

### 3 相模線の現況と課題

#### 3.1 相模線の状況

##### 3.1.1 路線概況

- 相模線は、茅ヶ崎駅と橋本駅を結ぶ路線延長 33.3km、18 駅を有する路線です。
- 相模線は全線が単線であり、18 駅中 11 駅が行違い可能駅です（茅ヶ崎駅、橋本駅含む）。
- 他路線とは、茅ヶ崎駅で J R 東海道本線、厚木駅で小田急小田原線、海老名駅で小田急小田原線・相鉄本線、橋本駅で J R 横浜線・京王相模原線と接続しています。

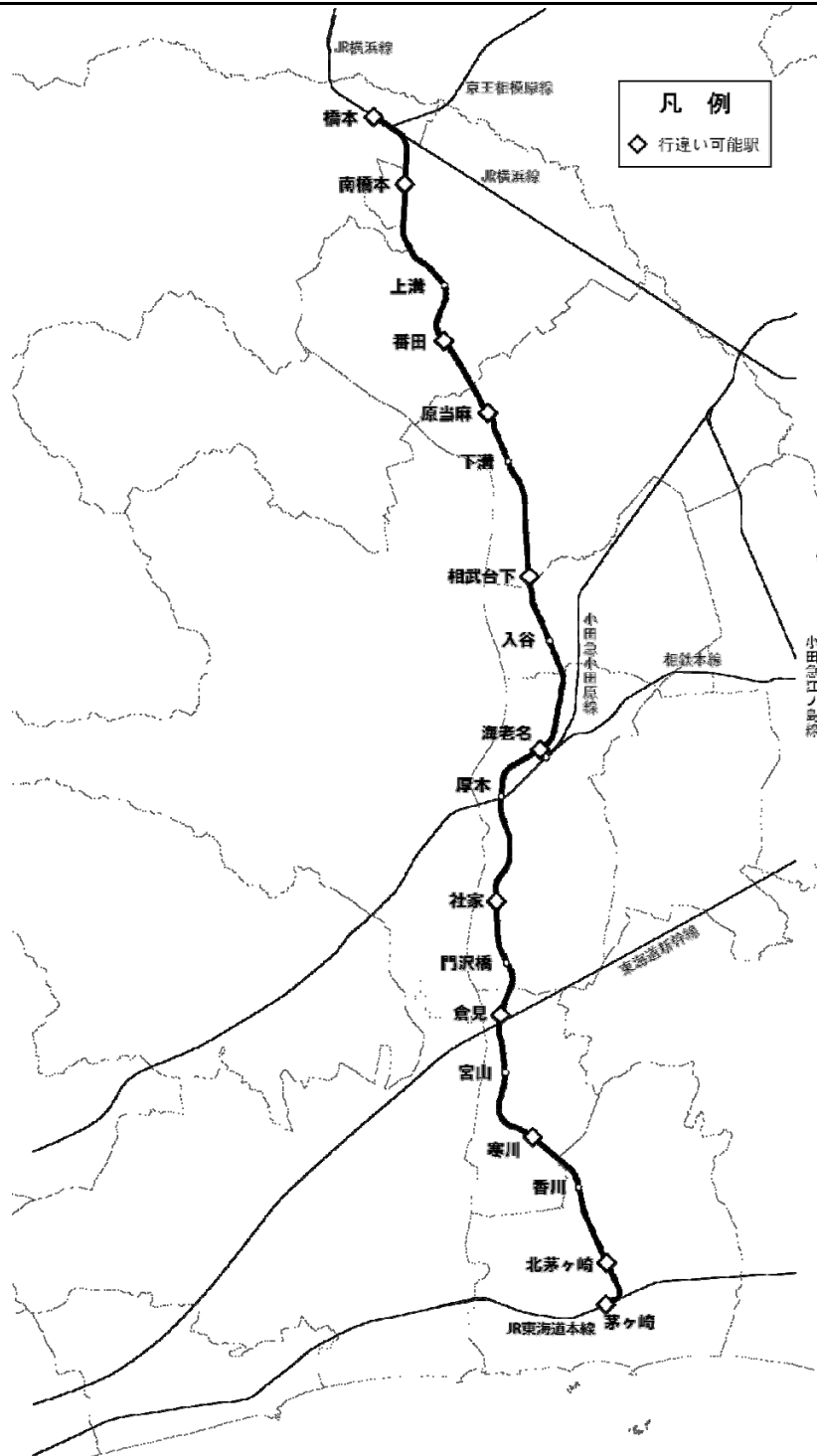
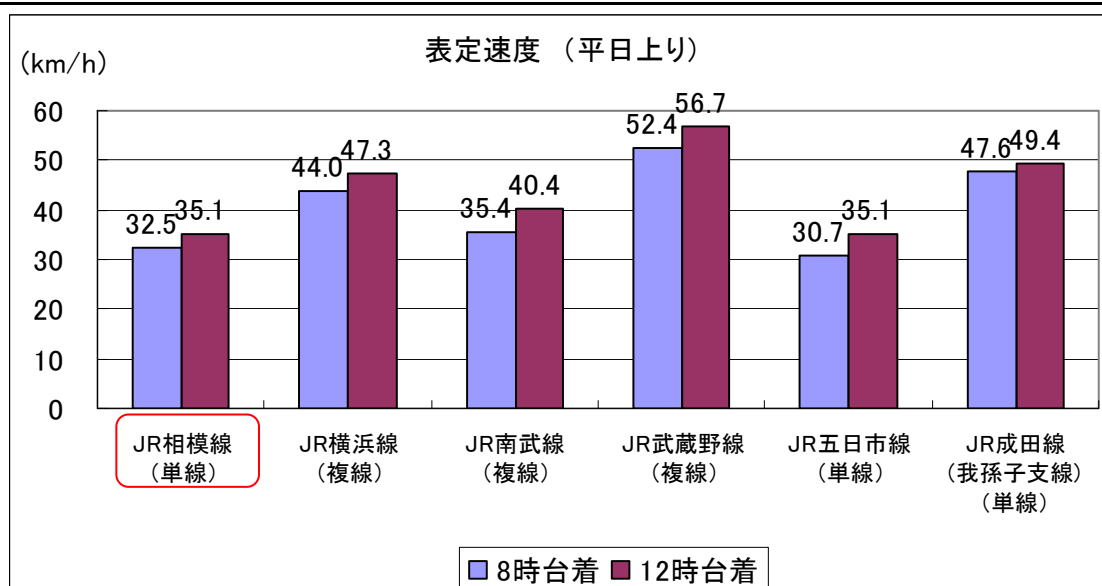


