

(3) 多摩川サイクリングコース

- 多摩川沿いにはサイクリングコース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。

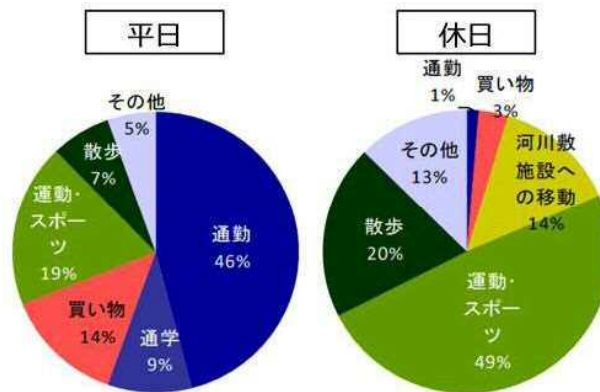


図 27 多摩川サイクリングコースの利用目的

出典：川崎市資料（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（H25年10月実施））



図 28 多摩川サイクリングコース位置図

出典：川崎市資料（新多摩川プラン）

5. 自転車利用基本方針の考え方

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。

そこで基本方針では、①通行環境の整備、②駐輪環境の整備や放置自転車対策、③魅力的なまちづくりに向けた自転車の活用、④自転車の安全利用や適正利用に向けた教育・啓発の4つを視点とし、これらがそれぞれ連携しながら魅力と活力に満ちたまちづくりの実現に向けた取組を推進するための基本方針を定めます。

自転車利用基本方針の4つの視点

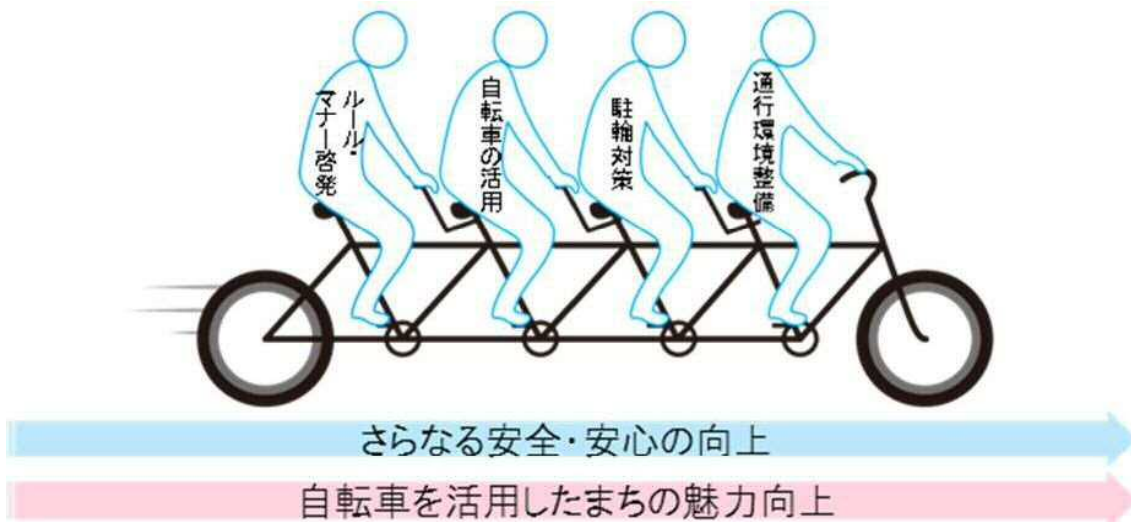


図 29 施策の連携イメージ

6. 4つの視点と基本方針

これまでの取組や川崎市の特性、自転車利用に関する現状と課題を踏まえ、基本方針を以下のとおりとし、視点ごとの現状と課題、及び今後の方向性を整理します。

視点	基本方針
通行環境整備	【方針1】安全で快適な自転車ネットワークの構築
	【方針2】自転車通行環境の適正管理
駐輪対策	【方針1】駐輪場の利用促進
	【方針2】地域特性に合わせた駐輪場の適正な配置・確保
	【方針3】適正な自転車利用への誘導
自転車の活用	【方針1】自転車に親しむ機会の創出
	【方針2】新たな分野への自転車の活用
マナー啓発	【方針1】交通ルールの周知・徹底とマナーの向上
	【方針2】自転車の安全・安心利用に備える

(1) 通行環境整備

1) 「通行環境整備」の課題と方針

川崎市の状況

通行環境整備

- これまでは、安全性の向上を目的に緊急的な通行環境整備を進めてきたため、整備箇所連続性がなく、断片的な整備にとどまっています。

自転車関連事故の発生状況

- 市内の自転車事故件数は減少傾向にありますが、近年はその割合が少なくなっています。また、市内の全ての交通事故に占める自転車事故の割合は、神奈川県内の平均を上回る状況が続いています。
- 自転車事故の多くは、交差点で発生しており、原因は自動車との出会い頭の事故が多くなっています。

自転車の利用状況

- 市内における自転車の交通量などを見ると、鉄道駅周辺における自転車利用が多くなっています。また、駅周辺は歩行者の交通量も多いことから、自転車と歩行者の輻輳が発生している。

今後の課題

【課題1】連続的な自転車通行環境の確保

- 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、地域の特性やニーズ、道路状況等を踏まえ、効果的・効率的な整備を行うための自転車ネットワークの検討が必要です。
- 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。
- また、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、自転車の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、安全性の向上を図ることが期待されます。

方針

【方針1】安全で快適な自転車ネットワークの構築

【方針2】自転車通行環境の適正管理

2) 方針に基づく取組の方向性

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」の策定

市民の身近な生活行動圏である鉄道駅周辺には、都市施設が集積しており、歩行者や自転車利用者が集まるエリアであることから、自転車利用者が多い鉄道駅周辺のネットワーク化を優先して取り組み、自転車利用者の誰もが安全、安心、快適に利用できる自転車通行環境の整備を推進します。

「自転車ネットワーク計画」の策定にあたっては、以下の点に留意し、検討を行います。

■鉄道駅周辺

◇広域拠点駅、地域生活拠点駅及び、自転車利用が多い身近な駅（自転車トリップ数が市内全鉄道駅の駅端末トリップ数の平均以上）の周辺に、自転車の利用状況等の現状把握を行い、**地域自転車ネットワーク**を構築します。

◇市内全域に展開するため、地域自転車ネットワーク間を結ぶ**広域自転車ネットワーク**を構築します。

※自転車ネットワークの構築にあたっては、自転車通行環境の整備済み路線を考慮します。

※地域自転車ネットワークのうち、歩行者や自転車が特に多い駅については特定駅に位置付け、歩行者や公共交通に配慮します。

■多摩川軸

多摩川サイクリングコースを観光自転車ネットワークの基軸として

◇多摩川サイクリングコースへのアクセス向上を図ります。

◇生田緑地や等々力緑地などの観光資源や国際戦略拠点である川崎区殿町地区を自転車で快適に回遊できる自転車ネットワークを構築します。

◇隣接する都市と連携を図りながら、自転車ネットワークの構築に向けた取組を推進します。

○状況に応じた通行空間の確保

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインに基づき、「自転車は『車両』であり車道通行が大原則」という考えのもとで、安全性の向上を第一に、自転車通行環境の整備形態について地域の実情を踏まえ検討を行います。

