

川崎市自転車通行環境整備実施計画

— STAGE 1 —



平成27年2月
川崎市

－ 目 次 －

1 計画策定の趣旨	1
(1) 目 的	1
(2) 計画期間	1
2 「川崎市の自転車通行環境整備に関する考え方」	2
3 ハード対策の実施計画	3
(1) 整備の進め方	3
(2) 緊急整備箇所の抽出	4
(3) リーディング事業エリアの抽出	7
(4) 整備形態の選定	9
(5) 路面表示の設定	11
4 ソフト対策の実施計画	14
(1) 実施施策の選定	14
(2) 実施方針・施策	15
(3) 実施体制	23



1 計画策定の趣旨

(1) 目 的

本計画は、「川崎市の自転車通行環境整備に関する考え方」(2p・図2参照)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組について取りまとめたものです。

なお、自転車通行環境整備は、図1に示したとおり、本計画に基づく取組の効果や進捗状況などを踏まえて新たな実施計画を策定し、継続的に事業を実施していきます。

(2) 計画期間

本計画は、図1に示したとおり、平成27年度からの3カ年程度を対象期間としています。

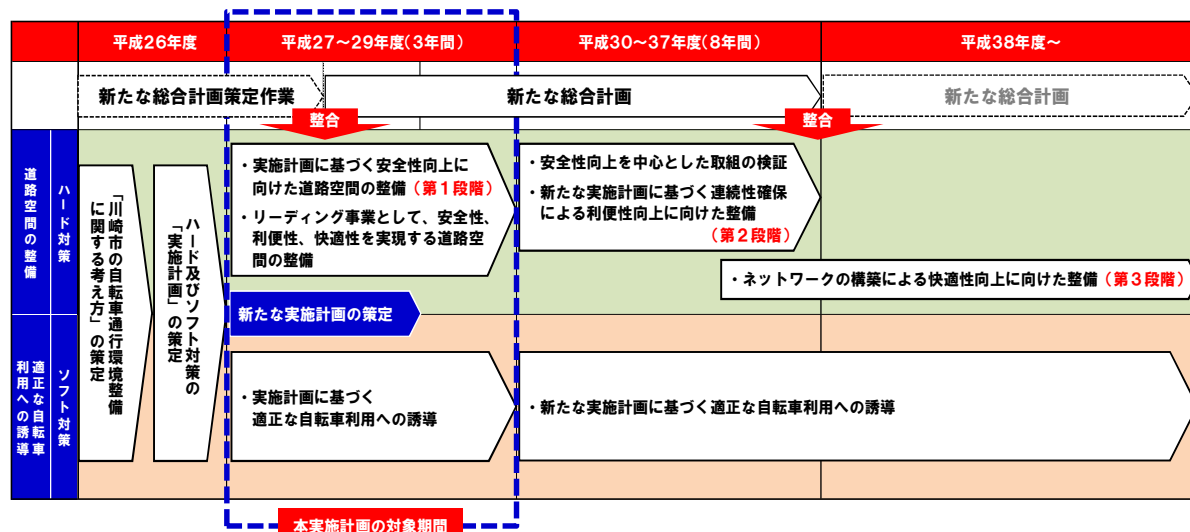


図1 本計画の対象期間



2 「川崎市の自転車通行環境整備に関する考え方」

「川崎市の自転車通行環境整備に関する考え方」の概要は、図2のとおりです。



図2 「川崎市の自転車通行環境整備に関する考え方」の概要

3 ハード対策の実施計画

(1) 整備の進め方

本市の自転車通行環境整備におけるハード対策は、「川崎市の自転車通行環境整備に関する考え方」に基づき、図3のとおり、第1段階として、「安全性」の向上に向けた緊急的な整備を平成27年度からの3カ年を目途に実施し、その後、第2段階、第3段階と整備を進め、自転車ネットワークの構築を目指します。

