

---

# 横浜市 J R 関内駅北口周辺地域公共交通総合連携計画

横浜市

---

---

---

<b>横浜市 J R 関内駅北口周辺地域公共交通総合連携計画 目 次</b>
--

第 1 章 地域における現状と課題

1. 1	J R 関内駅周辺地域の概況	1
1. 2	J R 関内駅北口周辺地域の現状と課題	1
1. 3	横浜市における上位計画	11

第 2 章 横浜市 J R 関内駅北口周辺地域公共交通総合連携計画

2. 1	地域公共交通総合連携計画の基本方針と目標	15
2. 2	地域公共交通総合連携計画の区域	16
2. 3	地域公共交通総合連携計画に位置づける事業・計画の考え方	17
2. 4	目標を達成するために行う事業及び実施主体	18

---

---

---

# 第1章 地域における現状と課題

## 1.1 JR 関内駅周辺地域の概況

JR 関内駅が位置する、関内・関外地区は、開港以来の歴史と魅力を有し、官公庁施設を中心に、業務、商業施設等の集積が進み、横浜都心の中心的役割を果たしながら、横浜経済をけん引してきた。しかし、近年、交通の要衝である「横浜駅周辺地区」や都心部の新しい核である「みなとみらい21地区」の開発が進み、みなとみらい線の開通やビジネス商業中心の街への住宅機能の流入など、都市構造が大きく変化してきた結果、関内・関外地区は業務・商業機能の相対的な低下が見られる。最近10年で、当該地区の従業者数は約3.5万人の減少、商品販売額は約半減になるなど、地盤沈下が進み、厳しい状況にある。

しかし、現在でも、関内・関外地区は、本市内で最大となる約15万人の従業者数を抱え、また、多彩な業務、商業等が集積する都心エリアであり、上位計画においても、横浜都心部の4つの地区（関内地区、関外地区、みなとみらい21地区、横浜駅周辺地区）がそれぞれの特徴を活かしつつ、より相互の連携を強化することを位置づけている。また、平成22年3月には関内・関外地区活性化推進計画が策定され、地区の活性化を図るための各種取組が進められている。

関内地区と関外地区との結ぶ位置にあるJR 関内駅は、一日当たり乗降客数が11万5千人となる主要駅であり、JR 関内駅を結節点として拠点性を高めていくことは、関内・関外地区の活性化と切り離すことができない喫緊の課題である。このような中、JR 関内駅北口周辺地域の公共交通総合連携計画を定め、駅空間の利便性の向上と駅を結節点、都市機能の集客拠点として活用し、地域の活性化を図ることが求められる。

以上のことを踏まえ、次に当該地域における現状と課題を整理する。

## 1.2 JR 関内駅北口周辺地域の現状と課題

### (1) JR 関内駅の概要

#### ① 開設年月日

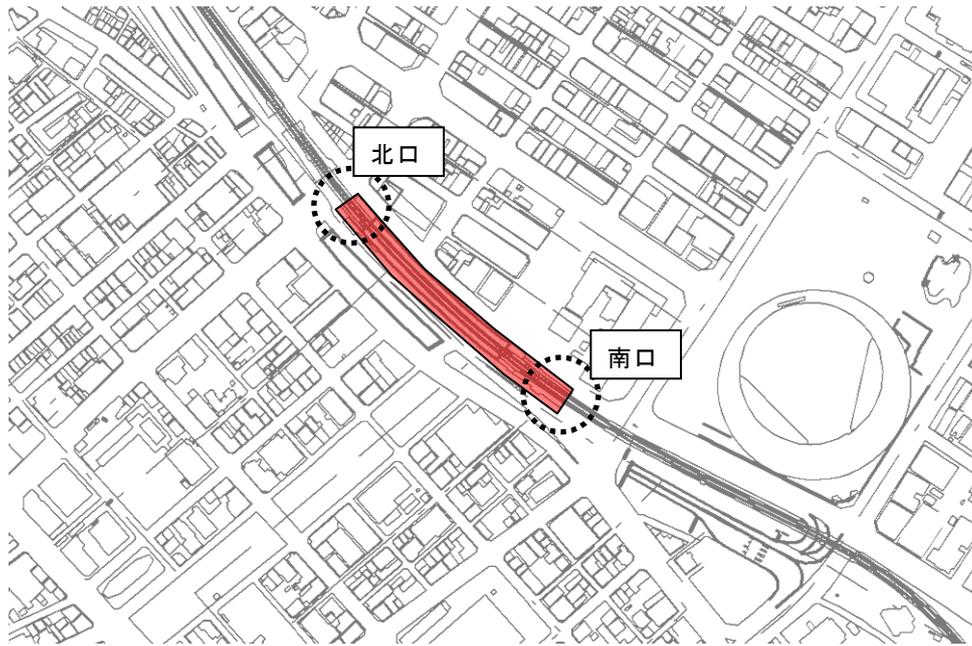
昭和39年5月19日

#### ② 駅舎の構造

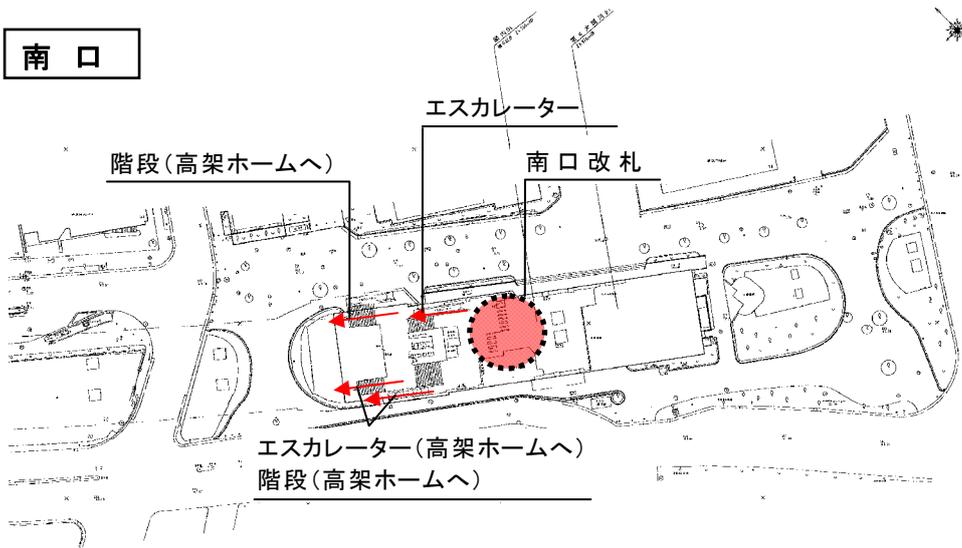
相対式ホーム2面2線の高架駅。地上からホームまでの高低差は約9mであり、横浜公園、石川町方面の南口と、桜木町方面の北口の2箇所改札口が設けられている。

