

令和4年2月10日

# まちづくり委員会資料

川崎市自転車活用推進計画改定に伴う  
パブリックコメントの実施結果について

建設緑政局

## 川崎市自転車活用推進計画改定に伴うパブリックコメントの実施結果について

### 1 概要

本市では、「川崎市自転車活用推進計画」に基づき、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、様々な取組を推進しております。

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取組を進めるため、川崎市自転車活用推進計画（改定素案）についてパブリックコメントを実施し、御意見の内容とそれに対する市の考え方をとりまとめました。

### 2 意見募集の概要

|         |  |
|---------|--|
| 題名      | 「川崎市自転車活用推進計画（改定素案）」に関する意見募集   |
| 意見の募集期間 | 令和3年12月1日（水）～ 令和4年1月4日（火）  |
| 意見の提出方法 | 電子メール、FAX、郵送、持参  |
| 募集の周知方法 | ・ 市政だより（令和3年12月1日号）<br>・ 市ホームページ<br>・ かわさき情報プラザ（川崎市役所第3庁舎2階）<br>・ 各区役所市政資料コーナー<br>・ 市民文化局コミュニティ推進部協働・連携推進課<br>・ 建設緑政局自転車利活用推進室 |
| 結果の公表方法 | ・ 市ホームページ<br>・ かわさき情報プラザ（川崎市役所第3庁舎2階）<br>・ 各区役所市政資料コーナー<br>・ 市民文化局コミュニティ推進部協働・連携推進課<br>・ 建設緑政局自転車利活用推進室                        |

### 3 結果の概要

|             |             |
|-------------|-------------|
| 意見提出数（意見件数） | 17 通 （37 件） |
| 電子メール       | 15 通 （26 件） |
| F A X       | 0 通 （0 件）   |
| 郵 送         | 0 通 （0 件）   |
| 持 参         | 2 通 （11 件）  |

#### 4 意見の内容と対応

##### (1) 意見の件数と対応区分

| 項 目                 | 市の考え方の区分 |    |   |   |   | 計  |
|---------------------|----------|----|---|---|---|----|
|                     | A        | B  | C | D | E |    |
| (1) 通行環境整備に関すること    | 2        | 6  | 2 | 2 | 0 | 12 |
| (2) 駐輪対策に関すること      | 0        | 5  | 0 | 1 | 0 | 6  |
| (3) 自転車の活用に関すること    | 0        | 5  | 2 | 3 | 0 | 10 |
| (4) ルール・マナー啓発に関すること | 4        | 1  | 1 | 3 | 0 | 9  |
| 合 計                 | 6        | 17 | 5 | 9 | 0 | 37 |

##### (対応区分)

- A：意見を踏まえ、案を加筆・修正するもの
- B：案の趣旨に沿った意見であり、意見を踏まえ、取組を推進するもの
- C：意見を踏まえ、今後取組を進める中で参考とするもの
- D：案に対する質問・要望の意見であり、案の内容を説明・確認するもの
- E：その他（今回の意見募集の趣旨・範囲と異なる意見）

##### (2) 意見を踏まえた本市の対応

「川崎市自転車活用推進計画（改定素案）」に対して、通行環境整備の推進や駐輪需要を踏まえた対策、シェアサイクルポートの充実、自転車利用者への一層の啓発活動の実施などに関する、御意見が寄せられました。

通行環境整備やルール・マナー啓発の取組内容について、より具体的で分かりやすい記載を求めるなどの意見が寄せられたことを踏まえ、一部加筆修正を行うとともに、所要の整備を行った上で、「川崎市自転車活用推進計画（改定案）」を策定いたしました。

## 5 意見の概要と意見に対する本市の考え方

### (1) 通行環境整備に関すること (12件)

| No. | 意見の趣旨  | 意見に対する本市の考え方  | 区分 |
|-----|--|---|----|
| 1   | 通行環境整備について、より具体的な取組内容を本編に明記した方がよい。   | 通行環境整備の具体的な取組については、施策ごとに示しておりますが、御意見を踏まえ、整備内容をより分かりやすくするため、整備実施の考え方について加筆いたしました。  | A  |
| 2   | 本計画も含め、「自転車ネットワークの構築」という表現が様々な自治体等で利用されているが、一般市民にとっては理解しづらく、分かりやすい説明が必要。           | 「自転車ネットワークの構築」について、本市では、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としております。<br>御意見を踏まえ、より分かりやすくするよう上記内容について加筆いたしました。  | A  |
| 3   | 路肩には隙間が30mmのグレーチングが一定間隔で設置され、自転車のハンドル操作に危険を及ぼしている。隙間が10mmのグレーチングに変更するなど、配慮してもらいたい。 | グレーチングは、降雨時等において排水施設に水だけを流すとともに、人や物の落下を防ぐために設置しているものでございますが、グレーチングが自転車の通行に支障となっている場合には、現地の状況を確認の上個別に検討し、必要な安全対策を進めてまいります。   | B  |
| 4   | 道路上に道路との段差等を解消するため乗り上げ（段差解消）ブロックの設置を見かけるが、自転車通行に危険なうえ、排水機能も損なわれることから、対応願いたい。       | 道路上への乗り上げ（段差解消）ブロック設置は、歩行者や自転車等の通行の支障となる恐れがあるとともに、雨水の排水にも支障が生じる可能性があります。<br>本市では乗り上げブロック撤去の推進のため、これまで市政だよりで広報を行うとともに、ホームページ等での周知や、道路パトロールにおいて発見した危険なスロープの撤去指導等を行っております。<br>今後につきましても、道路の適正な管理に向けて対応してまいります。 | B  |

