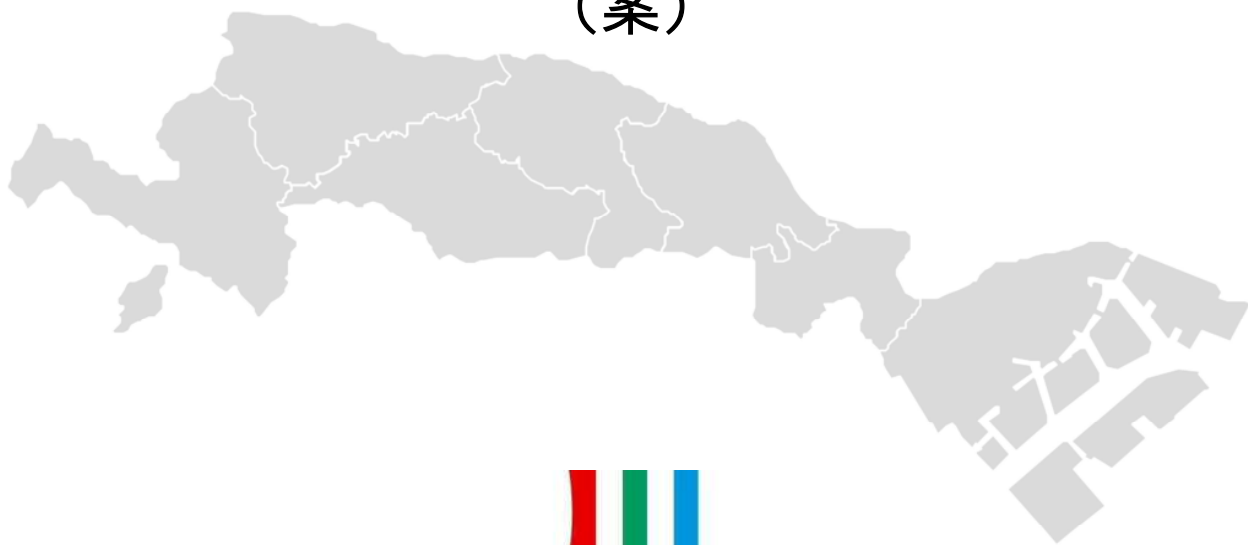


川崎市自転車利用基本方針

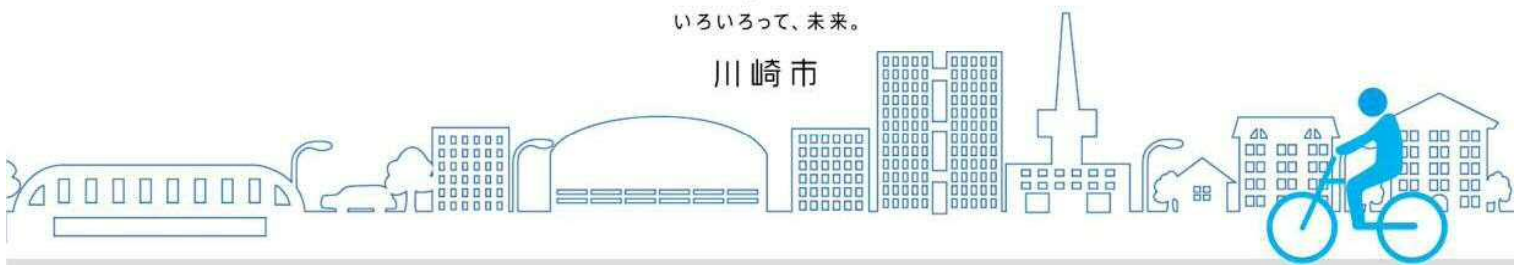
(案)



Colors, Future!

いろいろって、未来。

川崎市



目次

1. 自転車利用基本方針策定の背景・目的.....	1
(1) 背景と目的.....	1
(2) 自転車利用基本方針の位置づけ等.....	2
(3) 自転車に関わる社会的な動向.....	3
2. 川崎市における自転車の利用状況と取組の考え方.....	10
(1) 自転車の利用状況.....	10
(2) 自転車の利用目的.....	11
(3) 自転車を利用する距離.....	13
(4) 本市における自転車の取組の考え方.....	14
3. これまでの取組と課題.....	15
(1) 自転車通行環境の整備.....	15
(2) 駐輪環境の整備.....	20
(3) ルール・マナーの教育・啓発活動.....	24
4. 自転車活用の可能性.....	31
(1) 地形や立地.....	31
(2) 周辺都市の状況.....	31
(3) 多摩川サイクリングコース.....	32
5. 自転車利用基本方針の考え方.....	33
6. 4つの視点と基本方針.....	34
(1) 通行環境整備.....	35
(2) 駐輪対策.....	41
(3) 自転車の活用.....	44
(4) ルール・マナー啓発.....	47
7. 自転車利用基本方針策定後の流れ.....	50
参考資料.....	51

1. 自転車利用基本方針策定の背景・目的

(1) 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。

その一方で、自転車利用のルール・マナーを守られない場合も多く、歩道上で自転車と歩行者の錯綜や事故が発生するなど、様々な問題も生じており、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。

本市においても、これまで自転車の通行環境整備、駐輪対策、ルール・マナー啓発など様々な取組を行い、一定の成果を上げてきましたが、課題も残されていることから、さらなる施策の充実が求められます。

また、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」が施行されました。

このことから、「通行環境整備」「駐輪対策」「ルール・マナー啓発」のさらなる充実を図るとともに、「自転車活用推進法」の趣旨を踏まえ、「自転車の活用」という視点での新たな取組の実施に向けては、互いに連携し、効果を高め合いながら施策を推進していく必要があることから、自転車利用の方向性を示す「川崎市自転車利用基本方針」（以下、「基本方針」という。）を策定し、これに基づき施策を展開していきます。

(2) 自転車利用基本方針の位置づけ等

1) 位置づけ

基本方針は、「川崎市総合計画」や「川崎市総合都市交通計画」などを上位計画とし、「自転車の適正利用に向けた駐輪場利用促進プラン」や「新・かわさき観光振興プラン」等に関連計画として策定します。

また、策定後は、基本方針に基づく川崎市自転車活用推進計画を策定し、施策の実施に向けた取り組みを進めます。

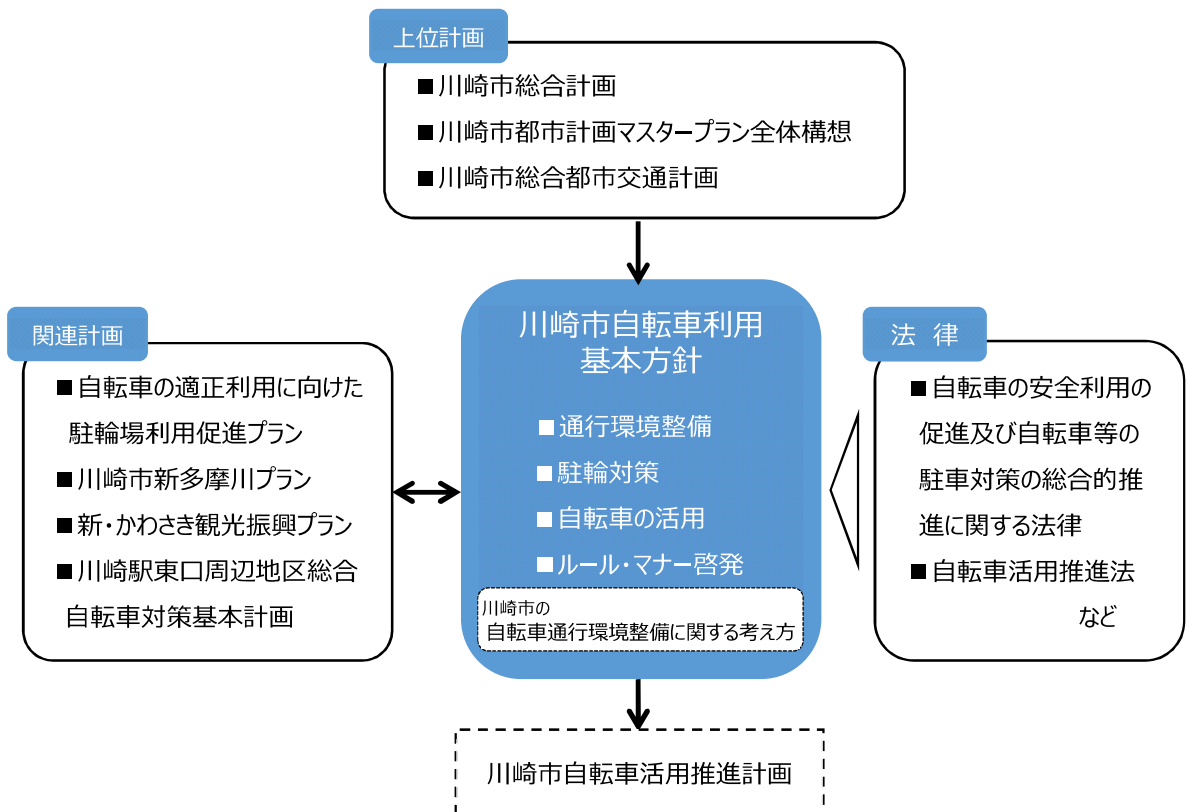


図 1 自転車利用基本方針の位置づけ

2) 対象地域等

- 対象地域は川崎市全域とします。
- 基本方針策定後は、社会情勢の変化に対応するため、必要な時期における機動的な見直しを行います。

(3) 自転車に関わる社会的な動向

1) 自転車の特徴

自転車は、環境負荷が少なく、健康増進につながる乗り物です。身近な乗り物として子供から高齢者まで、多くの方々に利用されています。

環境負荷が少ない移動手段

- 自転車は、CO₂等の環境に有害な物質を排出しない、環境にやさしい交通手段です。
- 自転車と公共交通の組み合わせによる移動の促進によって、自動車利用の低減や、それに伴うCO₂の削減、運動機会の増加等が期待されます。

