

川崎市自転車 活用推進計画



令和8年3月
川崎市

はじめに



自転車は、環境にやさしく、便利で身近な乗り物として、通勤・通学、買物、サイクリング、レジャー等、日常生活から余暇活動まで、多くの市民の皆様に様々な場面で利用されています。

本市では、「自転車活用推進法」の基本理念を踏まえ、令和2（2020）年2月に「川崎市自転車活用推進計画」を策定し、第2期までの6年間にわたり、通行環境の整備、駐輪対策、自転車活用の促進、ルール・マナー啓発の4つの柱のもと、放置自転車の削減、シェアサイクルの普及促進など、総合的な自転車施策に取り組んでまいりました。

一方で、新たな課題として子どもを乗せるための大型化した自転車などに対する駐輪場の利便性に関する要望が増加しております。また、安全で快適な通行環境の確保に向けて継続的に取り組むべき課題もございます。

さらに、令和8年4月1日から「道路交通法の一部を改正する法律」の施行に伴い、交通反則通告制度（いわゆる「青切符」制度）が導入されるなど、自転車を取り巻く社会環境も変化しております。

このような状況を踏まえ、自転車利用者のニーズや課題等への対応を図るため、この度、「安全・安心で魅力と活力のある自転車を活用したまちづくりの推進」の実現に向け、「川崎市自転車活用推進計画」を改定いたしました。

主な改定点として、中長期的な視点も踏まえた計画的かつ着実な取組に加え、主要な幹線道路等における一層の通行環境整備、多様化する利用者ニーズに応じた市営駐輪場の利便性の向上や駅周辺以外の放置自転車対策など総合的な駐輪対策、移動環境の充実に向けたシェアサイクルなど自転車の活用推進、自転車の安全・安心利用に備えるための自転車損害賠償責任保険等への加入促進に向けた周知などを重点的な取組として位置付け、関連施策とも連携しながら推進してまいります。

引き続き、本計画とともに“成長と成熟の調和による持続可能な最高のまち かわさき”の実現に向け取組を進めてまいりますので、一層の御理解と御協力をお願い申し上げます。

結びになりますが、本計画の改定にあたり、多くの市民の皆様や有識者の方々から貴重な御意見をいただきましたことに、心より感謝申し上げます。

令和8年3月 川崎市長 福田 紀彦

< 目 次 >

第1章 計画改定の趣旨	1
1 背景と目的	2
2 計画期間	3
3 本計画の位置付け	3
(1) 計画の位置付け	3
(2) 国における取組の考え方	4
(3) 県における取組の考え方	5
(4) 本市における取組の考え方	5
第2章 自転車利用の現状と課題	7
1 自転車の利用状況	8
(1) 長期的な自転車による移動の推移	8
(2) 短期的な自転車による移動の推移	11
2 自転車の需要推計	12
(1) 需要推計の考え方	12
(2) 自転車の需要推計結果	14
3 各政策における現状と課題	15
(1) 通行環境整備	15
(2) 駐輪対策	23
(3) 自転車の活用	34
(4) ルール・マナー啓発	47
4 第2期計画の取組の総括評価	63
(1) 通行環境整備	64
(2) 駐輪対策	64
(3) 自転車の活用	65
(4) ルール・マナー啓発	65

第3章 計画改定の考え方	66
1 計画改定の基本的な考え方	67
(1) 基本的な考え方	67
(2) 基本方針・施策体系	68
第4章 各施策の展開	71
1 施策・事業の体系	72
基本政策1 通行環境整備	73
基本政策2 駐輪対策	77
基本政策3 自転車の活用	84
基本政策4 ルール・マナー啓発	89
第5章 計画の推進	93
1 計画の指標	94
2 計画の進捗管理・評価について	95

<参考資料>

参考1 自転車の需要推計（補足）	96
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	100

第1章 計画改定の趣旨

1 背景と目的

- 国においては、平成 29（2017）年 5 月に「自転車の活用を総合的かつ計画的に推進すること」を目的に自転車活用推進法が施行され、「自転車活用の推進が、脱炭素化や健康増進、交通混雑緩和に寄与するものであること等」の基本理念を踏まえ、更に社会情勢の変化等を勘案し取組内容を強化するため、第 2 次自転車活用推進計画が令和 3（2021）年 5 月に策定され、現在、第 3 次自転車活用推進計画の検討が進められています。
- 本市では、同法や川崎市総合計画第 2 期実施計画を踏まえて、令和 2（2020）年 4 月に川崎市自転車活用推進計画（以下、「本計画」という。）を策定（令和 2（2020）年 2 月）し、自転車の通行環境整備、駐輪対策、自転車の活用、ルール・マナー啓発の 4 つの基本政策をもとに施策事業を計画的に進め、令和 4（2022）年 3 月に第 2 期計画を策定しました。
- 近年、電動アシスト自転車の普及等により丘陵部での利用増加や自転車利用の距離の増加など自転車の利活用形態が多様化しています。こうした自転車を取り巻く環境変化などを踏まえ、一層の自転車施策の充実を図るため、この度、本計画を改定しました。
- 引き続き、本市総合計画第 4 期実施計画などの上位計画と整合を図りながら、「安全・安心で魅力と活力のある自転車を活用したまちづくりの推進」に向けて自転車施策の総合的な取組を進めます。

【本計画の目的】

安全・安心で魅力と活力のある自転車を活用したまちづくりの推進

【4つの基本政策及び目標】

通行環境整備

自転車・歩行者・自動車道路を安全、安心、快適に利用できる環境の創出

駐輪対策

地域の特性や利用者のニーズに応じた、自転車を適切に止められる駐輪環境の構築

自転車の活用

身近な乗り物として自転車利用の促進と、地域の活力向上

ルール・マナー啓発

ルール・マナーの啓発による交通事故防止

2 計画期間

- 川崎市総合計画第4期実施計画との整合を図り、令和8(2026)年度から令和11(2029)年度までの4か年を本計画(第3期)の計画期間とします。

	平成30年度 (2018年度) ～ 令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度) ～ 令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度) ～
川崎市総合計画	第2期 実施計画	第3期 実施計画	第4期 実施計画				
川崎市自転車活用推進計画	第1期	第2期	第3期				第4期 総括評価

3 本計画の位置付け

(1) 計画の位置付け

本計画は、自転車活用推進法に基づく国の「自転車活用推進計画」や「川崎市総合計画」などの上位計画等との整合を図るとともに、持続可能な開発目標(SDGs)の関連する視点(3 すべての人に健康と福祉を、11 住み続けられるまちづくりを、17 パートナースhipで目標を達成しよう)を踏まえ、自転車施策の総合的な取組を推進するものです。

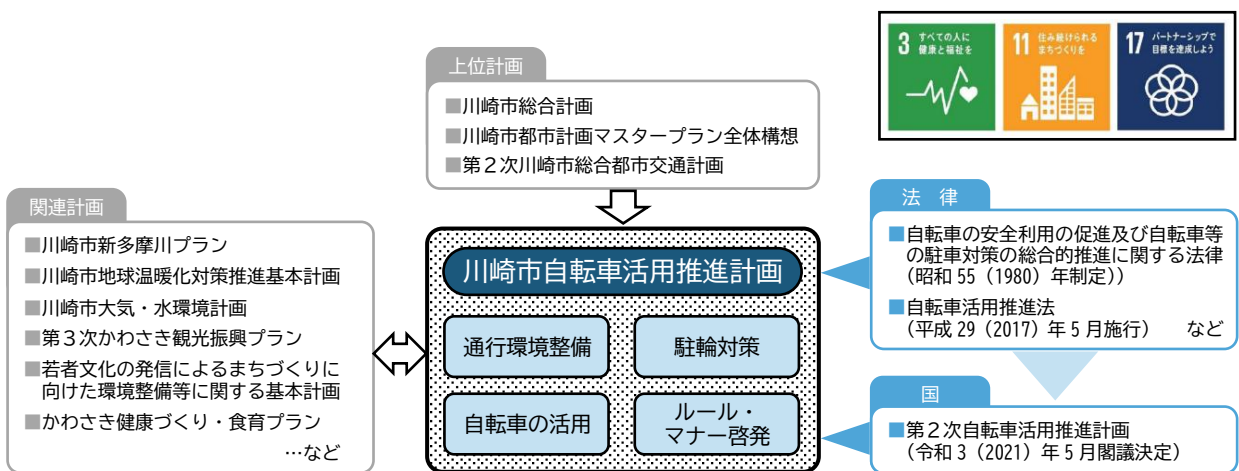


図 1-1 自転車活用推進計画の位置づけ

(2) 国における取組の考え方

- 平成 29 (2017) 年 5 月に施行された自転車活用推進法では、「自転車の活用を総合的かつ計画的に推進すること」を目的として、国の責務として「自転車の活用推進に関する施策を総合的かつ計画的に策定、実施すること、地方公共団体の責務として「自転車の活用推進に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、区域の実情に応じた施策を策定、実施すること」が定められました。
- 国においては、平成 30 (2018) 年 6 月に自転車活用推進計画を策定し、「自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成」など 4 つの目標を設定し、施策を定めています。
- また、コロナ禍における生活様式・交通行動の変容や、脱炭素社会の実現に向けた動きなど、社会情勢の変化等による新たな課題を踏まえ、当初計画の取組内容を更に強化した第 2 次自転車活用推進計画が令和 3 (2021) 年 5 月に策定されました。現在は、次期自転車活用推進計画の改定が進められています。

【国の自転車活用推進計画の目標】

- 目標 1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成
- 目標 2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現
- 目標 3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現
- 目標 4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

自転車活用推進法の概要

<p>目的・基本理念 (1~2条)</p> <p><目的></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 基本理念を定め、国の責務等を明らかにし、施策の基本となる事項を定めるとともに、自転車活用推進本部を設置することにより、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進すること <p><基本理念></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 自転車による交通が、二酸化炭素等の環境に深刻な影響を及ぼす物質及び騒音・振動を発生しないという特性並びに災害時において機動的であるという等の特性を有すること ● 自動車への依存の程度を低減することが、国民の健康の増進及び交通の混雑の緩和による経済的社会的効果を及ぼすこと ● 交通体系における自転車による交通の役割を拡大すること ● 交通の安全の確保が図られること 	<p>基本方針 (8条)</p> <p>①自転車専用道路・自転車専用通行帯等の整備 ②路外駐車場の整備、時間制限駐車区間の指定見直し ③シェアサイクル施設の整備 ④自転車競技施設の整備 ⑤高い安全性を備えた良質な自転車の供給体制の整備 ⑥自転車安全に寄与する人材の育成及び資質の向上 ⑦情報通信技術等の活用による自転車の管理の適正化 ⑧交通安全に係る教育及び啓発 ⑨自転車活用による国民の健康の保持増進 ⑩学校教育等における自転車活用による青少年の体力の向上 ⑪自転車と公共交通機関との連携の促進 ⑫災害時の自転車の有効活用体制の整備 ⑬自転車を活用した国際交流の促進 ⑭観光旅客の来訪の促進その他の地域活性化の支援 等の施策を重点的に検討・実施する</p>
<p>国等の責務 (3~4条)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 国は、基本理念ののっとり、自転車の活用推進に関する施策を総合的かつ計画的に策定、実施する ● 地方公共団体は、基本理念ののっとり、自転車の活用推進に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、区域の実情に応じた施策を策定、実施する ● 国・地方公共団体は、情報の提供等を通じて、基本理念に関する国民・住民の理解を深め、かつその協力を得るよう努める 	<p>自転車活用推進計画 (9~11条)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 政府は、基本方針に即し、目標及び講ずべき必要な法制上・財政上の措置等を定めた自転車活用推進計画を閣議決定で定め、国会に報告する ● 都道府県、市区町村は、区域の実情に応じた自転車活用推進計画を定めるよう努める
<p>公共交通関係事業者の責務等 (5~7条)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 自転車と公共交通機関との連携の促進等に努め、国・地方公共団体が実施する自転車活用の推進に関する施策に協力するよう努める ● 国、地方公共団体、公共交通関係事業者、住民その他の関係者は、基本理念の実現に向けて相互に連携を図りながら協力するよう努める 	<p>自転車活用推進本部 (12~13条)</p> <p>国土交通省に自転車活用推進本部を置き、本部長は国土交通大臣、本部長は関係閣僚をもって充てる(併せて国土交通省設置法の一部改正(附則5条))</p> <p>その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 5月5日を「自転車の日」、5月を「自転車月間」とする(14条) ● 自転車活用推進を担う行政機関の在り方について等の検討(附則2・3条) ● 市区町村道に加え、国道及び都道府県道についても自転車専用道路等を設置するよう努める旨の自転車道の整備等に関する法律の一部改正(附則4条)

図 1-2 自転車活用推進法の概要

出典 国土交通省資料から作成

(3) 県における取組の考え方

- 神奈川県では、自転車活用推進法に基づき、国の計画を踏まえて県の実情に応じた指針として令和2（2020）年3月に「神奈川県自転車活用推進計画」を策定し、その後、国の「第2次自転車活用推進計画」の策定や、道路交通法の改正、脱炭素化、未病対策等の社会情勢の変化を受けて、令和5（2023）年3月に計画の改定を行っています。
- 計画では、次の4つの目標を掲げ、これらの目標の達成に向けた施策が位置付けられています。

- | | |
|-----|-------------------------|
| 目標1 | 自転車を快適に利用できる環境の整備 |
| 目標2 | 自転車活用を通じた未病改善の推進 |
| 目標3 | 観光・サイクルスポーツの振興による地域の活性化 |
| 目標4 | 自転車事故のない安全で安心な社会の実現 |

(4) 本市における取組の考え方

- 本市の総合的な自転車施策については、第2次川崎市総合都市交通計画において、地域における交通政策に、「誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備」を目標に掲げ、政策の方向性である「安全、安心、快適な移動環境の確保」の中に位置付けられています。
- 自転車に関する取組については、自転車活用推進法の基本理念や国の計画で示された課題及び目標などを踏まえ、本市の上位計画とも整合を図りながら、地域の実情を考慮した施策を本計画に定めるものです。
- 第2次川崎市総合都市交通計画の身近な交通施策の考え方において、「基軸となる路線バスと多様なモビリティが連携し、社会の変革期に適応した地域公共交通ネットワークの形成を推進する」との方向性を示しており、自転車の活用などの関連施策については、「地域特性に応じ、身近な交通環境の整備を進めるとともに、シェアモビリティと公共交通との連携など交通手段間のより良い連携を推進する」ことが位置付けられています。

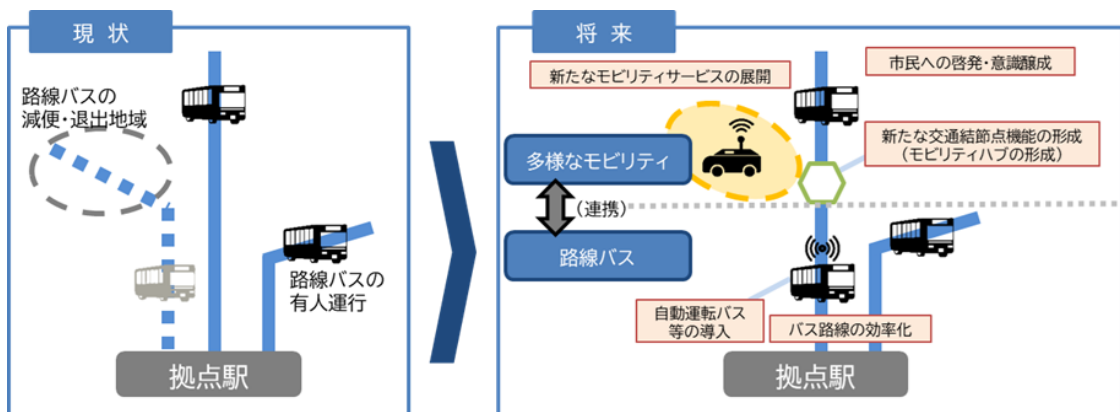


図 1-3 社会の変革期に適応した地域公共交通ネットワークの形成のイメージ
 出典：第2次川崎市総合都市交通計画より

コラム：新たなモビリティ

- 近年、よく見かける新たなモビリティである特定小型原動機付自転車（電動キックボードなど）については、自転車と同じ道路空間の走行や、駐輪場に停めるなど、自転車と道路や施設を共有しています。
- 一般的に「モペット」とよばれているペダル付き原動機付自転車（ペダル付き電動バイク）は、一見、自転車に見えますが、原動機及びペダルを備えている車両で、ペダルを用いて走行させることもできる一方、原動機のみを用いて走行させることもできるため、一般原付以上の車両にあたり、運転をするには運転免許の取得が必要です。
- 本計画では、モビリティの中で主に自転車（道路交通法第2条第11の2号）を扱っています。

車両種別	自転車	新たなモビリティ（代表的なもの）	
	自転車	特定小型原動機付自転車	ペダル付き原動機付自転車
法律上の扱い	普通自転車	特定小型原動機付自転車	原動機付自転車
運転免許の扱い	運転免許証不要		運転免許必要
ヘルメット着用	努力義務		義務
車両登録	- なし	○ 必要（特定小型原付専用）	○ 必要（原動機付自転車）
車道通行	○ 原則、車道（車道左側を通行）	○ 原則、車道（第一通行帯）	
自転車専用通行帯等通行	○ 通行可（自転車道、自転車専用通行帯は当該箇所を走行が基本）		× 通行不可 ^{※2}
歩道通行	△ 条件付きで通行可 ^{※3}	△ 条件付きで通行可 ^{※4}	× 通行不可
市営駐輪場の利用	○ 自転車として対応	○ 原動機付自転車として対応 ^{※5}	

