

座間市 自転車ネットワーク基本計画



座間市マスコットキャラクター
「ざまりん」

平成30年3月

座間市

目 次

ページ

第1章	自転車ネットワーク基本計画の位置づけ	1
1	計画の目的	1
2	計画の位置づけ	1
第2章	自転車を取り巻く状況の整理	2
1	自転車利用の動向と課題	2
2	自転車施策の動向	5
3	自転車利用に係る上位関連計画の整理	6
第3章	自転車利用の現状と課題の整理	10
1	地形の状況	10
2	自転車走行空間の状況	11
3	自転車交通の状況	14
4	自転車利用に係る公共・公益施設等の状況	18
5	自転車関連交通事故の状況	20
6	自転車利用に関する実態	21
第4章	自転車施策の基本方針	24
1	基本方針	24
2	計画の目標	27
第5章	自転車ネットワーク	28
1	自転車ネットワーク対象エリアの設定	28
2	自転車ネットワーク軸の設定	29
3	自転車ネットワーク路線の設定	30
4	自転車ネットワーク路線に係る整備形態の検討	35
5	自転車走行空間整備の整備方針	41
第6章	計画の実現に向けて	45
1	モデル路線の検討	45
2	一般市道（生活道路等）の整備	49
3	計画の実現に向けて	49

参考資料

第1章 自転車ネットワーク基本計画の位置づけ

1 計画の目的

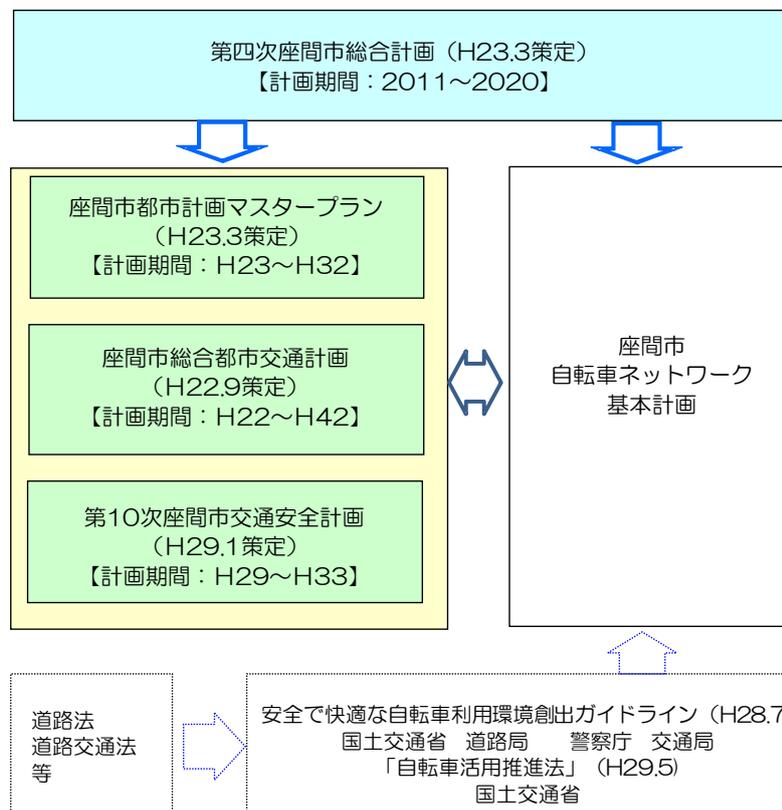
近年、自転車は、環境負荷の低減や災害時の交通機能維持、市民の健康増進を目的として利用ニーズが高まっています。一方、本市では、自転車の通行位置が明確にされていないことや、自転車利用者のルールやマナー遵守に係る意識の問題から、歩行者と自転車動線の交錯等危険な状況も見受けられます。

このようなことから、歩行者の安全を確保し、自転車の安全性と利便性の向上を図りながら、行政拠点や地域拠点、緑の拠点等を有機的に結ぶネットワークを形成し、自転車の利用しやすい環境整備を目的として本計画を策定します。

なお、本計画の策定にあたっては、平成28年7月に国土交通省と警察庁により策定された、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（以下「ガイドライン」という。）に基づくとともに、平成29年5月に施行された「自転車活用推進法」に準拠しています。

2 計画の位置づけ

本計画は、本市が目指す『ともに織りなす 活力と個性 きらめくまち』の実現に向けて取り組む都市交通施策の一つとして位置づけ、上位計画である「第四次座間市総合計画」や「座間市都市マスタープラン」等との整合を図ります。



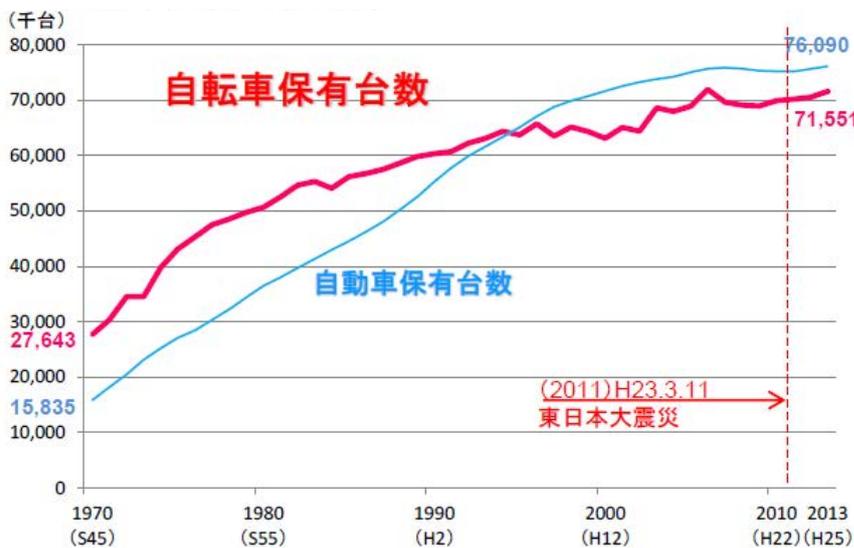
計画の位置づけ

第2章 自転車利用を取り巻く状況の整理

1 自転車利用の動向と課題

(1) 都市内交通における自転車の役割

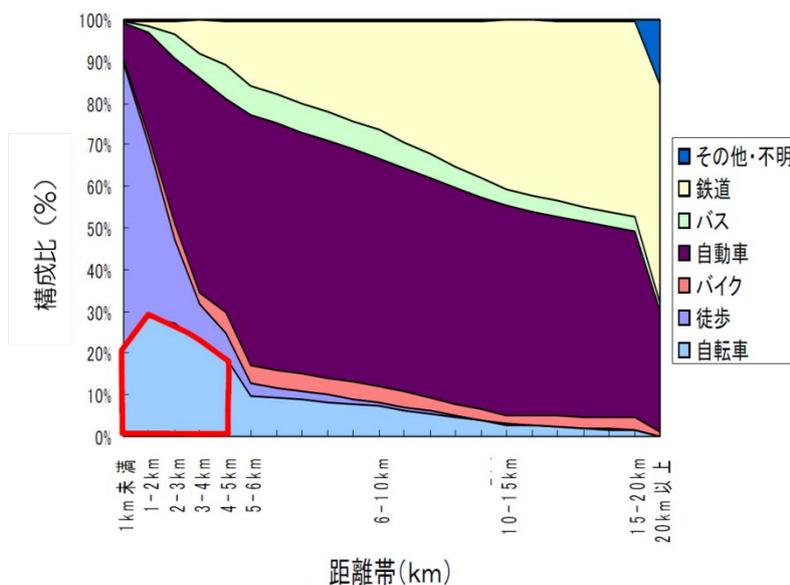
- 全国の自転車保有台数は、緩やかな増加傾向にあります。
- 自転車は、5km 未満の交通手段の約 20%を担っており、身近な移動手段として重要な役割を担っています。



※自転車保有台数は標本調査による推計値。自動車保有台数は二輪車を除く、各年3月の登録台数。

【出典：自転車 (S45~H20) (社)自転車協会、自転車 (H21~H25) (財)自転車産業振興協会、自動車(財)自動車検査登録情報協会】

自転車及び自動車保有台数の推移



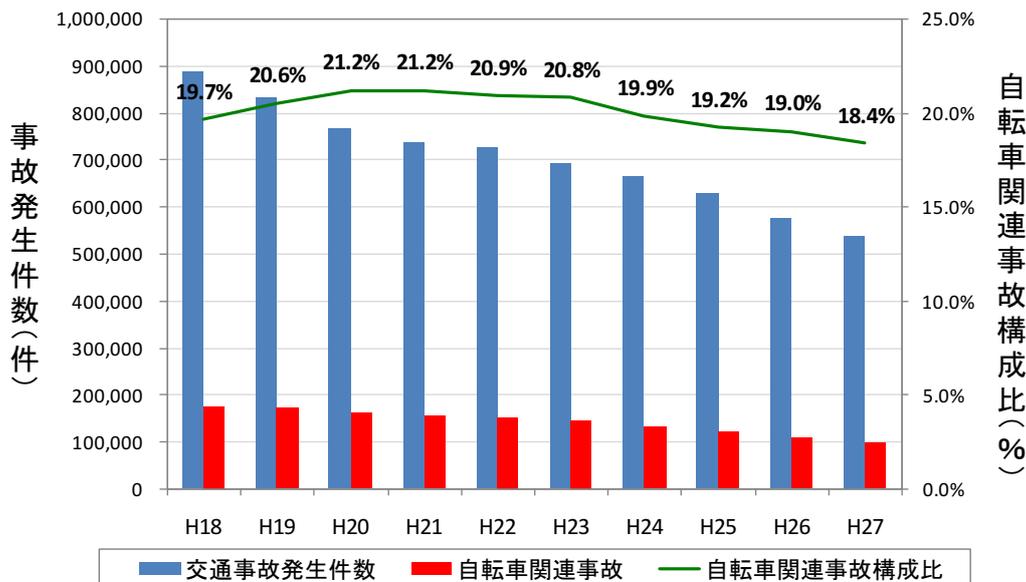
【出典：H17 全国都市交通特性調査 (全国PT)】
 ※6kmまでは1km刻み、6km以上は、5km刻みのみの集計中を直線で結んでいる。

移動距離帯別の交通手段別移動割合

(2) 自転車関連事故の状況

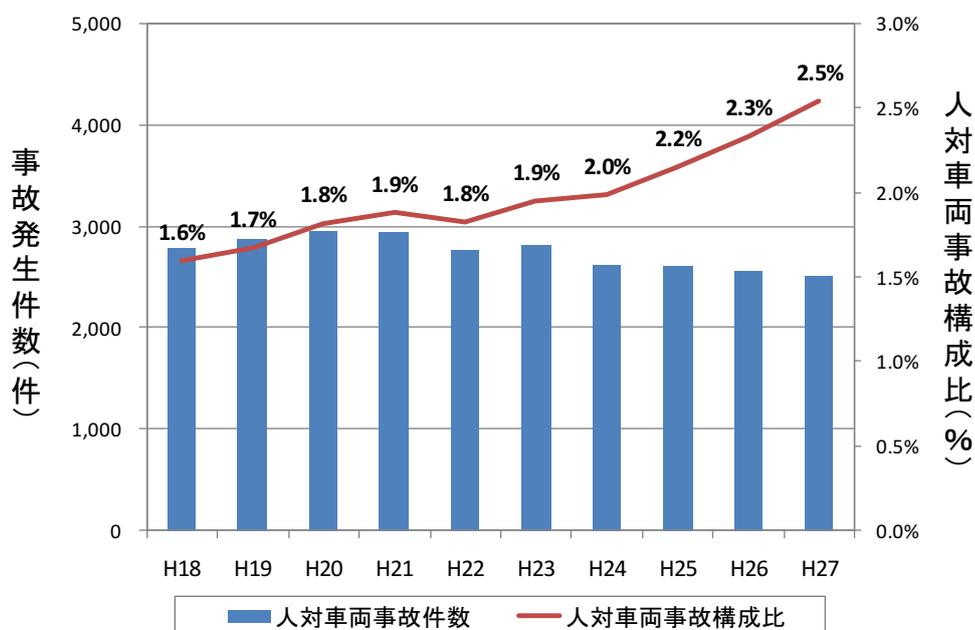
○全国の交通事故が減少傾向にある中で、自転車関連の事故も緩やかな減少傾向ですが、全交通事故に占める割合は、約20%で推移しています。

○自転車関連事故のうち、人対車両事故の件数は緩やかな減少傾向ですが、自転車事故全体に占める割合は、増加傾向にあります。



(資料：警察庁)

全国の交通事故及び自転車関連事故件数・割合の推移

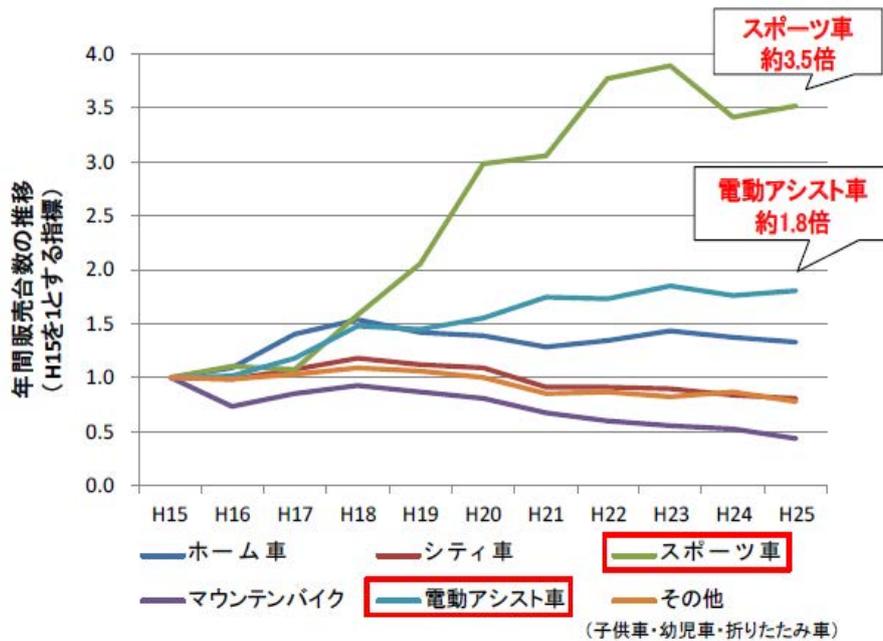


(資料：警察庁)

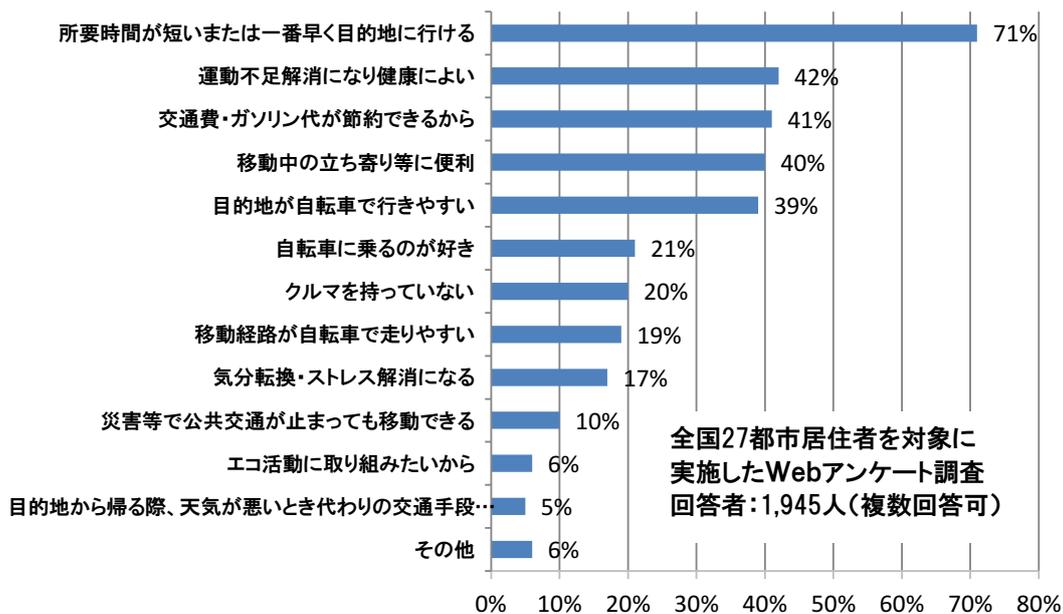
自転車関連事故（人対車両）件数・割合の推移

(3) 自転車利用の多様化

- 自転車販売台数の推移では、スポーツ車や電動アシスト車などの販売台数が増加しています。
- 自転車を日常的に利用する理由では、約70%の方が「所要時間が短いまたは一番早く目的地に行ける」と回答していますが、他の理由としては、運動不足解消や交通費の節約等、様々な理由があげられています。



自転車車種別販売台数の推移



【出典：国土技術政策総合研究所平成24年1月実施のWEBアンケート結果より抽出】
 自転車を日常的に利用する理由

2 自転車施策の動向

○国の自転車利用環境におけるこれまでの取組は、以下のとおりであり、「自転車が車両として車道通行を原則とする」ことを前提に、安全性の向上を第一に、道路や交通状況に応じた自転車通行空間整備を促進するための方策の検討が行われてきています。

昭和40年代に自転車の歩道通行を可能とする交通規制を導入し、それ以降、自転車歩行者道の整備等により自転車と自動車の分離を推進する。

自転車は車両という意識の希薄化等により、自転車と歩行者の事故への対応が課題となる。

平成19年度、国土交通省と警察庁は、自転車道や自転車専用通行帯等の整備を進めるため、全国98地区を「自転車通行環境整備モデル地区」として指定する。

平成23年10月、警察庁は、自転車は「車両」であることの徹底を基本的な考え方とし、自転車と歩行者の安全確保を目的とした総合的な対策の通達を出す。

平成23年度、国土交通省と警察庁は、安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会を開催。平成24年4月、同委員会より、「みんなにやさしい自転車環境－安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言－」が両省庁に提出される。

平成24年6月、社会資本整備審議会道路分科会建議中間とりまとめにおいて、道路政策の転換の視点から、車以外の利用者も含めた「多様な利用者が安全・安心して共存」できる環境の整備について記載される。

平成24年11月、国土交通省と警察庁は共同で「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を策定する。

平成26年12月、さらに自転車ネットワーク計画策定を早期に進展させるための方策や安全な自転車通行空間を早期に確保する方策等について審議を行うため、国土交通省と警察庁を共同事務局として、有識者による検討委員会を開催する。

平成28年3月、同委員会は、「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と「安全な自転車通行空間の早期確保」に向けた方策について提言を発表する。平成28年7月、提言を踏まえ、現行ガイドラインの一部が改訂される。

平成29年5月、身近な交通手段である自転車の活用が、交通、環境、健康増進等において重要な課題であることに鑑み、「自転車活用推進法」が施行される。

国の自転車利用環境におけるこれまでの取組み

3 自転車利用に係る上位関連計画の整理

○上位及び関連計画において、自転車利用に関する事項は、以下のとおり整理されています。
 ○放置自転車の対策の他、自転車利用環境の整備やモビリティマネジメントの導入に伴う自転車利用の促進などが位置づけられています。

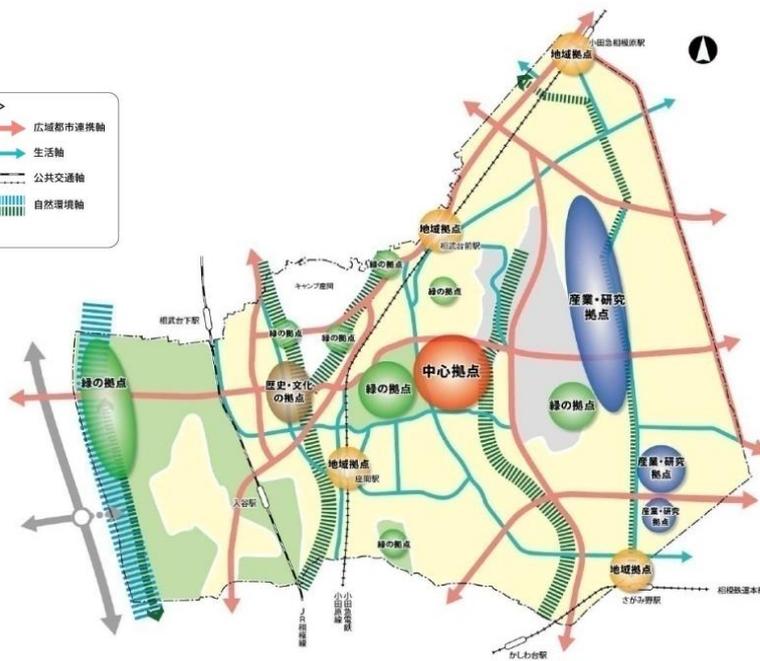
(1) 第四次座間市総合計画（平成 23 年 3 月策定、目標年次 平成 32 年度）