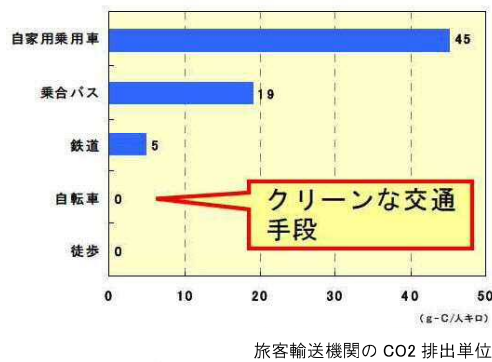
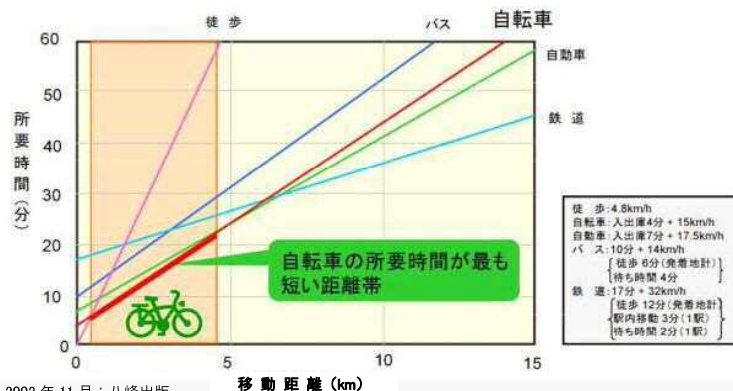


図 2 1人を1km運ぶのに排出されるCO₂

出典：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-（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、H24）

短距離移動に適した移動手段

- 自転車は5km程度の短距離の移動において、鉄道や自動車をはじめとしたどの手段よりも所要時間が短く、都市内交通として最も効率的な交通手段です。



[MAT 関東圏時刻表 2002年11月：八峰出版、
東京都交通局ホームページ (http://www.kotsu.metro.tokyo.jp)
平成7年大都市交通センサス：財団法人運輸経済研究センター、
平成11年道路交通センサス：建設省道路局、
自転車駐車場整備マニュアル：建設省都市局監修、
自転車歩行者通行空間としての自歩道等のサービス水準に関する分析、土木計画学研究・講演集 No.22(2) 1999.10 を基に分析]

図 3 交通手段別の移動距離と所要時間の関係

健康的な乗り物

- 通勤通学や買物等の移動における自転車の利用は、日常生活の中でも気軽に行える運動のひとつです。
- 日常生活における運動は、体力の維持・向上や生活習慣病の予防に繋がります。

【18～64歳の身体活動量の基準】

厚生労働省の基準では、健康づくりのために日常生活における望ましい身体活動量として、強度が3メッツ以上の身体活動を23メッツ・時/週行う、具体的には歩行又はそれと同等以上の強度の身体活動を毎日60分行うとされています。

自転車（≒16km/時未満）に20分乗ることは、普通歩行（30分弱）や水泳（10分）と同程度の活動量です。

身体活動で消費するエネルギー								
	普通歩行	速歩	水泳	自転車 (軽い負荷)	ゴルフ	軽い ジョギング	ランニング	テニス (シングルス)
強度(メッツ)	3.0	4.0	8.0	4.0	3.5	6.0	8.0	7.0
運動時間	10分	10分	10分	20分	60分	30分	15分	20分
運動量 (メッツ・時)	0.5	0.7	1.3	1.3	3.5	3.0	2.0	2.3
体重別エネルギー消費量(単位:kcal)								
50kgの場合	20	25	60	55	130	130	90	105
60kgの場合	20	30	75	65	155	155	110	125
70kgの場合	25	35	85	75	185	185	130	145
80kgの場合	30	40	100	85	210	210	145	170

エネルギー消費量は、強度(メッツ)×時間(h)×体重(kg)の式から得られた値から安静時のエネルギー量を引いたものです。全て5kcal単位で表示しました。

※メッツとは、運動強度の単位で、安静時を1とした時と比較して何倍のエネルギーを消費するかで活動の強度を示したもの。

図4 身体活動で消費するエネルギー

出典：健康づくりのための身体活動基準2013（厚生労働省）

2) 自転車の利用に関する動向

近年はスポーツ車や電動アシスト車の販売台数が伸びており、坂道の多い地域における利用や、スポーツ・レジャー目的の利用など、自転車が利用される場面が増加していると考えられます。

自転車の販売動向

- 平成 15 年から 25 年までの約 10 年間で、電動アシスト車の販売台数は約 1.8 倍、スポーツ車は約 3.5 倍に増加しています。

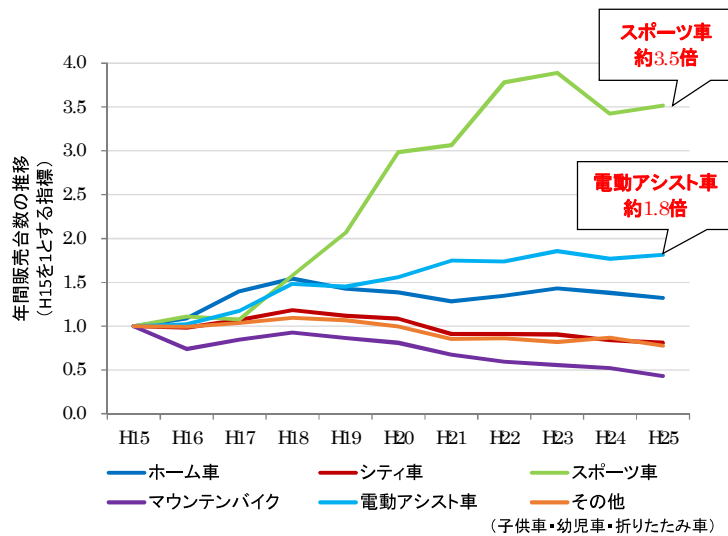


図 5 車種別販売台数の推移

車種	イメージ	概要※
ホーム車		主に婦人用に設計されたもの。
シティ車		日常の交通手段(通勤・通学・買物)に用いるもの
スポーツ車		チェンジギヤ装置をもつ各種サイクルスポーツ、レジャー用もの（ジュニア用のもは含まない）
マウンテンバイク		荒野、山岳地帯等での乗用に対応した構造のもの（ジュニア用のもは含まない）
電動アシスト車		充電用バッテリーを補助動力として設計された車で、二輪及び三輪で構成されるもの

※概要は、調査対象としている車種の定義をわかりやすい表現に変えて表記しています。

出典：グラフデータ）自転車国内販売動向調査（（一財）自転車産業振興協会）

イメージ写真）自転車統計要覧（（一財）自転車産業振興協会）

3) 自転車の利用環境整備に関わる動向

国において、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」の改定が行われました。また、平成 28 年 9 月に「自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン」が改訂され、平成 29 年 5 月に「自転車活用推進法」が施行されるなど、自転車を取巻く環境にも大きな変化が生じており、自転車利用環境の整備だけでなく、自転車の活用が求められています。

