

神奈川県鉄道輸送力増強促進会議 令和元年度 要望・回答

東日本旅客鉄道 東海道本線

番号	要望事項	要望内容	回答
I 輸送力増強 1 輸送計画の改善			
(1)	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、更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。	上野東京ラインにつきましては、2015年3月のダイヤ改正よりサービスを開始し、以降のダイヤ改正において、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まいりました。 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と、現在のご利用状況を鑑みますと現時点では増発の考えはございませんが、引き続きお客さまのご利用状況を見極めつつ全体的な利便性向上について努めてまいります。
(2)	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	県及び各自治体の観光施策の取組み等を受け、平成26年から平成30年にかけて、小田原市、大磯町、二宮町では、年間延べ入込観光客数の増加が続いています。 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おりますが、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、平塚駅以西へ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	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。 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。	

番号	要望事項	要望内容	回答
(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おります。</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>2015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っていると考えております。</p>

番号	要望事項	要望内容	回答
(9)	根岸線の平塚駅までの乗入れ	東海道本線から大船駅、横浜駅を経由して根岸線へ乗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り入れられるよう要望いたします。	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。
(10)	相模線の平塚駅及び藤沢方面への乗入れ	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。	
(11)	東海道貨物線の本格的な旅客線化の実現	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。 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。	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。
(12)	東海道貨物支線の貨客併用化の実現	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ております。 こうした中、川崎市におきましては平成30年3月に「臨海部ビジョン」を策定し、浜川崎駅周辺に位置する南渡田地区における新産業創出拠点の形成や、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。 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。	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。

番号	要望事項	要望内容	回答
(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駅以東まで延長されるなど、小田原駅発の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。</p>	<p>2020年3月のダイヤ改正で、熱海駅(23:07発)小田原駅(23:30着)行上り最終電車を、国府津駅まで延長運転し利便性向上を図りました。</p>
(15)	辻堂駅、二宮駅への旅客用ホームの設置	<p>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。</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。</p>

番号	要望事項	要望内容	回答
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～東海道本線)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～東海道本線)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・快速アクティナー等は、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設定しており、現在の停車駅としております。2018年3月のダイヤ改正では、湘南新宿ラインの戸塚からの順序を快速アクティナーの後に変更し、川崎以北から辻堂へは藤沢で湘南新宿ラインに乗り換えることでご利用ができるようになりました。また、普通電車の待ち合わせ駅を 国府津駅から平塚駅に変更し、大磯・二宮へは平塚で先行する普通電車に同ホームで乗り換えができるようにするなど、東海道線全体での利便性向上を図りました。</p> <p>今後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)	快速アクティナ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、県内の東海道本線停車駅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、快速アクティナー、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>	
(3)	快速アクティナー等の大磯駅への停車	<p>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パーセント増加しています。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パーセント増加しています。</p> <p>現在、大磯駅は湘南ライナーや通勤快速等の通過駅となっておりますが、大磯駅を利用する通勤・通学者の利便性向上のため、湘南ライナー、通勤快速及び快速アクティナーの大磯駅への停車を要望します。</p>	
(4)	快速アクティナ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す。</p> <p>そのため、快速アクティナ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>	

番号	要望事項	要望内容	回答
(5)	快速アクティ어의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어가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。</p> <p>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。</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어를鴨宮駅に停車されるよう要望いたします。</p>	※(1)～(4)参照
(6)	東海道本線の東戸塚駅への停車	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。	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であり、投資額も莫大となることから、長期的な検討課題と考えております。
(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>については、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1986年に一部の列車を藤沢、茅ヶ崎、平塚、真鶴に停車といたしました。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、東京～熱海間に「快速アクティ어를」新設して、藤沢、茅ヶ崎、平塚、真鶴のお客さまの利便性向上に努めた経緯がございます。このため、現在の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)	相鉄・JR直通線の鶴見駅への停車	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ノ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。相鉄・JR直通線の鶴見駅への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。	鶴見駅への相鉄・JR直通線の停車については、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る長期的な検討課題と考えております。

