

資料5

議題（3） 湘南台駅周辺の自転車通行空間整備計画について

第4章 湘南台駅周辺の自転車通行空間整備計画（案）

第4章 湘南台駅周辺の自転車通行空間整備計画

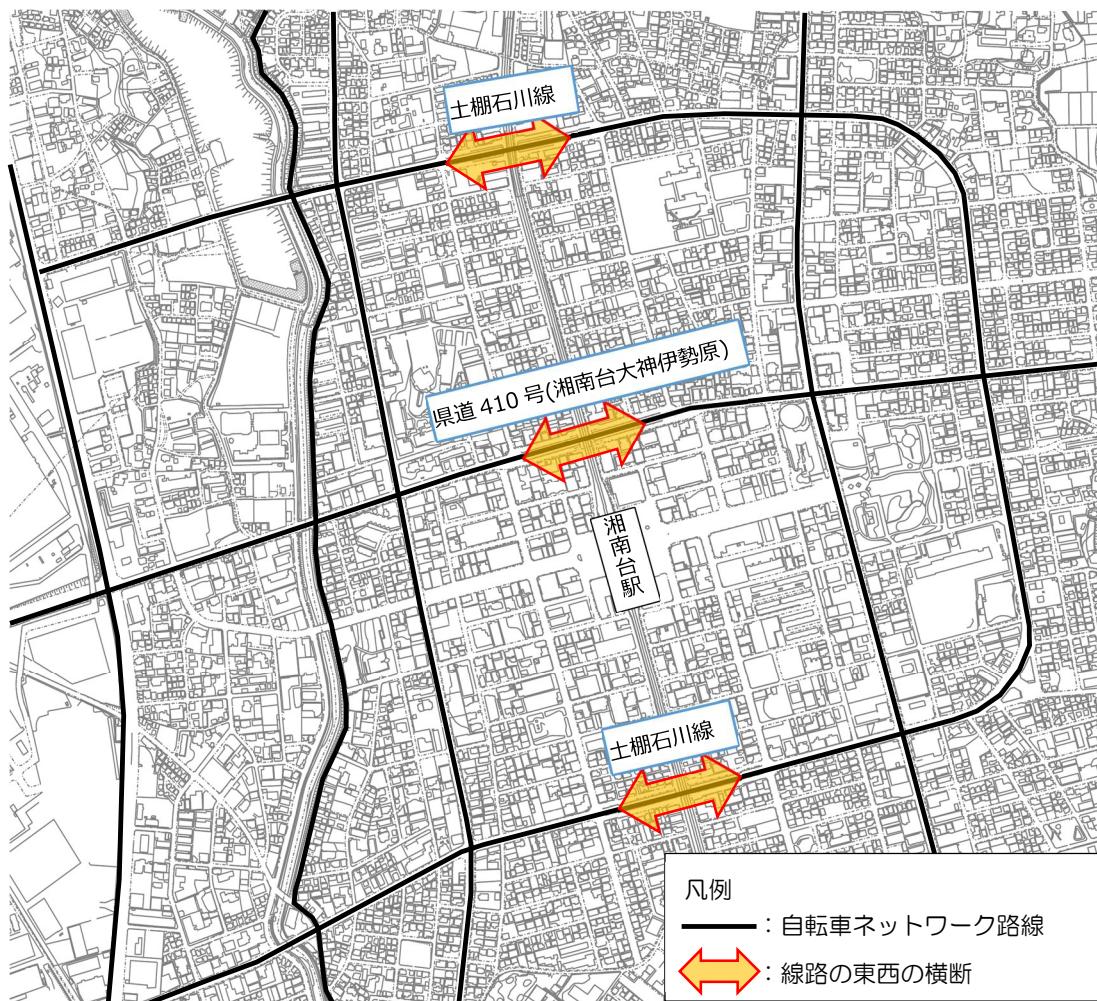
1. 湘南台駅周辺の特徴

湘南台駅は、区画整理により整備された道路が規則的に整備されており、歩道がない道路も多くあります。線路の東西の横断は、自転車ネットワーク路線の土棚石川線（2箇所）と県道410号（湘南台大神伊勢原）の3箇所となっております。（図3.1）

駅前交通広場は、東口、西口共にバスロータリーが整備されており、バスの発着が多くあります。西口は、午前7時から9時にバスとタクシー以外、自転車を含む一般車両の進入禁止となっております。（図3.2）

駅前交通広場の自転車交通量については、駅を利用する歩行者が多い朝の時間帯に駐輪場に向かう経路に歩道内走行が多くあります。また、夕方の時間帯は、駅周辺の商業施設の利用と見られる自転車の歩道内走行が多くあります。（図3.3）

