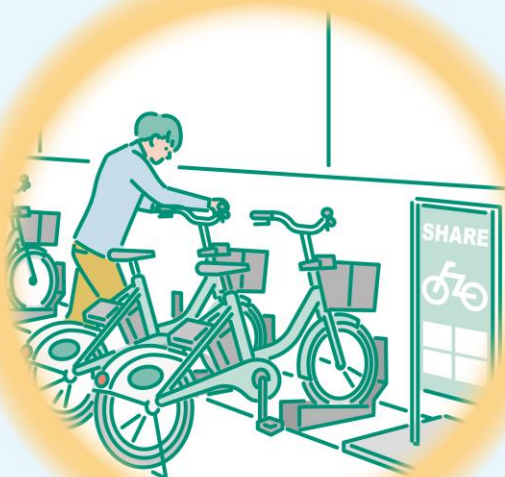


川崎市自転車活用推進計画



令和4年3月改定

はじめに



自転車は、環境にやさしく、便利で身近な乗り物として、通勤・通学、買物、サイクリング、レジャー等、日常生活から余暇活動まで、市民の皆様には様々な場面で利用されています。

本市では、「自転車活用推進法」の基本理念などを踏まえ、令和2（2020）年2月に「川崎市自転車活用推進計画」を策定し、自転車の通行環境整備、駐輪対策、自転車の活用、ルール・マナー啓発の4つの柱をもとに、自転車施策の総合的な取組を進めております。

これらにより、自転車関連事故の減少や放置自転車の削減など、一定の成果が表れております。

近年では、長距離での自転車利用の増加などによる多様化や、新型コロナウイルス感染症の影響により、移動における接触機会を低減する手段の一つとして、自転車の利用機会が拡大しています。

こうした社会環境の変化とともに、地域特性や利用ニーズ等を踏まえた新たな課題への対応を図るため、この度、「川崎市自転車活用推進計画」を改定いたしました。

主な改定点として、中長期的な視点も踏まえた計画的かつ着実な取組に加え、自転車利用の多い駅周辺等における一層の通行環境整備、利用ニーズを踏まえた駐輪場整備、将来の駐輪需要を踏まえた駐輪場及び保管所の再編など総合的な駐輪対策、シェアサイクルの本格運用などによる地域の魅力発見と活力の向上に向けた自転車の活用、自転車の安全利用や放置自転車防止の啓発活動の充実などを重点的な取組として位置付け、関連施策とも連携し、安全・安心で魅力と活力のある自転車を活用したまちづくりを推進してまいります。

結びに、計画の改定にあたりまして、市民・有識者の皆様から貴重な御意見をいただき、心より感謝を申し上げますとともに、今後とも本市の一層の自転車施策の推進に御協力を賜りますよう、お願い申し上げます。

令和4年3月

川崎市長 **福田 紀彦**

< 目 次 >

第1章 計画改定の趣旨	1
1 背景と目的	2
2 計画期間	3
3 本計画の位置付け	3
第2章 自転車利用の現状と課題	7
1 本市の概況	8
2 自転車の利用状況	9
3 自転車の需要推計	13
4 各政策における取組と課題	17
(1) 通行環境整備	17
(2) 駐輪対策	29
(3) 自転車の活用	43
(4) ルール・マナー啓発	57
5 第1期計画の取組の総括評価	74
6 課題のまとめ	76
第3章 計画改定の考え方	79
1 計画改定の基本的な考え方	80
2 政策・施策体系	82
第4章 各政策の展開	83
1 施策・事業の体系	84
2 事務事業の記載構成	85
3 政策・施策・事務事業	86
基本政策1 通行環境整備	86
基本政策2 駐輪対策	90
基本政策3 自転車の活用	97
基本政策4 ルール・マナー啓発	103
第5章 計画の推進	109
1 計画の指標	110
2 計画の進捗管理・評価について	111
参 考 1 自転車の需要推計（補足）	113
参 考 2 自転車ネットワークの構築に向けた取組について	125
参 考 3 川崎市シェアサイクル実証実験（補足）	153

第 1 章 計画改定の趣旨

1 背景と目的

- 国においては、平成 29（2017）年 5 月に「自転車の活用を総合的かつ計画的に推進すること」を目的に自転車活用推進法が施行され、「自転車活用の推進が、脱炭素化や健康増進、交通混雑緩和に寄与するものであること等」の基本理念を踏まえ、更に社会情勢の変化等を勘案し取組内容を強化するため、第 2 次自転車活用推進計画が令和 3（2021）年 5 月に策定されました。
- 本市においても、同法や川崎市総合計画第 2 期実施計画を踏まえて、令和 2（2020）年 4 月から 2 年間を計画期間とする川崎市自転車活用推進計画（以下、「本計画」という。）を策定（令和 2（2020）年 2 月）し、自転車の通行環境整備、駐輪対策、自転車の活用、ルール・マナー啓発の 4 つの基本政策をもとに、目標の達成に向けて施策事業を計画的に進め、放置自転車の削減など一定の成果が表れております。
- 近年、自転車利用は、自転車通勤をはじめとした長距離化に加え、電動アシスト付き自転車の普及等による丘陵部での利用増加など多様化しており、更にコロナ禍の社会変容による生活行動の変化から、利用機会が拡大しています。
- こうした自転車を取り巻く環境変化などを踏まえ、一層の自転車施策の充実を図るため、この度、本計画を改定いたしました。
- 引き続き、本市総合計画第 3 期実施計画と整合を図りながら、「安全・安心で魅力と活力のある自転車を活用したまちづくりの推進」に向けて自転車施策の総合的な取組を進めます。

【本計画の目的】

安全・安心で魅力と活力のある自転車を活用したまちづくりの推進

【4 つの基本政策及び目標】

通行環境整備

自転車・歩行者・自動車が道路を安全、安心、快適に利用できる環境の創出

駐輪対策

地域の特性や利用者のニーズに応じた、自転車を適切に停められる駐輪環境の構築

自転車の活用

身近な乗り物として自転車利用の促進と、地域の活力の向上

ルール・マナー啓発

ルール・マナーの啓発による交通事故防止

2 計画期間

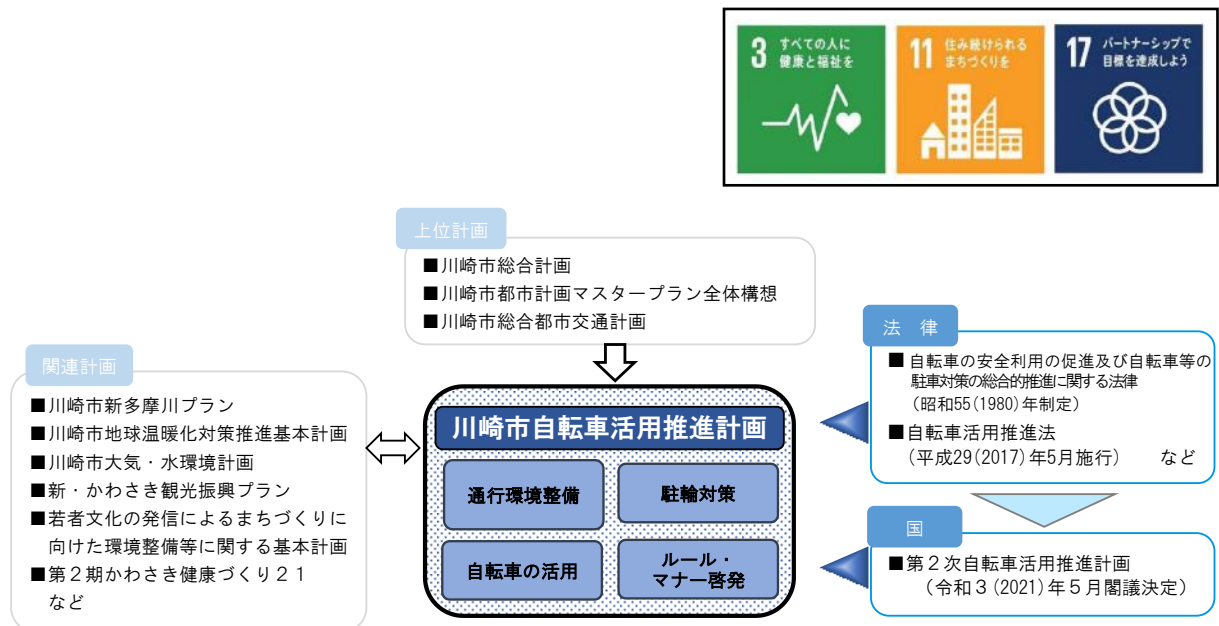
川崎市総合計画第3期実施計画との整合を図り、令和4（2022）年度から令和7（2025）年度までの4か年を本計画（第2期）の計画期間とします。

	平成30年度 (2018年度) ～ 令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)～
川崎市 総合計画	第2期実施計画	第3期実施計画				
川崎市自転車 活用推進計画	第1期	第2期				第3期
					総括 評価	総括 評価

3 本計画の位置付け

(1) 計画の位置付け

本計画は、自転車活用推進法に基づく国の「自転車活用推進計画」や「川崎市総合計画」などの上位計画等との整合を図るとともに、持続可能な開発目標（SDGs）の関連する視点（3. すべての人に健康と福祉を、11. 住み続けられるまちづくりを、17. パートナリーシップで目標を達成しよう）を踏まえ、自転車施策の総合的な取組を推進するものです。



(2) 国における取組の考え方

- 平成 29 (2017) 年 5 月に施行された自転車活用推進法では、「自転車の活用を総合的かつ計画的に推進すること」を目的として、国の責務として「自転車の活用推進に関する施策を総合的かつ計画的に策定、実施する」こと、地方公共団体の責務として「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」ことが定められました。
- 国においては、平成 30 (2018) 年 6 月に自転車活用推進計画を策定し、「自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成」など 4 つの目標を設定し、施策を定めています。
- また、コロナ禍における生活様式・交通行動の変容や、脱炭素社会の実現に向けた動きなど、社会情勢の変化等による新たな課題を踏まえ、当初計画の取組内容を更に強化した第 2 次自転車活用推進計画が令和 3 (2021) 年 5 月に策定されました。(p 5)

【国の自転車活用推進計画の目標】

- 目標 1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成
- 目標 2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現
- 目標 3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現
- 目標 4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

自転車活用推進法の概要

目的・基本理念 (1・2条) <目的> - 基本理念を定め、国の責務等を明らかにし、施策の基本となる事項を定めるとともに、自転車活用推進本部を設置することにより、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進すること <基本理念> - 自転車による交通が、二酸化炭素等の環境に深刻な影響を及ぼす物質及び騒音・振動を発生しないという特性並びに災害時において機動的であるという等の特性を有すること - 自動車への依存の程度を低減することが、国民の健康の増進及び交通の混雑の緩和による経済的社会的効果を及ぼすこと - 交通体系における自転車による交通の役割を拡大すること - 交通の安全の確保が図られること	基本方針 (8条) 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 等の施策を重点的に検討・実施する
国等の責務 (3・4条) - 国は、基本理念にのっとり、自転車の活用推進に関する施策を総合的かつ計画的に策定、実施する - 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 - 国・地方公共団体は、情報の提供等を通じて、基本理念に関する国民・住民の理解を深め、かつその協力を得るよう努める	自転車活用推進計画 (9～11条) - 政府は、基本方針に即し、目標及び講ずべき必要な法制上・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、市区町村は、区域の実情に応じた自転車活用推進計画を定めるよう努める
公共交通関係事業者の責務等 (5～7条) - 自転車と公共交通機関との連携の促進等に努め、国・地方公共団体が実施する自転車活用の推進に関する施策に協力するよう努める 国、地方公共団体、公共交通関係事業者、住民その他の関係者は、基本理念の実現に向けて相互に連携を図りながら協力するよう努める	自転車活用推進本部 (12・13条) 国土交通省に自転車活用推進本部を置き、本部長は国土交通大臣、本部長は関係閣僚をもって充てる(併せて国土交通省設置法の一部改正(附則5条)) その他 5月5日を「自転車の日」、5月を「自転車月間」とする(14条) - 自転車活用推進を担う行政機関の在り方について等の検討(附則2・3条) - 市区町村道に加え、国道及び都道府県道についても自転車専用道路等を設置するよう努める旨の自転車道の整備等に関する法律の一部改正(附則4条)

図 1-1 自転車活用推進法の概要

出典 国土交通省資料から作成

第2次自転車活用推進計画の概要



1. 総論 ※関係団体等の意見聴取、計画の骨子に関するWEBアンケート（総回答数4,997）、パブリックコメント（総意見数69）を通じて幅広く意見を求めた上で策定。

(1) 自転車活用推進計画の位置付け

自転車活用推進法に基づき策定する、我が国の自転車の活用の推進に関する基本計画

(2) 計画期間

長期的な展望を視野に入れつつ、**令和7（2025）年度まで**

(3) 自転車を巡る現状及び課題

第1次計画からの社会情勢の変化等



2. 自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策

3. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置

第1次計画からの主な強化措置



持続可能な社会の実現に向け、自転車の活用の推進を一層図る

4. 自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

○関係者の連携・協力 ○計画のフォローアップと見直し ○調査・研究、広報活動等 等

図 1-2 国の自転車活用推進計画（第2次：令和3（2021）～7（2025）年度）の概要について

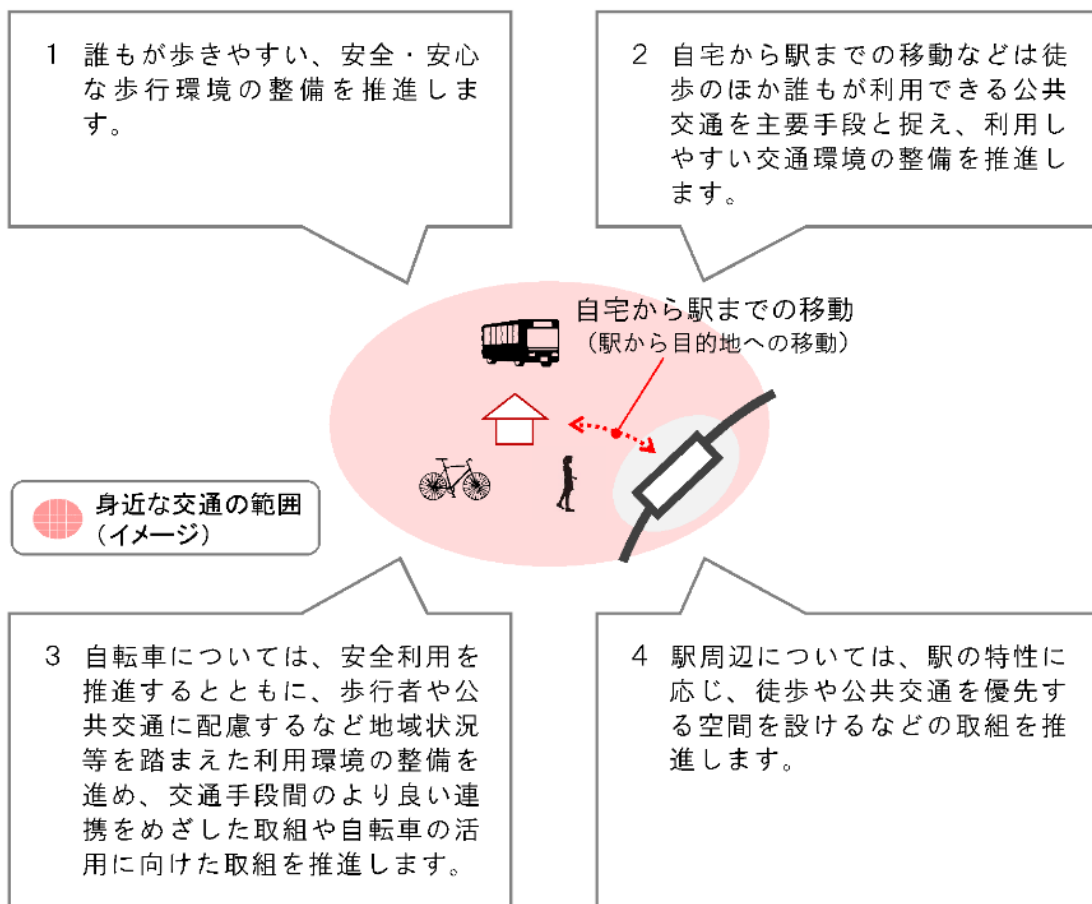
出典 国土交通省資料から作成

(3) 本市における取組の考え方

- 本市の総合的な自転車施策については、川崎市総合都市交通計画において、地域における交通政策に、「誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備」を目標に掲げ、政策の方向性である「安全、安心な移動環境の確保」の中に位置付けられています。
- 自転車に関する取組については、自転車活用推進法の基本理念や国の計画で示された課題及び目標などを踏まえ、本市の上位計画とも整合を図りながら、地域の実情を考慮した施策を本計画に定めるものです。

【川崎市総合都市交通計画（抜粋）】

- 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



第2章 自転車利用の現状と課題

1 本市の概況

- 本市は、神奈川県の中北部に位置し、多摩川を挟んで東京都と隣接しており、横浜市と東京都に挟まれた、細長い地形となっています。
- 北西部の一部丘陵地を除いて比較的平坦な地域となっており、徒歩や自転車で移動しやすい地形となっています。
- 地理的特徴、産業経済活動、交通網、地域の特性などから、市民の「生活行動圏」は、次の4つのエリアに大別することができます。

川崎駅・臨海部周辺エリア

本市の玄関口として中心市街地と臨海部の工業地域や多様な都市機能が集積した地域であり、川崎大師等の観光資源にもめぐまれています。

令和3（2021）年度には、羽田空港と殿町地区を結ぶ多摩川スカイブリッジへの自転車道が整備されるなど、アクセス性の向上が見込まれています。



北部エリア

計画的に形成された市街地と古くからの市街地が混在するとともに、大学や文化・芸術施設に加え、多摩川や生田緑地などの豊かな自然環境にめぐまれており、起伏の多い丘陵部となっています。

中部エリア

鉄道整備と併せて市街地形成が計画的に進展した地域で、溝の口駅周辺における商業施設等の都市機能の集積に加え、多摩川や等々力緑地などの豊かな自然にもめぐまれているとともに、居住者も多いエリアとなっています。

川崎・小杉駅周辺エリア

道路・鉄道ともに交通利便性が高く、多摩川や夢見ヶ崎公園等の豊かな自然環境にめぐまれ、居住地として人気があるとともに、多くの企業や大型商業施設の立地も進んでいます。

図 2-1 本市の地形や立地

2 自転車の利用状況

(1) これまでの自転車による移動の動向

ア 長期的な自転車による移動の推移（パーソントリップ調査）

(7) 市内から発生する自転車の移動

- 10年に一度調査が行われる東京都市圏パーソントリップ調査（以下、「パーソントリップ調査」という。）によると、平成20（2008）年、平成30（2018）年の市内を出発地とする自転車の総移動量は、28.5万トリップから25.7万トリップと、10年間で2.8万トリップ（10.1%）減少しています。
- その要因としては、インターネット通販、テレワーク等により外出活動自体が減少したことなどが挙げられます。（p114）
- また、地域別の自転車の移動は、平地部の多い南部で22.1%、中部で7.0%減少している一方、起伏の多い北部においては7.3%増加しています。
- 丘陵部における自転車による移動の増加については、近年、全国的に電動アシスト付き自転車の普及が拡大していることなどが要因と考えられます。（p116）

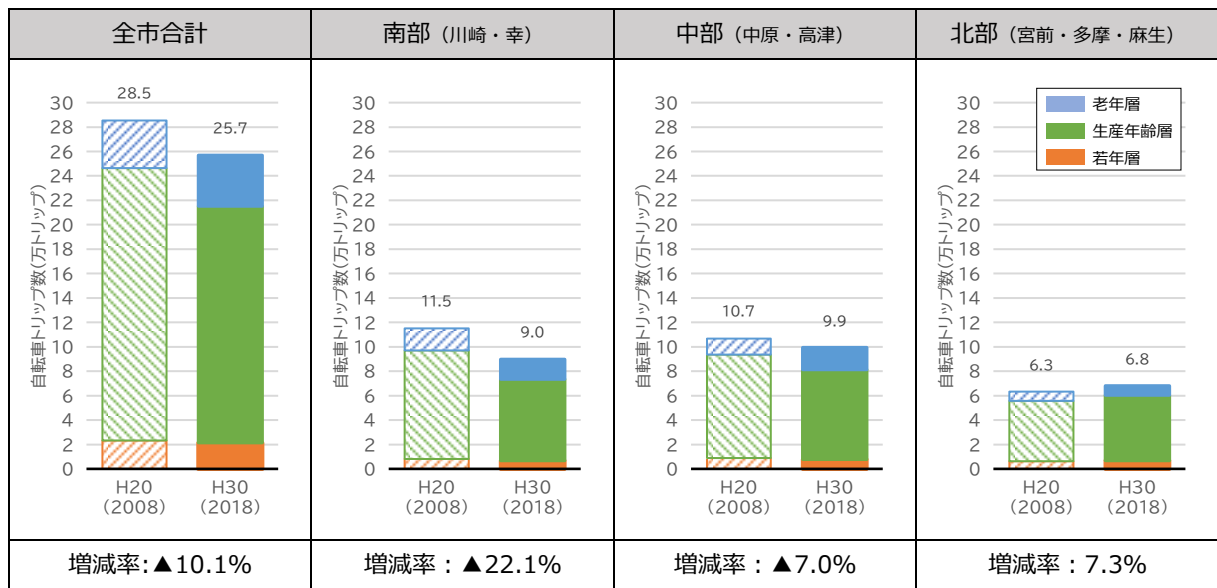


図 2-2 市内から発生する自転車トリップ数
出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査結果（平成30（2018）年）から作成

(イ) 自転車の利用目的

- 自転車の利用目的別分類を見ると、移動割合は、通勤通学が46%（代表交通手段^{※1}及び駅端末交通手段^{※1}の合計）、買い物等による商業施設や公共施設への日常利用が47%となっており、日常的に自転車が利用されています。
- 通勤通学では、職場や学校までの直接利用（代表交通手段）が駅までの利用（駅端末交通手段）より多くなっています。
- 私事^{※2}では、大半が日常利用として商業施設等の目的地まで直接利用されており、近年では観光や健康増進等にも自転車が利用されています。

※1 「代表交通手段」とは、複数の交通手段を使用した場合の主な交通手段のことをいい、「駅端末交通手段」とは、鉄道が代表交通手段となる場合の駅までの交通手段のことをいいます。

※2 「私事」とは、通勤・通学を除いた移動目的（日常利用や観光・健康増進等）のことをいいます。

【自転車の利用目的別分類】

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	代表交通手段	■ 自宅から職場や学校まで自転車のみを利用 長時間	通勤：約 61,000 (23%) 通学：約 16,000 (6%)
B		駅端末交通手段	■ 代表交通手段は鉄道（自転車は自宅⇄鉄道駅、鉄道駅⇄職場） 長時間	通勤：約 35,000 (13%) 自宅～駅 約 33,000 駅～職場 約 2,000 通学：約 10,000 (4%) 自宅～駅 約 10,000 駅～学校 約 —
C	私事	利用日常	■ 自宅から商業施設・公共施設など目的地まで自転車のみを利用 短時間	約 124,000 (47%)
D		代表交通手段	■ シェアサイクル等による商業施設や観光地などの周遊 短時間	約 5,000 (2%) (平成 20 (2008) 年は約 3,000 トリップ)
E		健康増進等	■ 健康増進や趣味などによる自転車利用 短時間	
F		駅端末交通手段	■ 代表交通手段は鉄道（自転車は自宅⇄鉄道駅） 長時間	約 13,000 (5%) 自宅～駅 約 8,000 駅～目的地 約 5,000

出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査結果（平成30(2018)年）から作成

- 自転車利用の年齢構成を見ると、代表交通手段では高齢人口や生産年齢人口などの割合が概ね人口の年齢構成と一致している一方、駅端末交通手段では約95%が生産年齢人口となっています。

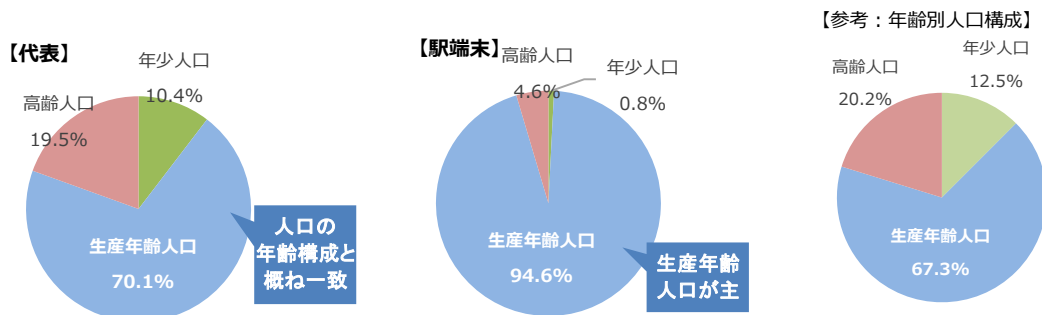


図 2-3 自転車利用の年齢構成（代表交通手段と駅端末交通手段）

出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30(2018)年）、川崎市統計書から作成

(ウ) 自転車を利用する距離

- 平成 20（2008）年と平成 30（2018）年の代表交通手段の距離帯別トリップ数を見ると、平成 30（2018）年の方が、通勤・通学及び私事目的とも長距離の移動が大幅に増えています。
- また、コロナ禍の社会変容による生活行動の変化から、今後も自転車の長距離利用のニーズが高まる傾向が続くものと考えられます。

