

(ウ) シェアサイクル事業

a) 川崎市シェアサイクル実証実験

■ 本市では、地域の活性化や放置自転車の抑制などの行政課題を解決するため、平成31年3月18日から、登戸・向ヶ丘遊園駅周辺エリア及び殿町・大師河原エリアにおいて、「川崎市シェアサイクル実証実験」を実施しています。

<実証実験の概要>

1 実施期間

平成31年3月18日～令和3年3月31日（約2年間）

2 実施場所

- (1) 登戸・向ヶ丘遊園駅周辺エリア（登戸駅を中心とするおおむね半径1.5km）
- (2) 殿町・大師河原エリア（小島新田駅を中心とするおおむね半径1km）

3 事業者

OpenStreet（オープンストリート）株式会社

4 サイクルポート設置場所及び自転車台数（令和元年9月末時点）

- (1) 登戸・向ヶ丘遊園駅周辺エリア

サイクルポート：22か所 自転車台数：150台

- (2) 殿町・大師河原エリア

サイクルポート：13か所 自転車台数：182台



※サイクルポート数、導入する自転車台数は段階的に増加する予定

※最新のサイクルポートの状況については、「HELLOCYCLING」ホームページのマップ上で確認することができます。

【HELLOCYCLING ポートマップ】 <https://www.hellocycling.jp/app/map>

図 2-37 川崎市シェアサイクル実証実験サイクルポート設置箇所

- 川崎市シェアサイクル実証実験での利用状況について（令和元年9月末時点）
 - ・利用時間帯は、平日は朝夕の通勤時間、休日は日中利用が多くなっています。
 - ・ポート間の利用状況は、殿町エリアでは小島新田駅とキングスカイフロント、登戸エリアでは登戸駅前広場を起点とした利用が多い状況です。
 - ・利用動線については、殿町エリアでは小島新田駅や産業道路駅からキングスカイフロントまで、登戸エリアは多摩川沿いや生田緑地への利用が多く見られました。

b) 多摩川シェアサイクル社会実験

- 多摩川流域のポテンシャルと将来の可能性について検討する一環として、多摩川沿川における移動利便性の向上による賑わいの創出等に向けて、シェアサイクルを活用した社会実験を実施しています。

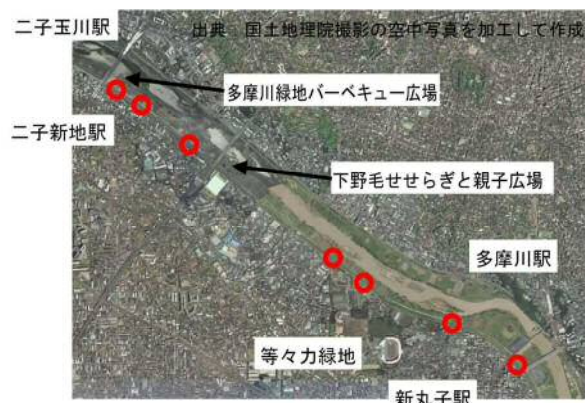
<社会実験の概要>

- 1 実施期間：平成31年2月1日～令和3年3月31日
- 2 実施場所：多摩川沿川（中原区丸子橋～高津区二子橋）
- 3 実施主体：クリエイティブ・シティ・コンソーシアム
- 4 運営主体：OpenStreet（オープンストリート）株式会社
- 5 サイクルポート設置場所及び自転車台数（令和元年9月末時点）
：中原区丸子橋付近など7か所、自転車台数：25台

○クリエイティブ・シティ・コンソーシアムとは

有識者や企業等で構成される官民連携のプラットフォーム（事務局：東京急行電鉄株式会社）として創設され、渋谷、自由が丘、二子玉川を結ぶ地域と、二子玉川から羽田空港までの多摩川下流域を活動エリアとして、日本の成長と発展の原動力となるクリエイティブな人が集まり、活動する都市の形成を目指して取組が進められています。

このうち多摩川下流域においては、国、大田区、世田谷区、川崎市、東急電鉄株式会社、富士通株式会社などの多摩川流域企業、大学において、「多摩川流域まちづくり勉強会」を設立し、多摩川流域のポテンシャルと将来の可能性について検討が行われています。



※上記情報は、令和元年9月末時点

図 2-38 多摩川シェアサイクル社会実験サイクルポート設置箇所

- 多摩川シェアサイクル社会実験での利用状況について
 - ・ 土日の利用が多く、時間帯は午後が多い状況です。
 - ・ 平日は朝夕の通勤時間帯が多くなっています。
 - ・ ポートの利用状況は、丸子橋付近及び多摩川緑地バーベキュー広場付近など駅に近いポートの利用が多く、そのほとんどが市街地内との往来に利用されています。

(I) かわさき多摩川ふれあいロード

- 多摩川沿いには、自転車と歩行者が利用するかわさき多摩川ふれあいロードが整備されています。
- 平日は通勤・通学目的、休日は運動やレジャー目的で多く利用されており、自転車で市内外からのアクセスが可能となっています。
- 東京都では、都民の健康づくりを目的として、多摩川の河川敷等を利用し羽村市から大田区に至る、ウォーキングやランニング、散策などが楽しめる約 53km の連続したコース（たまりバー50キロ）を定めています。

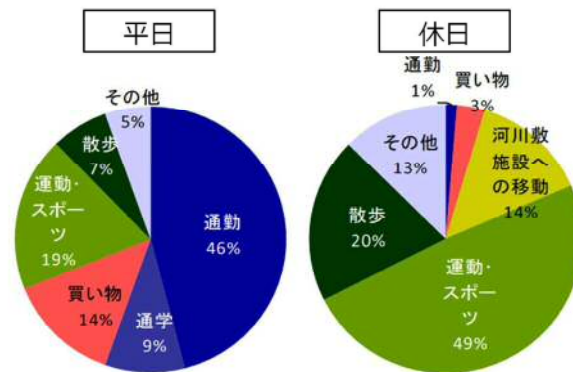


図 2-39 かわさき多摩川ふれあいロードの利用目的

出典：多摩川サイクリングコース利用者を対象としたアンケート結果（平成 25 年 10 月実施）より



図 2-40 かわさき多摩川ふれあいロード位置図

※多摩川サイクリングコース及び多摩川河口青少年サイクリングコースは、令和 2 年 2 月に歩行者や自転車等、様々な利用者が安心安全に利用できるコースを連想させる「かわさき多摩川ふれあいロード」という愛称を設定しました。

■ 新多摩川プラン（19. サイクリングコースの充実）（抜粋）

川崎市の多摩川にあるサイクリングコースは上流部と下流部に分かれており、上流部は多摩区布田から幸区多摩川大橋までであり、下流部は川崎区鈴木町から殿町までとなっています。平日は通勤、通学路としても利用され、土日祝日には、多くのサイクリング利用者で賑わっており、市域外からの利用も多いことから、未整備区間の延伸や舗装整備に対する多くの要望があります。その一方で、歩行者に対する安全性や自転車通行マナーの問題を解決する必要があります。

サイクリングコースの連続性を確保するため、戸手地区におけるスーパー堤防事業に合わせて多摩川大橋から多摩川見晴らし公園までの延伸整備を行います。また、自転車と歩行者が安全に利用できるよう、サイクリングコースの拡幅や、利用についての路面表示の設置、愛称の設定、マナーアップキャンペーンなど利用環境向上に向けた取組を推進していきます。




実施事業	
68) サイクリングコースの延伸整備	
69) 安全に通行するためのサイクリングコースの拡幅整備	
70) コース上の路面表示の設置など利用環境向上に向けた取組	



図 2-41 コース上の路面表示



図 2-42 サイクリングコースの拡幅イメージ図

【TOPIC】

令和元年5月、多摩区布田地先にピクニック橋が完成し、かわさき多摩川ふれあいロードが幸区多摩川大橋から多摩区菅の市境まで延伸されました。

橋の概要：潜水橋（増水時には水面下に沈む橋）
 橋名「ピクニック橋」
 橋長 29.5m 全幅員 3.8m（有効幅員 3.0m）



図 2-43 ピクニック橋

(オ) 競輪場での取組

- 川崎競輪場では、魅力と活力あふれた市民に親しまれる競輪場を目指して、サイクリススポーツによる賑わいの創出や自転車競技・自転車スポーツの振興に取り組んでいます。
- 中学生の職業体験、駅伝やマラソンの先導役、小学校の施設見学・体験、小学校での出張授業、商店街イベントへの参加などの活動を行っています。