図 相模線の路線図

### 3.1.2 運行状況

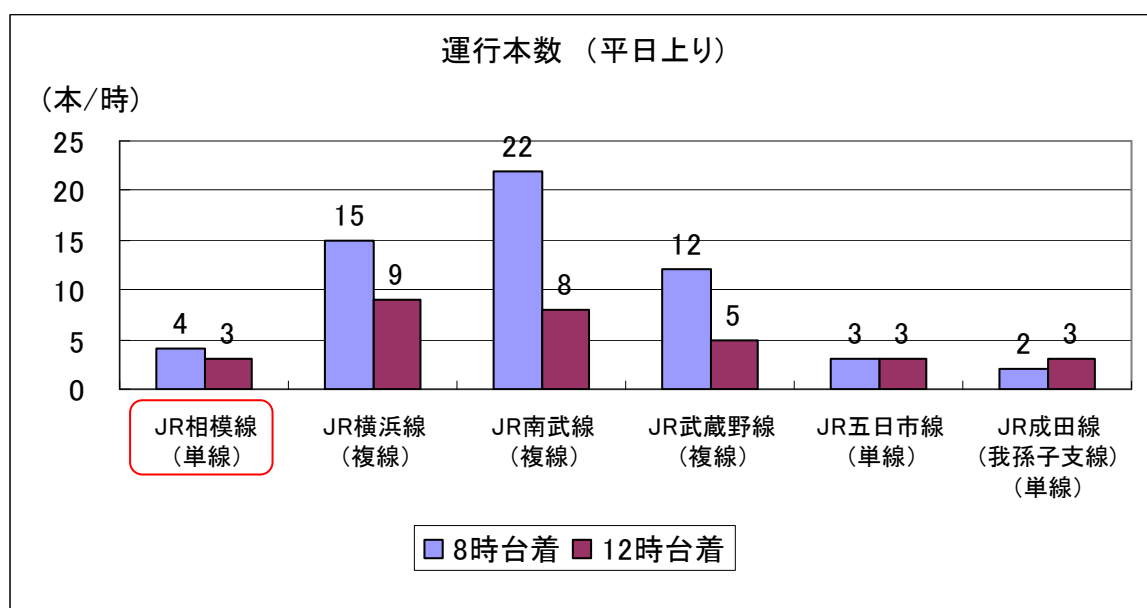
#### (1) 表定速度・運行本数

- 相模線の表定速度は、朝時間帯が約 33km/時、日中が約 35km/時であり、他の J R 環状路線（複線路線）に比べて表定速度が低い状況です。
- 相模線の運行本数は朝ピーク時 4 本/時、日中 3 本/時であり、朝ピーク時と日中の格差の大きい他の複線路線と比較して、特に朝ピーク時の本数が少ない状況です。
- また、相模線はパターンダイヤとなっていないことから、利用者にとってわかりやすいダイヤとは言えない状況です。



出典: JR 東日本ホームページ

図 表定速度の比較 (平日上り)



出典: JR 東日本ホームページ

図 運行本数の比較 (平日上り)

**(2) 初電・終電と他路線との接続状況**

○ 相模線の初電・終電と他路線との接続状況では、特に終電において接続路線の終着時刻と相模線の終発時刻との格差が大きく、都心方面からの乗継利便性が十分とは言えない状況です。

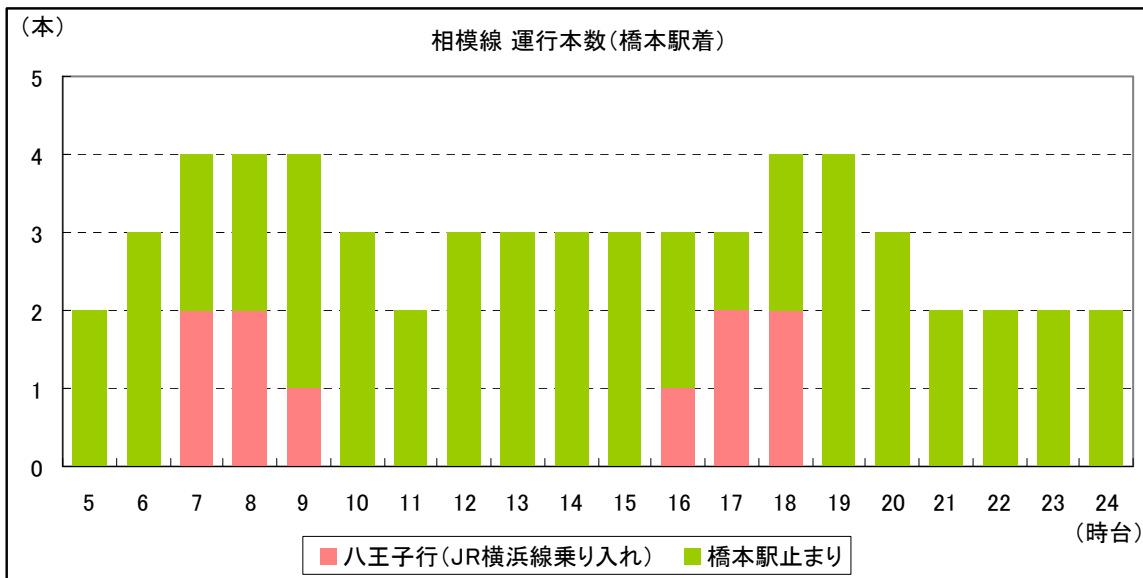
**表 相模線の初電・終電と他路線との接続状況（平日）**

	初電時刻			終電時刻		
	相模線着		接続路線発 (東京方面へ)	接続路線着 (東京方面から)		相模線発
茅ヶ崎駅	上り	5:43	4:56	0:54	下り	23:47 発
海老名駅	下り	5:07	5:07	0:46	下り	0:14 発
	上り	5:41			上り	23:50 発
橋本駅	下り	5:31	5:10	0:54	上り	23:21 発

出典:各鉄道事業者ホームページ

**(3) JR横浜線への乗入状況**

○ 朝夕時間帯において、JR横浜線への乗入列車が設定されており、平日で全59本中10本、休日で全55本中10本となっています（上り・下り共通）。



出典:JR 東日本ホームページ

**図 JR横浜線乗入本数（平日下り・橋本駅着）**

### 3.1.3 相模線の利用状況

○ 相模線利用者数は、沿線市町の人口動向と同じく、定期利用者・定期外利用者とも微増傾向でしたが、平成 21 年度は減少に転じています。

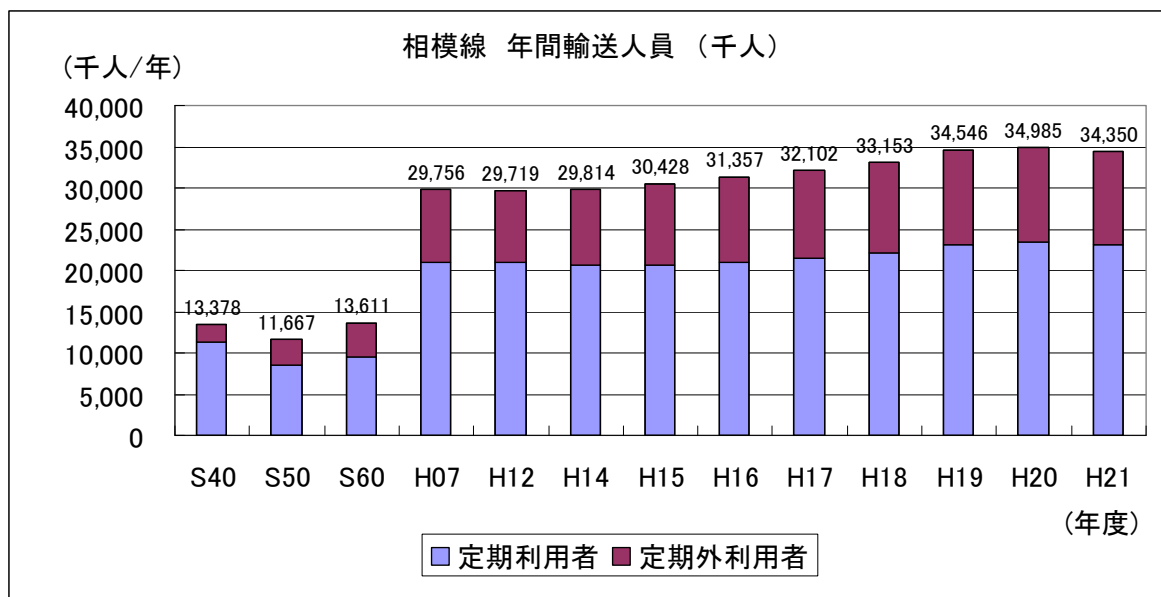
表 相模線利用者数の推移

(千人/年)

