

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サービスの提供など速達性・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。さらに、令和元年東日本台風では、中央東線においても、東京都・神奈川県・山梨県境の区間で甚大な被害が発生しましたが、貴社による迅速な復旧作業により、早期に運転再開していただくとともに、令和2年1月に設置した「東京～山梨・長野 交通強靱化プロジェクト」に参画いただき、さらなる防災力の強化に連携して取り組みいただけたこととなったところであり、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最速の1本を除き時速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ご相談、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を招くとともに、同時に実施されたあずさ回数券の廃止と併せ、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ました。

その後、貴社では、沿線自治体とダイヤに関する事前協議を実施し、本年3月のダイヤ改正においては、特急列車について停車本数を一部復元していただきましたが、かつての停車水準までは回復しておらず、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いません。

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度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
 - ⑧ H31年3月ダイヤ改正により特急「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
 - ⑨ 新型コロナウイルス感染症収束後の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、沿線の観光需要回復に資する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
 - ⑩ 沿線地域の生活・ビジネス・観光に資する成田空港及び羽田空港から直通する特急列車の実現
 - ⑪ ダイヤ改正を行う際の沿線自治体との事前協議の継続実施【サービスに関すること】
 - ⑫ 携帯電話不通区間解消の早急な対応
 - ⑬ 無料Wi-Fi接続サービスの一層の拡大
 - ⑭ 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
 - ⑮ 通勤・通学利用を促進する割引特急料金制度の導入
 - ⑯ 駅や車内の多言語での表記などの充実
 - ⑰ 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
 - ⑱ 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【バリアフリーに関すること】
 - ⑲ 駅舎改修及びバリアフリー化の積極的な取り組み
 - ⑳ 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

令和2年11月17日

中央東線高速化促進広域期成同盟会

会長 長野県知事 阿部 守一

日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もあります。

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最速の1本を除き時速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だけであります。

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を招くとともに、同時に実施されたあずさ回数券の廃止と併せ、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ました。

その後、東日本旅客鉄道株式会社においては、沿線自治体とダイヤに関する事前協議を実施し、本年3月のダイヤ改正においては、特急列車について停車本数を一部復元していただきましたが、かつての停車水準までは回復しておらず、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。

ついでには、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は、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

令和2年11月17日

中央東線高速化促進広域期成同盟会

会長 長野県知事 阿部 守一

日頃から本同盟会の活動につきましては、格別の御指導、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最速の1本を除き時速90kmに満たないなど、大きな改善が図られていない現状であります。

このような中、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を招くとともに、同時に実施されたあずさ回数券の廃止と併せ、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ました。

その後、東日本旅客鉄道株式会社においては、沿線自治体とダイヤに関する事前協議を実施し、本年3月のダイヤ改正においては、特急列車について停車本数を一部復元していただきましたが、かつての停車水準までは回復しておらず、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及び国土交通大臣に要望いたしましたので、特に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

令和2年11月17日

中央東線高速化促進広域期成同盟会

会長 長野県知事 阿部 守一