駅周辺の自転車関連の事故は、駅中心部に近い自転車ネットワーク路線や交差点で発生しています。（図3.4）



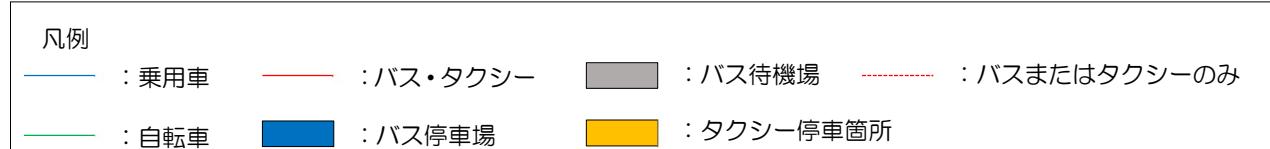
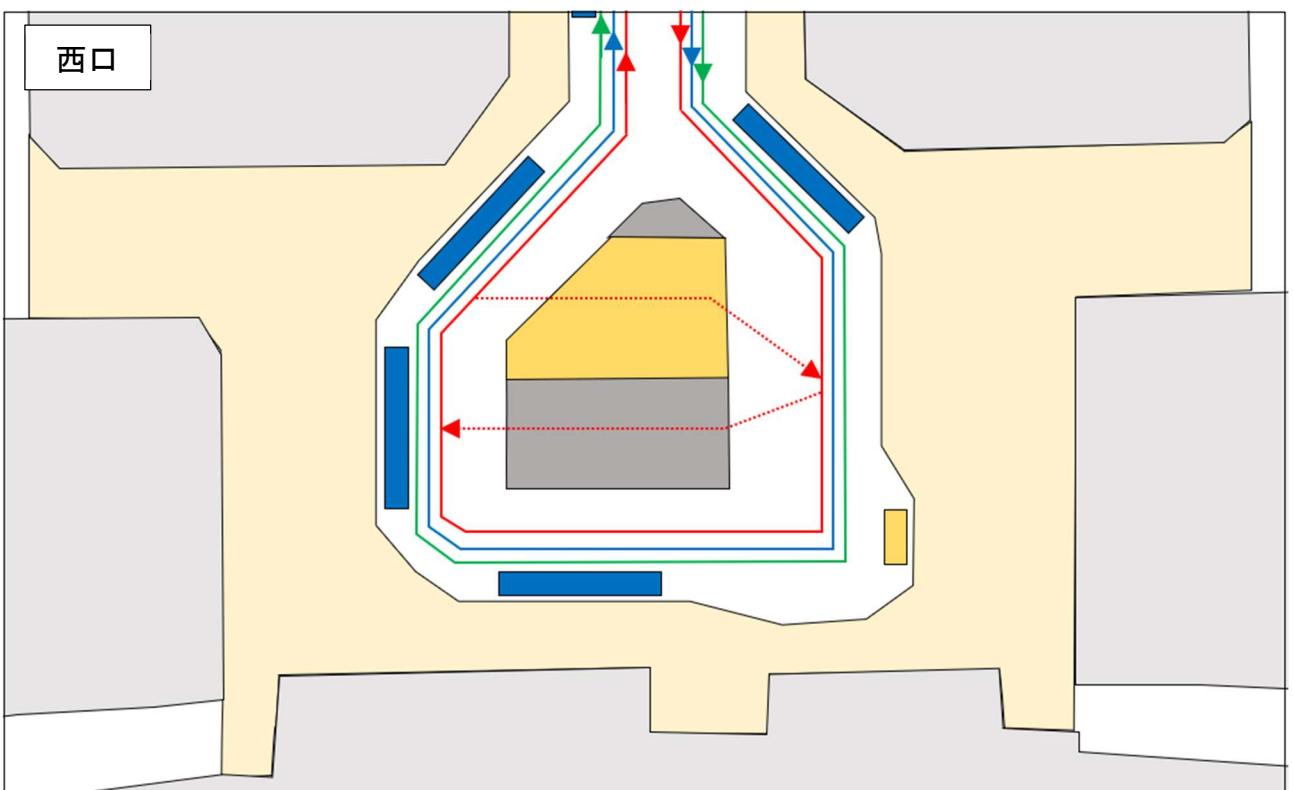
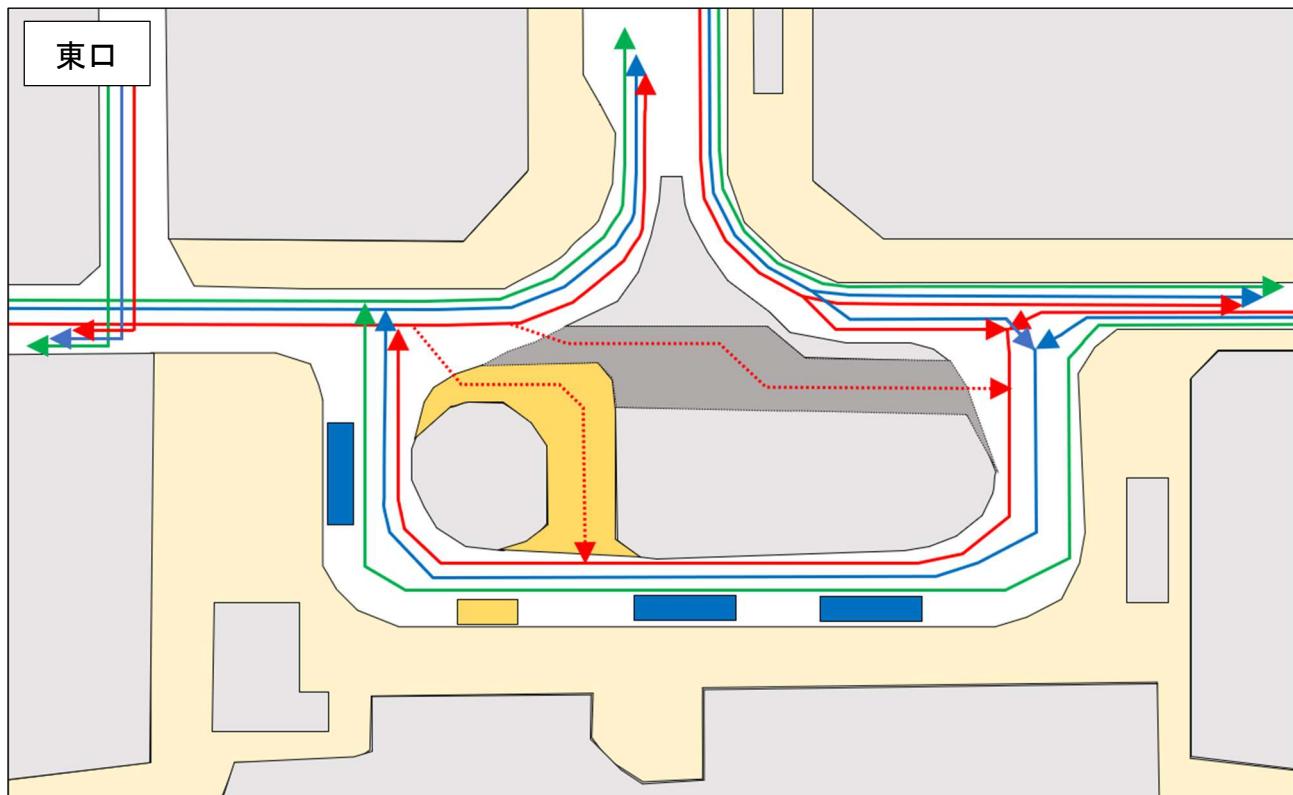
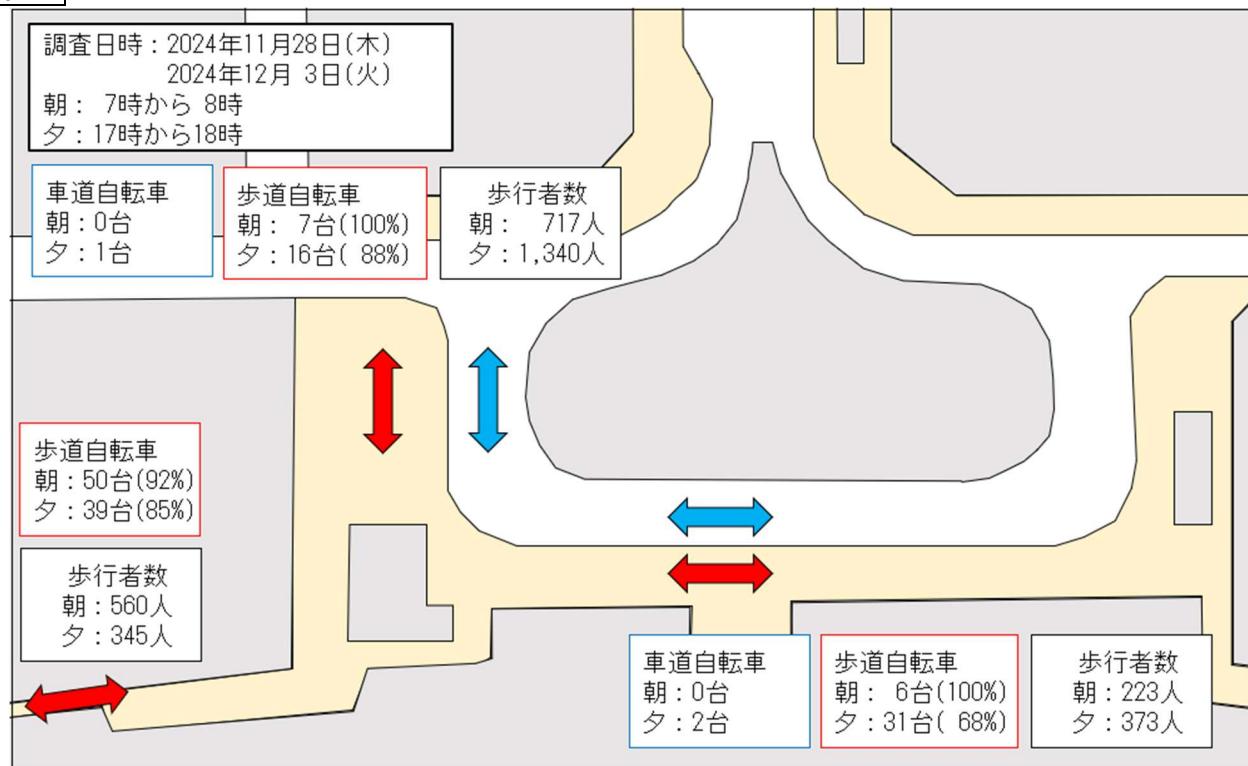
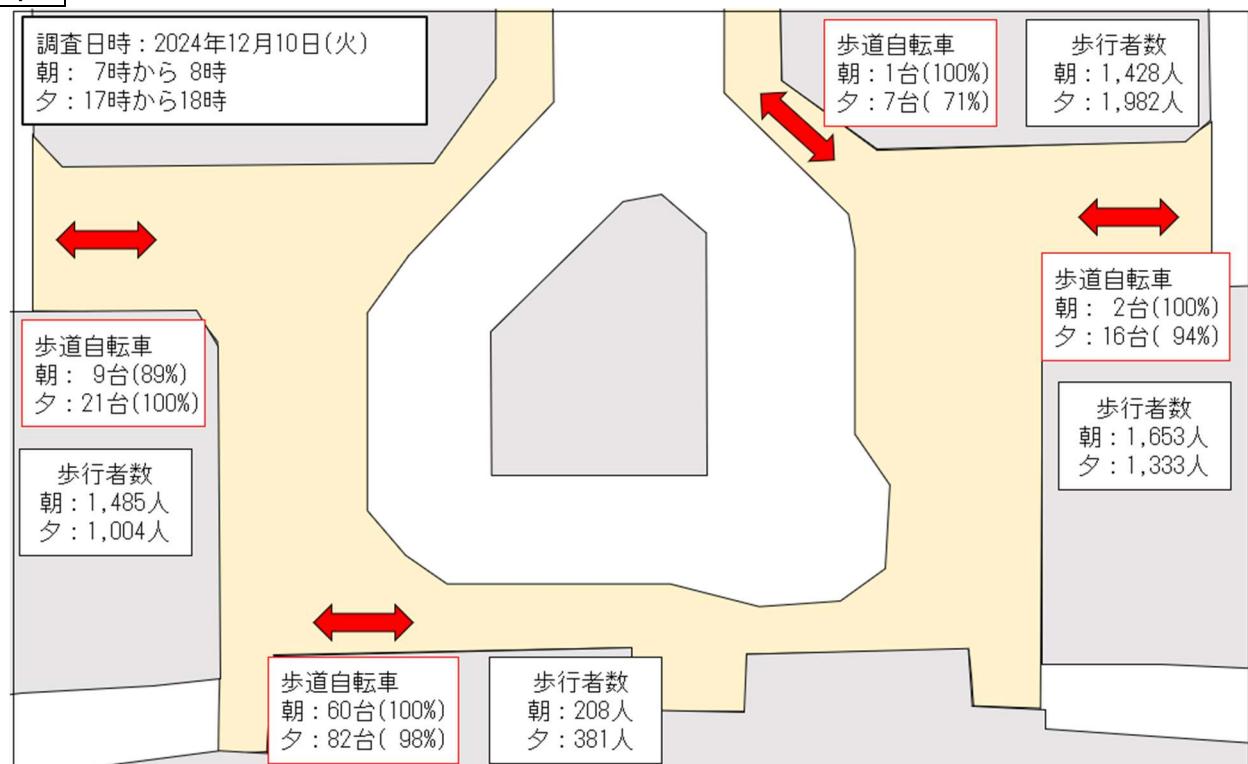


