

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 相模線

番号	要望事項	要望内容	回答
I 輸送力増強			
1 新線・線増計画			
(1)	複線化の早期実現	<p>相模線は、神奈川県の中核部を南北に縦断する都市圏の公共交通として、また、全国との交流連携の窓口となる南のゲート(東海道新幹線新駅)と北のゲート(リニア中央新幹線神奈川県駅(仮称))を結ぶ軸を強化する役割を担っていますが、単線のため、列車の行違いの待ち時間等により表定速度が低く、運行本数も少ないなど、周辺の鉄道と比較して十分な輸送サービスが確保されておらず、利用者からは改善が強く望まれています。</p> <p>このような中、県と5市町(茅ヶ崎市、相模原市、海老名市、座間市、寒川町)の各首長及び5経済団体(相模原商工会議所、茅ヶ崎商工会議所、海老名商工会議所、座間市商工会、寒川町商工会)の各代表で構成される相模線複線化等促進期成同盟会において策定した「新たな相模線交通改善プログラム」に基づき、駅周辺のみならず人口集積をはじめ、駅アクセスの改善や駅施設の利便性向上等の施策に取り組んでいるところです。</p> <p>また、リニア中央新幹線の開業を見据えた整備等が着実に進展する中、相模線の輸送力増強や速達性向上等、輸送サービスの改善が望まれることから、信号保安設備の改修や行違い施設の整備、部分複線化等の段階的整備を図り、沿線住民の切なる願いである、相模線全線複線化の早期実現に向けた取り組みを推進されますよう引き続き要望いたします。</p>	<p>相模線のご利用状況などを勘案すると、莫大な設備投資を必要とする複線化につきましては、難しい状況にあると考えております。今後の沿線の開発状況やお客さまのご利用動向などを総合的に判断し、長期的に検討する必要があると考えております。</p> <p>当社としても関係自治体と協力し、沿線まちづくりとの連携を図りながら、相模線のさらなる活性化に向けて取り組んでまいりたいと考えております。</p>
2 輸送計画の改善			
(1)	通勤・通学時等の利便性向上	通勤・通学者等の利便性向上のため、朝夕の通勤・通学時間帯の運転本数の増発や所要時間の短縮を図られるよう要望いたします。	<p>これまでもデュータイムの運転時隔をパターン化しご利用しやすいダイヤ設定に努め、2016年3月のダイヤ改正においては夕通勤時間帯の海老名止まりだった列車を、橋本まで1往復延長増発いたしました。さらに2024年3月のダイヤ改正において、早朝・夜間帯の海老名止まりを橋本行に延長いたしました。</p> <p>運行本数の増加については、お客さまのご利用状況や沿線の開発状況等を見極めつつ検討してまいります。</p>
(2)	深夜時間帯の輸送力増強及び他線との乗継ぎ改善	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」となったことから、深夜時間帯の利用及び他の鉄道路線との乗継の利便性向上のため、接続路線の運行状況を考慮し、深夜時間帯の相模線の運行本数を増加させるとともに、更に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。	<p>2016年3月改正では、橋本発茅ヶ崎行の上り最終電車の時刻を繰り下げお客さまの利便性向上を図りました。</p> <p>今後の運転本数の増加や最終列車の時刻の繰り下げについては、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。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最終列車の繰り下げにつきましては、慎重な判断が必要であると考えております。</p>
(3)	横浜線への乗入れの再開	令和4年3月ダイヤ改正において、横浜線への乗入れが取り止めとなったことにより、橋本駅のコンコース上が乗換客と降車客の混在によって、大変混雑する状況となっています。通勤・通学者等の利便性向上のため、朝夕の通勤・通学時間帯の横浜線への乗入れを再開されるよう要望いたします。	<p>横浜線ご利用のお客さまが年々増加傾向にある中で、限定的なご利用である相模線の直通運転により横浜線の運転間隔が開いてしまう課題があったことから、当該直通列車につきましては、2022年3月のダイヤ改正で取りやめをさせていただきました。なお、2024年3月のダイヤ改正では横浜線の運転間隔を調整し混雑の分散化を図りました。引き続きお客さまのご利用を注視しながら、線区やエリア全体での利便性向上に努めてまいります。</p>

