

# 相模原市自転車活用推進計画 (案)

相 模 原 市



## 目 次

第1章	計画の策定について	1
1	計画策定の趣旨	1
2	計画の位置付け	2
3	計画期間と対象区域	3
4	これまでの主な取組	4
第2章	自転車利用の現状と課題	5
1	相模原市の概況	5
2	自転車の利用状況	7
3	自転車の利用環境	9
4	自転車の利活用	19
第3章	基本理念・基本目標	22
1	基本理念	22
2	基本目標	22
第4章	基本方針・施策	24
第5章	計画の推進	44
1	期別計画	44
2	成果指標	48
3	持続可能な開発目標（SDGs）を踏まえた自転車活用の推進	49
4	推進体制	50
資料1	施策体系図	51
資料2	自転車通行環境整備方針	52
資料3	成果指標の考え方	71
資料4	自転車活用推進法及び自転車活用推進計画の概要	74
資料5	計画の策定経過	77
資料6	自転車利活用実態調査（市民アンケート）	82
資料7	用語説明	90



## 1 計画策定の趣旨

自転車は、日常生活において身近で便利な乗り物として、通勤、通学、買い物、レジャーなど、様々な場面で利用されています。

本市には緑区・中央区・南区の3つの行政区があります。中央区・南区は平坦地が多く、市民の身近な交通手段として自転車が多く利用されており、緑区は山間部で起伏に富んだ地形を有し、2020年東京オリンピック競技大会では、緑区内の道路が自転車ロードレースのコースの一部として設定されるなど、これを機に自転車に対する市民の機運が高まり、市民が自転車を活用する機会の増加も想定されます。

一方で、市内における全交通事故件数に占める自転車事故件数の割合は、県内でも依然として高いことなどから、平成29年12月には「相模原市安全に安心して自転車を利用しようよ条例」(平成29年相模原市条例第57号。以下「自転車条例」という。)を県内で初めて制定し、自転車事故に備えた自転車損害賠償保険等への加入を義務付ける規定を設けています。

このようなことから、歩行者・自転車が安全に安心して通行できる空間の確保と自転車利用者の交通ルール・マナー向上のための取組を進めるとともに、これまでに本市が取り組んできた自転車等の駐車対策や放置自転車対策などについても、より一層推進していく必要があります。

また、自転車は排気ガス(二酸化炭素や窒素酸化物等)や騒音を出さないため環境負荷が少なく、さらに健康志向の高まりなどを背景に様々な場面で活用が期待されており、平成29年5月には、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的とする自転車活用推進法(平成28年法律第113号。以下「法」という。)が施行されました。

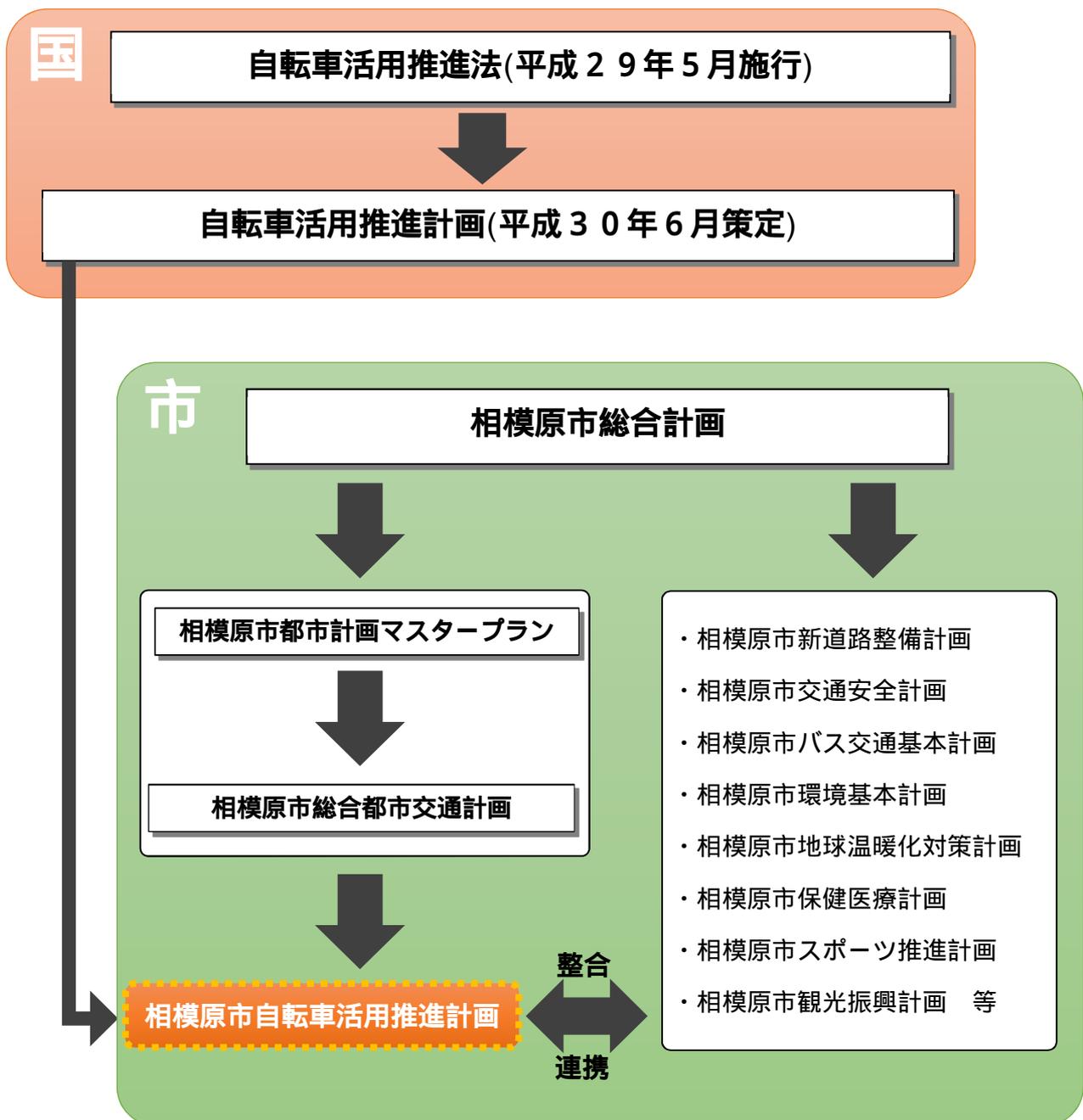
本市においても平成24年3月に「相模原市自転車対策基本計画」(以下「基本計画」という。)を策定し、総合的な自転車対策を推進してきましたが、法の趣旨を踏まえ、これまでの基本計画に「自転車の活用」という観点を加え、新たな計画として、「相模原市自転車活用推進計画」(以下「本計画」という。)を策定するものです。

---

本計画内の「 」が付いている用語については、資料7にて用語説明しています。

## 2 計画の位置付け

本計画は、自転車の活用に関する総合的な施策の方向性を示すものであり、「相模原市総合計画」の部門別計画として位置付け、「相模原市都市計画マスタープラン」、「相模原市総合都市交通計画」及び関連する「相模原市交通安全計画」、「相模原市バス交通基本計画」などとの整合・連携を図りながら、施策を推進していきます。



### 3 計画期間と対象区域

本計画は、「相模原市総合計画」における計画期間との整合を図り、令和2年度から令和9年度までの8年間の計画期間とします。

さらに、計画期間を前期・後期に区分し、前期を令和2年度から令和5年度までの4年間、後期を令和6年度から令和9年度までの4年間とし、前期の最終年度に後期の実施に向けた中間見直しを行います。

また、自転車を取り巻く社会環境の変化や法制度の改正等を踏まえて、必要に応じて、適宜、計画の見直しを図ることとします。

なお、本計画の対象区域は、本市全域とします。

#### 計画期間イメージ図



## 4 これまでの主な取組

平成24年3月に策定した基本計画では、基本理念である「地域ぐるみで人に優しく安全で安心できる自転車利用環境の実現」、「環境負荷の低減や健康づくりなど自転車を活かしたまちづくり」を目指し、次の4つの基本目標を設定し、取組を行ってきました。

### 基本計画に基づく主な取組

#### 安全で快適な歩行者・自転車通行環境の構築

- 自転車道等の整備・拡充
- 放置防止の指導や啓発活動等

#### 自転車等の安全・適正利用を促進

- 交通安全教室の実施
- キャンペーンなどでの啓発活動等

#### 多様な駐車需要に応じた自転車駐車場の整備・運営

- 自転車等駐車場の整備
- 施設・設備の改善実施等

#### 自転車利用の促進

- レンタサイクルの推進等

## 1 相模原市の概況

(1) 位置

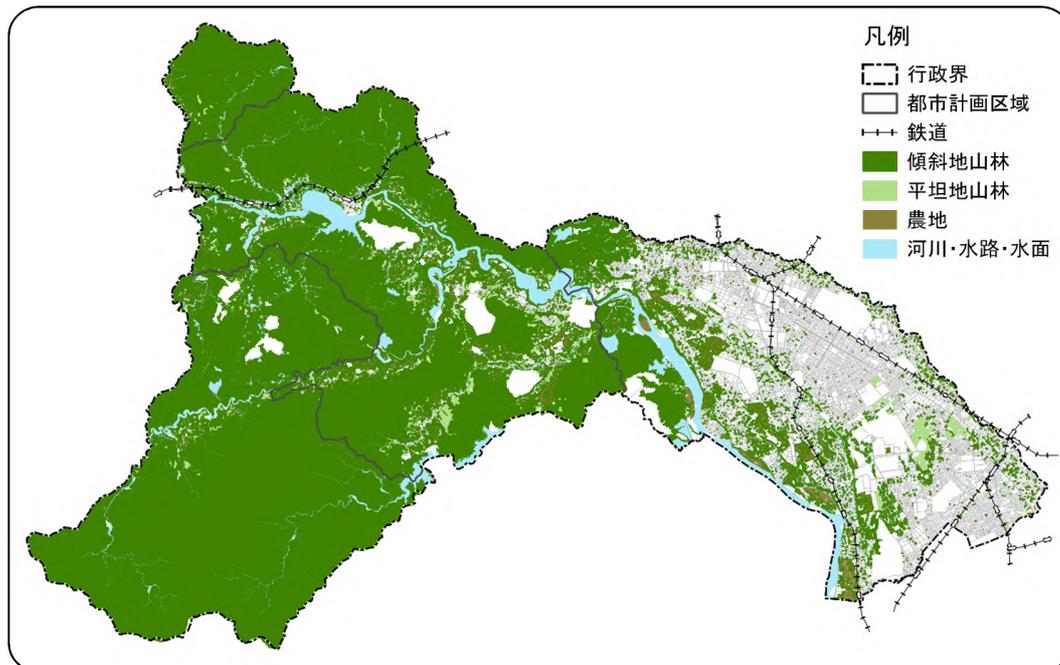
本市は神奈川県北西部、東京都心からおおむね30～60kmに位置しており、北部は東京都、西部は山梨県と接し、面積は328.91km<sup>2</sup>です。

(2) 市域と概況

平成18年に旧津久井町及び旧相模湖町と、平成19年に旧城山町及び旧藤野町と合併し、市域が拡大しました。また、平成22年4月の政令指定都市移行に伴い、市域に緑区、中央区及び南区の3つの行政区を設置しました。

市域の東部は、なだらかな階段状の河岸段丘からなり、これらの段丘の間は斜面緑地が連なり、地盤の良い相模原台地の上段には、公共施設や商業施設など様々な都市機能が集積しています。

市域の西部は、県民の水がめである相模湖、津久井湖などを有しており、周囲に広がる緩やかな丘陵地には、自然と共生するみどり豊かなまちなみが形成されています。



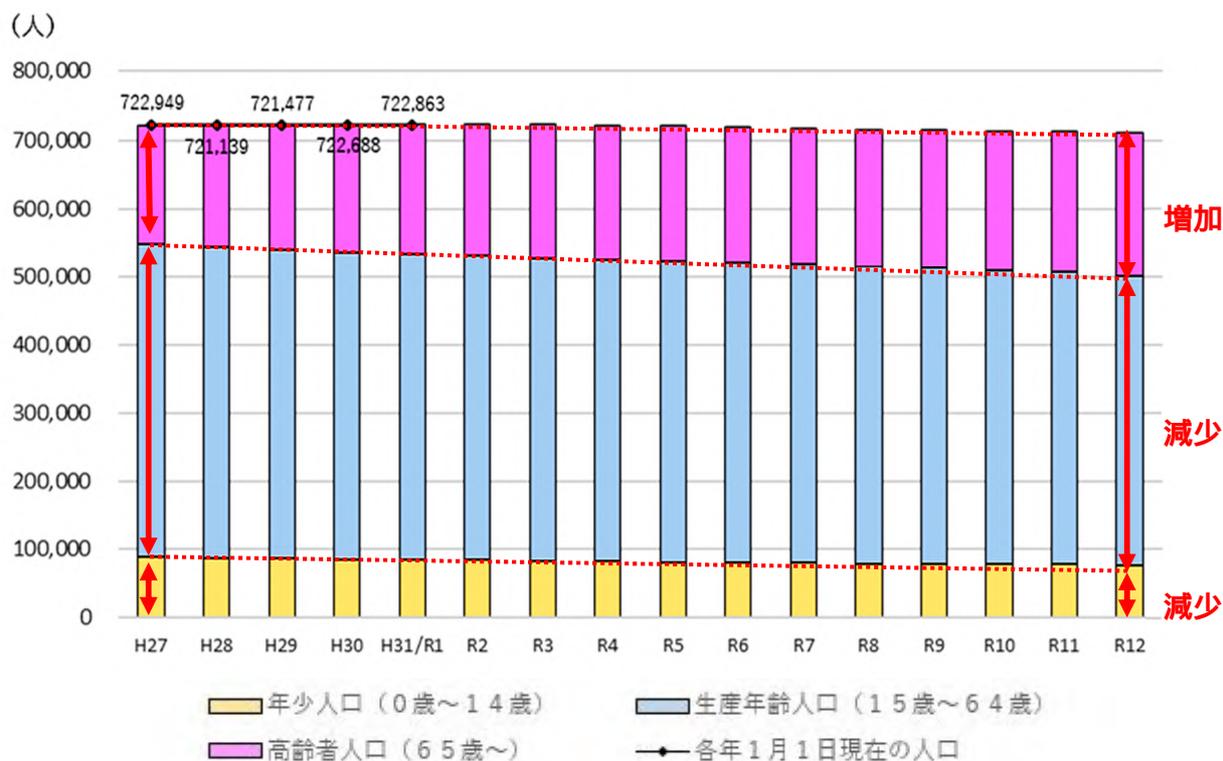
### (3) 人口

本市の人口は、平成31年1月1日現在で722,863人です。

令和元年をピークに、今後は人口が減少傾向で推移するものと見込まれており、0歳～14歳の年少人口及び15歳～64歳の生産年齢人口は減少し、65歳以上の高齢者人口の増加が進むものと見込まれます。

全国と比較すると、高齢者人口の割合が低く、若い人の割合が多いものの、年少人口の割合は既に全国を下回っています。

#### 本市の人口推移(推計値)



出典：「月報統計さがみはら」、「区別・年齢別人口」を基に作成

### (4) 道路

全道路延長約2,470kmのうち、市道が約9割を占めています。

#### 道路の現況

(単位：km)

	高速国道	一般国道	主要地方道	一般県道	市道
延長	9.900	89.451	84.428	105.825	2,179.940

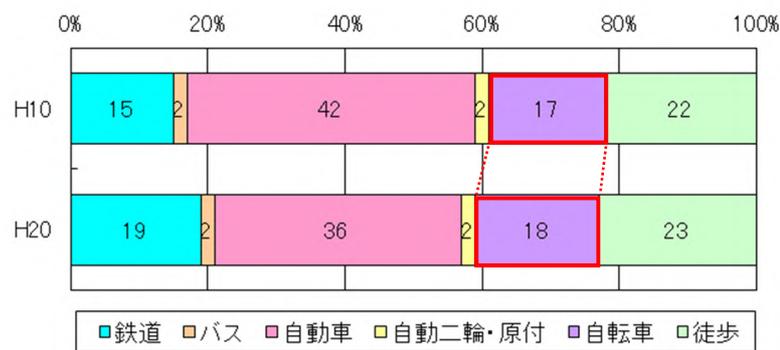
出典：「相模原市政の概要」(平成31年3月)

## 2 自転車の利用状況

### (1) 交通手段分担率

平成20年の自転車分担率は18%となっており、平成10年の17%に比べて1ポイント上昇しています。

#### 交通手段分担率

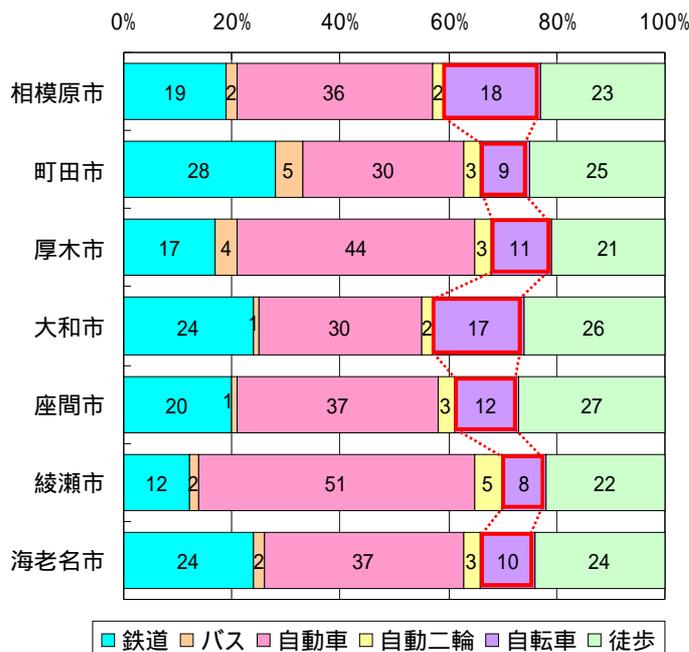


出典：「第5回東京都市圏パーソントリップ調査」

### (2) 周辺市との比較

本市の自転車分担率は、周辺市と比較して最も高くなっています。

#### 本市と周辺市の代表交通手段分担率比較

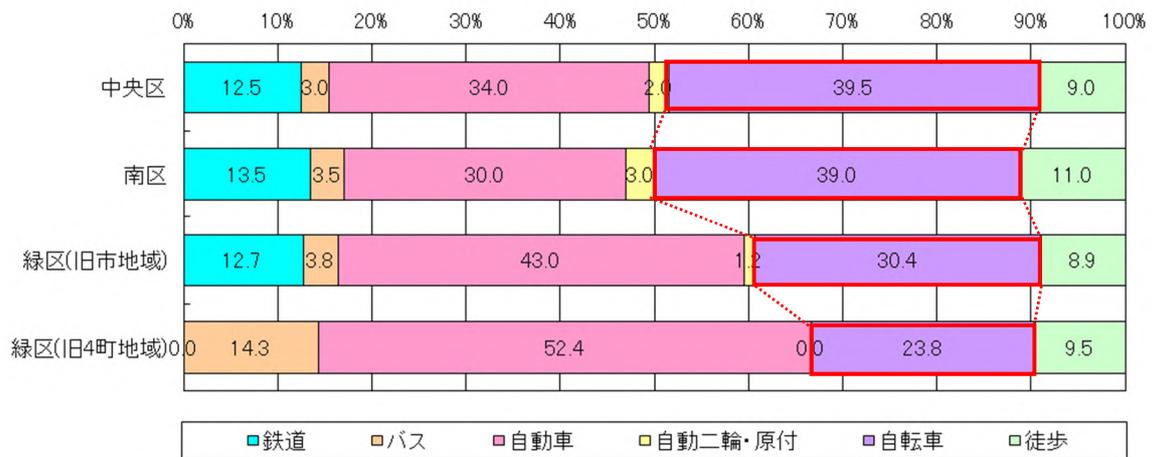


出典：「第5回東京都市圏パーソントリップ調査」

### (3) 住まい別の交通手段

中央区及び南区では「自転車」が「自動車」を上回っていますが、中山間地域が多い緑区では逆転しています。

#### 年齢別自転車利用頻度



出典：相模原市「自転車利活用実態調査」(平成31年3月)

## 3 自転車の利用環境

### (1) 歩行者・自転車の通行環境

自転車利用の多い本市にとって、自転車道等の整備・拡充や放置自転車の解消、自転車利用者の交通ルールの遵守やマナー向上などにより、歩行者や自転車が安全・安心に通行できる環境づくりが重要な課題となっています。

#### 自転車通行環境の整備状況

平成20年1月に相模原駅周辺地区が国の自転車通行環境整備モデル地区に指定され、駅周辺の主要道路において、国・県・市及び警察との連携により自転車道や自転車レーン等の整備が行われました。

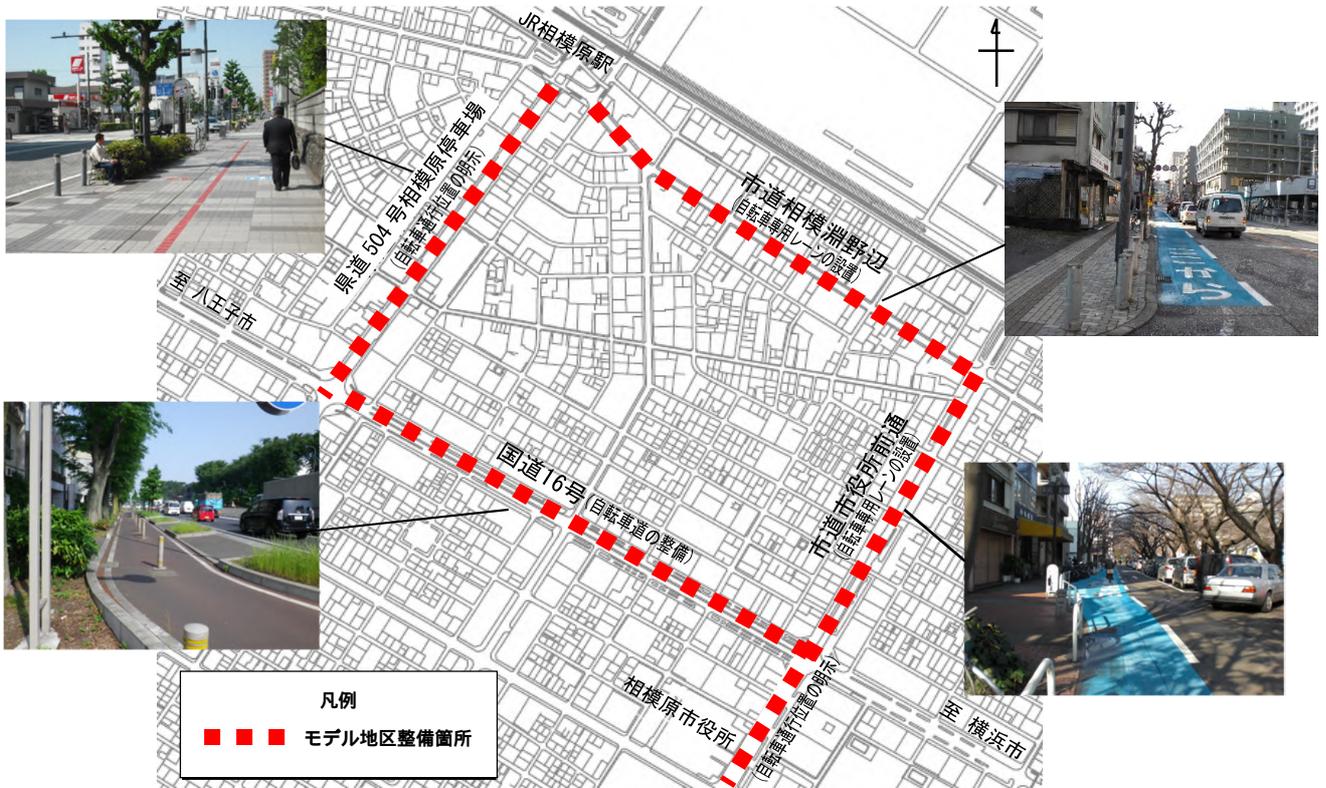
また、平成26年12月に自転車通行環境整備方針を策定し、自転車通行環境のネットワーク化を進めてきました。

#### モデル地区における自転車道等整備状況

整備方法	対 象	延 長
自転車道の整備	国道16号	790m
自転車レーンの設置	市道相模淵野辺	740m
	市道市役所前通	480m
自転車歩行者道における通行位置の明示	県道504号相模原停車場	600m
	市道市役所前通	240m

出典：相模原市作成資料(平成31年3月)

## 自転車通行環境整備モデル地区(相模原駅周辺地区)位置図



出典：相模原市作成資料

## 市内における自転車道等整備状況

整備方法	対象	延長
自転車道の整備	国道16号	2,640m
自転車レーンの設置	市道相模淵野辺 市道市役所前通	1,210m 600m
自転車歩行者道における通行位置の明示	県道51号町田厚木 県道504号相模原停車場 市道相模原横山 市道市役所前通 市道すすきの氷川・市道相模原駅北口	290m 600m 460m 850m 1,370m
ピクトグラムや帯状表示の設置による路肩利用	市道相原76号 市道鹿沼台14号 市道新戸翠ヶ丘 市道橋本石神 市道橋本駅西口 市道文京大野 市道南大野	400m 390m 580m 220m 240m 590m 430m

出典：相模原市作成資料(平成31年3月)

