

令和2年2月13日

まちづくり委員会資料

「川崎市自転車活用推進計画（案）」に係る
パブリックコメントの実施結果について

建設緑政局

「川崎市自転車活用推進計画（案）」に係るパブリックコメントの実施結果について

1 概要

これまで本市では、自転車関連課題に対して通行環境整備、駐輪対策やルール・マナー啓発など様々な取組を推進してきました。

一方で、平成29年5月に自転車の活用を総合的かつ計画的に推進するため「自転車活用推進法」が施行され、自転車の活用が期待されるなど、自転車を取巻く環境に大きな変化が生じています。このことから、さらなる取組の充実を図るとともに、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を目指して、「川崎市自転車活用推進計画（案）」をとりまとめ、市民の皆様からの御意見を募集いたしました。

その結果、8通（意見総数57件）の御意見をいただきましたので、御意見の内容とそれに対する市の考え方を次のとおり公表いたします。

2 意見募集の概要

題名	「川崎市自転車活用推進計画（案）」に関する意見募集
意見の募集期間	令和元年12月9日（月）から令和2年1月7日（火）まで
意見の提出方法	電子メール、FAX、郵送、持参
意見の周知方法	<ul style="list-style-type: none">・市ホームページへの掲載・市政だよりへの掲載・かわさき情報プラザ（川崎市役所第3庁舎2階）での閲覧・各区役所市政資料コーナーでの閲覧・市民文化局コミュニティ推進部協働・連携推進課での閲覧・建設緑政局自転車利活用推進室での閲覧
結果の公表方法	<ul style="list-style-type: none">・市ホームページへの掲載・かわさき情報プラザ（川崎市役所第3庁舎2階）での閲覧・各区役所市政資料コーナーでの閲覧・市民文化局コミュニティ推進部協働・連携推進課での閲覧・建設緑政局自転車利活用推進室での閲覧

3 結果の概要

意見提出数（意見件数）	8通（57件）
電子メール	6通（33件）
FAX	1通（22件）
郵送	0通（0件）
持参	1通（2件）

4 意見の概要と対応

「川崎市自転車活用推進計画(案)」に対する御意見として、自転車通行環境の整備促進や駅近隣の駐輪場整備、シェアサイクルの利用促進、自転車利用者へのルール・マナー啓発を求める御意見などについて、今後取組を進める上で参考とする御意見などが寄せられました。

「3 自転車の活用に関する事」のところで、「シェアサイクルの利用促進には、サイクルポートの拡充や自転車台数を増やす必要がある。」との御意見をいただきました。こちらの御意見については、自転車の活用に向けた取組の推進の施策の中に含まれておりますが、施策の内容を明確に、より分かりやすくするため、「民間事業者と連携しながら、シェアサイクルポートの増設や、シェアサイクルの台数の充実にに向けた取組を推進していく」ことを明記いたしました。

お寄せいただいた御意見を踏まえ、一部文言を加筆・修正の上、「川崎市自転車活用推進計画」を策定し、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を推進します。

(1) 意見に対する本市の考え方の区分の説明

- A：意見を踏まえ、案を加筆・修正するもの
- B：案の趣旨に沿った意見であり、意見を踏まえ、取組を推進するもの
- C：意見を踏まえ、今後取組を進める中で参考とするもの
- D：案に対する質問・要望の意見であり、案の内容を説明・確認するもの
- E：その他（今回の意見募集の趣旨・範囲と異なる意見）

(2) 意見の件数と対応区分

項 目	市の考え方区分					計
	A	B	C	D	E	
1 通行環境整備に関する事		4	3			7
2 駐輪対策に関する事			7	2		9
3 自転車の活用に関する事	1	1	4	1		7
4 ルール・マナー啓発に関する事			9	17		26
5 その他				3	5	8
合 計	1	5	23	23	5	57

(3) 意見の概要と意見に対する本市の考え方

No.	意見の趣旨	意見に対する本市の考え方	区分
1	通行環境整備に関すること (7件)		
1	<p>自転車利用者の視点に立つと、脇を高速で走り抜ける自動車が大きな脅威である。愛媛県で実施している思いやり1.5m運動のように、自転車と自動車の間は1.5m必要であると思うので、<u>走行空間を整備する際には、自転車専用通行帯であれば、幅員1.5m以上(自動車の速度が50km/h以上の道路においては、2.0m以上)とするなど、道路の状況に応じて十分な幅員を確保してほしい。</u></p>	<p>自転車通行環境の幅員については、「川崎市自転車ネットワーク計画」において、自動車の速度や交通量などに応じて選定した整備形態に基づき設定することとしており、自転車専用通行帯については1.5m以上、自転車道については2.0m以上の幅員を確保する事を基本とし、整備を推進してまいります。</p>	B
2	<p>自転車道にゴミが散乱していたり、歩行者が通行していたりする。 また、違法駐車により、自転車通行空間が機能していない場面が少なからず見受けられる。 施策にあるとおり、適切な維持管理や警察と連携した違法駐車を取り締まりを強化してほしい。</p>	<p>自転車の通行区間に関する取組については、本計画における施策を通じて、自転車通行環境の適切な維持管理や交通管理者と連携して違法駐車を取り締まりに向けた取組を推進してまいります。</p>	B
3	<p>一方通行規制の道路において、自転車が除外されている場合は、規制標識や補助標識以外にも自転車の通行位置について、自動車への注意喚起ができないか。</p>	<p>一方通行(自転車を除く)の道路については、「川崎市自転車ネットワーク計画」に基づき、自転車の通行位置を明示することなどにより、自動車に対しても注意喚起を図ってまいります。</p>	B
4	<p>駐輪場付近の交通規制を見直しとして、一方通行規制から自転車を除外するよう警察協議するなど、駐輪場へのアクセスを向上してほしい。</p>	<p>「川崎市自転車ネットワーク計画」に基づく駐輪場へのアクセスについては、安全性や利便性の向上を図り、整備を進めるものとしております。補助標識「自転車除く」が設置されていない一方通行道路を整備する際には、交通規制の変更など交通管理者と協議を行い、駐輪場へのアクセスの改善に取り組んでまいります。</p>	B
5	<p>自転車通行帯等のハード施策に加えて、自転車の停止線を前に出す、信号待ちの後には自転車を先に発車させる、自転車の平均速度(20km/h程度)で青信号を連動させるなど、市から県警に働きかけて、自転車をスムーズに走れる取組を実施してほしい。</p>	<p>自転車の走行に合わせた信号制御については、他の交通との関係から難しいものと考えておりますが、自転車の停止線の位置等については、自転車通行環境の整備の際に、現地の実情や安全性の向上などを考慮し、交通管理者と連携して、必要に応じて検討してまいります。</p>	C