表 1 自転車に関する国の動向

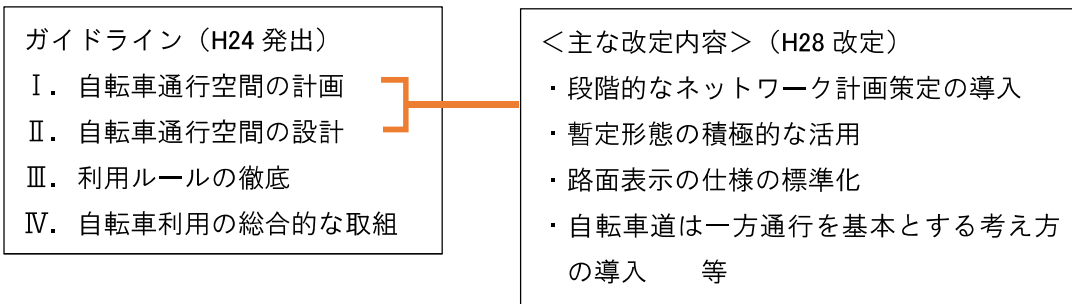
年 月	内 容
平成 27 年 6 月	『道路交通法の改正』 ・危険行為を繰り返す自転車運転者に「自転車運転者講習」の受講の義務づけ
平成 28 年 3 月	『自転車ネットワーク計画策定の早期進展』と『安全な自転車通行空間の早期確保』に向けた提言 (安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会) ・段階的なネットワークの策定方法の導入など
平成 28 年 7 月	「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の改定 (国土交通省・警察庁) ・自転車ネットワーク計画策定の推進
平成 28 年 9 月	「自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン」の改訂 (国土交通省) ・まちづくりの観点を踏まえた自転車等駐車場の整備方策や、コミュニティサイクルの導入に向けた留意点等の追加
平成 29 年 5 月	「自転車活用推進法」の施行 ・自転車の活用を総合的かつ計画的に推進

参考：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

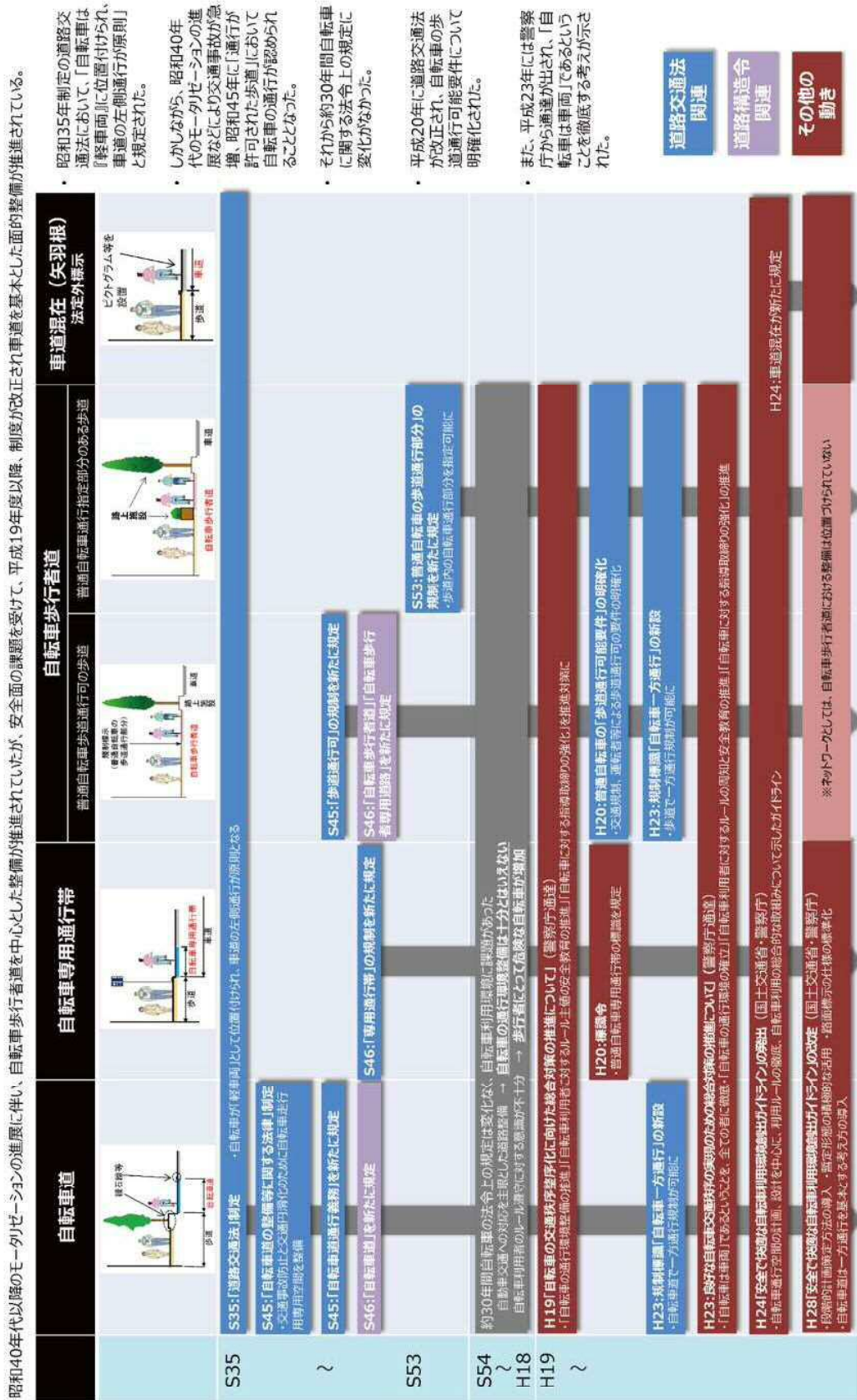
- 自転車は身近な移動手段として重要な役割を担っている一方、交通事故全体に占める自転車事故の割合が拡大傾向にあることや、健康や環境への意識の高まりを背景に、平成24年に国土交通省と警察庁から、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（以下、「ガイドライン」という）が発出されました。
- このガイドラインでは主に、計画的・効果的に自転車通行空間の整備を促進し、自転車通行空間のネットワーク化を図るため、ネットワークを構成する路線の抽出方法や整備方法等について記載されています。
- また、平成28年には、自転車ネットワーク計画の早期策定及び安全な自転車通行空間の早期確保に向け、ガイドラインの一部改定が行われました。

■ ガイドラインの主な内容

I 及び II について改定



参考：自転車通行空間に関する制度等の変遷



出典：国土交通省資料 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」 「まちづくりと自転車のホームページ」

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。

※基本方針は法令の文章を平易な表現に変えて表記しています。

2. 川崎市における自転車の利用状況と取組の考え方

(1) 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いえます。

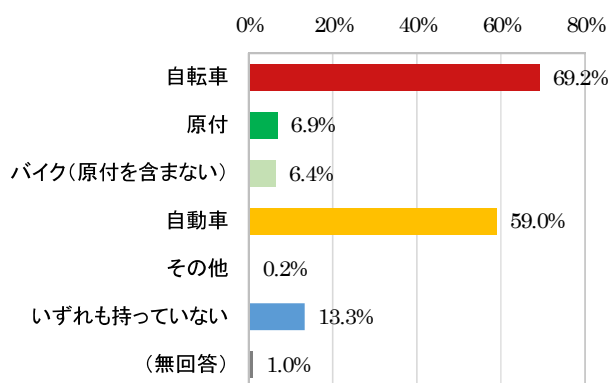


図 6 所持している交通用具（複数回答）

出典：平成 28 年度かわさき市民アンケート

- 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。

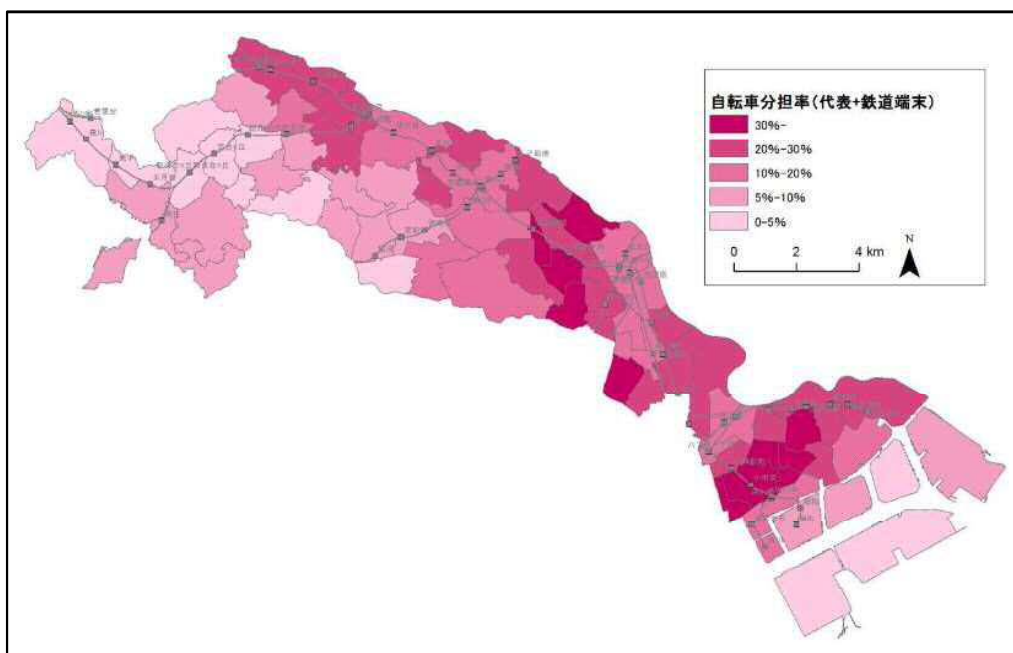


図 7 自転車分担率（代表交通手段[※]+鉄道端末交通手段[※]）

出典：H20 東京都市圏パーソントリップ調査より作成

(2) 自転車の利用目的

川崎市における、自転車を利用したトリップ数を見ると、通勤通学や私事目的の利用では、自宅から商業施設や公共施設まで直接移動するトリップ（下図中のタイプ C）や、自宅等から駅までの端末交通手段としてのトリップ（下図中のタイプ B、F）が多くなっています。

