

# 横浜市

## 新横浜駅周辺地区交通バリアフリー基本構想



横浜市



# 目 次

1. 交通バリアフリー基本構想の策定にあたって .....	1
(1) 基本構想策定の背景と目的 .....	1
(2) 基本構想の位置づけ .....	2
(3) 基本構想の対象者の考え方 .....	3
2. 新横浜駅周辺の概況.....	5
2-1. 位置及び特性 .....	5
2-2. 人 口 .....	6
2-3. 公共交通機関 .....	7
(1) 鉄 道.....	7
(2) バ ス.....	9
2-4. 施設の分布状況.....	9
2-5. まちづくりの方向 .....	11
2-6. 関連プロジェクト .....	13
3. 対象者の特性と配慮すべき事項.....	15
4. まち歩き点検ワークショップの概要 .....	19
(1) 目 的.....	19
(2) 実施概要 .....	19
(3) 指摘事項のまとめ.....	20

5. 重点整備地区及びバリアフリー化を図る経路.....	25
5-1. 新横浜駅周辺地区の重点整備地区の区域.....	25
5-2. 新横浜駅周辺地区のバリアフリー化を図る経路.....	28
5-3. 重点整備地区の現状と課題.....	33
(1) 鉄道駅・バスターミナル.....	34
(2) バリアフリー化を図る経路.....	37
6. 新横浜駅周辺地区のバリアフリー化のための事業.....	49
6-1. 事業の基本的な考え方.....	49
(1) 鉄道駅のバリアフリー化.....	49
(2) 道路等のバリアフリー化.....	51
(3) 交通安全施設等のバリアフリー化.....	53
(4) バスのバリアフリー化.....	53
6-2. 特定事業及びその他の事業.....	59
(1) 公共交通特定事業.....	60
(2) 道路特定事業.....	63
(3) 交通安全特定事業.....	65
(4) その他の事業.....	66
6-3. 今後検討が必要な事項.....	69
(1) 北口再整備事業での環状2号線の横断への配慮について.....	69
(2) 北口再整備事業における南北デッキの高低差について.....	69
(3) 横浜線を横断する経路の確保について.....	70
(4) 新横浜駅の南北を横断する動線の確保について.....	70
(5) 工事中の歩行者に対するバリアフリー対策について.....	71
7. 基本構想策定後の事業推進にあたって.....	73
(1) 円滑な各種特定事業計画の策定・事業の実施.....	73
(2) 特定事業の進捗管理及び事業の評価.....	73
(3) 進捗状況及び事業内容の広報.....	73
(4) 新たな技術開発の動向を踏まえたバリアフリー化のための事業の見直し.....	74

## 1. 交通バリアフリー基本構想の策定にあたって

### (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でき、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「横浜市福祉のまちづくり条例」を制定し、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。

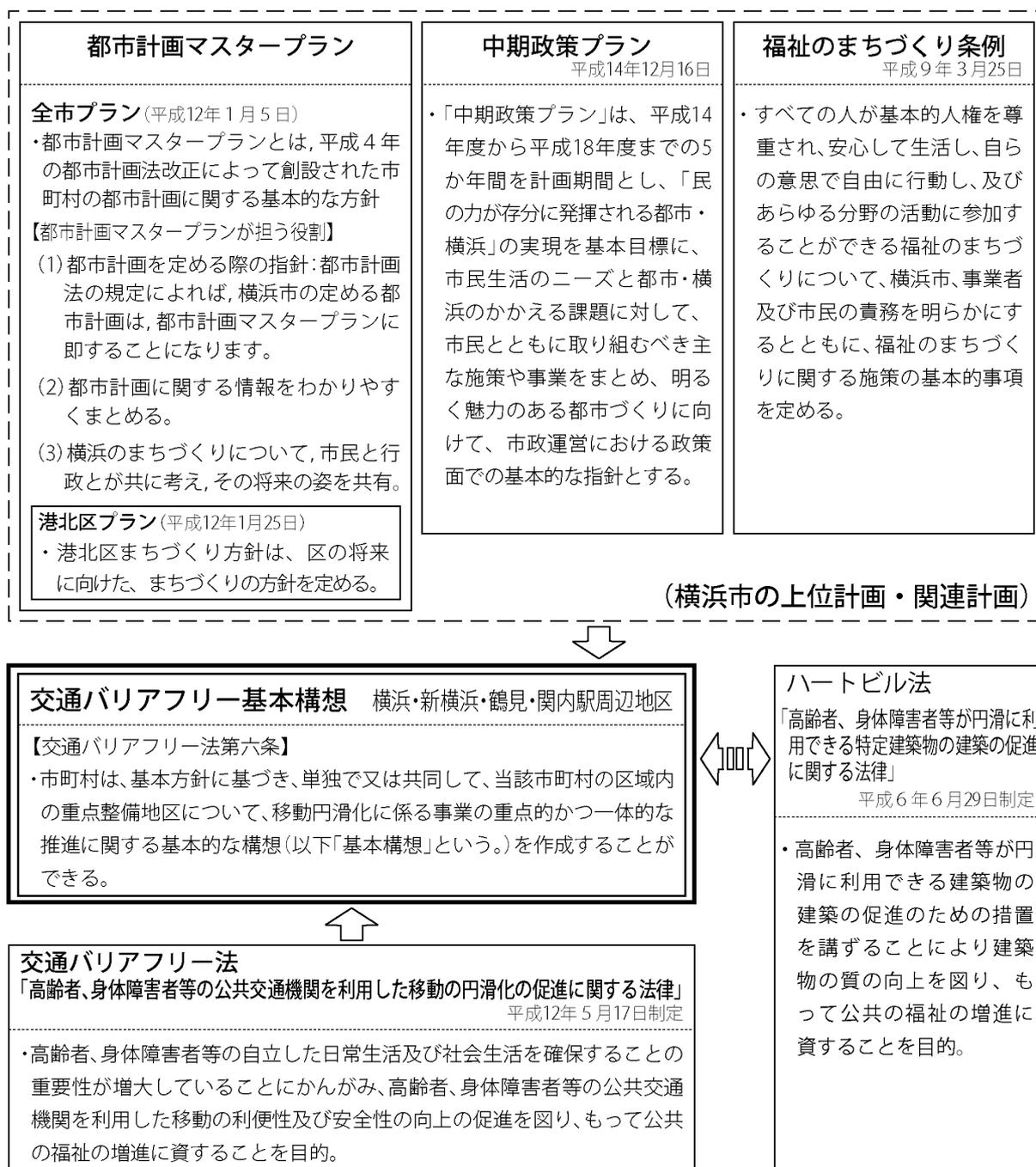
これらを踏まえ、「新横浜都心」に位置づけられ、新幹線などによる広域交通ターミナルの機能を持ち、駅周辺には商業・業務施設が集積するとともに、文化・交流施設、医療・福祉施設が立地している新横浜駅周辺地区を対象として、移動円滑化基本構想を策定する。

具体的には、新横浜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) 基本構想の位置づけ

本基本構想は、関連する法令や条例、横浜市の上位・関連計画と整合を図った構想とする。

図 1-1 基本構想の位置づけ



### (3) 基本構想の対象者の考え方

交通バリアフリー法では、高齢者や身体障害者等の身体機能面で日常生活や社会生活に制限を受ける人を対象とし、具体的には、加齢により知覚機能や運動機能が低下した高齢者、肢体不自由者、視覚障害者、聴覚障害者などの身体障害者のほか、妊産婦やけが人を対象としている。

しかしながら、本基本構想では、横浜市で生活するすべての人が安心して、自らの意思で自由に行動でき、さまざまな活動に参加できる人間性豊かな福祉都市の実現という「横浜市福祉のまちづくり条例」の目的を踏まえ、交通バリアフリー法の対象者に、知的障害者、精神障害者、子ども、外国人、子供連れ（乳幼児連れやベビーカー利用など）の人など、移動の制約がある人を加えることにより、横浜市で生活するすべての人が安全で快適に移動できるよう、公共交通機関や歩行空間におけるバリアフリー化の実現を目指すこととする。



## 2. 新横浜駅周辺の概況

### 2-1. 位置及び特性

新横浜駅周辺は、横浜市の中心部より北東に約5kmの港北区南部地域に位置している。新横浜駅周辺は、東海旅客鉄道株式会社（JR東海）の東海道新幹線、東日本旅客鉄道株式会社（JR東日本）の横浜線、横浜市営地下鉄線の3線が結節する各駅を中心とし、利便性の高い、人の多く集まる地域である。また、オフィスを中心に、商業、アミューズメント、文化・交流施設など多彩な機能が充実しており、「新横浜都心」として位置づけられている。

図 2-1 港北区の位置

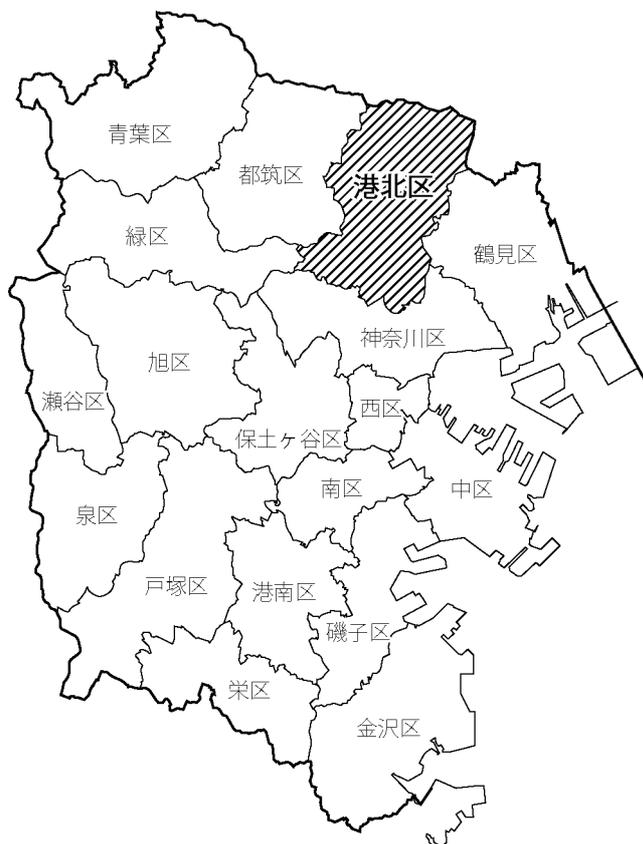
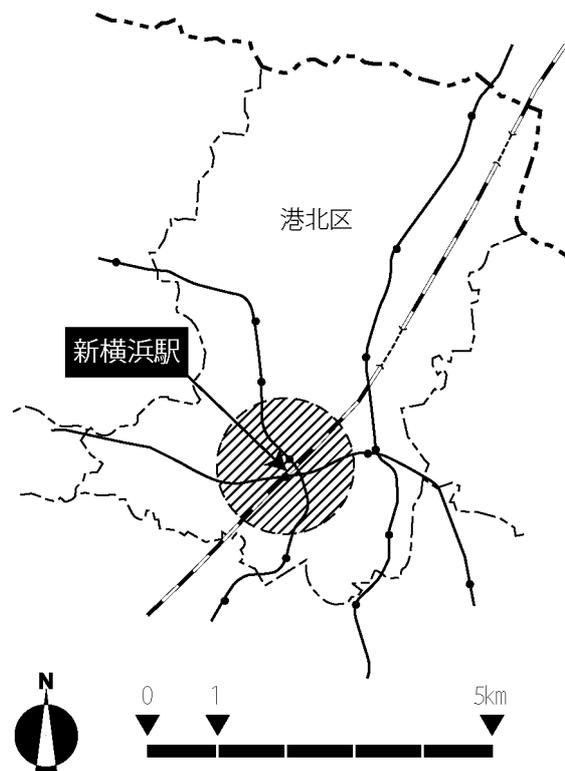


図 2-2 新横浜駅周辺の位置

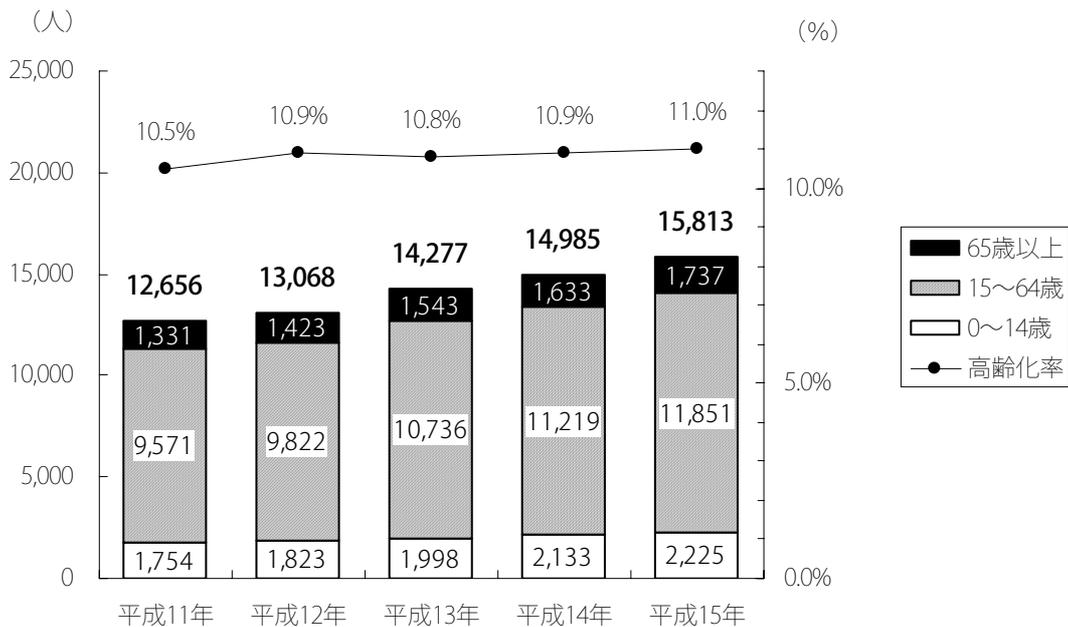


## 2-2. 人口

新横浜駅周辺の人口は、平成15年3月31日現在15,813人で、そのうち65歳以上の高齢者人口は1,737人、高齢化率は11.0%である。

人口の推移をみると、平成11年の12,656人から24.9%増加している。また、高齢化率も平成11年の10.5%から0.5ポイント上昇している。

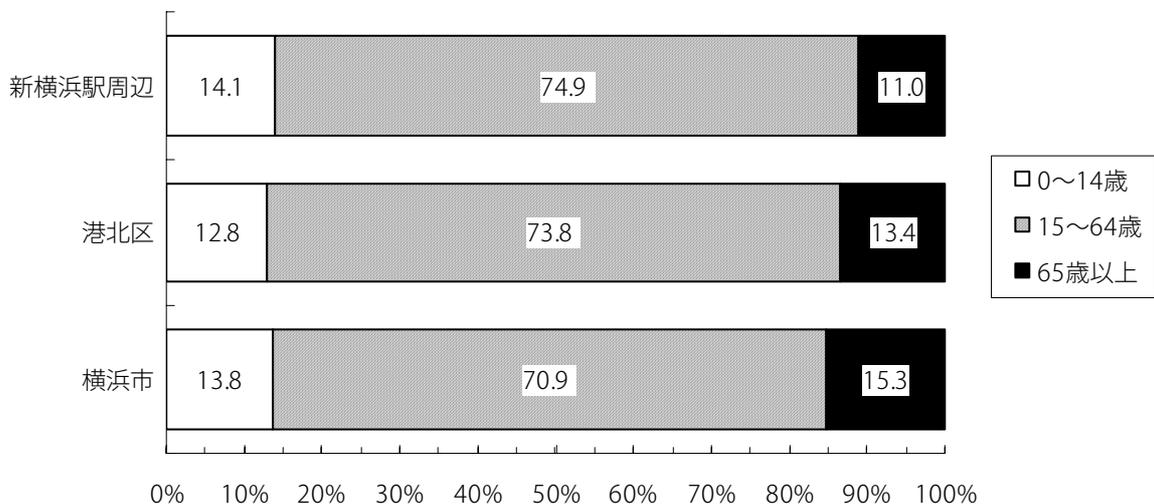
図 2-3 新横浜駅周辺の人口推移



資料) 統計でみる横浜 (各年3月31日現在)

注: ここで新横浜駅周辺は、新横浜駅から概ね半径1kmの範囲に含まれる、新横浜1~3丁目、篠原町とした。

図 2-4 年齢別人口構成比



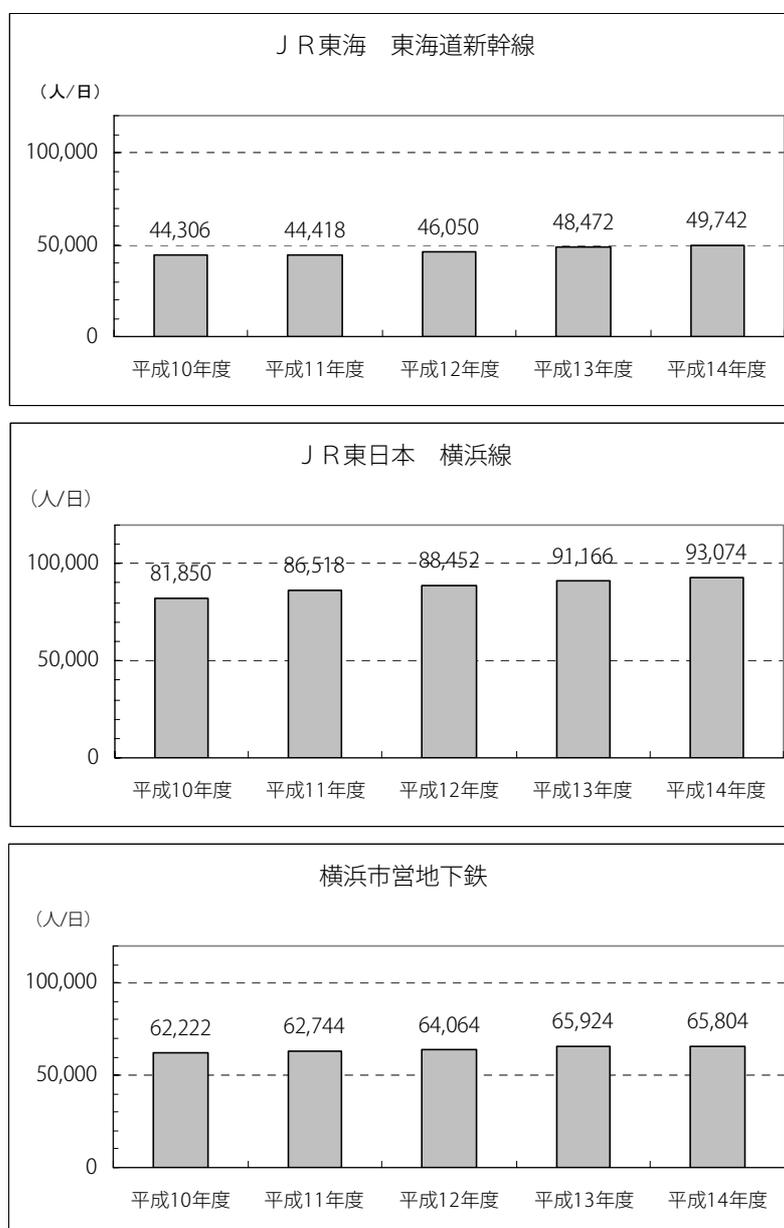
資料) 統計でみる横浜 (平成15年3月31日現在)

## 2-3. 公共交通機関

### (1) 鉄道

新横浜駅には、ＪＲ東海の東海道新幹線「新横浜駅」とＪＲ東日本の横浜線「新横浜駅」及び横浜市営地下鉄「新横浜駅」の３駅がある。また、ＪＲ東海新横浜駅は、横浜市内唯一の新幹線停車駅であり、横浜と全国を結ぶ広域的なターミナル駅である。３駅の日平均乗降客数は、ＪＲ東海が約 50,000 人／日、ＪＲ東日本が約 93,000 人／日、横浜市営地下鉄が約 66,000 人／日となっている。

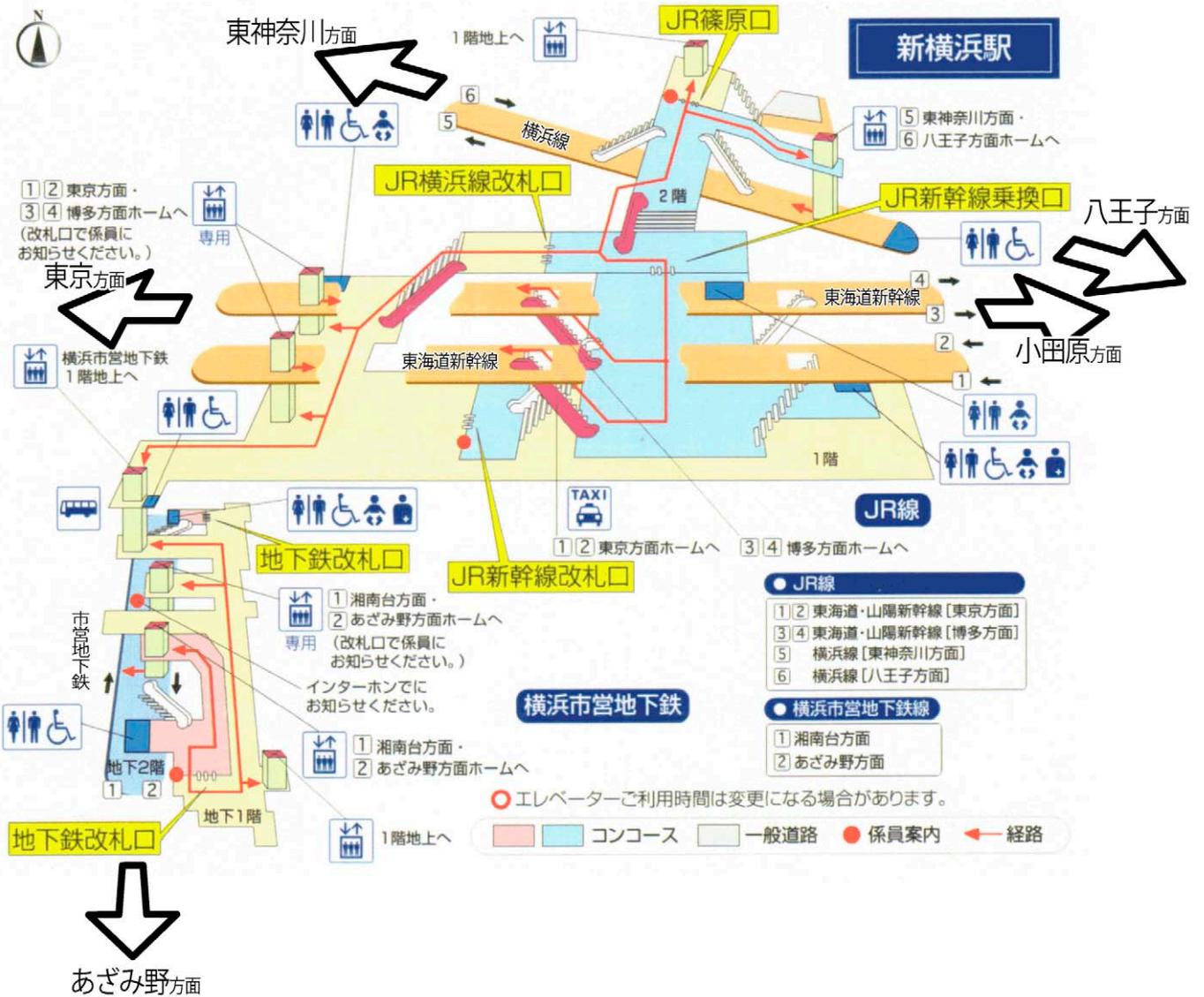
図 2-5 新横浜駅の日平均乗降客数の推移



資料) 神奈川県 交通関係資料集

図 2-6 新横浜駅の状況

【1日当たりの乗降客（平成14年度実績）】	
・ JR 東海 東海道新幹線新横浜駅	：約 50,000 人／日
・ JR 東日本 横浜線新横浜駅	：約 93,000 人／日
・ 横浜市営地下鉄新横浜駅	：約 66,000 人／日
<b>新横浜駅全体</b>	<b>：約 209,000 人／日</b>