年度	定期利用者	定期外利用者	計
S40	11,265	2,113	13,378
S50	8,601	3,066	11,667
S60	9,548	4,063	13,611
H07	21,056	8,700	29,756
H12	20,906	8,813	29,719
H14	20,703	9,111	29,814
H15	20,675	9,753	30,428
H16	21,017	10,340	31,357
H17	21,507	10,595	32,102
H18	22,156	10,998	33,153
H19	23,077	11,469	34,546
H20	23,483	11,502	34,985
H21	23,136	11,214	34,350

※S50年度までは支線を含む

出典:「平成 23 年版都市交通年報」(財) 運輸政策研究機構



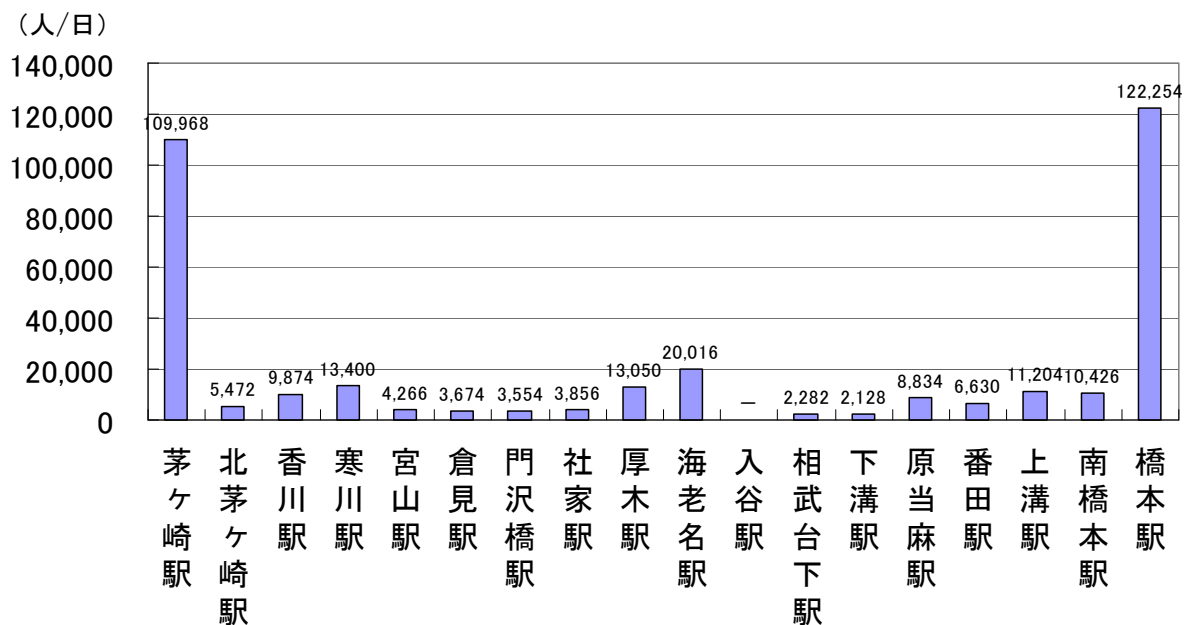
出典:「平成 23 年版都市交通年報」(財) 運輸政策研究機構

図 相模線利用者数の推移

## 3.2 駅及び駅周辺の状況

### 3.2.1 各駅乗降人員

- 他路線接続駅である茅ヶ崎駅・厚木駅・海老名駅・橋本駅で利用者が多いほか、地域の中心となっている寒川駅・上溝駅、駅周辺に企業が立地している南橋本駅で乗降人員が 10,000 人／日以上となっており、比較的利用者が多い状況です。
- 一方、周辺の土地利用の状況などから、5,000 人／日未満の駅も 7 駅（入谷駅含む）存在しています。



※茅ヶ崎駅は東海道本線を、橋本駅は横浜線を含み、入谷駅は無人駅のためデータ非公表  
出典: JR 東日本ホームページ公表値を基に作成(乗車人員を2倍)

図 相模線各駅の1日あたり乗降人員(平成24年度)

### 3.2.2 駅舎形式・端末交通の状況

- 駅舎形式は、橋上駅・高架駅が7駅、地平駅舎が10駅であり、入谷駅は駅舎が存在しません。バリアフリー化が図られていない駅は18駅中5駅あります。
- 駅前広場は7駅（茅ヶ崎、寒川、海老名、原当麻、上溝、南橋本、橋本）に整備されています。
- バスは、路線バスが9駅、コミュニティバスを加えると13駅で接続（駅から概ね500m以内にバス停あり）していますが、駅前広場に乗り入れているのは6駅（茅ヶ崎、寒川、海老名、原当麻、上溝、橋本）のみです。