また、第1段階の整備と並行し、リーディング事業（7～8p参照）として「安全性・利便性・快適性」の総合的な向上を目指した整備を実施します。

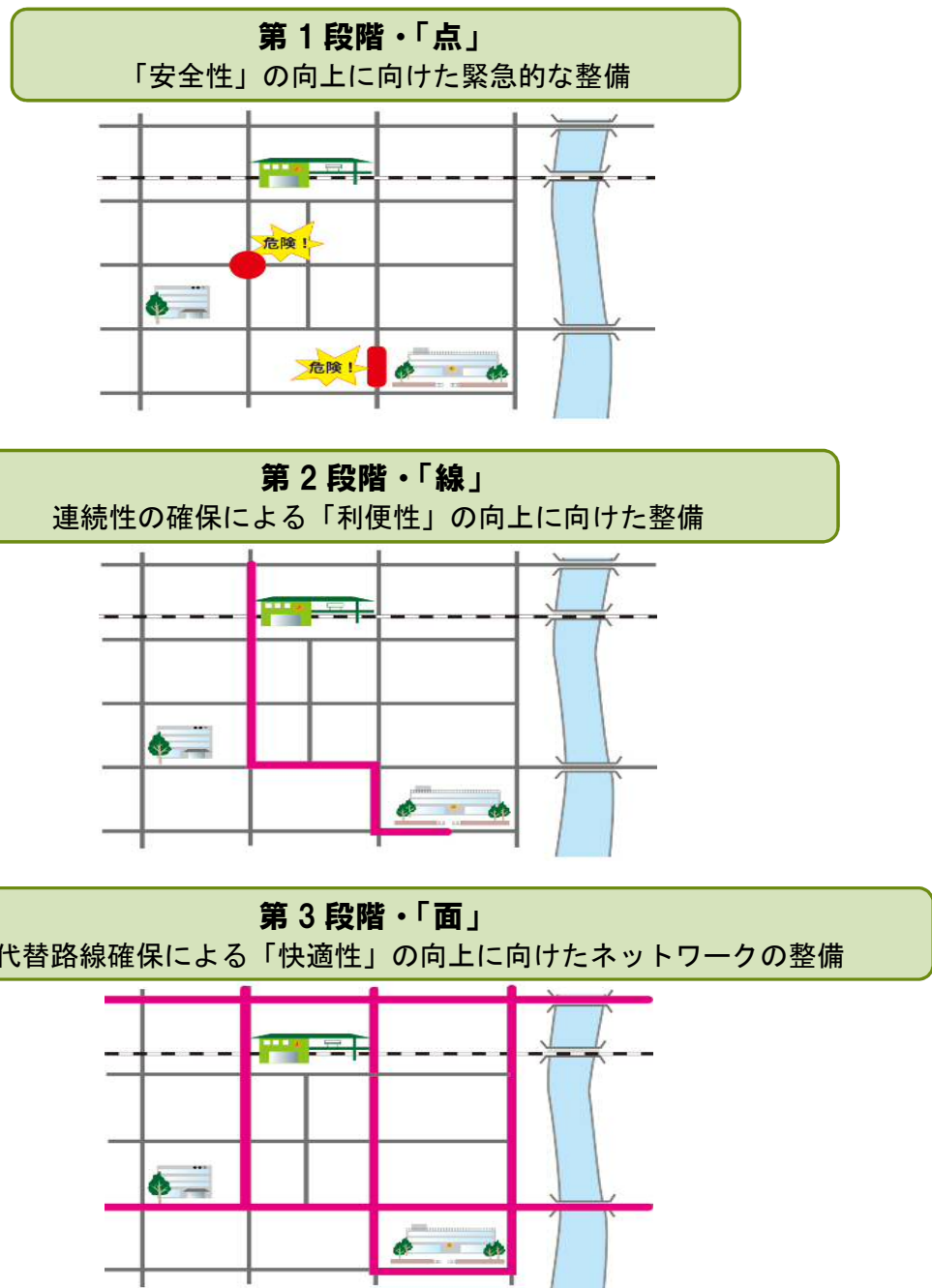


図3 ハード対策における自転車通行空間整備のイメージ



(2) 緊急整備箇所の抽出

第1段階での「安全性」の向上に向けた緊急的な整備箇所は、図4のフローに基づいて抽出しました。

抽出結果は、表1及び図5に示すとおりです。

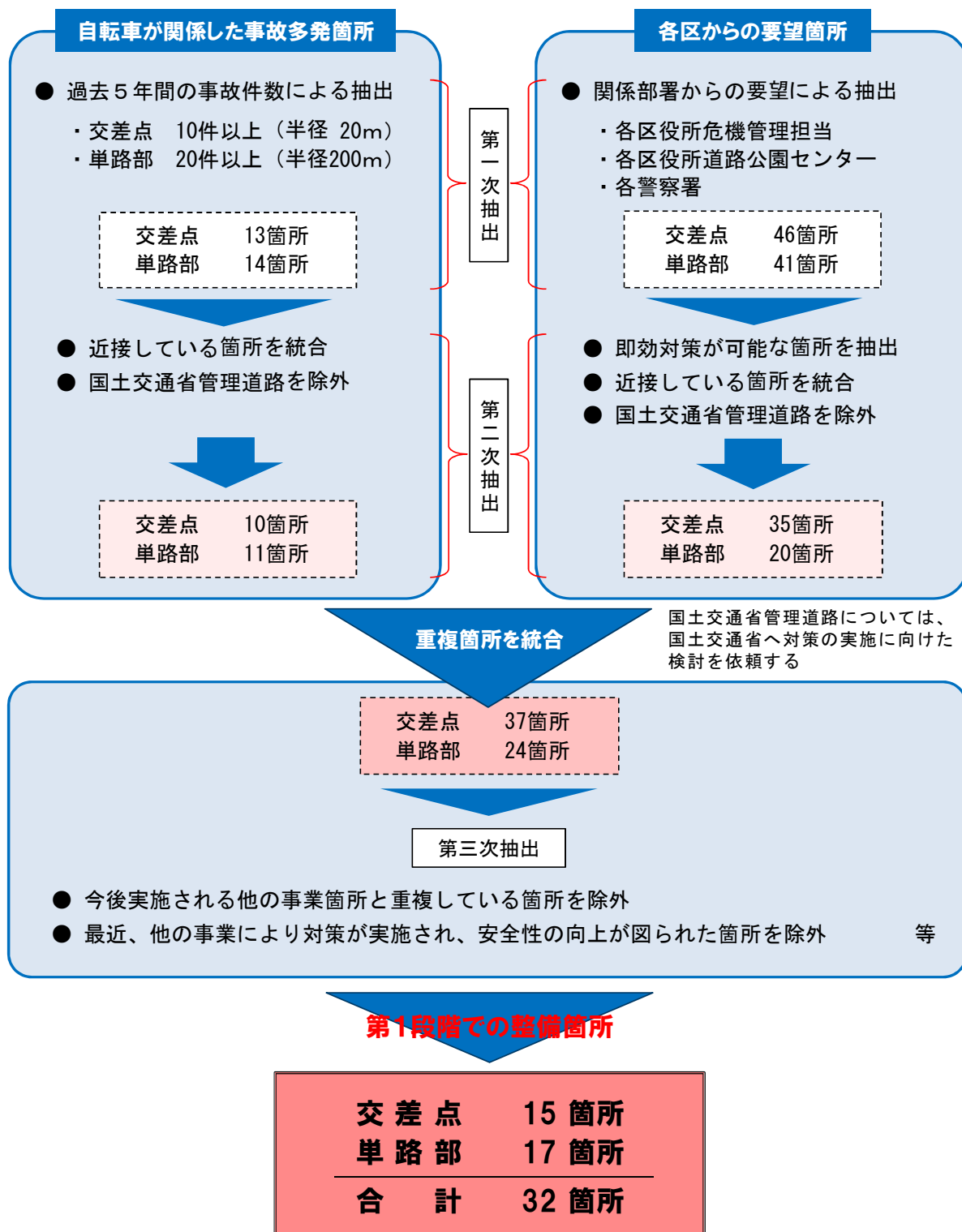


図4 緊急整備箇所抽出フロー

表1 緊急整備箇所一覧（32箇所）

整理 番号	整備年度 (箇所数)	整備箇所 (箇所数)		事故 件数	備 考	
1	H27 (12)	川崎区 (1)	元木2丁目地内(無名交差点)	13	事故多発箇所	交差点
2		幸 区 (2)	下平間、鹿島田、新塚越地内(古市場矢上線)	32	事故多発箇所 整備要望箇所	単路部
3			戸手本町1丁目、塚越2丁目、古川町、小向西町4丁目地内 (戸手本町1号線)	20	事故多発箇所 整備要望箇所	単路部
4		中原区 (1)	中丸子、市ノ坪地内(無名交差点)	1	整備要望箇所	交差点
5		高津区 (3)	末長地内(坂戸踏切交差点)	12	事故多発箇所 整備要望箇所	交差点
6			北見方1・2丁目地内(正福寺交差点)	6	整備要望箇所	交差点
7			溝口3・4丁目、二子4・5丁目地内(国道409号線)	6	整備要望箇所	単路部
8		宮前区 (1)	平2・4丁目地内(平2丁目交差点)	12	事故多発箇所 整備要望箇所	交差点
9		多摩区 (3)	東生田2丁目地内(生田緑地入口交差点)	3	整備要望箇所	交差点
10			菅1・2丁目、菅稲田堤1丁目地内 (菅2号線、菅稲田堤2号線)	14	整備要望箇所	単路部
11			菅2・4丁目地内(菅36号線)	21	事故多発箇所 整備要望箇所	単路部
12		麻生区 (1)	上麻生7丁目地内(新三輪橋交差点)	11	事故多発箇所 整備要望箇所	交差点
13	H28 (8)	幸 区 (2)	中幸町1・4丁目、南幸町1丁目、都町地内(中幸町1号線)	40	事故多発箇所 整備要望箇所	単路部
14			小向西町4丁目、下平間地内(国道409号線)	20	事故多発箇所	単路部
15		中原区 (1)	小杉御殿町2丁目地内(小杉御殿町交差点)	10	事故多発箇所 整備要望箇所	交差点
16		高津区 (2)	下作延7丁目地内(下作延交差点)	10	事故多発箇所 整備要望箇所	交差点
17			千年地内(丸子中山茅ヶ崎線)	20	事故多発箇所 整備要望箇所	単路部
18		宮前区 (1)	土橋1・2・4・6丁目地内(土橋交差点)	1	整備要望箇所	交差点
19		多摩区 (2)	南生田4・5丁目地内(無名交差点)	2	整備要望箇所	交差点
20			西生田3・4丁目地内(西生田97号線)	6	整備要望箇所	単路部
21	H29 (12)	川崎区 (2)	新川通、境町、渡田1丁目、貝塚2丁目地内(川崎駅扇町線)	20	事故多発箇所	単路部
22			本町2丁目、堀之内町地内(国道409号線)	25	事故多発箇所	単路部
23		幸 区 (2)	南幸町2丁目、柳町地内(南幸町2丁目交差点)	12	事故多発箇所 整備要望箇所	交差点
24			古川町、下平間地内(古川町9号線)	23	事故多発箇所 整備要望箇所	単路部
25		中原区 (2)	木月4丁目地内(木月4丁目交差点)	8	整備要望箇所	交差点
26			上小田中6丁目地内(上小田中交差点)	16	事故多発箇所 整備要望箇所	交差点
27		高津区 (3)	溝口2・3・4丁目、二子2・3丁目地内 (鶴見溝ノ口線、溝口60号線他)	45	事故多発箇所 整備要望箇所	単路部
28			久本2・3丁目地内(小杉菅線)	9	整備要望箇所	単路部
29			久本1丁目、下作延2丁目地内(野川柿生線)	12	整備要望箇所	単路部
30		宮前区 (1)	馬絹地内(馬絹交差点)	1	整備要望箇所	交差点
31		多摩区 (2)	生田7丁目、西生田2丁目地内(世田谷町田線)	8	整備要望箇所	単路部
32			西生田1・2・3丁目地内(世田谷町田線)	11	整備要望箇所	単路部



