

議題（3） 辻堂駅周辺自転車走行空間整備計画について

第3章 辻堂駅周辺自転車走行空間整備計画（案）

第3章 辻堂駅周辺の自転車走行空間整備計画

1. 辻堂駅周辺の特徴

辻堂駅は、北口では都市再生事業により、商業施設等の立地とともに歩道を備えた幅の広い道路が整備されています。一方、南口は駅前交通広場へ接続する都市計画道路が整備されていますが、周囲は歩道を備えない狭小な道路が多く配置されています。

また、鉄道の南北横断は、駅周辺では西口の赤松跨線橋、東改札口の自由通路及び県道308号地下通路の3箇所となっております（図2.1）。

駅前交通広場内での自転車の走行箇所は、歩道に自転車通行可の指定がないことから車道となります。辻堂駅北口の交通広場は接続する道路が1路線に限られるため、交通広場の車道部分に進入する自転車は多くありませんが、南口の交通広場においては、路線バス、タクシーの乗降が随時繰り返されており、これらの交通動線と自転車の動線が輻輳している状況です。（図2.2）

また、駅周辺の自転車交通量については、朝の時間帯を中心に駅周辺の駐輪施設へ向かう道路に自転車が集中している状況です。また、駅前交通広場の自転車交通量は、南北ともに朝よりも商業施設が開店した夕方の方が多い傾向となっております。（図2.3）

なお、駅前交通広場における自転車関連の事故は、様々な交通の輻輳が見られる南口で発生しております。（図2.4）

辻堂駅は、茅ヶ崎市域からの自転車利用が多くなっていますが、「茅ヶ崎市幹線道路維持保全計画（自転車ネットワーク計画）」では、駅周辺において2路線が自転車ネットワーク路線に指定されています。（図2.5）

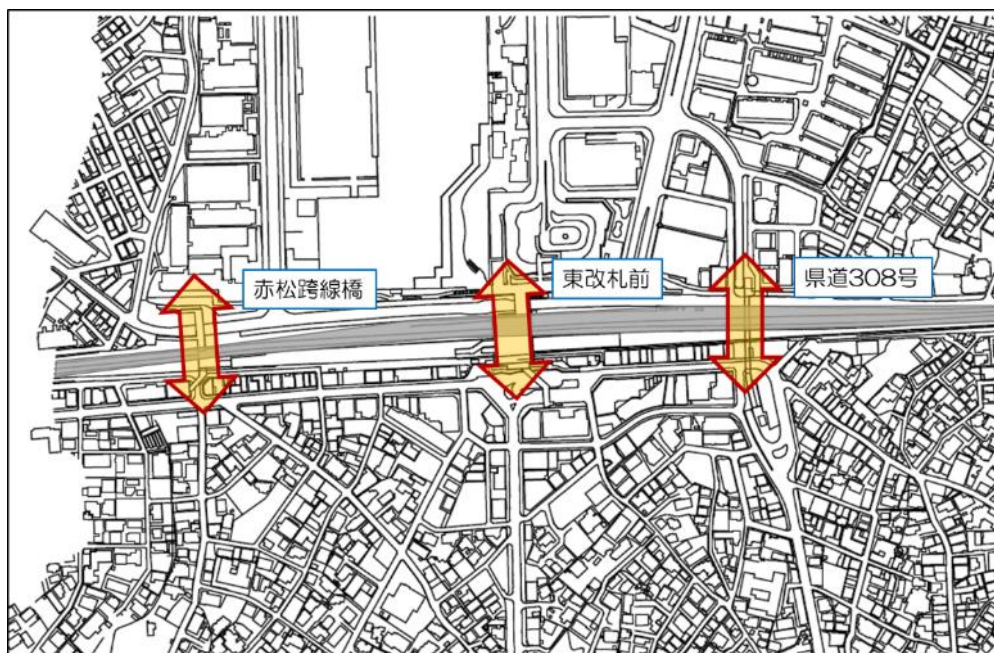
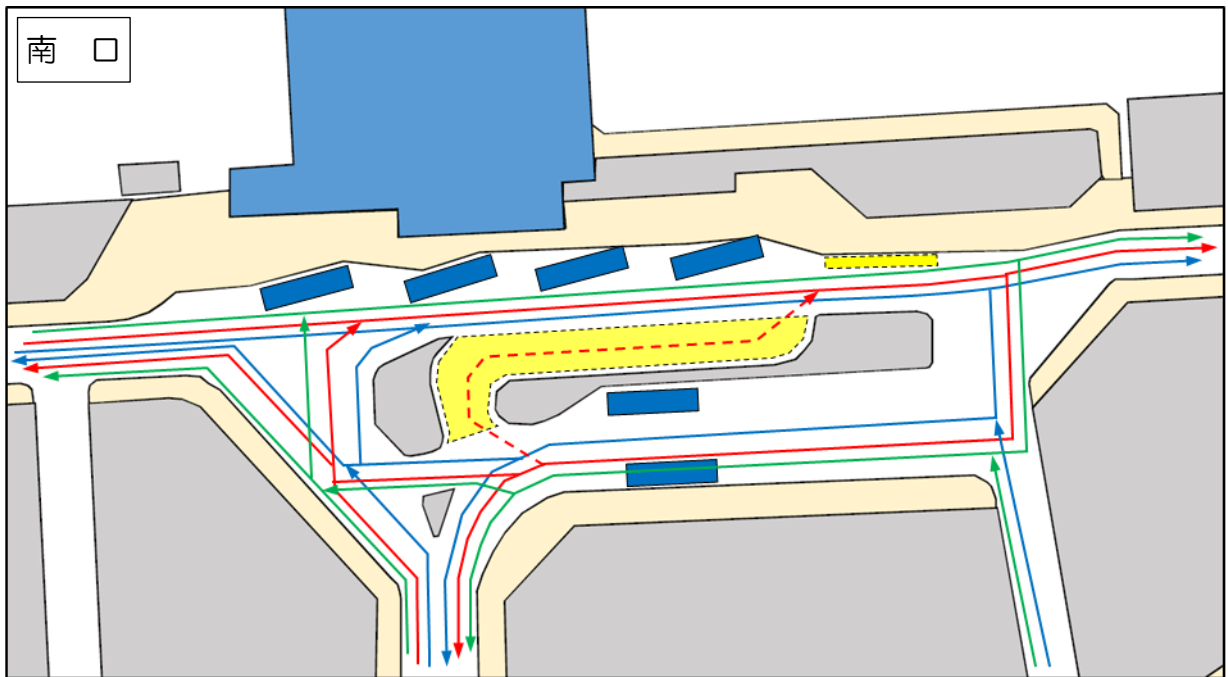
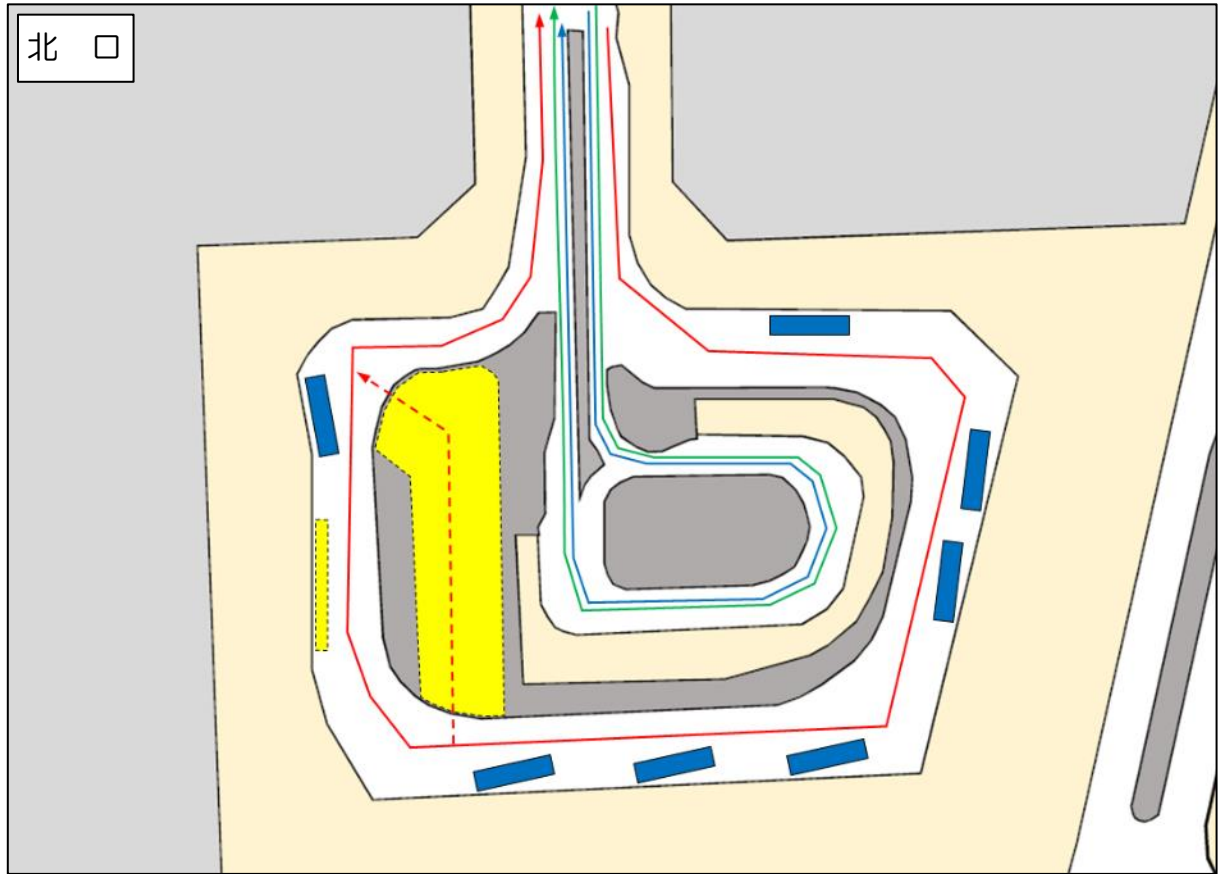