6	<p>自転車専用通行帯や矢羽根の施工は、自転車に対して通行位置の「見える化」を促すとともに、自動車に対する再教育としても有効であり、自転車利用の多い地区にて優先的に実施し、効果検証を行い、拡大してゆくという本案の趣旨に賛意を示すとともに、他の道路工事などの機会を捉えて積極的に整備を行うなど、<u>将来的には全ての道路において、何らかの自転車専用通行帯や矢羽根などが整備されるよう期待する。</u></p>	<p>自転車通行環境整備については、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、計画的に整備を推進してまいります。</p>	C
7	<p>通行環境の整備の中で「自転車通行位置の明確化」が挙げられているが、隣接車線の走行速度が50km/hを超えるような幹線道路では、自転車を走行する上で安心感を得るために「視覚的分離」ではなく「構造的分離」による自転車道の整備を進めるべきである。</p> <p>また、自転車道を整備する際には、快適性を損わないよう、交差点の形状や十分な幅員の確保など適切に設計してほしい。</p>	<p>「構造的分離」による自転車道については、「川崎市自転車ネットワーク計画」において、国のガイドラインにより、規制速度が50km/hを超える道路を対象としており、安全かつ円滑な通行を確保するため、2.0m以上の幅員を確保することとしています。</p> <p>なお、幅員を早期に確保できない場合などにおいては、暫定整備である自転車専用通行帯や矢羽根などの路面表示を行い、安全性の向上を図ってまいります。</p> <p>また、整備の際には、安全で快適な通行空間の確保に向けて、交差点形状等について交通管理者と協議してまいります。</p>	C
2 駐輪対策に関すること (9件)			
8	<p>住民の利用者数に比べて駐輪場が不足していると思うので、川崎市内の全てのJR、私鉄の<u>駅近隣の駐輪場を整備してほしい。</u></p>	<p>駅周辺の駐輪場については、駐輪場ごとに利用状況が異なることから、将来人口推計などを考慮した上で、必要台数、設置場所などの精査を行いながら、整備に取り組んでまいります。</p>	C
9	<p>駅周辺の大規模施設の場合は、有料で構わないので駐輪場の併設を条件に建物の建築許可を出してほしい。</p>	<p>駅周辺の駐輪場については、駅周辺は新たに駐輪場用地を確保することが困難な状況もあることから、鉄道事業者に対し、駐輪場設置の協力要請を行うとともに、「川崎市自転車等駐車場の附置等に関する条例」に基づく集客施設等への駐輪場設置の義務付けや民間駐輪場への助成制度により、駐輪場の確保に努めます。</p>	C
10	<p>歩行者が多いところでバイクと自転車の駐輪場が併設されているため、非常に危険なところもあるので分けた方が良い。</p>	<p>駐輪場へのアクセスについては、「川崎市自転車ネットワーク計画」に基づき、安全性の向上を図ってまいります。</p>	C

11	駐輪対策について、大雨災害やゲリラ豪雨も増加しているため、既存駐輪場における屋根の整備を進めることも検討してほしい。	屋根の整備については、利用促進では有効と認識しておりますが、利用料金や周辺環境などへの影響もあることから、引き続き、利便性向上に向けた検討を進めてまいります。	C
12	駅前商店街などの繁華街を中心に、短時間駐輪場の不足を解消するため、解禁された公道上への自転車駐輪場設置を推進するとともに、自動車駐車場の自転車駐輪場への転換を進める制度設計をしてほしい。	川崎駅や武蔵溝ノ口駅周辺などの商業施設の多い駅周辺については、短時間利用者向け時間利用駐輪場の整備を進めております。 駐輪場から駐輪場への転換を進める特定の制度については、駐輪場事業者のみを対象とする点で公平性に欠けることから、難しいものと考えております。 なお、商店街における駐輪場の確保に向けては、駐輪場整備費の一部を補助する「川崎市民間自転車等駐車場整備費補助金制度」の活用について、商店街等へ周知活動を行ってまいります。	C
13	子ども乗せ車両やアシスト付き車両など、自転車の大型化により、旧式のラック式駐輪場では幅が狭すぎて収納できない、転倒などで怪我をする、自転車が破損するといった問題がある。本計画案では新規整備の際の補助金などは用意されているが、旧式の狭い駐輪場に対してもラックの入れ替えなどを促す仕組みを用意することで、利用効率を高められると考える。	大型自転車への対応については、市営駐輪場において、利用状況に応じて、ラックの一部撤去やバイク置場の変更などにより平置きスペースを確保しております。 また、「川崎市民間自転車等駐車場整備費補助金制度」については、駐輪場が不足する駅周辺等への駐輪場整備の促進を目的に、民間駐輪場の新設又は増設する際の整備費を補助する制度としており、改築等は対象外となっているため、今後、検討してまいります。	C
14	市営の駐輪場については、空き台数をホームページで見られるようになってきているが、民間の駐輪場が載っておらず、実際に現地で使えるものにはなっていない。駐輪場を効率的に利用するためにも、市営・民営等様々な形で提供されている場所や細かい空き情報など、1箇所が発信できるよう、オープンデータに載せて、地図や乗換案内等を提供している第三者も利用できるようにするといった取組が必要であるとする。	情報提供については、現在、指定管理者のホームページにて、駐輪場の位置や料金、定期利用の空き状況などの情報や、自動ゲートや電磁ラックなど機械化されている駐輪場施設における満空情報を提供しております。 しかしながら、機械化されていない施設では、随時満空の把握ができないなど、情報提供が難しい状況ではありますが、乗換案内等の需要動向を注視しながら、指定管理者と情報提供方法を検討してまいります。	C
15	放置自転車を一掃するために放置違反者への厳罰化を強化してほしい。	現在、放置自転車の削減に向け撤去活動を実施しており、市条例においては、罰則規定は設けておりません。引き続き、放置自転車の削減に向	D