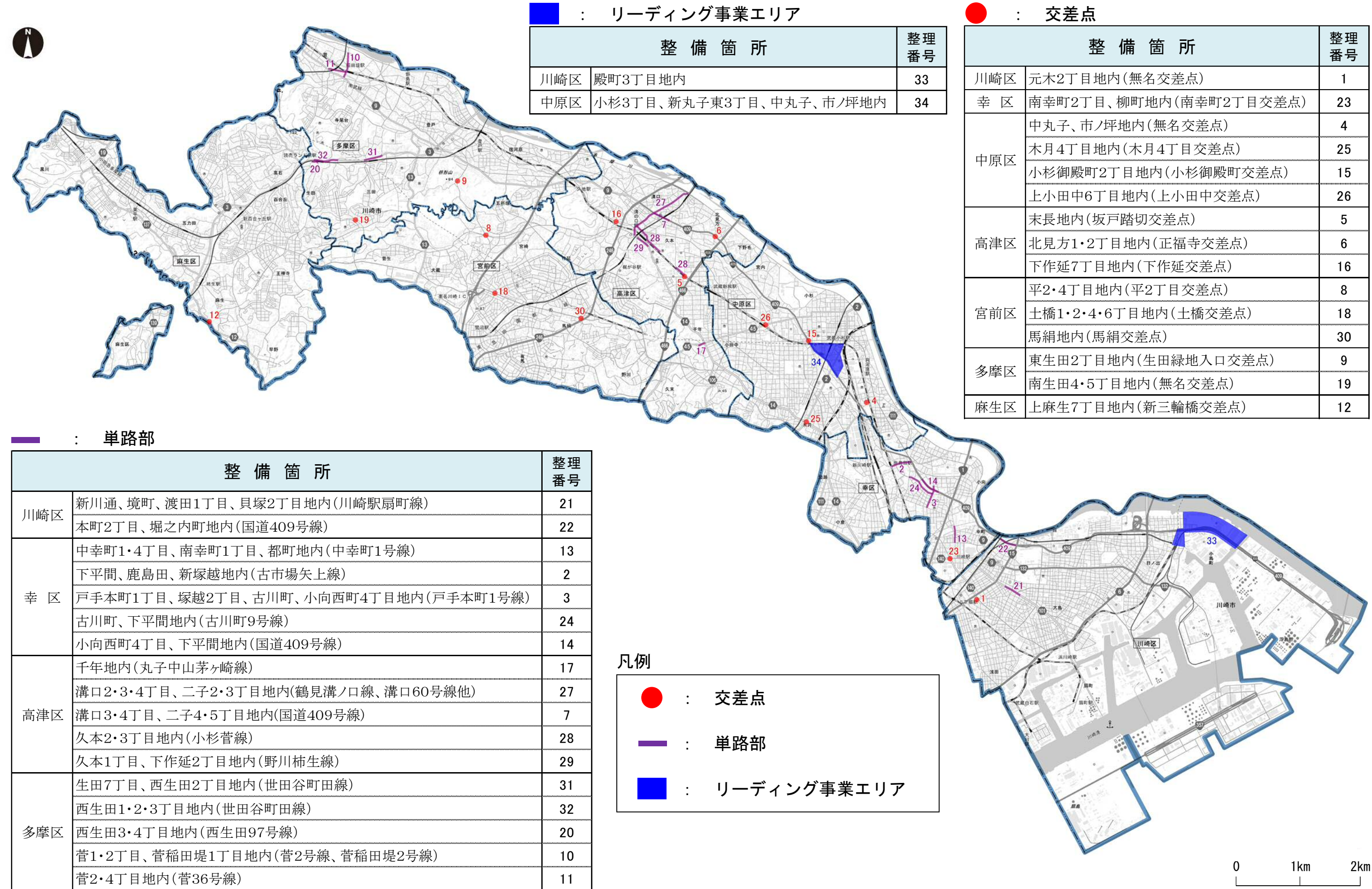


図5 緊急整備箇所位置図



(3) リーディング事業エリアの抽出

「安全性・利便性・快適性」を実現する自転車ネットワークを構築するためには、長い期間が必要です。そこで、図6、図7に示すとおり、川崎区殿町3丁目地区及び中原区小杉駅周辺地区をリーディング事業エリアとして最終的に目指すべき第3段階までの整備を実施します。そして、この結果を検証し、その後の計画に反映させることで、効率的かつ効果的な整備を推進します。

