

相模原市自転車活用推進計画 (改定版) (案)



相模原市



目 次

第1章 計画の概要	1
1 計画策定及び改定の趣旨	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3-1 成果指標の考え方	71
資料3-2 前期における成果指標の進捗状況	74
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	75
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 計画策定及び改定の趣旨

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、東京2020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競技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関心が高まり、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県内で初めて設けました。

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)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、同法の趣旨を踏まえ、これまでの基本計画にスポーツや健康増進、観光などの新たな自転車活用の観点と、それに伴う自転車等のより一層の安全利用の観点を加えた新たな計画として、令和2年3月に「相模原市自転車活用推進計画」(以下「本計画」という。)を策定しました。

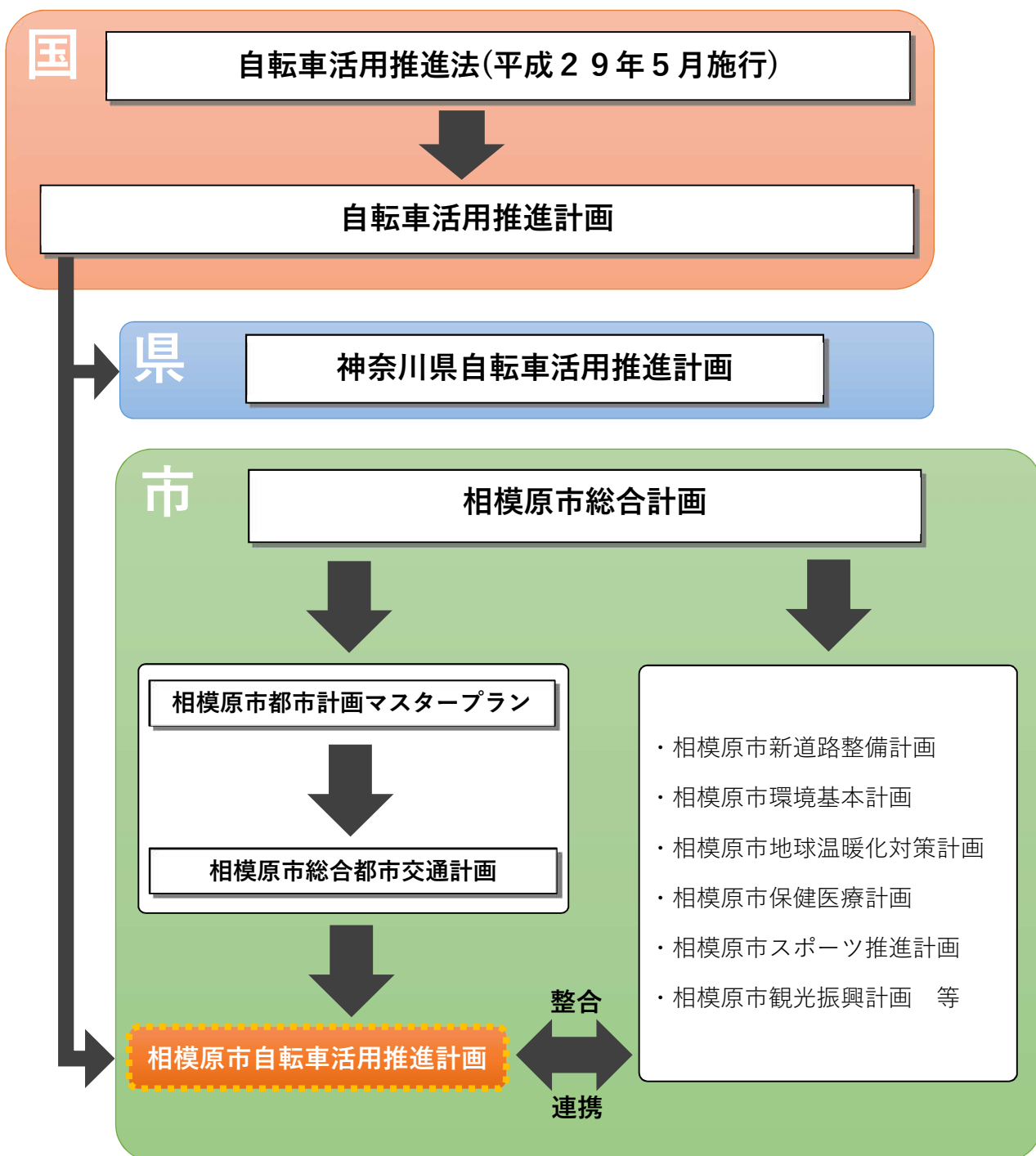
本計画は計画期間を前期・後期に区分し、前期の最終年度である令和5年度に後期の実施に向けた中間見直しを行うこととしています。

中間見直しでは、前期における施策の進捗状況の評価・検証を踏まえ、成果指標を一部改定するとともに、法制度の改正や市の関連計画等との整合性の確保に留意し、施策内容の時点修正を行いました。

※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「相模原市新道路整備計画」、「相模原市環境基本計画」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

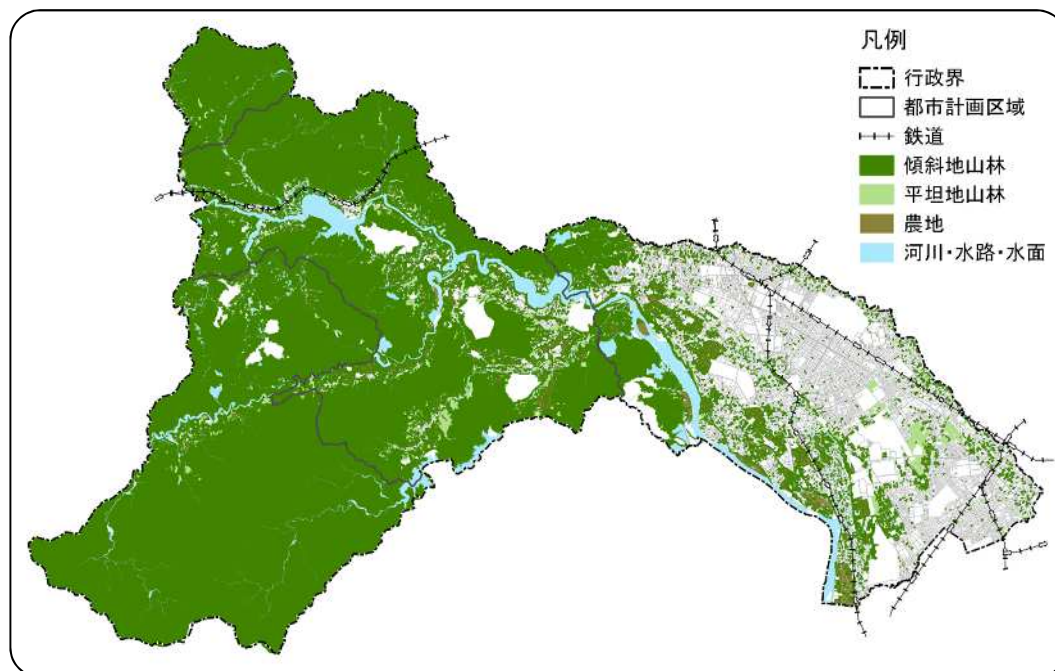
本市は神奈川県北西部、東京都心からおおむね30～60kmに位置しており、北部は東京都、西部は山梨県と接し、面積は328.91km²です。

(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。



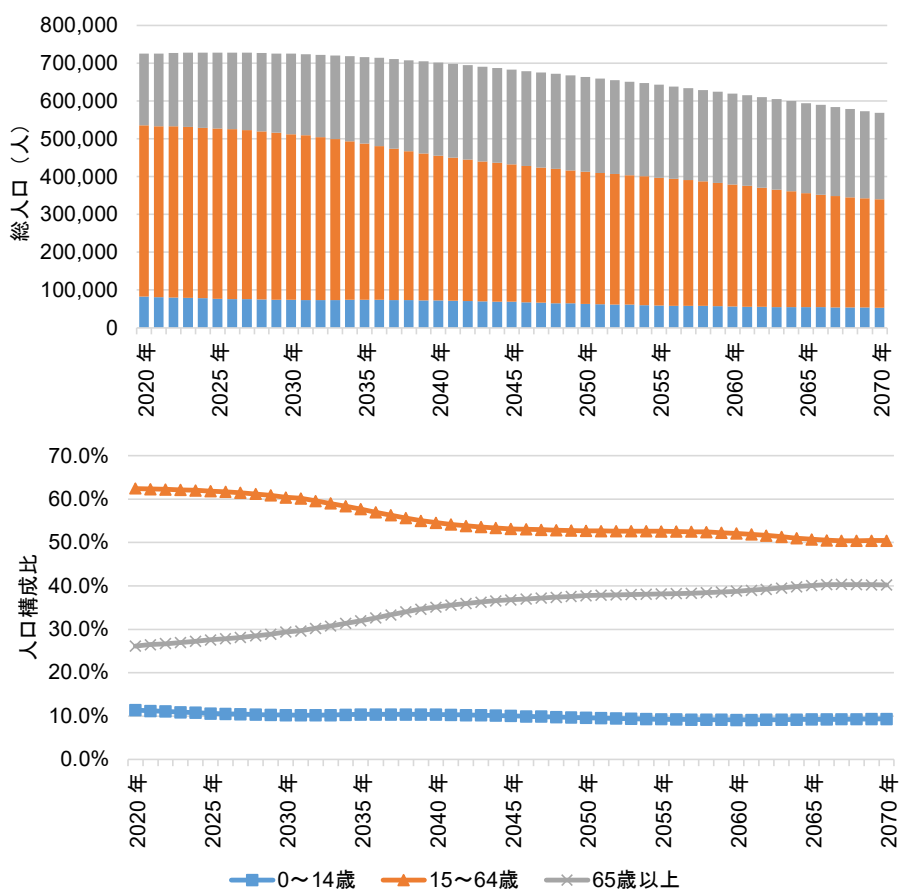
(3) 人口

本市の人口は、令和5年1月1日現在で726,031人です。

出生率及び生残率を中位と想定した場合の将来人口推計では、令和7（2025）年をピークに、その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歳人口及び15歳～64歳人口は減少し、65歳以上人口の増加が進むものと見込まれています。

本市の人口推移(推計値)

年齢3区分別人口及び構成比の推移（中位ケース）



出典：「令和4年度相模原市将来人口推計業務委託報告書」（令和5年2月）

(4) 道路

全道路延長約2,481km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	88.363	84.428	105.825	2,192.329

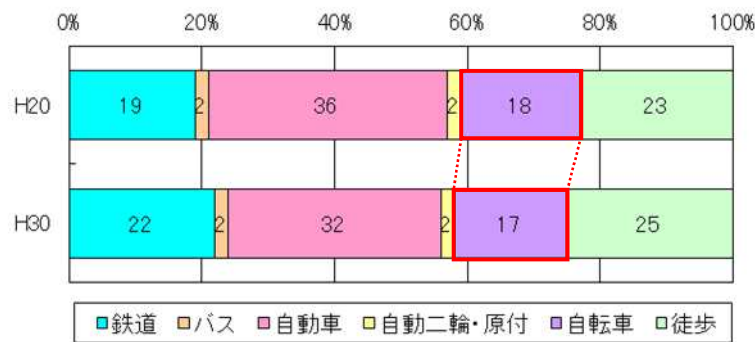
出典：相模原市作成資料(令和5年3月)

