

参 考 1

(自転車需要推計(補足))

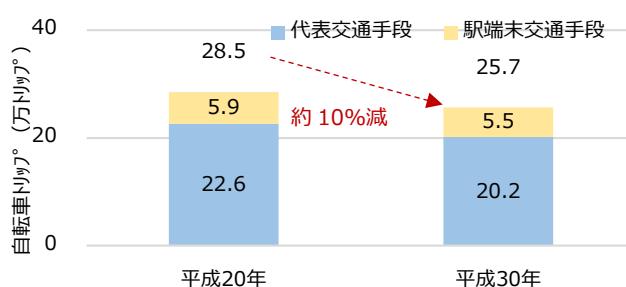
1 自転車の利用状況（補足資料）

(1) これまでの自転車による移動の動向

ア 長期的な自転車による移動の推移（パーソントリップ調査）

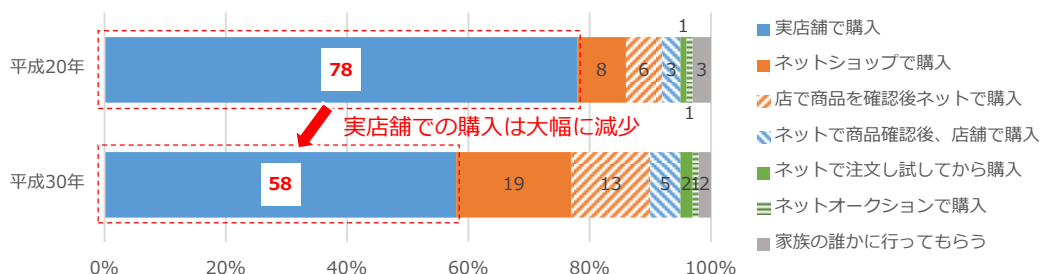
(ア) 交通手段別移動状況

- 平成 20（2008）年と平成 30（2018）年の自転車移動量（トリップ数）の変化を見ると、代表交通手段及び駅端末交通手段とも減少（総トリップで約 10%減）しています。
- これは、ICT 技術の進展に伴い、買い物スタイルや働き方が、インターネット等を使った手段に置き換わったことなどが理由として考えられます。



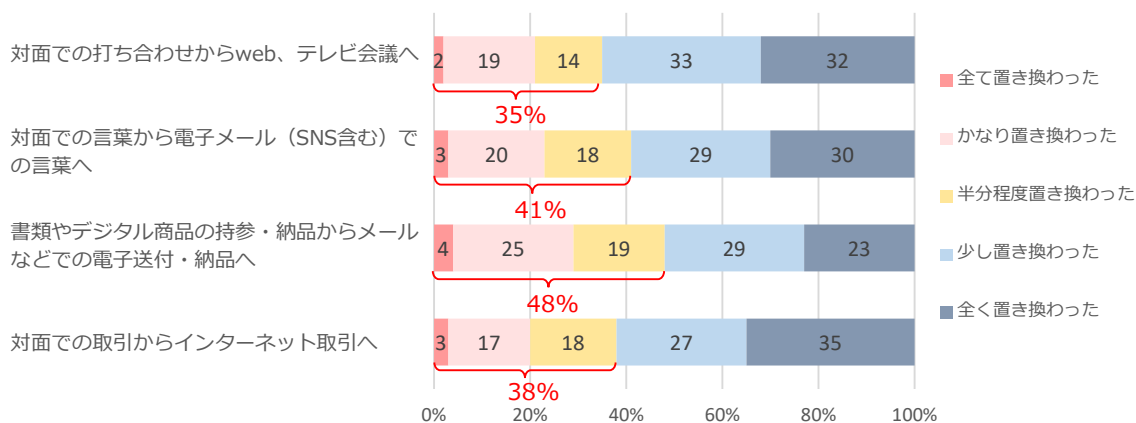
＜自転車トリップ数の変化＞

出典：東京都市圏パーソントリップ調査（第5回平成20(2008)年、第6回平成30(2018)年）から作成



＜10年間の買い物のスタイルの変化＞

出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（補完調査）から作成



＜10年間の働き方の変化＞

出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（補完調査）から作成

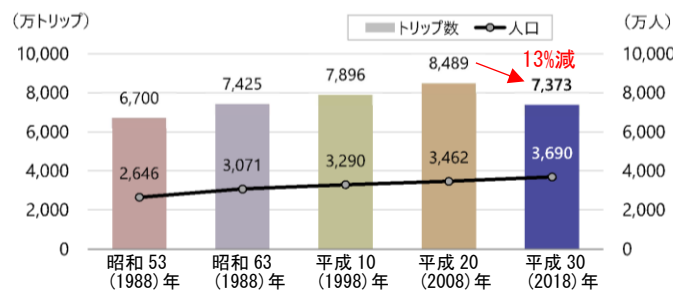
- 代表交通手段別の移動状況について、東京都市圏パーソントリップ調査の平成20（2008）年と平成30（2018）年のトリップ数を比較すると、全交通量で約4%減、自動車で約27%、2輪車で約44%、自転車で約11%減となっております。

【代表交通手段別移動状況の推移】

	H20	H30	H30/H20
鉄道	612,265	674,447	110.2%
バス	59,993	59,998	100.0%
自動車・タクシー	294,200	215,569	73.3%
原付・自動二輪	37,789	21,216	56.1%
自転車	226,239	201,869	89.2%
徒歩	381,991	385,155	100.8%
その他	1,852	1,371	74.0%
不明	26,296	11,803	44.9%
計	1,640,625	1,571,428	95.8%

出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（補完調査）から作成

- 総トリップ数は、東京都市圏全体で約13%減少している中、本市は約4%の減少と東京都市圏の中では減少率が少ない傾向にあります。



出典：「第6回東京都市圏パーソントリップ調査 人の動きから見た東京都市圏～調査結果の概要について～（東京都市圏交通計画協議会）」から
東京都市圏の総トリップ数の変化

(イ) 地域別移動状況

- 区別自転車トリップ数の変化を見ると、自転車トリップ数は、川崎市などの平地で減少している一方で、宮前区や麻生区などで増加しています。

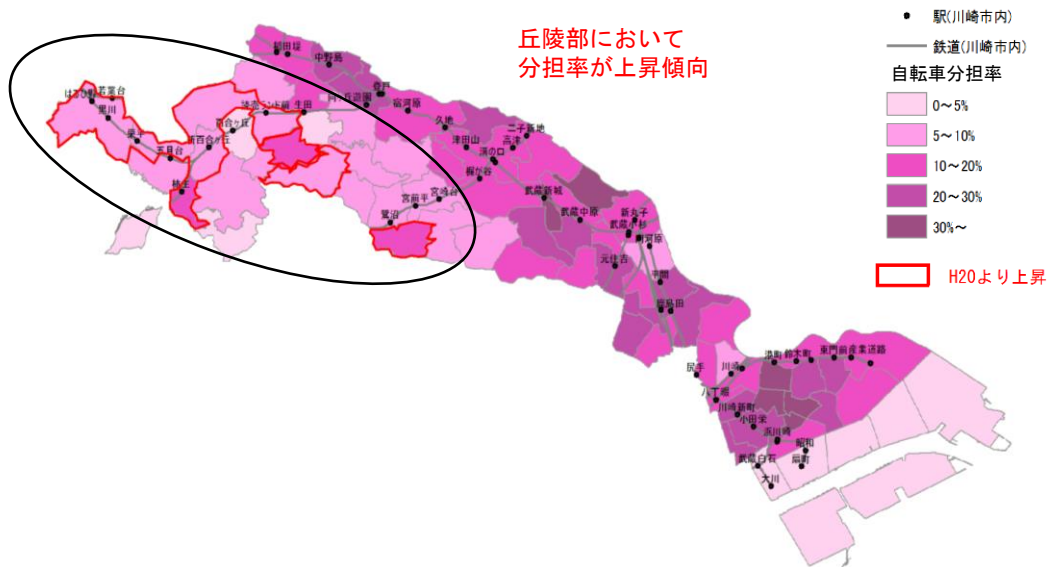
【区別自転車トリップ数の変化】

	人口 (千人)			自転車トリップ数 (千トリップ)								
				代表			端末			合計		
	H20	H30	増減	H20	H30	増減	H20	H30	増減	H20	H30	増減
川崎市全体	1,389.4	1,516.5	127.1	226.2	201.9	↓ -24.37	59.4	55.6	↓ -3.74	285.6	257.5	↓ -28.11
南部	362.5	398.7	36.2	96.0	73.1	↓ -22.93	19.1	16.5	↓ -2.55	115.1	89.6	↓ -25.48
川崎市	212.8	231.5	18.8	62.2	44.4	↓ -17.82	13.2	10.5	↓ -2.71	75.4	54.9	↓ -20.53
幸区	149.7	167.2	17.5	33.8	28.7	↓ -5.11	5.9	6.0	↑ 0.17	39.7	34.8	↓ -4.95
中部	437.4	489.9	52.5	83.5	76.9	↓ -6.58	23.3	22.4	↓ -0.95	106.8	99.3	↓ -7.53
中原区	224.9	258.1	33.2	49.7	42.3	↓ -7.39	17.7	18.1	↑ 0.33	67.5	60.4	↓ -7.06
高津区	212.4	231.8	19.4	33.8	34.6	↑ 0.81	5.6	4.3	↓ -1.28	39.4	38.9	↓ -0.47
北部	589.5	627.8	38.3	46.3	51.2	↑ 4.86	17.0	16.8	↓ -0.25	63.4	68.0	↑ 4.61
多摩区	210.5	217.9	7.5	28.2	27.5	↓ -0.73	10.9	9.7	↓ -1.18	39.1	37.2	↓ -1.92
宮前区	214.7	231.1	16.5	11.6	15.0	↑ 3.40	2.8	2.0	↓ -0.79	14.4	17.0	↑ 2.61
麻生区	164.4	178.7	14.3	6.5	8.7	↑ 2.19	3.3	5.1	↑ 1.73	9.8	13.8	↑ 3.92

出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（補完調査）から作成

- 自転車分担率※を見ると、多摩川に沿った平地部や川崎駅の東側など、起伏の少ない地域で分担率が高くなっています。

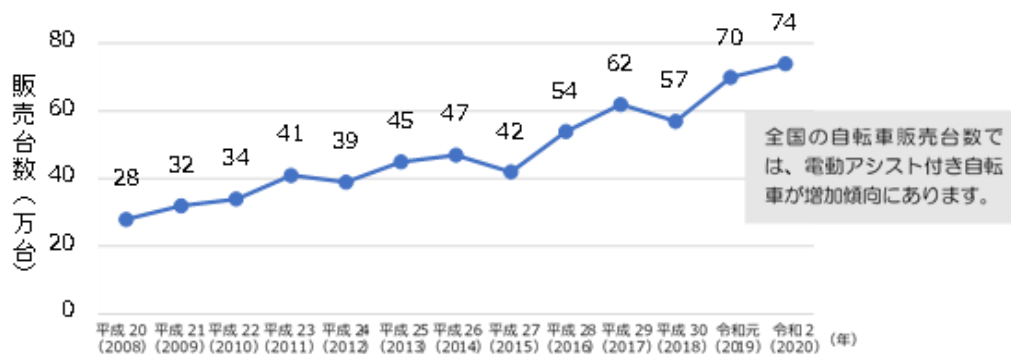
※「自転車分担率」とは、自転車トリップ数が全交通手段のトリップ数に占める割合のことをいいます。



<自転車分担率（代表交通手段+駅端末交通手段）>

出典：東京都市圏パーソントリップ調査（第6回平成30(2008)年）から作成

- 宮前区や麻生区など起伏が多い丘陵部における自転車利用の増加については、全国的に、近年電動アシスト付き自転車の普及が拡大していることが影響しているものと考えられます。

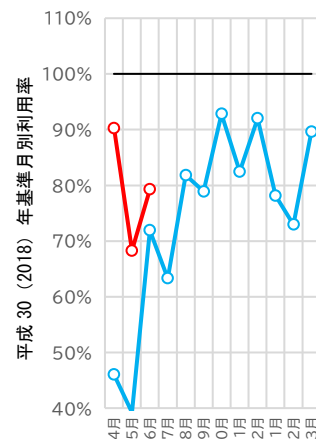
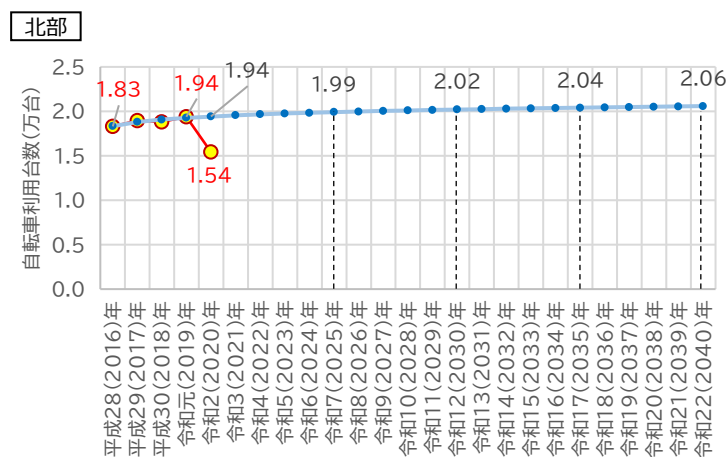
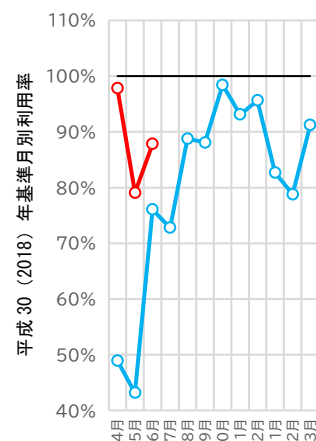
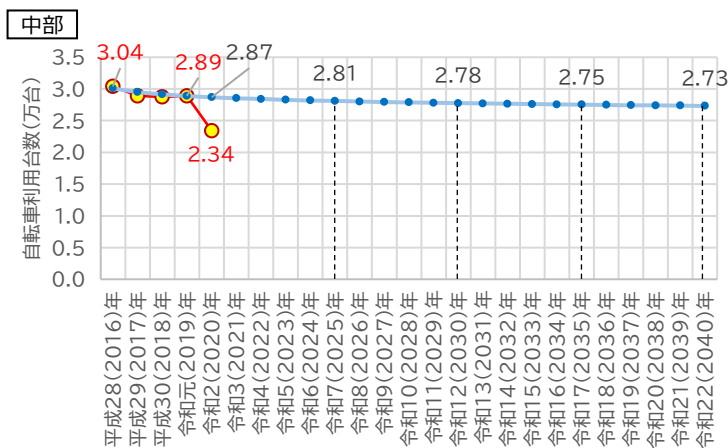
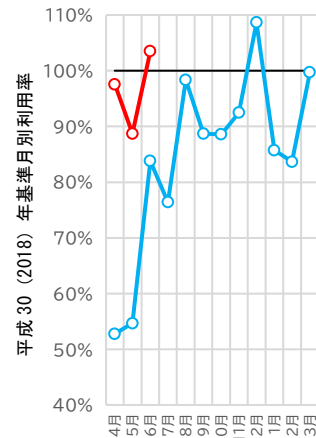
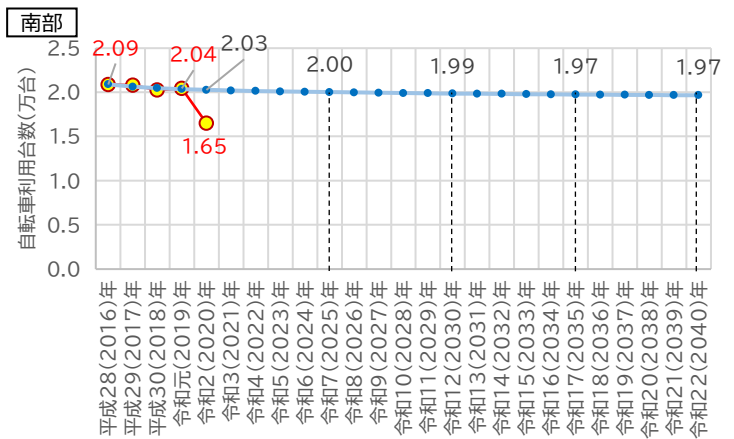


<全国の電動アシスト付き自転車販売台数>

出典：経済産業省生産動態統計年報 機械統計編

イ 短期的な自転車による移動の推移（駐輪場利用）

- コロナ禍前までの駐輪場の利用実績の変化を踏まえ、各地区の将来駐輪需要を予想すると、南部、中部は横ばいから微減、北部は微増となっており、市全域では概ね下げ止まっています。
- 令和2（2020）年度は新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、前年に比べて約20%程度減少していますが、月別の市営駐輪場の利用状況を見ると、生活行動の変化などにより、感染状況が落ち着いている時期にはコロナ禍前に近い状況まで利用率が上昇しており、月によっては90～100%まで上昇しています。



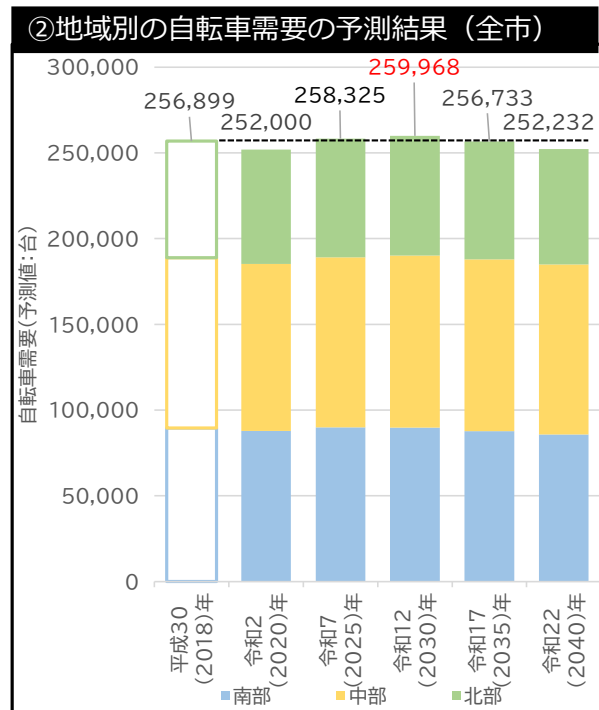
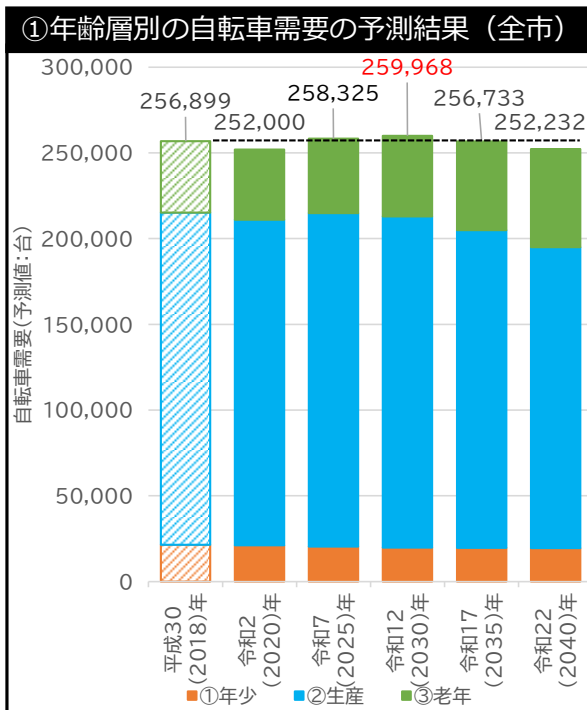
＜駅周辺の自転車の利用状況＞