将来都市像	“ともに 織りなす 活力と個性 きらめくまち”	
政策・施策の体系	政策1 笑顔あふれる健やかなまち 政策2 支え合い 思いやりに満ちた やすらぎのまち 政策3 共に考え 共に歩む 安心のまち 政策4 のびやかに 豊かな心 はぐくむまち 政策5 暮らし快適 魅力あるまち 政策6 きよらかな水 大切を守るまち 政策7 地球にやさしい 活力あるまち 政策8 未来志向 柔軟な発想 確かな行政経営 政策9 市民起点 的確な判断と行動 信頼される行政運営	施策 21 交通安全（重点施策） ・交通安全施設の整備 ・ 放置自転車の撤去及び放置防止 施策 35 道路（重点施策） ・歩道や自転車道の設置等、安全施設の整備 施策 40 環境保全（重点施策） ・ 温室効果ガス排出量の削減

(2) 座間市都市マスタープラン（平成 23 年 3 月策定、目標年次 平成 32 年）

都市の将来像	“自然・歴史・文化と調和した 暮らし快適 魅力あるまち”	
都市づくりの目標と目標展開	目標1 自然・歴史・文化を活かしたまち 目標2 誰もが暮らししてみたいと思うまち 目標3 持続的に発展するまち 目標4 市民とともにあるまち	目標展開④ 快適な暮らしを支える都市づくり ・円滑な交通を支える 道路ネットワークの構築 ・ 駅周辺の交通結節機能の向上 目標展開⑤ 安全・安心を支える都市づくり ・道路における 交通安全対策の強化 目標展開⑥ 人にやさしい都市づくり ・ 交通施設 や公共空間の バリアフリー化

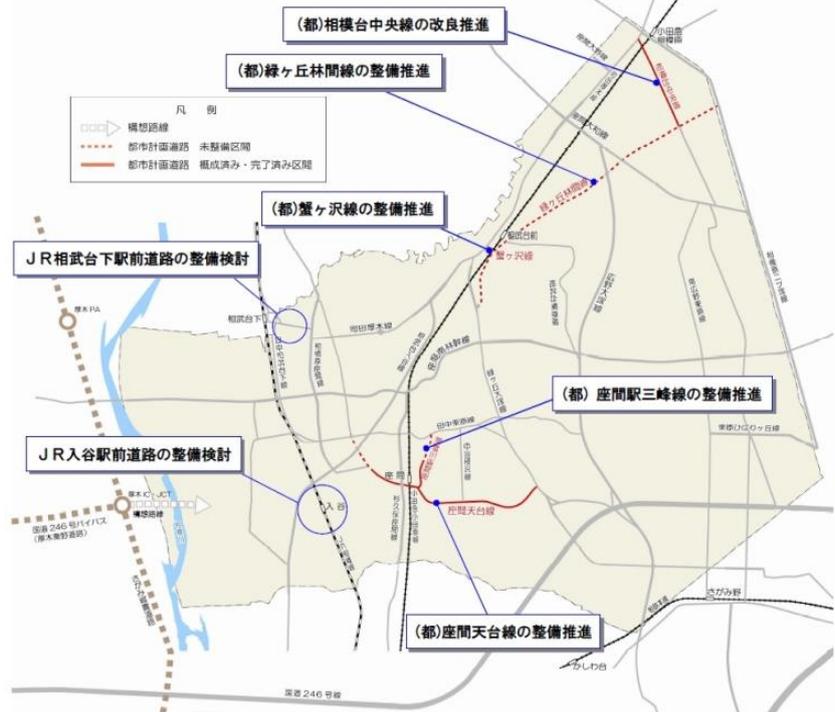
《都市構造図》



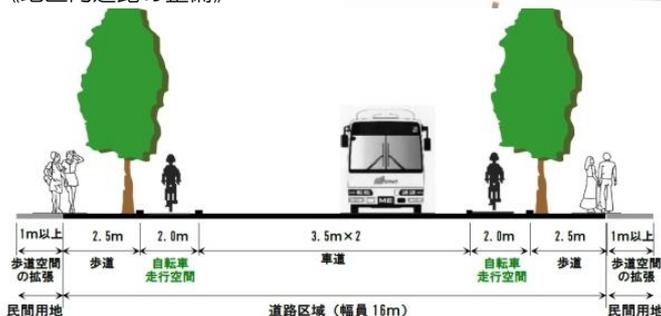
(3) 座間市総合都市交通計画（平成 22 年 9 月策定、目標年次 平成 42 年度）

基本理念	“ひとにやさしく動きやすいまち” ～すべての人をつなげるみち～	
基本目標	<ul style="list-style-type: none"> ○みんなが安全・快適な“まち”と“みち” ○元気になる“まち”と“みち” ○地球にやさしい座間の“みち” 	
自転車の役割	<ul style="list-style-type: none"> ・徒歩、公共交通機関だけではサポートすることが難しい短・中距離の移動を担う交通手段 ・徒歩とならんで環境に負荷をかけず、健康増進にも寄与する交通手段 	
基本方針	<ul style="list-style-type: none"> (1) 広域幹線道路ネットワークの構築 (2) 生活幹線道路ネットワークの構築 (3) 産業を支える交通体系の構築 (4) 災害に強い道路ネットワークの形成 (5) 公共交通の利便性・快適性の向上 (6) ユニバーサルデザインの導入 (7) 歩行者・自転車の安全性・快適性の向上 	<ul style="list-style-type: none"> ①歩行空間の整備 ②自転車利用環境の整備 ③歩道のバリアフリー化 ④交通安全対策の実施 ⑤自転車購入補助制度の導入（電動アシスト自転車など） ①モビリティマネジメントの導入（公共交通・自転車等の利用促進） ②エコ通勤の普及促進
	<ul style="list-style-type: none"> (8) 低炭素型交通手段への転換 (9) 交通に対する意識の変革 	

《地区内道路の整備》



《地区内道路の整備》



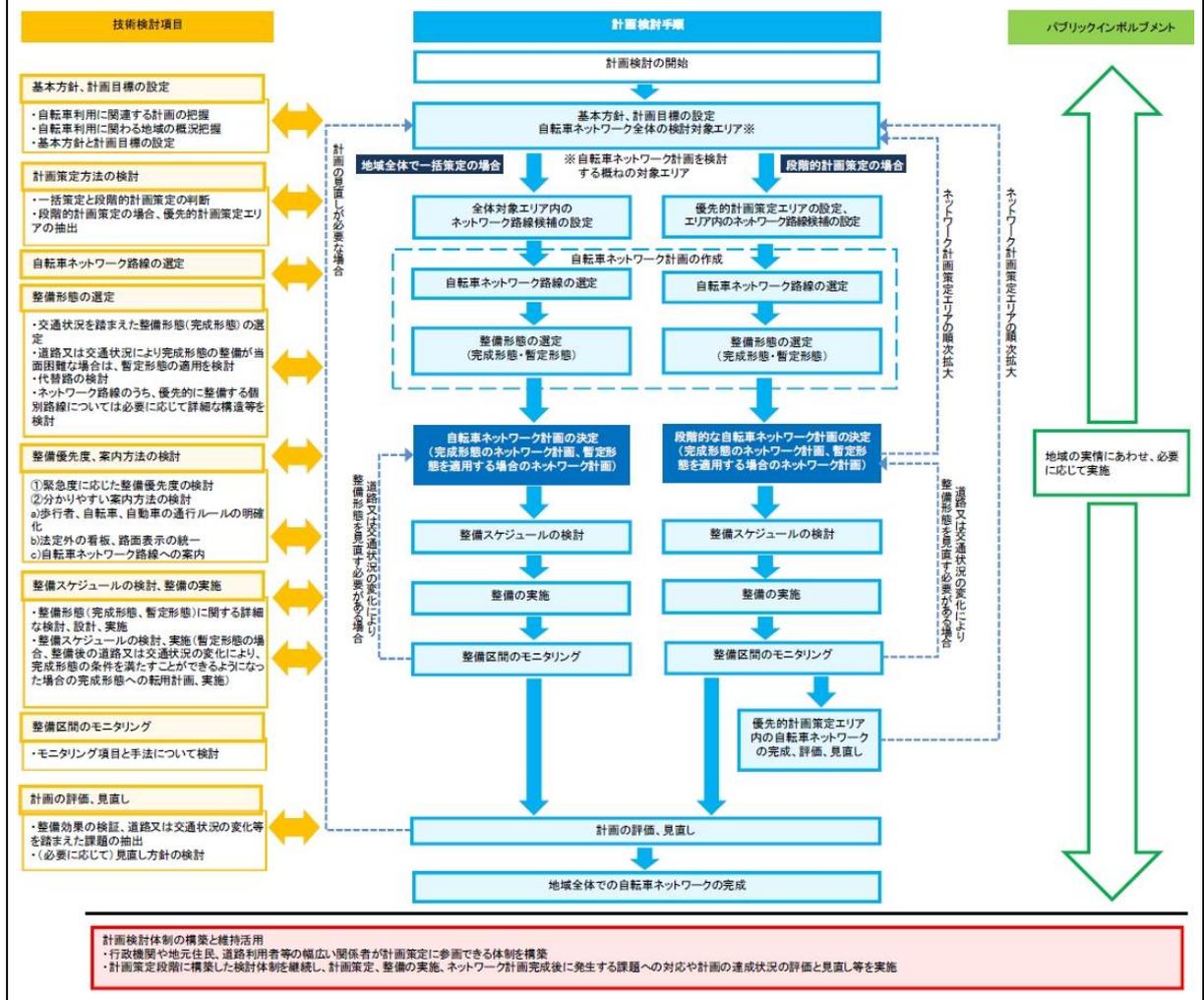
(4) 第10次座間市交通安全計画（平成29年3月策定、平成29年度～平成33年度）

計画の目標	○交通事故のない 安全で安心して暮らせる社会 を目指して、交通安全対策全般の施策を推進 ・年間の24時間死者数を0人とし、毎年継続する。 ・年間の交通事故発生件数を400件以下とする。	
今後の道路交通安全対策を考える視点	◆交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象 (1) 高齢者及び子どもの安全確保 (2) 歩行者及び自転車の安全確保 (3) 生活道路における安全確保	
道路交通環境の整備	(1) 生活道路等における人優先の 安全・安心な歩行空間の整備 (2) 幹線道路における交通安全対策 の推進 (3) 交通安全施設等の整備事業の推進 (4) 効果的な交通規制の推進	(5) 自転車利用環境の総合的整備 (6) 災害に備えた道路交通環境の整備 (7) 総合的な駐車対策の推進 (8) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備 (9) 踏切道における交通安全対策の推進

(5) 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成28年7月策定）

要旨	自転車の車道通行にとって数々の問題を含む道路や自転車事項の現状等を踏まえ、自転車通行空間の整備と併せ、全ての道路利用者に自転車の通行ルールを徹底するなど、ハード、ソフトの両面から取組を行い、自転車が安全で快適に通行できるとともに、歩行者の安全性が高まるような自転車の利用環境を創出するため、「自転車走行空間の計画や設計」等に関する実務的な検討事項等が示されています。
----	---

《自転車ネットワークに関する計画策定から完成までの全体フロー》



《基本的な整備形態》	
整備形態	【整備イメージ】
自転車道	<p>緑石線等</p> <p>歩道 自転車道</p>
自転車専用通行帯	<p>歩道 自転車専用通行帯 車道</p> <p>※自転車専用通行帯の幅の全部</p> <p>※自転車専用通行帯の幅の一部</p>
自転車と自動車を混在通行とする道路(車道混在)	<p>(1) 歩道のある道路における対策</p> <p>【路肩・停車帯内の対策】</p> <p>ピクトグラム等を設置</p> <p>歩道 車道</p> <p>(2) 歩道のない道路における対策</p> <p>【車線内の対策】</p> <p>※矢羽模型路面表示は外側線の下に重畳させることができる</p> <p>歩道 車道</p> <p>【車線内の対策】</p> <p>路側帯 車道</p>

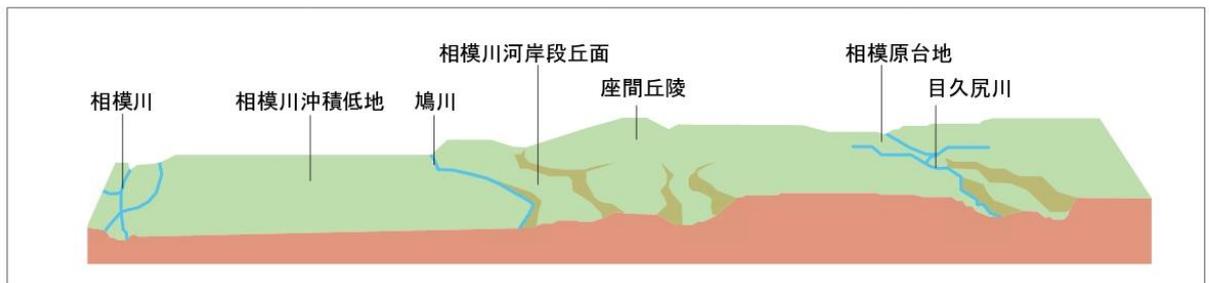
(6) 「自転車活用推進法」(平成 29 年 5 月施行)

基本理念	<ul style="list-style-type: none"> ・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 <p style="text-align: center;">↓</p> <p style="text-align: center;">自転車の活用を総合的・計画的に推進</p>
基本方針	<p>以下の施策を重点的に検討・実施</p> <ol style="list-style-type: none"> 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

第3章 自転車利用の現状と課題の整理

1 地形の状況

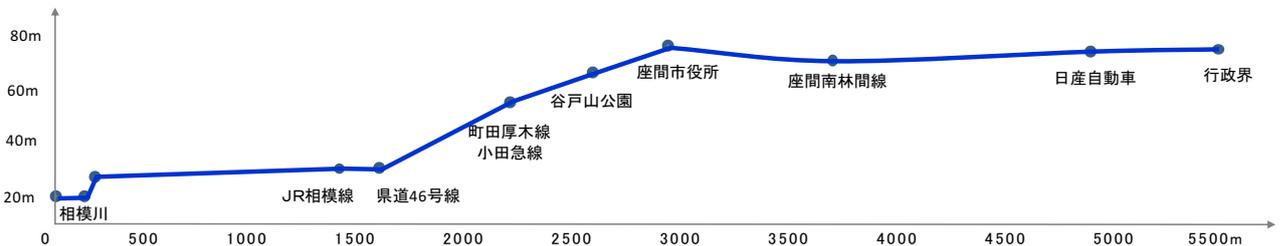
- 本市の地形は、東部は相模原台地、中央部は座間丘陵、西部は相模川に沿った沖積低地が広がっています。
- 東西方向では、相模川の田園地域と座間丘陵（市街地部）との間に約 30m~40mの高低差がみられます。
- 南北方向では、東西方向ほどではないものの、約 15m~20mの高低差がみられます。



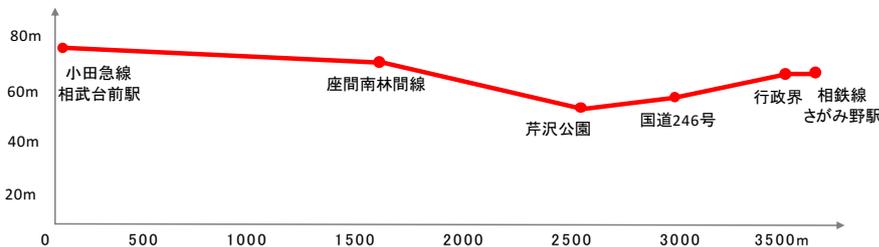
座間市の地勢

(資料：座間市都市マスタープラン)

《東西方向》



《南北方向》



座間市の高低差の概要

2 自転車走行空間の状況

(1) 道路網の状況

- 広域幹線道路は、国道1路線（延長約 2.62km）、県道7路線（延長約 19.0km）となっています。
- 都市計画道路は、22路線（延長約 50.9km）が計画され、改良率は約 46.3%（H28.1月現在）となっています。



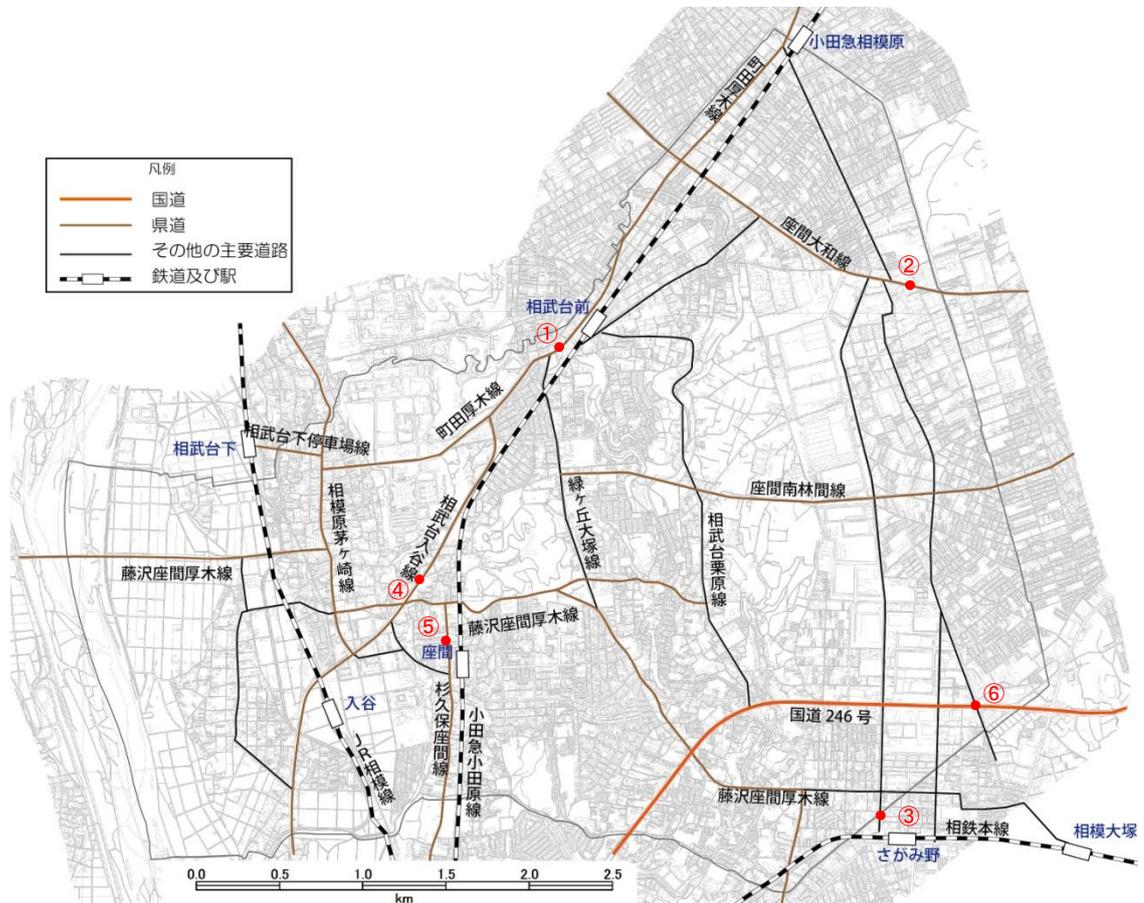
①町田厚木線(相武台前周辺)



②座間大和線



③さがみ野駅入口交差点



主要道路網図

(資料：座間市総合都市交通計画)



