

要 望 書

令和 6 年度

神奈川県鉄道輸送力増強促進会議

目 次

国	1
鉄道事業者 (全要望項目 193 件)	5
東日本旅客鉄道株式会社 (要望項目 114 件)	9
東海旅客鉄道株式会社 (要望項目 24 件)	83
小田急電鉄株式会社 (要望項目 20 件)	101
京浜急行電鉄株式会社 (要望項目 8 件)	113
東急電鉄株式会社 (要望項目 4 件)	121
相模鉄道株式会社 (要望項目 9 件)	127
伊豆箱根鉄道株式会社 (要望項目 2 件)	135
株式会社小田急箱根 (要望項目 1 件)	139
江ノ島電鉄株式会社 (要望項目 9 件)	143
京王電鉄株式会社 (要望項目 2 件)	151

要 望 書

(国)

令和 6 年度

神奈川県鉄道輸送力増強促進会議

日頃から、神奈川県内の鉄道網等の整備につきましては、格別のご高配を賜り、心から感謝申し上げます。

本県では、地域の特色や資源を生かした、活力と魅力ある県土の形成に取り組んでいます。その実現のためには、県内交通基盤の整備、特に鉄道網の整備促進が不可欠であり、また、近年、鉄道輸送に求められる安全性、利便性、速達性及び快適性への県民の期待はますます高まってきています。

平成28年4月に示された、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」では、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県内の路線も位置付けられました。

また、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（バリアフリー法）に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」で令和7年度までの各施設等の整備目標が定められ、鉄道事業者もホームドアの設置促進に取り組んでいますが、駅ホームからの転落事故は未だに無くなっておらず、駅ホームの安全対策については、依然として重要な課題です。このような中、第2次交通政策基本計画の方向性に基づいて令和3年12月に国により創設された鉄道駅バリアフリー料金制度を活用し、バリアフリー施設の整備を推進する方向性が示されました。

このほか、働き方などのライフスタイルが変化し、鉄道利用者のニーズが多様化していることや、発生が懸念される大規模な地震や頻発する風水害への対策が求められるなど、鉄道をとりまく環境は大きく変化しています。

そうした中で、神奈川県、県内全市町村、及び経済団体で構成する「神奈川県鉄道輸送力増強促進会議」では、持続可能な県土づくりをめざして、新線の建設や線増、新駅の設置、貨物線の旅客化、さらには駅施設の段差解消などの移動円滑化について、鉄道事業者へ要望するとともに、各構成自治体等もできる限りの協力を行っています。

本県においては、将来の総合的な交通ネットワークの形成をめざし、望ましい都市交通を実現するための交通施策の基本的な方向を示した「かながわ交通計画」に基づき、県内の鉄道網の整備促進に努めており、昨年3月には相鉄・東急直通線の開業により、県央・湘南地域から、東京、埼玉まで、7事業者14路線による広域的な鉄道ネットワークが形成されるなど、着実に取組が進められています。

しかし、輸送力増強に資する新たな鉄道網等の早期整備は、鉄道事業者や地方自治体のみでの力では、制度や資金の面から、実現化が困難な状況となっています。

つきましては、活力と魅力ある県土の形成のために、国におかれましても、鉄道網等の整備促進に係る次の事項に、特段のご配慮を賜りますようお願い申し上げます。

さらに、駅ホームでの安全対策など、鉄道の安全・安定輸送の確保のための措置を充実されるよう、あわせてお願い申し上げます。

- 1 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」でプロジェクトに位置付けられた路線の整備をはじめ、新設路線の整備、既存路線への新駅設置、改良、輸送力増強及び移動等の円滑化に係る施設整備等を早期に実現するため、新たな補助制度の創設など、国の支援措置を拡充・強化されたい。
- 2 支援措置の拡充・強化に当たっては、地元自治体の負担を軽減する制度整備や、地方交付税措置の拡充など、地方自治体に対する、適切な財源措置を講じられたい。
- 3 地方自治体が、これらの整備事業とあわせて、地域の特性を生かした良好なまちづくりができるよう、国の支援制度の拡充を図られたい。
- 4 鉄道利用者の安全及び安定輸送の確保による利便性向上に資する施策について、確実な予算措置を講じられたい。

令和6年11月

神奈川県鉄道輸送力増強促進会議

会 長 神奈川県知事 黒岩 祐治

要 望 書

(鉄 道 事 業 者)

令和 6 年度

神奈川県鉄道輸送力増強促進会議

日頃から、「神奈川県鉄道輸送力増強促進会議」の活動につきましては、格別のご理解、ご協力を賜り、厚くお礼申し上げます。

これまで、線増、増発、駅舎改良等、本促進会議の要望が着実に実現してまいりましたことは、ひとえに貴社のご努力の賜物であり、神奈川県をめざす活力と魅力ある県土の形成が進められたことに、深く感謝しております。

このような貴社のご努力にもかかわらず、通勤・通学時間など一部の時間帯では、混雑緩和が必要な状況で、鉄道輸送力の増強が求められています。

また、働き方などのライフスタイルが変化し、鉄道利用者のニーズは多様化していることに加えて、今後も発生が懸念される大規模な地震や頻発する風水害への対策など、鉄道利用者の利便性、速達性、快適性及び安全性への期待はますます高まってきているところです。

このような事情をご賢察いただき、次頁からの要望事項につきまして、ご高配を賜るとともに、輸送の安全性や利用者サービスの向上、災害に強い施設整備についても引き続き努めていただきますようお願いいたします。

また、鉄道利用者の安全や鉄道の安定輸送を確保するため、駅施設のバリアフリー化やホームの安全対策は、重要な課題であり、段差解消や転落防止施設の設置、心のバリアフリーの啓発など、より一層のご尽力を賜りますようお願い申し上げます。

令和6年11月

神奈川県鉄道輸送力増強促進会議

会 長 神奈川県知事 黒 岩 祐 治

要 望 書

(東 日 本 旅 客 鉄 道 株 式 会 社)

令和 6 年度

神 奈 川 県 鉄 道 輸 送 力 増 強 促 進 会 議

目 次

(要望項目 全114件)

東海道本線 (47件)	11
横須賀線 (17件)	31
横 浜 線 (7件)	41
京浜東北・根岸線 (5件)	49
南武線・鶴見線 (15件)	57
相 模 線 (20件)	67
中 央 本 線 (3件)	77

東 海 道 本 線

東海道本線 要望項目一覧（47件）

- I 輸送力増強..... 14
- 1 輸送計画の改善
- < 運転本数の増発等 >
- (1) 快速アクティ어의運転再開（継続）
 - (2) 二宮駅始発上り電車の増発（継続）
 - (3) 平塚駅以西への普通電車の増発（継続）
 - (4) 小田原駅以西への普通電車の増発（継続）
 - (5) 早朝5時台における小田原駅発列車の増発（継続）
- < 運転区間の延長 >
- (6) 成田エクスプレスの小田原駅までの延伸（継続）
 - (7) 特急「湘南」の真鶴駅・湯河原駅・熱海駅までの延伸（継続）
 - (8) 湘南新宿ラインの熱海駅までの延伸（継続）
- < 他路線への乗入れ >
- (9) 根岸線の平塚駅までの乗入れ（継続）
 - (10) 相模線の平塚駅及び藤沢方面への乗入れ（継続）
- < 貨物線の旅客線化等 >
- (11) 東海道貨物線の本格的な旅客線化の実現（継続）
 - (12) 東海道貨物支線の貨客併用化の実現（継続）
- < その他 >
- (13) 特急「湘南」から普通電車への乗継ぎ改善（継続）
 - (14) 小田原駅発上り最終電車運転時刻の繰下げ（継続）
 - (15) 辻堂駅、二宮駅への旅客用ホームの設置（継続）
- II 利便性向上..... 18
- 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（継続）
 - (2) 湘南新宿ライン特別快速の辻堂駅への停車（継続）
 - (3) 特急「湘南」の大磯駅への停車（継続）
 - (4) 湘南新宿ライン特別快速等の二宮駅への停車（継続）
 - (5) 湘南新宿ライン特別快速の鴨宮駅への停車（継続）
 - (6) 特急「踊り子」の平塚駅への停車（継続）
 - (7) 相鉄・JR直通線の鶴見駅への停車（継続）
- 2 新駅の設置
- (1) 藤沢駅から大船駅間の新駅設置（継続）
- 3 駅施設等の整備
- (1) 大磯駅ホームの屋根の増設（継続）
 - (2) 藤沢駅西口の新設（継続）
 - (3) 茅ヶ崎駅ホームの改良（継続）
 - (4) 二宮駅ホームの増設（継続）
 - (5) 国府津駅北口の新設（継続）
 - (6) 真鶴駅施設の改良（継続）
 - (7) 藤沢駅施設の改修（継続）
 - (8) 早川駅施設の改良（継続）
 - (9) 藤沢駅及び辻堂駅への大型コインロッカーの増設（継続）
 - (10) 川崎駅南口改札の整備（継続）
 - (11) 根府川駅施設の改良（継続）
 - (12) 誤乗防止のための案内表示等の改善（継続）
 - (13) 高齢者、障害者、乳幼児連れの保護者等に配慮した駅施設の改善等（継続）
 - (14) 運賃表の改善（継続）
 - (15) 鉄道駅バリアフリー料金制度を活用したバリアフリー施設の更なる整備推進（継続）
- III その他..... 28
- (1) 増結や切離し等にかかる時間の短縮のための見直し（継続）
 - (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（継続）
 - (3) 各鉄道事業者のエリアをまたがる利用の実現（継続）
 - (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（継続）

- (5) 藤沢駅構内における多言語での案内放送の実施（継続）
- (6) バス事業者への事前のダイヤ改正情報の提供（継続）
- (7) 自転車等駐車場用地の提供等放置自転車対策の推進（継続）
- (8) 女性専用車両の導入（継続）
- (9) 始発からのエスカレーター稼働に関わる対応（新規）

I 輸送力増強

1 輸送計画の改善

< 運転本数の増発等 >

(1) 快速アクティーの運転再開（継続）

快速アクティーは、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、快速アクティーの朝夕の通勤・通学時間帯の運転再開について要望いたします。

(ゆがわら 2021 プラン、湯河原町都市マスタープラン)

(2) 二宮駅始発上り電車の増発（継続）

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（継続）

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」とされたことや、県及び各自治体の観光施策の取組み等も受け、小田原市、大磯町及び二宮町の年間延べ入込観光客数は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（継続）

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。

(ゆがわら 2021 プラン)

(5) 早朝 5 時台における小田原駅発列車の増発（継続）

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。

< 運転区間の延長 >

(6) 成田エクスプレスの小田原駅までの延伸（継続）

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。

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。

(湯河原町都市マスタープラン、湯河原町観光立町推進計画)

(7) 特急「湘南」の真鶴駅・湯河原駅・熱海駅までの延伸（継続）

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）の運転となっており、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。

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。

(湯河原町都市マスタープラン、ゆがわら 2021 プラン)

(8) 湘南新宿ラインの熱海駅までの延伸（継続）

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。

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。

(ゆがわら 2021 プラン、湯河原町観光立町推進計画、湯河原町都市マスタープラン)

<他路線への乗入れ>

(9) 根岸線の平塚駅までの乗入れ (継続)

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。

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。

(平塚市総合計画、平塚市都市マスタープラン、平塚市総合交通計画)

(10) 相模線の平塚駅及び藤沢方面への乗入れ (継続)

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。

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。

(平塚市総合計画、平塚市都市マスタープラン、平塚市総合交通計画)

<貨物線の旅客線化等>

(11) 東海道貨物線の本格的な旅客線化の実現 (継続)

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。

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。

(平塚市総合計画、平塚市都市マスタープラン、平塚市総合交通計画、茅ヶ崎市総合計画、ちがさき都市マスタープラン)

(12) 東海道貨物支線の貨客併用化の実現 (継続)

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。

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。

さらに、川崎市におきましては令和5年6月に「臨海部ビジョン」を改定し、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。

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。

〔新かながわグランドデザイン、横浜市都市計画マスタープラン、横浜都市交通計画、川崎市総合都市交通計画、臨海部ビジョン〕

<その他>

(13) 特急「湘南」から普通電車への乗継ぎ改善（継続）

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。

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。

(14) 小田原駅発上り最終電車運転時刻の繰下げ（継続）

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。

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。

（ゆがわら 2021 プラン）

(15) 辻堂駅、二宮駅への旅客用ホームの設置（継続）

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。

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（継続）

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、今後駅利用者の更なる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。

(2) 湘南新宿ライン特別快速の辻堂駅への停車（継続）

辻堂駅は湘南新宿ライン特別快速の通過駅となっていますが、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います。

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。

(3) 特急「湘南」の大磯駅への停車（継続）

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」の通過駅となっていますが、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。

（大磯町第五次総合計画前期基本計画）

(4) 湘南新宿ライン特別快速等の二宮駅への停車（継続）

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います。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（継続）

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。

（小田原市都市計画マスタープラン）

(6) 特急「踊り子」の平塚駅への停車（継続）

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きました「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。

(7) 相鉄・JR直通線の鶴見駅への停車（継続）

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、「京浜臨海部ライフイ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、ホーム新設スペースの確保についてJR貨物と調整されるなど、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。

2 新駅の設置

(1) 藤沢駅から大船駅間の新駅設置（継続）

「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6年5月に工事等の施行協定を締結しているところです。

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、令和5年10月に事業等の認可を受けました。

今後、新駅整備事業が本格化してまいります。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思われまますので、円滑な事業実施に向けてご協力をお願いいたします。

(新かながわグランドデザイン、藤沢市都市マスタープラン、鎌倉市都市マスタープラン)

3 駅施設等の整備

(1) 大磯駅ホームの屋根の増設（継続）

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。

(2) 藤沢駅西口の新設（継続）

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。

(3) 茅ヶ崎駅ホームの改良（継続）

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。

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。

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。

(茅ヶ崎市総合計画)

(4) 二宮駅ホームの増設（継続）

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。

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。

(5) 国府津駅北口の新設（継続）

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。

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。

(6) 真鶴駅施設の改良（継続）

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。

(7) 藤沢駅施設の改修（継続）

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。

(8) 早川駅施設の改良（継続）

令和5年度に、貴社を含め、地区自治会をはじめとした早川エリアで活動している様々な関係者とともに、エリア課題の共有や将来像の検討を行いながら、15年後（2040年）を目標年次としたエリアブランディング構想を策定しました。本構想の策定にあたり、小田原漁港周辺の来訪車両実態調査や、住民アンケート調査を実施しています。調査の結果、休日の9時から16時台の時間帯には約1,600台の車両が来訪しているため、周辺道路では渋滞が発生していること、また、早川駅のバリアフリー化（約70%）や、早川駅までのアクセス性向上（約40%）を求める意見が多いことが分かりました。これらを踏まえ、本構想では、早川エリアの魅力を高めていくために、早川駅前広場でマルシェ等の開催などにより来訪車両の公共交通への利用転換を図ることで、周辺道路の交通渋滞を緩和させるとともに、まずは早川駅の1日の乗降客数を3千人以上とすることを目指しております。

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」に移行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、年間約66万人（レジ通過者数の令和5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55年以上が経過した公設水産地方卸売市場の再整備なども控えております。

前述のとおり、小田原市では貴社の協力もいただきながら、早川エリアにおいて様々な施策を展開しております。国の「移動等円滑化の促進に関する基本方針」には、「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、地域の拠点である早川駅が、早川エリアを訪れる方々の玄関口に相応しい魅力ある駅となるよう、駅施設のバリアフリー化等の整備を要望いたします。

（第6次小田原市総合計画「2030ロードマップ1.0」）

(9) 藤沢駅及び辻堂駅への大型コインロッカーの増設（継続）

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。

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。

(10) 川崎駅南口改札の整備（継続）

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。

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。

（川崎駅周辺総合整備計画）

(11) 根府川駅施設の改良（継続）

根府川駅は、段差の解消等のバリアフリー化がされておらず、無人駅となっているため、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。

バリアフリー化については、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」と明示されております。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、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。

無人駅の対応としては、他の有人駅においてオンタイムで確認できるようなシステムの構築や、有事の際には警察へ通報できる装置を整備していただいているところですが、駅係員が配置されていた方が、有事の際にはより迅速かつ適切な対応が可能となりますので、案内係員の配置について要望いたします。

なお、案内係員の配置が難しい場合については、バリアフリー化の検討のため、乗車人員の概数を提供していただくよう、要望いたします。

(12) 誤乗防止のための案内表示等の改善（継続）

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。

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。

(13) 高齢者、障害者、乳幼児連れの保護者等に配慮した駅施設の改善等（継続）

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）」に基づき、バリアフリー化について、整備を進めていただいているところですが、

「移動等円滑化の促進に関する基本方針」も踏まえ、誰もがより安全かつ自由に駅を利用できるよう、引き続き、次の事項について、特段に配慮されるよう要望いたします。

また、横浜市、川崎市、平塚市、藤沢市、茅ヶ崎市、大磯町及び二宮町においては、バリアフリー法に基づく基本構想を作成しているため、当該基本構想に基づく公共交通特定事業計画の作成及び移動等円滑化にかかる事業を推進し、整備にあたっては、高齢者・障害者など駅利用者や地域の関係団体の意見を聞きながら進めるよう要望いたします。

①転落防止

ホームドアまたは可動式ホーム柵をはじめとするホームからの転落防止施設について、川崎駅、横浜駅、戸塚駅、大船駅、藤沢駅、辻堂駅、茅ヶ崎駅及び平塚駅といった県や市町が創設している支援制度の対象駅はもとより、1日の平均利用者数が10万人未満の大磯駅、二宮駅、小田原駅等にも早期に設置していただくよう要望いたします。なお、特に県内で突出した乗降者数を誇る駅やホーム上の混雑が著しく、ホームの拡張が物理的に困難である駅等については、早期整備に向けた特段の配慮をお願いいたします。転落防止施設の整備が困難な場合は、当面の策として、内方線付き点状ブロックやCPラインの整備、線路への転落時の対応としてホームステップ、転落検知マットの設置等安全対策についても、引き続き取り組まれるよう要望いたします。また、混雑が見込まれるホームについては、ホームの拡張を行う等、転落防止につながる取組みもお願いいたします。

あわせて、ホームと車両との段差及びすき間の解消についても、ホームのかさ上げや、プラットホーム縁端部へのくし状ゴムの設置など、引き続き取組みをお願いいたします。

また、可動式ホーム柵の整備にあたっては、ホーム補強工事実施時など、準備段階から市民への丁寧な情報提供に努めるよう要望いたします。

②バリアフリースイレ等

東海道本線各駅、特に藤沢駅、辻堂駅、茅ヶ崎駅、平塚駅、大磯駅及び二宮駅において、バリアフリースイレ等の設置、妊産婦・乳幼児連れの保護者等が安心して利用できるような施設（子どもサイズの便器・洗面器・ベビーベッド、授乳室等）や、大人や体の大きな子どもも使用可能な大きめのシート（ユニバーサルシート）などの整備についても、引き続きの取組みをお願いいたします。大きめのシート（ユニバーサルシート）の設置については、県全体としても今後推進していく方針であり、利用者から要望の多い設備でありますので、一層のご協力をお願いいたします。加えて、病気や疾患等でおむつや尿漏れパッドを利用される方も増えていることから、男性用トイレにもサニタリーボックスを設置していただくよう要望いたします。

③移動経路等

車いすの円滑な移動が可能となるようバリアフリー化された移動経路の整備を推進していただいておりますが、東海道本線各駅、特に大船駅、藤沢駅、辻堂駅、茅ヶ崎駅、平塚駅、大磯駅及び二宮駅において、引き続き必要な経路確保を要望いたします。特に、多くの駅で1ルート目が確保されたことから、2ルート目の確保や駅改良時には利用者の身体の状態に応じて分け隔てることのない導線の確保を検討していただきますよう要望いたします。

また、乗車時の介助のため駅職員のいる改札口を通過することとなっておりますが、利便性向上の観点から、車いすで通過できる拡幅自動改札口の有人改札以外への設置を要望いたします。

さらに、ホームの混雑時の利用者の安全性を考慮し、柱等構造物へクッションの設置を要望いたします。特にホーム幅が狭い茅ヶ崎駅や、ホームドアの設置に伴いホーム幅が狭くなる大船駅においては積極的な設置をお願いいたします。

④エレベーター、AED等

東海道本線各駅、特に藤沢駅、辻堂駅、平塚駅、大磯駅及び二宮駅において、高齢者、障害者をはじめとした利用者にとって、円滑な移動経路の確保が可能となるよう、一層の整備を要望いたします。

また、傷病者を安全・確実に搬送するため、救急担架（奥行き2.0m、幅0.6m程度）が容易に収容できるエレベーターの設置を駅改良工事等にあわせて行っていただくよう要望いたします。また、設置が困難な場合には、代替案として、足部等が折りたためる等、コンパクトにエレベーターへ収納することが可能なサブストレッチャー（搬送補助器具）の整備及び駅構内の階段を利用した搬出時の駅係員等の協力体制の確保を要望いたします。

加えて、AEDについては、県内58駅に設置していただいているところですが、一般財団法人日本救急医療財団が作成した「AEDの適正配置に関するガイドライン」では、1日の平均乗降数が1万人以上の駅では設置が望ましいとされていますので、更なる設置の推進を要望するとともに、AEDを的確に使用するための駅係員等への普通救命講習受講の促進についてあわせて要望いたします。また、駅への救急出動件数が増加している地域もあり、そのうち心肺停止状態で搬送された案件も発生していますので、1万人未満駅である早川駅及び根府川駅についても早期設置に向けた配慮を要望いたします。

⑤構内床仕上げ

駅構内については、バリアフリー法に基づく移動等円滑化基準でも滑りにくい仕上げにすることとされていますが、東海道本線各駅、特に藤沢駅、辻堂駅、平塚駅、大磯駅及び二宮駅において、雨天時でも滑りにくい仕上げにされるよう引き続き要望いたします。

⑥車両等

移動等円滑化された車両の整備、案内表示の整備や優先席付近の整備の工夫などの車両の改良、移動制約者が利用しやすい新車両の開発や早期導入を引き続き要望いたします。

また、東海道本線各駅、特に大船駅、藤沢駅、辻堂駅、茅ヶ崎駅、平塚駅、大磯駅及び二宮駅構内において、車いすやベビーカーなどの利用者に対する相互理解を深めるためのポスター等の掲出についても引き続き取り組みをお願いいたします。

⑦案内表示等

これまでも、駅案内サインの改善に取り組んでいただいているところですが、東海道本線各駅、特に藤沢駅、辻堂駅、茅ヶ崎駅、平塚駅、大磯駅及び二宮駅において、引き続き改善に取り組むようお願いいたします。特に案内サインなど各掲示物については、カラーユニバーサルデザインの考えを取り入れるなど、色覚障害者の方への配慮をお願いいたします。

視覚障害者の方には、駅出入口やトイレ、エレベーター等駅構内各所における音響音声案内装置の設置などを適切に配置するなど取り組みをお願いいたします。

聴覚障害者の方には、電光掲示板などの文字による情報提供をお願いいたします。特に、事故発生時など、緊急時における情報提供については、特段の配慮をお願いいたします。このほか窓口においては筆談用の道具を備えるなど、環境の整備に取り組むようお願いいたします。

加えて、駅構内のAED設置場所がすぐに分かるような標識の設置や、駅構内図へのAEDの設置場所の記載等を引き続き要望いたします。

また、ウェブサイトにおける積極的な情報提供についても取り組むようお願いいたします。特に、工事等による一時的な設備の使用中止と代替手段の情報は、移動が困難な高齢者や車いす利用者にとって必要な情報です。現場での案内表示と合わせて、ウェブサイトでの情報提供にも取り組むよう要望いたします。また、その際は、様々な利用者が情報にアクセスしやすいよう配慮をお願いいたします。

⑧人員対応

東海道本線各駅、特に大船駅、藤沢駅、辻堂駅、茅ヶ崎駅、平塚駅、大磯駅及び二宮駅において、ラッシュ時における改札・精算窓口の駅職員の増員やエレベーター等利用時の駅職員による配慮のほか、車内における情報提供の充実に取り組まれるよう引き続き要望いたします。また、誰もが安心して鉄道を利用するためには、バリアフリー化の整備だけでなく、バリアフリーに対する理解の増進や個々の特性に応じた対応等が重要となることから、引き続き、利用者への心のバリアフリーの啓発に取り組まれるよう要望いたします。

障害者差別解消法の改正により、令和6年度から民間事業者においても合理

的配慮の提供が義務化されました。利用者への駅職員による積極的な声かけや主要駅へのサービスマネージャーの配置、「サービス介助士」資格取得推進などの実践に即した教育、訓練に加えて、障害者差別解消法の趣旨や合理的配慮について理解を深めるための研修などを駅職員に対して実施していただくよう要望いたします。さらに、利用者の行動特性を的確に把握したうえで、必要な職員を適正に配置し、駅における介助体制の更なる充実を図っていただくようあわせて要望いたします。

また、事前的改善措置として、環境整備にも積極的に取り組むようお願いいたします。

新かながわグランドデザイン、横浜市基本構想、横浜市都市計画マスタープラン、横浜都市交通計画、川崎市総合都市交通計画、平塚市総合交通計画、平塚市バリアフリー基本構想、第3次鎌倉市総合計画第4期基本計画、藤沢市次世代育成支援行動計画、ふじさわ障がい者プラン 2026、第6次小田原市総合計画「2030 ロードマップ 1.0」、小田原市都市計画マスタープラン、茅ヶ崎市総合計画、ちがさき都市マスタープラン、茅ヶ崎市バリアフリー基本構想、大磯町第五次総合計画、大磯町バリアフリー基本構想、二宮町都市計画マスタープラン

(14) 運賃表の改善（継続）

日本政府観光局（JNTO）が発表している訪日外客数推計値を見ると、令和6年1月から7月の7か月間の訪日外客数は、令和5年の同時期と比較して約800万人上回っており、これに比例して鎌倉や藤沢を訪れる訪日外国人も増加しています。

既に鎌倉駅にはローマ字表記の運賃表を掲出いただいているところですが、大船駅及び藤沢駅の運賃表にはローマ字表記がないため、訪日外国人が行き先等を確認するのに苦慮されている事例が多く、観光案内所への問い合わせも多く寄せられています。

つきましては、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、更なる利便性向上を図るため、大船駅及び藤沢駅について、運賃表における駅名のローマ字表記の整備について引き続き要望いたします。

