



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



川 崎 市

目 次

1 基本計画策定の趣旨	1
2 川崎駅東口周辺地区の現況と特性及び課題	4
3 川崎駅東口周辺地区総合自転車対策の目標	14
4 目標の実現に向けた3つの基本方針	15
5 基本方針に基づく11の施策	16
6 11の施策の方向性	17
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	17
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	17
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	23
③駅前広場周辺エリアにおける自転車の走行抑制	24
④自転車通行環境整備に向けた取り組み	27
基本方針2 適正な自転車利用の誘導	30
⑤放置自転車の撤去の徹底	30
⑥交通体系を考慮したバス交通の利用促進	33
⑦コミュニティサイクル等の導入に向けた取り組み	35
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	37
基本方針3 効率的かつ効果的な駐輪場の整備・活用	39
⑨利用目的に応じた駐輪場の整備	39
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	46
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	48
《 資 料 》	50

1

基本計画策定の趣旨

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、検討を進めてまいりました。

この度、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「川崎駅東口周辺地区総合自転車対策基本計画」を策定いたしました。

1.1 対策の目的

「魅力あるまちをつくる」ことを目指して、公民の連携により、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ることを目的とします。

1.2 対策の対象地区

本対策は、川崎駅東口周辺地区を中心とし、本地区への自転車利用を考える上で必要な範囲を対象とします。

●川崎駅東口周辺地区の位置



1.3 対策の計画推進期間

本対策は、平成22年度から平成31年度までの10年間を計画推進期間とします。

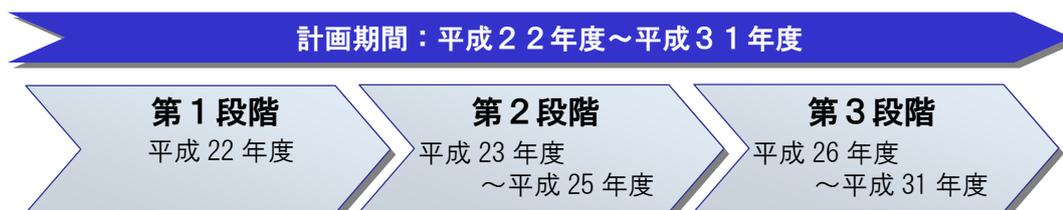
1.4 対策の進め方

本対策の計画推進期間を3段階に区分し、対策の各施策の優先度及び実現性の高いものから、段階的に実施していきます。

第1、2段階に区分されるものについては早期に対策を進め、第3段階に区分されるものは、他の対策の取り組み状況を踏まえながら、実施に向けた検討を行い、対策を推進します。

また、対策の個々の施策の実施効果について検証を行い、必要に応じて対策の修正、見直しを行っていきます。

● 「川崎駅東口周辺地区総合自転車対策」の計画推進期間



1.5 基本計画の位置づけ

各施策については、本市の「新総合計画川崎再生フロンティアプラン実行計画」にそれぞれ位置づけを行い、着実に推進することが必要です。

そのため、本基本計画を基に第3期実行計画（平成22年度策定予定）と連携を図り、今後、各施策の具体的な実施スケジュールを調整し、川崎駅東口周辺地区総合自転車対策実施計画を定めていきます。

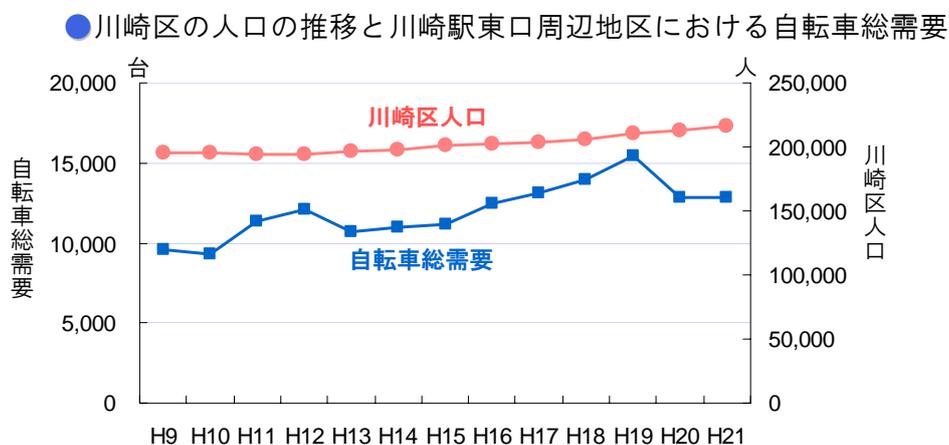
2

川崎駅東口周辺地区の現況と特性及び課題

2.1 現況と特性

(1) 川崎区の人口の推移と川崎駅東口周辺地区の自転車総需要

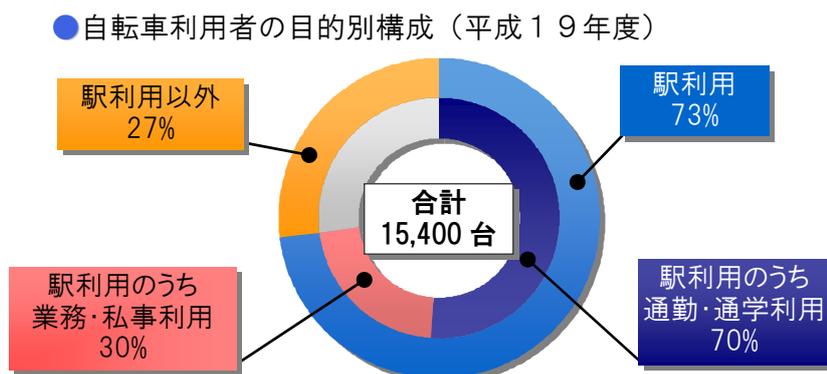
川崎区の人口は緩やかな増加傾向にあり、それに伴い、川崎駅東口の自転車総需要も、平成20、21年は減少しているものの、平成9年より約3割増加しています。



※自転車総需要：川崎駅東口周辺地区における駐輪場利用台数と放置台数の合計

(2) 川崎駅東口周辺地区の自転車利用目的別構成

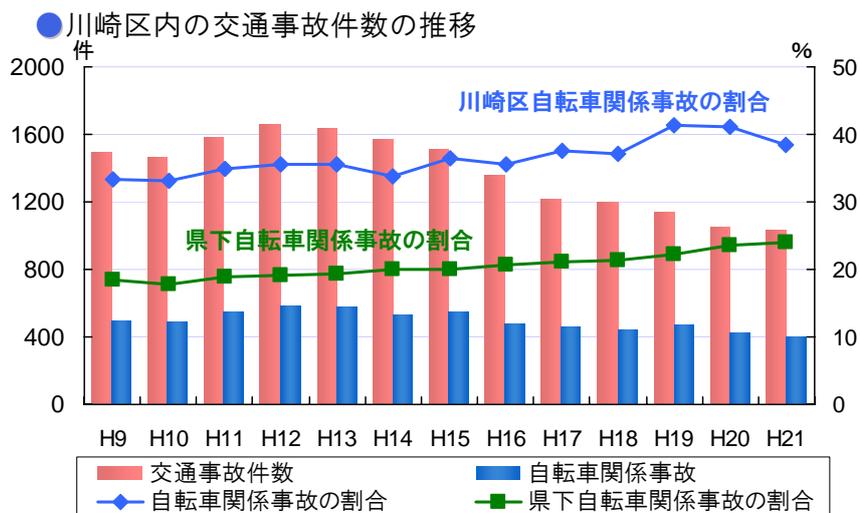
自転車利用者の目的別構成を見ると、平成19年度調査では、自転車利用者の7割以上が駅を利用し、そのうち通勤・通学目的での利用が約7割を占めていることがわかります。



出典：平成19年度 建設局 アンケート調査資料

(3) 高い自転車関係事故の割合

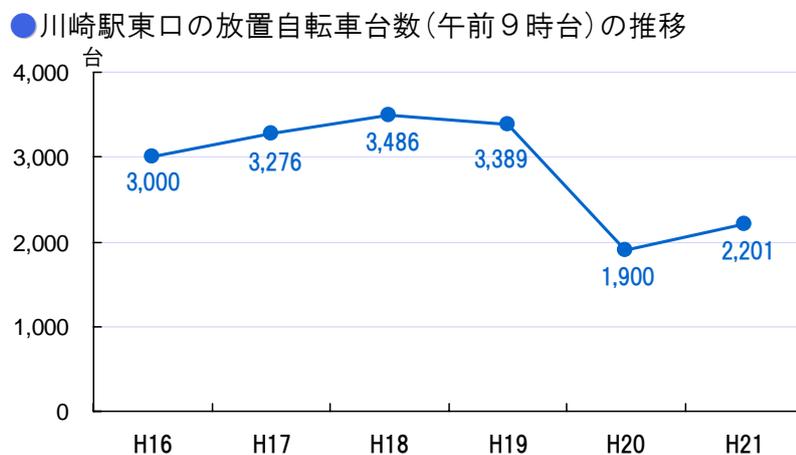
全交通事故に占める自転車関係の事故の割合は、県下平均が20%程度で推移しているのに対し、川崎区においては35～40%程度で推移しており、県下平均の約1.6倍と高い状況です。



出典：神奈川県警察資料

(4) 放置自転車の状況

放置自転車台数は横ばいで推移していましたが、平成20年度から自転車の駐輪等に係る啓発活動や撤去を強化した結果、放置自転車台数は減少しましたが、未だ2,000台を超える自転車が放置されています。



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 川崎市建設局
(社)全川崎交通安全協会事業部

(5) 歩行空間の安全性・快適性及び景観の状況

市役所通りと新川通りは、通勤、買物等に、健常者だけでなく、高齢者や身体の不自由な方など、さまざまな方が多数利用する川崎駅東口の目抜き通りとなっています。

両通りの歩道においては、放置自転車と路上駐輪場により、歩行空間が狭くなってしまっており、また、その他の細街路においても、放置自転車や商店の看板等により、利用者の安全性・快適性が低下しているだけでなく、その景観も本市の玄関口として相応しいとは言えない状況です。