- ※1 普通自転車は車体が長さ190cm以内、幅60cm以内、構造4輪以下が規定のため、三輪・四輪自転車も含まれます。
- ※2 原動機付自転車のため、自転車専用通行帯が第一通行帯の場合でも通行不可
- ※3 普通自転車は例外的に歩道の通行が可能とされており、道路標識等で歩道を通行できると指定されている場合や、運転者が13歳未満、70歳以上または身体の不自由な方、車道を通行するのが危険と判断される場合などです。
- ※4 特定小型原動機付自転車は、速度抑制装置により最高速度6km/h以下に制御し「特例特定小型原動機付自転車」に切替ることで、歩道を通行することが可能となります。
- ※5 特定小型原動機付自転車の市営自転車等駐車場の利用について、施設や駐輪機器の構造として対応が難しいため、平置きを基本とする原動機付自転車駐輪スペースで対応しています。

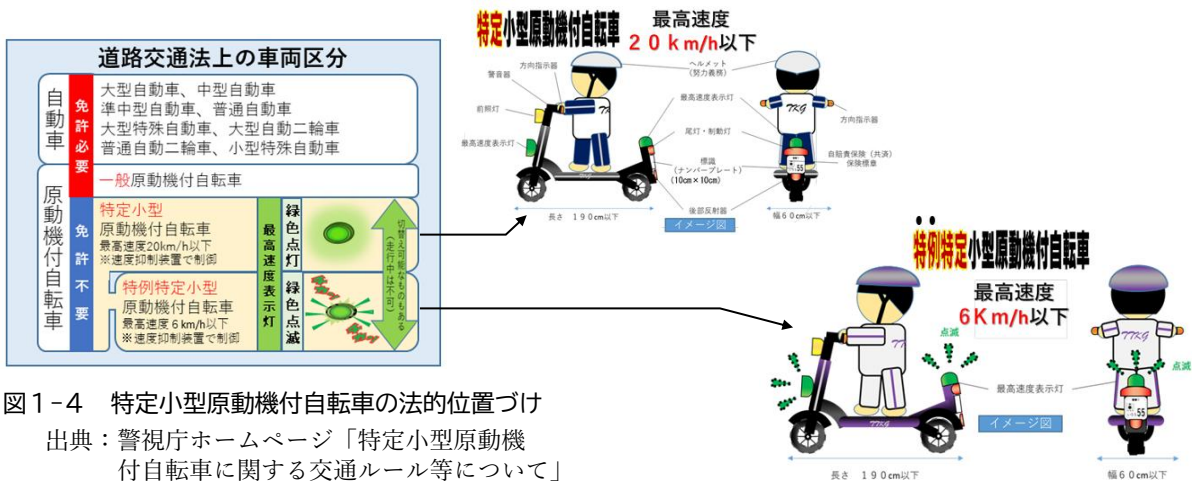


図1-4 特定小型原動機付自転車の法的位置づけ
出典：警視庁ホームページ「特定小型原動機付自転車に関する交通ルール等について」

第2章 自転車利用の現状と課題

1 自転車の利用状況

(1) 長期的な自転車による移動の推移

- 10年に1度実施している「東京都市圏パーソントリップ調査」で平成20(2008)年と平成30(2018)年の結果を元に以下の図を作成しています。

ア 市内から発生する自転車の移動

- 10年間で2.8万トリップ(10.1%)減少しています。

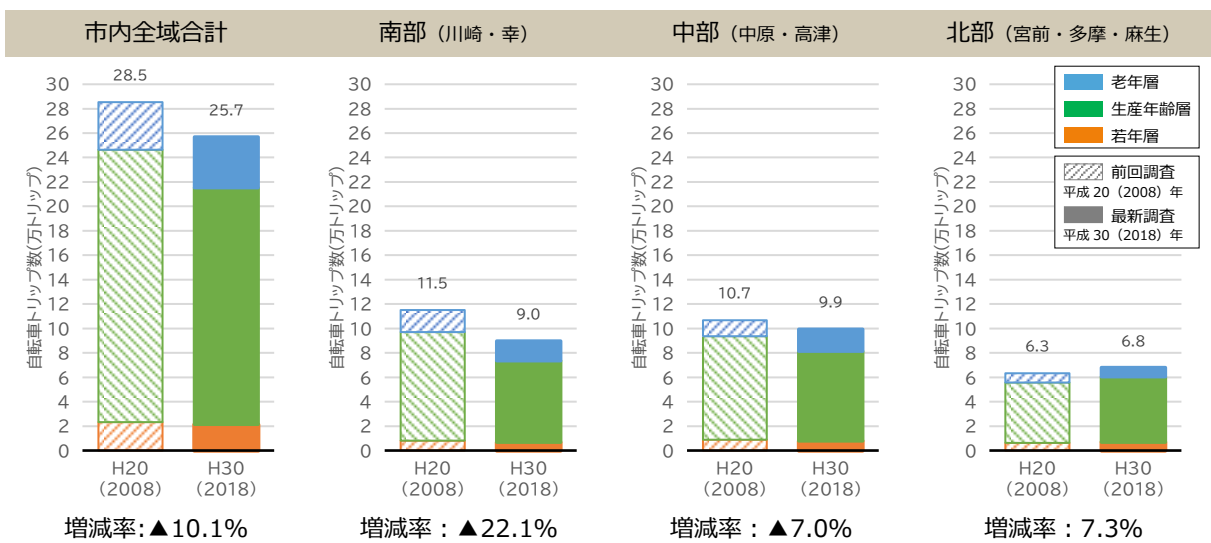


図 2-1 市内から発生する自転車トリップ数
出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査結果(平成30(2018)年)から作成

イ 自転車の利用目的

- 自転車の利用目的別分類（図 2-2）及び自転車利用の年齢構成（図 2-3）のとおりとなっています。
- 代表交通手段では高齢人口や生産年齢人口などの割合が概ね人口の年齢構成と一致している一方、駅端末交通手段では約 95%が生産年齢人口となっています。

タイプ	利用目的	利用形態		駐輪特性	自転車トリップ数	
A	通勤通学	代表交通手段	■自宅から職場や学校まで自転車のみを利用	長時間	通勤：約 61,000 (23%) 通学：約 16,000 (6%)	
B		駅端末交通手段	■代表交通手段は鉄道 (自転車は自宅⇄鉄道駅、鉄道駅⇄職場)	長時間	通勤：約 35,000 (13%) 自宅～駅 約 33,000 駅～職場 約 2,000 通学：約 10,000 (4%) 自宅～駅 約 10,000 駅～学校 約 -	
C	私事	代表交通手段	利用日常	■自宅から商業施設・公共施設など目的地まで自転車のみを利用	短時間	約 124,000 (47%)
D			健康増進等	■シェアサイクル等による商業施設や観光地などの周遊	短時間	約 5,000 (2%) (平成 20 (2008) 年は約 3,000 トリップ)
E			健康増進等	■健康増進や趣味などによる自転車利用		
F			駅端末交通手段	■代表交通手段は鉄道 (自転車は自宅⇄鉄道駅)	長時間	約 13,000 (5%) 自宅～駅 約 8,000 駅～目的地 約 5,000

図 2-2 自転車の利用目的別分類

出典：第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査結果（平成 30（2018）年）から作成

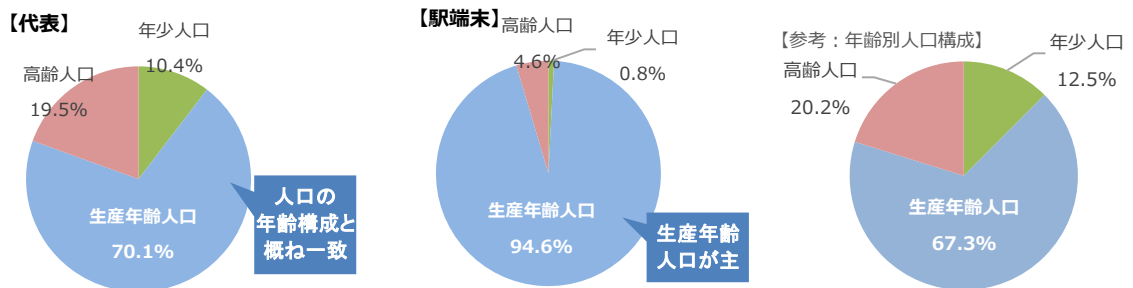


図 2-3 自転車利用の年齢構成（代表交通手段と駅端末交通手段）

出典：第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査（平成 30（2018）年）、川崎市統計書から作成

ウ 自転車を利用する距離

- 平成 20 (2008) 年と平成 30 (2018) 年の代表交通手段の距離帯別トリップ数を比較すると、平成 30 (2018) 年の方が、通勤・通学及び私事目的とも 2 km 未満が減り、2 km 以上の概ねの距離帯が増えており、総移動量が減少 (図 2-1) しているなか、自転車の移動距離の増加がみられます。

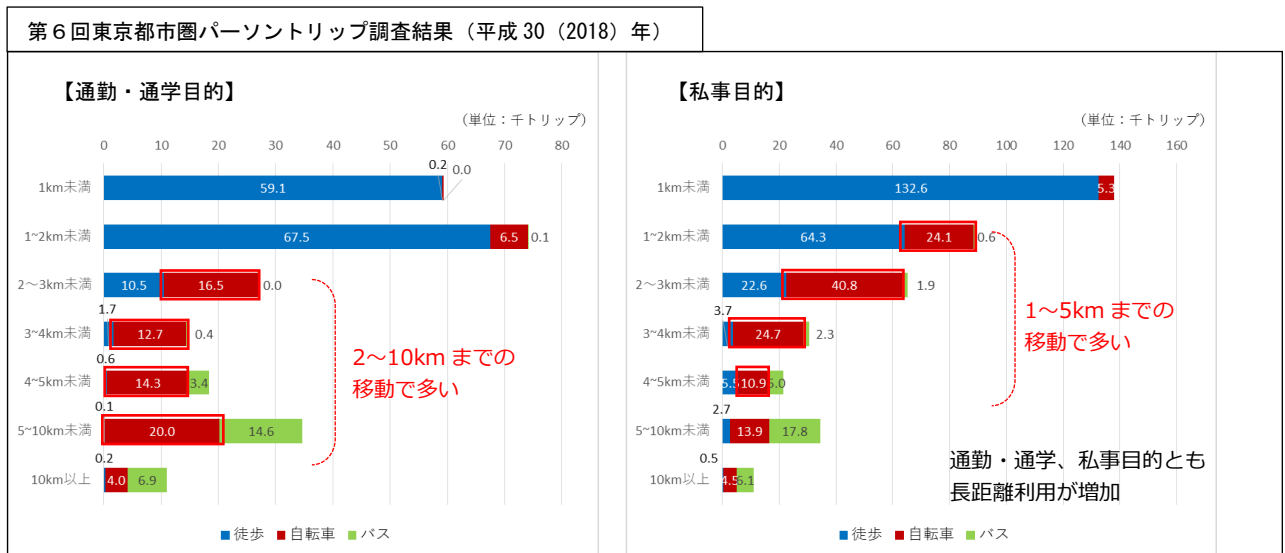
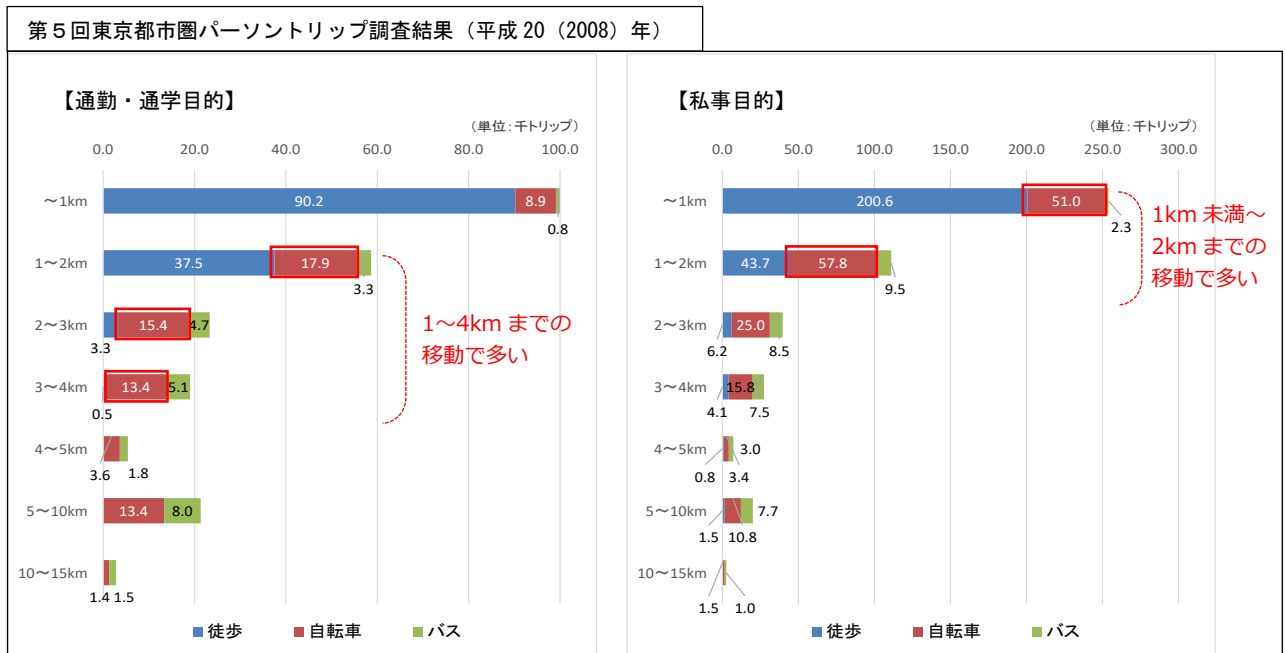


図 2-4 代表交通手段の距離帯別トリップ数 (徒歩・電車・バス)

出典：東京都市圏パーソントリップ調査結果

[第5回 (平成 20 (2008) 年) 及び第6回 (平成 30 (2018) 年)] から作成

※徒歩の速度を 4 km/h、自転車とバスの速度を 12km/h とし、所要時間から移動距離を算出しています。

(2) 短期的な自転車による移動の推移

- 毎年実施している川崎市内鉄道駅周辺放置自転車等実態調査（以下、「実態調査」という。）では、平成 28（2016）年以降の駐輪需要※は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、一時的に約 20%程度減少したものの、令和 6（2024）年時点では、コロナ禍前の平成 31（2019）年時点の水準程度まで回復傾向を示しています。

※「駐輪需要」とは、自転車等駐車場（市営、民間含む）の利用台数及び、放置自転車台数の合算値のことをいいます（原動機付自転車、自動二輪車含む）。

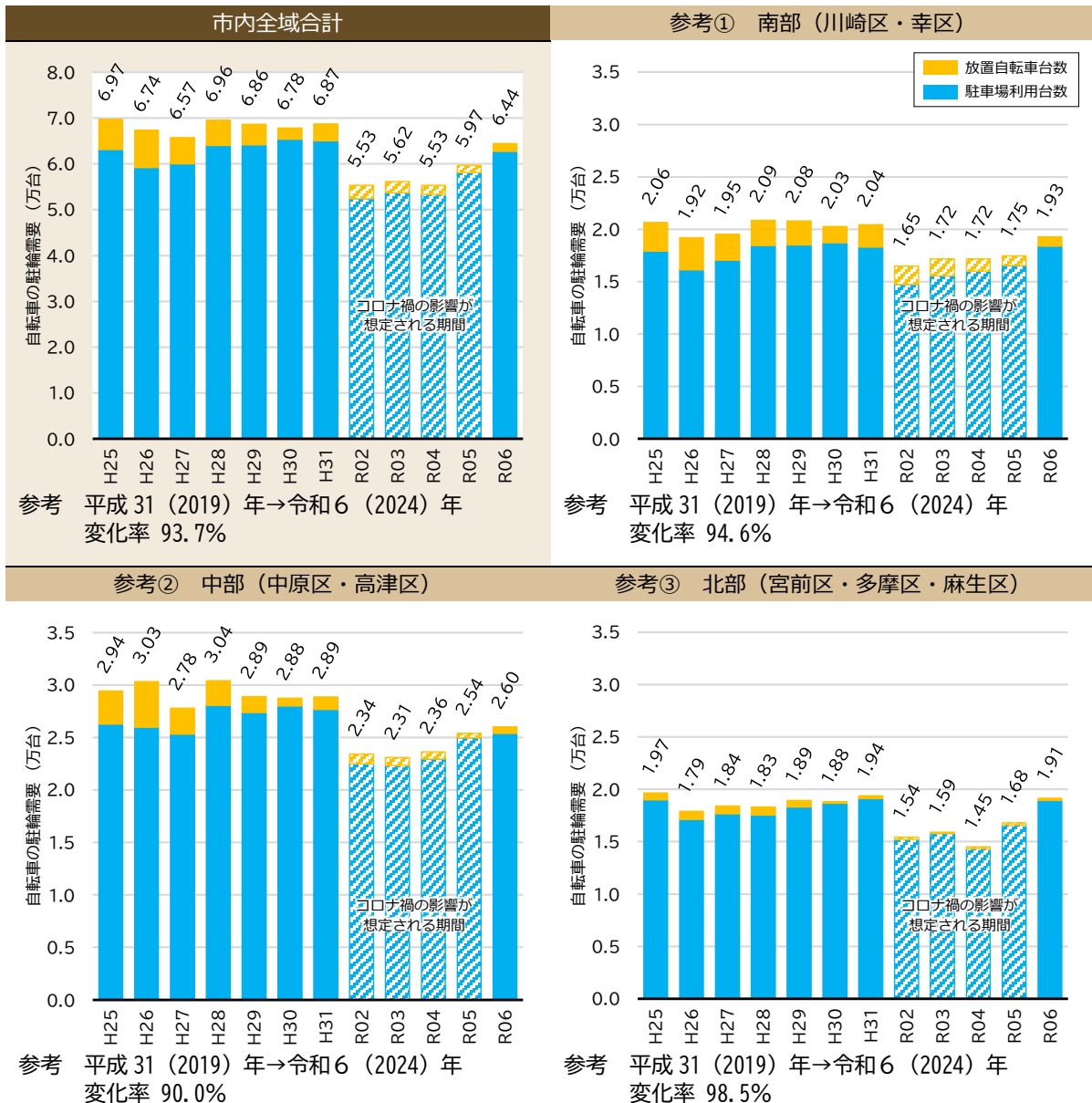


図 2-5 駅周辺の自転車利用状況

※コロナ禍前後での変化率として、平成 31（2019）年と令和 6（2024）年の駐輪需要の変化を記載。

2 自転車の需要推計

(1) 需要推計の考え方

- 自転車に関する需要予測では、将来の人口変化や自転車利用傾向の変化を勘案する必要があります。そのため、令和6（2024）年度を基準とし、概ね5年毎を推計年次とした場合の人口や自転車利用傾向の変化率を乗じることで、将来の自転車に関する各種の需要を推計します。

