



### 3-2 地区別の交通手段構成

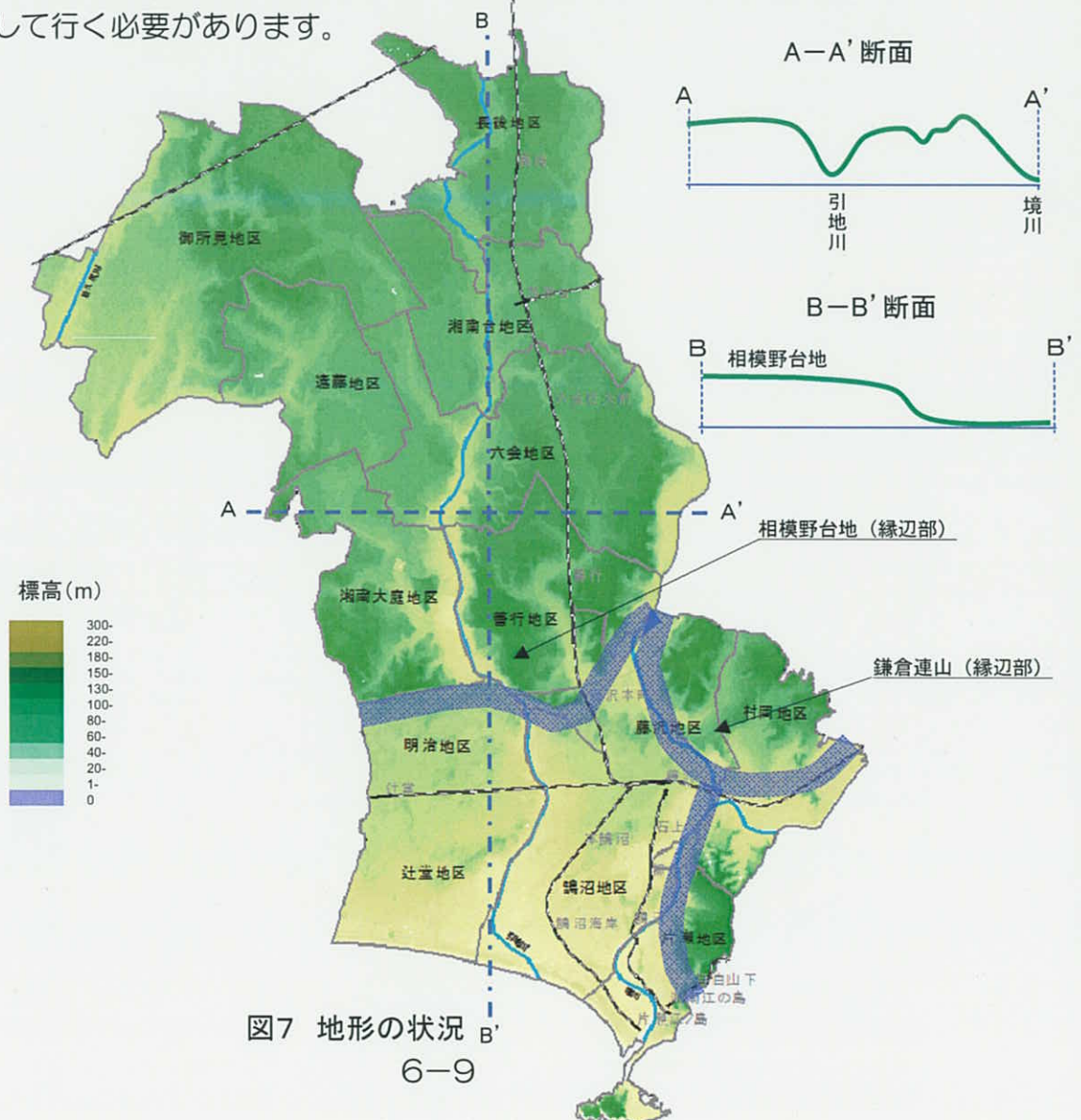
#### (1) 本市の地形

本市の地形は、相模野台地を境に南部と北部の地域に大きく分けることができます。

13地区で見ると、南部地域は、片瀬、鵜沼、辻堂、村岡、藤沢、明治地区の6地区となり、北部地域は、善行、湘南大庭、六会、湘南台、長後、遠藤、御所見地区の7地区となります。

