

令和元年6月5日

まちづくり委員会資料

川崎市自転車ネットワーク計画について

建設緑政局

「川崎市自転車ネットワーク計画」について（概要版）

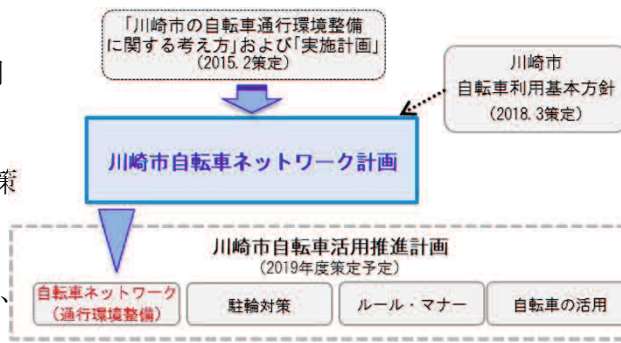
1 計画の概要

■目的

安全で快適な「自転車通行環境」の面的な整備に向け、自転車ネットワークを構築することを目的としています。

■位置づけと関連計画

平成27(2015)年2月に「川崎市の自転車通行環境整備に関する考え方」および「実施計画」を策定し、自転車事故の多発箇所などにおいて、自転車の通行環境の整備を進めてきましたが、平成30(2018)年度末で概ね完成することから、安全対策を切れ目なく実施するため、上記の「考え方」と平成30(2018)年3月に策定した「川崎市自転車利用基本方針」を踏まえ、国の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づき、本計画を策定したものです。



