

はぎうだ光一 元気力通信 特別号



*1 12分の挑戦!!

「中央線通勤時間帯高尾ー東京 12分以上短縮に向け三鷹ー立川複々線化を後押し!」

朝の中央線は乗車率 208%、スピードは 5 路線の中で他より 10km/h 遅く都内ワースト 1。高尾ー三鷹間は複線でトラブルがあればただちに不通。この環境改善に立ち上がりました。

*1 数値は J R 試算を参考
*2 旧国鉄東京方面 5 路線

立川以西は高架化事業にも取り残され格差を感じてきましたが、幸い並木町、小門町と単独立体化を進め、三崎町陸橋の相互通行等、開かずの踏切対策に一定の成果が出てまいりました。もちろん高架連続立体をあきらめるつもりはありませんが、圏央道の開通、南バイパスの整備等、市内の交通体勢が変化する今、優先順位を見直し立川ー三鷹間の複々線化を急ぐ決意をしました。この事業は現行制度では沿線自治体の負担が発生する為、高架化だけでも 30 年を要し、このペースで行けば複々線化はいつになるかわかりません。地下で割に止まらず進む複々線化の受益者は沿線ではなく後背地にあります。私は今までの負担基準を改め本市はもちろん東京都、山梨県、長野県にも協力をあおぎ、国も都市再生の位置付けを高めダイナミックに事業を加速させたいと考えます。

40 年もの間、未整備なのは中央線のみ。継続して取り組む事のできなかった政治力の欠陥による遅れを取り戻さなくては本市の発展はありません。利用者の皆様の声が唯一の力です。12 分の挑戦に皆様の力を貸して下さい。

中央線三鷹・立川間複々線化を取り巻く環境について

1 多摩地区の人口増加と鉄道整備

多摩地区は、著しい人口増加に反して、鉄道整備が遅れている。

【人口増加】

多摩地区人口推移

1965年 約 200 万人

40年後 ↓ 約 2 倍

2005年 約 400 万人

【鉄道整備】

多摩地区から都心へ向かう新規路線は、1970 年以降、38 年間整備なし

② 東京圏の鉄道路線 (1970 年以降に開業した路線)



多摩地区から都心へ向かう新規路線は 1970 年以降、整備なし

- 1970 年以前からの路線 (J R 線)
- 1970 年以前からの路線 (私鉄線)
- 1970 年以前からの路線 (地下鉄線)
- 1970 年以降に開業した路線
- 1970 年以降に増々強化した路線

2 中央線の現状と課題

中央線は、他方面路線と比較して、サービスレベルが低い。

【混雑】 高い混雑率 (朝ラッシュ時 208%)

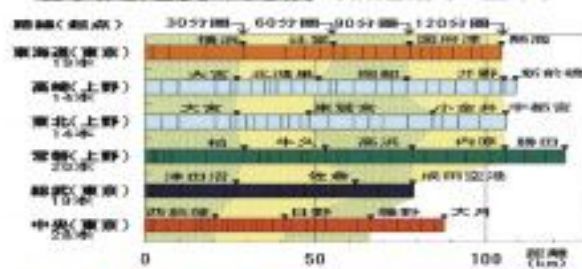
【速度】 平均 10 km/h 程度遅い (他方より)

③ 輸送量・輸送力と混雑率の比較

区	路線名	区間	最高峰 3 時間 (片道)	
			輸送力 (人/線)	混雑率 (%)
東海線	東海道	川崎ー品川	13 両 × 10 本	160
	横須賀	新川崎ー品川	13 両 × 8 本	182
	京浜東北	大井町ー品川	10 両 × 26 本	188
	宇都宮	上野ー大宮	12・15 両 × 14 本	174
東上線	高崎	高崎ー大宮	12・15 両 × 14 本	192
	京浜東北	上野ー御徒町	10 両 × 26 本	213
	埼京	板橋ー池袋	10 両 × 20 本	200
	常磐快速	松戸ー北千住	15 両 × 18 本	173
常磐線	常磐緩行	亀有ー練馬	10 両 × 24 本	178
	総武快速	新小宮ー練馬	12 両 × 18 本	180
	総武緩行	練馬町一両線	10 両 × 26 本	208
	京葉	葛西橋ー新木場	8・10 両 × 10 本	168
中央	中央快速	中野ー新大塚	10 両 × 10 本	208
	中央緩行	杉ヶ崎ー千代田	10 両 × 23 本	80

