

横須賀線 要望項目一覧（15件）

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) イベント時の臨時便増発（継続）	
< 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）	
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) 鎌倉駅及び大船駅での休憩施設の整備（継続）	
(7) 武蔵小杉駅の混雑対策（新規）	
その他	5
(1) 逗子駅での英語放送の実施（継続）	

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) イベント時の臨時便増発（継続）

平成 15 年度に開催した「よこすか開国祭」フィナーレ、「開国花火大会」の終了時には、来場者が各交通機関へ殺到したことから、大変な混雑と混乱が発生しました。

平成 21 年度から 27 年度は、臨時便の増発等、混乱回避についてご協力いただき、大きな混雑もなくイベントを開催することができました。

平成 28 年度以降についても、これまで同様多数の来場者が公共交通機関を利用することが見込まれるため、引き続き、イベント時間に合わせて、臨時便を増発し、横須賀駅には係員を増員のうえ、混乱の回避についてご協力をお願いいたします。

< 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）

平成 27 年度も春の臨時列車、夏及び秋の増発列車では、土日祝日等に横須賀駅まで延長運転を行っていただけるとのこと、誠にありがとうございます。

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4分間要している連結・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。

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、増員を含め、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いる中で、今後、新川崎駅利用者の増加が見込まれます。

川崎市においても交通広場整備、鹿島田こ線歩道橋の整備など、まちづくりを進めてまいりましたが、今後の鉄道利用者の安全性の確保や利便性を図るため、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。

また、新川崎駅前ロータリーの整備について、御協力をお願いいたします。

(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) 鎌倉駅及び大船駅での休憩施設の整備（継続）

鎌倉駅及び大船駅の駅構内やホーム上への、冷暖房設備のある休憩施設の設置について、高齢者等の休憩機会の必要な利用者から、数多くの要望をいただいています。ついては、引き続き、設置の検討を要望いたします。

(7) 武蔵小杉駅の混雑対策（新規）

平成 22 年 3 月に開業された横須賀線武蔵小杉駅は駅利用者が増加傾向にあり、ホームや横須賀線口新南改札等において、朝のラッシュ時には混雑が見受けられますので、適切な混雑対策に取り組まれるよう要望いたします。

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。