

川崎市の 自転車通行環境整備に関する考え方 － 概要版 －



「川崎市の自転車通行環境整備に関する考え方・概要版」

川崎市建設緑政局計画部企画課

川崎市川崎区宮本町1番地

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

平成27年2月
川崎市

※本編は川崎市のホームページに掲載していますので、御覧になる場合は、次の手順でアクセスしてください。

[トップページ](#) ⇒ [くらし・手続き](#) ⇒ [道路](#) ⇒ [主な道路関連事業](#) ⇒ [道路整備事業](#) ⇒ [自転車通行環境整備事業](#)

はじめに

近年、自転車が車両であるという意識の低下や自転車利用そのものの増加、更には高齢化の進展やバリアフリー化により様々な方が歩道を利用している状況などから、限りある歩道空間での危険性の増大とともに安全性・快適性の向上を求める市民の声が高まっています。

こうした状況において、川崎市は現在、川崎区、幸区、中原区、高津区、多摩区の5区が「自転車交通事故多発地域」に指定されていることや、地形的な特性などにより自転車が利用しやすい環境であることなどから、自転車に関する総合的な対策を実施し、市民が安全に安心して、かつ快適に道路を利用できる環境を構築することが喫緊の課題となっています。

そこで、自転車に対する社会の関心の高まりや道路交通法改正などの交通を取巻く環境の変化などを踏まえ、関係者の連携・協力のもと、自転車の通行環境整備を通じて市民の安全・安心で快適な道路利用を効果的に実現するための基本的な考え方や取組方針をまとめた「川崎市の自転車通行環境整備に関する考え方」を策定しました。

現状と課題

■ 自転車通行空間の整備延長

○川崎市内の車道内を通行するための自転車道、自転車専用通行帯などの整備延長は、平成26年4月1日現在で道路実延長約2,500kmに対して約7km(約0.3%)となっています。

■ 自転車の利用ニーズの高まりと今後

○近年の急速な高齢化や健康増進、環境対策などへの利用者意識の変化から、自転車の利用目的が多様化しており、自転車は、今後も一定の利用が見込まれています。

■ 自転車に関する交通事故の状況

○川崎市内の自転車事故は、平成15年の2,046件から平成24年には1,350件と減少傾向にあります。交通事故全体に対する自転車事故の割合は、平成15年の約26%から平成24年には約30%と増加しています。

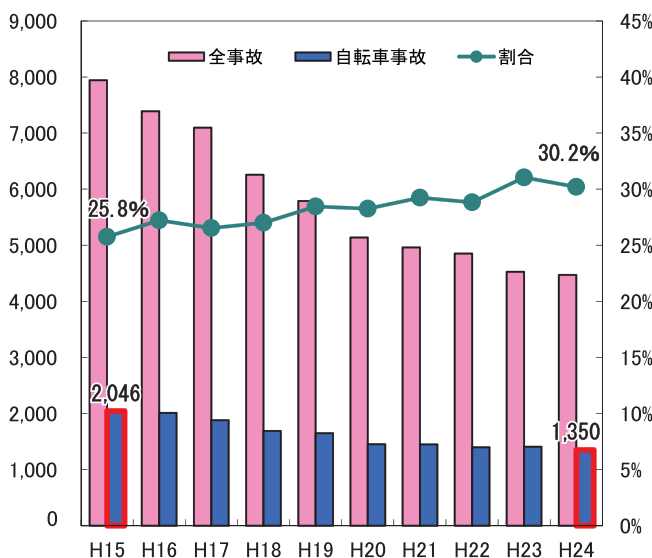


図1 自転車事故件数と自転車事故割合
[出典：神奈川県交通年鑑(神奈川県警察)]

○平成25年の川崎市の自転車事故データによると、自転車事故のうち、約68%で自転車利用者が何らかの法令違反を犯しています。

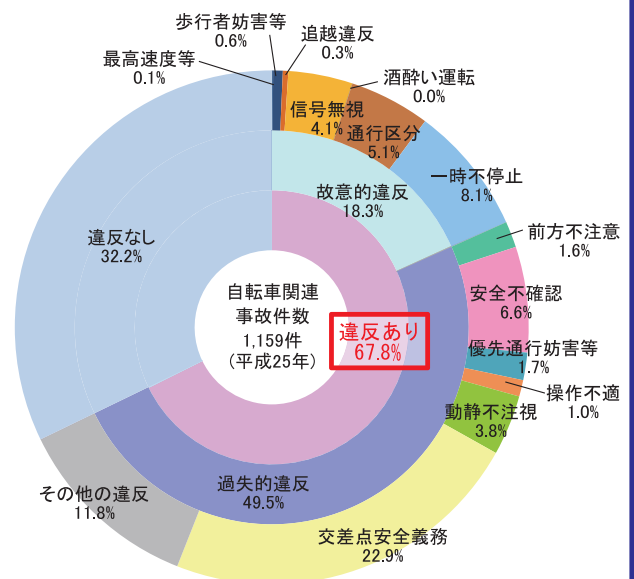


図2 自転車事故における法令違反の状況
[出典：平成25年中の交通事故の発生状況(神奈川県警察)]

