

神奈川県鉄道輸送力増強促進会議 令和3年度 要望・回答

東日本旅客鉄道 相模線

| 番号 | 要望事項 | 要望内容 | 回答 |
|-----------|----------|---|---|
| I 輸送力増強 | | | |
| 1 新線・線増計画 | | | |
| (1) | 複線化の早期実現 | <p>相模線は、神奈川県の中核部を南北に縦断する都市圏の公共交通として、また全国との交流連携の窓口となる南のゲート(東海道新幹線新駅)と北のゲート(リニア中央新幹線神奈川県駅(仮称))を結ぶ重要な役割を担っておりますが、単線のため、列車の行違いの待ち時間等により表定速度が低く、運行本数も少ないなど、周辺の鉄道と比較して十分な輸送サービスが確保されておらず、利用者からは改善が強く望まれております。</p> <p>このような中、県と5市町(茅ヶ崎市、相模原市、海老名市、座間市、寒川町)の各首長及び5経済団体(相模原商工会議所、茅ヶ崎商工会議所、海老名商工会議所、座間市商工会、寒川町商工会)の各代表で構成される相模線複線化等促進期成同盟会において策定した「新たな相模線交通改善プログラム」に基づき、駅周辺のまちづくりによる人口集積をはじめ、駅アクセスの改善や駅施設の利便性向上等の施策に取り組んでいるところです。</p> <p>また、リニア中央新幹線の開業を見据えた整備等が着実に進展する中、相模線の輸送力増強や速達性向上等、輸送サービスの改善は喫緊の課題であるため、信号保安設備の改修や行違い施設の整備、部分複線化等の段階的整備を図り、沿線住民の切なる願いである、相模線全線複線化の早期実現に向けた取組みを推進されますよう引き続き要望いたします。</p> | <p>相模線のご利用状況などを勘案すると、莫大な設備投資を必要とする複線化につきましては、難しい状況にあると考えております。今後の沿線の開発状況やお客さまのご利用動向などを見極めつつ検討する長期的な課題と考えております。</p> <p>当社としても関係自治体と連携の上、沿線開発やまちづくりとタイアップして相模線の活性化を図り、今後の設備のあり方について検討してまいりたいと考えております。</p> |

| 番号 | 要望事項 | 要望内容 | 回答 |
|------------------|------------------------|--|--|
| 2 輸送計画の改善 | | | |
| (1) | 通勤・通学時等の利便性向上 | 通勤・通学者等の利便性向上のため、朝夕の通勤・通学時間帯の運転本数の増発や所要時間の短縮を図られるよう要望いたします。 | これまでもデータイムの運転時隔をパターン化しご利用しやすいダイヤ設定に努め、2016年3月のダイヤ改正においては夕通勤時間帯の海老名止まりだった列車を、橋本まで1往復延長増発いたしました。 運行本数の増加については、お客さまのご利用状況や沿線の開発状況等を見極めつつ検討してまいります。 |
| (2) | 深夜時間帯の輸送力増強及び他線との乗継ぎ改善 | 新型コロナウイルス感染症の流行が収束した折には、深夜時間帯の利用及び他の鉄道路線との乗継の利便性向上のため、接続路線の運行状況を考慮し、深夜時間帯の相模線の運行本数を増加させるとともに、更に最終電車の運転時刻を繰り下げられるよう要望いたします。 | 2016年3月改正では、橋本発茅ヶ崎行の上り最終電車の時刻を繰り下げたお客さまの利便性向上を図りました。 今後の運転本数の増加や最終列車の時刻の繰り下げについては、お客さまのご利用状況を見極めつつ検討してまいります。列車の安全運行に必要な地上設備のメンテナンス作業を行うための時間が減少することとなる最終列車の繰り下げにつきましては、慎重な判断が必要であると考えております。 |
| (3) | 横浜線への乗入れ本数の増加 | 通勤・通学者等の利便性向上を図るため、朝夕の通勤・通学時間帯の横浜線への乗入れを更に増発されるよう要望いたします。 | 横浜線ご利用のお客さまが年々増加傾向にある中で、限定的なご利用である相模線の直通運転により横浜線の運転間隔が開いてしまう課題があったことから、当該直通列車につきましては、2022年3月のダイヤ改正で取りやめをさせていただきました。引き続きお客さまのご利用を注視しながら、線区やエリア全体での利便性向上に努めてまいります。 |
| (4) | 他線との相互乗入れ | 乗継客の利便性向上のため、東海道本線及び相模鉄道線との相互乗入れをされるよう要望いたします。 | 相模線から東海道線への乗入れは、編成両数や車両の性能、グリーン車の有無などが大きく異なっており、お客さまのご利用動向を見極めた上で検討する長期的な課題と考えております。また、相模鉄道線との相互乗入れについては、会社相互間の経営上の課題の他、運行・保安システムが大きく異なる等の課題もあり、現時点では実施の考えはありません。 |

