

神奈川県鉄道輸送力増強促進会議 令和5年度 要望・回答

東日本旅客鉄道 東海道本線

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)	快速アクティ어의運転再開	快速アクティ어は、昼間時間帯に運転され、利用者には好評でありましたが、令和5年3月のダイヤ改正により、運転が取り止めとなりました。普通電車の混雑緩和と利用者の利便性の向上を図るため、快速アクティ어의朝夕の通勤・通学時間帯の運転再開について要望いたします。	(1)～(5)の回答 2015年3月のダイヤ改正より上野東京ラインの運転を開始し、以降のダイヤ改正において、運転間隔調整及び15両編成への増強等、混雑の平準化を図ってまいりました。 しかしながら東海道線の平塚以西につきましては、平塚以東の区間とはお客さまのご利用状況に大きな開きがある近年のご利用状況ならびに関係自治体からの快速アクティ어停車要望を踏まえて2021年3月のダイヤ改正において日中帯の運転本数をご利用状況に沿った輸送体系に見直しをさせていただきました。 また2021年3月のダイヤ改正では朝の通勤・通学時間帯につきましては、運転間隔が開いておりました早朝時間帯の国府津駅始発の上野東京ラインを小田原駅始発に変更し、2023年3月のダイヤ改正においては、快速アクティ어의一部を普通列車に置き換えることにより、大磯・二宮・鴨宮駅において停車回数を増やしております。 さらに、2024年3月のダイヤ改正では朝通勤時間帯の下り列車の一部の編成両数を10両から15両に増やし、混雑緩和を図りました。 今後もお客さまのご利用状況を見極めつつ全体的な利便性向上に努めてまいります。
(2)	二宮駅始発上り電車の増発	朝のラッシュ時に1本運転されている二宮駅始発上り電車は、周辺市町の住民が多く利用しています。 二宮駅を利用する通勤・通学者の更なる利便性の向上を図るため、同駅始発上り電車を増発されるよう要望いたします。	
(3)	平塚駅以西への普通電車の増発	県及び各自自治体の観光施策の取組み等を受け、令和3年度は、小田原市・大磯町及び二宮町の3市町全体で見ると、年間延べ入込観光客数が増加傾向にあります。また、新型コロナウイルス感染症の位置付けが令和5年5月から「5類感染症」とされたことにより、訪日外国人観光客も増加傾向にあります。交通結節点となる東海道新幹線の小田原駅や、東海道本線の東京・横浜方面と、小田原市・大磯町・二宮町の各駅とのアクセス強化を図ることは、観光客の更なる利便性向上や回遊性の向上につながると認識していますが、東海道本線の平塚駅以西は以東と比較して運転本数が少ない状況です。 つきましては、観光客等の更なる利便性及び回遊性向上を図るため、平塚駅以西の普通電車を増発されるよう要望いたします。	
(4)	小田原駅以西への普通電車の増発	首都圏への通勤・通学などの利便性の向上を図るため、通勤・通学時間帯の小田原駅以西への普通電車の増発及び既存の便も含めた運転区間の熱海駅以西への延伸について要望いたします。	
(5)	早朝5時台における小田原駅発列車の増発	令和3年3月のダイヤ改正で、間隔が空いていた早朝小田原駅を発車する上り普通列車に5時21分発が追加され、利便性が向上しましたが、乗降客の多い小田原駅からの更なる利便性の向上を図るため、朝5時台に国府津駅から発車する上り列車2本についても、小田原駅を始発とされるよう要望いたします。	

番号	要望事項	要望内容	回答
(6)	成田エクスプレスの小田原駅までの延伸	<p>政府においては、平成19年1月から施行されている「観光立国推進基本法」に基づく「観光立国推進基本計画」を閣議決定し、訪日外国人旅行者数の拡大に国を挙げて取り組んでいるところですが、県西・県央及び湘南地域の交通の要衝である小田原駅は、富士箱根伊豆国立公園の観光の玄関口として、海外から多くの観光客に利用されています。特に、箱根町では国際観光地「箱根」として国外からの観光旅行の促進に力を入れており、東アジア地域を意識した観光プロモーションを進めています。</p> <p>今後、ますます外国人観光客が増加することが期待される中で、空港への速達性、信頼性の高い成田エクスプレスは重要な役割を果たすものと考えていますので、成田エクスプレスの小田原駅までの延伸を要望いたします。</p>	<p>(6)～(7)の回答</p> <p>特急列車の運転区間延長につきましては、お客さまのご利用状況を見極めつつ検討したいと考えております。</p> <p>また、湘南ライナーにつきましては、2021年3月のダイヤ改正で運転を取りやめ、特急「湘南」を新設し速達化による利便性向上と新たな着席サービスを開始いたしました。運転区間につきましては、引き続きご利用状況を見極めた上で検討したいと考えております。</p>
(7)	特急「湘南」の真鶴駅・湯河原駅・熱海駅までの延伸	<p>以前運行していた湘南ライナーは、小田原駅～東京駅(一部品川駅・新宿駅)の運転となり、首都圏への通勤・通学時間の短縮などから、利用者に好評でありました。</p> <p>しかし、小田原駅始発ということで小田原駅以西の利用者にとっては小田原駅で乗り換える必要があり、不便を感じていましたので、利用者の利便性の向上を図るため、新しくなった特急「湘南」を熱海駅始発とし、湯河原駅及び真鶴駅にも停車されるよう要望いたします。</p>	
