

第4章 各政策の展開

1 施策・事業の体系

■ 本計画の施策と事務事業との対応は、次のとおりです。

【施策・事業の体系】

	施策	事務事業
1 通行環境整備	1-1-1 危険箇所の変更安全対策強化	自転車通行環境整備事業 安全施設整備事業
	1-1-2 自転車利用の多い駅周辺における一層の通行環境整備の推進	自転車通行環境整備事業
	1-1-3 広域的な自転車ネットワークの構築	自転車通行環境整備事業 道路改良事業
	1-2-1 自転車等の安全で円滑な通行に向けた自動車駐停車対策の推進	自転車通行環境整備事業 駐車施設整備推進事業
	1-2-2 自転車通行環境の適正な維持管理の推進	自転車通行環境整備事業 安全施設整備事業
2 駐輪対策	2-1-1 駐輪需要を踏まえた市営駐輪場整備の推進	放置自転車対策事業
	2-1-2 駐輪需要推計を踏まえた駐輪場再編に向けた取組	放置自転車対策事業
	2-1-3 民間事業者等による駐輪場整備の促進	放置自転車対策事業
	2-2-1 効率的・効果的な市営駐輪場運営の推進	放置自転車対策事業
	2-2-2 市営駐輪場の適正な維持管理	放置自転車対策事業
	2-2-3 利用者のニーズに応じた市営駐輪場の利便性向上	放置自転車対策事業
	2-2-4 市営駐輪場施設の情報提供の充実	放置自転車対策事業
	2-3-1 効率的・効果的な放置対策の推進	放置自転車対策事業
	2-3-2 放置自転車等の抑制に向けた取組の推進	放置自転車対策事業 商店街活性化・まちづくり連動事業
2-3-3 効率的・効果的な保管所運営と再編整備の推進	放置自転車対策事業	
3 自転車の活用	3-1-1 移動環境の充実にに向けたシェアサイクルの推進	自転車活用推進事業
	3-1-2 身近な自転車の利用しやすい環境整備	多摩川プラン推進事業 等々力緑地再編整備事業
	3-1-3 自転車の一層の利用促進に向けた取組	自転車活用推進事業 自転車通行環境整備事業 地域防災力向上等事業
	3-1-4 環境負荷の低減に寄与する取組の推進	自転車活用推進事業 地球温暖化対策事業 自動車排出ガス対策事業 環境教育推進事業
	3-2-1 地域の特色を活かし幅広い分野と連携した取組の推進	観光振興事業 若者文化の発信事業 競輪等開催・運営事業 健康づくり事業
	4 ルール・マナー啓発	4-1-1 年齢段階に応じた自転車等交通安全教育の推進
4-1-2 自転車利用時のルールとマナーの周知・徹底	交通安全推進事業	
4-1-3 通行位置等の見える化及び安全対策の広報・啓発の推進	自転車通行環境整備事業 多摩川プラン推進事業	
4-1-4 放置自転車防止に向けた啓発活動の充実	放置自転車対策事業 商店街活性化・まちづくり連動事業	
4-2-1 自転車損害賠償責任保険等への加入促進	交通安全推進事業	
4-2-2 安全性の高い製品購入につながる広報啓発	消費者啓発育成事業	
4-2-3 自転車点検整備の促進	交通安全推進事業	

(※ 20 事務事業)

2 事務事業の記載構成

- 事務事業の記載構成は、次のとおりです。

施策1-1-1 危険箇所の更なる安全対策強化【拡充】

自転車関連事故を未然防止するため、危険箇所の抑制に向けて、交差点部をはじめとした自転車利用者が危険を感じる箇所等を捉えて、よりきめ細やかな安全対策を進めます。

また、歩行者や自転車等の安全を確保するため、引き続き、カーブミラーや区画線など道路安全施設の整備を行います。

事務事業	現状			事業内容・目標	
	令和2(2020)・令和3(2021)年度	④ 令和4(2022)～7(2025)年度	令和8(2026)年度以降		
① 自転車通行環境整備事業 ② 安全、安心、快適に利用できる自転車通行環境の充実に向けて、危険箇所の安全対策を推進します。	③ 自転車事故多発箇所等の安全対策の実施	④ 自転車利用者が危険を感じている箇所等における安全対策の実施(398箇所)			事業推進
安全施設整備事業 歩行者や自転車等の安全を確保するため、引き続き、安全施設の整備を行います。	・道路標識、防護柵、カーブミラー等の整備の実施	・継続実施			事業推進

- ① 事務事業名
- ② 当該施策に関連する事業の目的・概要
- ③ 令和2(2020)・3(2021)年度の実施内容
- ④ 令和4(2022)～7(2025)年度の実施内容

3 政策・施策・事務事業

基本政策 1 通行環境整備

自転車通行環境の整備により、安全で快適な自転車ネットワークの構築を図るとともに、適正な維持管理を行うことで、「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」を目指します。

【政策 1-1】安全で快適な自転車ネットワークの構築

- 自転車関連事故を未然に防止するため、自転車利用者が危険を感じる箇所などを捉えたきめ細やかな取組を進めるなど、危険箇所の更なる安全対策強化を図ります。
- 駅周辺では自転車と歩行者等が輻輳などによる危険があるため、効率的・効果的な取組により、自転車利用の多い駅周辺の一層の通行環境整備を推進します。
- 社会環境の変化により、長距離等の自転車利用が増加していることから、主要な幹線道路の通行環境整備を進め、広域的な自転車ネットワークを構築します。
- これらにより、安全で快適な自転車ネットワークを構築し、利用状況に応じた自転車通行環境の更なる充実を図ります。

施策 1-1-1 危険箇所の更なる安全対策強化 **【拡充】**

自転車関連事故を未然防止するため、危険箇所の抑制に向けて、交差点部をはじめとした自転車利用者が危険を感じる箇所等を捉えた、よりきめ細やかな安全対策を進めます。

また、歩行者や自転車等の安全を確保するため、引き続き、カーブミラーや区画線など道路安全施設の整備を行います。

事務事業	現状	事業内容・目標	
	令和 2 (2020) ・ 令和 3 (2021) 年度	令和 4 (2022) ～ 7 (2025) 年度	令和 8 (2026) 年度以降
自転車通行環境整備事業 安全、安心、快適に利用できる自転車通行環境の充実に向けて、危険箇所の安全対策を推進します。	・自転車事故多発箇所等の安全対策の実施	・自転車利用者が危険を感じている箇所等における安全対策の実施 (398 箇所)	事業推進
安全施設整備事業 歩行者や自転車等の安全を確保するため、引き続き、安全施設の整備を行います。	・道路標識、防護柵、カーブミラー等の整備の実施	・継続実施	事業推進

施策 1 - 1 - 2 自転車利用の多い駅周辺における一層の通行環境整備の推進【拡充】

自転車利用の多い駅周辺において、自転車、歩行者、自動車等の輻輳による危険を低減するため、整備路線の優先度などを踏まえて、一層の効率的・効果的な通行環境整備を推進します。

事務事業	現状	事業内容・目標	
	令和2(2020)・令和3(2021)年度	令和4(2022)～7(2025)年度	令和8(2026)年度以降
自転車通行環境整備事業 自転車通行環境の充実に向けて、自転車利用の多い駅周辺において、路線の優先度などを踏まえ、通行環境整備を推進します。	・自転車利用の多い駅周辺における通行環境整備の推進 (殿町、溝の口駅、登戸・向ヶ丘遊園駅周辺)	・自転車利用の多い駅周辺における通行環境整備の推進(12駅10区域)	事業推進

施策 1 - 1 - 3 広域的な自転車ネットワークの構築【拡充】

社会環境の変化を踏まえて、長距離移動や丘陵部における自転車利用の増加に対応するため、駅周辺の主要動線等と幹線道路との結びつきを強めながら、市域全体をつなぐ広域的な自転車ネットワークを構築します。

また、道路交通の円滑化を図るため、幹線道路の道路拡幅等の際には、歩道や自転車通行環境の整備を推進します。

事務事業	現状	事業内容・目標	
	令和2(2020)・令和3(2021)年度	令和4(2022)～7(2025)年度	令和8(2026)年度以降
自転車通行環境整備事業 自転車通行環境の充実に向けて、広域的な自転車ネットワークを構築に向けた取組を推進します。	—	・幹線道路における通行環境整備の推進(7路線)	事業推進
道路改良事業 都市計画道路などの幹線道路網の構築とともに道路拡幅、歩道及び自転車通行環境整備により道路交通の円滑化を図ります。	・都市計画道路等の幹線道路網の整備推進	・継続実施	事業推進

【政策1-2】自転車通行環境の適正管理

- 自転車等の安全で円滑な通行を妨げている路上駐停車に対して注意喚起を行うなど、駐停車の抑制に向けた取組を推進します。
- 自転車通行環境整備の推進と合わせ、自転車通行帯や矢羽根等の路面表示の定期的な点検や維持補修に加え、自転車通行環境整備台帳のデジタル化など、適正な維持管理に向けた取組を推進します。
- これらにより、自転車通行環境の適正管理を推進します。

施策1-2-1 自転車等の安全で円滑な通行に向けた自動車駐停車対策の推進

自転車等の安全で円滑な通行にもつなげる駐停車の抑制に向けて、警察と連携し、車両に対して看板等による注意喚起を実施するとともに、路外駐車場や附置義務駐車場の整備促進等の取組を推進します。

事務事業	現状	事業内容・目標	
	令和2(2020)・令和3(2021)年度	令和4(2022)～7(2025)年度	令和8(2026)年度以降
自転車通行環境整備事業 自転車等の安全で円滑な通行に向けて、自転車通行環境の整備済み箇所における自動車駐停車対策を推進します。	・自転車通行環境上の駐停車車両に対する注意喚起の実施	・継続実施	事業推進
駐車施設整備推進事業 駐車施設の配置や構造基準等について協議等を行うとともに、川崎駅東口地区駐車対策推進計画に基づく取組を推進し、交通環境の改善を図ります。	・附置義務駐車場の設置に関する協議・指導を実施	・継続実施	事業推進
	・駐車対策を推進するため川崎駅東口地区駐車対策推進計画を策定し、計画に基づく取組を推進	・計画に基づく取組の推進	事業推進

施策 1 - 2 - 2 自転車通行環境の適正な維持管理の推進

自転車通行環境整備の推進に対応し、歩行者や自転車等の安全を確保するため、自転車通行環境の定期的な点検や維持補修とともに、自転車通行環境整備台帳のデジタル化などによる計画的な維持管理に向けた取組を進めます。

また、引き続き、道路標識やカーブミラーなど道路安全施設の適正な維持補修を行います。

事務事業	現状	事業内容・目標	
	令和2(2020)・ 令和3(2021)年度	令和4(2022)～7(2025)年度	令和8(2026) 年度以降
自転車通行環境整備事業 歩行者や自転車等の安全を確保するため、自転車通行環境の適正な維持管理を推進します。	・自転車通行環境の点検・維持補修の実施	・継続実施	事業推進
	・自転車通行環境整備台帳の作成・管理	・自転車通行環境整備台帳のデジタル化及び計画的な維持管理に向けた取組	事業推進
安全施設整備事業 歩行者や自転車等の安全を確保するため、引き続き、安全施設の適正な維持補修を行います。	・道路標識、防護柵、カーブミラー等の維持補修の実施	・継続実施	事業推進

基本政策 2 駐輪対策

各駅の駐輪需要や将来予測を踏まえ、駐輪場の適正な配置や利用促進を行うとともに、効果的な撤去活動を行うなど「地域の特性や利用者のニーズに応じた、自転車を適切に止められる駐輪環境の構築」を目指します。

【政策 2 - 1】地域特性や駐輪需要予測等を踏まえた効率的・効果的な駐輪場整備の推進

- 駅ごとの収容台数や放置自転車等の状況など、駐輪需要を踏まえた市営駐輪場の整備を進めます。
- 地域特性や駐輪需要推計を踏まえた、駐輪場再編に向けた取組を進めます。
- 短時間利用の放置自転車対策として、「川崎市自転車等駐車場の附置に関する条例」や補助金を活用した民間事業者による駐輪場整備を促進します。

施策 2 - 1 - 1 駐輪需要を踏まえた市営駐輪場整備の推進 **【拡充】**

各駅周辺の利用状況やニーズ等を踏まえ、駐輪需要の高い駅周辺においては、既存施設の分散化による利用率の向上や、新たな駐輪場整備による、利用環境の改善を進めます。

事務事業	現状	事業内容・目標	
	令和 2 (2020) ・ 令和 3 (2021) 年度	令和 4 (2022) ～ 7 (2025) 年度	令和 8 (2026) 年度以降
放置自転車対策事業 歩行者の安全な通行を確保するため、放置自転車等の削減に向けて、駐輪需要を踏まえた駐輪場の整備を推進します。	・駐輪場不足地区への整備・拡充（宮崎台駅周辺自転車等駐車場第 6 施設、新川通り時間利用駐輪場、小川町地下機械式駐輪場）	・駐輪場不足地区への整備・拡充 完了	

施策 2 - 1 - 2 駐輪需要推計を踏まえた駐輪場再編に向けた取組【拡充】

駐輪需要推計による減少傾向を踏まえ、各駅周辺の駐輪場施設の利用状況を把握するための駐輪カルテを作成し、これに基づき関係者と協議・調整を進め再編方針を策定し、駐輪場再編に向けた取組を進める。また、保管所の再編実施後の、将来の保管所との集約化も視野に入れた総合的な駐輪場・保管所のあり方について検討を進めます。

事務事業	現状	事業内容・目標	
	令和2(2020)・令和3(2021)年度	令和4(2022)～7(2025)年度	令和8(2026)年度以降
放置自転車対策事業 将来の駐輪需要や放置自転車の減少傾向を踏まえた、駐輪場の再編整備に向けた取組を推進します。	・駐輪場の再編整備に向け取組の実施	・駐輪カルテの作成・再編方針の策定	事業推進
		・再編整備の実施	事業推進
		・総合的な駐輪場・保管所のあり方検討	事業推進

施策 2 - 1 - 3 民間事業者等による駐輪場整備の促進

短時間利用における放置自転車対策として、「川崎市自転車等駐車場の附置に関する条例」に基づく運用に加え、「民間自転車等駐車場整備費補助金制度」の活用等による、適正で効果的な駐輪場整備を促進します。

事務事業	現状	事業内容・目標	
	令和2(2020)・令和3(2021)年度	令和4(2022)～7(2025)年度	令和8(2026)年度以降
放置自転車対策事業 放置自転車等の削減に向けて、「川崎市自転車等駐車場の附置に関する条例」の適正な運用や、「民間自転車等駐車場整備費補助金制度」の活用等により、民間による駐輪場整備を促進します。	・「川崎市自転車等駐車場の附置に関する条例」の適正な運用 ・「民間自転車等駐車場整備費補助金制度」の活用 ・鉄道事業者との連携による駐輪場整備の推進	・継続実施	事業推進
		・「民間自転車等駐車場整備費補助金制度」の更なる活用	事業推進
		・継続実施	事業推進

【政策2-2】駐輪場の利用環境の向上

- 駐輪場の更なる利用促進に向けて、民間事業者のノウハウを活かした指定管理者制度による効率的・効果的な市営駐輪場運営を行います。
- 市営駐輪場を適正に維持管理し、利用者の安全で快適な駐輪場の利用環境を維持します。また、駐輪場の施設改修費の平準化に努めます。
- 駐輪場の利便性向上を図り、多様な自転車利用者のニーズへの対応を進めます。
- 市営駐輪場の利用を促進するため、誰もが分かりやすい施設情報の提供を充実します。

施策2-2-1 効率的・効果的な市営駐輪場運営の推進

民間事業者のノウハウを活かし、指定管理者制度を活用した適正な市営駐輪場の経営及び管理運営により、利用ニーズに対し駐輪場の利用促進を図るとともに、利用状況に偏在がある駐輪場においては、利用料金の見直しに向け、指定管理者と協議を進め、駐輪場の効率的・効果的な利用に向けた取組を推進します。

事務事業	現状	事業内容・目標	
	令和2(2020)・令和3(2021)年度	令和4(2022)～7(2025)年度	令和8(2026)年度以降
放置自転車対策事業 放置自転車等の削減に向けて、指定管理制度による適正な駐輪場の運営状況等を管理するとともに、利用状況に偏在がある駐輪場の利用料金の見直しに向けた取組を推進します。	・指定管理者の運営状況等の管理	・継続実施	事業推進
	・次期指定管理者の選定に向けた取組を実施	・利用料金の見直しに向けた取組の推進	事業推進

施策2-2-2 市営駐輪場の適正な維持管理

市営駐輪場の定期的な点検及び計画的な維持補修を行い、補修費の平準化に向けた取組を進め、利用者の安全で快適な利用環境を確保するための適正な維持管理を行います。

事務事業	現状	事業内容・目標	
	令和2(2020)・令和3(2021)年度	令和4(2022)～7(2025)年度	令和8(2026)年度以降
放置自転車対策事業 利用者の安全で快適な利用環境を確保するため、適正な維持管理を行います。	・市営駐輪場の維持管理の実施	・継続実施	事業推進
		・施設補修費の平準化による効率的・効果的な維持管理の実施	事業推進

施策 2-2-3 利用者のニーズに応じた市営駐輪場の利便性向上

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を止めやすくして欲しいや電子マネーなどによる決済への対応などの利用者からの要望を踏まえ、利用環境の改変や、多様な決済方法など利用者ニーズに応じた駐輪場の一層の利便性向上に向けた取組を進めます。

事務事業	現状	事業内容・目標	
	令和2(2020)・令和3(2021)年度	令和4(2022)～7(2025)年度	令和8(2026)年度以降
放置自転車対策事業 放置自転車等の削減に向けて、市営駐輪場の利用者ニーズに応じた取組を進めます。	・利用者のニーズを踏まえた駐輪場の利便性向上に向けた取組の推進	・継続実施	事業推進

施策 2-2-4 市営駐輪場施設の情報提供の充実

ホームページの他、SNSなど、さまざまな媒体を広く活用し、効果的な施設情報などに関する提供や、駐輪場の位置や料金、利用状況など、誰もが分かりやすい市営駐輪場の施設情報の提供の充実を図り、利用者の利便性向上に向けた取組を進めます。

事務事業	現状	事業内容・目標	
	令和2(2020)・令和3(2021)年度	令和4(2022)～7(2025)年度	令和8(2026)年度以降
放置自転車対策事業 ホームページやSNSなど、さまざまな媒体を広く活用し、施設情報の提供の充実を図ります。	・指定管理者と連携した施設情報の発信	・継続実施	事業推進

【政策2-3】 放置対策の推進による適正な自転車利用への誘導

- 自転車の放置状況に応じた効率的な撤去活動を行うため、撤去・運搬業務等の一括委託化の全市展開に向けた効果検証を進め、適正で効果的な放置対策を推進します。
- 夕方の短時間の放置自転車等を抑制するため、更に効果的な啓発活動を推進します。
- 効率的・効果的な保管所運営の実施とともに、撤去自転車の減少傾向を踏まえた保管所の再編整備を進めます。

施策2-3-1 効率的・効果的な放置対策の推進【拡充】

自転車の放置状況に応じた撤去活動を実施するとともに、夕方の短時間の放置自転車等の抑制に向けて、撤去・運搬業務等の一括委託化の全市展開に向けた効果検証を進め、柔軟で効率的・効果的な放置対策を推進します。

事務事業	現状	事業内容・目標	
	令和2(2020)・令和3(2021)年度	令和4(2022)～7(2025)年度	令和8(2026)年度以降
放置自転車対策事業 放置自転車等の削減に向けて、自転車の放置状況に応じた撤去活動を実施するとともに、撤去・運搬業務等の一括委託化の全市展開に向けた取組を進めます。	・ 放置状況に応じた撤去活動の実施 ・ 北部地区における一括委託業務の実施	・ 継続実施	事業推進
	・ 若葉台駅放置禁止区域の指定に向けた取組の実施	・ 撤去・運搬業務等の一括委託化の全市展開に向けた効果検証と取組の実施	事業推進

施策 2-3-2 放置自転車等の抑制に向けた取組の推進

朝に比べ夕方方の短時間での放置自転車等が見受けられるため、整理誘導員のシフト変更などによる、駐輪場への案内・誘導などの取組や、継続的なパトロールによる啓発活動など、放置自転車等の抑制に向けた取組を推進します。

事務事業	現状	事業内容・目標	
	令和2(2020)・令和3(2021)年度	令和4(2022)～7(2025)年度	令和8(2026)年度以降
放置自転車対策事業 放置自転車等の削減に向けて、駐輪場の利用を促進するため、駅周辺における駐輪場の案内や誘導、啓発活動を推進します	・駅周辺における駐輪場の案内・誘導等を実施	・継続実施	事業推進
	・キャンペーンやポスター掲示等の啓発活動を実施	・啓発活動の継続実施	事業推進
商店街活性化・まちづくり連動事業 関係団体等と連携した地域安全パトロールの実施により、駅周辺の魅力あるまちづくりを推進します。	・商店街等における地域安全パトロールの実施	・継続実施	事業推進

施策 2-3-3 効率的・効果的な保管所運営と再編整備の推進【拡充】

効率的・効果的な保管所運営を実施するため、撤去・運搬業務等の一括委託化の全市展開に向けた効果検証を進めるとともに、撤去自転車の減少傾向を踏まえ保管所の再編整備を実施します。また、駐輪場の再編実施後の、将来の駐輪場との集約化も視野に入れた総合的な駐輪場・保管所のあり方について検討を進めます。

事務事業	現状	事業内容・目標	
	令和2(2020)・令和3(2021)年度	令和4(2022)～7(2025)年度	令和8(2026)年度以降
放置自転車対策事業 放置自転車等の削減に向けて、撤去自転車の適正な保管等の実施とともに、保管所の再編整備を推進します。	・撤去自転車等の適正な保管等の実施 ・利用実態に応じた保管所再編に向けた検討案を作成	・効率的・効果的な保管所運営の継続実施	事業推進
		・保管所の再編整備の実施（2箇所閉鎖）	事業推進
		・撤去・運搬業務等の一括委託化の全市展開に向けた効果検証の取組の実施	事業推進
		・総合的な駐輪場・保管所のあり方検討	事業推進

基本政策3 自転車の活用

自転車の日常利用に加え、観光資源を快適に回遊することや、身近な身体活動やスポーツなど、様々な場面での自転車の活用により利用者の利便性等を高めていくことで「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」を目指します。

【政策3-1】安全・快適で環境にもやさしい身近な自転車の活用推進

- 移動環境の充実に向けて、シェアサイクルを利用しやすい移動手段の一つとして民間事業者主体によるシェアサイクルの本格運用を行い、一層の取組を推進します。
- 身近で親しみのある乗り物として、自転車の一層の利用環境の充実に向けて、誰もが自転車を利用しやすく、楽しめる環境づくりにつなげるため、効果的な取組を推進します。
- 自転車の一層の利用促進に向けて、自転車利用の普及につなげる取組として様々な機会を捉えた広報啓発に加え、新たなイベント等の取組を推進します。
- 環境負荷の低減に寄与する取組として、自転車の活用に係る広報啓発活動の取組を推進します。
- これらにより、安全・快適で環境にもやさしい身近な自転車の活用を推進します。

施策3-1-1 移動環境の充実に向けたシェアサイクルの推進【拡充】

シェアサイクルの実証実験において、主に駅・公共施設等への移動を目的として利用されており、アクセシビリティ・利便性の向上や、多くの利用により事業性を含めた効果・有効性が見込まれることを確認しました。また、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いることから、利用しやすい移動手段の一つとして民間事業者主体の本格運用により、一層の利用・普及促進に向けた取組を推進します。