(15) 鉄道駅バリアフリー料金制度を活用したバリアフリー施設の更なる整備推進（継続）

第2次交通政策基本計画の方向性に基づいて令和3年12月に国により創設された鉄道駅バリアフリー料金制度を活用し、2031年度末頃までに330駅758番線のバリアフリー施設の整備を推進すると公表されているところですが、年次計画を共有していただくとともに、着実な整備推進をはかっていただくよう要望いたします。

また、料金制度の対象範囲に限らず、全ての利用者が安心・安全に利用できるよう、バリアフリー施設の必要性が高い駅について、整備に取り組まれるよう要望いたします。

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（継続）

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。

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。

(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（継続）

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。

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。

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。

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」、「観光客が江の島近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。

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、「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。

(3) 各鉄道事業者のエリアをまたがる利用の実現（継続）

J R 東日本と J R 東海のエリアをまたいだ I C 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 I C 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、J R 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 I C 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。

(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（継続）

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。

（ふじさわサイクルプラン）

(5) 藤沢駅構内における多言語での案内放送の実施（継続）

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。

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。

(6) バス事業者への事前のダイヤ改正情報の提供（継続）

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。

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、今後、バス事業者から具体的な要望があった際には、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。

(7) 自転車等駐車場用地の提供等放置自転車対策の推進（継続）

自転車等駐車場の設置については、駅周辺における用地の確保を含め、公共空間を活用した路上駐輪施設の設置を進めるなど各市町村において鋭意努力していますが、川崎駅、大船駅、藤沢駅、辻堂駅及び平塚駅周辺において新たな用地を

確保することは困難な状況にあり、適地がなく苦慮している状態となっています。

そのため、東海道本線を利用する通勤・通学者には自転車や原動機付自転車の利用者が数多くいることから、自転車等駐車場の設置に対する鉄道事業者の協力義務を規定した「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（自転車法）」の趣旨にのっとり、既設の自転車駐車場のみならず、駅の利用状況や需要量、駅周辺における放置自転車の状況等を勘案し、自ら自転車駐車場を整備、管理及び運営していただくことを要望します。加えて、市町村へ自転車駐車場用地を無償で提供することや、市町村が行う施設の設置や維持に対して助成を行うなど、自転車駐車対策をより一層積極的に推進すること、並びに市町村が行う放置自転車対策に対して、積極的に連携及び協力することについても要望します。

特に、横浜駅及び戸塚駅においては、例年、駅周辺の放置自転車台数が多く、市営自転車駐車場だけではひっ迫する駐輪需要に対応することが難しいため、鉄道事業者におかれても、駅周辺の放置自転車対策について、積極的に対応及び協力するよう要望します。

また、市町村としても、自動二輪車（排気量 50cc を超えるもの。ただし、側車付きは除く。）の駐車対策だけでなく、子乗せ電動アシスト自転車の利用増加や電動キックボードをはじめとした新たなモビリティの普及により、多様化するニーズにも対応していく必要があるため、そうした需要に合わせた自転車、原動機付自転車及び自動二輪車の駐車場の設置やシェアサイクルポートの設置などについても、積極的に配慮及び協力するよう要望します。

(8) 女性専用車両の導入（継続）

平成 17 年 5 月から、首都圏の各線において進められている女性専用車両の導入については、女性が安心して乗車ができるようになる等、女性の視点から見た交通サービスの向上に繋がる方策のひとつとなっています。

また、令和 5 年 3 月には、国より「痴漢撲滅に向けた政策パッケージ」が公表されています。

つきましては、朝夕の通勤時間帯の混雑が激しい東海道本線においても、女性専用車両の導入について積極的に取り組まれるよう要望いたします。

(9) 始発からのエスカレーター稼働に関わる対応（新規）

現在、大磯駅では始発から 6 時 45 分までエスカレーターが稼働しておらず、駅利用者の移動において不便をきたしています。

つきましては、利便性を図るために始発からのエスカレーター稼働に必要な処置を講じられるよう要望いたします。

橫 須 賀 線

横須賀線 要望項目一覧 (17 件)

I 輸送力増強	33
1 輸送計画の改善	
< 運転本数の増発 >	
(1) 通勤・通学時間帯の増発 (継続)	
(2) 逗子駅始発上り電車の増発 (継続)	
(3) 東戸塚駅での停車本数の増発 (継続)	
< その他 >	
(4) 逗子駅での増結・切離し時間の短縮 (継続)	
(5) 相鉄・JR直通線の品川・東京方面への乗入れ (継続)	
II 利便性向上	34
1 駅施設等の整備	
(1) 鎌倉駅、北鎌倉駅及び大船駅のホーム上での安全性確保 (継続)	
(2) 新川崎駅舎の改良 (継続)	
(3) 北鎌倉駅舎の混雑対策 (継続)	
(4) 東逗子駅北口への改札口の設置 (継続)	
(5) 武蔵小杉駅の混雑対策 (継続)	
(6) 鎌倉駅及び北鎌倉駅への大型コインロッカーの増設 (継続)	
(7) 高齢者、障害者、乳幼児連れの保護者等に配慮した駅施設の改善等 (継続)	
(8) 運賃表の改善 (継続)	
(9) 鎌倉駅へのみどりの窓口の増設 (新規)	
III その他	39
(1) 逗子駅での英語放送の実施 (継続)	
(2) 自転車等駐車場用地の提供等放置自転車対策の推進 (継続)	
(3) 女性専用車両の導入 (継続)	

I 輸送力増強

1 輸送計画の改善

< 運転本数の増発 >

(1) 通勤・通学時間帯の増発（継続）

平成 27 年 3 月、平成 31 年 3 月のダイヤ改正で増発していただいているところですが、横須賀線の朝の通勤・通学時間帯は、非常に混雑していますので、混雑緩和のため、運転本数の増発等の取組みを実施されるよう要望いたします。

(2) 逗子駅始発上り電車の増発（継続）

三浦半島地域は人口減少の傾向にあり、地域活力の維持を図るため、通勤者の利便性の向上による利用促進及び転入促進を図っています。

しかし、横須賀線の逗子駅始発上り電車は、周辺市町の住民も多く利用しており、特に、朝の通勤・通学時間帯は、非常に混雑しています。

逗子駅から東京・横浜方面への上り電車の混雑を緩和し、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含めた運転本数を増発されるよう要望いたします。

（逗子市まち・ひと・しごと創生総合戦略）

(3) 東戸塚駅での停車本数の増発（継続）

東戸塚駅の混雑対策として、これまでも、様々な対応をいただきましたが、特に朝のピーク時間帯には、ホーム上には依然として多くの利用者が滞留しており、ホーム上の混雑緩和、利用者の安全性確保は喫緊の課題です。

つきましては、コロナ禍後の駅利用者数の一定の回復を見据え、朝の通勤時間帯において削減された 1 本のダイヤ復帰と、ピーク時間帯における東戸塚駅の停車本数増発を要望いたします。

< その他 >

(4) 逗子駅での増結・切離し時間の短縮（継続）

現在、逗子駅で平均 3 分 30 秒間要している連結・切離しによる待ち合わせ時間の短縮を要望いたします。

逗子駅での分割・併合作業による所要時間や、作業のない列車の停車時間等を可能な限り削減するよう努めていただいているところですが、引き続き運行ダイヤの見直しの際など、停車時間の短縮にご配慮いただきますようお願いいたします。

(5) 相鉄・JR 直通線の品川・東京方面への乗入れ（継続）

相鉄・JR 直通線の貴社線内への乗入れ先については、新宿を基本として運

行されていますが、沿線地域の活性化や一層の利便性向上とともに、事故や災害時における代替経路の確保などの効果が期待できることから、品川・東京方面への乗入れについても検討されるよう要望いたします。

II 利便性向上

1 駅施設等の整備

(1) 鎌倉駅、北鎌倉駅及び大船駅のホーム上での安全性確保（継続）

鎌倉観光の玄関口である鎌倉駅では、大型連休をはじめ花火大会などの大型イベント開催時に多くの観光客が訪れる際、社員・駅員及びガードマン等を配置して安全対策等に努めていただいているところですが、鎌倉駅では令和5年2月には体の不自由な乗客と電車の接触事故が発生したことから、一刻も早いホームドア設置の声が高まっています。

これまでも継続的に鎌倉駅、北鎌倉駅、大船駅の3駅についてホームドア設置の要望をしてまいりましたが、貴社プレスリリースにおいて2031年末頃までのホームドア設置を目指すと発表いただいている中で、京浜東北線・根岸線には設置が進んでいるものの、横須賀線においてはホームドアの設置に至っていない状況です。

つきましては、早急にホームドア設置をしていただくよう要望するとともに、鎌倉駅、北鎌倉駅はホームドア設置後、車椅子が支障なく通行できる空間の確保等、狭隘なホームの改善を図るとともに、鎌倉駅においてはホーム上の混雑緩和を目的とした新たな動線確保策として、臨時改札口を恒常的に利用できる改札口とし、利用者の安全確保に努めていただくよう要望いたします。

(2) 新川崎駅舎の改良（継続）

新川崎駅周辺地区では、市街地再開発事業等、周辺区域の土地利用転換が進み、K2タウンキャンパスをはじめ、かわさき新産業創造センターや企業の事業所等が立地しています。川崎市では、現在、K2タウンキャンパスの機能更新に向け、大規模な施設整備やエリア価値向上に向けた商業機能等の導入についても検討しているところであり、今後も、新川崎駅利用者の更なる増加が見込まれます。

川崎市においてもまちづくりに合わせた交通広場や駅前広場ロータリー、鹿島田こ線歩道橋の整備などを進めてまいりましたが、今後の鉄道利用者の更なる安全性の確保や利便性の向上を図るため、駅南側への改札口の新設や駅施設の改良を要望いたします。

(3) 北鎌倉駅舎の混雑対策（継続）

北鎌倉駅の改札口はホーム南端にそれぞれ1か所のみであるため、特に駅利用者の集中する時間帯や観光シーズンなどは、ホームをはじめとする駅構内が利用者で混雑し、危険な状況となっています。

つきましては、駅用地が狭隘であることは承知していますが、引き続き人的対応等ソフト面での安全性確保への取組みを要望いたします。

(4) 東逗子駅北口への改札口の設置（継続）

東逗子駅北口への改札口の新設については、現時点で実施する計画がないとの回答を以前にいただきましたが、アクセス施設など大規模な整備工事を実施せずに設置可能な、ICスマート改札による改札口整備についても検討していただくよう要望いたします。

(5) 武蔵小杉駅の混雑対策（継続）

横須賀線武蔵小杉駅につきましては下りホームは令和4年12月に、新規改札口は令和5年12月に供用開始され、抜本的な混雑対策を行ったところですが、令和元年11月に開業した神奈川東部方面線、相鉄・JR直通線に伴う武蔵小杉駅の混雑状況への影響等を踏まえ、引き続き、利用状況に応じて適切に安全確保されまよう要望いたします。

(6) 鎌倉駅及び北鎌倉駅への大型コインロッカーの増設（継続）

日本政府観光局（JNTO）が発表している訪日外客数推計値を見ると、令和6年1月から7月の7か月間の訪日外客数は、令和5年の同時期と比較して約800万人上回っており、これに比例して鎌倉を訪れる訪日外国人も増加しています。

つきましては、既に多くのコインロッカーを設置していただいているところですが、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、早期に鎌倉駅及び北鎌倉駅に増設していただくよう要望いたします。

(7) 高齢者、障害者、乳幼児連れの保護者等に配慮した駅施設の改善等（継続）

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）」に基づき、バリアフリー化について、整備を進めていただいているところですが、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」も踏まえ、誰もがより安全かつ自由に駅を利用できるよう、引き続き、次の事項について、特段に配慮されるよう要望いたします。

また、横浜市及び川崎市においては、バリアフリー法に基づく基本構想を作成しているため、当該基本構想に基づく公共交通特定事業計画の作成及び移動等円滑化にかかる事業を推進し、整備にあたっては、高齢者・障害者など駅利用者や地域の関係団体の意見を聞きながら進めるよう要望いたします。

①転落防止

ホームドアまたは可動式ホーム柵をはじめとするホームからの転落防止施設について、武蔵小杉駅、横浜駅、東戸塚駅、戸塚駅、大船駅、鎌倉駅、及び横須賀駅といった県や市町が創設している支援制度の対象駅はもとより、1日の平均利用者数が10万人未満の新川崎駅、北鎌倉駅、逗子駅及び東逗子駅等にも早期に設置していただくよう要望いたします。なお、特に県内で突出した乗降者数を誇る駅やホーム上の混雑が著しく、ホームの拡張が物理的に困難である駅等については、早期整備に向けた特段の配慮をお願いいたします。転落防止施設の整備が困難な場合は、当面の策として、内方線付き点状ブロックやCPラインの整備、線路への転落時の対応としてホームステップ、転落検知マットの設置等安全対策についても、引き続き取り組まれるよう要望いたします。また、混雑が見込まれるホームについては、ホームの拡張を行う等、転落防止につながる取組みもお願いいたします。

あわせて、ホームと車両との段差及びすき間の解消についても、ホームのかさ上げや、プラットホーム縁端部へのくし状ゴムの設置など、引き続き取組みをお願いいたします。

また、可動式ホーム柵の整備にあたっては、ホーム補強工事実施時など、準備段階から市民への丁寧な情報提供に努めるよう要望いたします。

②バリアフリースイレ等

横須賀線各駅において、バリアフリースイレ等の設置、妊産婦・乳幼児連れの保護者等が安心して利用できるような施設（子どもサイズの便器・洗面器・ベビーベッド、授乳室等）や、大人や体の大きな子どもも使用可能な大きめのシート（ユニバーサルシート）などの整備についても、引き続きの取組みをお願いいたします。大きめのシート（ユニバーサルシート）の設置については、県全体としても今後推進していく方針であり、利用者から要望の多い設備でありますので、一層のご協力をお願いいたします。加えて、病気や疾患等でおむつや尿漏れパッドを利用される方も増えていることから、男性用トイレにもサニタリーボックスを設置していただくよう要望いたします。

③移動経路等

車いすの円滑な移動が可能となるようバリアフリー化された移動経路の整備を推進していただいておりますが、横須賀線各駅、特に大船駅、北鎌倉駅及び鎌倉駅において、引き続き必要な経路確保を要望いたします。特に、多くの駅で1ルート目が確保されたことから、2ルート目の確保や駅改良時には利用者の身体の状態に応じて分け隔てることのない導線の確保を検討していただきますよう要望いたします。

また、乗車時の介助のため駅職員のいる改札口を通過することとなっておりますが、利便性向上の観点から、車いすで通過できる拡幅自動改札口の有人改札

以外への設置を要望いたします。

さらに、ホームの混雑時の利用者の安全性を考慮し、柱等構造物へクッションの設置を要望いたします。特にホームドアの設置に伴いホーム幅が狭くなる大船駅及び鎌倉駅においては積極的な設置をお願いいたします。

④エレベーター、AED等

横須賀線各駅において、高齢者、障害者をはじめとした利用者にとって、円滑な移動経路の確保が可能となるよう、一層の整備を要望いたします。

また、傷病者を安全・確実に搬送するため、救急担架（奥行き 2.0m、幅 0.6m程度）が容易に収容できるエレベーターの設置を駅改良工事等にあわせて行っていただくよう要望いたします。また、設置が困難な場合には、代替案として、足部等が折りたためる等、コンパクトにエレベーターへ収納することが可能なサブストレッチャー（搬送補助器具）の整備及び駅構内の階段を利用した搬出時の駅係員等の協力体制の確保を要望いたします。

加えて、AEDについては、県内 58 駅に設置していただいているところですが、一般財団法人日本救急医療財団が作成した「AEDの適正配置に関するガイドライン」では、1日の平均乗降数が1万人以上の駅では設置が望ましいとされていますので、更なる設置の推進を要望するとともに、AEDを的確に使用するための駅係員等への普通救命講習受講の促進についてあわせて要望いたします。また、駅への救急出動件数が増加している地域もあり、そのうち心肺停止状態で搬送された案件も発生していますので、1万人未満駅についても早期設置に向けた配慮を要望いたします。

⑤構内床仕上げ

駅構内については、バリアフリー法に基づく移動等円滑化基準でも滑りにくい仕上げにすることとされていますが、横須賀線各駅において、雨天時でも滑りにくい仕上げにされるよう引き続き要望いたします。

⑥車両等

移動等円滑化された車両の整備、案内表示の整備や優先席付近の整備の工夫などの車両の改良、移動制約者が利用しやすい新車両の開発や早期導入を引き続き要望いたします。

また、横須賀線各駅、特に大船駅、北鎌倉駅及び鎌倉駅構内において、車いすやベビーカーなどの利用者に対する相互理解を深めるためのポスター等の掲出についても引き続き取組みをお願いいたします。

⑦案内表示等

これまでも、駅案内サインの改善に取り組んでいただいているところですが、横須賀線各駅において、引き続き改善に取り組むようお願いいたします。特に案内サインなど各掲示物については、カラーユニバーサルデザインの考えを取

り入れるなど、色覚障害者の方への配慮をお願いいたします。

視覚障害者の方には、駅出入口やトイレ、エレベーター等駅構内各所における音響音声案内装置の設置などを適切に配置するなど取組みをお願いいたします。

聴覚障害者の方には、電光掲示板などの文字による情報提供をお願いいたします。特に、事故発生時など、緊急時における情報提供については、特段の配慮をお願いいたします。このほか窓口においては筆談用の道具を備えるなど、環境の整備に取り組むようお願いいたします。

加えて、駅構内のAED設置場所がすぐに分かるような標識の設置や、駅構内図へのAEDの設置場所の記載等を引き続き要望いたします。

また、ウェブサイトにおける積極的な情報提供についても取り組むようお願いいたします。特に、工事等による一時的な設備の使用中止と代替手段の情報は、移動が困難な高齢者や車いす利用者にとって必要な情報です。現場での案内表示と合わせて、ウェブサイトでの情報提供にも取り組むよう要望いたします。また、その際は、様々な利用者が情報にアクセスしやすいよう配慮をお願いいたします。

⑧人員対応

横須賀線各駅において、ラッシュ時における改札・精算窓口の駅職員の増員やエレベーター等利用時の駅職員による配慮のほか、車内における情報提供の充実に取り組まれるよう引き続き要望いたします。また、誰もが安心して鉄道を利用するためには、バリアフリー化の整備だけでなく、バリアフリーに対する理解の増進や個々の特性に応じた対応等が重要となることから、引き続き、利用者への心のバリアフリーの啓発に取り組まれるよう要望いたします。

障害者差別解消法の改正により、令和6年度から民間事業者においても合理的配慮の提供が義務化されました。引き続き、利用者への駅職員による積極的な声かけや主要駅へのサービスマネージャーの配置、「サービス介助士」資格取得推進などの実践に即した教育、訓練に加えて、障害者差別解消法の趣旨や合理的配慮について理解を深めるための研修などを駅職員に対して実施していただくよう要望いたします。さらに、利用者の行動特性を的確に把握したうえで、必要な職員を適正に配置し、駅における介助体制の更なる充実を図っていただくようあわせて要望いたします。

また、事前的改善措置として、環境整備にも積極的に取り組むようお願いいたします。

〔新かながわランドデザイン、横浜市基本構想、横浜市都市計画マスタープラン、横浜都市交通計画、川崎市総合都市交通計画、第3次鎌倉市総合計画第4期基本計画、逗子市総合計画〕

(8) 運賃表の改善（継続）

日本政府観光局（JNTO）が発表している訪日外客数推計値を見ると、令和6年

1月から7月の7か月間の訪日外客数は、令和5年の同時期と比較して約800万人上回っており、これに比例して鎌倉を訪れる訪日外国人も増加しています。

既に鎌倉駅にはローマ字表記の運賃表を掲出いただいているところですが、大船駅及び北鎌倉駅の運賃表には駅名のローマ字表記がないため、訪日外国人が行き先等を確認するのに苦慮されている事例が多く、観光案内所への問い合わせも多く寄せられています。

つきましては、大船駅及び北鎌倉駅について、運賃表における駅名のローマ字表記の整備について要望いたします。

(9) 鎌倉駅へのみどりの窓口の増設（新規）

新型コロナウイルス感染症の蔓延以降、貴社管内においてはみどりの窓口の閉鎖や時間縮小がされており、鎌倉駅や大船駅においてもその対象となっています。

特に鎌倉駅においては外国人や多くの観光客の来訪がある中で窓口の数が2つから1つになったことにより利用者の待ち時間が長くなり、併設されている鎌倉市観光協会の窓口においても鉄道関係の問い合わせが増加しています。特に外国人観光客からはきっぷの購入方法や乗り換え等のご案内を求められるケースがあることから、市民をはじめとして観光客のご利用も多くある中で、鎌倉駅においては観光地である特性等を鑑み、窓口の増設を検討していただくよう要望します。

III その他

(1) 逗子駅での英語放送の実施（継続）

池子米軍家族住宅の居住者などをはじめとする外国人利用者に対する利便性向上のため、逗子駅において英語による案内放送が行われるよう要望いたします。

(2) 自転車等駐車場用地の提供等放置自転車対策の推進（継続）

自転車等駐車場の設置については、駅周辺における用地の確保を含め、公共空間を活用した路上駐輪施設の設置を進めるなど各市町村において鋭意努力していますが、武蔵小杉駅、新川崎駅、大船駅、鎌倉駅及び逗子駅周辺において新たな用地を確保することは困難な状況にあり、適地がなく苦慮している状態となっています。

そのため、横須賀線を利用する通勤・通学者には自転車や原動機付自転車の利用者が数多くいることから、自転車等駐車場の設置に対する鉄道事業者の協力義務を規定した「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（自転車法）」の趣旨にのっとり、既設の自転車駐車場のみならず、駅の利用状況や需要量、駅周辺における放置自転車の状況等を勘案し、自ら自転車駐車場を整備、管理及び運営していただくことを要望します。加えて、市町村へ自転車駐車場用地を無償で提供することや、市町村が行う施設の設置や維持に対

して助成を行うなど、自転車駐車対策をより一層積極的に推進すること、並びに市町村が行う放置自転車対策に対して、積極的に連携及び協力することについても要望します。

特に、横浜駅、東戸塚駅及び戸塚駅においては、例年、駅周辺の放置自転車台数が多く、市営自転車駐車場だけではひっ迫する駐輪需要に対応することが難しいため、鉄道事業者におかれても、駅周辺の放置自転車対策について、積極的に対応及び協力するよう要望します。

また、市町村としても、自動二輪車（排気量 50cc を超えるもの。ただし、側車付きは除く。）の駐車対策だけでなく、子乗せ電動アシスト自転車の利用増加や電動キックボードをはじめとした新たなモビリティの普及により、多様化するニーズにも対応していく必要があるため、そうした需要に合わせた自転車、原動機付自転車及び自動二輪車の駐車場の設置やシェアサイクルポートの設置などについても、積極的に配慮及び協力するよう要望します。

(3) 女性専用車両の導入（継続）

平成 17 年 5 月から、首都圏の各線において進められている女性専用車両の導入については、女性が安心して乗車ができるようになる等、女性の視点から見た交通サービスの向上に繋がる方策のひとつとなっています。

また、令和 5 年 3 月には、国より「痴漢撲滅に向けた政策パッケージ」が公表されています。

つきましては、朝夕の通勤時間帯の混雑が激しい横須賀線においても、女性専用車両の導入について積極的に取り組まれるよう要望いたします。

橫 浜 線

横浜線 要望項目一覧（7件）

I 輸送力増強	43
1 輸送計画の改善	
< 運転本数の増発等 >	
(1) 運転本数の増加、車両の増結及び運転区間の延長（継続）	
< 他路線への乗入れ等 >	
(2) 根岸線への乗入れ本数の増加（継続）	
II 利便性向上	43
1 停車要望	
(1) 快速電車の淵野辺駅への停車（継続）	
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（継続）	
(2) 高齢者、障害者、乳幼児連れの保護者等に配慮した駅施設の改善等（継続）	
III その他	47
(1) 自転車等駐車場用地の提供等放置自転車対策の推進（継続）	
(2) 女性専用車両の導入（継続）	

I 輸送力増強

1 輸送計画の改善

< 運転本数の増発等 >

(1) 運転本数の増加、車両の増結及び運転区間の延長（継続）

- ① ダイヤ改正のたびに、輸送計画の改善に努めていただいているところではありますが、利用者の更なる利便性の向上と輸送力の増強及び混雑緩和のため、朝夕の通勤・通学時間帯を中心とした運転本数の増加や車両の増結等に向けた取組みを推進されますよう要望いたします。
- ② 快速電車については、これまでデertimeを中心に運転本数の増加が図られていますが、普通電車の更なる混雑緩和と利用者の利便性の向上を図るため、朝夕の通勤・通学時間帯まで運転時間を拡大されるよう要望いたします。

(相模原市都市計画マスタープラン、相模原市総合都市交通計画)

< 他路線への乗入れ等 >

(2) 根岸線への乗入れ本数の増加（継続）

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たところですが、新幹線からのアクセス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、朝夕の通勤時間帯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。

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（継続）

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、桜美林大学プラネット淵野辺キャンパス等が立地し、駅利用者も多いことから、淵野辺駅に快速電車を停車されるよう要望いたします。

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（継続）

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、構内への入場制限等がなされている状況です。

つきましては、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の設置を要望いたします。

(2) 高齢者、障害者、乳幼児連れの保護者等に配慮した駅施設の改善等（継続）

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）」に基づき、バリアフリー化について、整備を進めていただいているところですが、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」も踏まえ、誰もがより安全かつ自由に駅を利用できるよう、引き続き、次の事項について、特段に配慮されるよう要望いたします。

また、横浜市においては、バリアフリー法に基づく基本構想を作成しているため、当該基本構想に基づく公共交通特定事業計画の作成及び移動等円滑化にかかる事業を推進し、整備にあたっては、高齢者・障害者など駅利用者や地域の関係団体の意見を聞きながら進めるよう要望いたします。

① 転落防止

ホームドアまたは可動式ホーム柵をはじめとするホームからの転落防止施設について、横浜線内の駅において使用開始または着手していただいているところですが、橋本駅や東神奈川駅といった県または市が創設している支援制度の対象駅はもとより、1日の平均利用者数が10万人未満の県内駅にも早期に設置していただくよう要望いたします。なお、特に県内で突出した乗降者数を誇る駅やホーム上の混雑が著しく、ホームの拡張が物理的に困難である駅等については、早期整備に向けた特段の配慮をお願いいたします。転落防止施設の整備が困難な場合は、当面の策として、内方線付き点状ブロックやCPラインの整備、線路への転落時の対応としてホームステップ、転落検知マットの設置等安全対策についても、引き続き取り組まれるよう要望いたします。また、混雑が見込まれるホームについては、ホームの拡張を行う等、転落防止につながる取組みもお願いいたします。

