

神奈川県鉄道輸送力増強促進会議 平成29年度 要望・回答

東日本旅客鉄道 東海道本線

I 輸送力増強

1 輸送計画の改善

番号	要望事項	要望内容	回答
(1)	通勤・通学時間帯の増発	東海道本線の朝の通勤・通学時間帯は、非常に混雑しておりますので、混雑緩和のため、運転本数を増発されるよう要望いたします。	上野東京ラインにつきましては、平成27年3月のダイヤ改正よりサービスを開始し、以降ダイヤ改正では、運転間隔調整及び15両編成への増強等、混雑の平準化を図っております。今年度につきましては、平成29年10月のダイヤ改正では朝の通勤時間帯に上下1本ずつを15両編成に増強し大幅な混雑緩和を図りました。 今後のダイヤ設定においても、お客さまのご利用状況を見極めつつ検討してまいります。
(2)	快速アクティーの1時間当たりの増発及び運転時間の拡大	快速アクティーは、昼間時間帯に運転され、利用者には好評ですが、さらに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、1時間当たりの増発及び朝夕の通勤・通学時間帯までの運転時間の拡大について要望いたします。	
(3)	二宮駅始発上り電車の増発	朝のラッシュ時に2本運転されている二宮駅始発上り電車は、周辺市町の住民も多く利用しております。 二宮駅を利用する通勤・通学者のさら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。	
(4)	小田原駅以西への普通電車の増発	首都圏への通勤・通学などの利便性の向上を図るため、通勤・通学時間帯の小田原駅以西への普通電車の増発及び既存の便も含めた運転区間の熱海駅以西への延伸について要望いたします。	
(5)	早朝5時台における小田原駅発列車の増発	早朝小田原駅を発車する上り普通列車は、4時57分の後、5時45分と約50分の間隔が開いているため、小田原駅から東京方面に向かう利用者は大変不便を感じております。 については、乗降客の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3本について、小田原駅を始発とされるよう要望いたします。特に、国府津駅5時28分発の電車については、大船駅を6時4分に発車する始発電車の成田エクスプレスに接続しておりますので、県西地区における成田空港利用者の利便性の向上を図るため、小田原駅を始発とされるよう要望いたします。	

(6)	成田エクスプレスの小田原駅までの延伸	<p>政府においては、平成19年1月から施行されている「観光立国推進基本法」に基づく「観光立国推進基本計画」を閣議決定し、訪日外国人旅行者数の拡大に国を挙げて取り組んでいるところですが、県西・県央及び湘南地域の交通の要衝である小田原駅は、富士箱根伊豆国立公園の観光の玄関口として、海外から多くの観光客に利用されています。特に、箱根町では国際観光地「箱根」として国外からの観光旅行の促進に力を入れており、東アジア地域を意識した観光プロモーションを進めています。</p> <p>今後、ますます外国人観光客が増加することが期待される中で、空港への速達性、信頼性の高い成田エクスプレスは重要な役割を果たすものと考えておりますので、現在、休止している成田エクスプレスの小田原駅までの運行の再開を要望いたします。</p>	<p>運転区間の延長につきましては、お客さまのご利用状況を見極めつつ検討したいと考えております。</p>
(7)	湘南ライナーの真鶴駅・湯河原駅・熱海駅までの延伸	<p>湘南ライナーは、現在小田原駅～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す。</p> <p>しかし、小田原駅始発ということで小田原駅以西の利用者にとっては小田原駅で乗り換える必要があるため、不便を感じておりますので、利用者の利便性の向上を図るため、湘南ライナーを熱海駅始発とし、湯河原駅及び真鶴駅にも停車されるよう要望いたします。</p>	
(8)	湘南新宿ラインの熱海駅までの延伸	<p>平成13年12月から運転されている湘南新宿ラインは、東海道本線から新宿・高崎方面に直通運転が行われ、西湘地域の通勤・通学者等に需要の多い列車ですが、平成19年3月からは春休み・GWといった繁忙期に熱海駅まで延長運転され、県西地域の利用者の利便性向上に加え、北関東地域からの観光客増大など沿線区域への経済効果も期待されることから、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、さらに通勤・通学時間帯における現在の運転本数を増加されるようあわせて要望いたします。</p>	<p>平成27年3月のダイヤ改正において、上野東京ラインが開業し、熱海駅発着の宇都宮・高崎線直通列車を新たに設定いたしました。これにより、上野地区や北関東方面への利便性向上につながると考えております。</p>
(9)	根岸線の平塚駅までの乗入れ	<p>東海道本線から大船駅、横浜駅を経由して根岸線へ乗り換える利用者が相当数あり、今後とも増加が見込まれます。</p> <p>これらの利用者の利便性の向上を図るため、東海道貨物線を利用して、根岸線を平塚駅まで乗り入れられるよう要望いたします。</p>	<p>根岸線から平塚駅までの乗入れ、及び相模線から東海道線への乗入れは、実施するにあたって多くの課題がございますため、お客さまの需要動向を見極めつつ検討する長期的な課題と考えております。</p>
(10)	相模線の平塚駅及び藤沢方面への乗入れ	<p>湘南地域と県央地域を結ぶ相模線は、東海道本線の茅ヶ崎駅を経由して乗り換える利用者が相当数あり、今後とも増加が見込まれます。</p> <p>これらの利用者の利便性の向上を図るため、相模線の平塚駅及び藤沢方面への乗入れについて、引き続き検討されるよう要望いたします。</p>	