(8)	湘南新宿ラインの熱海駅までの延伸	<p>平成13年12月から運転されている湘南新宿ラインは、東海道本線から新宿・高崎方面に直通運転が行われ、西湘地域の通勤・通学者等に需要の多い列車ですが、平成19年3月からは春休み・GWといった繁忙期に熱海駅まで延長運転され、県西地域の利用者の利便性向上に加え、北関東地域からの観光客増大など沿線区域への経済効果も期待されていました。</p> <p>上野東京ラインも運行されていますが、都内でのルートが違うことから、運転区間について、定期的に、発着点を熱海駅まで延伸し、延伸区間上の駅へ停車されるよう要望するとともに、更に通勤・通学時間帯における現在の運転本数を増加されるようあわせて要望いたします。</p>	<p>2015年3月のダイヤ改正において、上野東京ラインが開業し、熱海駅発着の宇都宮・高崎線直通列車を新たに設定いたしました。これにより、上野地区や北関東方面への利便性向上につながっていると考えております。引き続きご利用状況を見極めた上で検討したいと考えております。</p>
(9)	根岸線の平塚駅までの乗入れ	<p>東海道本線から大船駅、横浜駅を経由して根岸線へ乗り換える利用者が相当数あり、今後とも増加が見込まれます。</p> <p>これらの利用者の利便性の向上を図るため、東海道貨物線を利用して、根岸線を平塚駅まで乗入れられるよう要望いたします。</p>	<p>(9)～(10)の回答</p> <p>根岸線から平塚駅までの乗入れ、及び相模線から東海道線への乗入れは、実施するにあたって多くの課題がございますため、お客さまの需要動向を見極めつつ検討する長期的な課題と考えております。</p>
(10)	相模線の平塚駅及び藤沢方面への乗入れ	<p>湘南地域と県央地域を結ぶ相模線は、東海道本線の茅ヶ崎駅を経由して乗り換える利用者が相当数あり、今後とも増加が見込まれます。</p> <p>これらの利用者の利便性の向上を図るため、相模線の平塚駅及び藤沢方面への乗入れについて、引き続き検討されるよう要望いたします。</p>	
(11)	東海道貨物線の本格的な旅客線化の実現	<p>新型コロナウイルス感染症の位置付けが令和5年5月から「5類感染症」となったこともあり、東海道本線の朝夕ラッシュ時の混雑は限界に近い状況で、その解決は緊急を要する状況となっています。</p> <p>令和3年3月のダイヤ改正により、特急「湘南」が貨物線を利用して運転されていますが、東海道貨物線の本格的な旅客線化を早期実現し、東海道本線の輸送力を大幅に増強されるよう要望いたします。</p>	<p>東海道貨物線の本格的な旅客線化については、沿線の開発状況、街づくりの進捗、お客さまの動向等を総合的に判断し、長期的に検討する必要があると考えております。</p>

番号	要望事項	要望内容	回答
(12)	東海道貨物支線の貨客併用化の実現	<p>横浜・川崎市内の東海道貨物支線の沿線(京浜臨海部)では、土地利用の転換や再編整備、大規模な開発計画が具体化しつつあり、今後沿線地域への通勤者等の需要の増大が見込まれます。</p> <p>また、東京都のアジアヘッドクォーター特区及び京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区の国際競争力強化並びに国家戦略特区の目標である国際的ビジネス拠点形成を一層促進する観点から、交通基盤の整備促進は重要な事項となっています。こうした中、東海道貨物支線の貨客併用化については、平成28年4月に、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、本路線は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位置付けられています。</p> <p>さらに、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、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>つきましては、沿線地域の利便性向上と東海道本線の混雑緩和のため、東海道貨物支線の貨客併用化の実現を要望いたします。</p>	東海道貨物支線の貨客併用化については、京浜臨海部における具体的な開発計画や東海道方面の将来需要動向、当該地区の開発状況等を総合的に判断し、長期的に検討する必要があると考えております。
(13)	特急「湘南」から普通電車への乗継ぎ改善	<p>現在、大磯駅及び二宮駅(二宮駅は一部時間帯を除く)は特急「湘南」が停車しないため、東京方面から両駅への帰宅者が特急「湘南」を利用する場合は、平塚駅で先発の普通電車に乗継ぎを行います。しかし、東京駅21時00分発の特急「湘南」は、先発の普通電車が平塚駅止まりのため、後発の普通電車を待たなくてはなりません。</p> <p>つきましては、特急「湘南」の直前に運転される普通電車は全て、運転区間を国府津駅以西までとし、帰宅者の乗継ぎを改善されるよう要望いたします。</p>	東海道線の平塚以西につきましては、平塚以東の区間とはお客さまのご利用状況に大きな開きがあることから、一部の列車を平塚止まりとしております。ダイヤの変更等については、今後のご利用状況を見極めつつ引き続き検討してまいります。
