

神奈川県鉄道輸送力増強促進会議 令和6年度 要望・回答
東日本旅客鉄道 南武線・鶴見線

番号	要望事項	要望内容	回答
I 輸送力増強			
1 輸送計画の改善			
(1)	南武線の増発、車両の増結	南武線については、沿線全体の鉄道利用者は年々増加傾向にあります。また、南武線は川崎市を縦貫し、川崎市民にとって最も重要な交通機関でありますので、①ピーク時やピークサイドの増発(オフピーク通勤の取組みと連携して車内混雑の平準化を図る)②車両の増結(長編成化)について、利用状況などを踏まえ、利用者の利便性の向上と輸送力増強に向けた取組みを引き続き推進されますよう要望いたします。	① 2025年3月のダイヤ改正において、夕夜間帯の川崎発の下り列車を2本増発し混雑緩和を図ります。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。 ② 車両の増結(長編成化)については、ホームの前後に踏切道のある駅が多い事や車両基地の拡張など、川崎～立川間の全線にわたり設備の大幅な改修が必要となるため、現時点で実施についての計画はございません。また、輸送力増強につきましては、2017年3月に全ての編成で幅の広い新型車両への置き換えが完了いたしました。引き続き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。
(2)	南武支線の増発	南武支線沿線や臨海部におきましては、新たな企業立地等が進んでいること、南渡田地区における新たな拠点形成の取組みも進められていることから、多くの住民や通勤・通学者等にとって、引き続き重要な交通機関となっています。 こうした中、川崎市におきましては令和5年6月に「臨海部ビジョン」を改定し、沿線における新産業拠点の形成や交通機能の強化に向けた取組みを進めているところです。 平成28年3月のダイヤ改正で貴社のご尽力により、川崎新町～浜川崎間の小田栄駅開業にあわせ、朝通勤時間帯に上下で3本が増発され、令和5年3月のダイヤ改正では、朝通勤時間帯に小田栄発・尻手行が1本増発されましたが、一層の利便性向上に向けて、運行本数について、更なる増発を要望いたします。	南武支線については、2016年3月のダイヤ改正で、川崎新町～浜川崎間の小田栄駅開業に合わせ、朝通勤時間帯に上下で3本増発を行いました。また、2020年3月のダイヤ改正では、下り始発列車の繰り上げ(小田栄発・尻手行)を行い、2023年3月のダイヤ改正では朝通勤時間帯に小田栄発・尻手行を1本増発し利便性の向上を図りました。これ以上の増発となりますと新たな車両の増備に加え、車両留置箇所や乗務員の確保など課題が多いため、現時点ですぐに実施することは困難な状況です。 今後も沿線や臨海部の発展などによるお客さまのご利用状況の変化を見極めつつ、臨海部ビジョンなど地域の取り組みを注視し検討してまいります。

