

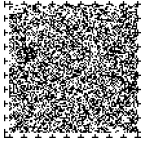


善行駅周辺地区 移動円滑化基本構想



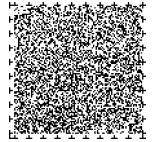
2015年（平成27年）9月
【2019年（令和元年）5月改訂】

藤沢市



目次

1	はじめに	2
2	バリアフリーの背景	3
2-1	バリアフリー法の制定	3
2-2	バリアフリー法のねらい	4
2-3	バリアフリー法に盛り込まれた新たな内容	5
3	バリアフリー法の構成	6
3-1	バリアフリー法の基本的枠組み	7
3-2	基本構想の内容	8
4	藤沢市バリアフリー化基本方針（抜粋）	9
4-1	藤沢市バリアフリー化基本方針の4つの基本的視点について	10
4-2	藤沢市バリアフリー化基本方針で示された市の共通目標	11
5	都市構造の把握	12
5-1	高齢化率の推移	12
5-2	障がい者数の推移	13
6	上位計画・将来構想の把握	15
7	善行地区の概況	20
7-1	善行地区のプロフィール	20
7-2	善行地区の現況	21
8	善行駅周辺地区の問題点と課題点の整理	23
9	善行駅周辺地区移動円滑化基本構想立案の基本方針	33
9-1	バリアフリー化に対するニーズ	33
9-2	藤沢市地区別バリアフリー化整備パターン	34
9-3	善行駅周辺地区における基本方針	37
10	善行駅周辺地区移動円滑化基本構想（案）の検討	38
10-1	重点整備地区の設定	38
10-2	生活関連経路の設定	39
10-3	特定事業として留意すべき事項	41
	用語集	42



1. はじめに

2000年(平成12年)11月「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りました。

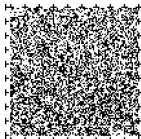
本市においても、2002年(平成14年)9月に「交通バリアフリー法」及び藤沢市行政の基本指針である「ふじさわ総合計画2020」等をふまえ、「藤沢市バリアフリー化基本方針」を策定(2015年(平成27年)3月一部改正)し、取り組むべき基本的な方向について定めてきました。

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)9月に「移動円滑化基本構想」を策定し、2004年(平成16年)2月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」を策定しました。

また、2011年(平成23年)12月には、2006年(平成18年)6月に制定された「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(バリアフリー法)に基づき、六会日大前駅周辺において「六会日大前駅周辺地区移動円滑化基本構想」を策定しました。

このたび、藤沢市の第4の地区として善行駅の徒歩圏を対象とした地区において、道路等のバリアフリー化を推進するため、「バリアフリー法」に基づき「善行駅周辺地区移動円滑化基本構想」を策定しました。

なお、今回、生活関連施設の神奈川県立体育センター(以下「県立体育センター」という。)等再整備事業に伴い、新たな生活関連経路の見直し及び時点修正のため、改訂を行ったものです。



2. バリアフリーの背景

～交通バリアフリー法・ハートビル法からバリアフリー法へ～

2-1 バリアフリー法の制定

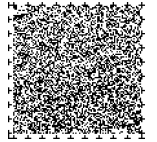
高齢者、障がい者が自立した日常生活や社会生活を営むことができる生活環境整備を目指し、移動等の円滑化に関してより一体的・総合的な施策を図るため、「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築に関する法律（ハートビル法、1994年（平成6年）」と「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（交通バリアフリー法、2000年（平成12年）」を統合・拡充した「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（以下、「バリアフリー法」）が2006年（平成18年）6月に制定されました。

藤沢市では、バリアフリー法の基本方針に基づき策定した「藤沢市バリアフリー化基本方針」により、重点整備地区を選定し、順次、整備を進めています。

今回策定した、基本構想については原則として「藤沢市バリアフリー化基本方針」に基づいて検討を行ったものです。

※「バリアフリー新法」と「バリアフリー法」について

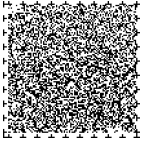
「バリアフリー法」については、策定当初においては「バリアフリー新法」と呼ばれていました。これは「交通バリアフリー法」や「ハートビル法」と混同しないためなどの理由によるものでしたが、制定から相当の時間が経過し「バリアフリー法＝高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」との認識も一般的になっていることから、本基本構想においては「バリアフリー法」の名称で統一表記するものとします。



2-2 バリアフリー法のねらい

バリアフリー法は、ハートビル法と交通バリアフリー法で既に定められている内容を踏襲しつつ、この2つでは対応が困難であった新たな内容が盛り込まれています。新たな内容としては、ハートビル法・交通バリアフリー法のいずれも、法の名称には「高齢者、身体障害者等」とありましたが、これがバリアフリー法では「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」と「身体障害者」ではなく「障害者等」となりました。これは、バリアフリー法では、身体障がい者のみならず、知的障がい者・精神障がい者・発達障がい者を含む、すべての障がい者が対象となることを明確にしたものです。

また、バリアフリー法では、バリアフリー化の義務を負う対象者として、ハートビル法の建築主等や交通バリアフリー法の公共交通事業者、道路管理者等に加え、路外駐車場管理者等、公園管理者等を規定しています。このように、バリアフリー法には、ハートビル法と交通バリアフリー法の一体化に伴い、いずれの法律においても対象とされていなかったものが新たに取り込まれ、また、すでに取り込まれていたものも義務の内容が拡充するなど、バリアフリー法は個別施設単体ごとの規制が拡充された内容となっています。



2-3 バリアフリー法に盛り込まれた新たな内容

対象者の拡充

- ・身体障がい者のみならず、知的・精神・発達障がいなど**すべての障がい者を対象**

対象施設の拡充

- ・これまでの建築物及び交通機関に、**道路・路外駐車場・都市公園・福祉タクシー**を追加

基本構想制度の対象エリア拡充

- ・バリアフリー化を重点的・一体的に進める対象エリアを、**旅客施設を含まない地域まで拡充**

基本構想策定の際の当事者参加

- ・基本構想策定協議会制度を法定化
- ・住民などから基本構想の作成提案制度を創設

関係者の責務規定

- ・施策の持続的かつ段階的な発展（スパイラルアップ）
- ・**心のバリアフリーの促進**

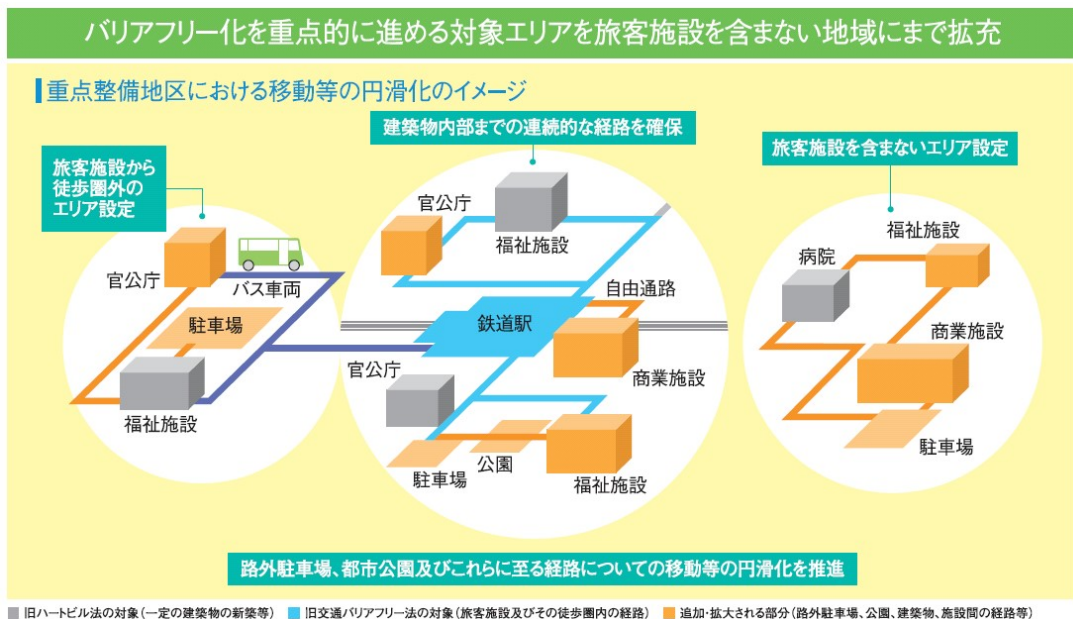


図1 重点整備地区における移動等の円滑化のイメージ

出典 国土交通省 バリアフリー法の解説

3. バリアフリー法の構成

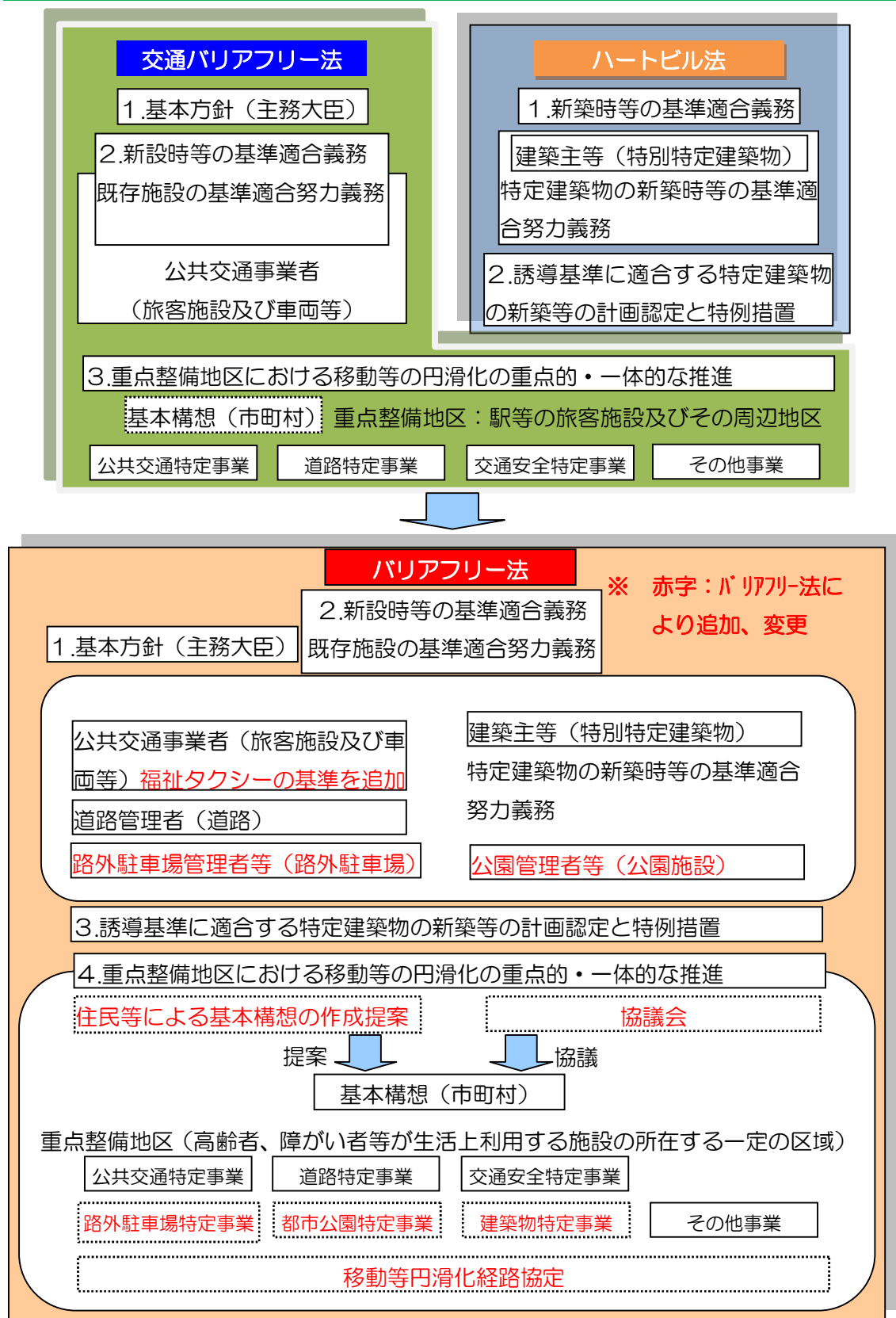


図2 バリアフリー法の構成

3-1

バリアフリー法の基本的枠組み

基本方針（主務大臣）

- ・移動等の円滑化の意義及び目標
- ・公共交通事業者、道路管理者、路外駐車場管理者、公園管理者、特定建築物の所有者が移動等の円滑化のために講ずべき措置に関する基本的事項
- ・市町村が作成する基本構想の指針 等

関係者の責務

- ・関係者と協力して施策の継続的かつ段階的な発展（スパイラルアップ）【国】
- ・心のバリアフリーの促進【国及び国民】
- ・移動等円滑化の促進のために必要な措置の確保【施設設置管理者等】
- ・移動等円滑化に関する情報提供の確保【国】

基準適合義務等

以下の施設について、新設等に際し移動等円滑化基準に適合させる義務、既存の施設を移動等円滑化基準に適合させる努力義務

- ・旅客施設及び車両等
- ・一定の道路（努力義務は全ての道路）
- ・一定の路外駐車場
- ・都市公園の一定の公園施設（園路等）
- ・特別特定建築物（百貨店、病院、福祉施設等の不特定多数又は主として高齢者、障がい者等が利用する建築物）

特別特定建築物でない特定建築物（事務所ビル等の多数が利用する建築物）の建築等に際し移動等円滑化基準に適合させる努力義務（地方公共団体が条例により義務化可能）

誘導的基準に適合する特定建築物の建築等の計画の認定制度

重点整備地区における移動等の円滑化の重点的・一体的な推進

住民等による基本構想の作成提案

基本構想(市町村)

- ・旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の高齢者、障がい者等が生活上利用する施設の所在する一定の地区を重点整備地区として指定
- ・重点整備地区内の施設や経路の移動等の円滑化に関する基本的事項を記載 等

協議会

- ・市町村、特定事業を実施すべき者、施設を利用する高齢者、障がい者等により構成される協議会を設置

協議

事業の実施

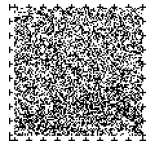
- ・公共交通事業者、道路管理者、路外駐車場管理者、公園管理者、特定建築物の所有者、公安委員会が、基本構想に沿って事業計画を作成し、事業を実施する義務（特定事業）
- ・基本構想に定められた特定事業以外の事業を実施する努力義務

