

要望事項	要望内容	回答
<b>輸送力増強</b>		
<b>1 新線・線増計画</b>		
(1) 信号保安設備等の既存設備改修や行違い施設設置	<p>運輸政策審議会答申第18号においても、その必要性が改めて見直されていますので、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。</p>	<p>相模線のご利用状況などを勘案すると、莫大な設備投資を必要とする複線化につきましては、難しい状況にあると考えております。今後の沿線の開発状況やお客さまのご利用動向などを見極めつつ検討する長期的な課題と考えております。</p> <p>当社としても関係自治体と連携の上、沿線開発やまちづくりとタイアップして相模線の活性化を図り、今後の設備のあり方について検討してまいりたいと考えております。</p>
(2) 複線化の早期実現	<p>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。</p> <p>一方、リニア中央新幹線については、事業者である東海旅客鉄道株式会社が、環境影響評価の手続きの中で、橋本駅付近への神奈川県駅の設置を公表するとともに、平成26年10月には、工事実施計画が認可され、いよいよ事業が進められることとなります。</p> <p>相模線は、神奈川県の県央都市圏と湘南都市圏の結びつきを強化し、将来は、全国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。</p> <p>しかしながら、単線であるため、運行本数の制約や列車の行違いによる所要時間の増加等の問題があり、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す。</p> <p>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やサービス向上が図られるよう要望いたします。</p>	<p>相模線のご利用状況などを勘案すると、莫大な設備投資を必要とする複線化につきましては、難しい状況にあると考えております。今後の沿線の開発状況やお客さまのご利用動向などを見極めつつ検討する長期的な課題と考えております。</p> <p>当社としても関係自治体と連携の上、沿線開発やまちづくりとタイアップして相模線の活性化を図り、今後の設備のあり方について検討してまいりたいと考えております。</p>
<b>2 輸送計画の改善</b>		
(1) 通勤・通学時等の輸送力増強	<p>ダイヤ改正時におけるデertime運転時隔のパターン化により、利便性向上が図られておりますが、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。</p>	<p>これまでダイヤ改正において、列車のデ-timeの運転時隔をパターン化しご利用しやすいダイヤ設定に努めてまいりました。平成28年3月のダイヤ改正において夕通勤時間帯の海老名止まりだった列車を、橋本まで1往復延長増発いたしました。今後の運行本数については、お客さまのご利用状況や沿線の開発状況等を見極めつつ検討してまいります。</p>

要望事項	要望内容	回答
(2) 深夜時間帯の輸送力増強	<p>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。</p> <p>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れるよう要望いたします。</p>	<p>深夜時間帯については、お客さまのご利用状況に合わせて現在の運転本数としております。増発については、お客さまのご利用状況を見極めつつ検討してまいります。</p>
(3) 八王子駅直通の運転本数の増加	<p>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。</p>	<p>相模線から八王子駅への直通列車の設定は、お客さまのご利用状況を見極めつつ検討してまいります。</p>
(4) 他線との相互乗入れ	<p>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。</p>	<p>相模線から東海道線への乗入れは、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。また、相模鉄道線との相互乗入れについては、会社相互間の経営的な問題、運行・保安システム等の課題もあり、現時点では考えておりません。</p>
(5) 他線との乗継ぎ改善	<p>他の鉄道路線との乗継客の利便性向上のため、始発電車の繰上げ増便、最終電車の繰下げ増便等により、他線とのダイヤ接続に配慮されるよう要望いたします。</p> <p>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21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47分となっております。</p> <p>いずれも利用者にとって不便となっていることから、繰下げ増便されるよう要望いたします。</p>	<p>平成28年3月のダイヤ改正では、上り最終電車の時刻を繰下げ利便性向上を図りました。なお始発、最終列車の時刻の繰り上げ、繰り下げについては、お客さまのご利用状況を見極めつつ検討してまいります。</p>

要望事項		要望内容	回答
<b>利便性向上</b>			
<b>1 新駅の設置</b>			
(1)	(仮称)西久保駅の設置	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。	<p>弊社では、関係自治体と連携し、鉄道と街、お客さまとの接点を増やし更なる利便性向上と利用拡大を図ることを目的に「戦略的新駅」の実現を進めています。</p> <p>今後、相模線沿線についても関係自治体と意見交換等を実施し連携及び協働することで、新駅設置の可能性について検討を進めてまいります。</p>
(2)	(仮称)磯部駅及び(仮称)作の口駅の設置	相武台下駅から下溝駅間の沿線地域は、近年宅地開発が進み、人口が増加しております。 また、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、今後ますます市街化が進展するものと思われます。 しかし、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、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。	
(3)	(仮称)海老名運動公園駅及び(仮称)上今泉駅の設置	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があり、多くの方が利用しています。この他、周辺には事業所や学校などがあります。海老名市としても、新駅を想定した中で、この地域において、良いまちづくりが進められるよう検討をしている中、平成21年9月には、運動公園周辺地区が工業系の特定保留区域に指定され、今後は、産業の集積とともに利用者の増加が予想されます。 については、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。 当区間には、県施設の産業技術センターが立地しており、また県立相模三川公園も整備され、今後も多くの利用者が予測されます。 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。	