## 放置自転車等の状況

道路などの公共の場所における放置自転車等については、放置防止啓発や移動などの対策に積極的に取り組んだ結果、市全体としては減少傾向にあるものの、相模大野駅周辺や小田急相模原駅周辺など一部の地域においては、依然として多い状況にあります。

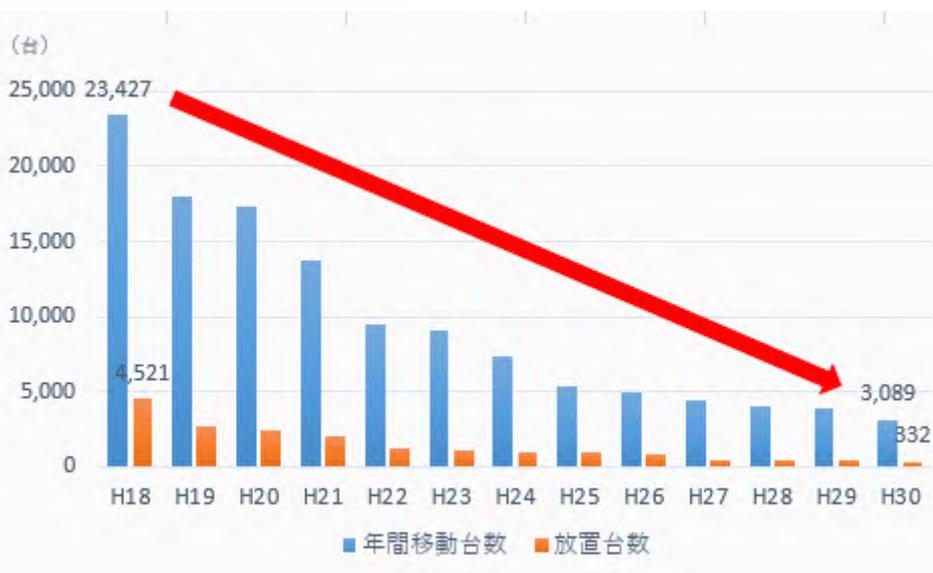
### 放置防止啓発

駅周辺における放置自転車等の整理や自転車駐車場の案内などを行う「自転車整理指導員」及び指定地域における自転車等の放置防止監視などを行う「指定地域自転車等放置防止監視員」を配置しているほか、市内小・中学校や公共施設への放置防止のための啓発ポスターの配布、警察との連携による啓発・キャンペーンなどを実施しています。

### 放置自転車等の移動

駅周辺の自転車等放置禁止区域を中心に、随時、放置自転車等の移動を行っており、平成30年度は約3,000台を移動しました。また、路上等自転車駐車場の整備が進んだことや自転車整理指導員・指定地域自転車等放置防止監視員の配置、移動の強化などにより、放置自転車等の台数は減少傾向にあります。

## 自転車等の放置台数・年間移動台数



放置台数は各年5月の平日午後2時から3時までの間の調査数値(相模湖駅、藤野駅は含まず。)  
年間移動台数は自転車等放置禁止区域内における数値

出典：相模原市作成資料(平成31年3月)

## 自転車等の安全・快適利用に向けた取組

安全で快適な自転車等の利用環境づくりを進めるために必要な取組については、アンケート調査によると、「自転車が安全に走れる専用道または専用レーンを整備する」という意見がおおむね半数以上を占め、最も多く挙げられました。

また、大規模小売店舗、小学校、中学校、高校及び大学に対するヒアリング調査からも、歩行者・自転車同士の錯綜や自転車等の通行量の多さ、放置自転車などによる通行の妨げなどの問題解消に対する意見が多く挙げられました。

### 自転車等を安全・快適に利用するための必要な取組

(単位：%)

問：自転車等を安全・快適に利用するための必要な取組(2つまで選択)	自転車駐車場等利用者				市民 (一般)	高校生	大学生
	有料路外自転車 駐車場・バイク 駐車場	市営路上等自 転車駐車場	市営無料自転 車駐車場	バス停留所自 転車駐車場			
自転車が安全に走れる専用道 または専用レーンを整備する	49.4	51.5	49.5	41.4	65.3	70.5	85.1
道路上に停められている自動車や自転車 を排除する	23.0	29.3	16.4	24.3	19.6	27.5	10.4
停めたい場所に自転車駐車場または駐車 スペースを確保する	23.9	30.4	20.8	21.4	27.6	19.5	29.9
自転車等の交通ルールや利用マナ - の 指導・啓発を行う	24.0	18.7	32.2	20.0	36.9	11.4	14.9
自転車等の事故・盗難を防止する	14.7	13.3	24.2	31.4	12.2	12.8	4.5
市内の多くの場所で自転車の貸出・返却 ができる貸し自転車を普及する	14.8	15.7	5.9	7.1	12.4	5.4	13.4
インターネット等を通じて自転車駐車場の 場所や空き状況などの情報提供を行う	6.0	3.0	1.9	5.7	0.9	4.7	7.5
その他	3.5	2.2	2.1	2.9	3.1	2.0	4.5
無回答	7.0	3.5	4.8	4.3	0.9	3.4	0.0
回答数(人)	4,468	369	475	70	450	149	67

出典：相模原市「自転車利用に関するアンケート・ヒアリング調査」(平成23年4月)

## (2) 自転車等の安全・適正利用

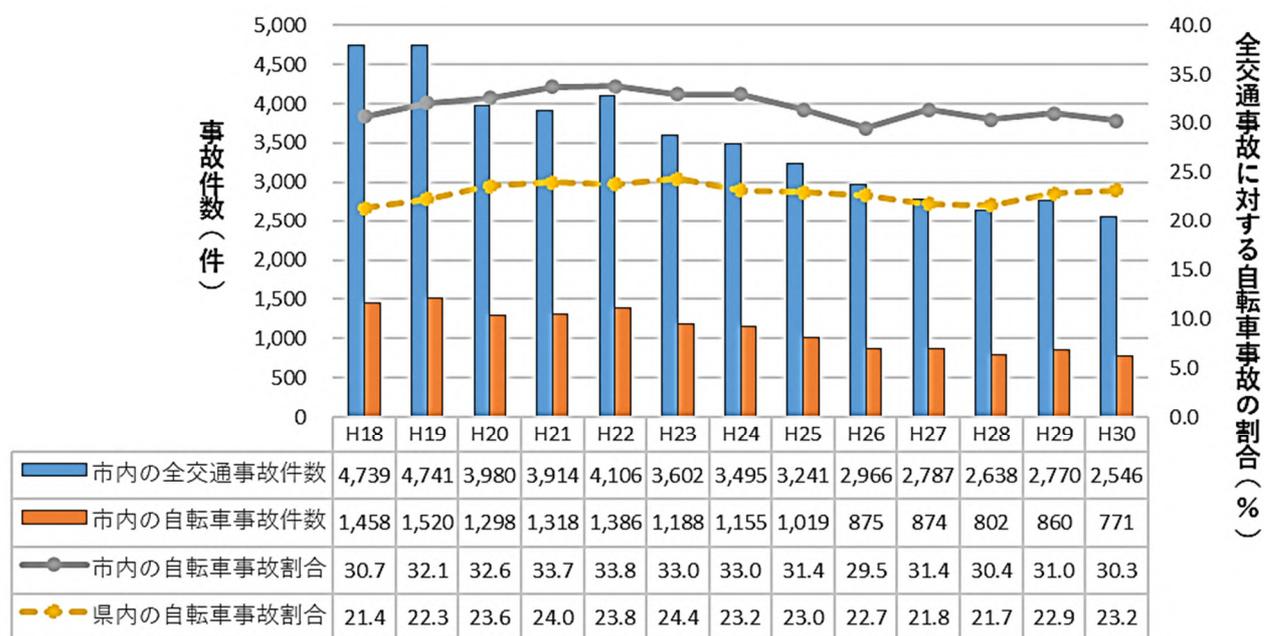
本市では、地域や関係機関と連携して、街頭指導や交通安全教室、各種キャンペーン活動、放置防止対策などを通じて、自転車等を運転する場合のルールやマナーに関する周知・啓発活動に努めていますが、自転車関係事故は多く発生しているため、より一層の対応が求められています。

また、平成29年12月に自転車条例を制定し、平成30年7月から自転車損害賠償保険等への加入を義務化したことから、保険加入などについての更なる広報・啓発活動を推進していく必要があります。なお、神奈川県でも平成31年4月から同様の条例が施行され、令和元年10月から自転車損害賠償保険等への加入が義務化されています。

### 自転車事故の状況

市内の全交通事故に対する自転車事故の割合は、平成30年度で30.3%を占めており、県内の自転車事故割合よりも高くなっています。

#### 全交通事故と自転車事故の推移



出典：「神奈川県警察提供資料」を基に作成(平成31年3月)

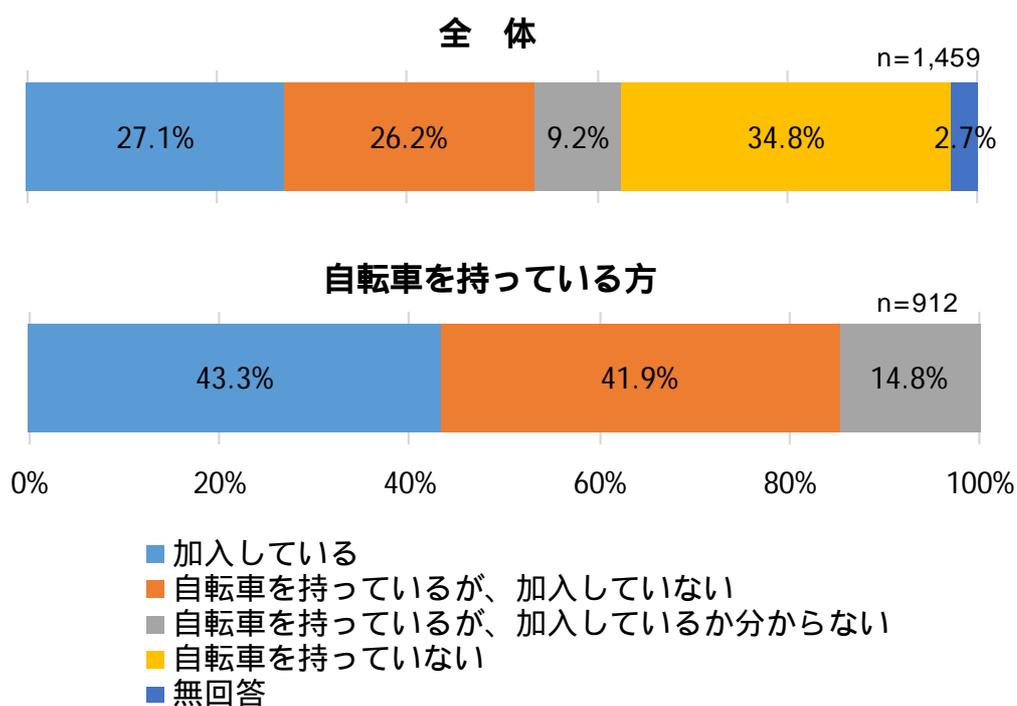
## 自転車運転中の加害事故の被害者に対する賠償に備えた保険への加入状況

自転車損害賠償保険への加入状況について、全体では「加入している」が27.1%、「自転車を持っているが、加入していない」が26.2%、「自転車を持っているが、加入しているか分からない」が9.2%であることから、自転車損害賠償保険への加入対象者が全体の約6割を占めています。

また、自転車を持っている方のみで集計した場合、「加入している」が43.3%であることから、自転車損害賠償保険への加入対象者のうち、約4割の自転車利用者が加入している状況となっています。

このことから、今後より一層の保険への加入を促す取組が必要とされています。

### 保険への加入状況



出典：「市政に関する世論調査報告書」(平成30年10月)

### (3) 自転車駐車場の整備・運営

本市では、自転車等の将来需要予測に基づき、市営自転車駐車場の整備及び民間自転車駐車場の整備促進に努めてきました。

平成31年3月現在、約48,000台分の自転車駐車場が整備されており、市全体としては充足している状況となっておりますが、自転車等の利用が多い一部の地域(相模大野・淵野辺駅周辺等)では利用率が100%を超えています。

また、近年、電動アシスト自転車 やチャイルドシート付自転車、スポーツ自転車等が普及し、車種も多様化しているため、多様な駐車需要への対応が求められています。

今後は、多様な駐車需要や地域特性等に配慮した自転車駐車場・駐車スペースの確保に努めるとともに、利用者の利便性・安全性に配慮した施設・設備の改善、料金体系の見直し、利用者サービスの充実などが求められています。

さらに、自転車利用の普及・啓発の観点からも、民間事業者等との連携について検討を進める必要があります。

#### 自転車駐車場の整備状況

平成31年3月現在、約48,000台分の自転車駐車場が整備されており、このうち、相模原市民間自転車駐車場維持管理補助金を受け駐車場経営を行う民間自転車駐車場は、約5,700台分が整備されています。

#### 自転車駐車場の施設数

区分	施設数	自転車(台)	バイク(台)	合計(台)
市営	50施設	28,852	2,789	31,641
公共	12施設	8,975	1,264	10,239
民間	17施設	5,415	263	5,678
合計	79施設	43,242	4,316	47,558

出典：相模原市作成資料(平成31年3月)

### 市営自転車駐車場の収容可能台数及び利用状況等

区 分	施設数	自転車等収容可能台数 (台)	平成30年度年間平均 (1日当たり)	
			利用台数(台)	利用率
有料自転車駐車場	18施設	26,566	26,312	99.0%
路上等自転車駐車場	14施設	993	3,881	3.9回転
無料自転車駐車場	8施設	3,384	2,455	61.5%
バス停留所 無料自転車駐車場	10施設	497	288	64.7%

有料自転車駐車場の利用台数及び利用率については、「藤野駅周辺第1駐車場」、「藤野駅周辺第2駐車場」、「藤野駅周辺第3駐車場」及び「相模湖ふれあいパーク」の4施設を除いた数値

路上等自転車駐車場は橋本駅周辺に3施設、相模原駅周辺に2施設、淵野辺駅周辺に2施設、古淵駅周辺に1施設、相模大野駅周辺に6施設を設置

無料自転車駐車場・バス停留所無料自転車駐車場の利用台数及び利用率については、平成30年5月調査時点の数値(城山を除く。)

出典：相模原市作成資料(平成31年3月)

### 公共自転車駐車場(市営以外)の収容可能台数及び利用状況等

運営主体	施設数	自転車等 収容可能台数 (台)	平成30年度年間平均 (1日当たり)	
			利用台数(台)	利用率
(公財)自転車駐車場整備センター	10施設	9,696	8,336	85.9%
(公財)相模原市まち・みどり公社	1施設 (時間貸し)	495	543	108.3%
	1施設 (定期貸し)	48	110	2.3回転

出典：相模原市作成資料(平成31年3月)

### 附置義務制度

相模原市開発事業基準条例(平成17年相模原市条例第59号)に基づき、大規模な開発事業を行う場合に、開発事業区域内の利用者の利便性などを配慮した位置への自転車等の駐車場の設置を義務付けています。

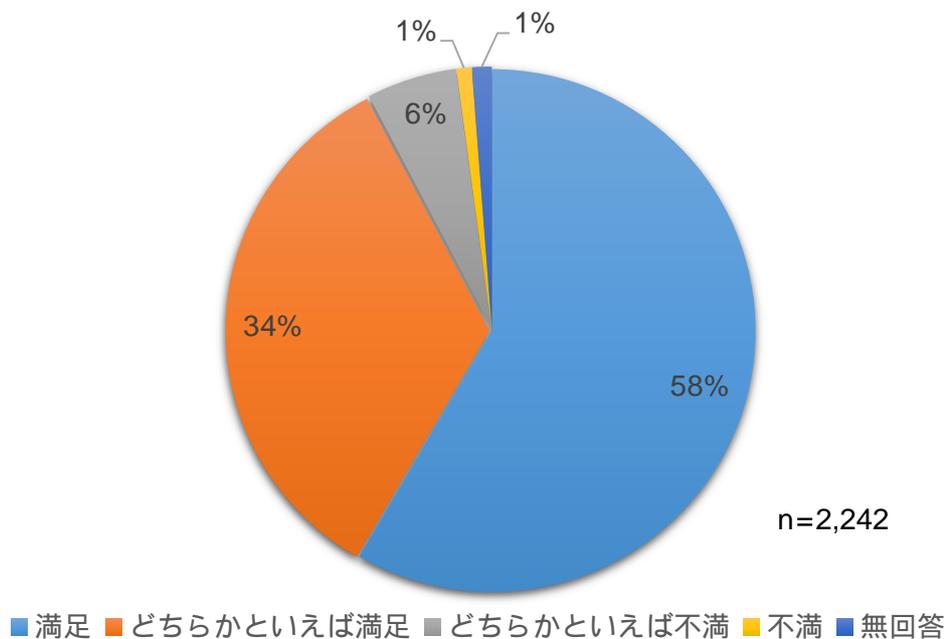
## 市営自転車駐車場の運営状況

利用者の利便性や安全性の向上及び更なる利用促進を図るため、市営有料自転車駐車場において指定管理者制度を導入し、適正かつ効率的な維持管理・運営に努めています。

また、照明の改善や防犯カメラの設置、ラックの改修、ゲートの設置など、施設の改修を進めるとともに、電動式空気入れの利用サービスを行っています。

指定管理者制度導入施設における平成30年度の利用者満足度調査では、約92%がおおむね満足している状況となっています。

### 指定管理者制度導入施設における利用者満足度調査



出典：「平成30年度利用者満足度調査」(平成30年11月)

### 自転車駐車場の料金・サービスに対して求めるもの(自転車駐車場等利用者)

安全で快適な自転車等の利用環境づくりを進めるために実施したアンケート調査によれば、「駐車料金の値下げ」、「駐車料金の割引制度の拡充(または導入)」が多くの割合を占めています。

### これからの自転車駐車場の料金・サービスに対して求めるもの

(単位：%)

問：これからの自転車駐車場の料金・サービスに対して求めるもの(2つまで選択)	自転車駐車場利用者	
	有料路外自転車 駐車場・バイク駐車場	市営路上等 自転車駐車場
駐車料金の値下げ	31.3	59.1
駐車料金の割引制度の拡充(または導入)	38.1	37.7
回数券の導入	19.7	15.2
受付窓口の時間延長や休日の開設	12.6	-
利用者サービスの充実	12.5	-
電車・バスも利用できる共通カードの導入	16.5	22.8
その他	6.0	6.2
無回答	6.9	4.9
回答数(人)	4,468	369

出典：相模原市「自転車利用に関するアンケート・ヒアリング調査」(平成23年4月)

## 4 自転車の利活用

### (1) 自転車の利用促進

自転車は最も身近な交通手段として、通勤・通学や買い物など様々な用途で利用されているほか、環境負荷の低減や健康増進等に寄与する乗り物として、今後ますます利用ニーズが高まっていくものと予想されます。

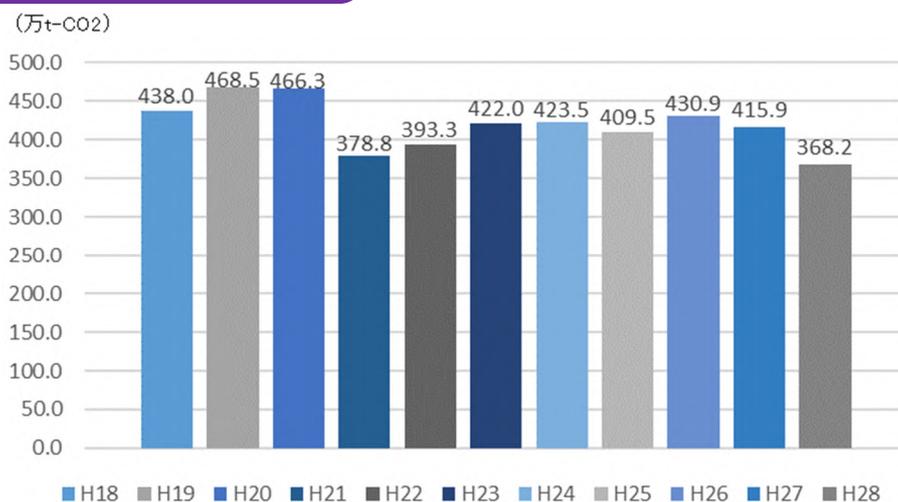
また、自転車利用による利便性や回遊性が向上し、適正な利用が図られることで、地域の活性化に資する効果も期待されます。

そのため、今後は、自動車から公共交通機関や自転車への利用転換を促すとともに、近距離の移動手段としてのみならず、観光利用など、自転車利用のメリットを活かした利用促進が求められます。

### 温室効果ガス(CO2)の排出量

CO2の排出量は減少傾向にありますが、引き続きCO2の排出量削減に向けた取組を継続していく必要があります。

### 温室効果ガス(CO2)の排出量

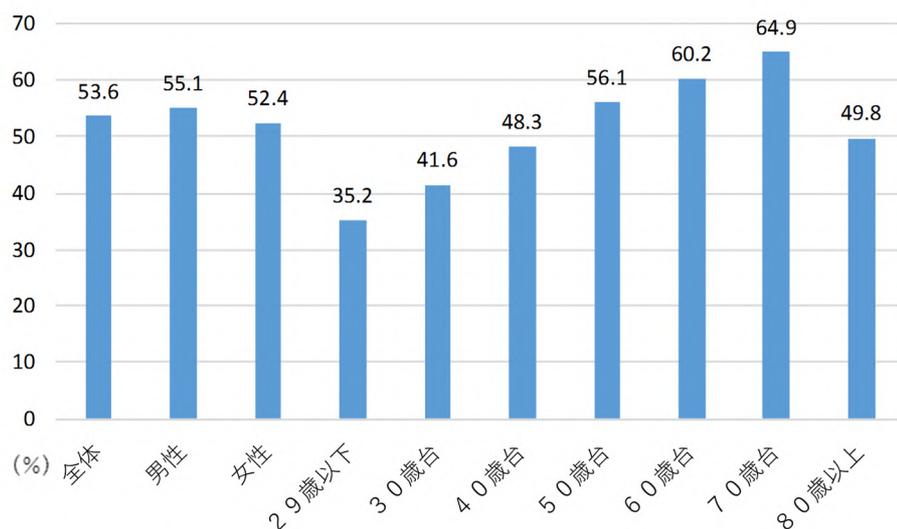


出典：地球温暖化対策実行計画実施状況報告書(平成30年12月)

## 健康の維持・増進に対する取組

適度な運動やサークル活動など、若い世代ほど健康の維持・増進の取組を続けている人が少ない傾向にあり、健康の維持・増進に向けた取組が必要です。

### 自らの健康を維持・増進するために何か続けていることがある人の割合



市民19歳以上が対象

平成28年度市民生活習慣実態調査から引用

出典：相模原市保健医療計画(第2次後期)(平成30年3月)

## レンタサイクルの実施

本市では、自転車を有料で貸し出すレンタサイクルを市内2箇所の市営自転車駐車場で実施していますが、将来的には、必要な場所で自由に貸出・返却ができるシェアサイクルの導入なども検討していく必要があります。

### レンタサイクルの実施状況

実施場所	事業開始日	台数(台)		利用率(%)	
相模大野駅北口自転車 駐車場	平成28年11月1日	定期利用	120	定期利用	79.9
		一日利用	26	一日利用	46.2
相模原駅南口自転車 駐車場	平成28年11月1日	定期利用	56	定期利用	42.1
		一日利用	26	一日利用	46.2

利用率は平成30年度平均

事業開始日は、公益財団法人相模原市まち・みどり公社の独自事業として開始した日

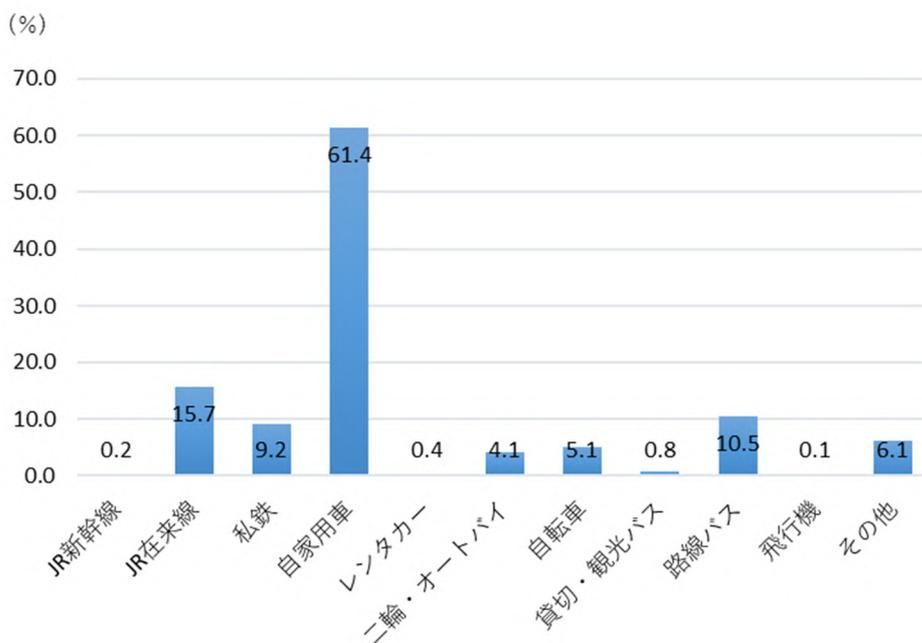
出典：相模原市作成資料(平成31年3月)

