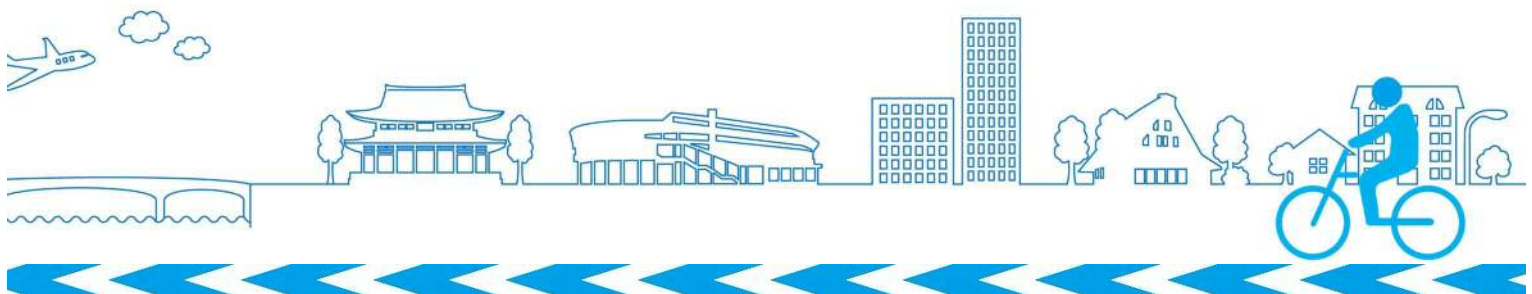


川崎市自転車ネットワーク計画

平成31(2019)年3月

川 崎 市



目次

1. 計画の概要.....	1
1-1 背景と目的.....	1
1-2 本計画の位置づけと関連計画.....	2
2. 自転車利用環境の現況と課題.....	5
2-1 自転車に関する社会情勢の変化.....	5
2-2 本市における自転車の現況と課題.....	7
3. 計画の基本方針と目標.....	13
3-1 基本方針.....	13
3-2 計画対象区域と計画期間.....	13
3-3 計画目標.....	14
4. 自転車ネットワーク路線の選定.....	15
4-1 自転車ネットワーク路線選定の考え方.....	15
4-2 地域自転車ネットワーク路線(自転車安全走行ルート)の選定.....	18
4-3 広域自転車ネットワーク路線の選定.....	24
4-4 観光自転車ネットワーク路線の選定.....	26
4-5 自転車ネットワーク路線の選定結果.....	27
5. 整備形態の選定.....	57
5-1 整備形態の考え方.....	57
5-2 単路部の整備形態.....	60
5-3 交差点部・特殊部の整備形態.....	64
6. 事業推進.....	82
6-1 整備の進め方.....	82
6-2 優先順位設定の考え方.....	82
6-3 事業計画.....	87
6-4 維持管理.....	88
6-5 (仮称)自転車ネットワーク計画実施要領の策定.....	88
6-6 進捗管理・評価.....	88

1. 計画の概要

1-1 背景と目的

自転車は便利で身近な乗り物として、通勤・通学、買物、サイクリング、スポーツ、レジャーなど、日常生活から余暇活動まで、様々な場面で広く市民に利用されています。

その一方で、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。

本市においては、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」(以下「考え方」という。)を定めるとともに、「川崎市自転車通行環境整備実施計画-STAGE 1-」(以下「実施計画-STAGE1-」という。)を策定し、安全性の向上に向けて緊急的な整備が必要な箇所を抽出し、自転車通行環境整備を進めてきました。また、平成 30 (2018) 年 3 月には通行環境整備に留まらず、駐輪対策や自転車の活用、ルール・マナーの啓発等、自転車利用の方向性を示した「川崎市自転車利用基本方針」(以下「基本方針」という。)を策定しています。今後も、さらなる安全・安心の向上を図るとともに、まちの魅力向上のため自転車の活用に取り組む必要があります。

本計画は、「基本方針」に掲げる 4 つの視点の 1 つ「通行環境の整備」について、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として策定するものです。

表 1-1 川崎市の自転車通行環境整備に関する取組経過

年度	計画等	概要
平成 27 (2015) 年 2 月	川崎市の自転車通行環境整備に関する考え方	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定めました
	川崎市自転車通行環境整備実施計画-STAGE1-	ハード対策である「道路空間の整備」とソフト対策である「適正な自転車利用への誘導」を両輪として、自転車通行環境整備を計画的かつ効果的に推進するための具体的な取組について取りまとめました
平成 30 (2018) 年 3 月	川崎市自転車利用基本方針	「通行環境整備」、「駐輪対策」、「ルール・マナー啓発」、「自転車の活用」の視点から、自転車利用の方向性を示しました

1-2 本計画の位置づけと関連計画

本市では、平成 27 年度から「実施計画-STAGE 1-」に基づき、自転車通行環境の整備を推進してきましたが、国土交通省と警察庁の「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、平成 28（2016）年 3 月に、自転車関連事故件数は少ないながらも自転車利用人口が多いことから、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リストアップされました。その後、国土交通省と警察庁による「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（以下「ガイドライン」という。）の改定（平成 28（2016）年 7 月）、「自転車活用推進法」の施行（平成 29（2017）年 5 月）や「自転車活用推進計画」の閣議決定（平成 30（2018）年 6 月）など、自転車活用の機運の高まりを受け、自転車ネットワーク計画を策定するものです。

また、本計画は、「川崎市総合計画」や「川崎市総合都市交通計画」などを上位計画としており、各計画の理念等と整合を図りながら、本市の自転車通行環境整備に係る路線の選定や整備の考え方などを定めるものです。

なお、「実施計画-STAGE 1-」に位置付けた事業が、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、今後策定する本市の自転車政策の総合的な計画である「川崎市自転車活用推進計画」に先立ち策定し、統合時に本計画における方針や考え方を反映するものとします。

