

川崎市自転車活用推進計画



令和2年2月



川崎市
Kawasaki City

はじめに

自転車は、環境にやさしく、便利で身近な乗り物として、通勤・通学、買物、サイクリング、レジャーなど、日常生活から余暇活動まで、市民の皆様に、様々な場面で利用されています。

本市では、駅周辺の放置自転車対策として、昭和62年に策定した「川崎市自転車等の放置防止に関する条例」により、自転車の放置防止に向けて、駐輪場の整備、放置防止の啓発活動や指導、撤去に継続的に取り組み、駅周辺の放置自転車台数は、最近の10年間でも12,312台から1,540台と大幅に減少しています。

また、自転車の交通安全対策として、ルール・マナー啓発に努めており、市民の方々と協働して行う、季節毎の交通安全運動や、「自転車の安全な乗り方教室」による交通ルールの周知、自転車マナーアップ指導員による巡回などの取組により、近年は、交通事故発生件数、自転車に関係する事故の件数ともに減少傾向にあります。

これらの取組をより一層進め、身近な生活空間の安全性の向上を図り、「放置のない住みよい安全なまちづくり」を推進してまいります。

一方、健康増進や、環境負荷の低い効率的な移動手段としての自転車利用など、自転車の活用に対するニーズは高まっており、国においても、平成29年5月に「自転車活用推進法」が成立し、平成30年6月には「自転車活用推進計画」を閣議決定するなど、自転車の活用を総合的、計画的に推進することとしています。

本市においても、平成30年3月に、これまで取り組んできた施策や、これから新たに取り組むべき施策の方向性を定めた、「川崎市自転車利用基本方針」を策定し、自転車の通行環境整備、駐輪対策、自転車の活用、ルール・マナー啓発を4つの柱として、総合的に自転車施策に取り組むこととしました。

これらの基本方針に基づき、より具体的な施策について、庁内の関係各所と交通管理者による作業部会や検討会議で取りまとめ、学識者や市民団体などで構成される有識者会議から御意見をいただき、「川崎市自転車活用推進計画」を策定しました。

今後、包摂的に自転車の利活用を図るため、「川崎市自転車活用推進計画」により、様々な関連施策と連携し、計画的に自転車の活用と利用環境の向上を進め、「最幸のまち かわさき」の実現に向けて、活力と魅力あふれる力強い都市を目指してまいります。

結びに、この度の策定にあたりまして、市民の皆様、有識者会議の委員の皆様から貴重な御意見をいただきました。心より感謝申し上げますとともに、今後とも本市の自転車関連施策の推進に御協力を賜りますようお願い申し上げます。



令和2年2月

川崎市長

福田 紀彦

< 目 次 >

第 1 章 計画策定の趣旨	1
1 計画策定の背景と目的	2
2 計画期間	4
3 本計画の位置付け	4
第 2 章 自転車利用の現状と課題	5
1 自転車の利用状況	6
2 現状と課題	11
第 3 章 計画の考え方	47
1 基本方針	48
2 政策及び施策の体系	53
第 4 章 各政策の展開	55
基本政策 1 通行環境整備	56
【政策 1-1】安全で快適な自転車ネットワークの構築	56
【政策 1-2】自転車通行環境の適正管理	60
基本政策 2 駐輪対策	62
【政策 2-1】駐輪場の利用促進	62
【政策 2-2】地域特性に合わせた駐輪場の適正な配置・確保	65
【政策 2-3】放置対策の推進による適正な自転車利用への誘導	67
基本政策 3 自転車の活用	70
【政策 3-1】自転車に親しむ機会の創出	70
【政策 3-2】新たな分野への自転車の活用	77
基本政策 4 ルール・マナー啓発	81
【政策 4-1】交通ルールの周知・徹底とマナーの向上	81
【政策 4-2】自転車の安全・安心利用に備える	85
第 5 章 計画の推進	89
1 計画の指標	90
2 計画の進捗管理・評価について	91



第1章

計画策定の趣旨

1 計画策定の背景と目的

自転車は、便利で身近な乗り物として、通勤・通学、買物、サイクリング、レジャーなど、日常生活から余暇活動まで、様々な場面で利用されています。

一方で、自転車と歩行者の接触事故など、様々な問題が生じており、道路を利用するすべての方々の安全・安心で快適な利用環境の構築は社会的な課題となっています。

自転車は、環境負荷が少なく、健康的で、災害時などにおいても機動性が高いことなど、その特徴から様々な場面での活用が期待されています。

本市の自転車施策は、昭和 55 年の「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」に基づいて、昭和 62 年に策定した「川崎市自転車等の放置防止に関する条例」など放置・駐輪対策をはじめとして、ルール・マナー啓発や平成 27 年 2 月の「川崎市自転車通行環境整備に関する考え方」に基づく整備など、その必要性に応じ、施策を展開してきました。

平成 29 年 5 月には、「自転車活用推進法」が施行され、自転車の活用を加えた自転車に関する総合的な対策が必要となったことから、様々な施策の方向性を取りまとめた、「川崎市自転車利用基本方針」を平成 30 年 3 月に定めています。

平成 30 年 6 月には、東京オリンピック・パラリンピック競技大会が開催される令和 2 年度までを計画期間とする「自転車活用推進計画」が閣議決定され、各自治体の自転車活用推進計画の策定推進に向けて同年 8 月に「地方版自転車活用推進計画策定の手引き(案)」が国から示されました。本市においても、シェアサイクルの実証実験やサイクルスポーツの活性化など、自転車活用の機運の高まりがあることから、「安全・安心で魅力と活力のある自転車を活用したまちづくりの推進」に向けて、同法の理念を踏まえるとともに、総合的な自転車施策を進めるため、本市の実情に応じたより具体的な施策を取りまとめた「川崎市自転車活用推進計画」を策定することとしました。

【自転車活用推進法の基本理念】

- ・自転車による交通が、二酸化炭素等の環境に深刻な影響を及ぼす物質及び騒音・振動を発生しないという特性並びに災害時において機動的であるという等の特性を有すること
- ・自動車への依存の程度を低減することが、国民の健康の増進及び交通の混雑の緩和による経済的社会的効果を及ぼすこと
- ・交通体系における自転車による交通の役割を拡大すること
- ・交通の安全の確保が図られること

【本計画の目的】

安全・安心で魅力と活力のある自転車を活用したまちづくりの推進

参考：自転車活用推進法

■ 目的

自転車の活用の推進に関し、基本理念、国の責務及び施策の基本となる事項を定め、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進する。

■ 地方公共団体の責務

地方公共団体は、基本理念にのっとり、自転車の活用推進に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、区域の実情に応じた施策を策定、実施する。

■ 基本方針*

重点的に検討・実施されるべき施策

- ①自転車専用道路・自転車専用通行帯等の整備
- ②路外駐車場の整備、時間制限駐車区間の指定見直し
- 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良質な自転車の供給体制の整備
- ⑥自転車安全に寄与する人材の育成及び資質の向上
- ⑦情報通信技術等の活用による自転車の管理の適正化
- ⑧交通安全に係る教育及び啓発
- ⑨自転車活用による国民の健康の保持増進
- ⑩学校教育等における自転車活用による青少年の体力向上
- ⑪自転車と公共交通機関との連携促進
- ⑫災害時の自転車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観光旅客の来訪の促進その他の地域活性化の支援

■ 自転車活用推進計画

政府は、基本方針に即し、目標及び構すべき必要な法制上・財政上の措置等を定めた自転車活用推進計画を閣議決定で定め、国会に報告する。

都道府県や市町村は、自転車活用推進計画を勘案し、当該区域の実情に応じた自転車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なければならない。