番号	要望事項	要望内容	回答
II 利便性向上 2 新駅の設置			
(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、その後もまちづくりに関する検討の深化や、まちづくりの核となる新駅設置実現に向けた検討調査の実施などを進めてきましたが、平成30年12月に、県、藤沢市、鎌倉市では、両地区一体のまちづくり及び新駅の実現に向けて、基本事項に合意し、「村岡新駅(仮称)設置協議会」を設立しました。平成31年1月には、藤沢市村岡地区に東海道本線の新駅設置等について要望を行い、また、3月には概略設計の着手について了承いただいております。</p> <p>現在、概略設計を進めていただいておりますが、構想(案)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、新駅設置と新駅整備費用の一部負担について要望いたします。</p>	<p>2019年1月に新駅設置に対する要望書を頂き、2019年8月に概略設計の協定を締結し、設計を進めておりますが、新駅と周辺まちづくりの整備は、全体計画の調整が重要な事柄となりますので、引き続き関係者間と連携して対応いたします。</p>

番号	要望事項	要望内容	回答
II 利便性向上 3 駅施設等の整備			
(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。 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利用者は更に増加すると見込まれます。 平成30年2月に北口通路・北改札が供用開始され、駅利用者の利便性等が高まっております。また、同年11月にホームを拡幅いただいておりますが、今後もホームの安全対策の向上等を図るため、本設化工事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。2018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、2018年11月4日にホーム拡幅工事を実施しました。今後は、本設化にむけた工事が2020年度まで続きますので、引き続き宜しくお願いたします。
(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。 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本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で東海道本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、ホーム拡幅等の抜本的な設備改良に加え、CPライン整備等による混雑・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。	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。またCPライン整備については、2018年度末に東海道線5・6番線ホームにおいて整備を完了しております。 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。

番号	要望事項	要望内容	回答
(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>については、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1万2千人で、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、平成27年度から行政間において検討会を開催しており、平成28年度には県の事業により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、平成29年度には真鶴駅周辺環境整備基本計画を策定しました。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>

番号	要望事項	要望内容	回答
(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、江の島への乗換え駅である藤沢駅が、障害のある方にも利用しやすい駅となるため、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、施設の整備に当たっては、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>また、現在、JR藤沢駅ホームで発生した救急事案への対応は、ホームから小田急藤沢駅改札前のエレベーターまで布担架で搬送しており、傷病者への負担がとて大きいと、藤沢駅南口からホームまでストレッチャーで搬送できるように、ストレッチャーが収容可能なエレベーターを設置していただきたく要望します。</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> <p>救急担架の収納可能なエレベーターについては、現在の限られた駅設備の中では寸法の制約から設置は困難です。</p>
(9)	早川駅施設の改良	<p>小田原漁港では、平成14年から進められている「特定漁港漁場整備事業」において、小田原市が事業主体で整備を行っている「漁港の駅TOTOCO小田原」の開業が、令和元年11月に予定されています。開業後は、小田原漁港への観光客が増加することが想定され、至近にある早川駅は、1日当たりの乗降客数が3,000人を超えることが見込まれています。</p> <p>こうした動きから、地域の拠点である早川駅を小田原漁港に訪れる方々の玄関口に相応しい、魅力ある駅にしていくことが必要であり、今後、貴社と連携しながら検討してまいりたいと考えておりますので、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。</p>	<p>2019年10月に小田原市が立ち上げた早川駅・周辺整備検討会議において、バリアフリー整備や広場再整備等を自治体等と協力しながら今後の方向性について調整、検討を進めてまいります。</p>
(10)	横浜駅、戸塚駅、大船駅への可動式ホーム柵設置	<p>平成30年3月、東京圏における可動式ホーム柵の設置について、主要駅は令和14年度までに、うち、条件が整った駅については令和7年度までに整備するとの公式発表が貴社からありました。</p> <p>東海道本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、整備計画の前倒しが図られるよう要望いたします。</p>	<p>2018年3月6日付けプレスで公表しております「東京圏におけるホームドアの整備促進について」に基づき、東京圏在来線の主要路線について、乗降10万人以上の駅等を優先し、2032年度末頃までの整備を目指して行きます。今後も補助金等、国や自治体からのご協力をいただき、事業者と三位一体となって、ホームドア整備を推進いたします。</p>