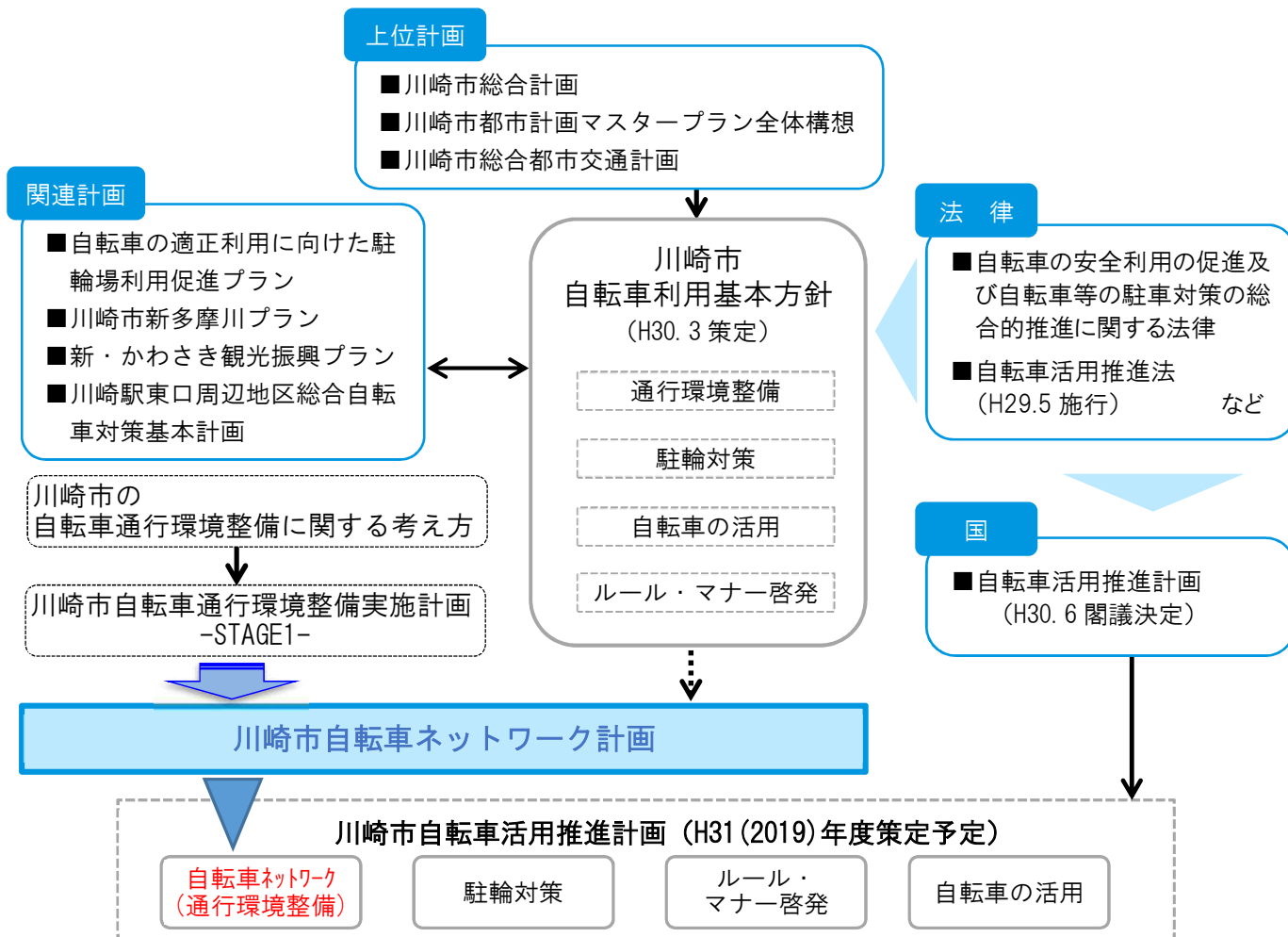


図 1-1 「川崎市自転車ネットワーク計画」の位置づけと関連計画

表 1-2 「川崎市自転車利用基本方針」における4つの視点と基本方針

視点	基本方針
通行環境整備	【方針1】安全で快適な自転車ネットワークの構築 【方針2】自転車通行環境の適正管理
駐輪対策	【方針1】駐輪場の利用促進 【方針2】地域特性に合わせた駐輪場の適正な配置・確保 【方針3】適正な自転車利用への誘導
自転車の活用	【方針1】自転車に親しむ機会の創出 【方針2】新たな分野への自転車の活用
ルール・マナー啓発	【方針1】交通ルールの周知・徹底とマナー啓発 【方針2】自転車の安全・安心利用に備える

● 「自転車ネットワーク計画」の策定

- ◇広域拠点※¹の駅、地域生活拠点※²の駅及び、自転車利用が多い身近な駅※³の周辺に、自転車の利用状況等の現状把握を行い、**地域自転車ネットワーク**を構築します。
- ◇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**広域自転車ネットワーク**を構築します。
- ◇多摩川サイクリングコースを**観光自転車ネットワーク**の基軸とします。

※1 広域拠点 : 生活行動圏の中心となる拠点

※2 地域生活拠点 : 地域生活ゾーンの中心となる拠点
(出典:「川崎市都市計画マスタープラン」)

※3 身近な駅 : 自転車トリップ※⁴数が平均以上の駅
(出典:「川崎市自転車利用基本方針」)