なお、本格運用までの期間においては、円滑な運用につなげるための移行期間として、現在の運用を暫定的に継続します。

事務事業	現状	事業内容・目標	
	令和2(2020)・令和3(2021)年度	令和4(2022)～7(2025)年度	令和8(2026)年度以降
自転車活用推進事業 安全・安心・快適に利用できる移動環境の充実に向けてシェアサイクルの取組を本格運用することで一層の利用・普及促進を図ります。	・市内8エリアで実証実験を実施 ・実験の効果検証結果を踏まえ、本格運用に向けた取組の実施	・シェアサイクルの本格運用による一層の利用・普及促進に向けた取組の推進	事業推進

施策3-1-2 身近な自転車の利用しやすい環境整備

水辺の賑わい創出に向け、かわさき多摩川ふれあいロードの延伸整備など、歩行者や自転車が安全・安心に楽しめる環境整備やサイクリングの途中、公園緑地等に気軽に自転車を停めて休憩できる空間づくりなど自転車を含めた利用しやすい環境整備の充実に向けた取組を推進します。

事務事業	現状	事業内容・目標	
	令和2(2020)・令和3(2021)年度	令和4(2022)～7(2025)年度	令和8(2026)年度以降
多摩川プラン推進事業 水辺の賑わい創出に向け、多摩川ふれあいロードの整備など歩行者や自転車が連続して安全・安心に楽しめる空間の充実を図る取組を進めます。	・小向地区において延伸工事の実施	・御幸公園から多摩川見晴らし公園の区間の延伸整備	事業推進
	・下野毛地区において拡幅工事を実施	・上平間地区等の拡幅工事	事業推進
等々力緑地再編整備事業 等々力緑地と多摩川との連携に向けて、アクセス改善など、官民連携により利用しやすい環境整備を推進します。	・再編整備実施計画の改定 ・官民連携による自転車の利用しやすい環境づくりに向けた検討	・再編整備実施計画(案)に基づく取組の推進	事業推進

施策3-1-3 自転車の一層の利用促進に向けた取組【拡充】

多様化する自転車の一層の利用促進に向け、各種イベントや様々な機会を捉えた広報啓発に加え、誰もが自転車を利用しやすく、楽しめる環境づくりにつなげるための新たなイベント等の取組を推進します。

また、地域防災計画に基づき、災害時の被災状況等の把握や情報伝達など、災害時の状況に応じ、自転車を有効に利用することで柔軟かつ迅速な対応につなげます。

事務事業	現状	事業内容・目標	
	令和2(2020)・ 令和3(2021)年度	令和4(2022)～7(2025)年度	令和8(2026) 年度以降
自転車活用推進事業 自転車の一層の利用促進に向けて、自転車通勤等、自転車の利用に関する効果的な啓発活動を実施します。 また、自転車の推奨ルートのご案内マップ等を活用した啓発活動を実施します。	・関係機関と連携し、様々な機会や媒体を活用した広報の実施	・自転車の通勤・業務等利用に関する広報啓発の実施	事業推進
		・多様な主体との連携による自転車の利用促進に向けたイベントの企画・実施	事業推進
自転車通行環境整備事業 自転車の一層の利用促進に向けて、情報通信技術等を活用した自転車通行環境の整備状況の情報を発信します。	・情報通信技術等を活用した自転車通行環境の整備状況の情報発信	・継続実施	事業推進
地域防災力向上等事業 各区において、地域防災計画に基づき、防災力の向上に向けた取組を進めます。	・地域防災計画に基づく取組の推進	・継続実施	事業推進

施策3-1-4 環境負荷の低減に寄与する取組の推進

身近な自転車の活用は、環境分野において地球にやさしい交通環境整備の施策として位置付けられており、環境負荷の低減にも寄与することから、自転車の利用を促す広報啓発を行います。

また、温室効果ガスの削減や環境配慮行動を促す仕組みの基盤づくりに向けて、地球温暖化対策・自動車排出ガス対策や環境教育・学習の取組を推進します。

事務事業	現状	事業内容・目標	
	令和2(2020)・令和3(2021)年度	令和4(2022)～7(2025)年度	令和8(2026)年度以降
自転車活用推進事業 自転車を活用することで環境負荷の低減にも寄与する移動手段の一つとして自転車の利用を促す広報啓発をイベント等で実施します。	・関係機関と連携し、様々な機会や媒体を活用した広報の実施	・継続実施	事業推進
地球温暖化対策事業 温室効果ガスの削減に向けては、生活の質の向上も考慮しながら、自転車の活用など「COOLCHOICE」を推進します。	・地球温暖化対策に資する賢い選択「COOLCHOICE」を推進するため、自転車の活用を含めたスマートムーブ*などの広報の実施	・継続実施	事業推進
自動車排出ガス対策事業 自動車から排出される窒素酸化物等の削減に向けた、次世代自動車等の普及を促進します。	・環境負荷低減につながる自動車の効率的な利用、交通手段の変更等についてHP等で情報発信	・自動車から排出される窒素酸化物等の削減に向けて、次世代自動車の普及促進の取組を実施するとともに、環境負荷低減につながる自動車の効率的な利用、交通手段の変更及び自転車の活用を促す情報発信等の推進	事業推進
環境教育推進事業 環境配慮行動を促す仕組みの基盤となる環境教育・学習の取組を、自転車等環境負荷の低い交通手段に係る普及啓発などを含め推進します。	・自転車等環境負荷の低い交通手段に係る普及啓発などを含めた環境教育・学習の総合的な推進	・継続実施	事業推進

※「スマートムーブ」とは、CO₂排出量の少ない「移動」方法を選択することをいいます。

【政策3-2】地域活力の向上に寄与する自転車の活用推進

- 自転車を活用することは人々の行動範囲を広げ、地域とのふれあいや仲間とのつながりが深まることから、幅広い分野と連携し、地域の活力の向上と新たな魅力発見に向けた取組を推進します。

施策3-2-1 地域の特徴を活かし幅広い分野と連携した取組の推進

自転車利用により行動範囲の広がりや回遊性向上につなげるとともに、自転車に関連したイベント等を通じて、人々が地域に集まることで賑わいが生まれるなど、地域活力が向上することから、観光振興やサイクルスポーツの活性化、健康づくりによる幅広い分野の取組と連携した自転車利用を促進します。

事務事業	現状	事業内容・目標	
	令和2(2020)・令和3(2021)年度	令和4(2022)～7(2025)年度	令和8(2026)年度以降
観光振興事業 新・かわさき観光振興プランに基づき、多様な観光資源と連動させたシェアサイクルをはじめとした自転車の活用・広報を行います。	<ul style="list-style-type: none"> 観光ガイドブックにおけるシェアサイクルの広報の実施 イベント等での自転車利用の促進に向けた取組の推進 	<ul style="list-style-type: none"> 観光ガイドブックや「かわさき きたテラス」等の公共施設におけるシェアサイクルの利用促進に関する広報の実施 訪日外国人観光客向けにインフルエンサーやSNSを活用してシェアサイクルをはじめとした自転車の広報の実施 シェアサイクルを活用した観光モデルルートの構築 イベント等での自転車利用の促進に向けた広報の実施 	事業推進 事業推進 事業推進 事業推進
若者文化の発信事業 BMXなどの若者による文化を活用し、「若い人が多い」「若者による文化が盛んである」という本市の特徴を活かした持続可能なまちづくりに向けた取組を推進します。	<ul style="list-style-type: none"> 若い人たちが集い、自らの可能性を広げるための環境づくりに向けた取組の推進 BMXなど認知度向上及び環境整備に向けた機運醸成を図るための体験会の実施 	<ul style="list-style-type: none"> 継続実施 	事業推進
競輪等開催・運営事業 市民に親しまれ地域の活性化に資する競輪場を目指し、自転車スポーツの振興・普及に向けた取組を推進します。	<ul style="list-style-type: none"> こども自転車教室の開催などを通じた自転車スポーツの振興・普及に向けた取組の推進 	<ul style="list-style-type: none"> 継続実施 	事業推進
健康づくり事業 第2期かわさき健康づくり21(健康増進計画)のウォーキングや自転車等の方法による市民の健康維持・増進を推進します。	<ul style="list-style-type: none"> 第2期かわさき健康づくり21の「身体活動・運動」の取組推進 「+10(プラス10)」を推進し、ウォーキングや自転車など個人にあった方法による取組推進 	<ul style="list-style-type: none"> 継続実施 	事業推進

基本政策4 ルール・マナー啓発

自転車利用者が交通ルールを遵守し、歩行者への思いやりをもって自転車に乗り交通事故を防止できるよう、交通安全教育の推進や自転車損害賠償責任保険等の加入促進など、「ルール・マナーの啓発による交通事故防止」に取り組みます。

【政策4-1】交通ルールの周知・徹底とマナーの向上

- 年齢段階に応じて繰り返し学習する機会や、成人の学習機会の充実を図るとともに、高齢化に対応した交通安全教育を実施します。
- 様々な機会や媒体を活用した広報・啓発を行い、自転車利用時のルールの認知度・遵守率向上に努めます。
- 交通ルールに違反する行為のあった自転車利用者に対する啓発活動を推進します。
- 自転車の安全利用に向けて、通行位置等の見える化とともに安全対策の広報・啓発を推進します。
- 買い物等の短時間の放置自転車を抑制するため、更に効果的な啓発活動を推進します。
- これらにより、より多くの自転車利用者に交通ルールを周知・徹底し、交通安全意識を高めマナーの向上を図ります。

施策4-1-1 年齢段階に応じた自転車等交通安全教育の推進

全ての市民に自転車利用のルール・マナーの周知を図るため、幼児、児童、生徒、学生、成人、高齢者など、年齢段階に応じた自転車等の交通安全教室を開催するとともに、関係機関・団体等と連携し、成人の学習機会の充実や、高齢者の行動特性に配慮した交通安全教育など、交通事故防止に向けて安全意識の向上を図ります。

事務事業	現状	事業内容・目標	
	令和2(2020)・令和3(2021)年度	令和4(2022)～7(2025)年度	令和8(2026)年度以降
交通安全推進事業 交通事故の防止に向け、行政、交通安全関係団体、警察、市民等と協働・連携し、交通事故のない安全で住みやすいまちの実現をめざした活動を進めます。	・幼児、小・中・高校生、成人及び高齢者と、各年齢段階での交通安全教室、講話の実施 (※自転車以外の交通安全教室を含む)	・継続実施	事業推進

施策 4-1-2 自転車利用時のルールとマナーの周知・徹底

自転車マナーアップ強化月間等における各種キャンペーンを通じて、自転車利用時のルール・マナーを広く浸透させるための発信力のある広報・啓発を実施します。

市職員が自ら模範となるよう、職員に対する啓発を行い、自転車利用時のルールの周知徹底を行います。

警察や関係団体等と連携して情報共有を図りながら、市内の自転車交通事故多発地域において、自転車マナーアップ指導員による啓発活動を推進します。

事務事業	現状	事業内容・目標	
	令和2(2020)・令和3(2021)年度	令和4(2022)～7(2025)年度	令和8(2026)年度以降
交通安全推進事業 交通事故の防止に向け、行政、交通安全関係団体、警察、市民等と協働・連携し、交通事故のない安全で住みやすいまちの実現をめざした活動を進めます。	・各季(春・夏・秋・年末)及び強化月間でのキャンペーンの実施による広報啓発など	・継続実施	事業推進
	・自転車の安全利用に係る助言及び啓発活動の実施	・継続実施	事業推進

施策 4-1-3 通行位置等の見える化及び安全対策の広報・啓発の推進【拡充】

自転車の安全利用に向けた対策を充実するため、交通環境など地域の実情に応じた自転車の通行方法について、路面表示等による見える化を行うとともに、様々な機会や媒体を活用した広報・啓発活動を推進します。

事務事業	現状	事業内容・目標	
	令和2(2020)・令和3(2021)年度	令和4(2022)～7(2025)年度	令和8(2026)年度以降
自転車通行環境整備事業 安全・安心・快適に利用できる自転車通行環境の充実に向けて、通行位置等の見える化とともに、自転車の安全利用に関する広報・啓発活動を推進します。	・自転車の通行方法を示す路面表示等の設置	・継続実施	事業推進
	・チラシ配布や声掛け等による広報・啓発活動の実施	・様々な機会や媒体を活用した広報・啓発活動の実施	事業推進
多摩川プラン推進事業 多摩川ふれあいロードのマナーアップに取り組むなど、多摩川が市民に身近な存在になるよう魅力向上の取組を進めます。	・自転車の安全利用に関する路面表示及びハンドルの設置	・自転車の安全利用に関する路面表示等の設置	事業推進
	・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の実施	・継続実施	事業推進

施策 4 - 1 - 4 放置自転車防止に向けた啓発活動の充実【拡充】

朝に比ベタ方の短時間での放置自転車が見受けられることから、一層の放置自転車防止に向けて、整理誘導員の柔軟な配置を行い駐輪場へのわかりやすい案内・誘導などを行うとともに、関係団体等と連携した取組や様々な機会や媒体を活用するなど啓発活動の充実を図り取組を推進します。

事務事業	現状	事業内容・目標	
	令和2(2020)・ 令和3(2021)年度	令和4(2022)～7(2025)年度	令和8(2026) 年度以降
放置自転車対策事業 放置自転車の削減に向けて、駐輪場の利用を促進するため、駅周辺における駐輪場の案内や誘導とともに、啓発活動の充実を図り取組を推進します。	・駅周辺における駐輪場の案内・誘導等を実施	・北部地区における一括委託業務の効果検証を踏まえた取組の実施	事業推進
	・キャンペーンやポスター掲示等の啓発活動を実施	・様々な機会や媒体を活用した啓発活動の実施	事業推進
商店街活性化・まちづくり連動事業 関係団体等と連携した地域安全パトロールの実施により、駅周辺の魅力あるまちづくりを推進します。	・商店街等における地域安全パトロールの実施	・継続実施	事業推進

【政策4-2】自転車の安全・安心利用に備える

- 自転車加害者となり高額賠償となる事例があることから、加害事故への認識等や損害賠償に対する意識が高まるよう広報啓発に努めます。
- 県条例により、自転車損害賠償責任保険等の加入が義務化されたことから、様々な機会を通じて加入を促進します。
- 多様化する自転車等の移動手段の利用に際して、消費者が安全な製品を選択できるよう、情報提供するとともに安全な利用について広報啓発を充実します。
- 自転車を安全に利用し、自転車の整備不良による自転車事故を未然に防止するため、自転車点検整備を促進します。
- これらにより、交通事故の未然防止や、自転車損害賠償責任保険等の加入促進により、自転車の安全・安心利用に備えます。

施策4-2-1 自転車損害賠償責任保険等への加入促進

様々な機会を通じて自転車損害賠償責任保険等への加入の必要性や県条例を周知し、加入を促進します。

事務事業	現状	事業内容・目標	
	令和2(2020)・令和3(2021)年度	令和4(2022)～7(2025)年度	令和8(2026)年度以降
交通安全推進事業 交通事故の防止に向け、行政、交通安全関係団体、警察、市民等と協働・連携し、交通事故のない安全で住みやすいまちの実現をめざした活動や取組を進めます。	・幼児、小・中・高校生、成人及び高齢者と、各年齢段階での交通安全教室、講話の実施 (※自転車以外の交通安全教室を含む)	・継続実施	事業推進
	・各季(春・夏・秋・冬)及び強化月間でのキャンペーン実施による広報啓発	・継続実施	事業推進

施策4-2-2 安全性の高い製品購入につながる広報啓発

自転車を安全に利用できるように、情報誌やメールマガジン等により、消費者に安全な製品選択や利用について、広報啓発を行います。

事務事業	現状	事業内容・目標	
	令和2(2020)・令和3(2021)年度	令和4(2022)～7(2025)年度	令和8(2026)年度以降
消費者啓発育成事業 自転車を安全に利用できるよう消費者に安全な製品選択や利用について広報啓発を行います。	・情報誌、メールマガジン等による安全な自転車の選択・利用に関する情報発信	・継続実施	事業推進

施策4-2-3 自転車点検整備の促進

自転車を安全に使用するため、ルールブックや交通安全教室などにより、自転車利用者が自ら日常点検を行う方法について啓発を行います。また、自転車販売店と連携し、点検・整備を促進させる取組を行います。

事務事業	現状	事業内容・目標	
	令和2(2020)・令和3(2021)年度	令和4(2022)～7(2025)年度	令和8(2026)年度以降
交通安全推進事業 交通事故の防止に向け、行政、交通安全関係団体、警察、市民等と協働・連携し、交通事故のない安全で住みやすいまちの実現をめざした活動や取組を進めます。	・幼児、小・中・高校生、成人及び高齢者と、各年齢段階での交通安全教室、講話の実施 (※自転車以外の交通安全教室を含む)	・継続実施	事業推進
	・各季(春・夏・秋・冬)及び強化月間でのキャンペーン実施による広報啓発	・継続実施	事業推進

第5章 計画の推進

1 計画の指標

計画推進の目安として基本政策の各政策に対して指標を設定し、計画期間の令和7(2025)年度末までの達成に向けて取り組めます。

原則として、成果指標の考え方を基にアウトカム(成果)指標を設定していますが、成果を示すためのデータを取得することが困難な場合やなじまない場合、本計画期間の取組においてはアウトプット(活動量)で示した方が分かりやすい場合は、アウトプット指標を用いるなど、政策の特性に応じた指標の設定を行っています。

計 画 目 標

	現 状 令和3年度 (2021年度)	目 標 令和7年度 (2025年度)
安全・安心でまちの魅力向上に寄与する 自転車施策の総合的な取組の満足度 (アンケート調査結果)	56%	56%以上

表 5-1 各政策の成果指標

基本政策	政策	指標	現 状	第1期 目標値	第2期 目標値
通行環境整備	共 通	自転車に関わる交通事故件数	947件 (R2(2020)年)	980件以下	900件以下
	1-1	安全対策実施箇所数	—	—	398箇所以上
		市内の自転車通行環境整備延長	46km (R2(2020)年度末)	58km以上	186km以上
	1-2	自転車通行環境維持補修延長	0.7km (R2(2020)年度末)	1.2km以上	8km以上
駐輪対策	共 通	駅周辺における放置自転車等の台数 (16時台)	2,919台 (R2(2020)年10月)	—	2,405台以下
	2-2	駐輪場の利用満足度 (利用者アンケート)	63% (R2(2020)年度)	64%以上	64%以上
	2-3	保管所の配置数	9箇所 (R3(2021)年度末)	—	7箇所
自転車の活用	3-1	シェアサイクルの利用回転数	1.4回/日・台 (R3(2021)年度平均)	1.00回/日・台以上	1.4回/日・台以上
		シェアサイクルの認知度 (アンケート)	29% (R3(2021)年8月)	—	40%以上
マナー啓発	4-1	交通安全教室の開催 (自転車以外の交通安全教室を含む)	301回/年 (R2(2020)年度)	490回/年以上	490回/年以上
	4-2	自転車損害賠償責任保険等の加入率 (アンケート)	67.7% (R3(2021)年8月)	56.4%以上	67.7%以上

2 計画の進捗管理・評価について

本計画は毎年度、政策の進捗状況や目標の達成状況等について評価・検証した上で、課題となっている事項を整理し、実施方法の改善等についてフォローアップするとともに、計画期末には総括評価を実施します。

進捗管理については、計画を策定（Plan）した後、政策を実施（Do）し、進捗状況や効果について評価・検証（Check）した上で、評価に基づき見直しや改善（Action）を行い、計画策定に反映する PDCA サイクルに則った進捗管理を実施します。

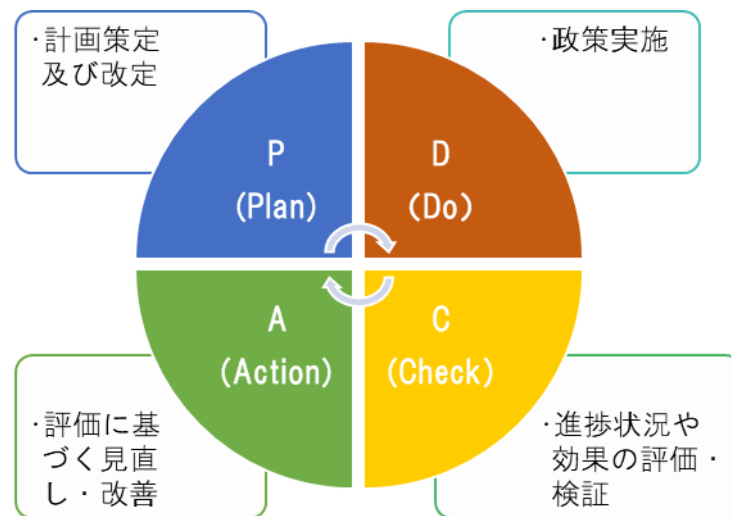


図 5-2 進捗管理のイメージ図（PDCA サイクル）

参 考 1

(自転車需要推計(補足))

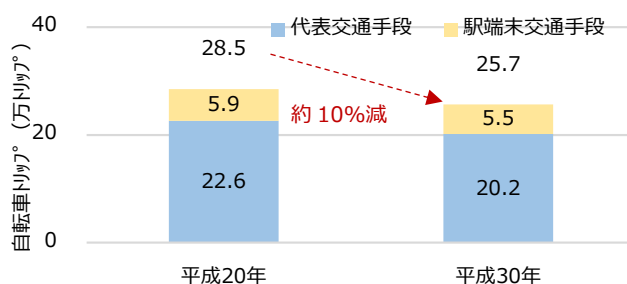
1 自転車の利用状況（補足資料）

(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）

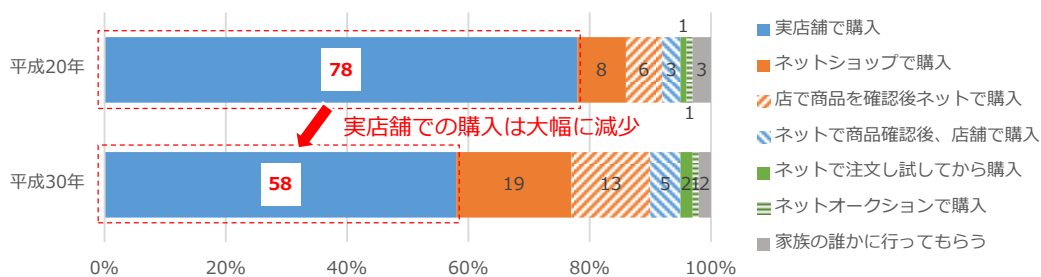
(ア) 交通手段別移動状況

- 平成 20（2008）年と平成 30（2018）年の自転車移動量（トリップ数）の変化を見ると、代表交通手段及び駅端末交通手段とも減少（総トリップで約 10%減）しています。
- これは、ICT 技術の進展に伴い、買い物スタイルや働き方が、インターネット等を使った手段に置き換わったことなどが理由として考えられます。