南部地域は、鎌倉連山の縁辺部以外は、比較的平坦な地形となっています。北部地域では南北方向を縦断する形で引地川、境川が流れており、A-A'断面にあるように東西方向では起伏がある地形となっています。

本市の自転車利用を考える上でも、南部地域、北部地域の地形を踏まえて検討して行く必要があります。



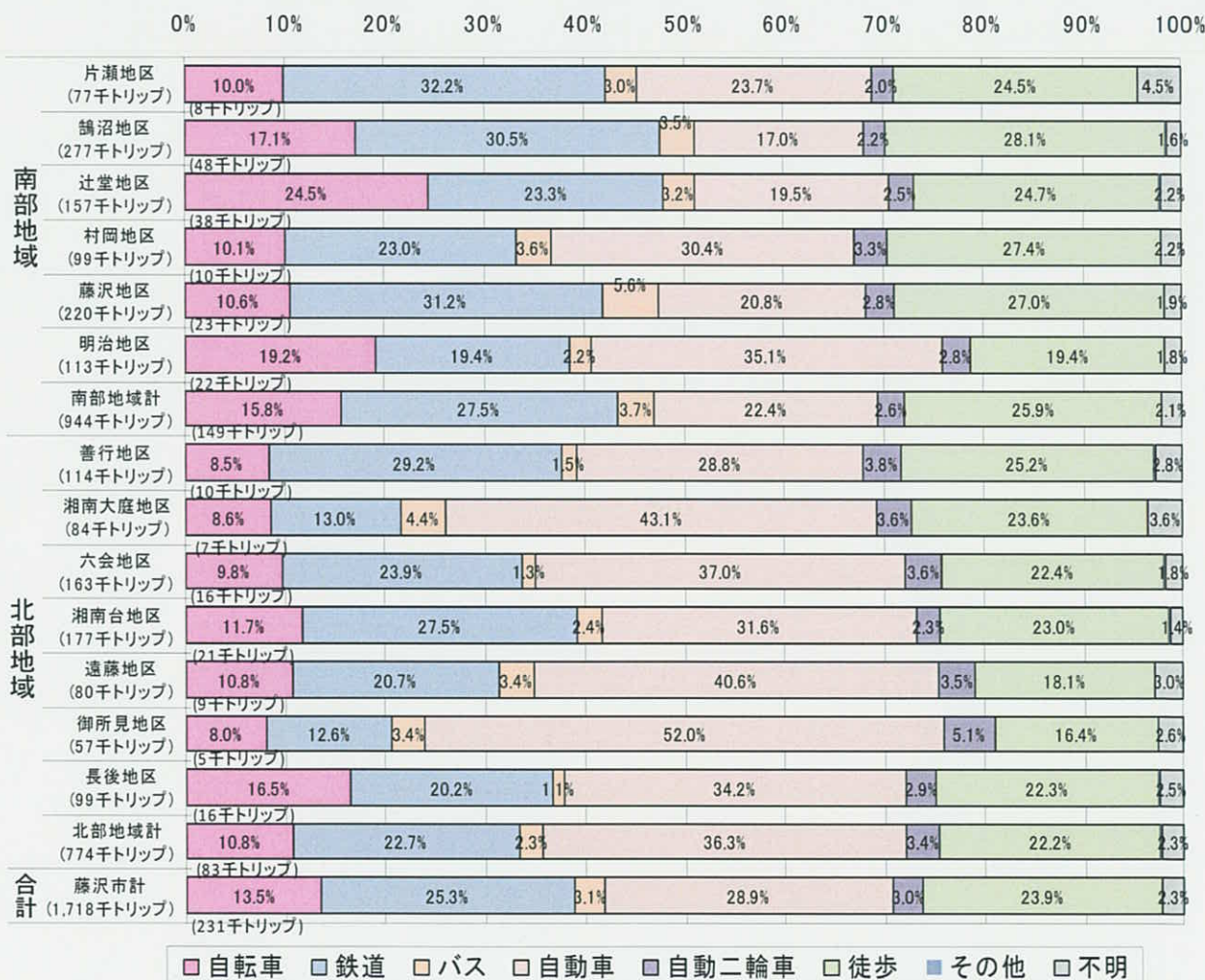


(2) 交通手段構成(地区別の比較)