※4 トリップ : 人の動きを表す単位。ある目的による出発地から目的地までの移動を1トリップと表す。

≪地域自転車ネットワーク構築エリア≫

- ・広域拠点の駅 【3駅】
- ・地域生活拠点の駅 【7駅】
- ・自転車利用が多い身近な駅 【5駅】
- ・国際戦略拠点 【1地区】



図 1-2 「川崎市自転車利用基本方針」における「自転車ネットワーク計画」の策定方針

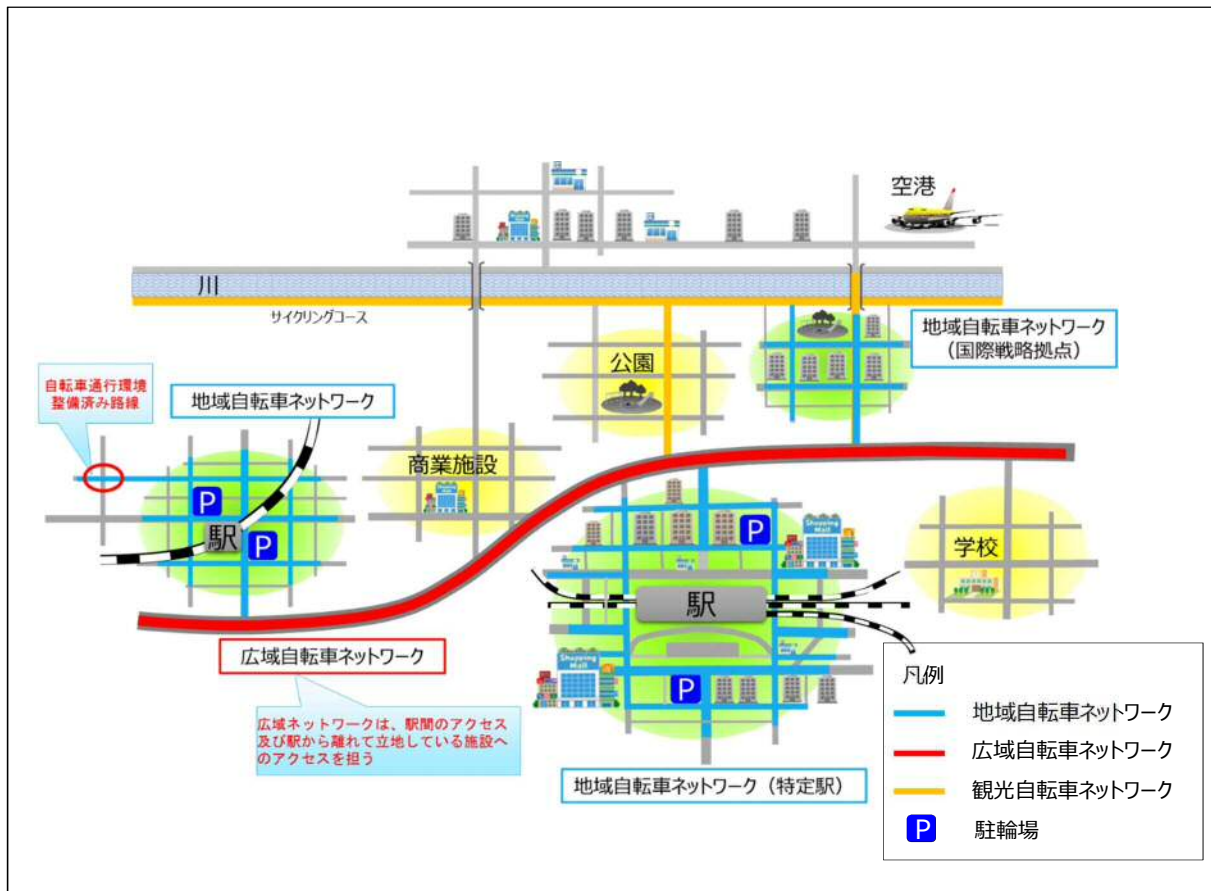


図 1-3 自転車ネットワークのイメージ図
 (出典：「川崎市自転車利用基本方針」)

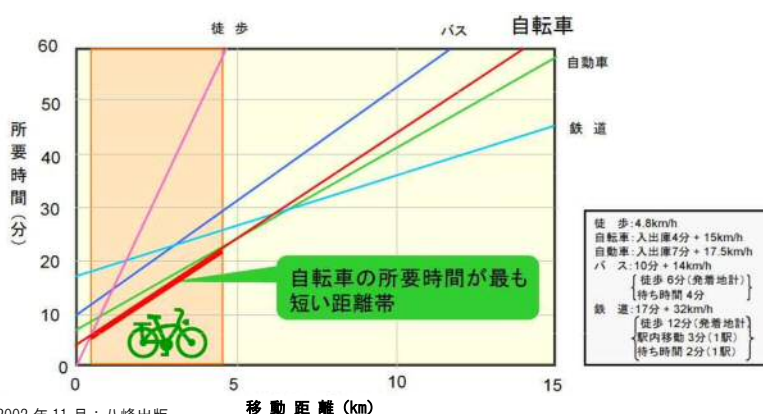
2. 自転車利用環境の現況と課題

2-1 自転車に関する社会情勢の変化

(1) 自転車の特徴

自転車は、環境負荷が少なく、健康増進に寄与する乗り物です。身近な乗り物として子供から高齢者まで、多くの方々に利用されています。

また、図 2-1 に示すように自転車は 5km 程度の短距離の移動において、鉄道や自動車をはじめとしたどの手段よりも所要時間が短く、都市内交通として有用な交通手段です。



[MAT 関東圏時刻表 2002年11月：八峰出版、
東京都交通局ホームページ (<http://www.kotsu.metro.tokyo.jp>)
平成7(1995)年大都市交通センサス：財団法人運輸経済研究センター、
平成11(1999)年道路交通センサス：建設省道路局、
自転車駐車場整備マニュアル：建設省都市局監修、
自転車歩行者通行空間としての自歩道等のサービス水準に関する分析、土木計画学研究・講演集 No. 22(2) 1999.10 を基に分析]

図 2-1 交通手段別の移動距離と所要時間の関係

(出典：国土交通省資料)

(2) 自転車の利用に関する動向

近年はスポーツ車や電動アシスト車の販売台数が伸びており、坂道の多い地域における利用や、スポーツ・レジャー目的の利用など、自転車利用が増えています。

(3) 自転車の利用環境整備に関わる動向

国の「ガイドライン」では、「自転車は『車両』であり車道通行が大原則」という観点に基づき、自転車ネットワーク計画の作成方法や自転車通行空間設計の考え方が示されました。その後、「ガイドライン」の改定や、「自転車活用推進法」の施行、「自転車活用推進計画」が閣議決定されるとともに、平成 32 (2020) 年には東京オリンピック・パラリンピックが開催されるなど、自転車を取巻く環境に大きな変化が生じており、自転車通行環境の整備だけでなく、自転車の活用を推進していくことが求められています。

表 2-1 自転車関連施策・法整備に関する国の動向

年 月	内 容
平成 24 (2012) 年 11 月	「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の策定（国土交通省・警察庁） ・「自転車は『車両』であり車道通行が大原則」とした手順書の提示
平成 27 (2015) 年 6 月	『道路交通法の改正』 ・危険行為を繰り返す自転車運転者に「自転車運転者講習」受講の義務づけ
平成 28 (2016) 年 3 月	『自転車ネットワーク計画策定の早期進展』と『安全な自転車通行空間の早期確保』に向けた提言（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） ・ネットワーク計画策定が必要と考えられる市区町村のリストアップ（川崎市他） ・計画策定支援、段階的なネットワークの策定方法の導入、段階的な整備など
平成 28 (2016) 年 7 月	「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の改定（国土交通省・警察庁） ・自転車ネットワーク計画策定の推進
平成 29 (2017) 年 5 月	「自転車活用推進法」の施行 ・自転車の活用を総合的かつ計画的に推進
平成 30 (2018) 年 6 月	「自転車活用推進計画」の閣議決定 ・自転車の活用の推進に関する目標や実施すべき施策を定める