		け、撤去の時間帯や頻度について検討を行い、より効果的な撤去活動を実施してまいります。	
16	自転車活用推進法の基本方針に情報通信技術等の活用による自転車の管理の適正化という内容が記載されているが、 <u>自転車の所有者情報が記録された IC タグを自転車へ取り付けることを義務化する制度を策定してほしい。</u>	所有者情報が記録された IC タグについては、国が自転車活用推進計画の中で、駐輪場やシェアサイクルの運営、放置自転車対策等の効率化に向けて、全国で統一的な IC タグの導入を検討することとしておりますので、今後、国の動向を注視しながら、必要に応じて検討してまいります。	D
3	自転車の活用に関すること (7件)		
17	市内では、 <u>シェアサイクルの貸出・返却ポートも少しずつ増えてきたが、まだ利用できる場所が少なく、また借りたい時に自転車がないことや電池切れなどもあり、利用促進にはサイクルポートの拡充と自転車台数を増やす必要がある。</u> また、集合住宅を中心に、駐輪場の確保が難しい場所にもシェアサイクルポートを設置してはどうか。	いただいたシェアサイクルポート等の御意見については、自転車の活用に向けた取組の推進の施策の中に含まれておりますが、施策の内容を明確に、より分かりやすくするため、民間事業者と連携しながら、シェアサイクルポートの増設や、シェアサイクルの台数の充実に向けた取組を推進していくことを明記いたしました。	A
18	中核になる鉄道駅については、市が管理する場所にシェアサイクルの設置場所を確保するとともに、 <u>鉄道事業者以案内の掲示を依頼するなど、乗り換え抵抗を下げる取組を実施すると、利用促進につながるのではないか。</u>	鉄道駅周辺におけるシェアサイクル設置場所については、実証実験エリアでは、駅周辺の市営駐輪場等の公共施設などにシェアサイクルポートを設置しております。今後、鉄道事業者に対して、シェアサイクルの設置場所の提供や案内掲示等について協議調整を行い、シェアサイクルの利用促進に向けた取組を推進してまいります。	B
19	川崎市の多摩川のサイクリングコースが上流から河口まで一つにつながるように、上流から多摩川見晴らし公園までの延伸整備とともに、多摩川見晴らし公園から鈴木町の間もサイクリングコースを整備し、 <u>多摩川サイクリングコースと多摩川河口青少年サイクリングコースを一つにしてほしい。</u>	かわさき多摩川ふれあいロードについては、多摩区布田橋から稲城市までの区間において整備を推進し、二ヶ領用水上河原取水口の橋梁整備が令和元年5月に完成いたしました。川崎区から幸区の未整備区間につきましても、引き続き、河川管理者である国土交通省と協議・調整を行ってまいります。	C
20	自転車活用推進法の基本方針に自転車競技施設の整備と謳われていることを踏まえて、川崎市においても川崎競輪場を、国際規格の木製 250m バンクの自転車競技場にリニューアル	川崎競輪場のバンクについては、公営競技場としての競輪を実施し市財政へ貢献することを主な目的として作られており、現在は既存の 400m バンクを維持補修する形で整備しております。今後については、他の競輪場	C

