

神奈川県鉄道輸送力増強促進会議 令和6年度 要望・回答

小田急電鉄

番号	要望事項	要望内容	回答
I 輸送力増強			
1 新線・線増計画			
(1)	複々線化の早期実現	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、登戸駅に関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います。更なる利便性向上を図るため、交通政策審議会答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方」で示された登戸駅～新百合ヶ丘駅間の複々線化計画を具体化されるよう要望いたします。	登戸駅～新百合ヶ丘駅間の複々線化につきましては、小田急小田原線の混雑緩和と、東京圏南部地域と都心とのアクセス利便性の向上に資する施策であると認識しておりますが、足元の当該区間のピーク時における混雑率は、交通政策審議会198号答申において目指す値を大幅に下回っている状況です。また、今後の少子高齢化による沿線人口の減少に伴い、将来の輸送人員が減少傾向に転じると推測され、さらに本事業には莫大な事業費が必要であることから、実現性は低いものと判断しております。 複々線化にあたっては、上記のとおりでございますが、開かず踏切の対策等、道路と鉄道の安全性向上やまちづくりの観点から、踏切道の立体化等については、関係自治体による特段のご配慮をお願いいたします。
(2)	多摩線の相模原市内への延伸の早期実現化	唐木田駅から上溝駅への多摩線の延伸は、広域交通ネットワークの充実に資することはもとより、相模原市がめざす「広域交流拠点」の形成に必要な不可欠な路線であり、交通政策審議会答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方」においても、東京圏の都市鉄道がめざすべき姿を実現するうえで、「意義のあるプロジェクト」の1つとされています。 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の1つである収支採算性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います。引き続き、延伸に向けてご協力いただきますようお願いいたします。	多摩線の上溝駅までの延伸については、2019年5月の報告で多くの課題が指摘されており、小田急多摩線延伸に関する関係者会議にてその解決に向けた検討が進められております。テレワーク等が定着し、鉄道利用に関わる社会環境も変化していることから、地元自治体のまちづくりによる需要創出に注視しつつ、関係者会議における検討に協力いたします。

番号	要 望 事 項	要 望 内 容	回 答
(3)	多摩線の愛川・厚木方面への延伸	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いますが、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・愛川町を経由し、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「東京圏における今後の都市鉄道のあり方」においては、上溝駅までの延伸は、東京圏の都市鉄道がめざすべき姿を実現するうえで意義のあるプロジェクトの1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てはならないものと考えており、上溝駅までの延伸とともに、愛川、厚木方面への延伸についてもご協力いただきますよう要望いたします。	小田急多摩線延伸計画については、鉄道ネットワークとしての役割やお客さまの乗り継ぎ利便向上の観点から、意義のある施策であると考えているため、地元自治体で行う検討に協力いたします。

番号	要 望 事 項	要 望 内 容	回 答
2 輸送計画の改善			
(1)	最終電車運転時刻の繰下げ、増便	現在、相模鉄道線下り最終電車は、海老名駅着0時57分となっています。 一方、小田原駅行き下り最終電車は、海老名駅発0時08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います。 また、小田原駅止まりの下り最終電車は、新宿駅発23時22分となっています。 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、新型コロナウイルス感染症の位置付けが令和5年5月から「5類感染症」になったことから、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。	線路・車両等の保守には一定の作業時間が必要となります。鉄道工事を取り巻く環境変化等を踏まえ、メンテナンス体制の持続性を高めるため、2021年3月ダイヤ改正において、最終列車の時刻を20分程度繰り上げるとともに、一部の始発列車の時刻を10分程度繰り下げて、最終列車から始発列車までの間合いを4時間程度に延長いたしました。 保守方法について引続き改善する努力を続けていしつつ、深夜時間帯のご利用状況に注視し、適切な輸送サービスを提供してまいります。
(2)	相模鉄道線の相互乗入れについての検討	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、海老名駅での相模鉄道線への乗換えに不便を感じています。 相模鉄道線は、過去において本厚木駅まで乗入れていた実績があり、また、相鉄・JR直通線及び相鉄・東急直通線が開業されたことから、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115.8%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も飛躍的に向上させます。 また、県央地域において高規格幹線道路等の整備が進む中、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、本格的な検討をお願いいたします。	相模鉄道線の相互乗入れは、両社の車両限界、車両構造、運転保安設備等が異なることや、円滑な直通運転に不可欠な海老名駅構内の立体交差化を含む設備改良に莫大な投資が必要となることから、実現性は低いと判断しております。

