

神奈川県鉄道輸送力増強促進会議 令和7年度 要望・回答
相模鉄道

番号	要望事項	R7 要望内容	R7 回答
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	<p>神奈川県は、平塚市大神地区と寒川町倉見地区とを一体化し、東海道新幹線新駅の受け皿となるツインシティの整備により、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。</p> <p>こうした中、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。</p> <p>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いと、関係者において、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。</p> <p>このため、県や地元自治体、鉄道事業者、沿線に立地する慶應義塾大学で構成する「いずみ野線延伸検討協議会」を立ち上げ、課題の解決に向け、採算性の確保や新たなまちづくり等、様々な検討を進めています。そのひとつとして、藤沢市では、沿線の「健康と文化の森地区」について、令和6年3月までに、地区全域を市街化区域に編入するとともに、土地区画整理組合を設立し、まちづくりを進めているところです。</p> <p>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、いずみ野線のツインシティ方面への延伸が早期に実現されるよう要望いたします。</p>	<p>ご要望のツインシティ方面への延伸につきましては、当社も「いずみ野線延伸検討協議会」に鉄道事業者の立場で参加し、関係者間において事業実現に向けた検討を行っているとともに、延伸地域における需要創出に向けたまちづくりの進捗状況についても理解しているところです。更なる需要の創出に期待をするとともに今後も事業性の確保を大前提として検討を進めてまいります。</p> <p>自治体におかれましても、上下分離方式の導入や、道路財源等を投入する等、事業実現に向けた具体的整備手法等の確立を進めていただくことをお願い申し上げます。</p>

番号	要望事項	R7 要望内容	R7 回答
(2)	いずみ野線の平塚への延伸	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。	<p>相鉄いずみ野線の湘南台駅以遠への延伸につきましては、鉄道ネットワークの拡充および地域発展への観点から重要課題として認識しており、事業性確保が大前提ではありますが、これまでと同様に区分延伸していく意思を有しております。</p> <p>令和5年度末が期限となっていた湘南台～平塚間の工事施行認可申請につきましては、令和6年2月に申請期限延長の手続きを行い、令和16年12月までの延長が認可されました。引き続き、相鉄新横浜線の全線開業や延伸地域の市街化と環境の変化が続く中で、事業収支に見合う需要がどう創出されていくかを見極めたうえで、事業化の判断をまいります。</p>

番号	要望事項	R7 要望内容	R7 回答
2 輸送計画の改善			
(1)	JR相模線への乗入れ	<p>新型コロナウイルス感染拡大以前は、JR相模線の利用者は年々増加しており、相鉄・JR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。</p> <p>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、JR相模線への乗入れを検討されるよう要望いたします。</p>	<p>当社車両がJR相模線へ乗入れるためには、現在のJR相模線および当社厚木線が単線構造であるため、運行面で大きな課題があるとともに、編成両数をはじめ車両設備や駅設備等について乖離が大きいと、大規模かつ多額の設備投資が必要になります。</p> <p>また、乗り入れを検討するにあたり、相模国分信号場付近の相鉄本線と厚木線の平面交差による踏切遮断時間の増加懸念や、コロナ禍を契機としたお客さま流動変化を鑑みた場合、新規の輸送需要が見込めない現状においては、事業採算性が確保できないと考えられ、現段階での乗入れは困難であると判断しております。</p>
(2)	小田急線への乗入れ	<p>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。</p> <p>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・JR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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>小田急線への乗入れにつきましては、地域住民の方からのご要望をはじめ、関係自治体からも多くの働きかけをいただいております。</p> <p>当社といたしましても、横浜市内と商業・工業・研究施設等の集積が進む神奈川県央地域、あるいは関東有数の観光地である箱根地域と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と考えております。</p> <p>しかしながら、当社車両が小田急線に乗入れるためには、信号保安設備、車両設備及び駅設備等の改修を行うために大規模かつ多額の設備投資が必要となるほか、両社とも列車が高頻度で運行されている現状においては、運行ダイヤの大幅な調整が必要であり、既存路線の輸送力の維持も困難になるものと想定しております。</p> <p>そのため当社としましては、現段階での小田急線への乗入れは困難であると判断しております。</p>