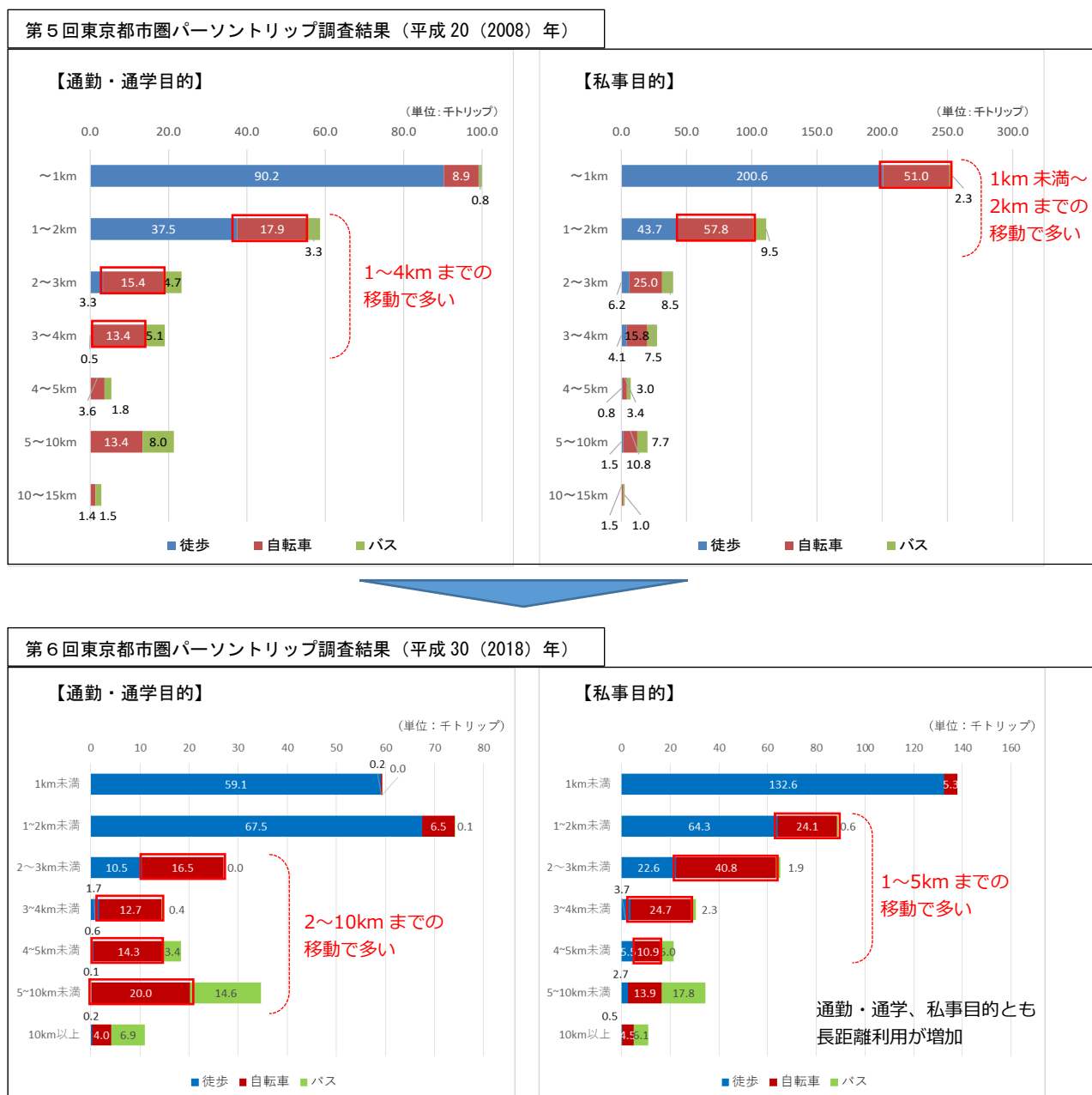


図 2-4 代表交通手段の距離帯別トリップ数（徒歩・電車・バス）

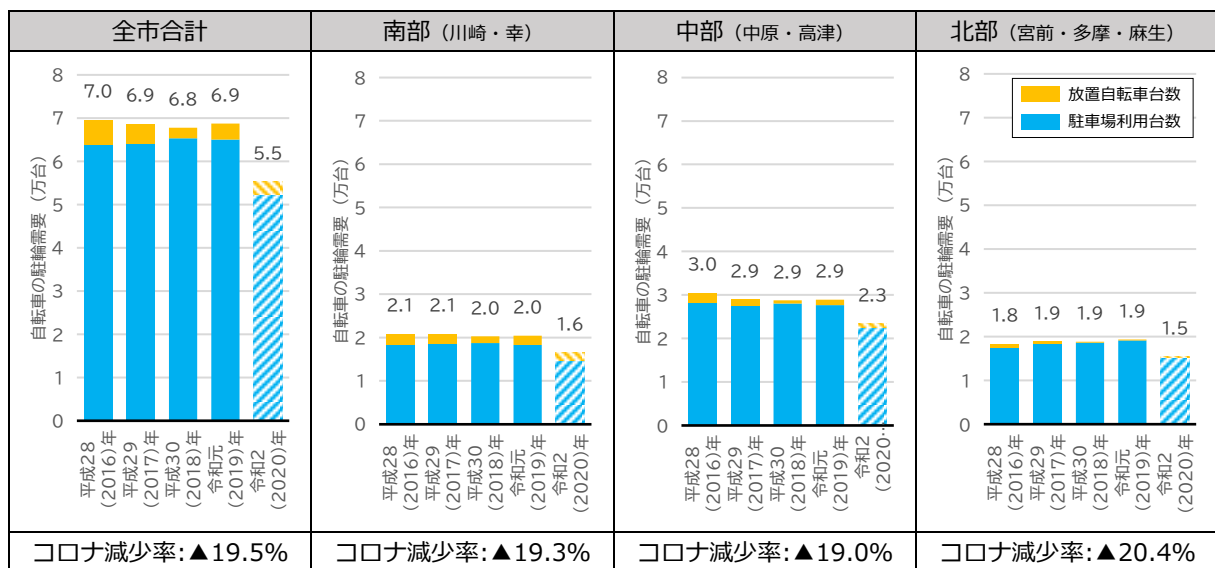
出典：東京都市圏パーソントリップ調査結果〔第 5 回（平成 20(2008)年）及び第 6 回（平成 30(2018)年）〕から作成
 ※徒歩の速度を 4km/h、自転車とバスの速度を 12km/h として、所要時間から移動距離を算出しています。

イ 短期的な自転車による移動の推移（駐輪場利用）

- パーソントリップ調査では、自転車による移動は長期的には減少傾向となっていますが、毎年実施している川崎市内鉄道駅周辺放置自転車等実態調査（以下、「実態調査」という。）では、近年（平成 28（2016）年以降）の駐輪需要※は、南部、中部は横ばいから微減、北部は微増、市全域では概ね横ばいとなっていることから、自転車利用の減少は下げ止まっているものと考えられます。

※「駐輪需要」とは、自転車等駐車場（市営、民営含む）の利用台数及び、放置自転車台数の合算値のことをいいます（原動機付自転車、自動二輪車含む）。

- ただし、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、令和 2（2020）年は、前年に比べて約 20%程度減少しました。



※「コロナ減少率」とは、令和元（2019）年→令和 2（2020）年（コロナ禍）での減少率のことをいいます。

図 2-5 駅周辺の自転車利用状況

ウ 新型コロナウイルス感染症拡大後の推移

- 駐輪需要は、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和 2（2020）年度は約 20%減少したものの、月別の市営駐輪場の利用状況（図 2-6）を見ると、生活行動の変化などにより、感染状況が落ち着いている時期にはコロナ禍前に近い状況まで利用率※が上昇しており、月によっては 90～98%まで上昇しています。

※「利用率」とは、平成 30（2018）年度の月別利用台数に対する利用台数の割合のことをいいます。

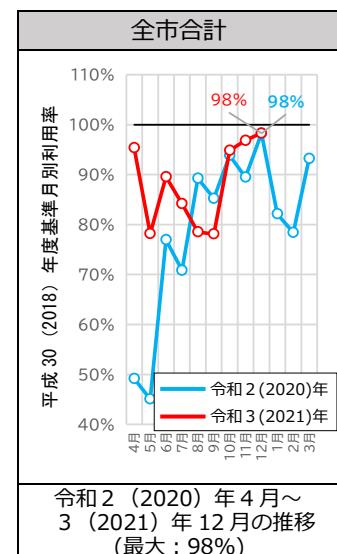


図 2-6 市営駐輪場の利用状況

（令和 2（2020）年 4 月～令和 3（2021）年 12 月）

3 自転車の需要推計

(1) 需要推計の考え方

ア 自転車需要

- 市内を出発地とする自転車による移動は、10年間で約10%減少していますが(p9)、直近5年の駐輪場の利用状況を見ると、横ばいに転じています(p12)。
- こうした中、令和2(2020)年度はコロナ禍の影響で市営駐輪場の利用は減少していますが、月によっては概ねコロナ禍前の水準まで上昇しています(p12)。
- 本市の将来人口推計によると、総人口は、令和12(2030)年頃の約160.5万人をピークにその後減少に転じ、生産年齢人口(15～64歳)は令和7(2025)年頃の約106.0万人をピークにその後減少に転じることが予想されています。
- 老年人口(65歳以上)は令和32(2050)年頃の約47.5万人(現在の約1.5倍)まで増加する一方、年少人口(0～14歳)は、令和2(2020)年の約19.0万人をピークに、その後は減少していくと予想されています。

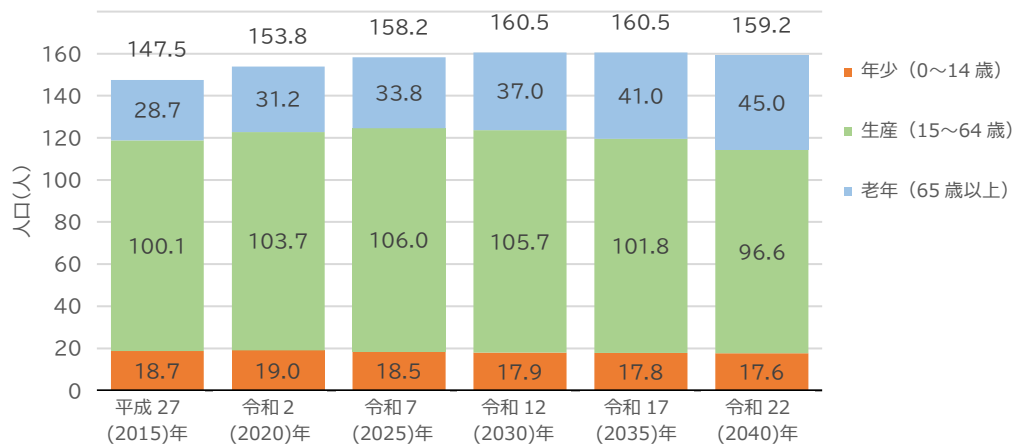
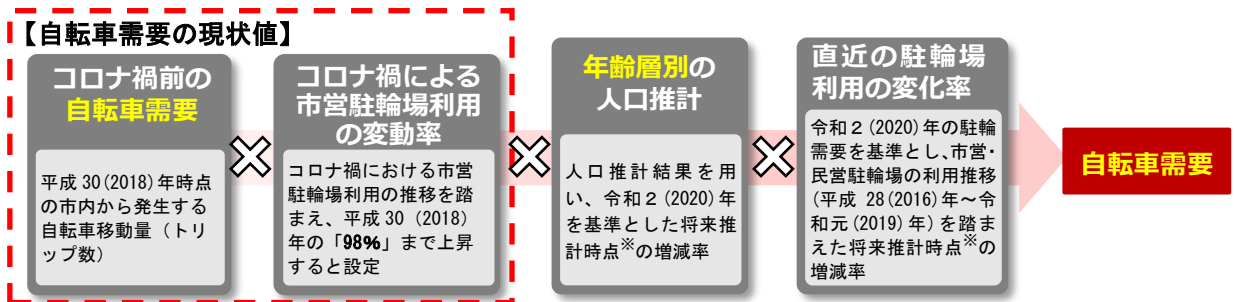


図 2-7 本市の将来人口の推移 (全市合計)

- これまでの自転車による移動の動向や本市の将来人口推計を踏まえ、パーソントリップ調査の平成30(2018)年の自転車移動量(トリップ数)をもとに、「コロナ禍による市営駐輪場利用の変動率」を考慮し「現状値」を算出し、その上で「年齢層別の人口推計」と「直近の駐輪場利用の変化率」を乗じて自転車需要(駐輪需要+目的地への直接利用を含む総計)を推計します。



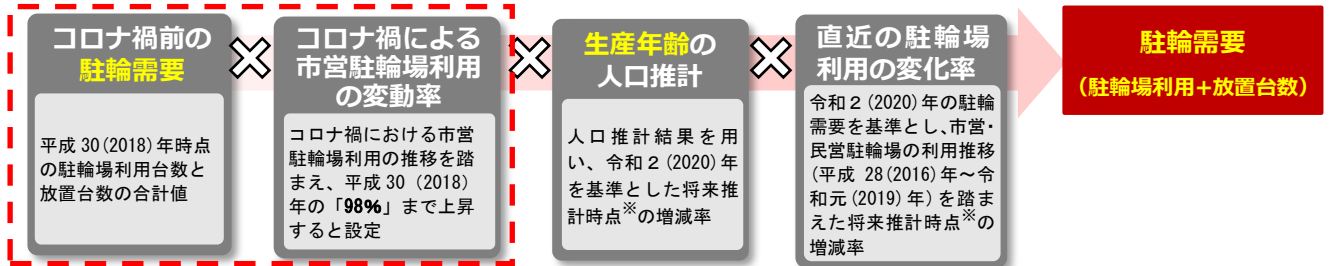
※将来推計時点は、令和7(2025)年、令和12(2030)年、令和17(2035)年、令和22(2040)年

図 2-8 自転車需要の推計の考え方

イ 駐輪需要（駐輪場利用及び放置自転車）

- パーソントリップ調査の結果による駅端末交通手段の年齢構成を見ると、生産年齢人口が約95%を占めています（p10）。
- 駐輪需要の大半は、駅への自転車利用であることから、推計では生産年齢人口の人口増減率により推計を行います。
- 放置自転車等については、これまでの減少率なども踏まえて、将来的な台数を推計します。
- 以上を踏まえ、平成30（2018）年の地域別の駐輪場利用と放置自転車等台数の合計値をもとに、「コロナ禍による市営駐輪場利用の変動率」を考慮し「現状値」を算出し、その上で「生産年齢の人口推計」と「直近の駐輪場利用の変化率」を乗じて駐輪需要（駐輪場利用＋放置自転車等の総計）を推計します。

【駐輪需要の現状値】



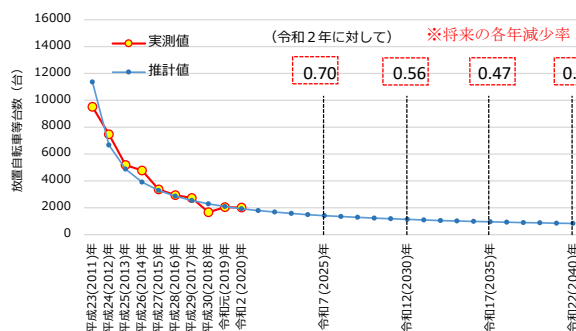
※将来推計時点は、令和7（2025）年、令和12（2030）年、令和17（2035）年、令和22（2040）年

図 2-9 駅周辺の駐輪需要の推計の考え方

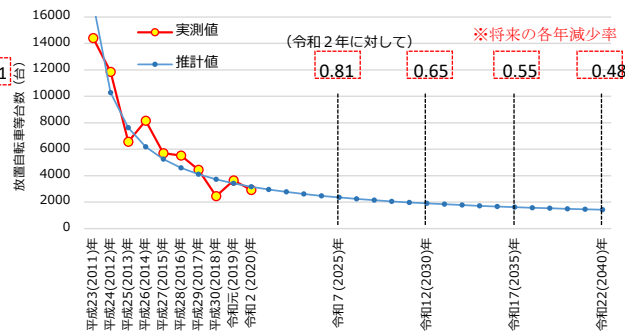
■ 放置自転車台数の将来推計

- ・ 放置自転車台数については、継続的な放置防止活動により長期的には大幅に減少。
- ・ 短期的にも減少率は落ち着いてきていますが、引き続き減少が継続。
- ・ これらの傾向を踏まえて、将来的な放置自転車等台数を推計。

【9 時台】



【16 時台】



(2) 需要推計結果

ア 自転車需要

- 自転車需要は、令和 12（2030）年頃の 260,236 台をピークに、その後減少に転じると予想しています。
- 老年人口（65 歳以上）の自転車利用は、令和 22（2040）年頃には 56,495 台と令和 2（2020）年の約 1.4 倍となり、今後も増加傾向が続くものと予想しています。
- 生産年齢人口（15～64 歳）の自転車利用は、令和 7（2025）年頃に 194,724 台をピークに、その後減少に転じると予想しています。
- 年少人口（0～14 歳）の自転車利用は、既に平成 30（2018）年頃に 21,452 台とピークとなっており、今後も減少が続くものと予想しています。

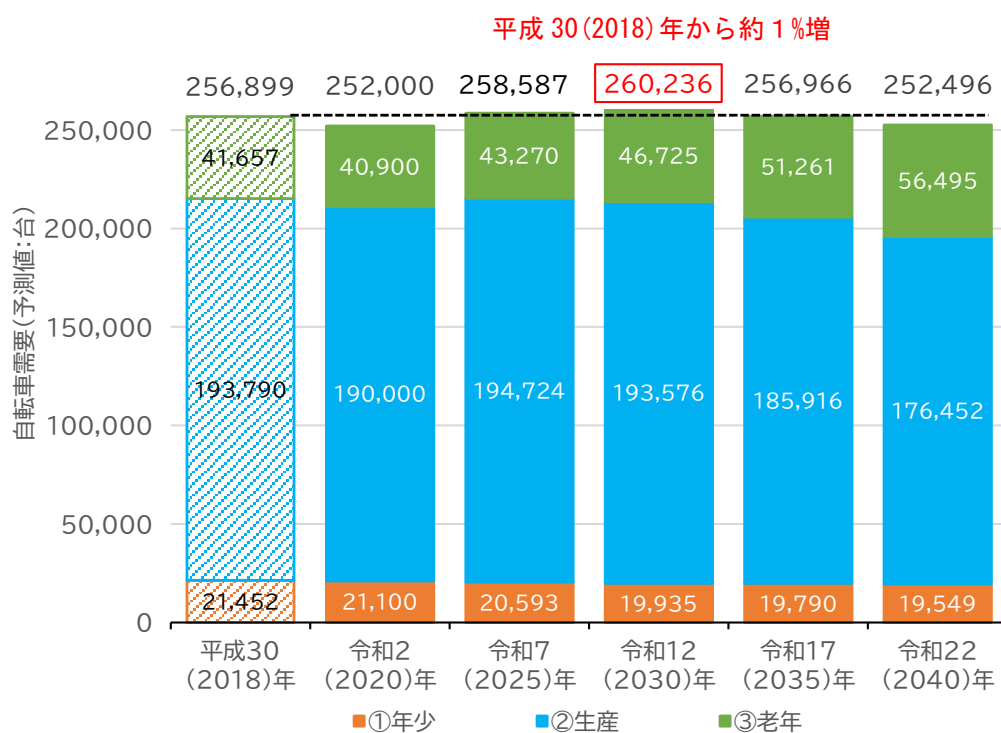


図 2-10 自転車需要の推計結果

イ 駐輪需要

- 駐輪需要は、令和 7（2025）年頃の 68,068 台をピークに、その後減少に転じると予想しています。
- 南部（川崎区・幸区）は、令和 12（2030）年頃の 19,147 台をピークに、その後減少に転じると予想しています。
- 中部（中原区・高津区）は、令和 7（2025）年頃に 27,746 台と概ね平成 30（2018）年頃の水準（28,005 台）となり、その後減少に転じると予想しています。
- 北部（宮前区・多摩区・麻生区）は、令和 7（2025）年頃の 18,935 台をピークに、その後減少に転じると予想しています。
- 放置自転車等台数は、今後も減少が続くものと予想しています。

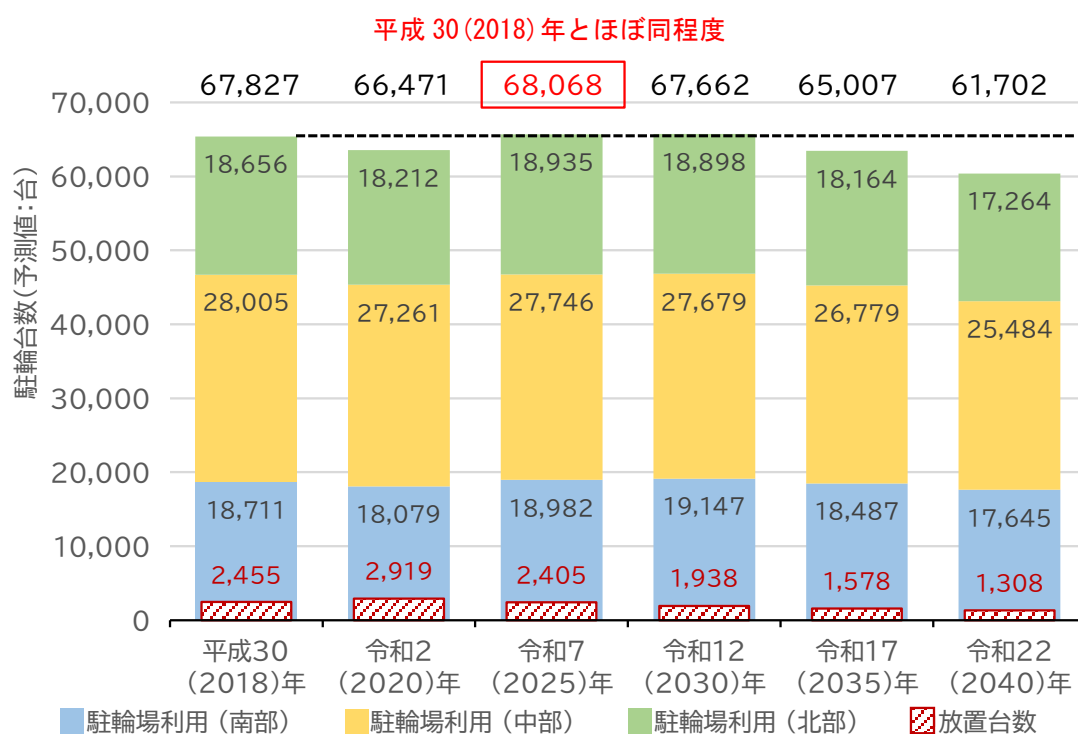


図 2-1 1 駐輪需要の推計結果

※ 駐輪需要は、駐輪場利用及び放置自転車の多い 16 時台の数値を示しています。

※ 詳細な需要推計の結果は、巻末参考資料に掲載しています。

- 自転車の需要については、今後も社会環境の変化等を踏まえながら、必要に応じて適宜見直しを行っていきます。

4 各政策における取組と課題

(1) 通行環境整備

ア 自転車ネットワークの構築

(ア) 現状

a 背景・経緯

- 本市の自転車通行環境整備は、当初の計画として平成 31 (2019) 年 3 月に「川崎市自転車ネットワーク計画」を策定し、その後、整備方針や考え方等を反映した本計画に基づき、自転車等が道路を安全、安心、快適に利用できる環境を創出するため、計画的に整備を推進してきました。

b 整備方針

- 当初計画では、「危険箇所」「自転車利用の多い駅周辺の道路」「広域自転車ネットワークとなる主要な幹線道路」を選定し、総整備延長 213km の計画として、令和 11 (2029) 年度末までに整備を行うものとしています。

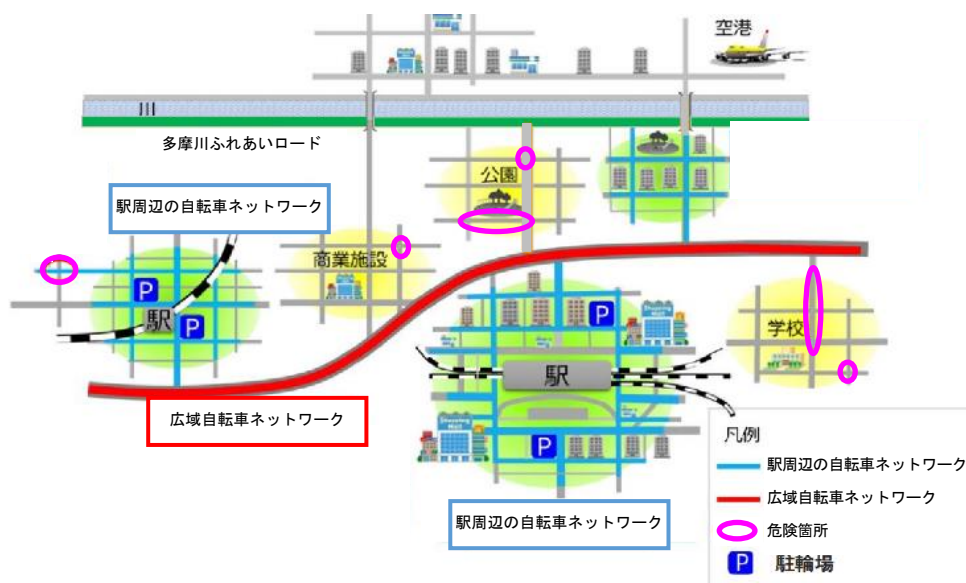


図 2-1 2 自転車通行環境整備のイメージ図

自転車ネットワークの構築：自転車利用の多い駅周辺及び主要な幹線道路において通行環境整備を進め、自転車が安全・安心に利用できる道路を連続して面的につなげること

(a) 危険箇所の安全対策

- 自転車関連事故が多い交差点等を危険箇所として 37 箇所選定し、現地の状況に応じた安全対策を実施しています。

(b) 自転車利用の多い駅周辺の通行環境整備

- 都市機能が集積する広域拠点や地域生活拠点の駅に加え、自転車利用の多い身近な駅周辺など 15 駅 13 区域を計画対象区域とし、これら駅周辺の自転車の利用状況や輻輳の度合いなどから整備路線を選定し、通行環境整備を推進しています。

