
参考 1 自転車需要推計（補足）

1 自転車の利用状況（補足）

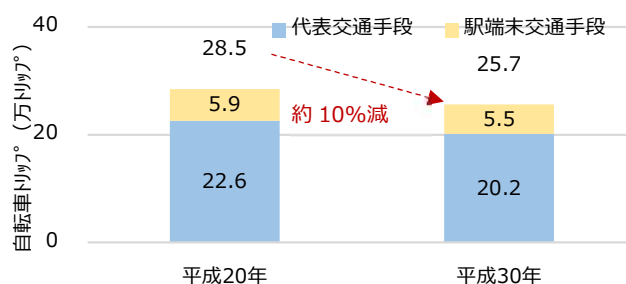
1 自転車の利用状況（補足）

(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）

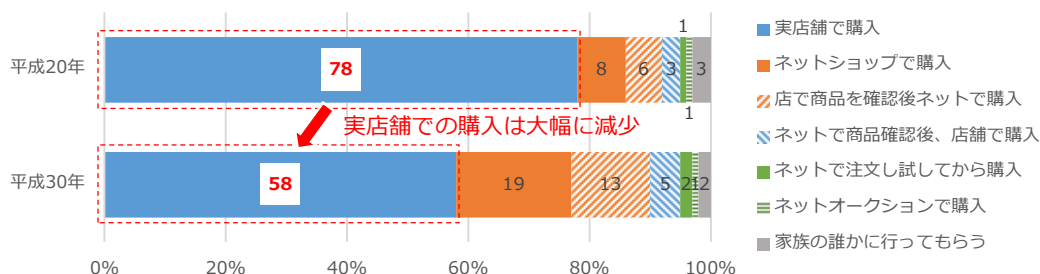
(ア) 交通手段別移動状況

- 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。



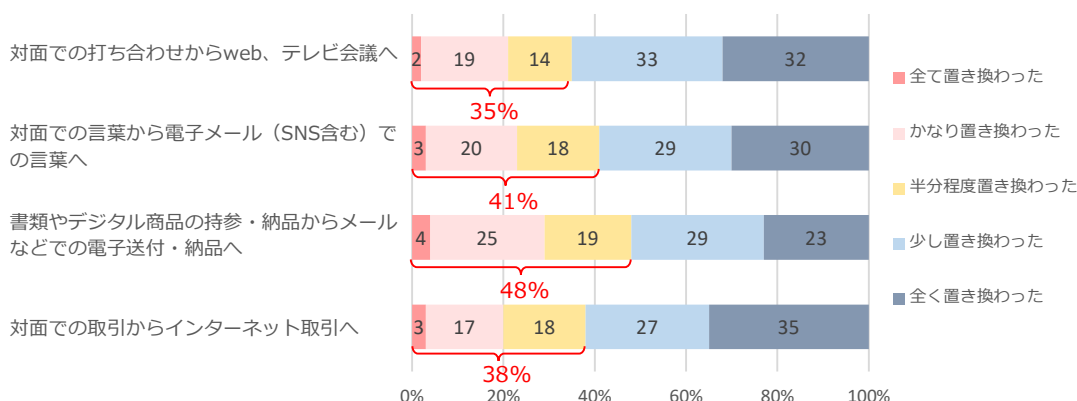
<自転車トリップ数の変化>

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

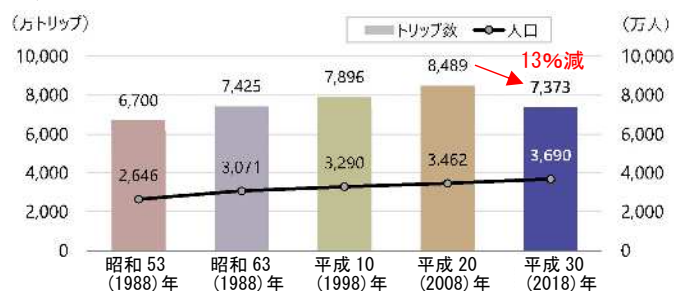
- 代表交通手段別の移動状況について、東京都市圏パーソントリップ調査の平成20（2008）年と平成30（2018）年のトリップ数を比較すると、全交通量で約4％減、自動車で約27％、2輪車で約44％、自転車で約11％減となっております。

【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

(7) 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、川崎区などの平地部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。

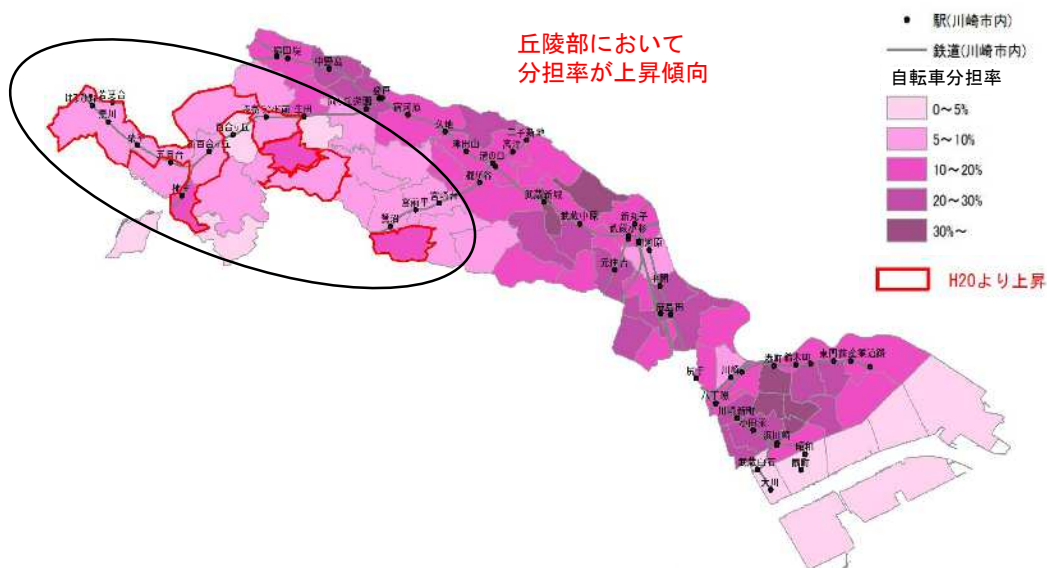
【区別自転車トリップ数の変化】

	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
川崎区	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。

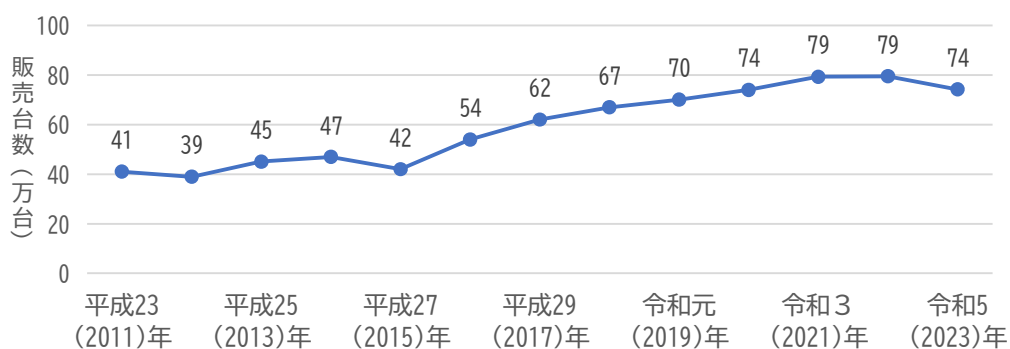
※「自転車分担率」とは、自転車トリップ数が全交通手段のトリップ数に占める割合のことをいいます。



<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(2018)年）から作成

- 宮前区や麻生区など起伏が多い丘陵部においても、平成20(2008)年に比べて自転車利用の増加が見受けられますが、これは全国的な電動アシスト付き自転車の普及拡大等が要因と考えられます。



<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

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 これまでの取組（～第2期計画）

- 危険箇所の安全対策について、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。

平成 27(2015)～令和 3(2021)年度

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

- 第2期計画の取組では、これまでの事故多発箇所の安全対策が概ね完了したことから、自転車関連事故を未然防止するため、398 箇所を危険箇所を選定し、安全対策を実施しました。

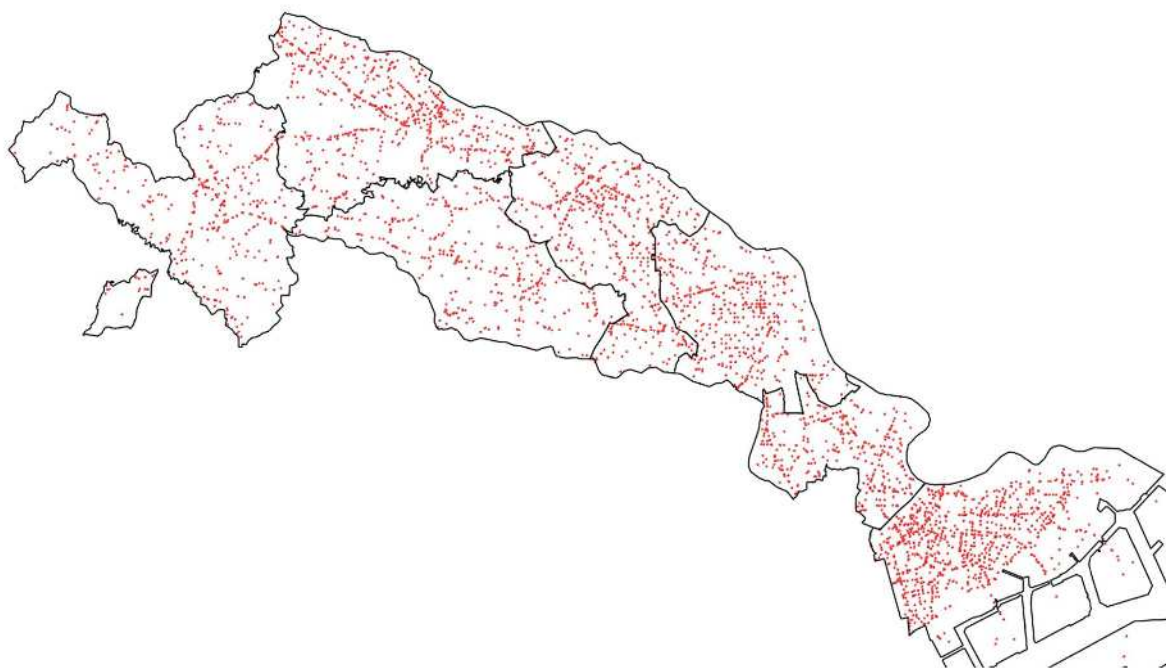
令和 4(2022)～7(2025)年度

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

イ 第3期計画の取組の考え方

- これまでの危険箇所の安全対策及び自転車利用の多い駅周辺や主要幹線道路における自転車通行環境整備により、日常的に矢羽根型路面表示や自転車マーク（ピクトグラム）などを目にする機会が増え、自転車を利用する環境も変化してきています。
- 一方で、自転車関連事故件数は長期的には減少傾向にあるものの、コロナ禍以降の事故件数の増加に加え、依然として全事故に対する自転車関連事故の割合が高いことや、新たに自転車関連事故が特定の箇所に集中している状況が確認できます。



令和元（2019）～令和5（2023）年の自転車関連事故箇所

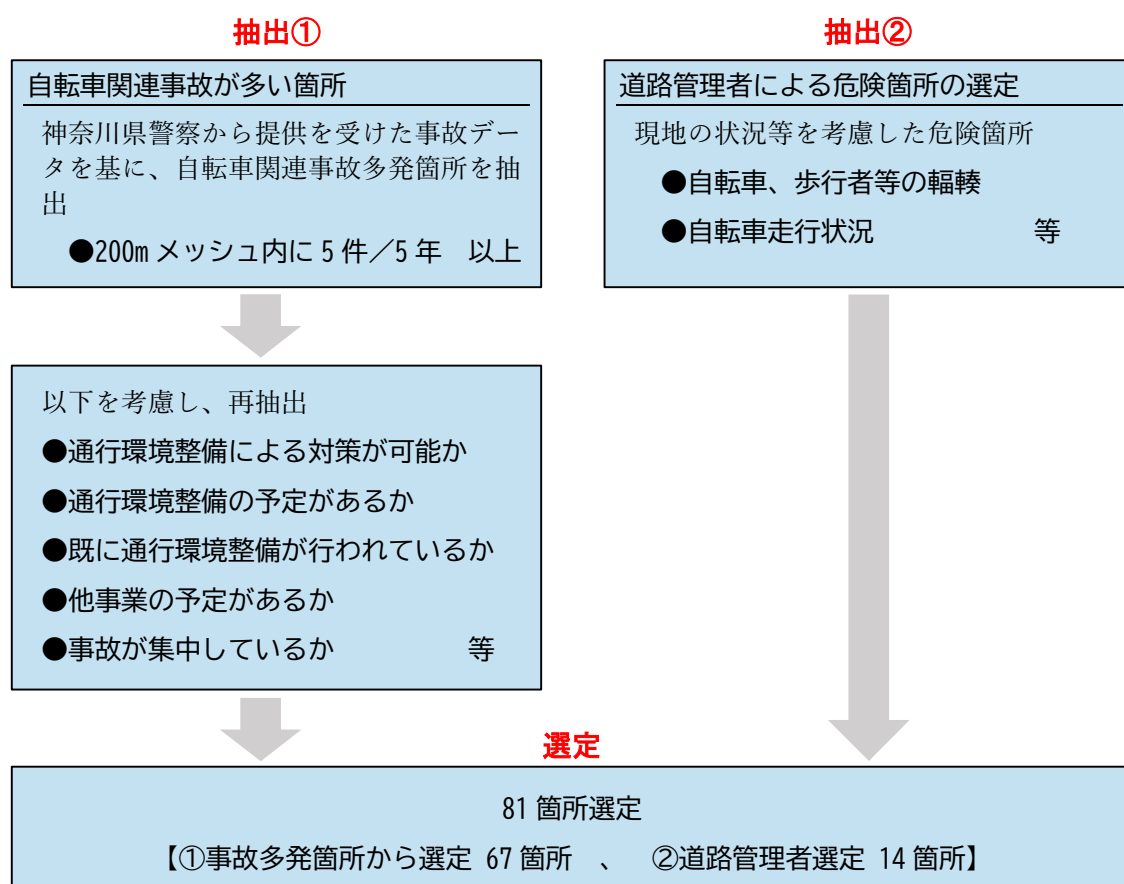
- これらを踏まえ、次における視点（自転車関連事故多発箇所等）により、安全性の向上に向けた整備を実施します。