(11)	東海道貨物線の本格的な旅客線化の実現	<p>湘南ライナー、おはようライナー新宿及びホームライナー小田原が貨物線を利用して運転されておりますが、朝夕のラッシュ時の混雑は限界に近い状況であり、その解決は緊急を要する状況となっております。</p> <p>については、東海道貨物線の本格的な旅客線化を早期実現し、東海道本線の輸送力を大幅に増強されるよう要望いたします。</p>	<p>東海道貨物線の本格的な旅客線化については、沿線の開発状況、街づくりの進捗、お客さま等の動向を見極めながら検討していくべき事柄であります。現在の状況を考えると長期的な課題と考えております。</p>
(12)	東海道貨物支線の貨客併用化の実現	<p>横浜・川崎市内の東海道貨物支線の沿線(京浜臨海部)では、土地利用の転換や再編整備、大規模な開発計画が具体化しつつあり、今後沿線地域への通勤者等の需要の増大が見込まれます。</p> <p>また、東京都のアジアヘッドクォーター特区及び京浜臨海部ライフイン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おります。また、平成28年4月には、交通政策審議会答申第198号において、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たところです。</p> <p>については、沿線地域の利便性向上と東海道本線の混雑緩和のため、東海道貨物支線の貨客併用化の実現を要望いたします。</p>	<p>京浜臨海部における具体的な開発計画や、東海道方面の将来需要動向、当該地区の開発状況等を見極めつつ検討していくべき長期的な課題と考えております。</p>
(13)	通勤快速から普通電車への乗継ぎ改善	<p>現在、大磯駅及び二宮駅は通勤快速が停車しないため、東京方面から両駅への帰宅者が通勤快速を利用する場合は、大船駅また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50分発の通勤快速は、先発の普通電車が平塚駅止まりのため、後発の普通電車を待たなくてはなりません。</p> <p>については、通勤快速の直前に運転される普通電車は全て、運転区間を国府津駅以西までとし、帰宅者の乗継ぎを改善されるよう要望いたします。</p>	<p>東海道線の平塚以西につきましては、平塚以東の区間とはお客さまのご利用状況に大きな開きがあることから、一部の列車を平塚止まりとしております。</p> <p>延長運転等については、今後のご利用状況を見極めつつ検討してまいります。</p>
(14)	小田原駅発上り最終電車運転時刻の繰下げ	<p>小田原駅発の上り最終電車は23時10分となっておりますが、これ以後に小田原駅に到着する下り電車は、東海道新幹線が1本と、小田急線が14本、上り電車は、箱根登山線が1本、大雄山線が1本あり、利用者にとって不便な状況となっております。</p> <p>乗継者の利便性だけでなく、湯河原方面から小田原以東への帰宅者の利便性向上にもなりますので、熱海駅発23時7分小田原駅止まり最終電車(23時30分着)の運転区間を小田原以東まで延長されるなど、小田原駅発の上り最終電車の運転時刻を繰り下げられるよう要望いたします。</p>	<p>小田原駅23時台の上り列車はご利用が極めて低調であることから、上り最終列車の繰り下げ、延長運転等については現状では考えておりません。</p>

