

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	<p>貴社のご尽力により、登戸駅～向ヶ丘遊園駅間は、3線での運転がされておりますが、小田原線、江ノ島線の朝夕の通勤・通学時間帯の混雑は、依然として解消されていない状況となっております。</p> <p>については、引き続き、残り区間の早期完成と、相模大野駅までの複々線化計画を具体化されるよう要望いたします。</p>	<p>当社では、快適な輸送サービスを提供するための抜本的な輸送改善策として、東北沢～和泉多摩川間(10.4km)の複々線化事業を進めています。当事業については、東京都による連続立体交差事業と一体的に進めており、平成9年度に喜多見から和泉多摩川間(2.4km)が、平成16年度に世田谷代田～喜多見間(6.4km)が完成しています。残る東北沢～世田谷代田間(1.6km)については平成16年9月に工事着手し、平成25年3月に在来線の地下化切替を行いました。平成26年度は、下北沢駅付近において残る緩行線トンネルの構築のために必要な土留め壁の設置や掘削工事を進め、掘削工事が完了した一部の区間でトンネル本体の構築に着手しています。電車の走る地下トンネル上部での工事であることに加え、下北沢駅の京王井の頭線との交差部では、京王電鉄による京王井の頭線橋梁の架け替え工事と同時に工事を進めていることから、トンネルの変状計測や工事用車両の誘導など、鉄道の安全を確保しながら、確実に工事を進めています。</p> <p>また、東北沢駅、世田谷代田駅では地上部で駅舎の構築を進めています。仮駅舎や仮通路としてのスペースを確保しながらの工事であり、平成27年度より完成した駅舎を段階的に使用していく計画です。引き続き、平成29年度の複々線化と平成30年度の事業完了を目指し、鋭意工事を進めてまいります。</p>
(2) 多摩線の相模原市内への延伸の早期実現化	<p>唐木田駅まで開業されている多摩線の相模原市内への延伸は、都市化の著しい相模原市にとって、東京方面への重要なアクセスとして、また、将来の望ましい都市構造を形成する上でも重要な課題となっており、運輸政策審議会答申第18号においても、横浜線・相模線方面への延伸として位置付けられており、また、貴社におかれましては、平成18年11月より「小田急多摩線延伸検討会」に協力員としてご参画いただき、延伸の実現に向けた積極的なご意見やアドバイスをいただくとともに平成24年7月からは、学識経験者、国、都、県などの関係機関を加えた「小田急多摩線延伸計画に関する研究会」に会員としてご参画いただき、平成26年3月には報告書として検討結果をとりまとめ、現在は更なる検討の深度化に取り組んでいただいているところです。</p> <p>については、引き続き検討会にご参画いただき検討を進めるとともに、横浜線・相模線方面への延伸について、関係機関との協議を進め、早期実現化されるよう要望いたします。</p>	<p>多摩線の延伸は、鉄道ネットワークとしての役割や旅客の乗り継ぎ利便向上の観点から必要性は高いものと考えております。</p> <p>しかし、当社は現在、東北沢～世田谷代田間の複々線化に向けて多額の投資を行っており、他の設備投資を圧縮せざるを得ない状況となっております。したがって、当社単独での整備は不可能であるため自治体側を整備主体とした公設民営方式による整備が必要であり、これまでは、鉄道整備スキームとして「都市鉄道の整備制度(補助制度)」を前提とした検討が進められておりますが、都市整備事業との連携が必要不可欠であることから、都市整備スキームと一体的に検討を進めることができるよう、自治体のお力添えを仰ぎ、引き続き多摩線延伸検討会に協力し、事業採算性の検証や鉄道サービス水準のあり方等、検討・協議を進めていきたいと考えております。</p>

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	<p>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を担っておりますが、道路混雑等により速達性・定時性の低下を招いている状況であります。</p> <p>現在、唐木田駅まで開業されている多摩線が、上溝駅以遠に延伸されることで、当地域の公共交通網は飛躍的に向上し、通勤、通学者の利便性はもとより、観光客の増加や産業経済のさらなる活性化が見込まれます。また、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。</p> <p>これらのことから、本路線の愛川・厚木方面への延伸は、今後のまちづくりになくはならないものと考えており、相模原市から当地域へ多摩線を延伸されるよう要望いたします。</p>	<p>多摩線の延伸については、上溝までの延伸について研究・検討が進められておりますが、建設費および採算性等の課題も多く、上溝から先への延伸に関しましては、建設費および採算性等が更に厳しいものになると認識しております。</p>
2 輸送計画の改善		