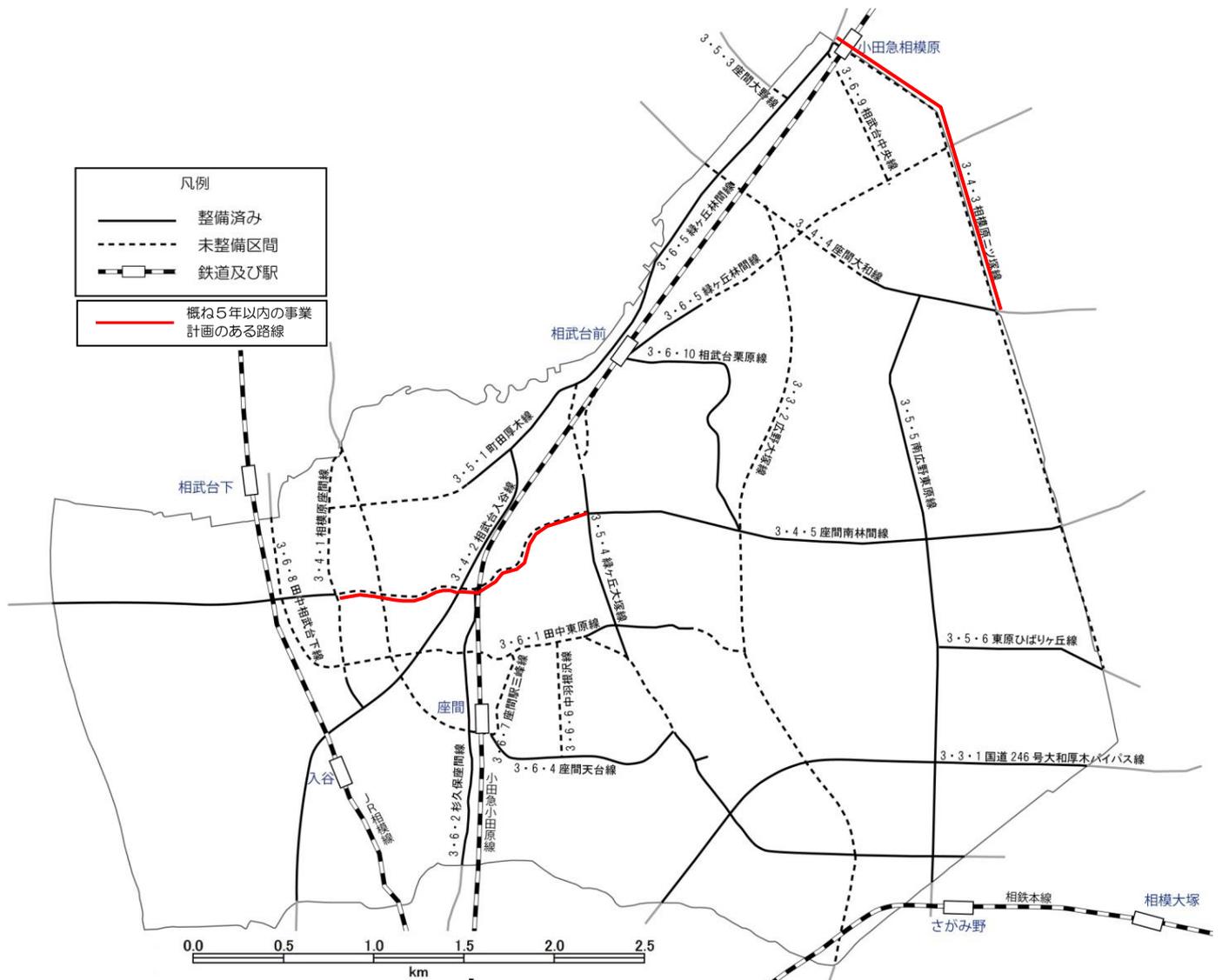
④相武台入谷線



⑤杉久保座間線



⑥国道 246号(相模向陽館高校交差点)



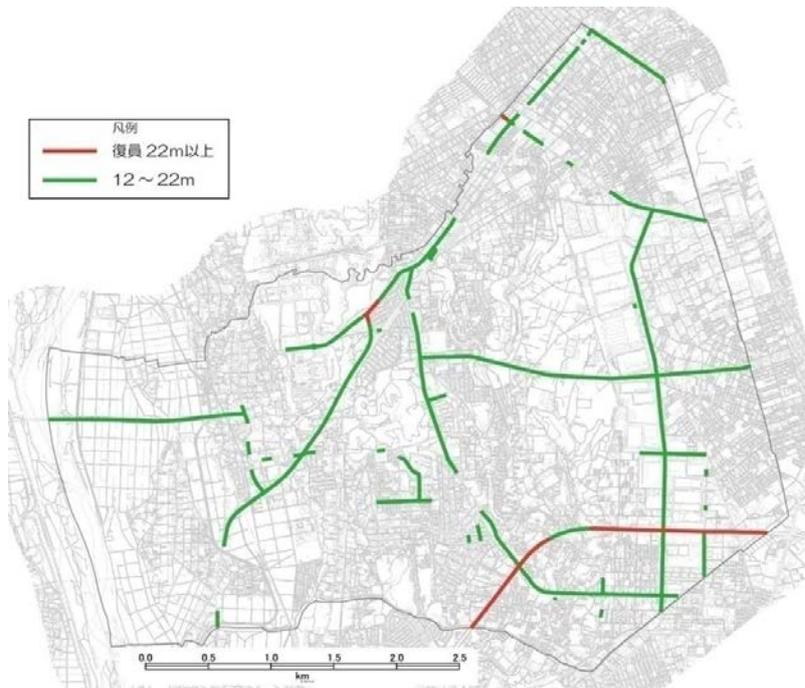
番号	名称	延長(m)	改良率(%)	改良延長(m)
3・3・1	国道246号大和厚木BP線	2,620	100	2,620
3・3・2	広野大塚線	4,510		
3・4・1	相模原座間線	1,550	12	186
3・4・2	相武台入谷線	4,050	80	3,240
3・4・3	相模原二ツ塚線	3,880	7	272
3・4・4	座間大和線	1,840	44	810
3・4・5	座間南林間線	5,880	73	4,292
3・5・1	町田厚木線	4,000	17	680
3・5・3	座間大野線	120		
3・5・4	緑ヶ丘大塚線	4,000	78	3,120
3・5・5	南広野東原線	3,130	100	3,130
3・5・6	東原ひばりヶ丘線	930	36	335
3・6・1	田中東原線	2,300	40	920
3・6・2	杉久保座間線	1,510		
3・6・3	蟹ヶ沢線	90	48	43
3・6・4	座間天台線	3,100	37	1,147
3・6・5	緑ヶ丘林間線	2,860	17	486
3・6・6	中羽根沢線	630		
3・6・7	座間駅三峰線	490		
3・6・8	田中相武台下線	1,100		
3・6・9	相武台中央線	670	100	670
3・6・10	相武台栗原線	1,620	100	1,620
22路線		50,880		23,571

(資料：座間市)

都市計画道路網図

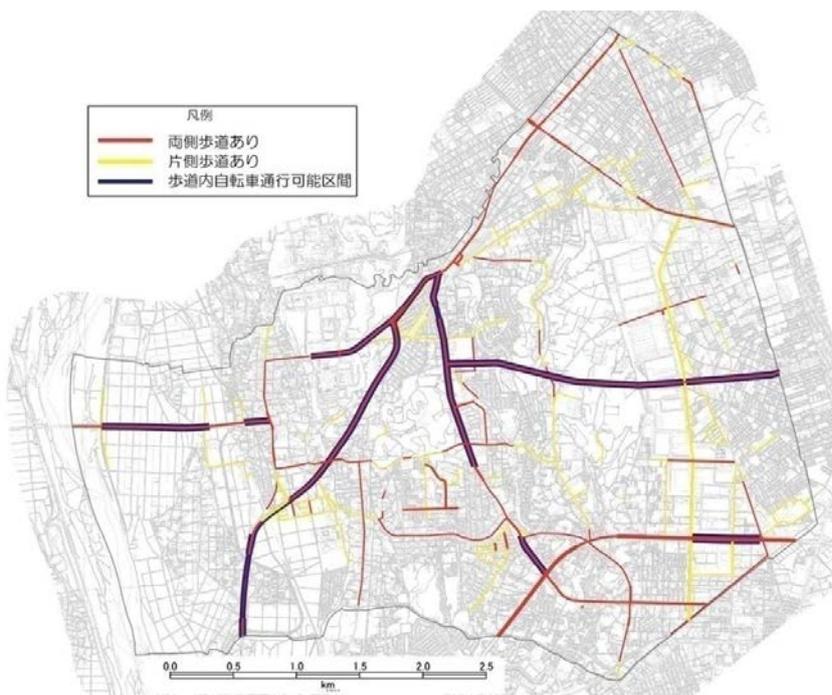
(2) 道路幅員及び自転車走行空間の状況

- 道路幅員 12m 以上の道路は、主に国道や県道で、歩道幅員も限られており、自転車道や自転車専用通行帯等の連続的な自転車走行空間を整備することは、新たな道路（街路）整備や拡幅による対応が必要となっています。
- 現在、自転車走行空間は、座間南林間線の一部に整備されているほか、「歩道内自転車通行可区間」が町田厚木線や緑ヶ丘大塚線（市役所前）などに指定されています。また、市役所前の市道 17 号線に自転車通行位置が明示されています。



現況道路幅員図

(資料：H25.26.年座間市都市計画基礎調査)



歩道の設置状況及び歩道内自転車通行可区間の状況



南広野東原線の桜並木（歩行者共存）



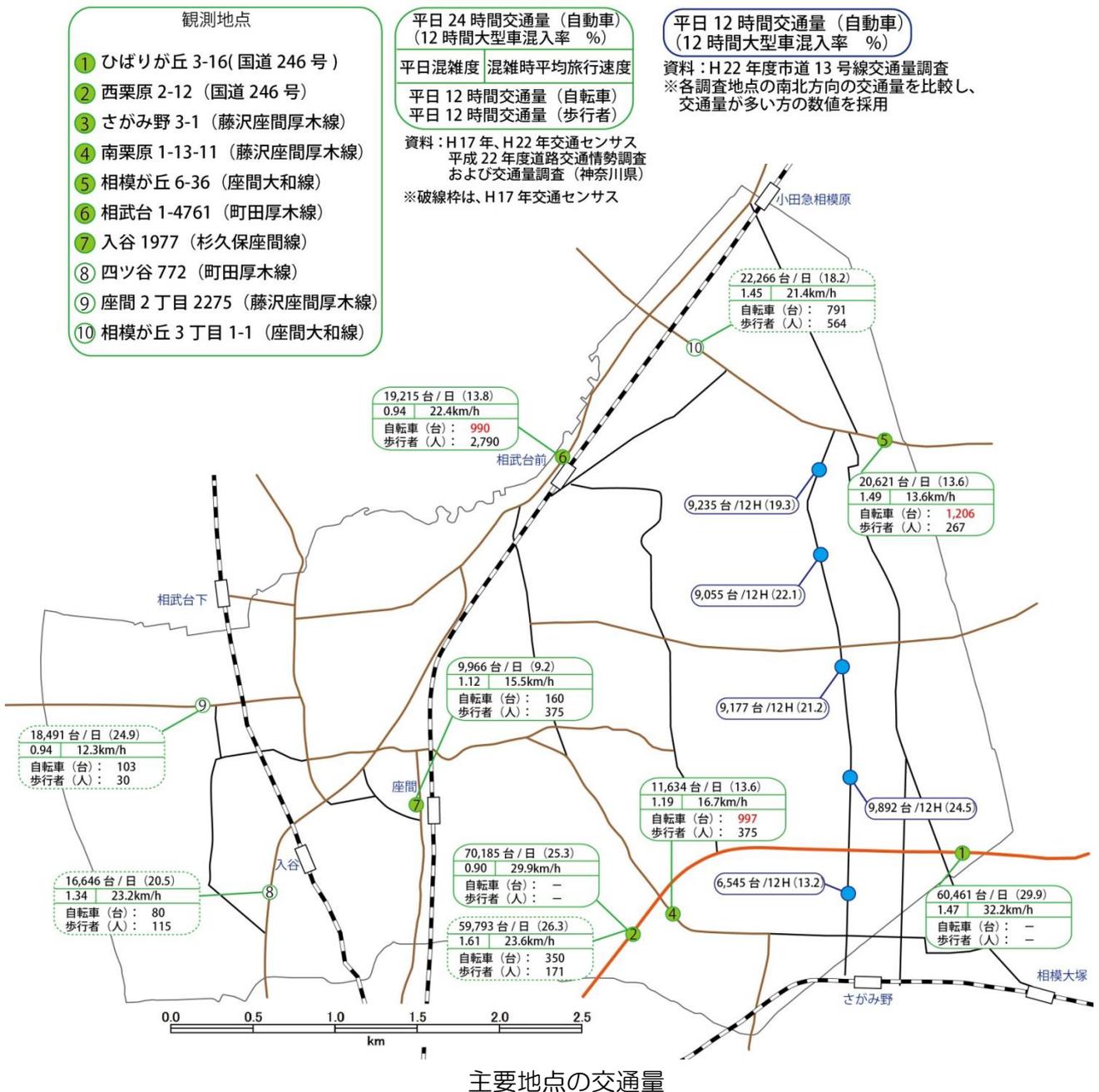
国道 246 号での歩道内通行可標識

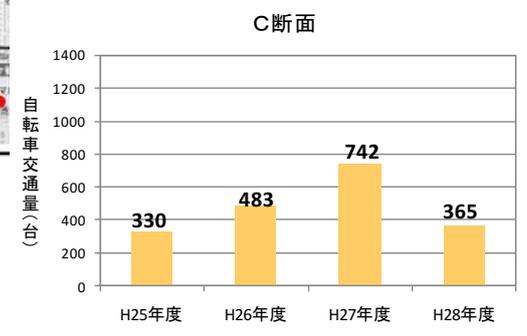
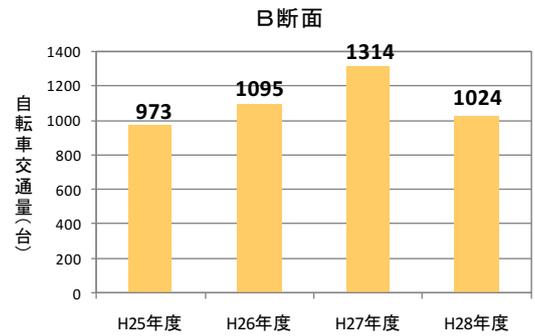
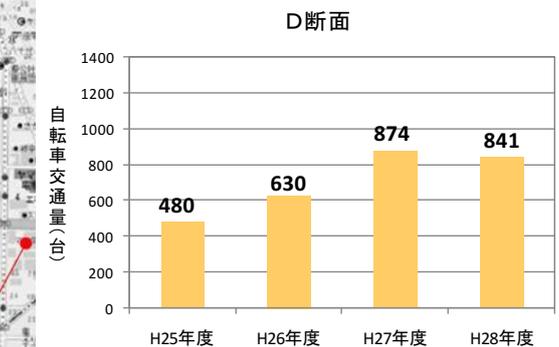
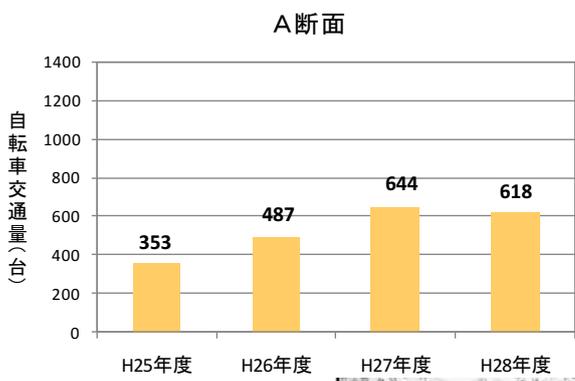
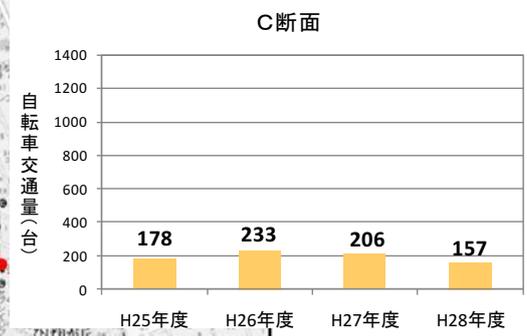
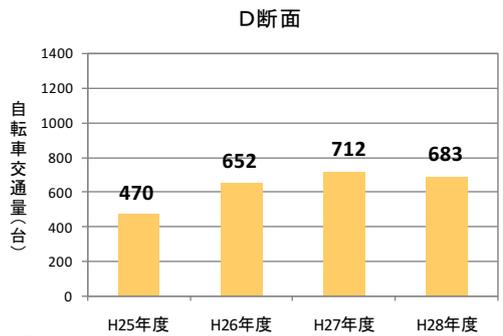
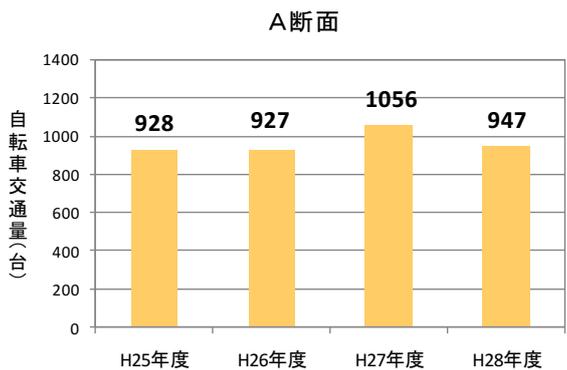
3 自転車交通の状況

(1) 主要地点の自転車交通量

○道路交通センサス(H22)による主要道路の自転車交通量は、座間大和線(相模が丘地区)が1,206台/12hと最も多く、次いで藤沢座間厚木線(南栗原地区)の997台/12h、町田厚木線の990台/12hとなっています。

○市道13号線(南広野東原線)では、広野台地区やさがみ野駅周辺で約1,000台/12hの自転車交通量となっています。



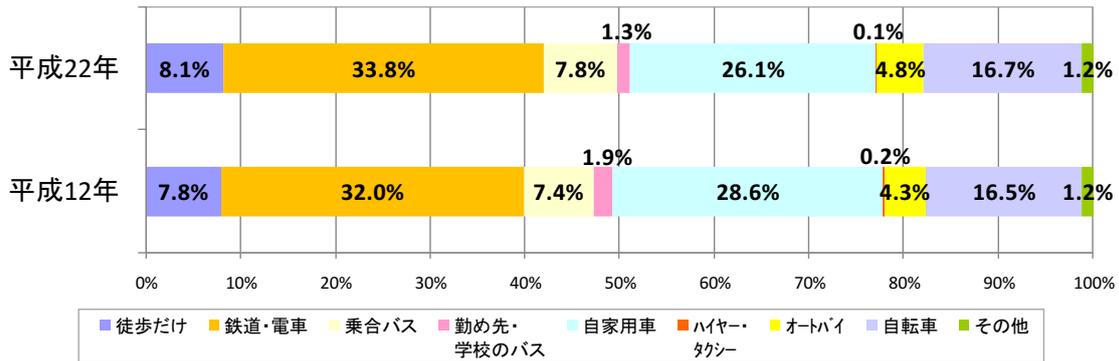


(資料：市道 13 号線交通量調査)

市道 13 号線 (3・5・5 南広野東原線) の自転車交通量

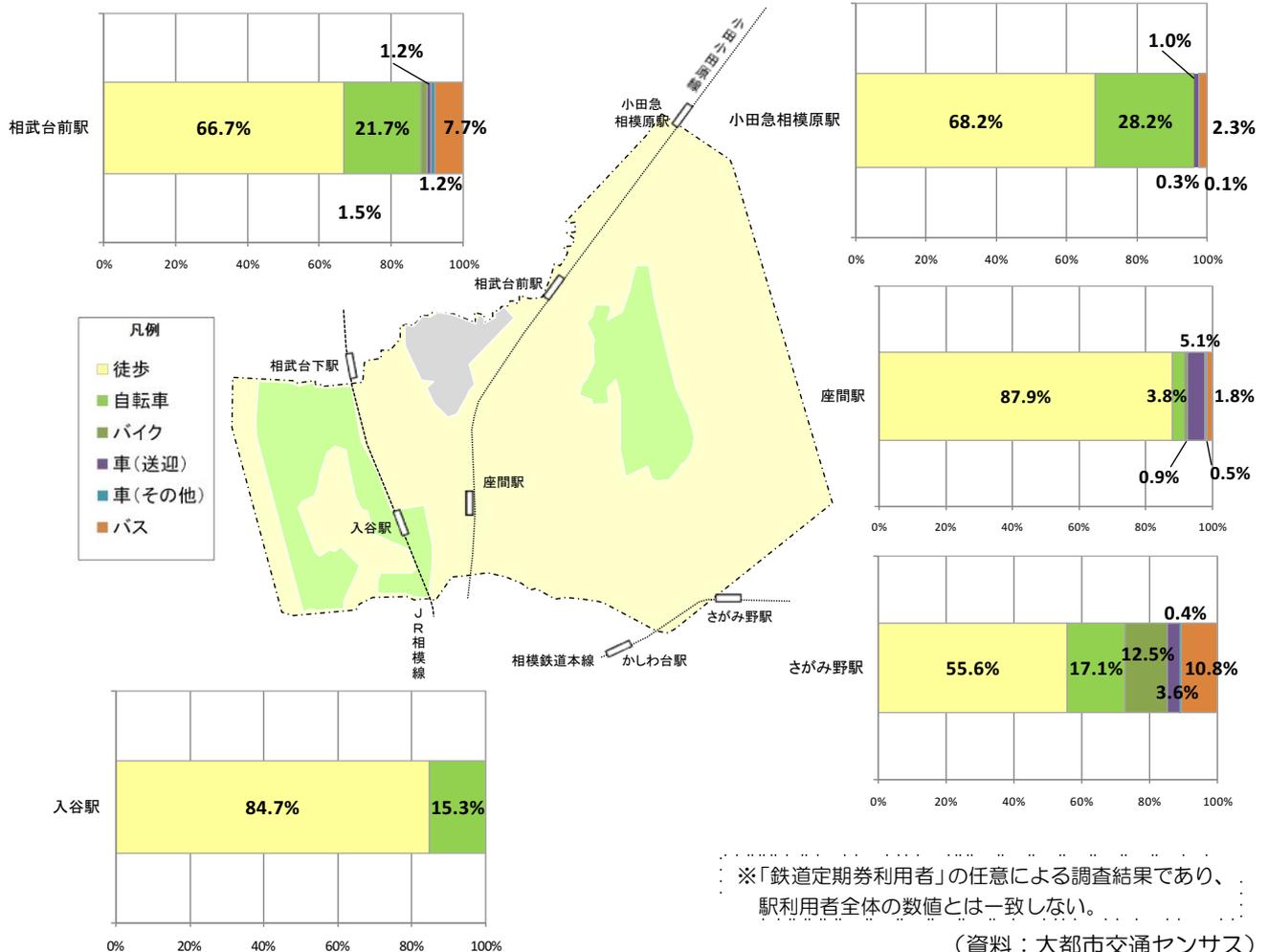
(2) 通勤・通学による自転車利用の状況

- 国勢調査による通勤・通学の自転車交通量は、約16.7%の分担率となっており、近年横ばい傾向にあります。（常住地及び通勤通学地の合計）
- 駅別の自転車分担率（定期券利用者）の状況では、小田急線相模原駅が約28.2%と最も多く、次いで、相武台前駅（21.7%）、相模鉄道線さがみ野駅（17.1%）となっており、これら主要駅への自転車アクセスに対する走行空間や駐輪施設の対応が必要となっています。
- 鉄道駅勢圏では、市域のほとんどが約1.5km圏内に含まれ、駅へのアクセス利便性は高い状況にあります。



