

## 第3章 調査地区の概況

### 3-1 土地利用（都市計画用途地域）の状況

調査地区の土地利用（都市計画用途地域）状況は以下の図に示す通りとなっており、吉原駅周辺一帯の地域、吉原駅南方の地域、吉原本町駅周辺の地域で大きく土地利用が異なっています。

吉原駅周辺一帯については、工業系の土地利用（工業地域または工業専用地域）が広範囲に広がっており、大小さまざまな規模の工場が立地しています。また、一部では工場と住居等の混在も見られます。

吉原駅南方の地域については、住居系の土地利用（第一種住居地域）が東西に細長く広がっており、戸建住宅やアパート等の共同住宅、また比較的規模の小さい店舗等が立地しています。

吉原本町駅周辺の地域については、吉原本町駅及び本吉原駅を東端とする商業系の土地利用（商業地域または近隣商業地域）が西方に広がっており、商店街を中心として、店舗や飲食店、また業務施設等の立地が多く見られます。

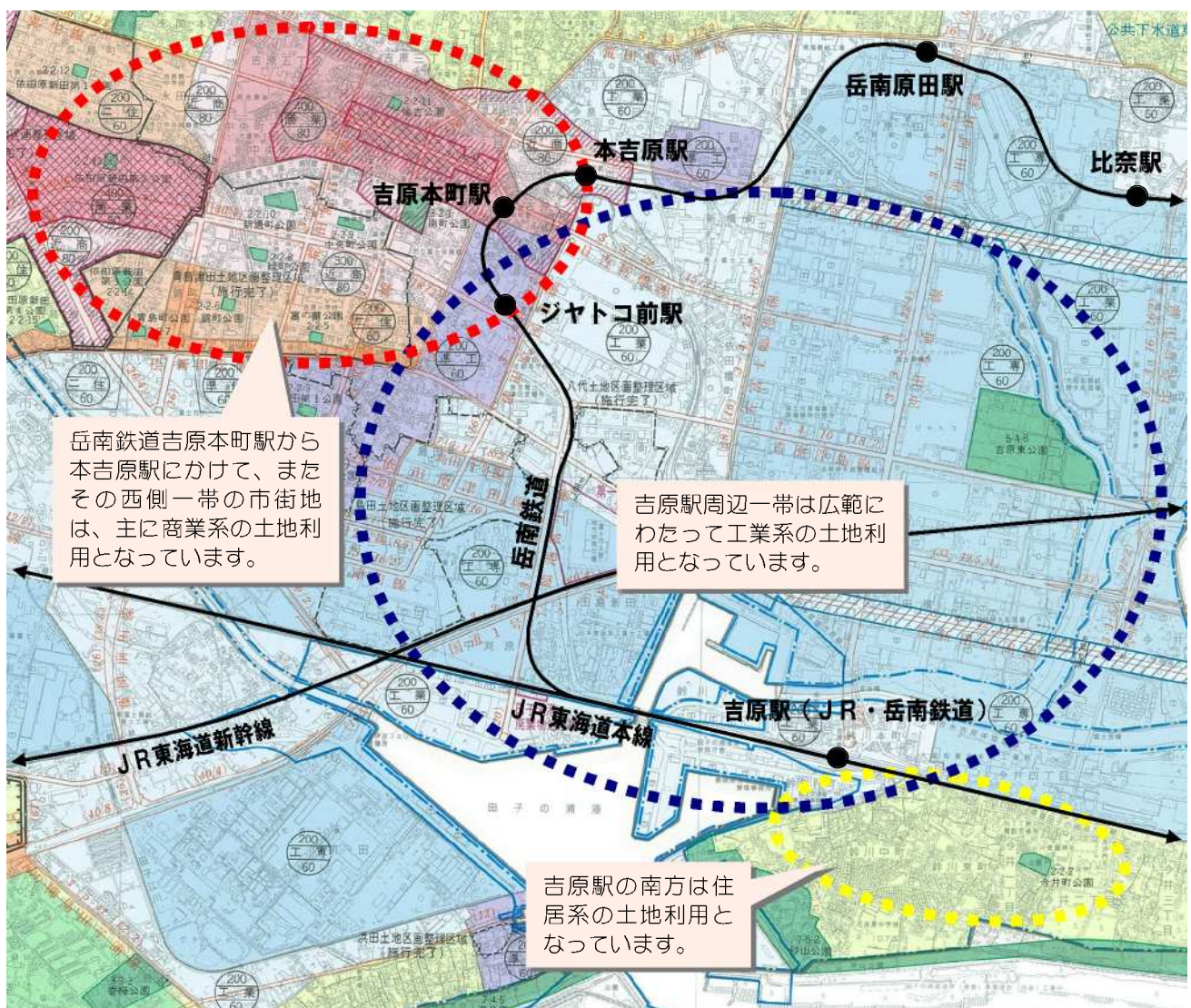


図. 調査地区の土地利用（都市計画用途地域）の状況

### 3-2 施設立地の状況

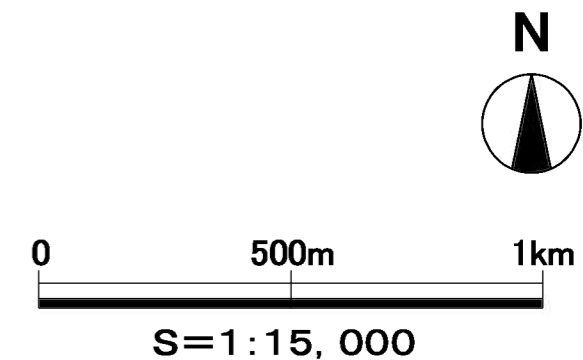
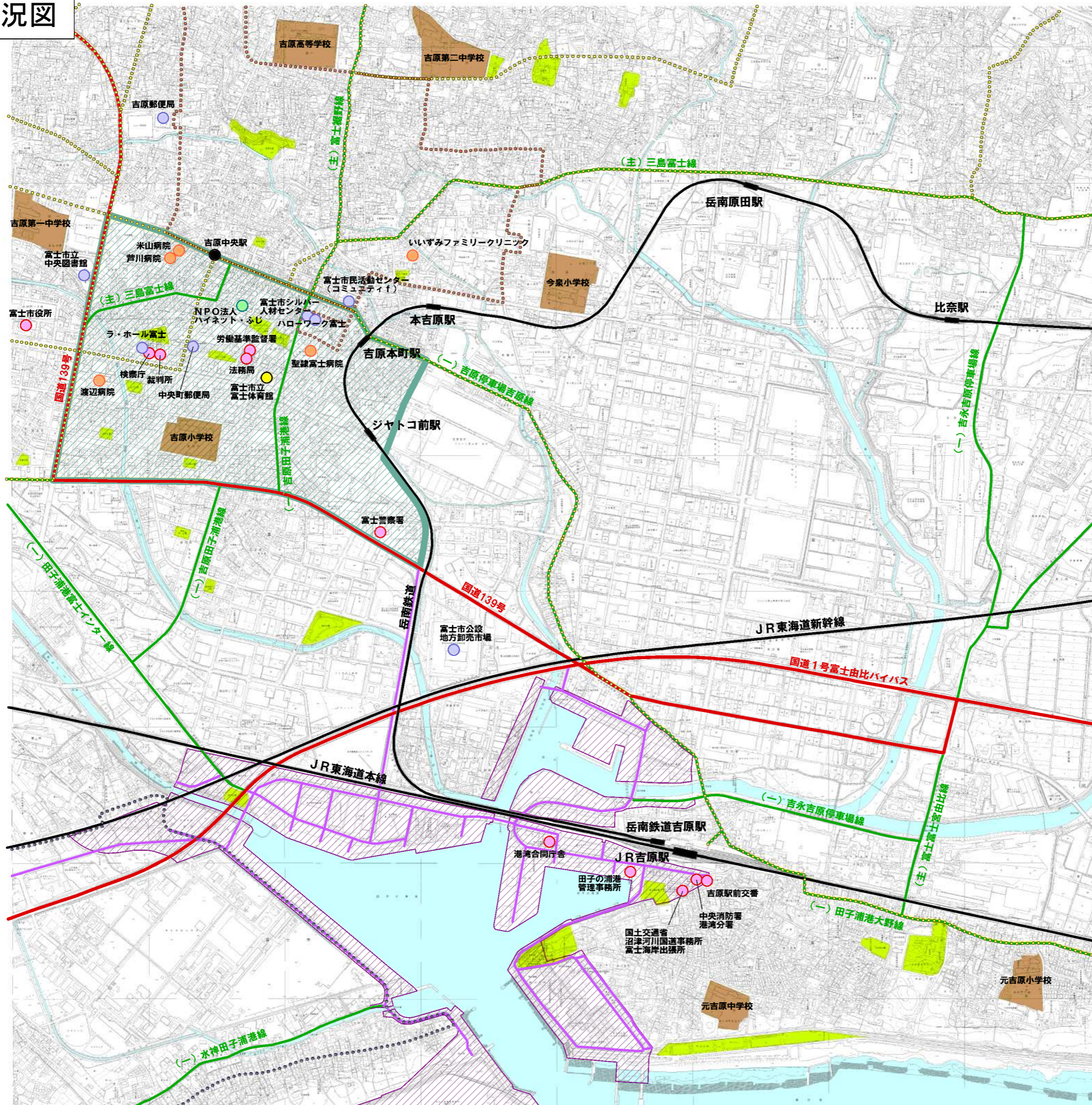
調査地区における主な施設の立地状況は以下の通りとなっており、吉原駅周辺では、施設の立地は比較的少ない状況です。