【計画対象区域】

種別	鉄道駅
広域拠点の駅	川崎、武蔵小杉、新百合ヶ丘駅周辺
地域生活拠点の駅	武蔵溝ノ口、新川崎・鹿島田、登戸・向ヶ丘遊園、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

(c) 主要な幹線道路の通行環境整備

- 広域拠点や地域生活拠点等の駅周辺や近隣都市を結ぶ主要な幹線道路を広域自転車ネットワーク路線として選定し、通行環境整備を推進しています。
- 都市計画道路の拡幅等が予定されている路線については、設計段階において庁内外の関係機関と連携して、「d 整備形態 (p20)」に示す4つの整備形態を基本に自転車通行にも配慮した道路設計を行うとともに、整備までに時間を要する場合には、現道の安全性を早期に高めるため、既存の幅員の中で対応可能な通行環境整備を行っています。

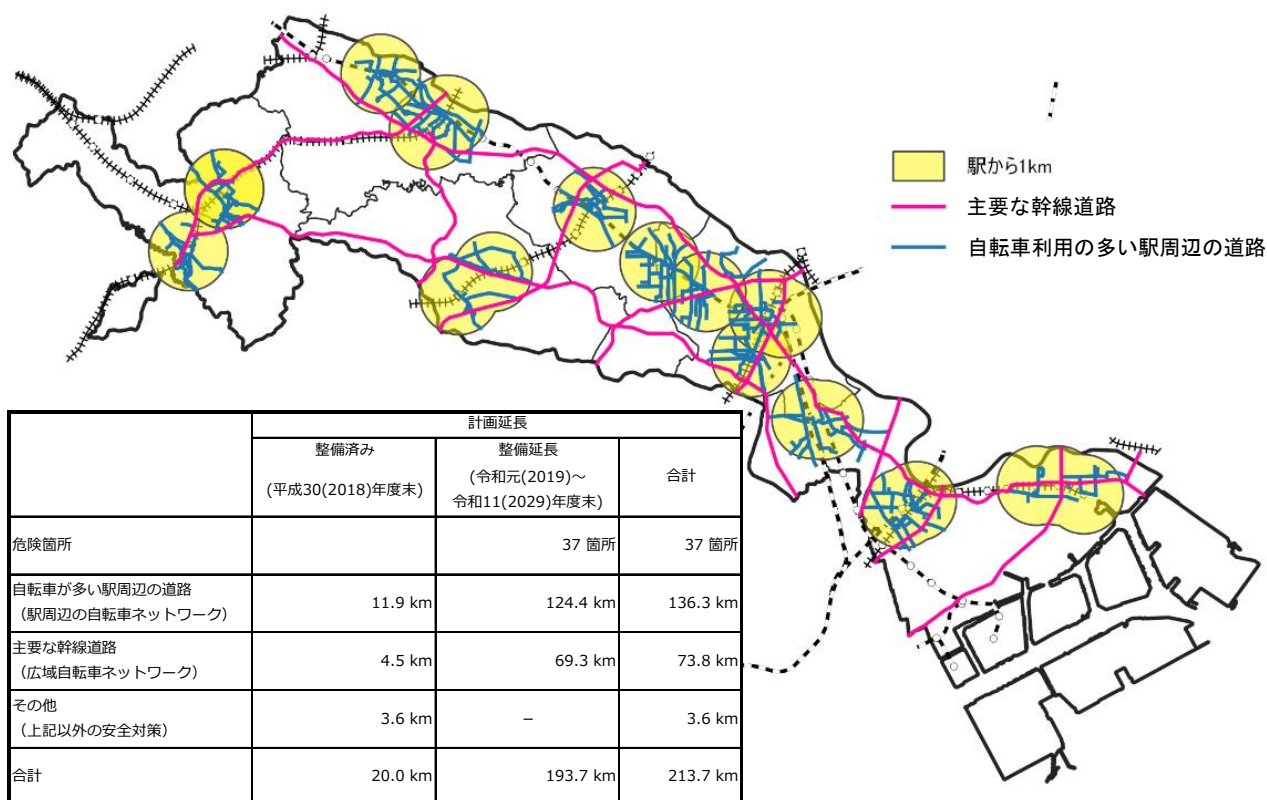


図 2-1 3 計画延長

c 第1期（令和元（2019）～3（2021）年度）の取組状況

(a) 危険箇所の安全対策

- 令和3（2021）年度末までに、37箇所全ての安全対策を実施しました。
- また、計画策定後の事故の発生状況や自転車等の輻輳に関する地域からの要望なども踏まえ、適宜安全対策を推進しています。

(b) 自転車利用の多い駅周辺の通行環境整備

- 自転車利用の多い駅周辺として、令和元（2019）～3（2021）年度は、自転車等が輻輳する登戸・向ヶ丘遊園駅、溝の口駅に加え、自転車利用の増加が見込まれる国際戦略拠点である殿町地区周辺において、矢羽根等により約30kmの整備を進め、当該区域の整備の完了を予定しています。

(c) 主要な幹線道路の通行環境整備

- 主要な幹線道路として、令和元（2019）～3（2021）年度は、都市計画道路の拡幅整備等と合わせた取組により、約12kmの矢羽根等による通行環境整備の完了を予定しています。



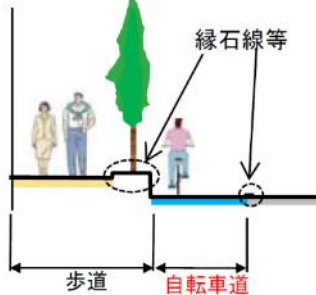
図 2-14 自転車通行環境整備状況

- これにより、総計画延長213kmのうち、62kmの整備の完了を予定し、整備率は約29%となり、概ね計画通り推進しています。

d 整備形態

- 整備に当たっては、自転車は車両であり、車道の左側通行が原則であることから、国の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」等を踏まえた次の4つの整備形態を基本に、交通量や道路幅員など地域の実情を考慮して選定し、交通規制などについて交通管理者である警察と協議のうえ、整備内容を決定します。

(a) 自転車道



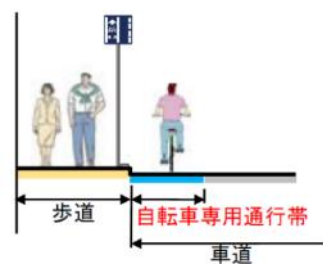
■整備事例



川崎区駅前本町地区

縁石や柵等によって区画された自転車専用の道路の部分のこと（交通規制の対象）
目安として、交通量が多く、自動車の速度が 50 km/h 超、幅員 2.0m 以上確保できる場合等に採用

(b) 自転車専用通行帯



■整備事例



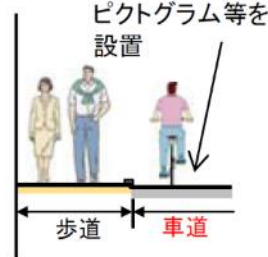
中原区中丸子地区

車道左端の路面に、区画線や青い帯状の着色により視覚的に分離した自転車専用の道路の部分のこと（交通規制の対象）
目安として、交通量が多く、自動車の速度が 50km/h 以下、幅員 1.5m 以上確保できる場合等に採用

(c) 車道混在（矢羽根等）

矢羽根、

ピクトグラム等を設置



■整備事例



高津区末長地区

車道左端の路面に、青い矢印（矢羽根）や自転車ピクトグラムにより自転車の通行位置や進行方向を明示したもの

(d) 安全啓発（自転車ピクトグラム+啓発サイン）

自転車通行位置の明示
（ピクトグラムの設置）

路面へのシールや
電柱類へのサインの設置



車道左端の路面にピクトグラムを設置した上で、自転車や歩行者等への注意喚起のための路面表示・看板等を設置したもの
目安として、幅員が狭く、矢羽根等の整備をしないと十分な歩行者空間が確保できない場合等に採用

図 2-15 整備形態

e 整備効果

- 「整備箇所における自転車関連事故の削減状況等」を見ると、整備前後の自転車関連事故件数は、整備前の 83.8 件/年に対して、整備後には 42.1 件/年と約 50%低減していることから、一定の整備効果を確認しています。
- また、整備済箇所における事故削減箇所の割合については、整備した 86%の箇所で、自転車関連事故が低減しています。

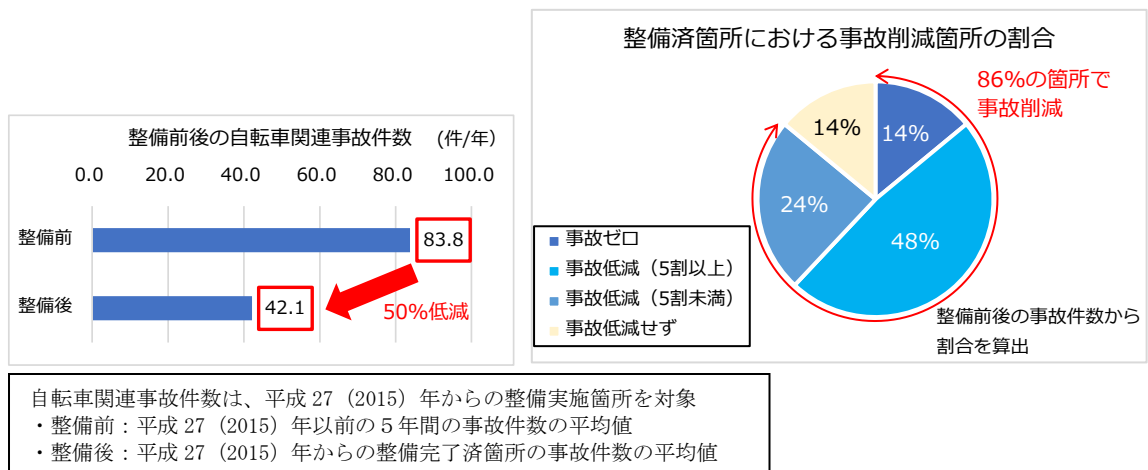


図 2-16 整備箇所における自転車関連事故件数の削減状況等

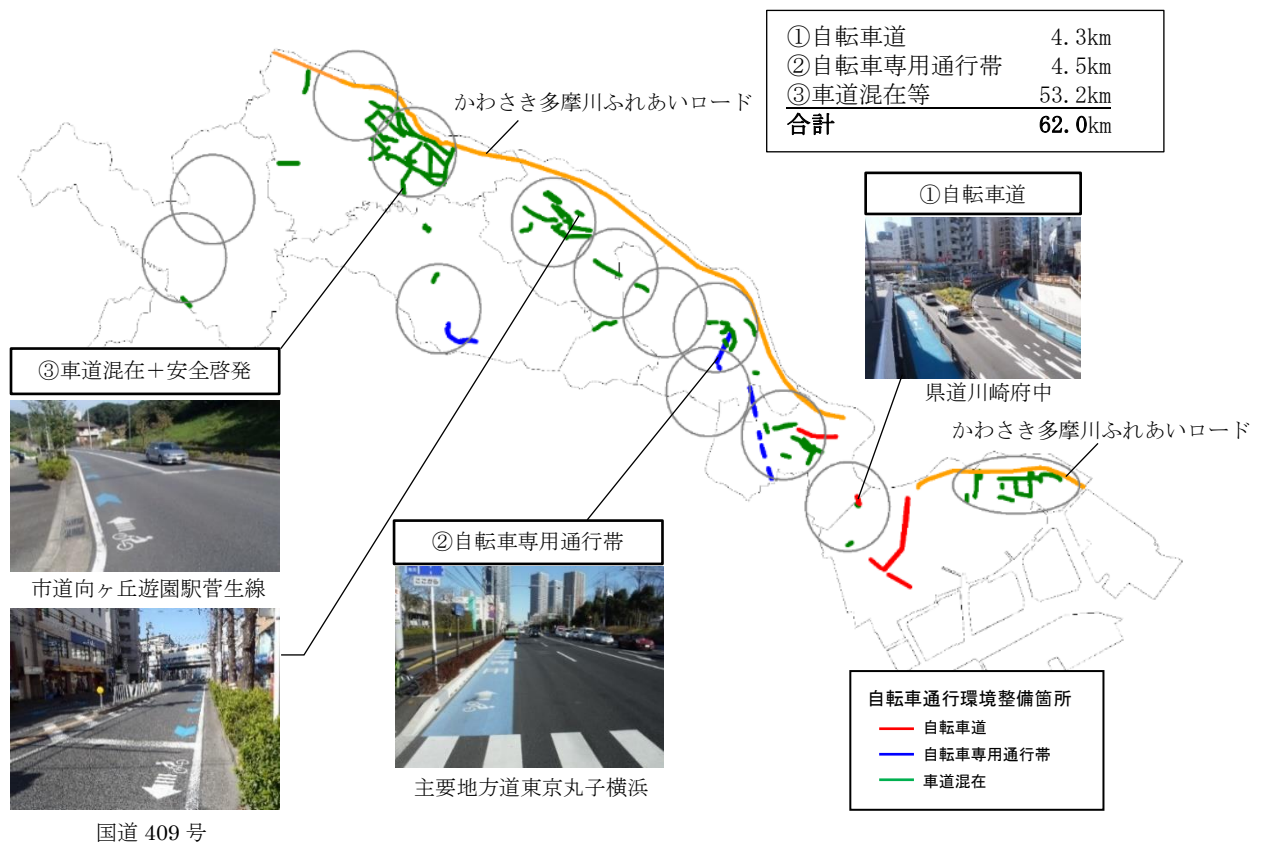


図 2-17 市内の自転車通行環境整備状況 (令和 4 (2022) 年 3 月末時点)

(イ) 課題

a 危険箇所の安全対策

自転車関連事故の抑制に向け、現地の状況に応じたきめ細やかな安全対策が必要

- 市内の自転車関連事故は、過去 10 年（平成 23（2011）年～令和 2（2020）年）で減少傾向にあります。
- 一方で、令和 2（2020）年の交通事故全体に占める自転車関連事故の割合は、神奈川県内の 24.4%に対して、本市内では 32.9%と高い水準で推移しています。
- 市内の自転車関連事故件数は、令和元（2019）年の 923 件に対して令和 2（2020）年は 947 件と 24 件増加しています。

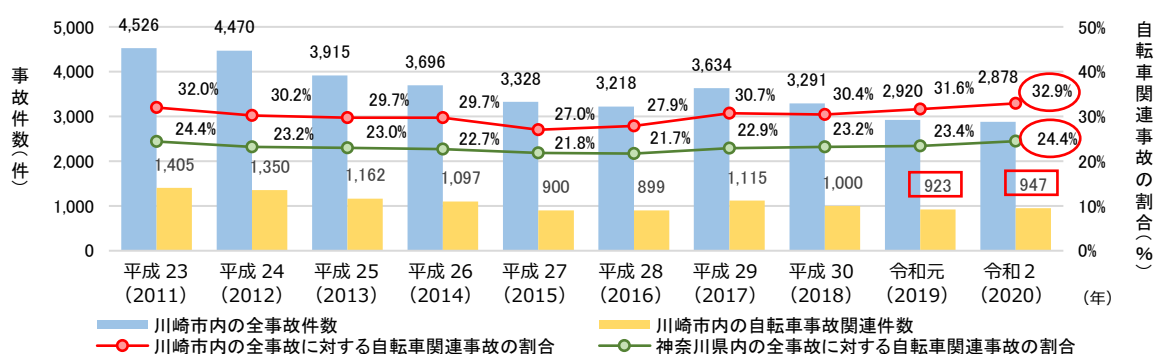


図 2-18 市内の交通事故発生状況の推移（全事故及び自転車関連事故）

出典：神奈川県警察本部提供のデータから作成

- 市内の自宅からの距離別の自転車関連事故発生件数を見ると、令和元（2019）年に対して令和 2（2020）年は、1 km未満の事故が減少する一方、1 km以上の事故が増加しています。
- その要因としては、コロナ禍の生活行動の変化による自転車の長距離利用の増加などが考えられます。

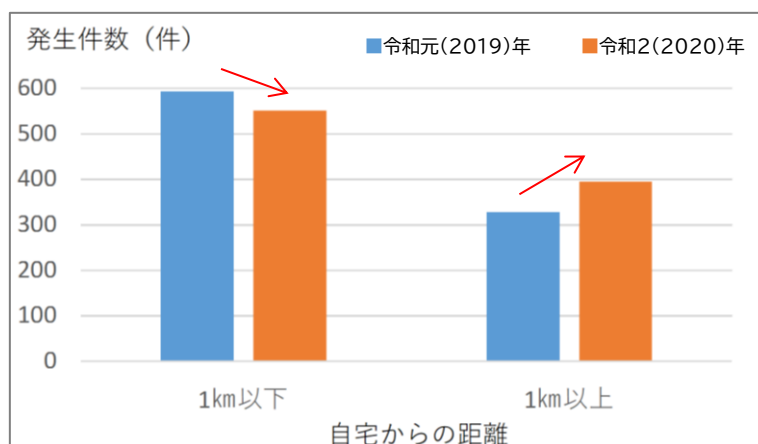


図 2-19 市内の自転車関連事故件数（自宅からの距離別）

出典：神奈川県警察本部提供のデータから作成

- 令和2（2020）年の区別の自転車関連事故発生件数を見ると、特に川崎区において事故件数が多く発生しており、現地の状況に応じた安全対策が求められます。

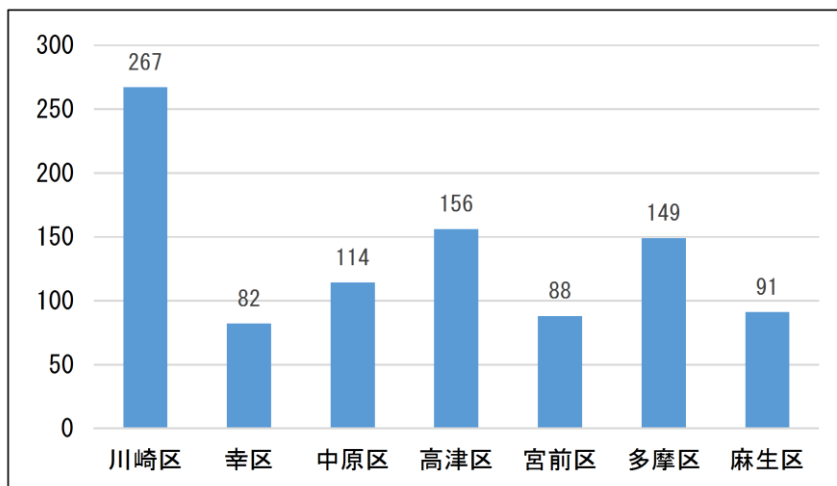


図 2-20 区別の自転車関連事故件数（令和2（2020）年）

出典：神奈川県警察本部提供のデータから作成

- 市内の自転車関連事故を分類別に見ると、相手当事者別では、「自動車」が71%と最も多く、他は5%程度と少ない状況となっています。
- 事故類型別では、「その他車両相互」31%が最も多く、次いで「右左折時」26%、「出会い頭」25%となっています。
- 道路形状別では、「交差点内」が63%と最も多くなっています。なお「一般単路」も28%となっており、これらから、自転車利用者と自動車運転者の双方に対する注意喚起が必要です。

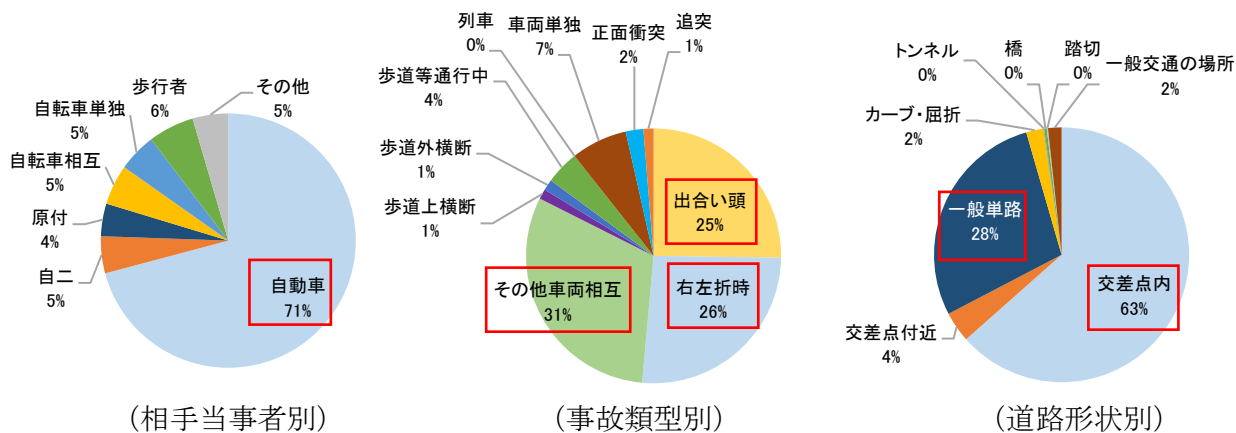


図 2-21 市内の自転車関連事故発生割合（分類別）（平成29（2017）～令和2（2020）年）

出典：神奈川県警察本部提供のデータから作成

- 市内の時間帯別の自転車関連事故を見ると、6～18時に79%となっており、特に、朝夕の通勤・通学の時間帯は、自転車関連事故が多い傾向となっています。

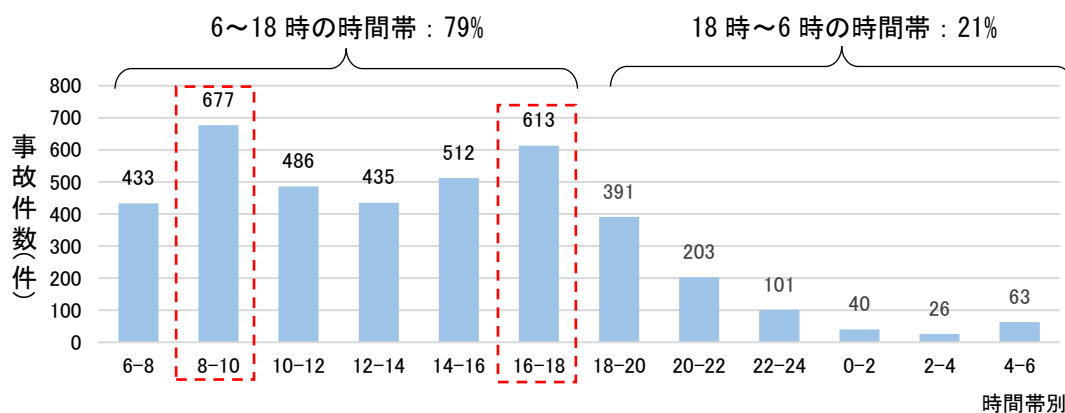
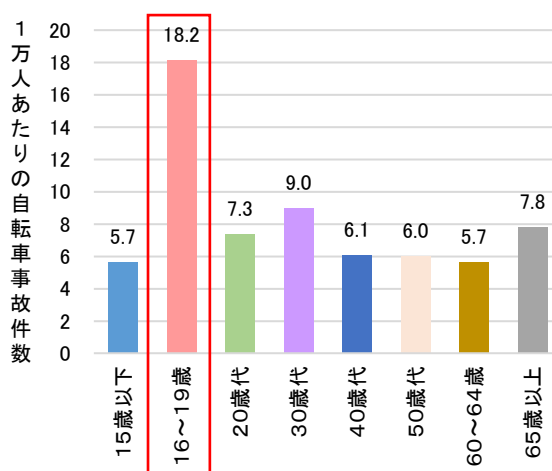


図 2-2 2 市内の自転車関連事故件数（時間帯別）（平成 29（2017）～令和 2（2020）年）

出典：神奈川県警察本部提供のデータから作成

- 市内の年齢層別の自転車関連事故発生件数を見ると、1万人あたりでは16～19歳が特に多くなっており、自転車通学等の利用状況も踏まえた対策が求められます。



川崎市内の年齢別人口1万人あたり

図 2-2 3 市内の自転車関連事故件数（年齢層別）

（平成 29（2017）～令和 2（2020）年）

出典：神奈川県警察本部提供のデータから作成

（まとめ）

- これらを踏まえて、自転車関連事故を更に抑制するため、特に自動車運転手への注意喚起や交差点部における安全対策、自転車通学への対応など、現地の状況に応じたきめ細やかな安全対策を行うことが必要です。

b 自転車利用の多い駅周辺の通行環境整備

自転車利用の多い駅周辺における、一層の効率的・効果的な通行環境整備が必要

- 市内の自転車関連事故発生箇所を見ると、駅周辺では、自転車、歩行者、自動車等が集中することにより接触の危険などがあることから、駅から概ね1 km 圏内の自転車関連事故が約 74%が発生しています。