＜市営駐輪場の利用状況＞

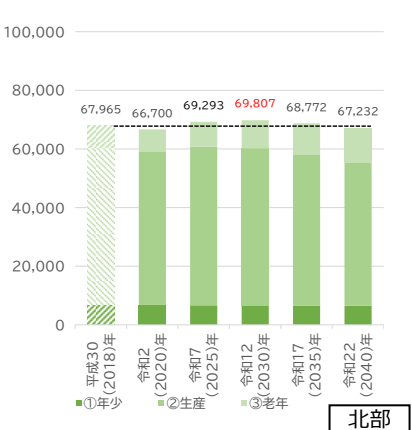
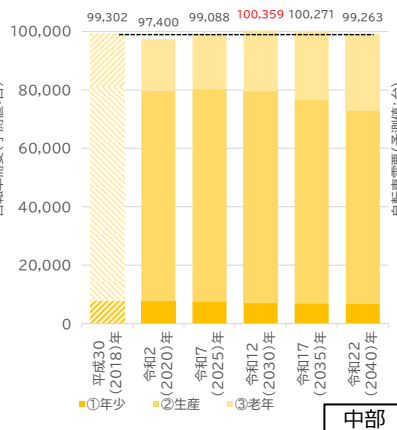
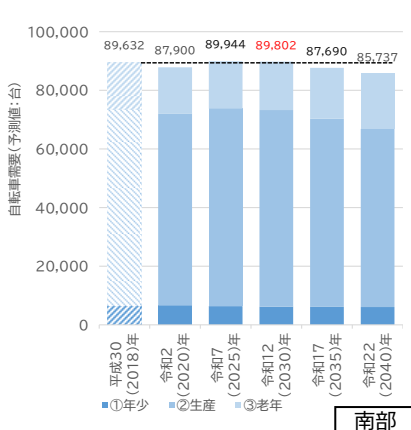
2 自転車の需要推計結果（詳細）

(1) 自転車需要

- 市内から発生する自転車需要について、前述(ア)の考え方にに基づき推計すると下図のとおりです。なお推計は、南部、中部、北部の地域ごとに実施し、その結果を合算して全市の予想を行っています。
- 自転車需要は、令和12(2030)年まで増加し、その後は減少に転じると予想しています。また令和7(2025)年から令和12(2030)年までは、新型コロナウイルス感染症の流行以前の平成30(2018)年を超える需要が発生すると予想しています。



(参考) 地域別に見た年齢層別自転車需要の推移



参考 自転車需要の試算の考え方

自転車需要の現状値

		手順A:自転車利用総量		
		平成30 (2018)年 時点	コロナ 変動率	令和2 (2020)年 時点
		実測	実測	推計
南部	①年少	6,722	0.98	6,600
	②生産	66,791		65,500
	③老年	16,119		15,800

中部	①年少	7,808	0.98	7,700
	②生産	73,562		72,100
	③老年	17,932		17,600

北部	①年少	6,922	0.98	6,800
	②生産	53,437		52,400
	③老年	7,606		7,500

直近の駐輪場利用の変化率

年齢層		手順A② 自転車伸び率を考慮した増減				
		令和2 (2020)年	令和7 (2025)年	令和12 (2030)年	令和17 (2035)年	令和22 (2040)年
		推計	推計	推計	推計	推計
①年少	1.000	0.990	0.980	0.970	0.970	
	1.000	0.990	0.980	0.970	0.970	
	1.000	0.990	0.980	0.970	0.970	

②生産	1.000	0.980	0.970	0.960	0.950
	1.000	0.980	0.970	0.960	0.950
	1.000	0.980	0.970	0.960	0.950

③老年	1.000	1.030	1.040	1.050	1.060
	1.000	1.030	1.040	1.050	1.060
	1.000	1.030	1.040	1.050	1.060

年齢層別の人口推計

手順B① 各年の人口 (第3期実施計画の策定に向けた将来人口推計)						
年齢層	令和2 (2020)年	令和7 (2025)年	令和12 (2030)年	令和17 (2035)年	令和22 (2040)年	
	人口	推計	推計	推計	推計	
南部	①年少	47,800	46,900	46,100	46,200	45,400
	②生産	266,000	276,300	277,800	268,700	254,600
	③老年	90,600	93,700	96,700	102,400	111,400

手順B② 人口の増減					
令和2 (2020)年	令和2(2020)年 令和7(2025)年	令和2(2020)年 令和12(2030)年	令和2(2020)年 令和17(2035)年	令和2(2020)年 令和22(2040)年	
推計	推計	推計	推計	推計	推計
1.000	0.981	0.964	0.967	0.950	→
1.000	1.039	1.044	1.010	0.957	→
1.000	1.034	1.067	1.130	1.230	→

中部	①年少	63,500	62,100	59,700	59,800	59,900	→
	②生産	349,600	360,700	362,300	352,300	336,900	→
	③老年	85,200	92,900	104,100	118,800	134,300	→

1.000	0.978	0.940	0.942	0.943	→
1.000	1.032	1.036	1.008	0.964	→
1.000	1.090	1.222	1.394	1.576	→

北部	①年少	77,800	74,300	72,000	71,300	70,800	→
	②生産	419,700	420,700	413,400	392,100	368,300	→
	③老年	139,000	153,000	170,800	191,100	208,600	→

1.000	0.955	0.925	0.916	0.910	→
1.000	1.002	0.985	0.934	0.878	→
1.000	1.101	1.229	1.375	1.501	→

自転車需要

自転車交通量(推計値)							
	年齢層	平成30 (2018)年	令和2 (2020)年	令和7 (2025)年	令和12 (2030)年	令和17 (2035)年	令和22 (2040)年
		実測	基準	推計	推計	推計	推計
南部	①年少	6,722	6,600	6,411	6,238	6,188	6,081
	②生産	66,791	65,500	67,356	67,038	64,180	60,812
	③老年	16,119	15,800	16,177	16,527	17,322	18,845
	全年齢計	89,632	87,900	89,944	89,802	87,690	85,737
中部	①年少	7,808	7,700	7,380	7,022	6,961	6,900
	②生産	73,562	72,100	72,901	72,478	69,751	66,007
	③老年	17,932	17,600	18,807	20,859	23,559	26,356
	全年齢計	99,302	97,400	99,088	100,359	100,271	99,263
北部	①年少	6,922	6,800	6,689	6,545	6,543	6,559
	②生産	53,437	52,400	54,101	53,678	51,402	48,742
	③老年	7,606	7,500	8,503	9,584	10,827	11,931
	全年齢計	67,965	66,700	69,293	69,807	68,772	67,232
合計	①年少	21,452	21,100	20,480	19,805	19,692	19,540
	②生産	193,790	190,000	194,358	193,193	185,332	175,560
	③老年	41,657	40,900	43,487	46,970	51,708	57,131
	全年齢計	256,899	252,000	258,325	259,968	256,733	252,232

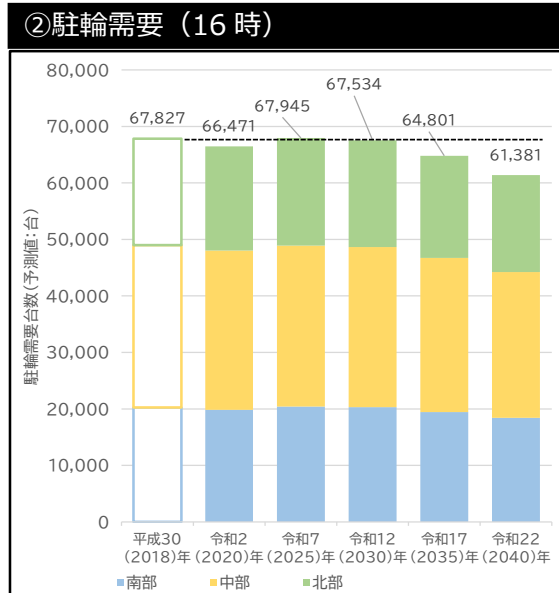
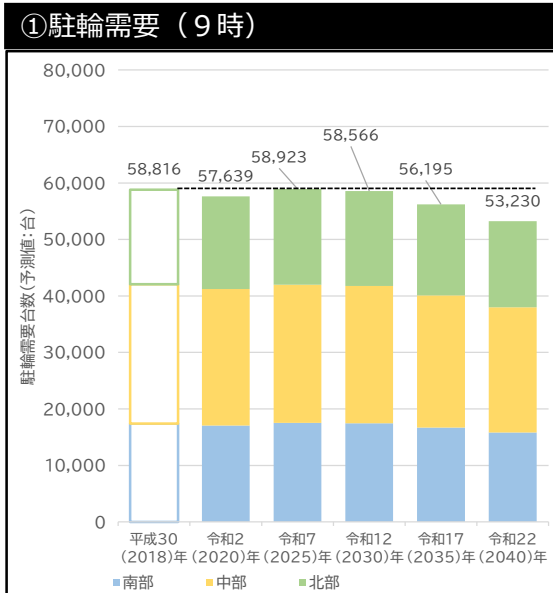
着色部分は「H30より需要が増える」年次

※ 推計結果については、それぞれの段階において端数を調整・考慮し算出

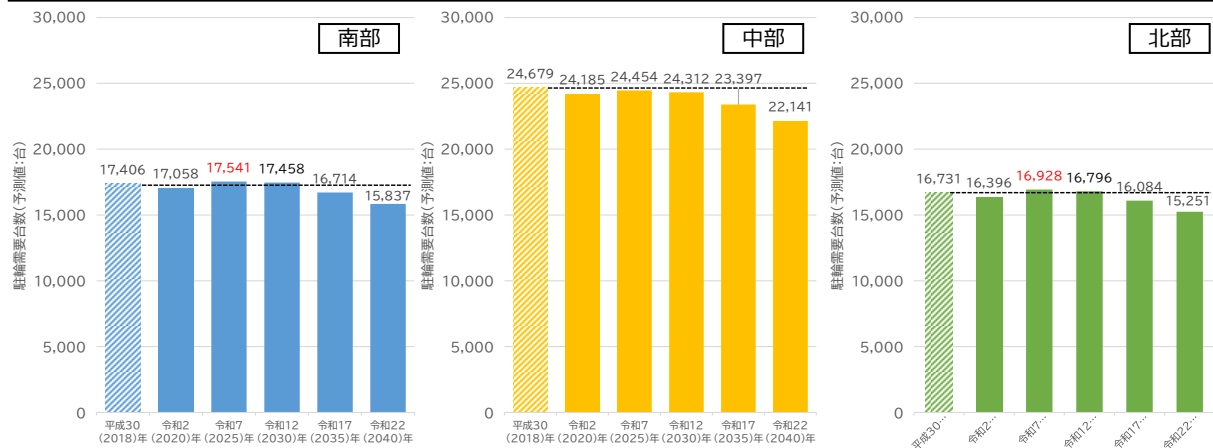
(2) 駐輪需要

ア 駐輪需要（駐輪場利用+放置台数）

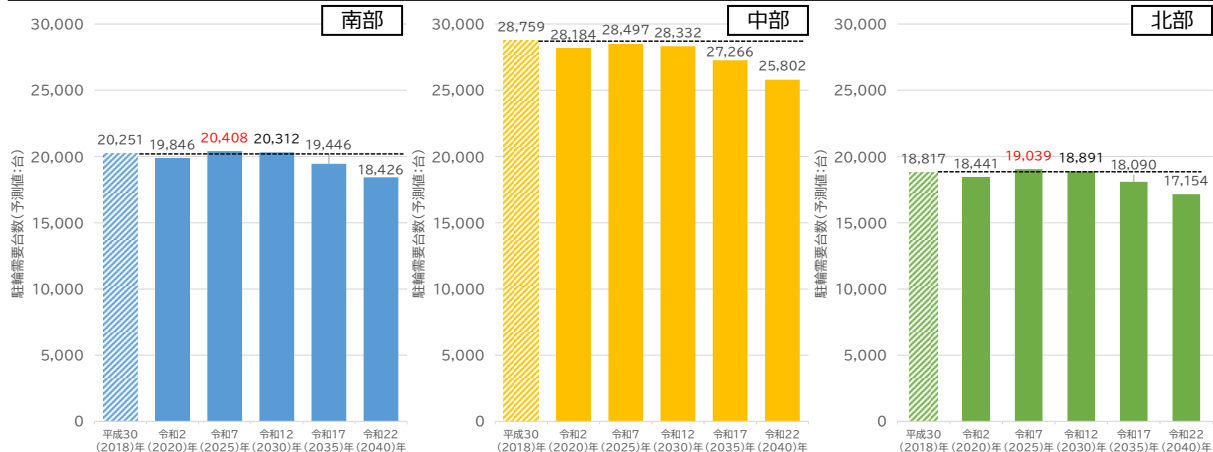
- 駅周辺の駐車需要の推計結果は以下のとおりです。
- 駐輪需要については、午前、午後ともに令和7（2025）年にピークを迎えており、コロナ禍前の平成30（2018）年の水準とほぼ同程度となります。



(参考①) 地域別に見た総駐輪需要（9時）

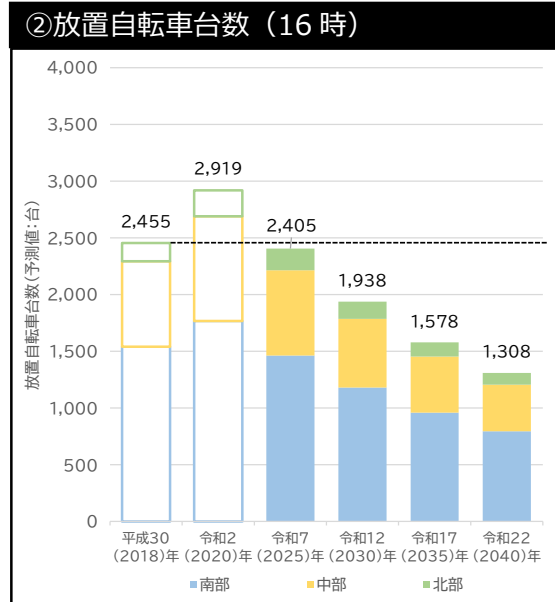
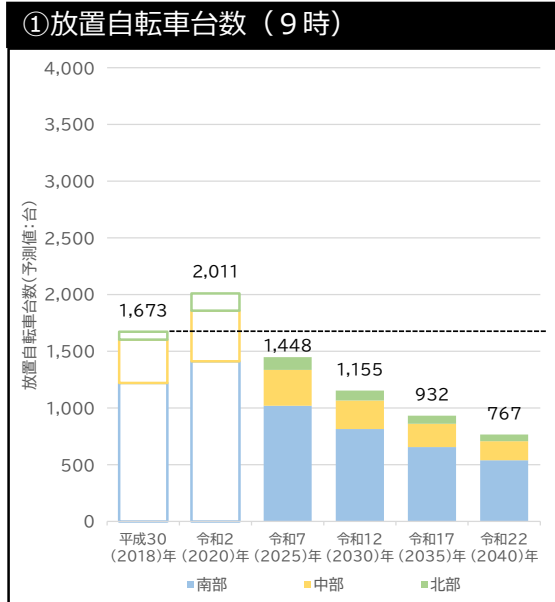


(参考②) 地域別に見た総駐輪需要（16時）

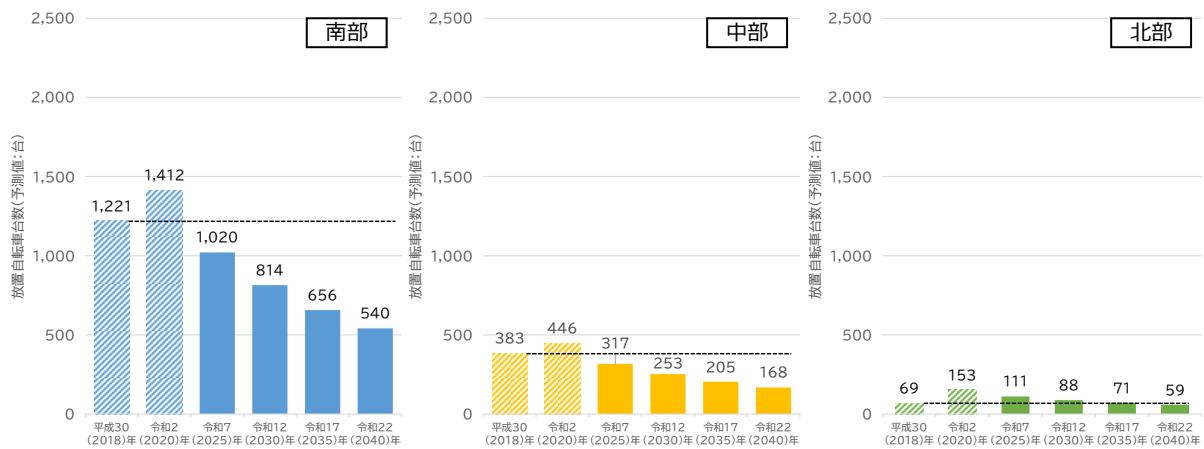


イ うち、放置自転車台数

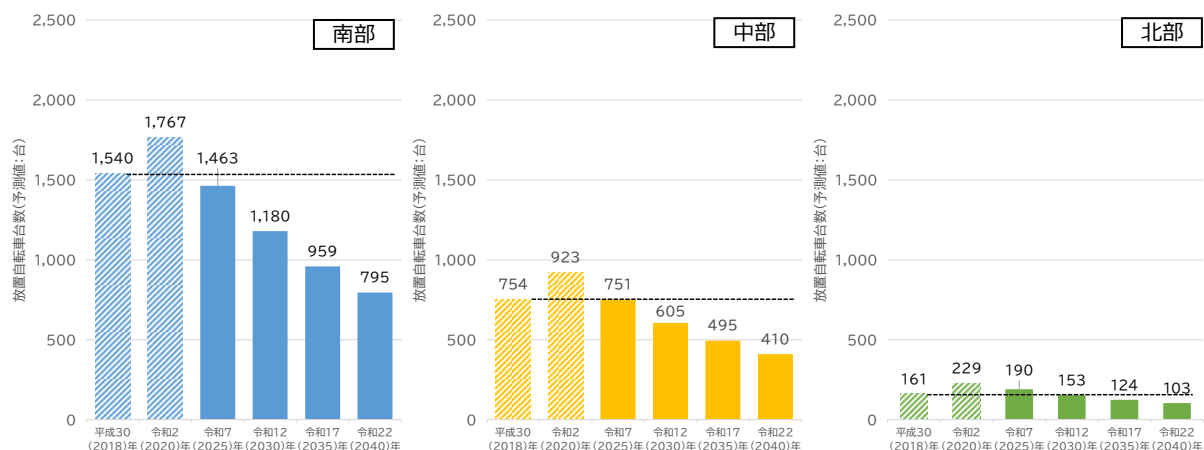
- 駅周辺の放置自転車台数の推計結果は以下のとおりです。
- 放置自転車台数は、これまでの放置自転車対策により減少しており、今後、放置対策を充実して継続していくため、減少傾向が続くと予想しています。



