

要望事項	要望内容	回答
<p>輸送力増強</p>		
<p>1 新線・線増計画</p>		
<p>(1) いずみ野線の平塚への延伸</p>	<p>いずみ野線延伸については、平成21年3月に、平塚への工事施行認可申請期限の10年延長が認可され、平成24年6月には、「いずみ野線延伸の実現に向けた検討会」により、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について検討結果が取りまとめられました。</p> <p>その検討結果を受け、2つの新駅周辺のまちづくりに向け取り組んでいるところであり、特に慶應義塾大学湘南藤沢キャンパス付近の健康と文化の森地区については、市街化区域への編入も見据え、新たな都市拠点にふさわしいまちづくりの検討を進めており、平成27年3月には、まちづくり基本計画素案をとりまとめたところです。</p> <p>このような状況を踏まえ、検討結果を参考に、同区間を端緒とし、早期事業化に取り組まれるよう要望いたします。</p>	<p>鉄道路線の 신설は公共交通ネットワークの構築であることから、これを国及び自治体における総合交通体系のなかで必要な社会資本と位置づけ、上下分離方式の導入や、道路財源等を投入する等、自治体におかれましては、事業推進に向けた具体的施策の検討をお願いするとともに、用途地域の変更や公共施設の誘致等、輸送需要の創出や事業採算性の確保を図るなど、平成24年度に発足した「いずみ野線延伸連絡協議会」をはじめとする官・民のより一層の連携が必要と考えます。</p> <p>当社といたしましては、このような条件が整えば、いずみ野線湘南台以西への延伸・運行について推進していく意思を有しており、平成24年度に公表された「いずみ野線延伸の実現に向けた検討会」の検討結果と平成25年度にとりまとめられたまちづくり基本構想案を受けて、今後も引き続き実現に向けた検討を行ってまいりたいと考えております。</p>
<p>(2) いずみ野線のツインシティ方面への延伸</p>	<p>ツインシティは、県央・湘南都市圏の南の玄関口として位置付けられ、広域交通の結節性を生かした広域交流の拠点形成が望まれております。そのためには、周辺都市とのアクセス向上、横浜・藤沢方面への公共交通のネットワークの形成が重要な要素と考えております。</p> <p>さらに、運輸政策審議会答申第18号でも、いずみ野線の相模線方面への延伸は、今後整備について検討すべき路線として位置付けられているとともに、平成27年度中に取りまとめられる予定の新たな答申においても引き続き位置付けられるよう、提案しているところです。</p> <p>平成24年6月には、「いずみ野線延伸の実現に向けた検討会」により、ツインシティまでの延伸をめざしつつ、慶應義塾大学湘南藤沢キャンパス周辺までの区間を第一期区間とした、いずみ野線延伸の検討結果が取りまとめられ、平成24年10月には「いずみ野線延伸連絡協議会」が発足し、関係者間で課題解決に向けた協議を進めています。また、2つの新駅周辺のまちづくりに向け取り組んでいるところであり、特に慶應義塾大学湘南藤沢キャンパス付近の健康と文化の森地区については、市街化区域への編入手続きに着手しているなど、新たな都市拠点にふさわしいまちづくりの検討を進めており、平成27年3月にはまちづくり基本計画素案をとりまとめたところです。</p> <p>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について、ご検討されるよう要望いたします。</p>	

要望事項	要望内容	回答
2 輸送計画の改善		
(1) JR相模線への乗入れ	<p>JR相模線の利用者は年々増加しており、また、都市鉄道等利便増進法に基づき現在事業中の神奈川東部方面線(相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線)が開通すると、さらに利用者が増加すると見込まれております。</p> <p>ついては、シームレス化等、乗換え客の利便性向上のため、JR相模線への乗入れを検討されるよう要望いたします。</p>	<p>当社車両がJR相模線に乗り入れるためには、車両設備や駅設備等について大規模かつ多額の設備投資が必要になります。また、乗り入れを検討するに際し、新規の輸送需要の発生が見込めない現状においては、事業採算性が確保できないと考えられます。</p> <p>したがって、現段階での乗入れは困難であると判断しております。</p>
(2) 小田急線への乗入れ	<p>厚木・愛甲地域(厚木市、愛川町及び清川村)の住民が横浜方面に移動する頻度は、東京方面と同じく年間相当数あり、海老名駅での乗換えに不便を感じております。</p> <p>また、関東有数の観光地である箱根や第4の国際観光地を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。</p> <p>ついては、相鉄・東急直通線事業及び相鉄・JR直通線事業や、また、相模鉄道本線は、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。</p> <p>本厚木駅は、乗り換えない関東大手私鉄駅乗降人員数が1位であると同時に、厚木市の昼夜間人口比率は114.9%であり、県内19市中1位であります。これは、市内在住及び在勤、在学の多くの利用者があるものであり、横浜方面への往来も相当な数に上ります。