本市の自転車利用状況を地区別に見ると、南部地域は自転車分担率が15.8%と本市全体よりも高い一方で、北部地域は10.8%と本市全体よりも低くなっています。

南部地域は平坦な地形でもあることから、辻堂地区の24.5%、明治地区の19.2%、鵠沼地区の17.1%と自転車分担率が高い地区があります。

北部地域は起伏のある地形という地域特性もあり、自転車分担率が本市の平均よりも低くなっていますが、その中で、比較的平坦な地形を有している長後地区の自転車分担率が16.5%と高く北部地域では特出しています。



【資料:H20 東京都市圏パーソントリップ調査】

図8 交通手段構成(地区別の比較)





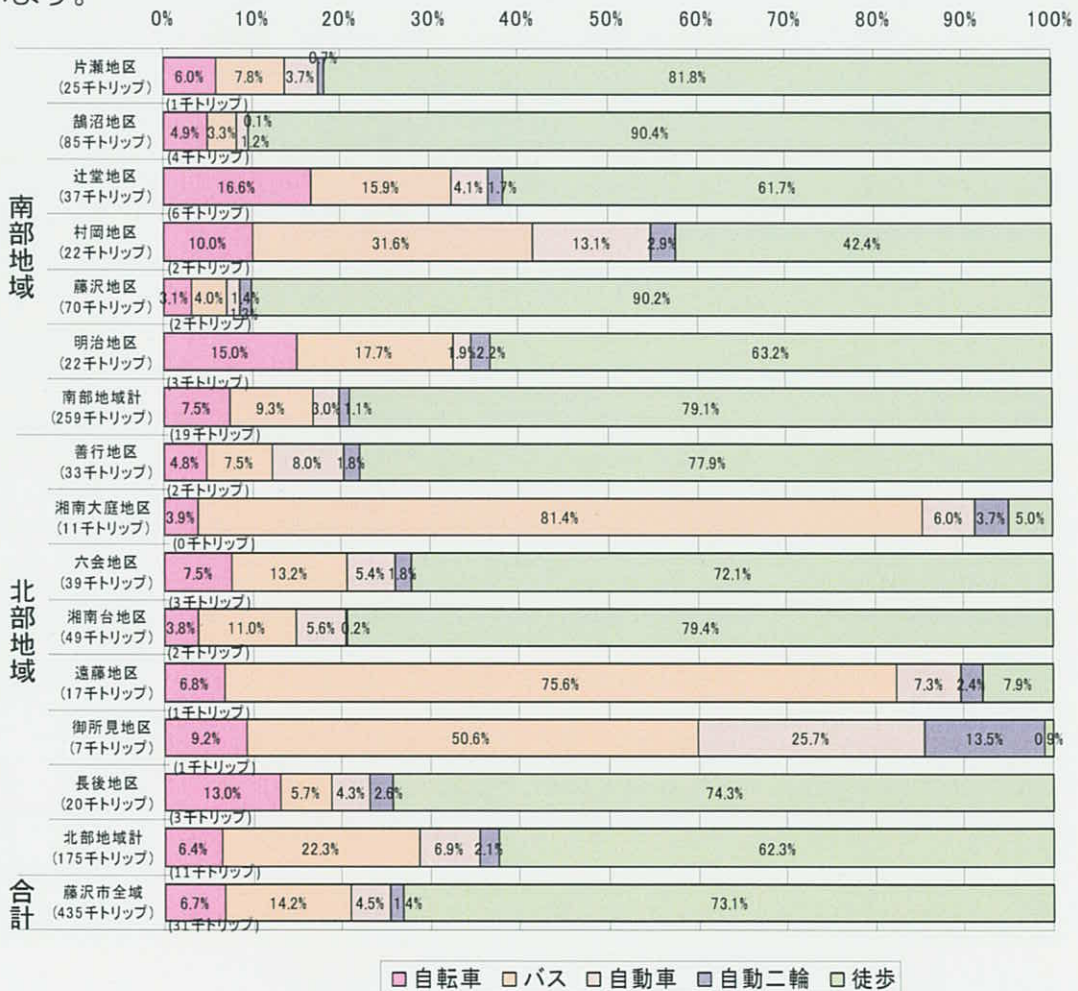
### 3-3 鉄道利用者の交通手段

#### (1) 鉄道利用者の交通手段構成(地区別の比較)

本市の鉄道駅までの交通手段構成を地区別に見ると、徒歩が73.1%と一番高く、次いでバスの14.2%、自転車の6.7%、自動車の4.5%となっています。