中学生の職業体験



小学生の施設見学・体験

図 2-44 川崎競輪場での取組



参考：自転車通勤導入に関する手引き

- 平成 30 年 6 月に閣議決定された自転車活用推進計画に基づき、事業者活動における自転車通勤や業務利用を拡大するため、自転車活用推進官民連携協議会において「自転車通勤導入に関する手引き」が策定されました。
- 「自転車通勤導入に関する手引き」は、これから自転車通勤制度を導入するための検討をする際や、すでにある自転車通勤制度の見直しを行う際の参考となるものです。



図 2-45 自転車通勤導入の手引き

○自転車通勤でがんや心臓疾患による死亡・発症リスクが大幅ダウン

2017 年に発表されたイギリスの研究によると、自転車もしくは自転車および徒歩による通勤では、クルマや公共交通機関に比べて、がんによる死亡リスクが 40%、心臓疾患による死亡リスクが 52%も低いことが明らかにされています。

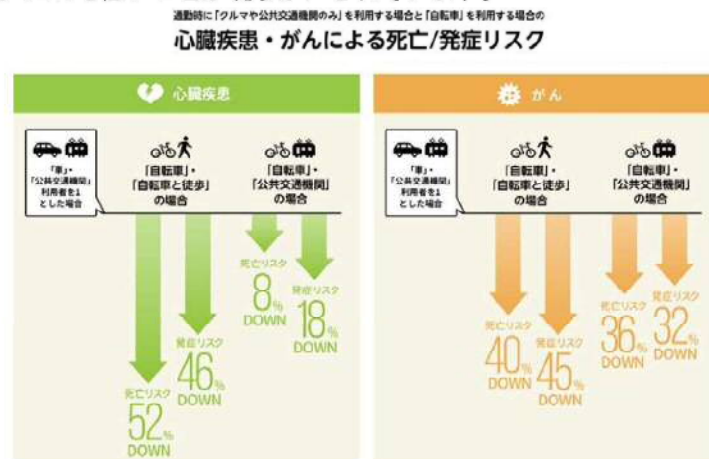


図 2-46 通勤自の手段別にみた心臓疾患・ガンによる死亡・発症リスク

出典：自転車通勤導入に関する手引きより

○自転車通勤で出勤時から帰宅後まで気分がイキイキ・リラックスした状態に

自転車通勤による気分の「安定度（リラックス）」と「活性度（イキイキ）」を2か月間調査した結果、自転車通勤をした場合、出勤時・帰宅時ともに気分の「安定度」と「活性度」が向上することが明らかになっています。

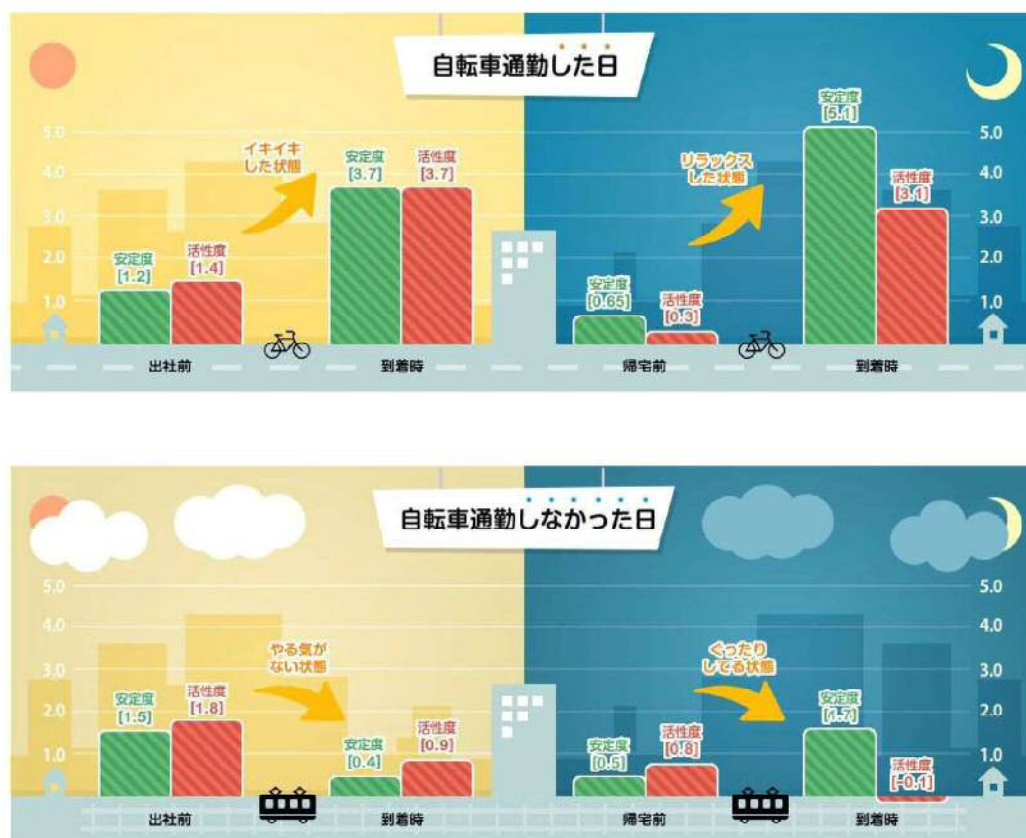


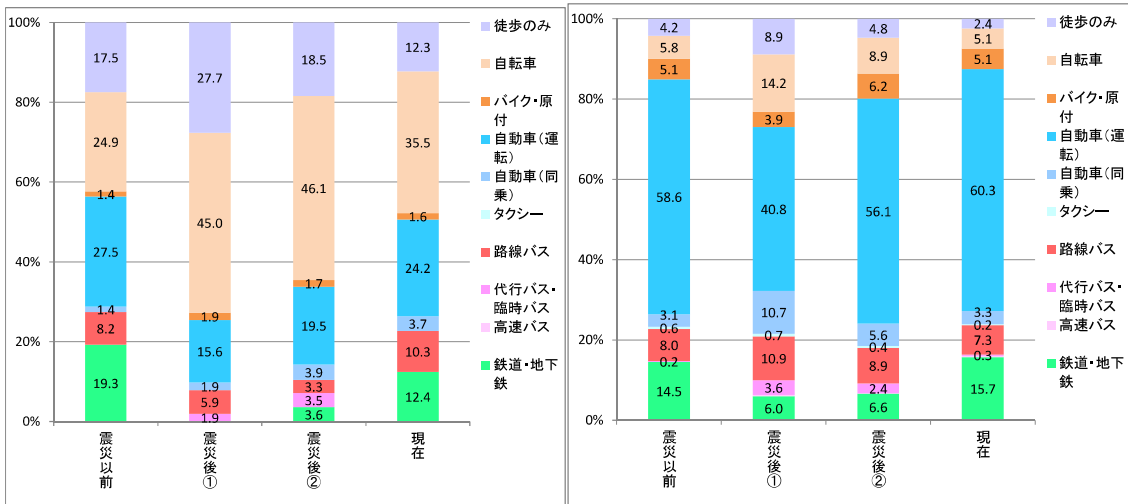
図 2-47 自転車通勤による気分の安定度・活性度の変化

出典：自転車通勤導入に関する手引きより



参考：災害時の自転車の活用（東日本大震災時の自転車利用）

- IBS 研究活動報告「東日本大震災後の行動実態・意識からみた都市構造・都市交通の課題」（IBS Annual Report 研究活動報告 2012 P.15-20）によると、震災1ヶ月後には、特に都心周辺で自転車の構成比が大きくなっています。
- 震災後①（3月下旬）はガソリンの不足と地下鉄が運行していなかったため郊外から都心に通勤する人がバスを利用し、その結果バスが混むようになったため都心周辺の人が自転車利用に変えたものと推察されます。
- 震災後②（4月中旬）にはバスの混雑は緩和されたが、都心周辺の自転車利用の割合は高いままだった。現在（平成23年10月頃）も以前までは戻っていません。