図 3.2 湘南台駅駅前交通広場の交通動線

東口



西口

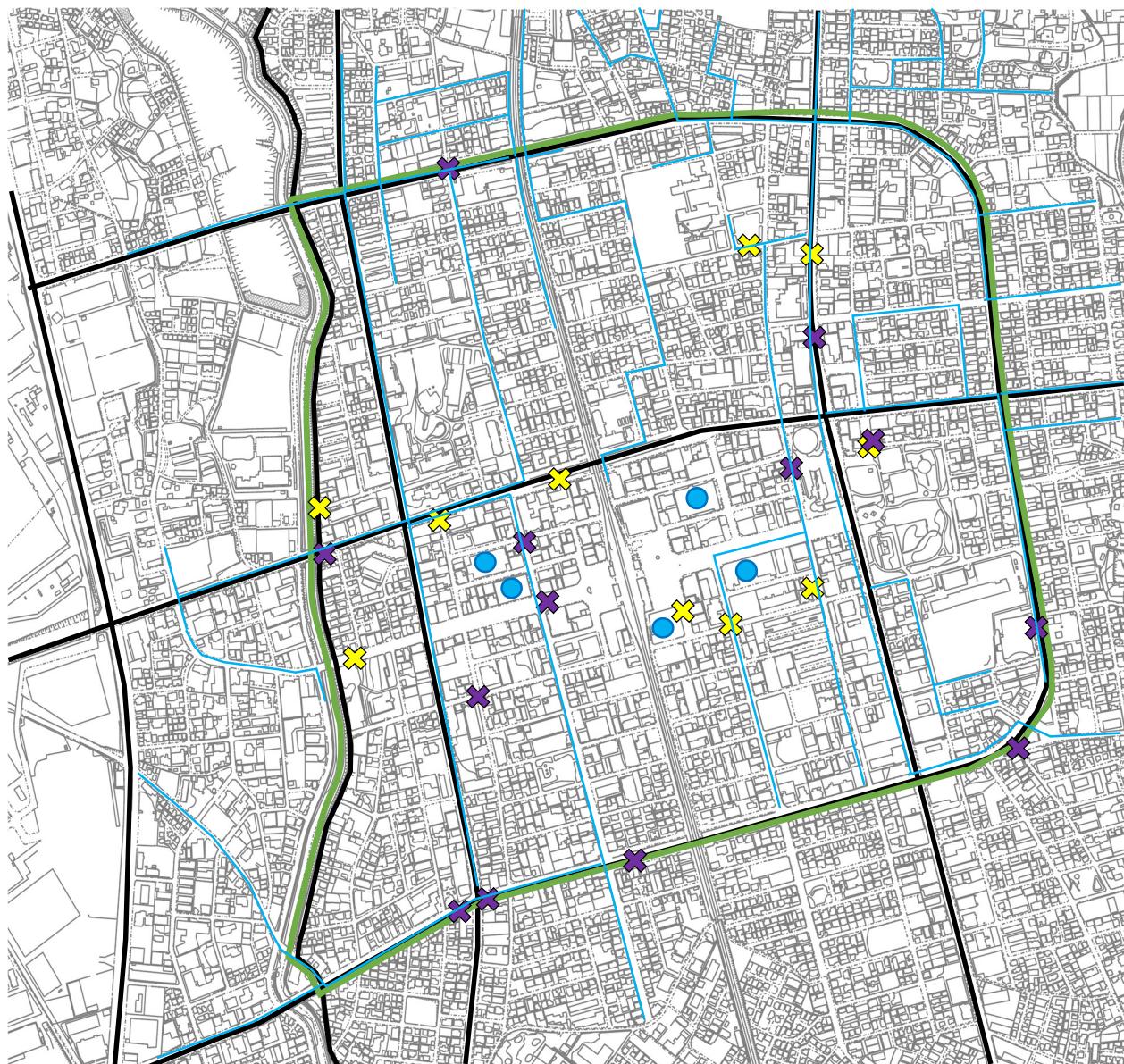


※ 歩道自転車の台数は自転車通行及び押し歩きの合計、括弧内の百分率は(自転車通行)/(自転車通行及び押し歩きの合計)である。

凡例

赤い矢印：歩道内通行自転車 青い矢印：車道通行自転車

図 3.3 湘南台駅駅前交通広場の自転車と歩行者の交通量



凡 例

- | | | | |
|----|-----------------|---|------------------|
| —— | ：自転車ネットワーク路線 | ■ | ：2023 年自転車関連事故箇所 |
| —— | ：通学路 | ■ | ：2022 年自転車関連事故箇所 |
| —— | ：湘南台駅約 500m の範囲 | | |

図 3.4 湘南台駅周辺の自転車関連事故の発生場所

2. 「駅周辺ネットワーク路線」の設定方針

駅周辺の道路の配置状況と駅前交通広場の交通状況を踏まえ、「駅中心部」に自転車を誘導しないよう、「駅周辺ネットワーク路線」を設定します。

3. 「駅周辺ネットワーク路線」の設定

「駅周辺ネットワーク路線」は、図3.5のフローに従って設定します。駅周辺の道路状況を踏まえて、「駅中心部」の外周道路で南北方向の移動を促進するため、外周道路を「駅周辺ネットワーク」に設定します。

STEP 1 湘南台駅周辺自転車通行空間エリアの範囲設定（約500m）



STEP 2 駅周辺の道路状況を踏まえ、「駅中心部」の外周道路や「駅中心部」と駅周辺を直線的に結ぶ路線を候補選定



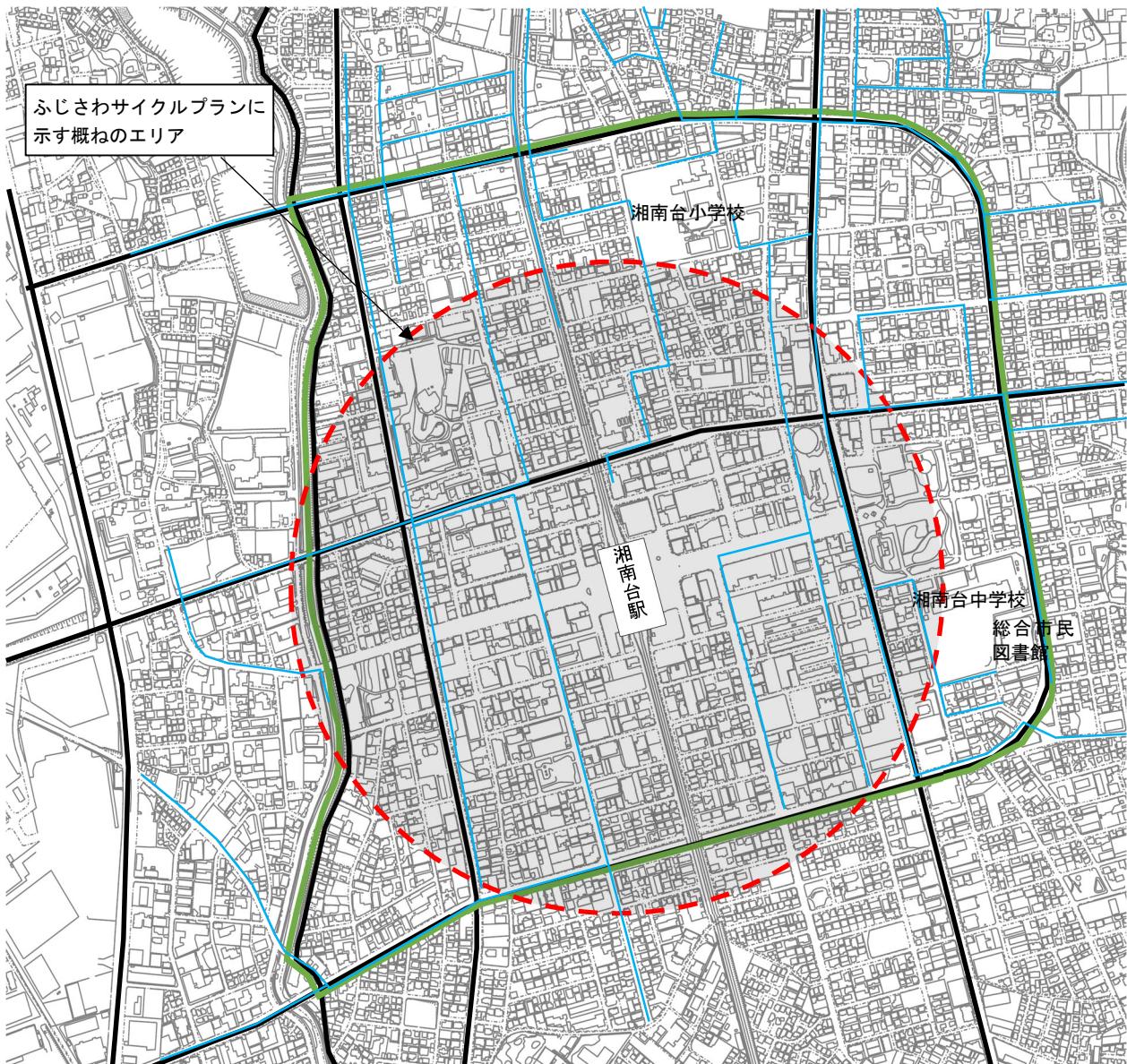
STEP 3 自転車関連事故が多く発生している路線、歩道がない通学路、大規模商業施設関連路線を候補選定



