

要 望 書

令和元年度

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 202 件)	5
東日本旅客鉄道 (要望項目 117 件)	9
東海旅客鉄道 (要望項目 23 件)	67
小田急電鉄 (要望項目 23 件)	83
京浜急行電鉄 (要望項目 10 件)	95
東急電鉄 (要望項目 4 件)	101
相模鉄道 (要望項目 11 件)	107
伊豆箱根鉄道 (要望項目 2 件)	115
箱根登山鉄道 (要望項目 1 件)	119
江ノ島電鉄 (要望項目 6 件)	123
京王電鉄 (要望項目 5 件)	129
神奈川県鉄道輸送力増強促進会議名簿	135

要 望 書

(国)

令和元年度

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第198号では、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づけられました。

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。

このほか、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会への対応、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、鉄道を取り巻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、及び経済団体に構成する「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、「神奈川東部方面線」の整備など、具体的な取り組みを進めています。

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（平成28年4月20日答申第198号）でプロジェクトに位置づ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 ホームドアの設置促進など、鉄道利用者の安全確保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。

令和元年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)

令和元年度

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、神奈川県のみならず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・通学時の混雑緩和は十分とはいえない状況であり、鉄道輸送力の一層の増強が求められています。また、相互直通運行による鉄道ネットワークの形成が進む一方で、事故等による遅延範囲の拡大が生じております。さらに、令和元年度には、県内で脱線等の鉄道事故が頻発したほか、台風による鉄道施設への被害も発生しております。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、さらには、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会への対応など、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、輸送の安全性の向上、さらには、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、駅の施設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。

令和元年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)

令和元年度

神奈川県鉄道輸送力増強促進会議

目 次

(要望項目 全117件)

東海道本線 (41件)	11
横須賀線 (13件)	25
横浜線 (12件)	31
根岸線 (5件)	37
南武線・鶴見線 (13件)	41
相模線 (19件)	47
中央本線 (7件)	55
全線共通事項 (7件)	59

東 海 道 本 線

東海道本線 要望項目一覧 (41件)

I 輸送力増強 13

1 輸送計画の改善

< 運転本数の増発 >

- (1) 快速アクティ어의1時間当たりの増発及び運転時間の拡大 (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 (新規)
- (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) 湘南ライナーの真鶴駅・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) 通勤快速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 16

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) 快速アクティ어의辻堂駅への停車 (継続)
- (3) 快速アクティ어의大磯駅への停車 (新規)
- (4) 快速アクティ어의二宮駅への停車 (継続)
- (5) 快速アクティ어의鴨宮駅への停車 (継続)
- (6) 東海道本線の東戸塚駅への停車 (継続)
- (7) 特急踊り子号をはじめ特急電車の平塚駅への停車 (継続)
- (8) 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) 川崎駅ホームの改良 (継続)
- (3) 藤沢駅西口の新設 (継続)
- (4) 茅ヶ崎駅ホームの改良 (継続)
- (5) 二宮駅ホームの増設 (継続)
- (6) 国府津駅北口の新設 (継続)
- (7) 真鶴駅施設の改良 (継続)
- (8) 藤沢駅施設の改修 (継続)
- (9) 早川駅施設の改良 (継続)
- (10) 横浜駅、戸塚駅、大船駅への可動式ホーム柵設置 (継続)
- (11) 藤沢駅及び辻堂駅への大型コインロッカーの増設 (継続)
- (12) 川崎駅南口改札の整備 (継続)

III その他 22

- (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跨る利用の実現 (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)

I 輸送力増強

1 輸送計画の改善

< 運転本数の増発 >

(1) 快速アクティ어의 1 時間当たりの増発及び運転時間の拡大 (継続)

快速アクティ어は、昼間時間帯に運転され、利用者には好評であります。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。

(平塚市総合交通計画、ゆがわら 2011 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 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 (新規)

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 (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。

(5) 早朝 5 時台における小田原駅発列車の増発 (継続)

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。

< 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おります。

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。

(7) 湘南ライナーの真鶴駅・湯河原駅・熱海駅までの延伸（継続）

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。

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。

（湯河原町都市マスタープラン）

(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。

（ゆがわら 2011 プラン、湯河原町観光立町推進計画）

<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、横浜駅を經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。

（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經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。

（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）

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。

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。

〔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、茅ヶ崎市総合交通プラン〕

(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。

〔 かながわランドデザイン、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) 通勤快速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。

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。

(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。

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。

(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。

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。

(2) 快速アクティー等の辻堂駅への停車（継続）

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。

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。

(3) 快速アクティー等の大磯駅への停車（新規）

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。

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ーの大磯駅への停車を要望します。

（大磯町第四次総合計画後期基本計画）

(4) 快速アクティー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 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れます。

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。

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。

(5) 快速アクティーの鴨宮駅への停車（継続）

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。

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) 東海道本線の東戸塚駅への停車（継続）

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。

(7) 特急踊り子号をはじめ特急電車の平塚駅への停車（継続）

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。

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。

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。

(8) 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。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。

2 新駅の設置

(1) 藤沢駅から大船駅間の新駅設置（継続）

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。

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度化や、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。

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、藤沢駅と大船駅の間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。

（かながわランドデザイン、藤沢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。

(2) 川崎駅ホームの改良（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。

(3) 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。

(4) 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と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、C P

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。

(茅ヶ崎市総合計画)

(5) 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。

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れます。

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。

(6) 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。

(7) 真鶴駅施設の改良 (継続)

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。

(8) 藤沢駅施設の改修（継続）

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。

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。

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。

(9) 早川駅施設の改良（継続）

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 T O T O C O 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。

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。

（第 5 次小田原市総合計画おだわら T R Y プラン）

(10) 横浜駅、戸塚駅、大船駅への可動式ホーム柵設置（継続）

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。

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、整備計画の前倒しを図られるよう要望いたします。

(11) 藤沢駅及び辻堂駅への大型コインロッカーの増設（継続）

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。

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。

(12) 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。

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。

(川崎駅周辺総合整備計画)

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。

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。

(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。

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。

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もあり、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。

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。

(3) 各鉄道事業者のエリアを跨る利用の実現（継続）

J R 東日本と J R 東海のエリアを跨いだ I C 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 I C 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「S u i c a」との連携により、交通系 I C 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。

(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。

（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）

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。

橫 須 賀 線

横須賀線 要望項目一覧 (13件)

I 輸送力増強.....	27
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について (継続)	
<その他>	
(3) 逗子駅での増結・切離し時間の短縮 (継続)	
(4) 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.....	28
1 停車要望	
(1) 湘南新宿ライン全列車の東戸塚駅への停車 (継続)	
2 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) 東戸塚駅舎の改良 (継続)	
(4) 北鎌倉駅舎の混雑対策 (継続)	
(5) 東逗子駅北口への改札口の設置 (継続)	
(6) 武蔵小杉駅の混雑対策 (継続)	
(7) 横浜駅～大船駅間5駅への可動式ホーム柵設置 (継続)	
III その他.....	30
(1) 逗子駅での英語放送の実施 (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）

横須賀線の朝の通勤・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について（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。

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

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）

<その他>

(3) 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。

(4) 相鉄・JR直通線の品川・東京方面への乗入れ（継続）

相鉄・JR直通線については、令和元年11月30日開業の運びとなり、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することとされています。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します。

II 利便性向上

1 停車要望

(1) 湘南新宿ライン全列車の東戸塚駅への停車（継続）

東戸塚駅の混雑対策として、これまでも、ラッシュ時の係員増員、ホーム上設置物の撤去、ホーム中央部の通行帯明示、エスカレーターの高速化、7時台の大船始発普通電車の1本増発等の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。

現在、東海道本線発着の湘南新宿ライン快速は、横須賀線を走行しているにも関わらず東戸塚駅を通過しておりますが、快速が停車しない駅の中で、東戸塚駅は群を抜いて利用者が多い状況です。混雑緩和のためには、快速の停車が費用対効果の観点からも現実的にも最も有効な方策であり、朝のピーク時間帯においては快速の停車が速達性に与える影響は限定的であると考えておりますので、東戸塚駅への湘南新宿ライン全列車の停車を要望いたします。

2 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）

ホームでの事故等が発生した場合、列車の運行ひいては市内の他の公共交通機関の利用にも支障をきたすことから、ホーム上での混雑（大型連休や鎌倉市内で大規模なイベントが開催される時期及び列車事故による遅延）の際は、駅員を配置するなどの措置を講じていただいているところですが、ホームドアの設置（実証実験での実施を含む）により、一層の安全性の確保について、身体障害者福祉協会からも要請があったことから、3駅ともに可及的速やかに対応していただくよう要望いたします。

特に鎌倉駅は、大型連休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、ホーム上に極めて多くの利用者が滞留しており、小学生からも安全性確保を求める意見が出ています。更には、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会も開催され、今後、多くの方が利用することが想定されることから、2020年までにホームドアを設置する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おり、今後も、新川崎駅利用者の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) 東戸塚駅舎の改良（継続）

東戸塚駅の混雑対策として、これまでも、ラッシュ時の係員増員、ホーム上設置物の撤去、ホーム中央部の通行帯明示、エスカレーターの高速化等の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。

については、ホーム上の混雑緩和・安全性確保につながる駅舎改良について、引き続き検討を進めていただくよう要望します。

(4) 北鎌倉駅舎の混雑対策（継続）

北鎌倉駅は、改札口が長いホーム南端の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、改札口へ向う周辺道路に利用者が集中するだけでなく、ホームをはじめとする駅構内が利用者であふれています。

については、鉄道用地が狭隘である等大きな制約がある中での人的対応等ソフト面の安全性確保及び利便性向上のより一層の取組みを要望いたします。

(5) 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、駅舎設備等大規模工事が必要となり、改札口へのアクセス施設も必要になることから困難である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。

(6) 武蔵小杉駅の混雑対策（継続）

横須賀線武蔵小杉駅の抜本的な混雑対策として、下りホームの新設及び新規改札口の設置が公表されたところですが、ホームの混雑が著しく、転落等も起こりうる状況であるため、関係各所と連携し、できる限りの早期整備を要望いたします。また、その供用開始までの期間においても、混雑状況を踏まえ、適切に安全確保されますよう要望いたします。

加えて、令和元年11月に開業予定の神奈川東部方面線、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、安全対策や混雑対策等について適切に対応されるよう併せて要望いたします。

(7) 横浜駅～大船駅間5駅への可動式ホーム柵設置（継続）

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。

横須賀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。

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。

橫 浜 線

横浜線 要望項目一覧 (12 件)

I 輸送力増強.....	33
1 輸送計画の改善	
< 運転本数の増発等 >	
(1) 運転本数の増加及び運転区間の延長 (継続)	
< 他路線への乗入れ等 >	
(2) 横浜線、中央本線の相互乗入れ及び八高線の横浜線への直通運転化 (継続)	
(3) 根岸線への乗入れ本数の増加 (継続)	
< その他 >	
(4) 運転時間の短縮 (継続)	
(5) 編成両数の増加 (継続)	
(6) 最終電車の運転時刻の繰下げ (継続)	
(7) イベント開催時の臨時電車の運転 (継続)	
II 利便性向上.....	35
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) 淵野辺駅の整備 (継続)	
(3) 東神奈川駅～長津田駅間 9 駅への可動式ホーム柵の設置 (継続)	
III その他.....	36
(1) 駅無人時間帯の有人化 (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) 運転本数の増加及び運転区間の延長（継続）

