



川崎市の

自転車通行環境整備に関する考え方



平成27年2月
川 崎 市



目次

1 策定の趣旨	1
(1) 背景	1
(2) 策定の趣旨	2
2 現状と課題	3
(1) 自転車を中心とした交通状況	3
(2) 自転車の利用動向	3
(3) 自転車の事故	3
(4) 市民・道路利用者の声	4
(5) 自転車の通行環境に関わる動向	5
3 自転車通行環境整備に関する考え方	7
(1) 対象者	7
(2) 自転車利用において構築すべき機能	9
(3) 基本理念	10
(4) 基本方針と取組の視点	11
(5) 自転車通行環境整備に関する考え方	14
4 考え方を踏まえた取組の実施に向けて	15
(1) 取組の推進主体	15
(2) 効果の検証を踏まえた進行管理	16
参 考 資 料	17
1 川崎市における自転車を取巻く現状	17
2 我が国における自転車を取巻く現状	34
～ 巻 末 資 料 ～	
● 用語集	37

1 策定の趣旨

(1) 背景

- ・「自転車」は、昭和35年の道路交通法の制定により車道の左側を通行することが原則となっていました。が、モータリゼーションの進展とともに急増した交通事故への対策として昭和45年に道路交通法が改正されて以来、一定の条件のもとでの歩道通行が認められてきました。
- ・しかしながら、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おり、大きな社会問題となっています。
- ・こうした状況から、平成23年10月に警察庁から、自転車は車両であるということの徹底を基本的な考え方とし、車道を通行する自転車と歩道を通行する歩行者の双方の安全を確保することを目的として、「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」が示されました。
- ・また、自転車の車道通行やそれを支える通行空間の整備に向け、平成24年11月に国土交通省と警察庁から、道路管理者や警察が自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底などを進める上での指針として、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が発出されました。
- ・本市においても、平成25年3月に交通政策のマスタープランとして策定した「川崎市総合都市交通計画」の中で、「自転車について、安全利用を推進するとともに、徒歩や公共交通に配慮するなど地域状況を踏まえた環境整備やよりよい連携を目指した取組を推進する」ことなど、自転車の通行環境整備に関する考え方について位置付けています。
- ・こうした背景を踏まえつつ、本市は自転車に関係する交通事故の割合が高く、川崎区、幸区、中原区、高津区、多摩区の5区が、神奈川県交通安全対策協議会が選定する「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、その一方で、幹線道路の整備がいまだ7割に満たない状況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。

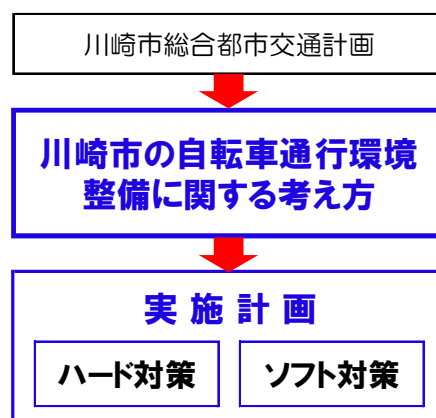
(2) 策定の趣旨

ア 目的

- ・「川崎市の自転車通行環境整備に関する考え方」は、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、今後の超高齢化社会への対応などを踏まえ、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定めることを目的とします。
- ・なお、「自転車」に関しては、自転車の通行に関する環境整備や駐輪場の整備、また、コミュニティサイクルやサイクル&バスライドなど、様々な視点での対策が必要ですが、安全性の向上に対する市民要望の高まりなどから、ここでは、「自転車の通行環境整備」を対象とすることとしました。
- ・また、駐輪場の整備等、自転車に関するこの他の重要な課題についても、今後、新たに検討し、自転車の総合的な利用環境の整備に向けて効果的に施策展開が図られるよう、ここでの考え方に基づく実施計画を策定する中でも検討していきます。

イ 位置付け

- ・下図に示すとおり「川崎市総合都市交通計画」を上位計画として策定します。



ウ 対象地域

- ・対象地域は、川崎市全域とします。

エ 対象期間

- ・対象期間は、新たな総合計画との整合を踏まえ、概ね、今後10年間程度とし、安全性向上に向けた集中的な取組期間を平成27～29年度の3ヵ年とします。

2 現状と課題

(1) 自転車を中心とした交通状況

①自転車通行空間の整備延長

- 市内における車道内を通行するための自転車道、自転車専用通行帯及び車道混在の整備延長は、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。（17p・図1）、[3-(2)-ウ-③、3-(4)-ア-(ア)-①] 参照

②道路の整備率

- 市内における都市計画道路の事業進捗率は、平成26年4月1日現在で約67%であり、平成16年の約59%から、この10年間では約8%増加しています。
- 市内における歩道が設置されている道路の延長は、平成26年4月1日現在で道路実延長約2,500kmに対して約470km（約19%）となっています。

③放置自転車の台数

- 市内駅周辺の道路上における放置自転車台数は、平成25年の平日9時の調査で5,000台以上となっています。（33p・図29）、[3-(1)-②] 参照

④自動車の交通量

- 本市の自動車交通量は1日あたり平均24,728台（H22道路交通センサス）で、平成11年度の26,997台に対して漸減状態となっています。

（23p・図11）参照

(2) 自転車の利用動向

①自転車の利用目的

- 市内における代表交通手段としての自転車利用割合は約13%であり、また、目的別の自転車利用割合は、買物などの私事目的が約37%と最も高く、次いで通勤・通学目的が約17%となっています。（23p・図10）参照

②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。

（24p・図12、24p・図13、34p・図32、35p・図33）、[3-(2)-ウ-②] 参照

(3) 自転車の事故

①自転車が関係する交通事故の状況

- 市内における自転車事故は、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が、平成20年以降は減少割合が鈍化しています。

（25p・図14）、[3-(2)-ア-①] 参照

- 市内における全人身交通事故件数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。（25p・図14）、[3-(2)-ア-①] 参照

- 市内における高年齢層（70歳以上）の自転車事故の件数は、平成19年の98件から平成24年には133件と増加しています。（25p・図15）、[3-(2)-ア-②] 参照
- 市内における自転車事故のうち、約78%が対自動車となっています。（27p・図19） 参照
- 市内における自転車事故のうち、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。（32p・図27）、[3-(4)-ア-(イ)-②] 参照

②歩行者から見た自転車利用者

- 市内における自転車対歩行者の事故割合は全人身交通事故の約3%と低くなっていますが、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。（27p・図19、36p・図35）、[3-(1)-③] 参照

（４）市民・道路利用者の声

①自転車利用ルールの認知・遵守状況

- 市民アンケートによると、ルールの認知度は大半のルールで8～9割ですが、一方で「子どもへのヘルメット着用努力義務」のように6割に満たないルールもあります。（28p・図20）、[3-(4)-ア-(イ)-①] 参照
- 市民アンケートによると、ルールの遵守率は大半のルールで6～7割となっており、ルールは知っているが守っていない人がいます。（28p・図21）、[3-(4)-ア-(イ)-①] 参照
- 市民アンケートによると、ルールの遵守率は35歳以上では6～7割ですが、20歳代前半では約5割となっており、年齢層が低くなるほど遵守率も低下しています。（29p・図22） 参照
- 市民アンケートによると、自転車を放置する原因について、約48%の人が「マナーの低下」と回答しています。（33p・図30） 参照

②自動車運転者から見た自転車利用者

- 市内のバス事業者へのアンケートによると、約72%のバス運転手が「運行中に自転車を危険と感じる」と回答しており、その原因として、大半の運転手が自転車利用者のマナーの悪さを挙げています。（30p・図24） 参照

③自転車利用者への苦言

- 市民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。（31p・図25）、[3-(4)-ア-(イ)-③] 参照

④自転車が関係する交通事故への対策

- 市民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。（31p・図26）、[3-(4)-ア-(イ)-③] 参照

(5) 自転車の通行環境に関わる動向

各時代の社会的な課題やニーズに合わせた法律改正などの動向は、表1のとおりです。

表1 自転車の通行環境に関わる動向

時 期	主な制度及び施策
1960 年 (昭和 35 年)	◆「道路交通法」の制定 ・ 自転車が「軽車両」として位置付けられ、車道の左側通行が原則となる。
 第一次交通戦争	～モータリゼーションの進展などにより<u>自動車の交通事故が急増</u>～
1970 年 (昭和 45 年)	◆「交通安全対策基本法」の制定 (最終改正 平成 25 年) ・ 交通安全に関し、国・地方公共団体及び車の使用者・運転者・製造者などの負うべき責任について規定される。 ◆「道路交通法」の改正 ・ 緊急措置的に自転車の歩道通行が認められる。 ◆「道路構造令」の改正 ・ 自転車道、自転車歩行者道及び自転車歩行者専用道路について規定される。
1978 年 (昭和 53 年)	◆「道路交通法」の改正 ・ 「普通自転車歩道通行可」の標識がある歩道で自転車の通行が可能となる。 ・ 「自転車横断帯」が導入される。
1980 年 (昭和 55 年)	◆「<u>自転車の安全利用の促進</u> 及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」の制定 (最終改正 平成 5 年) ・ 良好な自転車交通網を形成するため、道路管理者が必要な事業を推進することや都道府県公安委員会が交通規制を適切に実施することが規定される。
 第二次交通戦争	増加する自動車交通への対応を主眼とした道路整備の推進により <u>自転車の通行環境整備は十分とは言えない状況</u> 自転車利用者の交通ルール遵守に対する意識が十分とは言えず <u>歩行者にとって危険な自転車利用が増加</u>

2007 年 (平成 19 年)	◆「道路交通法」の改正 ・普通自転車の運転者が児童や幼児など、車道を通行することが危険であると認められる者として政令で定める者については、歩道通行を認めることが規定される。
2008 年 (平成 20 年)	◆自転車通行環境整備モデル地区の指定 ・全国で 98 箇所のモデル地区が指定され、自転車通行環境が整備される。 ・川崎市では「新川崎地区」が指定される。
2011 年 (平成 23 年)	◆「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」 (警察庁通達) ・「自転車は車両であるということを、自転車利用者のみならず、自動車等の運転者を始め交通社会を構成する全ての者に徹底させる」ことを基本的な考え方としている。 ・「自転車の通行環境の確立」、「自転車利用者に対するルールの周知と安全教育の推進」、「自転車に対する指導取締りの強化」を推進すべき対策として位置付けている。
2012 年 (平成 24 年)	◆「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の発出 (国土交通省・警察庁) ・自転車通行空間の計画・設計を中心に、利用ルールの徹底や自転車利用の総合的な取組について示したガイドラインが発出される。
2013 年 (平成 25 年)	◆「道路交通法」の改正 ・軽車両の道路右側にある路側帯の通行を禁止することが規定される。

3 自転車通行環境整備に関する考え方

(1) 対象者

- ①自転車利用の多い駅周辺などでは、自転車の他にも多くの歩行者や自動車が道路を利用しており、歩行者と自転車、自転車と自転車、自転車と自動車との接触事故が発生するなど、道路利用者の安全性向上を求める声が高まっています。
- ②歩道に放置された自転車により歩行空間が狭められ、安全・安心な歩行が阻害されています。(33p・図 29) 参照
- ③国が実施したアンケートによると、約92%の人が「歩行者として自転車を迷惑・危険と感じた経験がある」と回答しています。(36p・図 35) 参照
- ④駅周辺などにおける自転車通行空間の整備については、限られた道路空間の中で取り組む必要があることから、「川崎市総合都市交通計画」を踏まえ、同一の道路空間を利用する歩行者や自家用車、バス、タクシーなど、道路を利用するすべての方々を対象として検討することが重要となっています。



**自転車の通行環境整備にあたっては
自転車利用者だけでなく
道路を利用するすべての方々を対象とすることが重要**

<状況写真>



歩行者の脇をすり抜ける自転車

(新川通りの自転車歩行者道・川崎市砂子2丁目地内)



自動車の脇を通行する自転車

(塚越踏切付近の市道・幸区塚越3丁目地内)



歩行阻害となっている放置自転車

(武蔵新城駅前の市道・中原区新城5丁目地内)



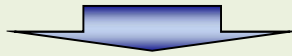
限られた道路空間

(都市計画道路世田谷町田線・多摩区生田7丁目地内)

(2) 自転車利用において構築すべき機能

ア 安全性

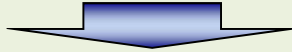
- ①本市における自転車事故の件数は、関係者の交通安全に向けた取組などにより、平成15年の2,046件に対して平成24年は1,350件と減少していますが、全人身交通事故件数に対する自転車事故の割合は、平成15年の約26%に対して平成24年は約30%と増加しています。(25p・図14) 参照
- ②本市における高年齢層(70歳以上)の自転車事故の件数は、平成19年の98件に対して平成24年は133件と増加傾向を示しており、今後も増加が見込まれます。(25p・図15) 参照
- ③本市における自転車事故による死者数は、平成20年から平成24年までの5年間で25人に達しています。(神奈川県交通年鑑・神奈川県警察)



市民を自転車に関係する交通事故から守るために構築すべき機能として、
「安全性」を位置付けることが必要

イ 利便性

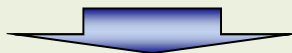
- ①本市の通勤・通学目的における代表交通手段は、自転車が約11%とバスの約3倍となっています。(22p・図9) 参照
- ②川崎駅や武蔵溝ノ口駅などのターミナル駅周辺においては、商業施設などの利用で鉄道等を横断する必要がある場合に大きく迂回を強いられたり、立体交差で坂の上り下りが必要となっていたりするなど、回遊性などの利便性の向上を求める声が高まっています。(19p・図3) 参照



円滑な日常生活を支えるために構築すべき機能として、
「利便性」を位置付けることが必要

ウ 快適性

- ①市内の多くの幹線道路が昭和20年代に計画されているため、自転車の安全な通行や歩道のバリアフリー化に対応していませんが、長期間の法令制限などを踏まえると、これらの対応に向けた計画変更は難しい状況です。
- ②市民の健康志向や環境保全に対する意識の高まりなどから、今後、自転車を通勤やレクリエーションなどで利用する人の増加が見込まれています。(24p・図12、24p・図13、34p・図32、35p・図33) 参照
- ③自転車がその機能を発揮し、快適に通行するための自転車道、自転車専用通行帯及び車道混在の整備延長は、道路実延長約2,500kmに対して約7km(約0.3%)にとどまっています。(17p・図1) 参照



様々な自転車利用そのものを楽しむために構築すべき機能として、
「快適性」を位置付けることが必要



以上から、自転車通行環境整備により構築すべき機能は
安全性・利便性・快適性

(3) 基本理念

(1) の「対象者」及び(2) の「自転車利用において構築すべき機能」から、川崎市の自転車通行環境整備における基本理念を以下のとおりとします。

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

(4) 基本方針と取組の視点

ア ハード・ソフト両面からの取組

(ア) ハード面

①市内における車道内を通行するための自転車道、自転車専用通行帯及び車道混在の整備延長は、道路実延長約2,500kmに対して約7km(約0.3%)にとどまっています。また、現在の基準で自転車歩行者道の指定が可能とされる幅員3m以上の歩道を有する道路の延長は、国道、県道、主要地方道及び市道(幅員15m以上)の道路延長約236kmに対して約133km(約57%)となっています。