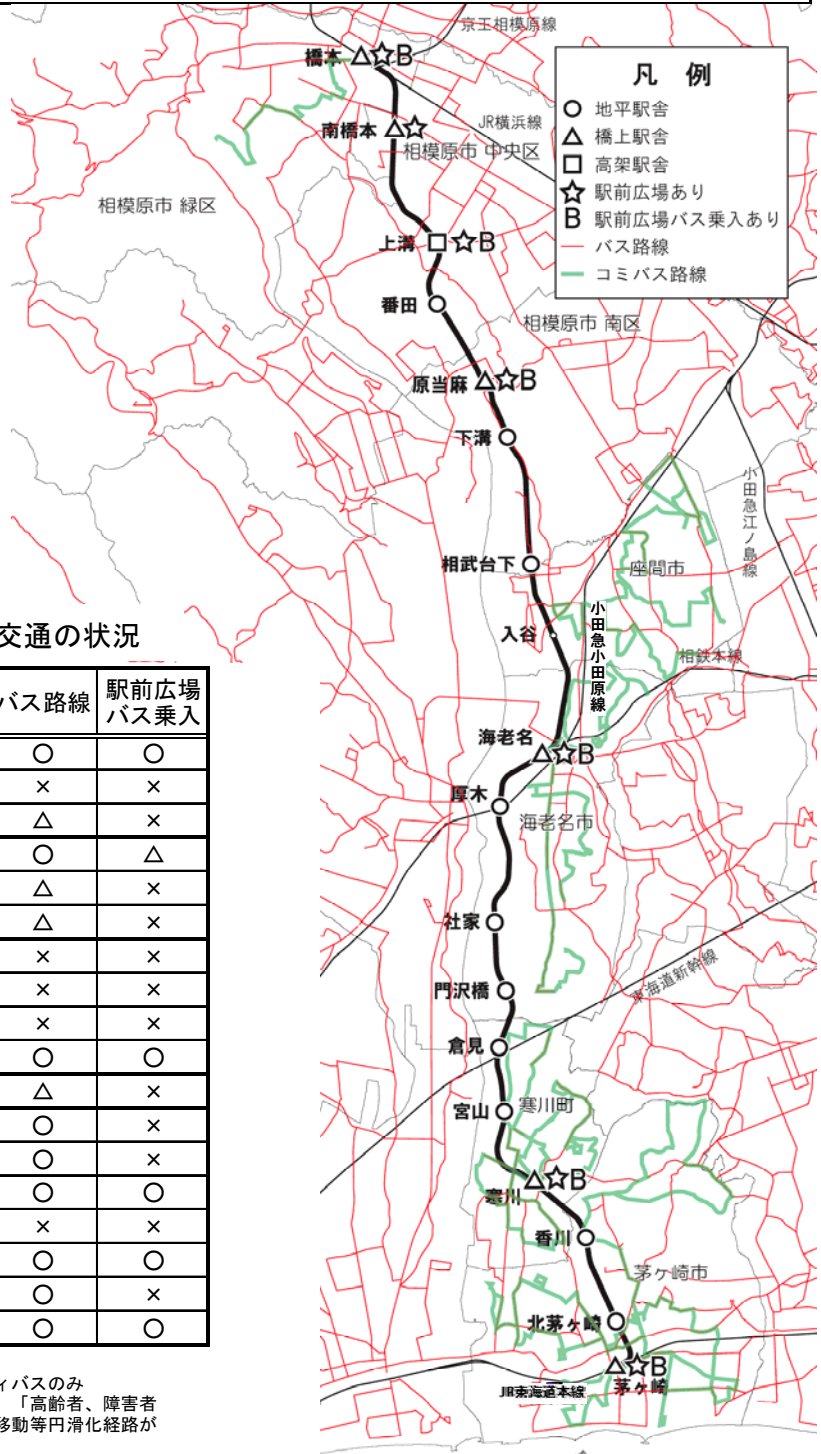


表 相模線各駅の駅形式・端末交通の状況

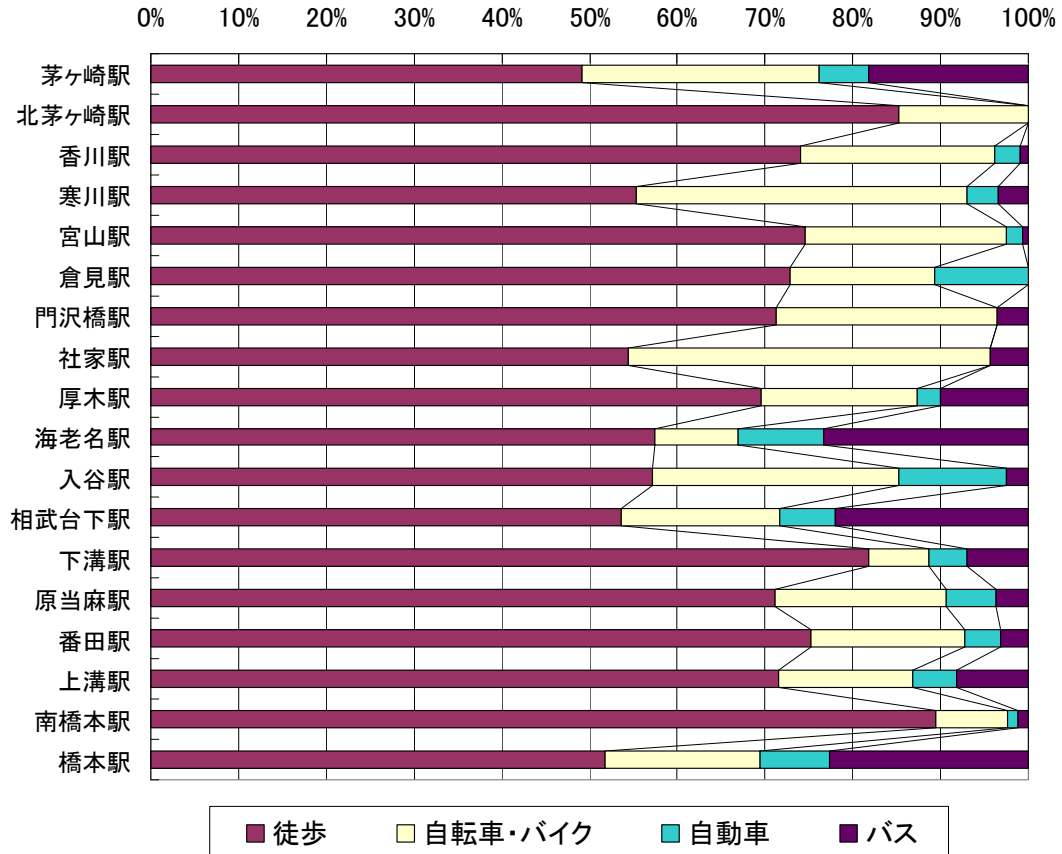
駅名	駅舎	バリアフリー化	駅前広場	バス路線	駅前広場バス乗入
茅ヶ崎駅	橋上	○	○	○	○
北茅ヶ崎駅	地平	×	×	×	×
香川駅	地平	○	×	△	×
寒川駅	橋上	○	○	○	△
宮山駅	地平	○	×	△	×
倉見駅	地平	×	×	△	×
門沢橋駅	地平	○	×	×	×
社家駅	地平	×	×	×	×
厚木駅	地平	○	×	×	×
海老名駅	橋上	○	○	○	○
入谷駅	なし	○	×	△	×
相武台下駅	地平	×	×	○	×
下溝駅	地平	×	×	○	×
原当麻駅	橋上	○	○	○	○
番田駅	地平	○	×	×	×
上溝駅	高架	○	○	○	○
南橋本駅	橋上	○	○	○	×
橋本駅	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

図 相模線各駅の駅形式・端末交通の状況

### 3.3 駅へのアクセス状況

- 相模線の単独駅では、徒歩の割合が約7～8割と比較的高い状況です。
- 一方、他路線との接続駅である茅ヶ崎駅、海老名駅、橋本駅やバス路線が接続する相武台下駅などでは、バスの分担率が約2割と比較的高い状況です。



出典：平成20年パーソントリップ調査

図 相模線各駅の端末交通手段の割合

### 3.4 沿線住民の意向

#### 3.4.1 調査内容

相模線沿線住民の利用状況やニーズを把握するため、アンケート調査を行いました。調査方法及び配布・回収数は以下のとおりです。

**表 調査方法**

項目	方法
調査対象地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>相模線各駅（他路線との接続駅である茅ヶ崎・厚木・海老名・橋本を除く）から概ね半径2km圏内の町丁目</li> <li>※他路線との接続駅については、相模線よりも他路線利用者が多数であると想定されるため対象外としました。</li> </ul>
調査対象世帯	<ul style="list-style-type: none"> <li>市町ごとに、調査対象地域の町丁目から、調査対象世帯を無作為抽出</li> <li>各世帯のうち、15歳以上の任意の2名に回答を依頼</li> </ul>
配布世帯数	<ul style="list-style-type: none"> <li>2,800世帯</li> <li>目標回収数を各駅周辺から概ね100票（合計1,400票）とし、各市町の駅数に応じて配布世帯数を設定（下表参照）</li> </ul>
配布・回収方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>郵送配布・郵送回収</li> </ul>
調査期間	<ul style="list-style-type: none"> <li>調査票発送日 平成24年2月9日</li> <li>回答希望期限 平成24年2月20日</li> </ul>