（資料：国勢調査）

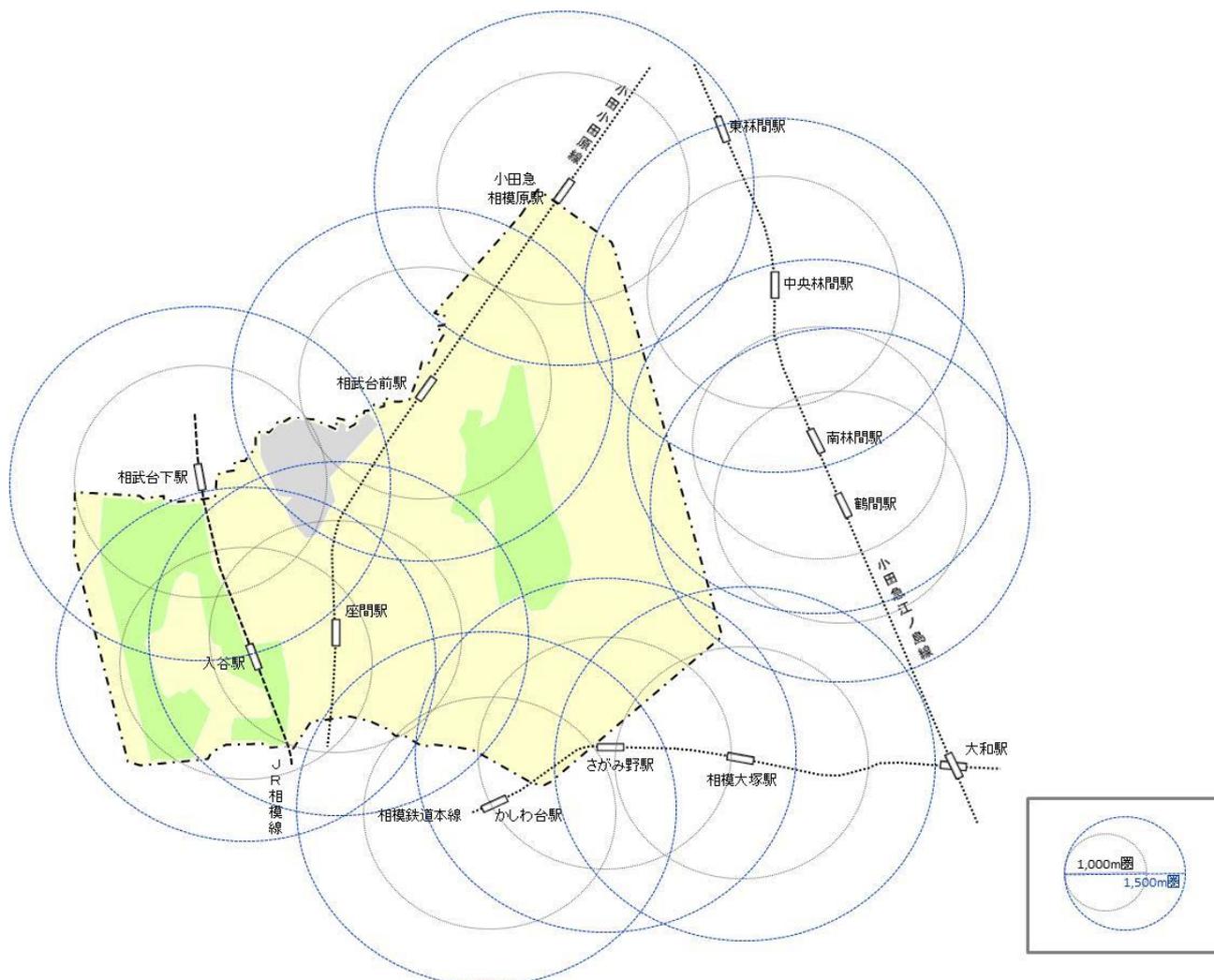
通勤・通学による代表交通手段分担率



※「鉄道定期券利用者」の任意による調査結果であり、駅利用者全体の数値とは一致しない。

（資料：大都市交通センサス）

鉄道駅における自転車分担率の状況（定期券利用者）

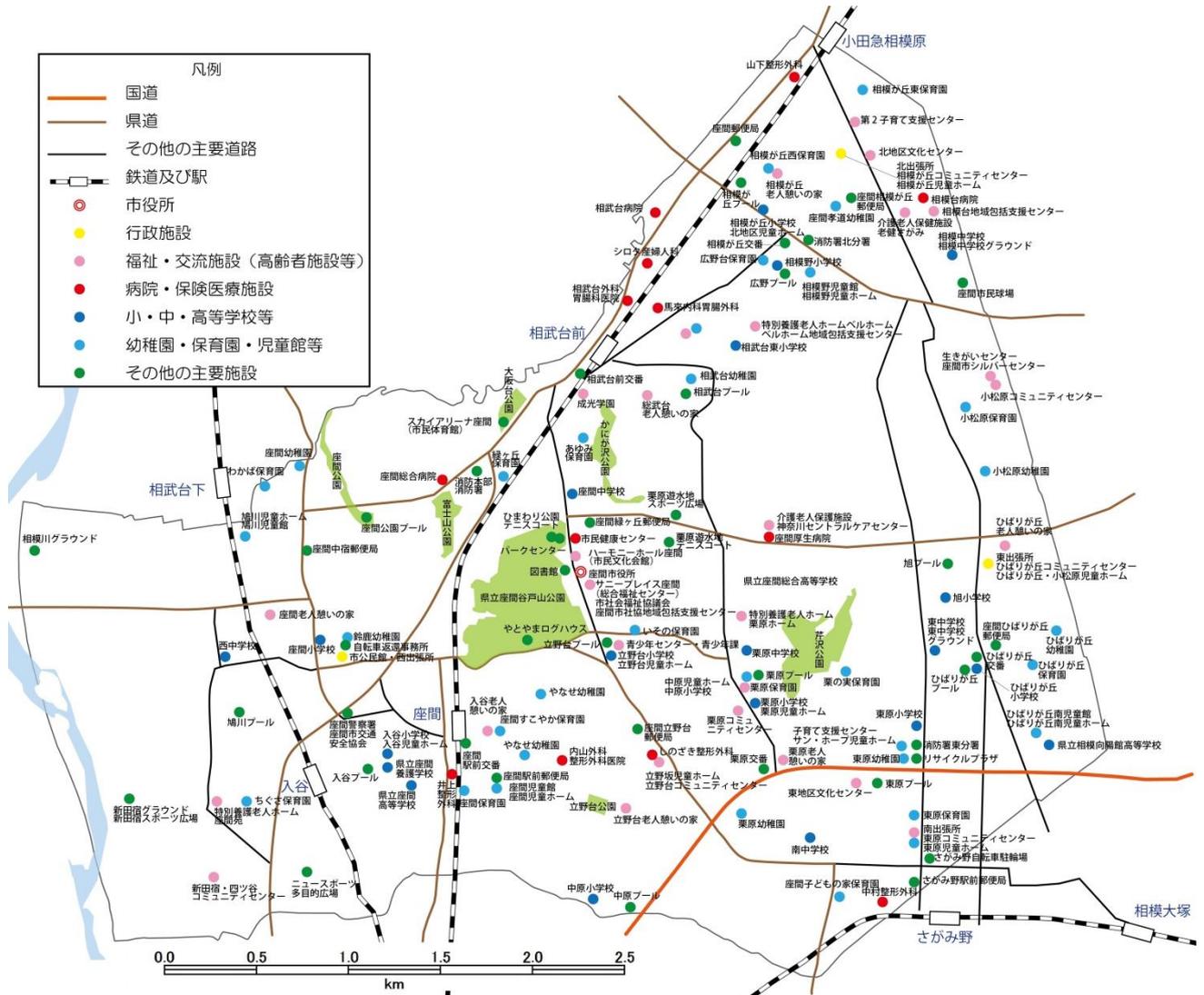


鉄道駅勢圏の状況

4 自転車利用に係る公共・公益施設等の状況

(1) 公共・公益施設等の立地状況

○市内の公共・公益施設等は、鉄道駅周辺及び主要道路沿いに立地しています。
 ○市役所等の行政施設が集積する中心拠点や座間谷戸山公園、芹沢公園が市域のほぼ中央に位置するほか、地域コミュニティ施設が各地域に分散しており、これら施設における自転車利用者への安全なアクセスとともに駐輪需要への適正な対応が必要となっています。



（資料：座間市都市総合交通計画、座間市 HP）

主な公共・公益施設等

(2) 公共・公益施設等の利用状況

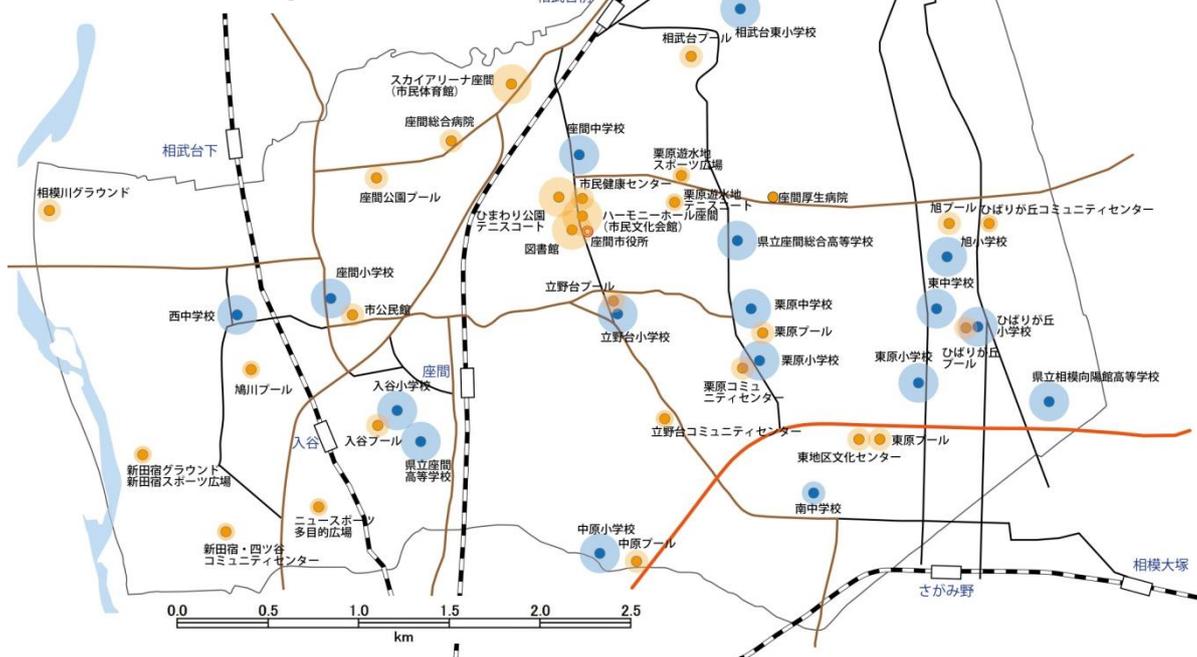
○市内の教育施設では、小学校が11校、中学校が6校、高等学校が3校あり、1校あたり約400人～700人程度の通学移動が発生します。

○1日あたり100人以上が利用する公共・公益施設は、24施設立地しており、相応の自転車利用が見込まれます。

学校・施設名	年間利用者数	1日あたり利用者数 (教育施設は生徒数)
図書館	151,038	414
市民館	98,874	271
北地区文化センター	92,558	254
東地区文化センター	89,393	245
市民文化会館(ハーモニーホール座間)	222,640	610
座間市民球場	8,035	67
新田宿グラウンド	6,875	57
相模川グラウンド	36,347	303
相模川多目的広場	9,250	77
ひまわり公園テニスコート	53,255	444
栗原遊水地テニスコート	11,161	93
栗原遊水地スポーツ広場	8,016	67
ニュースポーツ多目的広場	2,016	17
市立立野台プール	4,522	174
市立座間公園プール	2,845	109
市立広野プール	3,294	127
市立栗原プール	3,865	155
市立相模が丘プール	4,548	103
市立入谷プール	3,400	131
市立旭プール	3,185	127
市立中原プール	3,024	116
市民体育館(スカイアリーナ座間)	282,129	773
立野台コミュニティセンター	35,816	98
新田宿・四ツ谷コミュニティセンター	26,136	72
小松原コミュニティセンター	25,772	71
東原コミュニティセンター	40,707	112
相模が丘コミュニティセンター	41,982	115
相武台コミュニティセンター	35,652	98
ひばりが丘コミュニティセンター	33,851	93
栗原コミュニティセンター	34,276	94
市民健康センター	102,527	281
座間総合病院	-	400
相武台病院	-	230
相模台病院	-	379
座間厚生病院	-	-

学校・施設名	年間利用者数	1日あたり利用者数 (教育施設は生徒数)
幼稚園	-	1,949
座間小学校	-	726
栗原小学校	-	594
相模野小学校	-	657
相武台東小学校	-	643
ひばりが丘小学校	-	462
東原小学校	-	593
相模が丘小学校	-	564
立野台小学校	-	682
入谷小学校	-	492
旭小学校	-	520
中原小学校	-	453
座間中学校	-	461
西中学校	-	537
東中学校	-	666
栗原中学校	-	467
相模中学校	-	602
南中学校	-	366
高等学校(3校の平均)	-	1,227

※市民プールの利用者数は夏季営業期間により算出
 ※体育施設の利用者数は年間休日により算出
 ※病院は1日あたり外来患者者数 (<http://www.venuscareer.com/>)

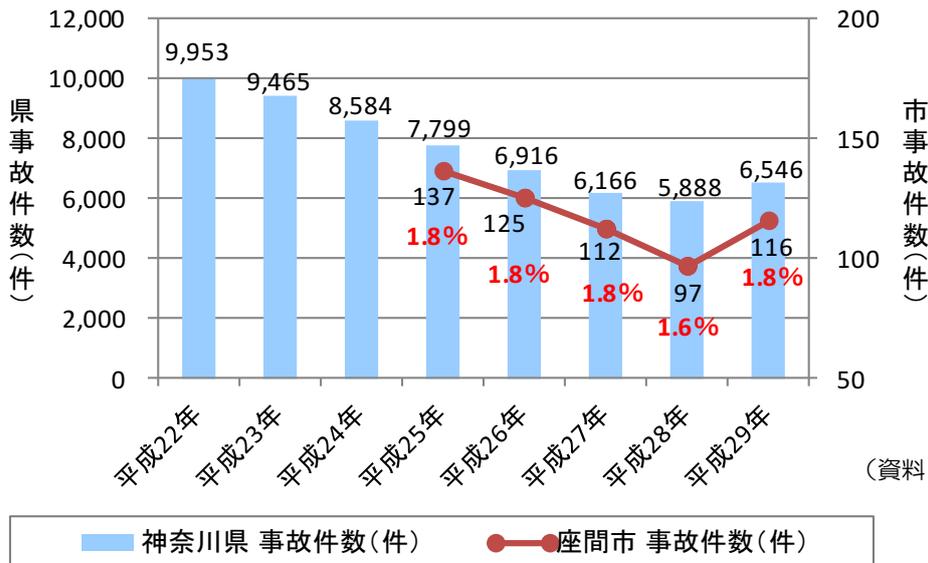


(資料：平成27年版 座間市統計要覧)

主な公共・公益施設等の利用状況

5 自転車関連交通事故の状況

- 市内の自転車関連の交通事故件数は、県全体とともに減少傾向にありましたが、平成29年では、増加しています。全県に占める座間市の自転車関連事故率は、横ばい傾向です。
- 市内の路線別の自転車事故は、県内に比べ事故発生率が高い状況で、市域は、自転車事故多発地域に指定されています。
- 県内の自転車事故形態は、「出会い頭」が全体の約28%を占め最も多く、次いで「右折時」が約18%を占めています。



(資料：神奈川県警・座間警察署)

市内の自転車交通事故の推移

路線名	全件数(件)	自転車事故(件)	道路延長(km)	自転車事故密度(件/km)
国道246号	44	7	2.6	2.69
藤沢座間厚木線	19	5	6.2	0.81
相模原茅ヶ崎線	8	1	1.6	0.63
座間大和線	18	3	2.0	1.50
町田厚木線	75	20	6.1	3.28
杉久保座間線	4	0	1.2	0.00
相武台相模原線	4	1	0.6	1.67
相武台下停車場線	2	0	0.3	0.00
一般市道	239	59	363.2	0.16
その他の道路	13	1		
上記路線計(その他道路除く)	413	96	383.8	0.25
参考:神奈川県	27,091	5,888	25,754	0.23

注1: 県道の延長は図上計測による。

注2: 自転車事故密度 = 自転車事故件数 ÷ 道路延長。

(資料：神奈川県警・座間警察署・座間市統計要覧・神奈川県勢要覧)

自転車事故形態	件数(件)	構成比(%)	
人対車両	205	3.5%	
車両相互	出会い頭	1,633	27.7%
	右折時	1,044	17.7%
	左折時	1,018	17.3%
	正面衝突	114	1.9%
	追越追抜時	204	3.5%
	追突	84	1.4%
	すれ違い時	108	1.8%
	その他	1,428	24.3%
	単独	50	0.8%
合計	5,888	100.0%	

(資料：神奈川県警「かながわの交通事故」(平成28年統計))