2 自転車の利用状況

(1) 交通手段分担率※

本市における平成30年の自転車分担率は17%となっており、平成20年の18%に比べて1ポイント減少しています。

本市の交通手段分担率

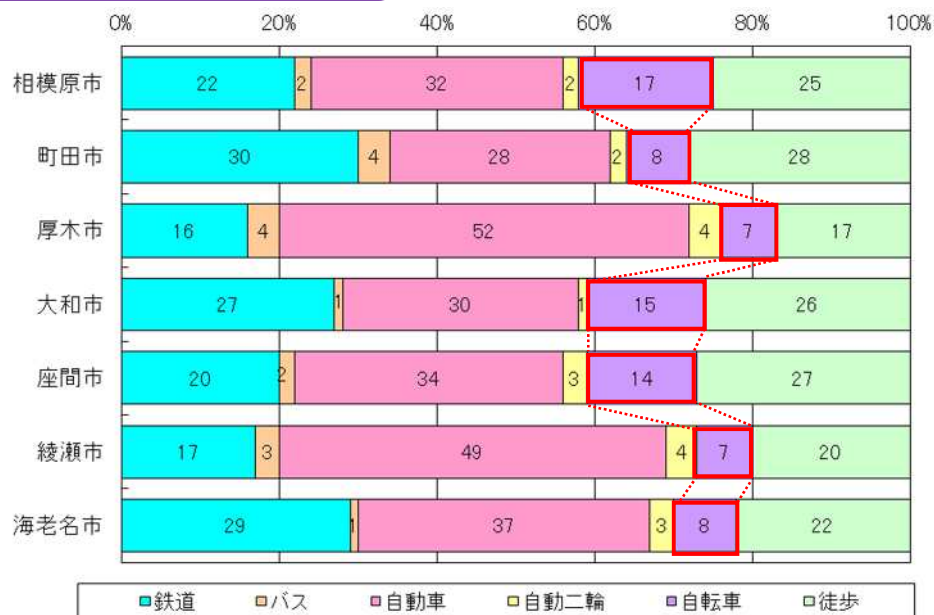


出典：「第5回東京都市圏パーソントリップ調査」及び「第6回東京都市圏パーソントリップ調査」

(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

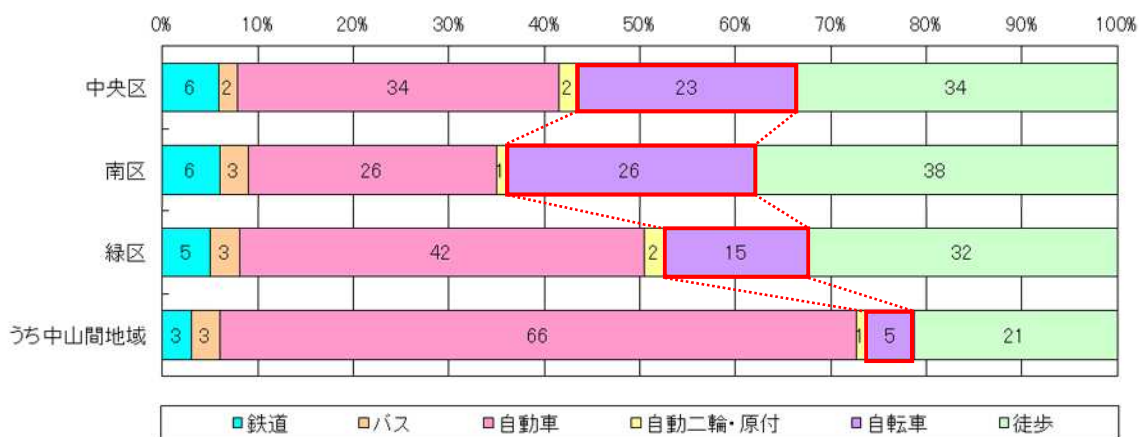


出典：「第6回東京都市圏パーソントリップ調査」

(3) 市内の交通手段

市内を発着とする移動における区別の自転車分担率は、南区が最も高く、中山間地域の多い緑区が最も低くなっています。

市内を発着とする代表交通手段分担率（区別）



※端数処理のため、構成比の合計が100%にならない場合がある。

出典：「第6回東京都市圏パーソントリップ調査」

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。

①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。

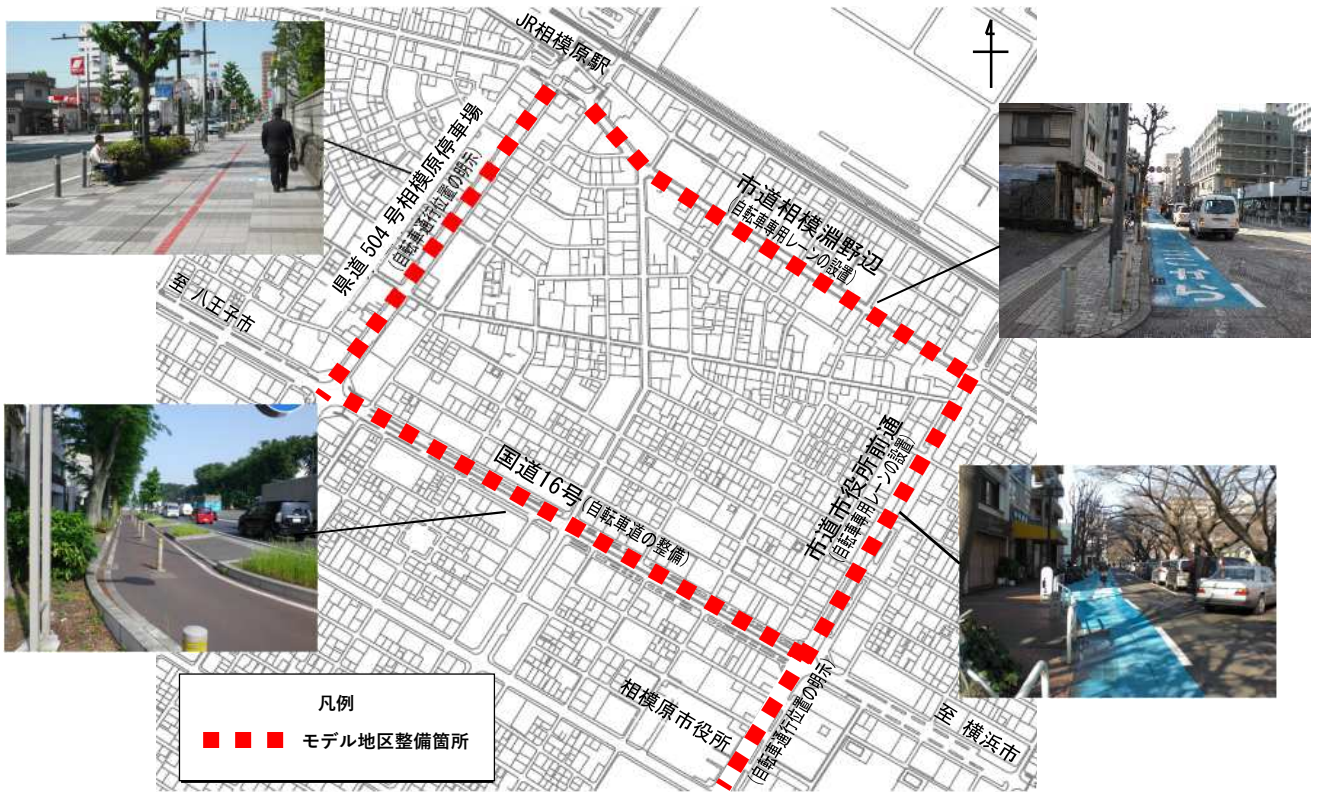
また、平成26年12月に自転車通行環境整備方針を策定し、自転車通行環境のネットワーク化を進めてきました。

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	延長（平成30年度末時点）	延長（令和4年度末時点）
自転車道の整備	2,960m	2,960m
自転車レーンの設置	1,810m	1,810m
自転車歩行者道における通行位置の明示	3,570m	3,570m
ピクトグラム [*] や矢羽根型路面表示の設置	3,350m	11,383m
合計	11,690m	19,723m

出典：相模原市作成資料(令和5年3月)

②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。

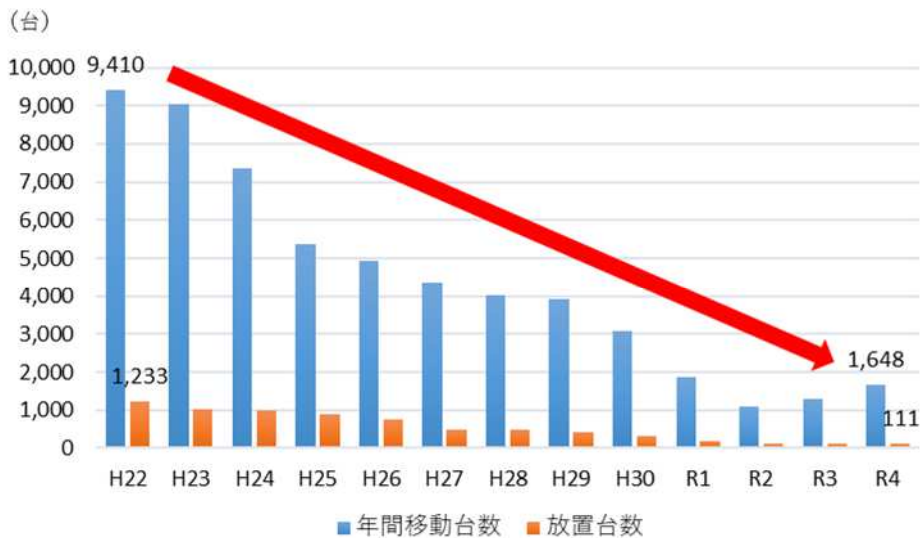
▼ 放置防止啓発

市内小・中学校等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、令和4年度は約1,600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(令和5年3月)

③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交通量の多さ、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ーの指導・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。

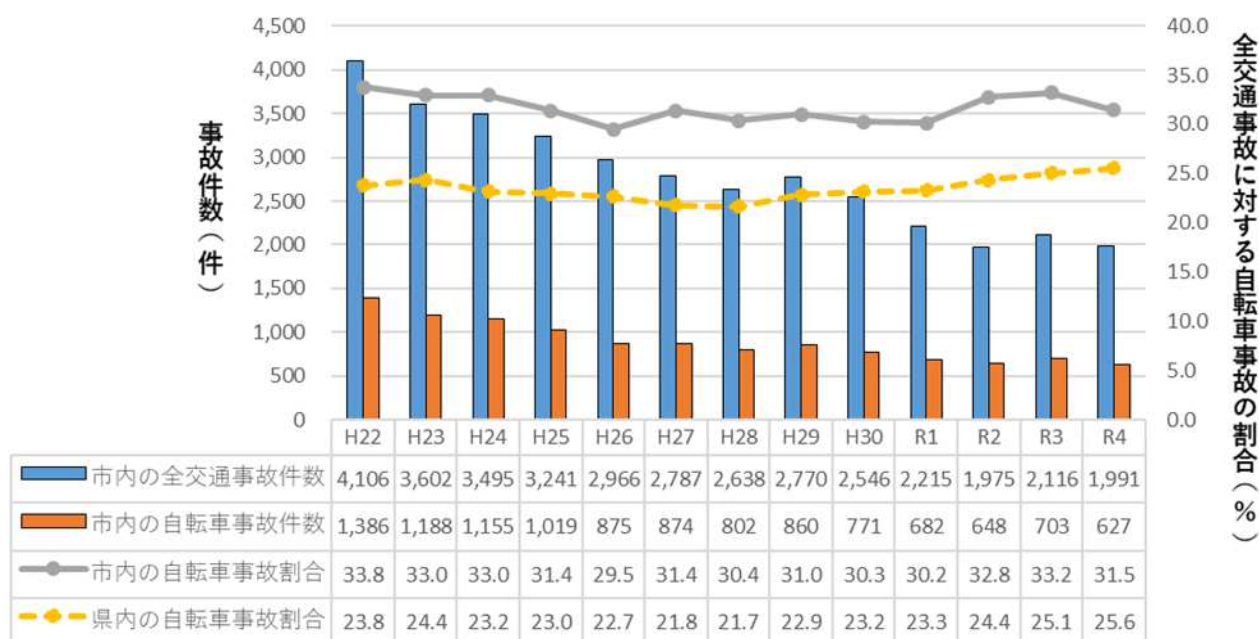
また、平成29年12月に自転車条例を制定し、平成30年7月から自転車損害賠償保険等への加入を義務化したことから、保険加入などについての更なる広報・啓発活動を推進していく必要があります。なお、神奈川県でも平成31年4月から同様の条例が施行され、令和元年10月から自転車損害賠償保険等への加入が義務化されています。

令和5年4月には、道路交通法(昭和35年法律第105号)の改正により、全ての自転車利用者に対して自転車用ヘルメットの着用が努力義務化されたことから、自転車用ヘルメットの着用についても広報・啓発活動を推進していく必要があります。

①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、令和4年では31.5%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



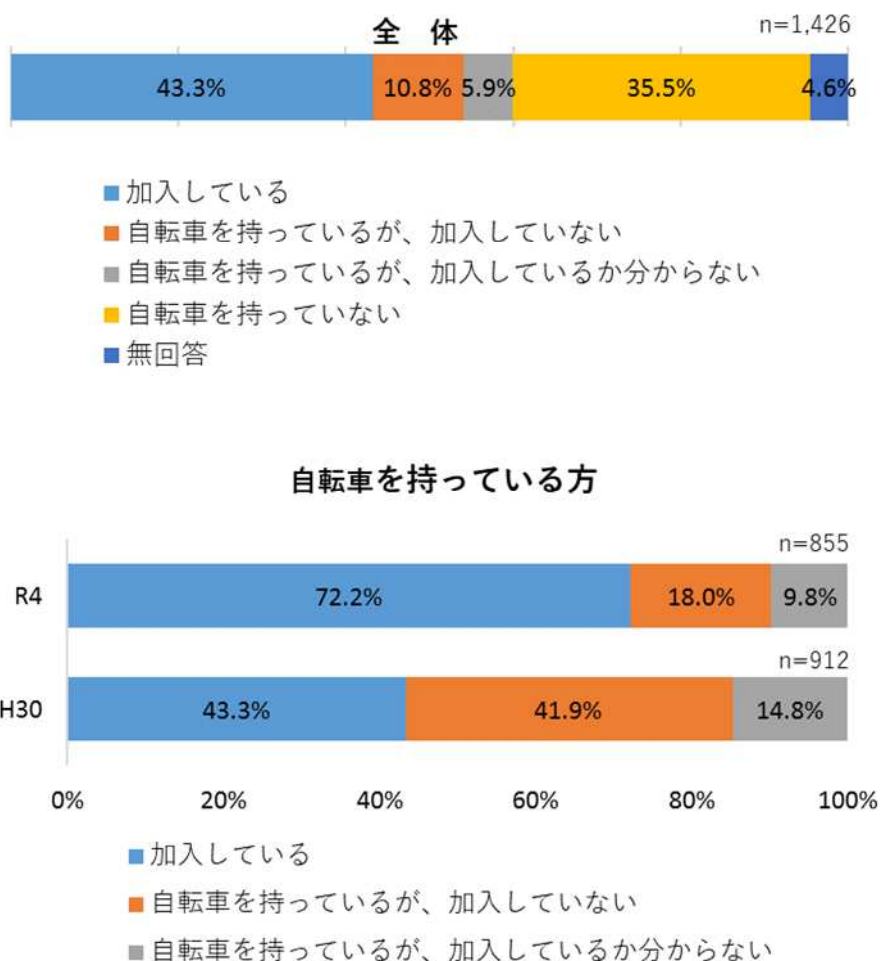
出典：「神奈川県警察提供資料」を基に作成(令和5年3月)

②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、令和4年度の全体では「加入している」が43.3%、「自転車を持っているが、加入していない」が10.8%、「自転車を持っているが、加入しているか分からない」が5.9%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72.2%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7割の自転車利用者が加入している状況となっています。なお、平成30年度の43.3%と比較すると28.9ポイント増加しています。

保険への加入状況



出典：相模原市「市政に関する世論調査報告書」（令和5年1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。

令和5年3月現在、約43,000台分の市営自転車駐車場等が整備されており、市全体としては充足している状況となっていますが、自転車等の利用が多い一部の地域(相模大野駅・淵野辺駅周辺等)では利用率が100%超ないしは100%近くなっています。

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。

① 自転車駐車場の整備状況

令和5年3月現在、約43,000台分の市営自転車駐車場等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	44施設	26,771	2,539	29,310
公共	15施設	9,256	1,321	10,577
民間	10施設	3,295	187	3,482
合計	69施設	39,322	4,047	43,369

※民間自転車駐車場は、駅からおおむね300m以内で、収容台数50台以上のもの

出典：相模原市作成資料(令和5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)	令和4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	14施設	26,037	23,199	89.0%
路上等自転車駐車場	14施設	979	3,839	3.9回転
無料自転車駐車場	5施設	1,794	848	47.3%
バス停留所 無料自転車駐車場	10施設	497	194	39.0%

※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、令和4年5月調査時点の数値

出典：相模原市作成資料(令和5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)	令和4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	13施設	10,059	7,410	75.0%
(公財)相模原市まち・ みどり公社	1施設 (定期貸し)	470	424	90.3%
	1施設 (時間貸し)	48	125	2.6回転

出典：相模原市作成資料(令和5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。

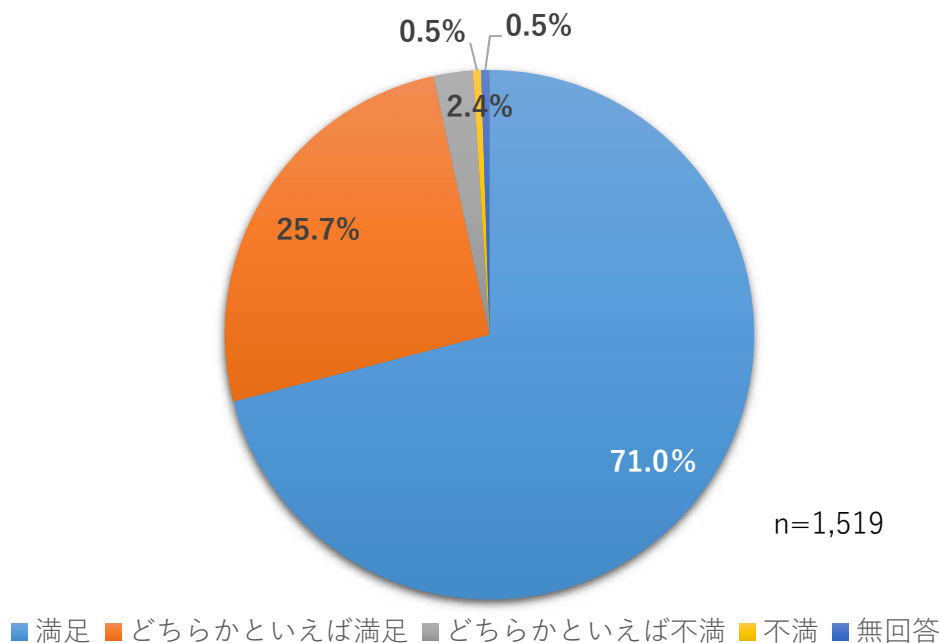
②市営自転車駐車場の運営状況

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、ベルトコンベアの改修など、施設・設備の改善を進めるとともに、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令和4年度の利用者満足度調査では、96.7%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



※端数処理(小数点第2位を四捨五入)のため、構成比の合計が100%にならない場合がある。

出典：相模原市「令和4年度利用者満足度調査」(令和4年12月)

③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、脱炭素社会の実現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。

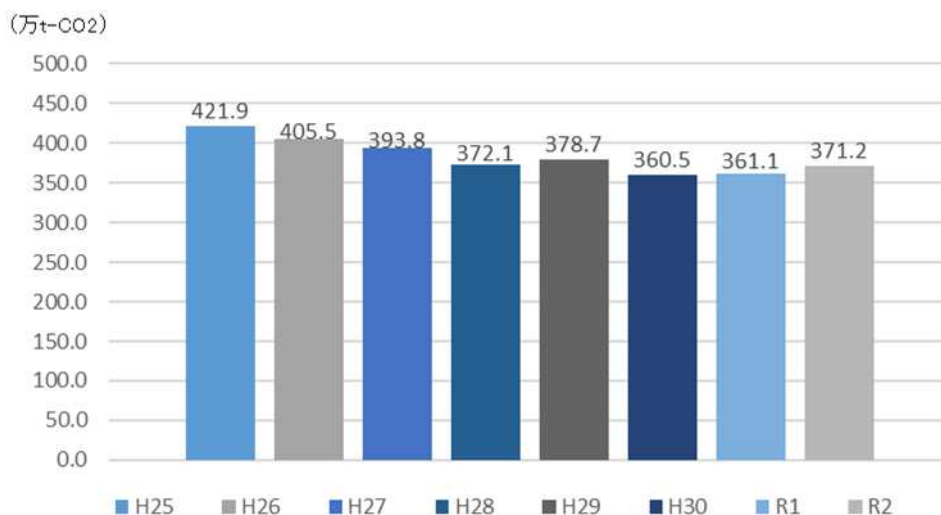
また、自転車利用による利便性や回遊性が向上し、適正な利用が図られることで、地域の活性化に資する効果も期待されます。