- ① 平成 24 年 3 月のダイヤ改正による増発や、平成 26 年の新型車両の導入により輸送力改善、混雑緩和に努めていただいておりますが、依然としてピーク時の混雑率は非常に高い水準にありますので、朝夕の通勤時間帯を中心に、更に運転本数の増加を図るよう要望いたします。
- ② 快速電車については、平成 24 年 3 月のダイヤ改正により、デertimeを中心に運転本数の増加が図られておりますが、通勤・通学者を中心とした利用者の利便性の向上を図るため、17 時以降にも快速電車を運転されるよう要望いたします。
- ③ 町田駅～八王子駅間については、東神奈川駅方面からの一部の列車が町田駅止まり、橋本駅止まりとなっているため、特定の列車に乗客が集中するなど町田駅以西の利用者に不便をきたしておりますので、朝ラッシュ時を中心に、八王子駅方面へ運転区間を延長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) 横浜線、中央本線の相互乗入れ及び八高線の横浜線への直通運転化（継続）

市町合併による相模原市域の拡大等に伴い、旧相模原市域と相模湖駅、藤野駅方面とのアクセス性向上が求められております。

しかし、横浜線及び中央本線を利用するためには、高尾駅、八王子駅での乗換えが必要であり、大変不便な状況となっております。

さらに、リニア中央新幹線の神奈川県駅（仮称）が「橋本駅付近」へ設置されるとともに、相模原市においては、橋本駅・相模原駅周辺を中心として「広域交流拠点」の形成に取り組んでいることから、より利便性の高い広域交通網の整備に向け、横浜線及び中央本線の相互乗入れ運転を要望いたします。

また、広域的な交通ネットワークの拠点となる橋本駅へのアクセス利便性向上を図る必要があることから、北関東方面からの環状線となる八高線の横浜線への直通運転化を要望いたします。

（新・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）

(3) 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、平成 30 年 3 月ダイヤ改正においても、朝通勤時間帯の桜木町行き 2 本が磯子行きに延伸されたところですが、新幹線アクセスの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、朝夕のラッシュ時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。

<その他>

(4) 運転時間の短縮（継続）

快速電車や普通電車については、更に運転時間の短縮が図られるよう要望いたします。

(5) 編成両数の増加（継続）

現在、横浜線は 8 両編成で運行されておりますが、依然として混雑率は高い水準にあります。平成 26 年 2 月に導入された拡幅の新型車両により輸送力の増強がなされるなど、これまでも輸送力増強に努めていただいておりますが、相互直通運転が実施されている根岸線の現状を踏まえ、10 両編成化など、輸送力の改善により、更に混雑緩和を図られるよう要望いたします。

（横浜都市交通計画）

(6) 最終電車の運転時刻の繰下げ（継続）

横浜線の下り最終電車については、平成 26 年 3 月のダイヤ改正での時刻繰下げにより、利用者の利便性向上が図られたところですが、最終電車発車後の京浜東北線の運行状況を考慮し、今後も可能な限り、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。

(7) イベント開催時の臨時電車の運転（継続）

新横浜地区にある「日産スタジアム」、「横浜アリーナ」のイベント開催時には、夜間の運転本数が少ない時間帯に退場時の利用客が集中することがありますので、例年と同様、臨時電車を運転されるよう要望いたします。

また、相模原市で毎年 8 月 1 日に開催されるさがみ湖湖上祭花火大会には、横浜線方面からも大勢の来場者がおりますので、こうしたイベント開催時には、臨時電車を運転されるよう要望いたします。

2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会において、自転車ロードレース競技のコースが橋本駅周辺を通過することが決定しており、多くの観客が集うことが予想されます。このため、臨時便の運行の検討をお願いいたします。

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、桜美林学園等があり、駅利用者も多くおりますので、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ます。特に「日産スタジアム」は、東京2020オリンピック競技大会開催を契機に更なる利用者増が見込まれます。ついては、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新設を要望いたします。

(2) 淵野辺駅の整備（継続）

平成15年4月の青山学院大学相模原キャンパス開校等により、年々駅利用者が増加し、現在も高い水準にありますが、プラットホームは既存のままであるため、電車到着時は、乗降客でホーム内が大変混雑している状況となっております。ついては、駅利用者がホーム内においても安全に移動できるように、ホーム拡張整備等の安全対策等についてご検討されるよう要望いたします。

(3) 東神奈川駅～長津田駅間9駅への可動式ホーム柵の設置（継続）

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。

横浜線の東神奈川駅～長津田駅間の9駅については利用者の多い駅や視覚障害者利用施設の最寄駅が含まれていることから、可動式ホーム柵の整備計画の前倒しが図られるよう要望いたします。

特に、新横浜駅については、イベント開催時等にホーム上に極めて多くの利用者が滞留しており、ホーム上の混雑緩和、利用者の安全確保が喫緊の課題となっておりますので、速やかに導入されるよう要望いたします。

Ⅲ その他

(1) 駅無人時間帯の有人化（継続）

横浜線の古淵駅、淵野辺駅及び矢部駅では、一部の運転時間において、改札窓口が無人となっており、利用者は事故等万一の事態への不安や不便を日々感じております。

については、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性向上及び利便性の向上等の観点から、駅職員を終日配置されるよう要望いたします。

根 岸 線

根岸線 要望項目一覧（5件）

I 輸送力増強.....	39
1 輸送計画の改善	
(1) 桜木町駅折返しとなっている列車の磯子駅までの延長運転（継続）	
II 利便性向上.....	39
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) 新杉田駅の混雑対策（継続）	
(3) 桜木町駅の利用者の安全性確保、利便性向上を図るための新改札口等の整備（継続）	
(4) 根岸線全駅への可動式ホーム柵の設置（継続）	

I 輸送力増強

1 輸送計画の改善

(1) 桜木町駅折返しとなっている列車の磯子駅までの延長運転（継続）

朝夕の時間帯において、一部、桜木町駅止まりの列車がありますので、利便性向上を図るため磯子駅までの運転を要望いたします。

II 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、市庁舎や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、一日の乗降客数が約11万人（平成30年度実績）と多くの方々が利用されています。

北口では、平成29年4月に新駅舎が供用開始するとともに、平成30年4月には保育施設が開園し、平成31年3月にホーム拡幅が完了しました。

また、南口周辺では、令和2年6月の市庁舎移転に向け、横浜文化体育館の再整備、教育文化センター跡地の活用、現市庁舎街区の活用などの新たなまちづくりを進めています。

これに合わせて、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します。

(2) 新杉田駅の混雑対策（継続）

新杉田駅は、一日当たりの乗降客数が約7万6千人（平成30年度実績）と、利用者が多い駅です。

駅構内及び高架下に設置されているシーサイドライン・京急杉田駅方面との連絡通路は朝夕ラッシュ時には乗降客であふれ、著しく混雑している状況が見受けられます。

については、利用者の安全性の確保の点からも、適切な混雑対策を講じるよう要望いたします。

(3) 桜木町駅の利用者の安全性確保、利便性向上を図るための新改札口等の整備（継続）

J R 桜木町駅は、一日の乗降客数が14万人余（平成30年度実績：前年比+0.7%）と多くの方々が利用しており、今後、北仲通地区の計画開発が進むことで、来訪者、就業者等の相当な増加が見込まれることから、利用者の安全性確保や利便性向上を図ることが不可欠です。

現在、駅南端部への新改札口設置及び改札口前面整備等について、貴社と連携して事業を進めていますが、新改札口は、周辺地域の野毛・北仲通・馬車道地区の新たな玄関口となることから、令和2年度早期の供用開始が可能となるよう、引き続き着実な事業推進をお願いいたします。

(4) 根岸線全駅への可動式ホーム柵の設置（継続）

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。

既に鶴見駅、東神奈川駅（1・4番線）、横浜駅、桜木町駅（1・4番線）で使用開始となり、関内駅での準備が進められていることに感謝します。

引き続き、利用者の多い桜木町駅（2・3番線）、大船駅、視覚障害者利用施設の最寄駅となる山手駅、学生の利用が多い石川町駅、乗換駅となる新杉田駅についても、整備計画の前倒しが図られるよう要望いたします。

南武線・鶴見線

南武線・鶴見線 要望項目一覧 (13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) 南武線の増発、車両の増結、快速運転 (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.....	44
1 駅施設等の整備	
(1) 矢向駅の改札機の増設 (継続)	
(2) 武蔵小杉駅の混雑対策 (継続)	
(3) 武蔵中原駅の混雑対策 (継続)	
(4) 武蔵溝ノ口駅における安全性の確保 (継続)	
(5) 津田山駅ホームの屋根の増設等 (継続)	
(6) 老朽駅舎等の改良 (継続)	
(7) 改札口の新設 (継続)	
(8) 中野島駅ホームの改良 (継続)	
(9) 武蔵小杉駅連絡通路の熱気対策 (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、快速運転（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立川行き最終電車の繰下げ、②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）③車両の増結（長編成化）、④快速運転の朝・夕の導入等、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、また、周辺地域の工場跡地等に共同住宅や商業施設などが建設されたことで、同路線は、より多くの住民や通勤・通学者等が利用する交通機関として、その重要度は高まっております。

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、沿線における新産業創出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合わせ、朝通勤時間帯に上下で 3 本が増発されましたが、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・通学者や住民にとって大切な交通手段であり、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。

ダイヤの状況といたしましては、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）」の開校（平成 30 年 4 月）による同路線利用者の大幅な増加を見据え、平成 30 年 3 月のダイヤ改正において、専門学校の下校時間に合わせた、弁天橋～鶴見間での 1 往復の増発のほか、沿線企業の定時退社日に合わせた同区間の臨時電車を運行していただきました。

また、平成 31 年 3 月のダイヤ改正においては、18 時台の列車を減便し、16 時台の列車を増便したことで 16 時台の混雑の緩和が図られました。

しかしながら、17 時台、18 時台については、依然として混雑した状態が続いて

いるとともに、大川駅については、同ダイヤ改正において、17時台のダイヤが以前より10分程度前倒しになったことから、周辺企業の通勤者にとって利用しづらい状況が発生しております。

については、一層の利便性向上に向けて、通勤・通学時（特に17時台、18時台）の増便や、立地企業の就業状況に応じたダイヤの設定を要望いたします。

<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第198号において、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、川崎アプローチ線として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、沿線における新産業創出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。

については、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) 矢向駅の改札機の増設（継続）

矢向駅周辺では、近年、従前にあった事業所から新たに都市型住宅や研究施設等へと土地利用転換が進んだことに伴い、当駅乗降客数は平成16年度まで緩やかな減少を続けておりましたが、平成17年度に大きく増加に転じてから、その後は増加傾向であり、朝のラッシュ時における改札口は非常に混雑しておりますので、改札機を増設されるよう要望いたします。

(2) 武蔵小杉駅の混雑対策（継続）

武蔵小杉駅については、南武線ホームは朝ラッシュ時には駅構内で著しい混雑が発生しております。令和元年7月に確認した同駅ホームドアの整備スケジュールについて、令和4年3月頃の設置完了に向けて、着実な推進を要望いたします。

(3) 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。

については、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。

(4) 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おります。

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。

(5) 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、ホームの上屋を増設しておりますが、武蔵溝ノ口駅方のホームには上屋がなく、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おります。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。

(6) 老朽駅舎等の改良（継続）

バリアフリー化等の施設改善にあわせ、老朽施設の更新や利用者の利便性向上の観点から、駅舎、跨線橋、トイレ等の駅施設の改良を早急を実施されるよう要望いたします。

また、車いすやベビーカー利用者等が容易に利用できる拡幅改札口の増設と鶴見線のトイレが無い駅についてのトイレ設置を要望いたします。

(7) 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おります。

利用者の安全性確保と利便性向上のため、向河原駅西側、平間駅西側に改札口を新設される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については、整備されるまでの間は、次の位置に改札口を新設されるよう要望いたします。