■ その他

5月5日を「自転車の日」、5月を「自転車月間」とする。

※法令の文章を平易な表現に変えて表記しています。

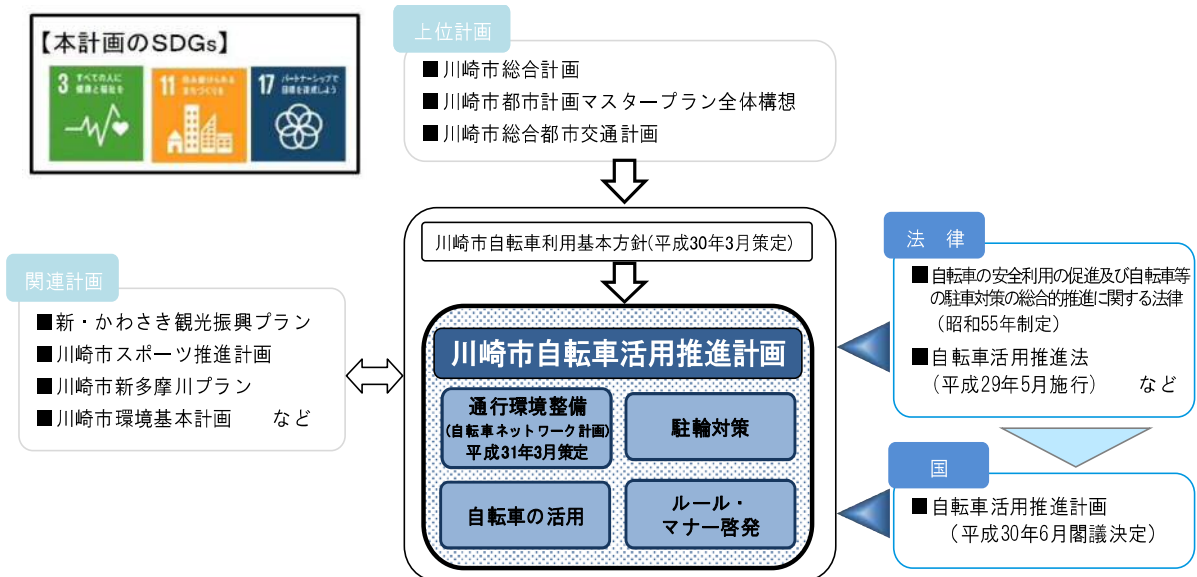
2 計画期間

計画期間は、長期的な展望を視野に入れつつ、川崎市総合計画第2期実施計画に基づく各施策の着実な取組の推進に向け、令和2年度から令和3年度まで「第1期」とします。


	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度～7年度	令和8年度～
川崎市総合計画	第2期実施計画		第3期実施計画			
川崎市自転車活用推進計画			第1期	総括評価	第2期	総括評価
				総括評価	第3期	総括評価
	※本計画は、PDCAサイクルに則り進捗を管理し、川崎市総合計画第3期実施計画の策定を踏まえて計画を見直します。					

3 本計画の位置付け

本計画は、持続可能な開発目標（SDGs）の視点を踏まえるとともに、「川崎市総合計画」などの上位計画や法令及び関連計画と連携し、国が閣議決定した「自転車活用推進計画」を勘案し策定するものであり、本市の自転車活用の推進に関して基本となる計画として位置付けるものです。



川崎駅東口周辺地区総合自転車対策基本計画は令和元年度までの計画ですが、継続して実施する施策については本計画に位置付けます。



第2章

自転車利用の現状と課題



1 自転車の利用状況

(1)はじめに

「川崎市自転車利用基本方針」で整理した自転車の利用状況や現状と課題について、経年変化による数値の追加・更新や、最新の情報について追加しています。

(2)自転車の利用状況

- 市民アンケートによると、約 7 割の人が自転車を所有しており、自転車は市民にとって身近な乗り物と言えます。

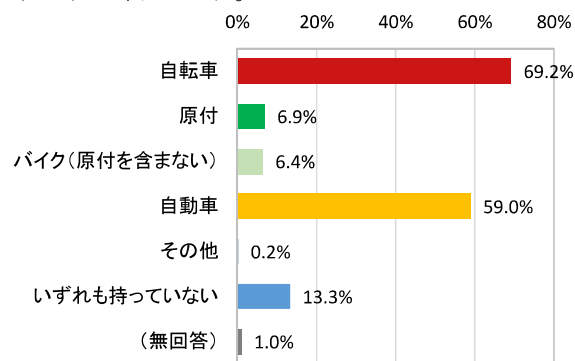


図 2-1 所持している交通用具（複数回答）

出典：平成 28 年度かわさき市民アンケートより

- 市内における自転車分担率をみると、多摩川に沿った平地部で自転車の利用が多くなっており、特に川崎駅の海側では広い範囲で分担率が高い地区が広がっています。一方で、起伏が多い宮前区や麻生区では低くなっています。

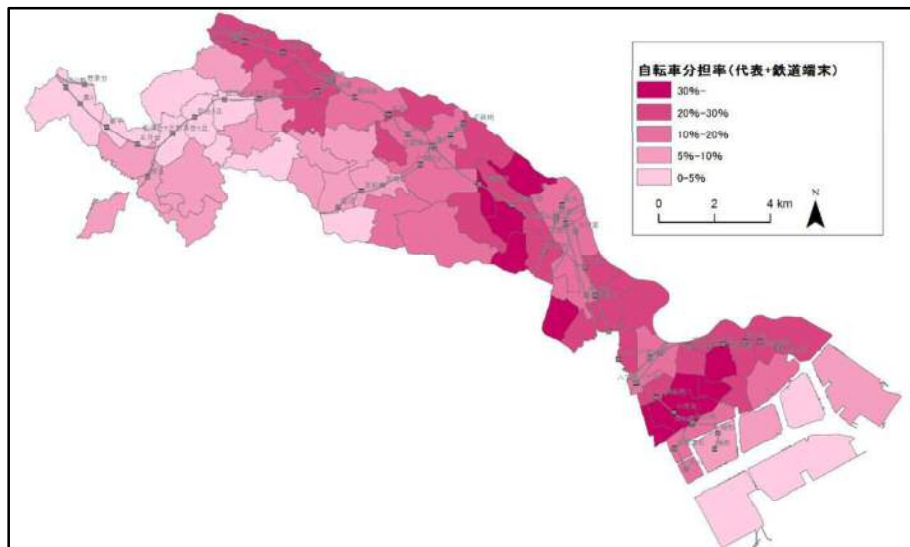








図 2-2 自転車分担率^{※1}（代表交通手段^{※2} + 鉄道端末交通手段^{※2}）

出典：第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査（平成 20 年）より

(3) 自転車の利用目的

市内における自転車の利用目的を見ると、通勤が33%、買い物など私事交通が57%を占めるなど、市民の日常の足になっています。内訳をみると、通勤では職場までの直接利用(20.5% 代表交通手段)の方が駅までの利用(12.0% 駅端末交通手段)より約1.7倍多く、通学では学校までの直接利用(4.5%)と駅までの利用(4.5%)が概ね同数となっています。また、私事交通では大半が日常利用として商業施設等の目的地まで直接利用されています。

タイプ	利用目的	利用形態	駐輪特性	自転車トリップ数
A	通勤通学	代表交通手段 ■自宅から職場や学校まで自転車のみを利用 	長時間	通勤：約 61,000 トリップ※4 通学：約 13,000 トリップ
B		駅端末交通手段 ■代表交通手段は鉄道(自転車は自宅⇄鉄道駅、鉄道駅⇄職場) 	長時間	通勤：約 38,000 トリップ 自宅～駅 約 36,500 トリップ 駅～職場 約 1,500 トリップ 通学：約 14,000 トリップ 自宅～駅 約 13,500 トリップ 駅～学校 約 500 トリップ
C	私事※3	利用 日常 ■自宅から目的地(商業施設・公共施設など)まで自転車のみ利用 	短時間	約 162,000 トリップ
D		観光 ■シェアサイクルによる観光地などの周遊(本市での利用形態なし) 	短時間	約 3,000 トリップ
E		健康増進 ■健康増進や趣味など自転車に乗ることが主目的 	—	
F		駅端末交通手段 ■代表交通手段は鉄道(自転車は自宅⇄鉄道駅) 	長時間	約 11,000 トリップ

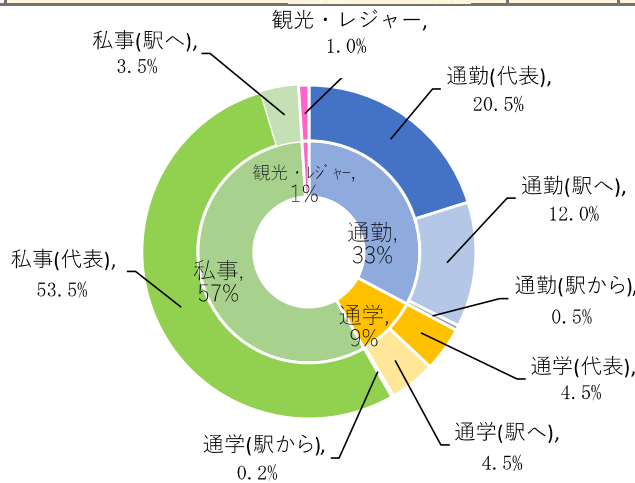


図 2-3 自転車の利用目的別分類

出典：第5回東京都市圏パーソントリップ調査結果(平成20年)より

- ※1 自転車トリップ数の全交通手段のトリップ数に占める割合のことを自転車分担率といいます。
- ※2 1回のトリップで複数の交通手段を使用した場合、その中の主な交通手段を代表交通手段、代表交通手段の端末交通に相当する交通手段を端末交通手段といいます。
- ※3 通勤、通学、業務を除いた移動目的(買物、外食、観光、通院など)のことを私事といいます。
- ※4 人がある目的を持って、ある地点からある地点へ移動する一単位のことをトリップといいます。

参考：他都市と比較した自転車の利用傾向

- 全国の政令市における自転車分担率の代表交通手段と駅端末交通手段の相関図を見ると、他都市と比べて、本市は代表交通手段よりも、駅端末交通手段における分担率が比較的高くなっています。