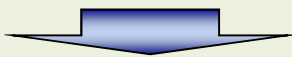
(17p・図1、18p・図2) 参照

②市民アンケートによると、自転車事故をなくすために有効な対策として、「自転車専用レーンの増設」と回答した人が約66%と最も高い割合を示しています。

(31p・図26) 参照

③国が発出した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」においても、安全性や快適性を確保するためには自転車の専用通行帯など、他の交通手段との通行空間の分離が必要とされています。

(17p・図1) 参照



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

(イ) ソフト面

①市民アンケートによると、自転車利用者のルールの認知度は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います。

(28p・図20、28p・図21) 参照

②平成25年の川崎市における自転車関連事故調査データによると、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。

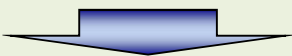
(32p・図27) 参照

③市民アンケートによると、「地域の課題・問題点と思うもの」について「自転車利用者のマナーが悪い」と回答した人が約49%と最も高い割合を示しており、また「自転車事故をなくすために有効だと思う対策」としては、「自動車と自転車利用者、歩行者が各自交通ルールを守るよう心掛ける」が約58%と2番目に高い割合を示しています。

(31p・図25、31p・図26) 参照

④県道川崎府中(JR高架下)で整備した一方通行の自転車道では、大型看板を設置するなど利用ルールの周知を図っていますが、平成25年11月の調査では、逆走した自転車は1日平均で12台となっています。

(32p・図28) 参照



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



**ハード対策だけを推進しても、自転車利用者がルールを守らなければ
道路の安全・安心で快適な利用環境は構築されないことから、
ハード対策とソフト対策を両輪として取り組むことが重要**

イ 緊急性を踏まえた段階的な取組

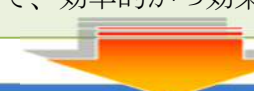
- ①安全性・利便性・快適性の3つの機能を確保した自転車ネットワークの構築には、道路の計画幅員の変更やその法手続き、また用地の取得などが必要となる場合があるなど、実現には長い期間を要します。
- ②神奈川県交通安全対策協議会では毎年、全人身交通事故件数に占める自転車事故件数の割合が県内平均（23％）より3％以上高い地域と、自転車事故で2人以上の死者が出た地域を「自転車交通事故多発地域」に指定していますが、本市では、川崎区（39％）、幸区（36％）、中原区（37％）、高津区（28％）、多摩区（26％）の5区が指定されており、安全性の向上が急務となっています。
※（ ）内は平成24年の自転車事故件数の割合
- ③高津区民会議において、「自転車の安全運転」が課題となるなど、安全性の向上が喫緊の課題となっています。



ハード対策においては、「安全性」の向上に向けた取組が最優先

ウ リーディング事業への取組

- ①本市では、グローバル企業を核とした企業の人材・情報・技術基盤の集積を担う殿町地区や、広域調和・地域連携型の都市構造を目指し、広域拠点として位置付けられている小杉駅周辺地区など、本市の地理的優位性を活かした先進的なまちづくりが進められています。
- ②こうした地区には、先端研究機関などに従事する国際色豊かな人材が集まり、環境・健康志向を意識した豊かな生活環境と質の高い都市環境の構築が求められています。
- ③安全性・利便性・快適性を実現するネットワークの構築には、長い期間を要することから、リーディング事業としてのエリアを設定の上、整備を実施・検証し、その後の計画に反映させることで、効率的かつ効果的な整備を推進します。



**リーディング事業としてのエリアを設定し
安全性・利便性・快適性の総合的な向上を目指した整備を実施**

エ ネットワークの構築に向けた取組

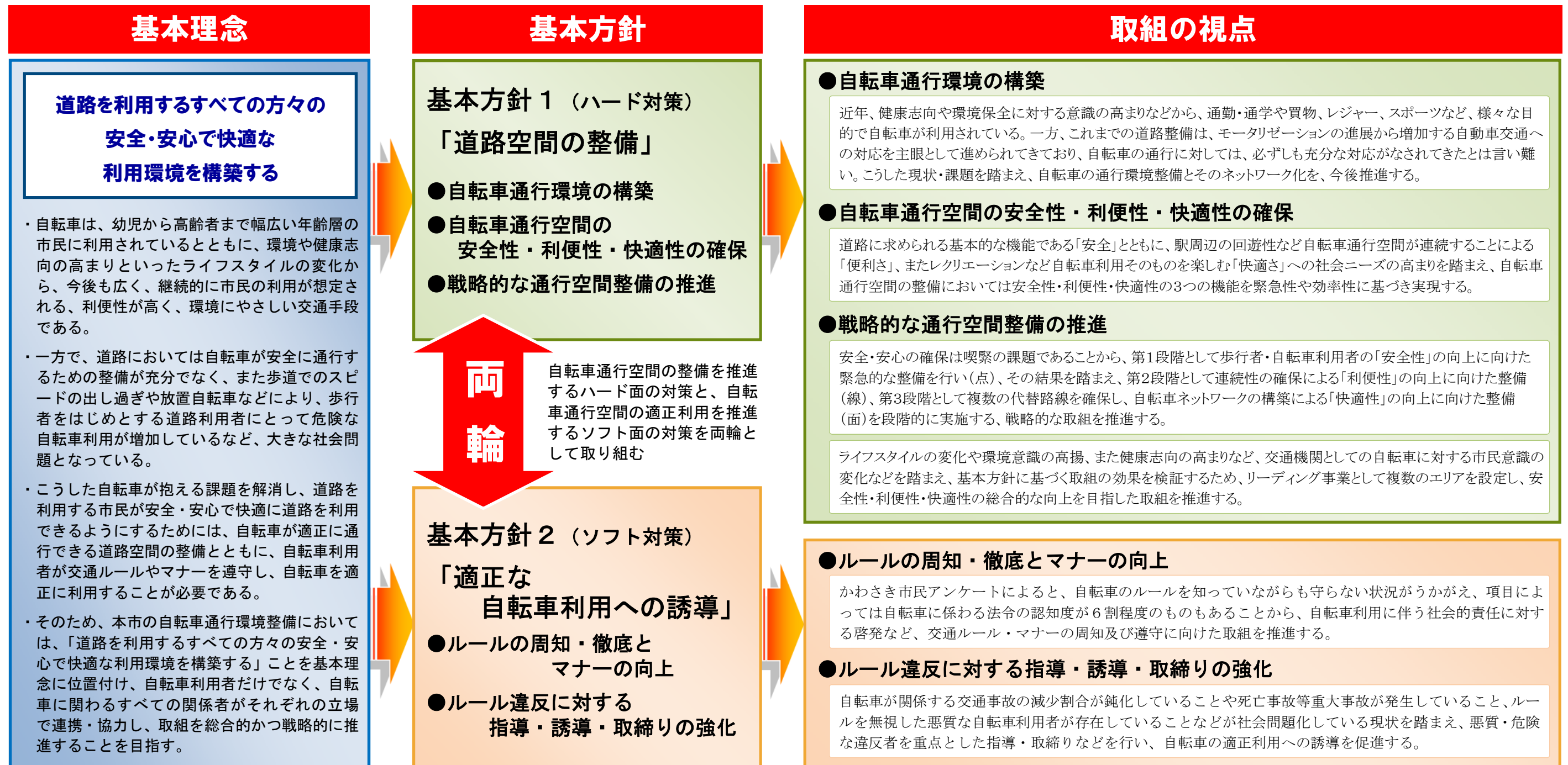
- ①安全性の向上に向けた緊急的な整備を最優先に実施し、その後利便性・快適性の向上に向け、「点」から「線」へ、「線」から「面」へと発展させ、ネットワークを構築します。
- ②ネットワークの構築に向けては、公共施設や駐輪場など、自転車利用の多い施設の配置などを踏まえて検討を進めます。



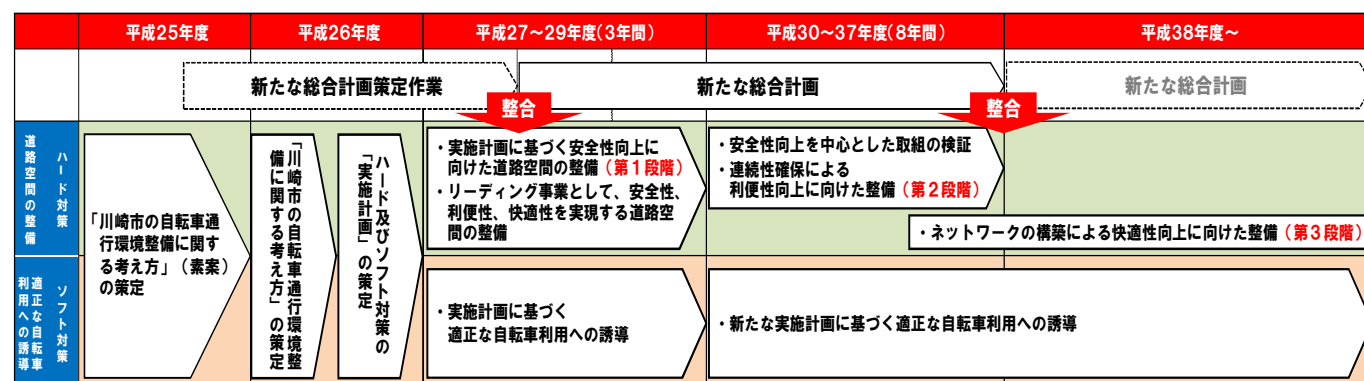
最終的には、市域全域を網羅した自転車ネットワークを構築

(5) 自転車通行環境整備に関する考え方

ア 概要



イ スケジュール



ウ 戦略的な通行空間整備のイメージ



4 考え方を踏まえた取組の実施に向けて

(1) 取組の推進主体

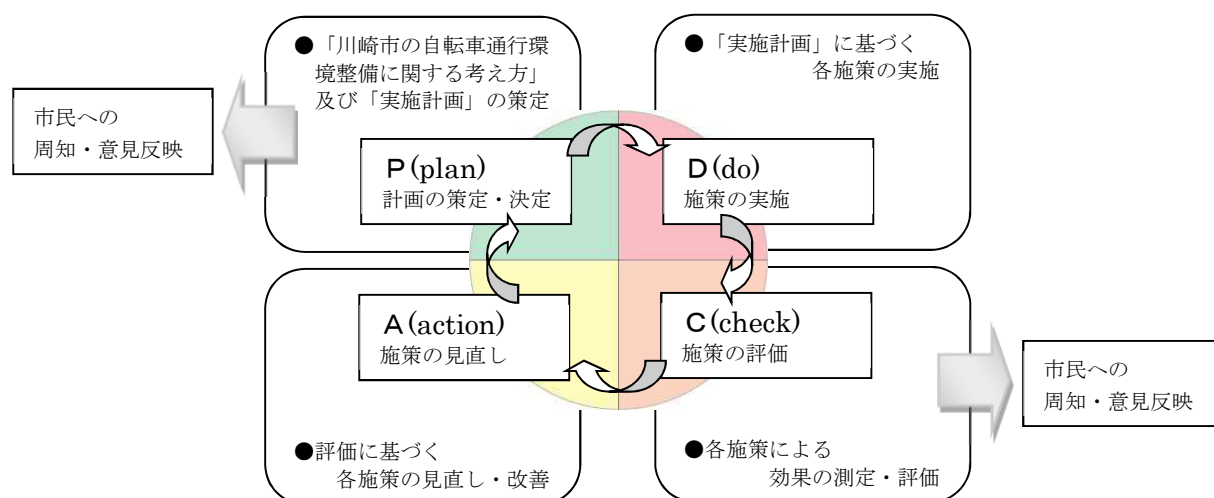
官民を問わず、自転車に係わる多くの団体・個人の連携により取組を推進します。

関係者	取組内容
◆自転車利用者	●ルール・マナーの遵守 (歩行者の通行妨害、ながら運転、逆走、放置等) ●自転車利用者としての責任の自覚(保険への加入等) ●適正管理(点検・整備、防犯登録、施錠等) など
◆自動車運転者 (自家用車、バス、 タクシー、バイク等)	●安全運転(車道を走行する自転車への配慮等) ●適正利用(駐車場への駐車等) など
◆歩行者	●ルールの遵守(信号無視、道路の乱横断等) ●安全確認(飛び出し等) など
◆地域団体 (町内会・自治会、 ボランティア団体等)	●ルール・マナーに関する啓発活動への協力 ●ルール・マナーに関する教育活動への協力 など
◆道路管理者 (川崎市)	●自転車通行空間の整備(自転車専用通行帯等) ●ルール・マナーに関する啓発活動(広報・街頭活動等) ●放置自転車対策(駐輪場整備、放置自転車の撤去等) など
◆道路管理者以外 (川崎市)	●ルール・マナーに関する啓発活動(広報・街頭活動等) ●ルール・マナーに関する教育活動(安全教室、講習会等) など
◆交通管理者 (神奈川県警察)	●ルール違反者などに対する指導・取締り (信号無視、危険運転、飲酒運転等) ●自転車の乗り方や交通ルール等の指導(安全教室等) ●自動車の取締り(違法駐車等) など
◆教育関係者 (学校、交通安全 対策協議会等)	●ルール・マナーに関する教育活動(安全教室、講習会等) ●ルール・マナーに関する啓発活動(広報・街頭活動等) など

関係者	取組内容
◆交通事業者 (鉄道事業者等)	●放置自転車対策（駐輪場整備等） など
◆商業等経営者 (商業施設、会社等)	●放置自転車対策（駐輪場整備等） など
◆不動産管理者 (マンション等)	●放置自転車対策（駐輪場整備等） など
◆自転車販売店	●ルール・マナーに関する啓発活動 (購入者へのルールブックの配布等) ●適正管理の促進（点検・整備、防犯登録・保険加入等） など

(2) 効果の検証を踏まえた進行管理

川崎駅周辺の市役所通りや県道川崎府中（JR高架下）など、異なる形態により整備した先行施策の検証も踏まえながら、下図に示すPDCAサイクルにより、自転車通行環境整備の進行を管理します。



1 川崎市における自転車を取巻く現状

(1) 自転車通行空間の整備状況

- ・現在までの道路整備は、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たため、市内における車道内を通行するための自転車道、自転車専用通行帯及び車道混在の整備延長は、道路実延長約2,500kmに対して約7km（約0.3%）となっています。（H26.4.1現在）