＜都心周辺（都心を除く3km圏内）＞

＜郊外＞

図 2-48 震災後の利用交通手段構成（通勤通学）

出典：東日本大震災後の行動実態・意識からみた都市構造・都市交通の課題、IBS Annual Report 研究活動報告 2012 P.15-20 より



図 2-49 公共交通の運休とガソリン不足で自転車通勤する人たち（仙台市の事例）

出典：時事通信社

(4)ルール・マナー啓発

ア 現状

(7) 年齢段階に応じた自転車安全教育

- 児童・生徒向けの自転車乗り方教室や交通安全教室、高齢者向けの啓発活動など、各年齢段階に合わせた交通安全教育を実施しています。

表 2-2 年齢段階別の主な実施内容

教育時期	事業名	授業タイプ	開催場所	対象	内容
幼児期	訪問指導	座学・体験(実技)	保育園・幼稚園	幼児・保護者	車両には気をつける旨の講義と歩き方教室
	三歳児検診	啓発	区役所	保護者	検診に訪れた保護者に啓発
小学校	自転車乗り方教室	座学・体験(実技)	小学校	小学生	川崎市立全小学校
	チリリン・タイム	座学	小学校	小学生	チリリン・タイムの配布等
中学校・高校	チリリン・タイム	座学	中学校・高校	中・高生	チリリン・タイムの配布等
	交通安全教室	体験	中学校・高校	中・高生	警察官による講話
	スクエアドストレイト	体験	中学校・高校	中・高生、保護者	委託による実演
成人	成人式の日啓発	啓発	等々力	新成人	自転車小冊子の配布
高齢者	自宅訪問	訪問・啓発	高齢者宅	高齢者	自転車を含む交通・防犯のちらしの手渡し
	交通安全教室	座学	老人いこいの家等	高齢者	申し込みによる受け付けで、講義とDVDによる学習
	敬老会	啓発	市民館	高齢者	歩行や自転車を含む車両の運転の注意喚起



図 2-50 自転車の乗り方教室



図 2-51 自転車シミュレーターによる啓発

(イ) キャンペーンによるマナー啓発

- 自転車マナーアップキャンペーンを実施し、街頭で自転車利用マナーに関するリーフレットを配布するなど、啓発活動を実施しています。



図 2-52 キャンペーンによるマナー啓発

表 2-3 キャンペーンにおける主な啓発活動例

事業名	開催場所	対象	内容
各季のキャンペーン(春・夏・秋・年末)	各地区にて	全て	啓発品の配布
5月の自転車マナーアップ強化月間	各地区にて	全て	啓発品の配布

(ウ) マナーアップ指導員による指導

- 自転車利用ルールの周知やマナーの向上を図るため、制服姿の「自転車マナーアップ指導員」が市内を巡回し、マナー違反者に交通安全を呼びかける啓発活動を実施しています。
- 平成 30 年度には、マナー違反者に対し、指導員による助言内容や、自転車安全利用五則の記載されたマナーアップカードを交付しています。



(平成 30 年度の交付指導件数 5,045 件)。

図 2-53 マナーアップ指導員による指導

切り取り線

自転車マナーアップカード

令和 年 月 日

次の事項を参考に、交通ルール、マナーを守って安全運転に努めてください。

【アドバイス】

ルールとマナーを守って安全に

- 信号を守りましょう。
- 一時停止(止まれ)場所では必ず止まって安全確認しましょう。
- 車道では、左側を通行しましょう。
- 自転車は車道通行が原則です。(歩道通行は例外です)
- 二人乗りはやめましょう。
- 横に並ばず、一列で通行しましょう。
- ヘルメット、傘差し、携帯電話使用等の「ながら運転」は注意力が低下したり、適正な操作ができず危険です。
- 踏切では、必ず止まって安全確認しましょう。(渡るときは、押して歩くようにしましょう)
- 歩道などでは、歩行者の通行を優先しましょう。
- 交通規制(道路標識など)に従って通行しましょう。
- 暗くなったら早めにライトをつけましょう。

自転車損害賠償責任保険等の加入が義務化されます
乗る人みんな、保険に入ろう！

10月から神奈川県内で自転車に乗る人は、自転車賠償責任保険等の加入が義務化されます。(詳細は裏面へ)

川崎市 自転車マナーアップ指導員

自転車安全利用五則

- 1 自転車は、車道が原則、歩道は例外
- 2 車道は左側を通行
- 3 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
- 4 安全ルールを守る
- 5 子どもはヘルメットを着用

神奈川県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例
昨今の自転車事故の状況に鑑み、自転車の安全で適正な利用と自転車損害賠償責任保険等(※)の加入義務を柱とした神奈川県条例が施行されました。
本条例により、神奈川県内で自転車に乗る人は令和元年10月から自転車損害賠償責任保険等への加入が義務化されます。

※自転車向け保険のほか、自動車保険や火災保険の特約(個人賠償責任保険)、PTA保険、TSマーク付帯保険などがあります。まずは加入中の保険を確認してみましょう。

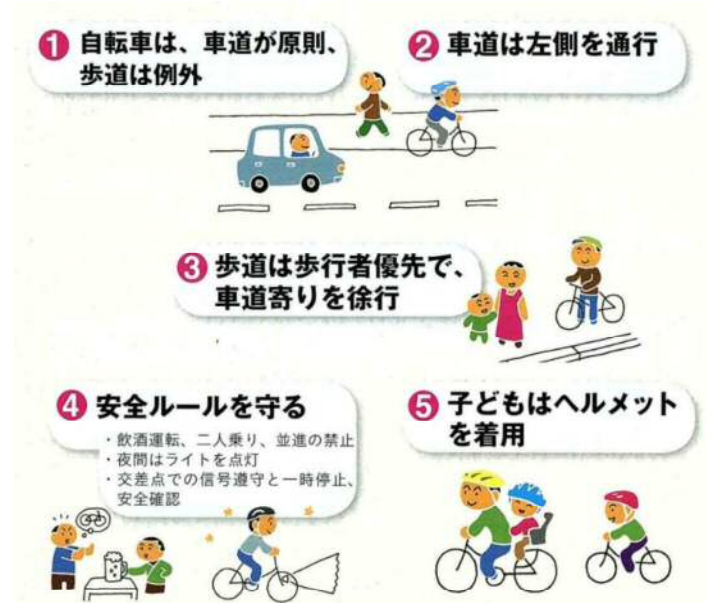
川崎市市民文化局地域安全推進課 (電話044-200-2266)
一般社団法人 川崎市交通安全協会

図 2-54 自転車マナーアップカード

参考：自転車の通行ルールについて

○自転車安全利用五則

- ・平成 19 年 7 月中央交通安全対策会議交通対策本部決定より、自転車に関する交通秩序の整序化を図り自転車の安全利用を促進するため、自転車の安全利用五則が定められました。



※例外的に歩道通行が認められている場合

- 標識や標示により自転車の歩道通行を許可しているとき
- 13歳未満、70歳以上の方又は身体の不自由な方が自転車を運転するとき
- 自転車の通行の安全を確保するため歩道通行することがやむを得ないと認められるとき

○悪質な自転車運転者への安全講習の義務化

- ・平成 27 年 6 月 1 日の改正道路交通法の施行に伴い、自転車運転中に危険行為を繰り返した場合「自転車運転者講習」の受講が義務付けられました。

悪質な自転車運転者の講習義務化

3年以内に2回以上「危険行為」を繰り返した者に対し、公安委員会は自転車の運転による交通の危険を防止するための講習を受けるよう命令することができます。
受講しなかった場合には5万円以下の罰金が科せられます。

<ul style="list-style-type: none"> ・ 信号無視 ・ 通行禁止違反 ・ 歩行者用道路での歩行者妨害 ・ 通行区分違反 ・ 路側帯での歩行者妨害 ・ 遮断機が下りた踏切への立入り ・ 交差点での優先道路通行車の妨害等 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 右折時の直進車等優先車妨害 ・ 環状交差点安全通行義務違反等 ・ 一時停止違反 ・ 歩道での歩行者妨害等 ・ ブレーキ不備の自転車運転 ・ 酒酔い運転 ・ 安全運転義務違反
---	--

