

藤沢市（湘南台駅周辺地区） 移動円滑化基本構想

平成14年9月

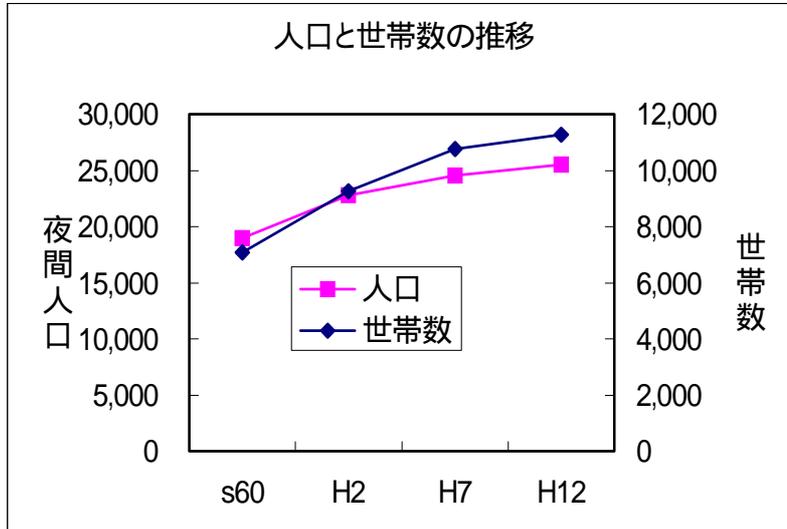
藤 沢 市

目 次

1	湘南台駅周辺地区の概況.....	1
2	湘南台駅周辺地区のバリアフリー化に関わる問題点と課題	3
3	湘南台駅周辺地区のバリアフリー化に対するニーズ.....	4
3.1	湘南台駅の利用特性	4
3.2	バリアフリー化に対するニーズ	5
4	湘南台駅周辺地区基本構想(案)の検討.....	6
4.1	重点整備地区の設定	6
4.2	特定経路の設定	7
4.3	特に特定事業として検討すべき事業	10
	(参考 - 1) 湘南台駅および駅前広場周辺における整備の方向	13
	(参考 - 2) 特定経路の現況と整備の方向	17
	(参考 - 3) 湘南台駅周辺地区において今後検討すべき特定事業の内容(例示)	24
5	整備を進める上での留意点.....	26

(3) 人口・世帯数

湘南台地区の人口は約2万5千人、世帯数は約1万1千世帯である。人口は増加傾向にあり、特にマンション等の増加により単独世帯や核家族世帯が増加している。

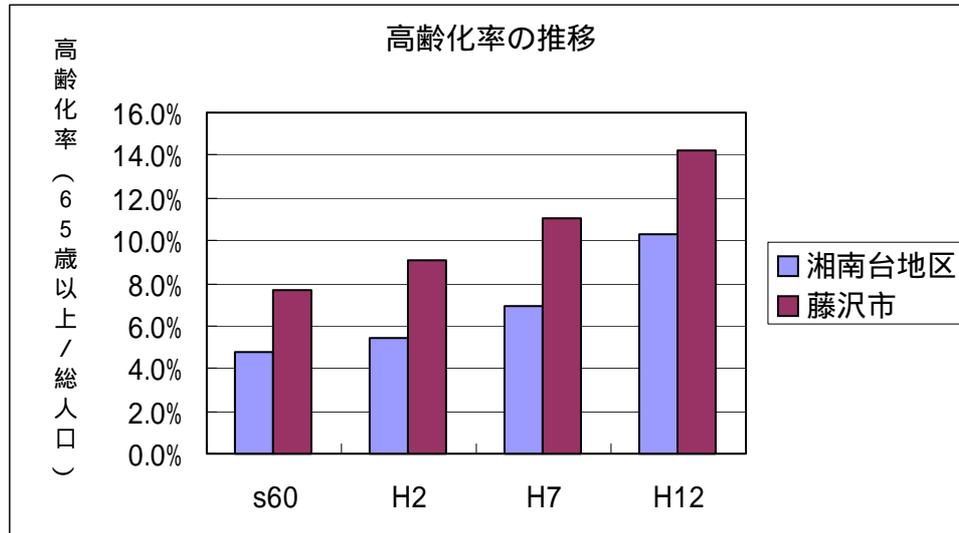


資料：各年国勢調査

図1 - 2 湘南台地区の人口と世帯数の推移

(4) 高齢化の動向

高齢化率（65歳以上人口が全人口に占める割合）は10.3%と藤沢市の平均である14.2%に比べて低い状況にある（平成13年3月末日現在）。一方で、昭和40年代に入居した第一世代が高齢化し、高齢人口の伸びは近年著しく、ここ十年でほぼ倍増している。



資料：統計情報課資料による

図1 - 3 高齢化の推移

注：統計資料の関係から、印の数値は藤沢市の13地区分類による湘南台地区（桐原町、土棚、亀井野・今田・円行・石川の一部を含む）の値である。

2 湘南台駅周辺地区のバリアフリー化に関わる問題点と課題

湘南台駅周辺地区は、比較的道路基盤が整備された地区であることや湘南台駅の改築に関連した整備など、バリアフリーに関する問題点は少ないように見えるが、交通安全総点検でも指摘があったとおり誰もが安全・快適に移動できる空間には必ずしもなっていない。ここでは、施設別にバリアフリーの視点から見た問題点を整理し、整備課題を抽出した。

(1) 湘南台駅及び駅前広場

湘南台駅は改築されて間もないため、施設面ではバリアフリー対応で整備されたものが多いが、施設の維持管理による使いやすい状態の維持、利用者の声を反映したさらに使いやすい施設としての改善などが課題といえる。

(2) 周辺道路

周辺道路では、昭和 40 年代に整備された部分が多く、構造的には幅員不足、切り下げ勾配や傾斜の問題などがあり、利用面では交通需要が増大していることへの安全性への対応、歩道上の駐輪などモラルの問題があげられる。整備課題としては、十分な歩行空間の確保、平坦性の確保、歩行空間のネットワークとしての整備などがポイントである。

3 湘南台駅周辺地区のバリアフリー化に対するニーズ

3.1 湘南台駅の利用特性

湘南台駅の乗降客数は総計 10 万 6 千人に達し、多くの利用者がある。これらの利用者の主な利用分類は以下のとおりである。

(1) 鉄道相互間乗り換え客

小田急線は藤沢市を南北に縦貫しており藤沢市内北部の利用者が横浜市営地下鉄、相模鉄道に乗り継ぐ利用が増加している。横浜市営地下鉄経由では、戸塚乗り換えで JR 東海道本線、横須賀線への接続、あるいは横浜市中心部へのルートとなっている。また、相模鉄道経由では、二俣川経由で横浜市中心部へのルートとなっており、従来の藤沢経由で JR 東海道本線に乗り継ぐより便利になったことから、多くの乗り換え客が湘南台駅を利用している。

これらの乗り換え客は、小田急線ホーム（1 階）から地下 1 階の改札口を經由して、横浜市営地下鉄（地下 2 階）、相模鉄道（地下 3 階）に移動する必要があり、垂直移動を伴うことが特徴である。

(2) バス乗り継ぎ客

湘南台駅周辺には、慶応大学、文教大学、いすゞ自動車工場、桐原工業団地などの就学、就業の場があり、これらまではバス利用が中心である。また、湘南ライフタウンを含む周辺住宅地からの通勤通学等のターミナルとして機能しており、鉄道とバスの乗り継ぎ需要が多い。

バス乗り継ぎ客の多くは西口を利用しており、バス乗り場は駅前広場から西口大通りにかけての 7 バースに分かれている。そのため、行き先別の乗り場への適切な案内、バス待ちのための空間が必要である。

(3) 来街者

湘南台駅周辺には、湘南台文化センター、市民総合図書館など、他の街からの利用者が多い施設が多数立地している。また、周辺駅に比べて商業機能が充実しており、鉄道を利用しての買い物客も多い。このような来街者には高齢者や身体障害者も含まれているとともに、地理不案内な来街者も多く含まれている。

(4) 周辺居住者

徒歩圏にある周辺住宅地は、東京や横浜のベッドタウンとなっており鉄道利用が多いとともに、駅周辺の商業業務地への歩行者が多く存在する。

周辺の開発が昭和 40 年代であったことから、当時の入居者が高齢化しており、前述のとおり高齢者数はここ 10 年で倍増している状態である。また、比較的平地であることから自転車利用者も多く、駅周辺では歩行者と自転車の交錯が交通安全総点検でも問題点として指摘されている。