(15)	辻堂駅、二宮駅への旅客用ホームの設置	利用客の利便性の向上及び混雑緩和を図るため、東海道貨物線の旅客線化に向け、藤沢駅、茅ヶ崎駅に続いて辻堂駅、二宮駅の貨物線に旅客用ホームを設置されるよう要望いたします。	東海道貨物線の本格的な旅客線化については、沿線の開発状況、街づくりの進捗、お客さま等の動向を見極めながら関係自治体のご協力が不可欠であると考えております。現在の状況を考えると長期的な課題と考えております。
------	--------------------	---	--

II 利便性向上

1 停車要望

番号	要望事項	要望内容	回答
(1)	湘南新宿ライン(高崎線～東海道線)の新川崎駅への停車	<p>現在運行されており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おられません。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おります。</p> <p>交通広場などの都市基盤施設の整備と大規模住宅や研究所などの民間開発が着実に進み、今後駅利用者の増加が予想されておりますので、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。</p>	<p>湘南新宿ライン(高崎線～東海道線)・通勤快速・湘南ライナー・快速アクティー等は、比較的長い距離をご利用するお客さまに対する速達サービスを主目的のひとつとして提供しているため、現在の輸送体系及び停車駅としております。</p> <p>今後のご利用状況を見極めつつお客さまの全体的な利便性向上について検討してまいります。</p>
(2)	通勤快速の横浜駅への停車	<p>現在、通勤快速は、下り3本が運転されていますが、横浜駅は通過駅となっております。</p> <p>横浜駅はJR線と私鉄4路線及び市営地下鉄との接続駅であり、県内では最も多くの乗降客が利用しております。通勤(帰宅)需要の主要な目的地あるいは発生地であるため、横浜駅に通勤快速を停車されるよう要望いたします。</p>	
(3)	快速アクティー等の辻堂駅への停車	<p>辻堂駅は通過駅となっておりますが、駅周辺は、湘南C-X(シークロス)のまちづくりが推進され、地区の活性化が図られており、乗降客は年々増加し、現在、県内17駅中7番目に乗車人員数が多い駅となっております。</p> <p>については、利用者の利便性・速達性を高めるため、快速アクティー、通勤快速、湘南新宿ライン特別快速、湘南ライナーを停車されるよう要望いたします。</p>	