(参考①) 地域別に見た放置自転車台数（9時）



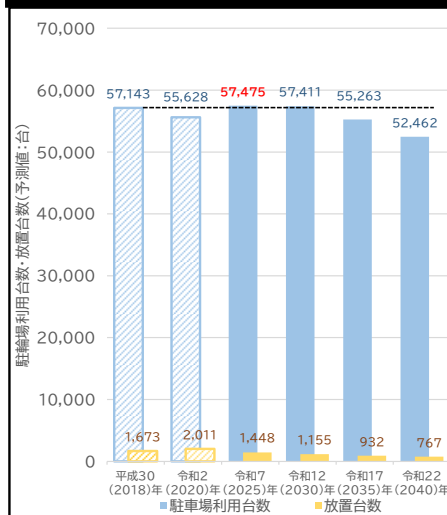
(参考②) 地域別に見た放置自転車台数（16時）



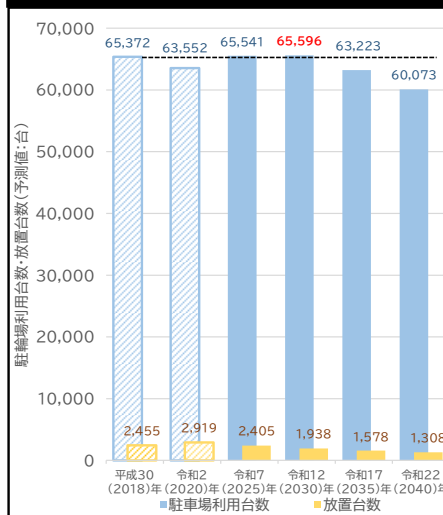
ウのうち、駐輪場利用台数（A総需要－B放置台数）

- 駐輪需要から、放置自転車台数を差し引いた駐輪場利用台数は次のとおり（各図の水色部分）です。
- 駐輪場利用台数は午前、午後とも令和12（2030）年がピークで、駐輪需要が集中する午後では令和7（2025）～12（2030）年にかけてコロナ禍前の令和元（2019）年を大きく上回る台数が発生すると予想しています。

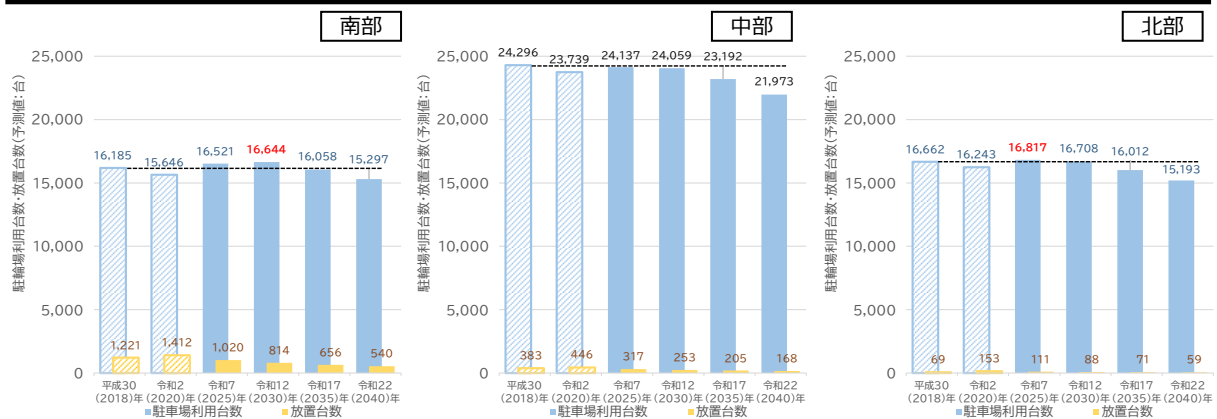
①駐輪場利用台数（9時）



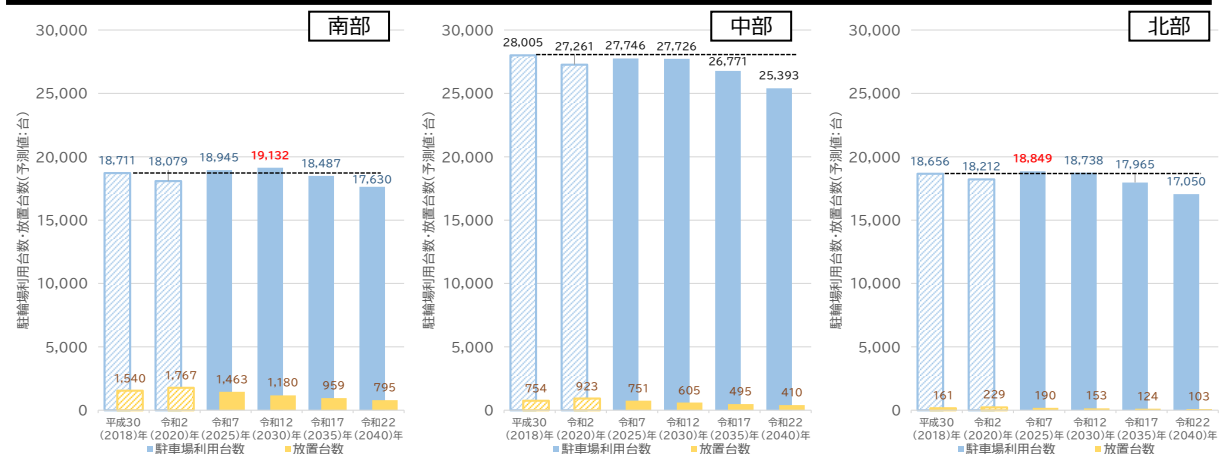
②駐輪場利用台数（16時）



（参考①）地域別に見た駐輪場利用台数（9時）



（参考②）地域別に見た駐輪場利用台数（16時）



参考 駐輪需要（駐輪場利用＋放置台数）の試算の考え方

駐輪需要の現状値

		手順A①:自転車駐輪場利用総量		
		平成30 (2018)年 時点	コロナ 変動率	令和2 (2020)年 時点
		実測	実測	推計
南部	①午前	17,406	0.98	17,058
	②午後	20,251		19,846

中部	①午前	24,679	0.98	24,185
	②午後	28,759		28,184

北部	①午前	16,731	0.98	16,396
	②午後	18,817		18,441

直近の駐輪場利用の変化率

年齢層		手順A② 自転車伸び率を考慮した増減				
		令和2 (2020)年	令和7 (2025)年	令和12 (2030)年	令和17 (2035)年	令和22 (2040)年
		推計	推計	推計	推計	推計
①午前	1.00	0.990	0.980	0.970	0.970	
	②午後	1.00	0.990	0.980	0.970	0.970

①午前	1.00	0.980	0.970	0.960	0.950
	②午後	1.00	0.980	0.970	0.960

①午前	1.00	1.030	1.040	1.050	1.060
	②午後	1.00	1.030	1.040	1.050

生産年齢の人口推計

		手順B① 各年の人口（第3期実施計画の策定に向けた将来人口推計）					手順B② 人口の増減				
		令和2 (2020)年	令和7 (2025)年	令和12 (2030)年	令和17 (2035)年	令和22 (2040)年	令和2 (2020)年	令和2(2020)年 ↓ 令和7(2025)年	令和2(2020)年 ↓ 令和12(2030)年	令和2(2020)年 ↓ 令和17(2035)年	令和2(2020)年 ↓ 令和22(2040)年
		人口	推計	推計	推計	推計	推計	推計	推計	推計	推計
南部	①午前	266,000	276,300	277,800	268,700	254,600	1.000	1.039	1.044	1.010	0.957
	②午後										

中部	①午前	349,600	360,700	362,300	352,300	336,900	1.000	1.032	1.036	1.008	0.964
	②午後										

北部	①午前	419,700	420,700	413,400	392,100	368,300	1.000	1.002	0.985	0.934	0.878
	②午後										

駐輪需要

		駅周辺に集まる自転車駐輪需要(市営＋民営＋放置)					
		平成30 (2018)年	令和2 (2020)年	令和7 (2025)年	令和12 (2030)年	令和17 (2035)年	令和22 (2040)年
南部		実測	基準	推計	推計	推計	推計
	①午前	17,406	17,058	17,541	17,458	16,714	15,837
	②午後	20,251	19,846	20,408	20,312	19,446	18,426
中部	①午前	24,679	24,185	24,454	24,312	23,397	22,141
	②午後	28,759	28,184	28,497	28,332	27,266	25,802
	①午前	16,731	16,396	16,928	16,796	16,084	15,251
北部	②午後	18,817	18,441	19,039	18,891	18,090	17,154
	①午前	58,816	57,639	58,923	58,566	56,195	53,230
市全体	②午後	67,827	66,471	67,945	67,534	64,801	61,381

駐輪需要は「②午後」に集中するため、前述の駐輪需要では午後データを採用している。

※ 推計結果については、それぞれの段階において端数を調整・考慮し算出

参考 2

(自転車ネットワークの構築に向けた取組について)

1 取組内容

(1) 危険箇所の安全対策（施策 1-1-1）

ア 考え方

- 危険箇所の安全対策については、これまで自転車関連事故多発箇所等を捉え、安全性の向上に向けた緊急的な整備を実施してきました。
- 自転車利用者が危険を感じる箇所等を捉えたよりきめ細やかな安全対策を進めるため、次の内容により、危険箇所を把握します。
 - 道路管理者として事故の未然防止の観点から選定した危険箇所
 - 駐輪場利用者へのアンケート調査や学校への意見照会
- なお、危険箇所の選定にあたっては、自転車関連事故の未然防止の観点から、事故の発生状況に関わらず、自転車・歩行者・自動車の安全性を向上するために必要な箇所について選定を行うものとしています。

■危険箇所選定の考え方

【これまでの取組】

自転車関連事故多発箇所等を捉え、安全性の向上に向けた緊急的な整備を実施

- ・平成 27（2015）～30（2018）年度：自転車関連事故件数（交差点 10 件/5 年以上、単路部 20 件/5 年以上）又は各区からの要望箇所等
- ・令和元（2019）～3（2021）年度：自転車関連事故件数（交差点 5 件/5 年）等

⇒これらの安全対策により、市内の自転車関連事故は減少傾向



【今後の方針】

自転車関連事故を未然防止するため、自転車利用者が危険を感じる箇所を捉えた安全対策

- ・事故多発箇所の安全対策は、概ね完了することから、今後は道路管理者が選定した危険箇所に加え、市民等からのヒヤリハット意見を踏まえて、事故を未然に防ぐ安全対策を展開
- ・対象とする箇所については、次の考え方にに基づき、物理的・構造的な要因や心理的・視覚的な要因により検討

※ 本資料は、令和 4（2022）～7（2025）年度の整備予定を示したものであり、進捗状況等に応じて適宜見直しを行います。

イ 危険箇所選定及び対策の流れ

- 「危険箇所」は、道路管理者として選定した箇所に加え、駐輪場利用者や学校からのヒヤリハット意見を踏まえて、現地調査により危険性の有無を確認し対策の必要性がある箇所について選定を行います。
- 「危険箇所」の安全対策にあたっては、次の考え方により【優先度】と【対策内容】を設定します。

①道路管理者による「危険箇所」の選定

危険箇所選定の考え方

- ・物理的、構造的な要因による危険度やヒヤリハットの度合いを考慮し、次の視点から危険箇所を選定
- ① 幅員が狭く自転車関連事故の発生が懸念される箇所
 - ② 自転車等の輻輳により接触が懸念される箇所
 - ③ 自転車利用の多い幹線道路の交差点部等



144箇所を選定

②利用者のヒヤリハット意見を踏まえた「危険箇所」の選定

- ・駐輪場利用者アンケート調査、市内学校意見照会でのヒヤリハット意見のある箇所を整理
- ・隣接する意見箇所のうち、同地点での意見は1つに統合
ヒヤリハット意見箇所数：438件

危険箇所選定の考え方

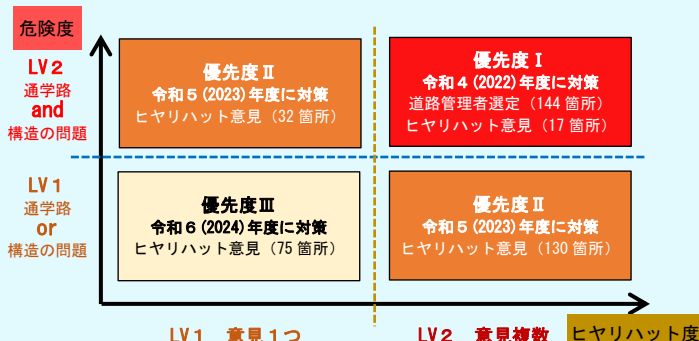
- ・事故の発生を未然に防ぐため、次の視点から危険箇所を選定
- ① 物理的・構造的な要因による危険がある箇所
 - ② 心理的・視覚的な要因による危険がある箇所
 - ③ 対策済み箇所の136箇所（現状を把握するものを含む）、自転車利用の多い駅周辺の通行環境整備（p134～148）として整備予定48箇所の計184箇所を除外

計254箇所を選定

上記①、②より、**危険箇所398箇所**を選定
(道路管理者選定 144箇所、利用者のヒヤリハット意見から選定 254箇所)

③危険箇所の【優先度】の設定

- ・道路管理者による選定箇所については、優先度Ⅰに設定。
- ・ヒヤリハット意見を踏まえた選定箇所については、物理的・構造的な要因による危険度及び同一箇所における複数のヒヤリハット意見によるヒヤリハット度の指標を組み合わせて、優先度を設定。
- ・ヒヤリハット意見に基づく潜在的な危険性が認識され、かつ危険度が高い箇所を優先的に進めることで、危険箇所の早期対策を図るものとする。



危険度：通学路や交通量の多い区間、見通しの悪い交差点、急な坂等の物理的・構造的な要因の度合い
ヒヤリハット度：同一箇所における同一内容のヒヤリハット意見数

④危険箇所の【対策内容】の設定

- ・危険箇所に対し、現地踏査を踏まえて、具体的な対策を以下のように設定。
- ・左記③での優先度の高い箇所から順次対策を行う。

■危険箇所において想定する対策例

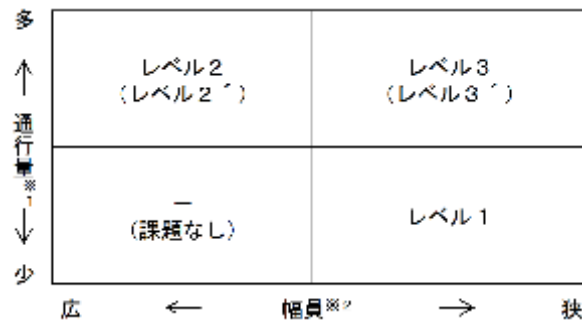
	整備箇所例	対策例	
		歩道	車道
A:ソフト対策	逆走・歩道走行の多い区間	看板サイン	看板サイン
B:ハード対策	交通量の多い区間、踏切	—	矢羽根ピクト
C:両方必要	ハード対策が必要な箇所かつ急な坂	—	矢羽根看板サイン



参考：歩道の安全対策例

1 自転車通行可の歩道

- 自転車と歩行者の輻輳する自転車通行可の歩道における安全対策については、交通量や幅員など、現地の状況に応じた対策内容を選定し、整備を実施します。



- ※1 通行量の「多・少」の基準は、次のとおりとする。
 - ・歩行者交通量が500人/日以上又は自転車交通量が500台/日以上
- ※2 幅員の「広・狭」の基準は、次のとおりとする。
 - ・有効4m以上（歩行者交通量が500人/日以上）
 - ・有効3m以上（歩行者交通量が500人/日未満）

【対策内容】

レベル1 通行量「少」、歩道「狭」

歩道部：物理的（ラバーポール等）、視覚的（路面シール、看板等）な走行抑制

レベル2 通行量「多」、歩道「広」

車道部：自動車交通量、規制速度、幅員など、現地の実情に応じた通行環境整備
歩道部：路面シール、看板等による視覚的な走行抑制

レベル2´（車道に通行環境整備を行っても、自転車の大半が歩道通行することが見込まれる場合）

歩道部：路面着色やピクトグラムを設置し、自転車と歩行者を視覚的に分離

レベル3 通行量「多」、歩道「狭」

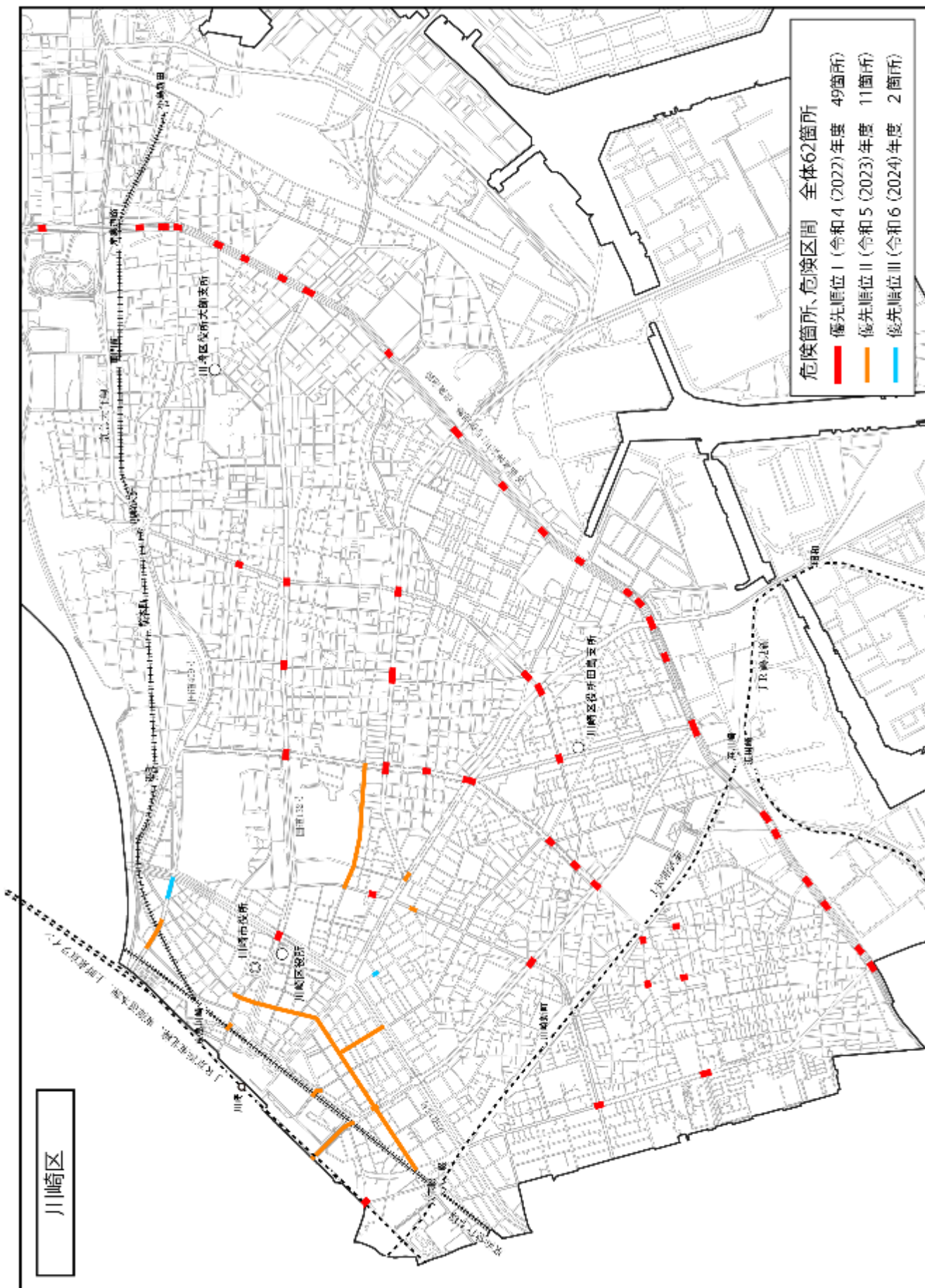
車道部：自動車交通量、規制速度、幅員など、現地の実情に応じた通行環境整備
歩道部：物理的（ラバーポール等）、視覚的（路面シール、看板等）な走行抑制