- ・久地駅南側、宿河原駅北側

(8) 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おります。

ついでには、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。

(9) 武蔵小杉駅連絡通路の熱気対策（継続）

武蔵小杉駅の南武線と横須賀線・湘南新宿ラインをつなぐ連絡通路において、非常に暑くなる夏場の対策として、通気口の設置やエコクーラーの配置などの改善を行っていただいたところですが、引き続き、利用者の快適な通行環境を確保していただくよう要望いたします。

相 模 線

相模線 要望項目一覧（19件）

I 輸送力増強	49
1 新線・線増計画	
(1) 信号保安設備等の既存設備改修や行違い施設設置（継続）	
(2) 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・通学時等の輸送力増強（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) 八王子駅直通の運転本数の増加（継続）	
(4) 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会に伴う臨時便の運行（継続）	
<他路線への乗入れ>	
(5) 他線との相互乗入れ（継続）	
II 利便性向上	51
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）	
(3) (仮称)磯部駅及び(仮称)作の口駅の設置（継続）	
2 駅施設等の整備	
(1) 社家駅舎のバリアフリー化（継続）	
(2) 北茅ヶ崎駅の駅施設改善（継続）	
(3) 香川駅の駅施設改善（継続）	
(4) 海老名駅のホーム拡幅（継続）	
(5) 入谷駅の駅施設改善及び駅の有人化（継続）	
(6) 相武台下駅の駅施設改善（継続）	
(7) 宮山駅への多機能トイレの設置（新規）	
III その他	54
(1) 駅の有人化（継続）	
(2) 厚木駅の名称変更（継続）	

I 輸送力増強

1 新線・線増計画

(1) 信号保安設備等の既存設備改修や行違い施設設置（継続）

平成 28 年 4 月の交通政策審議会答申第 198 号においては、新幹線駅へのアクセス改善などの観点から、相模線の輸送サービス改善について記載されたところであり、その必要性が改めて見直されておりますので、複線化に向けた段階的整備として、信号保安設備等の既存設備改修とともに、行違い施設のない駅への行違い施設設置により、速達性向上や輸送力増強を図られるよう要望いたします。

新・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、ちがさき都市マスタープラン、茅ヶ崎市総合交通プラン、海老名市第四次総合計画後期基本計画、海老名市都市マスタープラン、第四次座間市総合計画、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 さむかわ 2020 プラン後期基本計画、寒川町都市マスタープラン

(2) 複線化の早期実現（継続）

神奈川県東海道新幹線新駅設置促進期成同盟会で、寒川町倉見地区への東海道新幹線新駅の誘致活動を行うとともに、受け皿となるツインシティのまちづくりへの取組みが進んでいます。

一方、リニア中央新幹線については、沿線各地で工事が進められており、県内駅が設置される橋本駅周辺では、まちづくりの検討が進められるなど、開業に向けた取組みが着実に進められております。

相模線は、神奈川県の中核都市圏と湘南都市圏の結びつきを強化し、将来は、全国との交流連携の窓口となる東海道新幹線新駅とリニア中央新幹線神奈川県駅（仮称）をつなぐ、南北方向の交通軸となることが期待される重要な路線であり、県や市町においても、沿線開発やまちづくりに取り組んでいるところです。

しかしながら、単線であるため、運転本数が少なく、表定速度が低いなどの問題があり、これを解消するには抜本的な輸送力の改善が必要と思われま

つについては、複線化についての具体的・本格的な検討により、複線化が早期に実現され、抜本的な輸送力増強が図られるよう要望いたします。

かながわグランドデザイン、ツインシティ整備計画、新・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、茅ヶ崎市総合交通プラン、海老名市第四次総合計画後期基本計画、海老名市都市マスタープラン、海老名市地域公共交通網形成計画、第四次座間市総合計画、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 さむかわ 2020 プラン後期基本計画、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

2 輸送計画の改善

<運転本数の増発等>

(1) 通勤・通学時等の輸送力増強（継続）

平成 28 年 3 月のダイヤ改正において、海老名～橋本間で、夕方通勤時間帯に 1 往復増発されておりますが、通勤・通学時間帯（6～8 時、17～19 時）における混雑緩和等、さらなる利便性向上のために、最大運転本数（1 時間あたり 5 本）の確保など、運転本数を増加されるよう要望いたします。

新・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、茅ヶ崎市総合交通プラン、ちがさき都市マスタープラン、海老名市第四次総合計画後期基本計画、海老名市都市マスタープラン、第四次座間市総合計画、座間市都市マスタープラン、寒川町総合計画 さむかわ 2020 プラン後期基本計画、寒川町都市マスタープラン

(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）

東京、横浜方面への通勤・通学者は、帰宅時である 21 時以降に相模線をよく利用していますが、21 時以降については接続する他線の運転本数に対し、相模線は 1 時間あたり 2 本と少ないことから、駅で待機する時間が長く、1 本あたりの乗車人員も多くなり、不便を強いられている状況となっております。

また、平成 28 年 3 月のダイヤ改正において、橋本駅発上り最終電車の時刻が平日、休日ともに約 30 分繰下げられ、利便性の向上が図られたところですが、他線との乗継ぎにおいて不便な状況が続いているところです。

特に平日の最終電車について、現在、他線最終電車の橋本駅着時刻は、京王線下り電車が 1 時 04 分、横浜線上り電車が 0 時 26 分、同線下り電車が 1 時 00 分である一方で、橋本駅発上り最終電車は 23 時 48 分となっております。また、東海道本線下り最終電車は 0 時 54 分である一方、茅ヶ崎駅発下り最終電車は 23 時 48 分となっております。

このことを踏まえ、他の鉄道路線との乗継客の利便性向上のため、21 時以降の相模線の運行本数を増加させるとともに、さらに最終電車を繰下げるよう要望いたします。

新・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、茅ヶ崎市総合交通プラン、ちがさき都市マスタープラン、海老名市第四次総合計画後期基本計画、海老名市都市マスタープラン、寒川町総合計画 さむかわ 2020 プラン後期基本計画

(3) 八王子駅直通の運転本数の増加（継続）

電化と同時に、相模線の八王子駅までの直通運転が実現しましたが、通勤・通学者等の利便性向上のため、運転本数を増加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）

- (4) 東京 2020 オリンピック・パラリンピック 競技大会に伴う臨時便の運行（継続）
東京 2020 オリンピック・パラリンピック 競技大会において、自転車ロードレース 競技のコースが橋本駅周辺を通過することが決定しており、多くの観客が集うことが予想されます。ついては、臨時便の運行の検討をお願いいたします。

<他路線への乗入れ>

- (5) 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、茅ヶ崎市総合交通プラン、海老名市第四次総合計画後期基本計画、海老名市都市マスタープラン、寒川町総合計画 さむかわ 2020 プラン後期基本計画、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、住宅建設が進んでおります。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おりますので、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、茅ヶ崎市総合交通プラン）

- (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予想されます。また、現在進めている海老名運動公園周辺地区土地区画整理事業により、更なる産業の集積も図られます。

ついては、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おります。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予想されます。

については、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。

(海老名市第四次総合計画後期基本計画、海老名市都市マスタープラン、海老名市地域公共交通網形成計画)

(3) (仮称)磯部駅及び(仮称)作の口駅の設置(継続)

上溝駅から南橋本駅間の沿線地域は、大規模企業が多数立地し、相模原市の中核的な工業地帯として、今後ますますの発展が期待される地域であります。

また、相武台下駅から下溝駅間の沿線地域は、さらなる宅地開発等が期待される地域となっておりますが、これらの地域においては、最寄駅が遠いため、バス、自家用車等に頼らざるを得ない状況となっております。地元からも駅復活の強い要望が出されております。

については、沿線地域の発展と利便性向上のため、(仮称)磯部駅及び(仮称)作の口駅の設置を早期に実現されるよう要望いたします。

(新・相模原市総合計画、相模原市都市計画マスタープラン)

2 駅施設等の整備

(1) 社家駅舎のバリアフリー化(継続)

社家駅周辺には、座間特別養護学校有馬分教室が開校しており、障害者通所施設「レインボールーム」があります。これらの施設利用者には、鉄道を利用して通学・通所している方もおります。また、同駅は、高齢者にとっても階段の昇り降り等、移動の負担が大きいため、エレベーターの設置を求める声が数多く寄せられています。

現在、バリアフリー化に向けた具体的な協議を開始いただいております。引き続き、社家駅のバリアフリー化としてエレベーター設置に向けての取り組みをお願いいたします。

(海老名市第四次総合計画後期基本計画、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、海老名市地域公共交通網形成計画)

(2) 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おりますが、引き続きの取り組みをお願いします。

(茅ヶ崎市総合計画)

(3) 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おります。

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）

(4) 海老名駅のホーム拡幅（継続）

海老名市では平成27年10月、海老名駅西口土地区画整理事業による、ららぽーと海老名のオープン等、海老名駅西口地区がまち開きされました。また、海老名駅の東口と西口を結ぶ自由通路が供用開始され、駅周辺の都市基盤整備が一層進み、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、高齢者や障害者等が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。

ついては、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網形成計画）

(5) 入谷駅の駅施設改善及び駅の有人化（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おります。

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おりますので、設置されるよう要望いたします。

また、ホームには屋根が設置されているものの、雨風をしのぐには不十分であるので、風雨時に対応できる待合室等を整備されるよう要望いたします。

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、ホームと電車との間の段差については、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するとともに、利用者にとって安全性確保や利便性向上のため、無人駅を解消されるよう要望いたします。

（第四次座間市総合計画、座間市都市マスタープラン）

(6) 相武台下駅の駅施設改善（継続）

相武台下駅は、平成 28 年 7 月に駅舎の改修をしていただいたところですが、改札からホームまで跨線橋の階段を利用しなければならず、移動の負担が大きいいため、高齢者、障害者等が利用しやすいよう、エレベーターを設置されるよう要望いたします。

(7) 宮山駅への多機能トイレの設置（新規）

宮山駅周辺には、寒川神社があり、年間約 200 万人の参拝客の中には、鉄道を利用している方も多くおります。同駅は、スロープはあるものの多機能トイレがないため、高齢者、障害者等は不便を強いられている状況です。

現在、駅舎改良にあわせた男女トイレ設置の協議を開始していただいております。感謝申し上げます。多機能トイレにつきましては、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律により、旅客施設の大規模改良の際には公共交通移動等円滑化基準への適合が求められますので、設置に向けての取組みをお願いいたします。

Ⅲ その他

(1) 駅の有人化（継続）

現在、北茅ヶ崎駅、香川駅、上溝駅及び南橋本駅では、通勤・通学時間帯を含む一部の運転時間において無人となっており、宮山駅、倉見駅、門沢橋駅、社家駅、相武台下駅、下溝駅及び番田駅については、巡回型の駅員体制となっていることから、利用者は事故等万一の事態への不安や不便を日々感じております。

については、終日、駅職員を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おります。

については、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。

中 央 本 線

中央本線 要望項目一覧（7件）

I 輸送力増強.....	57
1 輸送計画の改善	
<運転本数の増発>	
(1) 運転本数の増加（継続）	
(2) 直通電車の増発（継続）	
<他路線への乗入れ>	
(3) 中央本線・横浜線の相互乗入れ（継続）	
<その他>	
(4) イベント開催時の臨時電車の運転（継続）	
II 利便性向上.....	58
1 停車要望	
(1) 特急電車の停車（継続）	
2 駅施設等の整備	
(1) 藤野駅ホームの屋根の増設（継続）	
III その他.....	58
(1) 駅無人時間帯の有人化（継続）	