STEP 4 自転車の利用実態を踏まえて決定

図3.5 「駅周辺ネットワーク路線」設定のフロー

STEP 1 湘南台駅周辺自転車通行空間エリアの範囲設定

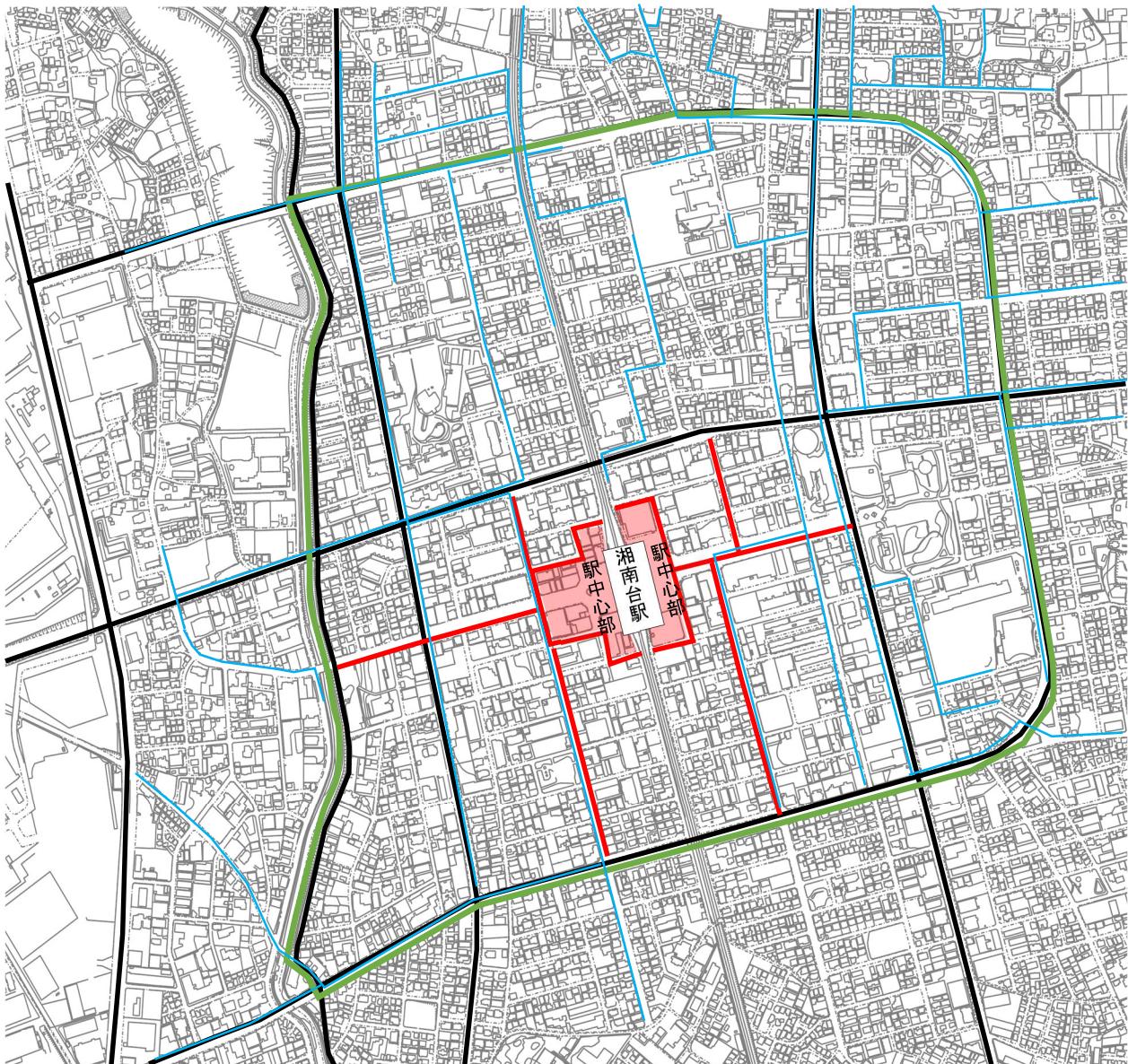


凡 例

- : 自転車ネットワーク路線
- : 通学路
- : 駅周辺自転車通行空間エリア外周

駅周辺自転車通行空間エリアは、湘南台駅では、ふじさわサイクルプランに示す駅から約 500 メートルの範囲で設定します。なお、エリアの外周は小中学校、図書館等の施設を囲った幹線道路とします。

STEP 2 「駅中心部」の外周道路や「駅中心部」と駅周辺を直線的に結ぶ路線を候補選定



凡 例

—— : 自転車ネットワーク路線

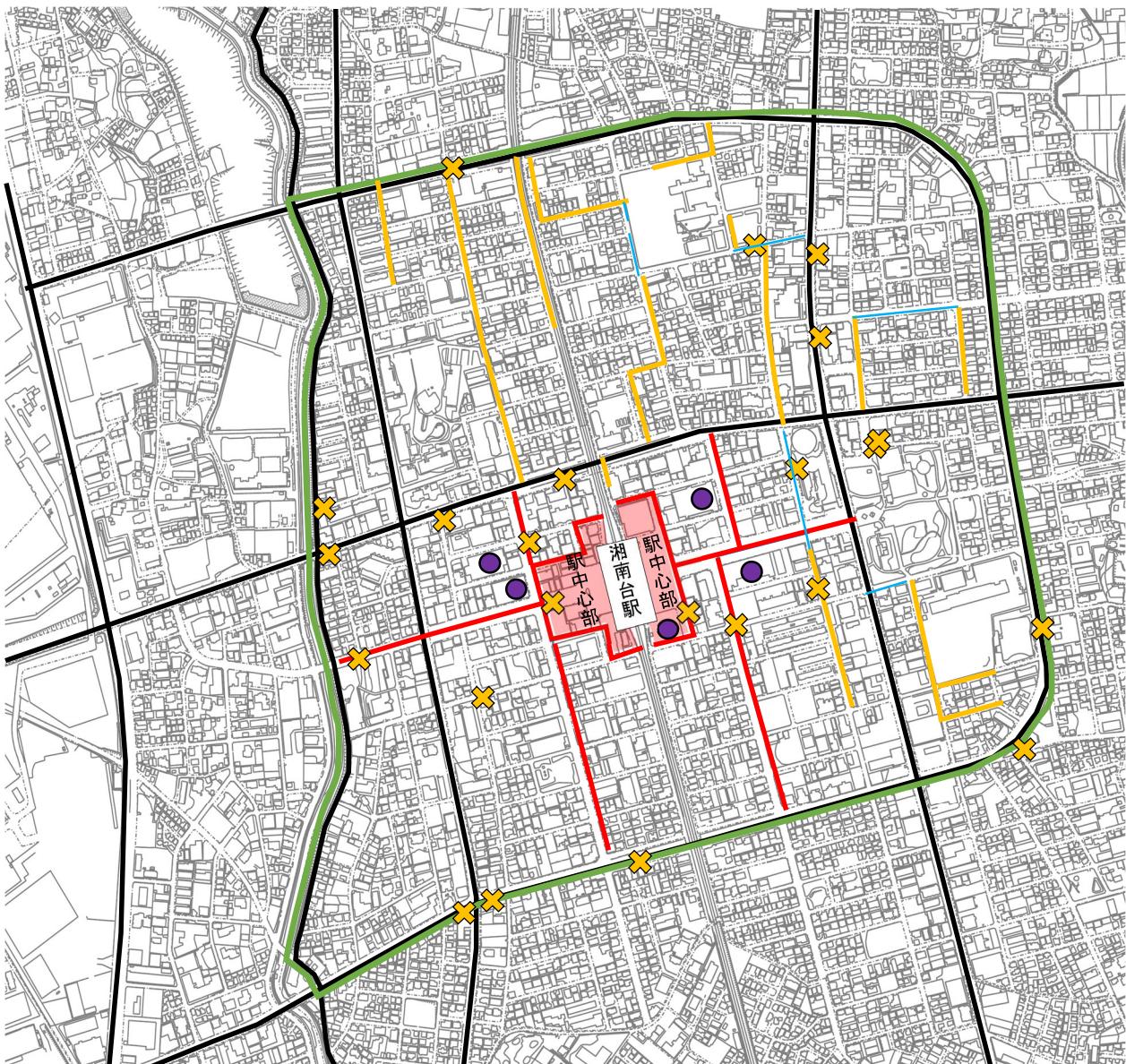
—— : 通学路

—— : 駅周辺ネットワーク候補路線

—— : 駅周辺自転車通行空間エリア外周

「駅中心部」に自転車を誘導しないように、「駅中心部」の外周道路を「駅周辺ネットワーク路線」として設定します。また、「駅中心部」と駅周辺を直線的に結ぶ路線とその路線に繋がる道路は、自転車利用者の通行経路として捉え、「駅周辺ネットワーク路線」の候補路線とします。

STEP 3 自転車関連事故が多く発生している路線、歩道がない通学路を候補選定

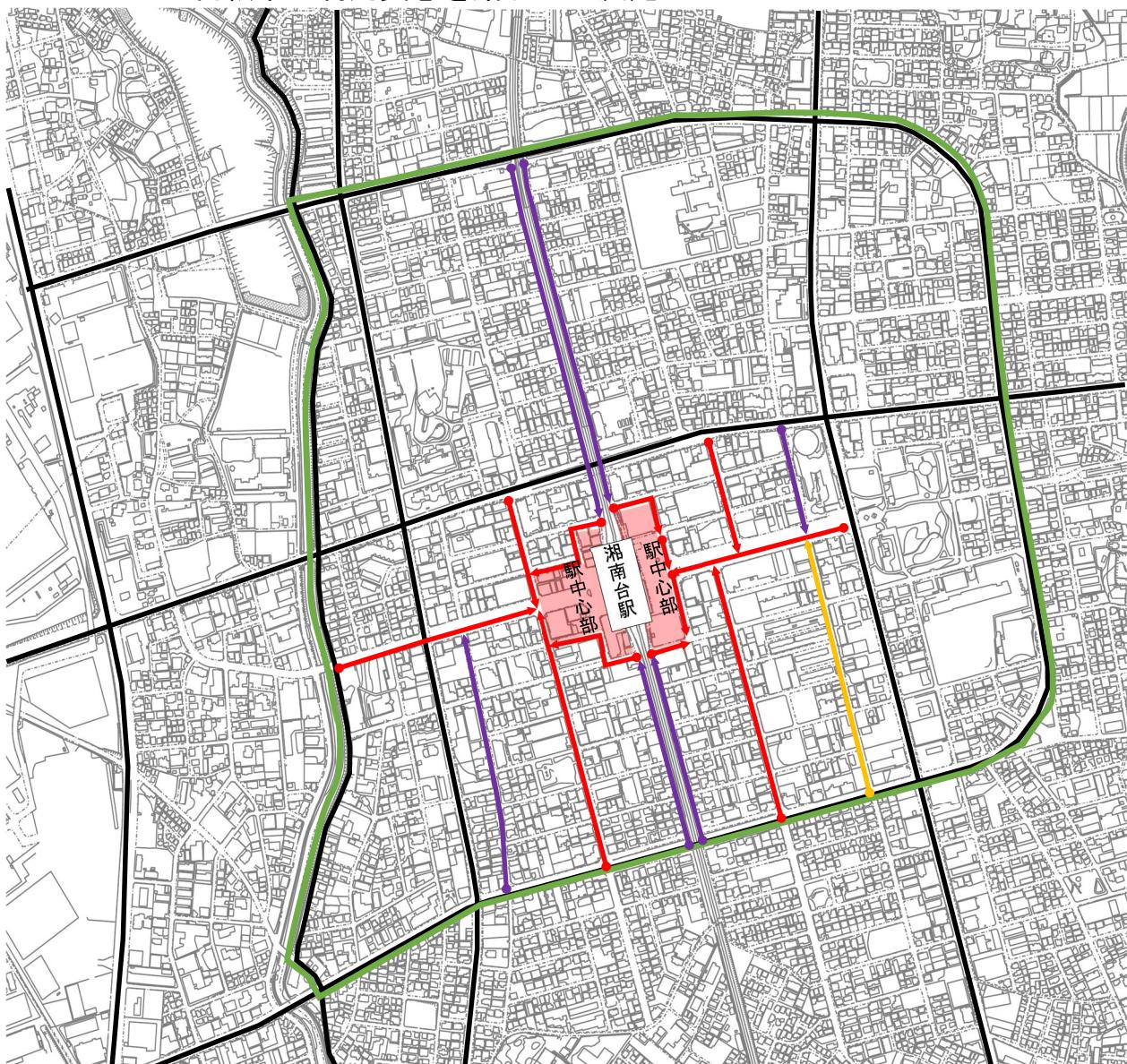


凡 例

- : 自転車ネットワーク路線
 - : 駅周辺ネットワーク路線
 - : 追加候補（歩道がない通学路）
 - : 通学路
 - : 駅周辺自転車通行空間エリア外周
 - ✖ : 自転車関連事故発生（2022年,2023年）
 - : 大規模商業施設

