

【特急さざなみに関するアイデアについて】

<p>内容</p>	<p>特急さざなみの早期再生、復活を実現させるためのアイデアしたいのがあります。それは特急料金の 値下げや往復割引券の発売、姉ヶ崎駅、木更津駅などで同方向へ進む普通列車と同一ホームで接続、夜遅い時間帯の列車を充実などです。事例としまして、取り上げたい特急列車があります。それは JR 四国、高德線のうずしおです。理由としまして、うずしお、さざなみともに周りの環境がよく似てますと思いますからです。うずしおは明石海峡大橋、高松自動車道が開通の前、関西一徳島の移動手段としまして(山陽新幹線と岡山駅乗り換え)、機能を発揮してました。しかし前記のが開通後、関西一徳島の移動は高速バスが有利な状態になり、自動車に対する優位性は失われ、利用者の減少が続きました。巻き返し策としまして、JR 四国は山陽、九州方面へ割引乗車券の発売、徳島駅を5時台に発車の列車と高松駅を23時台に発車の列車を増発させて、前記しました地区での滞在時間拡大、遅い時間帯の列車を充実、特急回数券の発売などです。このかきもありまして、利用客を着実に増やしまして、一時間に少なくとも一つは概ね設定されてます。また、JR 四国の特急列車は特急料金が一定区間、安価に設定されてます。そのため、短距離の利用者も少なくないといえます。JR 東海、身延線の特急ふじかわも日中時間帯、身延線は普通列車の本数が少ないこと、JR 東海の特急料金が以前の急行料金よりも安くなっていますこと(一定区間)、通過します駅の利用者にも利用のきかいを増やしますため、一部列車では 身延駅、鯉沢口駅で同方向へ進む普通列車と接続を図っています。そのような背景から中、遠距離通勤通学 の利用はもちろん、日中の時間帯も短区間利用者も少なくないといえます。お問い合わせをおこないます 際には下記のも参照ください。</p> <p>JR 東海のホームページ→http://jr-central.co.jp/ JR 四国のホームページ→http://www.jr-shikoku.co.jp/ 常磐線の特急列車などに設定されてます座席未指定の設定も一つの手段でしょう。(下記のも参照) http://www.jreast.co.jp/sp/hitachi_tokiwa/ http://bizmakoto.jp/makoto/articles/1503/06/news019.html さざなみも上記のようなことを実施しましたら、利用者は必ず取り戻せまうと思つてます。是非、JR 東日本へ今後も要望などを続けてください。</p> <p style="text-align: right;">【H29.6.2 受理】</p>
<p>回答</p>	<p>JR 内房線の特急列車に関するアイデアについて、ご返答申し上げます。</p> <p>ご承知のとおり、JR 内房線の特急「さざなみ」については、沿線の人口減少・少子高齢化や高速バス網の発展などにより利用者が減少し、平成27年春のダイヤ改正で館山発着の定期列車が全廃となり、土曜・休日に新宿発着の臨時列車が2往復走るのみとなるなど、利便性が大幅に低下しました。</p> <p>しかし、鉄道は高速バス等に比べ定時性に優れ、大量輸送が可能なことから、小さな子どもや障害をお持ちの方なども含め、誰もが気軽に利用できる交通機関です。また、土曜・休日については、観光目的の利用者が多く見受けられ、海沿いを走り景色が良く、旅行気分を味わえる鉄道が支持されているものと考えられます。</p> <p>上記のような観光利用者や通勤・通学等の利便性低下により鉄道離れが進む地元利用者の需要を掘り起こし、利用促進につなげていくためには、ご指摘いただいた「特急料金体系の見直し」、「深夜時間帯の運行」や「普通列車との接続」などは非常に効果的であると考へています。</p> <p>JR 四国、東海や九州などでは、短距離利用者向けの特急料金の設定をはじめ、高速バスと同等の価格まで値下げした回数券や通勤・通学用定期券の販売など、特急列車の維持のため、様々な取組を行っていると聞きます。</p> <p>特急「さざなみ」については、既に館山発着の定期列車が廃止されており、その復活</p>

にあたっては高い障壁があると考えられますが、ご提案を参考にさせていただき、引き続き JR 東日本に対し要望活動を行ってまいります。

【H29.6.13 回答】