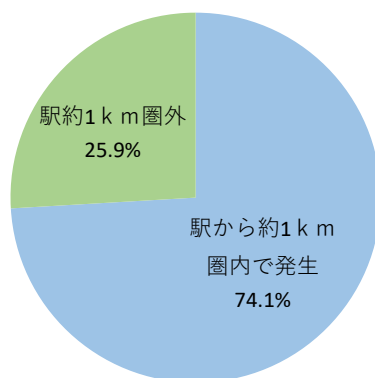


図 2-2 4 市内の自転車関連事故発生箇所（平成 29（2017）～令和 2（2020）年）

出典：神奈川県警察本部提供のデータから作成

- 市内の交通事故件数の推移を見ると、自転車関連事故は過去 10 年で減少傾向にありますが、歩道等における自転車と歩行者による事故は、平成 23（2011）年の 23 件に対して、令和 2（2020）年には 65 件と増加しています。

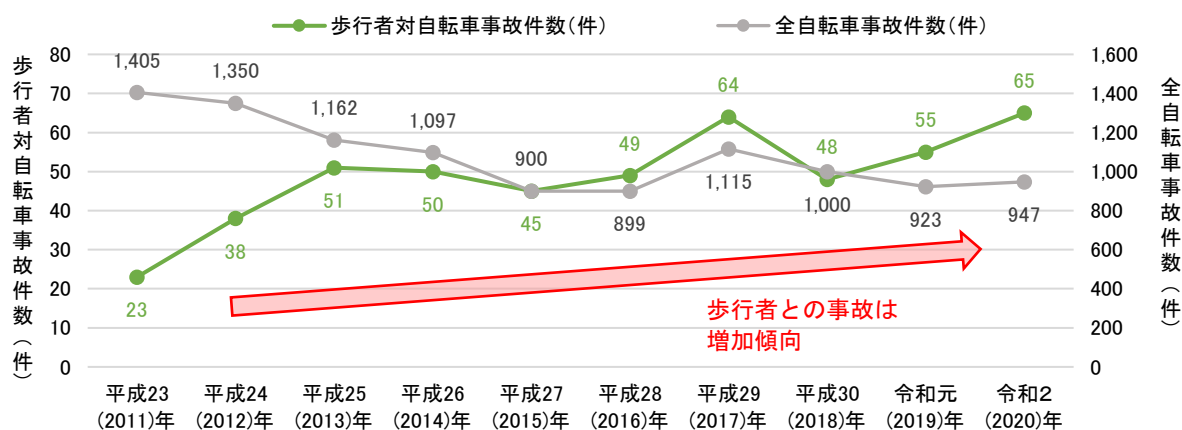


図 2-2 5 市内の自転車関連事故件数の推移（対歩行者）

出典：神奈川県警察本部提供のデータから作成

（まとめ）

- これらを踏まえて、自転車と歩行者等が特に輻輳する駅周辺の道路において、早期に安全性を向上するため、効率的・効果的な取組による一層の整備の推進が求められます。

c 主要な幹線道路の通行環境整備

社会変容を踏まえた自転車利用の長距離化等に対応した通行環境整備が必要

- これまで幹線道路や駅周辺等において通行環境整備を進めてきましたが、市全域では、まだ部分的な整備にとどまっています。
- こうした中、長距離利用や起伏の多い丘陵部での自転車利用が増加していることに加え、新型コロナウイルス感染症拡大により、人との接触を低減する移動手段として、自転車通勤など幅広い目的での利用機会が拡大していくことが見込まれています。(p11)
- そのため、社会変容を踏まえた、自転車利用の長距離化等に対応するため、市内全域を結ぶ主要な幹線道路での一層の整備の推進が必要です。

参考：幹線道路と細街路の交差点における自転車関連事故

- 幹線道路と細街路との交差点での事故に関する調査では、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」の走行が、「歩道車道寄り」、「車道」の走行と比較して、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が自動車の死角になっている状態であるためと考えられます。
- 進行方向別に事故件数を見ると、歩道、車道ともに、自動車の進行方向と逆方向からの事故が多くなっています。
- このことから、事故の低減に向けて、車道に自転車の通行位置や進行方向を示す通行環境整備を推進することが求められます。

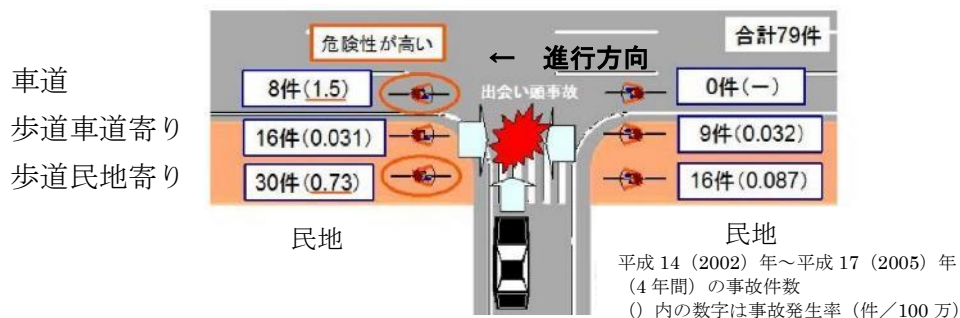


図 2-26 交差点における自転車関連事故発生状況

出典：土木技術資料 Ver. 51-4(2009)から

イ 路上駐車対策

(7) 現状

- 路上駐車対策については、自転車通行環境の整備済箇所において、駐停車車両が常態化して自転車通行の妨げとなっている箇所があったことから、警察と連携して、駐停車車両に注意喚起を促す啓発看板を設置する取組を進めています。



(対策前)



(対策後)

図 2-27 自転車専用通行帯への駐停車対策状況

- また、駐車施設の附置等に関する条例の規定に基づく駐車場の確保に加え、令和3(2021)年2月に策定した「川崎駅東口地区駐車対策推進計画」に基づく、荷さばき車等の駐車施設の確保や、関係機関との連携による路上駐停車抑制の啓発、荷さばきルールの更新・普及啓発など、駐停車対策が進められています。



公共荷さばき場（新川通り）



小川町バス乗降場

（令和2(2020)年11月供用開始）


ブラカードによる
路上駐停車抑制の啓発
（平成26(2014)年社会実験状況）

客待ちタクシーへの個別
指導による移動の呼びかけ
（平成26(2014)年社会実験状況）

図 2-28 川崎駅東口周辺における駐停車対策の取組

出典：川崎駅東口地区駐車対策推進計画

(4) 課題

- 安全な自転車通行の妨げとなる駐停車車両の抑制に向けて、更なる取組が必要

- ターミナル駅周辺では、荷さばき車両や資材搬入等の時間調整により、大型車両が駐停車している状況が見受けられます。
- 駐停車車両の存在は、自転車の歩道走行や車道中央部へのはみ出しなどの危険な運転を誘発し、自転車の安全で円滑な通行の妨げとなることから、駐停車車両の抑制に向けて、更なる取組が求められます。



（時間調整）



（荷さばき）

図 2-29 自転車通行環境整備箇所における駐停車車両

ウ 自転車通行環境の効率的・効果的な維持管理

(7) 現状

- 本市では、車道通行を原則とした自転車通行環境整備を計画的に進めてきており、令和3（2021）年末時点で約62kmの整備を予定しています。
- 整備済み箇所については、整備時期・内容等について記載した台帳を作成・管理するとともに、日常的な現場調査において劣化状態を捉え、適宜補修を行っています。
- また、道路標識・標示、カーブミラーなどの安全施設についても維持管理を行っています。

自転車通行環境整備台帳				〔新設用〕		
管理番号		整備年度	行政区	ネットワーク区分	—	
C - 041		201 / (129)	多摩区	自転車道等の定次	自転車と自動車混在	
路線名		主要地方道世田谷町四(生田)		道路種別	主要地方道(県道)	
位置		● 川崎市多摩区生田7丁目5番地先		● 川崎市多摩区生田7丁目9番地先		
位置 写真						出典「電子国土Web」 http://www.gsi.go.jp/
						起点側 終点側
整備長さ (km)				箇所区分	供用年月	
1	0.37	0.37	0.37	0.37	甲 産 部 H30.3	

図 2-30 自転車通行環境整備台帳

(4) 課題

増加する維持補修等に対応するため、効率的・効果的な維持管理が必要

- 自転車通行環境の整備済み路線において、交通量の多い箇所などで、矢羽根等が摩耗や経年劣化している箇所が見られます。
- 自転車通行環境の整備の推進に伴い、維持補修等は増加するため、整備台帳のデジタル化等を進め、定期的な点検により劣化状況を的確に把握するなど、効率的・効果的な維持管理の推進が求められます。
- また、自転車等の通行の安全を確保するため、道路の安全施設についても、引き続き、適正な維持管理を行うなど複合的な安全対策が求められます。

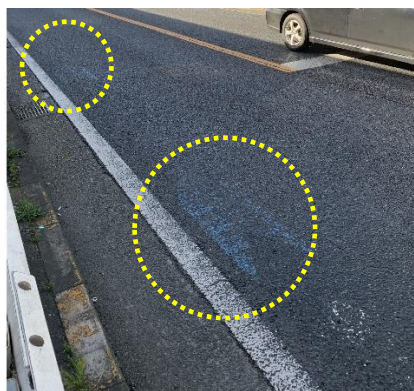


図 2-31 矢羽根型路面表示の劣化状況

(2) 駐輪対策

ア 放置自転車の現状

- 放置自転車の状況は、放置自転車対策として市内 48 駅※において放置禁止区域を指定し、啓発、警告札貼、撤去自転車の運搬、保管所運営など個別の業務を、着実に実施しながら撤去活動を強化するとともに、大型商業施設等の建設に対し駐輪場の設置を義務付けるなど公民連携による駐輪場整備を推進してきたことで、9 時台のバイクを含む放置自転車等の台数は平成 23 (2011) 年度 9,516 台（うち、自転車 8,608 台）に対して令和 2 (2020) 年度は 2,011 台（うち、自転車 1,830 台）と約 5 分の 1 に減少しました。

※ JR 鶴見線 4 駅と JR 南武線矢向駅、小田急線鶴川駅を除く（令和 3 (2021) 年度末時点）

- こうした状況の中、16 時台の放置自転車等についても同様に、減少傾向にあるものの、短時間での放置自転車等が見受けられ、9 時台と比較すると放置自転車等はいまだに多い状況にあります。
- 同様に放置自転車等の年間撤去台数についても、平成 23 (2011) 年度 85,878 台（うち、自転車 85,123 台）に対し、令和 2 (2020) 年度は 13,373 台（うち、自転車 13,215 台）と大幅に減少しました。
- 平成 30 (2018) 年度の 9 時台の放置自転車台数 1,540 台は、平成 29 (2017) 年度に比べ、39.5%と大幅に減少していますが、平成 28 (2016) 年度は平成 27 (2015) 年度に比べ 11.7%減少、平成 29 (2017) 年度は平成 28 (2016) 年度に比べ 6.5%減少していることから、近年では概ね 1 割程度毎年減少している傾向にあり、平成 29 (2017) 年度の 2,545 台から毎年 1 割減少させると、令和 2 (2020) 年度には 1,854 台となり、実績値 1,830 台と概ね合致することから、放置防止活動に一定の効果が表れています。

（p30 の図を参照）

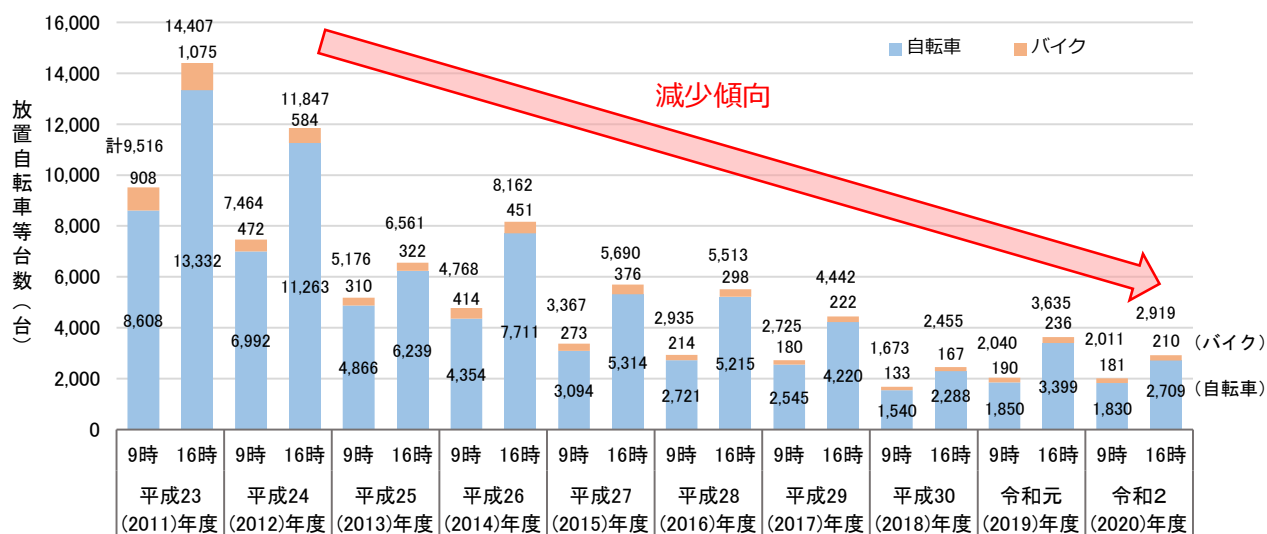


図 2-3 2 毎年度の実態調査日の放置自転車等台数

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から作成

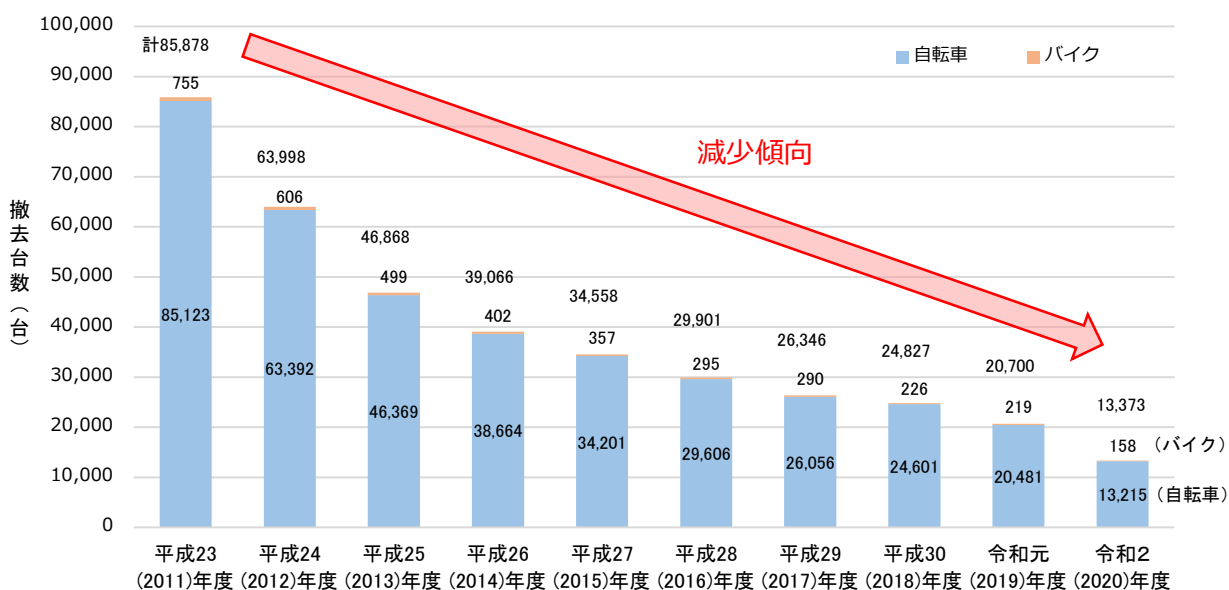


図 2-3 3 放置自転車等の年間撤去台数

資料：建設緑政局調べ

イ 駐輪場の現状

(7) 現状

- 本市における駐輪場については、これまで各駅周辺における放置自転車等台数や駐輪場利用台数を踏まえ、駐輪需要に対応した取組を継続的に進め、平成 30（2018）年度時点においては、市営と民営を含めた収容台数 78,101 台に対し、利用台数は 65,372 台、利用率約 84%（うち、市営の収容台数：47,292 台、利用台数：40,529 台、利用率約 86%）と市域全体で見ると概ね駐輪需要に対応した整備が行われています。
- しかしながら、収容台数に対し駐輪場利用台数が上回るなど駐輪需要の高い駅があることから、これに対応した整備を進めています。
- また、駐輪需要に対応している駅についても、施設間の利用に偏りなどがあることから実態調査を毎年実施し、駐輪場の利用動向を把握するとともに、より適切な配置となるよう、再編に向けた取組を実施しています。

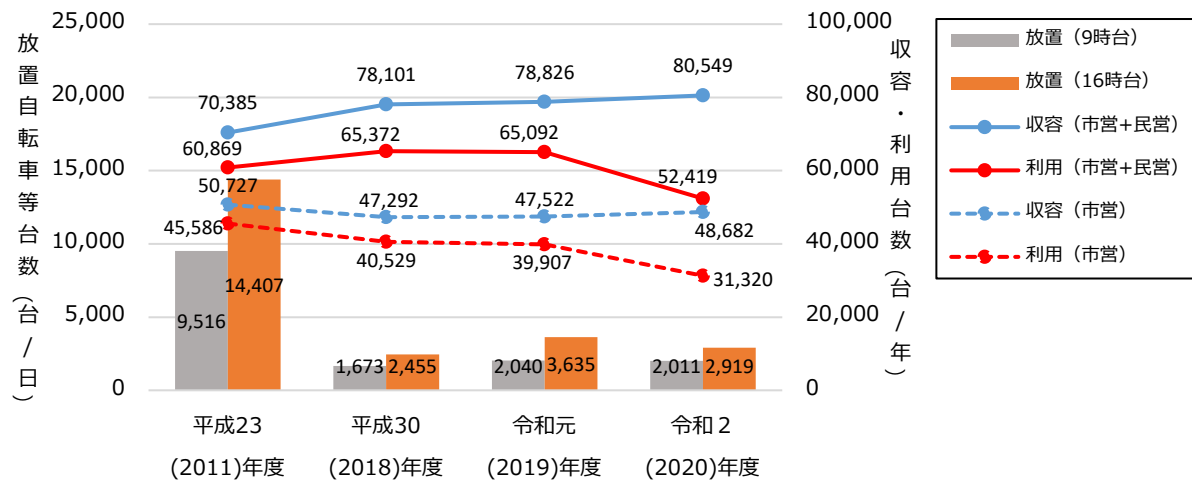


図 2-3 4 放置自転車等及び駐輪場収容台数等の推移

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から作成

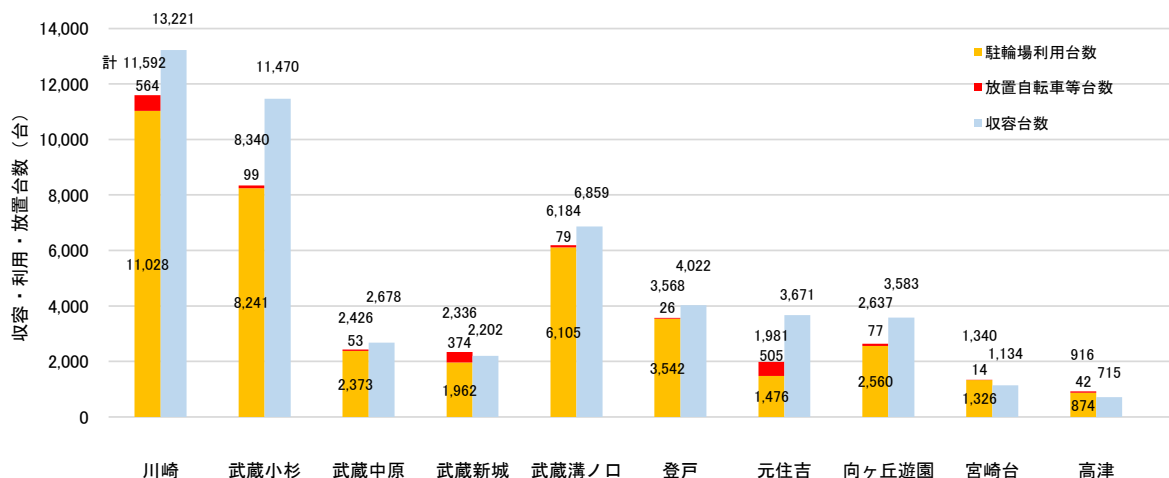


図 2-3 5 主な駅周辺における駐輪台数と駐輪場収容台数（令和元（2019）年度）

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から作成

- 商業施設や飲食店等が多い地区では、買い物等の短時間の放置自転車により、歩行者や自転車の安全な通行の妨げとなっていたことから、短時間利用者向けの駐輪場整備を実施しています。



図 2-36 市役所通りの整備状況

【参考】

自転車は車道通行が原則ですが、市役所通り、新川通りの通行環境については、学識経験者や地元自治会、商店街等の関係者を含めた会議や社会実験により、バス運行への影響など地域特性を踏まえた上で、歩道上に自転車の通行位置を指定する整備形態を採用しています。

(4) 課題

駅ごとの駐輪状況を踏まえた対応が必要

- 収容台数に対し駐輪場利用台数が上回る駅については、駐輪需要に対応した、駐輪場の利用環境の改善を行う必要があります。
- 一方、駐輪需要に対応している駅については、実態調査や駐輪需要推計などを踏まえ、利用率の減少が想定される駐輪場については統合・再編などを考慮する必要があります。

ウ 民間事業者等による駐輪場整備

(7) 現状

a 自転車等駐車場の附置義務

- 自転車等の大量の駐輪需要を生じさせる施設における駐輪場の設置については、平成 17（2005）年 10 月 1 日から「川崎市自転車等駐車場の附置等に関する条例」により、市内（市街化調整区域及び工業専用地域を除く）で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、駐輪場の設置が施設管理者に義務付けられており、令和 2（2020）年度までに、239 件、20,866 台の施設が設置されています。

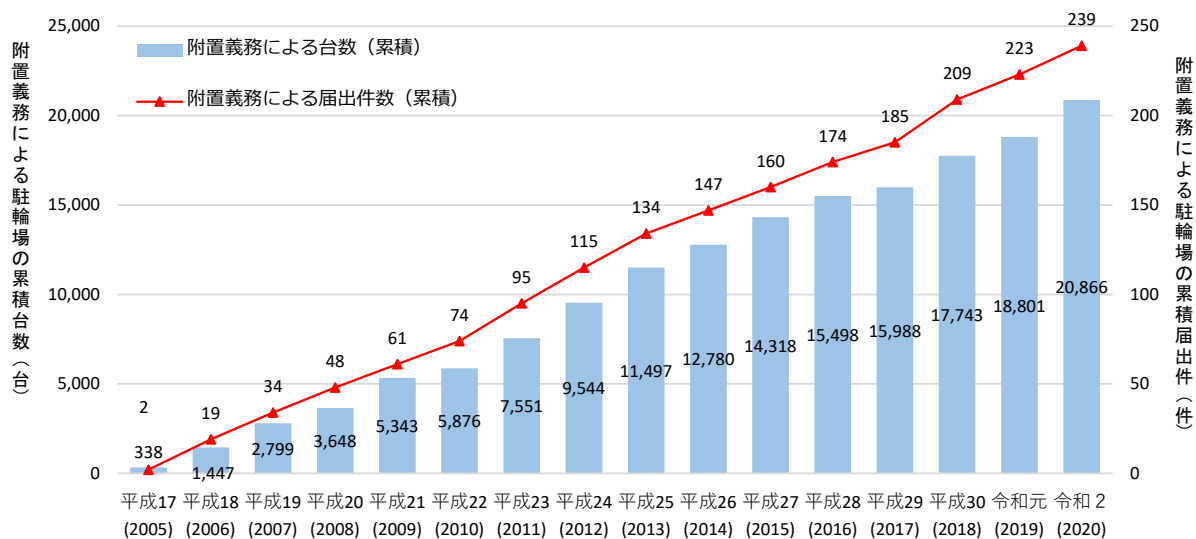


図 2-37 附置義務による駐輪場の整備台数と届出件数

資料：建設緑政局調べ

b 民間自転車等駐車場整備費補助金制度

- 平成 25（2013）年 4 月から「民間自転車等駐車場整備費補助金制度」を導入し、駐輪需要の高い地域、特に夕方短時間の自転車利用者への対応として、民間主体による駐輪場の整備を促進しています。

c 鉄道事業者との連携による駐輪場整備

- 鉄道事業者は「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」により駐輪場の設置に積極的に協力しなければならないことから、二子新地駅や梶ヶ谷駅、新丸子駅等において、鉄道事業者と連携して駐輪場の設置を行っています。

(イ) 課題

■ 短時間等の放置対策として、民間主体の時間利用駐輪場の整備促進が必要

- 附置義務条例に基づく駐輪場の収容台数は年々増加しており、放置自転車削減に一定の効果が得られていますが、引き続き大規模施設等に対し適切な指導・誘導を行う必要があります。
- 駐輪需要の高い地域、夕方の短時間利用の放置自転車が多く見受けられることから、地域の特性などを踏まえ「民間自転車等駐車場整備費補助金制度」の柔軟な活用等による民間主体の駐輪場の整備促進が必要です。
- 京急川崎駅周辺や鷺沼駅、登戸駅、向ヶ丘遊園駅周辺などにおける再開発事業等において、事業に伴い閉鎖される施設が見込まれることから、鉄道事業者との連携した取組が必要です。

