

神奈川県鉄道輸送力増強促進会議 令和4年度 要望・回答  
相模鉄道

番号	要望事項	要望内容	回答
<b>I 輸送力増強</b>			
<b>1 新線・線増計画</b>			
(1)	いずみ野線のツインシティ方面への延伸	<p>ツインシティは、県央・湘南都市圏の南のゲートとして、全国との交流連携の窓口を形成することをめざしています。相鉄いずみ野線の延伸は、ツインシティ倉見地区と横浜・川崎方面を結ぶ、県央・湘南地域にとって、大変重要な路線と考えています。</p> <p>平成28年4月には、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、県央部と横浜中央部や都心部との交通利便性向上が期待できるものとして、「湘南台から倉見まで」が位置付けられました。</p> <p>この答申では、事業性に課題があるため、関係者において、需要の創出につながる新たなまちづくりや広域交通の拠点整備の取組み等を進めたうえで、関係者ととともに事業計画について、十分な検討を行うことが求められています。</p> <p>この課題に対応するため、藤沢市では、沿線の慶應義塾大学湘南藤沢キャンパス周辺の「健康と文化の森地区」において、平成28年3月に基本計画を策定するとともに、平成28年11月には、第7回線引き見直しに係る都市計画の変更が告示され、一部の地域が市街化区域に編入されました。その他の地域については、現在、「藤沢市健康と文化の森地区土地区画整理準備会」が発足し、市街化区域への編入及び土地区画整理事業の実施に向けた協議等を行っており、まちづくりの準備を進めています。</p> <p>また、県、地元自治体や鉄道事業者、地元に立地する慶應義塾大学で構成される「いずみ野線延伸検討協議会」では、事業性や鉄道整備主体などの課題解決に向けた検討を進めているところです。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の早期実現に向けた検討を行うよう要望いたします。</p>	<p>ご要望のツインシティ方面への延伸につきましては、当社も「いずみ野線延伸検討協議会」に鉄道事業者の立場で参加し、関係者間において事業実現に向けた検討を行っているとともに、延伸地域における需要創出に向けたまちづくりの進捗状況についても理解しているところです。更なる需要の創出に期待をするとともに今後も事業性の確保を大前提として検討を進めてまいります。</p> <p>自治体におかれましても、上下分離方式の導入や、道路財源等を投入する等、事業実現に向けた具体的整備手法等の確立を進めていただくことをお願い申し上げます。</p>
(2)	いずみ野線の平塚への延伸	<p>いずみ野線延伸については、ツインシティ方面までの延伸実現をめざしつつ、平成31年3月に、平塚への工事施行認可申請期限の5年延長が認可されていることから、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を端緒とし、平塚への延伸についても早期事業化に取り組まれるよう要望いたします。</p>	<p>いずみ野線の湘南台以遠への延伸につきましては、鉄道ネットワークの拡充および地域発展への観点から重要課題として認識しており、事業性確保が大前提であります。これまでと同様に区分延伸していく意思を有しております。</p> <p>今後の神奈川東部方面線の開業や、延伸地域の市街化と環境の変化が続く中で、事業収支に見合う需要がどう創出されていくかを見極めたうえで、事業化の判断をしております。</p>

番号	要望事項	要望内容	回答
<b>2 輸送計画の改善</b>			
(1)	JR相模線への乗入れ	<p>新型コロナウイルス感染拡大以前は、JR相模線の利用者は年々増加しており、相鉄・JR直通線が令和元年11月に開業したほか、令和5年3月開業に向け、現在事業中の相鉄・東急直通線が開通すると、更に利用者が増加すると見込まれています。</p> <p>つきましては、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相模線へ乗り入れるためには、現在のJR相模線および当社厚木線が単線構造であるため、運行面で大きな課題があるとともに、編成両数をはじめ車両設備や駅設備等について乖離が大きいため、大規模かつ多額の設備投資が必要になります。</p> <p>また、乗り入れを検討するにあたり、相模国分信号場付近の相鉄本線と厚木線の平面交差による踏切遮断時間の増加懸念や、新規の輸送需要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、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います。</p> <p>相鉄本線は、過去において本厚木駅まで乗り入れていた実績があり、また、相鉄・JR直通線が令和元年11月に開業し、相鉄・東急直通線も令和5年3月に開業予定であることから、これを契機に、関係各社と連携し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、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。</p> <p>よって、現在海老名駅止まりの相鉄本線が本厚木駅まで延伸されることで、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します。</p> <p>また、関東有数の観光地である箱根や第4の国際観光地をめざ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あり、地域経済の活性化の観点からも、本格的な検討をお願いいたします。</p>	<p>小田急線への乗り入れにつきましては、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。</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考えております。</p> <p>しかしながら、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が必要となるほか、両社とも列車が高頻度で運行されている現状においては、運行ダイヤの大幅な調整が必要であり、既存路線の輸送力の維持も困難になるものと想定しております。そのため当社としましては、現段階での小田急線への乗入れは困難であると判断しております。</p>
(3)	神奈川東部方面線の事業推進	<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、相鉄・JR直通線が令和元年11月に開業し、横浜市西部及び神奈川県央部と東京都心部との速達性の向上が図られました。残る相鉄・東急直通線は、7事業者14路線を結ぶ広域的なネットワークの形成や新横浜駅へのアクセス向上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し、令和5年3月の開業を厳守するよう要望いたします。</p>	<p>令和元年11月30日に開業を迎えた相鉄・JR直通線に続き、相鉄・東急直通線につきましても、令和5年3月18日の開業を目指して最終調整を行っております。</p> <p>当社といたしましても、相鉄・東急直通線の確実な開業に向け、引き続き、整備主体である鉄道建設・運輸施設整備支援機構、営業主体である東急電鉄と協力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>

