

**川崎駅東口周辺地区
総合自転車対策 第3期 実施計画
(平成 29 年度～平成 31 年度)**

**平成 29 年 3 月
川 崎 市**

川崎駅東口周辺地区 総合自転車対策 第3期実施計画

(平成29年度～平成31年度)

目次

1.	はじめに	P 1
2.	実施計画の位置付けと計画期間	P 2
3.	基本計画の概要	P 3
4.	自転車の需要及び交通事故件数等の推移	P 4
5.	第2期3ヵ年【H26～H28】の成果と課題	P 7
6.	課題の総括と第3期の方向性	P 18
7.	第3期計画期間【H29～H31】の主な取組	P 22
8.	実施計画一覧表	P 32

1. はじめに

自転車は、環境にやさしく、健康的な乗り物として、通勤・通学における鉄道駅までの交通手段や買い物・レジャーなどに広く市民に利用されています。

一方で、川崎駅東口においては、多くの歩行者が集まる駅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ることから、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について、平成20年8月より学識経験者、市民代表等からなる検討会議を組織し、さまざまな検討を行いました。

これらの検討などを踏まえ、総合的な自転車対策の取組目標や施策の方向性について、パブリックコメント手続きを経て平成22年8月に「川崎駅東口周辺地区総合自転車対策基本計画」を策定しました。

川崎駅東口周辺においては、基本計画の目標である「魅力あるまちをつくる」ことを目指し、3つの基本方針に基づく各施策を推進しており、これまでに、宮本町機械式駐輪場や市役所通り通行環境整備、駐輪場の利便性や利用目的に応じた多様な料金設定などの取り組みを行ってまいりました。一方で、自転車利用の多様化などにより、新たな課題や多様化するニーズへの対応が求められています。

こうした状況の変化を踏まえ、これまでの取り組みに加えて、川崎駅東口の交通環境の改善や自転車を活かしたまちづくりを推進するなどの新たな課題に対応した平成29年度からの3カ年（平成29年度から平成31年度）を対象とした第3期の実施計画を策定しました。

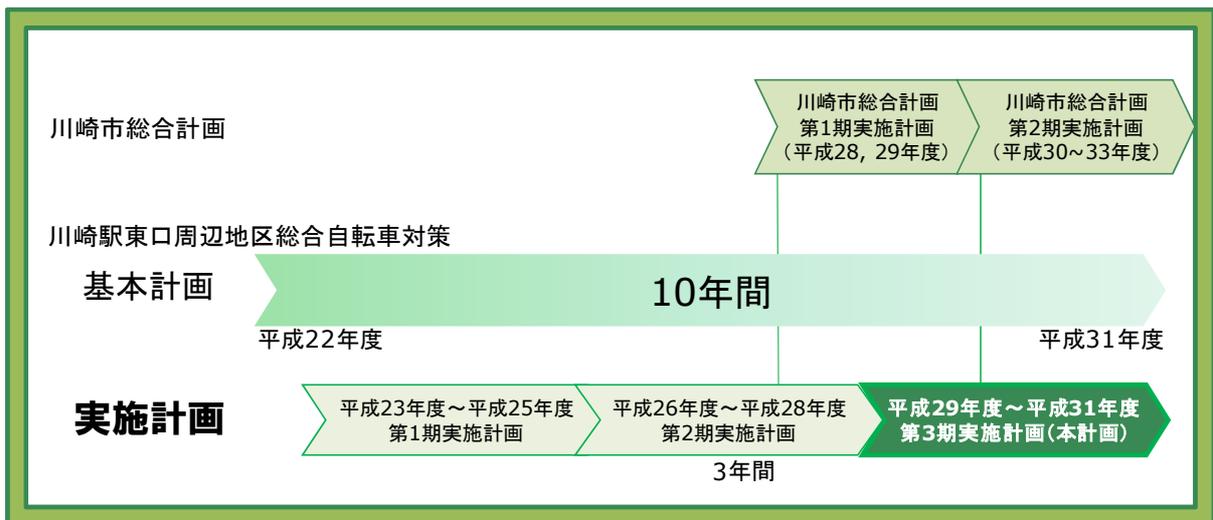
今後も引き続き、本実施計画により、歩行者と自転車の通行環境の安全性・快適性及びまちなみ景観の向上や効率的かつ効果的な駐輪場の整備・活用を進め、本市を代表する拠点としての「魅力あるまちづくり」の実現に向け、取り組んでまいります。

2. 実施計画の位置付けと計画期間

実施計画につきましては、目標である「魅力あるまちをつくる」を目指し、3つの「基本方針」に基づく各施策を着実に推進するために、次の2項目を目的として作成しています。

- 1 基本方針に基づく「11の施策」を総合的に推進し、施策の効果をより高めるため、施策の体系化を図ることによって、施策相互間の関連性を明らかにし、実効性のある計画としました。
- 2 社会経済環境の変化に適切に対応するために、上位計画である川崎市総合計画・実施計画と連携を図り、3ヵ年ごとに更新・見直しを行っています。

基本計画推進期間につきましては、第1期から第3期までの実施計画を策定し、段階的に実施しており、第3期実施計画は、平成29年度から平成31年度の3年間を対象期間としています。



3. 基本計画の概要

「川崎駅東口周辺地区総合自転車対策」基本計画概要

目標と3つの基本方針

目標

魅力あるまちをつくる

公民連携により、自転車と歩行者の通行環境の安全性・快適性及びまちなみ景観の向上を図り、本市を代表する拠点としての都市機能及び魅力を高めます。

基本方針

1

安全で快適な歩行者と自転車の通行環境の構築

- 歩行者と自転車の通行空間の分離を基本とした安全性と快適性の向上に向けた取り組みの推進
- 自動車中心の道路構造から歩行者・自転車のための道路空間構築に向けた取り組みの推進
- 駅前広場周辺における自転車走行の抑制と押し歩きの徹底

- 施策① 市役所・新川通りにおける歩行者・自転車通行環境の整備
- 施策② 不法占用物件の撤去などによる安全で快適な歩行空間の確保
- 施策③ 駅前広場周辺エリアにおける自転車の走行抑制
- 施策④ 自転車通行環境整備に向けた取り組み

基本方針

2

適正な自転車利用の誘導

- 自転車需要をマネジメントするという発想にたった公共交通機関への転換等を含めた総合的な自転車対策の推進
- 公民の協働の取り組みによる適正な自転車利用の推進
- バス利用の促進と適正な自転車利用の誘導

- 施策⑤ 放置自転車の撤去の徹底
- 施策⑥ 交通体系を考慮したバス交通の利用促進
- 施策⑦ コミュニティサイクル等の導入に向けた取り組み
- 施策⑧ 交通ルールの周知、マナー向上に向けた啓発活動の推進

基本方針

3

効率的かつ効果的な駐輪場の整備・活用

- 駐輪需要に対応した計画的な駐輪場の整備
- 駐輪場の利便性や利用目的に応じた多様な料金の設定
- 公民連携による駐輪場の整備・管理・運営の推進

- 施策⑨ 利用目的に応じた駐輪場の整備
- 施策⑩ 駐輪場の利便性や利用目的に応じた多様な料金の設定
- 施策⑪ 公民連携による駐輪場の整備促進及び管理運営手法の検討

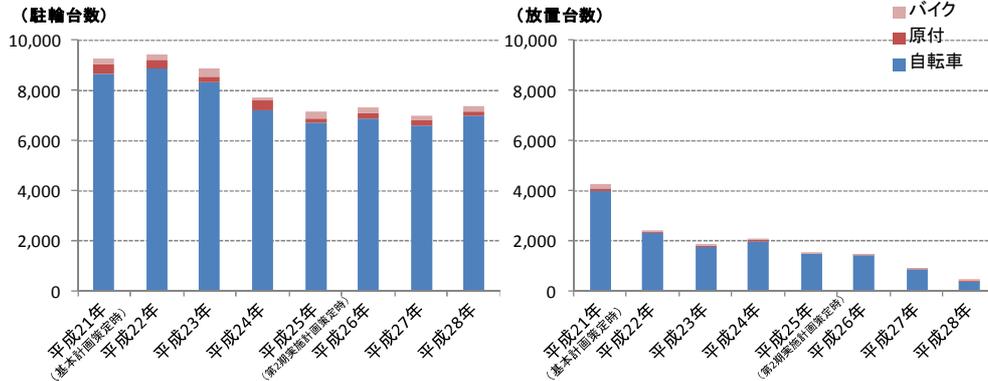
4. 自転車の需要及び交通事故件数等の推移

(1) 自転車需要の近年の推移

自転車等の利用については、駐輪台数は第2次実施計画策定時（平成25年）と比較して、放置自転車の撤去の徹底や計画的に駐輪場を整備したことにより、自転車等の平成28年の放置台数は、平成25年のおよそ3割、平成21年のおよそ1割程度にまで減少しています。