3.2 バリアフリー化に対するニーズ

以上の駅利用者の特性から、湘南台駅周辺地区のバリアフリー化に対するニーズは次のとおり整理できる。

(1) 駅での乗り継ぎ客への対応

- 確実な垂直移動施設（エレベーター・エスカレーター等）
- 集中する乗り継ぎ客の円滑な処理（十分な幅員を持つ通路等）
- わかりやすい動線と案内（乗り場案内、視覚障害者誘導施設等）
- 待ち空間の充実（ホームのトイレ、売店、ベンチ、バス停上屋等）
- 休憩施設（公共空間のトイレ、ベンチ等）

(2) 来街者への対応

- わかりやすい動線と案内（出口案内、各施設までの誘導サイン等）
- 安全・確実にアクセスできる通路（歩行空間の平坦化、十分な幅員、安全な幹線道路の横断等）

(3) 周辺居住者への対応

- 安全・快適な歩行空間（安全な歩行空間の確保、自動車交通の削減、歩行区間の平坦化、安全な幹線道路の横断等）
- 自転車交通への対応（歩行者と自転車の交錯防止等）

ここで言う「ニーズ」は、移動の円滑化にとって必要な機能を意味しており、現況の施設が対応していないという意味ではない。

4 湘南台駅周辺地区基本構想(案)の検討

4.1 重点整備地区の設定

(1) 重点整備地区の設定根拠

重点整備地区は、湘南台駅を中心とした徒歩圏内で、高齢者・身体障害者等が利用する主要施設を含む地区として設定した。主な利用施設としては、湘南台文化センター、藤沢市総合市民図書館、湘南台第一病院、大規模小売店舗及び商店街などがある。これらを含む重点整備地区の境界線は、湘南台駅から概ね直線距離で500mの範囲とし、明確に区分できる線として、湘南台地区の外周道路（土棚石川線）及び引地川とした。

(2) 重点整備地区の概要

重点整備地区は下図に示すとおり、湘南台1丁目の一部、2丁目の一部、3丁目の一部、4丁目の一部、5丁目の一部、6丁目の一部、7丁目の一部で構成される面積1.14km²、人口12,600人の区域である。なお、地区内の人口密度は11,000人/km²である。



図4-1 湘南台駅周辺地区の重点整備地区

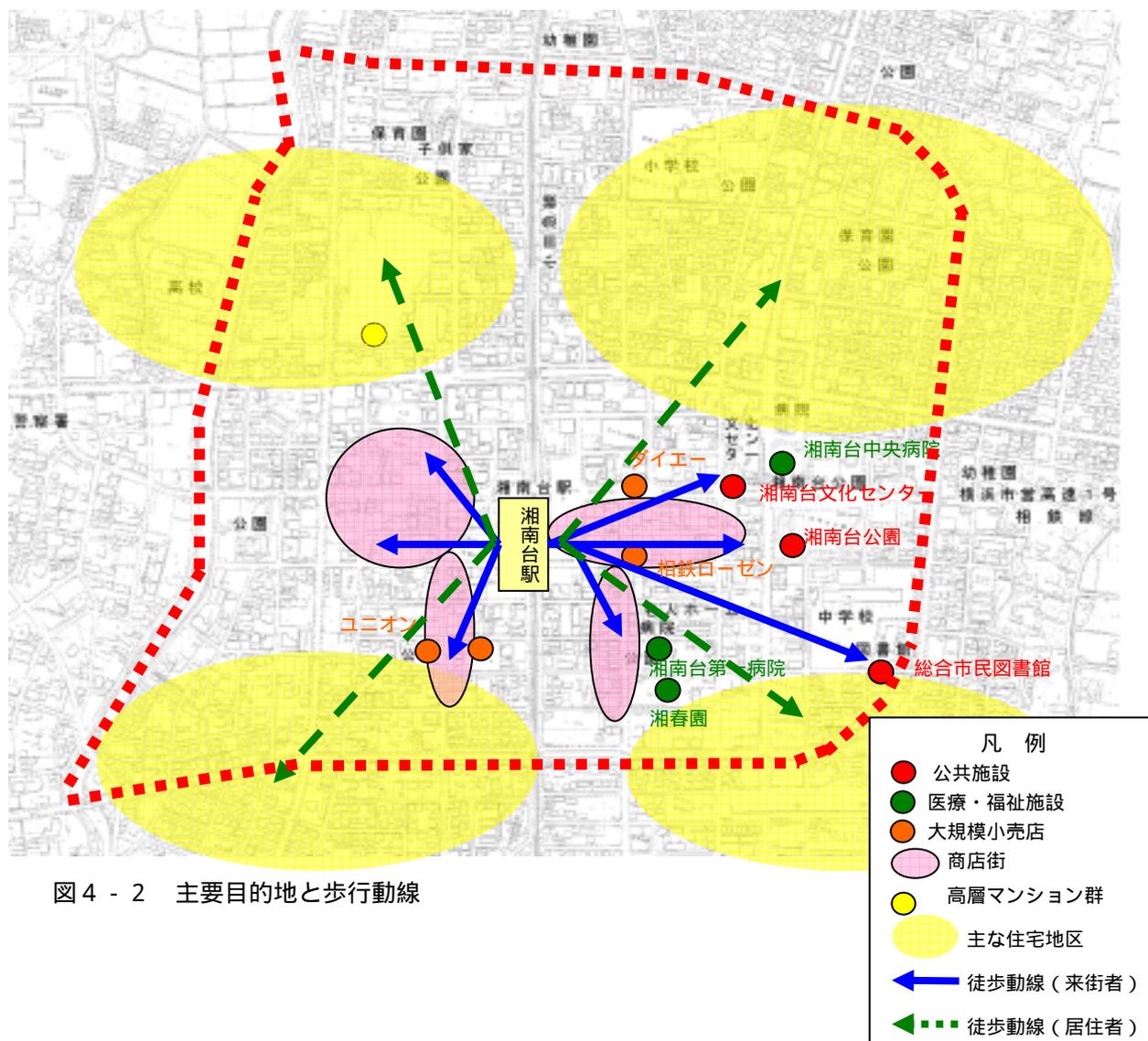
4.2 特定経路の設定

(1) 湘南台駅周辺地区の主要目的地と経路の検討

湘南台駅周辺地区の主要目的地としては、下図に示す施設等があり、概ねの経路を以下に整理した。

来街者の利用施設である公共施設、医療施設、大規模小売店は、主に東口に立地しており、東口駅前通りから分散する経路が一般的である。西口側はバス乗り場、商店街等への需要があり、西口駅前通りから分散する経路が一般的である。

また、居住者にとっては通勤通学等の駅を利用した交通が発生するが、住宅地は来街者の利用施設の外側に広く分布しており、東西駅前通りから南北に分散する形態である。



(2) 特定経路の設定

重点整備地区内の特定経路は、以下の観点から設定を行った。

駅から特定施設までの経路として多くの人に使われている経路
まちの骨格として駅から各方向への主動線となる経路

湘南台駅前地区は基本的に格子状の道路網であり、東西駅前通りを核として南北の幹線道路に交通が分散する形状となっているため、これらをベースとしてわかりやすいネットワークを構築することとした。その意味から、ここに示した特定経路は利用施設に至る骨格的な道路網のみを抽出しており、その経路上はバリアフリーだけでなく誰でも使いやすくわかりやすい歩行経路の主要幹線の位置づけを考えている。

その前提として、重点整備地区内の道路は基本的にはバリアフリーの観点での整備がなされることがあり、特定経路から当該利用施設までの経路（端末経路）もバリアフリー化されるよう整備に努めることが必要である。

前項に示したとおり、湘南台駅周辺の移動ニーズは、以下の3点がある。

高齢者・身体障害者の利用する施設までの経路

駅周辺の商店街を中心とする歩行者交通需要が多く集積する地区の経路

周辺住宅地から駅周辺への経路

さらに、重点整備地区内の配置間隔などを考慮し、バランスの取れたバリアフリーネットワーク構築のために必要な経路を加え、重点整備地区内の特定経路を設定した。設定した特定経路は図 4-3 及び表 4-1 に示したとおりである。