13地区別に鉄道駅までの交通手段の自転車分担率を見ると、平坦な地形である南部地域の辻堂地区、明治地区と北部地域の長後地区が市平均よりも特出して高くなっています。

一方、自転車分担率が低い地区としては、鉄道のサービス水準が高い鵠沼地区、藤沢地区、湘南台地区や起伏のある地形の善行地区、六会地区となっています。



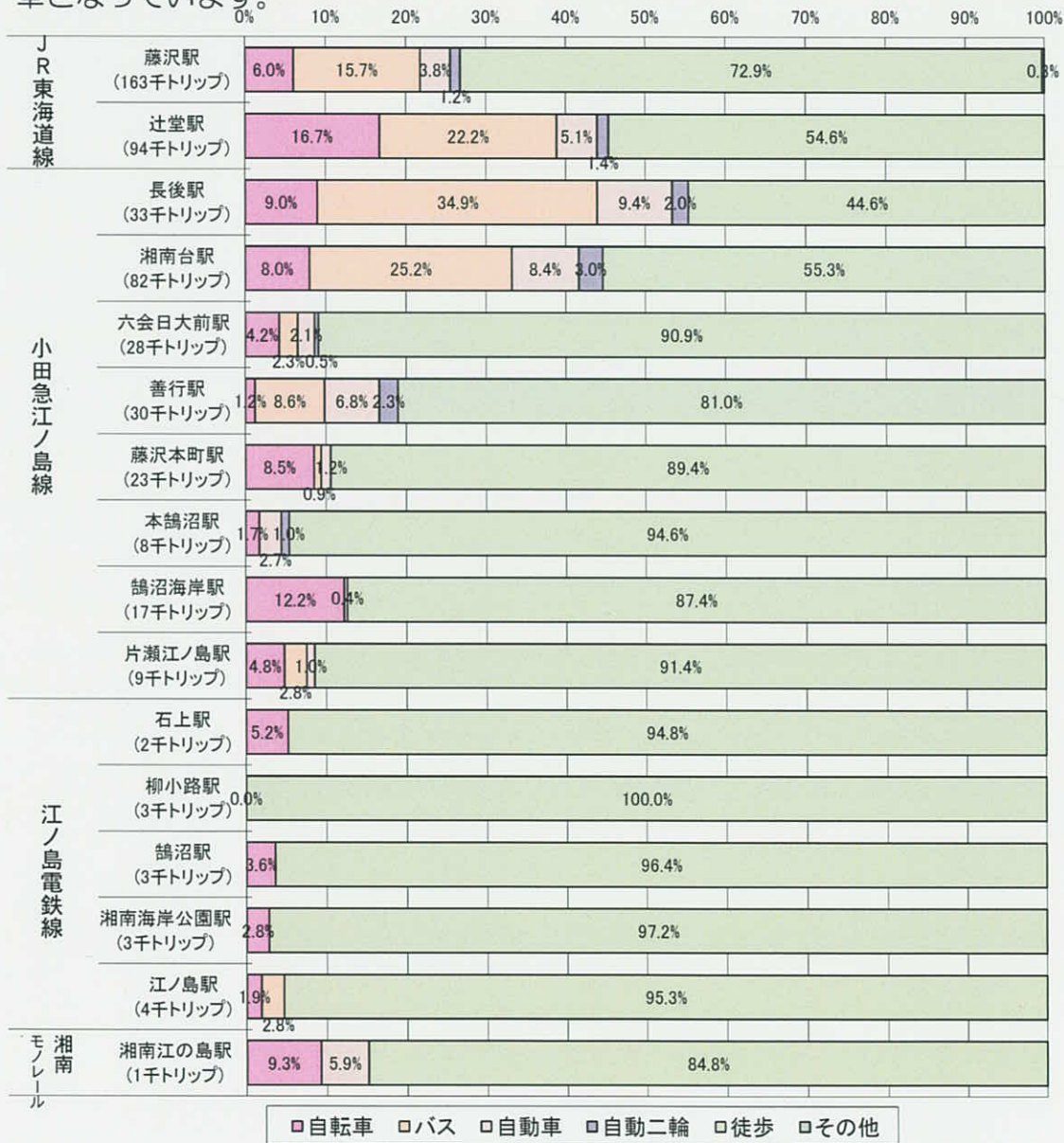
【資料:H20 東京都市圏パーソントリップ調査】

図9 鉄道利用者の交通手段構成(地区別の比較)



(2) 鉄道駅までの交通手段構成(駅別の比較)

本市の鉄道駅までの交通手段構成の自転車分担率を駅別に見ると、JR東海道線、辻堂駅の16.7%、小田急江ノ島線、長後駅の9.0%、湘南台駅の8.0%、藤沢本町駅の8.5%、鵜沼海岸駅の12.2%、そして湘南モノレールの湘南江の島駅の9.3%となっており、市平均の自転車分担率よりも高くなっています。また、江ノ島電鉄線の各駅の自転車分担率は、市平均よりも低くなっていますが、各駅への交通手段としては、徒歩と自転車となっています。



【資料:H20 東京都市圏パーソントリップ調査】

図10 鉄道駅までの交通手段構成(駅別の比較)