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。

① 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、引き続き脱炭素社会の実現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

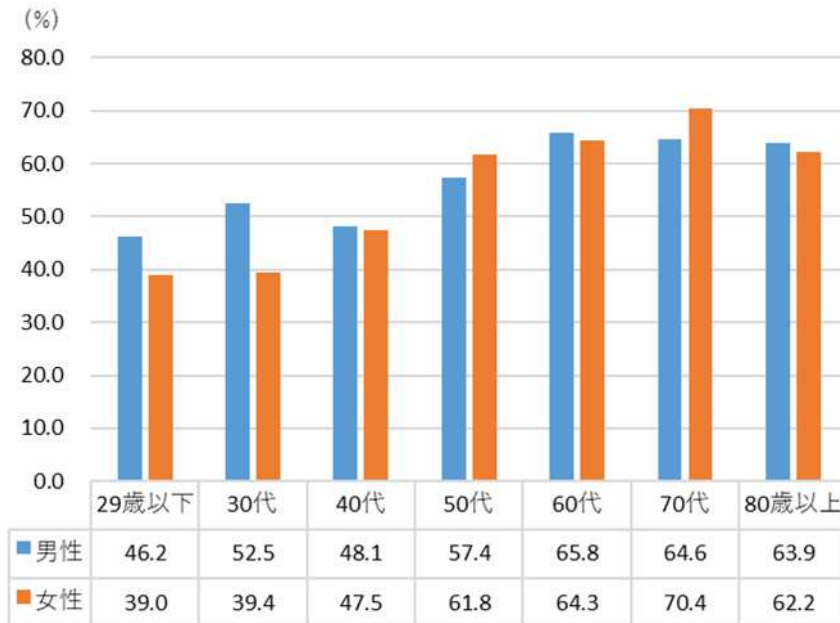


出典：「第2次相模原市地球温暖化対策計画実施状況報告書(令和3年度報告)」(令和5年4月)

②健康の維持・増進に対する取組

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、若い世代に向けた働きかけが必要です。

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

出典：「相模原市市民生活習慣実態調査報告書」（令和4年3月）

③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。

また、必要な場所で自由に貸出・返却ができるシェアサイクル[※]の導入に向けて、駅前や公共施設など市内40箇所(令和5年7月末時点)にシェアサイクルステーション(自転車の貸出及び返却場所)を設置し、実証実験を実施しています。

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	94	定期利用	85.4
相模原駅南口自転車 駐車場	平成28年11月1日	一日利用	32	一日利用	44.8
		定期利用	30	定期利用	81.1

※利用率は令和4年度平均

※事業開始日は、(公財)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(令和5年3月)

(2) 本市にサイクリスト[※]を誘致するための東京 2020 オリンピック競技大会

レガシー[※]の活用

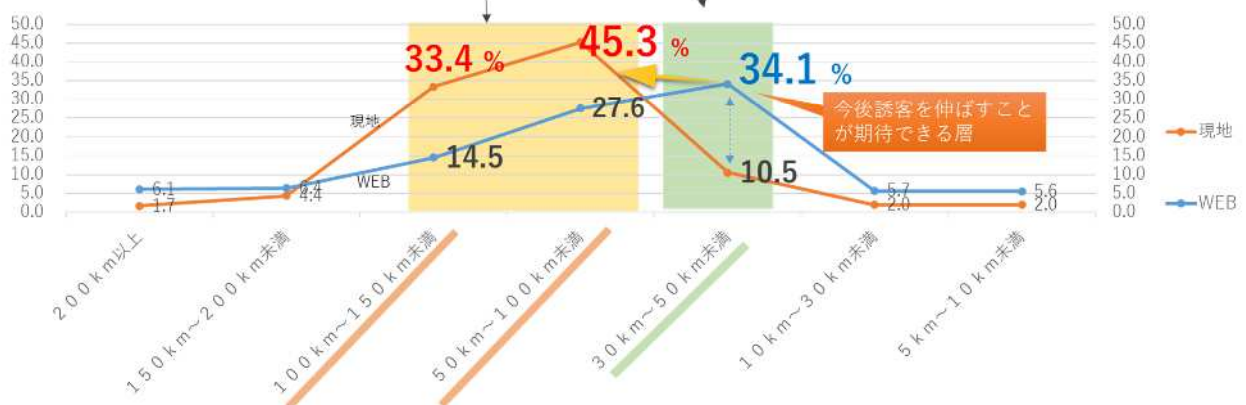
サイクリスト全体のボリュームゾーンは初中級者(1回当たりの走行距離が 30~50 km)ですが、市内を走行するサイクリストは中上級者(1回当たりの走行距離が 50 km 以上)の割合が高くなっており、長距離を走行するサイクリストに着目したサイクルラック[※]の設置等利便性の向上のための環境整備が必要となっています。

これらの環境整備に加え、東京 2020 オリンピック競技大会のレガシーとしてサイクリング環境の充実やコース情報等の発信を図り、競技大会に向けて喚起してきた市民の自転車競技に対する関心の維持向上、オリンピックコースとしての知名度をサイクリストの誘致につなげることが求められています。

本市を訪れるサイクリストの1回あたりの走行距離

サイクリスト全体のボリュームゾーンは**初中級者** (30~50km/1回)

市内を走るサイクリストは**中上級者** (50km以上/1回) の割合が高い



出典：相模原市作成資料

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、環境負荷の低減、健康増進を推進します

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、環境への配慮や健康づくりなど、自転車を活かしたまちづくりを進めます。



基本目標 5：東京 2020 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、東京 2020 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コースの一部が本市緑区内に設定されたことに伴い、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。



▲自転車道の整備



▲車道混在の整備

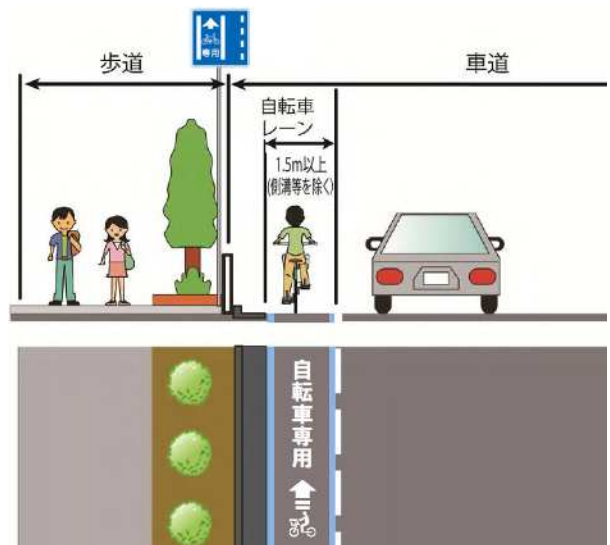
自転車通行環境の整備イメージ(施策1関連)

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)

自転車通行環境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における自転車通行環境ネットワーク候補路線を基本とします。

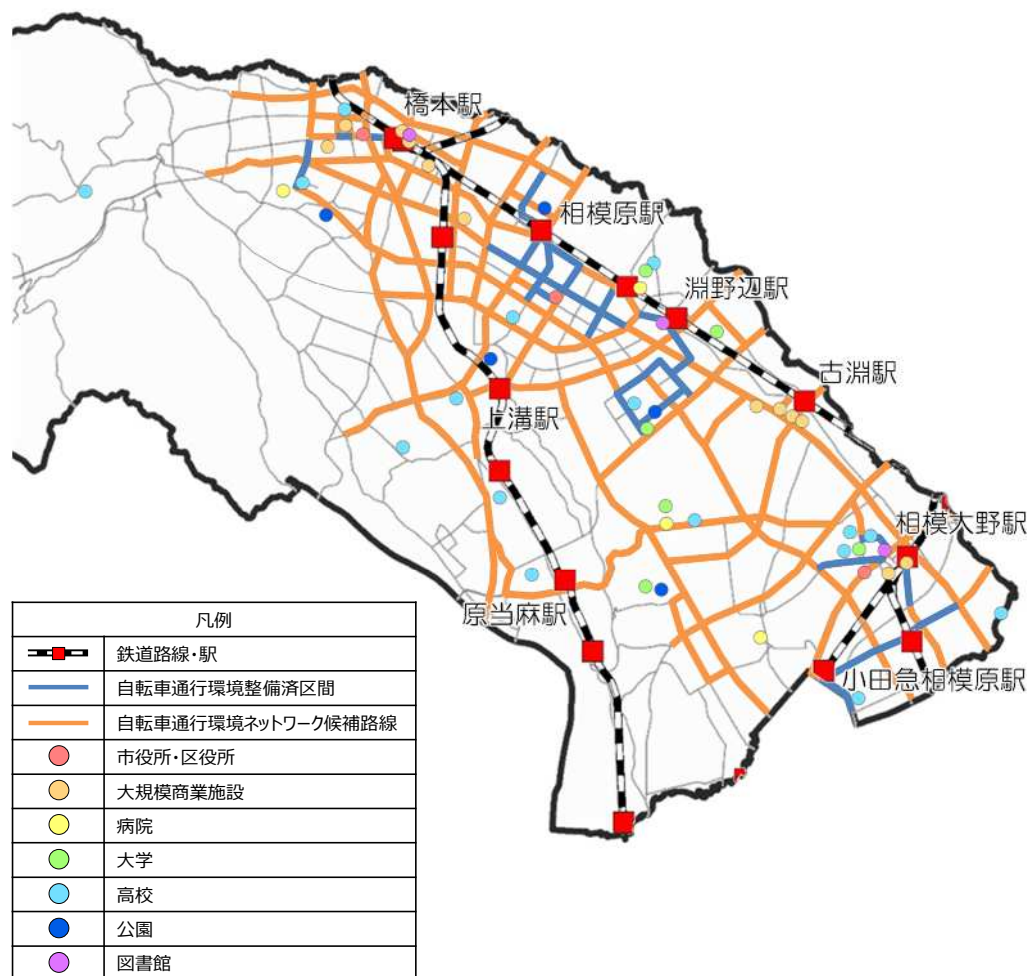
また、自転車通行環境ネットワークの形成をより効率的かつ効果的に行うため、数多くの検討対象区間について、優先度を判断し、優先整備区間を設定しました。

なお、東京2020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2 3「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。

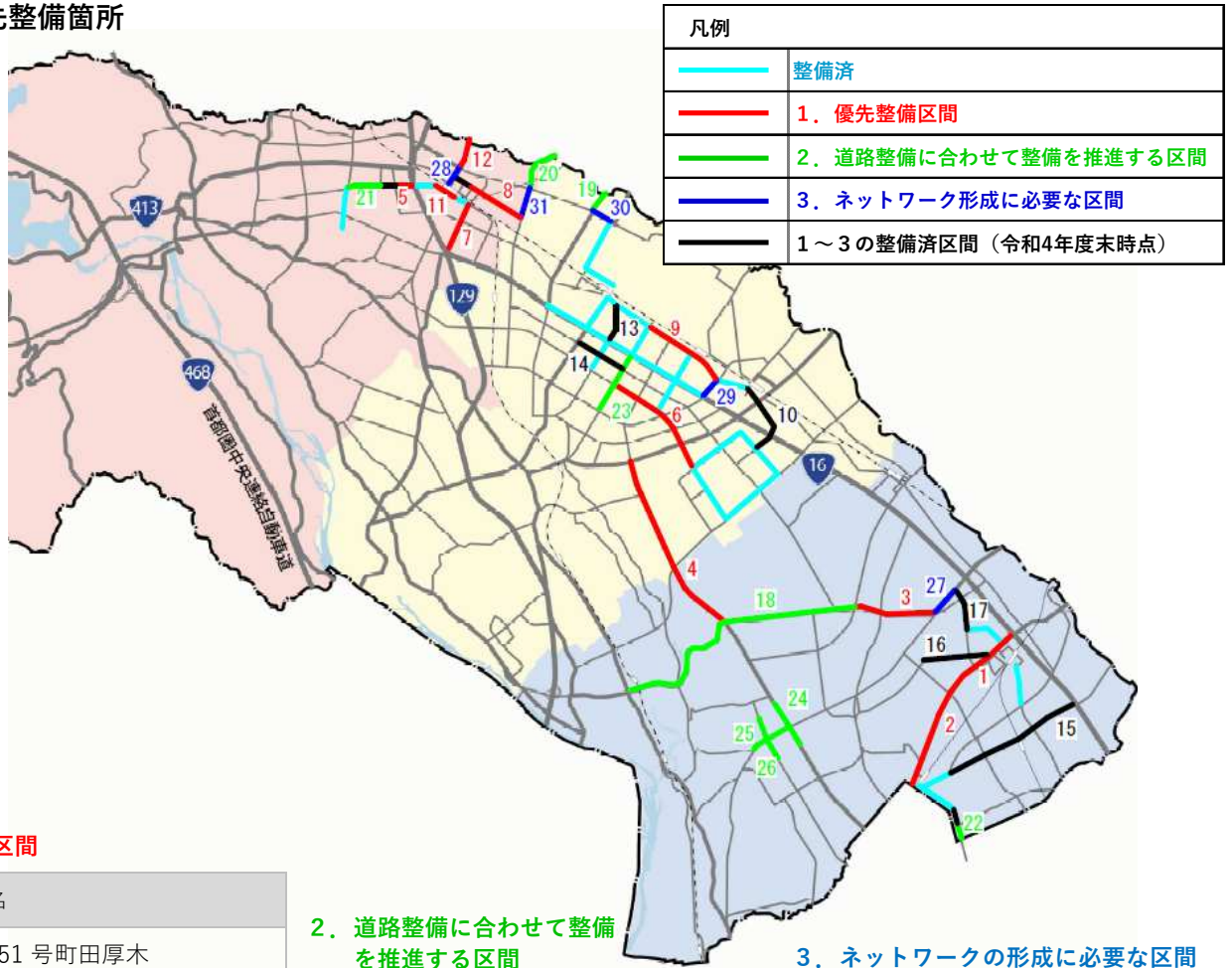
※自転車通行環境整備の詳細については、「資料2 自転車通行環境整備方針」を参照してください。

▼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(令和4年3月)

▼優先整備箇所



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	市道橋本駅西口 一部整備済
6	市道南橋本青葉
7	市道橋本石神
8	市道橋本小山 一部整備済
9	市道相模淵野辺
10	市道相模淵野辺 整備済
11	市道橋本駅西口
12	市道寿橋通
13	市道相模原横山 整備済
14	市道南橋本弥栄荘 整備済
15	市道東林間 整備済
16	市道磯部大野 整備済
17	市道鶴野森大野 整備済

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 一部整備済
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

①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、カラーシート舗装^{*}、道路照明灯、防護柵、自発光式道路^{びょう} 鋏^{*}等の交通安全施設を整備します。

②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。

③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置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。

④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

◆道路交通の円滑化のため、「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、「相模原市駐車場ビジョン」に基づき、駐車場整備地区内の自動車駐車場においては、荷さばきによる路上駐車を防止するため、駐車場の一部を共同荷さばき場として利用する仕組みの構築について研究します。

【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

① 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



▲ 首都圏放置自転車クリーンキャンペーン



▲ 自転車等放置禁止区域のお知らせ看板

②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

①参加・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、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

②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、自転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。

◆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。



▲幼稚園児に対する交通安全教育

【施策7】市・地域・関係機関の連携・協働

①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。

②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。



▲交通安全協会による啓発キャンペーン



▲自転車マナー・アップ呼びかけ隊による声掛け

◆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、道路交通法の改正により、令和5年4月から全ての自転車利用者に対して自転車用ヘルメットの着用が努力義務化されたことから、その周知と併せた自転車用ヘルメット着用の広報・啓発活動を推進します。

◆道路交通法の改正により、令和5年7月から電動キックボード等のうち一定の基準を満たすものについては、原動機付自転車の一類型である「特定小型原動機付自転車^{*}」と位置付けられ、運転免許不要等の新たな交通ルールが適用されたことから、交通ルールの遵守についての広報・啓発活動を推進します。



▲自転車用ヘルメット展示コーナー



▲電動キックボード啓発チラシ

◆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。

【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、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