資料) 交通エコロジー・モビリティ財団「らくらくおでかけネット」

## (2) バス

新横浜駅周辺の路線バスは、市営バス、東急バス及び川崎鶴見臨港バスにより運行されている。ほとんどの路線が新横浜駅を起終点としており、新横浜駅前より16系統が発着している。また、京浜急行電鉄及び川崎鶴見臨港バスにより羽田空港への直行バスが運行されている（図2-7参照）。

### 2-4. 施設の分布状況

新横浜駅から概ね半径1kmの範囲にある主要な施設は、表2-1に示すとおりである。

新横浜駅のすぐ近くには、商業・業務施設が集まっており、新横浜駅の北東側約600mの位置に横浜アリーナ、西側約1000mの位置に日産スタジアムなどの文化・交流施設がある。また、新横浜駅の西側約700mの位置に、横浜市総合保健医療センター、横浜労災病院、横浜市総合リハビリテーションセンターなど医療・福祉施設が多く立地している（図2-7参照）。

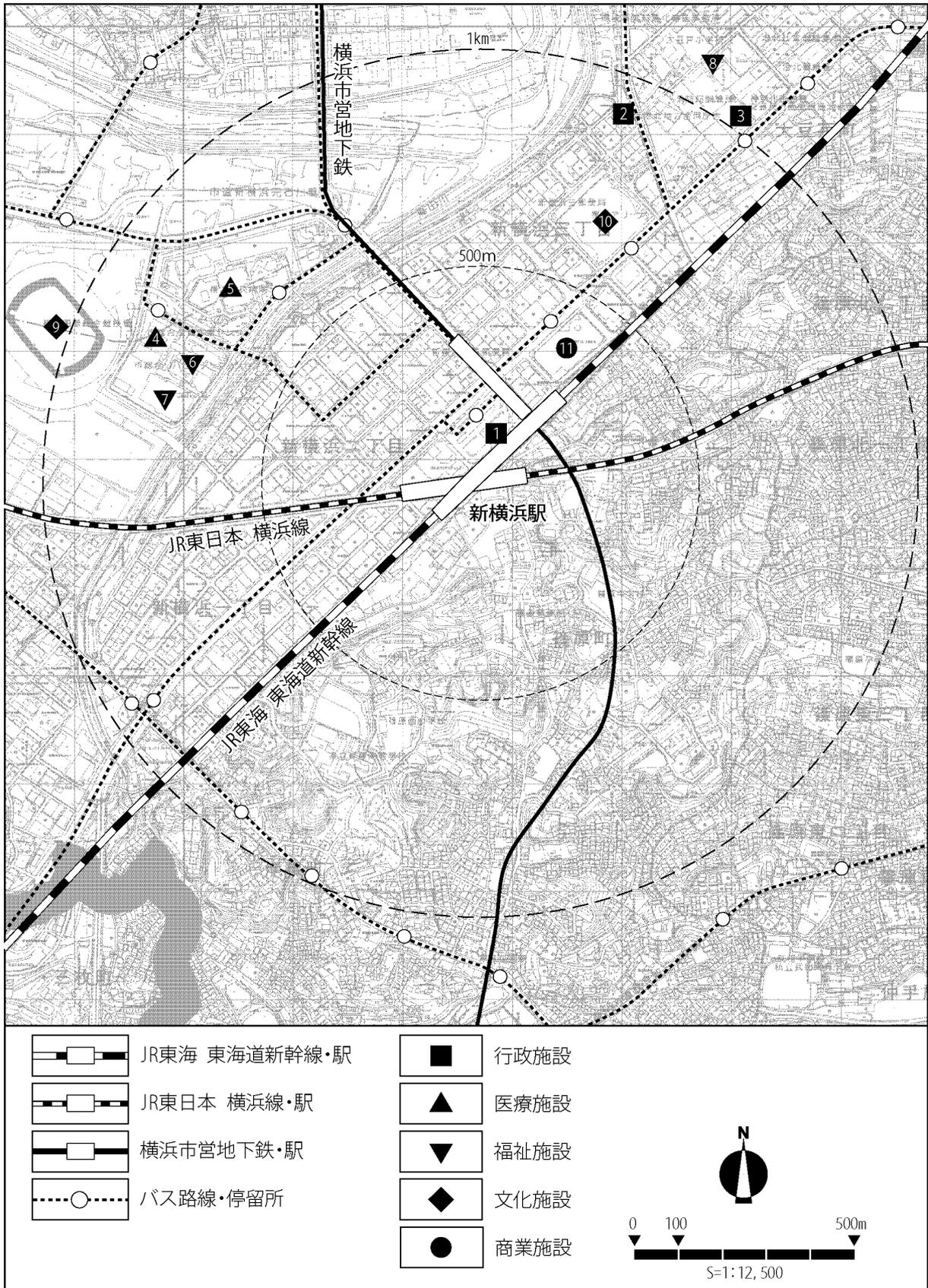
表 2-1 新横浜駅周辺の主要施設

種 別	施設名称	施設数
行政施設	1) 新横浜駅行政サービスコーナー (0)	3
	2) 横浜港北地方合同庁舎 (800)	
	3) 神奈川税務署 (1000)	
医療施設	4) 横浜市総合保健医療センター (750)	2
	5) 横浜労災病院 (700)	
福祉施設	6) 横浜市総合リハビリテーションセンター (800)	3
	7) 障害者スポーツ文化センター 横浜ラポール (700)	
	8) しんよこはま地域活動ホーム (1200)	
文化施設	9) 日産スタジアム (1000)	2
	10) 横浜アリーナ (600)	
商業施設	11) プリンスペペ (200)	1

注) 表中の施設の番号は、図2-7の番号と同じである。

( )内の数字は、新横浜駅からの直線距離(単位:m)である。

図 2-7 新横浜駅周辺地区の現況



## 2-5. まちづくりの方向

新横浜駅周辺地区のまちづくりの方向は、「港北区まちづくり方針」（横浜市都市計画マスタープラン・港北区プラン、平成12年1月）において、次のように定められている。（以下は港北区プランの抜粋）

### ■まちづくりの目標

**都心としての機能と景観の整ったまちをめざす**

### ■実現の方向

#### 目標1 都心としての機能の整ったまち

- 都心として、商業、業務、文化、スポーツ等の都市的機能の集積を図るとともに、それによる人や車の集中に対応するため、新横浜駅とその周辺の再整備及び駐車場の整備を促進する。
- 交通について、都心としての拠点性を高めるため、新幹線の全面停車を目指すとともに、神奈川東部方面への計画を進める。

#### 目標2 一体性のあるまち

- 新横浜駅南部では、商業、業務、住宅等の多様な機能についてバランスよく整備するとともに、都市計画道路の整備を促進するため、土地区画整理事業の推進を図る。
- 新横浜元石川線を整備するとともに、新横浜駅の改良を図るなど、新横浜駅南北の一体性を高める。
- JR横浜線及び環状2号線で分断された地域の一体性を高める方策を検討する。

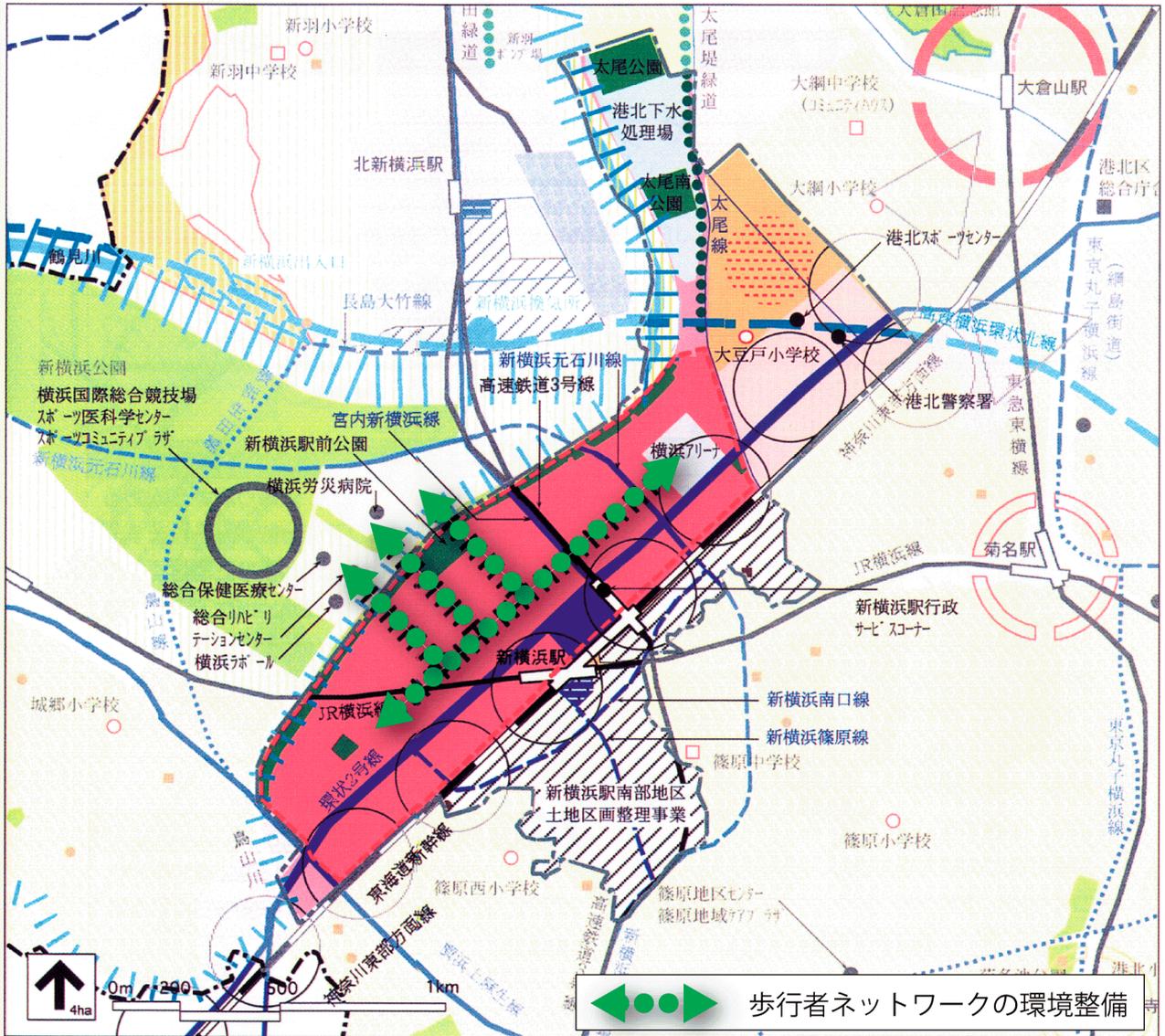
#### 目標3 景観の整ったまち、きれいなまち

- 街づくり協議等による建物の外観や看板等の工夫、街路樹の育成や新横浜駅前公園・太尾堤緑道の活用及び鳥山川の親水性・生物生息環境を向上させることにより、周辺環境と調和した景観や、自然を取り入れた都市的景観をつくる。
- 花やぐまちづくりや美化事業「快適空間・港北」を推進し、緑や花のあるきれいな都市をつくる。

#### 目標4 訪れる人すべてにやさしいまち

- 日産スタジアムや横浜労災病院をはじめとする福祉・保健・医療施設などの広域的施設に対し、歩行者空間などの整備のほか、更なる福祉のまちづくりを推進し、誰もが活動しやすいまちをつくる。

図 2-8 新横浜駅周辺地区まちづくり方針図



	・戸建て低層住宅を中心的な土地利用とする地域。		鉄道（既存）		公共施設、区役所（■）
	・中高層集合住宅（団地、マンション等）を中心的な土地利用とする地域。		鉄道（計画・構想）		神社、寺院（■）
	・戸建て住宅と集合住宅及び小規模な店舗、事務所が共存する地域。		高速道路（計画）		小学校、中学校（□）
	・道路沿道で、自動車による利用を目的とした施設を中心に、住宅等が共存する地域。		幹線道路（完成）		河川の親水性、生物生息環境の向上
	・商業、業務機能を中心的な土地利用とし、住宅等が共存する地域。		幹線道路（2010年までに整備予定）		緑地保全地区
	・商業、業務機能と、高度利用された住宅等とが複合、共存する地域。		幹線道路（計画等）		横浜市街づくり協議地区
	・中小規模の工場と戸建て住宅、集合住宅、商店等が共存する地域。		地区幹線道路		緑道等
	・工場、倉庫等を中心的な土地利用とする地域。		地域拠点		歩行者ネットワークの環境整備
	・市街化を抑制すべき地域。		生活拠点		集合住宅の居住環境の保全
	・公園、緑地等のレクリエーション地。		身近な生活拠点		河川
	・市民の森。				区境界
	・大規模公共公益施設、大学等。				地域境界
	・土地利用の方針を検討中の地域。				

資料) 横浜市都市計画マスタープラン・港北区プラン

## 2-6. 関連プロジェクト

### ■ 新横浜駅・北口周辺整備計画

新横浜駅周辺地区においては、総合的機能の集積地として、業務、商業、文化機能等の集積を図る。また、新横浜駅およびその北口周辺については、新幹線駅舎の改良、歩行者デッキの整備等、総合的な交通結節機能の強化を行う。

#### 【計画概要】

#### 1 目的

1. 首都圏南西部の玄関口にふさわしい総合的な交通結節点機能の強化
2. 安全・快適でバリアフリーに配慮した歩行者ネットワークの形成
3. 駅前にふさわしい多様な都市機能の導入および利便性の高い賑わいの創造

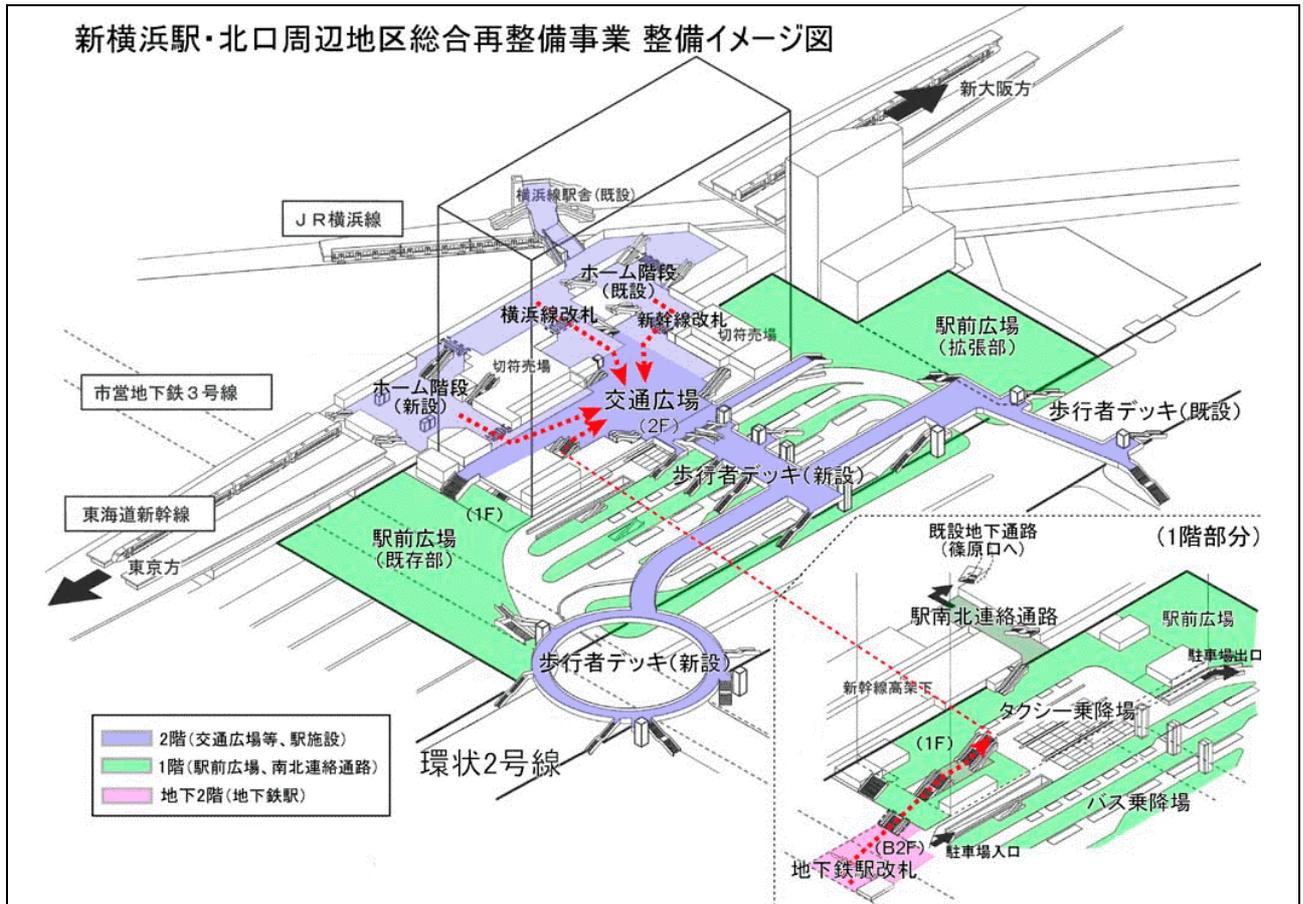
#### 2 計画内容

1. 新幹線駅舎の改良  
切符売場, 改札, ホーム階段等を増設するとともに, 鉄道相互間 (JR 横浜線, 市営地下鉄 3 号線) の乗り換えに便利なレイアウトの整備
2. 歩行者デッキの整備  
環状 2 号線をわたり駅を結ぶ歩行者デッキの設置
3. 駅前広場の再整備  
来街者の待合せや滞留スペースを確保するため駅前広場を拡張
4. 交通結節点の整備  
立体都市計画制度を活用して駅前広場の一部を重層利用した多機能な交通結節点の整備
  - ・ 2 階部分 : 新幹線駅舎, 屋内の広場・道路通路
  - ・ 1 階部分 : 屋外の駅前広場と一体的なタクシー乗降場等
  - ・ 地下部分 : 駅周辺の駐車需要に対応した駐車場
  - ・ 3 階以上 : 駅前の賑わいと活性化を図る駅ビル
5. 南北連絡通路の整備  
新幹線高架下に 2 4 時間通行できる駅南北連絡通路の設置

#### 3 スケジュール

- |                 |         |
|-----------------|---------|
| 平成 1 4 年度       | : 計画公表  |
| 平成 1 5 年度       | : 設計等   |
| 平成 1 6 ~ 2 0 年度 | : 設計、工事 |

図 2-9 新横浜駅・北口周辺整備イメージ図



### 3. 対象者の特性と配慮すべき事項

本基本構想は、公共交通機関の利用や歩行などの外出行動において何らかの障害がある移動制約者を考慮して策定することにより、すべての人にとって利用しやすい公共交通機関や歩行空間の実現を目標とするものである。

移動制約者の代表は、高齢者と障害者であるが、妊産婦やけが人など一時的な移動制約者もいる。その移動制約者を歩行困難・情報入手困難の面からみた障害により分類し、その特性に応じて配慮すべき主な事項について整理すると表 3-1 に示すとおりである。

ここに示した配慮すべき事項は代表的なものであり、すべての事項を示したものではない。したがって、バリアフリー化の整備等において、各事業者は、最低限ここに示した事項を理解した上で取り組むとともに、多様な利用者のニーズの把握にも努める必要がある。

表 3-1 対象者の特性と配慮すべき主な事項

区 分	対象者の特性と配慮すべき主な事項
「歩行困難」による移動の制約	
車いす使用者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 車いすの全幅＋ハンドリムを操作するための幅員が必要である。</li> <li>・ 路面や床面に段差があると乗り越えることができないため、不要な段差は設けないよう配慮する。</li> <li>・ 路面や床面は、移動の際に振動を少なくするため、平坦な仕上げに配慮する。</li> <li>・ 傾斜路を設ける場合は、勾配や長さに配慮する。</li> <li>・ 扉などを押したり、手前に引いたりする行為は難しいため、扉の形状に配慮する。</li> <li>・ 座位等で移動するので視点が低く、また、手の届く範囲が限られるため、設備機器類や案内標示などの高さに配慮する。</li> <li>・ 車いすは、路面や床面との支持が車輪とキャストで行われているので、方向を変える際に一定のスペースが必要となる。</li> <li>・ 車いすから便座への移乗など、乗り移りの行為には、体を支えるための手すりや乗り移る側の設備の高さや介助スペースなどに配慮する。</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・電動三輪・四輪車いすは、他の電動車いすに比べ必要な走行スペースが大きいので留意する。</li> </ul>
<b>杖使用者</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・杖の振り幅があるため、出入口の幅員などに配慮する。</li> <li>・わずかな段の乗り越えが困難であり、つまずきやすいので不要な段差は設けないよう配慮する。</li> <li>・路面や床面は滑りにくく、平坦な仕上げに配慮する。</li> <li>・体の安定を保ちにくいので、段差が生じる箇所には手すりを設け、蹴上げを小さくし踏面は広くする必要がある。</li> <li>・杖の底面が小さいので排水溝の蓋の構造に配慮する。</li> </ul>
<b>高齢者</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・つまずきやすいので不要な段差は設けないよう配慮する。</li> <li>・路面や床面は滑りにくく、平坦な仕上げに配慮する。</li> <li>・足腰等が弱くなり階段等を利用することに困難が生じるので、階段等への手すりの設置に配慮する。</li> <li>・動作がゆっくりになり長距離の歩行に困難が生じるため、休憩できる場所の設置に配慮する。</li> <li>・情報を的確に理解しにくくなり、危険の回避等に即応できないため、安全に配慮する。</li> <li>・新しい機器類への順応性が低くなるため、情報提供機器類の操作性は単純に、音声と視覚による案内を持つ構造に配慮する。</li> </ul>
<b>補助犬利用者</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・補助犬を利用し移動する者のため、床面は平坦な仕上げとし、補助犬の休憩スペース等にも配慮する。</li> </ul>
<b>子ども連れ</b> (乳幼児連れやベビーカー利用など)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ベビーカーなどの利用に配慮し段差を設けない。</li> <li>・おむつ替えや更衣のためのベビーベッドなどが必要となる。</li> <li>・乳幼児をかかえて移動する場合など、休憩や授乳できる場所を設けるよう配慮する。</li> </ul>
<b>一時的な移動制約者</b> (妊産婦やけが人)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・階段の昇降などが困難であるため、特に長い移動、上下移動に配慮する。</li> <li>・妊婦は足元が見えない、前かがみの姿勢などが難しいなどの動作困難があることに配慮する。</li> </ul>
<b>「情報入手困難」による移動の制約</b>	
<b>視覚障害者</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・視覚に代わる他の感覚により、施設の方向や位置、自らの安全を確認するため、視覚障害者誘導用ブロックや音響・音声案内、人による案内などに配慮する。</li> <li>・白杖と靴底の感覚によって移動するため、路面や床面の状態は把握できるが、壁面からの突出物等はほとんど把握できないので、階段裏へのもぐり込みや突出看板などの高さや構造に配慮する。</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・杖の振り幅があるため、出入口の幅員などに配慮する。</li> <li>・杖の底面が小さいので排水溝の蓋の構造に配慮する。</li> <li>・日常生活の中でほとんどを占める視覚による情報の入手が困難なため、点字や音声などによる情報提供に留意する。</li> <li>・弱視者は、個々人で視覚機能の水準が異なるため、文字の大きさや周辺の地色との区別、照明などに配慮する。</li> </ul>
<b>聴覚障害者</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・聴覚障害者は、通常、外見から分かりづらいため、その障害を周囲の人々から正しく理解されにくい傾向にある。</li> <li>・視覚による情報伝達の配置等は、人の行動に合わせ連続的に整備するよう配慮する。</li> <li>・緊急時等では、視覚によるほか振動などにより当事者へ伝達できるよう配慮する。</li> <li>・視覚による設備機器類の設置に合わせ、情報伝達をより正確に行えるよう、筆談や手話等のコミュニケーション手段の活用に配慮する。</li> </ul>
<b>知的障害者</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・言語による意思伝達の不足を補う手段として視覚的な手段（絵、文字、写真、実物の提示、動作で示す等）に配慮する。</li> <li>・機器などはわかりやすく操作しやすいものとする。</li> </ul>
<b>子ども</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・低い位置からの視認性や操作性への配慮が必要である。</li> <li>・図示や記号化などわかりやすい情報提供の配慮が必要である。</li> </ul>
<b>外国人</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・情報伝達上の配慮が必要である。特にサイン等では外国語標記が必要となる。</li> <li>・図示や記号化などわかりやすい情報提供の配慮が必要である。</li> </ul>
<b>その他</b>	
<b>上肢障害者</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・上肢や手先などに障害がある場合、到達範囲は狭くなり、ものをつかんだり、細かい操作が困難になったりするので、ものの大きさや操作方法への配慮が必要である。</li> </ul>
<b>知的障害者</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・受付・案内などでは人的なサポートも配慮する。</li> </ul>
<b>精神障害者</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・リラックスできる環境づくりに配慮する。</li> <li>・休憩できる場所を設けるよう配慮する。</li> </ul>
<b>内部障害者</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・内臓機能の障害のために、長距離の歩行に困難が生じるので、休憩できる場所や階段等への手すりの設置に配慮する。</li> <li>・腹部に人工的に排泄のための孔（ストーマ）を造設した人（オストメイト）には、便や尿などを溜めておくためのパウチの取替え・洗浄の場所が必要である。</li> <li>・ペースメーカー利用者では強い電磁波による誤動作の心配がある。</li> </ul>

