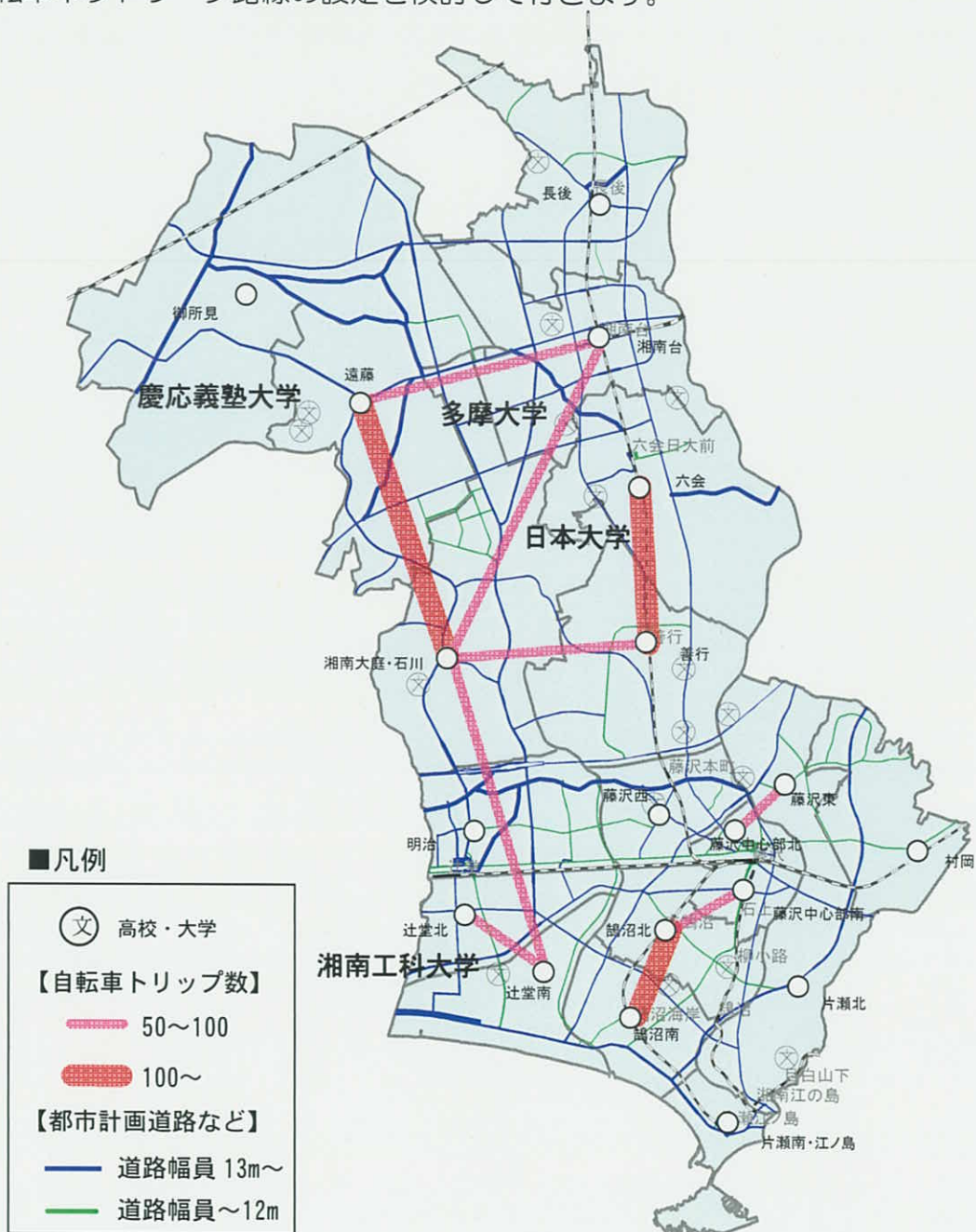




②学校などへのアクセス路線

本市には、大学が4校あり、自転車通学を認めている高校なども立地しており、これらの大学などへ通学を目的とする自転車利用も多くなっています。

自転車通学の需要が多い鶴沼地区、辻堂地区、遠藤・湘南大庭地区、六会・善行地区では、鉄道駅と大学、高校などと連絡する路線を選定し、自転車ネットワーク路線の設定を検討して行きます。