	される千葉競輪場のような、ベロドローム施設に建て替えてほしい。	の状況などを参考にしながら、将来想定される川崎競輪場全体の整備に向けた中で、自転車を活用したまちづくりを進める上で、自転車競技施設がどのような役割を果たしていくべきか検討してまいります。	
21	災害用自転車を確保するのは良いが、普段から乗っていないと、いざという時に効果的に使えない可能性もあるので、非常用・災害用ではなく、市職員が日頃から使う自転車を多めに設置する方が良いのではないかと。	災害用自転車については、普段から利用し維持管理を適切に行っているところですが、災害時の自転車の有効活用については、日常業務で利用する自転車のほか、設置台数の増加及び設置場所、並びにシェアサイクルの活用について、引き続き、検討してまいります。	C
22	シェアサイクルを市役所や各区役所に多数設置し、そのうち最低数台は非常用として貸し出さないようにする方法で、市職員に日頃から自転車に乗ってもらい、メンテナンスも行い、非常用の台数も確保するというのはいかがでしょうか。		
23	本編 P.2 の計画策定の背景と目的に、「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。」と記載がある。確かに機動性が高い場合もあるが、 <u>災害時には瓦礫などがあり、全てにおいてそうであると言えるような文章は誤解を与えるのではないかと。</u>	当該文章については、自転車活用推進法の基本理念や P36 の図 2-48 震災後の利用交通手段構成にあるように、東日本大震災の被災地において、発災後の移動手段として自転車の利用が増加していることなどを踏まえて記載したものです。	D
4 ルール・マナー啓発に関すること (26 件)			
24	本編の 52 ページ等「ルール・マナーの啓発による交通事故防止」について、主に自転車が交通事故を引き起こす側として事故防止対策が検討されているように思う。自動車も自転車のぶつかる事故があることも踏まえ、自動車運転者のマナーアップ、教育も明記するほうが良いのではないかと。	ルール・マナーの啓発については、約 63% の事故で自転車利用者に何らかの法令違反が認められることから、本計画の考え方としては、第 2 章 (4) ルール・マナー啓発 イ 課題 (ア)「自転車関連事故の特性」において示しているとおり、自転車を中心に記載しております。 しかしながら、自転車関連の交通事故を防止するためには、自動車の運転も含めた交通安全に対する意識の向上が重要ですので、各季の交通安全運動における交通ルール遵守の啓発活動や交通安全教育などの取組を進めてまいります。	C

25	自転車運転の違反行為として、一方通行道路の逆走も違反であることを周知してほしい。	本市では、年齢段階に応じた交通安全教育を実施しており、主に小学校3年生に対しては、安全な自転車の乗り方教室、中・高校生に対しては、スケアードストレート方式の交通安全教室を実施しています。 今後も、交通ルールの周知等に向けて、これらの取組を進めるとともに、様々な機会を通じた広報・啓発を行ってまいります。	C
26	13歳未満の児童・幼児については、自転車の歩道通行が認められているが、徐行せず、危険な状況を見かけるため、歩行者優先の徹底と小学生のうちから段階的に車道左側を正しく走れるように指導してほしい。		
27	自転車で通学する中学・高校の生徒に対して、車道左側走行のルール教育を行ってほしい。		
28	自転車の通行位置のルールがわからない人が多いので、周知が必要ではないか。		
29	運転免許を持っていてルールを知っているはずの大人がルールを守らない状況など、子どもの教育にも悪影響を及ぼす懸念があるが、大人への再教育のため自転車ルール教室などを開いても人が集まらないことが全国的に課題となっている。他都市の事例なども参考に、町会・自治会や企業の社内研修などを通じてルール普及を促進してもらいたい。	町会等の地域団体や企業に対する交通ルールの周知等に向けた取組については、各季の交通安全運動における交通ルール遵守の啓発活動などの取組を進めてまいります。	C
30	自転車事故は、自動車による違法駐車や速度違反が常態化していることが、最大の原因になっている。自転車に再教育するだけでなく、自動車運転者への再教育も併せて実施すべきではないか。	自転車関連の交通事故を防止するためには、自動車の運転も含めた交通安全に対する意識の向上が重要ですので、各季の交通安全運動における交通ルール遵守の啓発活動や交通安全教育などの取組を進めてまいります。	C
31	<u>自転車損害賠償責任保険について、様々な種類があるので整理し、賠償額がいくら必要であり、示談交渉の有無や火災保険の特約の確認など、具体的な案内をしてほしい。</u>	自転車損害賠償責任保険等への加入促進については、「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」を周知するとともに、自身の保険加入の状況を確認できるフローチャートを記載したチラシを配布するなど、様々な機会を通じた加入促進に向けた広報啓発に取り組んでまいります。	C
32	夜間の多摩川サイクリングコース利用は、街灯の光が届かず、反射ベストを身につけていない歩行者等もい	歩行者と自転車が共存する箇所でのルールの周知やマナーの向上については、自転車利用者だけでなく、歩行者に対しても取組を推	C

	<p>るため、自転車利用者にとっては車道よりも危険であるため、歩行者への安全意識を高める必要がある。</p>	<p>進してまいります。</p>	
33	<p>小・中学校で行う自転車教育について、スケアードストレートのような過度に危険意識を煽る手法は、効果が疑問視されており、自転車に乗る側を過度に委縮させ、誤ったクルマ優先意識を植え付けるといった副作用も指摘されているため、同手法に頼らず、丁寧に指導してもらいたい。</p>	<p>本市では、年齢段階に応じた交通安全教育を実施しており、主に小学校3年生に対しては、安全な自転車の乗り方教室、中・高校生に対しては、スケアードストレート方式の交通安全教室を実施しています。スケアードストレート方式の交通安全教室は、交通事故の再現を直視することで自転車事故の恐ろしさを知り、危険回避能力等を向上させるだけでなく、交通安全意識の醸成にも有効であると考えております。</p> <p>今後も交通ルールの周知等に向けて、これらの取組を進めるとともに、様々な機会を通じた広報・啓発を行ってまいります。</p>	D
34	<p>自転車に乗る人による信号無視や、一時停止無視、カーブミラーの未確認、スマートフォンを見ながらの運転などの違法行為が無くならないが、積極的に取り締まってほしい。</p>	<p>交通違反に対する指導や取締りについては、県警察の所管業務となりますが、本市としましても、各季の交通安全運動における交通ルール遵守の啓発活動や年齢段階に応じた交通安全教育、自転車マナーアップ指導員による巡回活動の実施など、交通ルールの周知等の取組を進めてまいります。</p>	D
35	<p>車道を自転車やバイクで走っている時、不必要な幅寄せをする車に対して、取り締まることはできないのか。</p>	<p>交通違反に対する指導や取締りについては、県警察の所管業務となりますが、交通事故を防止するためには、自転車に限らず自動車の運転も含めた交通安全に対する意識の向上が重要ですので、本市としましても、各季の交通安全運動における交通ルール遵守の啓発活動に取り組んでまいります。</p>	D
36	<p>自動車の速度超過は、自転車利用者への脅威になっている。速度超過は街中で凶器を振り回す凶悪犯罪だという認識に立ち、厳しい取り締まりを求める。</p>		
37	<p>両耳にイヤホンを着用し、スマートフォン操作しながら自転車を走らせる人が多い。小さな子ども連れ、老人などにぶつかりそうになった場面も何回か見ている。対策として警察と連携して、駐輪場の定期更新時などには、東京都の一部で実施しているように警察や交通安全協会の講習を受講済みである証明書がないと駐輪場を借りられないようにしてほしい。</p>	<p>自転車を安全に利用するためには、交通ルールの周知等が重要ですので、年齢段階に応じた自転車等交通安全教育や広報・啓発などに取り組んでまいります。</p> <p>また、受講の証明書による駐輪場の利用については、利用制限による放置自転車の増加も考えられることから、他都市の動向を注視し、いただいた御意見は参考にさせていただきます。</p>	D