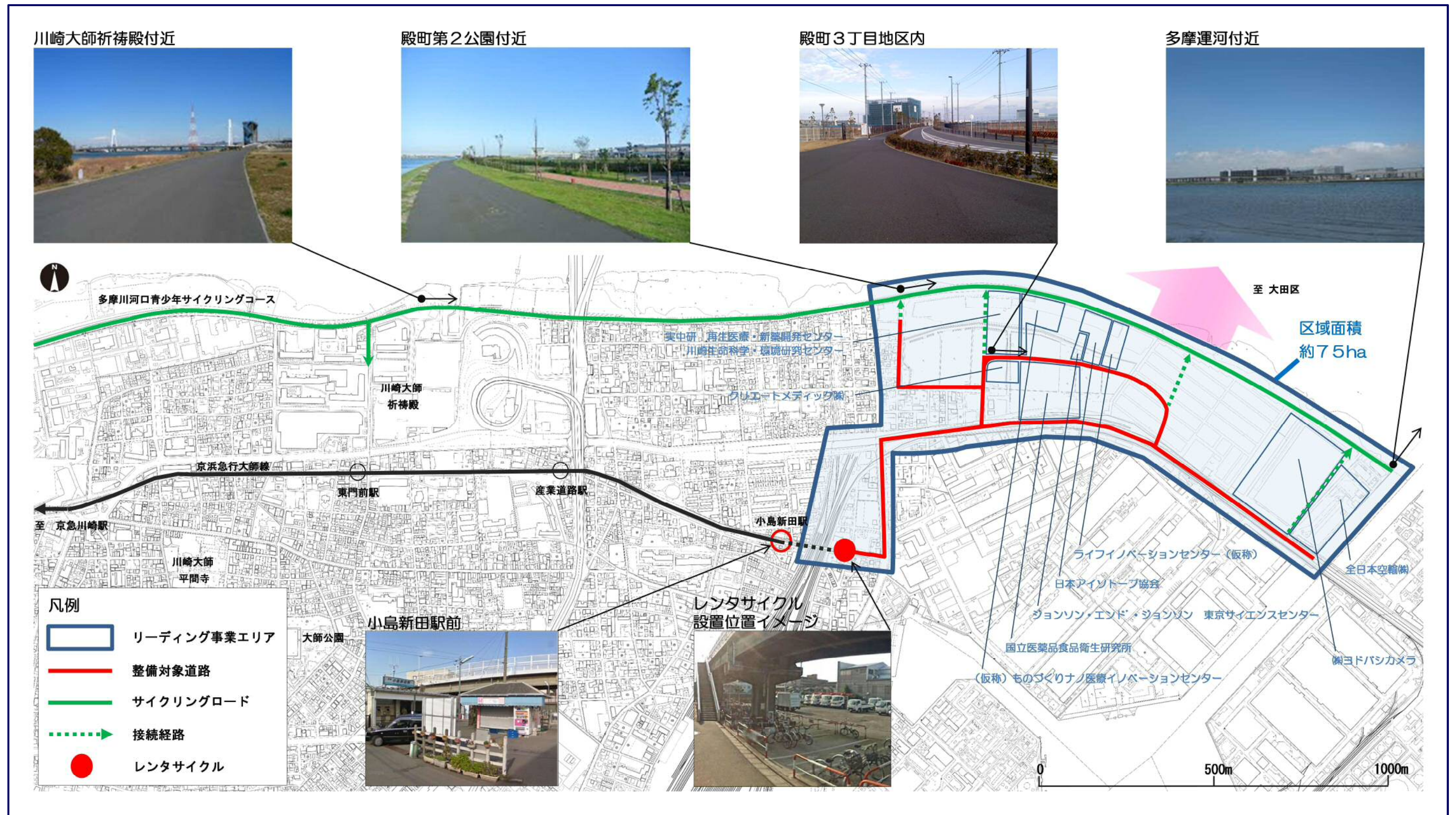


図6 川崎区殿町3丁目地区

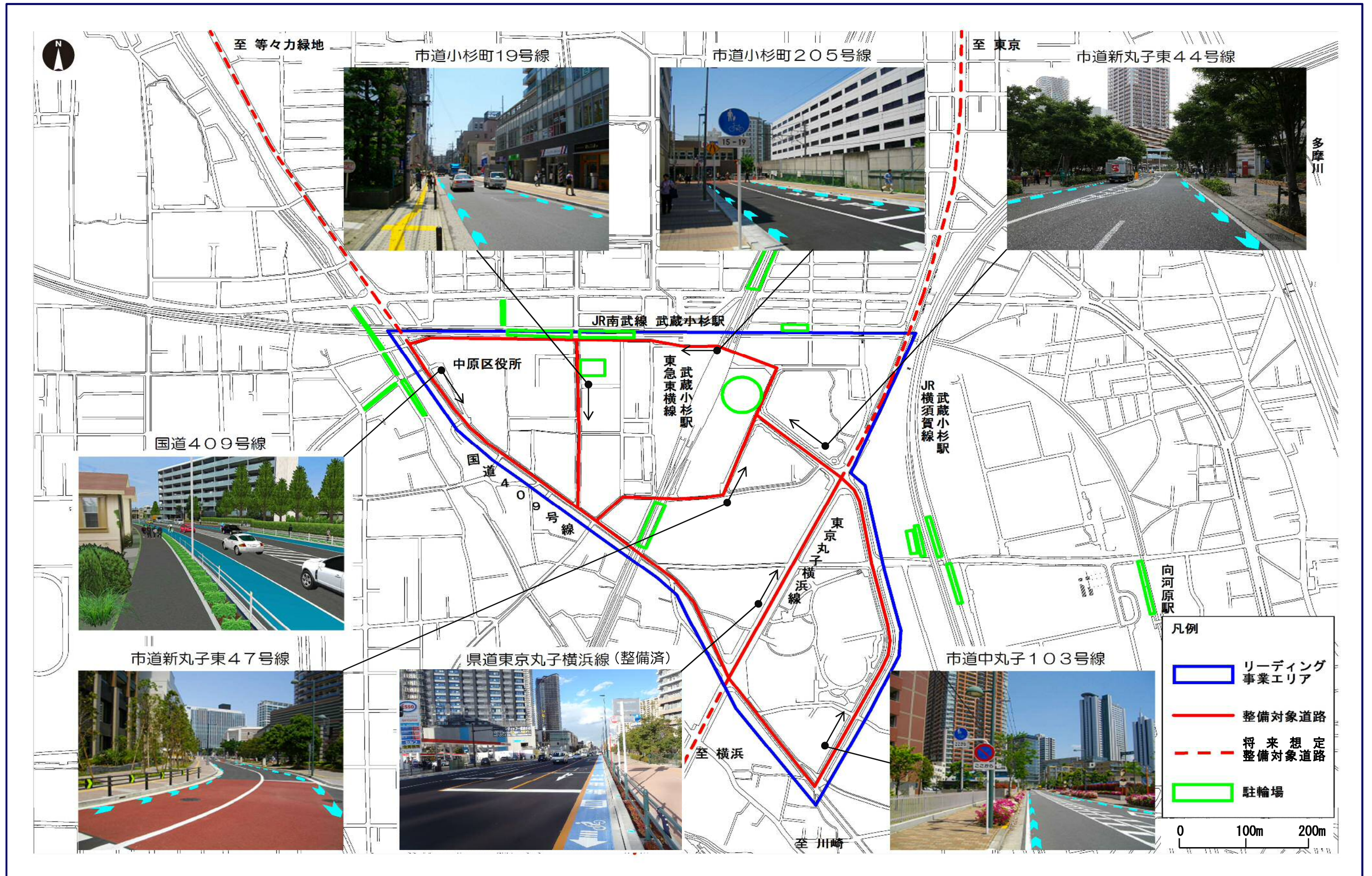


図7 中原区小杉駅周辺地区





(4) 整備形態の選定

第1段階及びリーディング事業エリアにおける整備形態は、表2の①～④を基本として選定します。また、具体的な整備形態例を表3に示します。

表2 各整備形態の考え方

① 自転車専用通行帯（自転車レーン）の設置
● 自転車専用通行帯の幅員は1.0 m以上を基本とするが、当該路線の設計速度や交通量、大型車混入率等の利用状況を考慮して判断する。 なお、幅員が1.0 m以上1.5 m未満となる場合は、側溝（街渠）の部分を除く舗装部分の幅員を1.0 m以上確保するものとする。 ● 自転車専用通行帯を設置する場合、「普通自転車歩道通行可」の規制は解除することを基本とするが、当該路線の自転車の利用状況などを勘案し、交通管理者と協議して判断する。
② 車道混在型（自転車ナビマーク＋矢羽根）による自転車通行位置の明示
● 自転車専用通行帯の設置が困難な路線において選定するものとするが、当該路線の交通量や大型車混入率等の利用状況、車線幅員などを考慮して判断する。 ● 自転車ナビマークと矢羽根は連続的に設置することとし、自転車ナビマークは整備範囲の起点や交差点部などに適切に配置する。
③ 交差点部におけるナビライン（矢羽根）の設置
● 交差する両路線（全方向）に設置することを基本とするが、幅員が狭小であるなどナビラインの設置が不適切な路線と交差している場合には主道路にのみ設置する。 ● 交差点部の前後については、当該路線の状況に応じて適切に整備範囲を決めるものとする。 ● ナビラインを設置する場合は自転車横断帯を削除する。なお、主道路にのみナビラインを設置する場合、交差路線の自転車横断帯と主道路のナビラインが混在することは可能とする。
④ 注意喚起などによる安全対策
● 当該箇所の状況に応じて、以下に示す様々な整備メニューにより注意喚起などの安全対策を実施する。 ・ 路面へのタイル・シールの貼付、サインの表示 ・ 電柱類へのサインの設置 ・ 交差点部のカラー化 ・ 交差点部へのT字・十字表示、交差点鉾の設置 ・ ポストコーンの設置 ・ 電柱類の移設・撤去 ・ 乗り上げブロックの撤去 など

表3 整備形態例

整備形態	模式図	整備イメージ
① 自転車専用通行帯 (自転車レーン)		
② 車道混在型		
③ 交差点部における ナビライン		
④ 注意喚起など による安全対策	路面へのタイルの貼付 路面へのシールの貼付 電柱類へのサインの設置 交差点部のカラー化 交差点部への十字表示・交差点標の設置 ポストコーンの設置 電柱類の移設 乗り上げブロックの撤去	