あわせて、ホームと車両との段差及びすき間の解消についても、ホームのかき上げや、プラットホーム縁端部へのくし状ゴムの設置など、引き続き取組みをお願いいたします。

② バリアフリースイレー等

横浜線各駅において、バリアフリースイレー等の設置、妊産婦・乳幼児連れの保護者等が安心して利用できるような施設（子どもサイズの便器・洗面器・ベビーベッド、授乳室等）や、大人や体の大きな子どもも使用可能な大きめのシート（ユニバーサルシート）などの整備についても、引き続きの取組みをお願いいたします。大きめのシート（ユニバーサルシート）の設置については、県全体としても今後推進していく方針であり、利用者から要望の多い設備でありますので、一層のご協力をお願いいたします。加えて、病気や疾患等でおむつや尿漏れパッドを利用される方も増えていることから、男性用トイレにもサニタ

リーボックスを設置していただくよう要望いたします。

③移動経路等

車いすの円滑な移動が可能となるようバリアフリー化された移動経路の整備を推進していただいておりますが、横浜線各駅において、引き続き必要な経路確保を要望いたします。特に、多くの駅で1ルート目が確保されたことから、2ルート目の確保や駅改良時には利用者の身体の状態に応じて分け隔てることのない導線の確保を検討していただきますよう要望いたします。

また、乗車時の介助のため駅職員のいる改札口を通過することとなっておりますが、利便性向上の観点から、車いすで通過できる拡幅自動改札口の有人改札以外への設置を要望いたします。

さらに、ホームの混雑時の利用者の安全性を考慮し、柱等構造物へクッションの設置を要望いたします。特にホームドアの設置に伴いホーム幅が狭くなっている箇所などは積極的な設置をお願いいたします。

④エレベーター、AED等

横浜線各駅において、高齢者、障害者をはじめとした利用者にとって、円滑な移動経路の確保が可能となるよう、一層の整備を要望いたします。

また、傷病者を安全・確実に搬送するため、救急担架（奥行き 2.0m、幅 0.6m程度）が容易に収容できるエレベーターの設置を駅改良工事等にあわせて行っていただくよう要望いたします。また、設置が困難な場合には、代替案として、足部等が折りたためる等、コンパクトにエレベーターへ収納することが可能なサブストレッチャー（搬送補助器具）の整備及び駅構内の階段を利用した搬出時の駅係員等の協力体制の確保を要望いたします。

加えて、AEDについては、県内 58 駅に設置していただいているところですが、一般財団法人日本救急医療財団が作成した「AEDの適正配置に関するガイドライン」では、1日の平均乗降数が1万人以上の駅では設置が望ましいとされていますので、矢部駅及び古淵駅への早期設置を要望いたします。

また、AEDを的確に使用するための駅係員等への普通救命講習受講の促進についてあわせて要望いたします。

⑤構内床仕上げ

駅構内については、バリアフリー法に基づく移動等円滑化基準でも滑りにくい仕上げにすることとされていますが、横浜線各駅において、雨天時でも滑りにくい仕上げにされるよう引き続き要望いたします。

⑥車両等

移動等円滑化された車両の整備、案内表示の整備や優先席付近の整備の工夫などの車両の改良、移動制約者が利用しやすい新車両の開発や早期導入を引き続き要望いたします。

また、横浜線各駅構内において、車いすやベビーカーなどの利用者に対する相互理解を深めるためのポスター等の掲出についても引き続き取組みをお願いいたします。

⑦案内表示等

これまでも、駅案内サインの改善に取り組んでいただいているところですが、横浜線各駅において、引き続き改善に取り組むようお願いいたします。特に案内サインなど各掲示物については、カラーユニバーサルデザインの考えを取り入れるなど、色覚障害者の方への配慮をお願いいたします。

視覚障害者の方には、駅出入口やトイレ、エレベーター等駅構内各所における音響音声案内装置の設置などを適切に配置するなど取組みをお願いいたします。

聴覚障害者の方には、電光掲示板などの文字による情報提供をお願いいたします。特に、事故発生時など、緊急時における情報提供については、特段の配慮をお願いいたします。このほか窓口においては筆談用の道具を備えるなど、環境の整備に取り組むようお願いいたします。

加えて、駅構内のAED設置場所がすぐに分かるような標識の設置や、駅構内図へのAEDの設置場所の記載等を引き続き要望いたします。

また、ウェブサイトにおける積極的な情報提供についても取り組むようお願いいたします。特に、工事等による一時的な設備の使用中止と代替手段の情報は、移動が困難な高齢者や車いす利用者にとって必要な情報です。現場での案内表示と合わせて、ウェブサイトでの情報提供にも取り組むよう要望いたします。また、その際は、様々な利用者が情報にアクセスしやすいよう配慮をお願いいたします。

⑧人員対応

横浜線各駅において、ラッシュ時における改札・精算窓口の駅職員の増員やエレベーター等利用時の駅職員による配慮のほか、車内における情報提供の充実に取り組まれるよう引き続き要望いたします。また、誰もが安心して鉄道を利用するためには、バリアフリー化の整備だけでなく、バリアフリーに対する理解の増進や個々の特性に応じた対応等が重要となることから、引き続き、利用者への心のバリアフリーの啓発に取り組まれるよう要望いたします。

障害者差別解消法の改正により、民間事業者においても合理的配慮の提供が義務化されたところです。利用者への駅職員による積極的な声かけや主要駅へのサービスマネージャーの配置、「サービス介助士」資格取得推進などの実践に即した教育、訓練に加えて、障害者差別解消法の趣旨や合理的配慮について理解を深めるための研修などを駅職員に対して実施していただくよう要望いたします。さらに、利用者の行動特性を的確に把握したうえで、必要な職員を適正に配置し、駅における介助体制の更なる充実を図っていただくようあわせて要望いたします。

また、事前的改善措置として、環境整備にも積極的に取り組むようお願いいたします。

新かながわランドデザイン、横浜市基本構想、横浜市都市計画マスタープラン、横浜市都市交通計画、未来へつなぐさがみはらプラン～相模原市総合計画～、相模原市総合都市交通計画、第4期相模原市障害者計画

III その他

(1) 自転車等駐車場用地の提供等放置自転車対策の推進（継続）

自転車等駐車場の設置については、駅周辺における用地の確保を含め、公共空間を活用した路上駐輪施設の設置を進めるなど各市町村において鋭意努力していますが、駅周辺において新たな用地を確保することは困難な状況にあり、適地がなく苦慮している状態となっています。

そのため、横浜線を利用する通勤・通学者には自転車や原動機付自転車の利用者が数多くいることから、自転車等駐車場の設置に対する鉄道事業者の協力義務を規定した「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（自転車法）」の趣旨にのっとり、既設の自転車駐車場のみならず、駅の利用状況や需要量、駅周辺における放置自転車の状況等を勘案し、自ら自転車駐車場を整備、管理及び運営していただくことを要望します。加えて、市町村へ自転車駐車場用地を無償で提供することや、市町村が行う施設の設置や維持に対して助成を行うなど、自転車駐車対策をより一層積極的に推進すること、並びに市町村が行う放置自転車対策に対して、積極的に連携及び協力することについても要望します。

とりわけ、横浜駅、大口駅、菊名駅、新横浜駅及び長津田駅においては、例年、駅周辺の放置自転車台数が多く、市営自転車駐車場だけではひっ迫する駐輪需要に対応することが難しいため、鉄道事業者におかれても、駅周辺の放置自転車対策について、積極的に対応及び協力するよう要望します。

また、市町村としても、自動二輪車（排気量 50cc を超えるもの。ただし、側車付きは除く。）の駐車対策だけでなく、子乗せ電動アシスト自転車の利用増加や電動キックボードをはじめとした新たなモビリティの普及により、多様化するニーズにも対応していく必要があるため、そうした需要に合わせた自転車、原動機付自転車及び自動二輪車の駐車場の設置やシェアサイクルポートの設置などについても、積極的に配慮及び協力するよう要望します。

（横浜都市交通計画、横浜市自転車活用推進計画）

(2) 女性専用車両の導入（継続）

平成 17 年 5 月から、首都圏の各線において進められている女性専用車両の導入については、女性が安心して乗車ができるようになる等、女性の視点から見た交通サービスの向上に繋がる方策のひとつとなっています。

つきましては、朝夕の通勤時間帯の混雑が激しい横浜線においても、女性専用車両の導入について積極的に取り組まれるよう要望いたします。

京 浜 東 北 ・ 根 岸 線

京浜東北・根岸線 要望項目一覧（5件）

I 利便性向上	51
1 駅施設等の整備	
(1) 関内駅の利用者の安全性確保、利便性向上を図るための駅施設等の整備（継続）	
(2) 桜木町駅及び東神奈川駅のホームドア全線整備（継続）	
(3) 高齢者、障害者、乳幼児連れの保護者等に配慮した駅施設の改善等（継続）	
(4) 運賃表の改善（継続）	
II その他.....	54
(1) 自転車等駐車場用地の提供等放置自転車対策の推進（継続）	

I 利便性向上

1 駅施設等の整備

(1) 関内駅の利用者の安全性確保、利便性向上を図るための駅施設等の整備（継続）

J R 関内駅は、横浜スタジアムの最寄駅であるとともに、横浜都心部の玄関口の1つとして、1日の乗降客数が約10万人（令和5年度実績）と多くの方々が利用されています。

南口周辺では市庁舎移転を契機として、横浜 BUNTAI の開館、関東学院大学横浜・関内キャンパスの開校、旧市庁舎街区の活用、関内駅前地区第一種市街地再開発事業における再開発など、J R 関内駅南口周辺を含めた関内・関外地区において、新たなまちづくりを推進しているところです。

これにあわせて、関内・関外地区の回遊性強化やバリアフリー化など、駅周辺のまちづくりと連携した駅舎改良について要望いたします。

(2) 桜木町駅及び東神奈川駅のホームドア全線整備（継続）

桜木町駅及び東神奈川駅については、1、4番線にホームドアが設置され、鉄道利用者のプラットホームからの転落や走行する列車との接触の防止等に寄与していますが、残る2、3番線については整備がされていません。両駅は視覚障害者利用施設の最寄り駅であり早期整備を望む声があることから、特に早期のホームドアの整備完了を要望いたします。

(3) 高齢者、障害者、乳幼児連れの保護者等に配慮した駅施設の改善等（継続）

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）」に基づき、バリアフリー化について、整備を進めていただいているところですが、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」も踏まえ、誰もがより安全かつ自由に駅を利用できるよう、引き続き、次の事項について、特段に配慮されるよう要望いたします。

また、横浜市及び川崎市においては、バリアフリー法に基づく基本構想を作成しているため、当該基本構想に基づく公共交通特定事業計画の作成及び移動等円滑化にかかる事業を推進し、整備にあたっては、高齢者・障害者など駅利用者や地域の関係団体の意見を聞きながら進めるよう要望いたします。

① 転落防止

ホームドアまたは可動式ホーム柵をはじめとするホームからの転落防止施設について、京浜東北・根岸線内の駅において使用開始または着手していただいているところですが、横浜駅、桜木町駅及び大船駅といった県や市が創設して

いる支援制度の対象駅はもとより、1日の平均利用者数が10万人未満の県内駅にも早期に設置していただくよう要望いたします。なお、特に県内で突出した乗降者数を誇る駅やホーム上の混雑が著しく、ホームの拡張が物理的に困難である駅等については、早期整備に向けた特段の配慮をお願いいたします。転落防止施設の整備が困難な場合は、当面の策として、内方線付き点状ブロックやCPラインの整備、線路への転落時の対応としてホームステップ、転落検知マットの設置等安全対策についても、引き続き取り組まれるよう要望いたします。

また、混雑が見込まれるホームについては、ホームの拡張を行う等、転落防止につながる取組みもお願いいたします。

あわせて、ホームと車両との段差及びすき間の解消についても、ホームのかさ上げや、プラットホーム縁端部へのくし状ゴムの設置など、引き続き取組みをお願いいたします。

② バリアフリースイレ等

京浜東北・根岸線各駅において、バリアフリースイレ等の設置、妊産婦・乳幼児連れの保護者等が安心して利用できるような施設（子どもサイズの便器・洗面器・ベビーベッド、授乳室等）や、大人や体の大きな子どもも使用可能な大きめのシート（ユニバーサルシート）などの整備についても、引き続きの取組みをお願いいたします。大きめのシート（ユニバーサルシート）の設置については、県全体としても今後推進していく方針であり、利用者から要望の多い設備でありますので、一層のご協力をお願いいたします。加えて、病気や疾患等でおむつや尿漏れパッドを利用される方も増えていることから、男性用トイレにもサニタリーボックスを設置していただくよう要望いたします。

③ 移動経路等

車いすの円滑な移動が可能となるようバリアフリー化された移動経路の整備を推進していただいておりますが、京浜東北・根岸線各駅において、引き続き必要な経路確保を要望いたします。特に、多くの駅で1ルート目が確保されたことから、2ルート目の確保や駅改良時には利用者の身体の状態に応じて分け隔てることのない導線の確保を検討していただきますよう要望いたします。

また、乗車時の介助のため駅職員のいる改札口を通過することとなっておりますが、利便性向上の観点から、車いすで通過できる拡幅自動改札口の有人改札以外への設置を要望いたします。

さらに、ホームの混雑時の利用者の安全性を考慮し、柱等構造物へクッションの設置を要望いたします。特に、大船駅などホームドアの設置に伴い通行幅が狭まる箇所は積極的な設置をお願いいたします。

④ エレベーター、AED等

京浜東北・根岸線各駅において、高齢者、障害者をはじめとした利用者にとって、円滑な移動経路の確保が可能となるよう、一層の整備を要望いたします。

また、傷病者を安全・確実に搬送するため、救急担架（奥行き 2.0m、幅 0.6 m 程度）が容易に収容できるエレベーターの設置を駅改良工事等にあわせて行っていただくよう要望いたします。また、設置が困難な場合には、代替案として、足部等が折りたためる等、コンパクトにエレベーターへ収納することが可能なサブストレッチャー（搬送補助器具）の整備及び駅構内の階段を利用した搬出時の駅係員等の協力体制の確保を要望いたします。

加えて、AEDについては、県内 58 駅に設置していただいているところですが、AEDを的確に使用するための駅係員等への普通救命講習受講の促進についてあわせて要望いたします。

⑤ 構内床仕上げ

駅構内については、バリアフリー法に基づく移動等円滑化基準でも滑りにくい仕上げにすることとされていますが、京浜東北・根岸線各駅において、雨天時でも滑りにくい仕上げにされるよう引き続き要望いたします。

⑥ 車両等

移動等円滑化された車両の整備、案内表示の整備や優先席付近の整備の工夫などの車両の改良、移動制約者が利用しやすい新車両の開発や早期導入を引き続き要望いたします。

また、京浜東北・根岸線各駅構内において、車いすやベビーカーなどの利用者に対する相互理解を深めるためのポスター等の掲出についても引き続き取り組みをお願いいたします。

⑦ 案内表示等

これまでも、駅案内サインの改善に取り組んでいただいているところですが、京浜東北・根岸線各駅において、引き続き改善に取り組むようお願いいたします。特に案内サインなど各掲示物については、カラーユニバーサルデザインの考えを取り入れるなど、色覚障害者の方への配慮をお願いいたします。

視覚障害者の方には、駅出入口やトイレ、エレベーター等駅構内各所における音響音声案内装置の設置などを適切に配置するなど取り組みをお願いいたします。

聴覚障害者の方には、電光掲示板などの文字による情報提供をお願いいたします。特に、事故発生時など、緊急時における情報提供については、特段の配慮をお願いいたします。このほか窓口においては筆談用の道具を備えるなど、環境の整備に取り組むようお願いいたします。

加えて、駅構内の AED 設置場所がすぐに分かるような標識の設置や、駅構内図への AED の設置場所の記載等を引き続き要望いたします。

また、ウェブサイトにおける積極的な情報提供についても取り組むようお願いいたします。特に、工事等による一時的な設備の使用中止と代替手段の情報は、移動が困難な高齢者や車いす利用者にとって必要な情報です。現場での案

内表示と合わせて、ウェブサイトでの情報提供にも取り組むよう要望いたします。また、その際は、様々な利用者が情報にアクセスしやすいよう配慮をお願いいたします。

⑧ 人員対応

京浜東北・根岸線各駅において、ラッシュ時における改札・精算窓口の駅職員の増員やエレベーター等利用時の駅職員による配慮のほか、車内における情報提供の充実に取り組まれるよう引き続き要望いたします。また、誰もが安心して鉄道を利用するためには、バリアフリー化の整備だけでなく、バリアフリーに対する理解の増進や個々の特性に応じた対応等が重要となることから、引き続き、利用者への心のバリアフリーの啓発に取り組まれるよう要望いたします。

障害者差別解消法の改正により、民間事業者においても合理的配慮の提供が義務化されたところです。利用者への駅職員による積極的な声かけや主要駅へのサービスマネージャーの配置、「サービス介助士」資格取得推進などの実践に即した教育、訓練に加えて、障害者差別解消法の趣旨や合理的配慮について理解を深めるための研修などを駅職員に対して実施していただくよう要望いたします。さらに、利用者の行動特性を的確に把握したうえで、必要な職員を適正に配置し、駅における介助体制の更なる充実を図っていただくようあわせて要望いたします。

また、事前的改善措置として、環境整備にも積極的に取り組むようお願いいたします。

〔新かながわランドデザイン、横浜市基本構想、横浜市都市計画マスタープラン、横浜都市交通計画、川崎市総合都市交通計画、第3次鎌倉市総合計画第4期基本計画〕

(4) 運賃表の改善（継続）

日本政府観光局（JNTO）が発表している訪日外客数推計値を見ると、令和6年1月から7月の7か月間で令和5年度の同時期における訪日外客数を約800万人上回っており、これに比例して鎌倉を訪れる訪日外国人も増加しています。

既に鎌倉駅にはローマ字表記の運賃表を掲出いただいているところではありませんが、外国人観光客が訪れる大船駅にも運賃表における駅名のローマ字表記の整備について要望いたします。

II その他

(1) 自転車等駐車場用地の提供等放置自転車対策の推進（継続）

自転車等駐車場の設置については、駅周辺における用地の確保を含め、公共空間を活用した路上駐輪施設の設置を進めるなど各市町村において鋭意努力していますが、駅周辺において新たな用地を確保することは困難な状況にあり、適地が

なく苦慮している状態となっています。

そのため、京浜東北・根岸線を利用する通勤・通学者には自転車や原動機付自転車の利用者が数多くいることから、自転車等駐車場の設置に対する鉄道事業者の協力義務を規定した「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（自転車法）」の趣旨にのっとり、既設の自転車駐車場のみならず、駅の利用状況や需要量、駅周辺における放置自転車の状況等を勘案し、自ら自転車駐車を整備、管理及び運営していただくことを要望します。加えて、市町村へ自転車駐車場用地を無償で提供することや、市町村が行う施設の設置や維持に対して助成を行うなど、自転車駐車対策をより一層積極的に推進すること、並びに市町村が行う放置自転車対策に対して、積極的に連携及び協力することについても要望します。

とりわけ、横浜駅、関内駅、石川町駅、山手駅、洋光台駅、港南台駅及び大船駅においては、例年、駅周辺の放置自転車台数が多く、市営自転車駐車場だけではひっ迫する駐輪需要に対応することが難しいため、鉄道事業者におかれても、駅周辺の放置自転車対策について、積極的に対応及び協力するよう要望します。

また、市町村としても、自動二輪車（排気量 50cc を超えるもの。ただし、側車付きは除く。）の駐車対策だけでなく、子乗せ電動アシスト自転車の利用増加や電動キックボードをはじめとした新たなモビリティの普及により、多様化するニーズにも対応していく必要があるため、そうした需要に合わせた自転車、原動機付自転車及び自動二輪車の駐車場の設置やシェアサイクルポートの設置などについても、積極的に配慮及び協力するよう要望します。

（横浜都市交通計画、横浜市自転車活用推進計画）

南武線・鶴見線

南武線・鶴見線 要望項目一覧 (15件)

I 輸送力増強	59
1 輸送計画の改善	
< 運転本数の増発等 >	
(1) 南武線の増発、車両の増結 (継続)	
(2) 南武支線の増発 (継続)	
(3) 鶴見線のダイヤ改善等 (継続)	
< 他路線への乗入れ >	
(4) 南武支線の川崎駅への乗入れ (継続)	
II 利便性向上	60
1 駅施設等の整備	
(1) 武蔵中原駅の混雑対策 (継続)	
(2) 武蔵溝ノ口駅における安全性の確保 (継続)	
(3) 津田山駅ホームの屋根の増設等 (継続)	
(4) 老朽駅舎等の改良 (継続)	
(5) 改札口の新設 (継続)	
(6) 中野島駅ホームの改良 (継続)	
(7) 稲田堤駅の改札機の増設 (継続)	
(8) 八丁畷駅のエレベーター等の設置 (継続)	
(9) 高齢者、障害者、乳幼児連れの保護者等に配慮した駅施設の改善等 (継続)	
III その他	65
(1) 自転車等駐車場用地の提供等放置自転車対策の推進 (継続)	
(2) 女性専用車両の導入 (継続)	

I 輸送力増強

1 輸送計画の改善

<運転本数の増発等>

(1) 南武線の増発、車両の増結（継続）

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。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）②車両の増結（長編成化）について、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。

（川崎市総合都市交通計画）

(2) 南武支線の増発（継続）

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います。

こうした中、川崎市におきましては令和5年6月に「臨海部ビジョン」を改定し、沿線における新産業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。

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、令和5年3月のダイヤ改正では、朝通勤時間帯に小田栄発・尻手行が1本増発されましたが、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。

(3) 鶴見線のダイヤ改善等（継続）

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、横浜市では、平成30年3月に改訂した「京浜臨海部再編整備マスタープラン」において、朝夕時間帯における輸送力の確保に加え、需要創出の取組みと連動した昼間時間帯のサービス水準の充実など、快適で利便性の高い鉄道路線となるよう鉄道事業者と連携して取り組んでいくこととしています。また、川崎市におきましては、令和5年6月に改定した「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。

京浜臨海部においては工場が多数立地しているとともに、学校や病院等も立地しており、通勤・通学者や沿線施設利用者にとって大切な交通手段となっています。

つきましては、一層の輸送力強化と利便性向上に向けて、通勤・通学時の増便や編成両数の増加及びそれに伴う駅ホームの延長等を要望いたします。

特に、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）」の昼間定時制の学生の登校時間及び教職員の出張等に当たる時間帯の利便性向上のため、12 時台、13 時台の増便についても要望いたします。

<他路線への乗入れ>

(4) 南武支線の川崎駅への乗入れ（継続）

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います。

こうした中、川崎市におきましては令和 5 年 6 月に「臨海部ビジョン」を改定し、沿線における新産業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。

つきましては、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。

（川崎市総合都市交通計画）

II 利便性向上

1 駅施設等の整備

(1) 武蔵中原駅の混雑対策（継続）

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。

つきましては、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。

(2) 武蔵溝ノ口駅における安全性の確保（継続）

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います。

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。

(3) 津田山駅ホームの屋根の増設等（継続）

津田山駅は自由通路・橋上駅舎化整備にあわせて、ホームの屋根を増設していますが、武蔵溝ノ口駅方のホームには屋根がなく、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います。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。

(4) 老朽駅舎等の改良（継続）

バリアフリー化や自由通路橋上駅舎化等の施設改善に合わせ老朽施設の更新等を進めていただいておりますが、その他の駅においても、老朽施設の更新や利用者の利便性向上の観点から、駅舎、ホーム、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。

(5) 改札口の新設（継続）

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いるため、両側に改札を設置していただくよう要望いたします。

また、向河原駅のように利用者と時間を制限する改札においては、制限の緩和を検討していただくよう要望いたします。

南武線駅アクセス向上策案の対象駅である久地駅南側、宿河原駅北側についても、橋上駅舎が整備されるまでの間、中野島駅と同様に改札口を新設されるよう要望いたします。

なお、矢向駅についても、連続立体交差が実現するまでの間の対策を検討していただくよう要望いたします。

(6) 中野島駅ホームの改良（継続）

中野島駅は乗降客数が近年増加傾向にあります。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います。

つきましては、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。

(7) 稲田堤駅の改札機の増設（継続）

J R 稲田堤駅については、令和6年6月に自由通路橋上駅舎が全面開通したところですが、朝夕のピーク時間帯に駅構内への出入りがスムーズとなるように改札機の増設を要望いたします。

(8) 八丁畷駅のエレベーター等の設置（継続）

J R 八丁畷駅において、西口側改札からは車いす利用者はホームに行けな

め、ホームに行けるエレベーターを設置していただきますよう要望いたします。

(9) 高齢者、障害者、乳幼児連れの保護者等に配慮した駅施設の改善等（継続）

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）」に基づき、バリアフリー化について、整備を進めていただいているところですが、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」も踏まえ、誰もがより安全かつ自由に駅を利用できるよう、引き続き、次の事項について、特段に配慮されるよう要望いたします。

また、横浜市及び川崎市においては、バリアフリー法に基づく基本構想を作成しているため、当該基本構想に基づく公共交通特定事業計画の作成及び移動等円滑化にかかる事業を推進し、整備にあたっては、高齢者・障害者など駅利用者や地域の関係団体の意見を聞きながら進めるよう要望いたします。

① 転落防止

ホームドアまたは可動式ホーム柵をはじめとするホームからの転落防止施設について、南武線においては令和6年度内に全駅での整備予定を示していただいたところですが、鶴見線・南武支線におきましても早期に設置していただくよう要望いたします。転落防止施設の整備が困難な場合は、当面の策として、内方線付き点状ブロックやC Pラインの整備、線路への転落時の対応としてホームステップ、転落検知マットの設置等安全対策についても、引き続き取り組まれるよう要望いたします。また、混雑が見込まれるホームについては、ホームの拡張を行う等、転落防止につながる取組みもお願いいたします。

あわせて、ホームと車両との段差及びすき間の解消についても、ホームのかさ上げや、プラットホーム縁端部へのくし状ゴムの設置など、引き続き取組みをお願いいたします。

② バリアフリースイレ等

南武線各駅及び鶴見線・南武支線のトイレ設置駅において、バリアフリースイレ等の設置、妊産婦・乳幼児連れの保護者等が安心して利用できるような施設（子どもサイズの便器・洗面器・ベビーベッド、授乳室等）や、大人や体の大きな子どもも使用可能な大きめのシート（ユニバーサルシート）などの整備についても、引き続きの取組みをお願いいたします。大きめのシート（ユニバーサルシート）の設置については、県全体としても今後推進していく方針であり、利用者から要望の多い設備でありますので、一層のご協力をお願いいたします。

