

御殿場線 要望項目一覧（18件）

I 輸送力増強	2
1 輸送計画の改善	
< 運転本数の増発 >	
(1) 電車運転本数の増加（継続）	
(2) 増発による最終電車の運転時間帯の延長（継続）	
< 他路線への乗入れ >	
(3) 東海道本線への乗入れの実施（継続）	
< 運転区間の延長 >	
(4) 山北駅止まり電車の運転区間の延長（継続）	
< その他 >	
(5) 荒天時に運休等をする際の利用者への情報提供（継続）	
(6) ふじさん号の停車本数の増加（継続）	
II 利便性向上	4
1 駅施設等の整備	
(1) ワンマン電車の停車位置の変更（継続）	
(2) 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）	
(3) 山北駅の改良整備（継続）	
(4) 東山北駅等の改良整備（継続）	
(5) 谷峨駅の改良整備（継続）	
(6) 松田駅周辺の整備（継続）	
III その他	6
(1) 駅員体制（継続）	
(2) 御殿場線沿線地域活性化事業の推進（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) 企画切符の対象区間延長（継続）	
(5) 多言語表記等の充実（継続）	
(6) 列車への鹿等の衝突対策強化及び周知（継続）	

I 輸送力増強

1 輸送計画の改善

< 運転本数の増発 >

(1) 電車運転本数の増加（継続）

御殿場線沿線地域は、企業立地等による都市化や、富士箱根、丹沢大山等の観光資源にも恵まれ、レジャー需要の増加と相まって、丹沢湖周辺、未病バレー「ピオトピア」、寄自然休養村、松田山ハーブガーデン、寄七つ星ドッグラン、梅の里等の施設、区域の整備が進むとともに、沿線自治体で形成する御殿場線利活用推進協議会の「ごてんばせんネット」などによるPR活動や、平成25年6月に富士山が世界文化遺産に登録されたことに伴い、周辺地域全体の観光入込客の増加による御殿場線利用者の増加も見込まれます。

このような中、県の総合計画「新かながわグランドデザイン」では、県西地域圏において、活力と魅力あふれる地域づくりをめざすこととしています。また、御殿場線利活用推進協議会では、沿線地域の振興・発展を推進するとともに、御殿場線の輸送力の増強、利便性の向上をめざしています。

さらに、近年は2024年問題に伴いバスの運転本数が減少する中、今後より一層御殿場線の必要性が高まると考えられます。

しかしながら、令和2年3月のダイヤ改正により、日中時間帯の御殿場方面の列車の運転間隔が若干程度改善されましたが、引き続き不便な状況が続いており、国府津駅～御殿場駅間は沼津駅～御殿場駅間と比べ著しく本数が少ない状況にあります。特に、国府津駅と松田駅間においては、接続の良さから東海道本線と小田急線を利用する通勤・通学者が多くなっています。所要時間は、御殿場線での移動の方が短いことから、利便性向上のために、通勤・通学時間帯の運行本数の拡大を要望いたします。

（松田町第6次総合計画、松田町都市計画マスタープラン、山北町第6次総合計画）

(2) 増発による最終電車の運転時間帯の延長（継続）

国府津駅発下り最終電車は23時42分、また、松田駅発最終電車は上りが22時57分、下りは23時56分であり、これら最終便に乗継ぎのできない電車は、東海道線では10本、小田急線では上りが14本、下りが5本あります。

つきましては、近年の通勤・通学圏の拡大による夜間の利用者の増加に伴い、利用者の利便性向上のため、増発による最終電車の運転時間帯の延長を要望いたします。

また、この要望実現が難しい場合は、静岡県側と比べ本数の少ない国府津駅～山北駅間について、他の鉄道との乗継ぎに配慮した時刻設定のうえで、運転時間帯を延長されるよう要望いたします。

(松田町第6次総合計画、松田町都市計画マスタープラン、山北町第6次総合計画)

<他路線への乗入れ>

(3) 東海道本線への乗入れの実施 (継続)

御殿場線沿線地域の通勤・通学者や一般観光客は、国府津駅での乗換えに大変不便を感じていますので、利用者の利便性向上のため、再度東京方面からの乗入れ及び東京方面への乗入れを実施するよう要望いたします。

(松田町第6次総合計画、松田町都市計画マスタープラン)

<運転区間の延長>

(4) 山北駅止まり電車の運転区間の延長 (継続)