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

整備された自転車通行環境の施設管理台帳を作成し、適正な維持管理に取り組みます。

○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ができるよう情報通信技術等による整備状況の情報発信に取り組みます。

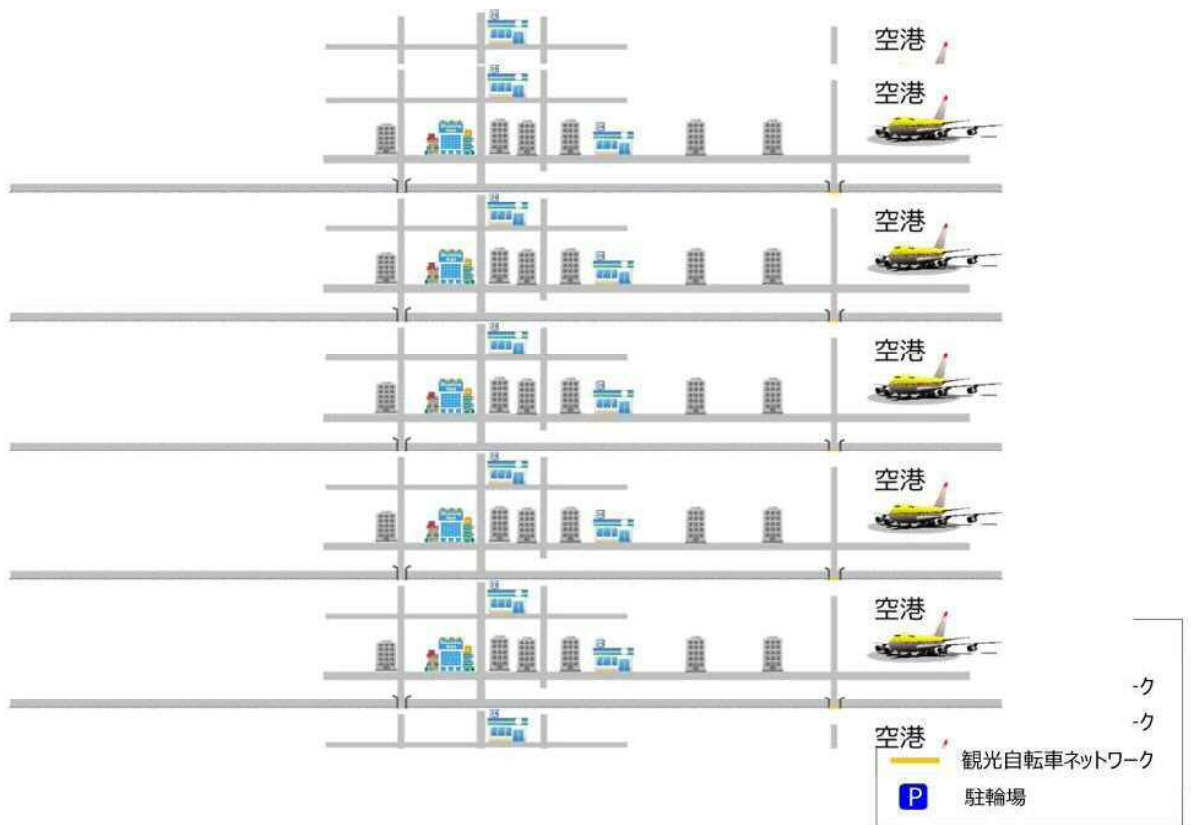


図 30 自転車ネットワークのイメージ図

地域自転車ネットワーク構築エリア

広域拠点 : **川崎、武蔵小杉、新百合ヶ丘駅周辺**

地域生活拠点 : **武蔵溝ノ口**、新川崎、鹿島田、向ヶ丘遊園、登戸、鷺沼、宮前平駅周辺

身近な駅 : 武蔵中原、武蔵新城、元住吉、中野島、柿生駅周辺

国際戦略拠点 : 川崎区殿町地区周辺

※太字は特定駅を示す。



市内鉄道駅の自転車利用状況

	行政区	駅名	都市構造	鉄道路線	鉄道駅 乗降客数 1日平均 H28	パーソン トリップ調査 自転車トリップ数 H20
1	川崎区	川崎	広域拠点	JR南武線 JR東海道線 JR京浜東北線	538,381	20,749
2	川崎区	京急川崎	広域拠点	京浜急行本線 京浜急行大師線	465,749	12,381
3	中原区	武蔵小杉	広域拠点	JR南武線 JR横須賀線 東急東横線	372,709	10,602
4	高津区	武蔵溝ノ口	地域生活拠点	JR南武線 東急田園都市線	54,170	7,468
5	幸区	新川崎	地域生活拠点	JR横須賀線	64,246	7,314
6	中原区	元住吉		東急東横線	69,126	6,878
7	中原区	武蔵中原		JR南武線	65,774	5,951
8	多摩区	向ヶ丘遊園	地域生活拠点	小田急小田原線	323,872	5,578
9	多摩区	登戸	地域生活拠点	JR南武線 小田急小田原線	70,650	4,216
10	中原区	武蔵新城		JR南武線	36,832	3,210
11	麻生区	柿生		小田急小田原線	29,014	3,162
12	多摩区	中野島		JR南武線	36,740	2,686
13	幸区	鹿島田	地域生活拠点	JR南武線	21,266	2,316
14	高津区	二子新地		東急田園都市線	46,792	2,246
15	宮前区	宮崎台		東急田園都市線	124,747	2,203
16	麻生区	新百合ヶ丘	広域拠点	小田急小田原線 小田急多摩線	26,302	2,178
17	中原区	新丸子		東急東横線	31,256	1,938
18	高津区	高津		東急田園都市線	62,201	1,870
19	宮前区	鷺沼	地域生活拠点	東急田園都市線	38,778	1,814
20	高津区	梶が谷		東急田園都市線	52,801	1,809
21	多摩区	京王稲田堤		京王相模原線	17,264	1,756
22	川崎区	八丁畷		京浜急行本線 JR南武支線	51,286	1,695
23	多摩区	稲田堤		JR南武線	50,690	1,370
24	宮前区	宮前平	地域生活拠点	東急田園都市線	35,958	1,343
25	一	矢向		JR南武線	45,279	1,212
26	多摩区	生田		小田急小田原線	27,908	1,127
27	高津区	久地		JR南武線	25,920	1,013
28	麻生区	若葉台		京王相模原線	29,018	744
29	幸区	平間		JR南武線	12,506	662
30	川崎区	東門前		京浜急行大師線	15,602	610
31	多摩区	宿河原		JR南武線	7,572	579
32	高津区	津田山		JR南武線	21,717	572
33	川崎区	小島新田		京浜急行大師線	16,898	524
34	川崎区	川崎大師		京浜急行大師線	27,404	479
35	一	尻手		JR南武線 JR南武支線	2,922	466
36	川崎区	川崎新町		JR南武支線	9,325	462
37	麻生区	はるひ野		小田急多摩線	21,522	396
38	麻生区	百合ヶ丘		小田急小田原線	35,131	386
39	多摩区	読売ランド前		小田急小田原線	非公表	355
40	川崎区	浜川崎		JR南武支線 JR鶴見線	22,596	228
41	麻生区	栗平		小田急多摩線	6,431	212
42	川崎区	港町		京浜急行大師線	24,684	179
43	中原区	向河原		JR南武線	9,187	158
44	川崎区	産業道路		京浜急行大師線	8,245	108
45	麻生区	黒川		小田急多摩線	9,385	92
46	川崎区	鈴木町		京浜急行大師線	10,083	80
47	麻生区	五月台		小田急多摩線	非公表	62
48	川崎区	大川		JR鶴見線	非公表	41
49	川崎区	扇町		JR鶴見線	非公表	36
50	川崎区	武蔵白石		JR鶴見線	非公表	0
51	川崎区	昭和		JR鶴見線	非公表	0
52	川崎区	小田栄		JR南武支線	非公表	—
53	一	鶴川		小田急小田原線	69,261	—
					合計	123,516
					平均	2,470