加えて、病気や疾患等でおむつや尿漏れパッドを利用される方も増えていることから、男性用トイレにもサンタリーボックスを設置していただくよう要望いたします。

③移動経路等

車いすの円滑な移動が可能となるようバリアフリー化された移動経路の整備を推進していただいておりますが、鶴見線・南武支線では経路確保されていない駅が多いため、引き続き必要な経路確保を要望いたします。また、南武線では多くの駅で1ルート目が確保されたことから、2ルート目の確保や駅改良時には利用者の身体の状態に応じて分け隔てることのない導線の確保を検討していただきますよう要望いたします。

また、乗車時の介助のため駅職員のいる改札口を通過することとなっておりますが、利便性向上の観点から、車いすで通過できる拡幅自動改札口の有人改札以外への設置を要望いたします。

さらに、ホームの混雑時の利用者の安全性を考慮し、柱等構造物へクッションの設置を要望いたします。特にホームドアの設置に伴いホーム幅が狭くなっている箇所などは積極的な設置をお願いいたします。

④エレベーター、AED等

南武線・鶴見線各駅において、高齢者、障害者をはじめとした利用者にとって、円滑な移動経路の確保が可能となるよう、一層の整備を要望いたします。

また、傷病者を安全・確実に搬送するため、救急担架（奥行き2.0m、幅0.6m程度）が容易に収容できるエレベーターの設置を駅改良工事等にあわせて行っていただくよう要望いたします。また、設置が困難な場合には、代替案として、足部等が折りたためる等、コンパクトにエレベーターへ収納することが可能なサブストレッチャー（搬送補助器具）の整備及び駅構内の階段を利用した搬出時の駅係員等の協力体制の確保を要望いたします。

加えて、AEDについては、県内58駅に設置していただいているところですが、一般財団法人日本救急医療財団が作成した「AEDの適正配置に関するガイドライン」では、1日の平均乗降数が1万人以上の駅では設置が望ましいとされていますので、更なる設置の推進を要望するとともに、AEDを的確に使用するための駅係員等への普通救命講習受講の促進についてあわせて要望いたします。また、駅への救急出動件数が増加している地域もあり、そのうち心肺停止状態で搬送された案件も発生していますので、1万人未満駅についても早期設置に向けた配慮を要望いたします。

⑤構内床仕上げ

駅構内については、バリアフリー法に基づく移動等円滑化基準でも滑りにくい仕上げにすることとされていますが、南武線・鶴見線各駅において、雨天時でも滑りにくい仕上げにされるよう引き続き要望いたします。

⑥車両等

移動等円滑化された車両の整備、案内表示の整備や優先席付近の整備の工夫などの車両の改良、移動制約者が利用しやすい新車両の開発や早期導入を引き

続き要望いたします。

また、南武線・鶴見線各駅構内において、車いすやベビーカーなどの利用者に対する相互理解を深めるためのポスター等の掲出についても引き続き取り組みをお願いいたします。

⑦案内表示等

これまでも、駅案内サインの改善に取り組んでいただいているところですが、南武線・鶴見線各駅において、引き続き改善に取り組むようお願いいたします。

特に案内サインなど各掲示物については、カラーユニバーサルデザインの考えを取り入れるなど、色覚障害者の方への配慮をお願いいたします。

視覚障害者の方には、駅出入口やトイレ、エレベーター等駅構内各所における音響音声案内装置の設置などを適切に配置するなど取り組みをお願いいたします。

聴覚障害者の方には、電光掲示板などの文字による情報提供をお願いいたします。特に、事故発生時など、緊急時における情報提供については、特段の配慮をお願いいたします。このほか窓口においては筆談用の道具を備えるなど、環境の整備に取り組むようお願いいたします。

加えて、駅構内のAED設置場所がすぐに分かるような標識の設置や、駅構内図へのAEDの設置場所の記載等を引き続き要望いたします。

また、ウェブサイトにおける積極的な情報提供についても取り組むようお願いいたします。特に、工事等による一時的な設備の使用中止と代替手段の情報は、移動が困難な高齢者や車いす利用者にとって必要な情報です。現場での案内表示と合わせて、ウェブサイトでの情報提供にも取り組むよう要望いたします。また、その際は、様々な利用者が情報にアクセスしやすいよう配慮をお願いいたします。

⑧人員対応

南武線・鶴見線各駅において、ラッシュ時における改札・精算窓口の駅職員の増員やエレベーター等利用時の駅職員による配慮のほか、車内における情報提供の充実に取り組まれるよう引き続き要望いたします。また、誰もが安心して鉄道を利用するためには、バリアフリー化の整備だけでなく、バリアフリーに対する理解の増進や個々の特性に応じた対応等が重要となることから、引き続き、利用者への心のバリアフリーの啓発に取り組まれるよう要望いたします。

障害者差別解消法の改正により、民間事業者においても合理的配慮の提供が義務化されたところですが、利用者への駅職員による積極的な声かけや主要駅へのサービスマネージャーの配置、「サービス介助士」資格取得推進などの実践に即した教育、訓練に加えて、障害者差別解消法の趣旨や合理的配慮について理解を深めるための研修などを駅職員に対して実施していただくよう要望いたします。さらに、利用者の行動特性を的確に把握したうえで、必要な職員を適正に配置し、駅における介助体制の更なる充実を図っていただくようあわせて

要望いたします。

また、事前的改善措置として、環境整備にも積極的に取り組むようお願いいたします。

無人駅においても、障害者等の方々を含む全ての駅の利用者が、安全、円滑に駅を利用できるよう、国が策定した「駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に関するガイドライン」に沿った対応等について、ご検討いただきますよう要望いたします。

〔新かながわグランドデザイン、横浜市基本構想、横浜市都市計画マスタープラン、横浜都市交通計画、川崎市総合都市交通計画、かわさき保健医療プラン〕

Ⅲ その他

(1) 自転車等駐車場用地の提供等放置自転車対策の推進（継続）

自転車等駐車場の設置については、駅周辺における用地の確保を含め、公共空間を活用した路上駐輪施設の設置を進めるなど各市町村において鋭意努力していますが、JR駅周辺において新たな用地を確保することは困難な状況にあり、適地がなく苦慮している状態となっています。

そのため、南武線・鶴見線を利用する通勤・通学者には、自転車や原動機付自転車の利用者が数多くいること、また、自転車等駐車場の設置に対する鉄道事業者の協力義務を規定した「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（自転車法）」の趣旨にのっとり、既設の自転車駐車場のみならず、駅の利用状況や需要量、駅周辺における放置自転車の状況等を勘案し、自ら自転車駐車場を整備、管理及び運営していただくことを要望します。加えて、市町村へ自転車駐車場用地を無償で提供することや、市町村の行う施設の設置・維持への助成をするなど、自転車駐車対策をより一層積極的に推進すること、並びに市町村が行う放置自転車対策に対して、積極的に連携、協力することを要望いたします。

また、市町村としても自動二輪車（排気量 50cc を超えるもの。ただし、側車付きは除く。）の駐車対策だけでなく、子乗せ電動アシスト自転車の利用増加や電動キックボードをはじめとした新たなモビリティの普及により、多様化するニーズにも対応していく必要があるため、そうした需要に合わせた自転車、原動機付自転車及び自動二輪車の駐車場の設置やシェアサイクルポートの設置などについても、積極的に配慮及び協力するよう要望します。

（横浜都市交通計画、横浜市自転車活用推進計画）

(2) 女性専用車両の導入（継続）

平成 17 年 5 月から、首都圏の各線において進められている女性専用車両の導入については、女性が安心して乗車ができるようになる等、女性の視点から見

た交通サービスの向上に繋がる方策のひとつとなっています。

つきましては、朝夕の通勤時間帯の混雑が激しい南武線においても、女性専用車両の導入について積極的に取り組まれるよう要望いたします。

相 模 線

相模線 要望項目一覧（20件）

I 輸送力増強	69
1 新線・線増計画	
(1) 複線化の早期実現（継続）	
2 輸送計画の改善	
< 運転本数の増発等 >	
(1) 通勤・通学時等の利便性向上（継続）	
(2) 深夜時間帯の輸送力増強及び他線との乗継ぎ改善（継続）	
(3) 横浜線への乗入れの再開（継続）	
< 他路線への乗入れ >	
(4) 他線との相互乗入れ（継続）	
II 利便性向上	70
1 新駅の設置	
(1) （仮称）西久保駅の設置（継続）	
(2) （仮称）海老名運動公園前駅及び（仮称）上今泉駅の設置（継続）	
2 駅施設等の整備	
(1) 北茅ヶ崎駅の駅施設改善（継続）	
(2) 香川駅の駅施設改善（継続）	
(3) 海老名駅のホーム拡幅（継続）	
(4) 入谷駅の駅施設改善（継続）	
(5) 相武台下駅の段差解消（継続）	
(6) 待合い環境の整備・充実（継続）	
(7) 高齢者、障害者、乳幼児連れの保護者等に配慮した駅施設の改善等（継続）	
III その他	75
(1) 駅の有人化（継続）	
(2) 厚木駅の名称変更（継続）	
(3) ワンマン運転下における安全性確保（継続）	
(4) 無人駅及び駅員巡回型の駅の乗車人員の公表（継続）	
(5) 自転車等駐車場用地の提供等放置自転車対策の推進（継続）	
(6) 女性専用車両の導入（継続）	

I 輸送力増強

1 新線・線増計画

(1) 複線化の早期実現（継続）

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。

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、駅周辺のまちづくりによる人口集積をはじめ、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。

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組みを推進されますよう引き続き要望いたします。

新かながわランドデザイン、ツインシティ整備計画、未来へつなぐ さがみはらプラン～相模原市総合計画～、相模原市都市計画マスタープラン、相模原市総合都市交通計画、茅ヶ崎市総合計画、ちがさき都市マスタープラン、茅ヶ崎市地域公共交通計画、えびな未来創造プラン 2020、海老名市都市マスタープラン、海老名市地域公共交通計画、座間市都市マスタープラン、座間市総合都市交通計画、寒川町総合計画 2040、ツインシティ倉見地区まちづくり基本計画、寒川町都市マスタープラン、寒川町地域公共交通計画

2 輸送計画の改善

<運転本数の増発等>

(1) 通勤・通学時等の利便性向上（継続）

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。

〔茅ヶ崎市総合計画、ちがさき都市マスタープラン、茅ヶ崎市地域公共交通計画、えびな未来創造プラン 2020、海老名市都市マスタープラン、座間市都市マスタープラン、寒川町総合計画 2040、寒川町都市マスタープラン、寒川町地域公共交通計画〕

(2) 深夜時間帯の輸送力増強及び他線との乗継ぎ改善（継続）

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下げされるよう要望いたします。

〔茅ヶ崎市総合計画、ちがさき都市マスタープラン、茅ヶ崎市地域公共交通計画、えびな未来創造プラン 2020、海老名市都市マスタープラン、寒川町総合計画 2040、寒川町地域公共交通計画〕

(3) 横浜線への乗入れの再開（継続）

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。

（相模原市都市計画マスタープラン、相模原市総合都市交通計画）

<他路線への乗入れ>

(4) 他線との相互乗入れ（継続）

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。

〔茅ヶ崎市総合計画、ちがさき都市マスタープラン、茅ヶ崎市地域公共交通計画、えびな未来創造プラン 2020、海老名市都市マスタープラン、寒川町総合計画 2040、寒川町地域公共交通計画、平塚市総合計画、平塚市都市マスタープラン、平塚市総合交通計画〕

II 利便性向上

1 新駅の設置

(1) （仮称）西久保駅の設置（継続）

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。

(茅ヶ崎市総合計画、ちがさき都市マスタープラン、茅ヶ崎市地域公共交通計画)

(2) (仮称)海老名運動公園前駅及び(仮称)上今泉駅の設置(継続)

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に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。

(えびな未来創造プラン2020、海老名市都市マスタープラン、海老名市地域公共交通計画)

2 駅施設等の整備

(1) 北茅ヶ崎駅の駅施設改善(継続)

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。

(茅ヶ崎市総合計画、ちがさき都市マスタープラン、茅ヶ崎市地域公共交通計画)

(2) 香川駅の駅施設改善(継続)

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。

(茅ヶ崎市総合計画、ちがさき都市マスタープラン、香川駅周辺地区まちづくり整備計画、茅ヶ崎市地域公共交通計画)

(3) 海老名駅のホーム拡幅（継続）

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。

（海老名市都市マスタープラン、海老名市地域公共交通計画）

(4) 入谷駅の駅施設改善（継続）

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。

（座間市都市マスタープラン）

(5) 相武台下駅の段差解消（継続）

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。

〔 未来へつなぐ さがみはらプラン～相模原市総合計画～、相模原市総合都市交通計画、第5期相模原市地域福祉計画 〕

(6) 待合い環境の整備・充実（継続）

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。

(7) 高齢者、障害者、乳幼児連れの保護者等に配慮した駅施設の改善等（継続）

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）」に基づき、バリアフリー化について、整備を進めていただいているところですが、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」も踏まえ、誰もがより安全かつ自由に駅を利用できるよう、引き続き、次の事項について、特段に配慮されるよう要望いたします。

また、茅ヶ崎市においては、バリアフリー法に基づく基本構想を作成しているため、当該基本構想に基づく公共交通特定事業計画の作成及び移動等円滑化にかかる事業を推進し、整備にあたっては、高齢者・障害者など駅利用者や地域の関係団体の意見を聞きながら進めるよう要望いたします。

① 転落防止

ホームドアまたは可動式ホーム柵をはじめとするホームからの転落防止施設について、相模線の各駅に早期に設置していただくよう要望いたします。

転落防止施設の整備が困難な場合は、当面の策として、内方線付き点状ブロックやCPラインの整備、線路への転落時の対応としてホームステップ、転落検知マットの設置等安全対策についても、引き続き取り組まれるよう要望いたします。また、混雑が見込まれるホームについては、ホームの拡張を行う等、転落防止につながる取組みもお願いいたします。

あわせて、ホームと車両との段差及びすき間の解消についても、ホームのかさ上げや、プラットホーム縁端部へのくし状ゴムの設置など、引き続き取組みをお願いいたします。

② バリアフリースイレー等

相模線各駅、特に北茅ヶ崎駅において、バリアフリースイレー等の設置、妊産婦・乳幼児連れの保護者等が安心して利用できるような施設（子どもサイズの便器・洗面器・ベビーベッド、授乳室等）や、大人や体の大きな子どもも使用可能な大きめのシートなど利用者から要望の多い設備の整備についても、引き続き取り組まれるよう要望いたします。

③ エレベーター、AED等

相模線各駅において、高齢者、障害者をはじめとした利用者にとって、円滑

な移動経路の確保が可能となるよう、一層の整備を要望いたします。

また、救急出場件数が年々増加傾向にある現在、駅構内における救急事案も増加の傾向にあり、それに対応する救急隊も傷病者の収容には苦慮しているところ です。

相模線各駅、特に北茅ヶ崎駅において、傷病者の収容に際して、救急担架を水平にして搬送することが望ましい傷病者も多いことから、救急担架（奥行き 2.0m、幅 0.6m 程度）が容易に収容できるエレベーターを設置されるよう 要望いたします。また、設置が困難な場合には、代替案として、足部等が折りたためる等、コンパクトにエレベーターへ収納することが可能なサブストレッ チャー（搬送補助器具）を装備していただきたく要望いたします。

加えて、AED については、県内 58 駅に設置していただいているところ ですが、一般財団法人日本救急医療財団が作成した「AED の適正配置に関する ガイドライン」では、1 日の平均乗降数が 10,000 人以上の駅では設置が望ま しいとされていますので、更なる設置の推進を要望するとともに、AED を的 確に使用するための駅員等への普通救命講習受講の促進についてあわせて要 望いたします。

④車両等

移動等円滑化された車両の整備、案内表示の整備や優先席付近の整備の工夫 などの車両の改良、移動制約者が利用しやすい新車両の開発や早期導入を引き 続き要望いたします。

また、相模線各駅構内において、車いすやベビーカーなどの利用者に対する 相互理解を深めるためのポスター等の掲出についても引き続き取組みをお願い いたします。

⑤案内表示等

これまでも、駅案内サインの改善に取り組んでいただいているところですが、 相模線各駅において、引き続き改善に取り組むようお願いいたします。特に案 内サインなど各掲示物については、カラーユニバーサルデザインの考えを取り 入れるなど、色覚障害者の方への配慮をお願いいたします。

また、ウェブサイトにおける積極的な情報提供についても取り組むようお願い いたします。特に、工事等による一時的な設備の使用中止と代替手段の情報 は、移動が困難な高齢者や車いす利用者にとって必要な情報です。現場での案 内表示と合わせて、ウェブサイトでの情報提供にも取り組むよう要望いたしま す。また、その際は、様々な利用者が情報にアクセスしやすいよう配慮をお願 いたします。

⑥人員対応

相模線各駅において、ラッシュ時における改札・精算窓口の駅職員の増員や エレベーター等利用時の駅職員による配慮のほか、利用者へ声かけなどの心の

バリアフリーの啓発、車内における情報提供の充実に取り組まれるよう引き続き要望いたします。

障害者差別解消法の改正により、民間事業者においても合理的配慮の提供が義務化されました。利用者への駅職員による積極的な声かけや主要駅へのサービスマネージャーの配置、「サービス介助士」資格取得推進などの実践に即した教育、訓練に加えて、障害者差別解消法の趣旨や合理的配慮について理解を深めるための研修などを駅職員に対して実施していただくよう要望いたします。さらに、利用者の行動特性を的確に把握したうえで、必要な職員を適正に配置し、駅における介助体制の更なる充実を図っていただくようあわせて要望いたします。

また、事前的改善措置として、環境整備にも積極的に取り組むようお願いいたします。

新かながわグランドデザイン、未来へつなぐ さがみはらプラン～相模原市総合計画～、相模原市総合都市交通計画、第4期相模原市障害者計画、平塚市総合交通計画、平塚市バリアフリー基本構想、ちがさき都市マスタープラン、茅ヶ崎市バリアフリー基本構想、茅ヶ崎市地域公共交通計画、海老名市障がい者福祉計画、海老名市都市マスタープラン、座間市都市マスタープラン、寒川町総合計画 2040

III その他

(1) 駅の有人化（継続）

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または無人となる時間帯のある駅であり、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。

(2) 厚木駅の名称変更（継続）

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。

(3) ワンマン運転下における安全性確保（継続）

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。

(4) 無人駅及び駅員巡回型の駅の乗車人員の公表（継続）

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。

(5) 自転車等駐車場用地の提供等放置自転車対策の推進（継続）

自転車等駐車場の設置については、駅周辺における用地の確保を含め、公共空間を活用した路上駐輪施設の設置を進めるなど各市町村において鋭意努力していますが、JR駅周辺において新たな用地を確保することは困難な状況にあり、適地がなく苦慮している状態となっております。

つきましては、相模線を利用する通勤・通学者には、自転車や原動機付自転車の利用者が数多くいること、また、自転車等駐車場の設置に対する鉄道事業者の協力義務を規定した「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（自転車法）」の趣旨にのっとり、自ら自転車駐車を整備、運営するほか、自転車駐車場の用地を市町村へ無償提供することや、市町村の行う施設の設置・維持への助成をするなど、自転車駐車対策をより一層積極的に推進すること、また、市町村が行う放置自転車対策に対して、積極的に連携、協力することを要望いたします。

また、市町村としても自動二輪車（排気量 50cc を超えるもの。ただし、側車付きは除く。）の駐車対策を早急に進める必要があるため、自転車や原動機付自転車と同様に、自動二輪車の駐車場の設置についても、特段のご協力、ご配慮をお願いいたします。

〔平塚市総合交通計画、平塚市自転車活用推進計画、ちがさき都市マスタープラン、茅ヶ崎
崎市地域公共交通計画、ちがさき自転車プラン〕

(6) 女性専用車両の導入（継続）

平成 17 年 5 月から、首都圏の各線において進められている女性専用車両の導入については、女性が安心して乗車ができるようになる等、女性の視点から見た交通サービスの向上に繋がる方策のひとつとなっております。

つきましては、朝夕の通勤時間帯の混雑が激しい相模線においても、女性専用車両の導入について積極的に取り組まれるよう要望いたします。

中 央 本 線

中央本線 要望項目一覧（3件）

I 輸送力増強.....	79
1 輸送計画の改善	
(1) 運転本数の増加（継続）	
II 利便性向上.....	79
1 駅施設等の整備	
(1) 藤野駅ホームの屋根の増設（継続）	
(2) 高齢者、障害者、乳幼児連れの保護者等に配慮した駅施設の改善等（継続）	

I 輸送力増強

1 輸送計画の改善

(1) 運転本数の増加（継続）

ダイヤ改正のたび、輸送計画の改善に努めていただいているところでありますが、相模湖駅及び藤野駅を発着する電車の運転間隔が30分以上の時間帯があり、利用者にとっては不便な状況となっています。

また、相模原市相模湖・藤野地域は、四季を問わず美しい森と湖をメインに大自然の移り変わりを満喫できる、都心から近い観光の拠点となっています。

利用者の利便性向上及び観光振興・観光拠点へのアクセス向上のため、運転本数の増加を図られるよう要望いたします。

（相模原市都市計画マスタープラン、相模原市総合都市交通計画）

II 利便性向上

1 駅施設等の整備

(1) 藤野駅ホームの屋根の増設（継続）

藤野駅ホームの屋根は、屋根延長が1両半程度と不十分であり、また、ホーム幅も狭いことから、雨天時等にはホームが大変混雑する状況となっています。

つきましては、ホーム屋根の更なる延長増設に取り組まれるよう要望いたします。

(2) 高齢者、障害者、乳幼児連れの保護者等に配慮した駅施設の改善等（継続）

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）」に基づき、バリアフリー化について、整備を進めていただいているところですが、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」も踏まえ、誰もがより安全かつ自由に駅を利用できるよう、引き続き、次の事項について、特段に配慮されるよう要望いたします。

① 転落防止

ホームドアまたは可動式ホーム柵をはじめとするホームからの転落防止施設について、相模湖駅及び藤野駅にも早期に設置していただくよう要望いたします。

あわせて、ホームと車両との段差及びすき間の解消についても、ホームのかさ上げや、プラットホーム縁端部へのくし状ゴムの設置など、引き続き取り組み

をお願いいたします。

② バリアフリースイレ等

相模湖駅及び藤野駅において、バリアフリースイレ等の設置、妊産婦・乳幼児連れの保護者等が安心して利用できるような施設（子どもサイズの便器・洗面器・ベビーベッド、授乳室等）や、大人や体の大きな子どもも使用可能な大きめのシート（ユニバーサルシート）などの整備についても、引き続きの取り組みをお願いいたします。大きめのシート（ユニバーサルシート）の設置については、県全体としても今後推進していく方針であり、利用者から要望の多い設備でありますので、一層のご協力をお願いいたします。加えて、病気や疾患等でおむつや尿漏れパッドを利用される方も増えていることから、男性用トイレにもサンタリーボックスを設置していただくよう要望いたします。

③ エレベーター、AED等

相模湖駅及び藤野駅において、高齢者、障害者をはじめとした利用者にとって、円滑な移動経路の確保が可能となるよう、一層の整備を要望いたします。

また、傷病者を安全・確実に搬送するため、救急担架（奥行き 2.0m、幅 0.6m 程度）が容易に収容できるエレベーターの設置を駅改良工事等にあわせて行っていただくよう要望いたします。また、設置が困難な場合には、代替案として、足部等が折りたためる等、コンパクトにエレベーターへ収納することが可能なサブストレッチャー（搬送補助器具）の整備及び駅構内の階段を利用した搬出時の駅係員等の協力体制の確保を要望いたします。

④ 車両等

移動等円滑化された車両の整備、案内表示の整備や優先席付近の整備の工夫などの車両の改良、移動制約者が利用しやすい新車両の開発や早期導入を引き続き要望いたします。

また、相模湖駅及び藤野駅の構内において、車いすやベビーカーなどの利用者に対する相互理解を深めるためのポスター等の掲出についても引き続き取り組みをお願いいたします。

⑤ 案内表示等

これまでも、駅案内サインの改善に取り組んでいただいているところですが、相模湖駅及び藤野駅において、引き続き改善に取り組むようお願いいたします。特に案内サインなど各掲示物については、カラーユニバーサルデザインの考えを取り入れるなど、色覚障害者の方への配慮をお願いいたします。

視覚障害者の方には、駅出入口やトイレ、エレベーター等駅構内各所における音響音声案内装置の設置などを適切に配置するなど取り組みをお願いいたします。

聴覚障害者の方には、電光掲示板などの文字による情報提供をお願いいたし

ます。特に、事故発生時など、緊急時における情報提供については、特段の配慮をお願いいたします。このほか窓口においては筆談用の道具を備えるなど、環境の整備に取り組むようお願いいたします。

加えて、駅構内のAED設置場所がすぐに分かるような標識の設置や、駅構内図へのAEDの設置場所の記載等を引き続き要望いたします。

また、ウェブサイトにおける積極的な情報提供についても取り組むようお願いいたします。特に、工事等による一時的な設備の使用中止と代替手段の情報は、移動が困難な高齢者や車いす利用者にとって必要な情報です。現場での案内表示と合わせて、ウェブサイトでの情報提供にも取り組むよう要望いたします。また、その際は、様々な利用者が情報にアクセスしやすいよう配慮をお願いいたします。

⑥人員対応

誰もが安心して鉄道を利用するためには、バリアフリー化の整備だけでなく、バリアフリーに対する理解の増進や個々の特性に応じた対応等が重要となることから、引き続き、利用者への心のバリアフリーの啓発に取り組まれるよう要望いたします。

障害者差別解消法の改正により、民間事業者においても合理的配慮の提供が義務化されました。利用者への駅職員による積極的な声かけや主要駅へのサービスマネージャーの配置、「サービス介助士」資格取得推進などの実践に即した教育、訓練に加えて、障害者差別解消法の趣旨や合理的配慮について理解を深めるための研修などを駅職員に対して実施していただくよう要望いたします。さらに、利用者の行動特性を的確に把握したうえで、必要な職員を適正に配置し、駅における介助体制の更なる充実を図っていただくようあわせて要望いたします。

また、事前的改善措置として、環境整備にも積極的に取り組むようお願いいたします。

〔新かながわランドデザイン、未来へつなぐ さがみはらプラン～相模原市総合計画～、相模原市総合都市交通計画、第4期相模原市障害者計画〕

要 望 書

(東 海 旅 客 鉄 道 株 式 会 社)

令和 6 年度

神 奈 川 県 鉄 道 輸 送 力 増 強 促 進 会 議

目 次

(要望項目 全24件)