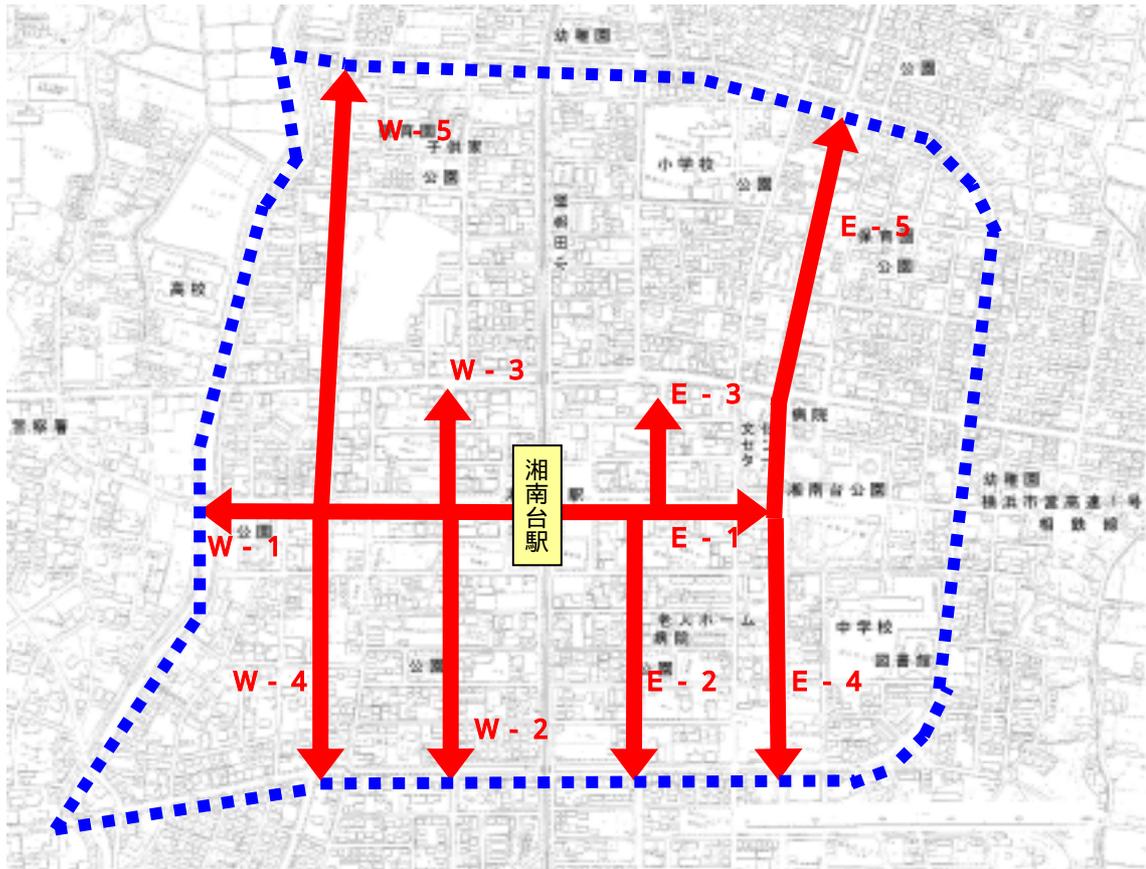


図 4 - 3 湘南台地区の特定経路

表 4 - 1 湘南台地区の特定経路の諸元

ルート名	経路	路線名	延長	主な目的地
E - 1	湘南台駅東口 ～ 湘南台公園	東口駅前広場 円行東大通り線	290m	湘南台文化センター 湘南台公園 相鉄ローゼン
E - 2	相鉄ローゼン ～ 湘南台 1 丁目	市道湘南台 207 号	400m	湘南台第一病院 湘春園
E - 3	相鉄ローゼン ～ ダイエー	市道湘南台 81 号	180m	ダイエー
E - 4	湘南台公園 ～ 亀井野交差点	国道 467 号	400m	湘南台中学校 市民総合図書館
E - 5	湘南台公園 ～ 湘南台 5 丁目交差点	国道 467 号	600m	湘南台中央病院
W - 1	湘南台駅西口～引地川	西口駅前広場 円行西大通り線 市道湘南台 272 号	420m	中央通り商店街 郵便局
W - 2	円行西大通り ～ 湘南台 2 丁目	市道湘南台 252 号	400m	ユニオン あすなる商店街
W - 3	円行西大通り ～ 高倉遠藤線	市道湘南台 3 号	180m	商店街
W - 4	湘南台駅入り口 ～ 湘南台 3 丁目	善行長後線	400m	円行公園 湘南国際女子短大
W - 5	湘南台駅入り口 ～ 湘南台 4 丁目	善行長後線	670m	高層マンション群 県立湘南台高校

4.3 特に特定事業として検討すべき事業

湘南台駅周辺地区のバリアフリー化については、前項までに整理した重点整備地区及び特定経路について、藤沢市全体のバリアフリー化整備基本方針を受けた整備を行うことが前提になるが、地区特性を考慮し、特に湘南台駅周辺地区において特定事業計画を立案する際に検討すべき事項としては、以下の事業が挙げられる。

- 統一的な歩行者案内システムの構築
- バス案内システムの導入
- 駅空間における休憩機能の整備
- 国道 467 号横断の利便性向上
- 自転車道の設置検討を含む自転車対策
- 定期的な利用者点検の実施

(1) 統一的な歩行者案内システムの構築

湘南台駅周辺地区は、鉄道を利用した来街者が多い地区であることは前述のとおりであるが、点在する施設に対しての案内が不足している状態である。本基本構想で設定した特



定経路を中心として行き先がわかりやすい案内システムを構築し、来街者の利便性を向上させることが、移動円滑化の基礎として必要である。

なお、湘南台駅の改築に際して自由通路などで統一的なサイン計画がなされており、これを基礎にまち全体の案内システムを構築することも検討すべきである。

(2) バス案内システムの導入

湘南台駅は、鉄道相互間の乗り継ぎ、鉄道とバスの乗り継ぎなど藤沢市北部のターミナルとしての機能が大きく、来街者が増加している状況にある。鉄道相互の乗り継ぎについては、地下1階の自由通路を利用して行われており利便性は高いが、バスとの乗り継ぎではバス乗り場への案内はなされているものの東口で3バース、特に西口では7バースに分散しているため、バス乗り場に行かないと運行状況がわからない等の利便性の問題がある。

来街者が多い需要特性を考慮すると、駅付近でバス乗車位置に加え運行状況等の情報を提供することにより無駄な移動を削減するとともに、利用者が空き時間を使って買い物をするなどの利便性向上が駅周辺のさらなる活性化につながることを期待できる。

(3) 駅空間における休憩機能の整備

湘南台は藤沢市北部のターミナルとして多くの来街者が訪れるまちである。そのため、湘南台駅での待ち合わせ、時間調整などを含む休憩需要は高い。各路線の改札口が集中し

ている地下自由通路は、東西地下広場を兼ねており広い空間が形成されているが、休憩のためのベンチ等の設備がなく、待ち空間として相応しい機能に欠けている。地下自由通路の空間は前述のとおり広大なスペースであるが、シンボル性の高い目標物もないため、休憩施設と情報提供施設を組み合わせるとシンボル性の高い施設を整備することも考慮すべきである。なお、その際、自由通路は公共空間内として、快適な環境づくりに十分配慮することが必要である。

(4) 国道 467 号横断の利便性向上

湘南台地区は、湘南台文化センター、湘南台公園、藤沢市総合市民図書館など地区の東側に多くの施設がある。湘南台駅からこれら施設に向かうルートでは、国道 467 号を横断する部分が生じる。国道 467 号は藤沢市を縦貫する幹線道路であり、平成 11 年度に実施された道路交通センサスによると 25,000 台 / 日の自動車交通量がある。

現在、当該路線の横断は、円行東大通り線（東口大通り）との交差点部北側の湘南台公園前横断歩道橋もしくは南側の横断歩道を利用するものであるが、横断歩道橋はスロープの勾配や幅員など構造上の問題を抱えており、また、移動需要が多い横断歩道は横断時間が短いなど安全性、快適性の面から障害となっている。横断歩道橋のスロープ勾配の改善・エレベーター設置の検討・横断歩道の改善など多様な選択肢から横断利便性向上策を検討すべきである。

(5) 自転車道の設置検討を含む自転車対策

本地区は地形的に平坦であること、住宅地が徒歩圏でも比較的遠い部分に多いことから自転車利用が盛んである。そのために、自転車と歩行者の交錯、放置自転車など自転車に関わる問題が多い地区である。東西駅前通りは十分な歩行空間が確保されており、自転車通行帯を指定している部分もあるが、十分な問題解決には至っていない。自転車の利便性を十分享受するとともに誰もが安心して歩ける空間として整備を考えた場合、自転車と歩行者の物理的な分離可能性について十分な検討が必要である。併せて自転車利用経路のネットワーク化が必要であり、道路空間利用の再構築（自転車通行空間の創出等）を含めた幅広い検討が必要である。



さらに、放置自転車については、移動円滑化の妨げになるケースが多く、自転車放置禁止区域の運用方法等の管理手法について検討を進めるべきである。

(6) 定期的な利用者点検の実施

湘南台駅及び駅前広場周辺については、近年改築されたこともあり、施設面でのバリアフリー化は充実したものとなっている。整備課題にも述べたとおり、施設の維持管理による使いやすい状態の維持、利用者の声を反映したさらに使いやすい施設としての改善などが課題といえる。