(1) 最終電車運転時刻の繰下げ、増便	<p>現在、相模鉄道線下り最終電車は、海老名駅着1時9分となっております。一方、小田原駅行き下り最終電車は、海老名駅発0時23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おります。</p> <p>また、小田原駅止まりの下り最終電車は、新宿駅発23時35分となっております。</p> <p>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ますので、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。</p>	<p>現在、小田原行きの下り最終列車については小田原駅1時10分着となっております。現状においても、安全輸送を確保するために不可欠な、線路・車両等の保守点検時間を確実に確保することが難しい状況であり、小田原行き最終列車の繰下げは、必要最低限の線路・車両等の保守点検時間確保の観点からも、難しいと考えております。</p>
(2) 小田原線各駅停車の運転区間の延長、増便	<p>現在、下りの各駅停車は本厚木駅止まりが多く、このため本厚木駅以西へ行く利用者は、本厚木駅等での車両の時間待ちに不便を感じている状況です。当面は、本厚木駅での後発便への乗り継ぎ待ち時間の短縮を要望します。将来的には、本厚木駅止まりの運転区間を愛甲石田駅、伊勢原駅、秦野駅、新松田駅等、本厚木駅以西まで延長するとともに、より一層増発されるよう要望いたします。</p>	<p>本厚木駅を境にお客さまの流れに大きな変化があることから、適正な輸送力確保のため、各停列車の一部を本厚木駅で折返しとしております。なお、お客さまの多い朝方と夕夜間には、折返し列車に接続する本厚木始発(一部海老名始発)の下り列車を設定し、サービス向上に努めております。更なる延長については、全線の旅客動向と列車運行との整合を図りながら検討していきたいと考えております。</p>
(3) 伊勢原駅始発電車の増発	<p>伊勢原駅は、伊勢原市はもとより近隣市の市民の利用も多く、通勤・通学等に欠かすことのできない交通ターミナル駅の役割を果たしておりますが、現在、通勤・通学時間帯における伊勢原駅始発の電車は上り2本のみの状況となっております。</p> <p>については、通勤・通学時等の利便性向上のため、伊勢原駅での折返し回送電車の有効活用等により、さらに始発電車を増発されるよう要望いたします。</p>	<p>列車の運転本数、区間は、全線の旅客動向等を勘案して設定しています。なお、朝方ラッシュ時間帯の小田原線は、主に10両編成急行の等時隔運行を基本としており、途中駅始発列車を設定すると、その駅以遠の区間で列車の運転間隔が開き全体的な利便性が低下してしまいます。したがって、伊勢原駅始発の列車増発計画はありません。</p>

要望事項	要望内容	回答
<p>(4) 特急電車(ロマンスカー)の運転区間の延長</p>	<p>現在、小田原駅行き下り特急電車は、新宿発21時30分が最終で、その後の下りは、いずれも町田駅、本厚木駅止まりとなっております。また、新宿駅発21時の下り特急列車は秦野駅止まりとなっております。</p> <p>については、小田原駅を利用する県西部の遠距離通勤・通学者及び観光客の利便性向上のため、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、当面は新宿22時発本厚木駅行きを小田原駅まで延長していただき、輸送動向を検証していただきますよう要望いたします。</p> <p>将来的には、22時以降に新宿駅を発車する町田駅行き特急電車1本、本厚木駅行き特急電車4本とあわせて、新宿駅発21時の秦野駅行き特急電車についても、小田原駅まで延長運転されるよう要望いたします。</p> <p>また、平成24年3月のダイヤ改正に伴い「あさぎり号」の運行区間が新宿～御殿場駅間に縮小されました。富士山の世界文化遺産の登録を機に、御殿場～沼津駅間の運行区間の再延長を要望いたします。</p> <p>平成25年9月、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催が正式決定いたしました。これに伴い、成田空港を利用する訪日外国人観光客の増加が見込まれます。</p> <p>現在、成田空港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。</p> <p>については、外国人観光客の利便性向上を図るため、現在、北千住駅から箱根湯本駅まで直通運転を行っている「メロはこね」号を成田空港まで延長していただきますよう要望いたします。</p>	<p>特急車両は車内整備や点検に多くの時間が必要であり、それを考慮した運転区間の設定が必要となるほか、現在の輸送動向を勘案すると、更なる運転区間の延長は現時点では難しいと考えております。</p> <p>あさぎり号については平成3年より、小田急とJR東海の車両を使った相互直通運転の形態で新宿～沼津間において運行を行っていましたが、平成24年から、御殿場線内への乗り入れが可能な当社の60000形特急車両のみを使った運行形態に変更するとともに、御殿場線内における利用状況等を勘案し、運行区間の短縮および平日の運行本数見直しを行うこととなりました。</p> <p>なお、御殿場線はJR東海の路線であり、同社の運行計画もあることから、あさぎり号の御殿場～沼津間への運行区間再延長は、困難と判断しております。</p> <p>また、「メロはこね」の成田空港までの延長につきましては、JR東日本の路線であり、同社の運行計画もあり、車両改造の必要等、運行上の制約が大きいことから、現時点では計画はありません。</p>