東海道新幹線 (5件)	85
御 殿 場 線 (19件)	93

東 海 道 新 幹 線

東海道新幹線 要望項目一覧（5件）

I 利便性向上.....	87
1 停車要望	
(1) 「ひかり」の小田原駅停車本数の増加（継続）	
(2) 「ひかり」の熱海駅停車本数の増加（継続）	
2 新駅の設置	
(1) 新横浜駅と小田原駅間の寒川町倉見地区への新駅設置（継続）	
3 駅施設等の整備	
(1) 高齢者、障害者、乳幼児連れの保護者等に配慮した駅施設の改善等（継続）	
II その他.....	91
(1) 往復割引切符の検討（継続）	

I 利便性向上

1 停車要望

(1) 「ひかり」の小田原駅停車本数の増加（継続）

新幹線小田原駅は県内2か所ある駅のうち西の玄関口として県央、湘南、県西地域の人々に多く利用され、外国人観光客はもとより、首都圏をはじめ、九州、関西及び中京方面から多くのビジネス客や観光客が訪れています。

また、近年、県西地域への移住者や二拠点居住者が増えつつあることから、都心へのアクセス強化が定住人口増や地域活性化に不可欠な要素となっています。

さらに、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」となり、外国人観光客が増加傾向にあることから、小田原駅から各方面への連携強化や利便性の向上を図るため、これまで平成20年3月のダイヤ改正において停車回数を増やす等の取組みを行っていただいておりますが、更に「ひかり」の小田原駅停車本数を増加されるよう引き続き要望いたします。

(2) 「ひかり」の熱海駅停車本数の増加（継続）

熱海駅は、現在、「ひかり」が上り下り各3本停車し、多くの人々に利用されています。

また、地域を訪れる観光客のニーズの多様化に対応し、サービスや利便性の向上を図るため、「ひかり」の熱海駅停車の必要性は、ますます高まっていますので、更に停車本数を増加されるよう要望いたします。

2 新駅の設置

(1) 新横浜駅と小田原駅間の寒川町倉見地区への新駅設置（継続）

神奈川県中央部に位置する県央・湘南都市圏では、リニア中央新幹線の神奈川県駅（仮称）を核とした北のゲートと、東海道新幹線の新駅を核とした南のゲートにより、全国との交流連携の窓口を形成するとともに、これらを繋ぐ南北交通軸などを強化する鉄道整備や、幹線道路の整備により、ネットワーク型都市圏の形成をめざしています。

この都市圏は、現状、面積及び人口において本県全体の約3割を占め、製造業事業所数及び製造品出荷額においては本県全体の約4割を占めるほか、学術研究機関や大学の立地数においても、横浜市域における立地数に匹敵するなど、高い潜在力を有する地域です。このような中、首都圏中央連絡自動車道の一部であるさがみ縦貫道路が全線開通し、沿線地域への企業立地がさらに進むなど、この都市圏の持つ潜在力が発揮されつつあります。

そうした観点から、神奈川県東海道新幹線新駅設置促進期成同盟会では、東海

道新幹線新駅を寒川町倉見地区に誘致するとともに、新駅誘致地区周辺と相模川対岸の平塚市大神地区を一体化し、環境と共生する魅力ある都市づくりをめざす「ツインシティ」の整備や、相模線の複線化等をはじめとする交通網の整備が、都市圏全体の発展に不可欠であるという認識のもと、鋭意その推進を図っているところです。

ツインシティの整備については、平塚市、寒川町と県が連携して取組みを進めており、平塚市大神地区では、平成 27 年 8 月の土地区画整理組合の設立認可からおおよそ 9 年となり事業が終盤を迎える中、換地処分に向け、仕上げの都市基盤整備を進めています。

また、立地企業については、地区の西側・北側に予定されていた物流施設 9 棟が令和 6 年 1 月までにすべて開業し、地区中央の大型商業施設は開業から 1 年が経過するなど、まちの形成が大きく進んでいます。

寒川町倉見地区では、平成 28 年 11 月には、第 7 回線引き見直しに係る都市計画変更の告示が行われ、事業の見通しが明らかになった段階で市街化区域に編入することが可能となる新市街地ゾーンとして設定されました。

他方、平成 30 年度の要望回答において貴社より「新駅周辺のまちづくりの検討にあたり、助言等を求められれば協力していく」というコメントをいただいたことを受け、令和元年 12 月よりこれまでに計 3 回貴社とまちづくりに係る技術的な打ち合わせを行うことができました。このことは、地元でも非常に好意的に受け止められており、新駅設置の可能性が高まっているという機運醸成につながっています。

現在、地元においては説明会・勉強会を通じて、新駅を前提としたまちづくりの実現に向けた取組みを進めています。

(仮称) ツインシティ橋を含む新駅誘致地区周辺の骨格道路については、平成 27 年 8 月に都市計画決定・変更の告示を行い、令和 6 年 2 月には、一部区間の車線数を 4 車線とする都市計画変更の告示を行うなど、ツインシティを取り巻く広域的な道路網の整備を進めています。

東海道新幹線については、「のぞみ」型の旅客輸送が担っている輸送ニーズの多くがリニア中央新幹線に転移することにより、東海道新幹線のサービスも相対的に「ひかり」・「こだま」型を重視した輸送形態へと変革することが可能となり、新駅設置の可能性が高まることとなります。

一方、リニア中央新幹線については、品川・名古屋間の早期整備に向け、沿線各地で工事が進められています。本県においても、川崎市内では大深度地下シールドトンネルの掘削が進められており、相模原市内では、山岳部トンネルや、沿線の間駅で唯一の地下駅となる神奈川県駅で工事が本格化するなど、着実に事業進捗が図られているものと承知しており、こうしたリニア中央新幹線の着実な事業進捗により、寒川町倉見地区への新駅設置の期待がますます高まってきていると感じています。

このような状況の中、新幹線新駅の誘致をさらに推進するため、「ツインシティ平塚市大神地区」においては、終盤を迎えた土地区画整理事業を引き続き進めて

まいります。「ツインシティ寒川町倉見地区」においては、計画の更なる具体化に向けた調査に着手したところであり、令和9年度を目途に都市計画の手続きを開始できるよう取り組んでまいります。また、両地区を結ぶ（仮称）ツインシティ橋においては、今年度から施工に向けた設計を行うなど周辺の道路網の整備に向けて取り組んでまいります。今後も、県央・湘南都市圏全体の魅力ある都市づくり、交通網の整備に向けて、今まで以上に精力的かつ着実に取り組み、県土全体の活性化につなげてまいります。

つきましては、こうした地域の取組みにご理解をいただき、東海道新幹線の新横浜駅と小田原駅間の寒川町倉見地区への新駅設置が、早期に実現されるよう要望いたします。

新かながわランドデザイン、平塚市総合計画、平塚市都市マスタープラン、平塚市総合交通計画、藤沢市都市マスタープラン、茅ヶ崎市総合計画、伊勢原市都市マスタープラン、えびな未来創造プラン2020、海老名市都市マスタープラン、綾瀬市総合計画2030、寒川町総合計画2040、寒川町都市マスタープラン

3 駅施設等の整備

(1) 高齢者、障害者、乳幼児連れの保護者等に配慮した駅施設の改善等（継続）

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）」に基づき、バリアフリー化について、整備を進めていただいているところですが、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」も踏まえ、誰もがより安全かつ自由に駅を利用できるよう、引き続き、次の事項について、特段に配慮されるよう要望いたします。

また、新横浜駅が設置されている横浜市においては、バリアフリー法に基づく基本構想を作成しているため、当該基本構想に基づく公共交通特定事業計画の作成及び移動等円滑化にかかる事業を推進し、整備にあたっては、高齢者・障害者など駅利用者や地域の関係団体の意見を聞きながら進めるよう要望いたします。

① 転落防止

ホームドアまたは可動式ホーム柵をはじめとするホームからの転落防止施設について、小田原駅においては転落防止柵を設置していただいているところですが、近年、訪日外国人観光客を含め利用者が急増するなど、5路線を合わせると、利用者が約16万人となっています。また、障害者団体からの要望も踏まえ、誰もが安心して快適に利用できるよう、ホームドアまたは可動式ホーム柵設置の検討をお願いいたします。

② バリアフリースイレ等

バリアフリースイレ等の設置、妊産婦・乳幼児連れの保護者等が安心して利用できるよう施設（子どもサイズの便器・手洗い器・ベビーベッド、授乳室等）や、大人や体の大きな子どもも使用可能な大きめのシート（ユニバーサル

シート)の整備等、引き続きの取組みをお願いします。大きめのシート(ユニバーサルシート)の整備については、県全体としても今後推進していく方針であり、利用者から要望の多い設備でありますので、一層のご協力をお願いいたします。また、病気や疾患等でおむつや尿漏れパッドを利用される方も増えていることから、男性用トイレにもサニタリーボックスを設置していただくよう、要望いたします。

③車両等

車両等について、誰もが利用しやすい新車両の開発や早期導入に、引き続き積極的に取り組まれるよう要望いたします。あわせて、車内における情報提供の充実も要望いたします。

④案内表示

バリアフリー整備ガイドラインを踏まえ、聴覚障害者や視覚障害者等のニーズに応じたわかりやすい案内設備や表示の整備など、駅施設の整備改善にご尽力をいただいておりますが、今後もより一層誰もが安全、かつ円滑に利用できるように積極的に整備されるよう要望いたします。

加えて、駅構内にAEDを設置して、急病人発生に備えていただいておりますが、どこにAEDが設置されているのかがわかりづらいという利用者からの声が届いています。AEDが設置してある場所にはステッカー等が貼られているのですが、設置場所まで近づかないと分からないのが現状です。「AEDの適正配置に関するガイドライン」に基づき、トイレへの誘導標識のように、AEDの設置場所がすぐに分かるような標識の設置や、駅構内図へのAED設置場所の記載等を要望いたします。

⑤人員対応

混雑時における改札・精算窓口の駅職員の増員や、エレベーター等利用時の駅職員による配慮のほか、利用者へ声かけなどの心のバリアフリーの啓発、車内における情報提供の充実に引き続き取り組まれるよう要望いたします。

また、障害者差別解消法が改正され、民間事業者においても合理的配慮の提供が義務付けられたことから、従来の実践に即した教育、訓練に加えて、障害者差別解消法の趣旨や合理的配慮について理解を深めるための研修などを駅職員に対して実施していただくよう要望いたします。

さらに、事前的改善措置として環境整備にも積極的に取り組むようお願いいたします。

〔新かながわランドデザイン、横浜市基本構想、横浜市都市計画マスタープラン、横浜都市交通計画、第6次小田原市総合計画「2030ロードマップ1.0」、小田原市都市計画マスタープラン〕

Ⅱ その他

(1) 往復割引切符の検討（継続）

平成 25 年 7 月発売分をもって、フリーエリアとして都区内の JR 路線が料金内で 1 人から利用できる「こだま小田原往復きっぷ」及び「こだま都区内・りんかいフリーきっぷ」の発売が終了し、その後、「新幹線お出かけきっぷ」が発売されましたが、東京駅・品川駅～小田原駅・熱海駅間について、2 人以上が同一行程であることが利用条件となり、さらにはフリーエリアが撤廃され、あくまで新幹線の自由席が利用できる往復割引切符となっていました。

これに代わるものとして、令和 2 年 3 月から「EX こだまファミリー早特」が発売となり、令和 6 年 3 月から新たに「EX 早特 1」が発売され、自由席の利用についても利便性が向上しましたが、首都圏と県西地域を利用する利用者にとっては、都区内のフリーエリアの設定はなく、購入はネット予約のみであるなど、不便さが生じているものと思われます。

利用者の更なる利便性向上に繋げるためにも、窓口での購入を可能にすることや、フリーエリアの設定のあった「こだま小田原往復きっぷ」及び「こだま都区内・りんかいフリーきっぷ」同様の割引切符の検討を引き続き要望いたします。

御 殿 場 線

御殿場線 要望項目一覧（19件）

I 輸送力増強.....	95
1 輸送計画の改善	
< 運転本数の増発 >	
(1) 電車運転本数の増加（継続）	
(2) 増発による最終電車の運転時間帯の延長（継続）	
< 他路線への乗入れ >	
(3) 東海道本線への乗入れの実施（継続）	
< 運転区間の延長 >	
(4) 山北駅止まり電車の運転区間の延長（継続）	
< その他 >	
(5) 荒天時に運休等をする際の利用者への情報提供（継続）	
(6) ふじさん号の停車本数の増加（継続）	
II 利便性向上.....	97
1 駅施設等の整備	
(1) ワンマン電車の停車位置の変更（継続）	
(2) 高齢者、障害者、乳幼児連れの保護者等に配慮した駅施設の改善等（継続）	
(3) 山北駅の改良整備（継続）	
(4) 東山北駅等の改良整備（継続）	
(5) 谷峨駅の改良整備（継続）	
(6) 松田駅周辺の整備（継続）	
III その他.....	99
(1) 駅員体制（継続）	
(2) 御殿場線沿線地域活性化事業の推進（継続）	
(3) 各鉄道事業者のエリアをまたがる利用の実現（継続）	
(4) イベント列車の運行（継続）	
(5) 企画切符の対象区間延長（継続）	
(6) 多言語表記等の充実（継続）	
(7) 列車への鹿等の衝突対策強化及び周知（継続）	

I 輸送力増強

1 輸送計画の改善

< 運転本数の増発 >

(1) 電車運転本数の増加（継続）

御殿場線沿線地域は、企業立地等による都市化や、富士箱根、丹沢大山等の観光資源にも恵まれ、レジャー需要の増加と相まって、丹沢湖周辺、未病バレー「ピオトピア」、寄自然休養村、松田山ハーブガーデン、寄七つ星ドッグラン、梅の里等の施設、区域の整備が進むとともに、沿線自治体で形成する御殿場線利活用推進協議会の「ごてんばせんネット」などによるPR活動や、平成25年6月に富士山が世界文化遺産に登録されたことに伴い、周辺地域全体の観光入込客の増加による御殿場線利用者の増加も見込まれます。

このような中、県の総合計画「新かながわグランドデザイン」では、県西地域圏において、活力と魅力あふれる地域づくりをめざすこととしています。また、御殿場線利活用推進協議会では、沿線地域の振興・発展を推進するとともに、御殿場線の輸送力の増強、利便性の向上をめざしています。

さらに、近年は2024年問題に伴いバスの運転本数が減少する中、今後より一層御殿場線の必要性が高まると考えられます。

しかしながら、令和2年3月のダイヤ改正により、日中時間帯の御殿場方面の列車の運転間隔が若干程度改善されましたが、引き続き不便な状況が続いており、国府津駅～御殿場駅間は沼津駅～御殿場駅間と比べ著しく本数が少ない状況にあります。特に、国府津駅と松田駅間においては、接続の良さから東海道本線と小田急線を利用する通勤・通学者が多くなっています。所要時間は、御殿場線での移動の方が短いことから、利便性向上のために、通勤・通学時間帯の運行本数の拡大を要望いたします。

（松田町第6次総合計画、松田町都市計画マスタープラン、山北町第6次総合計画）

(2) 増発による最終電車の運転時間帯の延長（継続）

国府津駅発下り最終電車は23時42分、また、松田駅発最終電車は上りが22時57分、下りは23時57分であり、これら最終便に乗継ぎのできない電車は、東海道線では10本、小田急線では上りが14本、下りが5本あります。

つきましては、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」になったことに加え、近年の通勤・通学圏の拡大による夜間の利用者の増加に伴い、利用者の利便性向上のため、増発による最終電車の運転時間帯の延長を要望いたします。

また、この要望実現が難しい場合は、静岡県側と比べ本数の少ない国府津駅～山北駅間について、他の鉄道との乗継ぎに配慮した時刻設定のうえで、運転時間

帯を延長されるよう要望いたします。

(松田町第6次総合計画、松田町都市計画マスタープラン、山北町第6次総合計画)

<他路線への乗入れ>

(3) 東海道本線への乗入れの実施（継続）

御殿場線沿線地域の通勤・通学者や一般観光客は、国府津駅での乗換えに大変不便を感じていますので、利用者の利便性向上のため、再度東京方面からの乗入れ及び東京方面への乗入れを実施するよう要望いたします。

(松田町第6次総合計画、松田町都市計画マスタープラン)

<運転区間の延長>

(4) 山北駅止まり電車の運転区間の延長（継続）

山北町西部の清水、三保地域の通勤者は、谷峨駅を利用していますが、帰宅時間帯の山北駅着 17 時 04 分、19 時 28 分及び最終電車の 24 時 05 分が山北駅止まりとなっているため、非常に不便を感じています。

つきましては、これらの電車の運転区間を延長し、御殿場駅まで運転されるよう引き続き要望いたします。

<その他>

(5) 荒天時に運休等をする際の利用者への情報提供（継続）

荒天時に運休や遅延となる場合、構内放送やホームページ、テレフォンセンターでの情報提供が実施されており、平成 31 年 3 月より SNS を利用した情報発信により更に運行情報の充実が図られたところであります。しかし、SNS を利用されない方にとっては、遅延等があった際の駅員無配置駅における列車の出発時刻の連絡は車内放送のみとなり、待合室等にいる利用者には情報が伝わりにくいため、駅員無配置駅構内への電光掲示板設置、スマートフォンやタブレットアプリ及び SNS 等を活用して、迅速な情報提供などを行い、利用者への影響を軽減するよう要望いたします。

(6) ふじさん号の停車本数の増加（継続）

現在、松田駅に停車するふじさん号（小田急線・御殿場線）は、平日、土休日ともに上下 6 本ありますが、上り路線は観光利用のしやすい時間帯に運行されているものの、平日の下り路線では、新宿駅 14 時 40 分発が最終であり沿線地域から首都圏への利用者にとって利便性が低くなっています。

つきましては、小田急線との乗換え駅でもある松田駅での通勤・通学・観光による利用者の利便性向上のため、帰宅時間帯におけるふじさん号の松田駅への停車の実現、運行時間帯や停車本数の増加について関係各社と連携して検討していただくよう要望いたします。

(松田町第6次総合計画、松田町都市計画マスタープラン)

II 利便性向上

1 駅施設等の整備

(1) ワンマン電車の停車位置の変更（継続）

御殿場線ではワンマン乗降を実施しており、山北駅では下り線で降車する際、ホーム跨線橋階段から最も遠い位置で降車することとなります。山北駅ホーム屋根の延長は車両1両分程度の長さしかなく、荒天時には高齢者が雨に濡れながら歩くことになるため、山北駅におけるワンマン電車の停車位置の変更を要望いたします。

(2) 高齢者、障害者、乳幼児連れの保護者等に配慮した駅施設の改善等（継続）

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）」に基づき、バリアフリー化について、整備を進めていただいているところですが、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」も踏まえ、誰もがより安全かつ自由に駅を利用できるよう、引き続き、次の事項について、特段に配慮されるよう要望いたします。

① 転落防止

御殿場線内では下曾我駅～大岡駅間の17駅中、11駅に内方線付き点状ブロックの設置を完了していただいておりますが、法の基準に該当しない駅施設についても、内方線付き点状ブロックの設置など積極的に移動等の円滑化に取り組まれるよう引き続き要望いたします。

また、ホームと車両との段差及びすき間の解消についても、引き続き取り組みをお願いいたします。

② A E D

A E Dについては、御殿場線内では沼津駅及び御殿場駅に設置していただいておりますが、心室細動時からの蘇生において、その高い効果が立証されており、人命救助の一助となっていることから、御殿場線の神奈川県内の駅についても、「A E Dの適正配置に関するガイドライン」に基づき、計画的な設置及び的確に使用するための駅員等への普通救命講習受講の促進をあわせて要望いたします。

③ 案内表示

国の基本方針及びバリアフリー整備ガイドラインを踏まえ、駅施設の整備改善にご尽力をいただいておりますが、今後もより一層誰もが安全、かつ円滑に利用できるよう、運行情報提供設備その他の案内設備の設置等、積極的に整備されるよう要望いたします。

④人員対応

ラッシュ時などにおける改札・精算窓口の駅職員の増員や、高齢者、障害者等が利用しやすいよう、必要な駅係員の配置を行うとともに、駅職員による配慮や利用者への声かけなどの心のバリアフリーの啓発を引き続きお願いいたします。

特に、無人駅については、令和4年7月に国が策定した「駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に関するガイドライン」に基づき、利用者利便が損なわれないよう、特段のご配慮をお願いいたします。

(3) 山北駅の改良整備（継続）

山北駅及び駅周辺の整備については、平成25年度には山北駅北側に定住促進住宅を建設し、新たな定住者の確保を行うとともに駅周辺の商業施設の整備を進めるなど、山北駅を中心としたまちづくりを推進しています。

つきましては、現在協議中の駅舎建替について、「鉄道の町」としてのイメージを残しながら、トイレ等を備えたより魅力ある駅舎の整備に向けて引き続きご理解とご支援をお願いするとともに、駅利用者の利便性、安全性の向上に考慮した駅周辺の整備についても引き続きご配慮をお願いいたします。

（山北町第6次総合計画）

(4) 東山北駅等の改良整備（継続）

東山北駅周辺には、高等学校や企業が多く立地していることから、一定の時間帯に利用者が集中しています。平成13年度にはホームの一部に屋根を設置していただきましたが、ホームの屋根のない箇所は、雨天時には傘を差してホームを歩くことになり、特に朝夕の通学時間帯に多くの生徒が乗降するときには、走り出した列車に接触する恐れがあります。

つきましては、利用者のスムーズな乗降と利便性向上のため、ホームの屋根を早期に増設されるよう要望いたします。

また、御殿場線全線のホームの屋根が不足している駅についても、今後の利用状況に応じて設置・延長をご検討くださるようお願いいたします。

（山北町第6次総合計画）

(5) 谷峨駅の改良整備（継続）

山北町では、谷峨駅を丹沢湖・中川温泉・西丹沢方面への玄関口として位置付けており、観光の玄関口（ゲート）としての複合的な機能を有する駅舎及び駅周辺整備の推進を検討しているところです。

駅舎については、平成12年3月に改築していただきましたが、十分な機能を有しているものではなく、駅利用者から防犯上不安との声も出ています。

つきましては、観光の玄関口駅としてのイメージアップ及び駅利用者の利便性に考慮した駅施設と駅前広場等駅周辺整備について、行政と一体となった取組み

にご協力をお願いいたします。

(山北町第6次総合計画)

(6) 松田駅周辺の整備（継続）

J R松田駅と小田急線新松田駅の2駅間を活性化するための周辺整備事業について、令和5年度、再開発準備組合が設立、事業協力者が決定され、駅前広場の整備等に関する協議を推進しています。

引き続き、南口の用地、自由通路、駅舎の改修等の整備の実現に向けて、ご理解とご協力をいただきますよう要望いたします。

(松田町第6次総合計画、松田町都市計画マスタープラン)

III その他

(1) 駅員体制（継続）

合理化策の一環として、平成10年3月から駅員配置が12時間体制となった下曾我駅について、駅施設の維持・管理、防犯上の観点から、駅員の配置について24時間体制とされるよう要望いたします。

また、24時間体制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や警察との連携など、適正な体制を構築されるよう要望いたします。

(2) 御殿場線沿線地域活性化事業の推進（継続）

御殿場線沿線地域の活性化を図るため、10市町（静岡県内市町含む）で構成される御殿場線利活用推進協議会の「ごてんばせんネット」の効果的な運用を図るための情報提供などのご支援、ご協力をお願いいたします。

また、沿線地域で行われるイベントについて、御殿場線の利用促進及び沿線地域への誘客につながる機会であるため、駅構内へのイベントポスターの掲示等へのご協力についてもお願いいたします。

沿線地域では交流人口拡大につながる各種事業を展開し、また、民間団体においても「ごてんばせん元気づくり推進機構」等が設立され各種活動に取り組んでいますので、地域との連携や広報などにご支援、ご協力をお願いいたします。

(山北町第6次総合計画)

(3) 各鉄道事業者のエリアをまたがる利用の実現（継続）

令和3年3月より、各社のICサービスエリアをまたがる在来線定期券を交通系ICカードで発売していただいておりますが、交通系ICカードについては、一般利用客による鉄道事業者のエリアをまたいだ利用は目途が立っておらず、現状では、国内外からの観光客を含め、東京・横浜方面等からの交通系ICカード利

用者は降車駅で精算をする必要があり、イベント時を中心に長蛇の列が出来ています。さらに、御殿場線内は無人駅が多いとともに、現金を持ち歩かない利用者もおり、精算処理を行うことができず不便を感じる声も上がっていることから、定期券に限らない交通系ＩＣカードによるまたがり利用についても実現を要望いたします。

なお、またがり利用の実現が早急に難しいという場合は、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駅を拡大できるよう必要な措置を講ずることを要望いたします。

(小田原市都市計画マスタープラン、山北町第６次総合計画、大井町第６次総合計画)

(4) イベント列車の運行（継続）

定期的なさわやかウォーキングの実施をはじめとして、各地の地域資源を活かした誘客にご尽力いただいておりますが、過去に運行された「ごてんばせんまつり号」や「御殿場桜まつり号」のような、交通そのものが観光資源となる臨時企画列車について、沿線自治体と連携した取組みを進めることを引き続き要望いたします。

(5) 企画切符の対象区間延長（継続）

「富士山満喫きっぷ」「富士山・静岡エリア周遊きっぷミニ」「休日乗り放題切符」のような周遊性のある企画切符について、御殿場線沿線地域が首都圏からの観光客を多く受け入れている状況に鑑み、沿線市町の観光施設とタイアップした事業の実施やＪＲ東日本など関係各社と連携し、フリー区間の拡大や企画切符を首都圏でも販売するよう措置を講ずることを要望いたします。

(6) 多言語表記等の充実（継続）

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」となったことによるインバウンド再開を見据え、案内の外国語表記の充実や、外国語による案内放送などの取組みをより一層強化することを要望いたします。

(7) 列車への鹿等の衝突対策強化及び周知（継続）

御殿場線沿線は山間部も多く、列車に鹿等が衝突することで遅延が発生することが多い現状があります。これまでも、様々な衝突対策を実施されてきた経緯はありますが、引き続き対策を強化していただくとともに、御殿場線利用者に対して対策の理解を広める周知を図ることを要望いたします。

要 望 書

(小 田 急 電 鉄 株 式 会 社)