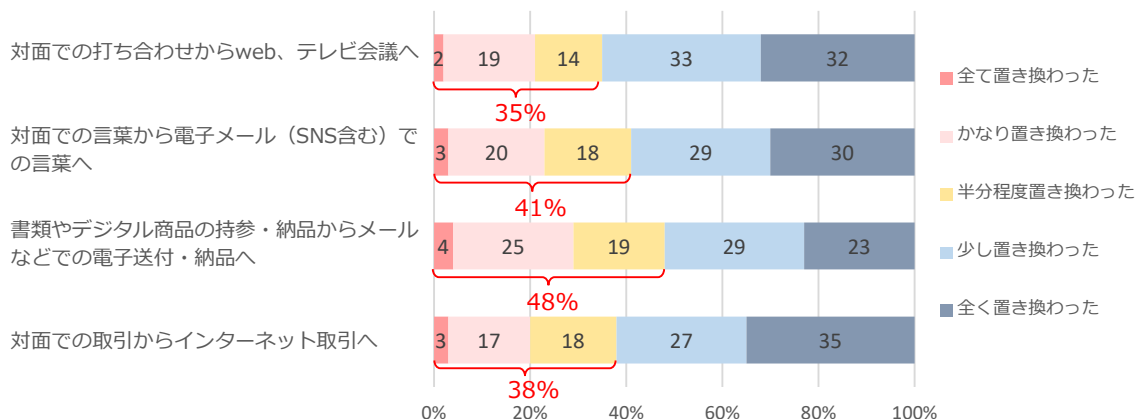
＜自転車トリップ数の変化＞

出典：東京都市圏パーソントリップ調査（第5回平成20(2008)年、第6回平成30(2018)年）から作成



＜10年間の買い物のスタイルの変化＞

出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（補完調査）から作成



＜10年間の働き方の変化＞

出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（補完調査）から作成

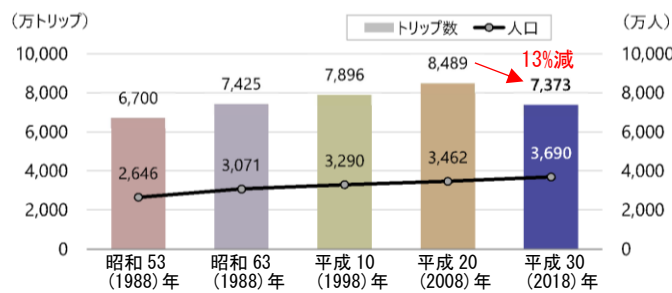
- 代表交通手段別の移動状況について、東京都市圏パーソントリップ調査の平成20（2008）年と平成30（2018）年のトリップ数を比較すると、全交通量で約4%減、自動車で約27%、2輪車で約44%、自転車で約11%減となっております。

【代表交通手段別移動状況の推移】

	H20	H30	H30/H20
鉄道	612,265	674,447	110.2%
バス	59,993	59,998	100.0%
自動車・タクシー	294,200	215,569	73.3%
原付・自動二輪	37,789	21,216	56.1%
自転車	226,239	201,869	89.2%
徒歩	381,991	385,155	100.8%
その他	1,852	1,371	74.0%
不明	26,296	11,803	44.9%
計	1,640,625	1,571,428	95.8%

出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（補完調査）から作成

- 総トリップ数は、東京都市圏全体で約13%減少している中、本市は約4%の減少と東京都市圏の中では減少率が少ない傾向にあります。



出典：「第6回東京都市圏パーソントリップ調査 人の動きから見た東京都市圏～調査結果の概要について～（東京都市圏交通計画協議会）」から
東京都市圏の総トリップ数の変化

(イ) 地域別移動状況

- 区別自転車トリップ数の変化を見ると、自転車トリップ数は、川崎区などの平地で減少している一方で、宮前区や麻生区などで増加しています。

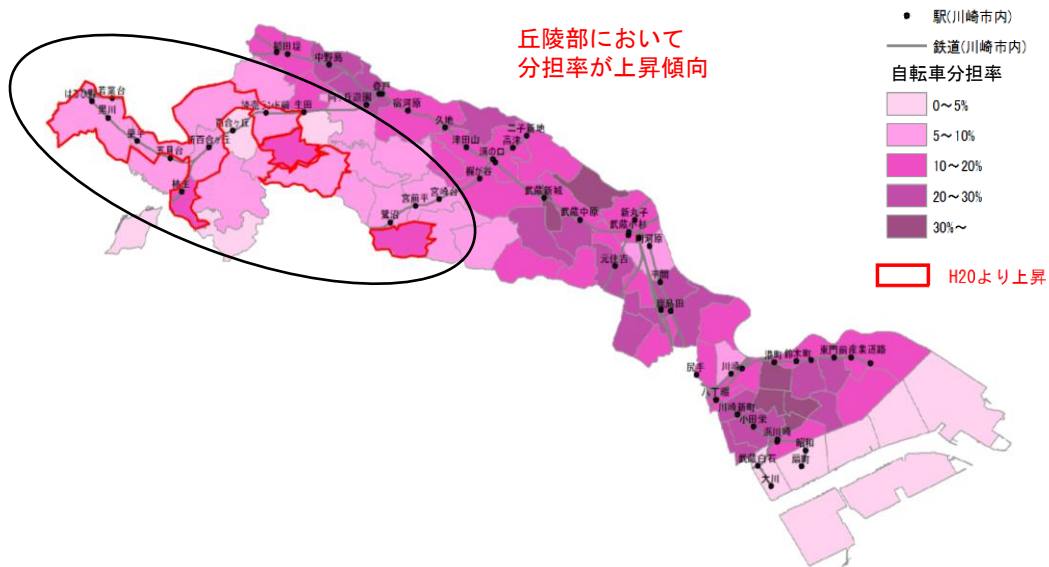
【区別自転車トリップ数の変化】

	人口 (千人)			自転車トリップ数 (千トリップ°)								
				代表			端末			合計		
	H20	H30	増減	H20	H30	増減	H20	H30	増減	H20	H30	増減
川崎市全体	1,389.4	1,516.5	127.1	226.2	201.9	↓ -24.37	59.4	55.6	↓ -3.74	285.6	257.5	↓ -28.11
南部	362.5	398.7	36.2	96.0	73.1	↓ -22.93	19.1	16.5	↓ -2.55	115.1	89.6	↓ -25.48
川崎区	212.8	231.5	18.8	62.2	44.4	↓ -17.82	13.2	10.5	↓ -2.71	75.4	54.9	↓ -20.53
幸区	149.7	167.2	17.5	33.8	28.7	↓ -5.11	5.9	6.0	↑ 0.17	39.7	34.8	↓ -4.95
中部	437.4	489.9	52.5	83.5	76.9	↓ -6.58	23.3	22.4	↓ -0.95	106.8	99.3	↓ -7.53
中原区	224.9	258.1	33.2	49.7	42.3	↓ -7.39	17.7	18.1	↑ 0.33	67.5	60.4	↓ -7.06
高津区	212.4	231.8	19.4	33.8	34.6	↑ 0.81	5.6	4.3	↓ -1.28	39.4	38.9	↓ -0.47
北部	589.5	627.8	38.3	46.3	51.2	↑ 4.86	17.0	16.8	↓ -0.25	63.4	68.0	↑ 4.61
多摩区	210.5	217.9	7.5	28.2	27.5	↓ -0.73	10.9	9.7	↓ -1.18	39.1	37.2	↓ -1.92
宮前区	214.7	231.1	16.5	11.6	15.0	↑ 3.40	2.8	2.0	↓ -0.79	14.4	17.0	↑ 2.61
麻生区	164.4	178.7	14.3	6.5	8.7	↑ 2.19	3.3	5.1	↑ 1.73	9.8	13.8	↑ 3.92

出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（補完調査）から作成

- 自転車分担率*を見ると、多摩川に沿った平地部や川崎駅の東側など、起伏の少ない地域で分担率が高くなっています。

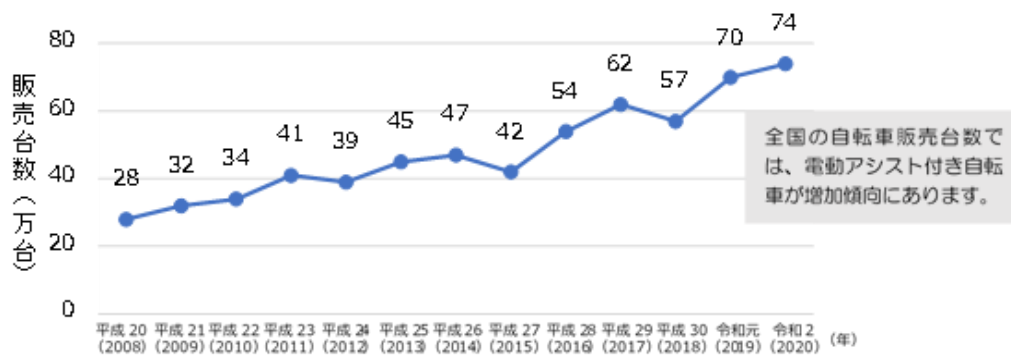
※「自転車分担率」とは、自転車トリップ数が全交通手段のトリップ数に占める割合のことをいいます。



<自転車分担率（代表交通手段+駅端末交通手段）>

出典：東京都市圏パーソントリップ調査（第6回平成30(2008)年）から作成

- 宮前区や麻生区など起伏が多い丘陵部における自転車利用の増加については、全国的に、近年電動アシスト付き自転車の普及が拡大していることが影響しているものと考えられます。

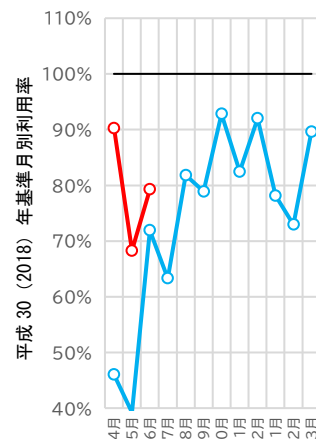
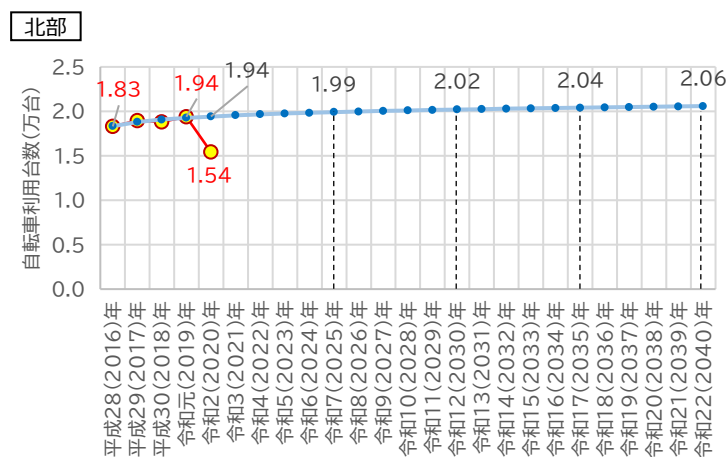
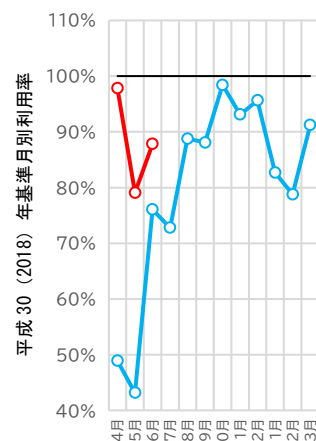
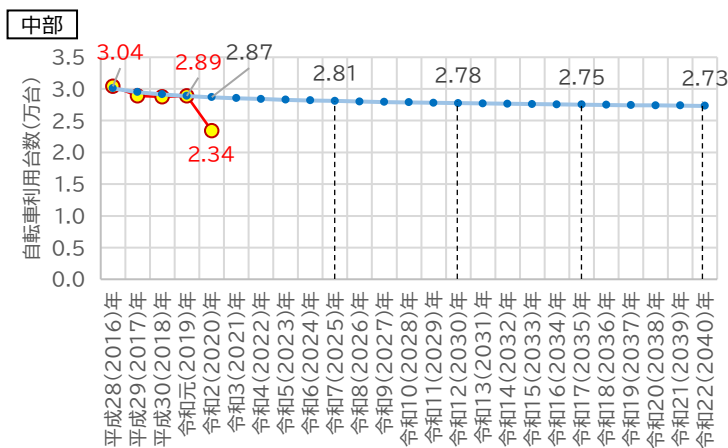
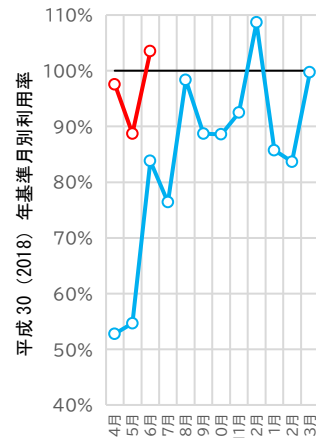
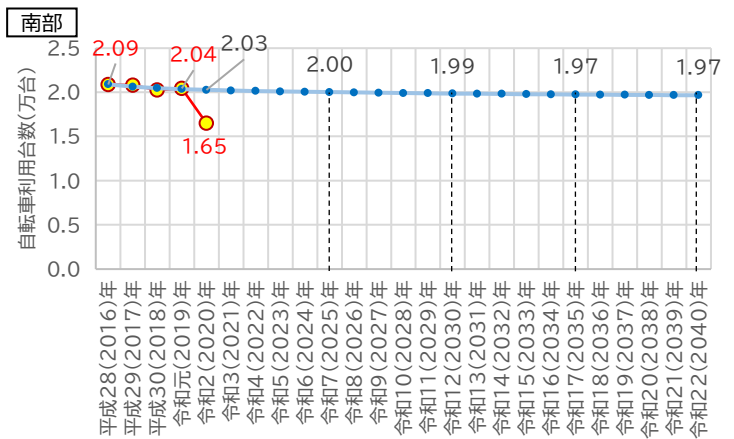


<全国の電動アシスト付き自転車販売台数>

出典：経済産業省生産動態統計年報 機械統計編

イ 短期的な自転車による移動の推移（駐輪場利用）

- コロナ禍前までの駐輪場の利用実績の変化を踏まえ、各地区の将来駐輪需要を予想すると、南部、中部は横ばいから微減、北部は微増となっており、市全域では概ね下げ止まっています。
- 令和2（2020）年度は新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、前年に比べて約20%程度減少していますが、月別の市営駐輪場の利用状況を見ると、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90～100%まで上昇しています。



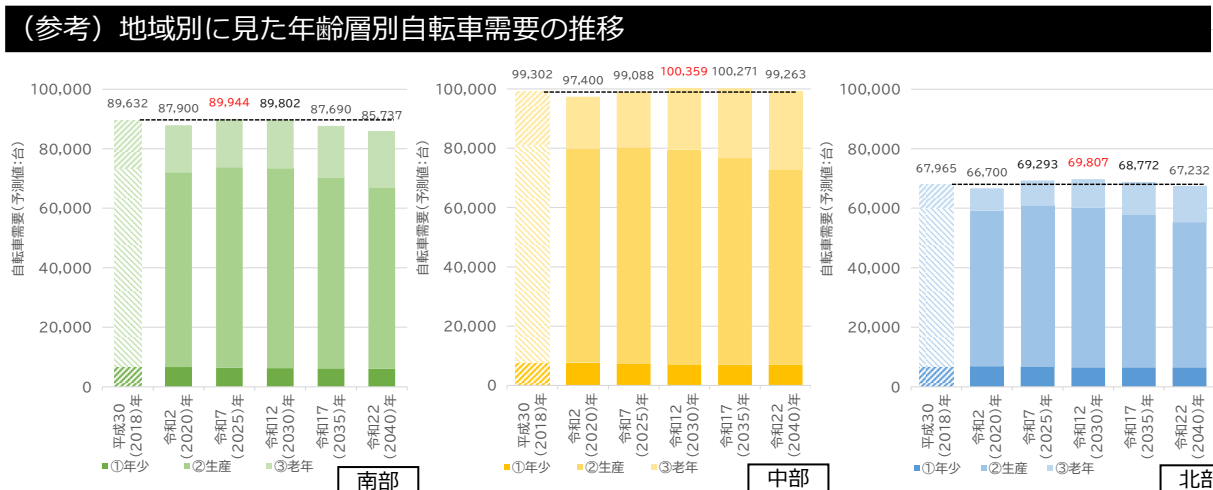
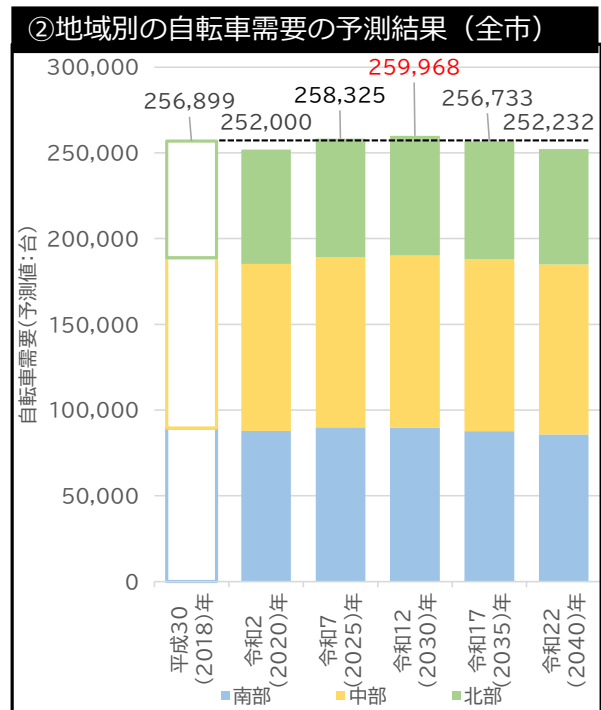
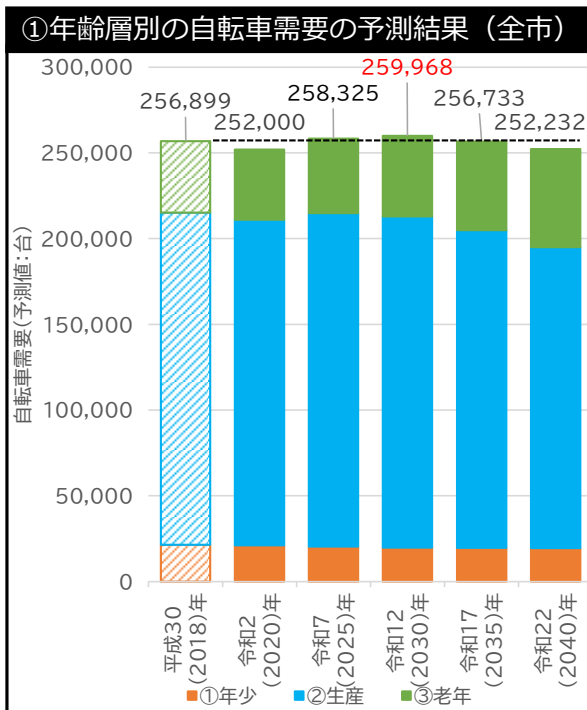
＜駅周辺の自転車の利用状況＞

＜市営駐輪場の利用状況＞

2 自転車の需要推計結果（詳細）

(1) 自転車需要

- 市内から発生する自転車需要について、前述(ア)の考え方にに基づき推計すると下図のとおりです。なお推計は、南部、中部、北部の地域ごとに実施し、その結果を合算して全市の予想を行っています。
- 自転車需要は、令和12(2030)年まで増加し、その後は減少に転じると予想しています。また令和7(2025)年から令和12(2030)年までは、新型コロナウイルス感染症の流行以前の平成30(2018)年を超える需要が発生すると予想しています。



参考 自転車需要の試算の考え方

自転車需要の現状値

		手順A:自転車利用総量		
		平成30 (2018)年 時点	コロナ 変動率	令和2 (2020)年 時点
		実測	実測	推計
南部	①年少	6,722	0.98	6,600
	②生産	66,791		65,500
	③老年	16,119		15,800

中部	①年少	7,808	0.98	7,700
	②生産	73,562		72,100
	③老年	17,932		17,600

北部	①年少	6,922	0.98	6,800
	②生産	53,437		52,400
	③老年	7,606		7,500

直近の駐輪場利用の変化率

年齢層		手順A② 自転車伸び率を考慮した増減				
		令和2 (2020)年	令和7 (2025)年	令和12 (2030)年	令和17 (2035)年	令和22 (2040)年
		推計	推計	推計	推計	推計
①年少	1.000	0.990	0.980	0.970	0.970	
	1.000	0.990	0.980	0.970	0.970	
	1.000	0.990	0.980	0.970	0.970	

②生産	1.000	0.980	0.970	0.960	0.950
	1.000	0.980	0.970	0.960	0.950
	1.000	0.980	0.970	0.960	0.950

③老年	1.000	1.030	1.040	1.050	1.060
	1.000	1.030	1.040	1.050	1.060
	1.000	1.030	1.040	1.050	1.060

年齢層別の人口推計

手順B① 各年の人口 (第3期実施計画の策定に向けた将来人口推計)						
年齢層	令和2 (2020)年	令和7 (2025)年	令和12 (2030)年	令和17 (2035)年	令和22 (2040)年	
	人口	推計	推計	推計	推計	
南部	①年少	47,800	46,900	46,100	46,200	45,400
	②生産	266,000	276,300	277,800	268,700	254,600
	③老年	90,600	93,700	96,700	102,400	111,400

手順B② 人口の増減					
令和2 (2020)年	令和2(2020)年 令和7(2025)年	令和2(2020)年 令和12(2030)年	令和2(2020)年 令和17(2035)年	令和2(2020)年 令和22(2040)年	
推計	推計	推計	推計	推計	推計
1.000	0.981	0.964	0.967	0.950	→
1.000	1.039	1.044	1.010	0.957	→
1.000	1.034	1.067	1.130	1.230	→

中部	①年少	63,500	62,100	59,700	59,800	59,900	→
	②生産	349,600	360,700	362,300	352,300	336,900	→
	③老年	85,200	92,900	104,100	118,800	134,300	→

1.000	0.978	0.940	0.942	0.943	→
1.000	1.032	1.036	1.008	0.964	→
1.000	1.090	1.222	1.394	1.576	→

北部	①年少	77,800	74,300	72,000	71,300	70,800	→
	②生産	419,700	420,700	413,400	392,100	368,300	→
	③老年	139,000	153,000	170,800	191,100	208,600	→

1.000	0.955	0.925	0.916	0.910	→
1.000	1.002	0.985	0.934	0.878	→
1.000	1.101	1.229	1.375	1.501	→

自転車需要

自転車交通量(推計値)							
	年齢層	平成30 (2018)年	令和2 (2020)年	令和7 (2025)年	令和12 (2030)年	令和17 (2035)年	令和22 (2040)年
		実測	基準	推計	推計	推計	推計
南部	①年少	6,722	6,600	6,411	6,238	6,188	6,081
	②生産	66,791	65,500	67,356	67,038	64,180	60,812
	③老年	16,119	15,800	16,177	16,527	17,322	18,845
	全年齢計	89,632	87,900	89,944	89,802	87,690	85,737
中部	①年少	7,808	7,700	7,380	7,022	6,961	6,900
	②生産	73,562	72,100	72,901	72,478	69,751	66,007
	③老年	17,932	17,600	18,807	20,859	23,559	26,356
	全年齢計	99,302	97,400	99,088	100,359	100,271	99,263
北部	①年少	6,922	6,800	6,689	6,545	6,543	6,559
	②生産	53,437	52,400	54,101	53,678	51,402	48,742
	③老年	7,606	7,500	8,503	9,584	10,827	11,931
	全年齢計	67,965	66,700	69,293	69,807	68,772	67,232
合計	①年少	21,452	21,100	20,480	19,805	19,692	19,540
	②生産	193,790	190,000	194,358	193,193	185,332	175,560
	③老年	41,657	40,900	43,487	46,970	51,708	57,131
	全年齢計	256,899	252,000	258,325	259,968	256,733	252,232