① 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。

② 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に向けた取組を進めます。

【施策11】施設・設備の改善

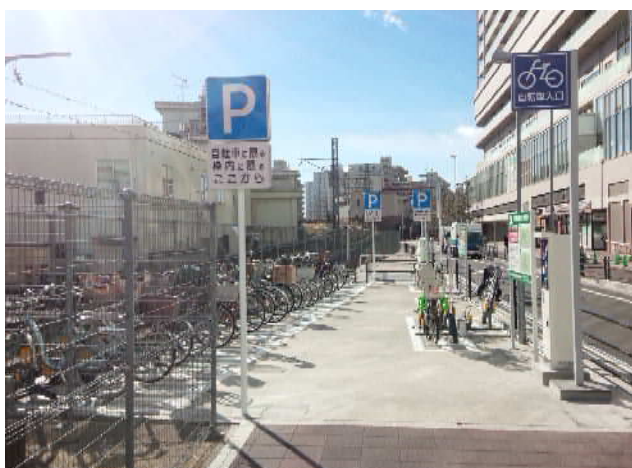
◆電動アシスト自転車やチャイルドシート付自転車、スポーツ自転車など、多様な車種に対応できる駐車スペースの確保に努めるとともに、ラック改修など、利用者の利便性に配慮した施設・設備の改善を進めます。



▲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、市営無料自転車駐車場については、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、民間自転車駐車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車場の有料化▼



▲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、軽微な自転車の修理のほか、受付窓口開設時間の延長や自転車駐車場の利用案内・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14】管理運営体制等の充実

- ◆地震・火災などの災害や感染症の発生を想定した管理運営体制の構築をはじめ、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15】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、環境負荷の低減、健康増進を推進します

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。

【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

①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、意識啓発に取り組みます。

②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、「デコ活[※]」を推進し、日々の生活における自転車の積極的な利用を促します。

また、高齢者をはじめとする多様な世代において、電動アシスト自転車の特性である、こぎ出しがスムーズでふらつきが少ない等の安全性や、筋力の衰えをサポートし重い荷物を楽に運べること等といった機能性、外出距離の延伸や外出回数の増加による健康面の利点の理解が深まれば、自動車の代替手段として普及する可能性があることから、高齢者をはじめとする多様な世代に対する電動アシスト自転車の普及方法について検討を進めます。

③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：東京 2020 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

東京 2020 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取り組みます。

【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・誘致に取り組みます。



▲自転車ロードレース大会 提供：ツアー・オブ・ジャパン組織委員会

基本方針10：サイクルツーリズムの推進

東京 2020 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、自転車が安全に通行できる環境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

①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、令和4年11月に策定した「相模原市サイクルツーリズム推進プラン」に記載する下記の環境整備等を実施することで、首都圏サイクルツーリズムにおけるポジションの確立、オリンピックコースのブランド力を活かした施策展開を実施します。

- コース開発・発信事業
- サイクルステーション整備事業
- 立ち寄りスポット魅力創出事業
- サイクリスト誘客イベント事業

②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。

※具体的な情報発信の方法は以下の内容を想定しています。

- エリアを熟知したサイクリストによるコース情報発信
- 人気コースをもとにしたコースMAPの作成
- インフルエンサーの起用、SNS広告等の配信など



▲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。





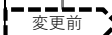

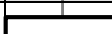
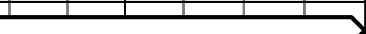

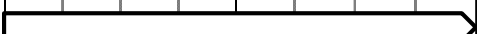

基本目標5の施策については、東京2020オリンピック競技大会を契機とし、レガシーの創出に向けて継続的・効果的に推進していきます。

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。



前期の最終年度である令和5年度に後期の実施に向けた中間見直しを行い、前期における施策の進捗状況の評価・検証を踏まえ、一部の施策について、調査検討・実施のスケジュールの変更を行いました。後期は変更後のスケジュールに基づき計画を推進していきます。








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

No.	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		
		駐車場の一部を共同荷さばき場として利用する仕組みの構築について研究	 	
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		




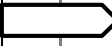


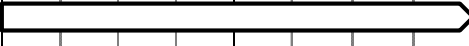

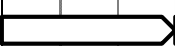

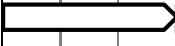









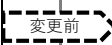



基本目標	2 自転車等の安全・適正利用を促進します
基本方針	4 自転車等の交通ルール・マナーの周知・啓発活動の推進

 ...調査検討
  ...実施



No.	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		

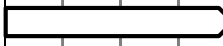










基本目標	3 多様な駐車需要に応じた自転車駐車場の整備・運営を進めます
基本方針	5 自転車駐車場・駐車スペースの確保
	6 自転車駐車場の利便性・サービス向上
	7 自転車駐車場の防犯・安全性向上

 ...調査検討
  ...実施



No.	施策名	取組内容	前期 (R2~R5)	後期 (R6~R9)
9	自転車駐車場の充実	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地震・火災などの災害や感染症の発生を想定した管理運営体制の検討・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	市営有料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、環境負荷の低減、健康増進を推進します
基本方針	8 自転車利活用の推進・促進

 ...調査検討
  ...実施

No.	施策名	取組内容	前期 (R2~R5)	後期 (R6~R9)
16	シェアサイクルの導入	シェアサイクルの導入検討		
			 変更前	 変更前
17	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		
18	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		
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検討・実施		
		公用自転車の利用推進		
20	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		
21	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 東京 2020 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

No.	施策名	取組内容	前期 (R2~R5)	後期 (R6~R9)
22	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		
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		
		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。中間見直しにより新たに設定した成果指標については、基準値は見直し時に把握できる最新の数値とし、目標値は、基準値から4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) または (4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	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%				●								
市営自転車駐車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観客数及びライブ配信視聴者数	27,000人	34,000人									●			
入込観光客数(イベントを除く。)	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3-1 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



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。

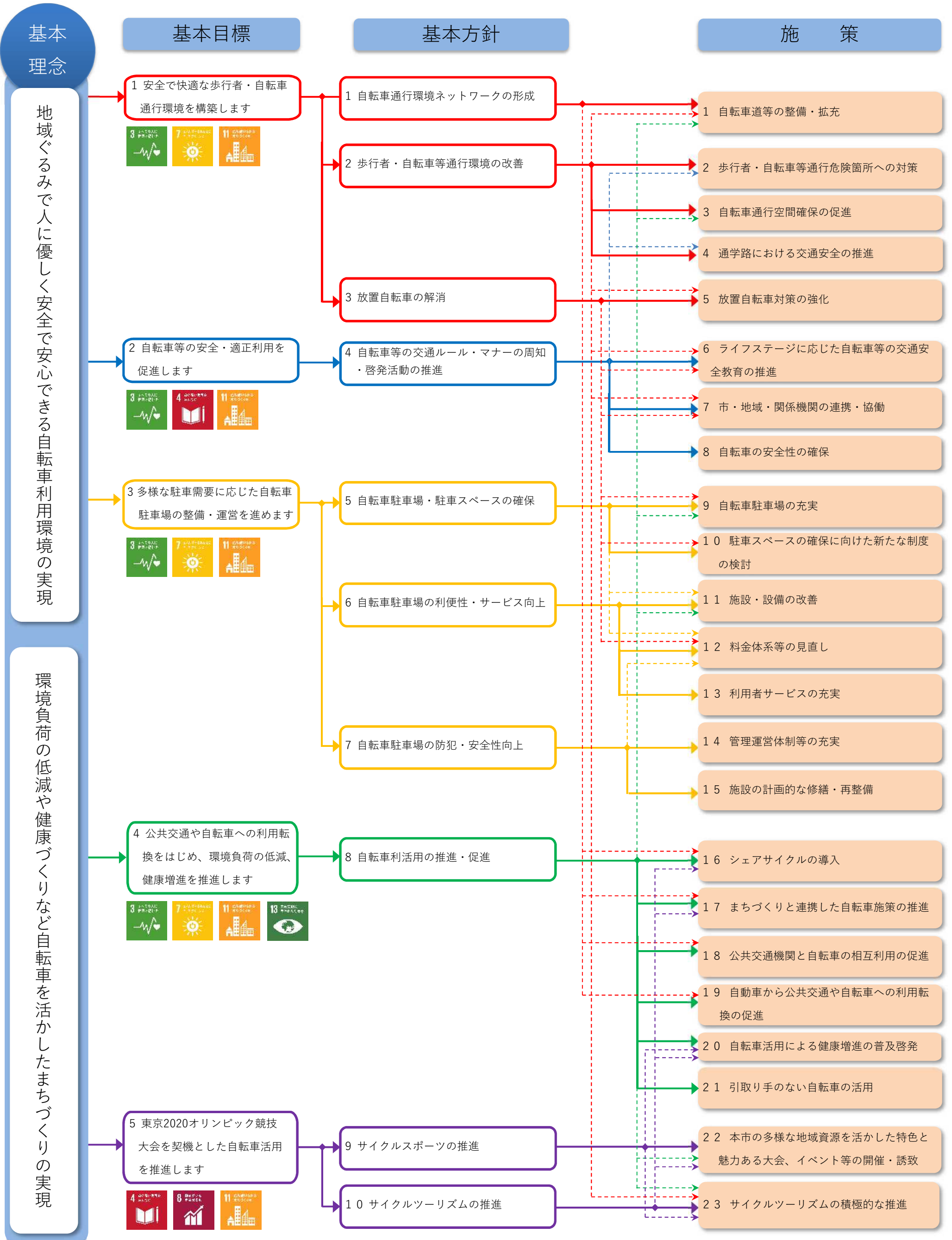
また、必要に応じて、市民や自転車駐車場の利用者等にアンケート調査などを実施し、意見や要望などを把握しながら取り組みます。

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

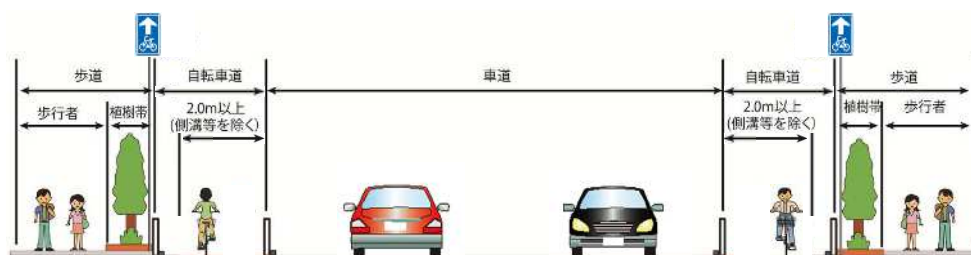
本市における現状、課題等を整理し、整備に当たっては次の8つの視点に基づくものとします。

- ① 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。
- ② 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自転車通行環境ネットワーク候補路線の中から選定します。
- ③ 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。
- ④ 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。
- ⑤ 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。
- ⑥ 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。
- ⑦ 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、荷さばき車両対策等について協議していきます。
- ⑧ 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を行い、道路交通法においても、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①から④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。
 - ①一定の区間長で連続性が確保されていること
 - ②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
 - ③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
 - ④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
- 特定小型原動機付自転車及び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。



- ・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には、50m 間隔でピクトグラムを設置する。
- ・起終点、交差点前後のピクトグラム周辺 3mには青色の路面表示で着色する。

- ・带状路面表示は青色でレーンの両側 30cm の着色とする。

自転車専用

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。
- 特定小型原動機付自転車及び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。
- 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 1.0 m以上 1.5m未満とすることができます。

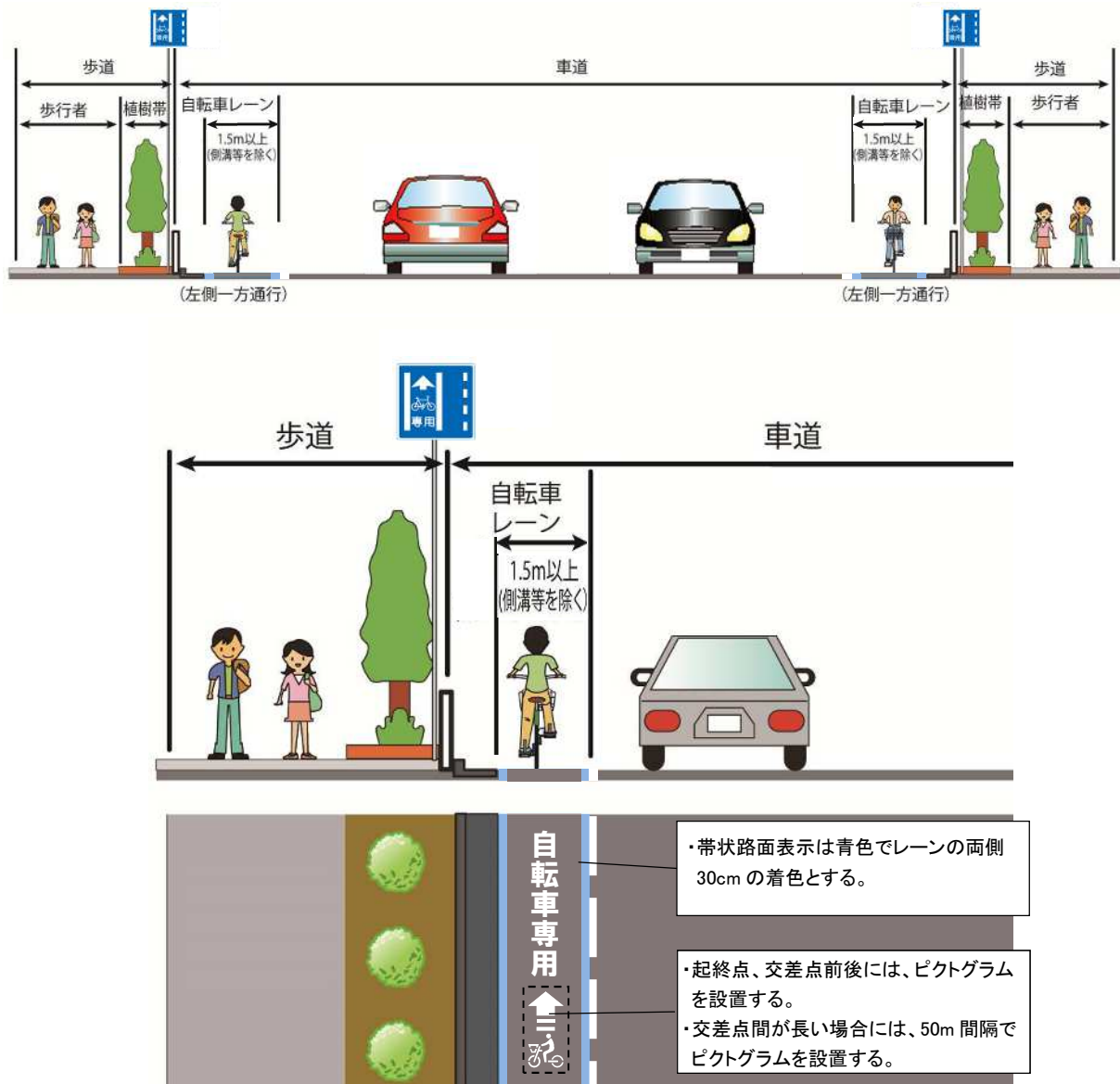
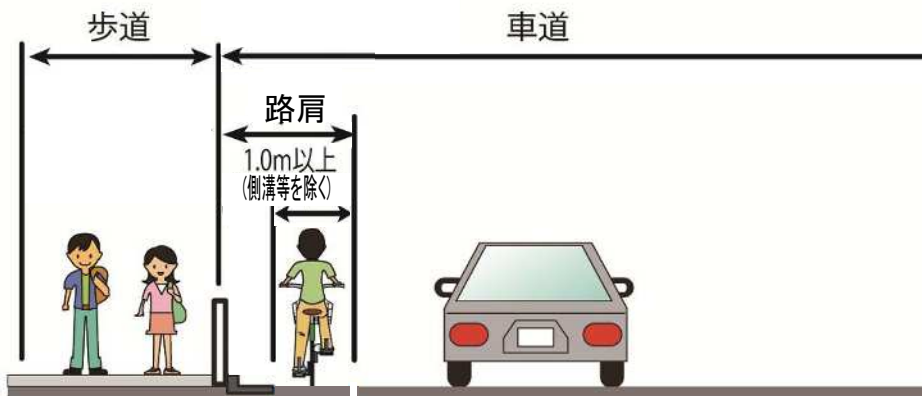
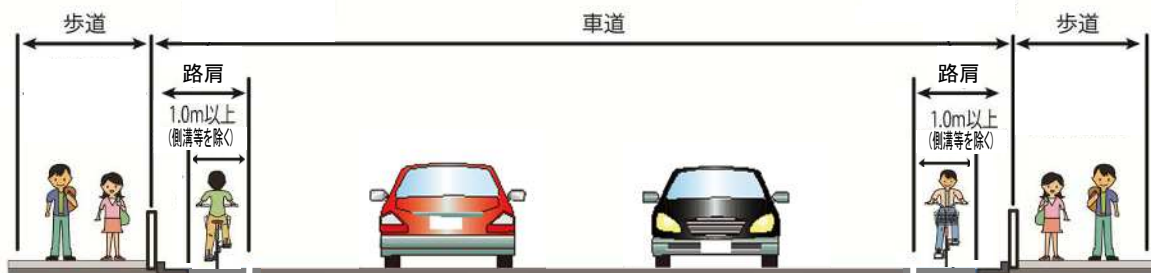


