

東海道新幹線 要望項目一覧（7件）

利便性向上	2
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整備改善等（継続）	
その他	4
(1) 乗継運賃制度の導入（継続）	
(2) 近距離の定期券・回数券の割引強化（継続）	
(3) 往復割引切符の検討について（継続）	

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、2020年の東京オリンピック・パラリンピック開催に向けてさら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さら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）

神奈川県中央部の地域は、平成 27 年 3 月に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、さらに新東名高速道路や首都圏中央連絡自動車道を形成する横浜湘南道路等国土の骨格となる道路の整備が進められており、これらに加えて、広域的な高速鉄道の新駅を誘致し、首都圏の中でも主要な交通結節点としての条件を生かした都市圏として整備を図る必要があります。

県の総合計画「かながわグランドデザイン」では、この地域に、全国との交流連携の窓口となるゲートとして、東海道新幹線の新駅を誘致し、その受け皿となるまちづくりとして、新駅誘致地区である寒川町倉見地区と相模川対岸の平塚市大神地区が一体となった環境共生モデル都市ツインシティを整備することが位置付けられています。

ツインシティの整備については、本年 8 月 28 日に、平塚市大神地区では都市計画決定・変更告示とともに、環境影響予測評価書の公告や土地区画整理組合の設立が認可され、寒川町倉見地区では（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・変更が告示されるなど、事業実施に向けて平塚市、寒川町と県が連携して取組みを進めています。

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、東京都市部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 月に国の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、平成 26 年 10 月には、品川・名古屋間の工事実施計画が認可され、いよいよリニア中央新幹線の事業が建設の段階に入ることになり、新駅設置に向けた周辺状況も大きく変化してきたところです。

ついでには、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、茅ヶ崎市総合計画第 2 次実施計画、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、ツインシティ倉見地区まちづくり基本計画）

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整備改善等（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）」の基本方針、同法に基づく移動等円滑化基準及び国土交通省が別途定めた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表示の設置など、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。

また、車両等についても、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、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、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）の整備に引き続き取り組まれるよう要望いたします。

（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）

その他

(1) 乗継運賃制度の導入（継続）

現在、多くの私鉄間では、乗継ぎによる割引運賃の導入を行い、利便性の向上が図られているところです。貴社においても、さらなる利便性の向上を図るため、他の公共交通機関も含めた乗継運賃制度の導入について、積極的に取り組まれるよう要望いたします。

（横浜都市交通計画）

(2) 近距離の定期券・回数券の割引強化（継続）

横浜ビジネスエリアは、平成20年の「のぞみ」全列車停車以降、全国をマーケットにした多数の企業が集積しています。新幹線の速さと快適性は、東海道線など在来線に比較して大きな優位性があり、新幹線利用がより身近になることは鉄道利用者にとって大きな利点となるとともに、在来線からの乗換えも進むものと考えます。

ついては、さらなる新幹線利用率向上のために、新横浜駅～小田原駅間及び新横浜駅～東京駅間の通勤定期を在来線の定期割引率と同程度まで割引すること及

び回数券の割引率増加やビジネスユースを見越した平日ビジネスタイム限定の回数券の創設を要望いたします。

(3) 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さ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、利用者のさら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。