【資料：H20 東京都市圏パーソントリップ調査】

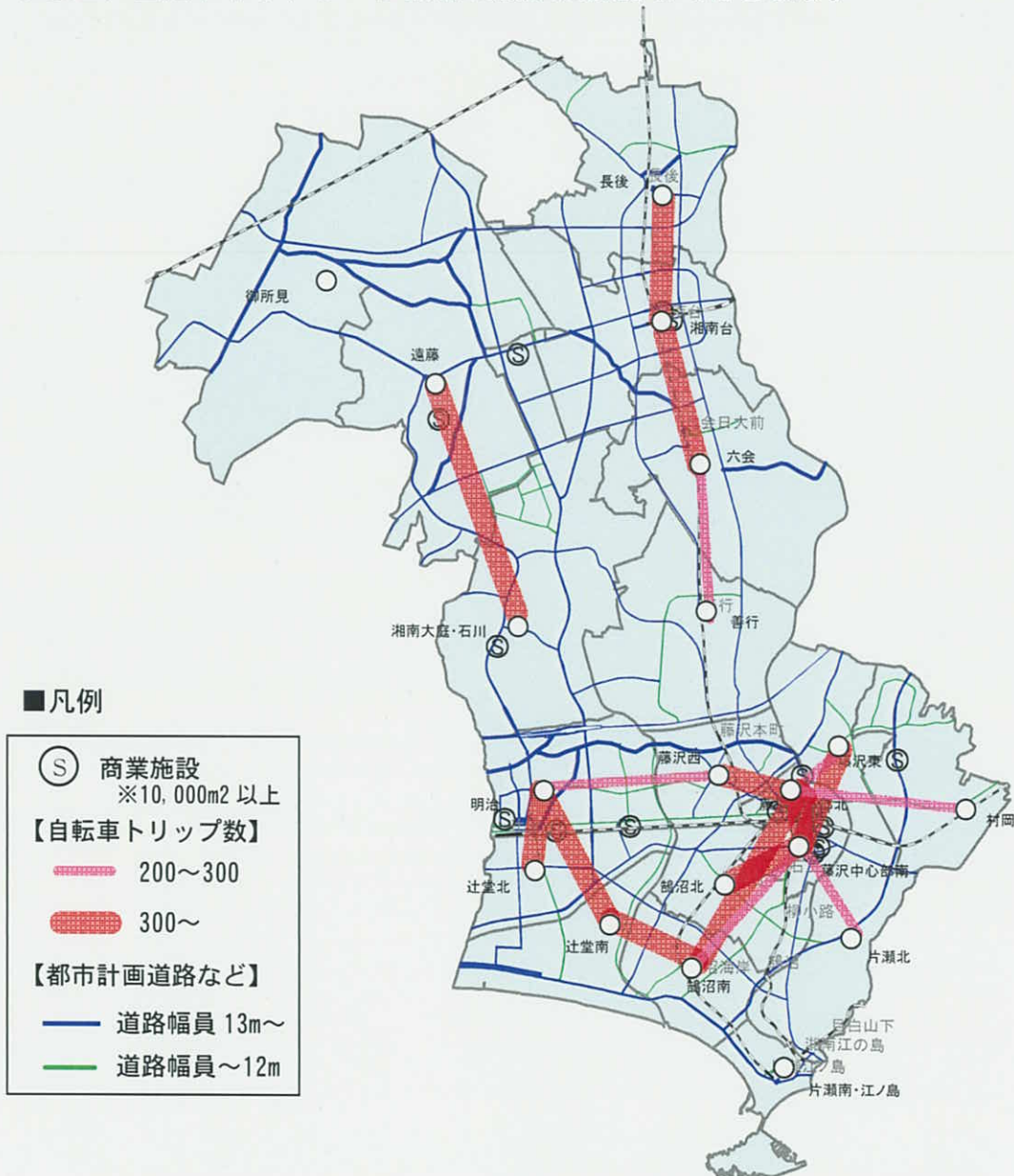
図21 自転車(代表交通手段)分布交通量(目的:自宅-通学)