(4)	快速アクティー等の二宮駅への停車	<p>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1万4千人が乗車しております。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まます。</p> <p>そのため、快速アクティー及び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。</p> <p>また、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一部が現在二宮駅に停車しておりますが、3本運転されている下りの通勤快速は、二宮駅が通過となっております。通勤・通学者の利便性を今以上に高めるためにも、ライナー及び通勤快速の二宮駅への全面停車を要望いたします。</p>	
(5)	快速アクティーの鴨宮駅への停車	<p>平成16年10月のダイヤ改正により、すべての快速アクティーが早川、根府川に停車することになり、小田原西部の利用者にとって利便性が向上いたしました。一方、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。</p> <p>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、快速アクティーを鴨宮駅に停車されるよう要望いたします。</p>	
(6)	東海道本線の東戸塚駅への停車	<p>東戸塚駅は、駅周辺の整備も進み、利用者数が開設当時から現在まで7倍以上に増加しておりますので、利便性の向上を図るため、東海道本線の停車に向けた検討を要望いたします。</p>	<p>東戸塚駅には、東海道線を停車させるためのホーム新設スペースが無いことや、駅設備等の大規模な改良が必要となることから投資額も莫大となるため長期的な検討課題と考えております。</p>
(7)	特急踊り子号をはじめ特急電車の平塚駅への停車	<p>平成19年3月のダイヤ改正で、これまで朝・夕の往復で運転されておりました「特急東海」が廃止されました。この特急電車の運転は、東海道新幹線の補完輸送という観点から、新幹線が停車しない沿線主要駅に停車することにより、乗換えなしのサービスを提供し、利用者には好評でありました。</p> <p>特急電車を平塚駅に停車することにより、首都圏や県西、静岡との通勤・通学の利便性が向上いたします。さらに観光面においても、東京や静岡方面との連絡が向上し、相互の観光客増大が見込まれます。</p> <p>ついでには、通勤・通学客及び観光客の利便性の向上と利用客の増大を図るため、現在平塚駅に停車のない、特急踊り子号をはじめ、特急電車の平塚駅への停車を要望いたします。</p>	<p>「踊り子」号は昭和63年に一部列車を藤沢、茅ヶ崎、平塚、真鶴に停車しましたが、ご利用状況が極めて低調であったため、平成元年に伊東・伊豆方面への速達性を重視し停車駅の見直しを図るとともに、同年には東京～熱海間に「快速アクティー」を新設して、藤沢、茅ヶ崎、平塚、真鶴のお客さまへの利便性向上に努めた経緯がございます。このため、特急列車の停車駅拡大につきましては、需要動向や線区全体のサービス向上等について慎重に検討を行う必要があると考えております。</p> <p>今後ともご利用されるお客さま全体の利便性向上に向け検討してまいります。</p>

(8)	中距離電車の鶴見駅への停車	鶴見駅は京浜臨海部及び沿線の広範囲にわたる地域の人々が利用しています。さらに、「京浜臨海部ライフインベーション国際戦略総合特区」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。中距離電車停車はそれに寄与するため、旅客線としても活用されている東海道貨物線への停車が実現されるよう要望いたします。	鶴見駅への中距離電車の停車については、駅構内にホーム新設スペースがないことから大規模な施設改修が伴うことや、貨物輸送への影響が大きいことなどから関係自治体のご協力が不可欠であり、長期的な検討課題と考えております。
-----	---------------	--	--

2 新駅の設置

番号	要望事項	要望内容	回答
(1)	藤沢駅から大船駅間の新駅設置	<p>国鉄清算事業団用地であった湘南貨物駅跡地(藤沢市村岡地区)及び大船工場跡地(鎌倉市深沢地区)は、周辺地域も含めて、藤沢市と鎌倉市の新たな都市機能集積拠点として位置付けられ、平成19年度には「村岡・深沢地区全体整備構想検討委員会」において、「村岡・深沢地区全体整備構想(案)」がとりまとめられました。</p> <p>構想(案)の具体化に向け、藤沢市村岡地区では、平成22年3月に「村岡地区まちづくり計画」、平成24年3月には土地利用計画を含めた「村岡地区整備計画(案)」、平成28年3月には藤沢市の新たな玄関口にふさわしいまちづくりの指標となる、「村岡新駅周辺地区まちづくりガイドライン(案)」を策定しました。一方、鎌倉市深沢地区では、平成22年9月に策定した土地利用計画を、社会情勢や市民意見を踏まえ修正する、深沢地域整備事業の修正土地利用計画(素案)の意見公募を平成28年6月から7月にかけて行い、平成28年10月に「深沢地域整備事業の修正土地利用計画(案)」を策定しました。</p> <p>また、神奈川県、藤沢市及び鎌倉市等で構成する「湘南地区整備連絡協議会」では、まちづくりの核となる新駅設置実現に向けた検討調査を推進しており、平成27年度に「村岡・深沢地区総合交通戦略策定協議会」を設置し、村岡・深沢地区のまちづくりについて、「新駅設置を中心とした自動車利用に極力依存しないまちづくり」の実現に向け、平成28年3月に「村岡・深沢地区総合交通戦略」を策定しました。</p> <p>本構想の実現には、藤沢駅と大船駅の中間に位置する湘南貨物駅跡地隣接区間への旅客用新駅の設置が不可欠と考えておりますので、新駅を設置されるよう要望いたします。</p>	<p>新駅設置は、物理的に駅設置が可能な線形等であること、現行の輸送形態に悪影響を与えないこと、新駅設置により想定される増加収入が増加経費を上回ること、地元のご協力が得られること等を総合的に判断して検討する事柄と考えております。</p> <p>村岡・深沢地区全体整備構想検討委員会には当社も参画し、構想(案)は承知しております。引続き新駅設置の検討に協力してまいります。</p>