|   |  |   |   |
|---|--|---|---|
| 5 | <p>路面表示の中には、歩行者向けなのか自転車利用者向けなのか分かりにくいものがあり、設置した意図が正しく伝わらず逆効果となる可能性もあるため、表示内容の見直しを行うなど、分かりやすく適切な表示を設置するとともに、不適切な路面表示については撤去してもらいたい。</p> <p>(同趣旨他1件)</p> | <p>路面表示等の設置にあたっては、現地の状況を的確に把握し、自転車の通行状況に応じた注意喚起となるよう、効果的で分かりやすい表記を検討のうえ、設置を進めるとともに、既存の表示についても、現地を調査し必要に応じて適宜分かりやすい表示に切り替えるなどの対応を行ってまいります。</p>   | B |
| 6 | <p>通行環境整備にあたっては、自転車だけでなく自動車の交通量を把握した上で、行うべき。</p>   | <p>通行環境整備にあたっては、計画・設計段階において、自動車や自転車等の交通量や道路幅員などを踏まえて整備形態を選定するとともに、整備段階において、現地の状況を調査し警察との協議の上、具体的な仕様などの整備内容を決定して整備を実施しております。</p>   | B |
| 7 | <p>危険箇所の安全対策を優先的に行うなど、通行環境整備を拡大していくことに賛同する。</p>  | <p>自転車の利用機会の拡大や高齢者の利用の増加等に対応するため、一層の安全、安心、快適な通行環境の確保に向けて、重点的に整備を推進してまいります。</p>  | B |
| 8 | <p>通行環境の整備延長については、目標値の達成はもちろん、更に前倒しするなど、一層の取組を推進してもらいたい。</p>   | <p>自転車の利用機会の拡大や高齢者の利用の増加等に対応するため、一層の安全、安心、快適な通行環境の確保に向けて、重点的に整備を推進してまいります。</p>  | C |
| 9 | <p>市内の自転車関連事故件数は、平成30年の1,000件から、令和2年に947件に減少しているが、通行環境整備との因果関係が不明瞭であり、これまでの取組の効果の分析が必要。</p> <p>また、事故件数の目標値900件以下では不十分。</p>                             | <p>通行環境整備における自転車関連事故件数については、市内全体で捉えると整備前に比べ、整備後においては、一定の効果を確認しており、効果分析にあたっては、整備箇所ごとの事故件数を経年で捉え、把握しているところでございます。</p> <p>しかしながら、整備箇所によって事故の発生状況が異なることから、引き続き、整備箇所ごとの状況をよりきめ細やかに把握するとともに、その状況に応じた更なる対策を講じてまいります。</p> <p>また、近年では1,000件前後で推移していることから、現状の目標値900件以下の達成に向けて着実に取組を進めるとともに、毎年度の評価・検証及び進捗管理を適切に行い、更なる事故の低減に向けた取組を進めてまいります。</p> | C |

|     |  |   |   |
|-----|--|---|---|
| 1 0 | <p>近年では、市内各所において矢羽根等により、自転車の通行方法について視覚的に伝わりやすいよう工夫していると感じるが、矢羽根の位置が車道の中央に寄っているため、歩道側に寄せた方が自転車利用者の心理的に良いのではないかと考える。</p> <p>また、2車線道路では、矢羽根ではなく、自転車専用通行帯を設置した方が安全・安心に通行できるのではないかと考える。</p> | <p>自転車通行環境の整備形態や仕様等については、国のガイドラインに考え方が示されており、矢羽根については、歩道側に寄せて設置すると、段差による転倒などが懸念されることから、これらを考慮した安全な位置に設置を行うこととなっております。</p> <p>また、自転車専用通行帯については、交通量が多く、自転車専用通行帯として1.5m以上確保できる比較的幅員が広い車道において選定することとなっております。</p> <p>本市においても、このガイドラインの考え方をもとに、警察との協議の上、整備形態や仕様等の整備内容を定め、整備を進めているところでございます。</p> | D |
| 1 1 | <p>自転車の安全な通行に向けた違法駐車対策について、啓発だけではなく、警察に取締りを強化するよう求めるなど、抜本的な取組を行ってほしい。</p> <p>また、商店街など違法駐車が常態化している道路については、シェアサイクルや買物客向けの一時的な駐輪場を設置するなど、啓発に留まらない違法駐車対策の推進を求める。</p>                       | <p>自転車等の安全で円滑な通行に向け、自動車駐停車対策の推進を施策として位置付けております。</p> <p>具体的には、警察における取締りをはじめ、本市関係局区と連携し、注意喚起看板の設置などの啓発活動に加え、路外駐車場、附置義務駐車場の整備促進等により駐停車の抑制に向けた取組を推進してまいります。</p>   | D |

(2) 駐輪対策に関すること (6件)