(14)	小田原駅発上り最終電車運転時刻の繰下げ	<p>小田原駅発の上り最終電車については令和2年3月のダイヤ改正で23時31分発となりましたが、国府津駅行きのため、十分な利便性の向上にはなっていません。また、これ以後に小田原駅に到着する下り電車は、小田急線が8本あり、利用者にとって不便な状況となっています。</p> <p>乗継者の利便性だけでなく、湯河原方面から小田原以東への帰宅者の更なる利便性向上に向けて、熱海駅発最終電車の運転区間を国府津駅以東まで延長されるとともに、小田原駅発の最終電車の運転時刻を引き続き繰下げられるよう要望いたします。</p>	2020年3月のダイヤ改正で、熱海駅(23:07発)小田原駅(23:30着)行上り最終電車を、国府津駅まで延長運転し利便性向上を図りましたが、小田原駅23時台の上り列車はご利用が極めて少なく、現在のご利用状況と、夜間のメンテナンス時間が大きく減少することを鑑みますと、現時点では国府津以東へ延長する考えはございませんが、引き続きお客さまのご利用状況を見極めつつ全体的な利便性向上に努めてまいります。
(15)	辻堂駅、二宮駅への旅客用ホームの設置	利用客の利便性の向上及び混雑緩和を図るため、東海道貨物線の旅客線化に向け、藤沢駅、茅ヶ崎駅に続いて辻堂駅、二宮駅の貨物線に旅客用ホームを設置されるよう要望いたします。	東海道貨物線の本格的な旅客線化については、沿線の開発状況、街づくりの進捗、お客さまの動向等を総合的に判断し、長期的に検討する必要があると考えております。

番号	要望事項	要望内容	回答
II 利便性向上			
1 停車要望			
(1)	湘南新宿ライン(高崎線～東海道本線)の新川崎駅への停車	現在運行されています湘南新宿ライン(高崎線～東海道線)については、新川崎駅への停車がなされていません。新川崎駅周辺地区は、川崎市の総合計画において研究開発、産業の創出・育成、商業、都市型住宅などの諸機能が集積した、新たなまちづくりを推進する地域生活拠点として位置付けられています。 交通広場などの都市基盤施設の整備と大規模住宅や研究所などの民間開発が着実に進み、今後駅利用者の増加が見込まれていますので、湘南新宿ライン(高崎線～東海道線)を新川崎駅に停車されるよう要望いたします。	(1)～(5)の回答 湘南新宿ライン(高崎線～東海道線)・通勤快速・特急「湘南」等は、比較的長い距離をご利用するお客さまに対する速達サービスを主目的のひとつとして設定しており、現在の停車駅としております。2018年3月のダイヤ改正では、湘南新宿ラインの戸塚からの順序を快速アクティーの後に変更し、川崎以北から辻堂へは藤沢で湘南新宿ラインに乗り換えることでご利用ができるようになりました。また、普通電車の待ち合わせ駅を 国府津駅から平塚駅に変更し、大磯・二宮へは平塚で先行する普通電車に同ホームで乗り換えができるようにするなど、東海道線全体での利便性向上を図りました。
(2)	湘南新宿ライン特別快速の辻堂駅への停車	辻堂駅は湘南新宿ライン特別快速の通過駅となっておりますが、駅周辺は、地区の活性化が図られており、乗降客は年々増加し、現在、県内17駅中7番目に乗車人員数が多い駅となっております。 つきましては、利用者の利便性・速達性を高めるため、湘南新宿ライン特別快速を辻堂駅に停車されるよう要望いたします。	2021年3月のダイヤ改正では平塚以西の日中帯の運転本数をご利用状況にあわせて見直すとともに、快速アクティーを普通列車に置き換えを実施し、2023年3月のダイヤ改正におきまして、快速アクティーの一部を普通列車に置き換えることにより、辻堂・大磯・二宮・鴨宮駅において停車回数を増やしました。
(3)	特急「湘南」の大磯駅への停車	大磯駅の1日平均乗車人数は、平成19年度から平成29年度の10年で約10%増加しています。また、駅利用者のうち、通勤・通学等での定期券利用者は約12%増加しています。 現在、大磯駅は特急「湘南」の通過駅となっておりますが、大磯駅を利用する通勤・通学利用者の利便性向上のため、特急「湘南」の大磯駅への停車を要望いたします。	今後もお客さまのご利用状況を見極めつつ全体的な利便性向上に努めてまいります。
(4)	湘南新宿ライン特別快速等の二宮駅への停車	現在、二宮駅は、二宮町民のみならず、小田原市・秦野市・中井町・大磯町などの周辺住民も多く利用しており、現在1日約11,000人が乗車しています。二宮駅での乗車人数は平塚駅以西(小田原駅除く)の駅の中でも一番多く、快速を停車させることのメリットは大きいと思われれます。 そのため、湘南新宿ライン特別快速の停車駅の見直しも含めた中で、二宮駅への停車を要望いたします。 また、特急「湘南」の一部について、二宮駅が通過となっております。通勤・通学者の利便性を今以上に高めるためにも、特急「湘南」の二宮駅への全面停車を要望いたします。	