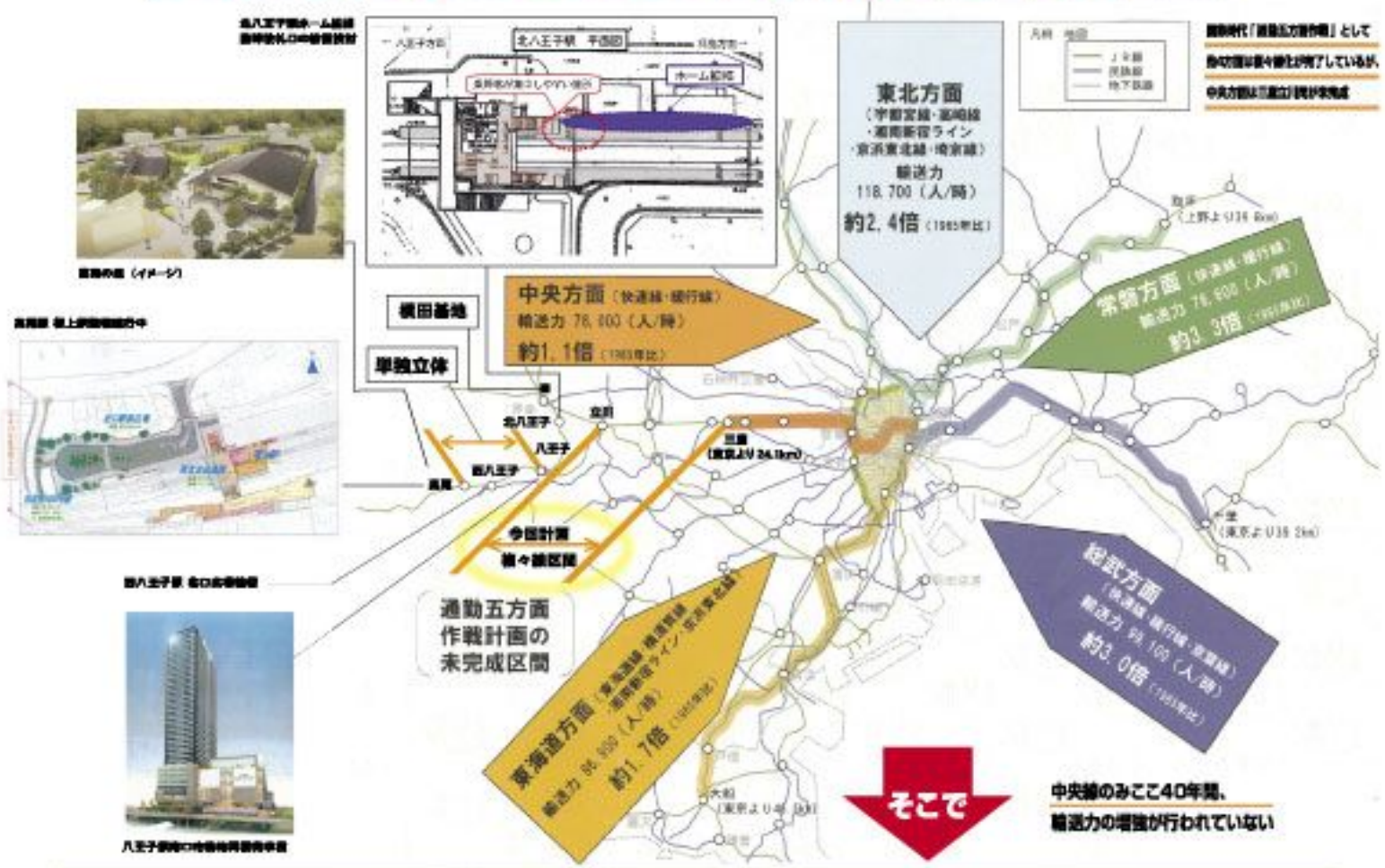
・ 200% 以上の混雑率
・ 快速線と緩行線の混雑のアンバランス

⑤ 表定速度の比較 (朝通勤帯 上り)



他方面と比較して、平均 10 km/h 程度遅い

3 中央線三鷹・立川間複々線化



中央線三鷹・立川間複々線化により期待される八王子市内への効果

「速達性」の向上

◎他の路線ができて中央線ができない事はない!!

- ・ 特別快速等途中駅通過列車の増発 (平均所要時間の短縮)
高尾→東京 (日中 平日運転) 快速 56 ~ 59 分に短縮 (表示時間は試算による)
八王子→東京 (日中 平日運転) 快速 49 ~ 52 分に短縮 (表示時間は試算による)
- ・ 早朝通勤時間帯に特別快速走行も可

【参考】
※ 現在の所要時間 快速 68 分 特別快速 59 分
※ 現在の所要時間 快速 61 分 特別快速 52 分
※ 最終的にはダイヤ調整が必要ですが短縮は十分可能

「利便性」の向上

- ・ 万が一の事故でも複々線により迂回走行が可
- ・ 早朝発の上り特急新設による、山梨・長野県からのアクセス向上、高尾・八王子から特急通勤・グリーン通勤も可 (甲府→東京間 現行・早朝は普通列車乗継により150分以上 特急新設により100~110分 (日中と同程度))

「快適性」の向上

- ・ 三鷹～立川間の増発による混雑緩和
- ・ 柔軟なダイヤの設定による快速線と緩行線混雑率のアンバランスの解消
- ・ 混雑緩和後のグリーン車による着席サービス

地域への波及効果・環境改善効果

- ・ 沿線に商業施設の立地が促進される等による、地域への波及効果
- ・ 交通手段が鉄道へシフトすることによる、環境改善効果

将来プロジェクトへの対応

- ・ 京葉線の中央線方面延伸整備計画との一体性
- ・ 将来の空港 (横田飛行場の民間航空利用) アクセス路線としての対応
- ・ 横浜線と八高線の相互乗り入れ