図 2-55 自転車の通行ルール

(I) 自転車損害賠償責任保険等の加入が義務化

- 神奈川県では、自転車対歩行者の交通事故の増加や重大事故の発生、全国での自転車事故加害者への高額賠償事例などから、自転車の安全で適正な利用の促進と自転車損害賠償責任保険等を柱とした条例を制定しています。
- 令和元年10月1日からは、自転車損害賠償責任保険等の加入が義務化されました。

神奈川県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例の概要

1 目的

県内における自転車対歩行者の交通事故の増加や重大事故の発生、全国での自転車事故加害者への高額賠償事例などから、自転車の安全で適正な利用の促進と自転車損害賠償責任保険等（※）の加入義務化を柱とした条例を制定する。

2 内容

(1) 自転車の安全適正利用のための取組み

県、県民、自転車利用者等の責務や取組みについて規定する。

- ア 県による総合的な施策の策定・実施と県民等への情報の提供・支援
- イ 県の施策に対する県民、事業者、交通安全団体の協力
- ウ 自転車利用者による自転車安全利用の実施

(2) 交通安全教育の実施

学校、家庭等における交通安全教育について規定する。

- ア 学校における交通安全教育、指導・啓発
- イ 自転車通勤の従業員に対する自転車安全利用の教育・啓発
- ウ 幼児、児童及び高齢者へのヘルメット等の着用



(3) 自転車損害賠償責任保険等の加入義務化

自転車利用者等に自転車損害賠償責任保険等の加入を義務付けるとともに、自転車小売店や学校における加入の確認について規定する。

- ア 自転車利用者、保護者、事業者、自転車貸付業者の保険加入義務
- イ 自転車小売等業者による自転車購入者等の保険加入の確認
- ウ 学校における自転車通学者の保険加入の確認

3 施行期日

平成31年4月1日。ただし、2(3)については平成31年10月1日。

※ 自転車損害賠償責任保険等

自転車の利用に起因する事故により他人の生命又は身体を害した場合における損害を填補することができる保険又は共済をいう。

〔 自転車向け保険のほか自動車、火災保険の特約（個人賠償責任保険）、PTA保険、T Sマーク付帯保険などがある。 〕

図 2-56 神奈川県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例の概要

出典：神奈川県ホームページより

(オ) 川崎駅東口周辺エリアにおける自転車の走行抑制

- 「川崎駅東口周辺地区総合自転車対策基本計画」及び「同実施計画」により、川崎駅東口駅前広場周辺エリアにおける自転車の走行抑制として、「押し歩きエリア」を設定し啓発活動を行うとともに、市役所通りの自転車通行の利用ルールの周知等も実施しています。



図 2-57 川崎駅東口駅前の自転車押し歩きエリア



イ 課題

(7) 自転車関連事故の特性

自転車関連事故では、自転車利用者の法令違反が多く発生

- 自転車関連事故のうち約 63%の事故で自転車利用者が何らかの法令違反が見受けられます。

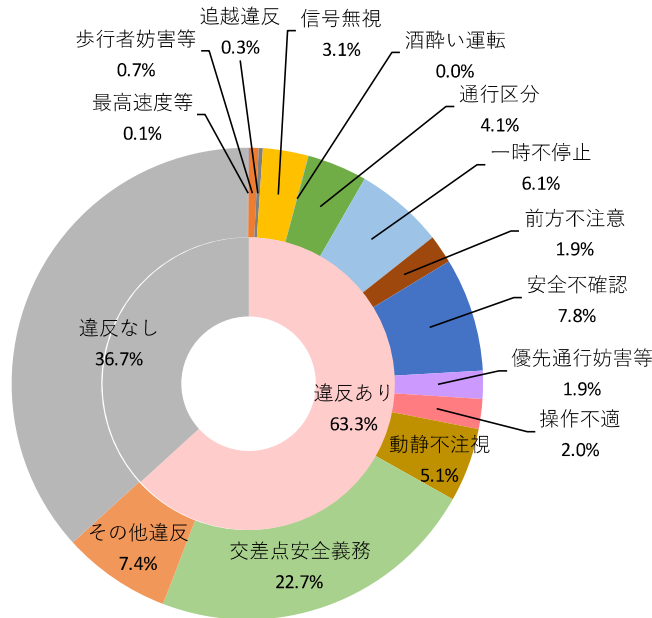


図 2-58 川崎市内の自転車関連事故における法令違反の状況(平成 27 年～平成 30 年)

出典：神奈川県警察本部提供のデータより

30 歳代、40 歳代、65 歳以上が占める割合が高い

- 自転車関連事故の発生状況を年齢層別に見ると、近年は 30 歳代、40 歳代、65 歳以上が占める割合が高くなっています。

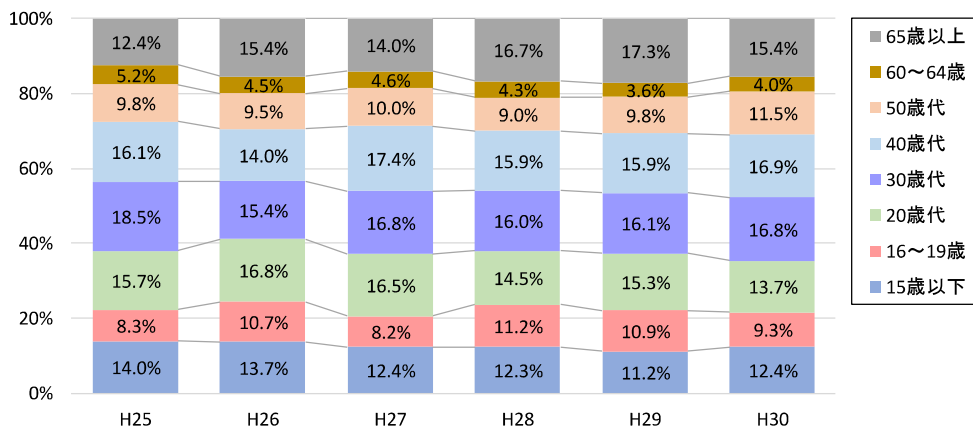


図 2-59 川崎市内の年齢層別自転車関連事故発生割合

出典：神奈川県警察本部提供のデータより

(イ) ルールの認知・遵守状況

ルールの認知率に対して、遵守率が低い

- かわさき市民アンケートによる自転車利用ルールの認知状況を見ると、「自転車乗用中に、危険行為を3年間に2回以上繰り返した運転者は、公安委員会による自転車講習を受講しなければならない」が26.9%と最も低いです。また、「子どもへのヘルメット着用努力義務」のように6割に満たないルールもありますが、大半のルールについて7~8割の方が「知っている」と回答しています。
- 一方で、自転車利用ルールの遵守状況では、「守っている」と回答した方が5~6割の項目が多く、ルールは知っているが、守っていない人がいる状況にあります。

