

私 鉄

小田急電鉄

1. 概要

小田急線は、神奈川県内では登戸駅から小田原駅まで（鶴川駅・玉川学園前駅・町田駅の3駅は東京都町田市）の小田原線、相模大野駅から片瀬江ノ島駅までの江ノ島線、新百合ヶ丘駅からはるひ野駅までの多摩線の3路線からなる鉄道ネットワークにより、県内の各都市と東京都心をつなぐ通勤・通学輸送と、観光地である箱根や江の島などへの観光輸送を担う路線である。



写真1：特急ロマンスカ-60000形（酒匂川付近）

2. 歴史

前身の小田原急行鉄道は、昭和2年4月に小田原線、昭和4年4月には江ノ島線を開業、戦時中の合併を経たのち、昭和23年6月に分離独立し現在の小田急電鉄としてスタートし、昭和23年10月、新宿～小田原間ノンストップの週末特急の運行を開始し、昭和25年8月には箱根登山線への乗入れを開始、昭和49年6月に多摩線を開業した。

また、昭和53年3月、営団地下鉄（現：東京メトロ）千代田線と本厚木駅～綾瀬駅間で相互直通運転を開始した。

【輸送力の増強】

小田急電鉄では、輸送需要に対応するため列車を増発し、昭和47年からは最混雑区間・最混雑1時間帯（下北沢駅～世田谷代田駅、7:47～8:49）において、およそ2分に1本の割合で列車を運行している。あわせて、この時間帯に都心方面に向かう急行・準急は全て10両

編成、各駅停車は8両編成で運行するなど、列車の長編成化を行ってきた。

また、急行停車駅の10両ホーム化により、平成10年8月から小田原線・江ノ島線の全線における急行10両編成の運行を開始し、平成12年12月には、多摩線に10両編成の急行を新設した。

列車の10両編成化に加え、一般列車の切り離し・連結の削減に取り組み、平成16年に144回（平日1日）あった切り離し・連結を、平成18年には6回まで大幅に削減、平成24年には完全に廃止し、利用客にわかりやすいダイヤ編成になった。

【複々線化事業】

従来の複線設備では輸送力に限界があることから、快適な輸送サービスを実現するための抜本的な改善策として、東北沢駅～和泉多摩川駅間（10.4km）の複々線化事業を進め、平成9年6月には喜多見駅～和泉多摩川駅間（2.4km）を使用開始し、平成16年12月には世田谷代田駅～喜多見駅間（6.4km）を使用開始した。これにより、朝方ラッシュピーク時間帯に都心方面に向かう急行・準急の所要時間が短縮され、県内をはじめとする利用客の通勤・通学環境の向上を実現させた。

また、複々線化効果をより一層発揮させるため、和泉多摩川駅～向ヶ丘遊園駅間（1.4km）の多摩川橋梁を架け替え、複々線化するとともに、神奈川県側では登戸駅～向ヶ丘遊園駅間の上り線を2線化するため、平成11年10月に着工、平成21年3月から使用開始した。これにより、向ヶ丘遊園駅から都心方向のみ複々線と同等の輸送効果を発揮できるようになった。

平成25年3月には東北沢駅～世田谷代田駅間（1.6km）が地下化され、平成29年度、同区間の複々線化による全区間（東北沢駅～和泉多摩川駅間（10.4km））の複々線化完成をめざしている。



写真2：高架複々線（経堂駅～千歳船橋駅間）

【快速急行の誕生】

平成12年12月、多摩線に急行を設定、平成14年3月から「多摩急行」「湘南急行」の新種別を設定、「多摩急行」は多摩線から東京メトロ千代田線に乗り入れ、本格的な都心直通列車として所要時間を短縮させた。

また「湘南急行」は、南林間駅・長後駅の通過と、10両編成化による切り離し・連結の廃止により、従来の急行よりも新宿～藤沢間の所要時間を短縮させた。

さらに、平成15年3月には、この「多摩急行」と「湘南急行」の増発も行われた。

平成16年12月、世田谷代田駅～喜多見駅間の複々線化完成により、既に複々線化されていた喜多見駅～和泉多摩川駅間とあわせ、世田谷代田駅～和泉多摩川駅間の複々線を開始するとともに、これまでの小田原線急行・「湘南急行」の停車駅である成城学園前駅・登戸駅・向ヶ丘遊園駅を通過する新種別「快速急行」を新たに設定した。この「快速急行」は全区間10両編成で運行し、新宿駅～小田原駅間、新宿駅～藤沢駅間の長距離区間の所要時間を短縮するだけでなく、県内の新百合ヶ丘駅・相模大野駅といった輸送需要の多いエリアへの速達性と利便性の向上を図った。

なお、これにより「湘南急行」の列車種別は廃止した。



写真3：快速急行（4000形）

【特急による輸送サービスの向上】

昭和25年8月、箱根登山線への乗入開始に伴い、新宿駅～箱根湯本駅間の直通特急の運行を開始、昭和38年からは運転室を2階にし、前面に展望席を設けた3100形（NSE）を導入する等、観光輸送におけるサービスの向上に取り組んだ。

平成8年3月、従来の特急車両より座席数が多く、6両編成と4両編成により切り離し・連結が出来る30000形（EXE）の導入により、通勤・通学や観光において、多くの人に利用されるようになった。

導入時には、大和駅に、平成10年8月からは、相模大野駅・秦野駅に停車するようになり、平成12年12月からは、多摩線に特急を設定したことにより、新百合ヶ丘駅にも停車するようになった。