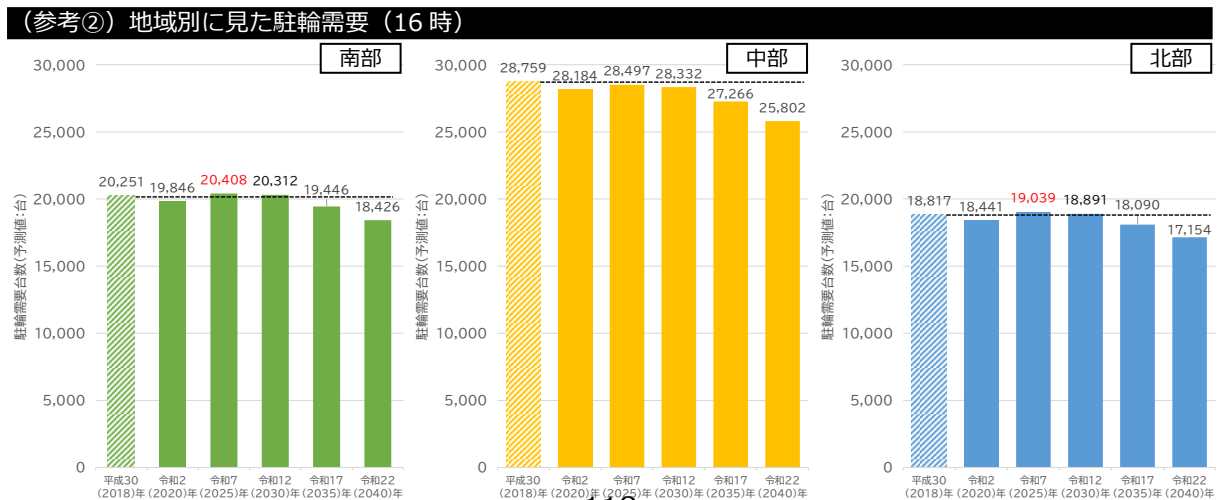
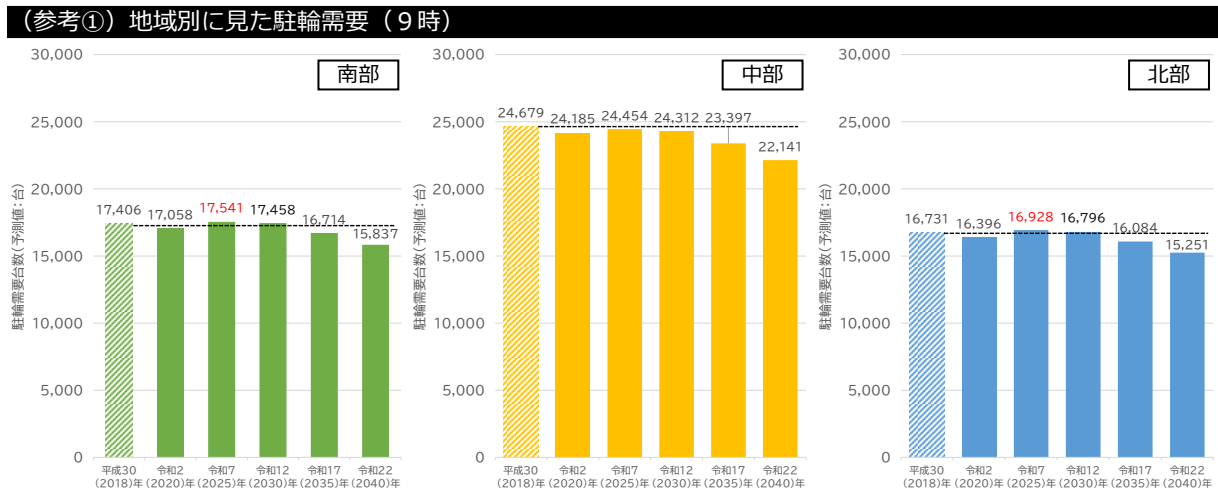
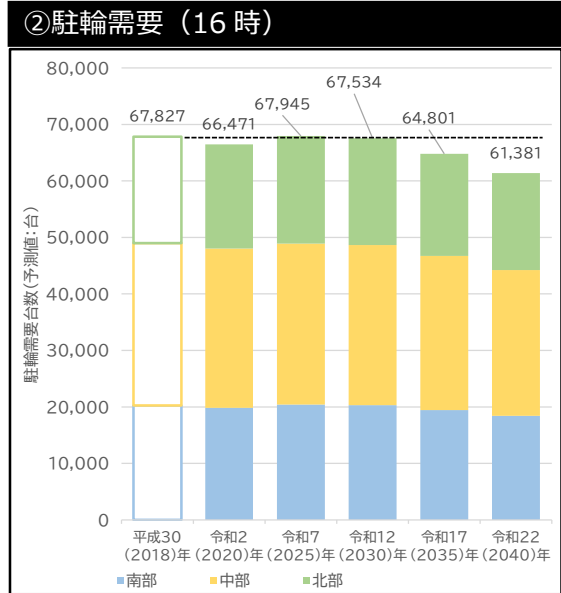
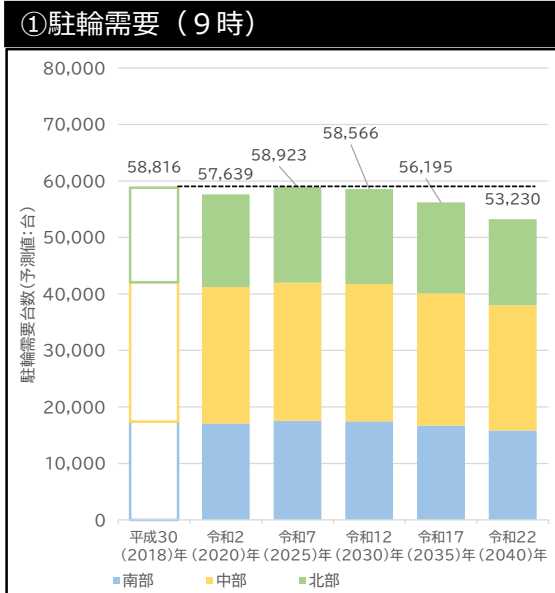
着色部分は「H30より需要が増える」年次

※ 推計結果については、それぞれの段階において端数を調整・考慮し算出

(2) 駐輪需要

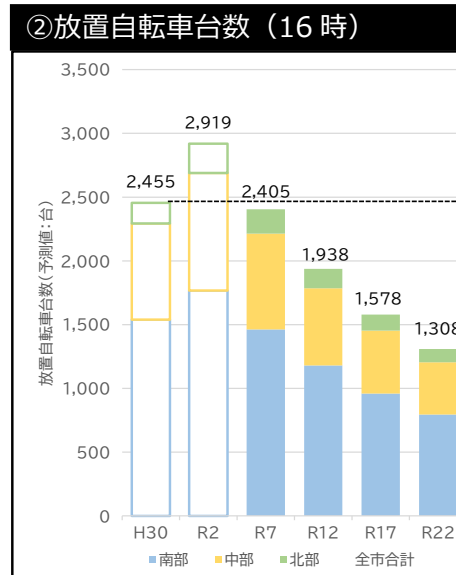
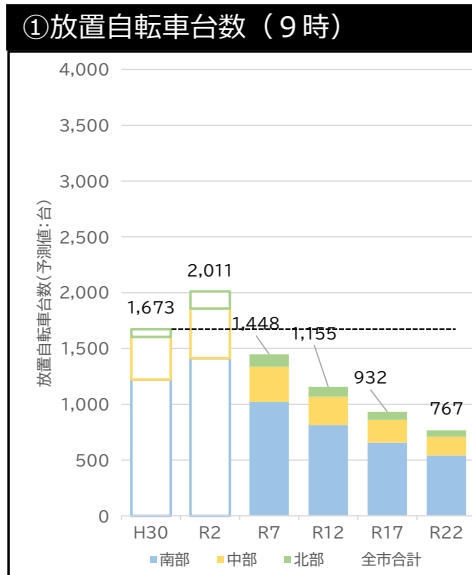
ア 駐輪需要（駐輪場利用+放置台数）

- 駅周辺の駐車需要の推計結果は以下のとおりです。
- 駐輪需要については、午前、午後ともに令和7（2025）年にピークを迎えており、コロナ禍前の平成30（2018）年の水準とほぼ同程度となります。

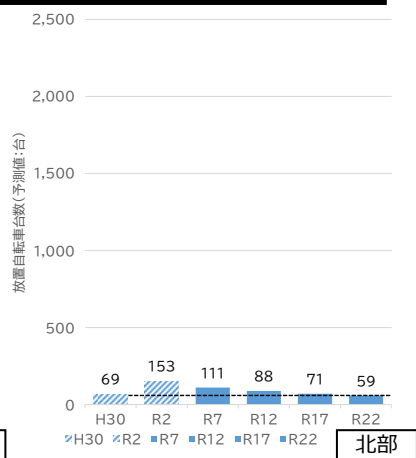
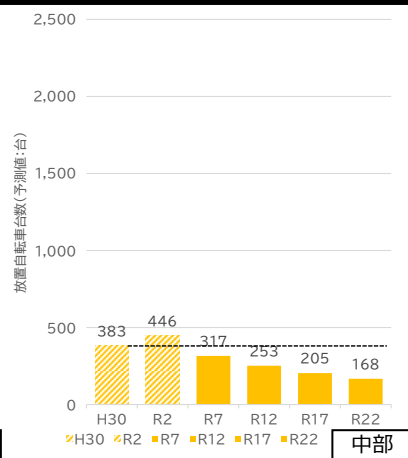
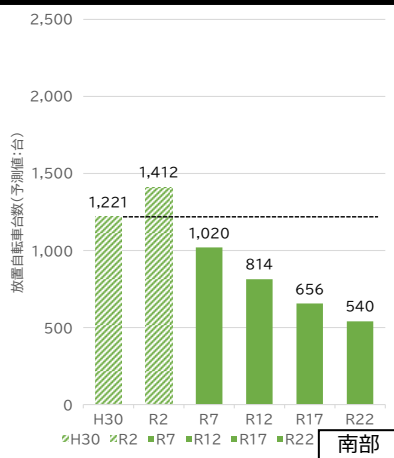


イ うち、放置自転車台数

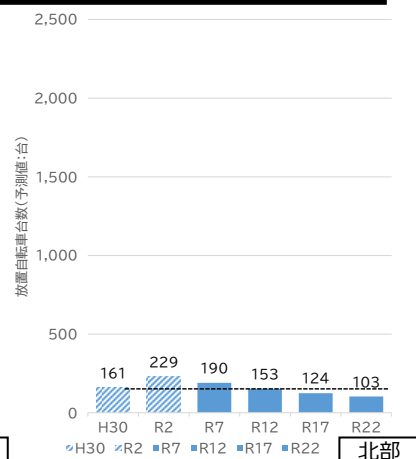
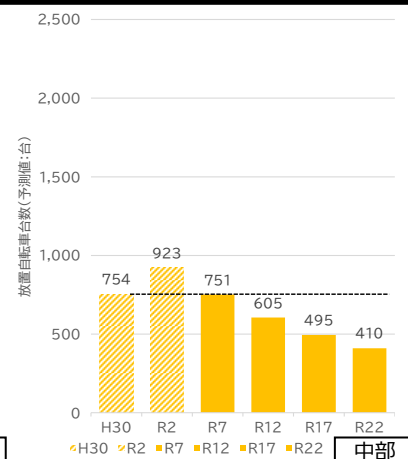
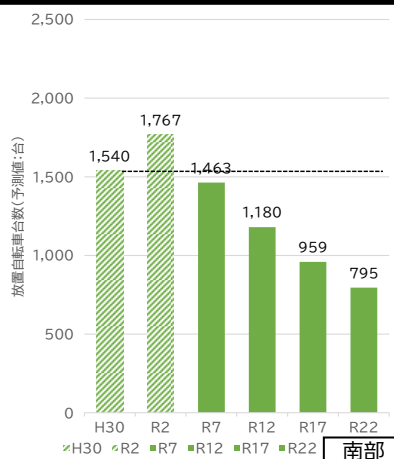
- 駅周辺の放置自転車台数の推計結果は以下のとおりです。
- 放置自転車台数は、これまでの放置自転車対策により減少しており、今後、放置対策を充実して継続していくため、減少傾向が続くと予想しています。



(参考①) 地域別に見た放置自転車台数（9時）



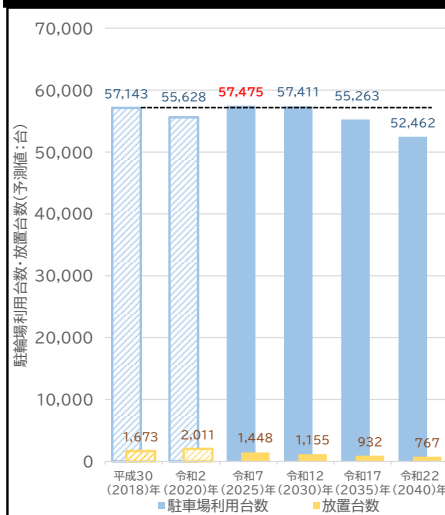
(参考②) 地域別に見た放置自転車台数（16時）



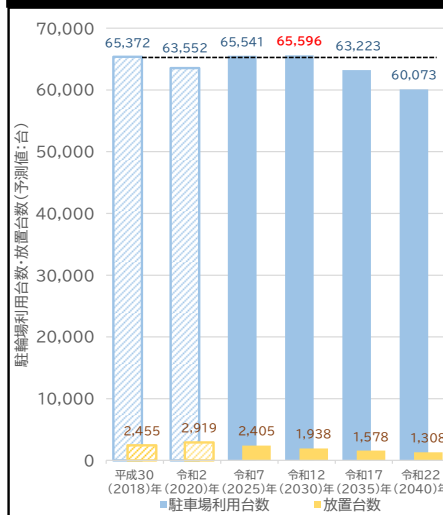
ウのうち、駐輪場利用台数（A総需要－B放置台数）

- 駐輪需要から、放置自転車台数を差し引いた駐輪場利用台数は次のとおり（各図の水色部分）です。
- 駐輪場利用台数は午前、午後とも令和12（2030）年がピークで、駐輪需要が集中する午後では令和7（2025）～12（2030）年にかけてコロナ禍前の令和元（2019）年を大きく上回る台数が発生すると予想しています。

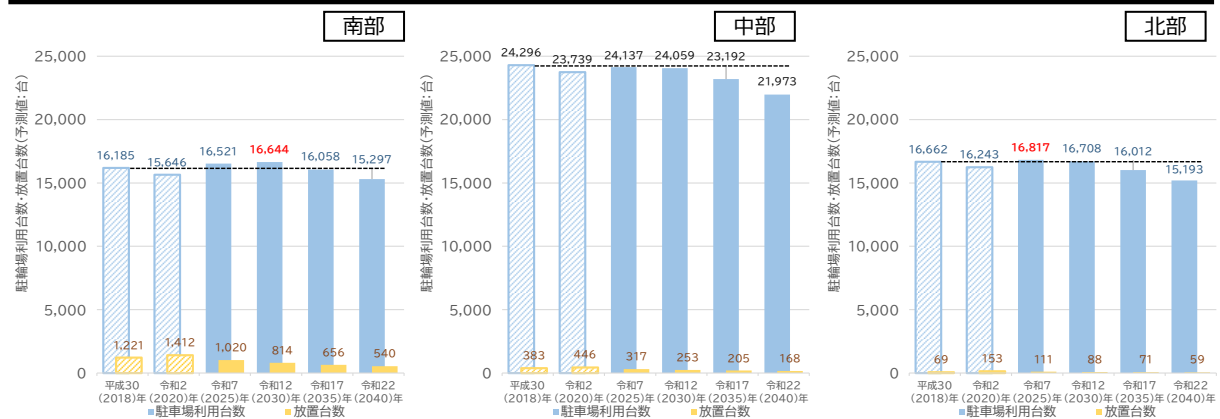
①駐輪場利用台数（9時）



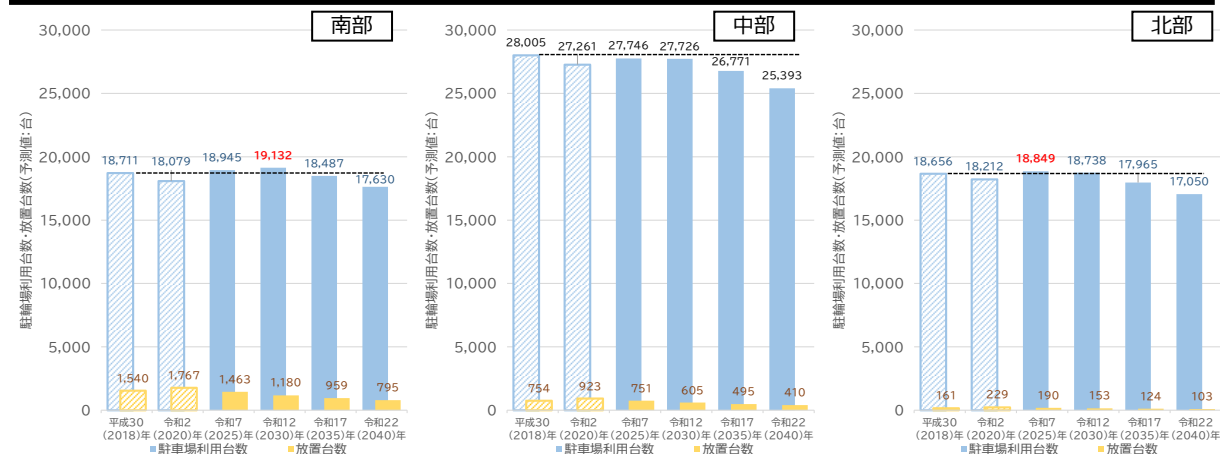
②駐輪場利用台数（16時）



（参考①）地域別に見た駐輪場利用台数（9時）



（参考②）地域別に見た駐輪場利用台数（16時）



参考 駐輪需要（駐輪場利用＋放置台数）の試算の考え方

駐輪需要の現状値

		手順A① 自転車駐輪場利用総量		
		平成30 (2018)年 時点	コロナ 変動率	令和2 (2020)年 時点
		実測	実測	推計
南部	①午前	17,406	0.98	17,058
	②午後	20,251		19,846

直近の駐輪場利用の変化率

年齢層		手順A② 自転車伸び率を考慮した増減				
		令和2 (2020)年	令和7 (2025)年	令和12 (2030)年	令和17 (2035)年	令和22 (2040)年
		推計	推計	推計	推計	推計
①午前	1.00	0.990	0.980	0.970	0.970	
	②午後	1.00	0.990	0.980	0.970	0.970

中部	①午前	24,679	0.98	24,185
	②午後	28,759		28,184

①午前	1.00	0.980	0.970	0.960	0.950
	②午後	1.00	0.980	0.970	0.960

北部	①午前	16,731	0.98	16,396
	②午後	18,817		18,441

①午前	1.00	1.030	1.040	1.050	1.060
	②午後	1.00	1.030	1.040	1.050

生産年齢の人口推計

		手順B① 各年の人口（第3期実施計画の策定に向けた将来人口推計）					手順B② 人口の増減				
		令和2 (2020)年	令和7 (2025)年	令和12 (2030)年	令和17 (2035)年	令和22 (2040)年	令和2 (2020)年	令和2(2020)年 ↓ 令和7(2025)年	令和2(2020)年 ↓ 令和12(2030)年	令和2(2020)年 ↓ 令和17(2035)年	令和2(2020)年 ↓ 令和22(2040)年
		人口	推計	推計	推計	推計	推計	推計	推計	推計	推計
南部	①午前	266,000	276,300	277,800	268,700	254,600	1.000	1.039	1.044	1.010	0.957
	②午後	266,000	276,300	277,800	268,700	254,600	1.000	1.039	1.044	1.010	0.957

中部	①午前	349,600	360,700	362,300	352,300	336,900	1.000	1.032	1.036	1.008	0.964
	②午後	349,600	360,700	362,300	352,300	336,900	1.000	1.032	1.036	1.008	0.964

北部	①午前	419,700	420,700	413,400	392,100	368,300	1.000	1.002	0.985	0.934	0.878
	②午後	419,700	420,700	413,400	392,100	368,300	1.000	1.002	0.985	0.934	0.878

駐輪需要

		駅周辺に集まる自転車駐車需要(市営＋民営＋放置)					
		平成30 (2018)年	令和2 (2020)年	令和7 (2025)年	令和12 (2030)年	令和17 (2035)年	令和22 (2040)年
南部		実測	基準	推計	推計	推計	推計
	①午前	17,406	17,058	17,541	17,458	16,714	15,837
	②午後	20,251	19,846	20,408	20,312	19,446	18,426
中部							
①午前	24,679	24,185	24,454	24,312	23,397	22,141	
	②午後	28,759	28,184	28,497	28,332	27,266	25,802
北部							
①午前	16,731	16,396	16,928	16,796	16,084	15,251	
	②午後	18,817	18,441	19,039	18,891	18,090	17,154
市全体							
①午前	58,816	57,639	58,923	58,566	56,195	53,230	
	②午後	67,827	66,471	67,945	67,534	64,801	61,381

駐車需要は「②午後」に集中するため、前述の駐車需要では午後データを採用している。

※ 推計結果については、それぞれの段階において端数を調整・考慮し算出

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)

1 取組内容

(1) 危険箇所の安全対策（施策 1-1-1）

ア 考え方

- 危険箇所の安全対策については、これまで自転車関連事故多発箇所等を捉え、安全性の向上に向けた緊急的な整備を実施してきました。
- 自転車利用者が危険を感じる箇所等を捉えたよりきめ細やかな安全対策を進めるため、次の内容により、危険箇所を把握します。
 - 道路管理者として事故の未然防止の観点から選定した危険箇所
 - 駐輪場利用者へのアンケート調査や学校への意見照会
- なお、危険箇所の選定にあたっては、自転車関連事故の未然防止の観点から、事故の発生状況に関わらず、自転車・歩行者・自動車の安全性を向上するために必要な箇所について選定を行うものとしています。

■危険箇所選定の考え方

【これまでの取組】

自転車関連事故多発箇所等を捉え、安全性の向上に向けた緊急的な整備を実施

- ・平成 27（2015）～30（2018）年度：自転車関連事故件数（交差点 10 件/5 年以上、単路部 20 件/5 年以上）又は各区からの要望箇所等
- ・令和元（2019）～3（2021）年度：自転車関連事故件数（交差点 5 件/5 年）等

⇒これらの安全対策により、市内の自転車関連事故は減少傾向



【今後の方針】

自転車関連事故を未然防止するため、自転車利用者が危険を感じる箇所を捉えた安全対策

- ・事故多発箇所の安全対策は、概ね完了することから、今後は道路管理者が選定した危険箇所に加え、市民等からのヒヤリハット意見を踏まえて、事故を未然に防ぐ安全対策を展開
- ・対象とする箇所については、次の考え方にに基づき、物理的・構造的な要因や心理的・視覚的な要因により検討

※ 本資料は、令和 4（2022）～7（2025）年度の整備予定を示したものであり、進捗状況等に応じて適宜見直しを行います。

イ 危険箇所選定及び対策の流れ

- 「危険箇所」は、道路管理者として選定した箇所に加え、駐輪場利用者や学校からのヒヤリハット意見を踏まえて、現地調査により危険性の有無を確認し対策の必要性がある箇所について選定を行います。
- 「危険箇所」の安全対策にあたっては、次の考え方により【優先度】と【対策内容】を設定します。

①道路管理者による「危険箇所」の選定

危険箇所選定の考え方

- ・物理的、構造的な要因による危険度やヒヤリハットの度合いを考慮し、次の視点から危険箇所を選定
- ① 幅員が狭く自転車関連事故の発生が懸念される箇所
- ② 自転車等の輻輳により接触が懸念される箇所
- ③ 自転車利用の多い幹線道路の交差点部等



144箇所を選定

②利用者のヒヤリハット意見を踏まえた「危険箇所」の選定

- ・駐輪場利用者アンケート調査、市内学校意見照会でのヒヤリハット意見のある箇所を整理
- ・隣接する意見箇所のうち、同地点での意見は1つに統合
ヒヤリハット意見箇所数：438件