高架ホームから地上改札口までの移動にあって、バリアフリー施設として、エレベーターは南口、北口ともに設置されておらず、エスカレーターは南口にのみ設置されている。

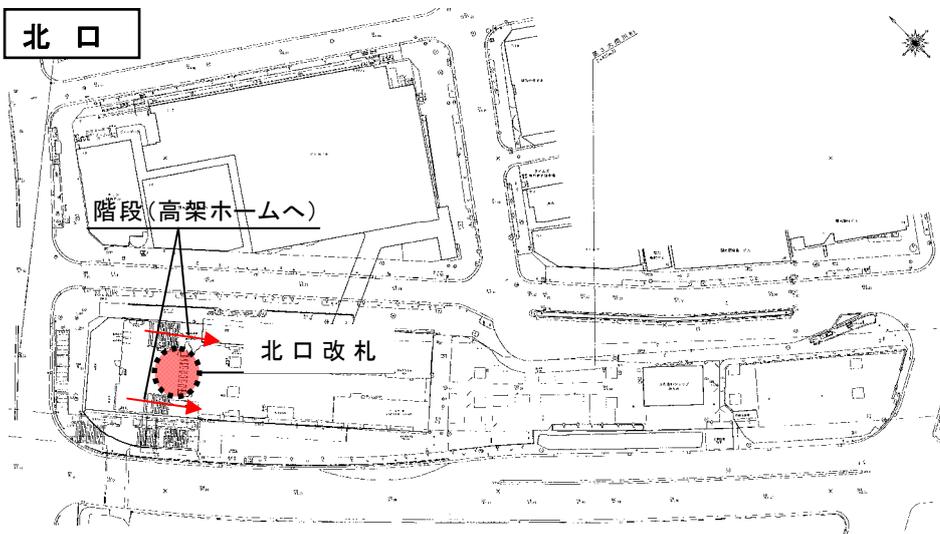
■ J R 関内駅の現況平面図



南口



北口



### ③ 運行本数

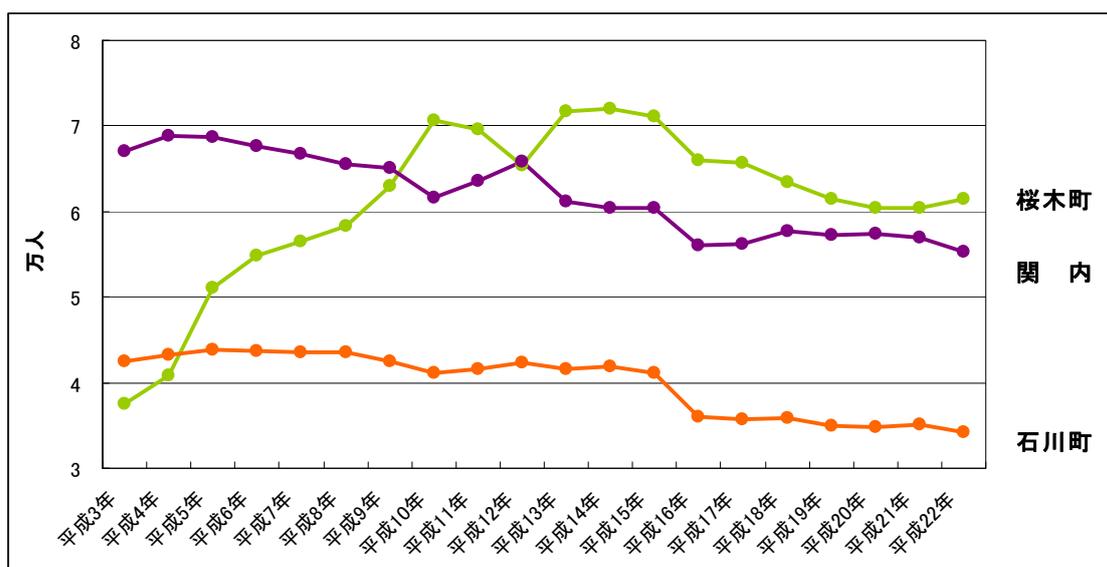
平成20年11月時点の運行本数は、404本/日（上り202本、下り202本）

### ④ 乗車人員及び乗車人員の推移

平成22年の1日当たりの平均乗車人員は約55,300人/日。

乗車人員の推移を見ると、平成16年のみなとみらい線開業以降、減少傾向にある。

■ 関内駅及び周辺駅（桜木町駅、石川町駅）の乗車人員の推移



< 関内駅の乗車人員（平成3年以降） >

(人/日)

平成3年	67,035	平成10年	61,584	平成17年	56,273
平成4年	68,843	平成11年	63,568	平成18年	57,696
平成5年	68,771	平成12年	65,875	平成19年	57,304
平成6年	67,713	平成13年	61,243	平成20年	57,411
平成7年	66,797	平成14年	60,437	平成21年	56,987
平成8年	65,515	平成15年	60,479	平成22年	55,270
平成9年	65,065	平成16年	56,111		

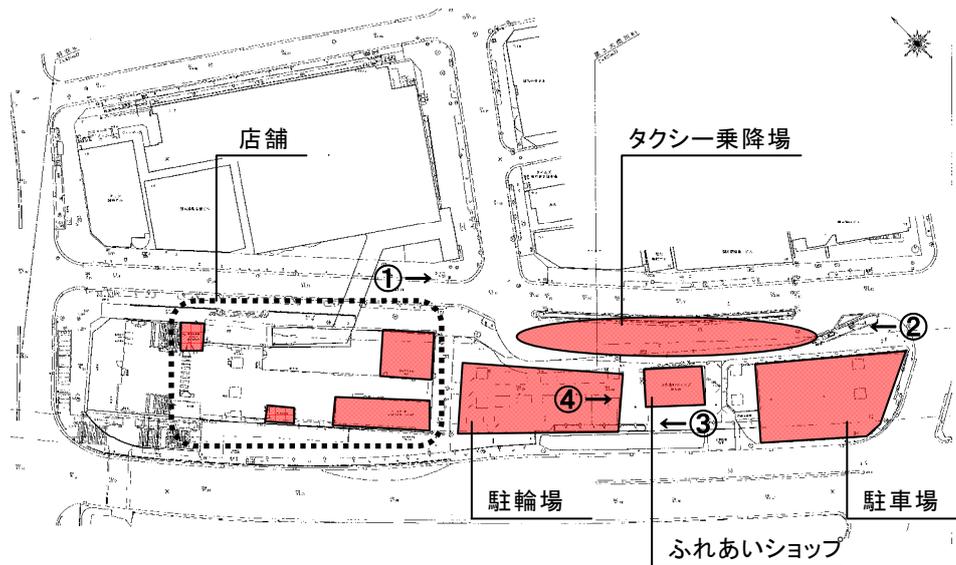
### ⑤ 駅利用者の動向

平成20年11月時点での北口・南口改札利用比率は、53%：47%と北口利用者の方が多い。なお、休日にあつては、平日よりも北口の改札利用者の方が多くなる。

## ⑥ 駅舎内の施設、高架下の利用状況

駅舎内の施設については、南口にみどりの窓口、販売スタンド、飲食店舗が設置されている。北口にあつては、キオスク、コーヒーショップ等の店舗が設置されている。高架下にあつては、駐車場やタクシーバース、ふれあいショップ等の利用がなされている。