駐輪台数と放置台数を合わせた自転車需要は減少傾向にあります。

■ 基本計画策定時(平成21年)以降の自転車・バイクの駐輪台数・放置台数の推移



※「川崎市内鉄道駅周辺における放置自転車等実態調査（平日12台調査）」結果より

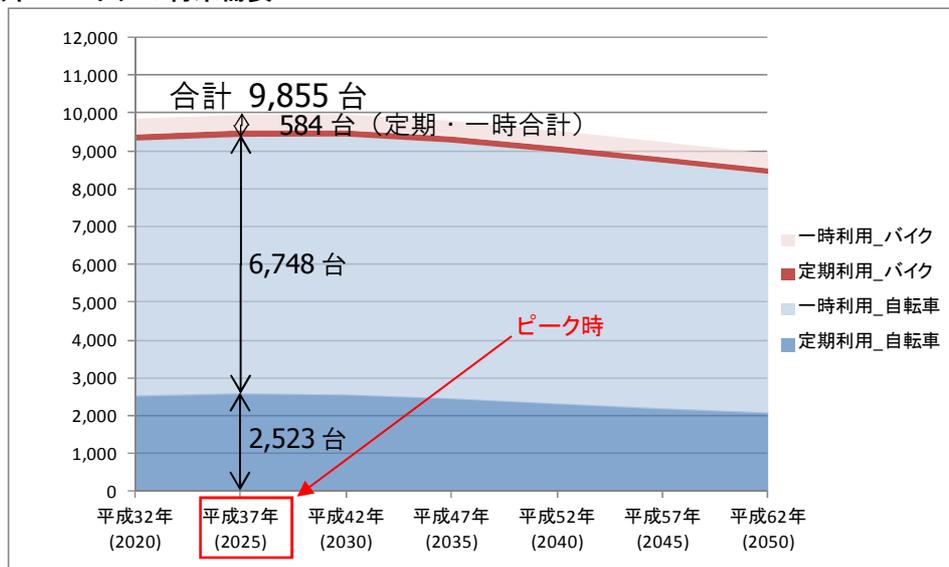
(2) 将来自転車需要の再推計

自転車需要が減少傾向にあることから、今回、実施計画を策定するにあたり、最新の自転車利用状況等をもとに、改めて将来需要を予測しました。

予測に当たっては、定期利用と一時利用を分け、平成28年の放置自転車実態、および平成28年6月時点の自転車駐輪場の利用実態等をもとに、定期利用者の予測は川崎市内各区、および川崎区に隣接する東京都大田区、横浜市鶴見区において、居住地別・性別・目的別に年齢階層別将来人口を、一時利用者の将来予測については川崎区の将来人口を用い、需要の予測を行いました。

第2期実施計画策定時（平成25年）の需要予測では、平成37年（2025年）にピークとなり、約10,100台となりましたが、今回の需要予測では、将来需要の最大値は、約9,900台になるものと予測されます。

■ 自転車・バイクの将来需要



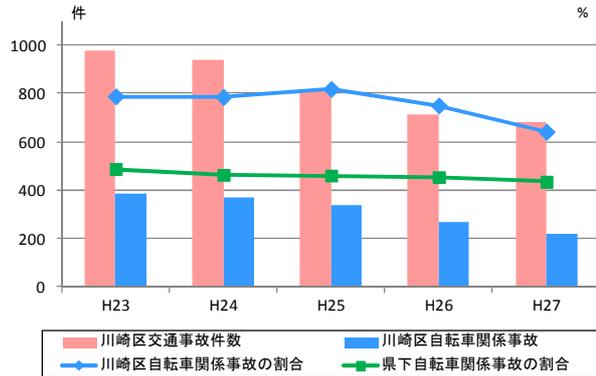
(3) 川崎区内の交通事故件数の推移

最近5年間における川崎区内の全交通事故件数や、自転車関係事故件数は減少傾向にあり、全交通事故に占める自転車関係の事故の割合も、平成25年以降は低下しており、平成27年では32%にまで低下しました。

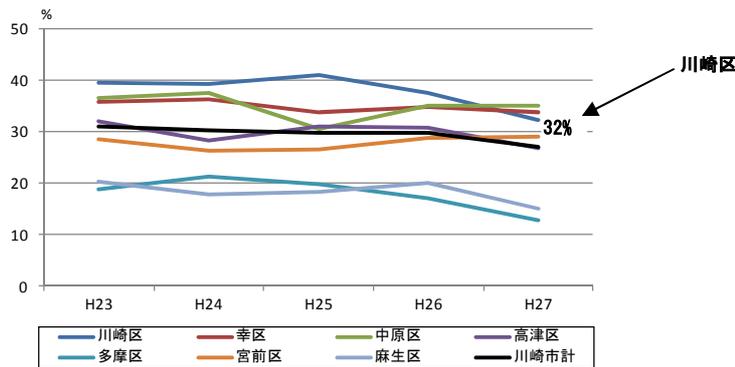
県下の割合の平均が20%前半で推移していることから、川崎区における自転車関係事故の割合は県下平均の約1.6倍と高い状況です。川崎市内に限ってみても、中原区、幸区に次いで自転車関係事故の割合が高い区となっています。

自転車関係事故件数の当事者の年齢構成を見ると、5年前と比べてこどもの割合が10%以下に低下し、高齢者の割合が20%前後に増加しています。

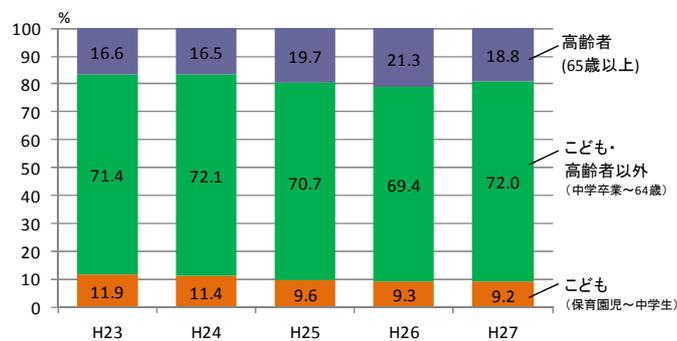
■ 川崎区内の交通事故件数の推移（平成23年～平成27年）



■ 川崎市7区における交通事故件数に占める自転車関係事故の割合の推移(平成23年～平成27年)



■ 川崎区内の自転車関係事故の当事者の年齢構成の推移（平成23年～平成27年）

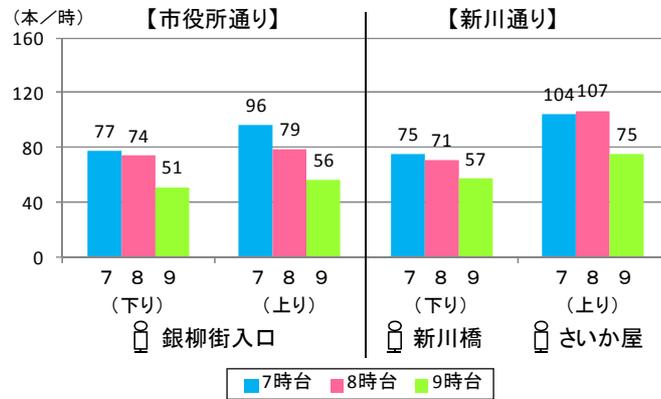


出所) いずれのグラフも神奈川県警察資料より川崎市作成

(4) 路線バスの運行状況

川崎区では、臨海部や横浜方面に向うバス交通網が充実しており、平成25年時と同程度の運行本数となっており、朝の通勤時間帯では、市役所通りにおいて約400台、新川通りにおいて約500台のバスの運行があり、主要な交通機能として重要な役割を担っています。