図-2 自転車レーンのイメージ

(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。

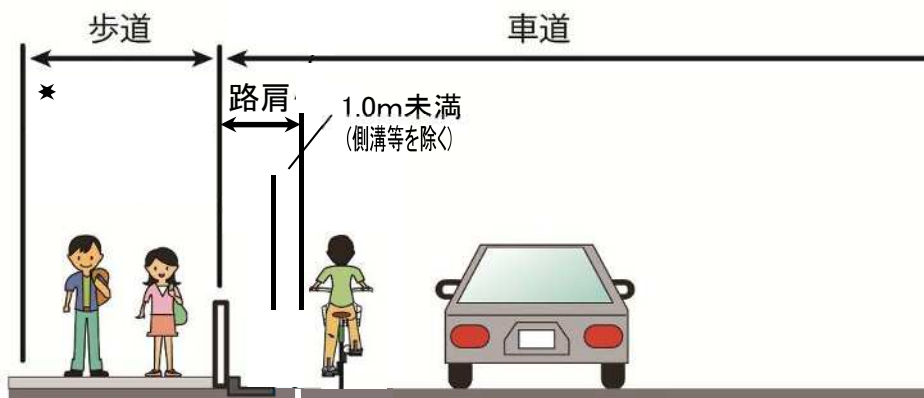
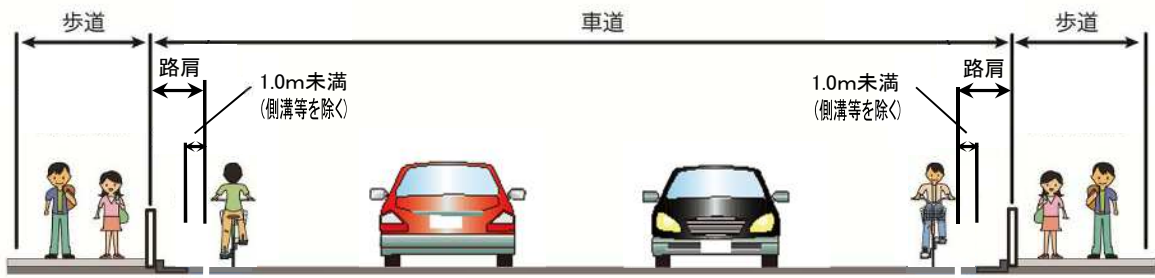


・矢羽根型の路面表示の右側端は、側溝を除く道路端から1.0mの位置となるように設置する。

- ・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。

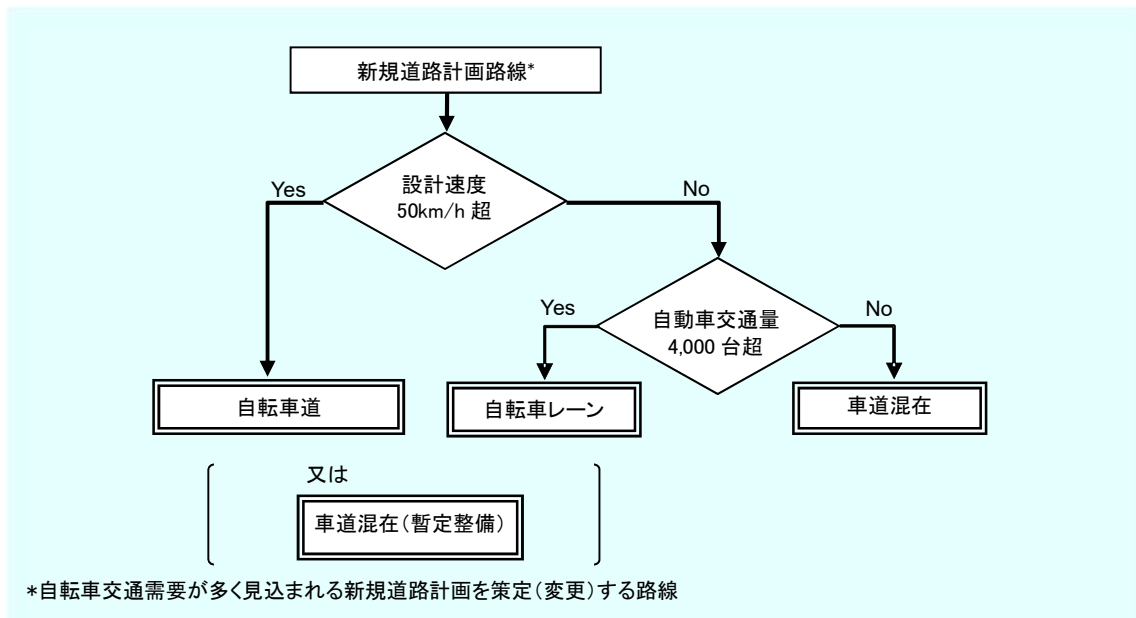


図-5 新規道路計画路線の整備形態選定フロー

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。

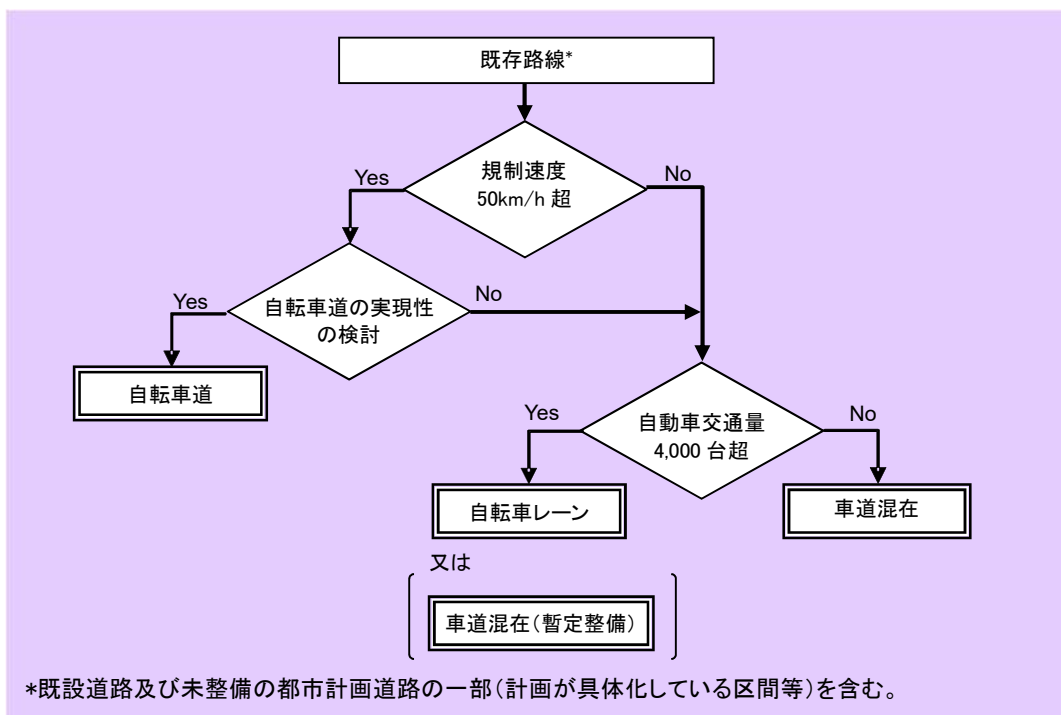


図-6 既存道路の整備形態選定フロー

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。

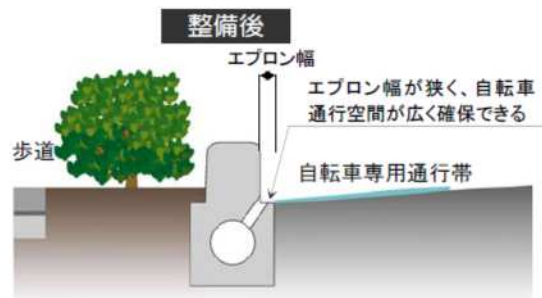


図-7 街渠をエプロン幅の狭い平坦性の高いものに置き換えた事例



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(昭和27年法律第180号)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。

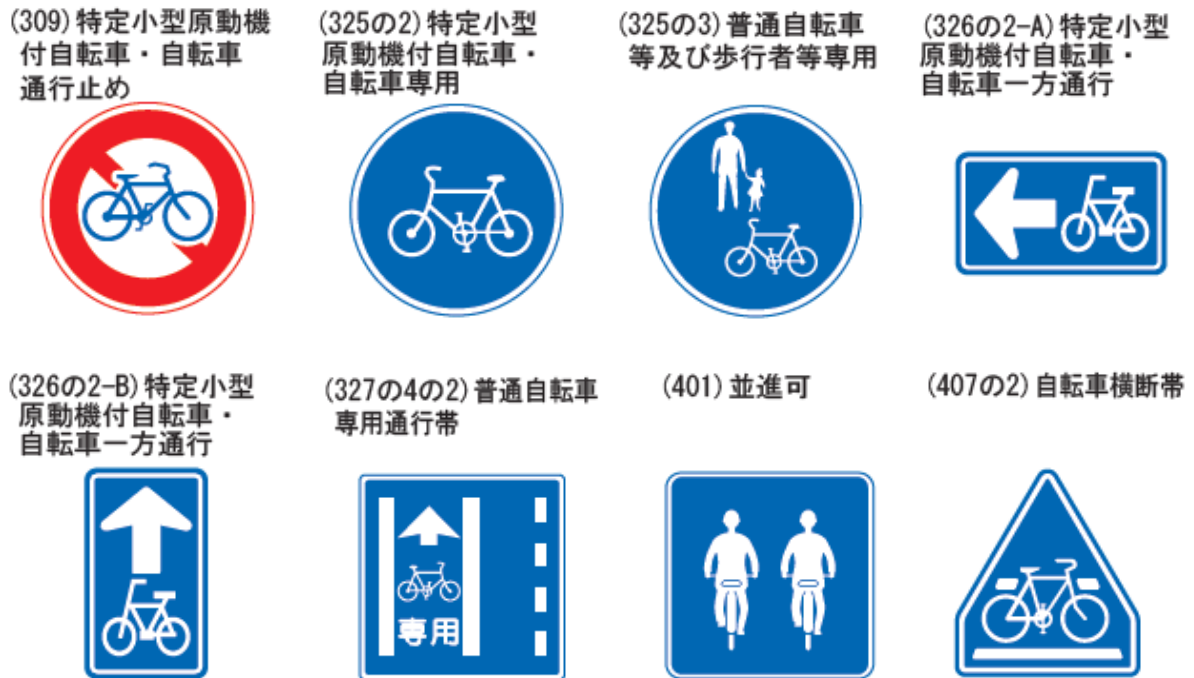
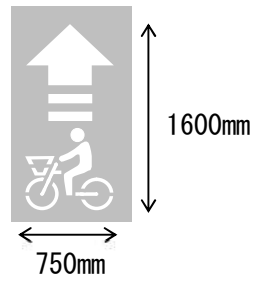


