

## 神奈川県鉄道輸送力増強促進会議 平成30年度 要望・回答

## 東日本旅客鉄道 横須賀線

## 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)	通勤・通学時間帯の増発	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を実施されるよう要望いたします。	2015年3月のダイヤ改正において、ご利用が減少傾向にあった「おはようライナー逗子」の運転を取り止め、ほぼ同じ時刻で新たに横須賀線普通電車を増発いたしました。また、平成2019年3月のダイヤ改正では、7時台に大船始発の普通電車を1本増発し、更なる混雑緩和を図ります。今後についても、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)	昼間時における久里浜駅～東京駅間の直通化	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。	日中帯の横須賀線逗子～久里浜間は、お客さまのご利用が低調なため、2012年3月のダイヤ改正においてデータイムの運転本数を概ね毎時4本→3本(東京方面への直通電車は毎時1本)に見直すと共に、極力パターンダイヤとし、お客さまにわかりやすいダイヤといたしました。今後についても、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。
(3)	逗子駅始発上り電車の増発について	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。	2015年3月のダイヤ改正において、ご利用が減少傾向にあった「おはようライナー逗子」の運転を取り止め、ほぼ同じ時刻に逗子発の横須賀線普通電車を運転し、混雑緩和を図ったところです。今後についても、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。

番号	要望事項	要望内容	回答
(4)	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	<p>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YRP(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。</p> <p>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。</p>	成田エクスプレスの横須賀延長につきましては、ご利用状況が極めて低調であったことから2017年1月より列車の設定を取止めております。今後の再設定および久里浜までの延長運転につきましては、お客さまのご利用状況の変化を十分見極めた上での判断となります。
(5)	逗子駅での増結・切離し時間の短縮	<p>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。</p> <p>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けますようお願いいたします。</p>	横須賀線逗子～久里浜間は、11両編成での運転となるため、15両編成は逗子駅で分割・併合作業に約3分30秒を要しております。これ以上の短縮は現状では困難な状況ですが、停車時間が可能な限り長くないよう努めております。なお、横須賀～久里浜間が単線運転のため運転間隔を調整する必要があるほか、新宿方面からの湘南新宿ラインからの接続を確保するための停車もごさいますのでご理解願います。
(6)	神奈川東部方面線(相鉄・JR直通線)の品川・東京方面への乗り入れ	神奈川東部方面線(相鉄・JR直通線)については、速達性向上計画の認定を受け、整備主体である(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構や営業主体である相模鉄道(株)が、31年度下期開業に向け事業を推進しています。当計画では、この直通線は横浜羽沢駅付近で東海道貨物線に接続し、貴社線内に乗り入れて新宿方面を基本とする区間を運行することとなっていますが、品川・東京方面への乗り入れについても、一層の利便性向上とともに、沿線地域の活性化や、事故や災害時における代替経路の確保などの効果が期待できますので、検討されるよう要望いたします。	神奈川東部方面線(相鉄・JR直通線)の運行体系については、既認定の速達性向上計画に定められている通り、新宿方面への運行を基本として、関係事業者間で調整を進めております。弊社ではこの方針に基づき、運行が予定されている線区に関して弊社独自で運行本数の増加に対応するための改良工事等を進めているところです。現時点では新宿方面以外への運行の予定はございませんが、開業後のご利用状況を見極めてまいります。

番号	要望事項	要望内容	回答
----	------	------	----

## II 利便性向上 1 停車要望

番号	要望事項	要望内容	回答
(1)	湘南新宿ライン全列車の東戸塚駅への停車	<p>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度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。</p> <p>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、快速が停車しないため、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。</p>	<p>湘南新宿ラインの東海道線直通列車は、新宿・渋谷方面から湘南方面への比較的長い距離をご利用のお客さまに対し、速達サービスを提供しております。東海道線直通列車の停車駅拡大については、到達時間が延びるなどのデメリットがあり、ご利用動向や線区全体の速達サービス等について慎重に検討を行う必要があると考えております。また、快速列車を朝のピーク時間帯のみ停車とすると、普段ご利用にならないお客さまを含め、ご利用のお客さまに分かりづらい体系となり、誤乗のおそれもあります。</p> <p>なお、2019年3月のダイヤ改正では、7時台に大船始発の普通電車を1本増発し、更なる混雑緩和を図ります。</p> <p>今後とも、ご利用されるお客さま全体の利便性向上について検討してまいります。</p>

番号	要望事項	要望内容	回答
----	------	------	----

## 2 駅施設等の整備

番号	要望事項	要望内容	回答
(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	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、一層の安全性の確保について、早急な対応をしていただくよう要望いたします。 特に鎌倉駅は、大型連休やアジサイの開花時期といった観光シーズンになりますと、ホーム上に極めて多くの利用者が滞留しており、小学生からも安全性確保を求める意見が出ています。更には、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会も開催され、今後、多くの方が利用することが想定されることから、2020年までにホームドアを設置するよう要望いたします。	大船駅、鎌倉、北鎌倉駅周辺でイベント等の開催や観光シーズンなど多数のお客さまのご利用が見込まれる際には、引き続きホーム及びコンコース等に社員またはガードマンを配置し、駅の安全確保に取り組んでまいります。 ホームドアにつきましては、車両扉の位置が一定ではないという課題があり、2020年までの設置は困難ではありますが、早期の設置に向けて検討させていただきます。
(2)	新川崎駅舎の改良	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。	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、関係自治体と連携し、検討を進めていきたいと考えております。