また、平成20年3月からは、東京メトロ千代田線に乗り入れる60000形（MSE）を導入することにより、都心北東部と箱根を結ぶこととなった。



写真4：特急ロマンスカー 勢揃い

3. 現在の状況と課題

大規模地震による被害を最小限に抑えるため、耐震補強工事などによる安全対策を実施している。

また、混雑緩和を図るため、東北沢駅～世田谷代田駅間の複々線化事業を進めており、平成29年度の複々線化、平成30年度の事業完了をめざして、京王井の頭線交差部を含む下北沢駅～世田谷代田駅間の緩行線トンネル工事や、各駅の駅舎本設工事を進めている。

なお、この区間の完成により、ラッシュピーク時間帯における列車の増発による混雑緩和や、さらなる所要時間の短縮といった抜本的な輸送改善が図られる。

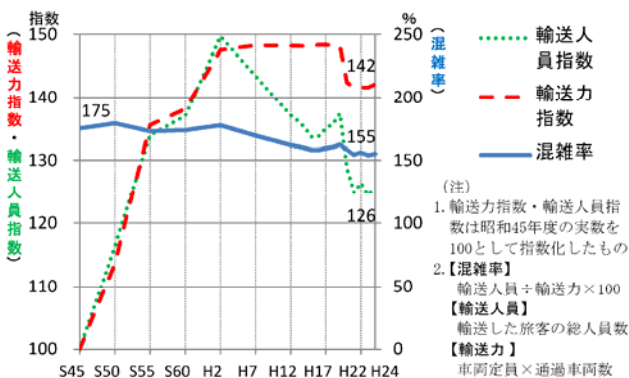


図1：混雑率・輸送力・輸送量の推移 (小田原線 向ヶ丘遊園駅 登戸駅間、最混雑時1時間平均)

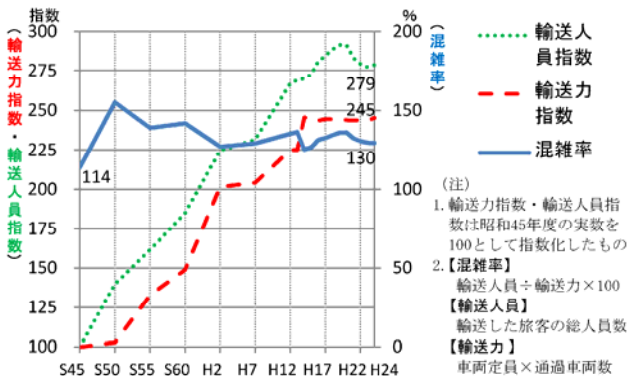


図2：混雑率・輸送力・輸送量の推移 (江ノ島線 南林間駅 中央林間駅間、最混雑時1時間平均)
H7年度以前は善行駅 藤沢本町駅間

4. 今後に向けて

本促進会議としては、複々線区間の延伸計画の具体化や小田急多摩線の延伸計画の早期実現化などをはじめとした輸送力増強や「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー新法)」に基づく駅舎の整備拡充など、利便性向上につながる要望について、今後も積極的に取り組んでいく必要がある。

京浜急行電鉄

1. 概要

京浜急行電鉄は、東京都港区にある泉岳寺駅から、川崎市、横浜市を経て、横須賀市の浦賀駅、逗子市の新逗子駅、三浦市の三崎口駅に至る路線を運営している。総距離は87km、総駅数は73駅となっている。県民にとって、通学・通勤に重要な路線である。近年は、羽田空港へのアクセスが向上しており、海外からのビジネス客、観光客にとっても利便性が高まっている。

2. 歴史

明治31年に、横浜から川崎町を経て大師河原町に至る横浜電車鉄道と、縁日で賑わう川崎大師と川崎町を結び川崎電気鉄道が合併し、大師電気鉄道(株)が設立された。国内で3番目、関東では最古の歴史を有する京浜急行電鉄の前身である鉄道会社が誕生した。明治32年には、六郷橋～大師間の営業を開始した。

明治37年に品川駅に乗り入れ、昭和5年には、横浜(仮)駅(月見橋駅)～横浜駅間、昭和8年には品川駅～浦賀駅間の直通運転を開始し、昭和16年に湘南電気鉄道等と合併し、現在の路線網がほぼ完成した。

東京急行電鉄への併合を経て、昭和23年6月に、小田急電鉄(株)、京王電鉄(株)、京浜急行電鉄(株)に分離し現在に至る。

【三浦市三崎までの本線延伸】

昭和39年より三浦市三崎までの路線延長の早期完成の要望を行ったこともあり、昭和41年3月に津久井浜駅、同年7月に三浦海岸駅、昭和50年に三崎口駅まで開通した。



写真5：三崎口駅・三浦海岸駅開通時

【空港線の開業】

羽田空港駅の早期開業に向けて平成8年より要望を行ったこともあり、平成10年11月に開業し、空港へのアクセス性が向上した。



写真6：羽田空港駅開業時

【横浜方面から羽田空港への直通電車新設】

横浜方面から、羽田空港への直通電車がなく、利用者は途中の京急蒲田駅での乗換えを余儀なくされていたことから、要望を行ったこともあり、平成11年7月に、早朝の横浜方面からの直通電車が新設され、現在では平日88本、休日93本の直通列車が走行している。



写真7：直通列車新設時

【高齢者、身体障害者等を考慮した施設の設備】

昭和48年から高齢者、身体障害者等を考慮した施設の設備について、継続的に要望を行っている。駅施設等のバリアフリー化について、主要駅における昇降設備の設置状況は(表1)のとおりである。