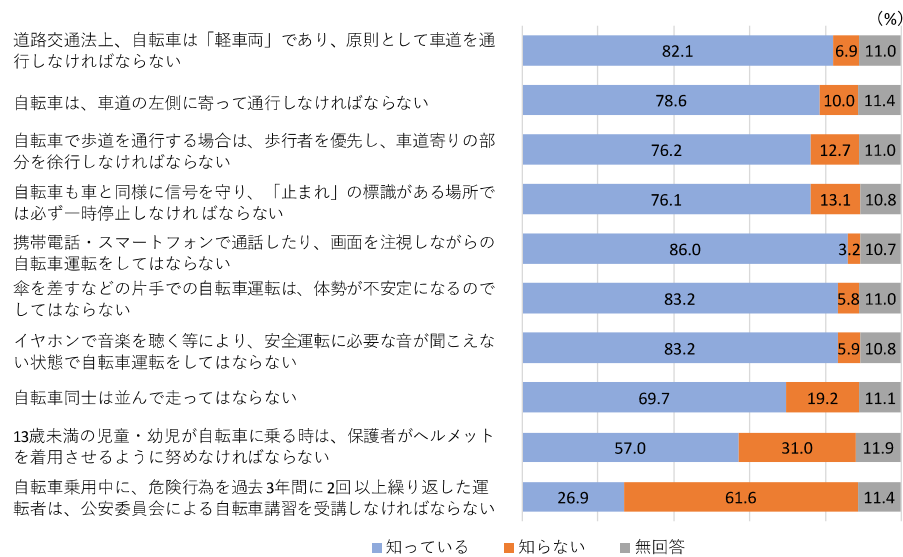


図 2-60 自転車利用ルールの認知状況

出典：平成30年度かわさき市民アンケート報告書より

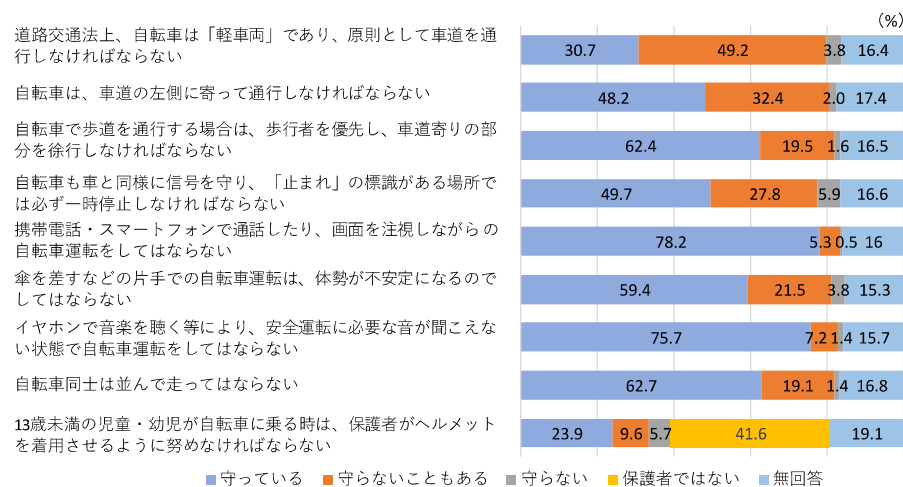


図 2-61 自転車利用ルールの遵守状況

出典：平成30年度かわさき市民アンケート報告書より

(ウ) 自転車利用ルールを教わった経験

自転車利用ルールを「教わったことはない」人への、教育の場の構築が必要

- かわさき市民アンケートによる「自転車利用ルールを教わった経験」を見ると、「教わったことがある」が7割程度で、「小学校で教わった」が37.7%となっています。
- 「教わったことはない」が25.3%存在しています。

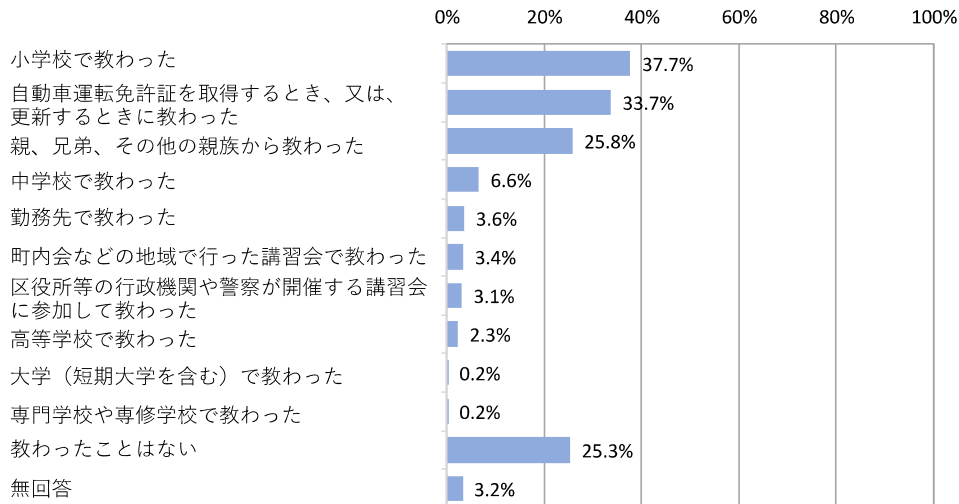


図 2-62 自転車利用ルールを教わった経験

出典：平成30年度かわさき市民アンケート報告書より

(I) 自転車走行ルールを学ぶ機会への参加有無

自転車走行ルールを学ぶ機会への、参加促進に向けた取組が必要

- かわさき市民アンケートによる「自転車利用ルールを教わった経験」を見ると、「参加したくない（できない）」が64.4%と最も多くなっています。
- 曜日・時間帯の条件付きを含めて「参加したい」割合は3割程度となっています。

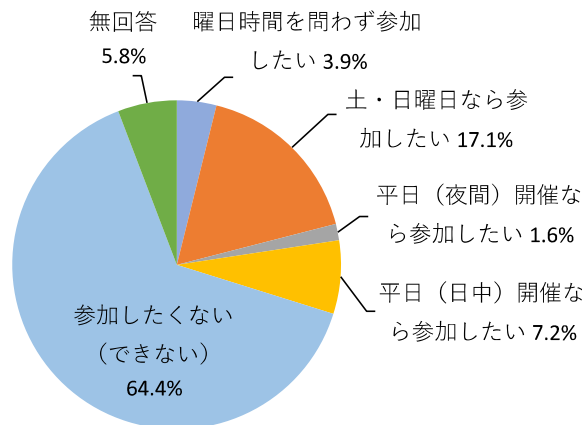


図 2-63 自転車走行ルールを学ぶ機会への参加有無

出典：平成30年度かわさき市民アンケート報告書より

(オ) 自転車の利用について

交通ルールや事故の危険について意識していない人が一定数おり、意識の向上が必要

- かわさき市民アンケートによる「自転車の利用について」の意見を見ると、「自転車での交通事故」「自転車の交通違反」「交通ルール」について意識している人が半数以上存在している一方、意識していない人も一定数存在しています。

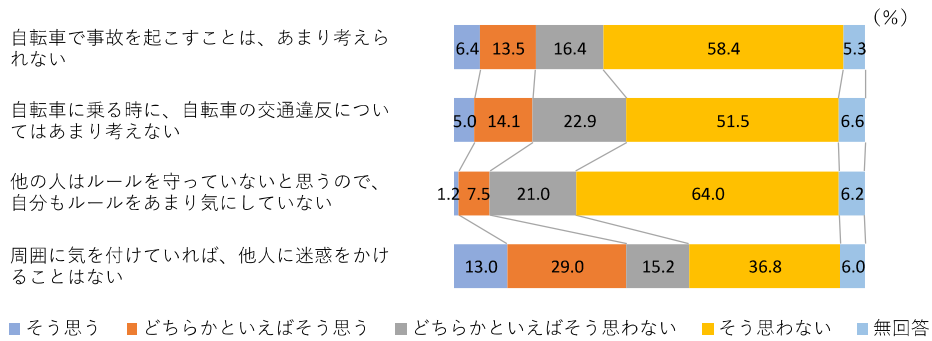


図 2-64 自転車の利用について

出典：平成 30 年度かわさき市民アンケート報告書より

(カ) 自転車損害賠償責任保険の加入状況

自転車損害賠償責任保険への加入促進が必要

- 自転車関連事故では、自転車利用者が被害者となる事故だけではなく、加害者となり、多額の損害賠償を求められる事例も増加しています。

【高額賠償事例】(一般社団法人 日本損害保険協会「自転車事故と保険」より作成)

■ 自転車が高速で坂を下り、歩行者に衝突
夜間、小学生が前方不注意のまま高速で坂を下っていたところ、歩行者と衝突し、転倒させて頭蓋骨の骨折により意識が戻らない状態にさせた。

損害賠償額 9,521万円 (保護者に対して)

■ 男子高校生の運転する自転車が車道を斜めに横断し、対向車線を自転車で直進してきた24歳の男性会社員と衝突
男性会社員には言語機能の喪失など重大な障害が残った。

損害賠償額 9,266万円

- 市内アンケート調査では、自転車保険に加入していると答えた人の割合は約 5 割でした。

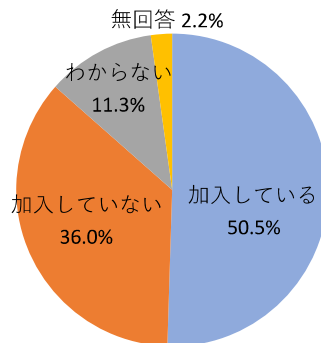



図 2-65 自転車事故を対象とした損害賠償保険の加入について

出典：平成 30 年度かわさき市民アンケート報告書より





第3章

計画の考え方

1 基本方針

本市では、「川崎市総合都市交通計画」に基づき、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、地域状況等を踏まえた利用環境の整備や自転車の活用などに取組むこととしています。