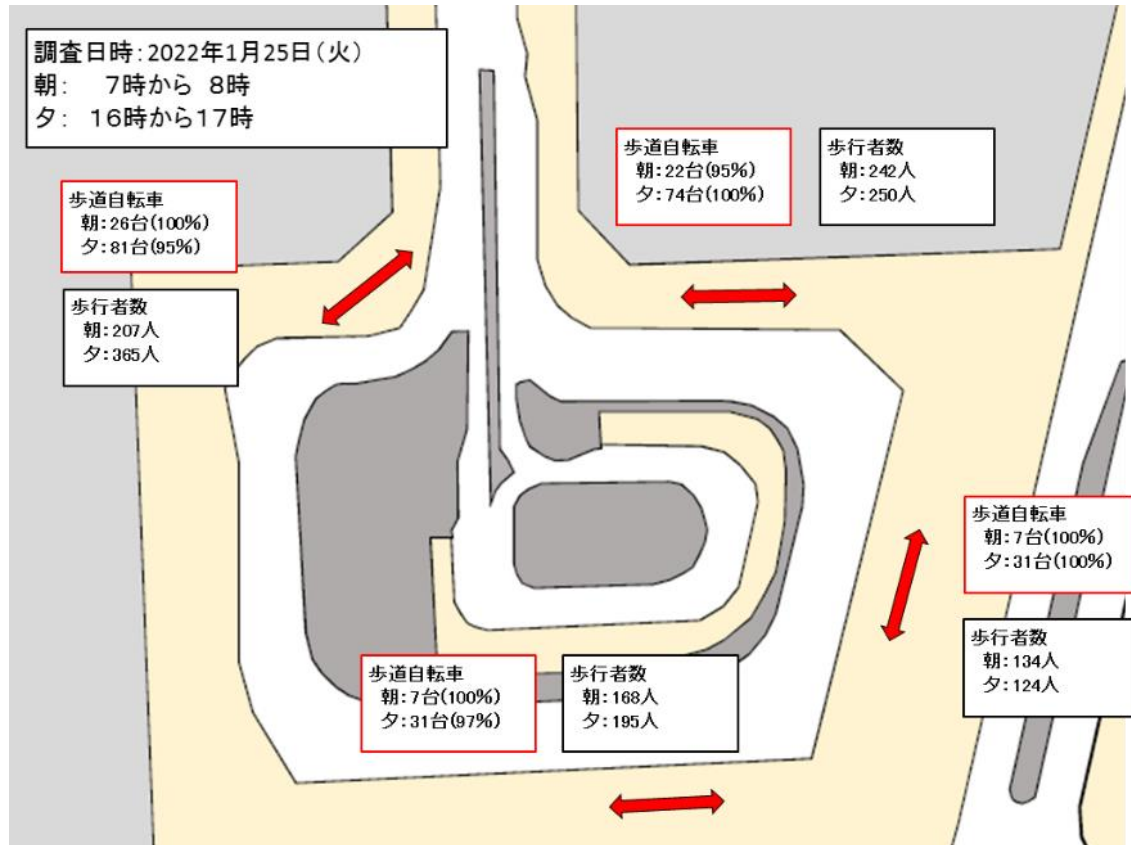
図2.1 鉄道南北の横断



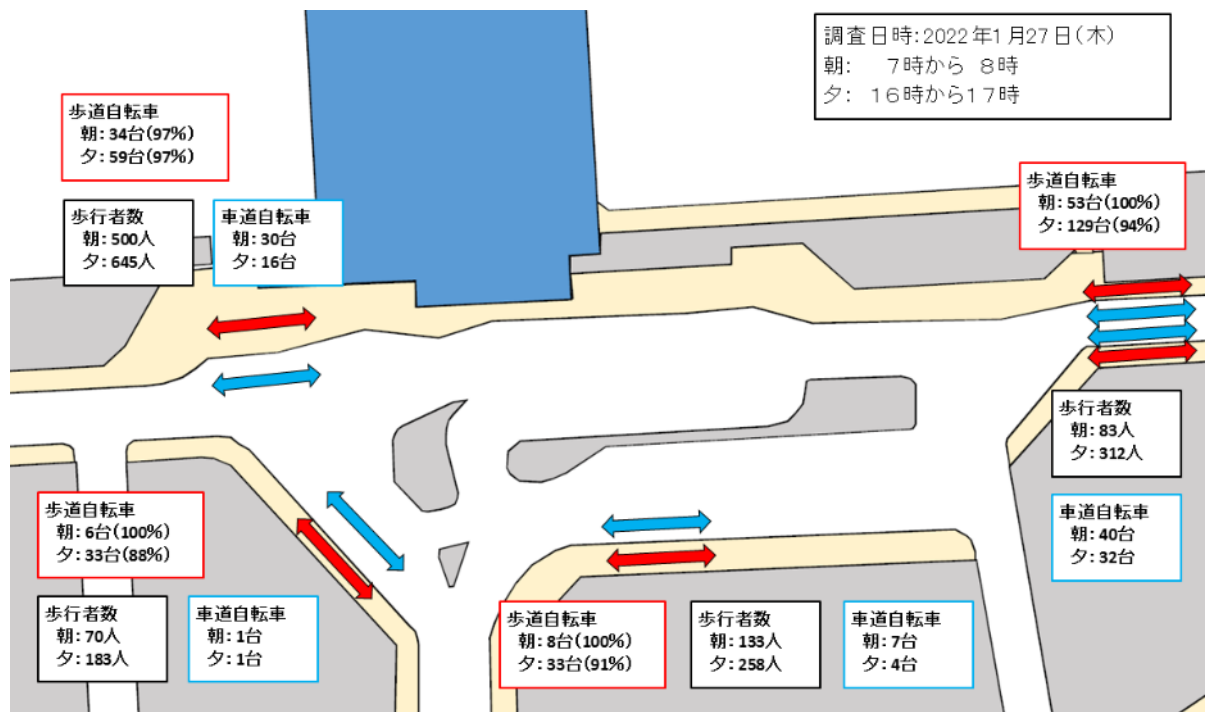
- (blue) : 乗用車
- (green) : 自転車
- (red) : バス・タクシー (点線はタクシーのみ)
- (blue) : バス停車場
- (yellow dashed) : タクシー停車箇所

図 2.2 辻堂駅前交通広場の交通動線

北 口



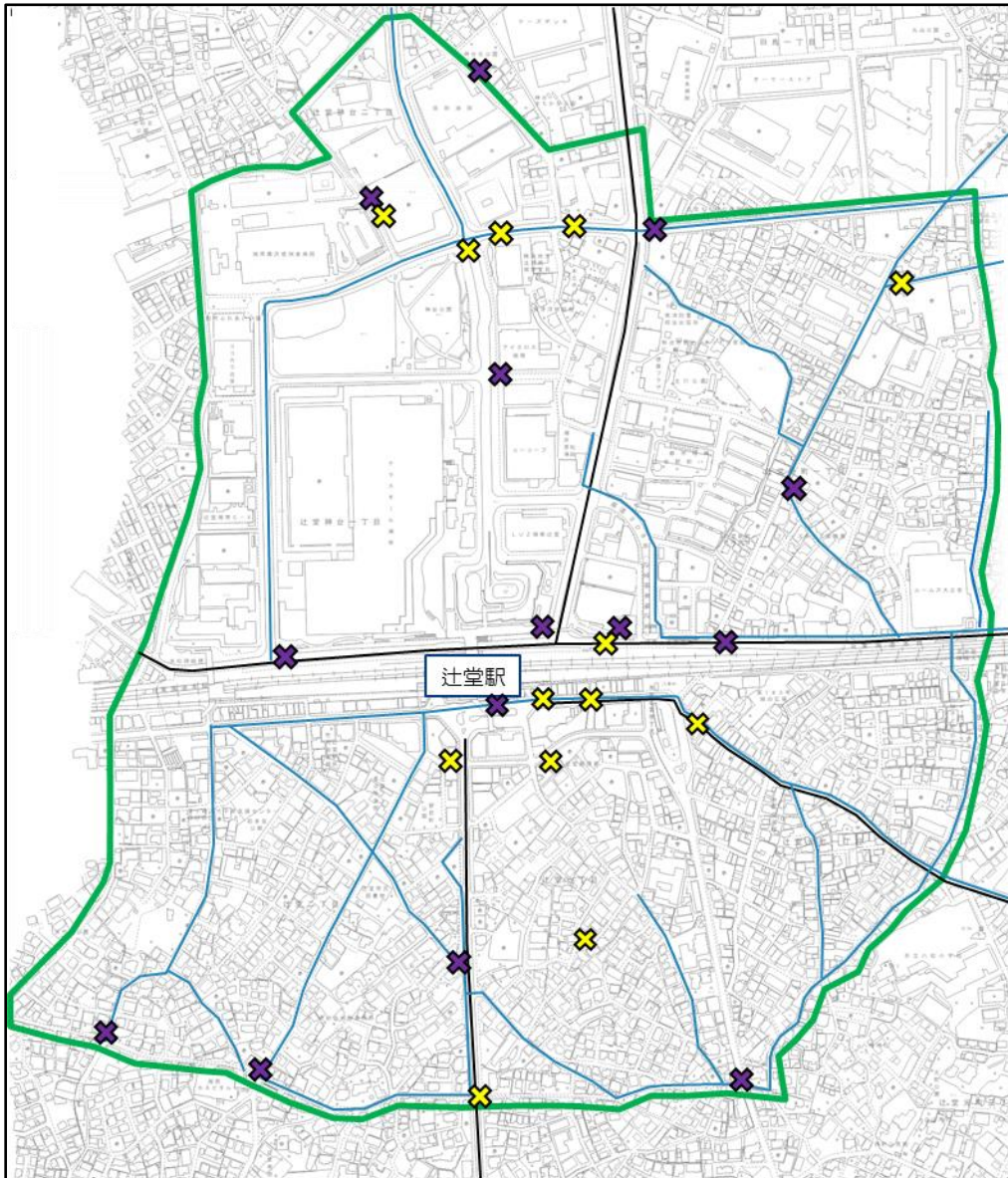
南 口



(注) ●台数は自転車走行と自転車押し歩きの合計である。

●括弧内の数字は歩道内の自転車走行の割合である。

図 2.3 辻堂駅前交通広場の自転車と歩行者の交通量








凡 例	
	: 将来ネットワーク路線
	: 通学路
	: 辻堂駅から約500mの範囲
	: 2019年自転車関連事故箇所 (13箇所)
	: 2020年自転車関連事故箇所 (14箇所)