表1：主要駅における昇降設備の状況
(平成27年3月31日現在)

	エレベーター 設置数(基)	エスカレーター 設置数(基)	車椅子対応 エスカレーター 設置数(基)
京 急 川 崎	2	6	3
横 浜	4	6	-
上大岡	2	6	2
横須賀 中 央	2	2	-

3．現在の状況と課題

【乗車人員、混雑状況】

京浜急行電鉄の一日の乗車人員の合計は、776,060人となっている(表2)。

戸部駅～横浜駅間のラッシュ時の混雑率については、昭和50年度以降、減少傾向にあるが、平成24年度は、142%となっている(図3)。駅の混雑に対しては、通勤時間帯における逗子線から品川方面への特急増便や、イベントの開催時刻に合わせた臨時便の増発により混雑回避が図られるよう、継続して要望を行っている。

【駅施設の整備】

京浜急行電鉄では、混雑したホーム上での安全性を確保するため、各種の方策に取り組んでいるが、さらに高齢者や障害者等の利用者の安全性を確保するため、可動式ホーム柵等の設置による転落防止、また、転落防止施設の整備が困難な場合は、当面の策として内方線付きJIS規格化点状ブロックの整備、線路への転落時の対応として、転落検知マットの設置等、安全対策を引き続き要望していく。

表 2：駅別乗車人員（平成 24 年度、1 日平均）

駅名	乗車人員 (人/日)	駅名	乗車人員 (人/日)
横浜	152,688	京急鶴見	14,048
上大岡	70,489	生麦	13,918
京急川崎	57,149	井土ヶ谷	13,476
金沢文庫	35,385	日ノ出町	13,187
横須賀中央	33,581	北久里浜	12,583
金沢八景	27,601	京急富岡	12,329
京急久里浜	21,789	新逗子	11,664
追浜	19,890	黄金町	11,455
杉田	16,875	浦賀	11,323
能見台	15,410	他 23 駅	197,090
弘明寺	14,130	合計	776,060

上位 20 位まで。京急川崎は本線、大師線の合計、金沢八景は、本線、逗子線の合計。

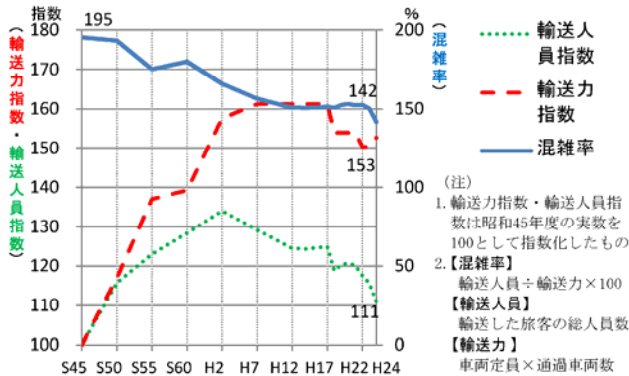


写真 9：京急蒲田駅

4. 今後に向けて

京浜急行電鉄では課題に対処するため、輸送力増強や利便性向上に向けた取組が進められている。しかしながら、沿線地域のまちづくりや、利用者の多様なニーズ等を踏まえると、まだ十分なものとは言えず、本促進会議としては、横浜・川崎方面からの羽田空港駅直通電車の運行本数増加、上り及び下りの最終電車の運転区間延長による輸送力の増強及びホームの改良・増設等による利便性の向上をめざして、今後も積極的な要望活動や情報収集を続けていく必要がある。

東京急行電鉄

1. 概要



写真 10：東京急行電鉄 運行車両(5000 系)

東京急行電鉄は、東京 23 区南西部及び神奈川県北東部を営業エリアとし、神奈川県内の東横線、田園都市線、こどもの国線はじめ 8 路線を運営している。総延長 104.9km、駅数 97、そのうち神奈川県内の延長 43.5km、駅数 31 の路線で、沿線住民数が増え続けている、全国的に

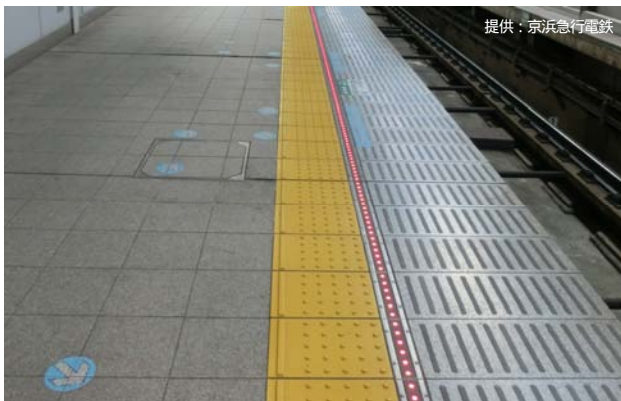


写真 8：内方線付き点状ブロック

【京急蒲田駅付近連続立体交差化工事】

電車の安全運行や道路渋滞を解消させるため、蒲田駅付近の 28 箇所の踏切をなくすとともに、羽田空港へのアクセスをより快適なものにするため、連続立体交差化工事が実施された。これにより駅構造も改良され、直通列車の増発が可能になった。

も人気のある鉄道路線として知られている。

2. 歴史

東横線は、大正 15 年に丸子多摩川駅（現・多摩川駅） - 神奈川駅間を開業したことに始まる。田園都市線は、昭和 18 年に二子読売園駅（現・二子玉川駅） - 溝の口駅間を、軌道から鉄道に変更して開通した。こどもの国線は、昭和 40 年に開園した「こどもの国」へのアクセス路線として、昭和 42 年に開業した。その後、各路線の延長や他路線との相互直通運転等を実施し、現在の東急電鉄の姿となった。これらの路線改良の歴史には、鉄道会社の尽力と、本促進会議の要望活動の成果が深く関わっている。