</p> <p>よって、現在海老名駅止まりの相鉄本線の本厚木駅までの延伸により、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。</p> <p>また、さがみ縦貫道路等の高規格道路の完成により、県央地域の産業集積がさら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します。</p>	<p>当社といたしましても、横浜市内と商業・工業・研究施設等の集積が進む神奈川県央地域、あるいは関東有数の観光地である箱根地域とを乗換えなしで結ぶ新たな交通ネットワークの構築は、社会便益の向上及び新たな輸送需要の喚起につながるものとして期待を寄せるものであります。</p> <p>また、小田急線への乗り入れについては、地域住民の方からのご要望をはじめ、関係自治体からも多くの働きかけをいただいておりますが、当社車両が小田急線に乗り入れるためには、信号保安設備、車両設備及び駅設備等の改修を行うために大規模かつ多額の設備投資と両社における運行ダイヤの調整が必要となってまいります。</p> <p>したがって、現段階での乗入れは困難であると判断しておりますが、引き続き検討を重ねてまいります。</p>
(3) 横浜駅～海老名駅間の特急電車の充実	<p>現在、海老名駅周辺では、既に開発が進んでいる東口方面以外の中心市街地形成に向けた取組みが進められております。海老名駅駅舎部自由通路が整備され、今後、小田急・JR駅間部自由通路整備事業等、駅周辺の都市基盤整備が一層進むと同時に、民間開発計画やJR海老名駅西口の土地区画整理事業等、駅周辺のまちづくりが積極的に推進されております。上記の事業等により、海老名駅鉄道利用者の大幅な増加が見込まれます。</p> <p>ついては、現在、日中時間帯において特急電車を運行していますが、利用者の利便性向上を図るため、他の時間帯における運行についても充実されるよう要望いたします。</p>	<p>当社におきましては、速達性、サービスの向上及び海老名駅周辺の活性化等のため、平成26年春のダイヤ改正において日中時間帯(10時台～15時台)の特急列車の運転を開始し、翌年の平成27年ダイヤ改正において、平日は朝ラッシュ時の前後と9時台から16時台にまで、また土休日は日中時間帯に加え7時台～19時台までそれぞれ運行時間を拡大いたしました。今後も更に利便性及び速達性の高い輸送計画の実現に向けて検討を行ってまいります。</p>

要望事項	要望内容	回答
(4) 神奈川東部方面線の事業進捗について	<p>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、速達性向上計画の認定を受け事業化しておりますが、本路線は東京都心部や新幹線駅である新横浜駅へのアクセス向上や、沿線のさらなる発展などに資することから、整備主体とともに確実に事業を推進されるとともに、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。</p> <p>また、本路線間の速達性向上のため、海老名駅から東京都心部方面への特急電車の運転についても、あわせて検討していただくよう要望いたします。</p> <p>さらに、羽沢駅(仮称)の駅名称について、将来にわたり市民に親しまれる名称となるよう、地元の意見を聞きながら検討するよう要望します。</p>	<p>当社といたしましても、相鉄・JR直通線及び相鉄・東急直通線(神奈川東部方面線)の早期実現を目指し、積極的に事業を推進しております。</p> <p>相鉄・JR直通線につきましては、羽沢駅(仮称)の土木躯体工事がほぼ完了し、西谷駅～羽沢駅(仮称)間のシールドトンネルの土木工事は完了いたしました。また、西谷駅付近では開削トンネルの掘削がほぼ完了し、躯体工事が本格化しております。JR横浜羽沢駅付近の接続部工事につきましても、昼夜間にて鋭意工事が進められております。相鉄・東急直通線につきましては、新横浜駅(仮称)付近、新綱島駅(仮称)、日吉駅付近で工事が進捗しているほか、羽沢駅(仮称)付近では新横浜方向に掘進するシールドマシン発進の準備が進められております。</p> <p>今後も整備主体である鉄道建設・運輸施設整備支援機構、もう一方の営業主体である東京急行電鉄と協力して積極的に推進してまいりますので、貴会議におかれましても、事業に対してご理解を賜り、ご協力をいただきますようお願い申し上げます。</p> <p>また、海老名駅から東京都心部方面への特急電車の運転につきましては、直通線の効果を最大限に発揮することを念頭において輸送計画を策定する中での検討材料とさせていただきます。</p> <p>羽沢駅(仮称)の駅名称につきましては、皆様に親しんでいただけるものとなるように、地元を含めた関係各所の皆様のご意見を検討材料としつつ、調整を進めてまいります。</p>
<p>利便性向上 1 新駅の設置</p>		
(1) 海老名駅～かしわ台駅間への新駅の設置	<p>海老名駅～かしわ台駅間には住宅地が広がっており、また、現在、新たな住宅地の開発も順次進められております。</p> <p>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。</p>	<p>海老名駅及びかしわ台駅の間地点に新駅を設置した場合には、その周辺地域が市街化調整区域であること、また、交通利便性及び商業集積が非常に高く、広い駅勢圏を有する海老名駅に隣接することになり、新駅の利用者は、海老名駅及びかしわ台駅を利用している既存の当社線利用者の一部が転移するものであり、新規の需要喚起効果が見込めず、運営費用を賄うことができないと考えられます。</p> <p>しかしながら、両駅間距離が2.8kmと長いこと、海老名市北東部の交通不便地域の解消に大きなメリットがあること等に鑑み、海老名市等により、道路・駅前広場等の基盤整備、請願駅としての駅整備並びに新規の輸送需要創出のための周辺地域の面開発等を実施いただけるのであれば、新駅の設置について協議を開始させていただきます。</p>