番号	要 望 事 項	要 望 内 容	回 答
(3)	鶴見線のダイヤ改善等	鶴見線は、沿線の通勤・通学者や住民などが臨海部地域へ向かう大切な交通手段であり、横浜市では、平成30年3月に改訂した「京浜臨海部再編整備マスタープラン」において、朝夕時間帯における輸送力の確保に加え、需要創出の取組みと連動した昼間時間帯のサービス水準の充実など、快適で利便性の高い鉄道路線となるよう鉄道事業者と連携して取り組んでいくこととしています。また、川崎市におきましては、令和5年6月に改定した「臨海部ビジョン」に基づき、浜川崎駅周辺に位置する南渡田地区における新産業拠点の形成や、臨海部の発展を支える交通機能の強化に向けた取組みを進めているところです。 京浜臨海部においては工場が多数立地しているとともに、学校や病院等も立地しており、通勤・通学者や沿線施設利用者にとって大切な交通手段となっています。 つきましては、一層の輸送力強化と利便性向上に向けて、通勤・通学時の増便や編成両数の増加及びそれに伴う駅ホームの延長等を要望いたします。 特に、鶴見小野駅を最寄駅とする「横浜市医師会聖灯看護専門学校(総定員520名)」の昼間定時制の学生の登校時間及び教職員の出張等に当たる時間帯の利便性向上のため、12時台、13時台の増便についても要望いたします。	鶴見線は、沿線に企業や工場が多く立地している環境であり、周辺企業等への通勤のお客さまが多いことから、朝夕の通勤輸送を主眼とした輸送体系としております。2018年3月のダイヤ改正では、開校する専門学校の下校時間に合わせ、弁天橋～鶴見間に1往復の増発の他、沿線企業の定時退社日に合わせ、弁天橋～鶴見間で臨時列車を運行し、混雑緩和を図ってまいりました。 2019年3月のダイヤ改正では、ご利用実態に合わせ朝夕の通勤時間帯の運行体系の見直しを行いました。2020年3月改正においても16時台～17時台に電車を増発するなど、運行体系の更なる見直しを行い、混雑緩和を図りました。一方で朝夕の通勤時間帯以外の電車については、鶴見駅～弁天橋駅間を除きご利用が極めて低い状況であります。鶴見線のご利用状況は、沿線に立地している企業等の動向に大きく影響されることもあり、引き続きご利用状況を見据えつつ輸送体系を見直してまいります。また、車両の増結(長編成化)・ホームの延長等については、ホームの前後に踏切道のある駅が多いことや車両基地の拡張など、全線にわたり設備の大幅な改修が必要となるため、現時点で実施についての計画はございませんが、今後も沿線や臨海部の発展などによるお客さまのご利用状況の変化を見極めつつ、臨海部ビジョンなど地域の取り組みを注視し検討してまいります。
(4)	南武支線の川崎駅への乗入れ	南武支線の川崎駅への乗入れは、川崎市の交通体系や今後の臨海部の持続的な発展に向けて重要な計画であり、平成28年4月には、交通政策審議会答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方」において、地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクトに、東海道貨物支線の貨客併用化とともに、川崎アプローチ線として位置付けられています。 こうした中、川崎市におきましては令和5年6月に「臨海部ビジョン」を改定し、沿線における新産業拠点の形成や交通機能の強化に向けた取組みを進めているところです。 つきましては、臨海部への交通アクセスの向上に向けて、南武支線の川崎駅への乗入れを要望いたします。	南武支線の川崎駅乗入れは、新規の大規模な設備投資を要する他、南武線(川崎～立川間)の列車の運行に多大な影響が出ること、需要見込みが不透明であること等から、現時点で具体的な計画はございません。今後も沿線の開発計画とお客さまのご利用動向を注視しつつ、関係する自治体の皆さまと連携しながら検討してまいりたいと考えております。

番号	要 望 事 項	要 望 内 容	回 答
Ⅱ 利便性向上			
1 駅施設等の整備			
(1)	武蔵中原駅の混雑対策	ラッシュ時の改札口は、改札口へ向かう利用者と、改札口を出て連絡歩道橋へ向かう利用者が交錯し、混雑している状況です。 つきましては、ラッシュ時の改札口付近の歩行者動線が交錯しないよう、適切な混雑対策に取り組まれるよう要望いたします。	武蔵中原駅構内の混雑解消につきましては、今後継続してお客さまの流動把握に努めながら、改善の必要性について検討してまいります。また、改札ラチ外の歩行者の流動につきましては、関係自治体等ともご相談しながら改善に努めてまいりたいと考えております。
(2)	武蔵溝ノ口駅における安全性の確保	武蔵溝ノ口駅は、コンコースから上りホームまでの通路及び階段の幅員が狭く、朝のラッシュ時には階段を昇降する乗客で著しく混雑している状況となっています。 貴社のご尽力により、平成16年7月より上りホームが延伸され、このような状況が一部緩和されましたが、引き続き利用者の安全性確保と移動の利便性向上のため、上りホームの階段拡幅等の安全対策を実施されるよう要望いたします。	武蔵溝ノ口駅は、2004年7月に川崎方の上りホームを延伸したことで川崎方階段の利用者が増加し、立川方階段付近の旅客流動がスムーズになり、全体的な混雑緩和が図られました。引き続きお客さまのご利用状況を把握しながら、駅の改善に努めてまいります。
(3)	津田山駅ホームの屋根の増設等	津田山駅は自由通路・橋上駅舎化整備にあわせて、ホームの屋根を増設していますが、武蔵溝ノ口駅方のホームには屋根がなく、雨天時の乗降において足元が滑りやすい状況であり、利用者は不便を感じています。ホーム全体を覆うように屋根を増設されるよう要望いたします。	津田山駅については、関係自治体のご協力をいただき駅改良(自由通路・橋上駅舎化)が完了しました。駅改良により、ホーム上家については、3.5両分となっております。現時点では増設を実施する計画はございませんが、お客さまのご利用状況に応じて検討してまいります。
(4)	老朽駅舎等の改良	バリアフリー化や自由通路橋上駅舎化等の施設改善に合わせ老朽施設の更新等を進めていただいておりますが、その他の駅においても、老朽施設の更新や利用者の利便性向上の観点から、駅舎、ホーム、跨線橋、トイレ等の駅施設の改良を早急 to 実施されるよう要望いたします。	南武線の駅施設については、バリアフリー化の施策等にあわせ自由通路橋上化計画を推進しており、津田山駅、稲田堤駅は事業が完了いたしました。 現在、関係自治体にご協力を頂きながら中野島駅・久地駅について検討を進めております。引き続きご協力をお願いいたします。
(5)	改札口の新設	南武線については、改札口が片側にしかない駅がありますが、利用者は駅の付近にある踏切や歩道橋を横断しなくてはならず、大変不便でかつ著しく混雑している状況となっているため、両側に改札を設置していただくよう要望いたします。 また、向河原駅のように利用者と時間を制限する改札においては、制限の緩和を検討していただくよう要望いたします。 南武線駅アクセス向上方策案の対象駅である久地駅南側、宿河原駅北側についても、橋上駅舎が整備されるまでの間、中野島駅と同様に改札口を新設されるよう要望いたします。 なお、矢向駅についても、連続立体交差が実現するまでの間の対策を検討していただくよう要望いたします。	南武線駅の改札口の新設については、現時点で実施する計画はございませんが、今後のお客さまのご利用状況に応じて検討してまいります。 また、向河原駅西側の改札については、NEC専用として設けており、利用者や時間帯の制限を緩和する計画はございません。 南武線駅アクセス向上方策案の対象3駅については、自由通路橋上化計画を早期に推進していただきますようお願いいたします。また、矢向駅につきましては、関係自治体と連携し、お客さまのご利用状況に応じて検討してまいります。