一方、吉原本町駅周辺には、多くの施設の立地が見られます。

表. 調査地区に立地する主な施設

施設の種類	施設の名称
主要な旅客施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ JR吉原駅</li> <li>・ 岳南鉄道吉原駅</li> <li>・ 岳南鉄道ジャトコ前駅</li> <li>・ 岳南鉄道吉原本町駅</li> <li>・ 岳南鉄道本吉原駅</li> <li>・ 富士急静岡バス吉原中央駅</li> </ul>
官公庁施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 吉原駅前交番</li> <li>・ 中央消防署港湾分署</li> <li>・ 国土交通省沼津河川国道事務所富士海岸出張所</li> <li>・ 田子の浦港管理事務所</li> <li>・ 港湾合同庁舎</li> <li>・ 富士警察署</li> <li>・ 労働基準監督署</li> <li>・ 法務局</li> <li>・ 裁判所</li> <li>・ 検察庁</li> <li>・ 富士市役所</li> </ul>
福祉・厚生施設等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 聖隷富士病院</li> <li>・ いいずみファミリークリニック</li> <li>・ 米山病院</li> <li>・ 芦川病院</li> <li>・ 渡辺病院</li> </ul>
スポーツ・レクリエーション施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 富士市立富士体育館</li> </ul>
その他主要な公共公益施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 富士市公設地方卸売市場</li> <li>・ ラ・ホール富士</li> <li>・ 中央町郵便局</li> <li>・ 吉原郵便局</li> <li>・ 富士市民活動センター（コミュニティ f）</li> <li>・ ハローワーク富士</li> <li>・ 富士市シルバー人材センター</li> <li>・ 富士市立中央図書館</li> </ul>
その他主要な民間施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ NPO法人ハイネット・ふじ</li> </ul>
教育施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 各種小・中・高等学校など</li> </ul>
公園・広場・緑地等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 各種公園・緑地等</li> </ul>

# 調査地区概況図



凡 例	
	鉄道
	国道
	県道（主要地方道・一般県道）
	臨港地区
	臨港道路
	バス路線（路線バス）
	バス路線（ひまわりバス）
	バス路線（コミュニティバス）
	河川等
	旅客施設
	官公庁施設
	福祉・厚生施設等
	スポーツ・レクリエーション施設
	その他主要な公共公益施設
	その他主要な民間施設
	教育施設（小・中・高）
	公園・広場・緑地等
	吉原地区あんしん歩行エリア

### 3-3 現在の吉原駅に関する住民意向調査結果

現在の吉原駅に関する住民の意向を把握するため、住民意向調査を行いました。調査に関する基本的な考え方、調査内容及び調査の設計は以下に示すとおりです。

#### ■ 意向調査の目的

この意向調査は、基本構想策定に係る調査地区設定の考え方の大前提である「JR吉原駅のバリアフリー環境の構築」を目指すにあたり、岳南鉄道吉原駅も含め、吉原駅を最も身近に感じていると思われる元吉原地区の住民の現時点の意向を把握することを目的としています。

具体的には、現在の吉原駅のバリアフリー上の問題点や、今後の吉原駅の利用意向などについて調査を行い、基本構想策定の一つの参考資料として活用することを目的としています。

#### ■ 調査内容

- |   |            |
|---|------------|
| <input type="checkbox"/> 調査対象者の属性             | (問 1 ～問 4) |
| <input type="checkbox"/> 現在の吉原駅の利用に関して        | (問 5 ～問 8) |
| ・現在の吉原駅の利用頻度                                  | (問 5)      |
| ・自宅から吉原駅までの主な交通手段                             | (問 6)      |
| ・吉原駅を利用する主な目的                                 | (問 7)      |
| ・吉原駅に存在するバリア                                  | (問 8)      |
| <input type="checkbox"/> 将来の吉原駅の利用に関して        | (問 9)      |
| ・将来、吉原駅が改善された場合の利用頻度                          | (問 9)      |
| <input type="checkbox"/> 吉原駅のバリアフリー化等に関する自由意見 |            |

