

横浜市

関内駅周辺地区交通バリアフリー基本構想

目 次

1. 基本構想策定の背景と目的	1
2. 関内駅周辺の概況.....	3
2-1. 位置及び特性.....	3
2-2. 人口	4
2-3. 公共交通機関.....	5
(1) 鉄道.....	5
(2) バス.....	6
2-4. 施設の分布状況	6
2-5. まちづくりの方向	8
3. まち歩き点検ワークショップの概要.....	13
(1) 目的	13
(2) 実施概要	13
(3) 指摘事項のまとめ	13
4. 重点整備地区の設定	19
4-1. 重点整備地区の区域の設定	19
(1) 基本的な考え方	19
(2) 関内駅周辺地区の区域の設定	19
4-2. バリアフリー化を図る経路の設定	23
(1) 基本的な考え方	23
(2) 関内駅周辺地区のバリアフリー化を図る経路の設定	23
4-3. 重点整備地区の現状と課題	31
(1) 特定旅客施設	32
(2) バリアフリー化を図る経路	34

5. 関内駅周辺地区のバリアフリー化のための事業.....	43
5-1. 事業の基本的な考え方	43
(1) 鉄道駅のバリアフリー化	43
(2) 道路等のバリアフリー化	44
(3) 交通安全施設等のバリアフリー化	45
(4) バスのバリアフリー化	45
5-2. 特定事業及びその他の事業	49
(1) 公共交通特定事業	50
(2) 道路特定事業	52
(3) 交通安全特定事業	55
(4) その他の事業	55
6. 基本構想策定後の事業推進にあたって	57
(1) 円滑な各種特定事業計画の策定・事業の実施	57
(2) 進捗状況および事業内容の広報	57
(3) 「福祉のまちづくり」によるソフト施策の継続	57
資 料 編	59

1. 基本構想策定の背景と目的

横浜市では、すべての人が基本的人権を尊重され、安心して生活し、自らの意思で自由に行動し、及びあらゆる分野の活動に参加することが出来る福祉のまちづくりを進めるために、平成9年3月に「福祉のまちづくり条例」を制定した。さらに、平成11年12月には、同条例に基づき、「関内福祉のまちづくり重点推進地区」を指定し、市民・事業者と横浜市が協働し、地域福祉活動の一層の促進や、ソフトとハードの環境整備の推進を目指して、さまざまな取組を進めてきた。

また、平成12年11月から「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（交通バリアフリー法）が施行され、市町村が主体となって、一定規模以上の旅客施設を中心とした地区を対象に、重点的・一体的にバリアフリー化を進めるための基本的な計画である「基本構想」を作成することが出来ると定められた。

さらに、本市においては、平成14年度から平成18年度までの5カ年間を計画期間とした「横浜市中期政策プラン」が、「民の力が存分に発揮される都市・横浜」の実現を基本目標に、市政運営における政策面での基本的な指針とするために平成14年12月に策定された。このプランにおける重点戦略の一つである「地域でつくる魅力あるまち」において、「安全で便利な地域の生活環境の形成」が掲げられ、まちのバリアフリー化を推進することが規定されている。

これらをふまえ、横浜の中心的な市街地として業務・商業・観光・公共施設などの機能や歴史的資産などが集積し、また、福祉のまちづくり重点推進地区事業を進めてきた関内駅周辺地区を対象として、移動円滑化基本構想を策定する。

具体的には、関内駅を中心とする徒歩圏について重点整備地区を設定し、駅から公的施設等までの円滑な移動を実現し、移動の利便性および安全性の向上を促進することを目的とする。

2. 関内駅周辺の概況

2-1. 位置及び特性

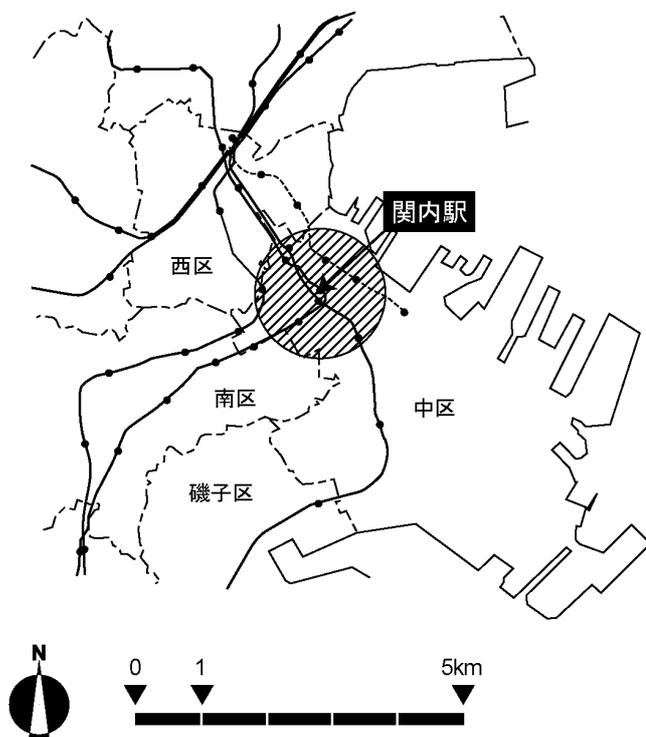
関内駅周辺は、横浜市の東端ほぼ中央部、また中区の北部に位置し、隣接するみなとみらい21地区と、それに続く横浜駅周辺地区とともに、横浜市の都心に位置づけられている。

また、横浜開港以来、歴史的かつ文化的中心として発展してきた地区であり、業務・商業・観光機能などが混在した多様性のある市街地を形成している。

図 2-1-1 中区の位置



図 2-1-2 関内駅周辺の位置

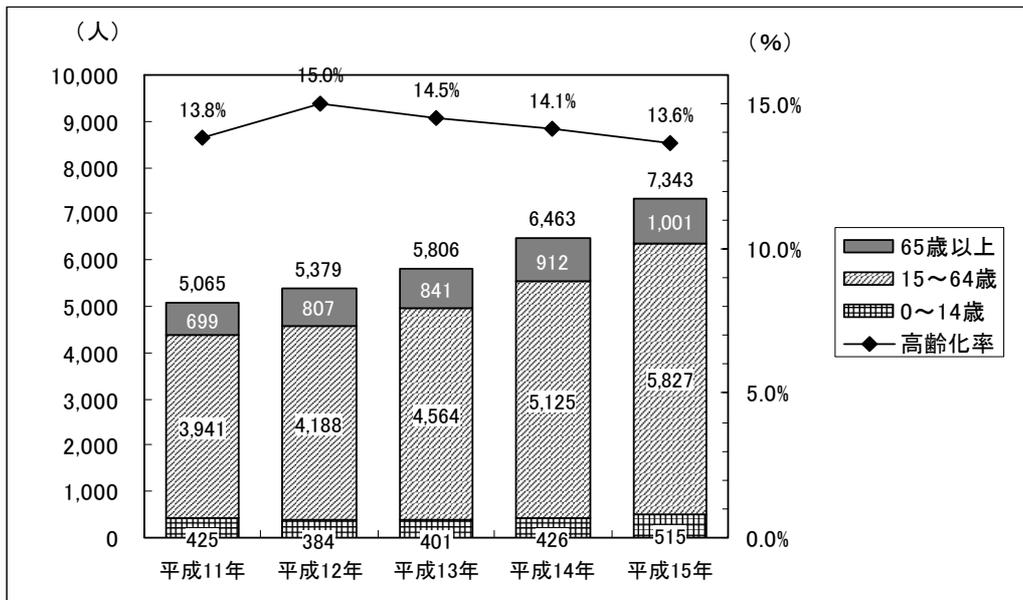


2-2. 人口

関内駅周辺の人口は、平成15年3月31日現在7,343人で、そのうち65歳以上の高齢者人口は1,001人、高齢化率は13.6%である。

人口の推移をみると、平成11年の5,065人から45.0%増加している。また、高齢化率は平成11年の15.0%から1.4ポイント減少している。

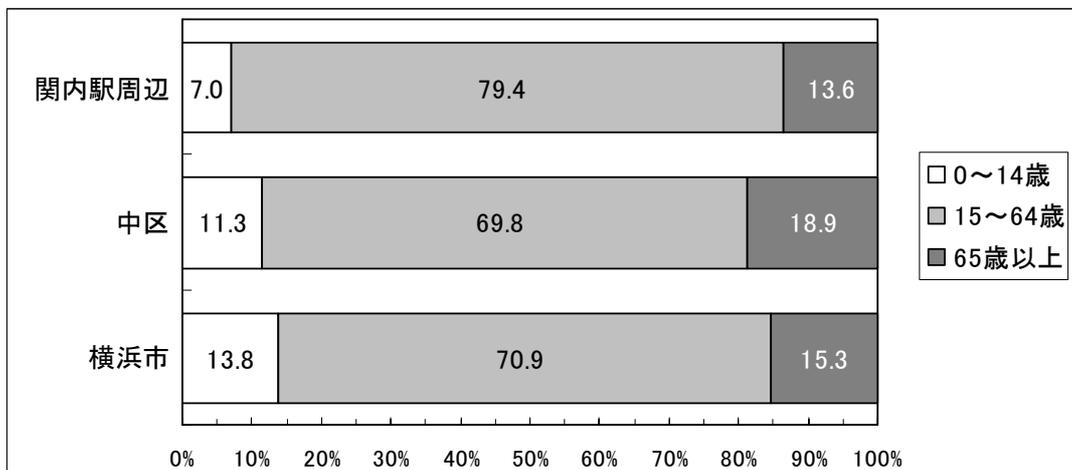
図 2-2-1 関内駅周辺の人口推移



資料) 統計でみる横浜 (各年3月31日現在)

注: ここで関内駅周辺は、JR 関内駅から概ね半径500mの範囲に含まれる、相生町1～6丁目、万代町1～3丁目、弁天通1～6丁目、長者町2～9丁目、福富町仲通・西通・東通、不老町1～3丁目、羽衣町1～3丁目、本町1～5丁目、蓬萊町1～3丁目、伊勢佐木町1,2丁目、北仲通1～4丁目、真砂町1～4丁目、南仲通1～5丁目、港町1～6丁目、元浜町1～4丁目、日本大通、扇町1～3丁目、翁町1,2丁目、尾上町1～6丁目、太田町1～6丁目、末広町1～3丁目、住吉町1～6丁目、常盤町1～6丁目、吉田町とした。

図 2-2-2 年齢別人口構成比



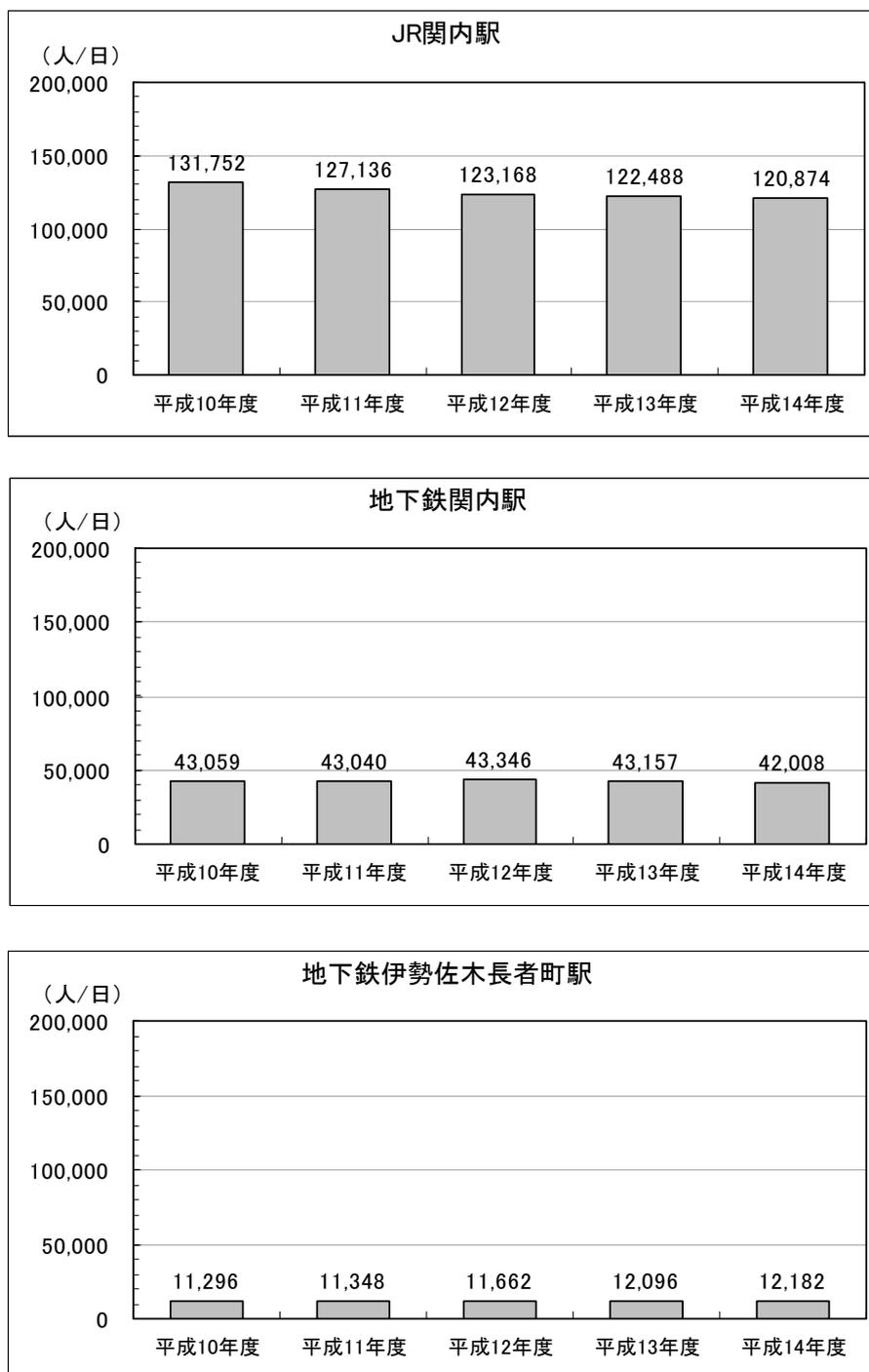
資料) 統計でみる横浜 (平成15年3月31日現在)

2-3. 公共交通機関

(1) 鉄道

関内駅周辺には、JR 関内駅と地下鉄関内駅、さらに関内駅から約 500mの位置に地下鉄伊勢佐木長者町駅の3駅がある。一日平均乗降客数は、JR 関内駅が約 121,000 人、地下鉄関内駅が約 42,000 人、伊勢佐木長者町駅が約 12,000 人となっている。

図 2-3-1 鉄道駅の一日常乗降客数の推移



資料) 横浜市統計書、統計横浜

(2) バス

関内駅周辺を運行している路線バスは、桜木町駅発着の路線が多く、本町通り、関内大通り、国道 16 号に路線が集中している。また、関内駅に近い主要なバス停留所は、「尾上町」や「羽衣町」などである。なお、運行しているバス会社は、神奈川中央交通、京浜急行バス、相模鉄道、横浜市交通局となっている（図 2-4-1 参照）。

2-4. 施設の分布状況

関内駅から概ね半径 1 km の範囲にある主要な施設は、表 2-4-1 に示すとおりである。横浜市の都心である関内駅周辺には、多くの行政施設や文化施設などが集まっている。JR 関内駅のすぐ近くには横浜市役所があり、中区役所や神奈川県庁などが JR 関内駅から約 600m の位置に立地している。また、JR 関内駅から約 500m 範囲に、関内ホール、教育文化センター、横浜スタジアム、横浜文化体育館といった文化施設が立地している（図 2-4-1 参照）。

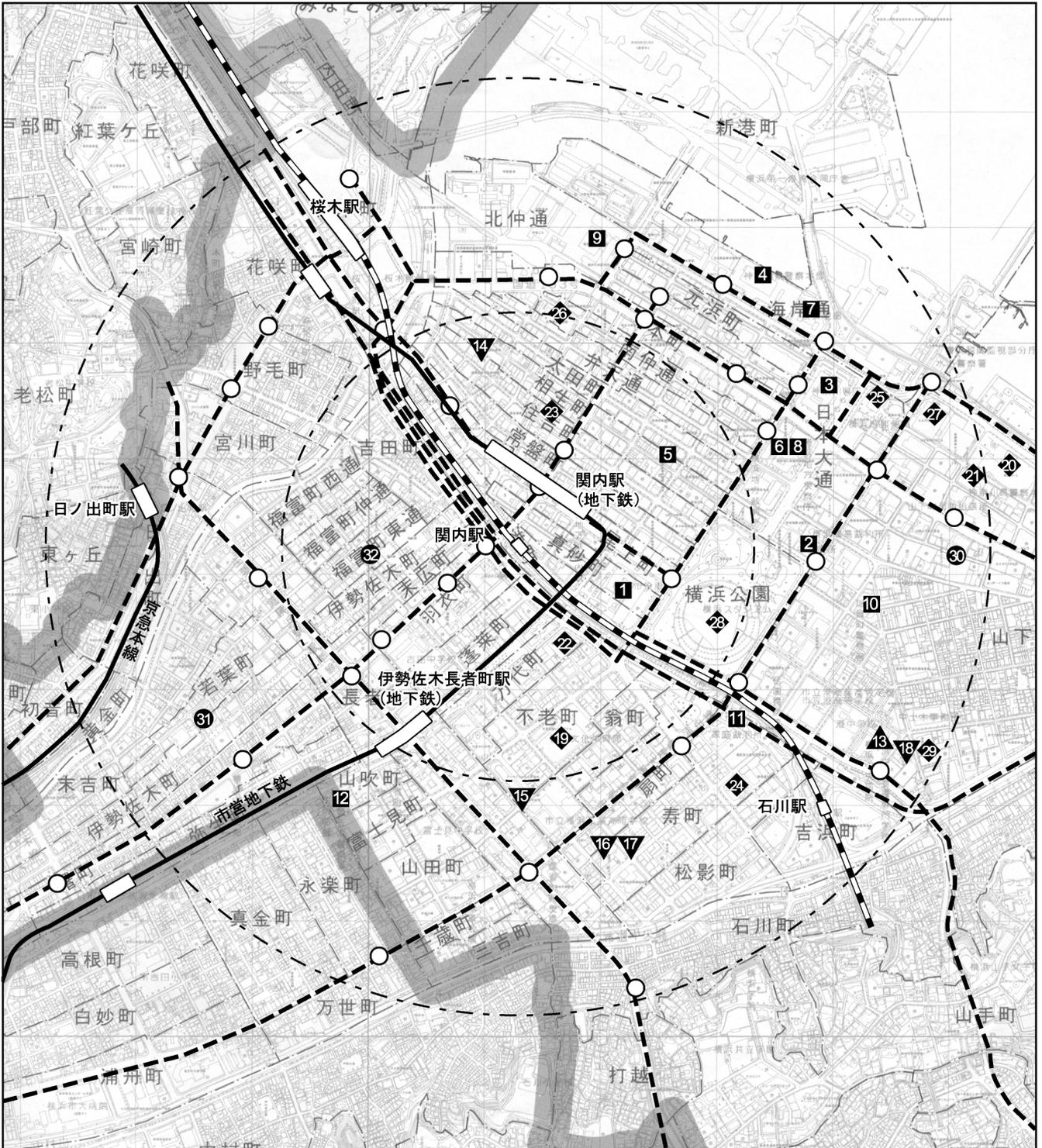
表 2-4-1 関内駅周辺の主要施設

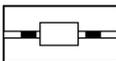
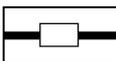
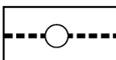
種 別	施設名称	施設数
行政施設	1) 横浜市役所 (0)、 2) 中区役所 (550)、 3) 神奈川県庁 (650)、 4) 県警察本部 (700)、 5) 中社会保険事務所 (350)、 6) 横浜地方裁判所 (600)、 7) 横浜税関 (750)、 8) 簡易裁判所 (600)、 9) 横浜第 2 合同庁舎 (800)、 10) 加賀町警察署 (700)、 11) 横浜家庭裁判所 (500)、 12) 伊勢佐木警察署 (650)	12
医療施設	13) 横浜中央病院 (700)	1
福祉施設	14) 横浜歯科保健医療センター (300)、 15) 不老町地域ケアプラザ (500)、 16) 希望更正センター (600)、 17) 横浜光センター (600)、 18) 中福祉授産所 (850)	5
文化施設	19) 横浜文化体育館 (350)、 20) 県民ホール (1000)、 21) ワークピア横浜 (900)、 22) 教育文化センター (150)、 23) 関内ホール (150)、 24) 神奈川県労働プラザ (600)、 25) 横浜開港資料館 (600)、 26) 県立歴史博物館 (400)、 27) シルク博物館 (950)、 28) 横浜スタジアム (300)、 29) 職能開発総合センター (900)	11
商業施設	30) 中華街 (-)、 31) 伊勢佐木町 3~5 丁目 (-)、 32) 伊勢佐木町 1,2 丁目 (-)	3

注) 表中の施設の番号は、図 2-4-1 の番号と同じである。

()内の数字は、JR 関内駅からの直線距離 (単位: m) である。

図 2-4-1 関内駅周辺地区の現況



- | | | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------|----------------|-------------------------------------------------------------------------------------|------|
|  | JR根岸線・駅 |  | 行政施設 |
|  | 京浜急行本線、市営地下鉄・駅 |  | 医療施設 |
|  | バス路線・停留所 |  | 福祉施設 |
| | |  | 文化施設 |
| | |  | 商業施設 |



1:12,500

2-5. まちづくりの方向

関内駅周辺を含めた「関内・関外地区」では、みなとみらい線整備等を契機に、地区の歴史的特色をいかしながら旧市街地としての魅力ある街づくりを進めていくため、平成12年5月に、中心市街地活性化法（中心市街地における市街地の整備改善及び商業等の活性化の一体的推進に関する法律）に基づく横浜市中心市街地（関内・関外地区）活性化基本計画を策定している。現在、この基本計画に基づき、商業等の活性化と市街地の整備改善の一体的推進を図っているところである。

その中心市街地（関内・関外地区）活性化基本計画の概要は、以下に示すとおりである。

■中心市街地（関内・関外地区）の位置及び区域

開港以後の横浜の都市形成の歴史を踏まえ、水際線と中村川・大岡川に囲まれた関内・関外地区のデルタ地帯を基本に、商業系の用途地域で一体的な事業の展開が望める、野毛地区、元町地区、新港地区、蒔田公園等の周辺地区を含む面積約470haの区域を対象としている。