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	<p>代表交通手段 学校 職場 自宅</p> <p>自宅から職場や学校まで自転車のみを利用</p>	長時間	約74,000トリップ
B		<p>駅 自宅 職場</p> <p>代表交通手段は鉄道 (自転車は自宅⇄鉄道駅、鉄道駅⇄職場)</p>	長時間	約52,000トリップ
C	私事	<p>日常利用 商業施設 公共施設 自宅</p> <p>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</p>	短時間	約162,000トリップ
D		<p>代表交通手段 商業施設 観光 サイクルステーション</p> <p>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)</p>	短時間	約3,000トリップ
E		<p>健康増進 レジャー健康増進</p> <p>健康増進や趣味など自転車で乗ることが主目的</p>	—	—
F		<p>駅 自宅</p> <p>代表交通手段は鉄道 (自転車は自宅⇄鉄道駅)</p>	長時間	約11,000トリップ

※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言います。また、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言います。

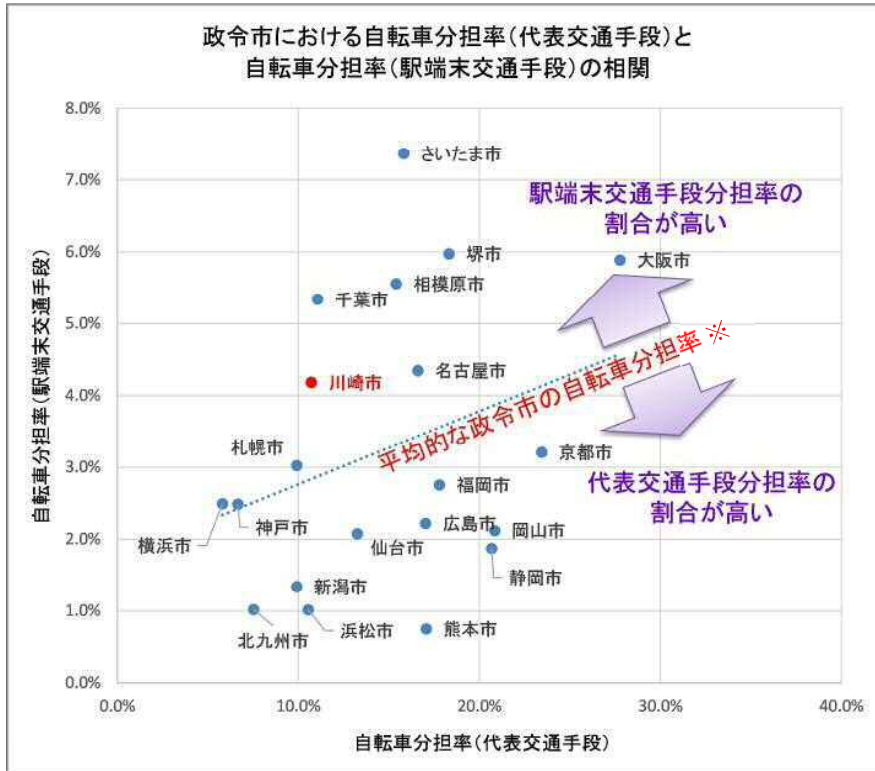
※「私事」とは、移動目的の分類のうち、通勤、通学、業務を除いた目的（買物、外食、観光、通院など）をいいます。

※自転車トリップ数は第5回東京都市圏パーソントリップ調査結果（H20）より

図 8 自転車の利用目的別分類

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の代表交通手段と駅端末交通手段分担率の相関を見ると、他都市と比べて、川崎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。



※青の点線は、グラフ上に点で示されている各都市の分担率の分布から、自転車分担率（代表交通手段）と自転車分担率（駅端末交通手段）の関係性（傾向）を表した近似直線です。

政令市における自転車分担率（代表交通手段）と自転車分担率（駅端末交通手段）の相関図

出典：国勢調査（H22）より作成

(3) 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1 km 以上4 km 未満が多いほか、5 km 以上も一定量見られます。一方で、私事目的としての自転車利用は、2 km 未満に集中しています。また、いずれも1 km 未満では徒歩の占める割合が高くなっています。

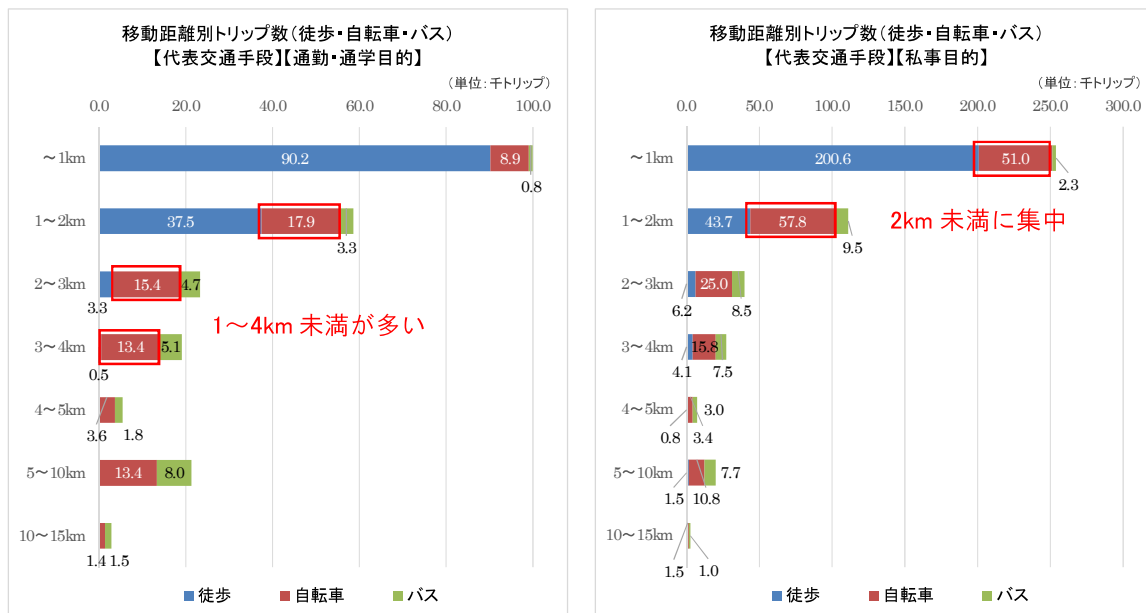


図 9 距離帯別交通手段別トリップ数【代表交通手段】(徒歩・電車・バス)

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3 km までが大半を占めています。1 km 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。

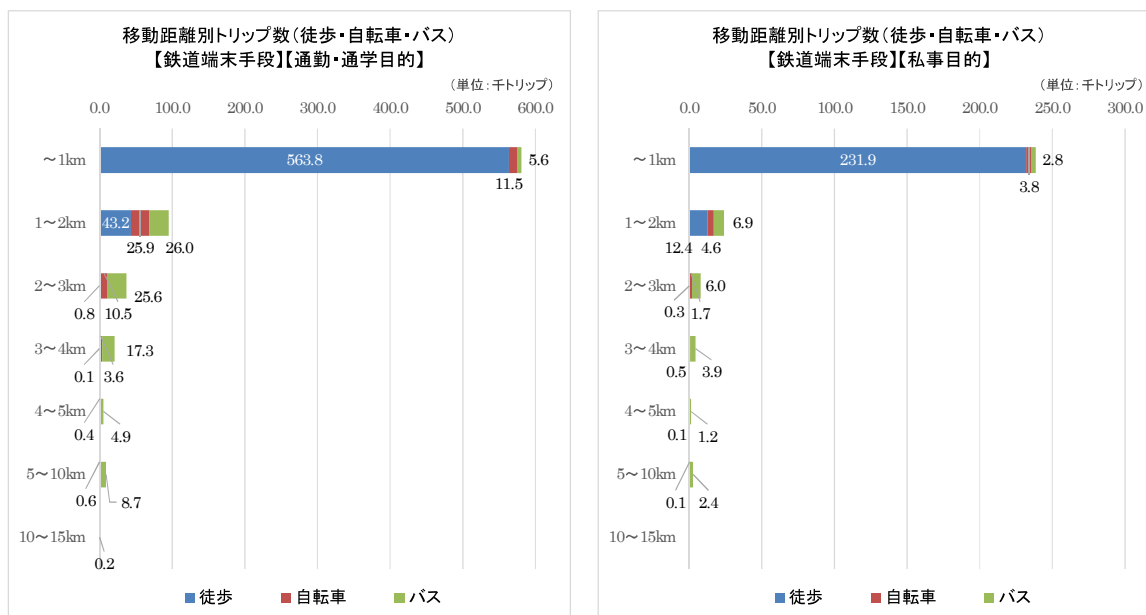


図 10 距離帯別交通手段別トリップ数【駅端末交通手段】(徒歩・電車・バス)

