

東日本旅客鉄道

東海道本線

1. 概要

東海道本線は、県内では川崎駅から横浜駅、小田原駅等を経由し湯河原駅まで、沿岸部を東西につなぐ、延長 95.1km、駅数 23 の県内最古で最長の路線である。東京都市圏と東海、近畿地方をつなぐ主要な路線のひとつとして、通勤・通学や観光に欠かせない路線である。

2. 歴史

東海道本線は明治 5 年、国内初の鉄道として、新橋駅～横浜駅（現在の桜木町駅）間が開業した。明治 22 年には山北駅、御殿場駅等を経由して新橋駅～神戸駅間が開通し、昭和 9 年には熱海駅～三島駅間のトンネル開通により熱海経由となった。

【横須賀線との分離】

高度経済成長に伴う通勤・通学客の膨張により、東海道本線の混雑率は高まり、昭和 50 年頃には 290% 台を記録した。

この通勤・通学時の混雑の抜本的解消を図るべく、当時同じ線路を利用していた横須賀線を元貨物線に分離運転させ、あわせて貨物線を新設し別線化させる計画が発表された。工事は一部に反対運動が起きて難航を極めたが、昭和 55 年に分離運転が開始された。

その結果、列車本数が大幅に増加し、混雑率は大きく緩和された。

【藤沢駅、茅ヶ崎駅の貨物線へのホーム設置】

藤沢駅のラッシュ時の混雑は激しく、ホームから人が溢れんばかりであった。このため藤沢市は J R 東日本をはじめ関係機関に対して数度にわたり、貨物線への新ホーム建設の要望を行った。

その結果、平成 4 年に藤沢駅貨物線ホーム新設について、J R 東日本から了承を得た。平成 5 年 3 月に建設工事に着手し、同年 12 月に供用開始となり、新ホーム完成式典が行われた。

また、この新ホーム建設に合わせて、新ホーム及び在来線ホームへ、1 基ずつエレベーターが設置され、身体の不自由な方や高齢者の鉄道利用に対する配慮もなされた。

同様に、平成 6 年、茅ヶ崎駅においても貨物線へのホーム設置が行われた。

現在は、湘南ライナー等のホームとして利用されている。



写真 1：藤沢駅貨物線ホーム

【湘南新宿ラインの運行開始】

貨物線等を利用し、小田原駅～新宿駅間で運行する「おはようライナー新宿」等は、昭和 63 年より運行されていた。しかし、運行本数が少なく、朝夕のみの運行であったため、本促進会議は、運行当初から増発を要望してきた。平成 13 年 12 月のダイヤ改正では、J R 東日本は「湘南新宿ライン」として東海道本線、高崎線の直通運転を開始し、全日にわたって運行本数が増加し、速達性も向上した。

平成 16 年 10 月のダイヤ改正により、運行本数は倍増し、その後もダイヤ改正ごとに増発しており、湘南新宿ラインの利便性は着実に向上している。



写真 2：湘南新宿ライン運行車両

3. 現在の状況と課題

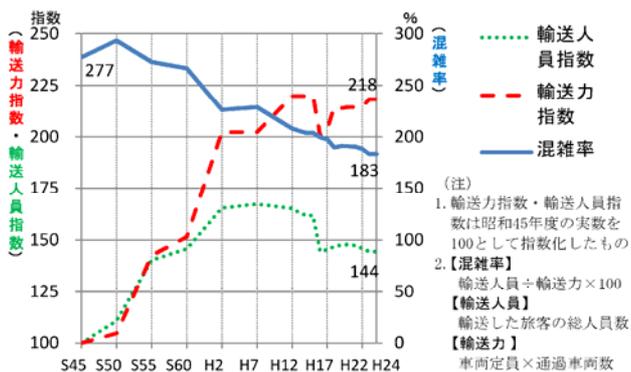
東海道本線の乗車人員は近年堅調に推移している。平成 24 年度の各駅 1 日平均乗車人員の合計は、1,151,705 人であり、私鉄を含めた線区別で県内最大である（表 1）。

川崎駅～品川駅間のラッシュ時の混雑率については、昭和 50 年度以降減少傾向であるものの、平成 24 年度は 183% であり、J R 東日本は高い混雑率に対処するため、通勤・通学時間帯における増発等の対策を実施しているが、依然として高い状態にある（図 1）。

表 1：駅別乗車人員（平成 24 年度、1 日平均）

| 駅名 | 乗車人員 (人/日) | 駅名 | 乗車人員 (人/日) |
|------------------|---------------|------------------|---------------|
| 川崎 ¹ | 188,193 | 二宮 | 13,927 |
| 横浜 ¹ | 400,655 | 国府津 ¹ | 6,289 |
| 戸塚 ¹ | 107,681 | 鴨宮 | 12,671 |
| 大船 ¹ | 95,317 | 小田原 | 33,835 |
| 藤沢 | 104,300 | 早川 | 1,402 |
| 辻堂 | 54,422 | 根府川 ² | - |
| 茅ヶ崎 ¹ | 54,984 | 真鶴 | 3,642 |
| 平塚 | 60,643 | 湯河原 | 6,071 |
| 大磯 | 7,673 | 合計 | 1,151,705 |

1 J R 東日本または J R 東海の他路線の乗車人員を含む
2 無人駅のためデータなし



駅のホームでの混雑について、現在も藤沢駅、茅ヶ崎駅等は朝の通勤・通学時間帯において、著しく混雑している状況であり、早急に対処すべき課題となっている。また、安全対策として、混雑したホーム上での安全性を確保するため内方線付き点字ブロックや非常停止ボタン、転落物検知マット等の整備を順次進めている。

さらに、J R 東日本は高齢者及び身体障害者などの移動に支障のある方々が安全に身体的負担の少ない方法で鉄道を利用できるよう、段差の解消や電光掲示板の設置等、駅施設の整備改善に努めている。また、車両の整備においても、誰もが利用しやすい新型車両(例：写真 4)を順次導入する等の対応が図られている。



写真 3：内方線付き点字ブロック



写真 4：東海道本線を走る新型車両（E233 系）

4. 今後に向けて

東海道本線の課題に対処するため、J R 東日本による輸送力増強や利便性向上、安全性の確保に向けた取組が進められている。

また、平成 27 年 3 月 14 日からの「上野東京ライン」の開業により、宇都宮線・高崎線と東海道本線が相互直通を開始し、更なる速達性と県内観光誘客が見込まれる。

しかしながら、沿線地域のまちづくりや、利用者の多様なニーズ等を踏まえると、まだ十分なものとは言えず、本促進会議としては、東海道貨物支線の貨客併用化等による輸送力の増強や、ホームの改良・増設等による利便性の向上をめざして、今後も積極的な要望活動や情報収集を続けていく必要がある。