令和 6 年度

神 奈 川 県 鉄 道 輸 送 力 増 強 促 進 会 議

小田急電鉄 要望項目一覧（20件）

I 輸送力増強.....	103
1 新線・線増計画	
(1) 複々線化の早期実現（継続）	
(2) 多摩線の相模原市内への延伸の早期実現化（継続）	
(3) 多摩線の愛川・厚木方面への延伸（継続）	
2 輸送計画の改善	
(1) 最終電車運転時刻の繰下げ、増便（継続）	
(2) 相模鉄道線の相互乗入れについての検討（継続）	
(3) 特急電車（ロマンスカー）の運転区間の延長（継続）	
(4) 特急電車（ロマンスカー）の停車本数の増加（継続）	
(5) 東京方面と片瀬江ノ島駅間を直通する電車の再開（継続）	
II 利便性向上.....	106
1 停車要望	
(1) 特急電車（ロマンスカー）の停車（継続）	
(2) 急行電車の相武台前駅への停車（継続）	
2 新駅の設置	
(1) 海老名駅～座間駅間の新駅設置（継続）	
3 駅施設等の整備	
(1) 高齢者、障害者、乳幼児連れの保護者等に配慮した駅施設の改善等（継続）	
(2) 本厚木駅西口の新設（継続）	
(3) 伊勢原駅ホームの上りエスカレーターを設置及び待合室の増設（継続）	
(4) 大型コインロッカーの増設（継続）	
(5) 新松田駅周辺の整備（継続）	
(6) 足柄駅の西口の新設（継続）	
III その他.....	110
(1) 駅周辺放置自転車対策への協力及び自転車等駐車場用地の提供（継続）	
(2) 厚木駅の名称変更（継続）	
(3) 駅係員の終日配置（継続）	

I 輸送力増強

1 新線・線増計画

(1) 複々線化の早期実現（継続）

貴社のご尽力により、登戸駅～向ヶ丘遊園駅間は、3線で運転され、登戸駅に関しましてはホームの拡幅、北口改札の完成及び快速急行の停車により、利便性の向上が図られています。更なる利便性向上を図るため、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」で示された登戸駅～新百合ヶ丘駅間の複々線化計画を具体化されるよう要望いたします。

（川崎市総合都市交通計画）

(2) 多摩線の相模原市内への延伸の早期実現化（継続）

唐木田駅から上溝駅への多摩線の延伸は、広域交通ネットワークの充実に資することはもとより、相模原市がめざす「広域交流拠点」の形成に必要な路線であり、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」においても、東京圏の都市鉄道がめざすべき姿を実現するうえで、「意義のあるプロジェクト」の1つとされています。

貴社におかれましては、これまでも「小田急多摩線延伸検討会」や「小田急多摩線延伸に関する関係者会議」にご参画いただき、延伸の実現に向けた積極的なアドバイスをいただくとともに、答申において示された課題の解決に向けた検討にご協力いただいているところです。

令和元年5月に公表した、「小田急多摩線延伸に関する関係者会議」の調査結果においては、答申において示された課題の1つである収支採算性について一定の改善が図られており、延伸の実現性が高まりつつあると考えています。引き続き、延伸に向けてご協力いただきますよう要望いたします。

〔 未来へつなぐ さがみはらプラン～相模原市総合計画～、相模原市都市計画マスタープラン、相模原市総合都市交通計画、相模原市広域交流拠点整備計画 〕

(3) 多摩線の愛川・厚木方面への延伸（継続）

厚木・愛甲地域の公共交通は、鉄道が通る厚木市南部を除き、バス交通が主要な交通手段としての役割を担っていますが、道路混雑等から、速達性・定時性の低下を招いている状況であります。

一方で、さがみ縦貫道路の全線開通や新東名高速道路の整備の進捗等から、当地域においては、企業立地が進んでおり、多くの雇用・従業員の創出が見込まれる状況であります。

現在、唐木田駅まで開業されている多摩線が、上溝駅から田名地区・愛川町を経由し、本厚木駅に延伸されることで、延伸線沿線地域の公共交通網が拡充され、

通勤、通学者の利便性向上はもとより、観光客の増加や産業経済の更なる活性化が見込まれるほか、バスや自動車との機能分担が効果的に図られ、道路混雑の緩和や排気ガス削減による地球環境の保全にも寄与することが期待されます。

また、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」においては、上溝駅までの延伸は、東京圏の都市鉄道がめざすべき姿を実現するうえで意義のあるプロジェクトの1つとされているとともに、「更なる延伸」の検討についても記載されているところです。

これらのことから、多摩線の延伸は、今後のまちづくりになくてはならないものと考えており、上溝駅までの延伸とともに、愛川、厚木方面への延伸についてもご協力いただきますよう要望いたします。

（未来へつなぐ さがみはらプラン～相模原市総合計画～、相模原市都市計画マスタープラン、相模原市総合都市交通計画、厚木市都市計画マスタープラン、厚木市交通マスタープラン、第6次愛川町総合計画、愛川町都市マスタープラン、愛川町総合交通計画）

2 輸送計画の改善

(1) 最終電車運転時刻の繰下げ、増便（継続）

現在、相模鉄道線下り最終電車は、海老名駅着0時57分となっています。

一方、小田原駅行き下り最終電車は、海老名駅発0時08分で、横浜方面から県央地域以西の利用者にとって不便な状況となっています。

また、小田原駅止まりの下り最終電車は、新宿駅発23時22分となっています。

経済のサービス化が進展する中、勤労者の勤務形態は多様化し、特に鉄道の深夜運転を望む声は高まっており、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」になったことから、線路・車両等の保守点検時間の短縮を図るなどの工夫により、最終電車の運転時刻を繰下げられるよう要望いたします。

(2) 相模鉄道線の相互乗入れについての検討（継続）

厚木・愛甲地域（厚木市、愛川町及び清川村）の住民が横浜方面に移動する頻度は、東京方面と同じく年間相当数あり、海老名駅での相模鉄道線への乗換えに不便を感じています。

相模鉄道線は、過去において本厚木駅まで乗入れていた実績があり、また、相鉄・JR直通線及び相鉄・東急直通線が開業されたことから、これを契機に、関係各社と連携して相模鉄道線の本厚木駅乗入れについて検討されるよう要望いたします。

本厚木駅は、他線との乗換えがない関東大手私鉄の駅において乗降人員数がトップクラスであると同時に、厚木市の昼夜間人口比率は115.8%であり、県内19市中1位であります。これは市内在住及び在勤在学の多くの利用者があるものであり、横浜方面への往来も相当な数に上ります。

よって、現在海老名駅止まりの相模鉄道線の本厚木駅までの延伸は、本厚木駅利用者のみならず、県央・県西方面の住民の利便性も飛躍的に向上させます。

また、県央地域において高規格幹線道路等の整備が進む中、産業集積が更に進むことも確実であり、地域経済の活性化の観点から、本格的な検討をお願いいたします。

(厚木市都市計画マスタープラン、厚木市交通マスタープラン)

(3) 特急電車（ロマンスカー）の運転区間の延長（継続）

特急電車については、引き続き車内整備や点検等、必要な業務の効率化を図っていただきながら輸送動向を検証していただき、利用状況に応じて、平日 22 時以降に新宿駅を発車する秦野駅、本厚木駅止まりの運転区間を延長し、秦野駅、小田原駅へ停車していただくことを要望いたします。

また、新型コロナウイルス感染症の位置付けは令和 5 年 5 月から「5 類感染症」となり、訪日外国人観光客が増加傾向にあります。現在、東京方面から箱根を訪れるためには、どのルートを利用しても乗換えを余儀なくされ、不慣れな外国人観光客にとっては、かなりの負担がかかるものと思われまます。

つきましては、外国人観光客の利便性向上を図るため、北千住駅から、箱根湯本駅まで直通運転を行っている「メトロはこね」号の更なる増発や運行区間の延長について、引き続き検討していただけますよう要望いたします。

(松田町第 6 次総合計画、松田町都市計画マスタープラン)

(4) 特急電車（ロマンスカー）の停車本数の増加（継続）

現在、松田駅に停車するふじさん号(小田急・御殿場線)は、平日、土休日ともに上下 6 本ありますが、上り路線は観光利用のしやすい時間帯に運行されているものの、下り路線では、新宿駅 14:40 発が最終であり沿線地域から首都圏への利用者にとって利便性が低くなっています。

つきましては、小田急線との乗換え駅でもある松田駅での通勤・通学・観光による利用者の利便性向上のため、帰宅時間帯におけるふじさん号の松田駅への停車の実現、運行時間帯や停車本数の増加について関係各社と連携して検討していただくよう要望いたします。

また、伊勢原駅は、土休日の特急電車の停車本数の増加により、観光目的等による来訪者の利便性向上が図られているところです。一方で、通勤、通学利用等を目的とした伊勢原駅利用者の日常的な利用にあたっては十分とは言えない状況にあります。

伊勢原駅は、伊勢原市民をはじめ隣接する平塚市の住民など、首都 50km 圏域の都市住民が広く日常的に利用する重要な鉄道駅となっています。

つきましては、複々線化の完成による東京都心方面への速達性の向上と合わせ、伊勢原駅利用者の更なる利便性向上のため、朝の通勤通学時間帯（上り）及び帰

宅時間帯（下り）における特急電車の停車を要望いたします。

〔伊勢原市都市マスタープラン、伊勢原市地域公共交通計画、松田町第6次総合計画、
松田町都市計画マスタープラン〕

(5) 東京方面と片瀬江ノ島駅間を直通する電車の再開（継続）

令和4年3月のダイヤ改正により、藤沢駅～片瀬江ノ島駅間が往復運行となり、東京方面と片瀬江ノ島駅間の移動は藤沢駅にて乗り換えが必要となりました。行先表示における片瀬江ノ島駅の露出効果や観光客等の利便性の観点から、地元観光事業者からもダイヤ改正に関する意見・要望を受けており、直通にて東京方面と片瀬江ノ島駅間を運行していただくよう、ダイヤ改正について引き続き検討いただくとともに、藤沢駅～片瀬江ノ島駅間の往復に伴う、藤沢駅での乗り換えの利便性の向上について要望いたします。

II 利便性向上

1 停車要望

(1) 特急電車（ロマンスカー）の停車（継続）

湘南江の島周辺地区の一角に位置する鵠沼海岸は、サーファーに人気の海岸としてのみならず、国内初の国際規格を満たすコンビプールを整備した鵠沼海浜公園スケートパークがあることや、ビーチバレーの常設コートを備えており、ビーチバレージャパンなどの大会が開催されていることなどの理由から、魅力ある観光資源を備えた地域となっています。現在、片瀬江ノ島駅に向けては、平日には「えのしま号」等の運行を、さらに、土・休日には千代田線北千住駅からの特急「メトロえのしま号」の運行及び連携イベントの実施をされているところですが、海水浴シーズンにおいては、首都圏からの観光客等の回遊性の更なる充実を図るため、鵠沼海岸駅に特急電車を停車されるよう要望いたします。

また、新松田駅は、平成30年3月のダイヤ改正に伴い、特急電車（ロマンスカー）の停車が中止となりましたが、同駅は、松田町はもとよりJR御殿場線の乗換え駅でもあることから近隣市町の利用も多く、通勤・通学はもとより、ハイカーや観光客等にとっても欠かすことのできない「県西地域の北の玄関口」としての役割を担っています。通勤・通学者等の利便性の向上を図るとともに、「小児IC運賃の全区間一律50円」の効果を更に向上させるためにも、新松田駅へ特急電車の停車が再開されるよう要望いたします。

（松田町第6次総合計画、松田町都市計画マスタープラン）

(2) 急行電車の相武台前駅への停車（継続）

平成11年7月のダイヤ改正に伴い、急行電車の相武台前駅への停車が中止され

ましたが、座間市の玄関口である同駅周辺には、市民体育館や市役所、市民文化会館などの公共施設があることから、市の核となっており、座間市都市マスタープランにおいても同駅周辺を生活交流拠点として位置付けています。さらに、将来同駅周辺の再開発事業が進められる予定もあり、今後、同駅の利用者数の増加が見込まれることから、通勤・通学者等の利便性の向上を図るため、通勤・通学時間帯等に急行電車を停車されるよう要望いたします。

(座間市都市マスタープラン)

2 新駅の設置

(1) 海老名駅～座間駅間の新駅設置（継続）

両駅間沿線の土地利用は、住宅開発等により人口が集積され、当線利用者が増大しています。また、駅間距離が 3.3km と長いことも考慮され、両駅間に新駅を設置されるよう要望いたします。

(えびな未来創造プラン 2020、海老名市都市マスタープラン、海老名市地域公共交通計画)

3 駅施設等の整備

(1) 高齢者、障害者、乳幼児連れの保護者等に配慮した駅施設の改善等（継続）

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）」に基づき、バリアフリー化について、整備を進めていただいているところですが、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」も踏まえ、誰もがより安全かつ自由に駅を利用できるよう、引き続き、次の事項について、特段に配慮されるよう要望いたします。

また、川崎市、藤沢市、秦野市、厚木市、大和市、伊勢原市、座間市及び松田町においては、バリアフリー法に基づく基本構想を作成しているため、当該基本構想に基づく公共交通特定事業計画の作成及び移動等円滑化にかかる事業を推進し、整備にあたっては、高齢者・障害者など駅利用者や地域の関係団体の意見を聞きながら進めるよう要望いたします。

① 転落防止

ホームからの転落や列車との接触防止対策として有効なホームドアや可動式ホーム柵については、鉄道駅バリアフリー料金制度の活用等により、2032年度までに、小田原線新宿駅から本厚木駅までの全駅と、中央林間駅、大和駅、藤沢駅の計 37 駅においてホームドアの設置を目指すといただいているところですが、令和 6 年度時点で 2032 年度までのホームドア設置対象駅となっていない駅についても、早期の設置をお願いいたします。

特に、5 路線を合わせると、利用者が約 16 万人と、多くの方が利用する小

田原駅においても、障害者団体からの要望も踏まえ、誰もが安心して快適に利用できるよう、設置の検討をお願いいたします。

また、ホームドア等の設置まで長期間かかる駅については、CPラインの積極的な導入を要望いたします。

加えて、ホームと車両との段差及びすき間の解消についても、引き続き取り組みをお願いいたします。

② バリアフリースイレ等

全駅でバリアフリースイレを設置していただいておりますが、障害者、乳幼児連れの保護者等の利便性向上のため、今後のトイレ改修時にあわせ、「バリアフリー整備ガイドライン（旅客施設編）」に基づいた整備を行っていただけますよう要望いたします。

加えて、オストメイト対応トイレに、温水シャワー水栓付き汚物流しの設置や、車いす対応トイレに大人用ベッド（ユニバーサルシート）の設置、病気や疾患等でおむつや尿漏れパッドを利用される方も増えていることから、男性用トイレにもサンタリーボックスを設置していただくことを要望いたします。

また、乳幼児連れの保護者等が安心して利用できるような施設（子どもサイズの便器・洗面器・ベビーシート、授乳室等のベビーケアルーム等）を設置していない駅についても、子育て世代の利用者の利便性向上のため、積極的な設置をお願いいたします。

特に、螢田駅、鶴沼海岸駅については、おむつ替えベッド・ベビーチェア付きトイレのいずれも整備されていないため、引き続き整備をお願いいたします。

あわせて、秦野駅のトイレ改修にあたっては、設計に着手していただいたところですが、便器の器数を増やすとともに、個別ブースの面積拡大など、利用者の利便性向上が図られるよう引き続き要望いたします。

③ A E D 等

A E D の設置場所がすぐに分かるような標識の設置や、駅構内図への A E D の設置場所の記載等を要望するとともに、一般財団法人日本救急医療財団ホームページの全国 A E D マップへの設置情報公開について、一般財団法人日本救急医療財団と引き続き調整していただけることを要望いたします。

④ 車両等

ユニバーサルデザインを取り入れた車両については、順次、導入を進めていただいておりますが、今後も高齢者、障害者等が利用しやすい新車両を導入していただくよう要望いたします。

また、駅構内において、車いすやベビーカーなどの利用者に対する相互理解を深めるためのポスター等の掲出についても引き続き取り組まれるよう要望いたします。

⑤人員対応

高齢者、障害者等が利用しやすいよう、必要な駅係員の配置を行うとともに、エレベーター等利用時の駅係員による配慮や、利用者への声かけなどの心のバリアフリー啓発について継続して取り組まれるよう要望いたします。

あわせて、AEDを的確に使用するため、駅係員や乗務員を対象に救命講習を実施いただいているところですが、急病人発生時に備えるためには繰り返しの受講も重要であることから、駅係員等への普通救命講習受講の促進について、引き続き取り組まれることを要望いたします。

新かながわランドデザイン、川崎市総合都市交通計画、かわさき保健医療プラン、未来へつなぐさがみはらプラン～相模原市総合計画～、相模原市総合都市交通計画、第4期相模原市障害者計画、藤沢市都市マスタープラン、ふじさわ障がい者プラン2026、健康都市やまと総合計画、大和市障がい者福祉計画、健康都市やまと都市計画マスタープラン、大和市総合交通施策、大和市子ども・子育て支援事業計画、伊勢原市都市マスタープラン、伊勢原市地域公共交通計画、海老名市都市マスタープラン、海老名市障がい者福祉計画、座間市都市マスタープラン、松田町第6次総合計画、松田町都市計画マスタープラン、第6次小田原市総合計画「2030ロードマップ1.0」、小田原市都市計画マスタープラン

(2) 本厚木駅西口の新設（継続）

本厚木駅は、1日平均12万人を超える乗降客が利用しています。乗降客の多くが利用する南口・北口は、南北を結ぶ自由通路としての役割も兼ね備えているため、一般客の往来も含め、特に、朝夕のラッシュ時においては、非常に混雑している状況となっています。

また、西口の新設については、商工会議所など経済界からの強い要望もあり、厚木市においても駅周辺の活性化及び新たな駅利用者の動線確保に向けての調査研究も行っています。

つきましては、南口・北口の混雑緩和を図り、駅西方からの利用者の利便性向上のために、西口を新設されるよう要望いたします。

（厚木市都市計画マスタープラン）

(3) 伊勢原駅ホームの上りエスカレーターの設置及び待合室の増設（継続）

伊勢原駅ホームは、ホーム階段が狭いことから、朝夕、多くの利用者が滞留し混雑していますので、ホーム階段の拡幅及び上りのエスカレーターの設置を要望いたします。

また、現在、待合室は、上り線ホームのみ設置されています。ホーム内での待ち時間を快適に過ごすことができるよう、下り線ホームへの増設を要望いたします。

（伊勢原市都市マスタープラン、伊勢原市地域公共交通計画）

(4) 大型コインロッカーの増設（継続）

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るものの、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が令和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。

観光客を誘致するうえで、手荷物預かり場所の増設が課題となっていることから、これまで、藤沢駅2階の「湘南藤沢コンシェルジュ」にて手荷物預かりを行っていましたが、藤沢駅の改修に伴い、現在は「湘南藤沢コンシェルジュ」自体がありません。そのため、今後、新しくなる藤沢駅コンコース内にて、引き続き、大型コインロッカーまたは手荷物預かり場所の設置検討をお願いいたします。

また、湘南海岸へ向かう観光客の利用の多い鵠沼海岸駅についても観光において重要な駅であると捉えていることから、設置検討をお願いいたします。

(5) 新松田駅周辺の整備（継続）

「新松田駅周辺整備基本構想・基本計画」の策定後、令和元年6月に、新松田駅周辺の整備について貴社との協議・回答に基づき、各種調整を図っています。

令和5年度、再開発準備組合が設立され、事業協力者が決定されました。北口用地の取扱いに関する協議を推進していますので、引き続き、駅前広場、自由通路の整備及び再開発事業の実現に向けたご協力をお願いいたします。

また、今後、南口周辺整備についても協議を予定していますので、ご理解とご協力をいただきますよう要望いたします。

（松田町第6次総合計画、松田町都市計画マスタープラン）

(6) 足柄駅の西口の新設（継続）

足柄駅は今後予定されているイオンタウンの開業に加えて、新病院の建設により、駅利用者の増加も想定されることから、歩行者の安全性確保や利便性向上のため、西口改札の設置を要望いたします。

（小田原市都市計画マスタープラン）

III その他

(1) 駅周辺放置自転車対策への協力及び自転車等駐車場用地の提供（継続）

自転車等駐車場の設置に際し、駅周辺については公共空間を活用した路上駐輪施設の設置を進めるなど各市町村において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、適地がなく苦慮している状態となっています。

令和4年度末時点、県内36駅85箇所（約22,400台）で自転車駐輪場を設置していただいているところですが、鉄道を利用する通勤・通学者には、自転車や原動機付自転車の利用者が数多くいること、また、自転車等駐車場の設置に対する鉄道事業者の協力義務を規定した「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（自転車法）」の趣旨にのっとり、次の各市内各

駅について自ら自転車等駐車を整備、運営するほか、自転車等駐車の用地を市町村へ無償提供することや、市町村の行う施設の設置・維持への助成をするなど、自転車駐車対策をより一層積極的に推進すること、また、市町村が行う放置自転車対策に対して、積極的に連携・協力することを要望いたします。（川崎市 11 駅・藤沢市 9 駅・厚木市 2 駅・大和市 6 駅）

また、現在有償で市町村へ貸し付けている用地の借地料軽減について検討されるよう要望いたします。

あわせて、市町村としても自動二輪車（排気量 50cc を超えるもの。ただし、側車付きは除く。）の駐車対策を早急に進める必要があるため、令和 4 年度時点、県内 13 駅において駐車を 310 台設置していただいておりますが、自転車や原動機付自転車と同様に、自動二輪車の駐車の設置について、その他の駅においても、特段のご協力、ご配慮をお願いいたします。

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を進めていますので、貴社におかれましても、引き続き自転車等駐車の管理運営・用地の提供等の協力について、ご検討をお願いいたします。

（ふじさわサイクルプラン、大和市総合交通施策、第 6 次小田原市総合計画「2030 ロードマップ 1.0」、小田原市都市計画マスタープラン、小田原市自転車等の駐車対策に関する総合計画）

(2) 厚木駅の名称変更（継続）

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、遠来者や旅行者が厚木市の本厚木駅と錯誤し、降車する等の状況が多数見受けられます。平成 24 年 2 月からホーム上の駅名表示に住所併記等ご協力頂いていますが、市民等からも名称変更の強い要望がありますので、厚木駅の名称を変更されるよう要望いたします。

(3) 駅係員の終日配置（継続）

合理化策の一環として早朝や夕方などの時間帯において、一部の駅で無人化が実施されています。安全管理については、遠隔監視装置による利用客との通話や防犯カメラの設置、警備会社による巡回等のご対応を行っていただいておりますが、当面は案内係員の配置を要望するとともに、駅施設の維持・管理、防犯、利用者の安全性向上及び高齢者、障害者等の移動制約者の利便性確保等の観点から、次の各駅に駅係員を終日配置されるよう要望いたします。（栢山、富水、螢田の各駅）

（小田原市都市計画マスタープラン）

要 望 書

(京 浜 急 行 電 鉄 株 式 会 社)

令和 6 年度

神 奈 川 県 鉄 道 輸 送 力 増 強 促 進 会 議

京浜急行電鉄 要望項目一覧（8件）

I 輸送力増強.....	115
1 新線・線増計画	
(1) 久里浜線の三崎口駅以南への延伸（継続）	
2 輸送計画の改善	
(1) 横浜・川崎方面から羽田空港駅直通電車の増強（継続）	
II 利便性向上.....	115
1 停車要望	
(1) 京急鶴見駅、日ノ出町駅への特急電車の停車（継続）	
2 駅施設等の整備	
(1) 高齢者、障害者、乳幼児連れの保護者等に配慮した駅施設の改善等（継続）	
(2) 神奈川新町駅の本格的なバリアフリー化（継続）	
(3) 京急川崎駅の利便性・安全性の向上（継続）	
III その他.....	119
(1) 自転車等駐車場用地の提供等放置自転車対策の推進（継続）	
(2) 神武寺駅における英語放送の実施、又は列車発車案内装置の設置（継続）	

I 輸送力増強

1 新線・線増計画

(1) 久里浜線の三崎口駅以南への延伸（継続）

本線の延伸は、今後の人口動態等により凍結されたことは承知していますが、鉄道の延伸は、移動利便性の向上のみならず、定住人口の増加や商業・サービス施設等の立地を促進するなど新たなまちづくりの契機となり、三浦エリアの活性化を強力に推進するものです。中期経営計画における「都市近郊リゾートみうらの創生」に向けた滞在拠点の整備、多世代共生の街づくり、三浦 newcal 等の取組み、また、三戸地区発生土処分事業完了後の大規模土地利用の事業推進により、三浦エリアの活性化にご協力いただいているところですが、長年にわたる市民の要望をご理解いただき、引き続き本路線の延伸に向けご検討いただきますようお願いいたします。

（三浦市都市計画マスタープラン）

2 輸送計画の改善

(1) 横浜・川崎方面から羽田空港駅直通電車の増強（継続）

横浜方面から羽田空港駅へ向かう電車については、早朝時間帯における急行の始発駅の変更など、利便性向上を図っていただき深く感謝申し上げます。

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」となったことによる羽田空港の利用者数の一定の回復を見据え、羽田空港アクセスの更なる強化に向けて、引き続き、利用者の需要に応じた利便性の高いダイヤ設定を要望いたします。

（横浜都市交通計画）

II 利便性向上

1 停車要望

(1) 京急鶴見駅、日ノ出町駅への特急電車の停車（継続）

京急鶴見駅、日ノ出町駅は急行の停車などの対応をいただいておりますが、事業所や店舗が集中する地域にあり、周辺においては市街地開発も進んでいることから、特急電車の停車など、更なる駅利用者の利便性向上が図られるよう要望いたします。

2 駅施設等の整備

(1) 高齢者、障害者、乳幼児連れの保護者等に配慮した駅施設の改善等（継続）

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）」に基づき、バリアフリー化について、整備を進めていただいているところですが、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」も踏まえ、誰もがより安全かつ自由に駅を利用できるよう、引き続き、次の事項について、特段に配慮されるよう要望いたします。

また、横浜市及び川崎市においては、バリアフリー法に基づく基本構想を作成しているため、当該基本構想に基づく公共交通特定事業計画の作成及び移動等円滑化にかかる事業を推進し、整備にあたっては、高齢者・障害者など駅利用者や地域の関係団体の意見を聞きながら進めるよう要望いたします。

① 転落防止

ホームドア、可動式ホーム柵等の設置による高齢者、視覚障害者等の旅客の転落を防止するための設備の整備については、県内9駅にホームドアを設置していただき、令和6年度も整備を進めていただいているところです。また、2030年代初頭までに全駅でのホームドア・ホーム固定柵の設置をめざすことを公表していただいておりますが、早期の設置を要望いたします。転落防止施設の整備までに時間を要する駅については、当面の転落時の対応として、一部の駅にCPライン、ホームステップ及びくし状ゴムを設置していただいておりますが、内方線付き点状ブロックやCPラインの整備、線路への転落時の対応としてホームステップ、転落検知マットの設置等安全対策を推進されるよう要望いたします。