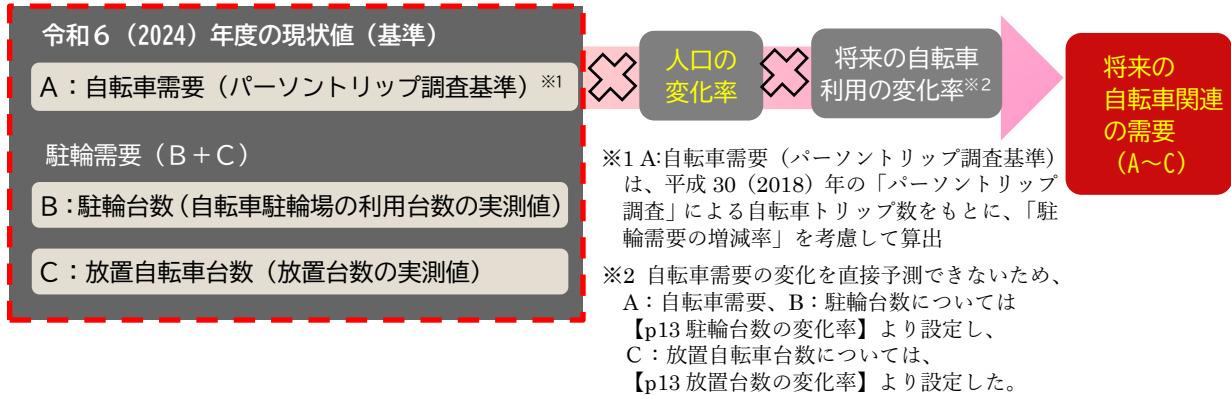


図 2-6 需要予測の基本的な考え方

ア 人口の変化率について

- 本市の将来人口推計によると、総人口は、令和17（2035）年頃の159.3万人をピークにその後減少に転じることが予測されています。
- 生産年齢人口（15～64歳）は令和12（2030）年頃の106.5万人をピークにその後減少に転じ、老年人口（65歳以上）は令和32（2050）年時点でも46.5万人（現在の約1.4倍）まで増加すると予測される一方、年少人口（0～14歳）は、令和2（2020）年の19.0万人をピークに、その後は減少していくと予測されています。

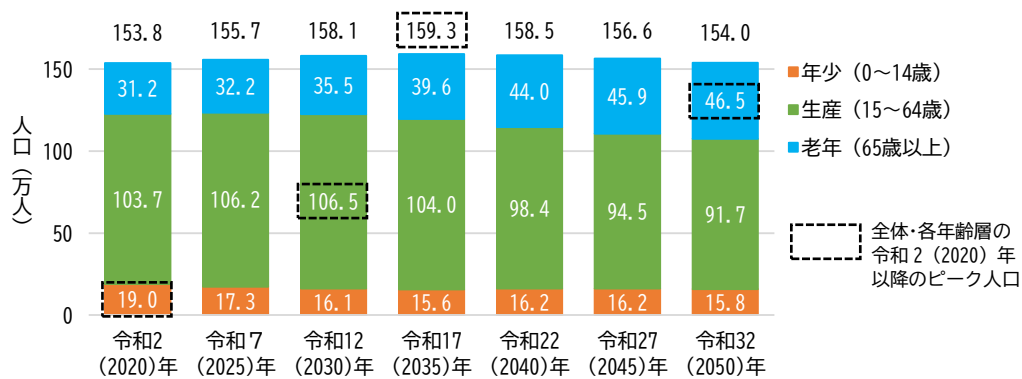


図 2-7 本市の将来人口推計（市内全域合計）

イ 将来の自転車利用の変化率について

- 将来の自転車利用の変化率（p12 図 2-6※2）のうち、自転車需要、駐輪台数については、過去の駐輪需要の実績のうち、コロナ禍の影響による減少を考慮し令和2（2020）年から令和5（2023）年を除く駐輪台数の実績より予測しました。
- 放置自転車台数については、過去の実測値から予測しました。

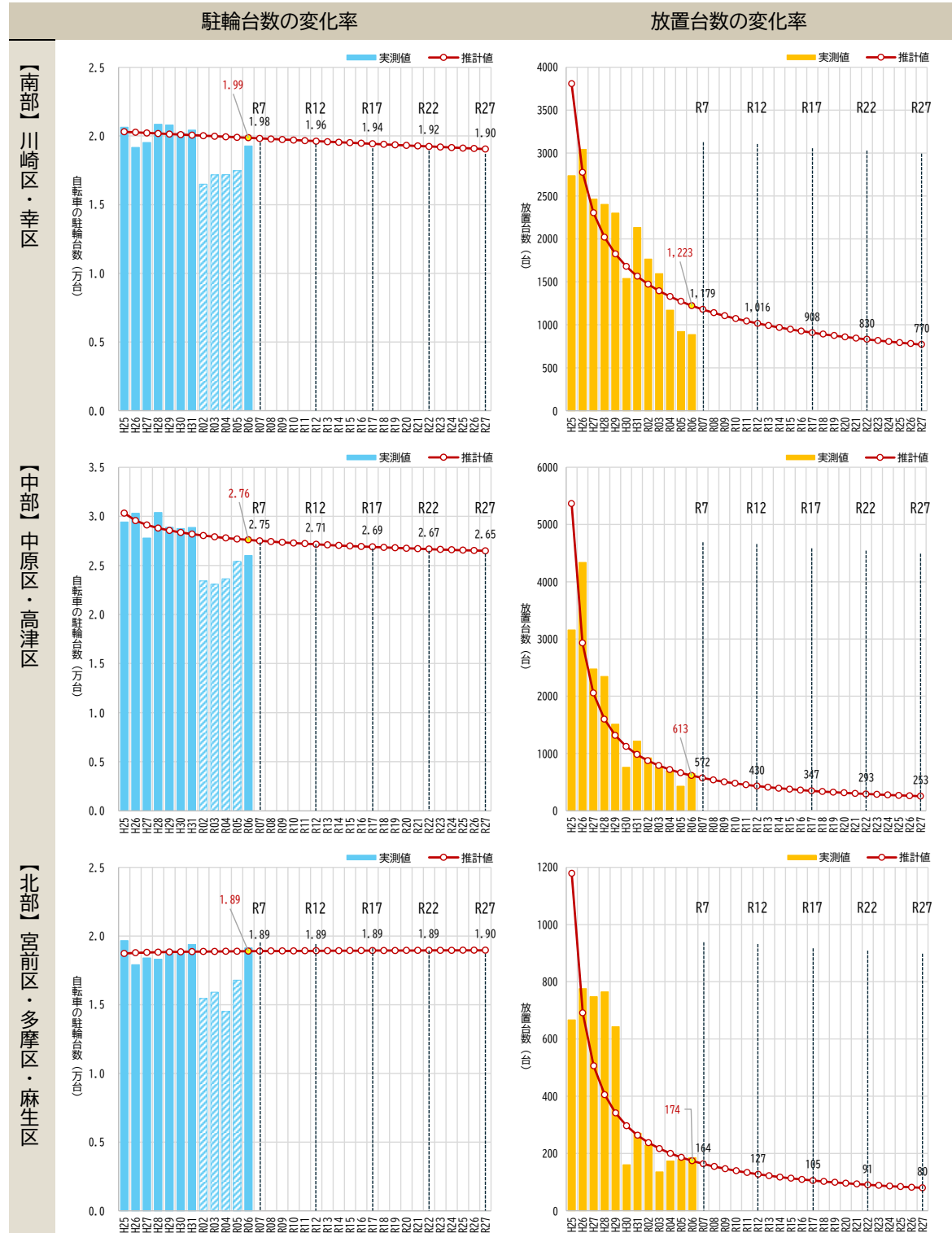


図 2-8 将来の駐輪台数・放置台数の変化率

(2) 自転車の需要推計結果

ア 自転車需要

- 自転車需要は、基準となる平成30(2018)年に対して、令和6(2024)年は減少しています。
- 令和6(2024)年から概ね10年の予測では、一時的に横ばいの傾向となりますが、人口ピークを過ぎた令和17(2035)年以降は、再び減少に転じると予測しています。

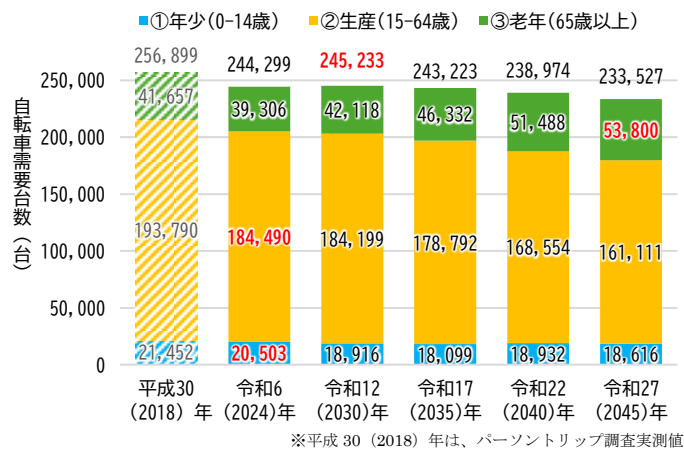


図 2-9 自転車需要の予測結果

イ 駐輪需要 (駐輪台数 + 放置自転車台数)

- 駐輪需要のうち、駐輪台数は令和6(2024)年度実績の62,716台で、長期的には減少していくと予測しています。
- 放置自転車台数は令和6(2024)年度実績の1,717台で以降も長期的には減少していくと予測しています。

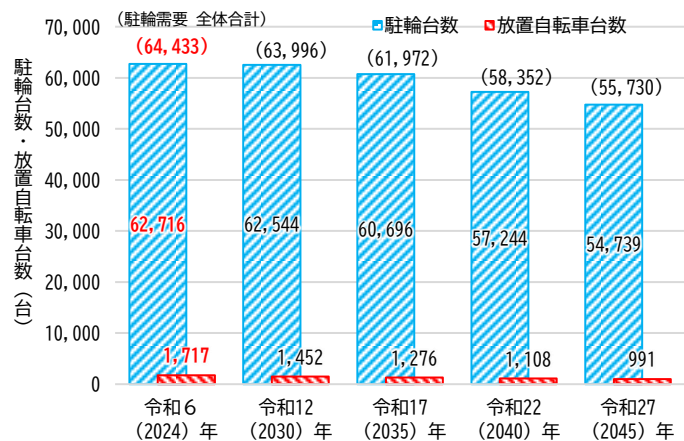


図 2-10 駐輪需要 (駐輪台数、放置自転車台数) の推計結果

ウ 需要推計結果からの今後の見通し

- 自転車需要は、長期的には徐々に減少する予測ですが、第3期計画期間内の人口はどの年齢層も大きな変化は見られないことから、政策の方向性については、現状を維持しながら、継続的かつ着実に取組を進めていきます。
- 駐輪需要についても、長期的には徐々に減少する予測ですが、第3期計画期間内の人口はどの年齢層も大きな変化は見られないことから、政策の方向性については、現状を維持しながら、継続的かつ着実に取組を進めていきます。ただし、将来的には駐輪需要 (駐輪台数、放置自転車台数ともに) の減少が予測されることから、利用状況の変化に注視していきます。
- 一方で、バスの運転手不足によるバス路線の廃止や減便などの社会環境の変化に、今後、自転車がどのように対応していけるのか、第4期計画に向けて調査・研究が必要と考えています。

3 各政策における現状と課題

(1) 通行環境整備

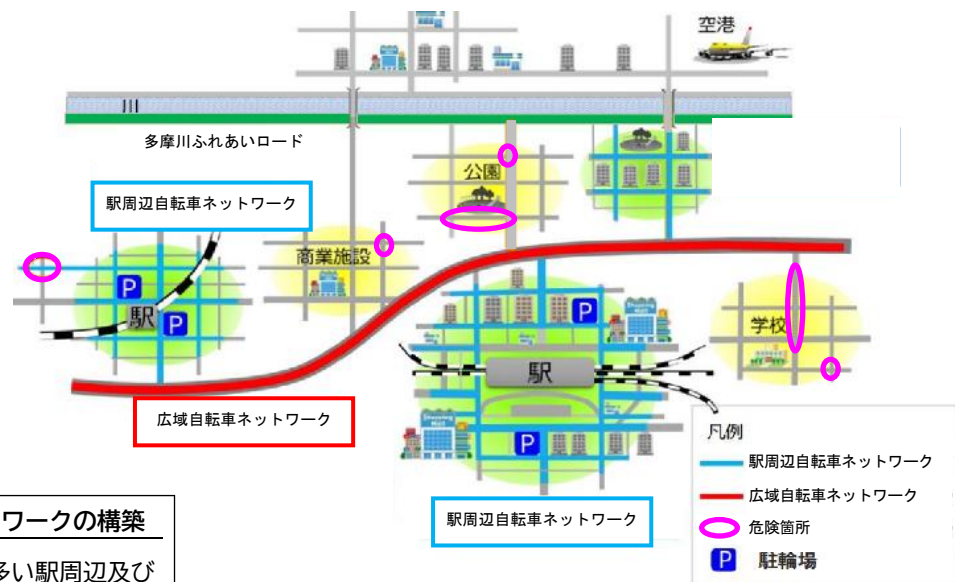
ア 自転車ネットワークの構築

a 背景・経緯

- 本市の自転車通行環境整備は、平成 27(2015)年 2 月に策定した「川崎市自転車通行環境整備実施計画－STAGE1－」をはじめ、国土交通省・警察庁の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の改定を機とした自転車ネットワークの当初計画である「川崎市自転車ネットワーク計画」（以下、「ネットワーク計画」という。）を平成 31(2019)年 3 月に策定しました。
- その後、整備方針や考え方等を反映した本計画に基づき、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、計画的に整備を推進してきました。

b 整備方針

- ネットワーク計画において選定した自転車ネットワーク等を反映し、令和 4 (2022)年 3 月に改定した本計画（第 2 期計画）において、「危険箇所」「自転車利用の多い駅周辺の道路(駅周辺自転車ネットワーク)」「主要な幹線道路(広域自転車ネットワーク)」における自転車通行環境整備を推進しています。



自転車ネットワークの構築
 自転車利用の多い駅周辺及び主要な幹線道路において通行環境整備を進め、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こと

図 2-11 自転車通行環境整備のイメージ図

(a) 危険箇所の安全対策

- 自転車関連事故の抑制に向け、自転車関連事故多発箇所や危険を感じる箇所などの危険箇所において、安全性の向上に向けた取組を進めています。

(b) 自転車利用の多い駅周辺の通行環境整備

- 都市機能が集積する広域拠点や地域生活拠点の駅に加え、自転車利用の多い身近な駅周辺など 15 駅 13 区域を計画対象区域とし、自転車の利用状況や輻輳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。

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

図 2-12 計画対象区域

(c) 主要な幹線道路の通行環境整備

- 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選定し、通行環境整備を推進しています。
- 都市計画道路の整備等が予定されている路線については、設計段階において庁内外の関係機関と連携して、「d 整備形態 (p18)」に示す4つの整備形態を基本に自転車通行にも配慮した道路設計を行うとともに、整備までに時間を要する場合には、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っています。