危険箇所選定の考え方

- ・事故の発生を未然に防ぐため、次の視点から危険箇所を選定
- ① 物理的・構造的な要因による危険がある箇所
- ② 心理的・視覚的な要因による危険がある箇所
- ③ 対策済み箇所の136箇所（現状を把握するものを含む）、自転車利用の多い駅周辺の通行環境整備（p134～148）として整備予定48箇所の計184箇所を除外

計254箇所を選定

上記①、②より、**危険箇所398箇所**を選定
（道路管理者選定 144箇所、利用者のヒヤリハット意見から選定 254箇所）

③危険箇所の【優先度】の設定

- ・道路管理者による選定箇所については、優先度Ⅰに設定。
- ・ヒヤリハット意見を踏まえた選定箇所については、物理的・構造的な要因による危険度及び同一箇所における複数のヒヤリハット意見によるヒヤリハット度の指標を組み合わせて、優先度を設定。
- ・ヒヤリハット意見に基づく潜在的な危険性が認識され、かつ危険度が高い箇所を優先的に進めることで、危険箇所の早期対策を図るものとする。



危険度：通学路や交通量の多い区間、見通しの悪い交差点、急な坂等の物理的・構造的な要因の度合い
ヒヤリハット度：同一箇所における同一内容のヒヤリハット意見数

④危険箇所の【対策内容】の設定

- ・危険箇所に対し、現地踏査を踏まえて、具体的な対策を以下のように設定。
- ・左記③での優先度の高い箇所から順次対策を行う。

■危険箇所において想定する対策例

	整備箇所例	対策例	
		歩道	車道
A:ソフト対策	逆走・歩道走行の多い区間	看板サイン	看板サイン
B:ハード対策	交通量の多い区間、踏切	—	矢羽根ピクト
C:両方必要	ハード対策が必要な箇所かつ急な坂	—	矢羽根看板サイン



参考：歩道の安全対策例

1 自転車通行可の歩道

- 自転車と歩行者の輻輳する自転車通行可の歩道における安全対策については、交通量や幅員など、現地の状況に応じた対策内容を選定し、整備を実施します。



- ※1 通行量の「多・少」の基準は、次のとおりとする。
 - ・歩行者交通量が500人/日以上又は自転車交通量が500台/日以上
- ※2 幅員の「広・狭」の基準は、次のとおりとする。
 - ・有効4m以上（歩行者交通量が500人/日以上）
 - ・有効3m以上（歩行者交通量が500人/日未満）

【対策内容】

レベル1 通行量「少」、歩道「狭」

歩道部：物理的（ラバーポール等）、視覚的（路面シール、看板等）な走行抑制

レベル2 通行量「多」、歩道「広」

車道部：自動車交通量、規制速度、幅員など、現地の実情に応じた通行環境整備
歩道部：路面シール、看板等による視覚的な走行抑制

レベル2´（車道に通行環境整備を行っても、自転車の大半が歩道通行することが見込まれる場合）

歩道部：路面着色やピクトグラムを設置し、自転車と歩行者を視覚的に分離

レベル3 通行量「多」、歩道「狭」

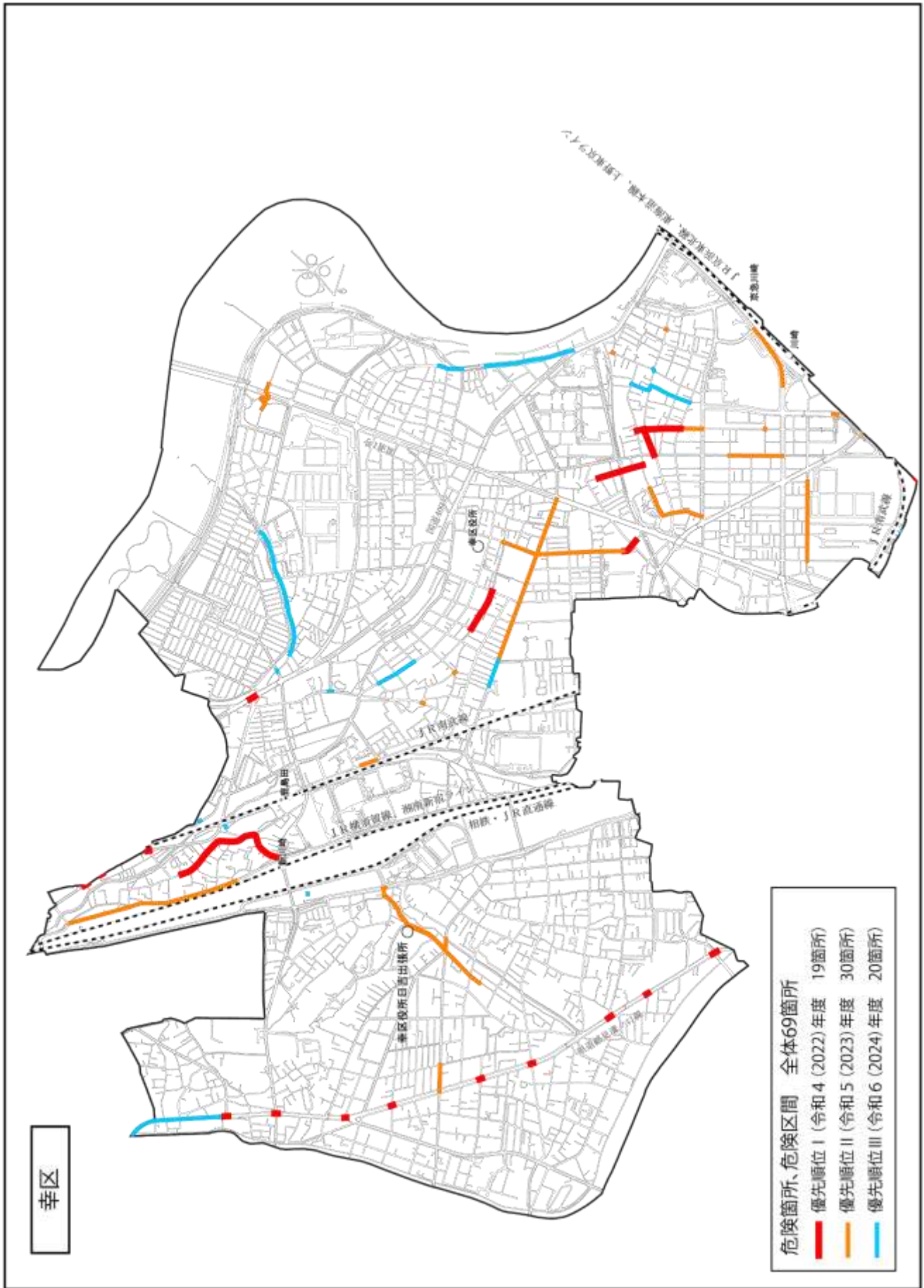
車道部：自動車交通量、規制速度、幅員など、現地の実情に応じた通行環境整備
歩道部：物理的（ラバーポール等）、視覚的（路面シール、看板等）な走行抑制

レベル3´（駅前広場など、歩行者の通行量が著しく多い場合）

歩道部：物理的、視覚的（路面シール等に加え、路面着色等の対策を含む）に自転車の押し歩きを促す対策を実施

2 その他の歩道

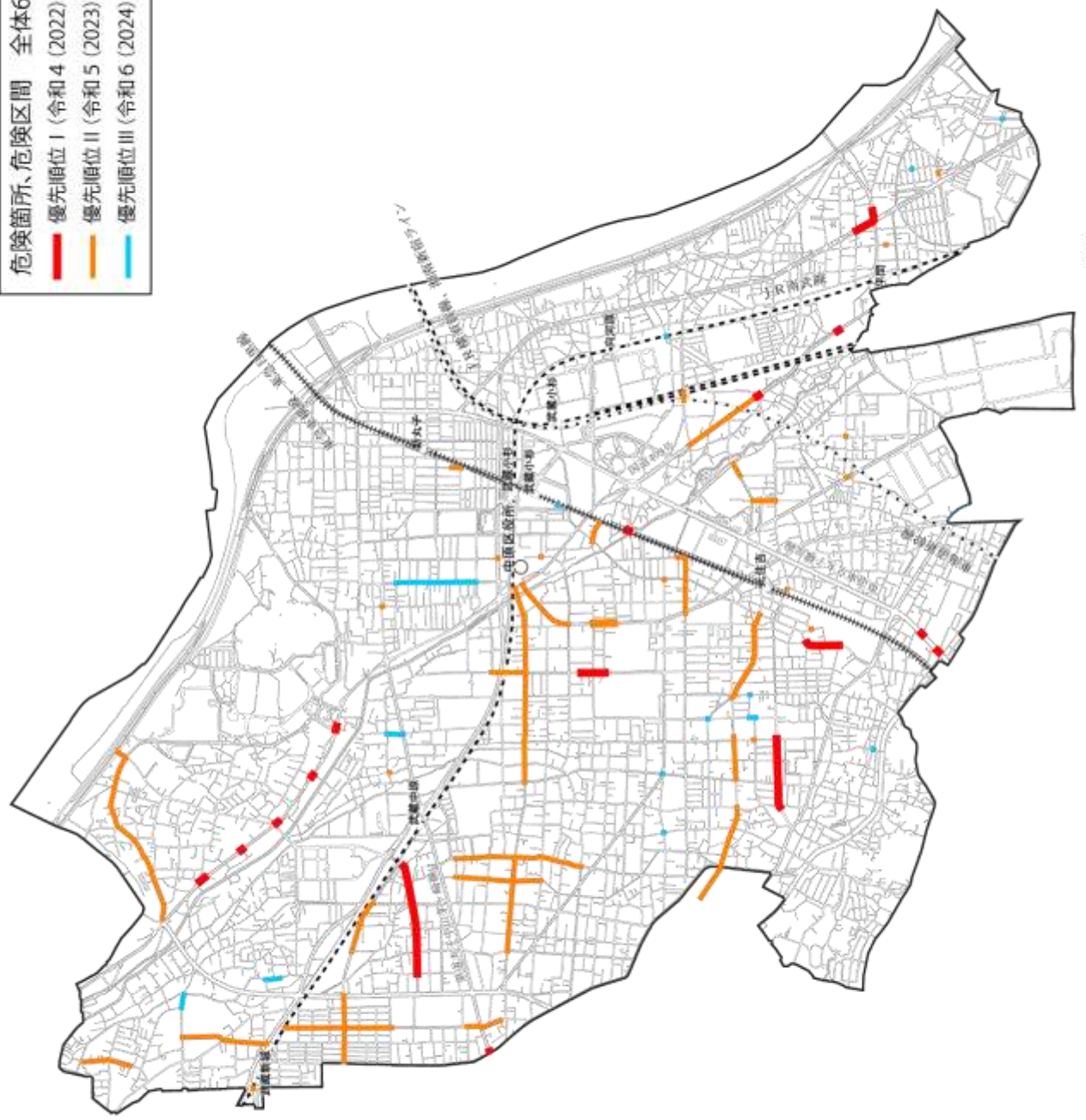
- 自転車と歩行者の輻輳する歩道（自転車通行可の交通規制無し）における安全対策については、自転車は車道通行が原則であることから、自転車の押し歩きを促す物理的（ラバーポール等）、視覚的（路面シール、看板等）対策や、車道部への通行環境整備を実施します。



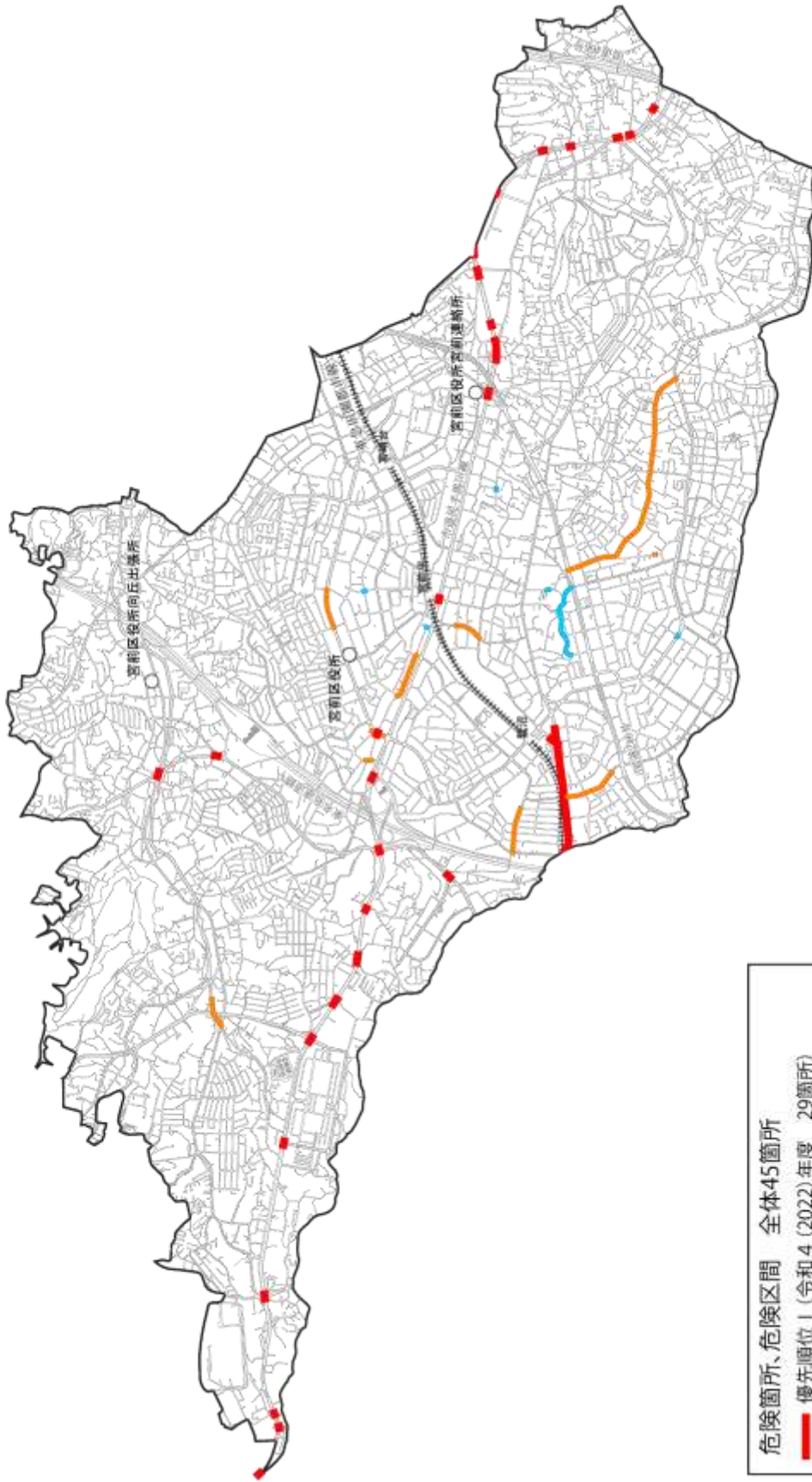
中原区

危険箇所、危険区間 全体69箇所

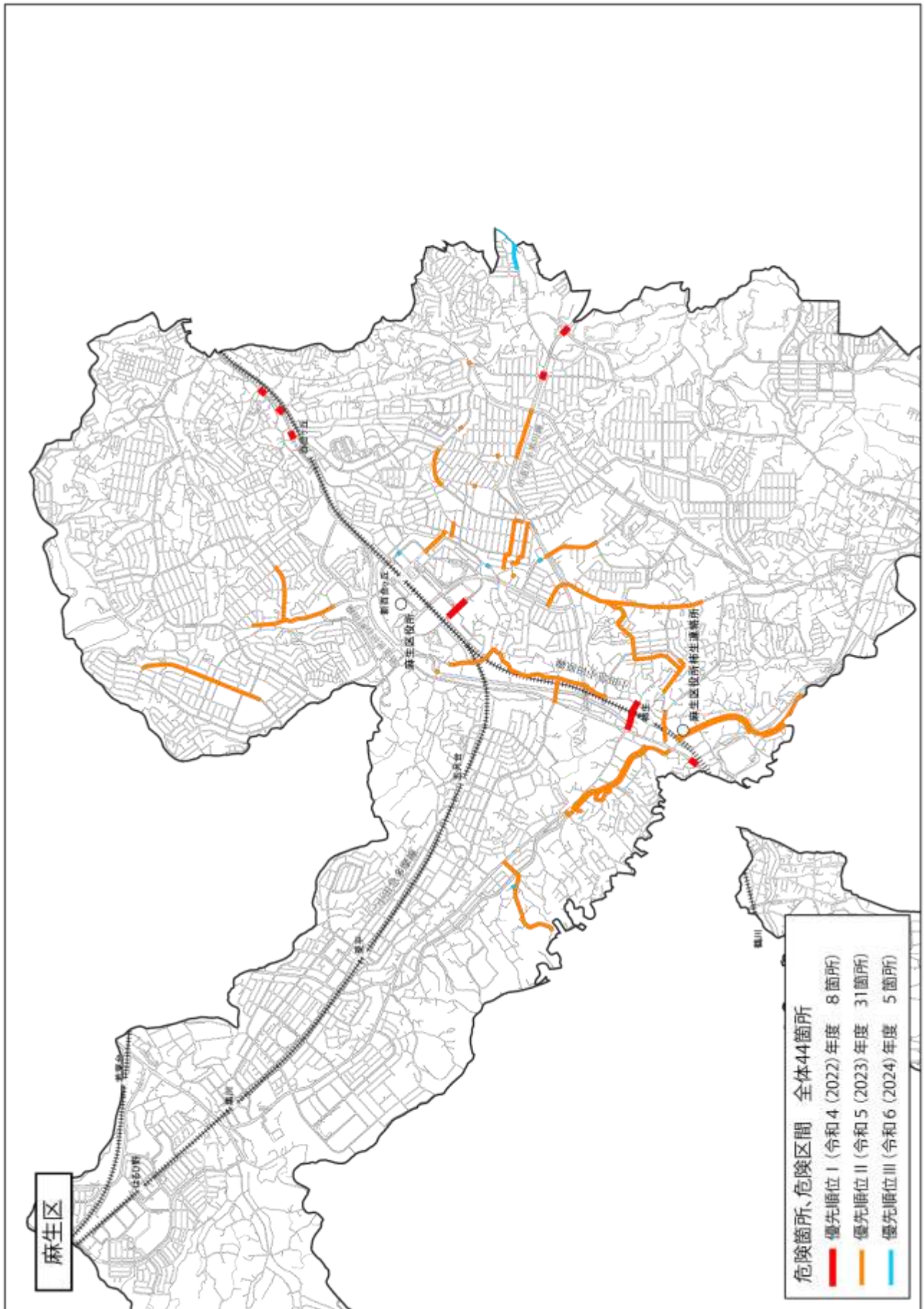
- 優先順位Ⅰ(令和4(2022)年度 16箇所)
- 優先順位Ⅱ(令和5(2023)年度 38箇所)
- 優先順位Ⅲ(令和6(2024)年度 15箇所)



宮前区



- 危険箇所、危険区間 全体45箇所
- 優先順位Ⅰ(令和4(2022)年度 29箇所)
 - 優先順位Ⅱ(令和5(2023)年度 10箇所)
 - 優先順位Ⅲ(令和6(2024)年度 6箇所)



(2) 自転車利用の多い駅周辺における通行環境整備（施策 1-1-2）

ア 考え方

- 自転車利用の多い駅周辺について、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。
- 自転車利用の多い駅周辺としては、次の 15 駅 13 区域を計画対象区域とし、自転車利用者数や自転車関連事故件数等を基に優先順位を設定して、優先度の高い区域ごとに通行環境整備を進めており、登戸・向ヶ丘遊園駅、溝の口駅、殿町地区周辺については、令和 3（2021）年度までの完了を予定しています。

【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

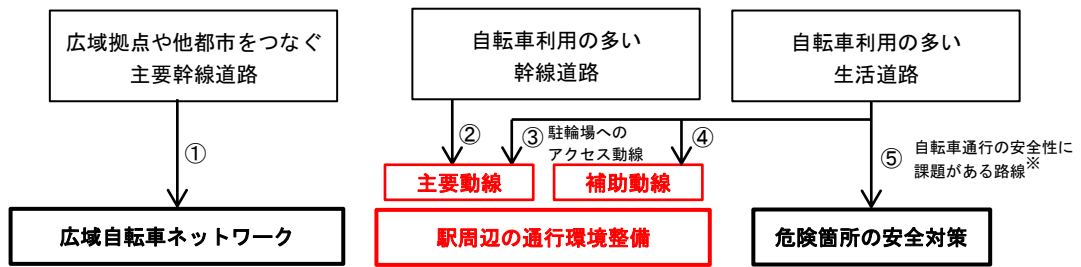
- 駅周辺における自転車等の輻輳による危険を低減するため、当初計画において選定している整備路線の精査を行うとともに、次のとおり路線ごとの優先度を設定し、一層の効率的・効果的な通行環境整備を推進します。
 - 自転車等の交通量が多い幹線道路を「主要動線^{※1}」として位置付け、優先的に整備を行います。
 - 主要動線につながる比較的自転車通行の多い路線を「補助動線^{※2}」として位置付け、各駅の優先順位に応じて順次整備を行います。

※1 「主要動線」とは、自転車利用の多い幹線道路及び駐輪場に向かう主要なアクセス動線のことをいいます。

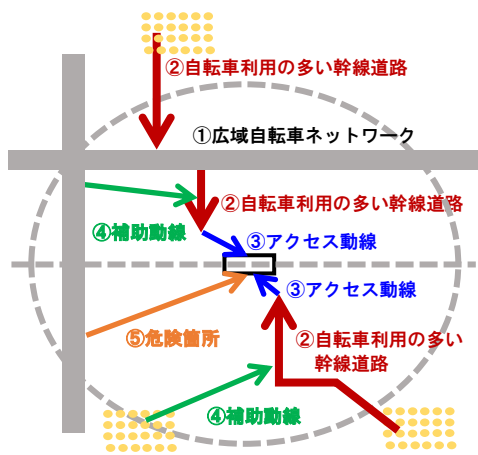
※2 「補助動線」とは、自転車利用の多い生活道路のことをいいます。

イ 整備路線の選定

- 主要動線及び補助動線の選定についての考え方は、次のとおりです。

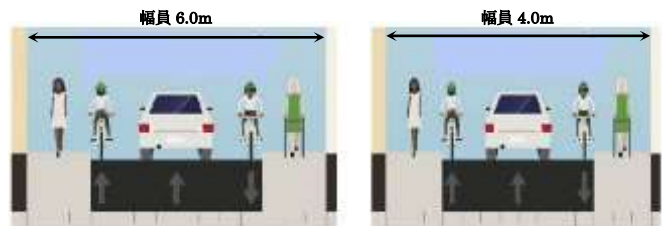


- | | | |
|-------------------------|---|---------------|
| ① 広域拠点や他都市をつなぐ主要幹線道路 | → | 【広域自転車ネットワーク】 |
| ② 自転車利用の多い幹線道路 | → | 【主要動線】 |
| ③ ①や②から駐輪場に向かう主要なアクセス動線 | | |
| ④ 自転車利用の多い生活道路 | → | 【補助動線】 |
| ⑤ 自転車通行の安全性に課題がある路線* | → | 【危険箇所】 |