自転車活用推進計画の概要



1. 総論

- (1) 自転車活用推進計画の位置付け
自転車活用推進法[※]に基づき策定する。我が国の自転車の活用の推進に関する基本計画
- (2) 計画期間
長期的な展望を視野に入れつつ、2020年度まで
- (3) 自転車を巡る現状及び課題

※自転車活用推進法（議員立法）
2016年12月9日成立
（衆・参とも全会一致）
2017年5月1日施行

2. 自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策

目標 1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

1. 自転車通行空間の計画的な整備の促進
【指標】自転車活用推進計画を策定した地方公共団体数
【実績値】0団体(2017年度)→目標値 200団体(2020年度)
【指標】都市部における歩行者と分離された自転車ネットワーク構成市町村数
【実績値】1市町村(2016年度)→目標値 10市町村(2020年度)
2. 路外駐車場の整備や違法駐車取締りの推進等による自転車通行空間の確保
3. シェアサイクルの普及促進
【指標】サイクルポートの設置数 【実績値】852箇所(2016年度)→目標値 1,700箇所(2020年度)
4. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進
5. 自転車のIoT化の促進
6. 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備

目標 2 サイクスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現

7. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
8. 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出
9. 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進
10. 自転車通勤の促進
【指標】通勤目的の自転車分担率 【実績値】15.2%(2015年度)→目標値 16.4%(2020年度)

目標 3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現

11. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致
12. 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出
【指標】先進的なサイクリング環境の整備を目指すモデルルートの数
【実績値】0ルート(2017年度)→目標値 40ルート(2020年度)

目標 4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

13. 高い安全性を備えた自転車の普及促進
【指標】自転車の安全基準に係るマークの普及率
【実績値】29.2%(2016年度)→目標値 40%(2020年度)
【指標】自転車乗用中の交通事故死者数[※] 【実績値】480人(2017年度)→目標値 第10次交通安全基本計画の計画期間に、自転車乗用中の死者数について、道路交通事故死者数全体の減少割合以上の割合で減少させることを目指す。(2020年度) ※ 13-17の関連施策
14. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進
【指標】自転車技士の資格取得者数[※]
【実績値】80,185人(2017年度)→目標値 84,500人(2020年度) ※ 13-14の関連施策
15. 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施
16. 学校における交通安全教室の開催等の推進。
【指標】交通安全について指導している学校の割合
【実績値】99.6%(2015年度)→目標値 100%(2019年度)
17. 自転車通行空間の計画的な整備の促進（再掲）
18. 災害時における自転車の活用の推進

3. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置

施策を着実に実施するため、計画期間中に国が講ずる措置を一覧表に整理

4. 自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

- (1) 関係者の連携・協力
- (2) 計画のフォローアップと見直し
- (3) 調査・研究、広報活動等
- (4) 財政上の措置等
- (5) 附則に対する今後の取扱方針
 - > 道路交通法に違反する行為への対応については、自転車運転者講習制度の運用状況等も踏まえつつ、必要に応じて検討
 - > 自転車の損害賠償については、条例等による保険加入を促進し、新たな保障制度の必要性等を検討

図 2-2 「自転車活用推進計画」の概要（出典：国土交通省資料）

2-2 本市における自転車の現況と課題

(1) 自転車通行環境の整備状況と課題

本市では、これまで「自転車関連事故の多発箇所」や「交通管理者等からの要望箇所」などの交差点部等を対象として、安全性の向上に向けた自転車通行環境の緊急的な整備（点の整備）を進めてきました。

また、早くから整備した自転車道や現在進められている都市計画道路の整備と合わせて実施した自転車専用通行帯の整備など、平成31（2019）年3月末現在、川崎市が管理する道路において、約20kmの自転車通行環境の整備を実施しています（予定含む）。