| 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) | (仮称)西久保駅の設置 | 北茅ヶ崎駅～香川駅間の要望箇所周辺には、大規模団地があるほか、住宅建設が進んでおります。地元からも新駅設置を要望されており、茅ヶ崎市では、新駅を想定した周辺の秩序あるまちづくりを検討しておりますので、利便性向上及び活性化を促進するためにも、(仮称)西久保駅を設置されるよう要望いたします。 | (1)～(3)の回答 新駅設置の条件は、物理的に駅設置が可能な線形等であること、現行の輸送形態に悪影響を与えないこと、新駅設置により想定される増加収入が増加経費を上回ることを総合的に判断して検討する事柄になります。また、新駅の設置については関係自治体からの要請で行う「要望駅」を基本と考えております。 |
| (2) | (仮称)海老名運動公園前駅及び(仮称)上今泉駅の設置(継続) | <p>社家駅から厚木駅の間には、野球場、総合体育館、陸上競技場等の施設を配した海老名運動公園や複数の事業所、学校などがあります。海老名運動公園は、公園全体の再編を目的にした再整備計画により、施設改修や増強が図られ利便性向上による利用者の増加が見込まれます。また、現在進めている海老名運動公園周辺地区土地整理事業により、更なる産業の集積も図られております。</p> <p>については、海老名運動公園及び周辺地域の利便性確保のため、(仮称)海老名運動公園前駅を設置されるよう要望いたします。</p> <p>また、海老名駅から入谷駅の駅間は3.0kmと相模線区間の中でも一番長く、上今泉・下今泉地区からも駅復活の強い要望が出されております。県立産業技術総合研究所や県立相模三川公園が立地しており、今後多くの利用者が見込まれます。</p> <p>については、沿線地域の発展と利便性向上のため、(仮称)上今泉駅を設置されるよう要望いたします。</p> | |
| (3) | (仮称)磯部駅及び(仮称)作の口駅の設置 | <p>相武台下駅から下溝駅間の沿線地域は、更なる宅地開発等が期待される地域となっております。</p> <p>また、上溝駅から南橋本駅間の沿線地域は、大規模企業が多数立地し、市の中核的な工業地帯として、今後ますますの発展が期待される地域であります。</p> <p>については、沿線地域の発展と利便性向上のため、(仮称)磯部駅及び(仮称)作の口駅を設置されるよう要望いたします。</p> | |