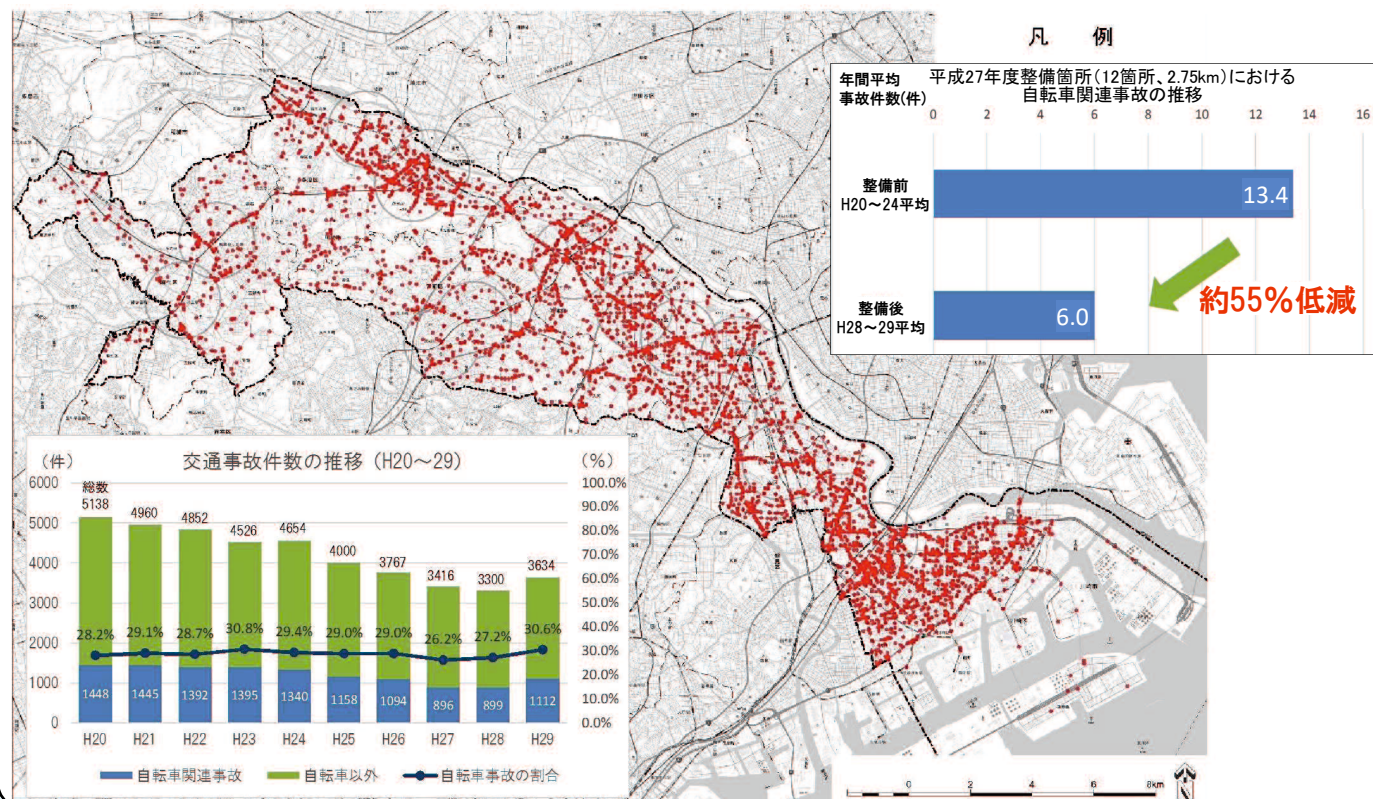
2 自転車利用環境の現況と課題

■現況

- 平成27(2015)年2月に策定した「川崎市自転車通行環境整備実施計画」に基づき、自転車事故の多発箇所など29か所【別紙参考資料】において、安全性の向上に向けた緊急的な整備(点の整備)に取り組み、一定の成果(効果)をあげてきました。
- 一方で、市内の自転車関連事故は、ゆるやかな減少傾向にありましたが、平成28年には増加に転じるなど自転車通行環境の更なる整備拡大が求められています。
- また、平成28年3月に国が立ち上げた「安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会」において、早期に自転車ネットワーク計画の策定が必要な市区町村として本市がリストアップをされました。

■課題

- これまでの緊急的な整備に加え、国の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づく、面的な通行環境の整備が求められています。
- 安全性の向上と自転車関連事故のさらなる抑制に向け、自転車通行環境の整備を拡大して通行位置を明確化することが必要です。
- 鉄道駅周辺エリアについては、特に自転車や歩行者が集まることから、優先的に整備を進めていく必要があります。
- 引き続き、自転車事故の多発箇所などにおいては、緊急対策を進めて行く必要があります。



3 計画の基本方針と目標

■基本方針

安全で快適な自転車ネットワークの構築

■計画対象区域と計画期間

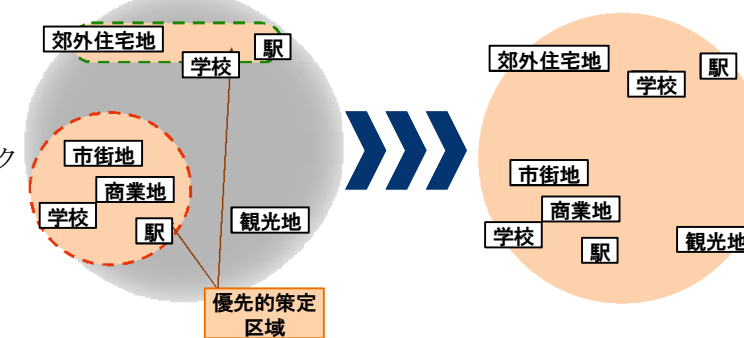
自転車ネットワークを構築する対象区域は、川崎市内全域を対象としますが、効率的、効果的な自転車通行環境整備のため、安全性の向上が必要な区域や、自転車利用を促進する区域を優先して整備する区域として選定しています。