山北町西部の清水、三保地域の通勤者は、谷峨駅を利用していますが、帰宅時間帯の山北駅着 17時04分、19時28分及び最終電車の24時05分が山北駅止まりとなっているため、非常に不便を感じています。

つきましては、これらの電車の運転区間を延長し、御殿場駅まで運転されるよう引き続き要望いたします。

<その他>

(5) 荒天時に運休等をする際の利用者への情報提供 (継続)

荒天時や事故等による運休や遅延が発生した場合は、構内放送、ホームページ、SNS等にて速やかに情報を発信していただいております。

しかしながら、SNS等を利用されていない利用者にとっては、情報を入手する手段が構内および車内の放送に限られているのが現状です。

このため、常に最新の運行状況を確認できる環境を整備する観点から、無人駅構内にデジタルサイネージを設置していただくことにより、利用者の負担軽減につながるよう要望いたします。

(6) ふじさん号の停車本数の増加 (継続)

現在、松田駅に停車するふじさん号(小田急線・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、平日の下り路線では、新宿駅14時40分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。

(松田町第6次総合計画、松田町都市計画マスタープラン)

II 利便性向上

1 駅施設等の整備

(1) ワンマン電車の停車位置の変更（継続）

御殿場線ではワンマン乗降を実施しており、山北駅では下り線で降車する際、ホーム跨線橋階段から最も遠い位置で降車することとなります。山北駅ホーム屋根の延長は車両1両分程度の長さしかなく、荒天時には高齢者が雨に濡れながら歩くことになるため、山北駅におけるワンマン電車の停車位置の変更を要望いたします。

(2) 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。

① 転落防止

御殿場線内では下曾我駅～大岡駅間の17駅中、11駅に内方線付き点状ブロックの設置を完了していただいておりますが、法の基準に該当しない駅施設についても、内方線付き点状ブロックの設置など積極的に移動等の円滑化に取り組まれるよう引き続き要望いたします。

また、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。

② A E D

A E Dについては、御殿場線内では沼津駅、御殿場駅に設置していただいておりますが、心室細動時からの蘇生において、その高い効果が立証されており、人命救助の一助となっていることから、御殿場線の神奈川県内の駅についても、「A E Dの適正配置に関するガイドライン」に基づき、計画的な設置及び的確に使用するための駅員等への普通救命講習受講の促進をあわせて要望いたします。

③ 案内表示

国の基本方針及びバリアフリー整備ガイドラインを踏まえ、駅施設の整備改善にご尽力をいただいておりますが、今後もより一層誰もが安全、かつ円滑に利用できるよう、運行情報提供設備その他の案内設備の設置等、積極的に整備されるよう要望いたします。

④人員対応

ラッシュ時などにおける改札・精算窓口の駅職員の増員や、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、駅職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の啓発を引き続きお願いいたします。

特に、無人駅については、令和4年7月に国が策定した「駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に関するガイドライン」に基づき、利用者利便が損なわれないよう、特段のご配慮をお願いいたします。

(3) 山北駅の改良整備（継続）

山北駅及び駅周辺の整備については、平成25年度には山北駅北側に定住促進住宅を建設し、新たな定住者の確保を行うとともに駅周辺の商業施設の整備を進めるなど、山北駅を中心としたまちづくりを推進しています。

つきましては、現在協議中の駅舎建替について、「鉄道の町」としてのイメージを残しながら、トイレ等を備えたより魅力ある駅舎の整備に向けて引き続きご理解とご支援をお願いするとともに、駅利用者の利便性、安全性の向上に考慮した駅周辺の整備についても引き続きご配慮をお願いいたします。

（山北町第6次総合計画）

(4) 東山北駅等の改良整備（継続）

東山北駅周辺には、高等学校や企業が多く立地していることから、一定の時間帯に利用者が集中しています。平成13年度にはホームの一部に屋根を設置していただきましたが、ホームの屋根のない箇所は、雨天時には傘を差してホームを歩くことになり、特に朝夕の通学時間帯に多くの生徒が乗降するときには、走り出した列車に接触する恐れがあります。

つきましては、利用者のスムーズな乗降と利便性向上のため、ホームの屋根を早期に増設されるよう要望いたします。

また、御殿場線全線のホームの屋根が不足している駅についても、今後の利用状況に応じて設置・延長をご検討くださるようお願いいたします。

（山北町第6次総合計画）

(5) 谷峨駅の改良整備（継続）

山北町では、谷峨駅を丹沢湖・中川温泉・西丹沢方面への玄関口として位置付けており、観光の玄関口（ゲート）としての複合的な機能を有する駅舎及び駅周辺整備の推進を検討しているところです。

