

川崎市自転車利用基本方針



平成30年3月

川 崎 市



はじめに



我が国の総人口の推移は減少傾向にあり、少子高齢化が進む中、本市は、東京都心に近く、国際空港である羽田空港に隣接しているなどの交通利便性の良さから人口は増え続けており、平成 29 年 4 月には、発足当時 5 万人だった人口が 150 万に到達しました。

また、本市では、先端技術や世界的な企業の集積により、ライフサイエンスや環境分野などでの技術の蓄積が進むほか、文化芸術やスポーツにかかわる資源も集積し、多様な主体の連携によって質の高い活動が展開されています。

さらに、多摩丘陵などの緑をはじめ市域の北側には、約 30 キロに渡り多摩川の自然環境を有しており、河川敷に整備されたサイクリングコースは、日ごろからサイクリングやランニングなど多くの市民の方々に利用され、親しまれています。

近年では、国内においても自転車をシェアして必要なときだけ、必要なタイミングで自転車を利用する「シェアサイクル」が急速に普及するなど、自転車利用はますます増加傾向にあると考えられます。このように、自転車は便利で身近な乗り物として、通勤・通学、買物、サイクリング、レジャーなど、日常生活から余暇活動まで、様々な場面で利用されています。

一方、駅周辺地区には自転車が集中し、多くの自転車が放置されるとともに、自転車が車両であるという意識の低下などにより、道路空間において危険性が増大し、安全性・快適性の向上を求める声が高まっています。

本市では、これらの課題を解決するために、「自転車等の放置防止に関する条例」を制定し、駐輪場を整備し放置自転車の撤去活動を行うとともに、安全性の向上に向けた通行環境整備や、街頭での自転車利用ルール・マナー啓発活動など、自転車利用環境の向上に取り組んできました。

こうした中、平成 29 年 5 月には「自転車活用推進法」が施行され、シェアサイクル等の施設の整備や、自転車を活用した国民の健康の保持増進など具体的な基本方針が明記され、自転車を活用した取組が全国各地で進められています。本市といたしましても、さらなる安全性・快適性の向上を図るとともに、自転車を活かしたまちづくりの推進に向け、自転車利用の方向性を示す「川崎市自転車利用基本方針」を策定しました。

今後、この方針に基づき、自転車活用推進計画の策定やさらなる自転車施策の展開を図るなど、「最幸のまちかわさき」の実現に向けて、全力を尽くしてまいりたいと考えています。

平成 30(2018)年 3 月

川崎市長 **福田 紀彦**

目次

1. 自転車利用基本方針策定の背景・目的.....	1
(1) 背景と目的	1
(2) 自転車利用基本方針の位置づけ等.....	2
(3) 自転車に関わる社会的な動向.....	3
2. 川崎市における自転車の利用状況と取組の考え方.....	10
(1) 自転車の利用状況	10
(2) 自転車の利用目的	11
(3) 自転車を利用する距離	13
(4) 本市における自転車の取組の考え方	14
3. これまでの取組と課題.....	15
(1) 自転車通行環境の整備	15
(2) 駐輪環境の整備.....	20
(3) ルール・マナーの教育・啓発活動.....	24
4. 自転車活用の可能性.....	30
(1) 地形や立地	30
(2) 周辺都市の状況.....	30
(3) 多摩川サイクリングコース	31
5. 自転車利用基本方針の考え方	32
6. 4つの視点と基本方針	33
(1) 通行環境整備.....	34
(2) 駐輪対策	40
(3) 自転車の活用.....	43
(4) ルール・マナー啓発.....	46
7. 自転車利用基本方針策定後の流れ.....	49
参考資料	50

1. 自転車利用基本方針策定の背景・目的

(1) 背景と目的

自転車は便利で身近な乗り物として、通勤・通学、買物、サイクリング、レジャーなど、日常生活から余暇活動まで、様々な場面で利用されています。

その一方で、自転車利用のルール・マナーを守られない場合も多く、歩道上で自転車と歩行者の錯綜や事故が発生するなど、様々な問題も生じており、道路を利用するすべての方々の安全・安心で快適な利用環境の構築は社会的な課題となっています。

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

また、自転車は環境負荷が少なく、健康的で、災害時などにおいても機動性が高いことなど、その特徴から様々な場面で活用が期待されており、平成 29 年 5 月には、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的とする「自転車活用推進法」が施行されました。

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

(2) 自転車利用基本方針の位置づけ等

1) 位置づけ

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

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

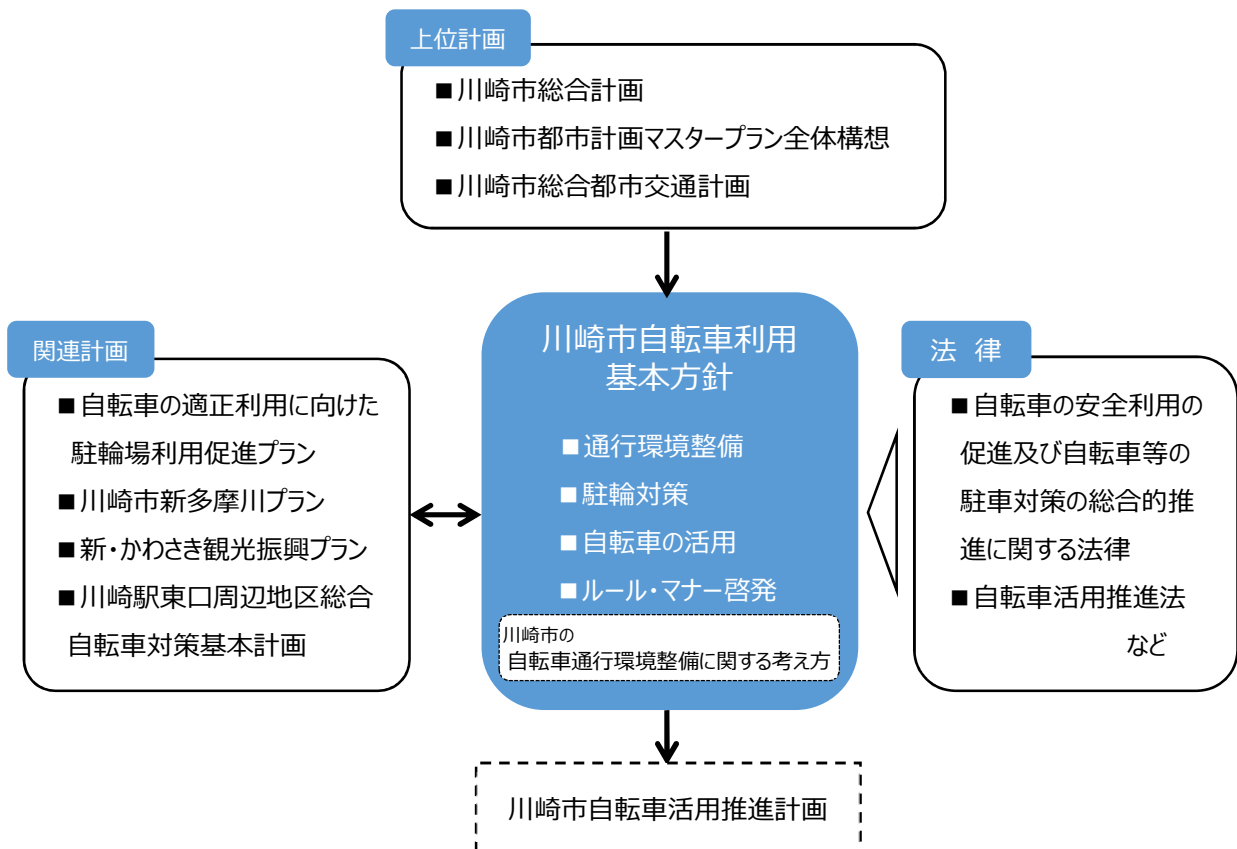


図 1 自転車利用基本方針の位置づけ

2) 対象地域等

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

(3) 自転車に関わる社会的な動向

1) 自転車の特徴

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

環境負荷が少ない移動手段

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

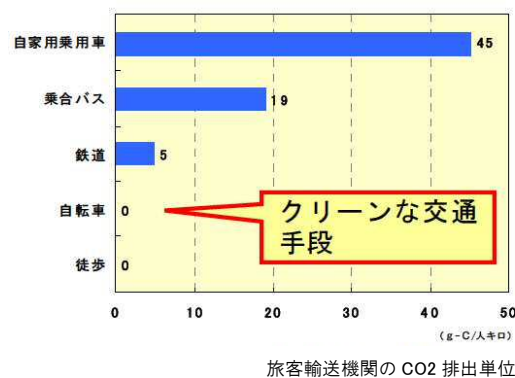
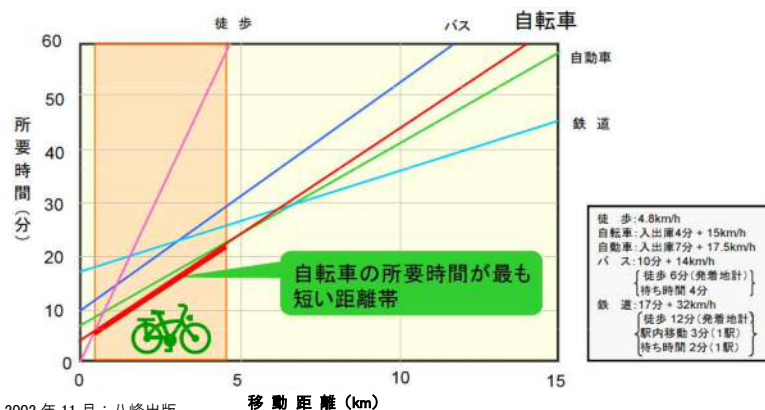


図2 1人を1km運ぶのに排出されるCO₂

出典：みんなにやさしい自転車環境-安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言-（安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会、H24）

短距離移動に適した移動手段

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



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

図3 交通手段別の移動距離と所要時間の関係

健康的な乗り物

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

【18～64歳の身体活動量の基準】

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

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

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

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

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

図4 身体活動で消費するエネルギー

出典：健康づくりのための身体活動基準2013（厚生労働省）

2) 自転車の利用に関する動向

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

自転車の販売動向

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

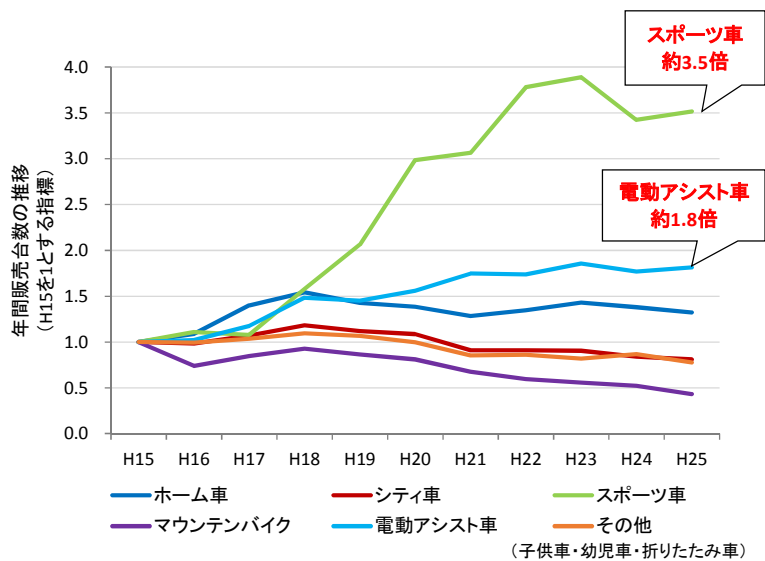


図 5 車種別販売台数の推移

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

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

出典：グラフデータ）自転車国内販売動向調査（（一財）自転車産業振興協会）

イメージ写真）自転車統計要覧（（一財）自転車産業振興協会）

3) 自転車の利用環境整備に関わる動向

国において、平成 28 年 7 月に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の改定が行われました。また、平成 28 年 9 月に「自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン」が改訂され、平成 29 年 5 月に「自転車活用推進法」が施行されるなど、自転車を取巻く環境にも大きな変化が生じており、自転車利用環境の整備だけでなく、自転車の活用が求められています。