計画期間：概ね10年間

※計画期間内において国等の自転車政策の方針や社会状況等の変化に応じて、適宜見直しを図ります。

【本計画】

優先して整備する区域を設定し、自転車ネットワーク計画を策定



【本計画後】

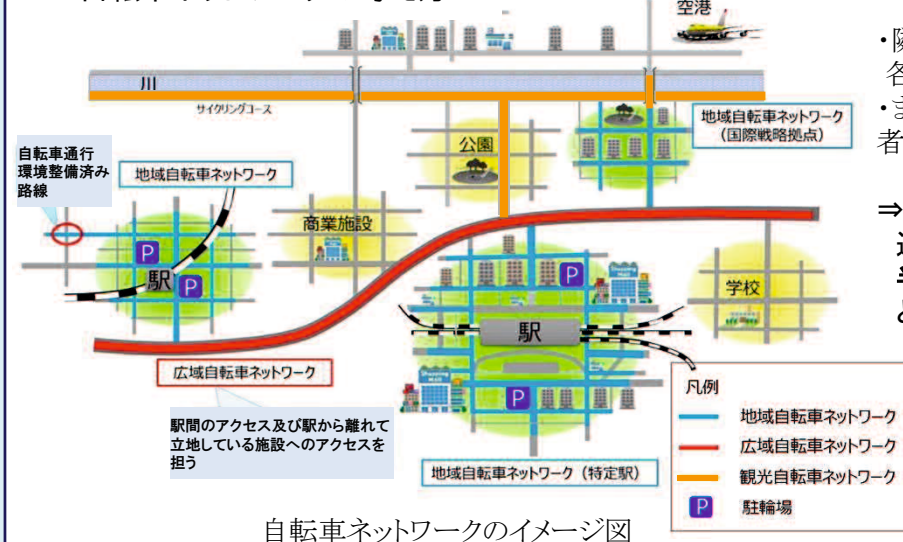
対象区域を拡大し、市内全域において自転車ネットワークを形成

■計画目標

自転車通行環境整備延長
(平成30(2018)年度末:20km ⇒ 令和11(2029)年度末:213km)

4 自転車ネットワーク路線の選定

■自転車ネットワークの考え方



■地域自転車ネットワークの範囲

- 隣接駅との駅間境界(自転車駅勢圏)は、各駅とも概ね1km
- また、1km未満では、歩行者と自転車利用者が多いため、通行空間の分離が必要

⇒自転車利用者と歩行者の安全で快適な通行空間を確保するため、駅を中心とした半径1kmの範囲を地域自転車ネットワークとして設定。

自転車ネットワークのイメージ図

地域自転車ネットワークの対象区域

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、向ヶ丘遊園、登戸、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

「川崎市自転車ネットワーク計画」について（概要版）

4 自転車ネットワーク路線の選定(続き)

■路線選定

国の「ガイドライン」の路線選定項目を参考に図を作成、重ね合わせ路線選定を行っています。

地域自転車ネットワーク(自転車安全走行ルート)

広域拠点の駅、地域生活拠点の駅、自転車利用が多い身近な駅の周辺や国際戦略拠点において自転車ネットワークを構築しています。

地域自転車ネットワーク内の道路

- ①自転車利用者が多い区間
- ②駐輪場・商業施設・区役所(支所)等
- ③自転車事故発生地点(5件以上/5年間)
- ④小学校通学路
- ⑤自転車通行環境整備済み区間

アンケート調査の実施

調査対象：15駅における駐輪場利用者
 調査方法：アンケート調査票配布(郵送回収)
 調査日：H30.2.9~H30.2.16 (3駅)
 H30.4.23~H30.4.26 (12駅)
 配布人数：6,902人
 回収数：1,731枚(回収率25.1%)
 調査内容：自転車の利用経路や走行上の危険箇所などの把握
 選定方法：当該駅への自転車利用者の5%以上が利用する路線を選定

【連続性を確保する区間】

①~⑤で連続性が確保されていない路線については、下記の視点を考慮して路線を追加。
 ・自転車事故発生地点
 ・駅への最短経路

※自転車に係る交通規制が実施されている区間は除いています。

※その他、バス等の運行が多い区間については、自転車と大型車の交通に配慮しています。

連続性を確保する区間

追加

■地域自転車ネットワーク路線

広域自転車ネットワーク

市内全域に展開するため、地域自転車ネットワーク間を結ぶ都市計画道路において自転車ネットワークを構築しています。

市内の都市計画道路

- ①地域自転車ネットワーク
- ②自転車利用者が多い区間(500台以上/12時間)
- ③自転車通行環境整備済み区間(地域自転車ネットワーク外)