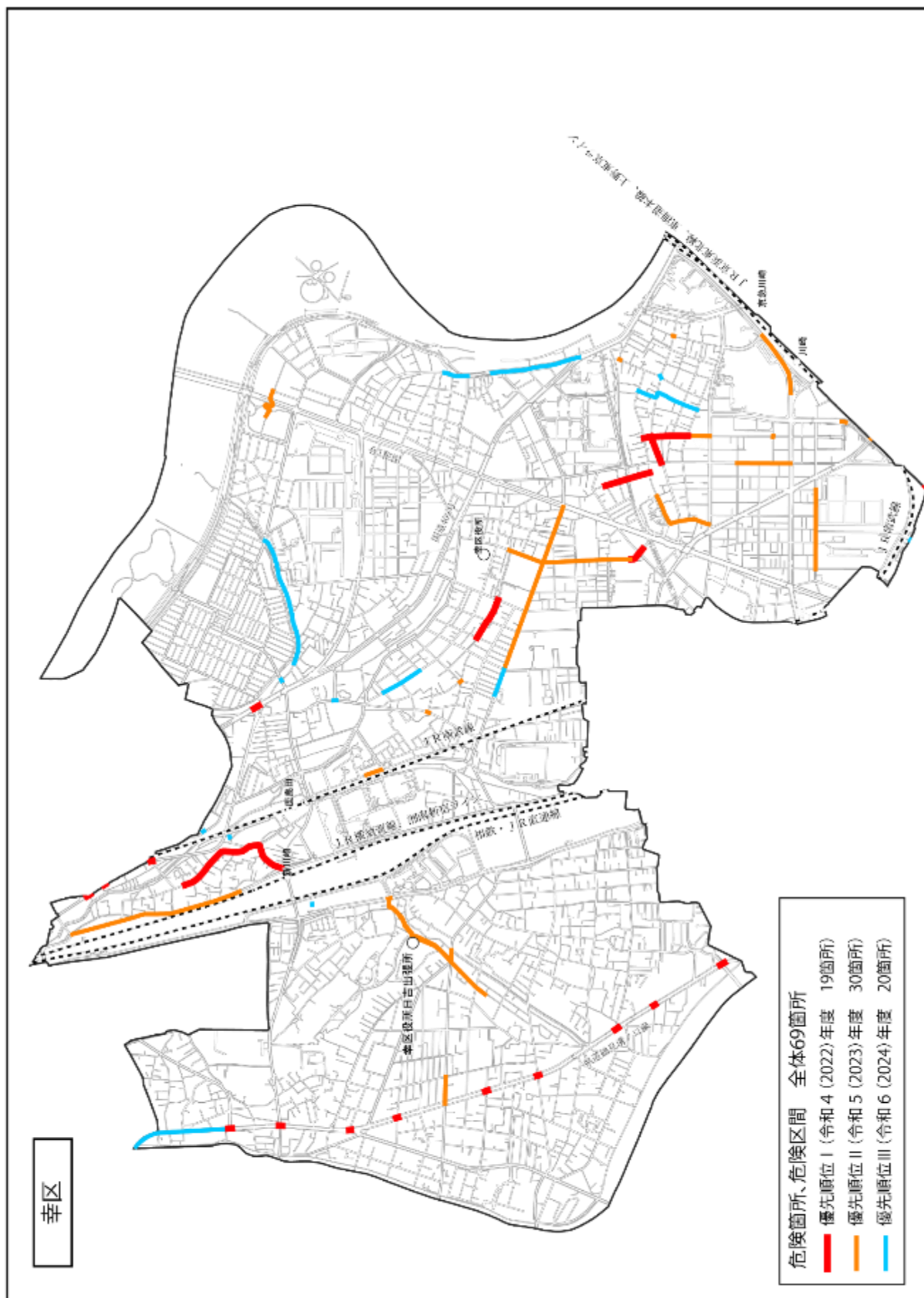
レベル3´（駅前広場など、歩行者の通行量が著しく多い場合）

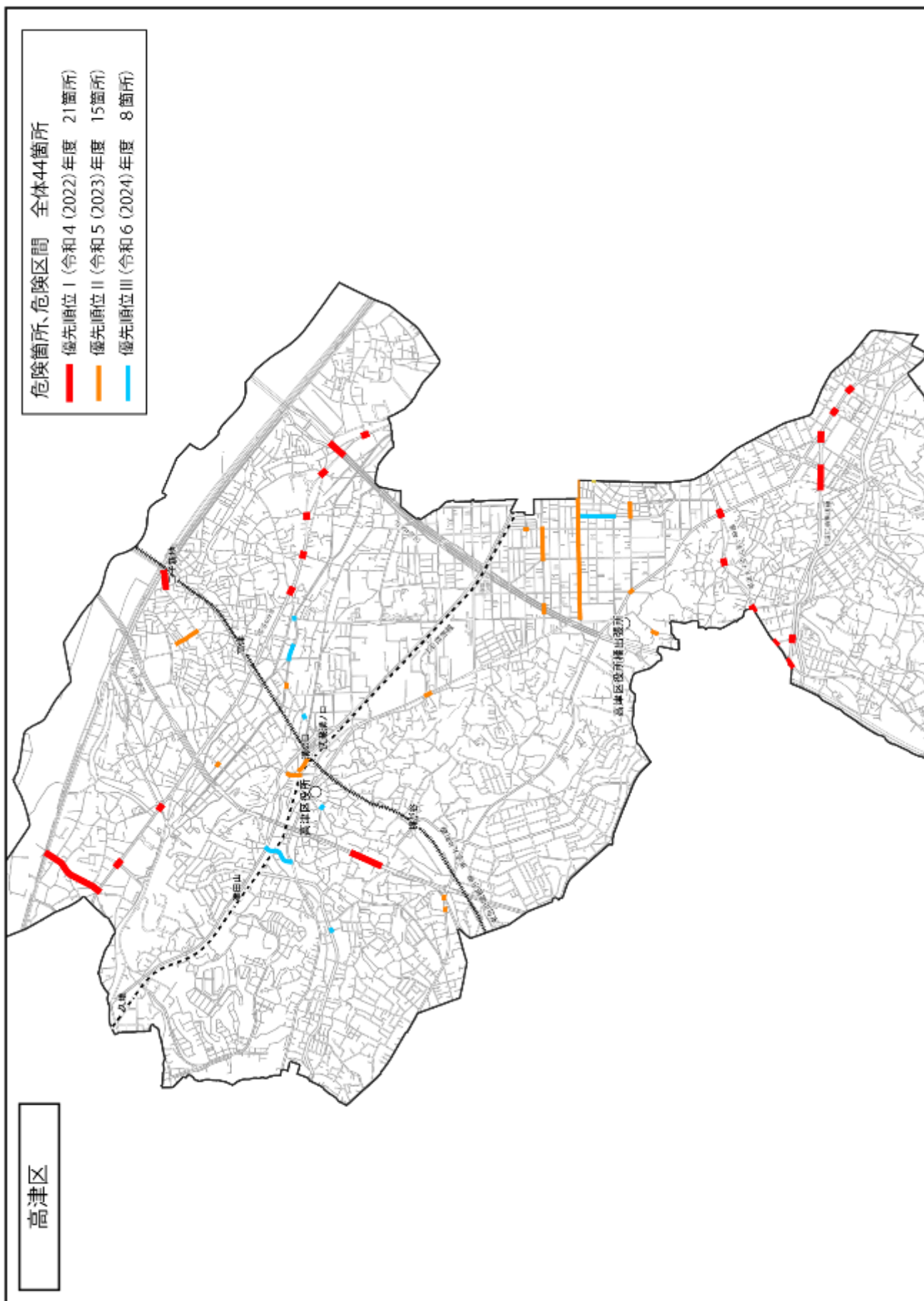
歩道部：物理的、視覚的（路面シール等に加え、路面着色等の対策を含む）に自転車の押し歩きを促す対策を実施

2 その他の歩道

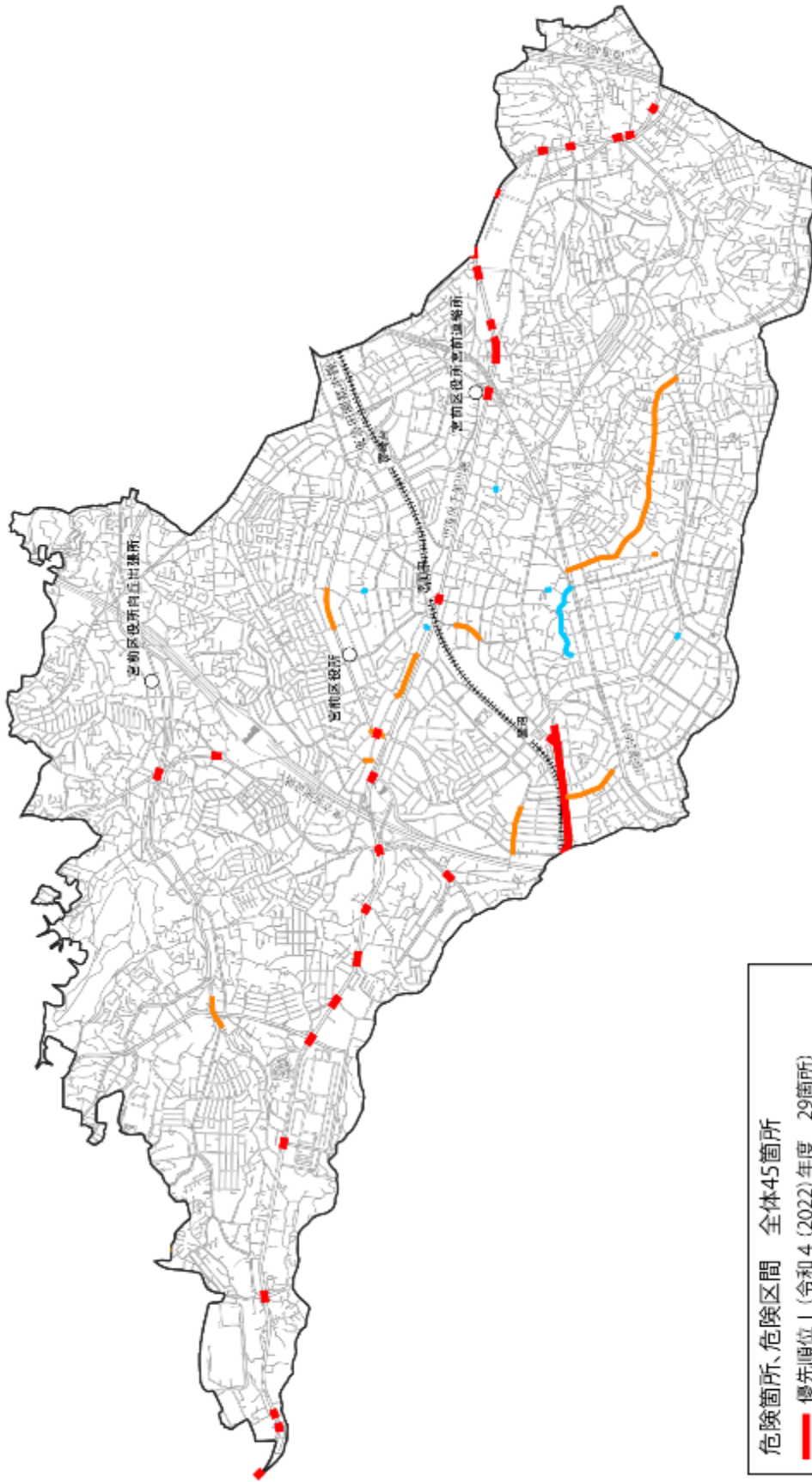
- 自転車と歩行者の輻輳する歩道（自転車通行可の交通規制無し）における安全対策については、自転車は車道通行が原則であることから、自転車の押し歩きを促す物理的（ラバーポール等）、視覚的（路面シール、看板等）対策や、車道部への通行環境整備を実施します。

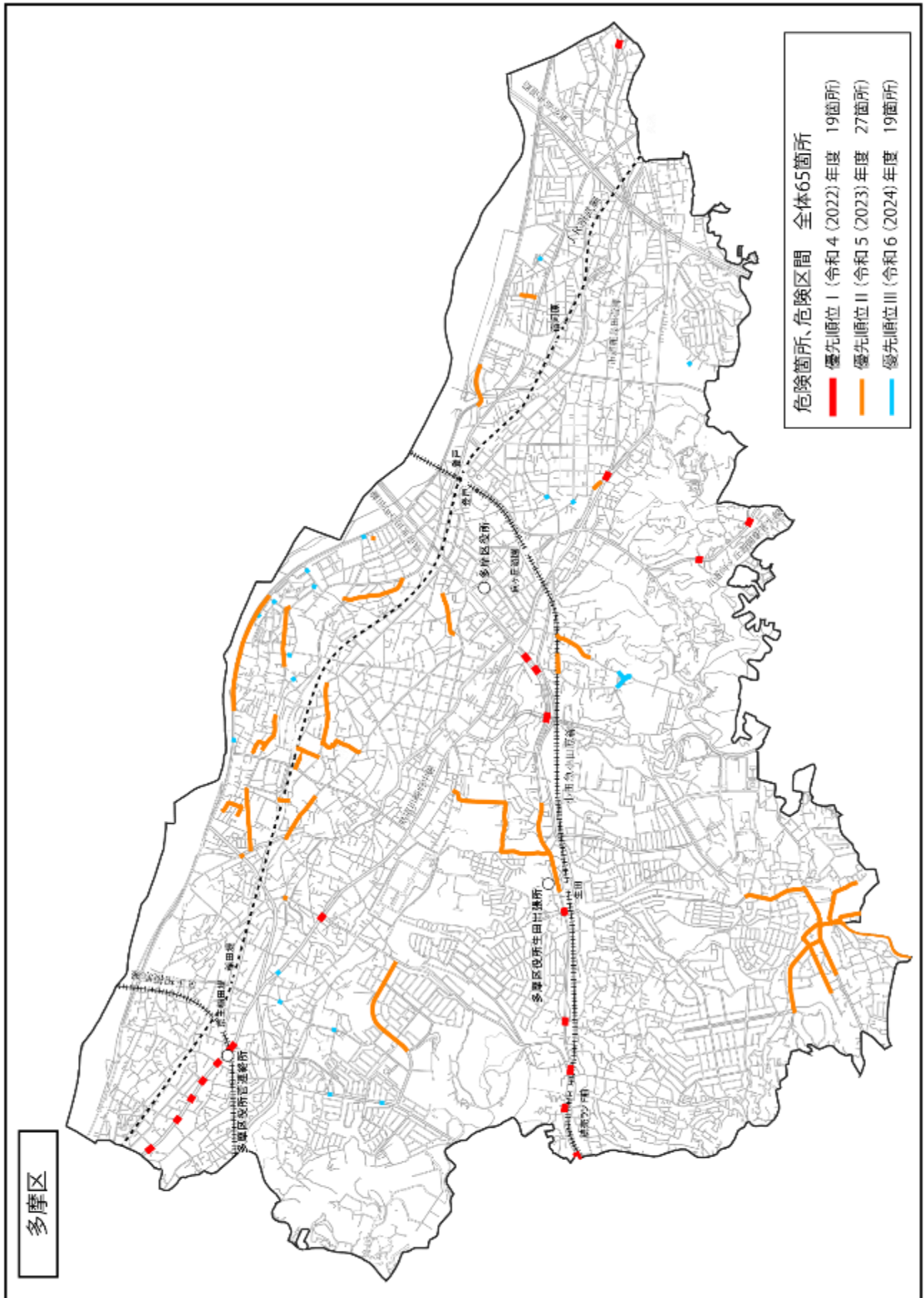


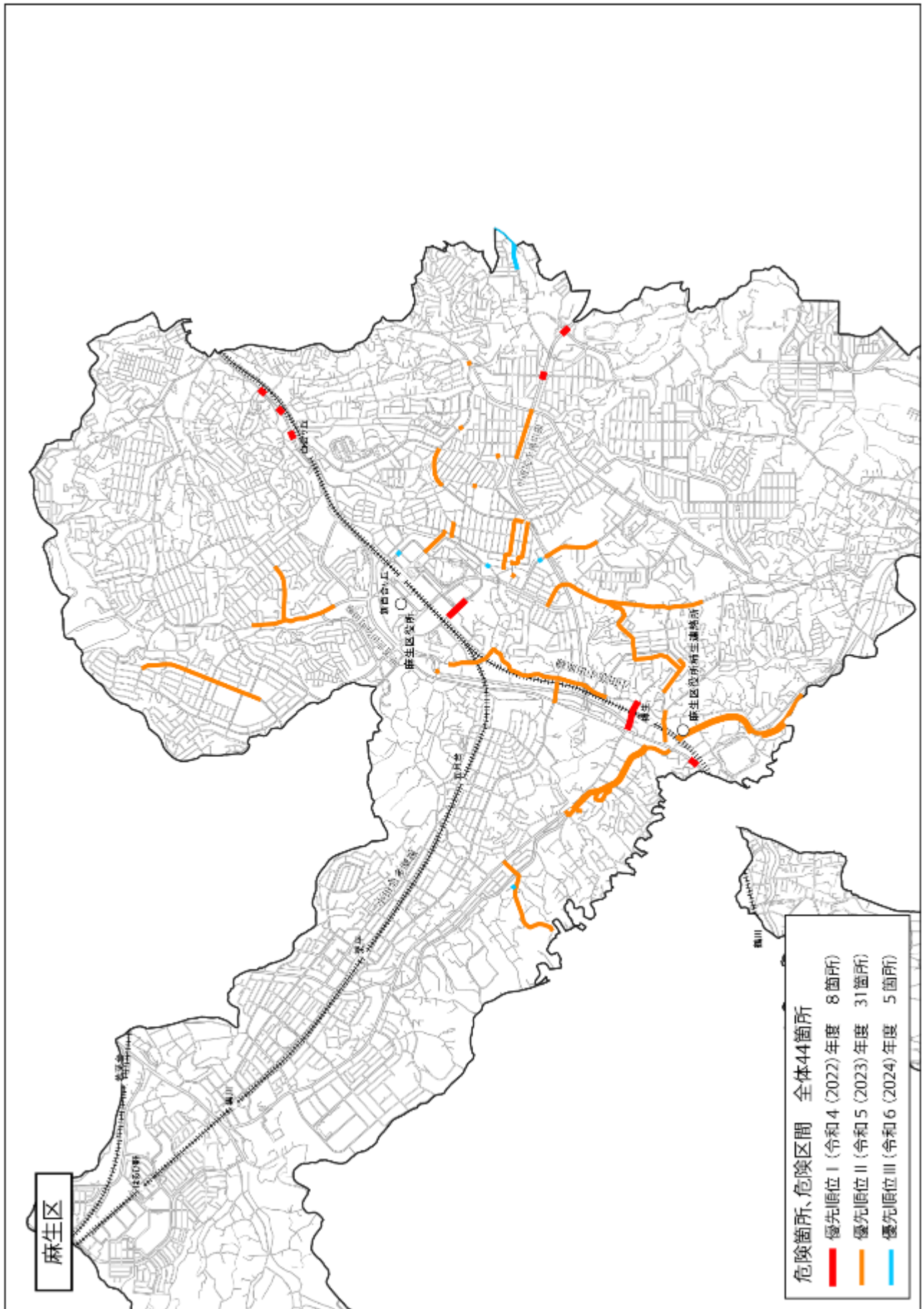




宮前区







(2) 自転車利用の多い駅周辺における通行環境整備（施策 1-1-2）

ア 考え方

- 自転車利用の多い駅周辺について、自転車の利用状況や輻輳の度合いなどから整備路線を選定し、通行環境整備を推進しています。
- 自転車利用の多い駅周辺としては、次の 15 駅 13 区域を計画対象区域とし、自転車利用者数や自転車関連事故件数等を基に優先順位を設定して、優先度の高い区域ごとに通行環境整備を進めており、登戸・向ヶ丘遊園駅、溝の口駅、殿町地区周辺については、令和 3（2021）年度までの完了を予定しています。

【計画対象区域】

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、登戸・向ヶ丘遊園、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

