

藤沢駅周辺、湘南台駅周辺地区
バリアフリー化事業事後評価
報告書

平成 25 年 8 月
土木部 道路整備課

はじめに

2000年（平成12年）11月「高齢者、身体障がい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、市町村は一定規模の駅などの旅客施設を中心とした地区（重点整備地区）について、駅などの旅客施設、周辺の道路、駅前広場、信号機等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するため、バリアフリー化のための方針や実施する事業等を内容とする「基本構想」を策定できることとなった。

本市においても、2002年（平成14年）に「交通バリアフリー法」及び藤沢市行政の基本指針である「藤沢総合計画2020」等をふまえ、「藤沢市交通バリアフリー化基本方針」を策定し、取り組むべき基本的な方向について定めてきた。

その中で、本市の拠点である藤沢駅及び湘南台駅周辺地区について、2002年（平成14年）に「移動円滑化基本構想」を策定し、2004年（平成16年）には具体的な整備指針を定めた「藤沢市移動円滑化基本構想に基づく道路特定事業計画書」を策定、特定経路として位置づけられた路線での整備を順次実施してきた。

また、移動等の円滑化に関して、より一体的・総合的な施策を図るため、「高齢者、身体障がい者等が円滑に利用できる特定建築物の建築に関する法律（ハートビル法、平成6年）」と「高齢者、身体障がい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、平成12年）」を統合・拡充した「高齢者・障がい者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（以下、「バリアフリー法」）」が平成18年12月に施行された。

今回の評価は、藤沢市が行ってきた道路改良工事等が平成22年度の整備で完了したことに伴い、実施されたものである。

評価にあたっては、特定経路として位置づけられた路線が整備後どのように活用され、どのような効果が現れたかを検証・評価し、今後のバリアフリー化事業の方策を提言した。

本書は、これらの評価結果をとりまとめたものである。

平成25年8月

目 次

はじめに

第1章 評価の実施方法	4
1. 評価目的	5
2. 評価者	5
3. 評価対象	5
4. 評価方法	8
5. 評価項目、評価基準	9
第2章 事業の概要	1 2
1. 事業の目的	1 3
2. 事業内容	1 3
3. 事業期間	1 3
4. 年次計画	1 3
第3章 評価	1 4
1. 各路線の評価	1 5
2. 各要素に関する評価	1 5
3. 総合評価	2 6
バリアフリー化事業事後評価 構成員	2 7
バリアフリー化事業事後評価 実施経過	2 8

資料編

1. 藤沢駅周辺地区
2. 湘南台駅周辺地区

第 1 章 評価の実施方法

第1章 評価の実施方法

1. 評価の目的

今回実施するバリアフリー化事業事後評価は、2004年(平成16年)に策定した「藤沢市移動円滑化基本構想に基づく道路特定事業計画書」に基づいて藤沢市が行ってきた道路改良工事について、特定経路として位置づけられた路線が整備後どのように活用され、どのような効果が現れたかを検証・評価し、今後のバリアフリー化事業の方策を考えていくために行うものである。

2. 評価者

本事後評価を実施するにあたっては、平成14年に策定され、本バリアフリー化事業の基本指針となった「藤沢市交通バリアフリー化基本方針」および「藤沢駅・湘南台駅周辺地区移動円滑化基本構想」の検討部会検討委員となっていた関係団体と地元住民を中心に選出した。

今回の評価は、利用実態・効果の把握が主目的であることから、当時の検討部会検討委員だった鉄道事業者・警察関係者・国交省や地方自治体担当者については評価対象から除外した。