(5)	湘南新宿ライン特別快速の鴨宮駅への停車	小田原東部に位置する鴨宮駅周辺地区は、小田原市の副次拠点として位置付けられ、市街地開発事業による都市基盤整備や商業を中心とした複合施設の整備など、都市機能の集積が図られているところです。 大規模小売店舗の出店も相次ぎ、また、宅地開発も進展し居住や移住希望の多い地域である等の理由から、利用者の利便性の向上を図るため、湘南新宿ライン特別快速を鴨宮駅に停車されるよう要望いたします。	

番号	要望事項	要望内容	回答
(6)	特急「踊り子」の平塚駅への停車	令和3年3月のダイヤ改正で、これまで朝・夕夜間の通勤時間帯に運転されていた「湘南ライナー」・「おはようライナー新宿」・「ホームライナー小田原」の運転が取り止められ、新たに特急「湘南」が運転開始されました。 特急「湘南」が平塚駅に停車することにより、朝・夕夜間の通勤・通学の利便性向上が期待できますが、日中の東京や静岡方面との連絡向上や相互の観光客増大を図るため、特急「踊り子」の平塚駅への停車を要望いたします。	「踊り子」号は1986年に一部の列車を藤沢、茅ヶ崎、平塚、真鶴に停車といたしました。ご利用状況が極めて低調であったため、平成元年に伊東・伊豆方面への速達性を重視し停車駅の見直しを図りました。2021年3月のダイヤ改正では通勤ライナーの運転を取りやめ、新たな着席サービスの特急「湘南」を運転開始し、着席サービスの向上に努めております。特急列車の停車駅拡大につきましては、需要動向や線区全体のサービス向上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。 今後もお客さまのご利用状況を見極めつつ全体的な利便性向上に努めてまいります。
(7)	相鉄・JR直通線の鶴見駅への停車	鶴見駅は京浜臨海部及び沿線の広範囲にわたる地域の人々が利用しています。さらに、「京浜臨海部ライフィノベーション国際戦略特区」として末広地区が位置付けられ、戦略拠点の表玄関の機能強化が求められています。相鉄・JR直通線の鶴見駅への停車はそれに寄与するため、旅客線としても活用されている東海道貨物線への停車が実現されるよう要望いたします。	鶴見駅への相鉄・JR直通線の停車については、駅構内にホーム新設スペースがないことから大規模な施設改修が伴うことや、貨物輸送への影響が大きいことなどから関係自治体のご協力が不可欠である長期的な検討課題と考えております。
2 新駅の新設			
(1)	藤沢駅から大船駅間の新駅設置	「かながわ都市マスタープラン」において、都市圏域の自立を支える新たな地域の拠点として、「村岡・深沢地区」にJR藤沢駅～JR大船駅間の新駅設置と新たな都市拠点の形成を進めることが位置付けられています。 新駅については、令和4年3月に、3県市と貴社の4者で、新駅設置及び自由通路整備に関する基本協定を締結し、さらに、令和4年5月には、詳細設計協定を締結し、貴社において、設計業務等を進めていただいているところです。 また、まちづくりについては、令和3年3月にUR都市機構と3県市で締結した、まちづくりに関する基本協定に基づき、令和4年3月に、土地区画整理事業や両地区を結ぶ道路などの都市計画を決定しました。 令和5年度に新駅設置等の詳細設計を終え、令和6年度以降、事業着手へと進んでまいります。新駅事業とまちづくりの工程調整など、事業進捗に伴い様々な調整が必要になるとお考えですので、円滑な事業実施に向けてご協力をお願いいたします。	新駅設置については、2019年1月に村岡新駅(仮称)設置協議会(神奈川県・藤沢市・鎌倉市)より要望書を頂き、概略設計を実施したうえで、2021年2月8日付けで新駅設置に関する覚書、2022年3月28日付けで新駅設置及び自由通路整備に関する基本協定を締結しました。 2022年5月30日に締結した協定に基づき進めている新駅及び自由通路の詳細設計は2023年度中の完了を予定しております。今後、神奈川県・藤沢市・鎌倉市と協議が整い次第、2024年度に事業着手となる予定です。 引き続き新駅及び自由通路事業の円滑な実施に向けて、神奈川県・藤沢市・鎌倉市と連携を図りながら対応してまいります。
3 駅施設等の整備			
(1)	大磯駅ホームの屋根の増設	大磯駅ホームは、平塚駅側ホームに屋根が設置されていないため、雨天時の乗降において不便をきたしています。 つきましては、利用者の利便性を図るためにも、屋根の増設を要望いたします。	駅のホーム上家は、乗降人員や現況等を勘案しながら、順次整備を進めていく予定です。
(2)	藤沢駅西口の新設	藤沢駅の西側地区には商業地や住宅地があり、多数の通勤・通学者が藤沢駅を利用しています。現在、長いホームに1か所の出入口しかなく、利用者が一部車両に集中し、著しく混雑している状況になっています。 つきましては、現在進めている藤沢駅南北自由通路の拡幅及び駅舎の改良を踏まえ、将来的に利用者の利便性の向上及びホームの効率的な利用を図るため、藤沢駅の西口の新設について、藤沢市と連携しながら検討されるよう要望いたします。	藤沢駅の改札口の新設については、現時点で実施する計画はございませんが、今後のお客さまのご利用状況に応じて検討してまいります。

