

令和4年5月19日

# まちづくり委員会資料

川崎市自転車活用推進計画の改定及び  
シェアサイクル事業の本格運用について

建設緑政局

## 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や新たな課題等に対応するため、本計画を改定し、「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の推進」に向け、**一層の自転車施策の取組を推進**

### <計画期間>

	平成30～令和3年度 (2018～2021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

## 2 これまでの取組内容

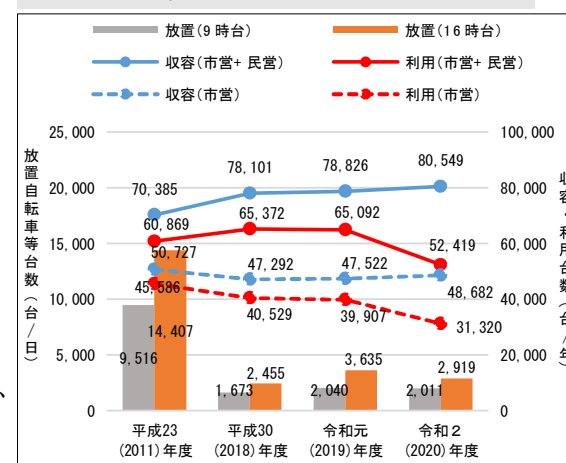
### (1) 通行環境整備

- 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）年度9時台の9,516台に対して、令和2（2020）年度には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（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



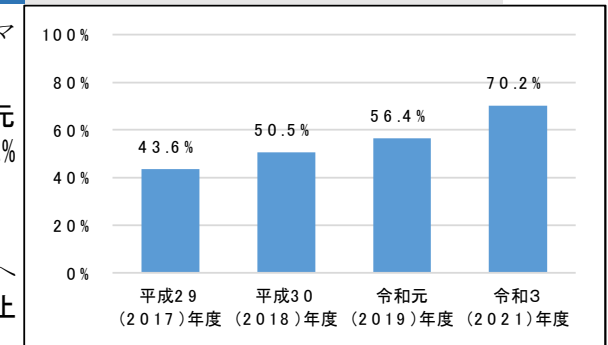
### (3) 自転車の活用

- 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、主に駅等への移動を目的に多くの利用がされ、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）年度には70.2%に増加  
【保険加入率：目標値 56.4%以上、実績値 70.2%】
- 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

■ 自転車損害賠償責任保険等の加入率



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）

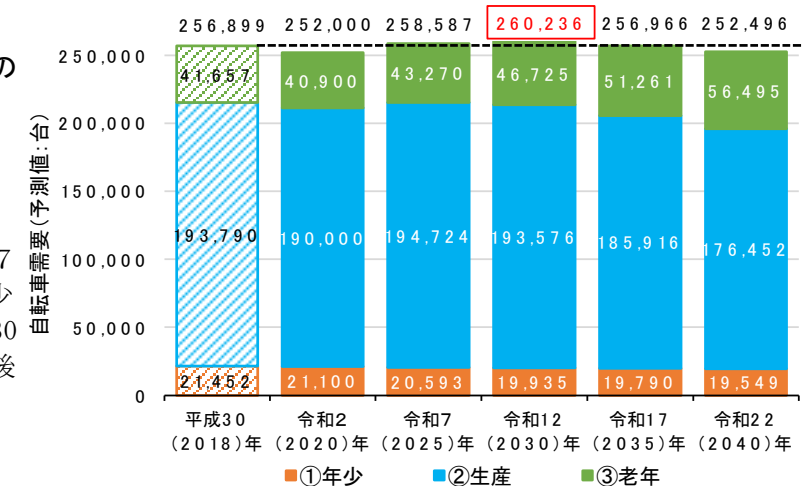
### (2) 推計結果

#### 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160.5万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106.0万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47.5万人（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19.0万人をピークに、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260,236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）年頃にピークとなっており今後も減少