### ■ 関内駅北口の現状



① タクシー乗車場



② 歩行者空間



③ 駐輪場



④ ふれあいショップ

(2) JR 関内駅北口周辺市街地の現況

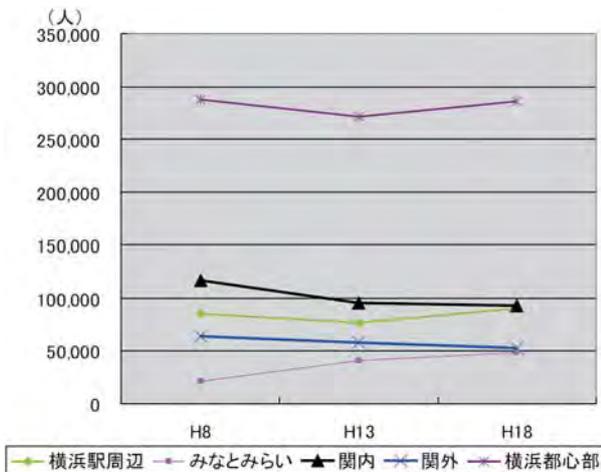
JR 関内駅周辺市街地の現況として、関内・関外地区を取り上げ、以下に現況と課題を整理する。

① 業務

平成8年から平成18年で従業者数が、約3.5万人減少している。また、みなとみらい21地区での業務ビルの増加などから、当該地区の業務ビルの空室率も増加している。

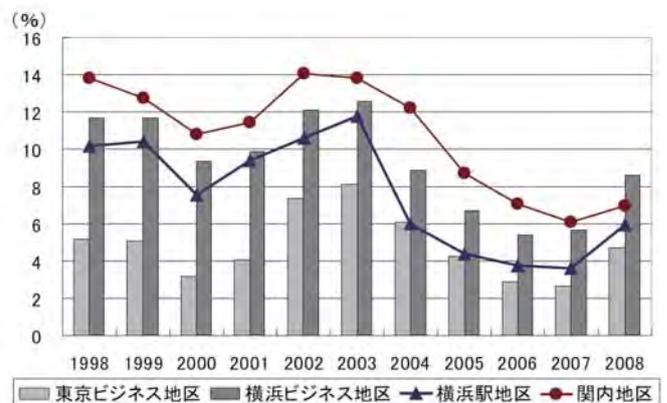
また、業務ビルの多くは老朽化しており、耐震性や設備などに問題を抱えている。

■ 地区別に見る従業員数の推移



(事業所・企業統計調査より)

■ 横浜ビジネス地区の空室率の推移

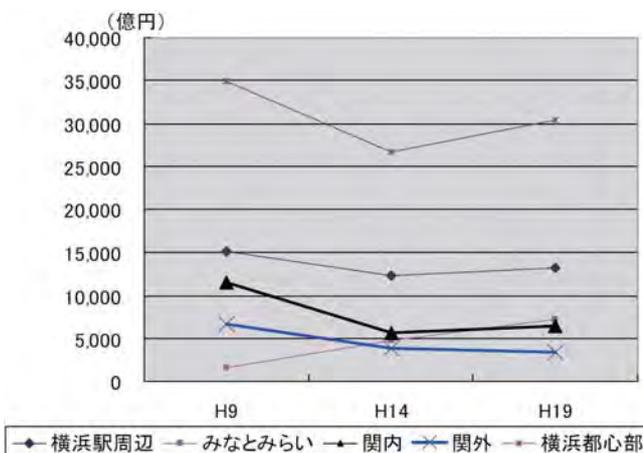


(三鬼商事調査)

② 商業

ターミナルとしての横浜駅周辺の成長、また、地区内の映画館や核施設の閉店が相次ぎ、平成9年から平成19年で商品販売額が、関内地区で約4割、関外地区で約5割減少している。

■ 地区別に見る年間商品販売額の推移

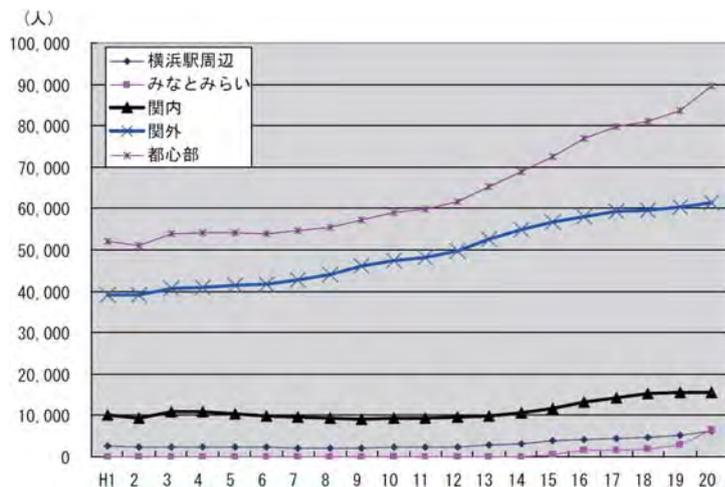


(商業統計調査より)