要望事項	要望内容	回答
(5) 相模鉄道線の相互乗入れについての検討	<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おります。</p> <p>については、JR線及び東急東横線と相模鉄道線の相互直通運転実施に関する事業や、また、相模鉄道線は、過去において本厚木駅まで乗り入れていた実績もあることから、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、他線との乗り換えがない関東大手私鉄の駅において乗降人員数が1位であると同時に、厚木市の昼夜間人口比率は114.9%であり、県内19市で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昇ります。</p> <p>よって、現在海老名駅止まりの相鉄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が飛躍的に向上します。</p> <p>また、さがみ縦貫道路等の高規格道路の完成により、県央地域の産業集積がさらに進むことも確実であり、地域経済の活性化の観点から、商工会議所などの経済界からも強い要望がありますので、本格的な検討をお願いします。</p>	<p>相模鉄道の乗入れは、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、困難と判断しております。</p>
(6) 地域の拠点駅としての開成駅の整備と停車本数の増加	<p>開成駅の乗降客数は開成町南部地域の開発に伴い年々増加傾向にあります。さらに、同駅は都市計画道路和田河原・開成・大井線の足柄紫水大橋の完成及び開成町南部土地区画整理事業の完成後は、開成町のみならず、県西地域の中心駅の一つとなることは確実です。将来の発展性を見越し、10両編成の急行電車の停車に対応するホームの延伸など、拠点駅にふさわしい駅施設の整備と停車本数の増加を要望いたします。</p>	<p>列車の停車本数については、乗降人員、他社線接続等を考慮して設定しております。開成駅は現状1万人程度の乗降人員であることから、現設備および停車本数で十分な機能を有しているものと考えております。</p>
(7) 特急電車(ロマンスカー)の停車本数の増加	<p>現在、新松田駅に停車する特急電車は、平日で上下6本、土休日で上下5本ありますが、新松田駅に停車する上り電車の最初の時間帯が平日・土休日とも9時台であるため、早朝の時間帯(8時前後)に停車する特急電車がありません。</p> <p>については、JRとの乗換駅でもある新松田駅での通勤、通学利用者の利便性向上のため、あさぎり号を含めた特急電車の新松田駅や松田駅への早朝停車の実現と、利用しやすい時間帯の運行、及び停車本数の増加を要望いたします。</p>	<p>特急列車の運転区間、停車駅、停車本数については、旅客の利用状況に加え、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います。</p> <p>朝方上りの新松田駅につきましては、現在通過となっている特急を停車させることによって速達性が損なわれてしまうほか、一般列車ダイヤへの影響が大きいため、慎重な検討が必要であると考えております。なお、平日は秦野8時9分発の特急に接続する新松田7時53分発の各停を設定しており、利便性確保を図っております。</p>

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	<p>既に、特急電車については、多くの運行パターンが設定されておりますが、海老名駅をはじめとする停車駅の増設等による、より多様な設定は、多くの利用者への大いなる利便性向上につながるものと考えております。</p> <p>については、次の事項について、要望いたします。</p> <p>① 現在、海老名駅周辺では、既に開発が進んでいる東口方面以外の中心市街地活性化の取組みが進められております。海老名駅駅舎部自由通路が整備され、今後、小田急・JR駅間部自由通路整備事業等、都市基盤整備が一層進むと同時に、民間開発計画やJR海老名駅西口の土地区画整理事業等、駅周辺のまちづくりが積極的に推進されております。上記の事業等により海老名駅の鉄道利用者の大幅な増加が見込まれます。</p> <p>については、利用者の利便性向上のため、特急電車(ロマンスカー)を海老名駅へ停車されるよう要望いたします。