●放置自転車と路上駐輪場により狭くなった歩行空間



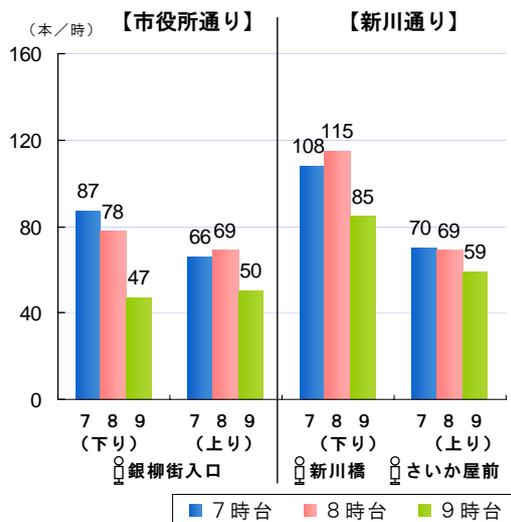
●放置自転車や看板により狭くなった歩行空間



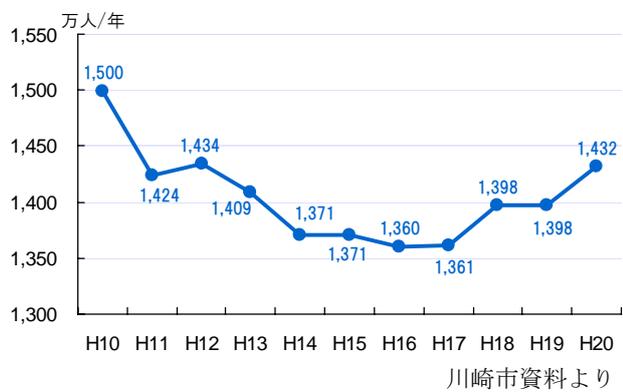
(6) 充実したバス交通網

川崎区ではバス交通網が充実しており、朝の通勤時間帯では300台/時間を超えるバスの運行があり、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



●川崎駅東口市営バス乗車人員の推移



●路線バスの運行状況



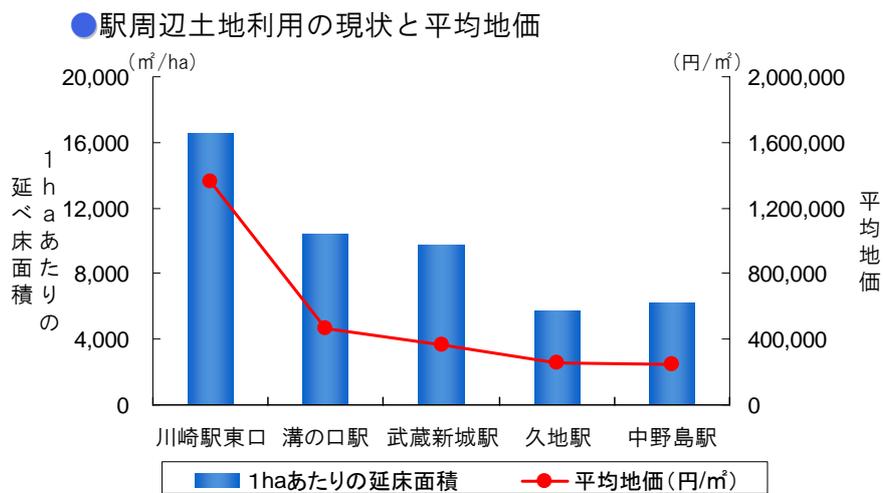
【市役所通り】



【新川通り】

(7) 高密度に集積した都市機能

川崎駅東口周辺地区は、本市の中心となる市街地であり、市内の主要駅周辺地区に建築されている延べ床面積と地価を比較すると、他の地区と比べて高密度に土地利用が図られています。



出典：平成12年度都市計画基礎調査 川崎市まちづくり局、
川崎市の地価平成19年後期版 川崎市財政局

川崎駅東口駅前広場のバリアフリー化などを目的とした再編整備が進められており、平成22年度に完成予定となっています。

● 川崎駅東口駅前広場の整備イメージ



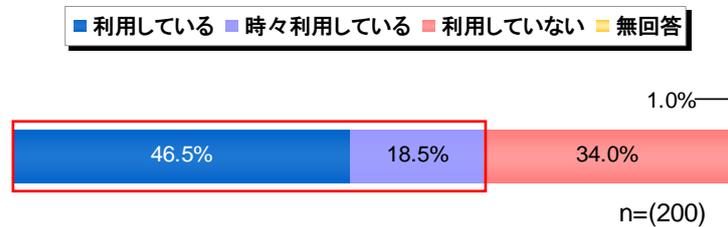
2.2 自転車対策に関する市民の意見

(1) 自転車・ミニバイク*の利用状況

自転車・ミニバイクの利用状況は、「利用している」(46.5%)と「時々利用している」(18.5%)をあわせて利用しているが65.0%となっています。一方、「利用していない」は34.0%となっています。

※ミニバイク・・・原動機付自転車

● 自転車・ミニバイクの利用状況（川崎区）

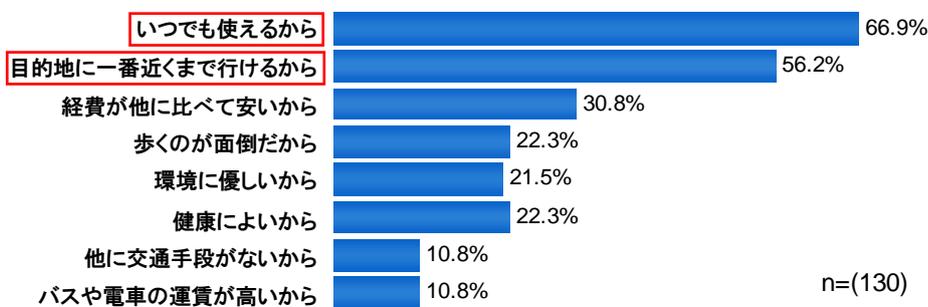


出典：平成20年度 かわさき市民アンケート 報告書 川崎市

(2) 自転車・ミニバイクの利用理由

自転車・ミニバイクの利用理由は、「いつでも使えるから」(66.9%)が最も多くなっています。以下「目的地に一番近くまで行けるから」(56.2%)、「経費が他に比べて安いから」(30.8%)、「歩くのが面倒だから」「健康によいから」(共に22.3%)と続いています。

● 自転車・ミニバイクの利用理由（川崎区）

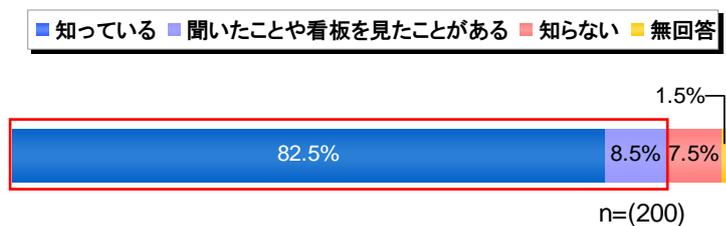


出典：平成20年度 かわさき市民アンケート 報告書 川崎市

(3) 駅周辺の自転車等放置禁止区域の認知状況

駅周辺の自転車等放置禁止区域の認知状況は、「知っている」(82.5%)と「聞いたことや看板を見たことがある」(8.5%)をあわせた<知っている>が91.0%となっています。一方、「知らない」は7.5%となっています。

● 駅周辺の自転車等放置禁止区域の認知状況（川崎市）

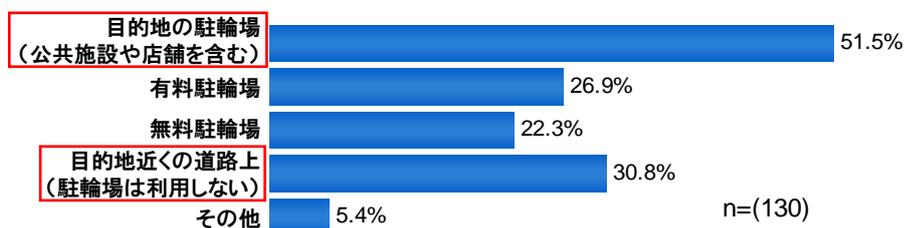


出典：平成20年度 かわさき市民アンケート 報告書 川崎市

(4) 自転車・ミニバイクの目的地での駐輪場所

自転車・ミニバイクの目的地での駐輪場所は、「目的地の駐輪場（公共施設や店舗を含む）」(51.5%)が最も多くなっています。以下「目的地近くの道路上（駐輪場は利用しない）」(30.8%)、「有料駐輪場」(26.9%)、「無料駐輪場」(22.3%)と続いています。

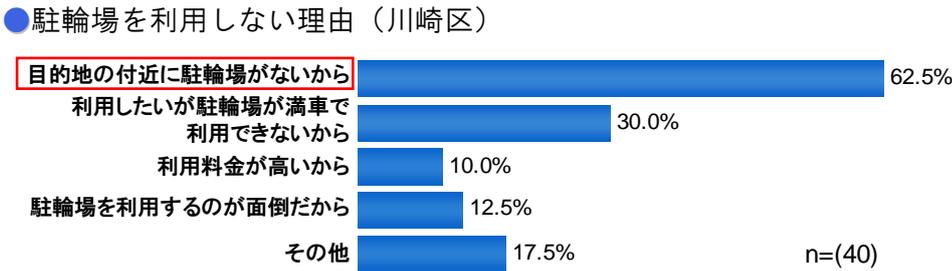
● 自転車・ミニバイクの目的地での駐輪場所（川崎市）



出典：平成20年度 かわさき市民アンケート 報告書 川崎市

(5) 駐輪場を利用しない理由

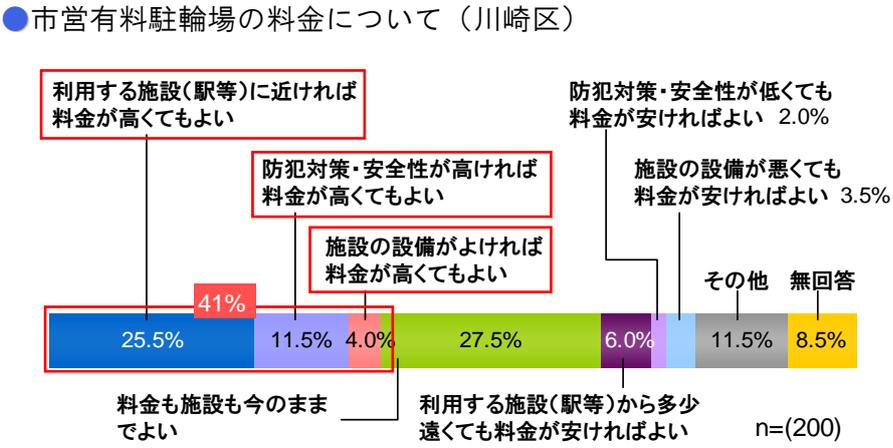
駐輪場を利用しない理由は、「目的地の付近に駐輪場がないから」(62.5%)が最も多くなっています。以下「利用したいが駐輪場が満車で利用できないから」(30.0%)、「その他」(17.5%)と続いています。



出典：平成20年度 かわさき市民アンケート 報告書 川崎市

(6) 市営有料駐輪場の料金について

市営有料駐輪場の料金について、「利用する施設（駅等）に近ければ料金が高くても良い」(25.5%)、「防犯対策・安全性が高ければ料金が高くても良い」(11.5%)、「施設の設備がよければ料金が高くてもよい」(4.0%)をあわせると「料金が高くてもよい」と回答している市民は約4割となっています。