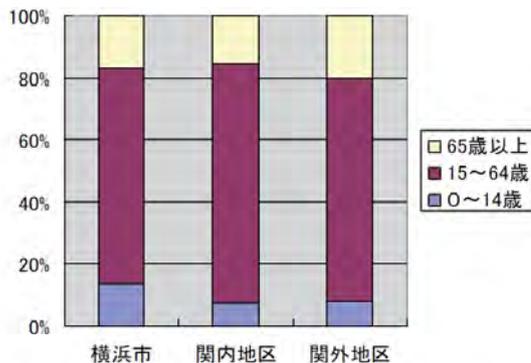
### ③ 居住

平成 11 年から平成 20 年で、居住者は関内地区で約 6,000 人、関外地区で約 13,000 人増加している。

#### ■ 地区別に見る居住人口の推移



#### ■ H17 年の世代別（3 分類）人口の割合



#### ■ H12-17 年の世代別（3 分類）人口増減率 (国勢調査より)

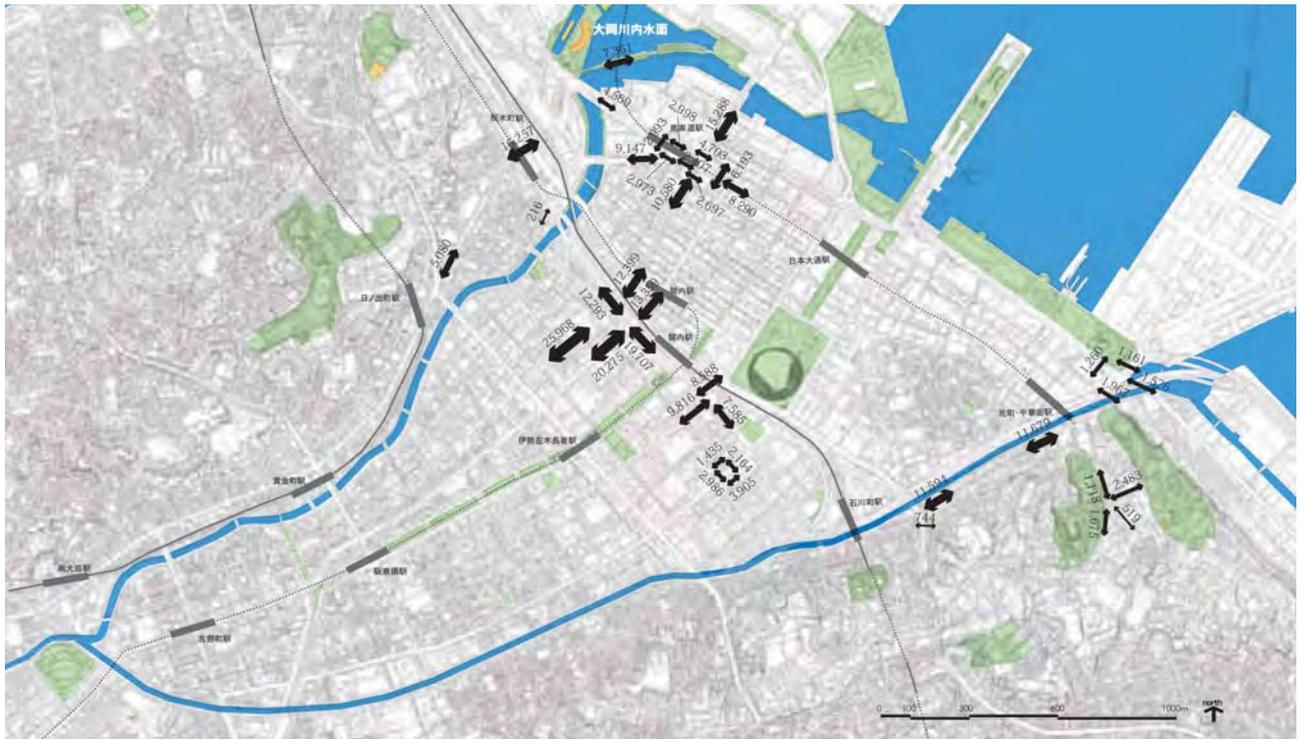
	0～14歳	15～64歳	65歳以上
関内地区	133%	160%	140%
関外地区	109%	107%	126%

### ④ 交通

J R 関内駅北口に近いイセザキモールには、平日、休日を問わず、20,000 人／日以上の歩行者が行きかっている。

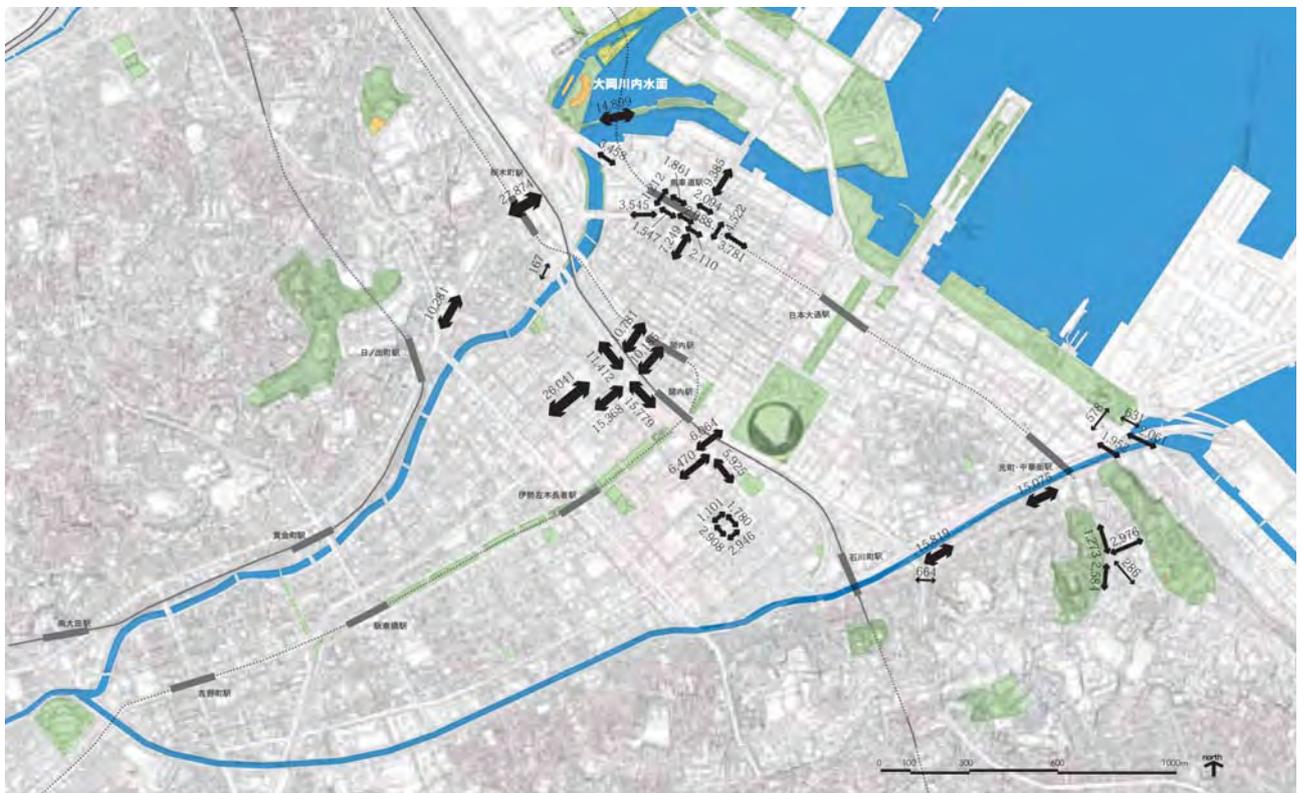
一方で、市営地下鉄の出入り口が近接していることもあり、J R 関内駅北口付近には路上駐輪が多く見られる。特に、伊勢佐木町 1・2 丁目では、買い物客や従業員の自転車・バイク利用が多い他、駅に近いこともあり、関内駅を利用する通勤・通学者の駐輪も多く見られる。

■ H20 歩行者通行量調査



- 凡例
- |       |                     |      |                   |
|-------|---------------------|------|-------------------|
| ➡➡➡➡➡ | 20,000 以上           | ➡➡➡➡ | 1,000 以上 5,000 未満 |
| ➡➡➡➡  | 10,000 以上 20,000 未満 | ➡➡➡  | 1,000 未満          |
| ➡➡➡   | 5,000 以上 10,000 未満  |      |                   |

平日  
(15 時間)