エ 市営駐輪場の運営

(7) 現状

- 市営駐輪場は、平成 24（2012）年度から民間事業者のノウハウを活かし、指定管理者制度を導入して、利用者ニーズに即したサービスの提供を行っています。
- 指定管理者は 5 年ごとに更新しており、令和 3（2021）年度に、次期指定管理予定者の募集を行い、指定管理者を選定し指定いたしました。
- 利用料金については、指定管理者により、条例で定められた金額の範囲内において、平成 23（2011）年 2 月に策定した「自転車の適正利用に向けた駐輪場利用促進プラン」の考え方にに基づき、駅からの距離など駐輪場の特性を勘案し、対象の駐輪場の利用促進と適正な運用に資するよう利用状況を踏まえ、本市の承認の上設定を行っています。

(イ) 課題

駐輪場利用者の一層の利便性向上に向けて、よりきめ細やかな取組が必要

- 駐輪場利用者へのアンケート調査の結果によると、利用者の約 6 割が「満足・とても満足している」、約 1 割が「不満・とても不満」との回答を得ています。また、回答の中に「自転車の出し入れをしやすくしてほしい」などの意見があることから、更なる利用者ニーズや、駐輪場の利用動向などを踏まえた柔軟で迅速な対応が求められます。

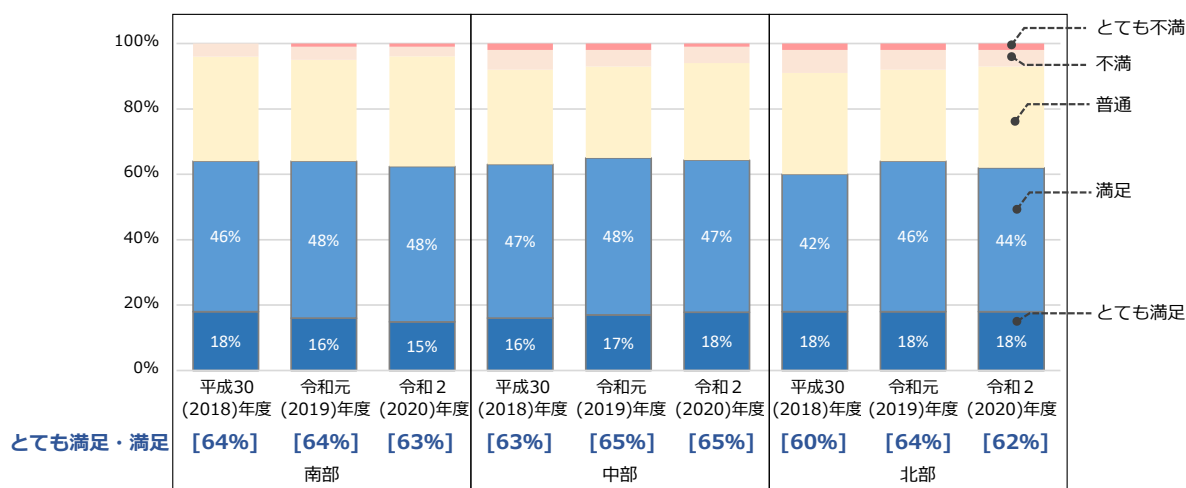


図 2-38 駐輪場の満足度

- 利用料金については、社会情勢の変化や利用状況等を踏まえ、必要な見直しを行うなど、引き続き、適正な駐輪場運営に向けた取組が求められます。

オ 市営駐輪場の維持管理

(7) 現状

- 平置き駐輪場の維持管理については、指定管理者による日常点検に加え施設の利用状況等を踏まえ、本市にて適宜、維持管理を行っています。
- 建物式及び機械式駐輪場については、日常点検に加え定期的に建物・設備などの部品交換等を行い、維持修繕を実施しています。



図 2-39 機械式駐輪場

(4) 課題

施設の効率的・効果的な維持管理が必要

- 利用者の安全で快適な駐輪場の利用環境を維持するため、引き続き施設の日常点検や適正な維持補修等を行う必要があります。
- 建物式駐輪場等については、定期的な維持修繕を要し、その維持補修費の増加が見込まれることから、平準化などを踏まえた効率的・効果的な維持管理が必要です。



図 2-40 建物式駐輪場

カ 市営駐輪場の利用者ニーズへの対応

(7) 現状

- 市営駐輪場の利用にあたっては、利用者ニーズを踏まえ、指定管理者により、思いやりゾーンの設置など、サービスの提供を行っています。
- 子ども乗せ自転車や電動アシスト付き自転車など、大型自転車の駐輪ニーズの高まりを受け、利用率の低いバイク置き場や余剰スペース等を大型自転車に対応した自転車置き場に転換するなど、利便性向上を図っています。



対応前（バイク置き場）



対応後（大型自転車置き場）

図 2-4 1 大型自転車置き場の設置状況（生田駅）

- 利用者の利便性を向上するため、市営駐輪場において交通系 I C カードによる支払いへの対応を順次進めており、これまでに約半数の市営駐輪場において、対応を行っています。

(4) 課題

大型自転車や電子マネー対応等、ニーズを踏まえた駐輪場の利便性向上が必要

- 全国的に共働き世帯や高齢者の増加などにより、子ども乗せ自転車や電動アシスト付き自転車などの大型自転車の利用ニーズがますます高まっており、本市においても同様の傾向となっていることから、一層の大型自転車に対応した駐輪スペースの確保が求められます。
- 引き続き、利用者の利便性向上を図るため、電子マネーや多様な決済方法等、キャッシュレス化に対応する必要があります。

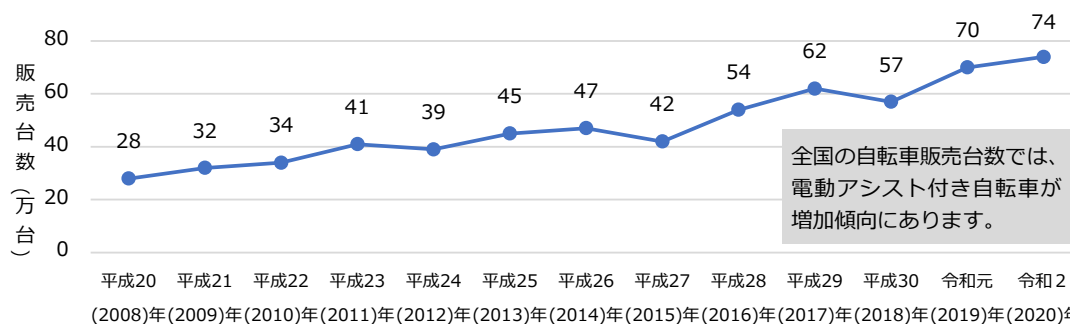


図 2-4 2 全国の電動アシスト付き自転車販売台数

出典：経済産業省生産動態統計年報 機械統計編

キ 市営駐輪場の施設情報の提供

(7) 現状

- 駐輪場を管理運営している指定管理者駐輪場のホームページにより、駐輪場の位置や料金、満空状況（時間利用のみ）などの施設情報の提供を行っています。

川崎市ビルメンテナンス業協同組合
サイバーキング共同体

トップページ お知らせ 駐輪場情報 予約方法・補欠登録制度 ご意見 個人情報保護方針 ウェブアクセシビリティ方針

トップ・駐輪場情報・川崎周辺

トップページ
お知らせ
駐輪場情報
予約方法・補欠登録制度
ご意見
個人情報保護方針
ウェブアクセシビリティ方針

川崎駅東口周辺

自転車：駐輪場利用金額

区分	駐輪場名	一時利用	1ヵ月定期	3ヵ月定期
A	川崎駅東口周辺自転車等駐輪場第1施設	150円	2,500円	7,200円
B	川崎駅東口周辺自転車等駐輪場第2施設	170円	2,800円	8,100円
C	川崎駅東口周辺自転車等駐輪場第3施設	170円	—	—
D	川崎駅東口周辺自転車等駐輪場第4施設	新川通り	時間貸し	—
G	川崎駅東口周辺自転車等駐輪場第5施設	120円	2,000円	5,700円
H	川崎駅東口周辺自転車等駐輪場第6施設	時間貸し	—	—
J	川崎駅東口周辺自転車等駐輪場第7施設	—	—	—

（南部地区）

川崎市 駐車場情報
自転車等
中原区・高津区・宮前区・多摩区・麻生区

ふりがな 背景カラー変更 文字サイズ変更
つける 白 黒 大 中 小

最新情報
2023/12/18
令和4年4月3日より、麻生区エリアに「商業台駅周辺自転車等駐輪場」がオープンします。
[定期利用 乗り出しのみ 料金表はこちら](#)
2023/12/13
令和3年11月30日を以て、平間駅周辺自転車等駐輪場 第5施設（中原区）は閉鎖となりました。

地図
料金表
ご利用希望の区をクリックしてください。なお、最新状況は管理事務所までお問い合わせください。

中原区 高津区 宮前区
多摩区 麻生区

定期利用状況
（空き・待ち件数）
管理事務所一覧

（中部・北部地区）

図 2-43 指定管理者のホームページにおける駐輪場の位置及び料金の案内

(4) 課題

- 自転車利用者の利便性を向上するため、施設情報の提供の充実が必要
- 放置自転車の一層の削減や自転車利用者の利便性を向上するため、利用者に駐輪場の施設情報をよりわかりやすく提供するなど、駐輪場利用の適切な案内誘導を行う必要があります。

ク 放置自転車の撤去活動

(7) 現状

- 放置自転車の状況は、放置自転車対策として市内 48 駅※において放置禁止区域を指定し、啓発、警告札貼、撤去自転車の運搬、保管所運営など個別の業務を、着実に実施しながら撤去活動を強化するとともに、大型商業施設等の建設に対し駐輪場の設置を義務付けるなど公民連携による駐輪場整備を推進してきたことで、9 時台の放置自転車等バイクを含む台数は平成 23（2011）年度 9,516 台（うち、自転車 8,608 台）に対して令和 2（2020）年度は 2,011 台（うち、自転車 1,830 台）と約 5 分の 1 に減少しました。（p 30）

※ JR 鶴見線 4 駅と JR 南武線矢向駅、小田急線鶴川駅を除く（令和 3（2021）年度末時点）

- こうした状況の中、16 時台の放置自転車等についても同様に、減少傾向にあるものの、短時間での放置自転車等が見受けられ、9 時台と比較すると放置自転車等は、いまだに多い状況にあります。（p 30）
- 同様に放置自転車等の年間撤去台数についても、平成 23（2011）年度 85,878 台（うち、自転車 85,123 台）令和 2（2020）年度は 13,373 台（うち、自転車 13,215 台）と大幅に減少しました。（p 30）
- 放置自転車等の適正な撤去活動など、効率的・効果的な業務の遂行を目的に、放置が多い時間帯やエリアにおける適正な整理誘導員の配置、問い合わせの一元化による市民サービスの向上を図るため、放置自転車対策（整理誘導・撤去・運搬・保管）の一括委託化を北部地区（宮前区、多摩区、麻生区）において試行的に実施しています。

(イ) 課題

効率的な業務執行にあわせ適正で効果的な放置自転車対策の推進が必要

- 放置自転車対策として、日常的に巡回パトロールを行い、撤去活動を進めていますが、引き続き各駅周辺の放置の状況に応じた撤去活動が必要です。
- 朝に比べ休日や夕方の短時間の自転車利用が多数みられ、公共の場所に自転車等が放置されることにより、歩行者や緊急車両等の通行の妨げとなることから、こうした場所などを重点的に、撤去活動を実施していく必要があります。
- 現在、北部地区で進めている放置自転車対策（整理誘導・撤去・運搬・保管）の一括委託化により、放置が多い時間帯やエリアにおける適正な整理誘導員の配置、問い合わせの一元化による市民サービスの向上が図られ、効率的・効果的な業務遂行が見込まれることから、さらなる放置自転車の削減を図るため、全市展開に向けた取組を進める必要があります。



（撤去指導）



（撤去運搬）



（保管所）

一括委託化による放置自転車の撤去状況

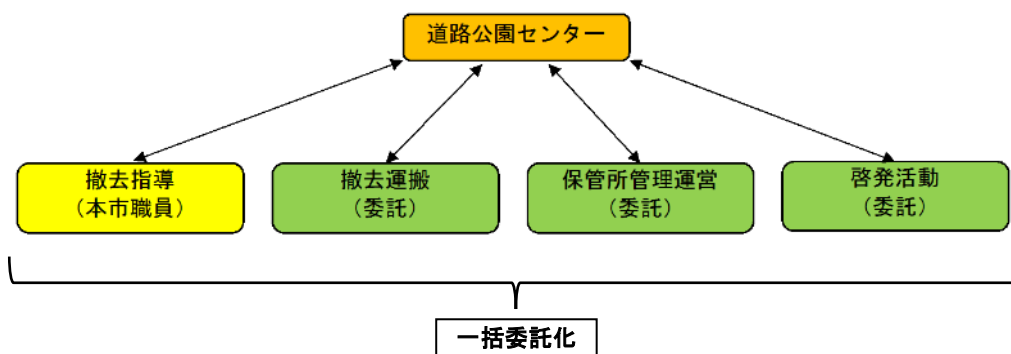


図 2-4 4 一括委託化業務の構成図

ケ 放置自転車の抑制に向けた取組

(7) 現状

- 放置自転車は、歩行者や緊急車両等の通行の妨げとなることから、自転車の放置が多い地域や夕方の短時間の放置自転車に対し、整理誘導員を配置し、駐輪場への案内誘導や、放置禁止区域の周知のため警告札を貼るなど、放置防止の取組を実施しています。
- また、自転車の放置防止及びルール周知、マナー意識の向上を図るため、放置自転車クリーンキャンペーンや、地域安全パトロールによる呼びかけなど、啓発活動を定期的の実施しています。



(整理誘導員による案内)



(放置自転車クリーンキャンペーン)



(地域安全パトロール)

図 2-4 5 放置自転車の抑制に向けた取組

(4) 課題

夕方の短時間の放置自転車に対する効果的な放置防止活動が必要

- 夕方の短時間の放置自転車が多数みられることから、こうした時間帯の効果的な放置防止活動が必要です。
- 更なる放置自転車の一層の削減に向けて、ルールの周知やマナーを向上するため、デジタルサイネージの活用や、商店街への協力要請など関係団体等と連携したルール・マナーの啓発活動の充実など、効果的な放置防止活動が必要です。

コ 保管所運営

(7) 現状

- 市内 9 箇所に保管所があり、撤去自転車の保管・返却を行うとともに、長期保管されている自転車等の売却や処分を行っています。この間、放置自転車等撤去活動の強化を図ることで、放置自転車等は減少傾向になっていることから、保管所の収容率も令和元（2019）年度には約 5 割となっています。

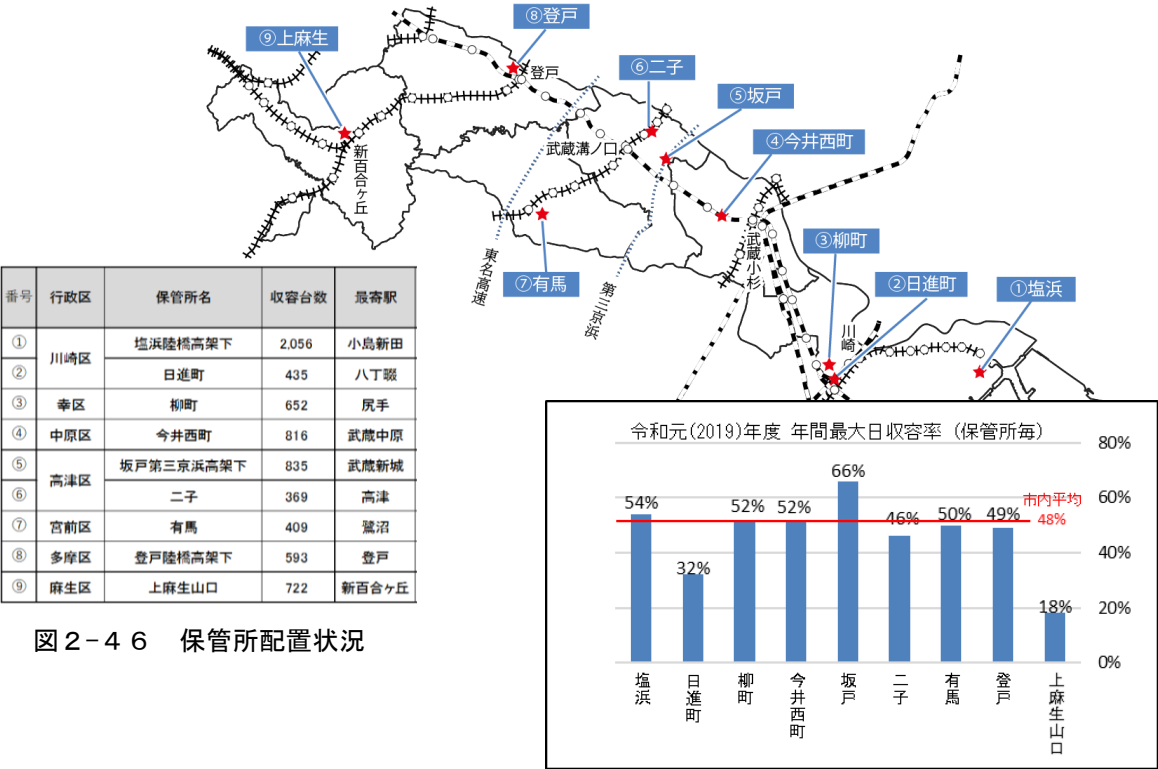


図 2-4-6 保管所配置状況

(4) 課題

- 一層の効率的・効果的な保管所運営に向けて、保管所の再編整備が必要
- 撤去自転車等の減少傾向などを踏まえ、各保管所の運営・利用状況を勘案した効率的・効果的な保管所運営が必要です。
- 今後、保管所の収容率の減少も想定されることから、地域の実情や各保管所の実態を踏まえ、効率的・効果的な集約による再編整備が必要です。

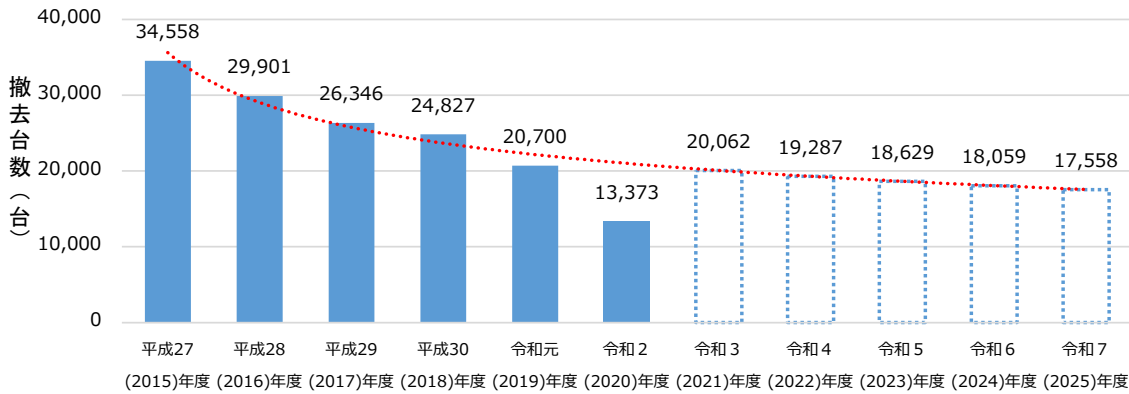


図 2-4-7 放置自転車等の撤去台数

(3) 自転車の活用

ア シェアサイクルを活用した取組の推進

(7) 現状

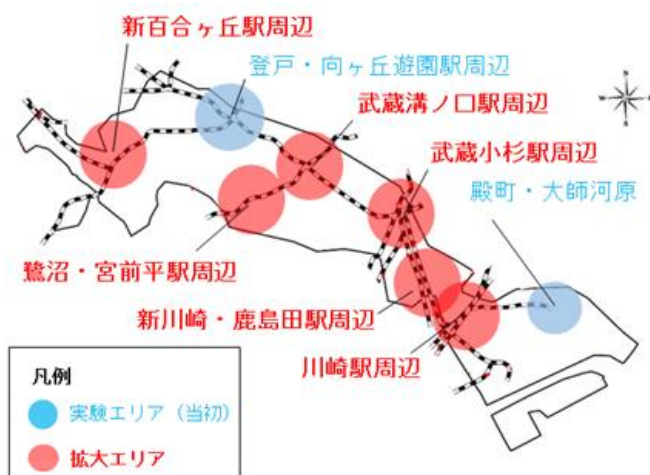
a 川崎市シェアサイクル実証実験

(a) 実験概要

- 本市では、安全・安心・快適に利用できる移動環境の充実に向けて、移動手段の一つであるシェアサイクルを活用し、公共用地等にサイクルポートを設置して、駅等へのアクセス性・利便性の向上などの効果を検証するため、平成 31（2019）年 3 月から約 2 年間、登戸・向ヶ丘遊園駅周辺及び殿町・大師河原エリア 2 地区を対象に「川崎市シェアサイクル実証実験」を実施しました。
- この 2 年間の取組の中で、駅・公共施設へのアクセス性・利便性の向上など、一定の効果を確認しましたが、大半が実験エリア内での利用となっており、利用範囲、目的、効果が限定されたことから、一層の利用・普及促進につなげ、市域全体への効果の波及や事業性等の効果検証を行う必要があったため、令和 3（2021）年 4 月から 12 月まで、6 つの都市拠点を対象エリアに加え、合計 8 エリアで実験を実施しました。

<実証実験の概要>

- 実施期間 平成 31（2019）年 3 月 18 日～令和 3（2021）年 12 月 31 日
(約 2 年 9 か月間)
- 実施主体 川崎市
- 運営主体 OpenStreet（オープンストリート）株式会社
- サイクルポート設置場所及び自転車台数（令和 3（2021）年 12 月末時点）
市内 8 エリア サイクルポート：210 箇所



※実験の対象エリアについては、市民の日常的な生活行動などを踏まえ、8 つのエリア（駅を中心に概ね 1.5 km）を対象

図 2-4 8 川崎市シェアサイクル実証実験エリア

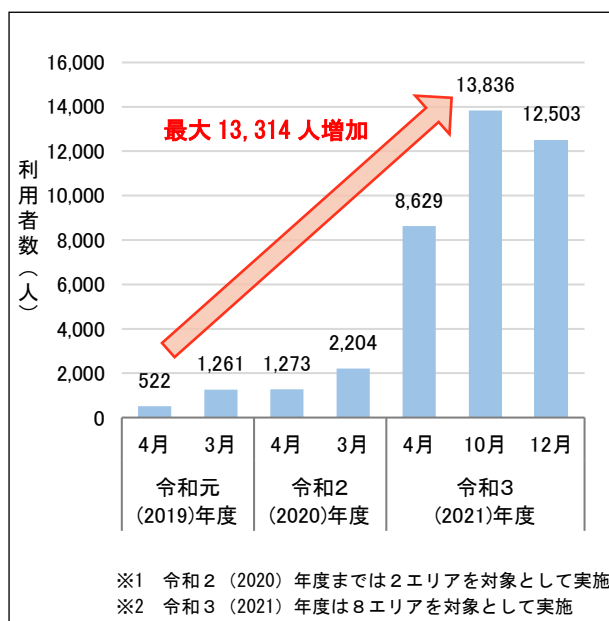
(b) 利用実績

- 利用状況は、実験エリアを拡大したことに加え、シェアサイクルに関する市民への認知が進んだことにより、月間の利用者数、利用回数ともに増加し、平成 31 (2019) 年 4 月と最も利用が多い令和 3 (2021) 年 10 月を比較すると、利用回数は 44,326 回と大きく増加しました。
- シェアサイクルの利用時間分布は、令和 3 (2021) 年度から対象を 8 エリアに拡大したことにより、対象エリア間の移動が可能となったことなどから、令和元 (2019) 年度に比べて長時間の割合が増えました。
- 日常的な買い物利用や地震の際の有効な帰宅手段としても活用されており、利用しやすい移動手段の一つとして利用されました。

利用実績	平成 31 (2019) 年 4 月	→	令和 3 (2021) 年 10 月	増減数
利用者数	522 人/月	→	13,836 人/月	13,314 人増
利用回数	1,667 回/月	→	45,993 回/月	44,326 回増

※令和 3 (2021) 年度の自転車 1 日 1 台あたりの平均利用回数は 1.4 回。

●利用者数 (人/月)



●利用回数 (回/月)

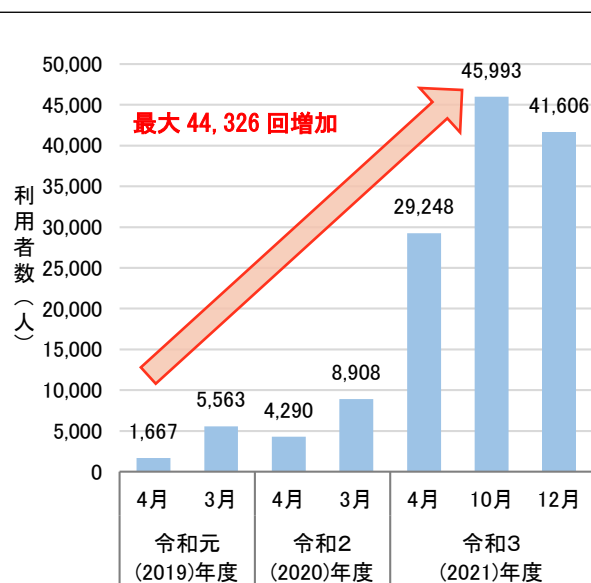


図 2-49 川崎市シェアサイクル実証実験利用実績 (利用者数、利用回数)

