

東海道本線 要望項目一覧（47 件）

I 輸送力増強	3
1 輸送計画の改善	
＜運転本数の増発等＞	
(1) 快速アクティーの運転再開（継続）	
(2) 二宮駅始発上り電車の増発（継続）	
(3) 平塚駅以西への普通電車の増発（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) 特急「湘南」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) 特急「湘南」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	7
1 停車要望	
(1) 湘南新宿ライン（高崎線～東海道本線）の新川崎駅への停車（継続）	
(2) 湘南新宿ライン特別快速の辻堂駅への停車（継続）	
(3) 特急「湘南」の大磯駅への停車（継続）	
(4) 湘南新宿ライン特別快速等の二宮駅への停車（継続）	
(5) 湘南新宿ライン特別快速の鴨宮駅への停車（継続）	
(6) 特急列車の平塚駅への停車拡大（継続）	
(7) 相鉄・JR 直通線の鶴見駅への停車（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) 藤沢駅西口の新設（継続）	
(3) 茅ヶ崎駅ホームの改良（継続）	
(4) 二宮駅ホームの増設（継続）	
(5) 国府津駅北口の新設（継続）	
(6) 真鶴駅施設の改良（継続）	
(7) 藤沢駅施設の改修（継続）	
(8) 早川駅施設の改良（継続）	
(9) 藤沢駅及び辻堂駅への大型コインロッカーの増設（継続）	
(10) 川崎駅南口改札の整備（継続）	
(11) 根府川駅施設の改良（継続）	
(12) 誤乗防止のための案内表示等の改善（継続）	
(13) 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（継続）	
(14) 運賃表の改善（継続）	
(15) 鉄道駅バリアフリー料金制度を活用したバリアフリー施設の更なる整備推進（継続）	
III その他	17
(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) 各鉄道事業者のエリアをまたがる利用の実現（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) バス事業者への事前のダイヤ改正情報の提供（継続）
- (7) 自転車等駐車場用地の提供等放置自転車対策の推進（継続）
- (8) 女性専用車両の導入（継続）
- (9) 始発からのエスカレーター稼働に関わる対応（継続）

I 輸送力増強

1 輸送計画の改善

＜運転本数の増発等＞

(1) 快速アクティーの運転再開（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したが、令和5年3月のダイヤ改正により、運転が取り止めとなりました。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、快速アクティーの朝夕の通勤・通学時間帯の運転再開について要望いたします。

（ゆがわら 2021 プラン、湯河原町都市マスタープラン）

(2) 二宮駅始発上り電車の増発（継続）

朝のラッシュ時に1本運転されている二宮駅始発上り電車は、周辺市町の住民が多く利用しています。

二宮駅を利用する通勤・通学者の更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。

(3) 平塚駅以西への普通電車の増発（継続）

県及び各自治体の観光施策の取組み等を受け、小田原市、大磯町及び二宮町の年間延べ入込観光客数は増加傾向にあります。交通結節点となる東海道新幹線の小田原駅や、東海道本線の東京・横浜方面と、小田原市・大磯町・二宮町の各駅とのアクセス強化を図ることは、観光客の更なる利便性向上や回遊性の向上につながると認識していますが、東海道本線の平塚駅以西は以東と比較して運転本数が少ない状況です。

つきましては、観光客等の更なる利便性及び回遊性向上を図るため、平塚駅以西の普通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。

（ゆがわら 2021 プラン）

(5) 早朝 5 時台における小田原駅発列車の増発（継続）

令和 3 年 3 月のダイヤ改正で、間隔が空いていた早朝小田原駅を発車する上り普通列車に 5 時 21 分発が追加され、利便性が向上しましたが、乗降客の多い小田原駅からの更なる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 2 本についても、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います。

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いますので、成田エクスプレスの小田原駅までの延伸を要望いたします。

（湯河原町都市マスタープラン、湯河原町観光立町推進計画）

(7) 特急「湘南」の真鶴駅・湯河原駅・熱海駅までの延伸（継続）

以前運行していた湘南ライナーは、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した。

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り、不便を感じていましたので、利用者の利便性の向上を図るため、新しくなった特急「湘南」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、ゆがわら 2021 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ていました。

上野東京ラインも運行されていますが、都内でのルートが違うことから、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、更に通勤・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 2021 プラン、湯河原町観光立町推進計画、湯河原町都市マスタープラン)

