

要 望 書

平成22年7月

千葉県JR線複線化等促進期成同盟

平成22年7月30日

東日本旅客鉄道株式会社

代表取締役社長 清野 智 様

千葉県J R線複線化等促進期成同盟

会長 千葉県知事 森田 健作

ダイヤ改正等利便性向上に係る要望について

貴社におかれましては、日頃から本期成同盟の活動に御理解、御協力を賜り、厚くお礼申し上げます。

また、今年3月のダイヤ改正においては、西船橋から南船橋方面の列車を2往復増発、京葉線に拡幅車体である新型車両の投入、五井駅に内房線特急の全列車停車、千葉駅発着の内房線普通列車1往復を君津発着の総武線快速列車に変更するなど、輸送サービスの改善を行っていただき、誠にありがとうございました。

貴社各線は、県内の通勤・通学をはじめとして、地域住民の日常生活に欠くことのできない交通手段として、また、まちづくりや産業・観光の基盤として、重要な役割を果たしております。

こうしたことから本期成同盟では、県内J R線利用者の利便性・快適性の向上を図るため、複線化を含めた輸送力改善及び施設整備の促進を目的として活動を行っております。

このたび、地域のニーズに基づく会員からの要望について、路線別の対策部会の協議を経て、重点要望と一般要望に区分し、別添のとおり提出いたしますので、今後のダイヤ改正等において、特段の御配慮をいただきたくお願い申し上げます。

目 次

I 重点要望

1 全路線の共通要望

- 安全対策について…………… 1
- 施設整備について…………… 1
 - ・ バリアフリー化の推進
 - ・ 駅舎の改修等の推進
 - ・ 強風対策の推進
- 複線化について…………… 1
- 駅の利便性の確保について…………… 1
- 自転車等駐車対策の推進について…………… 1

2 路線別重点要望

- 1 内房線…………… 2
- 2 久留里線…………… 2
- 3 外房線…………… 2
- 4 東金線…………… 3
- 5 総武本線…………… 3
- 6 成田線（佐倉～松岸間）…………… 3
- 7 成田線（成田～我孫子間）…………… 4
- 8 総武線…………… 4
- 9 京葉線…………… 4
- 10 常磐線…………… 5
- 11 武蔵野線…………… 5

II 一般要望(路線別)

○ダイヤ改正に係る要望

- 1 内房線…………… 6
- 2 久留里線…………… 7
- 3 外房線…………… 7
- 4 東金線…………… 8
- 5 総武本線…………… 8

6	成田線（佐倉～松岸間）	9
7	成田線（成田～我孫子間）	9
8	鹿島線	10
9	総武線	10
10	京葉線	11
11	常磐線	12
12	武蔵野線	12

○施設整備に係る要望

1	内房線	13
2	久留里線	14
3	外房線	14
4	東金線	15
5	総武本線	16
6	成田線（佐倉～松岸間）	17
7	成田線（成田～我孫子間）	17
8	総武線	18
9	京葉線	19
10	常磐線	20
11	武蔵野線	20

I 重点要望

1 全路線の共通要望

○ 安全対策について

鉄道は毎日多くの県民が通勤・通学等に利用するなど、県民生活にとって欠くことのできない交通機関であり、また、観光面においても重要な役割を果たしていることから、事故防止を始めとする列車運行等の安全対策の徹底に万全を期すよう要望します。

※平成21年7月30日に発生した京葉線の運行障害に関する安全対策についても要望します。

○ 施設整備について

・バリアフリー化の推進

高齢者、障害者を始め、妊産婦や乳幼児を連れた利用者など誰もが使いやすい駅舎とするため、エレベーターやスロープにより高低差解消を図るほか、障害者等の利用に配慮した多機能トイレの設置、案内表示の改善等、バリアフリー化の推進を要望します。

なお、エレベーター等の設置については、バリアフリー新法の基本方針を踏まえて、計画的に推進されていると聞いているところですが、基本方針の目標年次である本年以降についても、地域の実情を勘案し、積極的に移動等の円滑化を実現していただくよう要望します。