■ 朝の通勤時間帯のバス運行本数



(5) まとめ

- 川崎駅東口周辺地区では、平成25年の第2期実施計画策定時点から放置台数は減少しており、平成28年の放置自転車台数は平成25年の3割程度に減少しています。
- 平成28年の川崎駅東口周辺地区での自転車の駐輪台数や放置台数をもとに将来需要を予測すると、基本計画策定時の将来予測の概ね6割の台数（約9,900台）となります。
- 川崎駅東口周辺地区での自転車需要は減少傾向となっており、川崎区内による自転車関係の事故も、件数、割合とも低下傾向にあります。依然として神奈川県全体や川崎市全体と比べて高い状況が続いています。

5. 第2期3カ年【H26～H28】の成果と課題

基本方針

1

安全で快適な歩行者と自転車の通行環境の構築

施策① 市役所・新川通りにおける歩行者・自転車通行環境の整備

● 第2期実施計画の取組スケジュール

平成26年度	平成27年度	平成28年度
市役所通りの 自転車通行環境整備・ アンケート調査の実施	市役所通りの実態調査の実施	市役所通りの効果検証 新川通りの整備方針の決定

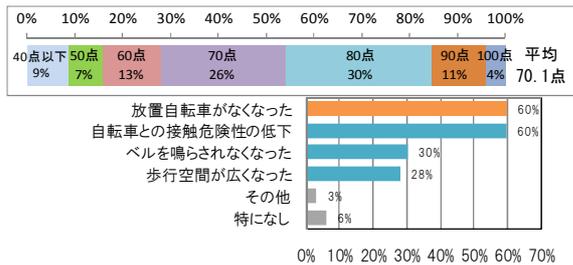
● 第2期実施計画の成果

市役所通りの通行環境整備が完成

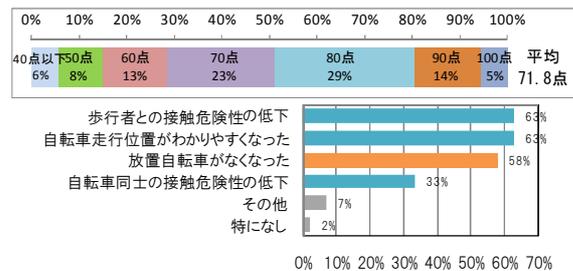
市役所通りの通行環境整備につきましては、市役所前から国道15号までの延長約100mの区間に歩行者・自転車通行帯を整備し、平成26年7月から供用開始しました。この整備により、川崎駅前から国道15号までの全線が完成しました。また、全線供用開始後に歩行者と自転車利用者の遵守率の実態調査を継続的に行いました。

新川通りの通行環境整備につきましては、地元町内会・商店街、交通管理者、バス事業者などからなる「新川通り通行環境整備関係者会議」において、市役所通りの整備効果を検証するとともに、地域の実情などを十分に踏まえ、整備方針を決定しました。

歩行者
からの
評価



自転車
利用者
からの
評価



● 課題

市役所通りの供用開始後に、歩行者・自転車利用者アンケート調査を実施したところ、通行環境整備の総合的な評価は、歩行者の平均点は70点、自転車利用者は72点という結果となり、概ねの評価は得られたと考えられますが、個別では、横断歩道やバス停付近で自転車との接触の危険性を感じていたり、自転車の速度上昇が気になるなどの意見があることから、自転車利用者等に対し、通行ルール・マナーを守るように、今後も引き続き更なる啓発活動を行っていく必要があります。

また、市役所通りの効果検証を踏まえ、新川通りにつきましても、通行環境を改善するため、引き続き、歩行者と自転車を分離する通行環境整備を実施する必要があります。

新川通りでの工事着手に向けては、沿道の商業施設や歩道上に占有物件が多数あることから、事業者や占有企業等との調整を速やかに行うとともに、歩道上にある既存駐輪場の自転車等の移設を行なう必要があります。

施策② 不法占用物件の撤去などによる安全で快適な歩行空間の確保

● 第2期実施計画の取組スケジュール

平成26年度	平成27年度	平成28年度
路上違反広告物等の 撤去指導の実施	路上違反広告物等の 撤去指導の実施	路上違反広告物等の 撤去指導の実施

● 第2期実施計画の成果

地元商店街や警察等との連携により路上違反広告物等の撤去指導を実施

平成26年に設置した「川崎駅東口周辺道路適正利用推進協議会」におきまして、道路の適正利用を図っていくための手法等について、情報を共有するとともに、地元の商店街や警察等と連携しながら、川崎駅東口周辺の商店街パトロールを実施し、路上違反広告物の撤去指導を行いました。



● 課題

これまでの取組によって指導件数は減少傾向にありますが、パトロール時の指導には一旦従うものの、その後再び路上に看板等を設置する事例が見受けられます。今後につきましては、不法占用を繰り返す悪質な違反者に対して、より実効的な指導を行うことが必要になっています。

施策③ 駅前広場周辺エリアにおける自転車の走行抑制

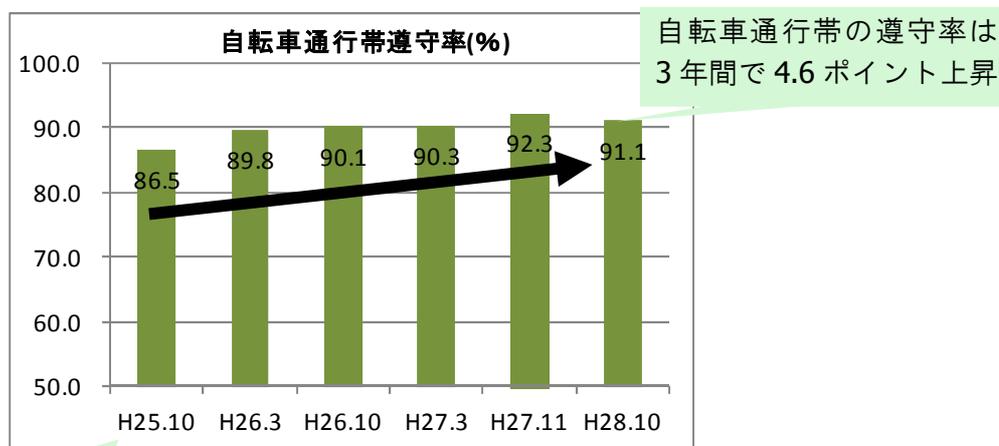
● 第2期実施計画の取組スケジュール

平成26年度	平成27年度	平成28年度
関係機関との連携 による啓発活動の実施	関係機関との連携 による啓発活動の実施	関係機関との連携 による啓発活動の実施

● 第2期実施計画の成果

啓発活動エリアを拡大しキャンペーンを実施

これまで、「押し歩きエリア」において継続的にキャンペーンを実施してきましたが、市役所通りの自転車通行帯や県道川崎府中線の自転車道の供用開始後は、これらのエリアも含めて、ボランティアや警察等との連携により、啓発活動を行いました。



市役所通りに自転車通行帯を設置1週間後に調査

● 課題

「押し歩きエリア」では、これまでの継続的な啓発活動によって、エリア内を走行する自転車は殆ど、見受けられなくなりましたが、一部の自転車利用者にルールが守られていない状況があります。また、市役所通りにおきましては、遵守率の実態調査結果では、歩行者・自転車利用者とも概ね9割であり、高い割合で推移していますが、更に遵守率を上げるよう、今後も引き続き、歩行者や自転車利用者に対し、通行ルール・マナーを守るよう効果的な啓発活動を行っていく必要があります。

施策④ 自転車通行環境整備に向けた取り組み

● 第2期実施計画の取組スケジュール

平成26年度	平成27年度	平成28年度
「自転車通行環境整備実施計画」等の策定	「実施計画」に基づく整備の実施	「実施計画」に基づく整備に向けた調整

● 第2期実施計画の成果

「自転車通行環境整備実施計画」を策定

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まとめた「自転車通行環境整備に関する考え方」及び緊急整備に関する「川崎市自転車通行環境整備実施計画」を策定しました。

また、実施計画に基づき、元木2丁目地内における自転車通行環境整備として車道混在（矢羽根）の整備を行いました。



● 課題

川崎区内における自転車関係事故件数は減少しているものの、事故件数は市内で3番目に多く、また、交通手段として自転車の分担率も高いことから、自転車通行環境整備の推進により安全性の向上を図るとともに、自転車通行環境整備箇所が点在している状況を踏まえ、連続性の確保による利便性の向上を図る必要があります。