## 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**



#### 【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**)

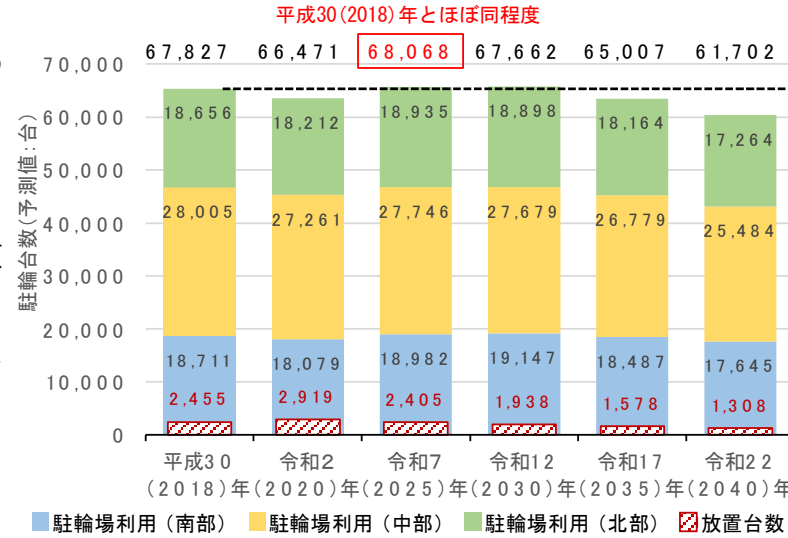
#### 【重点的な取組】 総合的な駐輪対策の推進

- 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**
- 朝に比べていまだ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**



### ③ 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)



### 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た。
- 今後、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

シェアサイクル



### 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

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】

#### 2 駐輪対策

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 yönelik 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