- 凡例
- |       |                     |      |                   |
|-------|---------------------|------|-------------------|
| ➡➡➡➡➡ | 20,000 以上           | ➡➡➡➡ | 1,000 以上 5,000 未満 |
| ➡➡➡➡  | 10,000 以上 20,000 未満 | ➡➡➡  | 1,000 未満          |
| ➡➡➡   | 5,000 以上 10,000 未満  |      |                   |

休日  
(15 時間)

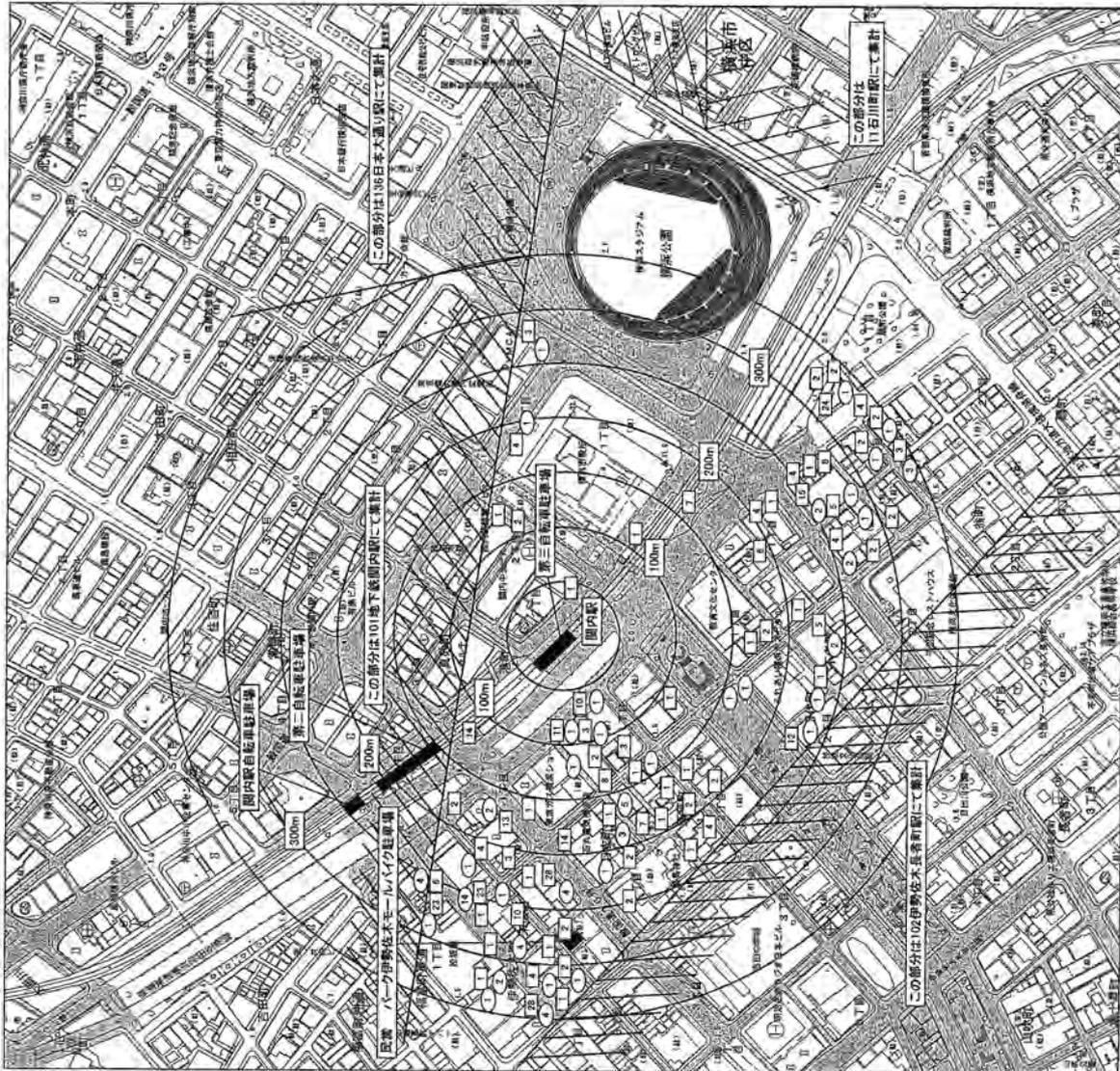
■ 放置自転車等実態

範囲	方向	放置台数		小計
		自転車	オートバイ	
50m	北	1	0	1
	南	0	0	0
100m	北	0	0	0
	南	24	2	27
150m	北	4	0	4
	南	29	0	29
200m	北	11	1	12
	南	54	10	66
250m	北	0	0	0
	南	92	8	103
300m	北	3	1	4
	南	89	20	114
350m	北	0	0	0
	南	80	10	96
小計		19	2	21
合計		368	50	437
		387	52	458

名称	自転車駐車の利用状況		利用台数
	収容台数	一時利用台数	
関内駅	55	0	55
第一	282	179	461
第二	372	168	540
市営	709	347	1056
民営	22	0	22
合計	731	347	1078

範囲	方向	放置台数		小計
		自転車	オートバイ	
禁止区域内	北	19	2	21
	南	330	46	391
禁止区域外	北	0	0	0
	南	38	4	46
小計		19	2	21
合計		368	50	437
		387	52	458

□ ..... 自転車 ○ ..... オートバイ



(横浜市内鉄道駅周辺放置自転車等実態に関する調査 (関内駅周辺、平成 21 年 11 月))

---

### (3) J R 関内駅北口周辺地域の課題の整理

#### ① J R 関内駅北口周辺に関する課題

##### ○駅周辺の歩行空間が狭い

J R 関内駅の利用者数は、平成 22 年で約 110,000 人/日。うち、5 割強の約 59,000 人/日が、北口を利用している。周辺に店舗、事務所が多く、多くの人が駅を利用、また待ち合わせなどに利用しているものの、歩行者の溜まり場となる滞留空間がほとんどないといった状況がみられる。また、駅周辺の歩道も幅が狭く、歩行者動線が輻輳している状況がみられる。

##### ○駅北口の賑わいや活力の低下が見られる

J R 関内駅北口周辺は、市内最大となる約 15 万人の従業員を抱える業務、商業等が集積する都心エリアの拠点となる場所である。しかし、ターミナルとしての横浜駅周辺等の成長、映画館の減少や核施設の閉店、店舗の画一化といった傾向から、商売販売額が 10 年間で、関内地区が 4 割、関外地区が 5 割減少するといった、商業地としての賑わいや活力の低下が著しく見られる。

##### ○駅から、イセザキモール、馬車道通りといった商店街への動線が分かりにくい

関内駅から、イセザキモール、馬車道通りといった商店街に向かうには、国道 16 号や首都高速といった主要幹線を、地上もしくは地下通路を渡って移動する必要がある。関内駅北口周辺には、平日・休日問わず、2 万人/日の歩行者交通量がある中で、駅を拠点として、これら商店街までの円滑な移動を図るためには、分かりやすい動線を確保することが求められる。