今後も継続して、自転車や歩行者が安全・安心して通行できる空間を確保するため、連続的な自転車通行環境の整備が必要です。

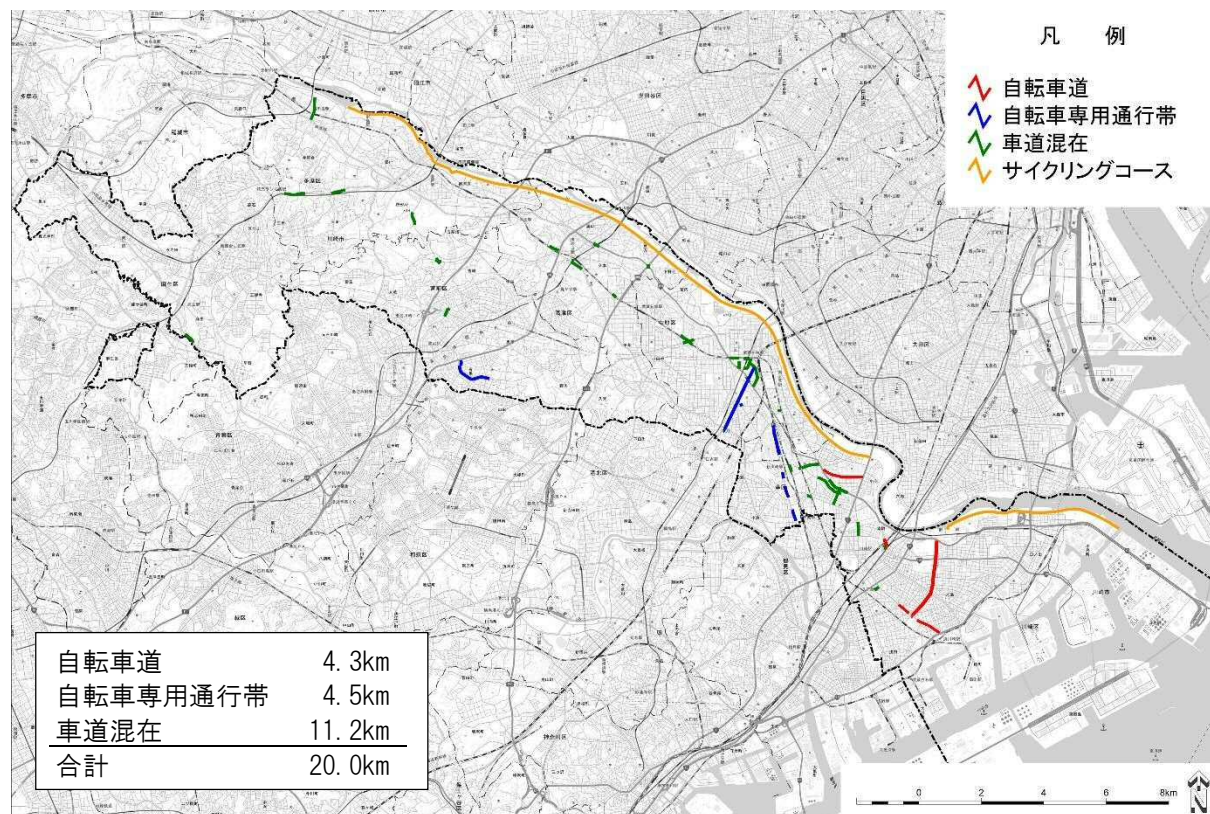


図 2-3 川崎市内における自転車通行環境の整備状況（平成31（2019）年3月末現在（予定含む））

(2) 自転車関連事故の発生状況と課題

市内における自転車関連事故は、図 2-4、2-5 に示すように交通事故総数と同様、ゆるやかな減少傾向にありましたが、平成 29（2017）年においては、自転車関連事故件数や、交通事故総数に対する自転車関連事故の割合とも増加しています。

また、神奈川県交通安全対策協議会において、川崎区、幸区、中原区、高津区、多摩区を自転車交通事故多発地域に指定しているとともに、その他の区においても自転車関連事故の発生件数は増加傾向となっています。

自転車関連事故の発生状況は、交差点での事故が 6 割以上と多くを占めており（図 2-6）、特に出会い頭、右左折時の発生割合が高くなっています（図 2-7）。また、図 2-8 に示すように幹線道路と生活道路の交差点では、幹線道路の車道上を左方向（車道の進行方向と逆方向）から

