

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 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)	新宿方面への乗入れの増発	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。	「湘南新宿ライン」はお客さまから大変ご好評をいただいております。現在平日67往復/日、土休日64往復/日の運転しております。 なお、平成27年3月のダイヤ改正において、上野東京ラインが開業し、渋谷・新宿・池袋方面に加えて上野方面への直通列車を設定いたしました。 今後の増発については、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。
(2)	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みを実施されるよう要望いたします。	平成27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運転し、混雑緩和を図ったところですが、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)	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。	横須賀線逗子～久里浜間は、お客さまのご利用状況が低調なため、平成24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。
(4)	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。	平成27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が、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。

(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	<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>	<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平成29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つつ判断してまいります。</p>
(6)	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きますようお願いいたします。</p>	<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～久里浜間は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ざいますのでご理解願います。</p>

## 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ると考えており、需要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だけ停車させると、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>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>

## 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	<p>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、安全性の確保に努めるよう要望いたします。</p>	<p>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。</p>
(2)	新川崎駅舎の改良	<p>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。</p> <p>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。</p>	<p>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。</p>

(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。</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化、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>引き続き、関係自治体等のご協力を得ながら取組んでまいります。</p>
(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>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。</p>	<p>北鎌倉駅では平成27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はホームの混雑が著しく、転落等も起こりうる状況と見受けられます。また、朝のラッシュ時に横須賀線口新南改札前に行列が発生しており、駅の入場にも時間を要する状況で早急な対策が望まれています。</p> <p>ついては、ホームの容量増加や乗換え利用客の分散を図る新規改札口の設置等、抜本的な混雑・安全対策にも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29年度には新南改札付近への入場専用臨時改札とエスカレーターの設置工事を平成30年春の供用開始を目指して進めております。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混雑緩和について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>

(7)	横浜駅、東戸塚駅、戸塚駅、大船駅への可動式ホーム柵設置	<p>横浜市では利用者数が1日10万人以上の駅等を対象に可動式ホーム柵の整備を促進することとし、整備費用の一部を鉄道事業者に補助しています。</p> <p>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、旅客の安全確保を図る観点から、早期に導入されるよう要望いたします。</p>	<p>JR東日本は、山手線や京浜東北・根岸線等へのホームドア導入を積極的に推進しております。今後は駅ホームの更なる安全性向上に向け、東京圏におけるホームドアの整備促進を図ります。具体的には東京圏在来線の主要路線について、乗降10万人駅等を優先し、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協力をいただき、事業者と三者一体となって、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、併せて自治体の協力をお願いいたします。</p>
-----	-----------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## 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おります。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。
(2)	鎌倉駅及び大船駅構内における多言語での案内放送の実施	東京2020オリンピック競技大会のセーリング競技が江の島で開催されるに伴い、今後さらなる外国人観光客の増加が見込まれます。鎌倉駅及び大船駅については江の島への乗換駅であり、多くの外国人観光客の利用が予想されるため、駅構内における多言語での案内放送を実施す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。鎌倉駅及び大船を発着する東海道線、上野東京ライン、横須賀線、湘南新宿ライン及び京浜東北線の車両においても、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、鎌倉駅及び大船駅につきましては、お客さまのご利用状況を見極めながら検討をしております。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。