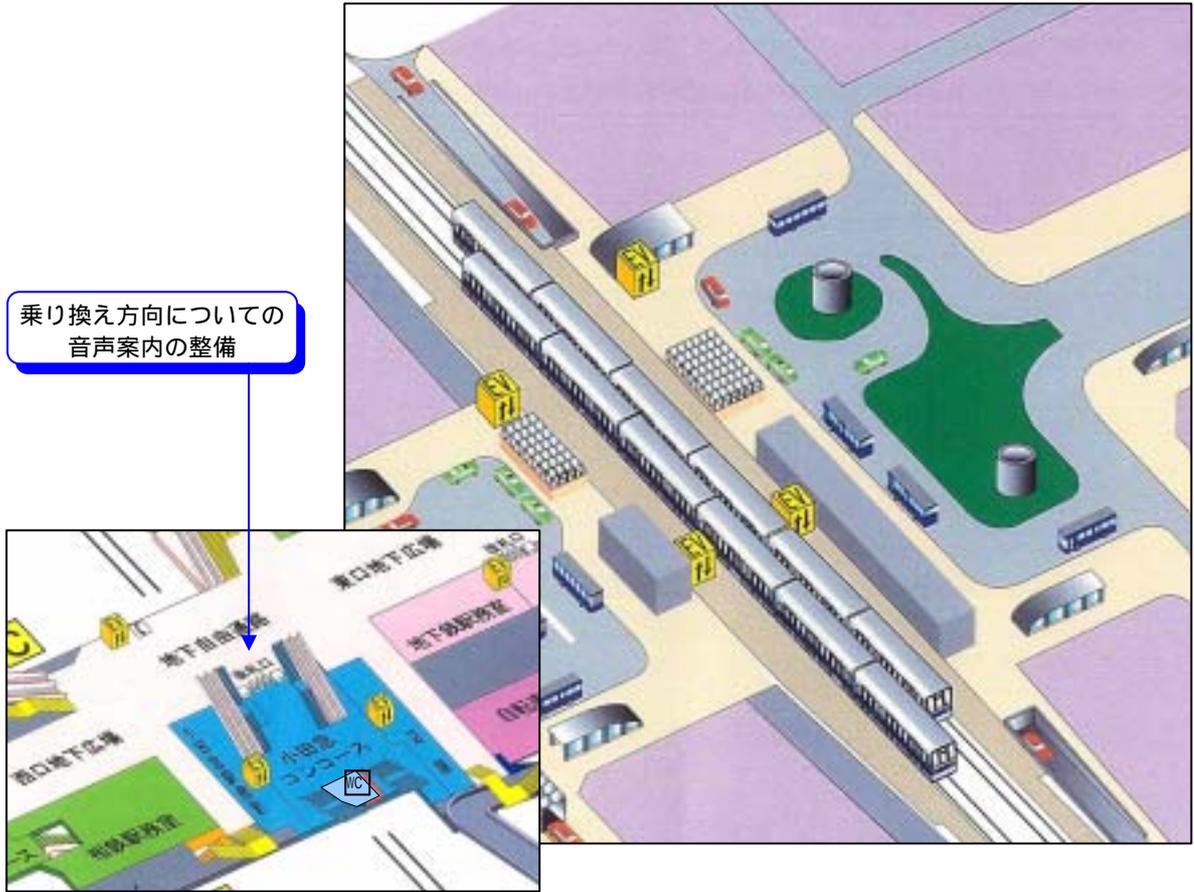
この課題に対しては、現在の施設を有効活用するとともに機能を維持する観点から、利用者による点検を定期的の実施し、日常的に問題解決を図る体制が重要である。関連事業者のこのような努力が利用者の満足度向上につながり、心ないいたずらや機能低下を防ぐ対策として有効であることを十分考慮すべきである。