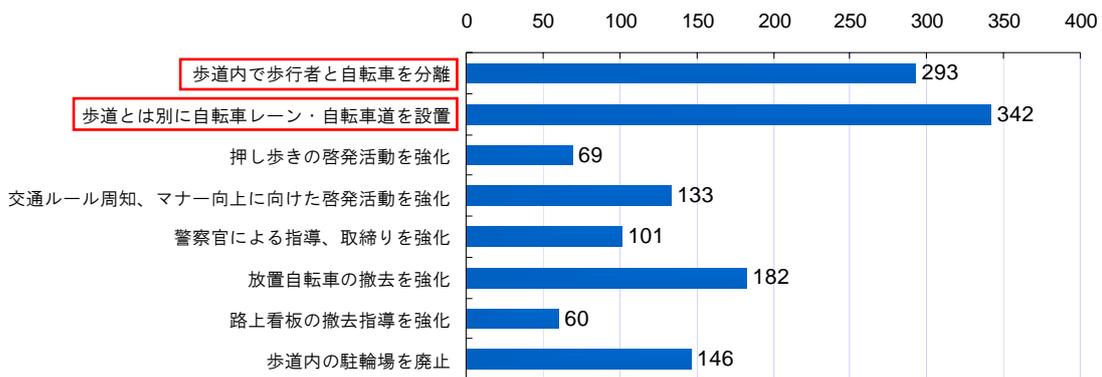
出典：平成20年度 かわさき市民アンケート 報告書 川崎市

(7) 川崎駅東口周辺地区における自転車対策に対する要望

平成21年11月の社会実験時に実施したアンケート結果では、安全な通行の確保に関する優先すべき施策として「自転車レーン・自転車道の設置」と回答した人が最も多く、これに「歩道内での分離」が続いており、通行空間の確保に対するニーズが高くなっていることがわかります。

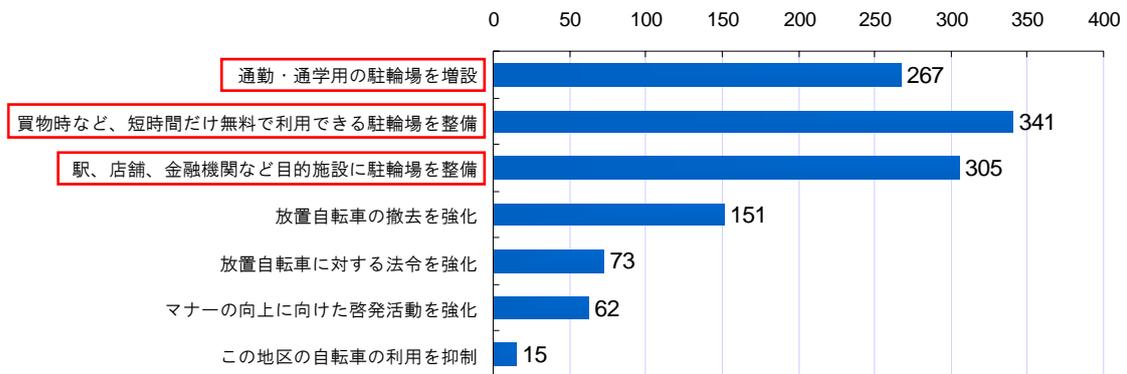
また、放置自転車対策に関して優先すべき施策では、「駐輪場の整備」に対するニーズが高く、特に「買い物用の短時間利用駐輪場の整備」に対するニーズが最も高くなっています。

●優先すべき施策（安全な通行の確保）



出典：平成21年度 川崎駅東口周辺地区総合自転車対策社会実験 アンケート結果

●優先すべき施策（放置自転車対策）



出典：平成21年度 川崎駅東口周辺地区総合自転車対策社会実験 アンケート結果

2.3 自転車対策に関する課題

川崎駅東口周辺地区の現状と特性などから、自転車対策に関する主な課題として以下の3点が掲げられます。

課題

1

歩行者と自転車の通行環境

- 市役所通り・新川通りにおいては、路上駐輪場と放置自転車により、通行可能幅員が狭あいとなっており、歩行者と自転車が輻輳し、安全な通行の妨げとなっています。
- 街区道路においても、放置自転車や路上看板等により、通行空間が阻害されています。
- 自転車利用者の違法駐輪や交通マナーの低下などの問題も深刻化しています。

課題

2

まちなみ景観

- 放置自転車や道路上を不法占用している商店の看板などにより、本市の玄関口として相応しい景観とはいえない状況となっています。

課題

3

川崎駅直近における大規模な駐輪場整備

- 川崎駅東口周辺地区では、駐輪場整備へのニーズが高くなっていますが、高密度に土地利用が図られている駅周辺地区では、用地の確保や整備費用の観点から、大規模な駐輪場の整備には限界があります。

3

川崎駅東口周辺地区総合自転車対策の目標

川崎駅東口
周辺地区総合
自転車対策の

目標

魅力ある まちをつくる

公民連携により、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。

4

目標の実現に向けた3つの基本方針

本対策では、安全で快適な歩行者と自転車の通行環境の構築及び適正な自転車利用を図ることにより、目標である「魅力あるまちをつくる」の実現に向けて、3つの基本方針を定めます。

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

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

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

5

基本方針に基づく 11 の施策

本対策では、3つの基本方針に基づき11の施策を推進します。この11の施策を連携させて推進していくことで、「魅力あるまち」の実現を目指します。

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

- 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
- 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
- 3 駅前広場周辺エリアにおける自転車の走行抑制
- 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

- 5 放置自転車の撤去の徹底
- 6 交通体系を考慮したバス交通の利用促進
- 7 コミュニティサイクル等の導入に向けた取り組み
- 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

- 9 利用目的に応じた駐輪場の整備
- 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
- 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

「魅力あるまち」を実現するために基本方針に基づき、1 1 の施策について各施策の方向性を定めます。

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

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

川崎駅東口周辺地区の目抜き通りとなる市役所通りと新川通りにおいて、歩行者と自転車の通行空間の分離を図り、健常者だけでなく、高齢者や身体の不自由な方など、さまざまな方に配慮した安全で快適な通行環境の整備を進めます。

施策概要

市役所通り・新川通りの歩道は、歩行者と自転車の交通量が大変多いにもかかわらず、路上駐輪場や放置自転車などにより、通行可能な歩道幅員が狭あいとなり、歩行者の安全な通行の妨げとなっています。このことから、既存の路上駐輪場を廃止し、歩行者と自転車の通行空間の分離による再整備を実施します。

また、川崎駅東口周辺地区においては、放置自転車対策が大きな課題となっており、その要因の1つとして、商店街等での買い物や金融機関の利用を目的とする利用者の駐輪施設の不足があげられることから、対策の一環として、短時間利用者を対象とした駐輪場を新たに整備します。（基本方針3 ⑨を参照）

実施項目

- 歩道に設置されている路上駐輪場の代替施設を他の場所に整備した後、路上駐輪場を撤去し、歩行者と自転車の通行空間を柵で分離し、通行位置の明示や注意喚起に必要な路面標示などを設置します。
- 自転車通行環境を整備する際には、交差点部、バス停部における安全かつ円滑な処理に留意した整備を進めます。
- 現在の植栽帯の高木間に短時間利用者を対象とした駐輪施設を設置します。

施策の推進に向けた取り組み

平成 22 年度

平成 23～31 年度

事業費・実施スケジュール等の新実行計画との調整

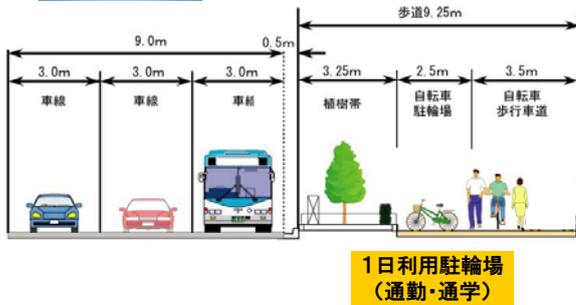
市役所通り
路上駐輪所の代替駐輪所を整備した上で歩道の分離

新川通り
市役所通りの検証を踏まえ、対策を推進

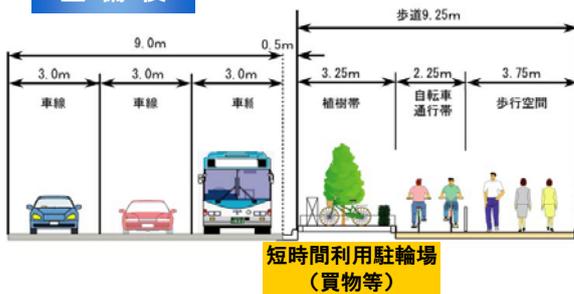
※平成 22 年度に策定する第 3 期実行計画との調整により、具体的な実施スケジュールを定めていきます。

●整備イメージ（市役所通り・新川通り）

現 況



整備後



●サインのイメージ（社会実験時に設置したサインより）



歩道の分離(市役所通り)について

歩道内を歩行空間と自転車走行空間に分離する社会実験において、自転車利用者では約8割、歩行者では約9割が通行位置を遵守した結果が得られました。

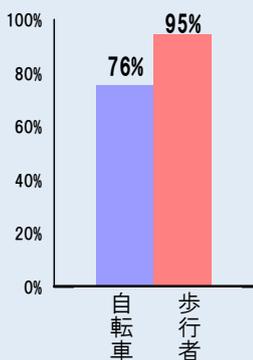
安全性・快適性については、歩行者の約8割が「向上」「どちらかといえば向上」との回答があり、歩道の分離の必要性についても、自転車利用者の約8割、歩行者の約9割が「必要」「どちらかといえば必要」との回答を得たことにより、歩道内における通行位置の分離による通行環境の改善策は有効であると考えます。