※自転車通行の安全性に課題がある路線とは、自転車通行が多い生活道路のうち、次の幅員より狭く、自転車等の安全な通行に支障がある路線のことをいいます。

- ・対面通行道路：幅員 6 m 未満の道路
- ・一方通行道路：幅員 4 m 未満の道路



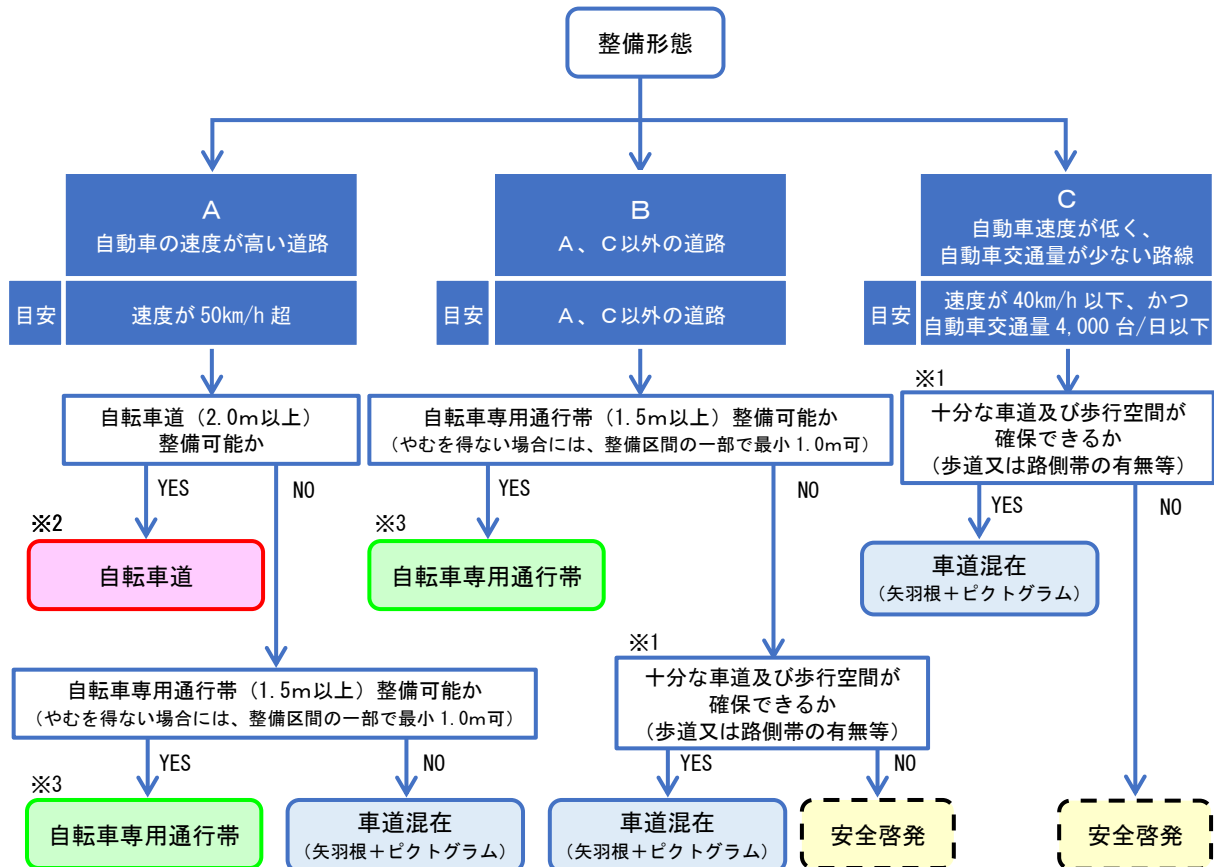
- 区域の優先順位については、自転車利用者数や自転車関連事故件数、駅乗降客数等を考慮の上、設定します。



優先順位	区域名	概算整備延長(km)			R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8(2026)以降
		主要動線	補助動線	合計					
1	川崎	7.1	5.5	12.6	←→	←→			
2	武蔵小杉	0.9	8.0	8.9	←→	←→			
小計		8.0	13.5	21.5					
3	新川崎・鹿島田	1.2	4.6	5.8	←→	←→	←→		
4	武蔵新城	3.2	10.0	13.2	←→	←→	←→		
5	元住吉	1.0	8.1	9.1	←→	←→	←→		
小計		5.4	22.7	28.1					
6	新百合ヶ丘	2.4	5.8	8.2	←→	←→			←→
7	武蔵中原	1.6	7.8	9.4	←→	←→			←→
8	鷺沼・宮前平	2.1	7.2	9.3	←→	←→			←→
9	中野島	1.2	6.1	7.3	←→	←→			←→
10	柿生	1.7	3.4	5.1	←→	←→			←→
小計		9.0	30.3	39.3					
合計		22.4	66.5	88.9					

ウ 整備形態

- 整備にあたっては、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、p20 に記載の 4 つの整備形態（自転車道、自転車専用通行帯、車道混在、安全啓発）について、交通量や道路幅員など地域の実情を考慮し、次のフローを参考に、交通管理者との協議の上、整備形態を決定します。



※1 歩行者や自転車の通行位置を明確にするため、十分な幅員が確保されているか（歩道又は路側帯の有無等）を確認した上で、確保可能な場合に自転車通行環境整備を実施するものとします。

【路側帯設置の目安】

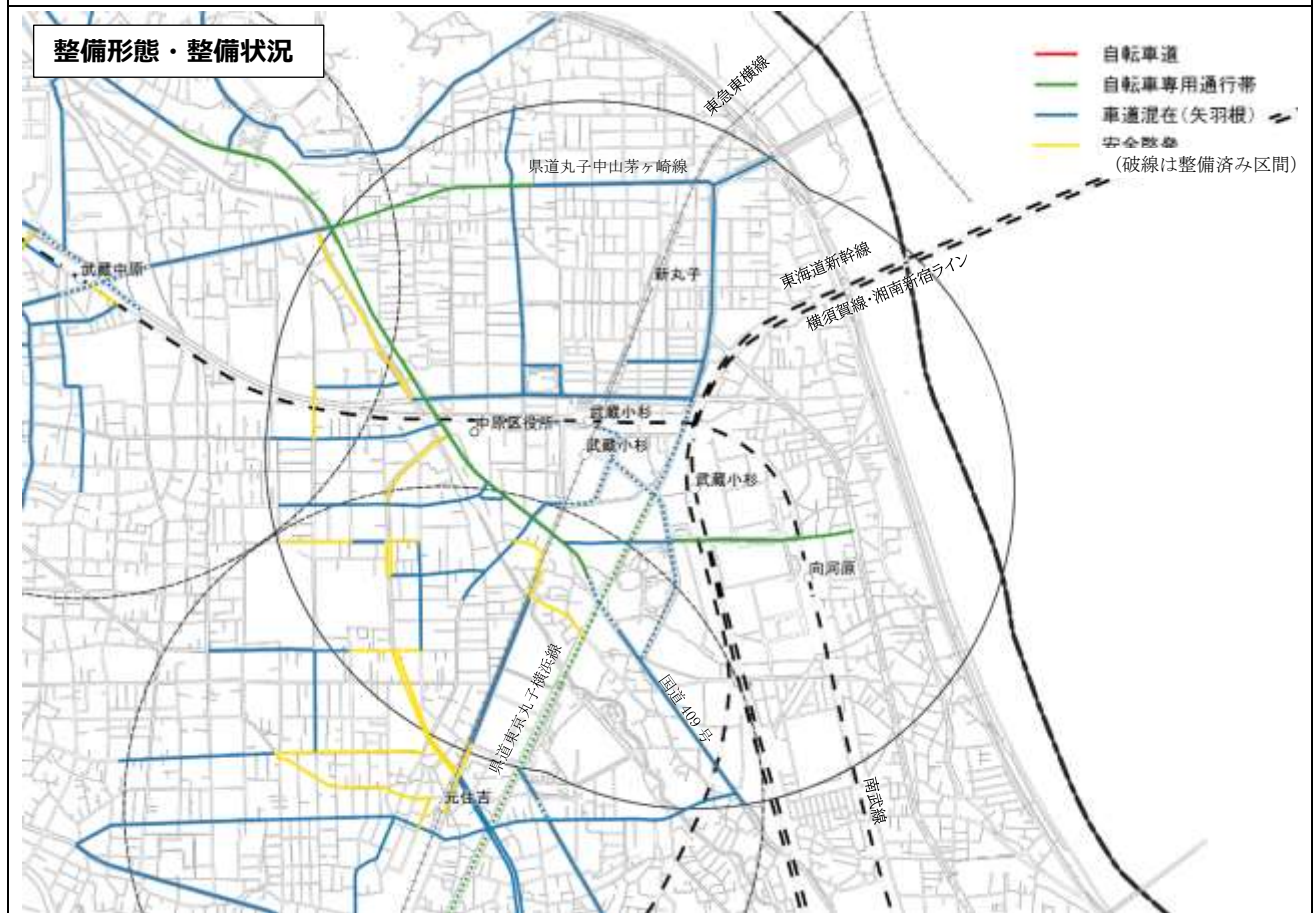
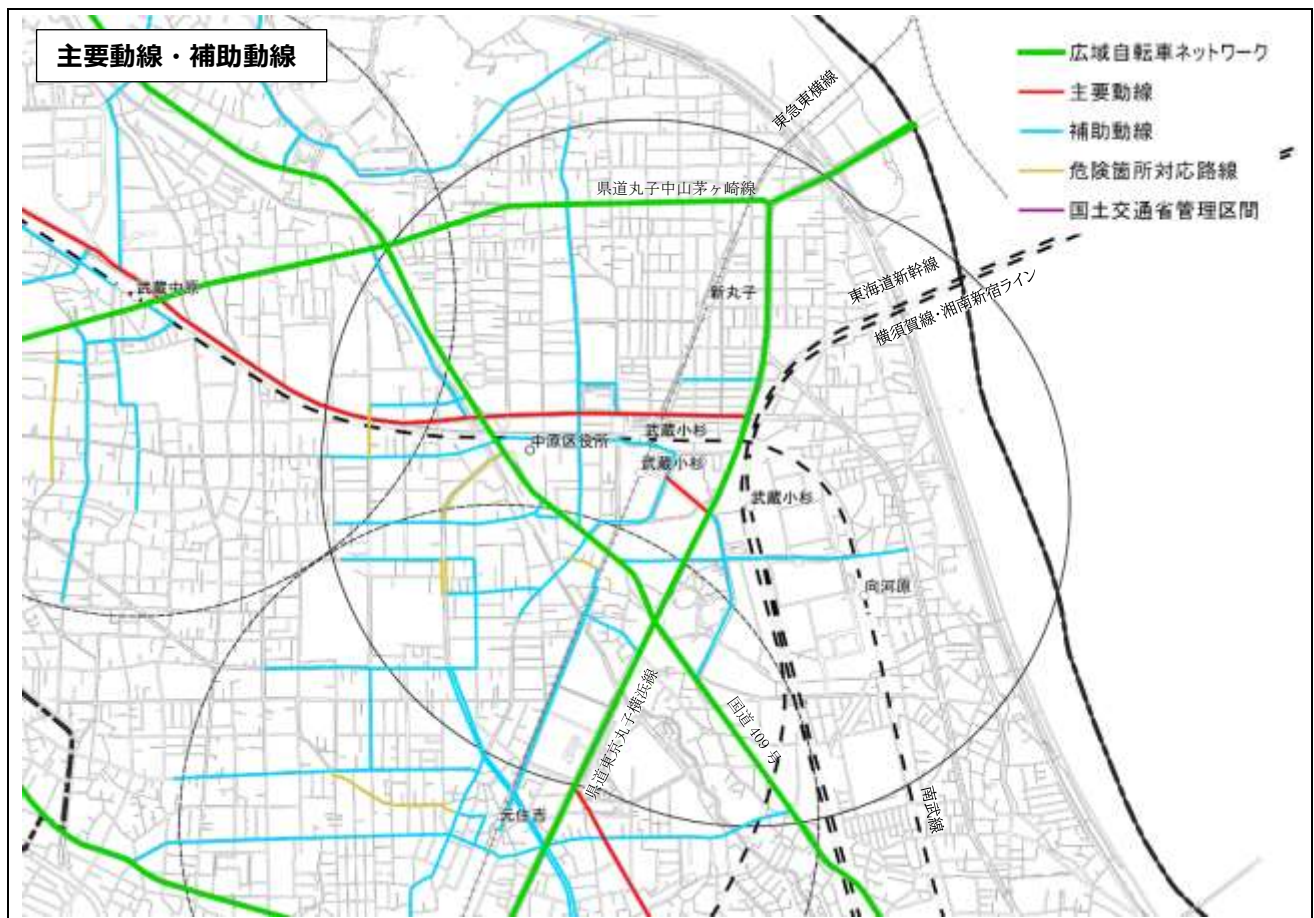
対面通行道路：幅員 6.5m 以上
一方通行道路：幅員 4.5m 以上※4

※2 自転車道は、一方通行を基本とします。

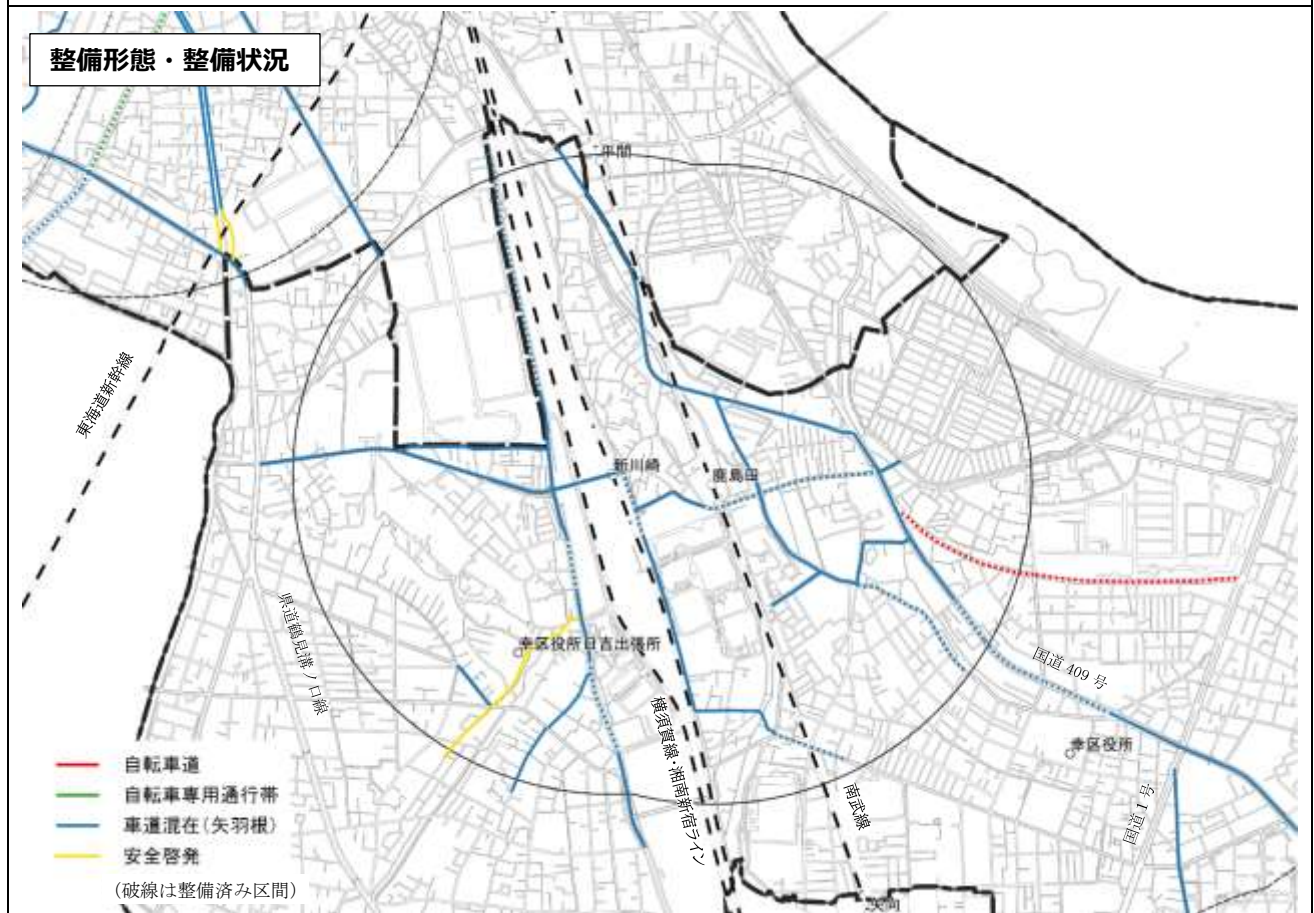
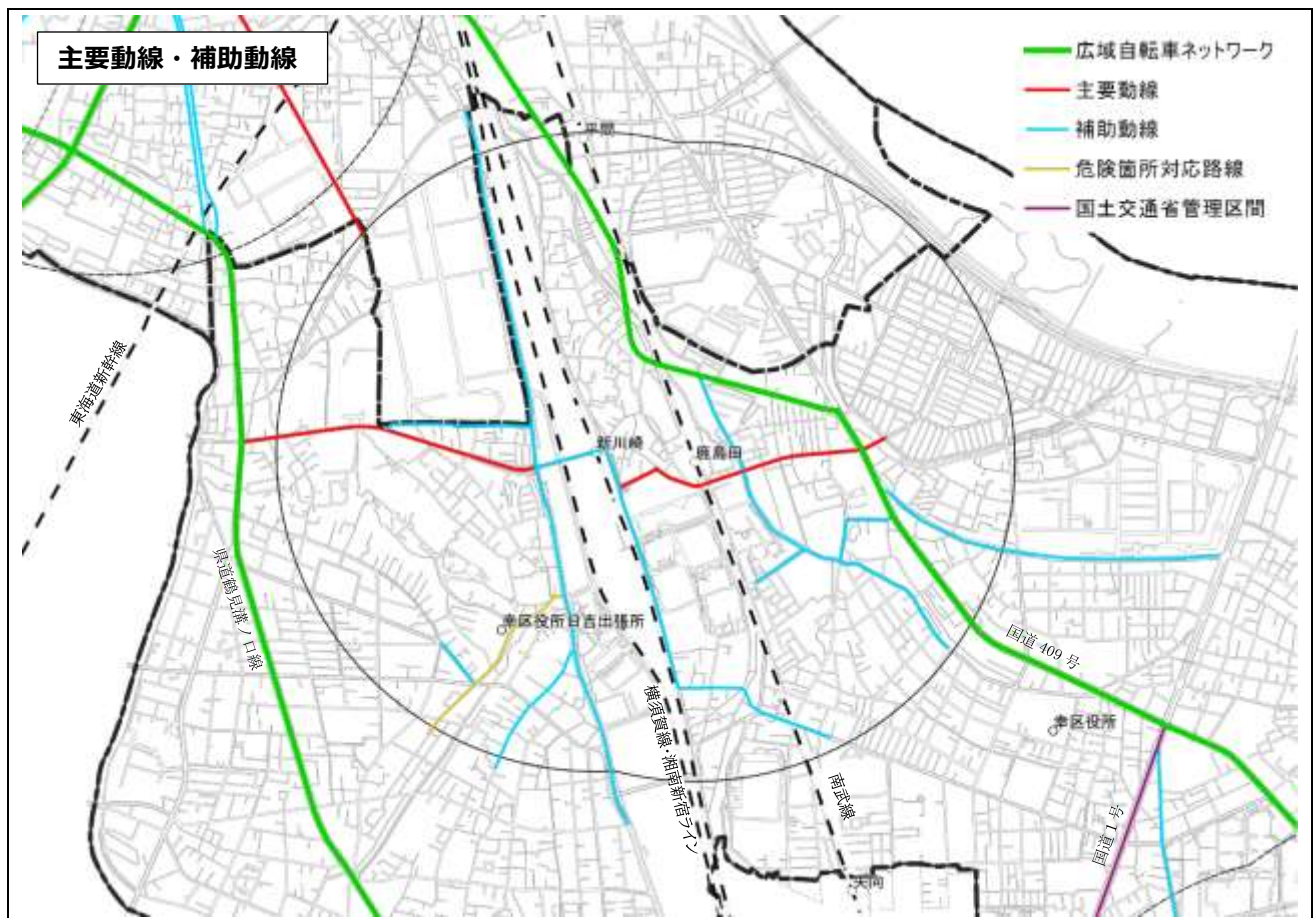
※3 自転車専用通行帯は、道路交通法第 20 条第 2 項の規定に基づく普通自転車専用通行帯として、同法第 4 条第 1 項の規定に基づく県公安委員会による交通規制の実施を想定しているが、やむを得ない事情により、交通規制が併せて実施されないこととなった場合、当面、自転車専用通行帯を設けるための道路空間に、矢羽根等を設置することにより、自転車の通行位置を示すことを基本とします。

※4 補助標識「自転車除く」が設置されていない一方通行道路においては、「自転車除く」に交通規制の変更を検討した上で、両側に自転車通行環境整備を実施するものとします。