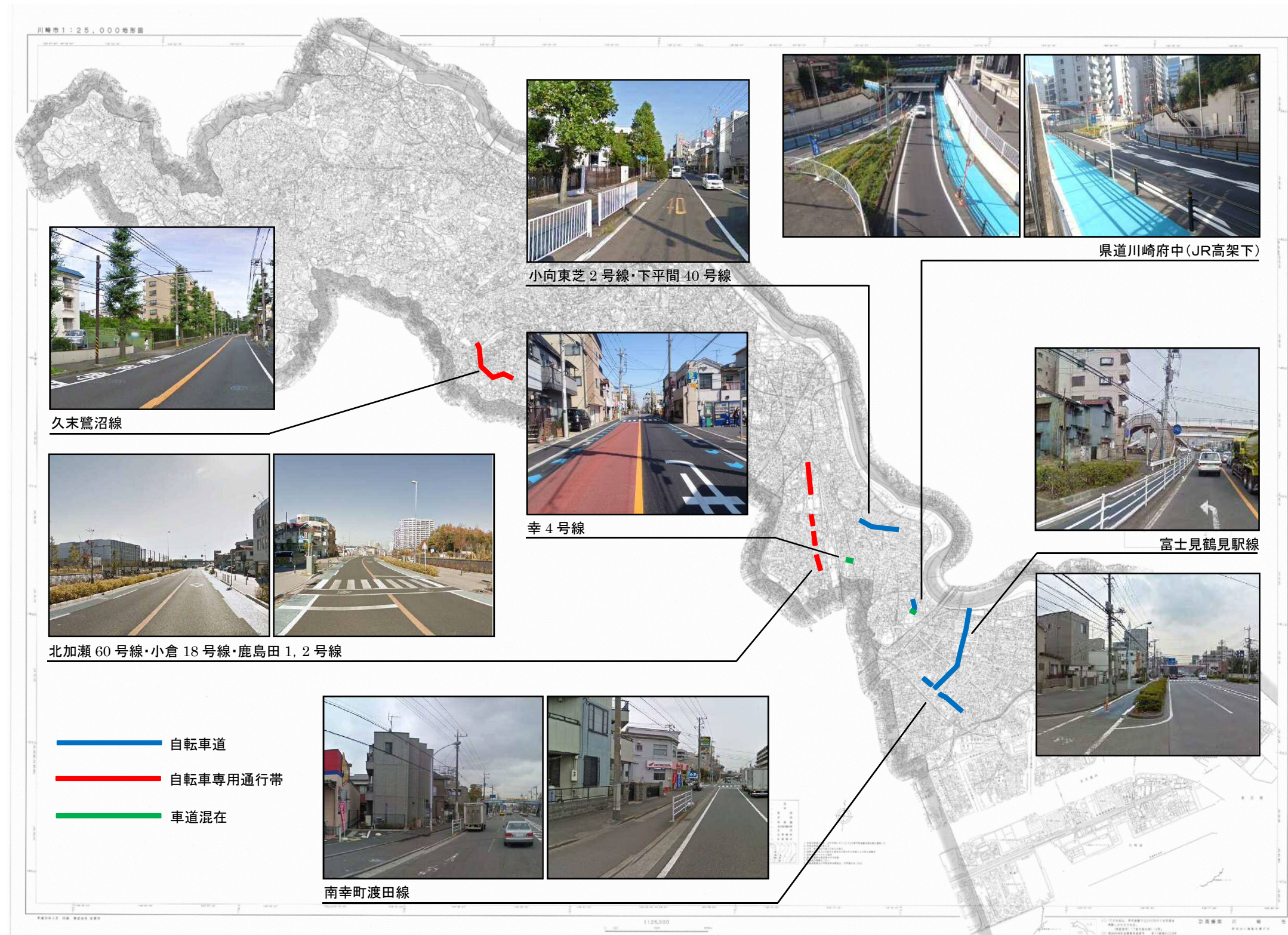


図1 川崎市における自転車通行空間の整備状況

[出典：川崎市資料]

(2) 自転車歩行者道の指定可能な歩道幅員 3 m以上の道路

- ・市内における国道、県道、主要地方道及び市道（幅員 15 m以上）の延長約 235.5 kmに対し、現在の基準で自転車歩行者道の指定が可能とされる幅員 3 m以上の歩道を有する道路の延長は約 133.4 km（約 57％）となっています。

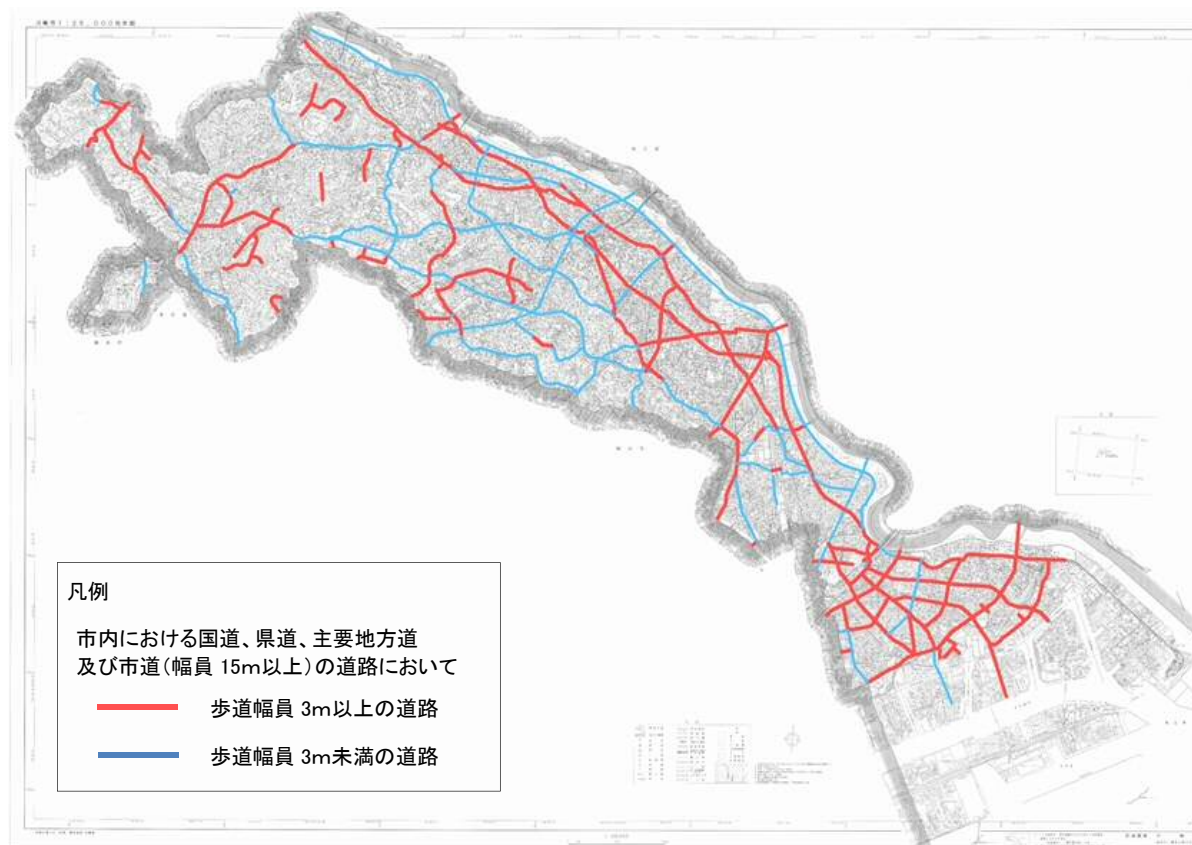


図2 歩道幅員が3m以上の道路

[出典：H22 道路交通センサス]

(3) 鉄道等を横断する自転車ルート

- ・川崎駅や武蔵溝ノ口駅などのターミナル駅周辺においては、商業施設などの利用で鉄道等を横断する必要がある場合に大きく迂回を強いられたり、立体交差で坂の上り下りが必要となっていたりします。

(川崎駅)



(武蔵溝ノ口駅)

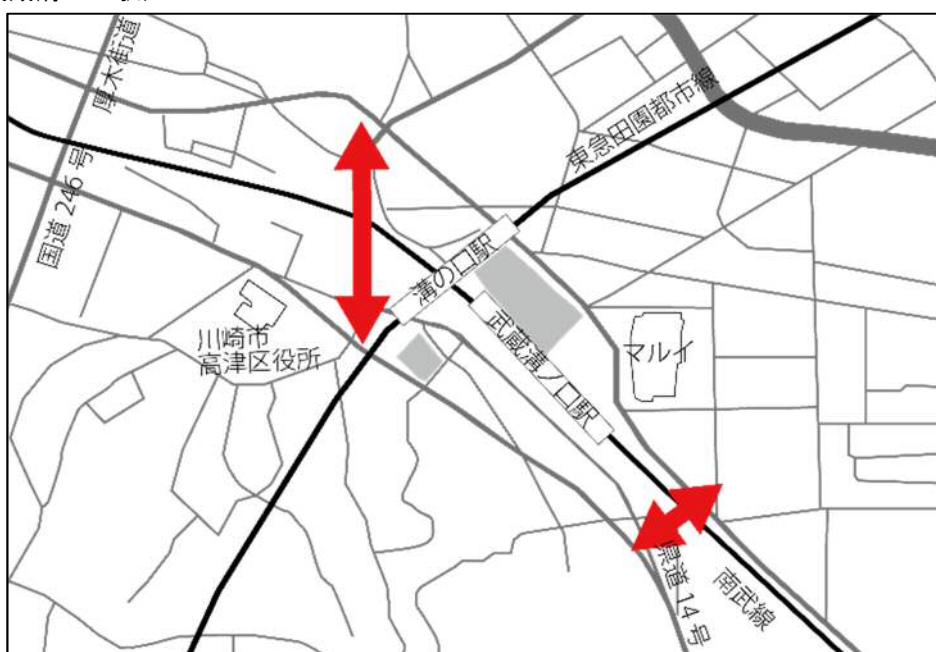


図3 鉄道を横断する自転車ルート

（４）自転車分担率の経年変化

- ・本市における全目的の自転車利用は、分担率は横ばいですが、トリップ数は平成１０年から平成２０年で１．１３倍と増加傾向を示しています。

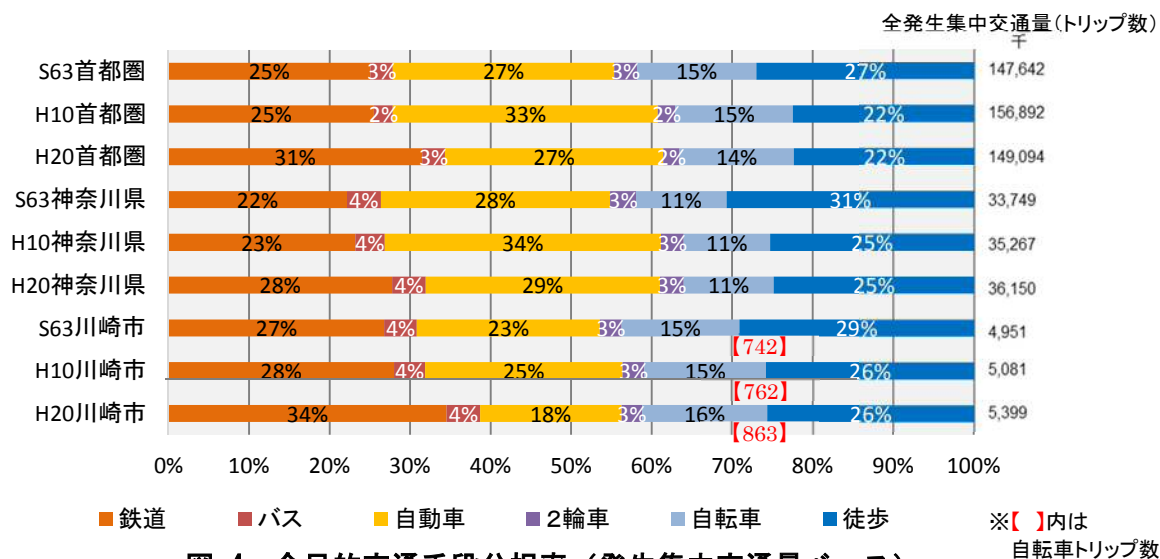


図４ 全目的交通手段分担率（発生集中交通量ベース）

〔出典：H63、H10、H20 東京都市圏パーソントリップ調査〕

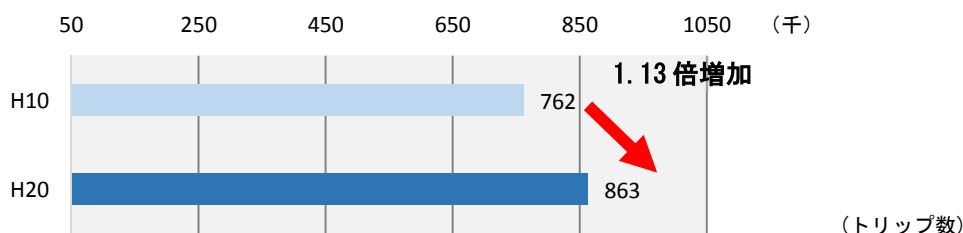


図５ 川崎市自転車利用のトリップ数

〔出典：H10、H20 東京都市圏パーソントリップ調査〕

（５）年齢層別の自転車分担率

- ・本市では、高年齢層（60歳以上）の自転車分担率が高くなっています。
- ・また、高年齢化するほど鉄道による移動割合が低くなり、徒歩や自転車などの身近な交通手段を利用する割合が高くなっています。

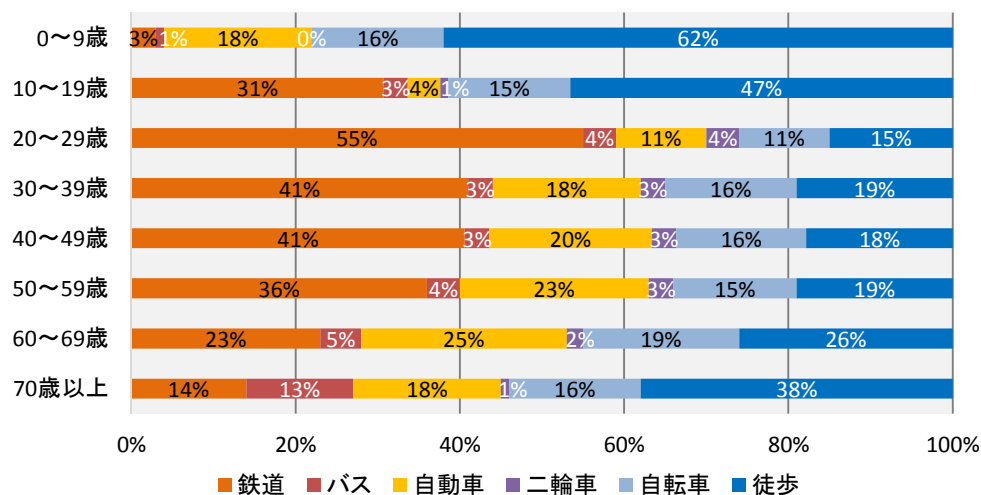


図６ 川崎市の年齢層別交通手段分担率

〔出典：H20 東京都市圏パーソントリップ調査〕

(6) 代表交通手段としての自転車分担率

- 本市における代表交通手段としての自転車分担率は、川崎駅の海側では広い範囲で高い地区が広がっている一方、起伏が多い宮前区や麻生区では低くなっているなど、地形などの地域特性により異なる傾向が見受けられます。