I 輸送力増強

1 輸送計画の改善

< 運転本数の増発 >

(1) 運転本数の増加（継続）

平成 29 年 3 月のダイヤ改正において、高尾駅からの下り列車の運転間隔が均等化されたことにより、18 時台においては運転間隔が 20 分以内の運転となっておりますが、その他の時間帯におきましても、利用者の利便性向上のため、20 分未満間隔での運転を確保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）

(2) 直通電車の増発（継続）

相模湖駅、藤野駅は、東京・横浜方面への通勤・通学客が多く利用しておりますが、一部の列車が高尾駅止まりのため、利用者は乗換えが必要であるなど、不便をきたしております。

さらに、平成 28 年 3 月のダイヤ改正において、平日・土休日ともに、一部時間帯で運転本数が削減されたことから、朝夕の通勤・通学時間帯を中心に、上下線の高尾駅止まりの電車を直通電車にするとともに、増発されるよう要望いたします。

< 他路線への乗入れ >

(3) 中央本線・横浜線の相互乗入れ（継続）

市町合併による相模原市域の拡大等に伴い、旧相模原市域と相模湖駅、藤野駅方面とのアクセス性向上が求められております。

しかし、中央本線及び横浜線を利用するためには、高尾駅、八王子駅での乗換えが必要であり、大変不便な状況となっております。

さらに、リニア中央新幹線神奈川県駅（仮称）が橋本駅付近へ設置されるとともに、相模原市においては、橋本駅・相模原駅周辺を中心として「広域交流拠点」の形成に取り組んでいることから、より利便性の高い広域交通網の整備に向け、中央本線及び横浜線の相互乗入れ運転を要望いたします。

（新・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）

< その他 >

(4) イベント開催時の臨時電車の運転（継続）

相模原市で毎年 8 月 1 日に開催されるさがみ湖湖上祭花火大会には、横浜線方面からも大勢の来場者がおりますので、こうしたイベント開催時には、例年と同様、臨時電車を運転されるよう要望いたします。

II 利便性向上

1 停車要望

(1) 特急電車の停車（継続）

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、都心から最も近い観光の拠点となっております。

については、観光客の利便性向上と地域の発展のため、相模湖駅及び藤野駅に特急電車を、1日に上り下り各1本停車されるよう要望いたします。

2 駅施設等の整備

(1) 藤野駅ホームの屋根の増設（継続）

藤野駅は、平成4年度に、20mの屋根をホーム上に設置していただき、平成17年度には昇降設備設置にあわせ、昇降施設部分についても設置していただいたところですが、屋根延長が1両半程度であり、ホームの幅も狭いことから、降雨時等にはホームが大変混雑する状況となっております。

については、引き続き、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。

III その他

(1) 駅無人時間帯の有人化（継続）

現在、相模湖駅・藤野駅では、一部の運転時間において、改札窓口が無人となっており、利用者は事故等万一の事態への不安や不便を日々感じております。

については、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性・利便性の向上の観点から、駅職員を終日配置されるよう要望いたします。

全線共通事項

全線共通事項 要望項目一覧（7件）

I 利便性向上.....	61
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) 誤乗防止のための案内表示等の改善（継続）	
(3) 運賃表の改善（継続）	
II その他.....	64
(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) 乗継運賃制度の拡充（継続）	
(3) 女性専用車両の導入（継続）	
(4) 無人駅及び駅員巡回型の駅の乗車人員数の公表（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、京浜東北線及び根岸線の駅で着手していただいているところですが、支援制度が創設された一部自治体の対象駅はもとより、その他の県内駅にも早期に設置していただきたく、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、ホームと車両との段差及びすき間の解消につきましても、取組みをお願いいたします。

② 多機能トイレ等

多機能トイレ等の設置、視覚障害者用階段シールや妊産婦・乳幼児連れの保護者が安心して利用できるような施設（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など利用者に好評な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 移動経路等

車いすの円滑な移動が可能となるよう必要な経路確保を要望します。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。

④エレベーター、エスカレーター、A E D等

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。

傷病者の収容に際して、布担架での搬送は傷病者への負担がとて大きいいため、ストレッチャー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。ストレッチャー収容可能なエレベーターの設置が困難な場合は、救急担架を水平にして搬送することが望ましい傷病も多いことから、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。救急担架が収容可能なエレベーターの設置が困難な場合は、代替案として、足部等が折りたためる等のコンパクトにエレベーターに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、A E Dにつきましては、58駅に設置いただいておりますが、駅利用者等の生命にかかわる緊急事態に対処する装置であるため、更に設置駅を拡大されるよう、またA E D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おりますが、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

移動等の円滑化に配慮した車両であるE233系車両について、京浜東北・根岸線に続き横浜線、南武線にも導入いただき、感謝申し上げます。

引き続き、移動等円滑化された車両の整備に関しても、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される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組みをお願いいたします。

⑦案内表示等

「サービス品質よくするプロジェクト」として横浜線において案内サインの改善や照明のLED化等に取り組み、駅利用がより快適になったところですが、他路線も含め、引き続き案内表示や券売機等の多言語・ふりがなでの表記や、聴覚障害者や視覚障害者、訪日外国人等のニーズに応じたわかりやすい案内装置（ホーム・エレベーター・エスカレーター・階段・改札口・トイレ等駅構内各所における音響音声案内装置や電光掲示板、点字板等）の設置及び文字や音声によるリアルタイムな情報提供にも取り組まれるよう要望いたします。

高齢者や視覚障害者等が駅の券売機を利用する際に、主たる運賃表が高所に

あり、目的地までの運賃検索に困難が生じております。

ついては、点字対応と同時に音声対応式券売機の開発等、積極的な改善を要望いたします。

また、車いす利用者が券売機を利用する際にステップが券売機の下に入るよう蹴込みを設ける等、運賃表の視認性向上に取り組ま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おります。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。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の設置場所の記載等を要望いたします。

⑧人員対応

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要望いたします。

高齢者、障害者等の介助に当たっては、必要な職員の配置に加え、それぞれの利用者の行動特性を的確に把握した上での対応が必要なことから、より一層、駅職員に対する実践に即した教育、訓練を推進されるよう要望いたします。

また、駅における遠隔手話通訳サービスの実施及びコミュニケーションボードの設置を要望いたします。

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、新・相模原市総合計画、相模原市総合都市交通計画、第2期相模原市障害者福祉計画、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2期基本計画、藤沢市次世代育成支援行動計画、第5次小田原市総合計画おだわらTRYプラン、小田原市都市計画マスタープラン、茅ヶ崎市総合交通プラン、逗子市まち・ひと・しごと創生総合戦略、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、第四次座間市総合計画、寒川町総合計画 さむかわ 2020プラン後期基本計画、大磯町第四次総合計画、大磯町バリアフリー基本構想、第5次二宮町総合計画

(2) 誤乗防止のための案内表示等の改善（継続）

湘南ライナー、おはようライナー新宿等、運転車両が多様な列車については、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本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、上野東京ライン開業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。

(3) 運賃表の改善（継続）

鎌倉駅などの運賃表には、主要駅以外の駅にローマ字表記がなく、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

せも多く寄せられています。

については、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、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ることから、既に導入されているスマートフォン用アプリによる多言語での案内等に加え、鎌倉駅や藤沢駅をはじめとする主要駅について、運賃表における駅名のローマ字表記の整備をお願いいたします。

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。

については、JR 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。

横浜都市交通計画、横浜市自転車活用推進計画、新・相模原市総合計画、相模原市自転車対策基本計画、横須賀市都市計画マスタープラン、平塚市総合交通計画、平塚市自転車利用環境推進計画、ふじさわサイクルプラン、第 5 次小田原市総合計画おだわら T R Y プラン、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、ちがさき都市マスタープラン、茅ヶ崎市総合交通プラン、ちがさき自転車プラン

(2) 乗継運賃制度の拡充（継続）

現在、貴社におかれては、他の民営鉄道との乗継ぎによる割引運賃の導入を行い、平成 25 年 3 月からは交通系 IC カードの全国相互利用サービスが開始され、公共交通機関の乗継利便性の向上に取り組まれておりますが、さらなる利便性の向上を図るため、今後は、他の公共交通機関も含めた乗継運賃制度の拡充について、積極的に取り組まれるよう要望いたします。

(3) 女性専用車両の導入（継続）

平成 17 年 5 月から、首都圏において女性専用車両の導入が進み、利用者からも安心して乗車できるよう導入の拡大を求める声が寄せられております。

については、混雑が激しい路線を中心に、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。

(4) 無人駅及び駅員巡回型の駅の乗車人員数の公表（継続）

国の移動等円滑化の促進に関する基本方針において、駅乗車人員数は、エレベーター、内方線付き点状ブロック等のバリアフリー施設整備の目安となっており、無人駅の乗車人員数が平成 22 年度から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おります。

また、駅員巡回型の駅についても、平成 28 年度より乗車人員数が公表されないことから、無人駅及び駅員巡回型の駅の乗車人員数の公表を再開されるよう要望いたします。

要 望 書

(東 海 旅 客 鉄 道)

令和元年度

神奈川県鉄道輸送力増強促進会議

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.....	71
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.....	74
(1) 往復割引切符の検討について（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ており、また、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。

今後、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会開催に向けて更なる外国人観光客の増加が見込まれていることから、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、「ひかり」の小田原駅停車本数を更に増加されるよう要望いたします。

(2) 「ひかり」の熱海駅停車本数の増加（継続）

熱海駅においては、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。

しかし、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、ますます高まっておりますので、さら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目指しています。

この都市圏は、現状においても、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あります。この様な中、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更に進むなど、この都市圏の持つ潜在力が発揮されつつあります。

また、鉄道整備については、平成28年4月には国の交通政策審議会の答申で、相鉄いずみ野線の湘南台から倉見までの延伸や小田急多摩線の延伸、相模線の輸送サービス改善など、この都市圏における鉄道整備の意義が示されています。

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側地区を一体化し、環境と共生する魅力ある都市づくりを目指す「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あります。

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12月に土地区画整理事業の工事に着手し、現在、造成が必要となる地区面積68.8haのうち、約8割の造成について着工するなど、道路や農業用水路などの工事が順次行われています。

また、企業進出用地の全てのエリアについて、大型商業施設や物流施設の立地が決定し、一部では土地の引渡しや施設の建設が行われるなど、まちづくりが大きく動き出しています。

寒川町倉見地区では、平成27年8月に、（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都市計画決定・変更の告示が行われ、さらに、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、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が設定されました。今後、貴社からの助言等をいただけるよう、現在は、まちづくり検討の深度化に努めているところであります。

東海道新幹線の県内駅は、現在、新横浜駅と小田原駅の2駅であり、この間の距離は東海道新幹線の中でも2番目に長いことなどから、同線を利用する多くの県民にとって、この間への新駅設置に対する期待が高くなっており、また、東京

周辺の都市などへのアクセス向上や立地条件の改善による将来の地域発展に伴い、相当数の需要も見込まれます。

一方、リニア中央新幹線については、平成 23 年 5 月に交通政策審議会中央新幹線小委員会から答申がなされ、中央新幹線の意義について、「東海道新幹線の「のぞみ」型の旅客輸送が担っている輸送ニーズの多くが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、（中略）新駅の設置などの可能性も生じ」との内容が盛り込まれております。

