

## 横浜線 要望項目一覧 (12件)

I 輸送力増強.....	2
1 輸送計画の改善	
< 運転本数の増発等 >	
(1) 運転本数の増加及び運転区間の延長 (継続)	
< 他路線への乗入れ等 >	
(2) 横浜線、中央本線の相互乗入れ及び八高線の横浜線への直通運転化 (継続)	
(3) 根岸線への乗入れ本数の増加 (継続)	
< その他 >	
(4) 運転時間の短縮 (継続)	
(5) 編成両数の増加 (継続)	
(6) 最終電車の運転時刻の繰下げ (継続)	
(7) イベント開催時の臨時電車の運転 (継続)	
II 利便性向上.....	4
1 停車要望	
(1) 快速電車の淵野辺駅への停車 (継続)	
2 駅施設等の整備	
(1) 新横浜駅ホーム混雑緩和及び新改札の設置 (継続)	
(2) 淵野辺駅の整備 (継続)	
(3) 大口駅、菊名駅、新横浜駅、長津田駅への可動式ホーム柵の設置 (新規)	
III その他.....	5
(1) 駅無人時間帯の有人化 (継続)	

# I 輸送力増強

## 1 輸送計画の改善

<運転本数の増発等>

(1) 運転本数の増加及び運転区間の延長（継続）

- ① 平成 24 年 3 月のダイヤ改正による増発や、平成 26 年の新型車両の導入により輸送力改善、混雑緩和に努めていただいておりますが、依然としてピーク時の混雑率は非常に高い水準にありますので、朝夕の通勤時間帯を中心に、さらに運転本数の増加を図るよう要望いたします。
- ② 快速電車については、平成 24 年 3 月のダイヤ改正により、デertimeを中心に運転本数の増加が図られておりますが、通勤・通学者を中心とした利用者の利便性の向上を図るため、17 時以降にも快速電車を運転されるよう要望いたします。
- ③ 町田駅～八王子駅間については、東神奈川駅方面からの一部の列車が町田駅止まり、橋本駅止まりとなっているため、特定の列車に乗客が集中するなど町田駅以西の利用者に不便をきたしておりますので、朝ラッシュ時を中心に、八王子駅方面へ運転区間を延長されるよう要望いたします。

（相模原市都市計画マスタープラン、相模原市総合都市交通計画）

<他路線への乗入れ等>

(2) 横浜線、中央本線の相互乗入れ及び八高線の横浜線への直通運転化（継続）

市町合併による相模原市域の拡大等に伴い、旧相模原市域と相模湖駅、藤野駅方面とのアクセス性向上が求められております。

しかし、横浜線及び中央本線を利用するためには、高尾駅、八王子駅での乗換えが必要であり、大変不便な状況となっております。

さらに、リニア中央新幹線の神奈川県駅が「橋本駅付近」へ設置されるとともに、相模原市においては、橋本駅・相模原駅周辺の一体的なエリアを中心として「広域交流拠点」の形成に取り組んでいることから、より利便性の高い広域交通網の整備に向け、中央本線及び横浜線の相互乗入れ運転を要望いたします。

また、広域的な交通ネットワークの拠点となる橋本駅へのアクセス利便性向上を図る必要があることから、北関東方面からの環状線となる八高線の横浜線への直通運転化を要望いたします。

（新・相模原市総合計画、相模原市都市計画マスタープラン、相模原市総合都市交通計画）

(3) 根岸線への乗入れ本数の増加（継続）

近年、ダイヤ改正が行われるたびに、根岸線への乗入れ本数が増加され、平成28年3月ダイヤ改正においても、夕通勤時間帯に磯子駅までの1往復が拡大されたところですが、新幹線アクセスの強化や乗換えの解消など、利用者のさらなる利便性向上のため、朝夕のラッシュ時及び夜間の乗入れ電車をさらに増発するとともに、東神奈川駅からの乗入れ区間を、桜木町駅から磯子駅・大船駅まで延伸されるよう要望いたします。