●歩道の分離・市役所通り



●通行位置の遵守率

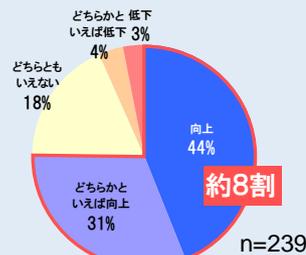
12時間平均



●利用者の感想

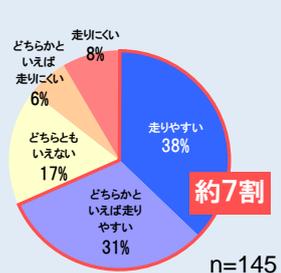
歩行者

歩道の分離による安全性・快適性



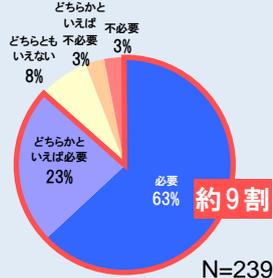
自転車利用者

歩道の分離による走りやすさ



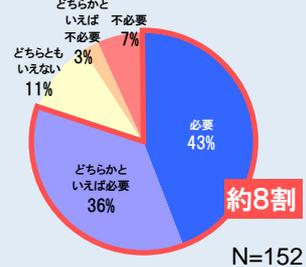
歩行者

歩道の分離の必要性



自転車

歩道の分離の必要性

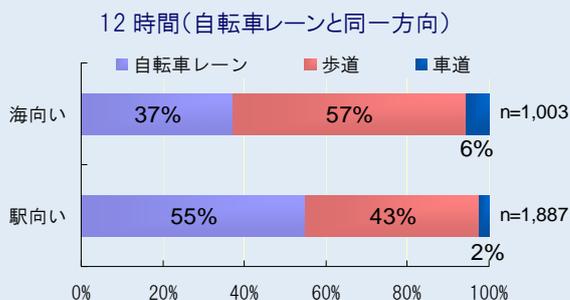


新川通りにおける自転車レーンの設置について

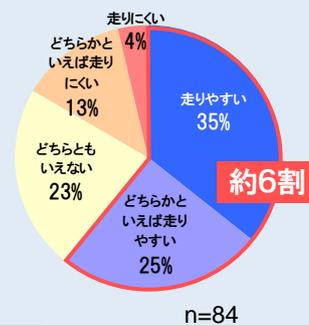
社会実験では新川通り両側の車道1車線を削減して、自転車レーンを設置しました。

自転車レーンの利用状況は、自転車レーンの進行方向に通行する自転車に対する割合では、海向い側で自転車利用者の約4割、駅向い側で約6割の利用があり、駅向い側の朝の通勤時間帯では、約8割の利用が確認され、利用者の評価も概ね良好でした。

●自転車レーンの利用状況

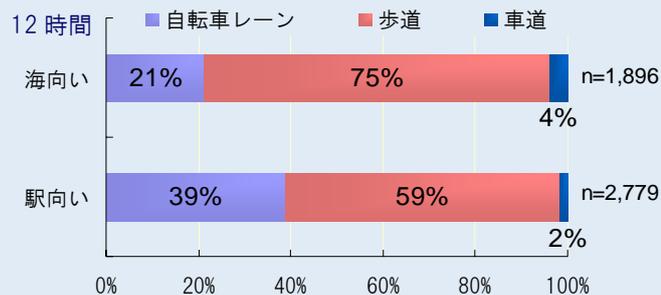


●利用者の感想



一方、自転車利用者全体での歩道と自転車レーンの利用割合は、海向い側では、自転車レーンの利用が約2割、歩道が約8割、駅向い側では自転車レーンの利用が約4割、歩道が約6割となっており、自転車レーンの利用より、歩道における自転車利用が多いことが確認されました。

●自転車レーンの利用状況(自転車利用者全体)



実験時には、自転車レーンと車道との間を柵で分離し、バス停付近などで警備員による誘導等を行い、安全対策を徹底した結果、事故等は発生しませんでした。

しかしながら、新川通りにおいては、朝の通勤時間帯では115本/時間のバスが運行しており、バス停部において自転車とバス及びバスの乗降客との動線が交錯することにより、安全対策が重要となりますが、構造的な対応は難しく、自転車利用者の交通マナーにゆだねるところが大きくなります。

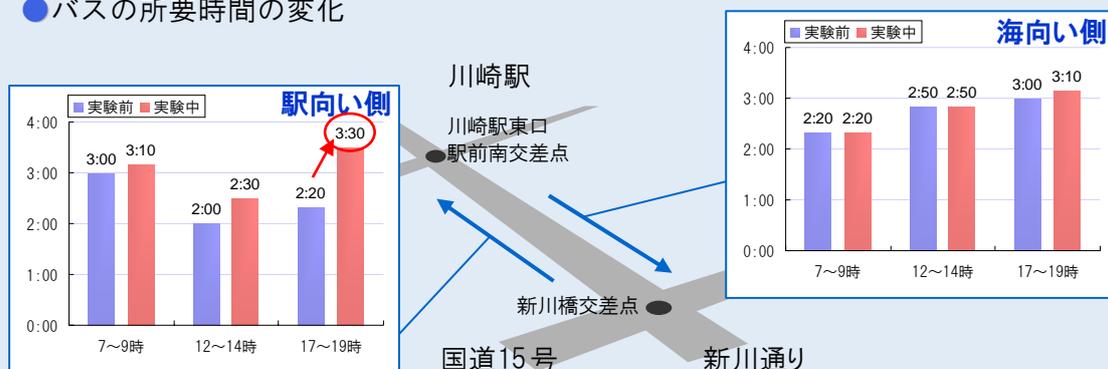
●実験時のバス停での誘導



新川通りの沿道には商店街が立地されていることから、荷捌き車両等の駐停車が多く、自転車レーンの機能が十分に発揮されないことが考えられ、抜本的な駐車対策が必要となります。

また、新川通りの車線削減による周辺交通へ与える影響は大きくはありませんでしたが、夕方の駅向い側でバスの運行速度に影響が見られました。

●バスの所要時間の変化

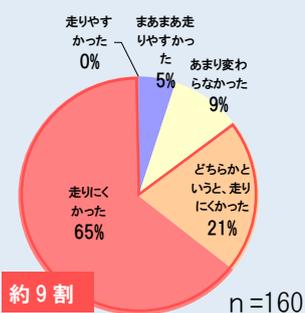


※新川橋交差点から川崎駅東口駅前南交差点までの区間におけるバスの平均所要時間

社会実験の結果より：
新川通りに設置した自転車レーンについて

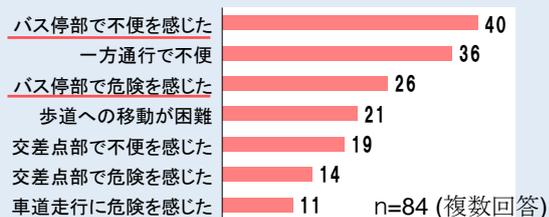
また、バスの乗務員から、社会実験時に実施した第1車線の削減により、「走りやすかった」との回答が多く寄せられました。

● バス運転手の感想



● 自転車利用者の感想

(走りやすかった理由)



▶ 新川通りの通行環境整備について

これらの実験時の状況を踏まえ、新川通りにおける自転車レーンの設置においては、バス停部の安全対策など様々な課題があることから、市役所通りと同様に歩道内において、歩行者と自転車の通行位置の分離を図り、自転車の通行環境の改善を図ることとします。

なお、社会実験において自転車レーンの有効性は確認されましたので、今後、自転車通行環境整備の有効な整備手法の1つとして、自動車交通の状況、路線バスの運行状況や沿道の土地利用の状況等を勘案して、自転車レーンの設置の優位性が高い路線において、設置の検討を進めていきます。

川崎駅東口周辺地区において、道路上を不法占用している商店の看板などに対する撤去を強化し、安全で快適な歩行空間の確保に取り組みます。

施策概要

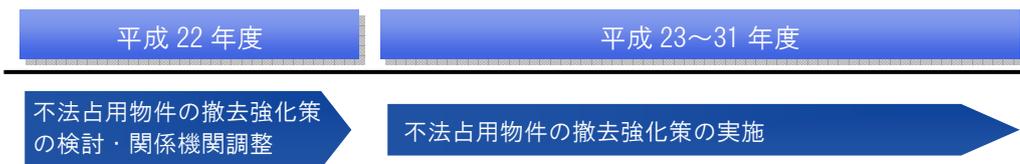
現在、川崎駅東口周辺地区では、道路上に多くの商店の看板や道路上にはみ出した商品の陳列などにより、車いす使用者や身体障害者はもとより、歩行者や自転車の通行の妨げとなっているとともに、まちの景観の阻害要因ともなっています。

そのため、沿道商店への指導、道路上の不法占用物件の撤去を強化することにより、安全で快適な歩行空間を確保し、まちなみ景観の向上を図ります。

実施項目

- 地元商店街や警察などの関係機関と連携し、道路上の不法占用物件に対する指導、撤去の強化に取り組みます。
- 放置自転車の撤去活動との連携を強化します。

施策の推進に向けた取り組み



※関係機関との調整など実施環境を整備し、早期に対策を実施します。

● 道路上を占拠する放置自転車と不法占用物件



3 駅前広場周辺エリアにおける自転車の走行抑制

川崎駅東口駅前広場及び周辺の歩道を「押し歩きエリア」として設定し、自転車利用者の押し歩きを推進することで、健常者だけでなく、高齢者や身体の不自由な方など、さまざまな方に配慮した安全で快適な歩行空間の実現を目指します。

施策概要

川崎駅東口駅前広場周辺の歩道は、自転車の走行が原則として認められておりませんが、現状では多くの自転車が走行しており、歩行者の安全な通行の妨げとなっています。

また、川崎駅東口駅前広場では、駅周辺の回遊性を高め、往来しやすいまちづくりを目指し、移動や乗り換えの利便性向上や円滑化、施設のバリアフリー化等、快適な移動空間確保のための整備を進めていることから、自転車利用者の交通ルール遵守とマナー向上への取り組みがますます重要になっています。

本対策では、歩行者の安全確保及び自転車の交通マナーの向上を図るため、川崎駅東口駅前広場及びその周辺の歩道を「押し歩きエリア」として設定し、自転車利用者に対して押し歩きの呼びかけ活動のほか、様々なツールを活用して啓発活動を推進していきます。

道路交通法では…

自転車は『軽車両』となるので、車道走行が原則となります。歩道の走行は例外です。*

※「自転車及び歩行者専用」の標識がある歩道は、自転車で通行することができます



この標識がない歩道では原則として自転車は走行できません

「自転車及び歩行者専用」の標識

実施項目

- 交通安全活動を中心に「押し歩き」推進の呼びかけを行います。
- 地域団体等や警察との連携体制を構築します。
- 街頭での呼びかけのほか、路面シールや広報車、街頭放送など様々なツールを活用した推進活動を実施します。
- まちなみの景観に配慮しつつ、効果的なサイン、路面シールを設置します。
- アゼリアビジョン等を活用し、映像による啓発を実施します。