■ 歩行者から見た自転車利用者

○国の調査では、歩行者の約92%が自転車を迷惑・危険と感じた経験があると回答しています。

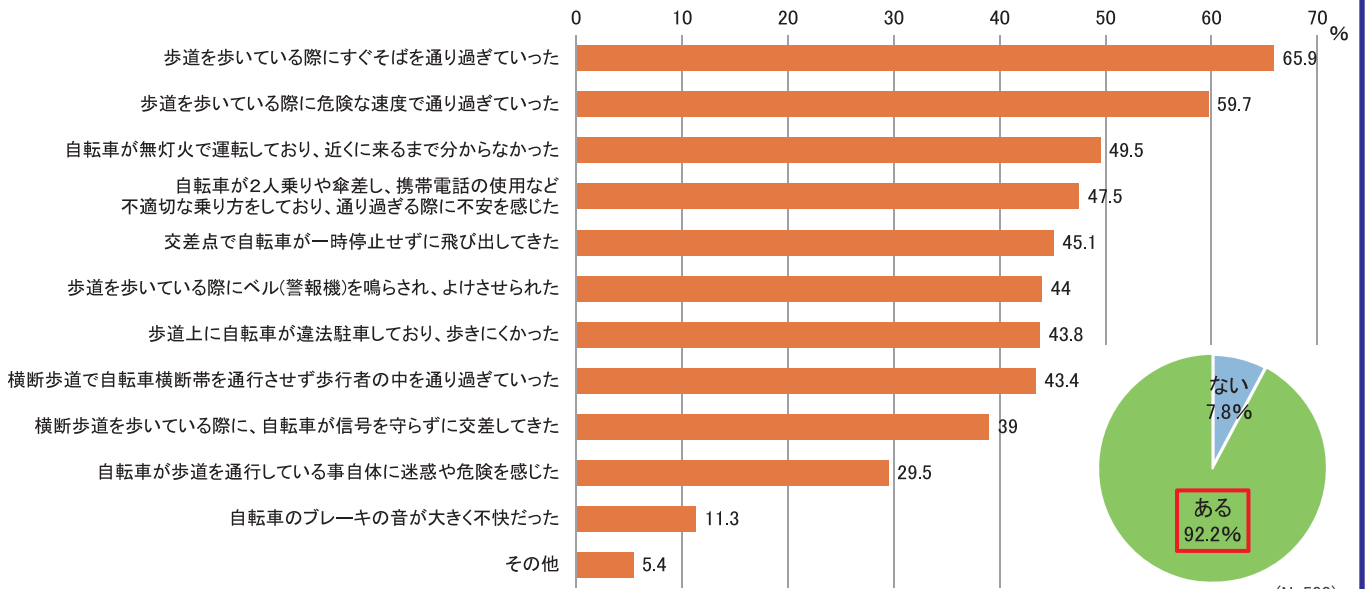


図3 歩行者として自転車を迷惑・危険と感じた状況

[出典：自転車交通の総合的な安全性向上策に関する調査報告書(平成23年3月)(内閣府)]

歩行者として、自転車を迷惑・危険と感じた経験

■ 自転車利用ルールの認知・遵守状況

○川崎市民へのアンケートによると、自転車利用者のルール認知度は8～9割となっていますが、遵守率は6～7割と相対的に低くなっており、ルールは知っているが守っていない人がいます。

■ 自転車利用者への苦言

○川崎市民へのアンケートによると、地域の課題・問題点について、約49%の人が「自転車利用者のマナーが悪い」と回答しています。

■ 自転車に関係する交通事故への対策

○川崎市民へのアンケートによると、自転車事故をなくすために有効だと思う対策について、「自転車専用レーンの増設」と回答した人が約66%と最も多く、次いで「ルールに対する心掛け」が約58%となっています。