(5) 路面表示の設定

自転車通行環境整備における法定外の「路面表示」は、現在、全国的に統一された規格等がないことから、当面の間、本市での整備において表示する主なものについては、原則として、次のとおりとすることとします。

なお、整備箇所の状況を考慮し、交通管理者と協議の上、これら以外で表示することができるものとします。

また、路面表示の配置例を図16に示します。

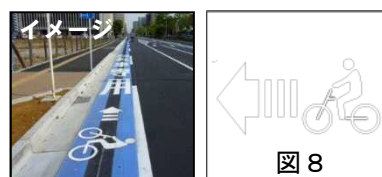


図 9

●車道部

ア 自転車ナビマーク（自転車専用通行帯、車道混在）

- 「ガイドライン」に掲載されている矢印と自転車マークを表示する。

図 8 参照

イ 通行帯内のカラー化（自転車専用通行帯）

- 外側線を消去し、幅 300 の 2 本の青線を引く。
（以下、「青」を使用する場合は、JIS の安全色規格に基づく青(2.5PB3.5/10)を標準とする）
- 車道との境には実線で白線を引く。

図 9 参照

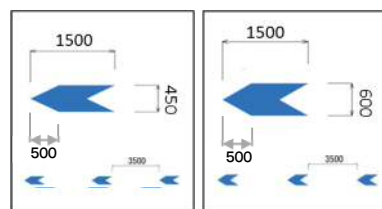


図 10

ウ 矢羽根（車道混在・単路部）

- 車線幅員 3.1m 未満 の場合は 450×1500 、
車線幅員 3.1m 以上 の場合は 600×1500
の矢羽根を 3500 の離隔を取り「青」で表示する。

図 10 参照

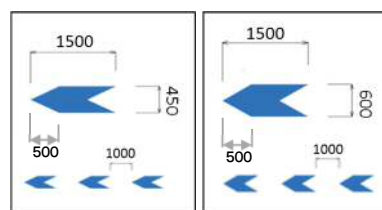


図 11

エ 矢羽根（交差点部・ナビライン）

- 交差点前後の自転車専用通行帯または矢羽根の規格に合わせ、（自転車専用通行帯の幅） $\times 1500$ 、
（450 又は 600） $\times 1500$ の矢羽根を 1000 の離隔を取り「青」で表示する。

図 11 参照

オ 細街路との交差部の矢羽根（自転車専用通行帯、車道混在）

- 前後が自転車専用通行帯の場合は、（自転車専用通行帯の幅） $\times 750$ の矢羽根を 500 の離隔を取り「青」で表示する。
- 前後が車道混在の場合は、（450 又は 600） $\times 750$ の矢羽根を 500 の離隔を取り「青」で表示する。

図 13 参照

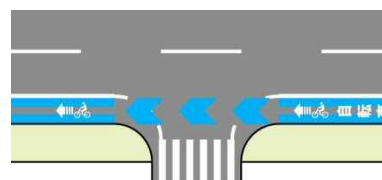


図 12

●歩道部

ア 普通自転車歩道通行可の歩道部（自転車歩行者道）

- 歩道の整備形態別に、種類の異なるタイルまたはシールで表示する。

図 14 参照

イ 普通自転車歩道通行不可の歩道部

- 歩道の整備形態別に、種類の異なるタイルまたはシールで表示する。

図 15 参照

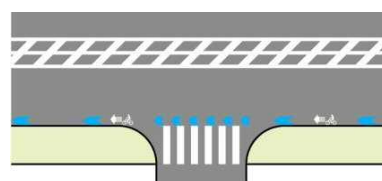


図 13

景観に配慮した歩道部に表示	歩行者と自転車の通行位置が色等で区分されていない場合 600 歩行者の通行位置の表示 600 自転車の通行位置の表示 600 自転車の通行位置・方法の表示 ※JIS の安全色規格に基づく黄赤(2.5YR6/14)を標準とする 600 自転車に対する 注意表示 600 横断歩道や交差道路手前での 注意表示 600 バスの停留所手前での 注意表示
	黒舗装などの一般的な歩道部に表示 ※JIS の安全色規格に基づく 黄(2.5Y8/14)を標準とする 600 自転車の走行ルールに関する 注意表示 ※JIS の安全色規格に基づく 赤(7.5R4/15)を標準とする 900 横断歩道や交差道路手前での 注意表示 600 自転車の通行位置・方法の表示

図 1 4

景観に配慮した歩道部に表示 600 自転車走行禁止の歩道における注意表示	黒舗装などの一般的な歩道部に表示 ※JIS の安全色規格に基づく 青(2.5PB3.5/10)を標準とする 900 自転車走行禁止の歩道における注意表示 600
--	---