③商業施設へのアクセス路線

商業施設を目的とする自転車での移動状況（私事）を見ると、南部地域では、藤沢駅周辺、辻堂駅南北間、辻堂・鵜沼地区間でのトリップ数が多く、一方、北部地域では湘南台駅周辺と遠藤・湘南大庭地区間でのトリップ数が多くなっています。

これら自転車利用が多い地区では、商業施設につながる都市計画道路を中心に、自転車ネットワーク路線の設定を検討して行きます。



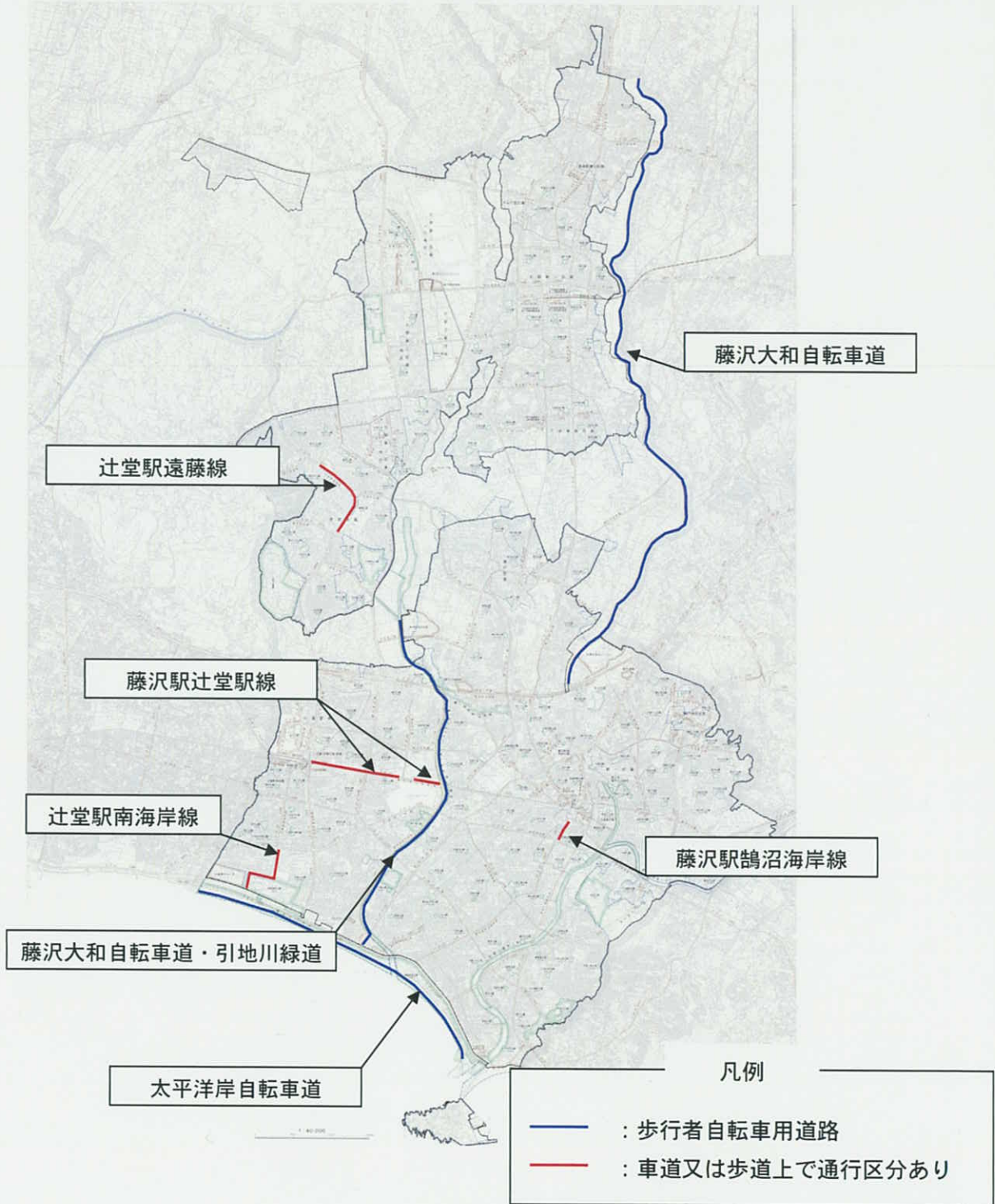
【資料：H20 東京都市圏パーソントリップ調査】

図22 自転車(代表交通手段)分布交通量(目的:自宅-私事)