番号	要望事項	要望内容	回答
(3)	茅ヶ崎駅ホームの改良	<p>茅ヶ崎駅の改札口、階段、ホームは狭隘なため、ラッシュ時には乗降客であふれ、著しく混雑している状態となっています。特に、ラッシュ時の東海道線ホームのエスカレーター付近は、エスカレーター利用者と東海道線を待つ人が滞留しています。湘南ライナー等の廃止により普通列車へ転換する利用者の増加が見込まれるため、引き続き、利用者の安全性確保の点から、ホーム拡幅やホームドア設置等の抜本的な設備改良に加え、安全性確保のための混雑・滞留緩和対策を実施していただきますよう要望いたします。</p> <p>また、貴社と連携した混雑・滞留箇所の状況観察等、引き続きの取組みをお願いいたします。</p>	<p>ホーム拡幅については、大規模な改良工事が必要となるため、長期的な課題と考えております。</p> <p>ホームドアの設置については、2023年4月13日付プレスで公表しております内容の通り、東京圏在来線の主要路線について、2031年度末頃までの整備を目指してまいります。</p> <p>引き続き関係自治体と連携し、混雑・滞留緩和対策の検討を進めてまいります。</p>
(4)	二宮駅ホームの増設	<p>現在、二宮駅はホームが1面2線であり、それを上下線で使用していますが、ホーム幅が狭いため、特にラッシュ時には乗降客であふれ、著しく混雑している状態となっています。そこで、現在のホーム北側の空き地に旅客線ホームを増設し、各ホームをそれぞれ上下線別に割り当てることで、利用者の分散化と安全・快適性の向上が図られるとともに、通過列車の退避駅としての活用や二宮駅始発電車の増発など、東海道本線の輸送力増強の観点から大きなメリットがあると思われまます。</p> <p>つきましては、これらのことを十分考慮され、二宮駅へのホーム増設について、積極的に取り組まれるよう要望いたします。</p>	<p>ホームの増設(新設)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、ホーム上の混雑状況を総合的に判断し、長期的に検討していく事柄と考えております。</p>
(5)	国府津駅北口の新設	<p>国府津駅は、改札口を出入りする乗降客が1日平均約9千人で、これに東海道本線と御殿場線の相互の乗換え客を勘案すれば、相当数の利用客が行き交う交通結節点です。しかし、駅改札が南側にしかないために、北側の住民は、駅舎から200mほど離れた地下道を利用しています。この地下道は幅員が2.4mと狭隘で暗く、車が往来するため、歩行者にとって危険な状態となっています。</p> <p>北側地域は宅地開発の進展により、居住者が増加しており、都心への通勤・通学者の需要が見込まれることから、利用者の安全性及び利便性の向上を図るため、北側にも改札を設置されるよう要望いたします。</p>	<p>国府津駅の改札口の新設については、現時点で実施する計画はございませんが、今後のお客さまのご利用状況に応じて検討してまいります。</p>
(6)	真鶴駅施設の改良	<p>真鶴駅は、改札口が1か所しかないことから、隣接の人道跨線橋を渡らなければならず、不便を感じています。駅周辺地区対策の推進については、真鶴町総合計画にも課題の1つとして挙げられ、平成28年度には県の事業により真鶴駅北側の人道跨線橋にエレベーターが設置され、令和4年度には南側もエレベーターが設置され利便性が増したところです。真鶴町としましては、行政にとどまらず、駅周辺の整備について貴社と連携協力しながら今後検討してまいりたいと考えていますので、駅施設(ホーム屋根の増設・自由通路・橋上駅舎化など)の全面的な改修について要望いたします。</p>	<p>駅周辺の整備については、関係自治体で整備することが基本と考えておりますので、今後、関係自治体と連携し、橋上駅舎も含めて検討を進めていきたいと考えております。</p>

番号	要望事項	要望内容	回答
(7)	藤沢駅施設の改修	藤沢駅が、障害のある方にも利用しやすい駅となるため、藤沢駅のバリアフリートイレについて、重度心身障害者が利用できるよう大人用ベッド(ユニバーサルシート)の設置を要望いたします。オストメイト対応設備は、温水シャワー水栓付き汚物流しのタイプに改良していただくとともに、車いすを使用するオストメイトにも利用可能な高さ調整機能の導入を要望いたします。なお、施設の整備にあたっては、高齢者・障害者など駅利用者の意見を聞きながら進めていただくようお願いいたします。	バリアフリートイレ内の設備改善については、引き続き検討を図って参りたいと考えております。 整備に当たっては高齢者・障害者など駅利用者の意見を賜りながら進めてまいります。