## (2) 2020年東京オリンピック競技大会を契機とした自転車活用

2020年東京オリンピック競技大会における自転車ロードレース競技のコースの一部が本市緑区内に設定されていますが、本市を訪れる観光客が使用した交通手段は、「自家用車」(61.4%)が最も多く、次いで「JR在来線」(15.7%)、「路線バス」(10.5%)になっています。「自転車」は5.1%と交通手段全体に対し1割以下となっています。

今後は、2020年東京オリンピック競技大会を契機として、サイクルツーリズムのニーズが高まることが予想されるため、サイクリストの利便性向上に向けた環境整備や、本市の魅力を多くの人に情報発信するなど、自転車活用の推進に向けた取組がより一層必要となっています。

### 観光客が本市を訪れる際に使用した交通手段の割合



出典：新相模原市観光振興計画(平成26年3月)

## 1 基本理念

安全で快適な「自転車のまち相模原」を目指して、次の基本理念に基づき自転車の活用を推進していきます。

地域ぐるみで人に優しく安全で安心できる自転車利用環境の実現  
環境負荷の低減や健康づくりなど自転車を活かしたまちづくりの実現

## 2 基本目標

基本理念を実現するために、次のとおり5つの基本目標を設定します。

## 基本目標1：安全で快適な歩行者・自転車通行環境を構築します

歩行者・自転車・自動車が共存し、誰もが安全で快適に、安心して通行できる環境づくりを進めていくためには、“人優先”の考えの下、自転車や自動車に対して弱い立場にある歩行者の安全の確保を第一に考えた道路空間を確保していく必要があります。

そのため、自転車道や自転車レーン等の整備・拡充を図るとともに、危険箇所などにおける歩行者・自転車の通行区分の明確化や放置自転車対策を強化するなど、歩行者や自転車が共に安全で安心して通行できる環境づくりに積極的に取り組みます。



## 基本目標2：自転車等の安全・適正利用を促進します

自転車等による交通事故の防止や危険を回避するためには、自転車等の利用者一人ひとりが交通社会の一員であることを自覚し、交通ルールやマナーを遵守するとともに、地域ぐるみで交通安全意識の醸成を図る必要があります。

そのため、市・地域・関係機関が連携・協働して、自転車等の交通ルールやマナーの周知・啓発を進めるとともに、交通安全教育の充実に努め、自転車等の安全・適正利用を促進します。



### 基本目標 3：多様な駐車需要に応じた自転車駐車場の整備・運営を進めます

将来の駐車需要に対応した自転車等の適正駐車を促していくためには、自転車等を止めやすい場所に安心して止められる環境づくりが必要です。

そのため、多様な駐車需要や地域の特性等に配慮した自転車駐車場・駐車スペースの確保に努めるとともに、自転車駐車場の利便性・安全性の向上や更なる利用促進を図るため、施設・設備の改善や利用者サービス及び管理運営体制の充実等に向けた取組を進めます。



### 基本目標 4：公共交通や自転車への利用転換をはじめ、健康増進、環境負荷の低減を推進します

身近で便利な乗り物である自転車は、環境負荷の低減や市民の健康づくりに寄与するほか、安全で快適な利用環境の構築により、公共交通の利便性・回遊性の向上に資する効果も期待されます。

そのため、自転車利用環境の向上と合わせて、自動車から公共交通や自転車への利用転換を促すとともに、近距離移動手段としてのみならず、健康づくりや環境への配慮など、自転車を活かしたまちづくりを進めます。



### 基本目標 5：2020年東京オリンピック競技大会を契機とした自転車活用を推進します

観光客のニーズが多様化する中、スポーツ、芸術なども含め、多様な地域資源を活用していく必要があります。

特に本市は、2020年東京オリンピック競技大会における自転車ロードレース競技のコースの一部が本市緑区内に設定されていることに伴い、自転車競技をはじめとしたスポーツに対する関心の高まりが期待されることから、これを契機に本市の魅力を発信していくことが求められます。

そのため、サイクルスポーツ やサイクルツーリズムを通じて、自転車に親しむきっかけづくりや市内外からの誘客を図り、地域・経済の活性化を図ります。



基本目標を達成するため、次のとおり10の基本方針を定め、施策を展開します。

### 基本目標1：安全で快適な歩行者・自転車通行環境を構築します

#### 基本方針1：自転車通行環境ネットワークの形成

安全で快適な歩行者・自転車の通行環境を構築して移動の利便性を高めるためには、市内の公共施設や観光施設などへのアクセス性や公共交通機関との結節性等を考慮した自転車通行環境ネットワークの形成を図る必要があります。

そのため、市内の幹線道路を中心とした自転車道等の整備・拡充を図るとともに、ネットワーク化を推進します。

#### 【施策1】自転車道等の整備・拡充

市内の公共施設、駅などへのアクセス路線等、自転車交通量や自転車事故の多い幹線道路を中心に自転車道・自転車レーン等の整備・拡充を図るとともに、ネットワーク化を推進します。

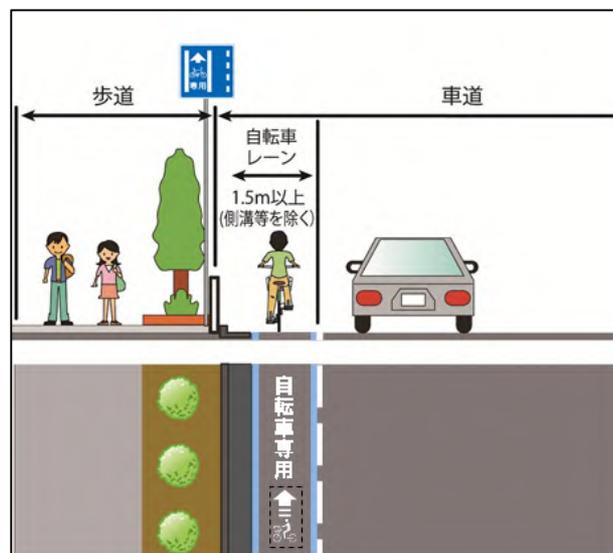
## 自転車通行環境の整備イメージ(施策1 関連)

自転車通行環境の整備に当たっては、国の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づき、自転車道、自転車専用通行帯、車道混在の3つの整備形態を基本に、自動車交通量や規制速度等の状況により判断し、選定します。

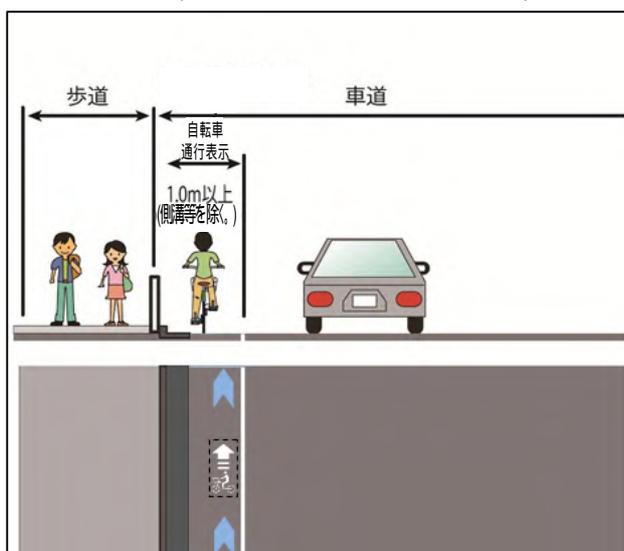
### 自転車道



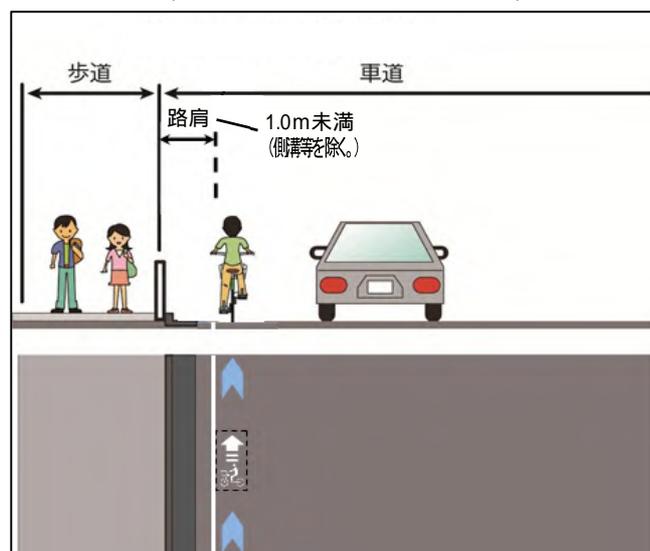
### 自転車レーン(自転車専用通行帯)



### 車道混在(路肩の幅が1m以上の場合)



### 車道混在(路肩の幅が1m未満の場合)



## 自転車通行環境ネットワークの形成（施策1関連）

自転車ネットワークの対象とする路線は、相模原市総合都市交通計画の自転車通行環境ネットワークにおける通行環境確保候補路線を基本とします。

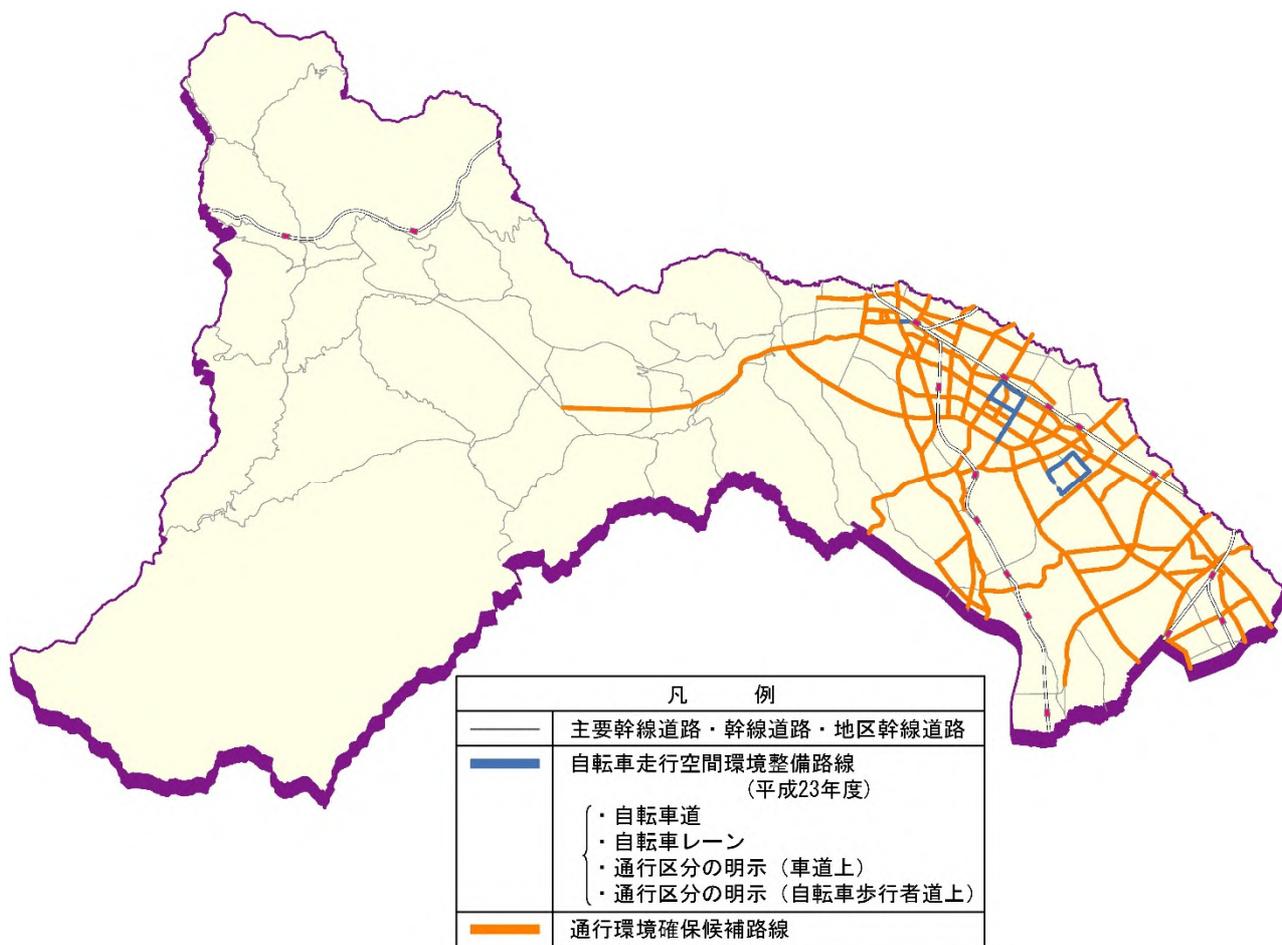
また、自転車通行環境ネットワークの形成をより効率的かつ効果的に行うため、数多くの検討対象区間について、優先度を判断し、優先整備区間を設定しました。

なお、2020年東京オリンピック競技大会を契機とした自転車需要の変化や、優先整備区間の整備状況などを踏まえ、必要に応じ、見直しを行います。

また、旧4町地域における観光振興に係る交通安全対策については、施策23「サイクルツーリズムの積極的な推進」の中で連携・実施していきます。

自転車通行環境整備の詳細については、「資料2 自転車通行環境整備方針」を参照してください。

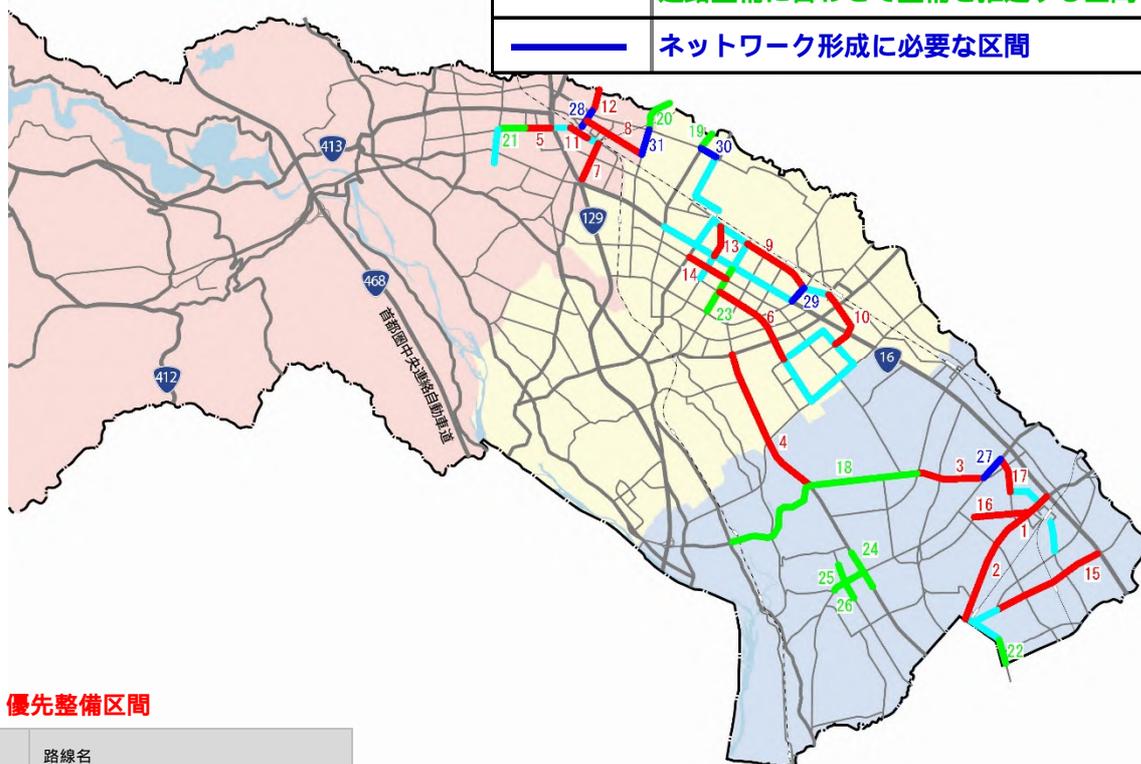
### 自転車通行環境ネットワーク(相模原市総合都市交通計画)



出典：相模原市総合都市交通計画(平成24年3月)

## 優先整備箇所

凡例	
	整備済
	優先整備区間
	道路整備に合わせて整備を推進する区間
	ネットワーク形成に必要な区間



### 1. 優先整備区間

No	路線名
1,2	県道 51 号町田厚木
3	県道 52 号相模原町田
4	県道 507 号相武台相模原
5,11	市道橋本駅西口
6	市道南橋本青葉
7	市道橋本石神
8	市道橋本小山
9,10	市道相模淵野辺
12	市道寿橋通
13	市道相模原横山
14	市道南橋本弥栄荘
15	市道東林間
16	市道磯部大野
17	市道鶴野森大野

### 2. 道路整備に合わせて整備を推進する区間

No	路線名
18	(都) 相模原町田線
19	(都) 宮下横山台線
20	(都) 宮上横山線
21	(都) 橋本大通り線
22	座間(都) 相模原二ツ塚線
23	市道市役所前通
24	(都) 村富相武台線
25	(都) 町田新磯線
26	(都) 麻溝台新磯野中通り線

### 3. ネットワークの形成に必要な区間

No	路線名
27	県道 52 号相模原町田
28	県道 505 号橋本停車場
29	市道下九沢淵野辺
30	県道 503 号相模原立川
31	市道宮上横山

## 基本方針 2：歩行者・自転車等通行環境の改善

歩行者や自転車等が安全に通行できるようにするためには、道路の状況に応じた通行区分の明確化や自動車を含めた交錯場所などの危険箇所に対して危険を回避する対策を講じる必要があります。

そのため、道路の状況に応じた歩行者と自転車の通行表示や危険箇所への道路標識の設置などにより注意喚起に努め、安全性や利便性の向上を図ります。

## 【施策 2】歩行者・自転車等通行危険箇所への対策

### 交通安全施設の整備

自転車関連事故の多い箇所等に道路標識や自転車の左側通行を明示するピクトグラムを設置して注意喚起を促すとともに、交通事故の多い生活道路 においてもカーブミラー、カラーコート舗装、道路照明灯、防護柵、自発光式道路鋏等の交通安全施設を整備します。

### 道路標識等の設置促進

自転車関連事故の多い箇所等への分かりやすい道路標識、道路標示の設置などを警察へ要請し、安全性の向上を図ります。

### 秩序ある駐車対策の促進

安全で円滑な通行環境を確保するため、道路及び交通の状況に応じた自動車の駐(停)車規制の実施と、悪質性・危険性及び迷惑性の高い違反に重点をおいた取締りを警察に要請し、秩序ある駐車対策を促進します。

### 生活道路における交通安全対策の推進

地域住民の日常生活に利用される生活道路において、関係機関と連携の下、自動車の速度抑制や通過交通の進入抑制を図るなど、歩行者と自動車・自転車等が共存できる安全で安心な通行環境を創出するための取組を行います。

### **【施策3】自転車通行空間確保の促進**

「相模原市建築物における駐車施設の附置に関する条例(昭和62年相模原市条例第9号)」に基づき、駐車場整備地区内における自動車駐車施設の設置を推進します。

また、駐車場整備地区内の自動車駐車場において荷さばきスペースを確保するなど、地域の実情を踏まえ、まちづくりと連携した自動車駐車施設の在り方について検討を進め、安全で円滑な自転車通行空間を確保します。

### **【施策4】通学路における交通安全の推進**

「相模原市通学路交通安全プログラム」に基づき、関係機関と連携し、通学路の交通安全対策を推進します。

### 基本方針 3：放置自転車の解消

駅周辺や道路上などの公共の場所に放置されている自転車は、歩行者の安全な通行を妨げ、都市景観の悪化や災害時等の緊急活動を阻害する要因となっています。

そのため、放置実態に合わせた自転車等放置禁止区域の指定や放置防止の指導・啓発の強化、自転車駐車場への案内・誘導の充実、効果的な放置自転車等の移動など、更なる放置自転車対策の強化に取り組みます。

### 【施策 5】 放置自転車対策の強化

#### 放置防止指導・啓発の強化

地域や関係機関との連携・協働により、放置防止に向けた指導・啓発を強化します。

また、自転車等の放置が多い時期や時間帯を踏まえ、放置防止監視員や放置自転車整理指導員を配置し、放置防止の指導や自転車駐車場への案内誘導を実施するとともに、自転車駐車場の利用者に対しても放置防止啓発を実施するなど、効果的な放置防止対策を進めます。



放置防止のための啓発ポスター



自転車等放置禁止区域のお知らせ看板

## 放置自転車等の移動

駅周辺などにおける安全な歩行空間の確保などを図るため、自転車等の放置が多い時期や時間帯を踏まえた放置自転車等の移動に努めます。



放置自転車等の移動作業

## 基本目標 2：自転車等の安全・適正利用を促進します

### 基本方針 4：自転車等の交通ルール・マナーの周知・啓発活動の推進

自転車等の安全・適正利用を促進し、自転車関係の交通事故を減少させていくためには、これまで以上に交通ルールの意味やマナーの重要性を理解した上で、交通ルールの遵守及びマナーの向上への周知・啓発活動を幅広く展開していく必要があります。

そのため、市・地域・関係機関が連携・協働して幼児から高齢者まで、それぞれのライフステージに応じた自転車等の交通安全教育を推進するとともに、自転車の安全確保の観点から自動車運転者に対する教育を推進し、交通ルール遵守やマナーの重要性などに関する知識の習得と意識の醸成を図ります。

### 【施策 6】ライフステージに応じた自転車等の交通安全教育の推進

#### 参加・体験・実践型教育の推進

自転車等の安全・適正利用に必要な技能及び知識を習得するため、交通事業者や警察等と連携した参加・体験・実践型の教育方法を活用し、効果的な交通安全教育を推進します。

市・地域・関係機関が交通安全教育を行う目的や交通安全に関する情報を共有し、講師の派遣等相互に連携を図りながら交通安全教育を推進します。



「自転車シミュレーター」を活用した教育



講師の派遣による教育

## ライフステージに応じた交通安全教育の推進

### 幼児に対する交通安全教育

保育園や幼稚園等と連携して、生活指導の一環としての交通安全教育を行います。また、視聴覚教材等の活用を通して、分かりやすい指導に努めるとともに、保護者を対象とした交通安全教室を実施します。

### 小学生に対する交通安全教育

学校やPTA等と連携して、自転車利用者としての必要な知識や技能を習得させるとともに、自転車の安全な乗り方、乗車用ヘルメットの着用など交通ルールの意味・必要性などの交通安全教育を行います。

### 中学生に対する交通安全教育

学校やPTA等と連携して、自転車で安全に道路を通行するために必要な知識や技能を習得させるとともに、交通ルールの遵守やマナーの重要性、交通事故の責任の重さを訴え、被害者にも加害者にもなることがないように交通事故防止について理解を深める教育を行います。

### 高校生に対する交通安全教育

学校やPTA等と連携して、自転車等の運転者として交通ルールの遵守やマナーの重要性、交通事故の責任の重さを訴え、被害者にも加害者にもなることがないように交通事故防止について一層の理解を深める教育を行います。

また、自転車等の特性を理解し、将来の自動車運転者として必要な安全意識を醸成するための交通安全教育を推進します。

### 学生・成人に対する交通安全教育

地域や関係機関と連携して、子どもたちの模範となるという意識を持つとともに、自転車等や自動車の運転者としての社会的責任の自覚や安全運転に必要な知識及び技術の習得と併せて、危険予測・回避能力の向上や交通事故被害者の心情等、交通事故の悲惨さに対する理解を目的とした広報・啓発活動を展開します。

### 高齢者に対する交通安全教育

地域や関係機関と連携して、交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者を対象に、交通事故の防止や危険予測、危険回避などに関する交通安全教室を実施します。

## 【施策7】市・地域・関係機関の連携・協働

### 市・地域・関係機関の連携・協働による推進体制の充実

市が地域や関係機関との連携を強化し、自転車対策に関する情報の共有化を図るとともに、連携・協働による効果的・効率的な施策を推進し、地域における交通安全関係団体等の活動を支援します。

### 自転車等の安全利用のための広報・啓発活動の推進

各種キャンペーン活動等を通じて、自転車の安全で適正な利用について定めた自転車条例や自転車の基本的な交通ルールである自転車安全利用五則の周知活動を行うとともに、市ホームページ・広報紙、ポスター、チラシ、看板等様々な情報媒体を活用した広報・啓発活動を積極的に推進します。

特に、自転車条例において自転車損害賠償保険等への加入を義務化したことから、対歩行者事故や自転車同士の事故における危険性や保険加入等についての広報・啓発活動をより一層推進します。

相模原市安全に安心して自転車を利用しようよ条例 平成29年12月25日施行

**自転車損害賠償保険等への加入義務化**

(平成30年7月1日から) 相模原市



自転車条例の啓発横断幕

自転車事故において致命傷となることが多い頭部への受傷から身を守るため、子どもや高齢者等のヘルメット着用の広報・啓発活動を推進します。

本市では自転車の関係する交通事故の割合が高いことから、自転車利用者の違反について、取締りの強化を警察に要請します。



「自転車マナーアップ」キャンペーン



自転車マナー・アップ呼びかけ隊による声掛け

## 【施策8】自転車の安全性の確保

自転車の点検整備の必要性や正しい点検整備方法の周知啓発や夜間における自転車のライト点灯の徹底と反射材の装着を促進し、自転車の安全性の確保を推進します。

## 基本目標 3：多様な駐車需要に応じた自転車駐車場の整備・運営を進めます

### 基本方針 5：自転車駐車場・駐車スペースの確保

多様な駐車需要に対応するためには、地域特性や自転車等の利用実態を十分に把握して、必要な収容可能台数と駐車スペースの確保に努める必要があります。

そのため、民間事業者等との連携により、自転車等の駐車需要予測に基づく自転車駐車場の整備を進めます。

また、現在、附置義務制度の対象とならない小規模施設(店舗・共同住宅等)についても、駐車スペースの確保に向けた新たな制度の創設等について検討を進めます。

### 【施策 9】自転車駐車場の充実

#### 自転車駐車場の整備・拡充

自転車駐車場の利用実態や自転車等の放置状況などを踏まえ、整備・拡充を進めます。

自転車駐車場の整備・拡充に当たっては、多様な駐車需要や地域特性等に配慮した用地確保や整備手法などを検討します。

#### 駐車需要への対応

自転車等の駐車需要の高い地域においては、民間事業者等との連携による自転車駐車場や駐車スペースの確保に努めるとともに、公共施設等の有効活用策の検討など、多様な確保策の展開により、キャンセル待ち等の飽和状態の解消に努めます。