※下記の参考文献をもとに一部加筆

**【参考文献】**

- ・横浜市福祉のまちづくり条例施設整備マニュアル（横浜市福祉局、平成10年3月）
- ・横浜市福祉のまちづくり条例施設整備マニュアルー改訂（横浜市福祉局、平成17年3月）
- ・神奈川県福祉のまちづくり整備ガイドブック（神奈川県福祉部、平成14年3月）
- ・公共交通ターミナルにおける高齢者・障害者等のための施設整備ガイドライン（財団法人運輸経済研究センター、平成6年3月）
- ・高齢者の住まいと交通〔復刻版〕（東京都立大学都市研究所、平成13年10月）

## 4. まち歩き点検ワークショップの概要

### (1) 目的

新横浜駅周辺において、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 16 年 7 月 22 (木)、10:00~16:00

#### 【参加者】

新横浜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：75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。
- ・ なお、点検ルートは、駅や駅前広場内の鉄道やバスなどの乗り換えルート、駅とその周辺に立地する福祉・医療施設や文化・交流施設を結ぶルートなど、歩行距離を勘案しつつ設定した（図 4-1 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。

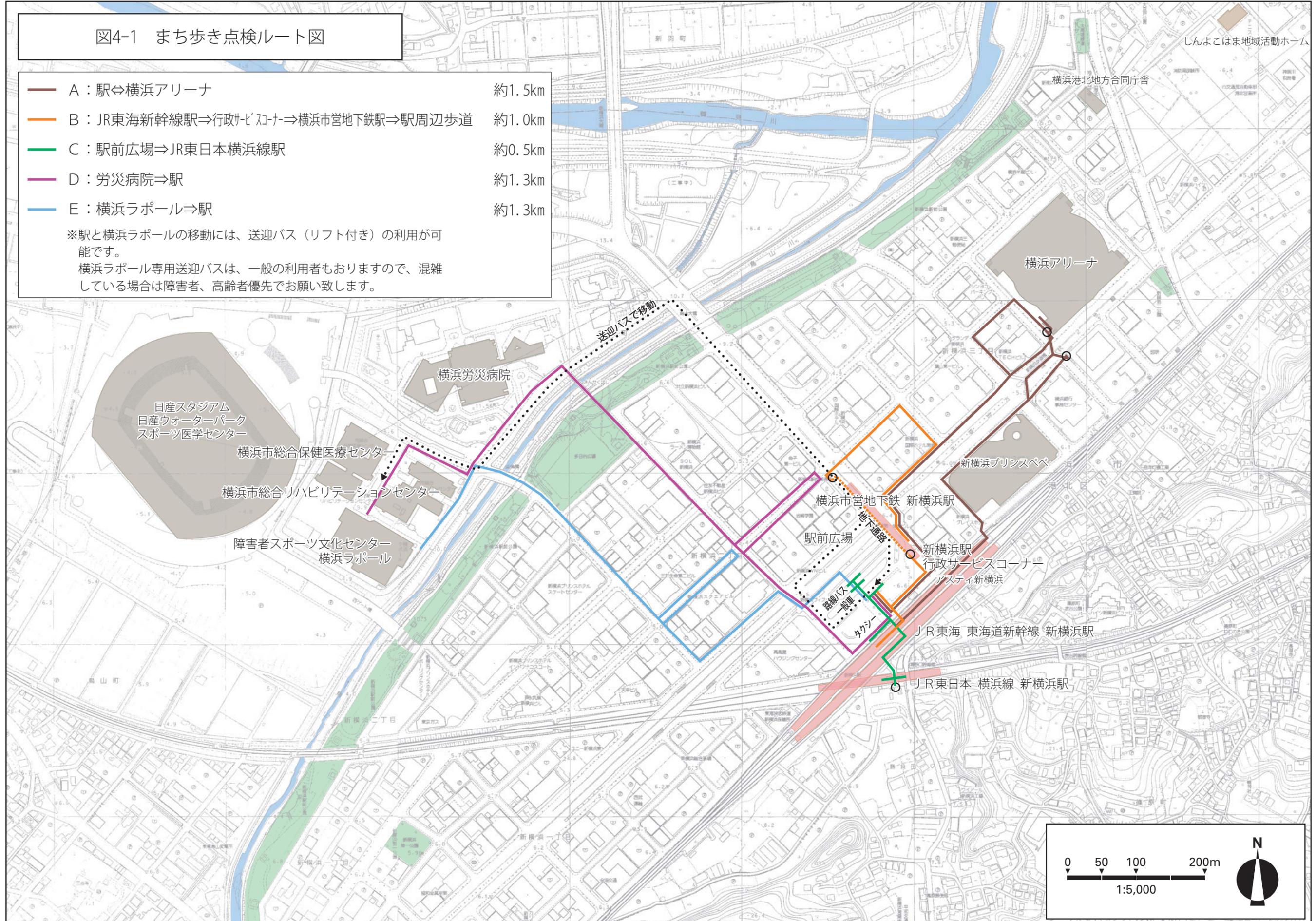
### (3) 指摘事項のまとめ

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、25～26 ページに示すとおりである。

図4-1 まち歩き点検ルート図

- A : 駅⇔横浜アリーナ 約1.5km
- B : JR東海新幹線駅⇒行政サービスコーナー⇒横浜市営地下鉄駅⇒駅周辺歩道 約1.0km
- C : 駅前広場⇒JR東日本横浜線駅 約0.5km
- D : 労災病院⇒駅 約1.3km
- E : 横浜ラポール⇒駅 約1.3km

※駅と横浜ラポールの移動には、送迎バス（リフト付き）の利用が可能です。  
 横浜ラポール専用送迎バスは、一般の利用者もおりますので、混雑している場合は障害者、高齢者優先でお願い致します。



【新横浜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
駅全体	<ul style="list-style-type: none"> <li>ホーム～改札口付近～駅前広場全てに情報表示装置を設置し、リアルタイムに他社線も含めた不通などの運行情報や、緊急災害情報等を提供して欲しい。</li> </ul>
駅前広場	<ul style="list-style-type: none"> <li>バスの運行状況案内（待ち時間などの案内）装置が欲しい（音声＋文字）</li> <li>視覚障害者誘導用ブロックのサイズ・デザインが不統一。</li> <li>視覚障害者誘導用ブロックの誘導経路が遠回り。</li> <li>視覚障害者誘導用ブロックの不具合。（はがれていた。段差が生じていた）</li> <li>グレーチングの間隔が大きすぎる。</li> </ul>
JR 東日本 《広場～改札～ホーム》	<ul style="list-style-type: none"> <li>1階から横浜線改札口までは高低差があり、エスカレータは設置されているがエレベーターは設置されていない。</li> <li>エスカレータ下に駅係員呼び出しインターフォンが設置されているが、音が小さく聞き取り難い。</li> <li>聴覚障害者はインターフォン（エレベーター、トイレ内の緊急用も同様）ではコミュニケーションがとれない。キーボード対応などの文字によるコミュニケーションシステムを考えて欲しい。</li> <li>改札内の柱が大きく人の流れを遮っている。</li> <li>特に3方向の動線（横浜線ホーム、新幹線乗り換え、出口改札口）が重なるところに大きな柱があり危ない。</li> <li>改札階（新幹線乗り換え階）と横浜線跨線橋には高低差があり、エスカレータが設置されているがエレベーターは設置されていない。</li> </ul>
《構内》	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅構内の案内が不十分（各線乗場案内・改札口・エレベーター・エスカレーターの位置など）</li> <li>サインのデザインが不統一で見難い。</li> </ul>
《篠原口》	<ul style="list-style-type: none"> <li>地下道のバリアフリー化</li> <li>広場側のエレベーターのりば付近は自転車・バイク置き場となっており、車いすの通行の妨げになっている。</li> </ul>
《ホーム》	<ul style="list-style-type: none"> <li>多目的トイレの使用中表示ランプが無い。</li> <li>扉の鍵は車いすでは扱いづらい。</li> <li>情報案内装置の設置</li> <li>ホームと電車の段差が大きい。</li> <li>ホームの人の流れが整然となるようにして欲しい。</li> <li>「電車がきます」の電光表示がホーム中央に1箇所しかなく、小さい。</li> </ul>

指摘箇所・項目	主な指摘事項
JR 東海《広場～改札》	<ul style="list-style-type: none"> <li>・音声触知盤の存在が周知されているか心配</li> <li>・自動券売機が車いす対応カウンターになっていない</li> <li>・自動券売機までの視覚障害者誘導用ブロックがない</li> <li>・車いすトイレが誰も使用していないのに使用中の表示になっていた 実際使用したい障害者がいた場合使えない</li> </ul>
《ホーム》	<ul style="list-style-type: none"> <li>・情報案内板は位置が目立たない。</li> <li>・ラチ内トイレに段差があり、使用しづらい。</li> <li>・身障者・車いすトイレが無い。</li> <li>・エレベーターがどこにあるか分かりにくい[新幹線]</li> <li>・自由に乗降できるエレベーターが無くて不便</li> <li>・エレベーターが荷物用</li> </ul>
地下鉄《広場～改札》	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地下のエレベーター表示がよくわからない</li> </ul>
《改札～ホーム》	<ul style="list-style-type: none"> <li>・多機能トイレの入口ドア「開」「閉」の表示なし</li> <li>・男性用トイレブースにも赤ちゃん用いすがあると良い</li> </ul>
道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・主要経路に音響信号機が設置されていないところがある。</li> <li>・勾配、段差などにより歩きづらいところがある。</li> </ul>

注) 部会等で出された意見も含まれている。

## 5. 重点整備地区及びバリアフリー化を図る経路

### 5-1. 新横浜駅周辺地区の重点整備地区の区域

新横浜駅の徒歩圏と考えられる駅を中心とした概ね 500m から 1km 圏をみると、駅の北西側には、日産スタジアムと福祉・医療施設（横浜市総合リハビリテーションセンター、障害者スポーツ文化センター 横浜ラポール、横浜市総合保健医療センター、横浜労災病院）が集積している地区があり、また、駅の北東側には、横浜アリーナ、横浜港北地方合同庁舎、しんよこはま地域活動ホームが立地している。これらの主要な施設を含む範囲（約 106.0ha）を新横浜駅周辺地区における重点整備地区の区域として設定する。

なお、新横浜駅南部地区については、横浜市が進めてきた土地地区画整理事業の事業計画を、平成 15 年 3 月をもって廃止している。

今後は、地元の方々と行政が協働でまちづくりを進めていくこととし、現在、地元の方々と共に新たなまちづくりについて、話し合いを行っているところである。

これらの状況を踏まえ、今回の重点整備地区の設定区域には当該地域を含めないこととし、今後の検討課題とする。

新横浜駅周辺地区における重点整備地区の区域は、図 5-1 に示すとおりである。

#### ■主要な施設の設定の考え方

種別	施設名称	選定理由
公共施設	【新横浜駅行政サービスコーナー】	行政サービスコーナーは住民票や印鑑登録証明書等の証明書を取ることができる施設である。高齢者、障害者を含む不特定多数の市民が利用する施設であることから、主要な施設として選定した。
	【横浜港北地方合同庁舎】	横浜港北地方合同庁舎にはハローワーク（職安）、法務局（登記所）があり、高齢者、障害者を含む不特定の市民が利用する施設であることから、主要な施設として選定した。

種別	施設名称	選定理由
公共施設	<p>【日産スタジアム】 （日産ウォーターパーク、 スポーツ医科学センター）</p> <p>【横浜アリーナ】</p>	<p>日産スタジアムは、陸上競技、サッカー、コンサートなどに利用できる競技場で、観客席は 72,000 席（常設の車いす席が 147 席）以上あり国大最大である。また、温水を利用したプール施設である日産ウォーターパーク及び診療所、運動施設、研修室等からなるスポーツ医科学センターが併設されている。このように高齢者、障害者を含む不特定多数の市民が利用する施設であることから、主要な施設として選定した。</p> <p>新横浜都心の中核施設として建設され、11,000 席の観客席を持ち、コンサートを始め様々なイベントに利用できるイベントホールである。高齢者、障害者を含む不特定多数の市民が利用する施設であることから、主要な施設として選定した。なお、震災時における帰宅困難者の一時宿泊場所に指定されている。</p>
福祉施設	<p>【横浜市総合リハビリテーションセンター】</p> <p>【障害者スポーツ文化センター 横浜ラポール】</p> <p>【しんよこはま地域活動ホーム】</p>	<p>横浜市の障害児・者へのリハビリテーションを総合的に行う中核的施設であることから、主要な施設として選定した。</p> <p>障害者の健康づくりと社会参加、市民相互の交流を図ることを目的として、障害者の参加するスポーツイベントや文化活動を行っている。また、聴覚障害者の情報提供施設、障害児へおもちゃの貸出を行うおもちゃ図書館が併設されている。このため、主要な施設として選定した。</p> <p>地域で暮らす障害児者や家族の生活や活動を支援し、情報の提供、地域交流を促進するための事業を行っていることから、主要な施設として選定した。</p>

種別	施設名称	選定理由
医療施設	<p>【横浜市総合保健医療センター】</p> <p>【横浜労災病院】</p>	<p>地域ケアシステムを保健・医療面から専門的、総合的に支援することを目的として、各種の介護サービスを提供する介護老人保健施設の運営をはじめ、診療所での短期入所、精神障害者の社会復帰を支援する精神科デイケア・生活訓練等を行っている。また、生活習慣病の人などを対象とした健康教育のための入所、通所等も実施している。このため、主要な施設として選定した。</p> <p>労働災害、職業性疾病等の勤労者の医療ニーズに広く対応するとともに、横浜市北東部地域の中核病院として地域医療も提供している病院であることから、主要な施設として選定した。</p>
商業施設	【プリンスペペ】	<p>食料品、衣料品、日用品等の店舗が集まる店舗面積約 21,000 m<sup>2</sup>の商業施設である。高齢者、障害者を含む不特定多数の市民が利用する施設であることから、主要な施設として選定した。</p>

## 5-2. 新横浜駅周辺地区のバリアフリー化を図る経路

新横浜駅周辺地区のまちづくりに関する「港北区まちづくり方針」（都市計画マスタープラン・港北区プラン）において、新横浜駅周辺の「歩行空間ネットワークの環境整備」についての考え方が示されている。新横浜駅周辺地区におけるバリアフリー化を図る経路は、この歩行空間ネットワークを踏まえるとともに、主要な施設の配置を考慮しつつ、駅と主要な施設とが少なくとも1以上の経路で結ばれることを原則として設定する。

また、新横浜駅周辺地区の特性を踏まえ、次のような点も併せて考慮し設定する。

- ・日産スタジアム及び横浜アリーナなど、限られた時間内に多数の人が集まる施設については、複数の経路を設定する。
- ・駅周辺に多数ある保育園等への経路についても確保する。
- ・医療施設として、病床数20床以上の病院に加え、人工透析を行っている診療所への経路についても確保する。
- ・北口と南口を結ぶ経路については、周辺のまちづくりの状況を勘案しながら検討する。

以上のことを踏まえ、新横浜駅周辺地区におけるバリアフリー化を図る経路を図5-1に示す。

※「バリアフリー化を図る経路」は、地区内のバリアフリー化された経路の配置の方針を示すものであり、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必要性、移動円滑化基準との整合、整備の可能性などを考慮し、今後、選定していくものである。

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

## ■各経路の設定の考え方

### 【新横浜駅と横浜労災病院を結ぶ経路】

- ・新横浜駅と横浜労災病院を結ぶ経路として、レンガ通り（経路6）～新横浜駅前公園・さんかくはし（経路7）～横浜労災病院前（経路9）を設定する。
- ・この経路により、新横浜駅と横浜労災病院が結ばれるとともに、日産スタジアムや横浜市総合リハビリテーションセンター、障害者スポーツ文化センター横浜ラポール、横浜市総合保健医療センター方面とも結ばれる。

### 【新横浜駅と横浜市総合リハビリテーションセンター、障害者スポーツ文化センター 横浜ラポール、横浜市総合保健医療センターを結ぶ経路】

- ・新横浜駅と横浜市総合リハビリテーションセンター、障害者スポーツ文化センター 横浜ラポール、横浜市総合保健医療センターを結ぶ経路として、環状2号線側道（経路4）～スタジアム通り（経路8）を設定する。

### 【新横浜駅と日産スタジアムを結ぶ経路】

- ・新横浜駅と日産スタジアムを結ぶ経路として、環状2号線側道（経路4）～スタジアム通り（経路8）～日産スタジアム東ゲート橋（経路10）を設定する。
- ・また、第2の経路として、スタジアム通り（経路8）から分岐し、アリーナ通り（経路2）～新横浜中央通り（経路3）～日産スタジアム西ゲート橋（経路11）も設定する。

#### 【新横浜駅と横浜港北地方合同庁舎、しんよこはま地域活動ホーム等を結ぶ経路】

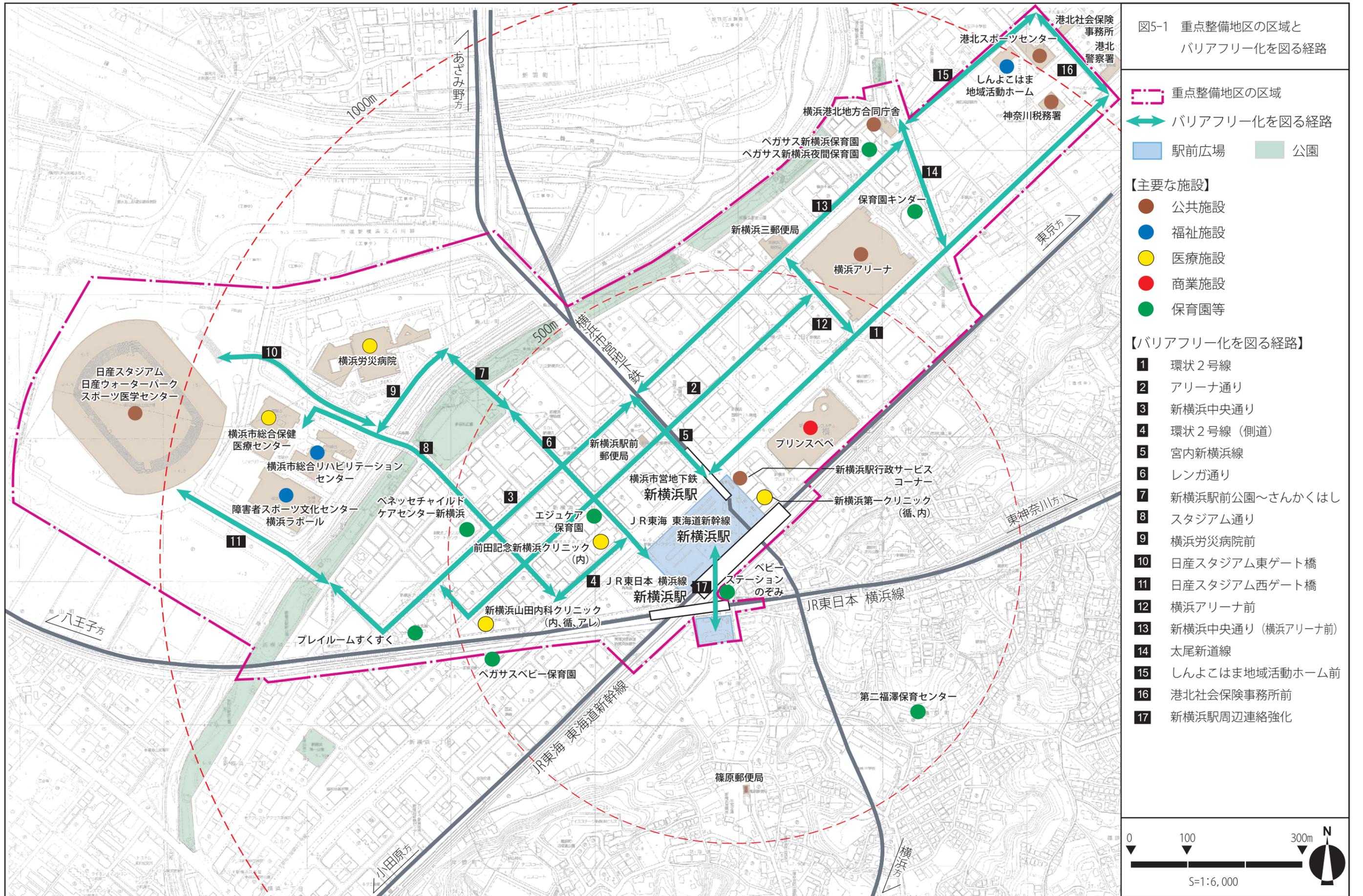
- ・新横浜駅と横浜港北地方合同庁舎、しんよこはま地域活動ホームを結ぶ経路として、環状2号線（経路1）～太尾新道線（経路14）～しんよこはま地域活動ホーム前（経路15）を設定する。
- ・また、上記の経路を補完するとともに、新横浜駅と港北スポーツセンター、港北警察署等を結ぶ経路として、環状2号線（経路1）～港北社会保険事務所前（経路16）を設定する。

#### 【新横浜駅と横浜アリーナを結ぶ経路】

- ・新横浜駅と横浜アリーナを結ぶ経路として、環状2号線（経路1）～横浜アリーナ前（経路12）を設定する。
- ・また、第2の経路として、宮内新横浜線（経路5）～アリーナ通り（経路2）も設定する。この第2の経路から、さらに新横浜中央通り・横浜アリーナ前（経路13）を経由することにより、横浜港北地方合同庁舎、しんよこはま地域活動ホームとも結ばれる。

#### 【地下鉄新横浜駅と各主要な施設を結ぶ経路】

- ・地下鉄新横浜駅には、北西側に改札階からのエレベーターが設置されている出入口がある。この出入口と各主要な施設へ至る経路とを接続する経路として、アリーナ通り（経路2）と宮内新横浜線（経路5）～新横浜中央通り（経路3）を設定する。
- ・これらの経路は、地下鉄新横浜駅と各主要な施設を結ぶとともに、新横浜駅北側の商業、業務施設が集まる地区の回遊性を高める機能も持つ。



### 5-3. 重点整備地区の現状と課題

次頁以降に示す資料は、平成 16 年 7 月 22 日に実施した「まち歩き点検ワークショップ」、「バリア、バリアフリーについてのご意見」及び事務局による補足調査の結果をもとに、重点整備地区の鉄道駅・バスターミナル及びバリアフリー化を図る経路における主な指摘事項等を整理し、合わせて、その指摘事項に対する対応の考え方、対応を検討する際の目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）を整理したものである。