番号	要 望 事 項	要 望 内 容	回 答
(6)	中野島駅ホームの改良	中野島駅は乗降客数が近年増加傾向にあります。ホームが大変狭く、混雑時には大勢の人であふれて著しく混雑している状況となっています。 つきましては、利用者の安全確保の観点から、改札口付近の滞留スペースや下りホームの一部を拡幅されるよう要望いたします。	ホーム幅員等の拡幅については、駅構内全体に係わる大規模な改良工事が必要です。お客さまの動向や駅周辺の開発構想、ホーム上の混雑状況を見極めつつ、関係自治体と連携しながら長期的に検討する必要があると考えております。また、中野島駅は南武線駅アクセス向上方策案の対象駅となっているため、事業主体である川崎市と連携しながら駅施設の改良等について検討していきます。
(7)	稲田堤駅の改札機の増設	JR稲田堤駅については、令和6年6月に自由通路橋上駅舎が全面開通したところですが、朝夕のピーク時間帯に駅構内への出入りがスムーズとなるように改札機の増設を要望いたします。	現時点では改札機のレイアウト変更の計画はありませんが、引き続きお客さまの流動状況を注視してまいります。
(8)	八丁畷駅のエレベーター等の設置	JR八丁畷駅において、西口側改札からは車いす利用者はホームに行けないため、ホームに行けるエレベーターを設置していただきますよう要望いたします。	八丁畷駅は東口改札側にバリアフリールートを整備しているため、ご不便をおかけいたしますが、エレベーターが設置されている東口改札をご利用いただきますようお願いいたします。
(9)	高齢者、障害者、乳幼児連れの保護者等に配慮した駅施設の改善等	「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー法)」に基づき、バリアフリー化について、整備を進めていただいているところですが、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」も踏まえ、誰もがより安全かつ自由に駅を利用できるよう、引き続き、次の事項について、特段に配慮されるよう要望いたします。 また、横浜市及び川崎市においては、バリアフリー法に基づく基本構想を作成しているため、当該基本構想に基づく公共交通特定事業計画の作成及び移動等円滑化にかかる事業を推進し、整備にあたっては、高齢者・障害者など駅利用者や地域の関係団体の意見を聞きながら進めるよう要望いたします。	回答は東海道線Ⅱ-3-(13)と同様とさせていただきます。