番号	要 望 事 項	要 望 内 容	回 答
(3)	特急電車(ロマンスカー)の運転区間の延長	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、利用状況に応じて、平日22時以降に新宿駅を発車する秦野駅、本厚木駅止まり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、新型コロナウイルス感染症の位置付けは令和5年5月から「5類感染症」となり、訪日外国人観光客が増加傾向にありますが、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。 つきましては、外国人観光客の利便性向上を図るため、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」号の更なる増発や運行区間の延長について、引き続き検討していただけますよう要望いたします。	運行区間については、お客さまの利用状況を見極めながら決定しており、深夜帯における運行区間の延長計画はございません。なお、利用状況に鑑み2025年3月ダイヤ改正より新宿駅平日22時以降の特急ロマンスカーにつきまして、1本増発する予定です。 また「メトロはこね」号につきましては、利用状況に鑑み2025年3月ダイヤ改正より伊勢原駅への停車をする予定です。なお、現在の輸送状況から更なる増発や運行区間の延長計画はございません。
(4)	特急電車(ロマンスカー)の停車本数の増加	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、土休日ともに上下6本ありますが、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。 つきましては、小田急線との乗換え駅でもある松田駅での通勤・通学・観光による利用者の利便性向上のため、帰宅時間帯におけるふじさん号の松田駅への停車の実現、運行時間帯や停車本数の増加について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。 また、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あ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。 つきましては、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合わせ、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。	特急ロマンスカーの運転区間、停車駅および停車本数につきましては、お客さまの利用状況に加え、他社線乗入れをはじめとする全線の列車運行を勘案して設定しております。ふじさん号に関しては、上記を踏まえ、2022年3月に行ったダイヤ変更で土休日ダイヤにおける運転本数を上下6本とさせていただきました。 また、伊勢原駅への特急電車の停車本数については2025年3月のダイヤ改正にて、9時頃から20時頃にかけて増加する予定です。朝の通勤通学時間帯(上り)および帰宅時間帯(下り)における特急電車の停車に関してはお客さまの動向を踏まえ、検討させていただきます。

番号	要 望 事 項	要 望 内 容	回 答
(5)	東京方面と片瀬江ノ島駅間を直通する電車の再開	令和4年3月のダイヤ改正により、藤沢駅～片瀬江ノ島駅間が往復運行となり、東京方面と片瀬江ノ島駅間の移動は藤沢駅にて乗り換えが必要となりました。行先表示における片瀬江ノ島駅の露出効果や観光客等の利便性の観点から、地元観光事業者からもダイヤ改正に関する意見・要望を受けており、直通にて東京方面と片瀬江ノ島駅間を運行していただくよう、ダイヤ改正について引き続き検討いただくとともに、藤沢駅～片瀬江ノ島駅間の往復に伴う、藤沢駅での乗り換えの利便性の向上について要望いたします。	列車の運行計画はお客さまのご利用状況等に鑑み、決定しております。 2022年3月のダイヤ変更では、藤沢～片瀬江ノ島間を往復運転とすることにより、運行定時性を向上するとともに、列車本数の適正化を図ることとしました。なお、特急ロマンスカー等の一部列車は引き続き直通運転を行っております。

番号	要 望 事 項	要 望 内 容	回 答
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	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、国内初の国際規格を満たすコンビプールを整備した鵠沼海浜公園スケートパークがあることや、ビーチバレーの常設コートを備えており、ビーチバレージャパンなどの大会が開催されていることなどの理由から、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御殿場線の乗換え駅でもあることから近隣市町の利用も多く、通勤・通学はもとより、ハイカーや観光客等にとっても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います。通勤・通学者等の利便性の向上を図るとともに、「小児IC運賃の全区間一律50円」の効果を更に向上させるためにも、新松田駅へ特急電車の停車が再開されるよう要望いたします。	「メトロえのしま号」および「えのしま号」を、現行非停車の鵠沼海岸駅へ停車させることにつきましては、特急券の販売システム、車両および保安設備等のシステム改修を必要とするため計画はございません。 また、新松田駅につきましては、お客さまの利用実績に鑑み特急ロマンスカーの停車を取り止めており、現在のところ停車を再開する計画はございません。
(2)	急行電車の相武台前駅への停車	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ることから、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生活交流拠点として位置付けています。さらに、将来同駅周辺の再開発事業が進められる予定もあり、今後、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、通勤・通学時間帯等に急行電車を停車されるよう要望いたします。	急行列車の停車駅については、駅間距離、駅乗降人員、他社線接続等を考慮して設定しております。相武台前駅についても、かつて一部の急行列車を停車させておりましたが、駅乗降人員および急行利用人員の減少等により、1999年から停車を取り止めており、現在のところ停車を再開する計画はございません。
2 新駅の設置			
(1)	海老名駅～座間駅間の新駅設置	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います。また、駅間距離が3.3km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。	新駅の設置につきましては、周辺地域に多大な影響を及ぼすことから駅前広場の整備、周辺踏切の立体化等都市施設の整備と併せて実施することが望ましいと考えます。 現段階で計画はございませんが、検討を開始するうえでは該当する自治体が主体となって整合のとれた都市計画等の策定および周辺にお住いの方々の意見集約が前提となるものと考えます。