施策の推進に向けた取り組み

平成 22 年度

平成 23~31 年度

交通安全活動を中心に「押し歩き」推進の呼びかけの実施

関係機関等との連携体制の構築

関係機関と連携した押し歩き推進活動の実施

様々なツールを活用した押し歩き推進活動の実施

※関係機関との調整など実施環境を整備し、早期に対策を実施します。

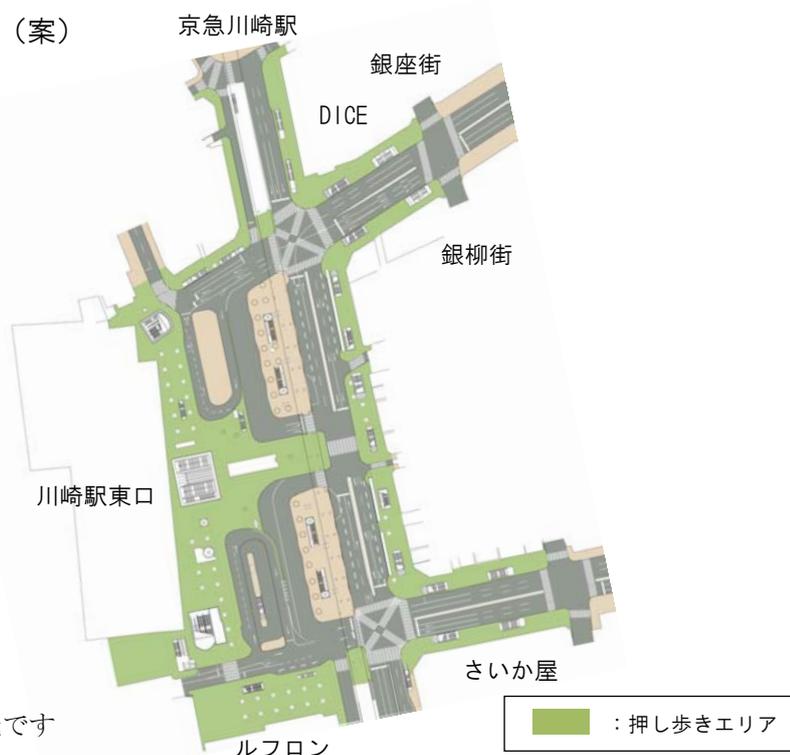
●押し歩きの呼びかけ



●アゼリアビジョンでの広報（社会実験時）



●押し歩きエリアの範囲（案）



※自転車の車道通行は可能です

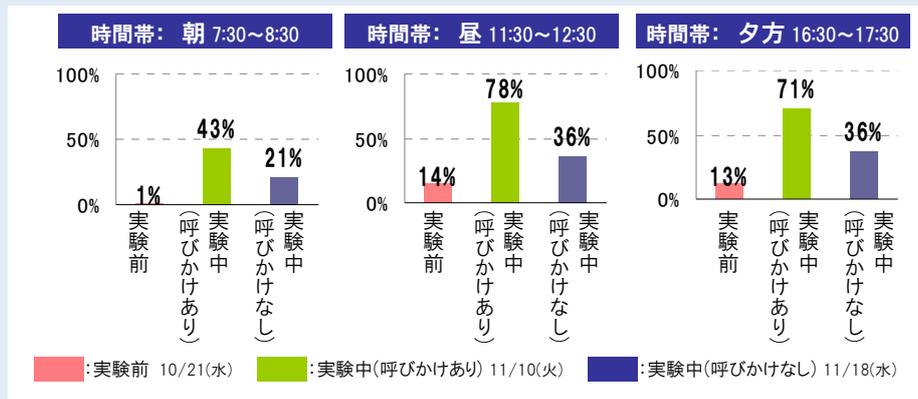
社会
実験の
結果より

社会実験では、ボランティアによる呼びかけにより、押し歩きの遵守率が大幅に増加しました。また、実験期間中でも、呼びかけを実施しない場合には遵守率は半分程度に減少してしまいました。

このことより、遵守率向上のためには、呼びかけの実施が重要であることがわかります。



●押し歩きの遵守状況



川崎駅東口周辺地区を拠点とする自転車通行環境の整備を進め、歩行者、自転車、バス、自動車が共存できる通行環境の構築を推進します。

施策概要

安全で安心して自転車を利用することのできる自転車通行環境の整備を進めていく必要がありますが、本市の中心市街地であり、自動車交通量が大変多い道路事情などから、これまで十分な対策が図れていないのが現状です。こうした道路事情が急速に改善されるものではありませんが、歩行者と自転車が安心・安全に通行できる道路空間の確保に向け、各種の調査・検討を実施し、段階的に自転車通行環境整備に向けた取り組みを進めます。

●市道富士見鶴見駅線に整備された自転車道



実施事項

- 川崎区内の幹線道路を中心に、川崎駅東口周辺地区へのアクセス性、自転車等駐車場などの自転車利用拠点との連続性等を考慮し、自転車道、自転車レーン及び自転車歩行者道の改築などにより、歩行者と自転車の通行空間の分離を基本とした自転車通行環境整備を推進します。
- 歩行者・自転車の通行環境を改善するためには、歩行者・自転車・自動車の交通量等の実態、利用状況を踏まえ、それに応じて通行空間を適切に分離する必要があります。自転車通行環境の整備方針を策定し、段階的に整備を実施していきます。
- 自転車通行環境を整備する際には、交差点部、バス停部における安全かつ円滑な処理に留意した整備を進めます。

施策の推進に向けた取り組み

平成 22 年度

平成 23～31 年度

事業費・実施スケジュール等の新実行計画との調整

自転車通行環境の整備方針の策定・整備の推進

※平成 22 年度に策定する第 3 期実行計画との調整により、具体的な実施スケジュールを定めていきます。

自転車通行環境の構築

自転車通行環境整備の対象路線は、既存の自転車走行空間を活用しながら、川崎区内の幹線道路を中心に、川崎駅東口周辺地区へのアクセス性、自転車等駐車場などの自転車利用拠点とのネットワーク等を考慮し設定します。

自転車通行環境の整備形態については、自転車道、自転車レーンの設置及び歩道内の歩行者と自転車の通行空間の分離を基本としますが、都市部においては、既存道路の幅員に余裕がないことや道路拡幅に伴う用地取得が困難な状況となっているため、既存の道路空間を利用した様々な手法による再整備も有効と考え、既存道路の状況を踏まえた、実現可能な自転車の通行環境の整備を推進します。(次ページの図参照)

● 自転車通行環境の整備状況



自転車通行環境の整備形態

【自転車道】



川崎市

- ・他の交通と物理的に分離された自転車専用の走行空間
- ・自転車は対面通行
- ・歩道は歩行者専用
- ・自転車は自転車道のみ走行可

【自転車レーン】



川崎市

- ・車道内の自転車が通行すべき部分を明確化
- ・自転車は車道の左側を一方通行
- ・歩道を自転車が走行することも可能
(歩道が自転車歩行者道の場合)

【自転車歩行者道における自転車通行位置の明示】



川崎市（社会実験時）

- ・自転車の通行位置を明確に区分
- ・自転車は対面通行
- ・道路交通法により通行位置の指定

【自転車歩行者道における視覚的誘導】



川崎市

- ・歩道への着色等により、自転車の通行位置を視覚的誘導
- ・自転車は対面通行
- ・道路交通法による通行位置の指定なし

5 放置自転車の撤去の徹底

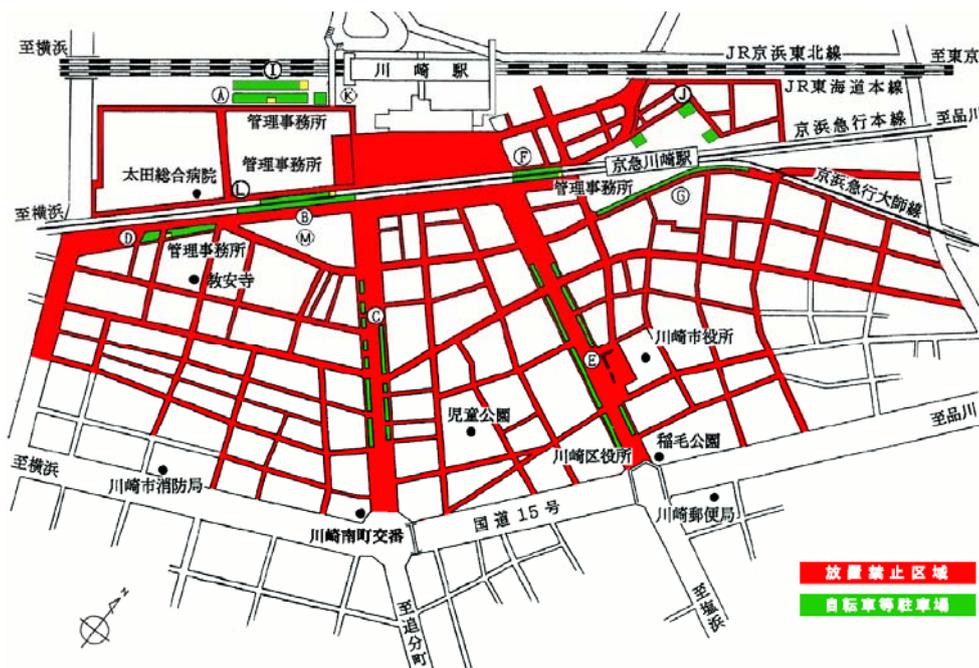
「川崎市自転車等の放置防止に関する条例」（昭和62年度制定）に基づき、自転車等放置禁止区域における自転車・原動機付自転車の撤去を強化し、自転車等の放置の防止と駐輪場の利用を促進するとともに、歩行者等の通行の安全とまちなみ景観の向上を目指します。

施策概要

自転車は、市民にとって身近で利便性の高い交通手段として多くの人に利用されている一方、駅周辺における放置自転車等は、歩行者や緊急活動等の障害となるとともに本市の玄関口である川崎駅周辺の景観の阻害要因となっています。

また、適正に駐輪場を利用している市民との公平性の観点からも、自転車の駐輪等に係る啓発活動を強化し、あわせて放置自転車の撤去の徹底を行い、良好な環境の構築を図ります。

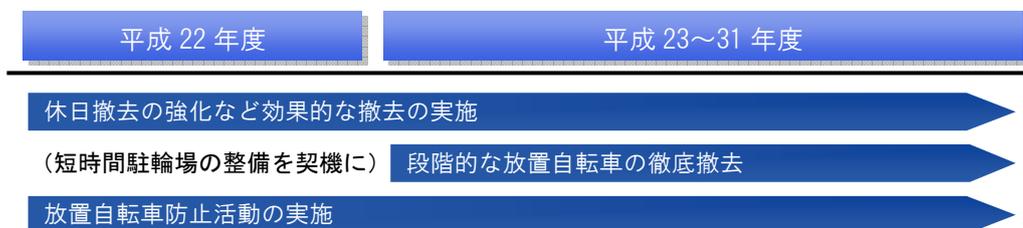
● 自転車等放置禁止区域



実施事項

- 「放置ゼロの日」集中撤去キャンペーンを実施します。
- アゼリアビジョン等を活用した映像による啓発や広報車による啓発活動を実施します。
- 撤去頻度の少なかった休日及び午後の撤去を強化します。
- 短時間利用駐輪場の整備を契機に放置自転車等の撤去を徹底します。