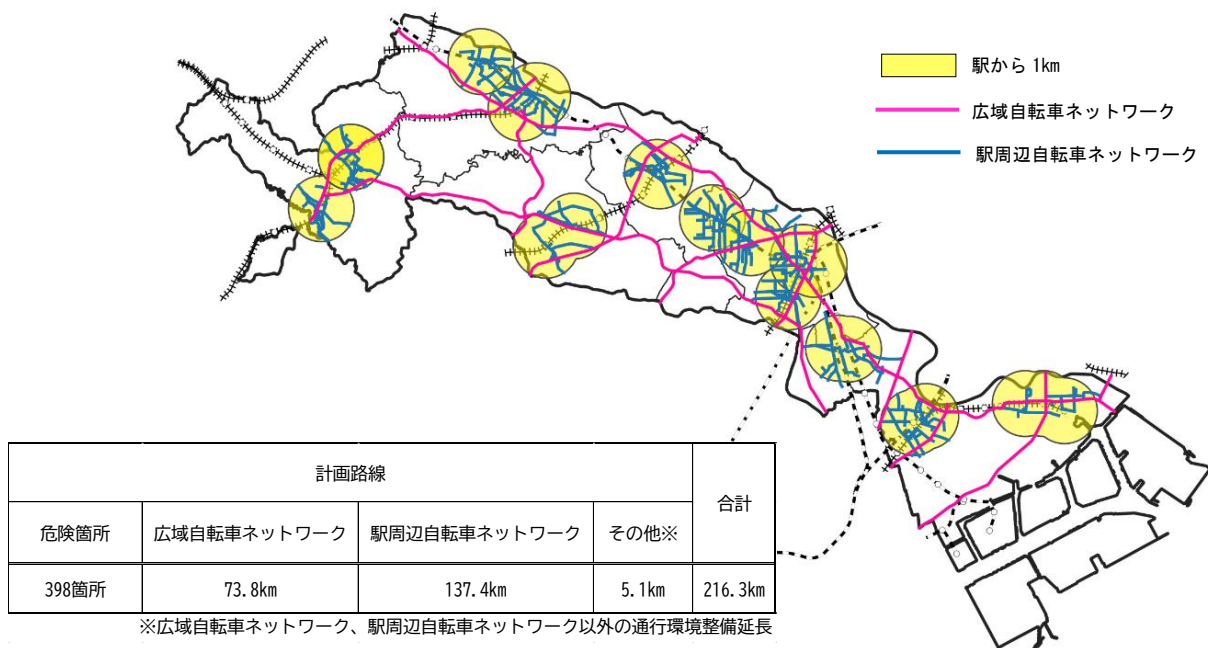


図 2-13 計画延長（第2期計画）

(ア) 現状

a 第2期（令和4（2022）～令和7（2025）年度）の取組状況

(a) 危険箇所の安全対策

- 自転車関連事故を未然に防止するため、道路管理者による選定に加え、駐輪場利用者や学校など市民等からのヒヤリハット意見等を踏まえながら、自転車利用者が危険を感じる箇所等から選定した危険箇所 398 箇所において安全対策を実施、完了しました。
- また、計画策定後の事故の発生状況や自転車等の輻輳に関する地域からの要望なども踏まえながら、適宜安全対策を実施しました。

(b) 自転車利用の多い駅周辺の通行環境整備

- 第2期計画において、川崎駅、武蔵小杉駅、新川崎・鹿島田駅周辺などの整備が概ね完了する予定です。また、新百合ヶ丘駅、武蔵中原駅、鷺沼・宮前平駅、中野島駅、柿生駅周辺においては、主要な道路（主要動線）の整備が概ね完了する予定です。
- 第2期計画に位置付けている駅周辺自転車ネットワークの未着手箇所は、新百合ヶ丘駅周辺などの自転車利用の多い生活道路（補助動線）等となりました。

(c) 主要な幹線道路の通行環境整備

- 通行環境整備に加え、都市計画道路の整備等と合わせた取組により、第2期計画に位置付けている広域自転車ネットワークの整備が概ね完了する予定です。
- これらの取組により、総計画延長約 216 kmのうち、令和7（2025）年度末で約 188 kmの整備の完了を予定し、概ね計画どおり推進しました。

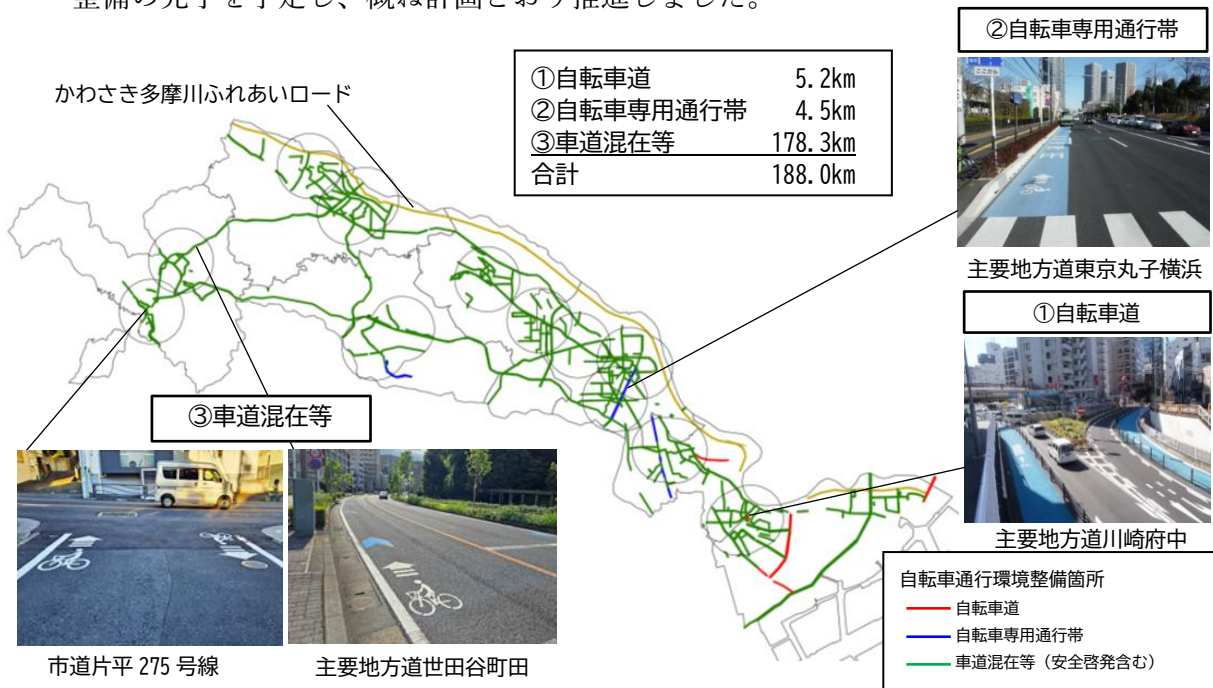


図 2-14 市内の自転車通行環境整備状況（令和8（2026）年3月末時点（見込み））

d 整備形態

- 整備に当たっては、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、国土交通省・警察庁の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」等を踏まえた次の4つの整備形態を基本に、交通量や道路幅員など地域の実情を考慮して選定し、交通規制などについて交通管理者である警察と協議のうえ、整備内容を決定します。

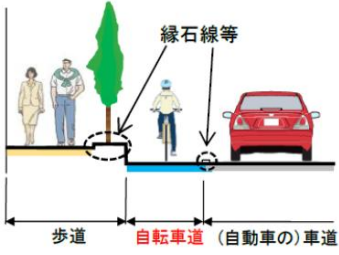

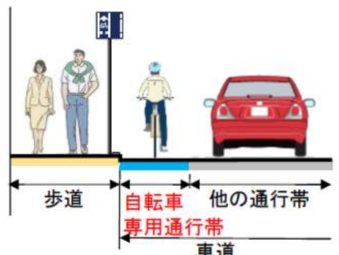

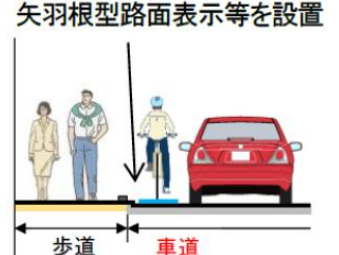


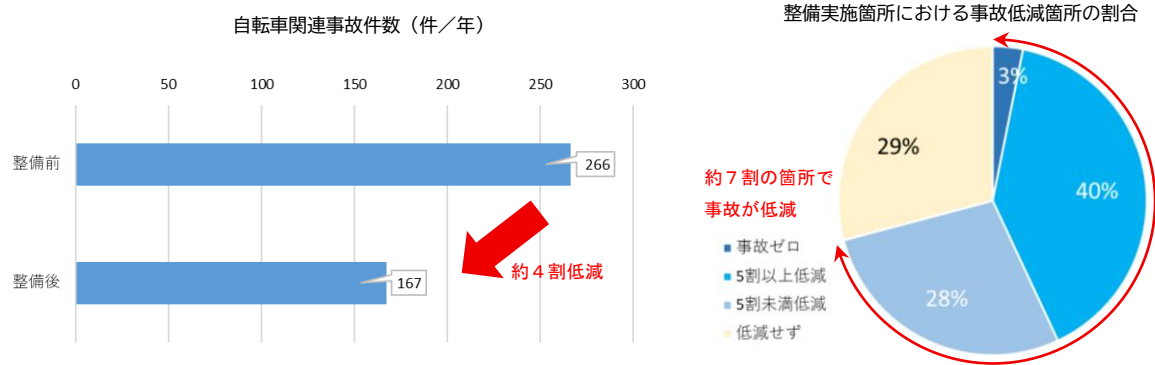
	構成	整備事例	概要
a 自転車道	 <p>緑石線等</p> <p>歩道 自転車道 (自動車の)車道</p>	 <p>川崎区駅前本町地区</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・縁石や柵等によって区画された自転車専用の道路の部分のこと（交通規制の対象） ・目安として、交通量が多く、自動車の速度が50 km/h 超、幅員2.0m 以上確保できる場合等に採用
b 自転車専用通行帯	 <p>歩道 自転車 他 の 通 行 帯 車 道</p>	 <p>中原区中丸子地区</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・車道左端の路面に、区画線や青い帯状の着色により視覚的に分離した自転車専用の車線の部分のこと（交通規制の対象） ・目安として、交通量が多く、自動車の速度が50km/h 以下、幅員1.5m 以上確保できる場合等に採用
c 車道混在（矢羽根等）	 <p>矢羽根型路面表示等を設置</p> <p>歩道 車道</p> <p>※矢羽根型路面表示等で注意喚起</p>	 <p>高津区千年地区</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・車道左端の路面に、法定外の路面表示である青い矢印(矢羽根型路面表示)や自転車ピクトグラムにより自転車の通行位置や進行方向を明示したもの ・自転車利用者、自動車運転者双方に向けて車道内で自動車、自転車が混在して通行することを注意喚起
d 安全啓発（ピクト等）	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">自転車通行位置の明示 (ピクトグラムの設置)</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">注意を促す路面表示等の設置</div> </div> 		<ul style="list-style-type: none"> ・車道左端の路面への自転車ピクトグラムの設置や、自転車等への注意喚起のための路面表示・看板等を設置したもの ・目安として、幅員が狭く、矢羽根型路面表示等を整備すると十分な車道及び歩行者空間が確保できない場合等に採用

図 2-15 整備形態

e 整備箇所の自転車関連事故件数

- 「市内の整備箇所における自転車関連事故件数の状況」を見ると、整備前と整備後の自転車関連事故件数は、整備前の266件/年に対し、整備後では167件/年と約4割低減していることから、一定の整備効果が確認できます。
- また、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、自転車関連事故が低減しています。



自転車関連事故件数は、平成27(2015)年から令和4(2022)年の整備実施箇所を対象
 ・整備前：整備実施箇所の平成27(2015)年以前の5年間の事故件数の年平均値
 ・整備後：整備実施箇所の整備後の事故件数の年平均値（整備実施後から令和5(2023)年）

図 2-16 市内の整備箇所における自転車関連事故件数の状況

※市内の自転車関連事故に関するデータは神奈川県警察本部から提供を受け、グラフ等を作成

(イ) 課題

a 危険箇所の安全対策

課題1 自転車関連事故の抑制に向け、現地状況に応じたきめ細かな安全対策が必要

- 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、コロナ禍以降は増加傾向にあり、全事故に対する割合は、神奈川県内より高い水準で推移しています。
- 特に川崎区において多く発生しており、現地の状況に応じた安全対策が必要です。

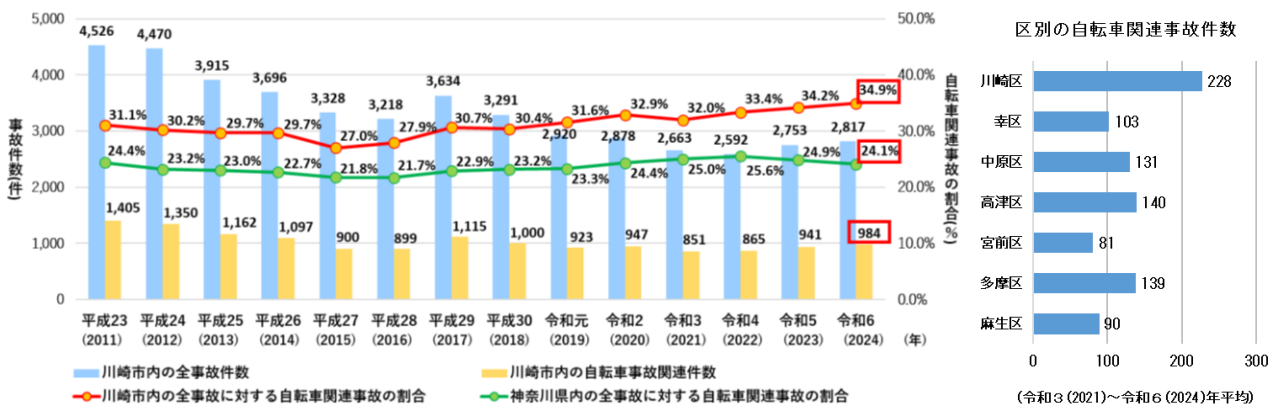


図 2-17 市内の交通事故発生状況の推移（全事故及び自転車関連事故）及び区別の自転車関連事故件数

- 相手当事者は「自動車」が最も多く、事故類型は「右左折時」「その他車両相互」「出会い頭」が多く、道路形状別は「交差点内」「一般単路」が多くなっていることから、自転車利用者と自動車運転者の双方に対する注意喚起が必要です。

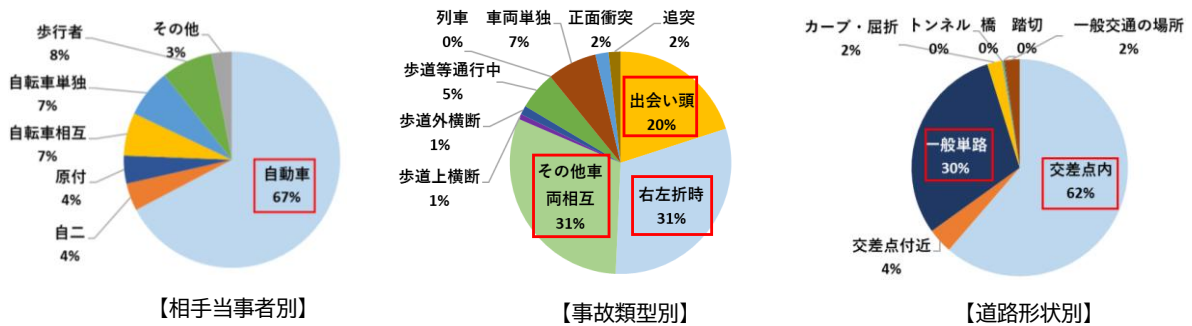


図 2-18 市内の自転車関連事故発生割合（分類別）（令和3(2021)～令和6(2024)年）

- これらのことから、自転車関連事故の抑制に向け、特に自転車利用者・自動車運転者に向けた注意喚起や周辺の利用状況などを踏まえながら、事故が発生している現地に応じたきめ細かな安全対策を行うことが必要です。

b 自転車利用の多い駅周辺の通行環境整備

課題2 自転車利用の多い駅周辺における、効率的・効果的な通行環境整備が必要

- 駅周辺では自転車、歩行者、自動車等が集中することにより接触の危険などがあることから、自転車関連事故の72%が駅から概ね約1km圏内で発生しています。
- 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、歩道等における自転車と歩行者による事故は増加しており、また、自転車同士の事故も増加しています。

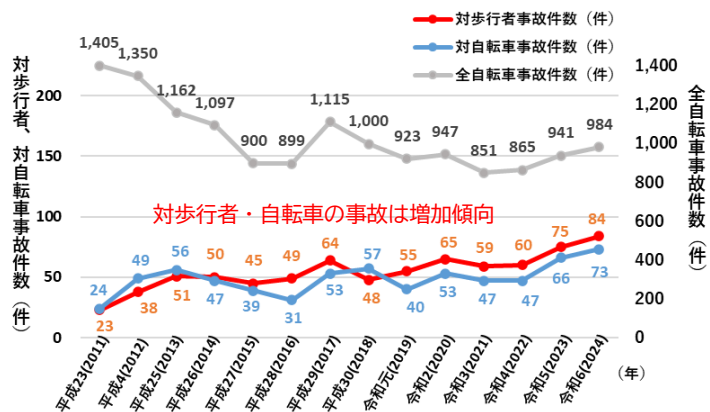
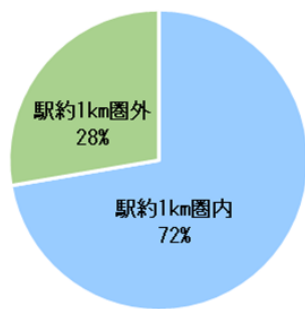


図 2-19 市内の自転車関連事故発生箇所（令和2(2020)～令和5(2023)年）

図 2-20 市内の自転車関連事故件数の推移（対歩行者・自転車）

- これらを踏まえ、自転車と歩行者等が特に輻輳する駅周辺の道路において、早期に安全性を向上させるため、駅周辺自転車ネットワークの構築に向けた効率的・効果的な通行環境整備が必要です。

c 主要な幹線道路の通行環境整備

課題3 自転車の長距離利用等への対応や連続性・利便性・安全性向上に向け、広域自転車ネットワークの充実が必要

- 1 kmあたりの自転車関連事故件数を見ると、幹線道路において自転車関連事故が多く発生している状況が確認できます。

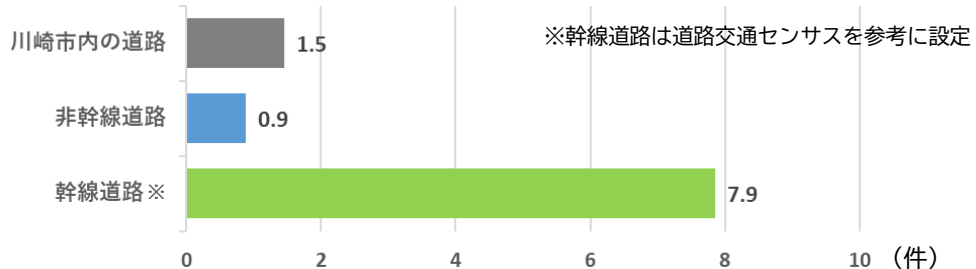


図 2-21 1 kmあたりの市内の自転車関連事故件数（幹線道路等）
（令和3（2021）～令和6（2024）年累計）

- 第3期計画期間（令和8（2026）～令和11（2029）年）において、シェアサイクルの普及による自転車の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。
- これらより、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ネットワークの連続性・利便性の向上を図るため、さらなる広域自転車ネットワークの充実が必要です。