番号	要 望 事 項	要 望 内 容	回 答
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	「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、川崎市、藤沢市、秦野市、厚木市、大和市、伊勢原市、座間市及び松田町においては、バリアフリー法に基づく基本構想を作成しているため、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や地域の関係団体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については、鉄道駅バリアフリー料金制度の活用等により、2032年度までに、小田原線新宿駅から本厚木駅までの全駅と、中央林間駅、大和駅、藤沢駅の計37駅においてホームドアの設置を目指すとしていただいているところですが、令和6年度時点で2032年度までのホームドア設置対象駅となっていない駅についても、早期の設置をお願いいたします。 特に、5路線を合わせると、利用者が約16万人と、多くの方が利用する小田原駅においても、障害者団体からの要望も踏まえ、誰もが安心して快適に利用できるよう、設置の検討をお願いいたします。 また、ホームドア等の設置まで長期間かかる駅については、CPラインの積極的な導入を要望いたします。 加えて、ホームと車両との段差及びすき間の解消についても、引き続き取り組みをお願いいたします。	当社では、高齢者および障害者等の移動制約者の方々が、安全に身体的負担の少ない方法で鉄道をご利用いただけるよう、駅施設の整備改善に努めてきたところであり、今後もバリアフリーに関する基本方針の主旨に基づき、整備を推進してまいります。2019年度より高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律第9条の4の規定に基づき、当社バリアフリーに関する、ハード・ソフト面の取組計画・報告書(移動等円滑化取組計画・報告書)をホームページ内にて公表をしております。 駅施設等を整備する際は、「バリアフリー整備ガイドライン(旅客施設編)」に基づくほか、バリアフリー関連の会議における障害者団体からのご意見や「小田急お客さまセンター」に寄せられるご意見・ご要望を参考にすることで整備を進めております。このほか、当社沿線の自治体主催の各種協議会に積極的に参加し、地元市民等の意見収集に努めております。 なお、2023年3月より鉄道駅バリアフリー料金制度を導入し、鉄道施設におけるバリアフリー化を推進しておりますが、整備を加速させるためにも、地方自治体におきましても、引き続きご支援のほどよろしくお願いいたします。 ①転落防止 ホームドアの整備については、鉄道駅バリアフリー料金制度を活用し2032年度までに整備を拡大してまいります。現在公表している整備計画については、駅乗降人員や転落事故件数などを考慮したうえで、優先的に整備する方針を決定したものであり、要望を頂いている小田原駅を含むそれ以外の駅については、各駅の利用状況や関係自治体との協議を踏まえ整備を検討してまいります。 ホームドア未整備の駅におけるCPラインについては、ホームドア整備加速化に重点的に取り組んでいる現状を踏まえ、各駅の状況に応じて検討してまいります。 ホームと車両との段差・すき間の縮小については、車両側において低床化車両の導入を引き続き行うとともに、ホーム側において今後はホームドア整備に併せたホームの嵩上げやくし状ゴムの設置を計画してまいります。