38	<p>運転免許証を持っている大人ですら、ルールを守っていない実態があると指摘されている。運転免許証の更新の際に再教育することについて、川崎市から警察に要請してもらいたい。</p>	<p>運転免許証の更新時講習については、道路交通法に基づき各都道府県公安委員会が行うものとされており、本市から県警察に要請を行う予定はございませんが、自転車関連の交通事故を防止するためには、自動車の運転も含めた交通安全に対する意識の向上が重要ですので、各季の交通安全運動における交通ルール遵守の啓発活動や交通安全教育などの取組を進めてまいります。</p>	D
39	<p><u>自転車が通行できる歩道について、自転車の走る位置は歩行者と同じ歩道内の左側が良いと考える。</u></p>	<p>自転車の通行位置については、自転車は軽車両であることから、道路交通法において原則として、車道の左側を通行することとされております。自転車が通行できる歩道においては、自転車は、道路交通法第63条の4第2項において、「普通自転車通行指定部分がない場合は、歩道の中央から車道寄りの部分を徐行して進行しなければならない」とされております。</p>	D
40	<p>歩行者によって道を塞がれたときに、ベルを鳴らさずに声かけにより道を譲ってもらえるとは思えない。</p>	<p>自転車を安全に利用するためには、歩道は歩行者優先であるといった交通ルールの周知等が重要ですので、年齢段階に応じた自転車等交通安全教育や広報・啓発などにより、取り組んでまいります。</p>	D
41	<p>ライトで目をくらませてくる自転車は、歩行者だけでなく車のドライバーをも危険に陥れる可能性があり、また、夜間は前照灯等をつけずに走る自転車がある。</p>	<p>道路交通法等により、夜間、前照灯等の灯火をするよう定められております。自転車を安全に利用するためには、交通ルールの周知等が重要ですので、年齢段階に応じた自転車等交通安全教育や広報・啓発などにより、取り組んでまいります。</p>	D
42	<p>他県の一部では、高校生や中学生の通学に自転車用ヘルメットの着用を義務付け、全員に配布し、自転車での死亡事故が減ったそうだ。神奈川県内でもまずは条例から自転車に乗る人のヘルメットの着用を義務付けてほしい。まずは、条例から願います。</p>	<p>ヘルメットについては、道路交通法において、児童・幼児に着用させるよう努めることが規定されているほか、県条例でも、児童・幼児のほか70歳以上の高齢者に対してヘルメット着用させるよう努めることが規定されております。</p> <p>本市としましては、自転車利用者へヘルメットを着用していただけるよう、今後も広報・啓発に取り組んでまいります。</p>	D
43	<p>自転車損害賠償責任保険等への加入の徹底ではなく、法律で罰することぐらいの対策が必要である。交通ル</p>	<p>自転車損害賠償責任保険等については、県条例により県内の自転車利用者に対し、加入が義務化されましたが、県によりますと、自</p>	D