図 2.4 辻堂駅周辺の自転車関連事故の発生場所

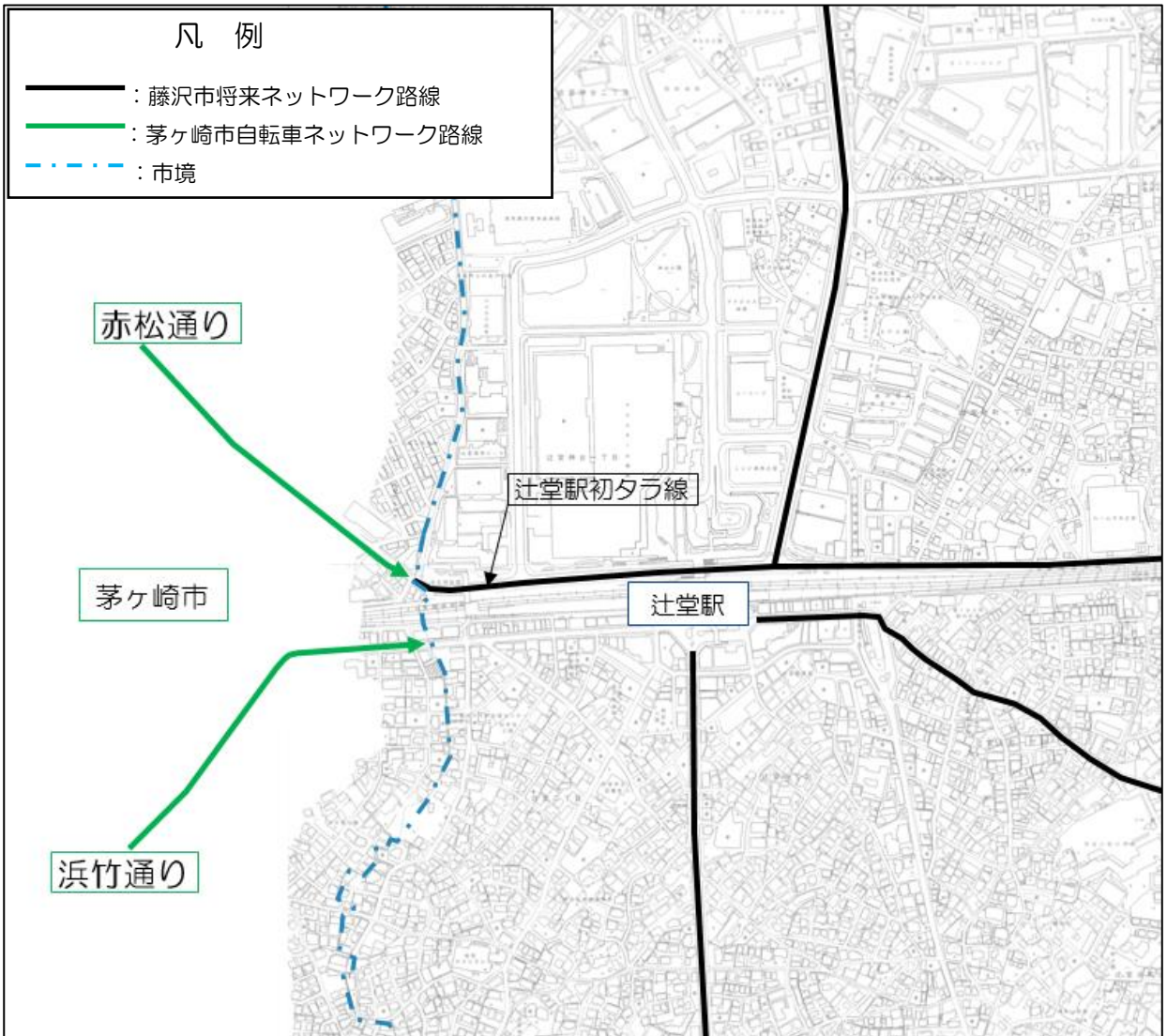


図 2.5 茅ヶ崎市の自転車ネットワーク路線

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」の選定

「駅周辺ネットワーク路線」は、**図 2.6** のフローに従って設定します。辻堂駅では、「駅中心部」周辺の駐輪場に向かう自転車交通が多く見られることから、「駅中心部」の外周道路で東西方向の移動を促進したいため、外周道路を「駅周辺ネットワーク路線」に設定します。

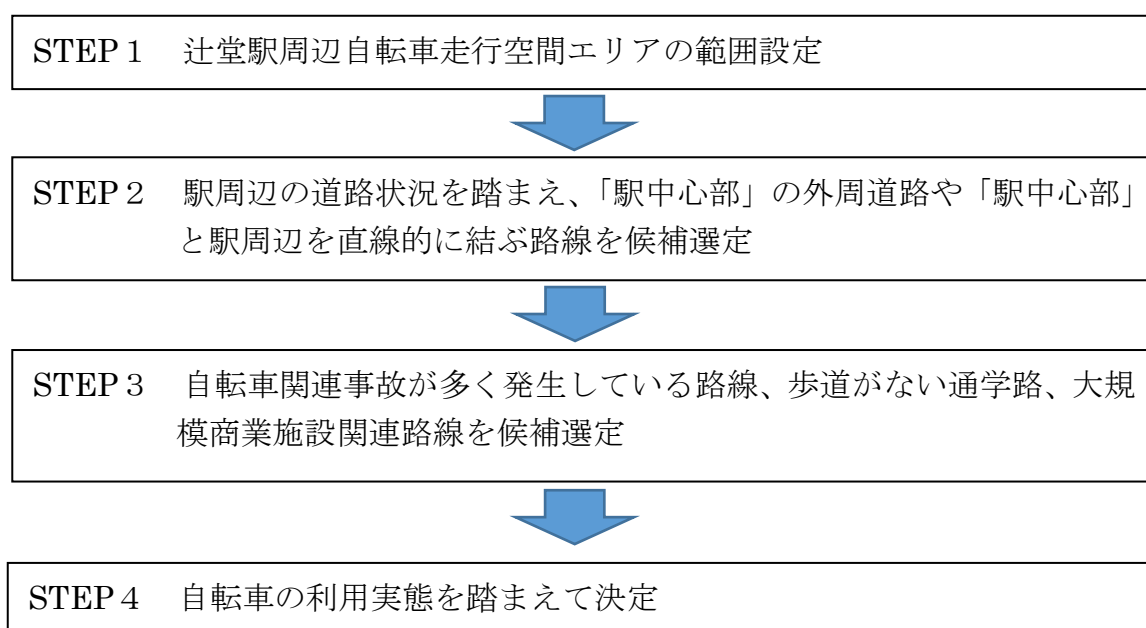
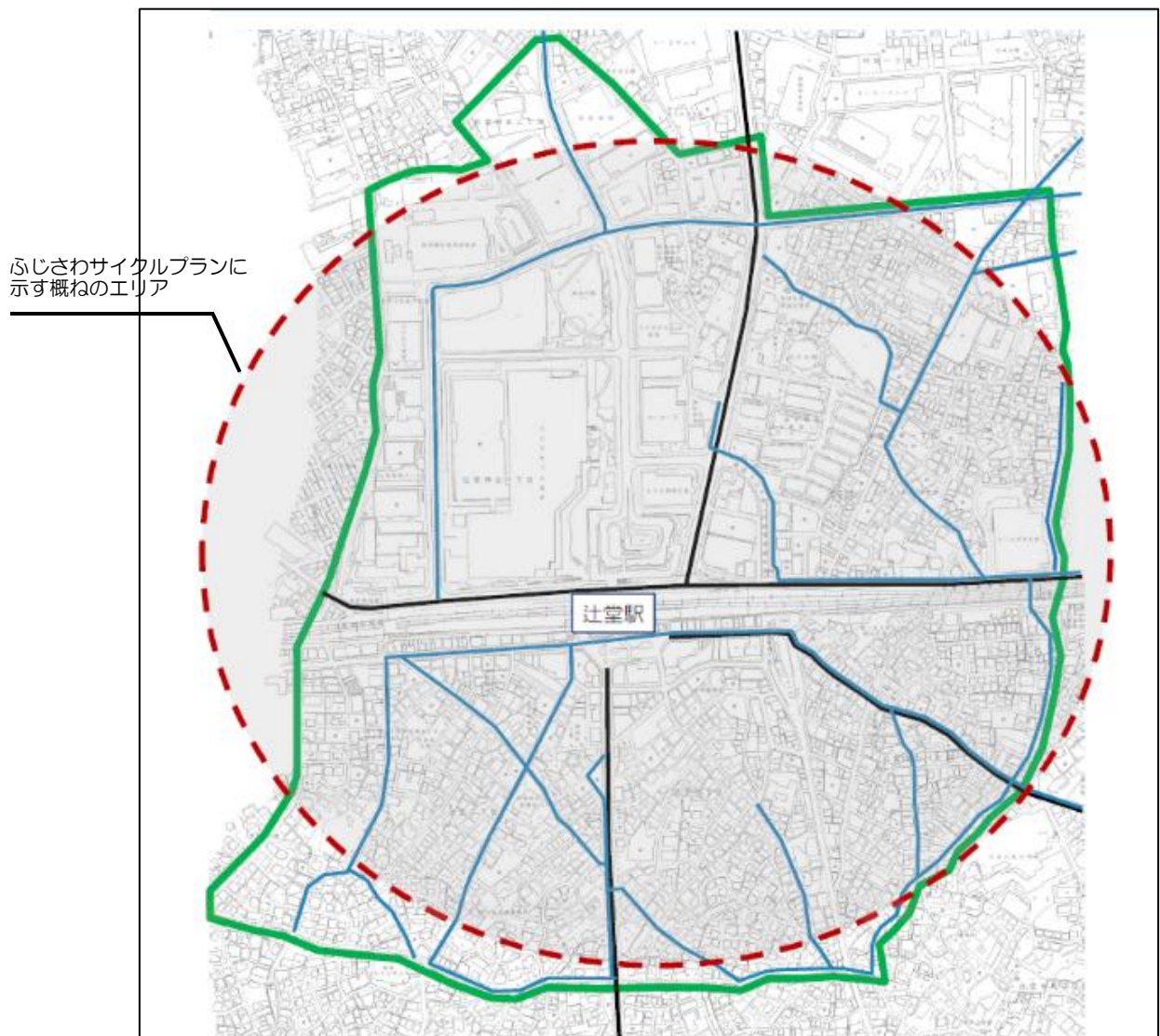