**表 調査票回収状況**

	配布世帯数	回収世帯数	回収率	(参考)回収票数
茅ヶ崎市	400	152	38.0%	268
寒川町	600	278	46.3%	467
海老名市	400	183	45.8%	311
座間市	200	78	39.0%	158
相模原市	1,200	467	38.9%	797
計	2,800	1,158	41.4%	2,031

※回収票数は市町名判明分のみ（市町名不明は31票）



### 3.4.2 回答状況

#### (1) 相模線の利用状況

- 自宅から電車やバス、車を使って外出するときの交通手段として、「相模線を利用している」のは33%であり、「相模線以外の鉄道を利用している」が17%、「鉄道を利用していない」が49%となっています。
- 相模線を利用している割合は、他路線が存在しない寒川町が53%と高くなっています。
- 相模線以外の鉄道を利用している割合は、茅ヶ崎市や座間市が比較的高い傾向にあります。

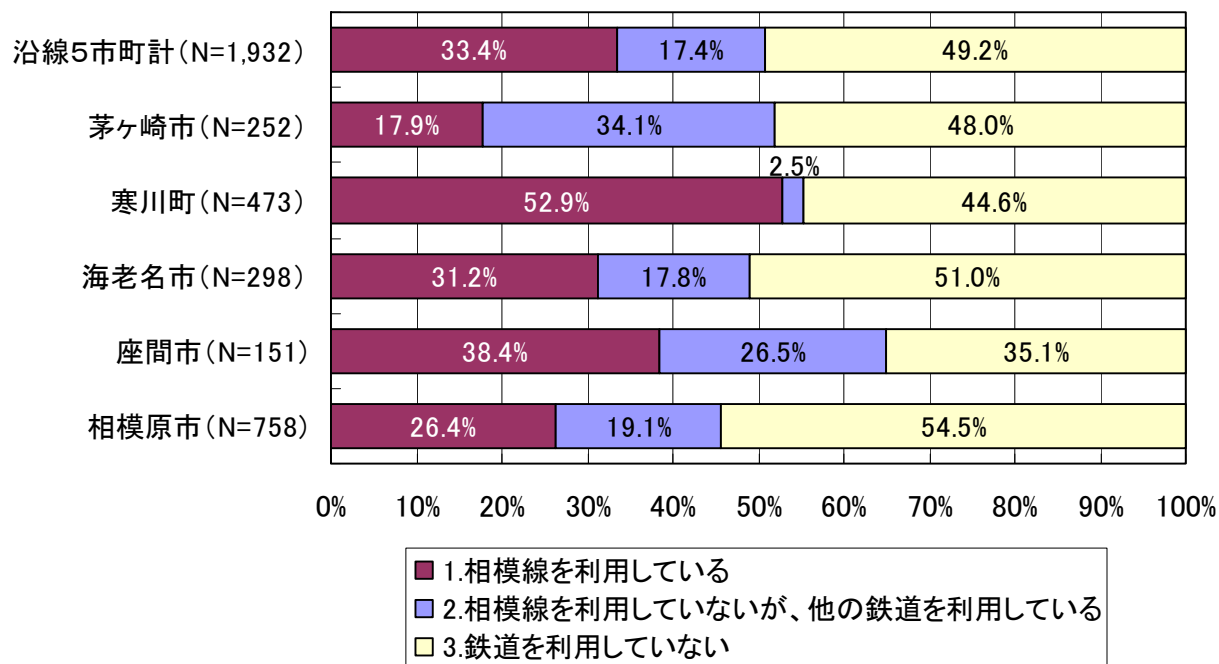
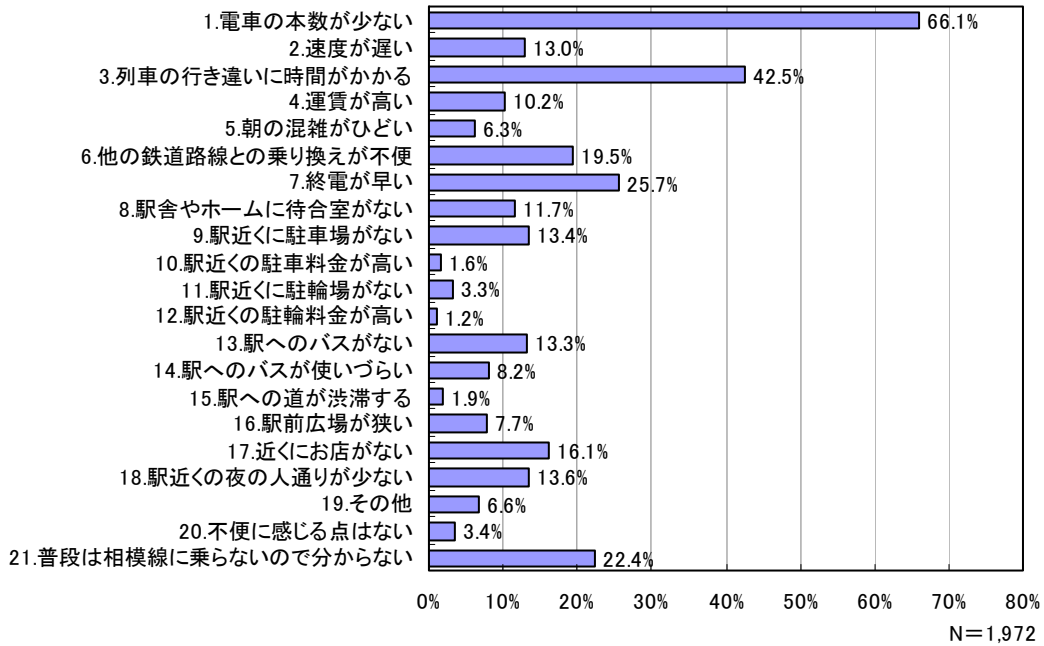


図 相模線の利用状況

**(2) 相模線について不便を感じる点(複数選択可)**

- 相模線について不便を感じる点としては、「運行本数が少ない」が66%と最も多く、次いで、「列車の行き違いに時間がかかる」が43%となっています。
- その他では、「終電が早い」(26%)や「他の鉄道路線との乗り換えが不便」(20%)が多くなっています。
- 沿線市町別に見ると、海老名市では「近くにお店がない」(30%)、「駅へのバスがない」(22%)、座間市では「駅近くの夜の人通りが少ない」(42%)、「近くにお店がない」(39%)、「駅舎やホームに待合室がない」(34%)も多くなっています。