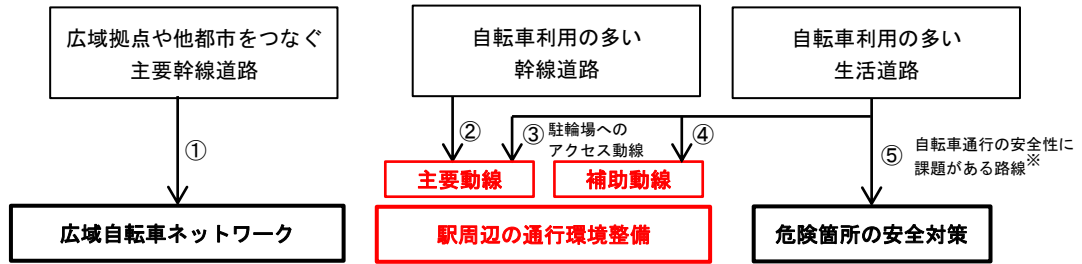
- 駅周辺における自転車等の輻輳による危険を低減するため、当初計画において選定している整備路線の精査を行うとともに、次のとおり路線ごとの優先度を設定し、一層の効率的・効果的な通行環境整備を推進します。
 - 自転車等の交通量が多い幹線道路を「主要動線^{※1}」として位置付け、優先的に整備を行います。
 - 主要動線につながる比較的自転車通行の多い路線を「補助動線^{※2}」として位置付け、各駅の優先順位に応じて順次整備を行います。

※1 「主要動線」とは、自転車利用の多い幹線道路及び駐輪場に向かう主要なアクセス動線のことをいいます。

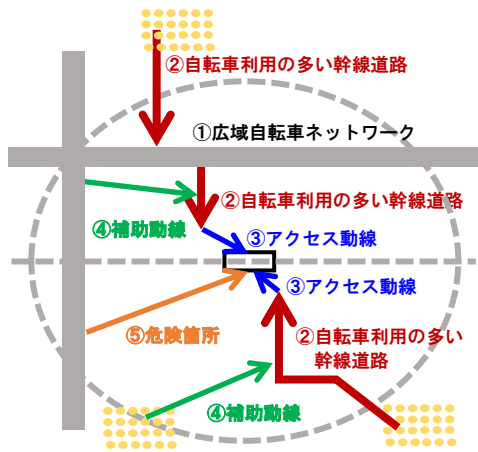
※2 「補助動線」とは、自転車利用の多い生活道路のことをいいます。

イ 整備路線の選定

■ 主要動線及び補助動線の選定についての考え方は、次のとおりです。



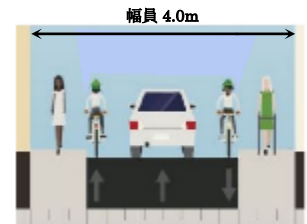
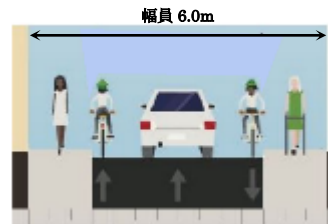
- | | | |
|-------------------------|---|---------------|
| ① 広域拠点や他都市をつなぐ主要幹線道路 | → | 【広域自転車ネットワーク】 |
| ② 自転車利用の多い幹線道路 | → | 【主要動線】 |
| ③ ①や②から駐輪場に向かう主要なアクセス動線 | | |
| ④ 自転車利用の多い生活道路 | → | 【補助動線】 |
| ⑤ 自転車通行の安全性に課題がある路線* | → | 【危険箇所】 |



※自転車通行の安全性に課題がある路線とは、自転車通行が多い生活道路のうち、次の幅員より狭く、自転車等の安全な通行に支障がある路線のことをいいます。

・対面通行道路：幅員 6 m未満の道路

・一方通行道路：幅員 4 m未満の道路（自転車除く）



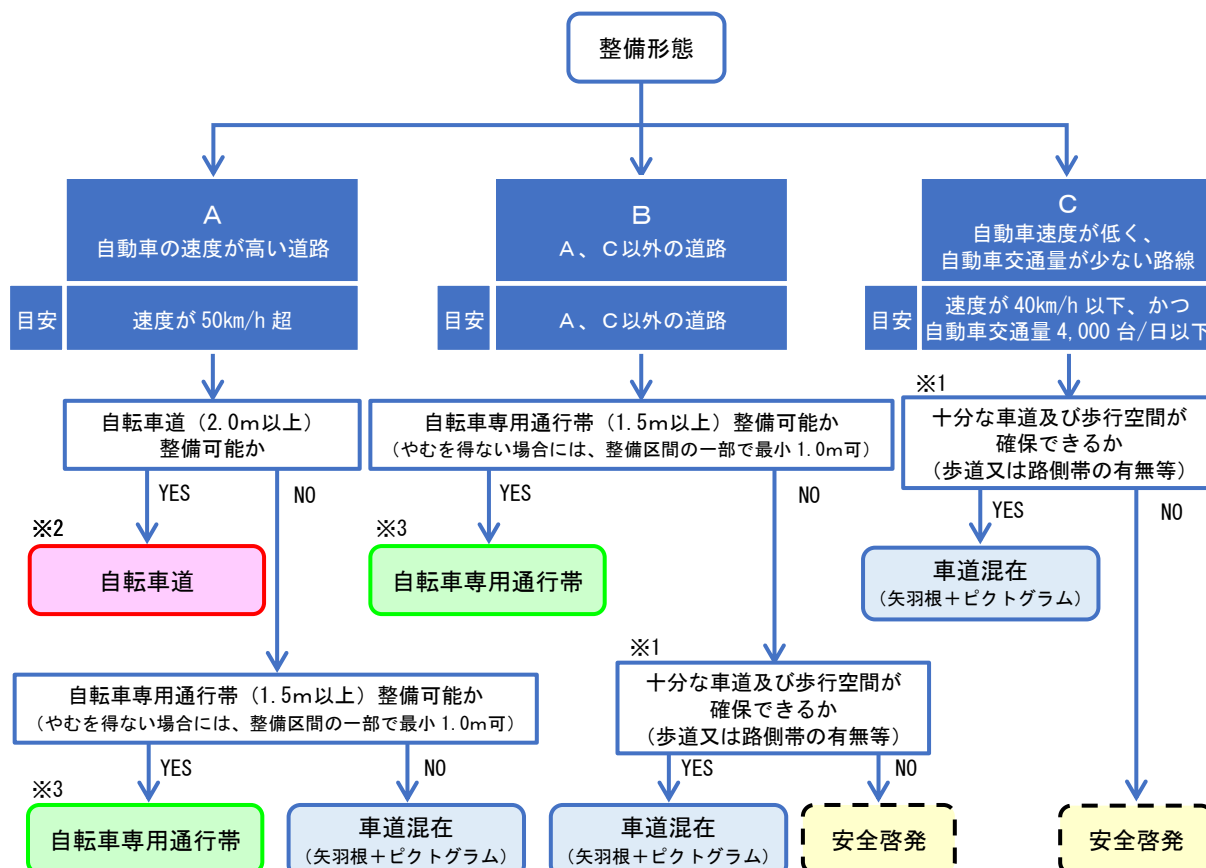
■ 区域の優先順位については、自転車利用者数や自転車関連事故件数、駅乗降客数等を考慮の上、設定します。

←→ 主要動線
←→ 補助動線

優先順位	区域名	概算整備延長(km)			R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8(2026)以降
		主要動線	補助動線	合計					
1	川崎	7.1	5.5	12.6	←→	←→			
2	武蔵小杉	0.9	8.0	8.9	←→	←→			
	小計	8.0	13.5	21.5					
3	新川崎・鹿島田	1.2	4.6	5.8	←→	←→	←→		
4	武蔵新城	3.2	10.0	13.2	←→	←→	←→		
5	元住吉	1.0	8.1	9.1	←→	←→	←→		
	小計	5.4	22.7	28.1					
6	新百合ヶ丘	2.4	5.8	8.2	←→	←→			←→
7	武蔵中原	1.6	7.8	9.4	←→	←→			←→
8	鷺沼・宮前平	2.1	7.2	9.3	←→	←→			←→
9	中野島	1.2	6.1	7.3	←→	←→			←→
10	柿生	1.7	3.4	5.1	←→	←→			←→
	小計	9.0	30.3	39.3					
	合計	22.4	66.5	88.9					

ウ 整備形態

- 整備にあたっては、自転車は車両であり、車道の左側通行が原則であることから、p20 に記載の 4 つの整備形態（自転車道、自転車専用通行帯、車道混在、安全啓発）について、交通量や道路幅員など地域の実情を考慮し、次のフローを参考に、交通管理者との協議の上、整備形態を決定します。



※1 歩行者や自転車の通行位置を明確にするため、十分な幅員が確保されているか（歩道又は路側帯の有無等）を確認した上で、確保可能な場合に自転車通行環境整備を実施するものとします。

【路側帯設置の目安】

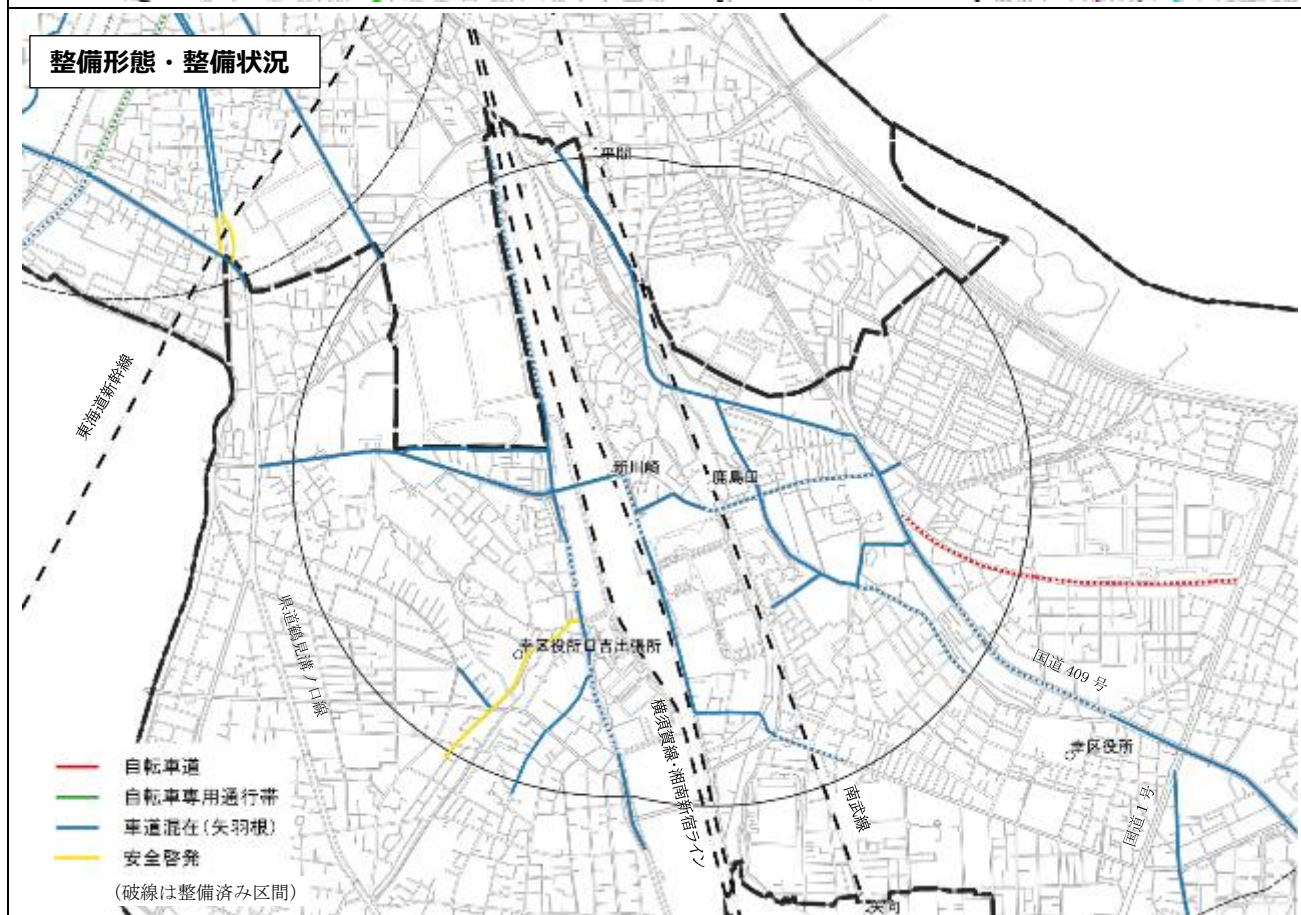
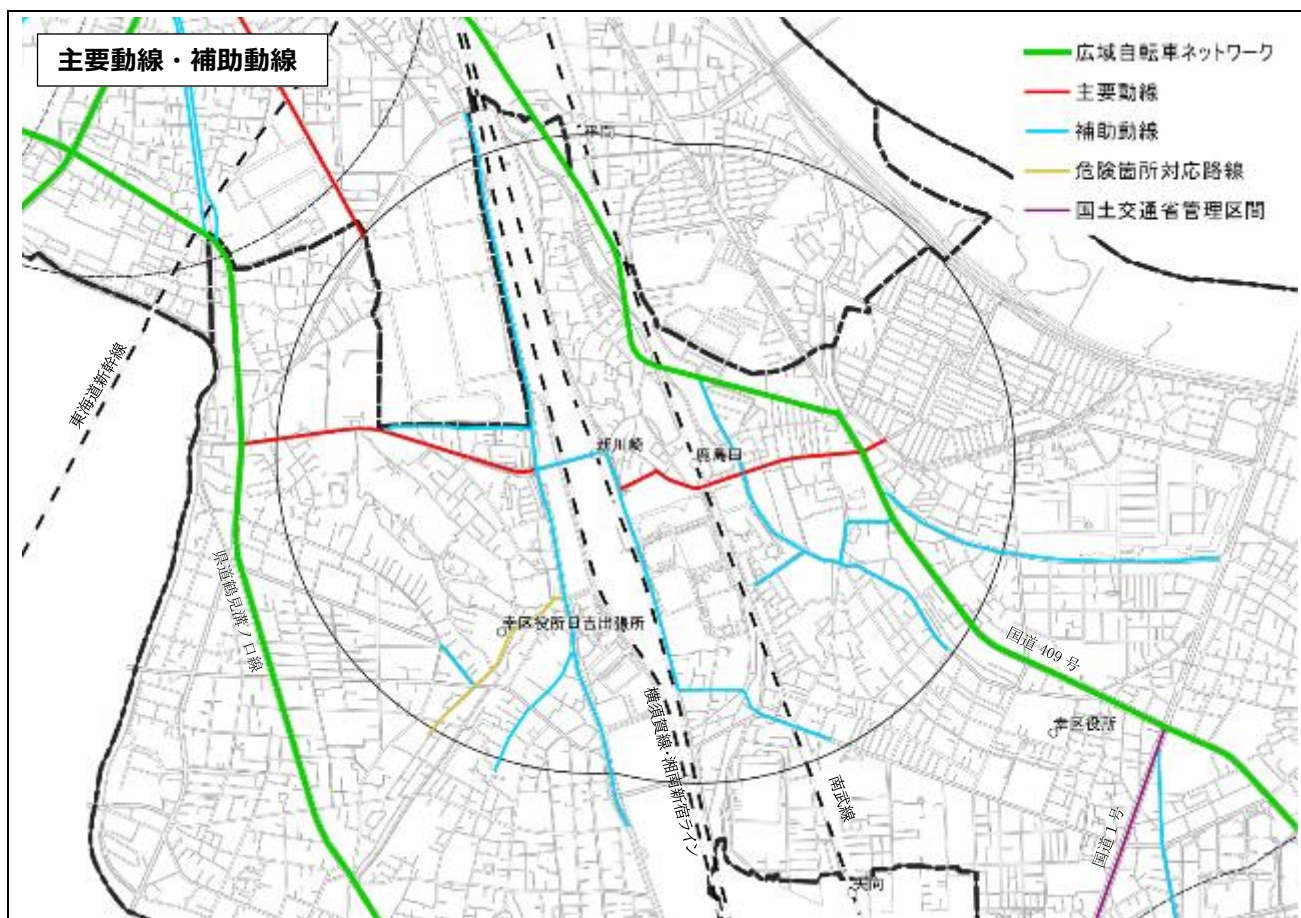
対面通行道路：幅員 6.5m 以上
一方通行道路：幅員 4.5m 以上※4