図 2.6 「駅周辺ネットワーク路線」選定のフロー

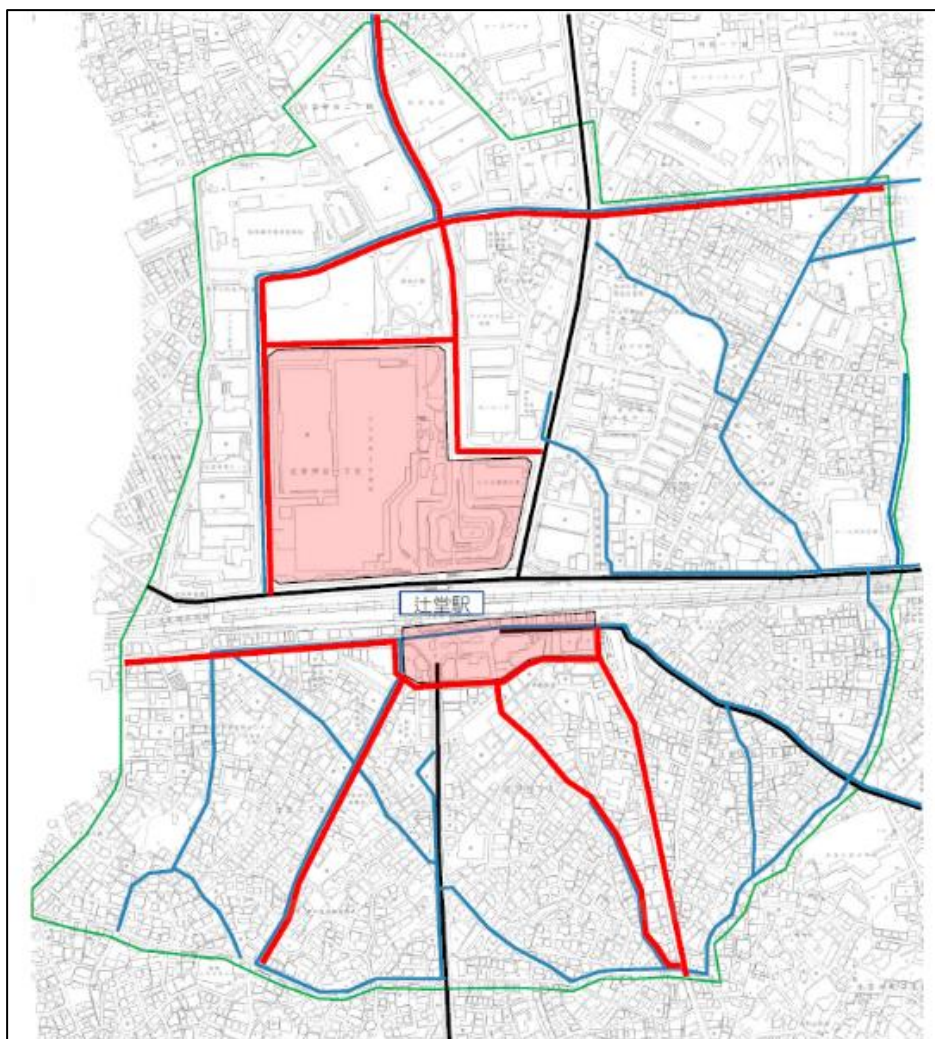
STEP 1 駅周辺自転車走行空間エリアの範囲設定



凡 例	
	: 将来ネットワーク路線
	: 通学路
	: 駅周辺自転車走行空間エリア外周

駅周辺自転車走行空間エリアは、辻堂駅では、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をします。なお、エリアの外周は道路とします。

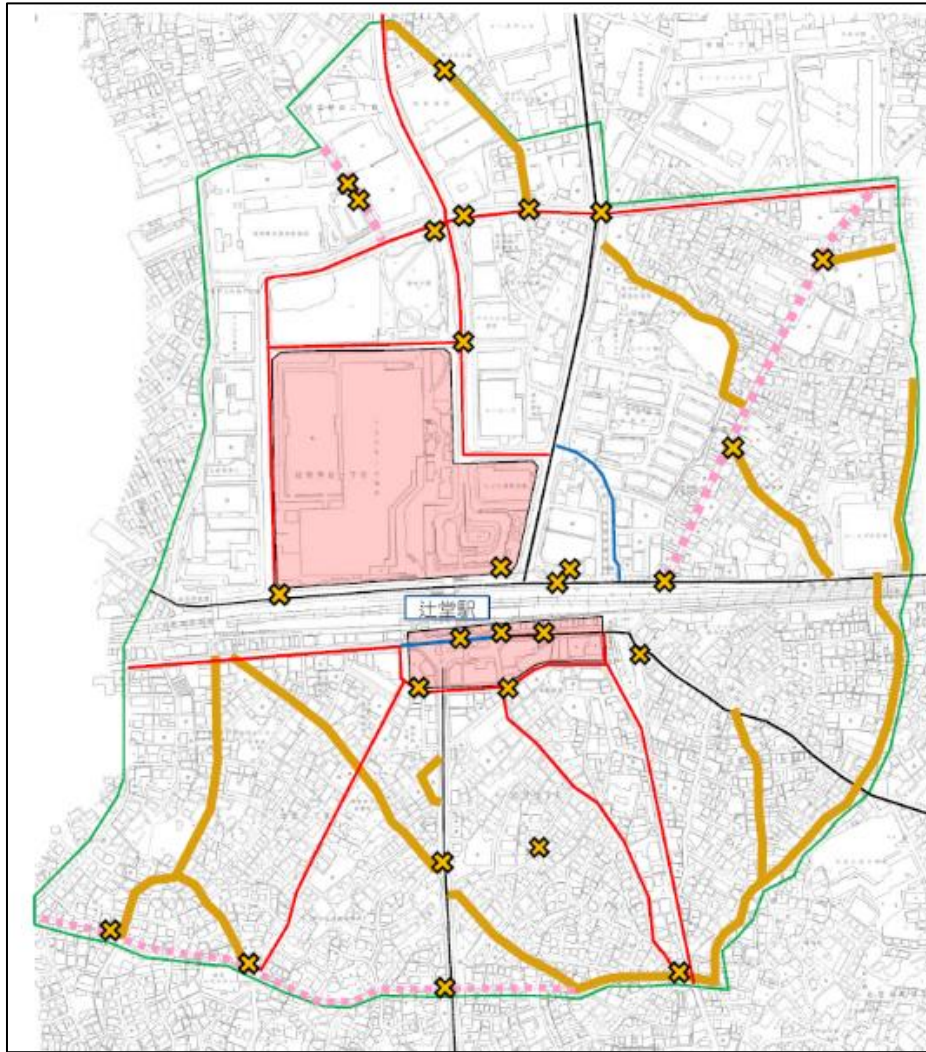
STEP 2 「駅中心部」の外周道路、「駅中心部」と駅周辺を直線的に結ぶ路線を候補選定



凡 例	
— (black line)	: 将来ネットワーク路線
— (red line)	: 駅周辺ネットワーク候補路線
— (blue line)	: 通学路
— (green line)	: 駅周辺自転車走行空間エリア外周

「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」として設定をします。また、「駅中心部」と駅周辺を直線的に結ぶ路線は、自転車利用者の走行経路として捉え、「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、大規模商業施設関連路線を候補選定