図 1 5



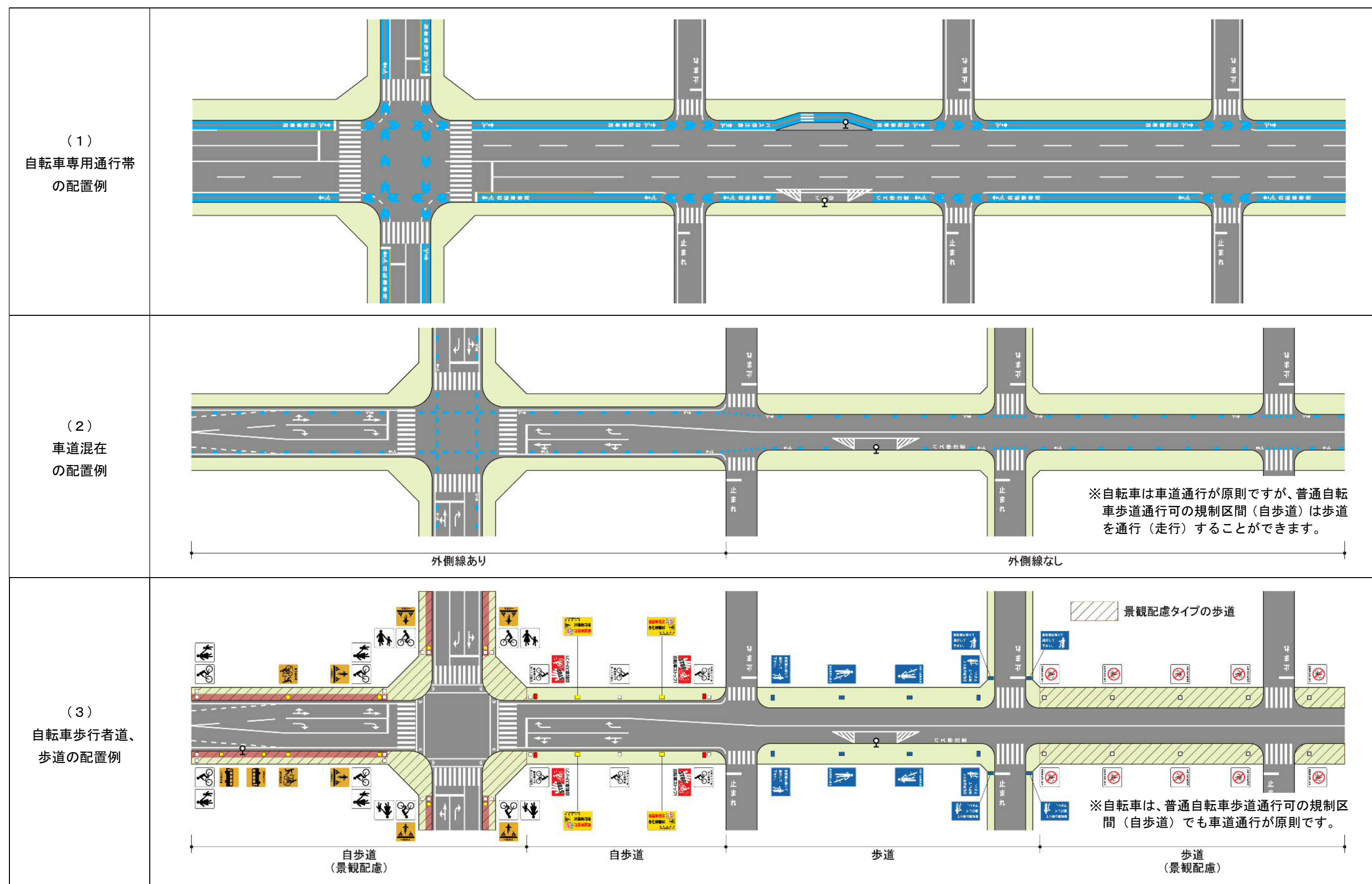


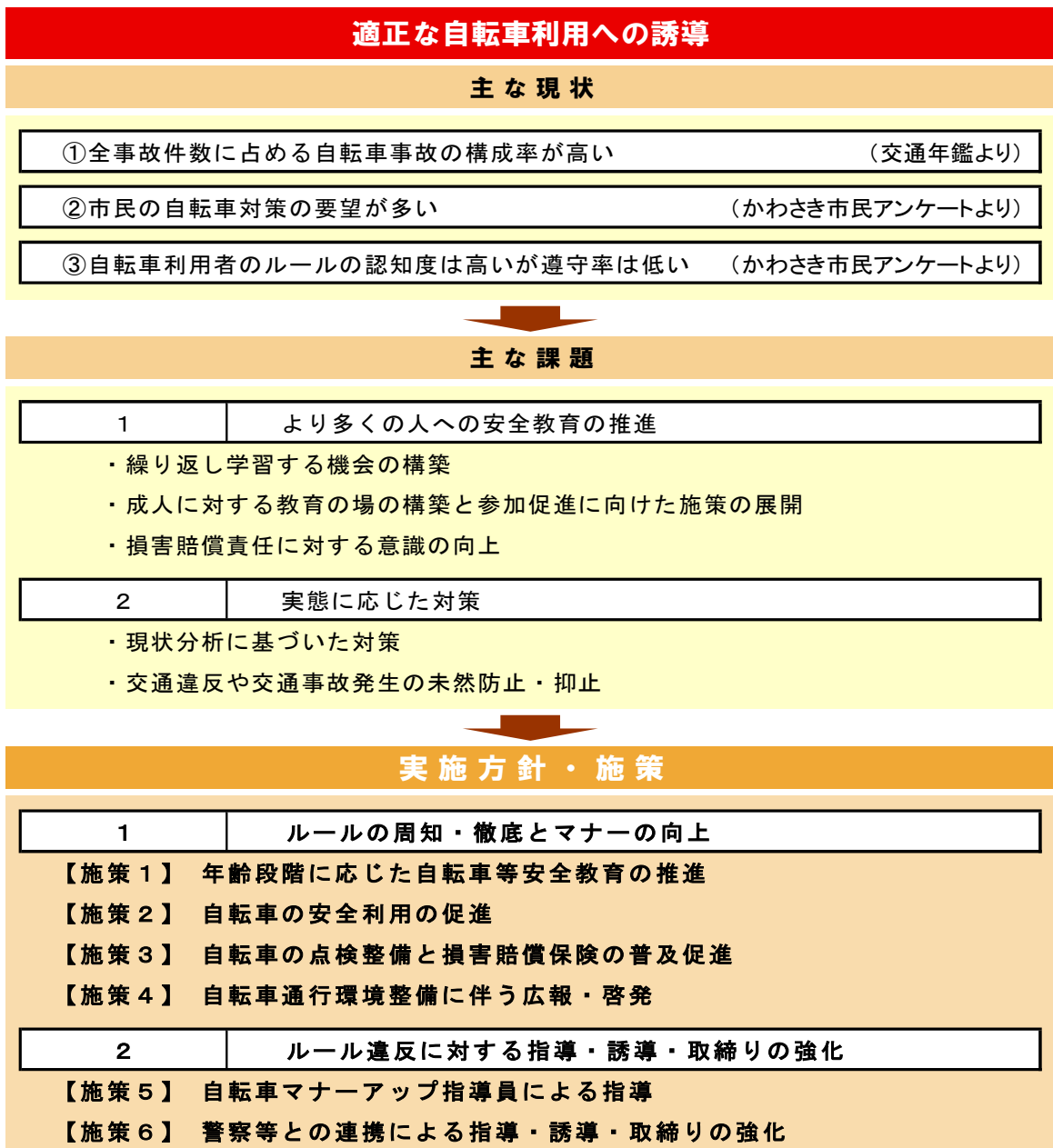
図16 路面表示の配置例

4 ソフト対策の実施計画

(1) 実施施策の選定

本市は、平坦地が多いなど自転車の利用に適した地形であり、代表交通手段としての自転車分担率などからも、自転車利用者が多い実態がうかがえるとともに、全事故に対する自転車関連事故の割合は、常に県平均を上回っているなど高い状況が続いています。自転車が安全で適正に利用されるためには、まず自転車を利用する人自身が、自転車は車両であるとの認識の下、交通ルールを遵守し、交通マナーを実践することが不可欠です。

そこで、自転車関連事故を防止し、道路を利用する誰もが安心して通行できる快適な利用環境の実現を目指すため、「川崎市の自転車通行環境整備に関する考え方」に示した主な現状から課題を抽出し、6つの実施施策を選定しました。





(2) 実施方針・施策

実施方針1 ルールの周知・徹底とマナーの向上

自転車は、幼児から高齢者までの幅広い年齢層の市民が多様な用途で利用する身近な交通手段です。自転車関連事故の更なる減少や自転車等の安全かつ適正な利用を促進するためには、より多くの市民に対する自転車安全教育や交通ルール・マナーの周知啓発活動などを継続的かつ広範囲に実施していく必要があります。

そのため、市・市民・地域団体・事業者・関係機関が連携して幅広い年齢段階に応じた自転車等の交通安全教育を推進し、交通ルールの遵守やマナーの向上などに関する知識の習得と交通安全思想の普及を図っていきます。

施策1 年齢段階に応じた自転車等安全教育の推進

●幼児に対する交通安全教育

幼稚園や保育園などと連携し、視聴覚教材等を活用した分かりやすい指導により、幼児期における交通ルール・マナーの習得を推進します。また、保護者の参加も呼び掛けることなどにより、成人に対する交通安全教育の機会として活用するとともに、保護者自らが子どものお手本となるよう、自転車乗車時のヘルメット着用など、保護者として果たすべき義務等も踏まえた交通ルール・マナーの習得を目指します。

<例>

- ・幼稚園での幼児と保護者向けの交通安全教室の実施
- ・パネルシアターや幼児向け交通安全DVDの上映



幼児向けの交通安全教室

●小学生に対する交通安全教育

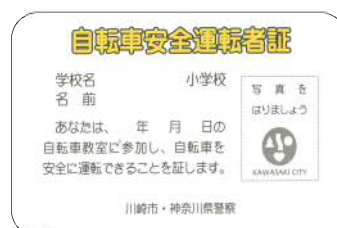
学校・教育委員会やPTAなどと連携し、自転車利用者として必要な知識や技能を習得させるとともに、自転車の安全な乗り方やヘルメット着用などの交通ルールの意味や必要性を理解させるなど、道路の安全な通行などを目指した教育を行います。

<例>

- ・小学校での安全な自転車乗り方教室の実施
- ・ホームルーム等の短時間を活用した「チリリン・タイム」(クイズ形式)による指導
- ・高校生による交通安全誘導等の教育