<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経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)

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」となったこともあり、東海道本線の朝夕ラッシュ時の混雑は限界に近い状況で、その解決は緊急を要する状況となっています。

令和3年3月のダイヤ改正により、特急「湘南」が貨物線を利用して運転されていますが、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、ちがさき都市マスタープラン)

(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います。こうした中、東海道貨物支線の貨客併用化については、平成28

年４月に、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、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ています。

さらに、川崎市におきましては令和５年６月に「臨海部ビジョン」を改定し、浜川崎駅周辺に位置する南渡田地区における新産業拠点の形成や、臨海部の発展を支える交通機能の強化に向けた取組みを進めているところです。

つきましては、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。

〔新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、臨海部ビジョン〕

<その他>

(13) 特急「湘南」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（二宮駅は一部時間帯を除く）は特急「湘南」が停車しないため、東京方面から両駅への帰宅者が特急「湘南」を利用する場合は、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 00 分発の特急「湘南」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。

つきましては、特急「湘南」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については令和２年３月のダイヤ改正で 23 時 31 分発となりましたが、国府津駅行きのため、十分な利便性の向上にはなっていません。また、これ以後に小田原駅に到着する下り電車は、小田急線が 8 本あり、利用者にとって不便な状況となっています。

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更なる利便性向上に向けて、熱海駅発最終電車の運転区間を国府津駅以東まで延長されるとともに、小田原駅発の最終電車の運転時刻を引き続き繰下げられるよう要望いたします。

（ゆがわら 2021 プラン）

(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～東海道本線）の新川崎駅への停車（継続）

現在運行されてい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いません。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います。

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、今後駅利用者の更なる増加が見込まれていますので、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) 湘南新宿ライン特別快速の辻堂駅への停車（継続）

辻堂駅は湘南新宿ライン特別快速の通過駅となっていますが、駅周辺は、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います。

つきましては、利用者の利便性・速達性を高めるため、湘南新宿ライン特別快速を辻堂駅に停車されるよう要望いたします。

(3) 特急「湘南」の大磯駅への停車（継続）

大磯駅の 1 日平均乗車人数は、平成 19 年度から平成 29 年度の 10 年で約 10% 増加しています。また、駅利用者のうち、通勤・通学等での定期券利用者は約 12% 増加しています。

現在、大磯駅は特急「湘南」の通過駅となっていますが、大磯駅を利用する通勤・通学利用者の利便性向上のため、特急「湘南」の大磯駅への停車を要望いたします。

（大磯町第五次総合計画前期基本計画）

(4) 湘南新宿ライン特別快速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 11,000 人が乗車しています。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す。

そのため、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、特急「湘南」の一部について、二宮駅が通過となっています。通勤・通学者の利便性を今以上に高めるためにも、特急「湘南」の二宮駅への全面停車を

要望いたします。

(5) 湘南新宿ライン特別快速の鴨宮駅への停車（継続）

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や移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、湘南新宿ライン特別快速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) 特急列車の平塚駅への停車拡大（継続）

令和3年3月のダイヤ改正で、これまで朝・夕夜間の通勤時間帯に運転されていた「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」に代わり、特急「湘南」の運転が開始され、平塚駅への停車数が増加したほか、オンライン予約が可能となりました。

また、行楽シーズンには平塚駅を始発とする臨時特急が設定されるなど、特急列車の利便性向上が図られていると認識しております。引き続き取組みを継続していただくとともに、臨時特急を含めた特急列車の平塚駅への停車拡大について要望いたします。

(7) 相鉄・JR直通線の鶴見駅への停車（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。相鉄・JR直通線の鶴見駅への停車はそれに寄与するため、ホーム新設スペースの確保についてJR貨物と調整されるなど、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）

「かながわ都市マスタープラン」において、都市圏域の自立を支える新たな地域の拠点として、「村岡・深沢地区」にJR藤沢駅～JR大船駅間の新駅設置と新たな都市拠点の形成を進めることが位置付けられています。

新駅については、3県市と貴社の4者で、新駅設置及び自由通路整備に関する基本協定を令和4年3月に、また、工事等の施行協定を令和6年5月に締結したうえで、令和6年10月に工事着手したところです。