■中心市街地（関内・関外地区）活性化基本計画の目標年次

今後10年程度の環境変化を展望しつつ、概ね2010年時点の都市像とそれを実現するための目標を描くとともに、その目標を実現するための今後5年間程度の短中期的事業と10年間程度の中長期的事業を示している。

■中心市街地（関内・関外地区）活性化基本計画の全体像

9ページ参照

■中心市街地（関内・関外地区）活性化基本方針図

11ページ参照

—中心市街地（関内・関外地区）活性化基本計画（概要版）の全体像—

序章

横浜市における
中心市街地活性化
基本計画の基本的
な考え方

序—1. 中心市街地候補
地選定のフレーム

①集積要件

- 商業系用途地区
- 繁華街分布
- 全産業従業者数
- 商業業務系施設比率
- 昭和45年DID地区

②趨勢要件

- 人口増減類型メッシュ図（S60～H7経年変化）
- 第3次産業従業者人口メッシュ図（S61～H2経年変化）
- 繁華街販売額増減（H3～H9経年変化）

③広域効果要件

- ゆめはま2010プランの都心・副都心
- 市街地開発事業等
- ライプタウン整備事業

序—2. 中心市街地候補
地区の選定

都心地区

- ①関内・関外地区
- ②横浜駅周辺地区

副都心地区

- ③鶴見駅周辺地区
- ④戸塚駅周辺地区
- ⑤上大岡駅周辺地区
- ⑥二俣川・鶴ヶ峰駅周辺地区

第1章

中心市街地（関内・
関外地区）の活性
化の意義

1—1. 中心市街地（関
内・関外地区）の位置及び
区域

- 都市形成史をふまえた関内・関外地区のデルタ地帯
 - 商業系用途地域
 - 当該地区と一体的な事業の展開が望める周辺地区
- II
中心市街地（関内・関外地区）
（約470ha）

1—2. 中心市街地（関
内・関外地区）活性化基本
計画の目標年次

- 5年程度の短中期の事業
- 10年程度の中長期事業として整理を行う。

第2章

中心市街地（関内・
関外地区）の現況
及び課題

2—1. 交通

2—2. 業務

2—3. 商業

2—4. 景観

2—5. 観光・文化・交流

2—6. 居住

第3章

中心市街地（関内・関外地区）における市街地の整備改善及び商業等の活性化の一体的推進に関する基本的な方針と目標

—キャッチフレーズ—

OLD & NEW

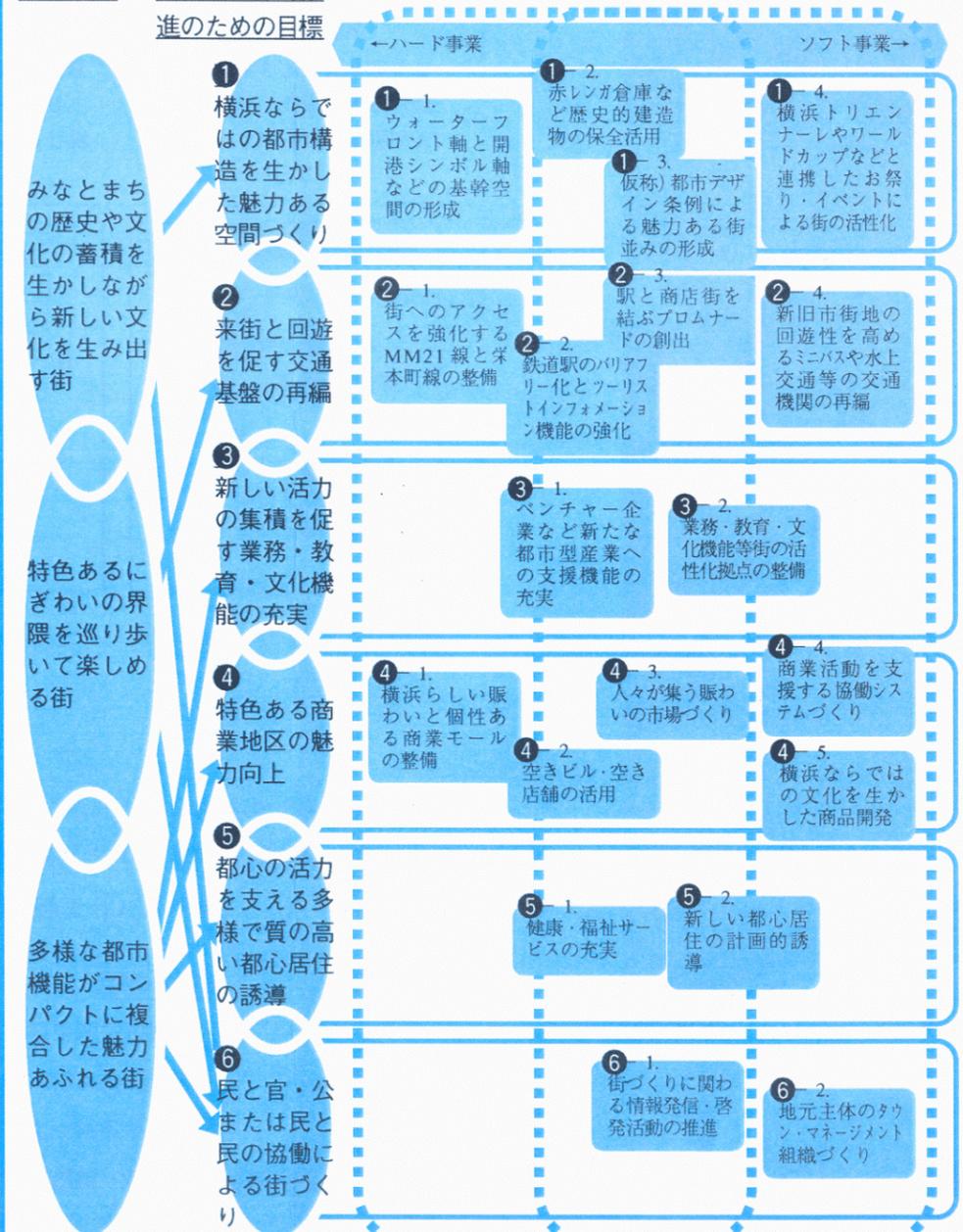
横 濱

～港と歴史を快遊する創造都市～

3—1. 基本方針

3—2. 事業の一体的推進のための目標

3—3. 目標の具体的施策の体系



第4章

中心市街地（関内・関外地区）活性化
のための重点的な事業

4—1. 重点的な事業の戦略目標

(a) ウォーター
フロント軸
開港シンボル軸
の整備

- 新港地区～象の鼻パーク～山下公園の連担する水辺のオープンスペースの整備
- 横浜公園～日本大通り～象の鼻パークの港へ向かうビスタの確保と歴史的建造物の保全活用による街並みの形成
- (仮称)都市デザイン基本条例の制定による景観誘導

(b) 街へのアクセスゲート
となる
鉄道駅の整備と
商店街との
結節性の強化

- 鉄道駅と商店街を結ぶ歩行環境整備
* (仮称)北仲駅周辺～J R桜木町駅 / * (仮称)元町駅～中華街、元町、山下公園 / * J R関内駅～馬車道、伊勢佐木町 / * J R石川町駅～中華街、元町 / * 日ノ出町駅～伊勢佐木長者町駅 / * 阪東橋駅～大通り公園～横浜橋商店街
- 各駅のバリアフリー化、観光インフォメーション機能の充実

(c) MM21 地区と結ぶ
公共交通機関
の再編による
集客力の向上

- MM21線・栄本町線・臨港幹線道路の整備
- 両地区間のシャトルバス等の導入
- 水上交通ルートの再編と乗船橋の整備
- レンタサイクルの導入、自転車と歩行者の分離、駐輪場等の整備

(d) ベンチャー育成や
新たなワークスタイル
(SOHO等)に対応する
複合機能の導入

- 事業者への支援
- 施設整備支援策の検討
- 住宅政策との連携
- 規制・誘導手法
- 既存ストックの活用
- SOHOなどモデル事業の実施
- 民間事業者等とまちづくり会社等との連携

(e) 地元主体による
タウンマネジメント
組織づくりと
活性化施策の展開

- まちづくり事業の推進とまちづくり会社の設立
- 情報の収集発信とまちづくり企画の提案
- 商店街や各種まちづくり団体等と連携したサービスの提供
- 各種まちづくり事業の展開

第5章

中心市街地（関内・関
外地区）活性化事業

5—1. 主要ゾーンにおける
事業展開イメージ

5—2. 商業等の活性化の事
業展開イメージ

5—3. 市街地の整備改善の
ための事業に関する事項

5—4. 商業等の活性化の事
業に関する事項

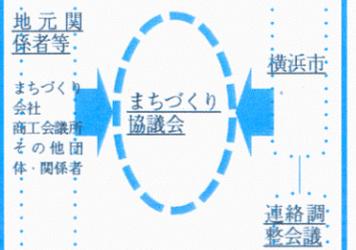
5—5. その他の事業に関す
る事項

第6章

中心市街地（関内・関
外地区）活性化事業
の一体的推進のため
に必要な事項

6—1. TMO によるまちづ
くりに係わる協議会（会議）
の開催

6—2. 市行政内部の連絡調
整会議の設置



—中心市街地（関内・関外地区）活性化基本方針図—

1 横浜ならではの都市構造を生かした魅力ある空間づくり

- ウォーターフロント軸
開港シンボル軸などの
基幹空間の形成
- 横浜らしい賑わいと
個性ある街並みの誘導
- 歴史的建造物の保全活用
- 公園・オープンスペースの整備

2 来街と快遊を促す交通基盤の再編

- 街へのアクセスを強化する
幹線道路の整備
- 街へのアクセスゲートの整備
 - 鉄道駅
 - 水上交通ゲート
 - 車両交通ゲート
(公共駐車場)
- 駅と商店街を結ぶ
プロムナードの創出
- 快適な歩行者空間の整備
- 水上交通の再編

3 新しい活力の集積を促す 業務・教育・文化機能の充実

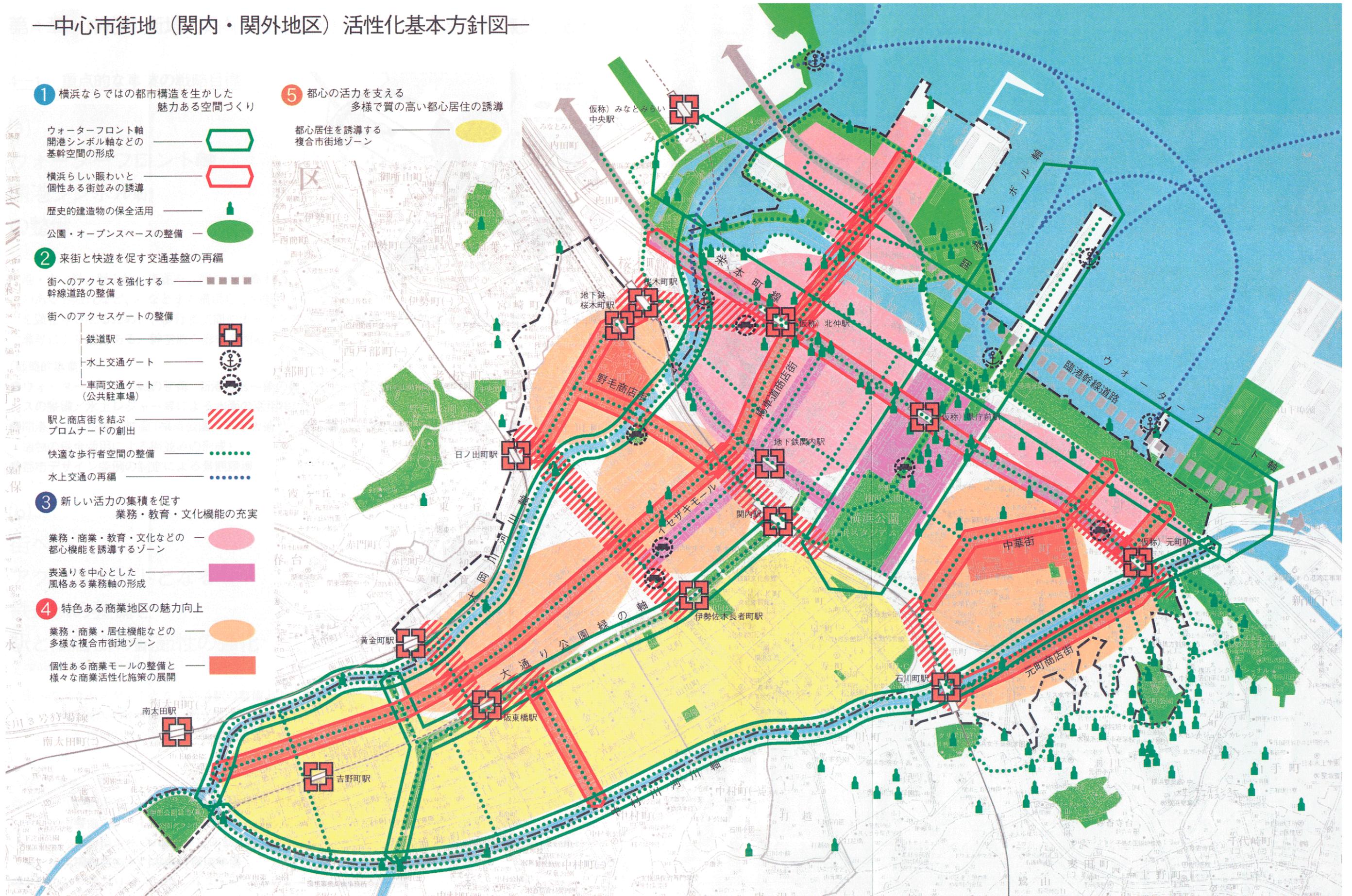
- 業務・商業・教育・文化などの
都心機能を誘導するゾーン
- 表通りを中心とした
風格ある業務軸の形成

4 特色ある商業地区の魅力向上

- 業務・商業・居住機能などの
多様な複合市街地ゾーン
- 個性ある商業モールの整備と
様々な商業活性化施策の展開

5 都心の活力を支える 多様で質の高い都心居住の誘導

- 都心居住を誘導する
複合市街地ゾーン



3. まち歩き点検ワークショップの概要

(1) 目的

関内駅周辺において、次に示す目的で「まち歩き点検ワークショップ」を実施した。

- ・ 駅や駅周辺の移動に関わるバリアやバリアフリーの現状を把握する。
- ・ 関係者が一緒に歩いて現地を点検することで、高齢者、障害者など当事者がかかえる問題の共通認識を深める。
- ・ 参加者から問題点や改善すべき点などの意見・提案を聞き、基本構想策定のための資料とする。

(2) 実施概要

【開催日時】

- ・ 平成 15 年 11 月 7 日（金）、10:00～13:00

【参加者】

関内地区部会委員を基本に以下のメンバーが参加した。

- ・ 高齢者、視覚障害者、聴覚障害者、車いす利用者、子育て支援関係者などの市民
- ・ 学識経験者
- ・ 公共交通事業者、警察署、道路管理者、福祉局、都市計画局、区役所などの職員
- ・ 参加者数：72名

【現地点検】

- ・ 駅や道路等を対象に、移動のしやすさやわかりやすさ、施設の使いやすさなどを点検した。
- ・ 点検ルートは、過年度、「関内駅周辺福祉のまちづくり重点推進地区事業」により、複数回、まちあるきワークショップが開催されたことから、今回は地区内でも、利用者が特に問題認識を持っている箇所を重点的に点検することを第一として、地区部会メンバーの意見を踏まえ、ルート距離などを勘案しつつ設定した(図 3-1 参照)。

【ワークショップ】

- ・ 現地点検終了後、現地で確認した良い点、問題点、改善点などを、各参加者から発表してもらい、図面を用いて整理を行った。
- ・ 各コースの代表者が、整理した意見を発表した。

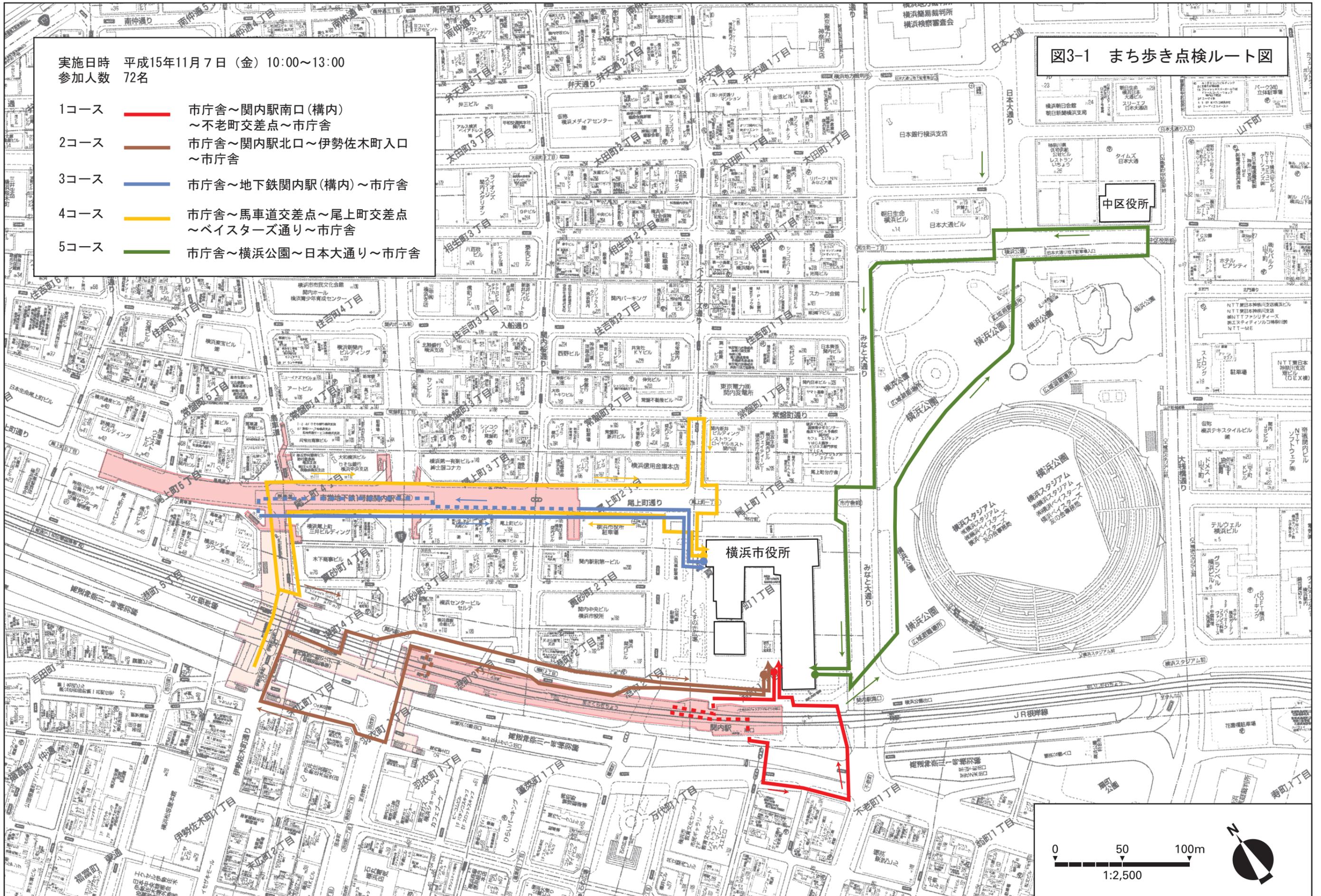
(3) 指摘事項のまとめ

まち歩き点検ワークショップで出された主な指摘事項は、17 ページに示すとおりである。

図3-1 まち歩き点検ルート図

実施日時 平成15年11月7日（金）10:00～13:00
 参加人数 72名

- 1コース — 市庁舎～関内駅南口（構内）
～不老町交差点～市庁舎
- 2コース — 市庁舎～関内駅北口～伊勢佐木町入口
～市庁舎
- 3コース — 市庁舎～地下鉄関内駅（構内）～市庁舎
- 4コース — 市庁舎～馬車道交差点～尾上町交差点
～ベイスターズ通り～市庁舎
- 5コース — 市庁舎～横浜公園～日本大通り～市庁舎



【関内駅周辺まち歩き点検ワークショップにおける指摘事項のまとめ】

指摘箇所・項目	主な指摘事項
JR 関内駅	<ul style="list-style-type: none"> ・スロープが急で、横断勾配もきつい。 ・階段手すりまでの誘導を。 ・券売機が蹴込み、高さ、見やすさ等に関して使いづらい。 ・トイレの手すり、案内、緊急連絡ボタンの設置。 ・電光掲示板が小さく、設置場所も少ない。 ・ホームでの音案内の設置。 ・北口にエレベーターか、エスカレーターを設置。 ・関内駅にエレベーターの設置。
地下鉄関内駅	<ul style="list-style-type: none"> ・段鼻を見やすく。 ・トイレのボタンの種類が多すぎてわかりづらい。 ・行き先、来る電車の情報がわかりづらい。
道路《歩道の構造》	<ul style="list-style-type: none"> ・石畳は歩きづらく、車いす、杖使用もしづらい。 ・交差点、グレーチングとの段差が大きい。 ・横断、縦断勾配で急なところがある。 ・スタジアム前、市役所から公園への交差点での勾配が急。
《歩道の利用》	<ul style="list-style-type: none"> ・車止めの位置が悪く、多すぎるところがある。
《道路の横断》	<ul style="list-style-type: none"> ・新横浜通りは青時間が短く、渡りにくい。 ・音響信号を設置。 ・エスコートライン※の設置。 ・音声信号で押しボタンの在処がわかるように、ブロックを敷設。 ・青時間が長くなる信号を増やしてほしい。
《案内情報》	<ul style="list-style-type: none"> ・触知図がわかりづらい。 ・視覚障害者誘導用ブロックが設置されていない、危険な場所に敷設されている。 ・道の両側に視覚障害者誘導用ブロックの設置。 ・統一したサインの設置、視覚障害者誘導用ブロックの設置。
《その他》	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停の案内表示を見やすく改善。 ・バス停の車いす乗降スペースが狭い。 ・地下街、地下道も車いすで移動できるように。 ・車いすで利用可能な公衆トイレを増やし、管理をきちんとしてほしい。 ・歩道とバスとの間の段差の改善。