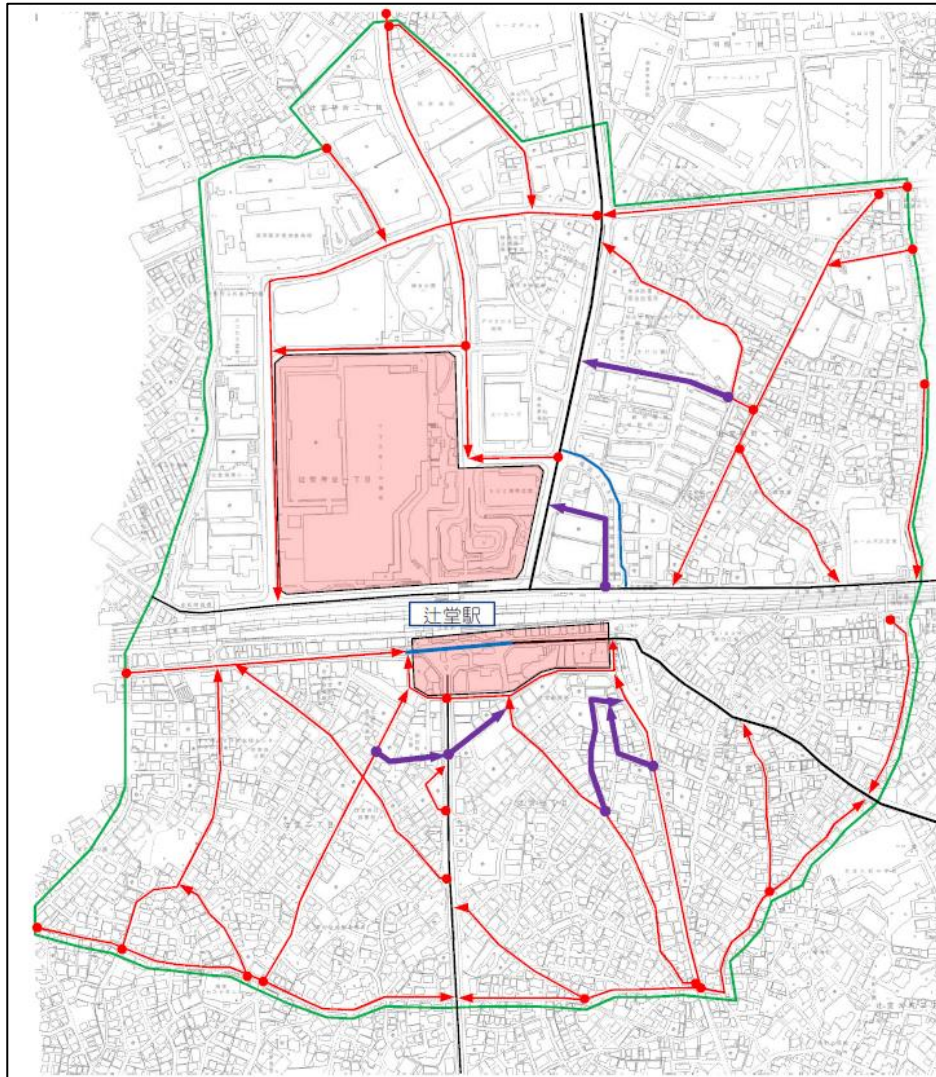


凡 例

- : 将来ネットワーク路線
- : 鉄道駅周辺ネットワーク路線
- : 追加候補（歩道なし通学路）
- : 通学路
- : 駅周辺自転車走行空間エリア外周
- ✕ : 自転車関連事故発生（R1.R2）
- ⋯ : 追加候補（自転車関連事故が多い路線）

自転車関連事故が発生している路線及び歩道がない通学路、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

- : 将来ネットワーク路線
- : 鉄道駅周辺ネットワーク路線
- : 通学路
- : 駅周辺自転車走行空間エリア外周
- : 自転車利用の多い路線

STEP 3までに指定した候補路線に加え、自転車及び歩行者の利用実態調査により、特に自転車利用が多かった路線を加え、「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自転車等駐車場、保育園、公園といった施設の自転車利用者の出入口の前面道路を選定します（図 2.7）。