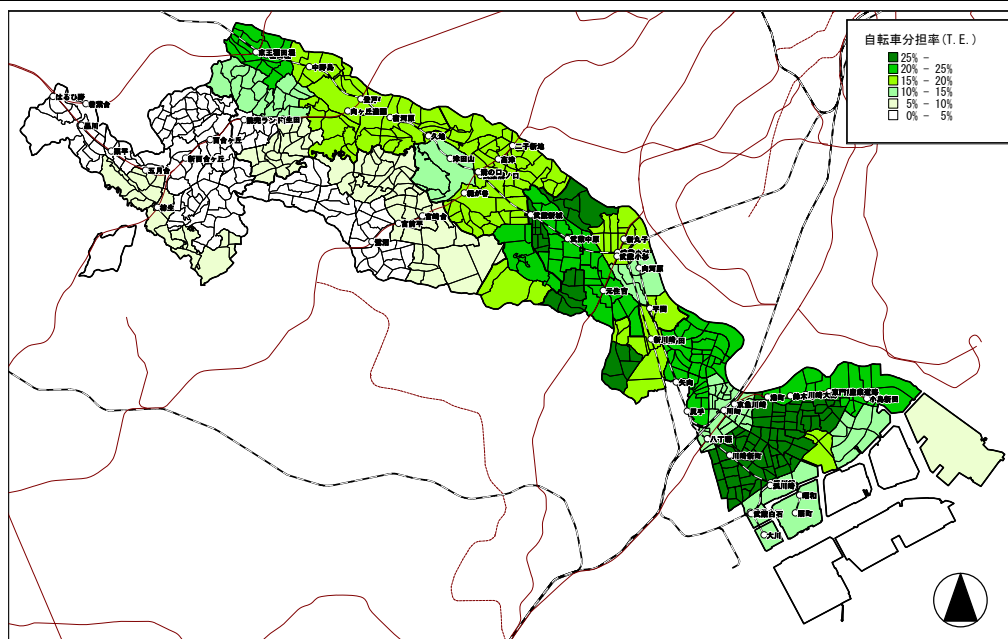


図 7 代表交通手段としての自転車分担率

[出典：H20 東京都市圏パーソントリップ調査]

(7) 駅端末交通手段としての自転車分担率

- 本市における駅端末交通手段としての自転車分担率は、高津区南部及び西部、川崎区南西部では高く、高津区北部や中原区北部などの川沿いの地区でも比較的高くなっています。

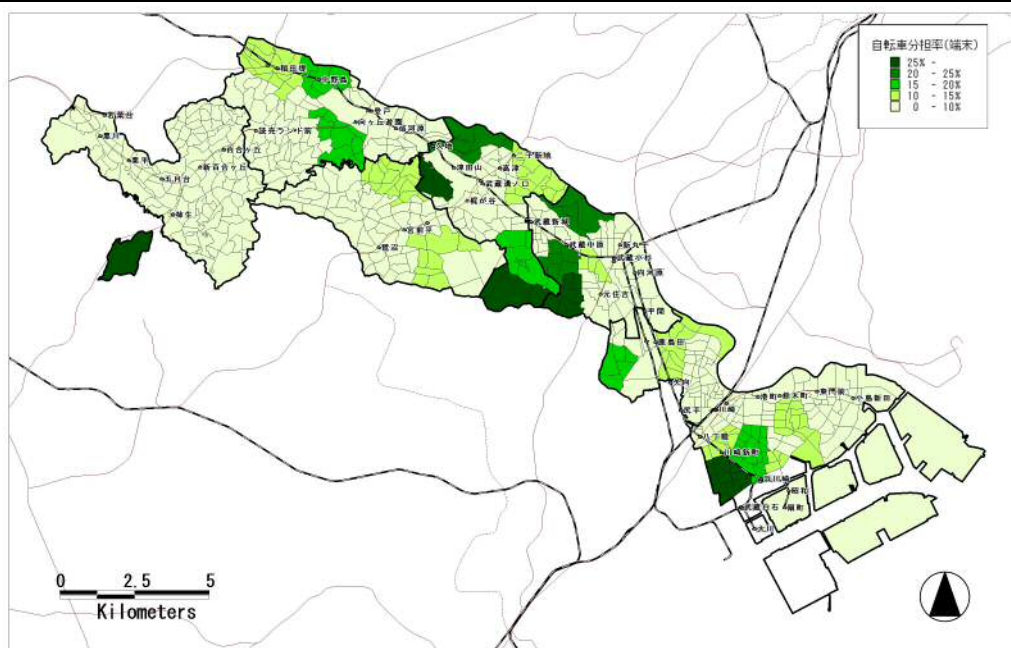


図 8 端末交通手段としての自転車分担率

[出典：H20 東京都市圏パーソントリップ調査]

(8) 通勤・通学における自転車分担率

・本市の通勤・通学目的における代表交通手段は、自転車が10.7%とバスの約3倍となっています。

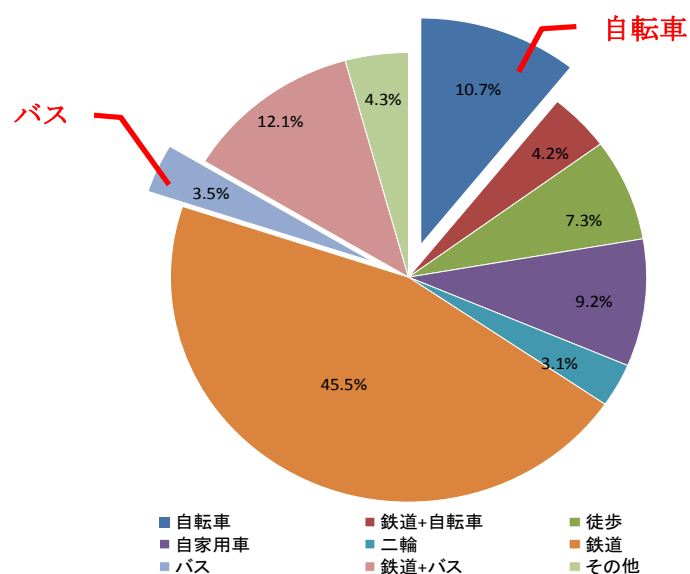


図9 通勤・通学における代表交通手段分担率

[出典：H12・H22 国勢調査（総務省）]

(9) 自転車・自動車利用の動向

①利用目的

- ・市内における代表交通手段としての自転車利用割合は12.5%であり、また、目的別の自転車利用割合は、買物などの私事目的で36.8%と最も高く、次いで通勤・通学目的で16.6%となっています。

()内はトリップ数

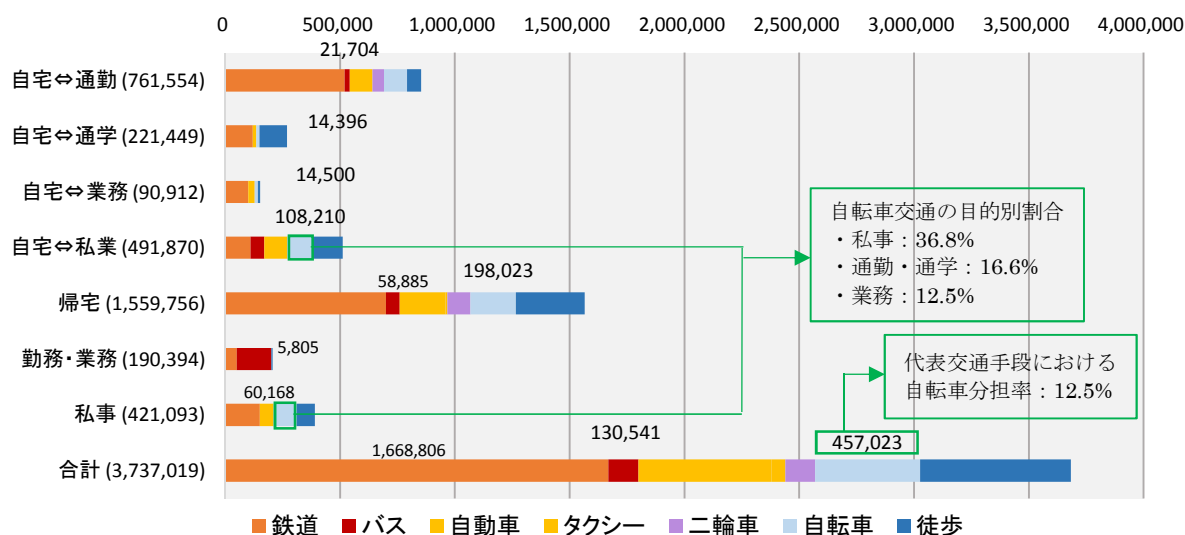


図10 川崎市における目的別代表交通手段交通量<市発着計>

[出典：H20 東京都市圏パーソントリップ調査]

②大都市と比較した川崎市の自動車交通量

- ・平成22年度に実施された道路交通センサスによると、市内調査対象路線の24時間平均自動車交通量は24,728台で、平成11年度の26,997台に対して漸減状態となっています。

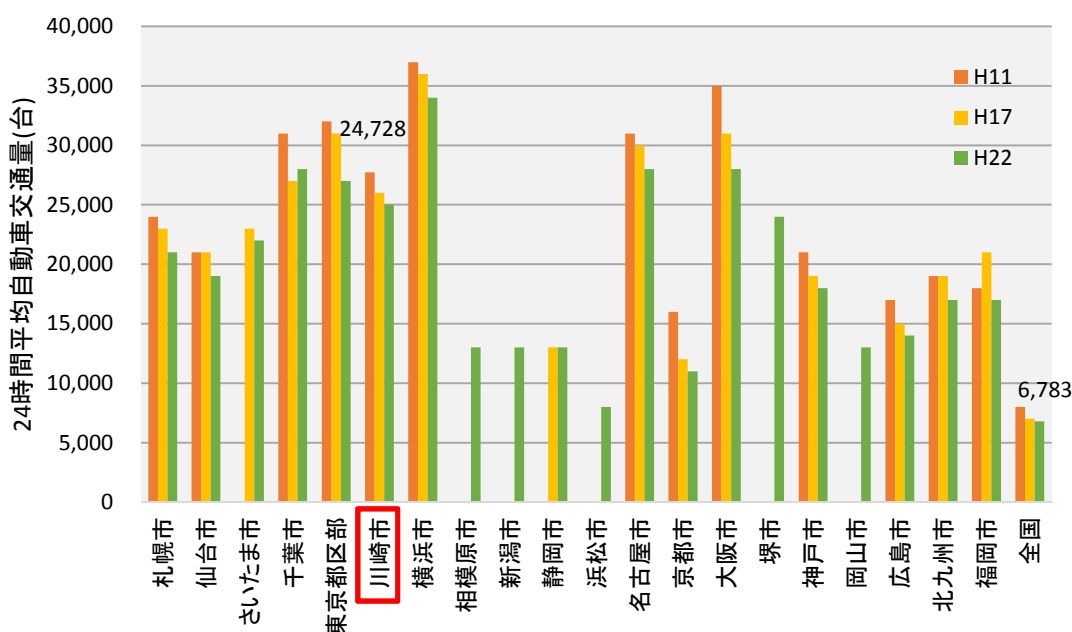
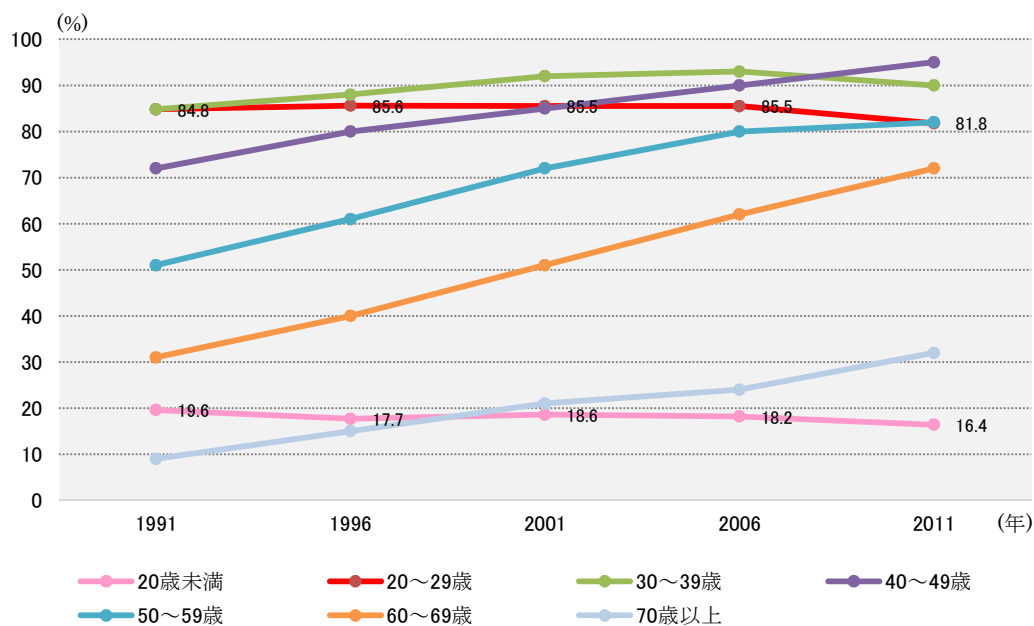


図11 大都市別24時間平均交通量

[出典：H22 道路交通センサス]

③自動車免許保有率の変化

- ・30代以下の若い年齢層の免許保有率は、減少傾向となっています。
- ・車を保有しない理由は、「自転車や公共交通等で十分」との回答が多くなっています。



(注) 保有率：年齢階層別運転免許(大型・中型・普通)保有者数を年齢別総人口で除した割合

図 12 年齢階層別運転免許保有率

[出典：国土交通白書（2013）]

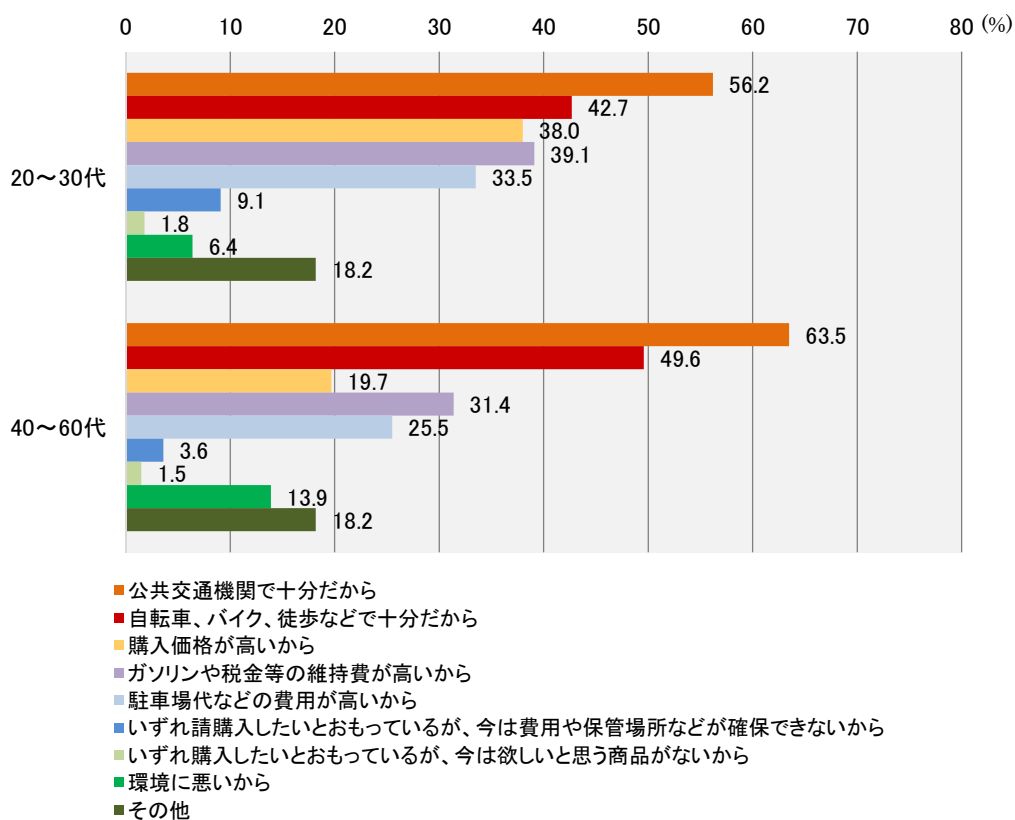


図 13 車を保有しない理由

[出典：国土交通白書（2013）]