横須賀線

1．概要

横須賀線は、横浜市と鎌倉市の市境にある大船駅から横須賀市の久里浜駅を結ぶ延長23.9kmの路線である。一般的には東京駅から品川駅、東海道本線の貨物支線である品鶴線、横浜駅、大船駅と経由し久里浜駅を結ぶ区間を含めて横須賀線と呼ばれている。

2．歴史

横須賀線は明治22年、大船駅～横須賀駅間が開業し、明治42年、国有鉄道線路名称設定により、横須賀線となった。その後、昭和19年に横須賀駅～久里浜駅間が開業した。

戦後、高度経済成長期の本県の人口の急増を受け、東海道本線と同じ線路を利用していた横須賀線の混雑率は、約300%となっていた。

【東海道線との分離】

昭和55年、東海道本線等の輸送力増強を目的として、東海道本線と横須賀線の分離運転が行われた。

分離運転に当たって、品川駅～鶴見駅を結ぶ貨物線区間の「品鶴線」を活用し、さらに昭和51年に先行開業していた総武快速線が使用していた東京駅～品川駅間の地下線に乗り入れる再編成が行われた。

この結果、列車の運転本数は大幅に増加し、混雑率は約300%から200%台へと大幅に緩和された。

【成田エクスプレスの運行開始】

平成3年、成田線成田空港駅開業に伴い、総武快速線・埼京線・横須賀線に空港連絡特急「成田エクスプレス」の営業運転を開始した。

横須賀線内は横浜駅を発着駅とし、大船駅まで回送折り返し運転となっていたが、その後、大船駅も発着駅となった。

平成26年のダイヤ改正で、繁忙期土休日の一部成田エクスプレスが大船より南の北鎌倉駅・鎌倉駅・逗子駅・横須賀駅にも臨時で停車するようになった。



写真5：成田エクスプレス（E259系）

【逗子駅舎の改良】

誰もが安全で円滑に駅施設を利用できるよう、JR東日本においては日々施設整備を進めているところであるが、平成19年、逗子駅において駅舎のバリアフリー化を目的に、エスカレーターとエレベーターを完備した新橋上通路が開通した。この改良を受け、西口も少し南へ移転し、鎌倉寄りの橋上通路も乗り換え通路に転用され、駅利用者の利便性が向上した。



写真6：エレベーター設置後の逗子駅

3．現在の状況と課題

横須賀線の乗車人員は近年堅調に推移しており、平成24年度の各駅1日平均乗車人員の合計は936,996人である（表2）。

新川崎駅～品川駅間のラッシュ時の混雑率については、昭和50年度以降減少傾向であるが、平成24年度は193%であり、依然として高い値にある（図2）。

表 2：駅別乗車人員（平成 24 年度、1 日平均）

| 駅名 | 乗車人員 (人/日) | 駅名 | 乗車人員 (人/日) |
|-------------------|---------------|-----|---------------|
| 武蔵小杉 ¹ | 108,046 | 鎌倉 | 42,038 |
| 新川崎 ¹ | 25,347 | 逗子 | 29,084 |
| 横浜 ¹ | 400,655 | 東逗子 | 5,218 |
| 保土ヶ谷 ¹ | 32,412 | 田浦 | 2,530 |
| 東戸塚 ¹ | 57,808 | 横須賀 | 5,761 |
| 戸塚 ¹ | 107,681 | 衣笠 | 9,146 |
| 大船 ¹ | 95,317 | 久里浜 | 7,104 |
| 北鎌倉 | 8,849 | 合計 | 936,996 |

¹ J R 東日本の他路線の乗車人員を含む

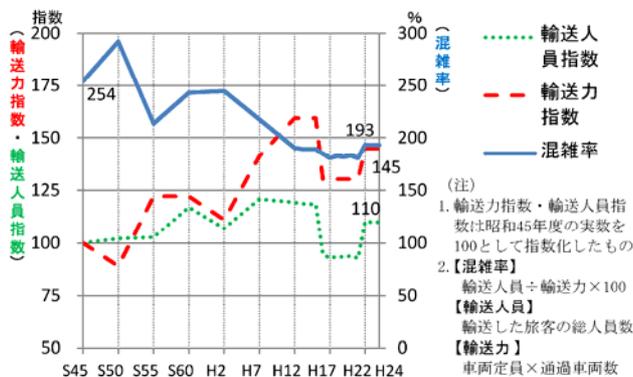


図 2：混雑率・輸送力・輸送量の推移

（新川崎駅 品川駅間、最混雑時 1 時間平均）

H2 年度以前は保土ヶ谷駅 横浜駅間

駅のホームでは、東戸塚駅等は朝の通勤・通学時間帯において、鎌倉駅等は大型連休や大規模なイベントの開催時において、著しく混雑している状況であり、駅員の配置等適切な混雑対策が必要となっている。

また、J R 東日本は、混雑したホーム上での安全性を確保するため、内方線付き点字ブロックや非常停止ボタン、転落物検知マット等の整備を順次進めている。

バリアフリー設備について、横須賀線内においては、すべての駅に車いすやオスメイト等に対応した多機能トイレが設置されている。

また、跨線橋のない横須賀駅を除くすべての駅にエレベーターが設置されているが、エスカレーターは、平成 27 年 3 月現在、北鎌倉駅、田浦駅、衣笠駅には未設置となっている。



写真 7：ベビーベッドが設置された多機能トイレ

4. 今後に向けて

横須賀線の輸送力増強や利便性向上に資する課題に対処するため、J R 東日本により都心方面への乗り入れの増発やエレベーター・エスカレーターの設置などの取組が進められてきた。

しかし、ラッシュ時の混雑対策や高齢者や乳幼児連れの保護者等に配慮した駅施設等の整備については、全ての駅で十分なものとは言えず、今後の課題となっている。本促進会議においては、利用者の誰もが快適で安心して利用できる交通機関の実現を目指して、更なる積極的な要望活動や情報収集を続けていく必要がある。