また、まちづくりについては、令和3年3月にUR都市機構と3県市で締結した、まちづくりに関する基本協定に基づき、令和4年3月に、土地地区画整理事業や両地区を結ぶ道路などの都市計画を決定し、令和5年10月に事業等の認可を受けました。

新駅整備事業が本格化しており、新駅事業とまちづくりの工程調整など、事業進捗に伴い様々な調整が必要になると思われますので、円滑な事業実施に向けてご協力をお願いいたします。

(新かながわグランドデザイン、藤沢市都市マスタープラン、鎌倉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います。

つきましては、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) 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います。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います。

つきましては、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。

(3) 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います。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います。

利用者の安全性確保の点から、ホーム拡幅やホームドア設置等の抜本的な設備改良に加え、安全性確保のための混雑・滞留緩和対策を実施していただきます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)

(4) 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いますが、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います。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。

つきましては、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。

(5) 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1日平均約1万人で、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います。この地下道は幅員が2.4mと狭隘で暗く、車が往来するため、歩行者にとって危険な状態となっています。

北側地域は宅地開発の進展により、居住者が増加しており、都心への通勤・通学者の需要が見込まれることから、利用者の安全性及び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。

(6) 真鶴駅施設の改良（継続）

真鶴駅は、改札口が1か所しかないことから、隣接の人道跨線橋を渡らなければならない、不便を感じています。駅周辺地区対策の推進については、真鶴町総合計画にも課題の1つとして挙げられ、平成28年度には県の事業により真鶴駅北側の人道跨線橋にエレベーターが設置され、令和4年度には南側もエレベーターが設置され利便性が増したところです。真鶴町としましては、行政にとどまらず、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いますので、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。

(7) 藤沢駅施設の改修（継続）

藤沢駅が、障害のある方にも利用しやすい駅となるため、藤沢駅のバリアフリートイレについて、重度心身障害者が利用できるよう大人用ベッド（ユニバーサルシート）の設置を要望いたします。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していただくとともに、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。

(8) 早川駅施設の改良（継続）

エリアブランディング構想（早川エリア）の策定にあたっては、地域住民や来訪者、関係団体との意見交換や調査を通じて、多様なニーズや必要な取組みを把握するよう努めました。その過程で、早川駅については、車いすやベビーカー、キャリーケースを利用する方々を含む幅広い層から、駅施設のバリアフリー化を求める声が多く寄せられたところです。

本構想では、国の「移動等円滑化の促進に関する基本方針」（以下、「国の基本方針」）を踏まえ、早川駅前の賑わいを創出するとともに、公共交通機関を利用した来訪者の増加をめざし、早川駅の利用者数の更なる増加につなげるものとしています。

また、小田原漁港交流促進施設「漁港の駅 TOTOCCO 小田原（事業主体：小田原市）」には、年間約 69 万人（レジ通過者数の令和 6 年度実績）の方が訪れるなど、小田原漁港周辺は、公設水産地方卸売市場が立地する本港側と合わせ、多くの来訪者で賑わっています。

小田原漁港周辺エリアの賑わいの中心である、築 55 年以上が経過した公設水産地方卸売市場については、再整備に向けて基本構想策定に着手しております。

前述のとおり、小田原市では貴社の協力もいただきながら、早川エリアにおいて様々な施策を展開しております。国の基本方針には、「1 日の平均利用者数が 3,000 人を下回る鉄軌道駅についても、地域の実情に鑑み、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等を踏まえて、移動等円滑化を可能な限り実施する」と明示されています。さらに、令和 7 年 7 月 7 日付けで小田原市長宛てに神奈川県交通運輸産業労働組合協議会議長から早川駅にエレベーター等の設置を求める要求が提出されたことから、地域の拠点である早川駅が、早川エリアを訪れる方々の玄関口に相応しい魅力ある駅となるよう、駅施設のバリアフリー化等の整備を要望いたします。

（第 7 次小田原市総合計画）

(9) 藤沢駅及び辻堂駅への大型コインロッカーの増設（継続）

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ったものの、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も令和 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。

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。

(10) 川崎駅南口改札の整備（継続）

川崎駅周辺地区は、川崎市の広域拠点として大規模再開発が行われています。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、駅利用者も増加しており、今後も段階的な民間開発が進み駅利用者は更に増加すると見込まれます。

