

神奈川県鉄道輸送力増強促進会議 令和2年度 要望・回答

東日本旅客鉄道 南武線・鶴見線

番号	要望事項	要望内容	回答
<b>I 輸送力増強</b>			
<b>1 輸送計画の改善</b>			
(1)	南武線の増発、車両の増結、快速運転	<p>南武線については、沿線全体の鉄道利用者は年々増加傾向にあります。</p> <p>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ピーク時やピークサイドの増発(オフピーク通勤の取組みと連携して車内混雑の平準化を図る)③車両の増結(長編成化)、④快速運転の朝・夕の導入等、利用状況などを踏まえ、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。</p>	<p>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。</p> <p>② 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>③ 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、川崎～立川間の全線にわたり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。</p> <p>④ 2019年3月のダイヤ改正で、下りは17～19時台に「川崎発・稲城長沼行」の快速電車を4本、上りは18～19時台に「登戸発・川崎行」の快速電車を4本設定し、速達性の向上を図りました。また、輸送力増強につきましては、2017年3月に全ての編成で幅の広い新型車両への置き換えが完了いたしました。</p> <p>引き続き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)	南武支線の増発	<p>南武支線沿線や臨海部におきましては、新たな企業立地等が進んでいること、南渡田地区における新たな拠点形成の取組みも進められていることから、多くの住民や通勤・通学者等にとって、引き続き重要な交通機関となっております。</p> <p>こうした中、川崎市におきましては平成30年3月に「臨海部ビジョン」を策定し、沿線における新産業創出拠点の形成や交通機能の強化に向けた取組みを進めているところです。</p> <p>平成28年3月のダイヤ改正で貴社のご尽力により、川崎新町～浜川崎間の小田栄駅開業にあわせ、朝通勤時間帯に上下で3本が増発されましたが、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。</p>	<p>南武支線については、2016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。また、2020年3月のダイヤ改正では、下り始発列車の繰り上げ(小田栄発・尻手行)を行い、利便性の向上を図りました。</p> <p>今後も沿線や臨海部の発展などによるお客さまのご利用状況の変化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
(3)	鶴見線のダイヤ改善等	<p>鶴見線は、沿線の通勤・通学者や住民などが臨海部地域へ向かう大切な交通手段であり、川崎市におきましては、平成30年3月に策定した「臨海部ビジョン」に基づき、浜川崎駅周辺に位置する南渡田地区における新産業創出拠点の形成や、臨海部の発展を支える交通機能の強化に向けた取組みを進めているところです。</p> <p>ダイヤの状況といたしましては、鶴見小野駅を最寄駅とする「横浜市医師会聖灯看護専門学校(総定員520名)」の開校(平成30年4月)による同路線利用者の大幅な増加を見据え、平成30年3月のダイヤ改正において、専門学校の下校時間に合わせた、弁天橋～鶴見間での1往復の増発のほか、沿線企業の定時退社日に合わせた同区間の臨時電車を運行していただきました。</p> <p>また、令和2年3月のダイヤ改正においては、平日夕方の列車を増便したことで混雑の緩和が図られました。</p> <p>しかしながら、8時台、17時台、18時台については、依然として混雑した状態が続いております。</p> <p>については、一層の利便性向上に向けて、通勤・通学時(特に8時台、17時台、18時台)の増便や編成両数の増加を要望いたします。</p>	<p>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。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往復の増発の他、沿線企業の定時退社日に合わせ、弁天橋～鶴見間で臨時列車を運行し、混雑緩和を図ってまいりました。</p> <p>2019年3月のダイヤ改正では、ご利用実態に合わせ朝夕の通勤時間帯の運行体系の見直しを行いました。2020年3月改正においても16時台～17時台に電車を増発するなど、運行体系の更なる見直しを行い、混雑緩和を図ります。一方で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い状況であります。鶴見線のご利用状況は、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、引き続き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。</p>
(4)	南武支線の川崎駅への乗入れ	<p>南武支線の川崎駅への乗入れは、川崎市の交通体系や今後の臨海部の持続的な発展に向けて重要な計画であり、平成28年4月には、交通政策審議会答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方」において、地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクトに、東海道貨物支線の貨客併用化とともに、川崎アプローチ線として位置付けられております。</p> <p>こうした中、川崎市におきましては平成30年3月に「臨海部ビジョン」を策定し、沿線における新産業創出拠点の形成や交通機能の強化に向けた取組みを進めているところです。</p> <p>については、臨海部への交通アクセスの向上に向けて、南武支線の川崎駅への乗入れを要望いたします。</p>	<p>南武支線の川崎乗入れは、新規の大規模な設備投資を要する他、南武線(川崎～立川間)の列車の運行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計画はございませんが、関係自治体の沿線の整備計画と連携し、検討を進めてまいりたいと考えております。</p>

番号	要望事項	要望内容	回答
<b>II 利便性向上</b>			
<b>1 駅施設等の整備</b>			
(1)	矢向駅の改札機の増設	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。	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。
(2)	武蔵小杉駅の混雑対策	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ます。令和元年7月に確認した同駅ホームドアの整備スケジュールについて、令和4年3月頃の設置完了に向けて、着実な推進を要望いたします。	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。
(3)	武蔵中原駅の混雑対策	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。 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。	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。
(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、2004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	津田山駅は自由通路・橋上駅舎化整備にあわせて、ホームの上屋を増設しておりますが、武蔵溝ノ口駅方のホームには上屋がなく、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。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)が完了しました。駅改良により、ホーム上家については、3.5両分となっております。

番号	要望事項	要望内容	回答
(6)	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。	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ます。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おり、津田山駅は事業が完了、稲田堤駅は現在施工中です。また関係自治体に協力頂きながら中野島駅・久地駅については検討を進めております。引き続きご協力をお願いいたします。
(7)	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、利用者は駅の付近にある踏切や歩道橋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。 南武線駅アクセス向上方策案の対象駅である宿河原駅につきましても、橋上駅舎が整備されるまでの間、中野島駅と同様に駅北側に改札口を新設されるよう要望いたします。	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、関係自治体に協力頂きながら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。
(8)	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。
(9)	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。