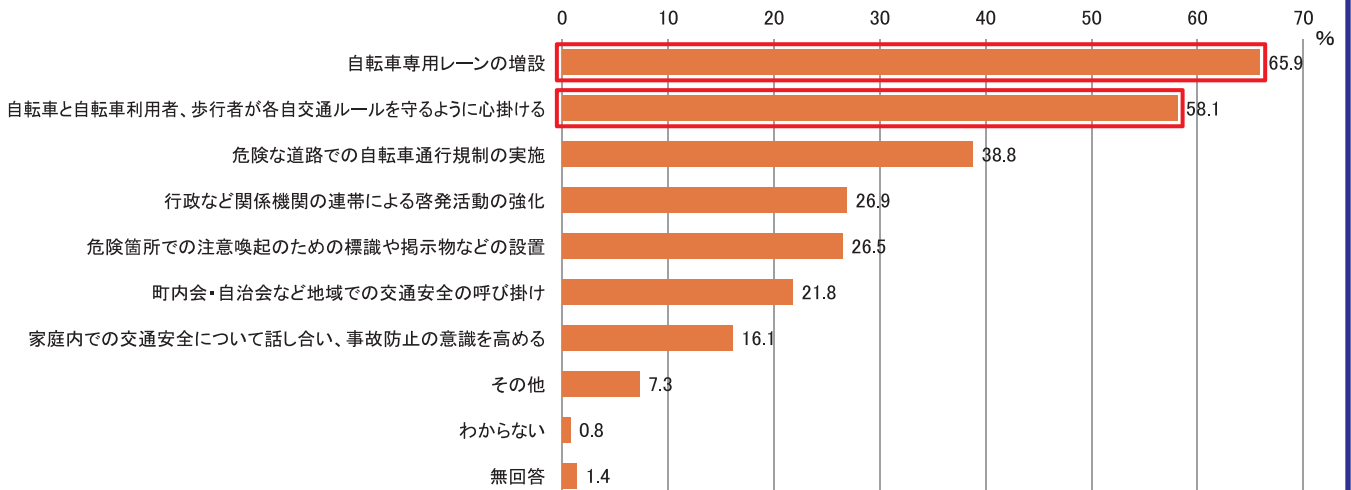


図4 自転車事故をなくすために有効だと思う対策

[出典：平成25年度幸区区民アンケート]