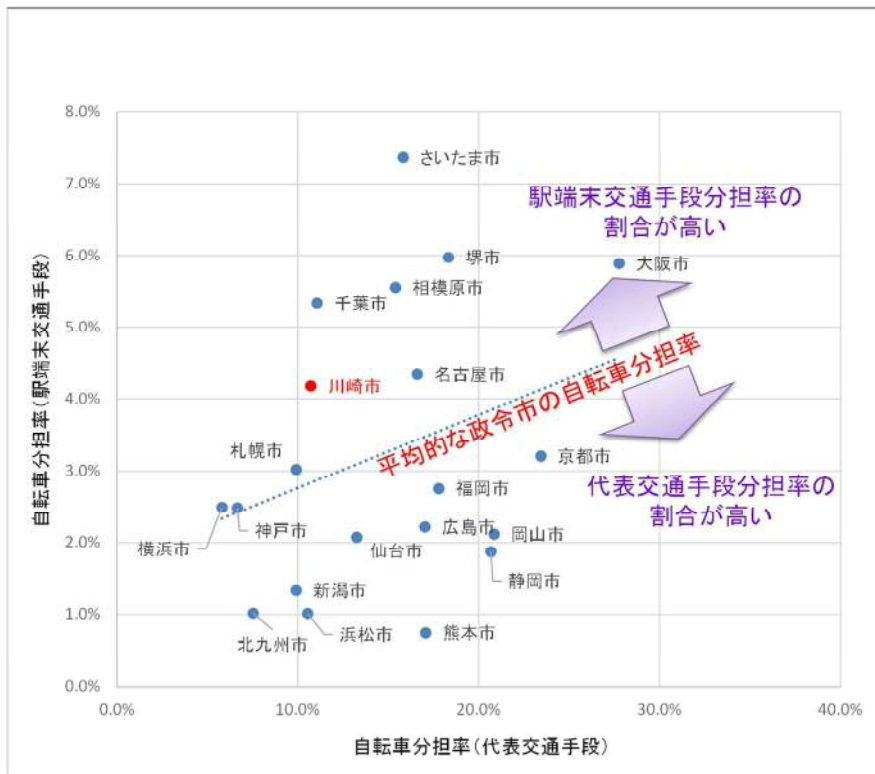
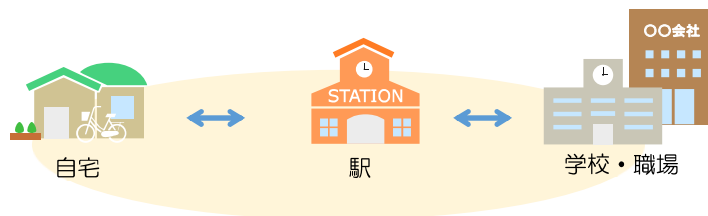


図 2-4 政令市における自転車分担率の代表交通手段と駅端末交通手段の相関図

出典：平成 22 年国勢調査より



(4) 自転車を利用する距離

代表交通手段としての自転車利用は、通勤・通学目的では 1km 以上 4km 未満が多いほか、5km 以上も一定数見られます。一方で、私事目的としての自転車利用は、2km 未満に集中しています。また、いずれも 1km 未満では徒歩の占める割合が高くなっています。

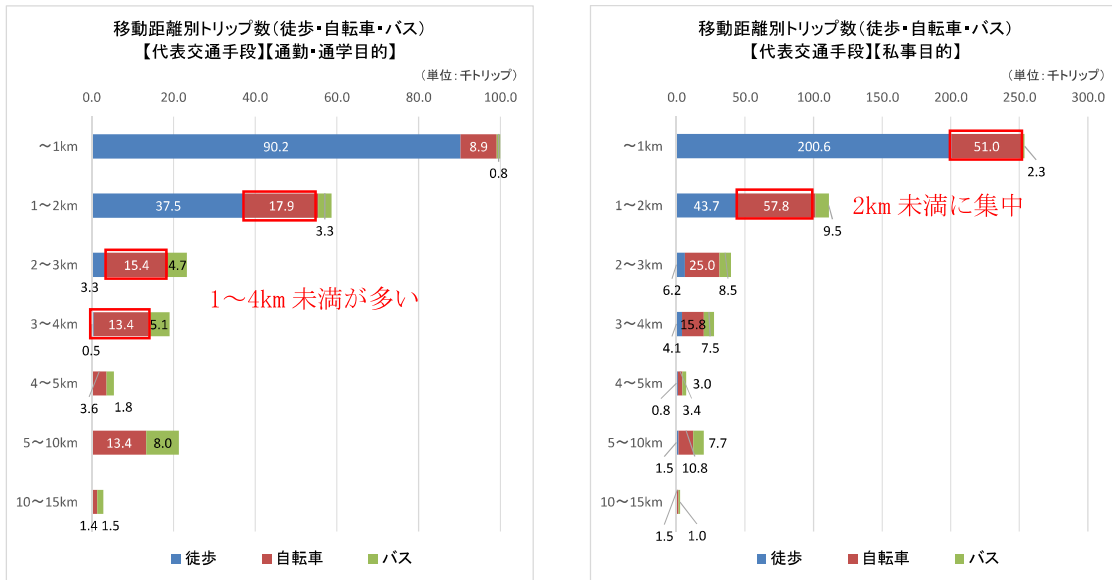


図 2-5 距離帯別交通手段別トリップ数【代表交通手段】（徒歩・電車・バス）

出典：第5回東京都圏パーソントリップ調査結果（平成20年）より

駅端末交通手段としての自転車利用は、通勤・通学、私事目的ともに 3km までが大半を占めています。1km 未満では徒歩の分担率が非常に高く、鉄道の乗降客数が多い拠点駅を中心に、駅周辺は歩行者交通量が集中していると推測されます。

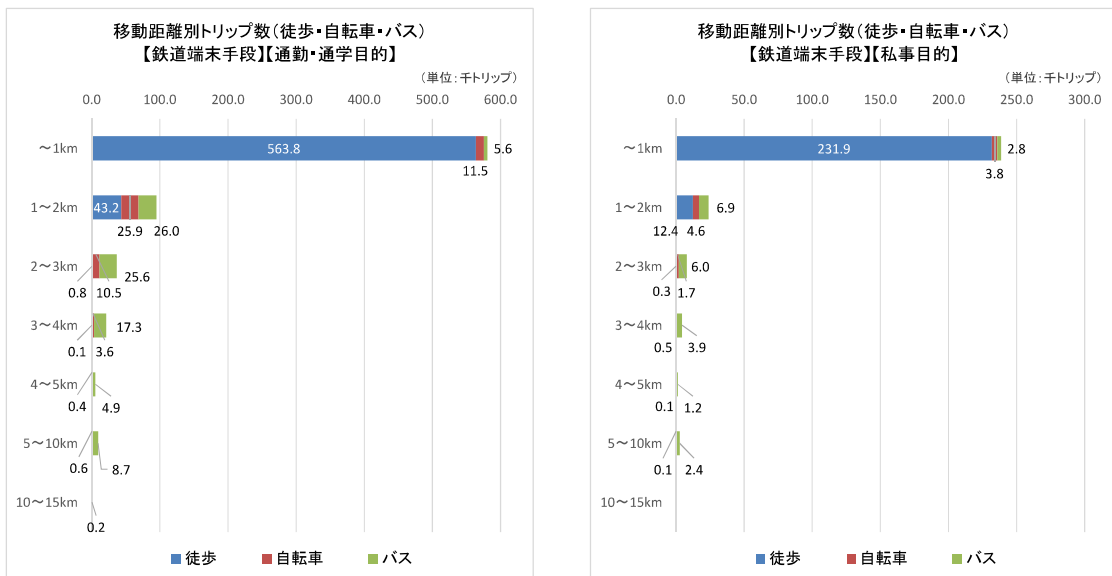


図 2-6 距離帯別交通手段別トリップ数【駅端末交通手段】（徒歩・電車・バス）

出典：第5回東京都圏パーソントリップ調査結果（平成20年）より

※徒歩の速度を 4km/h、自転車とバスの速度を 12km/h として、所要時間から移動距離を算出しています。

(5)本市における自転車の取組の考え方

上位計画である「川崎市総合都市交通計画」では、次のように位置付けています。

■身近な地域における交通施策（徒歩、自転車、路線バスなど）の考え方

- ・本市がめざすコンパクトなまちづくりの実現や高齢化の進展等の環境変化への対応を図るため、歩行者にやさしい交通環境の整備や身近な公共交通の一層の充実などに取り組む必要があります。
- ・自転車については、身近な交通手段として安全利用を推進するとともに、地域の状況や特性等を踏まえ、通行環境や駐輪場などの利用環境の整備や自転車の活用などに取り組む必要があります。



図 2-7 川崎市総合都市交通計画における自転車の取組の考え方

2 現状と課題

(1) 通行環境整備

ア 現状

(7) 自転車通行環境の整備

- 本市では、道路を利用するすべての人が、安全・安心で快適に通行できる道路空間を形成するために、「川崎市自転車通行環境整備実施計画-STAGE1-」（以下「実施計画-STAGE1-」という。）（平成27年2月策定）等に基づき、これまで「自転車事故の多発箇所」や「地域からの要望箇所」などにおいて、安全性の向上に向けた自転車通行環境の整備を進めてきました。
- 平成31年3月31日現在、川崎市が管理する道路において、約20kmの自転車通行環境の整備を実施しています（P13参照）。