施策⑤ 放置自転車の撤去の徹底

● 第2期実施計画の取組スケジュール

平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度
放置自転車の撤去の徹底 ・ 午後の時間帯・休日の撤去作業の強化 駐輪場利用の啓発活動 ・ キャンペーン等による放置防止の啓発活動 ・ 短時間駐輪場利用への啓発誘導	放置自転車の撤去の徹底 ・ 午後の時間帯・休日の撤去作業の強化 放置禁止区域の追加指定 ・ 国道15号の一部を指定 駐輪場利用の啓発活動 ・ キャンペーン等による放置防止の啓発活動	放置自転車の撤去の徹底 ・ 午後の時間帯・休日の撤去作業の強化 放置禁止区域の追加指定 ・ 東田公園他2箇所を指定 駐輪場利用の啓発活動 ・ キャンペーン等による放置防止の啓発活動

● 第2期実施計画の成果

放置自転車の撤去や、放置防止のためのさまざまな取組を実施

引き続き休日の撤去作業の強化を図るとともに、午後の時間帯の撤去活動を実施し、3年間で約27,000台の放置自転車を撤去しました。

国道15号において放置自転車が慢性化していたことから、時間利用可能な駐輪場を設置し、平成28年3月1日に放置禁止区域の追加指定を行いました。これにより、日々300台程度あった放置自転車が2日目には11台と激減し、その後も少なくなるなど、大きな効果が得られました。

また、区民祭、イベント等の機会を活用し、ポスターの掲示、街頭でのチラシ配布などを行い啓発活動の強化を行いました。

川崎駅東口周辺の放置禁止区域



自転車の撤去台数

平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度
10,126 台	9,000 台	8,000 台(見込み)

啓発活動の状況



● 課題

休日撤去、午後の時間帯の撤去活動を実施することで、放置自転車の台数が減少し、一定の効果はありましたが、買い物利用者による短時間放置や一部の地域における慢性的な自転車の放置などに対する対策が必要です。

整理誘導員を配置することで放置自転車の軽減に一定の効果をあげていますが、依然として自転車等が放置されている地域もあることから、引き続き、啓発活動を行なっていくことが必要です。

施策⑥ 交通体系を考慮したバス交通の利用促進

● 第2期実施計画の取組スケジュール

平成26年度	平成27年度	平成28年度
<ul style="list-style-type: none"> 市バス利用方法の周知 停留施設の整備 荷さばき対策の社会実験の実施 サイクル&バスライド実態調査の実施 	<ul style="list-style-type: none"> 市バス利用方法の周知 停留施設の整備 荷さばき対策の取組体制の検討 サイクル&バスライド試験施行に向けた検討 	<ul style="list-style-type: none"> 市バス利用方法の周知 停留施設の整備 荷さばき対策の取組体制の検討 サイクル&バスライド試験施行実施計画の策定

● 第2期実施計画の成果

バス交通のサービスの充実や荷さばき対策の社会実験を実施

市バス利用方法の周知につきましては、従来の停留所運行情報表示器に比べて、必要な情報を一画面で表示させることができる、タブレット型の停留所運行情報表示器を平成26年度から新たに導入し、平成28年度までに23台設置するとともに、バス停留施設の上屋24基、照明付標識を60基整備し、停留所施設の充実を図りました。

荷さばき対策につきましては、銀柳街・銀座街、幹線道路などの川崎駅東口周辺において社会実験を実施することにより、路上駐車への減少、バスレーンの走行環境の改善、荷さばき車両と歩行者の分離による歩行空間の確保など、実験の効果がありません。また、社会実験の結果などを踏まえ、荷さばき対策協議会等における荷さばき対策の取組体制の検討を行いました。

サイクル&バスライドにつきましては、導入の可能性について検討を行うため、川崎駅東口周辺交通環境改善の一環として、関係部署と連携し、バス利用者に対する実態調査を実施しました。また、これまでの検討結果やバス事業者とのヒアリング調査を踏まえ、試験運行の実施計画を策定しました。



● 課題

更なるバス交通サービスの充実を図るために、これまでに設置した運行情報表示器の多言語化の対応やバス停留施設の上屋及び照明付標識について、計画的に整備する必要があります。

荷さばき対策を効果的に進めるためには、商業者等の路上荷さばき問題に対して、意識することが重要であり、対策を継続的に実施する取組体制を構築するため、商業者との協議調整が必要となります。

サイクル&バスライドにつきましては、実施計画に基づき試験施行を行い、効果検証を行うなど、本格導入の可能性について検討を行う必要があります。

施策⑦ コミュニティサイクル等の導入に向けた取組

● 第2期実施計画の取組スケジュール

平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度
実態調査の実施	実態調査の実施	試験施行候補地の検討

● 第2期実施計画の成果

コミュニティサイクルの試験施行に向けての検討

コミュニティサイクルの取り組みにつきましては、川崎駅東口周辺地区や臨海部での試験施行に向け、駅周辺を含めた川崎区内における自転車利用の特性を把握し、また、鉄道駅利用者の端末交通手段を把握するための交通量調査を実施するとともに、事業者の意向や従業員の通勤交通手段を把握するために、アンケート調査を実施しました。これらの実態調査結果等を踏まえ、試験施行の候補地について検討を行いました。

● 課 題

試験施行の候補地の選定にあたりましては、実態調査結果を踏まえ、交通手段としての有効性や事業採算性を考慮するとともに、川崎駅東口周辺エリアや臨海部を含めた広域的な視点による検討も行う必要があります。

施策⑧ 交通ルールの周知、マナー 向上に向けた啓発活動の推進

● 第2期実施計画の取組スケジュール

平成26年度	平成27年度	平成28年度
<ul style="list-style-type: none"> 交通安全運動等の実施 交通安全教育の実施 自転車安全利用の推進 	<ul style="list-style-type: none"> 交通安全運動等の実施 交通安全教育の実施 自転車安全利用の推進 	<ul style="list-style-type: none"> 交通安全運動等の実施 交通安全教育の実施 自転車安全利用の推進

● 第2期実施計画の成果

自転車利用者の交通ルール遵守とマナー向上のための取組を実施

毎年5月の自転車マナーアップ強化月間や各季の交通安全運動期間中にキャンペーンを実施し、自転車利用者に対し「自転車マナーアップリーフレット」を配布しながら交通ルールの遵守とマナーの向上を呼びかけました。

交通安全教育として、川崎区内の小中学校において57回開催し、延べ約5,000人の児童が参加しました。また、中学生、高校生及び町内会・自治会関係者を対象とした「スクエアドストレート方式交通安全教室」を9回開催し、約1,900人が参加しました。

平成27年度から、これまで実施していた「川崎区交通安全子ども自転車大会」に併せて「川崎区交通安全高齢者自転車教室」を同時開催し、約200人参加しました。

さらに、第1期から引き続き自転車マナーアップ指導員が街頭で自転車の安全利用を呼びかける取組を行いました。



● 課題

川崎区内の交通事故件数と自転車交通事故件数は減少傾向にあるものの、全ての交通事故に占める自転車交通事故の割合は30%を超えており、依然として県内平均を超えている状況です。

自転車利用者に対して、交通ルールの遵守とマナー・意識の向上を図るため、交通関係団体、警察等の機関との連携を強化しながら、啓発活動等を継続して実施して行く必要があります。

施策⑨ 利用目的に応じた駐輪場の整備

● 第2期実施計画の取組スケジュール

平成26年度	平成27年度	平成28年度
市役所通り時間利用駐輪場の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・新川通り代替駐輪場整備の方針決定 ・国道15号の駐輪場整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・新川通り代替駐輪場 小川町地区駐輪場等の設計 京急高架下駐輪場の設計 ・新川通り時間利用駐輪場整備の方針決定

● 第2期実施計画の成果

国土交通省と連携し国道15号に駐輪場を整備

市役所通りでは、歩行者と自転車を分離する通行環境整備にあわせて、買い物目的などの短時間の駐輪を対象とした時間利用駐輪場を市役所前から国道15号までの区間に137台整備し、平成26年7月に供用開始しました。この整備により市役所通りでは、計487台の時間利用駐輪場を確保し、平成26年度の利用者数は約36万人であり、1年間の平均利用率は、1日1箇所当たり概ね2回となっています。

国道15号につきましては、国土交通省横浜国道事務所と協議調整を行い、新たな放置禁止区域の指定にあわせて、宮本町交差点から川崎消防署前までの区間に、短時間の利用や通勤・通学等の長時間の利用にも対応できる駐輪場を329台整備し、平成28年3月に供用開始しました。