自転車関連事故多発箇所等を捉えた安全性の向上に向けた整備

- 自転車関連事故が多い箇所（5件／5年 以上）
- 道路管理者として現地状況等を踏まえ、安全対策が必要と考えられる箇所

ウ 危険箇所選定の流れ

- 「危険箇所」は、道路管理者として選定した箇所に加え、自転車関連事故箇所を分析・抽出した結果や現地の状況等を踏まえ、自転車・歩行者・自動車の安全性向上に向け必要な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、次の考え方により箇所の抽出・選定を行います。



エ 整備の進め方

- 道路管理者による「危険箇所」については、優先的に整備を進めます。
- 自転車関連事故が多い箇所から選定された「危険箇所」については、事故件数や事故状況・箇所特性等を踏まえ、計画的に整備を進めます。

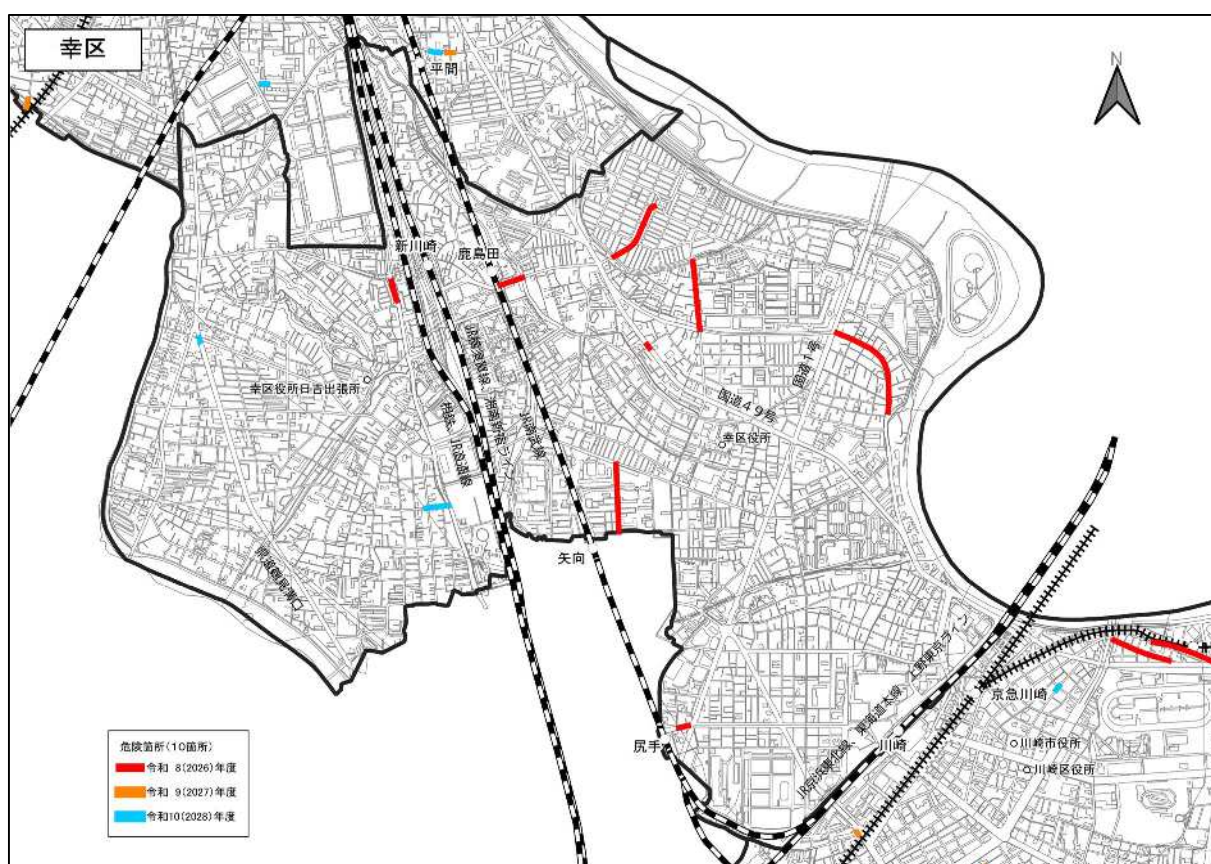
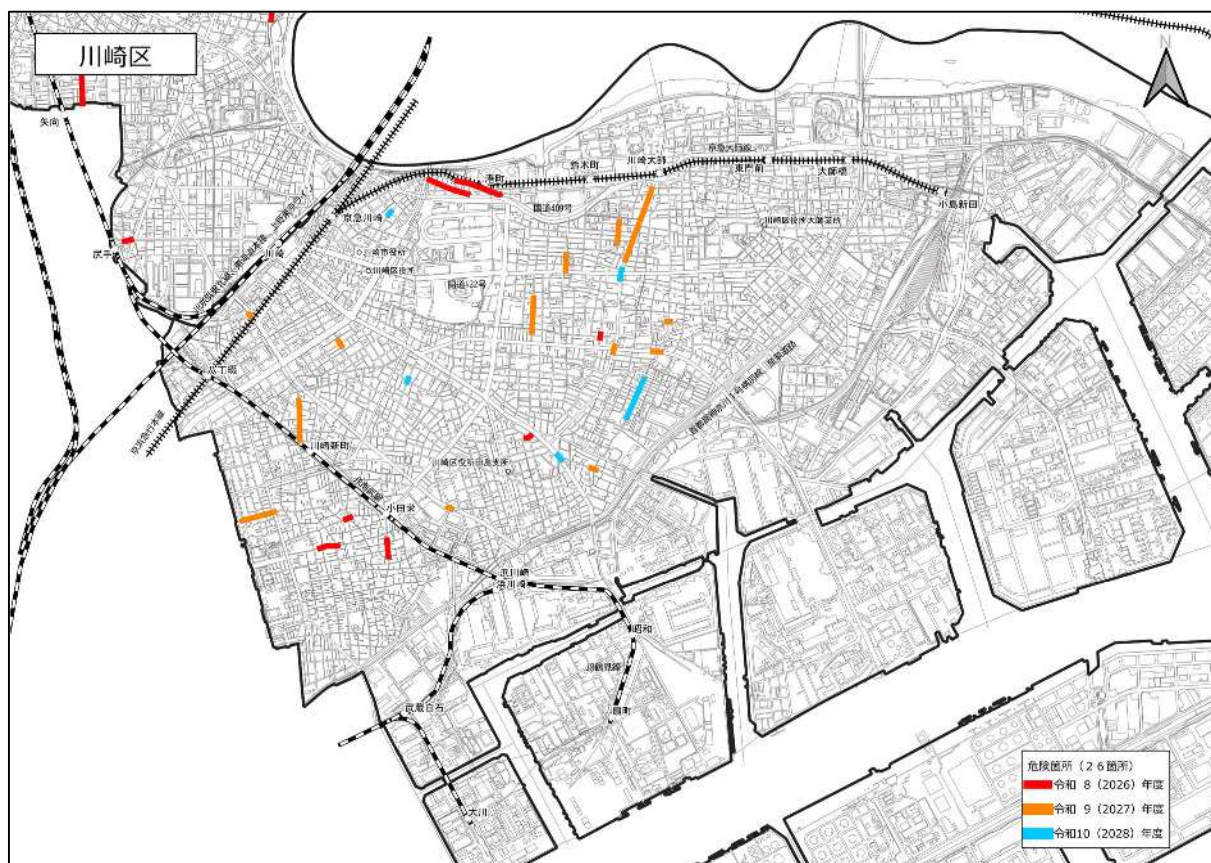
※ 本資料は、令和 8 (2026)～11(2029) 年度の整備予定を示したものであり、進捗状況等に応じて適宜見直しを行います。

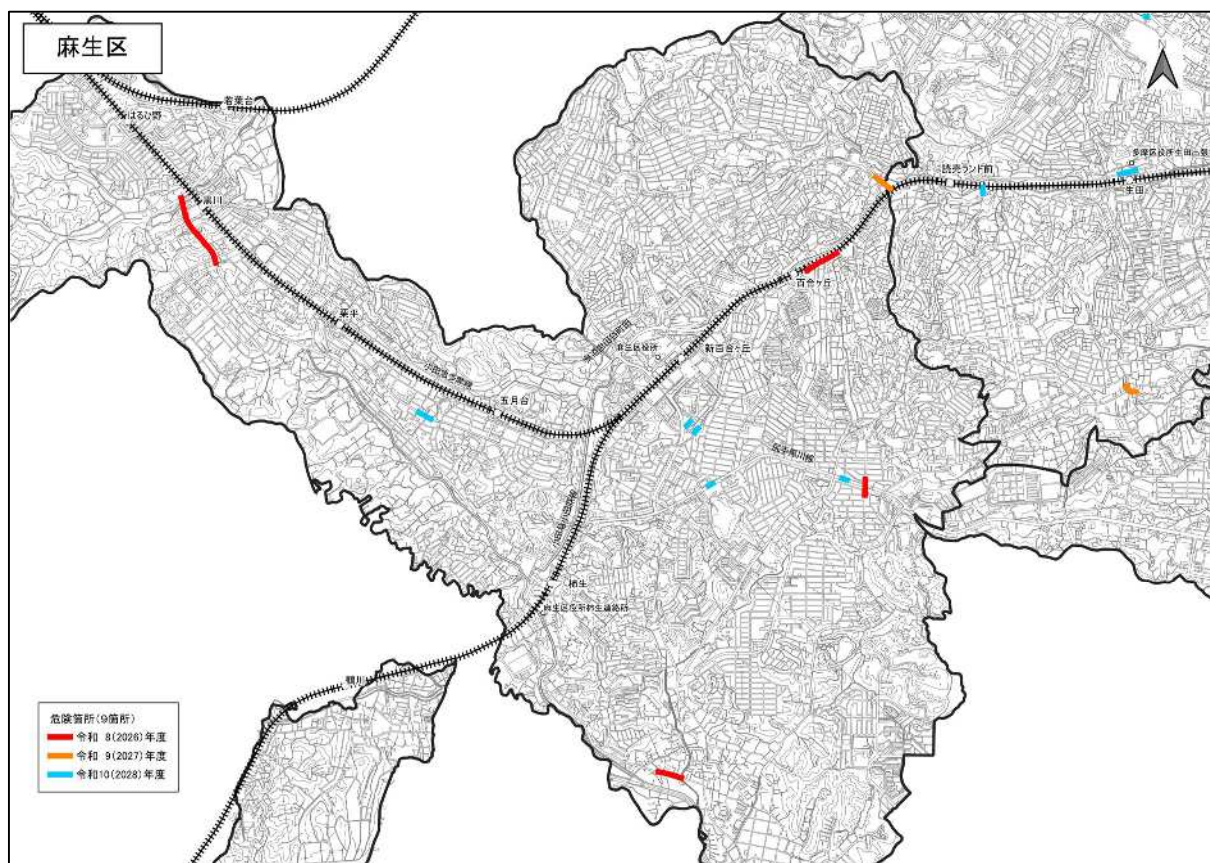
オ 対策例（参考）

- 現地踏査等を踏まえ、想定される対策例は以下のとおりです。

	主な対策	主な対象	設置場所	主な効果	具体事例
ハード対策	路面表示 (矢羽根型路面表示等)	自転車利用者、 自動車運転者	車道	自転車の車道左側通行、自転車通行位置等の認識	
	路面表示 (自転車マーク)	自転車利用者、 自動車運転者	車道	自転車の車道左側通行、自転車通行位置等の認識	
	路面表示 (区画線)	自転車利用者、 自動車運転者	車道	スピード抑制、交差点明示	
	標識	自動車運転者 (自転車利用者)	歩道	左折巻き込み、幅寄せ等の注意喚起	
	交差点の道路安全施設 (カーブ舗装、カーブミラー等)	自転車利用者、 自動車運転者 (歩行者)	車道	交差点明示、安全確認	
	ラバーポール	自転車利用者	歩道	スピード抑制、進入抑制	
ソフト対策	路面表示 (路面シール等)	自転車利用者 (自動車運転者 歩行者)	歩道 (車道)	状況に応じた注意喚起	
	看板類	自転車利用者、 自動車運転者 (歩行者)	歩道	状況に応じた注意喚起	
	ラバーポール (文字入り)	自転車利用者、 自動車運転者 (歩行者)	歩道	状況に応じた注意喚起	

- 具体的な対策については、自転車関連事故箇所の状況がそれぞれ異なるため、現地の実情に応じ、適切な対策を検討するものとします。
- 歩道(自転車通行可の交通規制無し)については、自転車は車道通行が原則であることから、自転車の押し歩きや促す対策や、車道へ誘導する整備を実施します。





(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幅員の度合いなどから整備路線（駅周辺自転車ネットワーク）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、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。

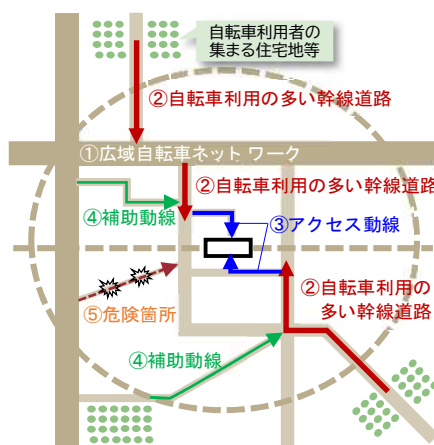
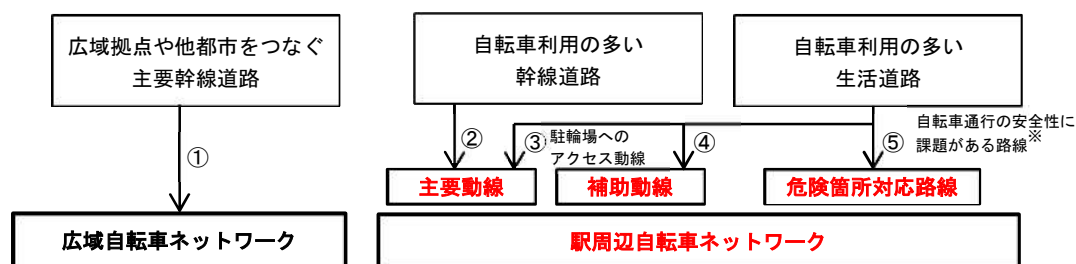
【計画対象区域】

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・溝の口、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

- 自転車利用の多い駅周辺における自転車等の幅員による危険を低減するため、以下の考え方をもとに路線ごとに優先度を設定し、効率的・効果的な通行環境整備を推進しています。
- 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、優先的に整備を行っています。
- 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っています。