	<p>ールの周知・徹底とマナーの向上・自転車の安全・安心利用に備えるという方針で加入を促せるのか疑問である。素直に保険等への加入の呼びかけにすればよい。</p>	<p>転車には自動車のような登録制度がないこと、また、自転車損害賠償責任保険等には、契約者だけでなく家族全員が対象となるものもあるなど制度が複雑で商品も多岐にわたっており、自転車利用者の保険加入状況をすぐに確認できないことから、罰則は設けられておりません。</p> <p>本市としましては、施策4-2-1において、自転車損害賠償責任保険等への加入促進を掲げ、引き続き、様々な機会を通じた広報・啓発に取り組んでまいります。</p>	
44	<p>片道1車線の追い越し禁止の車道をカゴ付き軽快車に乗った老人がふらふら走っていて、後ろの車が渋滞している状態を見るが、何か対策は無いのか。</p>	<p>道路交通法では、追い越し禁止の規制について、軽車両を追い越す場合は除外されております。また、自転車は軽車両ですので、原則として車道の左側を通行しますが、70歳以上の方は例外的に歩道を通行することもできるとされています。</p> <p>自転車を安全に利用するためには、交通ルールの周知等が重要ですので、年齢段階に応じた自転車等交通安全教育や広報・啓発などにより、取り組んでまいります。</p>	D
45	<p>ルール教育は法律や条例だけではなく、安全に走る方法を学ぶ場にしてほしい。川崎市で配布している『自転車の安全利用スマートガイド』についても、あれはダメこれもダメで終始するのではなく、自転車で安全に走る方法が伝わる形に改めてもらいたい。</p>	<p>本市では、自転車安全利用五則をはじめ、自転車の交差点の通行方法など、安全に運転するために必要なルールやマナー、責任などを記載した「自転車の安全利用スマートガイド」を作成し、様々な機会を通じて市民の方々に配布しております。</p> <p>自転車を安全に利用するためには、交通ルールの周知等が重要ですので、安全に走る方法を学ぶ場である交通安全教室による教育やスマートガイド等を活用した広報・啓発などにより、取り組んでまいります。</p>	D
46	<p>歩道がない道路において、「自転車徐行」といった表示を見かけるが、このような表示は不適切であると考えられるため、撤去すべきではないか。</p>	<p>御意見にあります標示については、地域からの要望などに基づき、市として必要性を検討した上で、交通事故の防止に向けた注意喚起のために設置しているものです。</p>	
47	<p>道路上に設置している法定外の「一時停止」の表示について、自動車と同様に一時停止規制がされている側だけに掲示すべきである。設置する場合には、一時停止すべき所はどこなの</p>	<p>自転車を安全に利用するためには、交通ルールの周知等が重要ですので、年齢段階に応じた自転車等交通安全教育や広報・啓発などにより、取り組んでまいります。</p>	D

	か、なぜそれが必要なのかを、丁寧に伝えるべきである。自転車を軽視するような誤った表示・掲示は行わないよう求める。		
48	自転車利用・走行ルールを学ぶ講習の受講を自転車損害賠償責任保険加入のように義務化してほしい。	自転車の安全教育については、県条例において、自転車利用者が自転車を安全かつ適正に利用するための知識を習得し、安全利用に努めることなどが規定されています。 本市としましても、自転車を安全に利用するためには、交通ルールの周知等が重要ですので、年齢段階に応じた自転車等交通安全教育や広報・啓発などにより、県と連携しながら取り組んでまいります。	D
49	<u>多摩川サイクリングコースについては、時間帯によってはたくさんの歩行者が利用しており、自転車を走行中にストレスを感じることもある。</u>	市内多摩川河川敷の「サイクリングコース」は、その名称によって自転車優先というイメージを持たれる方もおりますが、歩行者も自転車も利用できる歩行者優先の道路となっております。なお、多摩川サイクリングコースは、令和2年2月4日に、「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。また、平成28年3月に策定した「新多摩川プラン」に基づき、サイクリングコースの延伸や拡幅整備を実施してまいります。	D
5 その他 (8件)			
50	ルール・マナー啓発の指標で、交通安全教室の目標値が現状より低くなっているのはなぜか。	交通安全教室の開催には、学校などの開催場所や相手方の環境や都合、さらには当日の天候にも左右されるものであるため、目指すべき最低回数目標値として設定しています。今後、実績の推移も見ながら、必要に応じて次期計画策定時に、目標値の見直しも検討してまいります。	D
51	毎年色々と計画されているが、現在の取組状況が不明。今回の法令も何をしたいのか、以前とくらべて何がしたいのかなど、一部の人にしか分からない書き方である。	本計画の構成については、第2章に現在の取組や課題を記載しております。また、第3章に現在の取組や課題を踏まえた計画の考え方、第4章で各政策の展開として今後取り組む施策について記載をしています。	D
52	信号で止まることはストレスがたまるので、可能なら信号交差点をラウンドアバウトに変えていくのがよいのではないかと。「多摩水道橋」「多摩警察署前」の交差点はラウンドアバウトにするのが良いと思う。前後の世田谷	環状交差点（ラウンドアバウト）については、交差点の中央に円形の中央島を設置し、時計回りに走行する車両に優先権を与えることで、信号機などによる交通の制御を要さない交差点の処理方法となっております。 通常の一般的な平面交差点においては、信	D

	<p>通りは1車線で登戸付近だけ2車線のため、このうち1車線を自転車道に転換し、交差点をラウンドアバウトにすれば、信号待ちが無くなり渋滞も解消されるのではないかと。</p>	<p>号機付きの交差点に比べ、交通の処理能力が低いと、都市部の交通量の多い交差点には適さない構造であることや、交差点への流入及び流出する車両と歩行者が交錯することなど、安全性においても課題があると考えております。</p> <p>なお、国土交通省によると、環状交差点の適用は、日あたり総流入交通量10,000台未満といわれておりますが、御意見のあった交差点については、20,000台を超える交通量となっており、環状交差点の導入は困難であることから、今後も国の検討状況や他都市の取組などを参考にまいります。</p>	
53	<p>追い越し禁止の狭い片道1車線の道路において、渋滞によりドライバーがイライラしているのを見かける。もっと道路を拡幅すべきではないかと。</p>	<p>本市の道路整備については、効率的・効果的に推進することを目指して、平成28年度から令和7年度までの10年間を計画期間とした「第2次川崎市道路整備プログラム」を定め、客観的な指標などを用いて整備効果の高い箇所を選定し、取組を進めているところです。今後も引き続き、本プログラムに基づき、都市計画道路及び幹線道路の整備に取り組んでまいります。</p>	E
54	<p>計画(案)30ページに、多摩川流域のポテンシャルと将来の可能性について、多摩川流域まちづくり勉強会を設立し、検討しているとのことだが、多摩川沿岸部の浸水被害軽減に向け、多摩川増水時に時々刻々と入手される水位と降雨の情報を基に、浸水を最も少なくする排水樋管ゲート開閉等のタイミングを判定するAIを構築することを同勉強会で検討してほしい。</p>	<p>御意見がありましたことを、「多摩川流域まちづくり勉強会」事務局に情報提供いたしました。</p> <p>本市としましては、今後、台風19号の被害状況等の検証結果などを踏まえて、防災・減災の取組を検討してまいります。</p>	E
55	<p>二子橋と多摩水道橋の中間地点(東名高速の橋付近)に自転車・歩行者専用の橋を設けてほしい。</p>	<p>多摩川や鶴見川などの1級河川に架かる橋りょうについては、両岸に接する自治体が協議を行い、円滑な交通ネットワークの構築や地元からの要望に基づき整備の計画をします。</p> <p>整備の決定については、路線の線形や地形、地質、交差する施設などの外的な条件のほか、経済性や施工性等を考慮し、総合的に判断してまいります。</p>	E

