

令和7年度 川崎市公共事業評価審査委員会

社会資本総合整備計画 事後評価について

「川崎市内における安全で快適な自転車通行環境
の構築(防災・安全)」

令和7年11月13日

建設緑政局自転車利活用推進室

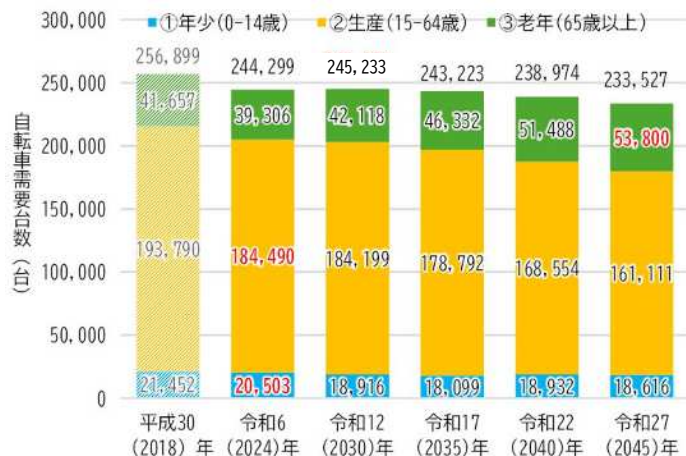
目 次

	ページ
1 計画策定の背景	1
2 計画の概要	4
3 計画の実施状況	6
4 事業者・市民アンケートの結果	11
5 総合的な所見及び今後の方針	14

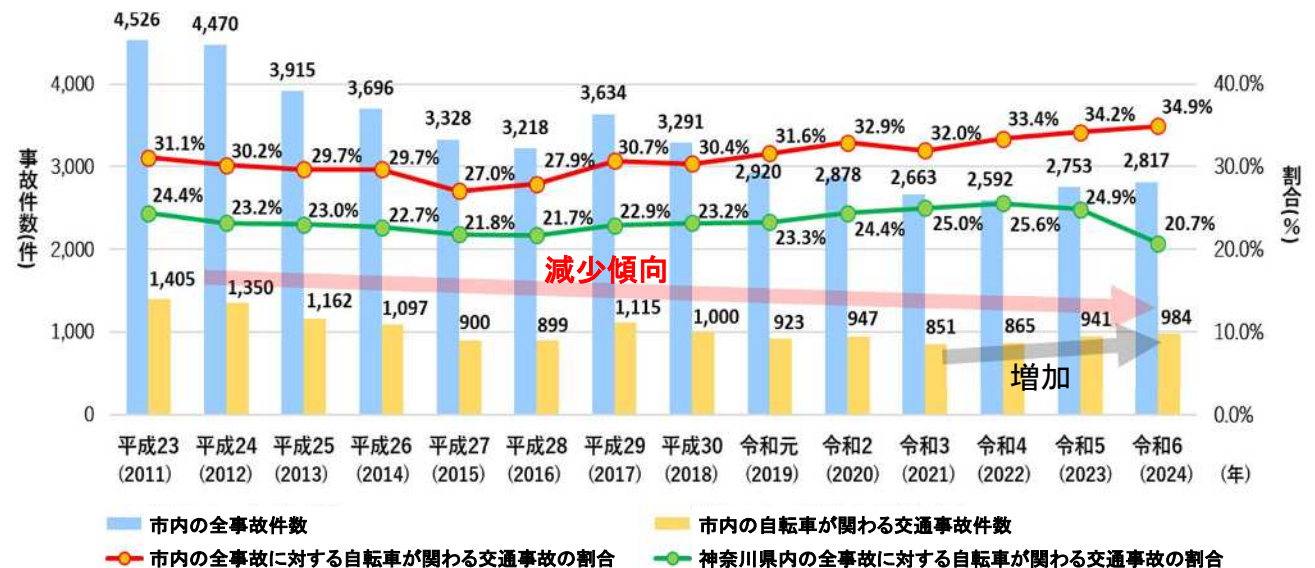
1 計画策定の背景

1-1 自転車の需要推計 及び 自転車に関わる交通事故件数

- 本市の将来の自転車需要は、平成30年から減少傾向を示しており、令和6年から概ね10年は横ばいの傾向であり、その後、減少に転じるが、高齢者の利用は増加し続けることが想定されている。
- 市内の交通事故全体に占める自転車に関わる交通事故の割合は、神奈川県よりも高い水準で推移している。
- 市内の自転車に関わる交通事故の件数は、長期的には減少傾向にあるが、コロナ禍以降は増加している。