(10) 交通事故の発生件数と自転車事故の割合

- ・市内の自転車が関係する交通事故は、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。平成20年以降は減少割合が鈍化しています。
 - ・市内の全人身交通事故件数に対する自転車事故の割合は、平成15年の25.8%から平成24年には30.2%と増加しています。
- また、高年齢層（70歳以上）の自転車事故の件数も増加しています。

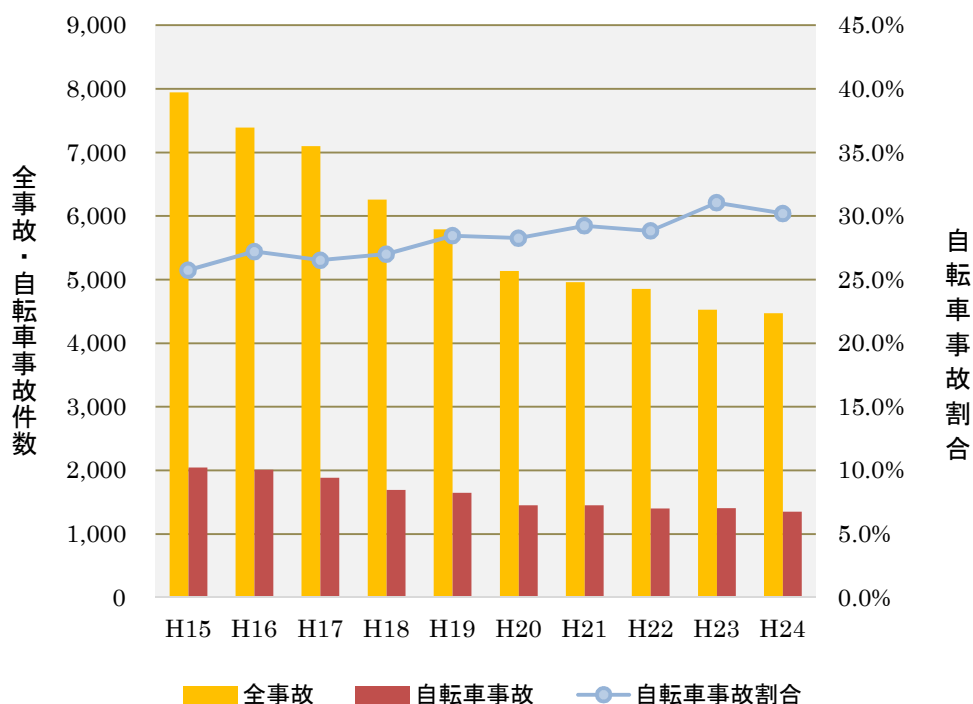


図 14 全事故・自転車事故件数と自転車事故割合

[出典：神奈川県交通年鑑（神奈川県警察）]

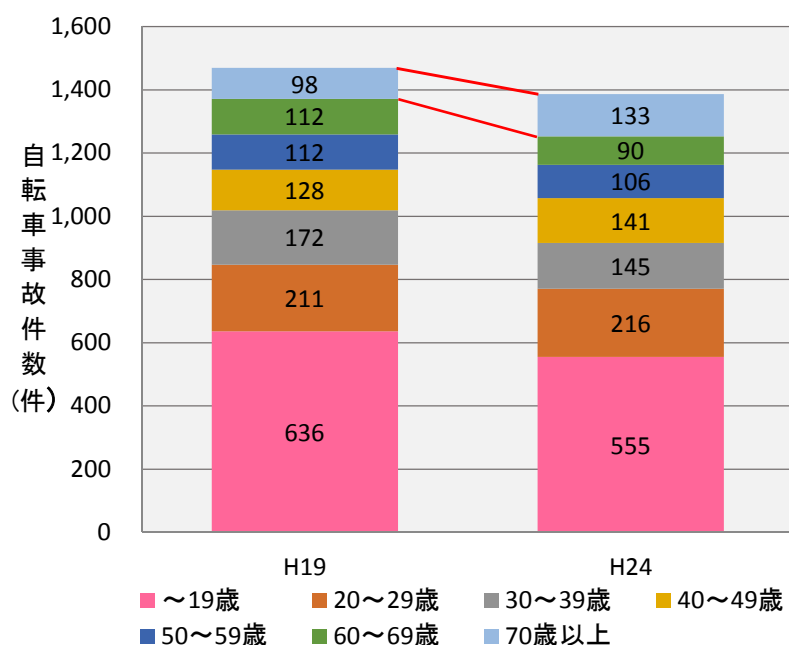


図 15 年齢層別自転車事故件数

[出典：神奈川県交通年鑑（神奈川県警察）]



(1 1) 自転車に関する交通事故データ

①発生地点

- ・本市における死亡事故の発生地点を見ると、川崎区が44％と最も高く、次いで幸区が20％、高津区が16％、中原区が13％と続いています。
- ・本市における死傷事故の発生地点を見ると、川崎区（臨海部を除く）・幸区・中原区を中心として多く発生しています。

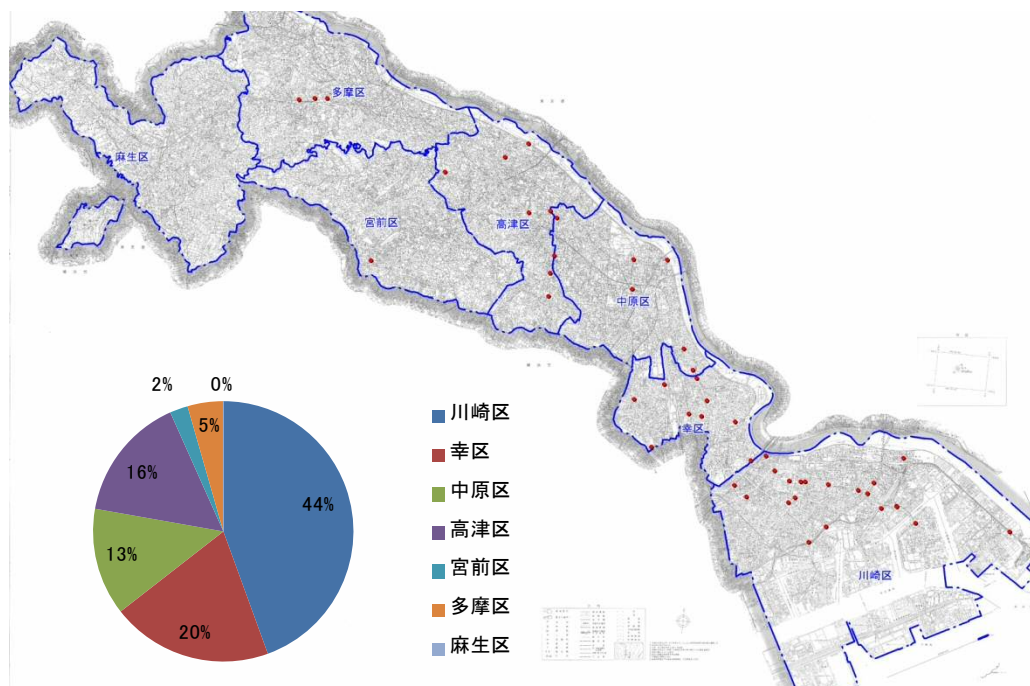


図 16 自転車関係死亡事故発生地点

[出典：神奈川県警察事故データ（H15～H24）]

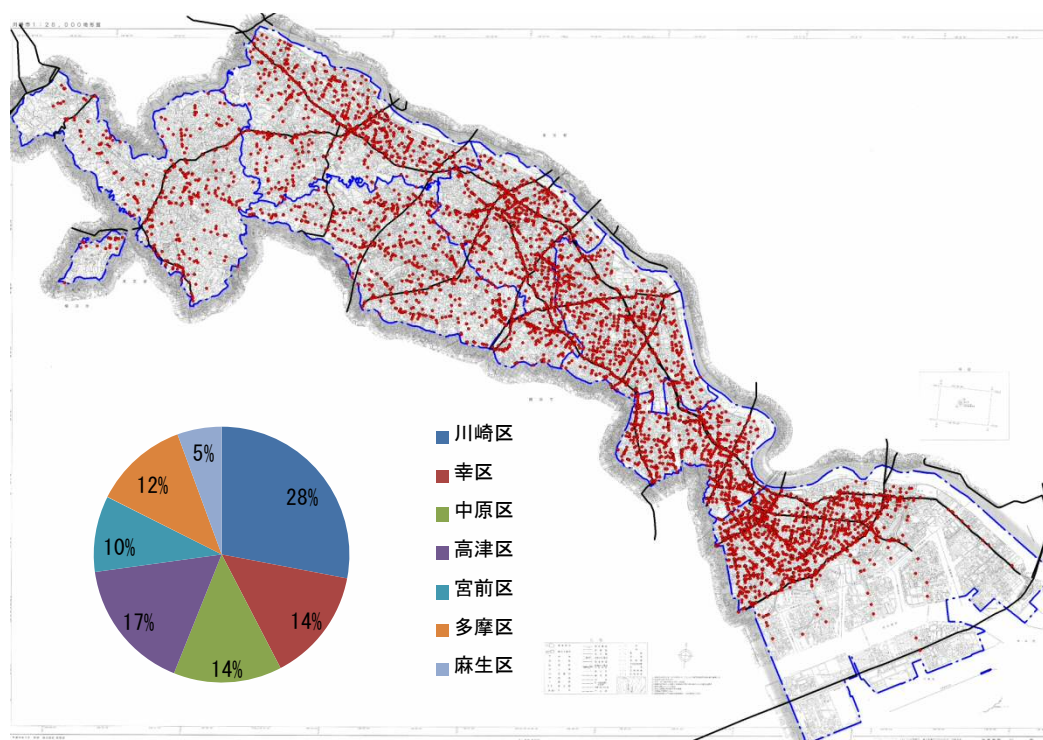


図 17 自転車関係死傷事故発生地点

[出典：神奈川県警察事故データ（H20～H24）]

②死亡事故における事故類型と路線区分

- ・事故類型を見ると、出会い頭が44%と最も高くなっています。
- ・路線区分を見ると、幹線道路が89%と大部分を占めています。

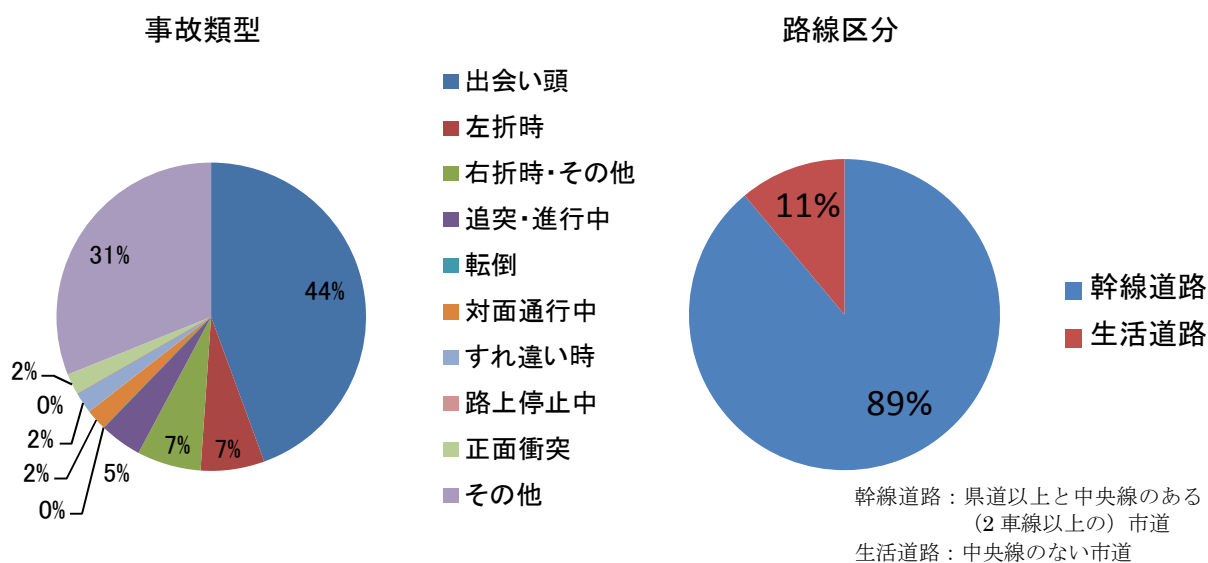


図 18 自転車関係死亡事故（事故類型と路線区分）

[出典：神奈川県警察事故データ（H15～H24）]

③死傷事故における発生箇所と当事者種別

- ・市内で発生した自転車関係する死傷事故の発生箇所は、交差点部が73%、単路部が26%となっています。
- ・当事者種別は、対自動車が78%と最も高い割合を示しており、次いで対二輪者となっています。

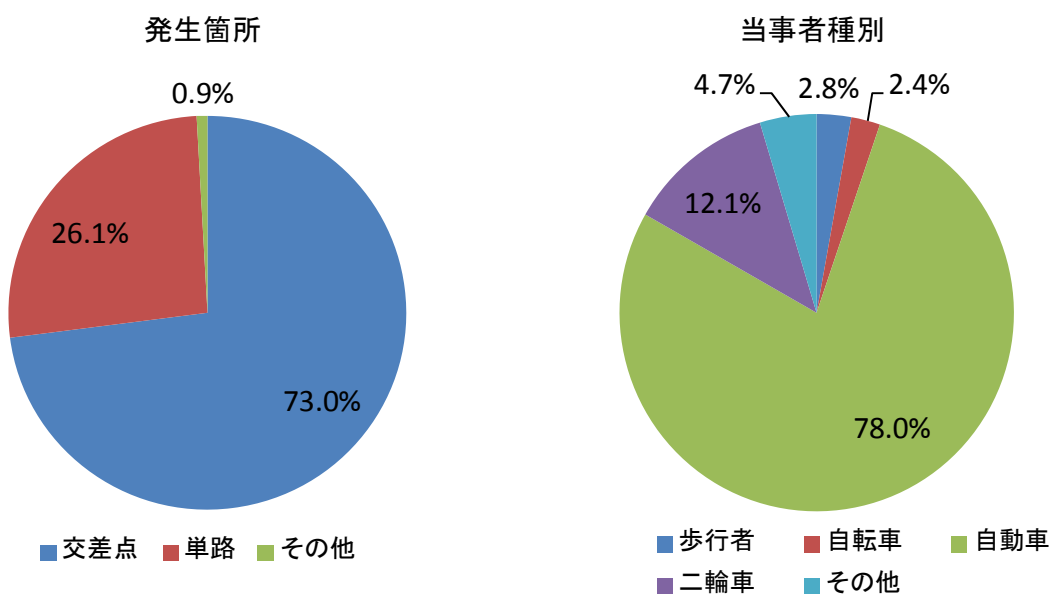


図 19 自転車関係死傷事故（全体の傾向）

[出典：神奈川県警察事故データ（H20～H24）]