※ 1 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 自転車利用の多い生活道路のことをいいます。

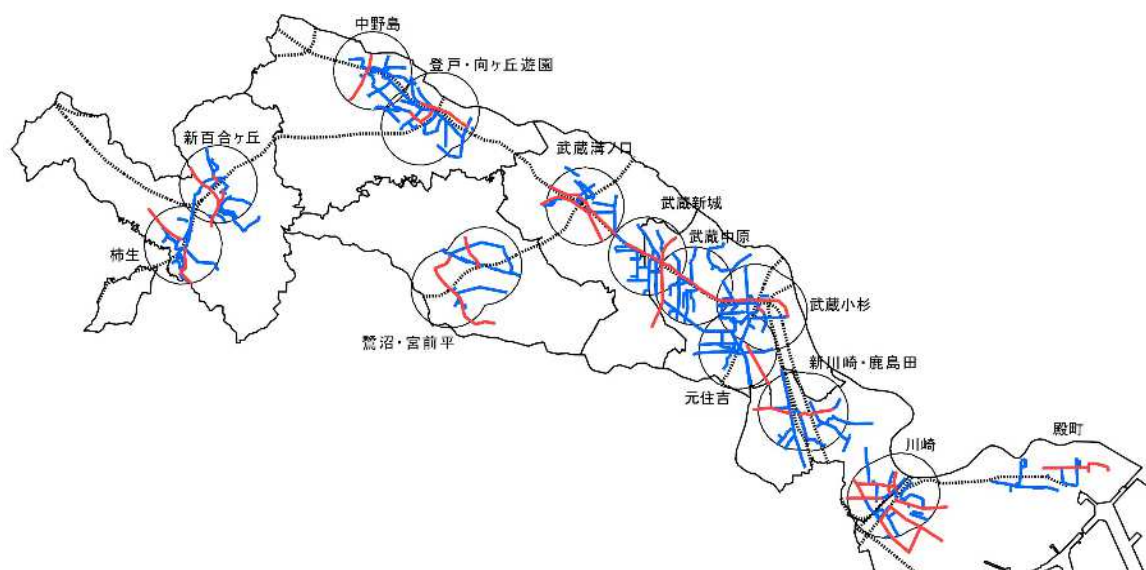


※自転車通行の安全性に課題がある路線とは、自転車通行が多い生活道路のうち、幅員が狭く、自転車等の安全な通行に支障がある路線のことをいいます。

- 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、設定しており、登戸・向ヶ丘遊園駅、武蔵溝ノ口・溝の口駅、殿町地区周辺については、令和3（2021）年度末に完了し、川崎駅、武蔵小杉駅、新川崎・鹿島田駅、武蔵新城駅、元住吉駅周辺については、令和7（2025）年度末までに概ね完了する予定です（事業等の影響のある箇所等除く）。
- 新百合ヶ丘駅、武蔵中原駅、鷺沼・宮前平駅、中野島駅、柿生駅周辺については、主要動線を令和7（2025）年度末までに概ね完了する予定です。令和8（2026）年度以降は、引き続き、自転車利用の多い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、選定している整備路線やネットワーク以外の通行環境整備済み路線の精査を行うとともに、残りの動線の整備を順次進め、自転車ネットワークの構築の取組を推進します。

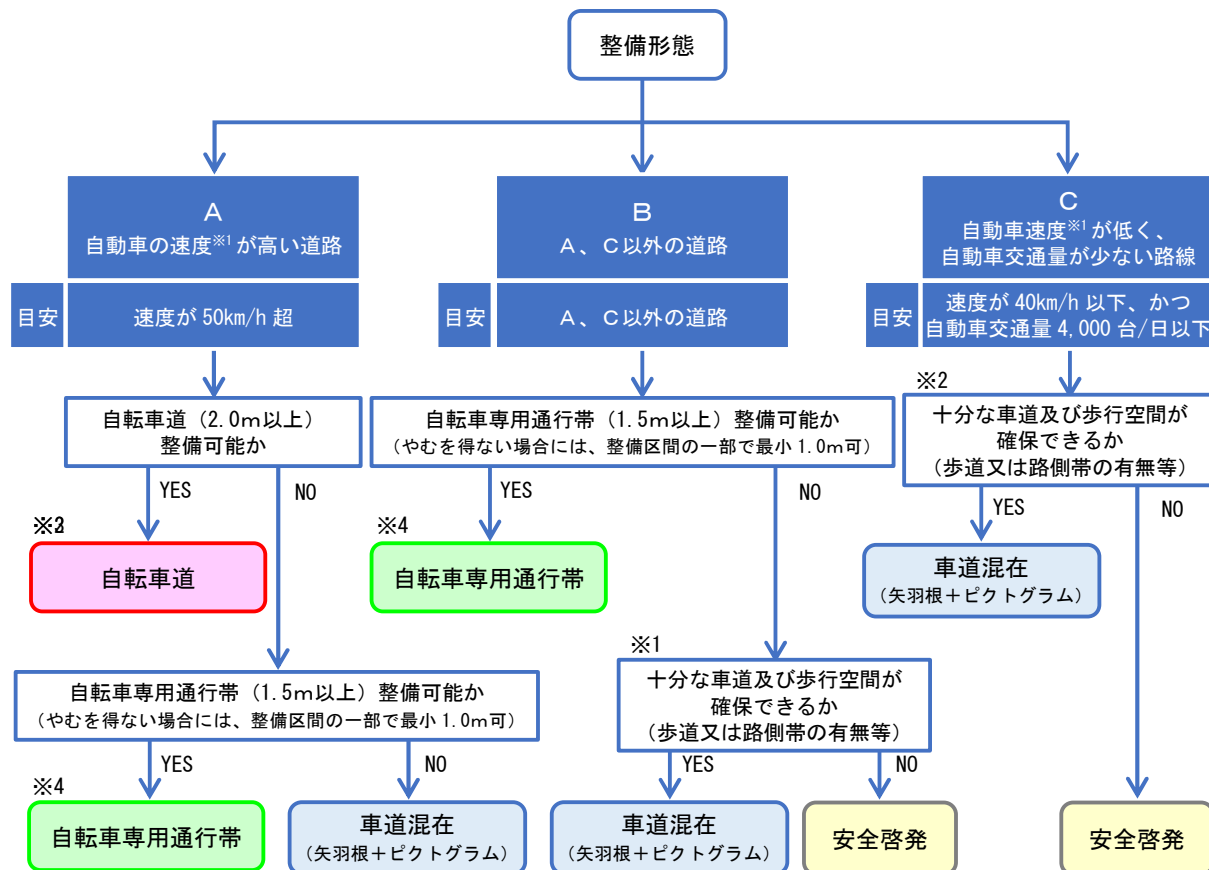
優先順位	区域名	～ R3 (2021)	R4 ～ R7 (2022) (2025)	R8 ～ R11 (2026) (2031)
		【第1期】	【第2期】	【第3期】
1	殿町地区周辺	↔		
2	登戸・向ヶ丘遊園	↔	(一部整備)	(一部整備)
3	武蔵溝ノ口・溝の口			
3	川崎			
5	武蔵小杉		↔	
6	新川崎・鹿島田		↔	(一部整備)
7	武蔵新城			
8	元住吉			
9	新百合ヶ丘			
10	武蔵中原		↔	
10	鷺沼・宮前平		↔	↔
12	中野島			↔
12	柿生			↔

↔ 主要動線
↔ 補助動線等



イ 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、p18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 原則として規制速度を用いるものとしませんが、当該道路の役割や沿道状況を踏まえた上で、必要に応じて実勢速度を用いるものとします。

※2 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、交通状況等を踏まえながら、整備が可能な場合に車道混在（矢羽根+ピクトグラム）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（車道幅員 5.5m+路肩幅員 1.0m）

一方通行道路：幅員 4.5m以上（車道幅員 3.5m+路肩幅員 1.0m、

「自転車除く」が設置されていない一方通行道路）

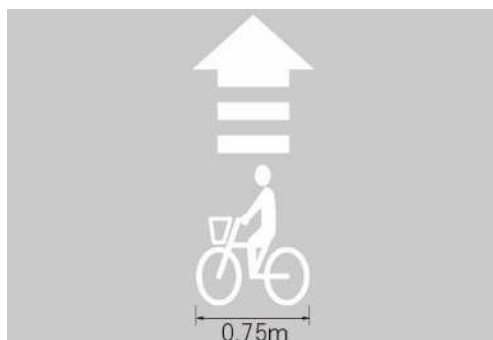
※3 自転車道は、一方通行を基本とします。

※4 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ますが、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。

なお、国土交通省管理区間については、整備形態・整備時期は道路管理者が決定するものとします。

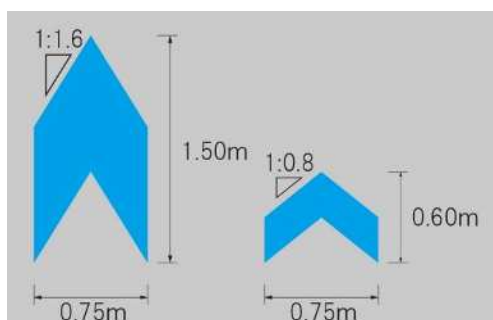
ウ 法定外の路面表示

- 車道混在等で設置する法定外の路面表示は、以下のとおりとします。
- 自転車のピクトグラムは、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に掲載されている矢印と自転車マークを標準とします。また、細街路との交差点等に設置する場合、必要に応じて横向きのピクトグラムを採用するものとします。



自転車のピクトグラム

- 矢羽根型路面表示は、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に掲載されているものを標準とします。また、生活道路などに設置する場合、必要に応じて縮小型の採用するものとします。



矢羽根型路面表示

- 法定外の路面表示(矢羽根型路面表示等)を整備する車道混在は、自転車と自動車が車道内で混在して通行することを、自転車の通行位置や方向を自転車利用者と自動車運転者の双方に示すため、車線内に矢羽根型路面表示等を設置するものです。



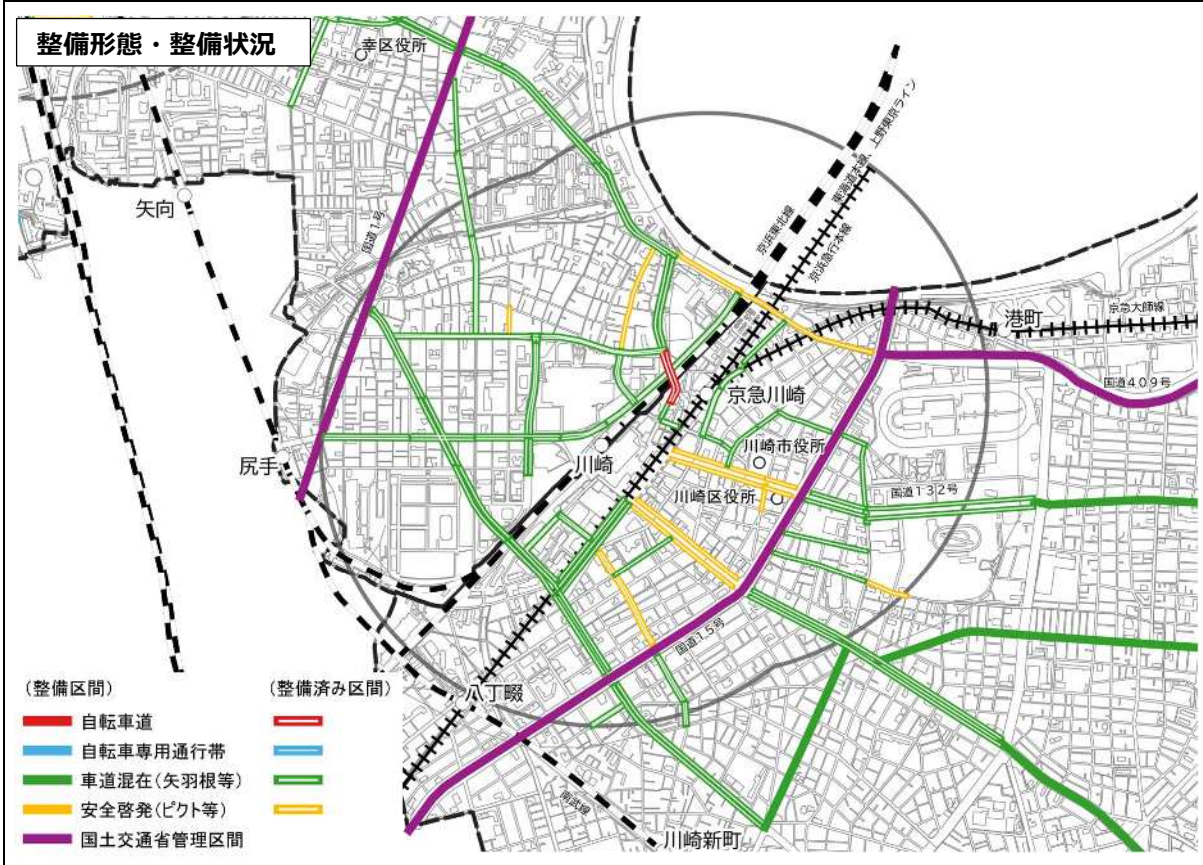
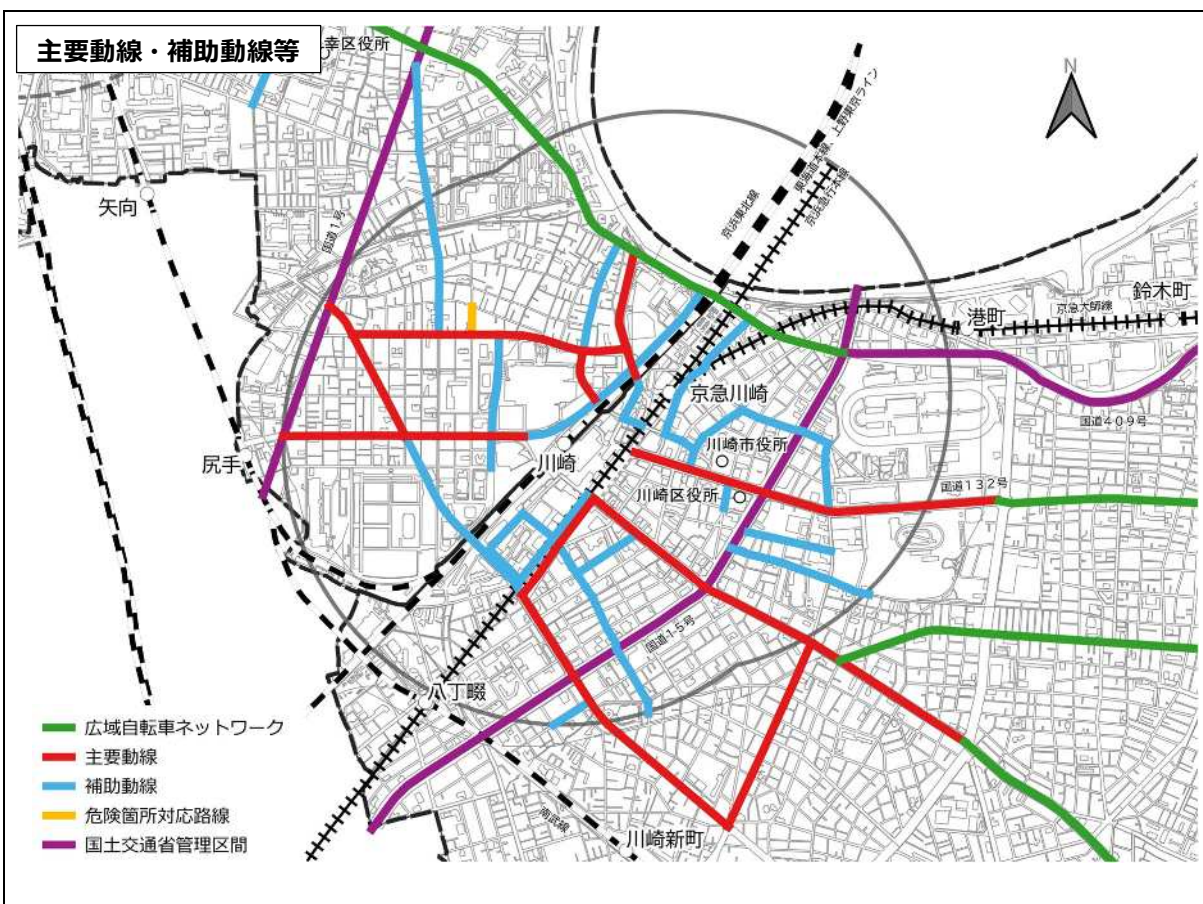
図Ⅱ-21 車道混在の適用イメージ（歩道のある道路）