#### 3 自転車の活用

政策4-1  
交通ルールの周知・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

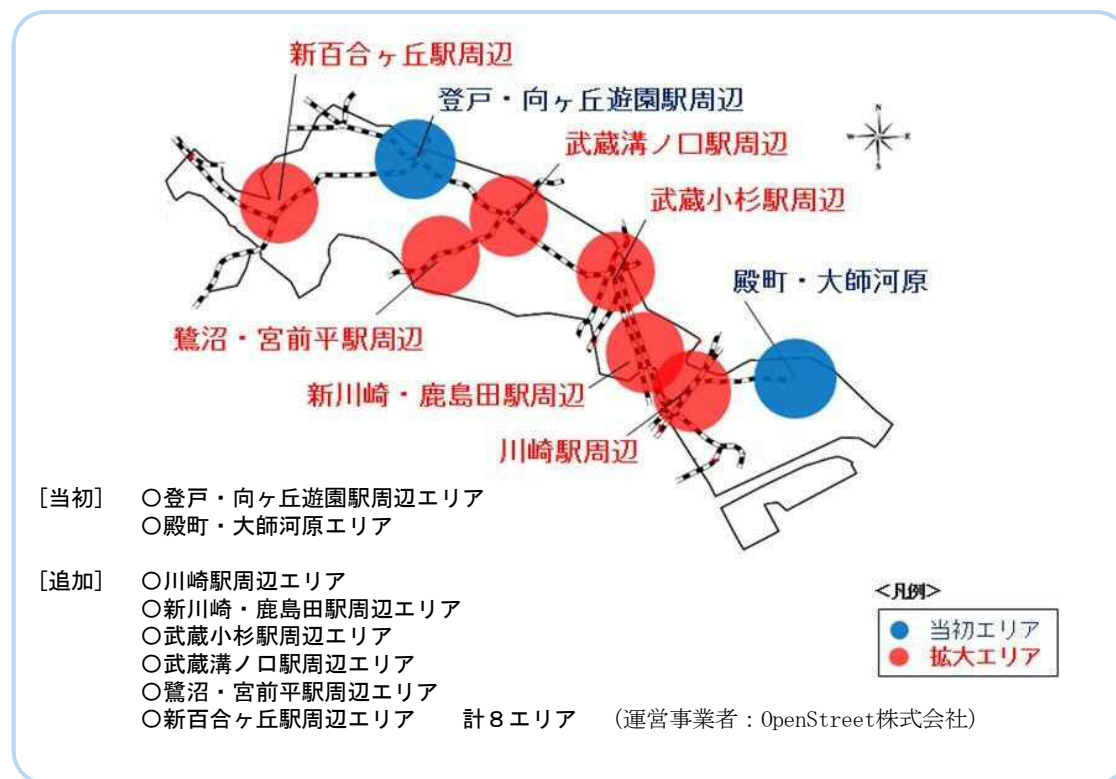
#### 4 ルール・マナー啓発

## 1 実証実験の概要

### (1) 取組経緯等

- **目的**
  - ・身近な地域交通における移動手段の一つとして便利で利用しやすいシェアサイクルの利用・普及促進に向け、公共用地等を活用した効果等を検証するため、実証実験を実施。
- **実施期間**
  - ・[当初期間] 平成31年3月18日～令和3年3月31日（約2年間）
  - ・[延長期間] 令和3年4月1日～令和3年12月31日（9か月間） **計 約2年9か月間**
- **実施状況**
  - ・当初、登戸・向ヶ丘遊園駅周辺及び殿町・大師河原の2エリアを対象に約2年間の実証実験を行い、利用状況としては、大半が実験エリア内での利用となっており、利用範囲や効果等が限定されていた。
  - ・令和3年4月1日から12月まで期間を延長するとともに、6エリアを対象として追加、計8エリアに拡大を行い実施。

[対象エリア図]



### ＜事業性＞

■事業性の目安となる1日1台あたりの利用回数1.3回に対して、利用回数の実績が1.4回と上回ったことから、事業性が確認できた。

### ＜主な効果＞

■8エリア拡大後の各駅周辺の利用状況として、令和3年4月の約20,800回に対し、12月では、約32,500回と約6割、利用が増加し、主に駅や周辺商業施設等への移動に多く利用され、時間短縮が図られるなどアクセス性・利便性の向上が確認できた。

※各駅周辺：駅から300m以内のサイクルポートを対象

駅周辺の利用状況



### ＜利用者ニーズ＞

■利用者アンケート調査において、シェアサイクルの利用を始めた理由を伺ったところ、「便利」が約7割、「安い」が約5割など、便利で手軽に利用しやすいとの回答が得られた。

※調査概要

対象者数 12,000人（利用者を対象に令和3年8月実施）  
回答数（回答率） 2,074人（17.3%）

利用者アンケート調査

設問：シェアサイクルを利用し始めた理由を教えてください。



### ＜まとめ＞

■実証実験の結果、事業性を含めた効果・有効性が確認できたことから、本格運用としてのシェアサイクル事業の実施を「川崎市自転車活用推進計画」に位置付けた。

### (2) 検証結果

#### ＜エリア拡大後の利用実績＞

- ・利用回数（4～12月平均） 38,680回/月
- ・自転車台数（4～12月平均） 838台/月
- ・1日1台あたりの平均利用回数 1.4回/日・台（利用回数/月日数(31日)/自転車台数）

## 2 本格運用の実施概要

### (1) 事業者の募集

- 募集については、民間事業者のノウハウを活かし、公正・公平性などの観点から、幅広く参入機会を確保するため、「公募型プロポーザル方式」により事業者を選定する。
- 事業計画の策定にあたっては、実証実験で得られた効果を最大限に発揮するため、実験の規模（サイクルポート数、自転車台数）を基本に市域全体を対象とし、公共用地の活用にあたっては有償貸付などを要件とするとともに、より多くの方が利用可能となる提案を求める。
- 実施期間については、令和4年度の協定締結日から令和9年3月までの約5年間とする。

### (2) 実施スケジュール

- 3月29日 募集要項の公表・事業者の募集を開始
- 6月上旬 事業者の審査・選定
- 7月以降 事業開始（予定）

※実証実験終了時から本格運用の実施までの間、実験の運営事業者により暫定的な運用を継続中