(4) 川崎市自転車ネットワーク計画

- 平成28年7月に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が国土交通省・警察庁により改定され、平成29年5月には「自転車活用推進法」が施行されるなど、更なる自転車の通行環境整備の取組が求められており、こうした取組の推進を図るため、平成31年3月に「川崎市自転車ネットワーク計画」を策定しました。

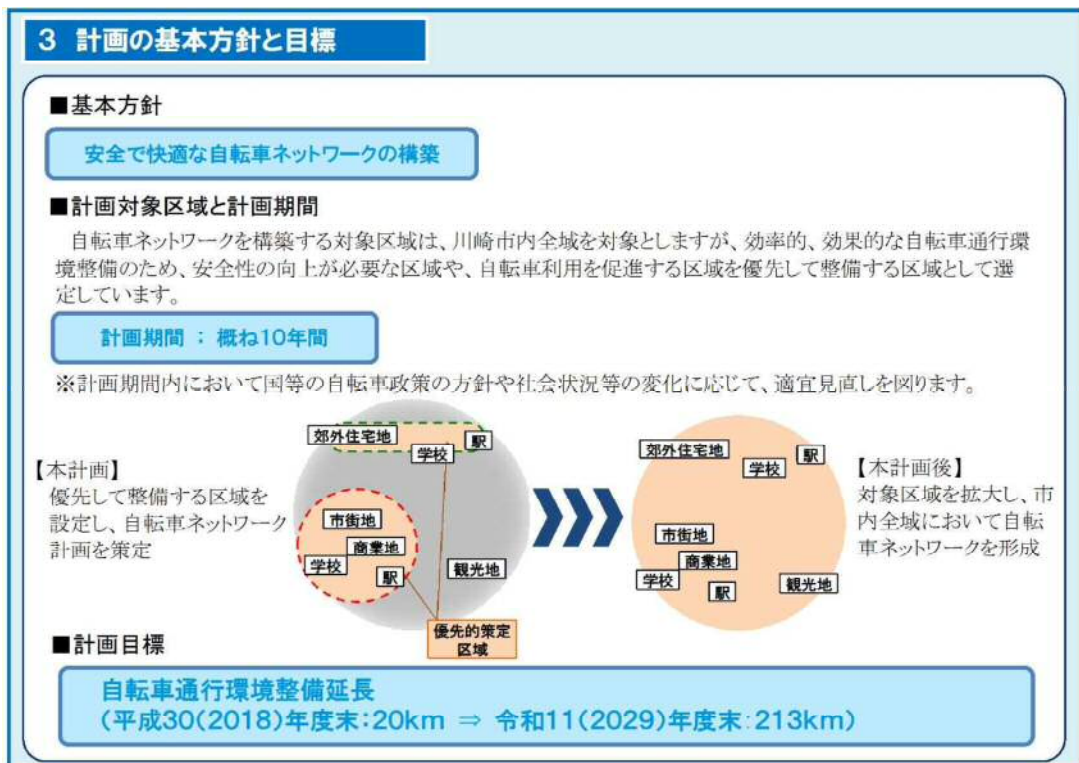
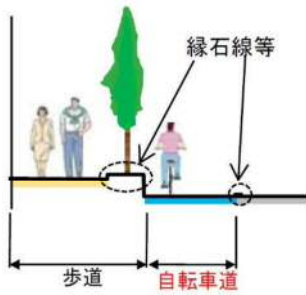


図 2-8 川崎市自転車ネットワーク計画の基本方針と目標

■通行環境整備①：自転車道の設置



■整備事例

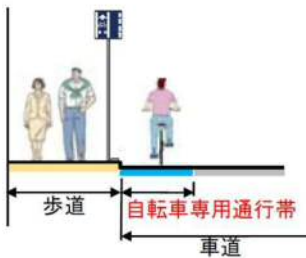


車道間に縁石や柵を設置し、歩行者、自転車、自動車を物理的に分離する一方通行の自転車道を整備

川崎区駅前本町地区

図 2-9 自転車道

■通行環境整備②：自転車専用通行帯の設置



■整備事例

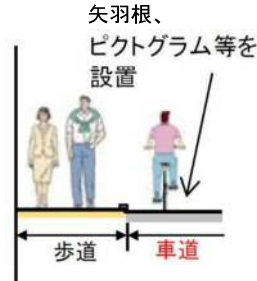


車道左端の路面を青く着色し、車道上で自転車の通行空間を視覚的に分離する自転車専用通行帯を整備

中原区中丸子地区

図 2-10 自転車専用通行帯

■通行環境整備③：車道混在（矢羽根等の設置）



■整備事例



車道左端の路面に青色の矢羽根や、ピクトグラム（進行方向を示す矢印や自転車のマーク等）を設置し、車道上で自転車の通行位置を明示する車道混在の整備

高津区末長地区

図 2-11 車道混在（矢羽根等）

■通行環境整備④：安全啓発（自転車通行位置の明示+安全啓発対策の実施）

自転車通行位置の明示
(ピクトグラムの設置)



路面へのシールや
電柱類へのサインの設置



車道左端の路面にピクトグラム（進行方向を示す自転車マーク等）を設置した上で、電柱類へのサイン設置など、歩行者や自転車などへの安全啓発対策を実施

図 2-12 安全啓発

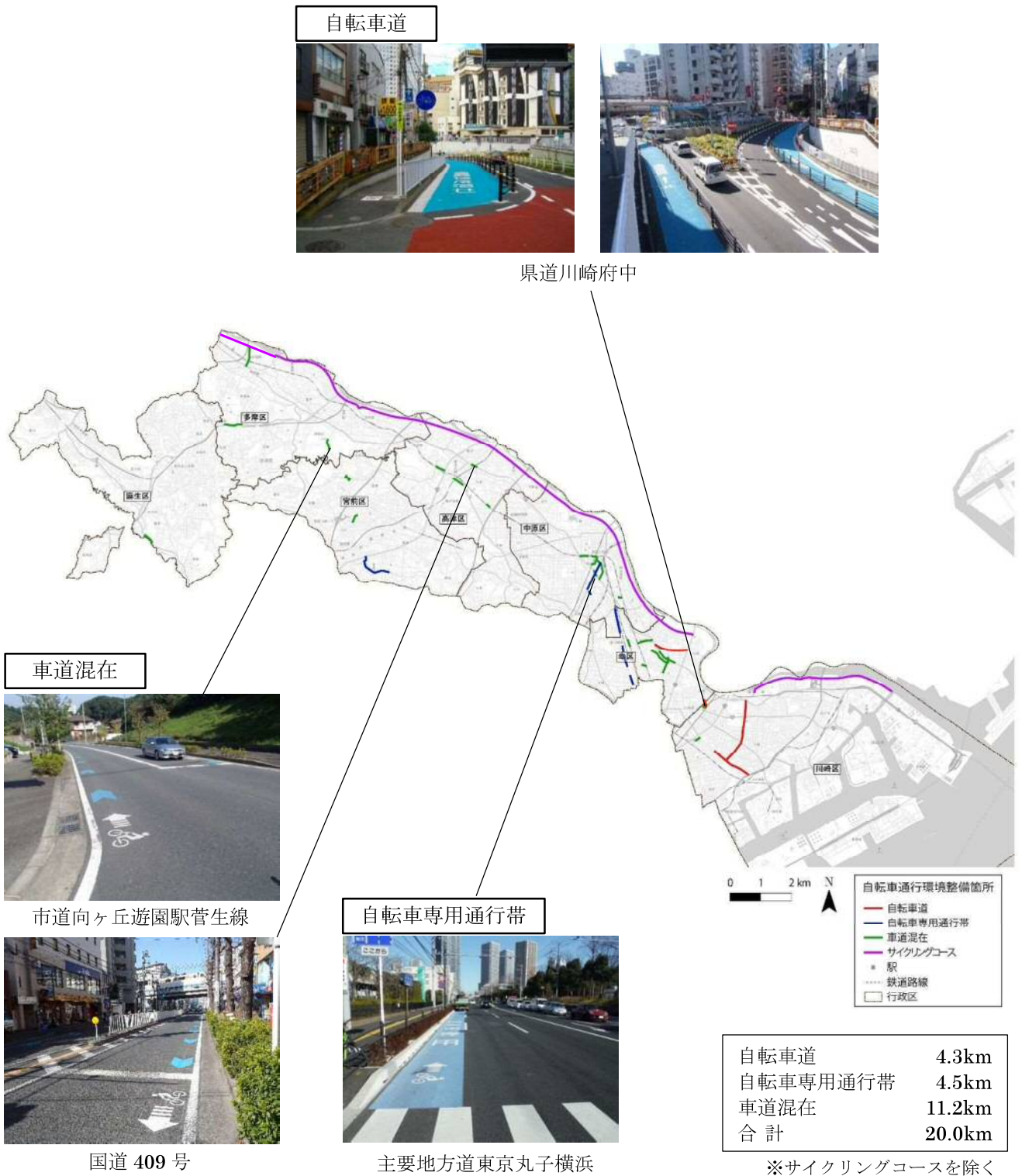


図 2-13 市内の自転車通行環境整備状況（平成 31 年 3 月 31 日現在）

(ウ) 自転車通行環境整備の効果検証

- 「実施計画-STAGE1-」において、再開発が進む JR 武蔵小杉駅南口周辺（武蔵小杉駅を中心に半径約 500m 圏内）をリーディング事業エリアとして位置づけ、平成 28 年度末までに約 2 km の自転車通行環境の整備を行いました。