#### ■ 調査の設計

調査地域：元吉原地区各町内会

調査対象者：町内会長により任意に選出

調査方法：町内会長等を通して配布・回収

調査期間：平成19年8月

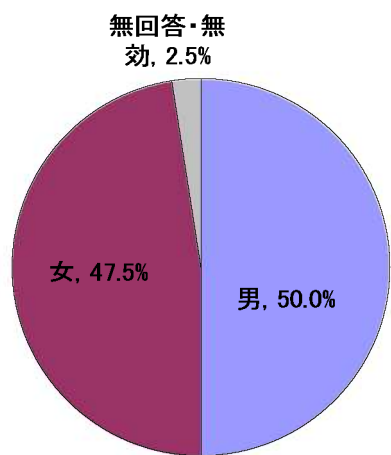
#### ■ 回収結果

配布：80人

回収数：80人（回収率 100%）

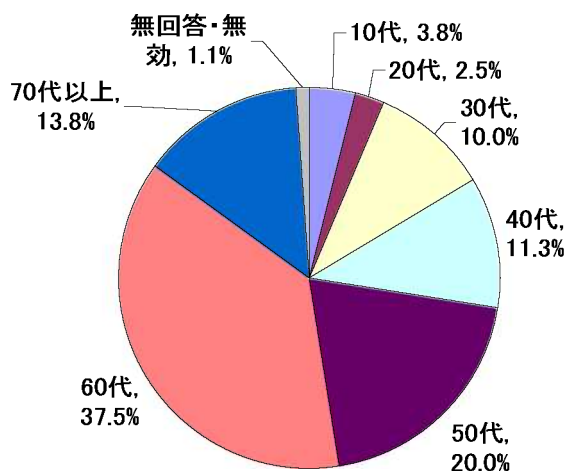
有効回収数：80人（有効回収率 100%）

**問1**      **性別**



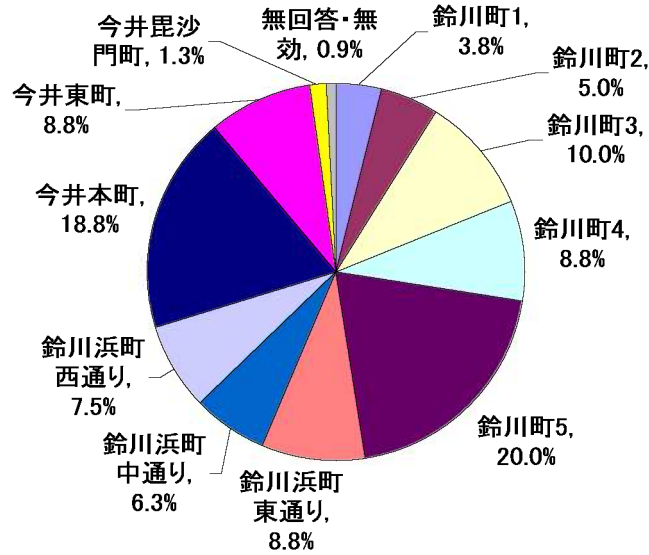
- ・ 回答者の性別構成比は「男性」が50.0%、「女性」が47.5%と概ね半々となっています。

**問2**      **年齢**



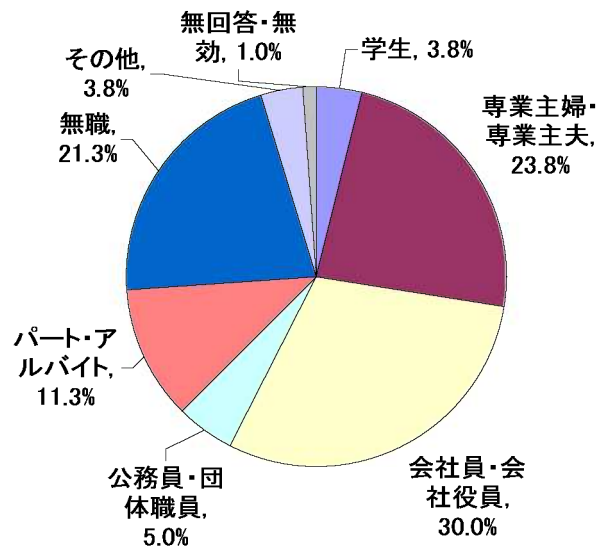
- ・ 回答者の年齢構成比は「60代」が37.5%と最も多く、次いで「50代」の20.0%、「70代以上」の13.8%と続いています。
- ・ 今回の調査では、各町内会長の判断でアンケート調査票の配布をお願いした経緯があるため、50代～70代以上の回答者が多くなったものと思われます。

問3 居住町内会



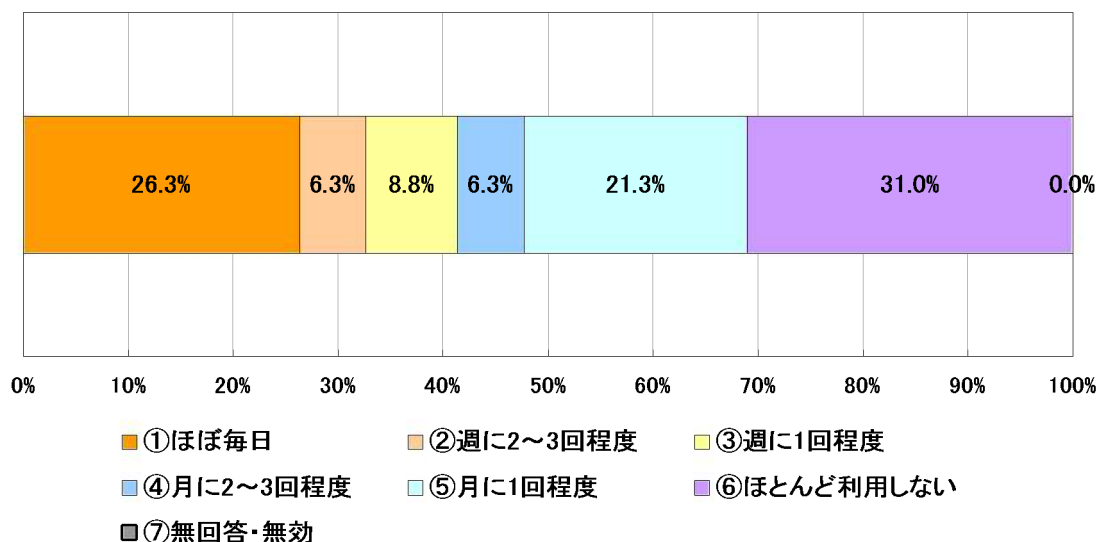
- ・ 回答者の居住する町内会は「鈴川町5」が最も多く20.0%、次いで「今井本町」の18.8%となりました。

問4 職業



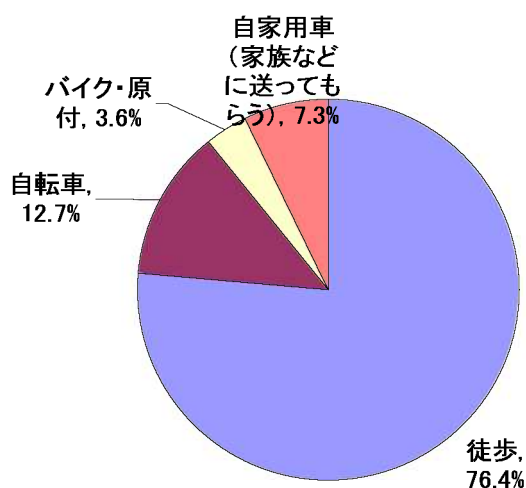
- ・ 回答者の職業は「会社員・会社役員」が最も多く30.0%、次いで「専業主婦・専業主夫」の23.8%となりました。また、3.8%とわずかですが、学生の方についてもアンケートにご協力していただくことができました。

**問5 現在の吉原駅の利用頻度**



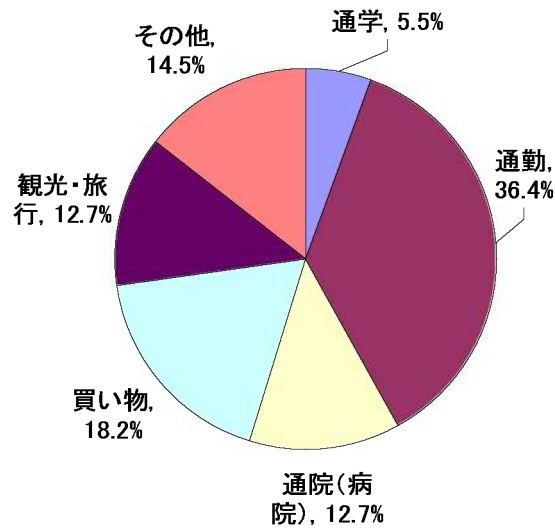
- ・現在の吉原駅の利用頻度については、「ほとんど利用しない」方が31.0%と最も多くなっており、吉原駅を利用していない方が多いことが表れた結果となりました。
- ・実際に利用している方のうち、「ほぼ毎日」が26.3%、「月に1回程度」が21.3%となっており、利用頻度の二極化が見られます。