番号	要 望 事 項	要 望 内 容	回 答
		②バリアフリートイレ等 全駅でバリアフリートイレを設置していただいておりますが、障害者、乳幼児連れの保護者等の利便性向上のため、今後のトイレ改修時にあわせ、「バリアフリー整備ガイドライン(旅客施設編)」に基づいた整備を行っていただけますよう要望いたします。 加えて、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や、車いす対応トイレに大人用ベッド(ユニバーサルシート)の設置、病気や疾患等でおむつや尿漏れパッドを利用される方も増えていることから、男性用トイレにもサニタリーボックスを設置していただくことを要望いたします。 また、乳幼児連れの保護者等が安心して利用できるような施設(子どもサイズの便器・洗面器・ベビーシート、授乳室等のベビーケアルーム等)を設置していない駅についても、子育て世代の利用者の利便性向上のため、積極的な設置をお願いいたします。 特に、螢田駅、鵜沼海岸駅については、おむつ替えベッド・ベビーチェア付きトイレのいずれも整備されていないため、引き続き整備をお願いいたします。 あわせて、秦野駅のトイレ改修にあたっては、設計に着手していただいたところですが、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られるよう引き続き要望いたします。	②バリアフリートイレ等 ご要望の内容につきましては、今後のトイレ改修時にあわせ、「バリアフリー整備ガイドライン(旅客施設編)」に基づいた整備を行ってまいります。なお、トイレ改修については駅全体の老朽化具合などに鑑み順次実施してまいります。 また、乳幼児連れの保護者等の利便性向上のため、全線14箇所にベビーケアルームを導入しており、今後の利用動向を注視してまいります。加えて、螢田駅、鵜沼海岸駅ではベビーチェアの整備を実施しております。
		③AED等 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するとともに、一般財団法人日本救急医療財団ホームページの全国AEDマップへの設置情報公開について、一般財団法人日本救急医療財団と引き続き調整していただけることを要望いたします。	③AED等 AED設置場所の案内につきましては、頂いたご意見を参考に検討してまいります。 また、当社駅構内におけるAED設置場所の情報公開につきましては、引き続き関係者と調整してまいります。

番号	要 望 事 項	要 望 内 容	回 答
		④車両等 ユニバーサルデザインを取り入れた車両については、順次、導入を進めていただいておりますが、今後も高齢者、障害者等が利用しやすい新車両を導入していただく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り組まれるよう要望いたします。 ⑤人員対応 高齢者、障害者等が利用しやすいよう、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について継続して取り組まれるよう要望いたします。 あわせて、AEDを的確に使用するため、駅係員や乗務員を対象に救命講習を実施いただいておりますが、急病人発生時に備えるためには繰り返しの受講も重要であることから、駅係員等への普通救命講習受講の促進について、引き続き取り組まれることを要望いたします。	④車両等 ユニバーサルデザインやバリアフリー整備ガイドライン(車両編)の考え方にに基づき、引き続き多くの人がわかりやすく、利用しやすい車両を目指して設計、導入をしてまいります。 当要望の趣旨に沿った駅構内へのポスター掲出について、要請があれば引き続きご協力いたします。 ⑤人員対応 高齢者やお体の不自由なお客さまに対して安心して駅をご利用いただくため、駅係員のサービス介助士の資格取得を促進しているほか、お客さまへの「声かけ・サポート」運動を年間通じて実施しております。駅係員の配置については、お客さまの利用動向やお客さまサービス、異常時対応等に鑑み検討してまいります。 また、AEDに関しては新入社員研修等で使用方法を学ぶほか、上級救命講習の受講も推進しています。すでに駅係員の約7割が上級救命講習を受講済みであり、既修者の再講習と並行して新規受講も進めています。 なお、駅構内においてAEDを活用した人命救助を行った功績により、駅係員が自治体の消防機関より感謝状をいただいた事例もございます。

番号	要 望 事 項	要 望 内 容	回 答
(2)	本厚木駅西口の新設	本厚木駅は、1日平均12万人を超える乗降客が利用しています。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います。 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います。 つきましては、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。	駅周辺の旅客動線が大きく変わることになる改札口の新設については、駅周辺の住民や商業関係者等の合意形成が必要不可欠であり、行政が中心となった街づくりの一環として検討すべき事柄であると考えています。
(3)	伊勢原駅ホームの上りエスカレーターの設定及び待合室の増設	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。	伊勢原駅ホームのホーム階段拡幅、上りエスカレーターの設置、下り線への待合室設置については、駅の状況を注視してまいります。
(4)	大型コインロッカーの増設	新型コロナウイルス感染症の流行による一時的な落ち込みはあるものの、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観光客は年々増加しており、新型コロナウイルス感染症の位置付けが令和5年5月から「5類感染症」となったことから、更なる増加が見込まれます。 観光客を誘致するうえで、手荷物預かり場所の増設が課題となっていることから、これまで、藤沢駅2階の「湘南藤沢コンシェルジュ」にて手荷物預かりを行っていましたが、藤沢駅の改修に伴い、現在は「湘南藤沢コンシェルジュ」自体がありません。そのため、今後、新しくなる藤沢駅コンコース内にて、引き続き、大型コインロッカーまたは手荷物預かり場所の設置検討をお願いいたします。 また、湘南海岸へ向かう観光客の利用の多い鵠沼海岸駅についても観光において重要な駅であると捉えていることから、設置検討をお願いいたします。	大型コインロッカーの増設については、既存ロッカーの稼働状況および設置スペースの有無等を踏まえて、引き続き検討してまいります。なお、藤沢駅については、藤沢市との協定に基づき南北自由通路拡幅整備及び駅改良工事を進めておりますが、完了後は、コンコース等に大型コインロッカーの設置を検討いたします。