要望事項	要望内容	回答
<b>2 駅施設等の整備</b>		
(1) 社家駅舎のバリアフリー化	<p>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「レインボードリーム」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。</p> <p>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多く寄せられています。社家駅のバリアフリー化としてエレベーターを設置されるよう要望いたします。</p>	<p>今年度、バリアフリー化に向けた協議を関係自治体と開始いたしました。当社としましても、駅のバリアフリー化の早期実現を図るため、引き続き関係自治体のご協力をお願いいたします。</p>
(2) 北茅ヶ崎駅の駅施設改善	<p>北茅ヶ崎駅は、年々利用者数が増加していますが、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。</p> <p>この状況を改善するため北茅ヶ崎駅の自由通路・橋上化について、貴社と設計を進めておりますが、引き続きの取組みをお願いします。</p>	<p>平成25年に、自治体のご協力をいただいて調査設計に着手し、計画概要を検討いたしました。今後はコストダウン等に向け、計画を深度化し、自治体のご協力をいただいて基本設計の着手を目指したいと考えております。</p>
(3) 香川駅の駅施設改善	<p>香川駅周辺は近年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、駅利用者も増加傾向にあります。</p> <p>区画整理地区も含めた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。</p> <p>茅ヶ崎市において策定した、「香川駅周辺地区まちづくり整備計画」においても、駅周辺の交通結節点の整備として、将来の複線化を視野に入れた行違い化の中で、香川駅を自由通路・橋上化する計画となっております。</p> <p>このため、行違い施設の設置とあわせて香川駅を自由通路・橋上化し、この状況を改善するとともに、エスカレーター及びエレベーターを設置されるよう要望いたします。</p>	<p>自由通路の整備は、駅周辺の街づくり計画と連携を図りながら実施していく施策であるため、現段階においては長期的な課題と考えております。</p>

要望事項	要望内容	回答
(4) 海老名駅のホーム拡幅	<p>海老名市では本年10月、海老名駅西口土地区画整理事業による、らぼ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、海老名駅鉄道利用者の大幅な増加が見込まれます。</p> <p>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。</p> <p>については、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。</p>	<p>海老名駅は、周辺開発によりお客さまのご利用が増加していることから、関係自治体と連携し、混雑緩和対策や利便性向上などの検討を進めていきたいと考えております。</p>
(5) 入谷駅の駅施設改善及び駅の有人化	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>入谷駅の待合室等の整備は、今後の駅のあり方なども含めて検討する長期的課題と考えております。ホームのスロープや段差解消につきましても、各駅のご利用実態等を調査した上で順に整備している状況です。</p> <p>駅の有人化駅社員については、お客さまのご利用状況等を勘案して配置計画を策定しております。今後、お客さまのご利用状況に大幅な変動が発生した場合には、状況に応じた対応を検討してまいります。</p>
(6) 下溝駅の駅施設改善	<p>下溝駅は、地平駅舎・単式ホームであるため、他の駅に比べ、大規模な改修を伴わずに段差の解消が可能であると考えられます。</p> <p>については、高齢者や障害者等が利用しやすいよう、当面の対策としてスロープ等を設置されるよう要望いたします。</p>	<p>下溝駅は地平駅舎・単式ホームであるため、駅舎の改築工事と合わせスロープ設置し段差解消を図りました。</p>
(7) 相武台下駅の駅施設改善	<p>相武台下駅は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と、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。</p>	<p>相武台下駅のバリアフリー化については、関係自治体の特段の協力を賜りながら、検討を進めていきたいと考えております。</p>

要望事項		要望内容	回答
その他			
(1)	駅無人時間帯の有人化	<p>現在、宮山駅、倉見駅、社家駅、門沢橋駅、相武台下駅、下溝駅、原当麻駅、番田駅及び上溝駅では、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、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。</p> <p>については、終日、もしくは朝夕のピーク時間帯に駅職員を配置されるよう要望いたします。</p>	<p>駅係員の配置は、お客さまのご利用状況等を勘案して決定しております。宮山駅、倉見駅、社家駅、門沢橋駅、相武台下駅、下溝駅、原当麻駅、番田駅及び上溝駅につきましては、今年度末に駅遠隔操作システムを導入し、インターホンを通じてのお客さま案内や、遠隔での販売機器類の監視・操作など、駅係員が在駅の場合と同等レベルのサービスを提供いたします。</p> <p>駅遠隔操作システムの導入に伴う駅係員の配置については、原当麻駅及び上溝駅については在駅時間を短縮し、宮山駅、倉見駅、社家駅、門沢橋駅、相武台下駅、下溝駅及び番田駅は巡回型による対応に変更しますが、本システムの導入により、初電から終電までお客さまへのご案内等の対応は可能となります。</p>
(2)	厚木駅の名称変更	<p>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。</p> <p>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。</p>	<p>現在の厚木の駅名は、駅を共同使用している小田急線と同一名称で各方面にわたり定着していると考えております。</p> <p>駅名変更には時刻表・運賃表・自動券売機・定期券発行機等の様々な設備・機器等の改修が必要になります。特に、平成19年3月から開始した首都圏ICカード相互利用に伴い、駅名の変更が他鉄道事業者にも影響を与え、設備の改修に多大な費用を要することから、現時点において駅名を変更することは考えておりません。</p>