●利用時間の傾向

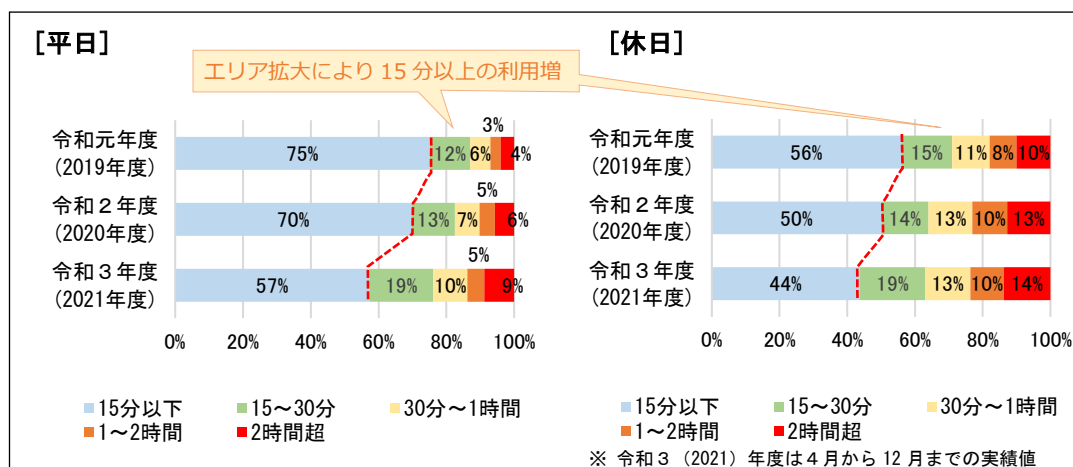


図 2-50 川崎市シェアサイクル実証実験利用実績（利用時間分布）

●市民アンケート調査

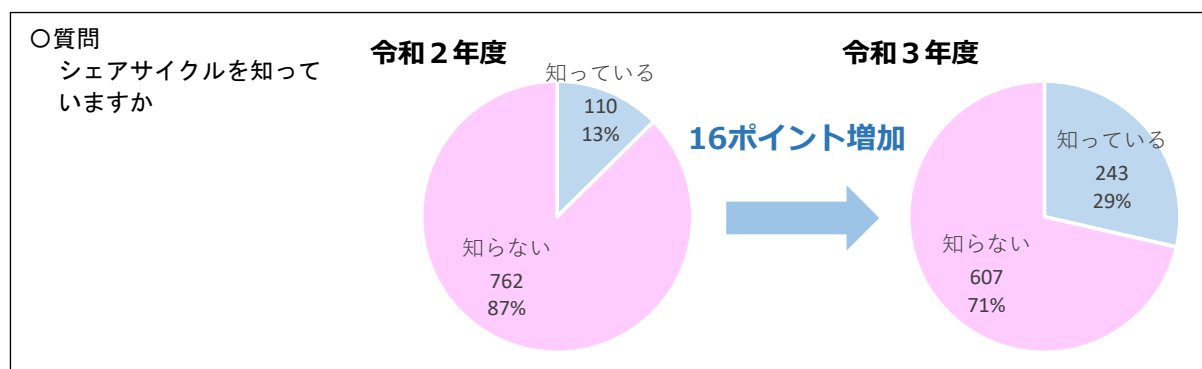


図 2-51 市民アンケート調査結果（シェアサイクル実証実験の認知度）

(c) 実験結果（まとめ）

- 実証実験において、主に駅・公共施設等への移動を目的に利用され、アクセス性・利便性の向上や、多くの利用により事業性を含めた効果・有効性が確認できた。
- 実験結果を踏まえ、今後、民間事業者主体による本格運用へ移行する。

(b) 利用実績

- 多摩川シェアサイクル社会実験の利用状況について、月間の利用回数は、増加傾向にあり、平成 31 (2019) 年 4 月と最も利用が多い令和 3 (2021) 年 11 月を比較すると、利用回数が 1,104 回と大きく増加しました。

利用実績	平成 31 (2019) 年 4 月	→	令和 3 (2021) 年 11 月	増減数
利用者数	146 人/月	→	898 人/月	752 人増
利用回数	255 回/月	→	1,359 回/月	1,104 回増

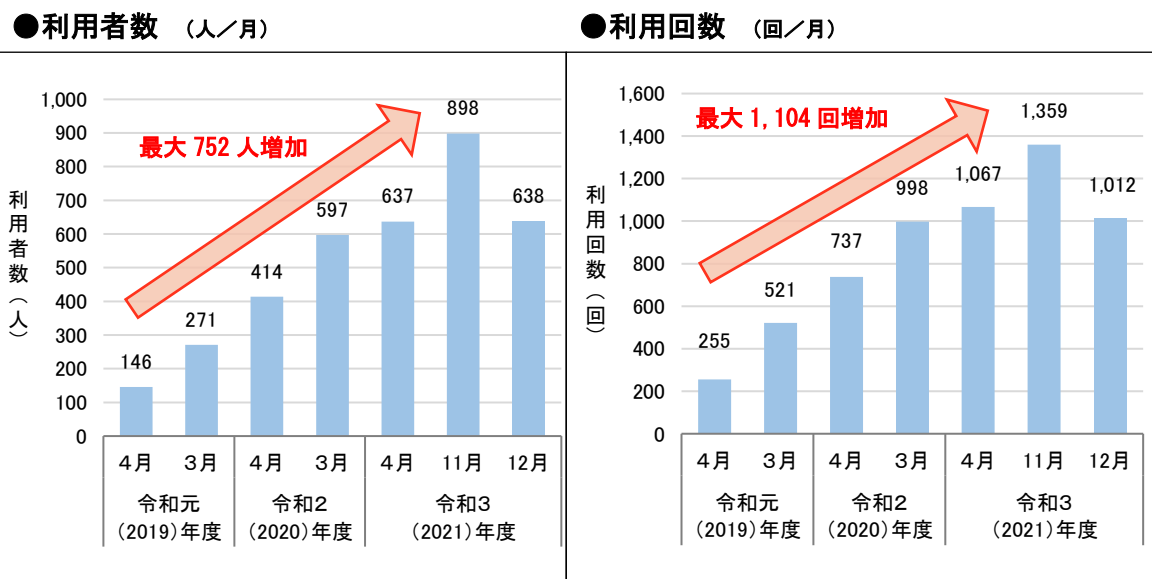


図 2-5 3 多摩川シェアサイクル社会実験利用実績 (利用者数、利用回数)

(c) まとめ

- 運動施設等が付近にある「丸子橋付近」、「多摩川緑地バーベキュー広場付近」のサイクルポートは多く利用され、二子玉川駅周辺や武蔵小杉駅周辺からの返却も多く、多摩川河川敷利用者に利用されました。
- 「丸子橋付近」での同一ポートの貸出、返却利用が多く、多摩川沿川のサイクリングにも利用されました。
- 社会実験において、多摩川沿川における移動利便性が向上し、賑わいの創出等にもつながるなどの効果が確認できたことからシェアサイクル全体の実験結果を踏まえ、その取組等と連携し進めます。

(イ) 課題

移動手段の一つであるシェアサイクルの一層の利用・普及促進が必要

- 移動環境の充実を目指し、多様化するニーズなどを捉え、シェアサイクルの一層の利用・普及促進に向けた取組が必要です。

イ 多摩川や公園緑地等での自転車活用の取組

(7) 現状

a かわさき多摩川ふれあいロードの利用環境の充実に向けた取組

- 多摩川沿いには、自転車と歩行者が利用するかわさき多摩川ふれあいロード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、自転車での市内外からのアクセスも増えています。

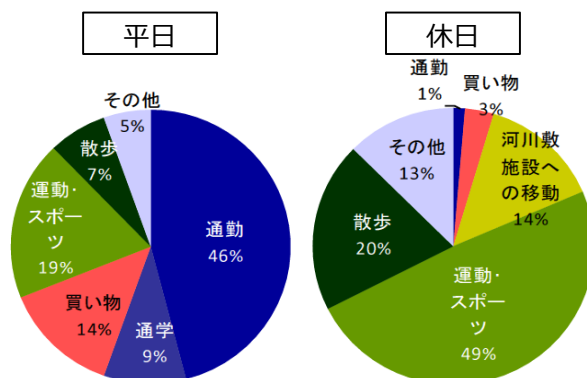


図 2-5-4 かわさき多摩川ふれあいロードの利用目的

出典：かわさき多摩川ふれあいロードの利用者を対象としたアンケート結果（平成 25（2013）年 10 月実施）から

- かわさき多摩川ふれあいロードの延伸に向けて、令和 3（2021）年度は小向地区の延伸整備の内容について河川管理者と協議調整を行い、整備に向けた取組を進めています。
- 拡幅整備は、平成 27（2015）年度に下野毛地区から順次整備を進め、令和 3（2021）年度は上平間地区の一部の整備を実施しました。



図 2-5-5 かわさき多摩川ふれあいロード位置図

■ 新多摩川プラン（19. サイクリングコースの充実）（抜粋）

- ・ 川崎市の多摩川にあるサイクリングコースは上流部と下流部に分かれており、上流部は多摩区布田から幸区多摩川大橋までであり、下流部は川崎区鈴木町から殿町までとなっています。平日は通勤、通学路としても利用され、土日祝日には、多くのサイクリング利用者が賑わっており、市域外からの利用も多いことから、未整備区間の延伸や舗装整備に対する多くの要望があります。その一方で、歩行者に対する安全性や自転車通行マナーの問題を解決する必要があります。
- ・ サイクリングコースの連続性を確保するため、戸手地区におけるスーパー堤防事業に合わせて多摩川大橋から多摩川見晴らし公園までの延伸整備を行います。また、自転車と歩行者が安全に利用できるよう、サイクリングコースの拡幅や、利用についての路面表示の設置、愛称の設定※、マナーアップキャンペーンなど利用環境向上に向けた取組を推進していきます。

実施事業		
68)	サイクリングコースの延伸整備	重点
69)	安全に通行するためのサイクリングコースの拡幅整備	重点
70)	コース上の路面表示の設置など利用環境向上に向けた取組	重点

※令和元（2019）年度に、愛称を「かわさき多摩川ふれあいロード」に設定



図 2-56 延伸整備（ピクニック橋）



図 2-57 拡幅整備のイメージ図

b 公園緑地の柔軟かつ効果的な利活用に向けた取組

- 社会状況が大きく変容する中、都市における貴重なオープンスペースである公園緑地の価値が再認識されるとともに、日常生活に溶け込んだ様々な活動の場としての利活用が求められていることから、地域の課題解決に向け、公園緑地の新たな価値の創出による質の向上と更なる魅力向上を図るため、令和3（2021）年3月に「パークマネジメント推進方針」が策定されました。
- 自転車の活用をはじめ、多様な主体との連携による公園緑地の柔軟かつ効果的な利活用の推進に向けて、同方針に基づき取組を推進しています。

(イ) 課題

■ かわさき多摩川ふれあいロードや公園など、自転車の利用環境の充実にに向けた取組が必要

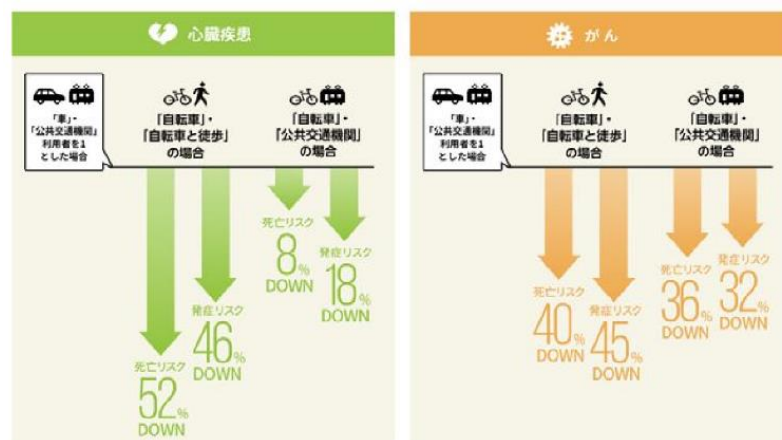
- かわさき多摩川ふれあいロードにおいて、歩行者と自転車が共存する道路として、延伸や拡幅整備に加えて、安全利用のための路面表示やキャンペーンを通じた活用推進など、一層の取組が求められます。
- サイクリングの途中で公園緑地等に気軽に自転車を停めて休憩できる空間など利用しやすい環境の充実が求められます。

ウ 自転車利用の促進に向けた取組

(7) 現状

a 自転車利用の普及促進に向けた取組

- 事業者活動における自転車通勤や業務利用の拡大を図ることを目的として、国等において、自転車通勤を推進する企業・団体に対する認定制度が創設され、令和2（2020）年8月には宣言企業が認定されるなど、自転車通勤の促進に向けた取組が進められています。また、海外では欧州や全米において自転車通勤推進企業の認定プログラムを推進しています。
- 自転車通勤は、がんや心臓疾患による死亡・発症リスクの軽減や適度な運動による気分の向上につながるなど健康増進にも寄与することが考えられます。



通勤手段別にみた心臓疾患・がんによる死亡／発症リスク

図 2-5 8 自転車通勤による効果例

出典：自転車通勤導入に関する手引きから（株式会社シマノ作成）

- 本市では、これらを勘案し、自転車通勤をはじめとした多様化する自転車利用の普及促進に向けて、啓発活動を行っています。

b 災害時の自転車の利用

- 各区道路公園センター等において、災害時の被災状況の迅速な把握や情報伝達に、日常的に業務利用している自転車を状況に応じて利用しています。

(1) 課題

多様化する自転車の利用促進につながる一層の広報等の取組が必要

- 自転車通勤をはじめ自転車利用は、健康増進等にも寄与することに加えて、コロナ禍による生活行動が変化する中で人との接触を低減する移動手段としての利用ニーズが高まっていることから、引き続き、普及促進に向けた啓発活動など、更なる取組が求められています。

エ 自転車を活用した環境負荷の低減に関する取組

(7) 現状

- 令和4（2022）年3月に策定した川崎市地球温暖化対策推進基本計画や川崎市大気・水環境計画において地球にやさしい交通環境整備などの施策に自転車の活用も位置付けられています。
- 日本の平均気温は10年間で概ね0.12℃上昇しており、市内の観測地点でも、有意な上昇傾向を示しています。また、ゲリラ豪雨や台風などの大雨の発生回数も増加傾向にあり、令和元年東日本台風（台風第19号）では多大な被害が発生するなど、市民の生活に大きな影響が生じています。
- 本市では、令和32（2050）年の脱炭素社会の実現に向けて、脱炭素化に資する身近な取組や先進的な取組を集中的に実施するため、脱炭素モデル地区として、高津区溝の口周辺地域を「脱炭素アクションみぞのくち」として設定し、CO₂排出削減に寄与する取組の一つとしてシェアサイクルの活用を推進しています。
- これらにより、その取組効果や利便性を実感してもらうことで、市民一人ひとりの環境配慮型のライフスタイルへの行動変容を促進し、脱炭素社会の実現を目指しています。
- さらに、環境教育・学習として、自転車等環境負荷の低い交通手段に係る普及啓発など、環境配慮行動を促す取組を進めています。



図 2-59 脱炭素アクションみぞのくち

(イ) 課題

脱炭素社会の実現に向けて、自転車の活用推進が必要

- 脱炭素社会の実現に向けた取組の一つとして、走行時にCO₂の排出が少ない、または全く排出しない次世代自動車や自転車などの活用が求められます。

オ 幅広い分野と連携した自転車の活用推進

(7) 現状

a 多様な観光資源と連動させた自転車の活用・広報

- 新・かわさき観光プランに基づき、自転車の観光活用に向けて、各区情報コーナーへのチラシ配架及び SNS による発信、川崎市観光ガイドブック「川崎日和」などにおいて、シェアサイクルをはじめ自転車の活用に関する広報活動を行っています。

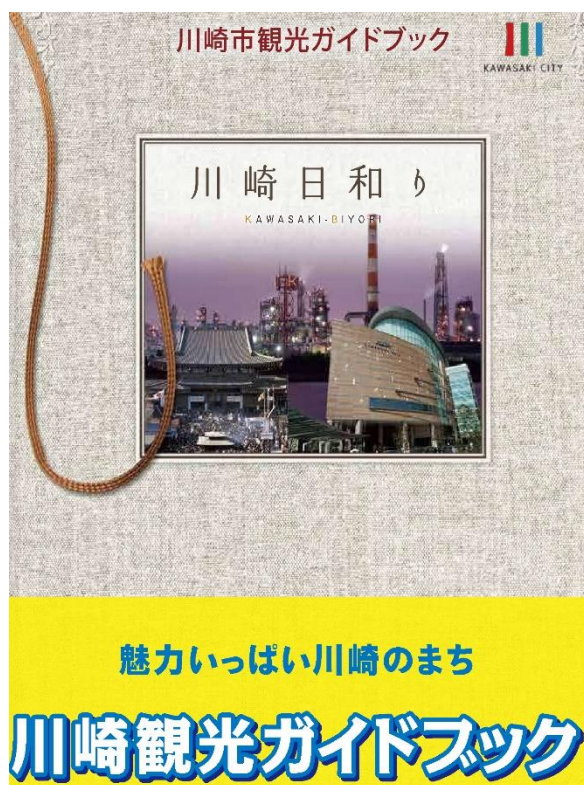


図 2-60 広報媒体の例（川崎観光ガイドブック）

b 若者文化の発信によるまちづくりに向けた環境整備等の取組

- 若い世代をはじめ、あらゆる世代が活躍する持続可能なまちづくりを進めていく観点から、「若い世代が集い賑わうまち」を目指し、平成 30（2018）年 10 月に「若者文化の発信によるまちづくりに向けた基本方針」を策定し、同方針に基づき令和元（2019）年 11 月に「若者文化の発信によるまちづくりに向けた環境整備等に関する基本計画」を策定しました。
- 川崎らしい地域資源である若者文化に位置付けているコンテンツの一つである BMX などができる環境整備に向けた検討を進めるとともに、認知度向上や環境整備に向けた機運醸成を目的とした体験会を開催しています。



©Kenji NAKAMURA/JCF

図 2-6 1 BMX レースの競技状況

出典：若者文化の発信によるまちづくりに向けた基本方針

c 市民に親しまれ地域の活性化に資する競輪場に向けた取組

- 川崎競輪場では、市民に親しまれ地域の活性化に資する競輪場を目指して、サイクルスポーツによる賑わいの創出や自転車競技・スポーツの振興に取り組んでいます。
- 中学生の職業体験、駅伝やマラソンの先導役、小学校の施設見学・体験、小学校での出張授業、商店街イベントへの参加などの活動を行っています。



中学生の職業体験



小学生の施設見学・体験

図 2-6 2 川崎競輪場での取組

d 自転車を利用した健康づくりに関する取組

- 少子高齢化や疾病構造の変化が進む中で、生活習慣及び社会環境の改善を通じて、子どもから高齢者まで全ての市民が共に支え合いながら希望やいきがいを持ち、ライフステージに応じて、心豊かに生活できる活力ある社会を実現できるよう、平成 25（2013）年 3 月に川崎市健康増進計画「第 2 期かわさき健康づくり 21」を策定し、市民の健康増進を図る総合的な取組を進めています。
- 市民の健康増進に向けて「ウォーキングをする」「自転車を漕ぐ」など、個人にあった身近な身体活動を日々の暮らしに取り入れて、今より 10 分多く体を動かす「+10（プラステン）」の広報を実施することで、糖尿病や心臓病等のリスクを下げ、健康寿命をのばす取組を推進しています。



図 2-6 3 健康づくりのための身体活動指針（アクティブガイド）

(イ) 課題

幅広い分野の取組に寄与する自転車の活用推進が必要

- 平成 20（2008）年と平成 30（2018）年のパーソントリップ調査の結果を比較すると観光や健康増進等での自転車利用が増加しており、様々な目的で利用することで行動範囲が広がることから地域の活力の向上と新たな魅力発見に寄与するため、観光や健康増進等、幅広い分野の取組において、一層の自転車の活用推進が求められます。
- 観光客が気軽に自転車を活用でき、楽しんでもらえるように、シェアサイクルの利用促進や観光モデルルートの構築、様々な媒体を活用した広報など、一層の充実が必要です。
- 東京 2020 オリンピック競技大会における本市でいう若者文化のコンテンツであるスケートボード、BMX などでの日本人選手の活躍により関心が高まっており、若い人たちが自らの可能性を広げるための環境づくりに向けた取組が求められています。
- 市民に親しまれ地域の活性化に資する競輪場を目指し、競輪場の敷地やバンクの有効活用等により、イベントでの利用や市民開放を行うなど、自転車スポーツの振興・普及に向けた取組を、引き続き進める必要があります。
- 「コロナ禍での自転車の利用頻度」が増えた理由に着目すると、運動不足の解消が最も多くなっていることから、自転車等の利用により健康増進につなげるための広報啓発などの取組が必要です。

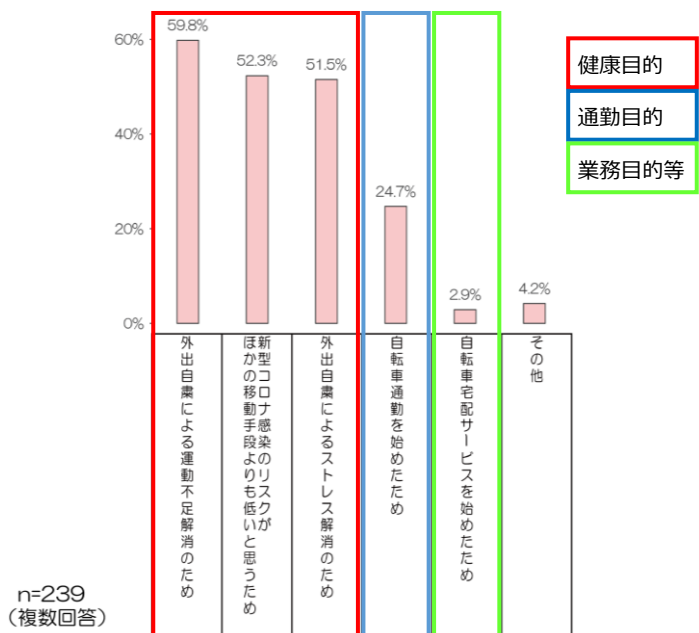
	自転車トリップ		平成30年/平成20年 (2018年/2008年)
	平成30年 (2018年)	平成20年 (2008年)	
観光、健康増進等	5,000	3,000	1.67

図 2-6 4 観光等利用の自転車トリップ数

出典：第 5 回及び第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査結果（平成 20（2008）年及び平成 30（2018）年）から作成

Q.新型コロナ流行後、自転車の利用頻度が増えた理由を教えてください

対象：新型コロナ流行後、自転車の利用頻度が「増えた」「やや増えた」と答えた人



出典：～新型コロナ禍における自転車利用についての調査～自転車利用増の理由は「外出自粛による運動不足解消」が最多感染防止対策を講じていない利用者が過半数も
au 損害保険㈱2020 年 10 月 30 日リリース <https://www.au-sonpo.co.jp/corporate/news/detail-248.html>
※：全国の自転車利用者の男女 1,000 人を対象に調査

図 2-6 5 コロナ禍における移動手段の変化

(4) ルール・マナー啓発

ア 年齢段階に応じた自転車等交通安全教育

(7) 現状

- 幼児から高齢者に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じて、段階的かつ体系的な自転車等の交通安全教育を実施しています。
- 交通安全教育にあたっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れ、自治体、警察、学校、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭が互いに連携を取り、地域ぐるみの活動として推進しています。

【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	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	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	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	自転車利用のルール・マナーや正しい乗り方等を学ぶ
	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	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	委託による実演
成人	成人の日啓発	啓発	等々力	新成人	自転車小冊子の配布
	交通安全啓発	啓発	企業等	成人	DVD貸出、自転車小冊子・チラシの配布
	交通安全啓発	啓発	保育施設等	親子・保護者等	イベント参加等の保護者への啓発
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	高齢者	申し込みによる受付で、講義とDVDによる学習
	敬老会	啓発	市民館	高齢者	歩行や自転車を含む車両の運転の注意喚起



図 2-6 6 自転車の乗り方教室



図 2-6 7 自転車シミュレーターによる啓発

(イ) 課題

継続的な交通安全教育とともに成人の学習機会の充実や高齢化への対応が必要

- 自転車関連事故の発生割合を年齢層別に見ると、どの年代においても一定数の事故が発生しています。

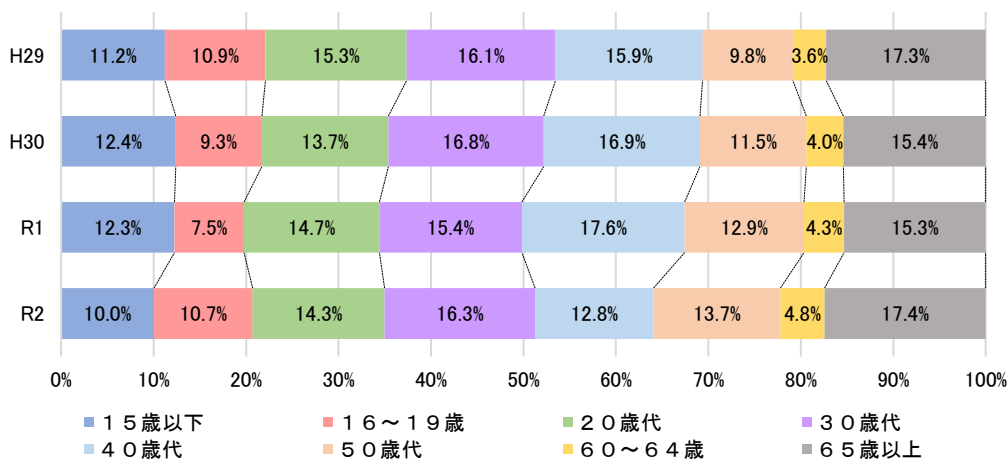
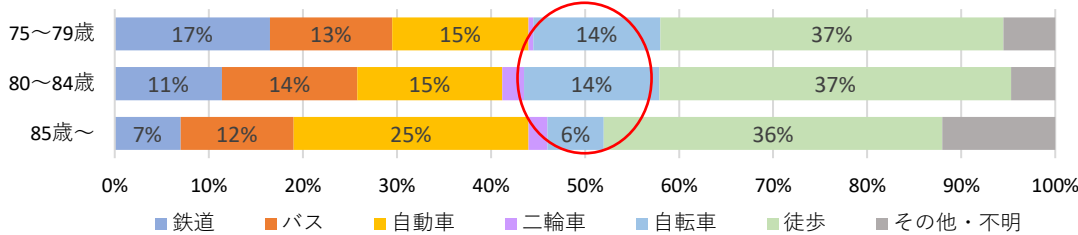


