

要望事項	要望内容	回答
輸送力増強		
1 輸送計画の改善		
(1) 運転本数の増加及び運転区間の延長	<p>平成24年3月のダイヤ改正による増発や、平成26年の新型車両の導入により輸送力改善、混雑緩和に努めていただいておりますが、依然としてピーク時の混雑率は非常に高い水準にありますので、朝夕の通勤時間帯を中心に、さらに運転本数の増加を図るよう要望いたします。</p> <p>快速電車については、平成24年3月のダイヤ改正により、デertimeを中心に運転本数の増加が図られておりますが、通勤・通学者を中心とした利用者の利便性の向上を図るため、17時以降にも快速電車を運転されるよう要望いたします。</p> <p>町田駅～八王子駅間については、東神奈川駅方面からの一部の列車が町田駅止まり、橋本駅止まりとなっているため、特定の列車に乗客が集中するなど町田駅以西の利用者に不便をきたしておりますので、朝ラッシュ時を中心に、八王子駅方面へ運転区間を延長されるよう要望いたします。</p>	<p>今後もお客さまのご利用状況を見極めつつ判断してまいります。</p> <p>今後も快速運転時間拡大については、快速停車駅と通過駅のお客さまのご利用状況を見極めつつ判断してまいります。</p> <p>平成27年3月ダイヤ改正において、朝ラッシュ時間帯に橋本駅止まりとなっていた下り列車のうち、八王子駅までの延長運転を1本増発いたしました。</p>
(2) 横浜線、中央本線の相互乗入れ	<p>市町合併による相模原市域の拡大等に伴い、旧相模原市域と相模湖駅、藤野駅方面とのアクセス性向上が求められております。</p> <p>しかし、横浜線及び中央本線を利用するためには、高尾駅、八王子駅での乗換えが必要であり、大変不便な状況となっております。</p> <p>また、リニア中央新幹線の神奈川県駅が「橋本駅付近」へ設置されることから、より利便性の高い広域交通網の整備に向け、横浜線及び中央本線の相互乗入れ運転を要望いたします。</p>	<p>横浜線と中央線の相互乗り入れにつきましては、直通することで中央線及び横浜線の現行の運行体系を大幅に変更する必要があり、相互の線区の列車本数や編成両数の違いなどから、列車ダイヤにあたる影響が大きくなることが予想されます。</p> <p>今後のリニア橋本駅開業や、需要動向を鑑み検討してまいります。</p>
(3) 根岸線への乗入れ本数の増加	<p>平成27年3月のダイヤ改正により、朝のラッシュ時に根岸線への乗入れ本数が増加されましたが、新幹線アクセスの強化や乗換えの解消など、利用者のさらなる利便性向上のため、朝夕のラッシュ時及び夜間の乗入れ電車をさらに増発するとともに、東神奈川駅からの乗入れ区間を、桜木町駅から磯子駅・大船駅まで延伸されるよう要望いたします。</p>	<p>平成27年3月ダイヤ改正においては、かねてからのご要望等を踏まえ京浜東北根岸線のダイヤを最大限工夫し、朝ラッシュ時間帯にご利用の多い桜木町駅までの直通運転を3本増発いたしました。さらに、平成28年3月ダイヤ改正にて、夕通勤時間帯に磯子駅までの1往復を拡大いたしました。</p> <p>夕方ラッシュ時間帯と夜間帯直通運転の増発及び区間延伸については、お客さまのご利用状況を見極めつつ検討してまいります。</p>
(4) 運転時間の短縮	<p>快速電車や普通電車については、さらに運転時間の短縮が図られるよう要望いたします。</p>	<p>運転時間の短縮については、現在の地上設備や線形、地形等から勘案すると困難な状況ではありますが、今後、検討していく課題であると考えております。</p>
(5) 編成両数の増加	<p>現在、横浜線は8両編成で運行されておりますが、依然として混雑率は高い水準にあります。平成26年2月に導入された拡幅の新型車両により輸送力の増強がなされるなど、これまでも輸送力増強に努めていただいておりますが、相互直通運転が実施されている根岸線の現状を踏まえ、10両編成化など、輸送力の改善により、さらに混雑緩和を図られるよう要望いたします。</p>	<p>10両編成化等の輸送力増強には、ホーム設備の延伸、電留基地の増設、車両の増備、踏切等整理等の課題が多くなります。また、設備等の投資が膨大であります。お客さまのご利用状況を見極めつつ検討する長期的な課題と考えております。</p>

要望事項		要望内容	回答
(6)	最終電車の運転時刻の繰下げ	横浜線の下り最終電車については、平成26年3月のダイヤ改正での時刻繰下げにより、利用者の利便性向上が図られたところですが、最終電車発車後の京浜東北線の運行状況を考慮し、今後も可能な限り、最終電車の運転時刻を繰り下げられるよう要望いたします。	最終電車につきましては、お客さまのご利用状況や夜間における線路等の保守作業時間など考慮しつつ設定しております。 最終電車の繰り下げについては、今後のお客さまのご利用状況を見極めつつ検討してまいります。
(7)	イベント開催時の臨時電車の運転	新横浜地区にある「日産スタジアム」、「横浜アリーナ」のイベント開催時には、夜間の運転本数が少ない時間帯に退場時の利用客が集中することがありますので、例年と同様、臨時電車を運転されるよう要望いたします。 また、相模原市で毎年8月1日に開催される相模湖湖上祭(花火大会)には、横浜線方面からも大勢の来場者がありますので、こうしたイベント開催時には、横浜線から中央本線相模湖駅に直接乗り入れる臨時電車を運転されるよう要望いたします。	日産スタジアムのイベントなどの開催時に臨時列車を運転していますが、今後もイベントの開催日時や観客数により、臨時列車の設定を行い混雑緩和に努めてまいります。 また、相模湖湖上祭(花火大会)の開催時には中央線立川・高尾～相模湖間に臨時列車を運転し、多客時の輸送力を確保しております。横浜線と中央線を相互に乗り入れる臨時列車の運転につきましては、八王子駅で中央線から横浜線に亘るときに発生する線路横断にかかる時間の確保など、解決すべき課題がありますので、今後も設定に向けて検討してまいります。
利便性向上			
1 停車要望			
(1)	快速電車の淵野辺駅への停車	淵野辺地区については、青山学院大学相模原キャンパスや、桜美林学園等があり、駅利用者も多くおりますので、淵野辺駅に快速電車を停車されるよう要望いたします。	快速列車は速達性を使命としており、停車駅が増えることは快速列車本来の目的が失われることが懸念されます。同駅の快速列車の停車については、引き続きお客さまのご利用状況を見極めつつ検討してまいります。
2 駅施設等の整備			
(1)	新横浜駅新改札の設置	新横浜駅は、ホームから改札口に至る通路が1つであることから、通勤・通学時間帯や「日産スタジアム」等でのイベント時に駅構内が極めて混雑します。 については、混雑緩和と利用者の利便性向上につながる新たな改札口新設を要望いたします。	新横浜駅のご利用状況は当社も把握しております。今後、関係自治体と連携し駅全体のあり方について、検討を進めていきたいと考えております。
(2)	淵野辺駅の整備	平成15年4月の青山学院大学相模原キャンパス開校等により、年々駅利用者が増加し、現在も高い水準にありますが、プラットホームは既存のままであるため、電車到着時は、乗降客でホーム内が大変混雑している状況となっております。 については、駅利用者がホーム内においても安全に移動できるように、ホーム拡幅整備等の安全対策等についてご検討されるよう要望いたします。	ホーム上の混雑解消につきましては、今後継続してお客様の流動把握に努めながら、検討してまいります。