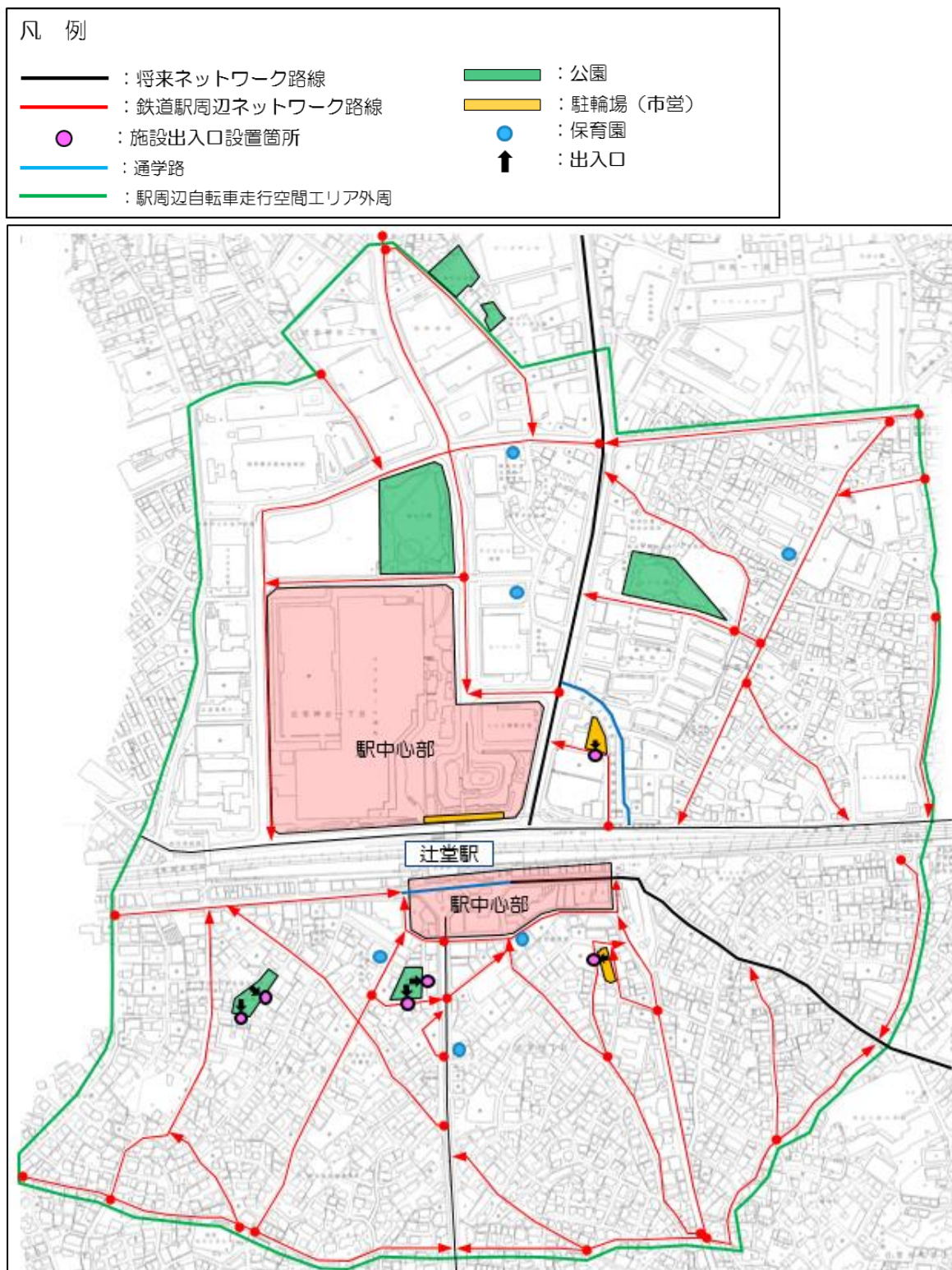


図 2.7 施設出入口整備箇所

5. 辻堂駅周辺自転車走行空間整備計画

「辻堂駅周辺自転車走行空間整備計画」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（図 2.8）。

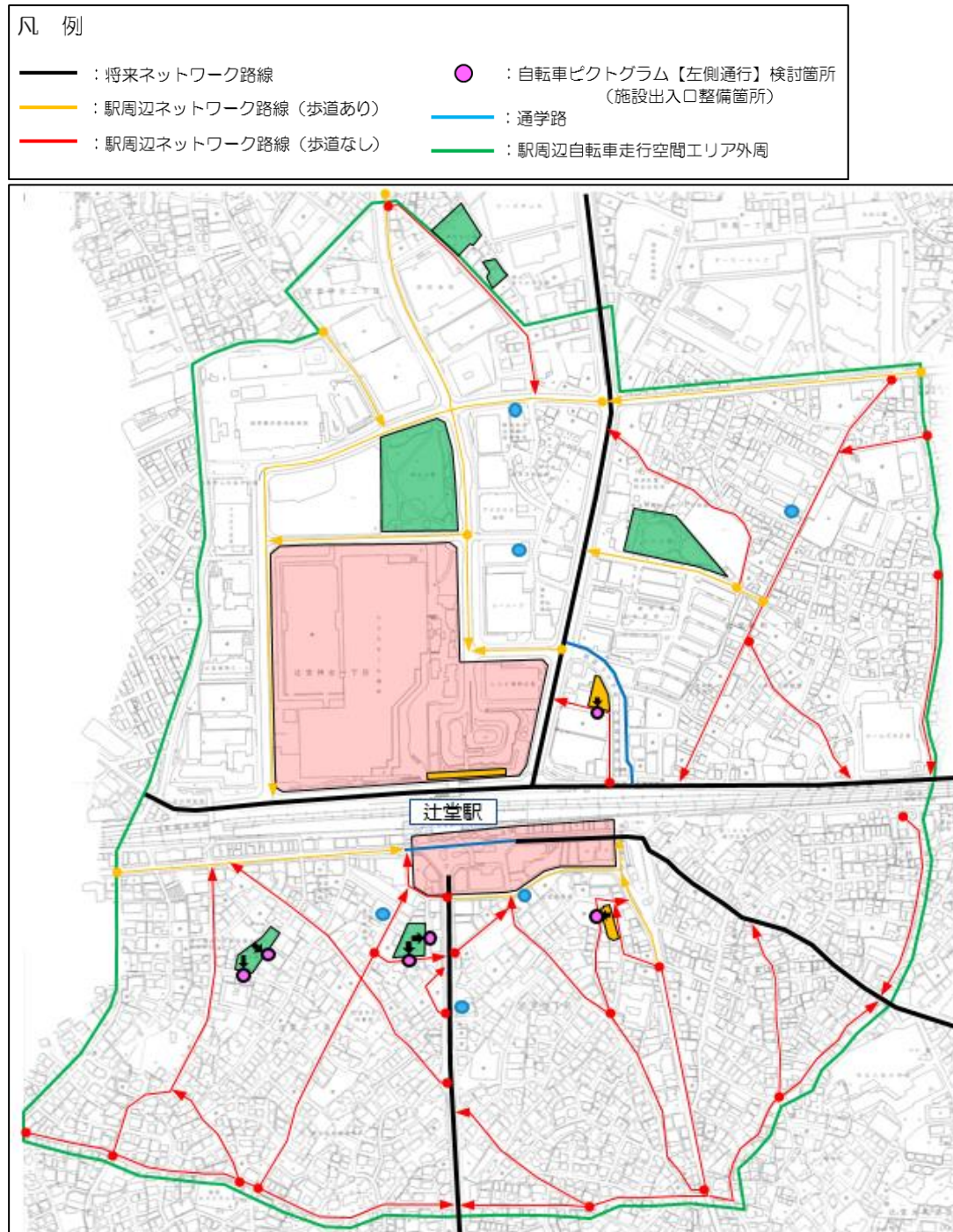


図 2.8 「駅周辺ネットワーク路線」と「施設出入口整備箇所」(歩道設置状況含む)

歩道がある「駅周辺ネットワーク路線」は、「藤沢市自転車走行空間のあり方」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走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の協議を行い、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 2.9)。

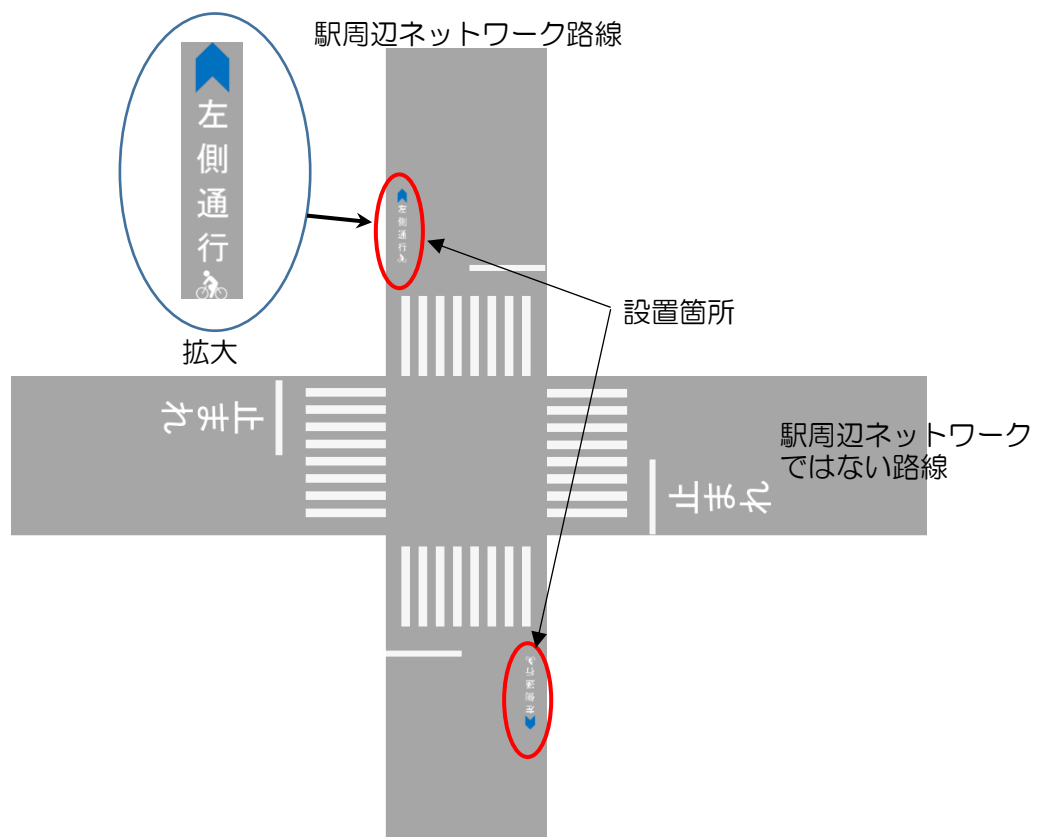


図 2.9 自転車ピクトグラム【左側通行】による整備の例

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、全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

自転車の歩道走行可の標識がない歩道において、歩道内走行が多く見受けられるため、駅前交通広場に向かう路線の交差点（図 2.10）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 2.11）の設置を検討します。



図 2.10 「自転車押し歩き」の案内設置検討箇所



図 2.11 「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、歩道に自転車走行可の標識がありませんが、自転車の歩道内走行が多く見受けられるため、歩道に「自転車押し歩き」の案内（図 2.12）を設置して、自転車の押し歩きを促進します。