### 【施策 10】駐車スペースの確保に向けた新たな制度の検討

自転車等の放置を防止して安全な通行環境を構築するため、現在、附置義務制度の対象とならない小規模施設(店舗・共同住宅等)についても、駐車スペース確保に向けた新たな制度の創設等について検討を進めます。

## 基本方針 6：自転車駐車場の利便性・サービス向上

自転車等の適正な駐車を促すためには、自転車駐車場の利便性・サービスの向上を図り、より利用しやすい施設に改善していく必要があります。

そのため、施設・設備の改善や料金体系等の見直しなど、利用者サービスの充実に向けた取組を進めます。

### 【施策 1 1】施設・設備の改善

電動アシスト自転車やチャイルドシート付自転車、スポーツ自転車など、多様な車種に対応できる駐車スペースの確保に努めるとともに、ラック改修など、利用者の利便性に配慮した施設・設備の改善を進めます。



自転車駐車場の収納状況（二段式ラック）



平置き駐車スペース  
（電動アシスト自転車や  
チャイルドシート付自転車等を駐車）



路上駐車場（買い物客など短時間利用者向け）

## 【施策12】料金体系等の見直し

交通系 IC カード決済の導入に向けた検討など、利用ニーズに対応した支払い方法の検討を進めます。

また、市営無料自転車駐輪場については、利用しやすい施設への改善と併せた有料化を検討し、さらに、民間自転車駐輪場との兼合いや受益者負担の在り方を踏まえながら、適切な一日料金の検討を進めます。

番田駅無料自転車駐輪場の有料化



整備前



整備後

## 【施策13】利用者サービスの充実

自転車の点検整備や電動式空気入れの利用、簡易ライト・雨合羽・防犯ネットなどの販売、軽微な自転車等の修理のほか、受付窓口開設時間の延長や自転車駐輪場の利用案内・空き情報の提供など、利用者サービスの充実にに向けた取組を進めます。

## 基本方針 7：自転車駐車場の防犯・安全性向上

安心して自転車駐車場を利用できるようにするためには、防犯や安全性をより高めていく必要があります。

そのため、自転車駐車場の管理運営体制等の充実を図るとともに、施設の計画的な修繕・再整備を進めていきます。

### 【施策 1 4】管理運営体制等の充実

職員の配置時間の延長など管理運営体制の見直しや、照明の改善、防犯カメラの増設などの施設改善を進め、自転車駐車場の防犯・安全性の向上を図ります。



360度撮影可能な防犯カメラへの付け替え

### 【施策 1 5】施設の計画的な修繕・再整備

市営有料自転車駐車場を対象に、施設の長寿命化に向けた修繕計画を策定し、防犯・安全性の向上などにつながる再整備の検討を進めます。

## 基本目標 4：公共交通や自転車への利用転換をはじめ、健康増進、環境負荷の低減を推進します

### 基本方針 8：自転車利活用の推進・促進

自転車は身近で便利な乗り物であり、健康づくりや環境への配慮などを考えると、その自転車利活用を更に推進するため、多様な自転車需要に対応した取組の検討や、自転車の利活用に係る効果について情報発信していく必要があります。

そのため、シェアサイクルの導入検討、公共交通機関と自転車の相互利用や、自動車から公共交通や自転車への利用転換を促進するとともに、まちづくりと連携した自転車施策を推進します。また、健康づくりや環境へ配慮するため自転車利活用に関する普及啓発を行います。

### 【施策 16】シェアサイクルの導入

通勤・通学、買い物などにおいて自転車利用による利便性や回遊性の向上を図るため、民間主体によるシェアサイクル導入を検討します。

観光に活用するシェアサイクル導入については、施策 23 に記載しています。

### 【施策 17】まちづくりと連携した自転車施策の推進

自転車については、通勤・通学、買い物などの移動手段として、鉄道やバス等の公共交通を補完する役割が期待されるため、まちづくりや自転車道等の整備拡充と連携した施策を推進します。

### 【施策 18】公共交通機関と自転車の相互利用の促進

環境負荷の低減につながる自転車と公共交通機関との相互利用を促進するため、サイクルアンドライド やサイクルアンドバスライド に対応した駅周辺やバスターミナル、バス停留所付近等における自転車駐車場の充実を図ります。

### 【施策 19】自動車から公共交通や自転車への利用転換の促進

#### 公共交通や自転車への転換促進

自動車から公共交通や自転車への利用転換を促進するため、意識啓発などの取組を実施するとともに、駅周辺への自動車流入抑制のための検討を進めます。

## 自転車利用促進に関する普及啓発

移動時のCO2排出量を削減するため、「COOL CHOICE」や「smart move」のロゴを活用した普及啓発活動を通じ、日々の生活における自転車の積極的な利用を促します。



smart move のロゴ



## 公用自転車の利用推進

「相模原市公用自転車使用要領(平成12年11月策定)」に基づき、市職員の近距離の移動に際しては公用自転車の利用を推進します。

## 【施策20】自転車活用による健康増進の普及啓発

運動習慣を持つ市民の増加を図るため、自転車利用による運動効果やイベント等の広報・ホームページなどを利用した情報提供などにより、自転車を活用した健康づくりについての普及啓発に取り組みます。

## 【施策21】引取り手のない自転車の活用

道路等に放置され、移動した引取り手のない自転車については、有償売却等による活用を継続して行います。

## 基本目標 5：2020 年東京オリンピック競技大会を契機とした自転車活用を推進します

### 基本方針 9：サイクルスポーツの推進

2020 年東京オリンピック競技大会自転車ロードレース競技の開催を契機として、自転車に親しむきっかけづくりや、本市の魅力を多くの人に発信するなど、本市の多様な地域資源を活かしたサイクルスポーツを推進していく必要があります。

そのため、本市の多様な地域資源を活かした特色と魅力ある大会、イベント等の開催に向けた取組を進めます。

### 【施策 2 2】本市の多様な地域資源を活かした特色と魅力ある大会、イベント等の開催・誘致

「する」、「みる」、「ささえる」スポーツの推進につなげるとともに、本市の魅力の発信や地域・経済の活性化を図るため、自転車ロードレース大会やサイクルイベントなどの市内開催・誘致に向けた取組を進めます。



自転車ロードレース大会 提供：「Photo Satoru KATO」

## 基本方針 10：サイクルツーリズムの推進

2020年東京オリンピック競技大会自転車ロードレース競技の開催を契機としたレガシーの創出に向け、本市の多様な地域資源を活かしたサイクルツーリズムの推進を積極的に図っていく必要があります。

そのため、サイクリストに対する利便性向上に向けた環境整備を行うほか、市内外のサイクリストへ本市の多様な地域資源を効果的に情報発信するなど、サイクリストを市内に呼び込むための施策を推進します。

なお、これらの取組を進めるに当たっては、自転車通行環境の安全を第一に関連機関と連携を図りながら推進します。

### 【施策 23】サイクルツーリズムの積極的な推進

#### サイクリング環境の整備

本市を訪れるサイクリストへの利便性向上のため、観光施設等におけるサイクルラックの設置をはじめとした環境整備について段階的に取り組みます。

また、緑区に位置する「金原地区のまちづくり」において、サイクルツーリズムの推進に向けて、地域・関係機関と連携しながら検討を進めます。

さらに、民間企業と連携し、観光に活用できる形でのシェアサイクルの導入について検討を進めます。

自転車利用による利便性や回遊性の向上を図るためのシェアサイクル導入については、施策 16 に記載しています。

#### サイクリスト向け観光PR

本市を訪れるサイクリストの周遊促進に向けて、サイクリングコースや周辺のおすすめスポット等についての効果的な情報発信を推進します。



本市を訪れたサイクリスト

## 1 期別計画

計画の推進に当たっては、計画期間中において、施策の進捗状況の評価・検証や問題点の把握等を行うとともに、必要な見直しを行うことも考慮し、計画期間を前期・後期に区分して総合的かつ効率的に施策を実施します。

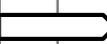
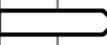
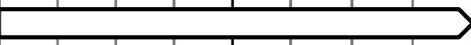
基本目標1から4までの施策については、主にこれまでの本市の取組を継続して実施していきますが、自転車利活用のニーズの多様化に対応する施策についても段階的に実施していきます。

基本目標5の施策については、2020年東京オリンピック競技大会を契機とし、レガシーの創出に向けて継続的・効果的に推進していきます。

また、全ての施策において、後期の4年間は、前期における施策の進捗状況の評価・検証等を踏まえて、必要に応じた見直しを行うとともに、「相模原市総合計画」や「相模原市総合都市交通計画」などの上位計画や関連計画の見直し、新たな取組との整合を図りながら、自転車を活かしたまちづくりを実現するための施策を中心に展開していきます。

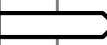
基本目標	1 安全で快適な歩行者・自転車通行環境を構築します
基本方針	1 自転車通行環境ネットワークの形成 2 歩行者・自転車等通行環境の改善 3 放置自転車の解消

 ...調査検討
  ...実施

	施策名	取組内容	前期 (R2~R5)	後期 (R6~R9)
1	自転車道等の整備・拡充	自転車道等の整備・拡充の推進		
2	歩行者・自転車等通行危険箇所への対策	交通安全施設の整備・警察への要請		
		駐(停)車規制の実施及び取締りを警察に要請		
		交通事故防止を目的とした啓発看板等の設置・促進		
3	自転車通行空間確保の促進	「相模原市建築物における駐車施設の附置に関する条例」に基づく駐車施設の届出業務		
		荷さばきスペースの確保を含め、まちづくりと連携した自動車駐車場の在り方についての検討		
4	通学路における交通安全の推進	通学路の安全点検等の交通安全対策の推進		
5	放置自転車対策の強化	放置実態の継続調査		
		放置防止指導・啓発の実施・強化		
		放置自転車等の移動の実施・強化		

基本目標	2 自転車等の安全・適正利用を促進します
基本方針	4 自転車等の交通ルール・マナーの周知・啓発活動の推進

 ...調査検討
  ...実施

	施策名	取組内容	前期 (R2~R5)	後期 (R6~R9)
6	ライフステージに応じた自転車等の交通安全教育の推進	交通安全教育の普及・啓発の実施		
		ライフステージに応じた自転車等の交通安全教育の実施		
7	市・地域・関係機関の連携・協働	自転車等の事故防止のための広報・啓発の実施		
		市・地域・関係機関の連携・協働による広報・啓発活動の推進		
8	自転車の安全性の確保	定期点検整備等の保守管理の徹底を促進		
		自転車の乗車に対する広報・啓発		

基本目標	3 多様な駐車需要に応じた自転車駐車場の整備・運営を進めます
基本方針	5 自転車駐車場・駐車スペースの確保
	6 自転車駐車場の利便性・サービス向上
	7 自転車駐車場の防犯・安全性向上

 ...調査検討
  ...実施

	施策名	取組内容	前期 (R2 ~ R5)	後期 (R6 ~ R9)
9	自転車等駐車場の充実	自転車駐車場の利用実態の調査及び整備		
		民間事業者等との連携による駐車需要の高い地域への対応についての検討・実施		
10	駐車スペースの確保に向けた新たな制度の検討	附置義務に該当しない小規模施設についての駐車スペース確保に向けた新たな制度に関する調査・研究		
		制度化に向けた具体的な検討・実施		
11	施設・設備の改善	利用者満足度調査による利用者要望の調査		
		施設改修に併せ、利用者の利便性に配慮した施設・設備の改善の実施		
12	料金体系等の見直し	交通系ICカード決済の導入に向けた検討調査・実施		
		利用ニーズに対応した柔軟な支払い方法の検討		
		市営の無料自転車駐車場における利用しやすい施設への改善と併せた有料化の検討・実施		
13	利用者サービスの充実	指定管理者導入施設における利用者サービスに対するニーズ把握		
		利用者サービスの充実に向けた取組の検討・実施		
14	管理運営体制等の充実	指定管理者導入施設における管理運営体制の見直しの検討・実施		
		指定管理者導入施設における防犯・安全性の向上を図るための施設改善の検討・実施		
15	施設の計画的な修繕・再整備	市営自転車駐車場における施設の長寿命化に向けた修繕計画の策定		
		修繕計画に基づく施設の長寿命化の推進		
		防犯・安全性の向上等につながる再整備等の検討・実施		

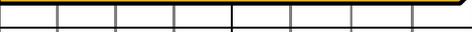
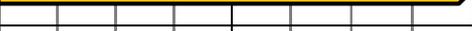
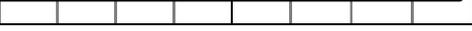
基本目標	4 公共交通や自転車への利用転換をはじめ、健康増進、環境負荷の低減を推進します
基本方針	8 自転車利活用の推進・促進

 ...調査検討
  ...実施

	施策名	取組内容	前期 (R2~R5)	後期 (R6~R9)
1.6	シェアサイクルの導入	シェアサイクルの導入検討		
1.7	まちづくりと連携した自転車施策の推進	まちづくりや自転車道等の整備拡充と連携した自転車施策の推進		
1.8	公共交通機関と自転車の相互利用の促進	サイクルアンドライドやサイクルアンドバスライドに対応した自転車駐車場の整備・拡充		
1.9	自動車から公共交通や自転車への利用転換の促進	公共交通や自転車へ転換を図る意識啓発等の検討・実施		
		自転車の利用促進に関する普及啓発の実施		
		公用自転車の利用促進		
2.0	自転車活用による健康増進の普及啓発	自転車利用を含めた運動・スポーツに関する情報提供		
2.1	引取り手のない自転車の活用	有償売却等の継続的な実施		

基本目標	5 2020年東京オリンピック競技大会を契機とした自転車活用を推進します
基本方針	9 サイクルスポーツの推進 10 サイクルツーリズムの推進

 ...調査検討
  ...実施

	施策名	取組内容	前期 (R2~R5)	後期 (R6~R9)
2.2	本市の多様な地域資源を活かした特色と魅力ある大会、イベント等の開催・誘致	自転車ロードレース大会の開催		
		自転車関連イベントの開催		
2.3	サイクルツーリズムの積極的な推進	サイクリング環境の整備		
		サイクリスト向け観光PR		

## 2 成果指標

本計画で掲げている基本理念・基本目標の実現に向けて、各施策の取組による効果を的確に把握するため、各基本方針に対して成果指標を設定します。

成果指標の基準値は、本計画策定時に把握できる最新の数値とし、目標値は、基準値から8年後の数値とします。

### 基本方針に対する成果指標

指標名	基準値 (基準年)	目標値 (8年後)	評価対象となる基本方針										
			1 自転車通行環境ネットワークの形成	2 歩行者・自転車等通行環境の改善	3 放置自転車の解消	4 自転車等の交通ルール・マナーの周知・啓発活動の推進	5 自転車駐留場・駐車スペースの確保	6 自転車駐留場の利便性・サービス向上	7 自転車駐留場の防犯・安全性向上	8 自転車利活用の推進・促進	9 サイクルスポーツの推進	10 サイクルツーリズムの推進	
自転車道等の整備延長	11km	30km											
放置自転車等の台数	332台	90台											
自転車の交通事故件数	771件	643件											
自転車損害賠償保険等への加入率	43%	100%											
市内自転車駐留場の一日平均利用者数	33,161人	33,161人											
国際自転車ロードレース大会の誘致数	0大会	1大会											
入込観光客数(イベントは除く。)	8,897千人	12,000千人											

各指標項目や目標値の考え方等については、「資料3 成果指標の考え方」へ記載しています。

### 3 持続可能な開発目標(SDGs)を踏まえた自転車活用の推進

持続可能な開発目標(SDGs : Sustainable Development Goals)

持続可能な開発目標(SDGs)は、平成27(2015)年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」にて記載された平成28(2016)年から令和12(2030)年までの国際目標です。持続可能で多様性と包摂性のある社会を実現するための17のゴールから構成され、地球上の誰一人として取り残さない(leave no one behind)ことを誓っています。

#### SDGsの17のゴール

## SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



出典：「国際連合広報センターWEBサイト」

本計画においては、SDGsの趣旨を踏まえ、相模原市総合計画とも整合を図りながら、次の6つの関連性のある目標を意識し、自転車の活用を推進していきます。

#### 本計画と関連性のあるSDGs



出典：「国際連合広報センターWEBサイト」

## 4 推進体制

本計画の着実な推進を図るため、市・地域・関係機関が情報や課題等の共有化を図り、連携・協働して施策を推進するとともに、国・県・近隣市町村とも連携を図りながら取り組みます。

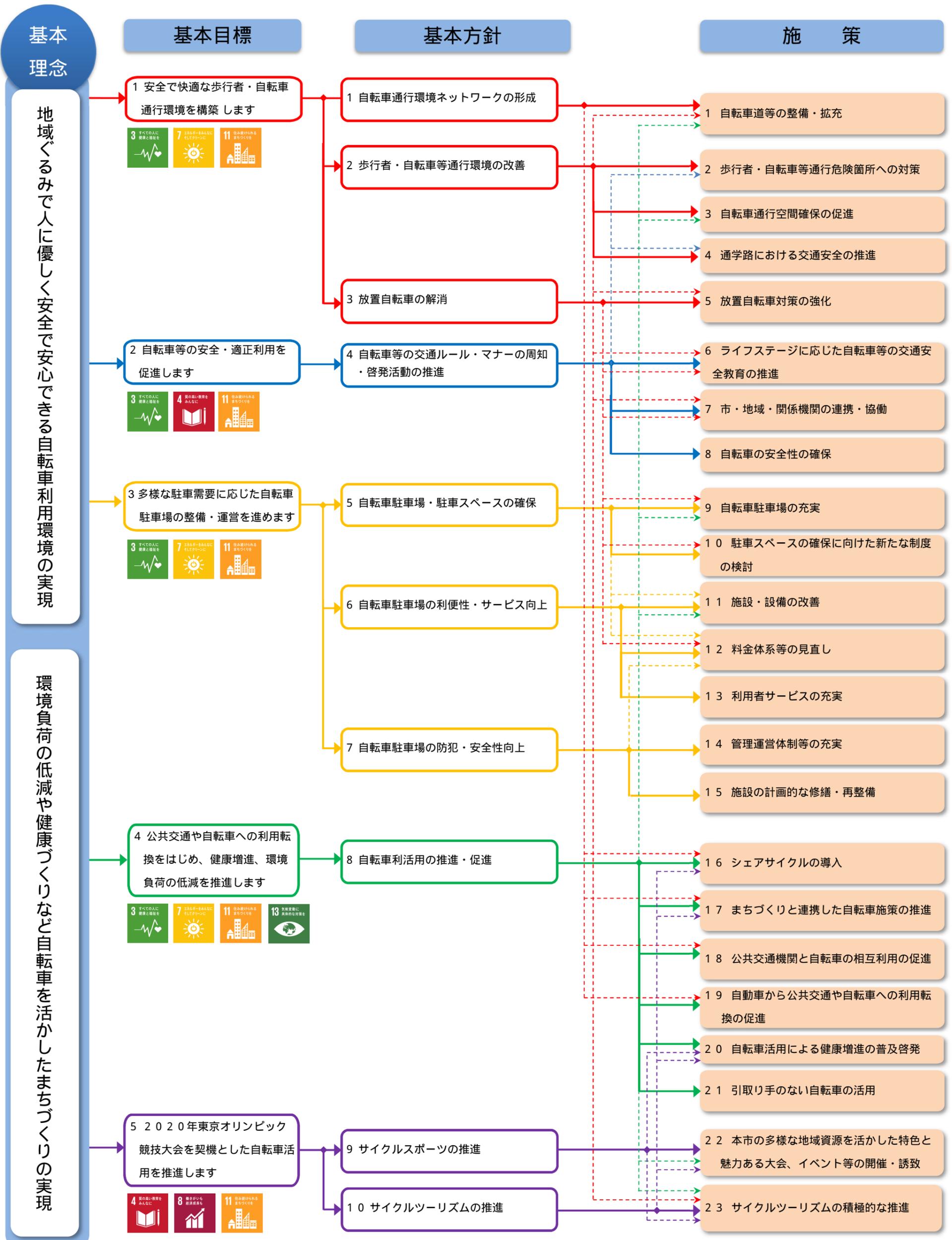
また、必要に応じて、市民や自転車駐車場の利用者等にアンケート調査などを実施し、意見や要望などを把握しながら取り組みます。

なお、適宜、計画の進捗状況を評価・検証するとともに、社会環境の変化や法制度の改正等があった場合は、関係機関等と協議の上、必要な見直しを行います。

### 計画の推進イメージ



資料1 施策体系図



破線は、関連性のある施策を示しています。

## 資料2 自転車通行環境整備方針

### 1. 整備方針の基本的な考え方

本市における現状、課題等を整理し、整備に当たっては次の8つの視点に基づくものとします。

鉄道駅や公共施設などへのアクセス路線や自転車通行環境ネットワークの形成に着目し、自転車交通量の多い幹線道路を中心に整備に取り組みます。

自転車通行環境の優先整備区間については、基本的に相模原市総合都市交通計画の通行環境確保候補路線の中から選定します。

既存道路に整備を行う際は、基本的に道路空間の再配分等により、自転車通行環境の整備を行い、大規模な改修は行わないこととします。

優先度の高い路線から交通管理者やバス事業者等関係機関及び沿道の住民との協議や調整を行い、整備環境の整った区間から、順次、自転車通行環境の改善に取り組みます。

自転車交通量を勘案し道路の新設や改良に併せて、自転車通行環境の整備を進めます。

路線的な自転車通行環境の整備と併せて、歩行者・自転車通行危険箇所への局所的な安全対策を図ります。

道路の幅員など沿道の状況に応じて、自転車通行環境の整備道路や周辺道路の自動車の交通規制や荷さばき車両対策について協議していきます。

旧4町地域における観光振興に係る交通安全対策については、施策23「サイクルツーリズムの積極的な推進」の中で連携・実施していきます。

## 2. 相模原市における整備形態及び幅員構成の考え方

### (1) 自転車道

道路構造令(昭和45年政令第320号)第2条第2号に規定される、専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分であり、道路交通法(昭和35年法律第105号)においても、自転車道として扱われます。