注) 部会等で出された意見も含まれている。

※エスコートライン：視覚障害者用道路横断帯（エスコートゾーン）とも呼ばれ、視覚障害者が手足の触覚によって認知することで、横断歩道をまっすぐ安全に渡れるように配慮した設備。まだ全国で統一された規格が策定されていない。

4. 重点整備地区の設定

4-1. 重点整備地区の区域の設定

(1) 基本的な考え方

重点整備地区の区域は、特定旅客施設を中心とした徒歩圏において、主要な施設の分布状況を勘案して設定する。

ここで、主要な施設とは、相当数の高齢者、障害者を含む多くの市民が利用すると見込まれる施設で、その施設へ至る手段が主に鉄道駅からの徒歩による施設とする。

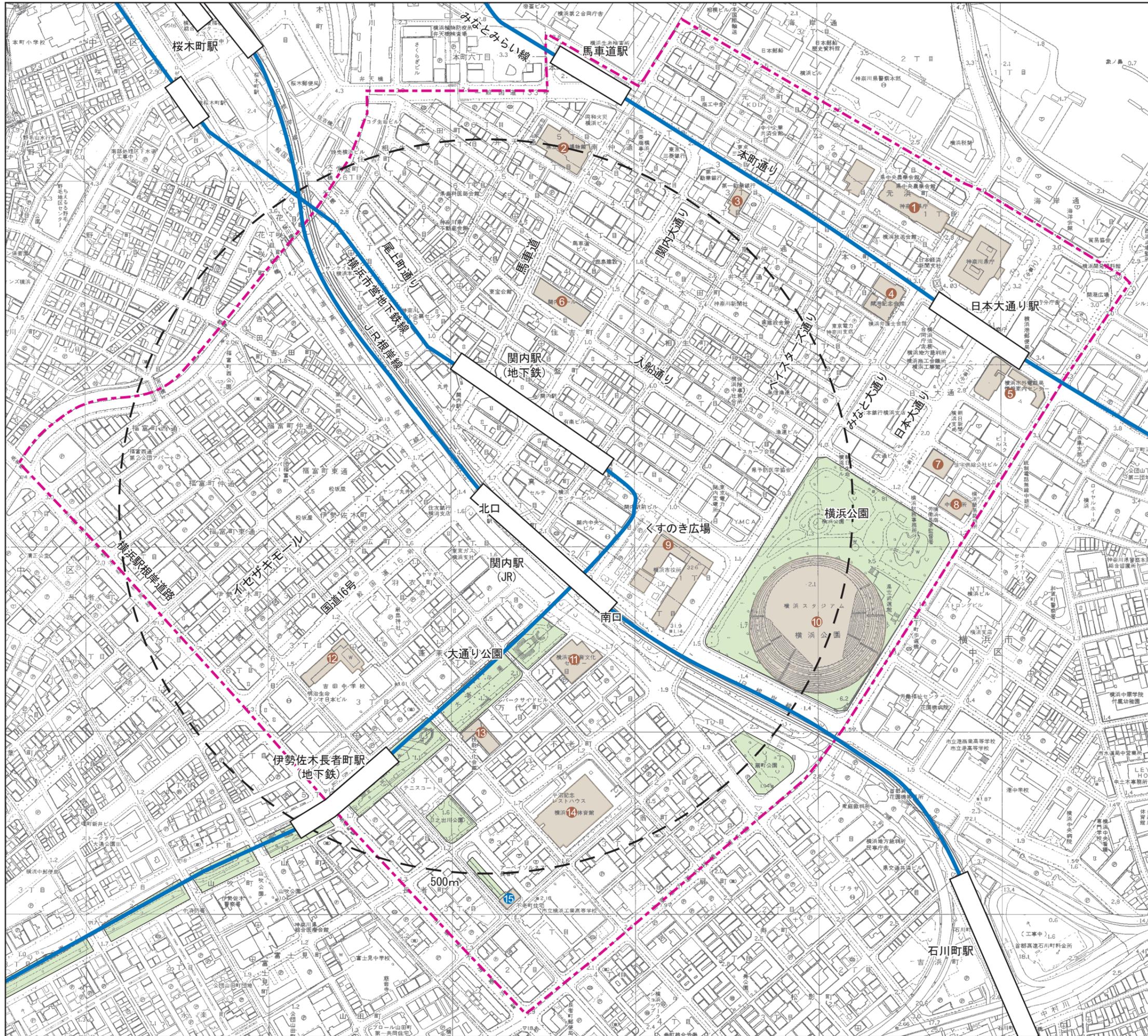
(2) 関内駅周辺地区の区域の設定

関内駅の徒歩圏と考えられる駅を中心とした概ね 500mの範囲には、横浜市役所、中区役所、関内ホール、横浜スタジアム、教育文化センター、横浜文化体育館などの主要な施設が集まっており、関内駅周辺地区における重点整備地区の区域は、これらの施設を含む範囲とする。

また、隣接する地下鉄伊勢佐木長者町駅と、みなとみらい線の馬車道駅及び日本大通り駅の位置についても考慮し設定する。

関内駅周辺地区における重点整備地区の区域は、図 4-1-1 に示すとおりである。

図4-1-1 重点整備地区の区域

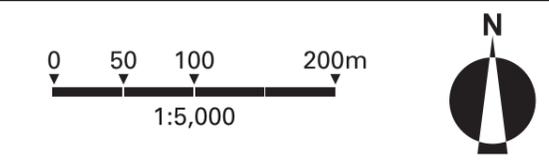


重点整備地区の区域

【主要な施設】

- 公共施設
- 1. 神奈川県庁
- 2. 県立歴史博物館
- 3. 横浜公共職業安定所
- 4. 開港記念会館
- 5. 横浜情報文化センター
- 6. 横浜市民文化会館（関内ホール）
- 7. 中区社会福祉協議会
- 8. 中区役所
- 9. 横浜市役所
- 10. 横浜スタジアム
- 11. 横浜市教育文化センター
- 12. 吉田中学校コミュニティハウス
- 13. 横浜市技能文化会館
- 14. 横浜文化体育館
- 福祉施設
- 15. 不老町地域ケアプラザ

公園



4-2. バリアフリー化を図る経路の設定

(1) 基本的な考え方

重点整備地区内の歩行者ネットワークのうち、バリアフリー化を優先的に推進する経路を「バリアフリー化を図る経路」として設定する。

「バリアフリー化を図る経路」は、地区内の歩行者の主要な動線を踏まえつつ、鉄道駅と主要な施設を結ぶ主な経路を基本として、駅、自由通路、駅前広場、道路等において、移動の連続性が確保できるように設定する。

(2) 関内駅周辺地区のバリアフリー化を図る経路の設定

関内駅周辺地区を含む範囲を対象とした中心市街地活性化基本計画において、歩行者ネットワークの考え方が図 4-2-1 のように示されている。

関内駅周辺地区におけるバリアフリー化を図る経路は、この歩行者ネットワークの考え方を踏まえるとともに、区域内にある 5 つの鉄道駅と主要なバス停留所の位置、図 4-2-2 で示した区域内における歩行者の主な動線、及び主要な施設の配置を勘案し設定する。

関内駅周辺地区におけるバリアフリー化を図る経路は、図 4-2-3 に示すとおりである。

■各経路の設定の考え方

【関内駅を中心とした放射方向・関内駅南口付近から日本大通り駅付近の方向】

- ・関内駅南口付近から日本大通り駅付近へ至る放射方向の経路として、横浜公園（経路 13）及び日本大通り（経路 6）を設定する。
- ・この経路により、駅と、横浜情報文化センター、中区社会福祉協議会、横浜スタジアムといった主要な施設が結ばれる。
- ・また、経路 13 の代替ルートとして、みなと大通り（経路 8）、経路 9 を設定する。
- ・経路 9 は、駅から、経路 6 及び経路 13 を経由して、中区役所を結ぶ経路でもある。

【関内駅を中心とした放射方向・関内駅南口付近から神奈川県庁の方向】

- ・関内駅南口付近から神奈川県庁へ至る放射方向の経路として、くすのき広場（経路 12）、ベイスターズ通り（経路 5）、経路 2 を設定する。
- ・この経路により、駅と神奈川県庁が結ばれる。

【関内駅を中心とした放射方向・関内駅北口付近から馬車道駅付近の方向】

- ・関内駅北口付近から馬車道駅付近へ至る放射方向の経路として、馬車道（経路 3）を設定する。
- ・この経路により、駅と、県立歴史博物館、横浜市民文化会館といった主要な施設が結ばれる。

【関内駅を中心とした放射方向・関内駅南口付近から伊勢佐木長者町駅付近の方向】

- ・関内駅南口付近から伊勢佐木長者町駅付近へ至る放射方向の経路として、大通り公園（経路 17）を設定する。
- ・この経路により、駅と、横浜市教育文化センター、横浜市技能文化会館といった主要な施設が結ばれる。

【関内駅を中心とした放射方向・関内駅南口付近から不老町地域ケアプラザの方向】

- ・関内駅南口付近から不老町地域ケアプラザへ至る放射方向の経路として、経路 18 と経路 19 を設定する。
- ・この経路により、駅と、横浜文化体育館、不老町地域ケアプラザといった主要な施設が結ばれる。

【関内駅を中心とした放射方向・関内駅北口付近からイセザキモールの方向】

- ・関内駅北口付近からイセザキモールへ至る放射方向の経路として、イセザキモール（経路 15）を設定する。

【関内駅北口付近と関内駅南口付近を結ぶ経路】

- ・関内駅北口付近と関内駅南口付近を結ぶ経路として、経路 11 と新横浜通り（経路 14）を設定する。
- ・この経路により、南口から馬車道及びイセザキモール方面、北口から横浜市役所及び横浜公園方面が結ばれる。

【地下鉄関内駅の利用者を考慮した経路】

- ・地下鉄関内駅の利用者を考慮し、尾上町通り（経路 10）を設定する。
- ・この経路には、主要なバス停留所もあり、地下鉄やバスと、関内駅及び地区内の主要な施設を結ぶ経路となる。

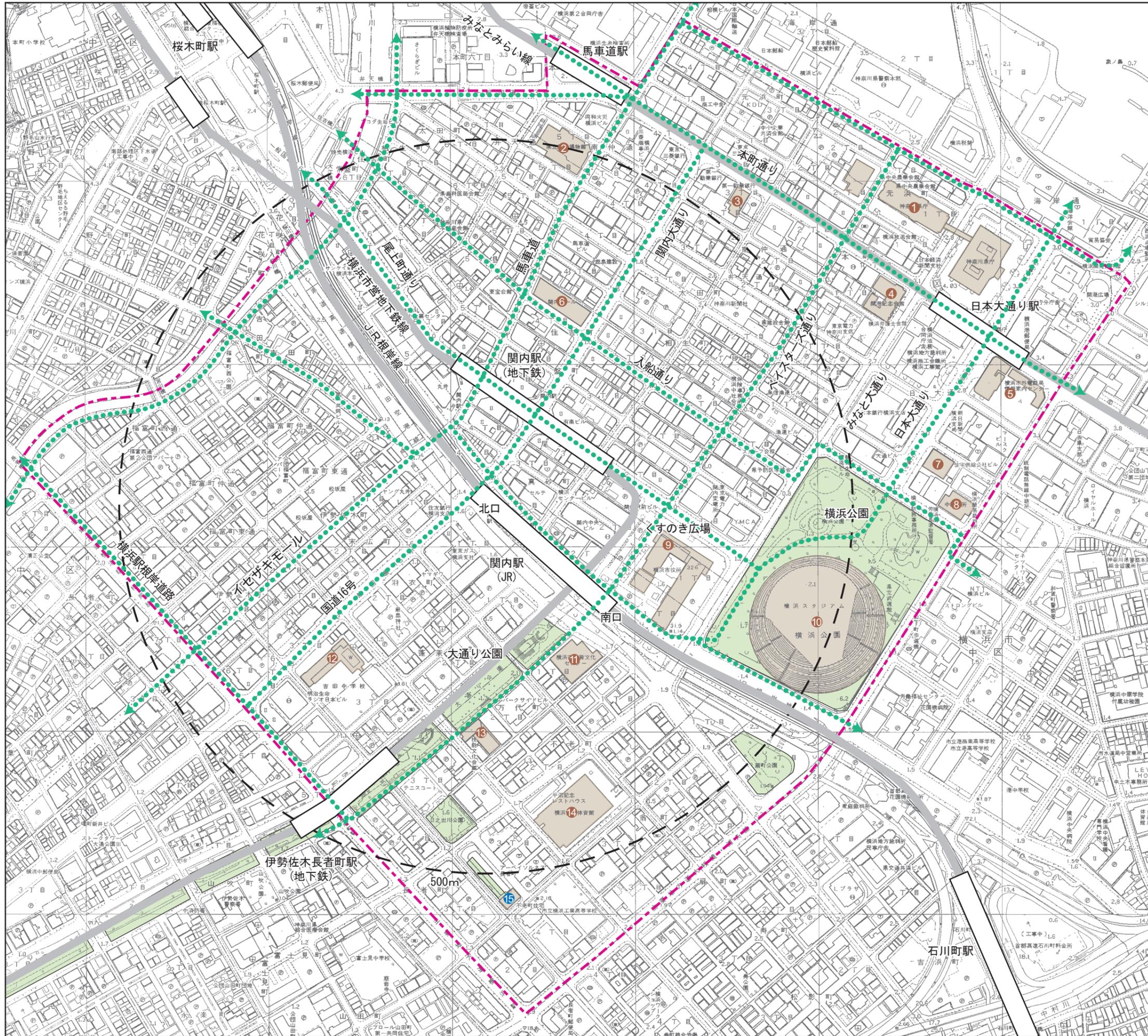
【バス利用者を考慮した経路】

- ・バス利用者を考慮し、主要なバス停留所がある関内大通り（経路 4）及び国道 16 号（経路 16）を設定する。
- ・この経路により、バスと、関内駅及び地区内の主要な施設が結ばれる。

【放射方向の経路をつなぐ経路】

- ・放射方向の経路同士をつなぐとともに、地区内の主要な施設間の移動に利用される経路として、本町通り（経路 1）、入船通り（経路 7）、横浜駅根岸道路（経路 20）を設定する。
- ・経路 1 は、各経路と横浜公共職業安定所及び開港記念会館を結ぶ経路でもある。

図4-2-1 歩行者ネットワーク



重点整備地区の区域
歩行者ネットワーク
(中心市街地活性化基本計画)

【主要な施設】

- 公共施設
 1. 神奈川県庁
 2. 県立歴史博物館
 3. 横浜公共職業安定所
 4. 開港記念会館
 5. 横浜情報文化センター
 6. 横浜市民文化会館（関内ホール）
 7. 中区社会福祉協議会
 8. 中区役所
 9. 横浜市役所
 10. 横浜スタジアム
 11. 横浜市教育文化センター
 12. 吉田中学校コミュニティハウス
 13. 横浜市技能文化会館
 14. 横浜文化体育館
- 福祉施設
 15. 不老町地域ケアプラザ

公園

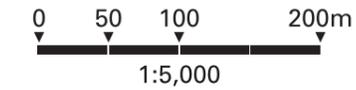
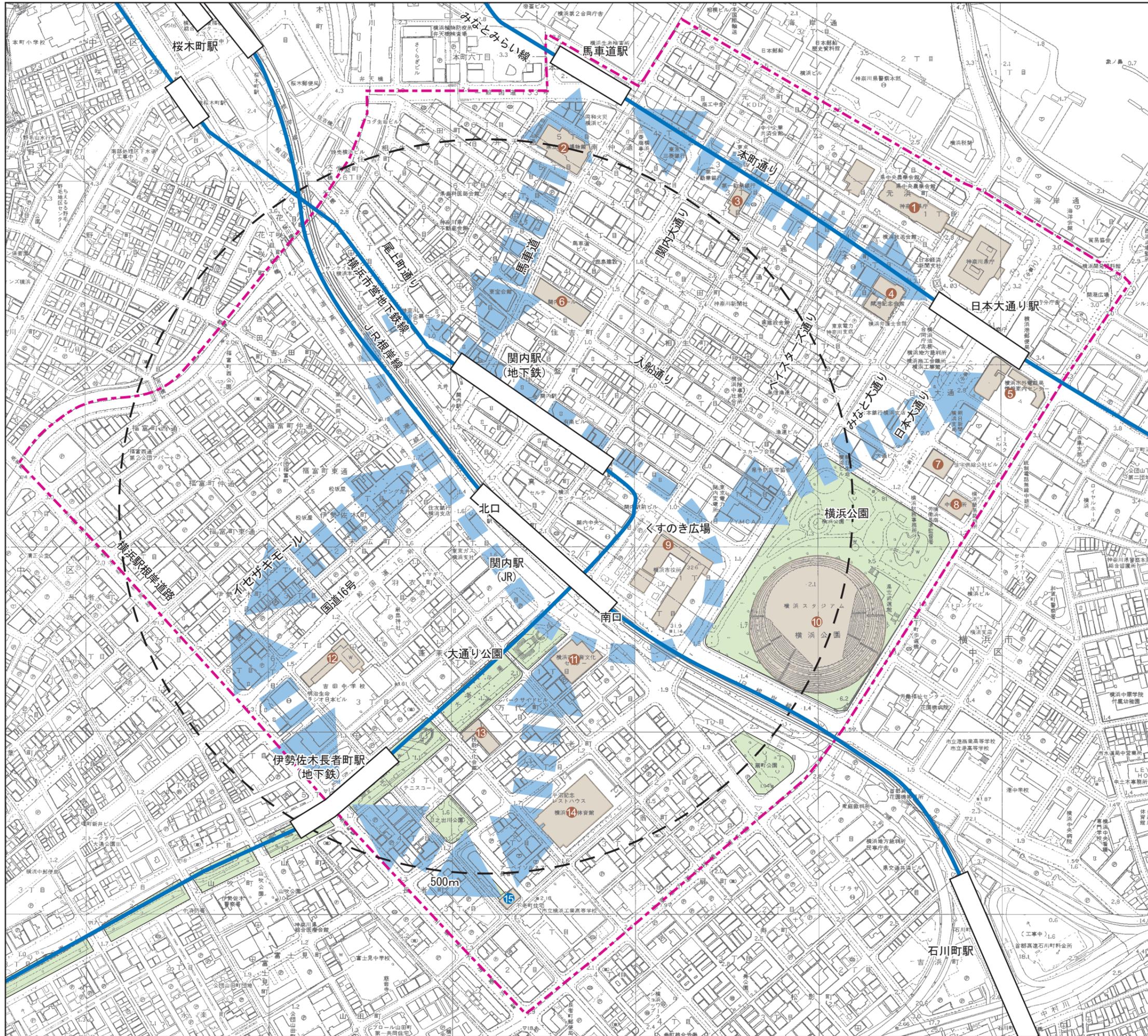


図4-2-2 バリアフリー化を図る主な動線



- 重点整備地区の区域
- ⇄ バリアフリー化を図る主な動線

【主要な施設】

- 公共施設
 1. 神奈川県庁
 2. 県立歴史博物館
 3. 横浜公共職業安定所
 4. 開港記念会館
 5. 横浜情報文化センター
 6. 横浜市民文化会館（関内ホール）
 7. 中区社会福祉協議会
 8. 中区役所
 9. 横浜市役所
 10. 横浜スタジアム
 11. 横浜市教育文化センター
 12. 吉田中学校コミュニティハウス
 13. 横浜市技能文化会館
 14. 横浜文化体育館
- 福祉施設
 15. 不老町地域ケアプラザ
- 公園

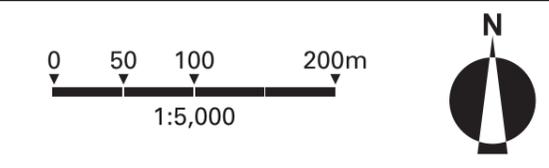
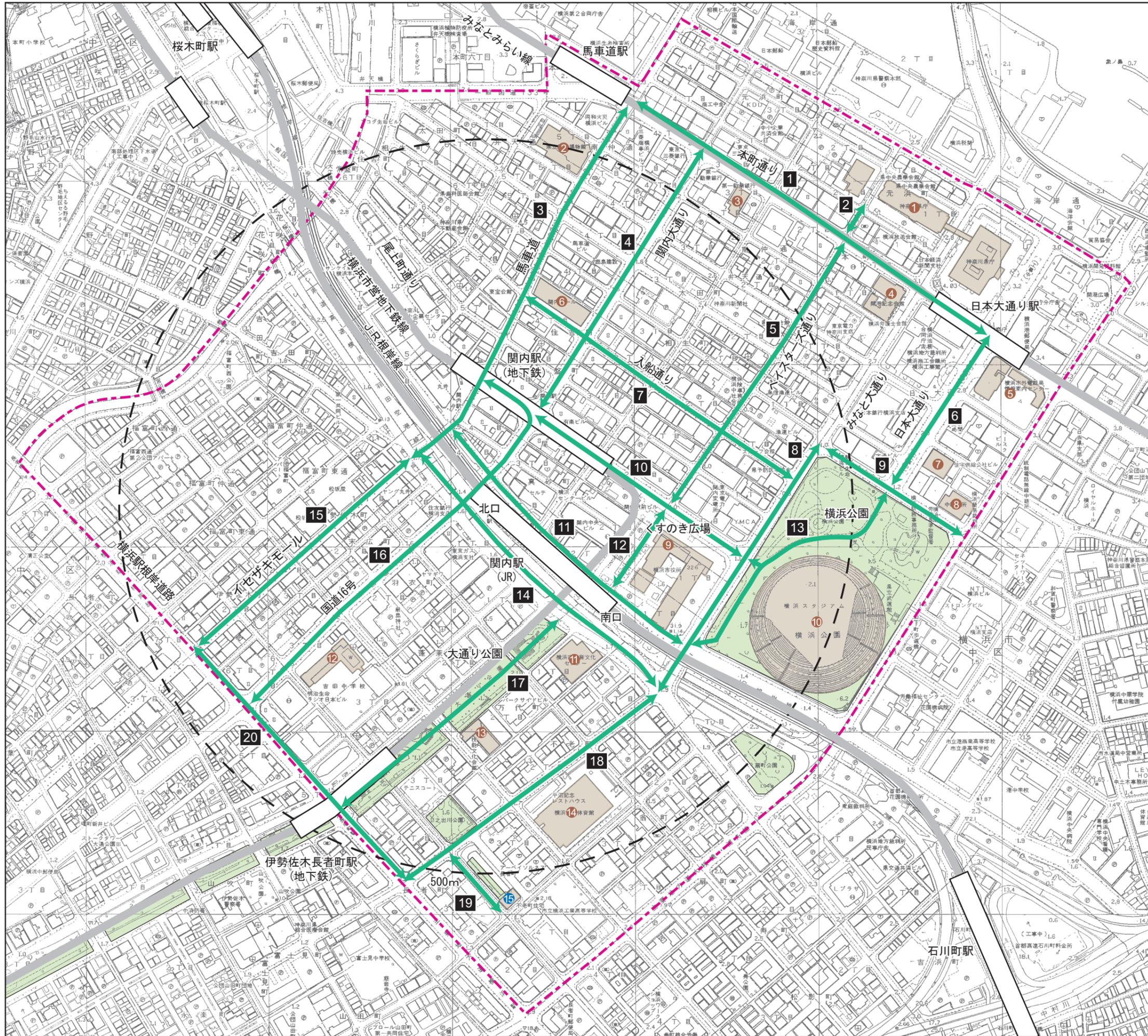