※2 自転車道は、一方通行を基本とします。

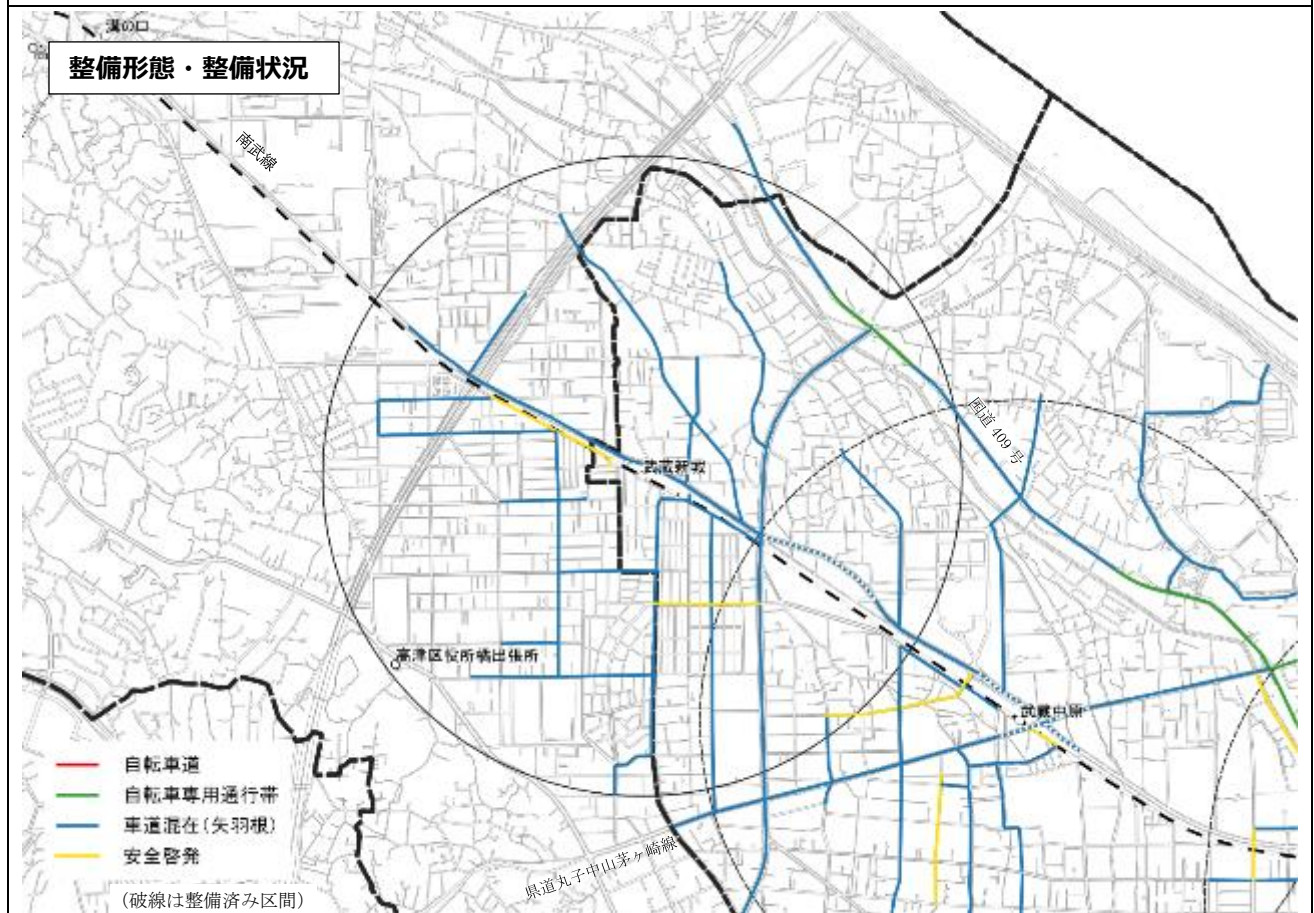
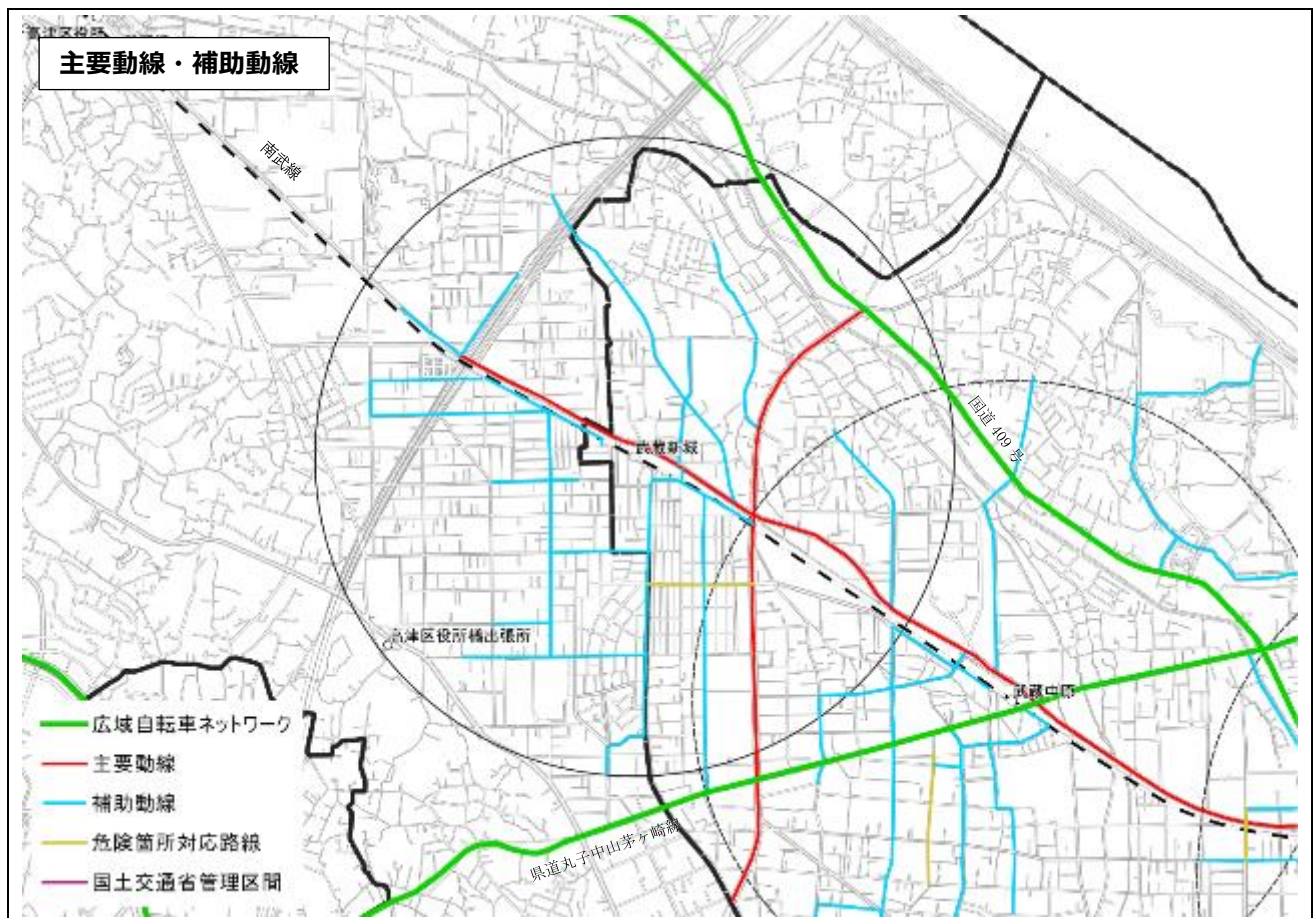
※3 自転車専用通行帯は、道路交通法第 20 条第 2 項の規定に基づく普通自転車専用通行帯として、同法第 4 条第 1 項の規定に基づく県公安委員会による交通規制の実施を想定しているが、やむを得ない事情により、交通規制が併せて実施されないこととなった場合、当面、自転車専用通行帯を設けるための道路空間に、矢羽根等を設置することにより、自転車の通行位置を示すことを基本とします。

※4 補助標識「自転車除く」が設置されていない一方通行道路においては、「自転車除く」に交通規制の変更を検討した上で、両側に自転車通行環境整備を実施するものとします。

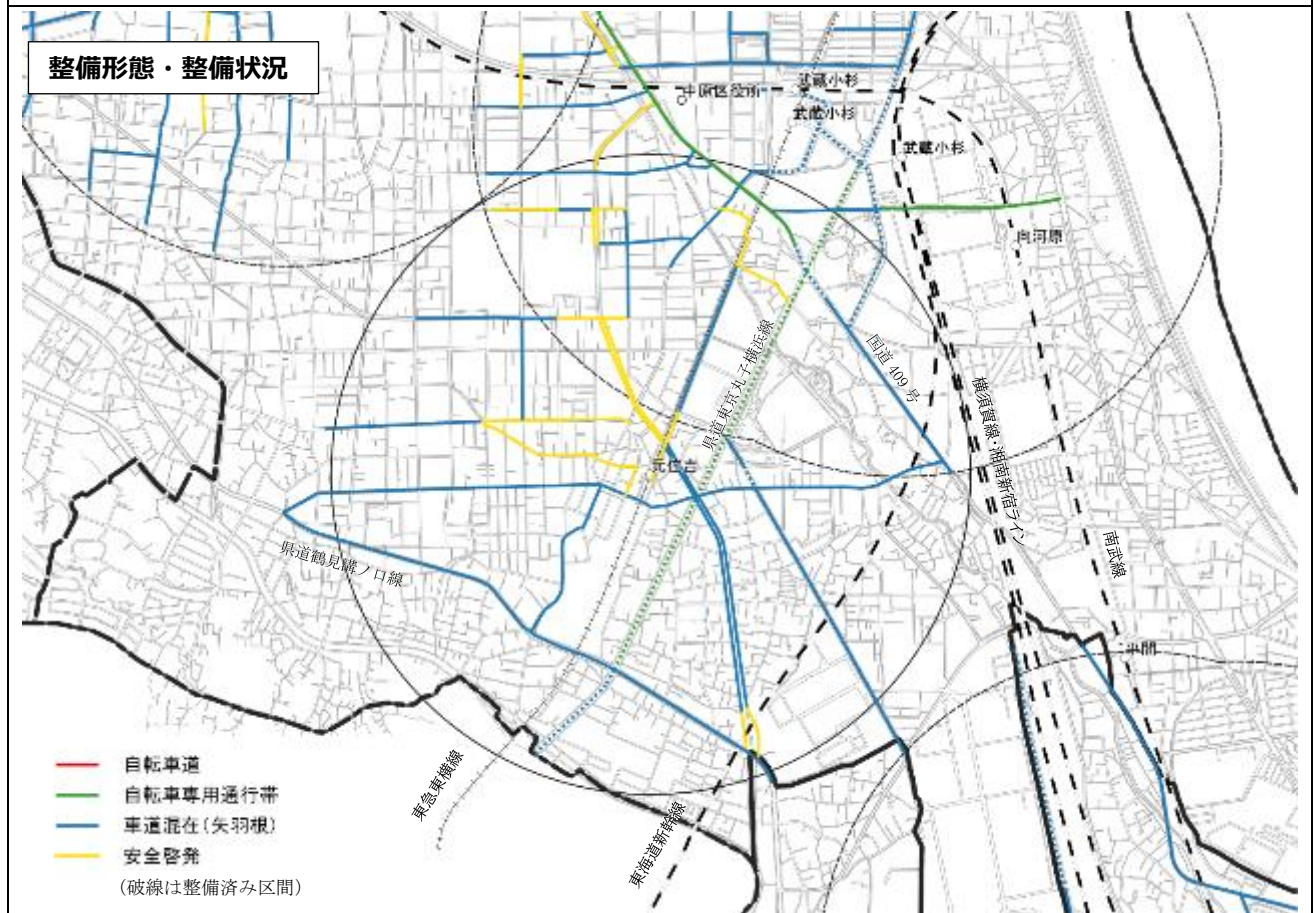
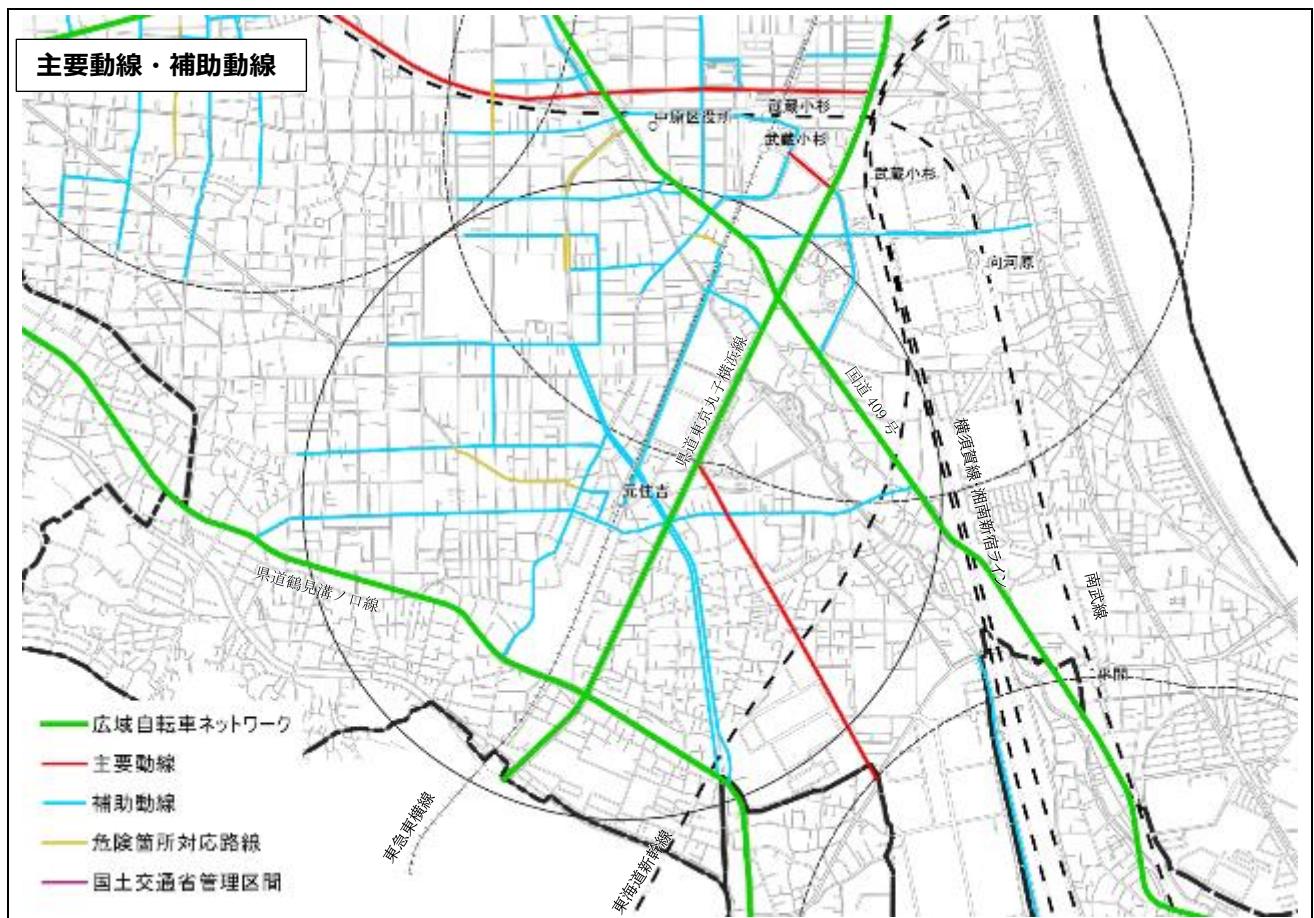
優先3 新川崎・鹿島田