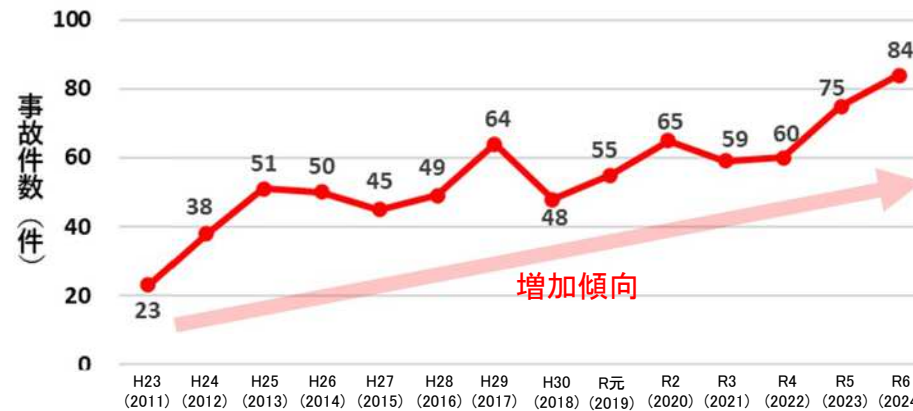
■ 自転車の需要推計



■ 自転車に関わる交通事故件数の推移

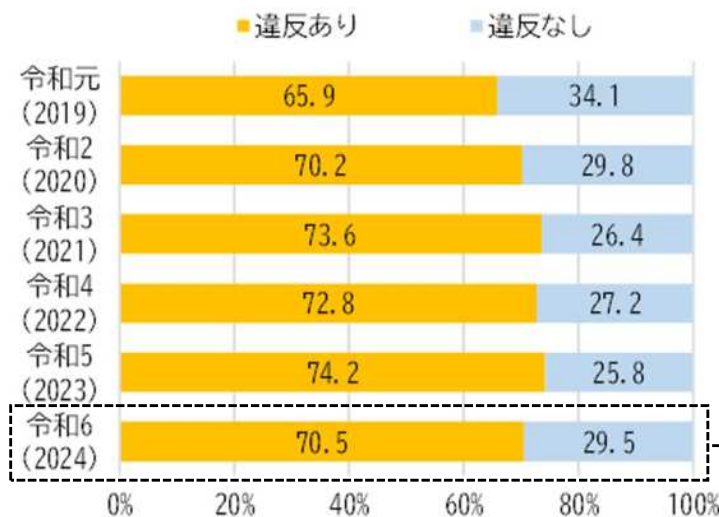
1 計画策定の背景

- 歩道等における自転車と歩行者による自転車に関わる交通事故は、増加傾向にある。



■市内の自転車に関わる交通事故件数の推移(対歩行者)

- また、自転車に関わる交通事故のうち、7割以上で交差点安全義務や安全不確認など、自転車利用者の何らかの法令違反が見受けられる。



令和6年 違反種別 ※		
故意的違反	一時不停止	57
	通行区分	37
	信号無視	18
	歩行者妨害等	13
	最高速度等	4
	追越違反	2
	酒酔い運転	1
その他の違反	交差点安全義務	250
	安全不確認	97
	操作不適	71
	動静不注意	54
	前方不注意	29
	優先通行妨害等	11
	その他	49
	違反なし	290
総数		※ 983