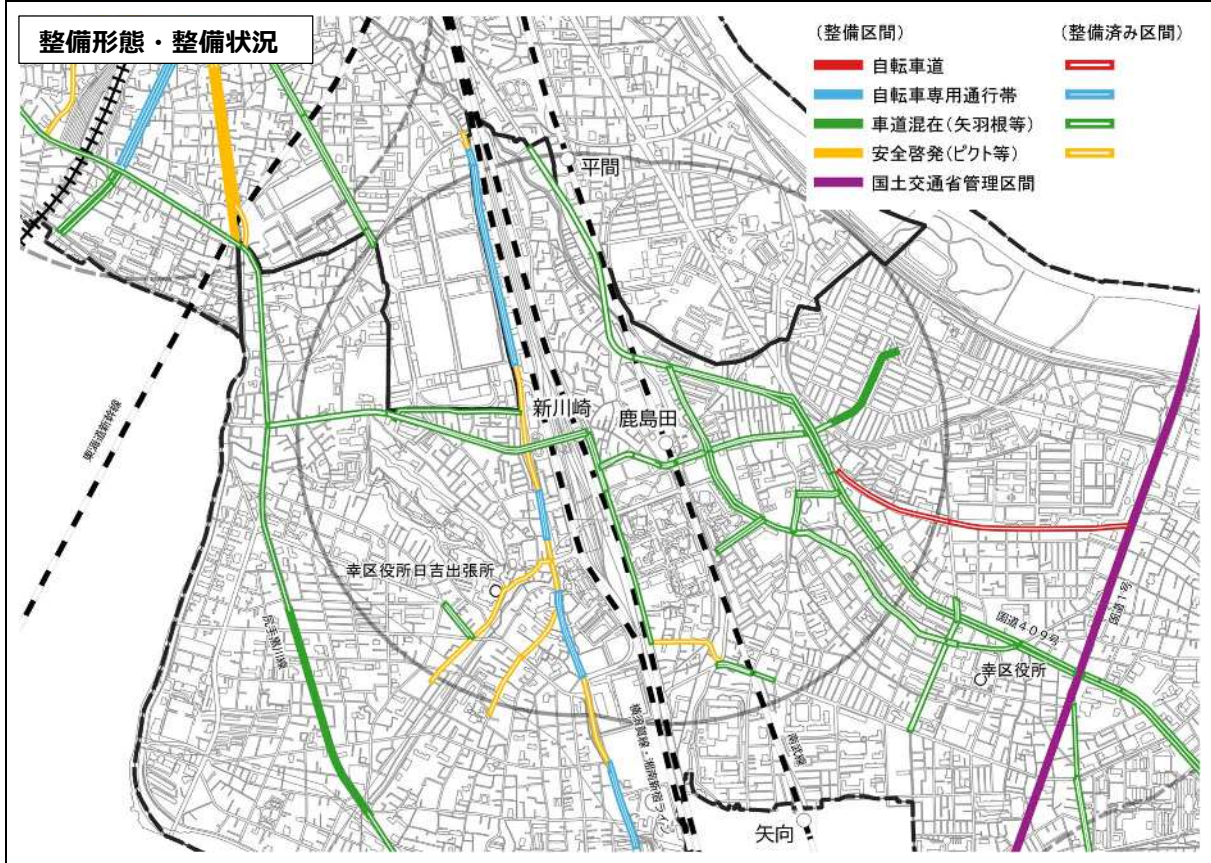
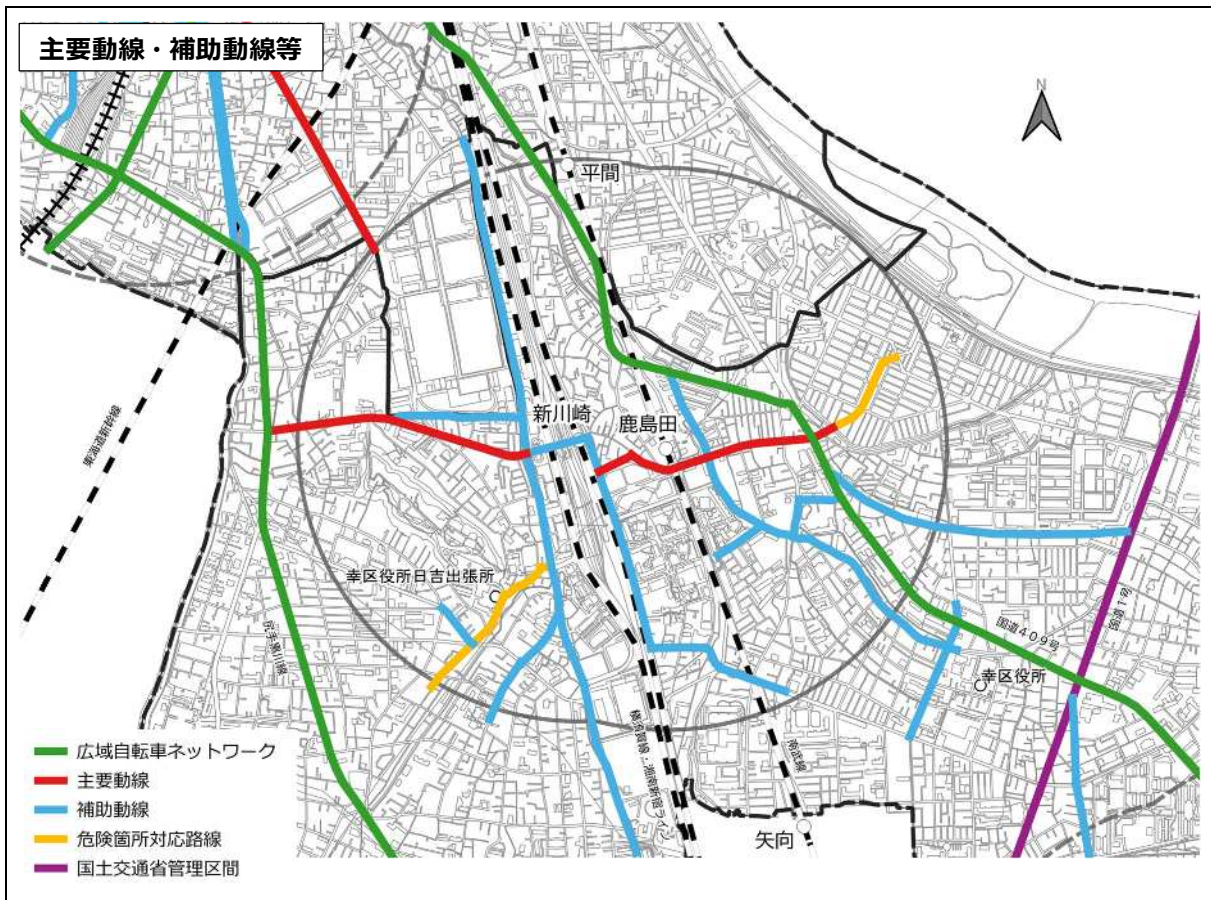
図Ⅱ-23 車道混在の適用イメージ（歩道のない道路）