(3) 既設の自転車走行空間が整備されている路線と接続する路線

本市における自転車走行空間の整備が行なわれている路線と接続する路線を選定し、自転車ネットワーク路線の設定を検討して行きます。



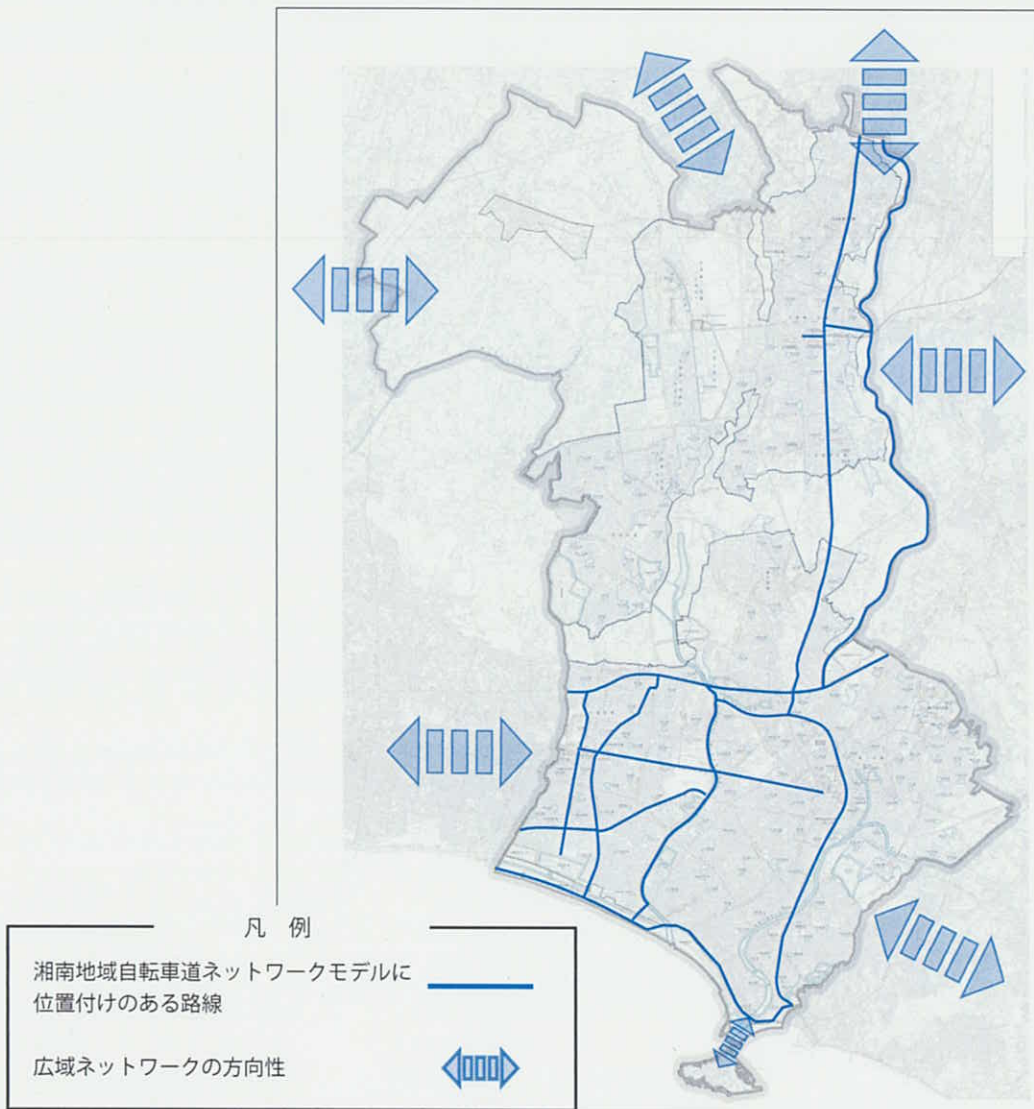
※公安委員会の告示が行なわれていない路線も含む

図23 既設の自転車走行空間



(4) 観光・レジャーなどによる広域ネットワーク路線

本市においては観光地である江の島を目的地とする自転車利用などが多くあります。これらの自転車利用者は比較的長距離の移動であるため、路線の設定に当たっては、広域的なネットワーク路線について検討して行く必要があります。平成23年3月に取りまとめられた『湘南地域自転車道ネットワークモデル』を踏まえつつ、近隣都市との調整を図りながら、海沿いや川沿いの路線を中心に自転車ネットワーク路線の設定を検討して行きます。



※湘南地域自転車道ネットワークモデルは、平成23年3月に、県民や地元企業などの自転車利用者とともに、神奈川県と周辺自治体を中心に、国や交通管理者なども参画する「湘南地域自転車道ネットワーク化検討委員会」が、「ネットワークモデル」など検討結果を取りまとめたものです。

図24 広域ネットワーク路線の方向性



①今後の取組

今後の主な取組みとしては、自転車利用環境整備計画（案）の策定に向けて、主に6-2の自転車利用環境整備に向けた基本方針に位置付けている「方針1はしる～走行空間整備～」、「方針2とめる～駐輪環境整備～」、「方針3つかう～利用促進～」、「方針4まもる～交通ルールの遵守～」の様々な取組みの検討を進めていきます。