・駅舎の改修等の推進

利用者の利便性の向上を図るとともに安全性を確保するため、老朽化した駅舎や跨線橋の改修及びトイレの新設・改修等を要望します。

・強風対策の推進

強風への対策につきましては、防風柵を順次設置していただいているところですが、その後も遅延や運休が発生していることから、更なる強風対策の実施を要望します。

特に一般要望項目に掲載している施設整備について早急な対応をお願いします。

○ 複線化について

鉄道は、通勤・通学・生活圏等の拡大とともに沿線地域の発展、県民生活の向上のために欠くことのできない交通機関であることから、その利便性の向上を図るため、千葉県内JR線の単線区間の複線化について更なる検討を要望します。

○ 駅の利便性の確保について

近年の対話型自動券売機や自動改札機の導入等の省力化により、駅員が減員されていますが、このような駅員の減員がサービスや利便性の低下、安全対策の軽視等につながらないよう十分な配慮を要望します。

○ 自転車等駐車対策の推進について

自転車等駐車対策については、用地の確保を含め各自治体において鋭意努力をしていますが、近年、駅周辺の土地利用の進展により新たな用地を確保することは困難な状況となっています。

つきましては、「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」の趣旨に則り、鉄道用地の譲渡、貸付けその他の措置を講ずることにより、放置自転車対策の推進について一層積極的に取り組まれるよう要望します。

2 路線別重点要望

1 内房線

(1) 減便となった特急列車の復元と臨時特急列車の定期運行

千葉・東京方面への通勤・通学者や、南房総への観光客の利便性の向上を図るため、平成22年3月のダイヤ改正において減便となった特急列車の復元と、期日指定運行の臨時列車（特に、平成17年12月のダイヤ改正で臨時列車となった日中の特急）の定期運行を要望します。（一部修正）

(2) 普通・快速列車の増発・増結

通勤・通学時間帯における利便性の向上を図るため、普通列車の増発・増結と快速列車の増発を要望します。（新規）

2 久留里線

(1) 運行区間の延伸及び内房線君津駅までの乗り入れ

沿線利用者等の利便性の向上を図るため、木更津駅発19:32をはじめとする久留里駅発着を上総亀山駅発着とするよう列車の運行区間の延伸を要望します。

また、内房線君津駅まで利用する沿線利用者の利便性の向上を図るため、木更津駅での乗り換えが不要となるよう、君津駅への乗り入れを要望します。（継続）

(2) 列車の増発

通勤・通学者の利便性の向上を図るため、特に朝夕の列車の増発を要望します。（継続）

3 外房線

(1) 快速列車の運行区間の延伸(上総一ノ宮駅発着を安房鴨川駅発着に)

通勤・通学時間帯において、上総一ノ宮駅以南に快速列車が運行されていないので、通勤・通学者の運行時間の短縮を図るため、快速列車の安房鴨川駅への運行区間の延伸を要望します。（特に通勤・通学時間帯、上総一ノ宮駅発上り6:09、6:44、7:17及び勝浦駅着下り20:12、22:16を安房鴨川駅発着に）（継続）

(2) 普通・快速列車の増発・増結

通勤・通学時間帯における利便性の向上を図るため、普通列車の増発・増結と快速列車の増発を要望します。（継続）

4 東金線

(1) 東京行き快速列車の増発

東金線では、京葉線直通の快速列車が1往復運行されていますが、東京方面への到達時間の短縮や乗換えの軽減など、利便性の向上を図るため、通勤・通学時間帯における成東駅～東京駅快速列車の増発を要望します。

(継 続)

(2) 外房線直通列車の増発

東金線内折り返しの列車について、乗換えの軽減や待ち時間の短縮を図るため、通勤・通学時間帯における外房線直通列車の増発を要望します。

(特に成東駅発 7:11 大網行きを千葉行きに、千葉駅発 16:13 大網行きを東金線直通に)

(継 続)

5 総武本線

(1) 普通・快速列車の増発・増結

千葉・東京方面への利便性の向上を図るため、通勤・通学時間帯での普通列車の増発・増結と快速列車の増発を要望します。

(継 続)

(2) 快速列車の運行区間の延伸

成東駅～銚子駅は快速列車が運行されていないこと、また、佐倉駅発着の快速列車が多いことから、通勤、通学の利便性向上を図るため、成東駅・佐倉駅発着を銚子駅発着とするなど、快速列車の運行区間の延伸を要望します。(特に成東駅発上り 7:05 及び成東駅着下り 20:14 を銚子駅発着に)

(新 規)

6 成田線(佐倉～松岸間)