表 1 自転車に関する国の動向

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

参考：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

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

■ガイドラインの主な内容

I 及び II について改定

ガイドライン（H24 発出）

- I. 自転車通行空間の計画
- II. 自転車通行空間の設計
- III. 利用ルールの徹底
- IV. 自転車利用の総合的な取組

<主な改定内容>（H28 改定）

- ・ 段階的なネットワーク計画策定の導入
- ・ 暫定形態の積極的な活用
- ・ 路面表示の仕様の標準化
- ・ 自転車道は一方通行を基本とする考え方の導入 等

参考：自転車通行空間に関する制度等の変遷

昭和40年代以降のモータリゼーションの進展に伴い、自転車歩行者道を中心とした整備が推進されていたが、安全面の課題を受けて、平成19年度以降、制度が改正され車道を基本とした面的整備が推進されている。

	自転車道	自転車専用通行帯	自転車歩行者道	車道混在 (矢羽根) 法定外標示	
					昭和35年制定の道路交 通法において、「自転車は 『軽車両』に位置づけられ、 車道の左側通行が原則」 と規定された。 しかしながら、昭和40年 代のモータリゼーションの進 展などにより交通事故が急 増、昭和45年に「通行が 許可された歩道」において 自転車の通行が認められ ることとなった。 それから約30年間で自転車 に関する法令上の規定に 変化がなかった。 平成20年に道路交通法 が改正され、自転車の歩 道通行可能要件について 明確化された。 また、平成23年には警察 庁から通告が出され、「自 転車は車両」であるとい うことを徹底する考えが示 された。
S35	S35:「道路交通法」制定 ・自転車は「軽車両」として位置づけられ、車道の左側通行が原則となる				
?	S45:「自転車道の整備等に関する法律」制定 ・交通事故防止と交通円滑化のために自転車走行 専用空間を整備				
	S45:「自転車道通行義務」を新たに規定				
	S46:「自転車道」を新たに規定				
S53					
S54					
H18					
H19					
?					

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

参考：自転車活用推進法

■目的

自転車の活用の推進に関し、基本理念、国の責務及び施策の基本となる事項を定め、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進する。

■地方公共団体の責務

地方公共団体は、基本理念にのっとり、自転車の活用推進に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、区域の実情に応じた施策を策定、実施する。

■基本方針※

重点的に検討・実施されるべき施策

- ①自転車専用道路・自転車専用通行帯等の整備
- ②路外駐車場の整備、時間制限駐車区間の指定見直し
- ③シェアサイクル施設の整備
- ④自転車競技施設の整備
- ⑤高い安全性を備えた良質な自転車の供給体制の整備
- ⑥自転車安全に寄与する人材の育成及び資質の向上
- ⑦情報通信技術等の活用による自転車の管理の適正化
- ⑧交通安全に係る教育及び啓発
- ⑨自転車活用による国民の健康の保持増進
- ⑩学校教育等における自転車活用による青少年の体力向上
- ⑪自転車と公共交通機関との連携促進
- ⑫災害時の自転車の有効活用体制の整備
- ⑬自転車を活用した国際交流の促進
- ⑭観光旅客の来訪の促進その他の地域活性化の支援

■自転車活用推進計画

政府は、基本方針に即し、目標及び構すべき必要な法制上・財政上の措置等を定めた自転車活用推進計画を閣議決定で定め、国会に報告する。

都道府県や市町村は、自転車活用推進計画を勘案し、当該区域の実情に応じた自転車活用の推進に関する施策を定めた計画を定めるよう努めなければならない。

■その他

5月5日を「自転車の日」、5月を「自転車月間」とする。

※基本方針は法令の文章を平易な表現に変えて表記しています。

2. 川崎市における自転車の利用状況と取組の考え方

(1) 自転車の利用状況

- 市民アンケートによると、約7割の人が自転車を所有しており、自転車は市民にとって身近な乗り物といえます。

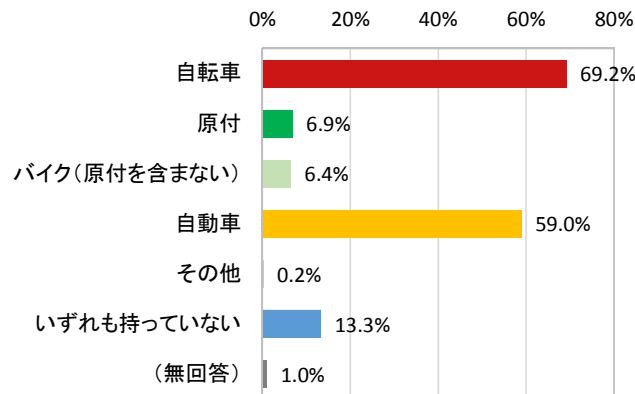


図 6 所持している交通用具（複数回答）

出典：平成 28 年度かわさき市民アンケート

- 市内における自転車分担率をみると、多摩川に沿った平地部で自転車の利用が多くなっており、特に川崎駅の海側では広い範囲で分担率が高い地区が広がっています。一方で、起伏が多い宮前区や麻生区では低くなっています。

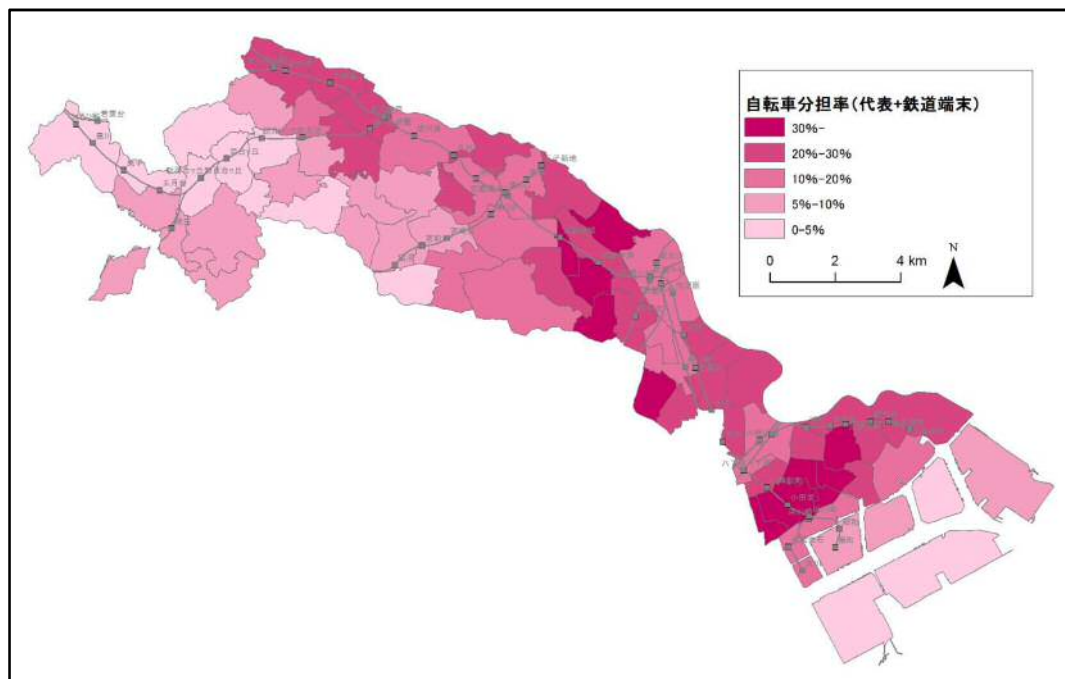


図 7 自転車分担率（代表交通手段※+鉄道端末交通手段※）

出典：H20 東京都市圏パーソントリップ調査より作成

(2) 自転車の利用目的

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

タイプ	利用目的	利用形態	駐輪特性	自転車トリップ数
A	通勤通学		長時間	約74,000トリップ
B			長時間	約52,000トリップ
C	私事		短時間	約162,000トリップ
D			短時間	約3,000トリップ
E			—	
F			長時間	約11,000トリップ

※人がある目的を持って、ある地点からある地点へ移動する一単位のことをトリップと言います。また、1回のトリップで複数の交通手段を使用した場合、その中の主な交通手段を代表交通手段、代表交通手段の端末交通に相当する交通手段を端末交通手段と言います。

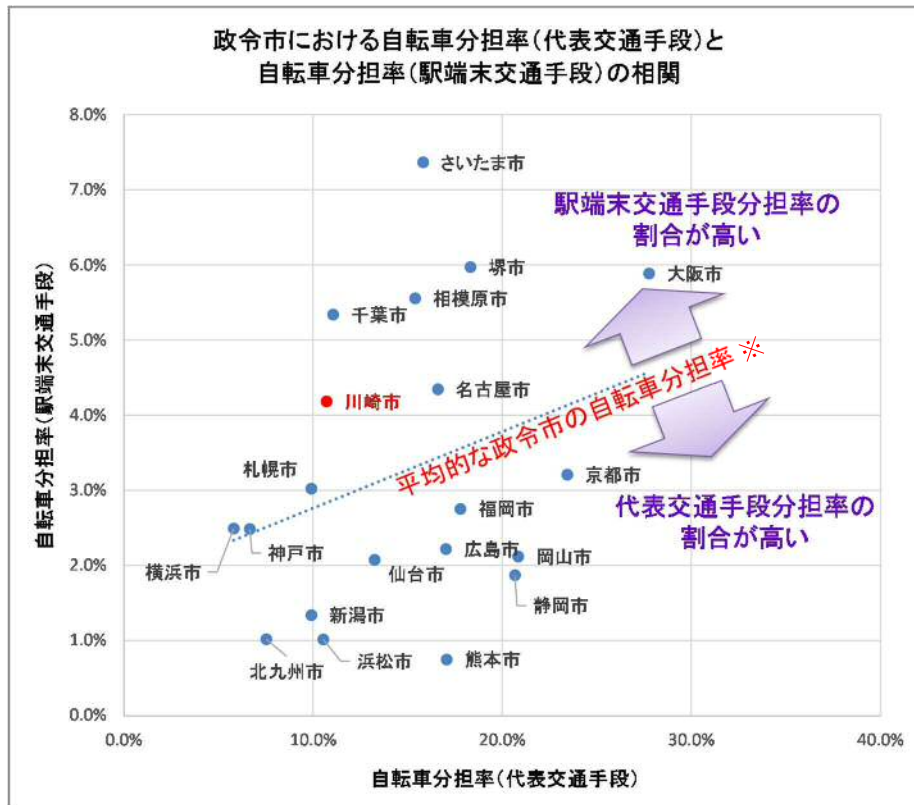
※「私事」とは、移動目的の分類のうち、通勤、通学、業務を除いた目的（買物、外食、観光、通院など）を言います。

※自転車トリップ数は第5回東京都市圏パーソントリップ調査結果（H20）より

図 8 自転車の利用目的別分類

参考：他都市と比較した自転車の利用傾向

- 全国の政令市における自転車の代表交通手段と駅端末交通手段分担率の相関を見ると、他都市と比べて、川崎市は代表交通手段よりも、駅端末交通手段における分担率が比較的高くなっています。