この答申を受け、国土交通大臣が貴社に建設を指示するとともに、環境影響評価の手続きを経て、令和 9 年の品川・名古屋間の開業に向け、沿線各地で工事が進められております。本県においても、川崎市内で非常口設置工事が行われ、相模原市内でも本線のトンネル工事に着手されるなど、貴社により開業に向けた取組みが着実に進められているものと承知しております。

こうした状況を追い風に、神奈川県東海道新幹線新駅設置促進期成同盟会では、寒川町倉見地区への新駅設置の可能性が大きく高まってきていると感じており、新駅実現に向け、関係機関への要望活動など、様々な取組みを進めているところです。

については、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。

かながわグランドデザイン、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、海老名市第四次総合計画後期基本計画、海老名市都市マスタープラン、新時代あやせプラン 2 1 後期基本計画、寒川町総合計画 さむかわ 2020 プラン後期基本計画、寒川町都市マスタープラン、伊勢原市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、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多機能トイレ等

妊産婦・乳幼児連れの保護者が安心して利用できるような施設（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の整備に引き続き取り組まれるよう要望いたします。

②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。

③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きましたが、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おります。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。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。

④人員対応

高齢者、障害者、乳幼児連れの保護者等が利用しやすいように、ラッシュ時における改札・精算窓口の駅職員の増員など必要な駅員の配置とともに、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引き続き取り組まれるよう要望いたします。

（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、第5次小田原市総合計画おだわらTRYプラン、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について（継続）

平成25年7月31日発売分をもって、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」の発売が終了となりました。これに代わるものとして、「新幹線お出かけきっぷ」が発売されましたが、東京・品川～小田原・熱海間について、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たことから、首都圏と県西地域を利用する利用者にとって不便が生じているものと思われま

す。関係各社との協議が不調に終わり、発売を終了したとのことですが、利用者の更なる利便性向上に繋げるためにも、「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要望いたします。

御 殿 場 線

御殿場線 要望項目一覧（18件）

I 輸送力増強	77
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	79
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（新規）	
III その他	81
(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) 多言語表記等の充実（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、いこいの村あしがら、未病バレー「ビオトピア」、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及び東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の開催に伴い、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6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57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11本あります。

ついては、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6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>

(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、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。

また、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会を控え、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入れを要望いたします。

（松田町第 6 次総合計画、松田町都市計画マスタープラン）

<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、谷峨駅を利用しておりますが、帰宅時間帯の山北駅着 17 時 3 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。

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。

<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はありますが、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、平日で上下 6 本、土休日で上下 10 本あり、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 14:40 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。

ついては、小田急線との乗換駅でもある松田駅での通勤、通学利用者の利便性向上のため、ふじさん号の松田駅への帰宅時間帯における停車の実現と、通勤・通学者の利用しやすい時間帯の運行、及び停車本数の増加を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。

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。

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も、取組みをお願いいたします。

② A E D

A E D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あわせて要望いたします。

③ 人員対応

高齢者、障害者等が利用しやすいよう、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にご協力をお願いいたします。

（山北町第5次総合計画）

(6) 松田駅周辺の整備（新規）

平成31年3月に「新松田駅周辺整備基本構想・基本計画」を策定し、松田駅南口と小田急線新松田駅の周辺整備として、駅前広場のほか駅と駅を結ぶ連絡通路などの詳細を整備することとしています。

つきましては、令和元年度から松田町において地権者等で構成する再開発準備組合の設立に向けた勉強会を実施してまいりますので、引き続き足柄上地域の玄関口である駅前整備に関する町との調整など事業協力を要望します。

（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）

J R 東日本と J R 東海のエリアを跨いだ I C 定期券の発売と、国府津駅までの I C サービスエリア拡大について、令和 3 年春の開始が発表されたところですが、東京・横浜方面へ通勤・通学する方や沿線住民の利便性を向上するため、サービス開始の前倒しを要望いたします。

交通系 I C カードについては、平成 31 年 3 月に下曾我駅～足柄駅間で使用可能となりましたが、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 I C 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窓口で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あり、不便を感じる声も上がっています。

沿線住民だけでなく、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会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であることから、交通系 I C カードの J R 東海区間と J R 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 I C 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。

（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、誘客促進に努めていただ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) 多言語表記等の充実（継続）

富士山の世界文化遺産の登録及び東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の開催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入体制を強化し、利便性向上を図るよう要望いたします。

要 望 書

(小 田 急 電 鉄)

令和元年度

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（23件）

I 輸送力増強.....	85
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）	
II 利便性向上.....	88
1 停車要望	
(1) 特急電車（ロマンスカー）の停車（継続）	
(2) 急行電車の小田急相模原駅、東林間駅及び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の設置及び待合室の増設（継続）	
(4) 片瀬江ノ島駅駅舎の建替え及び駅前広場の整備（継続）	
(5) 高齢者、障害者等に配慮した湘南台駅及び片瀬江ノ島駅の駅施設の整備（継続）	
(6) 大型コインロッカーの増設（継続）	
(7) 新松田駅周辺の整備（新規）	
III その他.....	92
(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) 乗継運賃制度の拡充（継続）	
(4) 駅係員の終日配置（継続）	
(5) 割引周遊券「丹沢・大山フリーパス」の乗り降り自由区間の区間延長及び西丹沢地域への登山客を対象とした地域バス事業者との連携による周遊券の販売等について（継続）	
(6) 湘南台駅、藤沢駅及び片瀬江ノ島駅構内における多言語での案内放送の実施（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、登戸駅に關しましてもホームの拡幅、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おりますが、小田原線、江ノ島線の朝夕の通勤・通学時間帯の混雑は、依然として解消されていない状況となっております。

ついては、引き続き交通政策審議会答申第198号で示された登戸～新百合ヶ丘間、更には相模大野駅まで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、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）

(2) 多摩線の相模原市内への延伸の早期実現化（継続）

唐木田駅まで開業されている多摩線の上溝駅への延伸は、相模総合補給廠の一部返還地のまちづくりを進める相模原市にとって、東京方面との重要なアクセスとして、また、将来の望ましい都市構造を形成する上でも、必要不可欠なものとなっており、交通政策審議会答申第198号においても、東京圏の都市鉄道が目指すべき姿を実現する上で、「意義のあるプロジェクト」の一つとされております。

また、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おります。引き続き、事業化に向けてご協力いただくとともに、唐木田駅から相模原駅を経由し、上溝駅への延伸について、関係機関との協議を進め、早期実現化されるよう要望いたします。

（新・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おりますが、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

經由し、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第 198 号においては、上溝駅までの延伸は、東京圏の都市鉄道が目指すべき姿を実現するうえで意義のあるプロジェクトの一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ってはならないものと考えており、上溝駅までの延伸について早期実現化されるとともに、愛川、厚木方面についても延伸されるよう要望いたします。

（新・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、第 9 次厚木市総合計画～あつぎ元気プラン～、厚木市都市マスタープラン、第 5 次愛川町総合計画後期基本計画、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 1 時 9 分となっております。一方、小田原駅行き下り最終電車は、海老名駅発 0 時 26 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おります。

また、小田原駅止まりの下り最終電車は、新宿駅発 23 時 42 分となっております。

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ますので、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、海老名駅での乗換えに不便を感じております。

については、JR 線及び東急東横線と相模鉄道線の相互直通運転実施に関する事業や、また、相模鉄道線は、過去において本厚木駅まで乗り入れていた実績もあることから、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 115.6% であり、県内 19 市で 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のぼります。

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が飛躍的に向上します。

また、さがみ縦貫道路等の高規格道路が完成したことで、県央地域の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、商工会議所などの経済界からも強い要望がありますので、本格的な検討をお願いいたします。

(第9次厚木市総合計画～あつぎ元気プラン～、厚木市都市マスタープラン)

(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、22時40分以降に新宿駅を発車する相模大野駅止まり1本、本厚木駅止まり3本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、平成24年3月のダイヤ改正に伴い旧「あさぎり号」（現「ふじさん号」）の運行区間が新宿～御殿場駅間に縮小されました。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から、国内外を含め観光客の増加が見込まれるため、御殿場～沼津駅間の運行区間の再延長を要望いたします。

さらに、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の開催に伴い、今後ますます訪日外国人観光客の増加が見込まれます。

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

す。ついては、外国人観光客の利便性向上を図ることで、新たに外国人観光客の掘り起こしが期待されるため、現在、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」号の運行区間の延長や増発について検討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、平日で上下6本、土休日で上下10本あり、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。

ついては、小田急線との乗換駅でもある松田駅での通勤、通学利用者の利便性向上のため、ふじさん号の松田駅への帰宅時間帯における停車の実現と、通勤・通学者の利用しやすい時間帯の運行、及び停車本数の増加を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。

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当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。

については、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あわせ、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網形成計画、松田町第6次総合計画、松田町都市計画マスタープラン）

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、ビーチバレー発祥の地として常設コートが設置され、ビーチバレージャパンなどの大会が開催されるなど、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御殿場線の乗換駅でもあることから近隣市町の利用も多く、通勤・通学等に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おります。通勤・通学者等の利便性の向上を図るため、新松田駅に特急電車を停車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) 急行電車の小田急相模原駅、東林間駅及び相武台前駅への停車（継続）

小田急相模原駅、東林間駅は、相模原市都市計画マスタープランにおいて、地域の拠点として位置付けており、駅を中心に利便性の高い生活の拠点づくりを進めることにより、地域の活力を向上することとしております。特に、小田急相模原駅周辺は再開発事業等により、駅周辺地区の一体的な整備を実施いたしました。

については、利用者の利便性向上を図るため、小田急相模原駅及び東林間駅へラッシュ時等に急行電車を停車されるよう要望いたします。

また、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り、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地域拠点として位置付けております。今後も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、ラッシュ時に急行電車を停車されるよう要望いたします。

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おります。また、駅間距離が 3.3 km 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。

〔海老名市第四次総合計画後期基本計画、海老名市都市マスタープラン、海老名市地域公共交通網形成計画〕

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、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

ホームドアや可動式ホーム柵につきましては、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）」の整備方針を踏まえ、令和 4 年度を目標に、1 日乗降人員 10 万人以上の駅に、整備を進めていただいておりますが、今後も引き続き取り組みを行っていただき、早期の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きましては、C P ラインの積極的な導入を要望いたします。

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

② 多機能トイレ等

障害者等の利便性向上のため、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を要望いたします。

また、重度心身障害者も利用できるよう、車いす対応トイレに大人用ベッドを設置するよう要望いたします。

さらに、親子トイレについては、相模大野駅構内のトイレに設置しているとのことですが、各駅構内において、乳幼児連れの利用者が使用できる授乳スペース・おむつ替えベッド・ベビーキープ付きトイレ・親子トイレの整備を要望いたします。

特に、蛸田駅・中央林間駅・鶴沼海岸駅につきましては、おむつ替えベッド・ベビーキープ付きトイレのいずれも整備されていないため、整備をお願いいたします。

あわせて、今後の秦野駅のトイレ改修に当たっては、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れるよう要望いたします。

なお、整備に際しては、公共交通移動等円滑化基準のみならず、国土交通省が定めた公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドラインを踏まえていただきますようお願いいたします。

③エレベーター、エスカレーター等

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、一層の整備を要望します。

特に、相模大野駅東口のバリアフリー化のための施設を早期に整備されるよう要望いたします。

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要望いたします。

ただし、構造的な制約により、設置まで長期間かかる場合は、当面の代替策として、足部等が折りたためる等のコンパクトにエレベーターに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