平成 30 年 2 月 17 日に北口通路・北改札が供用開始され、駅北側の回遊性・利便性が向上していますが、今後の開発動向も踏まえ、駅への更なる利便性・アクセス性向上を図るため、南口改札の整備について要望いたします。

（川崎駅周辺総合整備計画）

(11) 根府川駅施設の改良（継続）

根府川駅は、段差の解消等のバリアフリー化がされておらず、無人駅となっているため、高齢者や障害者にとって利用しづらい駅となっており、近隣の障害者通所施設利用者や高齢者等から利便性向上を求める声が上がっています。

また、令和 7 年 7 月 7 日付けで小田原市長宛てに神奈川県交通運輸産業労働組合協議会議長から根府川駅のエレベーター等設置や無人駅解消についての要求が提出されました。

バリアフリー化については、国の「移動等円滑化の促進に関する基本方針」では、「1 日の平均利用者数が 3,000 人を下回る鉄軌道駅についても、地域の実情に鑑み、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等を踏まえて、移動等円滑化を可能な限り実施する」と明示されております。近隣の障害者通所施設からの利用や、高齢者等の利用も踏まえ、駅施設のバリアフリー化等の整備について要望いたします。

無人駅の対応としては、他の有人駅においてオンタイムで確認できるようなシステムの構築や、有事の際には警察へ通報できる装置を整備していただいているところですが、駅係員が配置されていた方が、有事の際にはより迅速かつ適切な対応が可能となりますので、案内係員の配置について要望いたします。

なお、案内係員の配置が難しい場合については、バリアフリー化の検討のため、乗車人員の概数を提供していただくよう、要望いたします。

(12) 誤乗防止のための案内表示等の改善（継続）

令和 3 年 3 月のダイヤ改正により運用が開始された特急「湘南」についても、利用者の誤乗防止のため、ホーム乗車目標の分離、車両の行先表示等の改良などに、今後とも継続して取り組まれるよう要望いたします。

また、湘南新宿ラインは東海道線発着と横須賀線発着では運行形態（停車駅）が異なるうえに、上野東京ラインと相鉄線相互乗入れで行先が多様化していますので、特に誤乗防止の対策に取り組まれるよう要望いたします。

(13) 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（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）」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、横浜市、川崎市、平塚市、藤沢市、茅ヶ崎市、大磯町及び二宮町においては、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

ホームドアまたは可動式ホーム柵をはじめとするホームからの転落防止施設について、川崎駅、横浜駅、戸塚駅、大船駅、藤沢駅、辻堂駅、茅ヶ崎駅及び平塚駅といった県や市町が創設している支援制度の対象駅はもとより、1日の平均利用者数が10万人未満の大磯駅、二宮駅、小田原駅等にも早期に設置していただくよう要望いたします。なお、特に県内で突出した乗降者数を誇る駅やホーム上の混雑が著しく、ホームの拡張が物理的に困難である駅等については、早期整備に向けた特段の配慮をお願いいたします。転落防止施設の整備が困難な場合は、当面の策として、内方線付き点状ブロックやC Pラインの整備、線路への転落時の対応としてホームステップ、転落検知マットの設置等安全対策についても、引き続き取り組まれるよう要望いたします。また、混雑が見込まれるホームについては、ホームの拡張を行う等、転落防止につながる取組みもお願いいたします。

あわせて、ホームと車両との段差及びすき間の解消についても、ホームのかさ上げや、プラットホーム縁端部へのくし状ゴムの設置など、引き続き取組みをお願いいたします。

また、可動式ホーム柵の整備にあたっては、ホーム補強工事実施時など、準備段階から市民への丁寧な情報提供に努めるよう要望いたします。

②バリアフリースイレ等

東海道本線各駅、特に大船駅、藤沢駅、辻堂駅、茅ヶ崎駅、平塚駅、大磯駅及び二宮駅において、バリアフリースイレ等の設置、妊産婦・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・ベビーベッド、授乳室等）や、大人や体の大きな子どもも使用可能な大きめのシート（ユニバーサルシート）などの整備についても、引き続きの取組みをお願いいたします。大きめのシート（ユニバーサルシート）の設置については、県全体としても今後推進していく方針であり、利用者から要望の多い設備でありますので、一層のご協力をお願いいたします。加えて、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よう要望いたします。