(8)	早川駅施設の改良	<p>新型コロナウイルス感染症の行動制限が緩和されたことを受けて、小田原漁港交流促進施設「漁港の駅 TOTOCO小田原(事業主体:小田原市)」には、年間68万人(レジ通過者数の令和4年度実績)の方が訪れるなど、小田原漁港周辺は、公設水産地方卸売市場が立地する本港側と合わせ、多くの来訪者で賑わっています。今後、小田原漁港周辺エリアの賑わいの中心である、築50年以上が経過した公認水産地方卸売市場の再整備なども控えるため、小田原市では貴社と協議しながら、地域の拠点である早川駅を、小田原漁港周辺に訪れる方々の玄関口に相応しい魅力ある駅とするための検討を進めていきたいと考えています。</p> <p>また、令和4年度からスタートした第6次小田原市総合計画「2030ロードマップ1.0」では「早川・片浦地域の活性化に向けた検討と取組み」を重点施策のまちづくりに、また「公認水産地方卸売市場の再整備」や「美食のまちづくり」を詳細施策に位置付けていることから、令和5年度は早川エリアの10～20年先の将来都市像(グランドデザイン)を描く、「エリアブランディング構想策定事業」に着手し、さまざまな関係者とともに公民連携による魅力あるまちづくりを目指してまいります。</p> <p>観光資源としての可能性を秘める小田原市以西について、今後も貴社と連携しながら検討を進めてまいりたいと考えていますので、駅施設のバリアフリー化等の整備を要望いたします。</p>	国の「移動円滑化の促進に関する基本方針」に基づき、「乗降3千人以上の駅及び自治体のバリアフリー基本構想における生活関連施設に位置付けられた乗降人員2千人以上の駅」を優先的に整備することを基本に、バリアフリー整備を推進しているところであります。当社では、エリアブランディング構想策定事業に係る研究会に参画し、バリアフリー整備等の今後の方向性について、自治体等と協力しながら調整、検討を進めてまいります。
(9)	藤沢駅及び辻堂駅への大型コインロッカーの増設	<p>新型コロナウイルス感染症の流行による一時的な落ち込みはあったものの、貴社及び藤沢市による観光誘客の取組み等により、藤沢市を訪れる観光客は年々増加しており、新型コロナウイルス感染症の位置付けも令和5年5月から「5類感染症」となったことから、更なる増加が見込まれます。</p> <p>つきましては、観光客からの設置要望が多い大型コインロッカーについて、利便性向上を図るため、観光客が多く利用する藤沢駅及び辻堂駅に増設されるよう要望いたします。</p>	藤沢駅及び辻堂駅につきましては、現在、大型ロッカー個数の増設を検討しております。

番号	要望事項	要望内容	回答
(10)	川崎駅南口改札の整備	<p>川崎駅周辺地区は、川崎市の広域都市拠点として駅周辺で大規模再開発が行われています。西口地区では都市型住宅や商業、文化施設等の整備、東口地区では商業施設のリニューアルが行われており、今後も段階的な民間開発が進み駅利用者は更に増加すると見込まれます。</p> <p>平成30年2月17日に北口通路・北改札が供用開始され、駅北側の回遊性・利便性が向上していますが、今後の開発動向も踏まえ、駅への更なる利便性・アクセス性向上を図るため、南口改札の整備について要望いたします。</p>	<p>川崎駅の改札口の新設については、現時点で実施する計画はございませんが、今後のお客さまのご利用状況に応じて検討してまいります。</p>
(11)	根府川駅施設の改良	<p>根府川駅は、無人駅となっているとともに、段差の解消等のバリアフリー化がされておらず、高齢者や障害者にとって利用しづらい駅となっており、近隣の障害者通所施設利用者や高齢者等から利便性向上を求める声が上がっています。</p> <p>国の「移動等円滑化の促進に関する基本方針」では、「1日の平均利用者数が3,000人を下回る鉄軌道駅についても、地域の実情に鑑み、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等を踏まえて、移動等円滑化を可能な限り実施する」と明示されていることから、近隣の障害者通所施設からの利用や、高齢者等の利用も踏まえ、案内係員の配置や駅施設のバリアフリー化等の整備について要望いたします。また、駅係員の配置が難しい場合については、有事の際に対応可能な遠隔監視装置の設置、警備を構築されるよう要望いたします。</p>	<p>国の「移動円滑化の促進に関する基本方針」に基づき、「乗降3千人以上の駅及び自治体のバリアフリー基本構想における生活関連施設に位置付けられた乗降人員2千人以上の駅」を優先的に整備することを基本にバリアフリー整備を推進しているところであります。根府川駅のバリアフリー化等の整備につきましては、関係自治体のご協力をいただきながら、検討を行っていきたいと考えております。</p> <p>また、現在のところ駅係員を配置する計画はございません。遠隔監視装置に関しては、他の有人駅でオンタイムで確認できるようなシステムを構築しております。また、有事の際には警察へ通報できる装置を整備しております。多様なお客さまが安全、円滑に駅を利用できるよう、必要な設備や体制の整備等、関係者の皆様と検討してまいります。</p>