車道混在の整備イメージ（出典：安全で快適な自転車利用創出ガイドライン）

川崎駅周辺

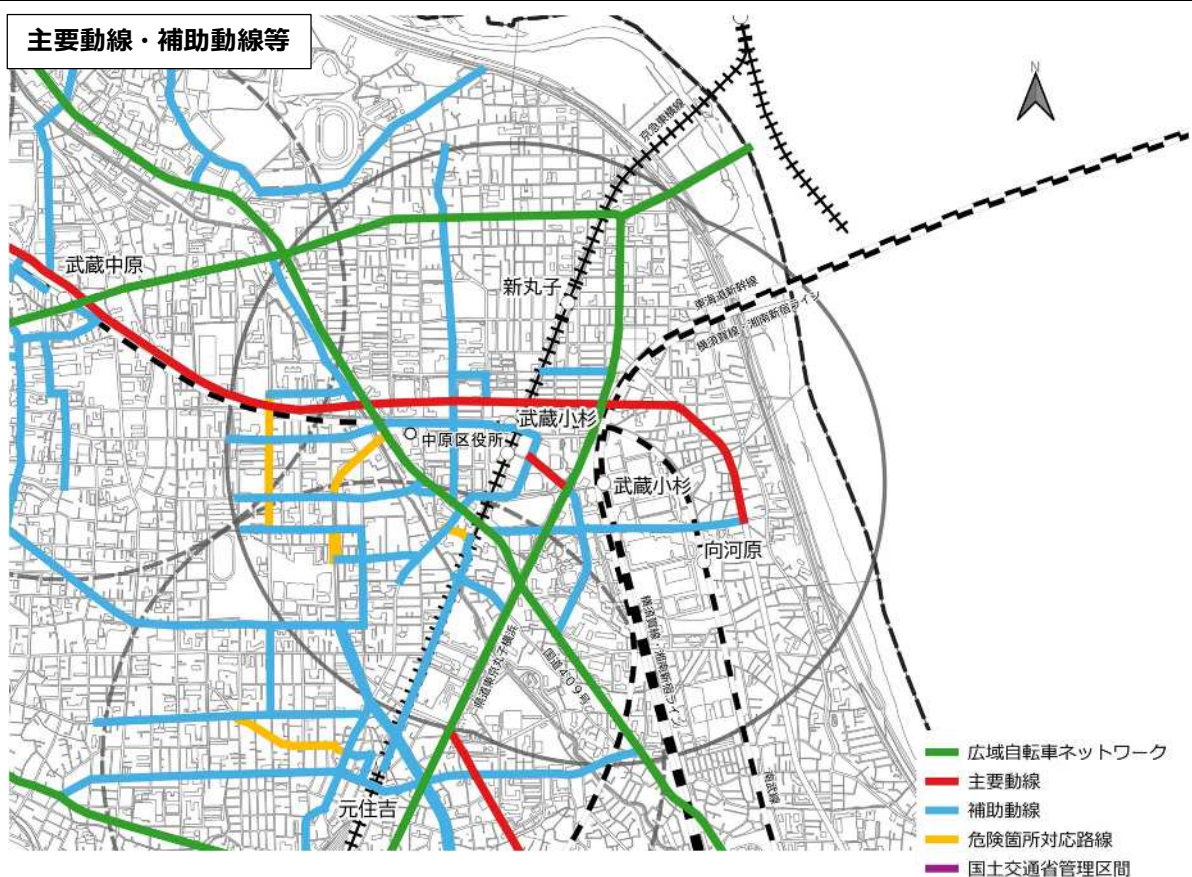


鹿島田・新川崎駅周辺

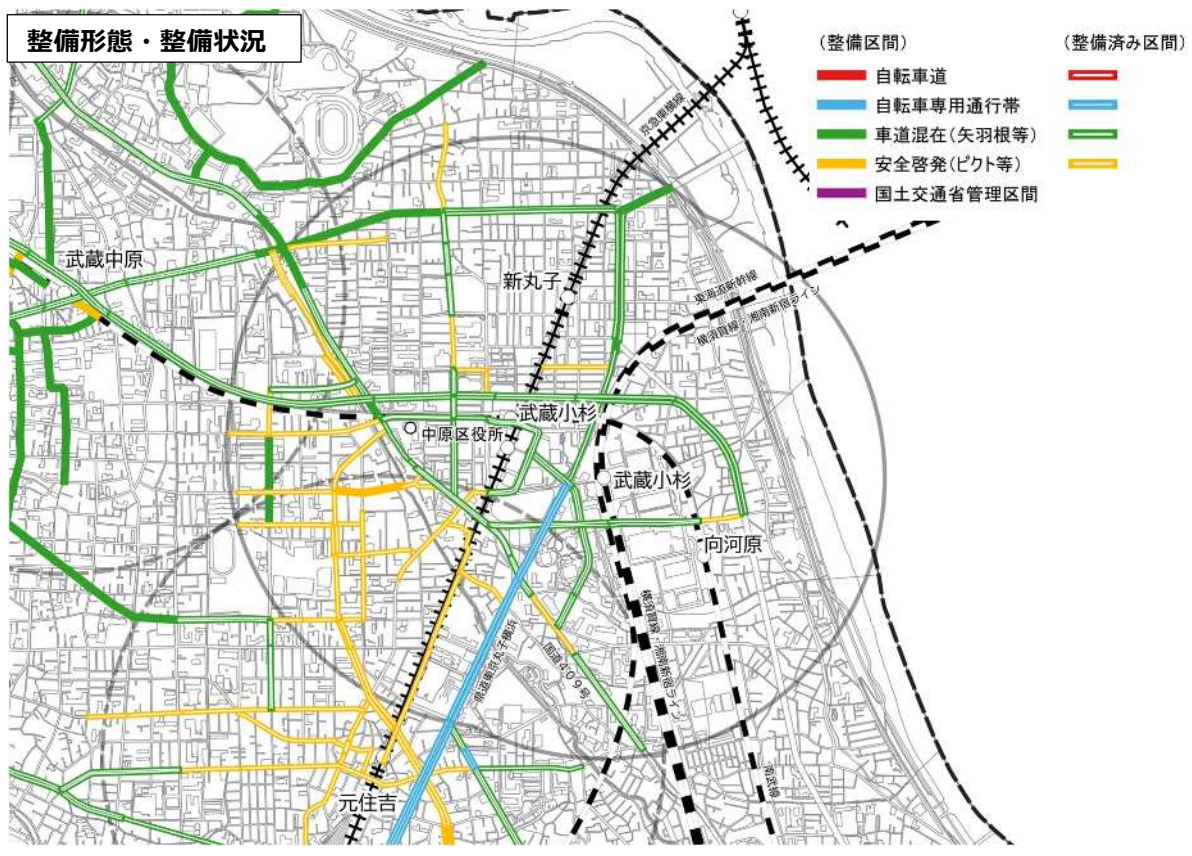


武蔵小杉駅周辺

主要動線・補助動線等



整備形態・整備状況



元住吉駅周辺

武蔵中原駅周辺

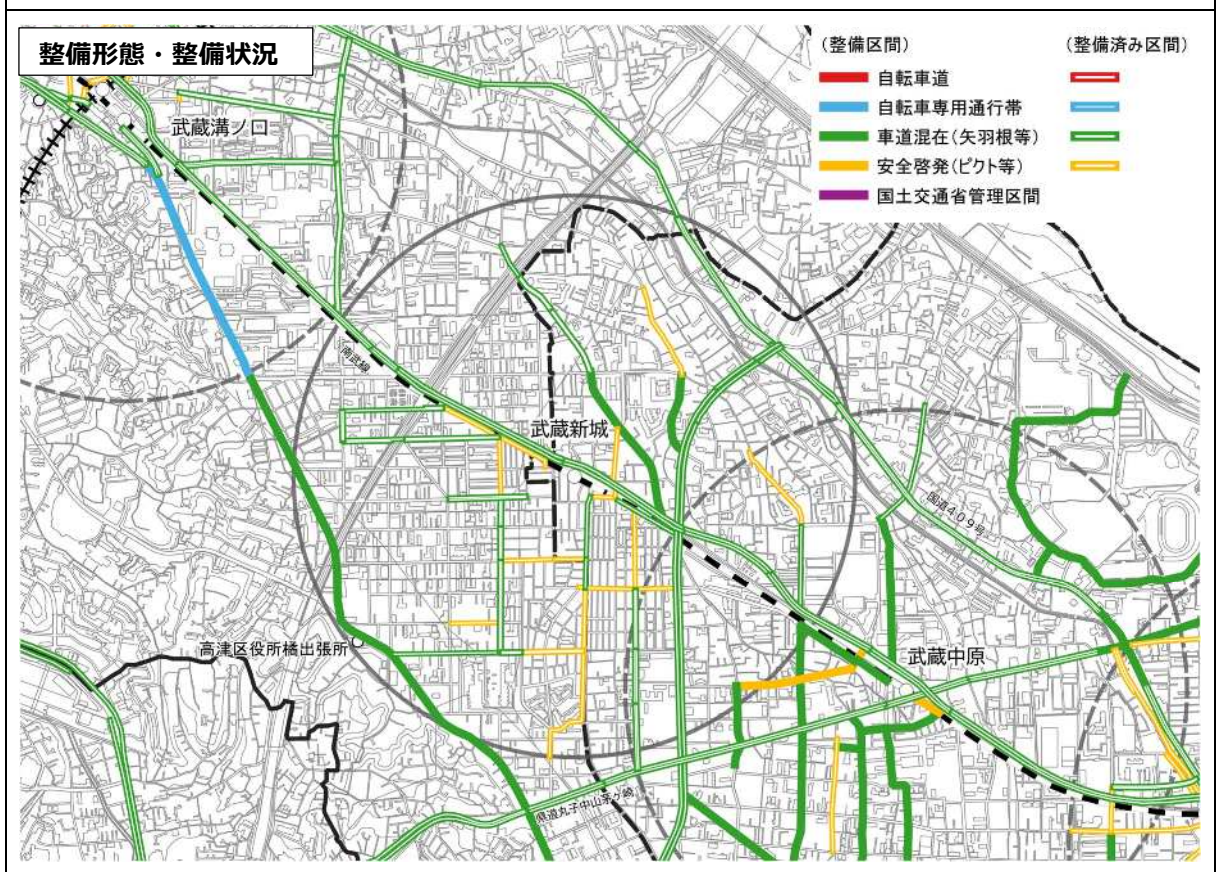
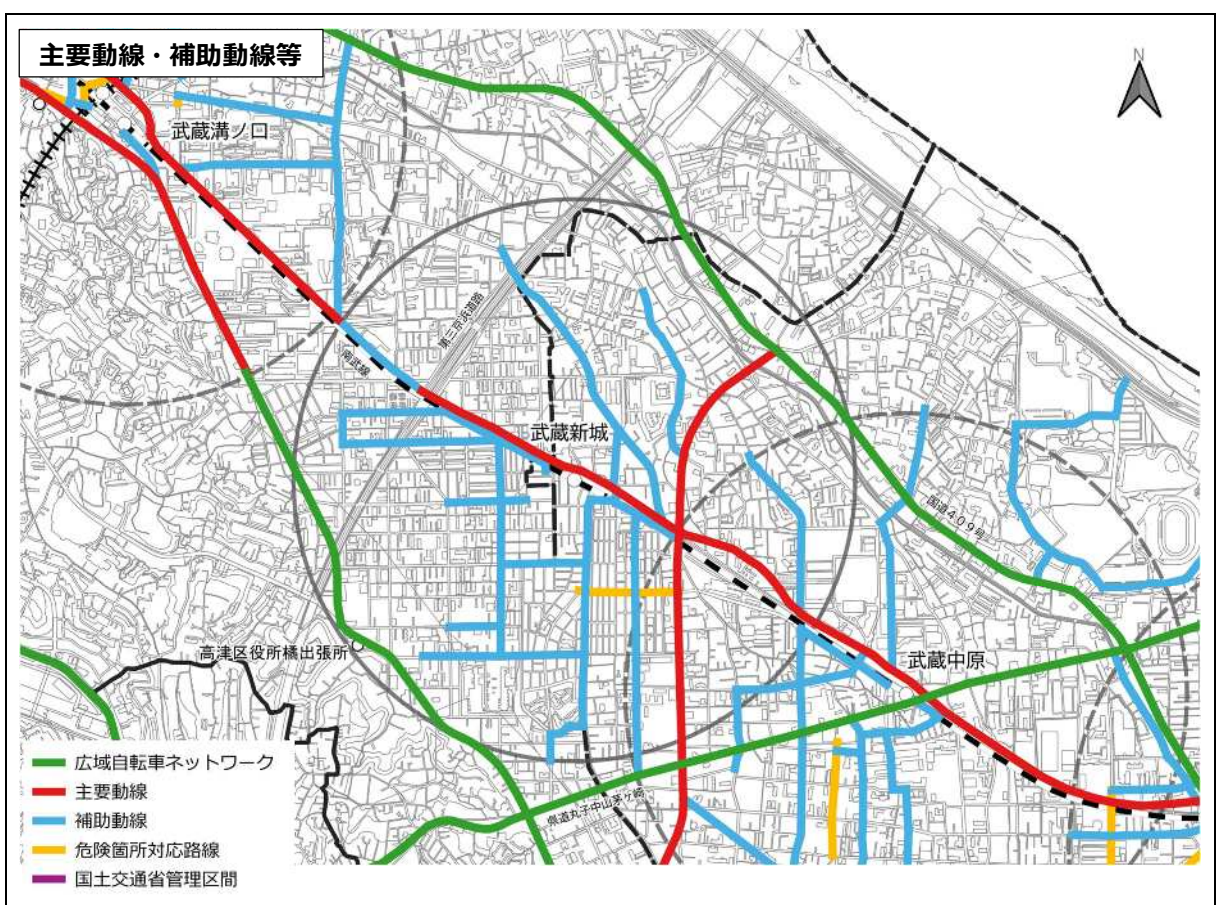
主要動線・補助動線等



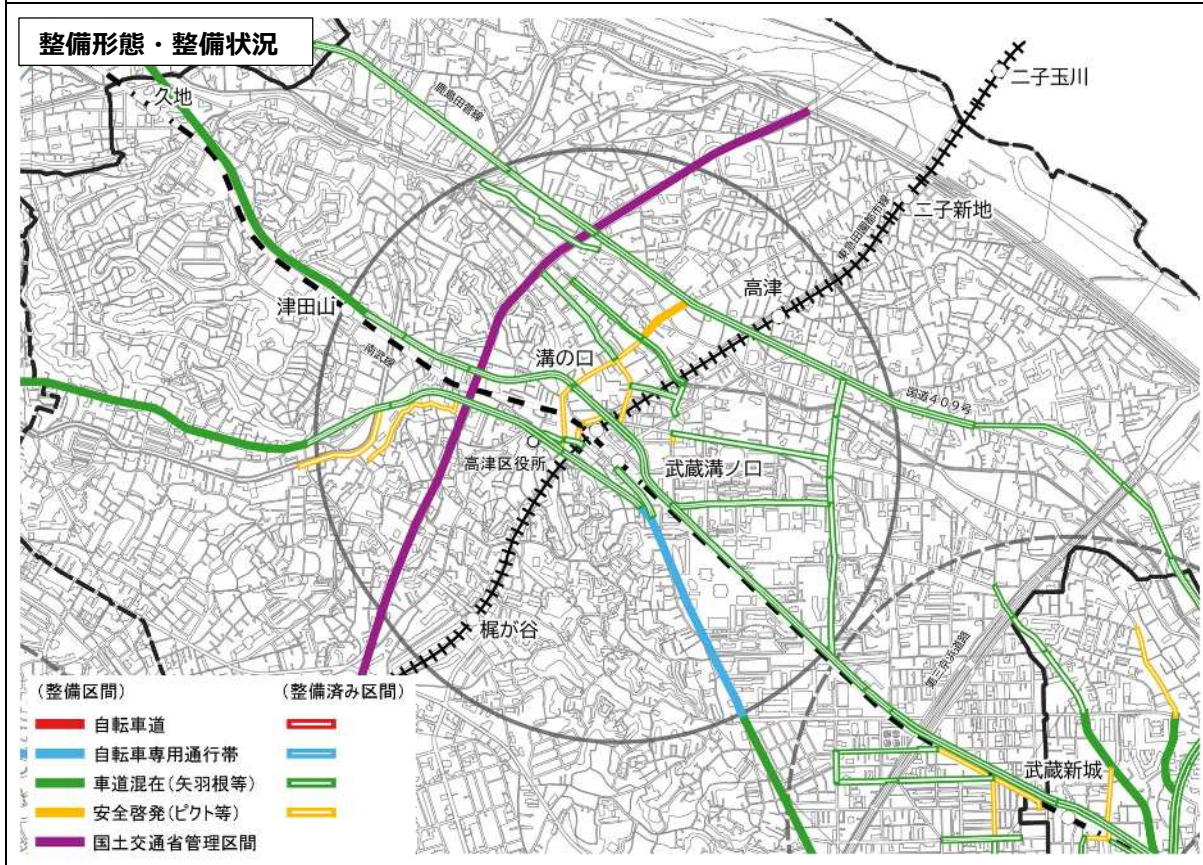
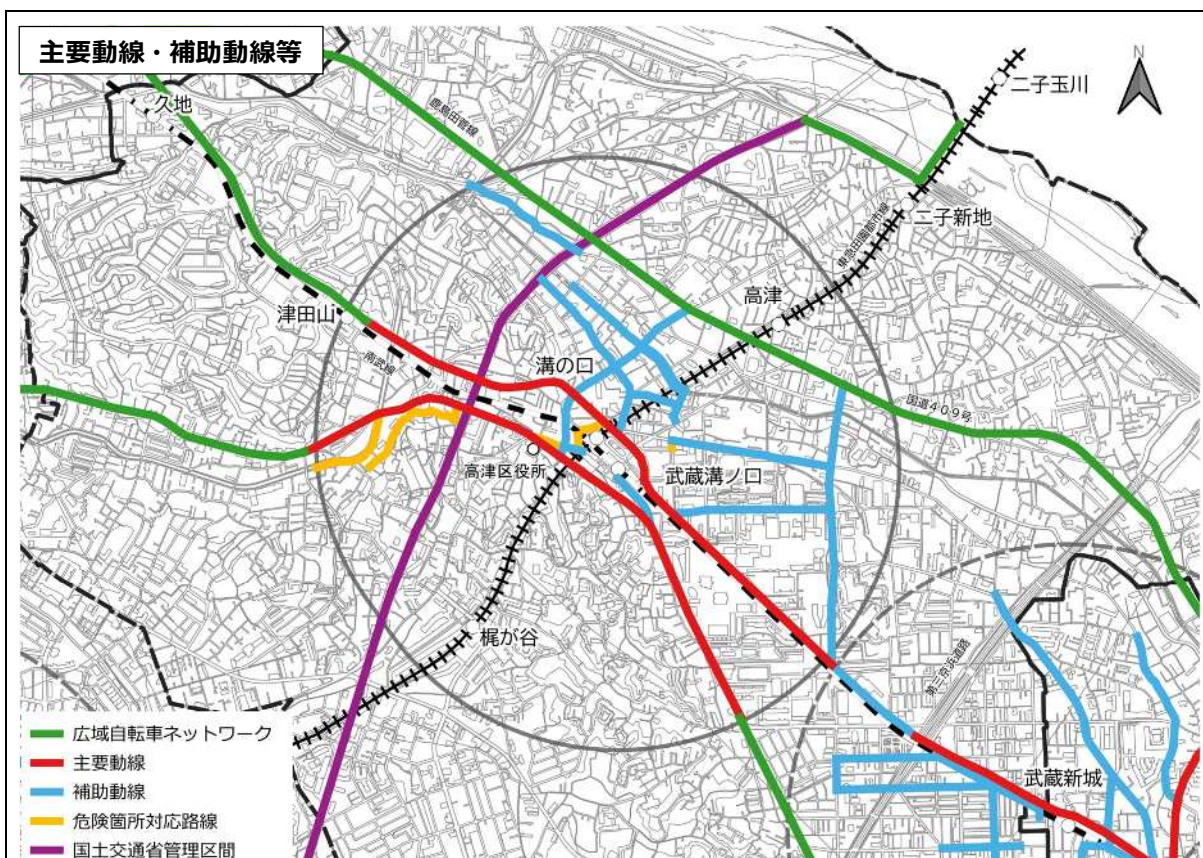
整備形態・整備状況