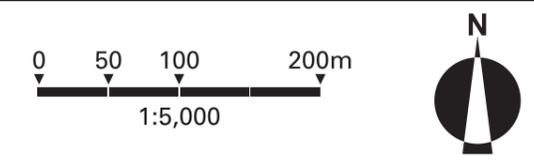
図4-2-3 バリアフリー化を図る経路



重点整備地区の区域
→ バリアフリー化を図る経路

【主要な施設】
● 公共施設
● 福祉施設
 公園

- 【バリアフリー化を図る経路】
- 1 本町通り
 - 2 本町1丁目～県庁
 - 3 馬車道
 - 4 関内大通り
 - 5 ベイスターズ通り
 - 6 日本大通り
 - 7 入船通り
 - 8 みなと大通り
 - 9 相生町1丁目～中区役所前
 - 10 尾上町通り
 - 11 関内駅北口～関内駅南口
 - 12 くすのき広場
 - 13 横浜公園
 - 14 新横浜通り
 - 15 イセザキモール
 - 16 国道16号
 - 17 大通り公園
 - 18 不老町～長者町3丁目
 - 19 蓬莱町3丁目～横浜工業高校前
 - 20 横浜駅根岸道路
 - 21 JR関内駅
 - 22 地下鉄関内駅



4-3. 重点整備地区の現状と課題

以下に示す資料は、既往調査の中で実施した現地点検調査や、今回実施した「まち歩き点検ワークショップ」及び事務局による補足調査の結果をもとに、重点整備地区の特定旅客施設及び経路における主な問題点等を整理し、合わせて、その問題点に対する対応の考え方、及び、対応を検討する際の日安となる交通バリアフリー法に基づく基準（地形等によりやむを得ない場合の基準値も併記）を示したものである。

(1) 特定旅客施設

① JR 関内駅

<p>まち歩き点検の主な指摘事項 (主な問題点等)</p>	<p>対応の考え方 (案) (主な整備課題)</p>	<p>望ましい対応 (移動円滑化基準)</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・エレベーターを設置して欲しい。 ・関内駅北口の階段の駅側に、地盤沈下のため傾斜がついていて危険である。 ・関内駅北口のスロープの勾配が急である。また、地盤沈下のため進行方向に対し横に傾斜がついている。 ・関内駅北口に歩道から駅に誘導する視覚障害者誘導用ブロックが設置されていない。 ・視覚障害者誘導用ブロックによる誘導が階段の手すりまでされていない。 ・券売機の蹴込みが浅いため、車いすでは利用しづらい。 ・トイレに手すりを設置してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・エレベーターの設置 ・関内駅北口の傾斜の改善 ・関内駅北口のスロープの改善 ・視覚障害者誘導用ブロックの設置 ・適切な視覚障害者誘導用ブロックの設置 ・券売機の蹴込み部の確保 ・トイレの改良、整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化された経路に高低差がある場合は、傾斜路又はエレベーターを設ける。 ・傾斜路：有効幅員 120cm(90cm)以上、勾配 1/12(1/8)以下、高低差 75cm 以内ごとに踏み幅 150cm 以上の踊場を設ける。 ・公共用通路と車両等の乗降口との間の経路、その経路とエレベーター、トイレ、券売機などの間に視覚障害者誘導用ブロックを敷設 ・1 以上の券売機は、高齢者、身体障害者等の円滑な利用に適した構造 ・便所の便房のうち 1 以上は、車いす使用者、その他の高齢者、身体障害者の利用に適した構造のもの

② 地下鉄関内駅

まち歩き点検の主な指摘事項 (主な問題点等)	対応の考え方(案) (主な整備課題)	望ましい対応 (移動円滑化基準)
<ul style="list-style-type: none"> ・地下鉄の出入口にチャイムによる案内を設置してほしい。 ・ホームに電車の行き先や発車時刻がわかる電光表示を設置してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・音声による案内情報施設の整備 ・文字による情報案内施設の整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・運行情報を文字及び音声で提供する設備の設置

(2) バリアフリー化を図る経路

① 本町通り

<p>まち歩き点検の主な指摘事項 (主な問題点等)</p>	<p>対応の考え方(案) (主な整備課題)</p>	<p>望ましい対応 (移動円滑化基準)</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・植樹ますのため歩道の有効幅員が 1.7m となっている。 ・歩道の車両乗入れ部の箇所で平坦部の幅員が確保できていない。 ・馬車道駅上の交差点において、全ての方向への横断が確保できるようにしてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道の有効幅員の確保 ・歩道の平坦部の確保 ・横断歩道の設置 	<ul style="list-style-type: none"> ・有効幅員が 2m 以上の歩道を連続して確保 ・車両乗入れ部の平坦部分(横断勾配 1% (2%) 以下)を、有効幅員 2m 以上を確保

② 本町 1 丁目～県庁

<p>まち歩き点検の主な指摘事項 (主な問題点等)</p>	<p>対応の考え方(案) (主な整備課題)</p>	<p>望ましい対応 (移動円滑化基準)</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・歩道の有効幅員が 1.8m となっている。 ・歩道の横断勾配が急な箇所がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道の有効幅員の確保 ・歩道の勾配の改善 	<ul style="list-style-type: none"> ・有効幅員が 2m 以上の歩道を連続して確保 ・横断勾配 1% (2%) 以下

③ 馬車道

<p>まち歩き点検の主な指摘事項 (主な問題点等)</p>	<p>対応の考え方 (案) (主な整備課題)</p>	<p>望ましい対応 (移動円滑化基準)</p>
<ul style="list-style-type: none"> 歩道の横断勾配が急な箇所がある。 交差点に設置されている視覚障害者誘導用ブロックが不適切 	<ul style="list-style-type: none"> 歩道の勾配の改善 視覚障害者誘導用ブロックの適切な設置 	<ul style="list-style-type: none"> 横断勾配 1% (2%) 以下 移動円滑化のために必要な箇所に、視覚障害者誘導用ブロックを敷設

④ 関内大通り

<p>まち歩き点検の主な指摘事項 (主な問題点等)</p>	<p>対応の考え方 (案) (主な整備課題)</p>	<p>望ましい対応 (移動円滑化基準)</p>
<ul style="list-style-type: none"> 交差点部の歩道のすりつけ勾配が急な箇所がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 歩道の勾配の改善 	<ul style="list-style-type: none"> 縦断勾配 5% (8%) 以下

⑤ バイスターズ通り

<p>まち歩き点検の主な指摘事項 (主な問題点等)</p>	<p>対応の考え方 (案) (主な整備課題)</p>	<p>望ましい対応 (移動円滑化基準)</p>
<ul style="list-style-type: none"> 車止めの位置が通行の障害となっている箇所がある。 視覚障害者誘導用ブロックを両側の歩道に連続的に設置してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> 歩道上の障害物の移動・撤去 視覚障害者誘導用ブロックの適切な設置 	<ul style="list-style-type: none"> 移動円滑化のために必要な箇所に、視覚障害者誘導用ブロックを敷設

⑥ 日本大通り

まち歩き点検の主な指摘事項 (主な問題点等)	対応の考え方 (案) (主な整備課題)	望ましい対応 (移動円滑化基準)
・車止めの間隔が車いすの通行にとっては狭い。	・歩道上の障害物の移動・撤去	

⑦ 入船通り

まち歩き点検の主な指摘事項 (主な問題点等)	対応の考え方 (案) (主な整備課題)	望ましい対応 (移動円滑化基準)
・歩道の車両乗入れ部のため勾配が急な箇所がある。 ・歩道の横断勾配が急な箇所がある。	・歩道の勾配の改善 ・歩道の勾配の改善	・車両乗入れ部の平坦部分(横断勾配 1% (2%) 以下) を、有効幅員 2m 以上を確保 ・横断勾配 1% (2%) 以下

⑧ みなと大通り

まち歩き点検の主な指摘事項 (主な問題点等)	対応の考え方 (案) (主な整備課題)	望ましい対応 (移動円滑化基準)
・交差点部の歩道のすりつけ勾配が急な箇所がある。	・歩道の勾配の改善	・縦断勾配 5% (8%) 以下

⑨ 相生町1丁目～中区役所前

まち歩き点検の主な指摘事項 (主な問題点等)	対応の考え方 (案) (主な整備課題)	望ましい対応 (移動円滑化基準)
<ul style="list-style-type: none"> • 歩道のブロック舗装が破損している箇所がある。 • 交差点部の歩道のすりつけ勾配が急な箇所がある。 • 車止めの間隔が車いすの通行にとっては狭い。 • 視覚障害者誘導用ブロックがマンホールをさけるため直角に誘導しているためわかりにくい。 	<ul style="list-style-type: none"> • 歩道の平坦性の確保 • 歩道の勾配の改善 • 歩道上の障害物の移動・撤去 • 視覚障害者誘導用ブロックの適切な設置 	<ul style="list-style-type: none"> • 平坦で滑りにくく、かつ、水はけのよい仕上げ • 縦断勾配 5% (8%) 以下

⑩ 尾上町通り

<p>まち歩き点検の主な指摘事項 (主な問題点等)</p>	<p>対応の考え方 (案) (主な整備課題)</p>	<p>望ましい対応 (移動円滑化基準)</p>
<ul style="list-style-type: none"> 歩道の横断歩道接続部のすりつけ勾配が急な箇所がある。 歩道の車両乗入れ部のため勾配が急な箇所がある。 車止めの位置が通行の障害となっている箇所がある。 触知図案内板の存在がわからない。 触知図案内板に付いている音声案内の説明が長く、わかりにくい。 交差点の歩道巻き込み部に設置されている視覚障害者誘導用ブロックが車道に近すぎるため、車に巻き込まれる危険がある。 連続的に設置されている視覚障害者誘導用ブロックが途切れている箇所がある。 音響信号機の押しボタンの位置を知らせる工夫が必要である。 バス停留所の音声案内が聞きづらい。 	<ul style="list-style-type: none"> 歩道の勾配の改善 歩道の勾配の改善 歩道上の障害物の移動・撤去 案内標識の改善 歩行者の安全の確保 適切な視覚障害者用誘導ブロックの設置 音響信号機の改善 音声案内の改善 	<ul style="list-style-type: none"> 縦断勾配 5% (8%) 以下 車両乗入れ部の平坦部分(横断勾配 1% (2%) 以下)を、有効幅員 2m 以上を確保 交差点、駅前広場等、移動の方向を示す必要がある箇所に、官公庁、福祉施設、その他施設及びエレベーター等移動の円滑化のために必要な施設を案内する標識を設置 移動円滑化のために必要な箇所に、視覚障害者誘導用ブロックを敷設

⑪ 関内駅北口～関内駅南口

<p>まち歩き点検の主な指摘事項 (主な問題点等)</p>	<p>対応の考え方 (案) (主な整備課題)</p>	<p>望ましい対応 (移動円滑化基準)</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・市役所前の路面の舗装に凹凸があるため、車いすでは通行しづらい。 ・歩道の車両乗入れ部のため勾配が急な箇所がある。 ・交差点部の歩道のすりつけ勾配が急な箇所がある。 ・道路が地盤沈下したため横断勾配が急になっている箇所がある。 ・車止めが暗い色のため、夜暗くなると見えにくい。 ・交差点に設置されている視覚障害者誘導用ブロックの位置が適切でない箇所がある。 ・タクシ乗り場に車いす用のスロープが必要である。 ・南口にあるトイレの照明が暗い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道の平坦性の確保 ・歩道の勾配の改善 ・歩道の勾配の改善 ・歩道の勾配の改善 ・歩行者の安全の確保 ・適切な視覚障害者誘導用ブロックの設置 ・タクシー乗り場の改善 ・トイレの照明の改善 	<ul style="list-style-type: none"> ・平坦で滑りにくく、かつ、水はけのよい仕上げ ・車両乗入れ部の平坦部分(横断勾配 1% (2%) 以下)を、有効幅員 2m 以上を確保 ・縦断勾配 5% (8%) 以下 ・横断勾配 1% (2%) 以下 ・移動円滑化のために必要な箇所に、視覚障害者誘導用ブロックを敷設 ・当該乗降場において停留する自動車に車いす使用者が円滑に乗降できる構造

⑬ 横浜公園

まち歩き点検の主な指摘事項 (主な問題点等)	対応の考え方(案) (主な整備課題)	望ましい対応 (移動円滑化基準)
<ul style="list-style-type: none"> 横断歩道接続部の歩道と車道の段差が4cm以上ある。 公園の出入口にある排水溝と路面に段差がある。 公園内には視覚障害者誘導用ブロックが設置されていない。 	<ul style="list-style-type: none"> 段差の解消 段差の解消 適切な視覚障害者誘導用ブロックの設置 	<ul style="list-style-type: none"> 接続部分の段差は2cmを標準 移動円滑化のために必要な箇所に、視覚障害者誘導用ブロックを敷設

⑭ 新横浜通り

まち歩き点検の主な指摘事項 (主な問題点等)	対応の考え方(案) (主な整備課題)	望ましい対応 (移動円滑化基準)
<ul style="list-style-type: none"> 歩道の横断歩道接続部のすりつけ勾配が急な箇所がある。 交差点に視覚障害者誘導用ブロックが設置されていない箇所がある。 バス停留所にバスの乗車口を示す視覚障害者誘導用ブロックが設置されていない。 不老町交差点の歩行者用信号の青時間が短い。 バス停留所の時刻表の位置が高く、見づらい。 	<ul style="list-style-type: none"> 歩道の勾配の改善 適切な視覚障害者誘導用ブロックの設置 適切な視覚障害者誘導用ブロックの設置 十分な歩行者用青信号時間の確保 バスの整備・改善 	<ul style="list-style-type: none"> 縦断勾配5% (8%) 以下 移動円滑化のために必要な箇所に、視覚障害者誘導用ブロックを敷設 移動円滑化のために必要な箇所に、視覚障害者誘導用ブロックを敷設 音響機能や歩行者用青時間延長機能を整備することにより、道路の横断の安全性を確保する

⑮ イセザキモール

<p>まち歩き点検の主な指摘事項 (主な問題点等)</p>	<p>対応の考え方 (案) (主な整備課題)</p>	<p>望ましい対応 (移動円滑化基準)</p>
<ul style="list-style-type: none"> 路面のブロック舗装の目地が広く、杖や車いすのキヤスターがはまってしまう。 	<ul style="list-style-type: none"> 歩道の舗装の改善 	<ul style="list-style-type: none"> 平坦で滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げ

⑯ 国道 16 号

<p>まち歩き点検の主な指摘事項 (主な問題点等)</p>	<p>対応の考え方 (案) (主な整備課題)</p>	<p>望ましい対応 (移動円滑化基準)</p>
<ul style="list-style-type: none"> 歩道の車両乗入れ部のすりつけ勾配が急な箇所がある。 交差点に視覚障害者誘導用ブロックが設置されていない箇所がある。 視覚障害者誘導用ブロックが管理者の変わるところで途切れている。 羽衣町交差点の歩行者用信号の青時間をもう少し長くしてほしい。 尾上町交差点の横断歩道に視覚障害者を誘導する「エスコートライン」を設置してほしい。 横断歩道が歩道の巻き込み部に接続しているため、視覚障害者にとって進行方向がわかりにくい。 	<ul style="list-style-type: none"> 歩道の勾配の改善 適切な視覚障害者誘導用ブロックの設置 連続した視覚障害者用誘導ブロックの設置 十分な歩行者用青信号時間の確保 視覚障害者の安全な横断への配慮 視覚障害者の安全な横断への配慮 	<ul style="list-style-type: none"> 車両乗入れ部の平坦部分(横断勾配 1% (2%) 以下)を、有効幅員 2m 以上を確保 移動円滑化のために必要な箇所に、視覚障害者誘導用ブロックを敷設 移動円滑化のために必要な箇所に、視覚障害者誘導用ブロックを敷設 音響機能や歩行者用青時間延長機能を整備することにより、道路の横断の安全性を確保する

⑱ 不老町～長者町3丁目

まち歩き点検の主な指摘事項 (主な問題点等)	対応の考え方(案) (主な整備課題)	望ましい対応 (移動円滑化基準)
<ul style="list-style-type: none"> 歩道の車両乗り入れ部において、有効幅員が狭い箇所がある。 不老町2目交差点の横断歩道接続部に段差がある。 横浜文化体育館前の音響信号機の音が聞こえにくい。 	<ul style="list-style-type: none"> 歩道の有効幅員の確保 段差の解消 音響信号機の改善 	<ul style="list-style-type: none"> 車両乗り入れ部の平坦部分(横断勾配1% (2%)以下)を、有効幅員2m以上を確保 接続部分の段差は2cmを標準 音響機能や歩行者用青時間延長機能を整備することにより、道路の横断の安全性を確保する

⑲ 蓬莱町3丁目～横浜工業高校前

まち歩き点検の主な指摘事項 (主な問題点等)	対応の考え方(案) (主な整備課題)	望ましい対応 (移動円滑化基準)
<ul style="list-style-type: none"> 車止めのため歩道の有効幅員が1.8mとなっている。 	<ul style="list-style-type: none"> 歩道の有効幅員の確保 	<ul style="list-style-type: none"> 有効幅員が2m以上の歩道を連続して確保

⑳ 横浜駅根岸道路

まち歩き点検の主な指摘事項 (主な問題点等)	対応の考え方(案) (主な整備課題)	望ましい対応 (移動円滑化基準)
<ul style="list-style-type: none"> 歩道の勾配が急な箇所がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 歩道の勾配の改善 	<ul style="list-style-type: none"> 縦断勾配5% (8%)以下

5. 関内駅周辺地区のバリアフリー化のための事業

5-1. 事業の基本的な考え方

バリアフリー化の整備にあたっては、交通バリアフリー法に基づく移動円滑化基準やガイドライン等に沿った事業を行い、高齢者、障害者等の円滑な移動を実現することにより、すべての人にとって使いやすいものとなるよう整備することを基本とする。

(1) 鉄道駅のバリアフリー化

【移動円滑化された経路の確保】

- ・ 駅の外部から改札口を経てプラットホームへ通ずる経路については、高齢者、障害者等すべての人が、可能な限り単独で移動できるよう、バリアフリー化された経路（移動円滑化された経路）を1ルート以上確保する。
- ・ 移動円滑化された経路は、鉄道利用者が最も一般的に利用するルート（主動線）に確保することを基本とし、あわせて可能な限り、方面別など複数のルートの確保に努める。

【安全な階段の整備】

- ・ 階段は、転倒・転落を防ぐため、段を容易に識別でき、滑りにくく、つまずきにくい構造とする。また、移動の負担を軽減するため、手すりの位置や高さなどに配慮する。

【誘導案内設備の整備】

- ・ サインは、情報の内容、表示の方法やデザイン、掲出の位置などを考慮し、誰にでもわかりやすく、見やすいものとし、重点整備地区内での連続性、統一性に配慮し整備する。
- ・ 運行情報の案内、列車接近の警告、事故等の緊急情報については、文字及び音声により情報を提供する。
- ・ 駅周辺の道路も含めた連続性や利用者の動線、床材の色等を考慮して視覚障害者誘導ブロックを設置することにより、視覚障害者の円滑な誘導と安全を確保する。

【使いやすい設備の整備】

- ・ エレベーター、エスカレーター、トイレ、改札口、券売機等の設備は、高齢者、障害者等すべての人が利用しやすいものとする。
- ・ トイレについては、空間が確保できる場合、多目的トイレの整備に努める。

【プラットホームにおける安全対策】

- ・ プラットホームにおいては、列車との段差及び隙間をできる限り小さくし、円滑な乗降を確保する。
- ・ ホームからの転落や列車との接触を防ぐため、警告ブロックやホーム柵の設置等による落下防止措置に努める。

【職員に対する適切な教育訓練】

- ・高齢者、障害者等に対する適切な対応や必要な介助を行うことができるよう、職員の教育訓練の充実を図る。

(2) 道路等のバリアフリー化

① 特定経路・準特定経路の設定

重点整備地区内においてバリアフリー化を優先的に推進する「バリアフリー化を図る経路」を図 4-2-3 に示したが、交通バリアフリー法に基づく「特定経路」については、この「バリアフリー化を図る経路」の中から、平成 22 年までのバリアフリー化を目標に、特に主要な経路としての重要性、及び整備の実現性（技術的な課題への対応の可能性や全体の事業量との関係等）を考慮し設定する。