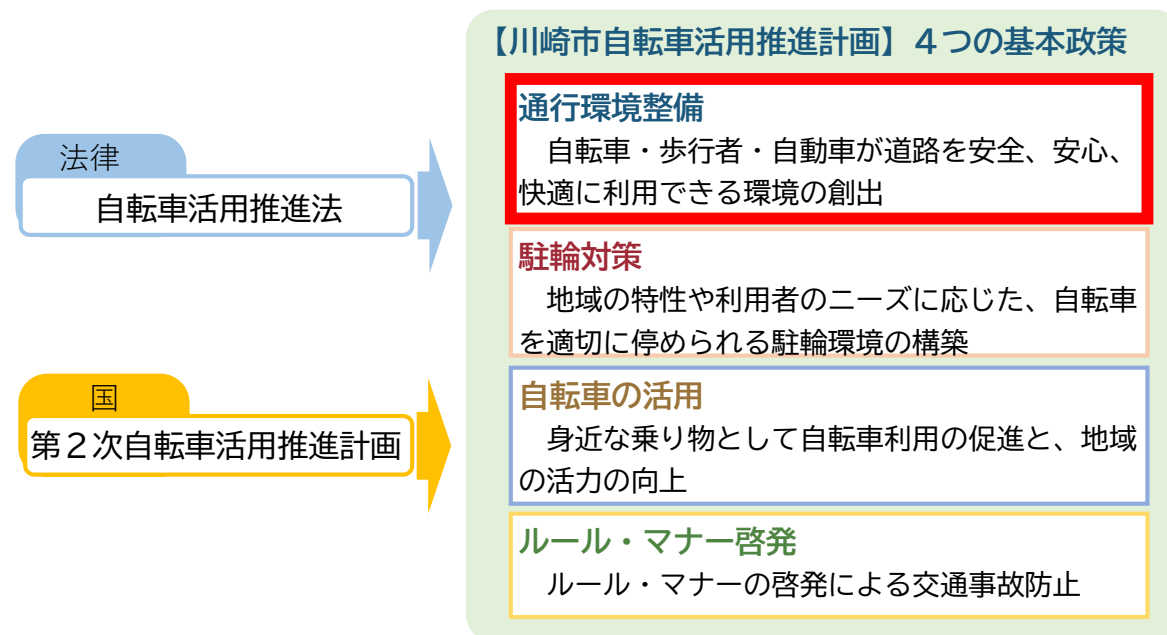
※自転車が第1当事者・第2当事者となった事故件数

■市内の自転車に関わる交通事故における法令違反の状況

1 計画策定の背景

1-3 川崎市自転車活用推進計画

- 国において、平成29年に自転車活用推進法を施行し、令和3年に第2次自転車活用推進計画を策定
- 本市では、同法の趣旨を踏まえ、令和2年に川崎市自転車活用推進計画を策定し、4つの基本政策を基に、自転車施策の総合的な取組を推進
- 自転車は便利で身近な乗り物として、広く利用されている一方、歩行者との接触事故など、様々な問題が生じ、自転車通行環境の構築が喫緊の社会課題となっていることから、自転車が安全・安心に利用できる道路を連続して面的につなげる「自転車ネットワークの構築」を同計画に位置付け、自転車利用の多い駅周辺及び主要な幹線道路における通行環境整備を推進。