**問6 吉原駅までの主要交通手段（問5で①～⑤を選んだ人のみ回答）**



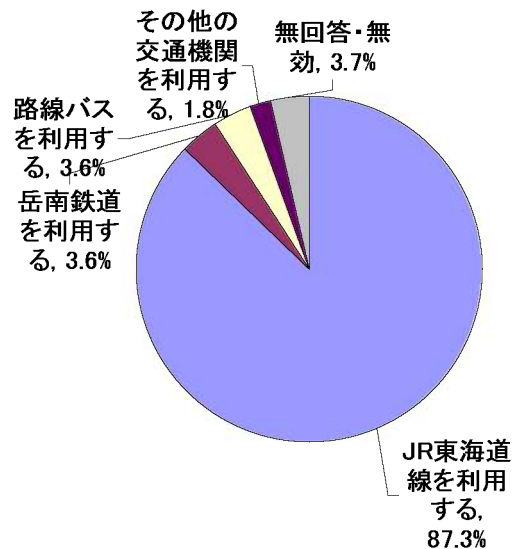
- ・吉原駅までの主要な交通手段ですが、今回のアンケート調査の対象が吉原駅周辺の町内会であったため、回答者のほとんどの方が「徒歩」という結果となりました。

問7 A：吉原駅を利用する主目的（問5で①～⑤を選んだ人のみ回答）



- 吉原駅を利用する主な目的は、「通勤」が最も多く36.4%、次いで「買い物」の18.2%となりました。これに「通院(病院)」の12.7%及び「通学」の5.5%と合わせると72.8%となり、ほとんどの方が普段の生活の中で吉原駅を利用していることが分かります。

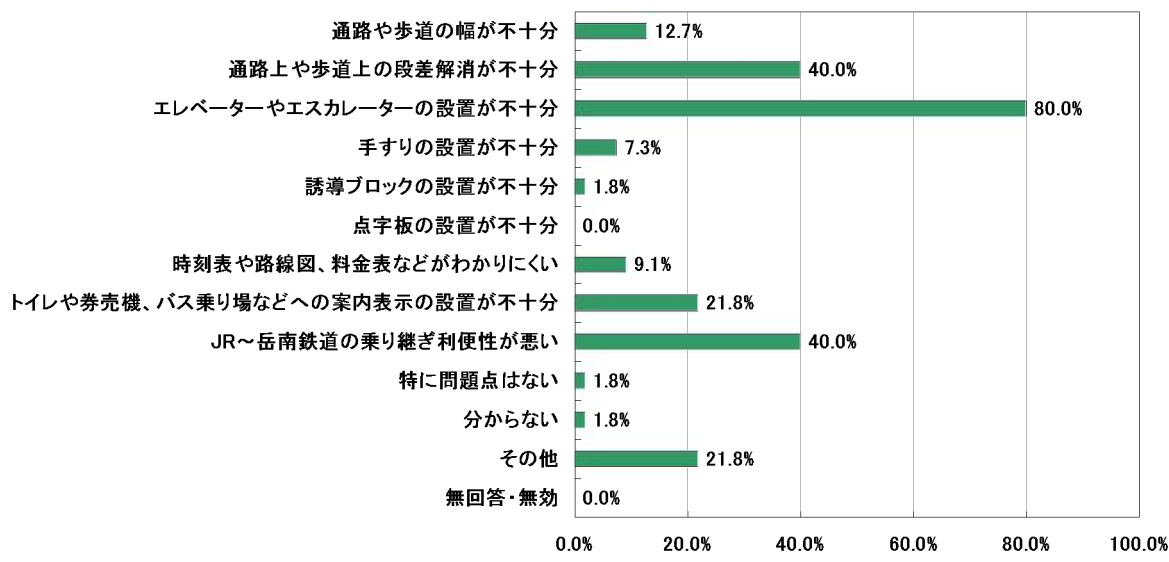
問7 B：吉原駅からの主要交通手段（問5で①～⑤を選んだ人のみ回答）



- 吉原駅からの主要な交通手段は、87.3%の方が「JR東海道本線を利用する」と回答しており、現状ではJR線利用を前提として吉原駅を利用する方がほとんどとなっています。
- 一方、岳南鉄道や路線バス等はあまり利用していない結果となりました。

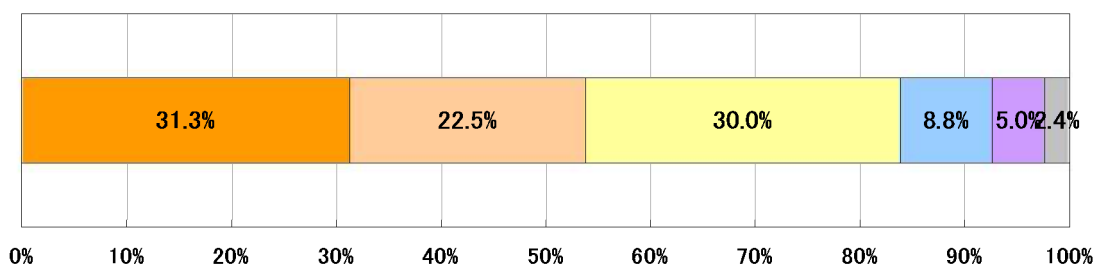


**問8 吉原駅のバリア（問5で①～⑤を選んだ人のみ回答）**



- ・ 吉原駅に存在するバリアですが、「エレベーターやエスカレーターが不十分」と回答した方が突出して多く増えており、80.0%を占めています。
- ・ また、「通路上や歩道上の段差解消が不十分」、「JR～岳南鉄道の乗り継ぎ利便性が悪い」と回答した方も多く増えており、それぞれ40.0%となっています。

**問9 将来の吉原駅の利用頻度**



- 吉原駅の改善に関わらず、今後もよく利用する（現在も比較的多く利用している）
- 吉原駅が改善されれば、もっと利用する（現在は時々利用している）
- 吉原駅が改善されれば、利用する回数は増える（現在ほとんど利用していない）
- 吉原駅が改善されても、あまり利用しない（現在ほとんど利用していない）
- 分からない
- 無回答・無効

- ・ 将来の吉原駅の利用頻度（利用可能性）については、「吉原駅の改善に関わらず、今後もよく利用する（現在も比較的多く利用している）」が全体の31.3%と最も多く増えており、現在日常的に多く利用している方は、今後も継続的に利用する意向が強いことが伺えます。
- ・ なお、「吉原駅が改善されればもっと利用する（または利用する回数は増える）」と回答した方は全体の52.5%に達していることから、エスカレーター・エレベーターの設置や段差解消、また岳南鉄道への乗り継ぎ利便性向上が実現すれば、現在よりも多くの方が吉原駅を利用するものと思われます。

(吉原駅のバリアフリー化等に関する自由意見)