また、「特定経路」と一体となって主要な歩行者ネットワークを形成し、特定経路を補完・代替する経路については、「準特定経路」として設定する。

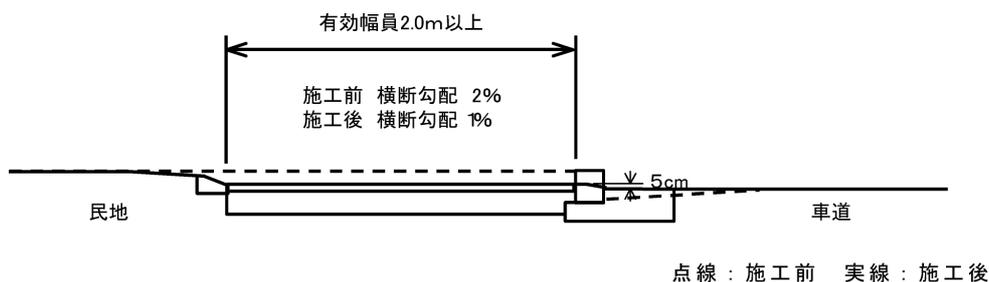
- ・ **特定経路** : 原則として、平成 22 年までに交通バリアフリー法に基づく基準等に沿った整備を実施する経路
: 現段階において、横浜市福祉のまちづくり条例に基づく整備がされており、高齢者、障害者等の円滑な移動に特に支障のない経路
- ・ **準特定経路** : 今までの検討等で確認された課題については、今後、補修の機会等を捉えて、バリアフリー化に向けた整備に取り組む経路

② 特定経路の整備

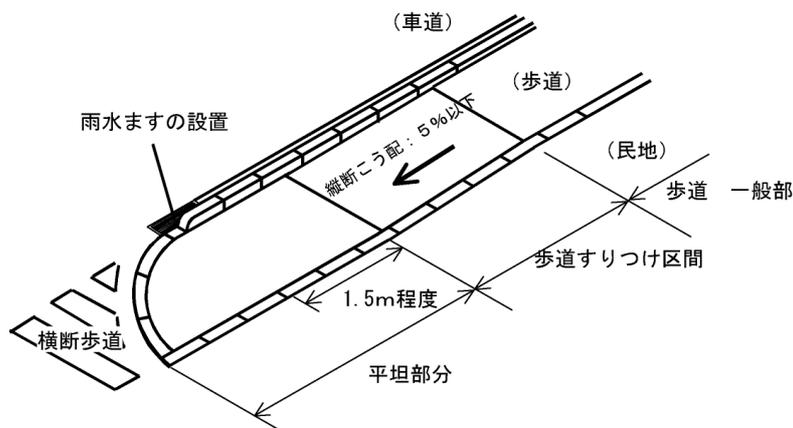
- ・ 特定経路に指定された道路においては、車いす使用者のすれ違いを考慮した幅員の歩道を連続的に確保する。
- ・ 歩道は、高齢者、障害者等すべての人が安全で快適に移動できる構造（適切な勾配・段差や平坦部の確保など）とする。
- ・ 案内標示は、誰にでもわかりやすく見やすいものになるよう、既存の案内標識を活かしながら、重点整備地区全体での連続性、統一性に配慮し整備する。
- ・ 視覚障害者誘導用ブロックは、連続性や利用者の動線、床材の色等を考慮して敷設し、視覚障害者の円滑な移動を確保する。
- ・ 特定経路の始点・終点においては、歩行空間の連続性に配慮して歩道等の整備をすることとする。

【歩道の整備イメージの例】

■歩道の横断面（セミフラット型歩道の場合）



■横断歩道接続部等における構造（セミフラット型歩道の場合）



出典）「道路の移動円滑化整備ガイドライン」

（3）交通安全施設等のバリアフリー化

- ・道路の横断の安全を確保するため、バリアフリー化に対応した信号機を整備する。なお、広い交差点においては、方向定位に配慮するなど、視覚障害者の誘導に十分配慮する。また、横断距離が長い場合は、高齢者や障害者等が安全に横断できる信号の青時間確保に配慮する。さらに、音響式信号機については、周囲の環境等を考慮し、利用者が横断するための的確に判断できる音量の調整について検討を行う。
- ・歩行者の安全な移動を確保するため、違法駐車対策の強化や、必要に応じて交通規制の実施を検討する。

（4）バスのバリアフリー化

- ・バリアフリー化に対応したバス車両の導入を推進する。
- ・高齢者、障害者等すべての人が利用しやすいバス停留所を整備する。
- ・高齢者、障害者等に対する適切な対応や必要な介助を行うことができるよう、職員の教育訓練の充実を図る。

図5-1-1 特定経路・準特定経路

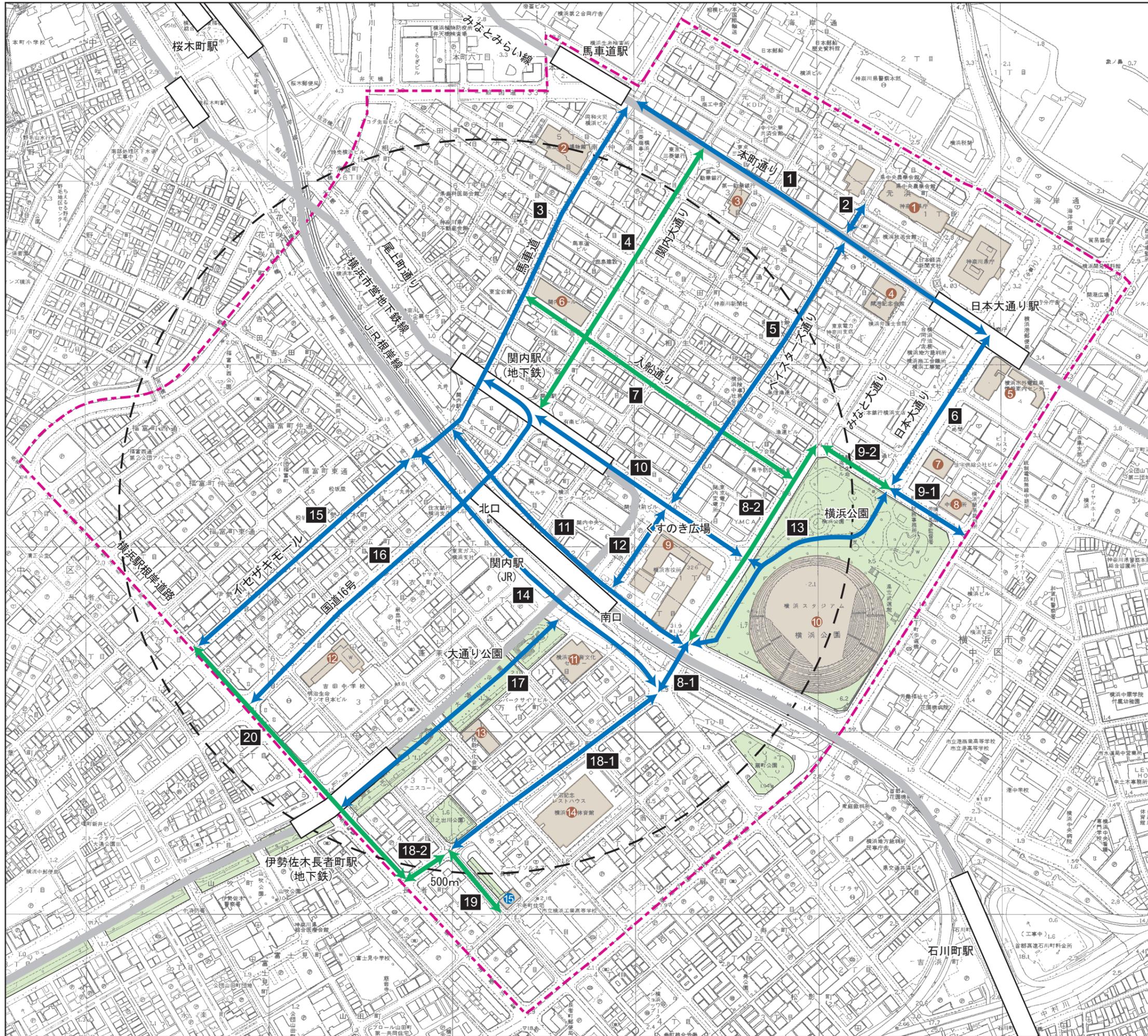
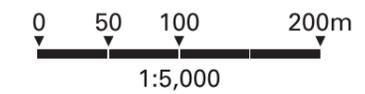
-  重点整備地区の区域
-  特定経路
-  準特定経路

【主要な施設】

-  公共施設
-  福祉施設
-  公園

【バリアフリー化を図る経路】

- 1 本町通り
- 2 本町1丁目～県庁
- 3 馬車道
- 4 関内大通り
- 5 ベイスターズ通り
- 6 日本大通り
- 7 入船通り
- 8 みなと大通り
- 9 相生町1丁目～中区役所前
- 10 尾上町通り
- 11 関内駅北口～関内駅南口
- 12 くすのき広場
- 13 横浜公園
- 14 新横浜通り
- 15 イセザキモール
- 16 国道16号
- 17 大通り公園
- 18 不老町～長者町3丁目
- 19 蓬莱町3丁目～横浜工業高校前
- 20 横浜駅根岸道路



5-2. 特定事業及びその他の事業

関内駅周辺地区のバリアフリー化の課題を踏まえ、前項で示した事業の基本的な考え方に基づき、本地区のバリアフリー化のための「特定事業」及び「その他の事業」を定める。

「特定事業」とは、旅客施設に関する公共交通特定事業、道路に関する道路特定事業、信号機の設置等に関する交通安全特定事業に分けられる。また、これらの特定事業と合わせて実施すべき事業が「その他の事業」である。これらの事業を重点的かつ一体的に実施し、すべての人の円滑な移動を実現する。

関内駅周辺地区において実施する公共交通特定事業、道路特定事業、交通安全特定事業、その他の事業を次ページ以降に示す。

各事業者は、ここに示された事業内容を踏まえ、特定事業計画を作成し、交通バリアフリー法に基づく基本方針に定められている平成 22 年を目標に、事業の実施に取り組むものとする。また、事業の実施にあたっては、交通バリアフリー法に基づく移動円滑化基準やガイドラインに沿った整備を行うこととする。

(1) 公共交通特定事業

① 東日本旅客鉄道株式会社

事業箇所	主な事業内容※ ¹	平成 22 年 を目標に 整備	今後機会を 捉えて整備 を検討※ ²	備 考
関内駅北口・南口共通	・ホーム及び改札口付近に運行情報を提供する可変式情報表示装置を設置。	○		
	・視覚障害者誘導用ブロックを、誘導すべき箇所を考慮して改善。 ※ ³	○		
	・階段の段を識別しやすいように、色を改善。	○		
	・蹴込みの設置等、利用しやすい券売機を設置。		○	鉄道事業者で統一した構造が検討されることが望ましい。
	・地上出入口、およびホーム等に、位置を知らせる音響案内装置を設置。	○		
	・多目的トイレの設置。	○		
	・職員の教育訓練の充実。	○		
関内駅北口	・改札口と上り・下りホームを結ぶエレベーターを設置。	○		周辺の歩行者空間等との整合性を考慮して、一体的な整備を検討する必要がある。

※1：公共交通特定事業の実施にあたっては、「公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン」「同ガイドライン（追補版）」「横浜市福祉のまちづくり条例施設整備マニュアル」の内容をふまえ、整備に努めることとする。

※2：実施時期については国等の支援策や、技術開発の動向も踏まえて、大規模改築や施設の更新などの機会に検討する。

(平成22年以降も含む。)

※3：視覚障害者誘導ブロックは、駅周辺の道路も含めた連続性や利用者の動線、床材の色等を考慮して、検討する必要がある。

② 横浜市交通局

事業箇所	主な事業内容※1	平成 22 年 を目標に 整備	今後機会を 捉えて整備 を検討	備 考
地下鉄関内駅	・ホーム及び改札口付近に運行情報を提供する可変式情報表示装置を設置。		○	
	・地上出入口、およびホーム等に、位置を知らせる音響案内装置を設置。	○		
	・職員の教育訓練の充実。	○		

※1：公共交通特定事業の実施にあたっては、「公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン」「同ガイドライン（追補版）」「横浜市福祉のまちづくり条例施設整備マニュアル」の内容をふまえ、整備に努めることとする。

(2) 道路特定事業

① 国土交通省

事業箇所	主な事業内容※ ¹	平成 22 年 を目標に 整備	今後機会を 捉えて整備 を検討	備 考
経路 16 : 国道 16 号	・ 歩道の勾配を改善。	○		
	・ 視覚障害者誘導用ブロックの改善。	○		市道部との連続性を考慮して、「道路の移動円滑化ガイドライン」「横浜市福祉のまちづくり条例施設整備マニュアル」に基本的に準拠する。

※ 1 : 道路特定事業の実施にあたっては、「道路の移動円滑化整備ガイドライン」「横浜市福祉のまちづくり条例施設整備マニュアル」の内容をふまえ、整備に努めることとする。

※視覚障害者誘導用ブロックについては、視覚障害者の特性をふまえ、既設の敷設状況を確認し、交差点部分や歩道における誘導性・連続性等に充分留意しながら現在の敷設状況を改善することを最優先とする。また、「横浜市福祉のまちづくり条例施設整備マニュアル」における連続敷設の内容を考慮するとともに、加えて歩行者交通量等の状況に応じて、適宜、追加敷設を検討するものとする。

※大きい交差点等、視覚障害者の方向定位が困難であると考えられる道路横断箇所については、道路管理者、交通管理者協議のもと、視覚障害者用道路横断帯（エスコートライン）の設置を検討する。

② 横浜市

事業箇所	主な事業内容※ ¹	平成 22 年 を目標に 整備	今後機会を 捉えて整備 を検討※ ²	備 考
経路 1 (本町通り)	・ 植え込み部等を除き、歩道の有効幅員を可能な限り 2 m 以上確保。	○		
経路 2 (本町 1 丁目～県庁)	・ 歩道の有効幅員を可能な限り 2 m 以上確保。	○		
	・ 歩道の勾配を改善。	○		
経路 3 (馬車道)	・ 歩道の勾配を改善。		○	沿道の建物の建て替えの際に検討する。
	・ 視覚障害者誘導用ブロックを必要な箇所に敷設。	○		国道部との連続性を考慮するとともに、「道路の移動円滑化ガイドライン」「横浜市福祉のまちづくり条例施設整備マニュアル」に基本的に準拠する。
経路 8-1 (みなと大通り)	・ 歩道の舗装の平坦性を確保。	○		
	・ 交差点部分におけるすりつけ勾配の改善。	○		
経路 9-1 (相生町 1 丁目～中区役所前)	・ 交差点の勾配を改善するとともに、横断歩道接続部に平坦部分を確保。	○		
	・ 視覚障害者誘導用ブロックの敷設位置を改善。	○		
経路 10 (尾上町通り)	・ 歩道の勾配を改善するとともに、交差点部分の平坦部分を確保。	○		
	・ 車両乗り入れ部において歩行者等の通行部分を可能な限り 2 m 以上確保。	○		
	・ 視覚障害者誘導用ブロックの改善。	○		国道部との連続性を考慮するとともに、「道路の移動円滑化ガイドライン」「横浜市福祉のまちづくり条例施設整備マニュアル」に基本的に準拠する。
	・ 案内標識 (触知図) をわかりやすく改善。		○	触地図については、今後の技術開発の動向を踏まえて、よりよい案内にしていこうと努める。

経路 11 (関内駅北口～関内駅南口)	・歩道の舗装の平坦性を確保。	○		
	・車両乗り入れ部において歩行者等の通行部分を可能な限り 2 m 以上確保。	○		
	・交差点の勾配を改善するとともに、横断歩道接続部に平坦部分を確保。	○		公園内の歩行者動線を考慮し、公園部と一体的な整備を実施。
	・歩道の勾配を改善。(関内駅北口スロープ部を含む)	○		
	・視覚障害者誘導用ブロックの改善。	○		
	・横断歩道部等における歩道と車道との段差を 2 cm に改善。	○		
経路 14 (新横浜通り)	・交差点の勾配を改善するとともに、横断歩道接続部に平坦部分を確保。	○		
	・交差点部分に視覚障害者誘導用ブロックを敷設。	○		
経路 15 (イセザキモール)	・舗装の目地等を歩きやすく改善。		○	
経路 18-1 (不老町～長者町 3 丁目)	・車両乗り入れ部において歩行者等の通行部分を可能な限り 2 m 以上確保。	○		
	・横断歩道部等における歩道と車道との段差を 2 cm に改善。	○		
	・歩道の有効幅員を可能な限り 2 m 以上確保。	○		

※ 1 : 道路特定事業の実施にあたっては、「道路の移動円滑化整備ガイドライン」「横浜市福祉のまちづくり条例施設整備マニュアル」の内容をふまえ、整備に努めることとする。

※ 2 : 近年整備を実施しており、今後、道路補修の機会等を捉えて、適宜整備を検討するものとする。

※視覚障害者誘導用ブロックについては、視覚障害者の特性をふまえ、既設の敷設状況を確認し、交差点部分や歩道における誘導性・連続性等に充分留意しながら現在の敷設状況を改善することを最優先とする。また、「横浜市福祉のまちづくり条例施設整備マニュアル」における連続敷設の内容を考慮するとともに、加えて歩行者交通量等の状況に応じて、適宜、追加敷設を検討するものとする。

※大きい交差点等、視覚障害者の方向定位が困難であると考えられる道路横断箇所については、道路管理者、交通管理者協議のもと、視覚障害者用道路横断帯(エスコートライン)の設置を検討する。

(3) 交通安全特定事業

① 神奈川県公安委員会

事業箇所	主な事業内容	平成 22 年を目標に 事業を実施	備 考
特定経路	<ul style="list-style-type: none">・音響式信号機等の設置。・標識・標示の視認性の確保。・違法駐車取締りを強化。・違法駐車防止に関する広報・啓発活動を実施。・交通規制の実施。	○	

(4) その他の事業

① 横浜市

事業箇所	主な事業内容	平成 22 年を目標に 整備	備 考
経路 13 : 横浜公園	<ul style="list-style-type: none">・公園出入り口部分における勾配の改善。	○	道路の歩行者動線を考慮し、道路と一体的な整備を実施。

② 国土交通省、横浜市

整備箇所	整備内容	平成 22 年 を目標に 整備	今後機会を 捉えて整備 を検討	備 考
重点整備地区全域	・違法駐輪対策の実施。	○		道路管理者、地元関係者等の協力の下で、 推進

③ 地元商店街等

整備箇所	整備内容	平成 22 年 を目標に 整備	今後機会を 捉えて整備 を検討	備 考
重点整備地区全域	・はみ出し看板・商品の撤去。	○		

④ 横浜市

整備箇所	整備内容	平成 22 年 を目標に 整備	今後機会を 捉えて整備 を検討	備 考
重点整備地区全域	・サインの表記については、利用者にとって分かりやすい内容となるように努める。	○		

⑤ 横浜市

整備箇所	整備内容	平成 22 年 を目標に 整備	今後機会を 捉えて整備 を検討	備 考
重点整備地区全域	・啓発活動等を通じて、自転車の安全な走行を呼びかける。	○		事業者、市民の協力が必要である。

6. 基本構想策定後の事業推進にあたって

(1) 円滑な各種特定事業計画の策定・事業の実施

- ・横浜市、事業者、市民は、「移動円滑化の促進に関する基本方針」において「移動円滑化を進めるに当たっては、高齢者、身体障害者等の意見を十分に聴き、それを反映させることが重要である」と規定されていることをふまえ、互いに協力して、高齢者・障害者等にとって、より使いやすい整備と円滑な事業の推進に努めることとする。
- ・横浜市は、基本構想策定後、関係事業者が円滑な事業実施を行うために、事業者間、及び高齢者・障害者等との情報交換・意見交換の促進に努めることとする。
- ・事業者は、特定事業計画の立案、及び特定事業の実施にあたり、整備内容や配慮すべき事項について、高齢者・障害者等の意見を反映させるように努めることとする。
- ・市民は、移動円滑化を推進するため、交通のバリアフリー化等の事業を実施するにあたり、一人一人がお互いを理解するとともに、障害者等の移動の妨げとなる違法駐輪等を自粛するほか、障害者等移動困難者の介助を行うなど、互いに支え合い、協力するように努めることとする。

(2) 進捗状況および事業内容の広報

- ・横浜市と事業者は連携して、施設が有効に利用されるように、バリアフリー化の事業の進捗状況、及びバリアフリー化された施設の位置や利用の仕方などの利用案内について、広く広報するように努めることとする。

(3) 「福祉のまちづくり」によるソフト施策の継続

- ・関内駅周辺地区では、これまで、福祉のまちづくり重点推進地区事業により様々なソフト施策が実施されてきた。すべての人の移動の円滑化を実現していくためには、これらのソフト施策が、この交通バリアフリー基本構想による整備と連携していくことが効果的であることから、今後も引き続き、市民、事業者、横浜市の協働によりソフト施策の取り組みを進めていくものとする。

資料編

- 資料1 交通バリアフリー基本構想策定に係わる主な検討経緯と検討体制
- 資料2 横浜市交通バリアフリー専門委員会設置要領と名簿等
- 資料3 関内地区部会まち歩き点検のまとめ
- 資料4 関内駅周辺地区交通バリアフリー基本構想素案への意見と回答

資料1 交通バリアフリー基本構想策定に係わる主な検討経緯と検討体制

1 検討経緯

横浜市では、全市的な観点から基本構想を調整・検討する「横浜市交通バリアフリー専門委員会」を設置するとともに、専門委員会の下部組織として、「地区部会」を設置して具体的な検討を進めた。

関内地区部会は、専門委員会副委員長でもある横浜国立大学大学院助教授の大原先生を部会長として、学識経験者、高齢者・障害者等の地域の住民の方々、関係する事業者・行政機関から構成され、これまで現地点検を含む4回の部会を開催し、利用者の意見を反映させるとともに、関係機関との協議・調整を行いながら、この素案をまとめた。

第1回地区部会 【平成15年8月21日】 於：横浜市庁舎5階特別会議室

交通バリアフリー法の仕組みの仕組み、および関内地区における今までの取り組みについて確認し、今後の検討の進め方について議論を行った。

第2回地区部会（まちあるき点検ワークショップ） 【平成15年11月7日】

関内地区は、過年度、福祉局によって、複数回まちあるき点検調査を実施していることから、今回は利用者の方が特に移動に不便をきたしていると考えているポイントを中心に点検することを目的に、グループに分かれてまちあるき点検を行い、点検後、各グループ毎に課題の整理および対応案の検討を行った。

第3回地区部会 【平成15年11月28日】 於：松村別館201号会議室

まちあるき点検、および過年度の調査等から地区内の問題点を整理して、重点整備地区のエリアの設定、および中心市街地（関内・関外地区）活性化基本計画において位置付けられている歩行者ネットワークの観点を踏まえ、重点整備地区内において、バリアフリー化を優先的に進める経路について検討した。

