



## ②自転車ネットワーク路線選定の考え方

「①自転車交通量が多い地区間の考え方」で示した自転車利用の多い地区間に位置する都市計画道路と市道（1級、2級）の路線を基本に、自転車ネットワーク路線の検討を進めます。

都市計画道路については、道路空間の再配分による自転車走行空間の確保が可能となる道路幅員12mを超える路線を基本として検討を行いません。

市道（1級、2級）については、都市計画道路による自転車ネットワークの設定が困難な場合など、都市計画道路を補完する路線としての検討を行いません。

また、都市計画道路と市道（1級、2級）でネットワーク路線の設定が困難な場合には、市道（1級、2級）以外の路線なども組み込んだ代替路線の選定も検討を行いません。

道路空間の再配分については、高齢者などの安全な走行を確保できるよう、道路管理者・交通管理者・地域との調整を図り、たとえば、植栽帯の見直し、一方通行化などについても検討を行いません。

## ③自転車ネットワーク路線の設定

「①自転車交通量が多い地区間の考え方」、「②自転車ネットワーク路線選定の考え方」に基づき、自転車交通量が多い地区間を連絡する都市計画道路などの路線としては以下のような路線が想定されます。

### 【南部地域】

藤沢駅辻堂駅線 中学通り線 辻堂駅南海岸線 （仮称）南北線  
伊勢原藤沢線 国道1号 国道467号 戸塚茅ヶ崎線  
太平洋岸自転車道（鵠沼～茅ヶ崎市柳島） など

### 【北部地域】

石川下土棚線 国道467号 （仮称）湘南台寒川線 など

### 【南部地域と北部地域を連絡する路線】

藤沢大和自転車道 引地川沿いの路線 藤沢石川線 など

※今後、国、県、県警本部など関係機関との協議を進めていく中で、路線の選定を行なうこととなります。



## (2) 鉄道駅、学校、商業施設、公共施設など人が集まる施設へアクセスする路線

### ① 鉄道駅へのアクセス路線の基本的な考え方

鉄道駅への交通手段構成としては、徒歩、バス、自転車が大きな割合を占めています。鉄道駅へアクセスする目的としては、鉄道への乗り換えの他にも、鉄道駅周辺に集積する商業施設への買い物、公共施設に向かうことなどもあり、多くの人々が集まる地域となっています。本市では、特に、辻堂駅、藤沢駅、湘南台駅での自転車利用が多くなっており、この3駅を重点に、鉄道駅周辺の自転車ネットワーク路線を設定して行きます。