性別	年齢	居住町内会	職業	自由意見
男	60代	鈴川町1	会社員・会社役員	現在の吉原駅は、ハンディキャップのある人には使用不能です。私も今後年を重ねていけば利用出来なくなっていくと思います。バリアフリーの第一段階として、エレベーターの設置で大幅に改善すると思います。富士市は、沼津市(片浜駅など)に比べても取組が大幅に遅れています。老人、ハンディキャップのある人にも優しく利用しやすい町づくりを期待したい。
男	60代	鈴川町1	無職	将来JR吉原駅南北入口にエスカレーターが設置が出来たとしても、岳南鉄道の方が設置されなければ、なんの未来に対しても目的が達成されないのでは、全般的吉原駅及び周辺を整備される様、深い心で考えて計画される事を要望します。また、地元の人達だけが良いものではありません。旅人が富士(吉原駅)に立ち寄った時、心に残る駅でありたい。子供及び高齢者に冷たい駅の様である。駅員が少なく、休憩時間のためサービス等対応が悪く感じられます。
男	30代	鈴川町1	会社員・会社役員	小さな子連れでも利用しやすいようにしてほしい。(トイレ、ベビーカーが通れる通路があればいい。)
不明	不明	無回答・無効	無回答・無効	現在膝痛で通院しているため、階段の上り下りに大変苦労しています。その点、富士駅では楽が出来ありがたいと思っています。吉原駅も早い時期にエレベーター設置が可能となりますよう心待ちにしております。
男	40代	今井本町	公務員・団体職員	南北それぞれの利用者数は北口が多いと思いますが、地域住民は南口を主に利用していることから、整備に際しては南北同様の整備、対策を望みます。南口から岳南鉄道を利用する際、地下道の利便性、安全性に欠けるため、JR側の整備にあわせ、JR改札口からの利用が可能となるよう、安全便利な動線確保について検討願いたい。
男	60代	今井本町	会社員・会社役員	北口の乗降口(1番良い場所)に空のタクシーが列をつくって止まっているため高齢者や障害者等の車が駅より遠い場所に停車し、乗降しなければならない。雨のときなどは大変不便と思う(タクシーの待合場所の検討)。南口にもトイレの設置を要望したい。バリアフリー化ではないが、吉原駅周辺には月決め駐車場はあるが、一般車両が置ける駐車場がない(有料駐車場でも)。
女	70代以上	今井本町	無職	バスの停留所に大きなものでなくていいので、イスなどを設置して頂けるとありがたいです。
女	60代	今井本町	無職	現在バスが一時間に一本の割合しか通っていません。通院の場合本当に不便を感じます。マリンプールを利用されている遠くから来てくれる人達も吉原駅まで歩いて帰る姿をよく見かけます。二ヶ月間バスの本数が増えればと思います。
男	60代	今井本町	無職	足が不自由のため階段の上り下りが大変です。特に降りるときにひざにひびきます。そんなときにエレベーターでもあればと思います。
男	60代	鈴川浜町中通り	パート・アルバイト	利用者数の少ない駅での設備投資は公費でも難しいし、その効果も多くの人に幸せを味わってもらえないのではないかしらと思うし、観光客の降り立つ駅でもないのに、すっきりスマートな改善が望ましいと考えます。
女	50代	鈴川浜町中通り	専業主婦・専業主夫	私自身、現在はバリアを負担に感じることは少ないですが、家族に高齢者がおり、また自分も年齢が高くなるにつれ、階段の上り下りはたいへんきつく感じられます。JRの他の駅ではエレベーター、エスカレーターが設置されている所が多くなっていますので、是非吉原駅でも一刻も早く設置されるよう、お願いします。高齢者や障害者だけでなく、荷物の多い方や小さいお子さん連れの方等助かると思います。(利用者の増減にかかわらず、設置して下さい。)
女	60代	鈴川浜町中通り	専業主婦・専業主夫	元吉原地区は高齢化が進んでいますので、ぜひ吉原駅、周辺のバリアフリー化を進めてほしいです。現在70代で車の運転をしている人も出来なくなると、電車やバスの利用が多くなると思います。これから通院がふえてくると、車の運転が出来ない人や、ご主人が運転され奥さんを乗せていかれた方も出来なくなると元吉原地区はバスも減ってとても不便になってます。中央病院に行く場合は吉原駅→富士駅→聖隷富士病院→岳鉄を利用します。ぜひバリアフリー化をすすめてほしいと思います。よろしくをお願いします。
女	60代	鈴川浜町西通り	専業主婦・専業主夫	足の悪い方(特に高齢者)は階段の昇降が特に大変で電車で行きたくても階段の昇降があるので行く事ができず、富士駅の様エレベーター・エスカレーターが出来れば、もっと吉原駅を利用する人も増えると思います。ぜひともエレベーター・エスカレーターの設置をお願い致します。

男	60代	鈴川浜町西通り	無職	吉原駅南口の道路の南側に道路横断せずに駅に行かれる様にすれば、道路の混雑や交通事故が減少すると思います。
女	60代	鈴川浜町西通り	パート・アルバイト	私の知人で吉原市内に在住の方ですが、がんセンターへ通院しています。吉原駅は階段が大変だからと言って富士まで行って富士からがんセンターへ行くと言っております。吉原駅にもエスカレーターかエレベーターが設置されれば助かると思います。大勢の中にはそういう方もいらっしゃると思います。よろしく願い致します。
女	70代以上	鈴川浜町西通り	パート・アルバイト	駅南にタクシー乗降場があったらありがたいです。 駅南口にトイレがあったら良いと思います。 あちこちにベンチがあったら良いと思います。(券売機の近く、北口、南口周辺など)
男	60代	鈴川町2	会社員・会社役員	エスカレーターの設置をお願いしたいが、車椅子の方の事を考えると、エレベーターでも良いと思う。岳鉄との連絡通路の整備してほしい。
男	70代以上	鈴川町2	無職	駅北の駐輪場の自転車が通路にハマっていて通行に支障をきたしています。管理人のいるときは良いがそうでない時は、通路を通ることが出来ないケースがあります。ラッシュの時はタクシーに気を配る時があります。エレベーターorエスカレーターの設置のお願い。高齢化社会にますます移行する時代にどちらか設置されれば喜ばれると思います。出札口の外側にベンチを増やしてほしいと思います。
女	70代以上	鈴川町2	その他	マイカーを持つ世代でない、高齢者、加えて私のような半障害者にとって、吉原駅の階段(一段の段差が高すぎる)の利用は、ほんとうにつらいことです。元吉原は、市内でも高齢者の多い地域です。おまけに、この地域にはデパートや大きな商店・文化的な施設は一つもなく、買物をするにも富士へ楽に行けるようになれば、イトーヨーカ堂、パピー、富士の商店街の専門店など、もっとも吉原駅の利用者は増えると思います。一日も早くエレベーターorエスカレーターの設置を切望いたします。
男	70代以上	鈴川町2	無職	1.駅構内と自転車置場との段差の解消。2.駅昇り口階段の第一段と第二段の段差の解消。3.岳鉄駅への入口の階段の改修(暗い、足場が悪い。)4.階段のスロープ化が必要。
女	50代	鈴川浜町東通り	専業主婦・専業主夫	トイレを改善してほしい。男性用トイレ見えないようカベなどで配慮してほしい。
女	60代	鈴川浜町東通り	専業主婦・専業主夫	私も年をとってきました。富士駅のようにエスカレーターをつけてほしいと思っています。たいへん楽です。どうして吉原駅はつけてくれないのかなーと思っておりました。
男	50代	鈴川町4	会社員・会社役員	家族にも老人がいるので、早くバリアフリー化をお願いします。
男	60代	鈴川町4	無職	駐車場が少ない。道路交通量が多くなったが、駅南で東に行く道路が狭いので大変。
男	10代	今井毘沙門町	学生	1 以前家族がケガで松葉づえで通勤しなくてはならなかった際(上り方面へ)行きは富士駅(エレベーターを使用)帰りは東田子の浦駅(跨線橋をわたらずにすむ為)を利用した。駅まで自家用車が利用できたから可能であったが、それができない人には大変な不自由だと思う。エレベーターがあれば良いなと感じた。 2 吉原駅南口の東側の駐輪場付近の歩道の幅が狭い。朝や夕方の乗降客の多い時間は、歩行者と自転車が接触しそうになったり、送迎の自動車のドアと自転車が接触している場面を目にする。このような時に車椅子での通行や障害のある人の歩行は非常に危険だと思う。 3 歩道の表面がデコボコで段差も大きい。 東側駐輪場のあたりはコンクリートブロックがデコボコで、雨の時は水がたまっていることもある。段差も一応スロープにされているが、角度が急で自転車で通行する時も衝撃が大きい。高齢者には負担が大きいと思う。(このスロープの角度は、健常者でもよそ見をしているとガクッとバランスを崩すことがある。ましてや車椅子では通行は大変だと感じる) 4 西側の地下道は昼前も暗く、自分も小学校高学年の時、壁画作りに参加したが、とても通行する気がしない。駅の南北の行き来には、吉原駅の跨線橋はなくはない。閉じられた見通しの間かないものではなく、光と風を感じられる明るい通路であってほしいと思う。 5 元吉原地区は吉原駅・東田子の浦駅により沼津・富士といった周辺地区だけでなく、東京や名古屋まで連なることができる非常に将来性のある地域だと思う。住民の利便性、快適性を満たし住みたくなる街づくりをぜひ願いたいと思う。