(参考 - 1) 湘南台駅および駅前広場周辺における整備の方向

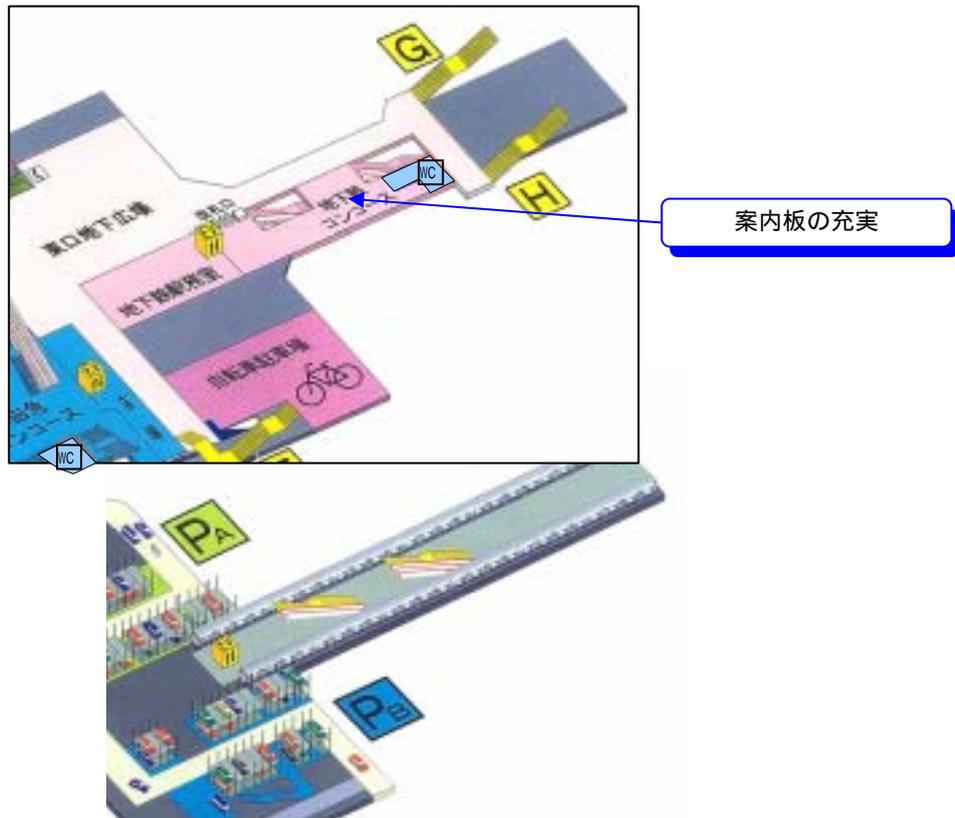
地下自由通路



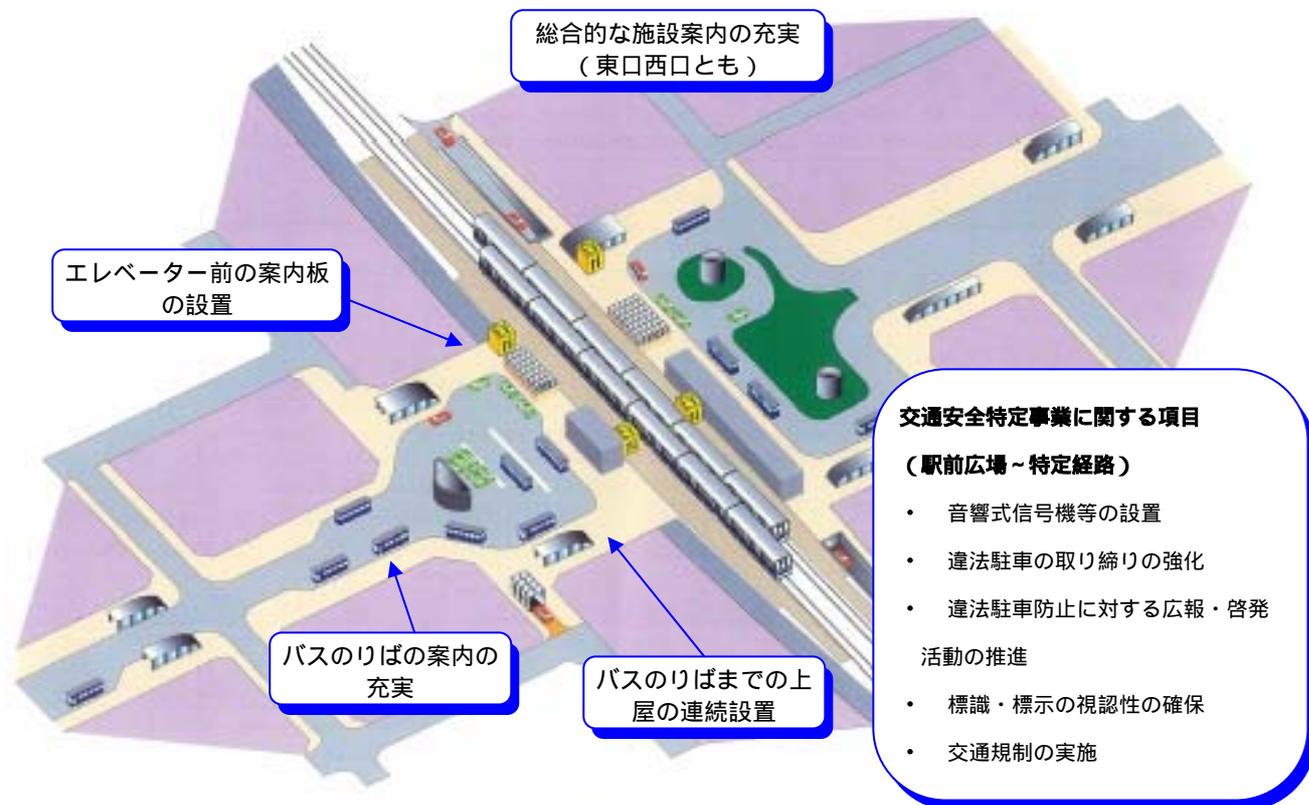
小田急湘南台駅



横浜市営地下鉄湘南台駅



駅前広場（東口・西口）

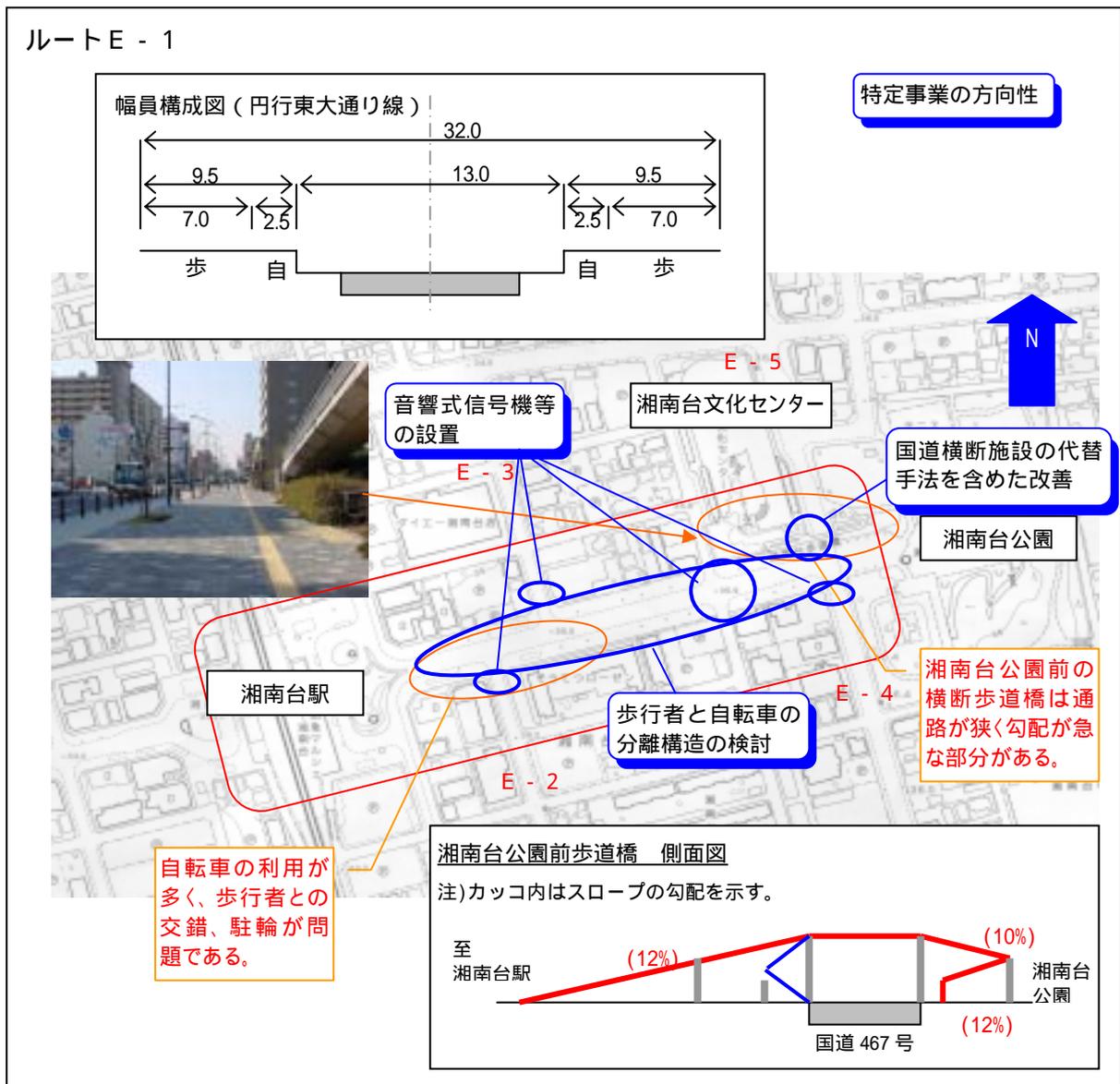


(参考 - 2) 特定経路の現況と整備の方向

ルート E - 1 (湘南台駅地下自由通路、円行東大通り線)

本ルートは湘南台駅地下自由通路から円行東大通り線であり、十分な幅員を持った歩行空間を持っている。駅自由通路から駅前広場にかけては垂直移動の補助施設(エレベーター、エスカレーター等)、視覚障害者誘導用ブロック、方向案内サイン等が整備された区間である。

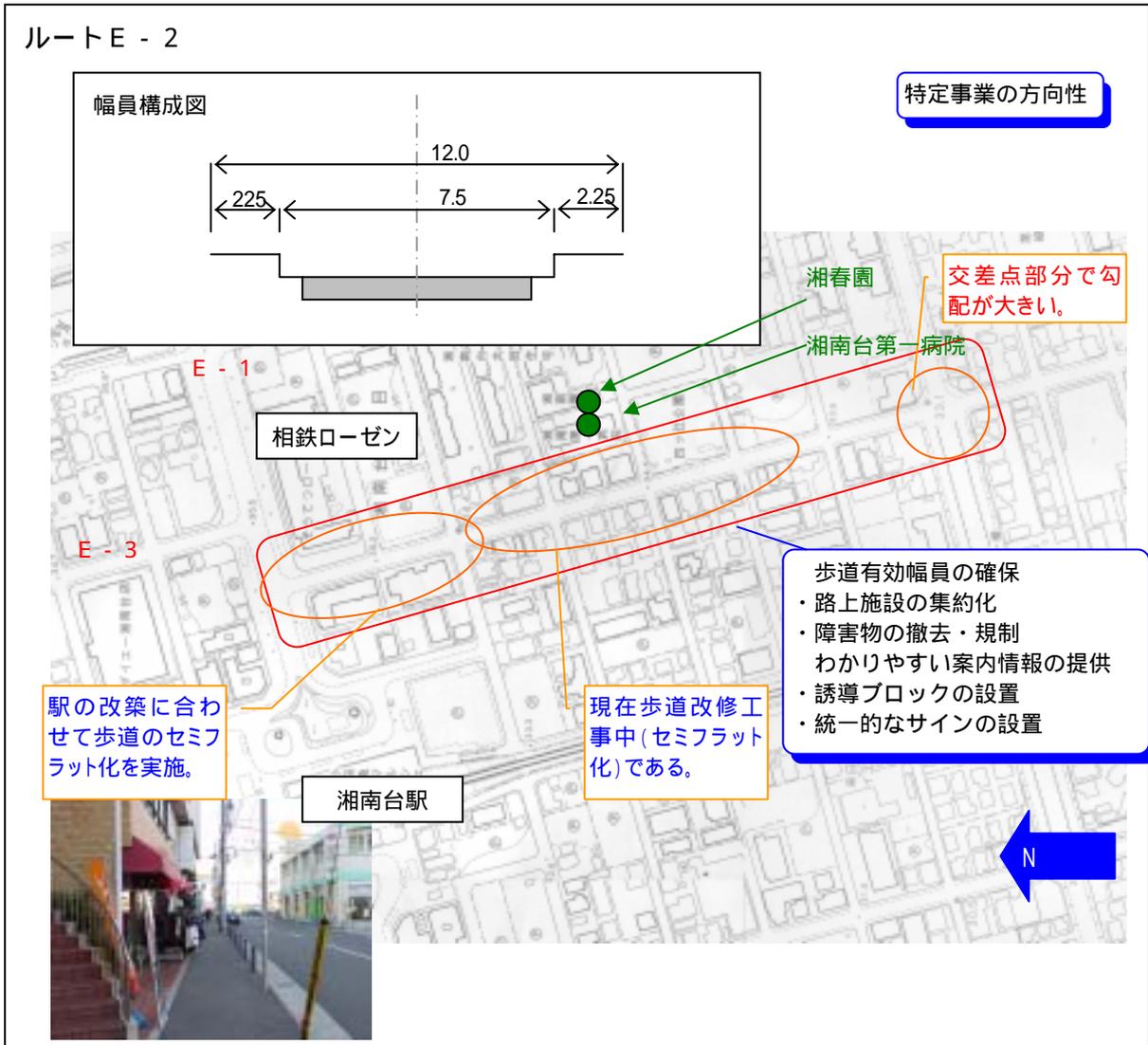
なお、国道 467 号との交差部は、横断歩道橋が設置されており、東口駅前と湘南台公園前を連絡している。この横断歩道橋はスロープ付きであるが、勾配が大きい、幅員が狭いなどの指摘がある。