| 番号 | 要望事項 | 要望内容 | 回答 |
|------------------|--------------|---|---|
| 2 駅施設等の整備 | | | |
| (1) | 社家駅舎のバリアフリー化 | <p>社家駅周辺には、座間特別養護学校有馬分教室が開校しており、障害者通所施設「レインボードリーム」があります。これらの施設利用者には、鉄道を利用して通学・通所している方もおります。また、同駅は、高齢者にとっても階段の昇り降り等、移動の負担が大きいため、エレベーターの設置を求める声が数多く寄せられています。</p> <p>現在、バリアフリー化に向けた具体的な協議を開始していただいております。感謝申し上げます。引き続き、社家駅のバリアフリー化としてエレベーター設置に向けての取組みをお願いいたします。</p> | 社家駅のバリアフリー化については、国や関係自治体の協力を頂きながら、整備を進めております。 |
| (2) | 北茅ヶ崎駅の駅施設改善 | <p>北茅ヶ崎駅は、利用者が多く住む駅東側に改札口がなく、踏切を横断しなくてはならないため、利用者等にとっては不便であるだけでなく、危険でもあります。</p> <p>この状況を改善するために、北茅ヶ崎駅の自由通路・橋上化等について、貴社と調整を進めておりますが、引き続きの取組みをお願いいたします。</p> | 関係自治体と協力し、計画を推進してまいります。 |
| (3) | 香川駅の駅施設改善 | <p>香川駅周辺は、特定土地区画整理事業の完了に伴い、人口が増加しており、駅利用者も年々増加しております。</p> <p>香川駅利用者の多くが住む駅東側に改札口がなく、踏切を横断しなくてはなりません。</p> <p>このため、利便性向上のために相模線の複線化、香川駅の行き違い駅化とあわせて橋上駅化し東口に改札の設置を要望いたします。</p> | 香川駅を橋上駅舎化するには自由通路が必要になります。自由通路の計画は、まちづくり計画により進めていくものです。まちづくり計画を策定して頂き、要望する橋上化と併せて計画の推進を行うこととなりますので計画の推進をお願いいたします。 |
| (4) | 海老名駅のホーム拡幅 | <p>海老名市では平成27年、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。</p> <p>しかし、海老名駅のホームは幅が狭く、高齢者や障害者等が乗降や移動する際の安全確保が十分に図られていないのが現状です。</p> <p>については、転落事故防止や移動動線確保のために、早急にホームを拡幅されるよう要望いたします。</p> | 海老名駅は、周辺開発によりお客さまのご利用が増加傾向にあることから、関係自治体と連携し、混雑緩和対策や利便性向上などの検討を進めていきたいと考えております。 |

| 番号 | 要望事項 | 要望内容 | 回答 |
|-----|------------------|--|---|
| (5) | 入谷駅の駅施設改善及び駅の有人化 | <p>入谷駅は、近隣地区の人口増加に伴い、利用者の需要も高まっております。</p> <p>しかし、現在、入谷駅はトイレがなく、利用者にとっては大変不便な状況であり、地元からも強い要望が出されておりますので、設置されるよう要望いたします。</p> <p>また、特に当駅は、周囲を田畑に囲まれ、建物も無い条件下であることから、ホームに屋根はあるものの、強雨や強風をよけるには、十分とは言えず、近年、急な豪雨等の頻度も増している状況にも配慮いただきたく、雨風をしのぐ待合室等の当駅への設置について、引き続き要望いたします。</p> <p>加えて、東側にはスロープが設置され、ホームまでの段差は解消されましたが、ホームと電車との段差については、解消には至っておりませんが、また、西側は、近くに踏切がないため、大きく迂回するか跨線橋を渡らねばならないことから、高齢者や障害者等は大変不便な状況であるので、利用しやすい駅施設の整備を要望するとともに、利用者にとって安全性確保や利便性向上のため、無人駅を解消されるよう要望いたします。</p> | <p>入谷駅のトイレ、待合室等の整備は、今後の駅のあり方なども含めて検討する課題と考えております。ホームと電車との段差解消につきましても、各駅のご利用実態等を調査した上で順に整備している状況です。</p> <p>駅の有人化やホーム屋根の増築等は現時点で行う計画はございませんが、お客さまのご利用状況等を勘案し、検討してまいります。</p> |
| (6) | 相武台下駅の段差解消 | <p>相武台下駅につきましては、エレベーターが未整備であり、改札からホームまで階段を利用しなければならず、高齢者や障害者等に大きな負担となっており、地域からはエレベーターの設置を求める声が寄せられております。</p> <p>高齢者や障害者等が安全かつ快適に利用するため、エレベーター設置による段差解消をはじめとした移動等円滑化を実施いただきますよう要望いたします。</p> | <p>駅のバリアフリー化につきましては、関係自治体のご協力をいただきながら、検討を行っていきたくと考えております。</p> |
| (7) | 宮山駅への多機能トイレの設置 | <p>宮山駅周辺には、寒川神社があり、年間約200万人の参拝客の中には、鉄道を利用している方も多くおります。同駅は、スロープはあるものの多機能トイレがないため、高齢者、障害者等は不便を強いられている状況です。</p> <p>現在、駅舎建て替えにあわせた男女トイレ、多機能トイレ設置を進めていただいております。宮山駅の利便性向上に向けて、駅舎も含め迅速な整備をお願いいたします。</p> | <p>宮山駅駅舎改良に併せ、公共交通等円滑化基準に適合するトイレ計画整備については寒川町の協力を頂きながら進めております。駅舎の建て替え工事についても、検討を進めてまいります。</p> |
| (8) | 待合い環境の整備・充実 | <p>運転間隔が30分を超える時間帯がありますが、橋本駅を除きホーム上に待合室がなく、待合い環境の改善を求める声が寄せられております。また、ホーム上に設置されている屋根延長も短いため、雨天時等にはホーム上が混雑する状況となっております。利用者の利便性向上のため、ホーム上への待合室設置やホーム屋根の延長増設に取り組まれるよう要望いたします。</p> | <p>待合室の整備やホーム屋根の増築は現時点で実施する計画はございませんが、お客さまのご利用状況等を勘案し、検討してまいります。</p> |