小学校での安全な自転車乗り方教室



小学校での安全な自転車乗り方教室で配布している「自転車安全運転者証」と小冊子「楽しい自転車」

●中学生・高校生に対する交通安全教育

学校・教育委員会やPTAなどと連携し、交通ルール・マナー遵守の重要性を理解させるとともに、事故の責任の重さなど、加害者にも被害者にもなる可能性があることを認識させることにより、交通事故防止についての理解を深めるための教育を行います。

また、自転車利用者としてだけでなく、様々な立場で道路を利用する者として必要な安全意識を醸成するため、スケアードストレイト方式等による参加・体験・実践型の交通安全教育を推進します。

＜例＞

- ・ホームルーム等の短時間を活用した「チリリン・タイム」（クイズ形式）による指導
- ・小学生の交通安全誘導に備えた交通安全学習
- ・交通安全教室の実施
- ・中高生へのスケアードストレイト方式による交通安全教育
- ・暴走族加入防止教室

※スケアードストレイト方式（恐怖の直視）： 自転車乗車時に交通ルール・マナー等を守らなかった場合に生じる危険などについて、スタントマンが自転車事故の状況を再現し、その恐怖を体験することにより、交通事故に繋がる危険行為等を未然に防止するとともに、交通ルール・マナー遵守の重要性を学習するもの。



スケアードストレイト方式の交通安全教室

●成人に対する交通安全教育

民間企業や地域団体などと連携し、自転車の運転に伴う社会的責任を自覚することによるマナーの向上を図るため、安全運転管理者による教育をはじめとする企業等で独自に行う交通安全教育を促進することで、より多くの交通安全教育の機会を創設するとともに、安全運転に必要なルールや技術の習得を目指します。

このため、企業等への教材や各種データの提供、DVDの貸出しなどを強化することにより、教育機会のサポート体制の充実を図っていきます。

さらに、ドライバーとして自転車の安全利用のために配慮すべき事項の教育も行います。

＜例＞

- ・市・区役所等来庁者に対する呼びかけ
- ・駐輪場等における自転車利用者に対する広報啓発活動
- ・イベント等を活用した交通安全教室、広報啓発活動
- ・企業等における自転車利用者に対する自転車安全利用講習等の実施
- ・教習所での「大人チリリン・スクール」や免許更新時講習を活用した啓発活動
- ・イベントを活用した自転車シミュレーターでの交通安全教育
- ・町内会・自治会を対象としたスケアードストレイト方式による交通安全教室



自転車シミュレーター

※チリリン・スクール：神奈川県内で行われている自転車交通安全講習（警察主催）のことで、自転車のルールやマナー、自転車利用者としての責任や賠償などについての説明のほか、自転車の点検要領や模擬コースの走行などの実技も行う。また、受講者には、講習受講済証「チリカ」が交付され、チリリン・スクール協賛自転車店で提示すると、TSマーク貼付に必要な自転車安全整備士の点検が無料となる。



●高齢者に対する交通安全教育

町内会・自治会や老人会、関係機関などと連携し、交通安全意識の高揚と安全行動の習得のため、地域の会合や高齢者の集いなどの機会を捉えた交通安全教育を推進します。

併せて、交通事故回避のために必要な自己の身体機能の適正な把握を促します。

＜例＞

- ・高齢者への安全な歩行や正しい自転車の乗り方指導
- ・DVD等の視聴覚教材による危険回避の指導
- ・トラビックによる交通安全



トラビックによる交通安全

※トラビック：Traffic Safety(交通安全)とAerobic(エアロビック)を掛け合わせた造語で、神奈川県警察と神奈川県エアロビック連盟が共同開発した『高齢歩行者向け 交通事故防止のためのエアロビック』のこと。

施策２ 自転車の安全利用の促進

●「見える・見せる」活動等の推進

地域団体や関係機関などとの連携により、「見える・見せる」活動としての各種交通安全キャンペーン等において、自転車の交通事故防止に向けた交通ルールの周知と安全指導を実施します。

また、テレビやラジオ、新聞、インターネットなどの広報媒体を活用し、交通事故等の実態を踏まえた広報や日常生活に密着した内容の広報などによる効果的な方法で、実効性の高い広報を推進します。

さらに、市民総ぐるみの運動として「ひとこえ」を掛け合うことに取り組み、家庭から学校、職場、地域への展開を促すように努めます。

＜例＞

- ・「ホッとひといき」、「もちろん事故ゼロ」、「セーフティロード対策」、「交通事故死ゼロを目指す日」などのキャンペーンでの啓発活動
- ・通勤・通学の自転車利用者へのマナーアップの呼びかけ
- ・市役所や区役所来庁者へのモニター画面による広報
- ・FM放送や商店街における交通ルール遵守のスポット放送
- ・ドライバーに対する電柱幕による注意喚起
- ・安全・安心イベント
- ・駐輪場や学校への小冊子の配布



交通安全キャンペーン



小冊子

「自転車もハンドル握ればドライバー」

●交通安全に関わる自学自習環境づくりのための創意工夫

時間や日程の都合がつかないなどの理由で交通安全教室に参加できない市民に対し、自学自習の環境づくりのため、市全体としての横断的な連携、民間企業や地域交通安全活動推進委員等の活用などを試み、様々な機会を捉えた情報発信など、新たな施策を実施していくことにより、多くの市民の意識高揚を図ります。

＜例＞

- ・人が集まる機会（PTA集会・老人会等）への教育教材（DVD）の貸出
- ・安全運転（無事故・無違反）にチャレンジするコンクール
「セーフティ・チャレンジ・かながわ」への参加の呼びかけ
- ・地域交通安全活動推進委員等による各地域単位の教育機会の創出
- ・市ホームページ等を活用した情報提供

※地域交通安全活動推進委員（通称：推進委員）：推進委員は、地域における交通の安全と円滑のために、各種交通安全活動のリーダーとして活躍しているなど、地域における交通の状況についての知識や社会的信望を有する者のうち、神奈川県公安委員会が推進委員として委嘱した方のことで、各警察署の管轄区域内において、警察をはじめとした関係機関・団体と連携して交通安全に関する活動を行っている。



推進委員の活動



施策3 自転車の点検整備と損害賠償保険の普及促進

●自転車点検整備の普及促進

適正に点検整備された自転車を使用することは、自転車の安全利用のために重要であることから、自転車商組合や自転車安全整備店などとの連携により、日常的な点検整備や自転車店での定期的な点検整備の普及を促進します。

＜例＞

- ・イベントや交通安全キャンペーン時における街頭での自転車点検指導
- ・自転車販売店等での自転車点検整備促進のための広報啓発
- ・街頭での通行中の自転車等に対する灯火やブレーキなどの自転車点検の実施

●自転車損害賠償保険への加入促進

自転車利用者が加害者となり、多額の損害賠償を求められるなど、自転車関連事故が社会問題化していることから、各種保険制度に関する広報啓発を強化することにより、万が一の事故に対する備えとして有効な自転車保険の普及及び加入促進を図ります。

＜例＞

- ・自転車安全整備店でのTSマーク付帯保険の広報
- ・一般社団法人日本損害保険協会等との連携による自転車保険の周知及び普及活動



TSマーク

※TSマーク付帯保険：自転車安全整備士による点検、整備を受けた安全な普通自転車であることを示すTSマークに付帯した保険。保険の有効期限は、TSマークに記載されている点検日から1年。

自転車事故の賠償に関わる保険の種類と対象例

種類	対象	事故の相手		自分	取扱い
		生命・身体	財産	生命・身体	
個人賠償責任保険		○	○	×	損害保険各社
傷害保険		×	×	○	
TSマーク付帯保険		○	×	○	自転車安全整備店

施策 4 自転車通行環境整備に伴う広報・啓発

●整備箇所の適正利用に向けた広報と啓発

新たに自転車通行環境整備を行った箇所のルールを周知して安全な利用を促進するため、地域団体や関係機関などと連携し、自転車をはじめとする道路の利用者に対して整備箇所の通行ルールなどの広報・啓発等を実施します。