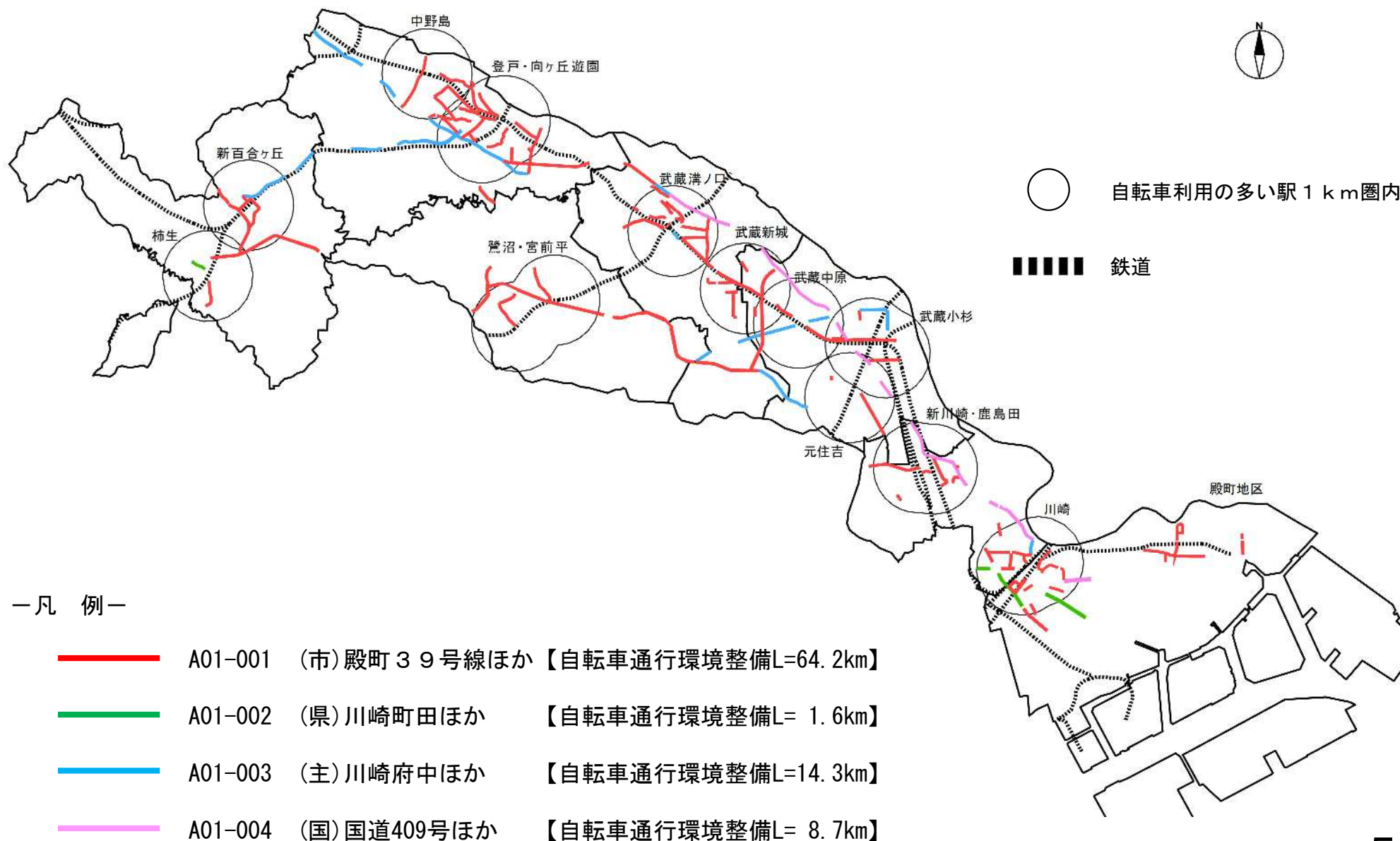
2 計画の概要

計画の名称	川崎市内における安全で快適な自転車通行環境の構築(防災・安全)
計画の目標	川崎市内における安全で快適な自転車ネットワークの構築を推進する
計画の期間	令和2年度～令和6年度
要素事業数	基幹事業 4事業
要素事業	(市) 殿町39号線ほか : 自転車通行環境整備 (県) 川崎町田ほか : 自転車通行環境整備 (主) 川崎府中ほか : 自転車通行環境整備 (国) 国道409号ほか : 自転車通行環境整備
事業費	当初:3億3400万円 評価時:4億1400万円※ ※自転車通行環境整備の一層の推進のため、各要素事業において 目標整備延長・事業費の増。
計画の成果目標 (定量的指標)	①川崎市内の自転車に関わる交通事故件数を現況値(平成26年～平成30年平均)(1,002件)から令和6年度までに920件に削減する。 ②川崎市自転車活用推進計画に位置付けられた路線において、自転車通行環境整備を実施した延長を現況値(令和元年度末)(24.3km)から令和6年度までに154kmに向上させる。

2 計画の概要

事業箇所・事業内容

川崎市内における安全で快適な自転車通行環境の構築(防災・安全)



3 計画の実施状況

3-1 事業内容

川崎市内における安全で快適な自転車ネットワークの構築のため、川崎市自転車活用推進計画において「自転車利用の多い駅周辺の道路」「広域自転車ネットワークとなる主要な幹線道路」などから整備路線を選定（**総延長216.3km**）し、**順次、整備**を実施。

本計画において整備した要素事業毎の代表的な箇所は以下のとおり。

A01-001((市)殿町39号線ほか) 市道宮前平15号線

【施工内容】
矢羽根・ピクトグラム

(宮前区)



A01-002((県)川崎町田ほか) 県道川崎町田

【施工内容】
矢羽根・ピクトグラム

(川崎区)



A01-003((主)川崎府中ほか) 主要地方道県道丸子中山茅ヶ崎

【施工内容】
矢羽根・ピクトグラム

【整備前】

【整備後】

(高津区)

【施工内容】
矢羽根・ピクトグラム

(幸区)