設置箇所は自転車の動線を考慮し決定します（図 2.13, 図 2.14）。



図 2.12 歩道内「自転車押し歩き」の案内

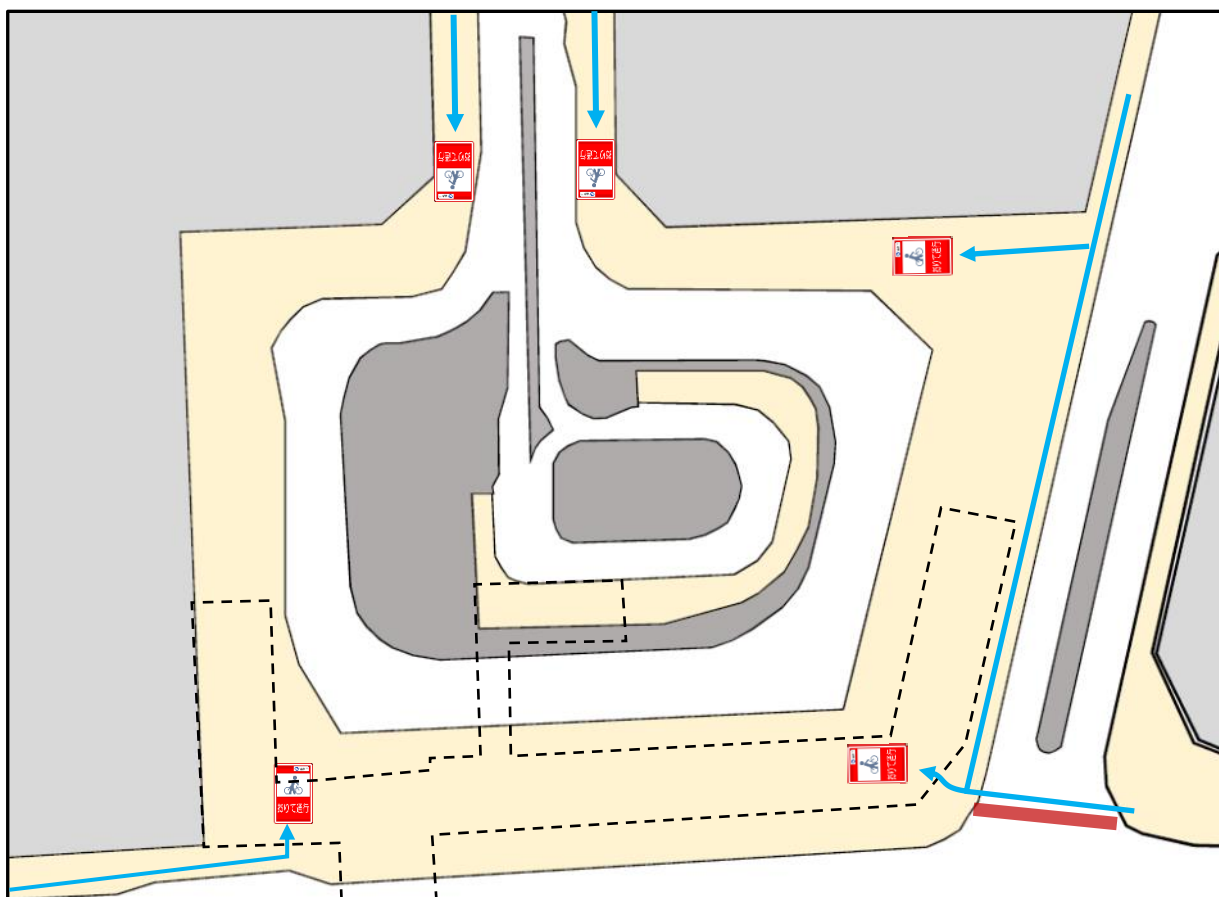


図 2.13 駅前交通広場（辻堂駅北口）の「自転車押し歩き」案内設置箇所

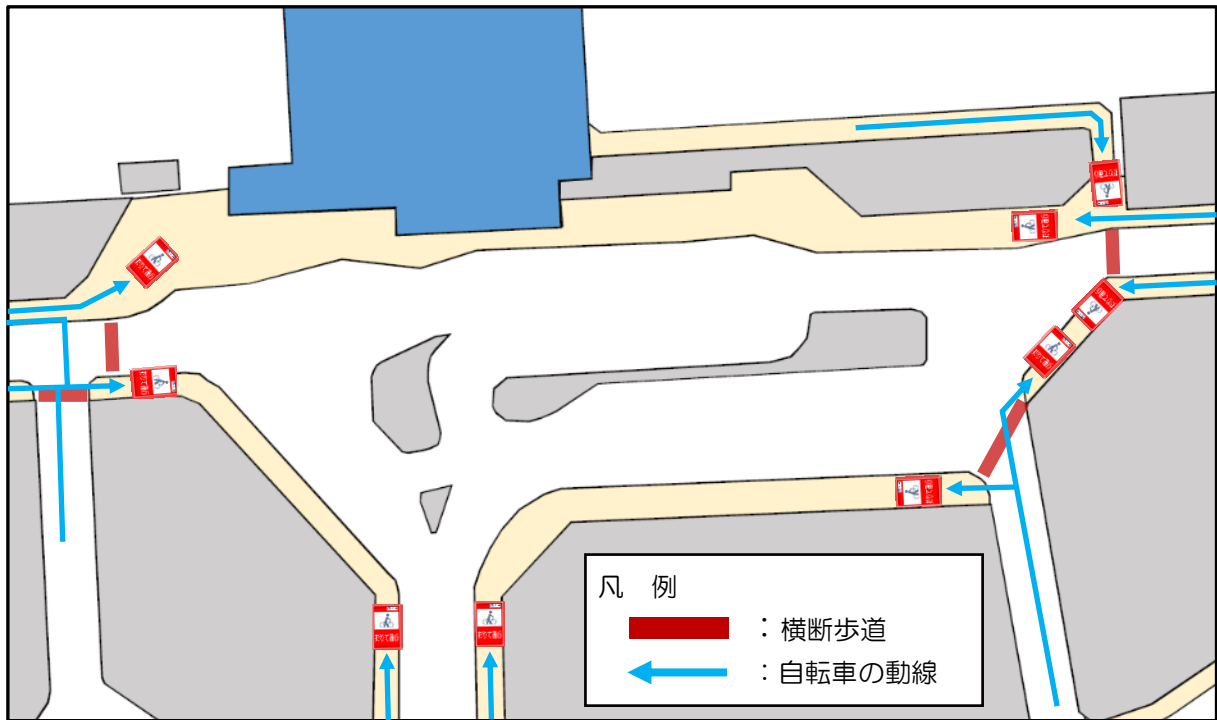


図 2.14 駅前交通広場（辻堂駅南口）の「自転車押し歩き」案内設置箇所

5. その他の整備箇所

駅周辺ネットワーク路線の対象外ではあるが、交通量調査などの実態調査から、自転車の走行に関し特に注意を促す必要があると判断した路線の整備方針を定めます。

5-1 県道 308 号地下歩道

県道 308 号の歩道部分は多くの自転車が鉄道の横断に利用しているが、自転車通行可の指定がない路線です。しかしながら、現地調査では、多くの利用者が自転車に乗車したまま走行していることを確認したことから、歩行者の安全確保及び自転車同士の事故を防ぐため、図 2.15 に示す区間において押し歩きを促す対策を検討します。

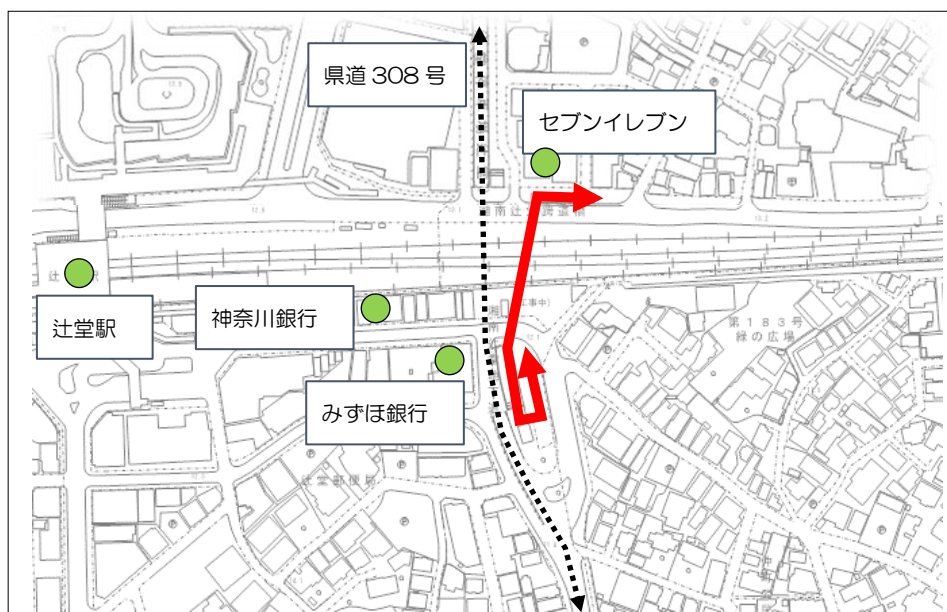


図 2.15 県道 308 号歩道部分

対策

自転車の押し歩きを促すため、「自転車押し歩き」を促す図 2.16 に示す様な案内標示を通行の支障にならない範囲で設置します。



図 2.16 押し歩きを促す案内

5-2 県道 308 号市営駐輪場前歩道

辻堂駅北口駐輪場(市営駐輪場)の前面道路は横断防止柵が設置されていることから、駐輪場利用者は県道の歩道を通行しています。歩道は自転車通行可の指定があることから自転車走行が可能ではありますが、歩道幅員が狭いことから、歩行者の安全対策を検討します(図 2.17)。



図 2.17 県道 308 号市営駐輪場前歩道

対策

自転車通行可の指定がある路線についても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 2.18 に示す様な「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 2.19）に矢印で示す市営駐輪場に面した歩道の区間とします。



図 2.18 歩行者優先を促す標示

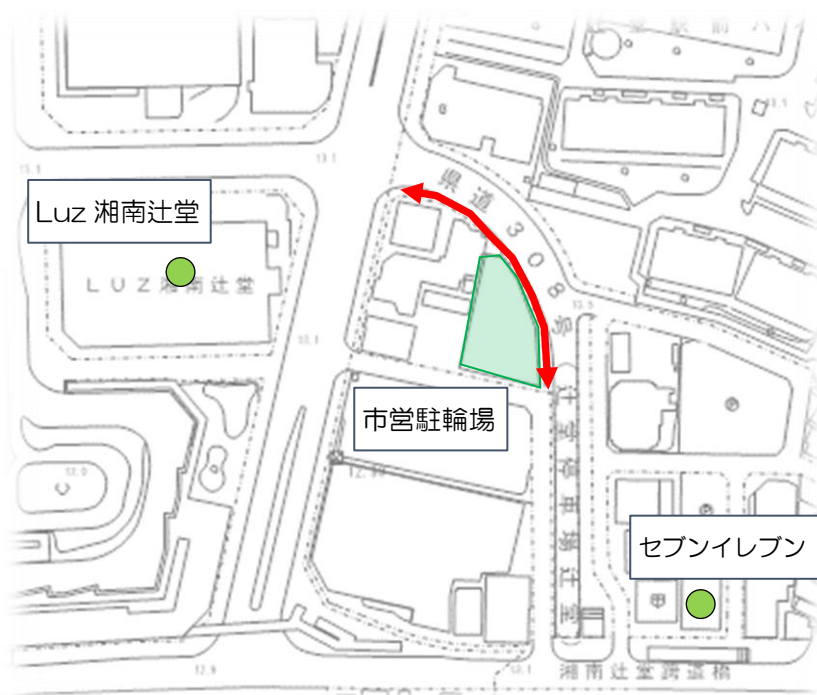


図 2.19 対策検討箇所

6. 効果計測

自転車走行空間整備の効果計測は、整備後6カ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2箇所を効果計測箇所として選定しています(図2.20)。