| No. | 意見の趣旨   | 意見に対する本市の考え方  | 区分 |
|-----|---|---|----|
| 1   | <p>駐輪場需要を推定して、選択と集中を考慮した視点を盛り込み、計画を立てたことに賛同する。</p>  | <p>駐輪需要を踏まえた、新たな駐輪場整備などによる利用環境の改善や、将来の放置自転車の減少傾向を踏まえた駐輪場及び保管所の再編に向けた取組など総合的な駐輪対策を推進してまいります。</p>   | B  |
| 2   | <p>夕方商店街に買い物に行くと、買い物客の放置自転車が目立ち、通行の妨げとなっている。</p> <p>商店街振興などのことも考えると、自転車を撤去するというのではなく、邪魔にならないところに整列して並べるだけでも効果はあると考える。</p> <p>このため、整理誘導員の充実やルール・マナーの強化に一層取り組んでいただきたい。</p>  | <p>朝に比べ夕方の短時間での放置自転車等が見受けられるエリアにおいては、放置自転車の一層の削減に向け、整理誘導員の柔軟な配置による駐輪場へのわかりやすい案内・誘導や地域パトロールの実施を重点的に取り組むなど、引き続き放置自転車防止に向けた啓発活動の充実を図ってまいります。</p>   | B  |
| 3   | <p>貴市が課題として捉える「休日や夕方の短時間の自転車利用に対するの放置対策の強化」に対し、放置自転車対策の一括委託化は効率的かつ効果的な施策であると考え、放置自転車対策業務(啓発、撤去・運搬、保管)の一括委託化を全市展開することに対して賛成である。</p>  | <p>放置自転車等の一層の削減に向け、北部地区において、放置自転車対策(整理誘導・撤去・運搬・保管)の一括委託化を行っており、効率的・効果的な業務遂行が見込まれることから、さらなる放置対策を進めるため、全市展開に向けた取組を進めてまいります。</p>   | B  |
| 4   | <p>2020年の「コロナ禍」以降、通勤通学向け駐輪場の定期利用区画には空きが見られる一方で、一時利用区画が満車になっている箇所を多く見かけるようになりました。2021年後半には多少戻ったようですが、依然として定期利用が空いている駐輪場も見受けられる。</p> <p>テレワークの拡大などにより、以前は毎日通勤していた人の出勤日が減り、定期利用から一時利用に切り替えた人が一定数おり、定着しつつあるものと考えられる。</p> <p>今は定期利用と一時利用で区画を分けている駐輪場が多いようですが、昨今の通勤の在り方の変化に、柔軟に対応できない課題があるものと見受けられる。</p> <p>そこで、定期／一時を区分している駐輪場においては、定期利用区画を一時利用もできるようにするか、定期区画の一部にシェアサイクルを設置するなど、柔軟に運用できるようにし、市民の働き方の変化に対応できるようにしてほしい。</p> | <p>コロナ禍の社会変容などから、駐輪場の利用ニーズも変化しております。こうした状況を踏まえ、定期利用や一時利用の適正な台数配分についても指定管理者と協議を行い既存施設の区分の変更などの利用環境の改変による対応を行っております。</p> <p>また、駐輪場の空きスペースの有効活用方策として、シェアサイクルの実証実験においてもサイクルポートを設置するなどの取組を進めてきたところでございます。</p> <p>引き続き、利用ニーズや駐輪需要を踏まえ、一層の駐輪場の利用環境向上に向けた取組を進めてまいります。</p> | B  |

|   |   |  |   |
|---|---|--|---|
| 5 | <p>ラック式駐輪場においては、幅を広く取る、平場を増やす、手動2段式においては上部を使いやすくする等の改築を実施し、無理なく100%収容できるよう設備の改修を求める。</p>  | <p>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うけ、専用駐輪スペースの増設や、ラックの設置間隔の改善、上段への収納操作性向上など、指定管理者と協議し対応を行っております。</p> <p>引き続き、利用ニーズや駐輪需要を踏まえ、一層の駐輪場の利用環境向上に向けた取組を進めてまいります。</p>  | B |
| 6 | <p>本案では駐輪需要を生産年齢人口から推計していましたが、鉄道駅に向かう通勤通学需要と、買物客向けの短時間駐輪場では、その立地も利用状況も異なることから、混同せず別個に考える必要がある。</p> <p>については、路上や商業施設・公共施設等への短時間駐輪場の設置を増やすとともに、民間の自動車駐車場を自転車駐輪場やシェアサイクルへ転用する優遇策の実施を求める。</p> | <p>放置自転車の多いエリアの対策として、本市では、通勤通学などの利用者に対応するため、各駅周辺の特性を踏まえた既存施設の改変や、新たな市営駐輪場整備などにより利用環境の改善を進めております。</p> <p>また、買物利用など短時間の放置自転車が多い場所における対策として、時間利用駐輪場の整備を進めております。</p> <p>これに加え、自転車利用者の利便性向上の観点から、民間事業者においては、一定規模以上の商業施設等を新築又は増設する場合は「川崎市自転車等駐車場の附置に関する条例」に基づき駐輪場の設置を義務づけております。</p> <p>さらに、駐車場や空きスペース等を柔軟に活用できる「民間自転車等駐車場整備費補助金制度」による駐輪場整備を促進しております。</p> <p>また、シェアサイクルについては、公共用地や民間用地を活用した実証実験の結果において、主に駅・公共施設等への移動に多く利用されたことで、利便性の向上などの効果が確認できたため、令和4年度から民間事業者主体による本格運用を進めてまいります。</p> | D |