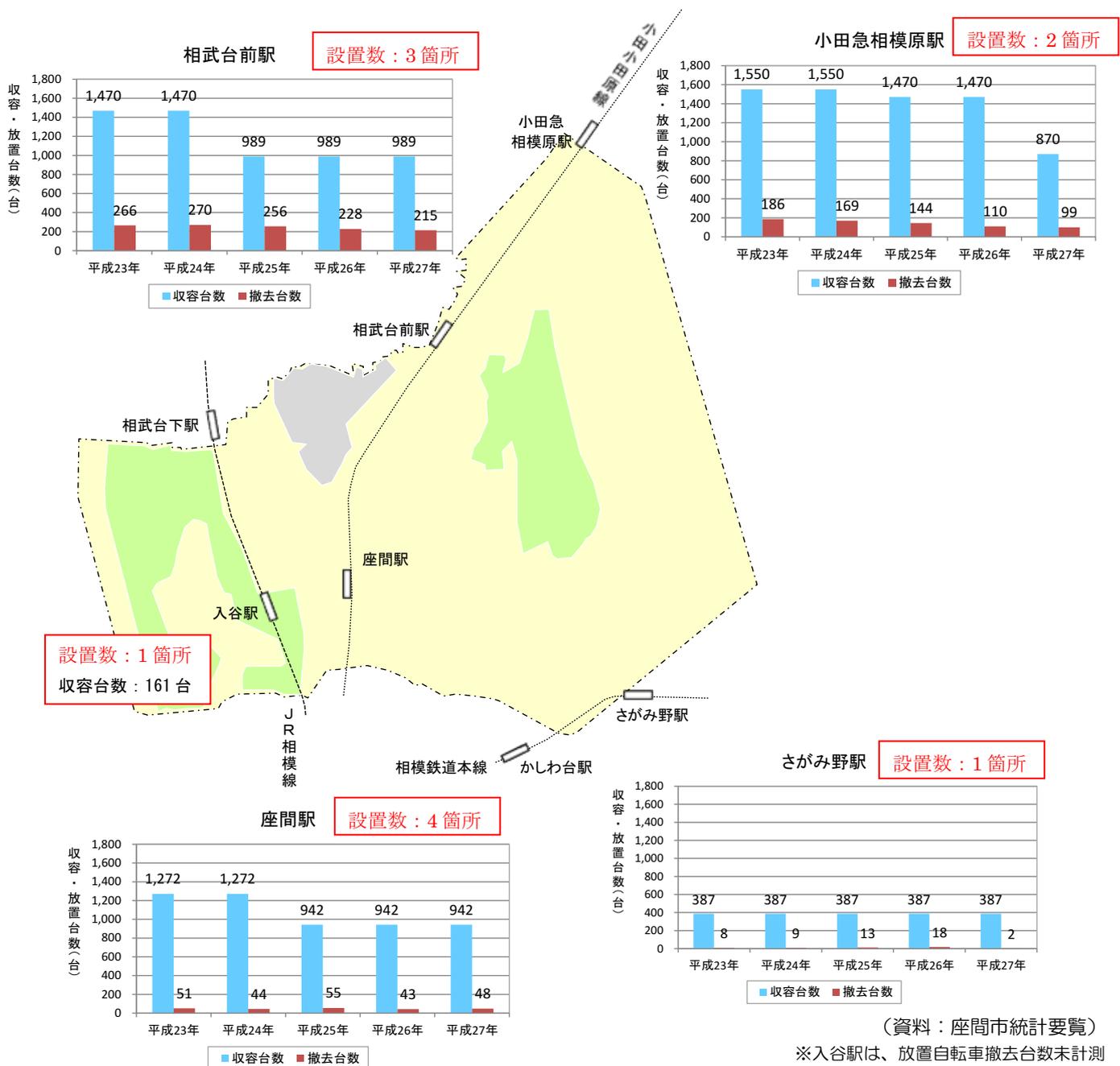
市内主要路線の自転車事故の状況(平成28年)

県内の自転車事故の形態(平成28年)

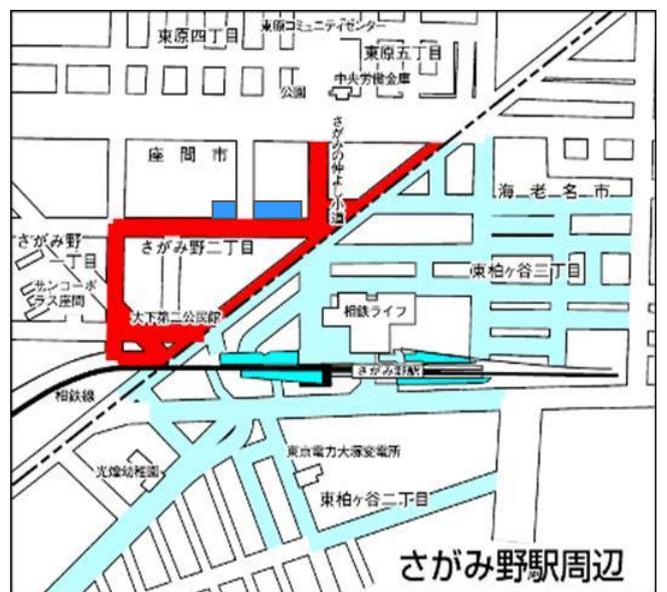
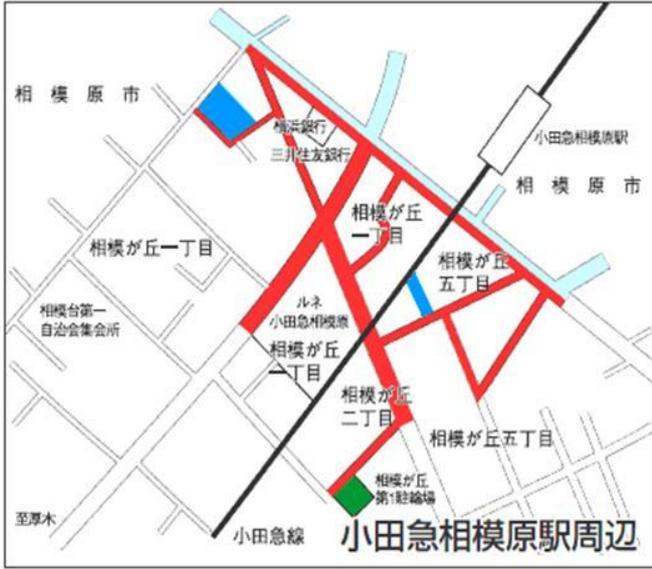
6 自転車利用に関する実態

(1) 駐輪施設及び撤去台数の状況

- 駅周辺の自転車駐輪場設置数は、小田急相模原駅2箇所、相武台前駅3箇所、座間駅4箇所、さがみ野駅1箇所、入谷駅1箇所となっています。
- 放置自転車の撤去台数では、駅周辺の放置禁止区域の指定や条例による指導により減少傾向にあります。小田急相模原駅や相武台前駅が他の2駅よりやや多く、需給バランスに応じた駐輪施設への対応が必要となっています。



駅周辺の自転車駐輪場収容台数及び撤去台数の推移



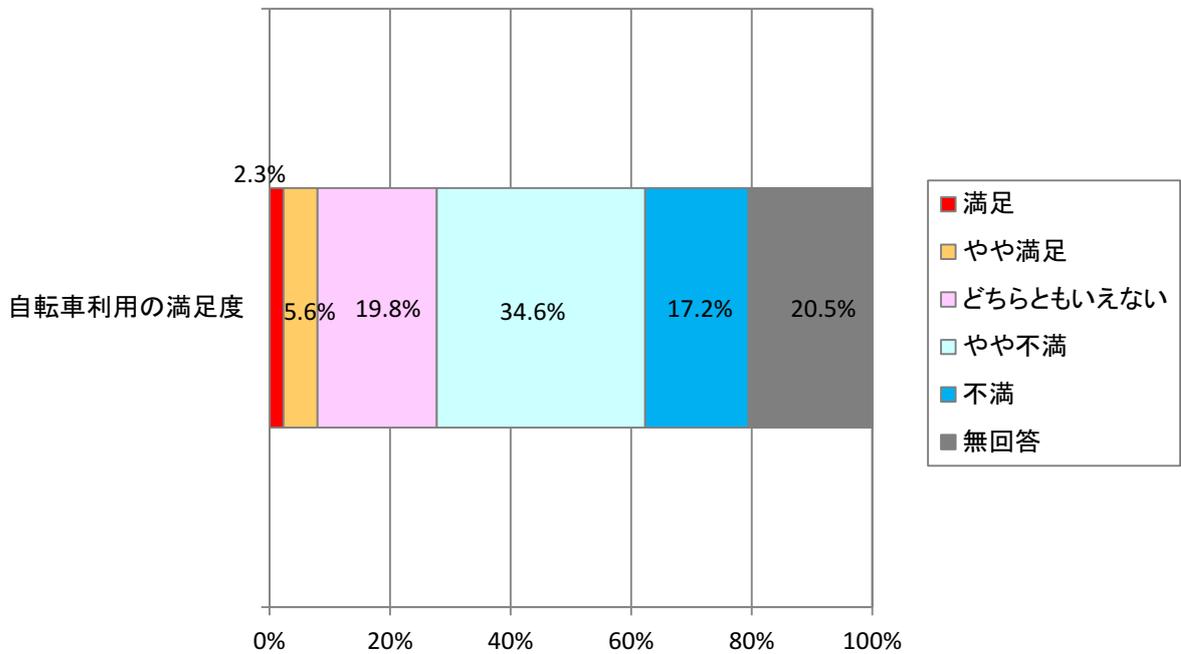
- 放置禁止区域 = 相模原市・海老名市の放置禁止区域 =
 無料駐輪場 = 有料駐輪場 =

(資料：座間市 HP 2008.4 月現在)

自転車放置禁止区域及び駐輪場の状況

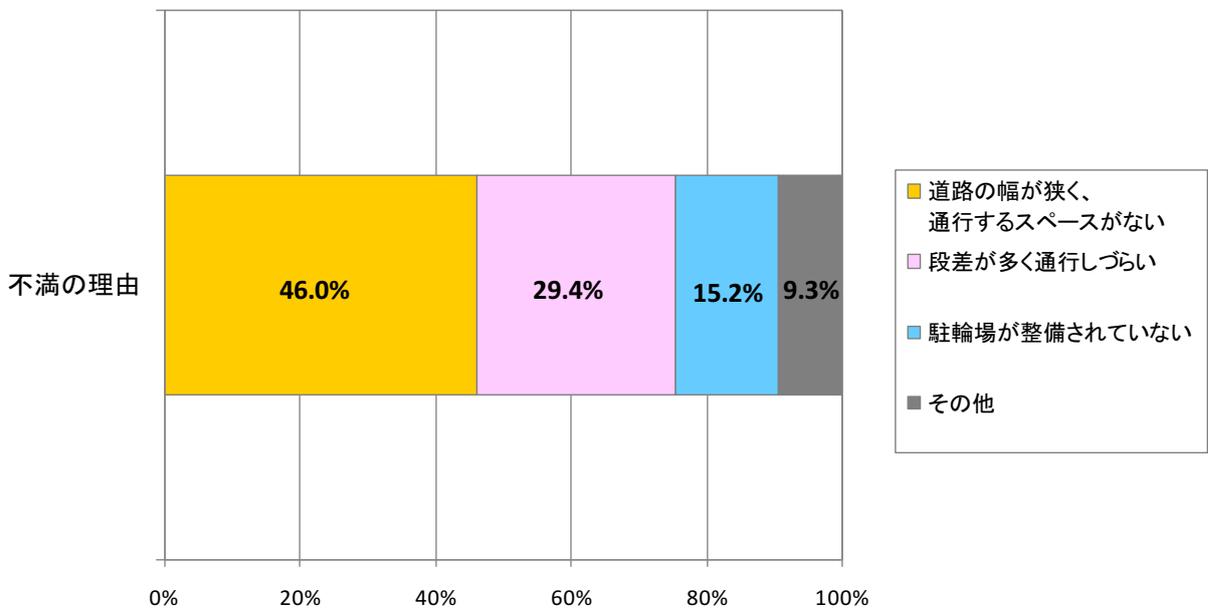
(2) 自転車利用に係る市民意向

○座間市総合都市交通計画に伴う「都市交通に関するアンケート調査（H21.9）」では、自転車利用の満足度は、「満足・やや満足」を合わせて全体の7.9%です。
 ○不満の理由では、「道路が狭く通行するスペースがない」が最も多く46.0%で、次いで「段差が多く通行しづらい」が29.4%、「駐輪場が整備されていない」が15.2%です。



(資料：座間市総合都市交通計画)

自転車利用の満足度



(資料：座間市総合都市交通計画)

自転車利用の不満の理由

4章 自転車施策の基本方針

1 基本方針

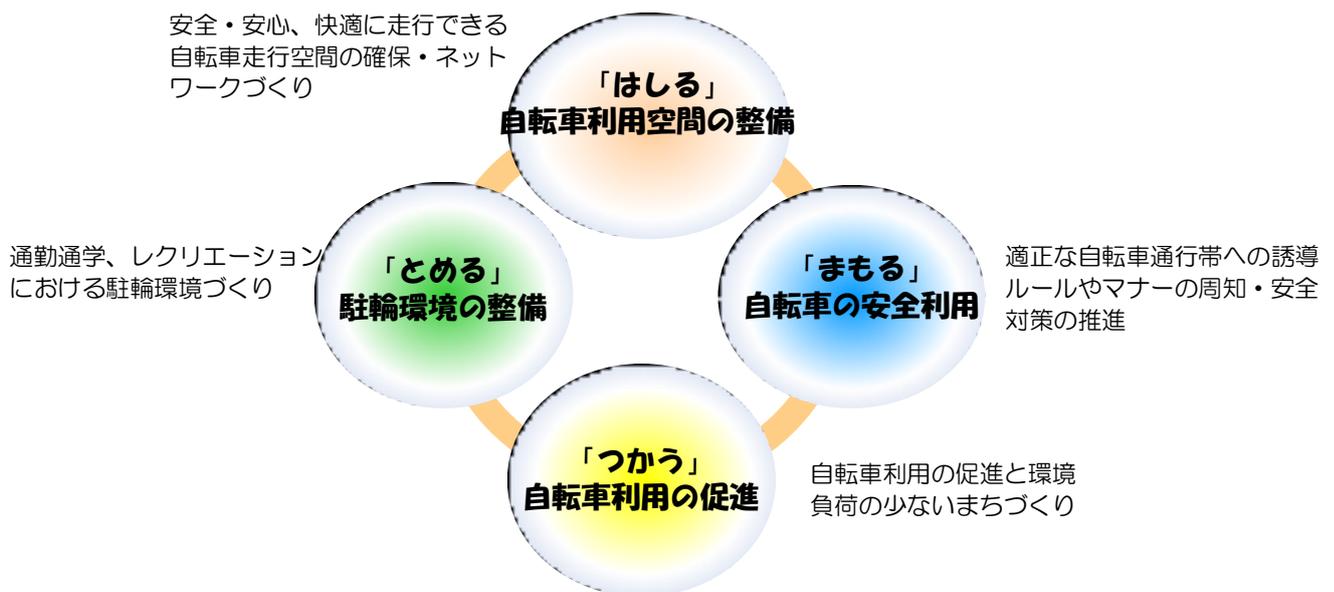
○上位・関連計画において、「歩行者・自転車の安全性・快適性の向上」が方向づけられており、本市の自転車施策については、「総合的な自転車利用環境の創出」に向けた取り組みを進めていきます。

自転車は、幼児から高齢者まで幅広い層が多様な用途で利用できる身近な乗り物であり、クリーンかつエネルギー効率の高い乗り物として、地球温暖化への対応や健康づくりなど、人や環境にやさしい移動手段として優れた特性をもっています。

一方、通勤・通学を目的とする自転車の利用率が緩やかに増加する中で、環境問題や交通事故などの諸問題を抱えるとともに、高齢化等の社会情勢変化への対応が求められています。

このため、本市の上位・関連計画においては、「**市民が安全で安心して暮らせる社会を実現**」することが重要との観点から、「**歩行者・自転車の安全性・快適性の向上**」が、都市交通施策の一つとして方向づけられています。

こうした状況を踏まえ、本市の自転車施策については、自転車の走りやすい空間の整備や誰もが利用しやすい環境の整備を図り、自転車で安全・快適に移動できるようにすることで、市民が様々な地域資源や機能を楽しみ、環境にやさしく、健康増進にも寄与する、「**総合的な自転車利用環境の創出**」を目指します。



自転車施策の基本目標と基本方針の枠組み

自転車施策の基本目標と基本方針

基本目標		上位・関連計画における位置づけなど	自転車ネットワーク計画
			基本方針
「はしる」 自転車利用空間の整備	安全・快適 ：歩行者、自転車、自動車が安全・快適に走行できる空間の整備	<ul style="list-style-type: none"> ●歩道や自転車道の設置（第四次座間市総合計画） ●自転車利用環境の整備（座間市総合都市交通計画） 	<ul style="list-style-type: none"> ■安全・安心、快適に走行できる自転車走行空間の確保・ネットワークづくり ○既存の道路空間を活用し、安全・安心して走れる連続した自転車ネットワーク形成を推進 ○歩行者と自転車空間の分離を進め、歩行者の安全に配慮した道路空間の形成を促進
「まもる」 自転車の安全利用	ルール・マナーの順守 ：安全利用による自転車事故の減少	<ul style="list-style-type: none"> ●交通安全対策（座間市都市マスタープラン、第10次座間市交通安全計画等） ●安全で安心して暮らせる社会を実現（第10次座間市交通安全計画） 	<ul style="list-style-type: none"> ■適正な自転車通行帯への誘導 ○自動車や歩行者と自転車利用者が共存を図るため、適正な通行帯への誘導 ■ルールやマナーの周知・安全対策の推進 ○ルールやマナーを周知し、交通事故の減少に向けた交通安全教育等を充実
「とめる」 駐輪環境の整備	交通結節機能 ：放置自転車の防止 健康・レクリエーション	<ul style="list-style-type: none"> ●放置自転車の撤去及び放置防止（第四次座間市総合計画） ●交通結節機能の向上（座間市都市マスタープラン） ●温室効果ガス排出量の削減（第四次座間市総合計画） 	<ul style="list-style-type: none"> ■通勤通学、レクリエーションにおける駐輪環境づくり ○駅周辺・レクリエーション施設等の駐輪施設を適正に整備し、利用しやすい駐輪スペースの確保を推進 ○需給バランスに応じた施設規模の確保、放置車両の防止対策を推進
「つかう」 自転車利用の促進	健康維持・増進、レクリエーションのための自転車活用推進 環境 ：環境にやさしい交通体系づくり	<ul style="list-style-type: none"> ●自転車購入補助制度の導入（座間市総合都市交通計画） ●モビリティマネジメントの導入〔公共交通・自転車等の利用促進〕（座間市総合都市交通計画） 	<ul style="list-style-type: none"> ■自転車利用の促進と環境負荷の少ないまちづくり ○「はしる」「とめる」「まもる」に伴う自転車利用環境の整備による、総合的な自転車活用の推進 ○市民・企業・行政等、協働による自転車利用促進（自転車購入補助制度の導入、車から自転車への利用転換の推進等）と環境負荷の軽減

《基本目標に対する主な取組み事例》

◆自転車走行空間の確保 国道1号（茅ヶ崎市）における自転車専用通行帯の整備

（整備前）



（整備後）



（資料：横浜国道事務所記者発表資料）

◆交通安全キャンペーン 県内における自転車の安全な乗り方講習

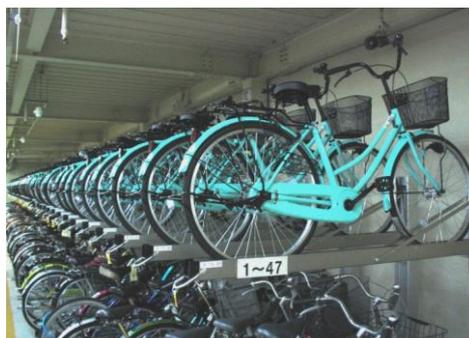


（資料：県交通安全協会 2016.12 月会報）

◆自転車駐輪場の整備 さがみ野自転車駐輪場



◆レンタサイクル さがりんレンタサイクル



（資料：相模原市まち・みどり公社 レンタサイクル事業）

2 計画の目標

○基本方針を踏まえ、総合的な自転車利用環境の創出に向けた、それぞれの目標を次のように設定し、着実かつ計画的な取り組みを進めていきます。

自転車施策の計画目標

自転車ネットワーク計画	
基本方針	計画目標
■安全・安心、快適に走行できる自転車走行空間の確保・ネットワークづくり	<ul style="list-style-type: none"> ・公共・公益施設等、拠点間を結ぶ自転車ネットワークの整備 ・自転車の利用目的に応じ、誰もが安全、快適に利用できる走行空間の整備 【施策の目標】※1 ○現 状 : 0.31km (座間南林間線の一部) ○短 期 : 14.14km (市道 17 号線の再整備含む) ○中長期 : 36.61km ○整備延長: 51.06km (相模川グリーンライン自転車道(約 2.5km) 含む)
■適正な自転車通行帯への誘導 ■ルールやマナーの周知・安全対策の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車関連の交通事故の減少 ・交通安全教室等によるルール・走行マナーの周知と徹底 ・交通安全実地指導(講習会等) ・自転車の点検整備と保険加入の推進
■通勤通学、レクリエーションにおける駐輪環境づくり	<ul style="list-style-type: none"> ・駅、主要公共施設等における適正な駐輪場の整備 ・駅周辺、主要公共施設等における放置自転車対策の推進
■自転車利用の促進と環境負荷の少ないまちづくり	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車購入補助制度の導入 ・自転車ネットワークの整備と適切な案内誘導 ・自転車による市内回遊性の向上 ・市民協働による自転車利用促進と環境整備