乳幼児連れについては、基本構想策定時の検討部会検討委員ではなかったが、障がい者と同様に考慮し、意見を取り入れるべきであることから、今回の構成員に追加した。

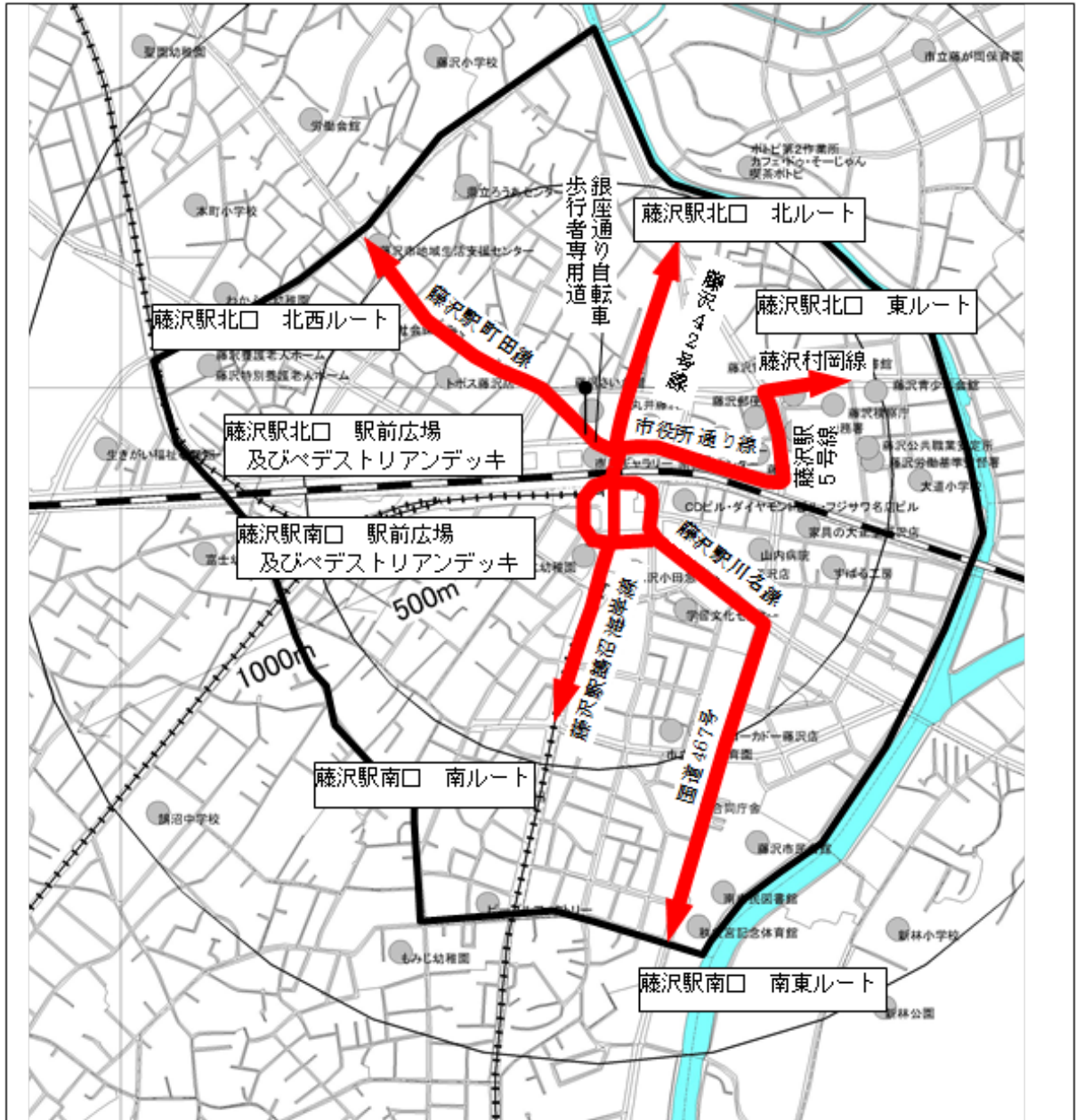
なお、事務局については道路整備課が担当した。

3. 評価対象

「藤沢市移動円滑化基本構想に基づく道路特定事業計画書」に位置付けられ、平成22年度までに整備を実施してきた全22路線(藤沢地区13路線・湘南台地区9路線)を評価対象とした。

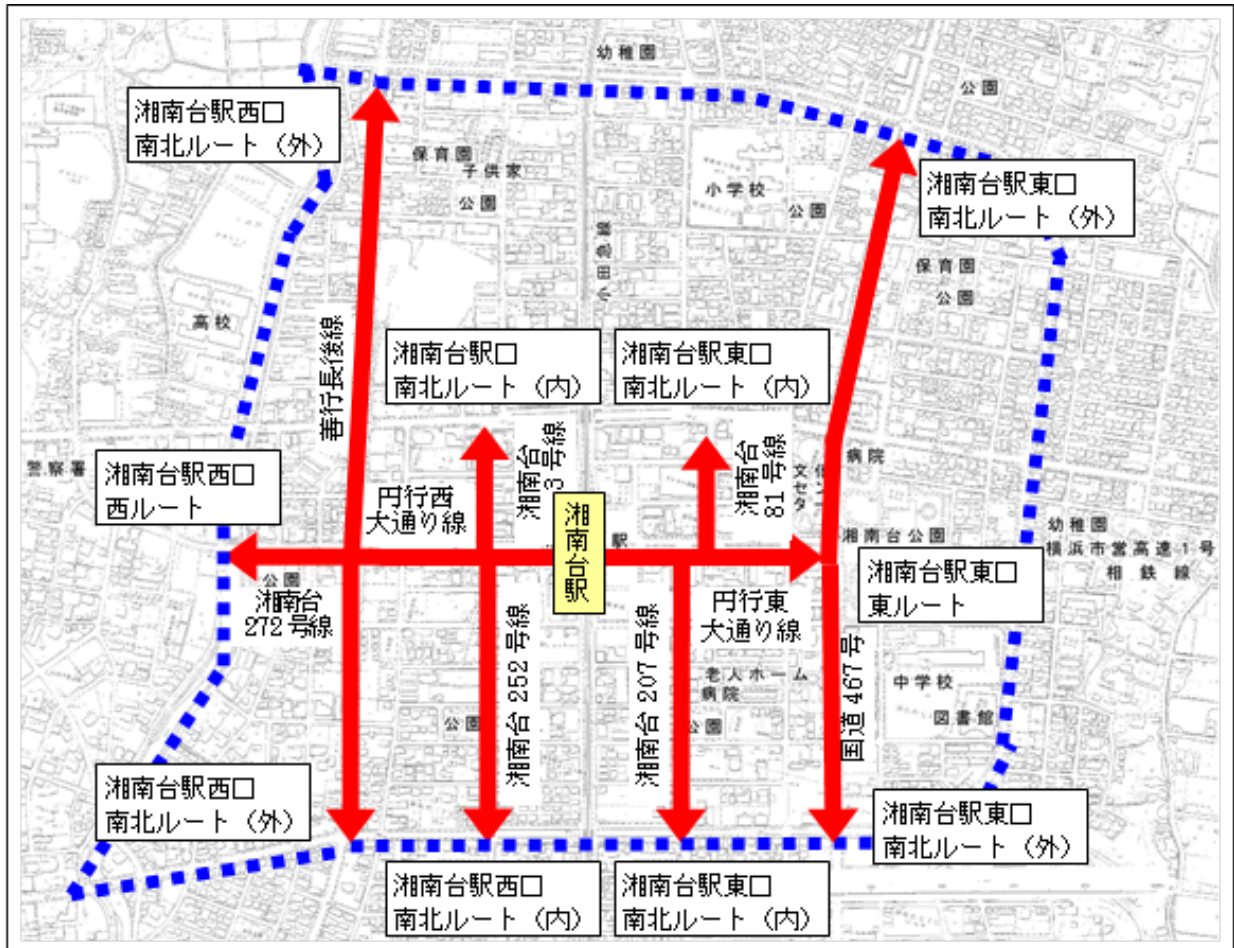
●藤沢駅周辺地区

市役所通り線・藤沢4号線・藤沢5号線・藤沢駅村岡線・藤沢町田線
 銀座通り歩行者自転車専用道・藤沢駅南口広場・藤沢駅北口広場
 藤沢駅南口ペデストリアンデッキ・藤沢駅北口ペデストリアンデッキ
 藤沢駅川名線・藤沢駅鵠沼海岸線・国道467号線（県管理）