自転車道内では一方通行を基本とし、次の から までの条件を満たす場合に限り暫定的に双方方向通行を適用できるものとします。

一定の区間長で連続性が確保されていること

区間前後・内に双方方向通行の自転車道が交差しないこと

区間内の接続道路が限定的で自転車通行の連続性・安全性が確保できること

ネットワーク区間概成段階で一方通行の規制をかけることができること

二輪又は三輪の自転車以外の車両は、自転車道を通行できません。ただし、道路以外の施設等に入出入りするため、やむを得ないときは、自転車道を横断することができます。

自転車道が設けられている道路においては、自転車利用者はやむを得ない場合を除き、原則として自転車道を通行しなければなりません。

一方通行でやむを得ない場合には、側溝等を除いて幅員を1.5mまで縮小することができます。

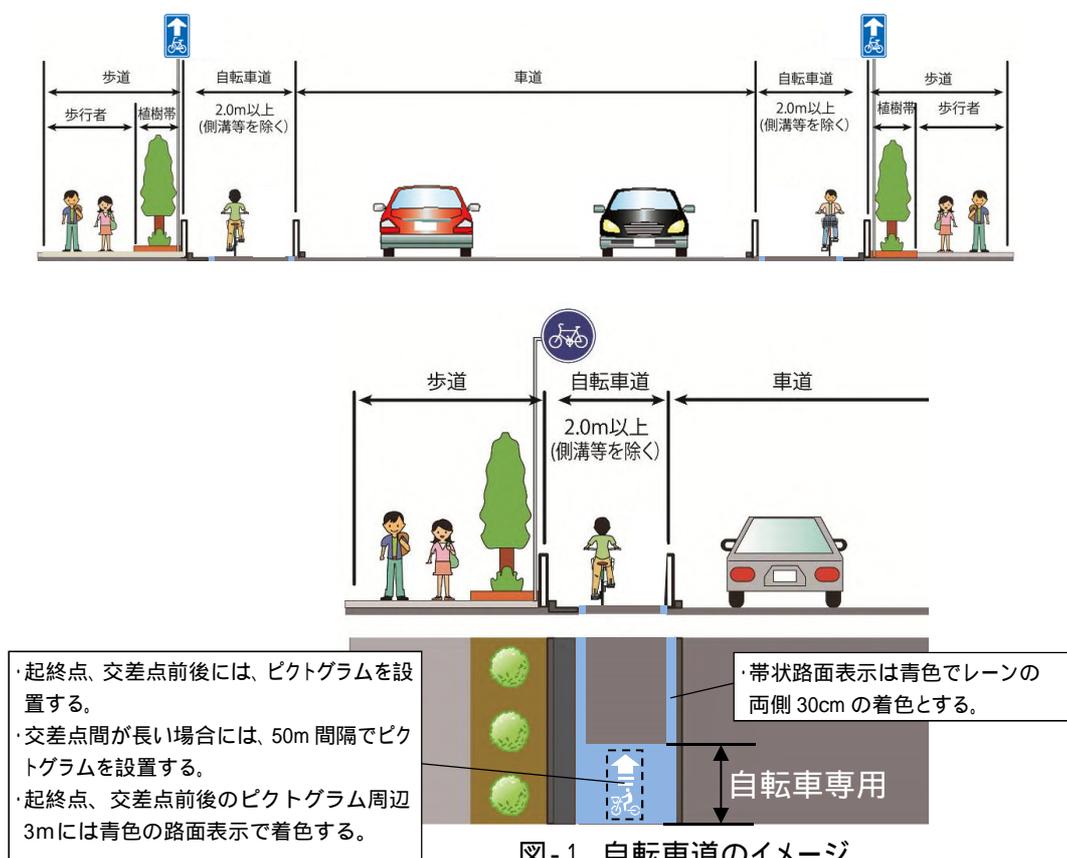


図-1 自転車道のイメージ

## (2) 自転車レーン

道路交通法第20条第2項の道路標識により、自転車が通行しなければならない車両通行帯として指定された車両通行帯です。

自転車は、原則、自転車専用通行帯内を通行しなければなりません。なお、自転車専用通行帯の規制と歩道における自転車歩道通行可の規制は、同時に実施できます。

軽車両以外の車両は、自転車専用通行帯内を通行してはなりません。

自転車専用通行帯内の自転車の通行は一方(自動車と同方向)のみです。

路上駐停車が見込まれる区間では、駐停車対策と併せて実施する必要があります。

道路状況等やむを得ない場合には、整備区間の一部において側溝等を除いて幅員1.0m以上1.5m未満とすることができます。

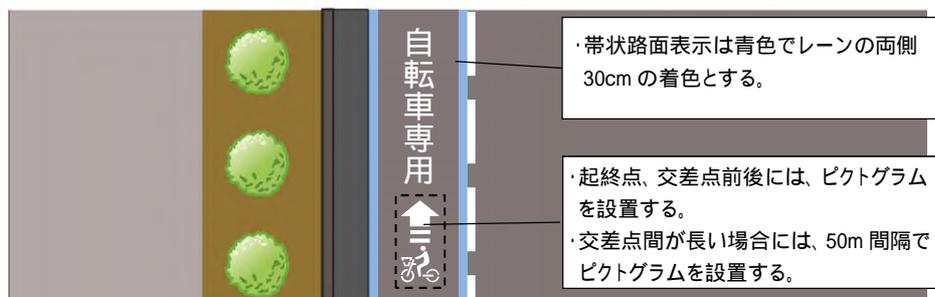
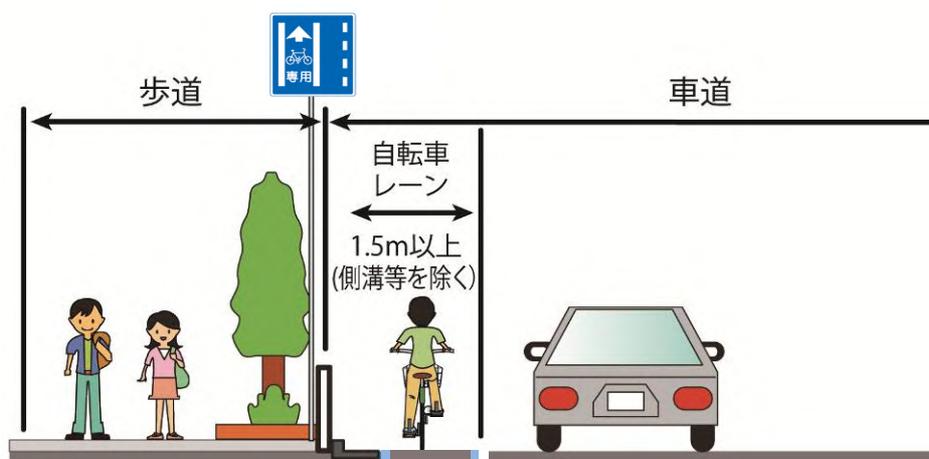
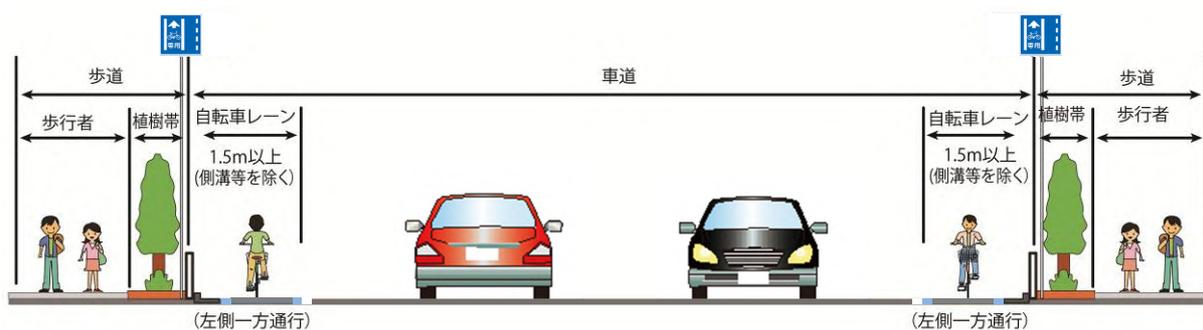


図-2 自転車レーンのイメージ

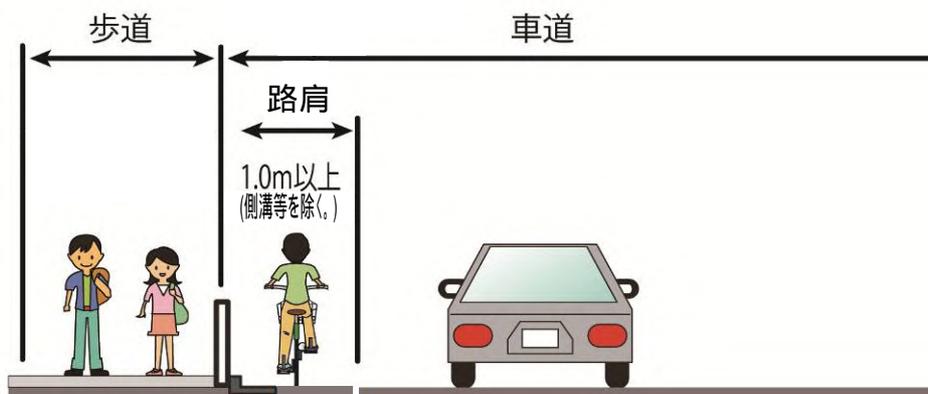
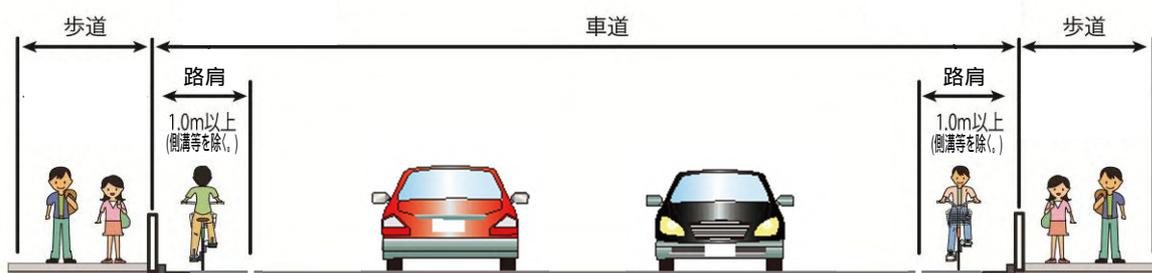
### (3) 車道混在

道路状況や交通状況により、自転車専用通行帯が設置できない道路において、自転車と自動車の一定の整序化を図りたい場合等に用いる整備形態です。

自転車の通行位置を明示し、自動車に注意喚起するため、矢羽根型の路面表示及び自転車の左側通行を示すピクトグラムを設置を行います。自動車の進入も違法ではないことから、車道混在としています。

自転車の通行は一方向(自動車と同方向)のみです。

路上駐停車が見込まれる区間では、駐停車対策と併せて実施する必要があります。

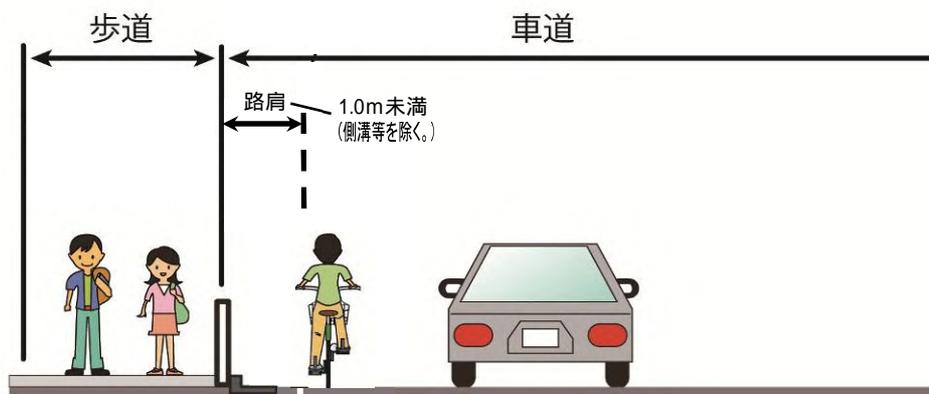
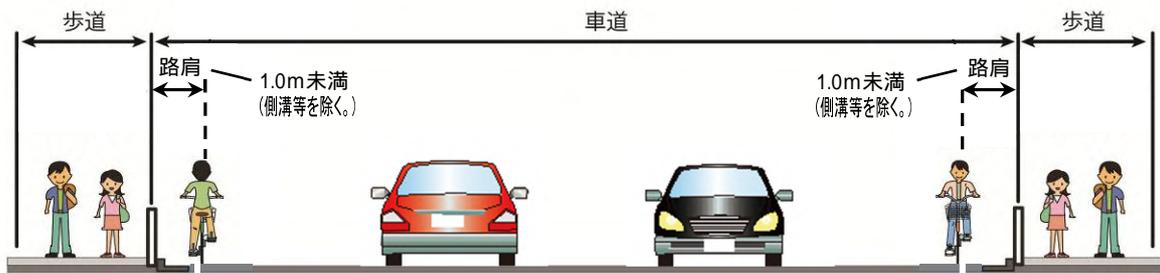


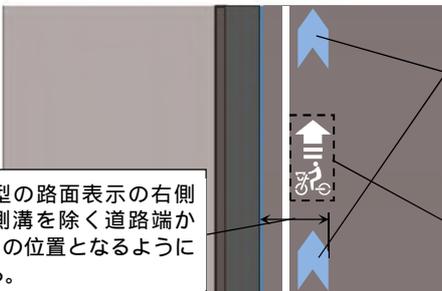
・矢羽根型の路面表示の右側端は、側溝を除く道路端から1.0mの位置となるように設置する。

- ・矢羽根型の路面表示の着色は青色とする。
- ・矢羽根型の路面表示が車道外側線と重なる場合には、車道外側線の下になるように設置する。
- ・付加車線部、交差点内、細街路取付部については自動車と自転車の交錯の機会が多いため、設置間隔を2.5mとする。

- ・起終点、交差点前後にはピクトグラムを設置する。
- ・交差点間が長い場合は、50m間隔でピクトグラムを設置する。

図-3 車道混在のイメージ(路肩の幅が1m以上の場合)





・矢羽根型の路面表示の右側端は、側溝を除く道路端から1.0mの位置となるように設置する。

- ・矢羽根型の路面表示の着色は青色とする。
- ・矢羽根型の路面表示が車道外側線と重なる場合には、車道外側線の下になるように設置する。
- ・付加車線部、交差点内、細街路取付部については自動車と自転車の交錯の機会が多いため、設置間隔を2.5mとする。

- ・起終点、交差点前後にはピクトグラムを設置する。
- ・ピクトグラムは車道外側線の内側に設置する。
- ・交差点間が長い場合は、50m間隔でピクトグラムを設置する。

図-4 車道混在のイメージ(路肩の幅が1m未満の場合)

### 3. 新規道路計画路線の整備形態の選定

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を踏まえ、次のとおり整備形態を選定することとします。なお、道路空間に余裕がある場合は、より高規格の整備形態を検討します。

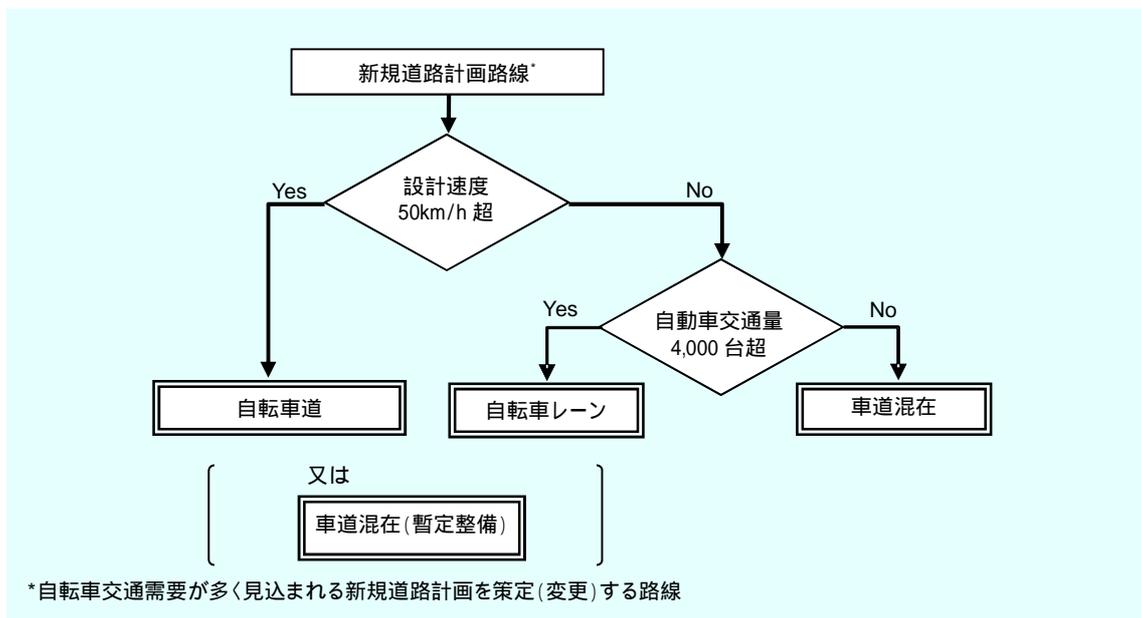


図-5 新規道路計画路線の整備形態選定フロー

### 4. 既存道路における整備形態の選定

既存道路については、車道幅員を勘案し、次のとおり整備形態を選定することとします。

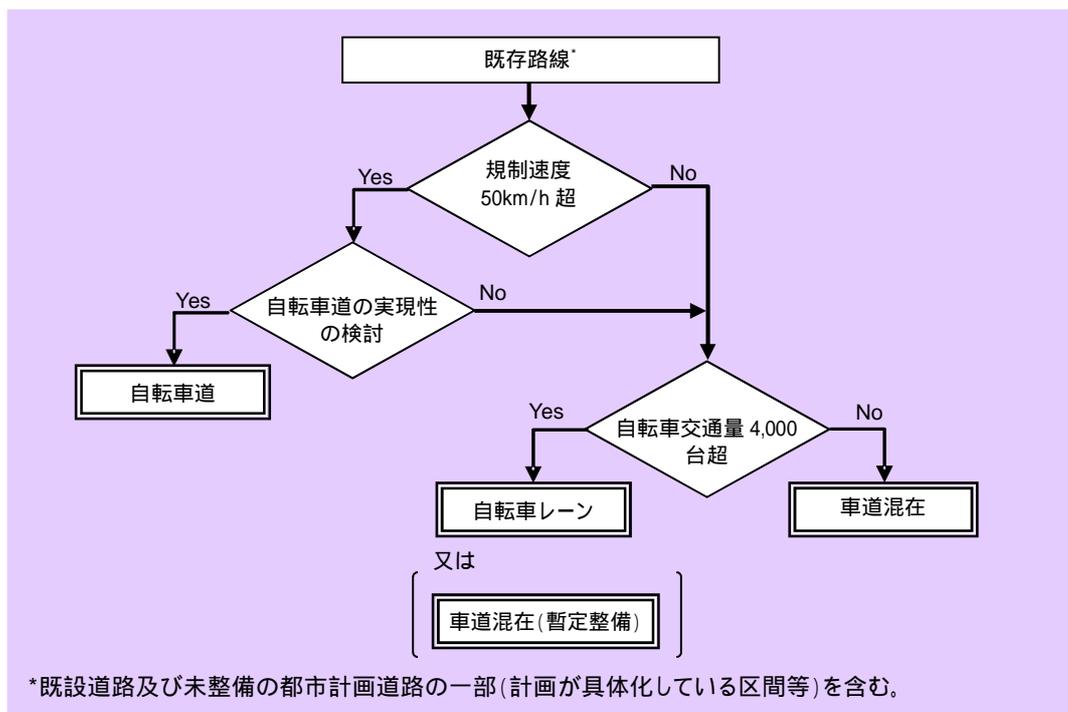


図-6 既存道路の整備形態選定フロー

## 5 . 舗装及び標識・路面表示

自転車走行空間における舗装及び標識・路面表示は、自転車利用者にとって、わかりやすく、走りやすいものとするとともに、他の交通手段利用者に注意喚起を図るためにも施工し、設置する必要があります。

ここでは、舗装及び標識・路面表示の基本的な考え方を示します。

### (1) 舗装における基本的な考え方

自転車が安全に通行できるよう、平坦性を確保し、滑りにくい舗装とします。

- ・自転車が快適に通行できるよう、側溝、集水ますやマンホールの蓋など、平坦性の高いものへの置き換えや、溶融式及び樹脂系すべり止め加工を行うことが考えられます。

自転車利用者を誘導し、他の交通手段利用者の注意喚起を促すため、自転車走行空間の路面を着色します。

- ・自転車の車道誘導の色については、自転車道、自転車レーン、車道混在は青色を基本とします。
- ・周囲の景観に影響を与えないよう色彩の彩度等に配慮するとともに、維持管理や施工の経済性に留意する必要があります。

自転車の快適性を向上させるため、段差やボラード等の工作物はできる限り設置しないこととします。

- ・自転車走行空間の車道横断部等にやむを得ず設置する場合は、弾力性のある素材とし、夜間でも視認できるものが望ましいものとします。

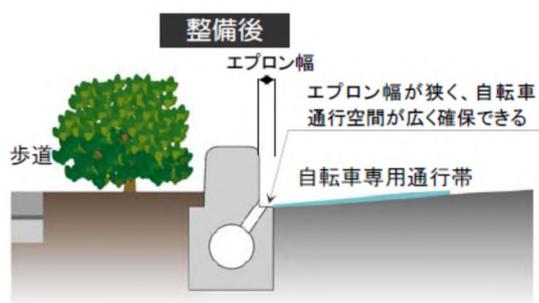


図-7 街渠をエプロン幅の狭い平坦性の高いものに置き換えた事例



図-8 グレーティング蓋の格子間隔を狭めた事例(左)  
及びマンホール蓋をすべり止め加工した事例(右)

## (2) 標識・路面表示における基本的な考え方

交通管理者(都道府県公安委員会)が道路交通法に基づき設置する「道路標識」等及び道路管理者が道路法に基づき設置する「道路標識」等は、交通の安全と円滑を図るため、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」等を参照し、両管理者が協議の上、必要な箇所に適切な方法により設置します。

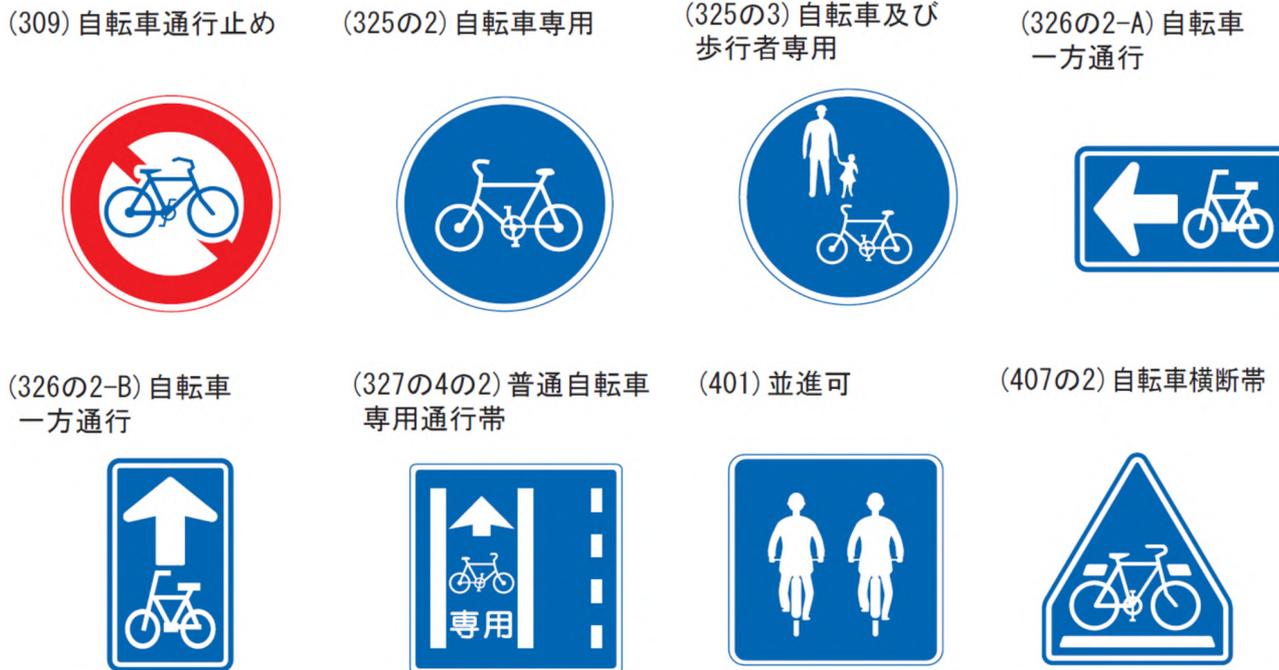
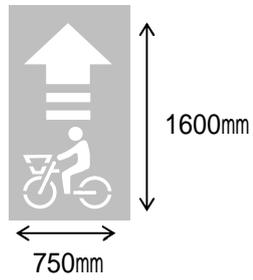


図-9 道路標識、区画線及び道路標示に関する法令に規定する道路標識

法令には定められていないが、交通事故防止上有効であるなどの理由で道路管理者が設置する「法定外表示」を設置する場合は、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」等を参照し、交通管理者と協議の上、必要な箇所に適切な方法により設置します。

- ・自転車道、自転車レーン及び車道混在の整備においては、自転車の左側通行を示すピクトグラム及び矢羽根型の路面表示を設置します。
- ・他の交通動線との交差点やバス停等の付近においては、注意喚起や徐行を促す表示を設置することが望ましいものとします。
- ・自転車のピクトグラムは、幅 0.75m、自転車の進行方向に対して左向き、進行方向を示す矢印との組み合わせとし、白色系とします。
- ・また自転車のピクトグラムは、起終点、交差点前後に設置し、交差点間が長い場合は、50m間隔での設置を基本とします。
- ・矢羽根型の路面表示は、幅 0.75m、長さ 1.5m、矢羽根の角度は 1:1.6 を基本とします。
- ・矢羽根型の路面表示は、10m間隔を標準として設置し、付加車線部、交差点内及び細街路取付部については、自動車と自転車の交錯の機会が多いため、設置間隔を 2.5m とすることを基本とします。
- ・矢羽根型の路面表示は、右端が路肩端から 1.0m 以上の位置を基本とします。

