

歩行者・自転車・自動車の安全な通行空間創出の社会実験の結果概要

概要

社会実験の基本的な取組み

- (1) 駅周辺における歩行者・自転車・自動車の安全な通行空間の創出
 - ・車線削減を伴う一方通行の自転車道の設置
 - ・駅周辺における自転車押歩きエリアの拡大
- (2) 自転車走行ルールの遵守
 - ・自転車走行ルールの周知啓発活動の強化

経緯

- 10月20日 県道川崎府中への流入交通量を抑制するため大型車の進入規制を実施
- 11月1日 アンダーパス部歩道の自転車通行を抑制するため歩道内の駐輪場を移設
- 11月14日 社会実験実施
 - ・自転車走行ルールの周知・啓発 (交通管理者と連携: 11/17迄)
 - ・自動車交通の円滑化を図るため、交差点(幸町、京急川崎駅前、駅前東)の信号秒時を調整
 - ・自転車の利用動向を踏まえ看板、路面標示の増設、誘導員の増員
- 11月27日 社会実験終了
- 11月28日 安全確保と走行ルールの定着を図るため自転車道及び京急駅前押歩き区間の継続を決定
- 12月5日 自転車道の逆走者減少に伴う誘導員の配置時間の変更後、自転車同士の接触が発生
- 12月6日 更なる走行ルールの定着に向け誘導員の配置時間を変更
- 12月11日 所轄警察署により逆走防止の指導(20日迄)

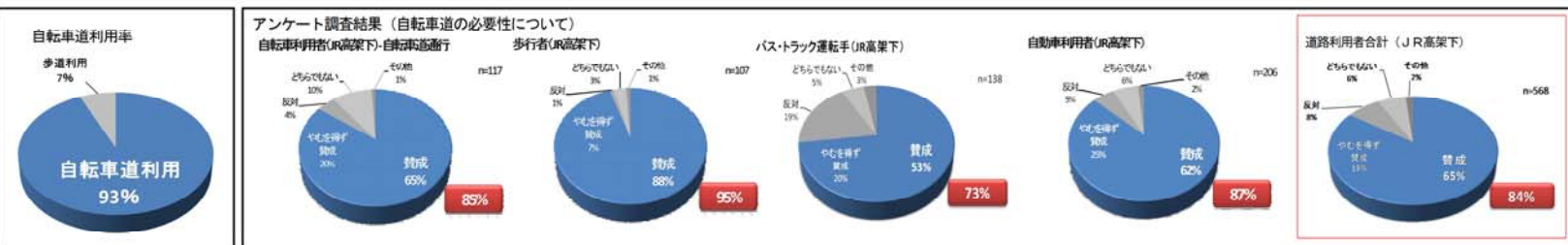
位置図



結果

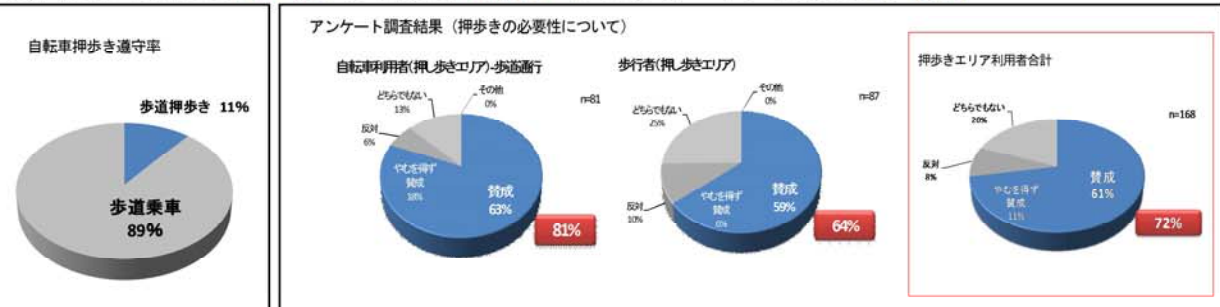
1. 自転車道

- ① 自転車利用者の**9割以上**が自転車道を利用(車道走行自転車も減少)
- ② 歩行者、自転車および自動車利用者の**8割以上**が自転車道の必要性に**賛成**
営業車運転手においても**約7割**が自転車道の必要性に**賛成**
- ③ 車線削減による著しい渋滞の増加はない



