

要 望 書

成田線（我孫子～成田間）活性化推進協議会

平成 29 年 8 月 3 日

要 望 書

本協議会の活動につきましては、平素から格別の御理解、御協力を賜り厚くお礼申し上げます。

成田線沿線地域は、首都東京から至近な距離にあることから、東京への通勤・通学圏として発展してきた地域であり、成田線の輸送力強化及び利便性向上が沿線自治体のまちづくりの最重要課題となっています。

こうしたことから、成田市、柏市、我孫子市、印西市、栄町、利根町、河内町を構成員とする本協議会では、成田線の輸送力強化と利便性向上を促進するとともに、沿線内外の利用促進を図り、成田線の活性化を推進することを目的として活動しています。

この度、7月7日にプレスリリースされました、10月14日に予定されているダイヤ改正では、朝の通勤・通学時間帯の上野東京ラインに乗り入れる電車が大幅に増加されました。また、夕方から夜の帰宅時間帯では、上野東京ラインから常磐線へ乗り入れる電車が時間ごとに1本増加したほか、その全てを成田線への直通電車としていただきました。特段のご配慮をいただきましたことに深く感謝申し上げます。

平成27年3月の上野東京ラインの開業以来、乗り換えの解消による所要時間の短縮など、成田線沿線の通勤・通学者の利便性が向上し、平成27年度の乗客人員は成田線の多くの駅で微増となりました。このことから、10月のダイヤ改正における帰宅時間帯の成田線の利便性向上により、成田線各駅の乗客人員がさらに増加することを期待しています。

しかしながら、朝の通勤・通学時間帯では、常磐線の上野東京ライン乗り入れ電車の本数が倍増したものの、成田線の増発はなく、成田線利用者の常磐線の上野東京ライン乗り入れ電車の利用機会は増えていません。

朝の通勤・通学時間帯の常磐線の上野東京ライン乗り入れ本数倍増に伴い、常磐線へ接続する成田線のさらなる利便性の向上が次期ダイヤ改正において期待されているところです。

この機会に、次の項目について是非とも実現いただくよう要望いたします。

1. 成田線の増発について

この度のダイヤ改正で、朝の通勤・通学時間帯に常磐線から上野東京ラインへ乗り入れる電車の本数が倍増しましたが、成田線利用者の上野東京ライン乗り入れ電車の利用機会は増えていません。成田線から常磐線を利用して東京・品川方面へ通勤・通学する方が、上野東京ライン乗り入れ電車を利用する機会が増えれば、大幅に利便性が向上します。また、これにより、成田線各駅の乗客人員がさらに増加することが期待できることから、特に通勤・通学時間帯での我孫子ー成田間を走る電車の増発について、次期ダイヤ改正での実現を要望いたします。

2. 常磐線「特別快速」の我孫子駅停車について

平成17年7月常磐線のダイヤ改正により新設された「特別快速」は、残念ながらJR成田線の乗換駅である我孫子駅への停車は実現していません。平成27年3月のダイヤ改正では、北千住駅が停車駅に加えられ、通過駅は三河島・南千住・我孫子・天王台の4駅のみとなっています。

JR東日本発表の各駅の乗車人員によりますと、平成27年度の我孫子駅の乗客数は1日平均約3万人で、取手から土浦間の各駅と比較しても乗客数が多い状況となっております。さらにJR成田線の利用者を含めると1日平均約4万8千人が利用しておりますが、これらの利用者は特別快速に乗車する機会がありません。

仮に特別快速が我孫子駅に停車しても所要時間は1分30秒程度で、速達性は変わらず、利用者に大きな影響はないと考えられます。一方で、成田線利用者を含む我孫子駅利用者にとっては、我孫子駅に特別快速が停車しないことで待ち時間が長くなっています。このため、特別快速の我孫子駅停車の実現を要望いたします。

なお、我孫子駅への停車が困難な場合には、平成18年3月のダイヤ改正により減便された快速の本数復元を前提に、廃止も含めて検討いただくよう要望いたします。

3. 臨時特急「踊り子号」の定期運行と東海道線との相互乗入れの早期実現

平成27年3月に始まった臨時特急「踊り子号」は、発表されている今年

9月までのダイヤを含めると、2年半の運行実績があることから、今後の定期運行化を要望いたします。また、取手以南の路線について、東海道線沿線から常磐線・成田線沿線地域に観光等にお越しいただくことを見据え、常磐線快速電車と東海道線との相互乗入れの早期実現を要望いたします。

4. 成田空港への快速列車の運行について

成田空港では、平成22年10月の発着容量30万回の地元との合意を受けて、LCCを含めた国際線・国内線の新規就航や増便をはじめ、LCC専用ターミナルビルが整備されるなど新たな動きが相次いでいます。

こうした中、成田空港へのアクセスについては、成田エクスプレスや成田スカイアクセスなどの整備により東京方面からの利便性は飛躍的に向上しているものの、人口集積地域である松戸市、柏市、我孫子市が位置する千葉県北西部をはじめ、茨城県、埼玉県など北関東地域からのアクセスは一向に改善されていません。

今後、成田空港の30万回化に向けた施設整備などによる発着回数の増加に伴い、北関東地域からの旅客需要も大きく増加することが見込まれています。

つきましては、北関東地域からの空港アクセスとして、武蔵野線や常磐線から成田線を経由して成田空港に向かう快速直通電車の運行を要望いたします。また、成田線の列車についても、成田空港への直通運行ができるよう要望いたします。

5. 千葉方面へのアクセス向上について

成田線から成田駅経由で千葉方面への通勤・通学者の利便性向上のため、千葉方面への直通運行を要望いたします。

6. 地震や大雪等の自然災害発生時における情報提供の円滑化について

自然災害等の異常発生時の情報ディスプレイの設置を含め、迅速かつ正確な情報提供をするための広報体制を早急に整備いただくよう要望いたします。

平成 29 年 8 月 3 日

東日本旅客鉄道株式会社
常務取締役
東京支社長 前 川 忠 生 様

成田線（我孫子～成田間）活性化推進協議会
会 長 我孫子市長 星 野 順一郎

成田線(我孫子～成田間)活性化推進協議会名簿

会 長	我孫子市長	星 野 順一郎
副会長	印西市長	板 倉 正 直
〃	栄町長	岡 田 正 市
監 事	成田市長	小 泉 一 成
〃	利根町長	佐々木 喜 章
委 員	成田市議会議長	伊 藤 竹 夫
〃	柏市長	秋 山 浩 保
〃	柏市議会議長	山 内 弘 一
〃	我孫子市議会議長	坂 卷 宗 男
〃	印西市議会議長	藤 代 武 雄
〃	栄町議会議長	大 野 博
〃	利根町議会議長	船 川 京 子
〃	河内町長	雑 賀 正 光
〃	河内町議会議長	野 澤 良 治