| 番号 | 要望事項 | 要望内容 | 回答 |
|--------------|----------|--|--|
| Ⅲ その他 | | | |
| (1) | 駅の有人化 | 現在、北茅ヶ崎、香川、寒川、宮山、倉見、門沢橋、社家、相武台下、下溝、原当麻、番田、上溝及び南橋本の各駅においては、お客さまサポートコールシステムを活用した案内を行っていただいているところですが、緊急時の対応への遅れや利用者の利便性が低下するため、高齢者、障害者等の移動制約者をはじめ、全ての利用者の安全・安心の確保等の観点から、駅係員を終日配置されるよう要望いたします。 | 北茅ヶ崎駅、香川駅、寒川駅、宮山駅、倉見駅、門沢橋駅、社家駅、相武台下駅、下溝駅、原当麻駅、番田駅、上溝駅及び南橋本駅につきましてはお客さまサポートコールシステムを導入し、インターホンを通じてのお客さま案内や、遠隔での販売機器類の監視・操作など、駅係員が在駅の場合と同等レベルのサービスを提供しております。 お客さまサポートコールシステムの導入に伴い駅係員の配置については、北茅ヶ崎駅、香川駅、寒川駅、原当麻駅、上溝駅及び南橋本駅については在駅時間を短縮し、宮山駅、倉見駅、門沢橋駅、社家駅、相武台下駅、下溝駅及び番田駅は巡回型による対応としておりますが、本システムの導入により、初電から終電までお客さまへのご案内等の対応が可能となっております為、現在のところ、駅係員を終日配置する計画はございません。 |
| (2) | 厚木駅の名称変更 | 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、厚木市に位置する小田急線の本厚木駅と錯誤し、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おります。 については、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。 | 現在の厚木の駅名は、駅を共同使用している小田急線と同一名称で各方面にわたり定着していると考えております。 駅名変更には時刻表・運賃表・自動券売機・定期券発行機等の様々な設備・機器等の改修が必要になります。特に、2007年3月から開始した首都圏ICカード相互利用に伴い、駅名の変更が他鉄道事業者にも影響を与え、設備の改修に多大な費用を要することから、現時点において駅名を変更することは考えておりません。 |