参考：幹線道路と細街路の交差点における自転車関連事故

- 幹線道路と細街路との交差点での事故に関する調査では、車道、歩道の走行位置と進行方向による事故発生件数は、「歩道民地寄り」の走行が多く、要因として、細街路から自動車が出る際、歩道を走行する自転車が自動車の死角になっていると考えられます。
- 進行方向別の事故件数は、自動車の進行方向と逆方向からの事故が多くなっています。
- このことから、事故の低減に向けて、車道に自転車の通行位置や進行方向を示す通行環境整備を推進することが必要です。

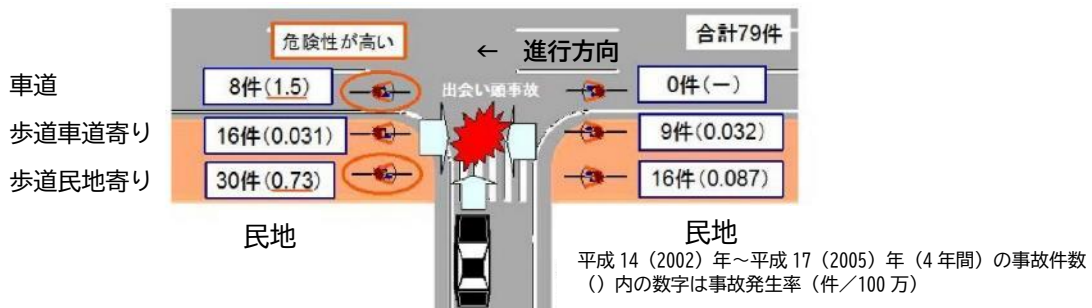


図 2-22 交差点における自転車関連事故発生状況 出典：土木技術資料 Ver.51-4（2009）から

イ 駐停車車両の抑制

(ア) 現状

- 自転車通行環境の整備済箇所（自転車専用通行帯など）において、駐停車車両が常態化して自転車通行の妨げとなっている箇所では、警察と連携して、駐停車車両に注意喚起を促す啓発看板の設置や普及啓発などの取組を進めています。
- 駐車施設の附置等に関する条例に基づく駐車場確保に加え、「川崎駅東口地区駐車対策推進計画」に基づく、都市基盤再編の機会を捉えた荷さばき車等の駐車スペースの確保や、関係機関との連携による路上駐停車抑制の啓発など駐停車対策を進めています。



図2-23 駐停車対策
(啓発看板・チラシ)



図 2-24 川崎駅東口周辺における駐停車対策（出典：川崎駅東口地区駐車対策推進計画）

(イ) 課題

課題4 安全な自転車通行の妨げとなる駐停車車両の抑制に向けた取組が必要

- 駐停車車両の存在は、道路の交通容量の低下による円滑な交通の阻害だけでなく、自転車の歩道走行や車道中央部へのはみ出しなど危険運転を誘発し、自転車の安全で円滑な通行の妨げとなるため、引き続き、駐停車車両の抑制に向けた取組が必要です。

ウ 自転車通行環境の効率的・効果的な維持管理

(ア) 現状

- 整備済み箇所については、整備時期・内容等を記載した台帳を作成・管理及び地図情報システムへの取込みを行い、維持管理に活用しています。
- 自動車の交通量が多く、道路構造上、自動車に多く踏まれる箇所などにおいて、劣化・摩耗が早い傾向が見受けられるなど、それぞれの箇所の特性により劣化状況が異っていることから、定期的な点検により状態を把握し、適宜補修を行っています。
- 道路標識・標示、カーブミラーなどの安全施設についても維持管理を行っています。



図2-25 劣化状況

(イ) 課題

課題5 増加する維持補修等に対応するため、効率的・効果的な維持管理が必要

- 今後、路面表示の補修の増加が見込まれるため、引き続き、デジタル化や定期的な点検による劣化状況の的確な把握など、効率的・効果的な維持管理の推進が必要です。
- 自転車等の安全のため、安全施設についても、引き続き、適正な維持管理が必要です。

(2) 駐輪対策

ア 駐輪場の現状

(ア) 現状

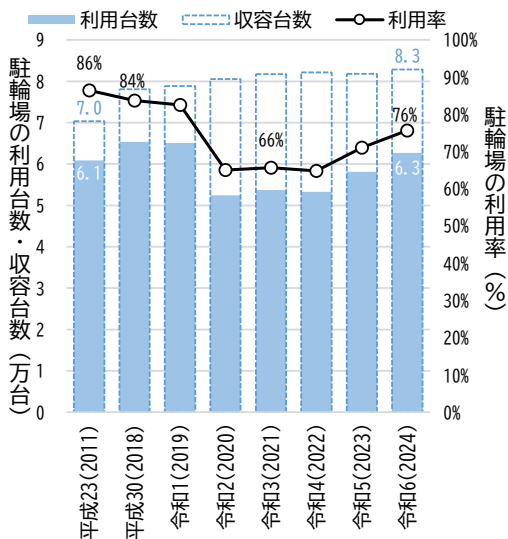
a 駐輪場の利用率の推移

- 令和6（2024）年10月調査（平日16時台）における市営・民間を含めた駐輪場の利用率は約76%（うち「市営のみ」約80%）となっています。

※市営駐輪場の収容台数は約4.9万台、民間は約3.4万台

- コロナ禍での影響が想定される令和2（2020）～令和5（2023）年度を除くと、長期的には緩やかに減少していますが、高い利用率を保っています。

【市営+民間】の推移



【市営のみ】の推移

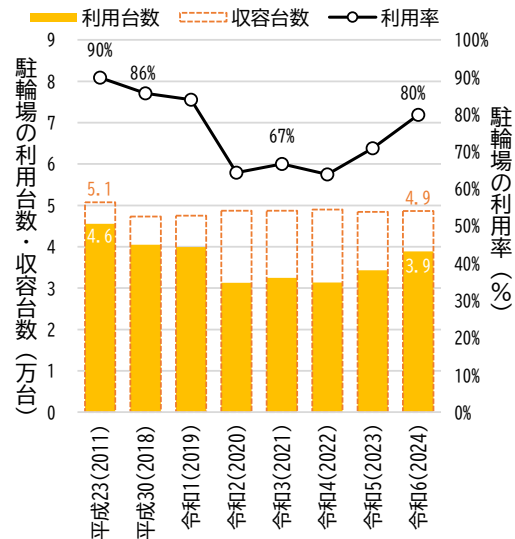


図 2-26 駐輪場の利用台数・収容台数と利用率の推移（市営・民間）

出典：川崎市内鉄道駅周辺における放置自転車等実態調査から作成

b 駅ごとの駐輪場の利用率

- 駅ごとの需要に合わせて駐輪場の整備を進めているものの、令和6（2024）年10月調査（平日16時台）では、一部の駅で利用台数が収容台数を超過しています。

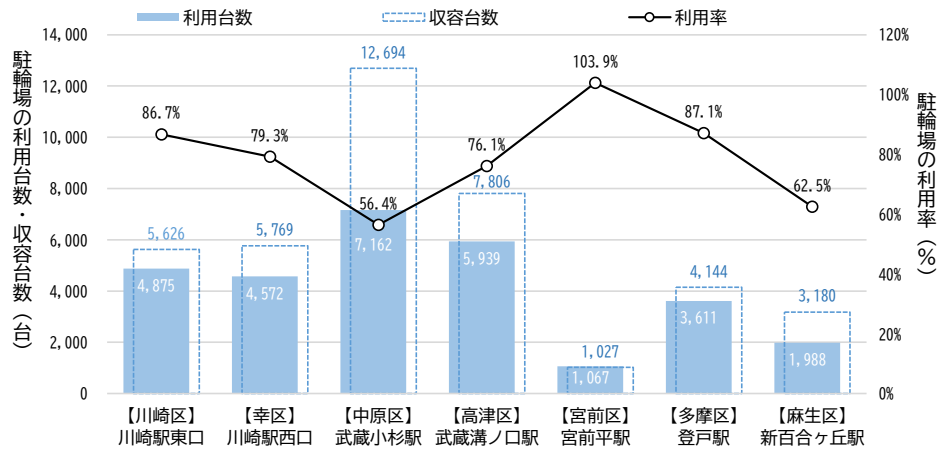


図 2-2 7 区別主要駅の駐輪場の利用台数・収容台数及び利用率（令和6（2024）年度実績）
出典：川崎市内鉄道駅周辺における放置自転車等実態調査のうち、平日16時台の台数をもとに作成



図 2-2 8 短時間利用向けの道路用地を活用した駐輪場整備（市役所通りの整備状況）

自転車は車道通行が原則ですが、市役所通り、新川通りの通行環境については、学識経験者や地元自治会、商店街等の関係者を含めた会議や社会実験により、バス運行への影響など地域特性を踏まえた上で、歩道上に自転車の通行位置を指定する整備形態を採用しています。

(1) 課題

課題6 駐輪場の利用状況を踏まえた対応が必要

- 駐輪場収容台数に対し利用台数が上回る駅については、駐輪需要に対応した駐輪場の利用環境の改善を行う必要があります。
- 一方、駐輪需要を満たしている駅については、駐輪場の実態調査や駐輪需要推計を踏まえ、利用率の減少が想定される駐輪場の再編などを考慮する必要があります。
- 市全体の駐輪需要は今後、少子高齢化とともに減少すると予想しており、既存の駐輪場を適切に維持しながら、駅ごとの利用状況を踏まえた対応を講じることが必要です。



イ 民間事業者等による駐輪場整備

(ア) 現状

a 自転車等駐車場の附置義務

- 平成 17 (2005) 年 10 月 1 日から「川崎市自転車等駐車場の附置等に関する条例」を制定し、集客施設等を新築又は増築する場合、駐輪場の設置が施設管理者に義務付けられています。

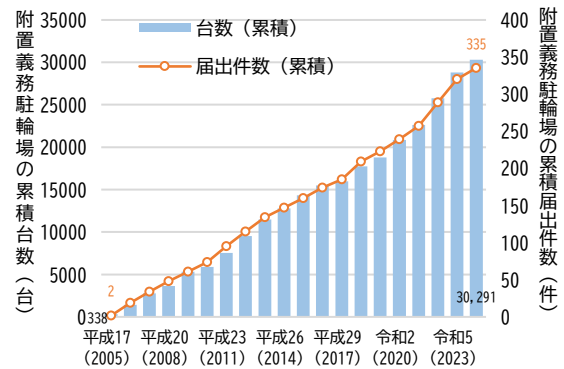


図 2-29 附置義務による駐輪場の整備台数と届出件数

b 民間自転車等駐車場整備費補助金制度

- 平成 25 (2013) 年 4 月から「民間自転車等駐車場整備費補助金制度」を導入し、民間主体による駐輪場の整備を促進しています。

c 鉄道事業者との連携による駐輪場整備

- 「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」により、鉄道事業者と連携し、二子新地駅や栗平駅等において、民間駐輪場の設置を行っています。

(イ) 課題

課題 7 地域の実情に応じて、公民連携による駐輪場整備の促進が必要

- 「川崎市自転車等駐車場の附置等に関する条例」は、少子高齢化の進行や人口減少社会の到来を受けた自転車需要を踏まえ、現行規定の見直しの要否を検討する必要があります。
- 「民間自転車等駐車場整備費補助金制度」については、利用状況が低いため、さらなる周知に向けて多くの民間事業者の本制度の認知を広める必要があります。放置禁止区域以外の一部地域において、放置自転車等が集中する状況を踏まえ、その対策にも対応できるよう制度の見直しを含めた検討を行う必要があります。
- 鷺沼駅、登戸駅周辺などにおける駅前再開発等により、閉鎖となる駐輪場がある場合には、代替施設の確保など、適切な駐輪場の整備に向けて鉄道事業者との連携した取組が必要です。

ウ 市営駐輪場の運営

(ア) 現状

a 指定管理者による管理運営

- 市営駐輪場の管理運営においては、平成 24（2012）年度から指定管理者により管理運営を行っています。
- 市営駐輪場の利用・管理運営に関する問い合わせ窓口としてコールセンターを設けるなど、利用者サービスの向上を図っています。
- 各施設の利用料金については、駅からの距離など駐輪場の特性を勘案した「1日利用料金設定の体系」の考え方にに基づき、指定管理者が対象の駐輪場の利用促進と適正な運用に資するよう利用状況を踏まえ、条例で定められた金額の範囲内において、本市の承認を得た上で利用料金を設定しています。



図 2-30 1日利用料金設定の体系

b 駐輪場の施設改修

- 令和 7（2025）年 4 月時点で市営駐輪場は 153 施設あり、約 4 割が築 30 年以上経過している状況です。

c 利便性の高い駐輪場への改修

- アンケート調査等で把握した利用者ニーズに合わせ、電動アシスト自転車や子ども乗せ用など大型自転車の増加に伴う、専用スペースの確保や昇降操作が容易な2段ラックの導入などの取組を進めています。
- 利用者の利便性を向上するため、キャッシュレス決済化を推進しています。
- 障がいのある方や妊産婦の方などのために、管理人が常駐している施設に「思いやりゾーン」を設置してサービスの提供を行っています。



【旧式の2段ラック】 【新型の2段ラック】 【スライド式ラック】

図 2-31 利便性の高い駐輪ラックへの置き換え

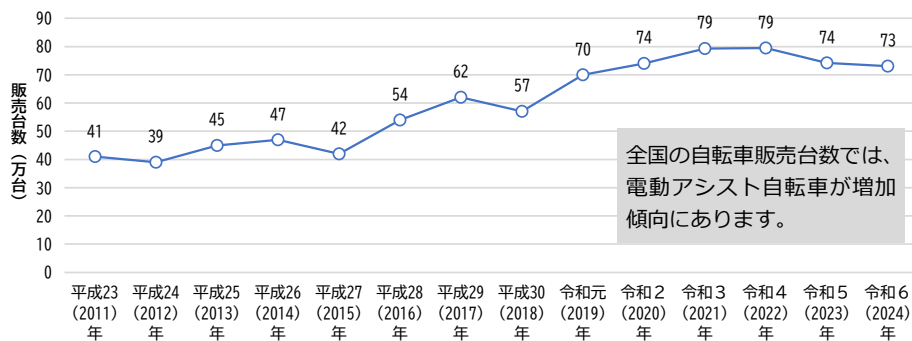


図 2-32 全国の電動アシスト自転車販売台数

出典：経済産業省生産動態統計年報 機械統計編

d 市営駐輪場の施設情報の提供

- 指定管理者が運営する駐輪場のホームページにより、駐輪場の位置や料金、運営時間中の満空状況などの施設情報の提供を行い、市民サービスの向上を図っています。



【南部地区】 【中部地区・北部地区】

図 2-33 指定管理者が運営するホームページ

(1) 課題

課題8 駐輪場利用者の一層の利便性向上に向けて、よりきめ細やかな取組が必要

- 市営駐輪場の利用料金の設定にあたっては、周辺環境や利用状況などの要素を加えた柔軟な対応が必要です。

課題9 施設の効率的・効果的な維持管理が必要

- 利用者の安全で快適な駐輪場の利用環境を維持するため、駐輪ラックやベルトコンベアなどの場内設備について、日常点検や適正な維持補修等を行う必要があります。
- 施設の建築物・構造物については、長寿命化を基本として目標耐用年数を60年と定め、施設の劣化による機能停止などを未然に防ぐ、予防保全的な維持管理が必要です。

課題10 大型自転車や電子マネー対応等、ニーズを踏まえた駐輪場の利便性向上が必要

- 今後も子ども乗せ用など大型化した自転車の増加や利用者の高齢化が想定されることから、大型の自転車も止めやすいスライド式のラック整備や、平置きスペースの配置を推進するとともに、2段ラックを設置する場合には、昇降操作が容易な機種を採用するなど、多様化する利用者ニーズに合わせた、利用しやすい施設づくりが必要です。
- 利用者の利便性向上を図るため、交通系ICカード、二次元コード決済など、多様な決済方法によるキャッシュレス化に対応する必要があります。

課題11 自転車利用者の利便性を向上するため、施設情報の提供の充実が必要

- 放置自転車の一層の削減や自転車利用者の利便性を向上するため、利用者に駐輪場の施設情報をよりわかりやすく提供するなど、駐輪場利用の適切な案内誘導を行う必要があります。

工 放置自転車の抑制に向けた取組

(ア) 現状

a 放置自転車の現状

- 本市では、市内 51 駅と市外 1 駅（49 区域）において、放置禁止区域に指定して指導、撤去、保管などの各業務を実施するとともに、川崎市自転車等駐車場の附置等に関する条例等に基づき、公民連携による駐輪場整備を推進してきました。
- 平日 9 時台のバイクを含む放置自転車等の台数は、平成 27（2015）年度に対して令和 6（2024）年度は、約 3 分の 1 に減少しました。
- 平日 16 時台の放置自転車等についても減少傾向にあるものの、短時間での放置自転車等が見受けられ、9 時台と比較すると放置自転車等は、依然として多い状況です。
- 放置自転車等の年間撤去台数についても、平成 27 年（2015）年度に対して令和 6（2024）年度は、約 2 分の 1 に減少しました。

