

横須賀線 要望項目一覧（16件）

I 輸送力増強.....	2
1 輸送計画の改善	
< 運転本数の増発 >	
(1) 新宿方面への乗入れの増発（継続）	
(2) 通勤・通学時間帯の増発（継続）	
(3) 昼間時における久里浜駅～東京駅間の直通化（継続）	
(4) 逗子駅始発の上り電車の増発について（新規）	
< 運転区間の延長等 >	
(5) 成田エクスプレス臨時増発便の恒久化、久里浜駅までの延長運転（継続）	
< その他 >	
(6) 逗子駅での増結・切離し時間の短縮（継続）	
II 利便性向上.....	3
1 停車要望	
(1) 湘南新宿ライン全列車の東戸塚駅への停車（継続）	
2 駅施設等の整備	
(1) 鎌倉駅、北鎌倉駅及び大船駅のホーム上での安全性確保（継続）	
(2) 新川崎駅舎の改良（継続）	
(3) 東戸塚駅舎の改良（継続）	
(4) 北鎌倉駅舎の混雑対策（継続）	
(5) 東逗子駅北口への改札口の設置（継続）	
(6) 武蔵小杉駅の混雑対策（継続）	
(7) 横浜駅、東戸塚駅、戸塚駅、大船駅への可動式ホーム柵設置（新規）	
III その他.....	5
(1) 逗子駅での英語放送の実施（継続）	
(2) 鎌倉駅及び大船駅構内における多言語での案内放送の実施（継続）	

I 輸送力増強

1 輸送計画の改善

<運転本数の増発>

(1) 新宿方面への乗入れの増発（継続）

湘南新宿ラインは、平成 25 年 3 月のダイヤ改正で 1 往復増発されましたが、さらに利用者の利便性向上を図るため、渋谷・新宿・池袋方面への乗入れを増発されるよう要望いたします。

(2) 通勤・通学時間帯の増発（継続）

横須賀線の朝の通勤・通学時間帯は、非常に混雑しておりますので、混雑緩和のため、運転本数の増発等の取組みを実施されるよう要望いたします。

(3) 昼間時における久里浜駅～東京駅間の直通化（継続）

昼間時間帯においては、久里浜駅～東京駅間の上下線とも直通電車が 1 時間に 1～2 本程度の運転となっており、また、逗子駅での乗換えについても、隣のホームまで渡り廊下を利用しなければならない電車が存在し、利用者にとって非常に不便な状況となっております。

利用者の利便性向上のため、昼間時の逗子駅止まりの便について久里浜駅～東京駅間の直通化をご検討いただきますよう要望いたします。

(4) 逗子駅始発上り電車の増発について（継続）

三浦半島地域は人口減少の傾向にあり、地域活力の維持を図るため、通勤者の利便性の向上による利用促進及び転入促進を図っています。

横須賀線の朝の通勤・通学時間帯は、非常に混雑しており、逗子駅始発上り電車は、周辺市町の住民も多く利用しています。

逗子駅から東京・横浜方面への上り電車の混雑を緩和し、通勤・通学者のさらなる利便性の向上を図るため、同駅始発上り電車を含めた運転本数を増発されるよう要望いたします。

（逗子市まち・ひと・しごと創生総合戦略）

<運転区間の延長等>

(5) 成田エクスプレス臨時増発便の恒久化、久里浜駅までの延長運転（継続）

国際化の進展や余暇時間の増大に伴い、海外との往来は年々増加しており、また情報通信技術に関する研究機関を集積した Y R P（横須賀リサーチパーク）においては、世界各国の研究者が、新東京国際空港（成田空港）から東京を通過して直接ここを訪れております。また、同様に湘南国際村も海外から研究・研修

者が訪れております。

成田空港へのアクセスとして、高速かつ信頼性の高い成田エクスプレスを、地域住民をはじめ、国際交流の進展に伴う成田空港利用者の利便性向上のため、現在の臨時増発便を恒久的な便としていただくよう、また久里浜駅まで延長運転されるよう要望いたします。

<その他>

(6) 逗子駅での増結・切離し時間の短縮（継続）

現在、逗子駅で平均3分30秒間要している連結・切離しによる待ち合わせ時間の短縮を要望いたします。

逗子駅での分割・併合作業による所要時間や、作業のない列車の停車時間等を可能な限り削減するよう努めていただいているところですが、引き続き運行ダイヤの見直しの際など、停車時間の短縮にご配慮いただきますようお願いいたします。

II 利便性向上

1 停車要望

(1) 湘南新宿ライン全列車の東戸塚駅への停車（継続）

東戸塚駅の混雑対策として、これまでも、ラッシュ時の係員増員、ホーム上設置物の撤去、ホーム中央部の通行帯明示、エスカレーターの高速化等の対応をいただきましたが、特に朝のピーク時間帯には、ホーム上に極めて多くの利用者が滞留しており、ホーム上の混雑緩和、利用者の安全性確保は喫緊の課題です。