支援措置

- ・公共交通事業者が作成する計画の認定制度
- ・認定を受けた事業に対し、地方公共団体が助成を行う場合の地方債の特例 等

移動等円滑化経路協

- ・重点整備地区内の土地の所有者等が締結する移動等の円滑化のための経路の整備又は管理に関する認定の認可制度



3-2 基本構想の内容

基本構想とは、「主務大臣が定める「移動円滑化の促進に関する基本方針 2011年（平成23年）3月31日」に基づき、移動等の円滑化を図ることが必要な一定の地区を重点整備地区とし、移動等の円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本構想を作成することができる」、となっています。この基本構想の対象となる範囲は、交通バリアフリー法では、規模の大きな鉄道駅など「特定旅客施設（主として、1日あたりの利用客数が5,000人以上の大規模な旅客施設）」などの旅客施設の周辺のみ限定されておりました。しかし、バリアフリー法では、1日あたりの利用客数が5,000人（現在は移動円滑化の促進に関する基本方針の見直しにより3,000人）に満たない場合や、旅客施設が存在しない地区であっても、基本構想を策定できるようになりました。

●基本構想に定める4つの事項

1. 重点整備地区における移動等の円滑化に関する基本的な方針
2. 重点整備地区の位置及び区域
3. 生活関連施設及び生活関連経路並びにこれらにおける移動等の円滑化に関する事項
4. その他必要な事項

●重点整備地区の要件

1. 生活関連施設のうち特定旅客施設または、特別特定建築物（官公庁、福祉施設等）に該当するものが概ね3以上あること
2. それらの間の移動が通常徒歩で行われる、概ね400ha（500m～1km圏内）未達の区域
3. 移動等の円滑化のための事業を重点的・一体的に行うことが望まれる地区
4. 移動等の円滑化のための事業を重点的かつ一体的に実施することが、総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切であると認められる地区であること

4. 藤沢市バリアフリー化基本方針（抜粋）

藤沢市バリアフリー化基本方針は、高齢者、障がい者等の移動の利便性及び安全性の向上を促進するため制定された「バリアフリー法」及び藤沢市行政の基本指針である「藤沢市市政運営の総合指針 2016」等をふまえ、取り組むべき基本的な方向について定めたものである。

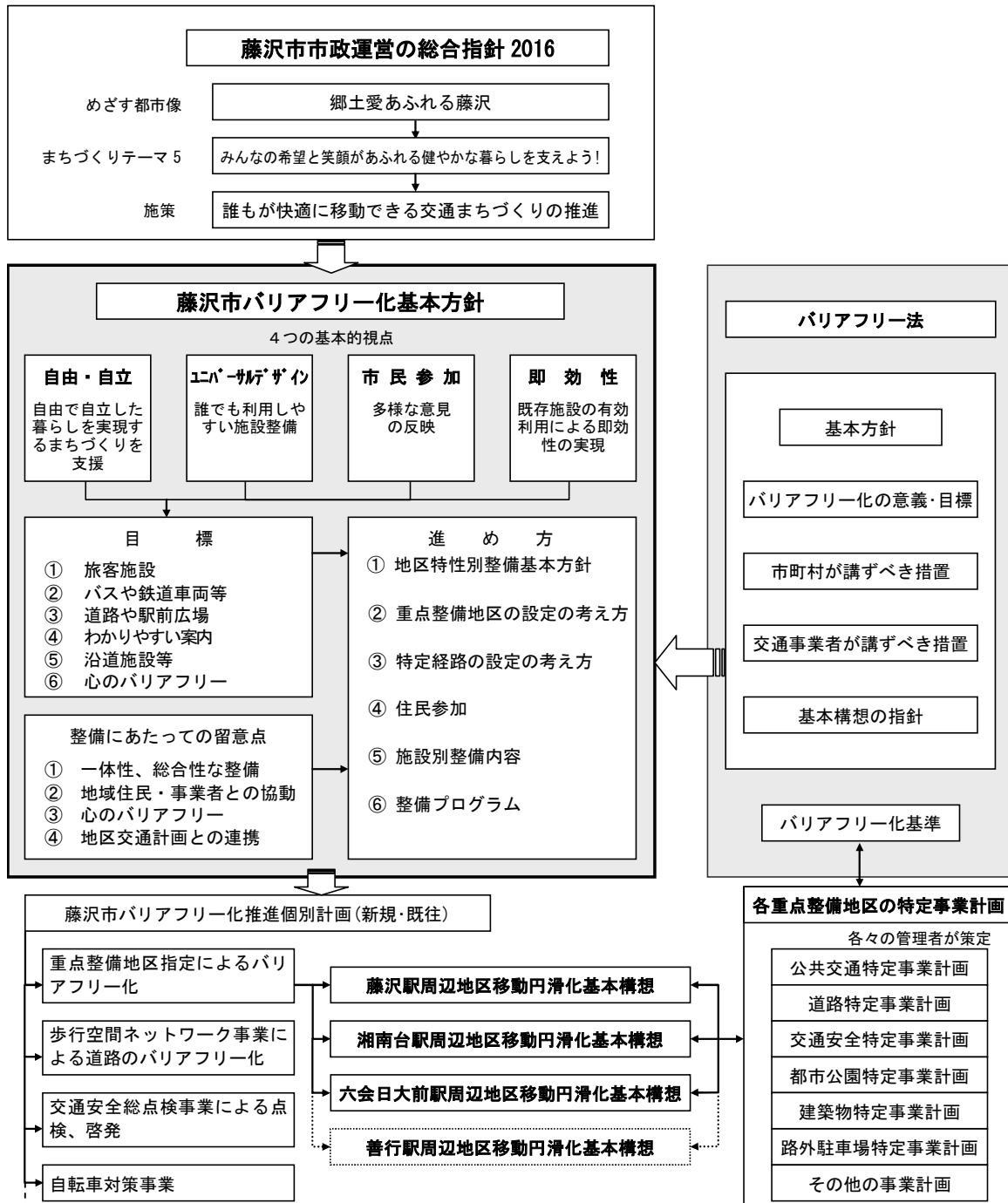
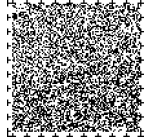


図4 藤沢市バリアフリー化基本方針



4-1 藤沢市バリアフリー化基本方針の4つの基本的視点について

①自由で自立した暮らしを実現できるまちづくり

高齢者、障がい者等の社会参加を支援し、自由で自立した暮らしを実現できるよう、まちにおいて安全で快適にすごせ、移動できるような環境をつくるため、まちづくりを支援する。

②利用しやすい施設・設備の整備の推進

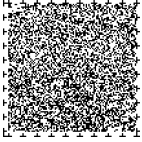
多くの人が安心して施設を利用できるよう、ユニバーサルデザインによる施設整備を行い、誰もが快適と感じる魅力ある環境づくりを進める。

③市民の多様な意見の反映

今後のまちづくりは、市民の参加による合意形成に基づくことが重要となっている。特にバリアフリーの計画に関しては、利用者の意見をふまえた計画が重要である。本計画では高齢者・障がい者等をはじめとする多様な市民から、意見聴取を行い、具体的な各計画に反映する。

④即効性のあるバリアフリー化

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、有効活用することにより、即効性のある、バリアフリー化を進める。



4-2 藤沢市バリアフリー化基本方針で示された市の共通目標

①旅客施設のバリアフリー化

- 旅客施設について垂直移動の円滑化を図る。
- だれにでも使いやすい施設の整備を行う。

②バスや鉄道車両等のバリアフリー化

- 鉄道車両のバリアフリー化やノンステップバス導入について交通事業者
に働きかける。
- 確実な案内情報の提供を図る。
- ノンステップバスからスムーズに乗り降り可能なバス停の整備を進める。

③道路、駅前広場のバリアフリー化

- 重点整備地区のバリアフリー化を推進する。バリアフリー化を行うにあ
たっては、高齢者や障がい者等が安心して道路を利用できるよう十分配
慮する。
- 特に特定経路については、案内や休憩施設（ベンチ等）の整備されたす
べてのひとに歩きやすくわかりやすい道とする。

④わかりやすい案内の提供

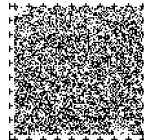
- 駅を中心に、関係者間で協調した一体的でだれにでもわかりやすいサイ
ンの提供を行う。

⑤沿道施設のバリアフリー化

- 旅客施設に接する施設や沿道建築物等のバリアフリー化の促進。

⑥市民の心のバリアフリー化

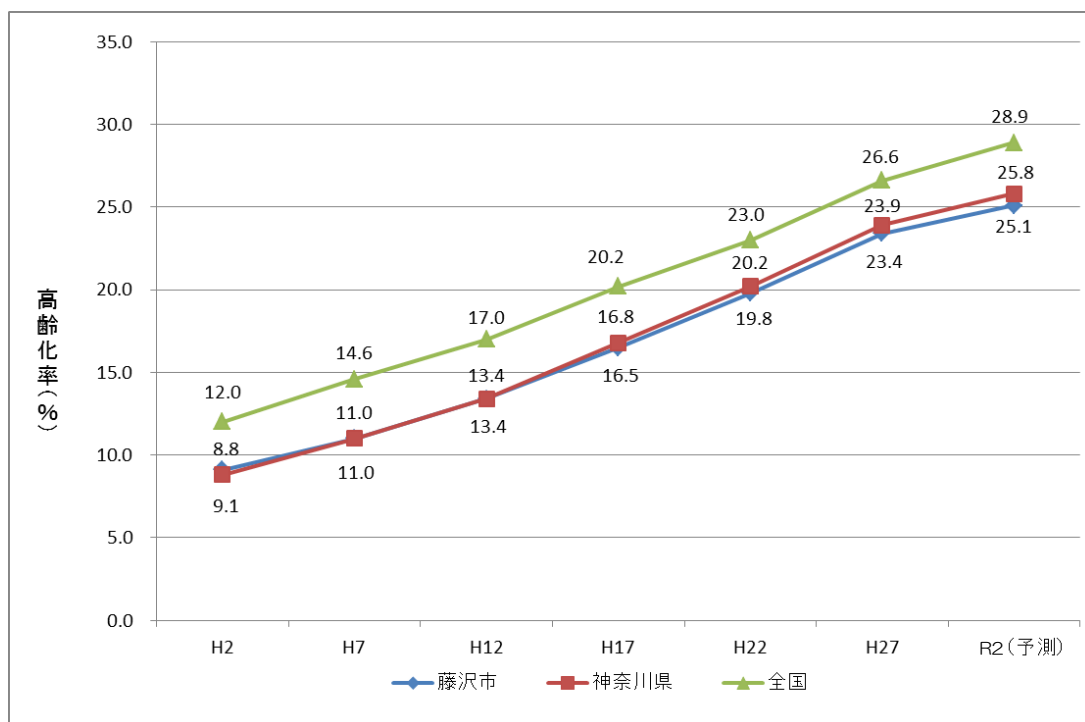
- 市民が高齢者や障がい者に対して理解を深め、移動の手助けや協力を
行うことができるように、広報、啓発、教育活動を推進する。



5. 都市構造の把握

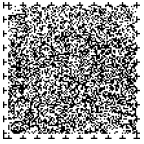
5-1 高齢化率の推移

「藤沢市バリアフリー化基本方針」では、高齢化率の推移は、1990年（平成2年）に9.1%であったものが、年々上昇し、2010年（平成22年）においては19.8%となっています。将来推計では2020年（令和2年）において25.1%に達すると予測されています。



出典：2015年（平成27年）以前のデータは国勢調査「総務省統計局」による。
2020年（令和2年）のデータは国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（2018年（平成30年）3月推計）」による。

図5 高齢化率の推移



5-2

障がい者数の推移

2018年（平成30年）における藤沢市の障がい者数（注）は17,485人であり、その内訳は身体障がい者数が10,939人と最も多く、ついで、精神障がい者数が3,519人となっています。2006年（平成18年）と比較すると、市人口における各障がい者数の割合は、精神障がい者数が最も増加しており、2018年（平成30年）において市人口の0.82%に達しています。

（注）身体障がい者は身体障がい者手帳所持者数、知的障がい者は療育手帳所持者数、精神障がい者は精神障がい者保健福祉手帳所持者数

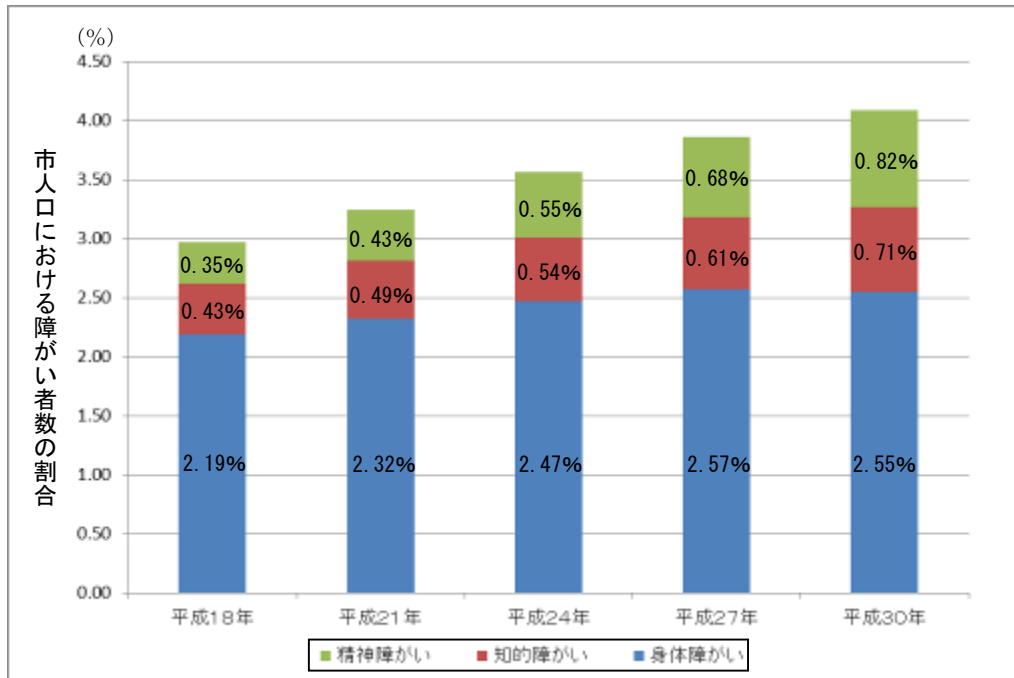


図6 障がい者率の推移

表1 障がい者数の推移

(人)