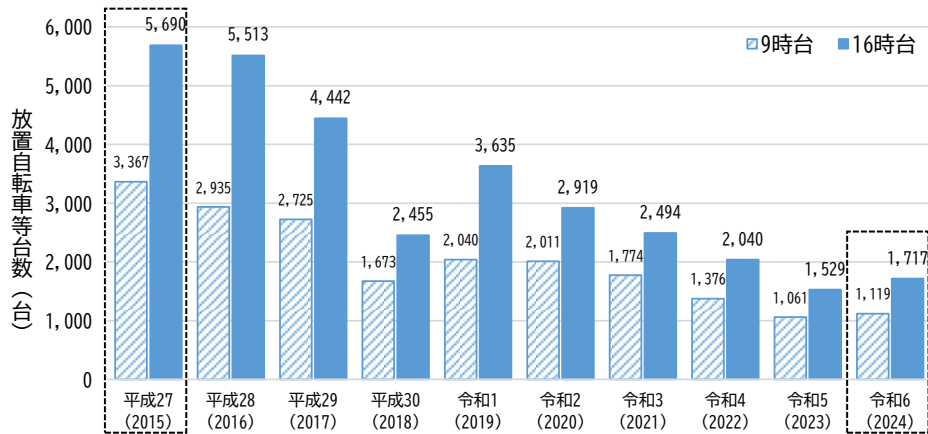


図 2-34 毎年度の実態調査日（平日）の放置自転車等台数

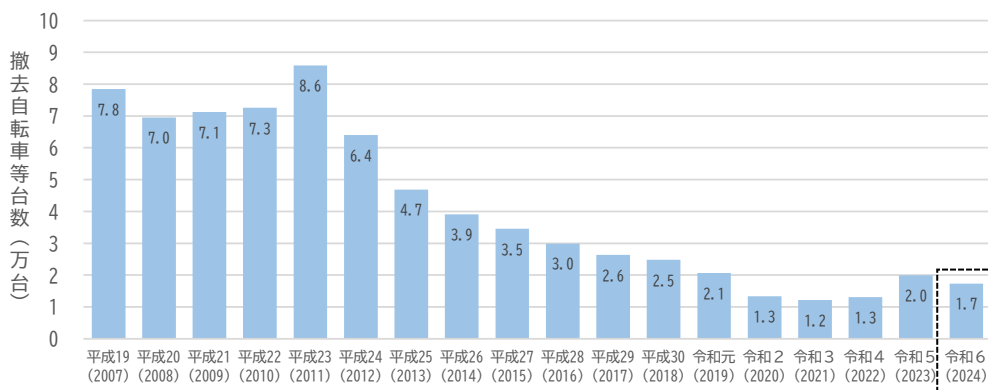


図 2-35 撤去自転車等台数の推移

b 放置自転車対策の一括委託化の取組

- 令和5年4月から市内を3ブロックに分け、市内全域で放置禁止区域内における放置自転車等対策の4つの業務の一括委託化の取組を開始しました。これにより、業務間の連携、指示命令系統や問い合わせの窓口の一元化など、市民サービスの向上につながっています。

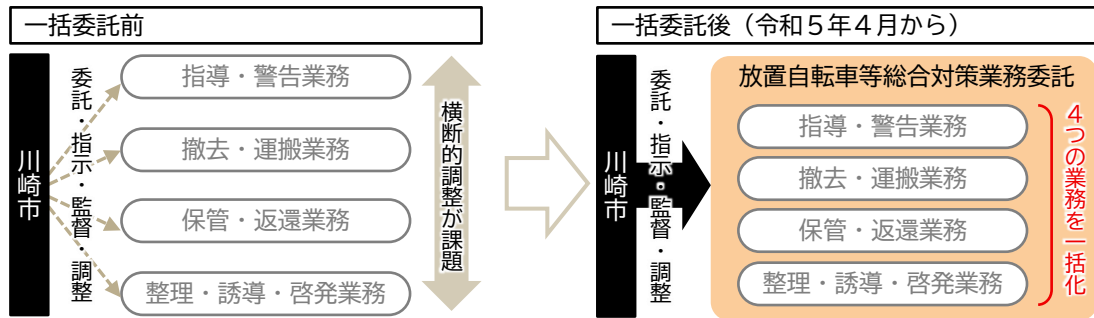


図 2-36 放置自転車等対策業務の一括委託化

c 放置自転車の抑制に向けた取組

- 業務の一括委託化により、放置自転車指導員の配置や駐輪場への案内誘導を効率的・効果的に行うことが可能となり、放置自転車対策を円滑に行うことができました。
- 放置禁止区域内においては、自転車の放置が多い地域や夕方の短時間の放置自転車に対し、自転車等の放置防止及びビールの周知、マナー意識の向上を図るための、指導・警告や放置自転車クリーンキャンペーン、地域安全パトロールによる呼びかけなど啓発活動を定期的実施しています。
- 撤去活動を行っていない夜間に放置自転車が多いことから、毎年10月に実施している放置自転車クリーンキャンペーンの時期に、川崎駅東口周辺などにおいて、令和5（2023）年度から撤去活動などを実施しています。
- 放置禁止区域以外の一部地域では、幹線道路沿いのバス停周辺など、放置自転車等が集中する箇所が一定数存在する状況を踏まえ、試行的に川崎区のバス停周辺での指導警告活動を実施しています。

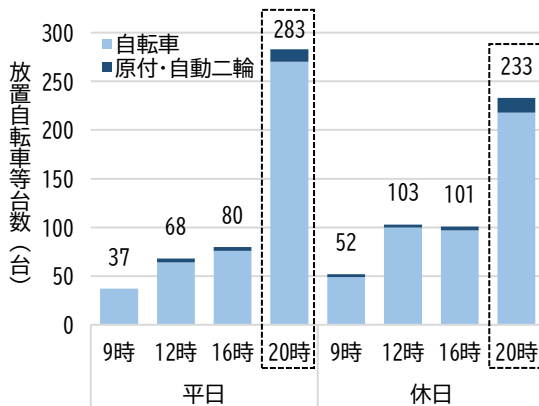


図 2-37 川崎駅東口周辺の時間帯別放置自転車等台数・バス停周辺における放置状況

d 保管所運営

- 保管所では、撤去自転車等の保管・返還を行っています。
- 撤去自転車等が約 8.6 万台であった平成 23 (2011) 年度には、10 箇所の保管所を運営していましたが、放置自転車の撤去活動など取組を進めた結果を踏まえ、平成 28 (2016) 年度に 9 箇所、令和 4 (2022) 年度からは現在の 7 箇所と、段階的に集約化や再配置などに取り組んできました。

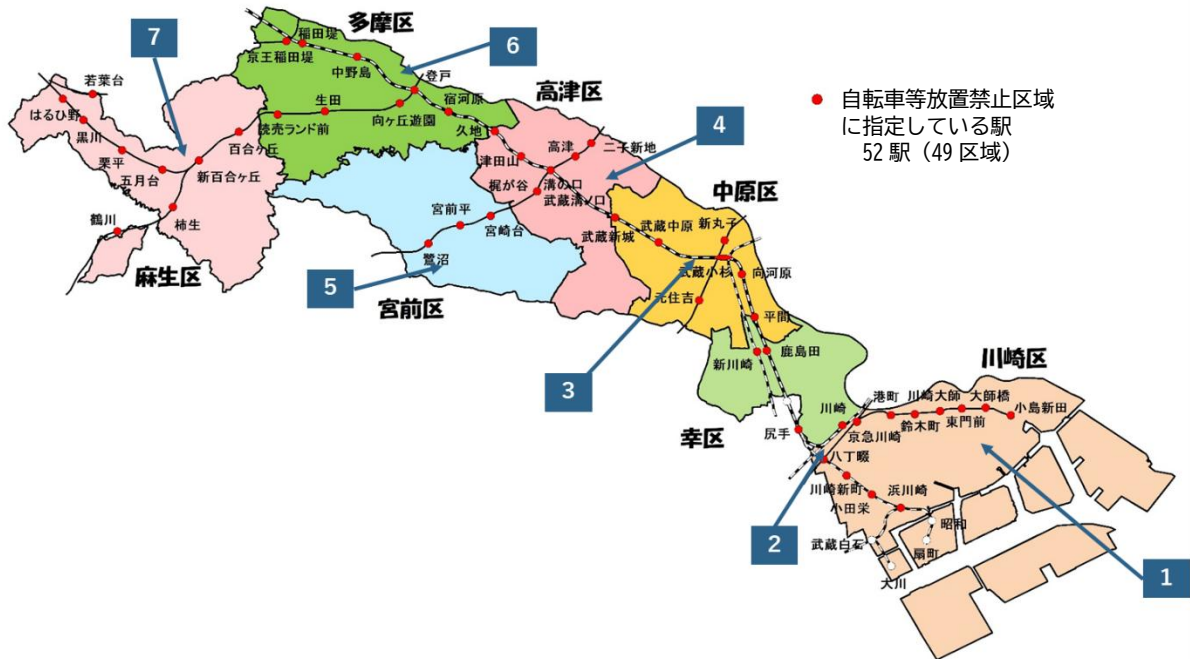


図 2-38 保管所配置状況 (令和 7 (2025) 年 4 月現在)

e 放置自転車の対策コスト

- 年間撤去台数は、平成 27 (2015) 年度 34,558 台に対し、令和 5 (2023) 年度は 19,910 台と大幅に減少しました。
- 放置対策関連の委託費等は、平成 27 (2015) 年度から人件費などの増加とともに年々増加していましたが、令和 5 (2023) 年度から市内全域で一括委託に切り替えたことで、前年度に比べ約 6,000 万円のコストが削減されました。
- 自転車 1 台当たりの撤去等に要する費用（放置対策関連委託費÷年間撤去台数）は、一括委託に移行した令和 5 年度の段階で約 1.9 万円と試算されます。
- 一方、返還手数料（本市の条例及び施行規則で定める撤去、保管等に係る費用の額）は、自転車 2,500 円（原付 5,000 円、自動二輪 10,000 円）であるため、約 9 割を公費で負担している状況となっています。

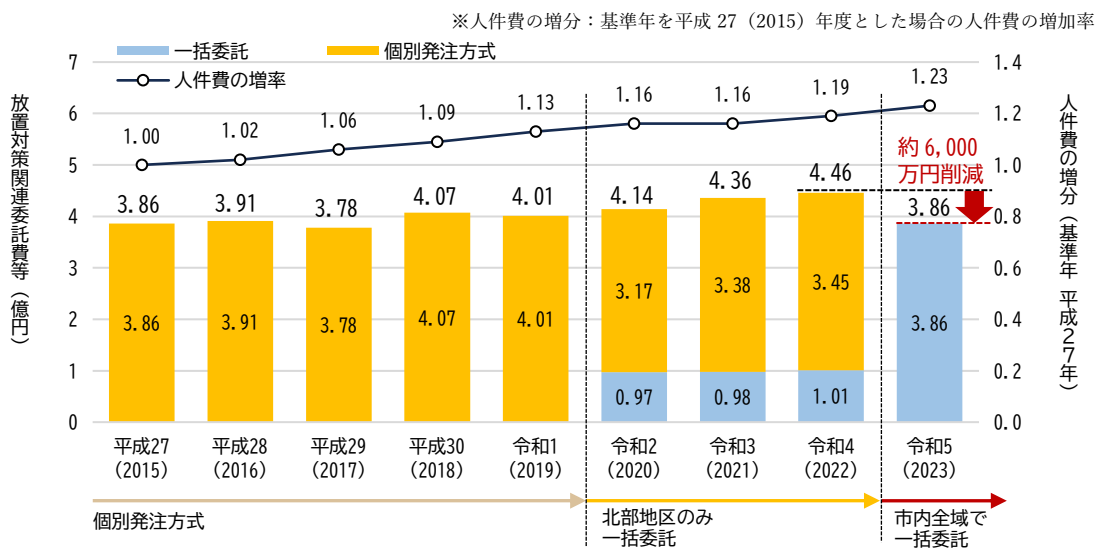


図 2-39 放置対策関連委託費等の推移（委託方式の別）

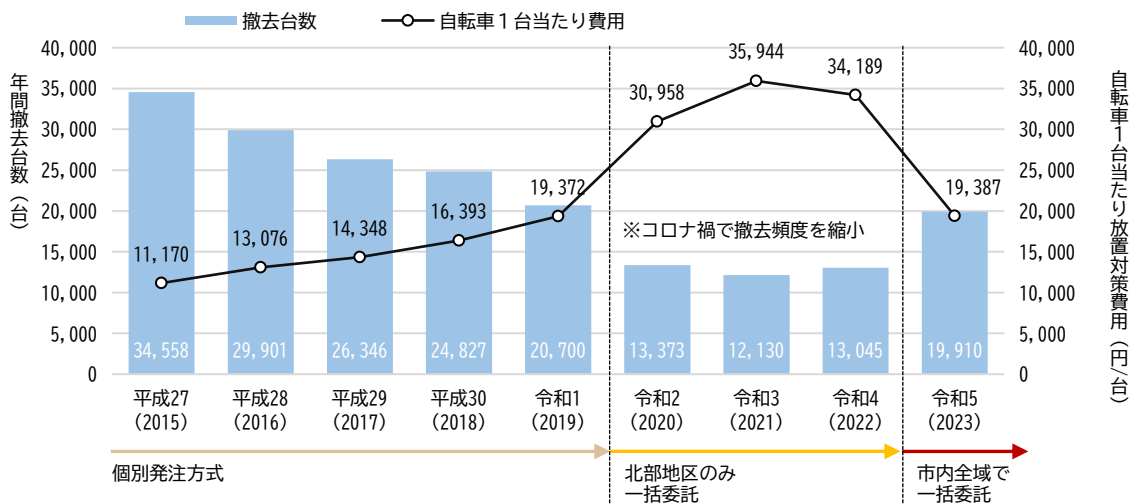


図 2-40 年間撤去台数と撤去自転車 1 台当たり費用の推移

(1) 課題

課題 12 業務の効率化を図りながら効果的な放置自転車対策の推進が必要

- 撤去自転車等の減少傾向などを踏まえ、人件費や物価の高騰による委託費の増加や路線価の上昇による借地料の上昇などを踏まえた効率的・効果的な事業運営が必要です。

課題 13 夕方以降の放置自転車に対する効果的な放置防止活動が必要

- 令和6（2024）年度の放置自転車台数は、平成25（2013）年度に比べ減少しているものの、16時台が1,717台と9時台の1,119台に比べ、依然として多い状況にあることから、引き続き、夕方以降の対応が必要です。
- 駅周辺に商店街のある地域においては、18時以降の撤去活動を行っていない時間帯の放置自転車が多く、歩行者等の通行の妨げになっていることから、今後は夜間の放置自転車等への本格的な対策が必要です。

課題 14 放置禁止区域以外の放置自転車に対応できる仕組みが必要

- 放置禁止区域以外において、一部地域によっては、幹線道路沿いのバス停周辺など、放置自転車等が集中する箇所が一定数存在し、近年においては、それに対する陳情等の件数が増加する傾向にあります。
- 放置自転車等は、歩行者に対する著しい通行障害や、公園利用者への不利益を及ぼしていることから、放置禁止区域以外の場所における日中の放置自転車等に対して対策が必要です。

課題 15 地域の実情に応じた保管所規模の適正化と保管所の集約化・再配置に合わせた新たな返還方法の検討

- 近年、放置自転車等の減少に伴い撤去自転車等の台数は減少傾向にあり、施設によっては収容率が低く、保管台数に対し過剰な規模の施設も見られることから、維持管理コストの面から、保管台数に見合った収容規模になるよう検討する必要があります。
- 保管所配置と規模の適正化を図る必要がある一方、撤去場所と保管場所との距離が長くなると、撤去した自転車等の運搬コストの増加や保管自転車等の返還率の低下などが懸念されます。こうしたことから、利用率の低い駐輪場を活用するなど、保管所と駐輪場の機能の集約も視野に入れた新たな返還方法の検討が必要です。

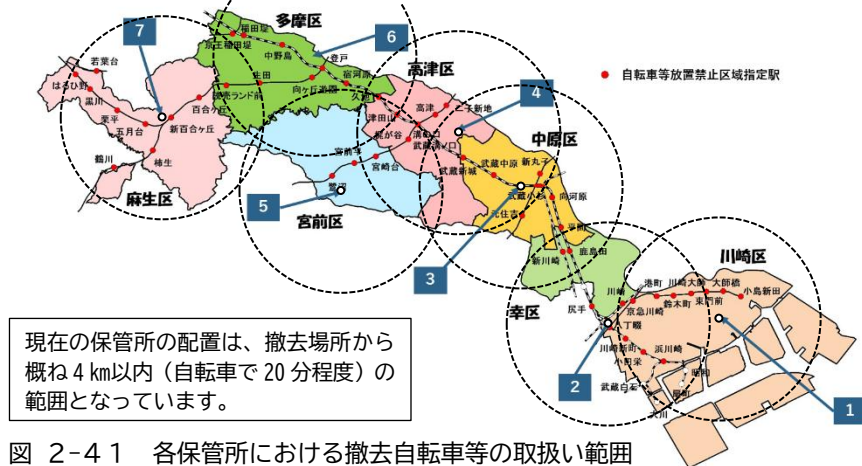


図 2-41 各保管所における撤去自転車等の取扱い範囲

(3) 自転車の活用

ア シェアサイクルを活用した取組の推進

(ア) 現状

a 川崎市シェアサイクル事業の本格運用

- 平成 31 (2019) 年 3 月から約 2 年間、登戸・向ヶ丘遊園駅周辺及び殿町・大師河原エリア 2 地区を対象とした「川崎市シェアサイクル実証実験」を実施しました。
- その後、サイクルポートを拡大しながら、令和 4 (2022) 年 7 月から市内全域においてシェアサイクル事業の本格運用を開始しました。