写真 8：横須賀線運行車両（E217 系）

横浜線

1. 概要

横浜線は、東神奈川駅から八王子駅間の延長42.6km、駅数20の路線で、そのうち、県内は延長23.3km、駅数14である。

横浜線は横浜市と町田市、相模原市、八王子市とを結び、通勤・通学の他観光にも欠かせない路線である。

2. 歴史

横浜線は明治41年、八王子や甲信地方の生糸を横浜へ輸送することを目的として、東神奈川駅～八王子駅間が開業した。

【輸送計画の改善】

横浜線の運転本数の増加、運転区間の延長及び根岸線への乗入れ本数の増加については、ダイヤ改正の度に改善されている。

平成26年には最終電車の運転時刻の繰下げが実施された他、混雑緩和等を目的に平成26年2月から8月にかけて定員の多い新型車両E233系が順次導入された。

編成両数について、平成6年に7両編成から8両編成化されている。



写真9：新型車両 E233系

快速電車は昭和63年、日中の時間帯において運行が開始され、平成6年に長津田駅、平成10年に相模原駅、平成18年に菊名駅の停車が実現した。また、運行間隔は当初60分毎であったが、現在は20分毎となっている。

【駅施設等の整備】

平成20年に開業100周年を迎え、鉄道路線として比較的古い歴史を有している。そのため、一部の鉄道駅舎については設備が古く、利用者

からも改善の要望が挙げられており、本促進会議でも従来からJR東日本への要望活動を行ってきた。

併せて、関係自治体とJR東日本が精力的に協議を進め、その結果、平成8年に相模原駅、平成10年に小机駅、鴨居駅が橋上駅舎化された。また、青山学院大学、桜美林大学最寄駅である淵野辺駅は、平成15年に北口駅前広場、ペDESTリアンデッキ、南北自由通路拡幅等の整備が行われた。

3. 現在の状況と課題

最近10年間の輸送人員推移は、横浜線の最混雑区間である小机駅～新横浜駅間においては一定の水準を保っている。

ラッシュ時の混雑率については、平成24年度、横浜線小机～新横浜間は183%と高い値にある(図3)。

JR東日本は、高い混雑率の解消のため、通勤通学時間帯の増発等の対策を実施してきた(図4)。

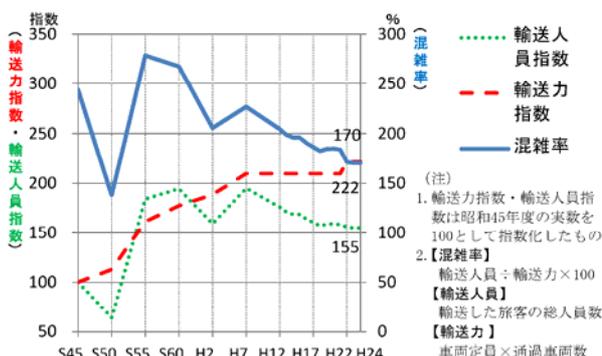


図3：混雑率・輸送力・輸送量の推移 (横浜線小机駅 新横浜駅間、最混雑時1時間平均) H2年度以前は新横浜駅 菊名駅間

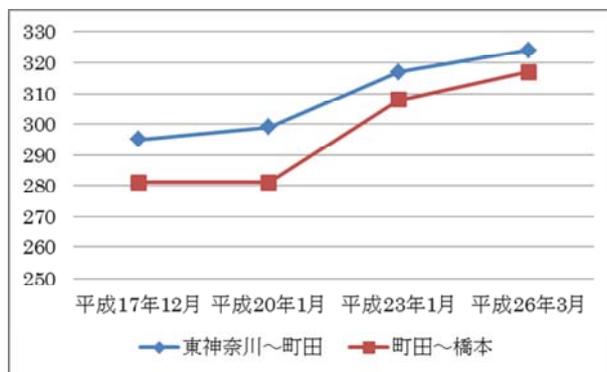


図4：横浜線最近の運行本数の推移 (本/日)

表3：駅別乗車人員（平成24年度、1日平均）

| 駅名 | 乗車人員 (人/日) | 駅名 | 乗車人員 (人/日) |
|-------------------|---------------|-----------------|---------------|
| 東神奈川 ¹ | 32,553 | 十日市場 | 20,420 |
| 大口 | 17,320 | 長津田 | 57,919 |
| 菊名 | 51,612 | 古淵 | 21,685 |
| 新横浜 | 57,439 | 淵野辺 | 40,435 |
| 小机 | 9,715 | 矢部 | 11,480 |
| 鴨居 | 38,443 | 相模原 | 28,283 |
| 中山 | 38,221 | 橋本 ¹ | 61,127 |
| | | 合計 | 487,252 |

1 J R 東日本の他路線の乗車人員を含む

J R 東日本は、混雑したホーム上での安全性を確保するため、内方線付き点字ブロックや非常停止ボタン、転落物検知マット等の整備を順次進めている。

また、新横浜駅や淵野辺駅等では朝の通勤・通学時間帯やイベント開催時において、駅のホームが著しく混雑している状況であり、改札口の新設やホーム拡幅など早急に対処すべき課題となっている。

4．今後に向けて

横浜線の課題に対処するため、J R 東日本による輸送力増強や利便性向上に向けた取組が進められているが、横浜線の混雑緩和とさらなる利便性向上のため、運転本数の増加、運転区間の延長及び編成両数の10両編成化などを引き続き要望していく。

また、利用者の多様なニーズ等を踏まえ、現在、菊名駅では鉄道事業者と行政が協働事業としてバリアフリー化に取り組んでいる(図5)。

このように鉄道事業者による対応とともに、今後は、鉄道事業者と行政とが一体となり課題を解決していく取組みも重要となるため、本促進会議としては、積極的な要望活動や情報収集を続けていく必要がある。

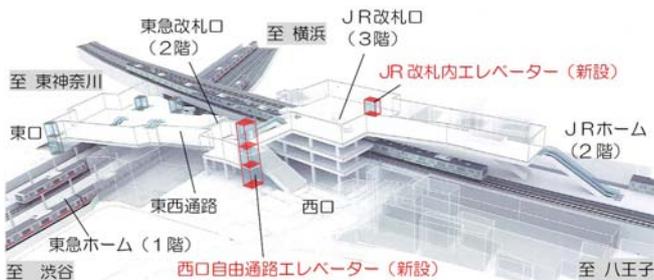


図5：菊名駅改良イメージ

根岸線

1．概要

根岸線は、横浜駅から大船駅間の延長22.1km、駅数12の路線である。

根岸線は京浜東北線を通じて東京方面とを結び、通勤・通学の他観光にも欠かせない路線である。

2．歴史

根岸線のうち、横浜駅～桜木町駅は明治5年、国内初の鉄道として開通した区間の一部であり、昭和39年の磯子駅までの延伸を契機に根岸線と命名された。その後、昭和45年に洋光台駅まで、昭和48年には大船駅まで順次延伸された。また、桜木町駅～根岸駅は、貨物列車も運行されている。