武蔵新城駅周辺

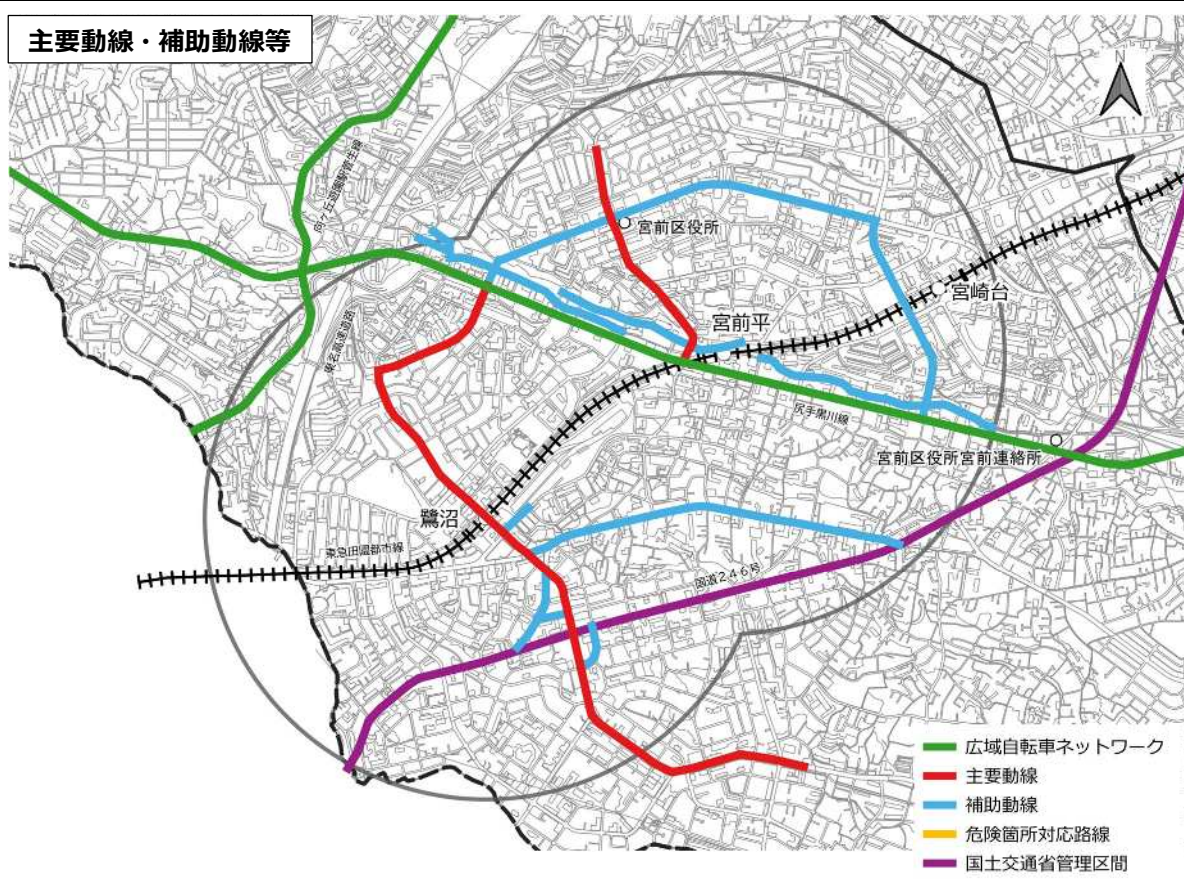


武蔵溝ノ口・溝の口駅周辺

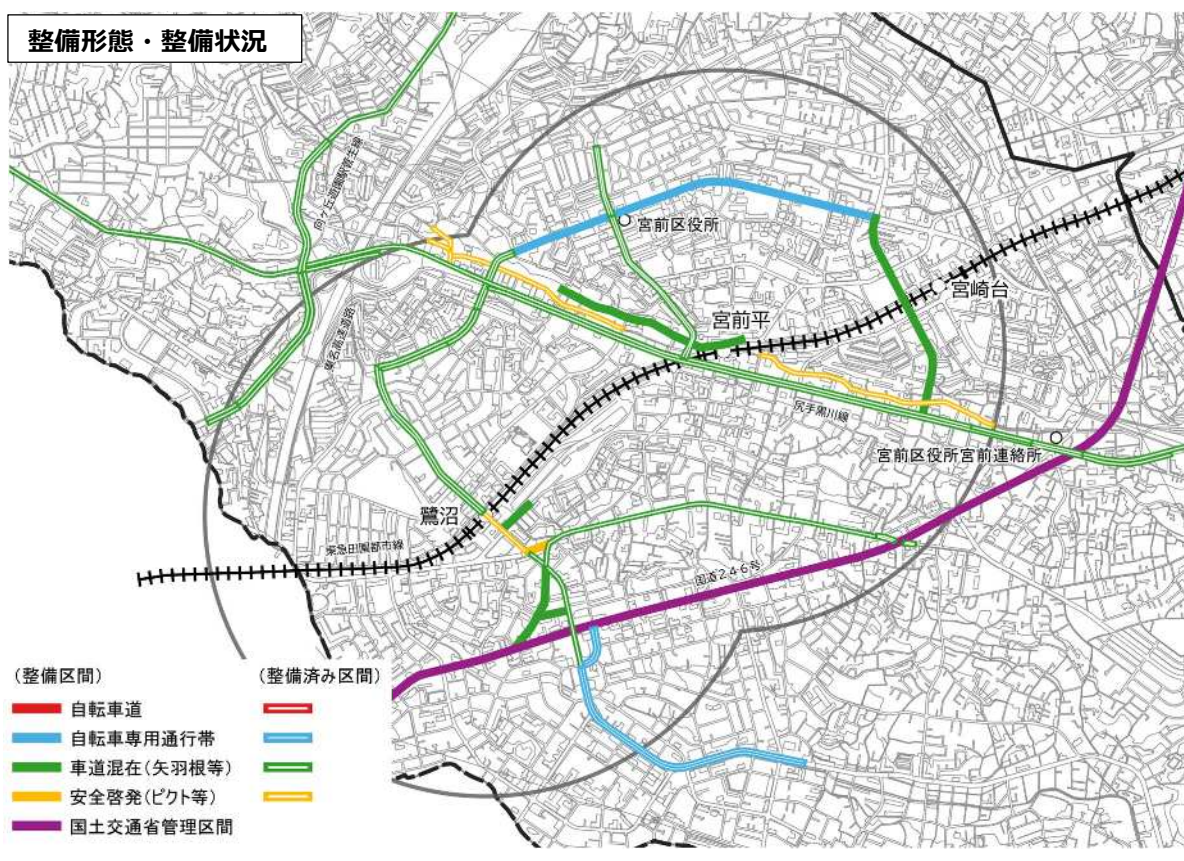


鷺沼・宮前平駅周辺

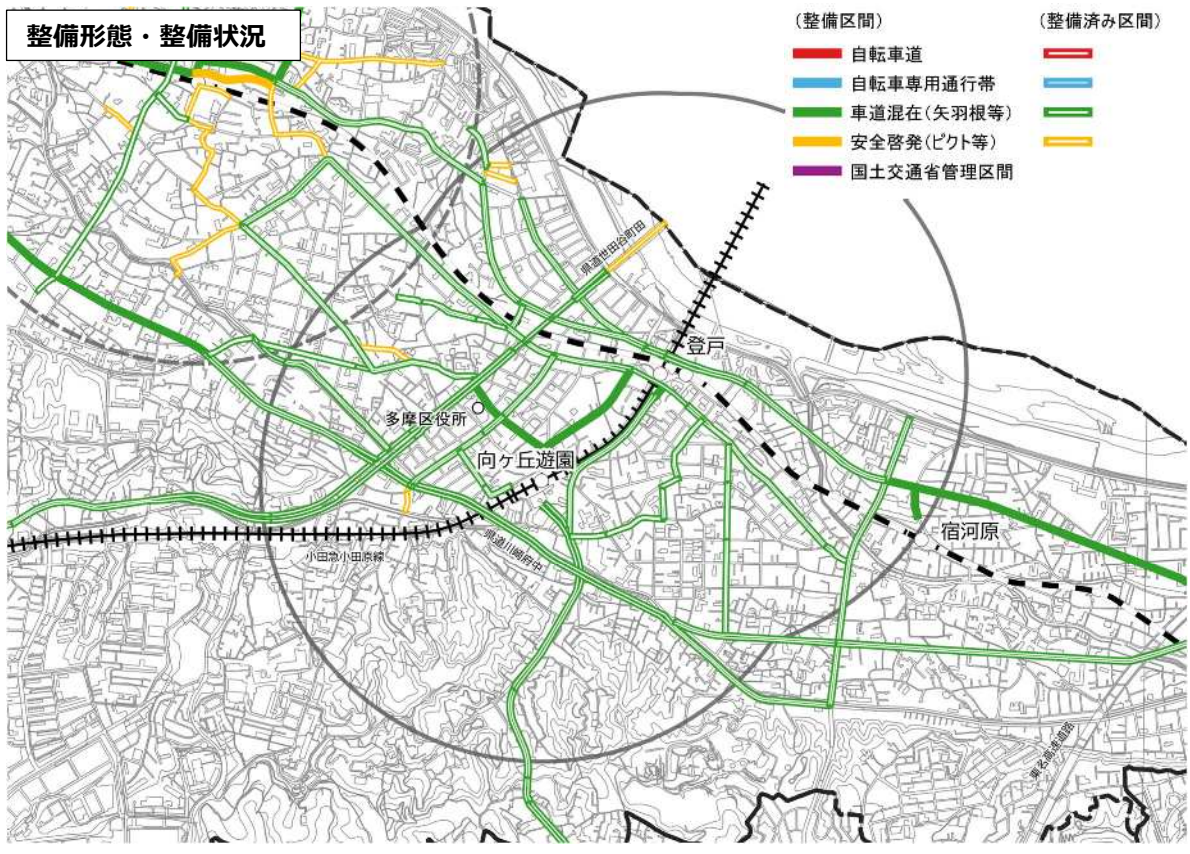
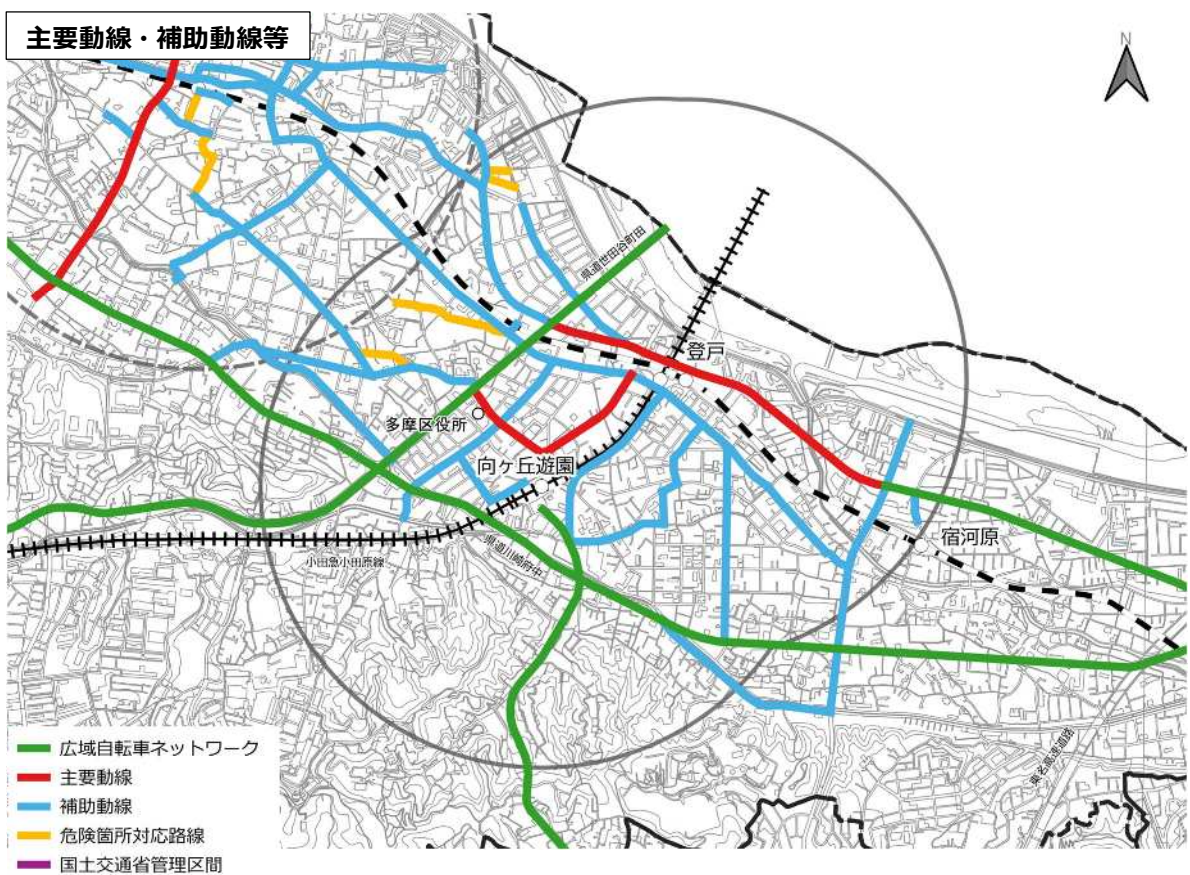
主要動線・補助動線等