2. 押歩き

- ① 押歩きの遵守率は**約1割**
- ② 自転車利用者の**約8割**、歩行者の**6割以上**が押歩きエリアの必要性に**賛成**



3. 走行ルール周知

- ① 自転車道逆走
- ② 自転車の歩道走行



自転車歩道走行(駅前本町16号線)

方針

1. 自転車道整備

県道川崎府中アンダーパス

自転車道の利用実態や交通量調査結果から、車線削減を伴う自転車道の必要性を確認
逆走防止対策や自転車走行ルールの周知・啓発活動を強化

2. 押歩きエリア

(1) 駅前本町線

歩道を拡幅し、自転車の押歩きスペースを設けたが、歩道を走行する利用者が多いことから、自転車押歩きの周知・啓発活動を強化。また、鉄道事業者からの緊急車両の停車スペースの要望を踏まえ、道路幅員の構成を再設定。

(2) 砂子8号線

押歩きスペースを設置したが、約9割利用者が車道走行するとともに、車道上に多くの放置自転車がみられることから、現状の交通規制のまま自転車走行ルールの周知およびマナーの啓発活動を推進。

(3) 駅前本町16号線

押歩きスペースを設置したが、歩道を走行する利用者が多く、また、本路線から細街路を利用し、県道川崎府中を横断して自転車道へ向かう利用者が多い。本路線は自転車の誘導ルートであることから、利用者の実態を踏まえ、交通管理者と安全対策について調整していきます。

3. 走行ルール周知

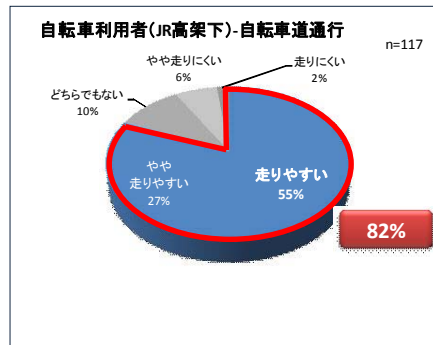
誘導員を配置し、押歩きの呼びかけや自転車道の走行ルールを周知

アンケート集計結果

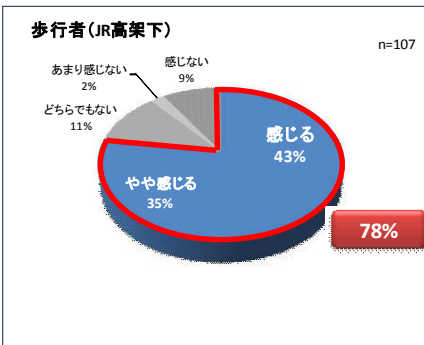
●歩行者・自転車利用者	ヒアリング調査+郵送回収 (回収率 21.1%)	501	} 344	合計 845
●自動車利用者	Web アンケート	206		
●バス運転手	アンケート	57		
●トラック運転手	アンケート	81		