##### ○増加する駅周辺地域の居住者の市民生活の向上

平成 16 年から平成 20 年までの 4 年間で、関内地区で約 5,000 人（45%増）、関外地区で約 6,500 人（12%増）の居住者が増加している。増加する居住人口にあっては、ファミリー層の増加なども見られ、若年層、児童の増加も見られる。中区の待機児童数は平成 23 年 4 月時点で 53 人おり、市内全 18 区中 9 番目に多い。

今後も中区の居住人口増加が推計されていることから、新住民の市民生活の向上や、駅周辺で働く、児童を有する従業員の安心・安定的な就業環境の確保のために、市全体において喫緊の課題として挙げられる待機児童の解消を図ることが求められる。

---

## ② 駅舎及び高架下に関する課題

### ○ 駅のバリアフリー化が図られていない

昭和39年に開設した関内駅にあつては、地上とホームに約9mの高低差があるものの、エスカレーターは南口のみを設置されており、駅北口にあつてはホームと開札口とを結ぶエレベーター、エスカレーターが設置されていないといった状況である。JR関内駅は、横浜都心部にある乗降人員5,000人/日以上の中でのJR駅の中で、唯一エレベーター設置によるバリアフリー化が図られていない。

また、駅開設における諸経緯から、JR関内駅の人工地盤の形成過程、及び周辺の地盤沈下等から、周辺地盤と駅構内地盤との間に高低差があり、この高低差が歩行者等にとって、利用しにくい段差となっている。

### ○ 駅構内の歩行空間の確保、円滑な動線計画の必要性

現状のJR関内駅北口の構内にあつては、駅改札からホームへと向かう動線が輻輳かつ、空間が狭いことから、混雑・滞留が発生している。

歩行空間の確保、及び円滑な動線計画により、混雑の解消を図ることが求められる。

## 1. 3 横浜市における上位計画

### (1) 交通バリアフリー基本構想（関内駅周辺地区）（平成 16 年策定）

横浜市では、平成 12 年に施行された「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」に基づき、関内駅周辺地区をはじめとした基本構想の対象地区（重点整備地区）を選定。高齢者、障害のある方等を含む利用者、関係する事業者、そして行政が一体となつての計画を検討し、平成 17 年より整備を進めている。

関内駅周辺地区は、横浜市役所をはじめとした公共施設が多く集まる、関内駅を中心とした概ね 500m の範囲が設定され、鉄道駅・道路等・交通安全施設等・バスのバリアフリー化についての基本的な考え方を定めている。そのうち、鉄道駅のバリアフリー化としては、主に以下の方針を位置づけている。

#### 【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】

- ・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。

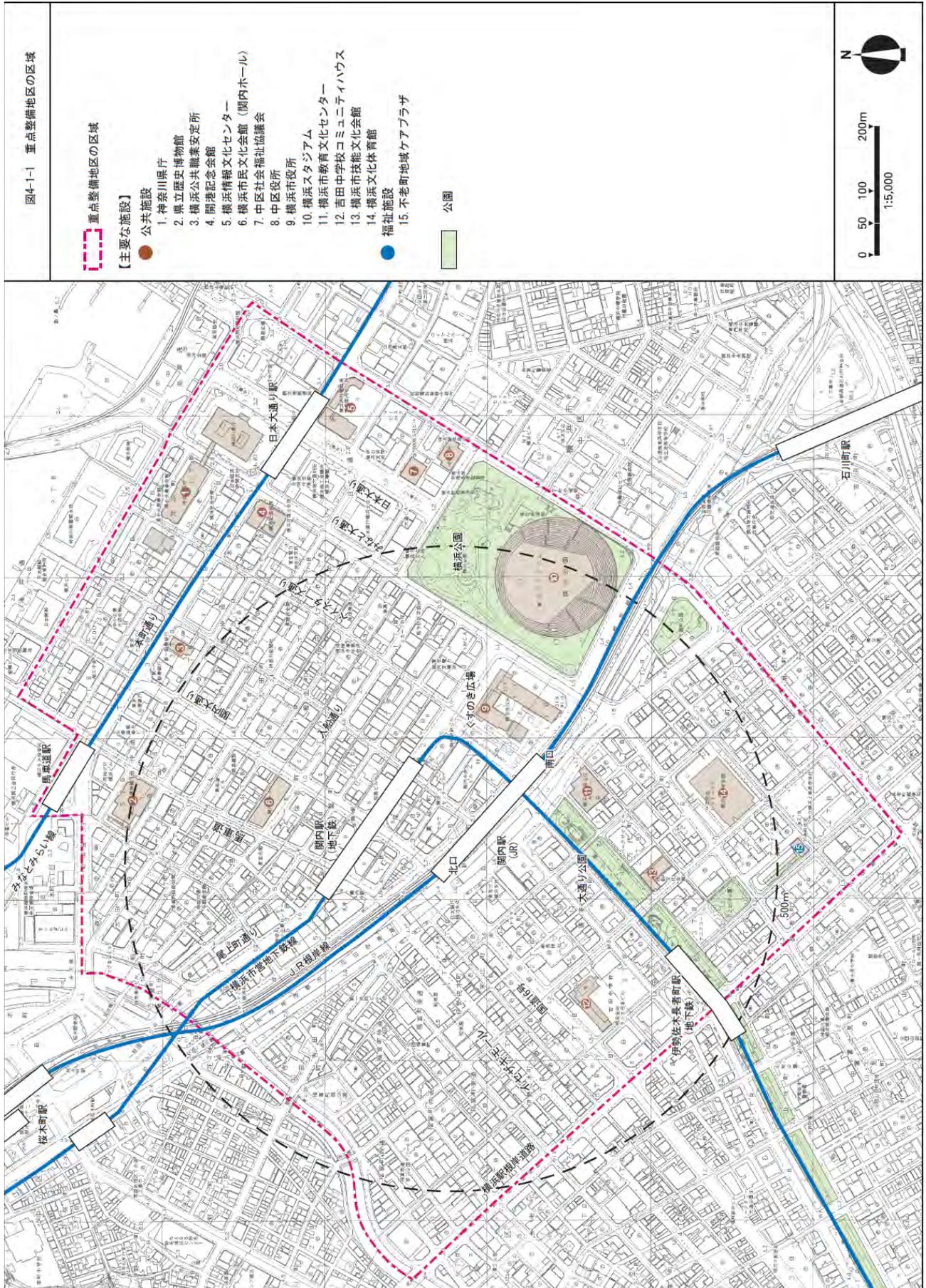
#### 【使いやすい設備の整備】

- ・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。

## 重点整備地区の区域



## (2) 関内・関外地区活性化推進計画（平成 22 年策定）

関内・関外地区が抱える様々な課題へ対応し、公民が連携した地区の活性化を持続的に行っていくため、関内・関外地区活性化のための新たな計画として平成 22 年に策定した計画であり、J R 関内駅周辺は、港町周辺結節点として、関内・関外の連続性の強化と、市庁舎の再整備を含み、優先的取組として位置づけている。