●湘南台駅周辺地区

湘南台 8 1 号線・湘南台 2 0 7 号線・円行東大通り線・円行西大通り線
 湘南台 3 号線・湘南台 2 5 2 号線・湘南台 2 7 2 号線・善行長後線
 国道 4 6 7 号線（県管理）



4. 評価方法

事後評価構成員は、事前に事務局からの各路線の整備内容に関する説明を受けた後、まちあるきを実施し、別紙事後評価シートをもとに評価した。事後評価シートについては、客観的な判断が行えるよう、事前に評価の基本的な考え方を評価者に対し説明した。また、現地視察終了後には各路線について意見交換を行なった。

評価にあたっては、評価構成員を「内部」「障がい者及び関係者の部」「健常者の部」と区分し、それぞれのグループごとに現地視察会を実施した。

また、これとは別に3保育園に協力をあおぎ、乳幼児連れを想定した評価を実施した。



5. 本事後評価の評価項目、評価基準

本事後評価の評価項目は、「藤沢市移動円滑化基本構想に基づく道路特定事業計画書」に整備方針として定められた項目が、当初計画どおり達成できているかを評価基準とした。

- ① 歩道は平坦で歩きやすいか
- ② 車止めや植栽柵、側溝の金網等が通行の支障になっていないか
- ③ 歩道は放置自転車や電柱等の障害物がなく、歩行スペースが十分に確保されているか
- ④ 自転車と歩行者の通行スペースが分離されているか
- ⑤ 視覚障がい者誘導用ブロックは経路に沿って可能な限り直線的に連続しているか
- ⑥ 視覚障がい者誘導用ブロックの配置は適正か
- ⑦ 設置されている視覚障がい者誘導用ブロックは、認識しやすい色・形を維持しているか
- ⑧ 歩道のバリアフリー化に伴って沿道施設や建築物に不都合が生じていないか
- ⑨ 必要だと思われる箇所にベンチ等休憩施設が設置されているか
- ⑩ 音響式信号が設置されているか

(藤沢駅周辺地区での追加項目)

- 広場と駅構内は連続していて歩きやすいか
- サイン表示はわかりやすく、公共施設のほか主要な民間施設も表示されているか

(湘南台駅周辺地区での追加項目)

- 地形上バリアフリー化が図れない箇所（急坂等）において、標識や手すりなど補助的な安全対策が講じられているか

事後評価シートは、一般項目を5段階で評価、各路線に対しての市民の満足度と技術的な改善度を数値化した。

$$\{ \text{評価点数} \div (\text{対象項目} \times 5) \} \times 100 = \text{その路線の評価 (\%)} \\ 100\% \quad \leftarrow \text{満足} \quad \text{改善に向け検討が必要} \quad \rightarrow \quad 0\% \\ \text{バリアフリー化が図られている} \quad \text{不満}$$

図1 藤沢地区で使用した事後評価シート

事後評価シート(藤沢駅周辺地区・市民向け)		路線名						
事業内容		視覚障害者誘導用ブロック 他						
一般評価項目		バリアフリー化が 図られている 満足	←					改善に向け検討が必要 不満
①	歩道は平坦で歩きやすいか	歩きやすい	5	4	3	2	1	歩きにくい
②	車止めや植栽樹、側溝の金網等が通行の支障になっていないか	いない	5	4	3	2	1	いる
③	歩道は放置自転車や電柱等の障害物がなく歩行スペースが十分に確保されているか	いる	5	4	3	2	1	いない
④	自転車と歩行者の通行スペースが分離されているか	いる	5	4	3	2	1	いない
⑤	視覚障害者誘導用ブロックは経路に沿って可能な限り直線的に連続しているか	いる	5	4	3	2	1	いない
⑥	視覚障害者誘導用ブロックの配置は適正か	よい	5	4	3	2	1	わるい
⑦	設置されている視覚障害者誘導用ブロックは認識しやすい色・形を維持しているか	いる	5	4	3	2	1	いない
⑧	歩道のバリアフリー化に伴って沿道施設や建築物に不都合が生じていないか	いない	5	4	3	2	1	いる
⑨	必要だと思われる箇所にベンチ等休憩施設が設置されているか	いる	5	4	3	2	1	いない
⑩	音響式信号が設置されているか	いる	5	4	3	2	1	いない
⑪	広場と駅構内は連続して歩きやすいか	歩きやすい	5	4	3	2	1	歩きにくい
⑫	サイン表示はわかりやすく、公共施設のほか主要な民間施設も表示されているか	いる	5	4	3	2	1	いない
特に評価できる点								一般評価の合計
								/
課題が残る点								総合評価(5段階評価)
その他必要と思われる施設・対策								

図2 湘南台地区で使用した事後評価シート

事後評価シート(湘南台駅周辺地区・市民向け)		路線名						
事業内容		視覚障害者誘導用ブロック 他						
一般評価項目		バリアフリー化が 図られている 満足	←					改善に向け検討が必要 不満
①	歩道は平坦で歩きやすいか	歩きやすい	5	4	3	2	1	歩きにくい
②	車止めや植栽樹、側溝の金網等が通行の支障になっていないか	いない	5	4	3	2	1	いる
③	歩道は放置自転車や電柱等の障害物がなく歩行スペースが十分に確保されているか	いる	5	4	3	2	1	いない
④	自転車と歩行者の通行スペースが分離されているか	いる	5	4	3	2	1	いない
⑤	視覚障害者誘導用ブロックは経路に沿って可能な限り直線的に連続しているか	いる	5	4	3	2	1	いない
⑥	視覚障害者誘導用ブロックの配置は適正か	よい	5	4	3	2	1	わるい
⑦	設置されている視覚障害者誘導用ブロックは認識しやすい色・形を維持しているか	いる	5	4	3	2	1	いない
⑧	歩道のバリアフリー化に伴って沿道施設や建築物に不都合が生じていないか	いない	5	4	3	2	1	いる
⑨	必要だと思われる箇所にベンチ等休憩施設が設置されているか	いる	5	4	3	2	1	いない
⑩	音響式信号が設置されているか	いる	5	4	3	2	1	いない
⑪	地形上バリアフリー化が図れない箇所(急坂等)において、標識や手すりなど補助的な安全対策が講じられているか	歩きやすい	5	4	3	2	1	歩きにくい
								一般評価の合計
特に評価できる点								/
課題が残る点								総合評価(5段階評価)
その他必要と思われる施設・対策								