	身体障がい	知的障がい	精神障がい	合計	市人口
平成18年	8,689	1,717	1,372	11,778	396,136
平成19年	8,961	1,775	1,514	12,250	399,503
平成20年	9,228	1,827	1,614	12,669	402,842
平成21年	9,422	1,970	1,738	13,130	405,939
平成22年	9,726	2,060	1,945	13,731	408,161
平成23年	10,174	2,165	2,127	14,466	413,826
平成24年	10,313	2,245	2,303	14,861	416,756
平成25年	10,574	2,344	2,515	15,433	418,269
平成26年	10,763	2,487	2,678	15,928	418,417
平成27年	10,910	2,579	2,889	16,378	423,894
平成28年	10,896	2,679	3,071	16,646	426,678
平成29年	10,918	2,895	3,275	17,088	428,837
平成30年	10,939	3,027	3,519	17,485	429,317

表2 年齢階級別の精神障がい者数の推移

区分	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	4年間の 伸び率
	(平成22年)	(平成23年)	(平成24年)	(平成25年)	(平成26年)	
総数	1,945人	2,127人	2,303人	2,515人	2,678人	37.7%
0～9歳	1人	3人	1人	2人	6人	500.0%
10～19歳	22人	24人	25人	23人	30人	36.4%
20～29歳	178人	211人	225人	248人	262人	47.2%
30～39歳	537人	560人	560人	584人	581人	8.2%
40～49歳	457人	537人	620人	710人	782人	71.1%
50～59歳	312人	315人	338人	375人	420人	34.6%
60～64歳	176人	183人	205人	211人	204人	15.9%
65歳以上	262人	294人	329人	362人	393人	50.0%

出典 ふじさわ障がい者プラン2020

表3 年齢階級別の知的障がい者数の推移

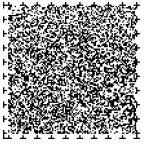
区分	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	4年間の 伸び率
	(平成22年)	(平成23年)	(平成24年)	(平成25年)	(平成26年)	
総数	2,060人	2,165人	2,245人	2,344人	2,487人	20.7%
0～17歳	681人	725人	739人	772人	841人	23.5%
18～64歳	1,320人	1,379人	1,444人	1,506人	1,567人	18.7%
65歳以上	59人	61人	62人	66人	79人	33.9%

出典 ふじさわ障がい者プラン2020

表4 年齢階級別の身体障がい者数の推移

区分	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	4年間の 伸び率
	(平成22年)	(平成23年)	(平成24年)	(平成25年)	(平成26年)	
総数	9,726人	10,174人	10,313人	10,574人	10,763人	10.7%
0～5歳	45人	57人	57人	56人	56人	24.4%
6～11歳	98人	101人	90人	95人	94人	▲4.1%
12～14歳	37人	47人	63人	64人	56人	51.4%
15～17歳	59人	57人	47人	39人	51人	▲13.6%
18～29歳	244人	252人	258人	253人	247人	1.2%
30～39歳	435人	408人	410人	404人	408人	▲6.2%
40～49歳	618人	672人	696人	732人	748人	21.0%
50～64歳	1,941人	2,001人	1,978人	1,926人	1,855人	▲4.4%
65～69歳	1,254人	1,232人	1,132人	1,181人	1,220人	▲2.7%
70歳以上	4,995人	5,347人	5,582人	5,824人	6,028人	20.7%

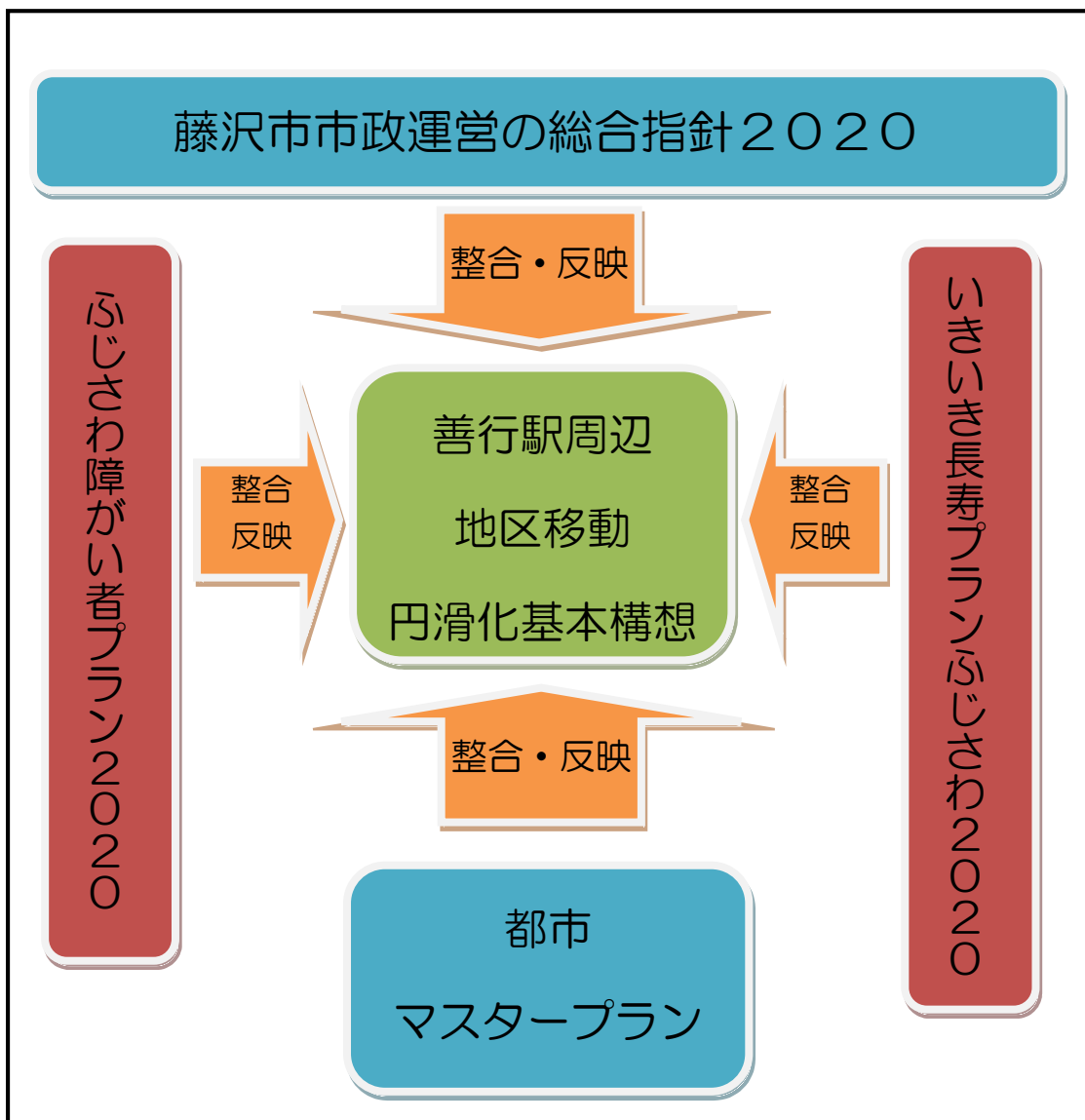
出典 ふじさわ障がい者プラン2020

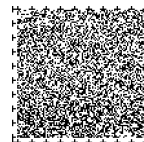


6. 上位計画・将来構想の把握

6-1 上位計画・将来構想の把握

善行駅周辺地区移動円滑化基本構想は、藤沢市の上位計画にあたる「藤沢市市政運営の総合指針2020」、「都市マスタープラン」、「ふじさわ障がい者プラン2020」などに掲げられているユニバーサルデザインのまちづくりの一環として位置づけられるものであり、諸施策との整合を図りながら地区の特性やまちづくりの方向性などに配慮した計画とすることが必要です。





藤沢市市政運営の総合指針2020

めざす都市像

「郷土愛あふれる藤沢 ～松風の人との和うるわし 湘南の元気都市～」

8つの基本目標

- 〈安全な暮らしを守る〉
- 〈文化・スポーツを盛んにする〉
- 〈豊かな環境をつくる〉
- 〈子どもたちを守り育てる〉
- 〈健康で安心な暮らしを支える〉
- 〈地域経済を循環させる〉
- 〈都市基盤を充実する〉

○交通アクセスの向上等の都市基盤の整備にあたっては環境負荷を低減することや、超高齢社会における移動の円滑化が求められています。

○高度経済成長期に整備された道路、河川、下水道等の都市基盤施設や公共建築物は、老朽化対策、超高齢社会に対応した機能の充実・強化、規模の適正化等が必要となります。

- 〈市民自治・地域づくりを進める〉

5つのまちづくりテーマ

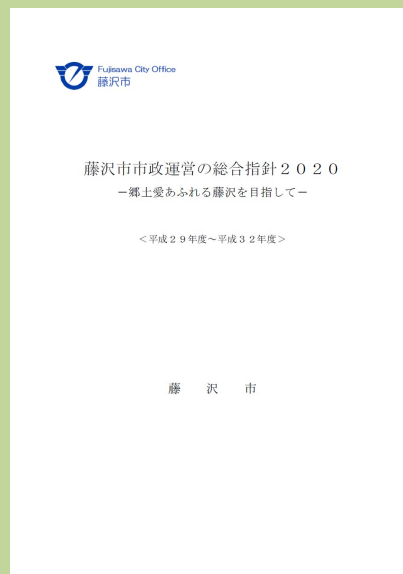
- (1)安全で安心な暮らしを築く
- (2)「2020年」に向けてまちの魅力を創出する
- (3)笑顔と元気あふれる子どもたちを育てる
- (4)健康で豊かな長寿社会をつくる
- (5)都市の機能と活力を高める

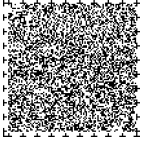
○都市基盤の充実と長寿命化対策の推進

少子超高齢社会への対応や総人口の維持に向けて、自然と調和しつつ市民生活と市内経済を支える都市基盤の充実を図るため、都市拠点の形成、公共施設等の再整備を推進します。

○誰もが移動しやすい交通体系の構築

高齢者や障がい者をはじめ、誰もが移動しやすい交通体系の構築を目指し、「藤沢市交通マスタープラン」等に基づき、拠点間や拠点と地域を結ぶネットワークの構築による身近な交通環境づくりを推進します。





都市マスタープラン

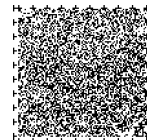
将来都市像

「自立するネットワーク都市」

都市づくりの基本方針

1. 13地区別まちづくり
2. 活力を生み出す都市づくり
3. 低炭素社会構築に向けた都市づくり
 - 低炭素型で、利便性の高い交通体系の構築
 - ・歩行者や自転車が移動しやすい交通環境の充実
4. 災害に強く安全な都市づくり
5. 美しさに満ちた都市づくり
 - 身近な暮らしを支え、活動、交流しやすい地区拠点と周辺の交通環境の充実
 - ・地区拠点へのユニバーサルデザインによるアクセスの充実
 - ・地区内を円滑に移動できる補助幹線道路の整備・充実
 - ・歩行者や自転車等が安心して移動できる交通環境の整備・充実
6. 広域的に連携するネットワークづくり





ふじさわ障がい者プラン2020

基本理念

「すべての人が、障がいの有無にかかわらず、
お互いに助け合い、自分らしく生活できるまちへ」

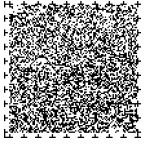
3つの目指す社会像

- 一人ひとりが地域の中で生きがいをもって生活できる社会づくり
- 一人ひとりが地域の中で共に支えあえる社会づくり
- 一人ひとりが地域の中で安心して生活できる社会づくり

5つの基本目標

1. 一人ひとりの障がいの状態や生活状況に応じた支援の充実
2. 障がいのある人とその家族を地域の中で支える仕組みの充実
3. 障がい福祉施策の充実に向けた基盤整備と人材育成の推進
4. 安心して生活するための保健医療の体制や、災害・緊急時支援の充実
5. 一人ひとりの尊厳が守られる社会づくりの推進





いきいき長寿プランふじさわ2020

理想とする高齢社会像

「健康寿命日本一 人生100年時代を支えあうまち ふじさわ」

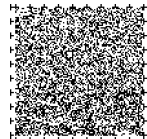
基本理念

- いつまでも健康であり続けることができるよう支援します
- 身近な地域で自立した生活が継続できるよう支援します
- 市民と行政が協働し、支えあう地域社会を実現します
- 個人の尊厳と主体性を尊重します

基本目標

1. 元気に暮らせる地域づくりの推進
2. 認知症施策の推進
3. 医療・介護及び福祉の連携による在宅生活支援の推進
4. 介護保険サービスの充実
5. 安心して住み続けられる生活環境の整備
6. 地域に根ざした相談支援の推進
7. 新たな地域生活課題の把握と対策





7. 善行地区の概況

7-1 善行地区のプロフィール

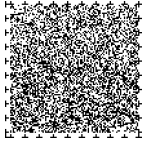
善行地区は、藤沢市のほぼ中央部、相模野台地の南端に位置し、台地と谷間の入り組んだ、緑豊かな自然と景観に恵まれた地域です。

川沿いに田園地帯、台地には畑作地帯が広がる、農村地帯だった善行地区が現在のように変貌を遂げたのは、市が1957年（昭和32年）に都市計画区域指定を策定し、1961年（昭和36年）から全面的に開発事業に着手したことによるものです。

1960年（昭和35年）、地域のほぼ中央部を通る小田急線に善行駅が開設され、駅を中心として、戦前、関東屈指の名門ゴルフコースであった藤沢ゴルフ倶楽部の跡地は、「県立教育センター」、「同体育センター」、「藤沢商業高等学校（現藤沢翔陵高等学校）」、「聖園女学院」などの文教地区となり、海軍藤沢航空隊の跡地には、「荏原製作所」をはじめ20社以上の企業が進出、また、1964年（昭和39年）に県営亀井野団地、翌40年には善行団地の造成といった大規模な住宅開発が続き、周辺道路などの都市施設が完成をみたことにより、現在の善行地区の基盤（文・工・住）ができあがりました。