56	パブリックコメントの記入の中で、郵便番号が必須になっているのはなぜか。	パブリックコメントの記載項目については、意見の内容に不明な点がある際に、その内容を確認する必要があることから、氏名や連絡先などの個人情報の記載を求めています。	E
57	<u>国道246号上にひび割れがあり走行に危険な箇所があり、非常に危険だと感じた。</u>	御意見がありましたことを、道路管理者である国土交通省にお伝えいたしました。	E

「川崎市自転車活用推進計画」について(概要版)

1 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、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。

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

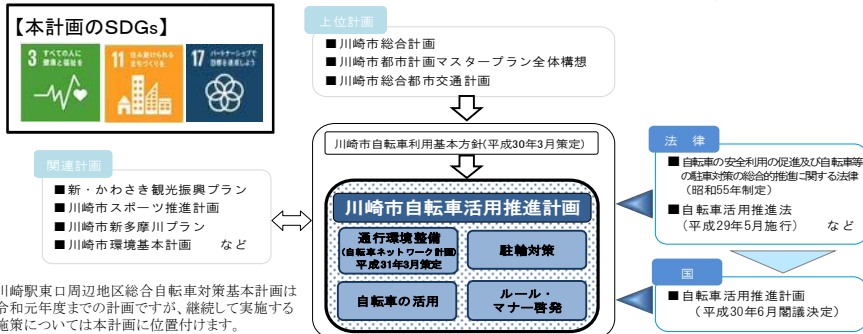
(2) 計画期間

- 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			第2期	第3期	
	※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) 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、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。

2 自転車利用の現状と課題

本市における自転車施策に関する4つの取組の現状と課題は、次のとおりです。

<p>通行環境整備</p> <p>現状</p> <ul style="list-style-type: none"> 事故多発箇所などにおいて整備を実施し、一定の効果を確認 整備済延長 約 20km(平成31年3月末時点) 川崎市自転車ネットワーク計画(平成31年3月策定)による整備を推進 <p>課題</p> <ul style="list-style-type: none"> 連続的な自転車の通行環境の確保 自転車関連事故のさらなる抑制 	<p>目標</p> <p>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</p> <p>方針</p> <ul style="list-style-type: none"> 安全で快適な自転車ネットワークの構築 自転車通行環境の適正管理
<p>駐輪対策</p> <p>現状</p> <ul style="list-style-type: none"> 子供乗せ等大型自転車の利用が近年拡大 駐輪場箇所数(平成30年6月時点) 市営:140箇所、民営:108箇所 撤去活動や整理誘導員による誘導 <p>課題</p> <ul style="list-style-type: none"> 駐輪ニーズに応じた対応など駐輪場のさらなる利便性の向上 駐輪場不足や収容率の偏在による対策が必要 放置自転車のさらなる撤去と啓発活動 	<p>目標</p> <p>地域の特性や利用者のニーズに応じた、自転車を適切に停められる駐輪環境の構築</p> <p>方針</p> <ul style="list-style-type: none"> 駐輪場の利用促進 地域特性に合わせた駐輪場の適正な配置・確保 放置対策の推進による適正な自転車利用への誘導
<p>自転車の活用</p> <p>現状</p> <ul style="list-style-type: none"> シェアサイクル実証実験の実施(登戸・殿町) 観光やスポーツで活用されるなど、自転車の活用機運が向上 大規模災害等における自転車の有効活用 <p>(目指す方向性)</p> <ul style="list-style-type: none"> 利便性の向上と地域の魅力発見 自転車の新たな魅力や活用方法の発見 	<p>目標</p> <p>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</p> <p>方針</p> <ul style="list-style-type: none"> 自転車に親しむ機会の創出(シェアサイクル及びサイクルスポーツの環境づくりなど) 新たな分野への自転車の活用(災害時の活用検討など)
<p>ルール・マナー啓発</p> <p>現状</p> <ul style="list-style-type: none"> 安全教育やキャンペーン、マナーアップ指導員等による啓発の実施 令和元年10月1日より自転車損害賠償責任保険等の加入が義務化 <p>課題</p> <ul style="list-style-type: none"> 各年齢段階での安全教育の充実や、継続的な広報・啓発活動 自転車損害賠償責任保険等への加入の徹底 	<p>目標</p> <p>ルール・マナーの啓発による交通事故防止</p> <p>方針</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通ルール周知・徹底とマナーの向上 自転車の安全・安心利用に備える

