

昭和三十五年十二月二十日受領
答 弁 第 二 一 号

(質問の 二)

内閣衆質三七第二号

昭和三十五年十二月二十日

内閣総理大臣 池 田 勇 人

衆議院議長 清 瀬 一 郎 殿

衆議院議員井堀繁雄君提出京浜東北線の増線計画及び武蔵野線の建設計画に関する質問に対し、別紙答弁書を送付する。

衆議院議員井堀繁雄君提出京浜東北線の増線計画及び武蔵野線の建設計画に関する質問に
対する答弁書

一 現在京浜東北線のラッシュ時においては、最大八両編成、運転時隔二分四十秒で電車を運転しているが、一時間当りの乗車効率の最大は、大宮において約一六〇%、浦和において約二〇〇%、赤羽では約二三〇%となっている。

通勤輸送区間の混雑緩和については国鉄においても全力をあげて対策を講じているが、今後は車両増備により電車の編成両数を増すこと及び運転時隔の短縮により輸送力の増強を考慮している。

しかしながら、都内への通勤通学者数はますます増大する傾向にあるので、近い将来赤羽・大宮間の線路増設の必要が考えられるので、目下これが対策を検討中である。

二 武蔵野線は昭和三十二年四月第二十回鉄道建設審議会において、昭和三十二年度より着工す

べき新線として決定された際、「我孫子附近より東北本線を経て、所沢附近及び中央本線に連絡する路線とし、我孫子附近より東北本線に至る区間は直ちに着工するを適當と認める。東北本線より所沢附近及び中央本線に連絡する区間については、すみやかに検討して着工の時期を決定するものとする。」旨を建議されている。

本線は輸送力の行詰つている総武線、常磐線、東北線及び山手線の輸送難を緩和し、また首都圏整備計画に基づく衛星都市へ連絡するいわゆる首都の外郭環状線としての使命を有するもので、昭和三十二年六月我孫子・大宮間の新線建設を認可している。

国鉄においては、前記建議並びに本線の使命を考慮し、経過地の選定については東京附近の輸送力増強方策並びに沿線住民の要望を慎重に検討し、目下測量調査を進めている。

なお、認可区間の新線建設には約一〇三億円の工事費を必要とするが、三十五年度は一億五

千万円の予算を配分している。

右答弁する。