### ① 目指すべきまちの将来像（4 つの基本方針）

都心の魅力により人が集まり、人の滞在や交流を増やしていくことで、業務・商業・文化・生活など様々な都市活動の定着を増やすという循環を創ることを目指して、地区特性や課題の整理等を踏まえ、以下の 4 つの基本方針を定めている。

OLD & NEW 都心	開国・開港 150 年の歴史の蓄積を活かしつつ、今後の発展の基礎となる新たな都心の構造を創り、これらが連携した市民が愛着と誇りを持てる OLD & NEW 都心を創る。
都市活力創造都心	「ビジネスチャンスが生まれる街、起業の街」という開港以来の街の遺伝子を大切に、関内・関外で暮らし、働き、学び、創造し、楽しむなど、横浜の活力の原動力となる多彩で魅力的な機能がコンパクトに複合した、魅力溢れる都心を創る。
快適環境都心	港・河川・内水面や公園・街路などの公共空間や、公共・民間施設などにおける水と緑の豊かな環境の形成や地球温暖化への対応等を進めるとともに、防災・防犯など誰もが安全・安心に過ごすことのできる、調和の取れた都心を創る。
協働・共創都心	官民、産官学の多様な主体が協働・共創する場を作り、業務・商業の活性化、各エリアの特性を活かした街並み形成、従業者・居住者・来街者などの様々な活動のサポート、まちの魅力の発信などを行うエリアマネジメントを推進することで、持続的活力ある都心を創る。

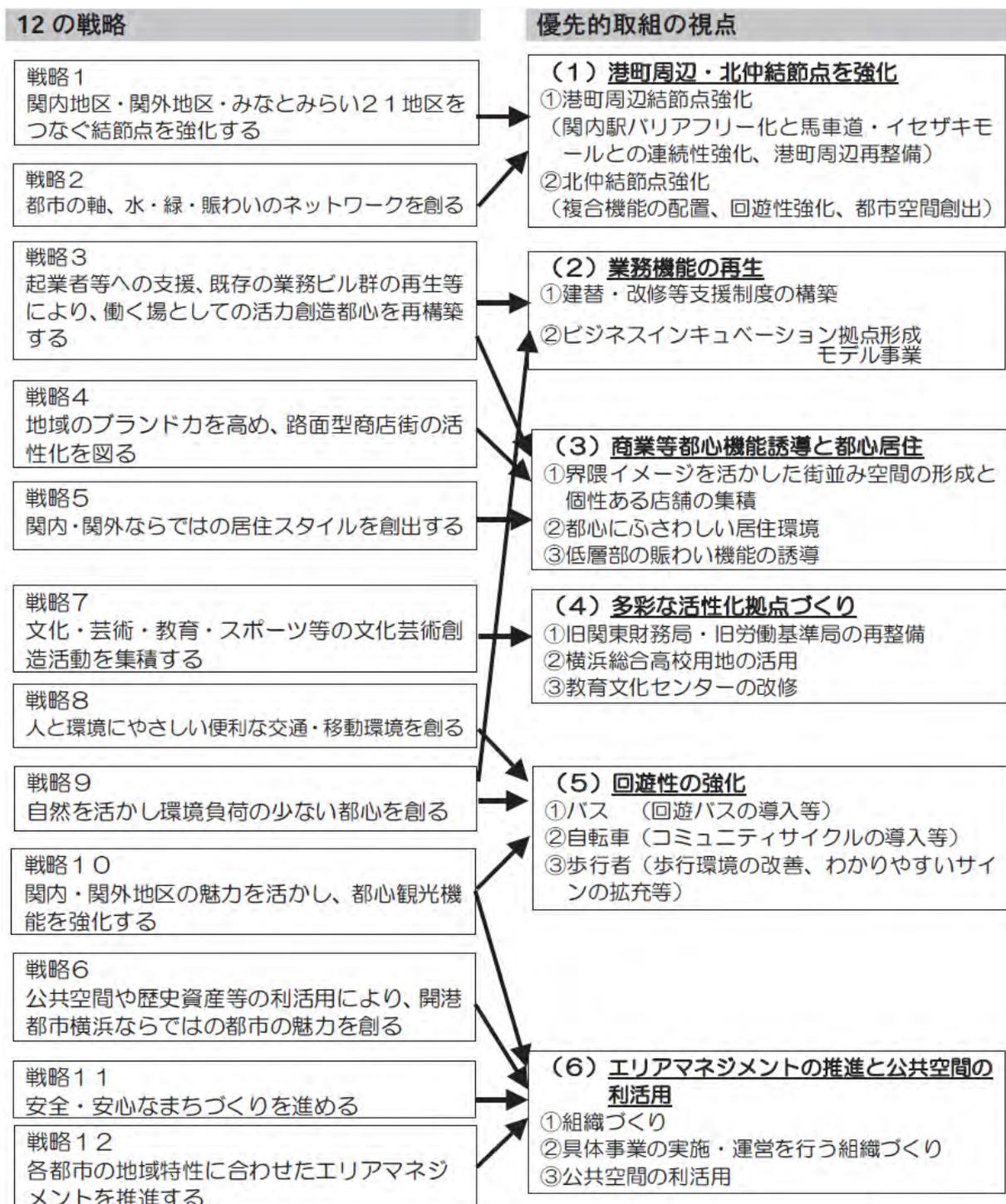
### ② 課題解決に向けた 12 の戦略

#### 【12 の戦略】

1. 関内地区・関外地区・みなとみらい 21 地区をつなぐ結節点を強化する
2. 都市の軸、水・緑・賑わいのネットワークを創る
3. 起業者等への支援、既存の業務ビル群の再生等により、働く場としての活力創造都心を再構築する
4. 地域のブランド力を高め、路面型商店街の活性化を図る
5. 関内・関外地区ならではの居住スタイルを創出する
6. 公共空間や歴史資産等の利活用により、開港都市横浜ならではの都市の魅力を創る
7. 文化・芸術・教育・スポーツ等の文化芸術創造活動を集積する
8. 人と環境にやさしい便利な交通・移動環境を創る
9. 自然を活かし環境負荷の少ない都心を創る
10. 関内・関外地区の魅力を活かし、都心観光機能を強化する
11. 安全・安心なまちづくりを進める
12. 各地区の地域特性に合わせたエリアマネジメントを推進する

### ③ 優先的取組の視点及び検討の方向性

12 の戦略の取組アイデアの中から、「喫緊の課題へ対応」、「早期に実践化、成果を見せていくことによる波及効果の大きなもの」、「効果が大きいが、検討、手順に時間を要するもの」の3つの視点に基づき、6項目を優先的取組の視点として、整理している。