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

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

出典：国勢調査（H22）より作成

(3) 自転車を利用する距離

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

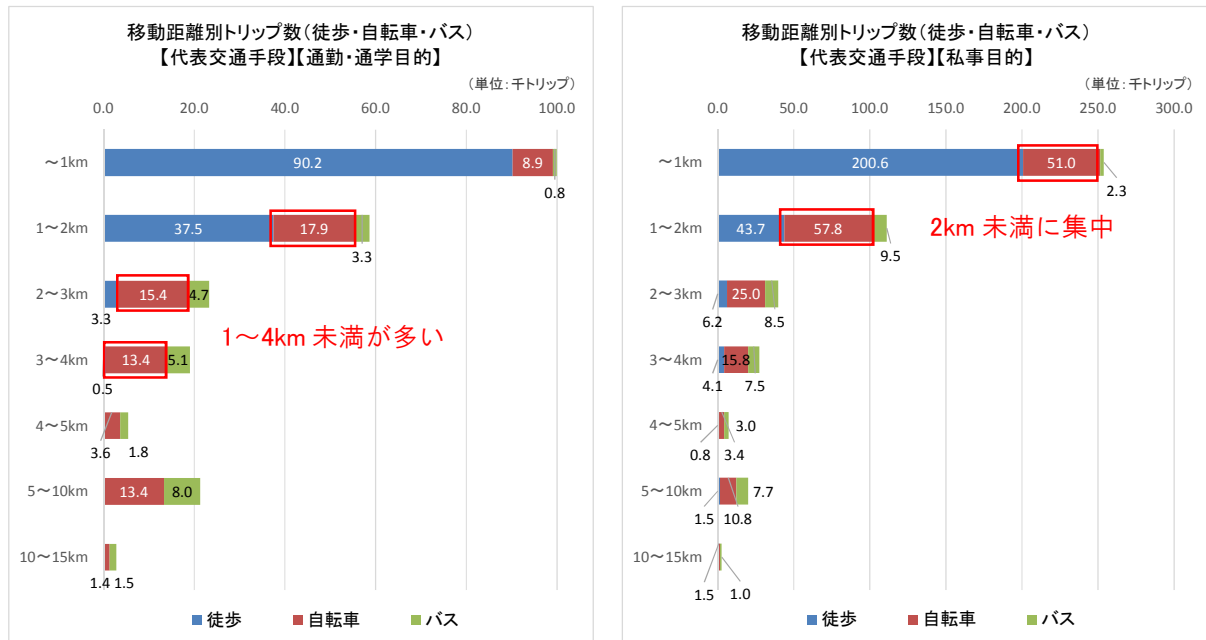


図 9 距離帯別交通手段別トリップ数【代表交通手段】(徒歩・電車・バス)

駅端末交通手段としての自転車利用は、通勤・通学、私事目的ともに3 km までが大半を占めています。1 km 未満では徒歩の分担率が非常に高く、鉄道の乗降客数が多い拠点駅を中心に、駅周辺は歩行者交通量が集中していると推測されます。

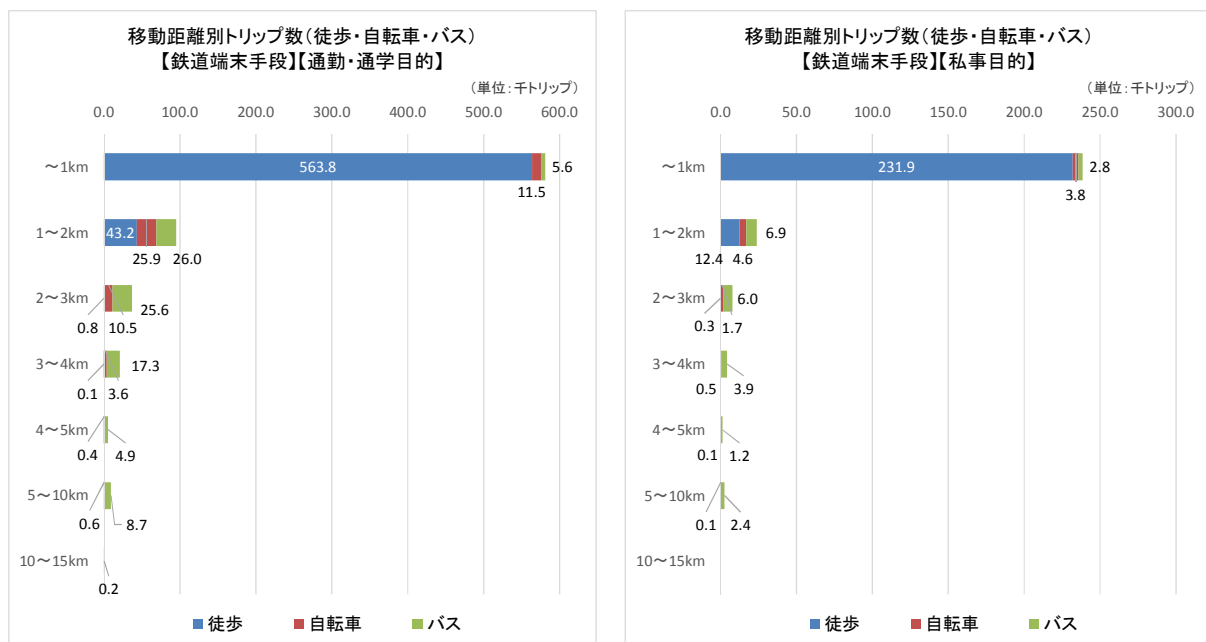


図 10 距離帯別交通手段別トリップ数【駅端末交通手段】(徒歩・電車・バス)

※徒歩の速度を4km/h、自転車とバスの速度を12km/hとして、所要時間から移動距離を算出しています。

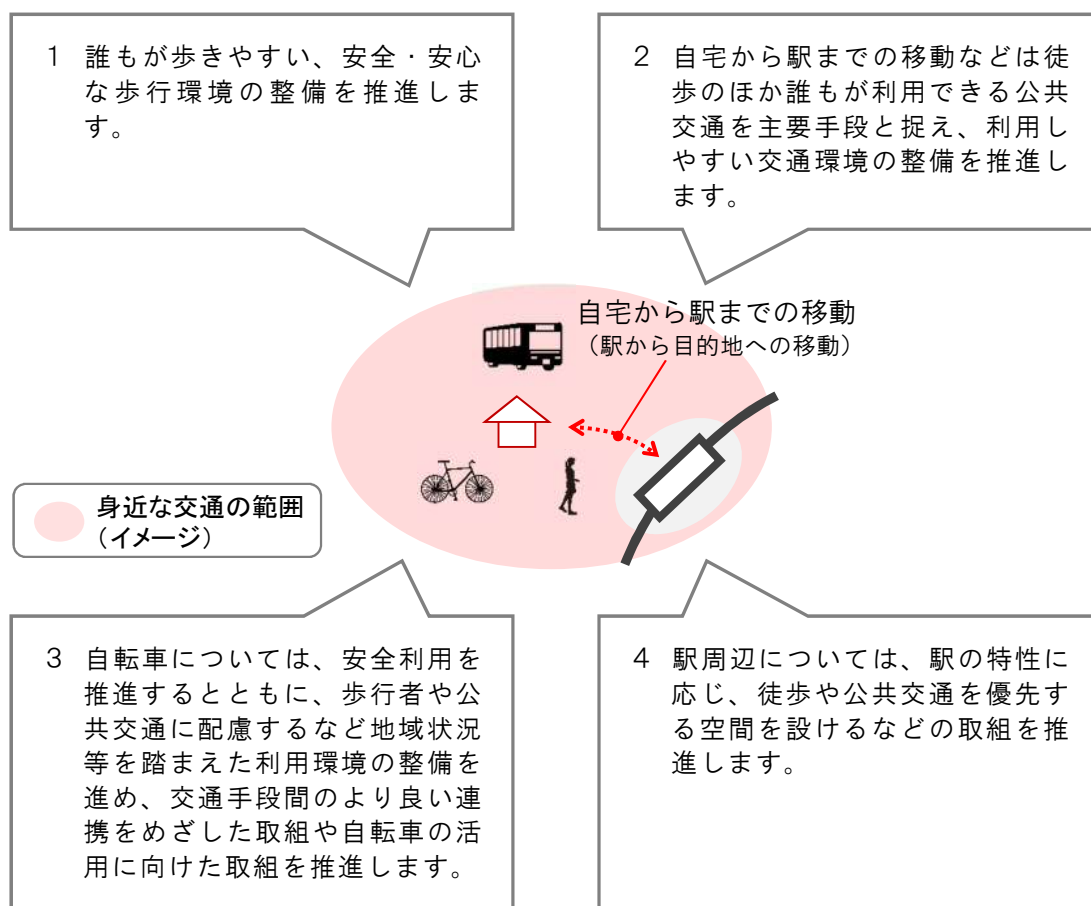
出典：第5回東京都市圏パーソントリップ調査結果(H20)より作成

(4) 本市における自転車の取組の考え方

上位計画である「川崎市総合都市交通計画」において、次のように取組の考え方が示されています。

■身近な地域における交通施策（徒歩、自転車、路線バスなど）の考え方

- ・本市がめざすコンパクトなまちづくりの実現や高齢化の進展等の環境変化への対応を図るため、歩行者にやさしい交通環境の整備や身近な公共交通の一層の充実などに取り組む必要があります。
- ・自転車については、身近な交通手段として安全利用を推進するとともに、地域の状況や特性等を踏まえ、通行環境や駐輪場などの利用環境の整備や自転車の活用などに取り組む必要があります。



出典：川崎市総合都市交通計画

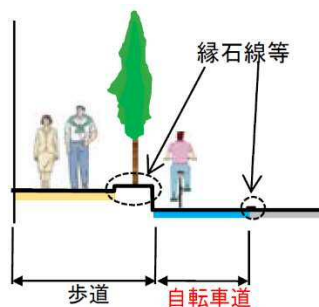
3. これまでの取組と課題

(1) 自転車通行環境の整備

1) これまでの取組

- 川崎市では、これまで「自転車事故の多発箇所」や「地域からの要望箇所」などにおいて、安全性の向上に向けた自転車通行環境の整備を進めてきました。
- また、現在進められている都市計画道路などの整備に合わせて自転車通行環境の整備を行い、平成 29 年 3 月 31 日現在、川崎市が管理する道路において、約 16km の自転車通行環境の整備を実施しています。

■通行環境整備①：自転車道の設置



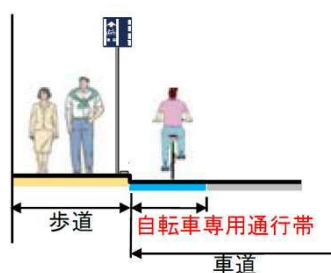
■整備事例



川崎区駅前本町地区(H25)

車道の上に縁石や柵を設置し、歩行者、自転車、自動車を物理的に分離する一方通行の自転車道を整備。

■通行環境整備②：自転車専用通行帯の設置



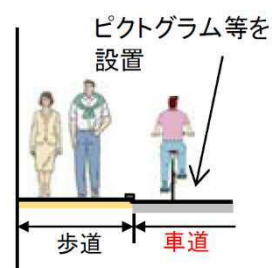
■整備事例



中原区中丸子地区(H26)

車道左端の路面を青く着色し、車道上で自転車の通行空間を視覚的に分離する自転車専用通行帯を整備。

■通行環境整備③：車道混在（矢羽根等の設置）



■整備事例



高津区末長地区(H27)