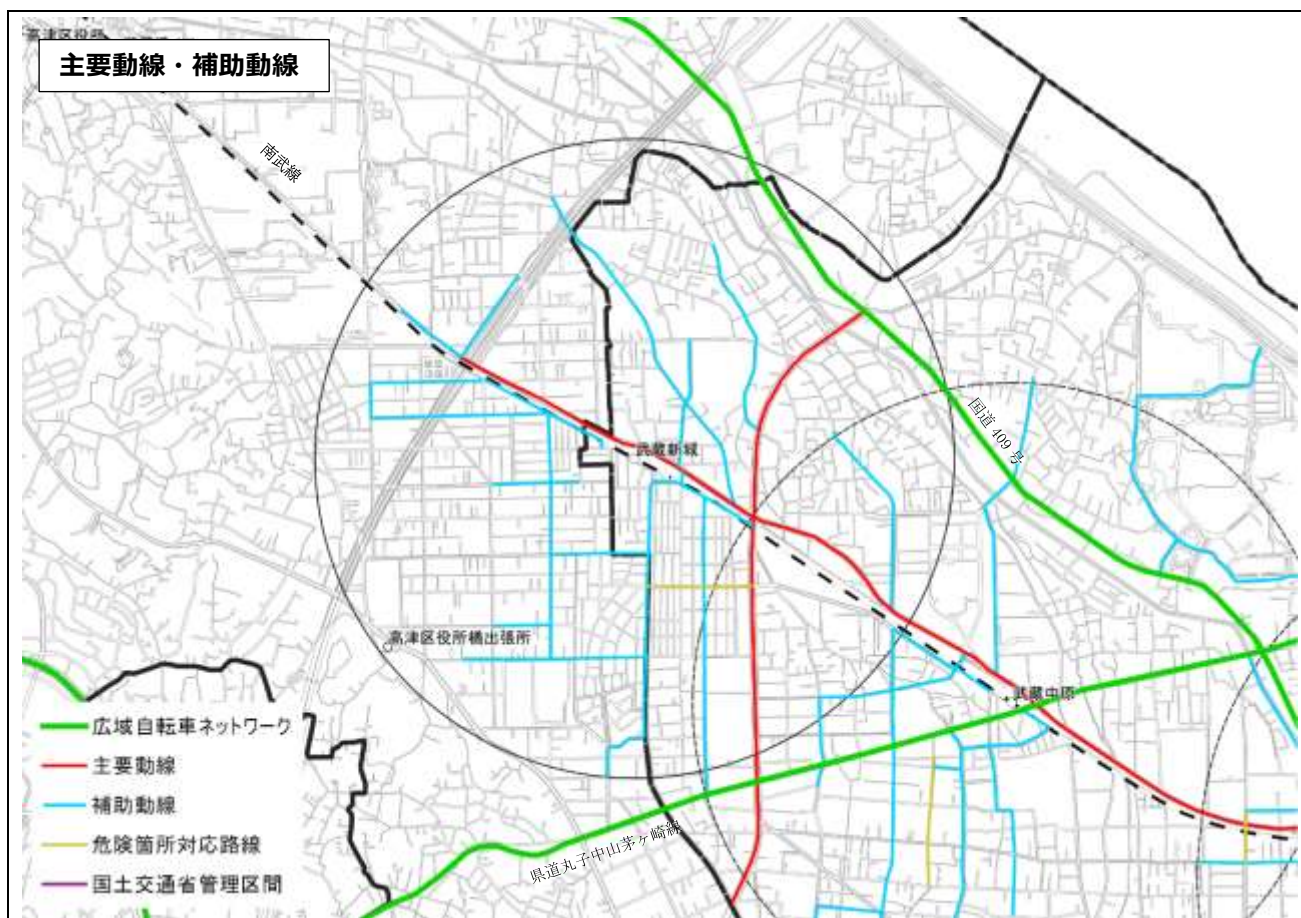
優先2 武蔵小杉駅



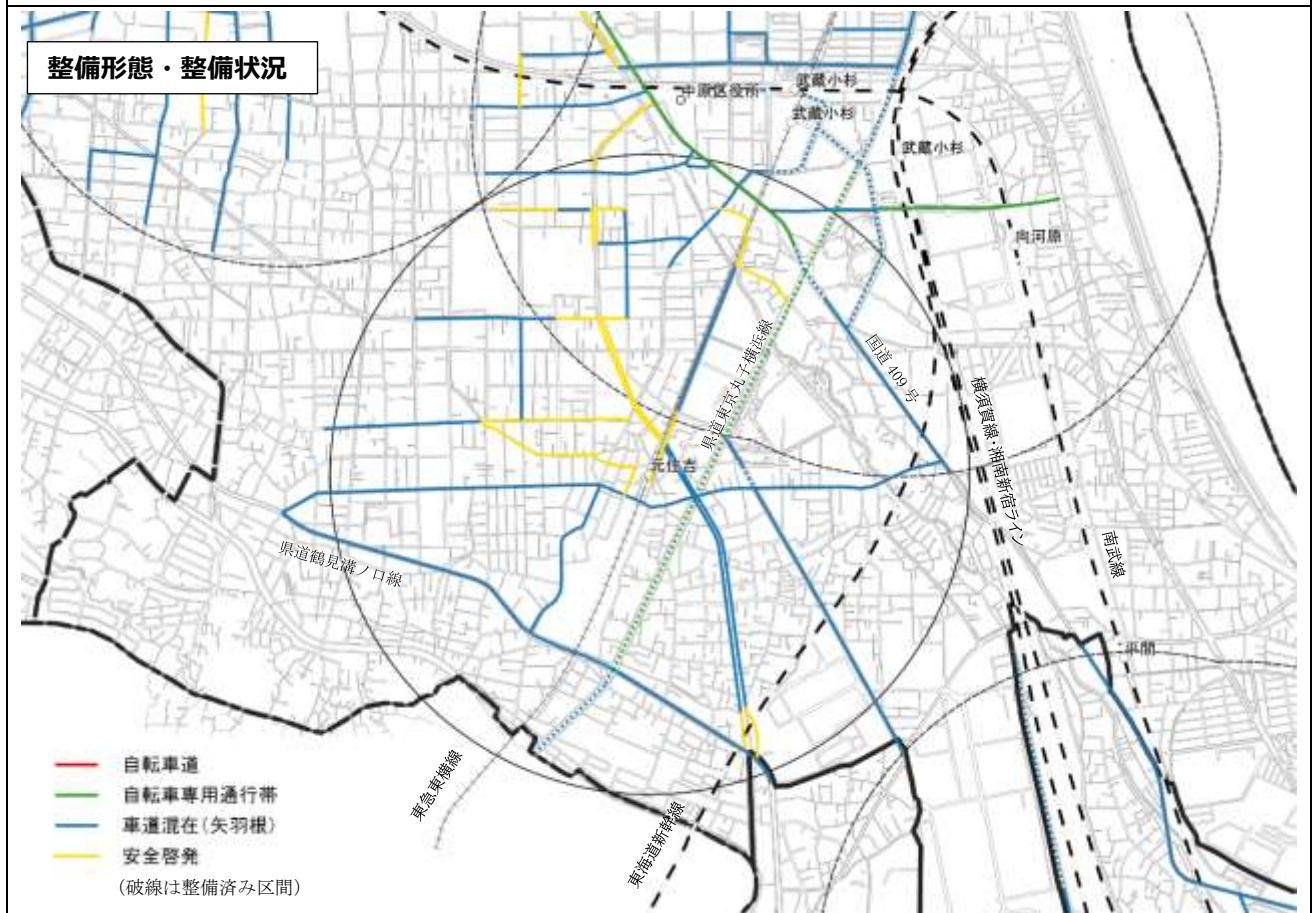
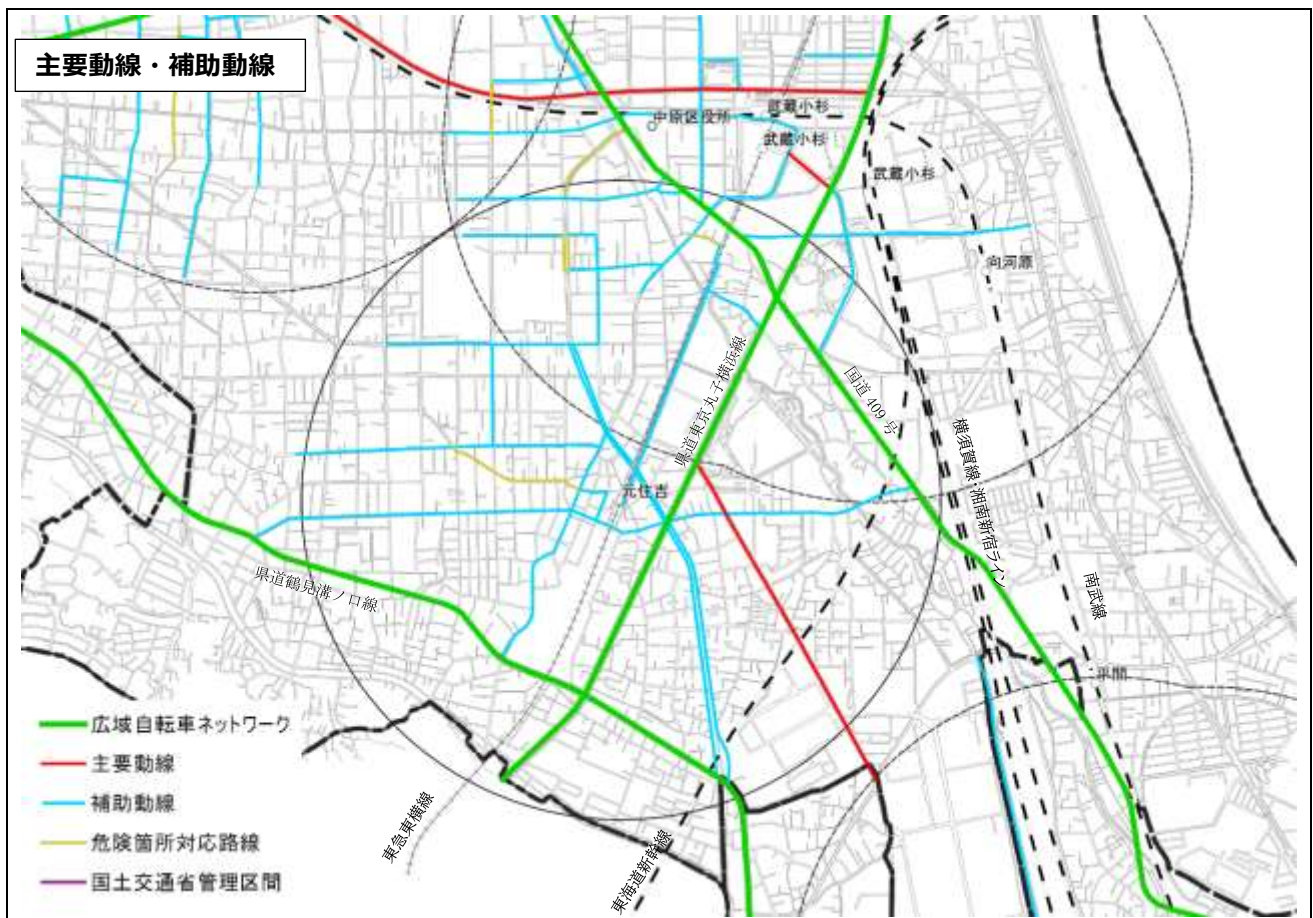
優先3 新川崎・鹿島田



優先4 武蔵新城

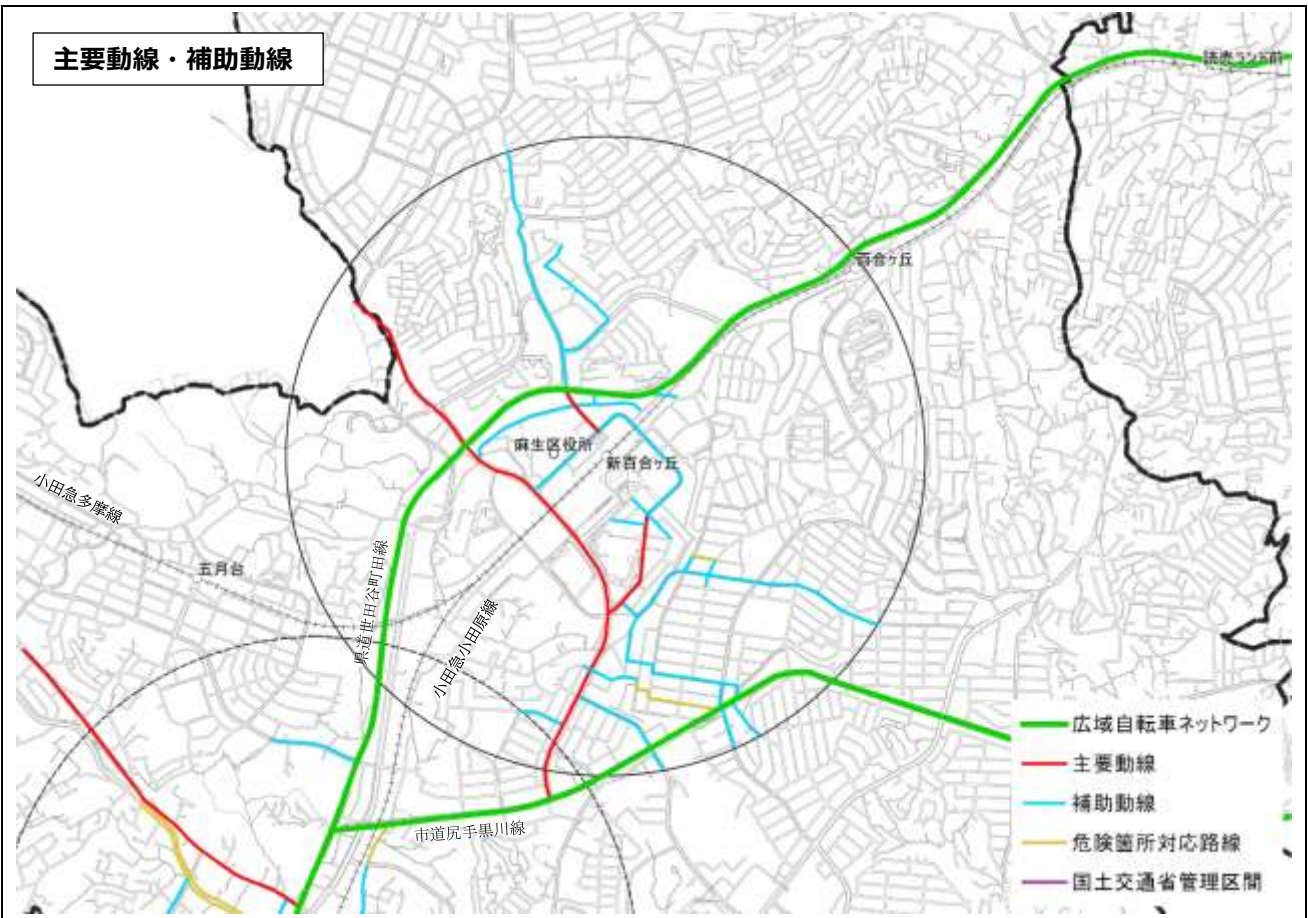


優先5 元住吉

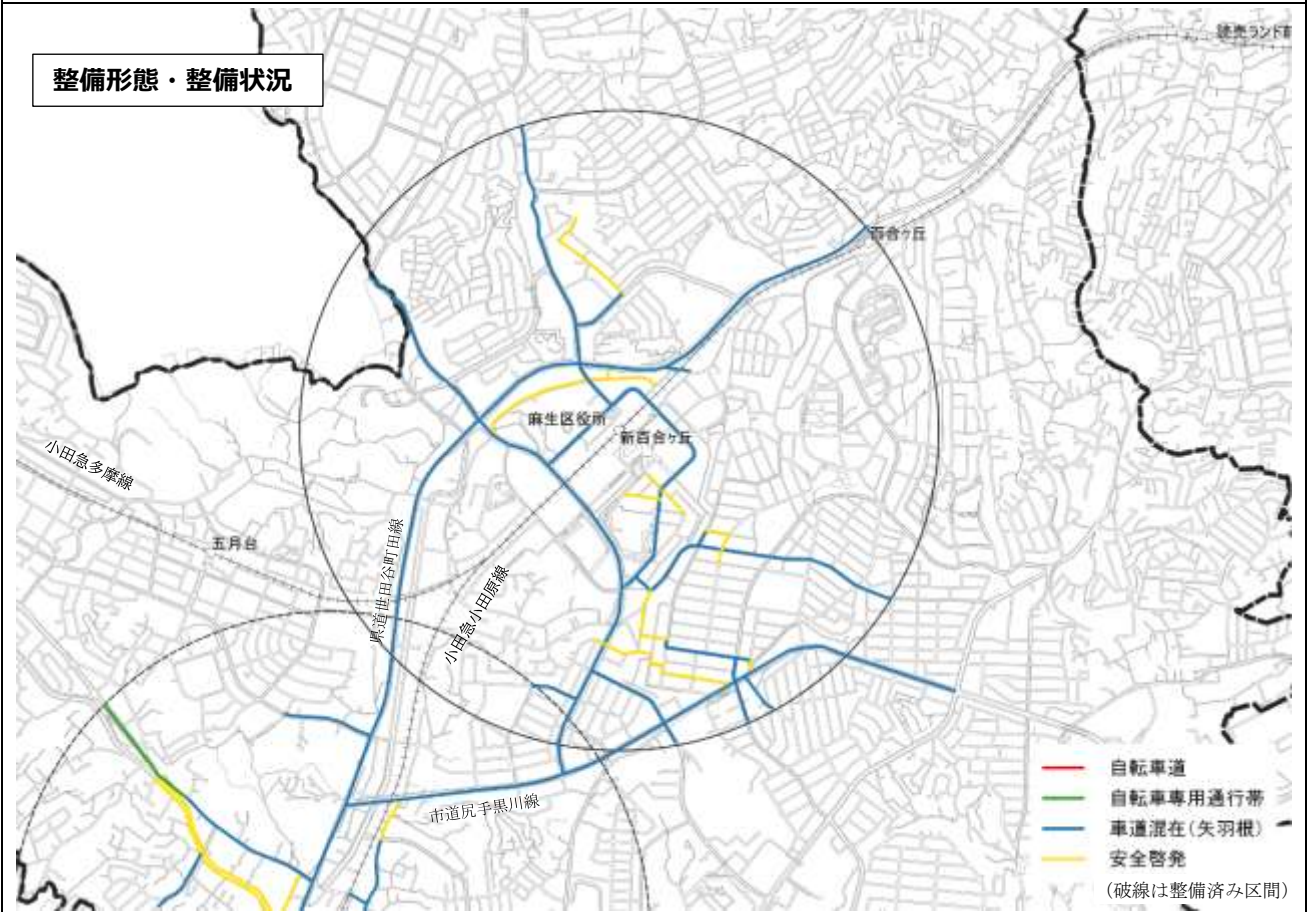


優先6 新百合ヶ丘

主要動線・補助動線



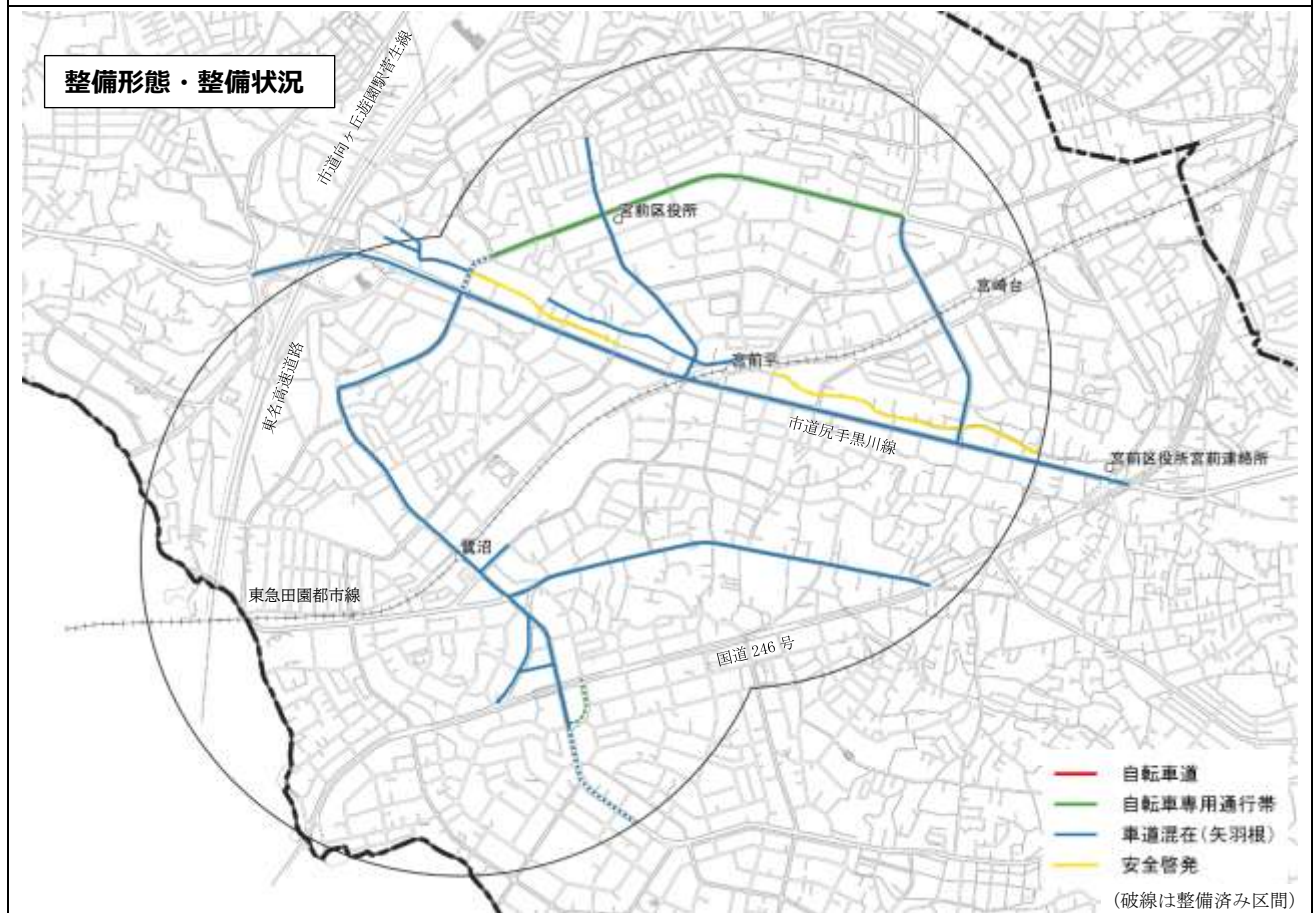
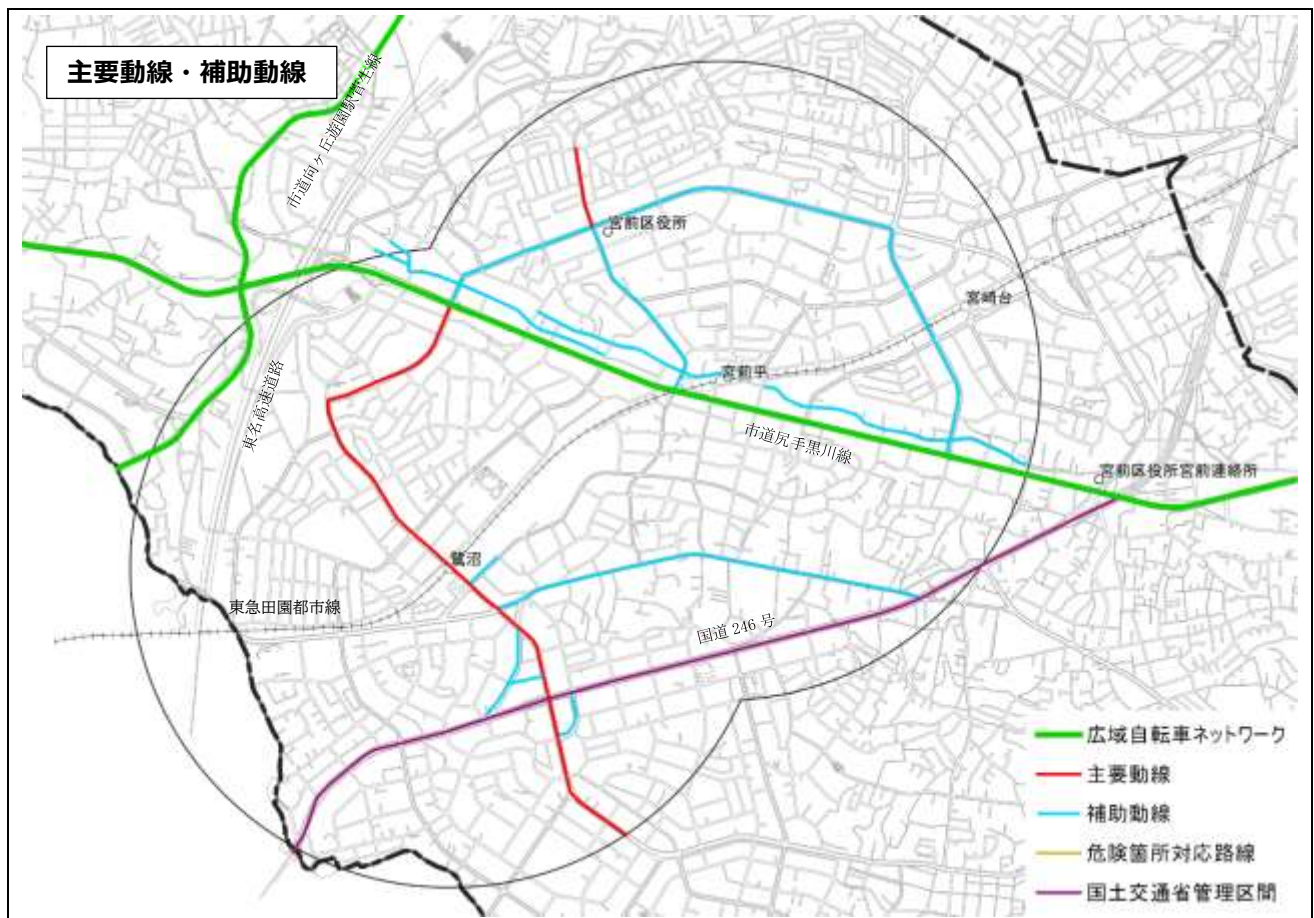
整備形態・整備状況