ハード対策

道路の安全・安心で快適な利用環境を構築するためには
自転車道や自転車専用通行帯などの
「道路空間の整備」(ハード対策)が必要です



<自転車道の整備事例(川崎区)>



<自転車専用通行帯の整備事例(中原区)>



<自転車専用通行帯の整備事例(幸区)>

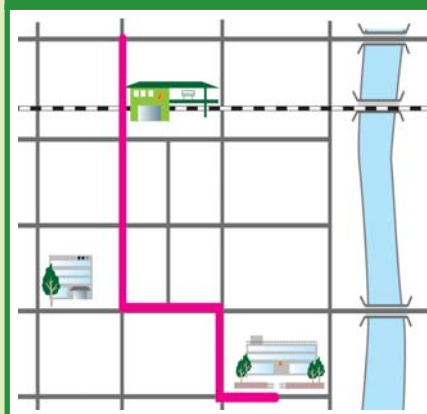


<車道混在型による整備事例(幸区)>

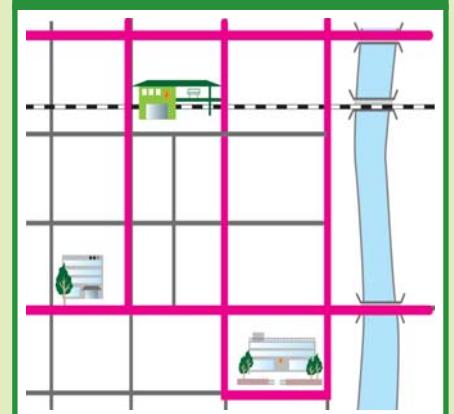
第1段階・「点」



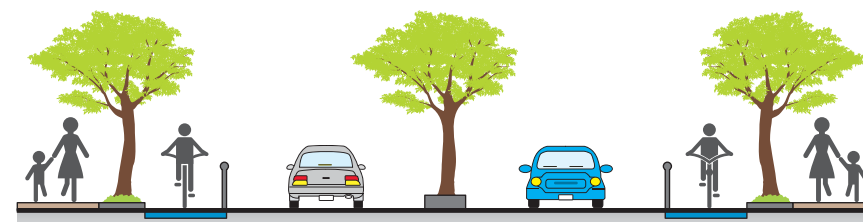
第2段階・「線」



第3段階・「面」



<ハード対策における戦略的な自転車通行空間整備のイメージ>



「川崎市の自転車通行環境整備に関する考え方」の概要

基本理念

道路を利用するすべての方々の
安全・安心で快適な
利用環境を構築する

- ・自転車は、幼児から高齢者まで幅広い年齢層の市民に利用されているとともに、環境や健康志向の高まりといったライフスタイルの変化から、今後も広く、継続的に市民の利用が想定される、利便性が高く、環境にやさしい交通手段である。
- ・一方で、道路においては自転車が安全に通行するための整備が充分でなく、また歩道でのスピードの出し過ぎや放置自転車などにより、歩行者をはじめとする道路利用者にとって危険な自転車利用が増加しているなど、大きな社会問題となっている。
- ・こうした自転車が抱える課題を解消し、道路を利用する市民が安全・安心で快適に道路を利用できるようにするためには、自転車が適正に通行できる道路空間の整備とともに、自転車利用者が交通ルールやマナーを遵守し、自転車を適正に利用することが必要である。
- ・そのため、本市の自転車通行環境整備においては、「道路を利用するすべての方々の安全・安心で快適な利用環境を構築する」ことを基本理念に位置付け、自転車利用者だけでなく、自転車に関わるすべての関係者がそれぞれの立場で、連携・協力し、取組を総合的かつ戦略的に推進することを目指す。

基本方針

基本方針 1 (ハード対策)

「道路空間の整備」

- 自転車通行環境の構築
- 自転車通行空間の安全性・利便性・快適性の確保
- 戦略的な通行空間整備の推進

両輪

自転車通行空間の整備を推進するハード面の対策と、自転車通行空間の適正利用を推進するソフト面の対策を両輪として取り組む

基本方針 2 (ソフト対策)

「適正な自転車利用への誘導」

- ルールの周知・徹底とマナーの向上
- ルール違反に対する指導・誘導・取締りの強化

取組の視点

●自転車通行環境の構築

近年、健康志向や環境保全に対する意識の高まりなどから、通勤・通学や買物、レジャー、スポーツなど、様々な目的で自転車が利用されている。一方、これまでの道路整備は、モータリゼーションの進展から増加する自動車交通への対応を主眼として進められてきており、自転車の通行に対しては、必ずしも十分な対応がなされてきたとは言い難い。こうした現状・課題を踏まえ、自転車の通行環境整備とそのネットワーク化を、今後推進する。

●自転車通行空間の安全性・利便性・快適性の確保

道路に求められる基本的な機能である「安全」とともに、駅周辺の回遊性など自転車通行空間が連続することによる「利便さ」、またレクリエーションなど自転車利用そのものを楽しむ「快適さ」への社会ニーズの高まりを踏まえ、自転車通行空間の整備においては安全性・利便性・快適性の3つの機能を緊急性や効率性に基つき実現する。

●戦略的な通行空間整備の推進

安全・安心の確保は喫緊の課題であることから、第1段階として歩行者・自転車利用者の「安全性」の向上に向けた緊急的な整備を行い(点)、その結果を踏まえ、第2段階として連続性の確保による「利便性」の向上に向けた整備(線)、第3段階として複数の代替路線を確保し、自転車ネットワークの構築による「快適性」の向上に向けた整備(面)を段階的に実施する、戦略的な取組を推進する。

ライフスタイルの変化や環境意識の高揚、また健康志向の高まりなど、交通機関としての自転車に対する市民意識の変化などを踏まえ、基本方針に基づく取組の効果を検証するため、リーディング事業として複数のエリアを設定し、安全性・利便性・快適性の総合的な向上を目指した取組を推進する。

●ルールの周知・徹底とマナーの向上

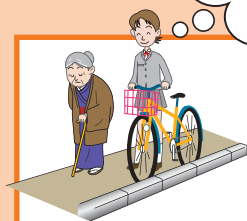
かわさき市民アンケートによると、自転車のルールを知っていながらも守らない状況がうかがえ、項目によっては自転車に係る法令の認知度が6割程度のものであることから、自転車利用に伴う社会的責任に対する啓発など、交通ルール・マナーの周知及び遵守に向けた取組を推進する。

●ルール違反に対する指導・誘導・取締りの強化

自転車に関係する交通事故の減少割合が鈍化していることや死亡事故等重大事故が発生していること、ルールを無視した悪質な自転車利用者が存在していることなどが社会問題化している現状を踏まえ、悪質・危険な違反者を重点とした指導・取締りなどを行い、自転車の適正利用への誘導を促進する。

歩道は
歩行者優先

ソフト対策



道路の安全・安心で快適な利用環境を構築するためには
ルールの周知徹底とマナーの向上、ルール違反に対する指導・誘導・取締りの
強化といった「**適正な自転車利用への誘導**」(ソフト対策)が必要です



＜小学校での安全な自転車乗り方教室＞



＜スケアードストレイト方式の交通安全教室＞



＜自転車シミュレーターでの交通安全教育＞



＜交通事故防止のためのエアロビック＞



＜自転車の安全利用促進キャンペーン＞



＜自転車マナーアップ指導員による指導＞