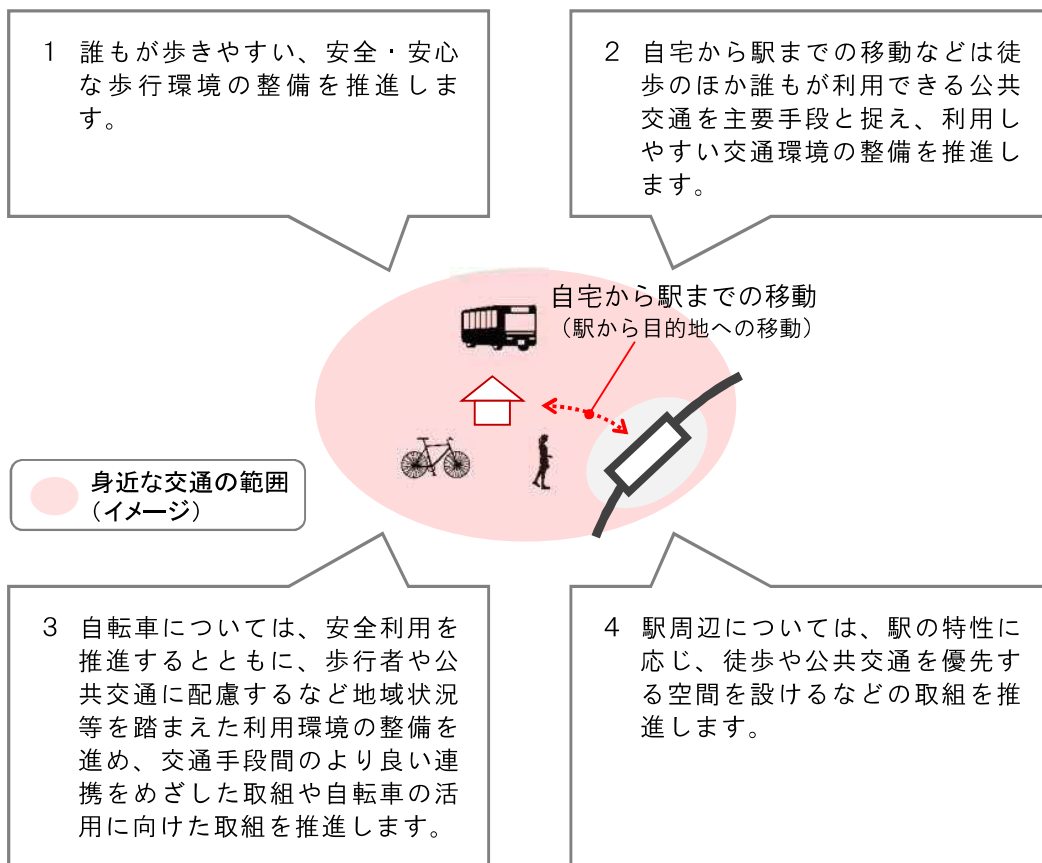
※徒歩の速度を4km/h、自転車とバスの速度を12km/hとして、所要時間から移動距離を算出しています。
 出典：第5回東京都圏パーソントリップ調査結果(H20)より作成

(4) 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」において、次のように取組の考え方が示されています。

■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。



出典：川崎市総合都市交通計画

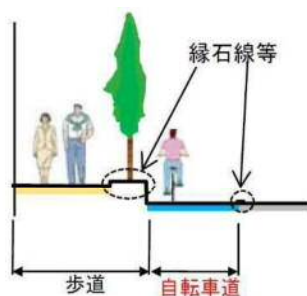
3. これまでの取組と課題

(1) 自転車通行環境の整備

1) これまでの取組

- 川崎市では、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。
- また、現在進められている都市計画道路などの整備に合わせて自転車通行環境の整備を行い、平成 29 年 3 月 31 日現在、川崎市が管理する道路において、約 16km の自転車通行環境の整備を実施しています。

■通行環境整備①：自転車道の設置



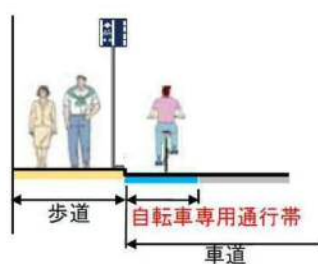
■整備事例



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(H25)

■通行環境整備②：自転車専用通行帯の設置



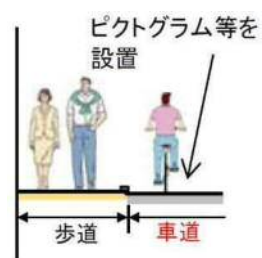
■整備事例



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(H26)

■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(H27)

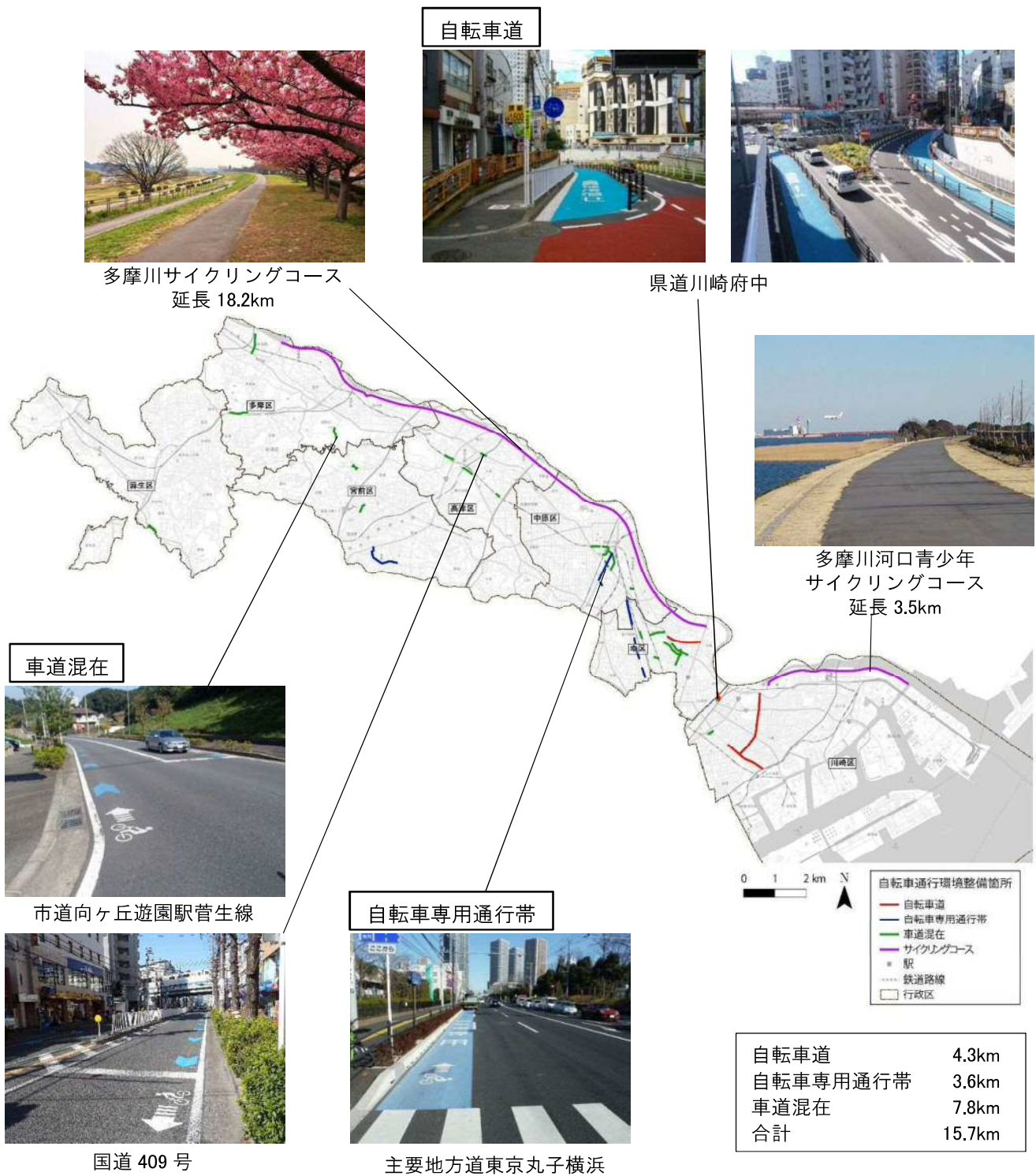


図 11 市内の自転車通行環境整備状況（平成 29 年 3 月 31 日現在）

参考：自転車通行環境整備の効果検証

- 「川崎市自転車通行環境整備実施計画—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、エリア内のネットワークを先行して構築することとし、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、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。