③移動経路等

車いすの円滑な移動が可能となるようバリアフリー化された移動経路の整備を推進していただいておりますが、東海道本線各駅、特に大船駅、藤沢駅、辻堂駅、茅ヶ崎駅、平塚駅、大磯駅及び二宮駅において、引き続き必要な経路確保を要望いたします。特に、多くの駅で1ルート目が確保されたことから、2ルート目の確保や駅改良時には利用者の身体の状態に応じて分け隔てることのない導線の確保を検討していただきますよう要望いたします。

また、乗車時の介助のため駅職員のいる改札口を通過することとなっておりますが、利便性向上の観点から、車いすで通過できる拡幅自動改札口の有人改札以外への設置を要望いたします。

さらに、ホームの混雑時の利用者の安全性を考慮し、柱等構造物へクッションの設置を要望いたします。特にホーム幅が狭い茅ヶ崎駅や、ホームドアの設置に伴いホーム幅が狭くなる大船駅においては積極的な設置をお願いいたします。

④エレベーター、AED等

東海道本線各駅、特に藤沢駅、辻堂駅、大磯駅及び二宮駅において、高齢者、障害者をはじめとした利用者にとって、円滑な移動経路の確保が可能となるよう、一層の整備を要望いたします。

また、傷病者を安全・確実に搬送するため、救急担架（奥行き 2.0m、幅 0.6m 程度）が容易に収容できるエレベーターの設置を駅改良工事等にあわせて行っていただくよう要望いたします。また、設置が困難な場合には、代替案として、足部等が折りたためる等、コンパクトにエレベーターへ収納することが可能なサブストレッチャー（搬送補助器具）の整備及び駅構内の階段を利用した搬出時の駅係員等の協力体制の確保を要望いたします。

加えて、AEDについては、藤沢駅、小田原駅など、県内 58 駅に設置していただいているところですが、一般財団法人日本救急医療財団が作成した「AEDの適正配置に関するガイドライン」では、1日の平均乗降数が1万人以上の駅では設置が望ましいとされていますので、更なる設置の推進を要望するとともに、AEDを的確に使用するための駅係員等への普通救命講習受講の促進についてあわせて要望いたします。また、駅への救急出動件数が増加している地域もあり、そのうち心肺停止状態で搬送された案件も発生していますので、1万人未満駅である早川駅及び根府川駅についても早期設置に向けた配慮を要望いたします。

⑤構内床仕上げ

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いますが、東海道本線各駅、特に藤沢駅、辻堂駅、大磯駅及び二宮駅において、雨天時でも滑りにくい仕上げにされるよう引き続き要望いたします。

⑥車両等

移動等円滑化された車両の整備、案内表示の整備や優先席付近の整備の工夫などの車両の改良、移動制約者が利用しやすい新車両の開発や早期導入を引き続き要望いたします。

また、東海道本線各駅、特に大船駅、藤沢駅、辻堂駅、茅ヶ崎駅、平塚駅、大磯駅及び二宮駅構内において、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みをお願いいたします。

⑦案内表示等

これまでも、駅案内サインの改善に取り組んでいただいているところですが、東海道本線各駅、特に藤沢駅、辻堂駅、茅ヶ崎駅、平塚駅、大磯駅及び二宮駅において、引き続き改善に取り組むようお願いいたします。特に案内サインなど各掲示物については、カラーユニバーサルデザインの考えを取り入れるなど、色覚障害者の方への配慮をお願いいたします。

視覚障害者の方には、駅出入口やトイレ、エレベーター等駅構内各所における音響音声案内装置の設置などを適切に配置するなど取り組みをお願いいたします。

聴覚障害者の方には、電光掲示板などの文字による情報提供をお願いいたします。特に、事故発生時など、緊急時における情報提供については、特段の配慮をお願いいたします。このほか窓口においては筆談用の道具を備えるなど、環境の整備に取り組むようお願いいたします。

加えて、駅構内のAED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引き続き要望いたします。

また、ウェブサイトにおける積極的な情報提供についても取り組むようお願いいたします。特に、工事等による一時的な設備の使用中止と代替手段の情報は、移動が困難な高齢者や車いす使用者にとって必要な情報です。現場での案内表示と合わせて、ウェブサイトでの情報提供にも取り組むよう要望いたします。また、その際は、様々な利用者が情報にアクセスしやすいよう配慮をお願いいたします。