(12)	誤乗防止のための案内表示等の改善	<p>令和3年3月のダイヤ改正により運用が開始された特急「湘南」についても、利用者の誤乗防止のため、ホーム乗車目標の分離、車両の行先表示等の改良などに、今後とも継続して取り組まれるよう要望いたします。</p> <p>また、湘南新宿ラインは東海道線発着と横須賀線発着では運行形態(停車駅)が異なるうえに、上野東京ラインと相鉄線相互乗入れで行先が多様化していますので、特に誤乗防止の対策に取り組まれるよう要望いたします。</p>	<p>特急「湘南」については、ホーム乗車目標の分離を行っております。引き続き、駅案内サインや案内放送にて、乗車誤りの防止に努めてまいります。</p>

番号	要望事項	要望内容	回答
Ⅲ その他			
(1)	増結や切離し等にかかる時間の短縮のための見直し	<p>現在、上り方面の通勤・通学時間帯では、途中平塚駅での増結・切離しや、途中駅での特急通過待ち等で、二宮駅・大磯駅～東京駅間の所要時間は平均80分かかります。また、一部(二宮駅のみ)停車する特急「湘南」、湘南新宿ラインについても、首都圏への所要時間1時間以上と、普通電車とあまり変わらない状態となっています。</p> <p>つきましては、利用者の利便性向上や所要時間短縮のため、平塚駅での増結・切離しの見直しなど、列車の速達性向上を要望いたします。</p>	<p>東海道線につきましては、平塚以東と平塚以西とでお客さまのご利用状況に大きな開きがあることから、平塚駅において一部の列車の車両の増結及び切離しを行っております。したがって、増結・切離し作業の解消は現状では困難です。</p> <p>また2021年3月のダイヤ改正より運転を開始した特急「湘南」ですが、2024年3月のダイヤ改正において一部列車の都心方面への所要時間を短縮いたしました。引き続きお客さまのご利用状況を見極め利便性の向上に努めてまいります。</p>
(2)	鉄道利用による新たなエリアからの観光誘客に結びつく商品開発	<p>藤沢市では、辻堂地区に湘南C-X(シークロス)のまちづくりを推進し、辻堂駅周辺を消費観光促進の重要な拠点と位置付け、湘南江の島周辺地区をはじめとした観光資源とともに「点から面」の回遊性を高めた観光振興施策を推進しています。その際、乗用車の利用の増加による交通渋滞や環境への影響も考慮し、乗用車から公共交通である鉄道の利用促進を図ることとしています。</p> <p>そうした中、鉄道を利用した各方面からの観光客増加を図るため平成29年度には、大宮駅、立川駅、国分寺駅各駅で、さらには令和元年度に北関東で「湘南キャンペーン」を実施するなど、広域での観光誘客の促進に向けた取り組みを行っています。</p> <p>また、観光消費の増加に繋げるため、藤沢市が整備した藤沢駅周辺の「ふじさわ宿交流館」と辻堂駅周辺の「藤沢市アートスペース」、「藤澤浮世絵館」の連携した取り組みのほか、「テラスモール湘南」や「湘南モールフィル」等、多彩な大型商業施設があることから、藤沢駅と辻堂駅間の回遊性向上を図っています。</p> <p>こうした取り組みによって観光誘客を促進しているところですが、現状においては未だ「観光客が休日に集中してしまう」、「観光客が江の島周辺に集中してしまう」というオーバーツーリズムが問題となっており、観光客の分散化は、オーバーツーリズム解消に向けた大きな課題の1つとなっています。</p> <p>つきましては、鉄道利用による新たな観光誘客や利便性向上及びオーバーツーリズムの解消のため、「ひみつの平日パス」の利用期間の通年化及び「鎌倉・江ノ電パス」に代わる鎌倉～江の島～辻堂エリア間の商品の開発を要望いたします。</p>	<p>おトクなきっぷの設定につきましては、お客さまのニーズを踏まえつつ、区間、列車やきっぷの利用状況、線区、地域の特状および季節による需要の多寡等を総合的に判断したうえで、収入を減少させないと見込まれる範囲内で関係箇所と協議の上設定しております。</p> <p>「ひみつの平日パス」につきましては、新型コロナウイルスの感染が広がる中、混雑を避けた平日の旅やご移動にご活用いただくことを目的として設定していた為、通年化は検討いたしておりません。また、「鎌倉・江ノ島パス」につきましては、お客さまのニーズや利用状況を鑑み2020年3月末で発売を終了させていただきました。</p> <p>オーバーツーリズムの問題については、鎌倉市・藤沢市エリアにおけるオーバーツーリズム未然防止・抑制に向けた協議会に参加し、地域の皆さまとオーバーツーリズム解消に向けて取り組んでおります。今後も協議会と協力し観光客の分散化等に向けて取り組んでまいります。</p>
(3)	各鉄道事業者のエリアをまたがる利用の実現	<p>JR東日本とJR東海のエリアをまたいだIC定期券の発売について、令和3年の春に開始されましたが、依然として、定期券を除いた交通系ICカードで、鉄道事業者のエリアをまたいだ利用はできないことから、JR東海と連携しながら、各鉄道事業者のエリアをまたがる利用を可能とする技術開発の促進について要望いたします。また、またがり利用の実現が難しい場合は、エリア外から交通系ICカードで乗車した場合に精算可能な自動精算機等の導入を検討していただきますよう要望いたします。</p>	<p>交通系ICカードのSF(チャージ)ご利用による鉄道事業者のエリアを跨いだ自動改札機のご利用は、運賃計算や会社間精算等においてシステム連携するための技術的課題が多く、また膨大な費用がかかることから実現が困難な状況であり、現時点で実施についての計画はございません。なお、2020年3月14日より、TOICAエリアとSuicaエリアをまたがるご乗車について、一部の駅の自動精算機でご精算いただけるよう機能改修を行っております(ご利用条件によっては有人改札をご案内する場合がございます)。多くのお客さまにご利用いただけるよう、さらなる周知に取り組んでまいります。</p>