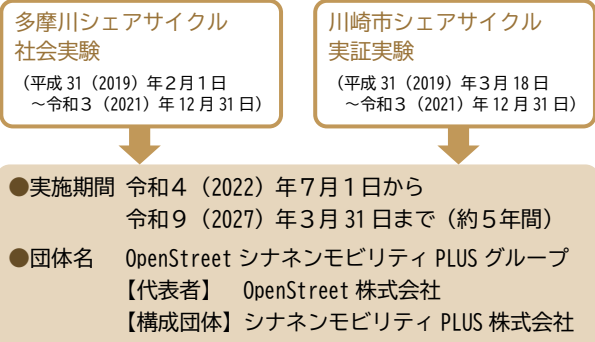


図 2-4 2 川崎市シェアサイクル事業概要

b 利用実績

(a) シェアサイクルのサービス水準の変化と利用回数

- 令和 5 (2023) 年度、令和 6 (2024) 年度は利用回数が対前年比で約 1.5 倍ずつ増えており、利用回転数も自転車 1 台が 1 日当たり平均 2 回以上利用される水準となっています。

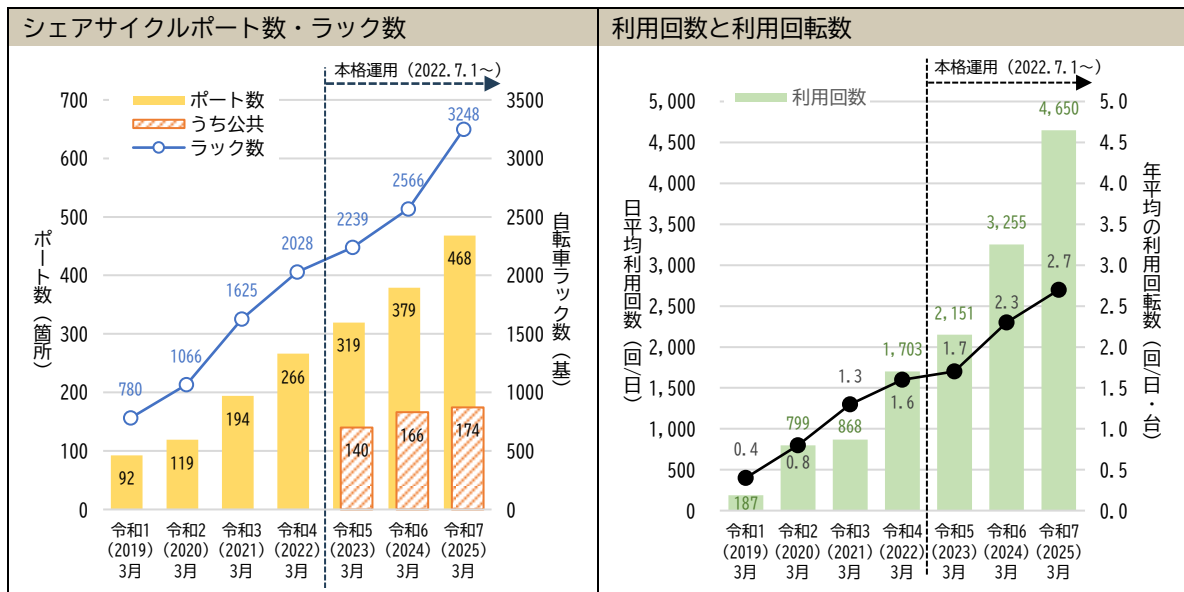


図 2-4 3 シェアサイクルのサービス水準 (ポート数等) と利用回転数の評価

(b) 利用ユーザー数と1ユーザー当たりの利用回数の増加

- 年間の利用ユーザー数は、本格運用を開始した令和4（2022）年度では約8.3万人で、令和6（2024）年度では約2倍の約16.0万人に増加しています。
- 1ユーザー当たりの年間利用回数は、令和4（2022）年度の9.5回から、令和6（2024）年度は10.6回に増加しています。

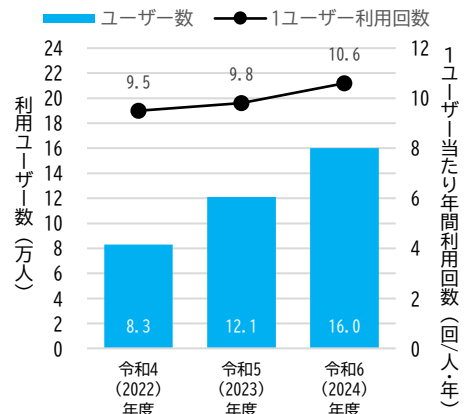


図 2-44 利用ユーザー数の推移と1ユーザー当たりの年間利用回数

(c) 区別の利用状況の違い

- 令和5（2023）年10月と令和6（2024）年10月の貸出回数の変化を見ると、どの区でも利用は増加しています。特に麻生区では、令和5（2023）年10月に対して1.68倍に増加しています。

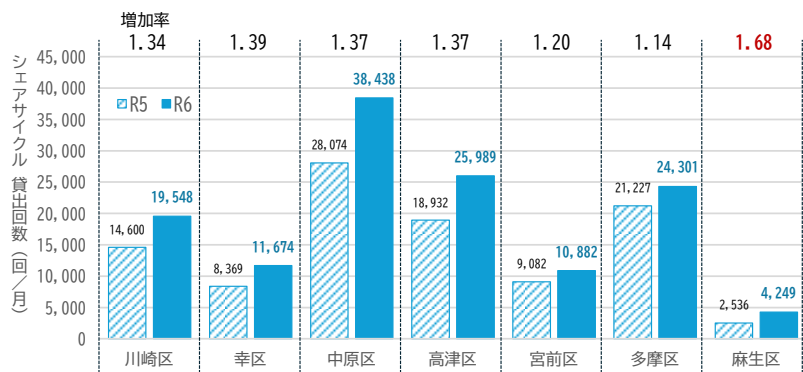


図 2-45 区別のシェアサイクル貸出回数の変化

(d) 利用回数の多いシェアサイクルポートの特徴

- 令和6（2024）年度のシェアサイクルポート貸出回数では、川崎駅近くの民間施設が最も多く、基本的には駅付近のポート利用が多くなっています。

【市内の全シェアサイクルポートの場合】

No	貸出ステーション名	設置区	日平均貸出回数
1	パシフィックマークス川崎	川崎区	75.0
2	グランツリー 武蔵小杉店	中原区	69.8
3	登戸駅 高架下(登戸駅近辺)	多摩区	61.1
4	チャリパ武蔵小杉駅前駐輪場	中原区	60.1
5	セブンイレブン 武蔵中原駅前店	中原区	59.9
6	セブンイレブン 川崎井田三舞町店	中原区	55.4
7	登戸第3駐車場(登戸駅近辺)	多摩区	46.4
⑧	向ヶ丘遊園駅周辺駐車場第9施設	多摩区	41.8
9	川崎第1ホテル 武蔵新城	中原区	41.5
10	ノアアークス(溝の口駅近辺)	高津区	40.8

※○数字は「公共用地を活用したポート」を示す。

【公共用地を活用したポートに限定した場合】

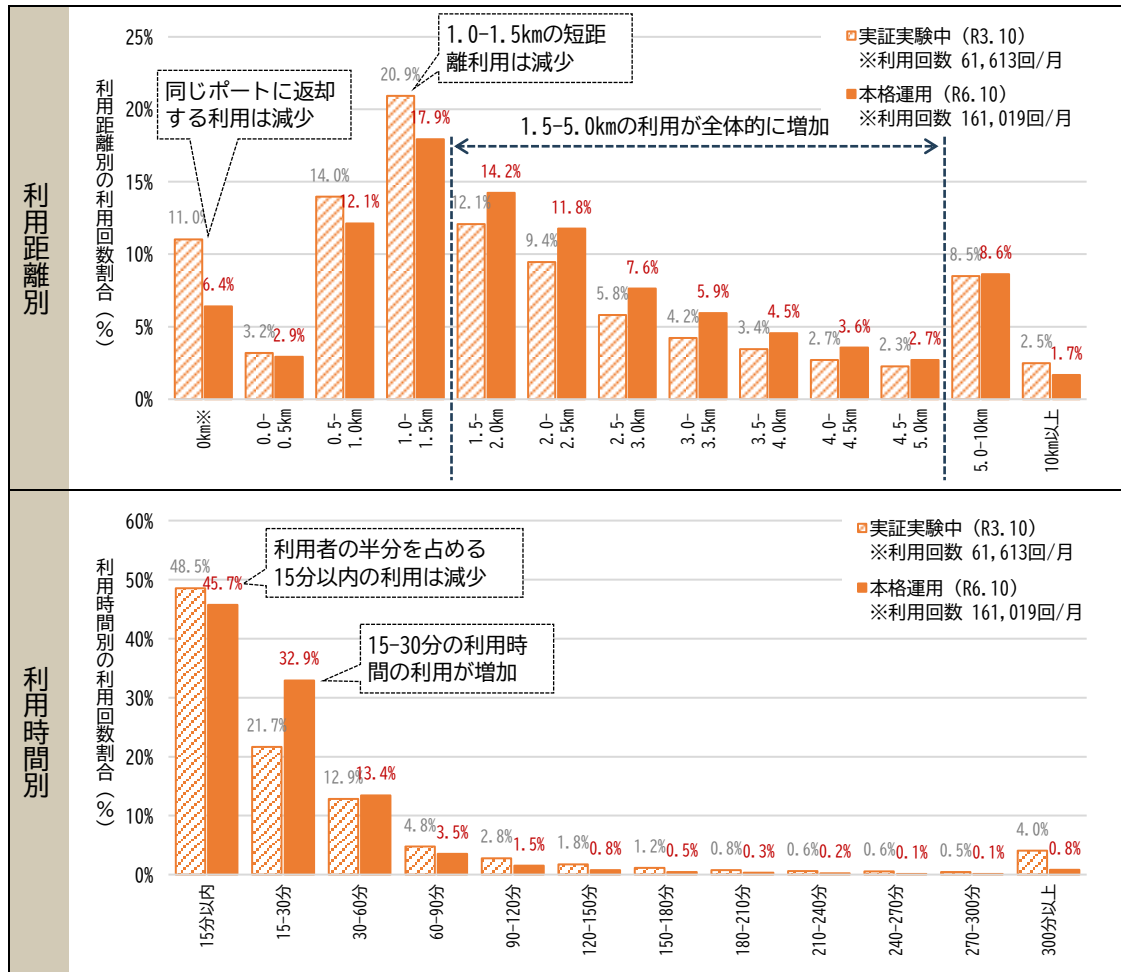
No	貸出ステーション名	設置区	日平均貸出回数
①	向ヶ丘遊園駅周辺駐車場第9施設	多摩区	41.8
②	向ヶ丘遊園駅周辺駐車場第1施設	多摩区	30.9
③	麻生区役所	麻生区	27.0
④	生田根岸跨線橋下公園	多摩区	20.2
⑤	武蔵溝ノ口駅南口周辺駐車場第1施設	高津区	17.3
⑥	高津区役所(武蔵溝ノ口駅近辺)	高津区	16.4
⑦	幸区役所	幸区	15.6
⑧	生田浄水場	多摩区	15.4
⑨	登戸第1公園(登戸駅近辺)	多摩区	14.6
⑩	川崎市立井田病院	中原区	13.9

※○数字は「公共用地を活用したポート」を示す。

図 2-46 シェアサイクルポートの日平均貸出回数(上位10位まで記載)

(e) 利用距離・利用時間の変化

- 利用距離別の利用回数の割合を、令和3（2021）年度の実証実験時と、令和6（2024）年度の本格運用時で比較すると、同じポートに返却する利用、短距離（0.5～1.5km）の利用に比べ、1.5～5.0km以上の距離の長い利用が増えています。
- 利用時間別の利用回数の割合では、利用の半分を占めていた15分以内の利用が減少し、15～30分の利用が増加しています。
- 以上から、移動する距離や時間が増加している傾向にあります。



※利用距離は、貸出・返却ポート間の直線距離による。利用距離0kmは貸出・返却が同じポート。

図 2-47 利用距離別・利用時間別の利用回数（実証実験・本格運用の比較）

(f) 曜日別の利用回数の変化

- 実証実験中の令和3（2021）年や本格運用開始直後の令和4（2022）年については、特に土曜日、日曜日の利用割合が高くなっていましたが、令和5（2023）年、令和6（2024）年については、平日の利用も増加し、平準化してきています。
- 利用ユーザーアンケート調査での「シェアサイクルの主な目的」では、令和3（2021）年までは3位だった「通勤」の割合が増えて1位となりました。
- これらのことから、本格運用に伴うポート数の増加や利用可能エリアの拡大により、通勤での利用が促進され、平日の利用が増えたと考えられます。

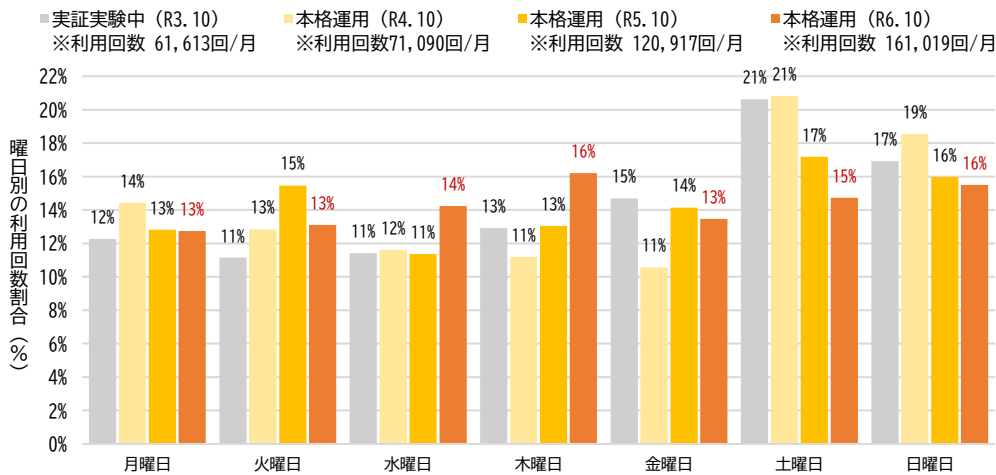
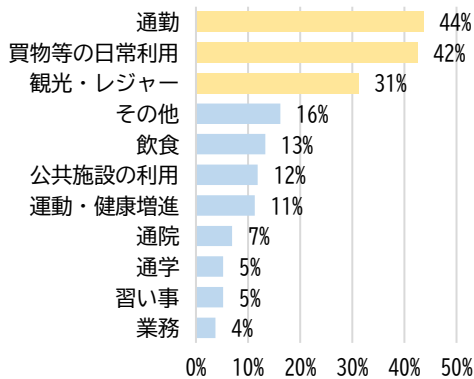


図 2-4 8 利用回数の曜日別の割合の変化

【令和6（2024）年度の主な利用目的】



【主な目的の上位3つの順位・回答率の変動】

		令和2 (2020)	令和3 (2021)	令和4 (2022)	令和5 (2023)	令和6 (2024)
通勤	順位	3位	3位	1位	1位	1位
	回答率	32%	27%	58%	48%	44%
日常利用 (買い物等)	順位	1位	1位	2位	2位	2位
	回答率	43%	49%	38%	45%	42%
観光・レジャー	順位	2位	2位	3位	3位	3位
	回答率	37%	37%	24%	30%	31%

図 2-4 9 利用ユーザーの「シェアサイクルの主な利用目的」の回答割合

出典：OpenStreet社 利用者アンケート調査（各年）報告資料より

(g) シェアサイクルの認知度

※市民アンケート【シェアサイクルを知っていますか？】

- シェアサイクルの認知度については、市民アンケートの結果から、実証実験段階（令和3（2021）年8月）では、認知度が29%でしたが、4年後の令和7（2025）年6月には認知度が71%と高まっていることが分かります。

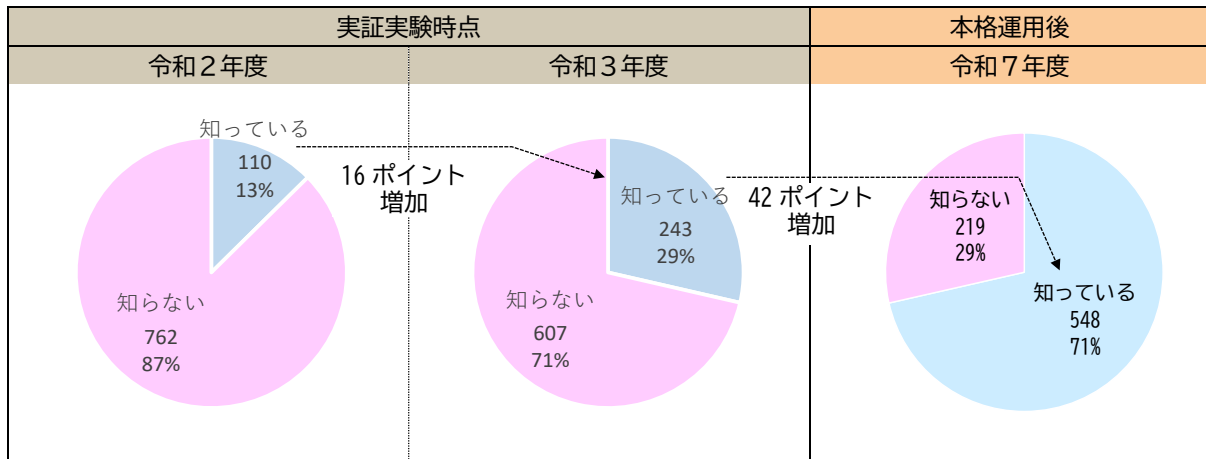


図 2-50 市民アンケート調査結果（シェアサイクルの認知度）

(イ) 課題

課題 16 移動手段のひとつであるシェアサイクルの一層の利用・普及促進が必要

- 平成 31（2019）年から実証実験として開始した川崎市シェアサイクル事業は、利用回数 の順調な伸びを示しています。また、地域の利用状況を分析し、利用者ニーズに 応じながら、引き続きポートの設置拡充に取り組むとともに、既存ポートにおけるラ ックの増設など利用環境の充実に向けた取組が必要です。
- 引き続き、シェアサイクルの推進に向け、各種イベント等における広報・啓発を実施 する必要があります。
- 今後も民間事業者と連携し、さらなるシェアサイクルの利用・普及促進を進めるとと もに、身近な地域における「路線バスと多様なモビリティが連携する新たな交通結節 機能の形成」など上位計画で示す、自転車の活用と公共交通（バスなど）との連携が必 要です。