車道左端の路面に青色の矢羽根や、ピクトグラム（進行方向を示す矢印や自転車のマーク等）を設置し、車道上で自転車の通行位置を明示する車道混在の整備。

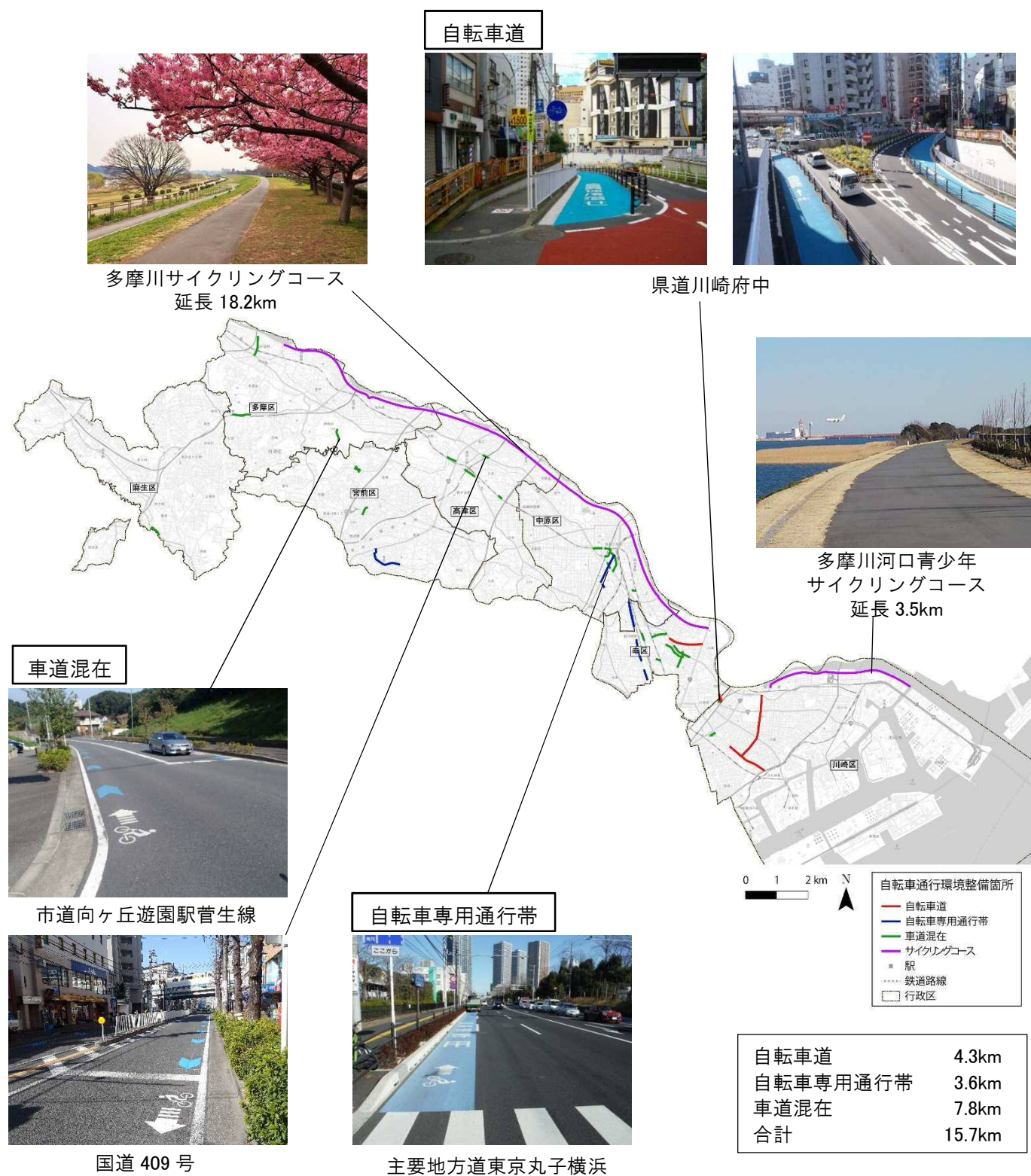


図 11 市内の自転車通行環境整備状況（平成 29 年 3 月 31 日現在）

参考：自転車通行環境整備の効果検証

- 「川崎市自転車通行環境整備実施計画—STAGE1—」において、再開発が進む JR 武蔵小杉駅南口周辺（武蔵小杉駅を中心に半径約 500m 圏内）をリーディング事業エリアとして位置づけ、エリア内のネットワークを先行して構築することとし、平成 28 年度末までに約 2 km の自転車通行環境の整備を行い、整備実施後の平成 29 年 2 月に近隣の駐輪場において、矢羽根の設置に関する認知度や自転車の通行位置についてのアンケートを実施しました。



武蔵小杉駅周辺の整備状況（平成 29 年 2 月現在）

- アンケート結果では、整備前は 29% の自転車利用者が歩道を走行していましたが、整備後は 8% に減少し、92% の自転車利用者が車道を走行する結果となっており、21% 割合が上昇しています（下図参照）。
- また、矢羽根の設置に関して「自動車が矢羽根を認識できるため、自動車との接触する危険性が低くなったと思う」、「心理的に車道を通りやすくなった」などの意見をいただきました。
- 以上のことから、本エリアでは、安全性や快適性の向上などの整備効果が十分にあったと考えられます。今回の調査結果は今後のネットワーク計画や通行環境の整備形態の検討に反映していきます。

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



整備前後の自転車通行位置の変化（アンケート調査結果より）

2) 現状と課題

① 通行環境の整備状況

通行環境が連続的に整備されていない

- これまでは安全性の向上を目的に、自転車事故多発箇所などにおいて、緊急的な通行環境整備を進めてきたため、整備箇所に連続性がなく、断片的な整備にとどまっています。

② 自転車関連事故の発生状況

全事故に対する自転車関連事故の割合

- 自転車が関連する事故は、過去 10 年間で約半分に減少しています。
- しかし、交通事故全体に対する自転車関連事故の割合は、30%前後で推移しており、川崎市は過去 10 年間、常に神奈川県内の平均を上回っている状況です。

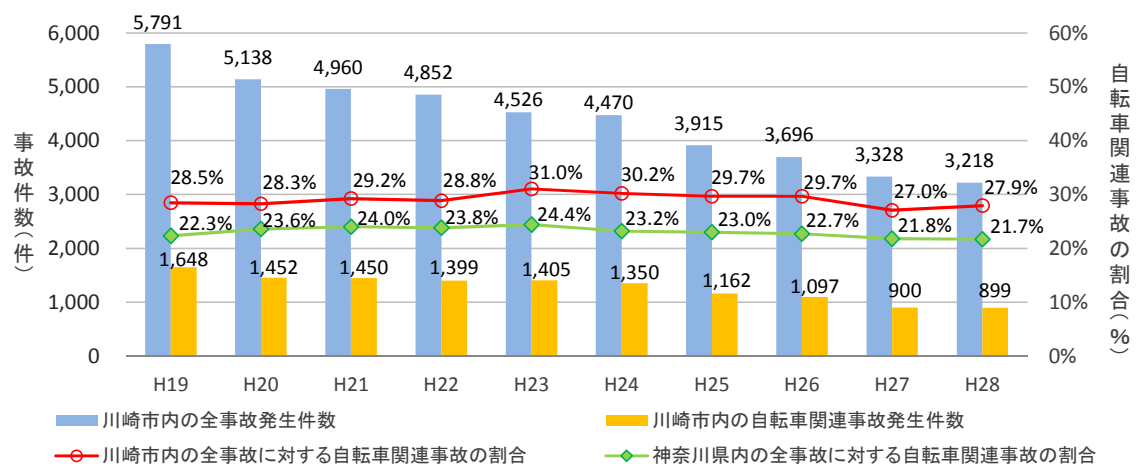


図 12 川崎市内の交通事故発生状況の推移

出典：神奈川県警察本部提供のデータより作成

場所別では交差点部、相手別では自動車相手の事故が多い

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

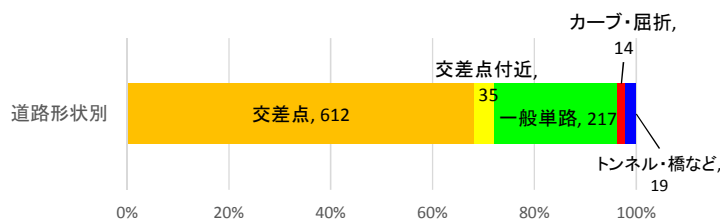


図 13 市内の自転車事故発生場所
(平成 27 年)

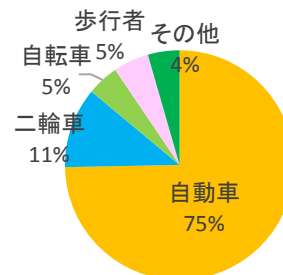
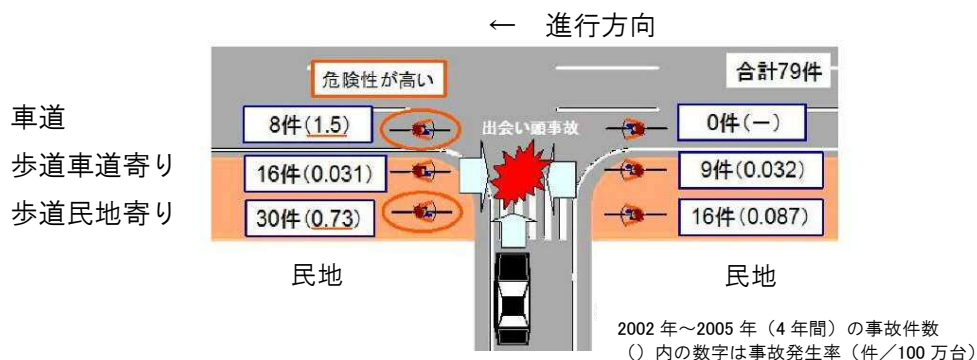


図 14 市内の自転車事故の衝突相手
(平成 27 年)

出典：神奈川県警察本部提供のデータに基づく

参考：交差点における自転車事故

- 幹線道路と細街路との交差点での事故について、自転車の通行位置と進行方向別に行われた調査では、車道、歩道の走行位置と進行方向による事故発生件数は、「歩道民地寄り」の走行において、「歩道車道寄り」、「車道」に比べて、多くなっています。
- これは、細街路から自動車が出る際、歩道を走行する自転車は、自動車の死角になっている状態であり、また、進行方向では、「歩道」、「車道」を問わず、自動車の進行方向と逆方向で事故が多くなっています。



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

(2) 駐輪環境の整備

1) これまでの取組

① 駐輪場の整備

- 駐輪場の整備は継続的に実施しており、平成 28 年には平成 21 年の約 1.3 倍を確保しています。
- 平成 28 年時点で、自転車を利用可能な市営駐輪場は 136 箇所（46,524 台）、民間駐輪場は 88 箇所（27,337 台）が整備されており、市内 51 駅*と隣接市 2 駅の計 53 駅のうち 44 駅（JR 鶴見線 4 駅と JR 南武線の小田栄駅、矢向駅、平間駅、宿河原駅、京王線若葉台駅以外）において放置禁止区域を指定しています。
- 平成 29 年度に、JR 南武線の小田栄駅及び平間駅において、放置禁止区域の指定を実施しました。

※武蔵溝ノ口駅と溝の口駅は 1 駅とカウント

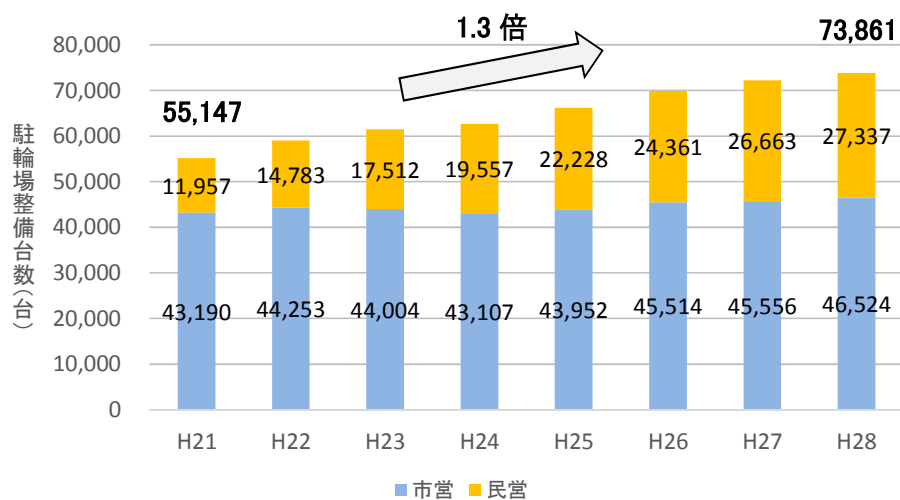


図 15 駐輪場整備台数（バイクを除く）

出典：川崎市内鉄道駅周辺における放置自転車等実態調査



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



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



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

② 放置自転車の撤去活動

- 自転車等放置禁止区域にて放置自転車等の撤去を実施しており、撤去台数は年々減少しています。
- 一定期間保管した後、引取り手のない自転車は、リサイクル自転車として点検・整備の上販売したり、海外支援の一環として海外供与を行うなど、再利用しています。