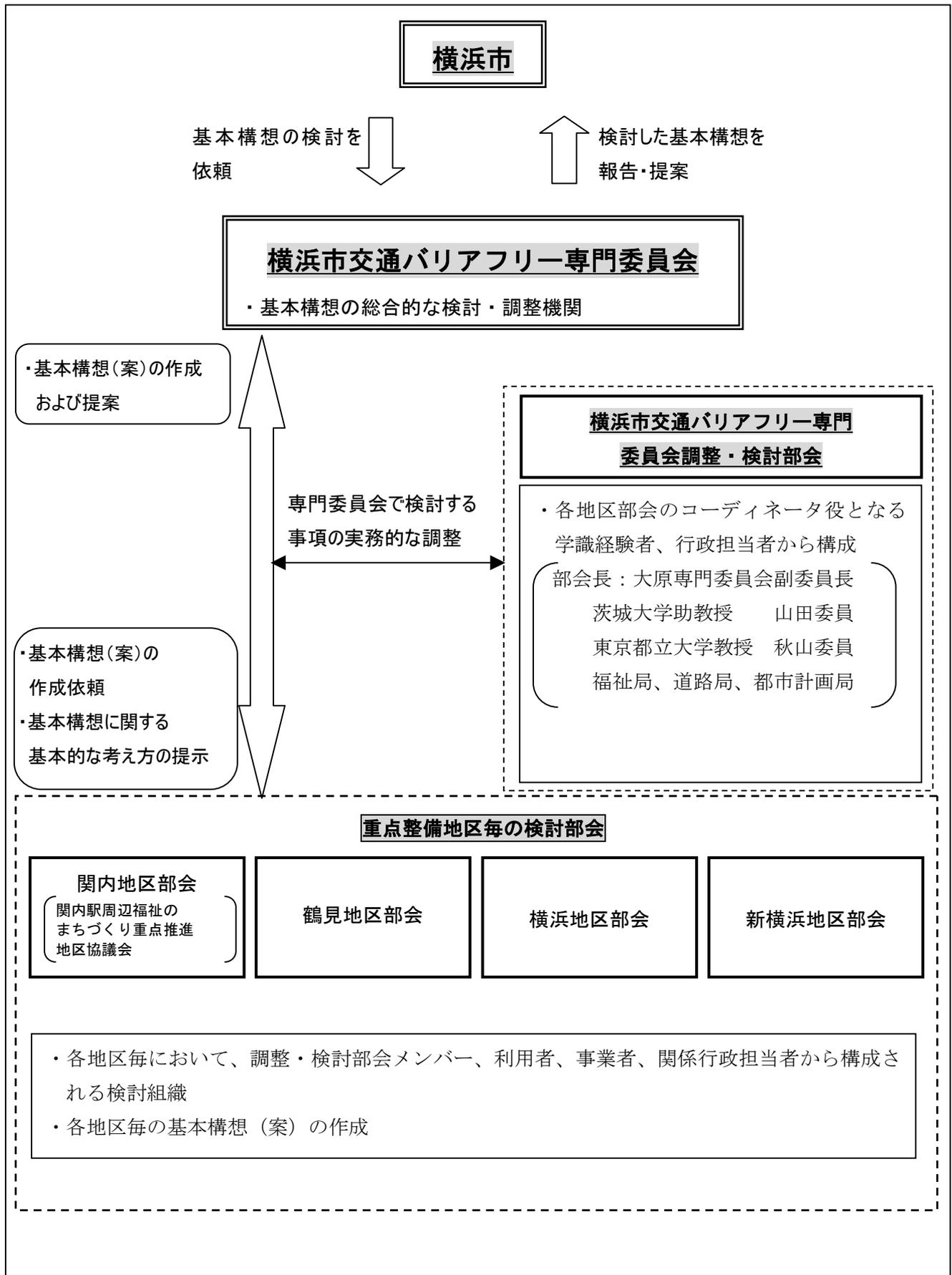
第4回地区部会 【平成15年12月25日】 於：横浜市庁舎5階特別会議室

重点整備地区内で、事業の重要性および整備の実現性（技術的な課題への対応の可能性や全体の事業量との関係）を考慮して、旅客施設や車両、道路などについて、バリアフリー化のために実施すべき事業（特定事業）、および経路について検討を行った。

第5回地区部会【平成16年3月26日】於：松村別館201号会議室

基本構想（素案）を対象として行ったパブリックコメントでいただいた意見等を元に、基本構想（素案）を必要に応じて見直した基本構想（原案）について検討を行い、地区部会として基本構想（原案）を確定した。

2 横浜市交通バリアフリー基本構想の検討体制



資料2 横浜市交通バリアフリー専門委員会設置要領と名簿等

横浜市交通バリアフリー専門委員会設置要領

制定 平成15年6月24日（局長決裁）

最近改正 平成16年4月 7日（局長決裁）

（設置目的）

第1条 平成12年11月に施行された「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（交通バリアフリー法）の趣旨に基づき、本市内の旅客施設を中心とした地区における旅客施設、道路等のバリアフリー化の重点的・一体的推進するための基本構想について検討することを目的に、横浜市福祉のまちづくり推進会議運営要綱第8条に基づく専門委員会として、横浜市交通バリアフリー専門委員会（以下「委員会」という。）を設置する。

（所掌事務）

第2条 委員会は、次の各号に掲げる事項を所掌する。

- 1 交通バリアフリー法に基づく基本構想の策定に必要な重点整備地区の選定に関する検討
- 2 基本構想の検討、調整及び市長への提言に関すること
- 3 その他基本構想の策定に関して必要な事項の検討

（委員構成）

第3条 委員会は別表に掲げる者により構成し、市長が委嘱する。

（任期）

第4条 委員の任期は、平成18年3月31日までとする。

（委員長及び副委員長）

第5条 委員会に委員長1名及び副委員長1名を置く。

- 2 委員長は、委員会を代表し、会務を総理する。
- 3 副委員長は、委員長を補佐し、委員長に事故があるとき、又は委員長が欠けたときはその職務を代理する。

（会議）

第6条 委員会の会議は、委員長が召集し、委員長がその議長となる。

- 2 委員会は、委員の過半数が出席しなければ、会議を開くことができない。
- 3 委員会は、必要があると認めるときは、会議に関係者の出席を求め、意見若しくは説明を求めることができる。
- 4 委員会には、円滑な議事運営のため、部会を置くことができる。

（庶務）

第7条 委員会の事務局は、横浜市都市計画局企画調査課が行う。

（補則）

第8条 この規約に定めるもののほか、委員会の運営に関し、必要な事項は、委員長が委員会に諮って定める。

附 則

- 1 この要領は、平成15年7月1日から施行する。

附 則

- 1 この要領は、平成15年10月21日から施行する。

附 則

- 1 この要領は、平成16年4月8日から施行する。

横浜市交通バリアフリー専門委員会委員名簿

日本大学工学部建築学科教授（委員長）	野村 歡
横浜国立大学大学院工学研究院助教授（副委員長）	大原 一興
一級建築士事務所アクセスプロジェクト主宰	川内 美彦
茨城大学都市システム工学部助教授	山田 稔
東京都立大学大学院都市科学研究科教授	秋山 哲男
財団法人交通エコロジー・モビリティ財団理事	森谷 健二
横浜市身体障害者団体連合会理事長 （横浜市腎友会会長）	原 孝夫
横浜市身体障害者団体連合会副理事長（第1回） （横浜市視覚障害者福祉協会会長）	猪股 功忠
	（第3回～4回）
横浜市車椅子の会副会長	岩屋 芳夫
横浜市中途失聴・難聴者協会会長	外山 幸雄
横浜市脳性マヒ者協会会長	川井 節夫
横浜市女性の目で見たまちづくりアドバイザー	島田 守雄
株式会社トランタンネットワーク新聞社代表	中曽根 陽子
国土交通省関東運輸局消費者行政課長	藤本 裕子
国土交通省関東地方整備局横浜国道事務所交通対策課長	大内 恒三
横浜市都市計画局鉄道事業等担当部長	江田 重之
横浜市福祉局地域福祉部長	中田 穂積
横浜市道路局計画部長	杉山 彰
神奈川県警察本部交通部都市交通対策室長	関 太一
東日本旅客鉄道株式会社 横浜支社企画室長	田邊 弘美
東海旅客鉄道株式会社 新幹線鉄道事業本部企画部課長	山口 保幸
東京急行電鉄株式会社 鉄道事業本部事業統括部企画課長	後藤 昌宏
京浜急行電鉄株式会社 鉄道本部計画営業部調査役	福田 誠一
相模鉄道株式会社 運輸事業本部計画部計画課長	吉田 正美
横浜市交通局担当理事（電車部長）	小川 昌夫
神奈川県バス協会常務理事	内堀 廣之
	赤澤 亮平

【事務局】

横浜市都市計画局都市企画部企画調査課交通担当

横浜市交通バリアフリー専門委員会関内地区部会メンバー

横浜国立大学大学院助教授（部会長）	大原 一興
茨城大学工学部助教授	山田 稔
東京都立大学大学院教授	秋山 哲男
中区障害者団体連絡会会長	室津 滋樹
中区障害者団体連絡会副会長 （中区視覚障害者福祉協会会長）	池田 信義
中区聴覚障害者福祉協会会長	二尾 和子
地域活動センター運営委員会「えん」	西岡 直子
中途障害者地域活動センターチャレンジ新生代表	石原よし江
伊勢佐木町商店街福利厚生委員長	後藤 修一
中区老人クラブ連合会会長	内山 清
「子育て広場」ボランティア養成講座講師	賀谷 恭子
中区社会福祉協議会事務局次長	鈴木 昭夫
横浜市障害者地域作業所アスタPC所長	岡村 道夫
横浜国道事務所金沢国道出張所長	内藤 安雄
東日本旅客鉄道株式会社横浜支社企画室副課長	板垣 榮保
横浜市交通局電車部運輸サービス課長	前田 清隆
伊勢佐木警察署交通課長	谷澤 洋源
加賀町警察署交通課長	菅田 健三
横浜市道路局企画課長	荻島 尚之
横浜市道路局施設課長	末廣 良和
横浜市道路局中土木事務所副所長	井澤 卓
横浜市緑政局運営改善課長	今関三貴也
横浜市中区区政推進課長	藤沼純一郎
横浜市中区福祉保健課長	村岡 福蔵
横浜市福祉局福祉のまちづくり課長	磯貝 康正
横浜市都市計画局企画調査課交通担当課長	池本 裕生

資料3 関内地区部会まち歩き点検のまとめ

○開催内容

開催日時 2003年11月7日(金曜日) 10:00～13:00

集合場所 横浜市役所

まち歩きルート 次ページ参照

1コース 市庁舎～関内駅南口(構内)～不老町交差点～市庁舎

2コース 市庁舎～関内駅北口～伊勢佐木町入口～市庁舎

3コース 市庁舎～地下鉄関内駅(構内)～市庁舎

4コース 市庁舎～馬車道交差点～尾上町交差点～ベイスターズ通り～市庁舎

5コース 市庁舎～横浜公園～日本大通り～市庁舎

参加者 70名

○コースごとの意見まとめ (p67～p79)

○点検項目ごとのまとめ (p80～p87)

関内地区まち歩き点検ルート図

は部会メンバーから
点検の要望があった箇所

- 1コース — 市庁舎～関内駅南口(構内)
～不老町交差点～市庁舎
- 2コース — 市庁舎～関内駅北口～伊勢佐木町入口
～市庁舎
- 3コース — 市庁舎～地下鉄関内駅(構内)～市庁舎
- 4コース — 市庁舎～馬車道交差点～尾上町交差点
～ベイスターズ通り～市庁舎
- 5コース — 市庁舎～横浜公園～日本大通り～市庁舎

・渡りにくさの確認
・通路の片側にしかない
点字ブロックの確認

音響信号機が無いこと、
巻き込みのRが大きく、
方向定位がしづらいことを確認

・渡りにくさの確認
・交差点の音響信号に
ついて、種類の統一
の必要性和、どの型
にすればよいかの確認
※鳥の鳴き交わし型
(方向定位が可能)
“青になりました”型
(押しボタン式に有効)

関内駅北口全般
についての確認

渡りにくさの確認

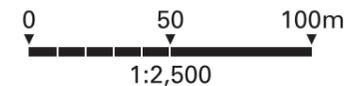
石畳に杖などが
引っ掛ることを確認

関内駅のホームの
誘導設備の確認

歩道の勾配が急なことを確認

関内駅からスタジアムへの
交差点の歩道の段差を確認

広くて渡りきれないことを確認



コースごとの意見まとめ

意見の数字はコース番号、意見箇所番号、一箇所に複数ある場合の番号（一つだけの場合は0）の順

1 コース意見

(1) 駅周辺

- 1-1-0 点字ブロック 市役所側がレンガ色 駅側よりわかりやすかった
- 1-2-0 横断歩道 音響がなくわからなかった
- 1-3-0 横断歩道 夏の明るい光では横の線が見えない(白っぽい舗装)
- 1-4-0 段差 -2cm- 角のとり方でわかりにくかった、-5cm- 電動でもだめ
- 1-5-0 横断歩道長いのに信号短い 知らないとわたれない
- 1-6-0 照明 暗くてこわい
- 1-7-0 石畳 でこぼこ 誘導ブロックわからない

(2) JR 関内駅

- 1-8-0 階段 色がなく わからない
- 1-9-0 1/12 勾配長いと問題？
- 1-10-1 パネル ・文字 黄色
 - ・背景 暗く
 - ・文字 大きく
- 1-10-2 券売機 場所によって使い方バラバラ
- 1-10-3 ・液晶 見づらい
 - ・通常ボタン知らなかった
- 1-10-4 短い距離 駅混んでかいくい
- 1-10-5 お金入れるのに届かない 横につけると巾をとる 下の奥ゆきを
- 1-10-6 液晶 前の人のあとのこっていてまちがえる
- 1-10-7 上にあって料金表見えない
- 1-10-8 使い方横にあるとよい
- 1-10-9 いろいろな券 タッチか通すのかわかりにくい
- 1-11-0 点字ブロック何度も曲がるとわからない
- 1-12-0 電光掲示が 小さい、少ない
- 1-13-1 ブロック 階段の上り下りにつながっていない
- 1-13-2 人が混雑の階段 ロープでわけて
- 1-13-3 ブロック 手すりまでいけない
- 1-13-4 人ごみの中ですりにいけない 中央にも手すりを
- 1-13-5 ブロック 手すりまで誘導すべき
- 1-14-1 てすり トイレにない 和式 特にほしい
- 1-14-2 L型手すりが
- 1-14-3 トイレ入口案内 男女がわからない
- 1-14-4 トイレ自体は明るく分かりやすい

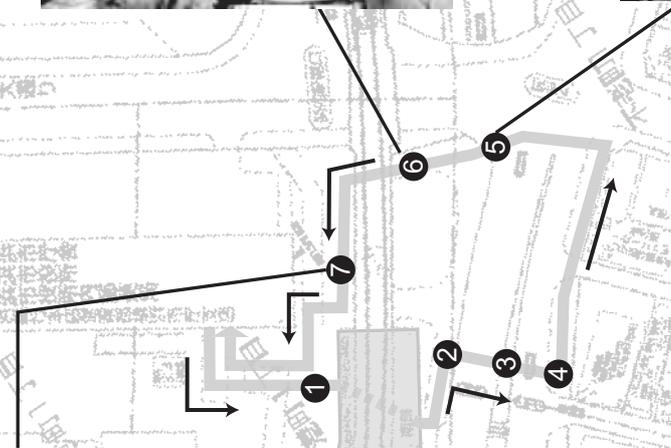
- 1-14-5 トイレ ・表示のレイアウト
 - ・ペーパーの配置工夫を
- 1-14-6 トイレ ホームの上で案内が欲しい
- 1-14-7 トイレ 緊急時の連絡ボタンがない
- 1-15-1 電車の陰で見えなくなる 暗い
- 1-15-2 隙間をはっきり 電車側にもエッジを明るく
- 1-15-3 電車 駅員に聞かないと車いすを乗せる場所（3 / 10両）が判らない
- 1-15-4 電車への乗降＝渡り板がしっかりはまっていなくてこわいことがある
- 1-16-0 駅→横断歩道
 - ・勾配が急
 - ・ガタガタ 1.5cm
- 1-17-0 市役所側車いすトイレのサインがない（極めて小さい）

全体意見

- ・駅員さん対応よかったいつもお願いしたい
- ・建物暗→外明るい まっ白
- ・細かい情報をホームでも車内でも
- ・まわりに広告をおかないと表示 見やすい
- ・ソフト面で短距離でも改札口で切符を買えるように駅員さんに対応してほしい

関内地区まち歩き点検 1コース(1)

点検コース
↑
①~⑧ 意見箇所

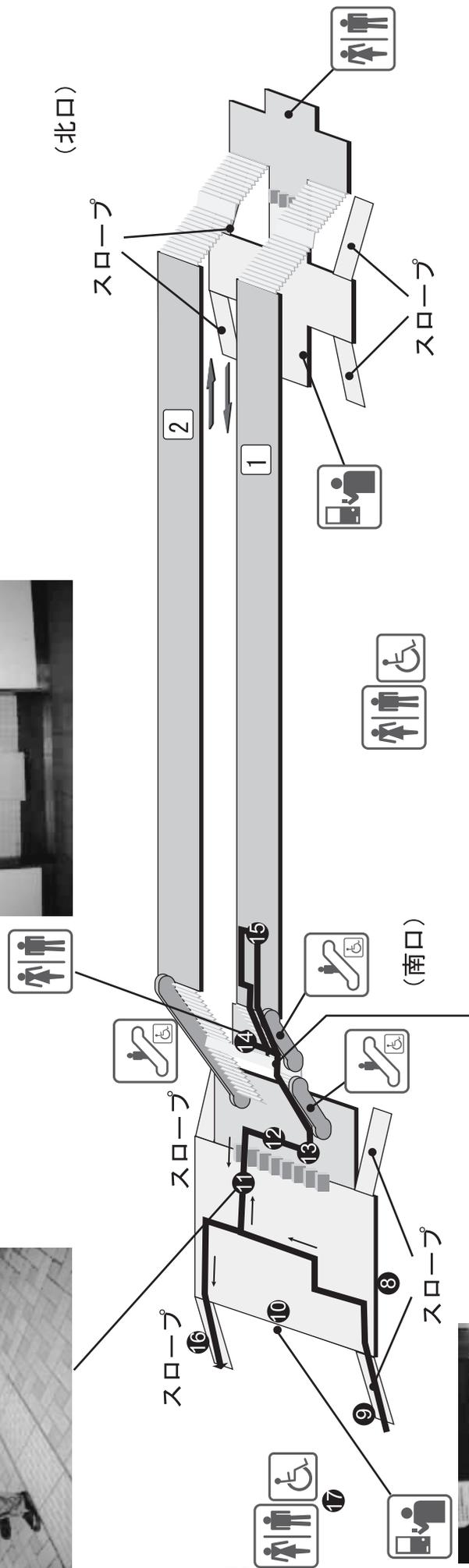


100m
50
0 10
1:2,000

関内地区区まち歩き点検 1 コース (2)

JR東日本 関内駅

- 1 大船方面
- 2 横浜方面



- コンコース
エリア
- 階段・段差
エリア
- ホーム
- 駅構内

2 コース意見

- 2-1-1 案内板情報が不十分
- 2-1-2 案内板が設置してある
- 2-2-0 石畳が車いすでは大変
- 2-3-0 反射板が夜になると見えにくい
- 2-4-0 トイレ あまり使いたくない ドアの開閉が重い
- 2-5-0 タクシー乗り場 スロープがついていると良い
- 2-6-0 駅入口の勾配がきつい
- 2-7-1 券売機 けこみを深くして欲しい
- 2-7-2 券売機 もう少し低くして欲しい
- 2-8-0 スロープの勾配がきつい 進行方向に対して横に勾配がある
- 2-9-0 案内板 サインがバラバラ 音声案内を
- 2-10-0 北口からホームへ上がれない
- 2-11-0 青時間（60秒）もう少し長く
- 2-12-0 横断歩道が R 部分に設置されているため進行方向が分かりにくい
- 2-13-0 点字ブロックが途切れている
- 2-14-0 バス停への点字ブロックが設置されていない
- 2-15-0 時刻表が高い
- 2-16-0 歩道は広くて良いが自転車にぶつかりそうになる
- 2-17-0 段差がある(出入口) 点字ブロックがない
- 2-18-0 タイルとタイルの隙間が大きい
- 2-19-0 上り勾配がきつい
- 2-20-0 特定経路の予定 勾配がきつい
- 2-21-0 勾配がきつい
- 2-22-0 ・車道と歩道がスムーズになっている
・滑りにくい(透水性舗装)
- 2-23-0 セルテのトイレ 各階に車いす用のトイレ（男女兼用）
- 2-24-1 横断勾配がきつい
- 2-24-2 各建物の入口の高さがバラバラになっている
- 2-25-0 勾配がきつい

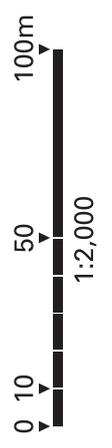
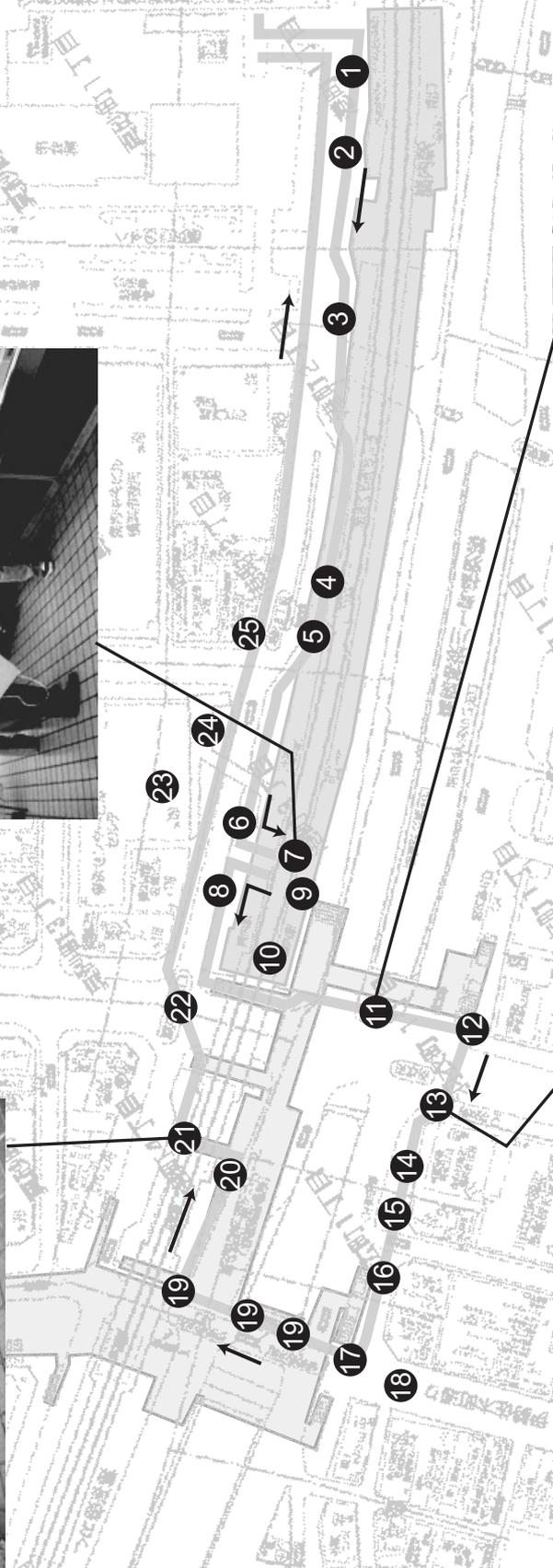
全体意見