図-9 道路標識、区画線及び道路標示に関する命令に規定する道路標識

○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

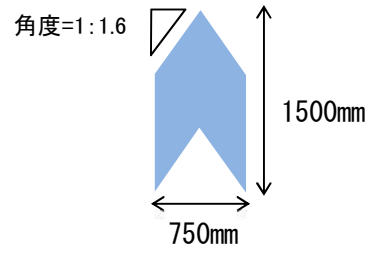


図-10 法定外表示の例

(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

①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。

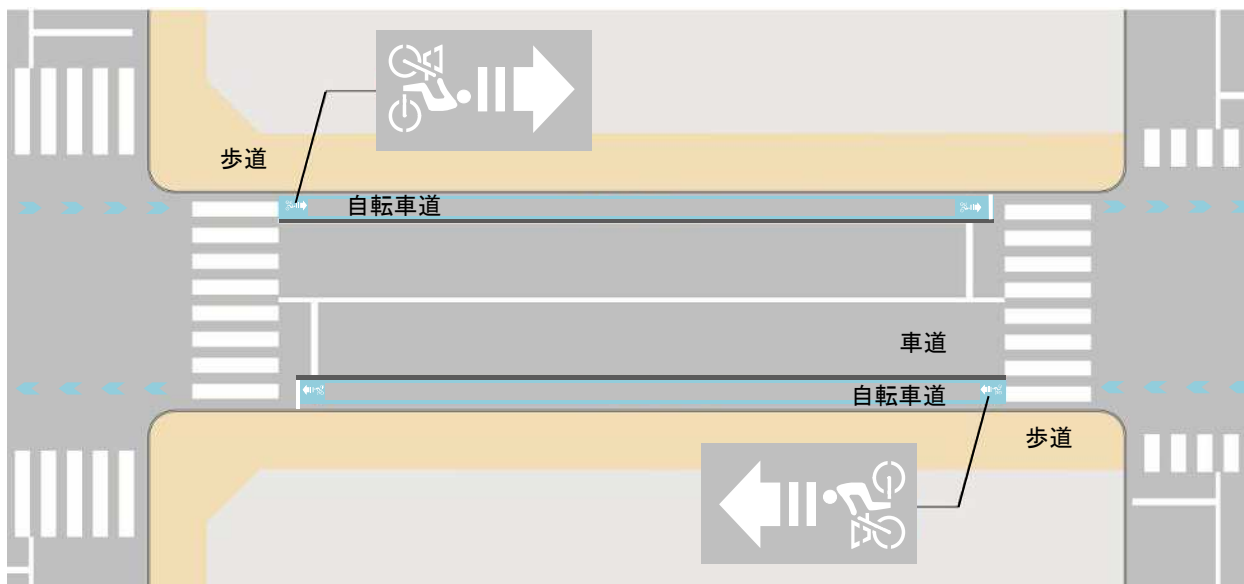


図-14 自転車道における路面表示の設置例

②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。

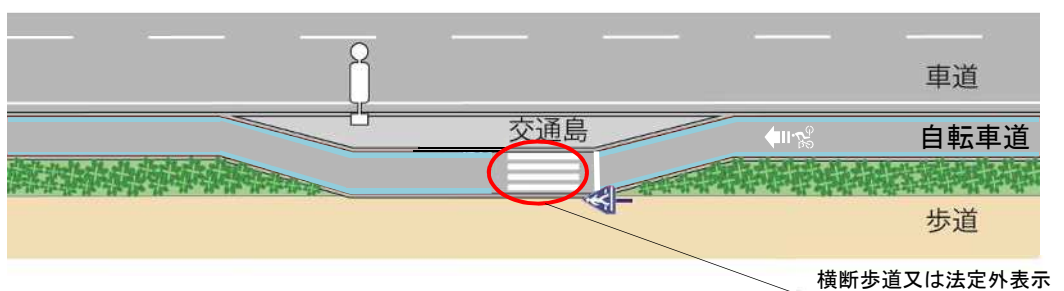


図-15 バスベイ*がない場合の自転車道設置例

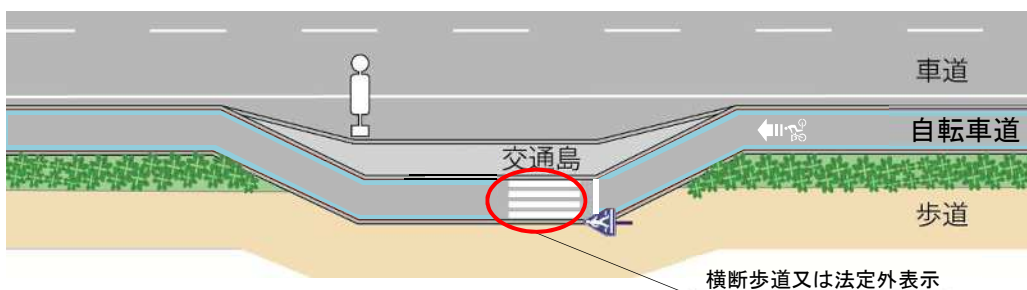


図-16 バスベイがある場合の自転車道設置例

③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。

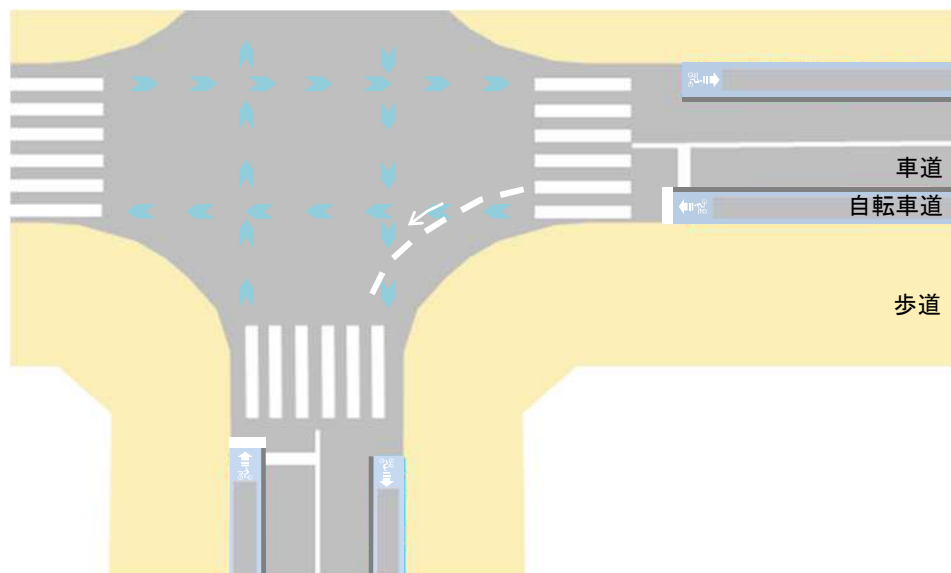


図-17 交差点付近の自転車道設置例

(2) 自転車レーン

①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。

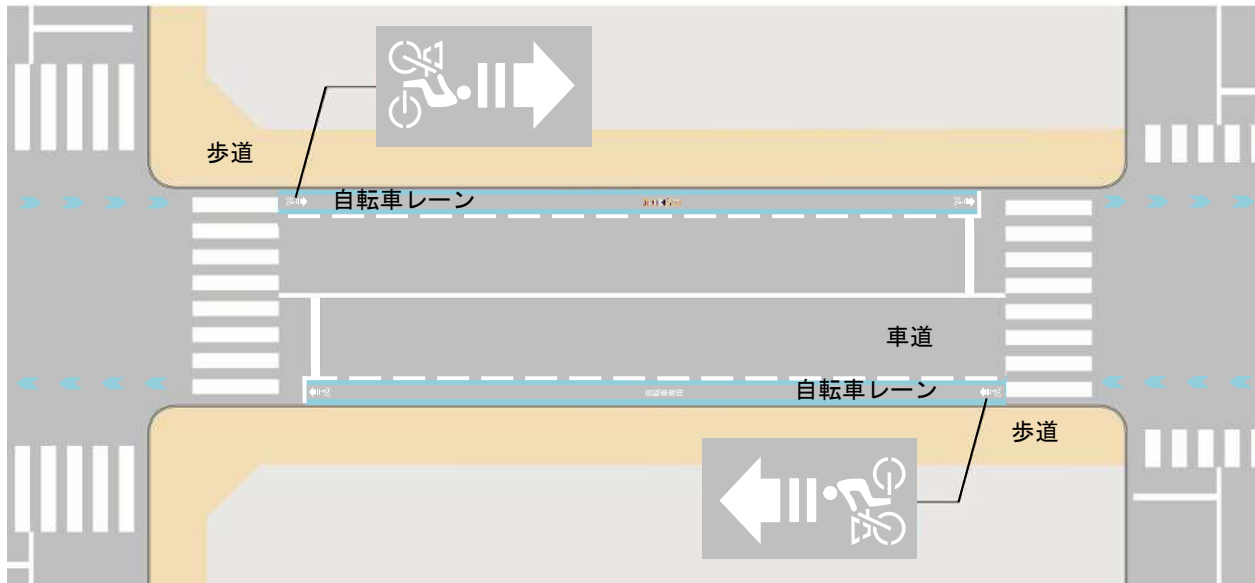


図-18 自転車レーンにおける路面表示の設置例

②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、バスベイの有無にかかわらず、直線的に通行帯を整備することを基本とします。