また、市ホームページなど様々な情報媒体を活用し、より多くの方にタイムリーな広報・啓発を行います。

＜例＞

- ・市ホームページや広報誌、チラシ、看板などによる通行方法の周知
- ・整備箇所での街頭活動



自転車道と押し歩きエリアの自転車通行ルール周知のためのHPとチラシ例



実施方針２ ルール違反に対する指導・誘導・取締りの強化

交通ルール・マナー遵守の実践を促すためには、交通安全教育等によるルールの周知などを推進するとともに、ルールを守らない違反者に対して直接的に呼びかける指導・誘導・取締りを強化することが重要です。さらに、「かわさき市民アンケート」においても、自転車の交通ルール周知のために必要だと思う活動として、「街頭での指導等」が挙げられています。

そのため、今後、さらに市と警察等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・取締り活動等を実施していくことで、自転車の悪質・危険な行為や自転車関連事故の防止・抑止を図るとともに、適正な自転車利用への誘導を推進していきます。

施策５ 自転車マナーアップ指導員による指導

●ルール違反に対する指導

制服を着用した「自転車マナーアップ指導員」が市内の自転車交通事故多発地域を中心に巡回し、交通ルールを守らない自転車利用者に対して直接指導することで是正を促し、マナーの向上を図ります。



マナーアップ指導員の活動状況

違反別マナーアップカード交付内訳
ワースト３(平成 25 年度)

WORST	交付内容	全体の割合
1	イヤホン使用	58%
2	自転車の通行が禁止されている歩道の走行	10%
3	信号無視	8%

施策6 警察等との連携による指導・誘導・取締りの強化**●自転車に関する情報の共有**

市と警察等が実態を的確に把握し、共通認識をもって課題解決などに取り組むため、自転車関連事故の発生状況や市民からの要望などの情報を共有し、協働体制の強化を図ります。

●重点的な指導・誘導・取締りの強化

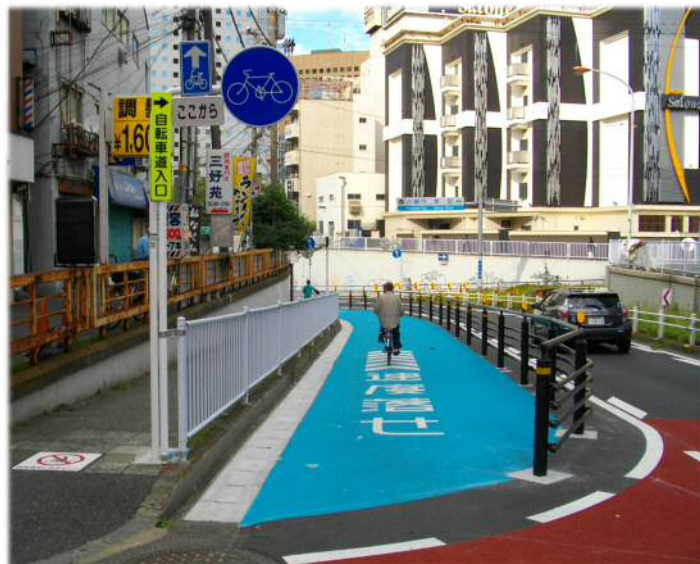
自転車の利用状況や事故・苦情の多発箇所などの現状分析に基づき、実態に即した重点的かつ効果的な指導・誘導・取締りを推進します。

●悪質・危険な行為の是正を促す指導・取締り

イヤホンや携帯電話を利用しながらの「ながら運転」、自転車通行可の歩道以外の「歩道通行」、「逆走」、「信号無視」など、ルール違反者に対する指導を強化するとともに、悪質・危険な行為に対しては厳しく是正を促していきます。

●自転車の適正利用に資する交通規制

自転車の安全利用上、有効・必要であると認められる交通規制について、実施等を検討します。



一方通行の交通規制を実施している自転車道

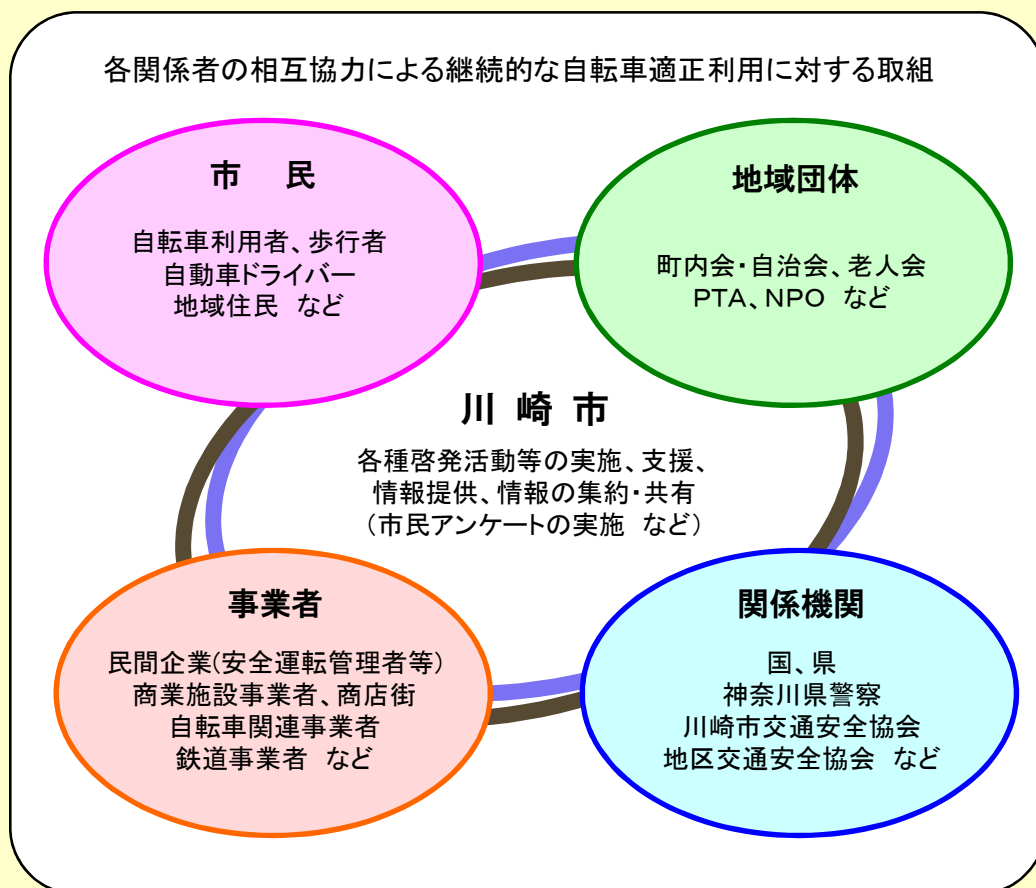


(3) 実施体制

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、市民一人ひとりがそれぞれの立場で課題解消に向けた取組に関わり、市、関係機関、市民、地域団体及び事業者が横断的に一体となったパートナーシップにより、継続的に実行していくことができる体制づくりを目指します。

『 各関係者の参画と協働による計画の推進 』

各関係者の相互協力による継続的な自転車適正利用に対する取組



ソフト対策の基本方針

適正な自転車利用への誘導



KAWASAKI CITY

川崎市

「川崎市自転車通行環境整備実施計画」

＜お問い合わせ＞

川崎市川崎区宮本町 1 番地

◇ 川崎市建設緑政局計画部企画課

TEL 044-200-2756 FAX 044-200-3973

◇ 川崎市市民・こども局市民生活部地域安全推進課

TEL 044-200-2719 FAX 044-200-3869