第2章 事業の概要

第2章 事業の概要

1. 事業の目的

高齢者、障がい者等の自立した日常生活及び社会生活を確保することの重要性に鑑み、公共交通機関の旅客施設及び車両等、道路、路外駐車場、都市公園施設並びに特定建築物の構造及び設備を改善するための措置、一定の地区における旅客施設、特定建築物等及びこれらの間の経路を構成する道路、駅前広場、通路その他の施設の一体的な整備を推進するための措置を講ずることにより、高齢者、障がい者の移動及び施設利用上の利便性及び安全性の向上の促進を図り、公共の福祉の増進に寄与することを目的とする。

2. 事業内容

藤沢駅・湘南台駅周辺地区の駅を中心とした重点整備地区内において、駅から特定施設までの経路、もしくは日常の利用率の高い地域の骨格となる経路を特定経路として設定し、経路・施設のバリアフリー化を行う。

経路のバリアフリー化とは、視覚障がい者誘導用ブロックの連続的な配置、歩道の段差解消、案内サインの設置、エレベーターの設置等を行うことを主な目的としている。

3. 事業期間

平成15年度～平成22年度

4. 年次計画

本事業の年次計画は、以下の通りである。

平成11年度	円行東大通り線・円行西大通り線
平成15年度	藤沢駅鵠沼海岸線・善行長後線
平成16年度	藤沢駅鵠沼海岸線・善行長後線
平成19年度	藤沢駅北口広場・湘南台272号線
平成20年度	藤沢駅北口（エレベーター）・藤沢駅南口広場 湘南台272号線
平成21年度	市役所通り線・藤沢4号線・藤沢5号線・藤沢村岡線 藤沢駅北口広場・藤沢駅南口広場・藤沢駅鵠沼海岸線 湘南台81号線・湘南台207号線
平成22年度	銀座通り歩行者自転車専用道・藤沢町田線・市役所 通り線・藤沢4号線・藤沢5号線・藤沢村岡線・藤 沢駅南北パステリアンデッキ・藤沢駅川名線・藤沢駅南口 広場・善行長後線・湘南台3号線・湘南台252号線

第3章 評価

第3章 評価

1. 各路線の評価

各路線ごとの、整備概要と位置図、現地視察の際に作成した事後評価シートの集計結果を明示する。

事後評価シート内の特筆項目（特に評価できる点・課題が残る点・その他必要と思われる施設・対策）については、類型化しまとめて記述する。また、頂いた意見については特別な場合を除いて、原文のまま掲載している。

2. 各要素に関する評価

現地視察会で行った意見交換の結果を項目ごとにまとめる。また、集約した意見をもとに今後の方針について考察する。

(1) 歩道の平坦性	
評価 で き る 項 目	<ul style="list-style-type: none"> ・ 歩道切り下げ部の段差解消は概ねできている。 ・ 横断歩道にかけて段差がないのはとても助かる。 ・ 歩道から道路を渡る際、急な坂になっている場所もあつたが、段差は気にならず、スムーズにベビーカーを押しながら渡れた。 ・ 大部分が平坦で歩きやすい。
課 題 が 残 る 項 目	<ul style="list-style-type: none"> ・ 湘南台252号線の横断歩道は、スムーズ横断歩道（※1）にした結果、横断勾配が急になっている。また、頂部に雨水ますがあるが機能していない。（要改善） ・ 歩道上にあるマンホール蓋がコンクリート製で凹凸ができています。（維持管理） ・ 傷んだ舗装はそれ自体が段差となりバリアとなる。アスファルトもタイルも維持管理を徹底すべき。（維持管理） ・ 舗装が劣化し凸凹していて杖や足が引っかかる。また、コンクリート製のマンホール蓋や電線の地下ボックスは路面に凹凸ができベビーカーがつまづく。（維持管理） ・ 歩道の横断勾配が可能な限り平坦になると車いす・杖を利用する人は助かる。悪い足が高い方にあると足が上げられず転倒する危険性がある。（要改善） ・ 藤沢町田線の石張り舗装はガタガタで歩きにくい。（要改善） ・ 雨の際タイルは滑りやすく危険。（要改善） ・ 10年前に比べると歩道の幅員が広がりよくなっているが、横断勾配があるとベビーカーを押しするのに抵抗があるため、なるべく平坦にしてほしい。

	<p>(要改善)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ (善長線)セブンイレブンを渡る際、道路に出る坂が急で、気をつけて下らないとベビーカーが子供の重みで勢いづいて出てしまいそうになる。 ・ 広い通り以外の道は、斜面になっているところが多く感じる。(要改善) ・ 道路が平らでないところが多いので、平らにしてほしい。(維持管理) ・ あまりバリアフリー化が進んでいないので、歩道等に段差があり、乳母車は移動しにくい。歩道でも少し傾いている道がある。(要改善) ・ 段差があるところがある(要改善)
--	---

※1 スムース横断歩道とは、横断歩道部を小丘のようにかさ上げし、歩道との段差を無くし、歩きやすくすると共に自動車の減速を促す歩道形態。

○歩道の平坦性についての考察

歩道の平坦性については、整備によって歩きやすくなったといった評価を得た反面、平坦性が確保しきれていない箇所や特殊舗装（インターロッキング・タイルなど）はがたつきが気になるといった意見が多かった。

通常のインターロッキングは砂基礎のため、経年によるがたつきが生じやすい。また、タイルも雨天時の滑りやすさや経年によるひび割れなど長期的にみると歩きにくい要素となる。このため、駅周辺の舗装については、一般的な製品を採用するのではなく、バリアフリーに配慮した製品を採用すべきである。