**図 相模線について不便を感じる点(複数選択可)**

**表 相模線について不便を感じる点(沿線市町別)**

	茅ヶ崎市 (N=254)	寒川町 (N=476)	海老名市 (N=297)	座間市 (N=155)	相模原市 (N=765)
1.電車の本数が少ない	63.4%	70.4%	68.4%	76.1%	62.2%
2.速度が遅い	20.9%	9.0%	10.4%	9.7%	14.2%
3.列車の行き違いに時間がかかる	43.3%	47.3%	46.5%	41.3%	38.6%
4.運賃が高い	4.3%	7.6%	14.1%	14.2%	11.8%
5.朝の混雑がひどい	9.4%	8.4%	3.7%	7.1%	5.0%
6.他の鉄道路線との乗り換えが不便	17.3%	22.1%	18.5%	25.2%	17.9%
7.終電が早い	16.9%	33.4%	22.9%	21.3%	26.0%
8.駅舎やホームに待合室がない	8.3%	10.9%	15.5%	33.5%	7.7%
9.駅近くに駐車場がない	7.5%	13.7%	18.2%	18.7%	12.3%
10.駅近くの駐車料金が安い	0.4%	2.3%	2.7%	0.6%	1.3%
11.駅近くに駐輪場がない	2.8%	4.8%	0.3%	3.9%	3.7%
12.駅近くの駐輪料金が安い	2.4%	0.8%	0.7%	1.3%	1.0%
13.駅へのバスがない	9.8%	13.4%	21.9%	11.0%	11.2%
14.駅へのバスが使いづらい	7.1%	13.0%	4.4%	4.5%	8.0%
15.駅への道が渋滞する	1.6%	1.7%	2.0%	0.0%	2.5%
16.駅前広場が狭い	7.5%	5.7%	14.8%	10.3%	5.5%
17.近くにお店がない	11.0%	11.1%	30.3%	39.4%	10.8%
18.駅近くの夜の人通りが少ない	7.1%	10.9%	17.5%	41.9%	10.5%
19.その他	5.1%	7.4%	8.8%	12.9%	4.6%
20.不便を感じる点はない	1.2%	6.3%	1.7%	2.6%	3.1%
21.普段は相模線に乗らないので分からない	28.7%	12.8%	19.5%	9.7%	29.7%

### (3) 相模線のサービスが向上した場合の利用意向

#### 1) 運行本数増に対する利用意向(相模線非利用者)

○ 運行本数が増加した場合の相模線非利用者の利用意向は、「時間あたり1本増」の場合、利用意向あり（「利用する」、「利用すると思う」の合計）が18%、「時間あたり2本増」の場合では29%、「時間あたり4本増」の場合では38%となっています。

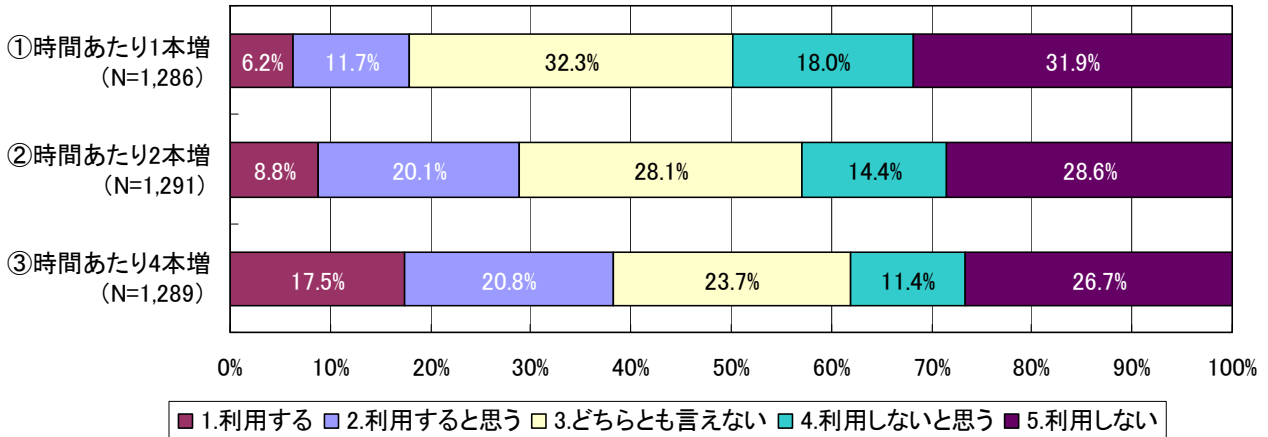


図 運行本数増に対する利用意向（相模線非利用者）

#### 2) 所要時間の短縮に対する利用意向(相模線非利用者)

○ 所要時間が短縮した場合の相模線非利用者の利用意向は、「現状より8%短縮」の場合、利用意向あり（「利用する」、「利用すると思う」の合計）が16%、「現状より15%短縮」の場合が25%、「現状より30%短縮」の場合が43%となっています。

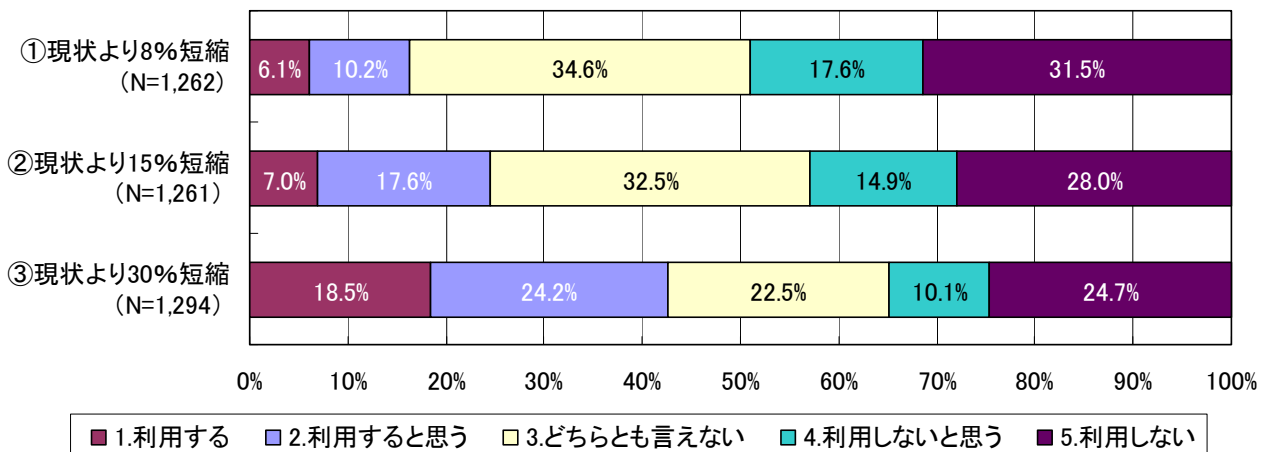


図 所要時間の短縮に対する利用意向（相模線非利用者）

#### (4) 自由意見(相模線に対する要望・提案等)

○ 自由意見（相模線に対する要望・提案等）では、複線化の早期実現に対する大きな期待や、運転本数の増加、駅施設の利便性向上を求める意見が多くありました。また、駅員の終日配置や接遇向上に対する意見なども見られました。