道路に関する勾配の単位は 1 m 水平に移動する間の高低差 (cm 単位) で示す。従って 12% とは、1 m 移動する際に 12cm 高低差がある勾配を示している。なお、基準は 5% 以下である。

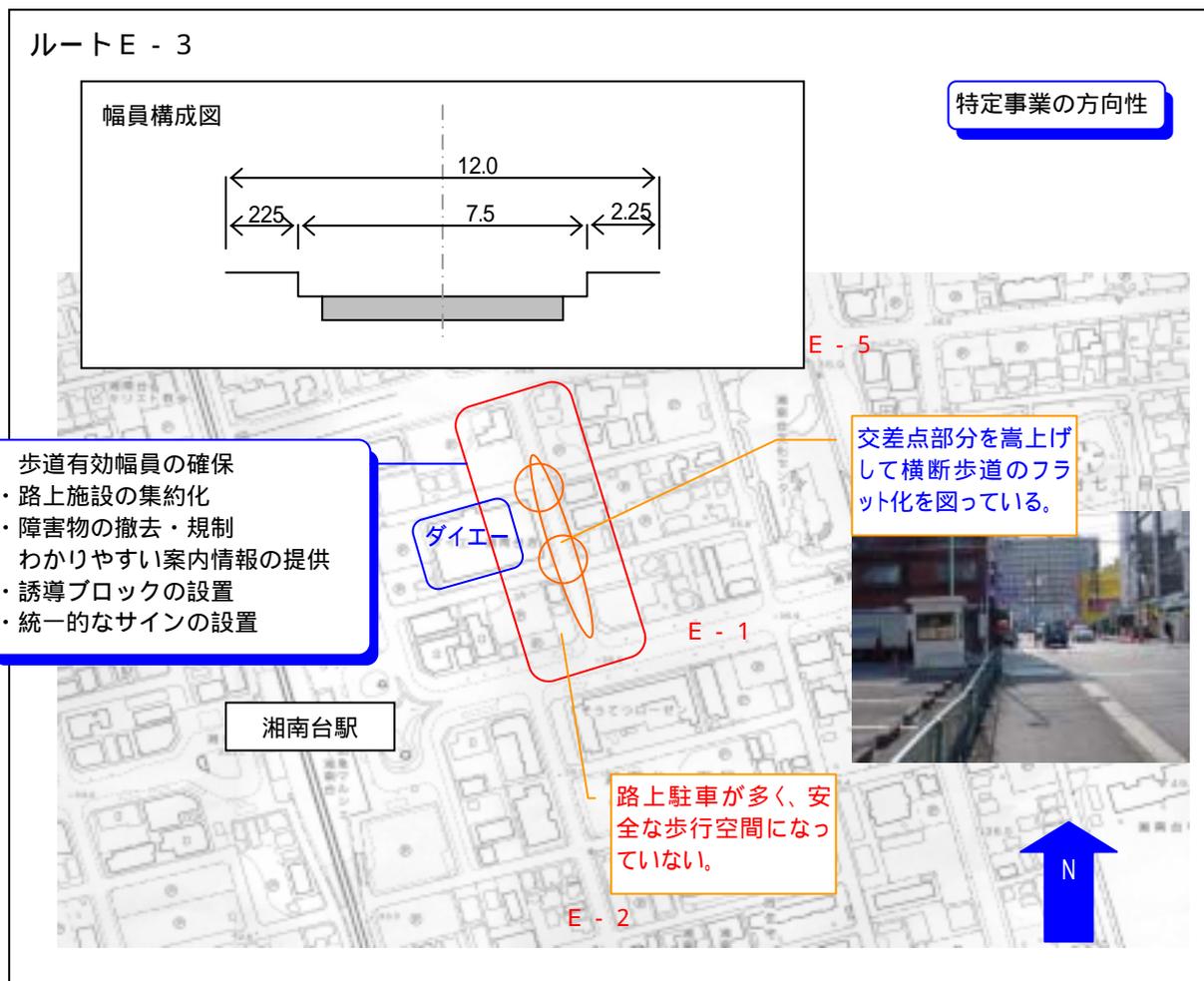
ルート E - 2 (市道湘南台 207 号)

本ルートは、東口駅前通りから湘南台 1 丁目の商店街に面した通りである。両側に約 2.0 m の歩道があり高さ 20cm のマウントアップがあるが、平成 13 年度歩道の改修工事を行っており約 5cm のセミフラット形式に改良される予定である。これにより、歩道切り下げ部の勾配、傾斜は改善される状況にある。



ルート E - 3 (市道湘南台 81 号)

本ルートは東口駅前通りからダイエー前の商店街に面した通りである。両側に約 2.0m の歩道があり、高さ 20cm のマウントアップがあるが、ダイエー前 2 カ所の交差道路との交差点部分は前述のとおり車道全体を嵩上げており、フラットな横断が可能な状態にある。



ルート E - 4 / E - 5 (国道 467 号)

本ルートは国道 467 号であり、E - 4 区間については電線類地中化とともに歩道の改良が行われ、セミフラット形式で 3 m の幅員が確保されている。E - 5 区間はほぼ従来のマウンドアップ歩道である。