他都市と連携する区間

追加

■広域自転車ネットワーク路線

観光自転車ネットワーク

多摩川サイクリングコースを基軸とし、生田緑地や等々力緑地などの観光資源を快適に回遊できる自転車ネットワークを構築しています。

多摩川サイクリングコースから観光施設(川崎大師、等々力緑地、生田緑地など)へアクセスする区間

広域ネットワークとしての機能を最大限に活かすため、隣接都市のネットワーク計画との整合を考慮しています。

・隣接都市の自転車ネットワーク計画策定状況



5 整備形態の選定および事業推進

■整備形態の選定

(1) 基本的な考え方

自転車は「車両」であるとの大原則を踏まえ、「自動車の速度」や「交通量」、「道路幅員」等の条件から、車道通行を前提とした整備形態を選定しています。

(2) 整備形態

整備形態	整備イメージ
自転車道	
自転車専用通行帯	
車道混在(矢羽根+ピクトグラム)	
安全啓発	

(3) 整備形態要検討路線(バス路線)

車道混在に選定された路線のうち、自転車通行環境を整備することでバスの運行に支障をきたす可能性がある路線については、整備形態要検討路線としています。

■整備の進め方

・「地域自転車ネットワーク」は、整備効果を高めるため、下記指標を用いて優先順位を設定して整備を進めます。
 ・この他に、川崎市自転車通行環境実施計画に基づき、市内の事故多発箇所を優先して整備を行います。

- ・自転車関連事故
- ・自転車利用者数
- ・乗降客数
- ・シェアサイクル実証実験

■スケジュール

平成31(2019)年度から概ね3か年ごとに整備箇所等を定めた実施計画を策定します。また、計画期間内においても、国等の自転車政策の方針や社会状況等の変化に応じて適宜見直しを行います。

	H30(2018)	H31(2019)	H32(2020)	H33(2021)	H34~H37(2022~2025)	H38~H41(2026~2029)
川崎市総合計画実施計画	第2期		第3期			
川崎市自転車活用推進計画(案)	第1期			第2期		第3期
川崎市自転車ネットワーク計画	第1期			第2期		第3期

平成30(2018)年度末 整備済延長(予定含む) (km)		
自転車ネットワーク路線内	13.5	20.0
自転車ネットワーク路線外	6.5	

区域等	整備時期・延長			
	第1期 H31~H33 (2019~2021)	第2期 H34~H37 (2022~2025)	第3期 H38~H41 (2026~2029)	総延長 (km)
川崎・京急川崎駅周辺	—	10.3	—	10.3
鹿島田・新川崎駅周辺	—	8.3	—	8.3
武蔵小杉駅周辺	—	12.7	—	12.7
元住吉駅周辺	—	2.0	9.2	11.2
武蔵中原駅周辺	—	2.0	13.1	15.1
武蔵新城駅周辺	—	12.8	—	12.8
武蔵溝ノ口・溝の口駅周辺	8.4	—	—	8.4
宮前平・鷺沼駅周辺	—	11.8	—	11.8
登戸・向ヶ丘遊園駅周辺	15.7	—	—	15.7
中野島駅周辺	—	2.0	7.3	9.3
新百合ヶ丘駅周辺	—	11.7	—	11.7
柿生駅周辺	—	2.0	8.6	10.6
川崎区殿町地区周辺	6.3	—	—	6.3
広域自転車ネットワーク(地域自転車ネットワーク外)	—	—	38.5	38.5
緊急整備(危険)箇所	4.8	—	—	4.8
市事業中路線	6.2			6.2
小計				193.7
自転車通行環境整備延長	川崎市管理区間			213.7
	国土交通省管理区間			18.1

「川崎市自転車ネットワーク計画（案）」に係るパブリックコメントの実施結果について

1 概要

これまで、本市では「川崎市の自転車通行環境整備に関する考え方」等に基づき、自転車通行環境整備の取組を推進してきました。

その後、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（国土交通省・警察庁）の改定、「自転車活用推進法」や「自転車活用推進計画」（国土交通省）などの考え方等が示されたことから、さらなる取組の充実を図るとともに、道路を利用するすべての人が安全・安心で快適に通行できる道路空間を形成することを目指し、自転車ネットワーク計画（案）をとりまとめ市民の皆様からの御意見を募集いたしました。