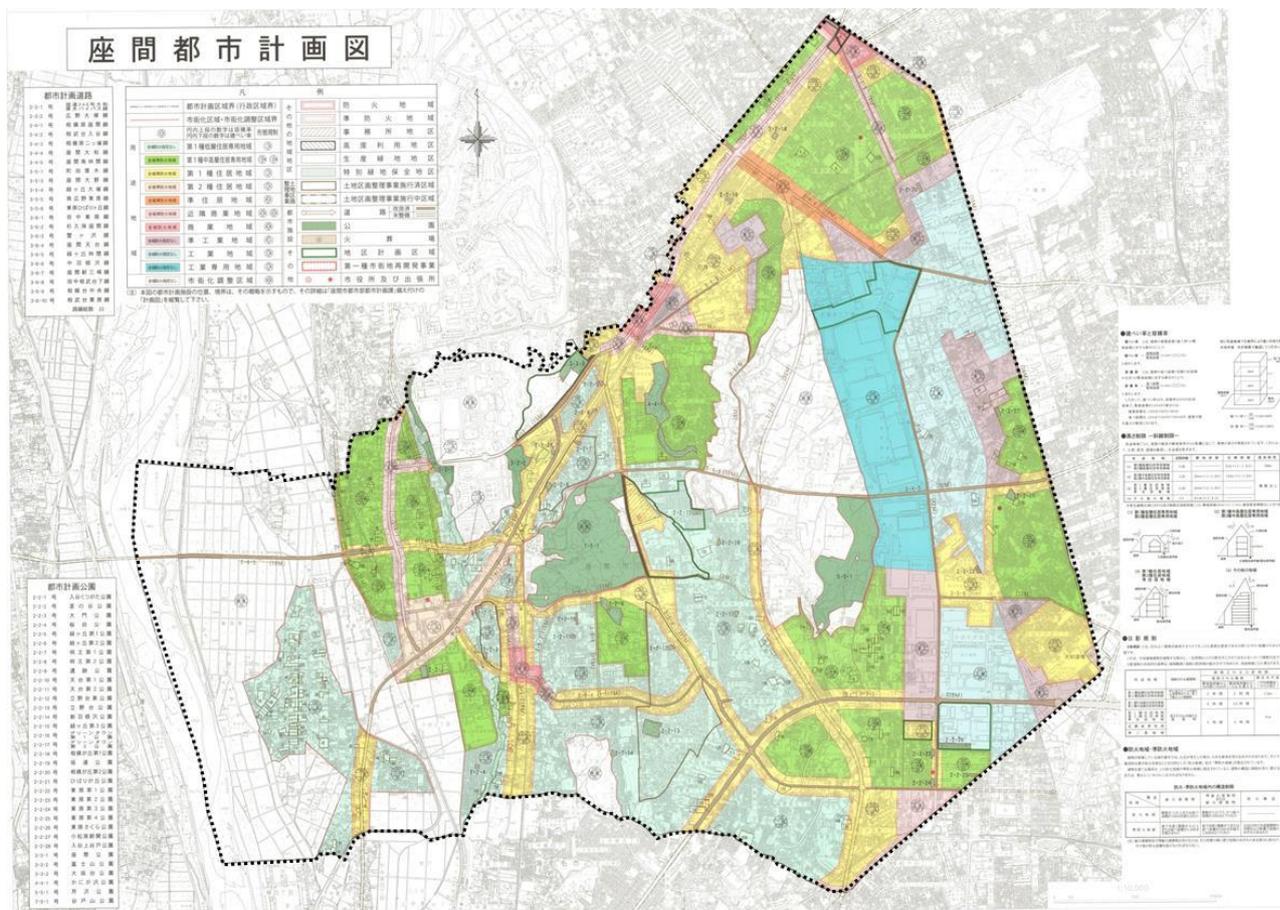
注(※1): ・座間市内では、自転車道や自転車専用通行帯が限られており、また、自転車用の空間としての統計データの把握が困難なため、自転車用空間の整備が可能と判断される都市計画道路等の延長を計画指標とした。

・短期とは、おおむね 10 年以内、中長期とは、10 年以降の目標値とする。

第5章 自転車ネットワーク

1 自転車ネットワーク対象エリアの設定

○自転車ネットワーク対象エリアは、市域全域が都市計画区域（1,758ha）であること、市街化区域（1,253ha）が市域の約 71%を占めることなどより、市域全域を対象エリアとして設定します。



自転車ネットワーク対象エリア

2 自転車ネットワーク軸の設定

○自転車ネットワーク軸は、「座間市都市マスタープラン」での将来都市構造図における広域都市連携軸及び生活軸等をもとに、次の4つの軸により、自転車ネットワークの主軸の構築を図ります。

- ・東西連携軸 : 都市計画道路3・4・5 座間南林間線
- ・南北連携軸 : 都市計画道路3・5・1 町田厚木線～3・4・2 相武台入谷線
～3・5・4 緑ヶ丘大塚線
- ・相模原台地連携軸 : 都市計画道路3・5・5 南広野東原線ほか
- ・相模川連携軸 : 相模川グリーンライン自転車道

自転車ネットワーク軸の位置づけと対象路線

○市内の自転車流動において、中心拠点や地域拠点等を有機的に結び、連携・交流を促進する路線とします。(都市マスタープランにおける「広域都市連携軸」「地域軸」「自然環境軸」)

〔東西連携軸〕

- ・都市計画道路3・4・5 座間南林間線

〔南北連携軸〕

- ・都市計画道路3・5・1 町田厚木線
- ・都市計画道路3・4・2 相武台入谷線
- ・都市計画道路3・5・4 緑ヶ丘大塚線

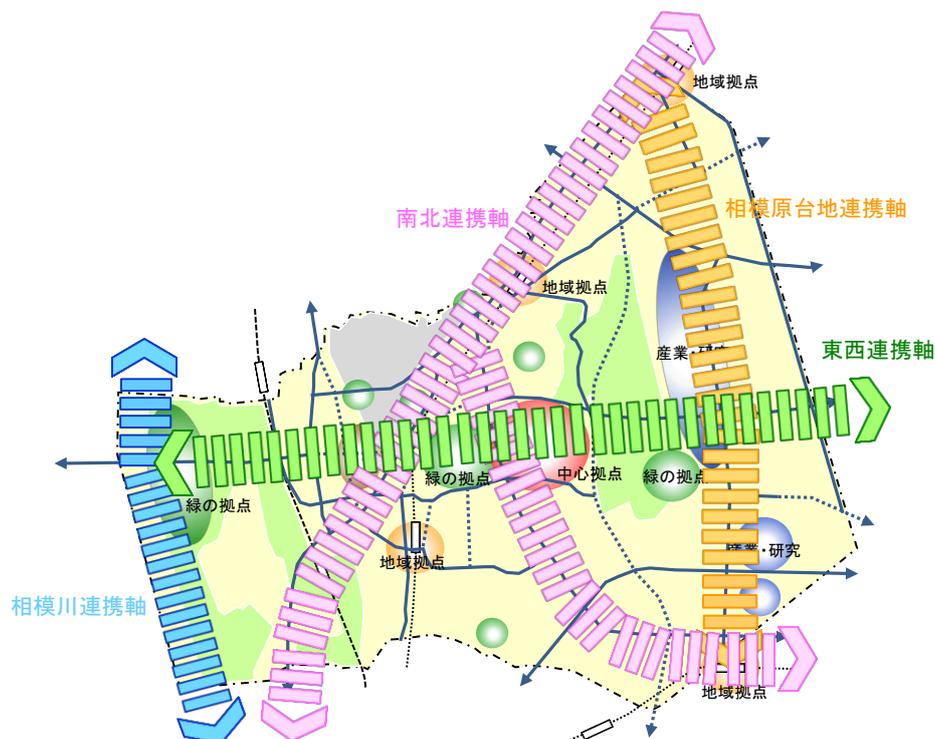
〔相模原台地連携軸〕

- ・都市計画道路3・5・5 南広野東原線ほか

○大規模自転車道として、広域的な自転車流動やレクリエーション活動等の支援の一翼を担う路線とします。

〔相模川連携軸〕

- ・相模川グリーンライン自転車道 (一般県道相模川自転車道)



自転車ネットワーク軸の設定

3 自転車ネットワーク路線の設定

○自転車利用ネットワーク路線の設定は、本市の自転車利用環境に係る様々な条件とともに、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(国土交通省道路局、警視庁交通局：H28.7)に準拠し、次の項目に基づき設定します。

- ①自転車利用が多い路線
- ②自転車事故の可能性が危惧される路線
- ③新たな道路が整備され、自転車利用が見込まれる路線
- ④県内の広域自転車ネットワークと接続・連携する路線
- ⑤隣接都市間や市内の主要軸となる路線
- ⑥交通結節点、公共施設、医療・福祉施設、スポーツ施設、大規模公園等を結ぶ路線
- ⑦その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線

自転車ネットワーク路線の考え方及び候補路線

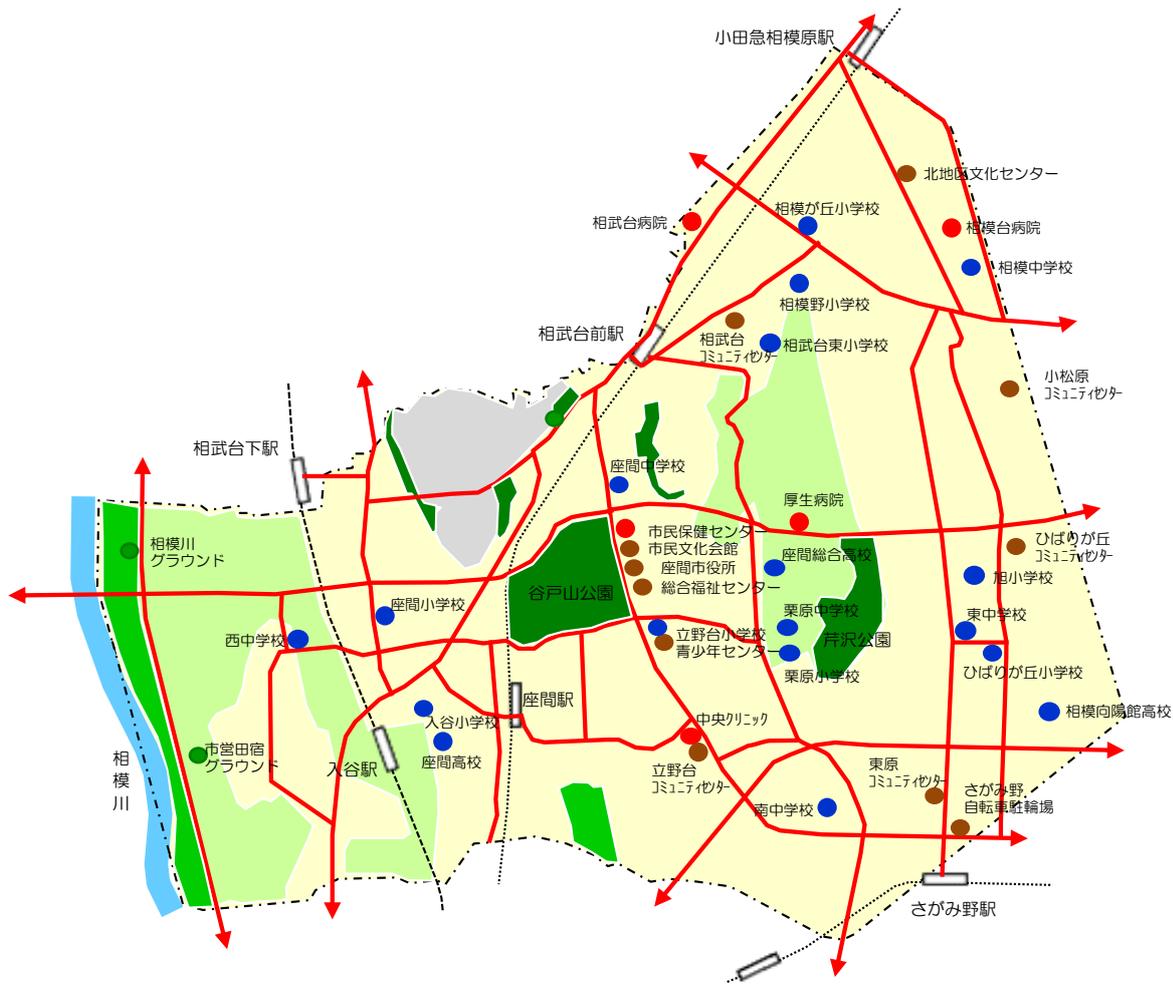
設定の視点	設定の考え方		主な候補路線
自転車の安全確保	①自転車利用が多い路線	・通勤通学や買物等の自転車利用が多く、自転車走行空間の対応を図るべき路線	<ul style="list-style-type: none"> ・3・4・3 相模原二ツ塚線 ・3・4・4 座間大和線 ・3・5・1 町田厚木線 ・3・4・2 相武台入谷線 ・3・4・5 座間南林間線 ・3・5・4 緑ヶ丘大塚線
	②自転車事故の可能性が危惧される路線	・自転車関連の事故の可能性が高く、安全対策を図るべき路線	<ul style="list-style-type: none"> ・国道 246 号 ・藤沢座間厚木線 ・相模原茅ヶ崎線 ・座間大和線 ・町田厚木線 ・杉久保座間線 ・相武台相模原線 ・相武台下停車場線
	③新たな道路が整備され、自転車利用が見込まれる路線	・道路(街路)整備の事業化により、整備による自転車利用が見込まれる路線	<ul style="list-style-type: none"> ・3・4・5 座間南林間線(藤沢座間厚木線：3・4・1 相模原座間線～3・5・4 緑ヶ丘大塚線間) ・3・4・3 相模原二ツ塚線(小田急相模原駅～3・4・4 座間大和線間)

自転車の利用促進	④県内の広域自転車ネットワークと接続・連携する路線	・大規模自転車道と接続・連携する路線	・相模川グリーンライン自転車道(一般県道相模川自転車道)
	⑤隣接都市間や市内の主要軸となる路線	・「都市マスタープラン(都市構造図)」による広域都市連携軸、生活軸として位置づけられる路線 (※:既存の道路空間が無い路線や、計画道路としての改良率が低い路線で、ネットワーク路線として当面の活用が見込みにくい路線)	【広域都市連携軸】 ・3・4・3 相模原二ツ塚線 ・3・4・4 座間大和線 ・3・5・1 町田厚木線 ・3・4・2 相武台入谷線 ・3・4・5 座間南林間線 ・3・3・2 広野大塚線 ※ ・3・4・1 相模原座間線 ・3・3・1 国道 246 号大和厚木バイパス線 【生活軸】 ・3・6・5 緑ヶ丘林間線 ※(座間大和線以東) ・3・5・4 緑ヶ丘大塚線 ・3・5・6 東原ひばりヶ丘線 ※(市道 10 号線以東) ・3・6・1 田中東原線 ・3・6・6 中羽根沢線 ・3・6・7 座間駅三峰線 ※ ・3・6・2 杉久保座間線
自転車ネットワークの連続性	⑥交通結節点、公共施設、医療・福祉施設、スポーツ施設、総合公園等を結ぶ路線	・公共・交通施設等と居住地区を結ぶ路線	・市内主要道路(国道・県道・都市計画道路)
	⑦その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線		・相武台下停車場線 ・市道 10 号線、15 号線ほかの幹線市道

◆参考:「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」における路線選定の視点

既存の道路ネットワークや計画中及び事業中の道路から、計画目標の達成のために必要となる、面的な自転車ネットワークを構成する路線を、以下の①～⑦を適宜組み合わせさせて選定。

- ①地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設及びスポーツ関連施設等の大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ路線
- ②自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線
- ③自転車通学路の対象路線
- ④地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線
- ⑤自転車の利用増加が見込まれる、沿道で新たに施設立地が予定されている路線
- ⑥既に自転車の通行空間(自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路)が整備されている路線
- ⑦その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線



番号	自転車ネットワーク候補路線				
	道路名称	延長(m)	幅員(m)	改良率(%)	摘要
1	3-3-1国道246号大和厚木BP線	2,620	22	100	
2	3-4-1相模原座間線	1,550	18	12	県道相模原茅ヶ崎線
3	3-4-2相武台入谷線	4,050	18	80	県道町田厚木線
4	3-4-3相模原二ツ塚線	1,950	15	0	事業計画あり
5	3-4-4座間大和線	1,840	16-22	44	
6	3-4-5座間南林間線	5,880	12-16-(17)	73	事業計画あり
7	3-5-1町田厚木線	4,000	15-26	17	
8	3-5-4緑ヶ丘大塚線	4,000	12	78	
9	3-5-5南広野東原線	3,130	12	100	
10	3-5-6東原ひばりが丘線	320	12	100	
11	3-6-1田中東原線	2,300	8-11	40	
12	3-6-2杉久保座間線	1,510	8-11	0	県道杉久保座間線
13	3-6-3蟹ヶ沢線	90	11	48	
14	3-6-4座間天台線	1,800	11	64	
15	3-6-5緑ヶ丘林間線	1,320	11	37	
16	3-6-6中羽根沢線	630	11	0	現道あり
17	3-6-9相模台中央線	670	8	100	
18	3-6-10相模台栗原線	1,620	8-11	100	
19	市道6号線	730	8		現道あり
20	市道10号線	3,080	8		現道あり
21	市道5号線	2,680	8-11		現道あり
22	市道60号線	560	12		現道あり
23	市道3号線他	1,970	6-8		現道あり
24	相武台下停車場線	260	7		県道相武台停車場線
25	相模川グリーンライン自転車道	2,500			

51,060

※黄色部分：ネットワーク路線延長であり計画延長とは異なる

《都市計画区域に対する網密度》

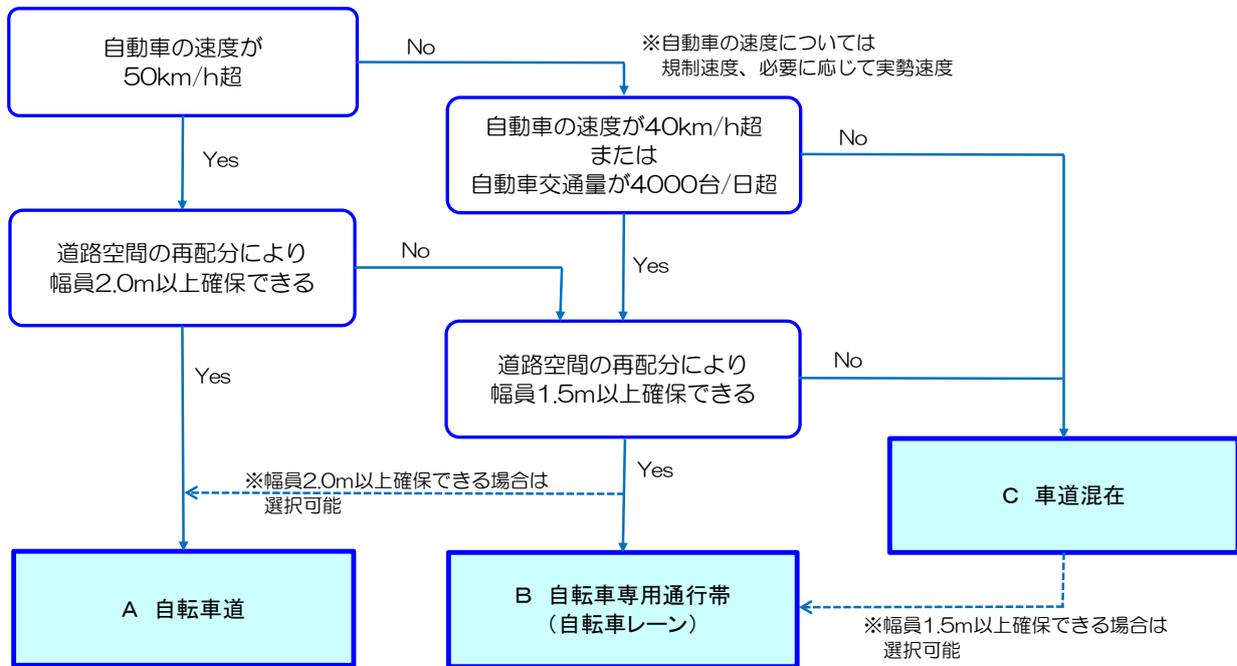
自転車ネットワーク網密度	2.90
(都市計画道路網密度)	2.89

(km/km²)

自転車ネットワーク候補路線図

4 自転車ネットワーク路線に係る整備形態の検討

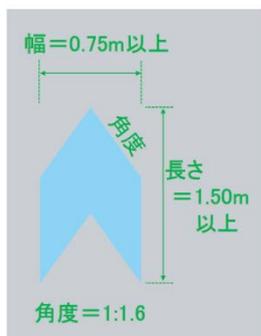
○自転車ネットワーク路線の選定を踏まえた整備形態の検討については、各路線の道路空間の状況等を踏まえ、以下の自転車走行空間の整備形態選定フローを基本とします。



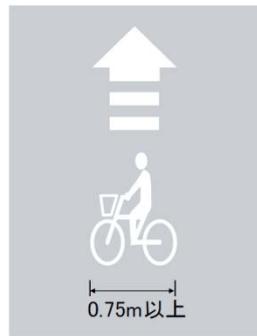
(資料：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン H28年7月)