</p> <p>② 現在、伊勢原駅へは、観光道灌まつりや火祭薪能などの開催時に、特急電車(ロマンスカー)の運行・停車を行っていただいているところですが、こうしたイベント時の停車本数の増便とともに、横浜、鎌倉、箱根に次ぐ、神奈川第4の国際観光地として、神奈川県による「新たな観光の核づくり」事業の認定を受けた自然や歴史などの魅力ある観光資源を備えた観光地「大山」の玄関口として、さらなる利便性向上に繋がる多様な運転形態についてご検討いただき、通年の停車を要望いたします。</p> <p>③ 湘南江の島周辺地区の一角に位置する鵜沼海岸は、サーファーに人気の海岸としてのみならず、ビーチバレー発祥の地として常設コートが設置され、ビーチバレージャパンなどの大会が開催されるなど、魅力ある観光資源を備えた地域となっています。</p> <p>現在、東京方面から片瀬江ノ島駅に向けては、臨時特急「メロ湘南マリン号」が、夏休み期間中計5日の各日1往復を新型ロマンスカーMSEにより運行されていますが、海水浴シーズンでもあり観光客等の回遊性の充実を図るため、鵜沼海岸駅に停車されるよう要望いたします。</p>	<p>特急列車の運転区間、停車駅、停車本数については、旅客の利用状況に加え、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います。</p> <p>海老名駅、伊勢原駅および鵜沼海岸駅の特急停車についても、上記の考えにもとづき検討していきたいと考えています。</p>

要望事項	要望内容	回答
(2) 急行電車の小田急相模原駅、東林間駅及び相武台前駅への停車	<p>小田急相模原駅、東林間駅は、相模原市都市計画マスタープランにおいて、地域の拠点として位置付けており、駅を中心に利便性の高い生活の拠点づくりを進めることにより、地域の活力を向上することとしております。また、小田急相模原駅周辺は再開発事業等による駅周辺地区の一体的な整備を実施し、利用者数が増加しております。</p> <p>については、利用者の利便性向上を図るため、小田急相模原駅及び東林間駅へラッシュ時等に急行電車を停車されるよう要望いたします。</p> <p>また、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り、市の核となっております。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、ラッシュ時に急行電車を停車されるよう要望いたします。</p>	<p>急行列車の停車駅については、駅間距離、乗降人員、他社線接続等を考慮して設定しています。小田急相模原駅、東林間駅については、隣接駅が急行停車駅であること、さらに停車駅の増加により、急行の速達性を損なうことから、停車の計画はありません。また、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いましたが、乗降人員および急行利用人員の減少等により、平成11年から停車を取り止めており、停車させる計画はありません。</p>
(3) 登戸駅への快速急行の停車	<p>平成16年12月のダイヤ改正により運行を開始した快速急行については、登戸駅への停車がなされておきませんが、登戸駅はJR南武線との乗換駅として大変多くの利用があり、川崎市でも、地域生活拠点として、登戸土地区画整理事業による基盤整備などを中心とした活力あるまちづくりを進めているところです。</p> <p>また、平成18年6月17日から南北自由通路やペDESTリアンデッキが本格的に供用開始され、鉄道の乗換えの円滑化が推進されております。</p> <p>については、快速急行を登戸駅へ停車されるよう要望いたします。</p>	<p>快速急行は、優等列車利用旅客を長距離と近距離に分離することによる、長距離旅客の速達性向上と、近郊区間における急行の混雑緩和を目的に設定しました。現在、多くのお客さまからご好評を頂いており、その目的が共に達成されていることから、停車の予定はございません。</p>
(4) 向ヶ丘遊園駅への多摩急行の停車	<p>多摩急行については向ヶ丘遊園駅への停車がなされておきませんが、平成16年12月のダイヤ改正により、快速急行の新設と湘南急行の廃止、及び多摩急行の増発が実施されたことから、通過電車が増加し、利用者は大変不便に感じております。</p> <p>向ヶ丘遊園駅周辺では、地域生活拠点として登戸土地区画整理事業を中心としたまちづくりを進めており、区役所等の行政機関も立地していることから、同駅に多摩急行電車を停車されるよう要望いたします。</p>	<p>優等列車の停車駅については、駅間距離、乗降人員、他社線接続等を考慮し設定しています。急行列車が登戸、向ヶ丘遊園駅と連続停車していることから、多摩急行については向ヶ丘遊園駅を通過させて、速達性確保を図っております。</p>
2 新駅の設定		