(12) 市民アンケートに見る自転車利用ルールの認知・遵守状況

①ルールの認知度

- ・ルールの認知度は大半が8～9割ですが、一方で、「子どもへのヘルメット着用努力義務」のように6割に満たないルールもあります。

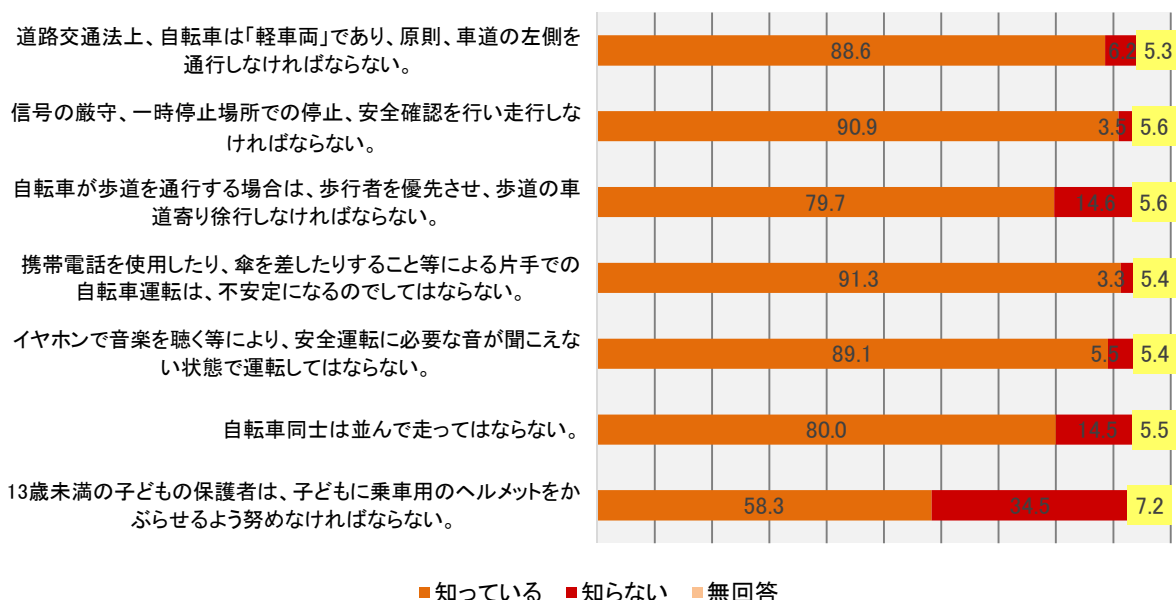


図 20 ルールの認知度

[出典：平成 25 年度第 1 回かわさき市民アンケート]

②ルールの遵守率（ルール別）

- ・ルールの遵守率は大半が6～7割となっており、ルールは知っているが守っていない人がいます。

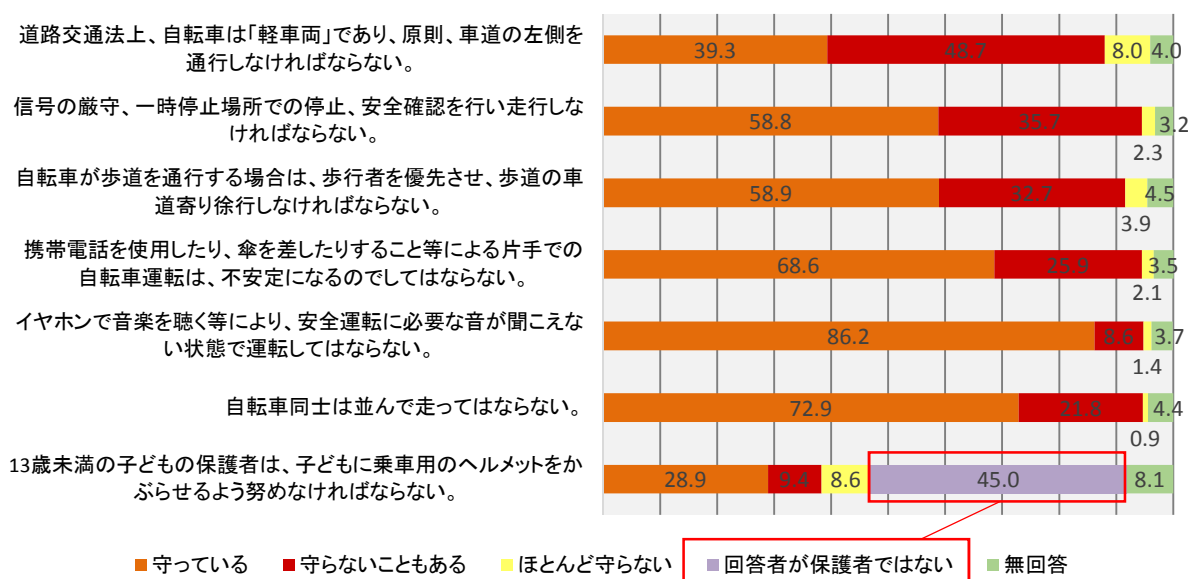


図 21 ルールの遵守率（ルール別）

[出典：平成 25 年度第 1 回かわさき市民アンケート]

③ルールの遵守率（年齢層別） ※7つのルール of 遵守率の平均値を集計

・ルール of 遵守率は35歳以上では6～7割ですが、20歳代前半では約5割となっており、年齢層が低くなるほど遵守率も低下しています。

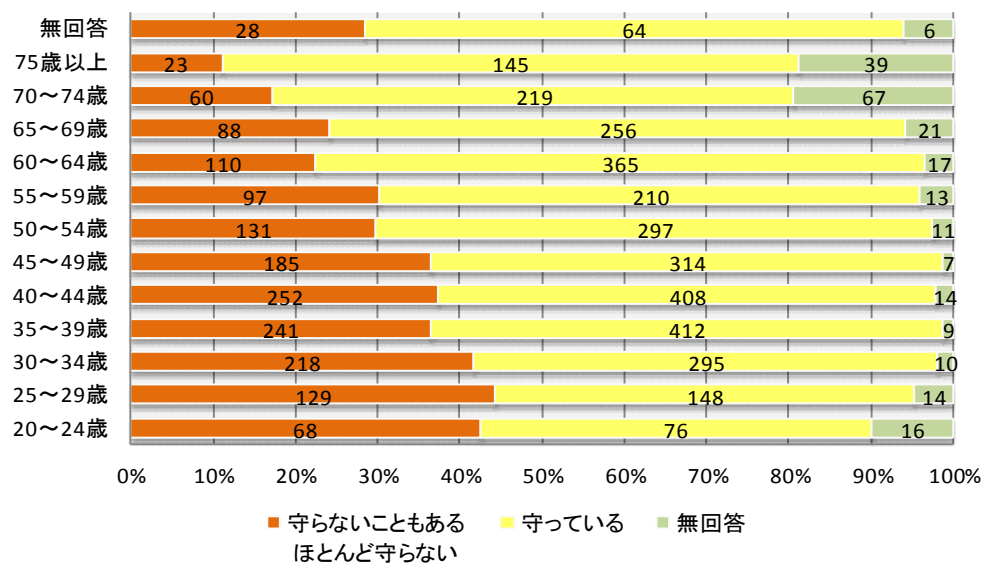


図 22 ルール of 遵守率（世代別）

[出典：平成 25 年度第 1 回かわさき市民アンケート]

(13) 市民・道路利用者の声

① 市民の交通政策に対する意見

・市民アンケートによると、市民は交通政策の中で安全対策を最も重要視しています。

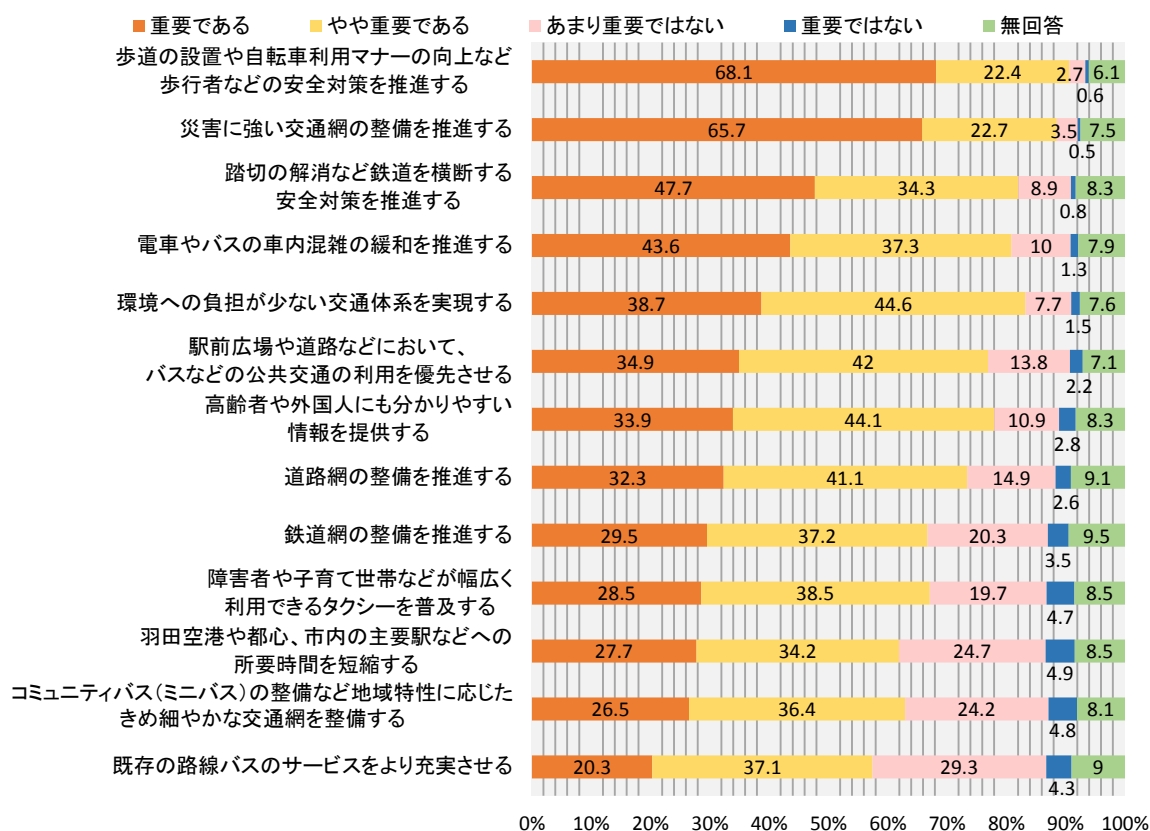


図 23 市の交通施策に関して重要だと感じている点

[出典：平成 23 年度第 2 回かわさき市民アンケート]

② 自動車運転者から見た自転車利用者

・市内のバス事業者へのアンケートによると、72%の運転手が「運行中に自転車を危険と感じる」と回答しており、その原因として、大半の運転手が自転車利用者のマナーの悪さを挙げています。

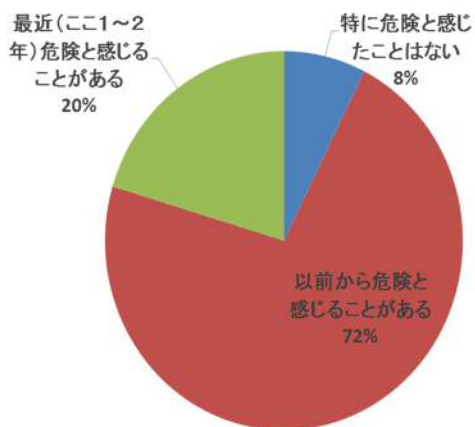


図 24 運行中に自転車を危険と感じたことはあるか

[出典：県道川崎府中 JR 高架下における自転車道の本格供用開始についてのアンケート調査 (H25. 12)]

③ 自転車利用者の安全意識への苦言

・幸区民アンケートによると、地域の課題・問題点について、48.5%の人が「自転車利用者のマナーが悪い」と回答しています。

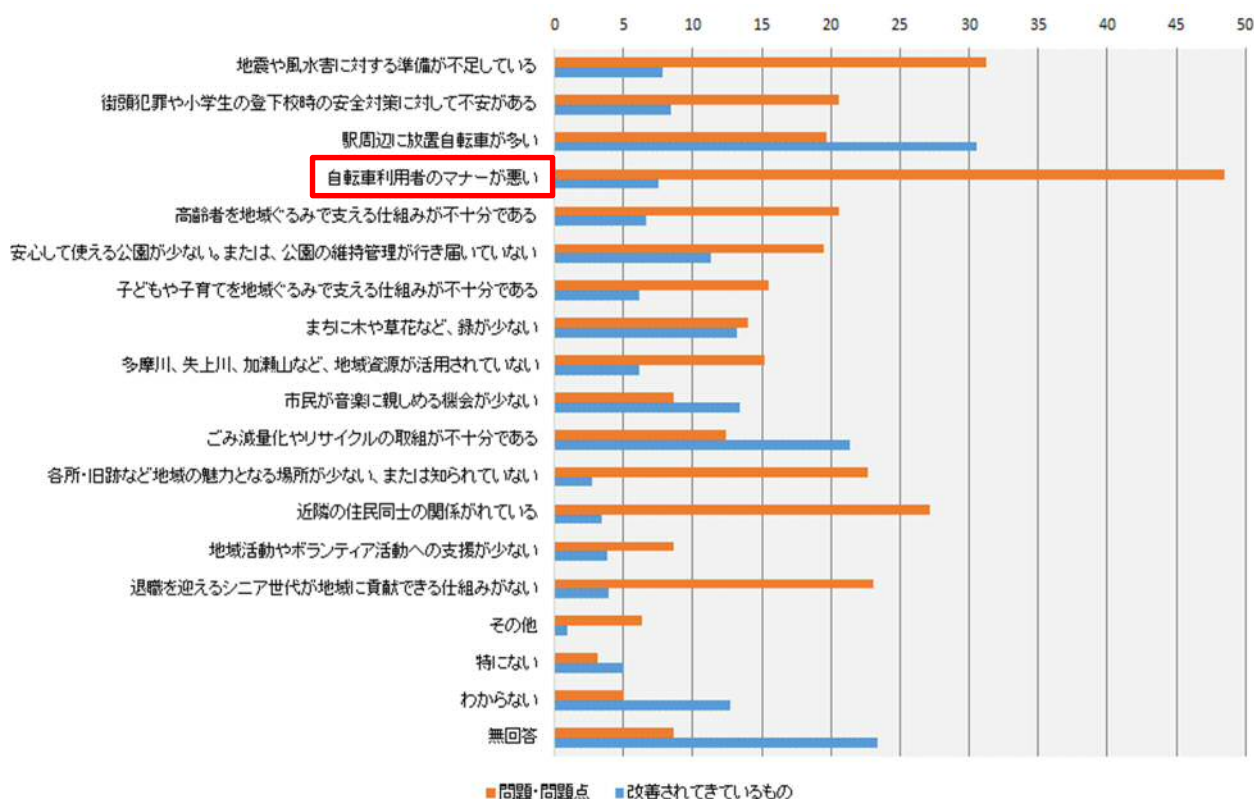


図 25 地域の課題・問題点と改善されてきていると思うもの

[出典：平成 25 年度幸区区民アンケート]