整備形態・整備状況

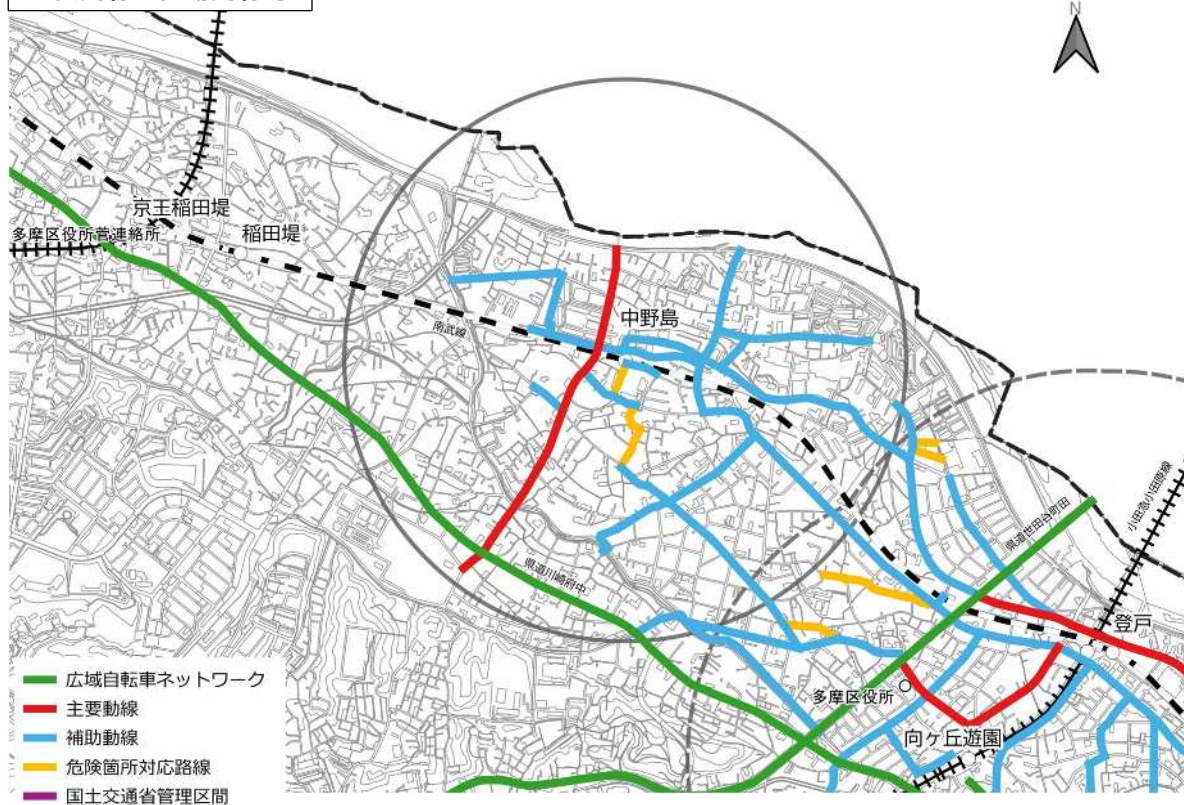


登戸・向ヶ丘遊園駅周辺

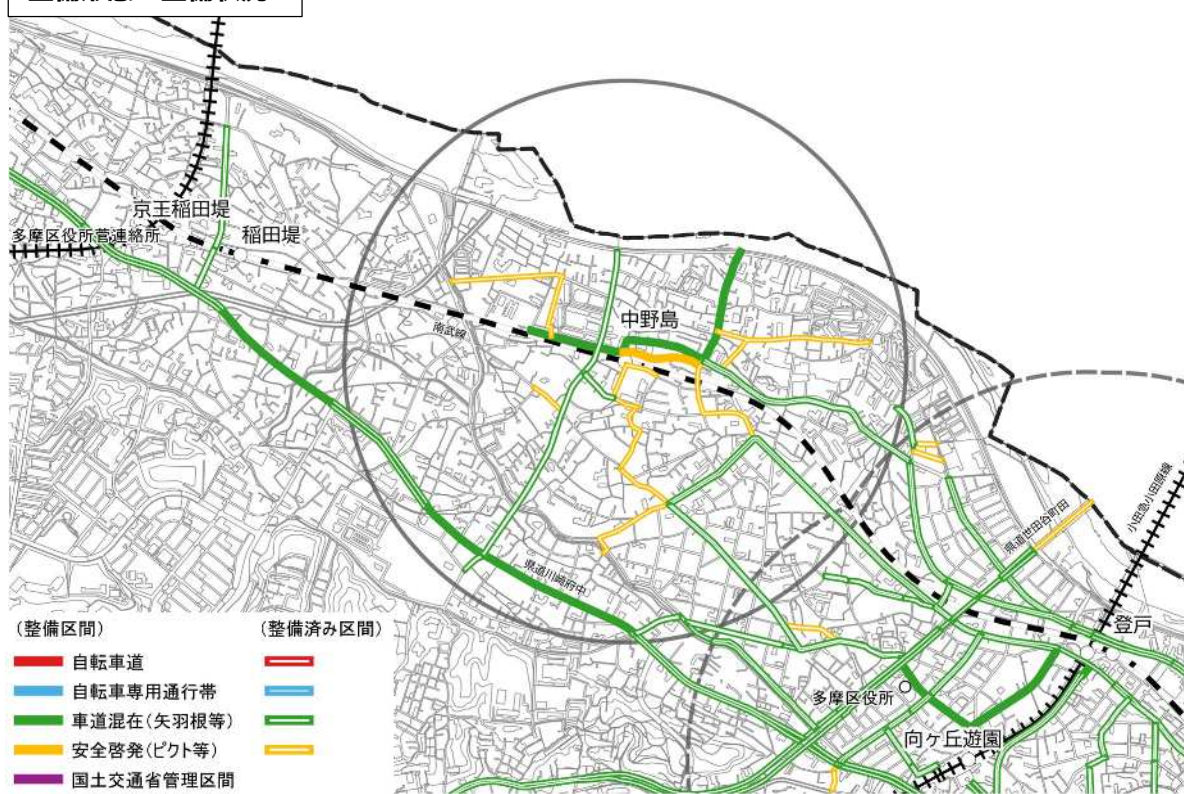


中野島駅周辺

主要動線・補助動線等

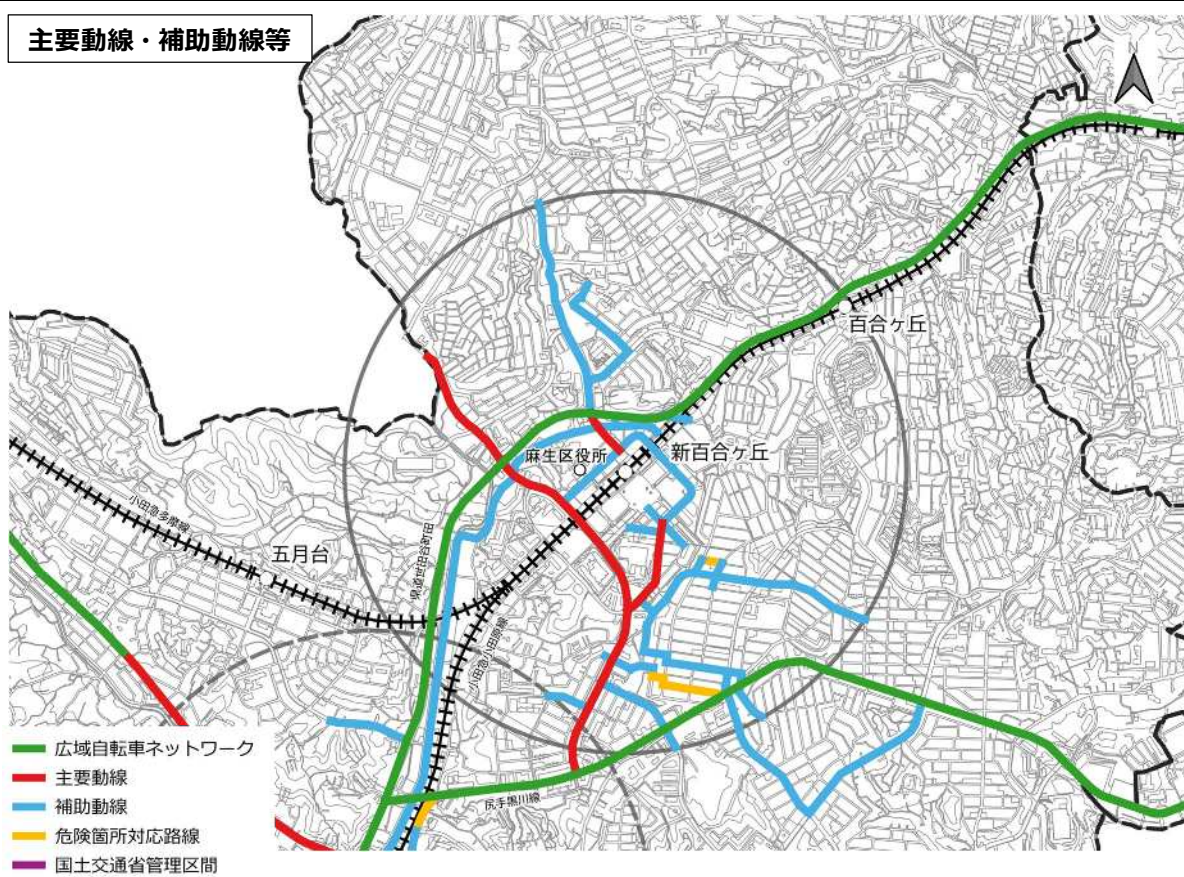


整備形態・整備状況

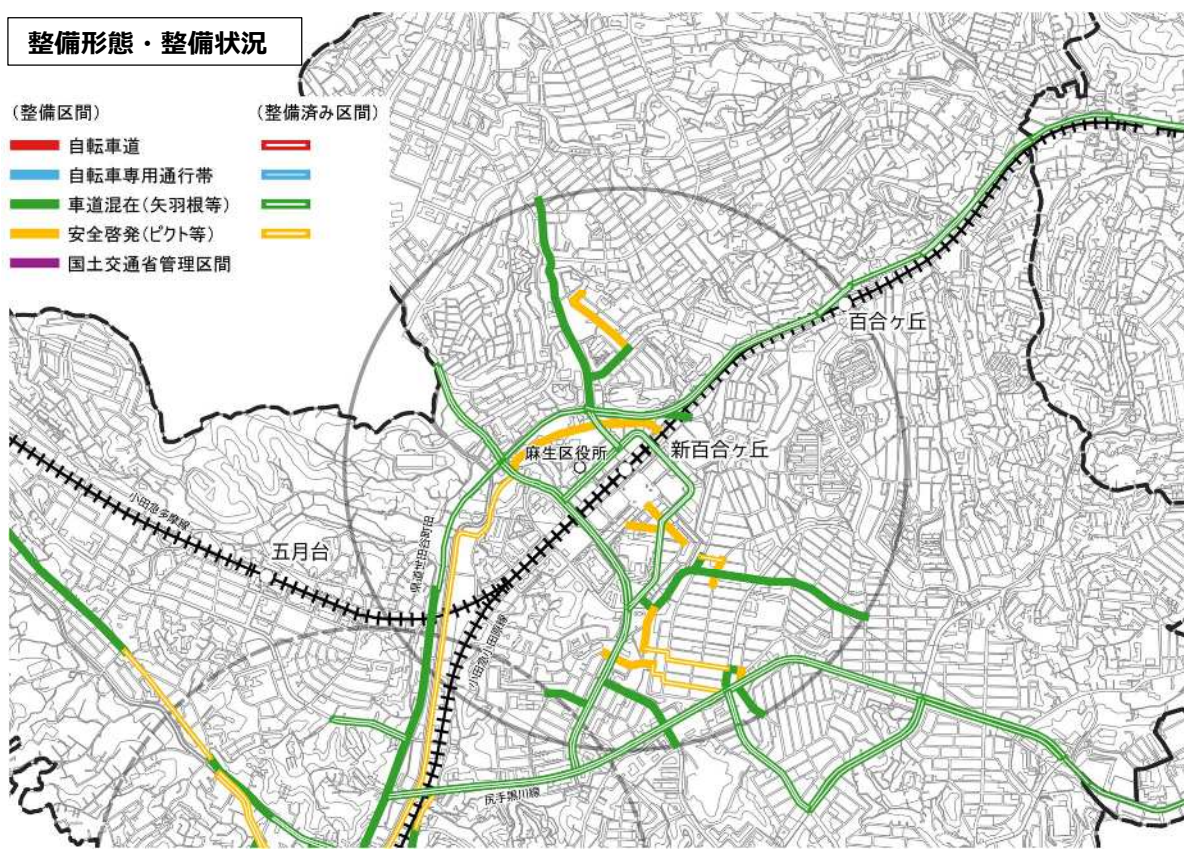


新百合ヶ丘駅周辺

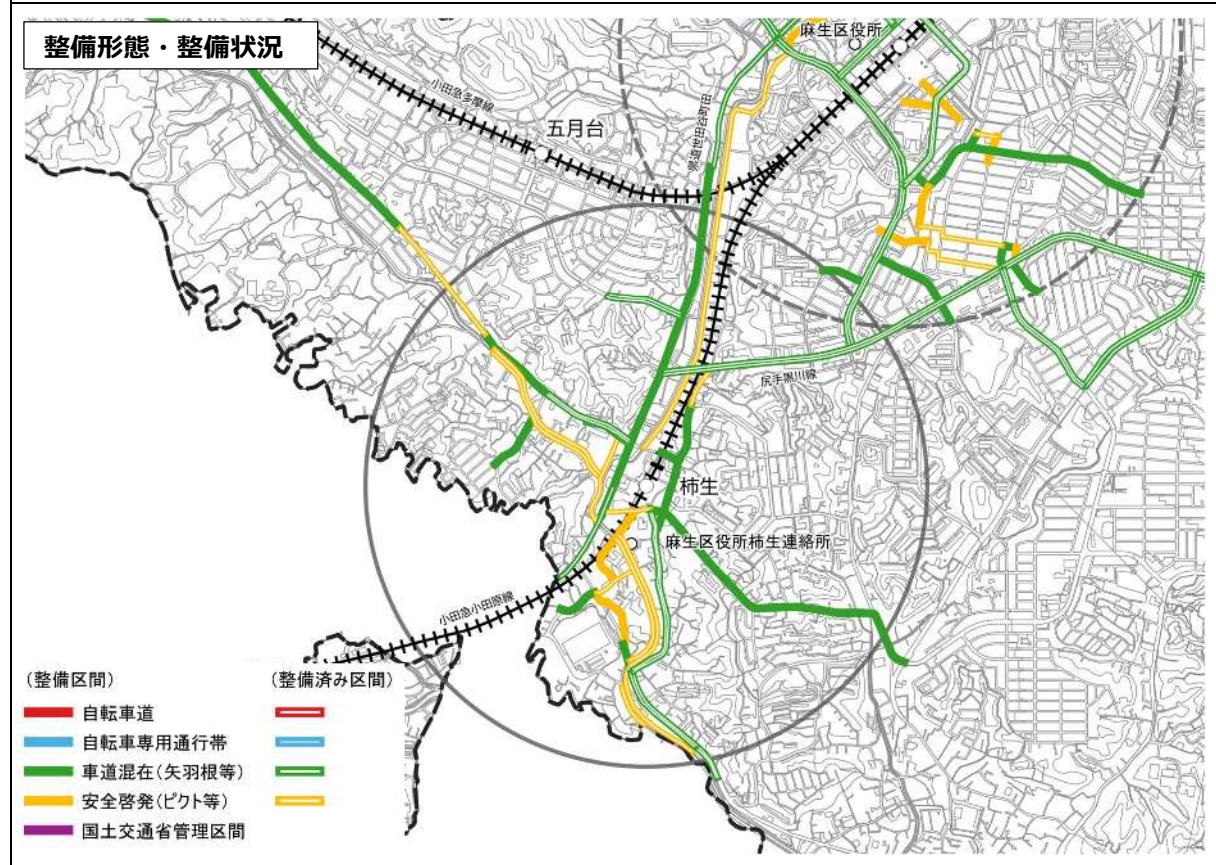
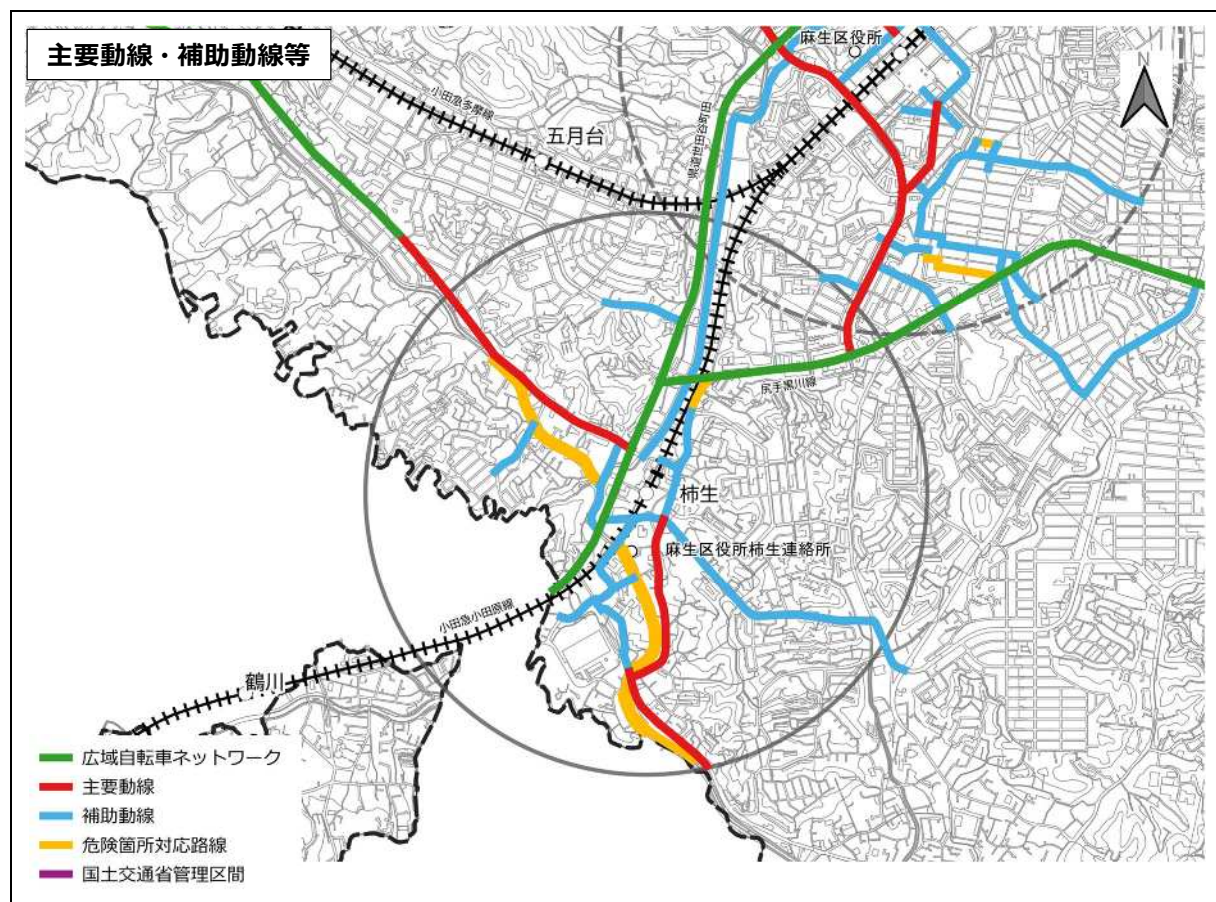
主要動線・補助動線等



整備形態・整備状況

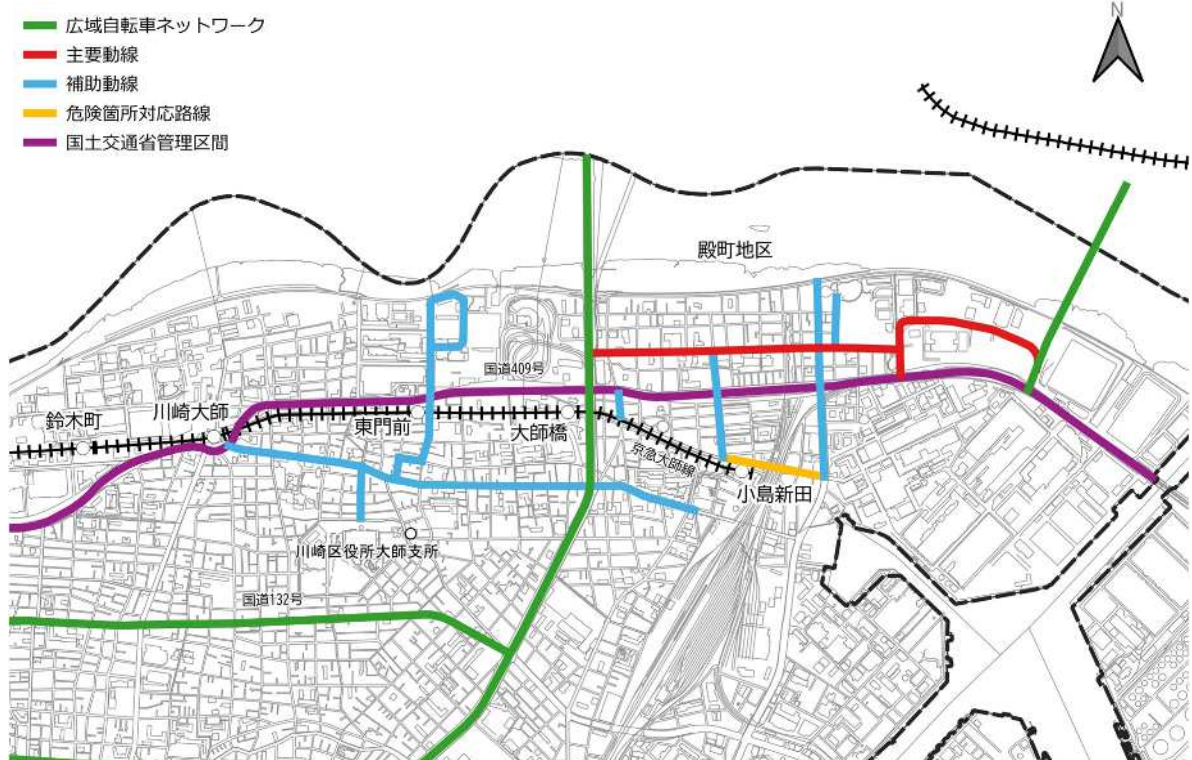


柿生駅周辺



川崎区殿町地区周辺

主要動線・補助動線等



整備形態・整備状況



(3) 広域的な自転車ネットワークの構築（施策 1-1-3）

ア 考え方

- 広域拠点や地域生活拠点等の駅周辺、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通行環境整備を推進しており（国土交通省管理区間は除く）、第2期計画で位置付けている広域自転車ネットワーク路線の整備は令和7(2025)年度末に概ね完了する予定です。
- 一方で、幹線道路は非幹線道路と比較して1kmあたりの自転車関連事故件数が多く、また、電動アシスト自転車の普及などにより、自転車の長距離利用の割合は引き続き高い傾向を示すものと考えられます。
- 幹線道路における事故の低減とともに、自転車の長距離利用等への対応や自転車ネットワークの連続性・利便性の向上に向け、広域自転車ネットワークの充実を図ります。
- 幹線道路における自転車関連事故の発生状況やネットワーク間の結びつき等を踏まえながら、以下の視点から新たに広域自転車ネットワークを補完する幹線道路を選定し、市域全体をつなぐ広域的な通行環境整備を進めます。

- 広域自転車ネットワーク路線や主要動線を結ぶ幹線道路
- 自転車関連事故発生地点
- 自転車ネットワークの結びつき

自転車利用の多い駅周辺及び広域自転車ネットワークの連続性
自転車利用の多い区間
自転車通行環境整備済区間
他都市と連携する区間



- 広域自転車ネットワーク路線の整備については、駅周辺自転車ネットワーク整備等を踏まえながら、順次、整備を進めます。
- 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。

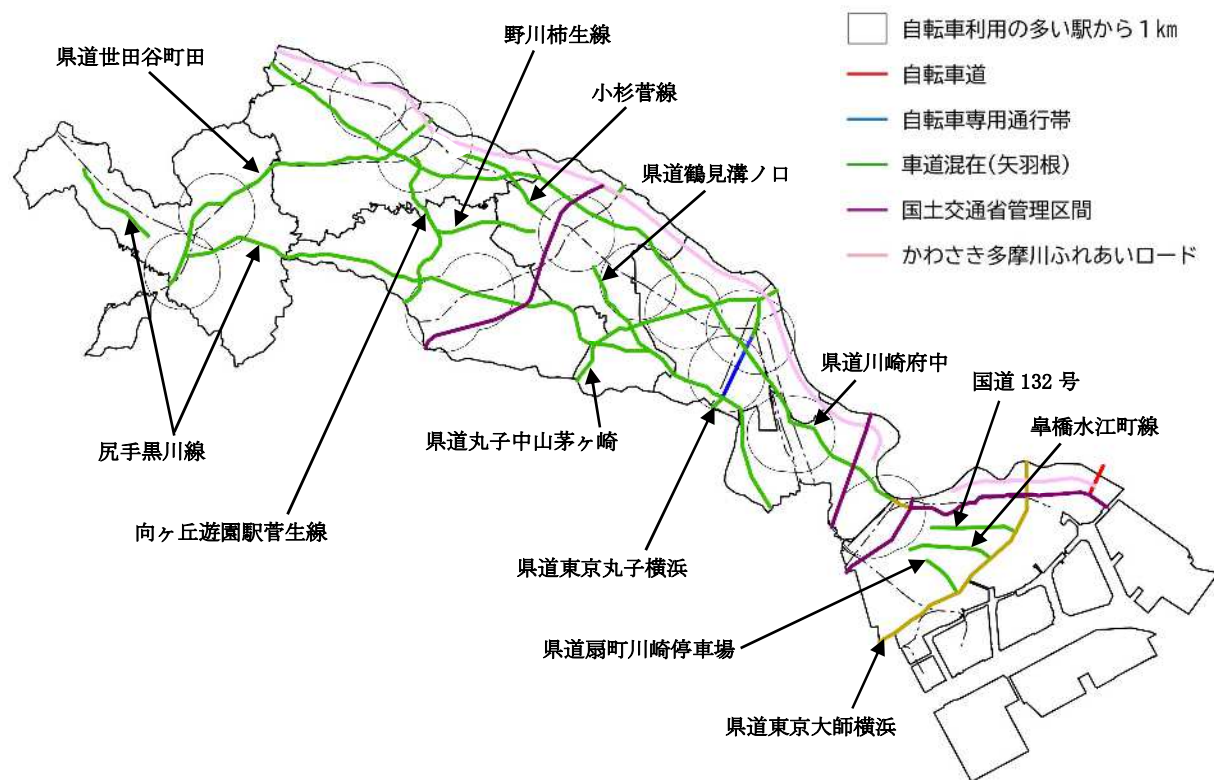
【広域自転車ネットワーク整備延長】

	計画延長	整備済み	令和 8 (2026) ～ 11 (2029) 年度
広域自転車ネットワーク路線 ※1	87. 9km	66. 4km ※2	21. 5km

※1 (参考)

県道東京大師横浜 6.6km、国道 132 号 2.2km、皐橋水江町線 2.2km、