番号	要望事項	要望内容	回答
(4)	他線との相互乗入れ	乗継客の利便性向上のため、東海道本線及び相模鉄道線との相互乗入れをされるよう要望いたします。	相模線から東海道線への乗入れは、編成両数や車両の性能、グリーン車の有無などが大きく異なっており、お客さまのご利用動向を見極めた上で検討する長期的な課題と考えております。また、相模鉄道線との相互乗入れについては、会社相互間の経営上の課題の他、運行・保安システムが大きく異なる等の課題もあり、現時点では実施の考えはありません。
II 利便性向上			
1 新駅の設置			
(1)	(仮称)西久保駅の設置	北茅ヶ崎駅～香川駅間の要望箇所周辺には、大規模団地があるほか、住宅建設が進んでいます。地元からも新駅設置を要望されており、茅ヶ崎市では、新駅を想定した周辺の秩序あるまちづくりを検討していますので、利便性向上及び活性化を促進するためにも、(仮称)西久保駅を設置されるよう要望いたします。	(1)～(2)の回答 新駅設置は、物理的に駅設置が可能な線形であること、現行の輸送形態に悪影響を与えないこと、新駅設置により想定される増加収入が増加経費を上回ること等を総合的に判断して検討する事柄になります。また、新駅の設置については関係自治体からの要請により行うことを基本と考えております。
(2)	(仮称)海老名運動公園前駅及び(仮称)上今泉駅の設置	社家駅から厚木駅の間には、野球場、総合体育館、陸上競技場等の施設を配した海老名運動公園や複数の事業所、学校などがあります。海老名運動公園は、公園全体の再編を目的とした再整備計画により、施設改修や増強が図られ利便性向上による利用者の増加が見込まれます。また、海老名運動公園周辺地区土地区画整理事業の完了により、産業の拠点として市街地が形成されています。 つきましては、海老名運動公園及び周辺地域の利便性確保のため、(仮称)海老名運動公園前駅を設置されるよう要望いたします。 また、海老名駅から入谷駅の駅間は3.0kmと相模線区間の中でも一番長く、上今泉・下今泉地区からも駅復活の強い要望が出されています。県立産業技術総合研究所や県立相模三川公園が立地しており、今後も多くの利用者が見込まれます。 つきましては、沿線地域の発展と利便性向上のため、(仮称)上今泉駅を設置されるよう要望いたします。	
2 駅施設等の整備			
(1)	北茅ヶ崎駅の駅施設改善	北茅ヶ崎駅は、利用者が多く住む駅東側に改札口がなく、踏切を横断しなくてはならないため、利用者等にとっては不便であるだけでなく、危険でもあります。この状況を改善するために、北茅ヶ崎駅の自由通路・橋上化等について、貴社と調整を進めていますが、引き続きの取組みをお願いいたします。	引き続き関係自治体と協力し、計画を推進してまいります。
(2)	香川駅の駅施設改善	香川駅周辺は、特定土地区画整理事業の完了に伴い、人口が増加しており、駅利用者も年々増加しています。 香川駅利用者の多くが住む駅東側に改札口がなく、踏切を横断しなくてはなりません。 このため、利便性向上のために相模線の複線化、香川駅の行き違い駅化とあわせて橋上駅化し東口に改札の設置を要望いたします。	香川駅を橋上駅舎化する際は、自由通路が必要になります。自由通路の計画は、まちづくり計画により進めていくものです。まずはまちづくり計画を策定して頂き、要望する橋上化と併せて計画を推進していくこととなりますので、引き続きまちづくり計画策定の推進をお願いいたします。