#### (主な意見)

項目	内容
複線化・速達性向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>・複線化は沿線の活性化のために必要である。</li> <li>・部分的（茅ヶ崎～寒川、茅ヶ崎～海老名 等）にでも複線化してほしい。</li> <li>・各停だけでなく、快速列車を運行してほしい。</li> </ul>
運行形態・運転本数	<ul style="list-style-type: none"> <li>・パターンダイヤ化して、利用しやすくしてほしい。</li> <li>・他の接続路線との接続を最重視したダイヤを組んではどうか。</li> <li>・終電の繰り下げ、駅のバリアフリー化と駅周辺施設を充実させるだけでも利用者は増える。</li> </ul>
駅施設・サービス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車内アナウンスを充実させてほしい。（優先席の案内や聞き取りやすい説明、駅周辺施設の説明等）</li> <li>・無人駅への駅員配置や駅員の終日配置をしてほしい。（安全対策、治安向上にも寄与）</li> <li>・駅員の接遇向上をお願いしたい。</li> <li>・駅やトイレの清掃を充実し、きれいにしてほしい。</li> <li>・朝は時間をあわせれば良いが、夜は時間が読めず、ホームで待たされる時間が長い。待合室の整備や、電車内で待てるような工夫をお願いしたい。</li> <li>・各駅でSuica 定期券が買えるようにしてほしい。</li> <li>・赤ちゃんルームがあると子ども連れでも利用しやすくなる。</li> <li>・海老名駅は通勤時間帯にホームが混雑し、危険な状態である。</li> </ul>
端末交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅までの交通手段がないため、利用しづらい。バス路線やコミュニティバスが必要である。</li> <li>・バスと鉄道のダイヤが接続していないため待ち時間が長い。</li> </ul>
地域資源・観光	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域密着の交通機関として、地域とともに発展していく施策を展開していくことが重要である。観光と連携した情報を発信し、地域に人を呼び込むことが必要である。</li> <li>・駅舎及び駅周辺の個性化を図ると良い。（レトロな駅舎、花の名所の駅、歴史いっぱい駅、学園都市の駅、周辺施設との連携など）</li> <li>・湘南へのアクセス路線として、相模線独自の特色を打ち出してピーアールしていくことも良いのではないかな。</li> <li>・地域をピーアールするため、駅からの施設案内などを充実させてほしい。</li> <li>・相模線周辺の観光資源を生かした観光イベントを行ってはどうか。</li> </ul>
駅周辺施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車駐車場の利用マナーが悪いので、利用者へのマナー啓発が必要である。</li> <li>・駅周辺にカフェなどの人が待てる空間があっても良いのではないかな。</li> <li>・海老名駅のJRと私鉄の連絡通路に上屋を設置してほしい。</li> <li>・入谷駅は無人駅のため、周辺も含めて夜は非常に怖く、子どもや女性は利用しにくい。</li> </ul>
踏切・安全対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東日本大震災以降、運転再開に時間を要し、運休中は非常に不便であった。地震、大雨、強風等の災害に強い路線にしてほしい。</li> <li>・列車が来ていないのに踏切が閉まる等、踏切の遮断時間が長い。</li> <li>・複線化と同時に高架化するべきである。複線化しても、高架化しないと踏切に渋滞による経済損失などの新たな課題が生じる。</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・リニア中央新幹線や東海道新幹線新駅の実現に期待している。</li> <li>・小田急多摩線や相鉄いずみ野線を相模線まで延伸してほしい。</li> <li>・鉄道整備よりもほかのことに税金を使ってほしい。</li> <li>・相模線のローカルな感じも好き。乗る楽しみがある。</li> </ul>

### 3.5 沿線企業の意向

#### 3.5.1 調査方法

##### (1) 調査対象

相模線沿線企業の利用状況やニーズを把握するため、アンケート調査を行いました。調査方法及び配布・回収数は以下のとおりです。

表 調査方法

項目	方法
調査対象地域	・相模線各駅（他路線との接続駅である茅ヶ崎・厚木・海老名・橋本を除く）から概ね半径2km圏内の町丁目 ※他路線との接続駅については、相模線よりも他路線利用者が多数であると想定されるため対象外としました。
調査対象企業	・従業員規模の大きい（概ね200人以上）事業所のうち、各市町で抽出した45事業所を対象
配布企業数	・45事業所
配布・回収方法	・郵送配布・郵送回収 ※事前に市町または経済団体より電話連絡し、依頼文を添えて対象事業所（総務担当者）にアンケート票を送付
追加ヒアリング	・回答結果より、協力可能性や潜在需要などの点で、今後の検討に資すると想定される事業所について、追加ヒアリングを実施（3事業所）
調査期間	・調査票発送日 平成24年2月9日 ・回答希望期限 平成24年2月20日

表 調査票回収状況

	配布事業所数	回収事業所数	回収率
茅ヶ崎市	6	5	83.3%
寒川町	6	2	33.3%
海老名市	14	9	64.3%
座間市	2	2	100.0%
相模原市	17	8	47.1%
計	45	26	57.8%

### 3.5.2 沿線企業従業員の意向

#### (1) 通勤手段として相模線を利用している割合

○ 従業員の通勤手段として相模線を利用している割合は、「0～5%」が54%（13事業所）と最も多く、「10%以下」が83%（20事業所）を占めています。

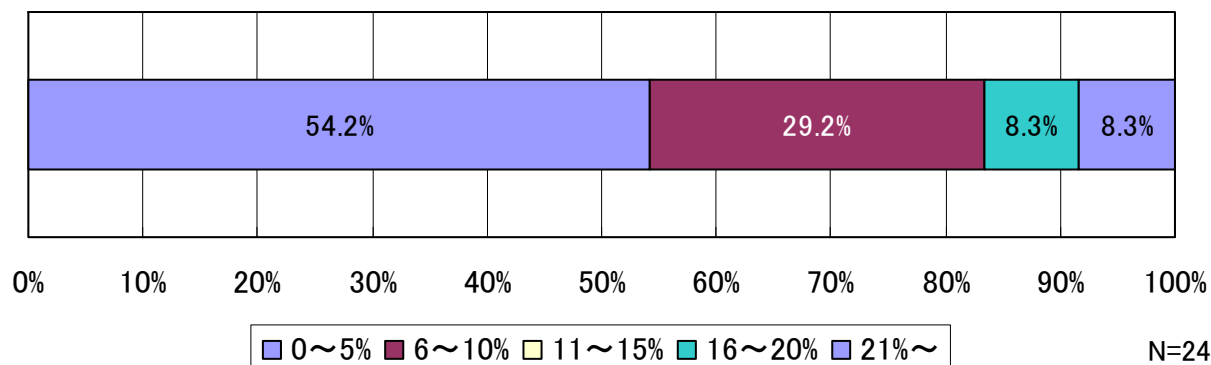


図 通勤手段として相模線を利用している割合

#### (2) 従業員通勤用の企業送迎バスの運行状況

○ 従業員通勤用の企業送迎バスは、「運行していない」が58%（15事業所）と最も多く、「過去に運行していたが、現在は運行していない」が23%（6事業所）、「運行している」が19%（5事業所）となっています。