これまで自転車に関わる取組として、通行環境の整備、駐輪対策、ルール・マナーの啓発などの取組を、それぞれ個別に実施してきました。今後も、これまでの取組についてもより一層の充実を図るとともに、自転車活用推進法の施行を契機に「自転車の活用」という新たな視点を加え、商業・産業・観光などの分野において川崎市の魅力を発信していく新たな取組を実施していくため、互いに連携し、効果を高め合いながらそれぞれの取組を進めていく必要があります。

そこで、自転車活用推進法の基本理念を踏まえて、平成30年3月に策定した「川崎市自転車利用基本方針」で定めた「通行環境整備」「駐輪対策」「自転車の活用」「ルール・マナー啓発」の4つの視点に対して「目標」を設定し、政策を展開していきます。



図 3-1 施策の連携イメージ

視点1：通行環境整備

【目標】自転車・歩行者・自動車が道路を安全、安心、快適に利用できる自転車通行環境の創出

【課題1】連続的な自転車の通行環境の確保

- ・自転車や歩行者が安全・安心して通行できる空間を確保するため、連続的な自転車通行環境の整備が必要です。
- ・整備にあたっては、地域の特性やニーズ、道路状況等を踏まえ、整備路線や整備形態を選定することが必要です。
- ・特に自転車や歩行者が集まる鉄道駅周辺エリアについて、優先的に整備を進めていく必要があります。
- ・整備実施後は適正な管理を行い、良好な自転車通行環境を維持することが必要です。

【課題2】自転車関連事故のさらなる抑制

- ・自転車関連事故のさらなる抑制に向け、通行環境の整備により、自転車通行位置を明確化することで、安全性の向上を図る必要があります。
- ・自転車通行環境整備箇所（路線）の情報を発信し、自転車利用者が安全で快適に通行できるルートを選択を可能にすることで、安全性の向上を図ります。

【方針1】安全で快適な自転車ネットワークの構築

- 自転車ネットワーク計画の推進
- 状況に応じた通行空間の確保

【方針2】自転車通行環境の適正管理

- 自転車通行環境整備台帳の作成
- 整備状況の情報発信

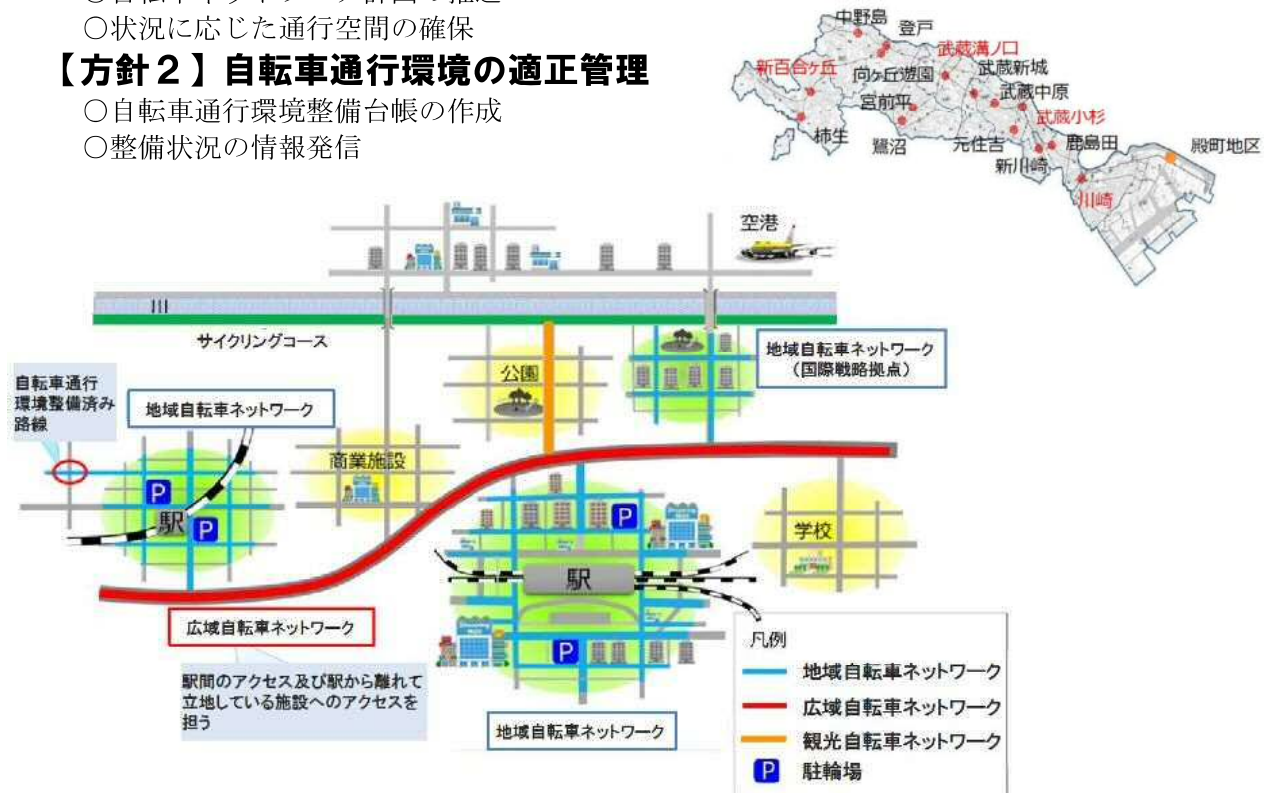


図3-2 自転車ネットワークイメージ図

視点2：駐輪対策

【目標】地域の特性や利用者のニーズに応じた、 自転車を適切に止められる駐輪環境の構築

【課題1】駐輪場のさらなる利便性向上

- ・駐輪場へのアクセスのための通行環境が整備されておらず、駅周辺の歩行空間において歩行者との輻輳が生じているケースがあるため、アクセス性の向上が必要です。
- ・利用者のニーズに対応するため、買い物客等の短時間利用者向けの時間単位の利用設定や、チャイルドシート付などの大型自転車でも利用しやすい駐輪場への対応が必要です。

【課題2】駐輪場の確保

- ・駐輪場が不足している地域（駅）では、周辺の地域特性に合わせた駐輪場の配置・確保が必要です。

【課題3】放置自転車のさらなる抑制

- ・自転車利用者への啓発や、放置自転車の撤去活動を引き続き行なっていく必要があります。また、駐輪場の利用率を上げることも重要です。

【方針1】駐輪場の利用促進

- 駐輪ニーズに応じた対応
- 施設情報の提供促進

【方針2】地域特性に合わせた駐輪場の適正な配置・確保

- 駐輪場の適正配置の検討
- 適正量の駐輪場確保

【方針3】放置対策の推進による適正な自転車利用への誘導

- 放置自転車の抑制に向けた啓発手法の検討



図 3-3 駐輪対策イメージ図

視点3：自転車の活用

【目標】身近な乗り物として自転車の役割を拡大し、地域の新たな魅力発見と活力の向上

【目指す方向性1】自転車の新たな魅力や活用方法の発見

- ・自転車のもつ特徴やメリット、様々な活用方法について知ってもらうことで、自転車の魅力発見や、様々な活用機会の創出が期待できます。
- ・観光やレジャー、災害など、市民の生活やまちづくりの視点から、これまで自転車を活用していなかった分野における活用の可能性があります。