平均2,470以上

※乗降客数は各鉄道事業者の公表データ(平成27年)より作成(ただし、JR東日本に関しては乗車人員のみの公表であるため、乗車人員を2倍して算出している)

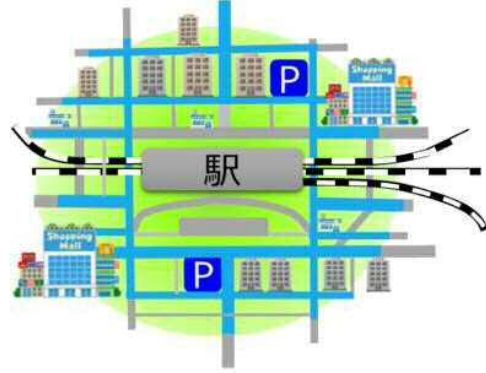
※自転車トリップ数は、第5回東京都市圏パーソントリップ調査(H20)結果より作成

■ : 地域自転車ネットワーク構築エリア

駅の特徴に合わせた地域自転車ネットワークの検討

魅力ある都市づくりを推進するため、広域拠点駅である川崎、武蔵小杉、新百合ヶ丘駅、及び、地域生活拠点の中でも利用者が多い武蔵溝ノ口駅については、「特定駅」と位置づけ、特に歩行者や公共交通に配慮した地域自転車ネットワークを検討します。

駅名	都市構造	1日平均乗降人員	自転車トリップ数
川崎	広域拠点	538,381	20,749
武蔵小杉	広域拠点	465,749	12,381
武蔵溝ノ口	地域生活拠点	372,709	10,602
新百合ヶ丘	広域拠点	124,747	2,203



※乗降客数は各鉄道事業者の公表データ（平成27年）より作成
 （ただし、JR東日本に関しては乗車人員のみの公表であるため、乗車人員を2倍して算出している）
 ※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（H20）結果より作成

目的

- ①歩行者・自転車の輻輳低減
- ②バス交通の定時制・速達性の確保

【通行環境整備】

- ・駐輪場へのルートを地域自転車ネットワーク路線の起終点とする。
- ・バス交通の多い路線については、歩行者・自転車・バスの分離に向けた整備形態や代替路線を検討する。

【駐輪対策】

- ・新規に駐輪場を整備する場合には、駅直近への整備を極力避けるとともに駅周辺の歩行者と自転車の分離を目指して駐輪場の配置や出入口の位置を検討する。
- ・駐輪場の大規模改修の機会を捉えて、駅周辺の歩行者と自転車の分離を目指して駐輪場の配置や出入口の位置を検討する。
- ・駅直近駐輪場は、通勤・通学での長時間利用よりも買い物客等の短時間利用を優先する。
 （時間利用駐輪場を増やすとともに、長時間利用料金を高めに設定する）
- ・駅直近の混雑を解消し、駅から遠い駐輪場の利用率を上げる。
- ・夕方や休日の放置自転車が多い駅については、夕方以降や休日の撤去活動を推進する。

自転車通行環境の整備形態

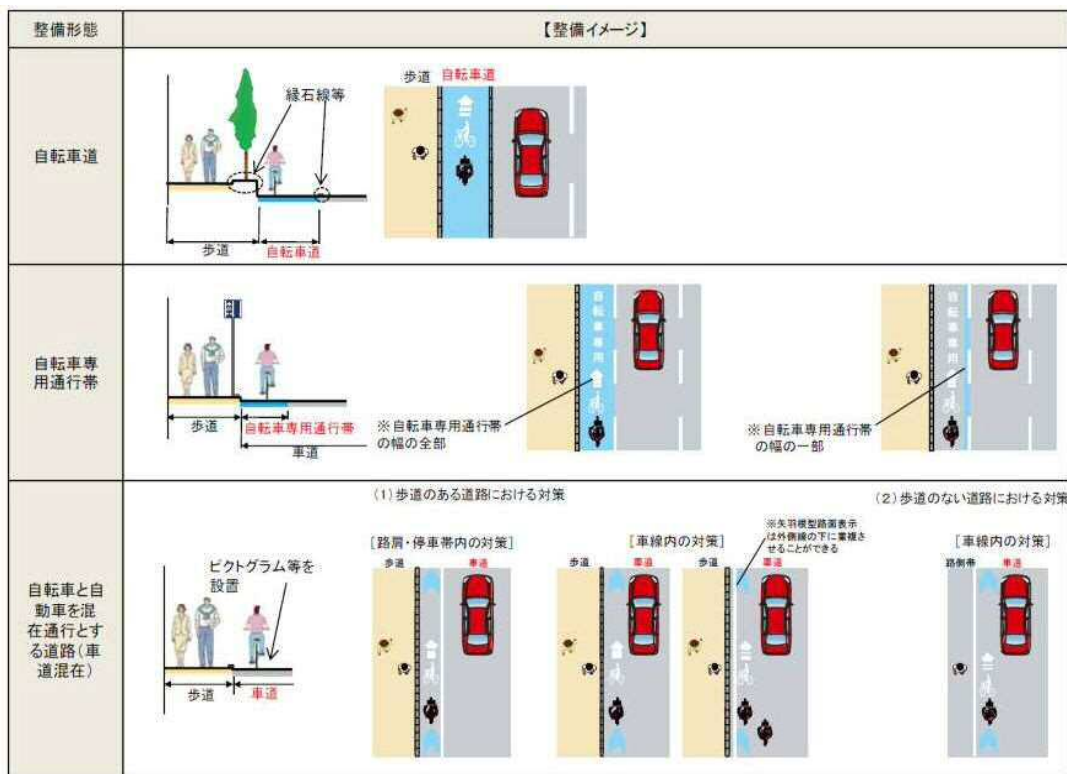
- 平成28年に改定された「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（国土交通省、警察庁）では、自転車道、自転車専用通行帯、車道混在の3種類の整備形態が示されました。
- 自転車通行環境の整備にあたっては、整備を行う道路の幅員や交通量、走行している自動車の速度等の交通状況、地域の実情を踏まえ整備形態を検討する必要があります。