駅舎については、平成12年3月に改築していただきましたが、十分な機能を有しているものではなく、駅利用者から防犯上不安との声も出ています。

つきましては、観光の玄関口駅としてのイメージアップ及び駅利用者の利便性に考慮した駅施設と駅前広場等駅周辺整備について、行政と一体となった取組み

にご協力をお願いいたします。

(山北町第6次総合計画)

(6) 松田駅周辺の整備（継続）

J R松田駅と小田急線新松田駅の2駅間を活性化するための周辺整備事業について、令和5年度に再開発準備組合が設立され、事業協力者も決定し、令和7年11月の都市計画決定に向けて駅前広場の整備等に関する協議を推進しています。

引き続き、南口の用地、自由通路、駅舎の改修等の整備の実現に向けて、ご理解とご協力をいただきますよう要望いたします。

(松田町第6次総合計画、松田町都市計画マスタープラン)

III その他

(1) 駅員体制（継続）

合理化策の一環として、平成10年3月から駅員配置が12時間体制となった下曾我駅について、駅施設の維持・管理、防犯上の観点及び交通系ICカードのまたがり利用の精算が必要なことから、駅員の配置について24時間体制とされるよう要望いたします。

また、24時間体制が難しい場合については、有事の際に対応可能な遠隔監視装置や警察との連携など、適正な体制を構築されるよう要望いたします。

(2) 御殿場線沿線地域活性化事業の推進（継続）

御殿場線沿線地域の活性化を図るため、10市町（静岡県内市町含む）で構成される御殿場線利活用推進協議会の「ごてんばせんネット」の効果的な運用を図るための情報提供などのご支援、ご協力をお願いいたします。

また、沿線地域で行われるイベントについて、御殿場線の利用促進及び沿線地域への誘客につながる機会であるため、駅構内へのイベントポスターの掲示等へのご協力についてもお願いいたします。

沿線地域では交流人口拡大につながる各種事業を展開し、また、民間団体においても「ごてんばせん元気づくり推進機構」等が設立され各種活動に取り組んでいますので、地域との連携や広報などにご支援、ご協力をお願いいたします。

(山北町第6次総合計画)

(3) 各鉄道事業者のエリアをまたがる利用の実現（継続）

令和3年3月より、各社のICサービスエリアをまたがる在来線定期券を交通系ICカードで発売していただいておりますが、交通系ICカードについては、一般利用客による鉄道事業者のエリアをまたいだ利用は目途が立っておらず、現状

では、国内外からの観光客を含め、東京・横浜方面等からの交通系 I C カード利用者は降車駅で精算をする必要があります、イベント時を中心に長蛇の列が来ています。さらに、御殿場線内は無人駅が多いとともに、現金を持ち歩かない利用者もおり、精算処理を行うことができず不便を感じる声も上がっていることから、定期券に限らない交通系 I C カードによるまたがり利用についても実現を要望いたします。

なお、またがり利用の実現が早急に難しいという場合は、エリア外から交通系 I C 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駅を拡大できるような必要な措置を講ずることを要望いたします。

(小田原市都市計画マスタープラン、山北町第 6 次総合計画、大井町第 6 次総合計画)

(4) 企画切符の対象区間延長 (継続)

「富士山満喫きっぷ」「富士山・静岡エリア周遊きっぷミニ」「休日乗り放題切符」のような周遊性のある企画切符について、御殿場線沿線地域が首都圏からの観光客を多く受け入れている状況に鑑み、沿線市町の観光施設とタイアップした事業の実施や J R 東日本など関係各社と連携し、フリー区間の拡大や企画切符を首都圏でも販売するよう措置を講ずることを要望いたします。

(5) 多言語表記等の充実 (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」となったことによるインバウンド再開を見据え、案内の外国語表記の充実や、外国語による案内放送などの取組みをより一層強化することを要望いたします。

(6) 列車への鹿等の衝突対策強化及び周知 (継続)

御殿場線沿線は山間部も多く、列車に鹿等が衝突することで遅延が発生することが多い現状があります。これまでも、様々な衝突対策を実施されてきた経緯はありますが、引き続き対策を強化していただくとともに、御殿場線利用者に対して対策の理解を広める周知を図ることを要望いたします。