1979年（昭和54年）11月には、公民館を併設した総合施設として、善行市民センターが開設され、地域団体や社会教育などの活動の拠点として、住民相互の交流が図られています。





7-2 善行地区の現況

【現況】

- 2015年（平成27年）の人口は42,297人、世帯数は17,987世帯であり、1985年（昭和60年）以降増加傾向にあります。年齢別に見ると、65歳以上の割合が増加傾向、14歳以下の割合が減少傾向であり、少子高齢化の傾向が見られますが、65歳以上人口の割合は25.5%と、全市と比較して若干高く（市全体：23.4%）世帯人員は減少傾向にあります。
- 小田急江ノ島線の善行駅を中心に面整備は完了しています。地区内では、善行駅と善行団地以外の住宅地を結ぶ公共交通が少ないうえ、坂道が多く、駅アクセスが不便な地域もあります。
- 都市づくりの課題では、地区内の道路ネットワークの見直しと、より円滑な移動を可能にする空間の確保や、移動手段の充実に向けた取組が求められています。

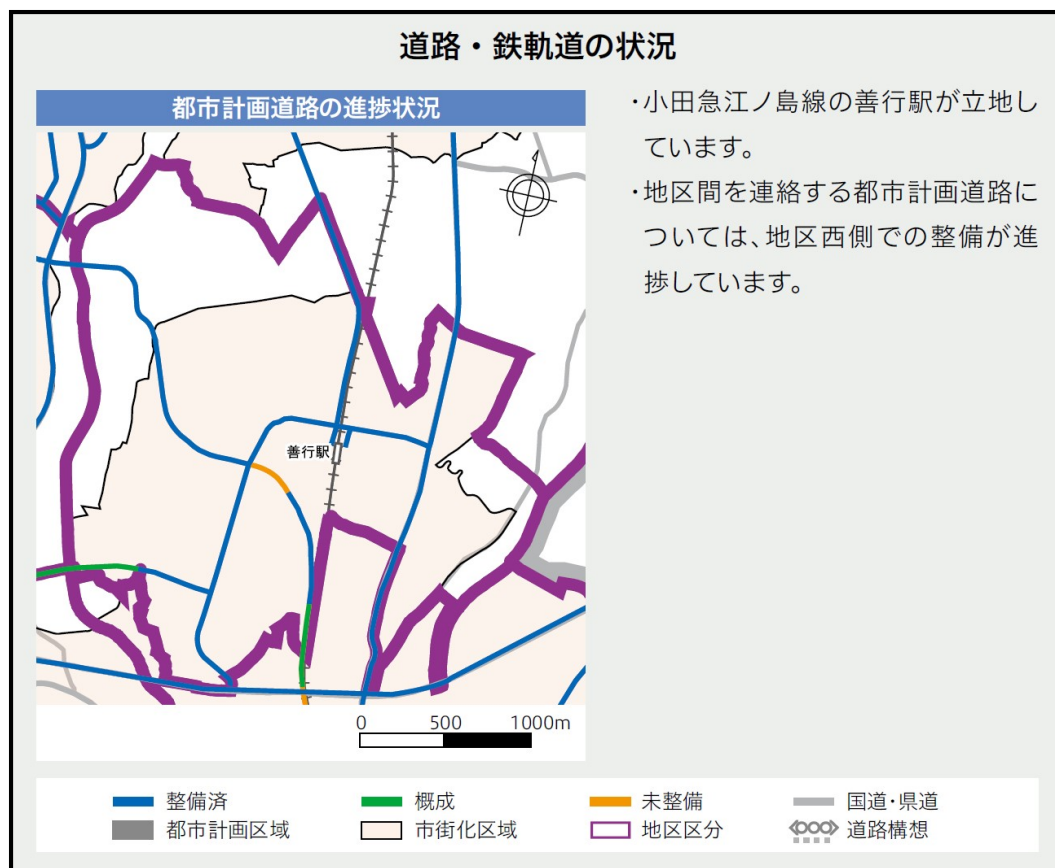


図7 道路・鉄軌道の状況

※（都市マスタープラン2018年（平成30年）改定）より

人口の状況 資料：国勢調査

	S60	H7	H17	H27
全体(人)	33,563	37,860	39,323	42,297
増加率(%)		12.8	3.9	7.6
人口密度 (人/km ²)	5,520	6,227	6,468	6,945
世帯数	10,489	13,844	16,240	17,987
増加率(%)		32.0	17.3	10.8
世帯規模(人)	3.20	2.73	2.42	2.35

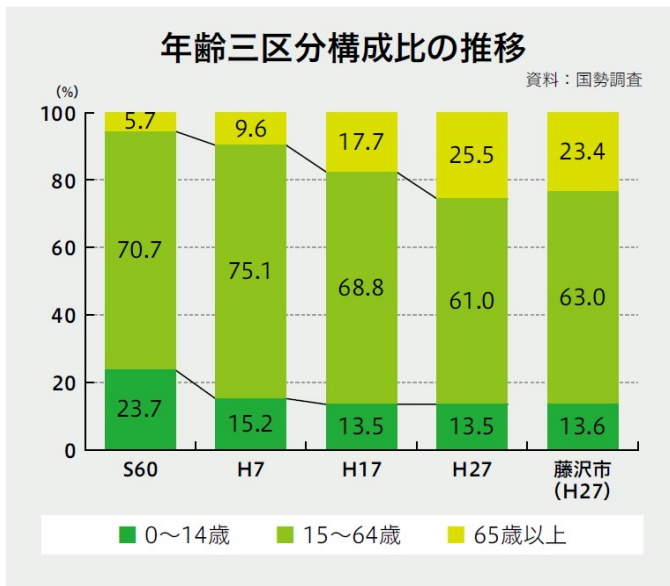
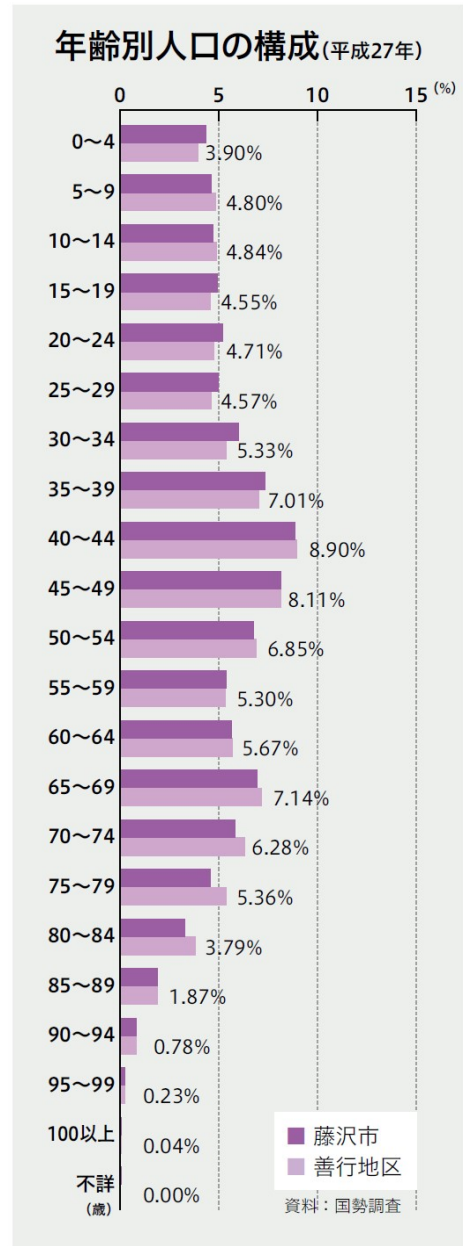
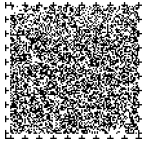


図8 人口・世帯数の推移
※(都市マスタープラン2018年(平成30年)改定)より

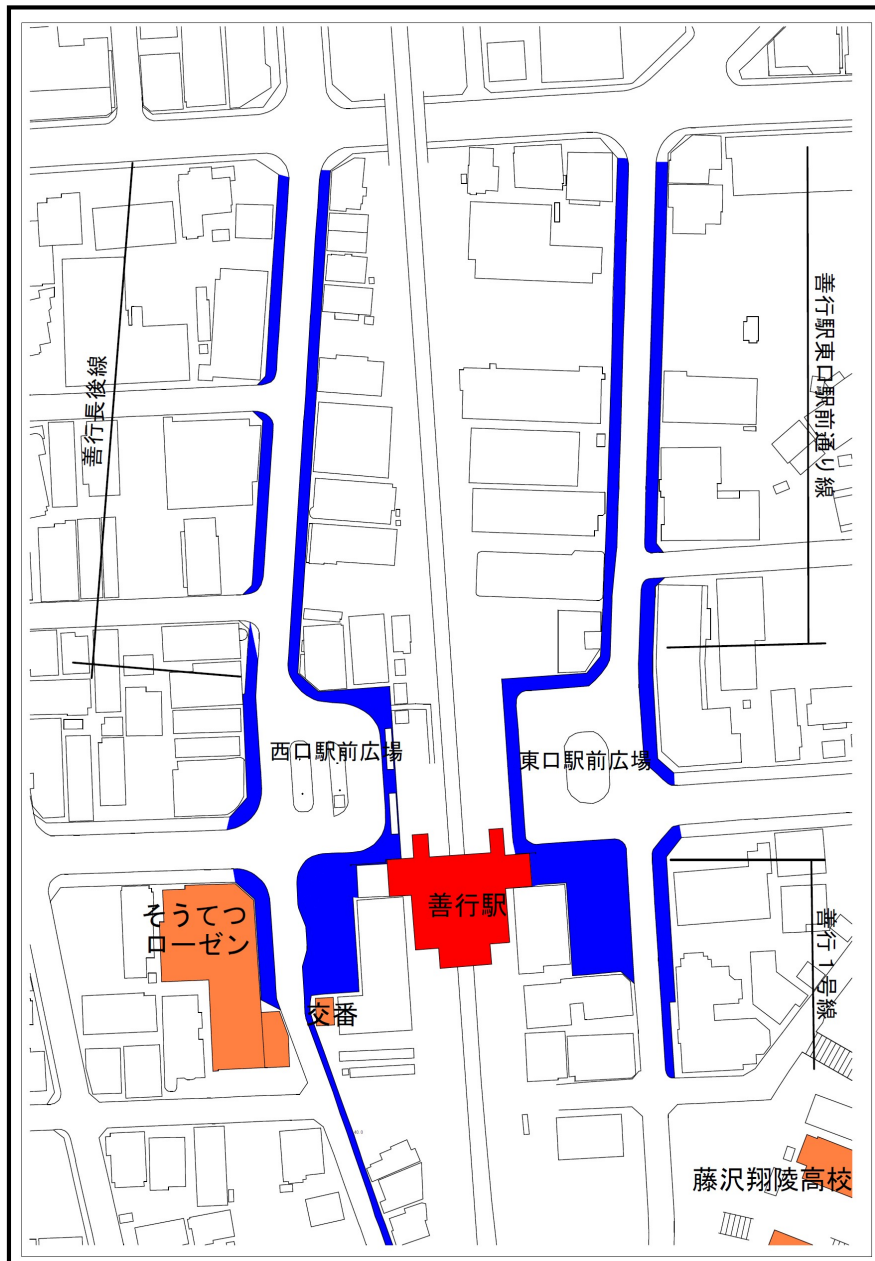


8 善行駅周辺地区の問題点と課題点の整理

8-1 各路線ごとの問題点

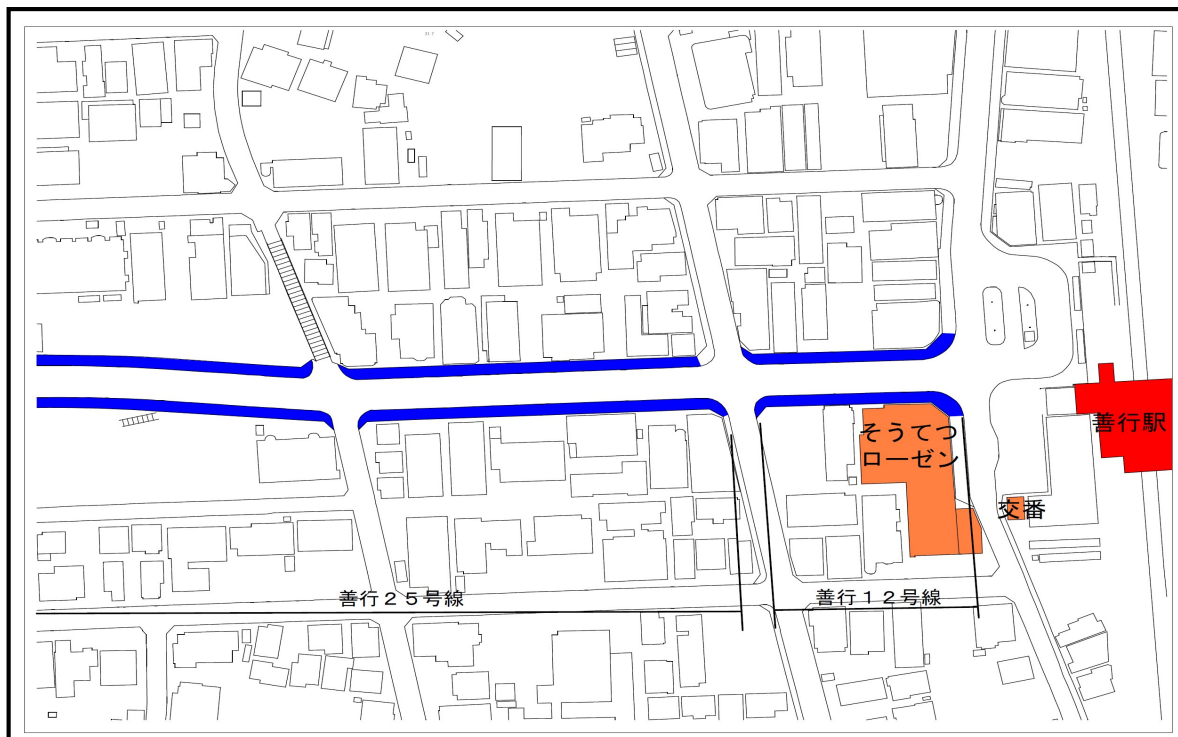
現況把握結果及び現地診断における主な指摘事項から問題点を整理し、課題の抽出を行いました。主な課題としては、歩道の有効幅員の確保、段差の解消、支障物件の整理等があげられます。