番号	要望事項	要望内容	回答
(3)	海老名駅のホーム拡幅	海老名駅周辺地区は民間事業者による開発が進められており、今後も海老名駅鉄道利用者の大幅な増加が見込まれます。 しかし、海老名駅のホームは幅が狭く、駅利用者の乗降や移動する際の安全確保が十分に図られていないのが現状です。 つきましては、転落事故防止や移動動線確保のために、早急にホームを拡幅されるよう要望いたします。	海老名駅は、周辺開発によりお客さまのご利用が増加傾向にあることから、関係自治体と連携し、混雑緩和対策や利便性向上などの検討を進めていきたいと考えております。関係自治体のご支援ご協力をよろしくお願い申し上げます。
(4)	入谷駅の駅施設改善	入谷駅は、近隣地区の人口増加に伴い、利用者の需要も高まっています。 しかし、現在、入谷駅はトイレがなく、利用者にとっては大変不便な状況であり、地元からも強い要望が出されていますので、設置されるよう要望いたします。 また、特に当駅は、周囲を田畑に囲まれ、建物も無い条件下であることから、ホームに屋根はあるものの、強雨や強風をよけるには、十分とは言えず、近年、急な豪雨等の頻度も増している状況にも配慮いただきたく、雨風をしのぐ待合室等の当駅への設置について、引き続き要望いたします。 加えて、東側にはスロープが設置され、ホームまでの段差は解消されましたが、ホームと電車との間の段差については、解消には至っておらず、また、西側は、近くに踏切がないため、大きく迂回をするか跨線橋を渡らねばならないことから、高齢者や障害者等は大変不便な状況であるので、利用しやすいよう駅施設の整備を要望いたします。	入谷駅のトイレ、待合室の整備、ホームと電車との間の段差解消等は、今後の駅のあり方なども含めて検討する課題と考えております。 ホーム屋根の増築等は現時点で行う計画はございませんが、お客さまのご利用状況等を注視してまいります。
(5)	相武台下駅の段差解消	相武台下駅については、エレベーターが未整備であり、改札からホームまで階段を利用しなければならず、高齢者や障害者等に大きな負担となっており、地域からはエレベーターの設置を求める声が寄せられています。 国の「移動円滑化の促進に関する基本方針」では、「利用者数が3,000人未満等の駅についても、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等に鑑み、地域の実情を踏まえ、可能な限り実施する」とされていることから、高齢者や障害者等が安全かつ快適に利用するため、エレベーター設置による段差解消をはじめとした移動等円滑化を実施していただきますよう要望いたします。	国の「移動等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。駅のバリアフリー化につきましては、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くと考えております。
(6)	待合い環境の整備・充実	運転間隔が30分を超える時間帯がありますが、橋本駅を除きホーム上に待合室がなく、待合い環境の改善を求める声が寄せられています。また、ホーム上に設置されている屋根延長も短いため、雨天時等にはホーム上が混雑する状況となっています。利用者の利便性向上のため、ホーム上への待合室設置やホーム屋根の延長増設に取り組まれるよう要望いたします。	待合室の整備やホーム屋根の増築は現時点で実施する計画はございません。

番号	要望事項	要望内容	回答
Ⅲ その他			
(1)	駅の有人化	現在、北茅ヶ崎、香川、寒川、宮山、倉見、門沢橋、社家及び入谷の各駅は無人駅であり、入谷駅を除いた各駅においてはお客さまサポートコールシステムを活用した案内を行っていただいているところですが、緊急時の対応への遅れや利用者の利便性が低下するため、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・安心の確保等の観点から、駅係員を終日配置されるよう要望いたします。	北茅ヶ崎駅、香川駅、寒川駅、宮山駅、倉見駅、門沢橋駅及び社家駅につきましては、お客さまサポートコールシステムを導入し、インターホンを通じてのお客さま案内や、遠隔での販売機器類の監視・操作など、駅係員が在駅の場合と同等レベルのサービスを提供しております。 お客さまサポートコールシステムの導入に伴い駅係員の配置につきましては、北茅ヶ崎駅、香川駅及び寒川駅は在駅時間を短縮し、宮山駅、倉見駅、門沢橋駅及び社家駅は巡回型による対応としておりますが、本システムの導入により、初電から終電までお客さまへのご案内等の対応が可能となっておりますため、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。
(2)	厚木駅の名称変更	厚木駅は、海老名市に位置しているにもかかわらず、厚木駅という名称のため、厚木市に位置する小田急線の本厚木駅と錯誤し、遠来者や旅行者に不便をかけているとともに、市民等からも駅名変更についての要望が出されています。 つきましては、利用者の利便性等を勘案のうえ、厚木駅の名称を変更されるよう要望いたします。	現在の厚木の駅名は、駅を共同使用している小田急線と同一名称で各方面にわたり定着していると考えております。 駅名変更には時刻表・運賃表・自動券売機・定期券発行機等の様々な設備・機器等の改修が必要になります。特に、2007年3月から開始した首都圏ICカード相互利用に伴い、駅名の変更が他鉄道事業者にも影響を与え、設備の改修に多大な費用を要することから、現時点において駅名を変更することは考えておりません。
(3)	ワンマン運転下における安全性確保	ワンマン運転下においては、緊急時の対応の遅れが懸念されることから、全ての利用者の安全・安心の確保等の観点から、従来のツーメン運転下と同等の安全性を確保されることを要望いたします。	お客さまの急病等の緊急事態を乗務員へ知らせる「非常通報ボタン」を各車両へ設置しているほか、緊急時における避難誘導等の訓練を行うことなどにより、従来と同等の安全性を確保するよう取り組んでおります。
(4)	無人駅及び駅員巡回型の駅の乗車人員の公表	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目安となっております。 無人駅及び駅員巡回型の駅の乗車人員が公表されなくなったことにより、各市町のバリアフリー施策やまちづくり、各種同盟会、協議会等の活動に支障をきたしていることから、宮山、倉見、門沢橋、社家、入谷、相武台下、下溝、及び番田の各駅の乗車人員の公表を要望いたします。	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。 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。 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。 ご理解をいただきますようお願いいたします。