自転車関連事故が多く発生している路線、歩道がない通学路を「駅周辺ネットワーク路線」の候補路線とします。

STEP 4 自転車の利用実態を踏まえて決定



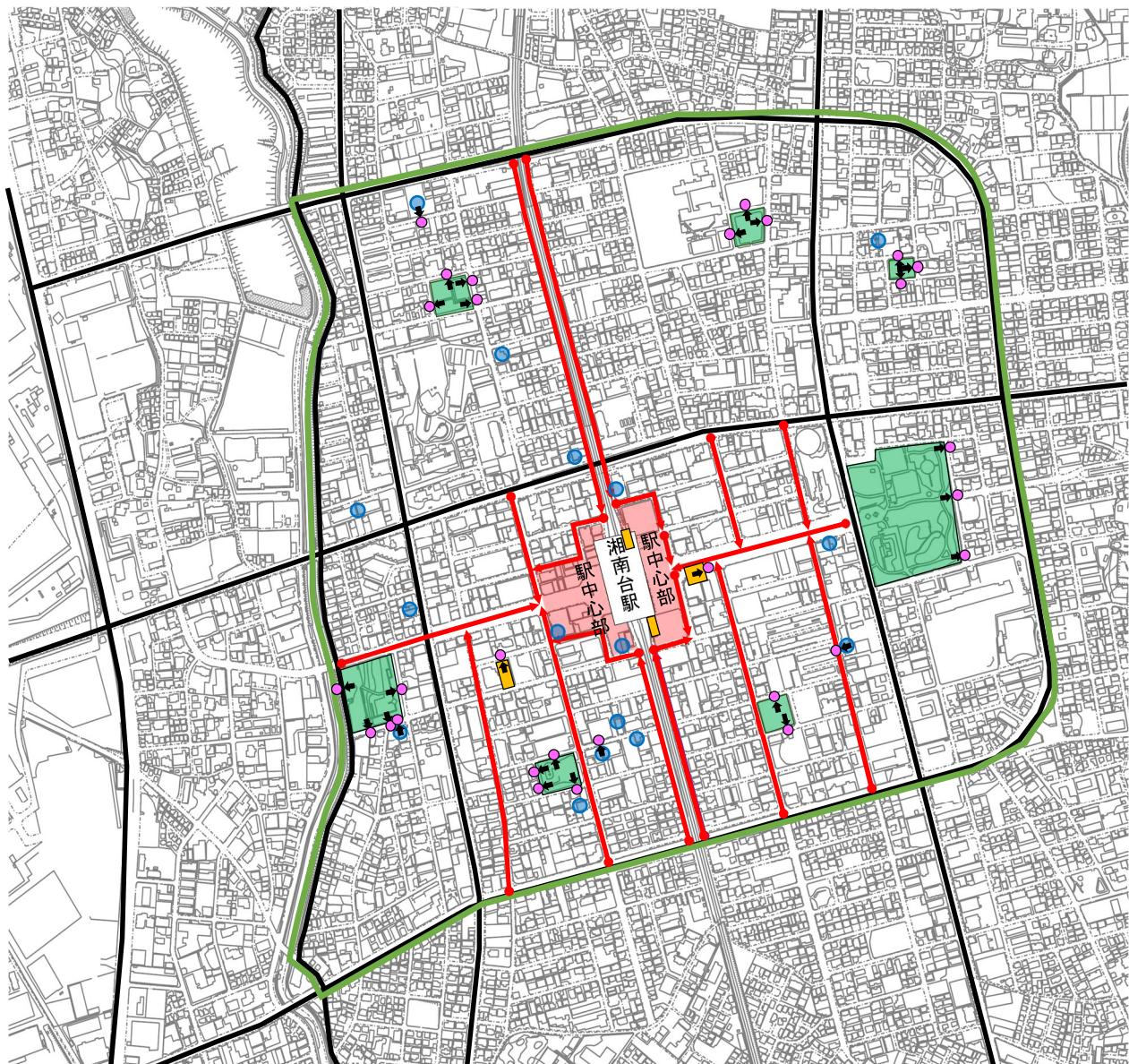
凡 例

- | | | | |
|----|-------------------|----|------------------|
| —— | ：自転車ネットワーク路線 | —— | ：駅周辺自転車通行空間エリア外周 |
| —— | ：駅周辺ネットワーク路線 | —— | ：自転車利用の多い路線 |
| —— | ：STEP3 の検討で追加した路線 | | |

STEP 3 までに指定した候補路線のうち、「駅中心部」と自転車ネットワーク路線に囲まれた範囲内の路線と、自転車及び歩行者の利用実態調査により自転車利用が多かった路線を「駅周辺ネットワーク路線」として決定します。

4. 「施設出入口整備箇所」の選定

「施設出入口整備箇所」は、日常的に自転車の出入りが多く行われている駐輪場、保育園、公園の自転車利用者の出入口の前面道路を選定します（図3.6）。



凡 例

- | | | | |
|----|--------------|----|------------------|
| —— | ：自転車ネットワーク路線 | —— | ：駅周辺自転車通行空間エリア外周 |
| —— | ：駅周辺ネットワーク路線 | ↓ | ：施設出入口設置箇所 |
| ■ | ：公園 | ● | ：出入口 |
| ■ | ：駐輪場(市営) | ● | ：保育園 |

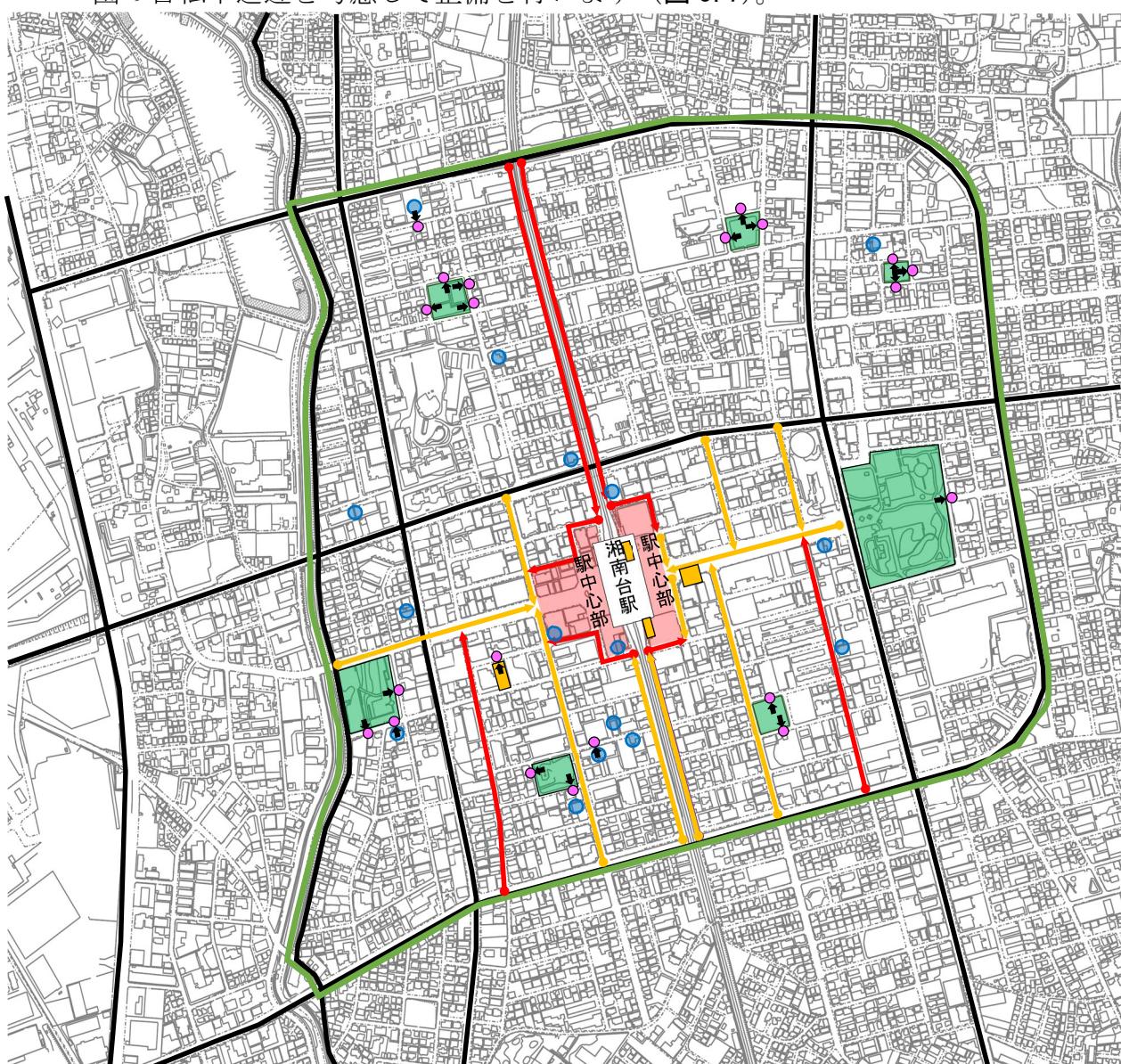
図3.6 施設出入口整備箇所

5. 湘南台駅周辺自転車通行空間整備計画

「湘南台駅周辺自転車通行空間整備計画」は、「駅周辺ネットワーク路線」と「施設出入口整備箇所」での矢羽根型路面標示などによる整備を行う内容と、「駅中心部」の「自転車の押し歩き」の案内を設置する内容から構成されます。