番号	要望事項	R7 要望内容	R7 回答
II 利便性向上			
1 停車要望			
(1)	GREEN×EXPO2027を契機とした、瀬谷駅・三ツ境駅への特急停車	<p>旧上瀬谷通信施設の土地利用については、郊外部の新たな活性化拠点の形成をめざし、地権者や市民の皆さまのご意見を伺いながら、令和2年3月に土地利用基本計画を策定しました。</p> <p>つきましては、GREEN×EXPO2027の開催及び旧上瀬谷通信施設の大規模な土地利用転換に伴い、今後発生が想定される交通需要に対応し、来街者の利便性向上を図るため、瀬谷駅・三ツ境駅への特急列車の停車について要望いたします。</p>	<p>瀬谷駅や三ツ境駅につきましては、2027年に開催予定の「国際園芸博覧会」の最寄り駅となることから国内外を問わず多くのお客様のご利用が見込まれるほか、博覧会開催後の周辺整備により、中長期的にも乗降人員の増加が見込まれることから、優等列車の停車についても検討を行っているところです。</p> <p>しかしながら、優等列車の停車駅を増やしたり、新たな列車種別を設定したりするためには、車内表示器をはじめ、車両や地上設備、運行管理システム等の大規模な改修が必要となり、高額な改修費が発生するとともに、停車駅が増えることによる速達性のあり方についても検討すべき課題となります。</p> <p>本件については、引き続き、将来の駅の乗降人員や輸送力、速達性または採算性などを総合的に勘案して、検討を進めてまいりたいと考えます。</p>
2 新駅の設置			
(1)	海老名駅～かしわ台駅間への新駅の設置	<p>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。</p> <p>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。</p>	<p>現在、海老名駅総合改善事業(連携計画事業)におきまして、駅舎のリニューアルや連絡通路の整備を進めており、令和5年3月には北口改札が開業したことで、海老名駅～かしわ台駅間にお住まいの方の利便性向上が図られております。</p> <p>一方で、海老名駅及びかしわ台駅の間地点に新駅を設置することは、周辺地域が市街化調整区域であることと、交通利便性及び商業集積が非常に高く、広域駅勢圏を有する海老名駅に隣接することになり、新駅利用者は、海老名駅及びかしわ台駅を利用している既存利用者の一部が転移するものと考えられ、新たな需要喚起が見込めず、運営費用を賄うことが非常に困難であると考えられます。</p> <p>しかしながら、両駅間距離が2.8kmと長いこと、海老名市北東部の交通不便地域の解消に大きなメリットがあること等に鑑み、海老名市等により、道路・駅前広場等の基盤整備、請願駅としての駅整備並びに新規の輸送需要創出のための周辺地域の面開発等を実施いただければ、新駅の設置について協議を開始させていただきます。</p>

番号	要望事項	R7 要望内容	R7 回答
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	<p>「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。</p> <p>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。</p> <p>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6年度までに26駅で設置され、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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>駅周辺におけるバリアフリー基本構想に基づく公共交通特定事業計画の作成と共に、施設更新の際には、駅利用者や地域の関係団体の意見を踏まえながら、引き続き推進に努めてまいります。</p> <p>① 可動式ホーム柵は、令和6年度に海老名駅を除く26駅への設置が完了しております。海老名駅につきましても、駅改良に合わせて設置工事を進めており、令和8年度上期に供用開始する予定です。</p> <p>また、ホームと車両との段差及びすき間の解消につきましては、ホームの側面にすき間を狭めるための転落防止ゴム(くし形状のゴム)の設置等を、対象となる22駅のうち令和7年度までに6駅、令和10年度末までに他16駅について順次進め、転落防止に努めるとともに、新型車両を導入する際には、段差の解消のために床面高さを基準内で極力下げた設計とした車両を導入してまいります。</p> <p>② 親子トイレ、ベビーチェア付きトイレ、子供サイズの便器・手洗い器・ベビーベッド、授乳室や大きめのシート(ユニバーサルシート)が未整備の駅につきましては、スペースが確保できることを前提に、今後トイレの大幅な改良を行う際に設置してまいります。</p> <p>温水シャワー水栓付き汚物流しの未整備駅におきましては、順次整備してまいります。</p> <p>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)の設置につきましては、スペースに余裕がある場合において順次設置してまいります。</p>