番号	要望事項	要望内容	回答
(3)	東戸塚駅舎の改良	<p>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度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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>東戸塚駅ではこれまでホーム上の混雑対策として、朝ラッシュ時の係員を増員、列車待ちの際の整列補助ライン設置、自販機撤去、ホーム上グリーン券売機移設、ベンチ・時刻表一部撤去、ホーム中央部の通行帯明示、上下エスカレーターの高速度、夕方以降の2基上り運転及びホーム事務室の縮小化等、様々な混雑緩和を図ってまいりました。</p> <p>また、2017年12月にホーム上の安全対策としてホームCPラインを整備しております。</p> <p>引続き、関係自治体等のご協力を得ながら取り組んでまいります。</p>

番号	要望事項	要望内容	回答
(4)	北鎌倉駅舎の混雑対策	<p>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、改札口へ向か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。</p> <p>については、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を要望いたします。</p>	<p>北鎌倉駅では2015年度にホーム屋根の大幅な増築を行ったことにより、降雨時におけるお客さまの滞留箇所を分散させることができ、混雑緩和を図りました。</p> <p>また、観光シーズン(GW・紫陽花シーズン・秋の紅葉)については、お客さまのご利用状況により社員を配置するなど、安全確保及び利便性向上に取り組んでおります。</p>
(5)	東逗子駅北口への改札口の設置	<p>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。</p>	<p>ICスマート改札含め、改札口の新設等、アクセス施設整備については、まちづくり事業として行うことが必要であるため、利用者数の把握や周辺の環境整備など関係自治体と連携しつつ検討を進めていきたいと考えております。</p>
(6)	武蔵小杉駅の混雑対策	<p>横須賀線武蔵小杉駅の抜本的な混雑対策として、下りホームの新設及び新規改札口の設置が公表されたところですが、ホームの混雑が著しく、転落等も起こりうる状況であるため、関係各所と連携し、出来る限りの早期整備を要望いたします。</p> <p>また、平成31年度下期開業予定の神奈川東部方面線、相鉄・JR直通線に伴う武蔵小杉駅の混雑状況への影響等を検討のうえ、安全対策や混雑対策等について適切に対応されるよう併せて要望いたします。</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。</p> <p>混雑緩和対策については、2018年4月の新南改札付近への入場専用臨時改札とエスカレーターを供用開始により、平日朝に改札前に入場をお待ちになるお客さまの列の発生が緩和されております。</p> <p>加えて、2018年7月に川崎市と公表いたしました混雑緩和対策である横須賀線下りホーム新設(2面2線化)及び新規改札口設置の整備については、関係箇所と調整し、早期の供用開始を目指します。</p> <p>また、お客さまの安全を第一と考え、関係自治体と協力しながら、新たな対策も検討してまいります。</p>

番号	要望事項	要望内容	回答
(7)	横浜駅～大船駅間5駅への可動式ホーム柵設置	平成30年3月、東京圏における可動式ホーム柵の設置について、主要駅は平成44年度までに、うち、条件が整った駅については平成37年度までに整備するとの公式発表が貴社からありました。 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、利用者の安全確保を図る観点から、整備計画の前倒しが図られるよう要望いたします。	2018年3月6日付けプレスで公表しております「東京圏におけるホームドアの整備促進について」に基づき、東京圏在来線の主要路線について、乗降10万人以上の駅等を優先し、2032年度末頃までの整備を目指して行きます。今後も国や自治体からのご協力をいただき、事業者と三位一体となって、ホームドア整備を推進いたします。また、ホームドアの形式につきましても各駅の特徴を考慮しながら検討してまいりますので、併せて自治体のご協力をお願いいたします。

## Ⅲ その他

番号	要望事項	要望内容	回答
(1)	逗子駅での英語放送の実施	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。	英語放送は、在来線列車等の自動放送設備を備える車両におきましては、日本語のほか英語によるご案内を実施しております。逗子駅を発着する横須賀線や湘南新宿ラインの車両においても、自動放送において英語放送を実施しております。なお、駅の放送については、外国からのお客さまのご利用が多い列車の発着するホームにおいて自動放送設備がある場合には、英語による案内放送を実施している駅もございますが、逗子駅につきましては、お客さまのご利用状況を見極めながら検討をしてまいります。なお、JREast InfoLineによる専用回線を使用した英語・ハングル・中国語での電話案内による対応に加え、改札窓口等におきましては、社員による対応やタブレット端末の翻訳ソフトを活用し外国からのお客さまにとって、より分かりやすいご案内を目指し取り組んでまいります。