図 2-68 市内の年齢層別自転車関連事故発生割合（平成 29（2017）～令和 2（2020）年）
出典：神奈川県警察本部提供のデータから作成

- 平成 20（2008）年と平成 30（2018）年のパーソントリップ調査結果を比較すると、75 歳以上の高齢者で自転車利用が増加しています。
- 高齢運転者の増加や、高齢者の社会参加の機会増大により、高齢者が関わる事故が増加することが懸念されます。

【平成 20（2008）年】



【平成 30（2018）年】

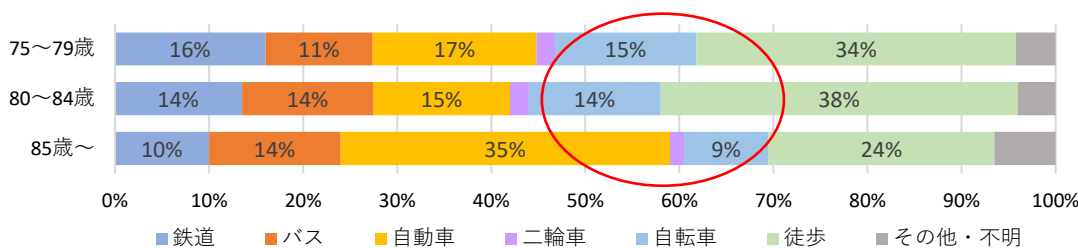


図 2-69 年齢階層別代表交通手段分担率

出典：東京都市圏パーソントリップ調査結果
[第 5 回（平成 20 年（2008））及び第 6 回（平成 30 年（2018））]から作成

- 令和3（2021）年度自転車に関する市民アンケート調査による「自転車利用ルールを教わった経験」を見ると、「教わったことはない」と回答した人が22.4%存在しています。

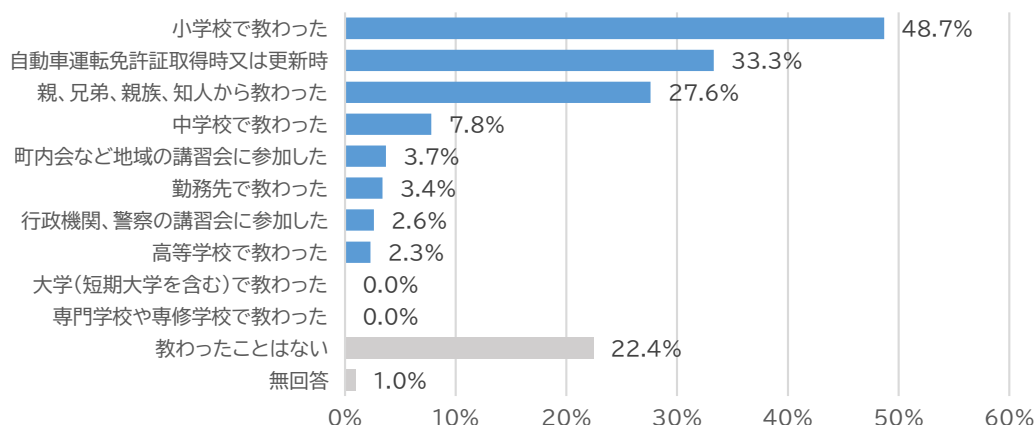


図 2-70 自転車利用ルールを教わった経験

出典：令和3（2021）年度自転車に関する市民アンケート調査から

- また、同アンケート調査による「自転車走行ルールを学ぶ機会への参加有無」を見ると、「参加したい」と回答した人が32.2%いる一方、「参加したくない（できない）」と回答した人が62.9%と最も多くなっています。

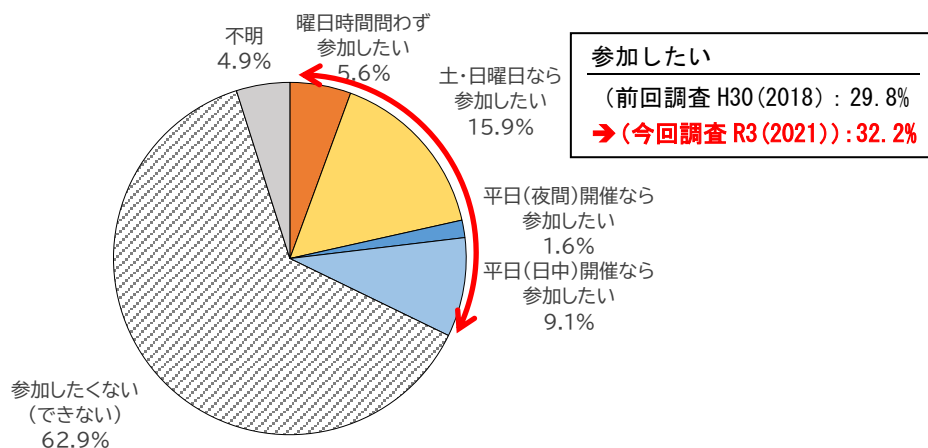


図 2-71 自転車走行ルールを学ぶ機会への参加有無

出典：令和3（2021）年度自転車に関する市民アンケート調査から

（まとめ）

- 幼児から高齢者に至るまで、年齢段階に応じた自転車等の交通安全教育を継続的に実施することが求められます。
- 特に教育機会の少ない成人に対する教育機会の充実や、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育を行うなど、交通安全意識の向上を図る必要があります。

イ 自転車利用のルール・マナーの広報・啓発

(7) 現状

- 自転車のルール・マナーを広く浸透させるため、各季の交通安全運動や自転車マナーアップ強化月間など各種キャンペーンを実施し、自転車の安全利用に関するリーフレットやチラシの配布と合わせて声掛けを行うなど、広報・啓発活動を実施しています。
- 駐輪場の定期利用者に対して、定期更新時にリーフレット等を配布するなど、効率的な取組を実施しています。



図 2-72 キャンペーンによるマナー啓発

【キャンペーンにおける主な啓発活動例】

事業名	開催場所	対象	内容
各季のキャンペーン(春・夏・秋・年末)	各地区にて	全て	啓発品の配布等
5月の自転車マナーアップ強化月間	各地区にて	全て	啓発品の配布等

- 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」が市内の自転車交通事故多発地域を巡回し、交通ルールを守っていない自転車利用者に対して、自転車安全利用五則が記載されたマナーアップカードを交付するなど、交通安全を呼びかける啓発活動を推進しています。

(令和2(2020)年度の交付指導件数 9,653 件)



図 2-73 マナーアップ指導員による啓発

自転車マナーアップカード

令和 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。

☐ 踏切では、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(道路標識など)に従って通行しましょう。

☐ 暗くなったら早めにライトをつけましょう。

☐

自転車もののれば車のなかま入り

自転車安全利用五則

① 自転車は、車道が原則、歩道は例外

② 車道は左側を通行

③ 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行

④ 安全ルールを守る
・飲酒運転、二人乗り、並進の禁止
・夜間はライトを点灯
・交差点での信号遵守と一時停止、安全確認

⑤ 子どもはヘルメットを着用

神奈川県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例

昨今の自転車事故の状況に鑑み、自転車の安全で適正な利用と自転車損害賠償責任保険等(※)の加入義務を柱とした神奈川県条例が施行されました。
本条例により、**神奈川県内で自転車に乗る人は令和元年10月から自転車損害賠償責任保険等への加入が義務化されています。**

※自転車向け保険のほか、自動車保険や火災保険の特約(個人賠償責任保険)、PTA保険、TSマーク付帯保険などがあります。まずは加入中の保険を確認してみましょう。

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

図 2-7 4 自転車マナーアップカード

■ コロナ禍における外出自粛要請や新しい生活様式の普及等の影響により、自転車等で飲食物を配達するデリバリーサービスへのニーズが高まっていることから、事業者及び配達員向けに、配達中の事故を防ぐための広報啓発を行っています。

配達中の交通事故を防ぐために

2020年11月19日

コンテンツ番号122670

配達中の交通事故を防ぐために

新型コロナウイルス感染拡大のための外出自粛要請、新しい生活様式の普及等の影響により、電子商取引(EC)需要が拡大する中、自転車又は原動機付自転車を用いて飲食物の商品を消費者に配達するデリバリーサービスへのニーズが高まっています。

こうした中、全国的に、自転車等によるデリバリーの途中で、配達員が交通事故で怪我をしたり、通行人に危険を及ぼしたりすることがあり、配達中の交通事故が懸念されているところ。

配達中の交通事故を防ぐために、

・信号遵守と交差点での一時停止、安全確認

・スマホのながら運転禁止!

・左側通行

などに注意し、事故に備えて損害賠償責任保険等に加入しましょう。

配達中の交通事故を防ぐために

※ 事業者の皆様へ(PDF形式、1.38MB)

※ 配達員の皆様へ(PDF形式、1.20MB)

国による啓発チラシですので、ご一読ください。

自転車及び原動機付自転車を使った飲食物等のデリバリーサービスを行う 事業者の皆様 へ

配達中の交通事故を防ぐために

新型コロナウイルス感染防止のため、外出の差し控えや新しい生活様式が広がる中、飲食店等のデリバリーサービスの需要が高まっています。

デリバリーサービスに従事する方々が配達中に交通事故に遭ったり、通行人に危険を及ぼしたりすることが多いよう、事故防止に取り組ましましょう!

配達中の交通事故を防止するための取組のポイント

1) 教育の実施等
配達員に対し、初めて仕事に就く前に、次の事項について教育を実施し、注意喚起等により必要な知識を習得できるようにする。
・自動車運転免許を持っていない場合は特に注意する。
➢ 交通ルールの遵守、走行前点検の励行等
➢ 災害事例や交通事故情報を活用した事故の起こりやすい場面、場所等、走行ルートや運転上の注意に関する教育
➢ 睡眠時間の確保、放道による影響、体調の維持等の健康管理
理解の確認テストや集合研修を行うことが望ましい。

2) 交通事故等の発生状況の把握、分析
配達中の事故、ヒヤリ・ハット事例を把握、分析し、配達員に対し同種事故防止のための情報提供等を行うことが望ましい。

3) 健康の確保
疲労の蓄積、睡眠不足等による交通事故を防止するため、配達員が健康に働くよう次の事項に取り組みよう努める。
➢ 各保健健康診断制度と受診啓発、健康づくり
➢ 長時間勤務による労働者の健康に、就業後の疲労回復を促す小休憩の取組
➢ 長時間にわたる就業の防止、過重労働・ストレス防止

内閣府 警察庁 厚生労働省 MAFF 農林水産省

図 2-7 5 配達事業者及び配達員向け広報啓発資料

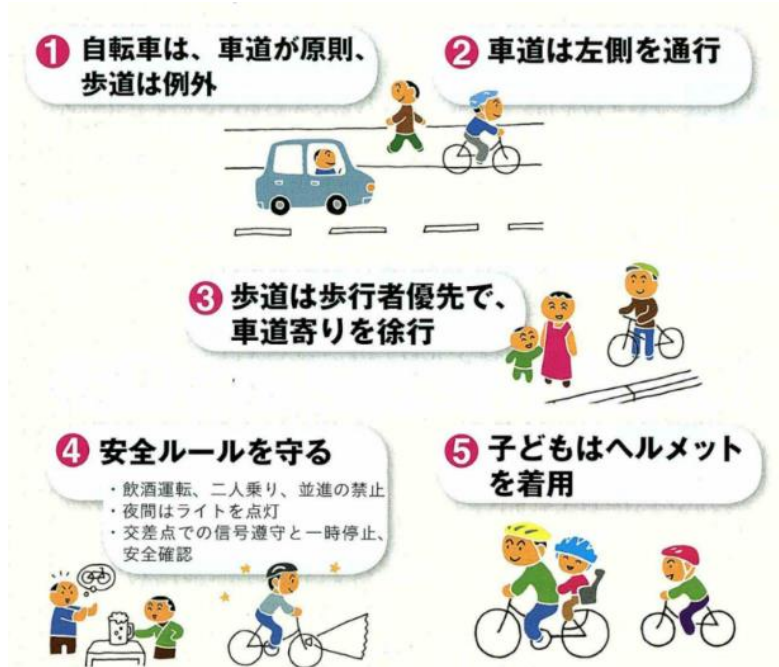
出典：市ホームページから

61

参考：自転車の通行ルールについて

○ 自転車安全利用五則

- 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、「自転車安全利用五則」が定められています。



※ 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

- 平成27（2015）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るとともに、令和2（2020）年6月からは、自転車の妨害運転として「逆走して進路をふさぐ」「幅寄せ」などの7項目が定義付けられました。

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 ・ 妨害運転

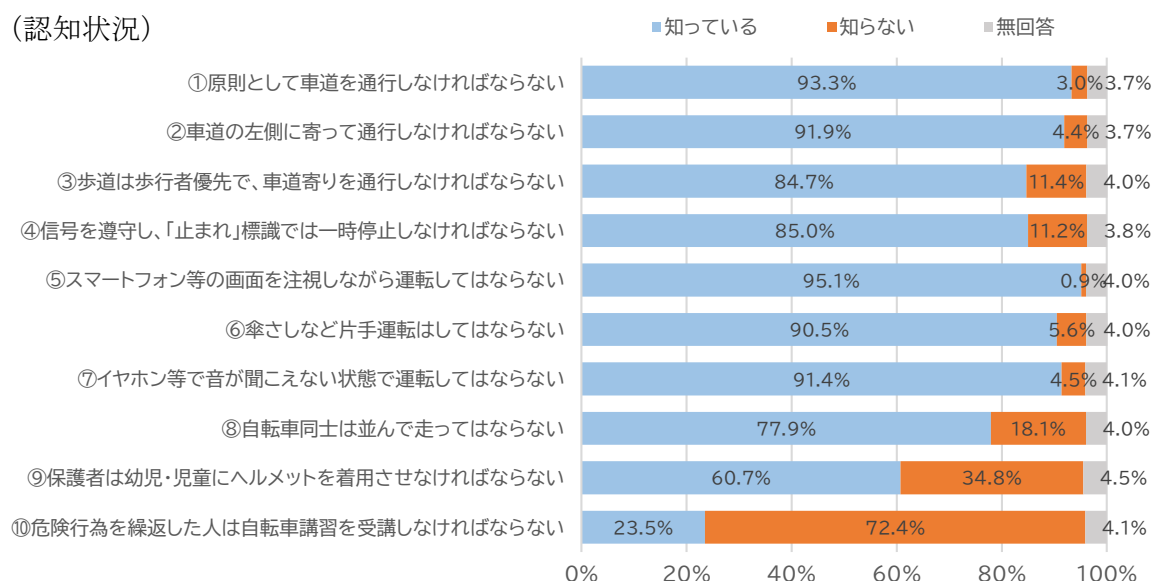
図 2-7 6 自転車の通行ルール

(イ) 課題

自転車に関する交通ルールの周知やマナーアップに向けた継続的な取組が必要

- 令和3（2021）年度自転車に関する市民アンケート調査による「自転車利用ルールの認知・遵守状況」を見ると、認知状況については、車道通行等の基本的なルールについてどの項目も8～9割が認知している一方で、認知していない人も一定数存在するため、様々な機会を捉えて、幅広い世代の交通ルールの周知を行うなど、更なる対応が求められます。
- また、遵守状況については、車道左側通行などの交通ルールを認知していても遵守していない割合が高いことから、マナーアップに向けた継続的な取組が求められます。

(認知状況)



(遵守状況)

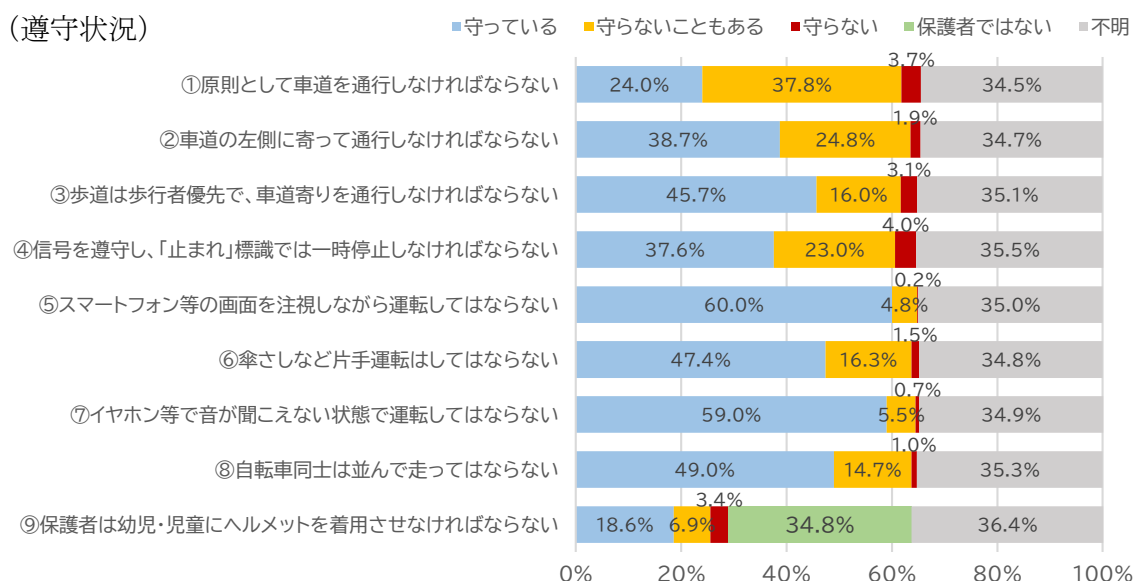


図 2-77 自転車利用ルールの認知・遵守状況

出典：令和3（2021）年度自転車に関する市民アンケート調査から

- 「市内の自転車関連事故における法令違反の状況」を見ると、事故のうち約64%で、自転車利用者の何らかの法令違反が見受けられます。

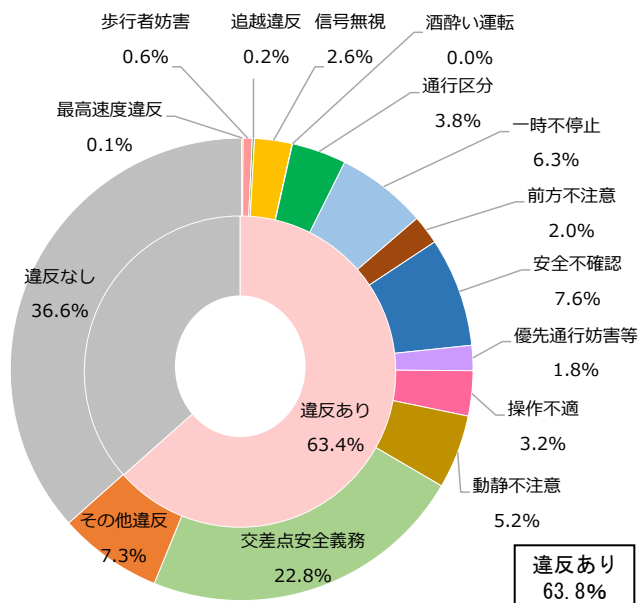


図 2-7 8 市内の自転車関連事故における法令違反の状況

出典：神奈川県警察本部提供のデータから作成

- 令和3（2021）年度自転車に関する市民アンケート調査による「自転車の利用に関する意識調査」を見ると、「自転車での交通事故」「自転車の交通違反」「交通ルール」について意識している人が半数以上存在している一方、意識していない人も一定数存在しています。

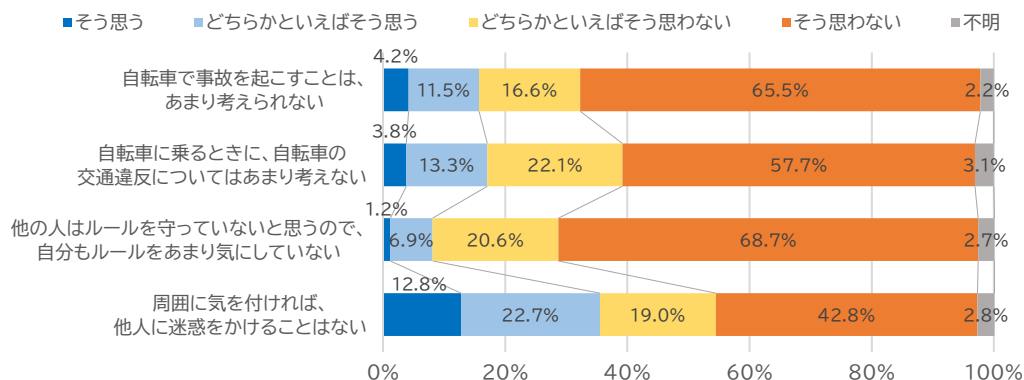


図 2-7 9 自転車の利用に関する意識調査

出典：令和3（2021）年度自転車に関する市民アンケート調査から

（まとめ）

- こうした状況を踏まえ、自転車が本来車両（軽車両）であることを理解し、交通ルールを遵守しなければならないことや、交通マナーを実践しなければならないことを理解させるため、交通ルールの周知やマナーアップに向けた継続的な取組が必要です。

ウ 道路状況に応じた自転車の安全な通行方法の周知

(7) 現状

- 自転車は道路交通法において車道の左側通行が原則であることから、安全な通行を促すために、車道上に青い矢印(矢羽根)や自転車ピクトグラム等により、通行位置や進行方向の見える化を推進するとともに、整備内容に関する啓発チラシを配布するなど、安全対策を推進しています。
- 自転車と歩行者の輻輳する歩道においては、歩行者の安全確保を最優先に、自転車徐行や歩行者優先等の路面表示、注意喚起看板等を設置するなど、安全対策を推進しています。
- 特に、川崎駅東口の駅前広場周辺の歩道は、自転車通行が原則として認められていない中、多くの自転車が走行し、歩行者との接触等が懸念される実態にあったことから、平成 22 (2010) 年度に「自転車押し歩きエリア」(次頁参照)として設定し、路面シールやサイン等の設置により通行方法の周知を行っています。

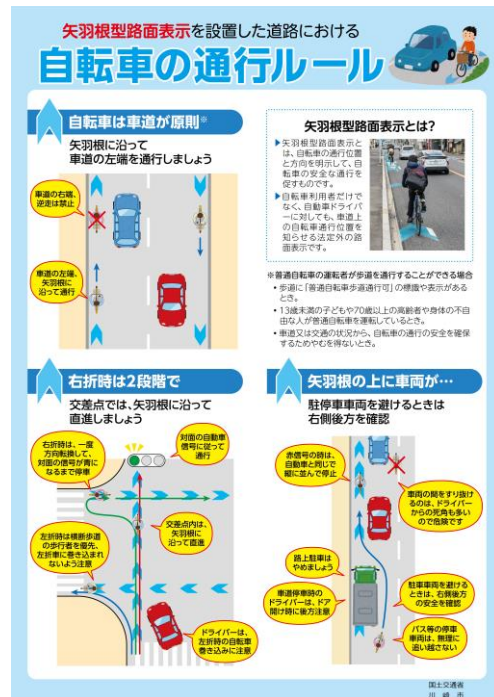


図 2-80 自転車の通行位置等を示す路面表示及び啓発チラシ



図 2-81 自転車通行可の歩道における路面表示や注意喚起看板



(啓発チラシ)



(路面シール)



(サイン)

図 2-8 2 川崎駅東口駅前広場周辺の自転車押し歩きエリア

- また、歩行者と自転車の共存するかわさき多摩川ふれあいロードでは、「新多摩川プラン」に基づき、歩行者優先や、歩行者も自転車も左側通行など、当該区間固有の通行ルールについて、路面表示等の設置により周知を行っています。



図 2-8 3 かわさき多摩川ふれあいロードの通行ルール

- 更に、これら自転車通行に関する見える化に加え、定期的なキャンペーン等により現地で啓発チラシを配布するなど安全利用の広報・啓発を実施しています。

【TOPIC】

令和2（2020）年に自転車の速度抑制・注意喚起を促すため、高津区宇奈根地区駐車場入り口周辺2箇所に段差（スピードハンプ）を設置しました。



図 2-84 段差（スピードハンプ）設置状況

(イ) 課題

社会環境の変化等を踏まえた、自転車の安全利用に向けた取組の充実が必要

- 市内の交通事故発生状況の推移を見ると、自転車事故件数は過去10年（平成23（2011）年～令和2（2020）年）で減少傾向にあります。
- 一方で、いまだ自転車の車道逆走や歩道内の危険な走行などが一定数見受けられる中、自転車の長距離利用による事故が増加していることに加え（p22）、今後は高齢者の自転車利用の増加による事故の発生も懸念されます。
- そのため、社会環境の変化等を踏まえた、自転車の安全利用に向けた一層の取組が求められます。