番号	要望事項	R7 要望内容	R7 回答
		<p>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要望いたします。</p>	<p>③ 移動円滑化経路の2ルート目確保につきましては、大規模な施設改良が伴いますが、移動円滑化基準に則り、どなたにも利用しやすい施設を計画してまいります。</p>
		<p>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要望いたします。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。</p>	<p>④ 救急担架を収容できる大きさのエレベーターの設置につきましては、支える部分の構造強度やスペースの問題があり困難を伴いますが、今後の駅改良の機会を捉え検討してまいります。また、傷病者を階段により搬出する場合には、可能な限り駅係員による協力体制を確保いたします。</p>
		<p>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要望いたします。</p>	<p>⑤ 駅の床材につきましては、滑りにくい材料を選定しております。また、経年等により摩耗し滑りやすい状態になった場合は、タイル等の表面に防滑剤を塗布するなどの処置を施しています。</p>
		<p>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。 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。</p>	<p>⑥ 緊急時の情報提供につきましては、音声案内装置の整備のほか案内表示の視認性向上にも努めてまいります。 情報提供につきましては、HPやX(旧Twitter)、アプリ、駅サイネージなど多面的な情報提供を行っておりますが、今後もより多くのお客様がご利用しやすくなるよう、引き続き多角的に検討してまいります。</p>

番号	要望事項	R7 要望内容	R7 回答
		<p>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。</p> <p>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、事前の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。</p>	<p>⑦ 新型車両を導入する際には、引き続きユニバーサルデザイン設計を取り入れた車両を導入してまいります。 また、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きましても、継続して実施してまいります。</p> <p>⑧ 平成24年11月より、全駅係員がサービス介助士の資格を取得し、高齢のお客様やお身体の不自由なお客様をはじめ、すべてのお客様に安心・快適にご利用いただけるようなサービスの提供に努めております。また、ご要望に応じてお手伝いをさせていただくとともに、積極的なお声かけや、相手の立場を考えた接客を心がけることで、心のバリアフリーの啓発にも取り組んでおります。 今後も社内教育の機会を活用し、知識や技能の向上はもちろん、障害者差別解消法の趣旨及び合理的配慮についての理解をさらに深めてまいります。 また、お客様へのマナー啓発につきましても、車内および駅構内へのポスター掲出やデジタルサイネージ、ホームページなどを通じて、引き続き積極的に実施してまいります。</p>
(3)	西谷駅のバリアフリー化	<p>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、南側のバリアフリー化を要望いたします。</p>	<p>西谷駅の南口エレベーターにつきましては、地域の方々やご利用のお客様より多くのご要望をいただいております、できる限り早期に解決すべき課題として認識しております。 しかしながら、現在の駅舎建物に昇降設備等を新設することは法令をクリアできず困難となっております。よって駅舎建物全体の建て替えを視野に入れ、引き続き検討を進めております。 なお、南口をご利用の際は、エスカレーター等の操作によりバリアフリー対応いたしますので、駅係員へお声がけください。</p>

番号	要望事項	R7 要望内容	R7 回答
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	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>とりわけ、横浜駅、天王町駅、西谷駅、鶴ヶ峰駅、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。</p> <p>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。</p>	<p>当社では、直営の自転車駐輪場を1駅4箇所を設置しており、地方公共団体に用地を提供している自転車駐輪場が5駅6箇所(無償提供)、その他第三者に運営委託している自転車駐輪場等が11駅15箇所ございます。</p> <p>また、当社が用地提供し外部業者が設置・運営するシェアサイクルポートが、9駅11箇所ございます。</p> <p>今後も引き続き積極的に自転車駐輪場設置に向け努力してまいります。しかしながら、用地確保が最大の問題であり、駅舎下、高架下等の鉄道用地の活用、既存駐輪場の増床等の検討を行っているものの、自転車駐輪場のさらなる設置は非常に困難な状況であります。</p> <p>自転車駐輪場設置にあたり、一部の地方公共団体から補助金をいただいておりますが、すべての地方公共団体からご支援を頂けますようお願いを申し上げますとともに、駅周辺で放置禁止区域と違法駐輪・放置自転車禁止について、利用者へのモラル向上の啓発に努めていただきますようお願い申し上げます。</p>
(2)	相鉄新横浜線の利用しやすい運賃設定等の検討	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。	相鉄新横浜線につきましては、加算運賃を設定せずに基本運賃のみとした場合には、速達性向上計画の認定基準を満たす事業性を確保できなくなるなどから、開業時より加算運賃を設定いたしておりますが、開業後のお客様のご利用状況等を踏まえて、事業性が確保されることを大前提に、その設定金額、期間について適時適切に検討を行ってまいります。