ルート E - 4

幅員構成図

特定事業の方向性

- わかりやすい案内情報の提供
- 誘導ブロックの設置
- 統一的なサインの設置

湘南台公園

横断のしやすさ改善
・音響式信号機等の設置の検討

亀井野交差点

E - 5

湘南台文化センター

E - 1

H14 年度地中化工事着手予定

歩道のセミフラット化を実施済み。

ルート E - 5

幅員構成図

特定事業の方向性

歩道のセミフラット化

湘南台文化センター

E - 4

E - 1

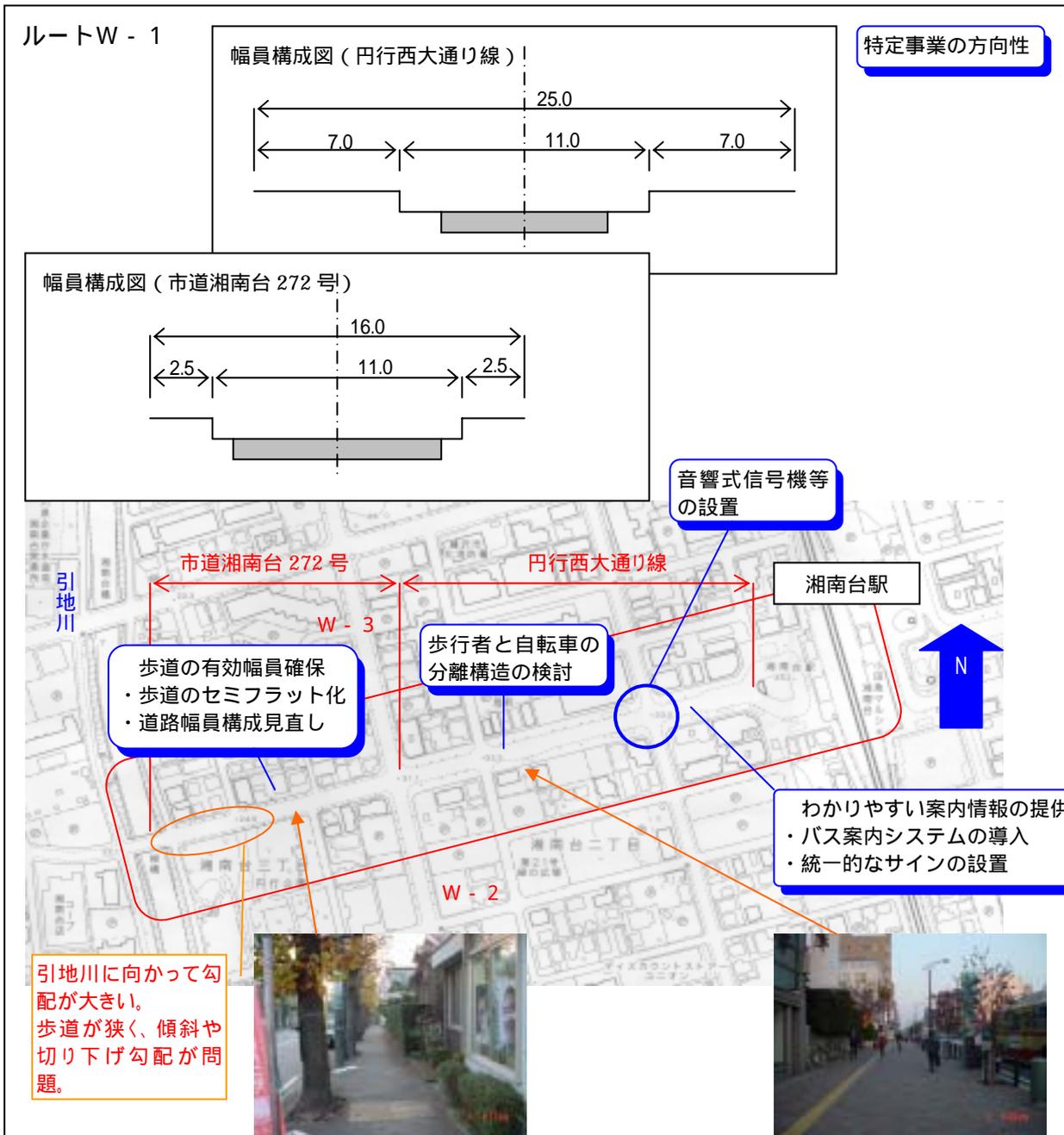
広い歩道整備に合わせて電線地中化を実施予定。歩道のセミフラット化を実施予定。現在は切り下げ勾配が大きい部分がある。

- わかりやすい案内情報の提供
- 誘導ブロックの設置
- 統一的なサインの設置

ルートW - 1 (湘南台駅地下自由通路、円行西大通り線、市道湘南台 272 号)

本ルートは湘南台駅地下自由通路、円行西大通り線、市道湘南台 272 号から構成される経路であり、円行西大通り線区間は東口と同様十分な幅員を持った歩行空間がある。駅自由通路から駅前広場にかけては垂直移動の補助施設(エレベーター、エスカレーター等)、視覚障害者誘導用ブロック、方向案内サイン等が整備された区間である。同区間の南側の歩道上にはバス乗り場があり、ベンチ、上屋などが整備されている。

湘南台駅入り口交差点以西(市道湘南台 272 号)は、引地川に向かって地形が下がっており、歩道も幅員 2.5m と狭くなる。そのため、切り下げ勾配、車両乗り入れ部の傾斜など歩道の平坦性には問題がある。

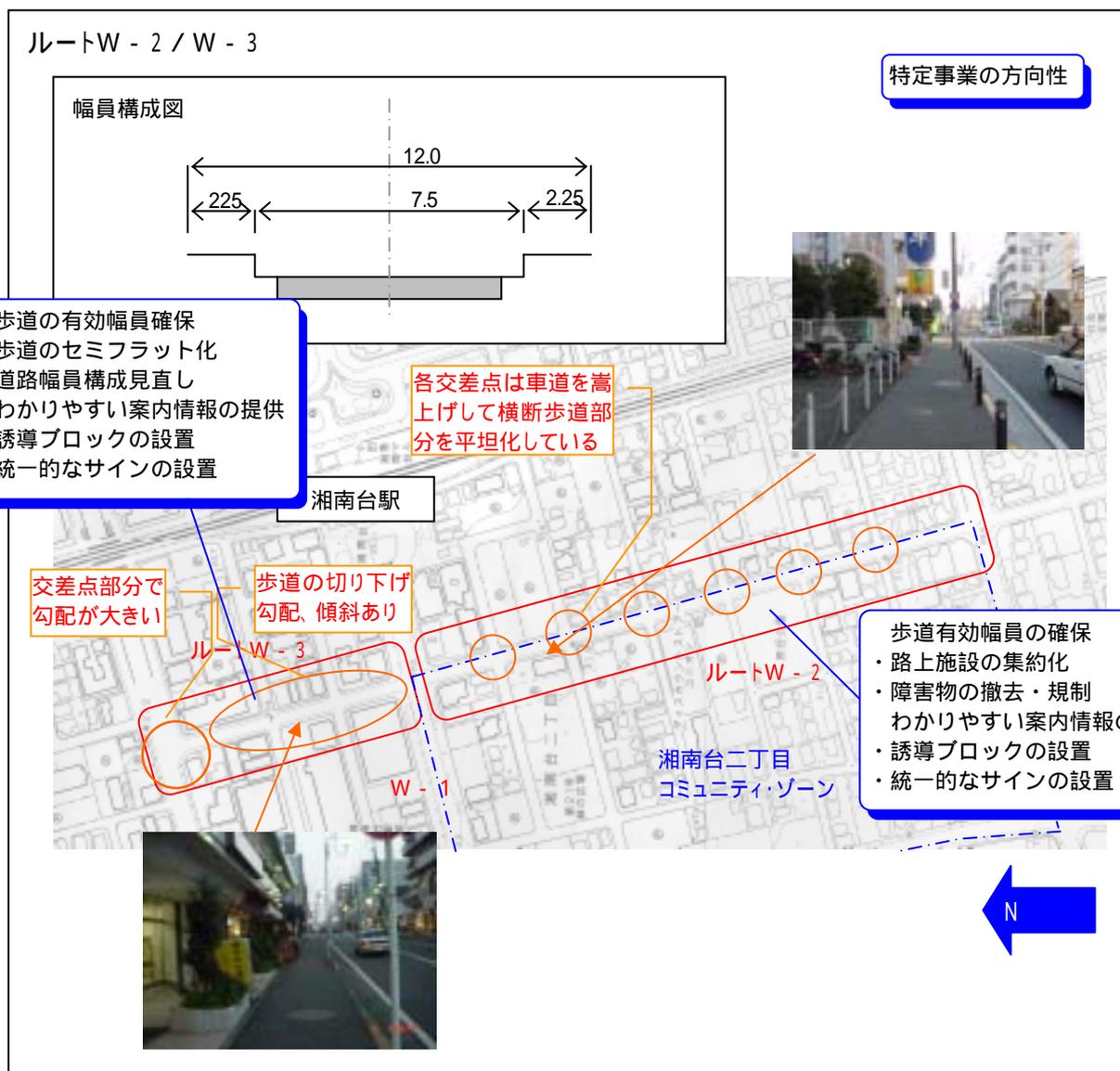


ルートW - 2 (市道湘南台 252 号)

本ルートはあすなろ商店街に面した通りであり、両側に 2m の歩道が整備されている。このルートから西側は湘南台二丁目コミュニティ・ゾーンであり、その外周道路として機能している。そのため、交差点部分の横断歩道は車道部の嵩上げが行われておりスムーズ横断歩道が整備されている。しかし、交差点以外は旧来の 20cm のマウントアップがあり、車両乗り入れ部の傾斜等の問題が残っている。

ルートW - 3 (市道湘南台 3 号)

本ルートは西口駅前通りを挟んでルートW - 2 の北側に延伸した部分であり、沿道は商店街となっている。道路構造はルートW - 2 と同様約 2.0m の歩道付きであるが、交差点の嵩上げ等を行われておらず、交差点部の切り下げ勾配、車両乗り入れ部の傾斜が著しい。また、北側の終点部分は地形が下がっており、交差点部分で大きな勾配がある。

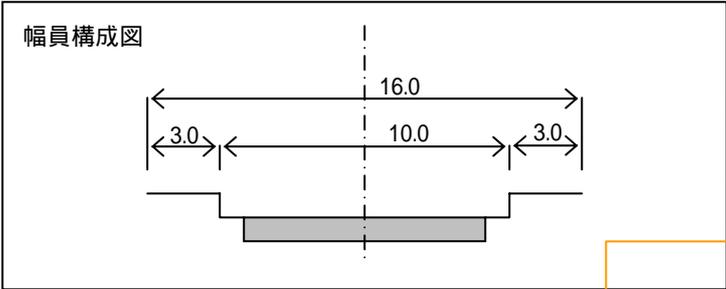


ルートW - 4 / W - 5 (善行長後線)