(1) 「駅周辺ネットワーク路線」及び「施設出入口整備箇所」

「駅周辺ネットワーク路線」の整備は、歩道がある路線と歩道がない路線に分けて整備を行います。また、施設出入口箇所は、駐輪場と公園の出入口のほか、保育園の自転車送迎を考慮して整備を行います（図3.7）。



凡 例

——	：自転車ネットワーク路線	——	：駅周辺自転車通行空間エリア外周
——	：駅周辺ネットワーク路線(歩道なし)	——	：駅周辺ネットワーク路線(歩道あり)
■	：公園	●	：自転車ピクトグラム【左側通行】検討箇所 (施設出入口整備箇所)
■	：駐輪場(市営)	●	：保育園

図3.7 「駅周辺ネットワーク路線」と「施設出入口整備箇所」（歩道設置状況含む）

歩道がある「駅周辺ネットワーク路線」は、「藤沢市自転車通行空間のあり方」に従い、自動車交通量と自動車の規制速度から決まる自転車通行空間の整備形態によって整備を行います。

なお、自転車を除く一方通行など、特殊な交通規制が行われている場合には、路線ごとに交通管理者と協議を行い、自動車と自転車のそれぞれに対して安全を確保した整備形態を定めて整備を図ることとします。

また、歩道がない「駅周辺ネットワーク路線」は、各路線の現地状況に応じて、交差点ごとに自転車ピクトグラム【左側通行】による整備を行います（図3.8）。

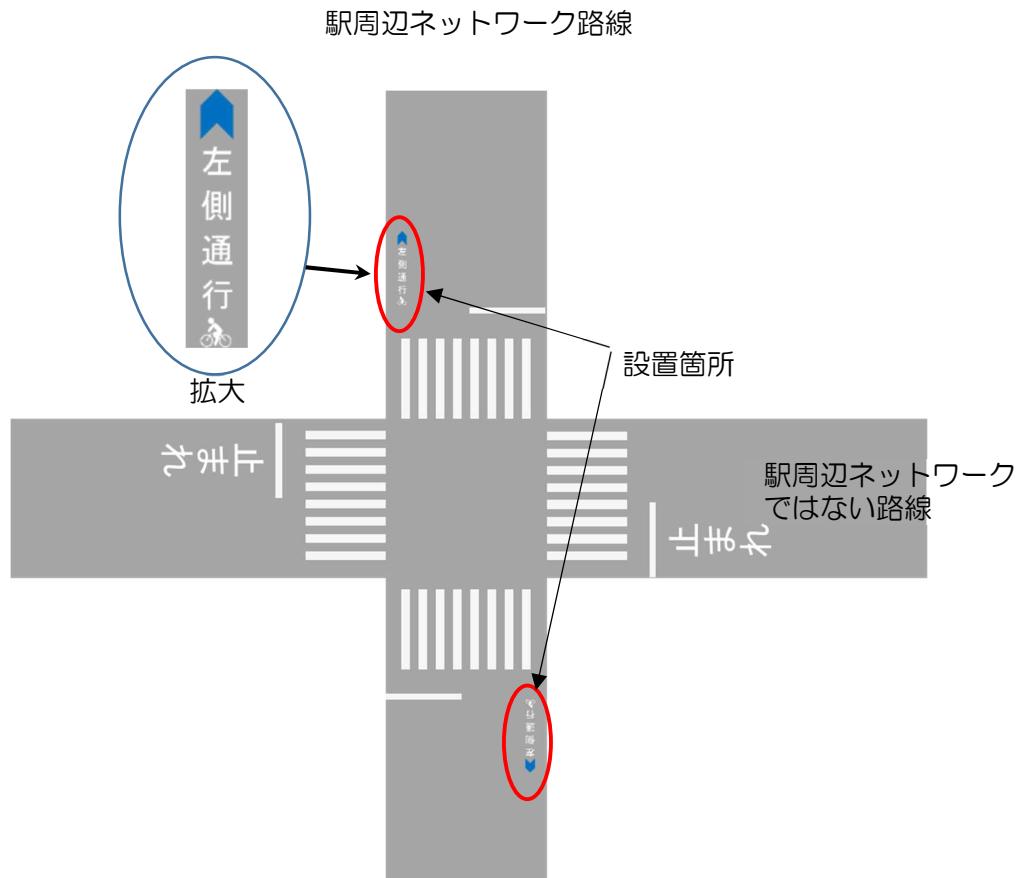


図3.8 自転車ピクトグラム【左側通行】による整備の例

さらに、「施設出入口整備箇所」は、その施設の自転車出入口等の状況に応じて、前面道路に自転車ピクトグラム【左側通行】による整備を行います。

(2) 「駅中心部」の整備

(ア) 「駅中心部」外周道路における整備

自転車の歩道通行可の標識がない歩道において、歩道内走行が多く見られるため、駅前交通広場に向かう路線の交差点（図3.9）の歩道部には歩行者の通行の支障にならない範囲で「自転車押し歩き」案内（図3.10）の設置を検討します。

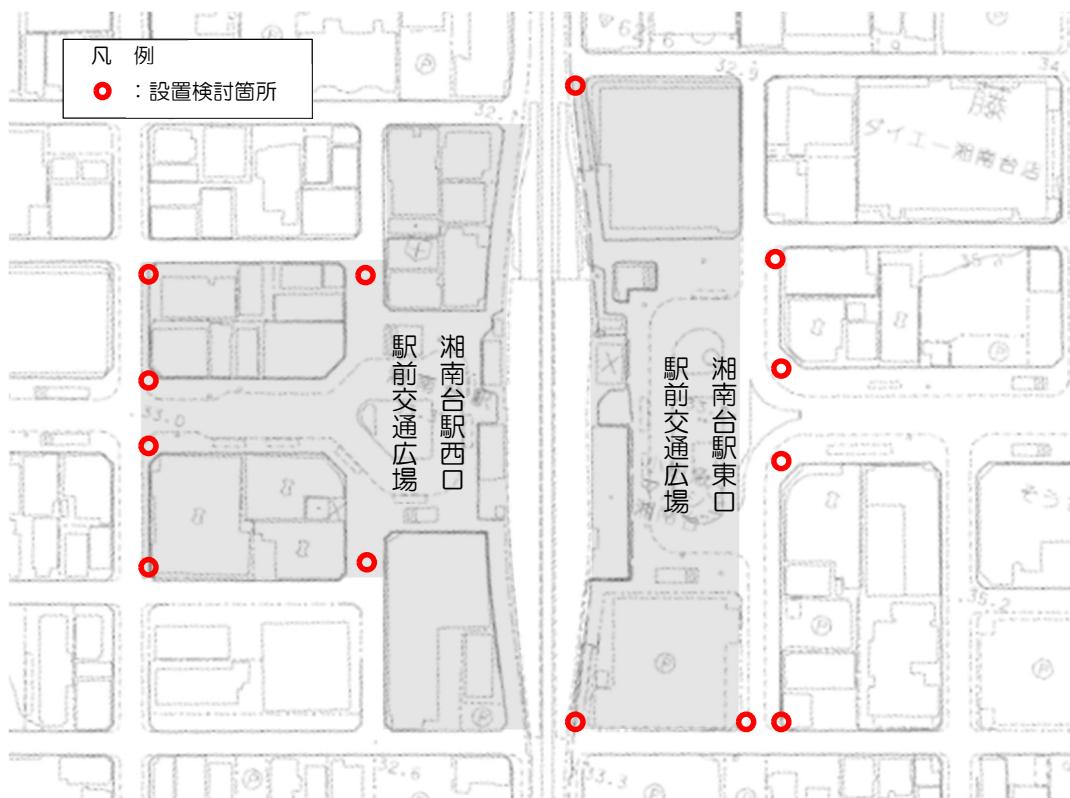


図3.9 「自転車押し歩き」の案内設置検討箇所



図3.10 「自転車押し歩き」の案内の例

(イ) 駅前交通広場での表示

「駅前交通広場」には、歩道に自転車通行可の標識がありませんが、自転車の歩道内走行が見られるため、歩道に「自転車押し歩き」の案内（図3.11）を設置して、自転車の押し歩きを促進します。また、東口には駐輪場が駅中心部に配置されており、車止め（図3.12）を設置することで駅前交通広場内を通行する自転車に押し歩きを促進します。