新川通りの代替駐輪場につきましては、小川町地区における整備方針に基づき、駐輪場及び道路改良の設計や京浜急行高架下駐輪場の設計を行いました。

新川通りにつきましては、地元町内会・商店街、交通管理者などからなる「新川通り通行環境整備関係者会議」などにより、通行環境及び時間利用駐輪場の整備方針が決まりました。



● 課題

川崎駅東口周辺地区の放置自転車等は年々減少傾向にありますが、市役所通りや新川通りなどの幹線道路沿線の細街路には放置自転車が多い状況です。これらの放置自転車の特性を把握するなど、利用目的や駐輪需要に対応した計画的な駐輪場の整備を行う必要があります。また、駐輪場の利用状況などを踏まえ、既存駐輪場の利用目的の変更について検討を行う必要があります。

施策⑩ 駐輪場の利便性や利用目的に応じた多様な料金設定

● 第2期実施計画の取組スケジュール

平成26年度	平成27年度	平成28年度
<ul style="list-style-type: none"> ・「新たな料金体系」実施後の検証 ・次期指定管理者の選定に伴う「新たな料金体系」の評価検証 	<ul style="list-style-type: none"> ・「新たな料金体系」実施後の検証 ・次期指定管理者の選定に伴う「新たな料金体系」の評価検証 	<ul style="list-style-type: none"> ・「新たな料金体系」実施後の検証 ・次期指定管理者の選定に伴う「新たな料金体系」の評価検証

● 第2期実施計画の成果

「新たな料金体系」の評価検証の実施

駐輪場の利用促進や利用率の平準化を目的として導入した「新たな料金体系」による駐輪場の利用動向について指定管理者と検証を行い、周辺環境や各駐輪場の利用実態などに応じて、新規駐輪場の整備に併せた周辺駐輪場の料金改定及び、既存駐輪場における買い物目的など短時間利用者対象とした2時間無料の時間利用料金を導入しました。

また、次期指定管理者の選定にあたっては、指定管理者から提案された料金体系に基づく事業計画などを総合的に評価し選定しました。

駐輪場利用率の分散化の推移

	平成26年度	平成27年度	平成28年度
川崎駅東口周辺自転車等駐車場	32.2%～168.3% 〔136.1%〕	25.5%～165.5% 〔140.0%〕	23.6%～144.5% 〔120.9%〕

○駐輪場利用率の分散化

利用率の高い駐輪場と低い駐輪場の差が少ないほど、施設が有効に活用されています。

※ 100%を超える利用率については、平置き駐輪場における収容台数以上の受け入れによるものです。

● 課題

「新たな料金体系」実施後の検証を踏まえ実施した料金改定により、利便性が高く混雑している高い利用率の駐輪場について、一定程度の混雑が解消されましたが、一部の施設においては、利用率の低い施設が見受けられますので、駐輪場の利用率の向上に向けて、次期指定管理者の選定後についても、引き続き、料金設定の評価及び検証を行い、利用者の利便性に応じた料金設定を実施することにより、駐輪場の利用促進を図る必要があります。

施策⑪ 公民連携による駐輪場の整備促進及び管理運営手法の検討

● 第2期実施計画の取組スケジュール

平成26年度	平成27年度	平成28年度
<ul style="list-style-type: none">・助成制度の導入による民間事業者による駐輪場整備の促進・市営駐輪場における指定管理者制度の検証・指定管理者の評価	<ul style="list-style-type: none">・助成制度の導入による民間事業者による駐輪場整備の促進・市営駐輪場における指定管理者制度の検証・指定管理者の評価	<ul style="list-style-type: none">・助成制度の導入による民間事業者による駐輪場整備の促進・市営駐輪場における指定管理者制度の検証・指定管理者の評価・次期指定管理者の選定

● 第2期実施計画の成果

助成制度を活用した民間事業者による駐輪場整備を実施

川崎駅東口周辺において、民間事業者による「民間自転車等駐車場整備費補助金制度」を活用した駐輪場2箇所（収容台数：87件）を整備しました。

また、指定管理者の市営駐輪場の管理運営により、防犯カメラや交通系ICカード精算機の設置などの利用者ニーズに即した迅速かつ適切なサービスの提供や、経験と技術を有する管理者の主体的な運営による経費の軽減を図りました。毎年実施している年度評価においても高い評価を得ています。次期指定管理者については、これまでの取組の評価などを行い、選定しました。

助成制度を活用した駐輪場整備 (川崎区駅前本町)



● 課題

「民間自転車等駐車場整備費補助金制度」を活用した民間事業者による駐輪場整備について、事業効果を検証する必要があります。

指定管理者による管理運営により、利用者ニーズに即したサービスを柔軟かつ迅速に提供するとともに、民間事業者の持つノウハウを活かした管理運営の効率化が図られ効果が得られました。今後も、駐輪場の管理運営の課題整理を行い、更なるサービス向上のため施設環境の整備や利用促進を図る必要があります。

6. 課題の総括と第3期の方向性

第2期実施計画から見る今後の課題

- ・ 3つの基本方針に基づき、適正な自転車利用の誘導や駐輪需要に対応した計画的な駐輪場の整備などの取組を行ったことにより、通行環境の改善、放置自転車の減少、公民連携による駐輪場の整備など、一定の成果が得られました。
しかしながら、これまで調査等を中心に行っており本格的な実施に至っていない事業や放置自転車の更なる対策、自転車利用者のマナー向上に向けた対応など、第3期においても引き続き、各施策の取組の推進を図っていくことが求められます。
- ・ 第2期実施計画の段階で、まだ本格的な実施に至っていない、新川通りにおける自転車通行環境整備、コミュニティサイクル等の導入については、検討や取組を更に推し進めていく必要があります。
- ・ 放置自転車につきましては、撤去活動等の取組により、川崎駅東口周辺地区における放置自転車は減少傾向にあり、一定の成果が得られていますが、買い物利用者による短時間放置などへの対策を進めていく必要があります。
- ・ 市役所通り通行環境整備の検証では、歩行者と自転車の通行帯を分けても、一部の利用者がルールを守らないため、危険な状況があるという結果から、引き続き、通行ルールやマナーの周知などの啓発活動を実施していく必要があります。
- ・ 以上のように、第3期実施計画においても、第2期の段階でまだ実施していない取組に対する検討や実施の推進、および放置自転車対策や啓発活動など継続した取組が必要な施策があります。

第2期の課題に対する対応（第3期へ向けた取り組みの方向性）

- ・ 第2期までの取組で一定の成果が得られていることから、第3期においても取組を継続することを基本とします。
- ・ 新川通りの歩道上における既存駐輪場の代替として小川町地区に駐輪場を整備するとともに、新川通りでは歩行者と自転車の通行空間を分離する通行環境整備を行います。
- ・ コミュニティサイクルについては、川崎駅周辺地区や臨海部などの地域特性を踏まえ、広域的な視点による検討を行うなど、導入に向けた取り組みを進めます。
- ・ 放置自転車の対策として、買い物の利用者などに対応した時間利用駐輪場を新川通りに整備するとともに、補助金制度の活用による民間駐輪場の積極的な駐輪場整備を促進し、あわせて効果的な撤去活動の検討や体制の確立など、放置自転車の撤去を強化していきます。
- ・ 通行ルール・マナーの啓発活動は継続的に実施していきますが、他のイベントや事業者と連携した取組など、効果的な啓発活動を行います。