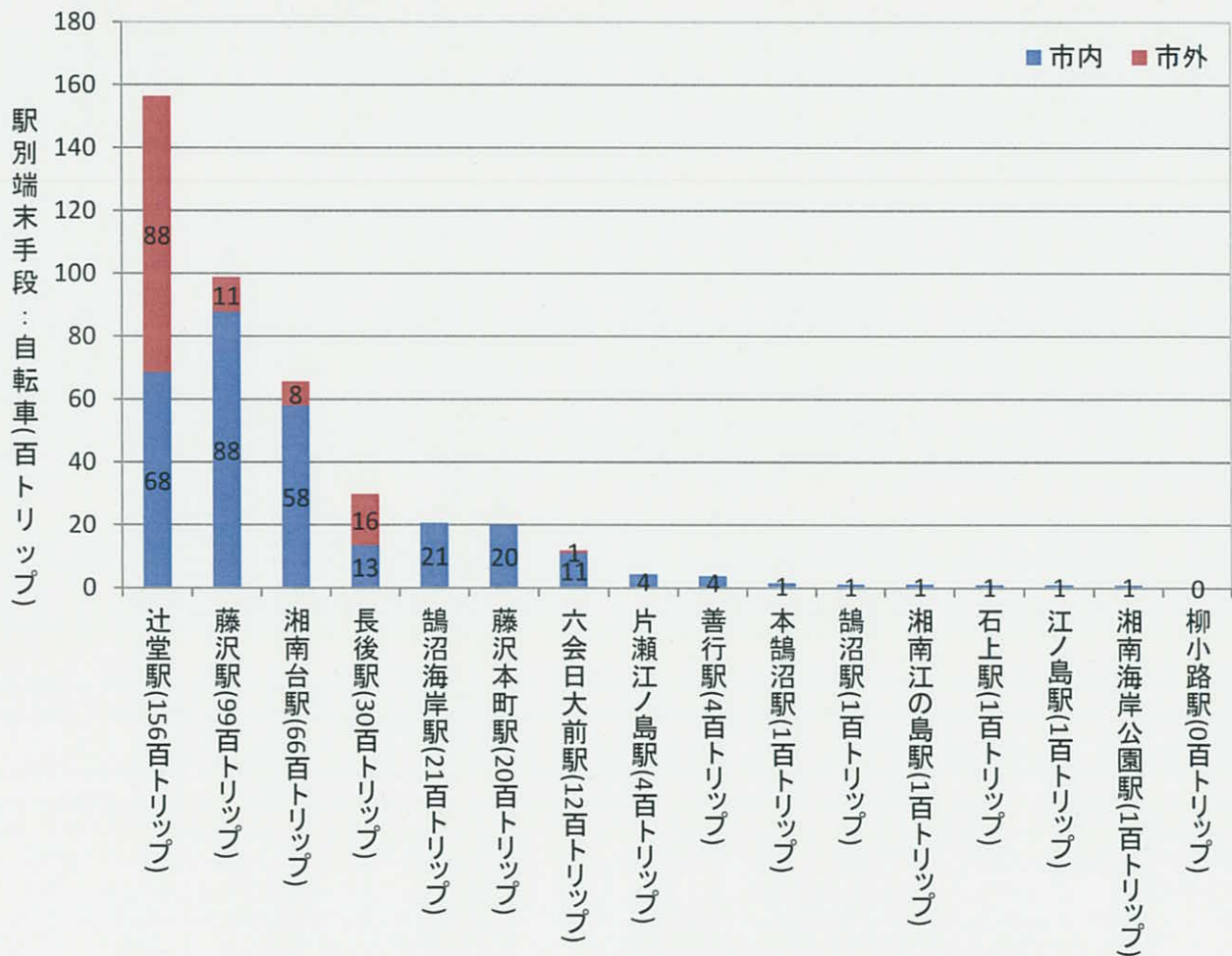




## (3) 鉄道駅までの自転車トリップ数(駅別の比較)

鉄道駅までの交通手段としての自転車トリップ数を見ると、辻堂駅が最も多く、次に、藤沢駅、湘南台駅、長後駅と続いています。

駅別に、市内と市外からの自転車トリップの構成を見ると、辻堂駅と長後駅では、市外から利用している割合が5割を超え、突出して高くなっています。辻堂駅、長後駅の両駅は、隣接市からの距離が近いことから、隣接市民の方の自転車利用も多くなっています。



【資料：H20 東京都市圏パーソントリップ調査】

図11 鉄道駅までの自転車トリップ数(駅別の比較)