⑧人員対応

東海道本線各駅、特に大船駅、藤沢駅、辻堂駅、茅ヶ崎駅、平塚駅、大磯駅及び二宮駅において、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、車内における情報提供の充実に取り組まれるよう引き続き要望いたします。また、誰もが安心して鉄道を利

用するためには、バリアフリー化の整備だけでなく、バリアフリーに対する理解の増進や個々の特性に応じた対応等が重要となることから、引き続き、利用者への心のバリアフリーの啓発に取り組まれるよう要望いたします。

障害者差別解消法の改正により、令和6年度から民間事業者においても合理的配慮の提供が義務化されました。利用者への駅職員による積極的な声かけや主要駅へのサービスマネージャーの配置、「サービス介助士」資格取得推進などの実践に即した教育、訓練に加えて、障害者差別解消法の趣旨や合理的配慮について理解を深めるための研修などを駅職員に対して実施していただくよう要望いたします。さらに、利用者の行動特性を的確に把握したうえで、必要な職員を適正に配置し、駅における介助体制の更なる充実を図っていただくようあわせて要望いたします。

また、事前的改善措置として、環境整備にも積極的に取り組むようお願いいたします。

新かながわグランドデザイン、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、川崎市総合都市交通計画、平塚市総合交通計画、平塚市バリアフリー基本構想、第3次鎌倉市総合計画第4期基本計画、ふじさわ障がい者プラン 2026、第7次小田原市総合計画、小田原市都市計画マスタープラン、茅ヶ崎市総合計画、ちがさき都市マスタープラン、茅ヶ崎市バリアフリー基本構想、大磯町第五次総合計画、大磯町バリアフリー基本構想、二宮町都市計画マスタープラン

(14) 運賃表の改善（継続）

日本政府観光局（JNTO）が発表している訪日外客数推計値を見ると、令和7年1月から5月の5カ月間の訪日外客数は、令和6年の同時期と比較して約350万人上回っており、これに比例して鎌倉や藤沢を訪れる訪日外国人も増加しています。

既に鎌倉駅にはローマ字表記の運賃表を掲出いただいているところですが、大船駅及び藤沢駅の運賃表にはローマ字表記がないため、訪日外国人が行き先等を確認するのに苦慮されている事例が多く、観光案内所への問い合わせも多く寄せられています。

つきましては、既に導入されている電話案内対応やタブレット端末といった個別対応に加え、更なる利便性向上を図るため、大船駅及び藤沢駅について、運賃表における駅名のローマ字表記の整備について引き続き要望いたします。

(15) 鉄道駅バリアフリー料金制度を活用したバリアフリー施設の更なる整備推進（継続）

第2次交通政策基本計画の方向性に基づいて令和3年12月に国により創設された鉄道駅バリアフリー料金制度を活用し、2031年度末頃までに330駅758番線のバリアフリー施設の整備を推進すると公表されているところですが、年次計画を共有していただくとともに、着実な整備推進をはかっていただくよう要望いたします。

また、料金制度の対象範囲に限らず、全ての利用者が安心・安全に利用できるよう、バリアフリー施設の必要性が高い駅について、整備に取り組まれるよう要

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）停車する特急「湘南」、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。

つきましては、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・切離しの見直しなど、列車の速達性向上を要望いたします。

(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、辻堂駅周辺を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います。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 29 年度には、大宮駅、立川駅、国分寺駅各駅で、さらには令和元年度に北関東で「湘南キャンペーン」を実施するなど、広域での観光誘客の促進に向けた取組みを行っています。

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」の連携した取組みのほか、「テラスモール湘南」や「湘南モールドフィル」等、多彩な大型商業施設があることから、藤沢駅と辻堂駅間の回遊性向上を図っています。

こうした取組みによって観光誘客を促進しているところですが、現状においては未だ「観光客が休日に集中してしまう」、「観光客が江の島近辺に集中してしまう」というオーバーツーリズムが問題となっており、観光客の分散化は、オーバーツーリズム解消に向けた大きな課題の 1 つとなっています。

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及びオーバーツーリズムの解消のため、「鎌倉・江ノ電パス」に代わる鎌倉～江の島～辻堂エリア間の商品の開発を要望いたします。