	A 自動車の速度が高い道路	B A,C以外の道路	C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安※	速度が50km/h超	A,C以外の道路	速度が40km/h以下、かつ自動車交通量が4,000台以下
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在(自転車と自動車を車道で混在)

※ 参考となる目安を示したものであるが、分離の必要性については、各地域において、交通状況等に応じて検討することができる。

交通状況を踏まえた整備形態の選定の考え方

- 整備では、通行位置の明確化や、ルール等の周知のため路面のカラー化や、矢羽根の設置、ピクトグラム（自転車のマークや進行方向を示す矢印など）の設置を行うほか、自転車道では、車道の左端に、縁石線や柵などを設置し、自動車交通との分離を図ります。

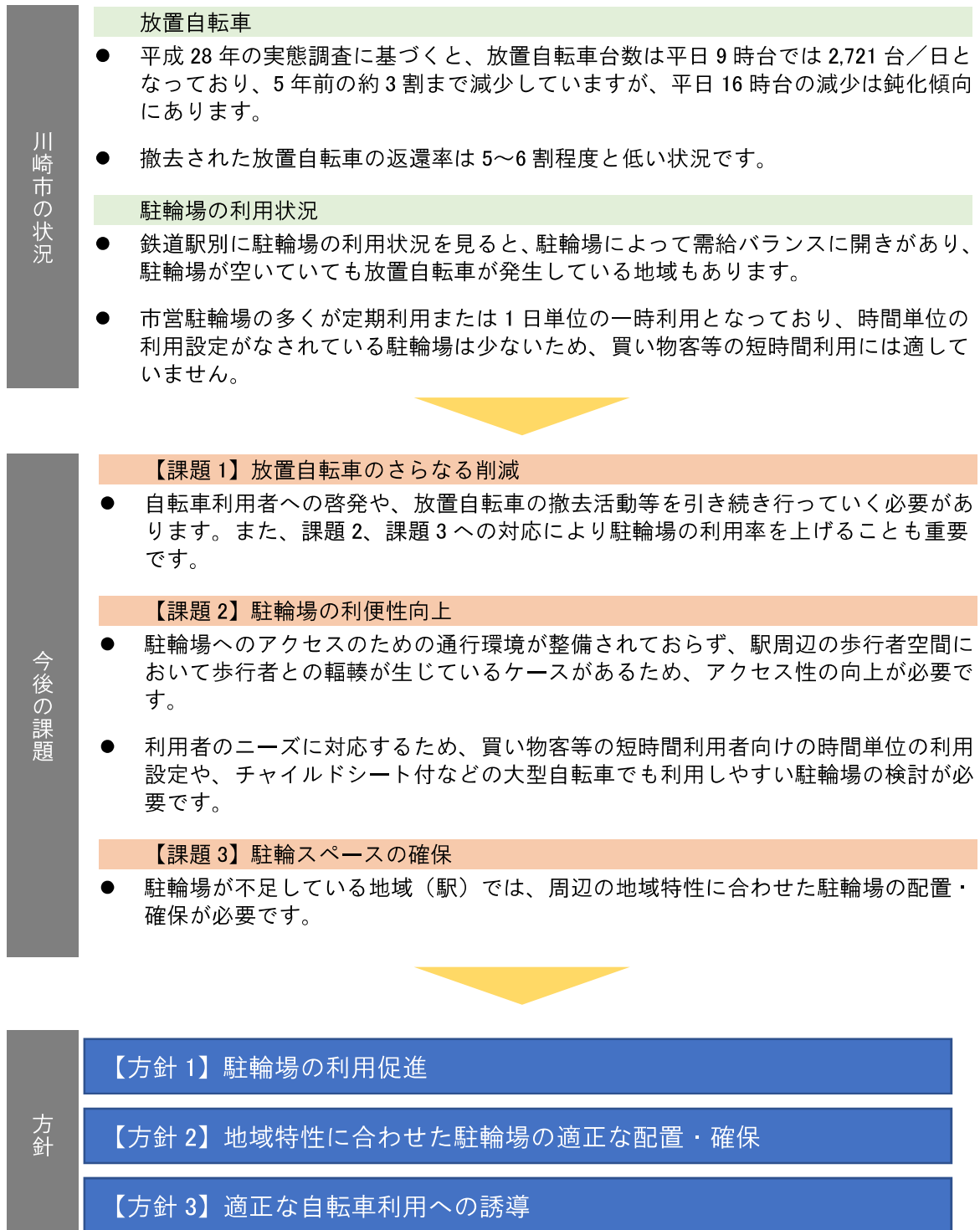


基本的な整備形態（イメージ）

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（H28.7、国土交通省道路局、警察庁交通局）

(2) 駐輪対策

1) 「駐輪対策」の課題と方針



2) 方針に基づく取組の方向性

① 駐輪場の利用促進

○駐輪ニーズに応じた対応

利用者のニーズを把握することにより、「時間利用駐輪場への見直し」「チャイルドシート付など大型自転車への対応」「利便性などに応じた料金設定の見直し」に向けた取組を推進します。

○施設情報の提供促進

情報通信技術等により時間利用者への駐輪場の位置や料金、利用状況などの施設情報の提供に取り組みます。

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

新規に駐輪場を整備する場合には、駅周辺の歩行者と自転車の輻輳低減に向けて、駐輪場の配置を検討するとともに自転車通行環整備と連携を図ります。

また、特定駅などの自転車と歩行者が集中する駅周辺では、駐輪場の改修に併せて、歩行者と自転車の輻輳低減の課題解決に取り組みます。

○適正量の駐輪場確保

駐輪場スペースの供給が不足している駅においては、地域特性に合わせた駐輪場の確保に取り組みます。

また、民間事業者による駐輪場整備を促進するとともに、鉄道事業者や商業施設事業者と連携した駐輪場整備などの取組も推進します。

③ 適正な自転車利用への誘導

○放置されにくい啓発手法の検討

駐輪場の利用徹底を目指して、マナー・啓発活動や放置自転車の撤去活動などを推進するとともに、放置されにくい啓発手法の導入に取り組みます。



図 31 「駐輪対策」の取組イメージ図

(3) 自転車の活用

1) 「自転車の活用」のポイントと方針

自転車の活用に関わる状況

自転車活用の機運

- 自転車は健康的で環境にやさしい乗り物であり、日常の移動手段としてはもちろん、観光やレジャー、スポーツなど様々な場面で利活用されています。また、平成29年5月に自転車活用推進法が施行され、自転車活用の機運が高まっています。
- 自転車活用推進法では、シェアサイクルや自転車競技施設の整備、自転車活用による健康の保持増進や体力向上、災害時の自転車の有効活用、観光旅客の来訪の促進など、様々な分野にわたる施策が、自転車の活用の推進に関して重点的に検討され、実施されるべき施策として示されています。