番号	要望事項	要望内容	回答
(4)	藤沢駅周辺地区再整備に伴う自転車等駐車場の管理運営・用地の提供等	<p>藤沢駅周辺は放置自転車対策として、公共空間を活用した路上駐輪施設の設置を進めるなど、用地の確保を含め鋭意努力していますが、新たな用地を確保することは困難な状況にあります。藤沢市では、藤沢駅周辺地区再整備構想・基本計画に基づく事業と連携した駐輪場施設整備の検討を行っています。貴社のグループ会社においても、自転車等駐車場の管理運営に取り組まれています。引き続き自転車等駐車場の管理運営・用地の提供等について更なるご協力をお願いいたします。</p> <p>また、「東海道線大船・藤沢間50k700m付近における駐輪施設の整備」については、民有地と民有地の境界が確定していないこと、既存民地擁壁が破損していることや、整備工事を行うにあたり隣接地権者の協力が得られなかった等の課題がありましたので、引き続き協議をお願いいたします。</p>	<p>藤沢駅周辺については、駐輪場用地として提供できる当社用地は、現在のところございません。今後、設置可能な箇所がありましたら協力させて頂く予定です。</p> <p>なお、用地の提供のみならず、当社のグループ会社においても駐輪場を管理運営し、駐輪場整備に取り組んでおります。</p> <p>現在協議中の「東海道線大船・藤沢間50k700m付近における駐輪施設の整備」については、実施に向けて関係自治体と協力してまいります。</p>
(5)	藤沢駅構内における多言語での案内放送の実施	<p>平成31年4月に施行された出入国管理及び難民認定法の改正で、外国人が日本に在留し就労する資格が拡充されたことや、新型コロナウイルス感染症の位置付けも令和5年5月から「5類感染症」となったことから、今後、観光客をはじめとする更なる外国人の増加が見込まれます。</p> <p>藤沢駅については他社線江の島方面への乗換え駅であり、多くの外国人観光客等の利用が見込まれることから、既に導入されている電話案内対応やタブレット端末といった個別対応に加え、駅構内において情報を広く発信することが出来るよう、多言語での案内放送や案内サインにおける多言語表記の拡充を引き続き実施するよう要望いたします。</p>	<p>駅構内の放送については、外国からのお客さまのご利用が多い駅において、自動放送設備による多言語案内放送を実施しており、藤沢駅につきましても、自動放送設備による日本語、英語の乗換案内、マナー啓発、および輸送障害時の案内放送を適宜実施しております。</p> <p>案内サインについては、日本語、英語の表記を行っており、一部は中国語、ハングルでの表記も行っております。表記の拡充については、ご利用状況を見極めながら検討してまいります。</p>
(6)	バス事業者への事前のダイヤ改正情報の提供	<p>発着するバスの便数が少ない駅の利用者は、より効率的に乗継ぎができることを望んでいます。そうした中で、バス事業者としては、鉄道会社のダイヤを踏まえたバスの運行計画を立案することが必要であると考えられ、両者の連携を図っていくことが求められます。</p> <p>バス事業者は、バスダイヤを含めた運行計画の変更を1ヶ月前には運輸局へ提出する必要があることから、鉄道ダイヤの改正を行う際には、バス事業者への事前のダイヤ改正情報の提供について、ご配慮いただくよう要望いたします。</p>	<p>基本的に、ダイヤ改正情報の事前提供はできません。ただし、バス事業者より具体的な要望があれば、個別に対応を検討してまいります。</p>
(7)	根府川駅の乗車人員の公表	<p>国の「移動等円滑化の促進に関する基本方針」では、駅乗車人員が、駅における段差の解消や転落防止設備の整備等の移動等円滑化を実施する際の基準となっており、無人駅の乗車人員が平成22年度から公表されなくなったため、駅施設のバリアフリー化の検討に支障をきたしていることから、根府川駅の乗車人員の公表について、要望いたします。</p>	<p>乗車人員は、各駅の乗車券の発売データ等に基づき算出しております。</p> <p>根府川駅などの無人駅につきましては、乗車駅証明書等によるご利用があることから、乗車人員の把握が難しい状況となっております。このため、実際の乗車人員と大きな差が発生する可能性があることから、現在は公表を控えております。</p> <p>なお、各市町でバリアフリー施策やまちづくり等がある場合は、対応方法について検討いたします。</p> <p>ご理解をいただきますようお願いいたします。</p>