施策の推進に向けた取り組み



※関係機関との調整など実施環境を整備し、早期に対策を実施します。

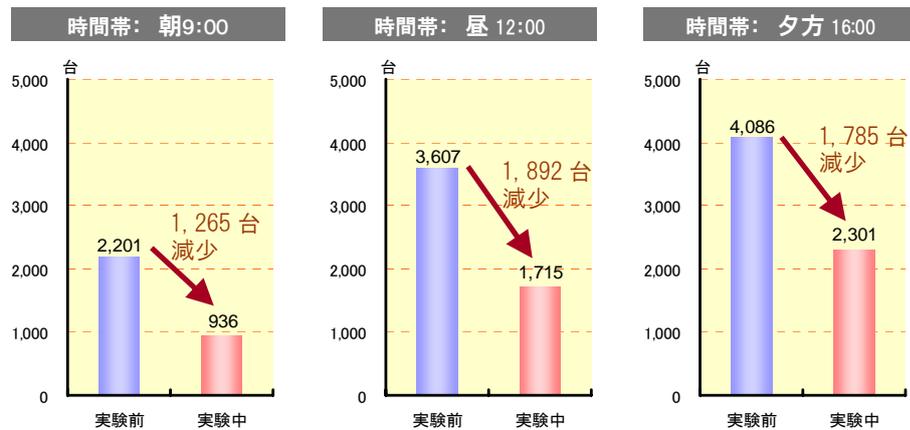
社会実験期間中は、放置防止監視員による啓発活動及び放置自転車の撤去を強化しました。その結果、放置自転車は実験前と比較し平均約1,600台が減少しました。

このことより、啓発活動と撤去の強化による効果があったことが確認されました。

● 放置自転車撤去の様子



● 放置自転車の実験前と実験中の変化



※実験中は啓発活動及び撤去を強化

川崎区の主要な公共交通機関であるバス交通を将来にわたる交通手段として維持するため、更なる利便性の向上と利用促進を図り、自転車利用との有機的な連携についても検討します。

施策概要

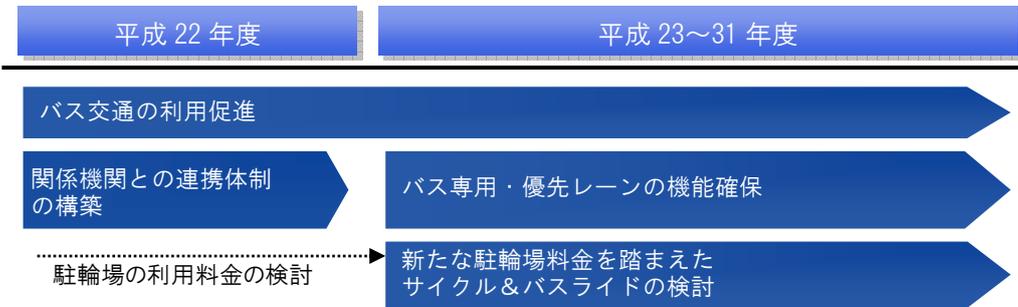
川崎区の主要な公共交通機関であるバス交通においては、朝の通勤時間帯では、300台/時間を上回るバスが運行しており、首都圏の中でも有数のバス交通網が充実している地区となっております。

そして、バス交通は高齢者の増加などにより、円滑な日常交通手段として、その役割は一層高まっています。このため、川崎区における交通体系において、バス交通を将来にわたる交通手段として維持することが重要であり、更なる利便性の向上と利用を促進し、自転車利用との有機的な連携を図ることも必要となります。

実施事項

- 交通需要に応じた新たな路線の開設や、混雑緩和など需要に応じたバス運行ダイヤの見直しなど、バス運行の改善を図ります。
- バリアフリー対応のバスに更新するとともに、環境にやさしい低公害バスを導入します。
- バス停留所施設やベンチなどを計画的に新設・更新します。
- バスナビの充実を図ります。
- バス交通のイメージアップを推進し、利用促進を図ります。
- 警察と連携し、バス専用・優先レーンの機能確保に向けて取り組みを強化します。
- バス交通の利用の促進を目的に、新たな駐輪場料金を踏まえたサイクル&バスライドの導入について検討します。

施策の推進に向けた取り組み



適正な自転車利用を促進するために、コミュニティサイクル等の導入の可能性を検討します。

施策概要

コミュニティサイクルとは、共用の自転車を通常のレンタサイクルのように借りた施設に返すだけでなく、他の貸出施設でも貸出・返却をすることが可能な面的な公共交通システムであり、現在、国内外各地において取り組みがなされています。

このコミュニティサイクルでは、自転車を自由に貸出・返却することができることにより、短時間移動の利便性の向上が図られるほか、また、効率的な運用により、1台の自転車を複数人で使用することで、1人が1台使用するのに比べ、駐輪場の必要台数や放置自転車の削減につながることも期待できます。

本対策では、このような利点を踏まえ、コミュニティサイクル等の導入の可能性についても検討を行っていきます。

実施事項

- コミュニティサイクル等の導入に向けて、交通手段としての有効性や採算性などを検討します。

施策の推進に向けた取り組み



※フロンティアプラン新実行計画の策定（H22）と連携を図り、実施内容・事業費・スケジュールを新実行計画と調整し取組を推進

横浜都心部コミュニティサイクル社会実験

「横浜都市交通計画」および「横浜市脱温暖化行動方針 CO-D030」に位置づけられた自転車施策を推進するための取組として、横浜都心部におけるコミュニティサイクルの導入を検討するにあたり、様々な情報を得るために、以下の社会実験が実施されました。

- ・実験エリア : 横浜都心部（みなとみらい21～関内、山下町地区）
- ・実験実施期間 : 平成21年10月29日（木）～11月30日（月）
- ・規模 : 自転車100台、サイクルポート10カ所
- ・ターゲット : 観光（来街者）利用、業務利用、私事利用
- ・利用対象年齢 : 中学生以上の方
- ・システム : ICカードの認証による貸出・返却システム
- ・サイクルマップの配布 : 利用方法、観光スポット、自転車利用のルールやマナーなどを記載したマップを作成し、利用者に配布

●コミュニティサイクルのイメージ



●社会実験の様子



出典：横浜都心部コミュニティサイクル社会実験 サイクルマップ

公民の連携、協働による自転車利用者への広報活動の推進や、自転車利用者に対する教育活動の推進により、自転車利用者への交通ルール周知の徹底、マナー意識の向上を目指します。

施策概要

安全で快適な通行環境を構築するためには、利用環境を整えるだけでなく、自転車利用者一人ひとりが交通安全の確保を自身の課題として捉えるよう、意識改革を促すことが重要です。また、アンケート調査結果においても交通ルールの周知、マナー向上に向けた啓発活動の強化が求められていることから、地域団体等と連携した効果的な交通安全教育・啓発活動を推進していきます。

実施事項

- 交通安全教育、啓発活動にあたっては、「川崎市交通安全計画」（川崎市交通安全対策会議）に基づき、交通安全教室や地域交通安全推進団体など既存の地域団体等と連携した啓発活動を継続・発展させます。
- 以下のような事例について検討し、実施可能なものから取り組みます。

○大規模集客施設や金融機関との、啓発活動における連携体制を構築します。

- ・ 放置防止監視員の配置
- ・ 店舗利用者用の駐輪場の確保
- ・ 映像等を活用した啓発活動

○地域団体等と連携した啓発活動を実施します。

- ・ 各種イベントを通じた広報・啓発活動の実施
- ・ 市民・鉄道事業者との協働による啓発活動の実施
- ・ 各商店街・町会・鉄道事業者等との協働による啓発活動の実施
(放置自転車等対策クリーンキャンペーンなどへの積極的な参加)

○交通安全思想の普及を徹底します。

- ・ 幼児から高齢者に至るまでを対象とした段階的かつ体系的な交通安全教育の推進を図るため、安全講習会等の開催
- ・ 参加・体験・実践型の交通安全教育の実施
- ・ 地域交通安全推進団体と連携した交通安全教育や広報活動

○学校教育を中心とした自転車の通行ルールの周知徹底、交通マナーの向上への取り組みを拡充します。

- ・ 体験学習の実施（放置自転車撤去作業への参加、放置防止監視員の仕事体験など）
- ・ ポスターコンクールの開催

施策の推進に向けた取り組み

平成 22 年度

平成 23～31 年度

「川崎市交通安全計画」に基づいた啓発活動の継続・発展

関係機関との連携体制の構築

交通安全教室など教育活動の推進

※関係機関との調整など実施環境を整備し、早期に対策を実施します。

● マナーアップキャンペーン・交通安全教室の状況

マナーアップキャンペーン



交通安全子ども自転車大会



9

利用目的に応じた駐輪場の整備

駐輪場の整備に関する現状と課題を踏まえた整備方針の検討を行うとともに、これまでの駐輪需要の推移から今後の駐輪需要の予測を行い、まちなみ景観に配慮した計画的な駐輪場の整備を図ります。

現状と課題

1) 川崎駅東口周辺地区における自転車総需要

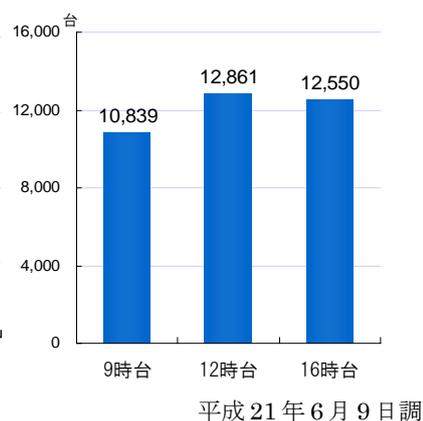
川崎駅東口周辺の自転車総需要は、平成20、21年は減少しているものの、平成9年より約3割増加しており、全体として増加傾向にあります。

一方、現在、川崎駅東口周辺には13箇所の駐輪場が整備されており、約10,600台の自転車が収容可能ですが、朝9時における利用率は100%を超えています。

●川崎駅東口周辺の自転車総需要



●自転車総需要の一日の変化



※自転車総需要：川崎駅東口周辺地区における駐輪場利用台数と放置台数の合計

2) 放置自転車台数

川崎駅東口周辺の放置自転車台数は、平成16年度以降、3,000台を超えていました。平成20年度からは、放置自転車の撤去や啓発活動を強化したにも係らず、依然として約2,000台が放置されており、問題の解消に至っていません。

また、駅周辺の放置自転車は、1日のうち夕方（16時）にピークとなり、約4,000台が放置されている状況です。これは、通勤・通学時間帯に駐輪場がほぼ満車となり、午後からの買物等を目的とした利用者の駐輪施設が不足していることが、要因のひとつとなっています。

●川崎駅東口周辺の放置自転車台数（9時台）



自転車の需要予測

川崎駅東口周辺地区のある川崎区の人口は緩やかな増加傾向にあり、平成32年をピークに減少に転じます。本計画期間内（平成22年～31年）においては、川崎駅東口周辺地区の自転車総需要が増加することが予想されます。