川崎市の地形や立地の特性

- 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おります。

川崎市の自転車利用環境

- これまで行ってきた通行環境整備や駐輪対策、ルール・マナー啓発等の取組の結果、自転車の利用環境の向上について、一定の成果を上げてきました。
- しかし、通行環境が連続的に整備されていないことや、自転車事故の割合が高いことなどから、引き続き自転車の安全な利用を推進する必要があります。

【視点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、自転車の魅力の発見や、様々な活用機会の創出が期待できます。
- 観光やレジャー、災害時など、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。

【視点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ます。また、自転車は電車や自動車よりもゆっくりと、利用者のペースで移動できることから、地域の新たな魅力を発見する機会につながります。

【視点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「通行環境整備、駐輪対策、ルール・マナー啓発」とともに、さらに推進していく必要があります。

活用のための視点

【方針1】自転車に親しむ機会の創出

【方針2】新たな分野への自転車の活用

方針

2) 方針に基づく取組の方向性

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

自転車の持つ魅力や楽しさに市民が触れる機会を創出する、サイクルスポーツの環境づくりに取り組みます。

また、市民の健康の保持増進に向け、多摩川サイクリングコースの充実を図るとともに、民間活力によるサイクルステーションの設置に向けた取組を推進します。

さらに、民間活力を利用し、多摩川の自然を楽しみながら体力向上が図れる自転車イベントなどの開催を促進します。

○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

多摩川サイクリングコースを基軸に、近隣都市と連携を図りながら生田緑地や等々力緑地などの観光資源を自転車で快適に回遊できる自転車観光ネットワークの構築に向けた取組を推進します。

また、市民に親しまれる川崎競輪場づくりに取り組むとともに、自転車に関する施設や企業、多摩川サイクリングコースや平坦な地形など、特色を活かした自転車の観光利用の検討に取り組みます。

さらに、シェアサイクルが観光客のアクセス手段の充実、商業活性化や放置自転車対策などに効果があるか実証実験を行い導入の検討に取り組みます。

② 新たな分野への自転車の活用

○新たな分野への自転車の活用

自転車の持つ特徴を踏まえ、災害時に情報伝達などへの活用、国際交流のツールとして自転車の活用及び公共交通との連携など、新たな分野への自転車活用の可能性について検討します。

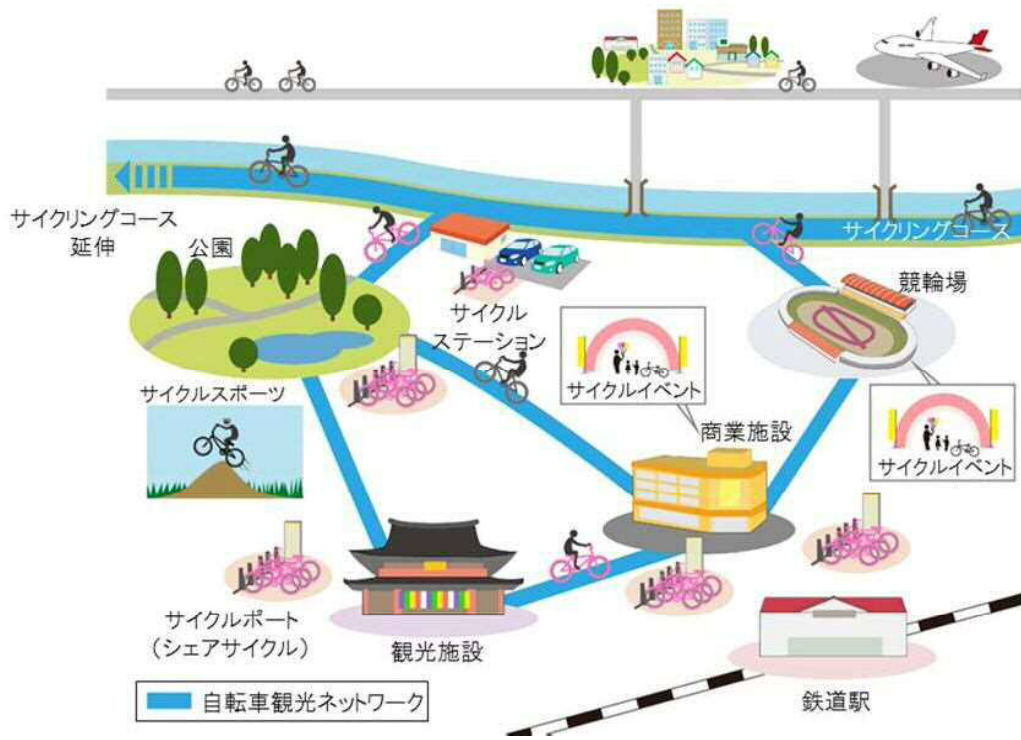
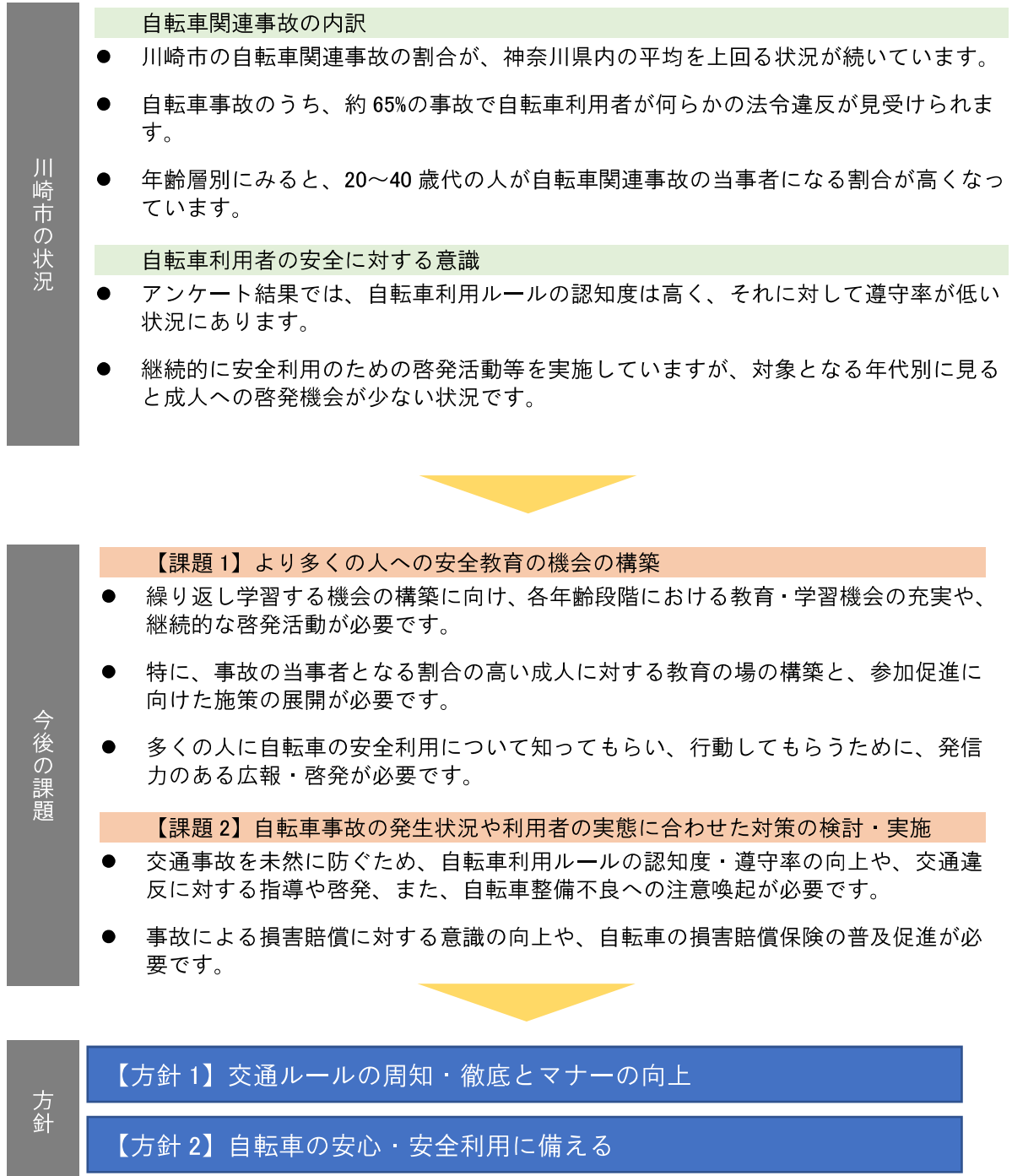