東西駅前広場・善行長後線・善行駅東口駅前通り線・善行1号線



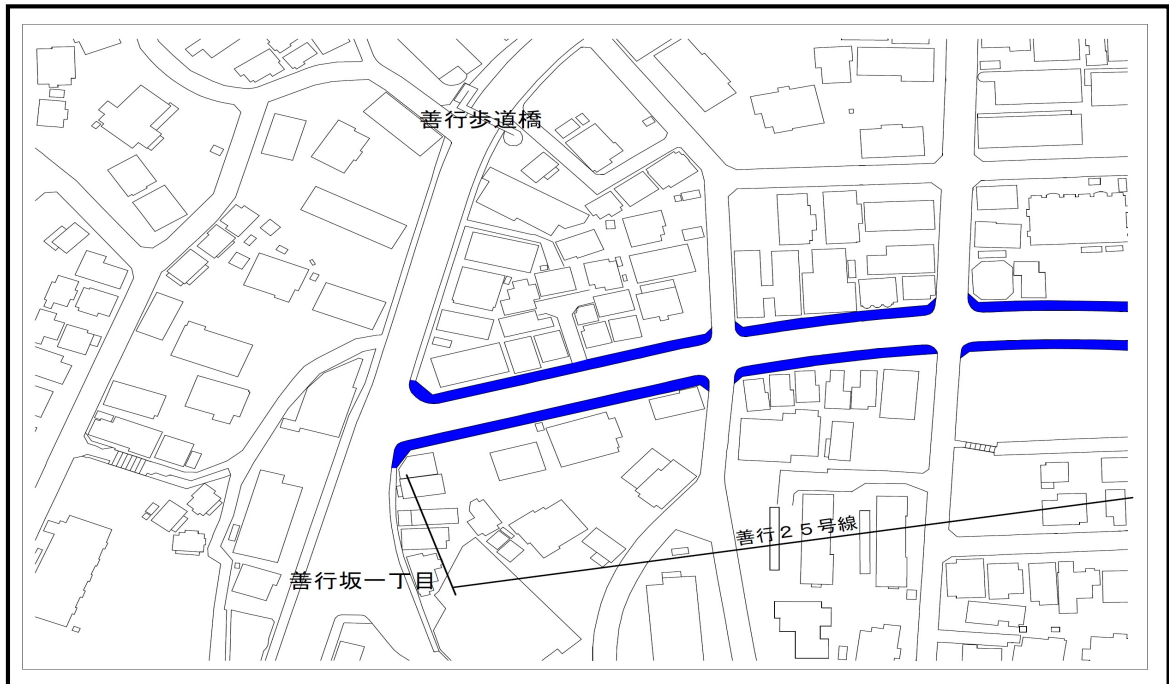
問題点	路線名	範囲	注意点
西口駅前広場の舗装 (ブロック系)のガタ ツキ	西口駅前広場	ポイント	駅前広場という地域の玄関 口であるため、景観にも配慮 し、使用する材質には配慮が 必要
植栽が多く支障にな っている	東西駅前広場 善行長後線 善行駅東口 駅前通り線	ルート	駅前広場という地域の玄関 口であるため、植栽の有無に ついては地域との検討が必要
標識類が通行の支障 になっている	善行長後線 善行駅東口 駅前通り線	ルート	標識類については管理者が 異なるため、管理者との協議 が必要
障がい者用の停車施 設の新設	東西駅前広場	ポイント	停車施設の設置には既存の 歩道面積を減少させること になるため、設置箇所の選定 には注意を要する
視覚障がい者誘導用 ブロックの新設・維持 管理	東西駅前広場 善行長後線 善行駅東口 駅前通り線 善行1号線	ルート	限られた歩道幅員のなかで、 効果的な位置を検討する必 要がある
歩道幅員が狭い	善行長後線 善行駅東口 駅前通り線 善行1号線	ルート	既存の車道幅員を狭くでき ない箇所については、歩道内 の占有物件などを整理する ことで有効幅員を確保する
歩道の勾配がきつい	善行長後線 善行駅東口 駅前通り線	ルート	勾配については、地形の問題 もあるため、根本的な解決が 困難な場合もあるが、歩道の セミフラット化を行うこと で可能な範囲で、勾配を緩和 する
休憩施設(ベンチ)の 設置	東西駅前広場 善行長後線 善行駅東口 駅前通り線	ポイント	ベンチについては、ベンチ自 体が支障物になることも考 えられるため、設置位置に関 しては注意を要する
手すりの設置	善行長後線 善行駅東口 駅前通り線	ルート	手すりの設置に関しては、連 続性に配慮するとともに、横 断防止柵などとの兼用も検 討する

善行 12 号線・善行 25 号線



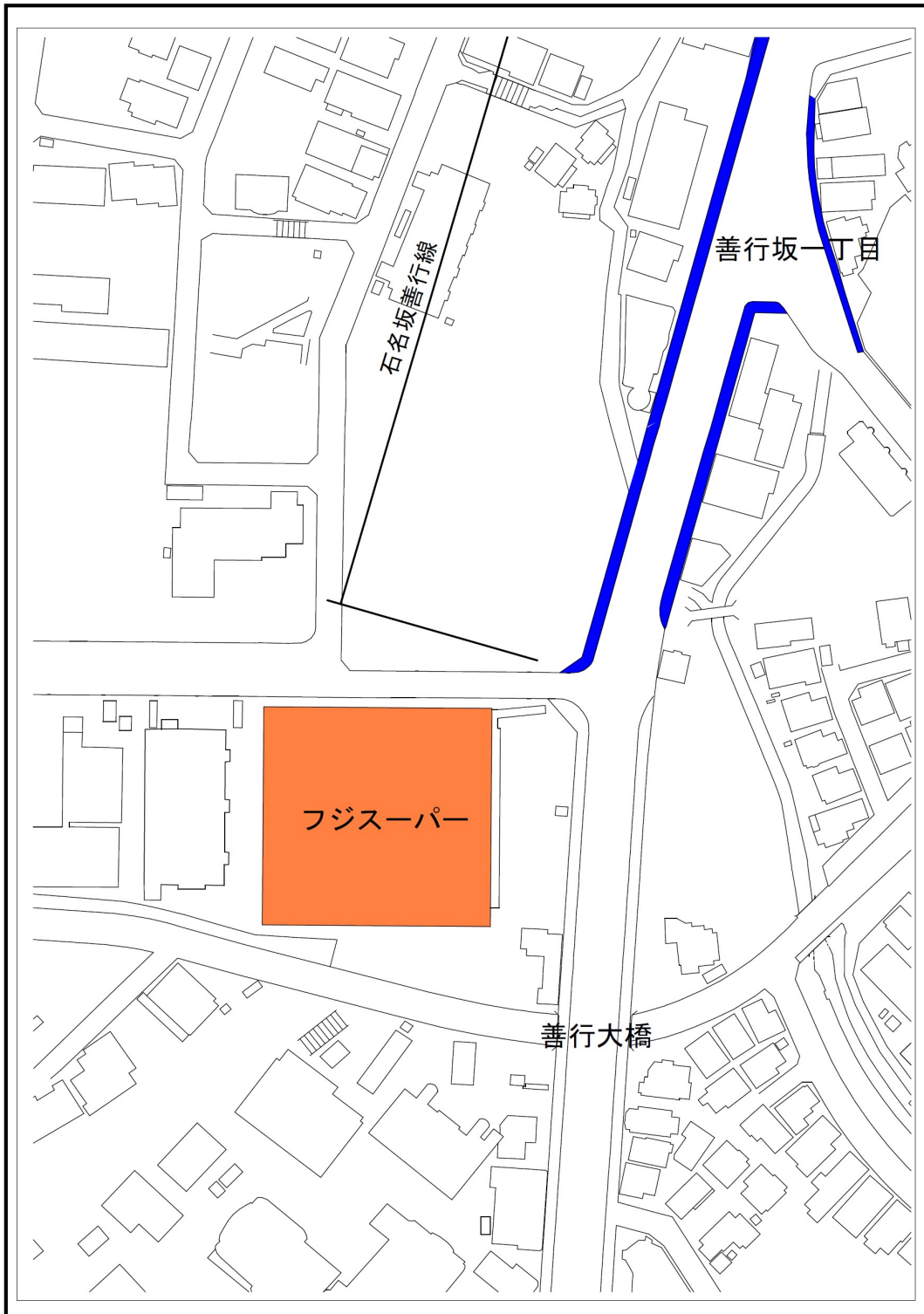
問題点	路線名	範囲	注意点
植栽が多く支障になっている	善行 12 号線 善行 25 号線	ルート	植栽の有無については地域との検討が必要
視覚障がい者誘導用ブロックの新設・維持管理		ルート	限られた歩道幅員のなかで、効果的な位置を検討する必要がある
標識類が通行の支障になっている		ポイント	標識類については管理者が異なるため、管理者との協議が必要
歩道の勾配がきつい		ルート	勾配については、地形の問題もあるため、根本的な解決が困難な場合もあるが、歩道のセミフラット化を行うことで可能な範囲で、勾配を緩和する
休憩施設（ベンチ）の設置		ポイント	ベンチについては、ベンチ自体が支障物になることも考えられるため、設置位置に関しては注意を要する
手すりの設置		ルート	手すりの設置に関しては、連続性に配慮するとともに、横断防止柵などとの兼用も検討する

善行 25 号線

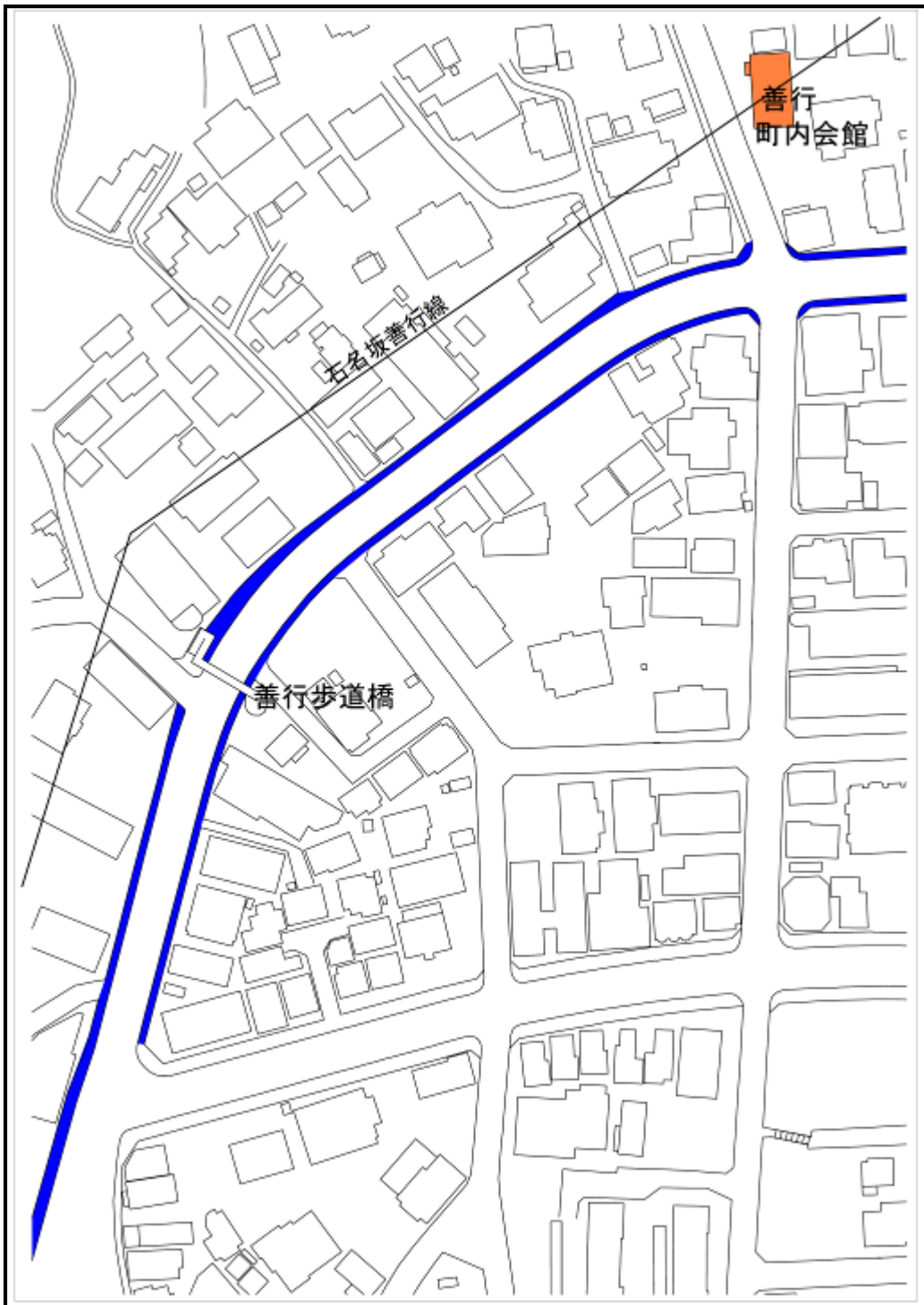


問題点	路線名	範囲	注意点
植栽が多く支障になっている	善行 25 号線	ルート	植栽の有無については地域との検討が必要
視覚障がい者誘導用ブロックの新設・維持管理		ルート	限られた歩道幅員のなかで、効果的な位置を検討する必要がある
歩道の勾配がきつい		ルート	勾配については、地形の問題もあるため、根本的な解決が困難な場合もあるが、歩道のセミフラット化を行うことで可能な範囲で、勾配を緩和する
休憩施設（ベンチ）の設置		ポイント	ベンチについては、ベンチ自体が支障物になることも考えられるため、設置位置に関しては注意を要する
手すりの設置		ルート	手すりの設置に関しては、連続性に配慮するとともに、横断防止柵などとの兼用も検討する