番号	要 望 事 項	要 望 内 容	回 答
		①転落防止 ホームドアまたは可動式ホーム柵をはじめとするホームからの転落防止施設について、南武線においては令和6年度内に全駅での整備予定を示していただいたところですが、鶴見線・南武支線におきましても早期に設置していただくよう要望いたします。転落防止施設の整備が困難な場合は、当面の策として、内方線付き点状ブロックやCPラインの整備、線路への転落時の対応としてホームステップ、転落検知マットの設置等安全対策についても、引き続き取り組まれるよう要望いたします。また、混雑が見込まれるホームについては、ホームの拡張を行う等、転落防止につながる取組みもお願いいたします。 あわせて、ホームと車両との段差及びすき間の解消についても、ホームのかさ上げや、プラットホーム縁端部へのくし状ゴムの設置など、引き続き取組みをお願いいたします。	回答は東海道線Ⅱ-3-(13)と同様とさせていただきます。
		②バリアフリートイレ等 南武線各駅及び鶴見線・南武支線のトイレ設置駅において、バリアフリートイレ等の設置、妊産婦・乳幼児連れの保護者等が安心して利用できるような施設(子どもサイズの便器・洗面器・ベビーベッド、授乳室等)や、大人や体の大きな子どもも使用可能な大きめのシート(ユニバーサルシート)などの整備についても、引き続きの取組みをお願いいたします。大きめのシート(ユニバーサルシート)の設置については、県全体としても今後推進していく方針であり、利用者から要望の多い設備でありますので、一層のご協力をお願いいたします。加えて、病気や疾患等でおむつや尿漏れパッドを利用される方も増えていることから、男性用トイレにもサニタリーボックスを設置していただくよう要望いたします。	回答は東海道線Ⅱ-3-(13)と同様とさせていただきます。

番号	要 望 事 項	要 望 内 容	回 答
		③移動経路等 車いすの円滑な移動が可能となるようバリアフリー化された移動経路の整備を推進していただいておりますが、鶴見線・南武支線では経路確保されていない駅が多いため、引き続き必要な経路確保を要望いたします。また、南武線では多くの駅で1ルート目が確保されたことから、2ルート目の確保や駅改良時には利用者の身体の状態に応じて分け隔てることのない導線の確保を検討していただきますよう要望いたします。また、乗車時の介助のため駅職員のいる改札口を通過することとなっておりますが、利便性向上の観点から、車いすで通過できる拡幅自動改札口の有人改札以外への設置を要望いたします。さらに、ホームの混雑時の利用者の安全性を考慮し、柱等構造物へクッションの設置を要望いたします。特にホームドアの設置に伴いホーム幅が狭くなっている箇所などは積極的な設置をお願いいたします。	回答は東海道線Ⅱ-3-(13)と同様とさせていただきます。
		④エレベーター、AED等 南武線・鶴見線各駅において、高齢者、障害者をはじめとした利用者にとって、円滑な移動経路の確保が可能となるよう、一層の整備を要望いたします。また、傷病者を安全・確実に搬送するため、救急担架(奥行き2.0m、幅0.6m程度)が容易に収容できるエレベーターの設置を駅改良工事等にあわせて行っていただくよう要望いたします。また、設置が困難な場合には、代替案として、足部等が折りたためる等、コンパクトにエレベーターへ収納することが可能なサブストレッチャー(搬送補助器具)の整備及び駅構内の階段を利用した搬出時の駅係員等の協力体制の確保を要望いたします。 加えて、AEDについては、県内58駅に設置していただいているところですが、一般財団法人日本救急医療財団が作成した「AEDの適正配置に関するガイドライン」では、1日の平均乗降数が1万人以上の駅では設置が望ましいとされていますので、更なる設置の推進を要望するとともに、AEDを的確に使用するための駅係員等への普通救命講習受講の促進についてあわせて要望いたします。また、駅への救急出動件数が増加している地域もあり、そのうち心肺停止状態で搬送された案件も発生していますので、1万人未満駅についても早期設置に向けた配慮を要望いたします。	回答は東海道線Ⅱ-3-(13)と同様とさせていただきます。

番号	要 望 事 項	要 望 内 容	回 答
		⑤構内床仕上げ 駅構内については、バリアフリー法に基づく移動等円滑化基準でも滑りにくい仕上げにすることとされていますが、南武線・鶴見線各駅において、雨天時でも滑りにくい仕上げにされるよう引き続き要望いたします。	回答は東海道線Ⅱ-3-(13)と同様とさせていただきます。
		⑥車両等 移動等円滑化された車両の整備、案内表示の整備や優先席付近の整備の工夫などの車両の改良、移動制約者が利用しやすい新車両の開発や早期導入を引き続き要望いたします。 また、南武線・鶴見線各駅構内において、車いすやベビーカーなどの利用者に対する相互理解を深めるためのポスター等の掲出についても引き続き取り組みをお願いいたします。	回答は東海道線Ⅱ-3-(13)と同様とさせていただきます。
		⑦案内表示等 これまでも、駅案内サインの改善に取り組んでいただいているところですが、南武線・鶴見線各駅において、引き続き改善に取り組むようお願いいたします。特に案内サインなど各掲示物については、カラーユニバーサルデザインの考えを取り入れるなど、色覚障害者の方への配慮をお願いいたします。 視覚障害者の方には、駅出入口やトイレ、エレベーター等駅構内各所における音響音声案内装置の設置などを適切に配置するなど取り組みをお願いいたします。 聴覚障害者の方には、電光掲示板などの文字による情報提供をお願いいたします。特に、事故発生時など、緊急時における情報提供については、特段の配慮をお願いいたします。このほか窓口においては筆談用の道具を備えるなど、環境の整備に取り組むようお願いいたします。 加えて、駅構内のAED設置場所がすぐに分かるような標識の設置や、駅構内図へのAEDの設置場所の記載等を引き続き要望いたします。 また、ウェブサイトにおける積極的な情報提供についても取り組むようお願いいたします。特に、工事等による一時的な設備の使用中止と代替手段の情報は、移動が困難な高齢者や車いす使用者にとって必要な情報です。現場での案内表示と合わせて、ウェブサイトでの情報提供にも取り組むよう要望いたします。また、その際は、様々な利用者が情報にアクセスしやすいよう配慮をお願いいたします。	回答は東海道線Ⅱ-3-(13)と同様とさせていただきます。