新たな課題 【川崎駅東口の交通環境の改善と地域特性を活かしたまちづくり】

- ・川崎駅東口周辺のまちづくりについては、駅前における都市開発などが積極的に進められていますが、駅から少し離れたエリアでは、高度経済成長期に建築されたテナントビルなどが老朽化し、近年、空きビルや駐車場などが多く散見され、本来の川崎の魅力や強みである「奥行きのある深い賑わいのあるまち」の活力が低下しています。
- ・川崎駅東口周辺の交通環境については、路線バスやタクシーなど様々な交通手段の集中による交通混雑が続いており、また、歩行者と自転車の交通量が多く、路上駐輪場や放置自転車等により、歩行者の安全な通行が妨げられているなどの課題があります。
- ・そこで、川崎駅東口周辺の交通環境については、交通手段ごとの駅への到達優先度に応じたゾーニングを行い、川崎駅周辺の交通環境の改善に向けた取組を進めてきました。
- ・駅利用者のための駐輪場については、駅から離れた「第3ゾーン」を中心に整備を進めることとし、駅直近の自転車については、押し歩きや時間利用駐輪場の整備を行っています。また、民間活力を活かした効果的な駐輪場整備を推進するため、「民間駐輪場整備の補助制度」を創設しました。
- ・第3期実施計画期間においても、引き続き川崎駅周辺の交通環境の改善や駐輪場整備に向けた取組を進める必要があります。
- ・また、市民のライフスタイルが多様化する中で、近年、若者から中高年までが気軽に楽しめるスポーツとして、ロードバイクなどの自転車利用が注目されてきており、これまで、放置自転車や交通安全問題などの障害があるとされてきた自転車の利用促進策について、各都市が観光施策等として積極的に取り組み始めています。
- ・国道15号の通行環境整備により、自転車通行帯が整備されましたが、自転車利用者は、川崎駅東口周辺地区を通過する交通が主となっています。「奥行きのある深い賑わいのあるまち」の活力の向上に向けて、これらの自転車利用者などを誘導する取組が必要となります。

◎ 川崎駅東口周辺の交通ゾーニング

【第1ゾーン】

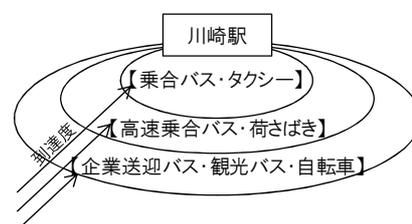
乗合バス・タクシーは公共交通として駅への到達度を最優先とし、駅直近の市民に分かりやすい場所に配置する。

【第2ゾーン】

高速乗合バス・荷さばき施設は、駅前広場との関係性や商業機能の集積状況等から中間ゾーンに効率的に配置する。

【第3ゾーン】

企業送迎バス・観光バス・自転車は、公共交通を補完する機能として、駅への到達優先度に応じて外周へ効率的に配置する。



交通ゾーニングイメージ

新たな課題【道路交通法改正、自転車活用推進法への対応】

平成27年には自転車に関する大きな法律の動きが2つありました。

◎道路交通法改正（平成27年6月1日施行）

一つ目は自転車の運転による交通の危険を防止するための交流に関する規定を設けた道路交通法の改正です。

一定の危険な違反行為をして2回以上摘発された自転車運転者（悪質自転車運転者）は、公安委員会の命令を受けてから3ヵ月以内の指定された期間内に講習を受けなければいけません。



出典：（一財）全日本交通安全協会ホームページ

これに伴い、交通ルールの周知、マナー向上に向けた啓発活動の推進が、今後よりいっそう求められることとなります。

◎自転車活用推進法案（平成27年12月9日参議院可決により成立）

この法律は、自転車の活用が公共の利益増進に資するものであるという基本的な認識の下で、交通の安全を確保しつつ、自転車による交通の役割を拡大するために自転車の活用を推進するべく、国や地方公共団体、事業者、国民の責務を定め、活用推進に関して実施されるべき施策や、定めるように努める自転車活用推進計画などを定めたものです。

この法案では地方公共団体の責務として、「基本理念にのっとり、自転車の活用の推進に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の実情に応じた施策を策定し、及び実施する」こととなっています。

また、自転車の活用推進に関して実施されるべき施策としては、以下の15項目が挙げられています。川崎駅東口周辺地区においては、これまでの課題等を踏まえ、下線を記した項目について、特に取組を進める必要があります。

【自転車の活用の推進に関して、重点的に検討され、及び実施されるべき施策（第8条）】

- ① 自転車専用道路、自転車専用車両通行帯等の整備
- ② 路外駐車場の整備及び時間制限駐車区間の指定の見直し
- ③ 自転車を賃貸する事業の利用者の利便の増進に資する施設の整備
- ④ 自転車競技のための施設の整備
- 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 自転車の安全な利用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 自転車の利用者に対する交通安全に係る教育及び啓発
- ⑨ 自転車の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の活用による青少年の体力の向上
- ⑪ 自転車と公共交通機関との連携の促進
- ⑫ 災害時における自転車の有効活用に資する体制の整備
- ⑬ 自転車を活用した国際交流の促進
- ⑭ 国内外からの観光旅客の来訪の促進、観光地の魅力の増進など地域活性化に資する支援
- ⑮ 前各号に掲げるもののほか、自転車の活用の推進に関し特に必要と認められる施策

◎ 社会状況変化等に対する対応（第3期へ向けた取組の方向性）

○自転車を適正に活用したまちづくり

- ・「駅周辺の交通改善」と「まちの新たな賑わい形成」に向けた取り組みとして、自転車の適正利用による「地域特性を活かしたまちづくり」により、魅力あるまちづくりを推進します。

基本的な方向性

さまざまな主体との連携強化や環境にやさしい自転車利用によるまちのにぎわいの創出

さまざまな主体との連携強化や環境にやさしい自転車利用によるまちのにぎわいの創出

取り組む施策

取組⑫ まちの縁辺部における駐輪場の整備・活用や店舗軒先空間等を活用したまちのにぎわい創出の取組

取組⑬ 発信力のあるイベントの継続的实施

取組⑭ 広域的なコミュニティサイクル等の導入に向けた取組

まちの縁辺部：JR川崎駅東口から概ね500m離れている国道15号線の周辺の範囲

7. 第3期計画期間【H29～H31】の主な取組

基本方針

1

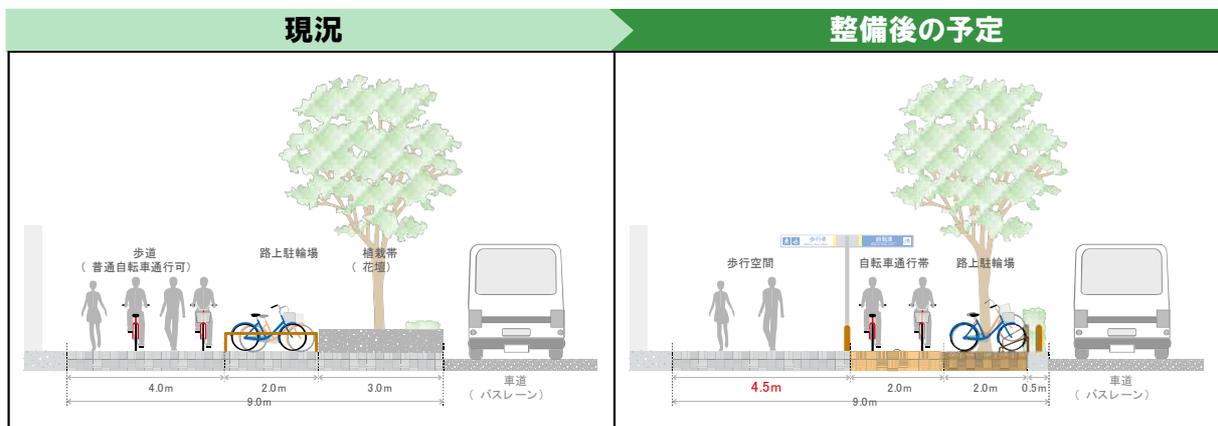
安全で快適な歩行者と自転車の通行環境の構築

施策① 市役所・新川通りにおける歩行者・自転車通行環境の整備

新川通りの通行環境整備につきましては、交通管理者との協議や占用企業者等との調整を行うなど、整備に向けた取り組みを進めます。また、「新川通り通行環境整備関係者会議」などにより決定した整備方針に基づいた詳細設計を行い、歩行者と自転車を分離した通行環境整備に着手します。

平成29年度～平成31年度

新川通り関係機関等協議・調整・詳細設計・通行環境整備の実施



※上記のイメージは標準的な断面である。

施策② 不法占用物件の撤去などによる安全で快適な歩行空間の確保

まちの美観、風致を維持し、公衆に対する危害を防止するため、屋外広告物の適正な管理や、市民ボランティアによる路上違反広告物の撤去及び、警察・関係団体と連携した商店街パトロールによる撤去指導を継続的に実施します。不法占用を繰り返す店舗等に対しては、直接、責任者に対して違反行為を警告するなど、今後とも粘り強く不法占用の是正を図ってまいります。