図 武蔵小杉駅周辺の整備状況（平成 29 年 2 月現在）

- 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、（エラー! 参照元が見つかりません。参照）21% 割合が上昇しています。
- また、矢羽根の設置に関して「自動車が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」などの意見をいただきました。
- 以上のことから、本エリアでは、安全性や快適性の向上などの整備効果が十分にあったと考えられます。今回の調査結果は今後のネットワーク計画や通行環境の整備形態の検討に反映していきます。

問. 矢羽根が整備される前（後）は、主に歩道と車道どちらを通行していますか。



整備前後の自転車通行位置の変化（アンケート調査結果より）

2) 現状と課題

① 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、整備箇所に連続性がなく、断片的な整備にとどまっています。

② 自転車関連事故の発生状況

全事故に対する自転車関連事故の割合

- 自転車が関連する事故は、過去 10 年間で約半分に減少しています。
- 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、川崎市は過去 10 年間、常に神奈川県内の平均を上回っている状況です。

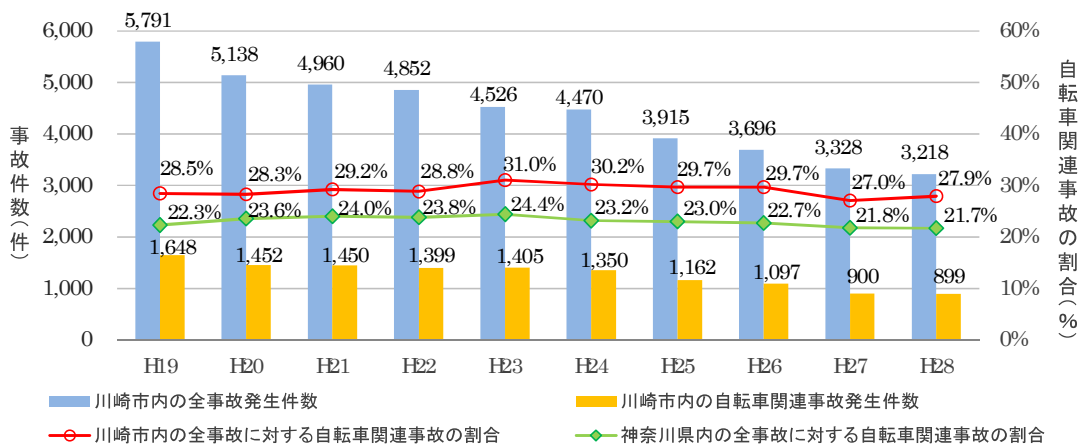


図 12 川崎市内の交通事故発生状況の推移

出典：神奈川県警察本部提供のデータより作成

場所別では交差点部、相手別では自動車相手の事故が多い

- 川崎市内の自転車事故の約7割は交差点で発生しており、衝突相手の大半は自動車が占めています。

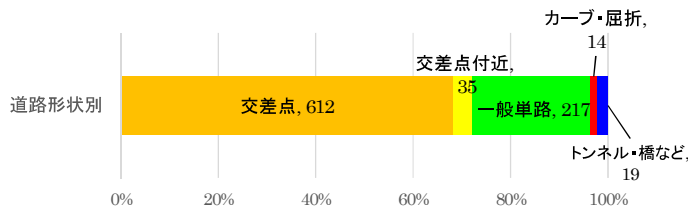


図 13 市内の自転車事故発生場所 (平成 27 年)

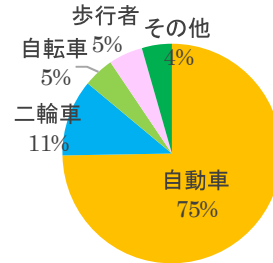
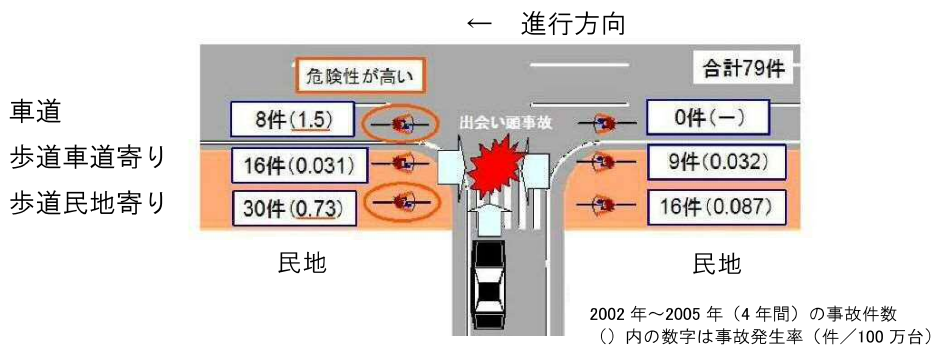


図 14 市内の自転車事故の衝突相手 (平成 27 年)

出典：神奈川県警察本部提供のデータに基づく

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。



出典：自転車事故発生状況の分析(土木技術資料 Ver.51-4(2009))

(2) 駐輪環境の整備

1) これまでの取組

① 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 28 年には平成 21 年の約 1.3 倍を確保しています。
- 平成 28 年時点で、自転車が利用可能な市営駐輪場は 136 箇所（46,524 台）、民間駐輪場は 88 箇所（27,337 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 44 駅（JR 鶴見線 4 駅と JR 南武線の小田栄駅、矢向駅、平間駅、宿河原駅、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

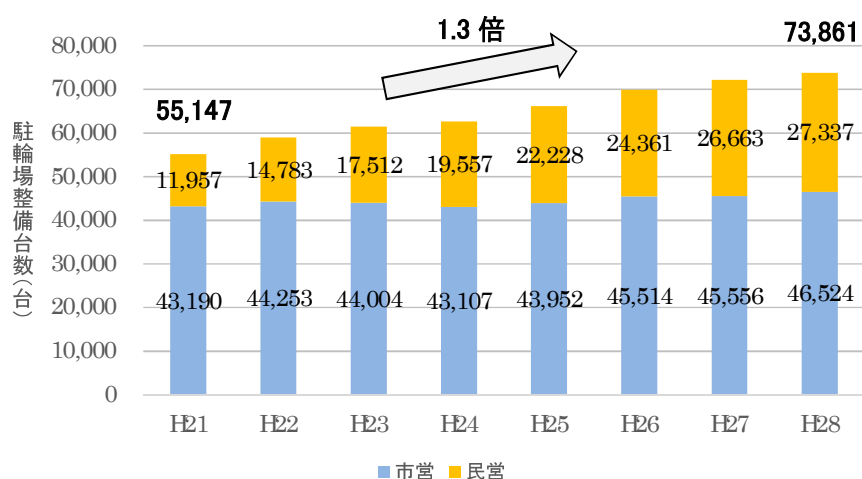


図 16 駐輪場整備台数（バイクを除く）

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



川崎駅東口周辺自転車等駐輪場第 8 施設
＜機械式（1,226 台）、平成 24 年 10 月開設＞



向ヶ丘遊園駅周辺自転車等
駐輪場第 1 施設
＜3F（697 台）、平成 28 年 6 月開設＞



オダクル向ヶ丘遊園南口（一時）
＜1F（273 台）＞
小田急電鉄株式会社による整備・運営

② 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等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・整備の上販売したり、海外支援の一環として海外供与を行うなど、再利用しています。



③ 整備誘導員による誘導

- 自転車等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。



参考：民間による駐輪場整備に関する制度

- 民間事業者による駐輪場整備への協力や義務については、「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。
- また、本市では平成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。民間事業者が駐輪場を整備しやすい環境を作り、市内の駐輪場の収容台数を増加させ、放置自転車の削減や歩行者等の安全かつ円滑な通行空間の確保を図っています。

○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。

○川崎市自転車等駐輪場の附置に関する条例

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。

2) 現状と課題

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している

- 近年駐輪場の利用率は70%程度で推移しています。
- 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、駐輪場が足りない地域のほか、駐輪場が充足しているにもかかわらず、放置自転車が発生している地域があり、地域によって需給バランスに開きがあります。

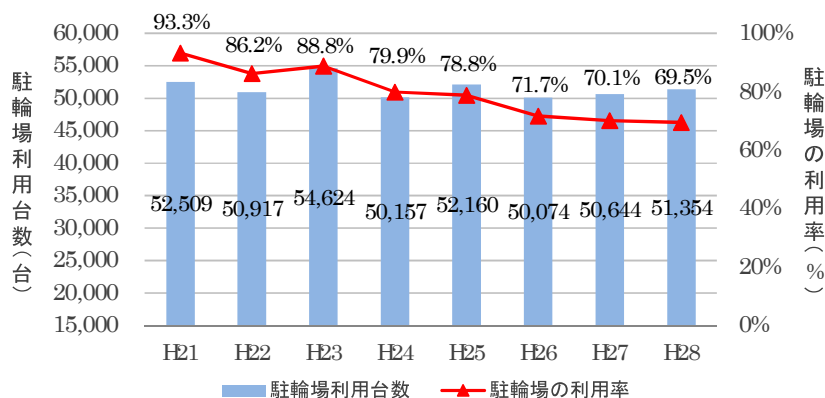


図 17 駐輪場の利用状況(バイクを除く)