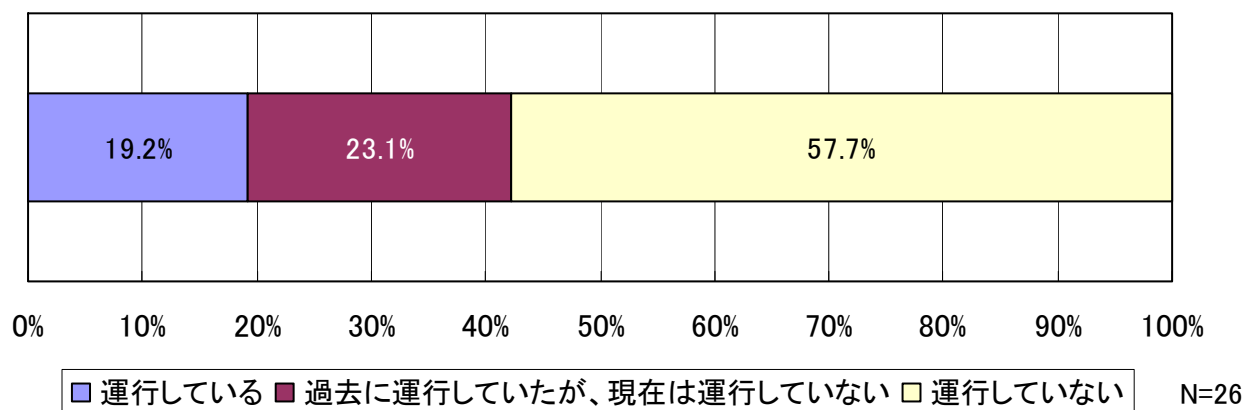


図 従業員通勤用の企業送迎バスの運行状況

### 3.5.3 相模線サービス改善についての要望等

○ 相模線サービス改善についての要望では、「朝時間帯の運行本数増」が65%（17事業所）と最も多く、次いで、「終電時刻の延長」が50%（13事業所）、「所要時間の短縮」が35%（9事業所）、「日中時の運行本数増」が27%（7事業所）となっています。

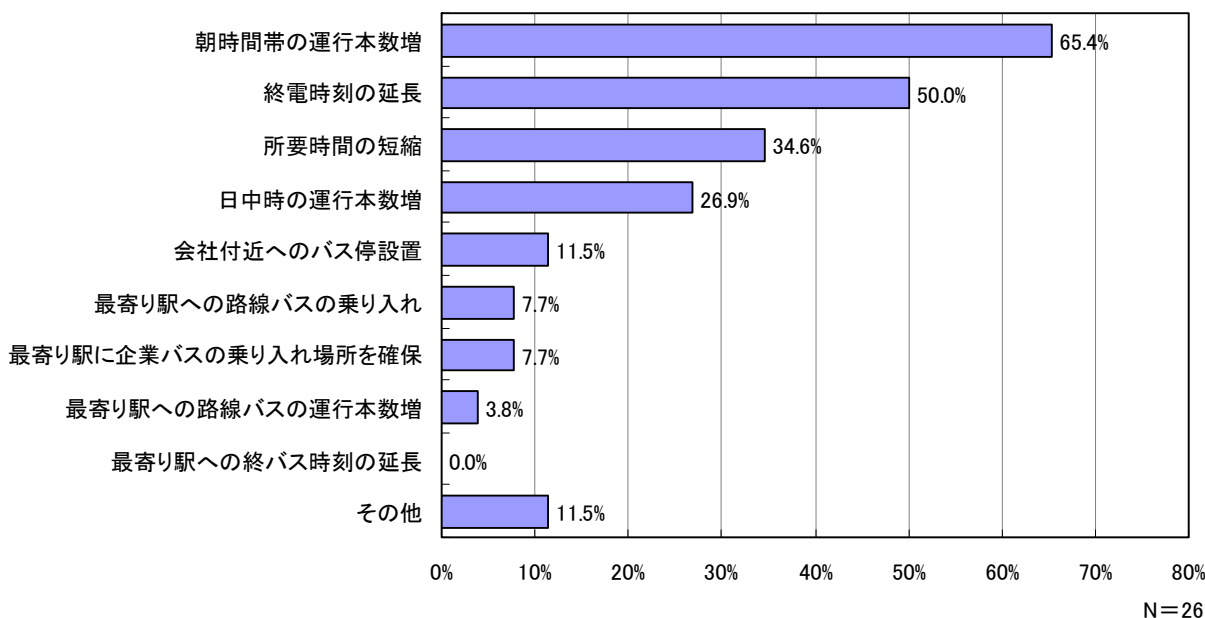


図 相模線サービス改善についての要望等（複数選択可）

### 3.5.4 ヒアリング結果

沿線企業のヒアリング結果を総括すると、運行本数が少ないことが最大の問題点であり、現在の運行本数では相模線沿線居住者以外は、移動手段の選択肢にはならないのが現状です。いくつかの企業では送迎バスを運行していますが、乗継ぎとそれに伴う待ち時間の抵抗を大幅に改善する必要があります。運行本数は時間6本以上のレベルになれば、日常的に利用する移動手段として期待できますが、駅から徒歩15分以上の企業も多く、通勤者・来訪者の多くが車利用である現状を踏まえると、運行本数増と駅までのアクセス手段の充実がセットで行われなければ、現実的には相模線を利用する可能性は低いと考えられます。

## 3.6 相模線の現況及び課題のまとめ

相模線の現況及び課題をまとめると主に以下の点が挙げられます。

### 3.6.1 相模線の運行状況

相模線は全線が単線であり、行違い可能駅は、18 駅中 11 駅（茅ヶ崎、橋本含む）と運行上の制約が大きいことから、表定速度は朝時間帯が約 33km/時、日中が約 35km/時、運行本数も朝ピーク時 4 本/時、日中 3 本/時と他の J R 環状路線に比べて低い輸送サービス水準となっています。

また、パターンダイヤとなっていない、終電が早く接続路線との格差が大きいなどの利用上の課題があります。

### 3.6.2 相模線の利用状況

相模線利用者数は、平成 14 年度以降、定期利用者・定期外利用者とも微増傾向にありましたが、平成 21 年度は減少に転じており、沿線地域の将来人口推計などを踏まえると今後減少傾向に入ることが予想されます。

### 3.6.3 駅の状況

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、駅舎の反対側から駅にアクセスする際に迂回しなければなりません。また、バリアフリー化されている駅は 13 駅にとどまっており、利用者が駅を利用しにくい状況にあります。

### 3.6.4 駅へのアクセス交通・駅前広場の状況

バス路線が接続している駅（駅から概ね 500m 以内）は、コミュニティバスを含め 18 駅中 13 駅ありますが、駅前広場まで乗り入れている駅は 6 駅にとどまっています。また、駅前広場が整備されている駅も、7 駅と少ない状況です。

結果として、駅へのアクセス状況では、相模線の単独駅では徒歩の割合が約 7～8 割と高く、徒歩以外でのアクセスが少ない状況です。

### 3.6.5 沿線住民の意向

相模線について不便に感じる点としては、「運行本数が少ない」が 66%と最も多く、次いで、「列車の行違いに時間がかかる」が 43%と多くなっています。その他では、「終電が早い」(26%) や「他の鉄道路線との乗り換えが不便」(20%) などが挙げられています。

沿線市町別に見ると、駅・駅周辺施設に関する「駅近くの夜の人通りが少ない」（座間市で 42%）、「近くにお店がない」（座間市で 39%、海老名市で 30%）、「駅舎やホームに待合室がない」（座間市で 34%）や、駅へのアクセスに関する「駅へのバスがない」（海老名市で 22%）も多くなっています。

### 3.6.6 沿線企業の意向

従業員の通勤手段として相模線を利用している割合は、「0～5%」が 54%（13 事業所）と最も多く、多くの企業において自動車通勤が多数を占めると推察されます。

相模線サービス改善についての要望では、「朝時間帯の運行本数増」が 65%と最も多く、次いで、「終電時刻の延長」が 50%、「所要時間の短縮」が 35%、「日中時の運行本数増」が 27%と多くなっています。