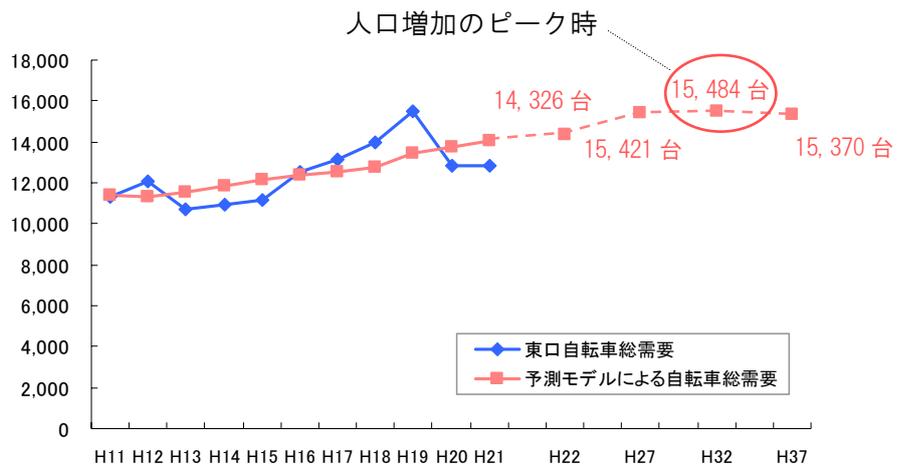
将来人口推計調査 川崎市 平成22年4月

駐輪場の整備を計画するにあたり、川崎駅東口周辺地区における自転車総需要を推計し、駐輪場の整備目標を定めます。

推計においては、過去10年間の川崎区の人口及び川崎駅東口周辺地区の自転車総需要のデータから自転車総需要の予測モデルを作成し、その予測モデルに将来の推計人口を勘案した上で、自転車総需要を予測しました。

本市の「将来人口推計調査」では、川崎区の人口のピークは227千人であり、その時の自転車総需要は約15,500台とすることが予測されます。

自転車総需要の予測



駐輪場整備の方針

現在の既設駐輪場の収容可能台数は10,600台ですが、計画推進期間の目標収容台数を10年後の約15,000台と設定し、段階的に整備します。このうち、約2,000台は、商店街での買い物などを目的とする利用者を対象とした短時間利用の駐輪場として整備を推進します。

方針1 歩行者の安全に配慮した駐輪場整備

- 川崎駅東口駅前広場は、大規模な駐輪場の用地確保が困難であるとともに、歩行者の安全を優先させた「押し歩きエリア」となっています。新たな駐輪場の整備にあたっては、歩行者が集中する駅周辺に設置するのではなく、歩行者の安全性に配慮した分散型の配置とします。

方針2 公共用地を活用した整備

- 川崎駅周辺は、高密度に土地利用が図られ、空閑地が少ないことから、公共用地を優先的に活用して整備します。

方針3 利用者のニーズに対応した整備

- 通勤・通学を対象とした1日利用の駐輪場の整備と併せて、利用者からの要望の多い、短時間利用駐輪場を整備します。

方針4 民間事業者等による整備促進

- 行政による整備だけでなく、鉄道事業者や民間事業者等の自主的な駐輪場整備を促進します。
- 一定規模の集客施設や商業施設を新築又は増築する場合は、「川崎市自転車等駐車場の附置に関する条例」により、駐輪場を附置する義務を課しています。

方針5 まちなみ景観に配慮した駐輪場整備

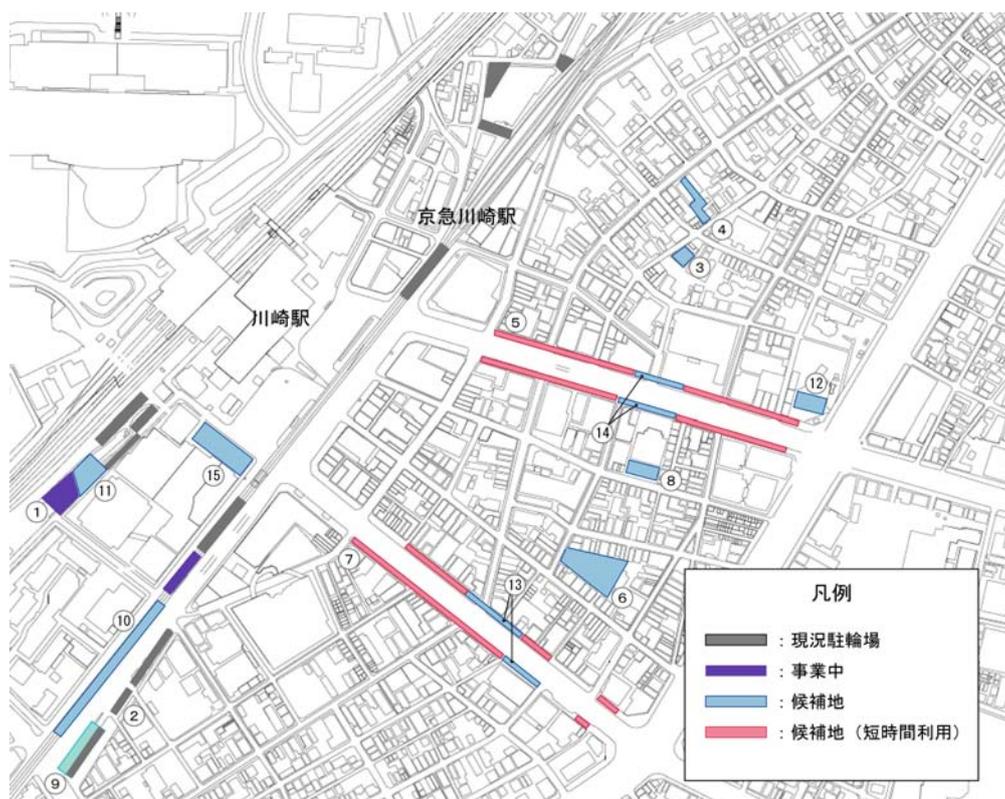
- 東口駅前広場再編を契機として景観形成が推進されており、駐輪場の整備についても、まちなみ景観に配慮した色彩・デザイン等を検討します。

実施事項

1) 1日利用

- 市役所通りの路上駐輪場の代替施設として、旧いさご車庫用地・水道局旧川崎営業所用地に駐輪場を整備します。
- 新川通りの路上駐輪場の代替施設として、東田公園・新川通り・小川町などを候補地として検討を行います。
- 公共用地を活用した駐輪場整備を促進します。
- 増加する自転車需要量の動向を見極めるとともに、事業費の平準化を図るなど、段階的に整備を進めます。
- 行政による整備だけでなく、鉄道事業者や民間事業者等と連携し、整備を進めていきます。

●駐輪場整備候補地



番号	候補地
①	ルフロン公園
②	川崎駅日進町高架下
③	旧いさご車庫
④	水道局旧川崎営業所用地
⑤	市役所通り（短時間利用）
⑥	東田公園
⑦	新川通り（短時間利用）
⑧	本庁第3庁舎

番号	候補地
⑨	小川町
⑩	川崎駅日進町高架下
⑪	ルフロン公園
⑫	稲毛公園
⑬	新川通り
⑭	市役所通り
⑮	ルフロン広場

2) 短時間利用

- 市役所通り・新川通りの路上駐輪場を廃止し、歩行者・自転車の通行空間を確保・整備した後、通行の支障にならない植栽帯の高木間に買い物客等を対象とした短時間利用駐輪場を整備します。
- 短時間利用駐輪場の整備については、既設駐輪場の1日利用の一部を短時間利用に改良するなど、需要動向を見極め整備していきます。
- 民間事業者が自主的に設置するための支援など、整備促進策の検討を行います。

●短時間利用駐輪場（市役所通り・新川通り）の整備イメージ



施策の推進に向けた取り組み

平成 22 年度

事業費・実施スケジュール等の新実行計画との調整

平成 23～31 年度

市役所通り
路上駐輪所の代替駐輪所を整備した上で歩道の分離

新川通り
市役所通りの検証を踏まえ、対策を推進

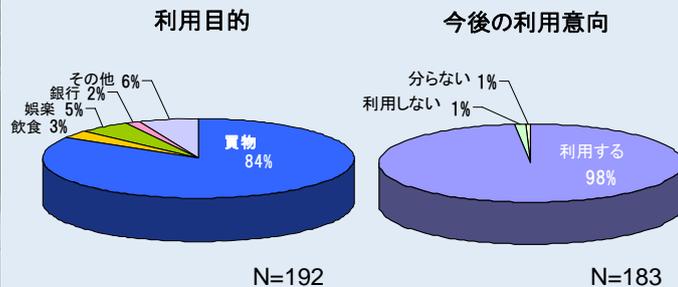
※平成 22 年度に策定する第 3 期実行計画との調整により、具体的な実施スケジュールを定めていきます。

短時間専用仮設駐輪場の利用状況について

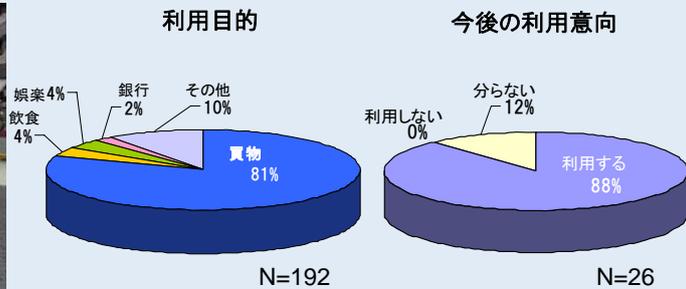
社会実験時には、川崎市役所第3庁舎、東田公園、小川町自転車等駐車場に短時間利用専用の仮設駐輪場を設置しました。

利用者アンケート結果から、利用目的は「買い物」が最も多く、約9割の方が「今後も利用する」と回答しました。しかし、駐輪場の設置位置については、「駅や商店街、銀行等から遠い」などの意見が寄せられました。

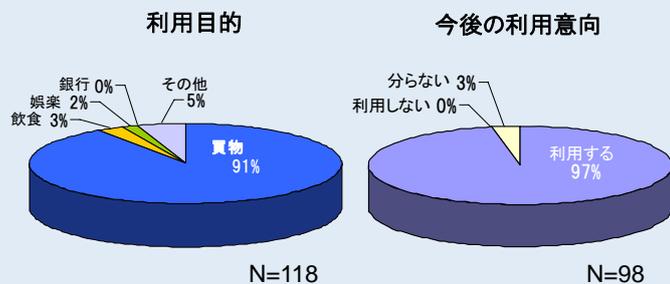
●第3庁舎短時間専用設駐輪場（JR川崎駅東口までの距離：約390m）



●東田公園短時間専用仮設駐輪場（JR川崎駅東口までの距離：約430m）



●小川町短時間専用仮設駐輪場（JR川崎駅東口までの距離：約500m）



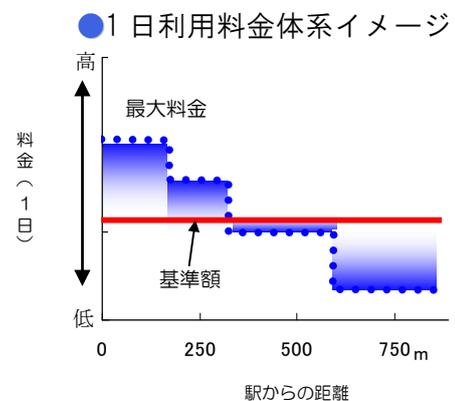
「自転車等駐車場利用者の適正な負担のあり方検討会議」の検討内容を踏まえて、駐輪場の利便性に応じた多様な料金設定により、駐輪場の利用促進を図ります。