また、新川通りなどにおいて、路上違反広告物等に対する撤去指導を継続的にを行います。

平成29年度～平成31年度

路上違反広告物等の撤去指導及び撤去の強化

新川通り周辺の対策推進

施策③ 駅前広場周辺エリアにおける自転車の走行抑制

押し歩きエリアを含めた川崎駅東口周辺において、ボランティアや警察等と連携を図り、交通安全活動を中心に自転車の「押し歩き」の推進活動や自転車通行帯の利用ルールの周知等を引き続き実施します。また、他のイベントや事業者と連携して啓発活動を行うなど、より効果が上がるよう、定期的にキャンペーンを行います。

平成 29 年度 ~ 平成 31 年度

関係機関との連携による「押し歩き」等の啓発活動の実施

押し歩きエリア



施策④ 自転車通行環境整備に向けた取り組み

「川崎市自転車通行環境整備実施計画」に基づき、自転車通行環境整備を推進するとともに、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に向けて、自転車通行環境の連続性の確保を踏まえた、新たな「実施計画」を策定します。

平成 29 年度 ~ 平成 31 年度

新たな実施計画の策定・実施計画に基づく整備の実施

基本方針

2

適正な自転車利用の誘導

施策⑤ 放置自転車の撤去の徹底

歩行者等の安全で快適な通行空間の確保や救急・消防活動への障害になる放置自転車等を減らすため、新たに放置禁止区域に指定した区域を含め引き続き休日撤去や午後の時間帯の撤去活動を実施します。また、慢性的に自転車が放置されている特定の箇所への対策に向けて、整理誘導員とも連携した重点的な撤去活動を行うなど、放置自転車の実態に的確に対応した効果的な取組を行います。

平成29年度～平成31年度

放置自転車撤去の徹底

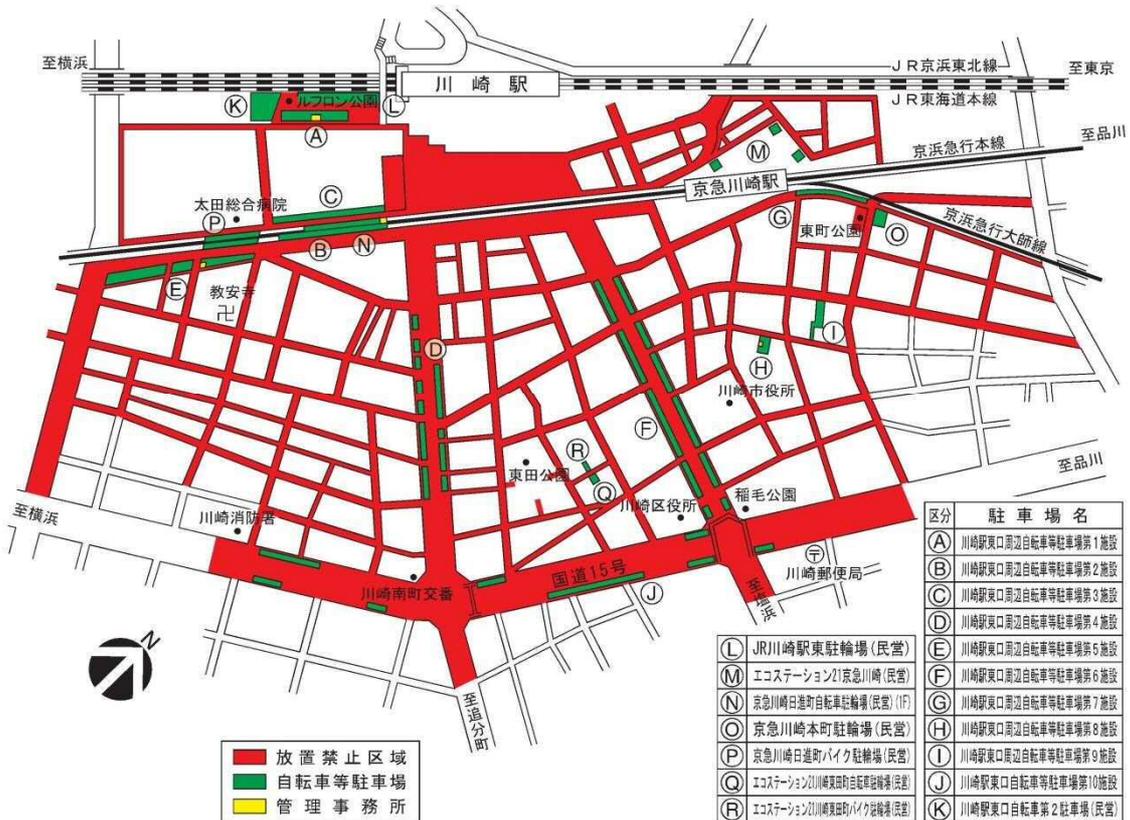
- ・ 放置実態に応じた効果的な取組の検討及び実施
- ・ 特定の箇所への重点的な撤去活動の実施

駐輪場利用の啓発活動

- ・ 効果的な啓発・誘導方法及び人員配置の検討
- ・ キャンペーン等による放置防止の啓発活動の実施

川崎駅東口周辺の自転車放置禁止区域

川崎駅(東)周辺放置禁止区域



施策⑥ 交通体系を考慮したバス交通の利用促進

多言語化に対応したタブレット型の停留所運行情報表示器を引き続き計画的に配置するとともに、既存の表示器についても改修を行い、多言語化対応にします。また、バス停留施設の上屋や照明付標識の設置を行い、バス交通の利便性の向上と利用促進を図ります。

かわさきTMOと連携し、荷さばき対策に対する事業者等の意識の醸成や荷さばきルールの啓発活動を継続できる体制を構築するなど、荷さばき対策の推進を図ります。

バス交通の利用促進を目的として、サイクル&バスライドの試験施行を実施し、利用実態調査の結果を踏まえるなど、効果検証を行い、本格導入の可能性について検討します。

平成 29 年度 ~ 平成 31 年度
市バスナビ表示器の充実
停留所施設の整備
荷さばき対策の検討・実施
サイクル&バスライド試験運行の実施・本格導入の検討

施策⑦ コミュニティサイクル等の導入に向けた取組

コミュニティサイクルの導入にあたっては、川崎駅周辺エリアの放置自転車の抑制及び、臨海部における交通機能の補完を目的に、広域的視点から各地域におけるコミュニティサイクルの利用方法を検討するとともに、利用需要の予測や運営スキームの検討などを行い、川崎駅周辺エリア及び、臨海部の公共交通サービスの整備状況、道路等の都市基盤の整備状況を踏まえ、試験施行の実実施計画を策定します。

平成 29 年度 ~ 平成 31 年度
需要予測・市場調査の実施と各地域での事業化方法の策定
事業採算性の検討、試験施行地区の選定
試験施行地区での実施計画の策定

施策⑧ 交通ルールの周知、マナー向上に向けた啓発活動の推進

これまでに実施してきた啓発活動は継続的に行いますが、できるだけ多くの市民に参加してもらえるように、自転車教室等の単独の活動だけではなく、人が多く集まる行事を利用して啓発活動を実施し、交通安全意識の高揚や交通ルール遵守の定着を図ります。

町内会・自治会、交通関係団体、警察、行政が連携を強化しながら、各季の運動や自転車マナーアップ強化月間等におけるキャンペーンを実施し、自転車利用者等に対して、自転車の安全利用を呼びかけるとともに、各種イベント等を通じて、交通ルールの遵守、マナー向上等の交通安全意識の高揚を図ります。

幼児から高齢者まで年齢段階に応じた交通安全教育を実施します。

平成29年度 ～ 平成31年度

交通安全運動等の推進

交通安全教育の実施

自転車安全利用の推進（自転車利用者への街頭指導等）

自転車教室



交通安全キャンペーン



施策⑨ 利用目的に応じた駐輪場の整備

新川通りの歩道上における既存駐輪場の代替施設につきましては、小川町地区の道路用地を活用し、企業送迎バス等の乗降所の整備にあわせて、地下機械式駐輪場などの整備を行うとともに、太田総合病院前から日進町交差点付近までの京浜急行電鉄高架下のスペースに駐輪場を整備します。

また、新川通りでは買い物目的等の短時間利用者の駐輪場の整備を促進するため、歩行者と自転車を分離する通行環境整備にあわせて、時間利用駐輪場等の整備を行います。

平成 29 年度 ～ 平成 31 年度

新川通り代替駐輪場

- ・ 小川町地区駐輪場の詳細設計・整備
- ・ 京急高架下駐輪場の整備

新川通り時間利用駐輪場の整備

整備イメージ(京急高架下駐輪場)