(3) 自転車の活用に関すること（10件）

| No. | 意見の趣旨   | 意見に対する本市の考え方  | 区分 |
|-----|---|---|----|
| 1   | <p>通勤や休日の買い物の際に武蔵小杉駅周辺のシェアサイクルポートをよく利用している。</p> <p>ただ、大きな駅のポートなので多くの人に使われており、満車で返却できなかったり、借りたい時に自転車がなかったりする。もう少しポートを増やしてほしい。</p>  | <p>シェアサイクルについては、実証実験の結果において、主に駅・公共施設等への移動に多く利用されたことで、利便性の向上などの効果が確認できたため、令和4年度から民間事業者主体による本格運用を進めてまいります。</p> <p>本格運用にあたっては、事業者の募集を行い、その中で現行のサイクルポートの充実をはじめ、公共用地や様々な民間用地を活用して、より多くの方が御利用いただけるよう、一層の普及・促進に向けた取組を進めてまいります。</p> | B  |
| 2   | <p>溝の口や武蔵新城周りにシェアサイクルを増やしてほしい。返せる場所が少なくてもいつも困っている。</p>  | <p>また、本市の役割としては、公共施設のサイクルポート設置に関する施設管理者等との調整、円滑な手続や多くの方に御利用いただくための広報・周知などを行ってまいります。</p>   |    |
| 3   | <p>シェアサイクルを拡大してもらえると嬉しい。いろいろなプラットフォームが入ってきて選択肢が増え、他県に行け利便性が上がることを望む。</p>  |   |    |
| 4   | <p>シェアサイクルについては、登戸駅付近で不足気味、武蔵小杉駅付近は慢性的に不足しており、溝の口駅付近では少なすぎ過ぎて利用が困難な状況である。</p> <p>また、市街地内の公園等に設置されたサイクルステーションでも台数を増やすよう求める。</p> <p>実証実験で成果が出たことから、本案では「民間事業者の主体による取組を進める」とあるが、今後の市の役割が読み取れないため、本案に明示してほしい。</p> |   |    |
| 5   | <p>施策3-1-2身近な自転車の利用しやすい環境整備について、かわさき多摩川ふれあいロードは上流部と下流部に分かれているが、延伸整備については多摩川見晴らし公園から先の下流部までも併せて行って、かわさき多摩川ふれあいロードを上流部から下流部まで一つにつなげてほしい。</p>  | <p>かわさき多摩川ふれあいロードにつきましては、延伸整備により河川敷利用者の利便性の向上が期待されるとともに、地域の回遊性も図られることから、多摩区布田橋から稲城市までの約2キロメートルの整備を行ってきたところです。</p> <p>引き続き、見晴らし公園から先の下流部につきましても、国土交通省等と整備に関する協議・調整を行いながら順次、取組を進めてまいります。</p>                                  | B  |

|   |  |  |   |
|---|--|--|---|
| 6 | <p>自転車活用推進法の基本方針の一つに情報通信技術等の活用による自転車の管理の適正化があるが、駐輪対策、ルール・マナー啓発を促進するのに有効となる自転車の所有者情報が記録された IC タグを自転車へ取り付けることを義務化する制度を策定してほしい。</p>   | <p>国の自転車活用推進計画に基づく取組として、国において令和元年度から自転車への IC タグの装着など情報通信技術の活用について検証を行っているところと伺っております。</p> <p>引き続き、国の動向を注視しながら、必要に応じてその取扱いについて検討してまいります。</p>  | C |
| 7 | <p>国の自転車活用推進本部が提供している「自転車通勤導入に関する手引き」なども参考にしつつ、市役所はもとより、市内の民間事業所にも、自転車通勤を選択可能な制度整備を呼びかけてほしい。</p> <p>具体的には、自転車通勤の妨げになっている就業規定の改定や通勤手当の支給を進めるなどして、川崎市内の事業所、とりわけ駐輪場を確保できる大規模事業所においては、自転車通勤できる事業所を100%にすべく、数値目標を掲げて取り組んでほしい。</p> | <p>国の自転車活用推進計画において、事業者活動における自転車通勤や業務利用の拡大を目的に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、取組が進められております。</p> <p>その中で数値目標としては、自転車の分担率の向上を目指すこととし、今後10年間で、5 km以下の通勤目的における自動車利用の3割を自転車利用に転換することとしております。</p> <p>こうした国の取組を踏まえ、本市においても自転車の一層の利用促進に向けた取組施策において、自転車通勤の利用促進に関する効果的な啓発活動を実施していくこととしております。</p> <p>また、数値目標については、当面、国の考え方に沿って取組を進めていることから、引き続き、国の動向を注視しながら検討してまいります。</p> | C |
| 8 | <p>川崎市が起点となり、「自転車のプロリーグ事業」を立ち上げることはできないか。それをきっかけとし、多くの人が「自転車」というものに新たな興味や意識を持つように仕掛けていくべきと考ええる。</p> <p>イメージとしてはJリーグ（サッカー）やバスケットボール、ラグビーなどもやや共通する視点がある。自転車プロリーグは競輪とは違うものである。</p>  | <p>自転車のプロリーグについては、一般社団法人ジャパンサイクルリーグが運営するロードレースのプロリーグ「ジャパンサイクルリーグ」が令和3（2021）年に設立されており、現在のところ、当該リーグにおいて本市をホームタウンとするチームはありませんが、今後、新規参入するチームがあるなど状況変化があった場合には、自転車の活用やスポーツ施策との連携などの観点から必要な取組について検討してまいります。</p> <p>こうした中、自転車の活用については、地域とのふれあいや賑わいの創出、地域活力の向上などへの寄与の観点から地域の特色を活かし幅広い分野と連携した自転車の活用推進を施策と</p>   | D |