(2) 車止め	
課題が残る項目	<ul style="list-style-type: none"> ・ 巻き込み部の車止めの設置位置に統一性がない。湘南台駅周辺は、歩車道境界に多数の車止めが設置されており、歩道の幅員を狭めている。有効幅員が2 m以下の路線もあり、改良が必要。(要改善) ・ 車止めの反射テープは、白より黄色の方が認識しやすい。(要改善) ・ 幅員の広い歩道上に多数設置されている車止めは歩行の支障になる。(要改善) ・ 車止めが点字のすぐ脇にあり接触する。交差点に設置する車止めの位置が統一されていない。(要改善) ・ 駐輪場の車止めが邪魔をして乳母車や車いすが通り抜けできなくなっている。(要改善)

○車止めについての考察

湘南台駅周辺の路線は、歩道と車道の段差を少なくしたことから、車両の乗り入れを防止するためガードレールの代わりに連続して車止めを設置したのだが、結果的には歩道の有効幅員を狭め、歩きにくい構造となっている。今後改良する際は、セミフラットブロックを採用し連続した車止めは撤去すべきである。

また、歩道幅員の広い路線に多く設置された車止めについては、車の進入を防ぐために設置されたものだが、歩行者にとっては数が多すぎて歩行の支障となる。沿道の土地利用の変化によって不要になった車止めは撤去すべきである。

(3) 植栽樹	
課題が残る項目	<ul style="list-style-type: none"> ・ 歩道幅員が狭い路線での街路樹は、植栽が歩行の支障になることも考えられるので、植栽帯の必要性について各路線で検討が必要。未利用の植栽樹は舗装するなど放置せずに処置すべき。また、立ち上がっている植栽樹などは、積極的に休憩施設として改良してはどうか。そのためにも植栽の維持管理をコンスタントに行うべき。(要改善) ・ 善行長後線は植栽を間引いたというがあまり変化が感じられない。自転車の通行と歩行者の安全を考えると、もう少し減らしてもいいのでは。(要改善) ・ 植栽帯は景観上必要かもしれないが、狭い道(歩道)にはいらぬ。(要改善) ・ 街路樹のない植栽樹は放置せずに舗装すべき。(維持管理) ・ 植栽樹に雑草が生えているところがある。(維持管理)

○植栽樹についての考察

植栽樹の街路樹は、倒木・枯損などで撤去後補植されないまま放置されているケースが多く見られる。街(または道路)に潤いをもたらす街路樹だが、植栽して数十年が経過している路線も多く、成長しすぎている、植栽間隔が狭いなどの懸念事項も出ている。道路改良のタイミングで当該路線の樹種の見直しも含め街路樹の再編を検討し、歩道の有効幅員を広げるために不要な植栽樹を積極的に撤去・舗装することや、地元と連携して植樹樹を維持管理することも検討すべきである。

(4) グレーチング	
課題が残る項目	<ul style="list-style-type: none"> ・ グレーチングが一部細目化されていない。(要改善) ・ 横断歩道内のグレーチングが細目になっていない箇所がある。(要改善) ・ 市役所前のグレーチングが細目になっていない。車いすの前輪が溝に落ちてしまう。(要改善) ・ グレーチングによるがたつきが目立つのでメンテナンスが必要。(維持管理)

○グレーチングについての考察

グレーチングの目が粗いと、車椅子やベビーカーの車輪が溝にはまってしまふなど歩行に大きな支障となる。道路改良の際は歩行ルートを再確認し、グレーチングの細目化を徹底すべきである。

(5) 放置自転車	
課題が残る項目	<ul style="list-style-type: none"> ・ 放置自転車対策のための路面シートが劣化している。定期的に張り替えるなど維持管理の充実を。(維持管理) ・ ██████████の路上駐輪が目立つ。(要協力) ・ 駅の近くの歩道に駐輪している自転車があった。(要協力) ・ 病院の前等は自転車が駐輪してある。(要協力) ・ 放置自転車が多く、歩行者が歩きにくい。(要協力) ・ 放置自転車がなくなるよう、駐輪場を増設すべき。(要改善)

○放置自転車についての考察

放置自転車対策はバリアフリー化に対する市民の理解と沿道施設の協力が必要不可欠である。個別商店や商店会への働きかけや、放置自転車対策所管課と連携し対策を強化するなど検討していく必要がある。また、バリアフリーの理解を深めるための啓発活動を積極的に進める必要がある。

(6) 自転車と歩行者の分離	
評価できる項目	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車歩行者の分離が整備されているため、車いすや乳母車の利用者が多数利用している姿を見ることができた。(藤沢駅鵜沼海岸線)
課題が残る項目	<ul style="list-style-type: none"> ・ 歩道幅員が広い路線は、歩行者と自転車の分離を積極的に行うべき。分離するのが困難な箇所では、自転車から降りて通行するよう促すサインを多く設置するなど対応を考えるべき。(要改善) ・ 円行東大通り線の自転車レーンはわかりづらい。歩行者が安心して歩けるようはっきり色分けする、看板を設置するなどPR方法を検討すべき。(要改善) ・ 円行東大通り線は自転車レーンが設けられていて理想的な構造だが、自転車レーンの明示が弱いため、あまり活用されていない。むしろ、歩行者が自転車レーンを歩いているため、自転車が走行しづらい。(要改善) ・ 自転車が歩道上に1台でも駐輪されていると点字が機能しなくなる。自転車と歩行者との分離と明示を検討すべき。(要改善) ・ 自転車を避ける際に植栽柵にベビーカーが入ってしまい、ベビーカーを出すときにタイヤを持ち上げなければいけなかった。(要改善)

	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車の通行が多く、ベビーカーを端に寄せることが多くあったので、しっかりと分けられていると歩きやすいのではと感じた(要改善) ・ 自転車が歩道を通るので、やや危険を感じる。(要改善) ・ 町田線沿いの歩道が、自転車の通行が多く(スピードも出しているため)、分離されるとよい。(要改善) ・ 自転車と歩行者が分かれている方がよい。(要改善)
--	--