図3.11 歩道内「自転車押し歩き」の案内

図3.12 車止め

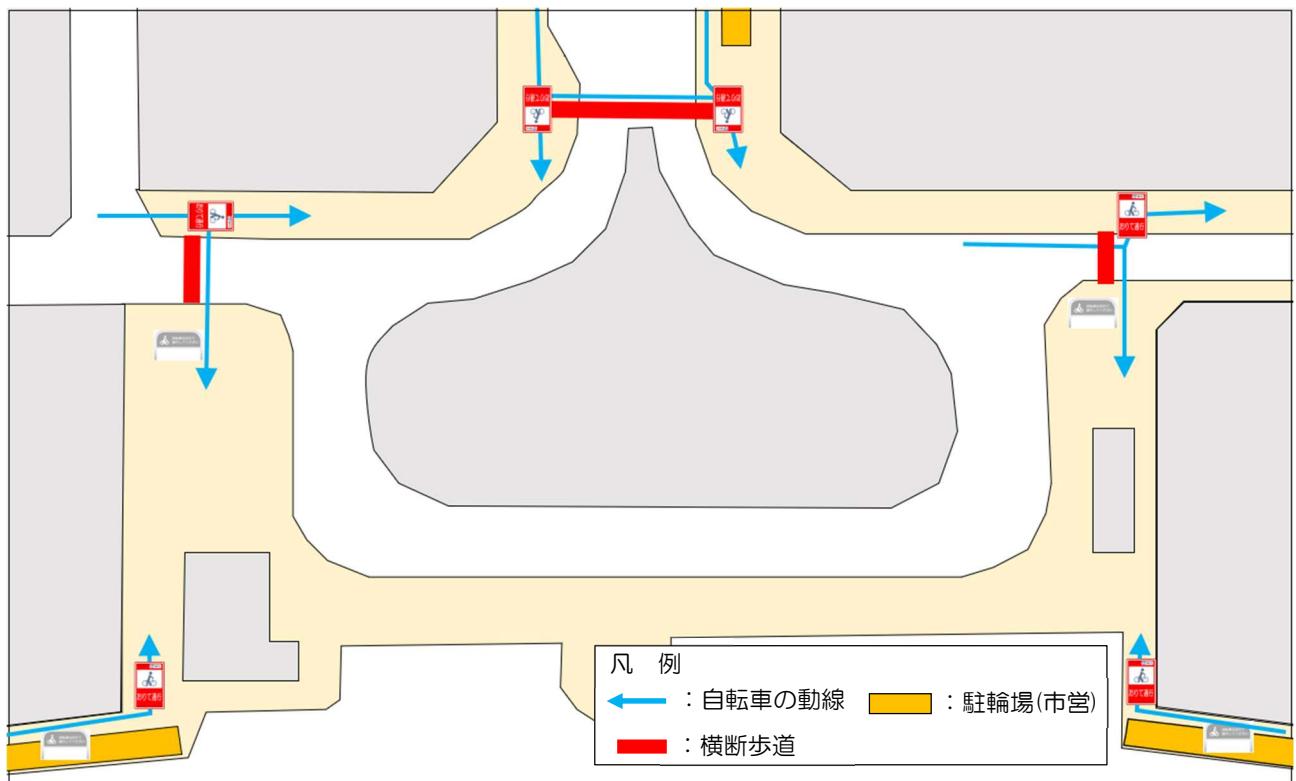


図3.13 駅前交通広場（湘南台駅東口）の「自転車押し歩き」案内設置箇所

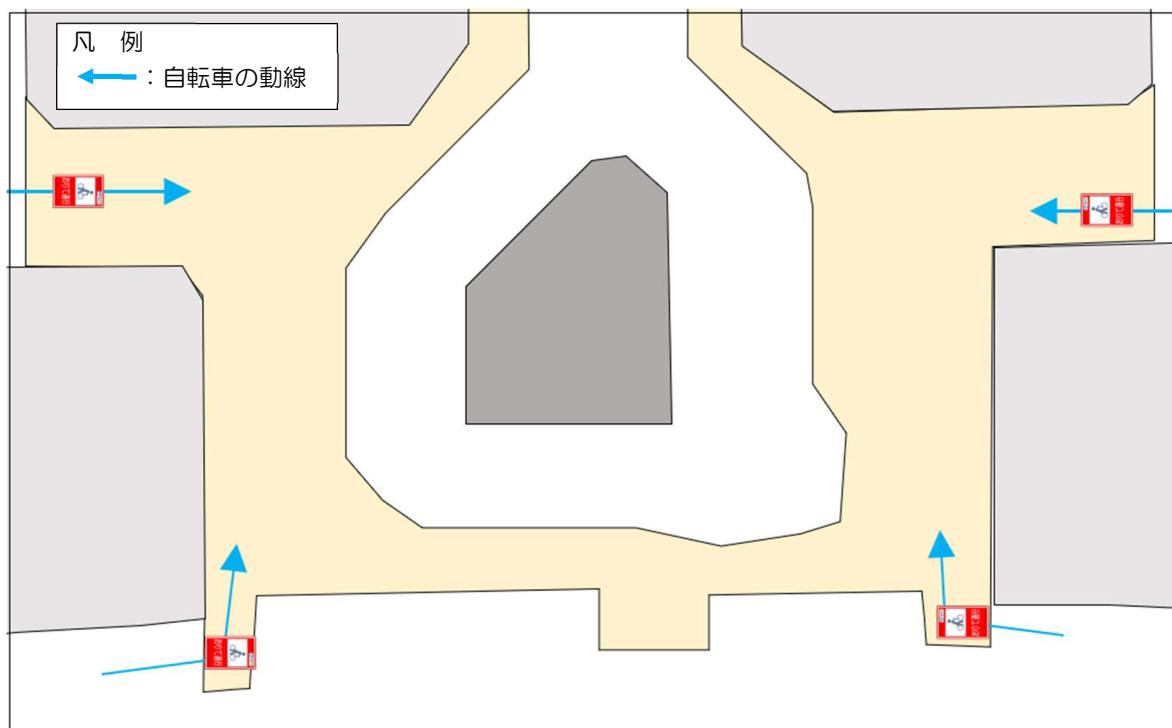


図 3.14 駅前交通広場（湘南台駅西口）の「自転車押し歩き」案内設置箇所

6. その他の整備箇所

駅周辺ネットワーク路線のうち、交通量調査などの実態調査から、自転車の通行に関し、特に注意を促す必要があると判断した箇所の整備方針を定めます。

（1）湘南台駅東口地下自転車駐車場出入口

湘南台駅東口自転車駐車場出入口付近の歩道は自転車通行可の指定があるものの、歩道は歩行者が優先されることから、自転車利用者に向けた注意喚起として、図3.15に示す「歩行者優先」を促す路面標示を設置します。なお、設置箇所は図3.16に示す箇所とします。



図3.15 歩行者優先を促す標示



図3.16 湘南台駅東口地下自転車駐車場出入口周辺の「歩行者優先」案内設置箇所

7. 効果計測

自転車通行空間整備の効果計測は、整備後6ヶ月以上経過した後に実施します。効果計測は、利用実態調査時の現況値と比較して評価を行います。

(1) 「駅周辺ネットワーク路線」整備

(ア) 効果計測項目

歩道がある「駅周辺ネットワーク路線」は基本的に矢羽根型路面標示の設置による整備となり、その効果として自転車の逆走割合と自転車の歩道走行割合を効果計測の項目とします。

また、歩道がない「駅周辺ネットワーク路線」は自転車ピクトグラム【左側通行】の設置による整備の効果として、自転車の逆走割合を効果計測の項目とします。

(イ) 効果計測箇所

「駅周辺ネットワーク路線」のうち、自転車交通量が比較的多い箇所として、歩道がある路線で5箇所と歩道がない路線で3箇所を効果計測箇所として選定しています（図3.17）。