3 駅施設等の整備

番号	要望事項	要望内容	回答
(1)	大磯駅ホームの屋根の増設	大磯駅ホームは、平塚駅側ホームに屋根が設置されていないため、雨天時の乗降において不便をきたしております。 については、利用者の利便性を図るためにも、屋根の増設を要望いたします。	駅のホーム上家は、乗降人員や現況等を勘案しながら、順次整備を進めていく予定です。
(2)	川崎駅ホームの改良	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おります。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さらに増加すると見込まれます。 平成29年度には北改札及び北口自由通路が供用開始となることから、駅利用者の利便性を高めるとともに、ホームの安全対策の向上等を図るため、東海道線のホーム拡幅等の早期完成について、引き続きの対応を要望いたします。	川崎駅では、川崎市と共同で北口自由通路整備及び駅改良等工事を行っております。平成30年2月17日に北改札及び北口通路が供用開始となりました。改札新設に伴い新設階段も整備されることから駅利用者の利便性向上及びホーム混雑の分散が図られると考えております。 東海道線のホーム拡幅につきましては、駅改良工事等の工事に合わせ着工しております。
(3)	藤沢駅西口の新設	藤沢駅の西側地区には商業地や住宅地があり、多数の通勤・通学者が藤沢駅を利用しております。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おります。 については、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。	改札口の新設については、駅前広場等のアクセス施設も必要と考えます。これらの施設整備は、まちづくり事業として行うことが必要であるため、関係自治体と連携し、検討を進めていきたいと考えております。
(4)	茅ヶ崎駅ホームの改良	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おります。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おります。 利用者の安全性確保の点からもホーム拡幅等の設備改良や混雑・滞留緩和対策をされる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。	ホーム幅員等の拡幅については、大規模な改良工事が必要なため、長期的な課題と考えております。 引き続き関係自治体と連携し、混雑・滞留緩和対策の検討を進めていきます。

(5)	二宮駅ホームの増設	<p>現在、二宮駅はホームが1面2線であり、それを上下線で使用しておりますが、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おります。</p> <p>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。</p> <p>ついては、これらのことを十分考慮され、二宮駅へのホーム増設について、積極的に取り組まれるよう要望いたします。</p>	<p>ホームの増設(新設)については、駅構内全体に係わる大規模な改良工事が必要です。お客さまの動向や駅周辺の開発構想に合わせ、ホーム上の混雑状況を見極めながら検討していく事柄と考えております。</p>
(6)	国府津駅北口の新設	<p>国府津駅は、改札口を出入りする乗降客が一日平均約1万3千人で、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おります。この地下道は狭隘で暗く、車が往来するため、歩行者にとって危険な状態となっております。北側地域は、近年、宅地開発が進展し居住者が増加しており、都心への通勤・通学者のベッドタウンとして、今後ますます住宅需要が見込まれるところなので、利用者の利便性の向上を図るため、北側にも改札を設置されるよう要望いたします。</p>	<p>改札口の新設については、駅前広場等のアクセス施設も必要と考えます。これらの施設整備はまちづくり事業として行うことが必要であるため、関係自治体と連携し、検討を進めていきたいと考えております。</p>
(7)	真鶴駅施設の改良	<p>真鶴駅は、改札口が東側1か所しかないことから、隣接の高架橋を渡らなければならない、不便を感じております。駅周辺の整備については、まちづくりの総合的な計画「未来を築くビジョン」にも課題として挙げられ、行政間において検討会を平成27年7月に開催し、平成28年度は神奈川県による真鶴町北側の人道跨線橋にエレベーターが設置され、また駅周辺については町の門口として整備していくための構想を策定しました。真鶴町としましては、行政間にとどまらず、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おりますので、駅施設(ホーム屋根の増設・自由通路・橋上駅舎化など)の全面的な改修について要望いたします。</p>	<p>駅周辺の整備については、関係自治体で整備することが基本と考えておりますので、今後、関係自治体と連携し、橋上駅舎も含めて検討を進めていきたいと考えております。</p>