④ 自転車事故施策への評価

・幸区民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65.9%と最も多く、次いで「ルールに対する心掛け」が58.1%となっています。

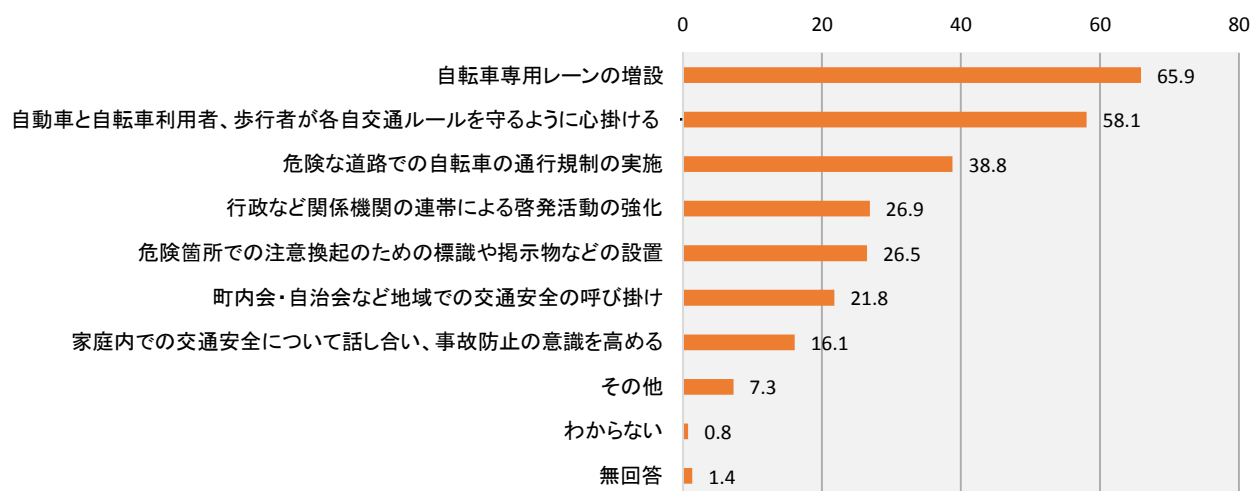


図 26 自転車事故をなくすために有効だと思う対策

[出典：平成 25 年度幸区区民アンケート]

(14) 自転車利用における法令違反状況

① 自転車に関する交通事故における法令違反の状況

- ・平成25年の本市における自転車関連事故調査データによると、自転車事故のうち、約68%の事故で自転車利用者が何らかの法令違反を犯しています。

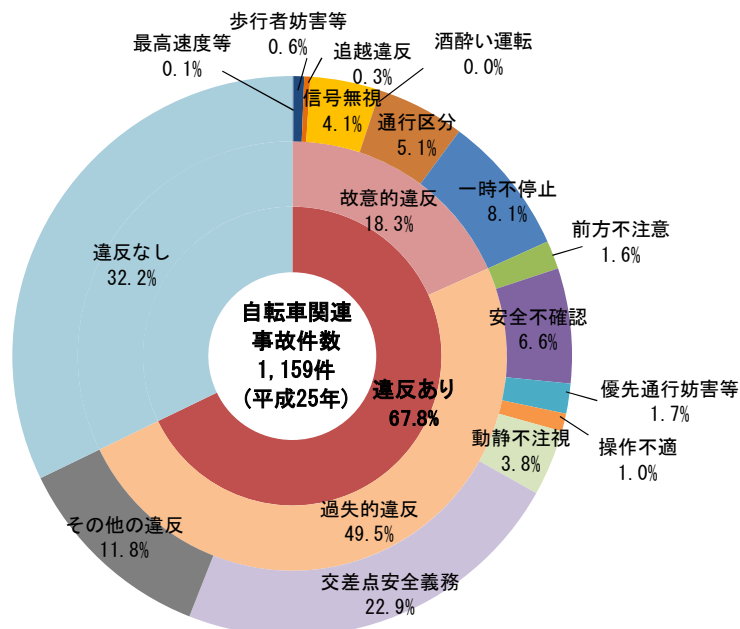


図 27 自転車関連事故における法令違反の状況

[出典：平成25年中の交通事故の発生状況（神奈川県警察）]

② 県道川崎府中（JR高架下）の自転車道におけるルール違反の状況

- ・県道川崎府中（JR高架下）で整備した一方通行の自転車道では、大型看板を設置するなど利用ルールの周知を図っていますが、平成25年11月の調査では、逆走した自転車は1日平均で12台となっています。

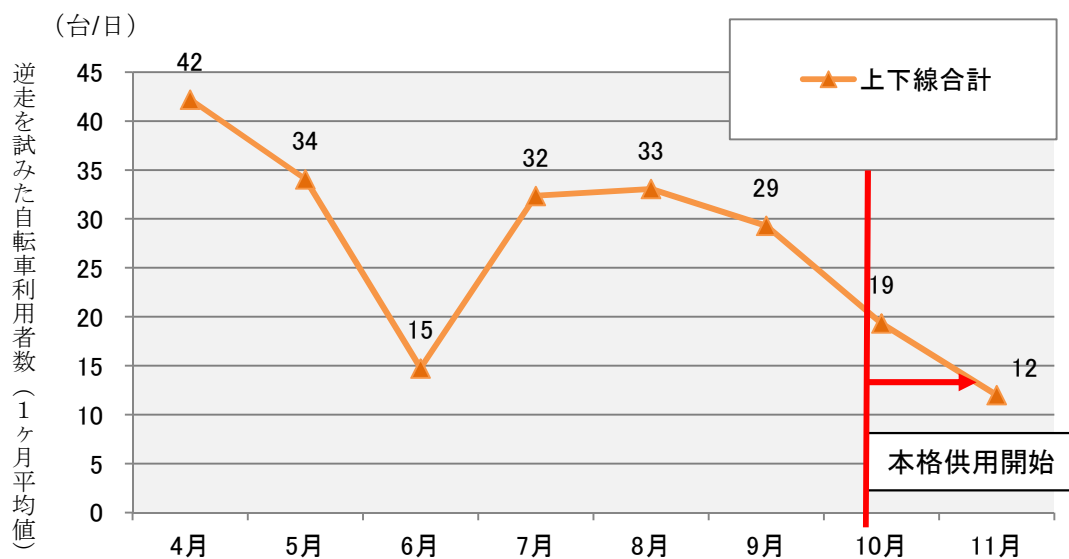


図 28 逆走を試みた自転車利用者数（1ヶ月平均値）

[出典：川崎市資料より作成]

（１５）放置自転車台数の推移（H16～H25）

- ・放置自転車台数は減少傾向にありますが、市内の駅周辺には依然として5,000台を越える自転車が放置されており、安全・安心な歩行が阻害されています。

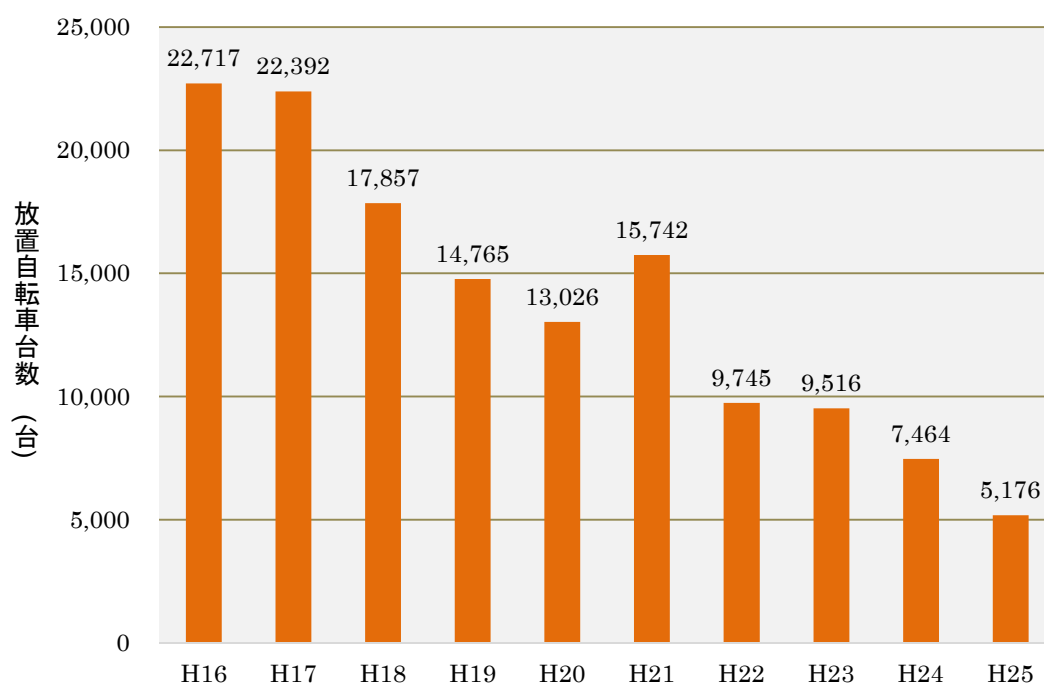


図 29 川崎市の放置自転車台数の推移

[出典：川崎市鉄道駅周辺における放置自転車等実態調査 平成 25 年度]

（１６）自転車が放置される原因

- ・自転車の放置原因に関する市民アンケートによると、多くの人が「マナーの低下」や「駐輪場が少ない」と回答しています。

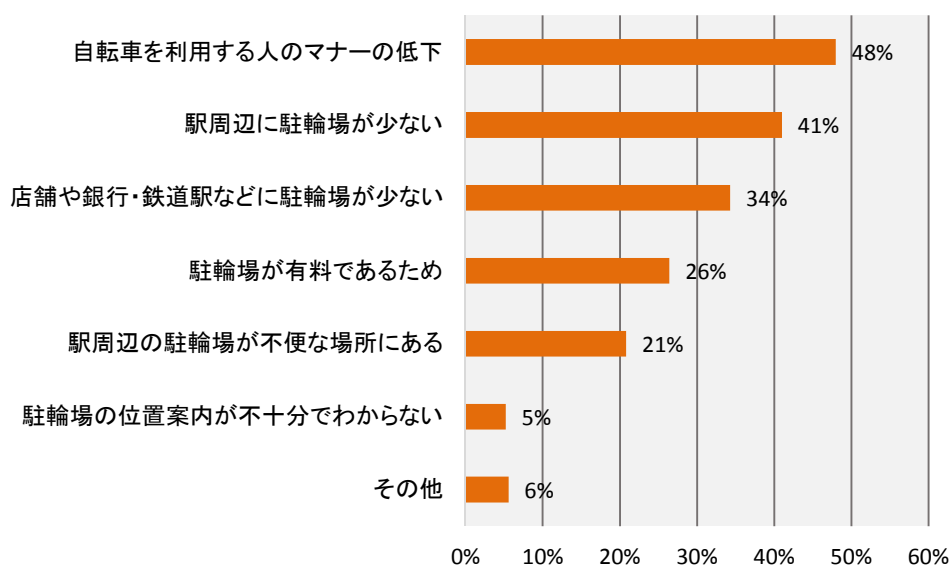


図 30 自転車の放置原因

[出典：平成 15 年度川崎市民 1 万人アンケート 川崎区調査分]

2 我が国における自転車を取巻く現状

(1) 交通事故の死者数の推移

- ・全交通事故死者数は昭和40年代半ばにピークを迎えてから昭和50年代半ばまで減少し、その後再び増加しましたが、平成元年以降は減少し続けています。

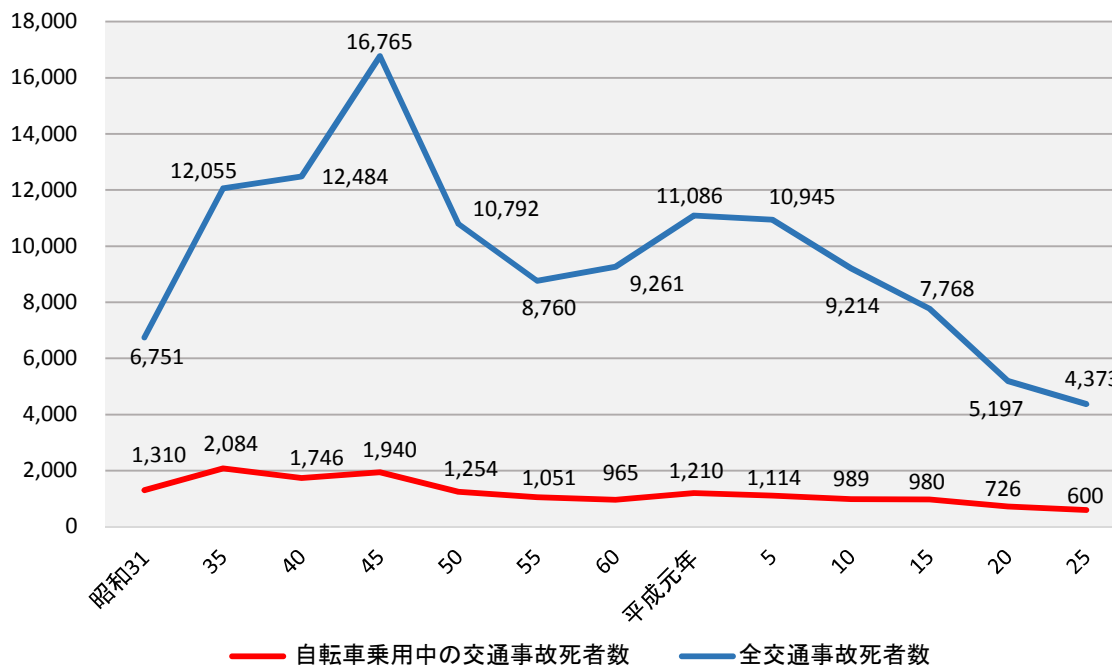
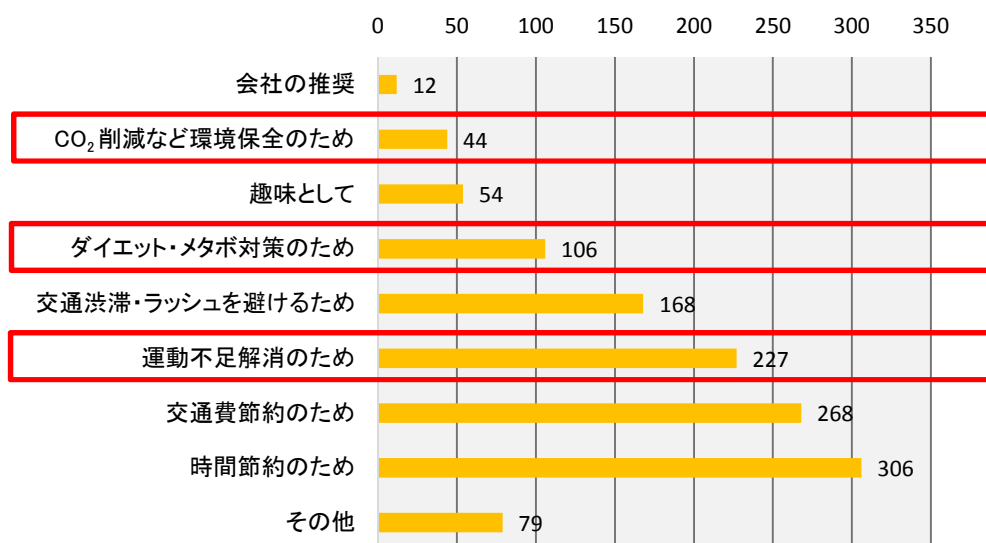


