

御殿場線 要望項目一覧（17件）

I 輸送力増強.....	2
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）	
< 他路線への乗入れ等 >	
(3) 東海道本線への乗入れの実施（継続）	
< 運転区間の延長等 >	
(4) 荒天時における折り返し運転区間の延長について（継続）	
(5) 山北駅止まり電車の運転区間の延長（継続）	
(6) 荒天時に運休等をする際の利用者への情報提供（継続）	
II 利便性向上.....	4
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）	
III その他.....	5
(1) 駅員の再配置（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跨る利用の実現（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) 外国語表記等の充実（継続）	

I 輸送力増強

1 輸送計画の改善

< 増発による最終電車の増発 >

(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、いこいの村あしがら、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並びに2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催に伴い、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「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目指すこととしております。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、利便性の向上を目指しています。

さらに、平成14年2月より実施されました乗合バス規制緩和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、日中における運転間隔が1時間程度空くなど不便な状況が続いており、特に国府津駅～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ので、輸送力の増強・利用者のさらなる利便性向上に向けて、乗車効率の悪い時間帯においては、構成車両数をさらに減らすなどの工夫をした上で、運転本数を増加されるよう要望いたします。

（松田町第5次総合計画、松田町都市計画マスタープラン、山北町第5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38分、また、松田駅発最終電車は上りが22時55分、下りは23時52分であり、これら最終便に乗継ぎのできない東京や新宿から到着する電車は、東海道線では通勤快速を含め8本、小田急線では上りで5本、下りで14本あります。

ついでには、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、運転時間帯の延長をされるよう要望いたします。

（松田町第5次総合計画、松田町都市計画マスタープラン、山北町第5次総合計画）

<他路線への乗入れ等>

(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おりますので、利用者の利便性向上のため、再度東京方面からの乗入れ、並びに東京方面への乗入れを実施するよう要望いたします。

また、2020年の東京オリンピック・パラリンピックを控え、訪日外国人観光客の増加が見込まれることから、成田エクスプレスの御殿場線までの乗り入れを要望いたします。

（松田町第5次総合計画、松田町都市計画マスタープラン）

<運転区間の延長等>

(4) 荒天時における折り返し運転区間の延長について（継続）

御殿場線では現在、静岡県東部地域で荒天となった際、国府津駅～松田駅間での折り返し運転がされています。御殿場線の山北駅以西は橋梁やトンネルも多く利用者の安全確保という点で難しい区間であると思われませんが、山北駅は松田駅と類似した地形であり、最終電車の終点駅でもあるので、折り返し運転は可能と考えております。

については、荒天時の折り返し運転区間について、現行の国府津駅～松田駅間から国府津駅～山北駅間に延長してくださるよう要望いたします。

(5) 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、谷峨駅を利用しておりますが、帰宅時間帯の山北駅着 17時4分、19時28分及び最終電車の23時59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おります。

については、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要望いたします。

(6) 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いますが、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。

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一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。

また、県内市町村において、バリアフリー法に基づく基本構想が作成されている場合、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

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については、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、御殿場線についても、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併せて要望いたします。

③ 人員対応

施設の整備、改良が行われていない駅舎等については、駅職員による配慮や利用者へ声かけなどの心のバリアフリーの啓発をお願いいたします。

特に、無人駅については、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26年度からスタートした山北町第5次総合計画の重点プロジェクトとして位置づけられており、平成25年度には山北駅北側に定住促進住宅が建設され、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促進しているところです。

については、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、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5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、屋根が一部にしかなく、雨天時等には、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。

については、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きましても、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5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おります。

については、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5次総合計画）

III その他

(1) 駅員の再配置（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。

(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おりますので、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5次総合計画）

(3) 各鉄道事業者のエリアを跨る利用の実現（継続）

平成31年春から交通系ICカードが下曾我駅～足柄駅間において使用可能となることになりましたが、鉄道事業者のエリアを跨いだ利用はできないことから、首都圏からの交通系ICカード利用者は降車駅で清算をする必要があり、イベント時を中心に長蛇の列が形成されています。学生を中心に現金を持ち歩かない利用者もおり、不便を感じる声も上がっています。

沿線住民だけでなく、2020年の東京オリンピック・パラリンピックに向けて今後ますます増加する国内外からの観光客の利便性の向上につながるものことから、JR東海区間とJR東日本区間の跨り利用が可能となることを要望いたします。

なお、跨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を各駅に導入していただくよう要望いたします。

また、例年小田原梅祭り期間中は国府津駅、下曾我駅の両方で精算処理を行っていただいていることにより、混雑はほぼ解消されておりますので、今後も同様の対応をお願いいたします。

（小田原市都市マスタープラン、山北町第5次総合計画）

(4) イベント列車の運行（継続）

御殿場線沿線は多彩な観光資源にあふれ、富士山が世界文化遺産に登録されるなど、富士箱根伊豆地域の注目が一段と高まっている中、更なる観光誘客及び沿線地域の活性化のため、過去に運行された「ごてんばせんまつり号」や「富士山トトレイン」のような、定期的な「イベント列車の運行」を要望いたします。

(5) 企画切符の対象区間延長（継続）

貴社では「富士山」をテーマに企画乗車券「富士山満喫きっぷ」を販売し、誘

客促進に努めて頂いているところですが、その対象区間が静岡県側に留まっていることから、都心部からの更なる集客及び利便性向上のため「休日乗り放題きっぷ」と同様、区間の神奈川県側への拡大と、沿線市町の観光施設とタイアップした新しい周遊切符の企画を要望いたします。

(6) 外国語表記等の充実（継続）

富士山の世界文化遺産の登録及び2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催の決定など訪日観光客の増加が見込まれることから、Wi-Fiによる情報通信環境の整備はもとより、「公共交通機関における外国語等による情報提供促進措置ガイドライン」に基づき、海外からの観光客に対応した受け入れ体制を強化し、利便性向上を図るよう要望いたします。