【目指す方向性2】自転車利用による利便性向上と地域の魅力発見

- ・自転車の利用によって、人々の行動範囲の広がりや、地域の回遊性向上が期待できるとともに、地域の新たな魅力を発見する機会につながります。

【目指す方向性3】安全・適正な自転車利用へ向けたさらなる施策の充実

- ・今後、自転車の活用を促進するためには、自転車を安全に利用する環境づくりをさらに推進していく必要があります。

【方針1】自転車に親しむ機会の創出

- サイクルスポーツの環境づくり、市民の健康の保持増進、市民の体力向上
- 観光客の来訪促進、地域活性化の支援、シェアサイクル施設の整備

【方針2】新たな分野への自転車の活用

- 業務利用や災害時の活用など新たな分野で自転車を活用

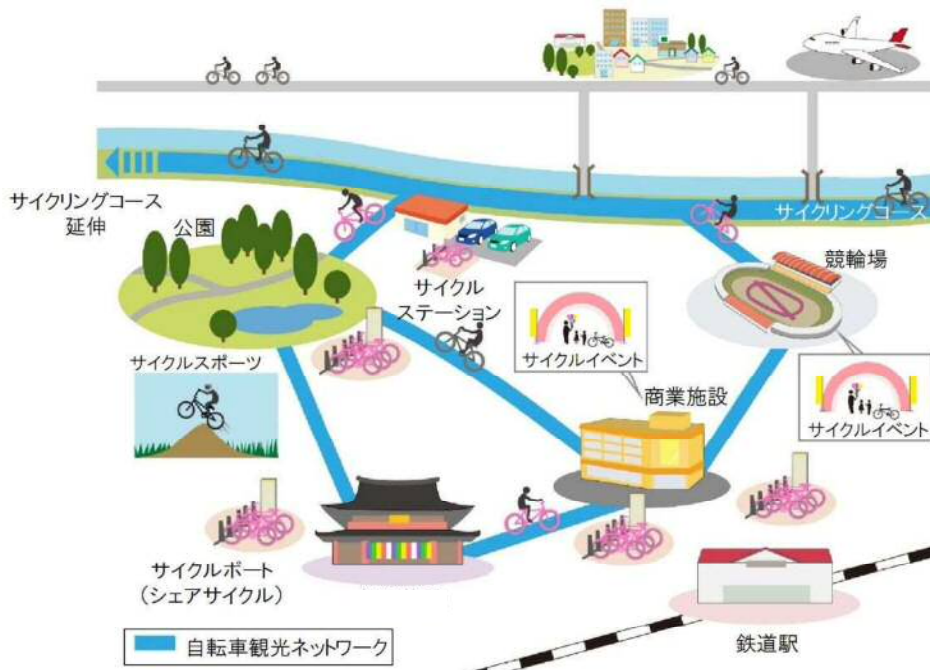


図 3-4 自転車の活用イメージ図

視点4：ルール・マナー啓発

【目標】ルール・マナーの啓発による交通事故防止

【課題1】より多くの人への安全教育の機会の構築

- ・繰り返し学習する機会の構築に向け、各年齢段階における教育・学習機会の充実や、継続的な啓発活動が必要です。
- ・特に、事故の当事者となる割合の高い成人に対する教育の場の構築と、参加促進に向けた施策の展開が必要です。
- ・多くの人に自転車の安全利用について知ってもらい、行動してもらうために、発信力のある広報・啓発が必要です。

【課題2】自転車事故の発生状況や利用者の実態に合わせた対策の検討・実施

- ・交通事故を未然に防ぐため、自転車利用ルールの認知度・遵守率の向上や、交通違反に対する指導や啓発、また、自転車整備不良への注意喚起が必要です。
- ・事故による損害賠償に対する意識の向上や、自転車損害賠償責任保険等への加入促進が必要です。



【方針1】交通ルールの周知・徹底とマナーの向上

- 年齢段階に応じた自転車等交通安全教育の推進
- 交通ルールの見える化の推進
- 自転車利用ルールの広報・啓発を推進
- 交通ルール違反に対する指導・誘導・取締りの強化

【方針2】自転車の安全・安心利用に備える

- 自転車損害賠償責任保険等への加入促進
- 自転車点検整備の促進

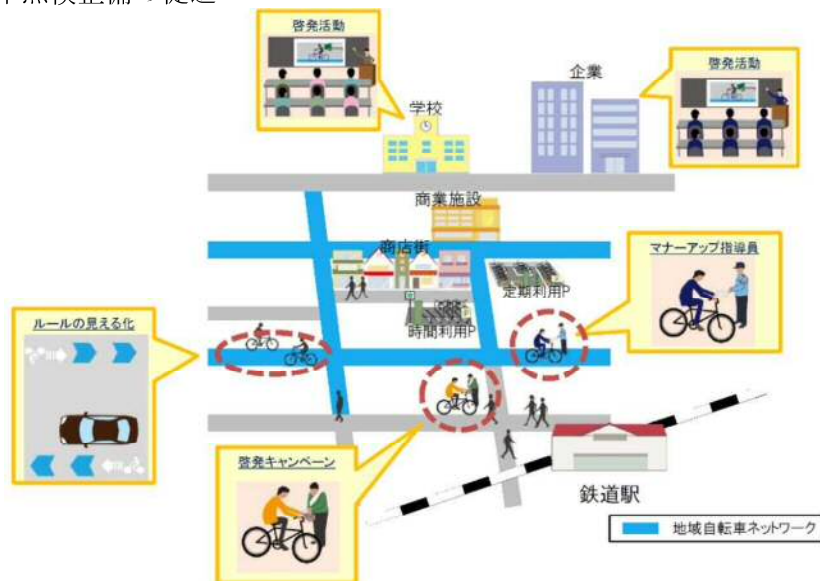


図 3-5 ルール・マナー啓発イメージ図

2 政策及び施策の体系

本計画では、「通行環境整備」「駐輪対策」「自転車の活用」「ルール・マナー啓発」の4つの視点を「基本政策」、方針を「政策」とし、効果的な各政策を推進するため、具体的な取組内容について策定するものです。

基本政策	政策及び施策
通行環境整備	<p>【政策1-1】安全で快適な自転車ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 施策1-1-1 自転車ネットワークの構築 ・ 施策1-1-2 シェアサイクル実証実験で得られるビッグデータを活用した自転車通行環境の整備 ・ 施策1-1-3 路外駐車場等の整備及び違法駐車取締りの推進 <p>【政策1-2】自転車通行環境の適正管理</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 施策1-2-1 自転車通行環境の適正な維持管理及び改善の検討 ・ 施策1-2-2 自転車通行環境の整備状況の情報発信
	駐輪対策

基本政策

政策及び施策

自転車の活用

【政策3-1】自転車に親しむ機会の創出

- ・ 施策3-1-1 シェアサイクル事業の促進
- ・ 施策3-1-2 観光来訪のための自転車利用の促進
- ・ 施策3-1-3 サイクルスポーツ活性化の環境づくり
- ・ 施策3-1-4 自転車を利用した健康づくりや環境負荷の低減に関する広報の推進

【政策3-2】新たな分野への自転車の活用

- ・ 施策3-2-1 自転車の業務利用の促進
- ・ 施策3-2-2 自転車を活用した国際交流の促進
- ・ 施策3-2-3 公共交通と自転車の連携および利用促進
- ・ 施策3-2-4 災害時の自転車の有効活用

ルール・マナー啓発

【政策4-1】交通ルールの周知・徹底とマナーの向上

- ・ 施策4-1-1 年齢段階に応じた自転車等交通安全教育の推進と交通ルールの見える化の推進
- ・ 施策4-1-2 自転車利用ルールの広報・啓発の推進
- ・ 施策4-1-3 ルールとマナーの周知・徹底

【政策4-2】自転車の安全・安心利用に備える

- ・ 施策4-2-1 自転車損害賠償責任保険等への加入促進
- ・ 施策4-2-2 安全性の高い製品購入につながる広報啓発
- ・ 施策4-2-3 自転車点検整備の促進



第4章

各政策の展開

基本政策 1 通行環境整備

自転車ネットワークを構築し、自転車通行空間の整備を行うとともに、適正に維持管理を行うことで、「自転車・歩行者・自動車が道路を安全、安心、快適に利用できる環境の創出」を目指します。

【政策 1-1】安全で快適な自転車ネットワークの構築

- 自転車利用や事故が多い区域等において、安全で快適な自転車通行環境の整備を推進するとともに、シェアサイクルの移動データなどを活用するなど、利用実態に応じた自転車ネットワークを構築します。
- 都市計画道路の整備や無電柱化などの機会をとらえて、自転車ネットワークの拡大を目指します。
- 整備した箇所の自動車駐車対策を着実に実施し、自転車利用の快適性の向上に努めます。

施策 1-1-1 自転車ネットワークの構築

自転車ネットワークの構築に向けて、自転車利用や事故が多い区域の路線等について安全で快適な自転車通行環境の整備を推進するとともに、将来的に市内全域に自転車ネットワークを展開するため、その他の路線についても、地域の実情に応じた生活道路での安全対策や、幹線道路の整備、無電柱化などに合わせた、自転車通行空間の確保に向けた検討を進めます。