|    |   |   |   |
|----|---|---|---|
|    |   | して位置付けていることから、BMXをはじめとした若者文化の認知度向上及び環境整備に向けた取組や、自転車スポーツの振興・普及などの取組を引き続き進めてまいります。  |   |
| 9  | 令和2年度川崎市都市イメージ調査でも治安が悪いイメージが断トツに高い川崎区で、治安が悪いイメージを与えている要因としては競馬場・競輪場があるからとの回答が4割以上で2番目に多くなっていることから、公営ギャンブル施設である限りマイナス要素の方があまりにも大きい競輪場を、市民に親しまれ地域の活性化に資する施設にするには、自転車競技施設へ転換することを関係各所に働きかけてほしい。  | 川崎競輪場は、自転車競技法に基づき、昭和24年4月に開設され今年(2022年4月)で73周年を迎え、競輪事業特別会計から一般会計への繰出額(競馬事業を含む。)は、昭和24年度から令和2年度までの累計で1,309億円を超え、本市財政の健全化に大きく寄与しています。<br>また、川崎競輪場は、競輪選手や大学自転車部、アマチュア自転車愛好家の練習場として利用されているほか、神奈川県高等学校体育連盟定時制通信制自転車競技大会、市民まつり、川崎地区消防出初式、中小企業大運動会等の会場としても活用され、今後とも、本市財政への貢献を果たすとともに、市民に親しまれ地域活性化に資する競輪場を目指し活動してまいります。       | D |
| 10 | 本案の「計画の位置付け」に掲載されているSDGs目標のうち、本案にはなぜか「13 気候変動の具体的な対策」が掲げられていないが、自転車活用は気候変動の具体的な対策としても積極的に取り組まれるよう求める。<br>自転車活用推進法において、「自転車の活用の推進は、自転車による交通が、二酸化炭素、粒子状物質等の環境に深刻な影響を及ぼすおそれのある物質を排出しないものであること、騒音及び振動を発生しないものであること、災害時において機動的であること等の特性を有し、公共の利益の増進に資するものである」という基本的認識の下に行われなければならない。」と定めてある。 | 自転車の活用の推進は、環境負荷の低減にも寄与することから、SDGs「13」と関連とする川崎市環境基本計画に位置付けられているところがございます。<br>こうした環境施策と整合を図り、本計画においても、基本政策の「自転車の活用」に、その取組を施策として位置付けております。<br>具体的には、自転車の利用を促す広報啓発に加え、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・学習の取組などを進めることとしております。<br>また、計画策定後においては、関係局と連携し、毎年度の各事業の評価・検証等、進捗管理を行うことで実効性を高める取組を進めてまいります。 | D |

(4) ルール・マナー啓発に関すること (9件)

| No. | 意見の趣旨   | 意見に対する本市の考え方  | 区分 |
|-----|---|---|----|
| 1   | <p>矢羽根の整備により逆走する自転車が減ったと感じるが、中にはその意味を理解せず依然として逆走している自転車が見受けられることから、自転車利用者に対して矢羽根の表示する意味についても周知するべき。</p> | <p>ルール・マナー啓発の取組については、年齢段階に応じた交通安全教育や各種キャンペーンの実施など、庁内外の関係機関と連携した幅広い啓発活動を実施しております。</p> <p>通行環境整備の実施箇所においても、ハード整備を所管する部署とソフト対策を所管する部署が連携して、矢羽根の表示内容も含めた自転車の通行ルールについて自転車利用者に対し周知を行うとともに、様々な媒体を活用して、幅広く分かりやすい広報・啓発を実施してまいります。(施策4-1-3)</p>   | A  |
| 2   | <p>通行環境整備とともに、自転車専用通行帯と車道混在(矢羽根)の違いや、通行ルールなどについて、市外から来る人にもわかるような周知が必要。</p>                              | <p>御意見を踏まえ、これらの取組についてより分かりやすくするよう、上記内容についての記載を「基本政策1 通行環境整備」に加筆いたしました。</p>  |    |
| 3   | <p>ルール・マナー啓発は、ハード整備の部署とソフト対策の部署が連携して取組を推進してもらいたい。</p>   | <p>本計画(改定素案)においては、自転車損害賠償責任保険等の加入率の目標値について、全自転車利用者を対象とし67.7%以上としておりました。</p> <p>一方で、国の自転車活用推進計画においては、自転車を月数回以上利用する人を対象に、75%以上の目標値としております。</p> <p>御意見を踏まえ、計画期間である当面4年間の目標値としては、利用頻度が少ない人の加入率の向上も図る観点から全自転車利用者を対象とし、国の目標値に準じて75%以上に引き上げ、関係局と連携して一層の加入促進に努めてまいります。</p> <p>なお、年度末までに実施する保険加入に関するアンケート調査の結果を踏まえ、目標値を上回る場合には、その数値をもとに見直しを行います。</p> <p>また、毎年度の適切な進捗管理による評価・検証を行いながら、加入率向上の取組を進め、将来的には加入率100%を目指してまいります。</p> |    |
| 4   | <p>自転車損害賠償責任保険等の加入率の目標値が現状以上(67.7%以上)というのでは、取組の本気度が伝わらず、目標になっていないため、見直しを求める。</p>                        | <p>御意見を踏まえ、これら取組についてより分かりやすくするよう、上記内容についての記載を「基本政策1 通行環境整備」に加筆いたしました。</p>   |    |

