

神奈川県鉄道輸送力増強促進会議 令和元年度 要望・回答

東日本旅客鉄道 横浜線

番号	要望事項	要望内容	回答
I 輸送力増強 1 輸送計画の改善			
(1)	<p>運転本数の増加及び運転区間の延長</p>	<p>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、更に運転本数の増加を図るよう要望いたします。</p> <p>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、データイム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。</p> <p>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。</p>	<p>① 今後もお客さまのご利用状況を見極めつつ判断してまいります。</p> <p>② 快速運転時間拡大については、今後も快速停車駅と通過駅それぞれのお客さまご利用状況を見極めつつ判断してまいります。</p> <p>③ 2017年3月ダイヤ改正にて、朝通勤時間帯の下り町田駅場面での運転間隔の調整を行い、混雑の平準化を図りました。今後もお客さまのご利用状況を見極めつつ判断してまいります。</p>
(2)	<p>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</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>さらに、リニア中央新幹線の神奈川県駅(仮称)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、横浜線及び中央本線の相互乗入れ運転を要望いたします。</p> <p>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。</p>	<p>横浜線と中央線・八高線の相互乗り入れにつきましては、それぞれの線区の列車本数や編成両数の違いなどから、直通することで中央線及び八高線・横浜線の現行の運行体系を大幅に変更する必要があり、列車ダイヤに与える影響が甚大なものになることから、現在のところ相互直通運転については考えておりません。</p> <p>今後のリニア橋本駅開業に伴う対応については、想定される需要動向を見極め検討してまいります。</p>

番号	要望事項	要望内容	回答
(3)	根岸線への乗入れ本数の増加	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増加及び運転区間の延伸がなされ、平成30年3月ダイヤ改正においても、朝通勤時間帯の桜木町行き2本が磯子行きに延伸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、利用者の更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更に増発するとともに、東神奈川駅からの乗入れを、桜木町駅から磯子駅まで延伸されるよう要望いたします。	2015年3月ダイヤ改正においては、かねてからのご要望等を踏まえ京浜東北根岸線のダイヤを最大限工夫し、朝ラッシュ時間帯にご利用の多い桜木町駅までの直通運転を3本増発いたしました。さらに、2016年3月ダイヤ改正にて、夕通勤時間帯に磯子駅までの1往復を拡大したほか、2018年3月ダイヤ改正において、朝通勤時間帯の桜木町行きを2本磯子行きに延伸し利便性の向上を図りました。 朝夕のラッシュ時間帯と夜間帯直通運転の増発及び区間延伸については、引き続き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)	運転時間の短縮	快速電車や普通電車については、更に運転時間の短縮が図られるよう要望いたします。	運転時間の短縮については、現在の地上設備や線形、地形等から勘案すると困難な状況であり、今後、検討していく課題であると考えております。
(5)	編成両数の増加	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、更に混雑緩和を図られるよう要望いたします。	10両編成化等の輸送力増強には、ホーム設備の延伸、電留基地の増設、車両の増備、踏切等の整理等の多くの課題がございます。また、設備投資が膨大なものとなりますため、お客さまのご利用状況を見極めつつ検討する長期的な課題と考えております。
(6)	最終電車の運転時刻の繰り下げ	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り下げにより、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。	最終電車につきましては、お客さまのご利用状況や夜間における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、今後の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。列車の安全運行に必要な地上設備のメンテナンス作業を行うための時間が減少することとなるため慎重に判断したいと考えております。

番号	要望事項	要望内容	回答
(7)	イベント開催時の臨時電車の運転	<p>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。</p> <p>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ありますので、こうしたイベント開催時には、臨時電車を運転されるよう要望いたします。</p> <p>東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会において、自転車ロードレース競技のコースが橋本駅周辺を通過することが決定しており、多くの観客が集うことが予想されます。このため、臨時便の運行の検討をお願いいたします。</p>	<p>日産スタジアムのイベントなどの開催時に臨時列車を運転していますが、今後もイベントの開催日時や観客数により、臨時列車の設定を行い混雑緩和に努めてまいります。</p> <p>また、相模湖湖上祭(花火大会)の開催時には中央線立川・高尾～相模湖間に臨時列車を運転し、多客時の輸送力を確保しております。横浜線と中央線を相互に乗り入れる臨時列車の運転につきましては、八王子駅で中央線から横浜線に亘るときに発生する線路横断にかかる時間の確保など、解決すべき課題がありますので、今後も設定に向けて検討してまいります。</p> <p>2020年に開催される東京オリンピック・パラリンピック競技大会では、東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会等と連携し、各競技の想定来場数をもとに、臨時列車の設定等について検討を進めてまいります。</p>
番号	要望事項	要望内容	回答

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	<p>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。</p>	<p>快速列車は速達性を使命としており、停車駅が増えることにより快速列車本来の目的が失われることとなります。同駅への快速列車の停車については、引き続き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。</p>
-----	---------------	---	---

番号	要望事項	要望内容	回答
II 利便性向上 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	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、東京2020オリンピック競技大会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。	新横浜駅のご利用状況は当社も把握しております。今後、関係自治体と連携し駅全体のあり方について、検討を進めていきたいと考えております。
(2)	淵野辺駅の整備	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。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、ホーム幅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。	ホーム上の混雑解消につきましては、今後継続してお客様の流動把握に努めながら、検討してまいります。
(3)	東神奈川駅～長津田駅間9駅への可動式ホーム柵の設置	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、主要駅は令和14年度までに、うち、条件が整った駅については令和7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。 横浜線の東神奈川駅～長津田駅間の9駅については利用者の多い駅や視覚障害者利用施設の最寄駅が含まれていることから、可動式ホーム柵の整備計画の前倒しが図ら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。	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。今後も補助金等、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。
番号	要望事項	要望内容	回答
III その他			
(1)	駅無人時間帯の有人化	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。 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。	古淵駅、淵野辺駅および矢部駅では、駅遠隔操作システムを導入し、一部時間帯近隣駅からのインターホンによるご案内を行っております為、現在のところ、駅係員を終日配置する計画はございません。 高齢の方や障がいのあるお客さまでご案内が必要な際は、事前にご連絡いただければ、スムーズに対応をさせていただきます。また、ご利用当日にインターホンによりご連絡を頂戴した際は、お時間を頂戴させていただく場合がございますことを、あらかじめご了承ください。