(1) 海老名駅～座間駅間の新駅設置	<p>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おります。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。</p>	<p>現在のところ計画はありません。</p>

要望事項	要望内容	回答
<p>3 駅施設等の整備</p> <p>(1) 高齢者、障害者等に配慮した駅施設等の整備等</p>	<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)」及び法に基づく基本方針に基づき、段差解消をはじめとする駅施設の整備改善にご尽力をいただいているところですが、今後もより一層、誰もが安全かつ円滑に利用できるよう、次の事項について、積極的に整備されるよう要望いたします。</p> <p>また、施設の整備にあたっては、高齢者・障がい者など駅利用者の意見を伺いながら進めていただくようお願いいたします。</p> <p>現在、東林間駅(西口)へのエレベーター設置を進めていただいておりますが、相模大野駅(東口)についても、バリアフリー化のための施設を早期に整備されるよう要望いたします。</p> <p>① ホームと車両との段差及びすき間の解消</p> <p>② 駅構内において、視覚障害者が安全かつ円滑に移動できるよう、エスカレーター等の乗降口等におけるニーズに応じた音声案内の整備や列車進入時の案内放送の正しい表現への改善(他社との調整のうえ、案内放送の見直しの際に「黄色い点字ブロックの内側にお下がください」に表現を変更)、車内電光表示行先案内板及び視覚障害者用階段シールの設置</p> <p>③ 駅構内及びホームにおいて、聴覚障害者が安全かつ円滑に移動できるような電光掲示板の設置</p> <p>④ 内方線付き点状ブロックの整備による安全対策の実施を行っていることは承知しておりますが、ホームドアや可動式ホーム柵は、ホームからの転落や触車防止に有効な施設であると認識しているため、引き続き設置に向けた努力をお願いします。</p> <p>⑤ ラッシュ時における改札、精算窓口の増員や高齢者、障害者等がエレベーター等を利用する際の駅職員による配慮(個々の利用者の行動特性を把握した上での対応が必要なため、実践に即した教育・訓練等の実施)のほか、利用者への心のバリアフリーの啓発(優先席利用のマナー啓発等)</p> <p>⑥ ・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。 ただし、構造的な制約により、設置まで長期間かかる場合は、当面の代替策。 ・駅員等への救命講習受講の促進。</p>	<p>当社では、高齢者および身体障害者など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、今後とも新たに示された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。また、駅施設など整備する際は、当社も策定に参画している「バリアフリー整備ガイドライン」に基づくほか、障害者団体への聞き取り調査や「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。</p> <p>また、東林間駅(西口)エレベーター設置については、平成26年度詳細設計を実施しています。今後も、大規模改修を含む駅舎改修時には、構造上および安全上可能な限り、バリアフリー整備ガイドラインを基に整備の実施を行なってまいります。</p> <p>① 計画的なホーム改修時にホームの嵩上げを行い、車両との段差解消を推進しています。</p> <p>② 目の不自由なお客さまがご利用しやすいよう、全ての券売機に点字案内を備え付けているほか、「誘導ブロック」や改札口の場所を音で知らせる「誘導チャイム」、改札口や券売機などの場所をご案内する「駅構内触知案内板」を全駅に設置しています。また、エスカレーターの音声や車内電光表示行先案内板については、施設の改修時に設置しているほか、改札内の明度差が少ない箇所へ視覚障害者用階段シールの整備を進めております。</p> <p>なお、列車進入時の案内放送については、同業他社とも協調をとったうえで、点字ブロックが黄色い帯状に見えることから「黄色い線」と表現しております。</p> <p>③ 現在、主要駅を中心に設置している行先案内表示装置を、全駅に設置する工事を進めております。</p> <p>④ 平成24年9月に可動式ホーム柵を新宿駅急行ホームに設置いたしました。他駅への設置にあたっては、車両形式によりドア位置および幅が異なることや停止精度の確保が困難であるといった技術的課題に加え、多額の費用も必要となるなど多くの課題を抱えている状況です。</p> <p>しかし、ホームドアはお客さまの安全確保に有効な施設であると認識しているため、同業他社において、試験されている新たなタイプの技術開発の動向なども参考にしながら、前向きに検討を進めていきます。なお、内方線付き点状ブロックの設置については、全駅で整備する予定です。</p> <p>⑤ ソフト面のバリアフリーとして、係員一人ひとりの接客サービスのレベルアップを図るため、各種の接客教育や体験訓練を実施しています。</p> <p>⑥ エレベーターの設置については、ストレッチャーを水平にして収容可能な22人乗りを標準としていますが、ホームが狭いなど構造的に設置できない場合も可能な限りストレッチャー対応のものを設置しています。(ストレッチャー対応90基、非ストレッチャー対応73基) 駅係員等への教育については、上級救命講習を受講させており、これまで930名(駅係員、乗務員)が受講しております。</p>