③ 整備誘導員による誘導

- 自転車等の放置が多い地域において、整理誘導員を配置し、駐輪場への誘導などを実施しています。



参考：民間による駐輪場整備に関する制度

- 民間事業者による駐輪場整備への協力や義務については、「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」や「川崎市自転車等駐輪場の附置に関する条例」において定められています。
- また、本市では平成 25 年 4 月より「民間自転車等駐車場整備費補助金制度」を導入しました。民間事業者が駐輪場を整備しやすい環境を作り、市内の駐輪場の収容台数を増加させ、放置自転車の削減や歩行者等の安全かつ円滑な通行空間の確保を図っています。

○自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律

第 5 条 2 鉄道事業者は、地方公共団体又は道路管理者から自転車等駐車場の設置に協力を求められたときは、その事業との調整に努め、鉄道用地の譲渡、貸付けその他の措置を講ずることにより、当該自転車等駐車場の設置に積極的に協力しなければならない。ただし、鉄道事業者が自ら旅客の利便に供するため、自転車等駐車場を設置する場合は、この限りでない。

○川崎市自転車等駐輪場の附置に関する条例

平成 17 年 10 月 1 日から市内(都市計画法で定める市街化調整区域及び工業専用区域を除く。)で、大量の駐車需要を生じさせる一定規模以上の集客施設や商業施設等を新築又は増設する場合、施設の管理者は、利用者のためにその施設若しくはその施設内又は施設から、50 メートル以内の場所に算定した台数以上の自転車等駐車場の設置が義務づけられています。

2) 現状と課題

鉄道駅によっては、駐輪場に余裕があるにもかかわらず放置自転車が発生している

- 近年駐輪場の利用率は 70%程度で推移しています。
- 鉄道駅別に駐輪場の収容台数と利用者数、駅周辺の放置自転車台数をみると、駐輪場が足りない地域のほか、駐輪場が充足しているにもかかわらず、放置自転車が発生している地域があり、地域によって需給バランスに開きがあります。

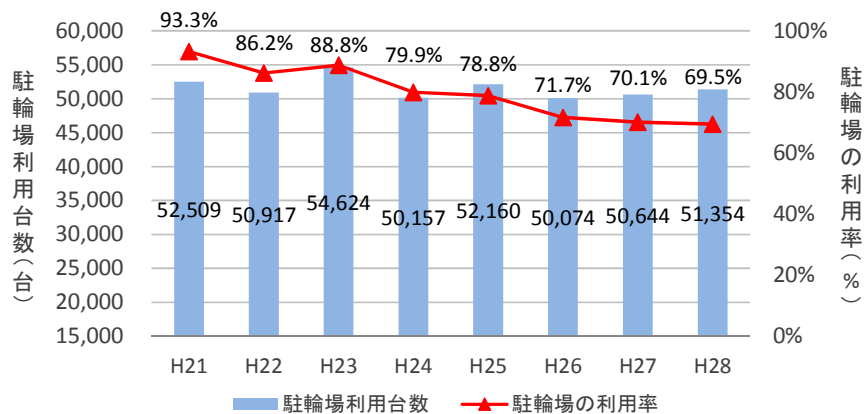


図 16 駐輪場の利用状況（バイクを除く）

出典：平成 28 年川崎市内鉄道駅周辺における放置自転車等実態調査

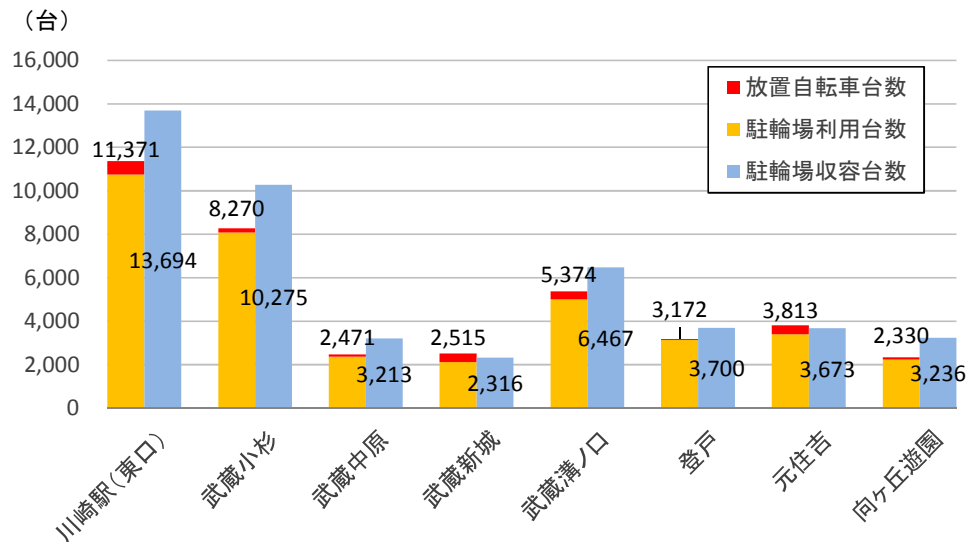


図 17 主要駅における駐車台数と駐輪場収容台数(バイクを除く)

出典：平成 28 年川崎市内鉄道駅周辺における放置自転車等実態調査

夕方時間帯は放置自転車の減少が鈍化傾向にある

- 駐輪場の整備や放置自転車対策の実施により、放置自転車は減少傾向にありますが、近年は平日 16 時における減少が鈍化しています。

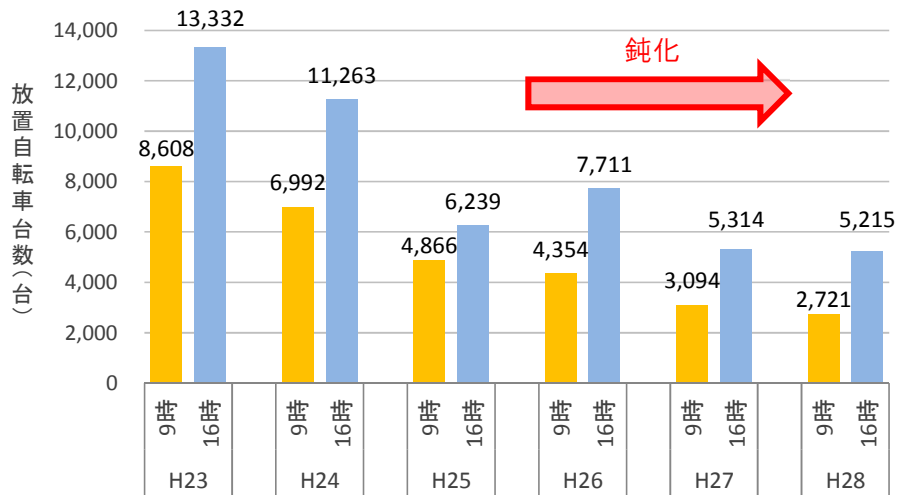


図 18 放置自転車台数（平日）（バイクを除く）

出典：川崎市内鉄道駅周辺における放置自転車等実態調査

撤去された自転車の返還率は 5～6 割程度と低い

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

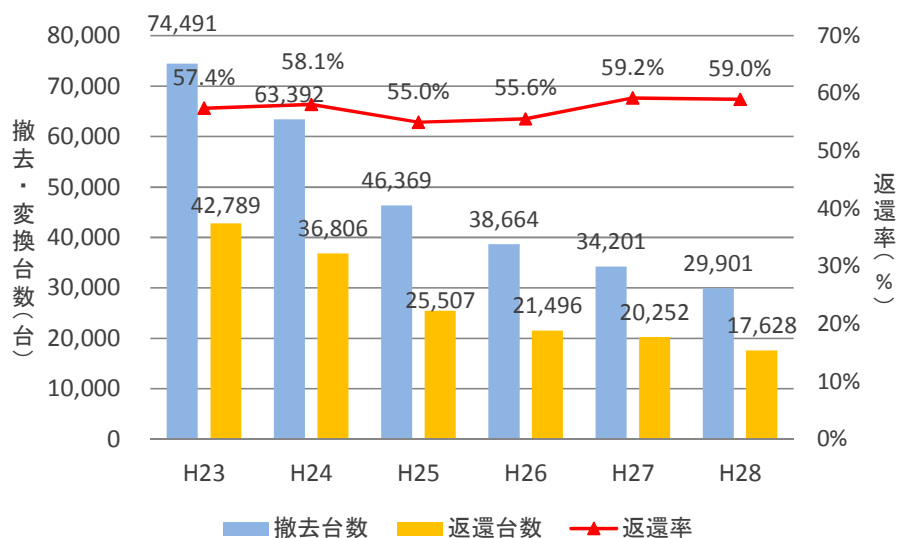


図 19 放置自転車の撤去台数と返還台数（バイクを除く）

出典：川崎市資料

(3) ルール・マナーの教育・啓発活動

1) これまでの取組

① 年齢段階に応じた自転車安全教育

- 児童・生徒向けの自転車乗り方教室や交通安全教室、高齢者向けの啓発活動など、各年齢段階に合わせた交通安全教育を実施しています。

表 2 年齢段階別の主な実施内容

教育時期	事業名	授業タイプ	開催場所	対象	開催頻度	内容
幼児期	訪問指導	座学・体験(実技)	保育園・幼稚園	幼児・保護者	年200回程度	車両には気をつける旨の講義と歩き方教室
	三歳児検診	啓発	区役所	保護者	20回程度	検診に訪れた保護者に啓発
小学校	自転車乗り方教室	座学・体験(実技)	小学校	小学生	年113回	川崎市立全小学校の3年生を対象に実施
	チリリン・タイム	座学	小学校	小学生	-	チリリン・タイムの配布等
中学校・高校	チリリン・タイム	座学	中学校・高校	中・高生	-	チリリン・タイムの配布等
	交通安全教室	体験	中学校・高校	中・高生	20回程度	警察官による講話
	スケアードストレイト	体験	中学校・高校	中・高生、保護者	17回(27年)	委託による実演
成人	成人式の日啓発	啓発	等々力	新成人	1回	自転車小冊子の配布
高齢者	自宅訪問	訪問・啓発	高齢者宅	高齢者	-	自転車を含む交通・防犯のちらしの手渡し
	交通安全教室	座学	老人いこいの家等	高齢者	4回	申し込みによる受け付けで、講義とDVDによる学習
	敬老会	啓発	市民館	高齢者	1回	歩行や自転車を含む車両の運転の注意喚起



＜自転車の乗り方教室＞



＜自転車シミュレーターによる啓発＞



＜スケアードストレイト※＞

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

② キャンペーンによるマナー啓発

- 自転車マナーアップキャンペーンを実施し、街頭で自転車利用マナーに関するリーフレットを配布するなど、啓発活動を実施しています。



表 3 キャンペーンにおける主な啓発活動

事業名	開催場所	対象	参加人数	内容
各季のキャンペーン(春・夏・秋・年末)	各地区にて	全て	警察・関係団体を含め1回に50名から100名	啓発品の配布
5月の自転車マナーアップ強化月間	各地区にて	全て	警察・関係団体を含め1回に50名から100名	啓発品の配布
毎月1日(早朝街頭指導等)	各地区にて	全て	警察・関係団体を含め1回に50名程度	啓発品の配布
毎月15日(街頭監視・まちかどアピール活動等)	各地区にて	全て	警察・関係団体を含め1回に50名程度	啓発品の配布
4月10日・9月30日(交通事故死0を目指す日)	各地区にて	全て	警察・関係団体を含め1回に50名から100名	啓発品の配布

③ マナーアップ指導員による指導

- 自転車利用ルールの周知やマナーの向上を図るため、制服姿の「自転車マナーアップ指導員」が市内を巡回し、マナー違反者に交通安全を呼びかける啓発活動を実施しています。
- 平成 28 年度には、マナー違反者に対し、指導員による助言内容や、自転車安全利用五則の記載されたマナーアップカードを約 5,100 件交付しました。