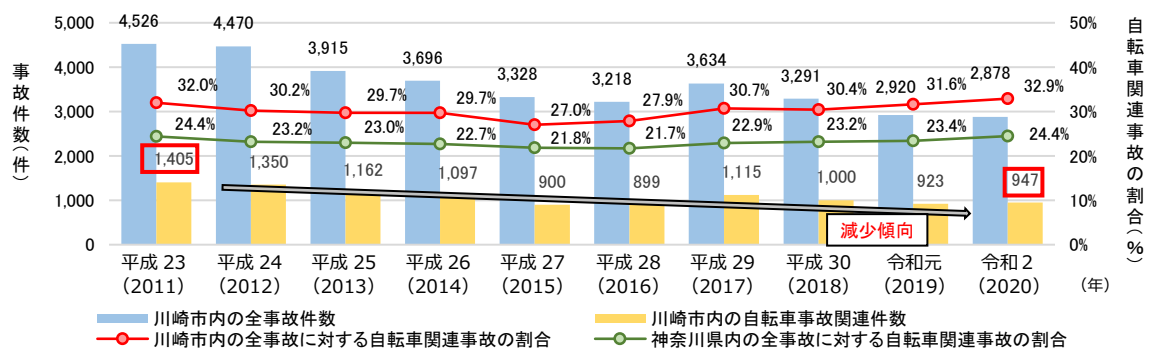
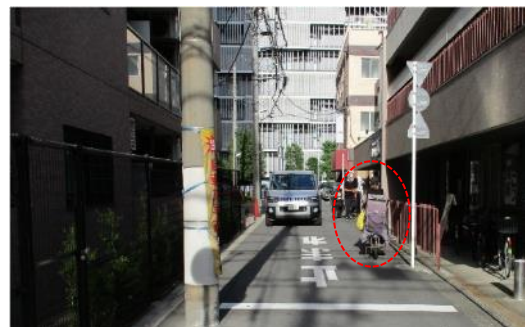


図 2-85 市内の交通事故発生状況の推移（全事故及び自転車関連事故）【再掲】

出典：神奈川県警察本部提供のデータから作成



（歩道内の自転車走行）



（車道逆走）

図 2-86 自転車の危険な通行状況

エ 放置自転車防止に向けた啓発活動の充実

(7) 現状

- 放置自転車は、歩行者や緊急車両等の通行の妨げとなることから、自転車の放置が多い地域や夕方の短時間の放置自転車に対し、整理誘導員を配置し、駐輪場への案内誘導や、放置禁止の周知のため警告札を貼るなど放置防止の取組を実施しています。
- また、自転車の放置防止及びルール周知、マナー意識の向上を図るため、放置自転車クリーンキャンペーンや、地域安全パトロールによる呼びかけなど、啓発活動を定期的に行っています。



(整理誘導員による案内)



(放置自転車クリーンキャンペーン)



(地域安全パトロール)

図 2-8 7 放置自転車の抑制に向けた取組

(4) 課題

夕方の短時間の放置自転車防止に向けた一層の啓発活動の充実が必要

- 夕方の短時間での放置自転車も増えている中で、こうした時間帯など、状況に応じた更なる放置防止の啓発活動が必要です。
- 更なるルールの周知やマナーの向上に向けて、デジタルサイネージの活用や、商店街への協力要請など関係団体等と連携したルール・マナーの一層の啓発活動の充実が必要です。

オ 自転車損害賠償責任保険等への加入促進

(7) 現状

- 神奈川県では、自転車対歩行者の交通事故の増加や重大事故の発生、全国での自転車事故加害者への高額賠償事例などから、「神奈川県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」において、令和元（2019）年10月から自転車損害賠償責任保険等への加入が義務化されました。
- 本市においても、自転車損害賠償責任保険等への加入を促進し、万が一の事故に備えた啓発を実施しています。

神奈川県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例の概要

1 目 的

県内における自転車対歩行者の交通事故の増加や重大事故の発生、全国での自転車事故加害者への高額賠償事例などから、自転車の安全で適正な利用の促進と自転車損害賠償責任保険等（※）の加入義務化を柱とした条例を制定する。

2 内 容

(1) 自転車の安全適正利用のための取組み

県、県民、自転車利用者等の責務や取組みについて規定する。

- ア 県による総合的な施策の策定・実施と県民等への情報の提供・支援
- イ 県の施策に対する県民、事業者、交通安全団体の協力
- ウ 自転車利用者による自転車安全利用の実施

(2) 交通安全教育の実施

学校、家庭等における交通安全教育について規定する。

- ア 学校における交通安全教育、指導・啓発
- イ 自転車通勤の従業員に対する自転車安全利用の教育・啓発
- ウ 幼児、児童及び高齢者へのヘルメット等の着用



(3) 自転車損害賠償責任保険等の加入義務化

自転車利用者等に自転車損害賠償責任保険等の加入を義務付けるとともに、自転車小売店や学校における加入の確認について規定する。

- ア 自転車利用者、保護者、事業者、自転車貸付業者の保険加入義務
- イ 自転車小売等業者による自転車購入者等の保険加入の確認
- ウ 学校における自転車通学者の保険加入の確認

3 施行期日

平成31年4月1日。ただし、2(3)については平成31年10月1日。

※ 自転車損害賠償責任保険等

自転車の利用に起因する事故により他人の生命又は身体を害した場合における損害を填補することができる保険又は共済をいう。

〔 自転車向け保険のほか自動車、火災保険の特約（個人賠償責任保険）、PTA保険、TSマーク付帯保険などがある。 〕

図 2-88 神奈川県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例の概要

出典：神奈川県ホームページから加工

(イ) 課題

自転車利用者の自転車損害賠償責任保険等への加入促進が必要

- 令和3（2021）年度自転車に関する市民アンケート調査によると、自転車利用者の自転車損害賠償責任保険等に「加入している」と答えた人の割合は約70%で、令和元（2019）年度の約56%から14%増加しています。
- 加入率の状況として、自転車利用頻度が多い人ほど加入率は高く、月1回以上利用する人の加入率は7～8割です。一方、加入していない・分からないとの回答も一定数あります。
- また、県条例に基づく自転車損害賠償責任保険等の加入義務化についての認知度は全体では5割で、利用頻度が高い人ほど認知度が高くなっています。
- 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ることから、引き続き、自転車利用者の損害賠償意識を高め、自転車損害賠償責任保険等への加入促進を図る必要があります。

【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」から作成）

■ 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、対向車線を自転車で直進してきた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

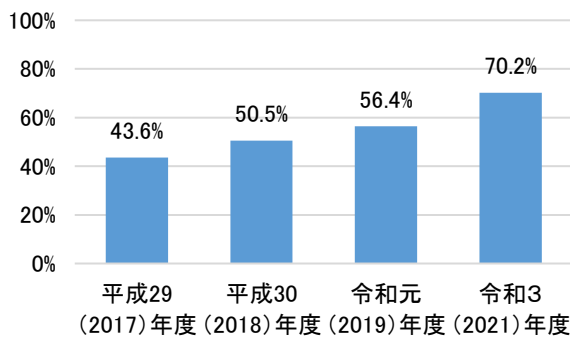
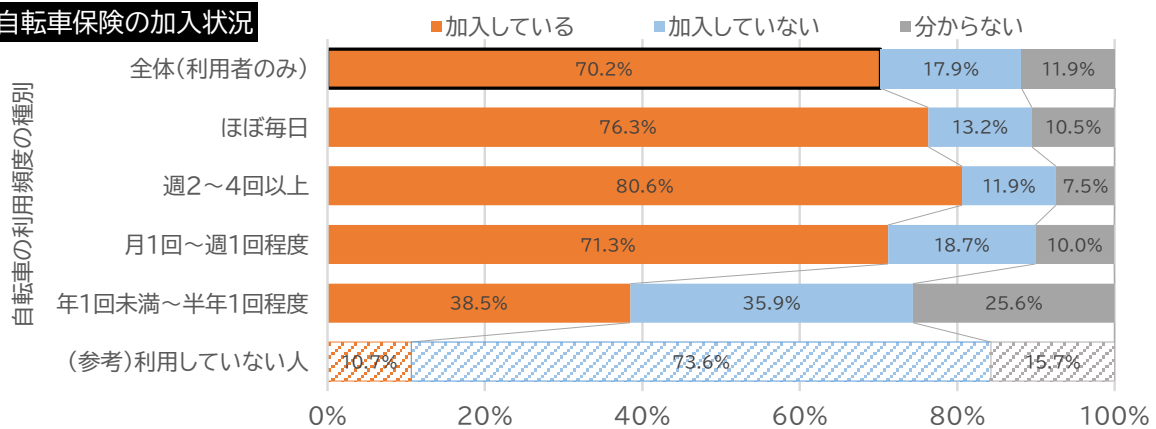


図 2-89 自転車事故を対象とした
損害賠償責任保険の加入について
出典：本市実施のアンケート調査から作成



図 2-90 神奈川県の自転車損害賠償責任保険等への
加入義務化に関するチラシ
出典：神奈川県ホームページから

自転車保険の加入状況



保険加入義務化の認知度

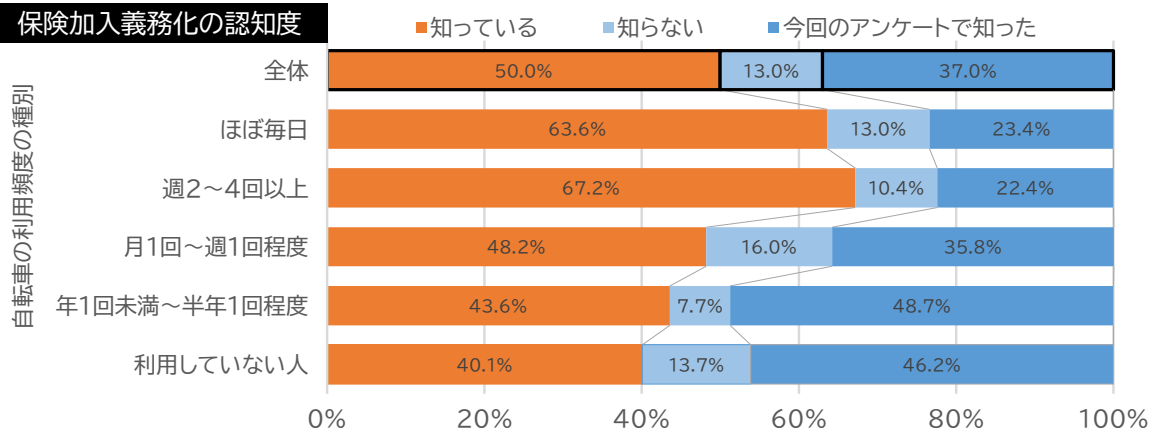


図 2-9 1 自転車事故を対象とした損害賠償責任保険の加入について

出典：令和3（2021）年度 自転車利用アンケート調査から

参考：自転車損害賠償責任保険等の種類一覧

【日常生活での賠償責任保険等】

自転車損害賠償責任保険の種類		保険の概要
個人賠償責任保険	自転車向け保険	自転車事故に備えた保険
	自動車保険の特約	自動車保険の特約で付帯した保険
	火災保険の特約	火災保険の特約で付帯した保険
	傷害保険の特約	傷害保険の特約で付帯した保険
団体保険	会社等の団体保険	団体の構成員向けの保険
	PTAの保険	PTAや学校が窓口となる保険
共済		全労済、県民共済など
TSマーク付帯保険		自転車の車両に付帯した保険
クレジットカードの付帯保険		クレジットカードに付帯した保険

【業務中での賠償責任保険等】(事業者向け)

自転車損害賠償責任保険の種類		保険の概要
施設所有者賠償責任保険		業務活動中の事故に備えた保険
TSマーク付帯保険		自転車の車両に付帯した保険

出典：神奈川県ホームページから

カ 安全性の高い製品購入につながる広報啓発

(7) 現状

- 安全に自転車を利用できるように、消費者に対して安全な製品の利用や購入等についての広報啓発を行っています。



現在位置: [トップページ](#) [くらし・手続き](#) [届出・手続き・相談](#) [相談窓口](#) [川崎市消費者行政センター](#) [消費生活情報](#)
[注意喚起情報](#) ハンドルロック「一発二錠」のケースが破損していたらすぐに自転車の使用を中止してください！

ハンドルロック「一発二錠」のケースが破損していたらすぐに自転車の使用を中止してください！

[ツイッターへのリンクは別ウィンドウで開きます](#) [ツイート](#) 2019年6月28日
コンテンツ番号108600

ハンドルロック「一発二錠」のケースが破損していたらすぐに自転車の使用を中止してください！

ブリヂストンサイクル株式会社が平成15年9月から平成27年5月までに製造し、ブリヂストンサイクル株式会社及びヤマハ発動機株式会社がそれぞれ販売したハンドルロック「一発二錠1」を搭載した自転車・電動アシスト自転車において、ハンドルロックケースの破損などが原因で誤作動し、ハンドル操作ができなくなり転倒するなどの事故が発生しています。

該当製品をお持ちの方で、ハンドルロックのケースが破損している場合はすぐに自転車の使用を中止してください。

詳細は、下記の資料を御確認ください。

ハンドルロック「一発二錠」のケースが破損していたらすぐに自転車の使用を中止してください！

 [ハンドルロック「一発二錠」のケースが破損していたらすぐに自転車の使用を中止してください！ \(PDF形式, 225.99KB\)](#)

電動アシスト三輪自転車の運転・購入には注意が必要です！

相談事例

[ツイッターへのリンクは別ウィンドウで開きます](#) [ツイート](#) 2019年6月25日
コンテンツ番号108381



【相談事例1】

高齢になったので倒れにくい三輪自転車のほうがよいと思い、ホームセンターで電動アシスト三輪自転車を購入した。さっそく乗ってみたが、まっすぐ走ることができない。曲がるときにバランスを崩して転倒し、骨折してしまった。

【相談事例2】

自動車の運転免許証を返納した私に、娘が電動アシスト三輪自転車をプレゼントしてくれた。しかし、うちの近所は道が狭く、幅が広い三輪自転車を乗り回すのは難しそう。購入したインターネットのショップに返品したいと連絡したところ、高額な送料を請求された。

アドバイス



運転免許証の返納後の新たな交通手段や、自転車の運転が体力的に難しくなった年齢層の新たな足として、電動アシスト三輪自転車の利用が広がってきています。それに伴い、電動アシスト三輪自転車に関する相談が増えています。

三輪自転車は二輪自転車より安定性があるように思われがちですが、走行中の挙動は二輪自転車とは異なります。カーブ走行や傾斜した路面を走行する場合は転倒する危険性があり、運転には注意が必要です。特に高齢者の場合、【事例1】のような骨折するトラブルも発生しています。

電動アシスト三輪自転車の購入を考えている場合は、使用者の身体能力や道路環境なども考慮し、あらかじめ事前に

図 2-92 WEBを活用した製品に関する注意喚起情報の発信

出典：市ホームページから

(イ) 課題

消費者に対し、安全な製品選択や利用に関する広報啓発の充実が必要

- 電動アシスト付き自転車の普及など、自転車の種類が多様化していることから、消費者に対し、安全な製品選択や利用に関する広報啓発の充実が求められます。

キ 自転車点検整備の促進

(7) 現状

- 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必要であることから、販売店等での点検整備促進のための広報啓発や、各種キャンペーンにおいて灯火やブレーキなどの無料点検の実施などの啓発活動を行っています。



図 2-9 3 自転車マナーアップ強化月間における自転車の無料点検実施状況

(イ) 課題

交通事故を未然に防ぐための自転車の日常・定期点検整備の促進が必要

- 車両の不備による交通事故を未然に防ぐため、自転車の日常点検や定期点検の必要性について広く周知することが必要であり、引き続き、様々な機会を捉えて広報啓発を推進することが求められます。

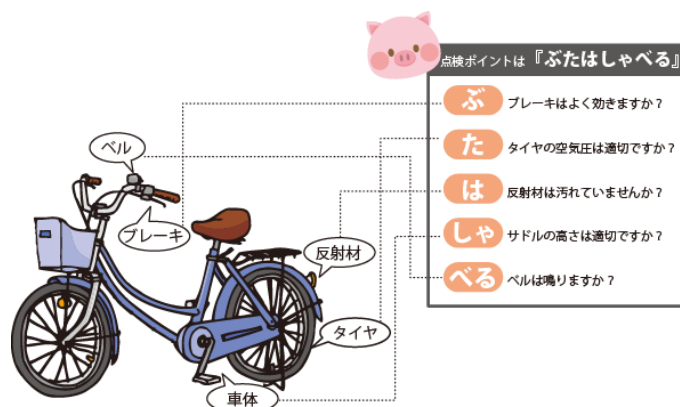


図 2-9 4 ぶたはしゃべる

5 第1期計画の取組の総括評価

- 本計画策定時に設定した目標の達成に向けて、自転車施策の総合的な取組を進めてきました。
- 計画期間中は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響はあるものの、柔軟な対応を行うことで、各政策とも概ね順調に推移している状況です。

(1) 通行環境整備

- 整備延長は、平成30(2018)年度末の約20kmに対して、令和3(2021)年度末時点で62kmを予定しており、整備率は約29%(見込み)となっています。
- 劣化箇所の補修延長については、日常的な現場調査の中で劣化状態を捉えて適宜補修を行い、令和3(2021)年度末時点で1.6kmを予定しています。
- これらの取組等により、市内の自転車が関わる交通事故件数は、平成30(2018)年に1,000件あったものが、令和2(2020)年には、947件に減少しています。

指標	計画策定時の現状	実績値	目標値	備考
自転車通行環境整備延長	20 km (H30(2018)年度末)	46 km (R2(2020)年度末)	58 km 以上	62 km (見込み) (R3(2021)年度末)
自転車通行環境維持補修延長	—	0.7km (R2(2020)年度末)	1.2km 以上	1.6 km (見込み) (R3(2021)年度末)
自転車が関わる交通事故件数	1,000 件 (H30(2018)年)	947 件 (R2(2020)年)	980 件以下	—

(2) 駐輪対策

- 駐輪場の利用満足度は、目標値の64%に対して令和2(2020)年には63%であり、近年は横ばい傾向であるため、更なる利用者のニーズや駐輪場の利用動向などに応じるなど、柔軟で迅速な対応が求められています。
- 放置禁止区域の指定については、令和3(2021)年度に若葉台駅周辺を追加したことで、令和4(2022)年4月から48駅となり、目標を達成しています。
- 放置自転車台数は、目標値である平成30(2018)年度の1,540台に対して令和2(2020)年度は1,830台と増加していますが、放置台数は、近年では概ね1割程度の減少傾向となっており、平成29(2017)年の2,545台から毎年1割減少したと仮定すると、令和2(2020)年度には1,854台となり、実測値1,830台と概ね合致することから、放置防止活動に一定の効果が表れています。

指標	計画策定時の現状	実績値	目標値	備考
駐輪場の利用満足度 (利用者アンケート)	62% (H30(2018)年度)	63% (R2(2020)年度)	64%以上	—
放置禁止区域の指定	47 駅 (H30(2018)年度末)	48 駅 (R3(2021)年度末)	48 駅	—
駅周辺における放置 自転車の台数(9時台)	1,540 台 (H30(2018)年度)	1,830 台 (R2(2020)年度)	1,540 台以下	—

(3) 自転車の活用

- シェアサイクルに関して、コロナ禍の影響による利用ニーズの高まりなどにより、シェアサイクルの自転車回転数は、令和元（2019）年9月の1日・1台あたり0.52回から令和3（2021）年度平均（4～12月）の1.4回に、自転車利用回数は、令和元（2019）年9月の16,194回から令和3（2021）年度平均（4～12月）の45,595回に、いずれも増加しており、目標値を大きく上回っています。
- 一方で、シェアサイクルの業務利用率については、令和元（2019）年9月、令和3（2021）年8月とも7%と横ばいで推移しているが、引き続き、一層の利用・普及促進を図るため、業務の利用率をはじめ認知度を高めていく必要があります。

指標	計画策定時の現状	実績値	目標値	備考
シェアサイクルの自転車回転数	0.52 回/日 (R 元(2019)年 9 月)	1.4 回/日 (R3(2021)年度平均)	1.00 回/日以上	－
シェアサイクルの自転車利用回数	16,194 回/月 (R 元(2019)年 9 月)	45,595 回/月 (R3(2021)年度平均)	24,000 回/月以上	－
シェアサイクルの業務利用率 (利用者アンケート)	7% (R 元(2019)年 9 月)	7% (R3(2021)年 8 月)	10%以上	－

(4) ルール・マナー啓発

- 交通安全教室の開催については、平成 30（2018）年度の 534 回の開催に対して、令和 2（2020）年度は、コロナ禍の影響により 301 回と一時的に減少していますが、開催できない学校及び保育園等へ交通安全DVDを貸し出すなど、柔軟な対応を行っています。
- 自転車損害賠償責任保険等については、加入促進に向けた広報啓発等の取組により、令和元（2019）年度の 56.4%から、令和 3 年度末には 70.2%に増加しています。

指標	計画策定時の現状	実績値	目標値	備考
交通安全教室の開催 (自転車以外の交通安全教室を含む)	534 回 (H 30(2018)年度)	301 回 (R2(2020)年度)	490 回/年以上	コロナ禍の影響により R2(2020)年度は減少
自転車損害賠償責任 保険等の加入率 (アンケート)	56.4% (R2(2020)年 1 月)	70.2% (R4(2022)年 3 月)	56.4%以上	－

6 課題のまとめ

(1) 社会環境の変化等を踏まえた課題

- 自転車の利用については、長距離化や丘陵部での増加など多様化しており、更にコロナ禍の社会変容により生活行動が変化していることから、自転車の利用機会の拡大への対応が必要です。
- 自転車需要については、令和 12 (2030) 年頃まで増加しその後減少に転じること、その一方で高齢者の利用は増加し続けること等から、将来の自転車需要を踏まえた対応が必要です。

(2) 各基本政策における課題

ア 通行環境整備

- 社会環境の変化や高齢者の自転車利用の増加等により、自転車関連事故の発生が懸念されるため、一層の通行環境整備が必要です。

【重点課題】

- 自転車関連事故の抑制に向け、現地の状況に応じたきめ細やかな安全対策が必要
- 自転車利用の多い駅周辺における、一層の効率的・効果的な通行環境整備が必要
- 社会変容を踏まえた自転車利用の長距離化等に対応した通行環境整備が必要

【継続課題】

- 安全な自転車通行の妨げとなる駐停車車両の抑制に向けて、更なる取組が必要
- 増加する維持補修等に対応するため、効率的・効果的な維持管理が必要

イ 駐輪対策

- 一層の放置自転車等の削減に向け、駐輪需要の高い駅の利用環境の改善とともに、駐輪需要推計や放置自転車の減少傾向を踏まえた駐輪場及び保管所のより効率的な運用が必要です。
- 朝に比べ夕方方の短時間での放置自転車が多い地域においては、その状況に応じた整理誘導や撤去活動等の取組が必要です。

【重点課題】

- 駅ごとの駐輪状況を踏まえた対応が必要
- 効率的な業務執行にあわせ適正で効果的な放置自転車対策の推進が必要
- 一層の効率的・効果的な保管所運営に向けて、保管所の再編整備が必要

【継続課題】

- 短時間等の放置対策として、民間主体の時間利用駐輪場の整備促進が必要
- 駐輪場利用者の一層の利便性向上に向けて、よりきめ細やかな取組が必要
- 施設の効率的・効果的な維持管理が必要
- 大型自転車や電子マネー対応等、ニーズを踏まえた駐輪場の利便性向上が必要
- 自転車利用者の利便性を向上するため、施設情報の提供の充実が必要
- 夕方方の短時間の放置自転車に対する効果的な放置防止活動が必要

ウ 自転車の活用

- シェアサイクルの利用にあたっては、多様化するニーズなどを捉え、一層の利用・普及促進に向けた取組が必要です。

【重点課題】

- 移動手段の一つであるシェアサイクルの一層の利用・普及促進が必要
- 多様化する自転車の利用促進につながる一層の広報等の取組が必要

【継続課題】

- かわさき多摩川ふれあいロードや公園など、自転車の利用環境の充実にに向けた取組が必要
- 脱炭素社会の実現に向けて、自転車の活用推進が必要
- 幅広い分野の取組に寄与する自転車の活用推進が必要

エ ルール・マナー啓発

- 社会環境の変化や高齢者の自転車利用の増加等により、自転車関連事故の発生が懸念されるため、安全利用に向けた一層の取組が必要です。
- 一層の放置自転車等の削減に向け、朝に比べ夕方の短時間での放置自転車が多い地域においては、その状況に応じた更なる放置防止の啓発活動が必要です。

【重点課題】

- 社会環境の変化等を踏まえた、自転車の安全利用に向けた取組の充実が必要
- 夕方の短時間の放置自転車防止に向けた一層の啓発活動の充実が必要

【継続課題】

- 継続的な交通安全教育とともに成人の学習機会の充実や高齢化への対応が必要
- 自転車に関する交通ルールの周知やマナーアップに向けた継続的な取組が必要
- 自転車利用者の自転車損害賠償責任保険等への加入促進が必要
- 消費者に対し、安全な製品選択や利用に関する広報啓発の充実が必要
- 交通事故を未然に防ぐための自転車の日常・定期点検整備の促進が必要