- ・マリナードへ車いすでは降りられない
- ・点字ブロックの大きさがばらばらになっている（色も）
- ・進行方向に対して平坦な部分をつくる
- ・信号待ちをする部分を平坦にする
- ・入口に段差のある建物はスロープを設置して欲しい
- ・宅地の高さを統一してもらう

関内地区まち歩き点検 2コース

点検コース

①～⑧ 意見箇所



3 コース意見

(1) 地上部

- 3-1-1 案内板の位置がわかりづらい
- 3-1-2 案内板の存在がわからない
- 3-1-3 説明が長い 複雑
- 3-1-4 音声案内のスタートボタンがわかりづらい
- 3-1-5 案内板の位置がわかるパンフレット等があるとよい
- 3-2-0 バス停の音声せっかくあるが、周囲の雑音等で聞きづらい
- 3-3-0 馬車道のバス停で案内表示がないところがある

(2) 地下鉄関内駅

- 3-4-0 エレベーター 階数表示が高くわかりづらい (現在の階数)
- 3-5-0 階段の端の黄色テープの巾が広くてわかりやすい
- 3-6-1 EV 内で緊急停止した時、理由等表示できるようにしてほしい 不安になるため
- 3-6-2 行先 (階数) 表示とボタンが横ならびでわかりにくい
- 3-7-0 段腹の黄色いテープがない
- 3-8-0 歩くラインがコントラストがはっきりしていてわかりやすい
- 3-9-0 来る電車の情報が電光表示されていない(時刻、行き先等)
- 3-10-0 緊急停止ボタンの位置が高すぎる
- 3-11-1 トイレの車イス等の表示で「どなたでもお使い下さい」と大きな字で書いてあるとわかりやすい
- 3-11-2 場所的な面で奥にあるため、不安を感じる
- 3-11-3 開閉ボタンの区別が形等でわかるように
- 3-11-4 ボタンの種類が多様すぎてわかりづらい
- 3-12-0 女性用トイレの表示が赤くてはっきりしていて良い
- 3-13-0 券売機の種類が多すぎてわかりづらい
- 3-14-0 行き先の方向案内表示がわかりづらい

全体意見

- ・交差点などで「救急車が来ます」等の表示がほしい
- ・信号機の色が青と赤では青は周囲の色のせいかな？わかりづらい

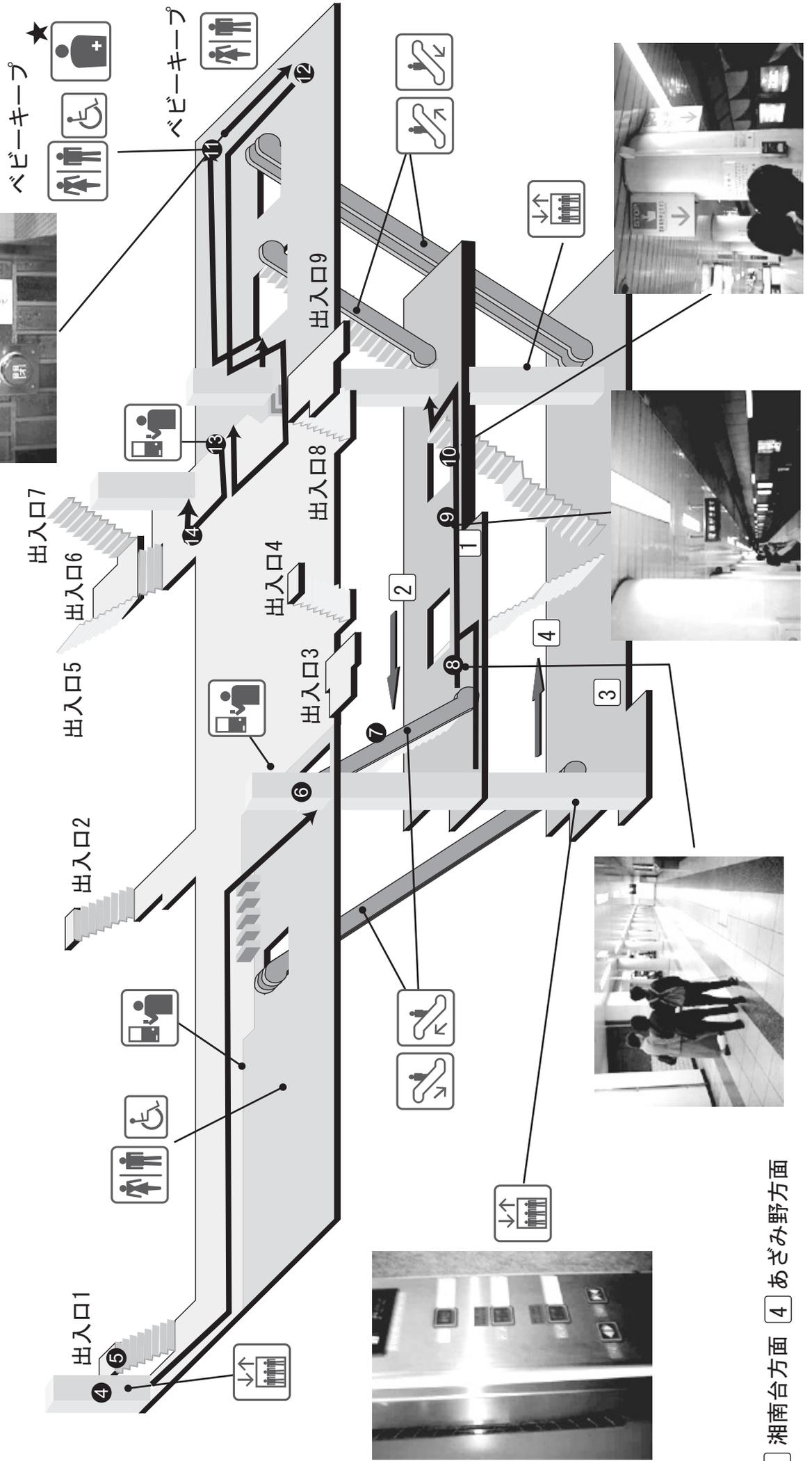
関内地区まち歩き点検 3コース(1)



点検コース
→
① ~ ③ 意見箇所

North arrow pointing towards the top right of the page. Below it is a scale bar with markings for 0, 10, 50, and 100 meters. The scale is labeled 1:2,000.

-  コンコースエリア
-  階段・段差エリア
-  ホーム
-  駅構内



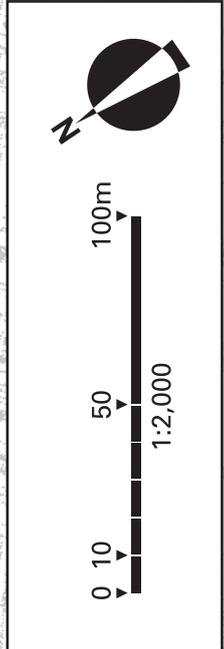
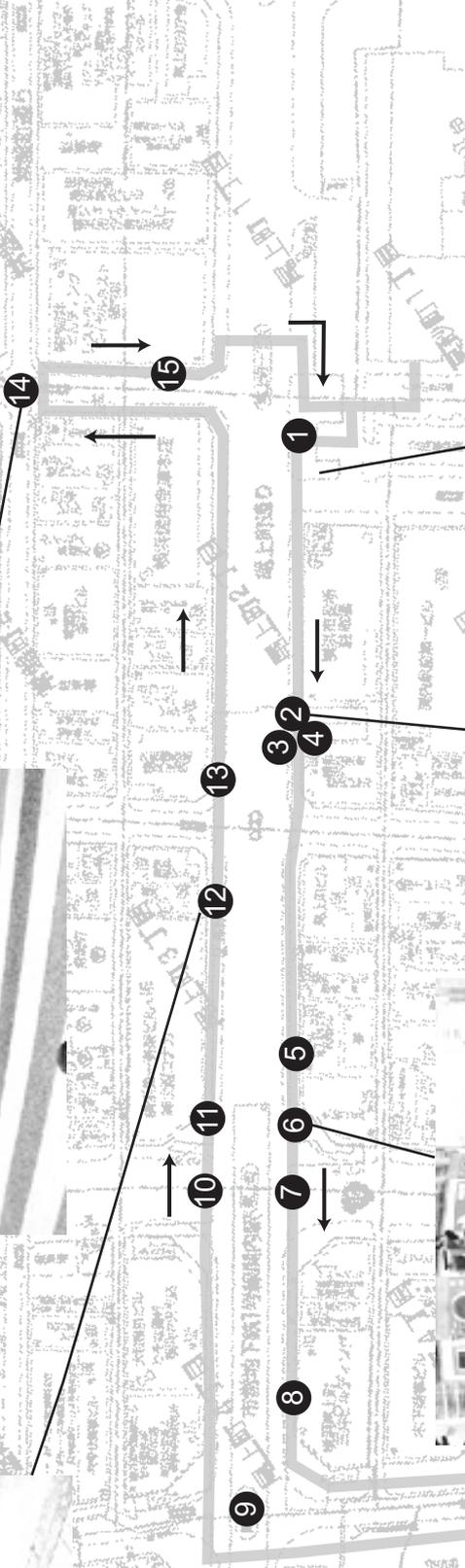
4 コース意見

- 4-1-1 押ボタンへの誘導が必要
- 4-1-2 (押しボタン) 誘導ブロック等の設置
- 4-1-3 音声信号 押しボタンのありかが不明
- 4-1-4 歩道の勾配が急
- 4-2-1 点字マップの方が有効
- 4-2-2 触知図の存在が問題
- 4-2-3 触知案内の必要性 設置(場所)について
- 4-3-0 車いすも乗降しやすい
- 4-4-0 地下鉄等の入口は誘導チャイムなどが欲しい
- 4-5-0 車乗り入れ部の勾配が急
- 4-6-1 点字ブロックの位置が危険 車の巻き込み部に近すぎる
- 4-6-2 点字ブロックが車道によりすぎている。車に巻き込まれやすい
- 4-6-3 交差点 R 部で車の巻き込みが心配
- 4-6-4 大きな R には不要なところをふさいで欲しい 花壇等
- 4-7-1 ゼブララインに「エスコートライン」を設置する
- 4-7-2 横断歩道(ゼブラライン)を渡れない
- 4-8-0 歩道に車道へ車がでるための傾斜があつたが車いすが傾いてしまう程角度がきつかった
- 4-9-0 時差式信号には必ず音声誘導が必要
- 4-10-0 時差式信号には必ず音声誘導が必要
- 4-11-0 点字ブロックが設置されていない
- 4-12-1 車いすの乗降するスペースが狭い。柱が立っている為乗降可能な位置に車体を合わせるのが困難である。
- 4-12-2 車体の位置をあわせやすいように、道路に目安になる線を引いてはどうか
- 4-13-1 ボラードの位置がわるい
- 4-13-2 ボラードの設置位置を人の動線からずらす
- 4-14-1 ボラードがつけすぎ
- 4-14-2 横断歩道等の手前のポールが通行時に邪魔になってしまう
- 4-14-3 車止めが多すぎる
- 4-14-4 車止めの量を少なくする
- 4-14-5 ボラードが人の動線の障害になる
- 4-15-1 誘導ブロックの設置方法に工夫必要
- 4-15-2 点字ブロックを両側欲しい

全体意見

- ・点字ブロックが要所要所しかない(コース全体)
- ・沿道ビルのアクセスができない

関内地区まち歩き点検 4コース



点検コース
1 ~ 8 意見箇所

5 コース意見

- 5-1-1 誘導ブロックと車道の幅を狭く
- 5-1-2 勾配が急
- 5-1-3 敷石が歩きづらい
- 5-2-1 誘導ブロック 車道の幅が広すぎて意味がない
- 5-2-2 誘導ブロックの幅が広い
- 5-2-3 交差点の段差が 4.5cm で高い
- 5-3-1 アスファルトの舗装は通りやすい
- 5-3-2 水たまりができると通りにくい
- 5-4-0 アスファルト舗装が悪く振動が発生しやすい
- 5-5-0 縦断勾配が急(6.3%)などところがある
- 5-6-0 マンホールのふたがあり、雨が降るとすべりやすい
- 5-7-0 段差は 2cm 巻込み勾配 1.3%
- 5-8-1 誘導ブロックがマンホールをさけるため直角に曲がっているためわかりづらい
- 5-8-2 点字ブロックはマンホールに関係なくまっすぐにしく
- 5-9-0 駐輪のため歩道が狭くなっている (5m→3.7m)
- 5-10-0 幅が広くて誘導ブロックが真中にあり通りやすい
- 5-11-1 ブロックが小さくてガタガタする
- 5-11-2 タイル (20cm) で沈下、損傷している部分があり、支障がある
- 5-12-0 消火栓部分が沈下している
- 5-13-0 点字ブロックが途切れている
- 5-14-1 車止めの間隔が狭い
- 5-14-2 音声案内 信号が不十分である
- 5-15-0 グレーチングとの段差が 2cm と高いところがある
- 5-16-1 点字ブロックが不必要な部分にもついている
- 5-16-2 車の切り下げ勾配が 11%とキツイ 雨の時スベル
- 5-17-0 交差点のたまり部分の勾配がキツイ (11%)
- 5-18-0 幅が狭いため車いすにとって真中の誘導ブロックが通りにくい 有効幅員が狭いところで特に厳しい
- 5-19-0 車いすでも通りやすいタイル [歩道全体について]
- 5-20-0 スタジアム前の勾配が危険 (11.2%)
- 5-21-0 交差点たまり部分公園方向 4.2% 市役所方向 8.5%と勾配がきつい
- 5-22-0 交差点たまり部分の勾配が最大で 14.3%とキツイ
- 5-23-0 点字ブロックがない
- 5-24-0 幅員が広く車いす通りやすい
- 5-25-1 車止めとプランターの間隔がせまい
- 5-25-2 石畳が車いすでは通りにくい

全体意見(公園内)

- ・誘導ブロックがあると通るときのめやすくなる まわりに音が反射するものがないので通るのが困難
- ・視覚障害者にとって静かでよい

点検項目ごとのまとめ

駅に関する点検結果

JR 関内駅

点検項目	問題点	改善案	よい点、その他
水平方向 の移動	1-11-0 点字ブロック何度も曲がるとわ からない		
上下方向 の移動	<p>《スロープ》</p> <p>1-9-0 1/12 勾配長いと問題？</p> <p>1-16-0 駅→横断歩道</p> <ul style="list-style-type: none"> ・勾配が急 ・ガタガタ 1.5cm <p>2-6-0 駅入口の勾配がきつい</p> <p>2-8-0 スロープの勾配がきつい 進行方 向に対して横に勾配がある</p> <p>《階段》</p> <p>1-8-0 階段 色がなく わからない</p> <p>1-13-1 ブロック 階段の上り下りにつな がっていない</p> <p>1-13-3 ブロック 手すりまでいけない</p> <p>1-13-4 人ごみの中ですりにいけない 中 央にも手すりを</p> <p>2-10-0 北口からホームへ上がれない</p>	<p>《階段》</p> <p>1-13-2 人が混雑の階段 ロープでわけて</p> <p>1-13-5 ブロック 手す りまで誘導すべ き</p>	
施設設備	<p>《券売機》</p> <p>1-10-1 パネル</p> <ul style="list-style-type: none"> ・文字 黄色 ・背景 暗く ・文字 大きく <p>1-10-2 券売機 場所によって使い方バラ バラ</p> <p>1-10-3</p> <ul style="list-style-type: none"> ・液晶 見づらい ・通常ボタン知らなかった <p>1-10-4 短い距離 駅混んでかいにくい</p> <p>1-10-5 お金入れるのに届かない 横につ けると巾をとる 下の奥ゆきを</p> <p>1-10-6 液晶 前の人のおとのこっていて まちがえる</p> <p>1-10-7 上にあって料金表見えない</p>	<p>《券売機》</p> <p>1-10-8 使い方横にある とよい</p> <p>2-7-1 券売機 けこみ を深くして欲し い</p> <p>2-7-2 券売機 もう少 し低くして欲し い</p>	

点検項目	問題点	改善案	よい点、その他
施設設備	<p>1-10-9 いろいろな券 タッチか通すのか わかりにくい</p> <p>《トイレ》</p> <p>1-14-1 ですり トイレにない 和式 特 にほしい</p> <p>1-14-2 L型手すりが</p> <p>1-14-3 トイレ入口案内 男女がわからな い</p> <p>1-14-7 トイレ 緊急時の連絡ボタンがな い</p>	<p>《トイレ》</p> <p>1-14-5 トイレ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・表示のレイアウト ・ペーパーの配置工夫を <p>1-14-6 トイレ ホーム の上で案内が欲 しい</p>	<p>《トイレ》</p> <p>1-14-4 トイ レ自体は明 るく分かり やすい</p>
案内情報	<p>1-12-0 電光掲示が 小さい、少ない</p> <p>1-17-0 市役所側車いすトイレのサインが ない(極めて小さい)</p> <p>2-9-0 案内板 サインがバラバラ 音声 案内を</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・細かい情報をホームで も車内でも(1コース全 体) ・まわりに広告をおかな いと表示 見やすい(1 コース全体) 	
プラット フォーム	<p>1-15-1 電車の陰で見えなくなる 暗い</p> <p>1-15-3 電車 駅員に聞かないと車いす を乗せる場所(3/10両)が判ら ない</p> <p>1-15-4 電車への乗降=渡り板がしっか りはまっていなくてこわいこと がある</p>	<p>1-15-2 隙間をはっきり 電車側にもエッ ジを明るく</p>	
ソフト面	<ul style="list-style-type: none"> ・建物暗→外明るい まっ白(1コース全体) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ソフト面で短距離でも 改札口で切符を買える ように駅員さんに対応 してほしい(1コース全 体) 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅員さん対応 よかったい つもお願い したい(1コ ース全体)

地下鉄関内駅

点検項目	問題点	改善案	よい点、その他
水平方向の移動			3-8-0 歩くラインがコントラストがはっきりしていてわかりやすい
上下方向の移動	<p>《エレベーター》</p> <p>3-4-0 エレベーター 階数表示が高くわかりづらい（現在の階数）</p> <p>3-6-2 行先（階数）表示とボタンが横並びでわかりにくい</p> <p>《階段》</p> <p>3-7-0 段腹の黄色いテープがない</p>	<p>《エレベーター》</p> <p>3-6-1 EV 内で緊急停止した時、理由等表示できるようにしてほしい不安になるため</p>	<p>《階段》</p> <p>3-5-0 階段の端の黄色テープの巾が広くてわかりやすい</p>
施設設備	<p>3-10-0 緊急停止ボタンの位置が高すぎる</p> <p>3-13-0 券売機の種類が多すぎてわかりづらい</p> <p>《トイレ》</p> <p>3-11-2 場所的な面で奥にあるため、不安を感じる</p> <p>3-11-4 ボタンの種類が多すぎてわかりづらい</p>	<p>《トイレ》</p> <p>3-11-3 開閉ボタンの区別が形等でわかるように</p> <p>3-11-1 トイレの車イス等の表示で「どなたでもお使い下さい」と大きな字で書いてあるとわかりやすい</p>	<p>《トイレ》</p> <p>3-12-0 女性用トイレの表示が赤くはっきりしていて良い</p>
案内情報	3-14-0 行き先の方向案内表示がわかりづらい	4-4-0 地下鉄等の入口は誘導チャイムなどが欲しい	
プラットフォーム	3-9-0 来る電車の情報が電光表示されていない(時刻、行き先等)		

道路に関する点検結果

点検項目	問題点	改善案	よい点、その他
歩道の構造	<p>《舗装》</p> <p>1-7-0 石畳 でこぼこ 誘導ブロックわからない</p> <p>2-2-0 石畳が車いすでは大変</p> <p>5-1-3 敷石が歩きづらい</p> <p>5-25-2 石畳が車いすでは通りにくい</p> <p>5-3-2 水たまりができる通りにくい</p> <p>5-4-0 アスファルト舗装が悪く振動が発生しやすい</p> <p>《段差》</p> <p>1-4-0 段差 - 2cm - 角のとり方でわかりにくかった 、 - 5cm - 電動でもだめ</p> <p>5-2-3 交差点の段差が 4.5cm で高い</p> <p>5-15-0 グレーチングとの段差が 2cm と高いところがある</p> <p>《勾配》</p> <p>2-19-0 上り勾配がきつい</p> <p>2-20-0 特定経路の予定 勾配がきつい</p> <p>2-21-0 勾配がきつい</p> <p>2-24-1 横断勾配がきつい</p> <p>2-25-0 勾配がきつい</p> <p>4-1-4 歩道の勾配が急</p> <p>4-5-0 車乗り入れ部の勾配が急</p> <p>4-8-0 歩道に車道へ車がでるための傾斜があったが車いすが傾いてしまう程角度がきつかった</p> <p>5-1-2 勾配が急</p> <p>5-5-0 縦断勾配が急(6.3%)などところがある</p> <p>5-16-2 車の切り下げ勾配が 11%とキツイ雨の時スベル</p> <p>5-17-0 交差点のたまり部分の勾配がキツイ (11%)</p> <p>5-20-0 スタジアム前の勾配が危険 (11.2%)</p> <p>5-21-0 交差点たまり部分公園方向 4.2% 市役所方向 8.5%と勾配がきつい</p> <p>5-22-0 交差点たまり部分の勾配が最大で 14.3%とキツイ</p>	<p>改善案</p> <p>《勾配》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・進行方向に対して平坦な部分をつくる (2 コース全体) ・信号待ちをするする部分を平坦にする (2 コース全体) 	<p>《舗装》</p> <p>2-22-0</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車道と歩道がスムーズになっている ・滑りにくい (透水性舗装) <p>5-3-1 アスファルトの舗装は通りやすい</p> <p>《勾配》</p> <p>5-7-0 段差は 2cm 巻き込み勾配 1.3%</p> <p>5-24-0 幅員が広く車いす通りやすい</p>