その結果、13通（総意見数22件）の御意見をいただきましたので、御意見の内容とそれに対する市の考え方を次のとおり公表いたします。

2 意見募集の概要

題名	「川崎市自転車ネットワーク計画（案）」に関する意見募集
意見の募集期間	平成31年1月29日（火）から平成31年2月27日（水）まで
意見の提出方法	電子メール、FAX、郵送、持参
募集の周知方法	<ul style="list-style-type: none"> ・市ホームページへの掲載 ・市政だよりへの掲載 ・かわさき情報プラザ（川崎市役所第3庁舎2階）での閲覧 ・各区役所市政資料コーナーでの閲覧 ・市民文化局コミュニティ推進部協働・連携推進課での閲覧 ・建設緑政局自転車利活用推進室での閲覧
結果の公表方法	<ul style="list-style-type: none"> ・市ホームページへの掲載 ・かわさき情報プラザ（川崎市役所第3庁舎2階）での閲覧 ・各区役所市政資料コーナーでの閲覧 ・市民文化局コミュニティ推進部協働・連携推進課での閲覧 ・建設緑政局自転車利活用推進室での閲覧

3 結果の概要

意見提出数（意見件数）	13通（22件）
電子メール	12通（15件）
FAX	1通（7件）
郵送	0通（0件）
持参	0通（0件）

4 意見の概要と対応

パブリックコメントで寄せられた意見は、早期の整備を求める声やシェアサイクル実証実験から得られるデータの活用など、今後取組を進める中で参考とするものであったことから、当初公表した案のとおり「川崎市自転車ネットワーク計画」を策定するとともに、寄せられた意見については今後の取組推進に活かしてまいります。

(1)意見に対する本市の考え方の区分の説明

- 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)意見の件数と対応区分

項目	市の考え方区分					計
	A	B	C	D	E	
1 計画全般に関すること		2	1	3		6
2 自転車ネットワーク路線の選定に関すること				2		2
3 整備形態の選定に関すること				8		8
4 その他					6	6
合計		2	1	13	6	22

5 具体的な御意見の内容と本市の考え方

(1)計画全般に関すること（6件）

No.	意見の趣旨	意見に対する本市の考え方	区分
①	歩道上でスピードを出す自転車に対して怖い思いをしたことがある。1日も早い整備を求めたい。	安全で快適な自転車通行環境を早期に確保するため、自転車の利用状況や事故の発生状況などから整備の優先順位を設定するとともに、安全性を速やかに確保するため、暫定形態を活用した整備を行います。	B
②	安全で快適な自転車走行に資する計画と考えるので、迅速かつ広範囲の施策展開に期待する。	今後、本計画に基づき、優先順位を設定して整備を行うなど、自転車・歩行者・自動車の誰もが道路を安全、安心、快適に利用できる自転車通行環境の整備を推進していきます。	B

③	シェアサイクル実証実験から得られるデータを今後の路線選定等の検討に活用いただきたい。	シェアサイクル実証実験によって得られる移動データ等については、新たな路線の選定や整備の優先順位の設定などに反映することを検討していきます。	C
④	車道を自転車で走ることによる大きな抵抗があることから、歩道に自転車が通れるような整備をお願いしたい。 (同趣旨ほか1件)	自転車は道路交通法上、車両として車道通行が原則となっており、本計画においても、車道通行を前提とした整備形態を選定しています。自転車通行環境の整備により、車道の左側通行遵守を促し、自動車からの視認性を向上させることから、安全性の確保に努めます。	D
⑤	なぜネットワーク化が必要なのか分からない。	自転車と歩行者の接触事故など、様々な問題が生じており、道路を利用されるすべての方々に対する安全・安心で快適な道路の利用に向けた自転車通行環境の構築は喫緊の社会的な課題となっています。 そのため、矢羽根の設置など自転車の通行位置を明確化した自転車通行環境の整備を面的に拡大することで、自転車関連事故の低減が図られることから、「安全で快適な自転車ネットワークの構築」に計画的に取り組むことを目的として本計画を策定するものです。	D

(2) 自転車ネットワーク路線の選定に関すること (2件)

⑥	観光自転車ネットワーク路線の選定イメージが分かりづらい。	多摩川サイクリングコースから、生田緑地や等々力緑地などの観光資源にアクセスする路線を、観光自転車ネットワーク路線として選定しています。	D
⑦	地域間の自転車流動や自転車需要がある路線がネットワーク路線の指定から漏れていたり、後回しにされている。	本計画では、整備効果を早期に高めるため、国のガイドライン等に基づき、アンケート調査による自転車交通量の把握や自転車関連事故件数などから、路線を選定しています。なお、実施計画を検討際には効果検証を行った上で、適宜計画の見直しや改善を図っていきます。また、整備の順番については、自転車の利用状況や事故	D

