

東海道本線 要望項目一覧（42件）

I 輸送力増強	2
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) 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）	
(3) 二宮駅始発上り電車の増発（継続）	
(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	5
1 停車要望	
(1) 湘南新宿ライン（高崎線～東海道線）の新川崎駅への停車（継続）	
(2) 通勤快速の横浜駅への停車（継続）	
(3) 快速アクティ어의等辻堂駅への停車（継続）	
(4) 快速アクティ어의等の二宮駅への停車（継続）	
(5) 快速アクティ어의の鴨宮駅への停車（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) 中距離電車の鶴見駅への停車（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（新規）	
(11) 藤沢駅への「駅ナンバリング」の導入（新規）	
(12) 藤沢駅及び辻堂駅への大型コインロッカーの増設（新規）	
III その他	11
(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) 在来線ICサービスの相互利用について（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）	
(6) 上野東京ライン開業に伴う遅延対策（継続）	

I 輸送力増強

1 輸送計画の改善

<運転本数の増発>

(1) 通勤・通学時間帯の増発（継続）

東海道本線の朝の通勤・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、運転本数を増発されるよう要望いたします。

(2) 快速アクティーの1時間当たりの増発及び運転時間の拡大（継続）

快速アクティーは、昼間時間帯に運転され、利用者には好評であります。さら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）

(3) 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・通学者のさら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。

(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。

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り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、横浜駅を経由して根岸線へ乗り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り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。

については、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、茅ヶ崎市総合交通計画〕

(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たところです。

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、川崎市総合都市交通計画〕

<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り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～東海道線）を新川崎駅に停車されるよう要望いたします。

(2) 通勤快速の横浜駅への停車（継続）

現在、通勤快速は、下り 3 本が運転されていますが、横浜駅は通過駅となっております。

横浜駅は J R 線と私鉄 4 路線及び市営地下鉄との接続駅であり、県内では最も多くの乗降客が利用しております。通勤（帰宅）需要の主要な目的地あるいは発生地であるため、横浜駅に通勤快速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、湘南 C-X（シークロス）のまちづくりが推進され、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 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。

(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まます。

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、快速アクティー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) 中距離電車の鶴見駅への停車（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ノ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。中距離電車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、藤沢市村岡地区では、平成22年3月に「村岡地区まちづくり計画」、平成24年3月には土地利用計画を含めた「村岡地区整備計画（案）」、平成28年3月には藤沢市の新たな玄関口にふさわしいまちづくりの指標となる、「村岡新駅周辺地区まちづくりガイドライン（案）」を策定しました。一方、鎌倉市深沢地区では、平成22年9月に策定した土地利用計画を、社会情勢や市民意見を踏まえ修正する、深沢地域整備事業の修正土地利用計画（素案）の意見公募を平成28年6月から7月にかけて行い、平成28年10月に「深沢地域整備事業の修正土地利用計画（案）」を策定しました。

また、神奈川県、藤沢市及び鎌倉市等で構成する「湘南地区整備連絡協議会」では、まちづくりの核となる新駅設置実現に向けた検討調査を推進しており、平成27年度に「村岡・深沢地区総合交通戦略策定協議会」を設置し、村岡・深沢地区のまちづくりについて、「新駅設置を中心とした自動車利用に極力依存しないまちづくり」の実現に向け、平成28年3月に「村岡・深沢地区総合交通戦略」を策定しました。

本構想の実現には、藤沢駅と大船駅の中間に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、新駅を設置されるよう要望いたします。

（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駅利用者はさらに増加すると見込まれます。

平成 29 年度には北改札及び北口自由通路が供用開始となることから、駅利用者の利便性を高めるとともに、ホームの安全対策の向上等を図るため、東海道線のホーム拡幅等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もホーム拡幅等の設備改良や混雑・滞留緩和対策をされる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1万3千人で、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ず、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、行政間において検討会を平成27年7月に開催し、平成28年度は神奈川県による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、現在利用が制限されているハンドル型電動車いすが早期に利用できるよう、駅施設の改修を要望するとともに、現状の駅施設においても、可能な限りハンドル型電動車いすが利用できるよう検討をお願いいたします。

また、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ていただくようお願いいたします。

(9) 早川駅施設の改良（継続）

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う「交流促進施設」の開業が平成 31 年度に予定されており、今後、多数の利用者が漁港及び交流施設を訪れることが想定され、施設近接の早川駅は、1 日あたりの利用者数が 3,000 人を超えることが見込まれるため、エレベーター及びスロープなどのバリアフリー整備を要望いたします。

（第 5 次小田原市総合計画おだわら TRY プラン）

(10) 横浜駅、戸塚駅、大船駅への可動式ホーム柵設置（新規）

横浜市では利用者数が 1 日 10 万人以上の駅等を対象に可動式ホーム柵の整備を促進することとし、整備費用の一部を鉄道事業者に補助しています。

東海道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、早期に導入されるよう要望いたします。

(11) 藤沢駅への「駅ナンバリング」の導入（新規）

貴社におかれては、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会を見据え、訪日外国人観光客などの利便性向上のため、首都圏エリアへの「駅ナンバリング」の導入を進めていますが、対象駅を電車特定区間（E 電区間）としているため、東海道線では東京駅から大船駅間の各駅が対象であり、藤沢駅は対象駅から外れています。

藤沢市は、東京 2020 オリンピック競技大会・セーリング競技の開催自治体であり、競技会場の江の島への乗換駅である藤沢駅は、訪日外国人観光客をはじめ多くの利用者が予想されます。

つきましては、利用者の利便性向上のため、藤沢駅に「駅ナンバリング」を導入されるよう要望いたします。

(12) 藤沢駅及び辻堂駅への大型コインロッカーの増設（新規）

貴社及び藤沢市による観光誘客の取組等により、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。

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、辻堂地区に湘南 C-X（シークロス）のまちづくりを推進し、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 28 年度には、高崎駅、浦和駅、土浦駅、松戸駅、八王子駅で「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」の連携した取組により、藤沢駅と辻堂駅間の回遊性向上を図っています。

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) 在来線 I C サービスの相互利用について（継続）

貴社におかれましては、交通系 I C カードの相互利用により、利用者の利便性の向上が図られているところです。

また、小田原梅まつり等イベント開催時にはエリアをまたがる利用について、接続駅にて運賃精算を行っていただき、観光客の利便性は大幅に向上しております。

今後も同様の対応をお願いするとともに、東海旅客鉄道株式会社の記者発表により、御殿場線の下曾我駅から足柄駅までの 9 駅について、交通系 I C カードを導入することが公表されましたので、日頃から御殿場線や熱海以西へ通勤・通学する方の利便性を向上するためにも、貴社の「S u i c a」との連携により、各鉄道事業者のエリアをまたが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、駐輪施設を設置しておりますが、新たな自転車等駐車場の確保が急務となっており、用地の確保を含め鋭意努力しておりますが、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みれておりますが、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に伴い、今後さらなる外国人観光客の増加が見込まれます。

藤沢駅については江の島への乗換駅であり、多くの外国人観光客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に加え、駅構内における多言語での案内放送を実施するよう要望いたします。

(6) 上野東京ライン開業に伴う遅延対策（継続）

利用者から、上野東京ライン開業以降、遅延が増えているため、ソフト・ハード両面の人身事故対策強化、車両故障の防止等の要望が寄せられています。については、遅延対策に努めていただきますようお願いいたします。