図 2-14 武蔵小杉駅周辺の整備状況（平成 29 年 2 月現在）

整備実施後の平成 29 年 2 月に近隣の駐輪場において、矢羽根の設置に関する認知度や自転車の通行位置についてのアンケートを実施しました。

アンケート結果では、整備前は 29% の自転車利用者が歩道を走行していましたが、整備後は 8% に減少し、92% の自転車利用者が車道を走行する結果となっており、21% 上昇しています。

また、矢羽根の設置に関して「自動車と矢羽根を認識できるため、自動車との接触する危険性が低くなったと思う」、「心理的に車道を通りやすくなった」などの意見がありました。

以上のことから、本エリアでは、自転車通行環境の整備を行うことで、通行位置の遵守が促されることにより、安全性や快適性の向上が図られました。



図 2-15 整備前後の自転車通行位置の変化

資料：アンケート調査結果（平成 29 年 2 月実施）より

また、下図に示すように「実施計画-STAGE1-」に位置づけられた緊急整備箇所のうち、平成27年度施工箇所（12区間）において整備前と整備後の自転車関連事故件数の比較を実施した結果、整備前（平成20～24年）における平均13.4件/年に対して、整備後（平成28～29年）には6件/年と約55%の自転車関連事故の低減効果がみられました。

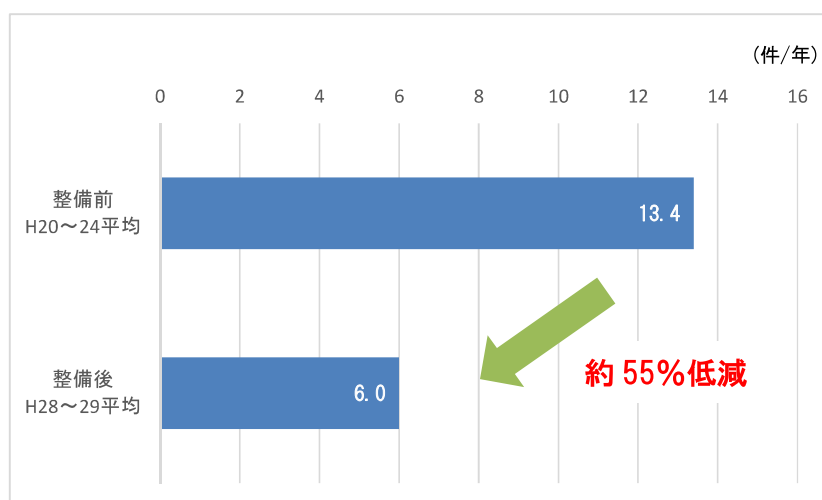


図 2-16 「実施計画-STAGE1-」緊急整備箇所における自転車関連事故件数の整備前後比較

出典：川崎市自転車ネットワーク計画より



参考：道路構造令の改正（自転車通行帯の追加）

- 自転車を安全かつ円滑に通行させるため設けられる帯状の車道の部分として「自転車通行帯」に関する規定が道路構造令上に新たに規定されました（平成31年4月25日施行）。

【本政令案において新設する自転車通行帯のイメージ】
 (写真は道路交通法に基づく普通自転車専用通行帯)



国土交通省 Press Release
 Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

平成31年4月16日
 道路局路政課
 企画課
 参事官

道路構造令の一部を改正する政令が閣議決定

自転車を安全かつ円滑に通行させるため設けられる帯状の車道の部分として「自転車通行帯」に関する規定を道路構造令上に新たに規定する等の改正を行う「道路構造令の一部を改正する政令」が、本日、閣議決定されました。

1. 背景
 本来自転車専用の通行空間を確保する必要があるにも関わらず、自転車道に必要な幅員（2メートル以上）を確保できない等により、これを整備できていない状況が多数生じています。
 他方、近年では、道路交通法に基づく普通自転車専用通行帯（幅員1.5メートル以上）の設置が進んでおり、自転車関連の交通事故数の減少や道路利用者の不安感の低減等の効果が実質的に確認されています。
 このため、自転車を安全かつ円滑に通行させるため設けられる帯状の車道の部分として「自転車通行帯」に関する規定を新たに設けることにより、新たに整備する道路における「自転車通行帯」の設置の推進を図るため、道路構造令の一部を改正することとしました。

2. 政令改正の概要

(1) 自転車通行帯の新設関係
 道路構造令において、自転車を安全かつ円滑に通行させるために設けられる帯状の車道の部分として「自転車通行帯」を新たに規定し、「自転車通行帯」の設置要件を規定することとします。
 また、「自転車通行帯」の幅員は、道路交通法に基づく普通自転車専用通行帯と同様の1.5メートル以上とし、地形の状況その他の特別な理由によりやむを得ない場合においては1メートルまで縮小できることとします。

(2) 自転車道の設置要件関係
 自転車道の設置要件として、「設計速度が一時間につき六十キロメートル以上であるもの」を追加することとします。

(3) その他
 その他所要の改正を行うこととします。

3. 今後のスケジュール
 公布：平成31年4月19日（金）
 施行：平成31年4月25日（木）

図 2-17 道路構造令の改正（自転車通行帯）

出典：国土交通省道路局より

イ 課題

(7) 通行環境の整備状況

通行環境が連続的に整備されていない

- これまでは安全性の向上を目的に、自転車事故多発箇所などにおいて、緊急的な通行環境整備を進めてきたため、箇所ごとの点的な整備となっています。

(イ) 自転車関連事故の発生状況

自転車関連事故の件数は減少しているものの、全事故に対する割合は30%前後で推移

- 自転車に関連する事故は、過去10年間で1/3程度減少しています。
- しかし、交通事故全体に対する自転車関連事故の割合は、30%前後で推移しており、本市は過去10年間、常に神奈川県内の平均を上回っている状況です。

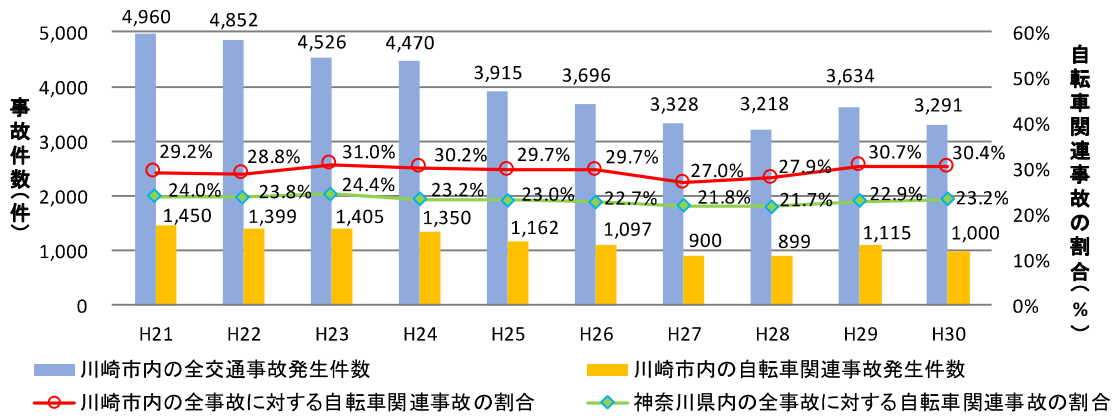


図 2-18 川崎市内の交通事故発生状況の推移

出典：神奈川県警察本部提供のデータより



交差点部における右左折時や出会い頭の事故が多く、さらなる対策が必要

- 市内の自転車関連事故を事故類型別に見ると、「右左折時」32%が最も多く、「出会い頭」の24%と併せて56%を占めています。道路形状別に見ると、「交差点内」が65%と最も多く、次いで「一般単路」で27%となっています。