中でも、田園都市線の中央林間駅への延伸による小田急江ノ島線との接続や、東横線の地下鉄日比谷線（平成 25 年より副都心線）・みなとみらい線との直通運転などは、神奈川県民の暮らしや人口の増加、都市の発展において非常に重要な役割を果たした。



写真 11：田園都市線（長津田・中央林間間）開通

3. 現在の状況と課題

東急電鉄の乗車人員は右肩上がりに増え続けており、平成 24 年度の 1 日平均乗車人員において、県内駅の 1 日当たりの利用者数の合計は約 115 万人となっている（表 3）。

東急電鉄ではこれまで、混雑率の高い東横線・田園都市線の抜本的な混雑緩和として、既存路線を活用し、複々線化事業を中心とした輸送力の増強を図ってきた。東横線多摩川駅 - 日吉駅間の複々線化、目蒲線（現：目黒線）目黒駅 - 多摩川駅間と東京メトロ南北線・都営三田線との相互直通運転、大井町線を溝の口駅まで延伸するなどし、東横線・田園都市線の実質的

な複々線化を図るなど、別線増方式の複々線化事業を行った。

その結果、朝のラッシュ時の混雑率は、田園都市線が 236%（昭和 50 年度）から 182%（平成 24 年度）へ（図 4）、東横線が 240%（昭和 45 年度）から 167%（平成 24 年度）へ（図 5）と、それぞれ改善されている。

表 3：駅別乗車人員（平成 24 年度、1 日平均）

路線名	駅名	乗車人員 (人/日)
東横線	新丸子	13,037
	武蔵小杉	94,290
	元住吉	30,937
	日吉	93,213
	綱島	48,204
	大倉山	26,106
	菊名	67,079
	妙蓮寺	12,361
	白楽	21,607
	東白楽	6,782
	反町	6,462
	横浜	166,889
田園都市線	二子新地	9,658
	高津	14,780
	溝の口	96,198
	梶が谷	18,436
	宮崎台	22,357
	宮前平	24,756
	鷺沼	29,384
	たまプラーザ	37,867
	あざみ野	65,848
	江田	17,865
	市が尾	21,535
	藤が丘	13,174
	青葉台	55,047
	田奈	5,744
	長津田	62,233
	つきみ野	5,147
	中央林間	50,341
こどもの国線	長津田	6,228
	恩田	499
	こどもの国	5,994
合計		1,150,058

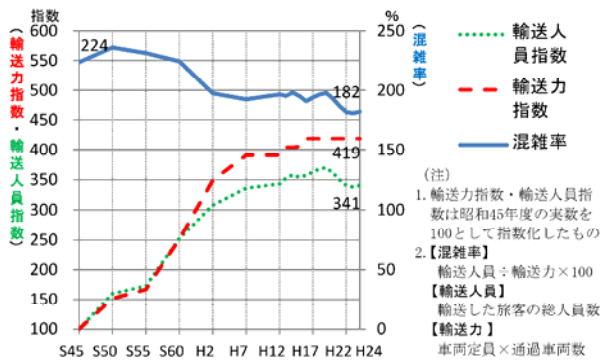


図4：混雑率・輸送力・輸送量の推移
(田園都市線 池尻大橋駅 渋谷駅間、
最混雑時1時間平均)
S50年度以前は九品仏駅 自由ヶ丘駅間

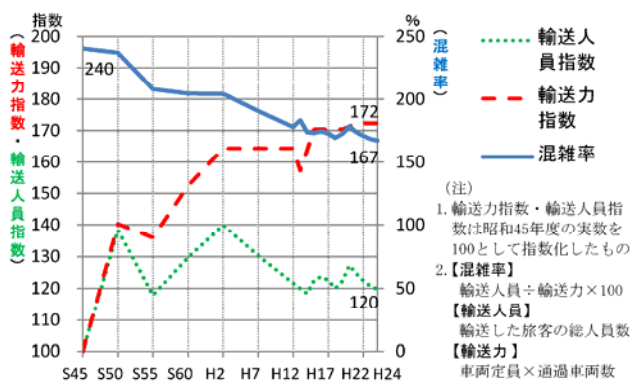


図5：混雑率・輸送力・輸送量の推移
(東横線 祐天寺駅 中目黒駅間、
最混雑時1時間平均)



写真12 大井町線の延伸により複々線化した溝の口駅

また、「東横特急」の新設、田園都市線急行の中央林間始発、運転本数増加、あざみ野駅への急行停車をはじめとした取組みを行ってきた。

東急電鉄は、利用者の利便性・安全性への取組みも積極的に行ってきた。駅構内・車内における分かりやすい案内表示や駅職員の「サービス介助士」資格取得、多機能トイレの設置拡大、ユニバーサルデザインの考え方を取り入れた新型車両の導入、駅施設の内方線付きJIS規

格化点状ブロックの整備などを行ってきた。

さらに、平成32年までを目標として、東横線、田園都市線、大井町線の全64駅にホームドアを設置することを発表した。

これらの取組みは、本促進会議においても要望活動を行ってきたこともあり、着実にその要望事項が実現されているところである。

平成25年には、新しいタイプのホームドアの技術開発にも参画し、田園都市線つきみ野駅において「昇降式ホームドア」の実証実験も行うなど、新技術の導入にも意欲的である。



