

神奈川県鉄道輸送力増強促進会議 平成29年度 要望・回答

東日本旅客鉄道 南武線・鶴見線

## I 輸送力増強

## 1 輸送計画の改善

番号	要望事項	要望内容	回答
(1)	南武線の増発、車両の増結、快速運転	南武線については、新型E233系車両が投入され、輸送力増強が図られたところですが、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立川行き最終電車の繰下げ、②増発・車両の増結(長編成化)、③快速運転の朝・夕の導入等、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 最終電車につきましては、お客さまのご利用状況や夜間の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、現在は予定しておりませんが、お客さまのご利用状況を見極めつつ検討してまいりたいと考えております。 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、設備の大幅な改修が必要となるため、関係自治体との連携が必要不可欠であると考えております。引き続きご協力をお願い致します。 ③ 朝・夕通勤時間帯の快速運転については、多くのお客さまの乗車チャンスを確保するという観点から現時点での実施は予定しておりません。また、輸送力増強につきましては、平成29年3月に全ての編成の新型車両への置き換えが完了いたしました。
(2)	南武支線の増発	臨海部では、新たな企業立地等が進んでおり、今後も従業員の増加が見込まれているため、南武支線は、川崎臨海部への通勤者にとって重要な交通機関となってきています。また、沿線地域では、大規模工場跡地等に大規模住宅施設が建設され、多くの沿線住民、学生等にとって重要な交通機関となっております。 このような中、貴社のご尽力により、平成28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本増発が行われたところですが、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、平成28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。なお、小田栄駅は社会実験駅の為、運転本数の増発は、その動向を踏まえた上で、お客さまのご利用状況も見極めつつ検討してまいります。
(3)	鶴見線のダイヤ改善等	鶴見線は、沿線の通勤・通学者や住民にとって大切な交通手段であります。平成21年3月のダイヤ改正により、支線を中心に日中大幅に減便され、立地企業から大変不便であるとの声が寄せられています。 さらに、平成30年4月には鶴見小野駅を最寄り駅とする「横浜市医師会聖灯看護専門学校(総定員520名)」が開校し、沿線の利用者が大幅に増加することが見込まれます。 については、通勤・通学時の輸送力を確保するとともに、減便された区間について、ダイヤ改正前の運転本数を確保されるよう要望いたします。	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。なお、平成30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往復の増発を行いました。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調であります。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、今後については、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。

(4)	南武支線の川崎駅への乗入れ	<p>南武支線は川崎臨海部への通勤者にとって重要な交通機関であるとともに、沿線地域に建設された大規模住宅施設には、東京都心や横浜方面へ通勤する住民が多く、路線バスや自転車によって、川崎駅にアクセスする交通が非常に多くなっています。</p> <p>また、平成29年度に策定予定の(仮称)臨海部ビジョンを踏まえ、今後の臨海部の持続可能な発展に向けては、当該地域の交通基盤の整備が必要不可欠と考えています。</p> <p>については、通勤経路に多く使用される路線が停車する川崎駅へ乗り入れられるよう要望いたします。</p>	<p>南武支線の川崎乗入れは、新規の設備投資を多く要する他、南武線列車の運行本数確保に多大な影響が出ること、及び需要見込み等が不透明であることから現時点では困難ではありますが、関係自治体と連携し、検討を進めてまいりたいと考えております。</p>
-----	---------------	--	--