点検項目	問題点	改善案	よい点、その他
歩道の利用	<p>《車止め》</p> <p>4-13-1 ボラードの位置がわるい</p> <p>4-13-2 ボラードの設置位置を人の動線からずらす</p> <p>4-14-1 ボラードがつけすぎ</p> <p>4-14-2 横断歩道等の手前のポールが通行時に邪魔になってしまう</p> <p>4-14-3 車止めが多すぎる</p> <p>4-14-5 ボラードが人の動線の障害になる</p> <p>4-14-6 ボラードの通行障害をなくす 位置を変える 少なくする</p> <p>5-14-1 車止めの間隔が狭い</p> <p>5-25-1 車止めとプランターの間隔がせまい</p> <p>2-16-0 歩道は広くて良いが自転車にぶつかりそうになる</p> <p>4-6-3 交差点 R 部で車の巻き込みが心配</p> <p>5-6-0 マンホールのふたがあり、雨が降るとすべりやすい</p> <p>5-9-0 駐輪のため歩道が狭くなっている (5m→3.7m)</p> <p>5-12-0 消火栓部分が沈下している</p> <p>5-11-1 ブロックが小さくてガタガタする</p> <p>5-11-2 タイル (20cm) で沈下、損傷している部分があり、支障がある</p> <p>5-18-0 幅が狭いため車いすにとって真中の誘導ブロックが通りにくい 有効幅員が狭いところで特に厳しい</p>	<p>《車止め》</p> <p>4-14-4 車止めの量を少なくする</p> <p>4-6-4 大きな R には不要なところをふさいで欲しい 花壇等</p>	<p>5-19-0 車いすでも通りやすいタイル</p>

点検項目	問題点	改善案	よい点、その他
道路の横断	<p>1-2-0 横断歩道 音響がなくわからなかった</p> <p>1-3-0 横断歩道 夏の明るい光では横の線が見えない(白っぽい舗装)</p> <p>1-5-0 横断歩道長いのに信号短い 知らないとわたれない</p> <p>2-12-0 横断歩道が R 部分に設置されているため進行方向が分かりにくい</p> <p>4-1-3 音声信号 押しボタンのありかが不明</p> <p>4-7-2 横断歩道(ゼブラライン)を渡れない</p> <p>5-14-2 音声案内 信号が不十分である</p>	<p>2-11-0 青時間(60秒)もう少し長く</p> <p>4-1-1 押しボタンへの誘導が必要</p> <p>4-1-2 (押しボタン)誘導ブロック等の設置</p> <p>4-7-1 ゼブララインに「エスコートライン」を設置する</p>	
道路の横断	<p>・信号機の色が青と赤では青は周囲の色のせいか?わかりづらい(3コース全体)</p>	<p>4-9-0 時差式信号には必ず音声誘導が必要</p> <p>4-10-0 時差式信号には必ず音声誘導が必要</p> <p>・交差点などで「救急車が来ます」等の表示がほしい(3コース全体)</p>	
横断歩道橋(地下道)	<p>2-17-0 段差がある(出入口) 点字ブロックがない</p>		
バス停留所	<p>2-14-0 バス停への点字ブロックが設置されていない</p> <p>2-15-0 時刻表が高い</p> <p>3-2-0 バス停の音声せっかくあるが、周囲の雑音等で聞きづらい</p> <p>3-3-0 馬車道のバス停で案内表示がないところがある</p> <p>4-12-1 車いすの乗降するスペースが狭い。柱が立っている為乗降可能な位置に車体を合わせるのが困難である。</p>	<p>4-12-2 車体の位置を合わせやすいように、道路に目安になる線を引いてはどうか</p>	<p>4-3-0 車いすも乗降しやすい</p>

点検項目	問題点	改善案	よい点、その他
案内情報	<p>《触知案内板》</p> <p>2-1-1 案内板情報が不十分</p> <p>3-1-1 案内板の位置がわかりづらい</p> <p>3-1-2 案内板の存在がわからない</p> <p>3-1-3 説明が長い 複雑</p> <p>3-1-4 音声案内のスタートボタンがわかりづらい</p> <p>4-2-2 触知図の存在が問題</p> <p>4-2-3 触知案内の必要性 設置（場所）について</p> <p>《視覚障害者誘導用ブロック》</p> <p>2-13-0 点字ブロックが途切れている</p> <p>2-18-0 タイルとタイルの隙間が大きい</p> <p>4-6-1 点字ブロックの位置が危険 車の巻込み部に近すぎる</p> <p>4-6-2 点字ブロックが車道によりすぎている。車に巻込まれやすい</p>	<p>《触知案内板》</p> <p>3-1-5 案内板の位置がわかるパンフレット等があるとよい</p> <p>4-2-1 点字マップの方が有効</p> <p>《視覚障害者誘導用ブロック》</p> <p>4-15-2 点字ブロックを両側欲しい</p> <p>5-1-1 誘導ブロックと車道の幅を狭く</p>	<p>《触知案内板》</p> <p>2-1-2 案内板が設置してある</p> <p>《視覚障害者誘導用ブロック》</p> <p>1-1-0 点字ブロック 市役所側がレンガ色 駅側よりわかりやすかった</p> <p>5-10-0 幅が広くて誘導ブロックが真中にあり通りやすい</p>
案内情報	<p>4-11-0 点字ブロックが設置されていない</p> <p>4-15-1 誘導ブロックの設置方法に工夫必要</p> <p>5-2-1 誘導ブロック 車道の幅が広すぎて意味がない</p> <p>5-2-2 誘導ブロックの幅が広い</p> <p>5-8-1 誘導ブロックがマンホールをさけるため直角に曲がっているためわかりづらい</p> <p>5-13-0 点字ブロックが途切れている</p> <p>5-16-1 点字ブロックが不必要な部分にもついている</p> <p>5-23-0 点字ブロックがない</p> <ul style="list-style-type: none"> ・点字ブロックの大きさがばらばらになっている（色も）（2 コース全体） ・点字ブロックが要所要所しかない（コース全体）（4 コース全体） ・誘導ブロックがあると通るときめやすくなる まわりに音が反射するものがないので通るのが困難(公園)（5 コース全体） 	<p>5-8-2 点字ブロックはマンホールに係なくまっすぐにしく</p>	<p>1-1-0 点字ブロック 市役所側がレンガ色 駅側よりわかりやすかった</p> <p>5-10-0 幅が広くて誘導ブロックが真中にあり通りやすい</p>

点検項目	問題点	改善案	よい点、その他
案内情報	2-3-0 反射板が夜になると見えにくい		・視覚障害者にとって静かでよい(公園)(5コース全体)
その他	1-6-0 照明 暗くてこわい 2-4-0 トイレ あまり使いたくない ドアの開閉が重い 2-24-2 各建物の入口の高さがバラバラになっている ・マリナードへ車いすでは降りられない(2コース全体) ・沿道ビルのアクセスができない(4コース全体)	2-23-0 セルテのトイレ 各階に車いす用のトイレ(男女兼用) 2-5-0 タクシー乗り場 スロープがついていると良い ・入口に段差のある建物はスロープを設置して欲しい(2コース全体) ・宅地の高さを統一してもらおう(2コース全体)	

資料4 関内駅周辺地区交通バリアフリー基本構想素案への意見と回答

平成16年2月16日に公表した「関内駅周辺地区交通バリアフリー基本構想素案」に対し、持参、ファクシミリ、電子メールなどでご意見いただくとともに、障害者団体にもヒアリングを行いご意見をお寄せいただいた。また、『横浜市交通バリアフリー専門委員会』でのご意見も合わせて掲載し、ご意見に対する横浜市の考えを述べている。

整理したご意見に対し、本市の考え方をまとめるとともに、必要に応じて「関内駅周辺地区交通バリアフリー基本構想素案」を見直した。

パブリックコメントの実施方法

ご意見受付期間	平成16年2月16日～平成16年3月15日
素案 閲覧場所	市庁舎市民情報センター、区役所広報相談係、都市計画局企画調査課、市のホームページで素案の全体版の閲覧対応を行うと共に、素案の概要をまとめたリーフレットを作成して、同じ場所にて配布を行った。
ご意見提出方法	住所、氏名を明記の上、郵送、持参、ファクシミリ又は電子メールにてご意見の募集を行うとともに、横浜市身体障害者団体連合会の2月期理事会にて、情報提供するとともにご意見を伺った。 また、関内地区については関内駅周辺福祉のまちづくり重点推進地区（作業部会、協議会）や、中区視覚障害者福祉協会に所属している方との意見交換会でご意見を伺った。
ご意見提出件数	関内地区：25件（ヒアリング、委員会意見を含む）

意見分類	主なご意見の要旨	ご意見に対する本市の考え方	分類
5. 関内駅周辺地区のバリアフリー化のための事業			
鉄道駅のバリアフリー化	・駅の情報案内（可変式）については、弱視の方への配慮をしてほしい	・「公共交通機関旅客施設整備ガイドライン」において、望ましい表示方式として、輝度比の確保や、明度差を大きく取ることが望ましいとされており、基本構想においても、整備にあたっては、同ガイドライン等の内容を踏まえて、整備に努める旨を記載しております。	○
	・JR関内駅にエレベーターの設置をしてほしい	・JR関内駅については、北口については、垂直方向の移動に関する対応がなされていないことを考慮し、北口の対策を最優先に考え、北口のエレベーター設置について、特定事業として記載しています。	○
	・JR関内駅南口にもう一本のエスカレータの設置、もしくはエレベーターの設置をしてほしい		○
	・馬車道駅は出入り口が多くわかりにくいので、案内図をつけてほしい	・馬車道駅の構内には、駅全体の出入口の位置等を含んだ案内図を設置しております。	○
バスのバリアフリー化	・市バスの行き先案内が新しいタイプ（LED表示）は見づらい（以前の白黒タイプの方が見やすい）	・市営バスでは、平成14年度から、新車を購入する際にLED式の行先表示装置を導入しています。この表示装置は、従来の幕式のものに比べて、路線の新設などによる書き換えが簡単であるとともに、スクロール表示により多くの案内情報を提供でき、曇天時や降雨時なども見えやすいなど、多くの利点があります。採用にあたりましては、平成7年度から試験的に導入した上で、お客様のご意見などを踏まえ改良を加えてまいりました。現在の技術水準ではこれ以上の改良は当面困難ですが、今後とも製造業者と研究を重ねてまいります。	○
	・ノンステップバスでも肝心のスロープを運転手が使えなかったり、対応が良くないときもあるので、ソフト面も考えてほしい	・車いすご利用のお客様への対応につきましては、乗務員の障害者理解の推進が重要であると考えております。そこで今後は、これまでも実施しているスロープ板等の取扱い研修に加え、実際に車いすご利用のお客様などとの意見交換会を通じて理解を深め、対応の向上につなげていくよう取り組んでまいります。	○●
道路等のバリアフリー化	・点字ブロックがマンホールを避けている	・「道路の移動円滑化整備ガイドライン」では、マンホール等、視覚障害者誘導ブロック設置上の障害物がある場所等では、適宜迂回させたり、10cm以内の隙間の範囲内でマンホール上への敷設を採用すればよいとされており、分かりやすい視覚障害者誘導ブロックの設置方法について検討してまいります。	○
	・馬車道の点字ブロックは両方の歩道に設置してほしい	・馬車道については、特定経路に指定されており、今後の事業計画の策定の際にはご要望の件について検討していただくよう、関係事業者はその旨を伝えます。	○
	・エスコートラインについては、横断歩道部分で途切れている視覚障害者の誘導の連続性が確保されることになるので、是非とも前向きに検討していただきたい	・エスコートラインの設置については、技術開発の動向等を見極める必要もありますが、事業計画の際に検討していただくよう、関係事業者はその旨を伝えます。	○
	・ネットワーク化するからには、自由に行き来する連続性を重視していただきたい	・特定経路の検討を行う際には、歩行者ネットワークについて考慮しております。また、視覚障害者誘導用ブロックの敷設方法等について、基本的な考え方を基本構想に記載しています。	●
	・誘導用ブロックが整備されているが連続性がない	・視覚障害者誘導用ブロックの敷設については、連続して誘導するように基本構想に記載しています。	●
	・重点整備地区の内部と外部の境は、道路はアスファルトを盛り上げると思うが、ある種の道路に傾斜ができる。きまりのいいところまでまとまった方がいい	・「事業の基本的な考え方」の箇所、「特定経路の始点・終点においては、歩行空間の連続性に配慮して歩道等の整備をすることとする。」という記載を追加します。	●

●…パブリックコメント実施期間前の意見（専門委員会等）

○…パブリックコメント実施期間中の意見

意見分類	主なご意見の要旨	ご意見に対する本市の考え方	分類
道路等のバリアフリー化 (続き)	・歩道に乗り上げて駐車する車両が多く、また車庫の前は傾斜がついて車両が出入りしやすくなっているが、乳母車や車いす使用者にとっては車道に寄ってしまうことになるので、車道と歩道の高さを同じにして、車が入れないよう縁石を設置するとよいのではないかと	・歩道の整備にあたっては「道路の移動円滑化整備ガイドライン」に基づき整備を行います。それにより車いす使用者や乳母車を使われる方も移動がしやすくなります。なお、事業にあたっての基本的な考え方に歩道の整備図を追加致します。 また、乗り上げ駐車に関しては交通安全特定事業に記載されている、違法駐車取締りを強化することにより、乗り上げ駐車をなくすことに努めます。	○
交通安全施設等のバリアフリー化	・大きい車両が走行している道路については、音響信号の音量を大きくしてほしい	・事業にあたっての基本的な考え方に、追加記載します。	○
その他のバリアフリー化	・どこにいても情報提供がされるよう、誘導にきめ細かい配慮をしてほしい	・駅の出入口を始めとして、わかりやすい案内を行うことについて、基本構想に記載しています。	●
	・知的、精神障害者に対するの施策として市独自の展開の仕方を考えてほしい	・交通バリアフリー基本構想としては特別な記載はしてありませんが、福祉局として現在、地域福祉計画、障害者プラン等を作成し、知的・精神障害者等に対する施策を推進してまいります。	●
	・放置自転車が市民の中で大きな問題になっている	・その他の事業の中で、放置自転車対策について記載しています。	●
	・マリナード地下街について、広場の方へ通じる階段にはスロープ等が設置されていない	・施設管理者と協議を行い、「構造や経費の問題点から基本構想に位置付けて対応を進めることは困難ではあるが、今後、施設の再整備等の機会を捉えて検討を行いたい」という旨の回答をいただいております。	○
	・イセザキモールは自転車の乗り入れが多く、車いすでの通行に恐怖を感じる	・原則、歩道上を自転車が走行することは出来ませんが、現状を踏まえ、その他の事業に、啓発活動等を通じて市民の方へ、自転車の安全な走行についてご協力いただく旨を追加記載します。	○
6. 基本構想策定後の事業推進にあたって			
	・関内地区については、いままで重点推進地区事業で進めてきたソフト施策（接客講習会等）があり、それを今後も活かす方向であることを踏まえて、基本構想に盛り込んで欲しい	・基本構想において、事業内容としての記載はありませんが、基本構想の策定を行う前から市民・事業者・行政が一体となって「重点推進地区事業」で取り組んできたソフト施策については、「心のバリアフリー」の観点からも極めて有効なことであり、引き続き、これらの取組が活かされること期待します。	●○
	・事後評価として進行管理やいろいろな協議、時間的な変化に対する対応が計画の中に取り込まれる必要があるのでは	・横浜市交通バリアフリー専門委員会等の機会を捉え、進捗状況の報告等を行い、円滑な事業の推進を図ってまいりたいと考えております。	●
	・有効にバリアフリーが進んでいるかどうか、自主的な組織の支援体制があったほうがよいのではないかと	・市民の方々にもご協力をいただきながら、広報に努めてまいりたいと考えております。	●
	・事業者がすばらしいトイレをつくっているにもかかわらず情報が伝わっていない	・「基本構想策定後の事業推進にあたって」において、広く市民に広報するように努める旨を記載しております。	●
	・ユニバーサルデザインの発想はとても大切だが、みんなの立場を全部解決するのは難しいのではないかと	・様々な立場の方々からご意見をいただきながら基本構想策定に努めてはおりますが、よりいっそう、全ての人に使いやすい「まち」となるよう、努めてまいります。	●
意見分類	主なご意見の要旨	ご意見に対する本市の考え方	分類
	・各施設のアプローチのバリアフリー化もすすめてほしい	・ハートビル法に基づき、取組を進めてまいります。	●

●…パブリックコメント実施期間前の意見（専門委員会等）
○…パブリックコメント実施期間中の意見

第5回 横浜市交通バリアフリー専門委員会関内地区部会 意見要旨と回答

平成16年3月26日(金)

ご意見要旨	ご意見に対する本市の考え方
<p>・「交差点部における歩道の整備イメージ」の図について、歩道の整備イメージにおいて巻き込み部の植栽があるが、コンパクト化で横断歩道が中心に寄るので、植栽があると歩行の妨げになることもある。実際にあまり広い交差点がないのでは。</p>	<p>・ご意見を踏まえ図を訂正いたしました。</p>
<p>・市の考え方として書いてあるが、部会としての回答となるのか、それによって、「歩道の整備はセミフラットを原則として」とあるが、こう書かれてしまうと国土交通省としては難しい。</p>	<p>・部会での意見を元に、最終的には基本構想をまとめる「横浜市」として回答することとします。また、該当個所の文章については、訂正いたしました。</p>
<p>・道路の隅切りの形状はどういう形なのか、今の1cmくらいある隅切りのものと点字ブロックのようなものについてフラットになっているものがある。どちらが採用されるのか。</p>	<p>・横浜市道では基本的に2cmの段差を付けて整備を行っておりますが、国道は線上のブロックを付けて、フラットにしております。今後、国や他都市の動向についても検討しつつ、よりよい基準の検討を行いたいと考えております。</p>
<p>・福祉のまちづくり条例は平成9年に制定されたものなので、視覚の移動の面からいってもその後サポートするハード部分がかなり進歩した。条例の中では誘導ブロックと誘導チャイムしかない。見直しの時期に来ているかもしれない。</p>	<p>・今後、国や他自治体の動向とも踏まえ、見直しについても検討を行いたいと考えております。</p>
<p>・横断歩道上にエスコートラインができれば段差はなくても妥協できる所が出てくる。車いすとの妥協点を見いだす上でもエスコートラインという考え方はしっかりと考えていただきたい。</p>	<p>・エスコートラインの設置については、技術開発の動向等を見極める必要もありますが、事業計画の際に検討していただくよう、関係事業者はその旨を伝えます。(素案への意見と回答と同様)</p>
<p>・原案でもサインについて連続性と統一性に配慮と書かれているけれども、配慮ではなく、JRから私鉄になっても統一したサインで動けるとか、駅ビルの管理会社になっても動けるとかというようにしていただきたい。もう一步踏み込めないかなと思う。</p>	<p>・国のガイドラインで基本的なピクトグラムは指定されており、これに沿ってサインも更新されていくと考えられますが、更に詳細なサインについては、今後の検討課題とさせていただきます。</p>

ご意見要旨	ご意見に対する本市の考え方
<p>・バリアフリー化というのは基本的な所でハードとソフトと両方あると考えている。事業の基本的な考え方やメインの一つの事業として捉えていただきたかった。ソフトはこの事業ではなくて、他のところでやっているから支援するよという形ではなく、この事業の中で位置付けられないものか。</p>	<p>・法律に記載されておりますが、あらためて、基本的な考え方に追加記載致します。</p> <p>第4条 4 公共交通事業者等は、高齢者、身体障害者等に対し、これらの者が公共交通機関を利用して移動するために必要となる情報を適切に提供するように努めなければならない。</p> <p>第4条 5 公共交通事業者等は、その職員に対し、移動円滑化を図るために必要な教育訓練を行うよう努めなければならない。</p>
<p>・事業者の中には研修などは入るのか。例えば鉄道事業者やバス事業者の職員に対する研修の計画などはこの中に入れられないものか。</p>	
<p>・進行管理のことだが、パブリックコメントのところで、交通バリアフリー専門委員会等の機会を捉えて報告等を行い事業の円滑な推進を図っていきたいと書いてある。個々の関内なら関内の部会を開いて報告を行っていくという、この会議が今後継続するというという理解でよろしいか。</p>	<p>・基本構想後の特定事業計画の策定、および特定事業の実施における、利用者の方の意見の反映については、「基本構想策定後の事業推進にあたって」において、その必要性を記載しておりますが、重点整備地区毎の具体的な意見の反映については、その方法等について、関係事業者および関係部署と調整を図りたいと考えております。</p>
<p>・各区でもバリアフリーに関してのこういう会をずっとやって、もっと不便なものを直していくとか、そういう情報交換を各区で続けて欲しい。よりよしまちづくりにつなげていけたらいいと思う。</p>	
<p>・最低限縦方向に特定経路がある、それを結ぶ方向に点字ブロックが一本あってもそう複雑な問題じゃないと思う。だから情報センターの辺りから馬車道のエレベータのついてあるあの辺りまで横方向に点字ブロックがあるのが理想ではないか。</p>	<p>・弁天通りに関してはバリアフリー化に準じた形で再整備する予定であり、縦のラインだけでなく横のラインもできることとなります。</p>

横浜市関内駅周辺地区
交通バリアフリー基本構想

平成16年8月5日
横浜市都市計画局都市企画部
企画調査課交通担当

横浜市中区港町1-1
電話:045-671-3615
FAX:045-663-3415