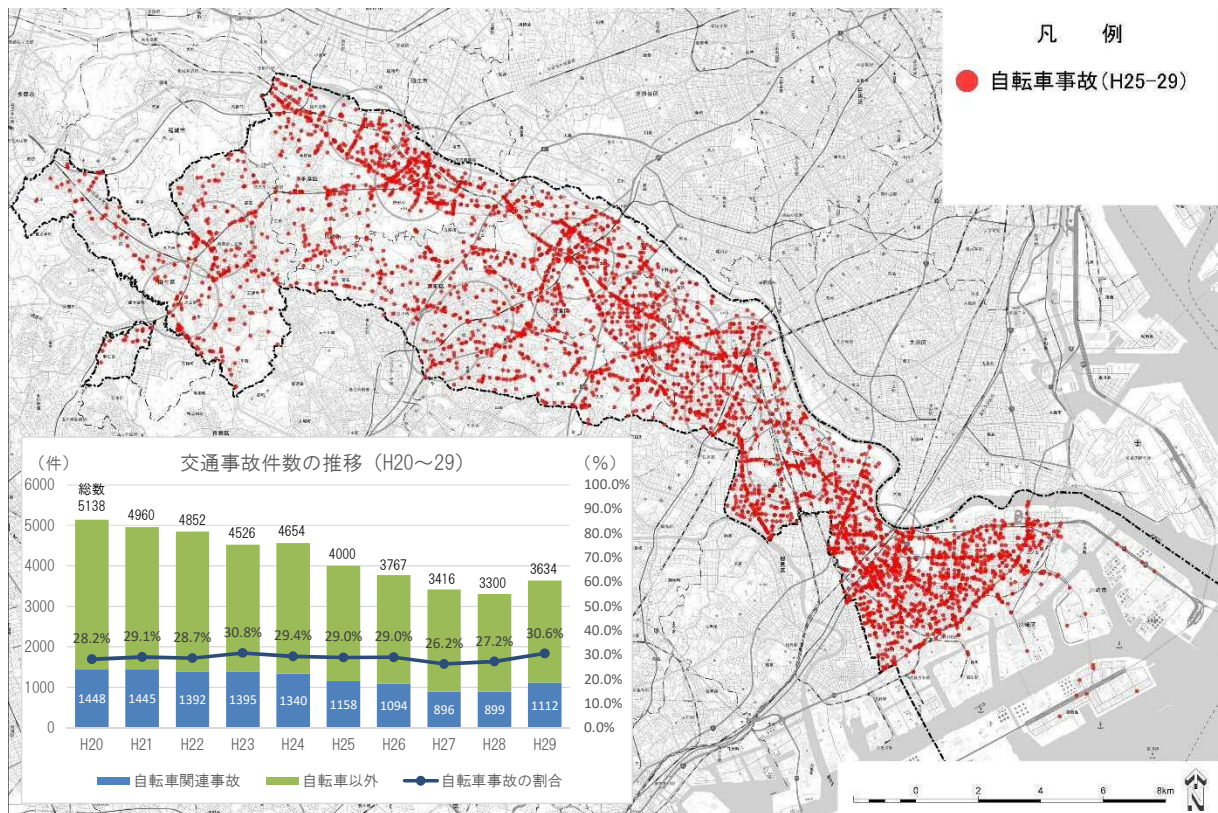


図 2-4 市内自転車関連事故の状況（出典：神奈川県警察本部提供データから作成）

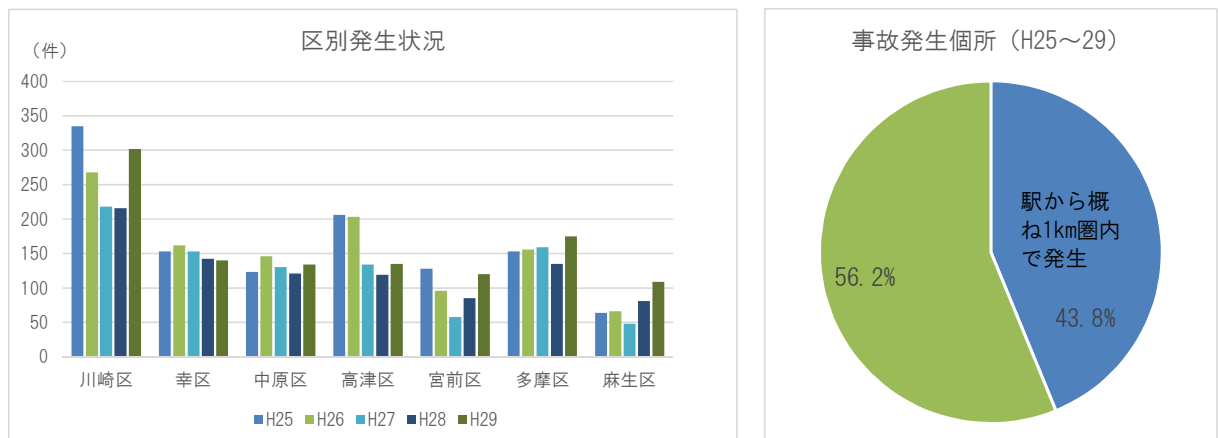


図 2-5 区別、事故発生個所別自転車関連事故の発生状況（出典：神奈川県警察本部提供データから作成）

走行してきた自転車との事故と、歩道上の民地寄りを左方向から走行してきた自転車との事故で事故発生率が非常に高いとの研究報告もみられます。

13歳未満の子供や70歳以上の高齢者、安全のためやむをえない場合など、限定的に歩道通行が認められているものの、多くの自転車利用者が歩道を通行している状況があることから、自転車の通行位置の明示や車道通行による走行ルールの周知も必要となっています。

今後につきましても、自転車関連事故の低減に向け、自転車通行環境の整備を進め、自転車の通行位置を明確化し、安全性の向上を図る必要があります。特に鉄道駅周辺では、自転車や歩行者が多く集まることから、優先的に整備を進めていく必要があります。

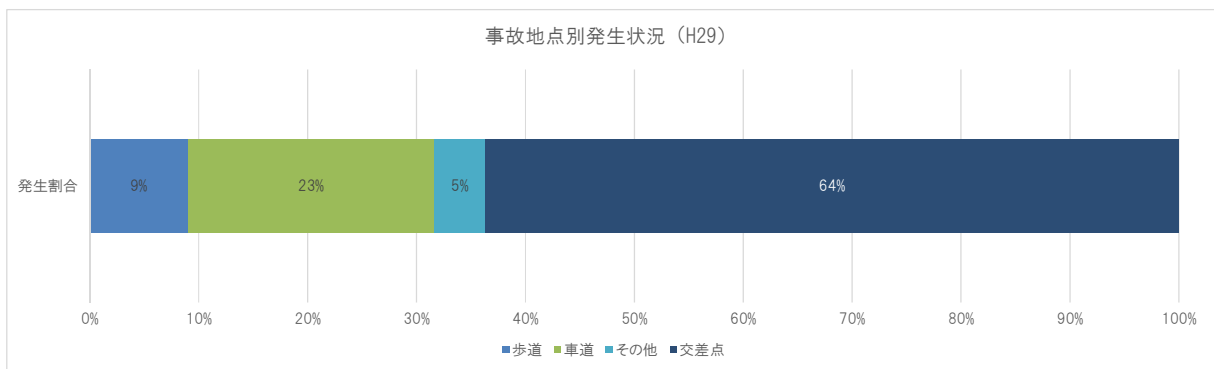


図 2-6 自転車関連事故の地点別の発生状況（出典：神奈川県警察本部提供データから作成）

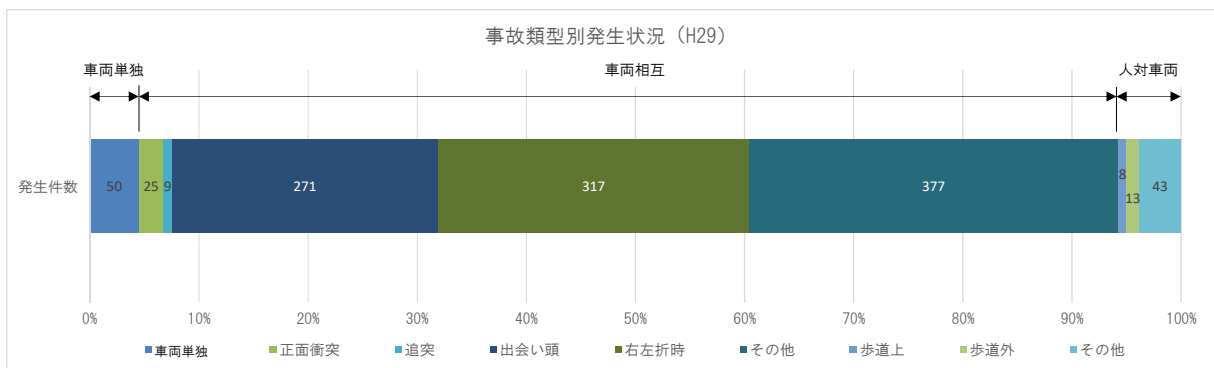


図 2-7 自転車関連事故の事故類型別の発生状況（出典：神奈川県警察本部提供データから作成）

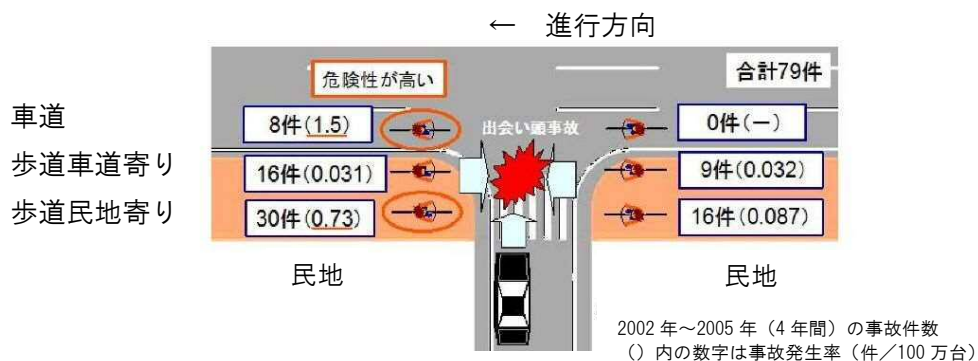


図 2-8 幹線道路と生活道路の交差点での自転車事故発生状況（出典：自転車事故発生状況の分析（土木技術資料 Vol151-4(2009)））

(3) 自転車通行環境整備の効果検証

「実施計画-STAGE1-」において、再開発が進む JR 武蔵小杉駅南口周辺（武蔵小杉駅を中心に半径約 500m 圏内）をリーディング事業エリアとして位置づけ、平成 28（2016）年度末までに約 2 km の自転車通行環境の整備を行いました（図 2-9）。