(8)	藤沢駅施設の改修	<p>東京2020オリンピック競技大会のセーリング競技が開催される、江の島への乗換駅である藤沢駅が、障害のある方にも利用しやすい駅となるため、現在利用が制限されているハンドル型電動車いすが早期に利用できるよう、駅施設の改修を要望するとともに、現状の駅施設においても、可能な限りハンドル型電動車いすが利用できるよう検討をお願いいたします。</p> <p>また、藤沢駅の多機能トイレについて、重度心身障害者が利用できるよう大人用ベッドの設置を要望いたします。さらに、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。</p> <p>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。</p>	<p>エレベーター周囲の移動円滑化経路がクランク状になっていることに関しては、オリンピック開催までには改修を行い解消する見込みです。藤沢駅でのハンドル型車イス利用につきましては、平成30年2月1日よりご利用いただけるよう整備を行いました。</p> <p>多機能トイレ内の設備改善については、引き続き検討を図って参りたいと考えております。</p> <p>また、2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催に向け、整備すべき事項を検討して参りたいと考えております。</p>
(9)	早川駅施設の改良	<p>平成14年から進められている「特定漁漁場整備事業」において、小田原市が事業主体で整備を行う「交流促進施設」の開業が平成31年度に予定されており、今後、多数の利用者が漁港及び交流施設を訪れることが想定され、施設近接の早川駅は、1日あたりの利用者数が3,000人を超えることが見込まれるため、エレベーター及びスロープなどのバリアフリー整備を要望いたします。</p>	<p>バリアフリー設備の整備については、お客さまのご利用状況を見極めつつ、関係自治体のご協力を賜りながら、検討を進めていきたいと考えております。</p>
(10)	横浜駅、戸塚駅、大船駅への可動式ホーム柵設置	<p>横浜市では利用者数が1日10万人以上の駅等を対象に可動式ホーム柵の整備を促進することとし、整備費用の一部を鉄道事業者に補助しています。</p> <p>東海道線ホームについては、車両の扉位置が一定ではないという課題があることは承知しておりますが、利用者の安全確保を図る観点から、早期に導入されるよう要望いたします。</p>	<p>JR東日本は、山手線や京浜東北・根岸線等へのホームドア導入を積極的に推進しております。今後は駅ホームの更なる安全性向上に向け、東京圏におけるホームドアの整備促進を図ります。具体的には東京圏在来線の主要路線について、乗降10万人駅等を優先し、2032年度末頃までの整備を目指して行きます。今後も国や自治体からの協力をいただき、事業者と三者一体となって、ホームドア整備を推進いたします。また、ホームドアの形式につきましても各駅の特徴を考慮しながら検討してまいりますので、併せて自治体の協力をお願いいたします。</p>
(11)	藤沢駅への「駅ナンバリング」の導入	<p>貴社におかれては、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会を見据え、訪日外国人観光客などの利便性向上のため、首都圏エリアへの「駅ナンバリング」の導入を進めていますが、対象駅を電車特定区間(E電区間)としているため、東海道線では東京駅から大船駅間の各駅が対象であり、藤沢駅は対象駅から外れています。</p> <p>藤沢市は、東京2020オリンピック競技大会・セーリング競技の開催自治体であり、競技会場の江の島への乗換駅である藤沢駅は、訪日外国人観光客をはじめ多くの利用者が予想されます。</p> <p>つきましては、利用者の利便性向上のため、藤沢駅に「駅ナンバリング」を導入されるよう要望いたします。</p>	<p>藤沢駅への駅ナンバリングの導入につきましては、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を見据え、引き続き検討してまいります。</p>