○自転車と歩行者分離についての考察

自転車と歩行者の分離については、多くの現地視察参加者から意見が出た。歩行者にとって、スピードを上げて走ってくる自転車は危険そのものである。基本的に自転車は車道を走行することになっているが、自転車利用者の理解度は低い。道路の構造的に自転車と歩行者を分離するためには、分けられるだけの幅員を確保しなければならないが、可能な路線は少数である。しかし、歩行者の安全対策として、分離可能な路線は積極的に分離策を実施し、狭幅員のため分離が難しい路線でも、サイン等で注意喚起する、広報等で広く自転車のマナーについて周知し続けるなど、ソフト面・ハード面双方の対策が必要である。

(7) 視覚障がい者誘導用ブロック	
評価できる項目	<ul style="list-style-type: none"> ・ 点字ブロックの色が舗装と同調していると判別しづらい。ペイント式の点字は黄色が映えて見分けやすい。アスファルト舗装を緑色に着色している交差点は黄色い点字が判別しやすくよかった。 ・ 点字ブロックが増えたことは、安全に歩ける人が増えるため、良いと思う。 ・ 誘導用ブロックの整備 ・ 誘導用ブロックが整備されていてよかった
課題が残る項目	<ul style="list-style-type: none"> ・ 視覚障がい者誘導用点字はどの路線も連続しているが、マンホールなどで分断されている、落葉で覆われている、水溜まりができていて、点字ブロックが劣化している等、機能を発揮できていない箇所が一部見られる。また、点字の素材によって、滑りやすいもの、汚れが目立つもの、周囲の舗装と同系色で目立たないものなどがあるので、設計時の検討が必要。点字ブロックの配置については、歩道の中央に配置している路線、民地側に寄せて配置している路線など、設置する場所が統一されていない。特に駅前など商業施設が集積している箇所では、目的地を限らずもっと点字を配置してもいいのでは。 ・ 全体的に視覚障がい者誘導用ブロックの設置位置が路線等で統一されていない。国道467号線でも、左右の歩道で設置場所が統一されていない。マンホールや車止めポストなどの障がい物を避けて設置している箇所は

直線的でなく、実用的でない。勾配が急な箇所（切り下げ部の段差解消が図れなかった箇所等）については、点字を車道側の勾配が緩い箇所に設置するなど臨機応変に変えてもいいのでは。

- ・ 点字ブロックと車止めのポールとの位置が近いため、接触しやすい。また、横断歩道手前の点字配置が紛らわしい箇所があった。
- ・ 点字はマンホールや障がい物等があったとしても極力民地側に直線的に設置した方がよい。また、途切れることなく連続してほしい。
- ・ 点字が直線的に設置されていない。
- ・ 公衆トイレへの誘導がない。
- ・ 銀座通りの溶融式点字は凹凸が少なく白杖が引っかけられないし、点字の統一性がない。
- ・ 点字の動線は、90°に曲げてしまうと歩きづらいので、斜めに設置してほしい。
- ・ 小田急前のスロープに設置されている点字が切れている（2 m程足りない）
- ・ 溶融式点字は経年劣化が激しい。
- ・ 横断歩道内にエスコートゾーンがあるとよい。
- ・ XXXXXXXXXXの点字ブロックがないのが不便。
- ・ 点字が舗装の色と同調している。
- ・ 高齢者や足の悪い方は点字の突起に躓くので、突起をやわらかくしてみてもどうか。
- ・ 点字の位置により障がい者も健常者もお互い不便になってしまう。
- ・ 駅の南北自由通路に点字を設置した方がよい。
- ・ 視覚障がい者誘導用ブロックはよりコントラストをつけた方がよいのでは。
- ・ 駐輪場の中州間に車道を知らせる誘導用ブロックがない。また、道沿いのパーキングに車が停まっていると見通しが悪く渡りにくい。

○視覚障がい者誘導用ブロックについての考察

視覚障がい者誘導用ブロックについては、配置や障害物との離隔など多くの意見が出た。どのような配置が視覚障がい者にとって歩きやすいのか、個人差もあるので決定的な方針は出せないが、各路線・設計者によって配置が異なるのは視覚障がい者を惑わすことになりかねないので、市として視覚障がい者誘導用ブロックの設置方法について共通認識を持つ必要がある。また、沿道施設についても公益性の高い施設については誘導するべきである。

(8) 沿道施設	
評価 で き る 項 目	<ul style="list-style-type: none"> ・ 藤沢町田線沿いは店舗の商品が出ていて歩道が狭くなっているが、点字が交差点へ誘導されていてよかった。 ・ 看板を歩道に出している店は 1 軒だけで歩道の安全の意識ができていると感じた。(2 才児クラス)
課 題 が 残 る 項 目	<ul style="list-style-type: none"> ・ お店の入口にスロープがあっても幅が狭くて車いすでは入れない、4 箇所入口があるのにスロープがある入口は 1 箇所しかない等、隣接する商業地のバリアフリー化が進んでいない。バリアフリーに配慮した仕様にした事業者には市から補助金を出すなど、まち全体がバリアフリーになるような施策を実施してほしい。 ・ ■■■■の看板が点字ブロックに近い。 ・ 藤沢町田線沿いの商店の看板や商品・自転車が歩道に張り出している。 ・ 看板等の占用物に対するルールを作り、歩行空間を確保した方がよい。 ・ バリアフリー化した経路の周知を行い、商店街へ路上に出しているものをどけてもらうよう指導する必要がある。 ・ ■■■■の植栽がやや歩道に張り出している。(2 才児クラス) ・ ■■■■に駐車している車が歩道に張り出していた(2 才児クラス) ・ 銀行前の駐輪が多く、誘導用ブロックギリギリまで停めてあるので、銀行にも協力していただく必要があるのでは。

○沿道施設についての考察

歩道に沿道商店・施設の看板や棚が張り出していたり、来客者の自転車が駐輪してあると、歩行者の支障になる。特に視覚障がい者誘導ブロックは原則歩道の民地側に設置することになっているため、視覚障がい者は歩行が困難になる。不法駐輪に対しても、放置自転車対策所管課と連携して対策を強化し、沿道商店や施設への取締りを徹底することやバリアフリーの理解を深めるための啓発活動を積極的に進める必要がある。