番号	要望事項	要望内容	回答
II 利便性向上			
1 新駅の設置			
(1)	海老名駅～かしわ台駅間への新駅の設置	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います。 つきましては、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。	現在、海老名駅総合改善事業(連携計画事業)におきまして、駅舎のリニューアルとともに、北側改札口及び連絡通路の整備を進めており、海老名駅～かしわ台駅間にお住まいの方の利便性向上が図られると考えております。 一方で、海老名駅及びかしわ台駅の間地点に新駅を設置することは、周辺地域が市街化調整区域であることと、交通利便性及び商業集積が非常に高く、広域駅勢圏を有する海老名駅に隣接することになり、新駅利用者は、海老名駅及びかしわ台駅を利用している既存利用者の一部が転移するものと考えられ、新たな需要喚起が見込めず、運営費用を賄うことが非常に困難であると考えられます。 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。

番号	要望事項	要望内容	回答
<b>2 駅施設等の整備</b>			
(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>「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。</p> <p>また、県内市町村において、バリアフリー法に基づく基本構想が作成されている場合、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の意見を聞きながら進めるよう要望いたします。</p> <p>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の設置については、これまでに11駅設置され、今後、相鉄線全駅に設置すると回答して頂いていますが、県民、市民の安全・安心に直結し1日も早い整備完了が求められていますので、引き続き整備を進めていただくようお願いいたします。</p> <p>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。</p> <p>②バリアフリートイレ 妊産婦・乳幼児連れの保護者等が安心して利用出来るような施設(親子トイレ、ベビーチェア付きトイレ、子どもサイズの便器・手洗い器・ベビーベッド、授乳室等)の整備を要望いたします。</p> <p>また、温水シャワー水栓付き汚物流しの導入、重度心身障害者も利用できるよう、車いす対応トイレへの大人用ベッドの設置について要望いたします。</p>	<p>駅周辺におけるバリアフリー基本構想に基づく公共交通特定事業計画の作成と共に、施設更新の際には、駅利用者の意見を踏まえながら、引き続き推進に努めてまいります。</p> <p>① ホーム転落や列車接触事故を防止し、お客様に安全で安心してご利用いただけるよう、可動式ホーム柵を令和5年度までに海老名駅を除く全駅へ設置することを目指し、鋭意工事を進めております。令和4年度末で18駅への設置が完了しており、令和5年度は8駅への設置を予定しております。</p> <p>また、ホームと車両との段差及びすき間の解消につきましては、ホームの側面に隙間を狭めるための転落防止ゴム(くし形状のゴム)の設置等を進め転落防止に努めるとともに、新型車両を導入する際には、段差の解消のために床面高さを基準内で極力下げた設計とした車両を導入してまいります。</p> <p>② 親子トイレ、ベビーチェア付きトイレ、子供サイズの便器、手洗い器、ベビーベッド、授乳室につきましては、改良工事を行う際、スペースに余裕がある場合は検討してまいります。</p> <p>温水シャワー水栓付き汚物流しにつきましては、改良工事に合わせて順次整備する予定です。</p> <p>車いす対応トイレには、スペースに余裕がある場合は大人用ベッドを設置する方向で進めております。</p>

番号	要望事項	要望内容	回答
		<p>③エレベーター 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。なお、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(階段での搬出時の駅職員協力体制の確保等)による対応をお願いいたします。</p> <p>また、エレベーターの整備など、段差解消に取り組んでいただいたことにより、円滑な移動経路については、多くの駅で1ルート目が確保されました。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。</p>	<p>③ 救急担架を収容できる大きさのエレベーターの設置につきましては、レイアウトや構造上、非常に困難と思われませんが、今後の改良工事等の機会を捉え検討してまいります。また、傷病者を階段により搬出する場合には、可能な限り駅係員による協力体制を確保いたします。</p> <p>移動円滑化経路の2ルート目の確保、最短化につきましては、駅の構造上困難な駅もありますが、引き続き検討してまいります。</p>
		<p>④構内床仕上げ 駅構内の床について、雨天時においても滑りにくい仕上げとするよう要望いたします。</p>	<p>④ 比較的すべりやすい駅の床材につきましては、駅改良工事に合わせて可能な範囲で滑りにくい材料への改修を検討してまいります。万一経年により滑りやすくなった場合には、タイル表面処理を施し、滑りにくくなるよう努めております。</p>
		<p>⑤案内表示等 これまで、視覚障害者が安全かつ円滑に移動できるよう、音声案内装置の整備を推進していただいておりますが、視覚障害者や聴覚障害者の方に配慮した案内表示の整備により一層取り組むよう要望いたします。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。</p> <p>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利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。あわせて、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。</p>	<p>⑤ 緊急時の情報提供につきましては、案内表示の視認性向上に努めるとともに、音声でのご案内につきましても、検討を進めてまいります。</p> <p>ウェブサイトにおける情報提供につきましては、HPやTwitter、アプリなど多面的な情報提供を行っておりますが、今後もより多くのお客様がご利用しやすいよう、多角的に検討してまいります。</p>