A01-004((国)国道409号ほか) 国道409号



3 計画の実施状況

3-2 進捗状況

番号	要素事業名	事業内容	進捗率	当初計画からの 変更概要	計画・ 実績	今回評価期間（年度）					次期評価期間（年度）					備考
						R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	
A01-001	（市） 殿町39号線ほか	自転車通行環境整備 L=64.2km	100%	延長・事業費増 ※	計画	<div></div>					<div></div>					次期計画で 通行環境整備を 継続
					実績	<div></div>										
A01-002	（県） 川崎町田ほか	自転車通行環境整備 L=1.6km	100%	延長・事業費増 ※	計画	<div></div>					<div></div>					次期計画で 通行環境整備を 継続
					実績	<div></div>										
A01-003	（主） 川崎府中ほか	自転車通行環境整備 L=14.3km	100%	延長・事業費増 ※	計画	<div></div>					<div></div>					次期計画で 通行環境整備を 継続
					実績	<div></div>										
A01-004	（国） 国道409号ほか	自転車通行環境整備 L=8.7km	100%	延長・事業費増 ※	計画	<div></div>					<div></div>					次期計画で 通行環境整備を 継続
					実績	<div></div>										

※社会環境の変化や高齢者の自転車利用の増加等により、自転車に関わる交通事故の発生が懸念され、それらに対応するため、令和4年3月の川崎市自転車活用推進計画の改定により、一層の安全・安心で快適な通行環境の確保に向け、自転車通行環境整備事業を重点的な取組とした。これに伴い整備スケジュールを見直し、当初計画の事業延長L=33.4kmをL=88.8kmとしたこと等により、事業費が増となっている

3 計画の実施状況

3-3 目標達成状況

定量的指標1: 自転車に関わる交通事故件数

目標



川崎市内の自転車に関わる交通事故件数を令和6年度までに920件に削減する。

設定理由

これまでの自転車に関わる事故件数減少率より、当初現況値(平成26～30年平均)1,002件から年20件の減少を見込み、目標値を設定

達成状況

当初現況値(R2) 1,002件(平成26～30年平均)

	目標値	結果	達成状況
中間(R4)	960件	864件	達成 
最終(R6)	920件	984件	未達成 

削減件数 = 18件(1,002件 - 984件)

達成状況に対する所見

自転車に関わる交通事故件数は、令和4年の中間目標は達成したものの、以降、事故が増加し、最終目標は未達成となった。

目標未達成の要因としては、コロナ禍後の自転車利用の回復のほか、歩道等における自転車と歩行者の事故の増加などが想定され、また、事故のうち約7割以上が自転車利用者の法令違反、特に事故が起こりやすい交差点の安全義務違反等により生じており、目標件数までの減少につながらなかったものと考えられる。

なお、今回、目標達成には至らなかったものの、長期的にみると、自転車に関わる交通事故件数は減少傾向にあり、また、当初現況値から見ると、令和6年実績値は18件減少となり、本計画期間(令和2年～6年)の平均(918件)も減少していることから、取組に一定の効果はあったものと考えている。

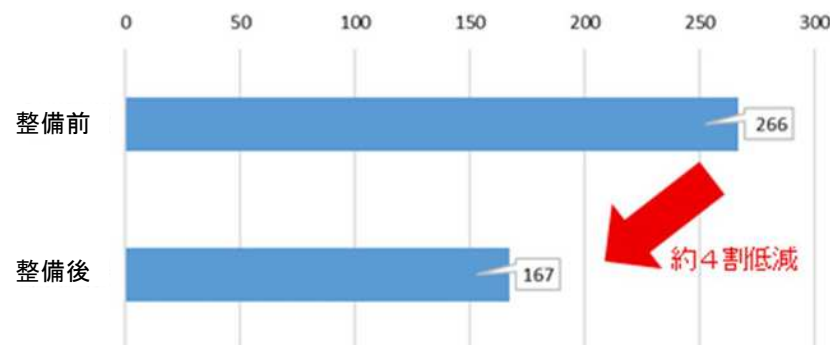
3 計画の実施状況

3-3 目標達成状況

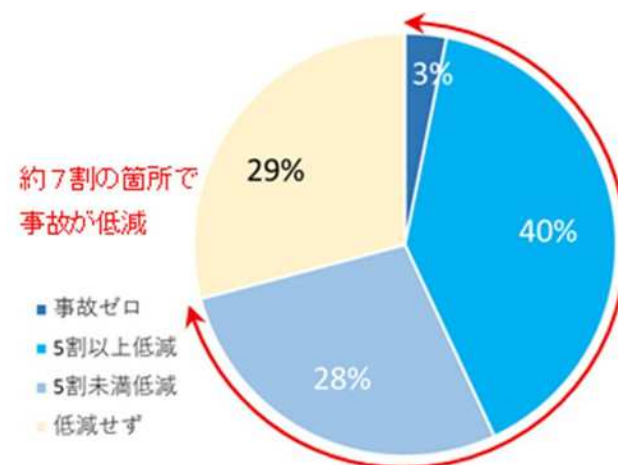
定量的指標1: 自転車に関わる交通事故件数

整備箇所での事故件数 (参考) ※

自転車に関わる交通事故件数(件/年)



