

要望書 (案)

中央東線高速化の早期実現と利便性の向上について

中央線は、明治44年の全線開通以来、山梨県、長野県と首都東京を結ぶ大動脈として運行され、地域の歴史や文化を育みながら、沿線地域の発展・活性化の基礎を担ってきたことはもとより、国家的見地からは、東海道線の代替路線としての役割も担ってきたところであります。

貴社におかれましては特急「あずさ」・「かいじ」の新型車両(E353系)への統一、同車両での無料公衆無線LANサービスの開始など速達性・快適性向上のほか、中央線沿線観光プロモーションの実施やクルーズトレイン「TRAIN SUITE 四季島」の運行など、中央東線や沿線の活性化に不断の取り組みをなされておりますことに、地域を代表して心から感謝申し上げます。

一方、全国では新幹線網の整備とともに、在来線においても鉄道的高速化が進展する中、中央東線においては新宿～甲府間の表定速度が時速90kmに満たないなど、大きな改善が図られていない現状にあり、本同盟会では中央東線の抜本的な高速化のため、三鷹～立川間の複々線化、京葉線の延伸及び高尾以西の線形改良を要望してきたところであります。

平成12年の運輸政策審議会答申第19号では、「五大都市(東京、大阪、名古屋、札幌、福岡)と地方主要都市とを結ぶ主要な在来幹線鉄道の最速列車の表定速度を、線形改良・踏切除却等により、時速100km台にまで向上させることをめざす。」としており、この早期実現を求める利用者の声が数多く寄せられています。

しかし、平成31年3月のダイヤ改正における、特急「あずさ」の停車駅の削減は抜本的な高速化ではなく、山梨県や長野県の特急停車本数が削減された多くの駅の地域では事前に相談、協議がされない中で急激かつ大幅な停車本数の削減がされたことへの反発とともに、停車の復活を求める声が依然として高いものがあります。

中央東線は、地域住民をはじめ、ビジネスパーソンや観光客にとって重要な交通手段であり、地域の活性化に欠くことのできない極めて重要な役割を担っており、特急列車の停車駅削減やあずさ回数券の廃止は、地域の利便性を低下させ、観光産業や東京圏への通勤通学など住民生活への様々な影響を生じさせております。

貴社では、観光シーズンを中心に臨時特急列車の運行を前年以上に増発いただきましたが、主として休日に限定したものであり、平日における生活、ビジネス及び観光での利用などへの影響を十分に緩和するには至っておりません。

東京都、神奈川県、山梨県、長野県の1都3県の沿線地域の自然環境、歴史、文化、人材等様々な資源を有効に活用し、さらなる発展に結びつけるためには、中央東線の抜本的な高速化及び利便性の向上が是非とも必要であります。

ついては、次の事項について特段の御高配を賜りますようお願い申し上げます。

1 中央東線の高速化及び輸送力の強化

- ① 三鷹～立川間の複々線化の早期事業化
- ② 京葉線の延伸（東京～新宿～三鷹間）の推進
- ③ 高尾以西の線形改良の推進

2 中央東線の利便性向上

【運行に関すること】

- ① 早朝、深夜の特急列車の新設
とりわけ、（上り）松本発新宿行、午前8時新宿着及び午後11時30分新宿着
（下り）新宿発松本行、午前6時新宿発
- ② 東京駅始発終着の特急列車の増発
- ③ 特急「あずさ」の大糸線乗り入れの増発、飯田線への乗り入れ
- ④ 中央西線、身延線、飯田線など他線との接続改善
- ⑤ 普通列車の増発
- ⑥ 通勤通学用快速列車の甲府までの延伸
- ⑦ 普通列車の特急列車との接続改善

【サービスに関すること】

- ⑧ 携帯電話不通区間解消の早急な対応
- ⑨ 無料Wi-Fi接続サービスの一層の拡大
- ⑩ Suica対応自動改札機の全駅設置、みどりの窓口の営業時間延長
- ⑪ 通勤・通学利用を促進する割引特急料金制度の導入
- ⑫ 駅や車内の多言語での表記などの充実
- ⑬ クルーズトレイン（TRAIN SUITE四季島など）の中央東線を活用した周遊運行ルートの充実