要望事項	要望内容	回答
<p>2 駅施設等の整備</p> <p>(1) 高齢者、障害者、乳幼児連れの保護者等に配慮した駅施設の整備等</p>	<p>「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー法)」に基づき、バリアフリー化について一定の整備は実施していただいておりますが、「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、次の事項について、特段に配慮されるよう要望いたします。</p> <p>また、現在、いくつかの駅周辺の自治体においては、バリアフリー法に基づいた基本構想が作成されており、貴社でも公共交通特定事業計画の作成及び移動等の円滑化に係る事業を推進し、整備にあたっては、高齢者・障害者など駅利用者の意見を伺いながら進めるよう要望いたします。</p> <p>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、支援制度も創設された一部自治体の駅はもとより、利用客の多い駅にも早期設置を要望します。ホームドア・可動式ホーム柵の整備が困難な場合は、転落時の対応として転落検知マット等のさらなる設置</p> <p>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</p> <p>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。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、当面の代替策による対応</p> <p>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します。</p>	<p>バリアフリー新法に基づいた駅周辺におけるバリアフリー基本構想につきましては、基本構想に基づく公共交通特定事業計画の推進につきまして、駅利用者の意見を踏まえながら、引き続き努力してまいります。</p> <p>可動式ホーム柵につきましては、現在、横浜駅において設置工事を進めており、平成28年度中に設置が完了する見込みです。その他の駅につきましては、設置に向けた課題も多く慎重に検討を進めておりますが、一日平均乗降人員10万人以上の駅(大和・海老名)への早期設置に向け、引き続き国及び地方自治体と連携して調査・設計を進めてまいります。</p> <p>転落検知マットは、駅ホームが比較的曲線の南万騎が原駅および緑園都市駅に設置しており、この他の駅への設置につきましては、今後検討を進めてまいります。</p> <p>当社では、全25駅のトイレ(多目的トイレを含む)におきまして、ベビーキープまたはオムツ替えができる設備が整備されております。</p> <p>また、駅構内の授乳施設や親子トイレ、子供用便器等の設置につきましては、設置するスペースを確保できない駅が多いのが現状ではございますが、駅舎改良工事等の機会を捉えて設置の検討を進めてまいります。</p> <p>救急担架を容易に収容できるエレベーターの設置につきましては、駅舎やホームが狭隘で現状のエレベーター設置スペースでは納まらない駅が多く、エレベーターのレイアウトおよび駅舎の構造検討、お客様動線の変更検証など設置に向けた課題が多いのが現状です。当社といたしましても、傷病者の搬送に救急担架を収容できるエレベーターの設置の必要性は認識しておりますので、駅舎改良工事等の機会を捉え、設置の検討を進めてまいります。</p> <p>駅構内の床材につきましては、滑りにくいものを選定しておりますが、駅舎改修工事等の機会を捉え、雨天や降雪時においても、より滑りにくい仕上げとなるよう、移動等円滑化基準にて指標とされている滑り抵抗係数(C.S.R)の推奨値を満たす仕上げとしてまいります。</p>

要 望 事 項	要 望 内 容	回 答
	<p>高齢者や障害者、乳幼児連れの保護者等がさらに利用しやすい新車両の開発・導入の推進</p> <p>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及び点字案内表示板の設置の推進、視覚障害者用階段表示の整備</p> <p>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</p> <p>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、心のバリアフリーの啓発、駅職員のサービス介助士資格取得等の情報提供の充実</p>	<p>車両におきましては、バリアフリー化されております新型車両を順次導入しており、既存車両につきましても、ドア開方向案内チャイム、車内案内表示装置などの設置等により、バリアフリー化を順次進めております。</p> <p>当社では、視覚障害をお持ちの方が安全かつ円滑に移動できるよう、全25駅に点字案内表示板を設置しております。