現在、東海道線発着の湘南新宿ライン快速は、横須賀線を走行しているにもかかわらず東戸塚駅を通過しておりますが、快速が停車しない駅の中で、東戸塚駅は群を抜いて利用者が多い状況です。混雑緩和のためには、快速の停車が費用対効果の観点からも現実的にも最も有効な方策であり、朝のピーク時間帯においては快速の停車が速達性に与える影響は限定的であると考えておりますので、東戸塚駅への湘南新宿ライン全列車の停車を要望いたします。

2 駅施設等の整備

(1) 鎌倉駅、北鎌倉駅及び大船駅のホーム上での安全性確保（継続）

ホームでの事故等が発生した場合、列車の運行ひいては市内の他の公共交通機関の利用にも支障をきたすことから、ホーム上での混雑（大型連休や鎌倉市内で大規模なイベントが開催される時期及び列車事故による遅延）の際は、駅員を配置するなどの措置を講じていただいているところですが、ホームドアの設置（実証実験での実施を含む）により、一層、安全性の確保に努めるよう要望いたします。

(2) 新川崎駅舎の改良（継続）

新川崎駅周辺地区では、市街地再開発事業等、周辺区域の土地利用転換が進んでおり、今後、新川崎駅利用者の増加が見込まれます。

川崎市においてもまちづくりに合わせた交通広場や駅前広場ロータリー、鹿島田こ線歩道橋の整備などを進めてまいりましたが、今後の鉄道利用者のさらなる安全性の確保や利便性の向上を図るため、駅南側への改札口の新設や駅施設の改良を要望いたします。

(3) 東戸塚駅舎の改良（継続）

東戸塚駅の混雑対策として、これまでに、ラッシュ時の係員増員、ホーム上設置物の撤去、ホーム中央部の通行帯明示、エスカレーターの高速化等の対応をいただきましたが、特に朝のピーク時間帯には、ホーム上に極めて多くの利用者が滞留しており、ホーム上の混雑緩和、利用者の安全性確保は喫緊の課題です。

ついては、ホーム上の混雑緩和・安全性確保につながる駅舎改良について、引き続き検討を進めていただくよう要望いたします。

さらに、ドア位置の違いに対応した新しいタイプのホームドアの研究開発も進められていることから、設置の検討を要望いたします。

(4) 北鎌倉駅舎の混雑対策（継続）

北鎌倉駅は、改札口が長いホーム南端の1か所のみであるため、特に駅利用者の集中する時間帯や観光シーズンなどは、改札口へ向う周辺道路に利用者が集中するだけでなく、ホームをはじめとする駅構内が利用者であふれています。

ついては、鉄道用地が狭隘である等大きな制約がある中での人的対応等ソフト面の安全性確保及び利便性向上のより一層の取組みを要望いたします。

(5) 東逗子駅北口への改札口の設置（継続）

東逗子駅北口への改札口の新設については、駅舎設備等大規模工事が必要となり、改札口へのアクセス施設も必要になることから困難であるとの回答を以前にいただきましたが、アクセス施設など大規模な整備工事を実施せずに設置可能な、ICスマート改札による改札口整備についても検討していただくよう要望いたします。

(6) 武蔵小杉駅の混雑対策（継続）

横須賀線武蔵小杉駅はホームの混雑が著しく、転落等も起こりうる状況と見受けられます。また、朝のラッシュ時に横須賀線口新南改札前に徒列が発生しており、駅の入場にも時間を要する状況で早急な対策が望まれています。

ついては、ホームの容量増加や乗換え利用客の分散を図る新規改札口の設置等、抜本的な混雑・安全対策にも取り組まれるよう要望いたします。

(7) 横浜駅、東戸塚駅、戸塚駅、大船駅への可動式ホーム柵設置（新規）

横浜市では利用者数が1日10万人以上の駅等を対象に可動式ホーム柵の整備を促進することとし、整備費用の一部を鉄道事業者に補助しています。

横須賀線ホームについては、車両の扉位置が一定ではないという課題があることは承知しておりますが、旅客の安全確保を図る観点から、早期に導入されるよう要望いたします。

Ⅲ その他

(1) 逗子駅での英語放送の実施（継続）

池子米軍家族住宅の居住者などをはじめとする外国人利用者に対する利便性向上のため、逗子駅において英語による案内放送が行われるよう要望いたします。

(2) 鎌倉駅及び大船駅構内における多言語での案内放送の実施（継続）

東京2020オリンピック競技大会のセーリング競技が江の島で開催されることに伴い、今後さらなる外国人観光客の増加が見込まれます。

鎌倉駅及び大船駅については江の島への乗換駅であり、多くの外国人観光客の利用が予想されるため、駅構内における多言語での案内放送を実施するよう要望いたします。