(1) 鉄道駅・バスターミナル

① JR 東日本新横浜駅

まち歩き点検等における主な指摘事項	対応の考え方 (案)	望ましい対応
<ul style="list-style-type: none"> <li>駅前広場側の1階から横浜線跨線橋までエスカレーターは設置されているが、エレベーターが設置されていない</li> <li>改札内の柱が大きく人の流れを遮っている</li> <li>券売機の蹴込みがない</li> <li>階段に手すりが設置されているがパンフ置き場やすだれなどで近づけない</li> <li>多目的トイレが使いづらい</li> <li>多目的トイレの表示がわかりにくい</li> <li>ホームと電車の段差が大きい</li> <li>電光表示がホーム中央に一箇所しかなく小さい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>エレベーターの設置</li> <li>柱の位置を考慮して人の主動線を確認する</li> <li>券売機の蹴込み部の確保</li> <li>障害物の移動・撤去</li> <li>多目的トイレの設備の改善</li> <li>トイレのサインの改良、整備</li> <li>段差の解消</li> <li>文字による情報案内施設の整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> <li>便所の便房のうち1以上は、車いす使用者その他的高齢者、身体障害者の利用に適した構造のもの：出入口の有効幅員80cm以上。段がないこと、ある場合は傾斜路を設置。円滑な利用に適した広さ。標識を設置、ほか</li> <li>運行情報を文字及び音声で提供する設備の設置</li> <li>列車の接近を文字及び音声で警告する設備の設置(ホームドア、可動式ホーム柵があれば適用除外)</li> </ul>

② JR東海新横浜駅

まち歩き点検等における主な指摘事項	対応の考え方（案）	移動円滑化基準
<ul style="list-style-type: none"> <li>・自由に乗降できるエレベーターがなく不便</li> <li>・券売機の蹴込みがない</li> <li>・券売機までの視覚障害者誘導用ブロックがない</li> <li>・券売機に点字案内等がない</li> <li>・改札内に多目的トイレがない</li> <li>・エスカレーターの声について、上りと下りの区別がない</li> <li>・待合室、休憩設備が分かりづらい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗客用エレベーターの設置</li> <li>（券売機の蹴込み部の確保）</li> <li>・適切な視覚障害者誘導用ブロックの設置</li> <li>・券売機の点字案内の設置</li> <li>・係員窓口で常時対応。</li> <li>・多目的トイレの設置 （現在は改札外に多目的トイレあり）</li> <li>・エスカレーターの声案内の検討</li> <li>・案内サイン等の改善</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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。もしくは、乗車券等の販売を行う者が常時対応する窓口を設置。</li> </ul>

③ 市営地下鉄新横浜駅

まち歩き点検等における主な指摘事項	対応の考え方（案）	望ましい対応
<ul style="list-style-type: none"> <li>• エレベーター表示がわかりづらい</li> <li>• 券売機のボタンが高い</li> <li>• トイレの開閉表示がない</li> <li>• 他社線への案内のマークが統一されていない</li> <li>• 案内情報の表示を大きくして欲しい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 目立つ位置にエレベーター標識を設置する</li> <li>• 券売機の高さの改善</li> <li>• トイレの表示の改善</li> <li>• ピクトグラムの統一</li> <li>• 文字による情報案内施設の改善</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 昇降機、便所又は乗車券販売所付近への標識の設置</li> <li>• 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</li> </ul>

④ 鉄道事業者共通

まち歩き点検等における主な指摘事項	対応の考え方（案）	望ましい対応
<ul style="list-style-type: none"> <li>• ホームと改札口付近に列車の運行状況を知らせる文字情報案内装置を設置して欲しい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 文字による情報案内施設の整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 運行情報を文字及び音声で提供する設備の設置</li> </ul>

## (2) バリアフリー化を図る経路

### ① 環状2号線

まち歩き点検等における主な指摘事項	対応の考え方 (案)	望ましい対応
<ul style="list-style-type: none"> <li>・信号の音が短く聞き取り難い</li> <li>・視覚障害者誘導用ブロックの色が歩道と同系色で認識し難い</li> <li>・横浜アリーナ入口に誘導する視覚障害者誘導用ブロックが無い</li> <li>・新横浜歩道橋上には行先表示がない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・音響信号機の改良</li> <li>・舗装の色と明度差のある色にする</li> <li>・視覚障害者誘導用ブロックをアリーナ入口まで敷設する</li> <li>・行き先案内板の設置</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・黄色を原則とする (ガイドライン)</li> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・新横浜歩道橋上に視覚障害者誘導用ブロックを敷設して欲しい</li> <li>・新横浜歩道橋エレベーター前の視覚障害者誘導用ブロックの配置が悪く、エレベーターの出入口から交差点への誘導が途切れている</li> <li>・プリンスペペ前の歩道がうねっている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・視覚障害者誘導用ブロックの敷設</li> <li>・視覚障害者誘導用ブロックの適切な配置</li> <li>・歩道の勾配の改善</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・横断勾配 1% (2%) 以下</li> </ul>

② アリーナ通り

まち歩き点検等における主な指摘事項	対応の考え方 (案)	望ましい対応
<ul style="list-style-type: none"> <li>・横浜労災病院や駅の方角と距離を示す案内標識の位置が高すぎる（見上げるようになり危険）</li> <li>・沿道の店の椅子やテーブル、看板及び自転車、バイクなどが歩道上に放置されている</li> <li>・キャブシステム周りの舗装が陥没している</li> <li>・車止めが歩道の真中にある</li> <li>・歩道の横断勾配が気になる箇所がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・適切な高さに案内標識を移動</li> <li>・舗道上の障害物の移動・撤去</li> <li>・舗装の補修</li> <li>・通行の障害とならないように工夫する</li> <li>・歩道の勾配の改善</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・横断勾配 1% (2%) 以下</li> </ul>

③ 新横浜中央通り

まち歩き点検等における主な指摘事項	対応の考え方 (案)	望ましい対応
<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車、バイクなどが歩道上に放置されている</li> <li>・車止めが歩道の真中にある</li> <li>・一部歩道が狭い 1.5m (標識等で有効幅員 1.5m 未満のところもある): 新横浜中央通りから日産スタジアム西ゲートに至る区間 (新横浜プリンスホテルボーリングセンター北側道路)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・舗道上の障害物の移動・撤去</li> <li>・通行の障害とならないように工夫する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・有効幅員が 2m 以上の歩道を連続して確保</li> </ul>

④ 環状2号線（側道）

まち歩き点検等における主な指摘事項	対応の考え方（案）	望ましい対応
<ul style="list-style-type: none"> <li>歩道上に車の乗り上げ駐車がされている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>車止めの設置</li> </ul>	

⑤ 宮内新横浜線

まち歩き点検等における主な指摘事項	対応の考え方（案）	望ましい対応
—	—	

⑥ レンガ通り

まち歩き点検等における主な指摘事項	対応の考え方（案）	望ましい対応
<ul style="list-style-type: none"> <li>バイクや自転車の放置</li> <li>各商店の入口に段差が多い</li> <li>視覚障害者誘導用ブロックの連続性、統一性がない</li> <li>視覚障害者誘導用ブロックと車止めの位置が近すぎる場所がある（約25cm）</li> <li>ツリーサークル内のブロックが木の根で押し上げられガタついておりつまづきやすくなっている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>違法駐輪の撤去</li> <li>舗道上障害物の移動・撤去</li> <li>視覚障害者誘導用ブロックの適切な設置</li> <li>視覚障害者誘導用ブロックの適切な設置又は車止めの移動</li> <li>ツリーサークルの補修</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>黄色を原則とする（ガイドライン）</li> </ul>

⑦ 新横浜駅前公園～さんかくはし

まち歩き点検等における主な指摘事項	対応の考え方（案）	望ましい対応
<ul style="list-style-type: none"> <li>公園前の案内板の設置場所には段差があるため車いすで利用できない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>案内板の移設又は段差の解消</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>

⑧ スタジアム通り

まち歩き点検等における主な指摘事項	対応の考え方（案）	望ましい対応
<ul style="list-style-type: none"> <li>視覚障害者誘導用ブロックがマンホールによって途切れていた</li> <li>歩行者信号の青時間が短い</li> <li>交差点の横断歩道の白線が消えかかっている</li> <li>車止めが横断歩道の中央にある</li> <li>交差点の歩道の傾斜がきつい（8.2%）</li> <li>歩道が凸凹している</li> <li>視覚障害者誘導用ブロックが直角に曲がっていない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>視覚障害者誘導用ブロックの適切な設置</li> <li>歩行者用青時間延長機能等の整備</li> <li>白線の引き直し</li> <li>車止めの移動</li> <li>歩道の平坦性の確保</li> <li>歩道の平坦性の確保</li> <li>視覚障害者誘導用ブロックの適切な設置</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>音響機能や歩行者用青時間延長機能を整備する等により、道路の横断の安全を確保</li> <li>縦断こう配5%（8%）以下、横断こう配1%（2%）以下</li> </ul>

⑨ 横浜労災病院前

まち歩き点検等における主な指摘事項	対応の考え方 (案)	望ましい対応
<ul style="list-style-type: none"> <li>横断歩道に信号機を設置して欲しい</li> <li>鳥山川側の歩道に視覚障害者誘導用ブロックを敷設し欲しい</li> <li>労災病院前の視覚障害者誘導用ブロックの表面が磨り減っている</li> <li>桜の木の根で歩道が盛り上がり歩きにくい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>信号機の設定</li> <li>視覚障害者誘導用ブロックの敷設</li> <li>視覚障害者誘導用ブロックの補修</li> <li>歩道の平坦性の確保</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>

⑩ 日産スタジアム東ゲート橋

まち歩き点検等における主な指摘事項	対応の考え方 (案)	望ましい対応
-	-	

⑪ 日産スタジアム西ゲート橋

まち歩き点検等における主な指摘事項	対応の考え方 (案)	望ましい対応
<ul style="list-style-type: none"> <li>新横浜駅前公園入口 (新横浜プリンスホテルボーリングセンター前) に傾斜がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>車道手前で平坦部を確保し、車道と歩道の段差を小さくする</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>横断歩道に接続する歩道などの部分：接続部分の段差は2cmを標準とする</li> </ul>

⑫ 横浜アリーナ前

まち歩き点検等における主な指摘事項	対応の考え方 (案)	望ましい対応
<ul style="list-style-type: none"> <li>・視覚障害者誘導用ブロックの色が歩道と同系色で認識し難い</li> <li>・アリーナ入口に誘導する視覚障害者誘導用ブロックが無い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・舗装の色と明度差のある色にする</li> <li>・視覚障害者誘導用ブロックをアリーナ入口まで敷設する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・黄色を原則とする (ガイドライン)</li> <li>・移動円滑化のために必要な箇所、視覚障害者誘導用ブロックを敷設</li> </ul>

⑬ 新横浜中央通り (横浜アリーナ前)

まち歩き点検等における主な指摘事項	対応の考え方 (案)	望ましい対応
-	-	

⑭ 太尾新道線

まち歩き点検等における主な指摘事項	対応の考え方 (案)	望ましい対応
<ul style="list-style-type: none"> <li>・環状2線号との交差点部が舗装の補修箇所があちこちにあり、凸凹している。</li> <li>・環状2号線との交差点部の視覚障害者誘導用ブロックの色が白。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道の平坦性の確保</li> <li>・舗装の色と明度差のある色にする</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・黄色を原則とする (ガイドライン)</li> </ul>

⑮ しんよこはま地域活動ホーム前

まち歩き点検等における主な指摘事項	対応の考え方 (案)	望ましい対応
<ul style="list-style-type: none"> <li>歩道の真中に電柱がある (現在整備中。将来的にはなくなるのか?)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>通行の障害とならないように工夫する</li> </ul>	

⑯ 港北社会保険事務所前

まち歩き点検等における主な指摘事項	対応の考え方 (案)	望ましい対応
<ul style="list-style-type: none"> <li>片側の歩道が狭い (有効幅員 1m 以下) (反対側は歩道幅員 2.5m。有効幅員 2m 以上ある)</li> </ul>		

⑰ 駅前広場

まち歩き点検等における主な指摘事項	対応の考え方（案）	望ましい対応
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ヴィスタウオークのエレベーターの利用時間を延長して欲しい</li> <li>・ヴィスタウオークのバスのりば側のエレベーターを降りたところの歩道が狭い</li> <li>・グレーチングの隙間が大きすぎる</li> <li>・視覚障害者誘導用ブロックのサイズ・デザインが不統一</li> <li>・視覚障害者誘導用ブロックの誘導経路が遠回り</li> <li>・視覚障害者誘導用ブロックの不具合（剥がれている、段差が生じているなど）</li> <li>・バスの運行状況案内装置（音声＋文字）が欲しい</li> <li>・駅前広場の中央横断歩道に音響案内が欲しい</li> <li>・歩道上を車が通行するので危険</li> <li>・駅広トイレに視覚障害者誘導用ブロックが無い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用時間の延長又は時間制限の廃止</li> <li>・有効歩道幅員の確保</li> <li>・目の細かいグレーチングに交換</li> <li>・視覚障害者誘導用ブロックのサイズ・デザインを統一</li> <li>・視覚障害者誘導用ブロックの適切な敷設</li> <li>・視覚障害者誘導用ブロックの補修</li> <li>・バスの運行状況案内装置（音声＋文字）の整備</li> <li>・音響案内施設の整備</li> <li>・歩行者と自動車の動線の分離</li> <li>・視覚障害者誘導用ブロックの敷設</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・有効幅員が2m以上の歩道を連続して確保</li> <li>・黄色を原則とする（ガイドライン）</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>・車いす用トイレの手すりの取り付け位置が悪い。幅が広く立ち上がり難い。車いす用トイレの非常用ブザーの位置が離れており役に立たない。・非常用ブザーは聴覚障害者に対応していない。</li> <li>・放置自転車で通行が妨げられている。店の看板がはみ出している</li> <li>・横浜銀行前の歩道が凸凹</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・トイレ設備の改善</li> <li>・違法駐輪の撤去、歩道上障害物の移動・撤去</li> <li>・歩道の平坦性の確保</li> </ul>	
---	--	--

⑱ 篠原口広場

<ul style="list-style-type: none"> <li>・エレベーターのりば付近が自転車・バイク置き場となっており、車いすの通行の妨げになっている</li> <li>・地下道がバリアフリー化されていない</li> </ul>	<p>対応の考え方(案)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車・バイク置き場の移動。車いすの通行路の確保</li> <li>・地下道に昇降施設の設置又は他の移動経路を確保</li> </ul>	<p>望ましい対応</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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置する</li> </ul>
---	---	--

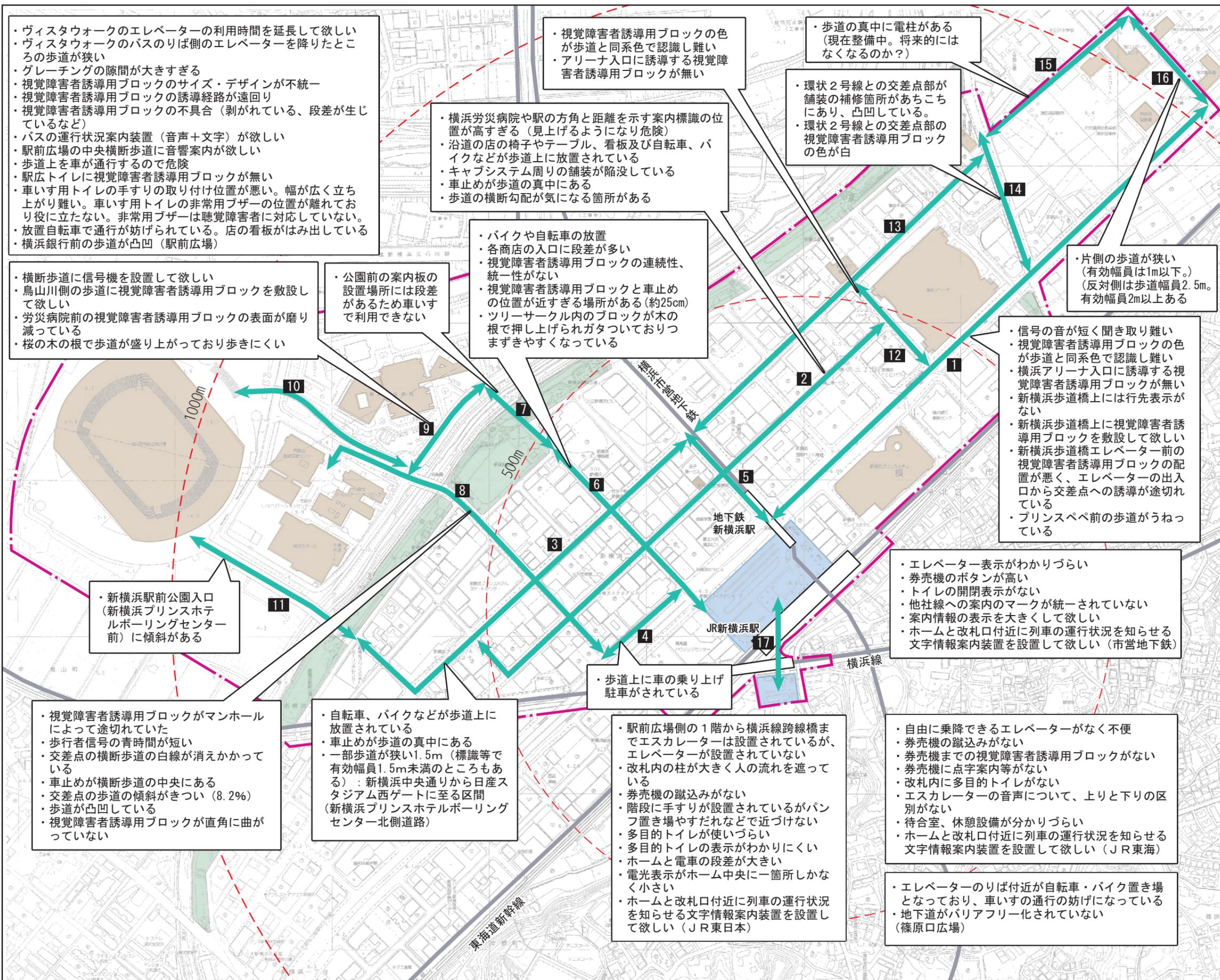


図5-2 主な指摘事項等

- 重点整備地区の区域
- ←→ バリアフリー化を図る経路
- 駅前広場
- 公園

【バリアフリー化を図る経路】

- 1 環状2号線
- 2 アリーナ通り
- 3 新横浜中央通り
- 4 環状2号線（側道）
- 5 宮内新横浜線
- 6 レンガ通り
- 7 新横浜駅前公園～さんかくはし
- 8 スタジアム通り
- 9 横浜労災病院前
- 10 日産スタジアム東ゲート橋
- 11 日産スタジアム西ゲート橋
- 12 横浜アリーナ前
- 13 新横浜中央通り（横浜アリーナ前）
- 14 太尾新道線
- 15 しんよこはま地域活動ホーム前
- 16 港北社会保険事務所前
- 17 新横浜駅周辺連絡強化



- ・ヴィスタウォークのエレベーターの利用時間を延長して欲しい
- ・ヴィスタウォークのバスのりば側のエレベーターを降りたところの歩道が狭い
- ・グレーチングの隙間が大きすぎる
- ・視覚障害者誘導用ブロックのサイズ・デザインが不統一
- ・視覚障害者誘導用ブロックの誘導経路が遠回り
- ・視覚障害者誘導用ブロックの不具合（剥がれている、段差が生じているなど）
- ・バスの運行状況案内装置（音声＋文字）が欲しい
- ・駅前広場の中央横断歩道に音響案内が欲しい
- ・歩道上を車が通行するので危険
- ・駅広トイレに視覚障害者誘導用ブロックが無い
- ・車いす用トイレの手すりの取り付け位置が悪い。幅が広く立ち上がり難い。車いす用トイレの非常用ブザーの位置が離れており役に立たない。非常用ブザーは聴覚障害者に対応していない。
- ・放置自転車で通行が妨げられている。店の看板がはみ出している
- ・横浜銀行前の歩道が凸凹（駅前広場）

- ・視覚障害者誘導用ブロックの色が歩道と同系色で認識し難い
- ・アリーナ入口に誘導する視覚障害者誘導用ブロックが無い

- ・歩道の真中に電柱がある（現在整備中。将来的にはなくなるのか？）
- ・環状2号線との交差点部が舗装の補修箇所があちこちにあり、凸凹している。
- ・環状2号線との交差点部の視覚障害者誘導用ブロックの色が白

- ・横浜労災病院や駅の方角と距離を示す案内標識の位置が高すぎる（見上げるようになり危険）
- ・沿道の店の椅子やテーブル、看板及び自転車、バイクなどが歩道上に放置されている
- ・キャブシステム周りの舗装が陥没している
- ・車止めが歩道の真中にある
- ・歩道の横断勾配が気になる箇所がある

- ・バイクや自転車の放置
- ・各商店の入口に段差が多い
- ・視覚障害者誘導用ブロックの連続性、統一性がない
- ・視覚障害者誘導用ブロックと車止めの位置が近すぎる場所がある（約25cm）
- ・ツリーサークル内のブロックが木の根で押し上げられガタついておりつまずきやすくなっている

- ・横断歩道に信号機を設置して欲しい
- ・鳥山川側の歩道に視覚障害者誘導用ブロックを敷設して欲しい
- ・労災病院前の視覚障害者誘導用ブロックの表面が磨り減っている
- ・桜の木の根で歩道が盛り上がり歩きにくい

- ・公園前の案内板の設置場所には段差があるため車いすで利用できない

- ・信号の音が短く聞き取り難い
- ・視覚障害者誘導用ブロックの色が歩道と同系色で認識し難い
- ・横浜アリーナ入口に誘導する視覚障害者誘導用ブロックが無い
- ・新横浜歩道橋上には行先表示がない
- ・新横浜歩道橋上に視覚障害者誘導用ブロックを敷設して欲しい
- ・新横浜歩道橋エレベーター前の視覚障害者誘導用ブロックの配置が悪く、エレベーターの出入口から交差点への誘導が途切れている
- ・プリンスペペ前の歩道がうねっている

- ・エレベーター表示がわかりづらい
- ・券売機のボタンが高い
- ・トイレの開閉表示がない
- ・他社線への案内のマークが統一されていない
- ・案内情報の表示を大きくして欲しい
- ・ホームと改札口付近に列車の運行状況を知らせる文字情報案内装置を設置して欲しい（市営地下鉄）

- ・歩道上に車の乗り上げ駐車がされている

- ・自由に乗降できるエレベーターがなく不便
- ・券売機の蹴込みがない
- ・券売機までの視覚障害者誘導用ブロックがない
- ・券売機に点字案内等がない
- ・改札内に多目的トイレがない
- ・エスカレーターの音声について、上りと下りの区別がない
- ・待合室、休憩設備が分かりづらい
- ・ホームと改札口付近に列車の運行状況を知らせる文字情報案内装置を設置して欲しい（JR東海）

- ・エレベーターのりば付近が自転車・バイク置き場となっており、車いすの通行の妨げになっている
- ・地下道がバリアフリー化されていない（篠原口広場）

- ・視覚障害者誘導用ブロックがマンホールによって途切れていた
- ・歩行者信号の青時間が短い
- ・交差点の横断歩道の白線が消えかかっている
- ・車止めが横断歩道の中央にある
- ・交差点の歩道の傾斜がきつい（8.2%）
- ・歩道が凸凹している
- ・視覚障害者誘導用ブロックが直角に曲がっていない

- ・自転車、バイクなどが歩道上に放置されている
- ・車止めが歩道の真中にある
- ・一部歩道が狭い1.5m（標識等で有効幅員1.5m未満のところもある）：新横浜中央通りから日産スタジアム西ゲートに至る区間（新横浜プリンスホテルポーリングセンター北側道路）

- ・駅前広場側の1階から横浜線跨線橋までエスカレーターは設置されているが、エレベーターが設置されていない
- ・改札内の柱が大きく人の流れを遮っている
- ・券売機の蹴込みがない
- ・階段に手すりや設置されているがパンフ置き場やすだれなどで近づけない
- ・多目的トイレが使いづらい
- ・多目的トイレの表示がわかりにくい
- ・ホームと電車の段差が大きい
- ・電光表示がホーム中央に一箇所しかなく小さい
- ・ホームと改札口付近に列車の運行状況を知らせる文字情報案内装置を設置して欲しい（JR東日本）