【駅施設等の整備】

桜木町駅は、平成26年、新改札が設置され、人の流れが分散することで混雑緩和された。

横浜都心部の玄関口の1つである関内駅は、北口のバリアフリー化が長年の課題であったが、平成23年、事業主体となる協議会を設立し、エレベーター設置、改札口の位置変更、歩行者広場、保育所の設置等の駅改良事業を開始した。平成29年度の完成を目指している(図6)。



図6：関内駅北口改良イメージ

3．現在の状況と課題

最近10年間の輸送人員推移は、根岸線の最混雑区間である新杉田駅～磯子駅間においては減少傾向にある。

ラッシュ時の混雑率については、平成24年度、根岸線新杉田～磯子間は170%と高い値にある(図7)。

J R 東日本は、混雑したホーム上での安全性を確保するため、内方線付き点字ブロックや非常停止ボタン、転落物検知マット等の整備を順次進めている。

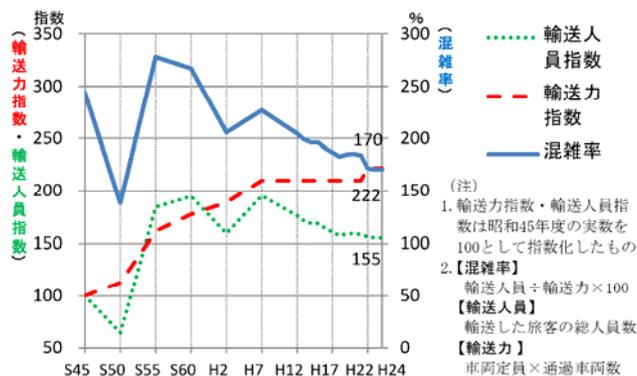


図7：混雑率・輸送力・輸送量の推移 (根岸線新杉田駅 磯子駅間、最混雑時1時間平均)

表4：駅別乗車人員 (平成24年度、1日平均)

| 駅名 | 乗車人員 (人/日) | 駅名 | 乗車人員 (人/日) |
|-----------------|------------|-----------------|------------|
| 横浜 ¹ | 400,655 | 磯子 | 18,215 |
| 桜木町 | 63,823 | 新杉田 | 37,105 |
| 関内 | 55,725 | 洋光台 | 21,027 |
| 石川町 | 34,571 | 港南台 | 33,103 |
| 山手 | 17,307 | 本郷台 | 19,142 |
| 根岸 | 20,697 | 大船 ¹ | 95,317 |
| | | 合計 | 816,687 |

1 J R 東日本の他路線の乗車人員を含む

4. 今後に向けて

根岸線の課題に対処するため、J R 東日本による輸送力増強や利便性向上に向けた取組が進められているが、さらなる利便性向上とバリアフリーの取組み等を引き続き要望していく。

また、沿線地域のまちづくりや、利用者の多様なニーズ等を踏まえ、現在、関内駅北口の改良事業を実施中のほか、石川町駅では鉄道事業者と行政が協力して元町口のバリアフリー化の検討を行っている。

このように、鉄道事業者による対応とともに今後は、鉄道事業者と行政とが一体となり課題を解決していく取組みも重要となるため、本促進会議としては、積極的な要望活動や情報収集を続けていく必要がある。

南武線

1. 概要

南武線は、川崎駅～立川駅間の全 35.5km を走行する東京圏の環状方向の路線であり、多摩川に沿って神奈川県内を走っている川崎駅～稲田堤駅間 20.8km のうち、矢向駅が横浜市に位置するほかは、大部分が川崎市内であることから、川崎市民にとって市域を縦貫する重要な交通機関となっている。

2. 歴史

南武線は、昭和2年に多摩川の川原で採取した砂利を運搬する鉄道が旅客線化された路線である。昭和4年に川崎駅から立川駅間の全線が開通し、昭和41年に全線が複線化された。昭和53年には全線6両運転が開始された。

【ダイヤ改正による輸送力増強】

平成23年3月、デュータイム（武蔵小杉駅時刻10時台～15時台）に快速列車が毎時2往復新設され、利便性と速達性が向上された。

【新型車両の導入】

平成26年10月より、新しい通勤型車両 E233系が順次導入されている（写真10）。

この車両は、従来の205系車両と比較し、定員が約1割増加することにより混雑が緩和され、また、約7割の消費電力量で走行できる。



写真10：新型車両（E233系）の出発セレモニー

3. 現在の状況と課題

南武線の乗車人員は、近年、上昇傾向で推移しており、平成24年度の1日平均乗車人員の合計は、660,229人であった（表5）。

武蔵中原駅～武蔵小杉駅間のラッシュ時の混雑率については、平成7年度の243%をピークに減少したが、平成14年度から平成24年度

にかけては 190% ~ 194%の間であり、依然として高い値にある (図 8)。

表 5 : 駅別乗車人員 (平成 24 年度、1 日平均)

| 駅名 | 乗車人員 (人/日) | 駅名 | 乗車人員 (人/日) |
|-------------------|---------------|------------------|---------------|
| 川崎 ¹ | 188,193 | 津田山 | 3,627 |
| 尻手 | 12,087 | 久地 | 13,352 |
| 矢向 | 17,022 | 宿河原 | 7,320 |
| 鹿島田 | 16,787 | 登戸 | 78,075 |
| 平間 | 14,140 | 中野島 | 14,376 |
| 向河原 | 14,475 | 稲田堤 | 23,875 |
| 武蔵小杉 ¹ | 108,046 | 八丁畷 | 1,242 |
| 武蔵中原 | 33,785 | 川崎新町 | 1,355 |
| 武蔵新城 | 32,939 | 浜川崎 ² | |
| 武蔵溝ノ口 | 79,533 | 合計 | 660,229 |

1 J R 東日本の他路線の乗車人員を含む
2 無人駅のためデータなし

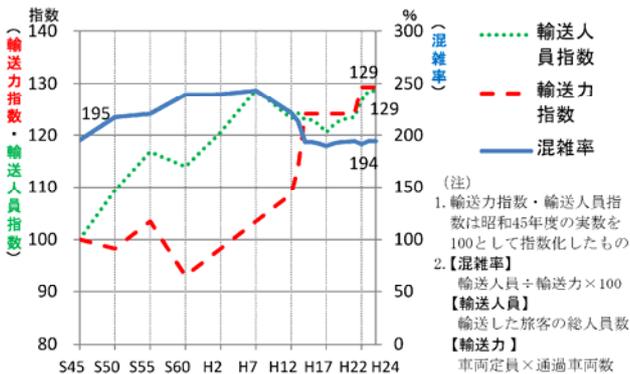


図 8 : 混雑率・輸送力・輸送量の推移 (武蔵中原駅 武蔵小杉駅間、最混雑時 1 時間平均) H2 年度以前は矢向駅 尻手駅間

また、平成 22 年 3 月に横須賀線のホームが新設され乗車人員が急増した武蔵小杉駅を含め、各駅のホーム上においては、通勤・通学時間帯に著しく混雑している状況であり、早急に対処すべき課題となっている。