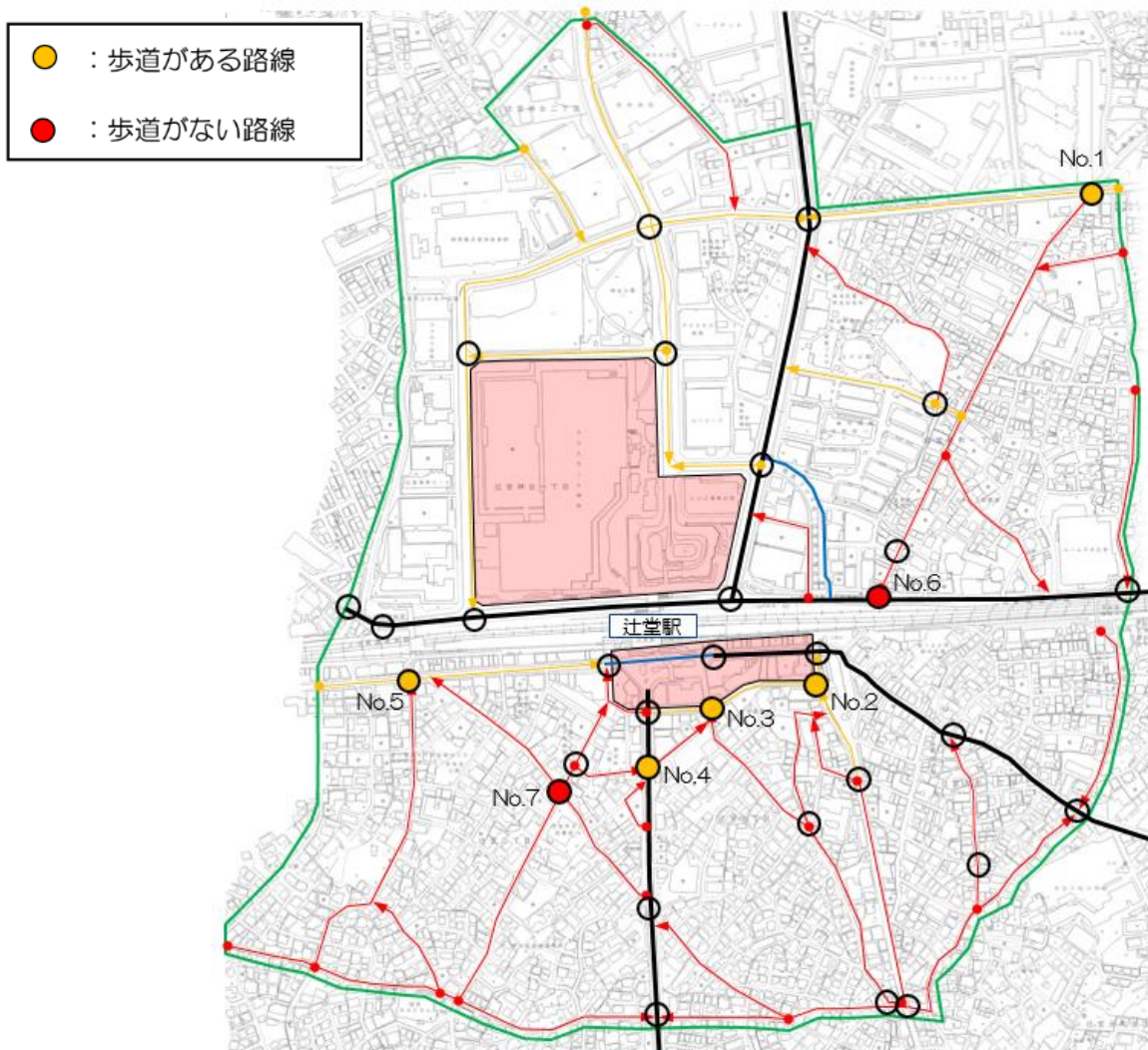


図 2.20 「駅周辺ネットワーク路線」の効果計測箇所

(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 2.1)。

表 2.1 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)	自転車の歩道走行割合 (括弧内の数字は歩道走行台数)
No.1	2021/12/16	朝：0%(0台)、夕：8%(2台)	朝：65%(51台)、夕：87%(174台)
No.2	2021/12/9	朝：29%(112台)、夕：22%(60台)	朝：6%(23台)、夕：33%(138台)
No.3	2021/12/15	朝：20%(83台)、夕：37%(133台)	朝：30%(51台)、夕：62%(176台)
No.4	2022/1/12	朝：30%(151台)、夕：15%(70台)	朝：44%(123台)、夕：56%(188台)
No.5	2021/12/15	朝：23%(48台)、夕：16%(37台)	朝：38%(103台)、夕：48%(181台)
No.6	2021/12/16	朝：15%(32台)、夕：19%(29台)	—
No.7	2021/12/15	朝：15%(76台)、夕：12%(64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

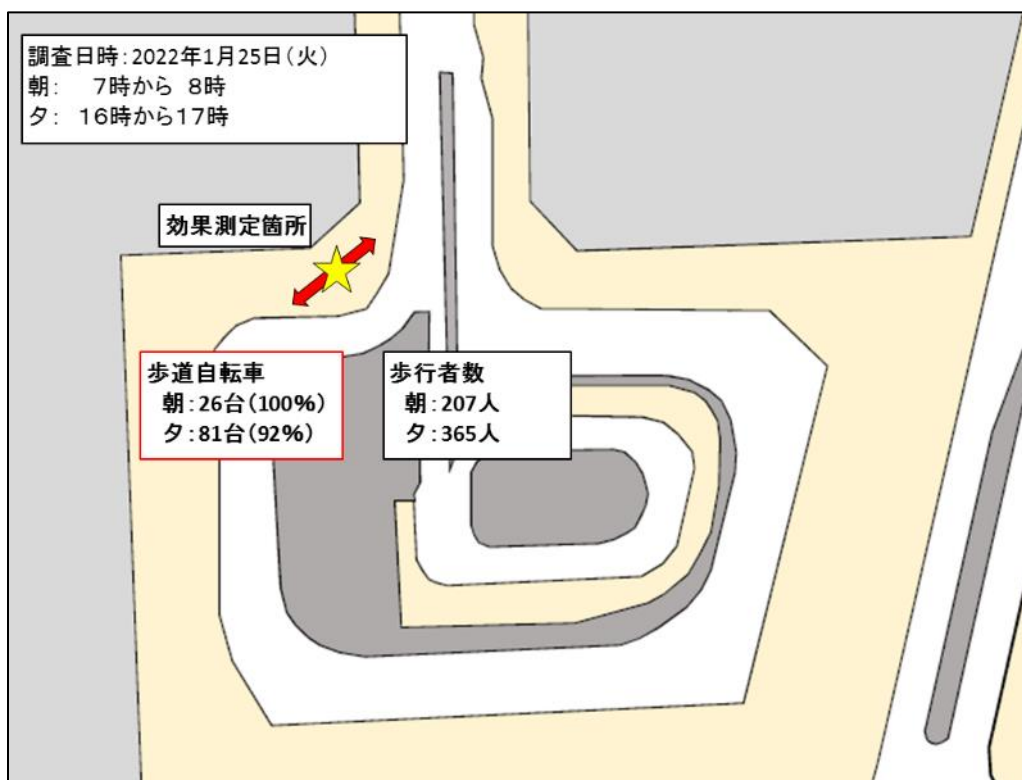
効果計測箇所は、南北の駅前交通広場の歩行者交通量が多い箇所をそれぞれ1箇所選定しています (図 2.21, 図 2.22)。

(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 2.2)。

表 2.2 効果計測項目の現況値

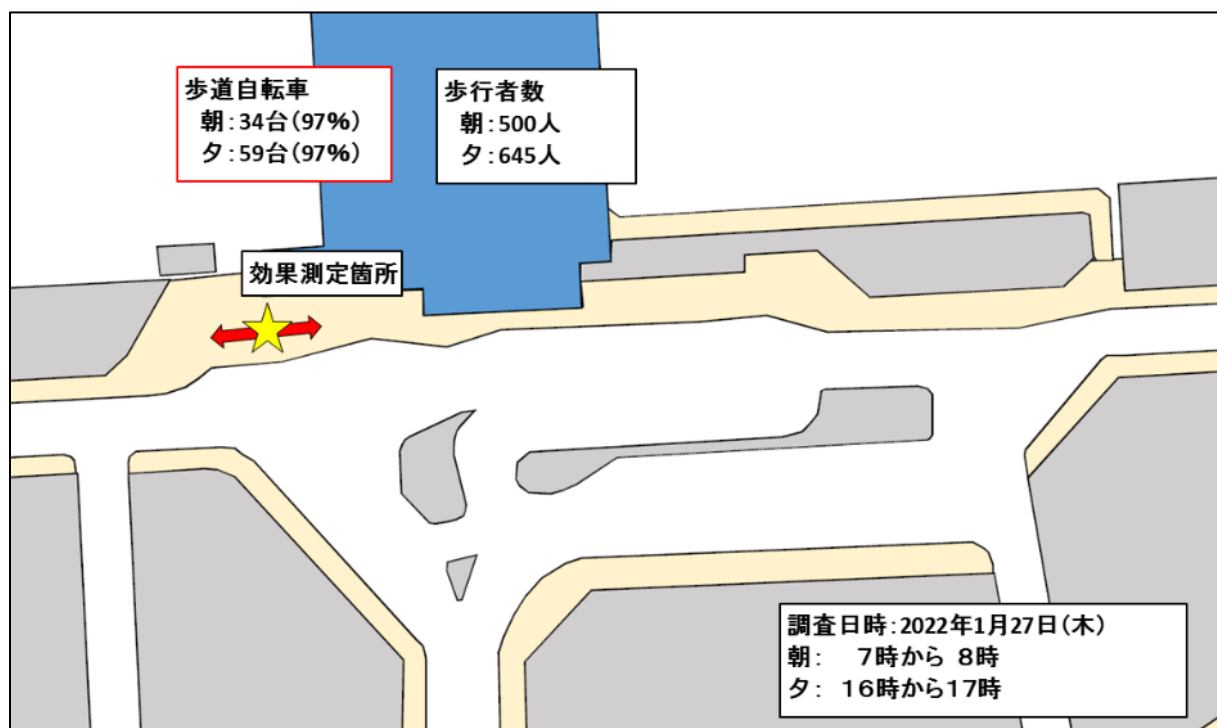
調査箇所	調査日	自転車の歩道走行割合 括弧内の数字は自転車走行と自転車押し歩きの台数の合計
駅前交通広場 (北口)	2022年1月25日	朝：100%(26台)、夕：92%(81台)
駅前交通広場 (南口)	2022年1月27日	朝：97%(34台)、夕：97%(59台)



(注) ●台数は自転車走行と自転車押し歩きの合計である。

●括弧内の数字は歩道内の自転車走行の割合である。

図 2.21 駅前交通広場（辻堂駅北口）の効果計測箇所



(注) ●台数は自転車走行と自転車押し歩きの合計である。

●括弧内の数字は歩道内の自転車走行の割合である。

図 2.22 駅前交通広場（藤沢駅南口）の効果計測箇所