図 32 「自転車の活用」の取組イメージ図

(4) ルール・マナー啓発

1) 「ルール・マナー啓発」の課題と方針



2) 方針に基づく取組の方向性

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

各年齢段階における交通安全教育を推進するとともに、成人への交通安全教育の場・機会の充実を図ります。

○交通ルールの見える化の推進

自転車利用ルールを知らなくても自転車の通行位置等がわかるよう、矢羽根など自転車通行環境整備を推進します。また、誰にでも分かりやすい自転車利用ルールブックを作成します。

また、交通安全に寄与する人材として川崎市職員自ら模範となる自転車利用を推進します。

○自転車利用ルールの広報・啓発を推進

自転車通行環境整備と連携し、自転車利用者以外の道路利用者も対象として、自転車利用ルールの周知に向けた啓発を推進します。

実施にあたっては、キャンペーンの開催等において、キャラクターの活用などを含め、発信力・継続力のある広報・啓発方法の導入を図ります。また、効率的・効果的な啓発活動実施に向けて、自転車が集まる駐輪場での広報・啓発を推進します。

また、自転車の活用に向けた取組みにより、今後、新たに自転車を利用することになる観光客等に対する啓発方法の導入を図ります。

○交通ルール違反に対する指導・誘導・取締りの強化

マナーアップ指導員による指導を推進するとともに、自転車が当事者となる事故や違反の削減に向けた交通安全に係る教育及び啓発方法を検討します。

また、市と警察が連携して情報の共有化を図り、実態に着目した重点的な指導・取締り活動等を推進します。

② 自転車の安心・安全利用に備える

○損害賠償保険の普及啓発

損害賠償保険の加入促進に向けた手法の導入を図ります。

○自転車点検整備の促進

自転車の点検整備推進に向けた手法の導入を図ります。

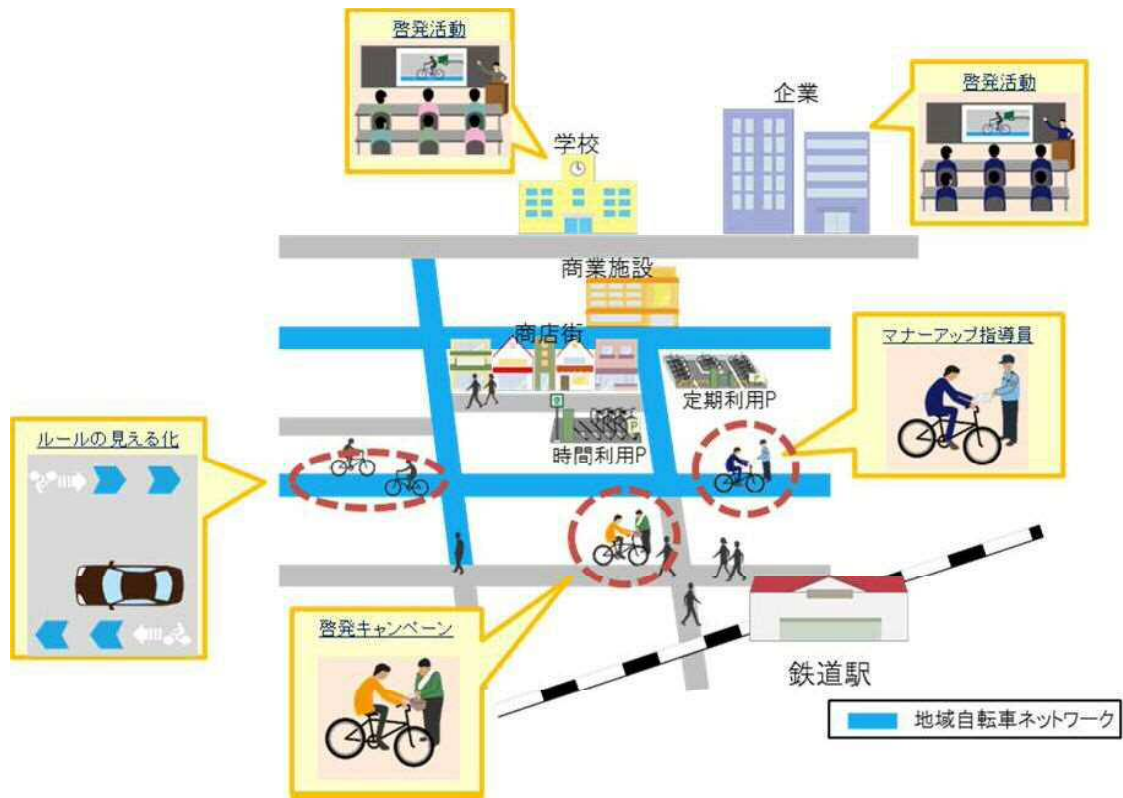


図 33 「ルール・マナー啓発」の取組イメージ図

7. 自転車利用基本方針策定後の流れ

基本方針の策定後は、具体的な取組の実施に向け、川崎市自転車活用推進計画を策定し、事業を推進します。

川崎市自転車活用推進計画では、「通行環境整備」「駐輪対策」「自転車の活用」「ルール・マナー啓発」の基本方針や取組の方向性に基づき、4つの視点それぞれで、もしくは連携して実施する具体的な取組内容や実施時期等について検討し、計画を策定します。