J R 東日本は、これらの状況に対処するため、先に紹介したダイヤ改正による輸送力増強や、新型車両の導入等の対策を実施してきた。

4 . 今後に向けて

南武線の課題に対処するため、J R 東日本による輸送力増強や利便性向上に向けた取組が進められている。しかしながら、沿線地域のまちづくりや、利用者の多様なニーズ等を踏まえると、まだ十分なものとは言えず、本促進会議としては、車両の増結、更なる増発による輸送力の増強や、ホームの改良・増設等による利便

性の向上をめざして、今後も積極的な要望活動や情報収集を続けていく必要がある。

相模線

1 . 概要

相模線は、茅ヶ崎駅から橋本駅間の延長 33.3km、駅数 18 の路線である。

相模線は、東京都心から約 50km 圏に位置し、県内でも数少ない南北方向の鉄道として、東京や横浜の都心に向かう多くの放射状路線を結ぶとともに、湘南・県央の各地域を結ぶ重要な軸であり、県土の均衡ある発展や沿線地域活性化の観点からも重要な路線である。

2 . 歴史

相模線のルーツは、大正 10 年に現在の茅ヶ崎駅～寒川駅間で開業した相模鉄道まで遡る。当初は、相模川でとれた良質な砂利をはじめとした沿線の物資輸送等を目的としていた。

大正 15 年に寒川駅～倉見駅間、倉見駅～厚木駅間が開通、その後昭和 6 年に厚木駅～橋本駅間が開通し、現在の運行区間である茅ヶ崎駅～橋本駅間が全線開通した。

昭和 18 年に神中鉄道 (現在の相模鉄道) と合併、翌 19 年に旧相模鉄道の部分のみ国に買収され、国鉄相模線となり、戦後、沿線の住宅化により次第に通勤通学路線としての性格を強めていった。

その後、昭和 62 年に国鉄の分割民営化により J R 東日本へ承継されたが、その当時の相模線は県内唯一の単線非電化路線であった。



写真 11 : 約 50 年前 (昭和 36 年頃) の相模線 寒川駅

【活性化促進協議会と複線化期成同盟会】

県及び沿線4市1町とその経済団体を構成員とした相模線活性化促進協議会（会長：相模原市長）が昭和60年5月に設立され、本促進会議を通じた要望活動のほかに、国鉄及びJR東日本との協議や広報事業等様々な活動が展開された。

長年にわたり念願であった海老名駅設置（昭和62年3月）や電化開業・新型車両導入（平成3年3月）の実現は、まさにそうした取組みと国鉄及びJR東日本の積極的な方針とが上手く合致した結果であった。

その後、平成9年11月に東海道新幹線新駅の誘致地区が倉見駅のある寒川町倉見地区に決定したことなどを受けて、将来の利用者需要に対応するため、平成10年2月に相模線活性化促進協議会は解散し、新たに県及び沿線4市1町とその経済団体により相模線複線化等促進期成同盟会（会長：相模原市長）が設立され、相模線の全線複線化の早期実現を目指し、輸送力増進と沿線の発展を図るための活動が展開されている。



撮影：則直 泰氏（寒川文書館提供）

写真12：電化直前（左）・後（右）の相模線（平成3年頃）

【近年の主な駅施設等の改良】

南橋本駅の駅舎改良は、平成16年11月にJR東日本と施工協定を結び、平成18年度にエスカレーター・エレベーターを備えた東西自由通路と橋上駅舎が供用された。また、平成19年度に駅前広場等も含めた工事も完成した。駅舎の改良は、利便性の向上による乗車人員の増大につながり、供用開始前平成16年の乗車人員5,075人から供用開始後の平成20年度5,443人と順調に伸びている。

また、番田駅において平成22年度にエレベーターが設置され、バリアフリー化がされた他、寒川町においては、平成25年度に寒川駅の駅前広場を整備するなど、行政とJR東日本い

れも駅施設の改良に取り組んできた。



写真13：現在の相模線 上溝駅（高架駅）

3．現在の状況と課題

最近10年間の輸送人員推移は、路線全体において一定の水準を保っている。

相模線の駅は、18駅のうち11駅が地平駅舎または駅舎がなく、バリアフリー化されている駅は13駅にとどまっており、利用者が利用しにくい状況である。また、駅前広場は7駅（茅ヶ崎駅、寒川駅、海老名駅、原当麻駅、上溝駅、南橋本駅、橋本駅）で整備されており、香川駅についても平成27年4月1日に完成予定としているが、誰もが利用しやすい駅となるよう、駅の特徴を踏まえながら路線バスの充実、コミュニティバスの運行、駅前広場の整備等が課題となっている。

表6：駅別乗車人員（1日平均）

| 平成14年 | | 平成24年 | |
|------------------|---------------|------------------|---------------|
| 駅名 | 乗車人員 (人/日) | 駅名 | 乗車人員 (人/日) |
| 茅ヶ崎 ¹ | 53,378 | 茅ヶ崎 ¹ | 54,984 |
| 北茅ヶ崎 | 2,387 | 北茅ヶ崎 | 2,736 |
| 香川 | 3,946 | 香川 | 4,937 |
| 寒川 | 6,378 | 寒川 | 6,700 |
| 宮山 | 1,654 | 宮山 | 2,133 |
| 倉見 | 1,766 | 倉見 | 1,837 |
| 門沢橋 | 1,724 | 門沢橋 | 1,777 |
| 社家 | 1,450 | 社家 | 1,928 |
| 厚木 | 5,249 | 厚木 | 6,525 |
| 海老名 | 7,630 | 海老名 | 10,008 |
| 入谷 | 698 | 入谷 ² | - |
| 相武台下 | 923 | 相武台下 | 1,141 |
| 下溝 | 810 | 下溝 | 1,064 |
| 原当麻 | 3,331 | 原当麻 | 4,417 |
| 番田 | 2,916 | 番田 | 3,315 |
| 上溝 | 4,768 | 上溝 | 5,602 |
| 南橋本 | 4,988 | 南橋本 | 5,213 |
| 橋本 ¹ | 50,265 | 橋本 ¹ | 61,127 |
| 合計 | 154,261 | 合計 | 175,444 |