<その他>

(4) 運転時間の短縮（継続）

快速電車や普通電車については、さらに運転時間の短縮が図られるよう要望いたします。

(5) 編成両数の増加（継続）

現在、横浜線は8両編成で運行されておりますが、依然として混雑率は高い水準にあります。平成26年2月に導入された拡幅の新型車両により輸送力の増強がなされるなど、これまでも輸送力増強に努めていただいておりますが、相互直通運転が実施されている根岸線の現状を踏まえ、10両編成化など、輸送力の改善により、さらに混雑緩和を図られるよう要望いたします。

（横浜都市交通計画）

(6) 最終電車の運転時刻の繰下げ（継続）

横浜線の下り最終電車については、平成26年3月のダイヤ改正での時刻繰下げにより、利用者の利便性向上が図られたところですが、最終電車発車後の京浜東北線の運行状況を考慮し、今後も可能な限り、最終電車の運転時刻を繰り下げられるよう要望いたします。

(7) イベント開催時の臨時電車の運転（継続）

新横浜地区にある「日産スタジアム」、「横浜アリーナ」のイベント開催時には、夜間の運転本数が少ない時間帯に退場時の利用客が集中することがありますので、例年と同様、臨時電車を運転されるよう要望いたします。

また、相模原市で毎年8月1日に開催されるさがみ湖湖上祭花火大会には、横浜線方面からも大勢の来場者がおりますので、こうしたイベント開催時には、横浜線から中央本線相模湖駅に直接乗り入れる臨時電車を運転されるよう要望いたします。

## II 利便性向上

### 1 停車要望

#### (1) 快速電車の淵野辺駅への停車（継続）

淵野辺地区については、青山学院大学相模原キャンパスや、桜美林学園等があり、駅利用者も多くおりますので、淵野辺駅に快速電車を停車されるよう要望いたします。

### 2 駅施設等の整備

#### (1) 新横浜駅ホーム混雑緩和及び新改札の設置（継続）

新横浜駅は、ホームから改札口に至る通路が1つであることから、通勤・通学時間帯や「日産スタジアム」等でのイベント時に駅構内が極めて混雑します。特に「日産スタジアム」は、2019年のラグビーワールドカップ、2020年の東京オリンピック開催を契機にさらなる利用者増が見込まれます。ついては、駅施設の混雑緩和と利用者の利便性向上につながる新たな改札口新設を要望いたします。

#### (2) 淵野辺駅の整備（継続）

平成15年4月の青山学院大学相模原キャンパス開校等により、年々駅利用者が増加し、現在も高い水準にありますが、プラットホームは既存のままであるため、電車到着時は、乗降客でホーム内が大変混雑している状況となっております。

ついては、駅利用者がホーム内においても安全に移動できるように、ホーム拡張整備等の安全対策等についてご検討されるよう要望いたします。

#### (3) 大口駅、菊名駅、新横浜駅、長津田駅への可動式ホーム柵の設置（新規）

横浜市では利用者数が1日10万人以上の駅及び視覚障害者利用施設最寄駅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。

横浜線町田駅では新タイプの可動式ホーム柵の実証実験を実施してい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、早期に導入されるよう要望いたします。特に、新横浜駅については、イベント開催時等に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、利用者の安全確保が喫緊の課題となっておりますので、速やかに導入されるよう要望いたします。

### Ⅲ その他

#### (1) 駅無人時間帯の有人化（継続）

横浜線の古淵駅、淵野辺駅及び矢部駅では、一部の運転時間において、改札窓口が無人となっており、利用者は事故等万一の事態への不安や不便を日々感じております。

については、高齢者、障害者等の移動制約者をはじめ、全ての利用者の安全性向上及び利便性の向上等の観点から、駅職員を終日配置されるよう要望いたします。