整備実施箇所における事故低減箇所の割合



※ 平成27年から令和4年に通行環境整備が完了した158箇所を対象に、整備前の1年あたりの平均事故件数(各箇所における市内で通行環境整備施策が始まる前の期間の年平均値の合算)と、整備後の1年あたりの平均事故件数(各箇所における整備後から令和5年までの年平均値の合算)を比較

- 整備実施箇所における自転車に関わる交通事故件数は、整備前の1年あたりの平均事故件数266件に対し、整備後の1年あたりの平均事故件数は167件となっており、約4割低減しています。
- 整備実施箇所における事故低減箇所の割合は、整備した約7割の箇所で、自転車に関わる交通事故件数が低減しています。

3 計画の実施状況

3-3 目標達成状況

定量的指標2: 自転車通行環境整備を実施した延長

目標 川崎市自転車活用推進計画に位置付けられた路線における自転車通行環境の整備延長

**達成
状況**

当初現況値(R2) 24.3km

	目標値	結果	達成状況
最終 (R6)	154.0km	158.5km	達成 

計画期間(R2～R6)における整備延長 = 134.2km(158.5km - 24.3km)

※本整備計画: 88.8km、本整備計画以外: 45.4km

達成状況に対する所見

自転車通行環境の整備延長は、目標を達成できた。
シェアサイクルの普及による利用機会の拡大や電動アシスト自転車の普及等による丘陵部での利用増加などが見られる中、自転車等が道路を安全・安心、快適に利用できる環境を創出するための自転車ネットワークの構築が着実に進捗していると考ええる。

(参考)川崎市内の自転車通行環境整備の進捗率
令和6年度末時点 約73%(158.5km/216.3km)

4 事業者・市民アンケートの結果

道路を利用している事業者及び市民に整備の効果等を確認するため、アンケートを実施

4-1 事業者アンケートの結果

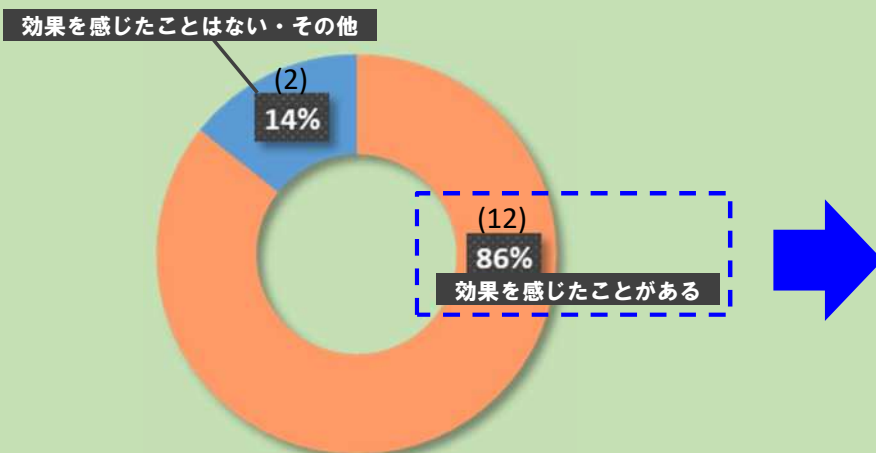
- (一社)神奈川県トラック協会、(一社)神奈川県タクシー協会、バス事業者5社(川崎市交通局、川崎鶴見臨港バス(株)、京浜急行バス(株)、東急バス(株)、小田急バス(株))にアンケートを実施
- 実施期間: 令和7年7月14日～8月27日
- 回答数: トラック協会1件、タクシー協会5件、バス事業者8件 合計14件の回答