以下に、藤沢駅、辻堂駅、湘南台駅の周辺の道路などの基盤整備状況などから各鉄道駅周辺の自転車ネットワーク路線の設定に向けた基本的な方向性を示します。

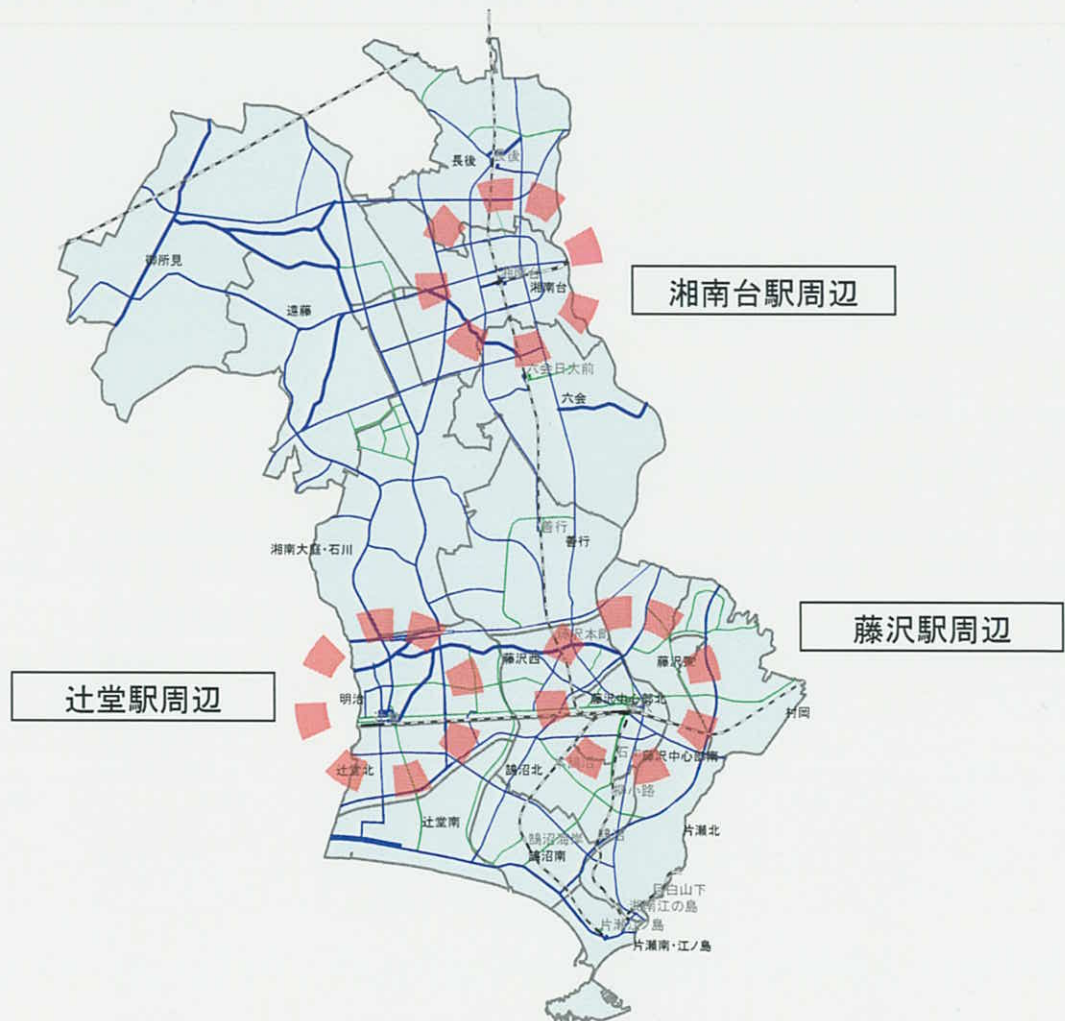


図17 重点とする3駅







## ■辻堂駅の自転車ネットワーク路線の設定に向けた基本的な方向性

辻堂駅周辺の都市計画道路網は、辻堂駅を中心とする放射集中型の計画であり、鉄道駅周辺に集まる自転車の経路としては概ね適している構造となっています。

この都市計画道路網は、JR東海道線の北側において概ね整備を終えていることから、都市計画道路を中心とした自転車ネットワークを設定します。

一方、南側についても都市計画道路の整備は概ね終わっていますが、藤沢駅方向の東側地域には都市計画道路がないことから、その連続性に課題を残しています。したがって、南側では、都市計画道路を補完する市道を組み合わせて自転車ネットワークを設定して行きます。