自転車マナーアップカード

平成 年 月 日

次の事項を参考に、交通ルール、マナーを守って安全運転に努めてください。

【アドバイス】

ルールとマナーを守って安全に

- ☐ 信号を守りましょう。
- ☐ 一時停止(止まれ)場所では必ず止まって安全確認しましょう。
- ☐ 車道では、左側を通行しましょう。
- ☐ 自転車は車道通行が原則です。(歩道通行は例外です)
- ☐ 二人乗りはやめましょう。
- ☐ 横に並ばず、一列で通行しましょう。
- ☐ ヘルメット、傘差し、携帯電話使用等の「ながら運転」は注意力が低下したり、適正な操作ができず危険です。
- ☐ 確切では、必ず止まって安全確認しましょう。(渡るときは、押して歩くようにしましょう)
- ☐ 歩道などでは、歩行者の通行を優先しましょう。
- ☐ 交通規制(道路狭小など)に従って通行しましょう。
- ☐ 暗くなった早めにライトをつけましょう。

自転車も乗り入れ

川崎市 自転車マナーアップ指導員

自転車安全利用五則

① 自転車は、車道が原則、歩道は例外

③ 歩道は歩行者優先で、車道寄りを通行

④ 安全ルールを守る

⑤ 自転車は、点検整備をしましょう！保険に加入しましょう！

⑥ 万が一の事故に備え、ヘルメットを着用しましょう！

⑦ 交通ルールを守って安全に自転車を利用しましょう！

② 車道は左側を通行

⑤ 子どもはヘルメットを着用

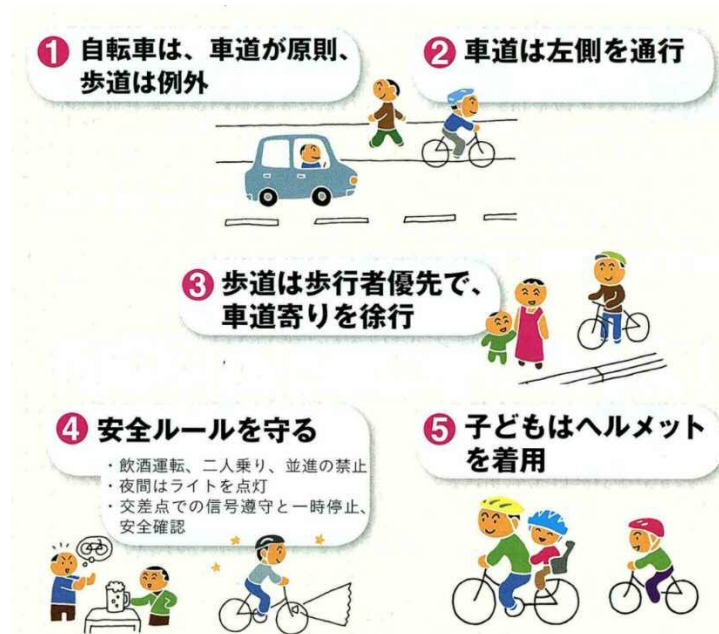
川崎市 市民文化局 地域安全推進課
電話044-200-2266
一般社団法人 川崎市交通安全協会

自転車マナーアップカード

参考：自転車の通行ルールについて

○自転車安全利用五則

- ・平成 19 年 7 月中央交通安全対策会議交通対策本部決定より、自転車に関する交通秩序の整序化を図り自転車の安全利用を促進するため、自転車の安全利用五則が定められました。



※例外的に歩道通行が認められている場合

- 標識や標示により自転車の歩道通行を許可しているとき
- 13歳未満、70歳以上の方又は身体の不自由な方が自転車を運転するとき
- 自転車の通行の安全を確保するため歩道通行することがやむを得ないと認められるとき

○悪質な自転車運転者への安全講習の義務化

- ・平成 27 年 6 月 1 日の改正道路交通法の施行に伴い、自転車運転中に危険行為を繰り返した場合「自転車運転者講習」の受講が義務付けられました。

悪質な自転車運転者の講習義務化

3年以内に2回以上「危険行為」を繰り返した者に対し、公安委員会は自転車の運転による交通の危険を防止するための講習を受けるよう命令することができます。
受講しなかった場合には5万円以下の罰金が科せられます。

- | | |
|-------------------|-----------------|
| ・信号無視 | ・右折時の直進車等優先車妨害 |
| ・通行禁止違反 | ・環状交差点安全通行義務違反等 |
| ・歩行者用道路での歩行者妨害 | ・一時停止違反 |
| ・通行区分違反 | ・歩道での歩行者妨害等 |
| ・路側帯での歩行者妨害 | ・ブレーキ不備の自転車運転 |
| ・遮断機が下りた踏切への立入り | ・酒酔い運転 |
| ・交差点での優先道路通行車の妨害等 | ・安全運転義務違反 |

2) 現状と課題

① 自転車関連事故の発生状況

全事故に対する自転車関連事故の割合 (再掲)

- 自転車に関連する事故は、過去 10 年間で約半分に減少しています。
- しかし、交通事故全体に対する自転車関連事故の割合は、30%前後で推移しており、川崎市は過去 10 年間、常に神奈川県内の平均を上回っている状況です。

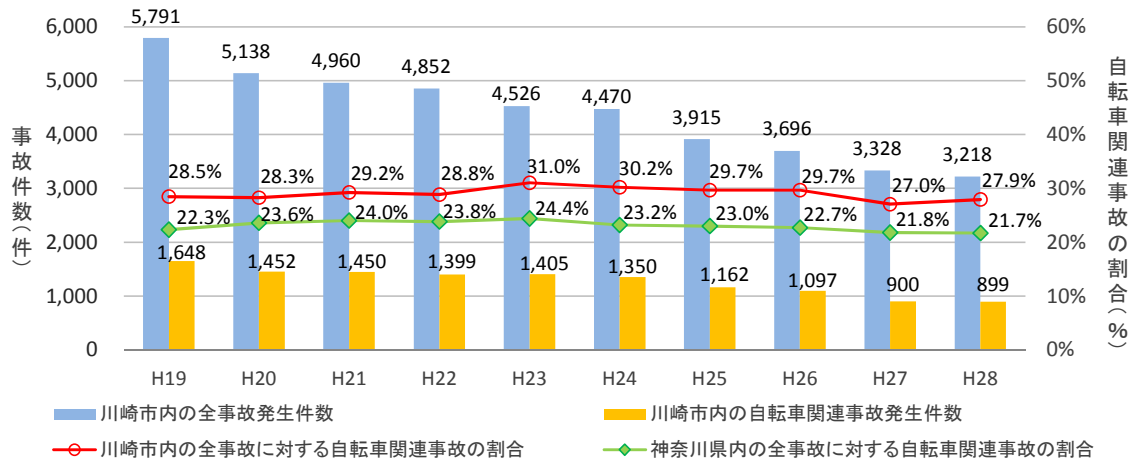


図 20 川崎市内の交通事故発生状況の推移

出典：神奈川県警察本部提供のデータより作成

自転車関連事故では、自転車利用者の法令違反が多く発生

- 自転車関連事故のうち約 65%の事故で自転車利用者が何らかの法令違反が見受けられます。

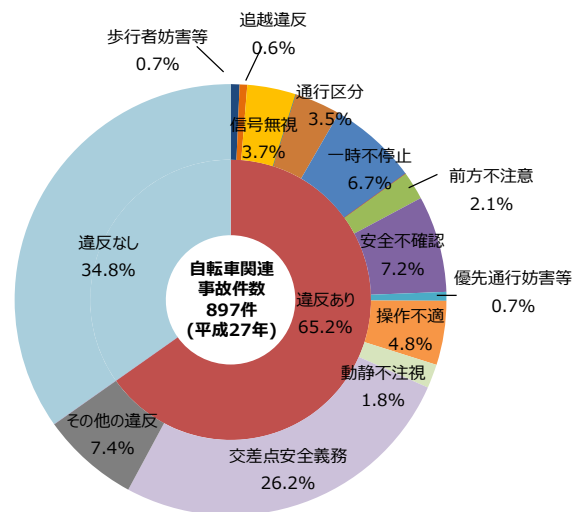


図 21 川崎市内の自転車関連事故における法令違反の状況

出典：平成 27 年中の交通事故発生状況（神奈川県警察）

20～40 歳代の事故が多い

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

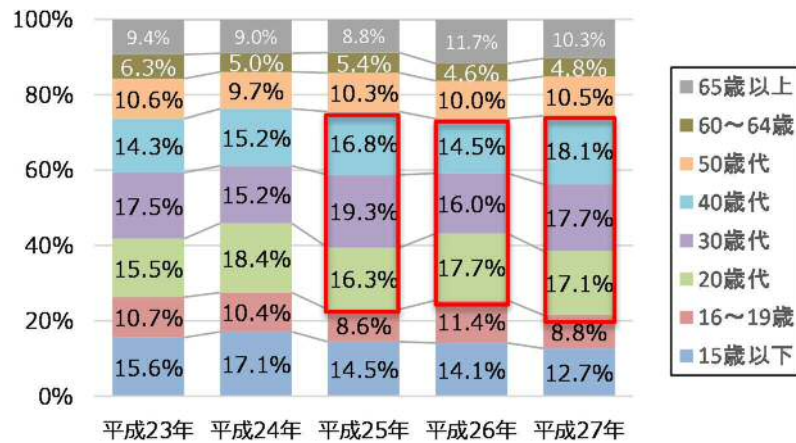


図 22 川崎市内の年齢層別自転車関連事故発生割合

出典：交通事故発生状況（神奈川県警察）

② ルールの認知・遵守状況

ルールの認知率に対して、遵守率が低い

- 市民アンケートによる自転車利用ルールの認知状況を見ると、「子どもへのヘルメット着用努力義務」のように 6 割に満たないルールもありますが、大半のルールについて 8～9 割の方が「知っている」と回答しています。
- 一方で、自転車利用ルールの遵守状況では、「守っている」と回答した方が 6～7 割の項目が多く、ルールは知っているが、守っていない人がいる状況にあります。