(9) 休憩施設

課題が残る項目	<ul style="list-style-type: none">・ 湘南台272号線は、縦断勾配が急なため、低木の植栽帯を一部撤去して休憩施設を設けてもいいのでは。・ 休憩施設（ベンチ）をもっと増やしたら精神的な負担が軽くなり、障がい者も街に出やすくなるのでは。・ ベンチをもっと増やすべき・ 幅員が広いのにベンチなどの休憩施設がない路線がある。また、休憩施設が配置されている箇所でも劣化しては意味がないのでは。・ 休憩施設が少ない。・ エスタテラ前のバス停と植木の間ベンチがあり、道の方に出られない。背もたれのあるベンチより駅前にあるフラットなベンチなら利用しやすいと感じた。(2才児クラス)
---------	--

○休憩施設についての考察

休憩施設(ベンチ等)については、健常者は意識して使うことが少ないかもしれないが、障がい者や高齢者にとっては必要とされている施設だということがわかった。急坂の途中以外にも、利用者の多い歩道などは植栽帯を有効利用するなどして積極的に設置していくべきである。

(10) 信号

課題が残る項目	<ul style="list-style-type: none">・ 音響式信号の音声が小さい。・ 音響式信号の音が小さい・ 藤沢駅川名線の音響式信号は、反応があっても音が出ていない。・ 信号も見やすく、子供達にもわかりやすい。(3才児クラス)・ 町田線を交差する道路に音響式信号をつけた方がよい。また、横断できる時間が短く感じる。通学路でもあるので、もう少しのばした方がいいのでは。
---------	---

○音響式信号についての考察

音響式信号は、近隣からの要望により、必要とされる音量で作動できないなどの理由があるが、視覚障がい者以外にも音量が小さいとの評価があがっていたため、交通管理者である警察へ伝えたい。また、音響式信号に代わる信号機の導入(赤外線感知式等)についても、積極的に導入を検討してもらいたい。

(1 1) 補助施設	
評価 で き る 項 目	<ul style="list-style-type: none"> ・ 北口のエレベーターができてとても便利になった。 ・ 手すりに方向を示す点字が貼り付けてあるのは評価できる。 ・ 手すりに方向を示す点字シートが貼られているのはよい。
課 題 が 残 る 項 目	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅前にエレベーターが少ない。また、スロープが狭い。 ・ 階段に設置する手すりは、勾配が急な場合は滑りにくい素材を採用した方がいいのでは。 ・ ペDESTリアンデッキの階段の手すりは 2 段になっているため手を挟んでしまう危険性があるのでは。 ・ 手すりの近くに点字が誘導されているとさらにいいのでは。

○補助施設についての考察

エレベーターの利用は障がい者に限らず多数見受けられた。このため、駅などの人が集まる施設周辺には、昼夜を問わず利用できる公共的なエレベータを積極的に設置する必要がある。また、手すりの設置についても設置する場所や素材、仕様について現地の状況や利用者層に合わせてよく検討すべきである。

(12) サイン	
課題が残る項目	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅前のサインが目立たない。また、個別サインが不足している。 ・ トイレに音声案内があるとよい。文字よりシンボルマークなどの統一した表示があるとわかりやすいのでは。 ・ ペDESTリアンデッキのサインは、設置されて便利になったが、車いすや杖をつく人はあの場所にあっても利用しないのでは。エレベーターを利用する人はあそこまでわざわざ行かない。 ・ 総合案内板が設置されたことを知らなかった。 ・ 江ノ島電鉄の改札付近にも総合案内板は必要。 ・ ペDESTリアンデッキのサインに屋根があった方が障がい者にとってはいいのではないか。また、公衆電話が近くにあれば便利なのでは。災害時に避難できる場所などを表示するといいかも。 ・ 制札サインの統一を図り歩行空間を確保すべき。

○公共サインについての考察

公共サインは、総合案内板だけでなく個別に方向を示すもの、施設を示すものなどが必要となるが、全体的にサインが不足している。今後も改修などを機に積極的に設置すべきである。また、市内の制札サインについて、統一表示を検討すべきである。

(13) 維持管理	
課題が残る項目	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路面標示シートの劣化、点字ブロックの劣化、街路樹の根による植栽樹の盛り上がり、舗装・コンクリートのひび割れ等、維持補修できていない箇所が多数見られる。 ・ 舗装は劣化するとガタガタになるため、こまめな維持管理をしてほしい。アスファルトは密粒の方が点字を判別しやすい。 ・ 点字ブロックの色が褪せているもの、割れているもの、劣化しているものなどはその機能が落ちているということ。どんどん維持補修で新しくしていくべき

○維持管理についての考察

維持管理については、予算の関係上、把握していても速やかな対応ができない箇所もあるが、通行の支障になるような状態はできる限り早期に対応すべきである。また、視覚障がい者誘導用ブロックについても、劣化が確認できるものは積極的に更新していくべきである。