|   |  |   |   |
|---|--|---|---|
| 5 | <p>交通安全教育にあたっては自動車との事故の大きな原因となるルール違反をなくさせること、特に、左側通行の徹底、一方通行の逆走禁止、交差点などで歩行者信号に従って渡る場合は必ず押し歩きをすることの徹底を、強く教え込んで頂くことが必要と考えます。</p>   | <p>自転車を安全に利用するためには、交通ルールの遵守、マナーの向上が重要ですので、本市では、年齢段階に応じた交通安全教育や広報・啓発を実施しており、主に小学3年生に対しては、安全な自転車の乗り方教室、中・高校生に対しては、スクエアドストレイト方式の交通安全教室を実施しています。今後も、これらの取組とともに、様々な機会を通じた広報・啓発を行ってまいります。</p> | B |
| 6 | <p>多くの人が集まる金融機関や医療機関、スーパーなどに協力を求めて、館内放送を利用してルール・マナーの啓発はできないか。</p>  | <p>ルール・マナーの啓発については、地域団体や関係機関等と連携し、各季の交通安全運動における交通ルール遵守の啓発活動などの取組を進めています。今後も、交通ルール・マナーの周知について公共施設等での周知をはじめ、様々な機会を通じた広報・啓発を行ってまいります。</p>  | C |
| 7 | <p>マナーアップ指導員による自転車マナーアップカードの配布については、配布したカードが捨てられる確率が高いため、簡単に捨てられないように、アドバイスに応じたシールを自転車に貼ることはできないか。</p>   | <p>家庭内等で1台の自転車を複数人で利用するなど自転車利用者と自転車の所有者が一致することが確認できないため、自転車にシールを貼る等は考えておりませんが、引き続き、交通ルール違反の自転車利用者に対し、自転車マナーアップ指導員の巡回による指導・啓発に取り組んでまいります。</p>  | D |
| 8 | <p>「自転車走行ルールを学ぶ機会への参加」は軽車両である自転車を運転する人は義務化してください。</p>  | <p>自転車関連の交通事故を防止するためには、交通ルールの遵守、交通安全に対するマナー・意識の向上が重要ですので、各季の交通安全運動における交通ルール遵守の啓発活動や交通安全教育など様々な取組を通じて、多くの人に理解してもらえよう、更なる取組を進めてまいります。</p>   | D |
| 9 | <p>自転車を運転するにもかかわらず自転車走行ルールを学ぶ機会に参加したくない(できない)人が62.9%と、本来車両である自転車を運転する責任についての自覚や意識がない人がこんなにも多くいること自体が大問題ですので、ルール・マナー啓発政策の成果測定としては自転車走行ルールを学ぶ機会に参加したい人の割合を指標として設定してください。</p> |   |   |

# 川崎市自転車活用推進計画（改定案）（概要版）



## 1 背景・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を令和3（2021）年5月に策定
- 本市においても、同法などを踏まえ、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（第1期）を策定し（以下、「本計画」という。）、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取組を推進
- 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
- こうした自転車を取り巻く環境変化などを踏まえ、「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」を目指し、総合計画第3期実施計画の策定に合わせ、一層の自転車施策の総合的な取組の充実を図るため、この度本計画の改定案（第2期）を取りまとめ

### ＜計画期間＞

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

## 2 これまでの取組内容

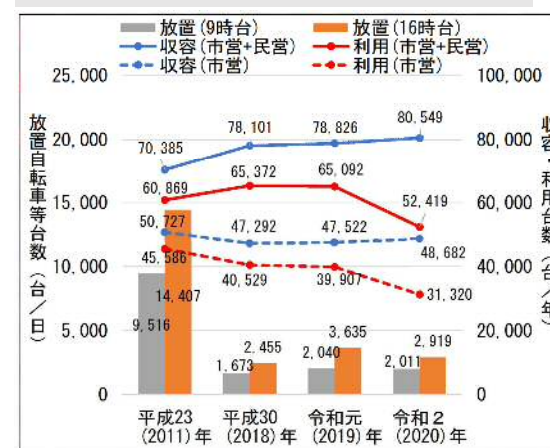
### (1) 通行環境整備

- 危険箇所、駅周辺の道路、主要な幹線道路において車道に自転車の通行位置等を示す整備を推進し、整備延長は平成30（2018）年度末の20kmから、令和3（2021）年度末には62kmの完了を予定（全体の整備率は約29%）
- この取組等により、市内の自転車関連事故件数は、過去10年間で減少傾向にあり、その推移としては平成30（2018）年の1,000件から、令和2（2020）年の947件に減少  
【自転車関連事故件数：目標値 980件以下、実績値 947件】

### (2) 駐輪対策

- 放置対策として、令和3（2021）年度に若葉台駅周辺において自転車等放置禁止区域を指定  
【自転車等放置禁止区域：目標値 48駅、実績値 48駅】
- 啓発・撤去活動や駐輪場整備の推進等により、放置自転車台数は、平成23（2011）年9時台の9,516台に対して、令和2（2020）年には2,011台と約5分の1に減少
- 市営と民営を含めた駐輪場については、平成30年（2018）年度時点で収容台数78,101台に対し、利用台数は65,372台、利用率約84%（市営駐輪場の利用率約86%）と市域全体でみると概ね駐輪需要に対応
- 夕方の短時間での放置自転車等の適正な撤去活動などを、効率的・効果的に行うため、撤去・運搬・保管及び啓発業務の一括委託化を北部地区で試行的に実施。また、撤去活動の強化による放置自転車の減少を受け、保管所の収容率は約5割

■ 放置自転車等及び収容台数等の推移



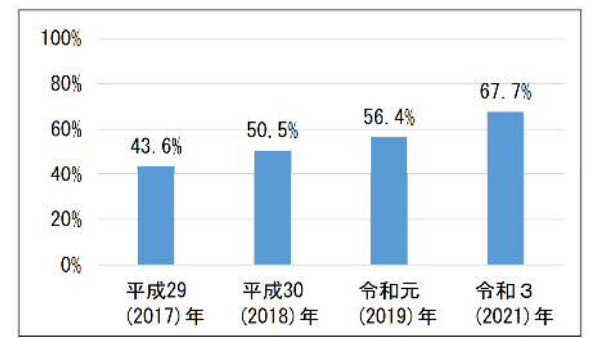
### (3) 自転車の活用

- シェアサイクルについては、移動環境の充実を目的に実証実験を実施し、全体の約6割が駅等への移動を目的に利用されており、アクセス性・利便性の向上等の効果が確認できたことから、民間事業者主体による取組を推進  
【シェアサイクルの自転車利用回数：目標値 24,000回/月以上、実績値 45,595回/月】