---

## 第2章 横浜市JR関内駅北口周辺地域公共交通総合連携計画

### 2.1 地域公共交通総合連携計画の基本方針と目標

#### 基本方針1

##### 駅利用者・来街者にやさしい、安全な駅をつくる。

エレベーターの設置などによる駅のバリアフリー化、駅と周辺との段差の解消、及び円滑な歩行者動線の確保によって、段差がなく、駅利用者・来街者にやさしい、安全な駅をつくる。

#### 基本方針2

##### 関内・関外地区との連携促進のために駅機能の強化を図る。

地域・街に開かれた駅として、周辺地域（関内・関外地区）との連携促進のために、駅から街への視界や空間の連続性、駅から商店街へのアクセス強化、歩行者空間の確保によって駅機能の強化を図る。

#### 基本方針3

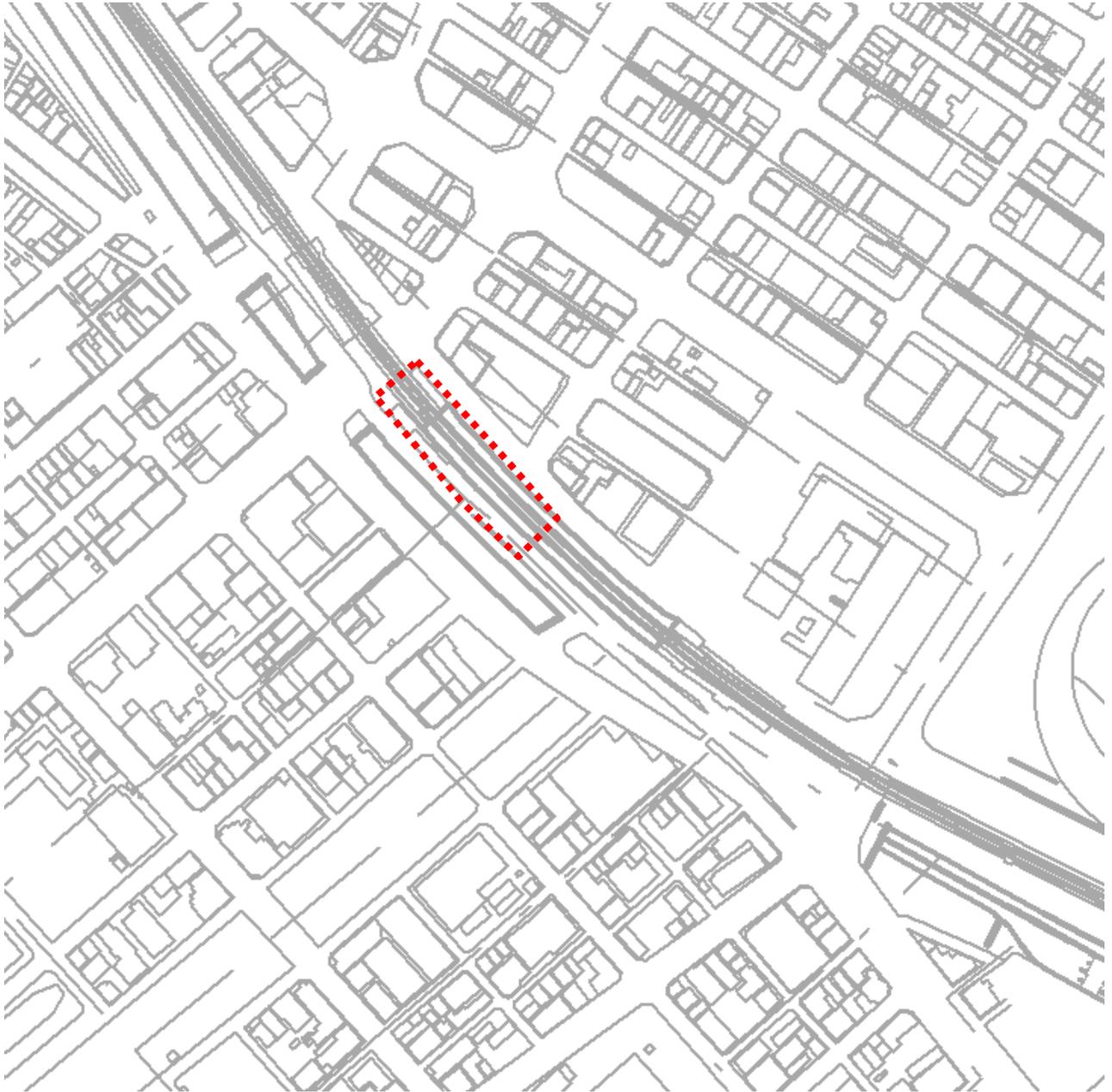
##### 結節点にふさわしい駅空間における機能充実を図る。

周辺地域の居住者や、従業員、来街者といった多様な人が利用する結節点として、これら駅利用者の多様なニーズに応えた都市機能を駅空間に付加し、魅力ある利用しやすい駅をつくる。

---

## 2. 2 地域公共交通総合連携計画の区域

J R 関内駅北口、及び北口と周辺の市街地とを結ぶエリアを地域公共交通総合連携計画の区域として位置づける。



## 2. 3 地域公共交通総合連携計画に位置づける事業・計画の考え方

地域公共交通総合連携計画の基本方針と目標を踏まえ、以下の事業・計画を地域公共交通総合連携計画に位置づける。

<b>① JR 関内駅北口のバリアフリー化等</b>
駅改札からホームへのエレベーター・エスカレーターの設置、既存階段撤去後のホーム拡幅、また、駅構内と周辺道路の高低差の解消といった JR 関内駅北口のバリアフリー化等を図る。
<b>② JR 関内駅北口改札口の移設・改札口向きの変更</b>
北口改札を移設、改札口の向きを変更することで、現在、動線の輻輳から滞留が発生する構内の混雑解消を図る。
<b>③ 生活支援施設（保育施設）の整備</b>
駅利用者の多様なニーズに対応するために、駅利用の子育て世帯等も利用できる生活支援施設（保育施設）の整備を図る。
<b>（関連事業）</b>
<b>④ マリナード地下街のバリアフリー化</b>
北口改札の移設、歩行者広場の整備とあわせて、駅から周辺市街地とを地下空間で結ぶマリナード地下街のバリアフリー化を行う。
<b>（関連事業）</b>
<b>⑤ 駅前歩行者空間の整備</b>
北口改札から駅構外へとつながる箇所へ滞留空間を確保することで、周辺市街地との空間の連続性、賑わいの場の創出を図る。

2. 4 目標を達成するための事業（事業内容・計画期間）

事業内容	実施予定期間							
	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
① JR 関内駅北口のバリアフリー化等								
② JR 関内駅北口改札口の移設・改札口向きの変更								
③ 生活支援施設（保育施設）の整備								
（関連事業）								
④ マリナード地下街のバリアフリー化								
（関連事業）								
⑤ 駅前歩行者空間の整備								

---

---

横浜市 J R 関内駅北口周辺地域公共交通総合連携計画

---

編集・発行 横浜市（都市整備局都市交通部都市交通課）

平成 23 年 11 月発行

平成 28 年 2 月改定

---

---