また、自転車環境整備計画（案）には、自転車利用に関する目標の設定や、計画の進行管理に関する方向性も示して行きたいと考えています。

②計画策定に向けての検討課題

●国、県の道路管理者との調整

自転車ネットワークの設定に当たっては、国道、県道も含めて設定して行くことが必要となるため、計画づくりを進める上では、国、県の道路管理者との調整を行なっていく必要があります。

●交通管理者である警察などとの協議

自転車ネットワークの設定や駐輪環境整備の検討に当たっては、交通管理者である神奈川県警察本部との協議などが必要となります。

●近隣都市など関係機関との調整

計画づくりに当たっては、自転車ネットワークの設定など広域的な面からも近隣都市と調整を図り、計画の整合性を図ることなどが必要となります。

●地域との調整

計画づくりに当たっては、自転車ネットワーク路線の設定、道路空間の配分や路線の整備形態の選定、代替路線の設定などについて、地域との調整が必要となります。

●走行空間整備にあわせた駐輪環境整備の検討

走行空間整備にあわせて、鉄道駅周辺の駐輪需要の多い場所において、民間や関係機関と協力し、「新たな駐輪スペースの確保」などに努めるとともに放置禁止区域における放置自転車の撤去に努め、駐輪環境を向上していく必要があります。

●本市の財政計画との整合性

自転車利用環境整備には、走行空間整備において道路空間の再配分に伴う道路改良や道路拡幅、駐輪環境整備など、財政的な負担も大きくなる可能性があります。本市の財政計画との整合性を踏まえた、実現可能な計画づくりを行なう必要があります。