県道扇町川崎停車場 1.2km、県道川崎府中 21.9km、県道東京丸子横浜 3.3km、
県道丸子中山茅ヶ崎 5.7km、県道鶴見溝ノ口 2.8km、野川柿生線 2.6km、
小杉菅線 2.7km、向ヶ丘遊園菅生線 4.6km、県道世田谷町田 8.9km、尻手黒川線 21.6km、
その他（殿町羽田空港線など） 1.6km

※2 令和 7 (2025) 年度見込み含む



<整備形態>

2 整備の進め方

- 計画の精査等により、計画延長が約 216 kmから約 239 kmとなりました。
- 「危険箇所の安全対策」について、安全性を早期に向上させるため、事故件数等を踏まえながら、計画箇所を令和 10(2028)年度までに完了するよう整備を進めます。
- 「自転車利用の多い駅周辺の通行環境整備」について、駅周辺で自転車、歩行者等が集中することによる接触の危険などが多いことを踏まえながら、順次整備を進めます。
- 「広域自転車ネットワークの構築」について、当初計画路線に加え、幹線道路における自転車関連事故の発生状況やネットワーク間の結びつき等を踏まえながら選定した広域自転車ネットワークを補完する幹線道路を、駅周辺自転車ネットワークの整備状況などを踏まえながら、順次整備を進めます。
- 都市計画道路の整備等の事業や工事が予定され、整備まで時間を要する場合は、現道の安全性を早期に高めるため、既存の幅員の中で対応可能な通行環境整備を行います。
- 上記により、令和 8 (2026)年度から令和 11(2029)年度までに危険箇所 81 箇所、自転車利用の多い駅周辺及び広域自転車ネットワーク（その他含む）の通行環境整備延長約 52km の整備を、次表を目標として進めます。

	自転車通行環境整備						合計 ※2	
	危険箇所	広域自転車ネットワーク		駅周辺自転車ネットワーク				その他 ※1
		駅周辺	駅周辺以外	主要動線	補助動線	危険箇所対応路線		
計画	81箇所	87.9km		143.3km			8.1km	239.3km
R7（2025）まで		66.4km		113.9km			7.5km	187.8km
R8（2026）	23箇所	3.0km		13.0km			0.6km	16.0km
R9（2027）	32箇所	3.0km		13.0km				16.0km
R10（2028）	26箇所	7.8km		1.7km				9.5km
R11（2029）		7.7km		1.7km				9.4km
R8（2026）～ R11（2029）	81箇所	21.5km		29.4km			0.6km	51.5km
合計	81箇所	87.9km		143.3km			8.1km	239.3km

※1 駅周辺自転車ネットワーク・広域自転車ネットワーク以外の通行環境整備延長

※2 年度毎の整備延長については、他工事の影響等により整備延長に前後が生じるため、上表を目安としながら年度毎の合計整備延長を目標として整備を進めます。(令和7(2025)年度は見込み)

⇒これらにより、令和 11(2029)年度末で自転車ネットワークの構築に向けた取組が完成