優先7 武蔵中原

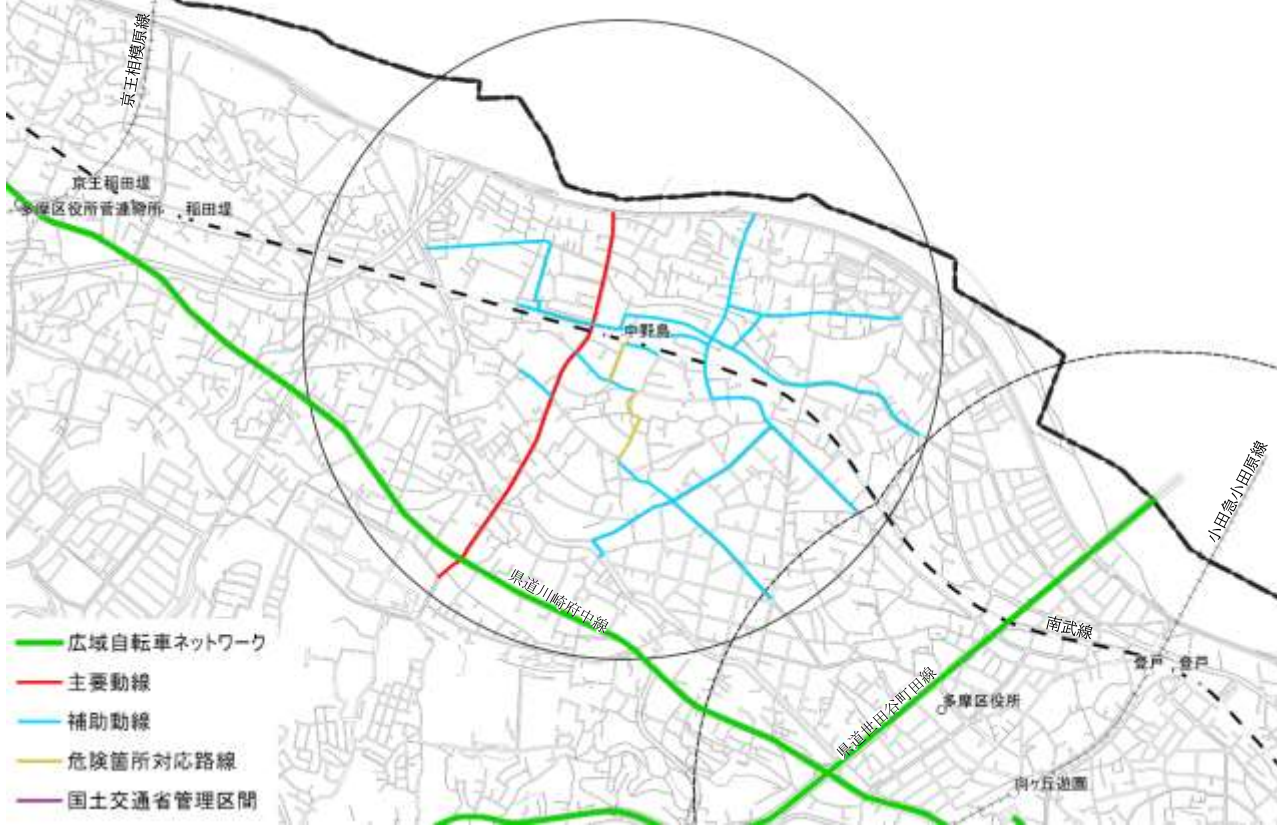


優先8 鷺沼・宮前平

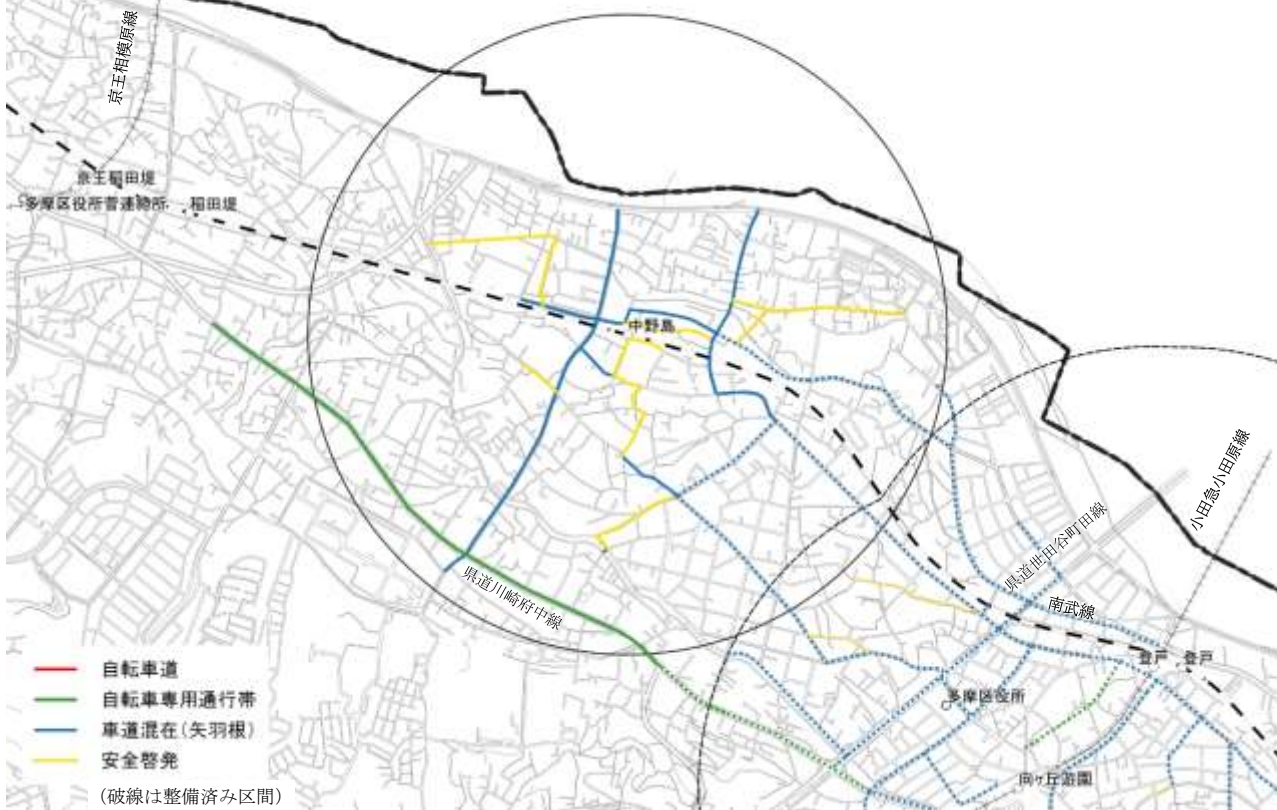


優先9 中野島

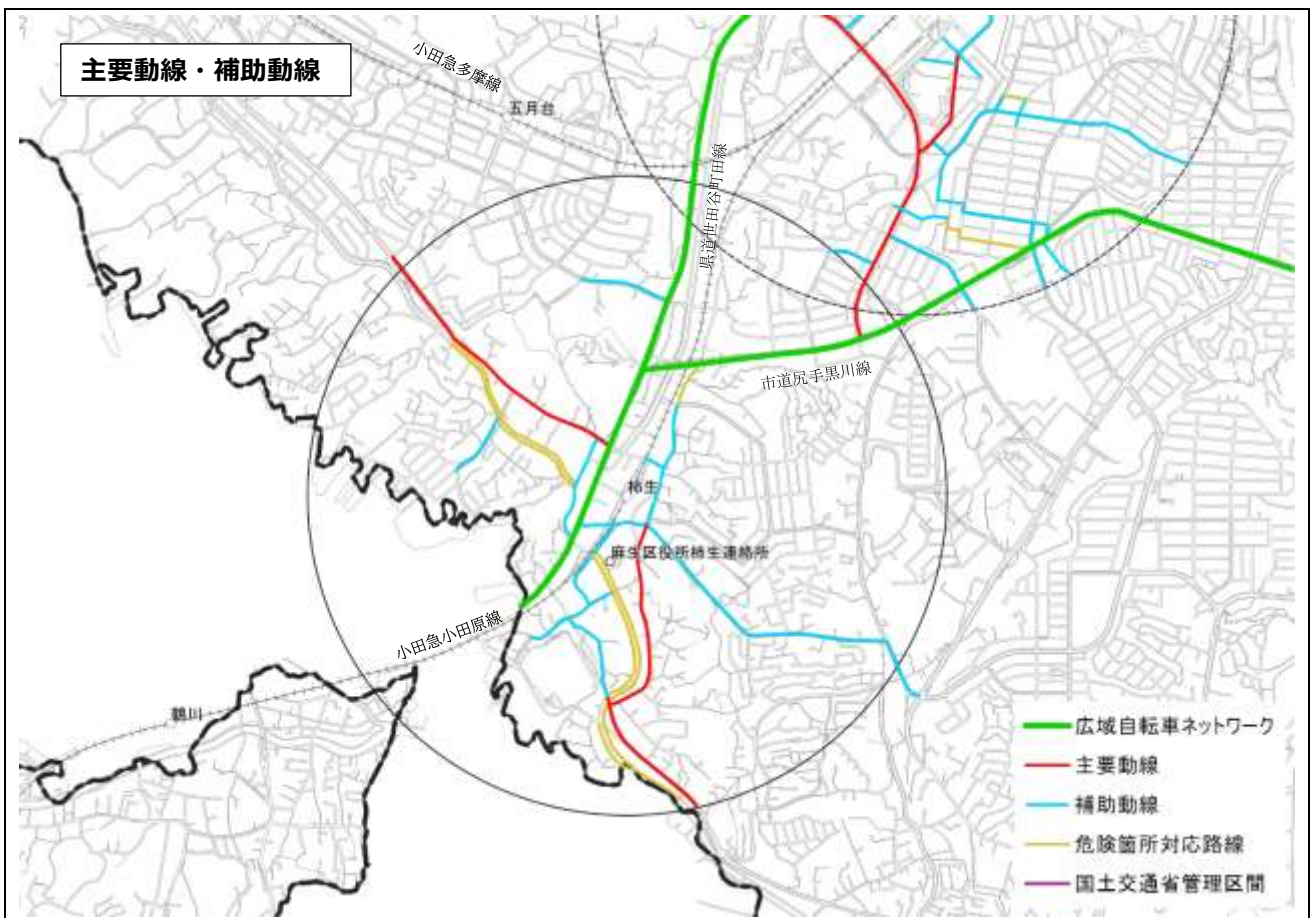
主要動線・補助動線



整備形態・整備状況

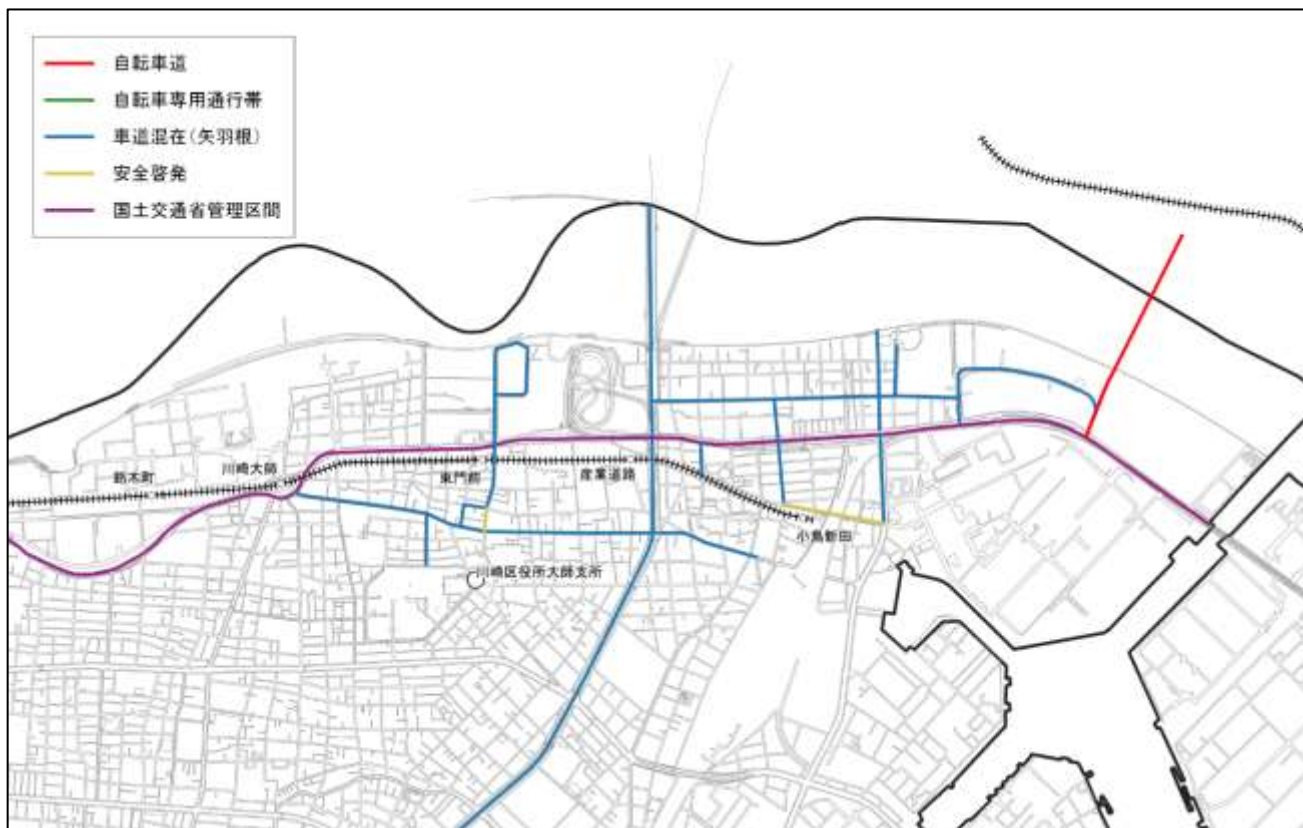


優先 10 柿生

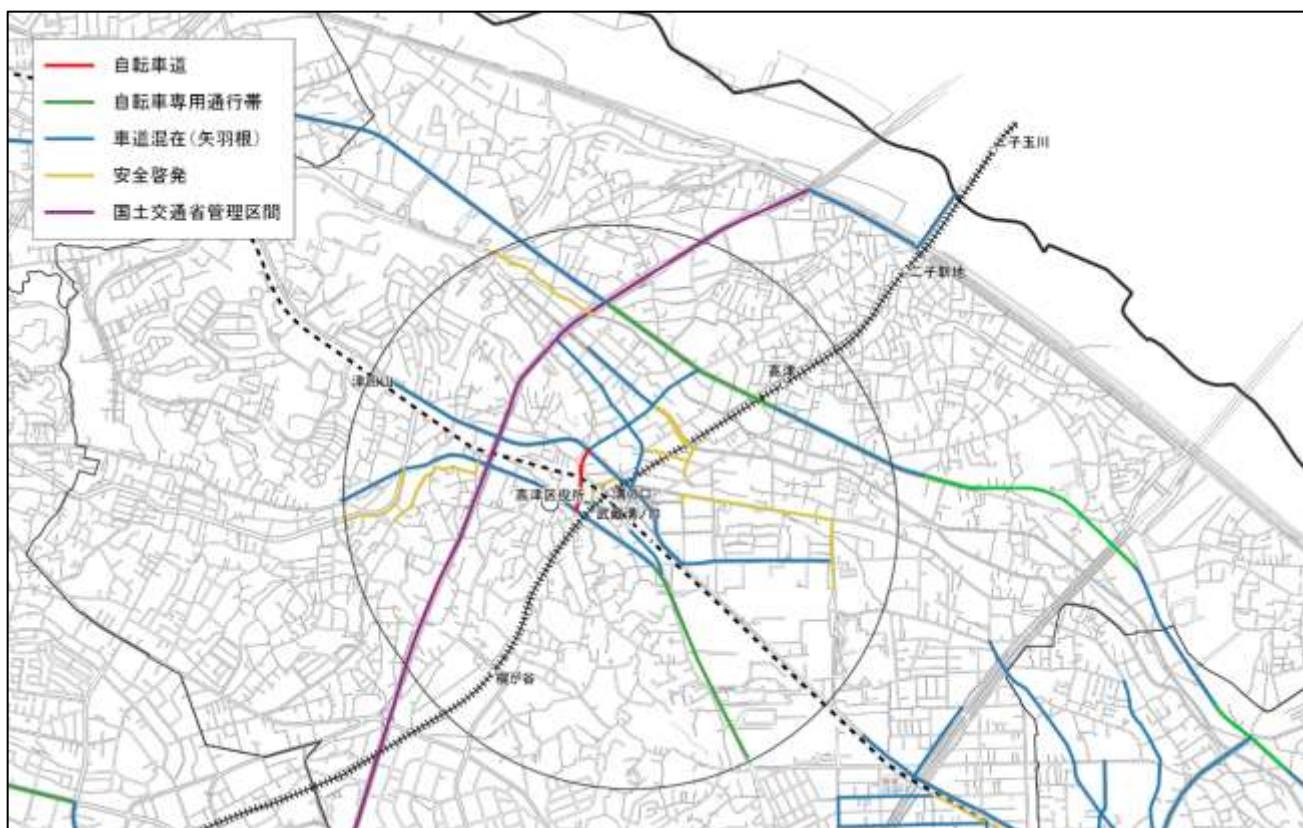


当初計画第 I 期整備箇所図

川崎区殿町周辺

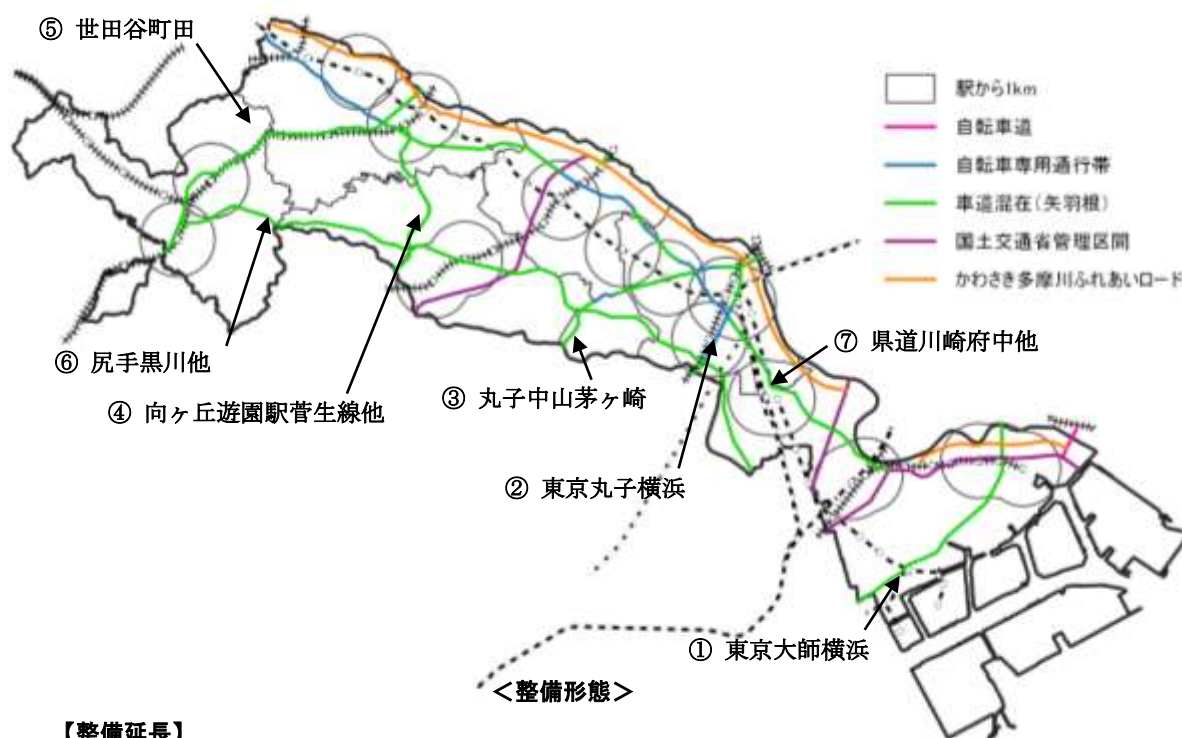


武蔵溝ノ口・溝の口駅周辺



(3) 広域的な自転車ネットワークの構築（施策 1-1-3）

- 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、次の図に示す7路線（国土交通省管理区間は除く）の整備を行います。
- 幹線道路の交差点部において自転車関連事故が多いことから、交差点部を「危険箇所」に位置付け、最優先に整備を進めます。（令和4（2022）年度）
- 選定路線のうち、自転車利用の多い駅周辺の概ね1km圏内については、主要動線の整備と同様、優先的に整備を行います。（令和4（2022）、5（2023）年度）
- 上記以外については、市域を縦断する路線及び優先度の高い駅周辺につながる路線を優先し、順次、整備を進めます。（令和6（2024）、7（2025）年度）
- その他、幹線道路の拡幅整備や無電柱化などの機会を捉えて、自転車通行環境の確保に向けた取組を進めます。



【整備延長】

	路線名	延長 (km)	整備済み (km)	令和4(2022)~ 7(2025)年度 (km)
①	東京大師横浜	6.6	0	6.6
②	東京丸子横浜	3.3	2.1	1.2
③	丸子中山茅ヶ崎	5.7	0.9	4.8
④	向ヶ丘遊園駅菅生線他	4.6	1.1	3.5
⑤	世田谷町田	8.9	2.6	6.3
⑥	尻手黒川他	22.8	0	22.8
⑦	県道川崎府中他	21.9	7.9	14.0
	合計	73.8	14.6	59.2

2 整備の進め方

- 当初計画の精査により、計画延長が約 213 kmから約 216 kmとなりました。
- 「危険箇所の安全対策」については、安全性を早期に向上させる必要があるため、最優先に整備を進めます。（令和 4 (2022)～6 (2024)年度）
- 「自転車利用の多い駅周辺の通行環境整備」については、特に自転車利用の多い幹線道路において、歩行者と自転車等の輻輳による危険があることから、安全性を早期に向上させる必要があるため、「主要動線」については、危険箇所と同様、最優先に整備を進めるとともに（令和 4 (2022)、5 (2023)年度）、「補助動線」については、「主要動線」の整備完了後、順次、整備を進めます。（令和 5 (2023)年度以降）
- 「広域自転車ネットワーク」については、交差点部を「危険箇所」に位置付け、最優先に整備を進めるとともに（令和 4 (2022)年度）、交差点部以外の単路部については、交差点部の整備完了後、順次、整備を進めます。（令和 6 (2024)、7 (2025)年度）
- 上記により、令和 4 (2022)年度から令和 7 (2025)年度までに危険箇所 398 箇所、主要な幹線道路約 59km、自転車利用の多い駅周辺の道路約 59km の整備を進めます。

	危険箇所	主要な幹線道路 (広域自転車ネットワーク)		自転車利用の多い駅周辺の道路		その他 [※]	合計
		駅周辺以外	駅周辺	主要動線 (概ね1km圏内)	補助動線		
令和 3 (2021)年度まで		3.3 km	11.3 km	39.9 km		7.5 km	62.0 km
令和 4 (2022)年度	161箇所		12.7 km	15.8 km			28.5 km
令和 5 (2023)年度	162箇所		7.3 km	6.6 km	14.6 km	6.4 km	34.9 km
令和 6 (2024)年度	75箇所	19.6 km			10.8 km		30.4 km
令和 7 (2025)年度		19.6 km			10.8 km		30.4 km
令和4(2022)～ 7 (2025)年度		39.2 km	20.0 km	22.4 km	36.2 km	6.4 km	124.2 km
		59.2 km		58.6 km			117.8 km
令和 7 (2025)年度まで		73.8 km		98.5 km		13.9 km	186.2 km
令和 8 (2026)年度以降					30.3 km		30.3 km
合計	398箇所	73.8 km		128.8 km		13.9 km	216.5 km

※ 主要な幹線道路・自転車利用の多い駅周辺の道路以外の通行環境整備延長

⇒ これらにより、令和 7 (2025)年度末で自転車ネットワークの構築に向けた取組が概ね完成