## II 利便性向上

### 1 駅施設等の整備

番号	要望事項	要望内容	回答
(1)	矢向駅の改札機の増設	<p>矢向駅周辺では、近年、従前にあった事業所から新たに都市型住宅や研究施設等へと土地利用転換が進んだことに伴い、当駅乗降客数は平成16年度まで緩やかな減少を続けておりましたが、平成17年度に大きく増加に転じてから、その後は増加傾向であり、朝のラッシュ時における改札口は非常に混雑しておりますので、改札機を増設されるよう要望いたします。</p>	<p>自動改札機の台数につきましては、お客さまのご利用状況を見極めつつ、検討を行ってまいります。</p>
(2)	武蔵小杉駅の混雑対策	<p>武蔵小杉駅については、南武線ホームは朝ラッシュ時には駅構内で著しい混雑が発生しており、さらに、横須賀線への乗換通路をかねているため、列車待ち徒列と通行客との輻輳が生じています。ホームドアが未設置であるためホームから転落等も起こりうる状況と見受けられます。早急なホームドアの設置等の混雑・安全対策に取り組まれるよう要望いたします。</p>	<p>武蔵小杉駅の周辺開発によるご利用状況の変化は当社も把握しております。混雑緩和対策については、平成28年度に北口改札に向かうエスカレーターの高速度運転を実施しました。加えて、平成30年度春には南武線2番線ホームの拡幅工事を完了する予定です。引き続きお客さまの安全を第一と考え、関係自治体のご協力を賜りながら実施可能なものから取り組んでまいりたいと存じます。</p>
(3)	武蔵中原駅の混雑対策	<p>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。</p> <p>については、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。</p>	<p>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いく課題と考えております。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。</p>

(4)	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おります。 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、平成16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が、今後も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。
(5)	津田山駅ホームの屋根の増設等	津田山駅はホーム屋根が短いため、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おります。ついては、駅改良(自由通路・橋上駅舎化)に併せて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)を進めております。ホーム上家については、この事業により約車両1両分増設する計画としています。
(6)	鶴見駅の混雑対策	鶴見駅については、ラッシュ時のホームは乗客であふれ、著しく混雑している状態となっております。 このうち、京浜東北線ホームには可動式ホーム柵が平成29年度中に供用されることから、列車と乗客との接触事故が減少し、安全性が確保されることを期待しています。引き続き、鶴見線を含む駅全体の適切な混雑対策に取り組まれるよう要望いたします。	鶴見線については、平成22年3月のダイヤ改正で鶴見駅の着発ホームの見直しを行ない混雑緩和を図っておりますが、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いく課題と考えております。 なお、平成30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往復の増発を行い適切な混雑対策に取り組みました。
(7)	老朽駅舎等の改良	バリアフリー化等の施設改善にあわせ、老朽施設の更新や利用者の利便性向上の観点から、駅舎、跨線橋、トイレ等の駅施設の改良を早急に実施されるよう要望いたします。 また、車いすやベビーカー利用者等が容易に利用できる拡幅改札口の増設と、鶴見線のトイレが無い駅についてのトイレ設置を要望いたします。	南武線の駅施設については、順次老朽設備の改良を計画的に行っているところであり、津田山駅は、バリアフリー化の施策にあわせ自由通路橋上化計画を推進してまいります。 現在、当支社南武線管内16駅のうち、幅広改札口を1箇所設置されている駅は全16駅で、2箇所設置されている駅は6駅(川崎駅、向河原駅、武蔵小杉駅、武蔵溝ノ口駅、登戸駅、中野島駅)となっております。他の駅についてはお客さまのご利用状況などを勘案しながら検討してまいりたいと考えております。
(8)	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、利用者は駅の横にある踏切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おります。 利用者の安全性確保と利便性向上のため、向河原駅西側、平間駅西側に改札口を新設される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については、整備されるまでの間は、次の位置に改札口を新設されるよう要望いたします。 ・久地駅南側、宿河原駅北側、中野島駅北側	改札口の新設については、駅前広場等のアクセス施設も必要と考えます。これらの施設整備は、まちづくり事業として行うことが必要であるため、関係自治体の整備計画と連携し、検討を進めていきたいと考えております。 南武線駅アクセス向上方策案の対象駅についても、同様に関係自治体の整備計画と連携し、検討を進めていきたいと考えております。

(9)	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が、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おります。ついでには、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に合わせ、ホーム上の混雑状況を見極めながら検討していく事柄と考えております。また、関係自治体と連携し、検討していきたいと考えております。
(10)	武蔵小杉駅連絡通路の熱気対策	武蔵小杉駅の南武線と横須賀線・湘南新宿ラインをつなぐ連絡通路において、非常に暑くなる夏場の対策として、通気口の設置やエコクーラーの配置などの改善を行っていただいたところですが、引き続き、利用者の快適な通行環境を確保していただくよう要望いたします。	夏期間における武蔵小杉駅の連絡通路をご利用のお客さまが快適にご利用いただけるよう、引き続き暑さ対策について検討を行ってまいります。