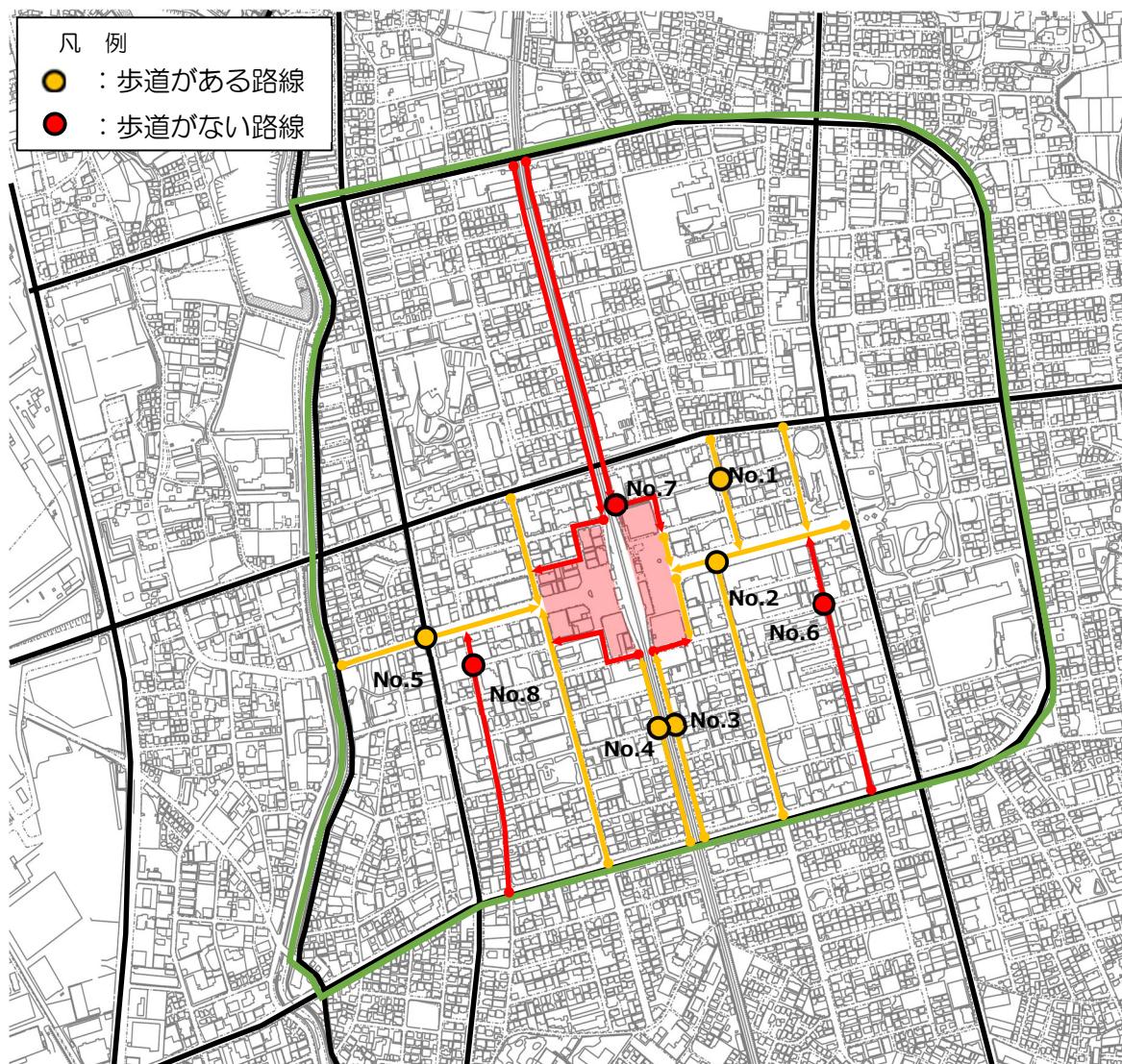


図3.17 「駅周辺ネットワーク路線」の効果計測箇所

(ウ) 効果計測項目の現況値

各箇所における効果計測項目の現況値は次のとおりです（表3.1）。

表3.1 効果計測項目の現況値

調査箇所 No.	調査日	自転車の逆走割合 (括弧内の数字は逆走台数)	自転車の歩道通行割合 (括弧内の数字は歩道通行台数)
No. 1	2025/ 1/16	朝：19%（8台）、夕：19%（13台）	朝：34%（22台）、夕：59%（97台）
No. 2	2025/ 1/14	朝： 4%（3台）、夕： 5%（2台）	朝：21%（18台）、夕：46%（38台）
No. 3	2025/ 1/14	朝： 6%（8台）、夕： 6%（10台）	朝： 0%（0台）、夕： 1%（1台）
No. 4	2024/12/10	朝： 4%（3台）、夕：16%（19台）	朝： 3%（3台）、夕：14%（19台）
No. 5	2024/11/19	朝： 6%（9台）、夕： 3%（2台）	朝：60%（222台）、夕：74%（167台）
No. 6	2024/12/ 3	朝： 7%（10台）、夕：13%（21台）	—
No. 7	2024/11/28	朝： 7%（18台）、夕： 5%（11台）	—
No. 8	2024/12/ 5	朝：34%（159台）、夕：13%（27台）	—

（2）「駅中心部」における案内等の設置

（ア）効果計測項目

「駅中心部」では、歩道における「自転車押し歩き」の案内設置の効果として、自転車の歩道走行割合を効果計測の項目とします。

（イ）効果計測箇所

効果計測箇所は、東西の駅前交通広場の自転車交通量が多い箇所をそれぞれ1箇所選定しています（図3.18、図3.19）。

（ウ）効果計測項目の現況値

各箇所における効果計測項目の現況値は次のとおりです（表3.2）。

表3.2 効果計測項目の現況値

調査箇所	調査日	自転車の歩道通行割合 ※括弧内の数字は自転車通行と自転車押し歩きの台数の合計
駅前交通広場 (東口)	2024/11/28	朝： 92%（50台）、夕：39%（85台）
駅前交通広場 (西口)	2024/12/10	朝：100%（60台）、夕：98%（82台）

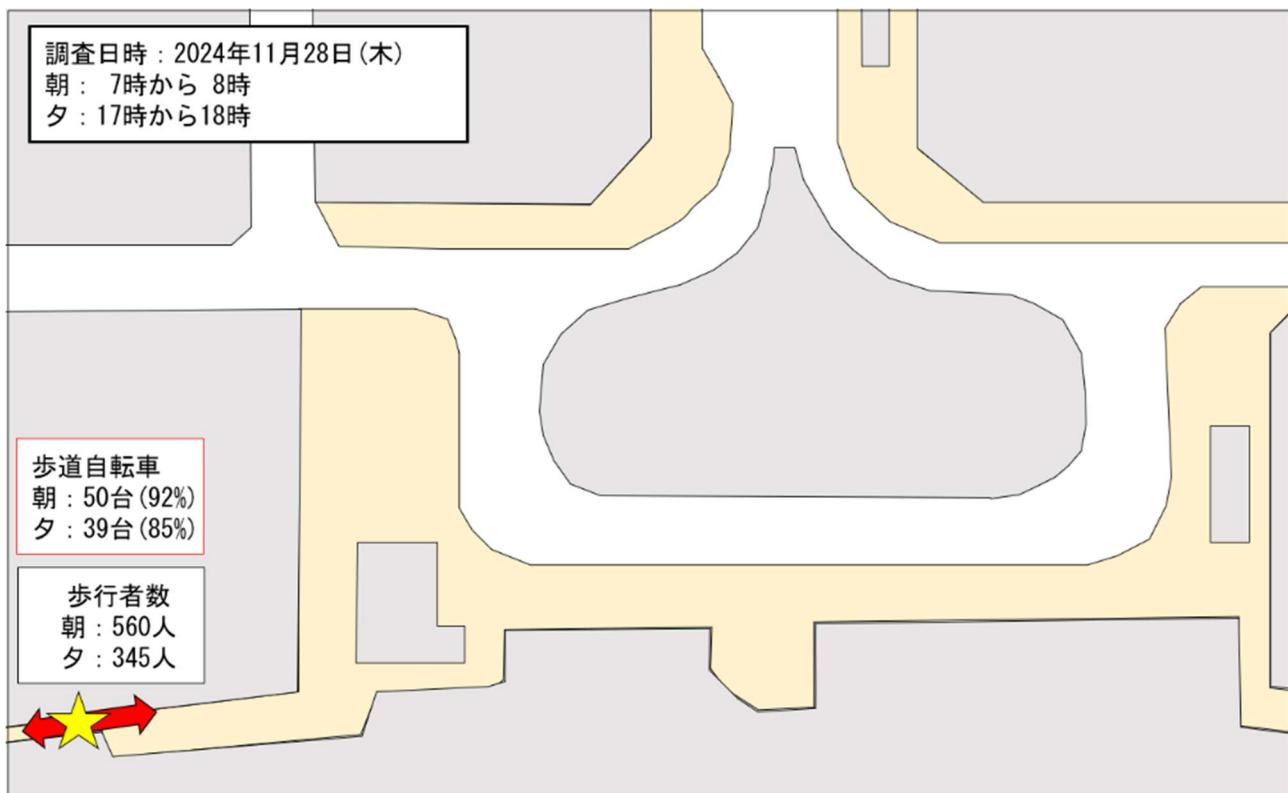
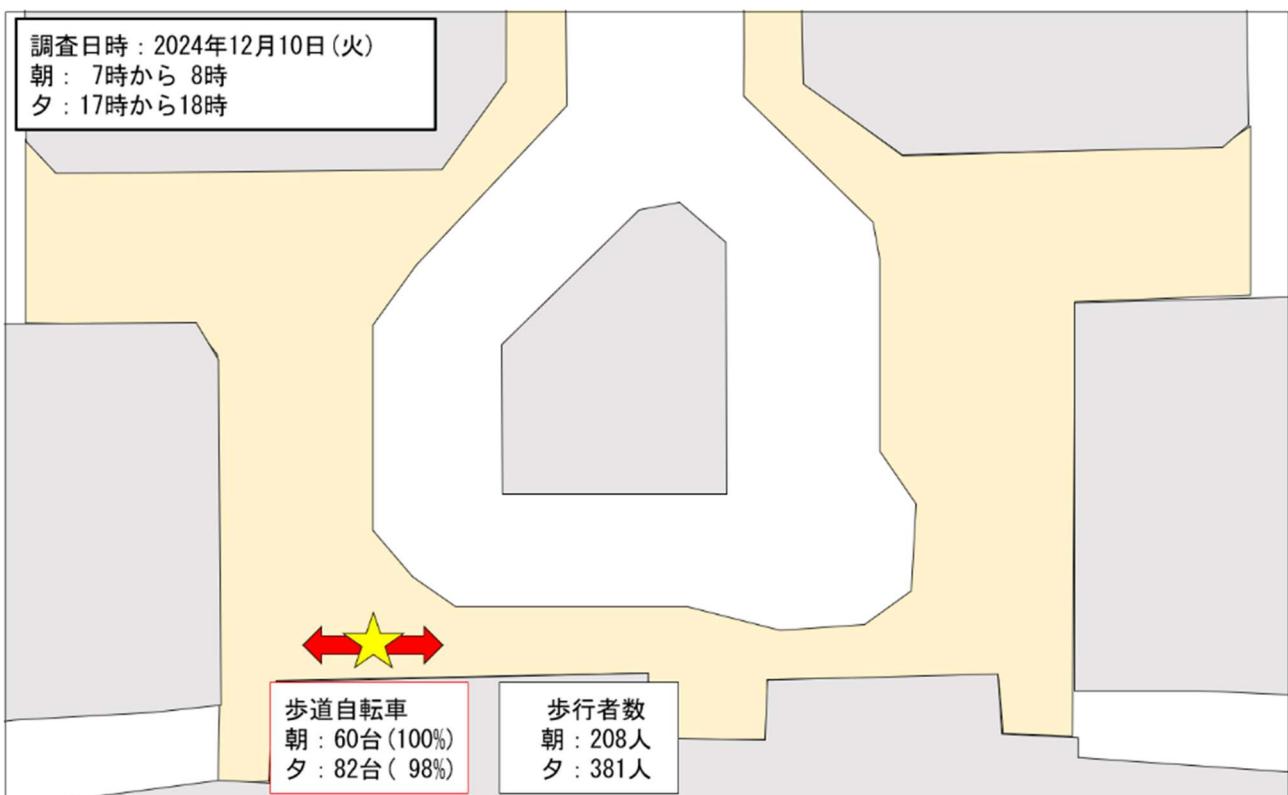


図3.18 駅前交通広場（湘南台駅東口）の効果計測箇所



※ 歩道自転車の台数は自転車通行及び押し歩きの合計、括弧内の百分率は(自転車走行)/(自転車通行及び押し歩きの合計)である。

図3.19 駅前交通広場（湘南台駅西口）の効果計測箇所