自転車道

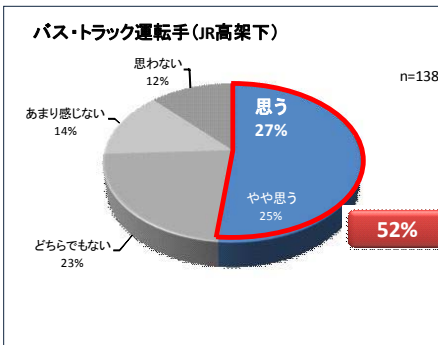
●自転車 自転車道の走りやすさ



●歩行者 安全・快適性

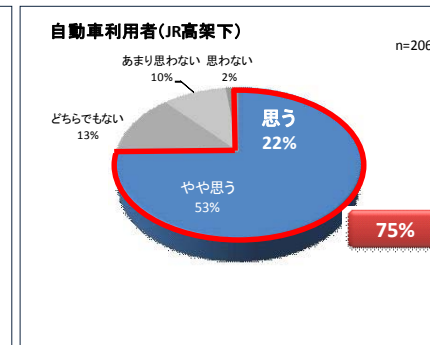


●バス・トラック運転手 安全性



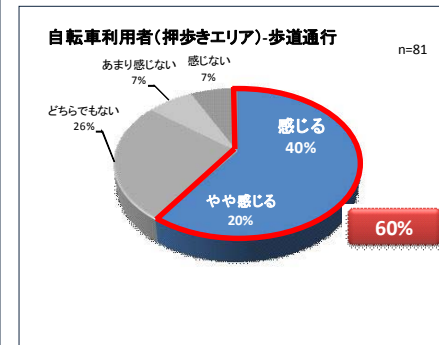
●自動車利用者 安全性

※自動車利用者の回答は、月に1~2回、日中(9:00~15:00)の利用が多いため参考とする

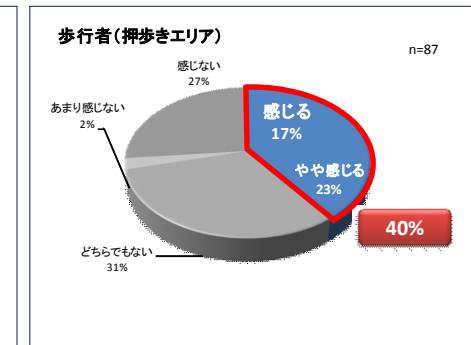


押歩きエリア

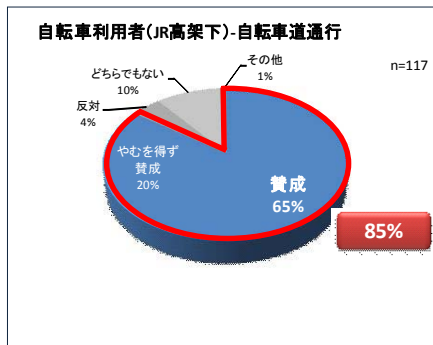
●自転車 安全・快適性



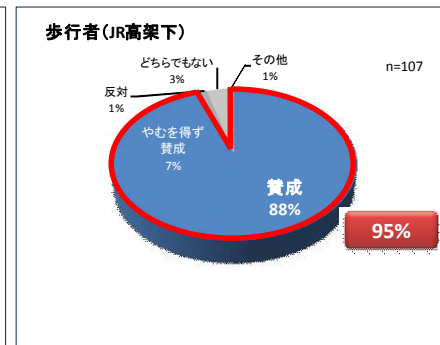
●歩行者 歩道の歩きやすさ



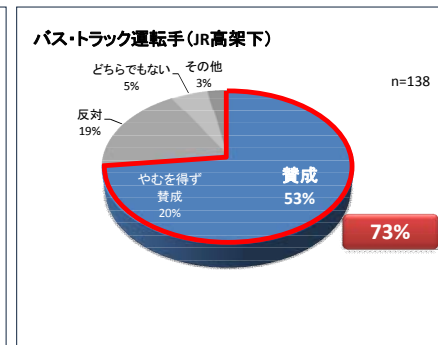
●自転車 自転車道の必要性



●歩行者 自転車道の必要性

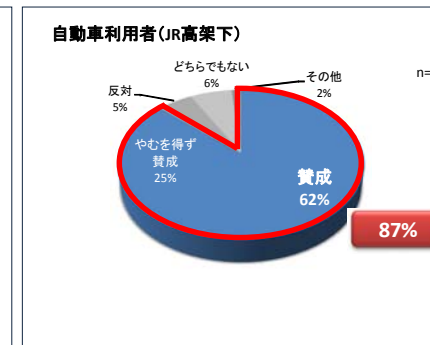


●バス・トラック運転手 自転車道の必要性

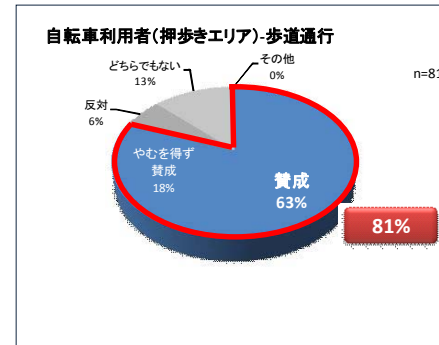


●自動車利用者 自転車道の必要性

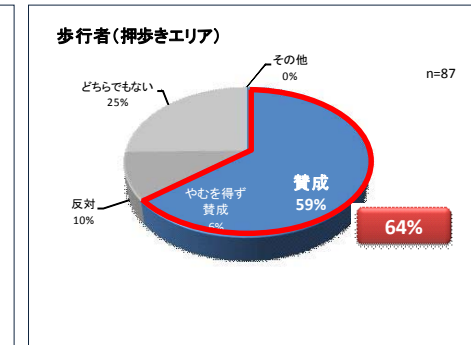
※自動車利用者の回答は、月に1~2回、日中(9:00~15:00)の利用が多いため参考とする



●自転車 歩道押歩きの必要性



●歩行者 歩道押歩きの必要性



自転車道の必要性について、自転車利用者で約8割、歩行者では約9割が「賛成」「やむを得ず賛成」との回答を得ました。また、営業車運転手についても約7割から「賛成」「やむを得ず賛成」との回答を得ました。この結果より自転車道の整備による安全な通行環境の創出の改善策は有効であると考えます。なお、営業車運転手からは「混雑した」「自転車がなくなった」「合流しにくい」「普段と変わらなかった」等の回答がありました。

押歩きエリアの必要性について、自転車利用者で約8割、歩行者では約6割が「賛成」「やむを得ず賛成」との回答を得たことにより、押歩きエリアの設置による自転車の走行ルールの遵守の改善策は有効であると考えます。

交通量調査結果（周辺交通量の推移）

京急川崎駅周辺地区通行環境改善計画では、県道川崎府中のアンダーパス部において、車線削減を伴う自転車道を設置することから、車線削減の前後で交通量調査を実施し、自動車交通への影響を調査しました。