## (4) ルール・マナー啓発

- 交通事故防止に向けて、自転車利用のルールの周知やマナーの向上に向けた取組を推進
- 自転車損害賠償責任保険等の加入については、令和元（2019）年度の56.4%から令和3（2021）年度の67.7%に増加（8月時点）  
【保険加入率：目標値 56.4%以上、実績値 67.7%】
- 放置自転車の抑制に向けて、整理誘導員による駐輪場への案内・誘導や、警告札の貼付など、継続的な放置防止の啓発活動を推進

■ 自転車損害賠償保険等の加入率



これらの取組により、各政策とも目標に対して概ね順調に推移

## 3 自転車の需要推計

### (1) 推計の考え方



#### ① 自転車需要

- 平成30（2018）年の「パーソントリップ調査」による自転車移動量をもとに、「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「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を推計（駐輪需要+目的地への直接利用を含む総計）

#### ② 駐輪需要

- 本市における放置自転車等実態調査による平成30（2018）年の駐輪場利用と放置自転車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、その上で利用の9割以上を占める生産年齢の「人口推計」と「直近の駐輪場利用の変化率」を乗じて駐輪需要を推計（駐輪場利用+放置自転車の総計）

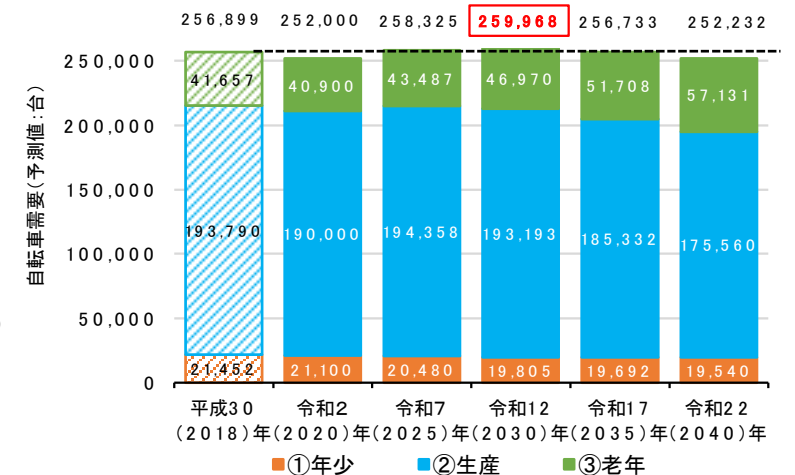
### (2) 推計結果

#### ① 人口

- 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160.3万人をピークにその後減少に転じ、生産年齢人口は令和7（2025）年頃の約105.8万人をピークにその後減少に転じることが予想
- また、老年人口は令和32（2050）年頃の約48.1万人（現在の約1.5倍）まで増加する一方、年少人口は、令和2（2020）年の約18.9万人をピークに、今後は減少していくと予想  
平成30(2018)年から約1%増

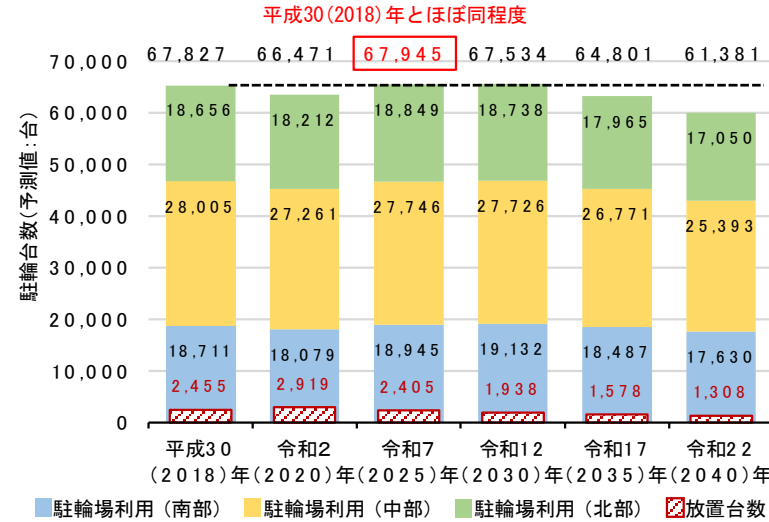
#### ② 自転車需要

- 自転車需要は、令和12（2030）年頃の259,968台をピークに、その後は減少
- 老年人口（65歳以上）の自転車利用は、令和22（2040）年頃には令和2（2020）年の約1.4倍となり、今後も増加
- 生産年齢人口（15～64歳）は、令和7（2025）年頃をピークに、その後は減少
- 年少人口（0～14歳）は、既に平成30（2018）年にピークとなっており今後も減少



### ③ 駐輪需要

- 駐輪需要は、令和7（2025）年頃の67,945台をピークに、その後は減少
- 南部（川崎・幸区）は、令和12（2030）年頃をピークに、その後は減少
- 中部（中原・高津区）は、令和7（2025）年頃に概ね平成30（2018）年頃の水準となり、その後は減少
- 北部（宮前・多摩・麻生区）は、令和7（2025）年頃をピークに、その後は減少
- 放置自転車台数は、今後も減少



## 4 計画改定の基本的な考え方

### (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**
- 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**

### ① 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**

### ② 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
- 朝に比べて夕方の短時間での放置自転車が多い地域においては、その状況に応じた整理誘導や撤去活動等の取組が必要

### ③ 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

### ④ 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
- 一層の放置自転車等の削減に向け、朝に比べて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