(3) 各鉄道事業者のエリアをまたがる利用の実現（継続）

J R 東日本と J R 東海のエリアをまたいだ I C 定期券の発売について、令和 3 年の春に開始されましたが、依然として、定期券を除いた交通系 I C カードで、鉄道事業者のエリアをまたいだ利用はできないことから、J R 東海と連携

しながら、各鉄道事業者のエリアをまたがる利用を可能とする技術開発の促進について要望いたします。また、またがり利用の実現が難しい場合は、エリア外から交通系ＩＣカードで乗車した場合に精算可能な自動精算機等の導入を検討していただきます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、公共空間を活用した路上駐輪施設の設置を進めるなど、用地の確保を含め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まれています。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更なる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）

平成31年４月に施行された出入国管理及び難民認定法の改正で、外国人が日本に在留し就労する資格が拡充されたことや、新型コロナウイルス感染症の位置付けも令和５年５月から「５類感染症」となったことから、今後、観光客をはじめとする更なる外国人の増加が見込まれます。

藤沢駅については他社線江の島方面への乗換え駅であり、多くの外国人観光客等の利用が見込まれることから、既に導入されている電話案内対応やタブレット端末といった個別対応に加え、駅構内において情報を広く発信することが出来るよう、多言語での案内放送や案内サインにおける多言語表記の拡充を引き続き実施するよう要望いたします。

(6) バス事業者への事前のダイヤ改正情報の提供（継続）

発着するバスの便数が少ない駅の利用者は、より効率的に乗継ぎができることを望んでいます。そうした中で、バス事業者としては、鉄道会社のダイヤを踏まえたバスの運行計画を立案することが必要であると考えられ、両者の連携を図っていくことが求められます。

バス事業者は、バスダイヤを含めた運行計画の変更を１ヶ月前には運輸局へ提出する必要があることから、今後、利用者の利便性向上のため、バス事業者から具体的な要望があった際には、事前のダイヤ改正情報の提供について、検討していただきますよう要望いたします。

(7) 自転車等駐車場用地の提供等放置自転車対策の推進（継続）

自転車等駐車場の設置については、駅周辺における用地の確保を含め、公共空

間を活用した路上駐輪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、川崎駅、大船駅、藤沢駅、辻堂駅及び平塚駅周辺において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。

そのため、東海道本線を利用する通勤・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から、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、既設の自転車駐車場のみならず、駅の利用状況や需要量、駅周辺における放置自転車の状況等を勘案し、自ら自転車駐車場を整備、管理及び運営していただくことを要望します。加えて、市町村へ自転車駐車場用地を無償で提供することや、市町村が行う施設の設置や維持に対して助成を行うなど、自転車駐車対策をより一層積極的に推進すること、並びに市町村が行う放置自転車対策に対して、積極的に連携及び協力することについても要望します。

特に、横浜駅及び戸塚駅においては、例年、駅周辺の放置自転車台数が多く、市営自転車駐車場だけではひっ迫する駐輪需要に対応することが難しいため、鉄道事業者におかれても、駅周辺の放置自転車対策について、積極的に対応及び協力するよう要望します。

また、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。）の駐車対策だけでなく、子乗せ電動アシスト自転車の利用増加や電動キックボードをはじめとした新たなモビリティの普及により、多様化するニーズにも対応していく必要があるため、そうした需要に合わせた自転車、原動機付自転車及び自動二輪車の駐車場の設置やシェアサイクルポートの設置などについても、積極的に配慮及び協力するよう要望します。

(8) 女性専用車両の導入（継続）

平成 17 年 5 月から、首都圏の各線において進められている女性専用車両の導入については、女性が安心して乗車ができるようになる等、女性の視点から見た交通サービスの向上に繋がる方策のひとつとなっています。

また、令和 5 年 3 月には、国より「痴漢撲滅に向けた政策パッケージ」が公表されています。

つきましては、朝夕の通勤時間帯の混雑が激しい東海道本線においても、女性専用車両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。

(9) 始発からのエスカレーター稼働に関わる対応（継続）

現在、大磯駅では始発から 6 時 45 分までエスカレーターが稼働しておらず、駅利用者の移動において不便をきたしています。

つきましては、利便性を図るために始発からのエスカレーター稼働に必要な処置を講じられるよう要望いたします。