車線削減前：平成24年7月18日（平日）、22日（休日）

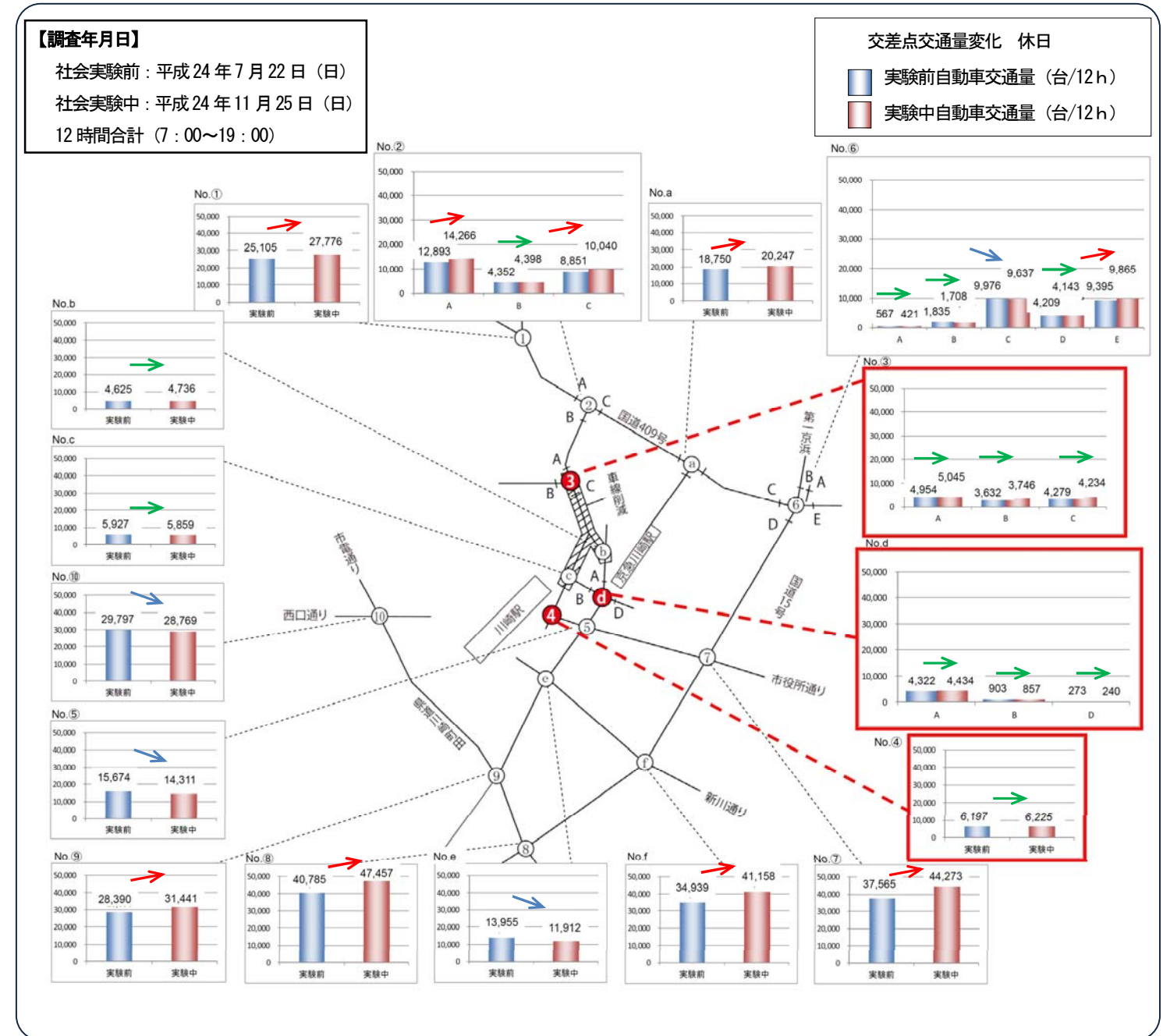
