

ＪＲ中央線の輸送力大幅強化を求める意見書

ＪＲ中央線連続立体交差事業により、2008年から順次立体化部分が使用開始となり、踏切の除却による朝夕の交通渋滞の解消が見込まれている。

一方、朝夕の通勤ラッシュに関しては、中央線快速自体の輸送力に何ら増強等がもたらされず、乗客に対する輸送力の限界という課題は残されたままである。

他方、現在進められているバリアフリー事業による、ホームへのエレベーター及びエスカレーター設置が進んでいるが、通勤時間帯の乗車率の異常な高さのもとでは、障がい者の通勤用途に到底用いることができないという、設置目的が充分果たせない状況が今後も続くことになる。

ＪＲ東日本は、本年12月より順次旧式車両から新型車両への取りかえにより混雑緩和に対応することとしているものの、加減速性能向上による時間短縮や幅広車体は、通勤ラッシュに向けた定員増対策として、非常に限定的なものである。

本来、混雑緩和策は運行本数増が第一であるものの、既に超過密ダイヤで難しい状況であり、次に可能性として検討できるのは1編成の車両増である。ＪＲ路線の一部では、朝夕の通勤時間帯に1編成の車両数をふやすことは過去より幅広く行われており、中央線で行うことも難しくはないと思われる。

現在、中央線は10両編成であるが、特急は最大12両編成となっており、特急停車駅に関してはホームが延長されている。

特急停車駅以外の快速用ホームの延長整備事業を、コスト面で補助することで構造上の課題は解消し、12両編成での運行が可能になるとと思われる。

連続立体交差事業や、駅構内バリアフリー事業と同様、民と官の連携で、今回のＪＲ東日本による新型車両への取りかえとあわせ、乗客に向けた輸送力強化を行うことが肝要である。

よって、本市議会は、政府及び東京都に対し、ＪＲ中央線の輸送力強化に向け、特急同様に12両編成で快速電車の朝夕運行が行えるよう、ホーム延長整備の事業化及び事業補助を求めるものである。

上記、地方自治法第99条の規定により、意見書を提出する。

平成18年3月29日

三鷹市議会議長 金 井 富 雄