写真13：つきみ野駅での昇降式ホームドア実証実験

4．今後に向けて

神奈川県内における東急電鉄沿線の人口は、今後も10年ほどは増加が続くと見込まれている。このため、今後も輸送力の増強その他に向けた取組みが必要である。

本促進会議としては、運輸政策審議会答申第18号で位置付けられている、田園都市線鷺沼駅までの複々線化や、現在、整備中である神奈川東部方面線による相模鉄道との直通運転の早期実現、鉄道施設のさらなるバリアフリー化、駅周辺の放置自転車対策、乗継運賃制度の拡充等を目指し、今後も積極的な要望活動や情報収集を続けていく必要がある。

相模鉄道

1. 概要

相模鉄道は、横浜駅から海老名駅間（本線）24.6kmと二俣川駅から湘南台駅間（いずみ野線）11.3kmの合計35.9kmの旅客線と、相模国分から厚木間（厚木線）2.2kmの貨物線の合計38.1kmで県内を東西につなぐ路線である。

貨物駅を除いた駅数は25駅で、横浜中心部と県央地域の住宅地をつなぐ典型的な都市型鉄道であり、通勤・通学に欠かせない路線である。

2. 歴史

相模鉄道の母体となった相模鉄道(株)と神中鉄道(株)は、相模川の砂利輸送および地域の発展を目的として、大正6年12月に創立された。

昭和18年4月には、戦時下における輸送の充実を目的に、相模鉄道(株)が神中鉄道(株)を吸収合併し、これにより、相模鉄道(株)は相模線と神中線2線を合わせ約60kmの営業路線を有する鉄道会社となった。

昭和19年6月、太平洋戦争の局面が悪化すると、国策による地方鉄道の買収・合併の一環として、相模線が国(運輸通信省)に買収され、相模鉄道(株)の名と神中鉄道(株)が建設した神中線を基幹として、今日に至る歴史を刻み始めた。

【いずみ野線開通】

いずみ野線は、昭和42年に創立50周年を迎えた同社の長期経営戦略の一環として計画された。

昭和43年12月に、二俣川駅から東海道線平塚駅間(25.3km)の鉄道敷道免許を取得し、昭和46年5月、いずみ野線建設工事の第一期工事区間(二俣川駅からいずみ野駅間)の建設に着手し、昭和51年4月に開業した。

昭和61年8月に第二期工事区間(いずみ野駅からいずみ中央駅間)の建設に着手し、平成2年4月に開業した。

このような中で、本促進会議では、いずみ野線の平塚方面への延伸を要望してきた結果、第三期工事区間(いずみ中央駅から湘南台駅間)の延伸工事が平成6年2月に着工され、平成11年3月に開業した(写真14)。

湘南台は、横浜市営地下鉄線、小田急江ノ島線、相鉄いずみ野線の3本の鉄道の結節点となり、本県鉄道網のネットワークが向上した。



写真14: いずみ野線 ゆめが丘駅 開通記念電車

【特急列車の導入】

本促進会議では、利便性及び速達性の高い輸送計画の実現に向けて、特急列車の導入について要望してきた結果、平成26年4月27日のダイヤ改正から、日中時間帯の本線といずみ野線に新しい列車種別「特急」が導入された(写真15)。

停車駅は、本線が横浜駅、二俣川駅、大和駅、海老名駅、いずみ野線が横浜駅、二俣川駅、いずみ野駅、湘南台駅で、平日・休日の10時～16時に運行し、所要時間は、横浜駅～海老名駅間が26分となり、急行と比較して6分短縮を図った。



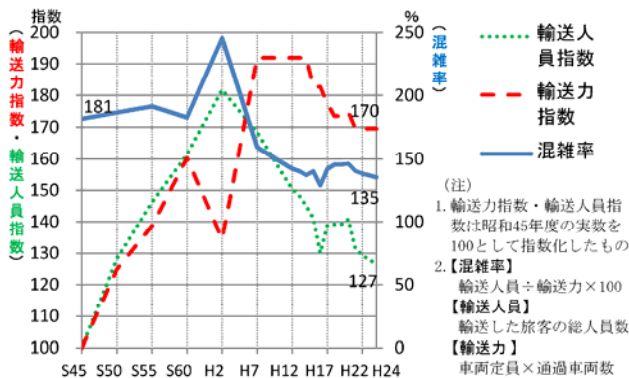
写真15: 特急列車(11000系)

3. 現在の状況と課題

相模鉄道の平成24年度の輸送人員は2億2,563万人(1日平均61万人)であり(表4)、鉄道事業者は、ラッシュ時の高い混雑率の課題解決に対処するため、通勤通学時間帯における増発等の対策を実施した。その結果、混雑率は平成2年度の245%をピークに減少傾向で、平成24年度には135%となっている(図6)。

表 4：駅別乗車人員（平成 24 年度、1 日平均）

駅名	乗車人員 (人/日)	駅名	乗車人員 (人/日)
横浜	210,090	大和	54,435
平沼橋	3,581	相模大塚	6,759
西横浜	6,454	さがみ野	18,732
天王町	13,522	かしわ台	9,356
星川	14,125	海老名	56,404
和田町	7,814	南万騎が原	5,473
上星川	12,422	緑園都市	13,128
西谷	11,512	弥生台	8,005
鶴ヶ峰	28,580	いずみ野	7,003
二俣川	40,066	いずみ中央	8,006
希望ヶ丘	17,267	ゆめが丘	1,100
三ツ境	29,404	湘南台	13,236
瀬谷	21,703	合計	618,178