出典：平成 28 年川崎市内鉄道駅周辺における放置自転車等実態調査

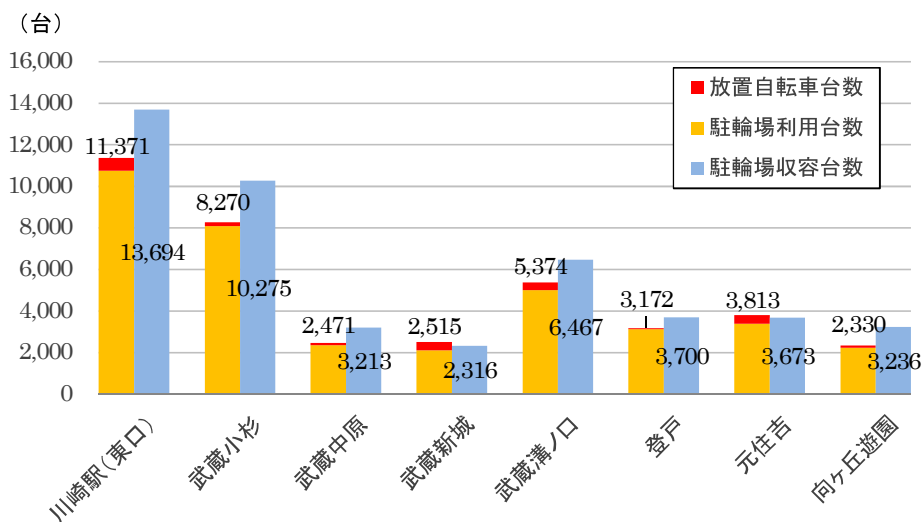


図 18 主要駅における駐車台数と駐輪場収容台数(バイクを除く)

出典：平成 28 年川崎市内鉄道駅周辺における放置自転車等実態調査

夕方時間帯は放置自転車の減少が鈍化傾向にある

- 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。近年は平日 16 時における減少が鈍化しています。

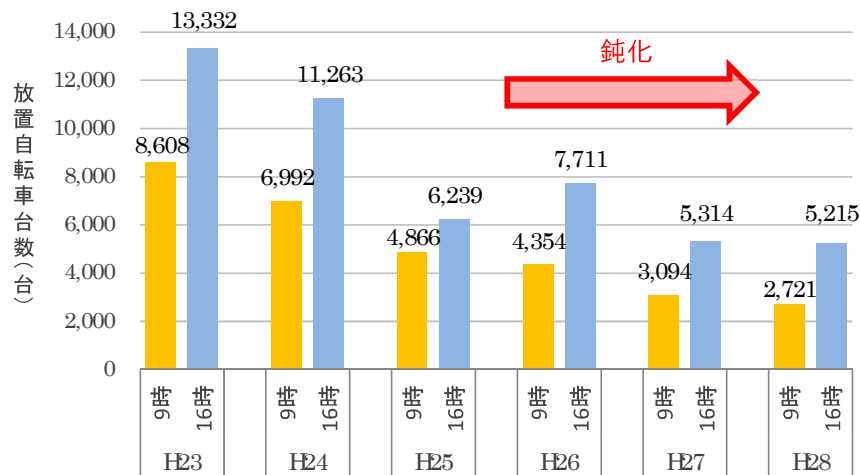


図 19 放置自転車台数（平日）（バイクを除く）

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

撤去された自転車の返還率は 5～6 割程度と低い

- 放置自転車の撤去台数は年々減少していますが、撤去された自転車の返還率は 5～6 割程度で推移しています。

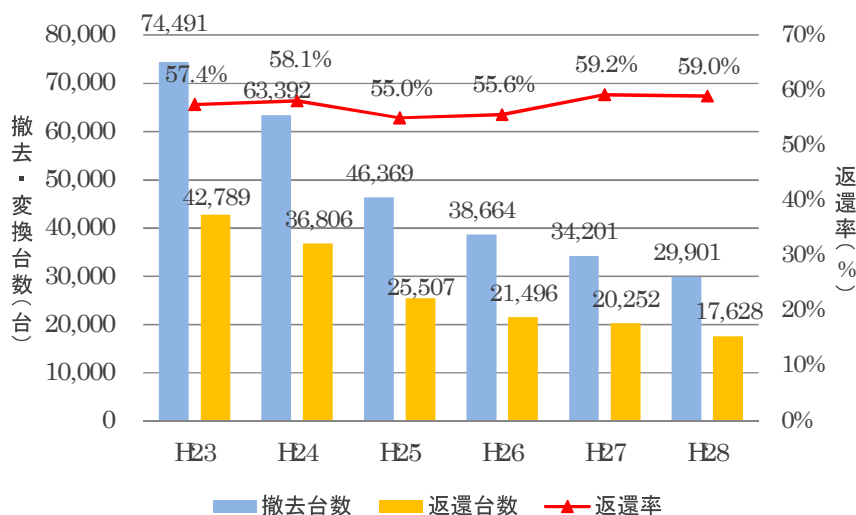


図 20 放置自転車の撤去台数と返還台数（バイクを除く）

出典：川崎市資料

(3) ルール・マナーの教育・啓発活動

1) これまでの取組

① 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 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	開催頻度	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	年200回程度	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	20回程度	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	年113回	川崎市立全小学校の3年生を対象に実施
	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	20回程度	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	17回(27年)	委託による実演
成人	成人式の日啓発	啓発	等々力	新成人	1回	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	4回	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	1回	歩行や自転車を含む車両の運転の注意喚起



<自転車の乗り方教室>



<自転車シミュレーターによる啓発>



<スクエアドストレイト※>

※スクエアドストレイト方式の交通安全教室では、危険な場面をスタントマンが実演します。自転車の飛び出しによる事故の再現や、違反行為（携帯電話使用や二人乗りなど）をした自転車の事故の再現などを目の前で見ることにより、正しい乗り方を学習します。

② 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。

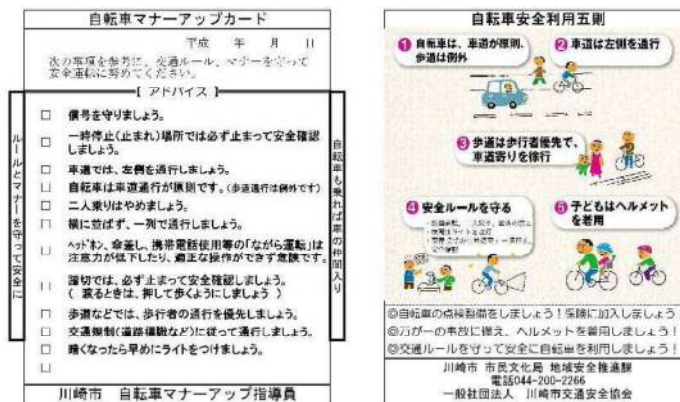


表 3 キャンペーンにおける主な啓発活動

事業名	開催場所	対象	参加人数	内容
各季のキャンペーン(春・夏・秋・年末)	各地区にて	全て	警察・関係団体を含め1回に50名から100名	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	警察・関係団体を含め1回に50名から100名	啓発品の配布
毎月1日(早朝街頭指導等)	各地区にて	全て	警察・関係団体を含め1回に50名程度	啓発品の配布
毎月15日(街頭監視・まちかどアピール活動等)	各地区にて	全て	警察・関係団体を含め1回に50名程度	啓発品の配布
4月10日・9月30日(交通事故死0を目指す日)	各地区にて	全て	警察・関係団体を含め1回に50名から100名	啓発品の配布

③ 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 28 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約 5,100 件交付しました。

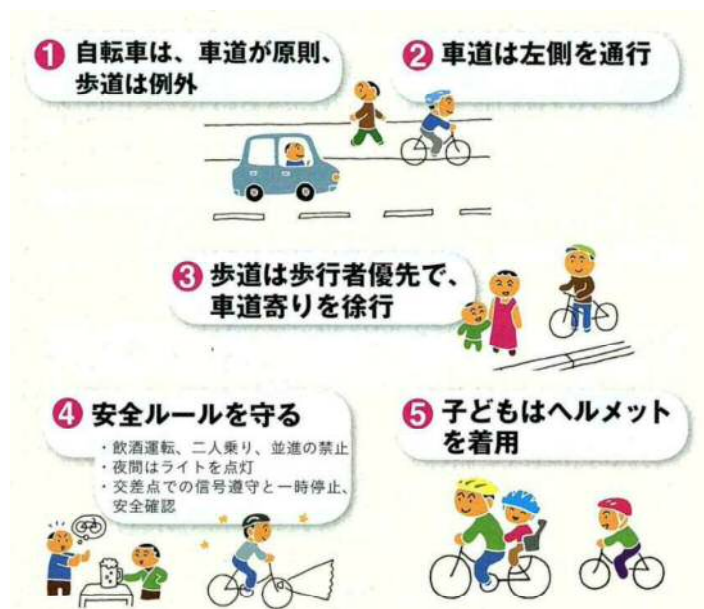


自転車マナーアップカード

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
--	---

2) 現状と課題

① 自転車関連事故の発生状況

全事故に対する自転車関連事故の割合 (再掲)