要 望 事 項		要 望 内 容	回 答
		<p>⑦ 移動等の円滑化された車両(ロマンスカー座席番号の点字案内等)の積極的な整備、導入</p> <p>⑧ 全車両内において、車いすやベビーカーなどの利用者が利用できるスペースを配置するとともに、周囲からも容易に認識できるように、マークの掲出や床面等の着色を行う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併せて要望いたします。</p> <p>また、整備に当たっては、公共交通移動等円滑化基準のみならず、国土交通省が定めた公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドラインを踏まえていただきますようお願いいたします。</p> <p>なお、県内の沿線市町において、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き、移動等の円滑化に係る事業を推進されるよう要望いたします。</p>	<p>⑦ 座席番号の点字案内は行っていませんが、車両のデッキ部には、号車案内や設備案内の点字案内は行っています。今後もガイドラインを参考に整備していきます。</p> <p>⑧ 係員相互の連携の徹底を図るため、車いすやベビーカーなどの利用者が利用できるスペースを乗務員がいる先頭車両に設置し、全164編成中132編成(81%)整備完了しております。床面等の着色は行なっておりませんが、車いすマーク掲出については対象車両全て完了し、ベビーカーマーク掲出についても2014年度末完了予定です。併せて、駅貼りポスターや車内中吊り広告等利用し情報提供を実施していきます。</p> <p>また、駅施設の改修時等においては、可能な限り「バリアフリー整備ガイドライン(旅客施設編)」を基に整備を行っているほか、県内の沿線市町が策定するバリアフリー基本構想においては、策定段階から参画させていただき、極力、基本構想に基づいた移動円滑化に係わる事業を推進しております。</p>
(2)	本厚木駅西口の新設及び駅中の商業施設の充実	<p>本厚木駅は、一日平均14万人を超える乗降客が利用しております。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は、非常に混雑している状況となっております。ついては、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。</p> <p>また、改札口周辺の駅中にコンビニエンスストアの機能を有するような売店やイトインスペースの設置等、駅中の商業施設を充実されるようあわせて要望いたします。</p>	<p>技術面などの課題も多く、現時点で西口に改札口を新設する計画はありません。設置にあたっては駅周辺の回遊性など、まちづくりの観点を踏まえ更なる検討が必要であると考えております。</p> <p>また、当社では鉄道利用のお客さまへのサービスの一環として、売店等を設置しております。平成26年5月には東口周辺店舗を改修しミロードイストをオープンいたしました。駅構内については、限られたスペースの中で駅機能やトイレ等の設備の充実を図ることとなるため、今後もお客さまの需要動向を見ながら検討していきたいと考えております。</p>
(3)	伊勢原駅ホームの上りエスカレーターを設置及び待合室の増設	<p>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。</p> <p>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。</p>	<p>伊勢原駅ホームのエスカレーターの設置については、当社としても設備の必要性を十分認識しており、取り巻く投資環境を考慮しつつ検討していきたいと考えております。</p> <p>また、待合室については、今後の大規模改修などに合せて設置が可能かどうか検討を進めてまいります。</p>

要望事項	要望内容	回答