### (2) 基本方針

- 社会環境の変化による自転車利用の多様化や利用機会の拡大、将来の自転車需要への対応として、**地域の特性や利用ニーズとともに、中長期的な視点も踏まえ計画的な取組を推進**
- 継続的な課題への対応としては、4つの基本政策をもとに、進捗状況等を踏まえ施策の再編などを行い、**着実に取組を推進**
- 社会環境の変化等を踏まえた新たな課題への対応としては、計画期間内において重点的に進めるため、**基本政策における施策を拡充し、一層の取組を推進（拡充施策：11）**

## 5 各基本政策における重点的な取組



### 1 通行環境整備

#### 【目標】

- **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（主な目標値：自転車に関わる交通事故件数 900件以下）**

#### 【重点的な取組】通行環境の重点的な整備の推進

- 自転車の利用機会の拡大や高齢者の利用の増加等に対応するため、危険箇所の安全対策とともに、自転車利用の多い駅周辺及び主要な幹線道路において、**一層の安全、安心、快適な通行環境の確保に向けた重点的な整備を推進**



自転車専用通行帯



車道混在(矢羽根)

#### 【整備実施の考え方】

- 計画段階において、庁内外の関係機関と連携し、自動車や自転車等の交通量や道路幅員などを踏まえ、4つの整備形態（本編p20）の中から選定
- 設計・整備段階において、選定した整備形態をもとに、現地の状況を調査し警察との協議の上、具体的な仕様などの整備内容を決定して整備を実施
- 通行環境整備に合わせて、矢羽根の表示内容も含めた自転車の通行ルールについて、庁内外の関係機関と連携し、整備箇所における自転車利用者への周知に加え、様々な媒体を活用した広報・啓発を実施



### 2 駐輪対策

#### 【目標】

- **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（主な目標値：駅周辺の放置自転車等の台数（16時台） 2,405台以下）**

#### 【重点的な取組】総合的な駐輪対策の推進

- 各駅周辺の特性を踏まえ、駐輪需要が高い駅周辺や子ども乗せ自転車などの利用ニーズへの対応を図るため、**既存施設の改変・分散化による対応や新たな駐輪場整備による利用環境の改善**。また、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及び保管所の再編に向けた取組を推進
- 朝に比べて夕方に短時間の放置自転車等が多く見受けられ、一層の削減に向けて、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柔軟な整理誘導員の配置など、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推進するなど、地域の特性や利用者のニーズに応じた総合的な駐輪対策を推進**



時間利用駐輪場



放置自転車の撤去



保管所



### 3 自転車の活用

#### 【目標】

- 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  
(主な目標値：シェアサイクルの利用回転数 1.4回/日・台以上)

#### 【重点的な取組】シェアサイクルの本格運用・自転車の一層の利用促進に向けた取組

- 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・有効性を確認。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・普及を促進
- 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
- 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



### 4 ルール・マナー啓発

#### 【目標】

- ルール・マナーの啓発による交通事故防止  
(主な目標値：自転車損害賠償責任保険等の加入率 75%以上)

#### 【重点的な取組】自転車の安全利用や放置自転車防止の啓発活動などの充実

- 高齢者の自転車利用の増加等に対応するため、庁内外の関係機関と連携し、児童、成人、高齢者など年齢段階に応じた交通安全教育や自転車損害賠償責任保険等の加入促進に加え、自転車通行環境整備による見える化や、整備箇所等における安全利用の広報・啓発を実施
- 夕方の短時間での放置自転車の削減に向け、整理誘導員の柔軟な配置による駐輪場への案内・誘導や、各種キャンペーンを通じ、自転車の安全利用や放置自転車防止の啓発活動を充実



## 6 政策・施策体系

### 基本政策

#### 1 通行環境整備

政策1-1  
安全で快適な  
自転車ネットワークの構築

- 施策1-1-1 危険箇所の更なる安全対策強化【拡充】
- 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】
- 施策1-1-3 広域的な自転車ネットワークの構築【拡充】

政策1-2  
自転車通行環境の適正管理

- 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
- 施策1-2-2 自転車通行環境の適正な維持管理の推進

#### 2 駐輪対策

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

- 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】
- 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】
- 施策2-1-3 民間事業者等による駐輪場整備の促進

政策2-2  
駐輪場の利用環境の向上

- 施策2-2-1 効率的・効果的な市営駐輪場運営の推進
- 施策2-2-2 市営駐輪場の適正な維持管理
- 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
- 施策2-2-4 市営駐輪場施設の情報提供の充実

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

- 施策2-3-1 効率的・効果的な放置対策の推進【拡充】
- 施策2-3-2 放置自転車等の抑制に向けた取組の推進
- 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】

#### 3 自転車の活用

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

- 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】
- 施策3-1-2 身近な自転車の利用しやすい環境整備
- 施策3-1-3 自転車の一層の利用促進に向けた取組【拡充】
- 施策3-1-4 環境負荷の低減に寄与する取組の推進

政策3-2  
地域活力の向上に寄与する  
自転車の活用推進

- 施策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

#### 4 ルール・マナー啓発

政策4-1  
交通ルールへの周知・徹底と  
マナーの向上

- 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
- 施策4-1-2 自転車利用時のルールとマナーの周知・徹底
- 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】
- 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】

政策4-2  
自転車の安全・安心利用に  
備える

- 施策4-2-1 自転車損害賠償責任保険等への加入促進
- 施策4-2-2 安全性の高い製品購入につながる広報啓発
- 施策4-2-3 自転車点検整備の促進

## 7 今後のスケジュール

- 令和4年2月 本計画（改定案）の決定・議会報告
- 3月 本計画の改定
- 4月～ 本計画に基づく取組の推進