また、「通行環境整備」の基本方針である「安全で快適な自転車ネットワークの構築」の早期実現に向け、川崎市自転車活用推進計画と並行して自転車ネットワーク計画の策定を行います。ネットワーク計画の検討にあたっては、これまで自転車通行環境整備を行ってきた「緊急整備箇所」や、市内の交通状況、自転車利用状況等を踏まえた自転車ネットワークの検討を行うほか、「自転車の活用」の視点から、観光利用のための自転車ネットワークの検討も行います。

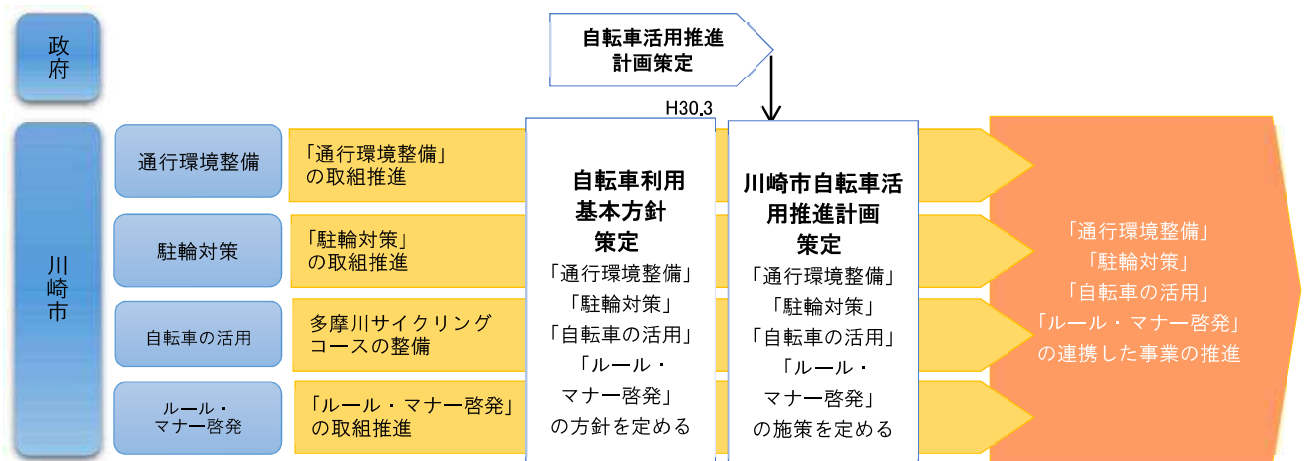


図 34 基本方針策定後の進め方

參考資料

～用語集～

用語	概要
あ行	
駅端末交通手段	出発地から駅（または、駅から目的地）までに利用した交通手段。
か行	
回遊性	地区間や地区内における人の流れ。都市においては回遊性を高めることは目的地へのアクセス性を改善することにつながる。
川崎駅東口周辺地区総合自転車対策基本計画 （平成 22 年 8 月策定）	多くの歩行者が集まる川崎駅東口周辺地区に自転車利用が集中し、多くの放置自転車とともに、安全で快適な通行の妨げとなっています。このため、本市では、歩行者・自転車の通行の安全を確保するため、歩道の通行環境の改善や自転車利用者の交通ルール遵守・マナー向上、また、計画的な駐輪場の整備など、川崎駅東口周辺地区における総合的な自転車対策を取りまとめた計画。
川崎市自転車通行環境整備実施計画－STAGE1－ （平成 27 年 2 月策定）	「川崎市の自転車通行環境整備に関する考え方」における基本理念・基本方針・取組の視点に基づき、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を構築するため、ハード対策である道路空間の整備」とソフト対策である「適正な自転車利用への誘導」を両輪として、自転車通行環境整備を計画的かつ効果的に推進するための具体的な取り組みを取りまとめ計画。
川崎市新多摩川プラン （平成 28 年 3 月策定）	平成 19 年 3 月に策定された「川崎市多摩川プラン」で掲げている「川とふるさとの再生、市民協働による多摩川ライフの創造」の基本理念を継承し、多摩川プランを確実に推し進めていくため、新たな 5 つの基本目標の各々に対し、推進施策の方向性を設定し、それぞれの推進施策ごとに実施事業を定め、優先的かつ重点的に実施いくものについて、3 つの重点プロジェクトを定めた計画。

用語	概要
か行（続き）	
川崎市総合計画 （平成 28 年 3 月策定）	地方自治体が行政運営を総合的かつ計画的に行うことを目的として定める計画で、長期的な指針となるビジョンを定めた「基本構想」、政策の方向性を定めた「基本計画」、具体的な施策の取組内容を定めた「実施計画」の 3 層で構成されている。
川崎市総合都市交通計画 （平成 25 年 3 月策定） （平成 30 年 3 月改定予定）	「誰もが利用しやすいこと」、「安全・安心かつ円滑であること」、「持続可能であること」を本市交通政策の理念に掲げ、将来目指すべき都市交通の姿をもとに、その実現に向け、都市の骨格を形成する鉄道や道路ネットワークから市民にとって最も身近な地域交通までの重点施策等を総合的、体系的にとりまとめた計画。
川崎市都市計画マスタープラン 全体構想 （平成 29 年 3 月改定）	都市計画法第 18 条の 2 に基づき、市民の意見を反映したうえで、将来の都市像（市街地像）を展望し、土地利用の方針や都市施設整備の方針、市街地整備の方針など、「市の都市計画に関する基本的な方針」を定めた計画。
川崎市の自転車通行環境整備に関する考え方 （平成 27 年 2 月策定）	自転車に対する社会の関心の高まりや道路交通法改正などの交通を取巻く環境の変化、今後の超高齢化社会への対応などを踏まえ、関係者の連携・協力のもと、自転車の通行環境整備を通じて市民の安全・安心で快適な道路利用を効果的に実現するための基本的な考え方や取組方針を定めた計画。
幹線道路	全国的、地域的あるいは都市内において、骨格的な道路網を形成する道路。通常、広幅員・高規格の道路であることが多い。
緊急整備箇所	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を構築するために「川崎市自転車通行環境整備実施計画－STAGE1－」において抽出した事故多発箇所や地域からの要望箇所、安全性向上に向けた緊急的な自転車通行環境の整備箇所。
広域拠点	川崎市の総合計画で位置付けられている拠点の一つ。市外の隣接都市拠点との調和のもとに適切な機能分担を行い、地理的条件や交通機能などを踏まえ、民間活力を活かした個性と魅力にあふれたまちづくりを推進する拠点
国際戦略拠点	羽田空港の対岸において、日本の成長を牽引し、世界の持続的な発展のためのイノベーションを創出する地域