移動等の円滑化された車両（ロマンスカー座席番号の点字案内等）の積極的な整備、導入を要望いたします。

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、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引き続き取組みをお願いいたします。

⑤案内表示

利用者のニーズに応じた分かりやすい案内設備の整備や多言語及びふりがなが表示された案内板の設置を要望いたします。

また、駅構内へのAEDの設置により、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市民からの声が届いております。AEDが設置してある場所にはステッカー等が貼られておりますが、設置場所まで近づかないと分からないのが現状です。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の設置場所の記載等を要望いたします。

⑥人員対応

ラッシュ時における改札、精算窓口の増員や、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、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を要望いたします。

また、駅係員等への救命講習受講の促進を要望いたします。特に、AEDにつきましては、全駅に設置いただいているところですので、的確に使用するため講習受講の促進及び正確な知識・技術の維持のため3年ごとの講習の再受講の促進を継続していただくようお願いいたします。

かながわランドデザイン、川崎市総合都市交通計画、新・相模原市総合計画、相模原市総合都市交通計画、第2期相模原市障害者福祉計画、藤沢市都市マスタープラン、第8次大和市総合計画、大和市障がい者福祉計画、大和市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網形成計画、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、第四次座間市総合計画、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

(2) 本厚木駅西口の新設（継続）

本厚木駅は、一日平均15万人を超える乗降客が利用しております。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おります。

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おります。

については、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網形成計画）

(4) 片瀬江ノ島駅駅舎の建替え及び駅前広場の整備（継続）

藤沢市では、東京2020オリンピック競技大会のセーリング競技会場への玄関口の一つである片瀬江ノ島駅駅前広場の整備に取り組んでおります。

同競技大会までの整備として進めております同駅南側の道路改良工事について

は、貴社で進めている片瀬江ノ島駅駅舎の建替え工事と錯綜することから、引き続き緊密な調整を要望いたします。

(5) 高齢者、障害者等に配慮した湘南台駅及び片瀬江ノ島駅の駅施設の整備（継続）

湘南台駅については、東京 2020 オリンピック競技大会のサーリング競技が開催される江の島への乗換え駅であることから、オストメイト対応トイレは、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と、重度心身障害者も利用できるよう、車いす対応トイレに大人用ベッドを設置することを要望いたします。

また、片瀬江ノ島駅については、東京 2020 オリンピック競技大会のサーリング競技が開催される江の島への最寄駅であることから、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と、重度心身障害者も利用できるよう、車いす対応トイレに大人用ベッドを設置することを要望いたします。

(6) 大型コインロッカーの増設（継続）

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サ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。

こうしたことから、藤沢駅 2 階にある「湘南藤沢コンシェルジュ」では、平成 30 年 3 月のリニューアルにあわせ、手荷物預かり所を設置したところでは、

また、片瀬江ノ島駅の駅舎改築工事に併せて大型コインロッカーの増設を検討いただき感謝申し上げます。鶴沼海岸駅につきましては、市も公共用地への設置の可能性について調査検討いたしますので、引き続きご検討をお願いします。

(7) 新松田駅周辺の整備（新規）

新松田駅周辺整備については、平成 31 年 3 月に「新松田駅周辺整備基本構想・基本計画」を策定し、令和元年 6 月に貴社と整備に関する協議が了承され、今後、計画する駅前広場・自由通路・駅舎改修・駅と駅を結ぶ連絡通路などについて詳細を協議することとしています。

つきましては、令和元年度から松田町において地権者等で構成する再開発準備組合の設立に向けた勉強会を実施してまいりますので、引き続き足柄上地域の玄関口である駅前整備に関する町との調整など事業協力を要望します。

（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おります。

ついでには、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場を整備、運営するほか、自転車等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。

・川崎市11駅・藤沢市9駅・相模原市3駅・秦野市1駅（渋沢駅）・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ご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、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きましても、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おりますので、貴社におかれましても、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。

〔新・相模原市総合計画、相模原市自転車対策基本計画、ふじさわサイクルプラン、大和市総合交通施策〕

(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おりますが、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) 乗継運賃制度の拡充（継続）

現在、貴社におかれては、JR東日本ほか、他の民営鉄道との乗継ぎによる割引運賃の導入を行い、平成25年3月からは交通系ICカードの全国相互利用サービスが開始され、公共交通機関の乗継利便性の向上に取り組まれておりますが、更なる利便性の向上を図るため、今後は、他の公共交通機関も含めた乗継運賃制度の拡充について、積極的に取り組まれるよう要望いたします。

(4) 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おります。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、人命に関わる事故等の発生時には、現状の体制では迅速かつ十分な対応策が取れない等の懸念があります。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、障害者等移動制約者の利便性の確保等の観点から、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・蛍田の各駅
（小田原市都市計画マスタープラン）

(5) 割引周遊券「丹沢・大山フリーパス」の乗り降り自由区間の区間延長及び西丹沢地域への登山客を対象とした地域バス事業者との連携による周遊券の販売等について（継続）

丹沢・大山地域はその一部が「国定公園」に指定され、その豊かな自然や名所に惹かれ、都心からのアクセスも1時間程で、週末には緑や清流、森林などを求める多数の観光客を集客する地域であります。地域の回遊性向上策として、貴社では割引周遊券「丹沢・大山フリーパス」を発行しているところですが、その乗り降り自由区間が「本厚木～渋沢」間となっており、同公園の一部に指定されている松田町（新松田駅）が含まれておりません。国定公園の一体性に鑑み、県西地域への誘客のため、区間を「新松田駅」まで延長、もしくは新松田駅を含む新区分を創設していただくよう要望いたします。

また、西丹沢地域(山北方面)に向かう中継点(県西の北の玄関口)として「新松田駅」が利用されていることから、当該地域の登山者の誘客を目的とした、地域バス事業者との連携による周遊券の新規設定及び当該駅を基点とした、足柄上地域の面的に広がる各種観光資源と連携したイベント等の開催の検討をお願いいたします。

(6) 湘南台駅、藤沢駅及び片瀬江ノ島駅構内における多言語での案内放送の実施（継続）

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。

湘南台駅、藤沢駅については他社線の乗換え駅であること、片瀬江ノ島駅については江の島の最寄駅であることから、多くの外国人観光客等の利用が予想されるため、案内用タブレットによる個別対応に加え、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や案内サインにおける多言語表記を要望いたします。

要 望 書

(京 浜 急 行 電 鉄)

令和元年度

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（10件）

I 輸送力増強.....	97
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）	
(2) 久里浜線下り最終電車等の運転区間の延長（継続）	
II 利便性向上.....	98
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) 仲木戸駅、日ノ出町駅等への可動式ホーム柵の設置（継続）	
III その他.....	100
(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）	
(3) 券売機のクレジットカード利用について（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）

本路線の延伸及び三戸・小網代地区の大規模宅地開発の事業が今後の人口動態等により凍結されたことは承知しておりますが、本路線の延伸については、三浦エリアの活性化及び地域経済発展に大きく影響を与えるものであり、長年にわたる市民の要望をご理解いただき、引き続き事業実施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エアポート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。

羽田空港については、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会があることに加えて、令和 2 年 3 月には国際線の増便が予定されており、利用者の増加が見込まれていることから、今後も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）

(2) 久里浜線下り最終電車等の運転区間の延長（継続）

現在、平日の久里浜線の最終電車及び最終一本前の電車は、いずれも京急久里浜駅止まりとなっています。

については、京急久里浜駅以南の利用者の利便性向上のため、最終電車及び最終一本前の電車の運転区間を延長していただきますようお願いいたします。

延長する運転区間については、京急久里浜駅発 0 時 31 分の三浦海岸駅行きも含めて、三崎口駅までとすることについて、ご検討くださるようお願いいたします。

なお、平成 28 年 11 月のダイヤ改正にて三崎口行き最終電車の時間を繰下げていただいたことには感謝しております。また、最終列車から始発列車までの時間に安全運行上必要な整備等の時間を要することは理解するところではありますが、業務上支障のない範囲でご検討くださるようお願いいたします。

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、日ノ出町駅はエアポート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、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、支援制度も創設された一部自治体はもとより、その他の県内駅にも早期設置を要望いたします。転落防止施設の整備が困難な場合は、線路への転落時の対応として、転落検知マットの設置等安全対策をされるよう要望いたします。

② 多機能トイレ等

多機能トイレの改良（大人や体の大きな子どもも使用可能な大きめのシートの設置他）について要望いたします。

③ 移動経路等

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きましても、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

車いす対応のエレベーター、エスカレーターの設置を要望いたします。

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は、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。

なお、設置が困難な場合には、代替案として、足部等が折りたたむ等のコンパクトにエレベーターに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。

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

東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会を控え、訪日外国人の増加が見込まれることから、多言語及びふりがなの表示された案内板・券売機の設置を要望いたします。

視覚障害者用誘導ブロックや音響音声案内装置は全駅に整備いただいているところですが、触知案内図についても設置を要望いたします。

⑦ 人員対応

高齢者、障害者等が利用しやすいよう、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のほか、利用者へ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みされるよう要望いたします。

〔 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、三浦市都市計画マスタープラン 〕

(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 19,000 人／日（平成 30 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、引き続き検討、調整を実施し、早期の実現を要望いたします。

(3) 仲木戸駅、日ノ出町駅等への可動式ホーム柵の設置（継続）

横浜駅、上大岡駅への可動式ホーム柵の設置については、平成 30 年度着手、令和元年度使用開始予定であること、視覚障害者利用施設の最寄駅の仲木戸駅や日ノ出町駅については準備が進められていることに感謝します。

しかし、駅利用者の安全性を1日でも早く確保するため、横浜市内のその他20駅について整備見通しを示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）

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ます。

ついでには、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、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、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。）の駐車対策を早急に進める必要があるため、自転車、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。

（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。

(3) 券売機のクレジットカード利用について（継続）

インバウンド対応として、券売機において、定期券以外の乗車券等を購入する場合にも、主要なクレジットカード（海外発行分含む）が使えるよう、設置をお願いいたします。

要 望 書

(東 急 電 鉄)

令和元年度

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	103
1 新線・線増計画	
(1) 田園都市線の複々線化（継続）	
2 輸送計画の改善	
(1) 神奈川東部方面線の事業推進（継続）	
II 利便性向上	103
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	105
(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 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第 198 号において「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）

2 輸送計画の改善

(1) 神奈川東部方面線の事業推進（継続）

神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線）については、相鉄・JR直通線が令和元年 11 月 30 日の開業を予定していますが、本路線は東京都心方面や新幹線駅である新横浜駅へのアクセス向上や、沿線の更なる発展などに資することから、相鉄・東急直通線の令和 4 年度下期開業に向けて、整備主体とともに確実に事業を推進するとともに、既存の鉄道ネットワークを活用した多方面へのアクセス向上の検討にあたっては、一層利便性の高い路線となるよう、関係鉄道事業者との調整を積極的に行うよう要望いたします。

（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）

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、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

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もしくは可動式ホーム柵について、平成 27 年 1 月、東横線、田園都市線全駅への設置を令和 2 年度までに行う旨の公表後、平成 29 年 5 月には計画の前倒しが公表され、令和元年 6 月末現在、県内 24 駅に可動式ホーム柵が整備され、安全性が確保されたこと及び貴社の積極的な設備投資に感謝しております。今後においても、横浜市内の未整備 2 駅（白楽、青葉台）、川崎市内の未整備 2 駅（鷺沼、宮崎台）及び大和市内の未整備 1 駅（中央林間駅）について令和元年度末までの確実な設置など、公表されている貴社の計画の確実な推進を要望いたします。