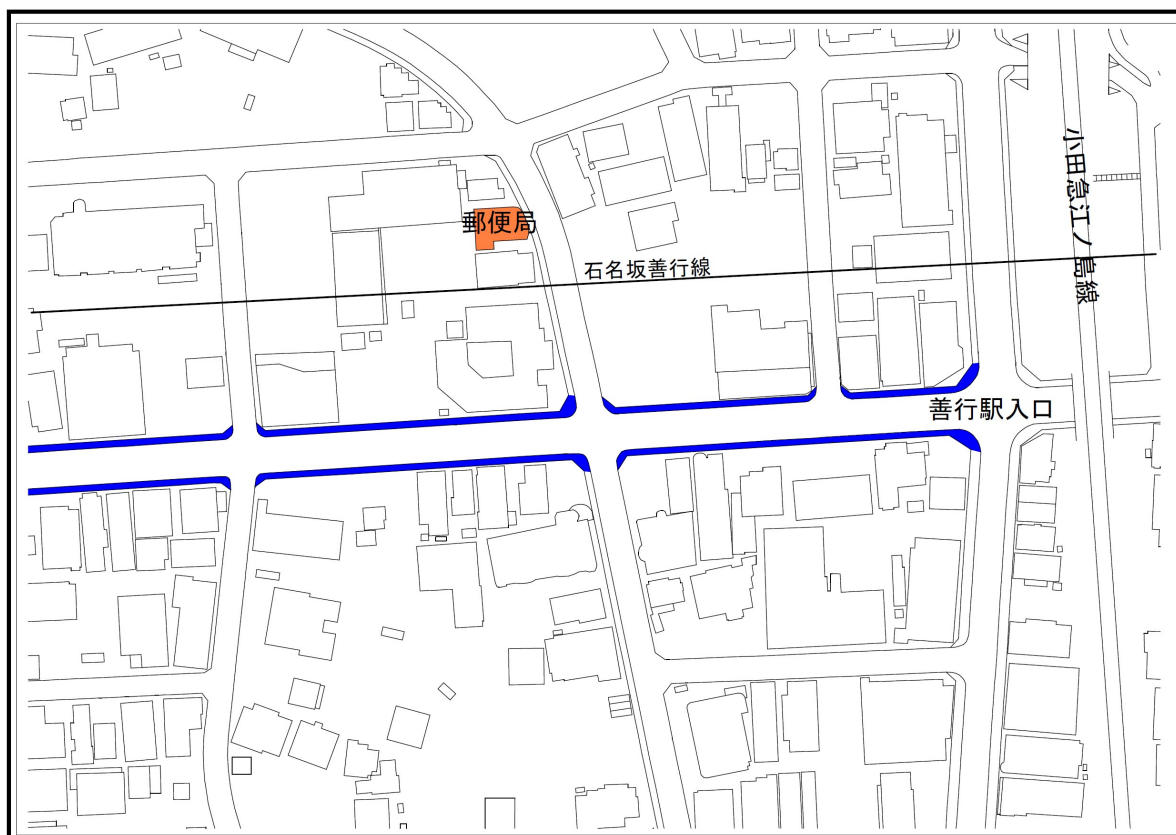
石名坂善行線



石名坂善行線

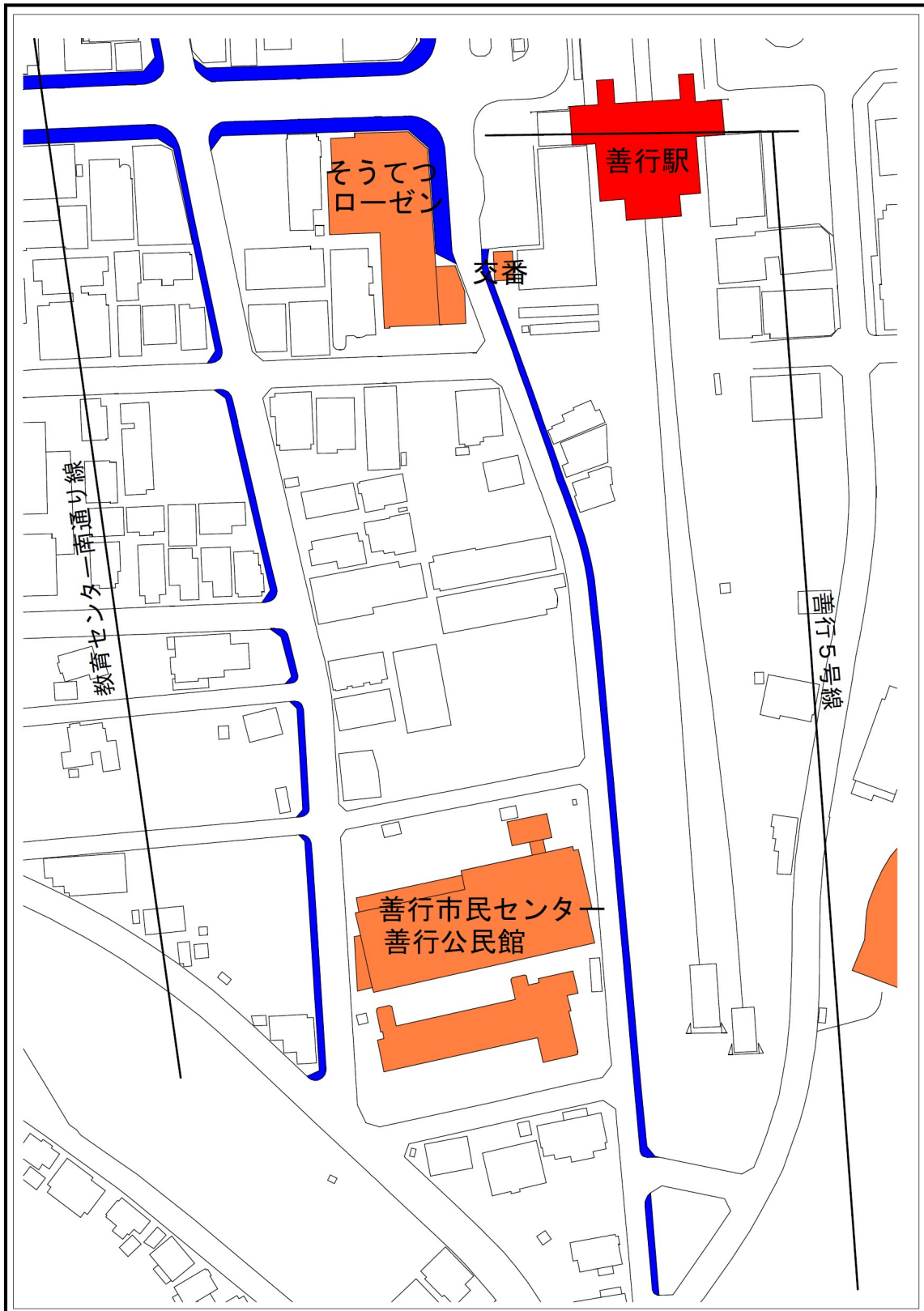


石名坂善行線



問題点	路線名	範囲	注意点
標識類が通行の支障になっている	石名坂善行線	ルート	標識類については管理者が異なるため、管理者との協議が必要
視覚障がい者誘導用ブロックの新設・維持管理		ルート	限られた歩道幅員のなかで、効果的な位置を検討する必要がある
歩道幅員が狭い		ルート	既存の車道幅員を狭くできない箇所については、歩道内の占用物件などを整理することで有効幅員を確保する
歩道の勾配がきつい		ルート	勾配については、地形の問題もあるため、根本的な解決が困難な場合もあるが、歩道のセミフラット化を行うことで可能な範囲で、勾配を緩和する

教育センター南通り線・善行5号線



問題点	路線名	範囲	注意点
視覚障がい者誘導用ブロックの新設・維持管理	善行5号線 教育センター 南通り線	ルート	限られた歩道幅員のなかで、効果的な位置を検討する必要がある
歩道幅員が狭い	善行5号線 教育センター 南通り線	ルート	既存の車道幅員を狭くできない箇所については、歩道内の占用物件などを整理することで有効幅員を確保する
歩道の勾配がきつい	善行5号線 教育センター 南通り線	ルート	勾配については、地形の問題もあるため、根本的な解決が困難な場合もあるが、歩道のセミフラット化を行うことで可能な範囲で、勾配を緩和する
手すりの設置	善行5号線	ルート	手すりの設置に関しては、連続性に配慮するとともに、横断防止柵などとの兼用も検討する



ワークショップの様子



現地点検の様子

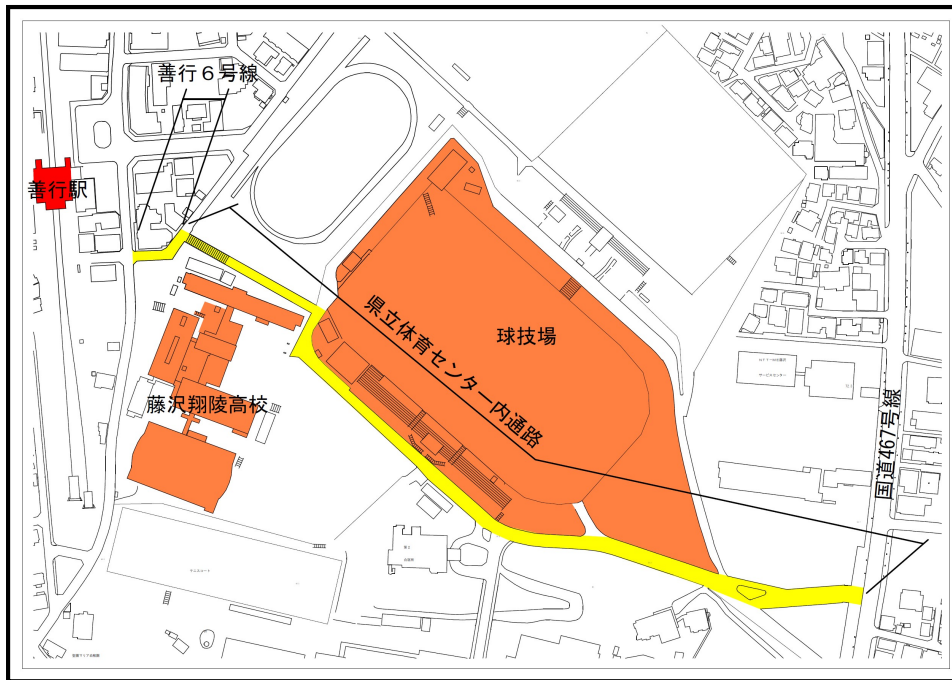


ワークショップの様子



ワークショップの様子

善行6号線・県立体育センター内通路



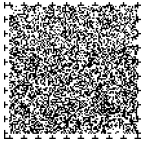
問題点	路線名	範囲	注意点
視覚障がい者誘導用ブロックの新設・維持管理	善行6号線 県立体育センター内通路	ルート	効果的な位置を検討する必要がある
約9mの高低差がある階段があり、車いすでの通行ができない		ルート	エレベーター等の設置を検討する
歩道がない	善行6号線	ルート	歩道の有効幅員確保を検討する



約9mの高低差がある階段



善行6号線



9. 善行駅周辺地区移動円滑化基本構想立案の基本方針

9-1 バリアフリー化に対するニーズ

善行駅周辺地区の特性として以下の6点をバリアフリー化に対するニーズとしてあげることができます。

- ①歩道の有効幅員の確保
 - ②老朽化した舗装の打換えやブロック系の舗装材の見直し
 - ③縦断勾配や横断勾配などの平坦性の確保
 - ④電柱などの支障物件の整理
 - ⑤視覚障がい者誘導用ブロックの再整備
 - ⑥手すり等の補助的施設の設置
- ※駅前広場の整備については今後の活用方法との整合を図る



視覚障がい者誘導用ブロックの再整備



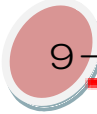
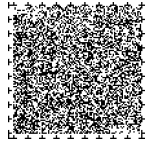
歩道の有効幅員の確保



電柱などの支障物件の整理



手すりや休憩施設の設置

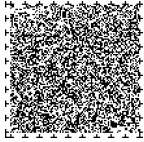


9-2 藤沢市地区別バリアフリー化整備パターン

(1) 地区類型別整備パターンの検討

藤沢市バリアフリー化基本方針では、藤沢市域を「地域現況」、「駅周辺の基盤整備状況」、「旅客施設の現況」により分類し「藤沢市移動円滑化の考え方」として6つの整備パターンに整理しています。

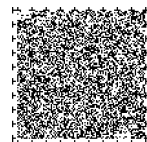
	地域現況	駅周辺の基盤整備状況	旅客施設の現況	移動円滑化の考え方
駅及びその周辺地域	<ul style="list-style-type: none"> ・主要な公共的施設や日常生活に必要な施設が多く立地している地区 ・高齢者や障がい者等の通行や施設の利用等が日常的に多い地区 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場等を有し、移動ネットワーク上の主要な交通拠点を形成している ・駅を中心に、地区の骨格となる道路が存在する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者数が1日あたり3,000人以上 	【地域拠点駅型（重点整備）】 <ul style="list-style-type: none"> ・駅等の旅客施設のバリアフリー化を推進する。 ・駅周辺地区において幅の広い歩道整備や歩道の段差の解消など、バリアフリー化を重点的・一体的に推進する。
	<ul style="list-style-type: none"> ・主に地域住民の通勤・通学、日常生活に使われている交通拠点およびその周辺地域 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場が存在しない。または比較的小規模な駅前広場が存在する ・駅周辺に地域の骨格となる道路が存在しない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者数が1日あたり3,000人以上 	【日常生活利用駅型（重点整備）】 <ul style="list-style-type: none"> ・駅等の旅客施設のバリアフリー化を推進する。 ・駅を中心に歩車共存道路等、歩行者が優先されるような道路を整備し、高齢者や障がい者等の交通弱者が安心して道路を利用できる環境を整備する。
			<ul style="list-style-type: none"> ・ホームまでの高低差が小さく、小改良で車椅子対応可能 	【日常生活利用駅型】 <ul style="list-style-type: none"> ・駅等の旅客施設については、駅施設の改築等に合わせ、バリアフリー化を推進する。 ・駅を中心に歩車共存道路等、歩行者が優先されるような道路を整備し、高齢者や障がい者等の交通弱者が安心して道路を利用できる環境を整備する。
その他の地域	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通機関として主にバスが利用されている地域 	—	—	【バス地区型】 <ul style="list-style-type: none"> ・バス路線に歩道を積極的に整備するとともに高齢者や障がい者等においても使いやすいバス停の整備を行う。(注)
	<ul style="list-style-type: none"> ・主に自転車・徒歩により移動する地域 	—	—	【自転車・徒歩地区型】 <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者や障がい者等の交通弱者が安心して道路を利用できる環境を整備する。