### 自転車ピクトグラム



### 矢羽根型路面表示

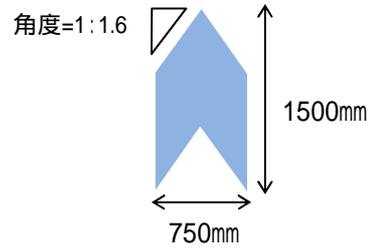


図-10 法定外表示の例

### (3) 本市における事例



図-11 市道相模淵野辺



図-12 市道橋本石神



図-13 市道新戸翠ヶ丘

## 6 . 自転車通行環境の考え方

### (1) 自転車道

路面表示・法定外表示

自転車道の標識の設置・路面表示は、道路法及び道路交通法に基づき、道路管理者及び交通管理者が協議の上、必要な箇所に適切な方法により行います。

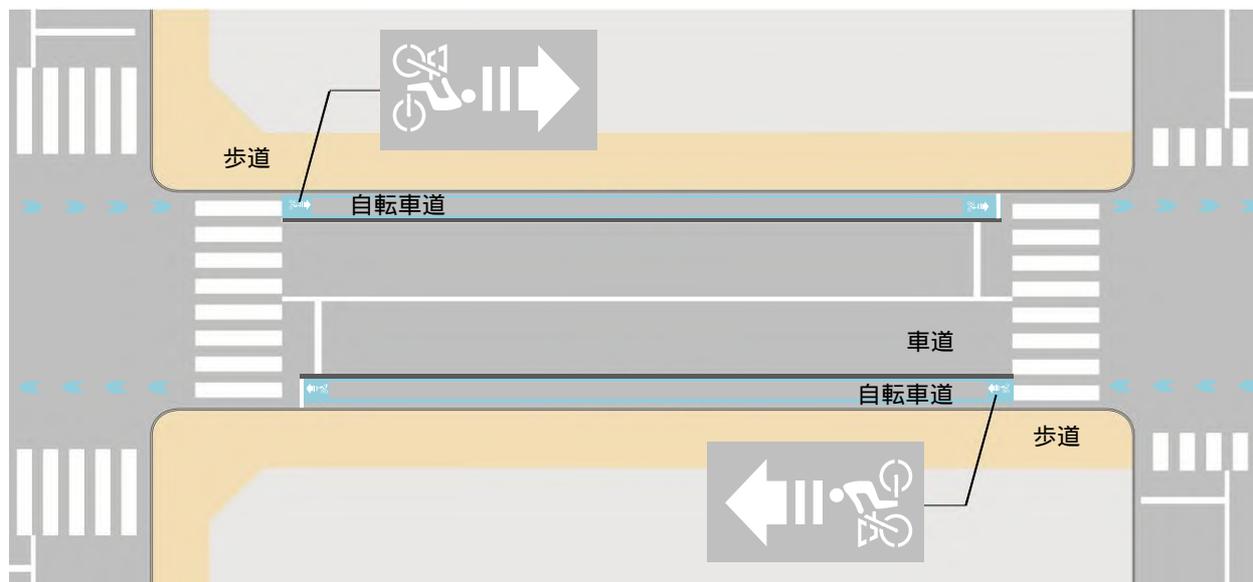


図-14 自転車道における路面表示の設置例

バス停付近における自転車道の整備

バス停付近の自転車道は、バス利用者の滞留空間を迂回するように整備することを基本とします。

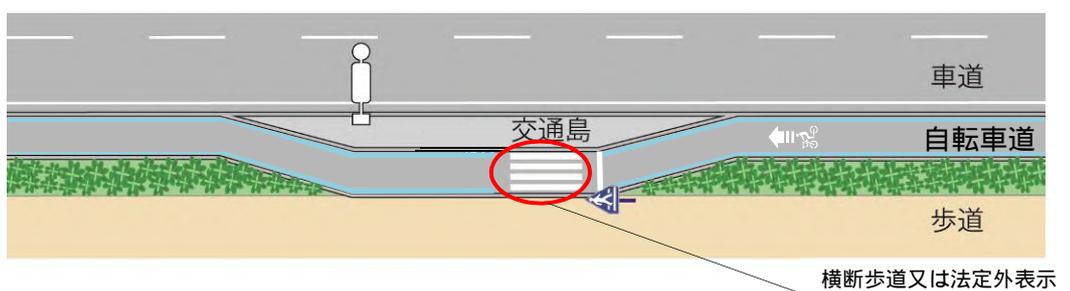


図-15 バスベイがない場合の自転車道設置例

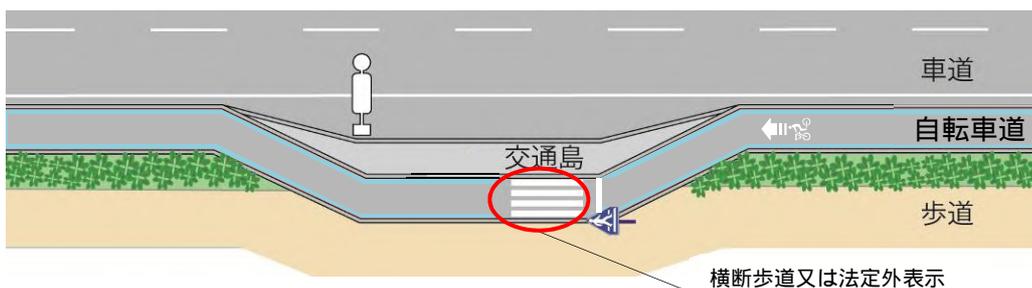


図-16 バスベイがある場合の自転車道設置例

## 交差点における自転車道の整備

交差点の自転車道の整備については、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」等を参照し、交通管理者と協議し、安全な通行環境を確保していきます。

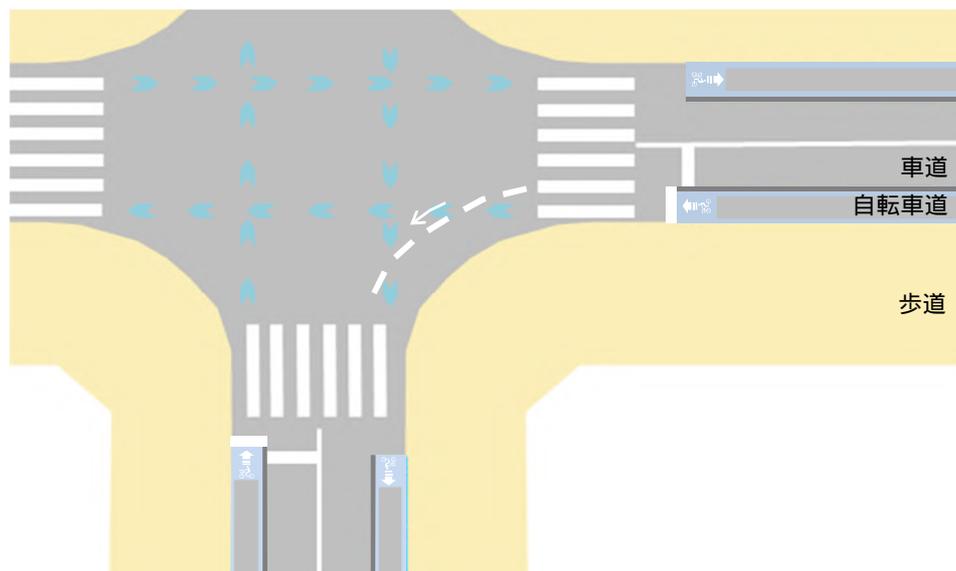


図-17 交差点付近の自転車道設置例

## (2) 自転車レーン

### 路面表示・法定外表示

自転車レーンの標識の設置・路面表示は、道路法及び道路交通法に基づき、道路管理者及び交通管理者が協議の上、必要な箇所に適切な方法により行います。

交差点の前後には、逆走を防止するため、自転車レーン及び進行方向を示すピクトグラム等の法定外表示を設置します。

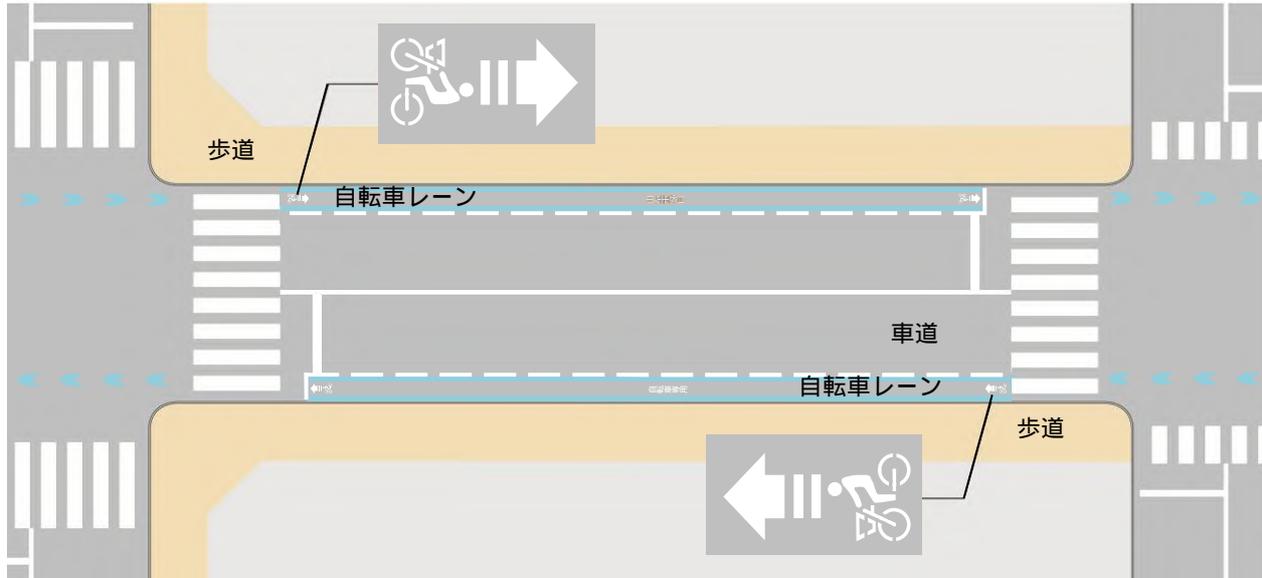


図-18 自転車レーンにおける路面表示の設置例

### バス停付近における自転車レーンの整備

バス停付近の自転車レーンは、バスベ이의有無にかかわらず、直線的に通行帯を整備することを基本とします。

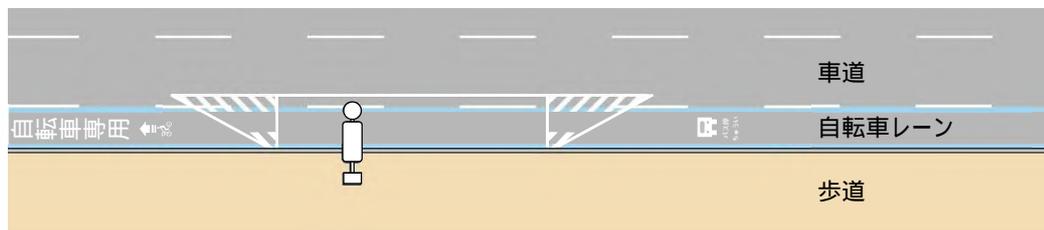


図-19 バスベイがない場合の自転車レーン設置例

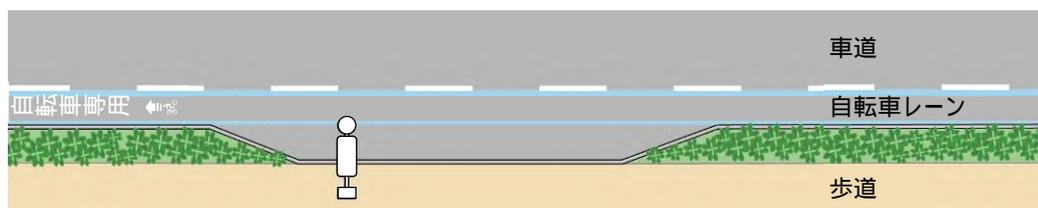


図-20 バスベイがある場合の自転車レーン設置例

## 交差点における自転車レーンの整備

交差点の自転車レーンの整備については、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」等を参照し、地域住民の意見を聴きながら交通管理者と協議し、安全な通行環境を確保していきます。

交差点において右折レーンや左折レーンの設置により、自転車レーンを確保することに制約がある場合、車道、中央帯及び歩道の幅員について再配分し、自転車走行空間を確保します。

なお、道路空間の再配分ができない場合は、交通量や地域的な特性を考慮した上で、交通管理者と協議し、対策について検討します。

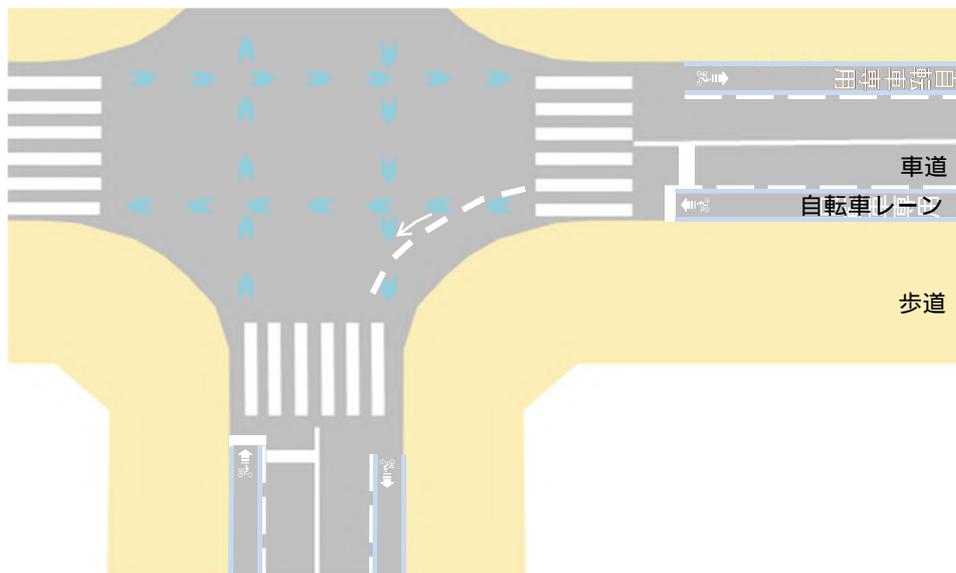


図-21 交差点付近の自転車レーン設置例

## 駐停車・荷さばき車両への対策

自転車レーン上の駐停車車両・荷さばき車両が見込まれる区間においては、交通管理者や地域住民と協議し、沿道の状況に応じ、交通規制や駐停車空間の確保等の対策を検討します。

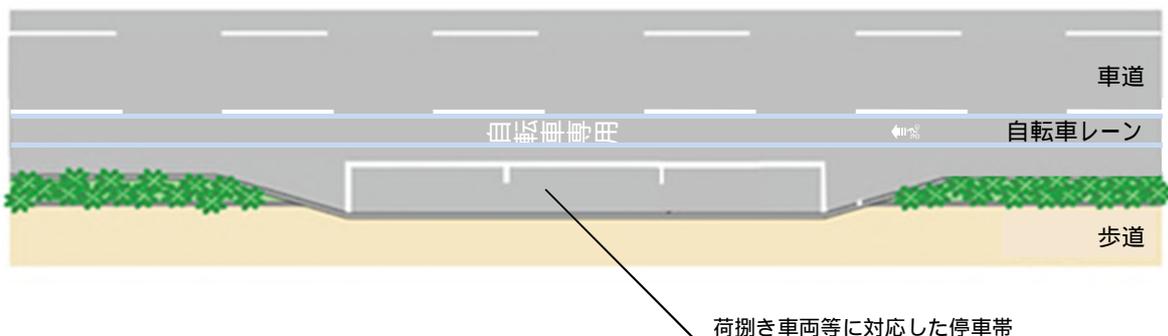


図-22 歩道空間に余裕がある場合の停車帯の設置例

### (3) 車道混在

#### 路面表示・法定外表示

車道混在の標識の設置・路面表示は、道路法及び道路交通法に基づき、道路管理者及び交通管理者が協議の上、必要な箇所に適切な方法により行います。

交差点の前後には、逆走を防止するため、自転車交通空間及び進行方向を示すピクトグラムの法定外表示を設置します。

自転車のピクトグラムは、幅 0.75m、自転車の進行方向に対して左向き、進行方向を示す矢印との組み合わせとし、白色系とします。また起終点、交差点前後に設置し、交差点間が長い場合は、50m間隔で設置することを基本とします。

矢羽根型路面表示は、幅 0.75m以上、長さ 1.5m以上、矢羽根の角度は 1:1.6 を基本とします。また 10m間隔を標準として設置し、付加車線部、交差点内及び細街路取付部については、自動車と自転車の交錯の機会が多いため、設置間隔を 2.5mとします。

さらに車道外側線と設置位置が重なる場合は、矢羽根が外側線の下になるように設置します。

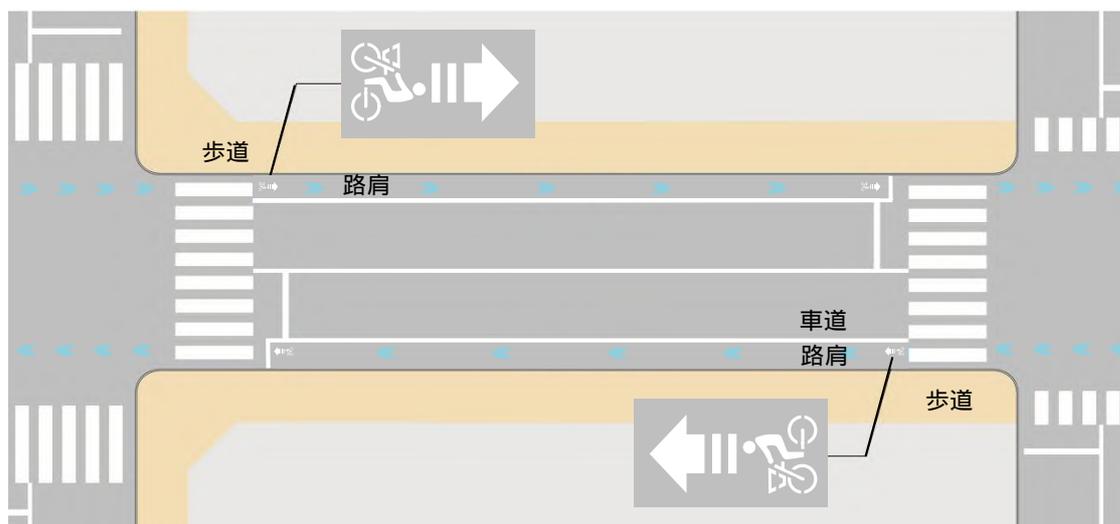


図-23 車道混在(路肩 1.0m 以上 1.5m 未満)における路面表示、法定外表示の設置例

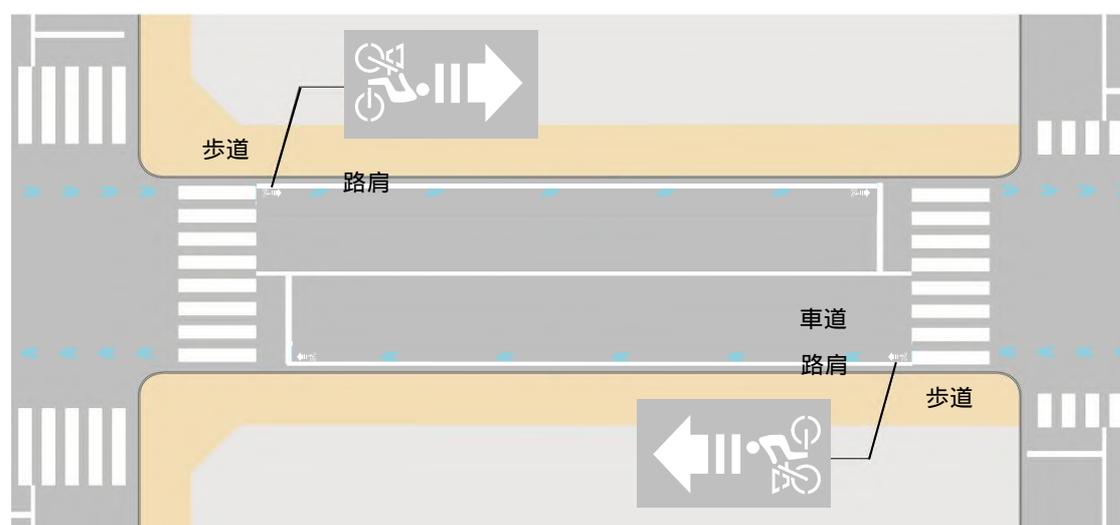


図-24 車道混在(路肩 1.0m 未満)における路面表示、法定外表示の設置例

## 交差点における車道混在の整備

交差点の自転車レーンの整備については、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」等を参照し、地域住民の意見を聴きながら交通管理者と協議し、安全な通行環境を確保していきます。

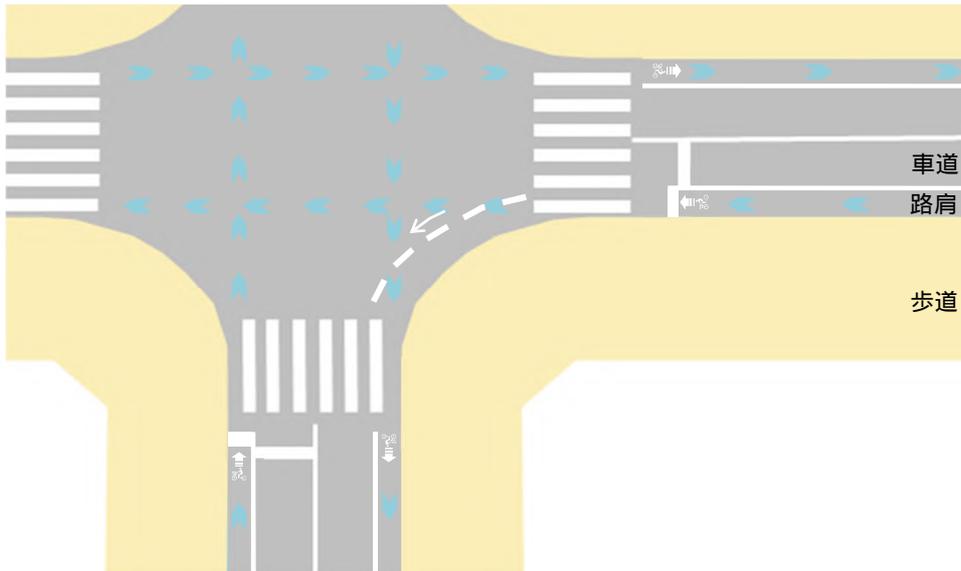


図-25 交差点付近の車道混在(路肩 1.0m 以上 1.5m 未満)設置例

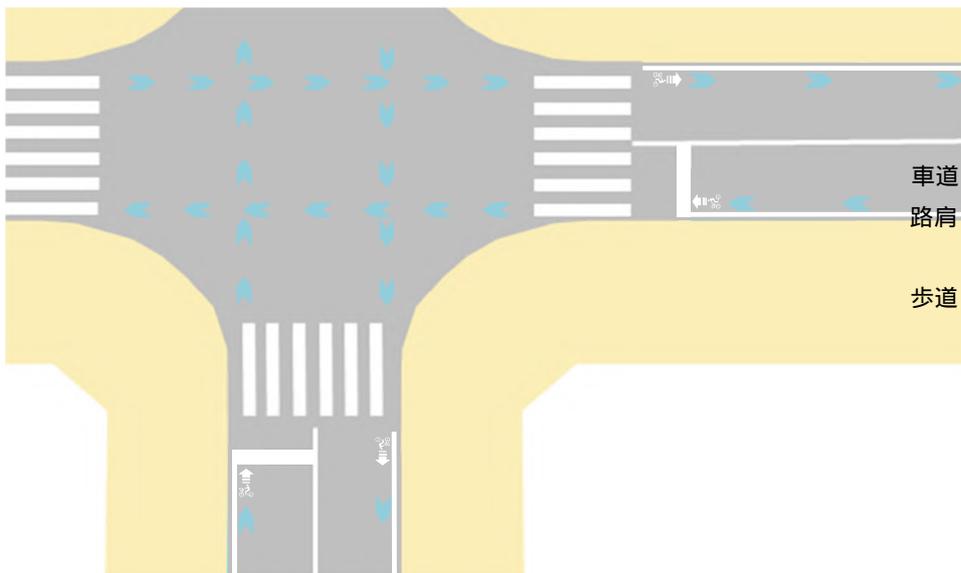


図-26 交差点付近の車道混在(路肩 1.0m 未満)設置例

## 7. 優先整備箇所の選定

### (1) 検討対象区間の設定

整備優先順位を設定するための検討対象区間は、相模原市総合都市交通計画の自転車通行環境ネットワークにおける通行環境確保候補路線を基本とします。なお、整備済み区間及び道路整備により併せて自転車通行環境整備を行うことが確定している区間、幅員構成等の計画が具体化していない区間及び直轄国道については対象から除外します。

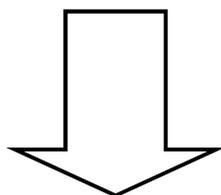
### (2) 整備優先順位の設定

限られた財源で、自転車通行環境ネットワークの形成をより効率的かつ効果的に行うため、数多くの検討対象区間について、整備の優先度を判断していく必要があります。そこで、客観的に優先度が判断できるよう、「整備の必要性」により判断しました。

「(1) 検討対象区間の設定」において定めた検討対象区間について、次のとおり「整備の必要性」を点数化し、優先順位を5段階に設定しました。

#### STEP 1 整備の必要性の評価

安全性に関する指標  
快適性に関する指標  
計画の整合性に関する指標



#### STEP 2 必要性の点数に応じて整備優先順位を設定

必要性 1	必要性 2	必要性 3	必要性 4	必要性 5
優先順位 1	優先順位 2	優先順位 3	優先順位 4	優先順位 5

### (3) 評価項目の設定

優先度を判断する評価項目については、「整備の必要性」の観点から安全性の向上、快適性の向上及び計画の整合性の3つの視点で評価項目を設定します。

視点		評価項目
整備の必要性 (自転車走行空間の整備の必要性が高い場合、整備優先度を高く設定する。)	安全性の向上	自転車事故が発生する箇所や交通弱者が通行する箇所等、自転車利用における危険性が高い箇所は、早急に安全性の確保が必要である。  (評価項目) 自転車関連事故密度(件/km) 自転車対歩行者事故発生区間 通学路指定の有無
	快適性の向上	自転車利用が多い箇所等では、自転車利用者が快適に走行できるように、自転車専用の空間整備が必要である。  (評価項目) 自転車・歩行者交通密度(人台/h・m) 自転車交通需要の多い施設へのアクセス経路 ・自転車交通需要の多い駅周辺の区間 ・自転車利用の多い施設の沿道区間
	計画の整合性	上位計画・関連計画で整備が予定されている区間や既整備路線と連携して効率的に事業を進める必要がある。  (評価項目) 整備済み区間等と連続する区間

#### (4) 優先整備箇所の設定

優先度を判断する評価項目により、評価を行った結果、次の考えに基づき優先整備区間を設定し整備を推進します。また、道路整備に合わせて自転車通行環境整備を推進していくことが確定している区間や自転車ネットワーク形成に必要な区間も同時に設定し、整備を推進します。