ホームドア・可動式ホーム柵が整備されるまでの間は、当面の策として、人的な対応や転落検知装置等の設置等により安全対策を図っていただくよう要望いたします。

また、ホームと車両との段差及びすき間の解消につきましても、取組みをお願いいたします。

②多機能トイレ等

多機能トイレや、乳幼児連れの利用者が使用できる授乳スペース・オムツ替えベッド・ベビーキープ付きトイレ・親子トイレ、大人や体の大きな子どもも使用可能な大きめのシートの整備を要望いたします。

③移動経路等

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を要望いたします。

④エレベーター、エスカレーター、AED等

各駅における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・エスカレーター及びスロープの設置。

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のコンパクトにエレベーターを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、及び駅構内の階段を利用した搬出時の、各駅職員の協力体制の確保をしていただきたく要望いたします。

AEDにつきましては、全駅に設置いただいているところですが、AEDを的確に使用するため、駅員等への救命講習受講の促進及び正確な知識・技術の維持のため 3 年ごとの講習の再受講の促進を継続していただきますよう要望いたします。

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

高齢者、障害者等が更に利用しやすい新車両の開発

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、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。

⑦案内表示

視覚障害者が単独で切符の購入ができるための券売機、路線図及び音響音声・点字等の設備のある案内表示板の設置と、視覚障害者が安全に移動できるよう、ニーズに応じた分かりやすい音声案内の整備。

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について、改札などホーム以外の場所への設置の推進及び表示内容の充実。

車内行先・次停車案内板など、車内における情報提供の充実・導入。

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。

（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、第8次大和市総合計画、大和市障がい者福祉計画、大和市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、用地の確保を含め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おります。

については、自転車等の利用者の大部分が東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、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。

特に、中央林間駅、高津駅、梶が谷駅、宮崎台駅、宮前平駅、鷺沼駅につい

ては、優先的に取り組まれるよう要望いたします。

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。

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きましても、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、大和市総合交通施策）

要 望 書

(相 模 鉄 道)

令和元年度

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 (11件)

I 輸送力増強	109
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)	
<その他>	
(3) 横浜駅～海老名駅間の特急電車の充実 (継続)	
(4) 神奈川東部方面線の事業推進 (継続)	
II 利便性向上	111
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) 海老名駅北側改札口の事業推進について (継続)	
III その他	114
(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) 湘南台駅構内における多言語での案内放送の実施 (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目指しております。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第 198 号において、県央部と横浜市中心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上で、関係者とともに事業計画について、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「健康と文化の森地区」において、住民との意見交換やまちづくり事業の具体的な検討など、新たなまちづくりに関する取組み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、事業性の判断に必要な基礎資料となる、鉄道利用者数の需要推計、収支採算性、及び、事業スキームについて、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実現に向けた検討を行うよう要望いたします。

（ 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、寒川町総合計画さむかわ 2020 プラン後期基本計画、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目指しつつ、平成 31 年 3 月に、平塚への工事施行認可申請期限の 5 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、茅ヶ崎市総合交通プラン ）

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）

J R 相模線の利用者は年々増加しており、令和元年 11 月 30 日には、相鉄・J R 直通線の開業が予定されているほか、都市鉄道等利便増進法に基づき現在事業中の相鉄・東急直通線が開通すると、更に利用者が増加すると見込まれております。

については、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、茅ヶ崎市総合交通プラン〕

(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おります。

また、関東有数の観光地である箱根や第 4 の国際観光地を目指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す。

令和元年 11 月 30 日には、相鉄・J R 直通線の開業が予定されているほか、相鉄・東急直通線事業に伴う工事も進んでおり、また、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もあることから、これを契機に、関係各社と連携して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 115.6% 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が飛躍的に向上します。

また、さがみ縦貫道路等の高規格道路が完成したことで、県央地域の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、商工会議所などの経済界からも強い要望がありますので、本格的な検討をお願いいたします。

（第 9 次厚木市総合計画～あつぎ元気プラン～、厚木市都市マスタープラン）

<その他>

(3) 横浜駅～海老名駅間の特急電車の充実（継続）

海老名市では平成 27 年 10 月、海老名駅西口土地区画整理事業による、ららぽーと海老名のオープン等、海老名駅西口地区がまち開きされました。また、海老名駅の東口と西口を結ぶ自由通路が供用開始され、駅周辺の都市基盤整備が一層進み、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。

については、利用者の利便性向上を図るため、特急電車の夕方から夜間帯における運行について充実されるよう要望いたします。

(4) 神奈川東部方面線の事業推進（継続）

神奈川東部方面線（相鉄・JR 直通線、相鉄・東急直通線）は、東京都心方面や新幹線駅である新横浜駅へのアクセス向上や、沿線の更なる発展につながります。令和元年 11 月 30 日には、相鉄・JR 直通線の開業が予定されておりますが、相鉄・東急直通線についても令和 4 年度下期開業に向けて整備主体とともに確実に事業を推進するとともに、既存の鉄道ネットワークを活用した多方面へのアクセス向上の検討にあたっては、一層利便性の高い路線となるよう、関係鉄道事業者との調整を積極的に行うよう要望いたします。

（かながわランドデザイン、横浜市都市計画マスタープラン、横浜都市交通計画）

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おります。

については、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。

（海老名市第四次総合計画後期基本計画、海老名市都市マスタープラン、海老名市地域公共交通網形成計画）

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、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

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、令和4年度までに相鉄線全駅に設置すると回答していただいておりますが、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、整備計画の前倒しをお願いいたします。

また、ホームドア・可動式ホーム柵が整備されるまでの間は、転落時の対応として転落検知マットの更なる設置、C Pラインの積極的な導入を要望いたします。

さらに、ホームと車両との段差及びすき間の解消につきましても、取組みをお願いいたします。

②多機能トイレ等

妊産婦・乳幼児連れの保護者が安心して利用出来るような施設（親子トイレ、ベビーキープ付きトイレ、子どもサイズの便器・手洗い器・ベビーベッド、授乳室等）の整備を要望いたします。

また、温水シャワー水栓付き汚物流し及び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、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の設置について要望いたします。

③エレベーター、エスカレーター、A E D等

傷病者の収容に関しては、救急担架（奥行き2.0m、幅0.6m程度）を水平に搬送することが望ましい傷病も多いため、救急担架を容易に収納できるエレベーターの設置の推進を要望いたします。なお、設置スペースの制約により、設置まで長期間かかる場合は、当面の代替策（階段での搬出時の駅職員協力体制の確保等）による対応をお願いいたします。

加えて、A E Dにつきましても、全25駅に設置いただいているところですが、A E Dを的確に使用するため、駅員等への救命講習受講の促進及び知識や技術維持のため定期的な再受講の促進を継続していただくよう要望いたします。

④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。

⑤車両等

高齢者や障害者、乳幼児連れの保護者等が更に利用しやすい新車両の開発・導入の推進について要望いたします。

⑥案内表示

視覚障害者が安全かつ円滑に移動できるよう、改札や階段、トイレ、昇降施設等駅構内における音響音声案内装置の設置の推進、視覚障害者用階段表示の整備を要望いたします。また、聴覚障害者の利便性向上を図るための、車内行先電光表示板の設置の推進についても要望いたします。

加えて、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おります。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。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の設置場所の記載等を要望いたします。

⑦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、利用者へ声かけなどの心のバリアフリーの啓発について要望いたします。

（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、第8次大和市総合計画、大和市障がい者福祉計画、大和市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、第四次座間市総合計画、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) 海老名駅北側改札口の事業推進について（継続）

かねてより要望している海老名駅北側改札口の整備等も含めた総合的な施設整備について、国庫補助制度を活用して事業を推進しているところです。

海老名市では平成27年10月、海老名駅西口土地区画整理事業による、ららぽーと海老名のオープン等、海老名駅西口地区がまち開きされました。また、海老名駅の東口と西口を結ぶ自由通路が供用開始され、今後も駅周辺の都市基盤整備が一層進み、海老名駅鉄道利用者の大幅な増加が見込まれます。海老名駅の東西結節機能の強化など、海老名市地域公共交通協議会での協議事項も反映し、総合的な施設整備に向けて取り組まれるよう要望いたします。

（海老名市地域公共交通網形成計画）

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）

近年、通勤・通学者の鉄道駅までの交通手段として、自転車や原動機付自転車の利用が急増しており、駅前の歩道、車道、さらに周辺の道路、空地にこれらの自転車等が放置され、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おります。

このような問題の解決及び利用者の利便性向上のため、各市町村では自転車放置禁止区域を指定し、放置自転車の移動作業を定期的に行うとともに、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、貴社におかれても、駅周辺状況に応じて自転車等駐車場の整備や用地の提供等について、引き続き特段のご協力、ご配慮をお願いいたします。

神奈川東部方面線との分岐駅となる西谷駅や、新設される羽沢横浜国大駅についても取り込ま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、大和市総合交通施策）

(2) 湘南台駅構内における多言語での案内放送の実施（継続）

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ることに伴い、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。

湘南台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、導入されているリアルタイム多言語通訳サービスやAI通訳機に加え、駅構内における多言語での案内放送の実施および案内サインにおける多言語表記の拡充を要望いたします。

要 望 書

(伊 豆 箱 根 鉄 道)

令和元年度

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	117
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	118
(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。

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機関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るよう要望いたします。

① 転落防止

伊豆箱根鉄道大雄山線の小田原駅ホームにおける内方線付き点状ブロックの整備については、平成30年度の要望に対する回答において、ホーム上屋の耐震工事にあわせ、令和5年度に整備を行うと回答いただいたところですが、早期の整備に向けてご検討いただくよう要望いたします。

また、ホームと車両との段差及びすき間の解消につきましても、取組みをお願いいたします。

② エレベーター、エスカレーター、AED等

AEDにつきまして、小田原駅・大雄山駅及び相模沼田駅に設置いただいておりますが、引き続きその他の主要駅への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員等への普通救命講習受講の促進を要望いたします。

井細田駅のバリアフリー化施設（スロープの設置）の整備については、平成30年度の要望に対する回答において、貴社単独での整備は困難との回答があったところですが、国の移動等円滑化の促進に関する基本方針において、利用者数3,000人以上の駅については、令和2年度中の整備が求められていることから、令和2年度中の確実な整備を要望いたします。

また、数年にわたり1日当たりの利用者数が3,000人前後を推移している相模沼田駅のバリアフリー化施設については、平成30年度の要望に対する回答において、令和4年度以降に整備していく予定であると回答いただいたところですが、確実かつ円滑な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

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要望いたします。

〔 かながわグランドデザイン、第5次小田原市総合計画おだわらTRYプラン、小田原市都市計画マスタープラン、南足柄市第五次総合計画、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）

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。

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

(箱 根 登 山 鉄 道)

令和元年度

神奈川県鉄道輸送力増強促進会議

箱根登山鉄道 要望項目一覧（1件）

I 利便性向上 121

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。

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るよう要望いたします。

① 転落防止

視覚障害者の転落防止対策として転落防止柵や内方線付き点状ブロック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きましても取組みをお願いします。

② A E D

A E Dにつきまして、すべての車両編成に装備いただいておりますが、引き続き、箱根湯本駅、強羅駅及び早雲山駅以外の駅への設置も進められるよう、要望いたします。また、A E Dを的確に使用するための駅員等への普通救命講習受講の促進を要望いたします。