		の発生状況などから整備の優先順位を設定して整備を推進していきます。	
--	--	-----------------------------------	--

(3) 整備形態の選定に関すること (8件)

⑧	整備形態選定フローが分かりづらい。	整備形態は、国のガイドラインに基づき、「自動車の速度」や「交通量」等の条件から完成形態での整備を検討するとともに、完成形態での整備が当面困難な場合には、安全性を速やかに向上させるため暫定形態での整備を活用しています。また、都市計画道路の整備や無電柱化を行う際には、完成形態での整備を検討していきます。	D
⑨	広域自転車ネットワーク路線では道路拡幅を行い、自転車道を整備していただきたい。		
⑩	矢羽根での整備が大半になった理由を教えてください。		
⑪	溝の口や登戸、殿町を先に整備するのではなく、新川崎駅周辺の安全性向上に優先的に取り組んでほしい。	安全で快適な自転車通行環境を早期に確保するため、地域自転車ネットワークについては、整備効果を高めるため自転車関連事故件数や自転車利用者数などにより、優先順位を設定して整備を推進していきます。	D
⑫	国の自転車活用推進計画に基づき、「無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備についての総合的な取組」についても記載いただきたい。	計画(案) P57に記載のとおり、無電柱化や都市計画道路の整備に合わせて自転車通行環境整備を検討していきます。	D
⑬	車道の再配分を行い、自転車通行環境の整備を推進していただきたい。	整備形態は、導流帯(ゼブラゾーン)や広い路肩の活用など早期に対応できる区間については、車道の再配分を前提とした整備形態を選定しています。	D
⑭	自転車専用通行帯や矢羽根等の幅について、国のガイドライン標準仕様から安易に縮小することのないように整備していただきたい。また、自転車専用通行帯の場合、自動車の速度に応じて幅を拡げることが検討して欲しい。	自転車専用通行帯や矢羽根の幅については、国のガイドラインの仕様を基本に、交通管理者と協議により決定していきます。	D
⑮	自転車利用者にも配慮した信号機や路面標示の設置、また現示変更等を行っていただきたい。	信号機や路面標示に係る整備については、自転車通行環境整備を実施する際に現地の状況を確認し、必要に応じて交通管理	D

		者と協議していきます。	
--	--	-------------	--

(4)その他 (6件)

⑩⑥	概要版や計画(案)に担当部署の記載がない。	意見募集段階では、市民意見(パブリックコメント)募集案内の問合せ先に担当部署を記載しているとともに、本計画には巻末に担当部署を掲載しています。	E
⑩⑦	自転車通行環境整備箇所における路上駐車にも対応してもらいたい。 (同趣旨ほか1件)	違法駐車に対する取り締まりやマナー啓発については、交通管理者とも連携しながら取り組んでいきたいと考えています。	E
⑩⑧	自転車通行環境整備を行うだけではなく、自転車利用者にマナー周知をしっかり行ってもらいたい。 (同趣旨ほか1件)	交通安全キャンペーン等と連携して自転車通行ルールに関するPR活動を実施するなど、自転車利用者だけではなく、自動車運転者や歩行者にもあわせてマナー啓発を図っていきます。	E
⑩⑨	国の自転車活用推進計画に記載のある「国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進」に則し、川崎競輪場を移設した上で、国際的な自転車競技会も開催可能な自転車競技施設の計画検討をお願いしたい。	本計画は、自転車通行環境の面的な整備に向け、「安全で快適な自転車ネットワークの構築」に計画的に取り組むことを目的に策定するものです。 なお、川崎競輪場の移設予定はありませんが、サイクルスポーツ振興等の視点を踏まえ、今後の自転車施策に取り組んでいきます。	E