##### 優先整備区間

「優先順位1」となった15路線17区間を「優先整備区間」とし、鉄道駅を中心に自転車通行環境ネットワークの形成を図りながら整備を推進します。

「優先整備区間」については、道路空間の再配分等による整備を基本とします。

No	路線名	区間	路線区分	延長(m)
1	県道51号町田厚木	国道16号 大野南こどもセンター入口	主要地方道	1,300
2	県道51号町田厚木	大野南こどもセンター入口 座間市境	主要地方道	1,400
3	県道52号相模原町田	若松3丁目 西大沼4丁目	主要地方道	1,230
4	県道507号相武台相模原	星が丘 相模原公園入口	県道	2,850
5	市道橋本駅西口	国道16号 相模原警察署前	市道	970
6	市道南橋本青葉	税務署入口 弥栄小学校入口	市道	1,800
7	市道橋本石神	橋本五差路 市道東橋本大山	市道	800
8	市道橋本小山	橋本駅入口第二 東橋本1丁目	市道	1,180
9	市道相模淵野辺	西門 榎町	市道	1,300
10	市道相模淵野辺	淵野辺駅南口 共和小前	市道	800
11	市道橋本駅西口	橋本駅南口 橋本駅南口駅前広場	市道	160
12	市道寿橋通	橋本駅入口 町田市境	市道	500
13	市道相模原横山	相模原4丁目 国道16号	市道	550
14	市道南橋本弥栄荘	清新3丁目 市役所前	市道	800
15	市道東林間	国道16号 相南1丁目	市道	2,170
16	市道磯部大野	ロビーシティー前 御園二丁目	市道	1,000
17	市道鶴野森大野	若松小前 神奈川総合産業高入口	市道	600

##### 道路整備に合わせて整備を推進する区間

道路整備に合わせて自転車通行環境整備を行う区間を「道路整備に合わせて整備を推進する区間」とし、道路整備と整合を図りながら整備を推進します。

No	路線名	区間	路線区分	延長(m)
18	(都)相模原町田線	西大沼4丁目 麻溝小学校入口	主要地方道	4,000
19	(都)宮下横山台線	町田市境-宮下	県道	340
20	(都)宮上横山線	町田市境-東橋本2丁目	市道	670
21	(都)橋本大通り線	相模原警察署前-西橋本5丁目	市道	460
22	座間(都)相模原二ツ塚線	東海大相模-大和市境	市道	440
23	市道市役所前通	国道16号-横山2丁目	市道	930
24	(都)村富相武台線	麻溝台・新磯野第一整備地区内	県道	720
25	(都)町田新磯線	麻溝台・新磯野第一整備地区内	市道	600
26	(都)麻溝台新磯野中通り線	麻溝台・新磯野第一整備地区内	市道	570

## ネットワークの形成に必要な区間

優先整備区間の整備が完了した際に、完了した区間と最寄駅を結ぶために必要な区間を「ネットワークの形成に必要な区間」とし、周辺の整備状況からネットワーク形成の必要性が生じた段階で整備を進めていきます。

No	路線名	区間	路線区分	延長 ( m )
27	県道52号相模原町田	若松小前－若松3丁目	主要地方道	430
28	県道505号橋本停車場	橋本駅－橋本駅入口	県道	270
29	市道下九沢淵野辺	鹿沼台－榎木町	市道	260
30	県道503号相模原立川	宮下－宮下本町1 - 8地先	県道	320
31	市道宮上横山	東橋本1丁目－東橋本2丁目	市道	460

### 資料3 成果指標の考え方

第5章の2「成果指標」における「基本方針に対する成果指標」について、各指標項目や目標値の考え方を次に示します。

指標と説明	単位	基準値 (基準年)	目標値 (8年後)
<b>【指標1】自転車道等の整備延長</b> 自転車ネットワークの形成に向けた自転車道等の整備延長	km	11 (平成30年)	30 (令和8年)
<b>目標設定の考え方</b>	<p>安全で快適な歩行者・自転車の通行環境を構築して移動の利便性を向上させるための取組の効果を計るために、自転車ネットワークの形成に向けた自転車道等の整備延長を成果指標とします。</p> <p>目標値については、自転車道等の優先整備箇所の選定において決定した優先整備区間である15路線17区間の総延長を計画期間で整備することとし、整備済区間を現在の11kmから30kmへ増加させることを目標とします。</p>		
<b>評価対象の基本方針</b>	<p>基本方針1：自転車通行環境ネットワークの形成</p> <p>基本方針2：歩行者・自転車等通行環境の改善</p>		

指標と説明	単位	基準値 (基準年)	目標値 (8年後)
<b>【指標2】放置自転車等の台数</b> 道路上に停められている放置自転車等の一日当たりの台数	台	332 (平成30年)	90 (令和8年)
<b>目標設定の考え方</b>	<p>放置自転車対策の強化や自転車等の交通ルール・マナーの向上及び多様な駐車需要に対応した駐車スペースの確保に関する取組の効果を計るために、道路上に停められている放置自転車等の一日当たりの台数を成果指標とします。</p> <p>目標値については、これまでの放置自転車台数の推移から計画期間での減少率を推計し、一日当たりの放置自転車台数を現在の332台から90台へ減少させることを目標とします。</p>		
<b>評価対象の基本方針</b>	<p>基本方針3：放置自転車の解消</p> <p>基本方針4：自転車等の交通ルール・マナーの周知・啓発活動の推進</p> <p>基本方針5：自転車駐車場・駐車スペースの確保</p>		

指標と説明	単位	基準値 (基準年)	目標値 (8年後)
<b>【指標3】自転車の交通事故件数</b> 市内における自転車の交通事故件数	件	771 (平成30年)	643 (令和8年)
<b>目標設定の考え方</b>	<p>歩行者や自転車等が安全に通行できる環境を構築し、及び自転車等の交通ルール・マナーを向上させる取組の効果を計るために、市内における自転車の交通事故件数を成果指標とします。</p> <p>目標値については、これまでの自転車の交通事故件数の推移から計画期間での減少率を推計し、現在の771件から643件へ減少させることを目標とします。</p>		
<b>評価対象の基本方針</b>	<p>基本方針1：自転車通行環境ネットワークの形成</p> <p>基本方針2：歩行者・自転車等通行環境の改善</p> <p>基本方針4：自転車等の交通ルール・マナーの周知・啓発活動の推進</p>		

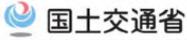
指標と説明	単位	基準値 (基準年)	目標値 (8年後)
<b>【指標4】自転車損害賠償保険等への加入率</b> 市内における自転車損害賠償保険等へ加入している人の割合	%	43 (平成30年)	100 (令和8年)
<b>目標設定の考え方</b>	<p>自転車等の交通ルール・マナーの向上に関する取組の効果を計るために、市内における自転車を所有している人のうち自転車損害賠償保険等へ加入している人の割合を成果指標とします。</p> <p>目標値については、「自転車条例」において、市内で自転車を利用する人等に対し自転車損害賠償保険等への加入を義務化していることから、現在の加入率43%から100%へ増加させることを目標とします。</p>		
<b>評価対象の基本方針</b>	基本方針4：自転車等の交通ルール・マナーの周知・啓発活動の推進		

指標と説明	単位	基準値 (基準年)	目標値 (8年後)
<b>【指標5】市営自転車駐車場の一日平均利用者数</b> 市内14箇所の市営自転車駐車場の一日平均利用者数	人	33,161 (平成30年)	33,161 (令和8年)
<b>目標設定の考え方</b>	<p>多様な駐車需要に対応した駐車スペースの確保、自転車駐車場の利便性・サービスの向上や防犯・安全性の向上、及び自転車利用の促進に関する取組の効果を計るために、市内14箇所の市営自転車駐車場の一日平均利用者数を成果指標とします。</p> <p>目標値については、本計画の施策による効果に加え、市内人口の減少(将来推計より)に伴う自転車駐車場利用者の減少を考慮し、現在の33,161人を維持させることを目標とします。</p>		
<b>評価対象の基本方針</b>	基本方針5：自転車駐車場・駐車スペースの確保 基本方針6：自転車駐車場の利便性・サービス向上 基本方針7：自転車駐車場の防犯・安全性向上 基本方針8：自転車利活用の推進・促進		

指標と説明	単位	基準値 (基準年)	目標値 (8年後)
<b>【指標6】国際自転車ロードレース大会の誘致数</b> 国際的な自転車ロードレース大会の市内誘致数	大会	0 (令和元年)	1 (令和9年)
<b>目標設定の考え方</b>	<p>本市の多様な地域資源を活かしたサイクリススポーツの推進に関する取組の効果を計るために、国際的な自転車ロードレース大会の市内誘致数を成果指標とします。</p> <p>現在、国際自転車ロードレース大会の市内開催はありませんが、本計画の取組を進めることにより、国際大会を本市へ誘致することを目標とします。</p>		
<b>評価対象の基本方針</b>	基本方針9：サイクリススポーツの推進		

指標と説明	単位	基準値 (基準年)	目標値 (8年後)
<b>【指標7】入込観光客数(イベントを除く。)</b> 1年間に本市へ訪れた観光客の延べ人数	千人	8,897 (平成30年)	12,000 (令和8年)
<b>目標設定の 考え方</b>	<p>本市の多様な地域資源を活かした各種ツーリズムの推進を図る中で、2020年東京オリンピック競技大会を契機としたサイクルツーリズムについても推進し、誘客を図ることから、この取組の効果を計るために、入込観光客数(イベントを除く。)を成果指標とします。</p> <p>第3次相模原市観光振興計画の成果指標である「入込観光客数(イベントを除く。)」の目標値に合わせ、現在の8,897千人から12,000千人へ増加させることを目標とします。</p>		
<b>評価対象の 基本方針</b>	基本方針10：サイクルツーリズムの推進		

## 資料4 自転車活用推進法及び自転車活用推進計画の概要

自転車活用推進法の概要① (平成28年12月16日公布・平成29年5月1日施行) 															
<div style="border: 1px solid black; padding: 10px;"> <p><b>基本理念</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 自転車は、<b>二酸化炭素等を発生せず</b>、災害時において<b>機動的</b></li> <li>• 自動車依存の低減により、<b>健康増進・交通混雑の緩和</b>等、<b>経済的・社会的な効果</b></li> <li>• 交通体系における自転車による交通の役割の拡大</li> <li>• 交通安全の確保</li> </ul> <p style="text-align: center;"></p> <p style="text-align: center;"><b>自転車の活用を総合的・計画的に推進</b></p> </div>															
<div style="border: 1px solid black; padding: 10px;"> <p><b>国等の責務</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 国 : 自転車の活用を<b>総合的・計画的に推進</b></li> <li>• 地方公共団体 : 国と適切に役割分担し、<b>実情に応じた施策を実施</b></li> <li>• 公共交通事業者 : <b>自転車と公共交通機関との連携</b>等に努める</li> <li>• 国民 : 国・地方公共団体の<b>自転車活用推進施策への協力</b></li> </ul> </div>															
自転車活用推進法の概要② 															
<p><b>基本方針</b></p>	<p><b>以下の施策を重点的に検討・実施</b></p> <table border="0"> <tr> <td>①自転車専用道路等の整備</td> <td>②路外駐車場の整備等</td> </tr> <tr> <td>③シェアサイクル施設の整備</td> <td>④自転車競技施設の整備</td> </tr> <tr> <td>⑤高い安全性を備えた自転車の供給体制整備</td> <td>⑥自転車安全に寄与する人材の育成等</td> </tr> <tr> <td>⑦情報通信技術等の活用による管理の適正化</td> <td>⑧交通安全に係る教育及び啓発</td> </tr> <tr> <td>⑨国民の健康の保持増進</td> <td>⑩青少年の体力の向上</td> </tr> <tr> <td>⑪公共交通機関との連携の促進</td> <td>⑫災害時の有効活用体制の整備</td> </tr> <tr> <td>⑬自転車を活用した国際交流の促進</td> <td>⑭観光来訪の促進、地域活性化の支援</td> </tr> </table>	①自転車専用道路等の整備	②路外駐車場の整備等	③シェアサイクル施設の整備	④自転車競技施設の整備	⑤高い安全性を備えた自転車の供給体制整備	⑥自転車安全に寄与する人材の育成等	⑦情報通信技術等の活用による管理の適正化	⑧交通安全に係る教育及び啓発	⑨国民の健康の保持増進	⑩青少年の体力の向上	⑪公共交通機関との連携の促進	⑫災害時の有効活用体制の整備	⑬自転車を活用した国際交流の促進	⑭観光来訪の促進、地域活性化の支援
①自転車専用道路等の整備	②路外駐車場の整備等														
③シェアサイクル施設の整備	④自転車競技施設の整備														
⑤高い安全性を備えた自転車の供給体制整備	⑥自転車安全に寄与する人材の育成等														
⑦情報通信技術等の活用による管理の適正化	⑧交通安全に係る教育及び啓発														
⑨国民の健康の保持増進	⑩青少年の体力の向上														
⑪公共交通機関との連携の促進	⑫災害時の有効活用体制の整備														
⑬自転車を活用した国際交流の促進	⑭観光来訪の促進、地域活性化の支援														
<p><b>自転車活用推進計画</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 政府 : 基本方針に即し、<b>計画を閣議決定</b>し、国会に報告</li> <li>• 都道府県・市区町村 : 区域の実情に応じ計画を定めるよう努める</li> </ul>														
<p><b>自転車活用推進本部</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>国土交通省に、自転車活用推進本部</b>を設置</li> <li>• <b>本部長は国土交通大臣、本部員は関係閣僚</b>とする</li> </ul>														
<p><b>自転車の日・月間</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>5月5日を「自転車の日」、5月を「自転車月間」とする</b></li> </ul>														
<p><b>附則で定められた検討事項</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 自転車活用推進を担う<b>行政組織の在り方の検討</b>・<b>必要な法制上の措置</b></li> <li>• 自転車の運転に関しての<b>道路交通法違反行為への対応の在り方</b></li> <li>• 自転車の運行により人の生命等が害された場合の<b>損害賠償保障制度</b></li> </ul>														



## 1. 総論

### (1) 自転車活用推進計画の位置づけ

自転車活用推進法 に基づき策定する、我が国の自転車の活用の推進に関する基本計画

### (2) 計画期間

長期的な展望を視野に入れつつ、2020 年度まで

自転車活用推進法（議員立法）  
2016 年 12 月 9 日成立  
（衆・参とも全会一致）  
2017 年 5 月 1 日施行

### (3) 自転車を巡る現状及び課題

## 2. 自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策

### 目標 1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

#### 1. 自転車通行空間の計画的な整備の促進

【指標】自転車活用推進計画を策定した地方公共団体数

[ 実績値 0 団体(2017 年度) 目標値 200 団体(2020 年度) ]

【指標】都市部における歩行者と分離された自転車ネットワーク概成市町村数

[ 実績値 1 市町村(2016 年度) 目標値 10 市町村(2020 年度) ]

#### 2. 路外駐車場の整備や違法駐車取締りの推進等による自転車通行空間の確保

#### 3. シェアサイクルの普及促進

【指標】サイクルポートの設置数

[ 実績値 852 箇所(2016 年度) 目標値 1,700 箇所(2020 年度) ]

#### 4. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進

#### 5. 自転車の I o T 化の促進

#### 6. 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備

### 目標 2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現

#### 7. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進

#### 8. 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出

#### 9. 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進

#### 10. 自転車通勤の促進

【指標】通勤目的の自転車分担率

[ 実績値 15.2%(2015 年度) 目標値 16.4%(2020 年度) ]

### 目標 3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現

#### 11. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致

#### 12. 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出

【指標】先進的なサイクリング環境の整備を目指すモデルルートの数

[ 実績値 0 ルート(2017 年度) 目標値 40 ルート(2020 年度) ]

### 目標 4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

#### 13. 高い安全性を備えた自転車の普及促進

【指標】自転車の安全基準に係るマークの普及率

[ 実績値 29.2%(2016 年度) 目標値 40%(2020 年度) ]

【指標】自転車乗用中の交通事故死者数

[ 実績値 480 人(2017 年度) 目標値第 10 次交通安全基本計画の計画期間に、自転車乗用中の死者数について、道路交通事故死者数全体の減少割合以上の割合で減少させることを目指す。(2020 年度) ] (13~17 の関連指標)

14. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進

【指標】自転車技士の資格取得者数

[実績値 80,185 人(2017 年度) 目標値 84,500 人(2020 年度)] (13,14 の関連指標)

15. 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施

16. 学校における交通安全教室の開催等の推進

【指標】交通安全について指導している学校の割合

[実績値 99.6%(2015 年度) 目標値 100%(2019 年度)]

17. 自転車通行空間の計画的な整備の促進(再掲)

18. 災害時における自転車の活用の推進

### 3. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置

施策を着実に実施するため、計画期間中に国が講じる措置を一覧表に整理

### 4. 自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

(1) 関係者の連携・協力

(2) 計画のフォローアップと見直し

(3) 調査・研究、広報活動等

(4) 財政上の措置等

(5) 附則に対する今後の取扱方針

➤ 道路交通法に違反する行為への対応については、自転車運転者講習制度の運用状況等も踏まえつつ、必要に応じて検討

➤ 自転車の損害賠償については、条例等による保険加入を促進し、新たな補償制度の必要性等を検討

## 資料5 計画の策定経過

### (1) 策定経過

#### 第1回策定委員会(諮問) 平成30年12月25日

- 〔内容〕
1. (仮称)相模原市自転車活用推進計画の趣旨について
  2. 計画骨格(案)について
  3. 計画策定に向けたスケジュールについて

#### 自転車利活用実態調査 平成31年3月6日～3月13日

- 〔内容〕
1. 自転車利活用の実態や要望等を把握するため、アンケート調査を実施  
(回収数：500票)  
(対象：相模原市内在住者)

#### 第2回策定委員会 令和元年6月7日

- 〔内容〕
1. (仮称)相模原市自転車活用推進計画(素案)について
  2. 計画策定に向けたスケジュールについて

#### 第3回策定委員会(答申) 令和元年9月17日

- 〔内容〕
1. (仮称)相模原市自転車活用推進計画(案)について

#### 計画案に対するパブリックコメントの実施 令和元年12月10日～令和2年1月16日

意見提出者数：3人 意見件数：12件

#### 第4回策定委員会 令和2年3月5日

- 〔内容〕
1. パブリックコメントの意見と市の考え方について

## (2) 相模原市自転車活用推進計画策定委員会委員名簿

機 関 ・ 役 職 等	氏 名	備 考
東洋大学 国際地域学部 国際地域学科 教授	岡村 敏之	
東海大学 工学部 土木工学科 特任准教授	鈴木 美緒	
相模原市自治会連合会 理事	嘉松 皓	第1回
相模原市自治会連合会 副会長	森 逸雄	第2回～
相模原商工会議所 1号議員女性会副会長	安元 安紀子	
相模原交通安全協会 会長	井上 政市	
相模原市交通安全母の会連合会 副会長	荻原 ますみ	
東日本旅客鉄道株式会社 横浜支社 総務部 企画室副課長	仲手川 仁志	
小田急電鉄株式会社 交通企画部 課長	上田 敬生	
京王電鉄株式会社 計画管理部 計画担当課長	藤井 一郎	
神奈川中央交通株式会社 運輸計画部 計画課長	露木 輝久	
神奈川県警察 相模原市警察部 担当補佐官	角田 博之	～第2回
	三浦 諭	第3回～
神奈川県警察 相模原警察署 交通第一課長	出口 しのぶ	第1回
	飯高 千里	第2回～
神奈川県警察 相模原南警察署 交通課長	塩澤 正憲	～第2回
	水川 敏幸	第3回～
神奈川県警察 相模原北警察署 交通課長	守屋 孝仁	
神奈川県警察 津久井警察署 交通課長	中山 信一	～第2回
	伊澤 浩明	第3回～
国土交通省 関東地方整備局 相武国道事務所 副所長	市川 明広	第1回
国土交通省 関東地方整備局 相武国道事務所 交通対策課長	島袋 達	第2回～
神奈川県自転車商協同組合 理事長	矢島 定昭	
Team UKYO	沼澤 祐介	
一般社団法人相模原市観光協会 事務局長	小森 豊	
相模原市健康づくり普及員連絡会 会長	松田 正則	
公募委員	小黑 芳男	
公募委員	荻野 隆介	
公募委員	加藤 功	

### ( 3 ) 相模原市自転車活用推進計画策定委員会への諮問・答申

#### 諮問

F No. 0・4・8  
平成30年12月25日

相模原市自転車活用推進計画策定委員会委員長 殿

相模原市長 加山 俊夫 印

(仮称)相模原市自転車活用推進計画について(諮問)

このことについて、次のとおり諮問します。

- 1 諮問事項  
(仮称)相模原市自転車活用推進計画について
- 2 諮問理由  
別紙のとおり

以 上

## 2 諮問理由

本市では、平成24年3月に「相模原市自転車対策基本計画」を策定し、安全で快適な「自転車のまち相模原」を目指して、歩行者・自転車通行環境の改善や自転車等の安全・適正利用の促進、多様な駐車需要への対応など、総合的な自転車対策に取り組んできました。

一方、平成29年5月1日に施行された「自転車活用推進法」の第11条では、市町村は、国の自転車活用推進計画を勘案して、当該市町村の区域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画を定めるよう努めることと規定されました。

これを受け、自転車を活用したまちづくりを総合的・計画的に推進すべく、「(仮称)相模原市自転車活用推進計画」を策定するにあたり、相模原市自転車活用推進計画策定委員会からの御意見をいただきたく諮問するものです。

答申

令和元年9月17日

相模原市長 本村 賢太郎 殿

相模原市自転車活用推進計画策定委員会  
委員長 岡村 敏之

(仮称)相模原市自転車活用推進計画について(答申)

平成30年12月25日付けF N . 0・4・8をもって諮問のありました標記のことについて、別添のとおり答申します。

以上

## 資料6 自転車利活用実態調査（市民アンケート）

### 1. アンケート概要

目的・方法：本市における自転車利活用に関する実態と課題を把握するため、民間リサーチ会社のインターネットアンケートサービスを活用することにより、市民の意見をスピーディーに把握し、計画を推進する上での迅速・的確な意思決定や政策反映に資するものです。

実施時期：平成31年3月6日～3月13日

対象者：相模原市内在住者の男女15歳以上

回収票数：500票

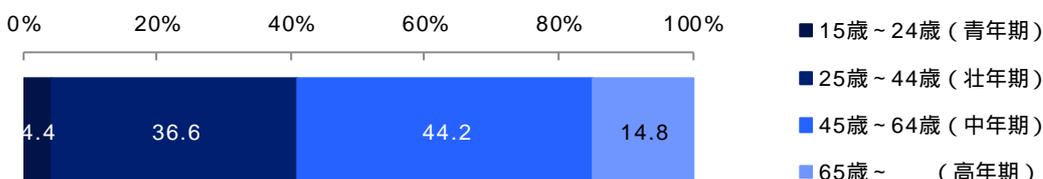
### 2. 調査結果の概要

#### （1）回答者の属性

##### 年齢

- ・回答者の年齢構成は、45歳～64歳(中年期)が最も多く44.2%であり、次いで25歳～44歳(壮年期)が36.6%でした。
- ・これに対し、65歳～(高年期)が14.8%、15歳～24歳(青年期)が4.4%と比較的少ない傾向でした。

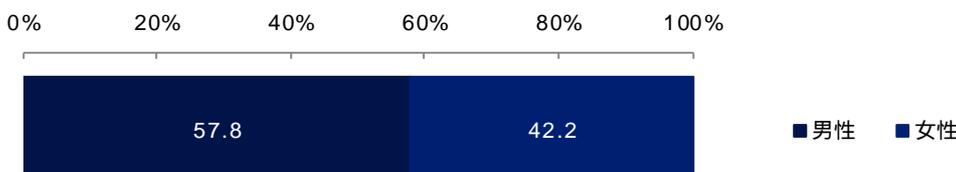
##### 回答者の年齢構成



##### 性別

- ・回答者の性別比は、男性57.8%、女性42.2%となっています。

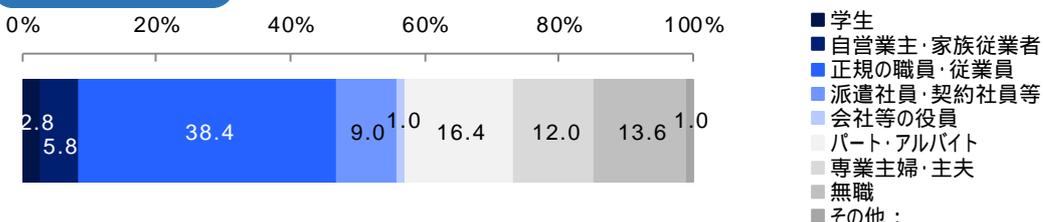
##### 回答者の性別



##### 職業

- ・回答者の職業は、正規の職員・従業員が最も多く、次いでパート・アルバイト、無職、専業主婦・主夫、派遣社員・契約社員等、自営業主・家族従業員者、学生と続いています。

##### 回答者の職業



## (2) 自転車の利用状況など

普段どのくらいの頻度で自転車を利用していますか。

- ・全体では、「1週間に5日以上」が34.0%で最も高く、次いで「1週間に1～2日」が20.2%で続いています。
- ・「年齢区分」では、「15歳～24歳(青年期)」で「1週間に5日以上」が全体と比較して高く、「65歳～(高年期)」で「1週間に3～4日」「1週間に1～2日」が全体と比較して高くなっています。