② バリアフリースイート等

川崎市内については、全てのバリアフリースイート・男子トイレ・女子トイレにベビーベッドあるいはユニバーサルシートを設置していただいているところですが、引き続き、妊産婦・乳幼児連れの保護者等が安心して利用できるような施設（子どもサイズの便器・洗面器・ベビーベッド、授乳室等）や、大人や体の大きな子どもも使用可能な大きめのシート（ユニバーサルシート）など利用者から要望の多い設備の整備についても、取り組まれるよう要望いたします。

③ 移動経路等

エレベーターまたはスロープで段差の解消をしていただいておりますが、高齢者、障害者をはじめとしたすべての利用者にとって、円滑な移動経路の確保が可能となるよう整備の推進を要望いたします。また、円滑な経路について、1ルート目が確保された駅においては、2ルート目の確保や駅改良時には利用者

の身体の状態に応じて分け隔てることのない導線の確保を検討していただきますようお願いいたします。

また、曲線ホームに、ホームと車両との一部空隙を縮小させるくし状ゴムを設置するなどしていただいておりますが、他の一部未整備の駅についても、ホームと車両との段差及びすき間の解消についても、取組みをお願いいたします。

④エレベーター、エスカレーター等

スロープ・階段昇降機対応駅については、駅舎改修等の際に、車いす対応のエレベーター、エスカレーターの設置を検討されるよう要望いたします。

また、救急出動件数は年々増加傾向にあり、駅構内の救急事案における傷病者の収容に際しては、救急担架を水平にして搬送することが望ましい傷病者も多いことから、救急担架が容易に収容できるエレベーター（奥行き 2.0m 以上、幅 0.6m 以上）の設置を要望いたします。

ただし、上記エレベーターの設置が困難な場合には、代替案として、整備していただいている担架に加え、足部等が折りたためる等、コンパクトにエレベーターへ収納することが可能なサブストレッチャー（搬送補助器具）を装備していただきたく要望いたします。

⑤車両等

高齢者や障害者等が更に利用しやすいよう、移動等の円滑化された車両の整備、新車両の開発・導入を検討されるよう要望いたします。

一部車両内において、車いすやベビーカーなどの利用者が使用できるフリースペースを設置していただいておりますが、全車両内において、車いすやベビーカーなどの利用者が使用できるスペースを配置するとともに、周囲からも容易に認識できるように、マークの掲出や床面等の着色を行うよう要望いたします。また、駅構内において、車いすやベビーカーなどの利用者に対する相互理解を深めるためのポスター等の掲出についてもあわせて要望いたします。

⑥案内表示等

これまでも、多言語及びふりがなの表示された案内板・券売機の設置や触知案内図の設置などに取り組んでいただいておりますが、視覚障害者や聴覚障害者の方に配慮した案内表示の整備により一層取り組むよう要望いたします。特に事故発生時など、緊急時における情報提供については、特段の配慮をお願いいたします。

運行情報案内ディスプレイについても整備を進めていただいておりますが、引き続き設置拡大を要望いたします。

また、ウェブサイトにおける積極的な情報提供についても取り組むようお願いいたします。特に工事等による一時的な設備の使用中止と代替手段の情報は、移動が困難な高齢者や車いす使用者にとって必要な情報です。現場での案内表示と合わせて、ウェブサイトでの情報提供にも取り組むよう要望いたします。

また、その際は、様々な利用者が情報にアクセスしやすいよう配慮をお願いいたします。

⑦人員対応

高齢者、障害者等が利用しやすいよう、視覚障がいのある利用者への声かけサポート運動や、全駅係員のサービス介助士の資格取得、バリアフリーに関するポスター等の掲示などにすでに取り組んでいただいているところですが、ラッシュ時における改札、精算窓口への必要な駅職員の配置や、エレベーター等を利用する際駅職員による配慮を含め、安全で利用しやすい駅舎づくりへの継続した取組みを要望いたします。

なお、一部の駅について、始発から7時まで及び駅係員が業務で改札を離れる際に、改札の対応がモニターホンによるリモート対応となり、同時間帯に乗降介助が必要な場合は前日20時までに連絡をする運営方法に変わっており、今後もこのような駅を拡大していく方針とお聞きしています。この運用下ですと、急に鉄道利用が必要になった場合にこれまでよりも時間がかかるなど、障害者にとってのサービス低下も懸念されます。経営面等を考慮した駅運営の省力化はやむを得ないことは承知していますが、駅運営方法のさらなる見直し等、特段のご配慮をお願いいたします。

また、障害者差別解消法の改正により、令和6年度から民間事業者においても合理的配慮の提供が義務化されたところです。既に研修に取り組んでいただいているところですが、引き続き障害者差別解消法の趣旨や合理的配慮について理解を深めるための研修などを駅職員に対して実施していただくよう要望いたします。

さらに、事前的改善措置として環境整備にも積極的に取り組むようお願いいたします。

あわせて、AEDにつきましては、的確に使用できるよう、繰り返しの受講も含め駅係員等への普通救命講習受講の促進について、取り組まれることを要望いたします。

〔新かながわグランドデザイン、横浜市基本構想、横浜市都市計画マスタープラン、横浜
都市交通計画、川崎市総合都市交通計画〕

(2) 神奈川新町駅の本格的なバリアフリー化（継続）

神奈川新町駅の1日の乗降客数は約16,700人/日（令和5年度）と、3,000人/日を大きく超えている状況ですので、現況のエスカルによる対応ではなく、エレベーター設置などの本格的なバリアフリー化について、早期の実現を要望いたします。

(3) 京急川崎駅の利便性・安全性の向上（継続）

京急川崎駅周辺においては、西口地区で、第一種市街地再開発事業が計画され

ています。また、令和5年3月に、京浜急行電鉄（株）及び（株）ディー・エヌ・エーが報道発表した新アリーナ計画で、約1万人が収容可能な新アリーナの開業が計画されていることが公表されています。

これらの計画の進捗によって、今後京急川崎駅の利用者数の増加が見込まれることから、駅施設の利便性・安全性の向上について検討を要望いたします。

Ⅲ その他

(1) 自転車等駐車場用地の提供等放置自転車対策の推進（継続）

駅までの交通手段として利用される自転車や原動機付自転車が、駅前の歩道、車道、さらに周辺の道路、空地に放置され、歩行者の安全対策、車両交通対策、また景観上から支障が大きくなっています。

このような問題の解決及び利用者の利便性向上のため、放置自転車等を収容する自転車等駐車場の確保及び整備に努力しているところですが、駅周辺において新たな用地を確保することは困難な状況にあり、適地がなく苦慮している状態となっています。

つきましては、自転車等の利用者の大部分が京急線を利用する通勤・通学者であること、また、自転車等駐車場の設置に対する鉄道事業者の協力義務を規定した「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（自転車法）」の趣旨にのっとり、既設の自転車駐車場のみならず、駅の利用状況や需要量、駅周辺における放置自転車の状況等を勘案し、自ら自転車駐車場を整備、運営するほか、自転車駐車場の用地を市町村へ無償提供することや、市町村の行う施設の設置・維持への助成をするなど、自転車駐車対策をより一層積極的に推進すること、また、市町村が行う放置自転車対策に対して、積極的に連携、協力することを要望いたします。

とりわけ、京急鶴見駅、横浜駅、日ノ出町駅、杉田駅及び金沢八景駅においては、例年、駅周辺の放置自転車台数が多く、市営自転車駐車場だけではひっ迫する駐輪需要に対応することが難しいため、鉄道事業者におかれても、駅周辺の放置自転車対策について、積極的に対応及び協力するよう要望します。

また、現在、市町村あてに有償で貸し付けている用地の借地料軽減について、引き続きご検討いただきますよう要望いたします。なお、市町村としても、自動二輪車（排気量50ccを超えるもの。ただし、側車付きは除く。）の駐車対策に加え、子乗せ電動アシスト自転車の利用増加や電動キックボードをはじめとした新たなモビリティの普及により、多様化するニーズにも対応していく必要があるため、そうした需要に合わせた自転車、原動機付自転車と同様に、自動二輪車の駐車場やシェアサイクルポートの設置についても、特段のご協力、ご配慮をお願いいたします。

（横浜都市交通計画、横浜市自転車活用推進計画、横須賀市都市計画マスタープラン）

(2) 神武寺駅における英語放送の実施、又は列車発車案内装置の設置（継続）

駅名・案内サインの多言語化については、順次進めていただいているところですが、神武寺駅には隣接する池子米軍家族住宅専用の改札口が設置されており、米軍関係者の利用の促進と利便性向上のため、神武寺駅における、英語による案内放送の実施、または、二ヶ国語による列車発車案内装置の設置を要望いたします。

要 望 書

(東 急 電 鉄 株 式 会 社)

令和 6 年度

神奈川県鉄道輸送力増強促進会議

東急電鉄 要望項目一覧（４件）

I 輸送力増強.....	123
1 新線・線増計画	
(1) 田園都市線の複々線化（継続）	
II 利便性向上.....	123
1 駅施設等の整備	
(1) 高齢者、障害者、乳幼児連れの保護者等に配慮した駅施設の改善等（継続）	
III その他.....	126
(1) 自転車等駐車場用地の提供等放置自転車対策の推進（継続）	
(2) 東急新横浜線の利用しやすい運賃設定等の検討（継続）	

I 輸送力増強

1 新線・線増計画

(1) 田園都市線の複々線化（継続）

田園都市線の複々線化については、貴社のご尽力により、大井町線が溝の口駅まで延伸されたところですが、引き続き同線の混雑緩和のため、平成 28 年 4 月の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」に位置付けられている鷺沼駅までの複々線化について、早期完成を要望いたします。

（川崎市総合都市交通計画）

II 利便性向上

1 駅施設等の整備

(1) 高齢者、障害者、乳幼児連れの保護者等に配慮した駅施設の改善等（継続）

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）」に基づき、バリアフリー化について、整備を進めていただいているところですが、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」も踏まえ、誰もがより安全かつ自由に駅を利用できるよう、引き続き、次の事項について、特段に配慮されるよう要望いたします。

また、横浜市、川崎市及び大和市においては、バリアフリー法に基づく基本構想を作成しているため、当該基本構想に基づく公共交通特定事業計画の作成及び移動等円滑化にかかる事業を推進し、整備にあたっては、高齢者・障害者など駅利用者や地域の関係団体の意見を聞きながら進めるよう要望いたします。

① 転落防止

宮前平駅の既設ホームドアは、ホーム先端から離れて設置されており、視覚障害者にとって使いにくいいため、一般的なホームドアと同様にホーム先端への移設を要望いたします。

② バリアフリースイール等

バリアフリースイール等の設置、妊産婦・乳幼児連れの保護者等が安心して利用できるような施設（子どもサイズの便器・洗面器・ベビーベッド、授乳室等）や、大人や体の大きな子どもも使用可能な大きめのシート（ユニバーサルシート）などの整備等、引き続きの取組みをお願いします。大きめのシート（ユニバーサルシート）の整備については、県全体としても今後推進していく方針で

あり、利用者から要望の多い設備でありますので、一層のご協力をお願いいたします。

③移動経路等

1ルート目については整備完了となっており、2ルート目についても、菊名駅及び市が尾駅で整備済みとなっておりますが、引き続き、2ルート目の確保や駅改良時には、誘導路と出入口の段差の解消及び視覚障害者誘導用ブロックの整備など、利用者の身体の状態に応じて分け隔てることのない導線の確保を検討、推進していただくよう要望いたします。

④エレベーター等

車いすやストレッチャー（救急担架が容易に収容できるサイズ奥行き 2.0m、幅 0.6m程度）に対応したエレベーター及びスロープについて、設置駅を増やしていただくよう要望いたします。

また、困難な場合には代替案として、足部等が折りたためる等、コンパクトにエレベーターへ収納することが可能なサブストレッチャー（搬送補助器具）の装備や、駅構内の階段を利用した搬出時の各駅職員による協力体制の確保について、引き続き要望いたします。

⑤構内床仕上げ

駅構内については、バリアフリー法に基づく移動等円滑化基準でも滑りにくい仕上げにすることとされており、貴社におかれましてもご尽力いただいているところですが、引き続き、雨天時においても滑りにくい仕上げにされるよう要望いたします。

⑥車両等

ユニバーサルデザインを取り入れた車両については、順次、導入を進めていただいておりますが、今後も高齢者、障害者等が利用しやすい新車両を導入していただくよう要望いたします。

また、駅構内において、車いすやベビーカーなどの利用者に対する相互理解を深めるためのポスター等の掲出についても引き続き取り組まれるよう要望いたします。

⑦案内表示

県内各駅において、構内案内版、トイレ案内版、音響案内装置への点字等の設備の設置を推進していただいておりますが、視覚障害者が安全に移動できるよう、点字等の設備のある案内表示板の設置や、ニーズに応じた分かりやすい音声案内装置の整備を引き続き要望いたします。

聴覚障害者向けの視覚的に情報を伝えることができる電光掲示板や液晶ディスプレイについて、改札口付近に設置していただいておりますが、引き続き

表示内容の充実に取り組まれるよう要望いたします。

これまでも視覚障害者が安全に移動できるよう、点字等の設備のある案内表示板の設置や、ニーズに応じた分かりやすい音声案内装置の整備を推進していただいておりますが、視覚障害者や聴覚障害者の方に配慮した案内表示の整備により一層取り組むよう要望いたします。特に事故発生時など、緊急時における情報提供については、特段の配慮をお願いいたします。

車内行先・次停車案内板など、車内における案内表示器については、新車両導入に合わせてドア上部に液晶ディスプレイによる車内案内表示器を設置し、一部車両にはLED式の車内表示器による情報提供を行っていただいておりますが、更なる情報提供の充実に取り組まれるよう要望いたします。また、ウェブサイトにおける積極的な情報提供についても取り組むようお願いいたします。特に工事等による一時的な設備の使用中止と代替手段の情報は、移動が困難な高齢者や車いす使用者にとって必要な情報です。現場での案内表示と合わせて、ウェブサイトでの情報提供にも取り組むよう要望いたします。また、その際は、様々な利用者が情報にアクセスしやすいよう配慮をお願いいたします。

AED設置場所については、標識の設置や駅構内図へ記載していただいているところですが、設置場所をインターネットで検索できるよう、日本救急医療財団ホームページの全国AEDマップにおいて設置情報を公開することを要望いたします。

⑧人員対応

高齢者、障害者等が利用しやすいよう、ラッシュ時などにおける改札・精算窓口及びホームへの必要な駅職員の配置や、エレベーター等利用時の駅職員による配慮のほか、利用者へ声かけなどの心のバリアフリーの啓発について、継続して取り組まれるよう要望いたします。

また、障害者差別解消法が改正され、民間事業者においても合理的配慮の提供が義務付けられたことから、障害者差別解消法の趣旨や合理的配慮について理解を深めるための研修などを駅職員に対して実施していただくよう要望いたします。

さらに、事前的改善措置として環境整備にも積極的に取り組むようお願いいたします。

あわせて、AEDにつきましても、的確に使用できるよう、繰り返しの受講も含め駅係員等への普通救命講習受講の促進について、取り組まれることを要望いたします。

新かながわランドデザイン、横浜市基本構想、横浜市都市計画マスタープラン、横浜都市交通計画、川崎市総合都市交通計画、健康都市やまと総合計画、大和市障がい者福祉計画、健康都市やまと都市計画マスタープラン、大和市総合交通施策、大和市子ども子育て支援事業計画

Ⅲ その他

(1) 自転車等駐車場用地の提供等放置自転車対策の推進（継続）

自転車等駐車場の設置については、駅周辺における用地の確保を含め、公共空間を活用した路上駐輪施設の設置を進めるなど各市町村において鋭意努力していますが、駅周辺において新たな用地を確保することは困難な状況にあり、適地がなく苦慮している状態となっています。

そのため、東急電鉄を利用する通勤・通学者には自転車や原動機付自転車の利用者が数多くいることから、自転車等駐車場の設置に対する鉄道事業者の協力義務を規定した「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（自転車法）」の趣旨にのっとり、既設の自転車駐車場のみならず、駅の利用状況や需要量、駅周辺における放置自転車の状況等を勘案し、自ら自転車駐車場を整備、管理及び運営していただくことを要望します。加えて、市町村へ自転車駐車場用地を無償で提供することや、市町村が行う施設の設置や維持に対して助成を行うなど、自転車駐車対策をより一層積極的に推進すること、並びに市町村が行う放置自転車対策に対して、積極的に連携及び協力することについても要望します。

特に、中央林間駅、つきみ野駅、高津駅、梶が谷駅、宮崎台駅、宮前平駅、鷺沼駅、横浜駅、白楽駅、綱島駅（新綱島駅）及び日吉駅については、優先的に取り組まれるよう要望いたします。

とりわけ、横浜駅、白楽駅、綱島駅（新綱島駅）、日吉駅及びつきみ野駅においては、例年、駅周辺の放置自転車台数が多く、市営自転車駐車場だけではひっ迫する駐輪需要に対応することが難しいため、鉄道事業者におかれても、駅周辺の放置自転車対策について、積極的に対応及び協力するよう要望します。

また、現在、市町村あてに有償で貸し付けている用地の借地料軽減についても検討されるよう要望いたします。

加えて、市町村としても、自動二輪車（排気量 50cc を超えるもの。ただし、側車付きは除く。）の駐車対策だけでなく、子乗せ電動アシスト自転車の利用増加や電動キックボードをはじめとした新たなモビリティの普及により、多様化するニーズにも対応していく必要があるため、そうした需要に合わせた自転車、原動機付自転車及び自動二輪車の駐車場の設置やシェアサイクルポートの設置などについても、積極的に配慮及び協力するよう要望します。

（横浜都市交通計画、横浜市自転車活用推進計画、大和市総合交通施策）

(2) 東急新横浜線の利用しやすい運賃設定等の検討（継続）

東急新横浜線については、利用しやすい運賃設定に努めるとともに、利用状況に応じて柔軟に運賃設定等を検討するよう要望いたします。

要 望 書

(相 模 鉄 道 株 式 会 社)

令和 6 年度

神 奈 川 県 鉄 道 輸 送 力 増 強 促 進 会 議

相模鉄道 要望項目一覧（9件）

I 輸送力増強.....	129
1 新線・線増計画	
(1) いずみ野線のツインシティ方面への延伸（継続）	
(2) いずみ野線の平塚への延伸（継続）	
2 輸送計画の改善	
<他路線への乗入れ>	
(1) J R相模線への乗入れ（継続）	
(2) 小田急線への乗入れ（継続）	
II 利便性向上.....	130
1 新駅の設置	
(1) 海老名駅～かしわ台駅間への新駅の設置（継続）	
2 駅施設等の整備	
(1) 高齢者、障害者、乳幼児連れの保護者等に配慮した駅施設の整備等（継続）	
(2) 西谷駅のバリアフリー化（継続）	
III その他.....	133
(1) 自転車等駐車場用地の提供等放置自転車対策の推進（継続）	
(2) 相鉄新横浜線の利用しやすい運賃設定等の検討（継続）	

I 輸送力増強

1 新線・線増計画

(1) いずみ野線のツインシティ方面への延伸（継続）

ツインシティは、県央・湘南都市圏の南のゲートとして、全国との交流連携の窓口を形成することをめざしています。相鉄いずみ野線の延伸は、ツインシティ倉見地区と横浜・川崎方面を結ぶ、県央・湘南地域にとって、大変重要な路線と考えています。

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、県央部と横浜市中央部や都心部との交通利便性向上が期待できるものとして、「湘南台から倉見まで」が位置付けられました。

この答申では、事業性に課題があるため、関係者において、需要の創出につながる新たなまちづくりや広域交通の拠点整備の取組み等を進めたうえで、関係者ととも事業計画について、十分な検討を行うことが求められています。

この課題に対応するため、藤沢市では、沿線の慶應義塾大学湘南藤沢キャンパス周辺の「健康と文化の森地区」において、平成 28 年 3 月に基本計画を策定するとともに、平成 28 年 11 月には、第 7 回線引き見直しに係る都市計画の変更が告示され、一部の地域が市街化区域に編入されました。その他の地域については、令和 6 年 3 月に市街化区域に編入されるとともに、「藤沢市健康と文化の森地区土地区画整理組合」の設立が認可され、事業を進めているところです。

また、県、地元自治体や鉄道事業者、地元で立地する慶應義塾大学で構成される「いずみ野線延伸検討協議会」では、事業性や鉄道整備主体などの課題解決に向けた検討を進めているところです。このような状況を踏まえ、いずみ野線のツインシティ方面への延伸の早期実現に向けた検討を行うよう要望いたします。

（新かながわランドデザイン、平塚市総合計画、平塚市都市マスタープラン、平塚市総合交通計画、藤沢市都市マスタープラン、寒川町総合計画 2040、寒川町都市マスタープラン）

(2) いずみ野線の平塚への延伸（継続）

いずみ野線延伸については、ツインシティ方面までの延伸実現をめざしつつ、令和 6 年 2 月に、平塚への工事施行認可申請期限の 10 年延長が認可されていることから、湘南台駅から慶應義塾大学湘南藤沢キャンパス周辺までの区間を端緒とし、平塚への延伸についても早期事業化に取り組まれるよう要望いたします。

（平塚市総合計画、平塚市都市マスタープラン、平塚市総合交通計画、茅ヶ崎市総合計画、ちがさき都市マスタープラン）

2 輸送計画の改善

<他路線への乗入れ>

(1) J R 相模線への乗入れ（継続）

新型コロナウイルス感染拡大以前は、J R 相模線の利用者は年々増加しており、相鉄・J R 直通線の令和元年 11 月の開業に加え、令和 5 年 3 月には、相鉄・東急直通線が開業したことで、更に利用者が増加すると見込まれています。

つきましては、シームレス化等、乗換え客の利便性向上のため、J R 相模線への乗入れを検討されるよう要望いたします。

（茅ヶ崎市総合計画、ちがさき都市マスタープラン）

(2) 小田急線への乗入れ（継続）

厚木・愛甲地域（厚木市、愛川町及び清川村）の住民が横浜方面に移動する頻度は、東京方面と同じく年間相当数あり、海老名駅での乗換えに不便を感じています。

相鉄本線は、過去において本厚木駅まで乗り入れていた実績があり、また、相鉄・J R 直通線が令和元年 11 月に開業し、相鉄・東急直通線も令和 5 年 3 月に開業したことから、これを契機に、関係各社と連携し本厚木駅までの乗入れについてご検討されるよう要望いたします。

本厚木駅は、他線との乗換えがない関東大手私鉄の駅において乗降人員数がトップクラスであると同時に、厚木市の昼夜間人口比率は 115.8%であり、県内 19 市中 1 位であります。これは、市内在住及び在勤、在学の多くの利用者があるものであり、横浜方面への往来も相当な数に上ります。

よって、現在海老名駅止まりの相鉄本線が本厚木駅まで延伸されることで、本厚木駅利用者のみならず、県央・県西方面の住民の利便性も飛躍的に向上します。

また、関東有数の観光地である箱根や第 4 の国際観光地をめざす霊峰大山地域を乗換えなしで結ぶ新たな交通ネットワークの構築は、社会便益の向上及び新たな輸送需要の喚起につながるものであり、地域経済の活性化の観点からも、本格的な検討をお願いいたします。

（厚木市都市計画マスタープラン、厚木市交通マスタープラン）

II 利便性向上

1 新駅の設置

(1) 海老名駅～かしわ台駅間への新駅の設置（継続）

海老名駅～かしわ台駅間には住宅地が広がっており、また、現在、新たな住宅地の開発も順次進められています。

つきましては、駅間が 2.8km と他駅間に比べて長いことから、利用者の利便性向上のため、新駅を設置されるよう要望いたします。

(えびな未来創造プラン 2020、海老名市都市マスタープラン、海老名市地域公共交通計画)

2 駅施設等の整備

(1) 高齢者、障害者、乳幼児連れの保護者等に配慮した駅施設の整備等（継続）

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）」に基づき、バリアフリー化について、整備を進めていただいているところですが、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」も踏まえ、誰もがより安全かつ自由に駅を利用できるよう、引き続き、次の事項について、特段に配慮されるよう要望いたします。

また、横浜市、藤沢市及び大和市においては、バリアフリー法に基づく基本構想を作成しているため、当該基本構想に基づく公共交通特定事業計画の作成及び移動等円滑化にかかる事業を推進し、整備にあたっては、高齢者・障害者など駅利用者や地域の関係団体の意見を聞きながら進めるよう要望いたします。

① 転落防止

ホームからの転落や列車との接触防止対策として有効なホームドアや可動式ホーム柵の設置については、令和 5 年度までに 24 駅で設置され、令和 6 年度に 2 駅、令和 8 年度に残り最後の海老名駅に設置すると回答して頂いていますが、県民、市民の安全・安心に直結し 1 日も早い整備完了が求められていますので、引き続き整備を進めていただくようお願いいたします。

また、ホームと車両との段差及びすき間の解消についても、引き続き取り組みをお願いいたします。

② バリアフリースイート

妊産婦・乳幼児連れの保護者等が安心して利用出来るような施設（親子トイレ、ベビーチェア付きトイレ、子どもサイズの便器・手洗い器・ベビーベッド、授乳室等）や大人や体の大きな子どもも使用可能な大きめのシート（ユニバーサルシート）などの整備を要望いたします。大きめのシート（ユニバーサルシート）の整備については、県全体としても今後推進していく方針であり、利用者から要望の多い設備でありますので、一層のご協力をお願いいたします。

また、温水シャワー水栓付き汚物流しの導入、重度心身障害者も利用できるよう、車いす対応トイレへの大人用ベッド（ユニバーサルシート）の設置についても要望いたします。

③ 移動経路等

エレベーターの整備など、段差解消に取り組んでいただいたことにより、円

滑な移動経路については、多くの駅で1ルート目が確保されました。しかしながら、2ルート目の確保や駅改良時には、利用者の身体の状態に応じて分け隔てることのない導線の確保を引き続き検討していただきますようお願いいたします。

④エレベーター

傷病者を安全・確実に搬送するため、救急担架（奥行き2.0m、幅0.6m程度）が容易に収納できるエレベーターの設置を駅改良工事等にあわせて行っていただくようお願いいたします。また、設置が困難な場合には、代替策として足部等が折りたたむ等、コンパクトにエレベーターへ収納することが可能なサブストレッチャー（搬送補助器具）の整備及び駅構内の階段を利用した搬出時の駅係員等の協力体制の確保を要望いたします。