4. 今後に向けて

現在、整備が進められている「神奈川東部方面線事業」は、横浜市西部及び神奈川県中部と東京都心部との広域のかつ多様なネットワークの形成により、時間短縮、新幹線へのアクセス向上等、利便性の向上等を図るとともに地域の活性化等を目的とするものである。

「神奈川東部方面線事業」は、相鉄本線西谷駅から JR 東海道貨物線横浜羽沢駅付近で、JR 東海道貨物線へ乗り入れる「相鉄・JR 直通線」(平成 30 年度内開業予定)と、JR 東海道貨物線横浜羽沢駅付近から新横浜駅を經由し、東急東横線・目黒線日吉駅で、東急線へ接続する「相鉄・東急直通線」(平成 31 年 4 月開業予定)を整備し、相鉄線と JR 線、東急線との相互直通運転を行うものである。本事業は、都市鉄道等利便増進法に基づいた速達性向上事業として進めており、現在、開業に向けて工事が進んでいる(図 7、図 8)。

本促進会議としては、今後も速達性向上や沿線のさらなる発展のため、確実に事業を推進していくよう積極的に要望活動を実施していく必要がある。

また、長年にわたる要望活動の結果、湘南台駅までの延伸が実現したいずみ野線であるが、本路線は、湘南地域のまちづくり等に大きく貢献する路線であることから、本促進会議としては、平塚への延伸、ツインシティ方面への延伸について、引き続き精力的な要望活動を実施していく必要がある。



伊豆箱根鉄道（大雄山線）

1．概要

伊豆箱根鉄道は、県内では小田原駅から大雄山駅までをつなぐ大雄山線を運営している。大雄山線は延長 9.6km、駅数 12 の単線で、観光・参拝のために利用されるほか、沿線自治体の人々の通勤、通学、買い物など、また東京、横浜方面へのアクセス手段として必要不可欠な公共交通機関となっている。

2．歴史

大雄山線の開業にあたっては、大雄山最乗寺の存在が大きく影響している。曹洞宗の古刹大雄山最乗寺は、開創以来 600 年の歴史をもつ関東の霊場として知られ、当時から多くの人々の信仰の対象になっていたが、最寄りの鉄道の駅からの参拝経路は大変不便な状況にあった。このような中、参拝者あるいは地元物産の運搬のため、是非鉄道建設を進めたいという空気が盛り上がり、大正 8 年末に蒸気鉄道敷設として計画され、大正 14 年 10 月 15 日、電気鉄道として小田原駅(相模広小路駅)～大雄山駅間 9 km の大雄山線が完成した。しかし、開通当時、熱海線小田原駅で降りた客は 500m 離れた相模広小路駅まで歩かなければならず、この不便を解消するため、昭和 2 年 4 月には新小田原駅を開設し、全長 9.3 km が開通した。昭和 9 年、富士フィルム足柄工場が創業すると、定期券利用者も増加し始めた。この頃、各駅と連携輸送を始めるなど、営業努力を重ねた結果、昭和 10 年 5 月新小田原駅から国鉄小田原駅構内まで路線が延長され、現在の小田原駅～大雄山駅の全長 9.6km の大雄山線が完成した。昭和 16 年 8 月には、駿豆鉄道(株)に合併し、昭和 32 年 6 月には社名を「伊豆箱根鉄道(株)」に変更し、伊豆箱根鉄道大雄山線として現在に至っている。

3．輸送力増強の取組み

利用者の利便性の向上や路線の充実を図るための輸送力増強の取組みについては、運転本数は昭和 63 年 9 月のダイヤ改正では、午前 6 時台から午後 8 時台まで 12 分間隔での定時運転を実現し、大雄山駅と小田原駅を 21 分間で運行している。遠距離通勤等の利用者の一層の利便性を図るため、本促進会議としての要望を受け、平成 15 年 4 月のダイヤ改正では、大雄山発及び小田原発の早朝の 1 本増発、平成 18 年 8 月のダイヤ改正では、12 分間隔での時間

帯を午後 9 時半まで延長、新幹線下り最終列車に対応した最終列車の繰り下げを行った。また、年末年始の大雄山最乗寺への初詣に対応した深夜の臨時便の運行を行っている。

4．施設改良の取組み

車両の安全運行や利用者の安全確保を図るための施設の改良として、平成 17 年 3 月には大雄山線 A T S (列車自動停止装置)機能の更新改良、平成 18 年 6 月には全ての第 4 種踏切を第 1 種踏切へ格上、平成 18 年 10 月には緊急地震情報システムの導入、平成 19 年 3 月大雄山線 I C カード乗車券運用開始、近年では信号機や踏切関係等の L E D 化や電車線路 C P 柱化および線路の路盤整備、和田河原駅ホーム改修、小田原駅ホーム柵新設など輸送力増強を支える施設改良を実施している。車両については、昭和 59 年から導入した電車 5000 系車両(3両 1 編成)に平成 24 年からドアチャイムや列車運転状況記録装置を新設している。

5．今後に向けて

今後は課題となっている高齢者、障害者等利用者の安全確保と利便性向上のための駅施設の整備と、自転車等駐車場用地の確保および駅周辺放置自転車対策への協力の両案件について、沿線各地域の事情や利用者の動向を踏まえ、鉄道のもつ役割が十分に発揮できるよう計画的な取組みを行うとともに、車両の安全運行や利用者の安全確保、利便性の向上を図るため、本促進会議による要望活動を通じて周辺市町村との連携を図っていく。