また、一部の駅に音響音声案内装置を設置しておりますが、ご利用のお客様より、列車接近音など他の音声と混同しやすいとのご意見もいただいておりますため、整備につきましては、今後慎重に検討を進めてまいります。</p> <p>階段表示につきましては、移動等円滑化整備ガイドラインを満たす、段鼻、踏面、蹴上げ部分がより識別しやすい階段の整備を進めるとともに、駅の大規模工事等の機会を捉え、現行の誘導経路が簡略化されるよう検討を進め、駅前広場等から公共道路との接続部における視覚障害者誘導ブロックの整備が必要な駅においても、関係行政等と調整のうえ整備を進めてまいります。</p> <p>駅係員につきましては、お手伝いが必要なお客様に適切なご案内ができるようサービス介助士資格を取得し、ご要望に応じてお客さまのお手伝いをさせていただいております。また、毎年実施しております集合研修では、ロールプレイング手法を取り入れ、より実践的な研修を行うとともに心のバリアフリーについても啓発を続けております。駅係員のサービス介助士資格取得等の情報につきましては、ホームページなどを通じてご案内させていただいております。</p> <p>また、お客様へのマナー啓発につきましては、ポスターやデジタルサイネージ、ホームページなどにおきまして機会を捉えて引き続き掲出してまいります。</p>
(2)	<p>海老名駅北側改札口の事業推進について</p> <p>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が、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。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。</p>	<p>海老名駅西口地区土地区画整理事業に伴う、商業施設の来場者、就業者、周辺住居者による駅利用者の大幅な増加は、当社としても懸念しており、現状の駅構造のままでは、混雑悪化による利用者の利便性、安全性に影響が出る事が考えられます。また、海老名駅周辺は地域の交通ターミナルであり都市拠点でありながら、鉄道により東西市街地が分断されており、駅へのアクセス性も課題となっております。海老名市地域公共交通協議会でも継続して協議し、北側改札口の開設のみならず、上記課題を踏まえた総合的な施設整備に取り組んでまいります。</p>

要望事項	要望内容	回答
その他		
(1) 自転車等駐車場用地の提供等放置自転車対策の推進	<p>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。</p> <p>このような問題の解決及び利用者の利便性向上のため、各自治体では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、引き続き貴社におかれても、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、特段のご協力、ご配慮をお願いします。</p> <p>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(仮称)羽沢駅についても取り組まれますよう要望します。</p> <p>なお、平成18年6月から改正道路交通法が施行され、自治体としても、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。</p>	<p>当社全25 駅中15 駅に自転車駐輪場が設置されております。このうち、直営自転車駐輪場は6 駅11 箇所(9,718 m²・5,898 台)、地方公共団体に用地を提供している自転車駐輪場は6 駅7 箇所(1,776m²・1,570台うち6 箇所は無償提供・1,403台)、その他第三者に運営委託している自転車駐輪場は7 駅12箇所(2,699m²・2,128台)あり、総合計で30 箇所9,596 台が収容可能となっております。</p> <p>今後、引き続き積極的に自転車駐輪場設置に向け努力してまいります。しかしながら、用地確保が最大の問題であり、駅舎下、高架下等の鉄道用地の活用、既存駐輪場の増床等の検討を行っておりますが、自転車駐輪場のさらなる設置については非常に厳しい状況であります。</p> <p>なお、自転車駐輪場設置にあたり、一部の地方公共団体から補助金をいただいておりますが、すべての地方公共団体からご支援を頂けますようお願いを申し上げますとともに、駅周辺で放置禁止区域の指定を受けていない区域の新たな指定と違法駐輪・放置自転車について、利用者のモラル向上啓発に努めていただきますようお願い申し上げます。</p>
(2) 乗継運賃制度の拡充	<p>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制度が実施されており、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いるところですが、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。</p>	<p>当社では乗継割引運賃制度を設けておりますが、ご要望のように、他の公共交通機関も含めた対象区間等の拡充は、運賃体系の複雑化や駅務機器等の改造に多額の費用がかかること等、克服すべき課題が多く困難を伴っております。</p> <p>今後も引き続き精査し、乗り継ぎ利便の向上をはじめ、より良い運賃制度の在り方について検証してまいりますので、ご理解を賜りますようお願い申し上げます。</p>