(4) 鶴巻温泉駅舎施設等の整備	<p>鶴巻温泉駅施設の整備については、平成25年度に基本設計、平成26年度に実施設計を行い、駅施設の整備に向け協議を進めているところです。</p> <p>この駅施設の整備により、南口駅前広場と合わせ、県道立体横断施設の一体的な整備が可能となり、歩行者などの安心・安全の確保及び駅利用者の利便性の向上を図ることができることなどから、地域住民などからも早期の完成が望まれており、貴社と秦野市が協力して、地域に合った駅施設として早期に完成できるよう要望いたします。</p> <p>また、秦野市は、平成21年7月に「鶴巻温泉駅南口周辺整備基本構想」を策定し、この中の「まちづくり基本構想」に駅舎改築に伴う自由通路整備構想を位置付けており、今後、貴社が駅舎を改築する際には、秦野市が将来構想として検討した駅舎改築に伴う自由通路整備の実現に向けての対応をお願いします。</p>	<p>鶴巻温泉駅施設の整備については、平成24年12月25日に秦野市と当社で締結した「鶴巻温泉駅南口広場整備事業に伴う鶴巻温泉駅施設の整備に関する基本協定」をもとに、平成26年度、詳細設計を実施し、事業進捗への深度化を図っています。</p>
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	<p>自転車等駐車場の設置に際し、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となっております。駅周辺における放置自転車等の多くは、鉄道を利用する通勤・通学者によるものであることをご理解いただき、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、鉄道利用者の利便性の向上と交通安全、防災対策、さらには駅周辺の良好な環境づくりのため、次の各市内各駅への自転車等駐車場の設置・運営や用地の提供(高架下等)、施設の設置や維持への助成等、放置自転車対策の推進に特段のご協力、ご配慮をお願いいたします。</p> <p>・川崎市11駅・藤沢市9駅・小田原市1駅・相模原市3駅・秦野市1駅(渋沢駅)・厚木市2駅</p> <p>また、現在有償で自治体へ貸し付けている用地の借地料軽減について検討くださるよう要望いたします。</p> <p>なお、平成18年6月から改正道路交通法が施行され、自治体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。)の駐車対策を進める必要があるため、自転車・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きましても、特段のご協力、ご配慮をお願いいたします。</p> <p>・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ので、貴社におかれましても自転車等駐車場の管理運営・小田急用地の提供等についてご協力をお願いいたします。</p>	<p>平成25年度末には、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78箇所(約19,200台)の自転車駐輪場を設置しております。</p> <p>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、放置自転車対策等に積極的に協力するとともに、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。自動二輪車駐車場設置にあたっては、防災対策として移動消火器等の設備が必要となります。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、現在は8駅において208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、自動二輪車駐車場を設置した場合、自転車駐輪場スペースが減少することも考えられるため、当社と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。</p> <p>藤沢駅への自転車駐輪場整備については、鉄道用地内に整備可能な箇所があれば検討してまいります。</p>

要望事項	要望内容	回答
(2) 厚木駅の名称変更	<p>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、厚木市に位置する本厚木駅と錯誤し、遠来者や旅行者に不便をかけているとともに、市民等からも駅名変更についての要望が出されています。</p> <p>ついては、利用者の利便性等を勘案のうえ、厚木駅の名称を変更されるよう要望いたします。</p>	<p>厚木駅の駅名変更の計画は、現在のところありませんが、お客さまへ周知を図るためホーム上の駅名表示に住所を平成24年2月より併記しております。なお、厚木駅はJR東日本との共同使用駅であります。</p>
(3) 乗継運賃制度の拡充	<p>現在、貴社におかれては、JR東日本ほか、他の民営鉄道との乗継ぎによる割引運賃の導入を行い、平成25年3月からは交通系ICカードの全国相互利用サービスが開始され、公共交通機関の乗継利便性の向上に取り組まれておりますが、さらなる利便性の向上を図るため、今後は、他の公共交通機関も含めた乗継運賃制度の拡充について、積極的に取り組まれるよう要望いたします。</p>	<p>乗継割引は、経営主体の異なる鉄道を乗り継ぎ利用する場合に併算による割高感を緩和するために実施しております。</p> <p>乗継運賃導入当初は、相互直通及び改札口のない接続駅において実施しておりましたが、現在は改札口のある接続駅においても実施しており、その対象を順次拡大してまいりました。</p> <p>今後の乗継運賃制度の拡充につきましては、駅業務の取扱い、駅務機器改修等への影響と「負担の公平性」の観点からも、非乗継旅客の負担増大に繋がることからその実施にあたっては、慎重に検討を要するものと考えております。</p>