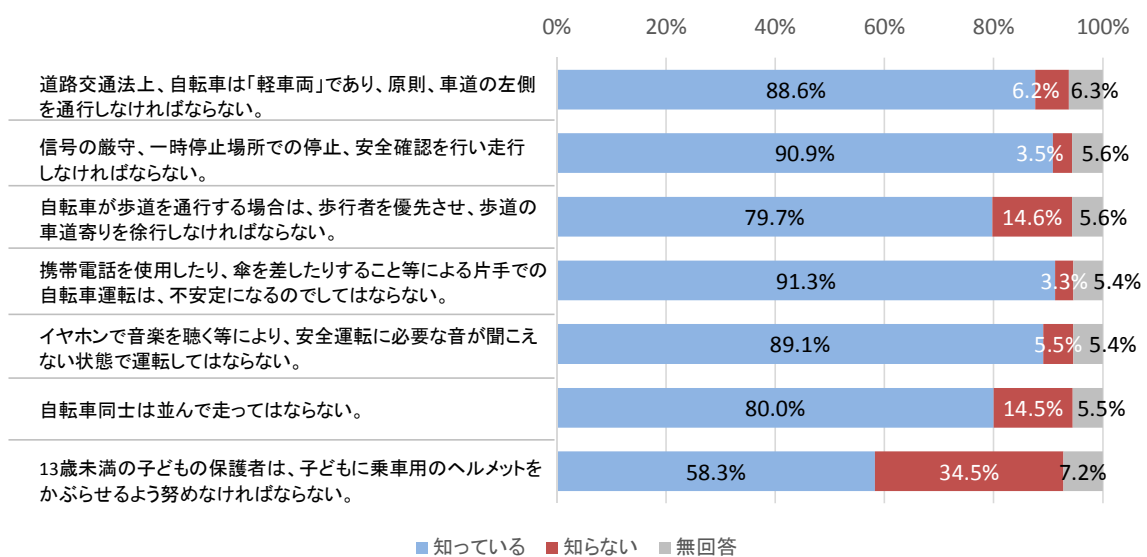


図 23 自転車利用ルールの認知状況

出典：平成 25 年度第 1 回川崎市民アンケート

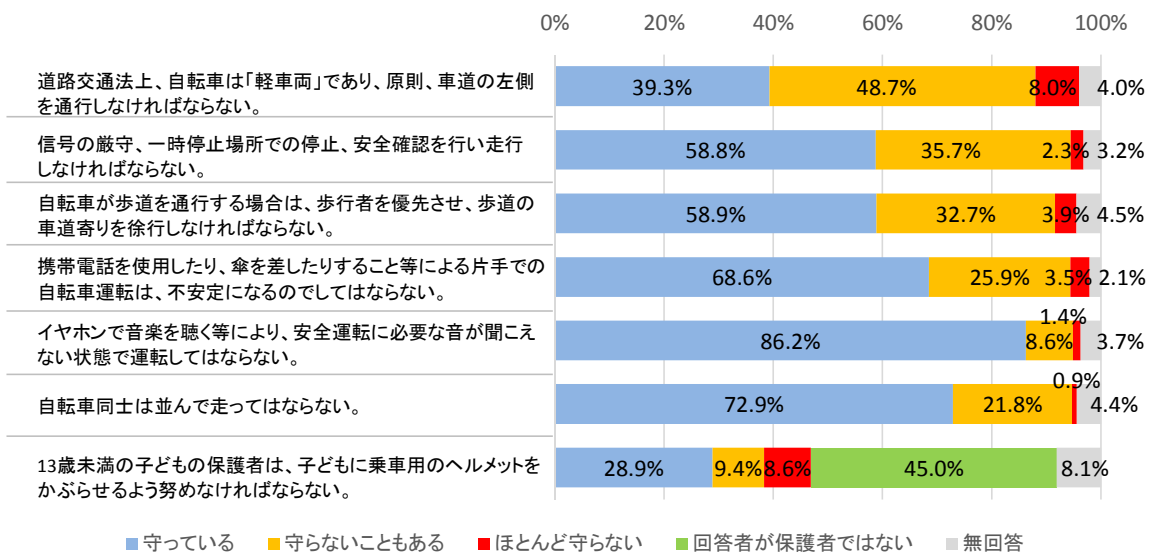


図 24 自転車利用ルールの遵守状況

出典：平成 25 年度第 1 回川崎市民アンケート

③ 自転車保険の加入状況

自転車保険に加入している人は約 4 割

- 自転車関連事故では、自転車利用者が被害者となる事故だけではなく、加害者となり、多額の損害賠償を求められる事例も増加しています。

【高額賠償事例】（一般社団法人 日本損害保険協会「自転車事故と保険」より作成）

■ 自転車が高速で坂を下り、歩行者に衝突
夜間、小学生が前方不注意のまま高速で坂を下っていたところ、歩行者と衝突し、転倒させて頭蓋骨の骨折により意識が戻らない状態にさせた。

損害賠償額 9,521万円（保護者に対して）

■ 男子高校生の運転する自転車が車道を斜めに横断し、対向車線を自転車直進してきた24歳の男性会社員と衝突
男性会社員には言語機能の喪失など重大な障害が残った。

損害賠償額 9,266万円

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

表 4 個人賠償責任保険加入アンケート結果

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

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

4. 自転車活用の可能性

(1) 地形や立地

- 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います。

(2) 周辺都市の状況

- 川崎市に隣接する横浜市や東京都世田谷区、大田区ではコミュニティサイクルが導入されています。
- また、それぞれの都市で施設の立地や自転車利用状況を踏まえた自転車ネットワーク計画が策定されており、川崎市においても、これらのネットワーク路線を踏まえた計画を行うことで、市内外への自転車による移動の利便性が向上すると考えられます。
- 加えて、現在整備が進められている羽田連絡道路には自転車道が整備されることとなり、完成後は羽田空港へのアクセスも向上し、立地的にも今後幅広く自転車を活用する潜在的な力があります。



(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。

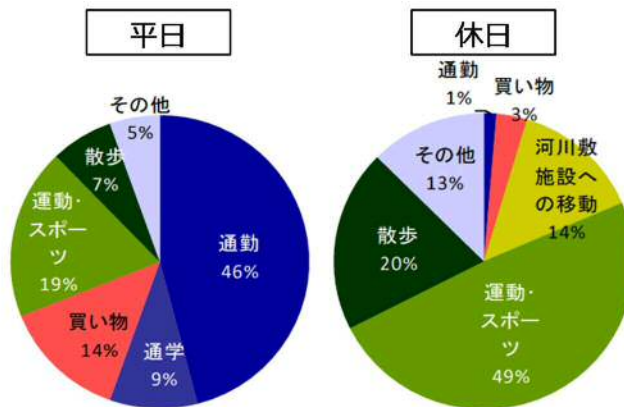


図 26 多摩川サイクリングコースの利用目的

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））

サイクリングコース位置図



図 27 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り組むこととしています。

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

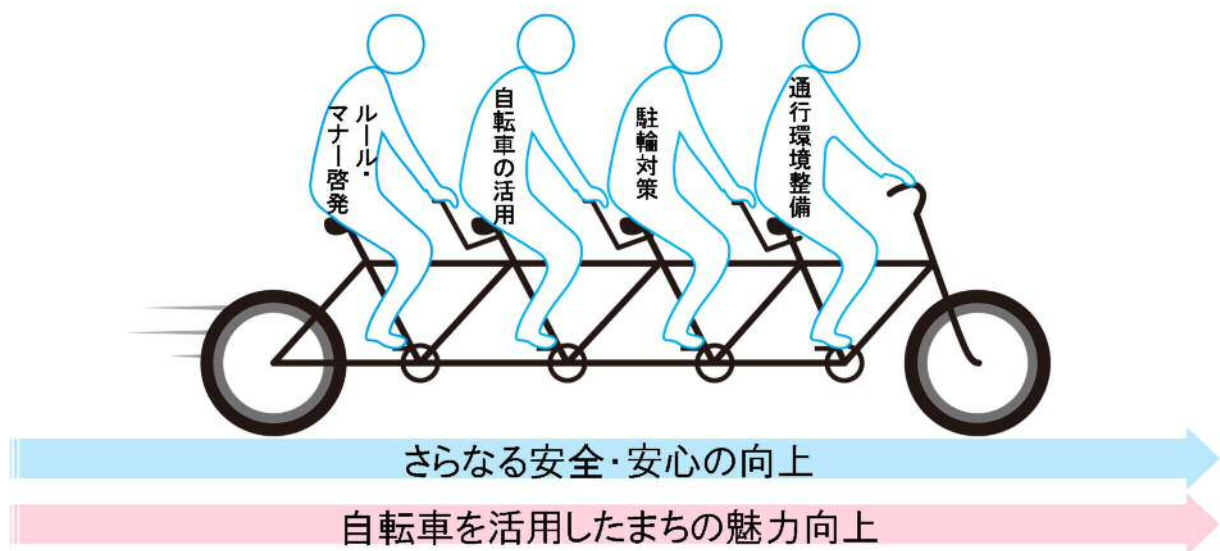


図 28 施策の連携イメージ

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ます。

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。

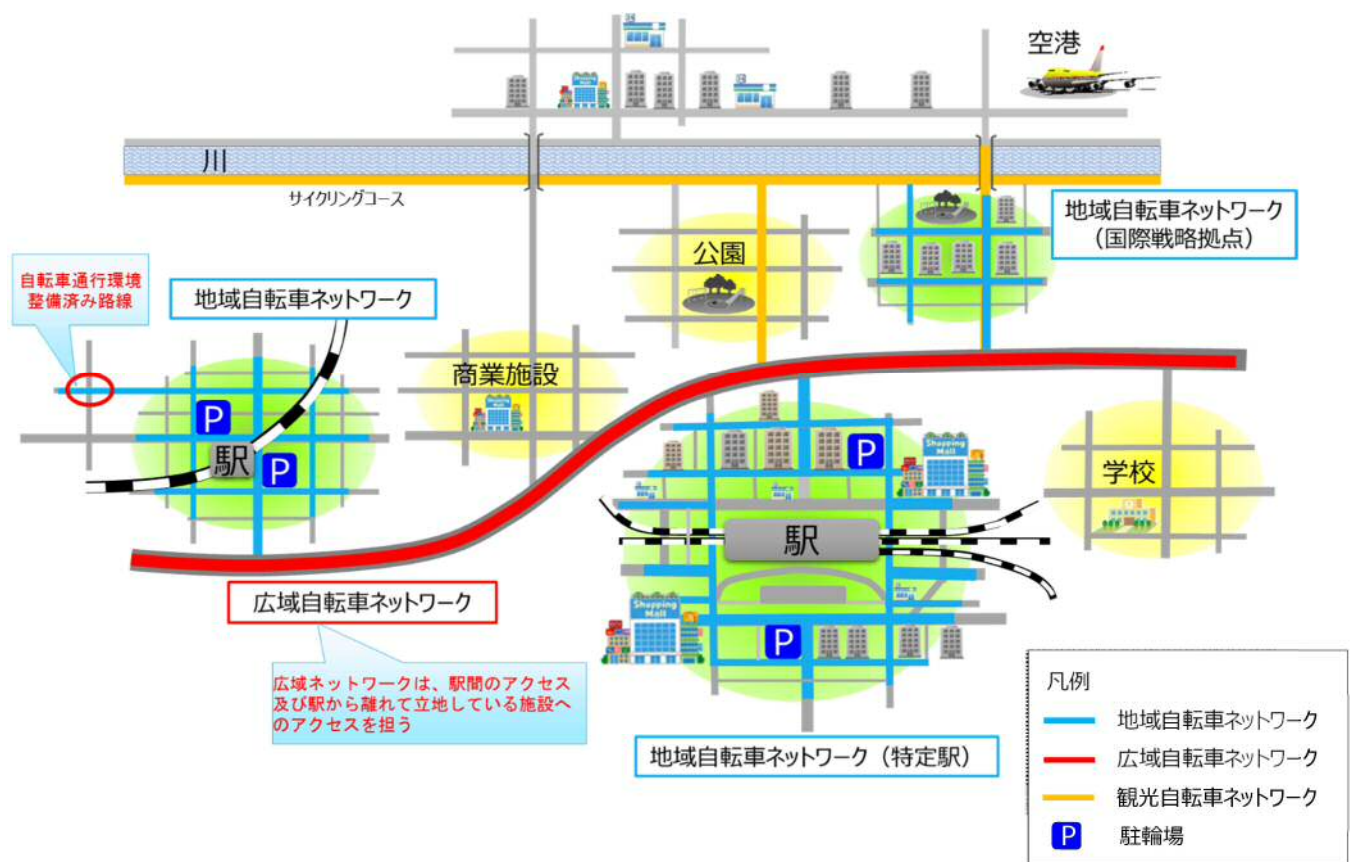


図 29 自転車ネットワークのイメージ図

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

※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）

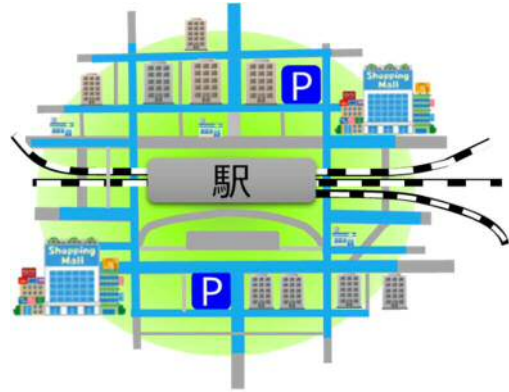
※自転車トリップ数は、第5回東京都市圏パーソントリップ調査（H20）結果より作成

：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バス交通の定時性・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。