(2) 地区特性格整備基本方針

藤沢市内において、駅周辺の状況を踏まえて地区特性の整理を行いました。今後、整備を進める上では、これらの特徴をふまえ、住民ニーズを勘案し、順次整備を進めていくものとします。

整備パターン	駅・バスターミナル徒歩圏域				徒歩圏域外	
	地域拠点 駅型 (重点整備)	日常生活利用駅型 (重点整備)	日常生活 利用駅型	日常生活 利用駅型 (代替整備 検討)	バス路線 沿線	その他の 地区
1日乗降客数	3,000人以上		3,000人未満			
商業業務・ 地域拠点 商業・業務等の地 域の拠点であり、 鉄道やバス等によ り交通拠点を形成 している地区	藤沢駅 湘南台駅 長後駅 辻堂駅					
利用交通 手段混在 型 駅周辺は区画整 理がされ、小規模 な駅前広場を有す る。駅へはバス、 徒歩、自家用車、 自転車等の多様 な交通手段が利 用されている地区		六会日大前 駅 善行駅		目白山下駅		
日常生活 拠点 自転車・ 歩行者 アクセス 型 駅周辺は主にス プロー的に市街地 が形成されている。 駅前広場や骨 格となる道路網が 形成されておら ず、駅への主たる アクセス手段が徒 歩、自転車となっ ている地区			藤沢本町 駅 本鵠沼駅 鵠沼海岸 駅 鵠沼駅	石上駅 柳小路駅 湘南海岸 公園駅		
観光地 型 日常生活の駅とし て使われている が、観光地との役 割も有する地区			片瀬江ノ島 駅 江の島駅 湘南江の 島駅			
基本的な 考え方	法に基づく重点整備地区を指定する とともに駅施設を中心とした地区の一 体的BF化。		駅施設を中心とした地 区の問題箇所のBF化。		地域ニーズに基づく道 路整備や基盤整備に 伴うBF化。	
道路等	特定経路を主とした歩 行空間の総合的な整備 を図る。特定経路を補 完する準特定経路の検 討。		特定経路の設定または特定経路を代 替する準特定経路の検討を行い、駅 を中心に、歩車共存、歩行者優先道 路の環境整備を図る。		主にバス 路線にお ける歩 行空間 整備を 図る。	
旅客施設等	BF化を積極的に推進する。		駅施設 の改築 等に 合わせ 適時 BF化 を図る。		他の移 動手 段によ る代替 手法 併用も 検討する。 バス停の BF化。	
交通弱者 が安心し て利用で きる道路 環境づく りを図る。						

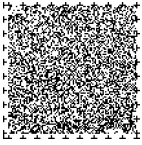


(3) 整備方針の検討

藤沢市内における移動円滑化の整備方針について、整備パターンごとに整理を行いました。

○駅およびその周辺地域（地域拠点駅型、日常生活利用駅型）

	地域拠点駅型（重点整備）	日常生活利用駅型（重点整備）	日常生活利用駅型	日常生活利用駅型（代替整備検討）
駅施設	<ul style="list-style-type: none"> エスカレーター、エレベーター、誘導ブロック、スロープ、手すり等を設け、すべての人が安全で快適に利用できるようにする。 	同 左	日常生活利用駅型 （駅施設等の改築等に合わせ、適時バリアフリー化を進める。）	日常生活利用駅型 （他の移動手段による代替も含めて検討を行い、整備を進める。）
駅前広場	<ul style="list-style-type: none"> 駅前広場の段差や勾配等の改善および誘導ブロックの設置を行い、すべての人が安全で快適に移動できるようにする。 わかりやすい案内の提供を行う。 	同 左	日常生活利用駅型 （駅施設等の改築等に合わせ、適時バリアフリー化を進める。）	日常生活利用駅型 （他の移動手段による代替も含めて検討を行い、整備を進める。）
道路	<ul style="list-style-type: none"> 歩道は十分な有効幅員の確保、段差や勾配等の改善等の整備を行い、連続した歩行空間の確保を進める。 高齢者や障がい者等の道路横断の安全性を高めるため、音響や高齢者感応を付加した信号機の設置を進める。 違法駐輪・看板等の障害物を取り除くため、取り締まりや啓発活動を進める。 	<ul style="list-style-type: none"> 車いす利用を考慮した段差の解消や障がい者のための案内設備の整備といった対策を進めるとともに、ハンプ、狭さく等の物理的デバイスの導入により、地区内を走行する自動車の速度を、地区に見あった速度まで低下させる。 違法駐輪・看板等の障害物を取り除くため、取り締まりや啓発活動を進める。 	同 左	同 左



9-3 善行駅周辺地区における基本方針

善行駅周辺地区におけるバリアフリー化を速やかに、かつ効果的に実現するための基本的な方針として以下の3点を設定します。

- ①だれもが安心して利用できる道路環境の整備
- ②地区の特性である高低差のある地形を考慮した対策
- ③準生活関連経路の設定

①だれもが安心して利用できる道路環境の整備

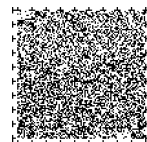
善行駅は、駅前広場や自転車駐車場を有した日常生活利用型の駅で、既に駅施設のバリアフリー化が図られています。また、地区の特徴として、台地と谷間の入り組んだ地形のため、地区内には多くの坂が存在します。この善行駅を中心とした移動円滑化の考え方としては、地区内に立地する旅客施設や商業施設との協働のもと、高齢者や障がい者等、だれもが安心して道路や施設を利用できる環境を整備することが重要です。このため、重点的・一体的に整備を進めるため重点整備地区を設定するものとし、まちあるき調査や検討会議の結果を踏まえ、市民センターや大型スーパーなどの生活関連施設を含む、駅を中心とした概ね500mの範囲を設定します。

②地区の特性である高低差のある地形を考慮した対策

善行地区については、斜面地が多く地形的にも高低差が大きい地区となります。地区内に存在する善行駅東口駅前通り線や石名坂善行線などの主要な道路は急な勾配を持つところが多く、また、店舗等が多く立地されている西口駅前広場から石名坂善行線に向かう善行長後線についても、利用者の多い、地域の主要な道路ではありますが、歩道幅の狭い急こう配の道路であるため、高齢者や障がい者等の安全な通行を妨げている状況です。このように善行地区は高低差のある特徴的な地形を持った地区であるため、道路構造対策以外の、手すりや休憩施設等の利用者の負担を軽減する施設についても検討します。

③準生活関連経路の設定

今回の方針の中では生活関連経路に設定していませんが、今後、周辺施設の動向や地域のニーズが高まった際には、新たに生活関連経路として設定し、必要に応じて各種特定事業を実施していきます。



10 善行駅周辺地区移動円滑化基本構想(案)の検討

10-1 重点整備地区の設定

重点整備地区は善行駅を中心として徒歩圏内（概ね半径0.50km以内）に高齢者・障がい者等が利用する主要施設（官公庁、医療施設等）を含む区域としました。区域境は主要な道路、河川、鉄道、町丁目境等を総合的に勘案して策定しました。

重点整備地区の概要は以下の通りです。

- 面積：約0.46km² ・人口（2008年（平成20年）10月）：0.25万人
- 人口密度：5,435人/km²

出典：都市計画基礎調査（2010年（平成22年度））

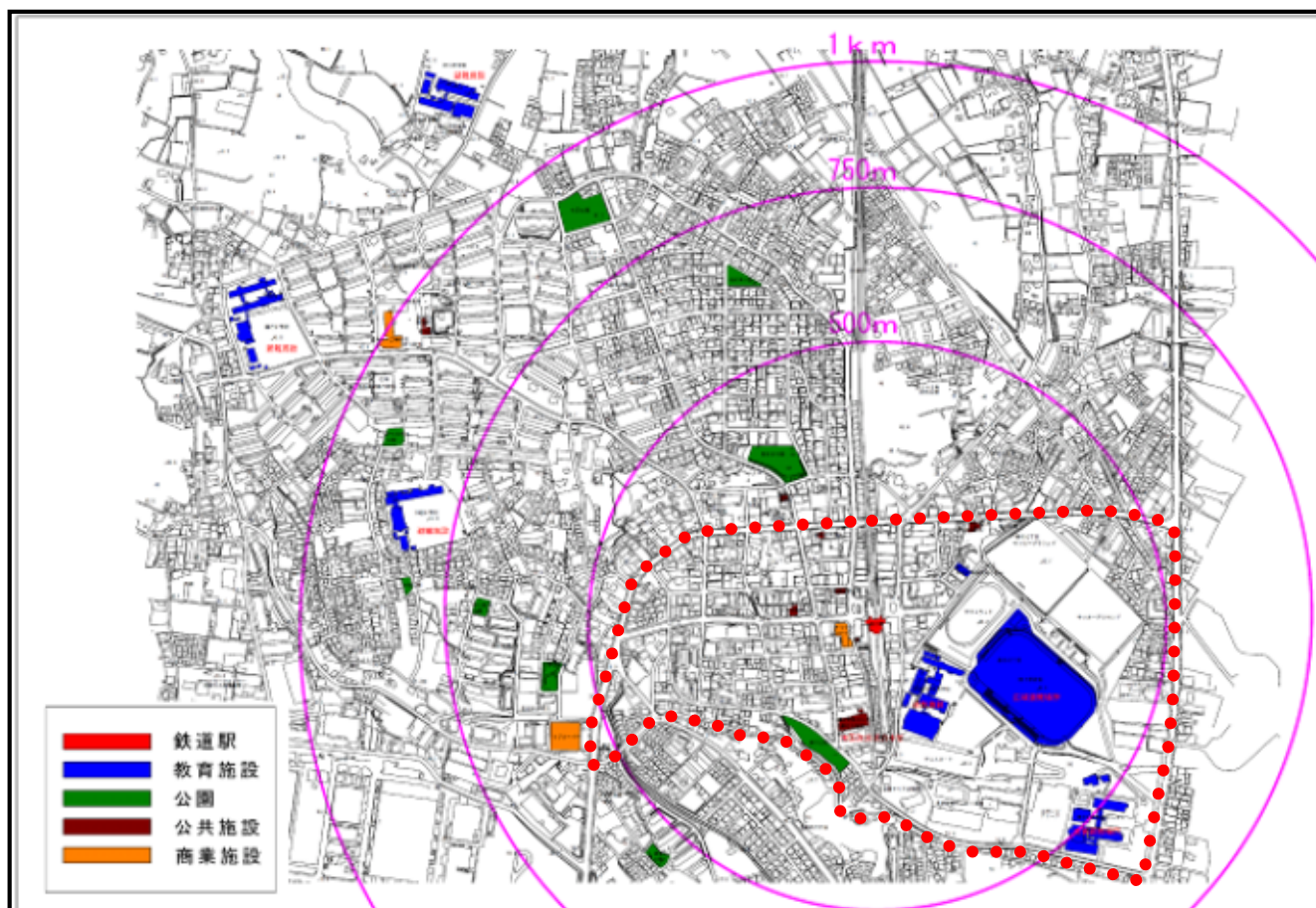
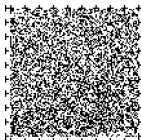


図9 重点整備地区位置図



10-2 生活関連経路の設定

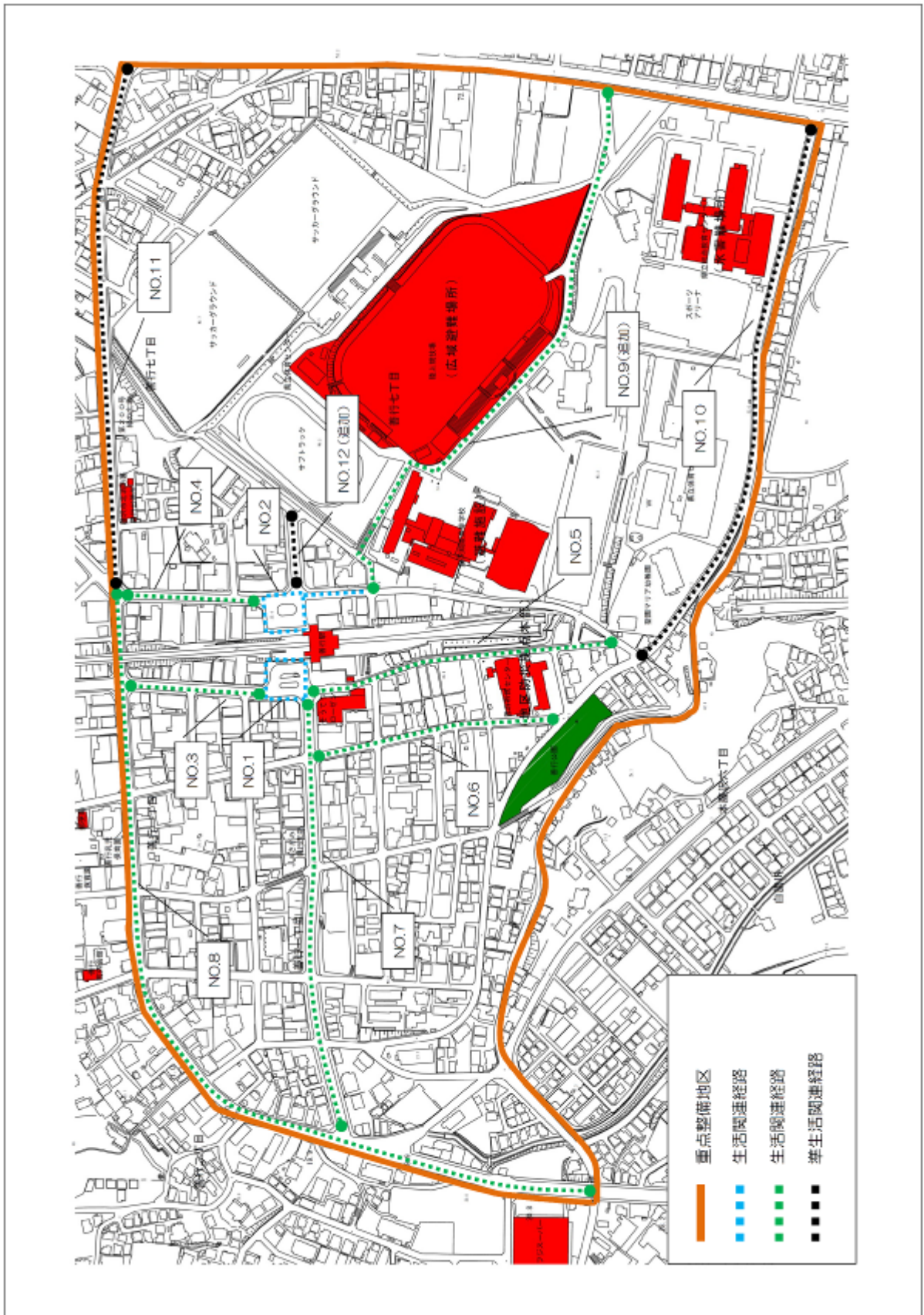
バリアフリー法では、旅客施設を含む生活関連施設間を結ぶ経路のうち、特にバリアフリー化を重点的に整備していく経路について「生活関連経路」と位置づけ、道路特定事業等を実施することとなっています。また、整備にあたっては、可能な限り幅員や段差、勾配などを移動円滑化基準に適合させなければならないことになっています。善行駅周辺地区では、駅から善行市民センターや県立体育センターの相互間を結ぶ経路などについて、地域の骨格となる経路として特にバリアフリー化を図っていくこととし、以下のように設定しました。