男	50代	今井東町	会社員・会社役員	階段が急なのか歩きにくい気がする。トイレが北側の一箇所では不便。エレベーターの設置。
男	70代以上	今井東町	無職	現在吉原駅を利用しないのでよく分からない。
女	70代以上	今井東町	専業主婦・専業主夫	高齢者また身体に障害のある人のためにエレベーターやエスカレーターを設置してほしい。
女	50代	今井東町	パート・アルバイト	エレベーターやエスカレーターの設定は、なるべく早くお願いしたい。また、岳鉄への乗り継ぎを良くすると、地元以外の人に関心もできてくるのではと思う。エレベーターやエスカレーターができることで、階段が狭くなるのは不便なので、設置場所も配慮してほしい。南口への通路、改札口あたりをもう少し明るくしてほしい。
女	10代	鈴川町3	学生	高齢者の方がよく重たい荷物を持って大変そうに階段を下りてくのを見たり、スーツケースを持った人もたまに見るのでエレベーターやエスカレーターがあったほうが良いと思います。(トイレの場所を変えたほうが良いと思います。)
女	40代	鈴川町3	会社員・会社役員	現在は、自動車通勤をしているため、吉原駅を利用させて頂く機会はありませんが、足が不自由な母のことを考えると、エレベーターが完備されていけば良いなとよく感じます。南口・北口・ホームと乗降できる3基が完備されれば、高齢者ももっと多く利用できていると思います。欲を言えば、改札口から南口への通路が長いので、'動く歩道'があればより一層吉原駅が身近に感じます。早期実現を期待します。
女	40代	鈴川町3	パート・アルバイト	車椅子使用者の駐車スペースの確保。内部障害者を含む高齢者・障害者も利用しやすいトイレの整備。街路とホームまでの高低差もありエレベーターもしくはエスカレーターの設定を望みます。(高齢者が多い元吉原の顔でもある吉原駅ですので、杖使用、車椅子使用の人でも安心して外出したくなるような駅の整備を望みます。)
女	50代	鈴川町5	専業主婦・専業主夫	駅改札口への階段が急です。JRを利用するのに登ってまた降りるを繰り返します。1Fに改札口があると便利です。駅南口信号機のすぐそばに車が駐車(違法駐車)しており、とても危険だと感じています。
男	60代	鈴川町5	無職	南口階段の上り口に時刻表が欲しい。
女	50代	鈴川町5	パート・アルバイト	電車通勤を利用するようになってから気がつきましたが、元吉原はお年寄り、足の不自由な方が多く見られます。エレベーターでもあれば良いなと思うことがあります。
女	60代	鈴川町5	専業主婦・専業主夫	吉原駅は階段ばかりで、足の悪い人、具合の悪い人には大変です。病院へ行くのにも、バス、電車に乗らなければ行く事も出来ません。せめてエレベーターか、エスカレーターがあればと思います。岳鉄に乗るのにも、南側から線路下の通路ですが、夜は暗くて一人で通るのはこわいですね。

### 3-4 調査地区のバリアの実態調査

調査地区におけるバリアの実態を把握するため、基本構想検討協議会において調査地区のフィールドワークを行いました。実態調査に関する目的及び具体的な実施箇所は、以下に示すとおりです。

#### ■ フィールドワークの目的

実際に調査地区を歩いてみる（移動してみる）ことによってバリアを発見・再認識するとともに、今後の必要な対策について考えることを目的としています。

#### ■ 実施箇所

フィールドワークの実施にあたり、実態調査エリアを以下の3箇所に設定しました。

##### **A**：吉原駅を中心にフィールドワークを行う。

- ・主に吉原駅（JR吉原駅及び岳南鉄道吉原駅）について点検作業を行う。
- ・駅舎の構造上のバリア（垂直移動・水平移動）に加え、トイレの使い勝手や券売機、改札口の状況、またJRと岳南鉄道の乗り継ぎ等について重点的に点検作業を行う。

##### **B**：吉原本町駅・周辺地域を中心にフィールドワークを行う。

- ・岳南鉄道（車両）の使い勝手や、岳南鉄道吉原本町駅駅舎の構造上のバリア（水平移動）、トイレの使い勝手、券売機、改札口の状況等について点検作業を行う。
- ・岳南鉄道吉原本町駅周辺の市街地について点検作業を行う。

##### **C**：主に路線バスについてフィールドワークを行う。

- ・JR吉原駅北口に設置されているバス停留所及び路線バスについて点検作業を行う。
- ・岳南鉄道吉原本町駅周辺の市街地について点検作業を行う。

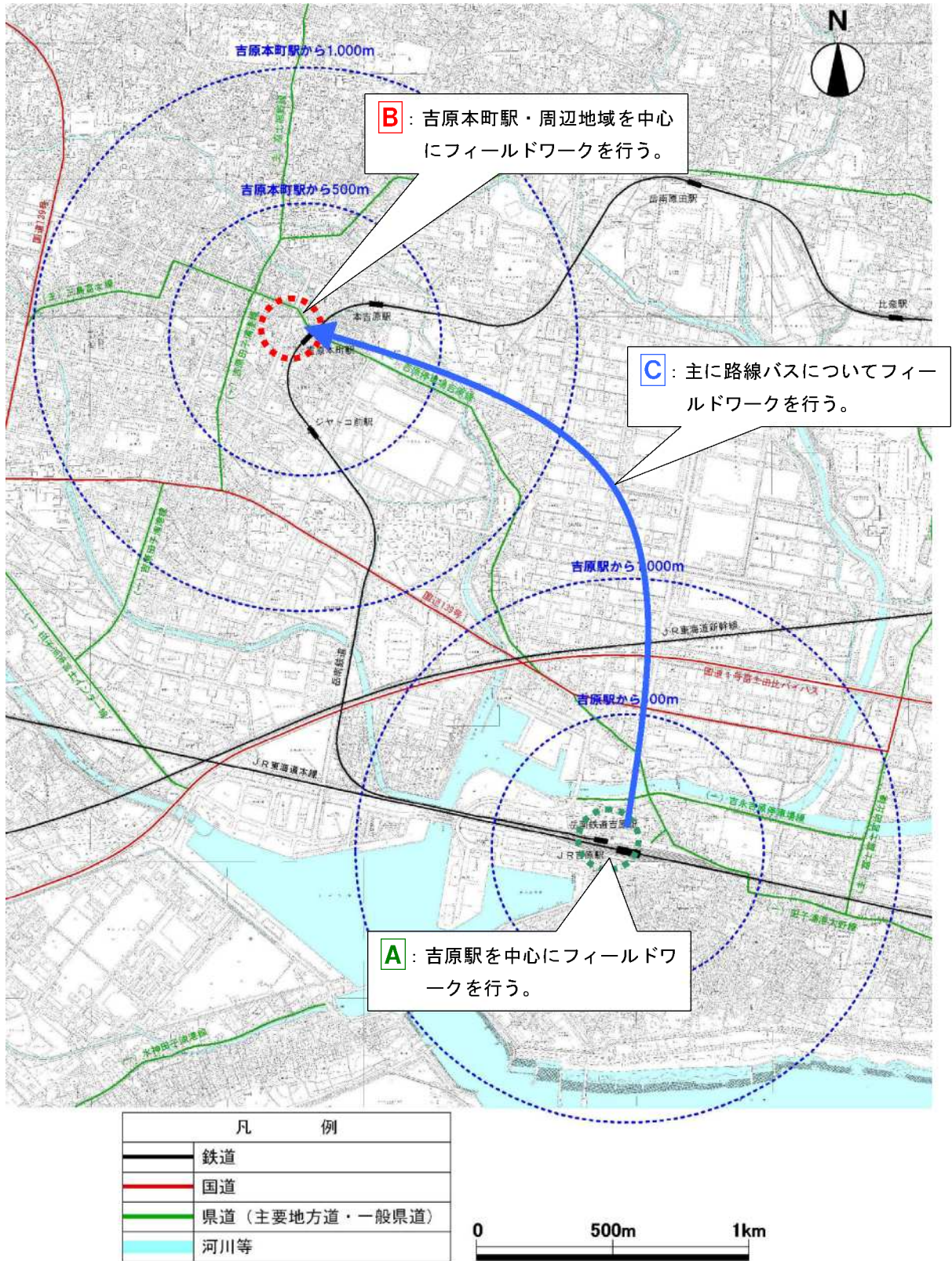
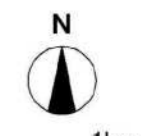