施策⑩ 駐輪場の利便性や利用目的に応じた多様な料金の設定

現行の料金体系による各駐輪場の利用動向調査などの検証を実施するとともに、買い物目的等の短時間利用者の利用促進や、駐輪場間の利用率の平準化を図るため、利用率が低い駐輪場の指定管理者と料金設定等について協議調整を行います。

平成29年度 ～ 平成31年度

料金体系の評価検証
指定管理者との料金設定の協議調整

施策⑪ 公民連携による駐輪場の整備促進及び管理運営手法の検討

駅周辺や商店街等における買物等を目的とした自転車利用者に対応するため、民間自転車等駐車場整備費補助金制度について、商店街や町内会等への広報活動を行い、民間事業者による積極的な駐輪場整備の促進を図ります。

指定管理者による市営駐輪場の管理運営を推進するとともに、利用率が低い駐輪場の利用促進を図るため、民間事業者のノウハウを活用したサービスの向上及び利用環境の改善を図ります。

平成29年度 ～ 平成31年度

補助金制度の活用による民間駐輪場整備の促進

指定管理者による市営駐輪場の管理運営の推進

さまざまな主体との連携強化や環境にやさしい自転車利用によるにぎわいの創出

取組⑫ まちの縁辺部における駐輪場の整備・活用や店舗軒先空間等を活用したまちのにぎわい創出の取組

自転車の適正な利用を促進し、地域特性を活かしたまちづくりを行うために、川崎駅東口周辺地区の縁辺部において、民間事業者との連携による駐輪場の整備促進や、利用方法の変更などによる既存駐輪場の有効活用を行います。

また、川崎駅東口周辺地区の縁辺部等においては、自転車を活用したイベント等との連携を図りながら、店舗軒先空間に自転車ラックを設置することなどにより、まちのにぎわい創出の取組を行います。

平成 29 年度 ～ 平成 31 年度

公民連携による駐輪場の整備促進・既存駐輪場の有効活用

イベント等との連携によるまちのにぎわい創出の取組の推進

取組⑬ 発信力のあるイベントの継続的实施

民間事業者等と連携して、自転車を活用したイベントを継続的に実施することにより、魅力あるまちづくりの実現を目指します。また、イベントの開催にあわせて、自転車の交通ルール・マナーについて啓発活動を行うことにより、効果的に交通安全の情報を発信します。

平成29年度 ～ 平成31年度

民間事業者等と連携したイベントの実施



取組⑭ 広域的なコミュニティサイクル等の導入に向けた取組

川崎駅周辺エリアを中心とし、にぎわいと活力あるまちづくりを実現する交通環境を形成するため、自転車の業務利用や観光利用として期待されるコミュニティサイクルの導入について検討を行います。

検討にあたっては、川崎駅周辺エリアや他のエリアを含め、それぞれの地域特性を考慮するとともに、コミュニティサイクルの活用により、観光客のアクセス手段を充実させることで、集客の増加が期待できることから、地域間の連動性を見据え、広域的な範囲での事業性について検討を行います。

平成 29 年度 ～ 平成 31 年度

需要予測・市場調査の実施と各地域での事業化方法の策定

事業採算性の検討、試験施行地区の選定

試験施行地区での実施計画の策定

川崎駅東口周辺地区 総合自転車対策実施計画 一覧表

基本方針	11の施策	第3期3ヵ年〔H29～H31〕の取組内容	指標 (第3期計画期間)
自転車 の 通行 環境 の 構築	1 市役所・新川通りにおける 歩行者・自転車通行環境の整備	■新川通り関係機関等協議・調整・詳細設計・通行 環境整備の実施	・通行帯利用者の遵守率 歩行者90%以上 自転車利用者90%以上
	2 不法占用物件の撤去などによる 安全で快適な歩行空間の確保	□路上違反広告物等の撤去指導及び撤去の強化 □新川通り周辺の対策推進	
	3 駅前広場周辺エリア における自転車の走行抑制	□関係機関との連携による「押し歩き」の推進 活動の実施	
	4 自転車通行環境整備 に向けた取り組み	■新たな実施計画の策定・実施計画に基づく整備 の実施	
適正な 自転車 利用 の 誘導	5 放置自転車の撤去の徹底	□放置実態に応じた効果的な取組の検討及び実施 ■特定の箇所への重点的な撤去活動の実施 □効果的な啓発・誘導方法及び人員配置の検討 □キャンペーン等による放置防止の啓発活動の実施	・放置自転車数 5%減/3ヵ年
	6 交通体系を考慮した バス交通の利用促進	□市バスナビ表示器の充実 □停留所施設の整備 ■荷さばき対策の検討・実施 ■サイクル&バスライド試験運行の実施・本格導入 の検討	
	7 コミュニティサイクル等の 導入に向けた取組	■需要予測と市場調査の実施 ■事業採算性の検討、試験施行地区の選定 ■試験施行地区での実施計画の策定	
	8 交通ルールの周知、マナー 向上に向けた啓発活動の推進	□交通安全運動等の推進 □交通安全教育の実施 □自転車安全利用の推進 (自転車利用者への街頭指導等)	
効率的 かつ 効果 的な 駐輪 場の 整備	9 利用目的に応じた駐輪場の整備	■小川町地区駐輪場の詳細設計・整備 (新川通り代替駐輪場) ■京急高架下駐輪場の整備 (新川通り代替駐輪場整備) ■新川通り時間利用駐輪場の整備	・駐輪場利用者の 満足度7割以上
	10 駐輪場の利便性や利用目的 に応じた多様な料金の設定	□料金体系の評価検証 □指定管理者との料金設定の協議調整	
	11 公民連携による駐輪場の整備 促進及び管理運営手法の検討	□補助金制度の活用による民間駐輪場整備の促進 □指定管理者による市営駐輪場の管理運営の推進	
取組 内容	(12) まちの縁辺部における駐輪場の 整備・活用や店舗軒先空間等を 活用したまちのにぎわい創出の 取組	□公民連携による駐輪場の整備促進・既存駐輪場 有効活用 ■イベント等との連携によるまちのにぎわい創出 の取組の推進	・イベント参加者の 満足度7割以上 参加人数300人以上
	(13) 発信力のあるイベントの 継続的实施	■民間事業者等と連携したイベントの実施	
	(14) 広域的なコミュニティサイクル等の 導入に向けた取組	■需要予測と市場調査の実施 ■事業採算性の検討、試験施行地区の選定 ■試験施行地区での実施計画の策定	

■：新規取組、□：継続取組

【用語説明（五十音順）】

かわさきTMO

かわさき TMO（かわさきタウンマネージメント機関）は、地元の商業者を中心に街で活動する様々な事業者が中心となり、お互いに話し合い、協力しあいながら、「望ましい街づくり」に向けて街づくりを発案し、計画的に実行していく組織です。

<http://www.kawasaki-tmo.net/>

コミュニティサイクル

街中にいくつもの自転車貸出拠点（ポート）を設置し、利用者がどこでも貸出・返却できる新しい交通手段です。「自転車シェアリング」「サイクルシェアリング」「都市型レンタサイクル」等とも称されます。（出典：株式会社 IHI エスキューブホームページ）

サイクル&バスライド

自転車に乗ってバス停留所まで行き、路線バスに乗り換えて移動することを指します。

指定管理者

地方公共団体（ここでは川崎市役所を指します）が、公共施設の管理を行わせるために期間を定めて指定する団体のことです。株式会社をはじめとした営利企業、財団法人、NPO 法人、市民グループなど法人その他の団体を指定することができます。

スケアードストレート方式

恐怖を実感させることで、それにつながる危険行為を未然に防ぐ教育方法を指します。交通安全教育にあたっては、プロのスタントマンが交通事故の現場を再現して見せることで、交通ルールを守ることの大切さを体感して学んでいただきます。

ゾーニング

場所を区切って、施設を配置することを指します。ここでは、川崎駅東口からの距離に応じて3つのゾーンに区切って、駅まで交通手段別の施設（乗降場や駐輪場など）を配置しています。

矢羽根

車道上での自転車の通行位置を示すとともに、自動車に自転車が車道内に混在することを注意喚起するための路面表示として、下図のような表示を矢羽根型路面表示といいます。



（出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン）

レンタサイクル

自転車を貸し出す事業のうち、数時間～数日程度の短期間貸し出す事業を指します。コミュニティサイクルはレンタサイクルの種類の一つです。