代表的な質問に対する回答

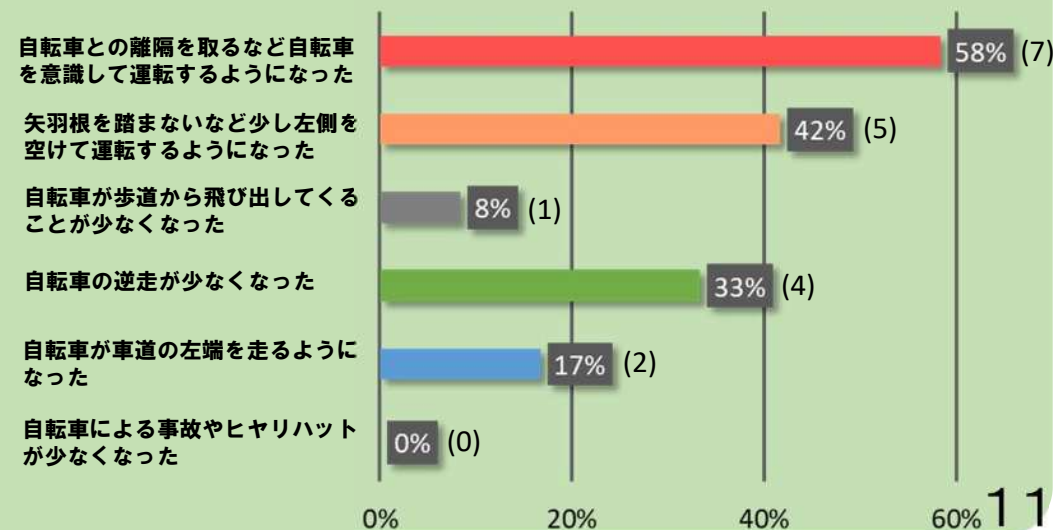
【質問】川崎市内の道路において、車での走行中に感じる自転車通行環境整備の効果について

※()内は件数

①整備の効果



②実感した整備効果(複数回答)



4 事業者・市民アンケートの結果

4-2 市民アンケートの結果

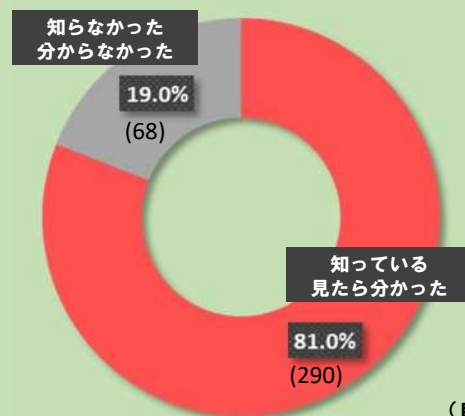
- インターネットリサーチ会社より、市内在住モニターに対してアンケート調査を実施
- 実施期間: 令和7年7月25日～29日
- 回答数: 770サンプル(概ね各区110サンプル)

【質問①】

代表的な質問に対する回答

※()内は件数

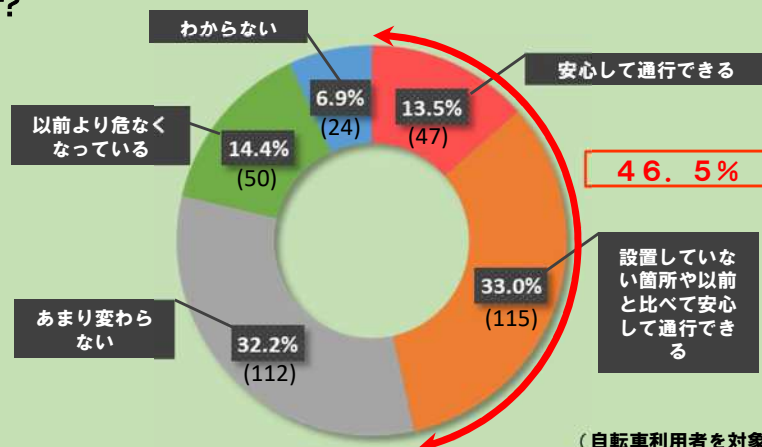
車道にある矢羽根型路面表示等は、自転車が通行する位置や方向を表したものであることを知っていますか？または、見たら分かりましたか？



(自転車利用者を対象 n=368)

【質問②】

車道に矢羽根型路面表示等がある箇所は、設置していない箇所や設置される前と比べてより安心して自転車で通行できるようになりましたか？



(自転車利用者を対象 n=348)