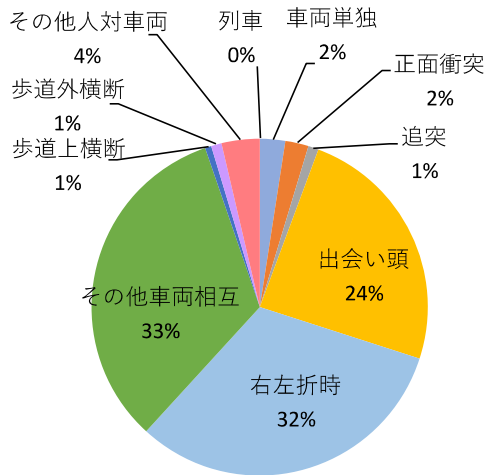


図 2-19 市内の自転車事故（事故類型別）
（平成 27 年～平成 30 年）

出典：神奈川県警察本部提供のデータより

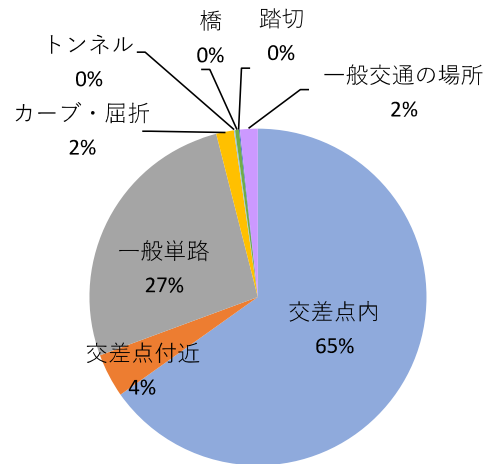


図 2-20 市内の自転車事故（道路形状別）
（平成 27 年～平成 30 年）

出典：神奈川県警察本部提供のデータより

自動車との衝突事故が最も多く、ドライバーへの注意喚起が必要

- 市内の自転車関連事故を相手当事者別に見ると、「自動車」が73%と最も多く、他は5%程度と少ない状況です。

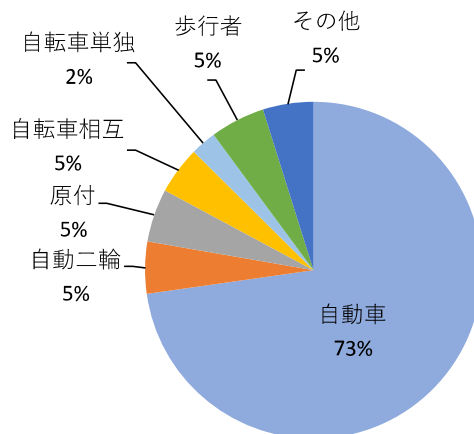


図 2-21 市内の自転車事故（相手当事者別）（平成 27 年～平成 30 年）

出典：神奈川県警察本部提供のデータより

自転車事故は朝夕に多く、特性を踏まえた対策が必要

- 市内の自転車関連事故を時間帯別で見ると、昼間（6～18時）が78%と多く、夜間（18～6時）は22%と少ない状況です。
- 特に、交通が多い朝夕の時間帯は、自転車関連事故が多い傾向となっています。

昼夜別（その1）

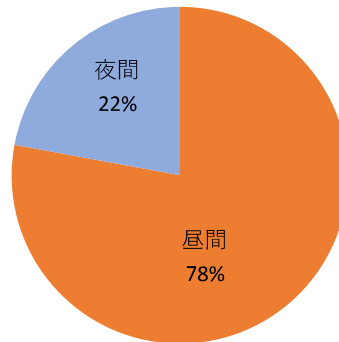


図 2-22 市内の自転車事故（昼夜別）（平成27年～平成30年）

出典：神奈川県警察本部提供のデータより

昼夜別（その2）

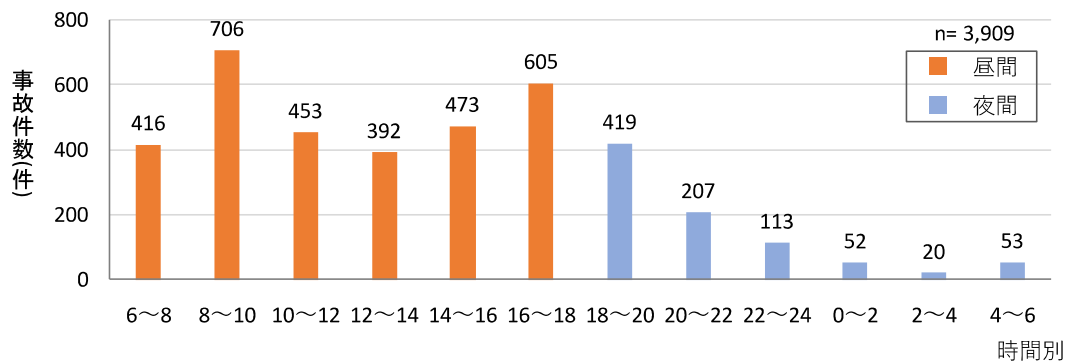


図 2-23 市内の自転車事故（時間別）（平成27年～平成30年）

出典：神奈川県警察本部提供のデータより

参考：交差点における自転車事故

- 幹線道路と細街路との交差点での事故について、自転車の通行位置と進行方向別に行われた調査では、車道、歩道の走行位置と進行方向による事故発生件数は、「歩道民地寄り」の走行において、「歩道車道寄り」、「車道」に比べて、多くなっています。
- これは、細街路から自動車が出る際、歩道を走行する自転車は、自動車の死角になっている状態であり、また、進行方向では、「歩道」、「車道」を問わず、自動車の進行方向と逆方向で事故が多くなっています。

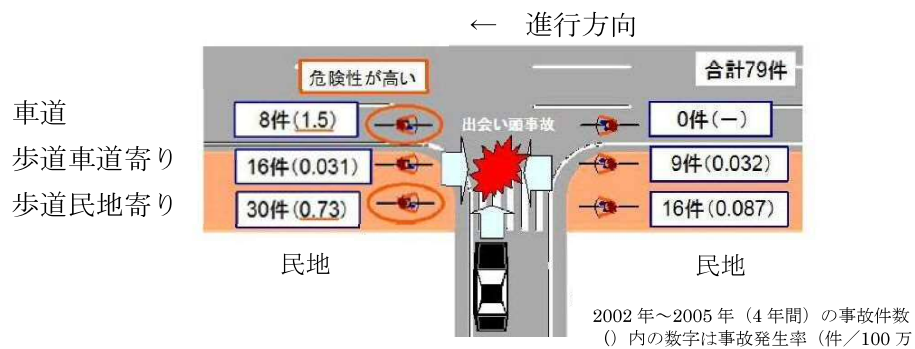


図 2-24 交差点における自転車事故発生状況

出典：土木技術資料 Ver. 51-4(2009)より



(2) 駐輪対策

ア 現状

(7) 駐輪場の整備

- 駐輪場の整備は継続的に実施しており、平成 30 年には平成 21 年の約 1.3 倍を確保しています。
- 平成 30 年時点で、自転車が利用可能な市営駐輪場は 140 箇所 (41,336 台)、民間駐輪場は 108 箇所 (28,504 台) が整備されており、市内 51 駅*と隣接市 2 駅の計 53 駅のうち 47 駅 (JR 鶴見線 4 駅と JR 南武線矢向駅、京王線若葉台駅以外) において放置禁止区域を指定しています。

※武蔵溝ノ口駅と溝の口駅は 1 駅とカウント

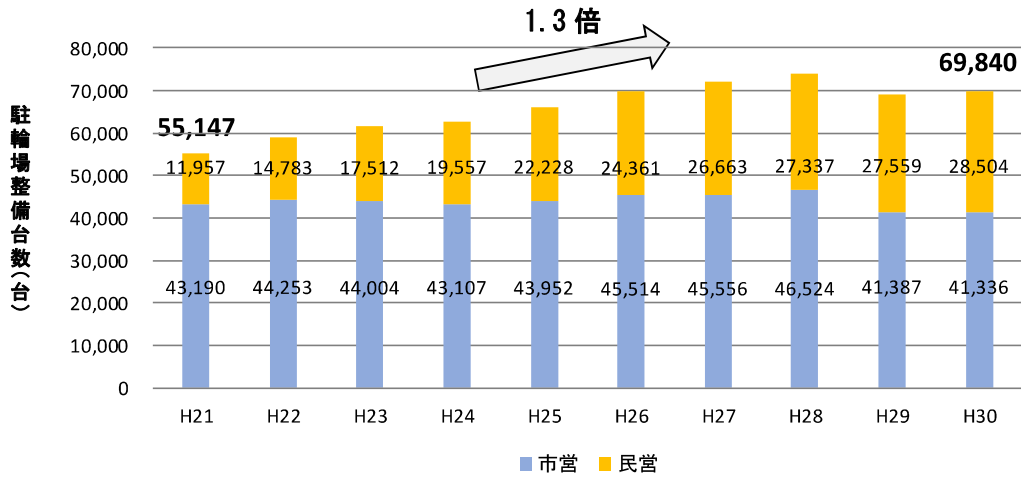


図 2-25 駐輪場整備台数

出典：川崎市内鉄道駅周辺における放置自転車等実態調査より



図 2-26 駐輪場整備状況

- 「川崎駅東口周辺地区総合自転車対策基本計画」及び「実施計画」に基づき、川崎駅東口周辺地区の目抜き通りとなる市役所通りと新川通りにおいて、自転車通行環境と時間利用駐輪場の整備を実施しています。