優先4 武蔵新城

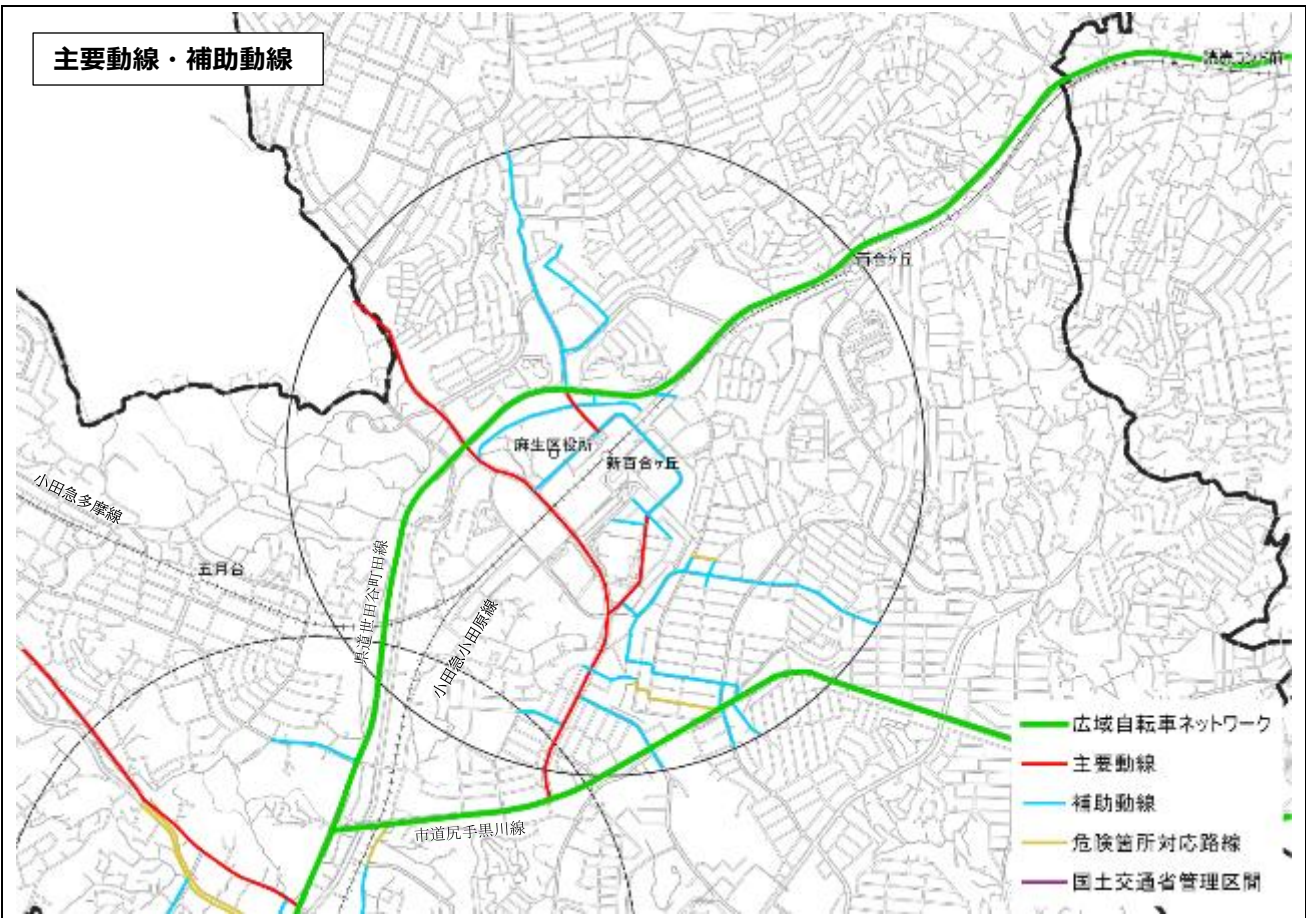


優先5 元住吉

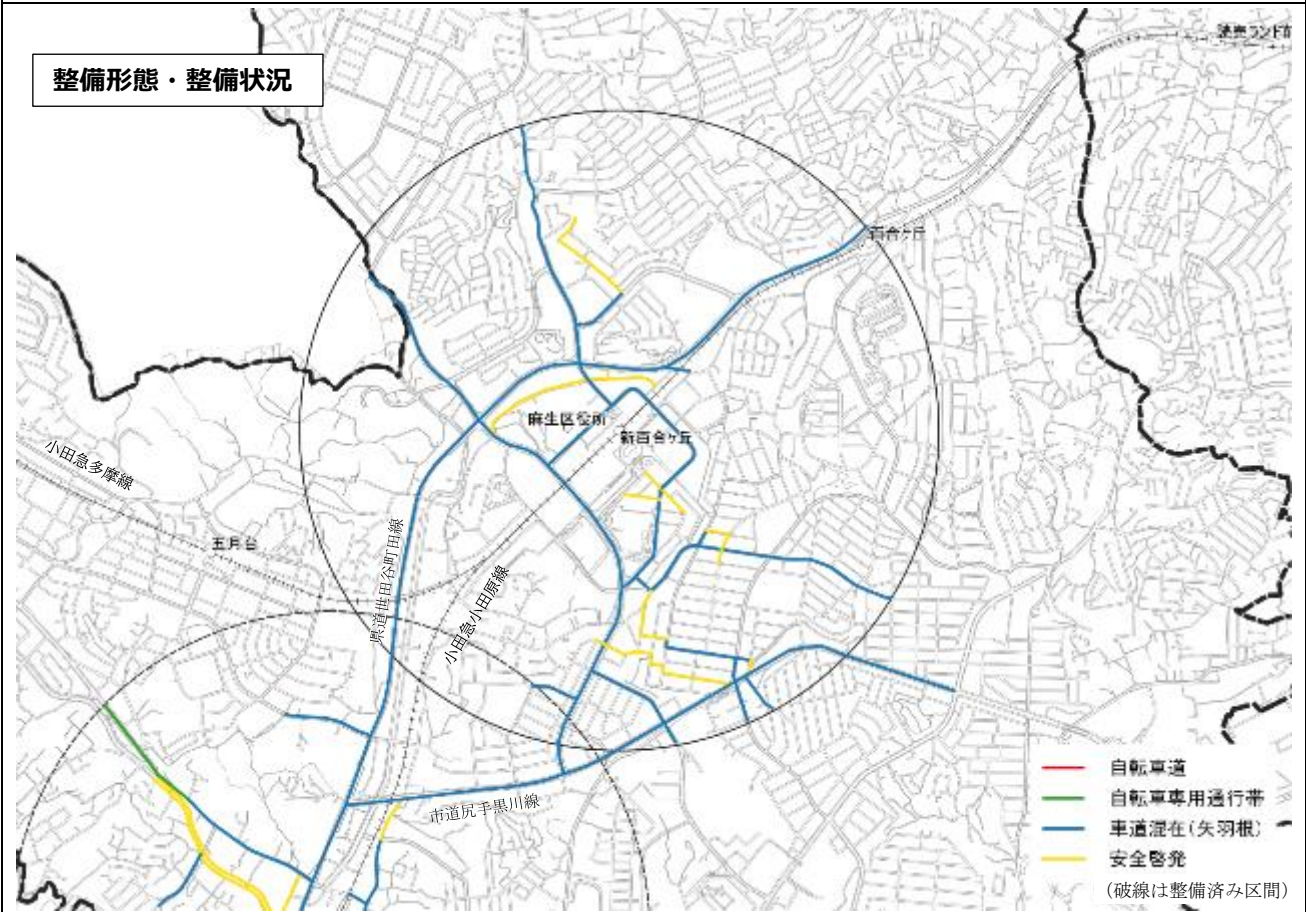


優先6 新百合ヶ丘

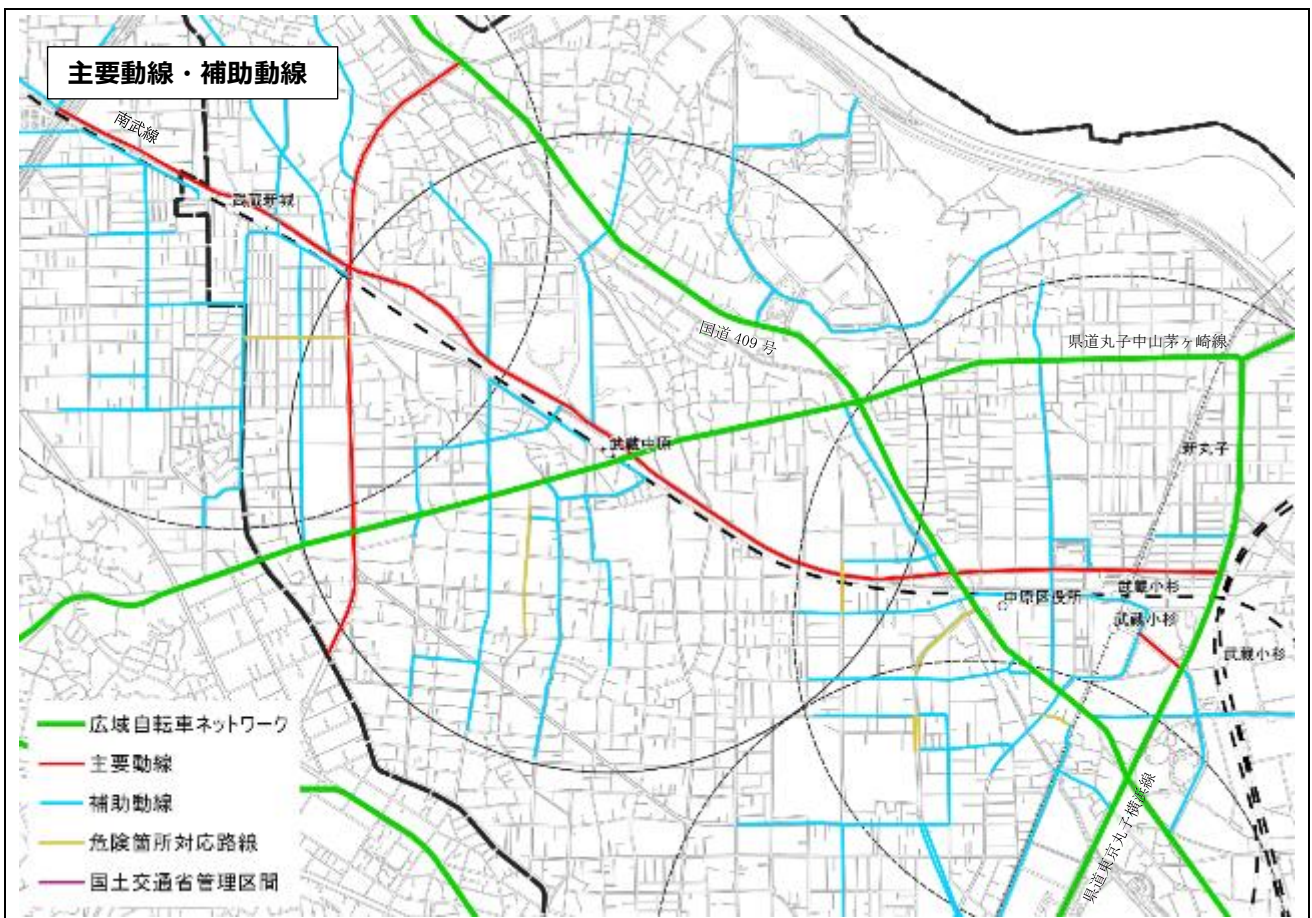
主要動線・補助動線



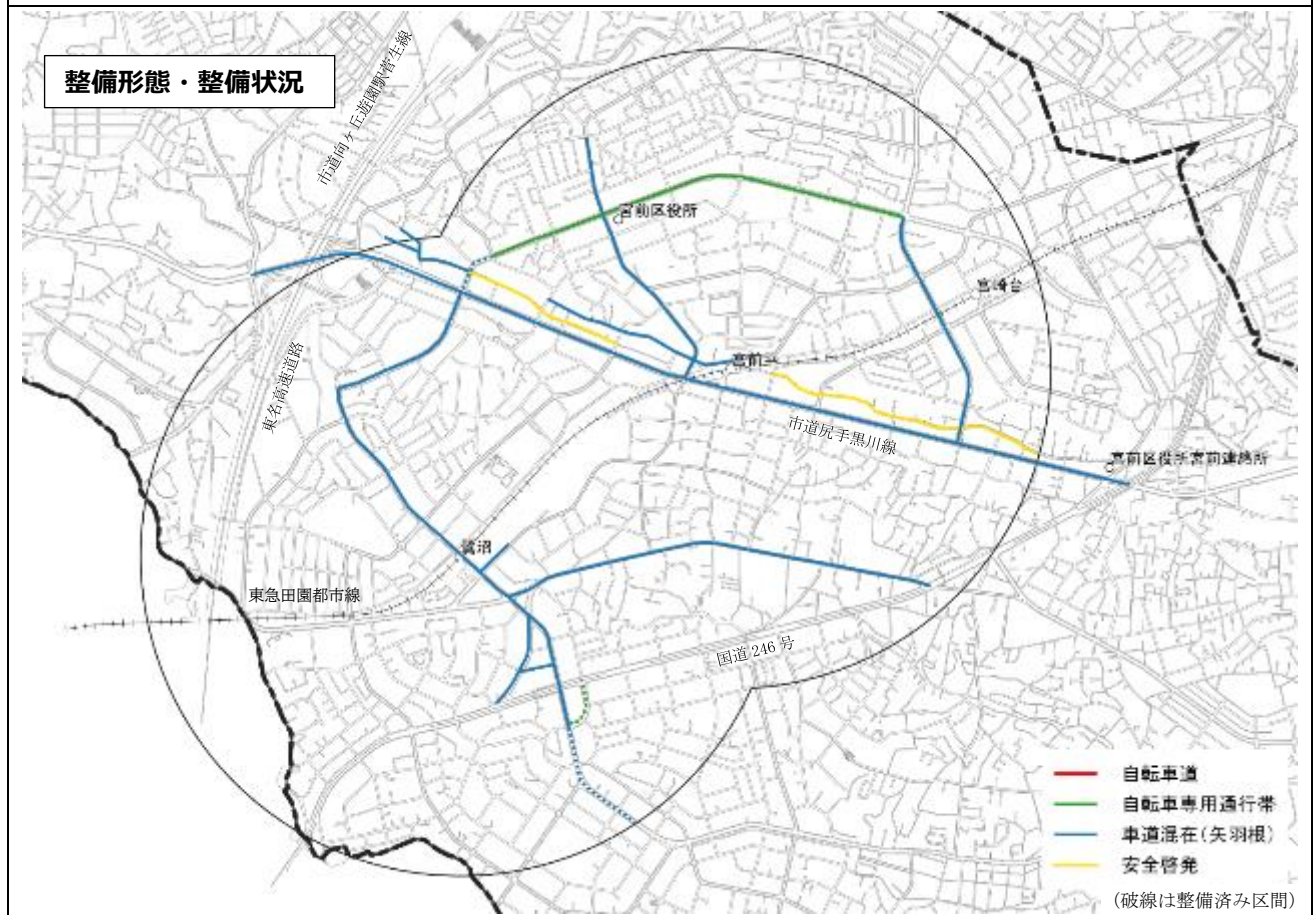
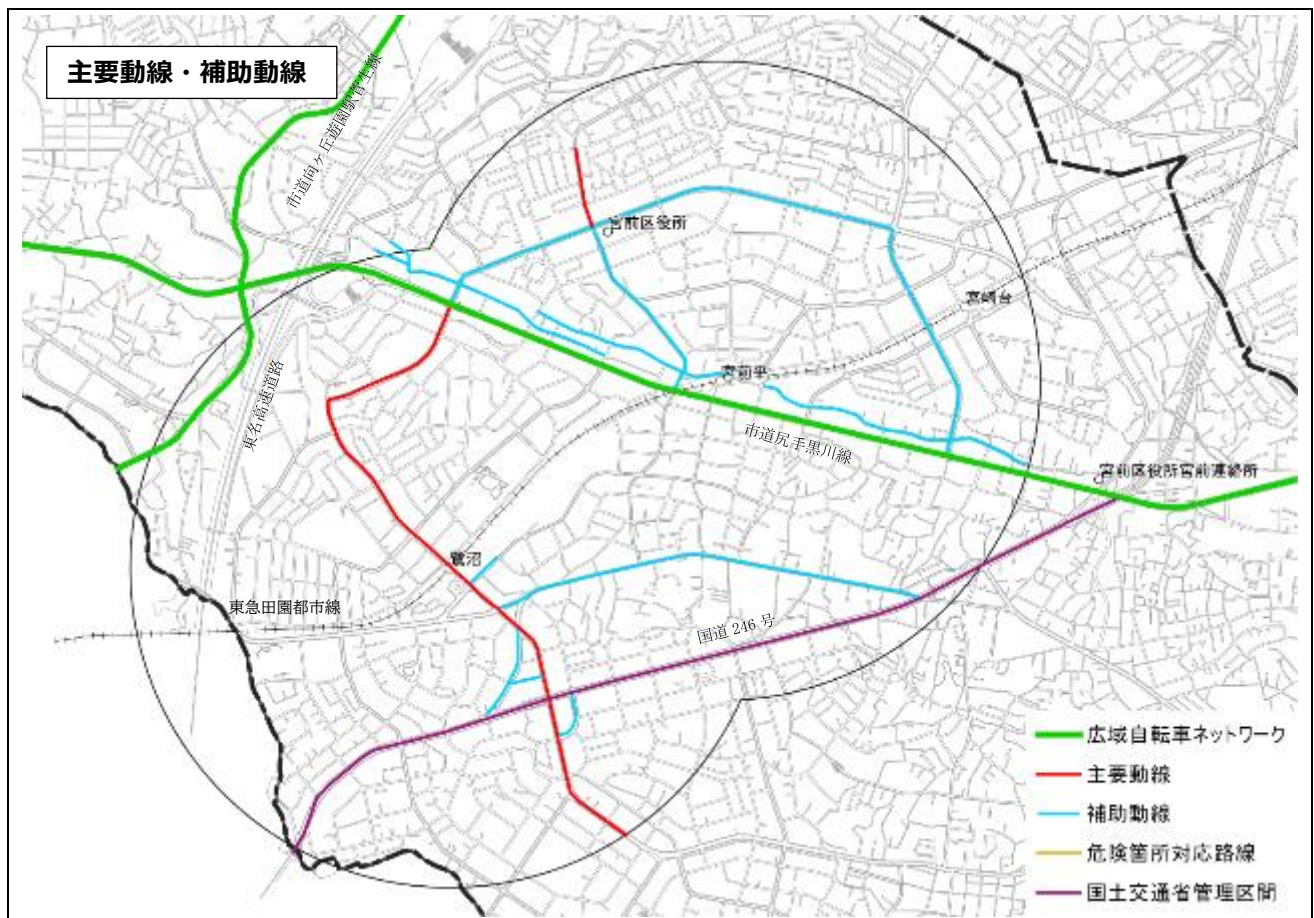
整備形態・整備状況