1 J R 東日本の他路線の乗車人員を含む

2 無人駅のためデータなし

4．今後に向けて

相模線は、神奈川県総合計画「かながわグランドデザイン」において、さがみ縦貫道路とともに湘南・県央を結ぶ相模連携軸のひとつとして位置づけられており、その輸送力増強・利便性向上は沿線地域の活性化にとって今後も重要な課題である。今後、県央・湘南都市圏が、こうした広域交通ネットワークの利便性を活かし、人口集中、産業集積、観光振興等による人やもの、情報が行き交う活力あるまちづくりを進めていくためには、相模線が都市圏を結ぶ南北軸としてだけでなく、広域交通へのアクセス路線として効果を波及させ、沿線地域のもつポテンシャルを最大限発揮させていくことが重要であり、このためには相模線の抜本的な輸送サービス改善が課題である。

将来の沿線開発誘致や、あるいは東海道新幹線新駅誘致地区、リニア中央新幹線駅に結節して重要なアクセスを担うことによって、利用者数が更に増加すると見込まれる中で、複線化の早期実現は、その需要に対応できる抜本的な輸送力の改善という意味で大きな目標である。

新駅の設置についても地元自治体からの要望は根強く、複線化の早期実現とともに、相模

線複線化等促進期成同盟会との協調の下、関係機関と十分協議しながら、ねばり強く要望活動を展開することが重要である。

今後、急速に高齢者が増加することが確実に見込まれる中では、自動車を運転できない交通弱者でも気軽に活動できるまちづくりや交通環境の実現が求められる。平成18年12月の高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー新法）施行に伴い、今後は更に高齢者・身体障害者等を考慮した施設改善についても、積極的な取組を求めた要望活動が必要である。

表7：相模線の駅設備等整備状況

| 駅名 | 駅舎 | バリアフリー化 | 駅前広場 | バス路線 | 駅前広場バス乗入 |
|------|----|---------|-----------------|------|----------|
| 茅ヶ崎 | 橋上 | | | | |
| 北茅ヶ崎 | 地平 | × | × | × | × |
| 香川 | 地平 | | H27.4.1 完成予定 | | × |
| 寒川 | 橋上 | | | | |
| 宮山 | 地平 | | × | | × |
| 倉見 | 地平 | × | × | | × |
| 門沢橋 | 地平 | | × | × | × |
| 社家 | 地平 | × | 整備中 | × | × |
| 厚木 | 地平 | | × | × | × |
| 海老名 | 橋上 | | | | |
| 入谷 | なし | | × | | × |
| 相武台下 | 地平 | × | × | | × |
| 下溝 | 地平 | × | × | | × |
| 原当麻 | 橋上 | | | | |
| 番田 | 地平 | | × | × | × |
| 上溝 | 高架 | | | | |
| 南橋本 | 橋上 | | | | × |
| 橋本 | 橋上 | | | | |

「バス路線」は駅から概ね500m以内のバス停の有無

「バス路線」「駅前広場バス乗入」の「」はコミュニティバスのみ

「バリアフリー化」は、エレベーターやスロープ等により、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づく移動等円滑化経路が1以上確保されている駅

中央本線

1．概要

中央本線は、東京駅から新宿駅・塩尻駅を経由し、名古屋駅までを繋ぐ長大な路線である。県内では相模湖駅・藤野駅の2駅が設置され、延長3.7kmとなっている。

2．歴史

相模湖駅は明治34年に、藤野駅は昭和18年に開業。また、昭和39年に小仏駅～相模湖駅間、43年に相模湖駅～上野原駅間が、それぞれ複線化が進められた。

【イベント開催時の臨時電車運行】

相模湖駅や藤野駅の近隣には豊かな自然を活かした観光地があり、観光目的で訪れる利用客も多い。

相模原市で毎年8月1日に開催される相模湖湖上祭（花火大会）では、高尾駅～相模湖駅間に10両編成による臨時列車の運転がなされるほか、相模湖駅近隣の観光施設における冬季イベント開催時には特急かいじが臨時停車するなど、観光客の利便性の向上と地域の発展のため、臨時電車の運行がされている。



写真14：特急かいじ（E257系）

【藤野新駅舎の整備】

JR東日本が進める「地域の顔にふさわしい、安心して快適に利用できる駅づくり」の一環として、平成24年に藤野駅に新しい駅舎が建設された。それまでの木造駅舎から、「丘の上のアートステーション」を設計コンセプトに、落ち着いた雰囲気のある駅舎にリニューアルすることとなり、同時にかねて本促進会議で要望していた待合室も整備された。



写真15：リニューアル後の藤野駅舎

3．現在の状況と課題

相模湖駅、藤野駅の乗車人員は、近年、緩やかに減少している。平成24年度の乗車人員は、相模湖駅、藤野駅いずれも2,600人前後であった。（表8）。

表8：駅別乗車人員（平成24年度、1日平均）

| 駅名 | 乗車人員（人/日） |
|------|-----------|
| 相模湖駅 | 2,559 |
| 藤野駅 | 2,655 |
| 合計 | 5,214 |

4．今後に向けて

県内の中央本線においては、輸送力そのものの増強よりも、利用者にとっての利便性の向上が主な課題となっている。

運転本数や東京方面への直通電車の増加といった通勤通学のための輸送計画の改善、特急電車の停車による観光利便性向上、または待合室の整備やホーム屋根の増設といった駅設備の改善等、本促進会議としても、利用者のニーズを踏まえながら引き続き要望を伝えていく必要がある。

東海旅客鉄道

東海道新幹線

1. 概要

東海道新幹線は、東京駅と新大阪駅を結び、さらに山陽新幹線と直通し、ビジネス、観光、地方経済を支える大動脈となっている。県内の延長は55.1kmで、新横浜駅、小田原駅の2駅を有する路線である。

2. 歴史

【「のぞみ」「ひかり」の新横浜、小田原停車】
昭和39年、東京駅～新大阪駅間が開業した当初は、新横浜駅、小田原駅両駅とも「こだま」のみの停車で、発足まもない本促進会議でも「ひかり」の停車要望活動を積極的に展開した。また、両駅に係る自治体を中心として積極的な要望・陳情活動が行われ、「ひかり」の停車は県民の悲願であった。

横浜市は、開業以前から「ひかり」の停車要望を行っており、昭和51年7月、新横浜駅への上下1本の「ひかり」停車が実現した。また、平成4年3月には、下り1本の「のぞみ」停車が実現、その後、ダイヤ改正の度に「のぞみ」「ひかり」の停車本数が増加してきた。そして、平成20年3月、横浜市とJR東海で進めてきた駅舎改良や歩行者動線の確保、駅ビル等の完成に合わせ、すべての列車の新横浜駅停車が実現した。

小田原市も、地元自治体や経済団体、旅館組合等の幅広い要望を受けて、昭和48年以来、積極的に要望を行ってきた結果、昭和55年10月に小田原駅への上下各1本の「ひかり」停車が実現した。