本ルートは湘南台地区の西側の外郭を構成する幹線道路である。歩道幅員は約 3.0m確保されており、歩道の平坦性は比較的確保された状態である。

ルートW - 4

幅員構成図



特定事業の方向性



スムーズ横断歩道



わかりやすい案内情報の提供
・誘導ブロックの設置
・統一的なサインの設置

湘南台二丁目
コミュニティゾーン

歩行者と自転車の
分離構造の検討

駅に向かう自転車が
多い。

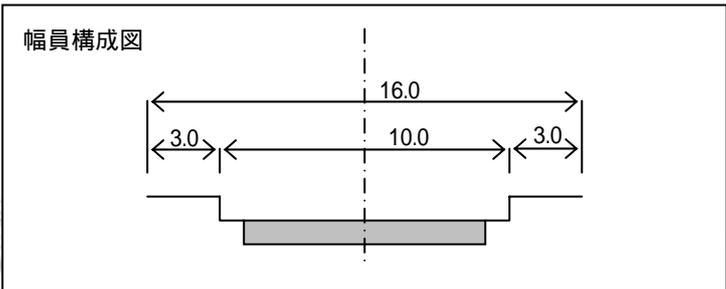
W - 1

W - 5

W - 1

ルートW - 5

幅員構成図



大規模なマンション
群が立地予定。

わかりやすい案内情報の提供
・誘導ブロックの設置
・統一的なサインの設置

引地川

W - 1

W - 4

W - 1

W - 1

各特定事業は法第3条2項（基本方針）に規定するもののほか関係省令・規則に定める事項とし、その他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月交通エコロジー・モビリティ財団発行）または道路の移動円滑化整備ガイドライン（平成13年11月国土交通省道路局所管）に沿った整備に努めることとする。

（参考 - 3）湘南台駅周辺地区において今後検討すべき特定事業の内容（例示）

湘南台駅周辺地区における特定事業としては以下のものが考えられる。事業時期については、各事業主体における状況、技術的課題や用地的制約等により決まってくることである。最小限で最大の効果があがるよう、今ある施設や環境を基盤にし、有効活用するとともに、比較的容易に着手可能なものから整備を進めていく必要がある。

1) 湘南台駅および駅前広場周辺

整備対象	整備ニーズ	整備課題	整備内容（例）
駅及び駅前広場（全体）	乗り継ぎ客への対応	利用者の声を反映したさらに使いやすい施設	定期的な利用者点検
	来街者への対応	わかりやすい動線と案内	地上部と連携したサイン計画
地下自由通路	来街者への対応	利用者の声を反映したさらに使いやすい施設	休憩施設の整備 見通しの改善のための反射鏡の整備
	乗り継ぎ客への対応	わかりやすい動線と案内	バス案内システムの導入 ・ バス乗り場までのバリアフリー経路の明示 乗り換え方向についての音声案内の整備
駅構内（小田急横浜市営地下鉄）	安全確実にアクセスできる経路	利用者の声を反映したさらに使いやすい施設	改札対応の改善の検討 音声案内の整備の検討 券売機の改良 ・ 複雑にならない工夫
		わかりやすい動線と案内	ホーム上の案内板の整備
相模鉄道	来街者への対応	利用者の声を反映したさらに使いやすい施設	案内板の充実
公共駐車場	安全確実にアクセスできる経路	利用者の声を反映したさらに使いやすい施設	入口案内の充実 駐車券発券機の改良 誘導ブロックの整備 駐車場運用の改善
駅前広場	来街者への対応	わかりやすい動線と案内	総合的な施設案内の充実 エレベーター前の案内板の設置 バス乗り場案内の充実
	安全確実にアクセスできる経路	利用者の声を反映したさらに使いやすい施設	バス乗り場までの上屋の連続設置

2) 湘南台駅周辺地区の特定経路

整備対象	整備ニーズ	整備課題	整備内容(例)
歩行経路 全体	来街者への対応	わかりやすい動線と案内	統一的なサインの設置 交通安全特定事業の推進 ・音響式信号機等の設置・違法駐車を取り締 りの強化・違法駐車防止に対する広報・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
ルート E - 1	来街者への対応	歩行空間のネットワークとしての 整備	立体横断施設の改良
	周辺居住者への 対応	自転車交通への対応	歩行者と自転車の分離構造の検討
ルート E - 2	安全確実にアク セスできる経路	十分な歩行空間の確保	歩道有効幅員の確保 ・路上施設の集約化 ・障害物の撤去・規制
		歩行空間のネットワークとしての 整備	わかりやすい案内情報の提供 ・誘導ブロックの設置
ルート E - 3	安全確実にアク セスできる経路	十分な歩行空間の確保	歩道有効幅員の確保 ・路上施設の集約化 ・障害物の撤去・規制
		歩行空間のネットワークとしての 整備	わかりやすい案内情報の提供 ・誘導ブロックの設置
ルート E - 4	安全確実にアク セスできる経路	歩行空間のネットワークとしての 整備	横断のしやすさの改善 わかりやすい案内情報の提供 ・誘導ブロックの設置
ルート E - 5	安全確実にアク セスできる経路	歩行空間のネットワークとしての 整備	歩道のセミフラット化 わかりやすい案内情報の提供 ・誘導ブロックの設置
ルート W - 1	周辺居住者への 対応	自転車交通への対応	歩行者と自転車の分離構造の検討 (円行西大通り線)
	来街者への対応	歩行空間のネットワークとしての 整備	歩道の有効幅員確保(市道 272 号) ・歩道のセミフラット化 ・道路幅員構成の見直し わかりやすい案内情報の提供 ・バス案内システムの導入
ルート W - 2	安全確実にアク セスできる経路	十分な歩行空間の確保	歩道有効幅員の確保 ・路上施設の集約化 ・障害物の撤去・規制
		歩行空間のネットワークとしての 整備	わかりやすい案内情報の提供 ・誘導ブロックの設置
ルート W - 3	安全確実にアク セスできる経路	十分な歩行空間の確保	歩道有効幅員の確保 ・歩道のセミフラット化 ・道路幅員構成の見直し
		歩行空間のネットワークとしての 整備	わかりやすい案内情報の提供 ・誘導ブロックの設置
ルート W - 4	安全確実にアク セスできる経路	歩行空間のネットワークとしての 整備	わかりやすい案内情報の提供 ・誘導ブロックの設置
		自転車交通への対応	歩行者と自転車の分離構造の検討
ルート W - 5	安全確実にアク セスできる経路	歩行空間のネットワークとしての 整備	わかりやすい案内情報の提供 ・誘導ブロックの設置

5 整備を進める上での留意点

湘南台駅周辺地区においてバリアフリー化を進める上で、以下の3点を整備の留意点として挙げるができる。特定事業計画の立案や将来の安全で安心して暮らせるまちづくりにおいて、これらの3点を十分視野に入れておく必要がある。

関連機関の連携による一体的・総合的な整備

駅及びその周辺の駅前広場や道路については、公共交通事業者、道路管理者、公安委員会、市等の関係機関が多岐にわたっている。移動円滑化を進めるためには、おのものが個別に整備を進めるのではなく、一体的にバリアフリー化を進める、統一的なデザインの整備や案内の提供を図るなど関連機関の連携により整合性を図る必要がある。

特に特定経路や駅前広場に接続するビルや商店街については一体的・総合的に整備できるように努め、スムーズに移動できるバリアフリーのまちづくりを目指す必要がある。

地域住民及び事業者の協力と理解

市街地における総合的なバリアフリー空間の形成には、各種施設の整備だけでなく既存の施設の有効活用が重要である。そのためには民間ビルのエレベーターの一般開放や利用時間の延長など建物所有者等の地域住民の理解と協力により進めて行く必要がある。また、駐輪対策の強化や歩道の整備を行う上においても、沿道住民の協力は不可欠であり、駐輪場の整備など、各種事業と組み合わせ、総合的に実施していく必要がある。

歩道のフラット化（歩道の段差をなくすため、舗装面と車道面がほぼ同一の高さの歩道にすること）等を行う場合にも、民地とのすりつけ等、沿道住民等の協力と理解が不可欠である。

心のバリアフリー化の推進

高齢者、身体障害者等の円滑な移動を実現するためには、道路や駅等の各種施設の整備だけでなく、市民一人一人の理解と協力が必要である。

そのためには、広報、啓発、教育活動を積極的に推進し、高齢者、身体障害者等のバリアについての理解を深め、必要に応じて高齢者、身体障害者等の移動を手助けするなどの支援により、市民一人一人が高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した円滑な移動に協力することが重要である。

特に藤沢市をはじめとする様々な関係機関職員に対して、研修などを行い、障害者等の支援方策について理解し、広め、行動することができるようになる必要がある。また、これらの活動は長い期間にわたって継続的に取り組むことが重要である。