番号	要望事項	要望内容	回答
(11)	藤沢駅及び辻堂駅への大型コインロッカーの増設	<p>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。</p> <p>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。</p>	<p>ロッカーの増設、大型化につきましては、利用状況を見ながら、東京オリンピック・パラリンピック協議大会の開催に向けて検討をまいります。</p>
(12)	川崎駅南口改札の整備	<p>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更に増加すると見込まれます。</p> <p>平成30年2月に北口通路・北改札が供用開始され、駅北側の回遊性・利便性が向上しておりますが、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。</p>	<p>改札口の整備については、まちづくり事業として検討する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>

番号	要望事項	要望内容	回答
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	<p>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。</p> <p>については、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。</p>	<p>東海道線につきましては、平塚以東と平塚以西とでお客さまのご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です。</p>

番号	要望事項	要望内容	回答
(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	<p>藤沢市では、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。</p> <p>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、平成30年度には北関東で「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みを行っています。</p> <p>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「藤沢市アトスペース」、「藤澤浮世絵館」の連携した取組みのほか、「テラスモール湘南」や「湘南モールフィル」等、多彩な大型商業施設もあり、藤沢駅と辻堂駅間の回遊性向上を図っています。</p> <p>こうした取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一つとなっています。</p> <p>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、「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。</p>	<p>鎌倉・江ノ島エリアの鉄道利用促進を図るためおトクなきっぷ「鎌倉・江ノ島パス」を設定し、各種宣伝展開の実施などによるPRを行い、切符のフリー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。フリーエリアについては、鎌倉～江ノ島エリアを周遊いただける駅を網羅していることからエリア拡大は現在のところ検討しておりません。おトクなきっぷの設定につきましては、お客様のニーズを踏まえつつ、区間、列車の利用状況や線区、地域の特状および季節による需要の多寡等を総合的に判断したうえで設定させていただいております。</p> <p>「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。首都圏北部のお客さまが休日に藤沢駅を含む湘南地区内へお出かけする際に便利な、おトクなきっぷ「休日おでかけパス」や「のんびりホリデーSuicaパス」を設定しお客さまにご利用いただいております。おトクなきっぷ「休日おでかけパス」や「のんびりホリデーSuicaパス」につきましては、休日の鉄道利用促進を目的に設定している為、現在のところ通年化は検討しておりません。今後も東海道線沿線や湘南エリアへの誘客と鉄道利用促進に今後も取り組んでまいります。</p>

番号	要望事項	要望内容	回答
(3)	各鉄道事業者のエリアを跨る利用の実現	JR東日本とJR東海のエリアを跨いだIC定期券の発売について、令和3年春の開始が発表されたところですが、御殿場線や熱海以西へ通勤・通学する方の利便性が向上するため、サービス開始の前倒しを要望いたします。 また、交通系ICカードで、鉄道事業者のエリアを跨いだ利用はできないことから、貴社の「Suica」との連携により、交通系ICカードの各鉄道事業者のエリアを跨る利用が可能となるよう要望いたします。	JR東日本とJR東海のエリアを跨いだIC定期券発売については、各社において機器・システム改修等の準備が必要となりますため、準備期間を確保することから、サービス開始につきましては、2021年春とさせていただきます。 また、エリアを跨いだご利用は、現行も自動改札機でのシステム連携するための技術的課題も多く困難な状況です。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	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更なるご協力をお願いいたします。	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。 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。
(5)	藤沢駅構内における多言語での案内放送の実施	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や、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により外国人が日本に在留し就労する資格が拡充されたことに伴い、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、他社線への乗換え駅であり、多くの外国人観光客等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できるよう、多言語での案内放送、案内サインにおける多言語表記の拡充を実施するよう要望いたします。	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しますが、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。