図. フィールドワーク実施箇所

# フィールドワーク結果図（その1）



・エプロン（L型ブロック）が急である。



・集水柵の目が粗い。  
→ 細目の柵蓋に交換してほしい。



・路肩の整備（施工）が悪く、歩きづらい。  
→ きれいに整備してほしい。



・手すりの点字の位置が分かりづらい。  
→ 分かりやすい位置に設置してほしい。



・駅にエレベーター、エスカレーターがない。  
→ 早急に設置してほしい。



・階段下に誘導ブロックがない。  
→ 誘導ブロックの設置



・階段の高さが異なる（一番下のみが低くなっている）。  
→ 同じ高さとするのが望ましい。



・階段のステップが分かりにくい。  
→ 同じ高さとするのが望ましい。  
・階段の中央に手すり等がなく歩きにくい。  
→ 手すりなどをつけてほしい。

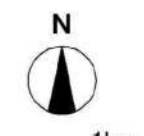


・歩道勾配がきつい。  
→ できる限りフラットにしてほしい。



・段差が中途半端。

# フィールドワーク結果図（その2）



・ 階段の勾配が 90 度に近く、危ない。  
→ 手すり等の設置が必要。



・ 駐車場からの誘導がない。  
→ 誘導ブロック等の設置が必要。  
・ 道路勾配が急である。  
→ 整備が必要である。  
・ 路肩が急（側溝に落ちる）  
→ フェンス等の安全対策、路肩の整備が必要。



・ 階段が急、段差が分かりづらい。点字もない。  
→ 手すり等が必要である。



・ バス停までの誘導ブロックがない。  
・ タクシー乗り場は中途半端な階段である。  
→ 誘導ブロック、スロープ等を設置してほしい。



・ 放置自転車等があり、通行できない。（スロープも通行できない）



・ 岳南鉄道は整理券発行機が存在が分かりにくい（知っていないと乗れない）。  
→ 誘導案内の設置が必要。  
・ 段差が大きい。  
→ スロープの対応でOKである。



・ チェアメイトの振動に恐怖を感じる。  
→ 機械を改善してほしい。



・ 三両編成の電車では、階段を降りてからすぐに電車に乗れない。  
・ 車両乗降場所の位置番号が分からない。  
→ しっかりとした誘導が必要である。



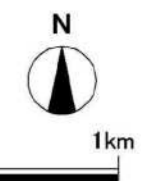
・ トイレが階段の途中にあって利用しにくい。  
・ 点字が分かりづらい。  
・ トイレの構造が複雑である。  
→ 統一化する。



