

01. 鉄道アンダーパス部において車線数を4車線から
2車線に変更して一方通行自転車道を整備した事例



提供：川崎市

整備箇所の基礎情報		
整備箇所	神奈川県川崎市川崎区 駅前本町地区	
ネットワーク計画での位置づけ	川崎市自転車活用推進計画において、補助動線として位置づけ（整備時点では、ネットワーク計画は未策定）	
整備内容（道路空間再配分）	車線数を4車線から2車線に変更して自転車道を整備	
整備内容（その他）	車両用防護柵等	
供用時期	平成25年度	
管理者	川崎市	
自転車通行空間の幅員	約1.3m～3.9m	
供用区間距離	川崎区方面：約210m、幸区方面：約170m	
種級区分	第4種2級（相当）	
規制速度	40km/h	
自転車道のみ	一方通行／双方向通行	一方通行
	両側／片側	両側
自動車交通量	（整備前）	11,711台／12時間
	（整備後）	10,595台／12時間
自転車交通量	（整備前）	3,944台／12時間
	（整備後）	3,452台／12時間
歩行者交通量	（整備前）	—
	（整備後）	—

検討経緯や背景等	
検討経緯・背景	<ul style="list-style-type: none"> ● 県道川崎府中線の鉄道アンダーパス部において、歩道での自転車走行に起因する歩行者との輻輳やルールを無視した車道走行等が見られたことから、安全確保に向けた対策が望まれていたため、平成 20 年度から自転車の走行ルールの呼びかけなど啓発活動を中心とした対策を実施した。平成 22 年 5 月には、警察や関係局からなる安全対策検討会議を設置し、歩行者・自転車の更なる安全確保に向けた取組みを進めてきたなかで、平成 24 年に自転車利用者同士の事故が発生したことから、更なる安全対策に向けた検討として、自転車道の整備を実施した。 ● 現地の交通状況を踏まえると、抜本的な安全対策には、歩行者、自転車、自動車を空間的に分離しなければならない状況であった。しかし、自転車の走行空間を確保するには、現地の構造がすり鉢状で見通しがきかず、下り勾配でスピードが出やすく、また、道路幅員が限定されているなどの状況を踏まえると、車線数を変更せざるを得なかったため、社会実験を通して安全性や周辺交通への影響を確認した上で、一方通行自転車道の整備とした。
技術的な工夫	<ul style="list-style-type: none"> ● 川崎駅周辺のまちづくりの取組みを踏まえながら、既存の道路空間を活用した自転車道の設置など、歩行者・自転車・自動車の安全な通行空間の創出に向け、既存道路の状況と課題を整理するとともに、社会実験を通して施策についての有効性や周辺に与える影響を検証した。 ● 自転車道整備のほか、関係局や警察と連携し、川崎駅周辺の「自転車押歩き」等の推進、自転車走行ルールの周知・啓発活動の強化を実施した。 ● 自転車道が歩道に接続される箇所があり、自転車の歩道走行、自転車と歩行者の輻輳、及び一方通行自転車道への誤進入が懸念されたため、自転車道出入口部において、誘導・注意喚起看板、路面表示を設置することにより、自転車道への誘導・逆走防止対策を実施した。
構造的な工夫やコスト削減のための工夫点	<ul style="list-style-type: none"> ● 歩道と車道の高低差があるため、コスト面を考慮し、歩道側を拡幅するのではなく、既存の構造を活かしつつ車線数を変更することで、自転車通行空間を確保した。 ● 鉄道アンダーパス部は構造がすり鉢状で見通しがきかず、下り勾配でスピードが出やすいことや、幅員が狭小であることを踏まえ、対向の自転車のない形態である一方通行自転車道とした。
整備効果	<ul style="list-style-type: none"> ● 一方通行自転車道の供用開始により、歩道及び車道を通行していた自転車が自転車道へ転換し、自転車利用者の約 96%が自転車道を利用するなど、歩行者、自転車、自動車の安全性が向上した。（平成 25 年 11 月に自転車の利用状況や周辺交通量等調査を実施）