4 政策の体系

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」、9つの方針を「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	【政策1-1】安全で快適な自転車ネットワークの構築 ・自転車ネットワークの構築など
	【政策1-2】自転車通行環境の適正管理 ・自転車通行環境の適正な維持管理及び改善の検討など
駐輪対策	【政策2-1】駐輪場の利用促進 ・利用者のニーズに応じた駐輪場の利便性向上など
	【政策2-2】地域特性に合わせた駐輪場の適正な配置・確保 ・駐輪場整備の推進及び適正な維持管理など
	【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 ・効果的な撤去活動の推進など
自転車の活用	【政策3-1】自転車に親しむ機会の創出 ・シェアサイクル事業の促進など
	【政策3-2】新たな分野への自転車の活用 ・自転車の業務利用の促進など
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 ・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など
	【政策4-2】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など

5 各政策の展開

本計画における具体的な政策及び施策は次のとおりです。

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と適正な維持管理により、「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

- ・施策1-1-1 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ける整備の実施



幹線道路の整備に合わせた整備



生活道路の安全対策

- ・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
⇒シェアサイクル実証実験による移動データの取得と活用等の検討
- ・施策1-1-3 路外駐車場の整備及び違法駐車取締りの推進



【(少)水色⇒青色⇒赤色(多)】
(ヒートマップ分析の例)

ビッグデータの一例(ヒートマップ※)

※ヒートマップとは
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

政策1-2 自転車通行環境の適正管理

- ・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

② 駐輪対策

駐輪場の適正な配置や利用促進を行い、効果的な撤去活動を行うなど「地域の特性や利用者のニーズに応じた、自転車を適切に停められる駐輪環境の構築」を目指します。

政策2-1 駐輪場の利用促進

- ・施策2-1-1 利用者のニーズに応じた駐輪場の利便性向上
⇒子供乗せ電動アシスト自転車などの大型化対応や短時間利用者のニーズを考慮し利便性を向上
- ・施策2-1-2 自転車の適正利用に向けた駐輪場の利用促進
- ・施策2-1-3 施設情報の提供促進



自転車の大型化対応

政策2-2 地域特性に合わせた駐輪場の適正な配置・確保

- ・施策2-2-1 駐輪場整備の推進及び適正な維持管理
⇒駐輪状況や必要台数の精査を行い、駐輪場の整備や統廃合に取り組み、適正な維持管理を実施
- ・施策2-2-2 民間事業者等による駐輪場整備の促進

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

- ・施策2-3-1 効果的な撤去活動の推進
- ・施策2-3-2 効率的な保管所運営の推進
- ・施策2-3-3 放置自転車の抑制に向けた取組の推進



駐輪場整備イメージ(地下機械式)

③ 自転車の活用



観光資源の回遊や、スポーツなど様々な場面で自転車が活用されるよう政策を進め、「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」を目指します。

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

⇒シェアサイクル実証実験による有効性や課題など効果検証を行うとともに、民間事業者と連携しながら、シェアサイクルポート等の増設や、お祭り、イベントにおいて利用促進キャンペーンなど実施し、シェアサイクル事業を促進



利用促進キャンペーン

・施策3-1-2 観光来訪のための自転車利用の促進

⇒生田緑地などの観光資源を自転車で快適に回遊できるよう、かわさき多摩川ふれあいロードへのアクセスの向上を図るなど、観光自転車ネットワークの構築や観光振興に向けた取組を推進



生田緑地でのシェアサイクルポート



多摩川沿いのシェアサイクルポート

・施策3-1-3 サイクルスポーツ活性化の環境づくり

⇒小学校での出張授業の開催など、自転車スポーツの振興・普及に取り組むとともに、オリンピックで正式種目となっているBMXの施設の検討など、サイクルスポーツ活性化の環境づくりに向けた取り組みを推進



小学校での出張授業



BMXの競技状況

・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

⇒災害時における被災状況の迅速な把握のため、災害用自転車を配備し、情報伝達などへの有効活用について検討



災害用自転車の配置事例

④ ルール・マナー啓発



交通安全教育の推進や自転車損害賠償責任保険の加入促進など、「ルール・マナーの啓発による交通事故防止」を目指します。

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
⇒各年齢段階における自転車等交通安全教育の推進



ルール・マナー周知状況

- ・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
⇒令和元年10月1日より神奈川県条例化に伴い義務化
- ・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



自転車損害賠償責任保険等への加入促進

6 計画推進の指標

計画推進の目安として基本政策の各政策に対して指標を設定し、**計画期間の令和3年度末までの達成に向けて取り組みます。**

基本政策	指標	現状	目標値 (令和3年度末)
通行環境整備	自転車通行環境整備延長	20 km (平成30年度末)	58 km 以上
	自転車通行環境維持改善延長	—	1.2km 以上
駐輪対策	自転車が関わる交通事故件数	1,000 件 (平成30年末)	980 件以下
	駐輪場の利用満足度 (利用者アンケート)	62% (平成31年1月)	64%以上
自転車の活用	放置禁止区域の指定	47 駅 (平成30年度末)	48 駅
	駅周辺における放置自転車の台数 (9時台)	1,540 台 (平成30年6月)	1,540 台以下
	シェアサイクルの自転車回転数 (好天日)	0.52 回/日 (令和元年9月)	1.00 回/日以上
ルール・マナー啓発	シェアサイクルの自転車利用回数	16,194 回/月 (令和元年9月)	24,000 回/月以上
	シェアサイクルの業務利用率 (利用者アンケート)	7% (令和元年9月)	10%以上
	交通安全教室の開催 (自転車以外の交通安全教室を含む)	534 回 (平成30年度)	490 回/年以上
	自転車損害賠償責任保険等の加入率 (アンケート)	56.4% (令和2年1月)	56.4%以上