(4) 早朝時間帯における駅職員の再配置	<p>合理化策の一環として、平成16年5月から早朝の時間帯において実施されていた駅の無人化が、平成17年5月からは昼間・夕方など時間帯が拡大されました。その後、平成17年10月より、鶴巻温泉駅・渋沢駅・座間駅・東林間駅の各駅は、朝方の一部時間帯において案内係員を配置していただき、一定の改善は図られましたが、始発から一部時間帯において無人化が続いております。人命に関わる事故等の発生時には、現状の体制では迅速かつ十分な対応策が取れない等の懸念があるため、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、障害者等移動制約者の利便性の確保等の観点から、次の各駅に駅職員を終日再配置されるよう要望いたします。</p> <p>・栢山・富水・蛭田・鶴巻温泉・渋沢・座間・東林間の各駅</p>	<p>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、非常停止ボタンの全駅設置により緊急時における早期列車の停止手配を取っております。また、警備会社による巡回や警察との連携等により、駅施設の維持管理等、防犯対策に努めており、有事においては、隣接駅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。</p>

要望事項	要望内容	回答
(5) 鉄道利用による新たな観光誘客に結びつく商品開発	<p>藤沢市では、辻堂地区に湘南C-X(シークロス)のまちづくりが推進され、消費観光促進の重要な拠点として発展しており、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」の周遊性・回遊性を高めた観光振興施策を推進しています。</p> <p>その一方で、観光客等による乗用車の利用の増加により、交通渋滞の発生や環境への影響を懸念されており、乗用車から公共交通へ更なる鉄道の利用促進を図ってまいります。その様な中、ご導入いただきました小田急往復割引乗車券付「江の島1dayパスポート」につきましては、課題解決に向けて効果は高く、利便性の向上及び誘客促進にも繋がっていると考えております。ご協力に感謝申し上げますと共に、引き続き企画切符による更なる連携をお願いいたします。</p> <p>また、片瀬江ノ島駅は、江の島を中心とする湘南地域の観光のゲートとして、その重要性は非常に高いことから、江の島周辺の回遊性・アクセス性の向上などの交通施策を推進するため駅及び駅前広場の改良・再整備に向けて、関係自治体との協議を進めることを要望いたします。</p>	<p>江の島エリアは、当社沿線の観光拠点であり、「江の島・鎌倉フリーパス」のほか「江の島1dayパスポート」の販売促進活動を推進しております。</p> <p>また、沿線各地の観光情報の提供等につきましても積極的に取り組み、今後も環境負荷の少ない鉄道の利用促進につながる施策を展開してまいります。</p> <p>なお、片瀬江ノ島駅周辺地区の再整備につきましては、江の島の観光需要が増加している状況において、当社も交通結節点強化、回遊性向上など交通施策推進の必要性を認識しているところであり、関係自治体との協議に積極的に応じてまいりたいと考えております。</p>
(6) 割引周遊券「丹沢・大山フリーパス」の乗り降り自由区間の区間延長について	<p>丹沢・大山地域はその一部が「国定公園」に指定され、その豊かな自然や名所に惹かれ、都心からのアクセスも1時間程で、週末には緑や清流、森林などを求める多数の観光客を集客する地域であります。地域の回遊性向上策として、貴社では割引周遊券「丹沢・大山フリーパス」を発行しているところですが、その乗り降り自由区間が「本厚木～渋沢」間となっております。同公園の一部に指定されている松田町(新松田駅)が含まれておりません。国定公園の一体性に鑑み、県西地域への誘客のため、区間を「新松田駅」まで延長(現行のA・Bきっぷ区分以外の新区分の創設を含む)頂くよう要望します。</p>	<p>現在、丹沢・大山フリーパスは、小田急・神奈川中央交通・大山観光電鉄の三社間で契約が締結されております。</p> <p>新松田駅まで延伸した場合、運賃割合も変更が必要となるため、現在の利用者負担が増額となってしまいます。</p> <p>また、新松田駅から徒歩により大山まで登山周遊をされる方は稀であり、別のバス会社等と契約を締結する場合も運賃を上乗せする必要が生じてしまうため、現在ご利用いただいておりますお客さまへの割安感がなくなってしまうことから、現状では新松田駅までの延長は難しい状況であると考えております。</p>