## 6. 新横浜駅周辺地区のバリアフリー化のための事業

### 6-1. 事業の基本的な考え方

ここに示した事業の基本的な考え方は、交通バリアフリー法に基づく移動円滑化基準や横浜市福祉のまちづくり条例に基づく整備基準に沿うものであり、鉄道駅・バスターミナル及びバリアフリー化を図る経路など重点整備地区の区域内においてバリアフリー化の整備を進める際、横浜市として目標とするバリアフリー化の姿を示したものである。

新横浜駅周辺地区において、バリアフリー化の整備を進める際は、以下に示した基本的な考え方を踏まえて事業を行い、高齢者、障害者等の円滑な移動を確保することにより、すべての人にとって利用しやすい施設の整備を実現していくことを目標とする。

#### (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フォ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】

- ・案内サインは、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、文字や音声等により情報提供する。
- ・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用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。
- ・改札口、エスカレーター、トイレ、ホームからの階段、地下鉄駅の地上出入口など鉄道駅における主要な経路や施設・設備については、視覚障害者がより円滑に移動または利用できるよう支援するため、施設・設備の位置及び内容を知らせる音案内\*の設置に努める。

※ 音案内とは、誘導チャイム等によって施設・設備の位置を告知する音響案内及び「ことば（音声）」によって、施設・設備の位置ならびに設備内容などを伝える音声案内のこと。

#### 【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。

#### 【プラットフォームにおける安全対策】

- ・プラットフォームにおいては、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、障害者等に対して、お客様として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に努める。

## (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

「特定経路」は、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、または、現段階において横浜市福祉のまちづくり条例の整備基準に基づく整備がなされており、高齢者、障害者等の円滑な移動に特に支障のない経路とする。

「特定経路」は、図5-1に示した「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。

### ② 特定経路の整備

特定経路については、原則として平成22年までに、以下に示す整備を実施する。

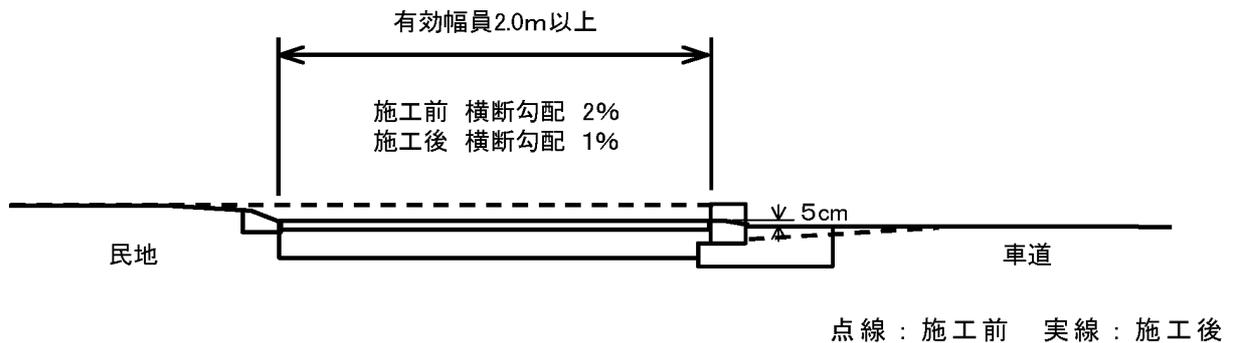
- ・ 特定経路に指定された道路においては、車いす使用者のすれ違いを考慮した幅員の歩道を連続的に確保する。
- ・ 歩道は、高齢者、障害者等すべての人が安全で快適に移動できる構造（適切な勾配・段差や平坦部の確保など）とする。
- ・ 案内標示は、誰にでもわかりやすく見やすいものになるよう、既存の案内標識を活かしながら、重点整備地区全体での連続性、統一性に配慮し整備する。
- ・ 視覚障害者誘導用ブロックは、連続性や利用者の動線、床材の色等を考慮して敷設し、視覚障害者の円滑な移動を確保する。
- ・ 特定経路の始点・終点においては、歩行空間の連続性に配慮して歩道等の整備をすることとする。

### ③ 準特定経路の整備

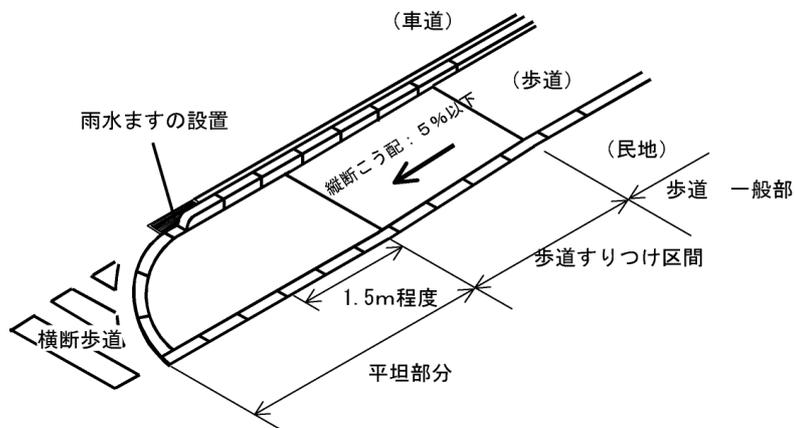
準特定経路については、可能な限り特定経路の整備内容に準拠しつつ、基本構想の検討等において確認された課題について、今後、補修の機会等を捉えて、バリアフリー化に向けた整備に取り組むものとする。

#### 【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

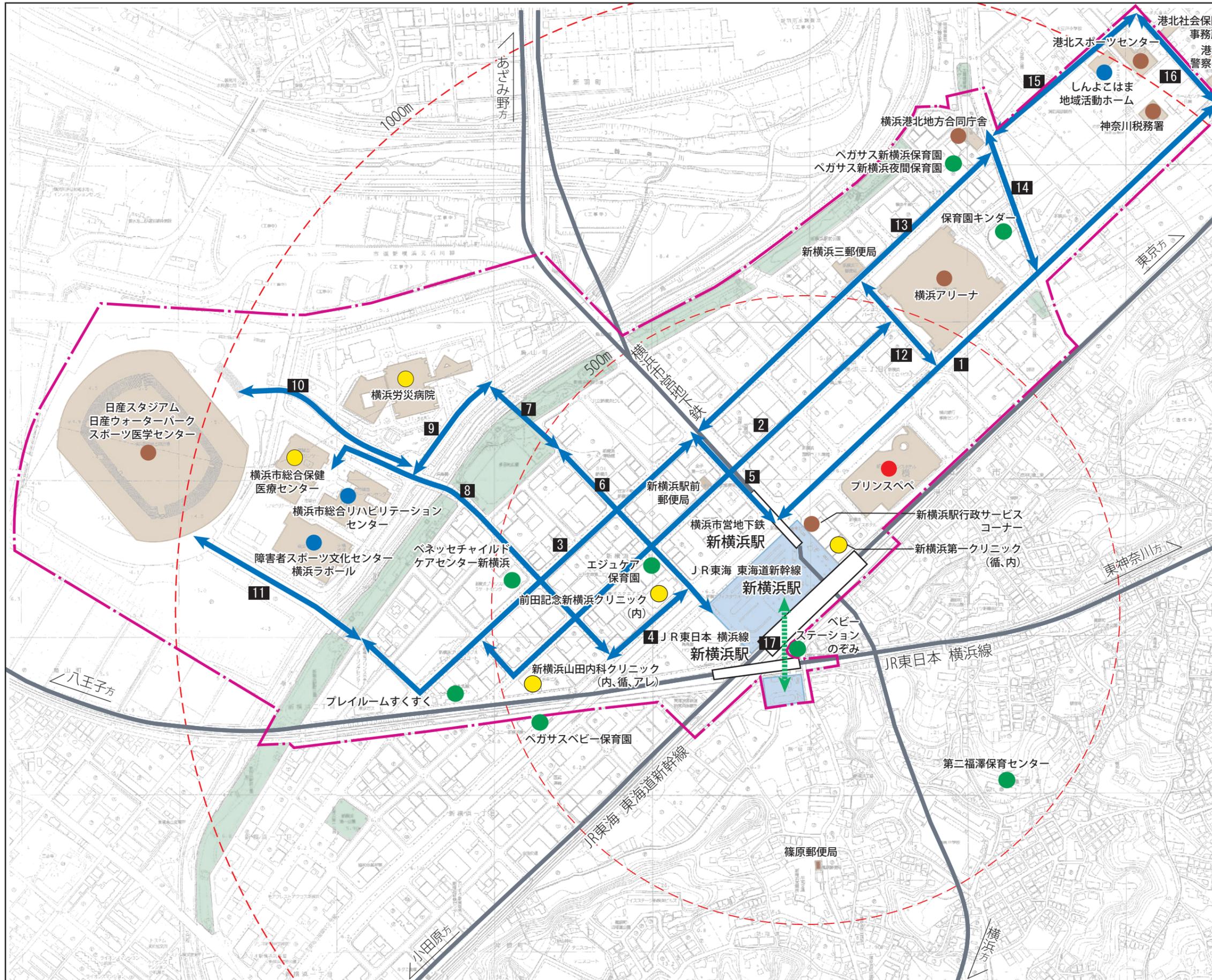
- ・道路の横断の安全を確保するため、バリアフリー化に対応した信号機を整備する。  
なお、広い交差点においては、方向定位に配慮するなど、視覚障害者の誘導に十分配慮する。また、横断距離が長い場合は、高齢者や障害者等が安全に横断できる信号の青時間確保に配慮する。さらに、音響式信号機については、周囲の環境等を考慮し、利用者が横断するための的確に判断できる音量の調整について検討を行う。
- ・歩行者の安全な移動を確保するため、違法駐車対策の強化や、必要に応じて交通規制の実施を検討する。

### (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、障害者等に対して、お客様として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。
- ・ノンステップバスの運行情報について、利用者に対し、インターネット等を活用した情報提供に努める。



図6-1 特定経路と準特定経路



- 重点整備地区の区域
- 特定経路
- 準特定経路
- 駅前広場
- 公園

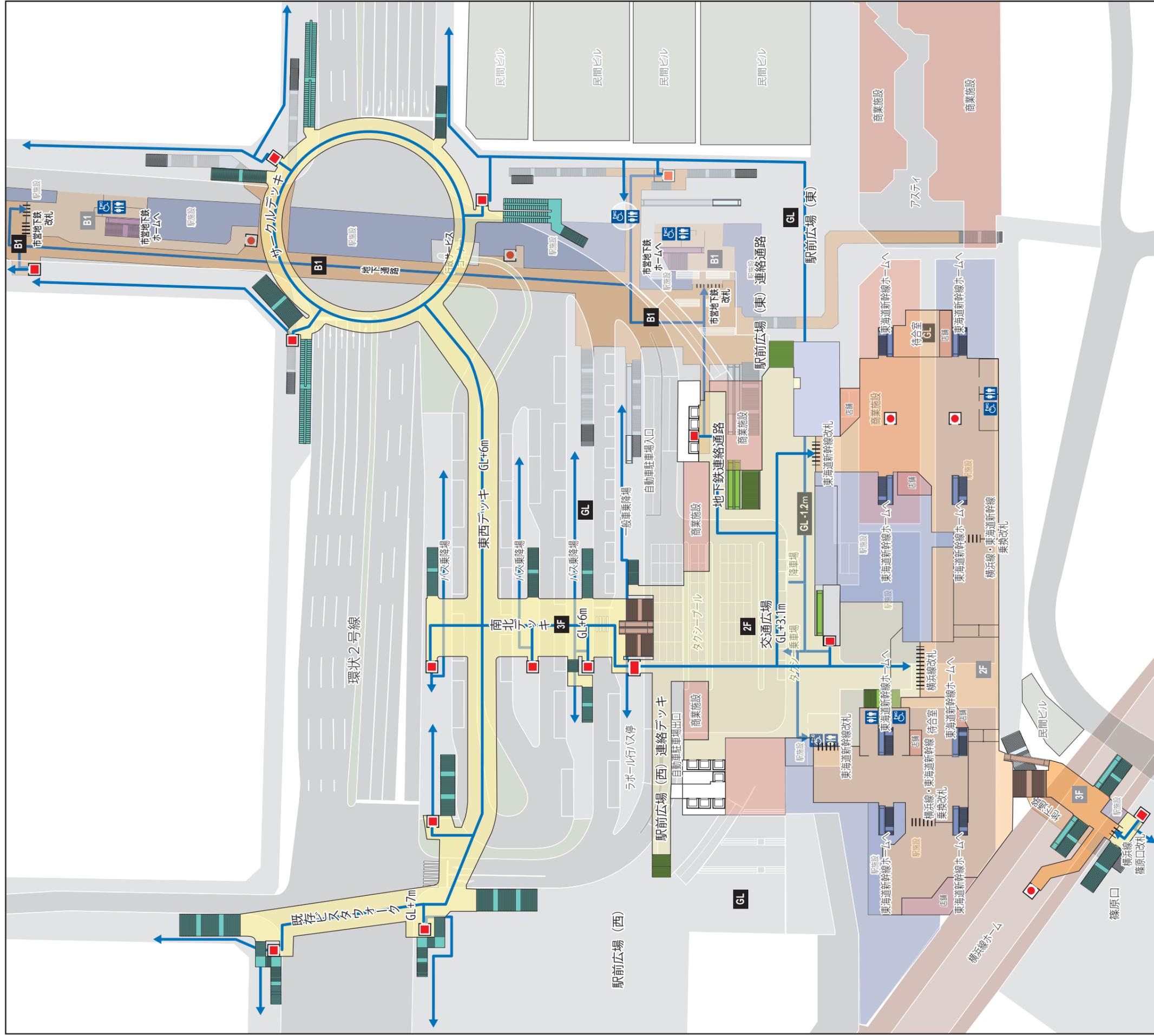
【主要な施設】

- 公共施設
- 福祉施設
- 医療施設
- 商業施設
- 保育園等

【バリアフリー化を図る経路】

- 1** 環状2号線
- 2** アリーナ通り
- 3** 新横浜中央通り
- 4** 環状2号線(側道)
- 5** 宮内新横浜線
- 6** レンガ通り
- 7** 新横浜駅前公園～さんかくはし
- 8** スタジアム通り
- 9** 横浜労災病院前
- 10** 日産スタジアム東ゲート橋
- 11** 日産スタジアム西ゲート橋
- 12** 横浜アリーナ前
- 13** 新横浜中央通り(横浜アリーナ前)
- 14** 太尾新道線
- 15** しんよこはま地域活動ホーム前
- 16** 港北社会保険事務所前
- 17** 新横浜駅周辺連絡強化





※この図面は、詳細設計の進捗により変更することがあります。

図6-2 特定経路（駅周辺詳細図）

— 特定経路

- トイレ
- 車椅子対応トイレ
- 改札内エレベータ
- 改札外エレベータ

- エスカレータ
- 階段
- JR改札階 ~ ペDESTリフ
- JR改札階 ~ ペDESTリフ
- 地上階 ~ JR改札階
- 地上階 ~ ペDESTリフ
- 地下改札階 ~ 地上階
- 地下改札階 ~ 地下鉄改札階
- JR改札階 ~ ペDESTリフ
- JR改札階 ~ 新幹線ホーム



## 6-2. 特定事業及びその他の事業

「特定事業」は、旅客施設等に関する「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として「その他の事業」がある。

新横浜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」は、次ページ以降に示すとおりである。

ここに示した各事業は、新横浜駅周辺地区におけるバリアフリー化のための課題を踏まえ設定したものであり、原則として平成 22 年を目標に、事業の実施へ向けて取り組むものである。

事業の実施にあたっては、下記に示した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。

また、効果的なバリアフリー化を実現するため、公共交通事業者、道路管理者、公安委員会など各事業主体は、関係する事業間の実施時期や内容に関して十分な連携・整合を図ることとする。

なお、ここに示した「特定事業」及び「その他の事業」に挙げられていない事業であっても、新横浜駅周辺地区における移動の円滑化を図るために必要な事業については、各事業主体が、前項に示した「事業の基本的な考え方」を踏まえ、バリアフリー化の推進に努めることとする。

### 【交通バリアフリー法に基づく移動円滑化基準及びガイドライン】

名 称	発行年／発行者
移動円滑化のために必要な旅客施設及び車両等の構造及び設備に関する基準	平成 12 年 11 月 運輸省・建設省令
重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準	平成 12 年 11 月 建設省令
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係る信号機等に関する基準を定める規則	平成 12 年 10 月 国家公安委員会規則
公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン	平成 13 年 8 月 国土交通省、交通エコロジー・モビリティ財団
公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン 追補版	平成 14 年 12 月 国土交通省、交通エコロジー・モビリティ財団
道路の移動円滑化整備ガイドライン	平成 15 年 1 月 国土交通省、国土技術研究センター

(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
横浜線新横浜駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>横浜線と駅北口および新幹線を結ぶ経路における段差にエレベーターを設置</li> <li>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</li> <li>駅の篠原口に身体障害者等の利用に適した券売機または乗車券発売所の設置</li> <li>職員の教育訓練の充実</li> </ul>	○	○	東海旅客鉄道(株)と連携して事業を実施する必要がある

※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」の内容を踏まえ、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。)

② 東海旅客鉄道株式会社

事業箇所	主な事業内容※1	平成22年を目 標に整備※2	今後機会を捉え て整備を検討	備考
東海道新幹線新横浜駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅出入口から改札口を経てホームを結ぶエレベーターを設置</li> <li>・ 案内サインの設置</li> <li>・ 身体障害者等の利用に適した券売機または乗車券発売所の設置</li> <li>・ 視覚障害者誘導用ブロックを適切に設置</li> <li>・ 新幹線改札口前に運行情報を提供する可変式情報表示装置を設置</li> <li>・ 視覚障害者のための音響または音声による案内設備を設置</li> <li>・ 改札内に多目的トイレの設置</li> </ul>	○		

※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」の内容を踏まえ、整備に努めることとする。

※2：東海道新幹線新横浜駅改良工事において新たな整備を行うこととする。

③ 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※2	備考
地下鉄新横浜駅	・エレベーターの場所等の案内サインの改善	○		
	・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	○		
	・身体障害者等の利用に適した券売機を設置		○	
	・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」の内容を踏まえ、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。）

(2) 道路特定事業

① 横浜市

事業箇所	主な事業内容	平成22年を 目標に整備	今後機会を捉え て整備を検討※1	備考
経路1 (環状2号線)	・歩道の勾配を改善	○		
	・視覚障害者誘導用ブロックを改善	○		
経路2 (アリーナ通り)	・歩道の勾配を改善	○		
	・歩道の舗装の平坦性を確保	○		
	・歩道の勾配を改善	○		
	・歩道の舗装の平坦性を確保	○		
経路6 (レンガ通り)	・歩道の勾配を改善	○		
	・歩道の舗装の平坦性を確保	○		
経路8 (スタジオム通り)	・歩道の勾配を改善	○		
	・歩道の舗装の平坦性を確保	○		
	・視覚障害者誘導用ブロックを改善	○		
	・車止めの位置を改善	○		
	・歩道の舗装の平坦性を確保	○		
	・視覚障害者誘導用ブロックを改善	○		
経路9 (労災病院前)	・歩道の舗装の平坦性を確保	○		
	・視覚障害者誘導用ブロックを改善	○		
経路12 (アリーナ前)	・視覚障害者誘導用ブロックを改善	○		民地部分については、施設管理者の協力が 必要である

事業箇所	主な事業内容	平成22年を 目標に整備	今後機会を捉え て整備を検討※1	備 考
経路14（太尾新道線）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道の舗装の平坦性を確保</li> <li>・視覚障害者誘導用ブロックを改善</li> </ul>	○	○	

※1：経路3については、歩道の有効幅員を2m以上確保出来ない部分があるが、ここは主経路（経路8）を補完する補助経路という位置付けとな  
っていることから、この部分については、今後、機会を捉えて整備を検討する。

(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"> <li>・ 音響式信号機等の設置</li> <li>・ 違法駐車取締りの強化</li> <li>・ 違法駐車防止に関する広報・啓発活動の推進</li> <li>・ 標識・標示の視認性の確保</li> <li>・ 交通規制の実施</li> </ul>	○	

(4) その他の事業

① 横浜市（新横浜駅・北口周辺地区総合再整備事業）

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
駅前広場	・駅前広場の再整備	○		
	・歩行者デッキの整備	○		
	・視覚障害者誘導用ブロックを適切に設置	○		

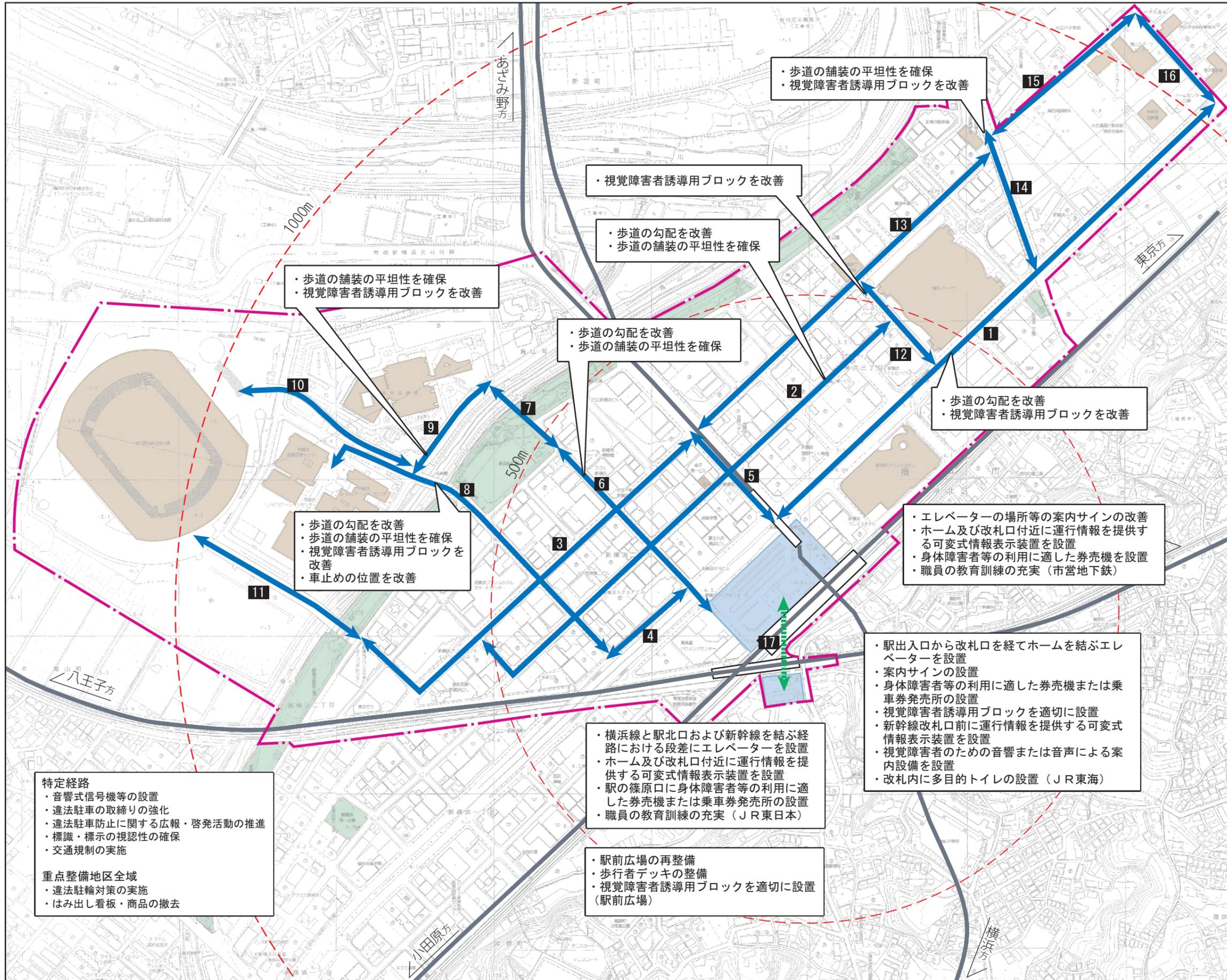
② 横浜市

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	○		

図6-3 特定事業及びその他の事業



- 重点整備地区の区域
- ↔ 特定経路
- ↔ 準特定経路
- 駅前広場
- 公園

【バリアフリー化を図る経路】

- 1 環状2号線
- 2 アリーナ通り
- 3 新横浜中央通り
- 4 環状2号線(側道)
- 5 宮内新横浜線
- 6 レンガ通り
- 7 新横浜駅前公園～さんかくはし
- 8 スタジアム通り
- 9 横浜労災病院前
- 10 日産スタジアム東ゲート橋
- 11 日産スタジアム西ゲート橋
- 12 横浜アリーナ前
- 13 新横浜中央通り(横浜アリーナ前)
- 14 太尾新道線
- 15 しんよこはま地域活動ホーム前
- 16 港北社会保険事務所前
- 17 新横浜駅周辺連絡強化