- ・市役所通りについては、平成26年7月に完成し全線供用開始後に自転車利用者の通行位置に関する遵守率の実態調査を継続的に行っています。
- ・また、利用者にアンケート調査を実施したところ、安全性の向上や放置自転車の低減に高い評価を得ていますが、自転車利用者への通行ルール・マナーに関する不満も一定数あることから、継続して啓発活動に取り組む必要があります。



図 2-27 市役所通りの整備状況

- ・新川通りの整備については、平成28年度に実施した「新川通り通行環境整備関係者会議」により決定した整備方針に基づき、市役所通りと同様の整備形態で整備を実施しており、令和2年度の完成を予定しています。
- ・なお、自転車は車道通行が原則ですが、市役所通り、新川通りの通行環境については、学識経験者や地元自治会、商店街等の関係者を含めた会議や社会実験により、バス運行への影響など地域特性を踏まえた上で、歩道上に自転車の通行位置を指定する整備形態を採用しています。

- 社会実験は、平成21年11月7日（土）～11月20日（金）の2週間で実施。
- 両パターンとも、始め1週間のみ誘導員を配置、2週目は配置しない状況で利用実態を調査。

【新川通り】
→車道(第1車線)への自転車レーンの設置

- ①第1車線を削減し自転車レーンを設置(一方通行)
- ②自転車レーンと車道は柵で分離
- ③自転車レーンの幅は1.5mに設定





出典：国土院地図を加工して作成

【市役所通り】
→歩道上での自転車と歩行者の分離

- ①路上駐輪場を一次撤去
- ②柵で自転車と歩行者の通行位置を分離
- ③自転車通行位置の幅は2.25mに設定



図 2-28 市役所通り・新川通りにおける社会実験の概要

(イ) 放置自転車の撤去活動

- 自転車等放置禁止区域にて放置自転車の撤去を実施しており、撤去台数は年々減少しています。
- 一定期間保管した後、引き取り手のない自転車は、リサイクル自転車として点検・整備の上販売し、再利用しています。



図 2-29 放置自転車の撤去状況

(ウ) 整理誘導員による誘導

- 自転車の放置が多い地域において、整理誘導員を配置し、駐輪場への誘導などを実施しています。



図 2-30 整理誘導員による誘導

(エ) 民間による駐輪場の整備促進

- 民間事業者による駐輪場整備への協力については、「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」や「川崎市自転車等駐輪場の附置に関する条例」において定められています。

○自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律

第5条2 鉄道事業者は、地方公共団体又は道路管理者から自転車等駐車場の設置に協力を求められたときは、その事業との調整に努め、鉄道用地の譲渡、貸付けその他の措置を講ずることにより、当該自転車等駐車場の設置に積極的に協力しなければならない。ただし、鉄道事業者が自ら旅客の利便に供するため、自転車等駐車場を設置する場合は、この限りでない。



- 「放置禁止区域未指定の駅周辺」や「駐輪場が不足する駅周辺」に、公民連携による駐輪場の整備を促進するため、平成 25 年 4 月より「民間自転車等駐車場整備費補助金制度」を導入しました。

特に、買物等を目的とした自転車利用者への対応として、短時間利用駐輪場の積極的な整備を目指しています。

○民間自転車等駐車場整備費補助金制度の概要

<補助対象者>

- ・地権者又は民間駐輪場運営事業者、商店街等
※鉄道事業者は駐輪場設置の努力義務があるため、適用除外となります。

<補助要件>

1 対象施設

- ・一般公共の用に供される自転車等駐車場
※商業施設等がその利用者や従業員のために設置する駐輪場は、対象外となります。

2 対象区域

- ・平成 31 年度に補助対象となるのは、以下の鉄道駅の周辺（駅を中心に概ね 300m 以内）となります。なお、当該駅周辺の自転車等の放置状況や市営駐輪場の利用状況により、対象外となる場合があります。）

①放置禁止区域の未指定駅周辺【1 駅】

〔若葉台駅〕

②自転車等の駐輪需要が多い地域【10 駅】

〔川崎大師駅、向河原駅、武蔵新城駅、新丸子駅、高津駅、梶が谷駅、宮崎台駅、宮前平駅〕
〔中野島駅、読売ランド前駅〕

③周辺環境の変化が生じている駅周辺<区画整理事業等>【2 駅】

〔登戸駅、向ヶ丘遊園駅〕

3 施設規模

- ・収容台数 自転車 30 台以上を新設又は増設する場合
(原動機付自転車及び 125cc 以下の自動二輪車は、1.5 台分として換算します。)

4 補助金の返還

- ・補助金の交付を受けてから下記の期間内に廃止等をする場合には、期間に応じて補助金の全部又は一部の返還が必要となります。
※平置式 5 年以上、立体自走式 7 年以上、立体機械式 10 年以上

<審査に当たっての考え方>

1 安全性の高い民間駐輪場の整備を促進します。

- (1) 駐輪場への安全な動線確保（立地条件、歩行者等の安全確保）
- (2) 利用者等への安全の確保（構造、設備）

2 適切な駐輪場の運営・維持管理が行える民間事業者による整備を促進します。

- (1) 緊急時や不正駐輪の対応（警備体制、サポート体制、入口ゲート等の設置等）
- (2) 利用性の向上（屋根の有無、ICカード対応等）
- (3) 継続的な運営能力（料金体系、運営計画）

- 平成17年10月1日から市内（都市計画法で定める市街化調整区域及び工業専用区域を除く。）で、大量の駐車需要を生じさせる一定規模以上の集客施設や商業施設等を新築又は増設する場合、施設の管理者は、利用者のためにその施設若しくはその施設内又は施設から、50メートル以内の場所に算定した台数以上の自転車等駐車場の設置が義務づけられています。

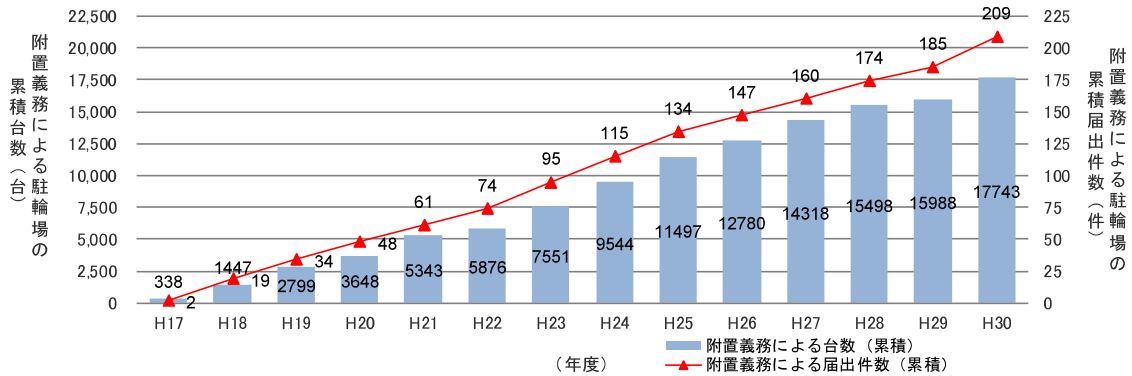


図 2-31 附置義務による駐輪場整備台数

資料：建設緑政局調べ

表 2-1 自転車等駐車場を設置しなければならない施設

区分	施設の用途	施設の規模	自転車等駐車場の規模	算定の範囲
1	小売店舗、物品（映画、音楽等の複製物に限る。）を賃貸する事業所及び飲食店 【小売店舗（百貨店、スーパーマーケット等含む。）、レンタルビデオ店、食堂、喫茶店などの飲食店】	施設面積が400㎡を超えるもの	施設面積20㎡ごとに1台	売場、売場間の通路、商品の陳列窓及び陳列室、承り所、会計場所、物品加工修理場、客席、調理室、待合室、その他これらに類する部分の床面積
2	銀行その他の金融機関 【銀行、信用金庫、労働金庫、信用協同組合、証券会社などの金融機関】	施設面積が500㎡を超えるもの	施設面積25㎡ごとに1台	営業室、待合室、応接室、現金自動支払機設置室、その他これらに類する部分の床面積
3	遊技場 【パチンコ店、マージャン店、ゲームセンターなどの遊技場】	施設面積が300㎡を超えるもの	施設面積15㎡ごとに1台	遊技室、景品交換所、その他これらに類する部分の床面積
4	専修学校、各種学校その他技芸等の教授を目的とする施設 【専修学校、各種学校、学習塾、語学教室、料理教室、自動車教習所などの施設】	施設面積が300㎡を超えるもの	施設面積15㎡ごとに1台	教室、講堂、実習室、図書室、資料室、その他これらに類する部分の床面積
5	スポーツ施設 【体育館、ボウリング場、ゴルフ練習場、フィットネスクラブなどの施設】	施設面積が500㎡を超えるもの	施設面積25㎡ごとに1台	競技場、運動場、練習場、更衣室、浴室、シャワー室、休憩室、観覧席、その他これらに類する部分の床面積
6	カラオケボックスその他これに類する施設 【カラオケボックスなどの施設】	施設面積が400㎡を超えるもの	施設面積20㎡ごとに1台	個室、待合室、売店、その他これに類する部分の床面積
7	病院、映画館、美術館、その他これらに類する施設 【病院、診療所、映画館、劇場、演芸場、観覧場、美術館、博物館、展示場などの施設】	施設面積が400㎡を超えるもの	施設面積20㎡ごとに1台	待合室、診療施設、検査施設、会計場所、観客席、展示場、その他これに類するもののうち、専ら利用者の利用に供する部分の床面積
8	郵便局その他の官公署、図書館、公民館、その他これらに類する施設 【郵便局、区役所、税務署、図書館、公民館、集会所、公会堂などの施設】	施設面積が300㎡を超えるもの	施設面積15㎡ごとに1台	待合室、応接室、会議室、集会室、展示室、その他これらに類するもののうち、専ら利用者の利用に供する部分の床面積