【バリアフリーに関すること】

- ⑭ 駅舎改修およびバリアフリー化の積極的な取り組み
- ⑮ 駅へのホームドア設置、内方線付点状ブロック設置等による転落防止対策の推進

【H31年3月ダイヤ改正等に関すること】

- ⑯ 特急「あずさ」の停車が削減された時間帯における、定期特急列車の停車確保に向けたダイヤの不断の見直し
- ⑰ あずさ回数券に替わる利用者のニーズに合わせたサービスの創設
- ⑱ 観光シーズンなどにおける臨時列車の運行について、昨年同期以上の増発を行うとともに、駅や列車を活用した観光プロモーションへの積極的な取り組み

令和 年 月 日

中央東線高速化促進広域期成同盟会

会 長

要望書 (案)

中央東線高速化の早期実現について

目頃から鉄道網の整備につきましては、格別の御高配を賜り心から感謝申し上げます。

中央線は、明治44年の全線開通以来、山梨県、長野県と首都東京を結ぶ大動脈として運行され、地域の歴史や文化を育みながら、沿線地域の発展・活性化の基礎を担ってきたことはもとより、国家的見地からは、東海道線の代替路線としての役割も担ってきたところであります。

しかし、全国では新幹線網の整備とともに、在来線においても鉄道の高速化が進展する中、中央東線においては新宿～甲府間の表定速度が時速90kmに満たないなど、大きな改善が図られていない現状にあり、本同盟会では、中央東線の抜本的な高速化のため、三鷹～立川間の複々線化、京葉線の延伸及び高尾以西の線形改良を要望してきたところであります。

平成12年の運輸政策審議会答申第19号では、「五大都市（東京、大阪、名古屋、札幌、福岡）と地方主要都市とを結ぶ主要な在来幹線鉄道の最速列車の表定速度を、線形改良・踏切除却等により、時速100km台にまで向上させることをめざす。」としており、この早期実現を求める利用者の声が数多く寄せられています。

また、三鷹～立川間の複々線化や京葉線の延伸については、平成28年4月の交通政策審議会の答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」において、地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクトとして位置づけられ、関係地方公共団体・鉄道事業者等において事業計画について十分な検討が行われることを期待されているところであり、その着実な進展が望まれるところであります。

しかし、平成31年3月のダイヤ改正における、特急「あずさ」の停車駅の削減は抜本的な高速化ではなく、山梨県や長野県の特急停車本数が削減された多くの駅の地域では事前に相談、協議がされない中で急激かつ大幅な停車本数の削減がされたことへの反発とともに、停車の復活を求める声が依然として高いものがあります。

中央東線は、地域住民をはじめ、ビジネスパーソンや観光客にとって重要な交通手段であり、地域の活性化に欠くことのできない極めて重要な役割を担っており、特急列車の停車駅削減やあずさ回数券の廃止は、地域の利便性を低下させ、観光産業や東京圏への通勤通学など住民生活への様々な影響を生じさせております。

東日本旅客鉄道株式会社においては、観光シーズンを中心に臨時特急列車の運行を前年以上に増発いただきましたが、主として休日に限定したものであり、平日における生活、ビジネス及び観光での利用などへの影響を十分に緩和するには至っておりません。

東京都、神奈川県、山梨県、長野県の1都3県の沿線地域の自然環境、歴史、文化、人材等様々な資源を有効に活用し、さらなる発展に結びつけるためには、中央東線の抜本的な高速化及び利便性の向上が是非とも必要であります。

ついては、別添のとおり、東日本旅客鉄道株式会社 代表取締役社長へ要望いたしますので、国土交通省におかれましても、幹線鉄道ネットワーク構築の観点から国家的見地に立って、次の事項について特段の御高配を賜りますようお願い申し上げます。

- 1 中央東線の高速化及び輸送力の強化
- 2 中央東線の利便性向上
- 3 地域活性化に配慮したダイヤ改正とするための国の関与

令和 年 月 日

中央東線高速化促進広域期成同盟会

会 長