③ 案内表示

駅構内における音響音声案内や点字板等の設置の推進を要望いたします。

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要望いたします。

（ かながわランドデザイン、第5次小田原市総合計画おだわらTRYプラン、小田原市都市計画マスタープラン ）

要 望 書

(江 ノ 島 電 鉄)

令和元年度

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（6件）

I 輸送力増強	125
1 輸送計画の改善	
(1) 最終電車運転時刻の繰下げ（継続）	
(2) 輸送力の増強（継続）	
II 利便性向上	125
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）	
III その他	127
(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) 江ノ島駅構内における多言語での対応について（継続）	

I 輸送力増強

1 輸送計画の改善

(1) 最終電車運転時刻の繰下げ（継続）

最終電車については、下り藤沢駅発が23時49分、上り藤沢駅着が23時38分着となっておりますが、これ以後も藤沢駅に発着するJR東海道本線、小田急江ノ島線の電車は多数あることから、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) 輸送力の増強（継続）

平成24年4月より、来訪者の行動変化を促す等のピークカット施策の一環として、アフタヌーンパスを販売していただき、ソフト面での混雑緩和に努めていただいております。

しかしながら、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、鎌倉駅や長谷駅、藤沢駅や江ノ島駅は、依然として車内のみならず、ホーム上や駅周辺にも利用者が滞留し、混雑することで、遅延等が生じており、定時性が確保できない状況となっております。このため、市民が利用する際も、乗車までに長い待ち時間が生じるなど、市民生活に大きく影響を及ぼしている状況です。

また、自動車利用の観光客による交通渋滞などが問題となっておりますが、上記のように定時性の確保ができないため、公共交通機関への転換を促しがたい状況となっております。

については、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を要望いたします。

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、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きましては、ＣＰラインの積極的な導入を要望いたします。

また、ホームと車両との段差及びすき間の解消につきましても、取組みをお願いいたします。

②多機能トイレ等

妊産婦・乳幼児連れの保護者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、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、最寄駅である藤沢駅及び江ノ島駅について、障害のある方にも利用しやすい駅とするため、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。

③エレベーター、エスカレーター、ＡＥＤ等

心肺停止状態に陥った急病人に対するＡＥＤ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（９駅）に設置いただいているＡＥＤについて、他の６駅にも設置いただくよう要望いたします。

④案内表示

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おります。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。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の設置場所の記載等を要望いたします。

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職員を配置するとともに、利用者への声かけなどの心のバリアフリーの啓発。

(かながわグランドデザイン、第３次鎌倉市総合計画第２期基本計画)

(2) 鎌倉駅構内の整備（継続）

鎌倉駅の混雑対策については、これまでご要望させていただいておりましたが、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、近年、インバウンド旅行者は増加傾向にあり、令和2年度には東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会が開催され、セーリング競技の会場が江ノ島に選定されていることを踏まえると、ホーム等の駅構内における利用者へのより一層の安全性確保に取り組んでいく必要があります。

については、配置人員の増強などこれまで取り組まれているソフト対策に加え、ハード対策として、ホームの拡張等を含めた駅構内の整備を要望いたします。

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おりますが、駅周辺には適地が少なく苦慮しております。

については、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、施設の設置や維持への助成等、放置自転車対策の推進について、積極的に取り組まれるよう要望いたします。

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おりますので、貴社におかれましても、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）

(2) 江ノ島駅構内における多言語での対応について（継続）

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、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。

導入されている表示と音声による多言語案内やスマートフォン用アプリに加え、駅構内での複雑な会話（忘れ物や乗車券払い戻しなど）へ個別の対応が可能となるAI通訳機の導入を要望します。

要 望 書

(京 王 電 鉄)

令和元年度

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（5件）

I 輸送力増強	131
1 輸送計画の改善	
(1) 相模原線の輸送力増強（継続）	
(2) 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会に伴う臨時便の運行（継続）	
II 利便性向上	131
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）	
III その他	133
(1) 自転車等駐車場用地の提供（継続）	
(2) 乗継運賃制度の拡充（継続）	

I 輸送力増強

1 輸送計画の改善

(1) 相模原線の輸送力増強（継続）

平成 27 年 9 月のダイヤ改正において、都営新宿線直通列車の増発などが行われるとともに、平成 28 年 9 月のダイヤ改正において、都営新宿線直通列車の初電が繰上げられ、相模原線から都営新宿線方面へのアクセスが強化されたところであり、これまでもダイヤ改正のたびに相模原線の輸送力増強に努めていただき感謝しております。

今後、橋本駅周辺地区は、リニア中央新幹線駅の設置や駅周辺の開発等により、利用者の増加が見込まれることから、平成30年 2 月に新宿発・橋本行きで運行が開始された京王ライナーにつきましても、運行本数の増加等を御検討いただくとともに、更なる速達性の向上や輸送力増強を図られるよう要望いたします。

（相模原市総合都市交通計画）

(2) 東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会に伴う臨時便の運行（継続）

東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会において、自転車ロードレース競技のコースが橋本駅周辺を通過することが決定しており、多くの観客が集うことが予想されます。ついては、臨時便の運行の検討をお願いいたします。

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、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

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、可動式ホーム柵の設置を要望いたします。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、ホームと車両との段差及びすき間の解消につきましても取組みをお願いいたします。

②エレベーター、エスカレーター等

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の設置を要望いたします。

ただし、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、足部等が折りたためる等のコンパクトにエレベーターに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。

③車両等

移動等円滑化された車両の整備については、同法に基づく基本方針の目標を達成されておりますが、引き続き積極的な整備及び導入を要望いたします。また、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。

④案内表示

ニーズに応じた分かりやすい案内設備等の整備や、案内板等への多言語及びふりがな等のわかりやすい表記をしていただくよう要望いたします。

⑤人員対応

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要望いたします。

高齢者、障害者等の介助については、それぞれの利用者の行動特性を的確に把握した上での対応が必要なことから、より一層、駅職員に対する実践に即した教育、訓練を推進されるよう要望いたします。

〔 かながわランドデザイン、川崎市総合都市交通計画、新・相模原市総合計画、相模原市総合都市交通計画、第2期相模原市障害者福祉計画 〕

Ⅲ その他

(1) 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おります。

については、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。

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。

（新・相模原市総合計画、相模原市自転車対策基本計画）

(2) 乗継運賃制度の拡充（継続）

現在、貴社におかれては、J R 東日本ほか、他の民営鉄道との乗継ぎによる割引運賃の導入を行い、平成 25 年 3 月からは交通系 I C カードの全国相互利用サービスが開始され、公共交通機関の乗継利便性の向上に取り組まれているところですが、更なる利便性の向上を図るため、今後は、他の公共交通機関も含めた乗継運賃制度の拡充について、積極的に取り組まれるよう要望いたします。

神奈川県鉄道輸送力増強促進会議名簿

役 員

構 成 員

顧 問

役 員

会 長	神奈川県知事	黒 岩 祐 治
副会長	横浜市長	林 文 子
副会長	神奈川県市長会会長・厚木市長	小 林 常 良
副会長	神奈川県町村会会長・湯河原町長	富 田 幸 宏
副会長	神奈川県商工会議所連合会会頭	上 野 孝
副会長	神奈川県副知事	浅 羽 義 里
理 事	川崎市長	福 田 紀 彦
理 事	相模原市長	本 村 賢 太 郎
理 事	平塚市長	落 合 克 宏
理 事	鎌倉市長	松 尾 崇
理 事	藤沢市長	鈴 木 恒 夫
理 事	小田原市長	加 藤 憲 一
理 事	三浦市長	吉 田 英 男
理 事	秦野市長	高 橋 昌 和
理 事	大和市長	大 木 哲
理 事	海老名市長	内 野 優
理 事	山北町長	湯 川 裕 司
理 事	神奈川県商工会連合会会長	関 戸 昌 邦
監 事	横須賀市長	上 地 克 明
監 事	逗子市長	桐 ヶ 谷 覚

構 成 員

構成員	神奈川県知事	黒 岩 祐 治
構成員	神奈川県副知事	浅 羽 義 里
構成員	横浜市長	林 文 子
構成員	川崎市長	福 田 紀 彦
構成員	相模原市長	本 村 賢 太 郎
構成員	横須賀市長	上 地 克 明
構成員	平塚市長	落 合 克 宏
構成員	鎌倉市長	松 尾 崇
構成員	藤沢市長	鈴 木 恒 夫
構成員	小田原市長	加 藤 憲 一
構成員	茅ヶ崎市長	佐 藤 光
構成員	逗子市長	桐ヶ谷 覚
構成員	三浦市長	吉 田 英 男
構成員	秦野市長	高 橋 昌 和
構成員	厚木市長	小 林 常 良
構成員	大和市長	大 木 哲
構成員	伊勢原市長	高 山 松 太 郎
構成員	海老名市長	内 野 優
構成員	座間市長	遠 藤 三 紀 夫
構成員	南足柄市長	加 藤 修 平
構成員	綾瀬市長	古 塩 政 由
構成員	葉山町長	山 梨 崇 仁

構成員	寒川町長	木村俊雄
構成員	大磯町長	中崎久雄
構成員	二宮町長	村田邦子
構成員	中井町長	杉山祐一
構成員	大井町長	小田眞一
構成員	松田町長	本山博幸
構成員	山北町長	湯川裕司
構成員	開成町長	府川裕一
構成員	箱根町長	山口昇士
構成員	真鶴町長	宇賀一章
構成員	湯河原町長	富田幸宏
構成員	愛川町長	小野澤 豊
構成員	清川村長	岩澤吉美
構成員	神奈川県商工会議所連合会会頭	上野 孝
構成員	神奈川県商工会連合会会長	関戸昌邦

顧 問

顧 問	衆議院議員	松 本 純
顧 問	衆議院議員	菅 義 偉
顧 問	衆議院議員	小此木 八 郎
顧 問	衆議院議員	早稻田 夕 季
顧 問	衆議院議員	坂 井 学
顧 問	衆議院議員	青 柳 陽一郎
顧 問	衆議院議員	江 田 憲 司
顧 問	衆議院議員	笠 浩 史
顧 問	衆議院議員	田 中 和 德
顧 問	衆議院議員	小 泉 進次郎
顧 問	衆議院議員	阿 部 知 子
顧 問	衆議院議員	甘 利 明
顧 問	衆議院議員	あかま 二 郎
顧 問	衆議院議員	河 野 太 郎
顧 問	衆議院議員	義 家 弘 介
顧 問	衆議院議員	牧 島 かれん
顧 問	衆議院議員	山 際 大志郎
顧 問	衆議院議員	山 本 ともひろ
顧 問	衆議院議員	中 山 展 宏
顧 問	衆議院議員	星 野 剛 士
顧 問	衆議院議員	三 谷 英 弘
顧 問	衆議院議員	篠 原 豪
顧 問	衆議院議員	中 谷 一 馬
顧 問	衆議院議員	後 藤 祐 一
顧 問	衆議院議員	古 屋 範 子

顧 問	衆議院議員	串 田 誠 一
顧 問	参議院議員	島 村 大
顧 問	参議院議員	松 沢 成 文
顧 問	参議院議員	佐々木 さやか
顧 問	参議院議員	牧 山 ひろえ
顧 問	参議院議員	三 原 じゅん子
顧 問	参議院議員	三 浦 信 祐
顧 問	参議院議員	真 山 勇 一
顧 問	参議院議員	中 西 健 治
顧 問	神奈川県議会議長	梅 沢 裕 之
顧 問	横浜市会議長	横 山 正 人
顧 問	神奈川県市議会議長会会長	上 沢 本 尚
顧 問	神奈川県町村議会議長会会長	小 島 総一郎