イ 課題

(7) 放置自転車台数

鉄道駅によっては、駐輪場に余裕があるにもかかわらず放置自転車が発生

- 鉄道駅別に駐輪場の収容台数と利用者数、駅周辺の放置自転車台数をみると、市内の駐輪場利用率は70%程度となっていますが、放置自転車が発生している地域があり、地域によって偏りがあります。
- 電動アシストやチャイルドシート付など大型自転車の利用が近年拡大しており、これらの駐輪ニーズに対応する必要があります。

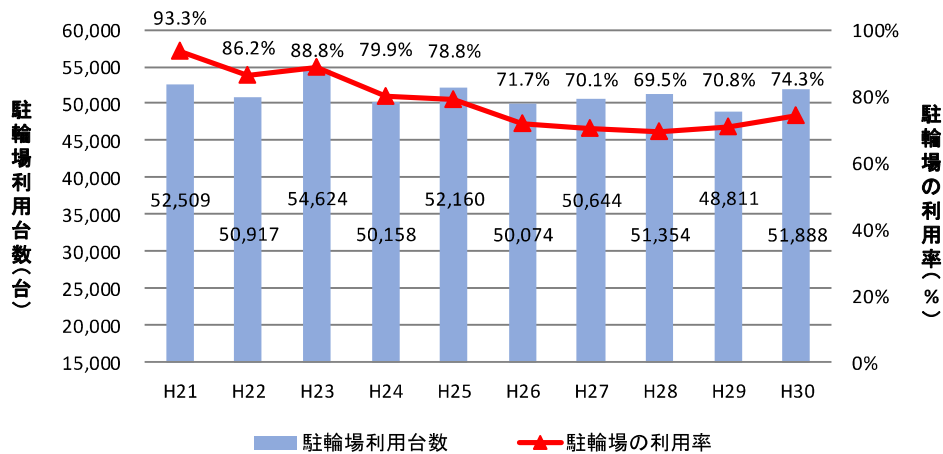


図 2-32 駐輪場の利用状況

出典：川崎市内鉄道駅周辺における放置自転車等実態調査より

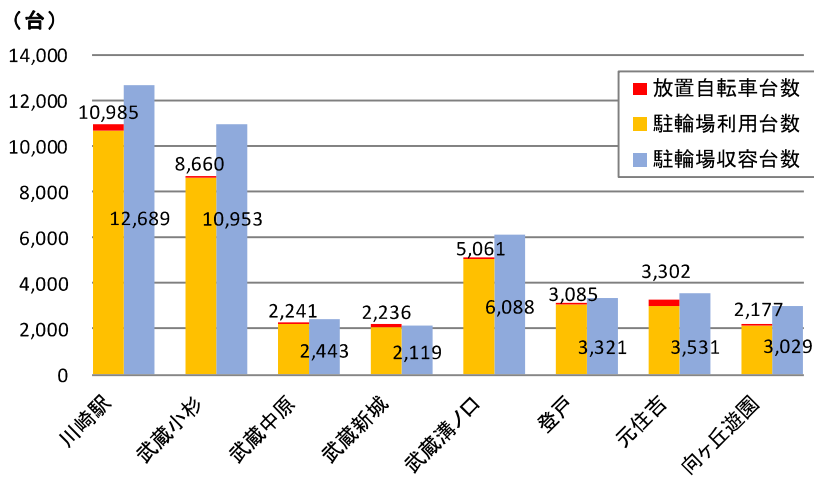


図 2-33 主要駅における駐輪台数と駐輪場収容台数(平成30年)

出典：川崎市内鉄道駅周辺における放置自転車等実態調査より

放置自転車は減少傾向にあるが、より効果的な撤去活動が必要

- 駐輪場の整備や放置自転車対策の実施により、放置自転車は減少傾向にあります。
- 放置自転車の撤去台数も減少傾向にあります。抑止効果を高めるため、より効果的な撤去活動が求められています。

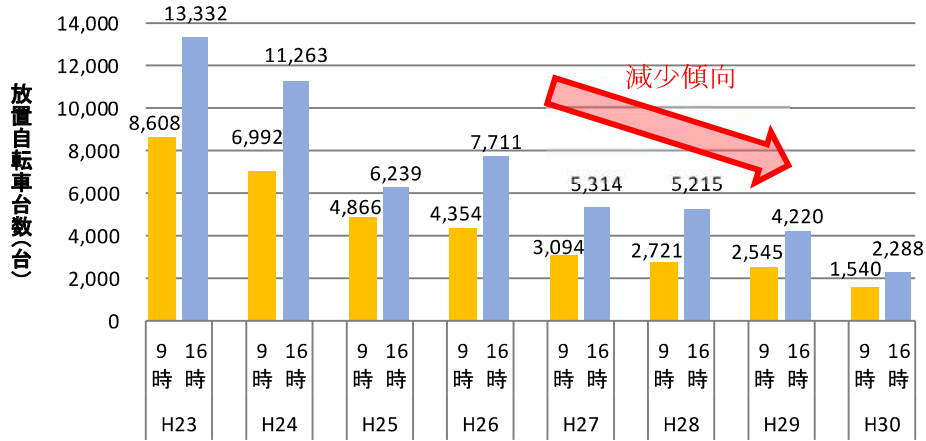


図 2-34 放置自転車台数

出典：川崎市内鉄道駅周辺における放置自転車等実態調査より

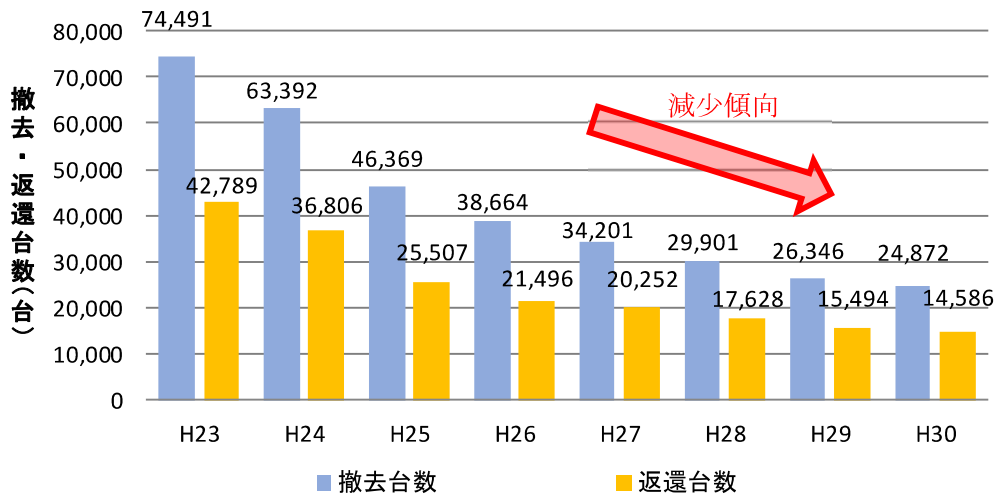


図 2-35 放置自転車の撤去台数と返還台数

資料：建設緑政局調べ

(3) 自転車の活用

ア 現状

(7) 地形や立地、利用実態

- 川崎市は多摩川の右岸に沿って細長く広がっており、市内には川崎大師や生田緑地などの観光資源が点在しています。
- 川崎区、幸区、中原区などは平地が広がり、自転車を利用しやすい地形となっています。
- 自転車は多くの市民の日常の足として利用されており、今後は観光やレジャーでの活用についても期待されています。
- 自転車の利用目的では、通勤・通学が4割を超えており、特に自宅から職場まで自転車を利用している人が多い状況です。

(イ) 周辺都市の状況

- 川崎市に隣接する横浜市や東京都世田谷区、大田区ではコミュニティサイクルが導入されています。
- 本市も含め周辺都市でも自転車利用状況等を踏まえた自転車ネットワーク計画が策定されており、市内外への自転車による移動の利便性の向上に向け、整備の推進が求められています。
- 現在整備が進められている羽田連絡道路には自転車道を整備する予定であり、完成後は羽田空港へのアクセスも向上し、立地的にも今後幅広く自転車を活用する潜在的な力があります。



図 2-36 川崎市の地形や立地