平成15年10月、「ひかり」は高速車両の導入により、速達性に影響せず停車駅を増やすことが可能になったため、小田原駅は「ひかり」停車本数が上下各3本から6本に倍増、平成20年3月には「ひかり」停車本数が増加し、上り7本、下り8本が停車している。



写真1：新横浜駅に停車する新幹線のぞみ（N700系）

表1：「ひかり」「のぞみ」の新横浜駅全停車までの停車状況の変遷

| ダイヤ改正 | 新横浜駅 | | 小田原駅 |
|-------------------|-----------------|-----------------|---------------|
| | のぞみ | ひかり | ひかり |
| 昭和51年7月 | | 上下各1本 | |
| 昭和54年12月 | | 上下各2本 | |
| 昭和55年10月 | | 上下各3本 | 上下各1本 |
| 昭和60年3月 | | 上下各25本 | 上下各2本 |
| 昭和61年11月 | | 上下各29本 | 上下各3本 |
| 昭和63年3月 | | 上下各30本 | 〃 |
| 平成4年3月 | 下り1本 | 上り31本、 下り32本 | 〃 |
| 平成5年3月 | 〃 | 上下32本 | 〃 |
| 平成6年12月 | 〃 | 上り33本、 下り32本 | 〃 |
| 平成8年3月 | 上り1本、 下り2本 | 〃 | 〃 |
| 平成9年11月 | 上下各8本 | 〃 | 〃 |
| 平成12年10月 | 上下各16本 | 〃 | 〃 |
| 平成13年10月 | 上下各30本 | 上り33本、 下り30本 | 〃 |
| 平成15年10月 | 上り49本、 下り51本 | 上下各14本 | 上下各6本 |
| 平成19年7月 | 上り53本、 下り54本 | 上り17本、 下り14本 | 〃 |
| 平成20年3月 新横浜全停車 | 上り70本、 下り71本 | 上り32本、 下り31本 | 上り7本、 下り8本 |

【新型車両とバリアフリー】

平成15年10月の品川駅開業を契機に、東海道新幹線の所要車両は300系、700系で統一され、全編成で最高270km/hの運行が可能になった。

平成19年7月にはN700系が、平成25年2月にはN700Aが営業運転を開始した。これら高速車両の導入・増車に伴い、「のぞみ」の1時間あたり最大運行本数が増加するとともに、平成27年3月には「のぞみ」の一部列車で最高速度が引き上げられ、285km/hの運転を開始した。

また、車両のバリアフリー設備については、全てのJR東海保有編成において、車いすスベ

ース、手すり、車いす対応トイレ、乗降口の音声案内装置などが装備されている。

3．現在の状況と課題

【乗車人員等】

東海道新幹線は高速による大量輸送が可能であり、旅客輸送量は開業以来堅調に推移している。平成24年度の県内2駅の乗車人員は(表2)のとおりであり、新横浜駅においても増加している(図1)。

表2：駅別乗車人員(平成24年度、1日平均)

| 駅名 | 乗車人員(人/日) |
|------|-----------|
| 新横浜駅 | 29,648 |
| 小田原駅 | 10,257 |
| 合計 | 39,905 |

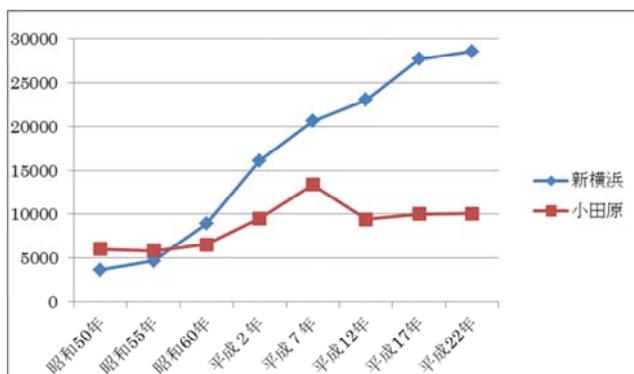


図1：新横浜駅、小田原駅の乗車人員推移(人/日)

【駅施設の再整備等】

<新横浜駅>

新横浜駅は、昭和39年の東海道新幹線開業以来、駅周辺の計画的な街づくりや、様々な施設整備、市営地下鉄延伸などの基盤整備を進めた結果、着実に乗降客数が伸び、現在では、新幹線だけで1日約6万人、全体では約25万人の乗降客がある。

全列車が停車するなど、今後さらに利用者が増加することが予想されたため、乗降客数の伸びに対応した駅施設の再整備、バリアフリー化されイベント時の歩行者にも対応できる歩行者動線の整備を、「新横浜駅北口周辺地区総合再整備事業」として行った。これは、JR東海が行う東海道新幹線駅舎の改良と駅ビルの建設、横浜市が行う駅前広場の再整備等を一体的に進め、平成20年3月に完成したものである。

(1) 新幹線駅の改良と駅ビルの建設(JR東海事業)

改札口、切符売場等、ホーム階段を増設。商業、オフィス、ホテルなどが入る、地上19階、地下4階の駅ビル建設。

(2) 駅前広場等の再整備(横浜市事業)

歩行者ネットワークの結節点となる交通広場を駅ビル2階に整備。交通広場と地下鉄改札階、駅前広場を結ぶ連絡通路、駅前広場、歩行者デッキを整備。

このように駅が抱える課題に対応するため、鉄道事業者と都市側が連携し、効率的に取り組むことで課題が解消された。



写真2：交通広場(駅ビル2階)

また、JR東海では、平成22年に可動式ホーム柵を取り替えた。設置位置をホーム端に1.7m移動し、ホーム有効面積を約3割拡大することで、新幹線ホーム上での安全性を向上させ、旅客がより円滑に乗降できるようにした。

<小田原駅>

小田原市は平成11年3月に神奈川県と共同で「広域交流拠点整備構想」を策定し、小田原駅周辺を広域交流コアと位置づけて整備を進め、平成15年12月に東西自由通路「アークロード」の完成に併せ、新幹線改札口などの駅施設と店舗がリニューアルされた。駅周辺は、平成16年3月に整備された西口駅前広場に続き、平成18年3月の東口駅前広場の整備、平成26年11月の小田原地下街の再開等が実施され、富士箱根伊豆国立公園への国際観光のターミナル駅として、ますますの機能強化が図られている。

<新駅の設置>

東海道新幹線の県内駅は、現在、新横浜駅と小田原駅の2駅であり、この間の距離は東海道新幹線の中でも2番目に長いことなどから、同線を利用する多くの県民にとって、この間への新駅設置に対する期待が高い。