## 4 自転車利用に関する市民意識



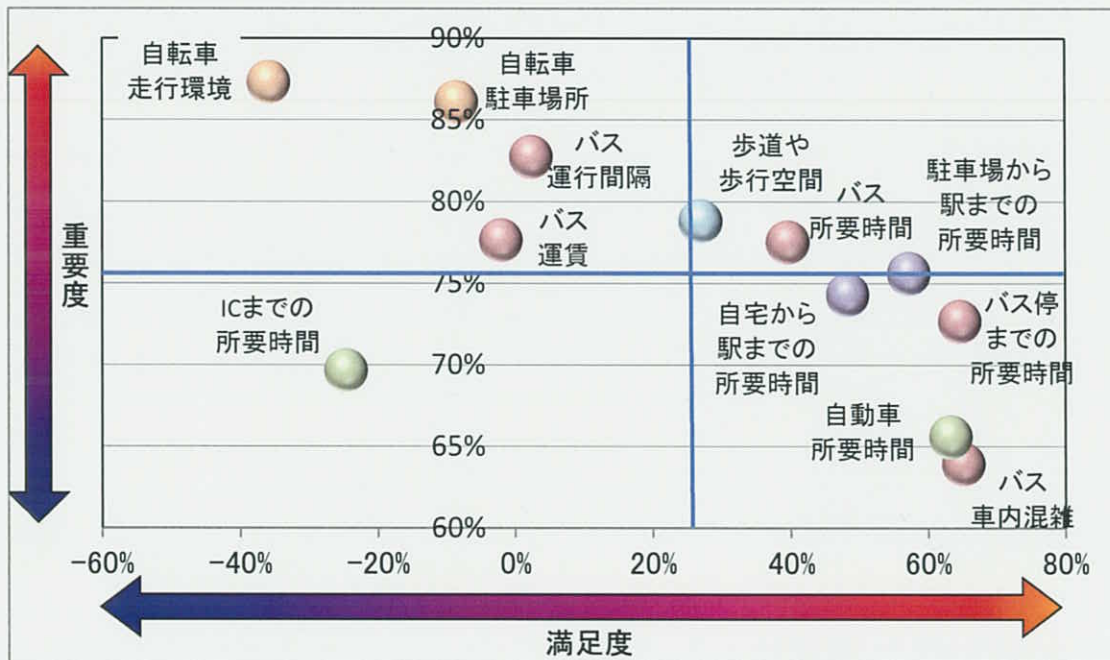
### 4-1 自転車利用に関する市民意識調査

調査対象：15歳以上の市民（6,500人を住基台帳より無作為抽出）

調査期間：平成23年10月13日（木）～10月28日（金）

本調査は、本市の各交通手段のサービス水準に対する、市民満足度や市民ニーズ（重要度）を把握するために実施したものです。この調査結果の中で、自転車利用に関する結果を見ると、「自転車走行環境」、「自転車駐車場所」の重要度が高くなっていますが、満足度が低くなっています。

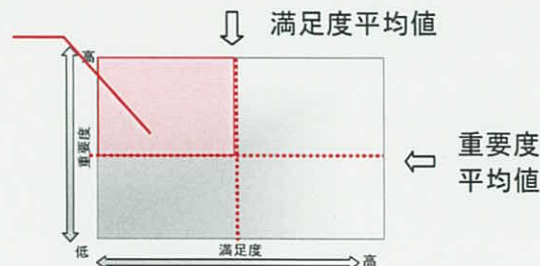
市民意識としても、「自転車走行環境」、「自転車駐車場所」に関する取り組みを求めていることが伺えます。



【資料：H23 交通に関する市民意識調査】

#### ◇満足度と重要度の分析イメージ

優先的に取り組むべき項目領域  
(満足度が低く重要度が高い)



#### ◇算定式

満足度 = (「満足 (満足+やや満足)」の回答割合) - (「不満 (不満+やや不満)」の回答割合)

重要度 = (「重要 (重要+やや重要)」の回答割合) - (「重要でない (それほど重要でない+重要でない)」の回答割合)

図12 各交通手段サービスの重要度と満足度



## 5 国の自転車利用環境創出ガイドライン



### 5-1 『安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン』のポイント