(12)	藤沢駅及び辻堂駅への大型コインロッカーの増設	貴社及び藤沢市による観光誘客の取組等により、藤沢市を訪れる訪日外国人観光客が増加しています。また、東京2020オリンピック競技大会のセーリング競技が江の島で開催されることに伴い、今後も訪日外国人などの観光客の増加が予想されます。 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。	ロッカーの増設、大型化につきましては、東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催に向けて検討をしております。
------	------------------------	---	--

III その他

番号	要望事項	要望内容	回答
(1)	増結や切離し等にかかる時間の短縮のための見直し	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)停車する湘南ライナー、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。 ついては、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・切離しの見直しや列車のスピード化を要望いたします。	東海道線につきましては、平塚以東と平塚以西とでお客様の利用状況に大きな開きがあることから、平塚駅において一部の列車の車両の増結及び切離しを行っております。したがって、増結・切離し作業の解消は現状では困難な状況でございます。
(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	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、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おります。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28年度には、高崎駅、浦和駅、土浦駅、松戸駅、八王子駅で「湘南キャンペーン」を実施するなど、観光誘客の促進に向けた取組を行っております。 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」の連携した取組により、藤沢駅と辻堂駅間の回遊性向上を図っております。 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のため、「休日おでかけパス」の利用期間の通年化及び「鎌倉・江ノ電パス」の辻堂駅までのエリア拡大を要望いたします。	鎌倉・江ノ島エリアのJR線、江ノ島電鉄線、湘南モノレールを1日自由に乗り降りできるおトクなきっぷ「鎌倉・江ノ島パス」を設定し、パンフレットや雑誌等での情報発信などによりPRを行い、切符のエリア内だけでなく湘南地区の利便性向上に努めています。 平成26年度に開業した「上野東京ライン」で首都圏北部から神奈川県へのアクセスがより便利になったことから、藤沢市及び関係機関の皆様にご協力をいただきながら、様々な宣伝・情報発信の強化をおこなっております。特別企画乗車券では常磐線や宇都宮線、また高崎線沿線のお客様が藤沢駅を含む湘南地区内へお出かけする際に便利な、乗り降りが自由な切符「休日おでかけパス」が発売しており、多くのお客様にご利用いただいております。今後も東海道線沿線や湘南エリアへの誘客と鉄道利用の促進に今後も取組んでまいります。