番号	要望事項	要望内容	回答
		<p>⑥人員対応</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、利用者への声かけなど、心のバリアフリーの啓発について引き続き継続していただくよう要望いたします。</p> <p>また、障害者差別解消法の改正により、民間事業者においても合理的配慮の提供の義務化が予定されているところです。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。</p> <p>さらに、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。</p>	<p>⑥ 平成24年11月より全駅係員が、高齢のお客様やお身体の不自由なお客様をはじめ、全てのお客様に安心・快適にご利用いただくためにサービス介助士の資格を取得し、ご要望に応じてお客様のお手伝いをさせていただいております。また、積極的なお声かけや、相手の立場を考えた接客に努められるよう、心のバリアフリーへの啓発を続けております。引き続き、サービス介助士更新時や社内教育の際に知識技能の向上、障害者差別解消法の趣旨等についての理解に努めてまいります。</p> <p>お客様へのマナー啓発につきましては、車内および駅構内へのポスターの掲出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)	海老名駅北側改札口の事業推進について	<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。</p> <p>海老名市では、平成27年に海老名駅西口土地区画整理事業による海老名駅西口地区がまち開きされ、現在も駅周辺地区は民間事業者による開発が進められており、今後も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>海老名駅につきましては、海老名市地域公共交通協議会をはじめ、関係する皆さまのご支援をいただき、令和5年3月に北口改札がオープンする予定となっております。引き続き、海老名駅改良工事の早期完成を目指して工事を進めてまいります。</p> <p>また、今後も海老名駅の鉄道利用者の動向を踏まえ、まちづくりと連携した鉄道駅の整備等について取り組んでまいります。</p>
(3)	西谷駅のバリアフリー化	<p>相鉄・JR直通線が開業し、相鉄・東急直通線も令和5年3月に開業が予定される中、西谷駅は拠点駅として重要な役割を担うこととなります。駅舎は昭和40年代に建設され、改良を重ねてきましたが、南側はいまだにバリアフリー化がされていません。</p> <p>つきましては、喫緊の課題解決として、誰もが安全かつ自由に駅を利用できるよう、南側のバリアフリー化を要望いたします。</p>	<p>西谷駅の南口エレベーターにつきましては、ご利用いただいているお客様より多くのご意見ご要望をいただいております。当社といたしましてもできる限り早期に解決すべき課題として認識しております。</p> <p>しかしながら、現在の駅舎建物にエレベーターやエスカレーターを設置することは法的な規制が多くあり、駅舎建物の部分的な改修や増築、もしくは建て替えも視野に入れ、引き続き検討を進めてまいります。</p> <p>なお、エスカレーターが車いす兼用バリアフリー設備となっておりますのでご利用の際は駅係員へお申し出ください。</p>

番号	要望事項	要望内容	回答
<b>Ⅲ その他</b>			
(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、景観上から支障が大きくなっています。</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、各市町村では自転車放置禁止区域を指定し、放置自転車の移動作業を定期的に行うとともに、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、貴社におかれましても、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、引き続き特段のご協力、ご配慮をお願いいたします。</p> <p>特に、令和元年度に開通した相鉄・JR直通線との分岐駅となる西谷駅や、新設された羽沢横浜国大駅、並びに連続立体交差事業に伴い地下化する鶴ヶ峰駅周辺についても取り組まれるよう要望いたします。</p> <p>なお、市町村としても、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>当社では、直営の自転車駐輪場を3駅6箇所(6,454㎡・3,860台)に設置しており、地方公共団体に用地を提供している自転車駐輪場が5駅6箇所(1,583㎡・1,403台、無償提供)、その他第三者に運営委託している自転車駐輪場が8駅13箇所(5,063㎡・2,251台)あります。</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いるものの、自転車駐輪場のさらなる設置は非常に困難な状況であります。</p> <p>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と違法駐輪・放置自転車禁止について、利用者へのモラル向上の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)	神奈川東部方面線の利用しやすい運賃設定等の検討	<p>神奈川東部方面線については、利用しやすい運賃設定に努めるとともに、開業後においても、利用状況に応じて柔軟に運賃設定等を検討するよう要望いたします。</p>	<p>神奈川東部方面線につきましては、加算運賃を設定せずに基本運賃のみとした場合には、速達性向上計画の認定基準を満たす事業性を確保できなくなるなどから、開業時より加算運賃を設定いたしておりますが、開業後のお客様のご利用状況等を踏まえて、事業性が確保されることを大前提に、その設定金額、期間について適時適切に検討を行ってまいります。</p>