**特定経路**

- ・音響式信号機等の設置
- ・違法駐車取締りの強化
- ・違法駐車防止に関する広報・啓発活動の推進
- ・標識・標示の視認性の確保
- ・交通規制の実施

**重点整備地区全域**

- ・違法駐輪対策の実施
- ・はみ出し看板・商品の撤去

・歩道の舗装の平坦性を確保  
・視覚障害者誘導用ブロックを改善

・視覚障害者誘導用ブロックを改善

・歩道の勾配を改善  
・歩道の舗装の平坦性を確保

・歩道の勾配を改善  
・歩道の舗装の平坦性を確保

・歩道の勾配を改善  
・歩道の舗装の平坦性を確保  
・視覚障害者誘導用ブロックを改善  
・車止めの位置を改善

・歩道の舗装の平坦性を確保  
・視覚障害者誘導用ブロックを改善

・歩道の勾配を改善  
・視覚障害者誘導用ブロックを改善

・エレベーターの場所等の案内サインの改善  
・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  
・身体障害者等の利用に適した券売機を設置  
・職員の教育訓練の充実(市営地下鉄)

・駅出入口から改札口を経てホームを結ぶエレベーターを設置  
・案内サインの設置  
・身体障害者等の利用に適した券売機または乗車券発売所の設置  
・視覚障害者誘導用ブロックを適切に設置  
・新幹線改札口前に運行情報を提供する可変式情報表示装置を設置  
・視覚障害者のための音響または音声による案内設備を設置  
・改札内に多目的トイレの設置(JR東海)

・横浜線と駅北口および新幹線を結ぶ経路における段差にエレベーターを設置  
・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  
・駅の篠原口に身体障害者等の利用に適した券売機または乗車券発売所の設置  
・職員の教育訓練の充実(JR東日本)

・駅前広場の再整備  
・歩行者デッキの整備  
・視覚障害者誘導用ブロックを適切に設置(駅前広場)



### 6-3. 今後検討が必要な事項

新横浜駅周辺地区における移動の円滑化を一層推進していくため、前項で示した特定事業等の実施に合わせ、以下に示す事項について、今後、検討する必要がある。

#### (1) 北口再整備事業での環状2号線の横断への配慮について

環状2号線の横断については、エレベーターのついた立体横断施設の設置によって歩行者の横断が確保されるが、

- ・ 深夜、人が少ない状況でのエレベーターの利用は、防犯上問題がある。
- ・ 施設管理上、深夜の利用は内部施設等が壊される可能性が大きい。
- ・ 適正なコスト意識が求められている中で、公共交通機関が運行していない時間には、ほとんど利用者が期待されず、不合理と思われる。

等のエレベーター管理上の問題で24時間の連続運転を行うことができない。

現在は平面横断であるが、立体横断施設の設置によって既存の横断歩道が廃止されると、夜間など立体横断施設のエレベーターが運行を停止した場合、車いす利用者など階段の昇降が困難な人にとっては、当該交差点において横断する手段が無くなることになる。

また、移動の円滑化という観点から考えると、複数回の上下移動を行うよりも平面横断が望ましいことから、今後事業を進める中で、関係事業者が平面横断の確保について継続して協議を進める必要がある。

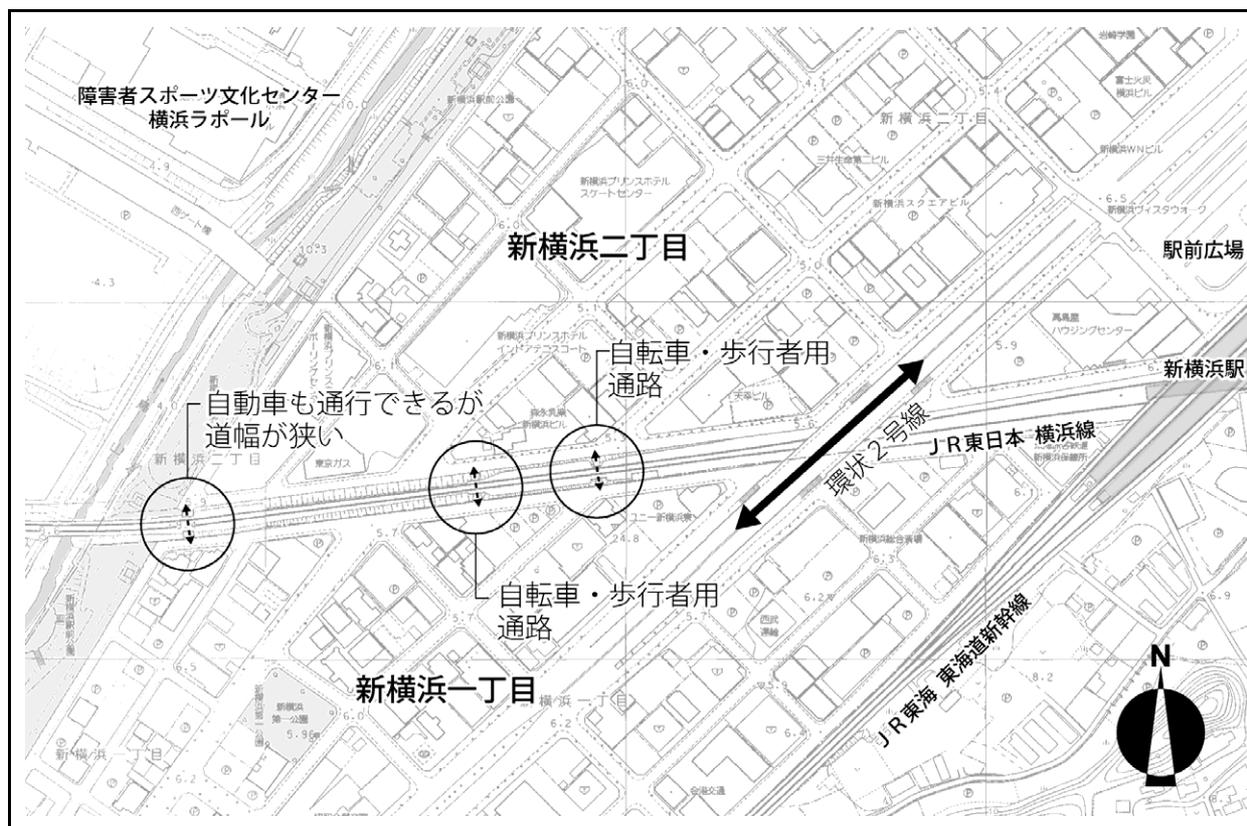
#### (2) 北口再整備事業における南北デッキの高低差について

南北デッキは、バスの高さ等を考慮しているため、駅舎及び交通広場の床面より2.9m高くなる。エレベーターとエスカレーターによってその高低差の解消を図るものの、そこが歩行者の主動線であり、さらに横浜市総合リハビリテーションセンターや障害者スポーツ文化センター 横浜ラポールへ向かう送迎バスの利用者もこのエレベーターを利用することを考慮すると、エレベーターの容量等の仕様について十分に配慮する必要がある。

### (3) 横浜線を横断する経路の確保について

新横浜一丁目と二丁目は横浜線によって南北に分断されており、この南北を結ぶため横浜線を横断する経路については、環状2号線以外にも通路があるが、その通路は道幅が狭いことなど、改善が必要である。しかしながら、横浜線の構造上、改善には大掛かりな整備が必要である。今後、この南北の横断をよりスムーズに行うため、道路管理者が鉄道事業者の協力のもと、検討を進めることが望まれる。

図 6-4 横浜線を横断する経路



### (4) 新横浜駅の南北を横断する動線の確保について

横浜線の北口と篠原口間の南北の横断については既存の地下道があるが、鉄道が近接しており、その構造上の条件からエレベーターが設置することが極めて困難である。

ただし、新横浜駅北側と南側の連絡のバリアフリー化を望む意見が多いことから、北口と篠原口間の連絡強化については新横浜駅南部地区のまちづくりに合わせて検討に取り組む必要がある。

## (5) 工事中の歩行者に対するバリアフリー対策について

横浜市では、工事中の歩行者へのバリアフリー対策を進めることが大切であると考え、「工事中の歩行者に対するバリアフリー対策ガイドライン」を作成し、平成 17 年 7 月 1 日から実施している。

このガイドラインは、公共の歩行者空間において、工事中であっても誰もが安全で安心して通行できるように、歩行者へ配慮すべき基本的事項をまとめており、工事関係者が、個々の現場で具体的なイメージを持って、工事中のバリアフリー対策に取り組めるようにすることを目指している。

新横浜駅は、現在工事中であることから、このガイドラインの趣旨を踏まえ、工事中のバリアフリー対策の充実を図っていくこととする。



## 7. 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あたっては、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踏まえ、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) 特定事業の進捗管理及び事業の評価

- ・横浜市は特定事業の進捗管理や事業評価の必要性を鑑み、その手法について検討していくこととする。

### (3) 進捗状況及び事業内容の広報

- ・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、広報に努めることとする。

#### (4) 新たな技術開発の動向を踏まえたバリアフリー化のための事業の見直し

- ・歩行空間のバリアフリー化には、物理的なバリアの解消とともに、情報提供などの支援も求められており、現在、最先端の情報通信技術を活用した新たな歩行支援システムなど、バリアフリー化に関する技術開発が進められている。このような新たな技術開発の動向を踏まえ、必要に応じて、バリアフリー化のための事業の見直しについて検討を行うものとする。

## 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 新横浜地区部会まち歩き点検のまとめ

資料4 新横浜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

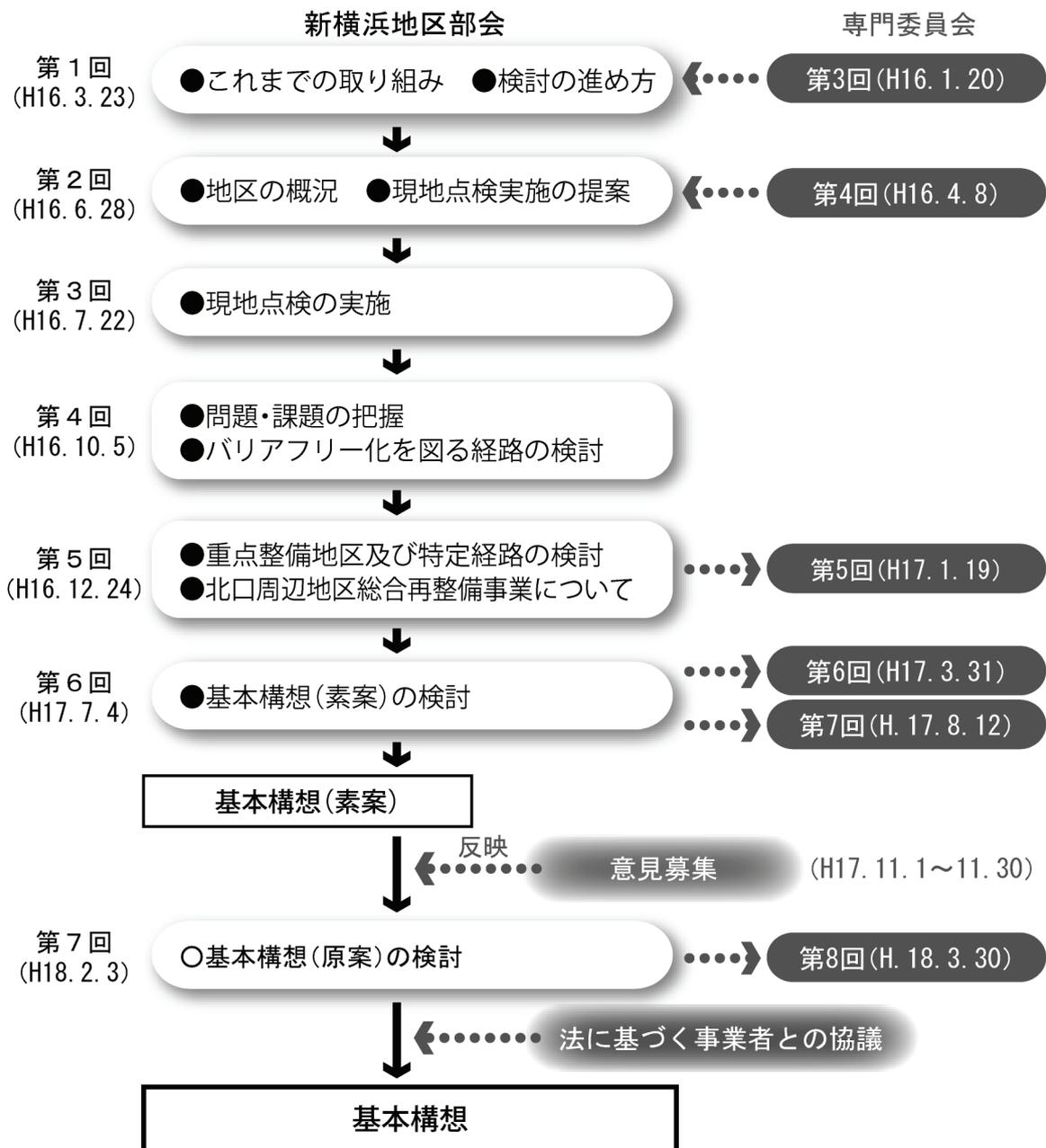


# 資料1 交通バリアフリー基本構想策定に係わる主な検討経緯と検討体制

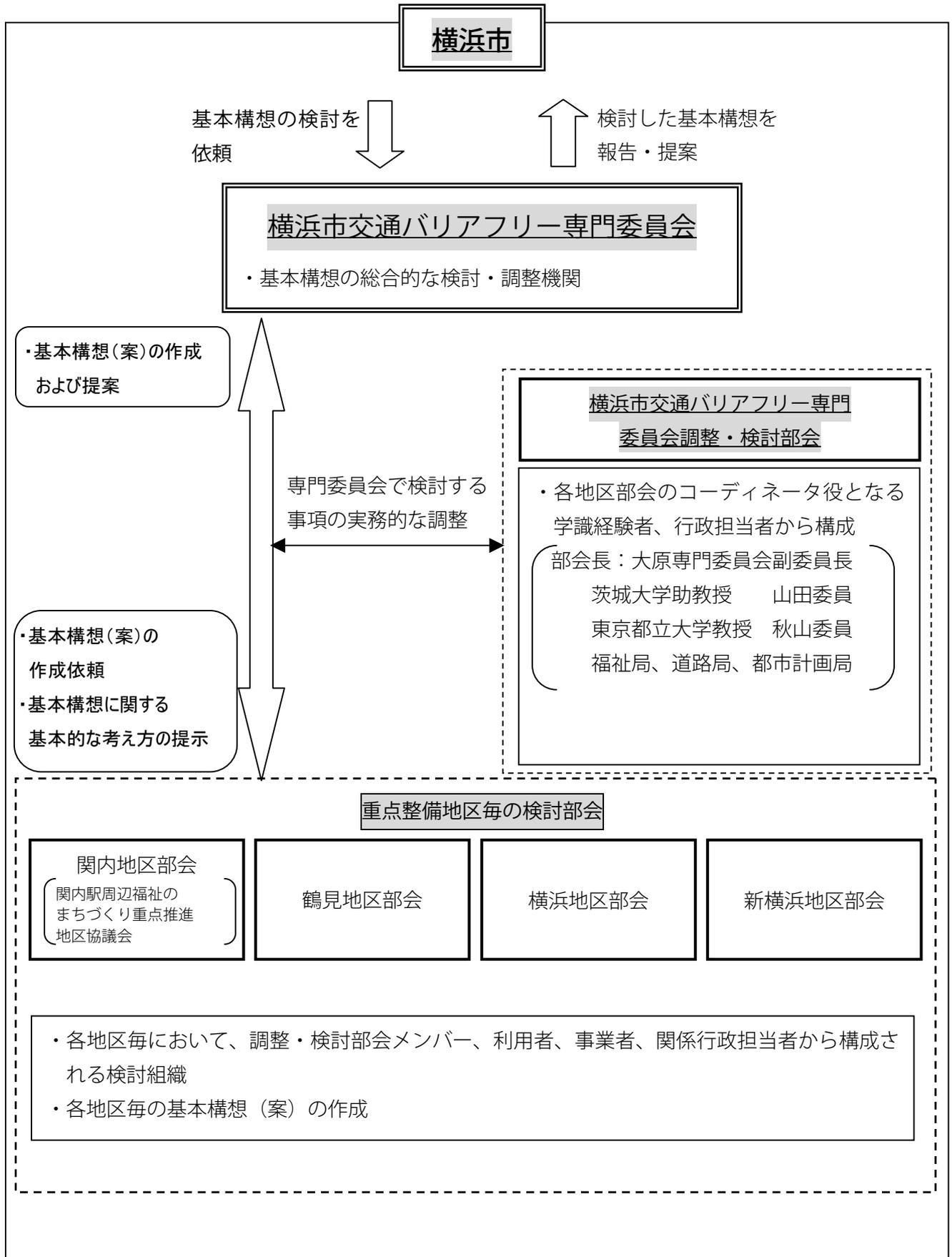
## 1. 検討経緯

本基本構想の策定にあたっては、学識経験者、高齢者・障害者等の市民の方々、関係する事業者・行政機関などから構成される横浜市交通バリアフリー専門委員会と新横浜地区部会を設置し、検討を進めた。

その検討経緯は以下に示すとおりである。



## 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18年7月13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、及び策定された基本構想に基づく特定事業等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19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、横浜市道路局企画課が行う。

#### （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18年7月20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

国際医療福祉大学大学院教授 (委員長)	野村 歡
横浜国立大学大学院工学研究院教授 (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
茨城大学工学部都市システム工学科助教授	山田 稔
首都大学東京大学院都市科学研究科教授	秋山 哲男
兵庫県立福祉のまちづくり工学研究所研究第一課長	北川 博巳
財団法人交通エコロジー・モビリティ財団理事	角田 俊晃
横浜市身体障害者団体連合会常務理事 (横浜市腎友会会長)	川村 祐史
横浜市視覚障害者福祉協会副会長	神崎 好喜
横浜市車椅子の会副会長	外山 幸雄
横浜市中途失聴・難聴者協会会長	川井 節夫
横浜市脳性マヒ者協会会長	島田 守雄
横浜市女性の目で見たまちづくりアドバイザー	中曽根 陽子
株式会社トランタンネットワーク新聞社代表	藤本 裕子
国土交通省関東運輸局消費者行政課長	鬼沢 秀通
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	長沼 泉
横浜市道路局道路部道路部長	関 太一
神奈川県警察本部交通部交通規制課交通規制官	松山 輝夫
東日本旅客鉄道株式会社 横浜支社企画室長	高橋 正人
東海旅客鉄道株式会社 新幹線鉄道事業本部企画部課長	辻 治男
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	福田 誠一
京浜急行電鉄株式会社 鉄道本部計画営業部計画課長	森 明裕
相模鉄道株式会社 鉄道カンパニー事業統括課長	小川 昌夫
横浜市交通局電車部長	花池 史雄
神奈川県バス協会常務理事	赤澤 亮平
横浜市健康福祉局地域福祉部長	山本 一郎
横浜市道路局担当理事 (計画調整部長)	川口 正敏

## 【事務局】

横浜市道路局計画調整部企画課交通計画担当

## 横浜市交通バリアフリー専門委員会新横浜地区部会メンバー

横浜国立大学大学院工学研究院教授（部会長）	大原 一興
茨城大学工学部都市システム工学科助教授	山田 稔
一級建築士事務所アクセスプロジェクト主宰	川内 美彦
横浜市中途聴・難聴者協会会長	川井 節夫
港北ふれあい委員会	大原 日恵
港北区視覚障害者福祉協会会長	加藤 芳保
港北区聴覚障害者協会代表	光岡 仁
港北区肢体不自由児者父母の会副会長	佐藤 美恵子
港北区肢体障害者福祉協会広報部長	山村 善助
港北区手をつなぐ育成会理事	白井 保
NPO（特定非営利活動）法人びーのびーの事務局長	原 美紀
元港北区老人クラブ連合会理事	渡辺 茂夫
港北区社会福祉協議会事務局次長	井出村 一朗
しんよこはま地域活動ホーム所長	萩原 岳
東日本旅客鉄道株式会社 横浜支社企画室副課長	有川 貞久
東海旅客鉄道株式会社 新幹線鉄道事業本部企画部担当課長	辻 治男
横浜市交通局電車部運輸サービス課長	晝間 正実
港北警察署交通課長	和田 法隆
横浜市道路局道路部施設課バリアフリー等対策担当課長	田代 透
横浜市道路局港北土木事務所副所長	佐野 宣司
港北区役所区政推進課長	下田 康晴
港北区役所福祉保健課長	稲見 正博
福祉局地域福祉部福祉のまちづくり課長	八名 明彦
都市整備局鉄道事業課長	伊藤 紀昭
道路局計画調整部企画課交通計画担当課長	和田 博

## 資料3 新横浜地区部会まち歩き点検のまとめ

### 1. 開催日時

2004年7月22日（木曜日） 午前10時～午後4時

### 2. 集合場所

障害者スポーツ文化センター横浜ラポール

### 3. まちあるき点検ルート

- A. 駅 ⇄横浜アリーナ
- B. JR東海新幹線駅⇒行政サービスコーナー⇒横浜市営地下鉄駅⇒駅周辺歩道
- C. JR東日本横浜線駅⇒駅前広場
- D. 労災病院⇒駅
- E. 横浜ラポール⇒駅

※次頁コース図参照

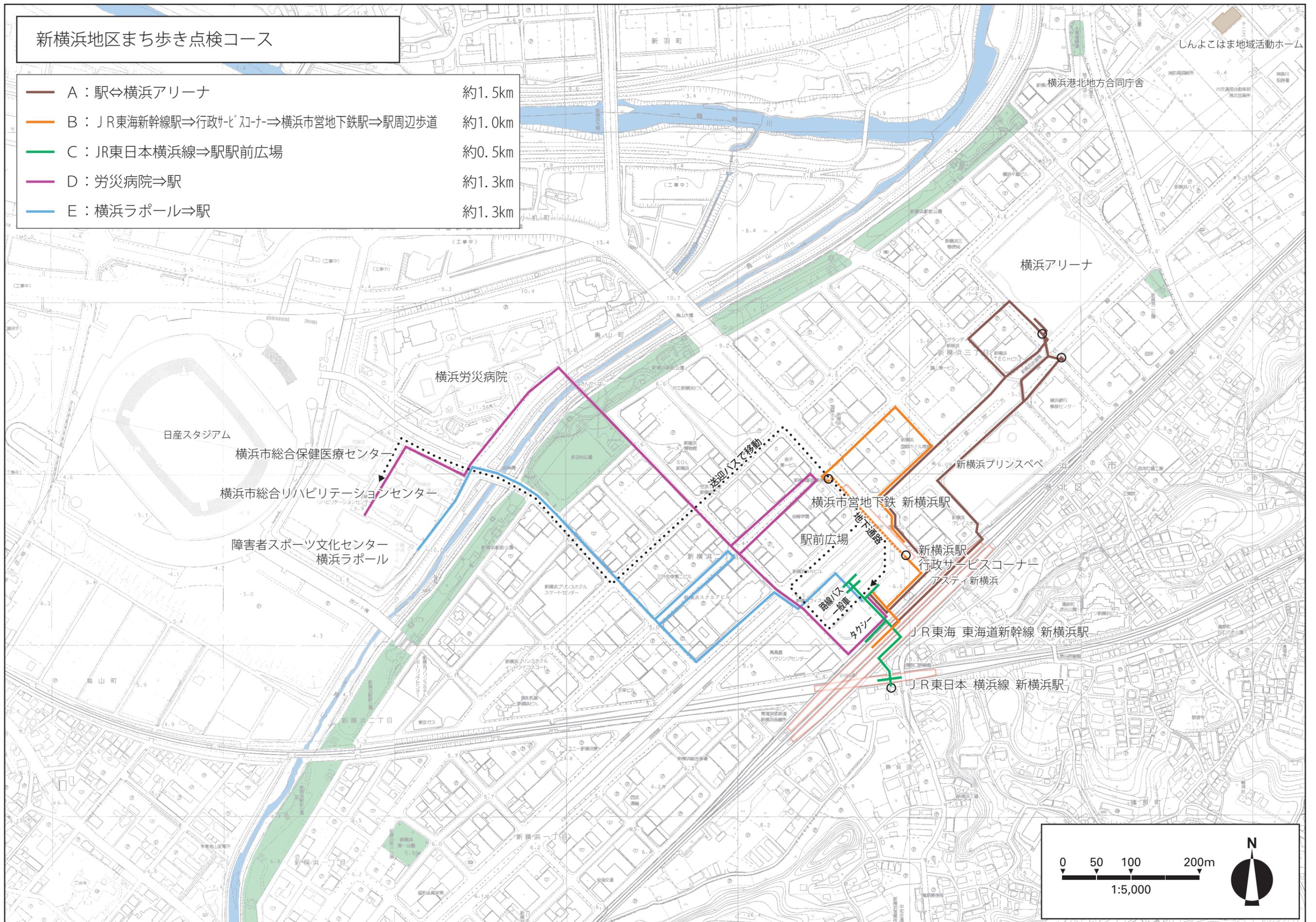
### 4. 参加者

75名

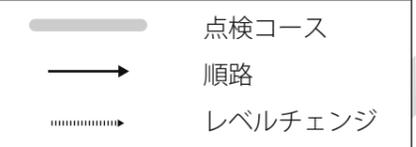
※まち歩き点検の他、バリア、バリアフリーについて2団体の方々からご意見を頂いた。  
指摘内容については、まち歩き点検結果をまとめた各コース図の中に盛り込んでいる。