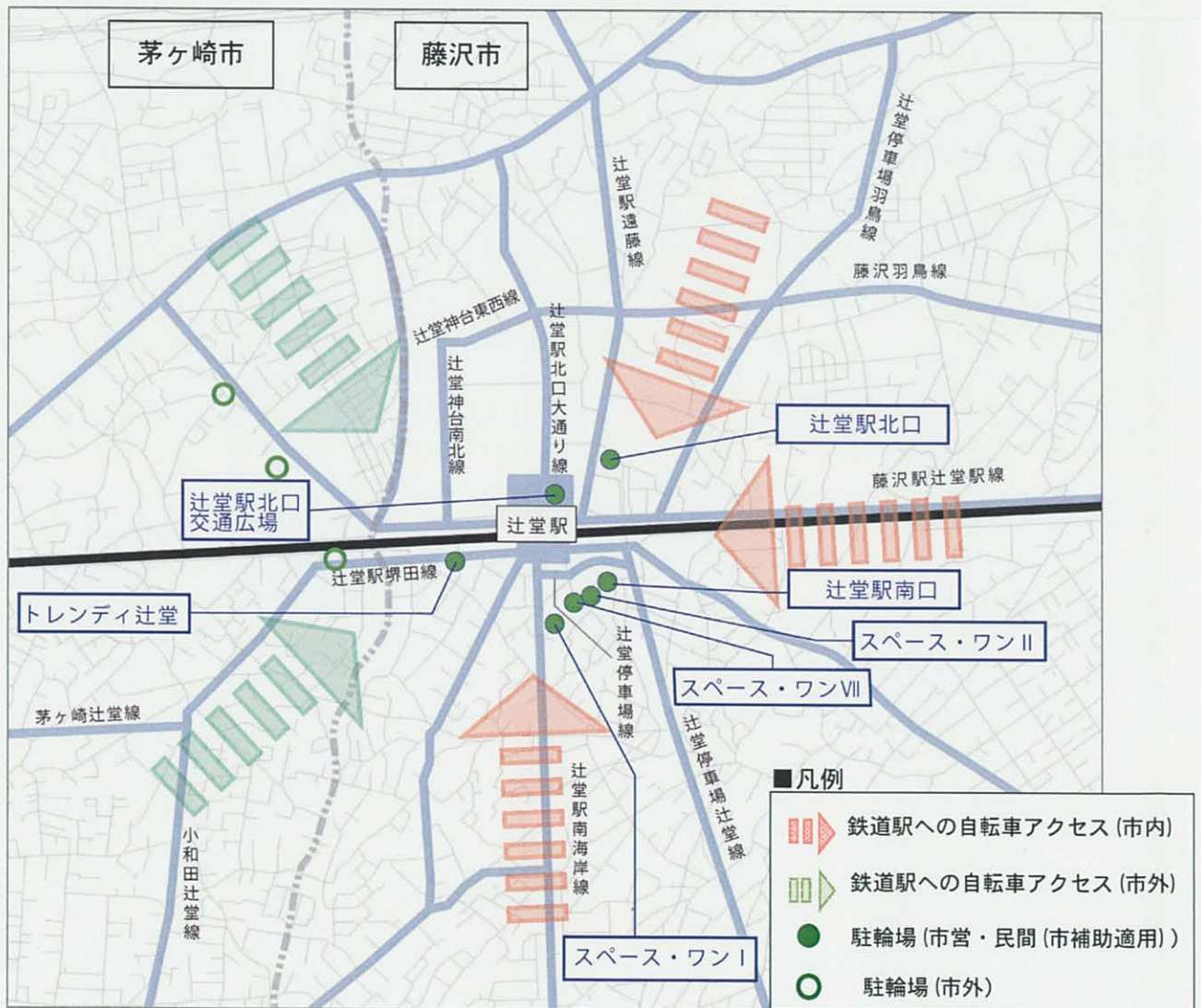


図19 駅周辺の道路網とアクセス(辻堂駅)





## ■湘南台駅の自転車ネットワーク路線の設定に向けた基本的な方向性

湘南台駅周辺の道路網は、湘南台駅を中心に、都市計画道路と市道が格子型の計画となっており、鉄道駅周辺に集まる自転車の経路として見ると少し使いにくい構造となっています。

この都市計画道路網は、土地区画整理事業により小田急江ノ島線東側、西側ともに、概ね整備を終えているため、自転車の利用実態を踏まえて、都市計画道路を補完する市道を組み合わせて自転車ネットワークを設定して行きます。



図20 駅周辺の道路網とアクセス(湘南台駅)