(14) その他	
評価 できる 項目	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅の近くは広く道路側に柵があり安全に配慮してある。(2才児クラス) ・ 全体的に、擦り付けが困難な交差点・民地部分において、可能な限りガイドラインに沿った平坦性を確保し施工している。 ・ 湘南台駅前通りである円行東・西大通り線は、歩道幅員も広く、点字ブロックの設置状況・路面の平坦性等を満足しており、理想的なバリアフリー化と言える。 ・ 湘南台は整備されている方だと思う。歩道が平坦で歩きやすかった。 ・ とても歩きやすく、きれいで安心できる。(3才児クラス) ・ 子どもたちにとっても初めての体験だったが、様々なことが聞けてよかった。
課題 が残る 項目	<ul style="list-style-type: none"> ・ 障がい者接車場が駅から遠い。 ・ 交差点巻き込み部において、L型側溝の段差がすり付いていない箇所があり、つまづく可能性がある。 ・ 湘南台 81 号線を一部セミフラット化したのはよかった。できれば全延長やってほしかった。 ・ 湘南台 3 号線は通行しやすくなった。見通しがきくので安全だが、欲を言えば歩行者も自転車も多く通行するので、歩道をもう少し広げてほしい。電線が架空を縦横無尽に張り巡らされている。電線を地中化したらどうか。 ・ 湘南台 252 号線は六会小学校の通学路になっており、登下校時刻は子供が大勢通る。併せて買い物客も多くいるので、歩道を広げないと、子供達が歩道を歩けずに車道に出ることもあり危険。 ・ 歩道のない路線は路肩を歩行ゾーンとして色分けすると歩きやすい。 ・ 歩道は改善されたが、電線類が多いので地中化を進めるべき。 ・ 北口広場を点字沿いに進むとペDESTリアンデッキの階段が頭にぶつかる。 ・ 銀座通りが歩行者自転車専用道なら、車止めを置き、もっとわかりやすくすべき。 ・ 南口ロータリーにある身障者用接車場はもっと駅の近くにあったほうがよい。 ・ 立体駐車場に入ってくる車を知らせる音響やライト・誘導用ブロックがない。 ・ 狭い道での交通量の多さが課題に残る。 ・ 上原公園付近の住宅地も、3方向位から車の出入りが多く、危ないので見てほしい。 ・ 点字ブロックなどをせっかく設置しても、そこに設置してあることを知る

術がない。今はIT社会であるため、やたらホームページなどで周知するが、パソコンを使わない人も知ることができる仕組みを作るべき。広報などの充実を図るべき。

- ・交差点の点字、車止め設置に関するマニュアル・ガイドラインを定め、統一するべき。
- ・どんなに道路を整備しても人が動いている限り人がバリアになる。周りの人が気遣うことが必要。
- ・点字ブロックの設置位置など、担当者によってばらつきがある。全てのことにおいて方針を決め、前年度の担当者との引き継ぎを行い統一した考え方で整備するべき。

○その他の項目についての考察

現行のガイドラインに沿ってバリアフリー化するだけでは網羅できない細かい障がい各路線によってあり、その路線の利用者層や幅員、沿道施設とその利用状況などを勘案して、どうすれば安心して通行できる環境となるのかを考えなければならない。また、バリアフリー化された路線以外の意見も多く寄せられた。対象外の路線については、歩道が整備されていないなど、バリアフリー化が困難な路線が多いが、カラー舗装を施し歩行者の安全確保を図るなど、基準以外の項目で対応することは可能であるため、今後の課題として検討を行っていききたい。

3. 総合評価

今回の現地視察会ででた意見は、健常者も障がい者も過半数が整備の妥当性を評価するものだった。しかし、整備箇所を「評価する」立場で細部まで見てみることで、市としての整備方針に統一性がない、バリアフリー化を必要とする人に対する配慮が足りないなど、整備不足を指摘する意見も多く出てきた。これまでは国が定めたガイドラインに沿って設計を行ってきたが、詳細なルールがなく、設計者の裁量によるところが大きかった。このため、今後は市が施工するバリアフリー化工事・道路改良工事において整備方法にばらつきが出ないように、視覚障がい者誘導用ブロックや車止めの設置に関するガイドライン（設計時のチェックリスト）を作成し、共通認識を持って設計業務を行なうこととしたい。

また、職員一人ひとりが心のバリアフリーを意識して計画及び設計業務を行なう必要があると考える。

※評価できる項目、課題が残る項目については、基本的に原文のまま掲載しております。

バリアフリー化事業事後評価 構成員

【藤沢駅周辺地区】		
●行政評価者	道路整備課	野原 信二 加賀谷 収 熊沢 豊 高橋 健太 高橋 新吾
	藤沢公民館	佐々木原 宏一
	鵠沼市民センター	亀ヶ谷 彰久 毛利 浩樹
	障がい福祉課	大高 正広
●障がい者及び関係者の部評価者	藤沢市視覚障害者協会	
	藤沢市肢体障害者協会	
	市民電子会議室 「バリアフリーを考える」会	
	藤沢養護学校	
	光友会	
●健常者の部評価者	藤沢市老人クラブ連合会	
	藤沢市PTA連絡協議会	
	藤沢市商工会議所	
	社団法人商店連合会	
	藤沢東部地区自治町内会連合会	
	藤沢西部地区町内会自治会連合会	
合計 33名		

【湘南台駅周辺地区】		
●行政評価者	道路整備課	野原 信二 加賀谷 収 加藤 雄介 米谷 沙織 熊沢 豊 高橋 健太 高橋 新吾
	湘南台市民センター	林 達 青木 克公
	障がい福祉課	猪野 光記

●障がい者及び関係者の部評価者	藤沢市視覚障害者協会	
	藤沢市肢体障害者協会	
	市民電子会議室 「バリアフリーを考える」会	
	藤沢養護学校	
	光友会	
●健常者の部評価者	藤沢市老人クラブ連合会	
	藤沢市 PTA 連絡協議会	
	藤沢市商工会議所	
	社団法人商店連合会	
	旧湘南台 2 丁目ワークショップ	
合計 31 名		

延べ 64 名
(敬称略)

【特別協力】	
●乳幼児連れの部	藤沢保育園の保育士及び園児 湘南台保育園の保育士及び園児 しづやがはら保育園の保育士及び園児

バリアフリー化事業事後評価 実施経過		
藤沢駅周辺地区	行政	2011年8月23日(火) 事後評価現地視察会を実施
	障がい者	2011年9月8日(木) 事後評価現地視察会を実施
	健常者	2011年9月8日(木) 事後評価現地視察会を実施
	乳幼児連れ	2011年9月27日(火) 事後評価を実施
湘南台駅周辺地区	行政	2011年8月24日(水) 事後評価現地視察会を実施
	障がい者	2011年9月6日(火) 事後評価現地視察会を実施
	健常者	2011年9月6日(火) 事後評価現地視察会を実施
	乳幼児連れ	2011年11月4日(金) 事後評価を実施