優先7 武蔵中原

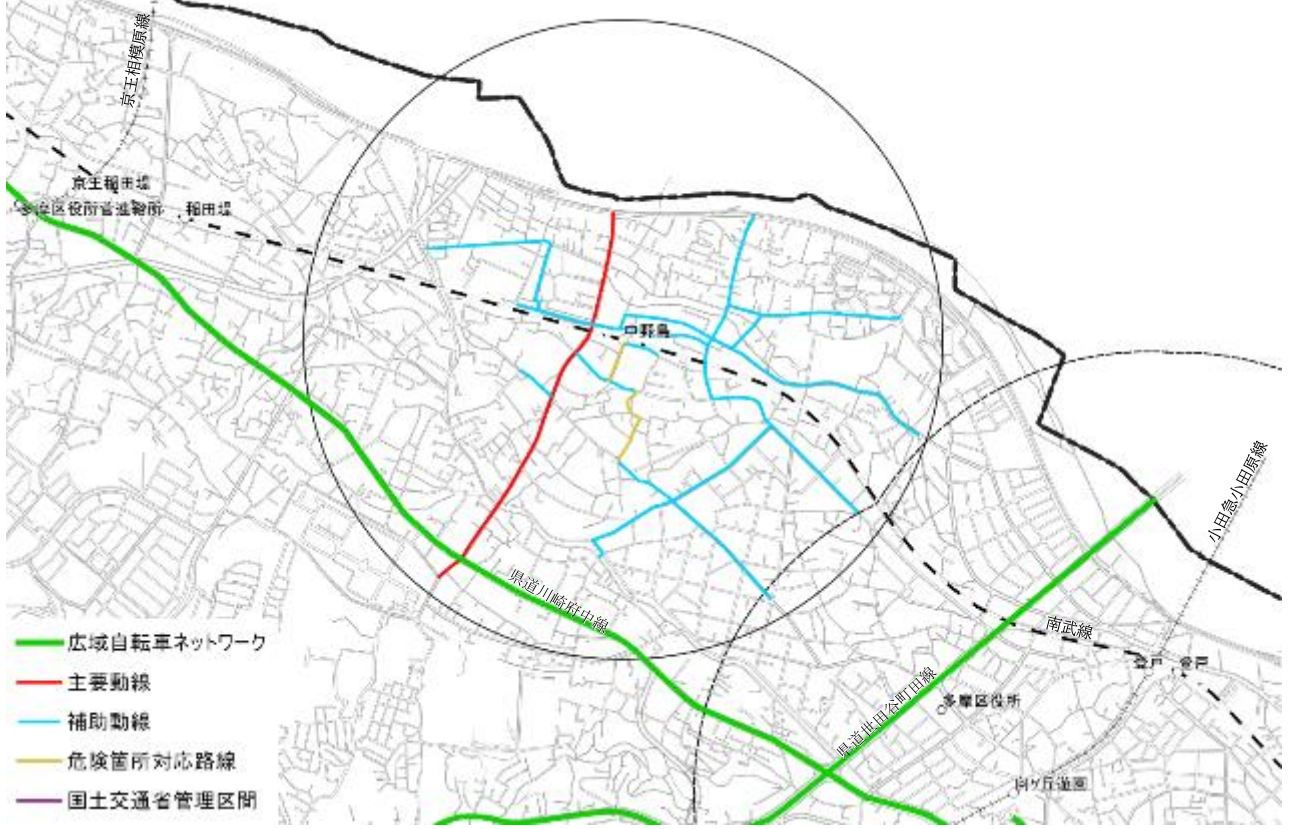


優先8 鷺沼・宮前平

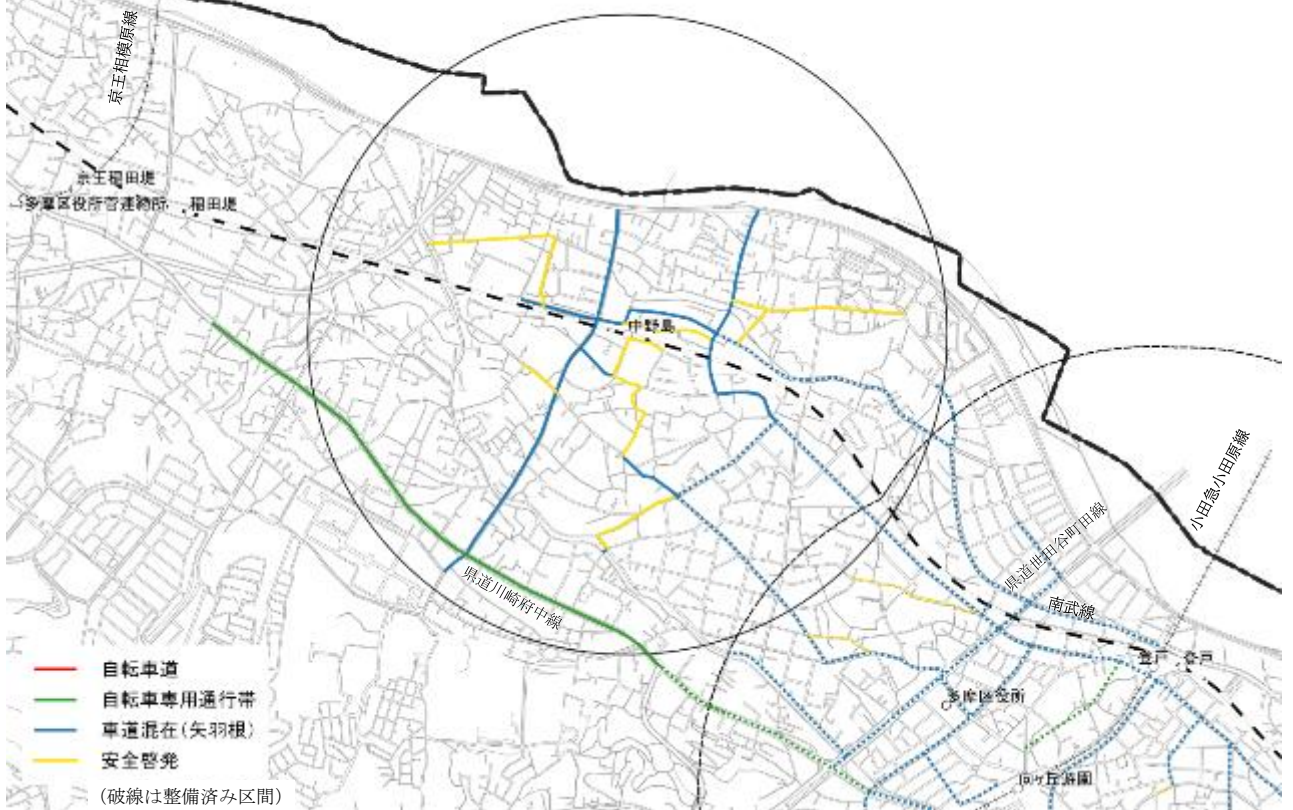


優先9 中野島

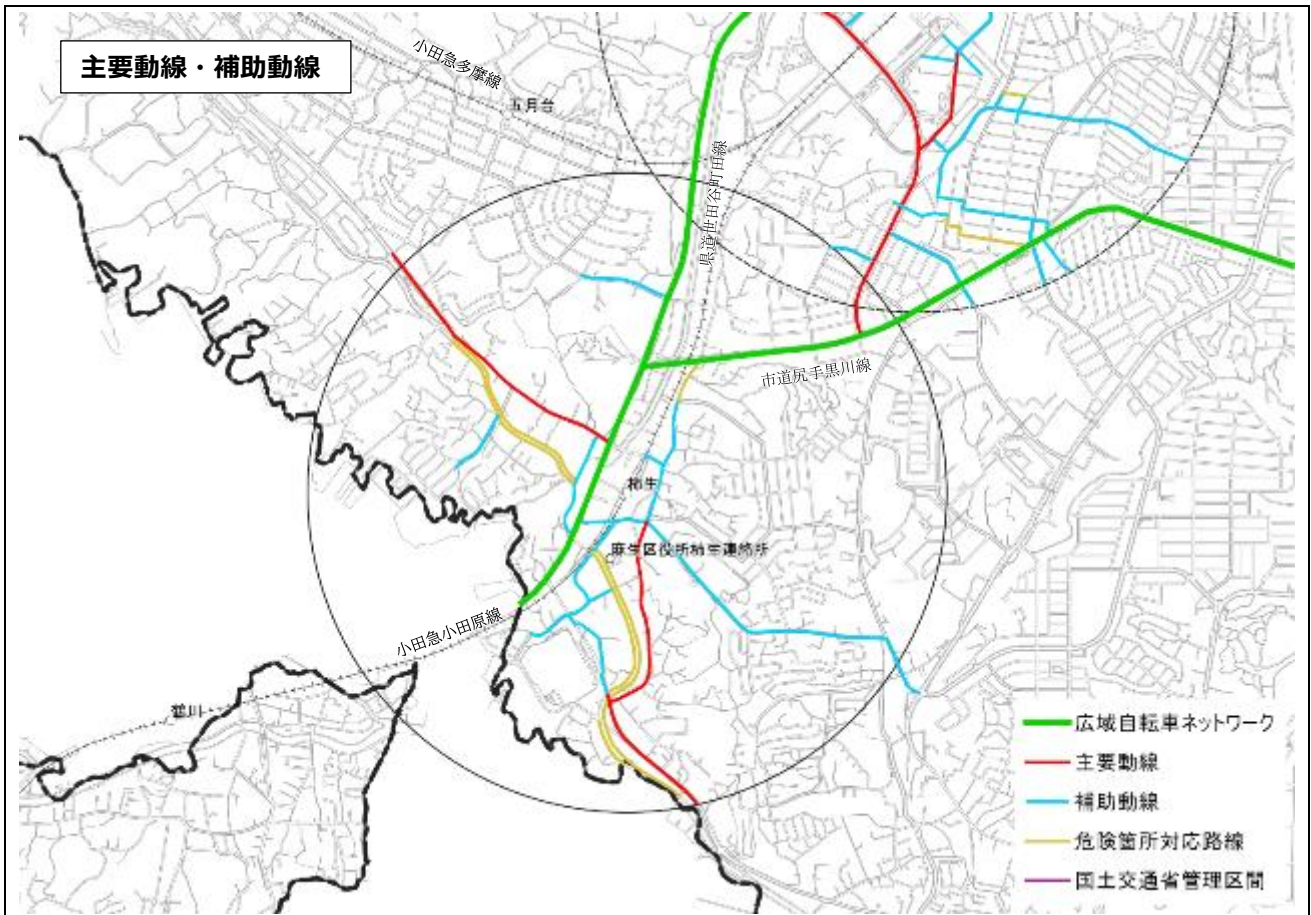
主要動線・補助動線



整備形態・整備状況

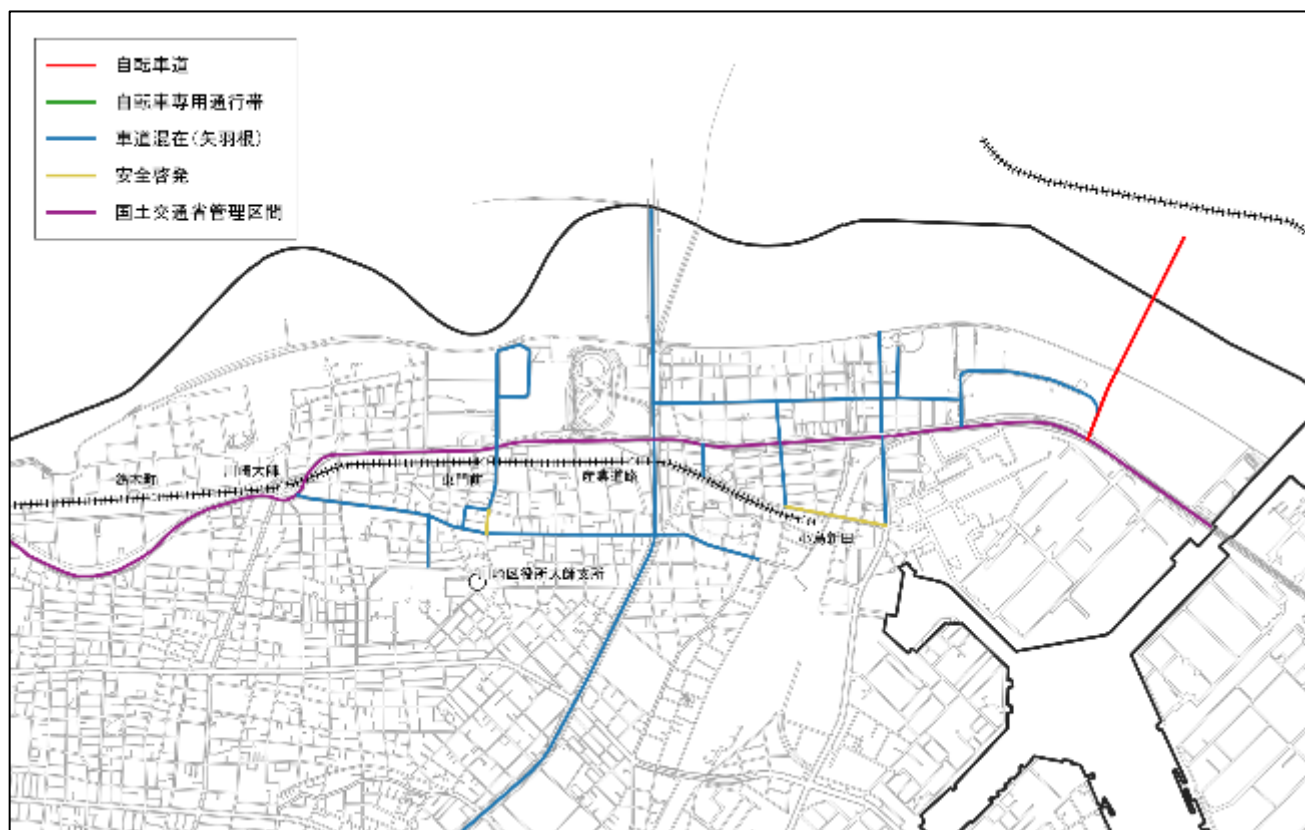


優先 10 柿生

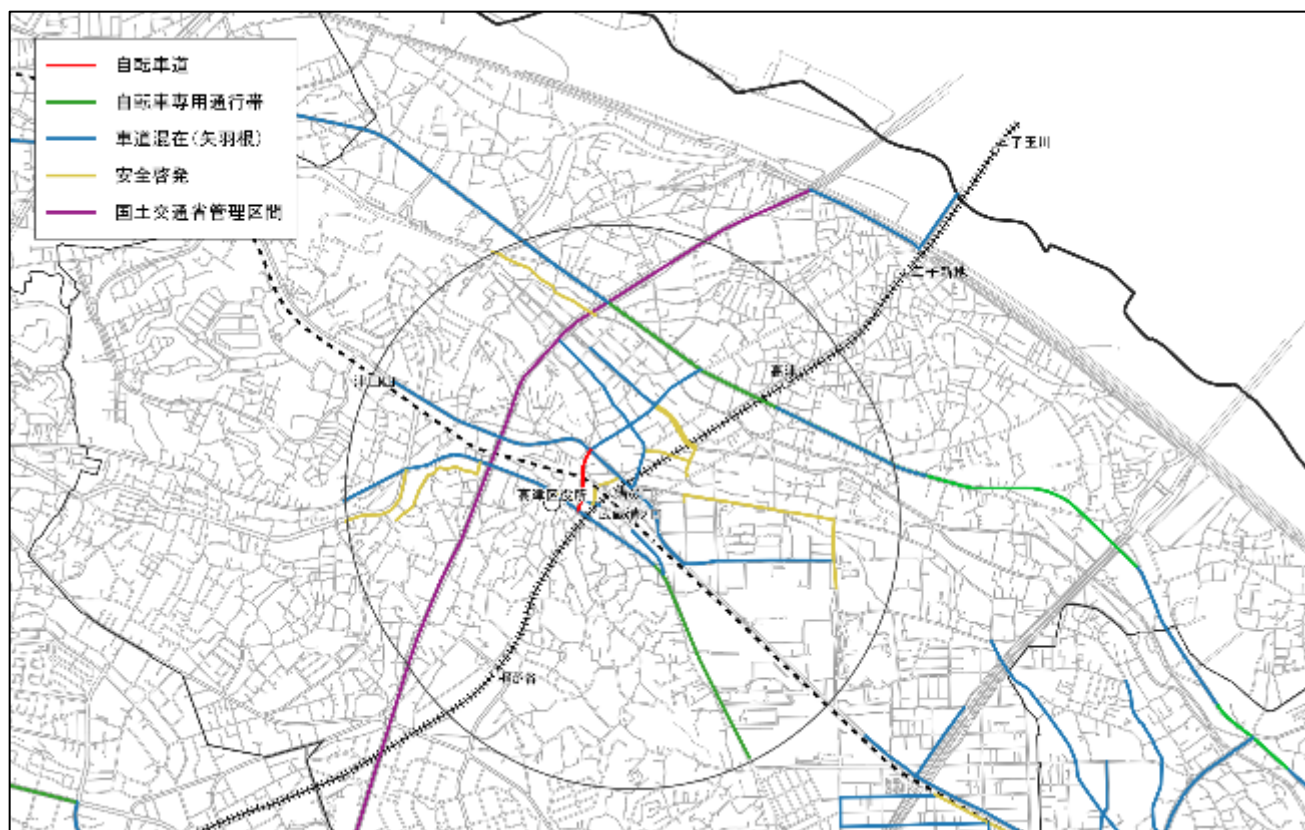


当初計画第 I 期整備箇所図

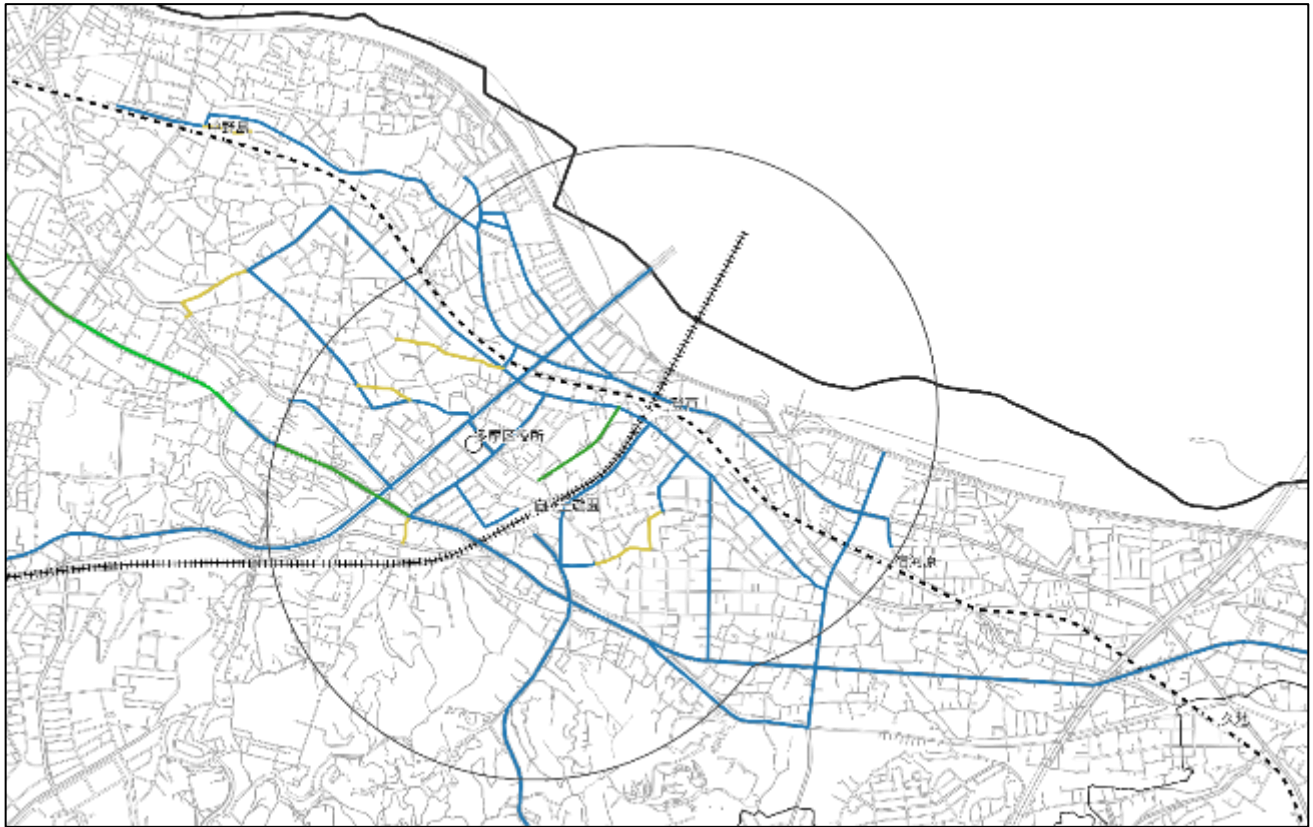
川崎区殿町周辺



武蔵溝ノ口・溝の口駅周辺

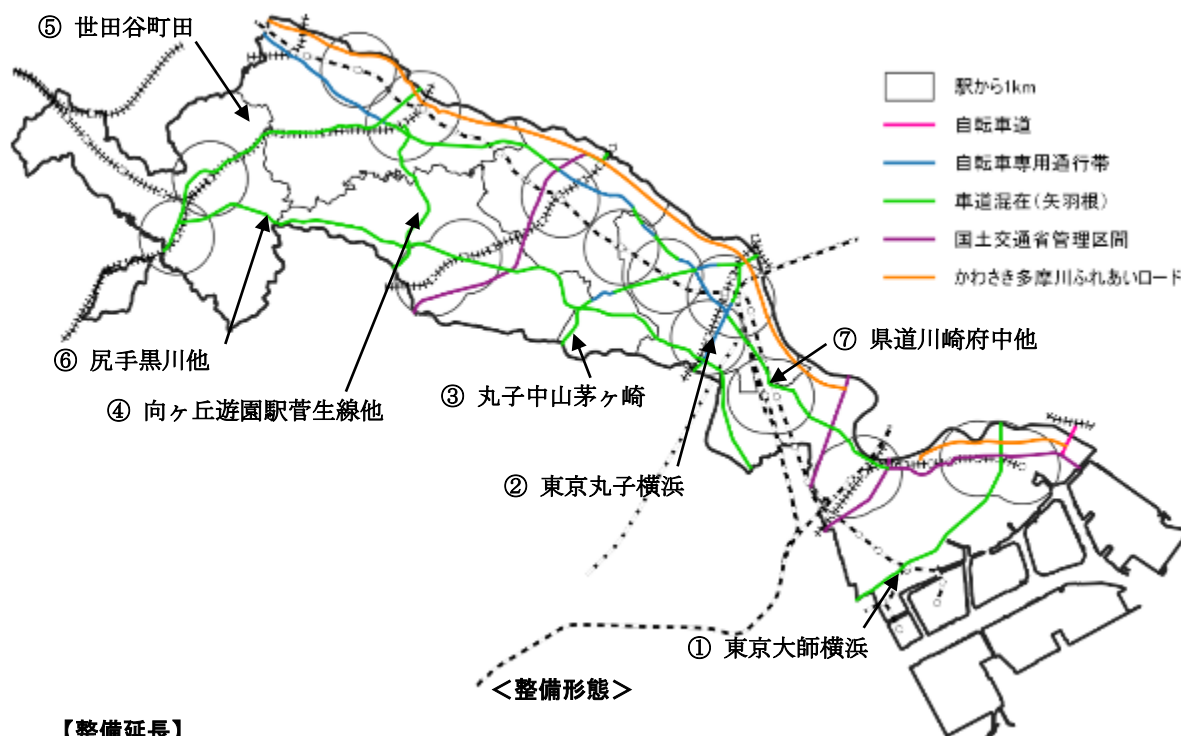


登戸向ヶ丘遊園駅周辺



(3) 広域的な自転車ネットワークの構築（施策 1-1-3）

- 広域拠点や地域生活拠点等の駅周辺や近隣都市を結ぶ主要な幹線道路を広域自転車ネットワーク路線として、次の図に示す7路線（国土交通省管理区間は除く）の整備を行います。
- 幹線道路の交差点部において自転車関連事故が多いことから、交差点部を「危険箇所」に位置付け、最優先に整備を進めます。（令和4（2022）年度）
- 選定路線のうち、自転車利用の多い駅周辺の概ね1km圏内については、主要動線の整備と同様、優先的に整備を行います。（令和4（2022）、5（2023）年度）
- 上記以外については、市域を縦断する路線及び優先度の高い駅周辺につながる路線を優先し、順次、整備を進めます。（令和6（2024）、7（2025）年度）
- その他、幹線道路の拡幅整備や無電柱化などの機会を捉えて、自転車通行環境の確保に向けた取組を進めます。



【整備延長】

	路線名	延長 (km)	整備済み (km)	令和4(2022)~ 7(2025)年度 (km)
①	東京大師横浜	6.6	0	6.6
②	東京丸子横浜	3.3	2.1	1.2
③	丸子中山茅ヶ崎	5.7	0.9	4.8
④	向ヶ丘遊園駅菅生線他	4.6	1.1	3.5
⑤	世田谷町田	8.9	2.6	6.3
⑥	尻手黒川他	22.8	0	22.8
⑦	県道川崎府中他	21.9	7.9	14.0
	合計	73.8	14.6	59.2

2 整備の進め方

- 当初計画の精査により、計画延長が約 213 kmから約 216 kmとなりました。
- 「危険箇所の安全対策」については、安全性を早期に向上させる必要があるため、最優先に整備を進めます。（令和 4 (2022)～6 (2024)年度）
- 「自転車利用の多い駅周辺の通行環境整備」については、特に自転車利用の多い幹線道路において、歩行者と自転車等の輻輳による危険があることから、安全性を早期に向上させる必要があるため、「主要動線」については、危険箇所と同様、最優先に整備を進めるとともに（令和 4 (2022)、5 (2023)年度）、「補助動線」については、「主要動線」の整備完了後、順次、整備を進めます。（令和 5 (2023)年度以降）
- 「広域自転車ネットワーク」については、交差点部を「危険箇所」に位置付け、最優先に整備を進めるとともに（令和 4 (2022)年度）、交差点部以外の単路部については、交差点部の整備完了後、順次、整備を進めます。（令和 6 (2024)、7 (2025)年度）
- 上記により、令和 4 (2022)年度から令和 7 (2025)年度までに危険箇所 398 箇所、主要な幹線道路約 59km、自転車利用の多い駅周辺の道路約 59km の整備を進めます。

	危険箇所	広域自転車ネットワーク		駅周辺の自転車ネットワーク		その他*	合計
		駅周辺以外	駅周辺	主要動線 (概ね1km圏内)	補助動線		
令和 3 (2021)年度まで		3.3 km	11.3 km	39.9 km		7.5 km	62.0 km
令和 4 (2022)年度	161箇所		12.7 km	15.8 km			28.5 km
令和 5 (2023)年度	162箇所		7.3 km	6.6 km	14.6 km	6.4 km	34.9 km
令和 6 (2024)年度	75箇所	19.6 km			10.8 km		30.4 km
令和 7 (2025)年度		19.6 km			10.8 km		30.4 km
令和4(2022)～ 7(2025)年度		39.2 km	20.0 km	22.4 km	36.2 km	6.4 km	124.2 km
		59.2 km		58.6 km			
令和 7 (2025)年度まで		73.8 km		98.5 km		13.9 km	186.2 km
令和 8 (2026)年度以降					30.3 km		30.3 km
合計	398箇所	73.8 km		128.8 km		13.9 km	216.5 km

※ 主要な幹線道路・自転車利用の多い駅周辺の道路以外の通行環境整備延長

⇒ これらにより、令和 7 (2025)年度末で自転車ネットワークの構築に向けた取組が概ね完成