- 自転車が関連する事故は、過去 10 年間で約半分に減少しています。
- 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、川崎市は過去 10 年間、常に神奈川県内の平均を上回っている状況です。

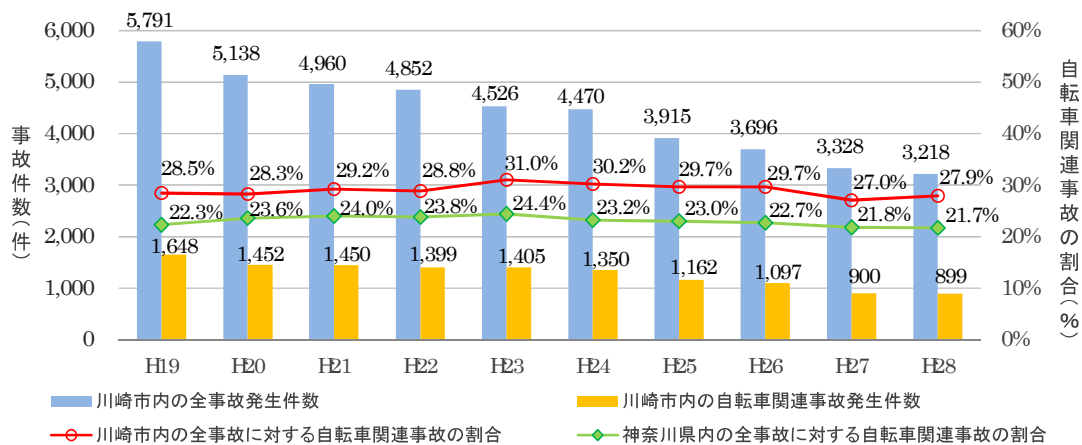


図 21 川崎市内の交通事故発生状況の推移

出典：神奈川県警察本部提供のデータより作成

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 65%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る。

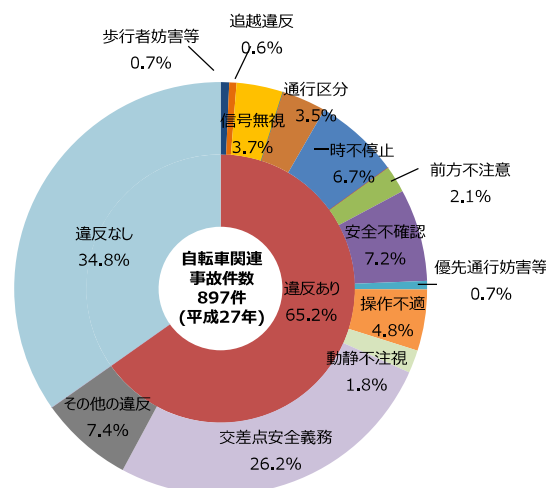


図 22 川崎市内の自転車関連事故における法令違反の状況

出典：平成 27 年中の交通事故発生状況（神奈川県警察）

20～40 歳代の事故が多い

- 自転車関連事故の発生状況を年齢層別に見ると、近年は 20～40 歳代が占める割合が高くなっています。

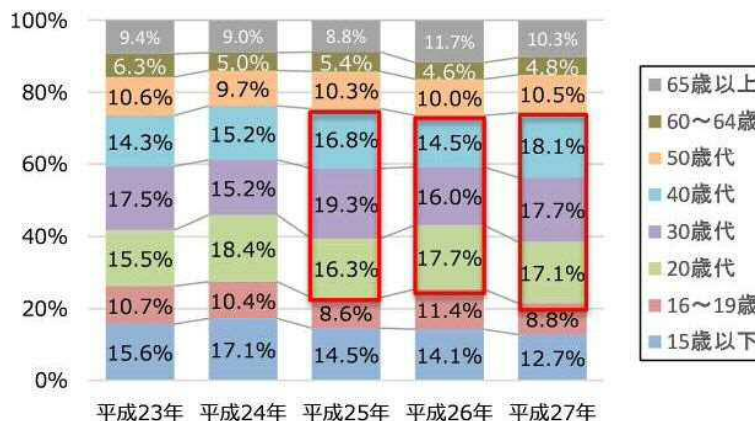


図 23 川崎市内の年齢層別自転車関連事故発生割合

出典：交通事故発生状況（神奈川県警察）

② 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

- 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、「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 8～9 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 6～7 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。

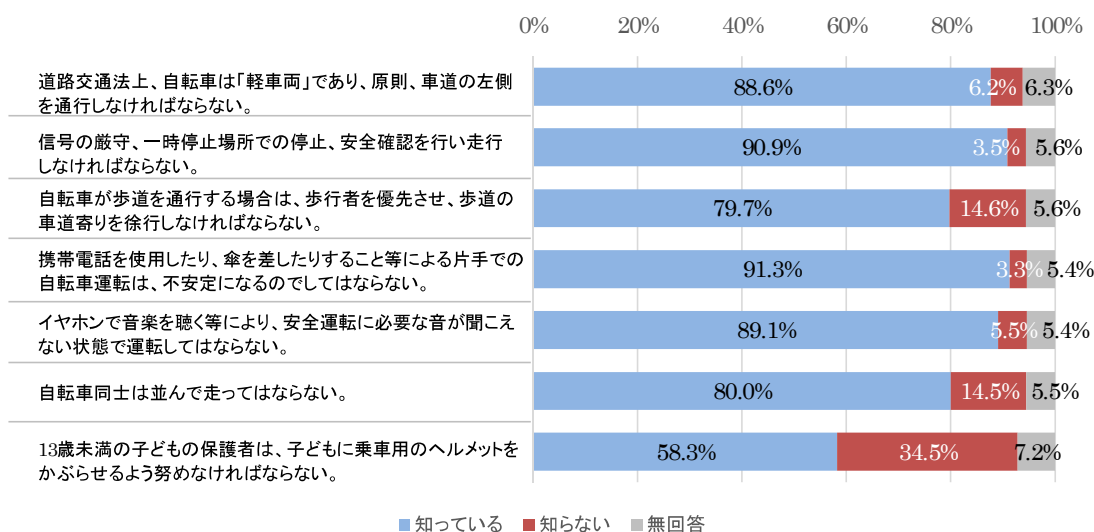


図 24 自転車利用ルールの認知状況

出典：平成 25 年度第 1 回川崎市民アンケート

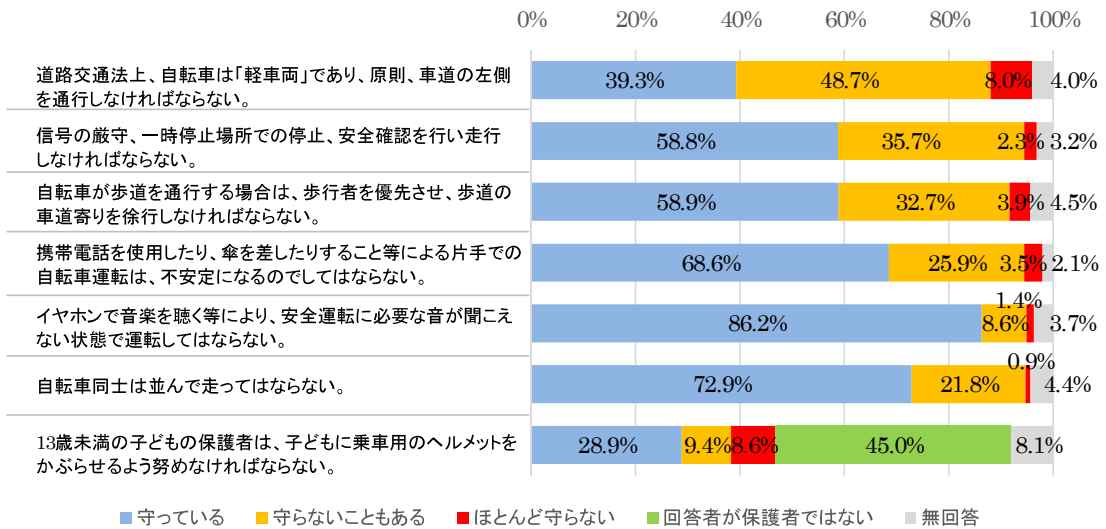


図 25 自転車利用ルールの遵守状況

出典：平成 25 年度第 1 回川崎市民アンケート

③ 自転車保険の加入状況

自転車保険に加入している人は約 4 割

- 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

- 市内のイベントにあわせて実施したアンケート調査では、自転車保険に加入している人の割合は約 4 割でした。

	①加入している	②加入していない	③わからない	合計
中学生以下	29	19	14	62
高校生以上男性	63	73	3	139
高校生以上女性	79	102	12	193
高齢者	13	12	3	28
合計	184	206	32	422

※実施日：平成 29 年 3 月 12 日（銀柳街でのイベントに合わせて調査を実施）

表 4 個人賠償責任保険加入アンケート結果