# 新横浜地区まち歩き点検コース

- A : 駅⇄横浜アリーナ 約1.5km
- B : JR東海新幹線⇒行政サービスコーナー⇒横浜市営地下鉄⇒駅周辺歩道 約1.0km
- C : JR東日本横浜線⇒駅前広場 約0.5km
- D : 労災病院⇒駅 約1.3km
- E : 横浜ラポール⇒駅 約1.3km



駅⇄横浜アリーナ  
Aコース



○歩行者と車の信号が完全に分離されている  
 ○歩行者用信号の青時間は、ゆっくり渡っても十分な時間があつた  
 ×信号の音が短く聞き取り難い  
 ×信号の待ち時間が長い  
 △音声信号にして欲しい

×放置自転車で通行が妨げられている  
 ×横浜銀行前の歩道が凸凹  
 ×店の看板がはみ出している

×駅トイレに視覚障害者誘導用ブロックが無い  
 ×車いす用トイレの手すりの取り付け位置が悪い。幅が広く立ち上がり難い  
 ×車いす用トイレの非常用プザーの位置が離れており役に立たない  
 ×非常用プザーは聴覚障害者に対応していない



×歩道上を車が通行するため視覚障害者誘導用ブロックの破損や舗装がいたんでいる  
 ×歩行者と車が混在しており危険  
 ×視覚障害者誘導用ブロックが剥がれていた

×視覚障害者誘導用ブロックが破損している  
 ×グレーチングの目が粗い



○歩道が広く傾斜もなく歩きやすい



○歩道が広く傾斜もなく歩きやすい

×防災病院や駅の角角と距離を示すサインの位置が高すぎる（見上げるようになり危険）

△CAB（電線共同溝）の蓋のネジが2～4ミリとびだしていたので直して欲しい

×歩道橋の階段で歩道が狭くなっている。公開空地があるが歩道との境界に段差があるため車いすでの通行がし難い

△視覚障害者誘導用ブロックは黄色にして欲しい

×視覚障害者誘導用ブロックの色が歩道と同系色で認識し難い

○バス停に屋根がありベンチもある



横浜アリーナ

×視覚障害者誘導用ブロックの色がグレーでわかりにくい

×アリーナ入口に誘導する視覚障害者誘導用ブロックが無い



×アリーナ歩道橋のエレベータ前の視覚障害者誘導用ブロックの配置が悪い  
 ×エレベータの出入口から交差点への視覚障害者誘導用ブロックが途切れている

△新横浜歩道橋上に視覚障害者誘導用ブロックがないので敷設して欲しい

×新横浜歩道橋上には行先表示がない

×歩道が自転車置き場になっている

×新横浜歩道橋のスロープは傾斜がきつく車いすの自走はできない

×プリンスペペ前の歩道がうねっており危険。車いすの通行がしにくい。健常者でも雨の日は滑って危険

△道路のうねりを直して欲しい

△交差点間隔が長いので、この辺りでも横断できるようにして欲しい

×プリンスペペ駐車場、グレイスホテル駐車場、ビックカメラ脇のガード下から合流してくる車などが錯綜しているうえ、道がカーブしており危険

×駅構内（アスティ新横浜）の飲食店の入口に段差が多く、車いすでは全然入れないところがある

×自転車置き場がJR横浜線改札口から少々遠い

×駅階段下のトイレ（車いす対応）にランプが無い

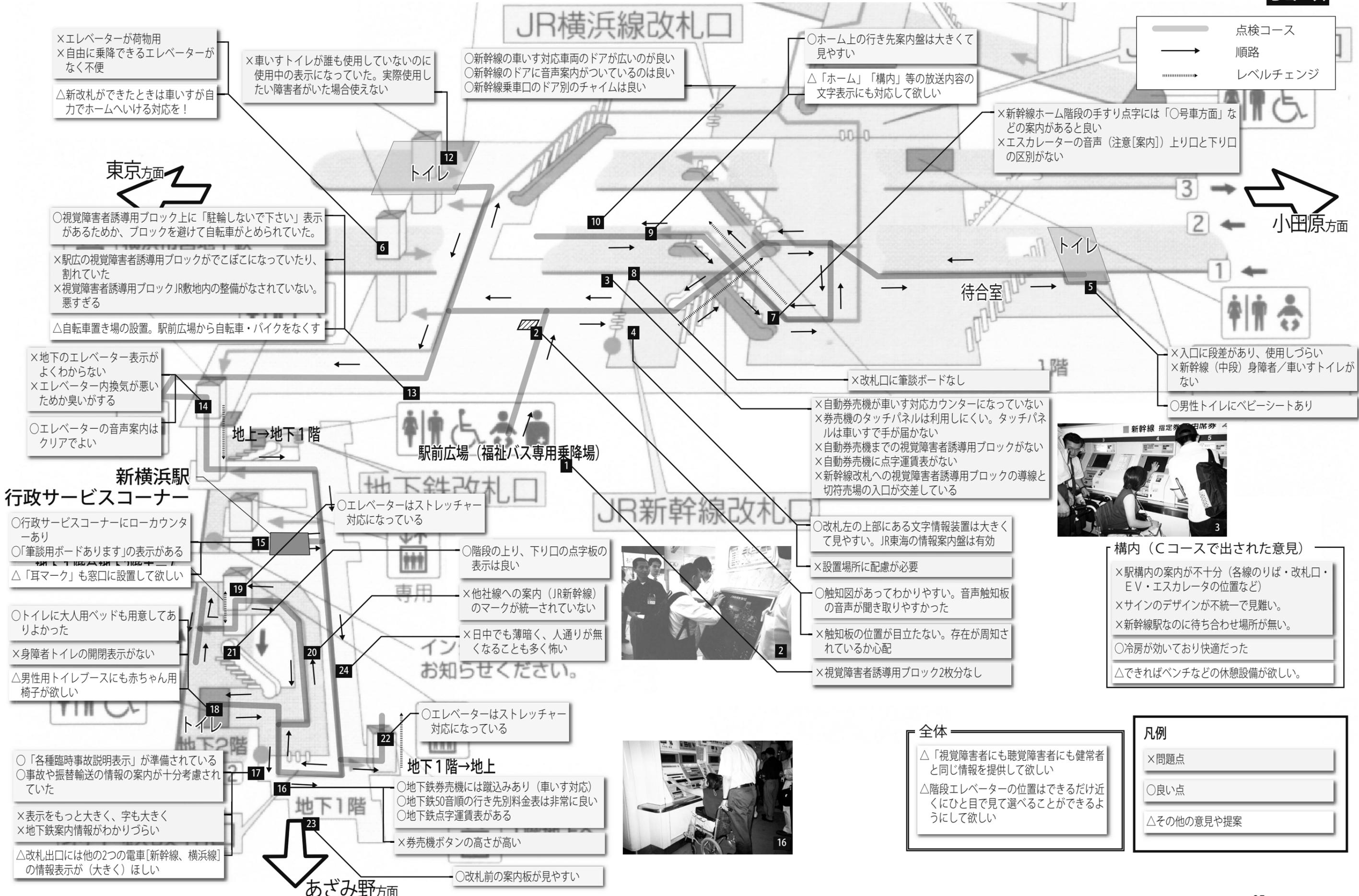
○駅のトイレに点字案内板がある

全体

- ×エレベータや駅構内の案内がわかるようになっていない
- ところどころに案内板がある
- 歩道が広くて歩きやすい
- 駅からラポール方面の視覚障害者誘導用ブロックはわかりやすい
- △視覚障害者誘導用ブロックについては、色無しのもの点検が必要
- △駅構内に電光掲示板が欲しい
- △自転車専用道路が整備されると良い
- △駅構内に交番が欲しい（3箇所程度）



0 15 60 120m  
S=1:3,000



点検コース  
 順路  
 レベルチェンジ

×エレベーターが荷物用  
 ×自由に乗降できるエレベーターがなく不便  
 △新改札ができたときは車いすが自力でホームへいける対応を！

×車いすトイレが誰も使用していないのに使用中の表示になっていた。実際使用したい障害者がいた場合使えない

○新幹線の車いす対応車両のドアが広いのが良い  
 ○新幹線のドアに音声案内がついているのは良い  
 ○新幹線乗車口のドア別のチャイムが良い

○ホーム上の行き先案内盤は大きくて見やすい  
 △「ホーム」「構内」等の放送内容の文字表示にも対応して欲しい

×新幹線ホーム階段の手すり点字には「○号車方面」などの案内があると良い  
 ×エスカレーターの音声（注意[案内]）上り口と下り口の区別がない

○視覚障害者誘導用ブロック上に「駐輪しないで下さい」表示があるためか、ブロックを避けて自転車がとめられていた。  
 ×駅広の視覚障害者誘導用ブロックがでこぼこになっていたり、割れていた  
 ×視覚障害者誘導用ブロックJR敷地内の整備がなされていない。悪すぎる  
 △自転車置き場の設置。駅前広場から自転車・バイクをなくす

×地下のエレベーター表示がよくわからない  
 ×エレベーター内換気が悪いためか臭いがする  
 ○エレベーターの音声案内はクリアでよい

×改札口に筆談ボードなし  
 ×自動券売機が車いす対応カウンターになっていない  
 ×券売機のタッチパネルは利用しにくい。タッチパネルは車いすで手が届かない  
 ×自動券売機までの視覚障害者誘導用ブロックがない  
 ×自動券売機に点字運賃表がない  
 ×新幹線改札への視覚障害者誘導用ブロックの導線と切符売場の入口が交差している

×入口に段差があり、使用しづらい  
 ×新幹線（中段）身障者/車いすトイレがない  
 ○男性トイレにベビーシートあり



新横浜駅 行政サービスコーナー

○行政サービスコーナーにローカウンターあり  
 ○「筆談用ボードあります」の表示がある  
 △「耳マーク」も窓口に設置して欲しい

○トイレに大人用ベッドも用意してありよかった  
 ×身障者トイレの開閉表示がない  
 △男性用トイレブースにも赤ちゃん用椅子が欲しい

○「各種臨時事故説明表示」が準備されている  
 ○事故や振替輸送の情報の案内が十分考慮されていた  
 ×表示をもっと大きく、字も大きく  
 ×地下鉄案内情報がわかりづらい  
 △改札出口には他の2つの電車[新幹線、横浜線]の情報表示が（大きく）ほしい

○エレベーターはストレッチャー対応になっている

○階段の上り、下り口の点字板の表示は良い

×他社線への案内（JR新幹線）のマークが統一されていない

×日中でも薄暗く、人通りがなくなることも多く怖い

○エレベーターはストレッチャー対応になっている

○改札前の案内板が見やすい

○階段の上り、下り口の点字板の表示は良い

×他社線への案内（JR新幹線）のマークが統一されていない

×日中でも薄暗く、人通りがなくなることも多く怖い

○エレベーターはストレッチャー対応になっている

○地下鉄券売機には蹴込みあり（車いす対応）  
 ○地下鉄50音順の行き先別料金表は非常に良い  
 ○地下鉄点字運賃表がある  
 ×券売機ボタンの高さが高い

○改札前の案内板が見やすい

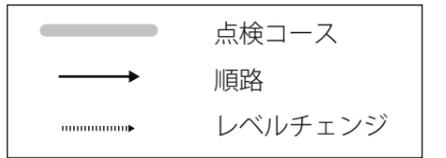


構内（Cコースで出された意見）

×駅構内の案内が不十分（各線のりば・改札口・E.V.・エスカレータの位置など）  
 ×サインのデザインが不統一で見難い。  
 ×新幹線駅なのに待ち合わせ場所が無い。  
 ○冷房が効いており快適だった  
 △できればベンチなどの休憩設備が欲しい。

全体  
 △「視覚障害者にも聴覚障害者にも健常者と同じ情報を提供して欲しい」  
 △階段エレベーターの位置はできるだけ近くにひと目で見て選べるようにして欲しい

凡例  
 ×問題点  
 ○良い点  
 △その他の意見や提案



×券売機下に蹴込みがない(西改札も同様)  
×階段に手すりがないが、パンフ置き場やすだれが塞いでいた。



ホームトイレ  
×ホームのトイレは使い難く、案内もわかりづらい  
×多目的トイレの使用中表示ランプが無い  
×扉の鍵は車いすでは扱いきれない  
×多目的トイレ内の緊急用ボタンの位置が高い  
△トイレにオムツ替えが欲しい

篠原口  
○篠原口広場と改札口を結ぶ上下移動にはE Vも設置されている。  
×広場側のE Vのりば付近は自転車・バイク置き場となっており、車いすの通行の妨げになっている。  
×自転車置き場とガードレールとの通路が狭く、特に管理人不在の日(土、日)は通路の用をなさないときがある。車いすでは通行できない。  
×篠原口広場に出る跨線橋には、歩道が無く、横浜線上のガードがとても低く危険  
△地下道のバリアフリー化

×改札階(新幹線乗り換え階)と横浜線跨線橋には高低差があり、エスカレータが設置されているがE Vは設置されていない。  
×エスカレータによる車いす対応の間、次に使いたい他のお客さんが待っているスペースが無い。

×1Fから横浜線改札口までは高低差があり、エスカレータは設置されているがE Vは設置されていない。

△聴覚障害者はインターフォン(E V、トイレ内の緊急用も同様)ではコミュニケーションがとれない。キーボード対応などの文字によるコミュニケーションシステムを考えて欲しい。

×エスカレータ下に駅係員呼び出しインターフォンが設置されているが、音が小さく聞き取り難い。

×呼び出してから対応してもらうまで時間がかかる(点検の時は他のお客さんを対応していたため)。 ※呼び出しから対応開始まで約10分かかり2台の車いすが移動完了するまで約18分を要した。エスカレータによる車いすの上下移動の所要時間(待ち時間・準備・片付け時間は除く)は2分前後であった。

×対応中の一般客が入れないようにするための安全用の赤布テープの掛け具の不具合(すぐはずれてしまう)。



東神奈川方面

×改札内の柱が大きく人の流れを遮っている。  
×特に3方向の動線(横浜線ホーム、新幹線乗り換え、出口改札口)が重なるところに大きな柱があり危ない。

1階地上へ

篠原口広場

×改札口側のE V乗降口は奥まったところにある。

東京方面

△ホームと改札口付近には列車の運行状況を知らせる文字情報案内装置を設置して欲しい。

八王子方面

小田原方面

○ホームと改札口を結ぶ上下移動にはE Vも設置されている。

×ホームと電車の段差が大きい  
×「電車がきます」の電光表示がホーム中央に1箇所しかなく、小さい

△情報案内装置の設置  
△ホームの人の流れが整然となるようにして欲しい

×構内(屋外の広場前面タクシー乗降付近)は自転車の乗車通行禁止の看板が多くあるにもかかわらず守られていない。

バス  
×聴覚障害者にはアナウンスは聞こえない(文字情報が無い)  
×行きに使ったラポール送迎バスは車いすを固定しなかった(すぐ近くなので良いと思って省略したのか? 怖いので固定してほしい)  
×昇降階段が狭く急である。(実際に、盲導犬の方は、犬と人が並んで歩けない上に犬はゆっくり階段を下りることが苦手なので、主人が引っ張られてしまい、あやうく転倒するところだった。)  
○ラポール送迎バスがあるのは有難たい。  
○帰りに利用した市営バスの運転手の対応が良かった。

構内  
×駅構内の案内が不十分(各線のりば・改札口・E V・エスカレータの位置など)  
×サインのデザインが不統一で見難い。  
○冷房が効いており快適だった  
△できればベンチなどの休憩設備が欲しい。  
×新幹線駅なのに待ち合わせ場所が無い。

タクシーのりば

駅前広場

14 ×駅前広場にあるトイレに警報ブザーが付いているが、音が小さくて気付かない恐れがある。聴覚障害者はブザーが聞こえないので助けられない

福祉バス専用乗降場

△バス停付近にはベンチが欲しい(屋根付きでバスが見えるところに)  
△バスの運行状況案内(待ち時間などの案内)装置が欲しい(音声+文字)

一般車乗降場

×グレーチングの隙間が大きすぎる。

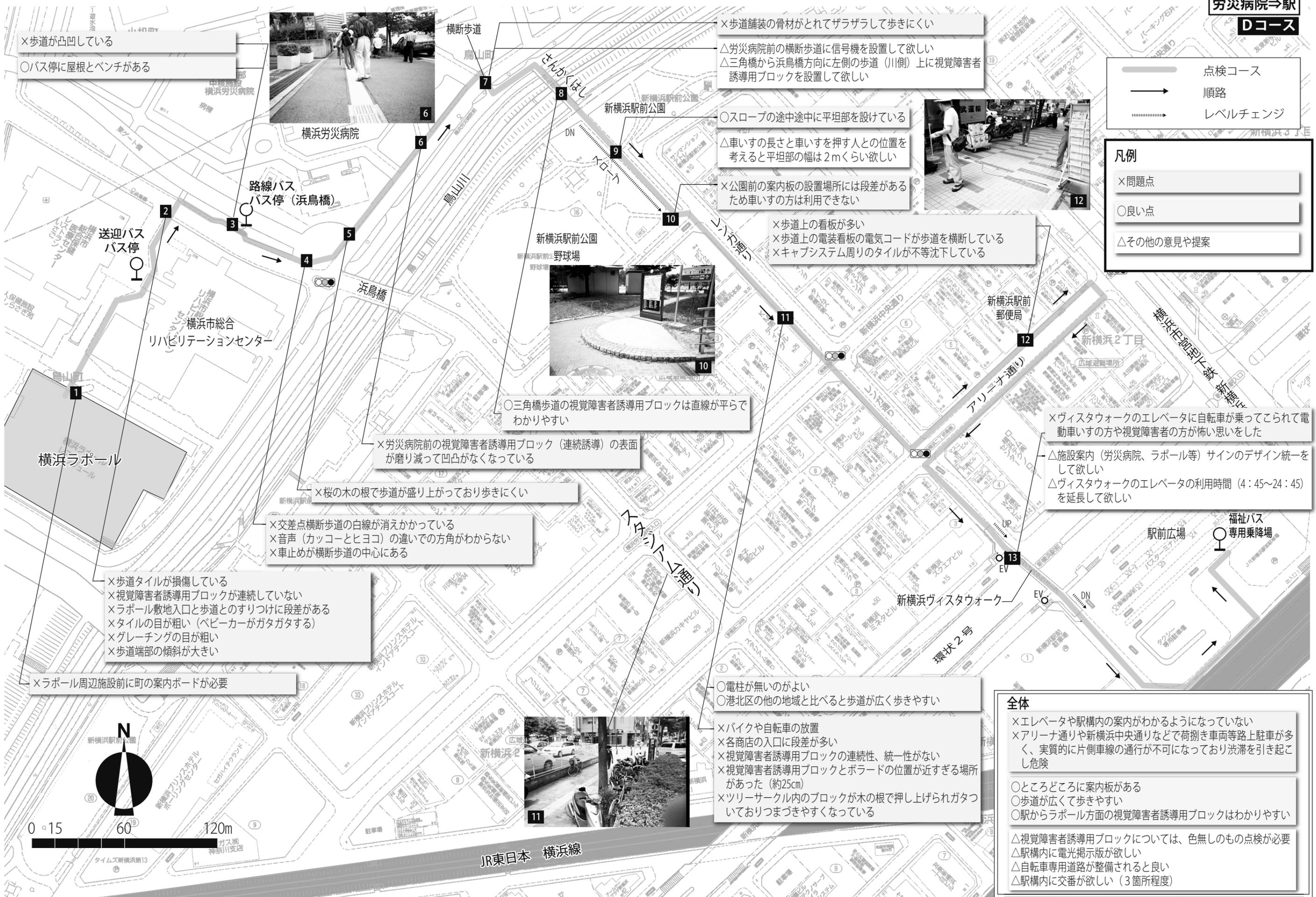
×視覚障害者誘導用ブロックのサイズ・デザインが不統一。  
×視覚障害者誘導用ブロックの誘導経路が遠回り。  
×視覚障害者誘導用ブロックの不具合。(はがれていた。段差が生じていた)

バスのりば

バスのりば

全体  
×市営地下鉄はE Vが設置されており利用しやすいが、JR横浜線は利用しにくい。  
×業者間のなわばり?のようなものがあり、障害者にはかなり迷惑  
△ホーム～改札口付近～駅前広場全てに緊急災害・事故等を知らせる情報表示装置を設置して欲しい。  
○放置自転車が比較的少なかった。

凡例  
×問題点  
○良い点  
△その他の意見や提案



×歩道が凸凹している  
○バス停に屋根とベンチがある



×歩道舗装の骨材がとれてザラザラして歩きにくい  
△労災病院前の横断歩道に信号機を設置して欲しい  
△三角橋から浜島橋方向に左側の歩道（川側）上に視覚障害者誘導用ブロックを設置して欲しい

○スロープの途中途中に平坦部を設けている  
△車いすの長さや車いすを押す人との位置を考えると平坦部の幅は2mくらい欲しい



×公園前の案内板の設置場所には段差があるため車いすの方は利用できない

×歩道上の看板が多い  
×歩道上の電装看板の電気コードが歩道を横断している  
×キャブシステム周りのタイルが不等沈下している



○三角橋歩道の視覚障害者誘導用ブロックは直線が平らでわかりやすい

×労災病院前の視覚障害者誘導用ブロック（連続誘導）の表面が磨り減って凹凸がなくなっている

×桜の木の根で歩道が盛り上がり歩きにくい

×交差点横断歩道の白線が消えかかっている  
×音声（カッコーとヒヨコ）の違いでの方角がわからない  
×車止めが横断歩道の中心にある

×ヴィスタウォークのエレベータに自転車に乗ってこられて電動車いすの方や視覚障害者の方が怖い思いをした

△施設案内（労災病院、ラポール等）サインのデザイン統一をして欲しい  
△ヴィスタウォークのエレベータの利用時間（4：45～24：45）を延長して欲しい

×ラポール周辺施設前に町の案内ボードが必要

×歩道タイルが損傷している  
×視覚障害者誘導用ブロックが連続していない  
×ラポール敷地入口と歩道とのすりつけに段差がある  
×タイルの目が粗い（ベビーカーがガタガタする）  
×グレーチングの目が粗い  
×歩道端部の傾斜が大きい

○電柱が無いのがよい  
○港北区の他の地域と比べると歩道が広く歩きやすい

×バイクや自転車の放置  
×各商店の入口に段差が多い  
×視覚障害者誘導用ブロックの連続性、統一性がない  
×視覚障害者誘導用ブロックとポラードの位置が近すぎる場所があった（約25cm）  
×ツリーサークル内のブロックが木の根で押し上げられガタついておりつまづきやすくなっている