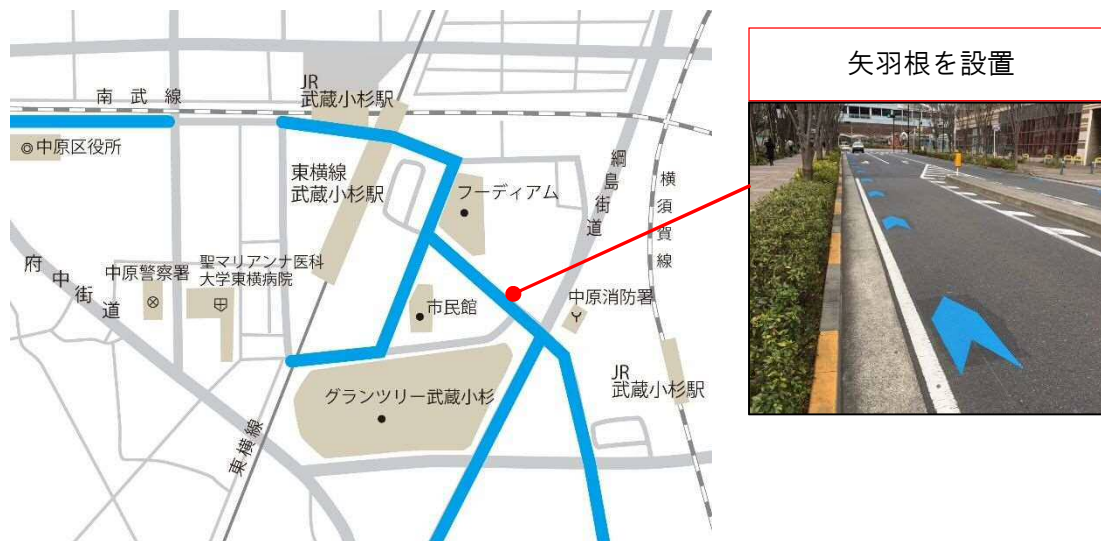


図 2-9 武蔵小杉駅周辺の整備状況（平成 29（2017）年 2 月現在）

整備実施後の平成 29（2017）年 2 月に近隣の駐輪場において、矢羽根の設置に関する認知度や自転車の通行位置についてのアンケートを実施しました。

アンケート結果では、整備前は 29%の自転車利用者が歩道を走行していましたが、整備後は 8%に減少し、92%の自転車利用者が車道を走行する結果となっており、21%上昇しています（図 2-10）。

また、矢羽根の設置に関して「自動車が矢羽根を認識できるため、自動車との接触する危険性が低くなったと思う」、「心理的に車道を通りやすくなった」などの意見をいただきました。

以上のことから、本エリアでは、安全性や快適性の向上などの整備効果が十分にあったと考えられます。

問. 矢羽根が整備される前（後）は、主に歩道と車道どちらを通行していますか。



図 2-10 整備前後の自転車通行位置の変化（アンケート調査結果より）

（出典：「川崎市自転車利用基本方針」）

また、図 2-11 に示すように「実施計画-STAGE1-」に位置づけられた緊急整備箇所について、平成 27（2015）年度施工箇所（12 区間）において整備前と整備後の自転車関連事故件数の比較を実施した結果、整備前（H20（2008）～H24（2012）年）における平均 13.4 件/年に対して、整備後（H28（2016）～H29（2017）年）には 6 件/年と約 55%の自転車関連事故の低減効果がみられました。