### 自転車の利用頻度

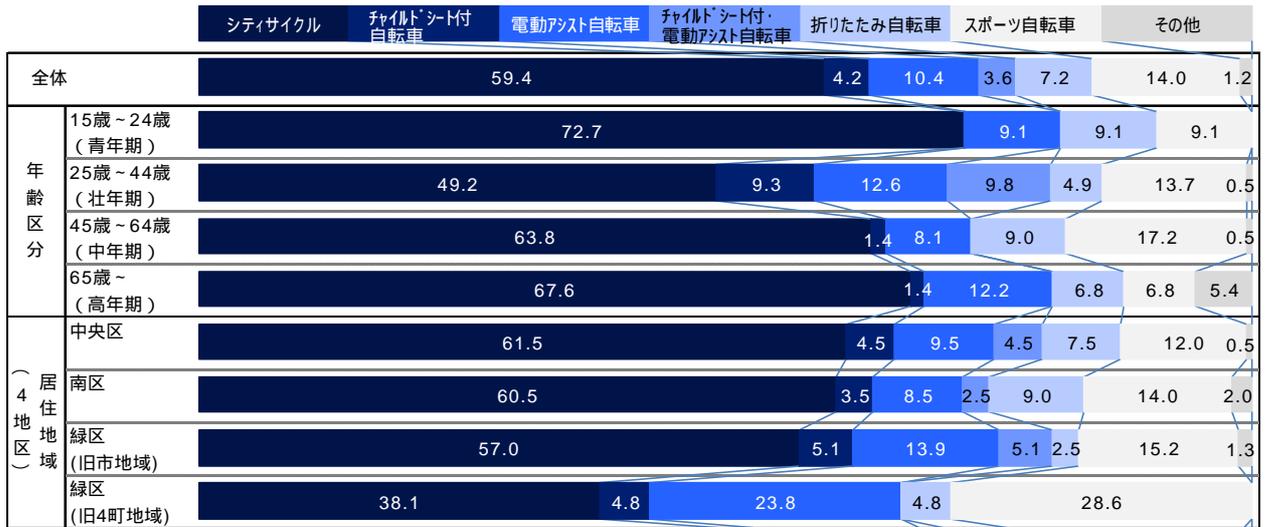
		1週間に5日以上	1週間に3～4日	1週間に1～2日	1ヶ月に数日	それ以下
全体		34.0	18.2	20.2	19.8	7.8
年齢区分	15歳～24歳 (青年期)	40.9	22.7	4.5	18.2	13.6
	25歳～44歳 (壮年期)	37.7	13.7	24.0	18.6	6.0
	45歳～64歳 (中年期)	33.9	18.1	15.8	24.0	8.1
	65歳～ (高年期)	23.0	28.4	28.4	10.8	9.5
(4) 居住地域	中央区	38.5	16.0	21.5	18.5	5.5
	南区	32.0	21.0	18.0	19.0	10.0
	緑区 (旧市地域)	29.1	17.7	24.1	20.3	8.9
	緑区 (旧4町地域)	28.6	14.3	14.3	38.1	4.8

(単位：%)

**あなたが、最もよく使う自転車の種類は何ですか。**

- ・全体では、「シティサイクル」が59.4%で最も高く、次いで「スポーツ自転車」が14.0%で続いています。
- ・「年齢区分」では、「15歳～24歳(青年期)」で「シティサイクル」、「25歳～44歳(壮年期)」で「チャイルドシート付自転車」「チャイルドシート付・電動アシスト自転車」、「65歳～(高年期)」で「シティサイクル」が全体と比較して高くなっています。
- ・「居住地域」では、「緑区(旧4町地域)」で「電動アシスト自転車」「スポーツ自転車」が全体と比較して高くなっています。

**よく使う自転車の種類**



スポーツ自転車：ロードバイク、クロスバイク等。

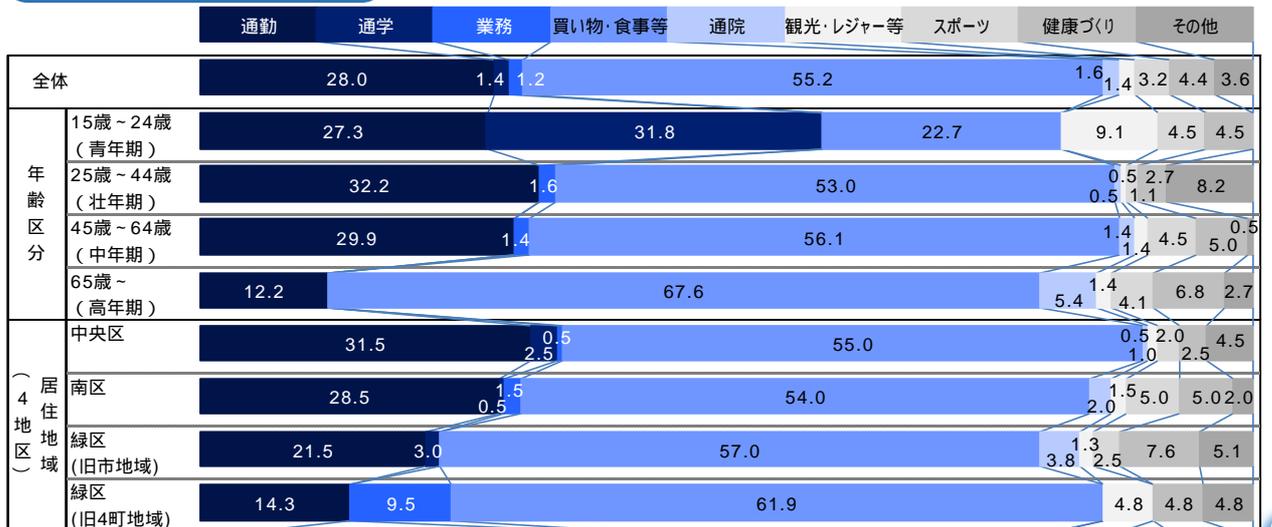
(単位：%)

**自転車を最も多く利用する目的は何ですか。**

(自転車を利用して行う事柄のうち、最も自転車に乗る頻度が多い目的をお答えください。)

- ・全体では、「買い物・食事等」が55.2%で最も高く、次いで「通勤(28.0%)」「健康づくり(4.4%)」となっています。
- ・「年齢区分」では、「15歳～24歳(青年期)」で「通学」「観光・レジャー等」、「65歳～(高年期)」で「買い物・食事等」が全体と比較して高くなっています。
- ・「居住地域」では、「緑区(旧4町地域)」で「業務」や「買い物・食事等」が全体と比較して高くなっています。

**自転車の利用の多い目的**



業務：打合せ・会議、配達・仕入れ等

(単位：%)

「 の設問」での最も多く利用する目的において、自転車から他の交通手段へ最もよく乗り換えるものは何ですか。

- ・全体では、「乗り換えなし」が49.8%で最も高く、次いで「鉄道」が36.6%が続いています。
- ・「利用目的」では、「通勤」で「鉄道」、「通学」で「鉄道」「バイク」、「業務」で「鉄道」、「通院」で「バス」「乗り換えなし」、「観光・レジャー等」及び「スポーツ」で「自動車」「乗り換えなし」、「健康づくり」で「乗り換えなし」が全体と比較して高くなっています。

### 利用目的別の自転車からよく乗り換える交通手段

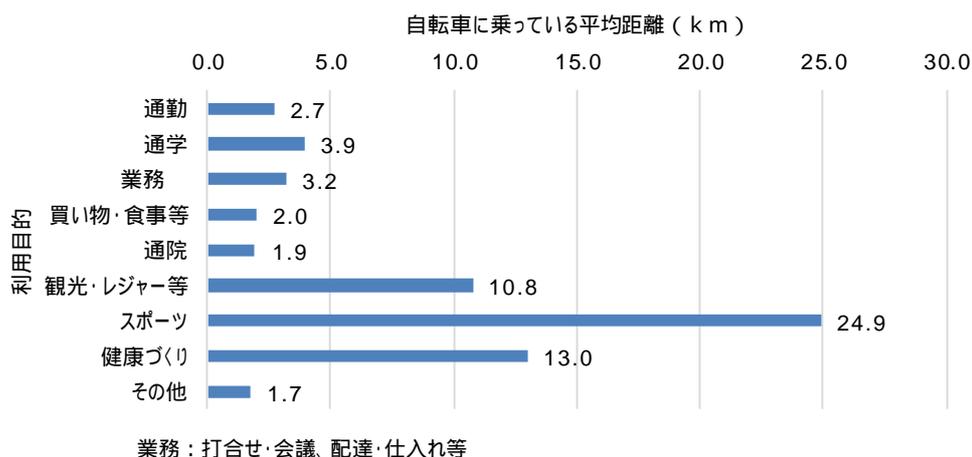
		鉄道	バス	タクシー	自動車	バイク	その他	乗り換えなし
全体		36.6		2.6	9.6	0.6	0.6	49.8
利用目的	通勤	47.9		3.6	0.7	7.9	0.7	38.6
	通学	57.1				14.3		28.6
	業務（打合せ・会議、配達・仕入れなど）	50.0						50.0
	買い物・食事等	34.8		2.5	9.8	0.4		52.5
	通院	12.5	12.5	12.5				62.5
	観光・レジャー等	14.3		28.6				57.1
	スポーツ	25.0		18.8				56.3
	健康づくり	22.7	4.5	4.5				68.2
	その他	11.1	16.7	5.6				66.7

(単位：%)

「 の設問」での最も多く利用する目的において、自転車に乗っている距離及び所要時間は片道どのくらいですか。

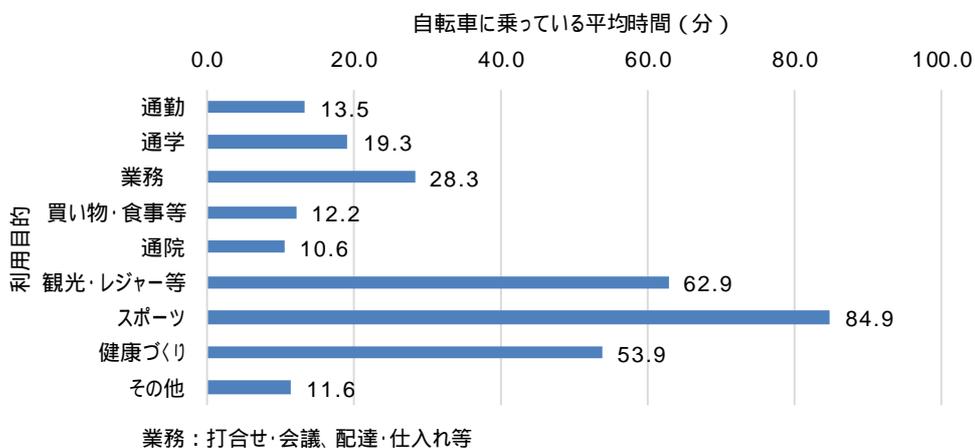
- ・「通勤」「通学」「業務」「買い物・食事等」「通院」が目的の自転車走行距離は、片道2 km ~ 4 km 程度となっています。
- ・「観光」「健康づくり」が目的の自転車走行距離は、片道11 km ~ 13 km 程度となっています。
- ・「スポーツ」が目的の自転車走行距離は、片道25 km 程度となっています。

### 利用目的別の自転車に乗っている片道平均距離



- ・「通勤」「買い物・食事等」「通院」が目的の自転車走行時間は、片道10分 ~ 15分程度となっています。
- ・「通学」「業務」が目的の自転車走行時間は、片道20分 ~ 30分程度となっています。
- ・「観光・レジャー等」「健康づくり」が目的の自転車走行時間は、片道50分 ~ 60分程度となっています。
- ・「スポーツ」が目的の自転車走行時間は、片道85分程度となっています。

### 利用目的別の自転車に乗っている片道平均時間



### 相模原市内での日常的な移動で、最も利用回数の多い交通手段は何ですか。

- ・全体では、「自転車」が37.0%で最も高く、次いで「自動車(34.6%)」「鉄道(12.4%)」となっています。
- ・「年齢区分」では、「15歳～24歳(青年期)」で「鉄道」、「65歳～(高年期)」で「徒歩」が全体と比較して高くなっています。
- ・「居住地域」では、「緑区(旧市地域)」で「自動車」、「緑区(旧4町地域)」で「バス」「自転車」が全体と比較して高くなっています。
- ・「職業」では、「学生」で「鉄道」、「自営業主・家族従業者」で「自転車」、「正規の職員・従業員」で「鉄道」「自動車」、「派遣社員・契約社員等」で「自転車」、「パート・アルバイト」で「自転車」、「専業主婦・主夫」で「自転車」「徒歩」、「無職」で「徒歩」が全体と比較して高くなっています。

### 市内における日常利用の多い交通手段

		鉄道	バス	自動車	タクシー	バイク	自転車	徒歩	その他
全体		12.4	3.8	34.6	2.2		37.0		9.8
年齢区分	15歳～24歳(青年期)		31.8	4.5	13.6	4.5	40.9		4.5
	25歳～44歳(壮年期)	13.7	3.3	36.6		1.6	36.1		8.7
	45歳～64歳(中年期)	11.3	3.6	36.7		0.5	37.6		7.7
	65歳～(高年期)	6.8	5.4	29.7	1.4		36.5		20.3
(4)居住地域	中央区	12.5	3.0	34.0		2.0	39.5		9.0
	南区	13.5	3.5	30.0	0.5	3.0	38.5		11.0
	緑区(旧市地域)	12.7	3.8	43.0		1.3	30.4		8.9
	緑区(旧4町地域)	14.3		52.4			23.8		9.5
職業	学生		35.7	7.1	7.1	7.1	35.7		7.1
	自営業主・家族従業者	10.3	6.9	34.5		3.4	44.8		
	正規の職員・従業員	17.7	2.1	43.2		3.6	25.0		7.8
	派遣社員・契約社員等	13.3	6.7	26.7			46.7		6.7
	会社等の役員		40.0			40.0			20.0
	パート・アルバイト	8.5	6.1	34.1			46.3		4.9
	専業主婦・主夫	1.7		33.3			50.0		15.0
	無職	5.9	5.9	20.6	2.9		41.2		23.5
	その他			60.0			20.0		20.0

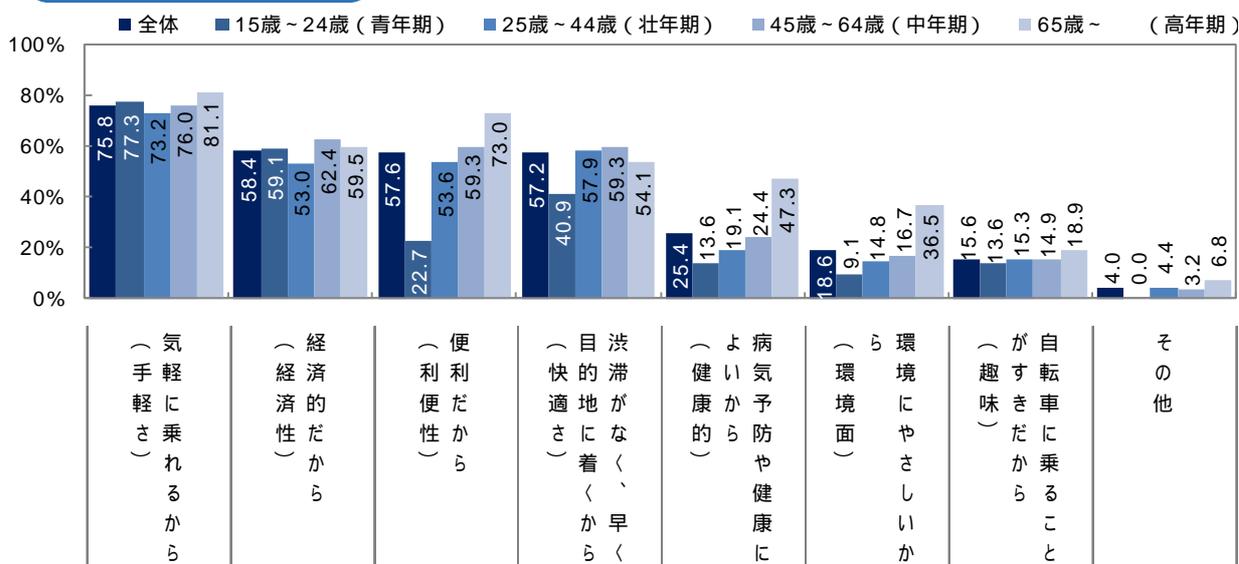
バス：コミュニティバスを含む。  
バイク：原動機付自転車を含む。

(単位：%)

### 自転車を利用する理由を教えてください。

- ・全体では、「気軽に乗れるから(手軽さ)」が75.8%で最も高く、次いで「経済的だから(経済性)(58.4%)」「便利だから(利便性)(57.6%)」となっています。
- ・「年齢区分」では、「65歳～(高年期)」で「気楽に乗れるから(手軽さ)」「便利だから(利便性)」「病気予防や健康によいから(健康的)」「環境にやさしいから(環境面)」が全体と比較して高くなっています。

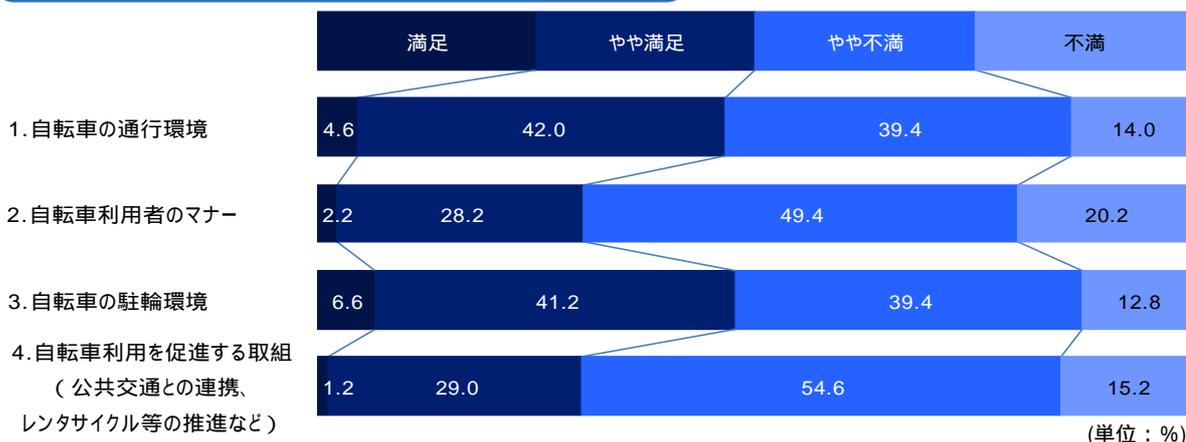
### 自転車を利用する理由



### 本市の自転車に関する状況について、現在の満足度を教えてください。

- ・「1. 自転車の通行環境」の全体では、「やや満足」が42.0%で最も高く、次いで「やや不満」が39.4%で続いています。
- ・「2. 自転車利用者のマナー」の全体では、「やや不満」が49.4%で最も高く、次いで「やや満足」が28.2%で続いています。
- ・「3. 自転車の駐輪環境」の全体では、「やや満足」が41.2%で最も高く、次いで「やや不満」が39.4%で続いています。
- ・「4. 自転車利用を促進する取組」の全体では、「やや不満」が54.6%で最も高く、次いで「やや満足」が29.0%で続いています。

### 本市の自転車に関する状況に対する満足度(全体)



- ・「自転車の通行環境」については、「中央区」で「やや満足」、「南区」で「やや不満」、「緑区(旧4町地域)」で「やや不満」「不満」が全体と比較して高くなっています。
- ・「自転車利用者のマナー」については、「緑区(旧市地域)」で「やや満足」、「緑区(旧4町地域)」で「やや不満」「不満」が全体と比較して高くなっています。
- ・「自転車の駐輪環境」については、「緑区(旧4町地域)」で「不満」が全体と比較して高くなっています。
- ・「自転車利用を促進する取組」については、「中央区」で「やや満足」、「緑区(旧4町地域)」で「不満」が全体と比較して高くなっています。

### 本市の自転車に関する状況に対する満足度（居住地域別）

		満足	やや満足	やや不満	不満
環境 の 通 行	中央区	6.5	48.5	34.0	11.0
	南区	3.5	37.0	44.5	15.0
	緑区 (旧市地域)	3.8	44.3	35.4	16.5
	緑区 (旧4町地域)	19.0	57.1		23.8
の マ ナ ー	中央区	4.0	27.5	50.0	18.5
	南区	1.5	26.0	51.0	21.5
	緑区 (旧市地域)		39.2	41.8	19.0
	緑区 (旧4町地域)	14.3	57.1		28.6
駐 輪 環 境	中央区	8.0	40.0	40.0	12.0
	南区	7.0	42.5	37.0	13.5
	緑区 (旧市地域)	3.8	41.8	43.0	11.4
	緑区 (旧4町地域)		38.1	42.9	19.0
促 進 す る 利 用 を	中央区	1.5	34.0	50.0	14.5
	南区	1.5	24.5	59.0	15.0
	緑区 (旧市地域)		30.4	55.7	13.9
	緑区 (旧4町地域)	19.0	52.4		28.6

(単位：%)

## 資料7 用語説明

### 【カ】

#### カラーニート舗装

路面の着色により視認性を強調するための舗装のこと。

#### COOL CHOICE

2030年度までに2013年度比で温室効果ガスの排出量を26%削減するという国の削減目標達成のため、地球温暖化対策に資する「製品」、「サービス」、「行動」を積極的に選択することを促す国民運動のこと。

#### 交通手段分担率

全体の交通手段に対する利用の割合のこと。

### 【サ】

#### 生活道路

その地域に生活する人が、住宅などから主要な道路に出るまでに利用する道のこと。

#### サイクルアンドバスライド

バス停まで自転車で行き、バス停付近に設置してある自転車駐車場に駐車し、バスで駅などの目的地へ向かうシステムのこと。

#### サイクルアンドライド

自転車で駅に来てバス・電車に乗り換えるシステムのこと。

#### サイクルスポーツ

自転車を使って行うスポーツ競技の総称のこと。

#### サイクルツーリズム

自転車での観光振興のこと。

#### サイクルラック

サドルをかけるタイプの自転車置き場のこと。

#### サイクリスト

サイクリングをする人。または、自転車競技の選手のこと。

#### 相模原市安全に安心して自転車を利用しようよ条例

自転車の安全で適正な利用の一層の促進を図るため、自転車を利用する際の交通ルールやマナーの遵守、ヘルメットの着用、点検整備の実施、企業や学校などでの交通安全教育の実施などのほか、自転車事故に備えた保険等への加入を義務付ける条例のこと。

#### 相模原市通学路交通安全プログラム

市民、地域団体、警察、事業者、行政機関等が連携し、通学路の安全確保に向けた取組を継続的に推進するための体制のこと。

#### シェアサイクル

街中に複数の自転車貸出拠点(ポート)を設置し、利用者が貸出拠点のどこにでも返却することが可能なシステムのこと。

## 自転車安全利用五則

自転車に乗るときの基本ルールのことであり、「 自転車は、車道が原則、歩道は例外 」、「 車道は左側を通行 」、「 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行 」、「 安全ルールを守る(飲酒運転・二人乗り・並進の禁止、夜間はライトを点灯、交差点での信号遵守と一時停止・安全確認) 」、「 子どもはヘルメットを着用 」の5つのこと。

## 自転車専用通行帯

道路交通法第20条第2項の道路標識等により、車両通行帯の設けられた道路において、自転車が通行しなければならない車両通行帯として指定された車両通行帯のこと。

## 自転車等

自転車及び原動機付自転車のこと。

## 自転車道

自動車交通から構造的に分離された、自転車専用(一部は歩行者との共用)の通行空間のこと。

## 自転車歩行者道

道路構造令第2条第3号に規定される、専ら自転車及び歩行者の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分のこと。

## 自転車レーン

自転車のみが通行できる専用のレーンのことであり、道路交通法で定められた標識標示があり、自転車(幼児、高齢を除く。)は、専用通行帯を通行しなければならないとされている。

## 自発光式道路鋳

交差点、カーブ等で車両のドライバーに注意を喚起するために、交差点の中心又は縁石等に設ける太陽電池を利用した発光鋳のこと。

## smart move

公共交通機関の利用やエコカーへの乗り換え、徒歩や自転車利用の推奨など、日常の様々な行動を工夫して、CO2排出量を削減しようという取組のこと。

## 「する」、「みる」、「ささえる」スポーツの推進

国の第2期スポーツ基本計画において定義されている、スポーツへの参画の考え方のこと。

## 【タ】

### 電動アシスト自転車

電動機により人力を補助する自転車のこと。

## 【ハ】

### ピクトグラム

何らかの情報や注意を、わかりやすく伝えるために表示される絵文字のこと。

## 【ラ】

### レガシー

オリンピック・パラリンピック競技大会等の開催により開催都市や開催国が、長年にわたり継承・享受できる、大会の社会的・経済的・文化的恩恵のこと。

## レンタサイクル

駅や交通ターミナル等で通勤・通学・買い物などの目的のために自転車を貸し出す事業で、1台の自転車を複数の利用者が利用できるシステムのこと。



## 相模原市自転車活用推進計画

---

発行 令和2年3月

編集 相模原市 都市建設局 まちづくり事業部 都市整備課

〒252-5277 神奈川県相模原市中央区中央 2-11-15

TEL : 042-769-8258

FAX : 042-754-8490

Eメール : [toshiseibi@city.sagamihara.kanagawa.jp](mailto:toshiseibi@city.sagamihara.kanagawa.jp)