番号	要 望 事 項	要 望 内 容	回 答
		⑧人員対応 南武線・鶴見線各駅において、ラッシュ時における改札・精算窓口の駅職員の増員やエレベーター等利用時の駅職員による配慮のほか、車内における情報提供の充実に取り組まれるよう引き続き要望いたします。 また、誰もが安心して鉄道を利用するためには、バリアフリー化の整備だけでなく、バリアフリーに対する理解の増進や個々の特性に応じた対応等が重要となることから、引き続き、利用者への心のバリアフリーの啓発に取り組まれるよう要望いたします。 障害者差別解消法の改正により、民間事業者においても合理的配慮の提供が義務化されたところですが、利用者への駅職員による積極的な声かけや主要駅へのサービスマネージャーの配置、「サービス介助士」資格取得推進などの実践に即した教育、訓練に加えて、障害者差別解消法の趣旨や合理的配慮について理解を深めるための研修などを駅職員に対して実施していただくよう要望いたします。さらに、利用者の行動特性を的確に把握したうえで、必要な職員を適正に配置し、駅における介助体制の更なる充実を図っていただくようあわせて要望いたします。 また、事前的改善措置として、環境整備にも積極的に取り組むようお願いいたします。 無人駅においても、障害者等の方々を含む全ての駅の利用者が、安全、円滑に駅を利用できるよう、国が策定した「駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に関するガイドライン」に沿った対応等について、ご検討いただきますよう要望いたします。	回答は東海道線Ⅱ-3-(13)と同様とさせていただきます。

番号	要望事項	要望内容	回答
Ⅲ その他			
(1)	自転車等駐車場用地の提供等放置自転車対策の推進	自転車等駐車場の設置については、駅周辺における用地の確保を含め、公共空間を活用した路上駐輪施設の設置を進めるなど各市町村において鋭意努力していますが、JR駅周辺において新たな用地を確保することは困難な状況にあり、適地がなく苦慮している状態となっています。 そのため、南武線・鶴見線を利用する通勤・通学者には、自転車や原動機付自転車の利用者が数多くいること、また、自転車等駐車場の設置に対する鉄道事業者の協力義務を規定した「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(自転車法)」の趣旨にのっとり、既設の自転車駐車場のみならず、駅の利用状況や需要量、駅周辺における放置自転車の状況等を勘案し、自ら自転車駐車場を整備、管理及び運営していただくことを要望します。加えて、市町村へ自転車駐車場用地を無償で提供することや、市町村の行う施設の設置・維持への助成をするなど、自転車駐車対策をより一層積極的に推進すること、並びに市町村が行う放置自転車対策に対して、積極的に連携、協力することを要望いたします。 また、市町村としても自動二輪車(排気量50ccを超えるもの。ただし、側車付きは除く。)の駐車対策だけでなく、子乗せ電動アシスト自転車の利用増加や電動キックボードをはじめとした新たなモビリティの普及により、多様化するニーズにも対応していく必要があるため、そうした需要に合わせた自転車、原動機付自転車及び自動二輪車の駐車場の設置やシェアサイクルポートの設置などについても、積極的に配慮及び協力するよう要望します。	回答は東海道線Ⅲ-(7)と同様とさせていただきます。
(2)	女性専用車両の導入	平成17年5月から、首都圏の各線において進められている女性専用車両の導入については、女性が安心して乗車ができるようになる等、女性の視点から見た交通サービスの向上に繋がる方策のひとつとなっています。 つきましては、朝夕の通勤時間帯の混雑が激しい南武線においても、女性専用車両の導入について積極的に取り組まれるよう要望いたします。	回答は東海道線Ⅲ-(8)と同様とさせていただきます。