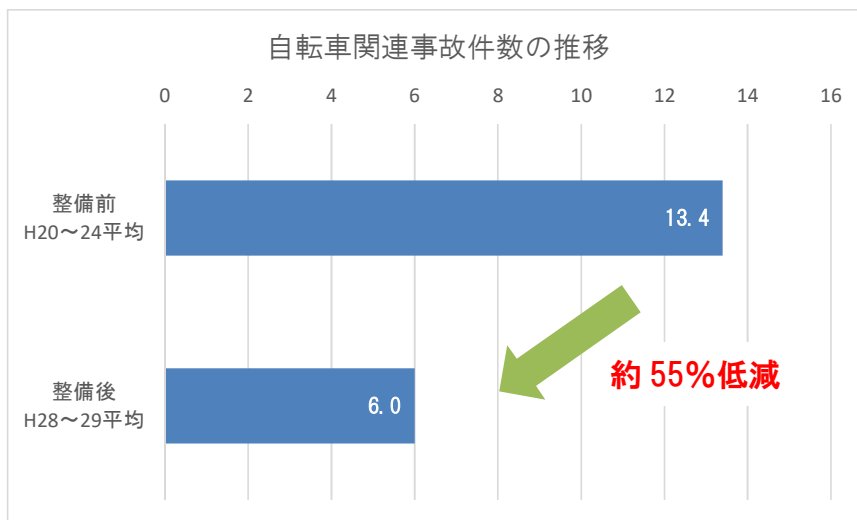


図 2-11 「実施計画-STAGE1-」緊急整備箇所における自転車関連事故件数の整備前後比較

また、国土交通省と警察庁が指定した「自転車通行環境整備モデル地区」においても、図 2-12 に示すように自転車関連事故の低減効果が確認されております。

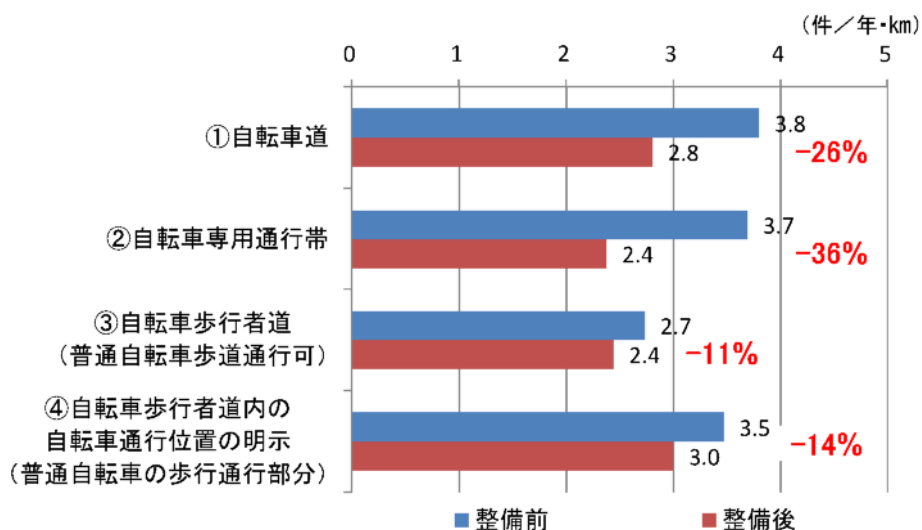
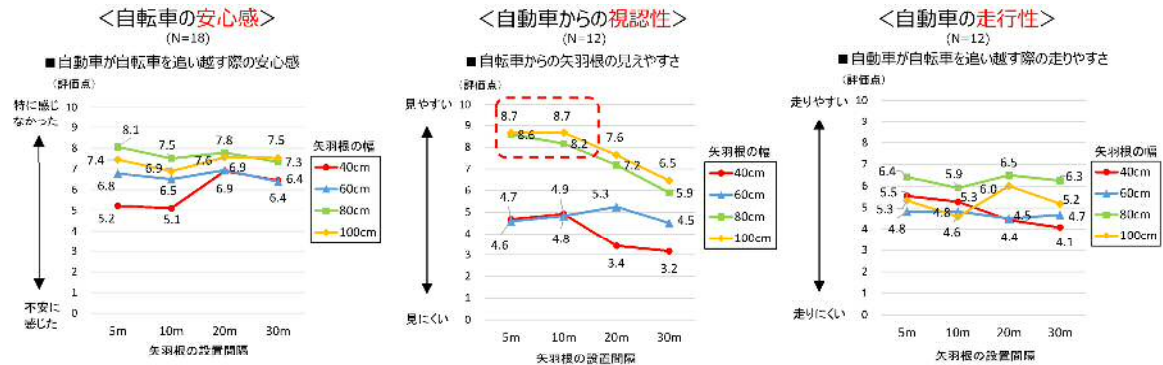


図 2-12 自転車通行環境整備モデル地区（国土交通省・警察庁）の自転車関連事故件数の整備前後比較（出典：国土交通省資料）

参考：自転車通行環境整備による効果

- ・自転車の安心感は、矢羽根の幅 80 cm の場合に、評価が高い。
- ・自動車からの視認性は、矢羽根の幅が 80 cm・100 cm かつ設置間隔が 5m・10m の場合に、評価が高い。
- ・自動車が自転車を追い越す際の走りやすさは、矢羽根の幅 80 cm の場合に、評価が高い。



<実験条件>

矢羽根の形状	矢羽根の幅、設置間隔のパターン	実験道路のイメージ	実験状況 (自転車と自動車の混在通行)
<p>長さ 幅 ※幅・長さ=1:2</p>	矢羽根の幅：40cm、60cm、80cm、100cm の4パターン × 設置間隔：5m、10m、20m、30m の4パターン II 16パターンについて検証	<p>設置間隔 幅 3m</p>	

図 2-13 矢羽根型路面表示による効果の検証 (出典：国土技術政策総合研究所資料)

3. 計画の基本方針と目標

3-1 基本方針

本計画では、自転車通行環境の整備により、自転車・歩行者・自動車が道路を安全・快適に通行できる環境の創出を目指します。

自転車等に関する社会情勢、本市における自転車の現況と課題や国などの関連計画などを踏まえ、次の基本方針により、自転車通行環境整備の着実な推進を図ります。

基本方針

安全で快適な自転車ネットワークの構築

- ・ 自転車通行環境の整備形態については、自転車は「車両」であり車道通行が大原則という考えのもとで、安全性の向上を第一に、地域の実情を踏まえ検討を行います。
- ・ 自転車利用者が多い鉄道駅周辺のネットワーク化を優先して取り組み、自転車・歩行者・自動車が道路を安全、安心、快適に利用できる自転車通行環境の整備を推進します。

3-2 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、自転車と歩行者の集中する駅周辺や自転車関連事故が多い箇所など、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ます。

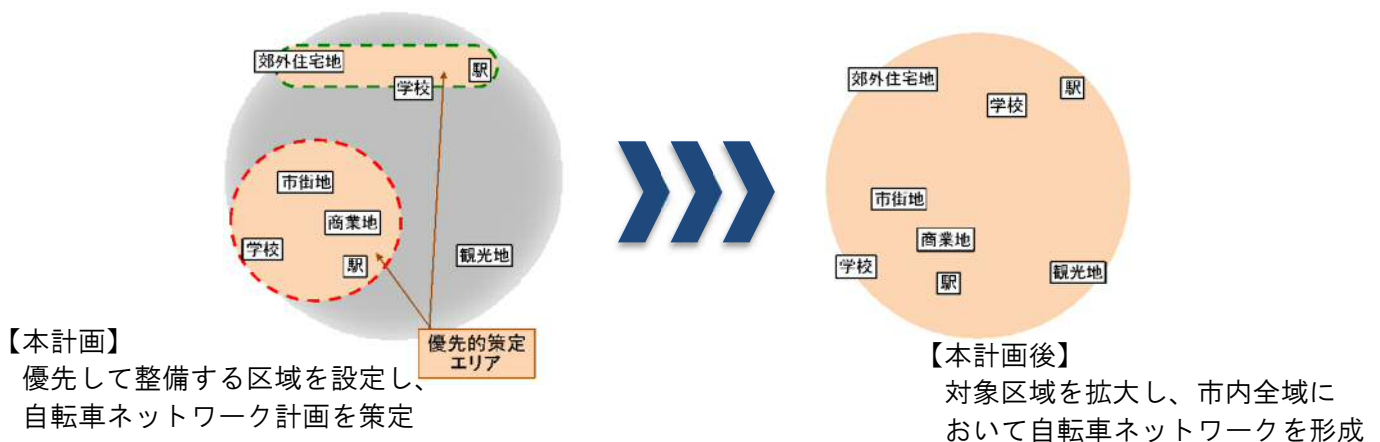


図 3-1 段階的な計画策定のイメージ図
(出典：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を参考に作成)

また、計画期間は平成 31（2019）年度から概ね 10 年間とし、平成 31（2019）年度から概ね 3 箇年ごとの実施内容等を定めた「実施計画」を策定しますが、「川崎市自転車活用推進計画」策定の際には、本計画における方針や考え方等を反映し、統合するものとします。

なお、計画期間内においても国等の自転車政策の方針や社会情勢等の変化に応じて、適宜見直しを図ります。

計画期間

概ね10年間

3-3 計画目標

基本方針に基づく自転車ネットワークの構築に向け、以下の自転車通行環境整備延長を計画目標として設定します。

計画目標

自転車通行環境整備延長

平成 30(2018)年度末(予定含む):20km

⇒平成 41(2029)年度末:213km