写真 16：ステンレス車両およびコデ 165（大雄山駅）

箱根登山鉄道

1. 概要

箱根登山鉄道は、新幹線等と接続する小田原駅から、箱根町の強羅駅までをつなぐ延長15.0km、駅数11の鉄道線を運営しており、全国有数の観光地である箱根への主要な交通手段の一つとして利用されるほか、周辺住民の重要な交通手段となっている。

箱根の山を国内でも珍しいスイッチバックをしながら走行する鉄道線は、レールと車輪の摩擦力による粘着式では、日本一の急勾配（80%）を走る電車としても有名である。

なお、鉄道線のほか、強羅駅から箱根ロープウェイの発着地である早雲山駅までをつなぐ鋼索線（ケーブルカー）の運営も行っている。

2. 歴史

箱根登山鉄道は、大正8年6月に箱根湯本駅～強羅駅間で営業を開始し、昭和10年10月に小田原駅～箱根湯本駅間が開通して、小田原駅～強羅駅間の全線開業となった。

昭和25年8月より、小田急線新宿駅～箱根湯本駅間の直通運転が開始され、これにより全国でも珍しい異なる軌条幅をもつ3線軌条として運行していたが、平成18年3月のダイヤ改正により小田原駅～箱根湯本駅間における輸送力増強と今後のバリアフリー化に備えて同区間を終日大型車による運転に統一、小田原駅～入生田駅間の狭軌線用線化工事に着手し、3線軌条区間は入生田駅～箱根湯本駅間となっている。平成20年3月のダイヤ改正において、小田原駅～箱根湯本駅間の一般列車すべてを4両編成運転とし、小田急線との直通急行、直通準急の運転を廃止、これにより、箱根湯本を発着する一般列車は、小田急線各停の小田原駅～箱根湯本駅間の折返し運転のみとなった。



写真 17：箱根登山鉄道（小田原・箱根湯本間）運行車両

3. 輸送力増強・施設改良の取り組み

箱根登山鉄道は、単線運転のため、すれ違いをする交換場所がなく、運転速度を上げるにも、日本一の急勾配を走行する登山鉄道では難しく、電車の増発は困難であったが、日中、箱根湯本～強羅間のみの運行にすることで輸送力の増強が図られた。

本促進会議から要望していた鉄道利用者の利便性の向上についても、平成15年3月には箱根湯本駅の小田急線ホームの直線化、スロープ設置などホームの拡幅整備が行われた。また、同年に保有車両20両のうち13両が冷房車となり、要望の一部が実現した。

平成20年3月のダイヤ改正より東京メトロ千代田線北千住駅から箱根湯本駅までのメトロ特急の運行を開始し、都心から観光地へのアクセスが改善された。

平成26年11月1日には、箱根登山鉄道としては25年振りとなる新型車両が運行され、2両固定編成に連結させ、3両での運行本数が増え輸送力の増強が図られた。



写真 18：新型車両（3000形）愛称「アレグラ号」

4. 今後に向けて

箱根は、全国有数の観光地で、週末や行楽シーズンの道路渋滞が悩みであり、箱根登山鉄道をはじめケーブルカー、関連会社であるロープウェイ・観光船などの公共交通ネットワークが箱根の観光振興に重要な役割を担っており、今後の輸送力の増強が望まれる。

また、国の観光戦略「ビジット・ジャパン」が進められていることから、今後、外国人観光客の増大が見込まれ、外国人観光客の受け入れのためのサインや駅の案内情報及びバリアフリーへの早急な対応が求められている。本促進会議においては、乗降客五千人を超える箱根湯本や強羅駅をはじめ関連施設等の整備を要望し、更に鉄道利用者の利便性の向上を目指していく。

江ノ島電鉄

1. 概要

江ノ島電鉄線は、藤沢駅から江ノ島駅を経て、と鎌倉駅へ至る延長 10.0km、駅数 15 の単線である。周辺住民の足として、また観光路線として、「江ノ電」の愛称で親しまれている。

2. 歴史

江ノ島電鉄線は、明治 35 年 9 月 1 日に電気鉄道としては日本で 6 番目として、藤沢駅～片瀬駅間で営業を開始し、明治 43 年 11 月 4 日には藤沢駅～小町駅（現在の鎌倉駅）間の全線開業となった。全線開通時、39 設置されていた駅は試行錯誤を繰り返しながら整理され、昭和 23 年に現在の 15 駅へ至った。



提供：江ノ島電鉄

写真 19：境川の橋りょうですれ違う電車（大正期）

【藤沢駅舎の新設】

開業時、江ノ島電鉄藤沢駅は、旧国鉄藤沢駅に隣接するかたちで地上に位置していたが、線路が駅前広場を遮断し、駅前の雑踏を形成する要因ともなっていた。藤沢駅前南部土地区画整理事業に伴い、昭和 49 年 6 月に江ノ電百貨店（現在の小田急百貨店）の 2 階部分に高架駅として新設され、ペDESTリアンデッキにより、JR 藤沢駅と連絡する現在の駅前広場の姿が形成された。



提供：江ノ島電鉄

写真 20：新設された藤沢駅舎乗入れのセレモニー

【4両編成化の実現】

昭和 31 年 1 月から 2 両連結運転を、昭和 46 年 6 月から一部 4 両編成の運転を開始した。昭和 54 年に 4 両を増備する中で、本促進会議においても昭和 55 年～58 年にかけて輸送力の増強を要望し、昭和 56 年、58 年に各 2 両を増備して朝のラッシュ時並びに土・日・祝日の日中は 4 両編成となっている。また、夏の暑さ対策として平成 14 年度には全車両冷房化を達成した。