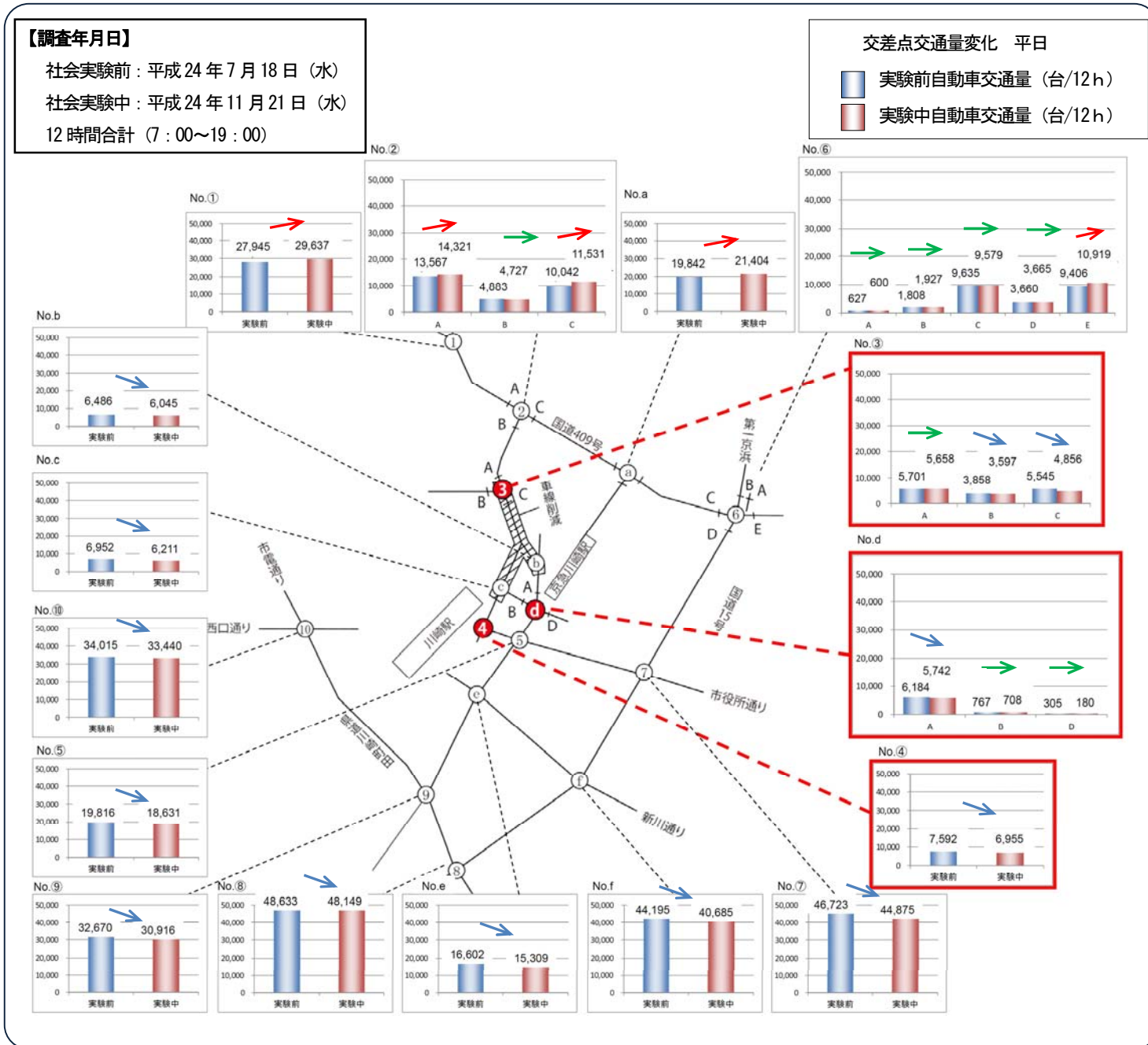
車線削減後：平成24年11月21日（平日）、25日（休日）