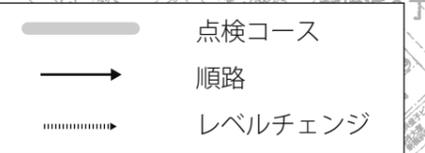


全体

- ×エレベータや駅構内の案内がわかるようになっていない
- ×アリーナ通りや新横浜中央通りなどで荷捌き車両等路上駐車が多く、実質的に片側車線の通行が不可になっており渋滞を引き起こし危険
- ところどころに案内板がある
- 歩道が広くて歩きやすい
- 駅からラポール方面の視覚障害者誘導用ブロックはわかりやすい
- △視覚障害者誘導用ブロックについては、色無しのもの点検が必要
- △駅構内に電光掲示板が欲しい
- △自転車専用道路が整備されると良い
- △駅構内に交番が欲しい（3箇所程度）



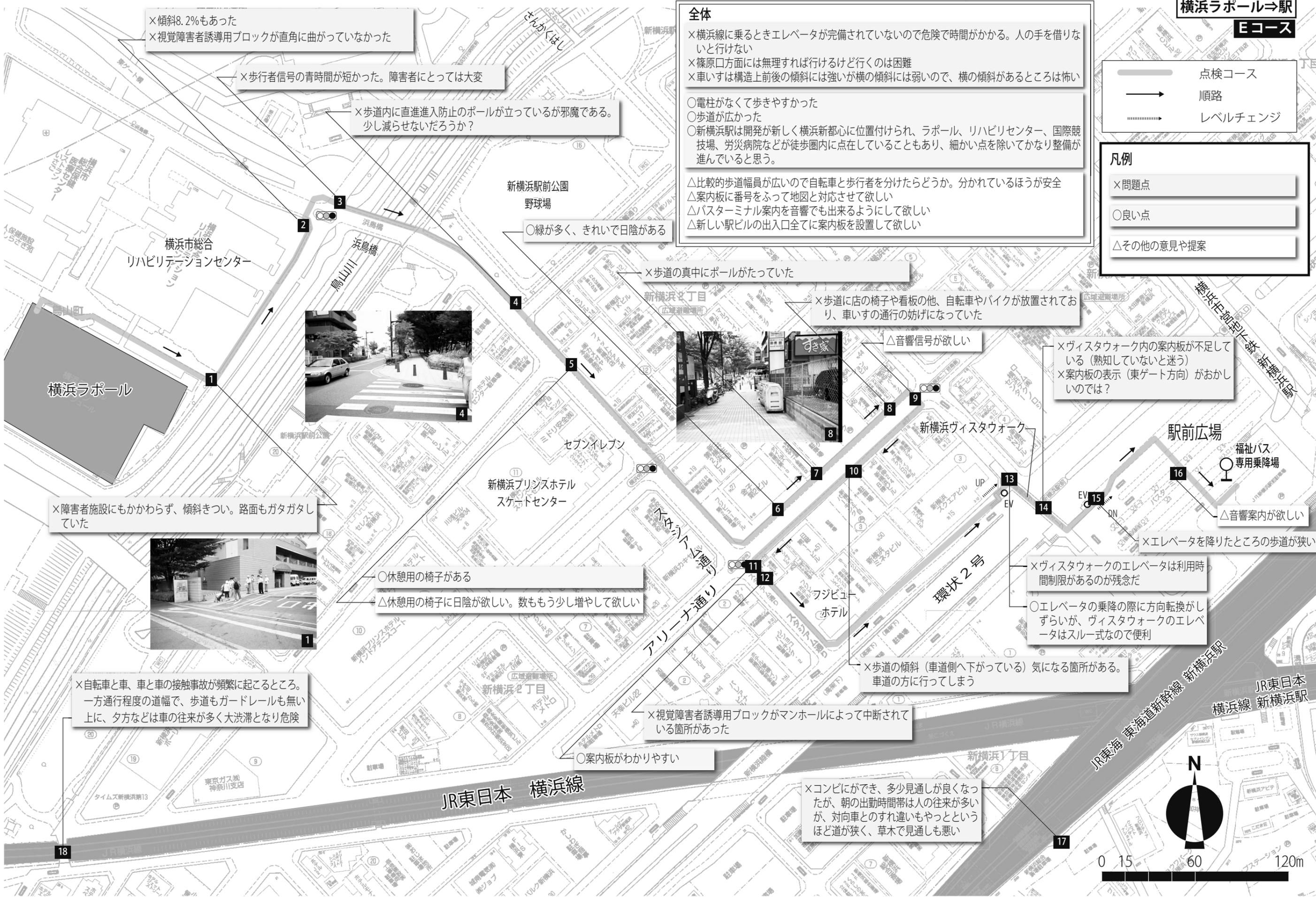
JR東日本 横浜線



**全体**  
 ×横浜線に乗るときエレベータが完備されていないので危険で時間がかかる。人の手を借りないと行けない  
 ×篠原口方面には無理すれば行けるけど行くのは困難  
 ×車いすは構造上前後の傾斜には強いが横の傾斜には弱いので、横の傾斜があるところは怖い

○電柱がなくて歩きやすかった  
 ○歩道が広がった  
 ○新横浜駅は開発が新しく横浜新都心に位置付けられ、ラポール、リハビリセンター、国際競技場、労災病院などが徒歩圏内に点在していることもあり、細かい点を除いてかなり整備が進んでいると思う。

△比較的歩道幅員が広いので自転車と歩行者を分けたらどうか。分かれているほうが安全  
 △案内板に番号をふって地図と対応させて欲しい  
 △バスターミナル案内を音響でも出来るようにして欲しい  
 △新しい駅ビルの出入口全てに案内板を設置して欲しい



×傾斜8.2%もあった  
 ×視覚障害者誘導用ブロックが直角に曲がっていなかった

×歩行者信号の青時間が短かった。障害者にとっては大変

×歩道内に直進進入防止のポールが立っているが邪魔である。少し減らせないだろうか？

○緑が多く、きれいで日陰がある

×歩道の真中にポールがたっていた

×歩道に店の椅子や看板の他、自転車やバイクが放置されており、車いすの通行の妨げになっていた

△音響信号が欲しい

×ヴィスタウォーク内の案内板が不足している（熟知していないと迷う）  
 ×案内板の表示（東ゲート方向）がおかしいのでは？

×障害者施設にもかかわらず、傾斜きつい。路面もガタガタしていた

○休憩用の椅子がある

△休憩用の椅子に日陰が欲しい。数ももう少し増やして欲しい

×エレベータを降りたところの歩道が狭い

×ヴィスタウォークのエレベータは利用時間制限があるのが残念だ

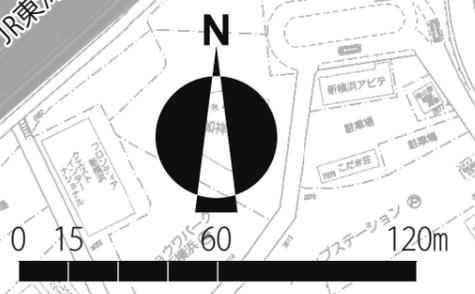
○エレベータの乗降の際に方向転換がしづらいが、ヴィスタウォークのエレベータはスルー式なので便利

×歩道の傾斜（車道側へ下がっている）気になる箇所がある。車道の方に行ってしまう

×視覚障害者誘導用ブロックがマンホールによって中断されている箇所があった

○案内板がわかりやすい

×コンビにができ、多少見通しが良くなったが、朝の出勤時間帯は人の往来が多いが、対向車とのすれ違いもやっというほど道が狭く、草木で見通しも悪い



## 資料4 新横浜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17年11月1日公表した「新横浜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き、視覚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。

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「新横浜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17年11月1日～平成17年11月30日
素案 閲覧場所	市民情報センター、区役所広報相談係、道路局企画課、市のホームページ
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った。また、別途、横浜市福祉のまちづくり推進会議、西区社会福祉協議会、横浜市視覚障害者福祉協会、消費者生活アドバイザー協会等と意見交換を行った。
ご意見提出件数	42件（ヒアリング意見を含む）※新横浜駅周辺地区のみ

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
<b>3. 対象者の特性と配慮すべき事項</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>この基本構想ではバリアフリーの対象者をどのように考えていますか？</li> </ul>	<p>1. (3)基本構想の対象者の考え方において説明しているとおり、移動の制約がある人を加えた全ての人を対象としています。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>どの程度の障害レベルまでを対象としてバリアフリーを検討しているのですか？</li> <li>身体の様子が同程度であっても、それを克服しようとする本人の意思の強弱によってバリアのレベルも異なりますが、どのように考慮しているのですか？</li> </ul>	<p>特に具体的な障害レベルを想定しておりませんが、基本的に利用者が単独で行動できるバリアフリー空間の整備を目指しています。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者・障害者を受け入れる健常者の意識改善をどのように図るのですか？</li> </ul>	<p>横浜市交通バリアフリー専門委員会や具体的な基本構想の検討を行う地区部会においても、健常者の意識改善及び心のバリアフリーの必要性や効果について多くの意見を頂き、本基本構想においても一部のソフト施策について特定事業に位置づけるとともに、市民の啓発の必要性についても記載しておりますが、より一層の意識改善及び心のバリアフリーを進めるためには、広報や教育のあり方などについて、今後検討を深めていく必要があると考えております。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>誰にでも優しいユニバーサルデザインは本当に可能なのでしょうか？</li> </ul>	<p>国土交通省においても、平成17年7月に「ユニバーサルデザイン政策大綱」を定めるとともに、平成18年2月には交通バリアフリー法からさらにユニバーサルデザインの考え方に近づけた『高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律』（通称：バリアフリー新法）の法案が閣議決定され、全国的により一層バリアフリー化が促進されると考えられます。本市でも新法及び「横浜市福祉のまちづくり条例」の趣旨に沿って「市民・事業者・行政」の協働によるユニバーサルデザインの実現を目指してまいります。</p>

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
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 全く日本語ができない外国籍の方も対象として配慮して欲しい。</li> </ul>	<p>1. (3)基本構想の対象者の考え方において、本基本構想においても、外国籍の方について対象として捉えております。なお、外国籍の方については、横浜市国際交流協会において、英語、中国語、韓国語、ドイツ語、ポルトガル語、スペイン語、ロシア語、タイ語の情報・相談の個別対応を行っております。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 聴覚障害者や耳の遠い高齢者についての記述が少ないが、専門委員会に聴覚障害の方は含まれているのですか？</li> </ul>	<p>具体的な基本構想の検討を行う地区部会や、横浜市全体について基本構想の調整・検討を行う横浜市交通バリアフリー専門委員会にも参画して頂き、可変式情報表示装置の設置やその設置場所などに係る貴重なご意見を頂いております。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 電動車いすの利用が多くなってきていますが、どのように配慮していますか。</li> </ul>	<p>1. (3)基本構想の対象者の考え方で、電動車いすを使用している方について、配慮すべき事項を記載しています。</p>
<p>6. バリアフリー化のための事業</p>		
<p>事業の基本的な考え方</p>	<p>誘導案内設備の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 音響案内を設置した場合「どこでどういう音がする」ということをわかるようにして欲しい。</li> </ul>	<p>7. (3)において、整備された施設が有効に活用されるように広報に努める旨を記載しているところであり、ご要望の趣旨については、関係事業者と連携して広報に努めてまいります。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「案内図・サインの設置」とあるが、知的障害者にもわかりやすいものにして欲しい。</li> </ul>	<p>案内サインについては、交通施設や観光施設などを誰もがもっとわかりやすく利用できるように、「標準案内用図記号」(ピクトグラム)が策定され、2002年3月にJIS規格として標準化されました。今後のサイン整備については、基本的にこの規格により統一したデザインで表現されることとなりますので、より見やすいサインとなることとなります。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 案内サインはきめ細かく付けて欲しい。</li> </ul>	<p>一般的な案内サインの設置については、「横浜市公共サインガイドライン」を踏まえ、利用者の方がわかりやすい内容で設置を進めてまいります。障害の状況など一般的な案内サインではカバーできない部分については、人的対応など補足的な対応を検討します。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 案内表示を誰もが見やすい位置に変更、合わせて設置数も増やして欲しい。</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 案内表示の内容は、車椅子やベビーカー利用者を優先するようわかりやすく明示して欲しい。</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ すべての人が目的地まで、安全かつ単独で移動できるよう、案内表示板を、改札口付近の見やすい位置に複数設置して欲しい。</li> </ul>		

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
事業の基本的な考え方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 視覚障害者誘導用ブロックをエスカレーターへ誘導して欲しい</li> </ul>	<p>「公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン(追補版)」(平成14年12月:交通エコロジー・モビリティ財団)においても示されておりますが、エスカレーターへの視覚障害者誘導用ブロックの敷設については、①時間帯によって上下方向が変更されるエスカレーターの取り扱い、②進入可能なエスカレーターのみ敷設した場合における降り口での誘導方法、③運転方向と関係なく敷設した場合は、進入不可能な昇降口に進入する可能性があることや分岐が増えることにより誤解を招くおそれがあること等の課題があり、音声によるエスカレーターでの案内の普及を促進することとしています。</p>
使いやすい設備の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ エスカレーターは下りも作って欲しい。</li> </ul>	<p>新たな施設の整備においては、上下の両方向のエスカレーター設置を前提に考えておりますが、既存の施設などに設置する場合、設置スペース等の制約により、上下両方のエスカレーターを設置できない場合があります。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ エスカレーターを左右どちらに乗っても良いようにして欲しい。</li> </ul>	<p>エスカレーターでの歩行は、危険性を伴うことから、各事業者から利用者に対して自粛を呼びかけているところですが、あらためてご要望の趣旨については、鉄道事業者などの関係事業者に伝えます。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 券売機や自動販売機は、車椅子利用者や障害者がスムーズに利用できるよう、機器の高さや角度、点字や音声案内も含めて見直して欲しい。</li> </ul>	<p>券売機の構造等については、「公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン」に示されており、今後、新たに整備される機器については、基本的にこのガイドラインに添ったものとなると考えております。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ トイレの洗浄スイッチの種類が様々でわかり難いので、誰が見てもわかるような標示にして欲しい。</li> </ul>	<p>より使いやすい設備となるように、案内の充実など、ご要望の趣旨について関係事業者へ伝えます。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ベビーカー利用者の安全性を考慮し、エスカレーター付近にベビーカー利用禁止の案内表示を掲示して欲しい。</li> </ul>	<p>エスカレーターにおけるベビーカー利用については、自粛する旨の案内を掲出しています。</p>

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
事業の整備 基本 的 な 考 え 方	使いやす い設 備の整 備	・エスカレーターがある場所には、ベビーカーでも容易に利用できるようなエスカレーターにするか又は近くに簡易なベビーカー専用の昇降設備の設置を検討して欲しい。	エスカレーターにおけるベビーカー利用については危険を伴うことから、基本構想の作成を進めている地区における駅施設については、エレベーターの設置を位置づけておりますので、施設が整備後、エレベーターをご利用ください。
	歩車道 境界の 段差の 解消	・2センチまでの段差にも小さなスロープを設置して欲しい。	歩道と車道との段差は、視覚障害者の方が通行する際、歩道を通行しているか車道を通行しているかを段差があることで認識し、通行する時の手がかりとしています。その一方で、段差があることで、車いす使用者の方が通行できないという意見もあります。これらのことを踏まえ、視覚障害者の方も車いす使用者の方もお互いが通行できるよう、段差を2cmとしておりますが、交差点を整備するときには、縁石を面取り構造としており、少しでも車いす使用者の方が通行しやすいよう配慮しております。
	避難経 路につ いて	・非常口の案内表示を、現行よりも大きくし数も増やし、設置場所も誰もが見やすい位置に見直して欲しい。 ・避難経路も、利用者がわかりやすいよう商店街・エリアごとに「避難ルートマップ」を作成・掲示し欲しい(点字案内も行う)。 ・階段だけでなく、スロープの避難経路を整備するか非常用電源を備えたエレベーターを設置するなど車いすでも単独で避難できる手段を確保して欲しい。	横浜市交通バリアフリー専門委員会や地区部会でも同様のご意見を頂いておりましたが、交通バリアフリー基本構想の検討の範疇だけで解決できる問題ではないと判断し、ご要望の趣旨については検討を行いませんでした。 地下街やペDESTリアンデッキから地上への避難経路のあり方などについては、市の災害対策の検討課題と考えています。
	その他	・AED(自動体外除細動器)を数カ所に設置して欲しい。 ・駅係員や各店舗で働いている方にも、トイレの位置等の適切な案内ができるよう教育をして欲しい。	職員の教育・訓練の充実については、基本構想の中で位置づけております。
公共 交通 特定 事業	鉄道駅 のバリ アフリ ー化	・市営地下鉄で利用できる、障害者のパス券を自動改札機を通るような構造のものにするとうと思います。	平成19年3月から集積回路(IC)を搭載した共通の乗車カード発行して、現在、JR東日本、私鉄、バスの各事業者で発行しているカードが相互利用できるようになると発表されております。パス券についても、このような動向を見極め、より利便性が高くなることが望まれるところですが、ご要望の趣旨については、担当の部署に伝えます。

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
公共交通特定事業	鉄道駅のバリアフリー化	<ul style="list-style-type: none"> <li>電車とホームとの間の段差は、どのように配慮していくのですか。</li> </ul>	<p>新型車両の導入、ラクープと呼ばれるホームと車両の段差解消を行う機器の導入(京急、みなとみらい線)やホームの嵩上げにより、段差の改善を図っているところですが、現在最も多く利用されているホーム渡り板による人的対応も不可欠な点もあり、今後の検討課題であると考えています。</p>
	鉄道駅のバリアフリー化	<ul style="list-style-type: none"> <li>JR横浜線新横浜駅とJR東海新横浜駅の間にエレベーターを設置して欲しい。</li> </ul>	<p>公共交通特定事業において、横浜線から新横浜駅北口方面に向かう階段(現在はエスカレーターを併設)にエレベーターを設置することを位置づけています。</p>
	バスのバリアフリー化	<ul style="list-style-type: none"> <li>基本構想では、バスの運行形態や行先なども含めて検討しているのですか。</li> </ul>	<p>今回の基本構想では、ご質問いただいた内容については、検討はしておりません。</p>
道路特定事業	道路等のバリアフリー化	<ul style="list-style-type: none"> <li>「視覚障害者誘導用ブロック」は、確かに必要ですが、車椅子を押す際、障害物に成り代わるものでありました。工事現場にて、足場に上る作業員が、腰に安全帯をつけて歩くように、手摺りを使って、各区分・歩道ごと、チェーンで止めながら歩くようにしたならば、そしてその手摺りに点字を打ったらば、道案内・情報提供にもなり、一石二鳥だと思います。</li> </ul>	<p>視覚障害者誘導用ブロックについては、視覚障害がある方にとって、目的地に安全に到達するために必要な施設ですが、傾斜路等、視覚障害者誘導用ブロックを敷設していない箇所については、手すりを設け、手すりの始点と終点部に点字を貼り付けて誘導を行っています。</p>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>子供は小さくてまだベビーカーなのですが、篠原口から北口に行くとき非常に困ります。駅ビルができるので、それに伴って行き来をやすくして欲しい。</li> <li>篠原口から北口への通路が素案では「検討を要する」という程度の扱いでしたが実現の見込みはないのでしょうか。</li> </ul>	<p>現在、新横浜駅の南側(篠原口)と北口側とを結ぶ経路(地下歩道)については、関係事業者と事業実施の可能性について検討を行いました。現時点では鉄道施設と極めて近接していること等の理由により、早期の事業化を行うことが極めて困難であり、今回の基本構想では、事業実施を位置づけることが出来ませんでした。このため、今後の新横浜駅南部地区のまちづくりや横浜線の新横浜駅に関するJR東日本との調整等を含めて改善策を検討してまいりたいと考えております。</p>

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
道路等のバリアフリー化 特定事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>新横浜1丁目は今回の素案対象エリア外となっていますが、横浜線及び環状2号線の横断が困難な為に、扇型のエリアで朝夕の通勤時等は篠原口に向かう車や人が集中して大変危険です。横浜線ホーム八王子方面側等篠原口以外にこのエリアから駅に向かう導線確保を確保して欲しい？</li> <li>特定経路と準特定経路というのが、災害の避難経路と連動して使えるものになっていますか。</li> </ul>	<p>新横浜南部地区については、横浜市が進めてきた土地区画整理事業の事業計画を平成15年3月をもって廃止しており、今後は、地元の方々と行政が協働でまちづくりを進めていくこととし、現在、地元の方々と共に新たなまちづくりについて、話し合いを行っているところです。これらの状況を踏まえ、今回の重点整備地区の設定区域には当該地域を含めないこととしました。さらに新横浜1丁目地区には、交通バリアフリー基本構想で対象となる目的施設がないため、新横浜1丁目地区についても基本構想のエリアの対象には含みませんでした。しかし、基本構想の検討を進める際に、ご要望の趣旨と同様の意見が地区部会でも出されており、別途、横浜線を横断する経路の確保など鉄道事業者と調整を図ってまいりたいと考えております。</p> <p>必ずしも特定経路・準特定経路が避難経路と一致しているわけではありませんが、新横浜一帯が広域避難場所に指定されており、日産スタジアムと横浜アリーナは物資集配拠点にもなっていることも踏まえて、両施設については複数の経路を設定するなど、避難経路としての利用にも配慮しております。</p>
その他事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>新横浜駅については、現在工事中であるが、誰を主体に置いて考えているのかが、わからないひどいレイアウトです。新しいレイアウトでは、改善されているように見えるが、自分が不自由になったことを考えてレイアウトして欲しい。無駄な歩行がないように、最小の歩行で済むようになっているのか再考して下さい。</li> </ul>	<p>現在、新横浜駅北口はJR東海による駅ビル設置工事や、北口駅前広場の再整備工事により、市民の皆様にはご不便をおかけしております、お詫び申し上げます。工事終了後には、各鉄道駅の乗り換えの動線については、バリアフリーに配慮したものとなり、合わせて分かりやすいサイン設置等により利用しやすい設備となるように努めてまいります。なお、この動線のバリアフリー化については、今回の基本構想の検討に置いて、問題点の抽出・課題の対応等についてご意見をいただいております。</p>

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
その他事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>ラポール行きのバス停について、どのようになるのか、設計図(拡大図)を提示していただき、利用者の意見を聞いて頂きたい(今の場所は遠すぎる)</li> </ul>	<p>現在、バス停についての設計作業を進めております。今後、ホームページや現地での掲示等を用いて、市民の皆様へ情報提供を図ってまいります。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>車いすが雨に濡れないような屋根の設計をして欲しい。</li> </ul>	<p>新横浜駅からラポール行きのバス乗り場までは、屋根等を設置して、雨対策を図ってまいります。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>横浜アリーナの団体バスの乗り降りが可能な駐車場を新横浜駅前地下駐車場に設置して、施設周辺の路上で乗り降りさせないようにして欲しい。</li> </ul>	<p>横浜アリーナの施設管理者を通して、イベント開催者に指導の徹底を図っていくようにいたします。また、現在、工事を進めている新横浜駅北口の地下駐車場については、導入路の形状等の事情により、大型バスが地下駐車場を利用するとは出来ません。</p>
その他		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>貸し自転車があるように、貸し車椅子が街中にあると良いと思います。</li> </ul>	<p>市庁舎等の公共施設や民間商業施設など、一部の施設等については、すでに車いすの貸し出しサービスが行われているところですが、今後、このような取り組みがより一層広まることが望まれます。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道については、乗る駅があれば降りる駅もあると思うが、現状は市内各駅でどのような取り組みを行っていますか？</li> </ul>	<p>基本構想については、重点整備地区をさだめて、市内全域の中でポイントを決めて整備していくものですが、重点整備地区以外のバリアフリー化されていない駅についても、行政と各鉄道事業者が協働して順次、市内の鉄道駅のバリアフリー化を進めているところであります。</p>

横浜市新横浜駅周辺地区  
交通バリアフリー基本構想

平成 18 年 8 月 31 日  
横浜市道路局計画調整部  
企画課交通計画担当

横浜市中区港町 1 - 1  
電話 : 045-671-3800  
FAX : 045-651-6527