番号	要 望 事 項	要 望 内 容	回 答
(5)	新松田駅周辺の整備	「新松田駅周辺整備基本構想・基本計画」の策定後、令和元年6月に、新松田駅周辺の整備について貴社との協議・回答に基づき、各種調整を図っています。 令和5年度、再開発準備組合が設立され、事業協力者が決定されました。北口用地の取扱いに関する協議を推進していますので、引き続き、駅前広場、自由通路の整備及び再開発事業の実現に向けたご協力をお願いいたします。 また、今後、南口周辺整備についても協議を予定していますので、ご理解とご協力をいただきますよう要望いたします。	当社といたしましても、新松田駅周辺における交通結節機能の強化や街の活性化等、地域の課題解決が促進されることは非常に重要であると認識しており、松田町の協議に応じてまいります。
(6)	足柄駅の西口の新設	足柄駅は今後予定されているイオンタウンの開業に加えて、新病院の建設により、駅利用者の増加も想定されることから、歩行者の安全性確保や利便性向上のため、西口改札の設置を要望いたします	駅周辺の旅客動線が大きく変わることになる改札口の新設については、駅周辺の住民や商業関係者等の合意形成が必要不可欠であり、行政が中心となった街づくりの一環として検討すべき事柄であると考えています。

番号	要 望 事 項	要 望 内 容	回 答
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	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場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います。 令和4年度末時点、県内36駅85箇所(約22,400台)で自転車駐輪場を設置していただいているところですが、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・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、令和4年度時点、県内13駅において駐車を310台設置していただいているが、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、その他の駅においても、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いますので、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。	放置自転車対策については法の趣旨に則り、これまでに駅周辺の自転車駐輪場の設置等に積極的に協力してまいりました。2023年度末時点、当社運営、委託および自治体用地提供箇所を合わせ、県内に36駅82箇所(約20,700台)の自転車駐輪場を設置しております。 また、沿線自治体で開催している自転車等対策協議会へ委員として参加しているほか、放置自転車クリーンキャンペーン等にも参加しております。法改正により、自動二輪駐車場の必要性は高いものと認識しており、2023年度末時点県内13駅において305台の駐車が可能となっております。一方、駅周辺の設置スペースは限られていることから、自動二輪車駐車を設置した場合、自転車駐輪場スペースが減少することもあるため、当社といたしましてはお客様の声や需要を見極めながら検討してまいります。 放置自転車対策については法の趣旨に則り、これまでに駅周辺の自転車駐輪場の設置等に積極的に協力してまいりました。しかしながら藤沢駅周辺においては、提供可能な用地を有しておらず、駐輪場施設整備の計画はございません。

番号	要 望 事 項	要 望 内 容	回 答
(2)	厚木駅の名称変更	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いますが、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。	駅名変更については、すでに駅名が定着していることに加え、様々な影響が広範囲に及ぶことから現段階で具体的な計画はございません。
(3)	駅係員の終日配置	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います。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、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、障害者等の移動制約者の利便性確保等の観点から、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・螢田の各駅)	栢山・富水・螢田の各駅につきましては、お客さまに安心して駅をご利用いただけるよう、遠隔監視装置によるお客さまとの通話をはじめ防犯カメラの設置による監視や常時録画を実施しているほか、非常停止ボタンの設置により緊急時に列車の停止手配を取れる設備を備えております。また、係員による巡回や警察との連携等により、駅施設の維持管理や防犯対策等に努めているほか、駅係員不在時間には必要に応じて、近隣主要駅等から駅係員が急行することにより対応いたしております。 社会全体として人手不足が深刻化している中、駅係員の配置については、各駅の状況を考慮しながら適正な要員配置の検討を行ってまいります。