平成24年11月下旬に、国土交通省と警察庁は共同で、道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底などを各地域において進めるための『安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン』（以下、「ガイドライン」という）を以下の内容で策定しました。

今後、このガイドラインの内容を踏まえ、内容の精査を行ないながら、本市の特性を活かした計画の策定を行ないます。

#### I. 自転車通行空間の計画

- 自転車ネットワーク計画の作成を進めるため、計画目標などの設定、自転車ネットワーク路線の選定、整備形態の選定など計画策定手順を提示
- 車の速度や交通量などに応じ、車道通行を基本とした整備形態の選定の考え方、目安を提示
- 整備に当たり道路空間の再配分や道路拡幅の可能性、速度の見直しによる整備形態の変更を検討するとともに、整備が困難な場合は、整備可能な当面の整備形態、代替路の検討などの対応を提示

#### II. 自転車通行空間の設計

- 自転車道、自転車専用通行帯、車道混在における設計の基本的な考え方（分離工作物、幅員、路面表示など）を提示
- 直線的に接続するなどの交差点部における設計の考え方を示し、自動車と分離又は混在させる自転車専用通行帯の対応案を提示 など

#### III. 利用ルールの徹底

- 以下の3つの観点から利用ルール徹底の取組みを提示
  - ・ 全ての利用者へのルール周知（学校教育、免許証更新時など）
  - ・ ルール遵守のインセンティブ付与（児童などへの自転車運転免許証の交付、事故の危険性周知など）
  - ・ 指導取締り（悪質、危険な違反への検挙措置など）