施策概要

1) 通勤・通学等の利用者を対象とした1日利用料金の設定

本市の運営する駐輪場は、一律料金となっており、駅に近いなど利便性が高い駐輪場に利用が集中しています。

そこで、駐輪場の地理的条件や施設特性に応じて、料金を多様化することにより、既存駐輪場の最大限の活用を目指します。

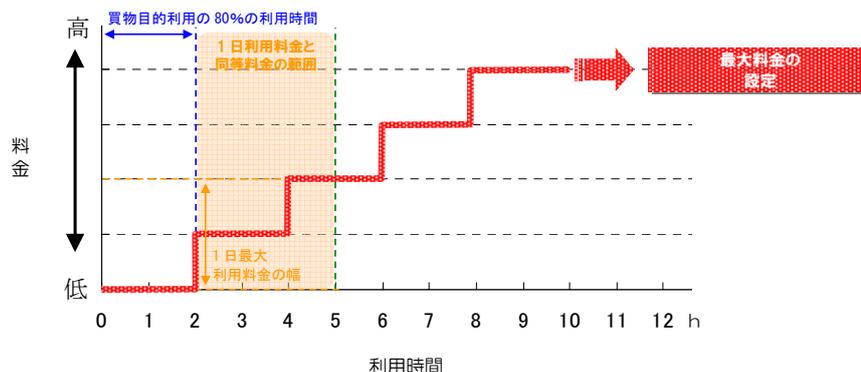


2) 買い物目的等の短時間利用者を対象とした料金の設定

川崎駅東口周辺地区の駐輪場においては、朝の通勤・通学を目的とする自転車利用者により、駐輪場がほぼ満車となり、それ以降に買い物等を目的とする自転車利用者が駐輪場を利用できない状況が見られます。

このことから、駐輪開始後、一定の無料時間を設定し、その後、駐輪時間に応じて課金する料金システムを導入することで、短時間利用は安く、長時間利用は高くなる課金システムを設定することにより、自転車利用者の利便性を向上し、駐輪場の利用促進を図ります。

● 短時間利用料金体系イメージ



実施事項

- 利便性に応じた利用料金を検討します。
- 課金制による利用料金を検討します。

施策の推進に向けた取り組み



※平成22年度に策定する第3期実行計画との調整により、具体的な実施スケジュールを定めていきます。

「自転車等駐車場利用者の適正な負担のあり方検討会議」とは、

市内における自転車等駐車場の料金の適正な受益者負担の仕組みと新たな管理運営方法の検討を行うため、学識者、市民代表、公共交通事業者、交通管理者、行政関係者を委員として、平成20年8月に設立された検討会議です。

鉄道事業者や地元事業者等と連携した駐輪場の整備促進及び駐輪場を効果的に活用するため、民間活力の導入を検討します。

施策概要

1) 民間事業者による駐輪場の整備促進

川崎駅東口周辺地区においては、増加する自転車の駐輪需要に駐輪場整備が追いつかない状況であり、行政による駐輪場整備にも限界があります。

このことから、鉄道事業者や地元事業者等による主体的な整備を促すとともに、民間事業者による駐輪場の整備を促進するため、助成制度等の導入の検討を行います。

2) 駐輪場の管理運営に関する民間活力の導入の検討

現在、市が管理運営を行っている駐輪場について、効果的に活用するため、民間事業者が有するノウハウ等を活用し、駐輪場利用者の利便性や快適性の向上を図り、質の高いサービスの提供を目指し、指定管理者制度の導入の検討を行います。

実施事項

- 鉄道事業者や地元事業者等による主体的な駐輪場の整備を促進します。
- 民間事業者の駐輪場の整備に対する助成制度等を検討します。
- 指定管理者制度の導入を検討します。

施策の推進に向けた取り組み



※平成 22 年度に策定する第 3 期実行計画との調整により、具体的な実施スケジュールを定めていきます。

鉄道事業者によるコイン式時間貸し駐輪場の自主的な整備 (阪急電鉄株式会社)

- 駅周辺に集中する放置自転車対策として、平成16年2月よりコイン式時間貸し駐輪機を導入し、短時間利用者向け駐輪場の整備を推進
- 取り組みの結果、設置駅周辺において、通路の通行に支障をきたすほどの状況にあった放置自転車がきれいに整除化

● 駐輪場の様子



出典: 阪急電鉄HP

商店街による駐輪スペースの提供(茅ヶ崎市商店会連合会)

- 自転車で来訪しやすい便利な商店街を目指して、商店街に加盟する商店が駐輪スペースを提供
- 2時間まで無料で利用可能

● 駐輪場の様子

● 無料利用券



出典: 茅ヶ崎市商店会連合会HP資料

《 資 料 》

- 川崎駅東口周辺地区総合自転車対策検討会議 委員名簿
- 川崎駅東口周辺地区総合自転車対策検討会議 設置要綱
- 川崎駅東口周辺地区総合自転車対策検討会議 検討経過

川崎駅東口周辺地区総合自転車対策検討会議 委員名簿

◎は座長 ○は副座長

委員	◎ 屋井 鉄雄	東京工業大学大学院総合理工学研究科教授
〃	○ 兵藤 哲朗	東京海洋大学流通情報工学科教授
〃	太田 和博	専修大学商学部教授
〃	大場 泉太郎	川崎公害病患者と家族の会事務局長
〃	赤間 靖夫 (大谷 武)	川崎区まちづくりクラブ (川崎中央)
〃	篠原 倫彦	川崎区まちづくりクラブ (川崎西部)
〃	弾塚 誠	川崎区連合町内会会長
〃	山下 秀男 (恒川 憲司)	川崎市交通安全協会会長
〃	荒金 嘉昭	川崎駅東口放置自転車対策実行委員会委員長
〃	西井 一馬	川崎駅前環境改善協議会会長
〃	御前 大 (稲坂 誠) (福井 靖邦)	川崎タウンマネジメント機関事務局長
〃	埜瀬 武	川崎商工会議所専務理事
〃	末弘 保	東日本旅客鉄道株式会社横浜支社企画部長
〃	島村 昭一 (森 明裕)	京浜急行電鉄株式会社 鉄道本部計画営業部計画課長
〃	杉浦 茂樹 (柿沼 昭二)	川崎鶴見臨港バス株式会社運輸部課長
〃	猪熊 俊夫	川崎中央商店街連合会会長
〃	馬場 義弘	川崎駅前商店街連合会会長
〃	鈴木 克也 (猪俣 衛) (小林 靖雄)	川崎警察署交通課長

委員	鈴木 泰夫 (坂本 仁義) (森元 博)	川崎警察署生活安全課長
〃	川端 道雄	国土交通省関東地方整備局横浜国道事務所 副所長
〃	佐藤 幸基 (浅古 勝久) (浅川 一久)	国土交通省関東地方整備局川崎国道事務所 副所長
〃	平岡 陽一 (三浦 淳)	川崎市総合企画局長
〃	山崎 茂 (太田 直)	川崎市市民・こども局長
〃	小泉 幸洋 (平岡 陽一)	川崎市経済労働局長
〃	飛弾 良一 (篠崎 伸一郎)	川崎市まちづくり局長
〃	小林 隆 (菅原 久雄)	川崎市交通局長
〃	木村 実 (大谷 悦夫)	川崎市川崎区長
〃	栗林 栄 (齋藤 力良)	川崎市建設緑政局長
オブザーバー	植田 雅俊 (富樫 篤英)	国土交通省道路局地方道・環境課道路交通安 全対策室企画専門官
		() 内は前任者
事務局	川崎市 建設緑政局	自転車対策室
作業補助	パシフィックコンサルタンツ株式会社	

川崎駅東口周辺地区総合自転車対策検討会議設置要綱

(目的及び設置)

第1条 川崎駅東口周辺地区における歩行者・自転車の通行の安全及び適正な自転車利用並びに交通環境の改善等に必要と認められる事項について、川崎駅東口周辺地区総合自転車対策検討会議（以下「検討会議」という。）を設置する。

(検討項目)

第2条 検討会議は、次の事項について検討する。

- (1) 適正な自転車利用に関する事項。
- (2) 歩行者・自転車の通行環境改善に関する事項。
- (3) 自転車等駐車場の整備及び利用の適正化に関する事項。
- (4) その他川崎駅東口周辺地区における総合的な自転車対策を推進するために必要となる事項に関する事項。

(組織)

第3条 検討会議の委員は、次の各号に掲げる者で組織する。

- (1) 学識者
- (2) 市民代表
- (3) 交通事業者
- (4) 交通管理者
- (5) 行政
- (6) その他必要と認める者

(座長及び副座長)

第4条 検討会議には、学識者から選任した座長を1名、副座長を1名置く。

- (1) 座長は検討会議を代表し、会務を総理する。
- (2) 副座長は座長を補佐し、座長に事故があるとき又は座長が欠けたときは、その職務を代理する。

(検討会議)

第5条 検討会議は、座長が召集し、その議長となる。

- (1) 座長は、必要があると認めるときは、検討会議に委員以外の関係者の出席を求め、その意見又は説明を聴くことができる。

(庶務)

第6条 検討会議の庶務は、建設緑政局自転車対策室において処理する。

(その他)

第7条 この要綱に定めるもののほか、検討会議の運営等について必要な事項は、座長が検討会議に諮って定める。

附 則

(施行期日)

この要綱は、平成20年8月4日から施行する。

附 則

(施行期日)

この要綱は、平成22年4月1日から施行する。

川崎駅東口周辺地区総合自転車対策検討会議 検討経過

	開催年月日	検討内容
第1回	H20. 8. 4	総合自転車対策の実施方針検討
第2回	H20. 10. 22	総合自転車対策の実施内容検討 社会実験の実施内容検討
第3回	H21. 1. 22	総合自転車対策 実施施策の検討 社会実験の実施内容検討
第4回	H21. 3. 25	総合自転車対策 各施策の概要の検討 社会実験の実施内容検討
第5回	H21. 8. 27	社会実験の実施内容検討
第6回	H22. 1. 27	社会実験の結果報告
第7回	H22. 3. 29	総合自転車対策（素案）の内容検討
第8回	H22. 6. 30	総合自転車対策基本計画（案）の パブリックコメントの結果概要