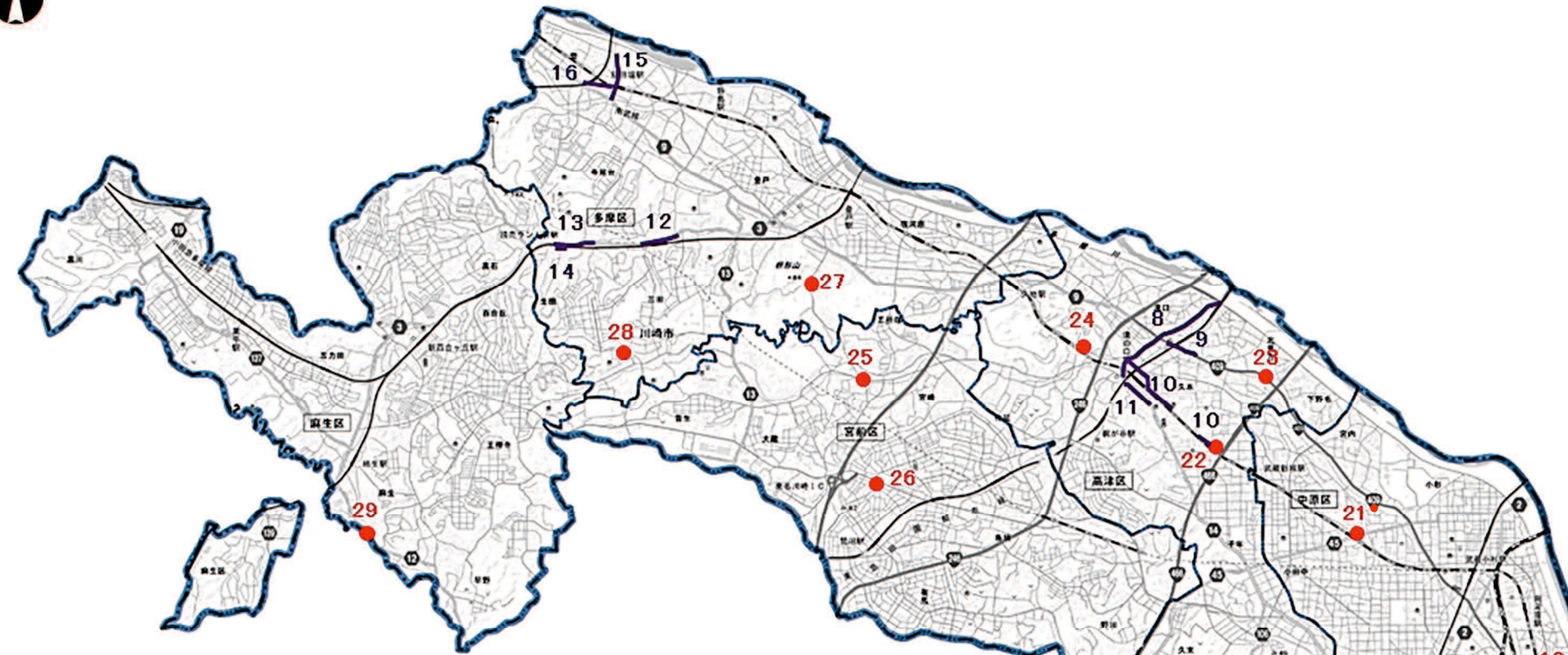
「川崎市自転車通行環境整備実施計画」 緊急整備実施箇所 位置図

参考資料



● : 交差点

整備箇所		整理番号
川崎区	元木2丁目地内（無名交差点）	17
幸区	南幸町2丁目、柳町地内（南幸町2丁目交差点）	18
中原区	中丸子、市ノ坪地内（無名交差点）	19
	木月4丁目地内（木月4丁目交差点）	20
	上小田中6丁目地内（上小田中交差点）	21
高津区	末長地内（坂戸踏切交差点）	22
	北見方1・2丁目地内（正福寺交差点）	23
	下作延7丁目地内（下作延交差点）	24
宮前区	平2・4丁目地内（平2丁目交差点）	25
	土橋1・2・4・6丁目地内（土橋交差点）	26
多摩区	東生田2丁目地内（生田緑地入口交差点）	27
	南生田4・5丁目地内（無名交差点）	28
麻生区	上麻生7丁目地内（新三輪橋交差点）	29