《平日》

周辺交差点の全体交通量は、車線削減の前後で増減はほぼみられません。車線削減の範囲である起終点の交差点（No.③、No.④、No. d）における交通量は、減少しているものの、国道409号における各交差点（No.①、No.②、No.⑥、No. a）の交通量が増加しています。県道川崎府中のアンダーパス部を避け、国道409号を利用したものと想定されます。

《休日》

車線削減の範囲である起終点の交差点（No.③、No.④、No. d）における交通量は、ほぼ変わりません。県道川崎府中のアンダーパス部を避け、周辺の道路（国道409号、県道川崎町田）を利用したものと想定されます。



交通量調査結果（渋滞長の推移）

《平日》

車線削減区間の交差点のうち、No.③交差点では、朝・夕方の通勤時間帯において、国道409号方面に渋滞が発生しました。No.3交差点の朝の渋滞では、京急川崎駅方面（直進）を起因とし国道409号方面に120mの渋滞が見られ、No.③～No.d区間で通過時間が約1分増加（信号1回分）しました。なお、No.3交差点の夕方の渋滞は、ラゾーナ方面（右折）を起因とする渋滞であり、短時間で解消されています。

《休日》

車線削減区間の交差点では、大きな渋滞長の増加は見られませんでした。No.③交差点では、ラゾーナ方面（右折）を起因とする渋滞はあるものの、車線削減区間を通過するための渋滞は見られませんでした。