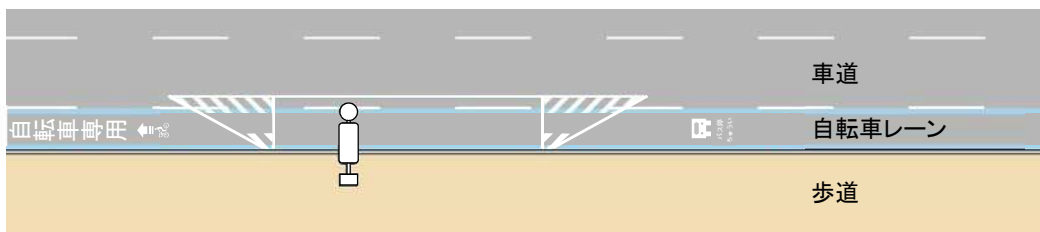


図-19 バスベイがない場合の自転車レーン設置例

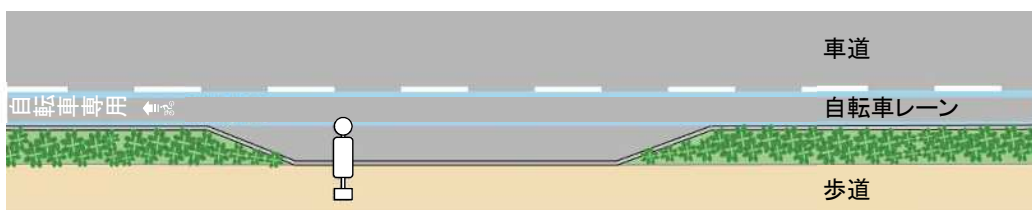


図-20 バスベイがある場合の自転車レーン設置例

③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。

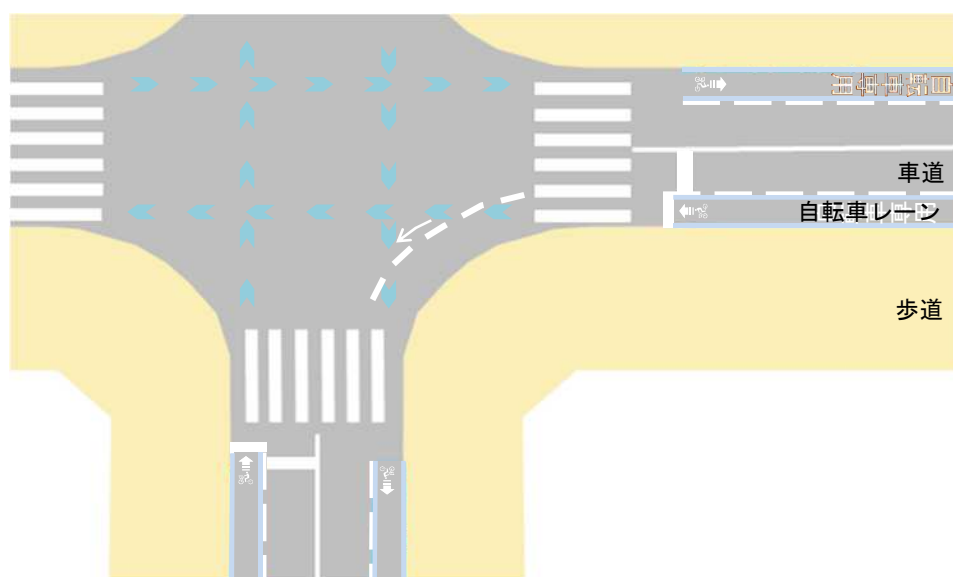


図-21 交差点付近の自転車レーン設置例

④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。

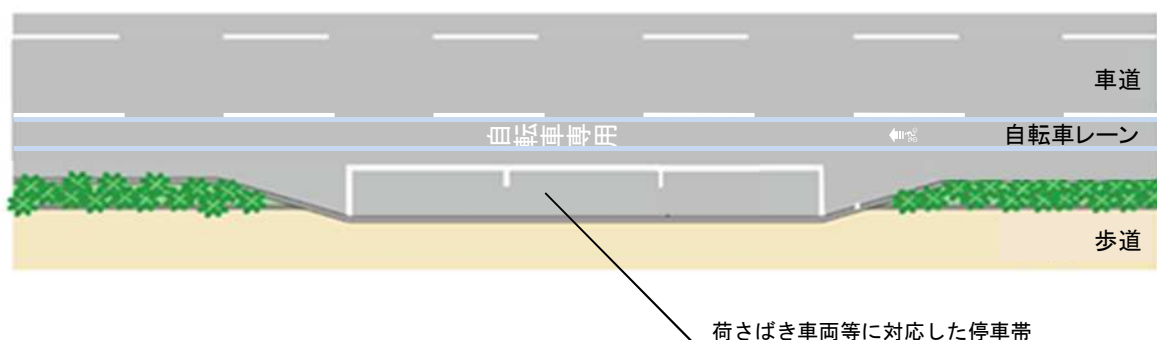


図-22 歩道空間に余裕がある場合の停車帯の設置例

(3) 車道混在

①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。

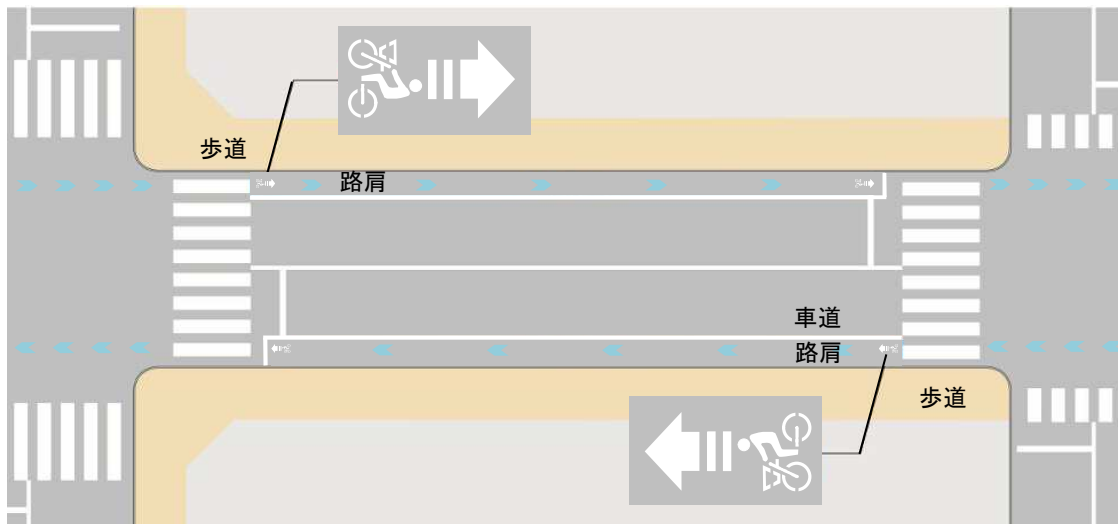


図-23 車道混在(路肩 1.0m 以上 1.5m 未満)における路面表示、法定外表示の設置例

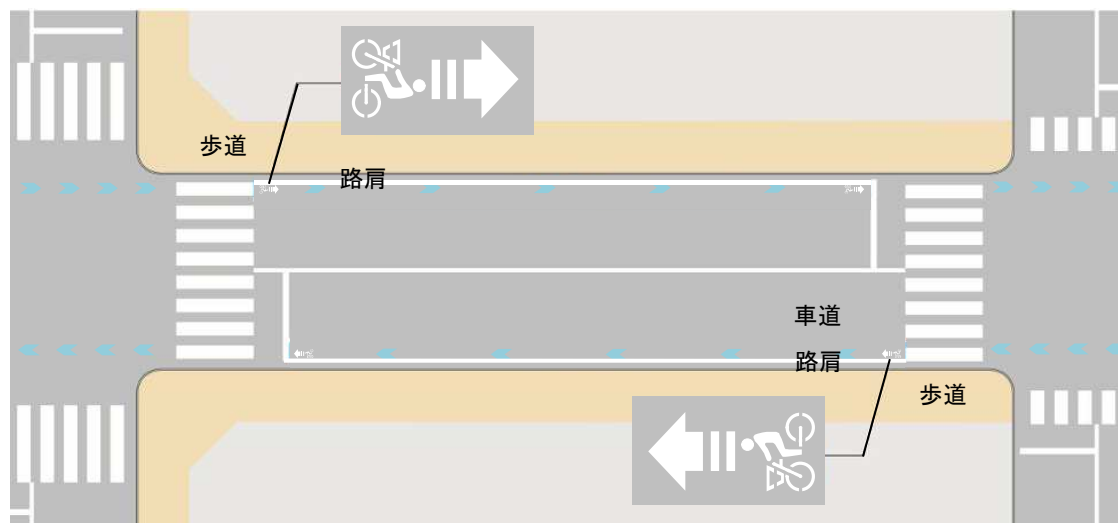


図-24 車道混在(路肩 1.0m 未満)における路面表示、法定外表示の設置例

②交差点における車道混在の整備

交差点の車道混在の整備については、「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。

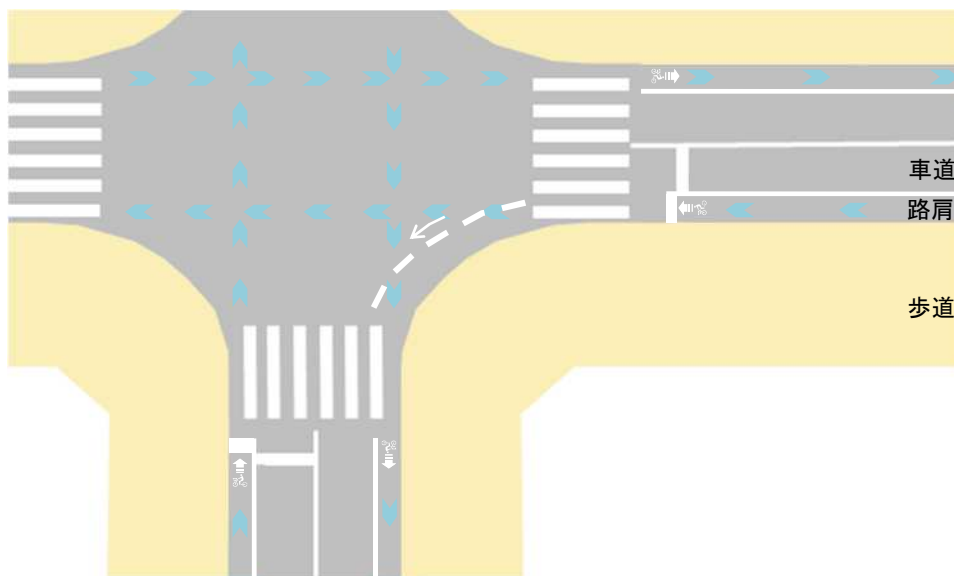


図-25 交差点付近の車道混在(路肩 1.0m 以上 1.5m 未満)設置例

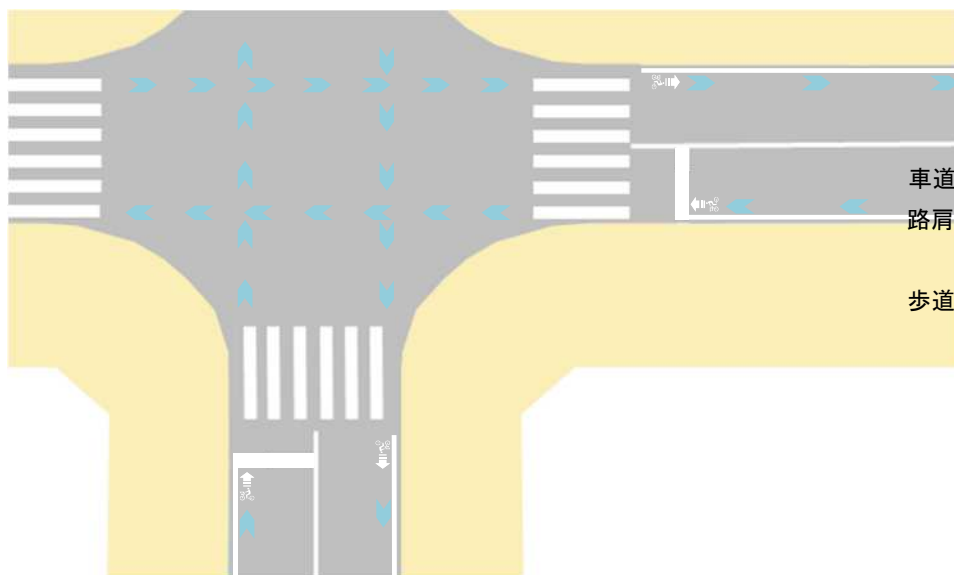


図-26 交差点付近の車道混在(路肩 1.0m 未満)設置例

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。

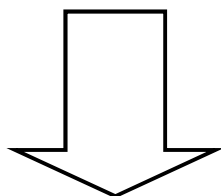
(2) 整備優先順位の設定

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。

①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号一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一座間市境	主要地方道	1,400
3	県道52号相模原町田	若松3丁目一西大沼4丁目	主要地方道	1,230
4	県道507号相武台相模原	星が丘一相模原公園入口	県道	2,850
5	市道橋本駅西口	国道16号一相模原北署前	市道	970
6	市道南橋本青葉	税務署入口一弥栄小学校入口	市道	1,800
7	市道橋本石神	橋本五差路一市道東橋本大山	市道	800
8	市道橋本小山	橋本駅入口第二一東橋本1丁目	市道	1,180
9	市道相模淵野辺	西門一榎町	市道	1,300
10	市道相模淵野辺	淵野辺駅南口一共和小前	市道	800
11	市道橋本駅西口	橋本駅南口一橋本駅南口駅前広場	市道	160
12	市道寿橋通	橋本駅入口一町田市境	市道	500
13	市道相模原横山	相模原4丁目一国道16号	市道	550
14	市道南橋本弥栄荘	清新3丁目一市役所前	市道	800
15	市道東林間	国道16号一相南1丁目	市道	2,170
16	市道磯部大野	ロビーシティ一前御園2丁目	市道	1,000
17	市道鶴野森大野	若松小前一神奈川総合産業高入口	市道	600

②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丁目一麻溝小学校入口	主要地方道	4,000
19	(都)宮下横山台線	町田市境一宮下	県道	340
20	(都)宮上横山線	町田市境一東橋本2丁目	市道	670
21	(都)橋本大通り線	相模原北署前一西橋本5丁目	市道	460
22	座間(都)相模原二ツ塚線	東海大相模一大和市境	市道	440
23	市道市役所前通	国道16号一横山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

③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	若松小前一若松3丁目	主要地方道	430
28	県道505号橋本停車場	橋本駅一橋本駅入口	県道	270
29	市道下九沢淵野辺	鹿沼台一榎木町	市道	260
30	県道503号相模原立川	宮下一宮下本町1-8地先	県道	320
31	市道宮上横山	東橋本1丁目一東橋本2丁目	市道	460

資料 3 - 1 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)
【指標1】自転車道等の整備延長 →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)
目標設定の考え方	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。 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、整備済区間を基準値の11kmから30kmへ増加させることを目標とします。		
評価対象の基本方針	基本方針1：自転車通行環境ネットワークの形成 基本方針2：歩行者・自転車等通行環境の改善		

指標と説明	単位	基準値 (基準年)	目標値 (8年後)
【指標2】放置自転車等の台数 →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)
目標設定の考え方	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。 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基準値の332台から90台へ減少させることを目標とします。		
評価対象の基本方針	基本方針3：放置自転車の解消 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 基本方針5：自転車駐車場・駐車スペースの確保		

指標と説明	単位	基準値 (基準年)	目標値 (8年後)
【指標3】自転車の交通事故件数 →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)
目標設定の考え方	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。 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、基準値の771件から643件へ減少させることを目標とします。		
評価対象の基本方針	基本方針1：自転車通行環境ネットワークの形成 基本方針2：歩行者・自転車等通行環境の改善 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)
【指標4】自転車損害賠償保険等への加入率 →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)
目標設定の考え方	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。 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、基準値の加入率43%から100%へ増加させることを目標とします。		
評価対象の基本方針	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)
【指標5】市営自転車駐車場の一日平均利用者数 →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)
目標設定の考え方	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。 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、基準値の33,161人を維持させることを目標とします。		
評価対象の基本方針	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 (4年後)
【指標6】国際自転車ロードレース大会の観客数及びライブ配信視聴者数 →ツアー・オブ・ジャパン相模原ステージの観客数及びライブ配信視聴者数	人	27,000 (令和5年)	34,000 (令和9年)
目標設定の考え方	本市の多様な地域資源を活かしたサイクルスポーツの推進に関する取組の効果を計るために、東京2020オリンピック競技大会のレガシーとして令和3年度から開催している国際自転車ロードレース大会「ツアー・オブ・ジャパン相模原ステージ」の観客数及びインターネットでのライブ配信視聴者数を成果指標とします。 目標値については、大会の継続した開催による認知度の向上や魅力の発信により、観客数及びライブ配信視聴者数を基準値の27,000人から34,000人に増加させることを目標とします。		
評価対象の基本方針	基本方針9：サイクルスポーツの推進		

指標と説明	単位	基準値 (基準年)	目標値 (8年後)
【指標7】入込観光客数(イベントを除く。) →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)
目標設定の 考え方	<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、東京2020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、基準値の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>		
評価対象の 基本方針	基本方針10：サイクルツーリズムの推進		

資料3-2 前期における成果指標の進捗状況

各成果指標の令和4年時点の進捗状況を次に示します。

なお、指標6「国際自転車ロードレース大会の誘致数」については、令和4年までに目標値を達成したことから、後期の計画の推進に当たり、新たな指標を設定します。

区分	指標と説明	単位	基準値 (基準年)	実績値 (令和4年)	目標値 (8年後)
継続	【指標1】自転車道等の整備延長 →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)	19.7 (令和4年)	30 (令和8年)
継続	【指標2】放置自転車等の台数 →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)	111 (令和4年)	90 (令和8年)
継続	【指標3】自転車の交通事故件数 →市内における自転車の交通事故件数	件	771 (平成30年)	627 (令和4年)	643 (令和8年)
継続	【指標4】自転車損害賠償保険等への加入率 →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)	72 (令和4年)	100 (令和8年)
継続	【指標5】市営自転車駐車場の一日平均利用者数 →市営自転車駐車場の一日平均利用者数	人	33,161 (平成30年)	28,080 (令和4年)	33,161 (令和8年)
達成	【指標6】国際自転車ロードレース大会の誘致数 →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4年)	1 (令和9年)
継続	【指標7】入込観光客数(イベントを除く。) →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)	6,030 (令和4年)	12,000 (令和8年)

指標6「国際自転車ロードレース大会の誘致数」に替わる新たな指標

区分	指標と説明	単位	基準値 (基準年)	目標値 (4年後)
新規	【指標6】国際自転車ロードレース大会の観客数及びライブ配信視聴者数 →ツアー・オブ・ジャパン相模原ステージの観客数及びライブ配信視聴者数	人	27,000 (令和5年)	34,000 (令和9年)

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) 国土交通省

基本理念

- ・ 自転車は、**二酸化炭素等を発生せず**、災害時において**機動的**
- ・ 自動車依存の低減により、**健康増進・交通混雑の緩和**等、**経済的・社会的な効果**
- ・ 交通体系における自転車による交通の役割の拡大
- ・ 交通安全の確保

自転車の活用を総合的・計画的に推進

国等の責務

- ・ 国 : 自転車の活用を**総合的・計画的に推進**
- ・ 地方公共団体 : 国と適切に役割分担し、**実情に応じた施策を実施**
- ・ 公共交通事業者 : **自転車と公共交通機関との連携**等に努める
- ・ 国民 : 国・地方公共団体の**自転車活用推進施策への協力**

自転車活用推進法の概要② 国土交通省

基本方針

以下の施策を重点的に検討・実施

<ul style="list-style-type: none"> ① 自転車専用道路等の整備 ③ シェアサイクル施設の整備 ⑤ 高い安全性を備えた自転車の供給体制整備 ⑦ 情報通信技術等の活用による管理の適正化 ⑨ 国民の健康の保持増進 ⑪ 公共交通機関との連携の促進 ⑬ 自転車を活用した国際交流の促進 	<ul style="list-style-type: none"> ② 路外駐車場の整備等 ④ 自転車競技施設の整備 ⑥ 自転車安全に寄与する人材の育成等 ⑧ 交通安全に係る教育及び啓発 ⑩ 青少年の体力の向上 ⑫ 災害時の有効活用体制の整備 ⑭ 観光来訪の促進、地域活性化の支援
---	--

自転車活用推進計画

- ・ 政府 : 基本方針に即し、**計画を閣議決定**し、国会に報告
- ・ 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

自転車活用推進本部

- ・ **国土交通省に、自転車活用推進本部**を設置
- ・ **本部長は国土交通大臣、本部員は関係閣僚**とする

自転車の日・月間

- ・ **5月5日を「自転車の日」、5月を「自転車月間」とする**

附則で定められた検討事項

- ・ 自転車活用推進を担う**行政組織の在り方の検討**・**必要な法制上の措置**
- ・ 自転車の運転に関する**道路交通法違反行為への対応の在り方**
- ・ 自転車の運行により人の生命等が害された場合の**損害賠償保障制度**

第2次自転車活用推進計画の概要



1. 総論 ※関係団体等の意見聴取、計画の骨子に関するWEBアンケート（総回答数4,997）、ノブリックコメント（総意見数69）を通じて幅広く意見を求めた上で策定。

(1) 自転車活用推進計画の位置付け

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、**令和7（2025）年度まで**

(3) 自転車を巡る現状及び課題

第1次計画からの社会情勢の変化等

コロナ禍における生活様式・交通行動の変容

- コロナ禍で、**通勤・配達目的**等の自転車利用のニーズが高まっている。

自転車通勤の開始時期

都市部の自転車通勤者のうち、4人に1人がコロナ流行後に自転車通勤を開始
(au損害保険㈱ R2.7アンケート調査より)

新型コロナウイルス流行後 **23.0%**
新型コロナウイルス流行前 **77.0%**
n=500

情報通信技術の発展

- 交通分野でも**デジタル化**が更に進展する可能性。(複数の交通モードやまちづくりとの連携等)

MaaS (Mobility as a Service)

出発地 → 目的地

二つのサービスとして提供 (検索・予約・決済)
※複数の移動目的も一体化

高齢化等も踏まえた「安全・安心」

- 健康や生きがいの観点から、**高齢者、障害者等にも対応**した様々な自転車の普及を更に進める必要。
- 配達目的等での自転車利用者が増加する中、**危険な運転を防止**するなど、安全の確保が課題。
- 自転車対歩行者の**高額賠償事故**が発生。一方、保険加入促進について、都道府県等の取組も進展。

脱炭素社会の実現に向けた動き

新たな低速小型モビリティの登場
(自転車通行空間への影響)

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

3. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置

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

- #### 施策
1. 地方公共団体における計画策定・取組実施の促進
 2. 自転車通行空間の計画的な整備
 3. 路外駐車場等の整備や違法駐車取締りの推進等
 4. シェアサイクルの普及促進
 5. 地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進
 6. 情報通信技術の活用による推進
 7. 生活道路での道路交通の抑制や無電柱化と合わせた取組の実施

第1次計画からの主な強化措置

- 地域の「自転車活用推進計画」策定の支援に加え、以下に取り組む。
 - ・ **計画の質の向上** (ネットワーク路線の計画への位置付け等)
 - ・ **計画に基づく取組の実施のフォロー** (整備事例の効果分析) 等
- 安全で快適な自転車通行空間の創出のため、**都市部を中心に計画策定し整備を推進**。(利用者の多様性、将来に渡る使いかた等に留意しガイドラインも見直し)
<自転車の走行時に配慮した排水構造の例>
- 自転車利用環境の向上等のため、情報通信技術の活用を強化。
 - ・ **データを活用した計画策定**への支援
 - ・ 自転車通行空間の整備状況等の**オープンデータ化**による経路検索等への活用
 - ・ **シェアサイクル**への**MaaS**や**AI**の活用 等<自転車走行データの分析(前橋市)>

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

- #### 施策
8. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
 9. 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
 10. 自転車を活用した健康づくりに関する広報啓発の推進
 11. 自転車通勤等の促進

- **企業の自転車通勤のための環境整備**を更に推進。
 - ・ 「自転車通勤導入に関する手引き」の見直し
 - ・ 環境整備のための支援策の具体化 等<企業の駐輪スペースの設置> (出典:国土交通省)

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

- #### 施策
12. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致
 13. 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

- サイクリング拠点やコンテンツ等の充実を図る。
 - ・ **商業施設** (コンビニ等) **等と連携**した受入サービスの充実
 - ・ サイクルツーリズムを含む**体験型・滞在型コンテンツ**の推進
 - ・ **マウンテンバイク**のコース整備や森林の保全管理等の推進<森林でのMTB走行> (出典:林野庁)
- サイクリングルートの持続的な磨き上げを実施。(ナショナルサイクリングルート等の整備、JNTOサイト等を活用した情報発信)

目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

- #### 施策
14. 高い安全性を備えた自転車の普及促進
 15. **多様な自転車の開発・普及【新規】**
 16. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進
 17. 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
 18. 学校等における交通安全教室の開催等の推進
 19. 地方公共団体における計画策定・取組実施の促進 (再掲)
 20. 自転車通行空間の計画的な整備 (再掲)
 21. 災害時における自転車の活用の推進
 22. **損害賠償責任保険等への加入促進【新規】**

- 高齢者、障害者等も含め、**身体に合った多様な自転車の開発・普及**を推進。
- **身体に合った自転車選び**をアドバイスする人材を通じ、適切な自転車購入を支援。
<三輪アシスト自転車研究> (出典:国土交通省)
- 交通安全の啓発の対象・機会について、以下を新たに計画に明記し推進。
 - ・ 対象: **配達員や自動車運転者**を含む道路利用者全体、(小学校以上の学校教育に加え) **未就学児**やその**保護者**
 - ・ 機会: **自転車購入時**等、自動車運転**免許更新時講習** (高齢者講習)
- 条例策定支援のほか、**自転車販売店**等を通じて保険加入を促進。

持続可能な社会の実現に向け、自転車の活用の推進を一層図る

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

○関係者の連携・協力 ○計画のフォローアップと見直し ○調査・研究、広報活動等 等

出典：国土交通省資料

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

相模原市自転車活用推進計画策定 令和2年3月

(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、第3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1回、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、第3回
神奈川県警察 相模原南警察署 交通課長	塩澤 正憲	第1回、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1回、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、第3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	小黒 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 No. 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