自転車走行空間の整備形態選定フロー

整備形態	【整備イメージ】
自転車道	<p>緑石線等</p> <p>歩道 自転車道</p>
自転車専用通行帯	<p>歩道 自転車専用通行帯 車道</p> <p>※自転車専用通行帯の幅の全部</p> <p>※自転車専用通行帯の幅の一部</p>
自転車と自動車混在通行とする道路(車道混在)	<p>(1) 歩道のある道路における対策</p> <p>(2) 歩道のない道路における対策</p> <p>ピクトグラム等を設置</p> <p>歩道 車道</p> <p>[路肩・停車帯内の対策]</p> <p>[車線内の対策]</p> <p>※矢羽根型路面表示は外側線の下に重複させることができる</p> <p>[車線内の対策]</p> <p>路側帯 車道</p>



【矢羽根】



【ピクトグラム】

(資料：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン H28年7月及び改定に関する資料)

基本的な整備形態 (イメージ)

○ネットワーク全体の計画延長は、約 51.1km であり、整備形態別の計画延長は、「自転車道」約 10.4km、「自転車専用通行帯」約 37.9km、車道混在（ピクトグラム表示）約 51.4km となります。（整備形態延長は上下方向計の値）

自転車ネットワーク候補路線別の整備形態

番号	自転車ネットワーク候補路線		計画幅員 (m)	自動車速度 (km/h)	整備形態		
	道路名称	延長(m)			①自転車道	②自転車専用通行帯	③車道混在
1	3・3・1国道246号大和厚木BP線	2,620	22	60	○		
2	3・4・1相模原座間線	1,550	18	40		○	
3	3・4・2相武台入谷線	4,050	18	40・50		○	
4	3・4・3相模原二ツ塚線	1,950	15	30		○	
5	3・4・4座間大和線	1,840	16・22	40		○	
6	3・4・5座間南林間線	5,880	12・16・17	40		○	○
7	3・5・1町田厚木線	4,000	15・26	40		○	
8	3・5・4緑ヶ丘大塚線	4,000	12	40	○(片側)	○	○
9	3・5・5南広野東原線	3,130	12	40	○(片側)		○
10	3・5・6東原ひばりヶ丘線	320	12	40			○
11	3・6・1田中東原線	2,300	8・11	40			○
12	3・6・2杉久保座間線	1,510	8・11	40			○
13	3・6・3蟹ヶ沢線	90	11	40			○
14	3・6・4座間天台線	1,800	11	40			○
15	3・6・5緑ヶ丘林間線	1,320	11	30			○
16	3・6・6中羽根沢線	630	11	30			○
17	3・6・9相模台中央線	670	8	30			○
18	3・6・10相模台栗原線	1,620	8・11	40			○
19	市道6号線	730	8	30			○
20	市道10号線	3,080	8	40			○
21	市道5号線	2,680	8・11	40			○
22	市道60号線	560	12	40			○
23	市道3号線他	1,970	6・8	30			○
24	相武台下停車場線	260	7	30			○
25	相模川グリーンライン自転車道	2,500	-	-	○		

51,060

※黄色部分：ネットワーク路線延長であり計画延長とは異なる

《参考：市内での自転車走行空間の状況》



市道 17 号線（市役所前）の「歩道内自転車通行位置明示」の指定（約 650m）



座間南林間線（市境付近）の「自転車専用通行帯」の指定（約 310m）

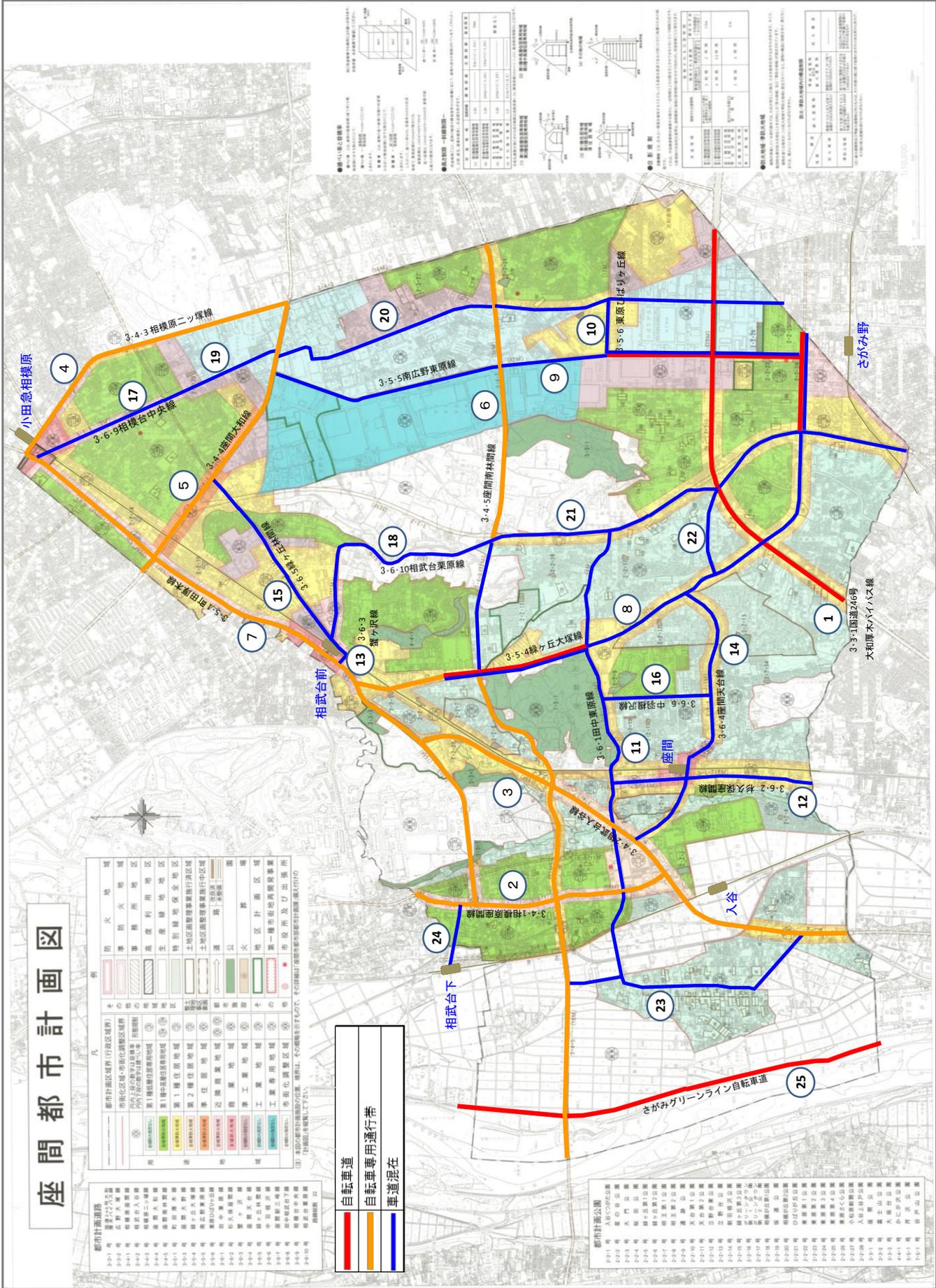
ネットワーク候補路線の区別整備形態

路線 番号	路線名称	区間				延長 (m)	計画幅員 (m)	現況幅員 (m)	整備形態				管理区分	摘要
		区間 番号	整備状況	起点	終点				北・東側		南・西側			
									自転車道	専用通行帯	自転車道	専用通行帯		
1	3-3-1国道246号大和厚木BP線			ひばりが丘	上郷	2,620	22	22	■	■	※(一部)	※(一部)	○	※国道の整備計画により実施
2	3-4-1相模原座間線	1	整備済	警察前	座間2	186	18	18	●	●			○	県道46号相模原茅ヶ崎線
		2	未整備	座間2	市境	1,364	18	10~11	●	●			○	〃
3	3-4-2相武台入谷線	1	整備済	緑ヶ丘6	四ッ谷	3,240	18	18	●	●	※	※	○	県道51号甲田厚木線
		2	未整備	四ッ谷	市境	810	18	10~11	●	●	※	※	○	〃
4	3-4-3相模原二ツ塚線		事業予定	相模が丘	小松原1	4,050	15	6~15	●	●			○	市道7号線
						1,950								
5	3-4-4座間大和線	1	整備済	小松原1	広野台2	810	16	16	●	●			○	県道50号座間大和線
		2	未整備	広野台2	市境	1,030	16	16	●	●			○	〃
6	3-4-5座間南林間線	1	整備済	市境	栗原	1,840	16	16	●	●	※	※	○	市道11号線
		2	整備済	栗原	緑ヶ丘2	860	12	12	●	●	※	※	○	〃
		3	事業予定	緑ヶ丘2	入谷1	675	17	17	●	●			○	市道4号線
		5	事業予定	入谷1	座間1	913	12	12	●	●			○	県事業区間
		5	整備済	座間1	新田宿	1,592	16	16	●	●	※	※	○	県道藤沢座間厚木線
						5,880								
7	3-5-1甲田厚木線	1	未整備	市境	相武台4	2,600	15~26	13	●	●			○	県道51号甲田厚木線
		2	整備済	相武台4	緑ヶ丘6	680	15	15	●	●			○	〃
		3	未整備	緑ヶ丘6	座間1	720	15	10	●	●			○	〃
						4,000								
8	3-5-4緑ヶ丘大塚線	1	未整備	緑ヶ丘4	緑ヶ丘4	530	12	14	●	●	※	※	○	市道17号線
		2	整備済	緑ヶ丘5	緑ヶ丘5	210	12	15	■	■	※	※	○	〃
		3	整備済	緑ヶ丘5	立野台1	660	12	16	●	●	※	※	○	〃
		4	未整備	立野台1	立野台2	670	12	10	●	●	※	※	○	県道42号藤沢座間厚木線、一部整備済
		5	整備済	立野台2	南栗原3	1,310	12	12	●	●	※(一部)	※(一部)	○	〃
		6	整備済	南栗原3	さがみ野2	620	12	12	■	■			○	市道14号線
						4,000								
9	3-5-5南広野栗原線	1	整備済	広野台2	ひばりが丘5	2,000	12	12	●	●	◆	◆	○	市道13号線
		2	整備済	ひばりが丘5	さがみ野2	1,130	12	12	■	■	◆	◆	○	〃
						3,130								
10	3-5-6栗原ひばりが丘線		整備済	ひばりが丘4	ひばりが丘4	320	12	12	●	●	◆	◆	○	市道12号線
11	3-6-1田中栗原線	1	未整備	座間2	立野台1	1,580	11	9			◆	◆	○	県道42号藤沢座間厚木線
		2	未整備	立野台1	栗原中央6	720	8	6~8			◆	◆	○	市道44号線
						2,300								
12	3-6-2杉久保座間線		未整備	入谷2	入谷2	1,510	8~11	8			◆	◆	○	県道407号杉久保座間線
						1,510								
13	3-6-3蟹ヶ沢線		未整備	相武台4	相武台4	90	11	6~18			◆	◆	○	市道5号線
						90								
14	3-6-4座間天台線	1	未整備	入谷1	入谷5	650	11	6~8			◆	◆		市道1号線
		2	整備済	入谷5	立野台2	1,150	11	12			◆	◆		〃
						1,800								
15	3-6-5緑ヶ丘林間線	1	未整備	相武台4	相武台4	130	11	6			◆	◆	○	市道6号線
		2	整備済	相武台4	相武台2	470	11	11			◆	◆	○	〃
		3	未整備	相武台2	広野台1	720	11	6~7			◆	◆	○	〃
						1,320								

座間都市計画図

都市計画道路	
2014年	第1次都市計画
2015年	第2次都市計画
2016年	第3次都市計画
2017年	第4次都市計画
2018年	第5次都市計画
2019年	第6次都市計画
2020年	第7次都市計画
2021年	第8次都市計画
2022年	第9次都市計画
2023年	第10次都市計画
2024年	第11次都市計画
2025年	第12次都市計画
2026年	第13次都市計画
2027年	第14次都市計画
2028年	第15次都市計画
2029年	第16次都市計画
2030年	第17次都市計画
2031年	第18次都市計画
2032年	第19次都市計画
2033年	第20次都市計画
2034年	第21次都市計画
2035年	第22次都市計画
2036年	第23次都市計画
2037年	第24次都市計画
2038年	第25次都市計画
2039年	第26次都市計画
2040年	第27次都市計画
2041年	第28次都市計画
2042年	第29次都市計画
2043年	第30次都市計画
2044年	第31次都市計画
2045年	第32次都市計画
2046年	第33次都市計画
2047年	第34次都市計画
2048年	第35次都市計画
2049年	第36次都市計画
2050年	第37次都市計画
2051年	第38次都市計画
2052年	第39次都市計画
2053年	第40次都市計画
2054年	第41次都市計画
2055年	第42次都市計画
2056年	第43次都市計画
2057年	第44次都市計画
2058年	第45次都市計画
2059年	第46次都市計画
2060年	第47次都市計画
2061年	第48次都市計画
2062年	第49次都市計画
2063年	第50次都市計画
2064年	第51次都市計画
2065年	第52次都市計画
2066年	第53次都市計画
2067年	第54次都市計画
2068年	第55次都市計画
2069年	第56次都市計画
2070年	第57次都市計画
2071年	第58次都市計画
2072年	第59次都市計画
2073年	第60次都市計画
2074年	第61次都市計画
2075年	第62次都市計画
2076年	第63次都市計画
2077年	第64次都市計画
2078年	第65次都市計画
2079年	第66次都市計画
2080年	第67次都市計画
2081年	第68次都市計画
2082年	第69次都市計画
2083年	第70次都市計画
2084年	第71次都市計画
2085年	第72次都市計画
2086年	第73次都市計画
2087年	第74次都市計画
2088年	第75次都市計画
2089年	第76次都市計画
2090年	第77次都市計画
2091年	第78次都市計画
2092年	第79次都市計画
2093年	第80次都市計画
2094年	第81次都市計画
2095年	第82次都市計画
2096年	第83次都市計画
2097年	第84次都市計画
2098年	第85次都市計画
2099年	第86次都市計画
2100年	第87次都市計画

—	自転車道
—	自転車専用通行帯
—	車道現在



●都市計画道路
 都市計画道路は、都市の発展に必要と認められる道路を、都市計画で定めることにより、その建設に資するものとする。都市計画道路は、道路の幅員、構造、敷設の時期等を定めることにより、その建設に資するものとする。

●都市計画区域
 都市計画区域は、都市の発展に必要と認められる区域を、都市計画で定めることにより、その建設に資するものとする。都市計画区域は、区域の用途、構造、敷設の時期等を定めることにより、その建設に資するものとする。

●都市計画区域の区分
 都市計画区域は、用途、構造、敷設の時期等を定めることにより、その建設に資するものとする。都市計画区域の区分は、用途、構造、敷設の時期等を定めることにより、その建設に資するものとする。

●都市計画区域の用途
 都市計画区域の用途は、用途、構造、敷設の時期等を定めることにより、その建設に資するものとする。都市計画区域の用途の区分は、用途、構造、敷設の時期等を定めることにより、その建設に資するものとする。

●都市計画区域の構造
 都市計画区域の構造は、用途、構造、敷設の時期等を定めることにより、その建設に資するものとする。都市計画区域の構造の区分は、用途、構造、敷設の時期等を定めることにより、その建設に資するものとする。

●都市計画区域の敷設の時期
 都市計画区域の敷設の時期は、用途、構造、敷設の時期等を定めることにより、その建設に資するものとする。都市計画区域の敷設の時期の区分は、用途、構造、敷設の時期等を定めることにより、その建設に資するものとする。

ネットワーク候補路線の区別整備形態

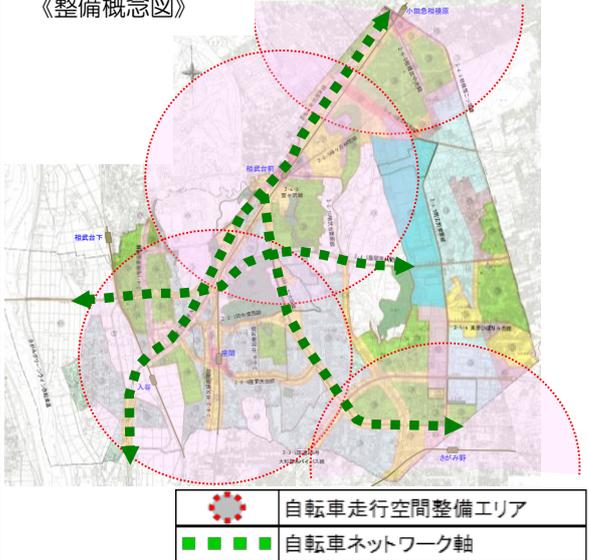
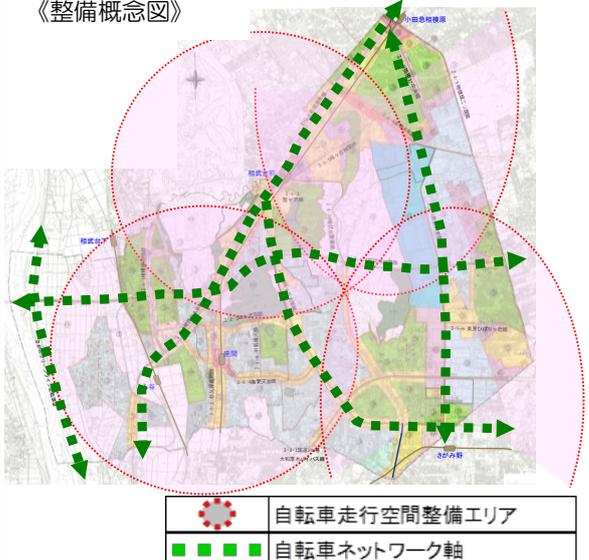
5 自転車走行空間整備の整備方針

- ここでは、「自転車利用ネットワーク候補路線」及び「ネットワーク候補路線の区間別整備形態」を踏まえ、自転車走行空間の整備方針及び優先整備予定路線を選定します。
- 優先整備路線の選定にあたっては、駅及び市役所等の主要施設へのアクセスを優先して走行空間を形成します。その際、交通事情を考慮し、当面は、歩道内通行可の指定を活用・拡大してネットワーク化させます。

(1) 自転車走行空間整備事業の整備方針

本市における自転車走行空間整備にあつては、「自転車利用ネットワーク候補路線」で設定された路線約51kmに対し、短期と中長期に分けて整備を図るものとします。

自転車走行空間整備事業の整備方針

整備の区分	整備イメージ	
短期 (概ね10年後) 整備延長 約14km	<ul style="list-style-type: none"> • 駅周辺等の都市活動や通勤通学行動などを支援する自転車ネットワークの整備を図ります。 ※自転車利用による約10分圏(約1,500m圏、時速9~10km/h)を目安としました。 • 「自転車ネットワーク軸」を中心に市内外の方の自転車活用促進を図ります。 	《整備概念図》 
中長期 (概ね10年後以降) 整備延長 約51km	<ul style="list-style-type: none"> • 整備路線を自転車利用ネットワーク全体に拡張し、自転車交通の回遊性、利便性の向上を図ります。 • 市内全域の「自転車ネットワーク軸」での自転車走行空間の整備と連携に加え、自転車ネットワークの質の向上と自転車利用のさらなる促進を図ります。 	《整備概念図》 

(2) 優先整備路線選定の考え方

「自転車利用ネットワーク候補路線」に対し、次の要件を勘案して、今後 10 年間に整備する路線（「優先整備予定路線（区間）」）を選定します。

表 優先整備予定路線の選定要件

選定要件	内容	摘要
① 都市活動	・都市活動が盛んで多くの自転車利用が見込まれる区域	駅から概ね 1.5km（自転車利用約 10 分程度）の区域
② 自転車交通量	・通勤通学等の自転車交通量が多い路線	自転車駐輪場への主要アクセス道路
③ 自転車関連交通事故	・自転車関連事故の可能性が危惧される路線	警察データによる事故密度の高い路線
④ 道路等整備計画	・道路の新設・拡幅により自転車走行空間の整備が可能な路線	道路等の事業計画、整備済路線(区間)
⑤ 自転車利用促進への対応	・「座間谷戸山公園」や「芹沢公園」への接続路線	都市基幹公園等へのアクセス路線
⑥ 整備の実現性	・既存の道路空間で自転車走行空間の確保が可能な路線	道路幅員の再編成などによる整備の実現性の制約が少ない路線（区間）

(3) 優先整備予定路線の選定

選定要件による優先整備予定路線（区間）は、次のとおりとします。

なお、優先整備予定路線については、道路交通事情の変化、道路事業の進捗状況等により、今後、適宜見直しを行います。また、各路線の整備形態については、整備案であり、整備の具体時期までに道路交通管理者や警察等の関係機関と協議の上決定していきます。