図 31 交通事故の死者数の推移

[出典：交通統計（財）交通事故総合分析センター]

(2) 自転車通勤をする理由

- ・最近の自転車利用の特徴としては、速達性や経済性において有効な交通手段としてだけでなく、健康や環境志向などの高まりにより、様々な目的で利用されています。



注：複数回答、首都圏、近畿圏の20～40代の自転車通勤者600名（男300女300）

図 32 自転車通勤をする理由

[出典：「自転車通勤者の実態と安全意識に関する調査」、社団法人 自転車協会、2009年4月]

(3) 自転車利用における環境保全の効果

- ・家庭から排出される二酸化炭素排出量のうち約3割が自動車であるため、交通手段を自動車から自転車へ変えることにより、二酸化炭素の削減につながります。

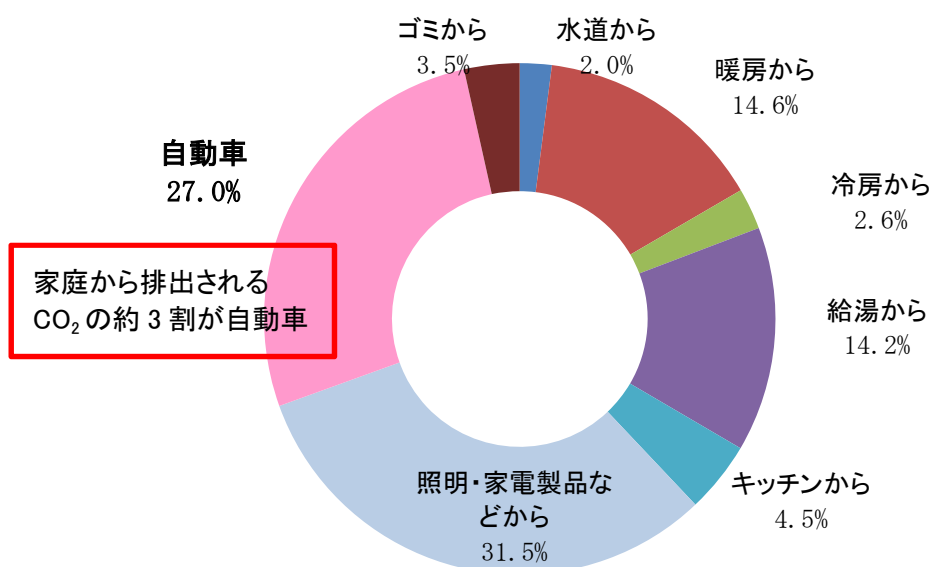


図33 家庭から排出される二酸化炭素排出量（内訳）

〔出典：全国地球温暖化防止活動推進センター〕

(4) 自転車の通行ルールに関する認知度

- ・交差点の通行方法や自転車が通行可となっている歩道のルールなど、自転車の通行位置に関する認知度が低くなっています。

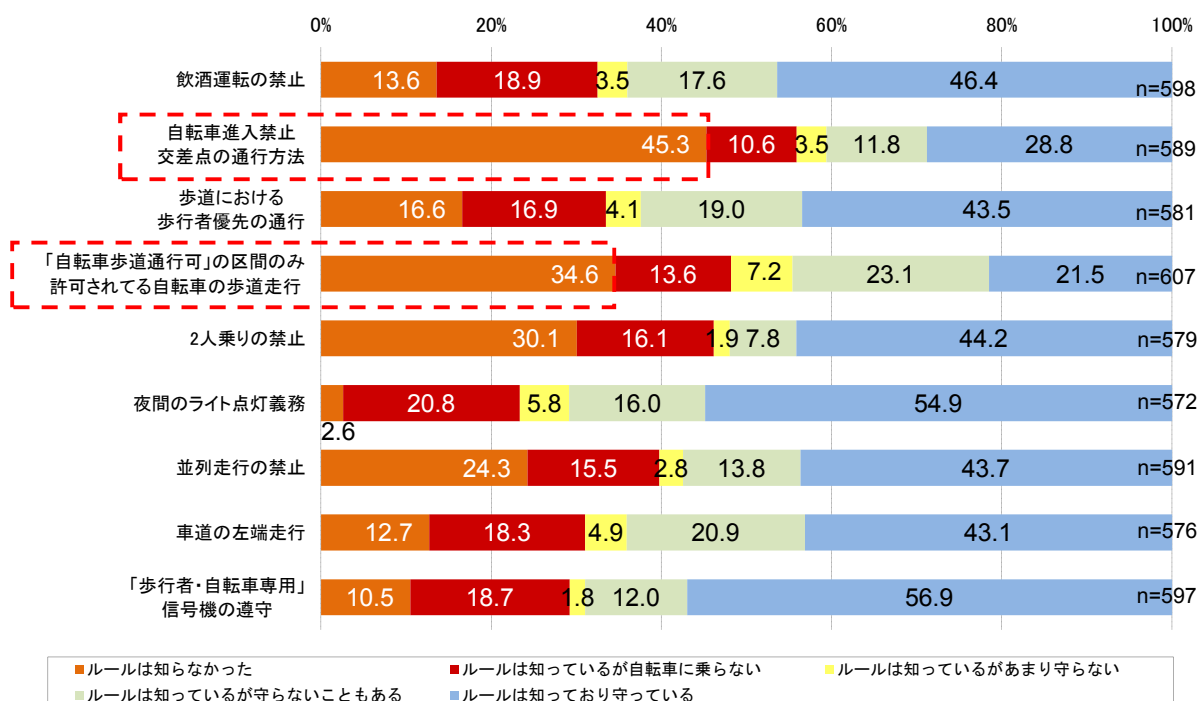


図34 自転車の通行ルールに関する認知度

〔出典：自転車の安全利用の促進等に関する調査研究報告書（平成18年7月）、（財）全日本交通安全協会〕

(5) 自転車の通行ルール・マナーの現状

- ・指導警告票交付件数は無灯火や二人乗りが多くなっていますが、最近では、歩道通行において並進したり徐行等をしない“歩道通行者に危険を及ぼす違反”が増加しています。

表 2 自転車に係わる指導警告票交付件数

違反別	交付件数		比率	
	H24	(H17)	H24	(H17)
無灯火	738,422	(365,379)	29.7%	(32.4%)
二人乗り	437,053	(335,874)	17.6%	(29.8%)
信号無視	183,066	(81,379)	7.4%	(7.2%)
一時不停止	161,799	(82,103)	6.5%	(7.3%)
歩道通行者に危険を及ぼす違反	236,509	(100,710)	9.5%	(8.9%)
その他	728,648	(161,886)	29.3%	(14.4%)
合計	2,485,497	(1,127,331)	100%	(100%)

[出典：自転車の交通指導取締り状況、警察庁]

(6) 歩行者として自転車を迷惑・危険と感じた状況

- ・27ページの(11)③の当事者種別において、対自転車・対歩行者の事故割合は低くなっていますが、データとして表れない軽微な事故や危険を感じる状況を多くの歩行者が経験していることがうかがえます。

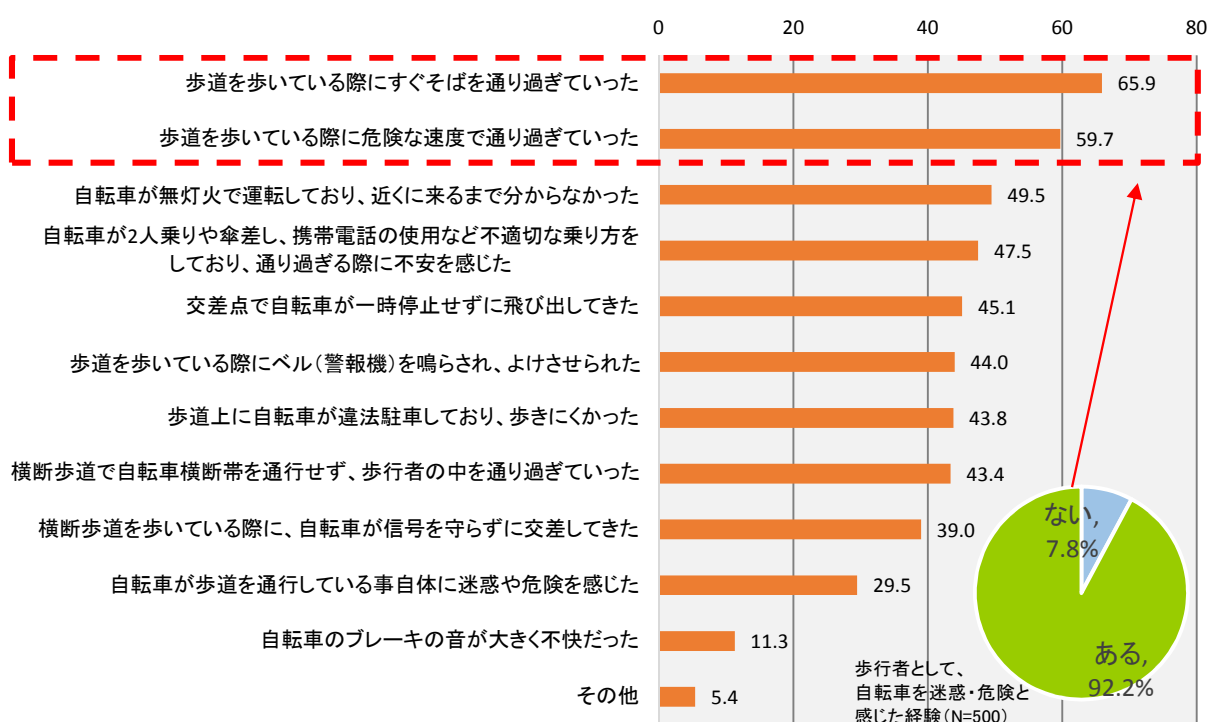


図 35 歩行者として自転車を迷惑・危険と感じた状況

[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）]

卷末資料

用語集

用語	解説
自転車通行空間	自転車が行き通れる道路、又は道路の部分
自転車ネットワーク	自転車通行空間が途切れることなく、網目状につながっている状態
モータリゼーション	所得の増加等により自動車が大衆に広く普及する現象
コミュニティサイクル	環境にやさしく健康にも良い自転車を使った新しい公共交通システム。従来のレンタサイクルとは異なり、複数の専用駐輪場（サイクルポート）を設置し、どのサイクルポートでも自転車の貸出・返却ができる。
サイクル&バスライド	自宅等から自転車で最寄りのバス停まで行き、自転車を付近の駐輪場に停めた後、バスを利用して目的地に向かうシステム
都市計画道路	都市の骨格を形成し、安心して安全な市民生活と機能的な都市活動を確保する、都市交通における最も基幹的な都市施設として都市計画法に基づいて都市計画決定された道路
道路構造令	道路法上の道路を新設又は改築する場合における道路構造の一般的技術基準
歩道	道路構造令第2条第1項第1号に規定される、専ら歩行者の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分。なお、道路交通法上も、歩道として扱われる。
車道	道路構造令第2条第1項第4号に規定される、専ら車両の通行の用に供することを目的とする道路の部分であり、自動車の交通機能（通行機能、アクセス機能）に必要な空間
自転車道	道路構造令第2条第1項第2号に規定される、専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分。なお、道路交通法上も、自転車道として扱われる。
自転車専用通行帯	道路交通法第20条第2項の道路標識により、車両通行帯の設けられた道路において、普通自転車が通行しなければならない部分として指定された通行帯
路側帯	道路交通法第2条第1項第3号の4に規定される、歩行者の通行の用に供し、又は車道の効用を保つため、歩道の設けられていない道路又は道路の歩道の設けられていない側の路端寄りに設けられた帯状の道路の部分で、道路標示によって区画される。
ハード対策	歩行者及び自転車利用者の安全性や快適性を確保するため、道路上に自転車が通行する空間を整備することなどの工事を伴う対策
ソフト対策	歩行者および自転車利用者の安全性や快適性を確保するため、自転車利用者が自転車の利用ルールやマナーを周知・遵守してもらえるよう啓発や教育、指導などを行う対策

ターミナル駅	複数の鉄道路線が乗り入れ、バスやタクシー、自転車など、様々な交通が集中する利便性に優れた駅
グローバル企業	それぞれの国での経営が全体的に調和をもって運営されることにより、統一された経営戦略をもつ企業
リーディング事業	世界や国の社会的、経済的成長を牽引する役割を担う事業
広域拠点	川崎市の新総合計画で位置付けられている拠点の一つ。都心や横浜中心部との高い近接性を踏まえて、市外の隣接都市拠点との調和のもとに適切な機能分担を行い、地理的条件や交通機能などを活かしながら、民間活力を中心としてまちづくりを推進する拠点
トリップ	人の動きを表す単位で、ある目的による出発地から目的地までの移動を1トリップとする。
自転車分担率	全体のトリップ（ある目的を持って起点から終点へ移動する際の一方方向の移動）に対する自転車でのトリップの割合
代表交通手段	1つのトリップの中でいくつかの交通手段を利用した場合の主な交通手段で、集計上の優先順位は、鉄道→バス→自動車→二輪（自転車、原付・自動二輪車）→徒歩の順となる。
駅端末交通手段	出発地から駅（または、駅から目的地）までに利用した交通手段
幹線道路	全国的、地域的あるいは都市内において、骨格的な道路網を形成する道路で、通常、広幅員・高規格の道路であることが多い。
生活道路	幹線道路を除くその他の道路で、市民が日常生活に使用する道路
交差点部	十字路、T字路、その他二つ以上の道路が交わる部分（歩道と車道の区別のある道路の場合は車道が交わる部分）
単路部	「交差点」や「踏切」などを除く単純な道路の部分
当事者種別	交通事故に関与した車両等（列車を含む）の運転者又は歩行者を分類したもの
事故類型	事故を当事者の種類（人または車両）によって分類した上で、当事者の事故時の行動等（動き、位置、衝突物等）によって更に細かく分類したもの
安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン	平成23年度の有識者による検討委員会の提言を踏まえ、各地域において道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワーク計画の作成や通行ルールの徹底等を進めるため、国土交通省道路局および警察庁交通局により策定され、平成24年11月29日、道路管理者、都道府県警に発出
自転車事故	自転車が第1当事者又は第2当事者となった交通事故
回遊性	地区間や地区内における人が移動する時の流れのことで、都市においては、回遊性を高めることで目的地へのアクセス性を改善することにつながる。
地域団体	町内会・自治会やボランティア団体など、一定の地域を基盤に活動を行う団体





KAWASAKI CITY

川崎市

「川崎市の自転車通行環境整備に関する考え方」

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