各区分別



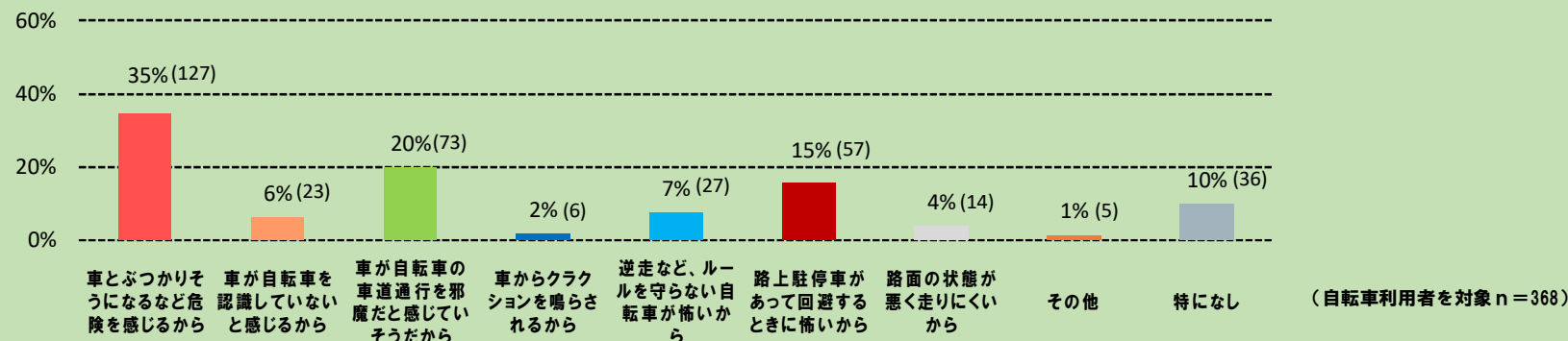
各区分別



4 事業者・市民アンケートの結果

【質問③】

矢羽根型路面表示等のある道路で、危険を感じる、安心できないと感じる主な理由を教えてください。



【自由意見(自転車利用者以外も含む)】

「自転車の運転マナーが悪い」「自転車が歩道をスピード出して走行している」など、自転車利用のルール・マナー(取締り・罰則など含む)に関する意見が多く寄せられた。また、「自転車専用の道路を増やして欲しい」「道路を広げて欲しい」など整備に関する意見も一定数寄せられた。

事業者・市民アンケートに対する所見

事業者アンケートでは、8割以上の事業者が、自転車に対する意識や自転車のルール・マナー向上など整備効果を感じており、市民アンケートでは、矢羽根等について8割以上が知っていると回答し、通行環境について、半数程度が「安心」を感じているとの回答であり、通行環境整備が広く認知され、一定の実感があるという結果となった。

一方で、矢羽根等について2割弱が知らないと回答し、川崎・宮前・麻生区では比較的低い傾向が見られた。これは未着手路線の多寡や、整備の状況などによるものと考えられる。通行環境については、矢羽根等を設置したものの、1割強が以前より危なくなっていると回答し、自動車に対して危険を感じていることが主な要因と考えられる。また、自転車利用者以外の回答も含む自由意見では、「自転車が歩道をスピード出して走行している」等の自転車利用のルール・マナーについての意見が多く寄せられた。

5 総合的な所見及び今後の方針

5-1 総合的な所見

自転車通行環境整備の取組を推進した結果、自転車に関わる交通事故件数はコロナ禍以降の増加により最終目標値が達成できていない状況であるものの、本計画期間の平均値と平成26～30年の平均値を比較すると減少しており、また、自転車通行環境の整備延長は目標を達成し、事業者・市民は一定の事業の効果を感じていることから、自転車・歩行者・自動車が道路を安全で快適に利用できる自転車ネットワークの構築の効果はあったといえる。

5-2 今後の方針

今後もシェアサイクルの普及による利用機会の拡大が見込まれ、また、電動アシスト自転車の普及等による丘陵部での利用増加などが見られる中、自転車・歩行者・自動車が道路を安全で快適に利用できる自転車ネットワークの構築を進める必要があることから、計画総延長約216kmの整備完了を目指し、次期計画(令和7～11年度)において、引き続き、通行環境整備を推進する。

また、自転車に関わる交通事故がコロナ禍以降増加している状況を踏まえ、事故が発生しているなどの危険な箇所について、事故データを分析して事故が多発している箇所を抽出し、その状況に応じた個別の安全対策を行うとともに、整備箇所などで警察等関係機関と連携を図りながら、各種キャンペーンなどにおいて矢羽根等の認知度など地域に応じた自転車・自動車に対するルール・マナーの啓発を継続的に行うなど、総合的に取組を推進する。