(3)	在来線ICサービスの相互利用について	<p>貴社におかれましては、交通系ICカードの相互利用により、利用者の利便性の向上が図られているところです。</p> <p>また、小田原梅まつり等イベント開催時にはエリアをまたがる利用について、接続駅にて運賃精算を行っていただき、観光客の利便性は大幅に向上しております。</p> <p>今後も同様の対応をお願いするとともに、東海旅客鉄道株式会社の記者発表により、御殿場線の下曾我駅から足柄駅までの9駅について、交通系ICカードを導入することが公表されましたので、日頃から御殿場線や熱海以西へ通勤・通学する方の利便性を向上するためにも、貴社の「Suica」との連携により、各鉄道事業者のエリアをまたがる利用が可能となるよう要望いたします。</p>	<p>小田原梅まつり開催期間中には、国府津駅ホーム上において特別改札を実施するとともに、下曾我駅ではSuica等のIC乗車券がご利用出来ない旨をご案内し、事前精算を実施しております。今後も同様の対応は、可能な限り実施することを考えております。</p> <p>エリアをまたがるご利用については、システムを連携させるための技術的な課題が多くあり困難な状況です。このため、異なるエリアをまたがるご乗車の場合は、あらかじめご乗車になる区間のきっぷをお買い求めいただくようお願いしております。また、定期券をご利用の際には磁気定期券の購入をお願いしております。</p> <p>ご利用方法のご案内や告知につきましては、ホームページや国府津駅では横断幕等を通じて、引き続きご案内するとともに、今後もJR東海と連携しながらお客さま案内に取り組んでまいります。</p>
(4)	藤沢駅周辺地区再整備に伴う自転車等駐車場の管理運営・用地の提供等	<p>藤沢駅周辺は放置自転車対策として、駐輪施設を設置しておりますが、新たな自転車等駐車場の確保が急務となっており、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おりますが、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ご協力をお願いいたします。</p>	<p>藤沢駅周辺については、駐輪場用地として提供できる当社用地は、現在のところございません。今後、設置可能な箇所がありましたら協力させて頂く予定です。</p> <p>なお、用地の提供のみならず、当社のグループ会社においても駐輪場を管理運営し、駐輪場整備に取り組んでおります。</p>
(5)	藤沢駅構内における多言語での案内放送の実施	<p>東京2020オリンピック競技大会のセーリング競技が江の島で開催されることに伴い、今後さらなる外国人観光客の増加が見込まれます。</p> <p>藤沢駅については江の島への乗換駅であり、多くの外国人観光客の利用が予想されるため、導入されている電話案内対応やタブレット端末に加え、駅構内における多言語での案内放送を実施するよう要望いたします。</p>	<p>英語放送は、在来線列車等の自動放送設備を備える車両におきましては、日本語のほか英語によるご案内を実施しております。藤沢駅を発着する東海道線、上野東京ライン、横須賀線、湘南新宿ライン及び京浜東北線の車両においても、自動放送において英語放送を実施しております。なお、駅の放送については、外国からのお客さまのご利用が多い列車の発着するホームにおいて自動放送設備がある場合には、英語による案内放送を実施している駅もございますが、藤沢駅につきましては、お客さまのご利用状況を見極めながら検討をしてまいります。なお、JREast InfoLineによる専用回線を使用した英語・ハングル・中国語での電話案内による対応に加え、改札窓口等におきましては、社員による対応やタブレット端末の翻訳ソフトを活用し外国からのお客さまにとって、より分かりやすいご案内を目指し取り組んでまいります。</p>

(6)	上野東京ライン開業に伴う遅延対策	利用者から、上野東京ライン開業以降、遅延が増えているため、ソフト・ハード両面の人身事故対策強化、車両故障の防止等の要望が寄せられています。ついては、遅延対策に努めていただきますようお願いいたします。	<p>上野東京ラインは、宇都宮・高崎線と東海道線の相互直通運転および常磐線の品川駅乗り入れを開始することで、従来の東京駅や上野駅でのお乗換えを解消するとともに、並行して走る山手線・京浜東北線の混雑緩和や所要時分の短縮、首都圏ネットワークが更に強化されることで相互の交流を推進し地域の活性化などを目的に平成27年3月ダイヤ改正において開業いたしました。</p> <p>直通運転を拡大したことにより、輸送障害が発生した際の影響範囲が開業前に比べ広くなりやすい現状があることから、湘南新宿ラインなどでも実施しているように、直通運転の取り止めと折返し運転を速やかに行い、運転可能区間の運行確保と、遅延が波及する範囲を最小限に抑えるよう、細心の注意をもって運行管理に取り組んでいます。また、人身事故対策強化としては、上野東京ラインと並行して走る山手線・京浜東北線にホームドア整備を促進している他、車両故障防止についても、車両機器の二重系システムを搭載したE233系の導入などにより、引き続き遅延対策に取り組んでまいります。</p>
-----	------------------	---	--