合意形成プロセス	
検討体制	<ul style="list-style-type: none"> ● 警察や関係局からなる安全対策検討会議を設置し、京急川崎駅周辺地区のまちづくりと整合を図りながら、安全対策を検討した。
供用に至るまでの主な流れ	<ul style="list-style-type: none"> ● 平成 20 年 11 月：自転車通行をめぐる事故が発生 ● 平成 20～22 年：注意喚起対策及びルール・マナー啓発を実施 ● 平成 22 年 5 月：安全対策検討会議を設置 ● 平成 24 年 5 月：自転車利用者同士の事故が発生 ● 平成 24 年 11 月：自転車道の設置のため、社会実験を実施 ● 平成 25 年 3 月：工事着手 ● 平成 25 年 10 月：供用
関係機関との調整内容や調整の方法	<ul style="list-style-type: none"> ● 車線数の変更及び一方通行自転車道の安全性についての検証するため、警察と連携し、社会実験を実施した。周辺の自動車交通への影響を確認するため、社会実験前後の交差点交通量及び交差点需要率、渋滞長の調査を実施した。 ● 社会実験の結果を踏まえ、平成 25 年 1 月に「京急川崎駅周辺地区通行環境改善計画」を策定し、整備を実施した。 ● 社会実験において、自転車利用者の 9 割以上が自転車道を利用した。車線数削減による著しい渋滞増加は見られなかったものの、周辺歩道における自転車の歩道走行が多いことや自転車道逆走の懸念があることから、逆走防止対策や自転車走行ルールの周知・啓発、押し歩きの呼びかけを実施した。 <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div> <p style="text-align: center;">写真-1.1 逆走防止対策の看板 写真-1.2 信号遵守を啓発する看板</p>
地元との調整内容や調整方法	<ul style="list-style-type: none"> ● 供用開始時には、市政だよりへの掲載などを行い、広範囲への周知を実施した。
整備後に残った課題や新たに発生した課題とその対応状況	<ul style="list-style-type: none"> ● 一部の自転車利用者において、自転車道終点部における逆走や誤進入等、走行マナーが守られていない状況が見受けられることから、関係局や警察と連携を図りながら、自転車利用者に対するルール・マナーの啓発活動を実施している。

設置箇所図



提供：川崎市

出典：京急川崎駅周辺地区通行環境改善計画（平成25年1月策定）

整備箇所の写真



提供：川崎市

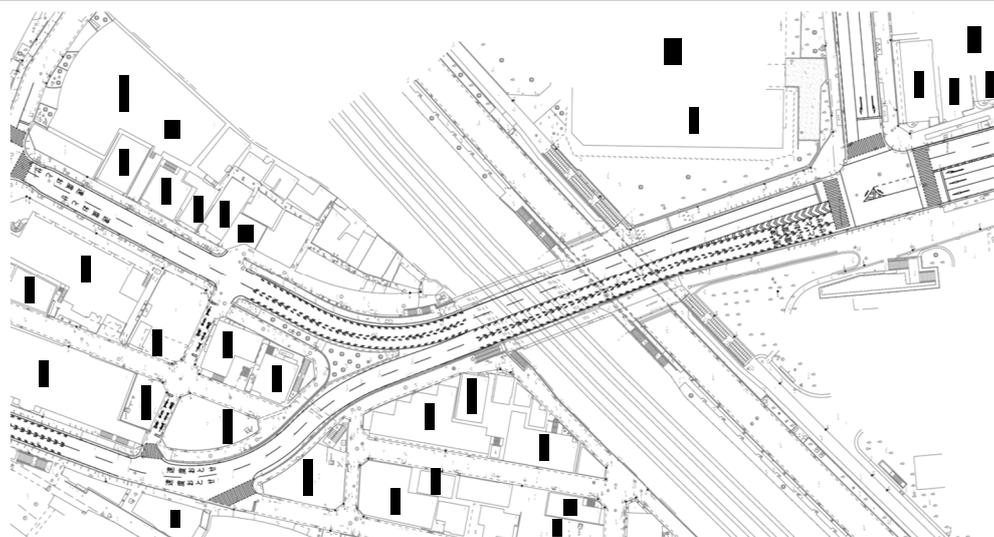
整備前



提供：川崎市

整備後

平面図



提供：川崎市

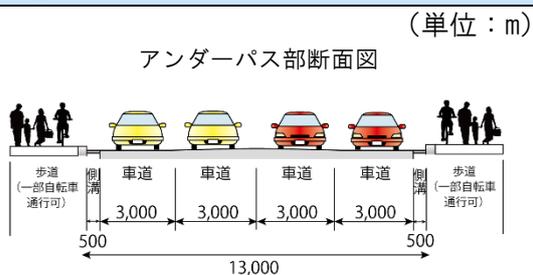
整備前



提供：川崎市

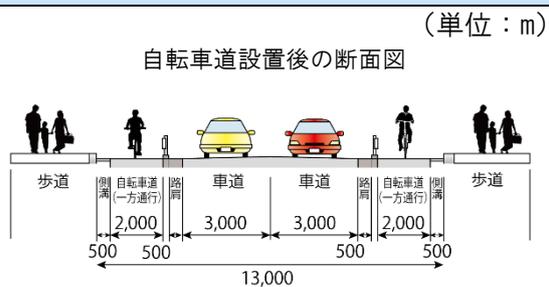
整備後

断面図



提供：川崎市

整備前



提供：川崎市

整備後

出典：京急川崎駅周辺地区通行環境改善計画（平成25年1月策定）