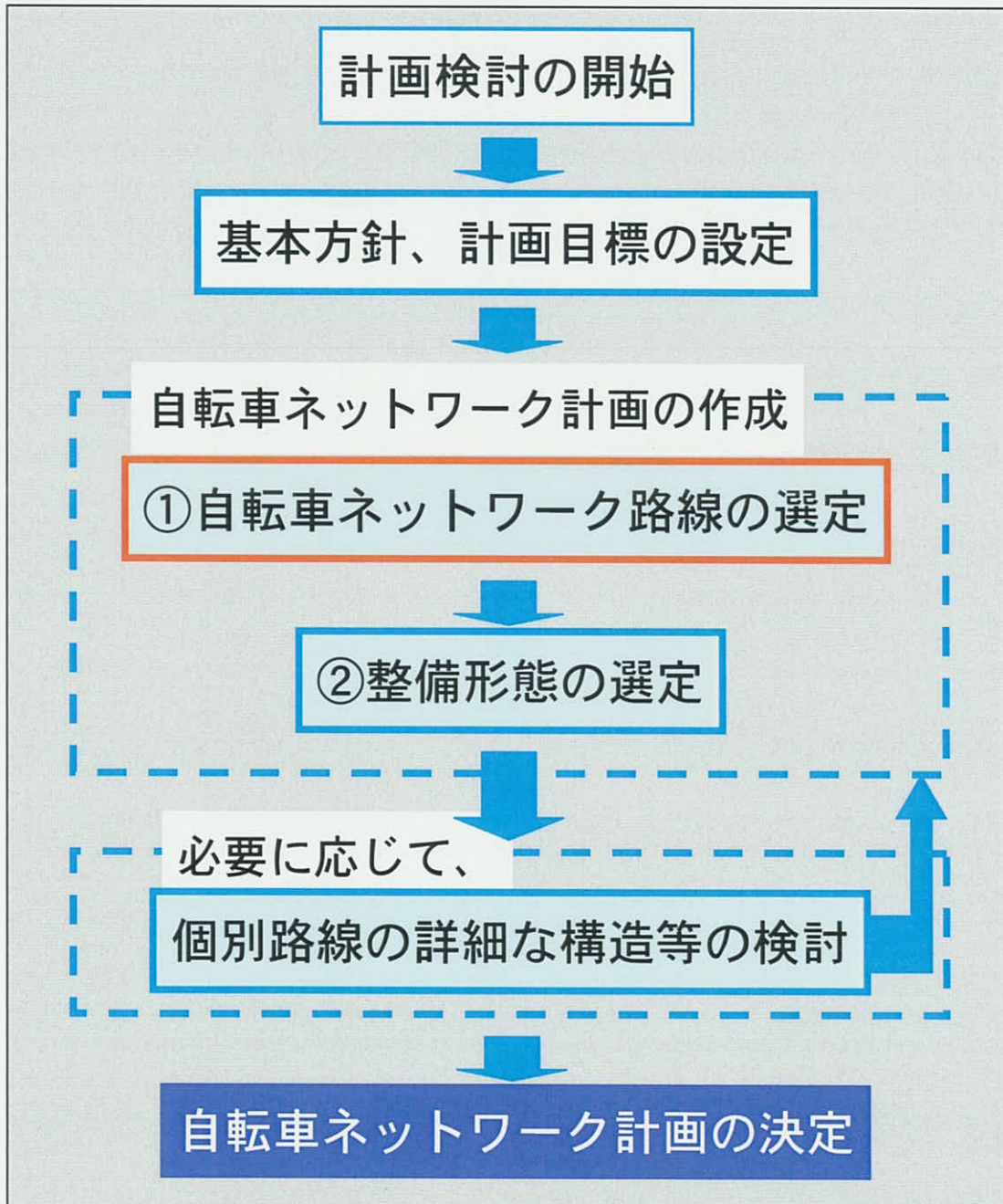
#### IV. 自転車利用の総合的な取組

- 駐停車・駐輪対策として、自転車専用通行帯区間での駐車禁止規制などの実施と取締りなどの取組みを提示
- 利用促進として、自転車マップ作成、レンタサイクル導入などの取組みを提示



## (1) 自転車ネットワーク計画の作成手順

ガイドラインにおいては、自転車ネットワーク計画の作成手順が以下の内容で示されています。



【出典：H24.11 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン】

図13 自転車ネットワーク計画の作成手順