整備形態	【整備イメージ】
自転車道	
自転車専用通行帯	※自転車専用通行帯の幅の全部 ※自転車専用通行帯の幅の一部
自転車と自動車を混在通行とする道路（車道混在）	(1) 歩道のある道路における対策 (2) 歩道のない道路における対策 〔路肩・停車帯内の対策〕 〔車線内の対策〕 ※矢羽根型路面表示は外縁線の下に重複させることができる 〔車線内の対策〕

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

川崎市の状況

放置自転車

- 平成28年の実態調査に基づく、放置自転車台数は平日9時台では2,721台／日となっており、5年前の約3割まで減少していますが、平日16時台の減少は鈍化傾向にあります。
- 撤去された放置自転車の返還率は5～6割程度と低い状況です。

駐輪場の利用状況

- 鉄道駅別に駐輪場の利用状況を見ると、駐輪場によって需給バランスに開きがあり、駐輪場が空いていても放置自転車が発生している地域もあります。
- 市営駐輪場の多くが定期利用または1日単位の一時利用となっており、時間単位の利用設定がなされている駐輪場は少ないため、買い物客等の短時間利用には適していません。

今後の課題

【課題1】放置自転車のさらなる削減

- 自転車利用者への啓発や、放置自転車の撤去活動等を引き続き行っていく必要があります。また、課題2、課題3への対応により駐輪場の利用率を上げることも重要です。

【課題2】駐輪場の利便性向上

- 駐輪場へのアクセスのための通行環境が整備されておらず、駅周辺の歩行者空間において歩行者との輻輳が生じているケースがあるため、アクセス性の向上が必要です。
- 利用者のニーズに対応するため、買い物客等の短時間利用者向けの時間単位の利用設定や、チャイルドシート付などの大型自転車でも利用しやすい駐輪場への対応が必要です。

【課題3】駐輪スペースの確保

- 駐輪場が不足している地域（駅）では、周辺の地域特性に合わせた駐輪場の配置・確保が必要です。

方針

【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

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 30 「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。

活用のための視点

【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。

方針

【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

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。

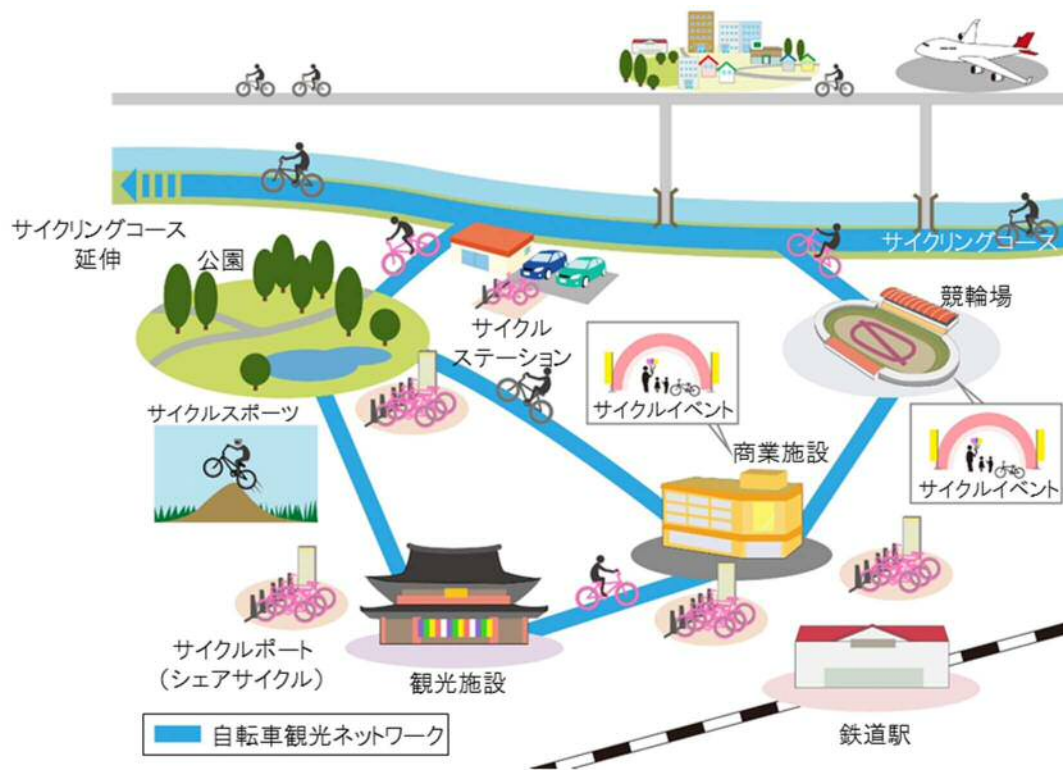


図 31 「自転車の活用」の取組イメージ図

(4) ルール・マナー啓発

1) 「ルール・マナー啓発」の課題と方針

川崎市の状況

自転車関連事故の内訳

- 川崎市の自転車関連事故の割合が、神奈川県内の平均を上回る状況が続いています。
- 自転車事故のうち、約 65%の事故で自転車利用者が何らかの法令違反が見受けられます。
- 年齢層別にみると、20～40 歳代の人が自転車関連事故の当事者になる割合が高くなっています。

自転車利用者の安全に対する意識

- アンケート結果では、自転車利用ルールの認知度は高く、それに対して遵守率が低い状況にあります。
- 継続的に安全利用のための啓発活動等を実施していますが、対象となる年代別に見ると成人への啓発機会が少ない状況です。

今後の課題

【課題 1】より多くの人への安全教育の機会の構築

- 繰り返し学習する機会の構築に向け、各年齢段階における教育・学習機会の充実や、継続的な啓発活動が必要です。
- 特に、事故の当事者となる割合の高い成人に対する教育の場の構築と、参加促進に向けた施策の展開が必要です。
- 多くの人に自転車の安全利用について知ってもらい、行動してもらうために、発信力のある広報・啓発が必要です。

【課題 2】自転車事故の発生状況や利用者の実態に合わせた対策の検討・実施

- 交通事故を未然に防ぐため、自転車利用ルールの認知度・遵守率の向上や、交通違反に対する指導や啓発、また、自転車整備不良への注意喚起が必要です。
- 事故による損害賠償に対する意識の向上や、自転車の損害賠償保険の普及促進が必要です。

方針

【方針 1】 交通ルールの周知・徹底とマナーの向上

【方針 2】 自転車の安心・安全利用に備える

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。

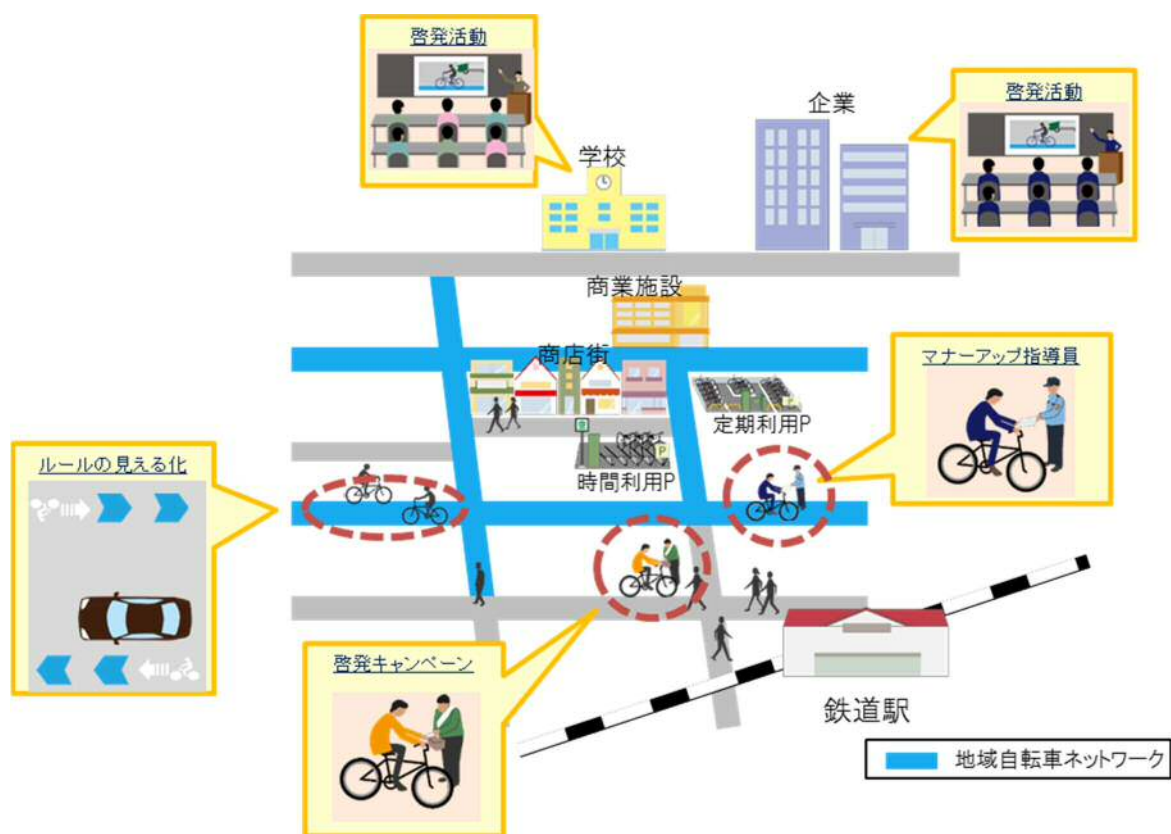


図 32 「ルール・マナー啓発」の取組イメージ図

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の策定にあたっては、「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。

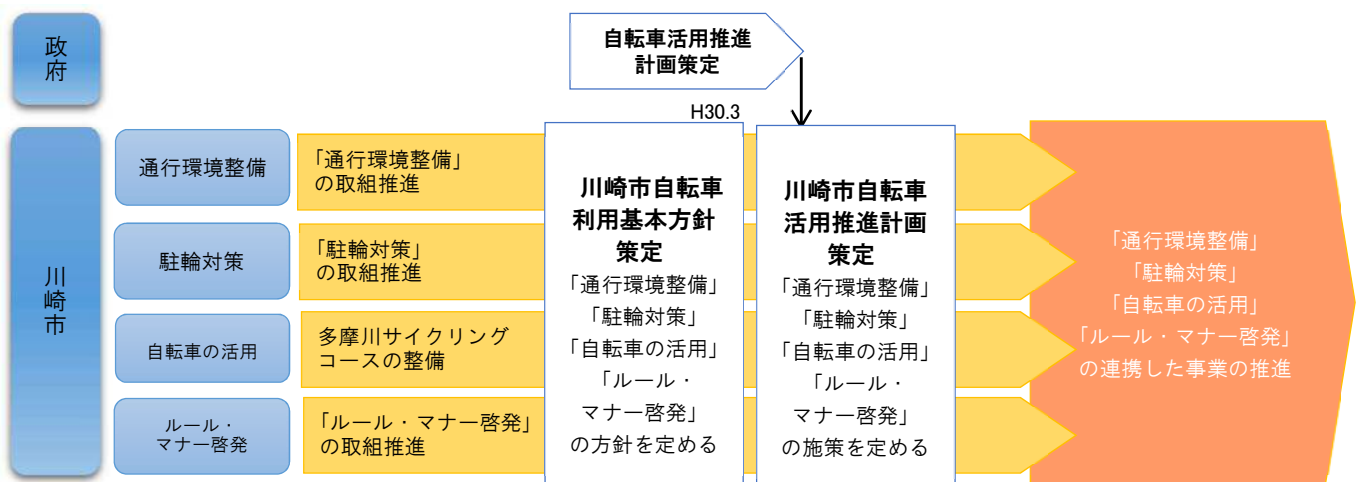


図 33 基本方針策定後の進め方

参考資料

～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 30 年 3 月改定）	「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で、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混在し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享受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

川崎市建設緑政局自転車利活用推進室

（平成29年度まで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20階）

電話 044(200)2769 F A X 044(200)3979