3. 現在の状況と課題

平成 24 年度の江ノ島電鉄線の各駅 1 日平均乗車人員の合計は 45,205 人となっており、近年堅調に推移している。

また、交通バリアフリー法（現「バリアフリー新法」）の施行を受けて、江ノ島電鉄線においても行政との協力のもと、駅施設のエレベーター等の設置等が順次進められてきた。

一方でバリアフリー化未対応の駅が 4 駅残されており、早期のバリアフリー化が望まれる。

4. 今後に向けて

誰もが安心して利用できる公共交通機関をめざして、江ノ島電鉄は様々な取組をしているところであるが、高齢者、身体障害者、乳幼児連れの保護者等を考慮した駅施設等のさらなる改善が要望されている。

また、大型連休や大規模なイベントが開催される際には、車内は著しく混雑し、駅ホームにおいても人があふれる状況も一部生じている。本促進会議においても、安心、安全な施設整備や混雑の解消等に向けて、積極的に取り組むよう要望を続けていくことが求められる。



提供：江ノ島電鉄

写真 21：江の島をバックに走る 300 形

京王電鉄

1. 概要

京王線は、本線である新宿駅から京王八王子駅を結ぶ延長 37.9km の路線の他、北野駅から高尾山口駅を結ぶ高尾線、調布駅から橋本駅を結ぶ相模原線、東府中駅から府中競馬正門前駅を結ぶ競馬場線、高幡不動駅から多摩動物公園駅を結ぶ動物園線で構成されており、合計路線延長 72.0km、合計駅数 53 駅の路線である。

京王相模原線は、調布駅から橋本駅の延長 22.6km、駅数 11 の路線で、県北地域及び川崎市北部、多摩地域と都心とを結ぶ都市近郊路線である。そのうち県内は延長 5.2km で、京王稲田堤駅、若葉台駅、橋本駅の 3 駅が設置されている。

調布駅で新宿駅と京王八王子駅を結ぶ京王線に接続し、通勤・通学にも多く利用される重要な路線である。



写真 22：9000 系

2. 歴史

京王相模原線は、京王電鉄の前身である京王電気軌道が、調布駅～多摩川原駅（現京王多摩川）間 1.1km を大正 5 年 6 月 1 日に開業したのが始まりである。

その後、相模原市が昭和 33 年に「首都圏整備計画構想」に基づく市街地開発区域に指定されたことを機に、内陸工業都市を目指して急速に発展し、また、昭和 30 年代後半に東京都の多摩ニュータウン建設計画が具体化したことから、神奈川県北部から多摩丘陵を経て都心へ直行する鉄道の建設は、相模原市をはじめとした県北地域の強い要望となり、京王相模原線の建設が計画され、昭和 41 年 10 月に京王多摩川から工事が着工し、平成 2 年 3 月に橋本までの全区間が開通した。

【列車の長編成化】

京王電鉄は、輸送力増強の取組みとして列車の長編成化を順次進めてきた。

相模原線における 10 両編成運転は昭和 56 年の急行系列車から開始され、平成 6 年に朝のラッシュ時の普通列車が 10 両編成となり、また平成 13 年には新宿駅発 17 時以降の 8 両編成急行列車が 10 両編成となった。

同時に、列車の増発や快速列車の急行化等による混雑緩和や速達性、利便性の向上が図られてきた。

【特急列車の運行】

開業当初は、橋本駅までは快速・普通列車のみの運行であったため、本促進会議でも特急列車の運行を要望してきた中、平成 4 年から特急列車の運行が開始された。

平成 13 年に特急列車が急行化され、都営新宿線内の急行列車と直通化がなされた。都営新宿線方面への利便性が向上する一方、相模原線内の特急列車は無くなり、新宿方面からの特急列車を利用した場合、調布駅での乗継ぎが必要となった。

その後、橋本駅周辺の再開発等に伴い、利用者が増加したこと等から、本促進会議でも再度特急列車の運行を要望してきた。

このような中、平成 24 年 8 月に調布駅付近が地下化され、京王線と相模原線との平面交差解消により柔軟なダイヤ設定が可能となったことを受け、平成 25 年 2 月に新宿方面からの特急列車の運行が復活し、新宿駅～橋本駅間が乗継ぎせずに到着できることとなった。

3. 現在の状況と課題

県内 3 駅の乗車人員数は、年々緩やかになりつつも、未だ増加傾向が続いている。ここ 10 年の間に、3 駅いずれも一日平均乗車人員が 4,000～5,000 人程度増加している。

京王電鉄はダイヤ改定時に増発や終電時刻の線下げ、特急・急行列車の運行時間拡大等を実施し、混雑の解消に努めている。

表 5：駅別乗車人員（平成 24 年度、1 日平均）

駅名	乗車人員(人/日)
京王稲田堤	24,239
若葉台	11,645
橋本	44,143
合計	80,027

4 . 今後に向けて

現在、JR東海において平成39年の東京都～名古屋市間の開業に向けて手続きが進められているリニア中央新幹線について、神奈川県内駅は橋本駅付近に設置されることとなっている。

リニア中央新幹線の開業により、橋本地区と東京都心間の所要時間が約10分と飛躍的に短縮されることが見込まれ、京王相模原線にとっても、乗換えによる需要の増加や、橋本駅周辺地区の開発による利用者の増加が見込まれる。

今後も本促進会議としてはさらなる速達性の向上、輸送力増強をめざして、積極的な要望活動や情報収集を続けていく必要がある。



写真 23 : 現在の橋本駅周辺