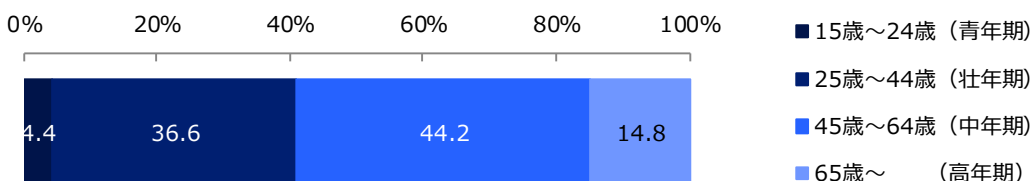
2. 調査結果の概要

(1) 回答者の属性

① 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。

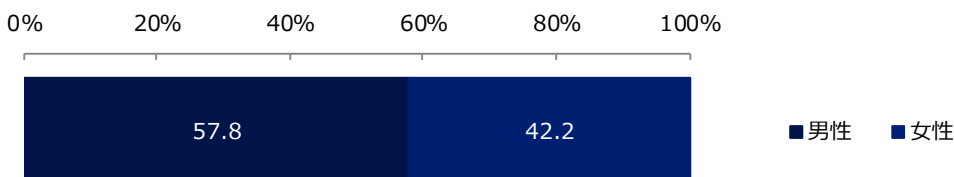
回答者の年齢構成



② 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。

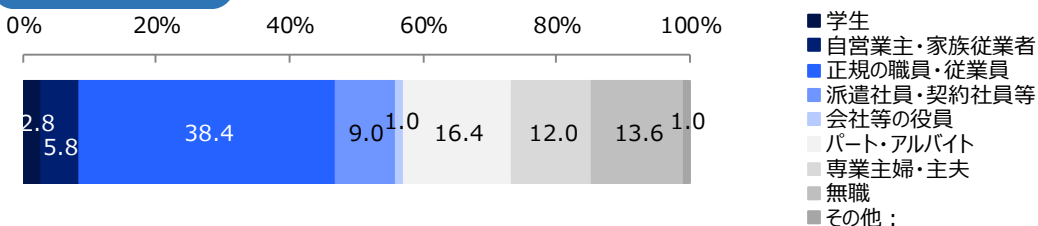
回答者の性別



③ 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

① 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

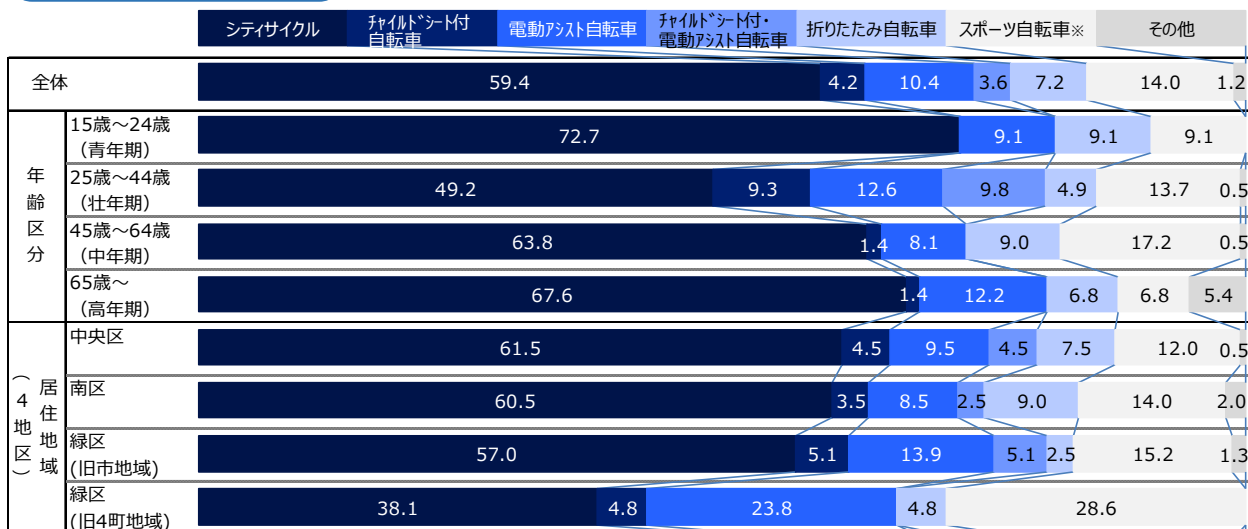
		1週間に5日以上	1週間に3～4日	1週間に1～2日	1ヶ月に数日	それ以下
全体		34.0	18.2	20.2	19.8	7.8
年齢区分	15歳～24歳 (青年期)	40.9	22.7	4.5	18.2	13.6
	25歳～44歳 (壮年期)	37.7	13.7	24.0	18.6	6.0
	45歳～64歳 (中年期)	33.9	18.1	15.8	24.0	8.1
	65歳～ (高年期)	23.0	28.4	28.4	10.8	9.5
(4) 居住地域	中央区	38.5	16.0	21.5	18.5	5.5
	南区	32.0	21.0	18.0	19.0	10.0
	緑区 (旧市地域)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

② 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

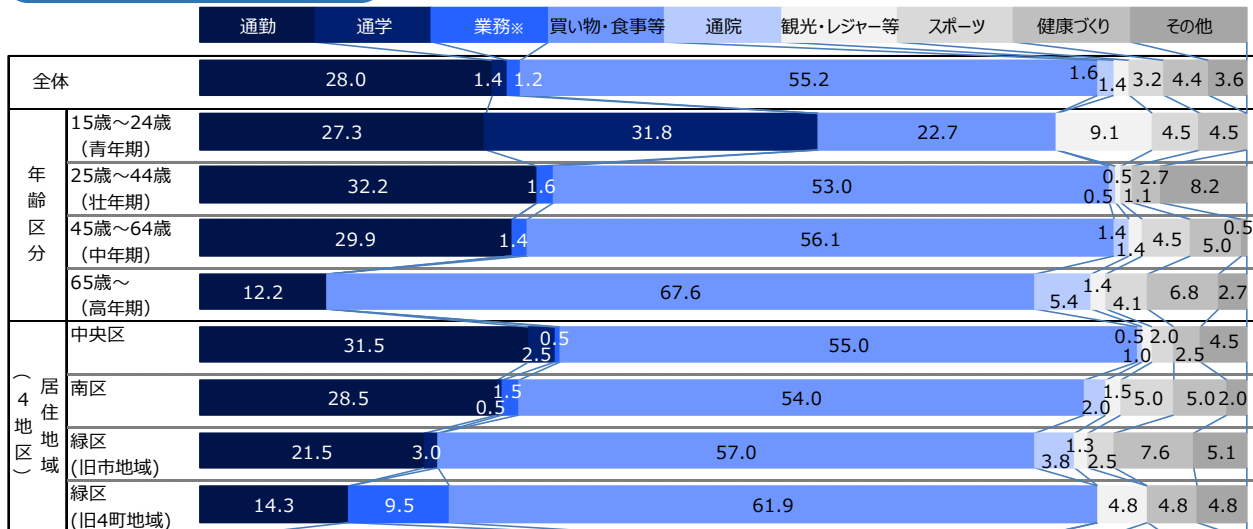
(単位：%)

③ 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：%)

④ 「③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

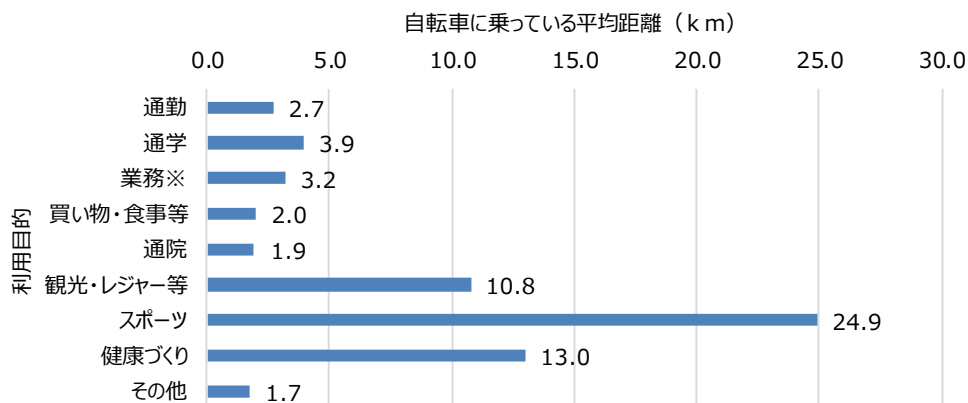
		鉄道	バス	タクシー	自動車	バイク	その他	乗り換えなし
全体		36.6		2.6	9.6	0.6	0.6	49.8
利用目的	通勤	47.9		3.6	0.7	7.9	0.7	38.6
	通学	57.1				14.3		28.6
	業務（打合せ・会議、配達・仕入れなど）	50.0						50.0
	買い物・食事等	34.8		2.5	9.8	0.4		52.5
	通院	12.5	12.5	12.5				62.5
	観光・レジャー等	14.3			28.6			57.1
	スポーツ	25.0			18.8			56.3
	健康づくり	22.7	4.5	4.5				68.2
	その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

(単位：%)

⑤ 「③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。

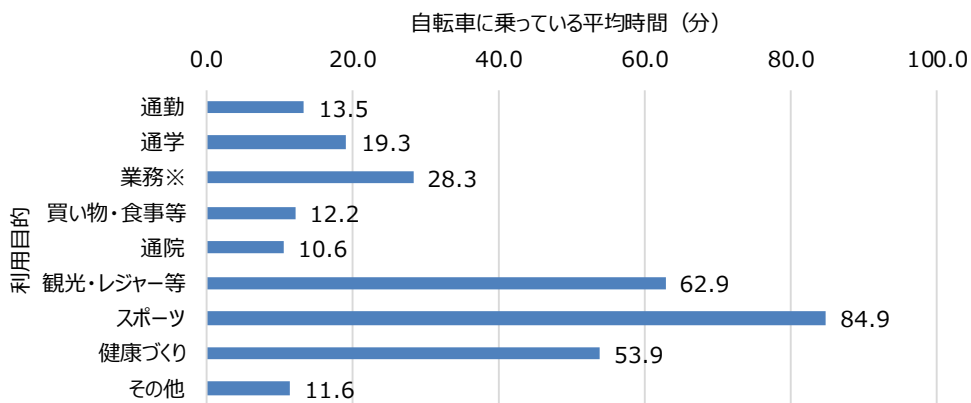
利用目的別の自転車に乗っている片道平均距離



※業務：打合せ・会議、配達・仕入れ等

- ・「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



※業務：打合せ・会議、配達・仕入れ等

⑥ 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」「自動車」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	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

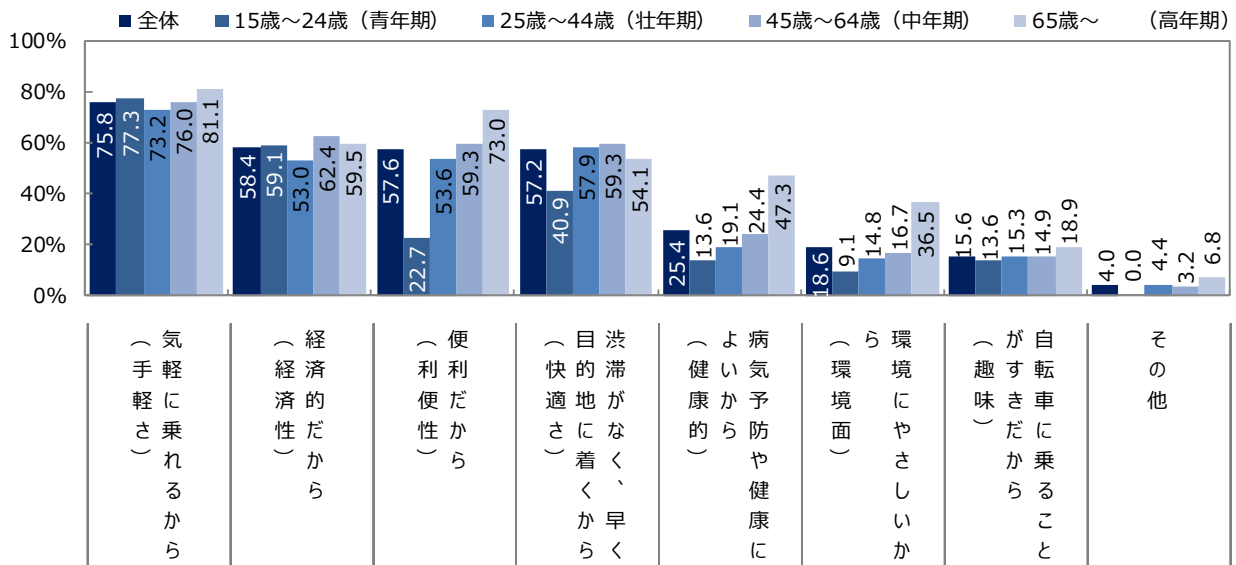
※バス：コミュニティバスを含む。
 ※バイク：原動機付自転車を含む。

(単位：%)

⑦ 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。

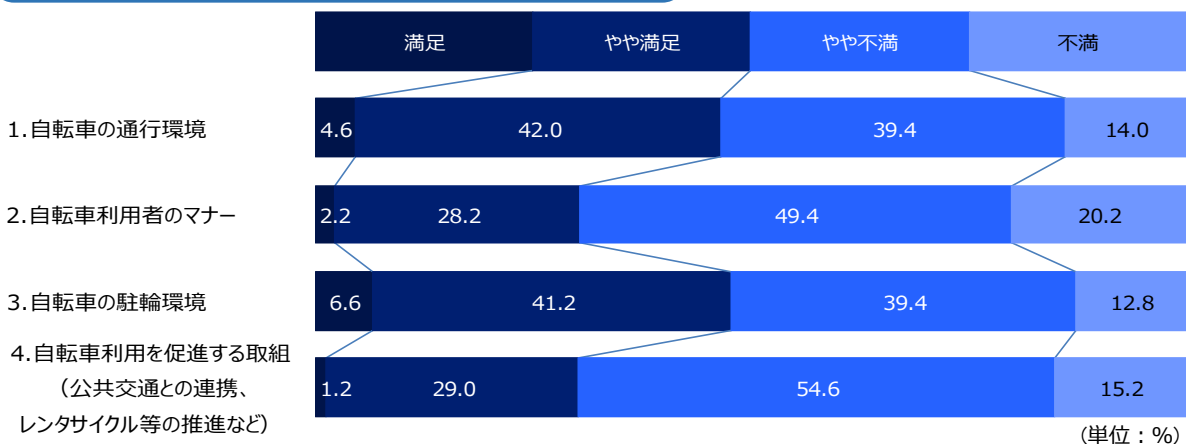
自転車を利用する理由



⑧ 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)



- ・「①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。
- ・「②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。
- ・「③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。
- ・「④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
① 自転車 の 通 行 環 境	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
② の 自 転 車 利 用 者 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
③ 駐 輪 環 境 の	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
④ 促 進 す る 利 用 取 組	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。

●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】

●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。

●サイクリスポーツ

自転車を使って行うスポーツの総称のこと。

●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。

●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。

●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、「①車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先」、「②交差点では信号と一時停止を守って、安全確認」、「③夜間はライトを点灯」、「④ 飲酒運転は禁止」、「⑤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

「自転車専用通行帯」のこと。道路交通法で定められた標識標示があり、自転車(幼児、高齢者を除く。)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 鋏^{びょう}

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 鋏^{びょう}のこと。

●「する」、「みる」、「ささえる」スポーツの推進

国の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。

●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。

【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。

●デコ活

2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、国民・消費者の行動変容、ライフスタイル変革を強力に促すため、衣食住にわたる国民の将来の暮らしの全体像「脱炭素につながる新しい豊かな暮らしの10年後」を明らかにし、具体的なアクションを提案するとともに、自治体・企業・団体等の参加の下、脱炭素化による豊かな暮らし創りに向けた取組を展開し、新たな消費・行動の喚起とともに、国内外での脱炭素型の製品・サービスの需要創出につなげるための新しい国民運動のこと。

※「デコ活」:「脱炭素につながる新しい豊かな暮らしを創る国民運動」の愛称であり、二酸化炭素(CO₂)を減らす(DE)脱炭素(Decarbonization)と、環境に良いエコ(Eco)を組み合わせた新しい言葉。

●特定小型原動機付自転車

原動機付自転車のうち、次の基準を全て満たすもののこと。

- ・車体の大きさは、長さ190センチメートル以下、幅60センチメートル以下であること。
- ・原動機として、定格出力が0.60キロワット以下の電動機を用いること。
- ・時速20キロメートルを超える速度を出すことができないこと。

- ・走行中に最高速度の設定を変更することができないこと。
- ・オートマチック・トランスミッション(AT)機構がとられていること。
- ・最高速度表示灯が備えられていること。

【ハ】

●バスベイ

バス停のある場所の歩道に切れ込みを入れてバスが停車できるように設けられたスペースのこと。

●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。

●レガシー

「遺産」のこと。東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会においては、大会の開催により開催都市や開催国が、長期にわたり継承・享受できる、大会の社会的・経済的・文化的恩恵を指す。

●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（改定版）

発行 令和6年3月

編集 相模原市 都市建設局 土木部 道路計画課

〒252-5277 神奈川県相模原市中央区中央 2-11-15

TEL：042-769-8374

FAX：042-769-5822

Eメール：doukei@city.sagamihara.kanagawa.jp



相模原市