(1) 快速列車の運行区間の延伸(成田駅、佐原駅発着を銚子駅発着へ)

成田駅～銚子駅は快速列車が運行されていないので、通勤・通学者の利便性の向上を図るため、成田駅、佐原駅発着を銚子駅発着とするなど、快速列車の運行区間の延伸を要望します。(特に佐原駅発上り 6:26 を銚子駅発に)

(継 続)

(2) 普通・快速列車の増発

成田駅～銚子駅では、運転間隔が1時間を超える場合があるので、1時間に1～2本の運行を要望します。

また、東京方面への利便性の向上を図るため、通勤・通学時間帯での普通・快速列車の増発を要望します。

(継 続)

7 成田線(成田～我孫子間)

(1)列車の増発

利用者の利便性の向上を図るため、我孫子駅発 2 1 時以降及び成田駅発 2 2 時台の増発を要望します。(継 続)

(2)成田線と成田新高速鉄道(成田スカイアクセス)の交差部への新駅の設置

交差部に新駅が設置され乗換えが可能になれば、空港アクセスなど利用者の利便性の向上が図られるため、交差部への新駅設置を要望します。

(継 続)

8 総武線

(1)普通・快速列車の運行区間の延伸(西船橋駅着・津田沼駅着を千葉駅着へ)・増発

通勤・通学時間帯やデータイムの利用者の利便性の向上を図るため、西船橋駅着・津田沼駅着の列車を千葉駅着とするなど、普通・快速列車の運行区間を延伸するとともに、増発を要望します。(継 続)

(2)快速列車の西船橋駅への停車

西船橋駅は、JR線が3路線、私鉄線が2路線乗り入れており、また、JR線の一日の平均乗車人員も県内で2番目に多く、首都圏有数の拠点駅となっていることから、利用者の利便性の向上を図るため、快速列車の西船橋駅への停車を要望します。(新 規)

9 京葉線

(1)普通・快速列車の増発

通勤・通学者及びレジャー施設来園客等の利便性の向上を図るため、普通・快速列車の増発を要望します。

特に、京葉線の蘇我駅～海浜幕張駅間については、平成14年12月のダイヤ改正で大幅に減便され、その後、若干の増便が行われましたが、データイムを中心として、同区間の利便性が低下していることから、その復元を要望します。(継 続)

(2)東京臨海高速鉄道りんかい線との相互乗り入れ

埼京線とりんかい線の相互直通運転は平成14年12月から実施されているところですが、京葉線からの利用者は現在、新木場駅において乗り換える必要があることから、レジャー施設来園客や通勤・通学者等のアクセス改善及び増発等の都心への輸送力増強を図るため、京葉線とりんかい線の相互乗り入れについて更なる検討を要望します。(継 続)

10 常磐線

(1) 快速列車の復元・増発

通勤・通学時間帯における混雑が高水準に位置していますが、平成18年3月のダイヤ改正において、上りは朝ピーク時に1本、終日では8本の輸送力が削減され、混雑具合は再び上昇しております。平成22年3月のダイヤ改正では、朝ピーク時、終日共に運行本数に変更がないことから、混雑緩和を図るため、快速列車の復元・増発を要望します。 (継 続)

(2) 快速列車等の東京駅乗り入れ、東海道線との相互直通運転

平成12年1月の運輸政策審議会答申第18号では、常磐線の東京駅への延伸及び東海道線との相互直通運転が位置付けられています。

常磐線の東京駅乗り入れ工事は、平成20年5月に着工されたところですが、常磐線を利用する通勤・通学者の利便性の向上を図るため、快速列車等の東京駅乗り入れ及び東海道線との相互直通運転が、早期に実現されるよう要望します。 (継 続)

11 武蔵野線

(1) 通勤・通学者及びレジャー施設来園客のための列車の増発・増結

通勤・通学時間帯における混雑が激しく、また、京葉線に乗り入れていることにより、レジャー施設への来園客により大変混雑しており、乗車人員も年々増加しているため、列車の増発・増結等を要望します。 (継 続)

(2) 東京駅直通列車の増発

平成22年3月のダイヤ改正により、平日デertimeにおける東京方面直通列車を増発していただいたところですが、通勤・通学時間帯における混雑が激しいため、更なる混雑の緩和を図れるよう、東京直通列車の増発を要望します。 (新 規)