県の総合計画では、全国との交流連携の窓

口となるゲートとして、東海道新幹線の新駅を誘致し、その受け皿となるまちづくりとして、新駅誘致地区である寒川町倉見地区と相模川対岸の平塚市大神地区が一体となったツインシティを整備することとしている。

4 . 今後に向けて

現在、JR東海では東海道新幹線の輸送力増強や利便性向上に向けた取組を行っているが、本促進会議はさらなる輸送力増強や利便性向上に向けて、寒川町倉見地区への新駅設置などについて、積極的な要望活動等を継続していく。

御殿場線

1 . 概要

御殿場線は、国府津駅と静岡県沼津駅を結ぶ、総延長約 60km のローカル路線で、沿線住民の重要な交通手段として、通勤や通学など、人々の生活と密接につながっている。御殿場線の 1 番の魅力は、車窓からの眺めであり、梅や桜の木々、数々の鉄橋や世界文化遺産である富士山を望むことができる。



写真 3 : 御殿場線運行車両 (313 系)

2 . 歴史

【東海道本線から御殿場線へ】
 国府津駅～沼津駅までの区間は、昭和初期まで、東海道本線の一部として、旅客や貨物の輸送にとって重要な役割を担っていたが、御殿場駅は東海道本線の最高地点に位置し、山北駅～裾野駅間には、急勾配の上り坂が存在した。産業の発展により乗客や貨物が増え続けていた中、急勾配の上り坂は、輸送上大きな障害となったため、新たなルートとして国府津駅から

海岸線に沿って、小田原、熱海を経て沼津へと抜ける路線が施工され、昭和 9 年 12 月 1 日、16 年にも及ぶ難工事の末、完成した丹那トンネルの開通により熱海線が東海道本線となり、それまで東海道本線だった国府津駅～沼津駅間は、東海道本線から支線となり「御殿場線」と命名された。

【単線化】
 御殿場線区間は明治 34 年に路線の複線化が完了していたが、第 2 次世界大戦時に物資の不足により、他路線の新線敷設の資材等に転用するため、レールや橋梁が撤去され単線化された。

【電化】
 昭和 43 年 4 月には国府津駅～御殿場駅間、同年 7 月には御殿場駅～沼津駅間の全線で電化が完了した。それまで主流であった蒸気機関車から電気を動力とした列車へと進化した。

電化に伴い、東京駅～御殿場駅間に急行「ごてんば」が運行され、東海道本線から御殿場線の直通運転が開始された。また、小田急線の乗入れ列車も電車に置き換えられ「あさぎり」と命名された。その後、JR東海と小田急電鉄は旅客の利便性向上を図るため、新型車両をそれぞれ導入し、平成 3 年より新宿駅～沼津駅間では、特急「あさぎり」の相互直通運転が開始されたが、平成 24 年 3 月のダイヤ改正に伴い、新宿駅～御殿場駅の間に短縮され、小田急電鉄の車両のみによる運行となった。

【御殿場線 80 周年】
 御殿場線は誕生してから、時代の流れとともに移り変わりながらも、人々の生活のために走り続け、平成 26 年 12 月 1 日に 80 周年を迎えた。80 周年を記念して、JR東海では臨時急行列車の運行、さわやかウォーキング等のイベントを開催した。



写真 4 : 臨時急行 御殿場線 80 周年 371 号

臨時急行列車は 11 月 22 日から 30 日の土日祝日に、浜松駅～松田駅間を 1 日 1 往復運行した。臨時列車に使用された 371 系の車両は、かつて御殿場線から小田急線に乗り入れる特急「あさぎり」として活躍し、近年はイベント等による不定期列車として使用されていたが、今回の臨時急行列車で 371 系の車両は最後の運行となり、多くの鉄道ファンがその雄姿を見ようと沿線各地に訪れた。



写真 5：松田駅での 371 系ラストラン出発式

3．現在の状況と課題

御殿場線の乗車人員は近年横ばい状態である。平成 24 年度の県内の駅別 1 日平均乗車人員は（表 3）のとおりである。

表 3：駅別乗車人員（平成 24 年度、1 日平均）

| 駅名 | 乗車人員 (人/日) | 駅名 | 乗車人員 (人/日) |
|------------------|---------------|-----|---------------|
| 国府津 ¹ | 6,289 | 松田 | 3,315 |
| 下曽我 | 1,331 | 山北 | 819 |
| 上大井 | 468 | 東山北 | 634 |
| 相模金子 | 409 | 谷峨 | 117 |
| | | 合計 | 13,382 |

1 JR 東日本の乗車人員を含む

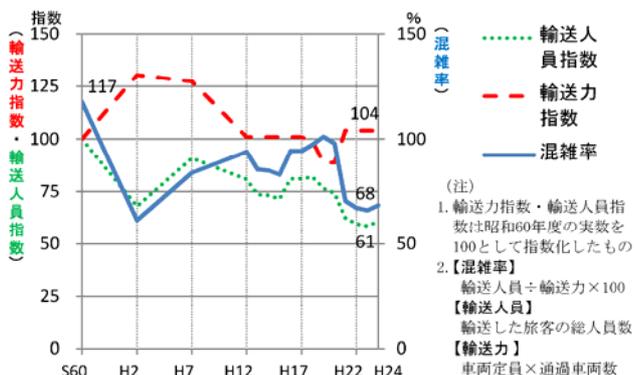


図 2：混雑率・輸送力・輸送量の推移
(国府津 山北間、混雑時 1 時間平均)

【御殿場線沿線地域での取り組み】

御殿場線の利活用を推進するため、静岡、神奈川両県の 12 市町で構成された御殿場線活用推進協議会では、輸送力の増強や利便性向上のため、協議会のホームページ「ごてんばせんネット」を活用し、沿線地域を広く PR して、沿線地域の活性化や乗客増加を図る取り組みを行っている。

【交通系 IC カードの導入】

御殿場線でも平成 22 年 3 月に御殿場駅～沼津駅間が、交通系 IC カード「TOICA」の利用エリアになったが、御殿場駅～国府津駅間は、利用者が少ないことから、交通系 IC カードは導入されていない。

県内では、交通系 IC カードの普及が進む中、交通系 IC カードが使えない鉄道駅は、わずかな状況である。

4．今後に向けて

本促進会議では、御殿場線の輸送力増強や利便性向上を促進するため、沿線自治体による御殿場線沿線地域活性化事業を推進しつつ、鉄道事業者と連携し、イベントに併せた列車の運行等を要望していく。

交通系 IC カードの導入については、鉄道利用者の増加のため、沿線地域の市町で構成する沿線地域の活性化の取り組みを推進しつつ、引き続き、要望していく。