※ 設定の基本的な考え方

- ・駅から生活関連施設（多数の高齢者や身体障がい者等が日常生活又は社会生活において利用すると認められる施設）までの経路を設定します。
- ・駅を中心として、日常、多くの人に使われており、地域の骨格となる経路を設定します以上の条件より、善行駅を中心に、動線となる生活関連経路の選定を行いました。選定した経路は以下の9本であり、総延長は2.97kmとなっています。また、将来的に事業を実施する可能性のある経路として、「準生活関連経路」を3本設定しました。総延長は1.02kmとなっています。「準生活関連経路」については、道路特定事業などの短期的な整備は行いませんが、今後の望ましい方向軸を設定し、中長期的な展望を示します。

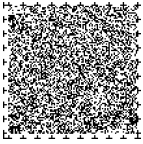
表5 生活関連経路

No.	路線名	主な生活関連施設	延長	備考
1	善行駅西口駅前広場	善行駅 相鉄ローゼン	0.20km	生活関連経路
2	善行駅東口駅前広場 善行1号線	善行駅	0.26km	生活関連経路
3	善行長後線	善行駅	0.17km	生活関連経路
4	善行駅東口駅前通り線	善行駅	0.18km	生活関連経路
5	善行5号線	善行駅 相鉄ローゼン 善行市民センター	0.27km	生活関連経路
6	教育センター南通り線	善行市民センター	0.21km	生活関連経路
7	善行12号線 善行25号線	善行駅 相鉄ローゼン	0.38km	生活関連経路
8	石名坂善行線	フジスーパー 郵便局	0.74km	生活関連経路
9	善行6号線 県立体育センター内通路	善行駅 体育（教育）センター	0.56km	生活関連経路
計			2.97km	
10	教育センター南通り線	体育（教育）センター	0.51km	準生活関連経路
11	石名坂善行線	体育（教育）センター	0.45km	準生活関連経路
12	善行9号線	善行駅 体育（教育）センター	0.06km	準生活関連経路
計			1.02km	



重点整備地区 : バリアフリー化を実施する地区
 生活関連経路 : 主動線として重点的にバリアフリーを図る道路
 準生活関連経路 : 今後の望ましい方向軸

図 10 生活関連経路図



10-3 特定事業として留意すべき事項

「問題点と課題の整理」において整理を行った課題をもとに、特定事業として留意すべき事項の検討を行いました。善行駅周辺地区のバリアフリー化については、藤沢市全体のバリアフリー化基本方針を受けた整備を行うことが前提になりますが、地区特性を考慮し、特に善行駅周辺地区において特定事業計画を立案する際に留意すべき事項としては以下の4点があげられます。

- 駅前広場の整備
- 手すりや休憩施設などの補助的施設の検討
- エレベーター設置の検討
- 代替路線や交通規制などの検討

(1) 駅前広場の整備

東西駅前広場の整備に際しては、舗装材の選定、植栽のあり方、障がい者および一般乗降スペースの設置など、バリアフリー化へのニーズは多岐にわたります。

しかし、本基本構想は、具体的な整備内容を示すものではなく、基本的な整備方針を示すものであるため、路線ごとの個別の整備内容に関しては、地域の意見を聞きながら、景観にも配慮したバリアフリー化計画を策定します。

(2) 手すりや休憩施設などの補助的施設の検討

善行地区は、高低差が大きく地区内には勾配のある道路が多く存在します。

そのため、勾配の緩和や段差の解消などについて、バリアフリー化を図っていくこととなりますが、地形上、勾配が基準を満たしていない路線も存在することから、道路構造対策以外の手すりや休憩施設などの補助的施設についても検討することとします。

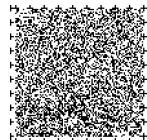
(3) エレベーター設置の検討

善行駅東口と県立体育センターを結ぶ路線において、約9mの高低差がある階段があり車いすでの通行ができないため、エレベーター等の設置を検討することとします。

(4) 代替路線や交通規制などの検討

生活関連経路に指定したすべての路線について、バリアフリー化を図ることが理想ですが、限られた道路幅員の中では安全に通行できる歩道幅が確保できないことも想定されます。

そういった際には、代替路線を検討することや、交通規制を行うことなども視野に入れ検討を行います。しかし、交通規制については沿道住民だけではなく、地域の幅広い総意が求められるため、計画策定に当たっては、十分な調整が必要となります。



用語集

バリアフリー

バリアフリーの「バリア」とは、英語で障壁（かべ）という意味で、人々の移動時に障壁となっているバリアをなくす（フリーにする）こと。

「バリアフリー社会」を実現するためには、障がいのある人を取りまく4つの「バリア」を取り除くことが必要といわれ、4つのバリアとは、物理的、制度的、文化・情報面、意識上のバリアがある。

ユニバーサルデザイン

年齢、性別、国籍、個人の能力に関わらず、始めからできるだけ多くの人が利用可能なように、利用者本位、人間本位の考え方に立って、快適な環境をデザインすること。

ユニバーサルデザインは、①公平性（誰にでも公平に利用できること）、②自由度（使う上で自由度が高いこと）、③簡単（使い方が簡単ですぐわかること）、④明確（わかりやすい情報で理解しやすいこと）、⑤安全性（うっかりミスで、間違った使用をしても、出来る限り危険につながらないこと）、⑥持続性（無理な姿勢をとることなく、少ない力でも楽に使用できること）、⑦空間性（誰にでも使える大きさ、広さがあること）の7原則が示されている。

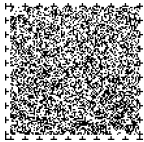
交通バリアフリー法

「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」（平成12年5月17日公布、同年11月15日施行）。駅などの旅客施設や車両等に新たに建設、導入をする場合等に移動円滑化基準への適合が義務づけられた。

市町村が、駅とその周辺の道路、信号機などを一体的にバリアフリー化するための仕組み（基本構想制度）が設けられた法律。

バリアフリー法

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成18年6月21日公布、同年12月20日施行）の通称名。一体的・総合的なバリアフリー施策を促進するために、ハートビル法と交通バリアフリー法を統合・拡充した法律。



ハートビル法

「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」（平成6年6月29日公布、同年9月28日施行）。デパートやスーパーマーケット、ホテルなど、不特定多数の者が利用する建築物を特定建築物とし、その建築主は建物の出入口や階段、トイレなどに、高齢者や身体がい害者等などが円滑に利用できるような措置を講じるように努めなければならないこととした法律。

【改正】（平成14年7月12日公布、平成15年4月1日施行）

不特定でなくとも多数の者が利用する学校や事務所、共同住宅などを特定建築物とした。また、特別特定建築物の建築をする場合等に利用円滑化基準への適合が義務づけられた。

移動等円滑化の促進に関する基本方針（バリアフリー新法第3条第1項）

主務大臣が定める移動等円滑化を総合的かつ計画的に推進するための基本方針。（平成18年12月15日告示、同20日施行）（改正 平成23年3月31日告示、施行）

基本構想

移動等円滑化基本構想の略。バリアフリー法に基づき、重点整備地区において鉄道駅、バスターミナル、空港などのうち、相当数の利用者がある特定旅客施設を中心に、重点的かつ一体的整備が必要な地区として市町村が作成するもの。

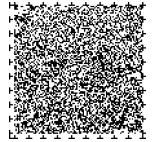
重点整備地区

生活関連施設を含み、かつ、生活関連施設相互間の移動が通常徒歩で行われる地区、生活関連施設及び生活関連経路を構成する一般交通用施設について移動円滑化の事業実施が特に必要であると認められた地区、移動円滑化の事業実施が総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切であると認められる地区の三種類。

バリアフリー法に基づく基本構想を定める場合の、対象となる地区。

生活関連施設

高齢者、障がい者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設、その他の施設。（特定旅客施設が当施設に該当する場合もある）



生活関連経路

生活関連施設相互間の経路

道路特定事業

イ 歩道、道路用エレベーター、通行経路の案内標識その他の移動等円滑化のために必要な施設又は工作物の設置に関する事業

ロ 歩道の拡幅又は路面の構造の改善その他の移動等円滑化のために必要な道路の構造の改良に関する事業

公共交通特定事業

イ 特定旅客施設内において実施するエレベーター、エスカレーターその他の移動等円滑化のために必要な設備の整備に関する事業

ロ イに掲げる事業に伴う特定旅客施設の構造の変更に関する事業

ハ 特定車両（軌道経営者又は一般乗合旅客自動車運送事業者が旅客の運送を行うために使用する車両等をいう。以下同じ。）を床面の低いものとする事その他の特定車両に関する移動等円滑化のために必要な事業。

路外駐車場特定事業

特定路外駐車場において実施する車いすを使用している者が円滑に利用することができる駐車施設その他の移動等円滑化のために必要な施設の整備に関する事業。

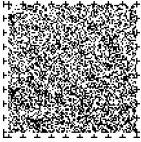
建築物特定事業

イ 特別特定建築物（第十四条第三項の条例で定める特定建築物を含む。ロにおいて同じ。）の移動等円滑化のために必要な建築物特定施設の整備に関する事業

ロ 特定建築物（特別特定建築物を除き、その全部又は一部が生活関連経路であるものに限る。）における生活関連経路の移動等円滑化のために必要な建築物特定施設の整備に関する事業。

都市公園特定事業

都市公園の移動等円滑化のために必要な特定公園施設の整備に関する事業。



交通安全特定事業

イ 高齢者、障がい者等による道路の横断の安全を確保するための機能を付加した信号機、道路交通法（昭和三十五年法律第百五号）第九条の歩行者用道路であることを表示する道路標識、横断歩道であることを表示する道路標示その他の移動等円滑化のために必要な信号機、道路標識又は道路標示（第三十六条第二項において「信号機等」という。）の同法第四条第一項の規定による設置に関する事業。

ロ 違法駐車行為（道路交通法第五十一条の二第一項の違法駐車行為をいう。以下この号において同じ。）に係る車両の取締りの強化、違法駐車行為の防止についての広報活動及び啓発活動その他の移動等円滑化のために必要な生活関連経路を構成する道路における違法駐車行為の防止のための事業。

福祉タクシー、ハイヤー

車椅子に乗った人など、障がいのある人を運ぶことができるタクシー。車椅子のまま乗車できるリフト付タクシーなどがある。

運転手は、利用者の乗降に様々な介助が要求される事があるため、ホームヘルパーの資格（2級）と普通自動車第二種免許の資格をもっている。介護保険の対象。

特定建築物

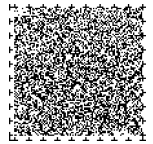
学校、病院、劇場、観覧場、集会場、展示場、百貨店、ホテル、事務所、老人ホーム等、多数の者が利用（法第2条第十六号）する政令で定める建築物。建築物特定施設である出入り口や階段等の施設を含んだ建築物。

特別特定建築物

不特定かつ多数の者が利用し、又は主として高齢者、障がい者等が利用する特定建築物であって、移動等円滑化が特に必要なもの（法第2条第十七号）として政令で定めるもの。特定建築物と重複する施設もある。

特定旅客施設

旅客施設のうち、利用者が相当数（1日平均3,000人以上）であること又は相当数であると見込まれることその他の政令で定める要件に該当するもの。



ノンステップバス

地上面から床面までの高さは概ね30cm以下であり、バリアフリー新法の移動等円滑化基準に適合するバス。

ニーリング機能：ノンステップバスは、エアサスペンション（空気バネ）を採用する事により乗降時に車高を下げて歩道との段差を少なくする「ニーリング機能」が装備されている。

視覚障がい者誘導用ブロック

視覚障がい者を安全に誘導するために床面、路面等に敷設されている、点状または線状の突起をもったブロック。

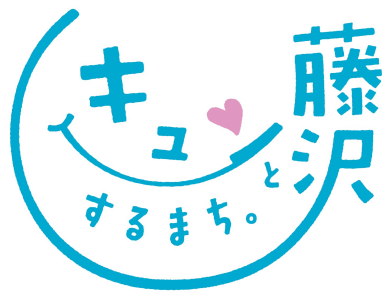
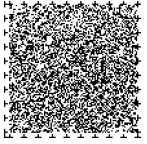
点状ブロックには、鉄道駅のホーム側と線路側を判別出来るような内方線付き点状ブロックもある。

横断勾配

道路の路線直角方向の勾配のこと。

縦断勾配

道路又は鉄道の延長方向の勾配を言う。



善行駅周辺地区 移動円滑化基本構想

2015年（平成27年）9月策定

2019年（令和元年）5月改訂

作成 藤沢市道路河川部道路整備課

〒251-8601

神奈川県藤沢市朝日町1番地の1

電話 0466-25-1111

ホームページ <https://www.city.fujisawa.kanagawa.jp/>