総合計画における 関連する事務事業	施策内容・目標		
	令和2年度	令和3年度	令和4年度以降
自転車通行環境整備事業	●自転車通行環境整備に向けた計画的な取組の推進		
	・自転車ネットワークの構築に向けた自転車通行環境整備の推進	→	事業推進
	・地域の実情に応じた生活道路での安全対策の実施	→	
道路改良事業	●都市計画道路等の幹線道路網の整備の推進		
	・自転車ネットワークの構築に向けた幹線道路の整備に合わせた自転車通行環境整備の推進	→	事業推進
	・その他の幹線道路の整備に合わせた自転車通行空間の確保に向けた検討	→	

総合計画における 関連する事務事業	施策内容・目標		
	令和2年度	令和3年度	令和4年度以降
羽田連絡道路整備事業	●羽田連絡道路整備に向けた取組の推進		
	・羽田連絡道路の整備に 合わせた自転車道の完 成		

※自転車ネットワーク構築に向けた具体的な取組内容については、「川崎市自転車ネットワーク計画（平成31年3月策定）」に位置付けています。

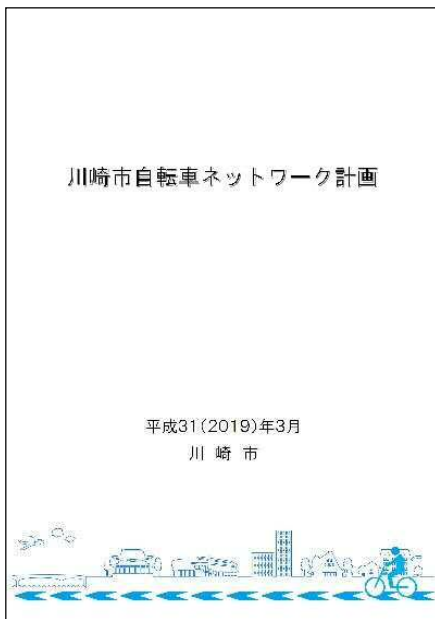


図 4-1 川崎市自転車ネットワーク計画



図 4-2 自転車通行環境の整備に伴うキャンペーンの実施

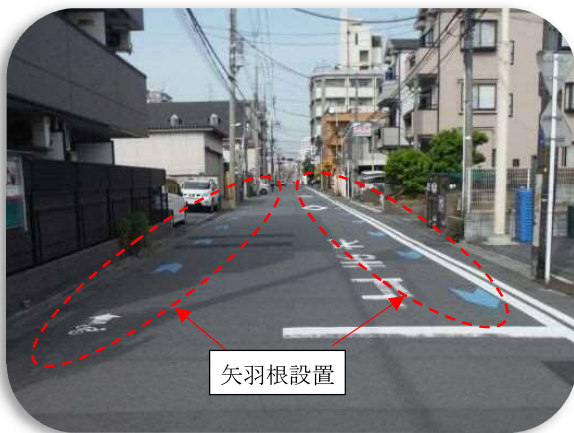


図 4-3 地域の実情に応じた生活道路での安全対策の実施（市道元木9号線）



図 4-4 幹線道路の整備に合わせた自転車通行環境の整備（主要地方道東京丸子横浜）

**施策 1-1-2 シェアサイクル実証実験で得られるビックデータを活用した
自転車通行環境の整備**

シェアサイクル実証実験で得られたデータを、新たな路線選定や整備の優先順位の
設定などに活用することを検討し、効率的・効果的な自転車通行環境の整備を推進
します。

総合計画における 関連する事務事業	施策内容・目標		
	令和2年度	令和3年度	令和4年度以降
自転車活用推進事業	●自転車の活用に向けた取組の推進		
	・シェアサイクル実証実験による移動データ等の取得		
自転車通行環境整備事業	●自転車通行環境整備に向けた計画的な取組の推進		
	・自転車通行環境整備への移動データ等の活用検討		→



【(少) 水色⇒青色⇒赤色 (多)】

ヒートマップ*分析の例



【移動の起終点を表示】

from to 分析の例

図 4-5 ビックデータの活用

※シェアサイクルの利用台数や滞在時間に応じて、色や濃淡として可視化した図のこと

施策 1 - 1 - 3 路外駐車場等の整備及び違法駐車取締りの推進

路上の駐停車を低減し、自転車を含む車両が円滑に通行できるよう駐車施設の附置等に関する条例の規定に基づく駐車場の確保や荷さばき用駐車スペースの確保に向けた検討を進めます。

また、関係機関と連携して、沿道状況等を踏まえた自転車通行環境への駐停車対策を検討するとともに、違法駐車への取締りに向けた取り組みを推進します。

総合計画における 関連する事務事業	施策内容・目標		
	令和2年度	令和3年度	令和4年度以降
駐車施設整備推進事業	●駐車場法及び条例等に基づく路外駐車場や付置義務駐車場の整備推進		
	・ 駐車施設設置に関する協議・指導		➤ 事業推進
駐車施設整備推進事業	●川崎駅周辺地区における荷さばき対策の推進		
	・ 無秩序な路上荷さばきの抑制の継続実施		➤ 事業推進
自転車通行環境整備事業	●自転車通行環境整備に向けた計画的な取組の推進		
	・ 関係機関と連携した自転車通行環境への駐停車対策の検討及び実施		➤ 事業推進



図 4-6 路外駐車場への入庫車両に対する対策例（主要地方道東京丸子横浜線）

【政策 1 - 2】自転車通行環境の適正管理

- 自転車通行環境を適正に維持管理や改善することで、安全・安心・快適に利用できる環境を整えるとともに、自転車利用者に対して整備状況を情報発信します。

施策 1 - 2 - 1 自転車通行環境の適正な維持管理及び改善の検討

自転車通行環境の施設管理台帳を作成・管理するとともに、定期的に点検を行い、計画的に維持補修を行うなど、適正に維持管理を行います。

また、自転車、歩行者、自動車の安全と円滑な通行を確保するため、関係機関と連携して道路標識や道路標示等の適切な設置や運用に努めるとともに、現地の利用状況等に応じた自転車通行環境の安全性・快適性の改善を検討します。

総合計画における 関連する事務事業	施策内容・目標		
	令和2年度	令和3年度	令和4年度以降
自転車通行環境整備事業	●自転車通行環境整備に向けた計画的な取組の推進		
	○自転車通行環境の安全性・快適性の改善 ・自転車通行環境の施設管理台帳の管理 ・自転車通行環境の定期的な点検及び維持補修		→ 事業推進
安全施設整備事業	●道路安全施設の整備および維持補修		
	・道路標識、防護柵、カーブミラーなどの整備、維持補修の継続実施		→ 事業推進



図 4-7 自転車通行環境整備台帳



図 4-8 自転車通行環境の維持管理

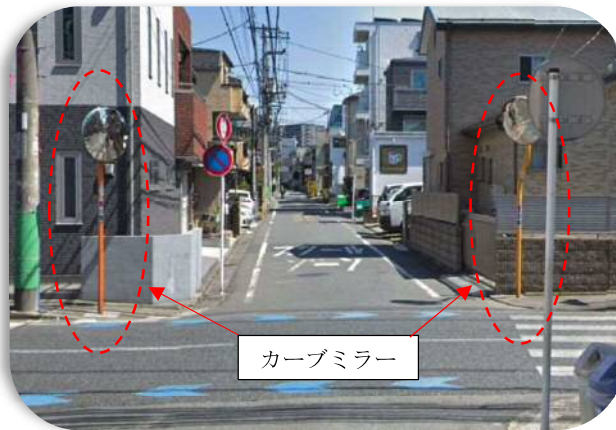


図 4-9 カーブミラー設置状況

施策 1-2-2 自転車通行環境の整備状況の情報発信

自転車利用者へ安全で快適なルートを選択できるように情報通信技術等による、自転車通行環境の整備状況について情報発信を行います。

総合計画における 関連する事務事業	施策内容・目標		
	令和2年度	令和3年度	令和4年度以降
自転車通行環境整備事業	●自転車通行環境整備に向けた計画的な取組の推進		
	・情報通信技術等を活用した自転車通行環境の整備状況の情報発信		→ 事業推進



図 4-10 自転車通行環境整備箇所図 (ガイドマップかわさき)