⑤構内床仕上げ

駅構内の床について、雨天時においても滑りにくい仕上げとするようお願いいたします。

⑥案内表示等

これまでも、視覚障害者が安全かつ円滑に移動できるよう、音声案内装置の整備を推進していただいておりますが、視覚障害者や聴覚障害者の方に配慮した案内表示の整備により一層取り組むようお願いいたします。特に事故発生時など、緊急時における情報提供については、特段の配慮をお願いいたします。

また、HPやSNS、アプリなど多面的な情報提供を行っていただいておりますが、特に、工事等による一時的な設備の使用中止と代替手段の情報は、移動が困難な高齢者や車いす利用者にとって必要な情報です。現場での案内表示と合わせて、ウェブサイト等での情報提供の取り組みを引き続き要望いたします。

さらに、AEDについては、設置場所インターネットで検索できるよう、一般財団法人日本救急医療財団ホームページの全国AEDマップにおいて設置情報を公開することを要望いたします。

⑦車両等

ユニバーサルデザインを取り入れた車両については、順次、導入を進めていただいておりますが、今後も高齢者、障害者等が利用しやすい新車両を導入していただくようお願いいたします。

また、駅構内において、車いすやベビーカーなどの利用者に対する相互理解を深めるためのポスター等の掲出についても引き続き取り組まれるようお願いいたします。

⑧人員対応

高齢者や障害者、乳幼児連れの保護者等のエレベーター等利用時の配慮、高

齢者や障害者の行動特性を考慮した実践的な訓練の推進、利用者への声かけなど、心のバリアフリーの啓発について引き続き継続していただくよう要望いたします。

また、障害者差別解消法の改正により、民間事業者においても合理的配慮の提供が義務化されました。障害者差別解消法の趣旨や合理的配慮について理解を深めるための研修や合理的配慮のための環境整備にも今後も積極的に取り組むようお願いいたします。

加えて、事前的改善措置として環境整備にも積極的に取り組むようお願いいたします。

新かながわランドデザイン、横浜市基本構想、横浜市都市計画マスタープラン、横浜都市交通計画、藤沢市都市マスタープラン、ふじさわ障がい者プラン 2026、健康都市やまと総合計画、大和市障がい者福祉計画、健康都市やまと都市計画マスタープラン、大和市総合交通施策、大和市子ども・子育て支援事業計画、座間市都市マスタープラン、海老名市都市マスタープラン、海老名市障がい者福祉計画

(2) 西谷駅のバリアフリー化（継続）

先に開業している相鉄・JR直通線に加え、令和5年3月に相鉄・東急直通線が開業し、神奈川東部方面線全線で運行が開始した中で、西谷駅は拠点駅として重要な役割を担うこととなります。駅舎は昭和40年代に建設され、改良を重ねてきましたが、南側はいまだにバリアフリー化がされていません。

つきましては、喫緊の課題解決として、誰もが安全かつ自由に駅を利用できるように、南側のバリアフリー化を要望いたします。

III その他

(1) 自転車等駐車場用地の提供等放置自転車対策の推進（継続）

自転車等駐車場の設置については、駅周辺における用地の確保を含め、公共空間を活用した路上駐輪施設の設置を進めるなど各市町村において鋭意努力していますが、駅周辺において新たな用地を確保することは困難な状況にあり、適地がなく苦慮している状態となっています。

そのため、相模鉄道を利用する通勤・通学者には自転車や原動機付自転車の利用者が数多くいることから、自転車等駐車場の設置に対する鉄道事業者の協力義務を規定した「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（自転車法）」の趣旨にのっとり、既設の自転車駐車場のみならず、駅の利用状況や需要量、駅周辺における放置自転車の状況等を勘案し、自ら自転車駐車場を整備、管理及び運営していただくことを要望します。加えて、市町村へ自転車駐車場用地を無償で提供することや、市町村が行う施設の設置や維持に対して助成を行うなど、自転車駐車対策をより一層積極的に推進すること、並びに市町村が行う放置自転車対策に対して、積極的に連携及び協力することについて

も要望します。

とりわけ、横浜駅、天王町駅、西谷駅、鶴ヶ峰駅及び羽沢横浜国大駅においては、例年、駅周辺の放置自転車台数が多く、市営自転車駐車場だけではひっ迫する駐輪需要に対応することが難しいため、鉄道事業者におかれても、駅周辺の放置自転車対策について、積極的に対応及び協力するよう要望します。

また、市町村としても、自動二輪車（排気量 50cc を超えるもの。ただし、側車付きは除く。）の駐車対策だけでなく、子乗せ電動アシスト自転車の利用増加や電動キックボードをはじめとした新たなモビリティの普及により、多様化するニーズにも対応していく必要があるため、そうした需要に合わせた自転車、原動機付自転車及び自動二輪車の駐車場の設置やシェアサイクルポートの設置などについても、積極的に配慮及び協力するよう要望します。

（横浜都市交通計画、横浜市自転車活用推進計画、大和市総合交通施策）

(2) 相鉄新横浜線の利用しやすい運賃設定等の検討（継続）

相鉄新横浜線については、利用しやすい運賃設定に努めるとともに、利用状況に応じて柔軟に運賃設定等を検討するよう要望いたします。

要 望 書

(伊 豆 箱 根 鉄 道 株 式 会 社)

令和 6 年度

神 奈 川 県 鉄 道 輸 送 力 増 強 促 進 会 議

伊豆箱根鉄道 要望項目一覧（2件）

I 利便性向上	137
1 駅施設等の整備	
(1) 高齢者、障害者、乳幼児連れの保護者等に配慮した駅施設の整備等（継続）	
II その他	138
(1) 自転車等駐車場用地の確保及び駅周辺放置自転車対策への協力（継続）	

I 利便性向上

1 駅施設等の整備

(1) 高齢者、障害者、乳幼児連れの保護者等に配慮した駅施設の整備等（継続）

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）」に基づき、バリアフリー化について、整備を進めていただいているところですが、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」も踏まえ、誰もがより安全かつ自由に駅を利用できるよう、引き続き、次の事項について、特段に配慮されるよう要望いたします。

① 転落防止

令和5年度の要望に対する回答において、伊豆箱根鉄道大雄山線の小田原駅のホーム屋根の耐震工事は令和10年以降に実施する方向で検討すると回答していただいておりますが、人命にかかわる可能性のある耐震改修については、先送りにすることはできない課題であると認識していることから、早急な整備について強く要望いたします。

また、ホームと車両との段差及びすき間の解消についても、ホームのかさ上げや、プラットホーム縁端部へのくし状ゴムの設置など、可能な限りの取組みをお願いいたします。

加えて、小田原駅のトイレ側の転落防止柵は、令和3年2月に設置していただいているところですが、国の駅ホームにおける安全性向上のための検討会（中間とりまとめ）では、10万人未満の駅についても、駅の状況等を勘案したうえで、整備が必要と認められる場合は、整備を行う旨明示されていることから、転落防止柵（ホームドア等）の設置についてもあわせて検討していただくよう要望いたします。

② エレベーター、エスカレーター、AED等

AEDについて、小田原駅・大雄山駅及び相模沼田駅に設置していただいておりますが、引き続き現在未設置の五百羅漢駅、和田河原駅への設置を要望いたします。また、「AEDの適正配置に関するガイドライン」に基づき、位置を示す掲示、あるいは位置案内のサインボード等を適切に掲示するとともに、AEDを的確に使用するための駅員等への普通救命講習受講の促進についても引き続き要望いたします。

また、相模沼田駅のバリアフリー化施設については、令和5年度の要望に対する回答において、移動等円滑化の促進に関する基本方針に記載されている乗降人員（令和4年度実績）が3000人を下回っているため、現時点での実施予定はないとの回答があったところですが、相模沼田駅のある岡本地区においては、他地区と比較して高齢者の増加が進んでいることから、高齢者や障害者の方が乗降しやすい整備が行われるよう、引き続き要望いたします。

③案内表示

案内表示等、駅施設の整備に関しては、多言語表示を整備していただいておりますが、駅構内における誘導ブロック・音響音声案内や点字板等の設置の推進を引き続き要望いたします。

④人員対応

高齢者、障害者等が利用しやすいよう、ラッシュ時などにおける改札・精算窓口の駅職員の増員による必要な駅員の配置とともに、スロープ等利用時の駅職員による配慮のほか、利用者への声かけなどの心のバリアフリーの啓発、車内における情報提供の充実を引き続き要望いたします。

また、無人駅については、駅施設の維持・管理、防犯、安全性向上及び高齢者、障害者等の移動制約者の利便性確保等の観点から、駅員配置を要望するとともに、配置が難しい場合においては、令和4年7月に国が策定した「駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に関するガイドライン」に基づき、利用者利便が損なわれないよう、有事の際に対応可能な遠隔監視装置の設置や警察との連携など、適正な体制を構築されるよう要望いたします。

〔新かながわグランドデザイン、第6次小田原市総合計画「2030ロードマップ1.0」、小田原市都市計画マスタープラン、南足柄市都市マスタープラン〕

II その他

(1) 自転車等駐車場用地の確保及び駅周辺放置自転車対策への協力（継続）

駅周辺の社有地を自転車等駐車場用地として提供していただいておりますが、鉄道利用者の利便性の向上、交通安全、さらに駅周辺の良好な環境づくりのため、今後とも自転車等駐車場用地を確保されるよう要望いたします。あわせて、市町村としては自動二輪車（排気量50ccを超えるもの。ただし、側車付きは除く。）の駐車対策を早急に進める必要があるため、自転車や原動機付自転車と同様に、自動二輪車の駐車場の設置についても、特段のご協力、ご配慮をお願いいたします。

また、引き続き、放置自転車対策の推進にご協力くださるよう要望いたします。

（小田原市自転車等の駐車対策に関する総合計画）

要 望 書

(株 式 会 社 小 田 急 箱 根)

令和 6 年度

神 奈 川 県 鉄 道 輸 送 力 増 強 促 進 会 議

小田急箱根 要望項目一覧（1件）

I 利便性向上	141
1 駅施設等の整備	
(1) 高齢者、障害者、乳幼児連れの保護者等に配慮した駅施設の整備等（継続）	

I 利便性向上

1 駅施設等の整備

(1) 高齢者、障害者、乳幼児連れの保護者等に配慮した駅施設の整備等（継続）

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）」に基づき、バリアフリー化について、整備を進めていただいているところですが、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」も踏まえ、誰もがより安全かつ自由に駅を利用できるよう、引き続き、次の事項について、特段に配慮されるよう要望いたします。

① 転落防止

平成31年2月に箱根湯本駅2番線ホームに転落防止柵を、また令和2年7月に早雲山駅に昇降式ホーム柵を設置していただきましたが、視覚障害者の転落防止対策として、その他の駅についても転落防止柵の設置を要望いたします。

また、ホームと車両との段差及びすき間の解消についても、ホームのかさ上げや、プラットホーム縁端部へのくし状ゴムの設置など、可能な限りの取組みをお願いいたします。

② 案内表示

音声案内装置は箱根湯本駅、早雲山駅のエスカレーター乗り口に、触知案内板は各駅のバリアフリートイレと、令和3年11月には小涌谷駅の旅客用トイレに設置していただいておりますが、駅構内における音響音声案内や点字板等の設置について、引き続き推進されるよう要望いたします。

③ 人員対応

多客時には、ホーム、改札等に職員等を増員し、対応していただいておりますが、高齢者、障害者等が利用しやすいよう、ラッシュ時などにおける改札・精算窓口の駅職員の増員による必要な駅員の配置とともに、スロープ等利用時の駅職員による配慮のほか、利用者への声かけなどの心のバリアフリーの啓発、車内における情報提供の充実を引き続き要望いたします。

〔新かながわグランドデザイン、第6次小田原市総合計画「2030ロードマップ1.0」、小田原市都市計画マスタープラン〕

要 望 書

(江 ノ 島 電 鉄 株 式 会 社)

令和 6 年度

神 奈 川 県 鉄 道 輸 送 力 増 強 促 進 会 議

江ノ島電鉄 要望項目一覧（9件）

I 輸送力増強	145
1 輸送計画の改善	
(1) 輸送力の増強（継続）	
(2) 鎌倉駅5番線ホームの活用（継続）	
II 利便性向上	145
1 駅施設等の整備	
(1) 高齢者、障害者、乳幼児連れの保護者等に配慮した駅施設の改善等（継続）	
(2) 鎌倉駅構内の整備（継続）	
(3) 腰越駅及び七里ヶ浜駅の車いす用のリフトの運用時間（継続）	
(4) 視覚障害者に対する簡易改札機の利便性の向上（継続）	
(5) 鎌倉駅への大型コインロッカーの増設及び大型スーツケースの料金賦課（継続）	
(6) 鎌倉駅西口改札機の改良（継続）	
III その他	148
(1) 自転車等駐車場用地の提供等放置自転車対策の推進（継続）	

I 輸送力増強

1 輸送計画の改善

(1) 輸送力の増強（継続）

神奈川県入込観光客調査結果を見ると、鎌倉、藤沢エリアにおける令和5年度の延観光客数は、約3,200万人と、前年度と比較して、約300万人増加し、これに比例して江ノ電への乗客数も増加しています。鎌倉駅、長谷駅及び藤沢駅においては、依然として車内の混雑は激しく、ホーム上や駅周辺には、利用者が滞留しており、市民生活に大きく影響を及ぼしています。

つきましては、観光客が多く利用する日中など、混雑時の運行間隔の短縮等を含めたピーク時に対応できる輸送力の増強について、抜本的な見直しを要望いたします。

(2) 鎌倉駅5番線ホームの活用（継続）

現在、江ノ電鎌倉駅は乗車に3番線、降車に4番線、早朝・特定日等に5番線から乗降する楕形ホーム（頭端式（とうたんしき）ホーム）の形状となっており、ゴールデンウィーク等の超混雑期や、夜間の一部時間帯で活用されておりますが、夏休み期間や紅葉シーズン等の混雑期及びゴールデンウィーク等を含めた超混雑期においては、利用客の安全確保や輸送力増強の観点から、沿線住民及び観光利用者等の利便性向上のため、5番線を活用いただき、運行本数の増便など検討していただくよう、要望いたします。

II 利便性向上

1 駅施設等の整備

(1) 高齢者、障害者、乳幼児連れの保護者等に配慮した駅施設の改善等（継続）

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）」に基づき、バリアフリー化について、整備を進めていただいているところですが、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」も踏まえ、誰もがより安全かつ自由に駅を利用できるよう、引き続き、次の事項について、特段に配慮されるよう要望いたします。

また、藤沢市においては、バリアフリー法に基づく基本構想を作成しているため、当該基本構想に基づく公共交通特定事業計画の作成及び移動等円滑化にかかる事業を推進し、整備にあたっては、高齢者・障害者など駅利用者や地域の関係団体の意見を聞きながら進めるよう要望いたします。

① 転落防止

ホームドアや可動式ホーム柵は、ホームからの転落や触車防止に有効な施設であると認識しているため、乗車客数の多い藤沢駅、観光シーズンになると車内のみならずホーム上では身動きがとれないほど大変混雑する鎌倉駅、長谷駅への早期設置をお願いいたします。なお、設置まで長期間かかる駅については、藤沢駅、湘南海岸公園駅、鎌倉駅へ設置していただいているCPラインの積極的な導入を要望いたします。

また、令和元年度に、藤沢駅のホームのすき間解消、鎌倉駅のホームの段差及びすき間解消を行っていただいておりますが、他の駅のホームと車両との段差及びすき間の解消についても、引き続き取り組みをお願いいたします。

② バリアフリースイレ等

妊産婦・乳幼児連れの保護者等が安心して利用できるよう、子どもサイズの便器、手洗い器、ベビーベッド、授乳室等の施設整備を要望いたします。また、オストメイト対応設備については、平成30年に江ノ島駅へ温水シャワー付きを設置していただいておりますが、藤沢駅についても、障害のある方にも利用しやすい駅とするため、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。

③ A E D 等

心肺停止状態に陥った急病人に対するA E Dの使用は、その急病人の予後に大きく影響するため、現在有人駅に設置していただいているA E Dについて、駅がその地区のランドマークになっており、設置効果が期待できる無人駅にも設置していただくよう要望いたします。

また、A E Dを的確に使用するための駅係員等への普通救命講習受講の促進についてあわせて要望いたします。

④ 案内表示

平成31年より、全駅に運行情報システムを新設し、表示と音声の両面で案内を開始、また、藤沢駅および鵠沼駅ならびに江ノ島駅には、触知案内図を設置していただいておりますが、音響音声案内装置等の設置、自動券売機の点字シールによる表示、聴覚障害者が視覚的に情報を得ることができる電光掲示板の設置等施設改善を引き続き要望いたします。

加えて、A E D設置場所について、インターネットで検索できるよう、一般財団法人日本救急医療財団ホームページの全国A E Dマップにおいて設置情報を公開することを要望いたします。

⑤ 人員対応

高齢者、障害者等が利用しやすいよう、ラッシュ時などにおいては、改札・

精算窓口の駅職員を増員するなど必要な駅員配置を行うとともに、令和4年7月に国が策定した「駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に関するガイドライン」に沿った対応について、ご検討いただきますようお願いいたします。また、利用者への声かけなどの心のバリアフリーの啓発を引き続き要望いたします。

(新かながわグランドデザイン、第3次鎌倉市総合計画第4期基本計画)

(2) 鎌倉駅構内の整備（継続）

鎌倉駅については、ゴールデンウィークやアジサイの開花時期といった観光シーズンになりますと、車内のみならずホーム上では身動きがとれないほど大変混雑し、容易に乗降等ができない状況です。

また、令和5年度に実施した「江ノ電沿線住民等優先入場の社会実験」においては、駅構内でのホームの誘導や改札機による入退場の絞り込み等を改善することにより、駅構外での乗車待ち列の解消に繋がるものと考えています。

つきましては、多数の観光客が利用する鎌倉駅については、駅構内での安全確保と利用客の円滑な誘導等を図るとともに、ソフト対策に加え、ホームの拡張等を含めた駅構内の整備によるハード対策を検討していただくよう要望いたします。

(3) 腰越駅及び七里ヶ浜駅の車いす用のリフトの運用時間（継続）

腰越駅及び七里ヶ浜駅の車いす用のリフトの運用時間については、駅員の配置時間に限られており、通勤・通学の方には不便であるとの声が届いています。

つきましては、駅員の配置時間に関わらず利用できるよう運用時間の拡大など現状の改善もしくは、無人でも利用できるようなスロープの新設などの検討を要望いたします。

(4) 視覚障害者に対する簡易改札機の利便性の向上（継続）

鎌倉市身体障害者福祉協会から、視覚障害者が簡易改札機を利用する際、ICカードをタッチする位置が分からず、利用が難しいという意見が出ています。

視覚障害者が利用しやすい簡易改札となるよう、改札機への視覚障害者用誘導ブロックの整備並びにICカードをタッチする位置への音声誘導案内や点字表示の整備を要望いたします。

(5) 鎌倉駅への大型コインロッカーの増設及び大型スーツケースの料金賦課（継続）

鎌倉市にはコロナ禍以前は年間約2,000万人の観光客が訪れており、特に観光スポットが集中している鎌倉地域においては、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」となり、入国規制が緩和されたことなどから、今後は外国人観光客や宿泊客が増加する傾向にあります。

国においても手ぶら観光を推奨しており、外国人観光客は大きな手荷物を持って移動することが多く、乗客の乗車スペースを占用し、乗り切れない事象が生じ

ていることから、既に多くのコインロッカーを設置していただいているところですが、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、駅始終点である鎌倉駅及び藤沢駅などに増設していただくとともに、大型スーツケースを車両に持ち込む際に料金を賦課するなど、輸送力の増強となる施策を講じていただくよう要望いたします。

(6) 鎌倉駅西口改札機の改良（継続）

鎌倉駅西口改札には、現在5機の自動改札機が設置されていますが、うち3台は退場専用、残る2台が入出場可能なものとなっています。ゴールデンウィーク等の超混雑期における江ノ電鎌倉駅構内への入場規制時については、JR連絡改札口からの入出場も規制されることから、江ノ電からJRへ乗り換える利用者は一度駅構内から退場しなければならず、利用客が集中することから退場に時間を要しています。

こうしたことに起因して、駅構外の歩道に乗車待ちの列が発生し、沿道の商店や歩行者の円滑な通行に支障をきたしていることから、駅構内外の混雑改善に向け5機ある自動改札機を入退場できるものに改良していただくとともに、入場規制時にはJR連絡改札口を出口専用として取り扱うなど、柔軟な対応をしていただくよう要望いたします。

III その他

(1) 自転車等駐車場用地の提供等放置自転車対策の推進（継続）

自転車等駐車場の設置については、駅周辺については用地の確保を含め、公共空間を活用した路上駐輪施設の設置を進めるなど各自治体において鋭意努力していますが、駅周辺には適地が少なく苦慮しています。

特に腰越駅においては駅周辺町内会と放置自転車対策についての注意喚起チラシ等を回覧する取り組みなどを行っておりますが、依然として放置自転車が後を絶たず抜本的な改善に繋がっていません。

つきましては、自転車等駐車場の設置に対する鉄道事業者の協力義務を規定した「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（自転車法）」の趣旨にのっとり、自転車やバイクの利用者の大部分が通勤・通学者であることから、用地の提供及び確保、施設の設置や維持に対して助成を行うなど、鎌倉市及び藤沢市が行う放置自転車対策に対して、積極的に連携及び協力いただくことについて要望いたします。

なお、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。また、鵠沼駅及び湘南海岸公園駅については、藤沢市が民間から土地を借用し、稲村ヶ崎駅及び極楽寺駅については鎌倉市が貴社から土地を借用して自転車等駐車場の管理運営を行っているところ

ですが、放置自転車が災害時や緊急時の大きな障害をきたすことから、引き続き自転車等駐車場の管理運営・用地の提供等の協力について、ご検討をお願いいたします。

(ふじさわサイクルプラン)

要 望 書

(京 王 電 鉄 株 式 会 社)

令和 6 年度

神 奈 川 県 鉄 道 輸 送 力 増 強 促 進 会 議

京王電鉄 要望項目一覧（2件）

I 利便性向上	153
1 駅施設等の整備	
(1) 高齢者、障害者、乳幼児連れの保護者等に配慮した駅施設の整備等（継続）	
II その他	154
(1) 駅周辺放置自転車対策への協力及び自転車等駐車場用地の提供（継続）	

I 利便性向上

1 駅施設等の整備

(1) 高齢者、障害者、乳幼児連れの保護者等に配慮した駅施設の整備等（継続）

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）」に基づき、バリアフリー化について、整備を進めていただいているところですが、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」も踏まえ、誰もがより安全かつ自由に駅を利用できるよう、引き続き、次の事項について、特段に配慮されるよう要望いたします。

また、川崎市では、稲田堤駅及び若葉台駅周辺地区において、バリアフリー推進に向けた基本的な考えを示すバリアフリー推進構想を作成しており、当該基本構想等に基づく公共交通特定事業計画の作成及び移動等円滑化にかかる事業を推進し、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るよう要望いたします。

①転落防止

京王稲田堤駅については、ホームと車両との段差及びすき間縮小の対策をしていただいたところですが、視覚障害者の安全な移動及び円滑な駅施設利用のための、ホームドア、可動式ホーム柵を県内2駅（京王稲田堤駅、若葉台駅）の設置について引き続き要望いたします。

②バリアフリースイレ等

川崎市内については、全駅のバリアフリースイレ内に大人も利用可能なユニバーサルシートを設置していただいているほか、男女個室トイレの一部にはベビーチェアの設置、若葉台駅には幼児用の小便器や着替え台、ベビーベッドや小児用補助便座を整備していただいているところですが、引き続き、妊産婦・乳幼児連れの保護者等が安心して利用できるような施設（子どもサイズの便器・洗面器・ベビーベッド、授乳室等）など利用者から要望の多い設備の整備についても、取り組まれるよう要望いたします。

③エレベーター、エスカレーター、AED等

県内3駅については、バリアフリー対応としてエレベーターの整備を完了していただいておりますが、傷病者の収容に際し、救急担架を水平にして搬送することが望ましい傷病者も多いことから、救急担架（奥行き 2.0m、幅 0.6m程度）が容易に収容できるエレベーターについて、駅改良工事にあわせて設置していただくよう要望いたします。

なお、空間上の制約などにより、設置まで長期間かかる場合は、当面の代替策として、折りたたみ式の車いすを全駅に用意していただいているところですが、足部等が折りたたむ等、コンパクトにエレベーターへ収納することが可

能なサブストレッチャー（搬送補助器具）を装備していただきたく要望いたします。

④案内表示

AED設置場所については、標識の設置や駅構内図へ記載していただいているところですが、設置場所をインターネットで検索できるよう、日本救急医療財団ホームページの全国AEDマップにおいて設置情報を公開することを要望いたします。

⑤人員対応

貴社では、利用者への「お声掛け、見守り運動」に取り組んでいただいておりますが、ラッシュ時における改札・精算窓口の駅職員の増員やエレベーター等利用時の駅職員による配慮のほか、利用者へ声かけなどの心のバリアフリーの啓発、車内における情報提供の充実に引き続き取り組まれるよう要望いたします。

あわせて、AEDにつきましては、的確に使用できるよう、繰り返しの受講も含め駅係員等への普通救命講習受講の促進について、取り組まれることを要望いたします。

（新かながわランドデザイン、川崎市総合都市交通計画、かわさき保健医療プラン）

II その他

(1) 駅周辺放置自転車対策への協力及び自転車等駐車場用地の提供（継続）

自転車等駐車場の設置に際し、駅周辺において新たな用地を確保することは困難な状況となっています。

つきましては、自転車等の利用者の大部分が京王線を利用する通勤・通学者であること、また、自転車等駐車場の設置に対する鉄道事業者の協力義務を規定した「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（自転車法）」の趣旨にのっとり、自ら自転車駐車を整備、運営するほか、自転車駐車場の用地を市町村へ無償提供することや、市町村の行う施設の設置・維持への助成をするなど、自転車駐車対策をより一層積極的に推進すること、また、市町村が行う放置自転車対策に対して、積極的に連携、協力することを要望いたします。

また、現在、有償で市町村へ貸し付けている用地の借地料軽減についても、ご検討されるよう要望いたします。

なお、市町村としても、自動二輪車（排気量 50cc を超えるもの。ただし、側車付きは除く。）の駐車対策を進める必要があるため、自転車等と同様に、自動二輪車の駐車場の設置についても、特段のご協力、ご配慮をお願いいたします。

（未来へつなぐ さがみはらプラン～相模原市総合計画～、相模原市自転車活用推進計画）