用語	概要
さ行	
細街路	幅員が狭く、歩道や自転車道、自転車専用通行帯が確保されない道路全般。
シェアサイクル (コミュニティサイクル)	環境にやさしく健康にも良い自転車を使った新しい公共交通システム。従来のレンタサイクルとは異なり、複数の専用駐輪場(サイクルポート)を設置し、どのサイクルポートでも自転車の貸出・返却ができる。
自転車関連事故(自転車事故)	自転車が第1当事者又は第2当事者になった事故。
自転車専用通行帯	道路交通法第20条第2項の道路標識により、車両通行帯の設けられた道路において、普通自転車が通行しなければならない車両通行帯と指定された車両通行帯。
自転車通行環境 自転車通行空間	自転車が通行できる道路、または道路の部分。
自転車道	道路構造令第2条第1項第2号に規定される、専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して分けられる道路の部分。なお、道路交通法上も、自転車道として扱われる。
自転車ネットワーク	自転車通行環境が途切れることなく、網目状につながっている状態。
自転車の適正利用に向けた駐輪場促進プラン (平成23年2月策定)	市内の放置自転車や駐輪場の混雑の問題に対し、駐輪場の適正な利用を促進し、安全で快適な通行環境を実現するための新たな仕組みの構築を目的として、駐輪場の適正な利用や管理運営に向けた施策の方向性を取りまとめた計画。
自転車分担率	自転車を利用したトリップ数の全交通手段のトリップ数に占める割合。
自転車保険	自転車利用中の事故によって生じた、相手の生命又は身体の損害を補償できる保険(損害賠償保険)。自転車向け保険のほか、自動車保険や火災保険の特約、会社等の団体保険など様々な種類がある。
自転車歩行者道	道路構造令第2条第1項第3号に規定される、専ら自転車及び歩行者の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分。
車道混在	「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」における自転車通行空間形態の1つで、主に自転車と自動車が入り混じって通行する道路の部分。

用語	概要
さ行（続き）	
新・かわさき観光振興プラン （平成 28 年 2 月策定）	超高齢社会の到来なども踏まえ、子ども、高齢者、障害者、外国人など誰もが愉しめる観光価値を創り出し、都市全体の魅力をさらに高め、新たな集客を呼び起こし、交流機会の拡大につながっていくことで、すべての人がイキイキと生活・活動し、経済的にも望ましい効果を楽しむことができる地域社会の構築を目指した計画。
た行	
第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査	パーソントリップ調査は、「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなどを調べるものであり、第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査は、東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県・茨城県南部を対象として平成 20 年に実施された。
代表交通手段	1 つのトリップでいくつかの交通手段を利用した場合の主な交通手段。 代表交通手段の集計上の優先順位は、鉄道→バス→自動車→二輪（原付・自動二輪車、自転車）→徒歩の順となる
多摩川サイクリングコース	多摩川沿いに整備された自転車歩行者道であり、川崎市内では多摩川サイクリングコース（幸区古市場～多摩区布田）と、多摩川河口青少年サイクリングコース（川崎区殿町 3 丁目～川崎区鈴木町）の 2 区間が整備されている。（P31 参照）
ターミナル駅	複数の鉄道路線が乗り入れ、バスやタクシー、自転車など、様々な交通が集中する利便性に優れた駅
地域生活拠点	川崎市の総合計画で位置付けられている拠点の一つ。 市内の主要ターミナル駅などを中心に商業・業務機能の育成を図り、活力とうるおいのあるまちづくりを推進する拠点。
チリリン・タイム	身近な交通手段である自転車のルール・マナー違反が後を絶たない現状を受け、交通社会の一員として必要な正しい交通ルール・マナーを学び、自転車を安全に利用することができる子どもたちを育て、交通事故防止を図ることを目的に、神奈川県教育委員会と神奈川県警察が協力して作成した教材を使用して、ホームルームや学級活動などの時間に行う自転車交通安全教育の時間。

用語	概要
た行（続き）	
道路交通法	道路における危険を防止し、交通の安全と円滑を図ることを目的とする法律。歩行者の通行方法や車両・路面電車の交通方法、自動車等の運転免許、違反行為に関する罰則等について定めている。（昭和 35 年施行）
道路構造令	道路法上の道路を新設又は改築する場合における道路構造の一般的技術基準。
トリップ	人の動きを表す単位。ある目的による出発地から目的地までの移動を 1 トリップとする。
は行	
発生集中量	1 つのトリップの出発側と到着側をそれぞれ「トリップエンド」といい、この「トリップエンド」を集計した、ある地域内に出発地または到着地を持つ人の移動の合計。
羽田連絡道路	羽田空港の再拡張・国際化の効果を京浜臨海部全体の活性化につなげるとともに、羽田空港を核とした一体的なまちづくりの基幹的な基盤として、多摩川両岸をつなぐために計画されている道路。
放置自転車	自転車の利用者が、当該自転車から離れているため直ちに当該自転車を移動することができない状態にあり、その自転車が、公共の場所であって駐車を認められた場所以外の場所に置かれているとき。
ま行	
メッツ (MET: metabolic equivalent)	身体活動におけるエネルギー消費量を、安静時の何倍に相当するかで表す単位。座って安静にしている状態が 1 メッツ、普通歩行が 3 メッツに相当する。
モータリゼーション	所得の増加等により自動車が大衆に広く普及する現象。
ら行	
リサイクル自転車	放置自転車として川崎市が撤去・保管をし、定められた期間内に引取り手のなかった自転車を整備、点検し、再利用可能な自転車。
リーディング事業エリア	「川崎市自転車通行環境整備実施計画－STAGE1－」において、「安全性・利便性・快適性」を実現するための自転車通行環境整備を先行的に実施し、その結果を検証し、その後のネットワーク計画等に反映することを目的として定めたエリア（川崎区殿町 3 丁目地区及び中原区小杉駅周辺地区）。

Colors, Future!

いろいろって、未来。

多様性は、あたたかさ。多様性は、可能性。

川崎は、1色ではありません。

あかるく。あざやかに。重なり合う。

明日は、何色の川崎と出会おう。

次の100年へ向けて。

あたらしい川崎を生み出していこう。



川崎市

お問合せ先

川崎市建設緑政局総務部企画課

〒210-8577 川崎市川崎区駅前本町 12-1 (タワーリパークビル 17 階)

電話 044(200)2756 F A X 044(200)3973