・ 改札等は誘導音がなく分かりにくい。（階段等の位置が分からない）  
・ 券売機自体、利用が困難である。



# フィールドワーク結果図（その3）



ホームに誘導ブロックがない。  
→ 分かりやすい誘導ブロックをつけてほしい。



車両とホームの段差大。  
→ 車両とホームの段差をなくすようにしてほしい。



行き先表示がない。(次に停まる駅が分からない。)  
→ バスのような電光掲示板がほしい。



車両内で車椅子のスペースがない。※一両編成の場合  
→ 全車両に車椅子スペースを。



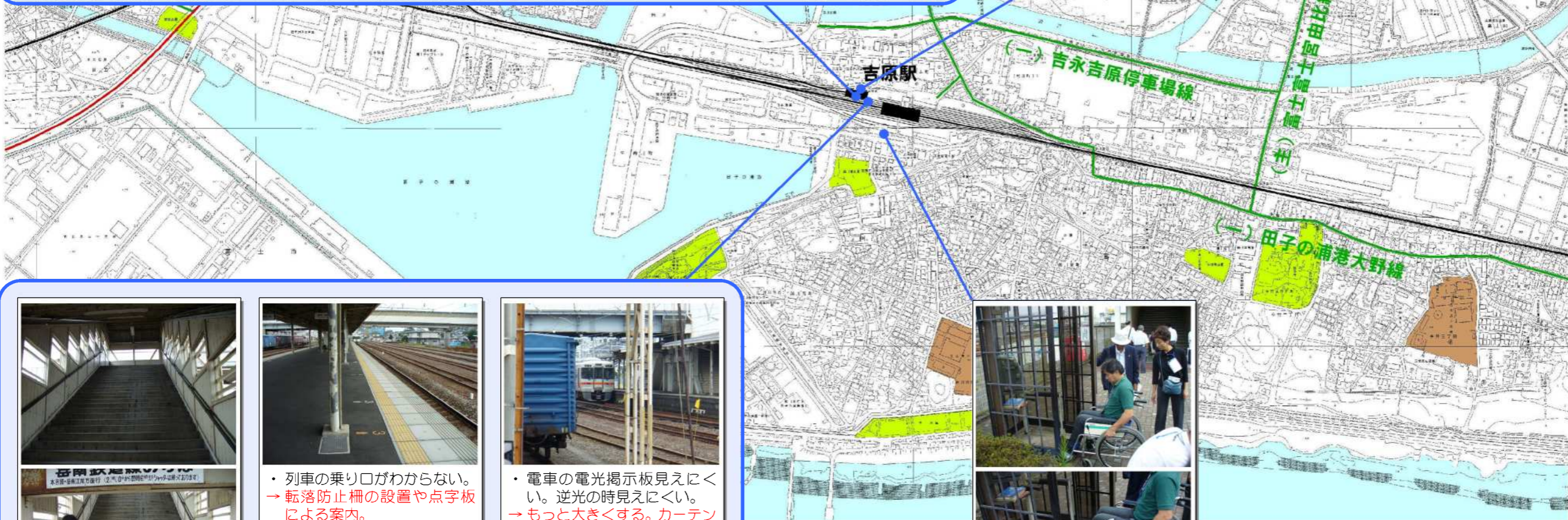
駅入口の階段の段差  
→ 段差の解消が必要。



トイレの表示分かりにくい。  
→ 場所を考えて、トイレの表示をする。



トイレの入口が分からない。雨の日に滑りやすい。  
→ 手すり、車椅子対応とする。



駅階段の昇り降りが分からない。(JR⇄岳南鉄道)  
→ 昇り降りの区別をつける。



列車の乗り口がわからない。  
→ 転落防止柵の設置や点字板による案内。



電車の電光掲示板見えにくい。逆光の時見えにくい。  
→ もっと大きくする。カーテンをつけて暗くする。



車椅子の方が電話ボックスに入れない。  
→ 車椅子対応のボックスに変える。

フィールドワーク結果図（その4）



・踏切での電車の接近矢印がない。  
→ 方向標識が必要。



・遮断棒が暗い、夜危ない。  
→ 反射板を遮断棒につける。



・電線類地中化の際の道路上の変圧器が障害物。  
→ 触れないような工夫がほしい。



・歩道の横断勾配があるので車椅子が車道側に振られる。  
→ 横断勾配を緩くする。



・歩行者が車道側に落ちる。  
→ ポールを立てる、セミフラット形式とする。



・交差点における歩車道の段差が大きい。  
→ 段差をフラットにする。



・誘導ブロックの幅が狭い。  
色の識別、凹凸がない。  
→ 大きくする、色をつける、幅を広くとる。



・グレーチングが横断歩道上にある。また、目が粗い。  
→ グレーチングの目を細かくして、位置も変更する。



・道路舗装が盛り上がっている。  
→ 歩道（路側帯部分）のフラット化、オーバーレイの解消。



・突然の水路危ない。  
→ 転落防止柵を設置する。



・ホームに誘導ブロックがない。  
→ 誘導ブロックを設置する。



・改札口が狭くて車椅子がギリギリ。  
→ 改札口をもっと広くする。



・ホーム⇄改札口のスロープが急。  
→ スロープの勾配を緩くする。



・車椅子の方が電話ボックス内に入れない。  
→ 車椅子対応の電話ボックスとする。



・道路上の突起物が危険。  
→ 突起物を平らにする。

フィールドワーク結果図（その5）



・誘導ブロックが連続設置されていない。  
→連続して設置する。



・誘導ブロックとマンホールの位置が重なっている。  
→誘導ブロックをずらして設置する。



・横断歩道⇄歩道の段差が大きい。  
→段差をなくす、もしくは小さくする。



・グレーチングの目が粗い。  
→目の細かいグレーチングに交換する。



・誘導ブロック（点状ブロック）が横断歩道の幅に満たない。  
→横断歩道幅員分で設置する。



・トイレ、ベンチなどがなく、休憩できない。  
→トイレ、ベンチ及び案内看板等を設置する。



・信号機…視覚障害者用の音声（音量）が小さい。  
→音量をもっと大きくする。



・側溝の蓋の穴が大きい、グレーチングの目が粗い。  
→蓋の穴をもっと小さく、目の細かいグレーチングに変更。



・バス時刻表が歩道に面していない（車道側を向いている）ので、見えにくい。  
→歩道側に向ける。



・バス時刻表が歩道に面していない（車道側を向いている）ので、見えにくい。  
→歩道側に向ける。



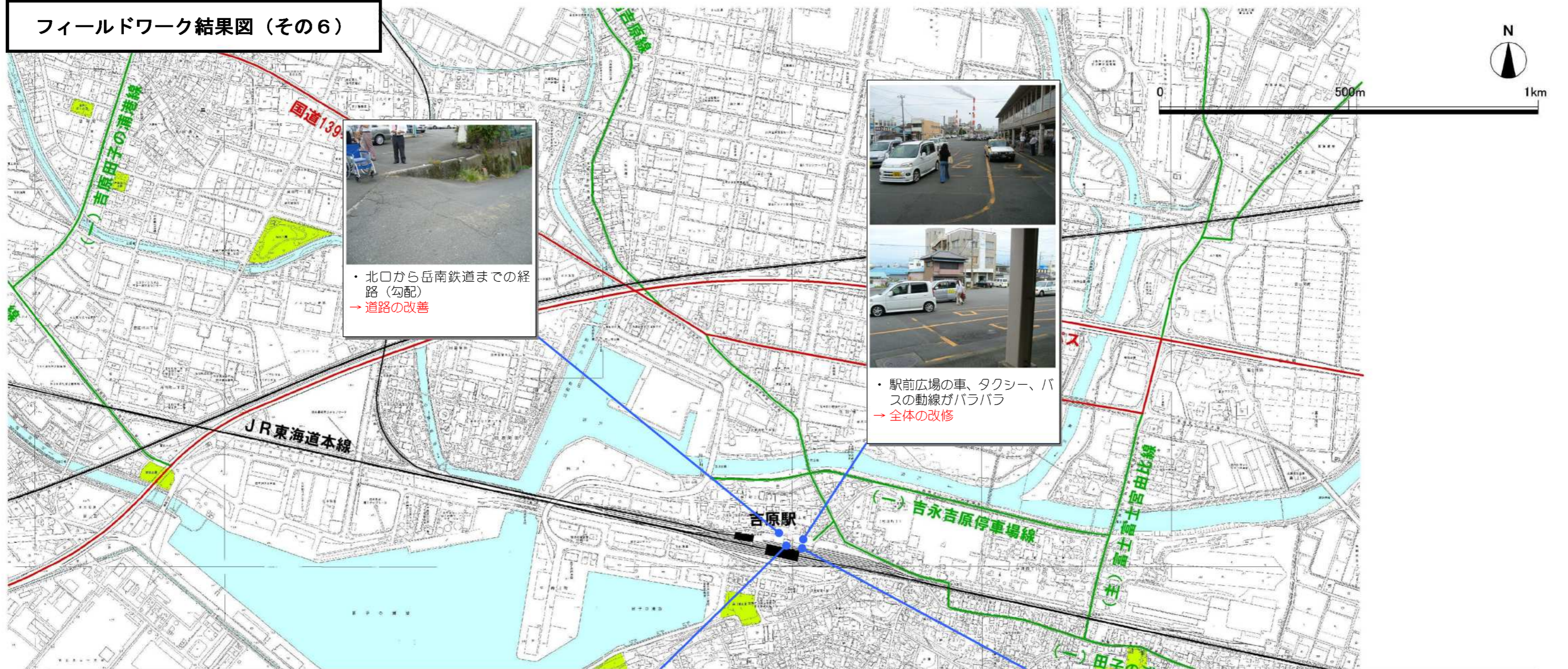
・歩道上の突然の段差が危険。  
→段差を少なくする。



・歩道上への店舗の荷物が危険。誘導ブロックがない。  
→荷物撤去して歩道空間を確保、誘導ブロックの設置。

・歩道舗装のデコボコが危険。  
→歩道舗装の改良を。

フィールドワーク結果図（その6）



・北口から岳南鉄道までの経路（勾配）  
→ 道路の改善



・駅前広場の車、タクシー、バスの動線がバラバラ  
→ 全体の改修



・バス乗り場まで点字案内がない。  
→ 誘導点字板が必要。



・案内地図  
→ 吉原本町駅までを含む広域図に変更する。



・北口階段  
→ エレベーターを設置する。



・階段途中のトイレ（位置、段差など）  
→ 階段の上または下への移設。



・バス停までの案内、点字がない。  
→ 案内板など、点字ブロック



・歩道スペースの確保  
・自転車、柱、屋根なし  
→ 全体の改修



・歩道の段差  
・スロープなし  
→ スロープの設置