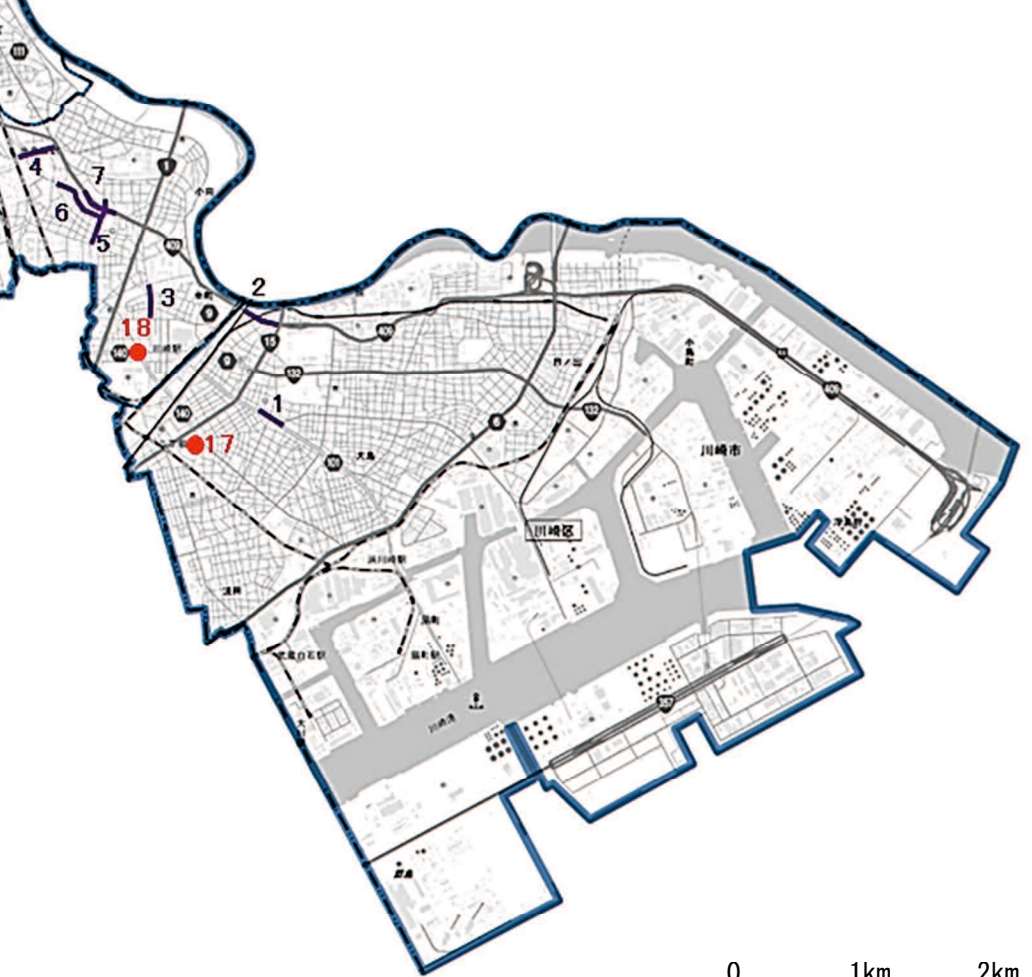


— : 単路部

整備箇所		整理番号
川崎区	新川通、境町、渡田1丁目、貝塚2丁目地内（川崎駅扇町線）	1
	本町2丁目、堀之内町地内（国道409号線）	2
幸区	中幸町1・4丁目、南幸町1丁目、都町地内（中幸町1号線）	3
	下平間、鹿島田、新塚越地内（古市場矢上線）	4
	戸手本町1丁目、塚越2丁目、古川町、小向西町4丁目地内（戸手本町1号線）	5
	古川町、下平間地内（古川町9号線）	6
高津区	溝口2・3・4丁目、二子2・3丁目地内（鶴見溝ノ口線、溝口60号線他）	8
	溝口3・4丁目、二子4・5丁目地内（国道409号線）	9
	久本2・3丁目地内（小杉菅線）	10
	久本1丁目、下作延2丁目地内（野川柿生線）	11
多摩区	生田7丁目、西生田2丁目地内（世田谷町田線）	12
	西生田1・2・3丁目地内（世田谷町田線）	13
	西生田3・4丁目地内（西生田97号線）	14
	菅1・2丁目、菅稲田堤1丁目地内（菅2号線、菅稲田堤2号線）	15
菅2・4丁目地内（菅36号線）	16	

凡例

● : 交差点
— : 単路部



0 1km 2km