表 優先整備予定路線（区間）

路線名	区間	延長 (km)	選定要件					
			都市	交通	事故	道路	促進	実現
4	3・4・3 相模原二ツ塚線 (区間 4)	1.95	○	○		○		○
6	3・4・5 座間南林間線 (区間 6-1~6-4)	4.29	○			○	○	○
7	3・5・1 町田厚木線 (区間 7-1(一部))	0.92	○	○	○			○
8	3・5・4 緑ヶ丘大塚線 (区間 8-1~8-5(一部)、8-6)	2.88	○	○	○		○	○
9	3・5・5 南広野東原線 (区間 9-2)	1.13	○	○		○		○
14	3・6・4 座間天台線 (区間 14-2)	1.15	○	○				○
15	3・6・5 緑ヶ丘林間線 (区間 15-2)	0.47	○	○		○		○
18	3・6・1 相武台栗原線 (区間 18(一部))	0.46	○	○		○		○
21	市道 60 号線 (区間 21-2)	0.64	○		○		○	○
22	市道 60 号線 (区間 22)	0.56	○	○	○			○
小計		14.45						

表 優先整備予定路線（区間）と整備形態

路線名	区間	延長 (km)	現況 幅員 (m)	整備形態			
				自転車道	自転車専用 通行帯	車道混在	
4	3・4・3 相模原二ツ塚線	相模が丘～小松原 1 (区間 4)	1.95	15		○	
6	3・4・5 座間南林間線	市境～入谷 1 区間 6-1～6-4)	4.29	16/12/17		○	○
7	3・5・1 町田厚木線	相模が丘 1～相模が丘 1 (区間 7-1(一部))	0.92	13			○
8	3・5・4 緑ヶ丘大塚線	緑ヶ丘 4～立野台 3 (区間 8-1～8-5(一部)、8-6)	2.88	10～16	○(片側)	○	○
9	3・5・5 南広野東原線	東原 1～さがみ野 2 (区間 9-2)	1.13	12	○(片側)		○
14	3・6・4 座間天台線	入谷 5～立野台 2 (区間 14-2)	1.15	11			○
15	3・6・5 緑ヶ丘林間線	相武台 2～相武台 2 (区間 15-2)	0.47	11			○
18	3・6・1 相武台栗原線	相武台 4～相武台 4 (区間 18(一部))	0.46	11			○
21	市道 60 号線	南栗原 2～南栗原 3 (区間 21-2)	0.64	12			○
22	市道 60 号線	栗原中央 4～栗原中央 4 (区間 22)	0.56	12			○
小計			14.45				

注 1：路線番号 8 及び 9 の「自転車道」は、道路区間以外の「なかよし小道」活用

注 2：網かけ路線（区間）は県管理区間、「座間南林間線」は、県事業区間含む

注 3：路線番号 6 は、整備済延長 0.31km を含む

上記の優先整備路線とともに、既存の「歩道内自転車通行可区間」との連携により、短期を目標とした自転車ネットワーク路線の形成を図ります。

第6章 計画の実現に向けて

1 モデル路線の整備

本基本計画で検討されたネットワーク候補路線や優先整備予定路線のうち、道路交通法等改正に基づく適正な自転車通行帯への誘導や、より利用しやすい自転車走行環境を提供するうえで、整備の効果が高いと見込まれる路線（区間）をモデル路線（区間）として抽出します。

■モデル整備路線（区間）抽出の条件

- 市内の自転車ネットワーク軸の構築において、モデルとなる路線
- 本来の走行空間整備と適正な通行帯への誘導に向けて、現状の空間活用が可能な路線
- 自転車利用の推進や、適正な通行帯への誘導に対する効果が高いと見込まれる路線

■モデル整備路線

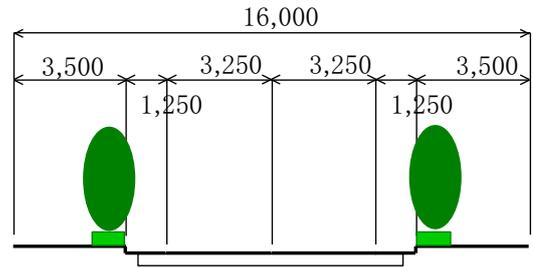
路線名	選定理由
3・4・5 座間南林間線	・「東西ネットワーク軸」として、自転車の通行誘導や自転車利用啓発を促す路線として整備
3・5・4 緑ヶ丘大塚線	・「南北ネットワーク軸」として、自転車の通行誘導や自転車利用啓発を促す路線として整備

◆3・4・5 座間南林間線（市道 11 号線）の整備イメージ

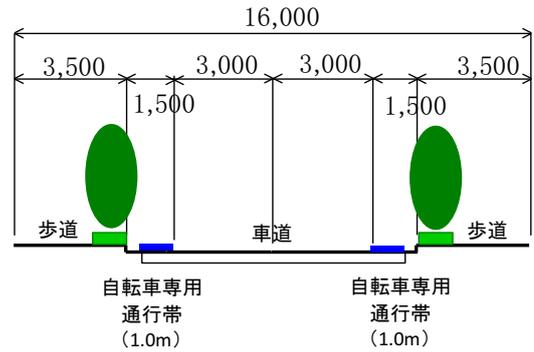
【路線写真】



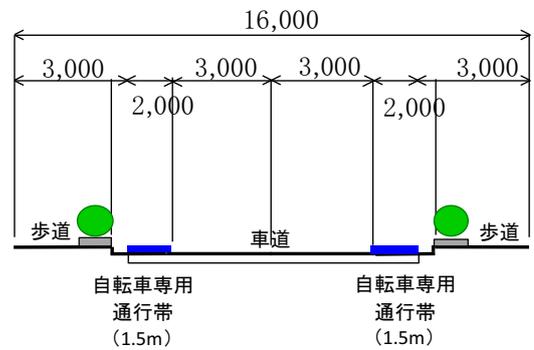
◆現況



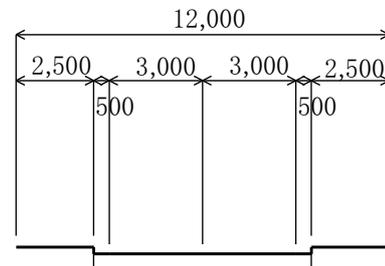
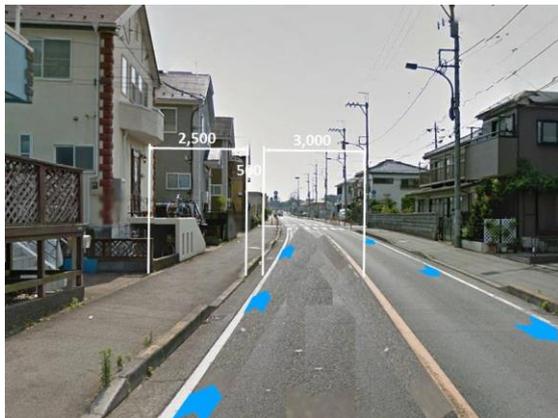
◆暫定案：路側線の移動による自転車専用通行帯の確保



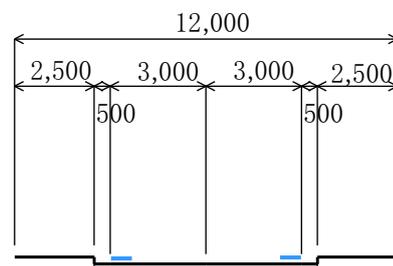
◆整備案：道路空間の再配分による自転車専用通行帯の拡充



◆現況



◆整備案



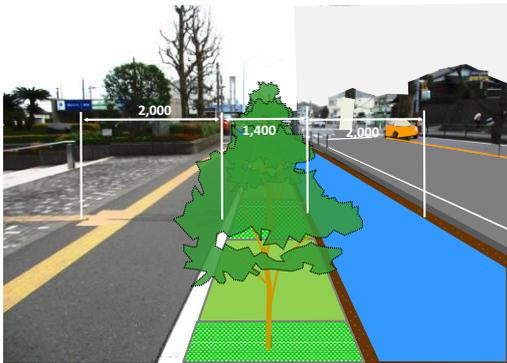
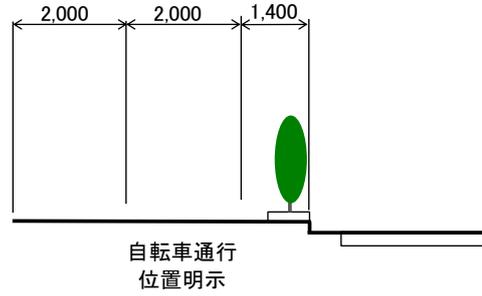
ピクトグラム

◆3.5.4 緑ヶ丘大塚線（市道 17 号線）の整備イメージ

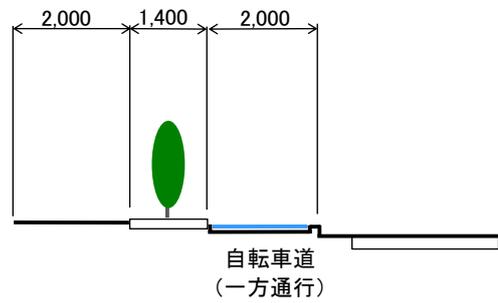
【路線写真】



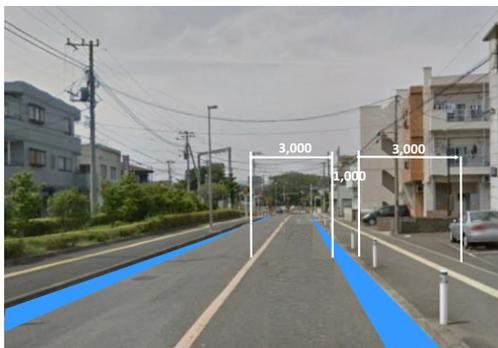
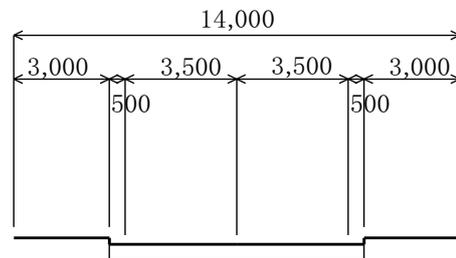
◆現況



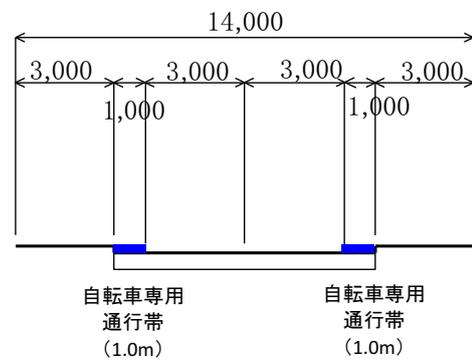
◆整備案



◆現況



◆整備案





事例-1 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

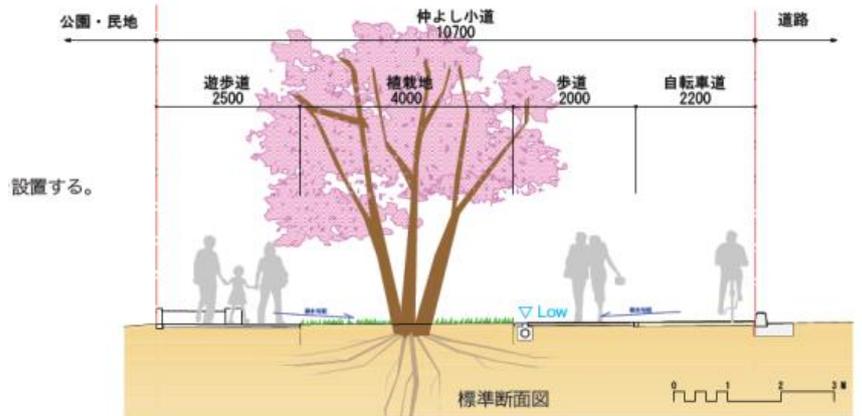


事例-2 グレーチング蓋格子の形状等を工夫した事例

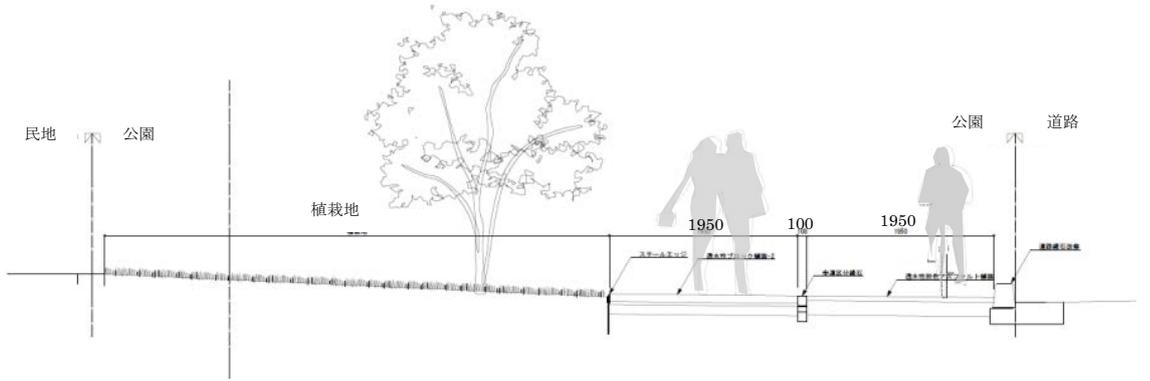
(資料：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン H28年7月)

《参考：「なかよし小道」における自転車走行空間の整備計画》

「なかよし小道」13号線
(路線No.9「南広野東原線」西側)



「なかよし小道」14号線
(路線No.8「緑ヶ丘大塚線」北側)



2 一般市道（生活道路等）の整備

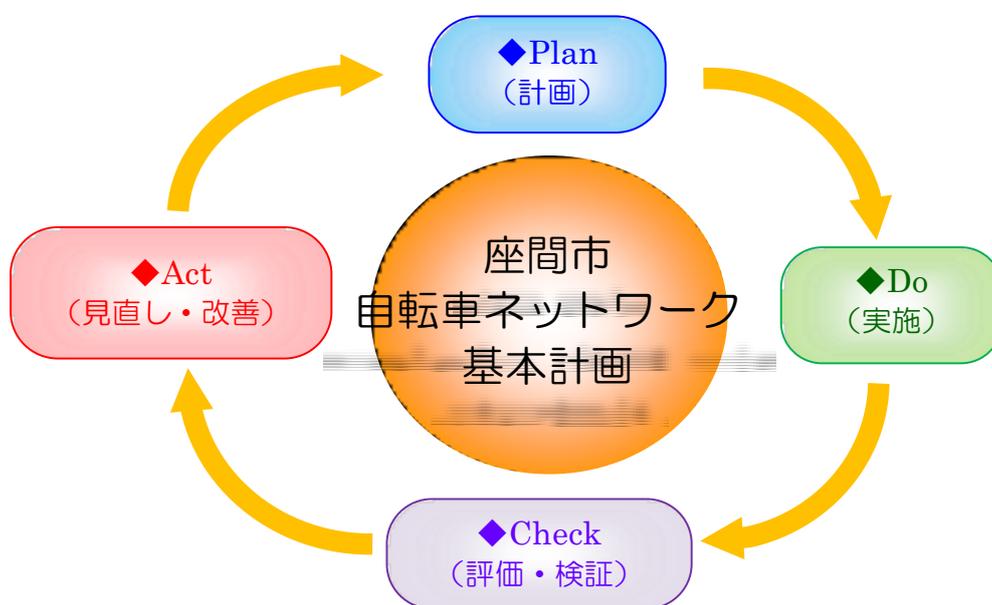
本市の自転車に関連する事故は、一般市道でも多く発生しており、これらの事故対策として交通安全施設等の整備を図ります。

- ・カーブミラーの設置
- ・グリーンベルト（カラー舗装）等路面標示による区分
- ・交差点鉾の設置 など

整備にあたっては、自治会等市民の方の意見を伺いながら、道路交通管理者と協議の上、市民誰もが安心して利用できる歩行者・自転車に配慮した環境づくりに努めます。

3 計画の実現に向けて

- 計画の実現にあたっては、庁内関係課及び関係機関を含めて検討を図り、自転車走行空間等の着実な整備に向けた対応を図ります。
- 目指すべき自転車利用環境の創出については、事業等の進捗状況を確認・評価し、必要に応じて見直し・改善を行い、計画の適切な進行管理を行っていきます。
- 上位計画である総合計画などの見直しとの整合を図りつつ、市民や企業（NPO）等との協働により、適切な時期に計画の見直しを行い、内容の充実を図っていきます。



計画の進行管理と見直しイメージ

参考資料

1 検討経過

開催日時		開催等内容	
平成 29 年	11 月 20 日	第 1 回検討会	座間市自転車ネットワーク基本計画（素案）について
	12 月 21 日	第 2 回検討会	自転車ネットワーク路線に係る整備形態の検討について 自転車走行空間整備の展開方向について モデル路線の検討について
平成 30 年	1 月 23 日	第 3 回検討会	座間市自転車ネットワーク基本計画（案）について

2 検討会名簿

番号	所属団体等		氏 名	適 用
1	構成員 (会長)	座間市都市部長	きたがわ ひでゆき 北川 秀幸	
2	構成員 (副会長)	東海大学工学部土木工学科教授 (学識経験者)	かじた よしたか 梶田 佳孝	
3	構成員 (委員)	座間市自治会総連合会（会長）	きくち たかし 菊地 孝	
4	構成員 (委員)	座間市交通安全対策協議会委員 (交通指導員協議会)	かたの つねゆき 片野 恒幸	
5	構成員 (委員)	国土交通省関東整備局横浜国道事務所調査課建 設専門官	かじわら ちえみ 梶原ちえみ	
6	構成員 (委員)	神奈川県厚木土木事務所東部センター 道路都市課長	こやま まさお 小山 真生	
7	構成員 (委員)	神奈川県厚木土木事務所東部センター 道路維持課長（道路管理者）	かとう ひでかず 加藤 秀一	
8	構成員 (委員)	神奈川県座間警察署交通課長 (交通管理者)	やまぐち としひこ 山口 敏彦	
9	構成員 (委員)	座間市都市部都市計画課長	しばはら てつや 柴原 哲也	
10	構成員 (委員)	座間市都市部道路課長 (道路管理者)	のぐち けんじ 野口 研司	

3 用語の解説

○自転車専用通行帯（自転車レーン）

自動車道路において車道とは白線や路面の着色などで視覚的に区分された、自転車のみが通行できる通行帯。「道路交通法によって車道上の自転車通行部分と指定された専用通行帯」と定義される。

○自転車道

道路構造令と道路交通法に定められた「自転車道」をさし、車道だけでなく歩行者のための歩道からも工作物で分離されたもので、道路交通法により自転車以外の通行は認められていない。

○車道混在

自転車と自動車が道路上で混在して走行すること。

○代表交通手段分担率

代表交通手段とは、人が移動する際、鉄道、バス、自動車、自転車、徒歩などいくつかの交通手段を用いた場合に、主に利用する交通手段のことであり、分担率とは、全体の移動に対して利用される各交通手段の割合のこと。

○鉄道駅勢圏

鉄道駅を中心として、その駅に集散する旅客、貨物の輸送需要の発生が期待される地域範囲で、駅の潜在的営業区域をいう。

○道路交通センサス

全国の道路状況、交通量、旅行速度、自動車運行の出発地・目的地、運行目的等を調査するもので、国土交通省が各種調査を5年毎に実施している。

○都市計画道路

都市計画法に基づいて経路、幅員などが決定された、市町村道から国道までの幹線道路。

○道路空間の再配分

道路を構成する車道、歩道、植樹帯などについて、全体の幅は変更せず、利用の仕方にあわせ必要な幅を検討し、各断面幅を再配分すること。

○普通自転車通行部分の明示

交通規制を示すものではない。標識令に定められたもの以外の、いわゆる「法定外表示」である。自転車通行部分の明示は、歩行者の通行部分及び自転車の走行部分を指定するものではなく、自転車は車道寄りを、歩行者は民地寄りをそれぞれ通行するよう誘導するための表示である。ただ

し、歩道上は歩行者が優先であり、自転車は徐行しなければならない、また、歩行者の通行の妨げになるときは一時停止する必要がある（道路交通法第 63 条の 4 第 2 項）。よって、道路交通法第 63 条の 4 第 2 項に規定する「普通自転車通行指定部分」（規制標示）とは区別する必要がある。

○普通自転車歩道通行可の指定あり

普通自転車が歩道上を通行することができる区間を、公安委員会により告示しているもの。

○モビリティマネジメント

多様な交通施策を活用し、個人や組織・地域のモビリティ（移動状況）が社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す取り組み。

○レンタサイクル

観光やレクリエーション、買い物、通勤通学、業務などの目的のために自転車を貸し出すこと。



座間市マスコットキャラクター
「ざまりん」



座間市自転車ネットワーク基本計画

発行年月 平成 30 年3 月

発 行 座間市 都市部 道路課

住 所 〒252-8566

座間市緑ヶ丘一丁目1番1号

電 話 046-255-1111 (代表)

FAX 046-255-3550