イ 多摩川や公園緑地等での自転車活用の取組

(ア) 現状

a かわさき多摩川ふれあいロードの利用環境の充実に向けた取組

- 多摩川沿いには、自転車と歩行者が利用するかわさき多摩川ふれあいロードが整備され、平日は通勤・通学目的、休日は運動・レジャー目的で利用されています。

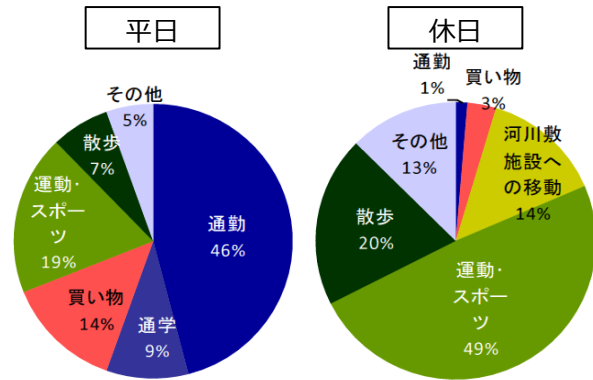


図 2-51 かわさき多摩川ふれあいロードの利用目的
出典：かわさき多摩川ふれあいロードの利用者を対象としたアンケート結果（平成 25（2013）年 10 月実施）から

- かわさき多摩川ふれあいロードの延伸に向けて、令和 3（2021）年度の小向地区の延伸整備をはじめとして、河川管理者と協議調整を行い、整備に向けた取組を進めています。
- 拡幅整備は、平成 27（2015）年度に下野毛地区から順次整備を進め、令和 3（2021）年度より上平間地区、古市場地区、等々力地区と段階的に整備を進めています。

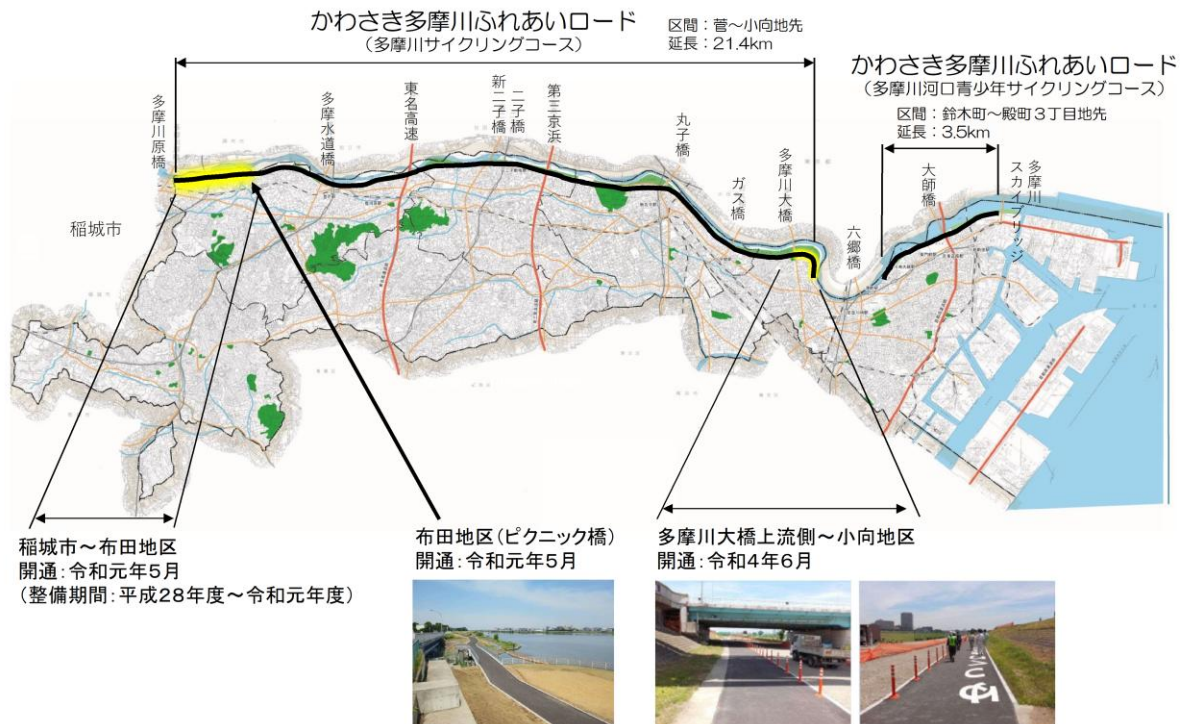





図 2-52 かわさき多摩川ふれあいロード位置図

【参考】新多摩川プラン（19 サイクリングコースの充実）（抜粋）

- 川崎市の多摩川にあるサイクリングコースは上流部と下流部に分かれており、上流部は多摩区布田から幸区多摩川大橋までであり、下流部は川崎区鈴木町から殿町までとなっています。
- 平日は通勤、通学としても利用され、休日には、サイクリング利用で賑わっており、未整備区間の延伸や舗装整備に対する多くの要望があります。その一方で、歩行者に対する安全性や自転車通行マナーの問題を解決する必要があります。
- サイクリングコースの連続性を確保するため、戸手地区におけるスーパー堤防事業に合わせて多摩川大橋から多摩川見晴らし公園までの延伸整備を行います。
- また自転車と歩行者が安全に利用できるよう、サイクリングコースの拡幅や利用についての路面表示の設置、愛称の設定※、マナーアップキャンペーンなど利用環境向上に向けた取組を推進していきます。

実施事業	
68) サイクリングコースの延伸整備	
69) 安全に通行するためのサイクリングコースの拡幅整備	
70) コース上の路面表示の設置など利用環境向上に向けた取組	

※令和元（2019）年度に、愛称を「かわさき多摩川ふれあいロード」に決定



図 2-53 延伸整備（ピクニック橋）



図 2-54 拡幅整備のイメージ図

b 公園緑地での柔軟かつ効果的な利活用に向けた取組

- 社会状況が大きく変容する中、都市における貴重なオープンスペースである公園緑地の価値が再認識されるとともに、日常生活に溶け込んだ様々な活動の場としての利活用が求められていることから、地域の課題解決に向け、公園緑地の新たな価値の創出による質の向上と更なる魅力向上を図るため、令和3（2021）年3月に「パークマネジメント推進方針」を策定しました。
- 自転車の活用をはじめ、市民との協働や民間企業等の多様な主体との連携による公園緑地の柔軟かつ効果的な利活用の推進に向けて、同方針に基づき取組を推進しています。

(イ) 課題

課題 17 かわさき多摩川ふれあいロードや公園など、自転車の利用環境の充実に向けた取組が必要

- かわさき多摩川ふれあいロードにおいて、歩行者と自転車が共存する道路として、延伸や拡幅整備に加えて、安全利用のための路面表示やキャンペーンを通じた活用推進など、一層の取組が必要です。
- 公園緑地等に気軽に自転車を停めて休憩できる空間など利用しやすい環境の充実が必要です。

ウ 自転車利用の促進に向けた取組

(ア) 現状

a 自転車利用の普及促進に向けた取組

- 事業者活動における自転車通勤や業務利用の拡大を図ることを目的として、国等において、自転車通勤を推進する企業・団体に対する認定制度が創設されるなど、自転車通勤の促進に向けた取組が進められています。
- 自転車通勤は、がんや心臓疾患による死亡・発症リスクの軽減や適度な運動による気分の向上につながることなど健康増進にも寄与すると考えられています。
- 本市では、自転車通勤をはじめとした多様化する自転車利用の普及促進に向けて、啓発活動を行っています。

b 災害時の自転車の利用

- 各区役所道路公園センター等において、災害時の被災状況の迅速な把握や情報伝達に、日常的に業務利用している自転車を状況に応じて利用しています。

(イ) 課題

課題 18 利活用形態が多様化する自転車の利用促進につながる一層の啓発活動等の取組が必要

- 自転車は、環境にやさしく、健康づくりに寄与し、利用目的も買い物や通勤・通学等の日常生活に加えてサイクリングや観光など幅広く、子どもから大人まで利用できる身近な交通手段です。
- このような特性を有する自転車の利用について、引き続き、各種イベント等において、普及促進に向けた啓発活動など、更なる取組が必要です。

Ⅱ 自転車を活用した環境負荷の低減に関する取組

(ア) 現状

a 脱炭素の実現に向けた自転車活用

- 令和4（2022）年3月に策定した川崎市地球温暖化対策推進基本計画や川崎市大気・水環境計画において地球にやさしい交通環境整備などの施策に自転車の活用も位置付けられています。
- 本市では、令和32（2050）年の脱炭素社会の実現に向けて、脱炭素化に資する身近な取組や先進的な取組を集中的に実施するため、脱炭素モデル地区として、高津区溝口周辺地域を「脱炭素アクションみぞのくち」として設定し、CO₂排出削減に寄与する取組の一つとしてシェアサイクルの活用を推進しています。
- これらにより、その取組効果を実感してもらうことで、市民一人ひとりの環境配慮型のライフスタイルへの行動変容を促進し、脱炭素社会の実現を目指しています。
- さらに、環境教育・学習として、自転車等の環境負荷の低い交通手段に係る普及啓発など、環境配慮行動を促す取組を進めています。



図 2-55 脱炭素アクションみぞのくち

(1) 課題

課題 19 脱炭素社会の実現に向けて、自転車の活用推進が必要

- 脱炭素社会の実現に向けた取組の一つとして、走行時に CO₂ の排出が少ない、または全く排出しない自転車などの活用が必要です。

オ 幅広い分野と連携した自転車の活用推進

(ア) 現状

a 多様な観光資源と連動させた自転車の活用・広報

- 自転車の観光活用に向けて、SNS による発信、川崎市観光ガイドブック「川崎日和り」などにおいて、シェアサイクルをはじめ自転車の活用に関する広報活動を行っています。



図 2-56 広報媒体の例 (川崎市観光ガイドブック)

b 若者文化の発信によるまちづくりに向けた環境整備等の取組

- 「若い世代が集い賑わうまち」を目指し、平成 30（2018）年に「若者文化の発信によるまちづくりに向けた基本方針」を策定し、これに基づき令和元（2019）年に「若者文化の発信によるまちづくりに向けた環境整備等に関する基本計画」を策定しました。
- 若者文化に位置付けているコンテンツの一つである BMX などができる環境整備に向けた検討を進めるとともに、認知度向上や環境整備に向けた機運醸成を目的とした体験会を開催しています。
- 市内では BMX 等の練習のできる施設として、川崎市若者文化創造発信拠点「カワサキ文化公園」や、大師河原公園スケートボードパーク、川崎競輪場内の川崎競輪パーク（略称、KKP）、多摩川河川敷などの施設を活用した体験会の中で、未就学児や小学生を中心とした BMX 体験を開催しています。
- また、INTERNATIONAL STREET FESTIVAL KAWASAKI（略称、ISF）を毎年開催しており、自転車に関しては BMX の体験会や未就学児のランニングバイクミニレースなどを開催し、子どもたちが自転車に関わるきっかけづくりとなっています。



図 2-57 川崎市の若者文化のキービジュアル



図 2-58 BMX 体験会（多摩川河川敷）

c 市民に親しまれる競輪場づくりに向けた取組

- 川崎競輪場では、市民に親しまれる競輪場づくりを目指して、サイクルスポーツによる賑わいの創出や自転車競技・スポーツの振興に向けてバンクの貸し出しを行っています。
- 地域イベントへの競輪体験ブースの出展のほか、小学生向けの施設見学や競輪体験授業、補助輪外し教室を実施するなど施設の多目的利用を進めるとともに、かわさき多摩川マラソンで現役選手が先頭誘導を行うなど、地元選手と連携をしながら取組を実施しています。また、川崎競輪場内に子どもや若者が利用できる BMX&スケートボードパーク「川崎競輪パーク」を開設し、体験教室や施設の無料開放を実施しています。



川崎競輪パーク



バンク内での補助輪外し教室



小学校での出張授業

図 2-59 川崎競輪場での取組

d 自転車を利用した健康づくりに関する取組

- 社会情勢等の変化を踏まえつつ、市民の誰もがともに支えあいながら希望や生きがいを持ち、各世代に応じて心身ともに活力ある社会を実現できるよう、令和6（2024）年3月に「かわさき健康づくり・食育プラン（第3期川崎市健康増進計画・第5期川崎市食育推進計画）」を策定し、市民の健康に係る施策を総合的かつ体系的に推進する取組を進めています。
- 市民の健康増進に向けて「ウォーキングをする」「自転車を漕ぐ」など、個人にあった身近な身体活動を日々の暮らしに取り入れて、今より10分多く体を動かす「+10（プラステン）」の広報を実施することで、糖尿病や心臓病等のリスクを下げ、健康寿命をのばす取組を推進しています。

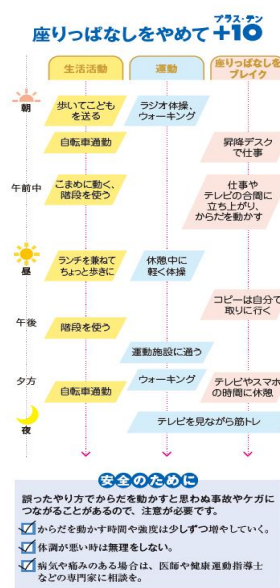


図 2-60 健康づくりのための身体活動指針（アクティブガイド）

(1) 課題

課題 20 幅広い分野の取組に寄与する自転車の活用推進が必要

- 平成 20 (2008) 年と平成 30 (2018) 年のパーソントリップ調査の結果を比較すると観光や健康増進等での自転車利用が増加しており、様々な目的で利用することで行動範囲が広がることから地域の活力の向上と新たな魅力発見に寄与するため、観光や健康増進等、幅広い分野の取組において、一層の自転車の活用推進が必要です。
- 観光客が気軽に自転車を活用でき、楽しんでもらえるように、シェアサイクルの利用促進や、観光モデルルート of 構築、様々な媒体を活用した広報など、一層の充実が必要です。
- BMX などについて、若者たちが自らの可能性を広げるための環境づくりを進めています。これらの場を活用し、若者文化としての自転車活用の推進に向けた取組が必要です。
- 市民に親しまれ地域の活性化に資する競輪場を目指し、競輪場の敷地やバンクの有効活用等により、イベントでの利用や市民開放を行うなど、自転車スポーツの振興・普及に向けた取組を、引き続き進めることが必要です。
- 「コロナ禍での自転車の利用頻度」が増えた理由に着目すると、運動不足の解消が最も多くなっていることから、自転車等の利用により健康増進につなげるための広報・啓発などの取組が必要です。

	自転車トリップ		平成30年/平成20年 (2018年/2008年)
	平成30年 (2018年)	平成20年 (2008年)	
観光、健康増進等	5,000	3,000	1.67

図 2-6 1 観光等利用の自転車トリップ数

出典：第 5 回及び第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査結果
(平成 20 (2008) 年及び平成 30 (2018) 年) から作成

Q.新型コロナ流行後、
自転車の利用頻度が増えた理由を教えてください
対象：新型コロナ流行後、自転車の利用頻度が「増えた」「やや増えた」と答えた人

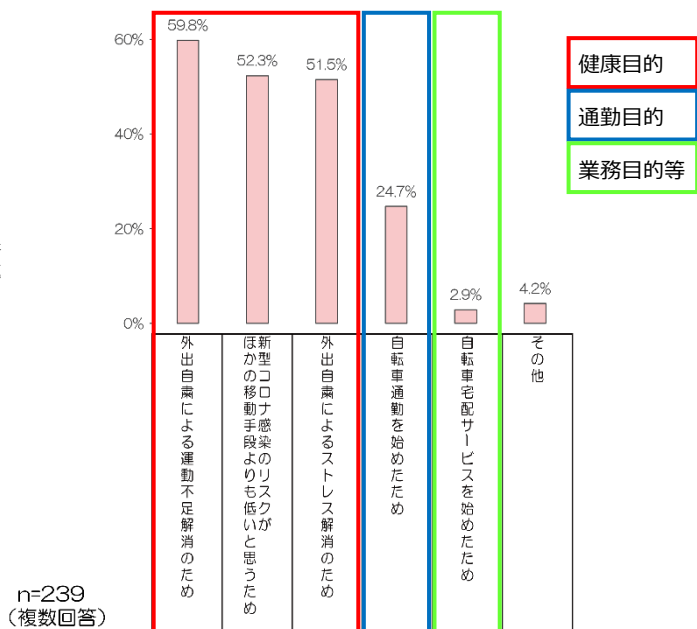


図 2-6 2 コロナ禍での自転車利用の増加理由

出典：～新型コロナ禍における自転車利用についての調査～
自転車利用増の理由は「外出自粛による運動不足解消」が最多感染防止対策を講じていない利用者が過半数も
au 損害保険㈱2020年10月30日リリース
<https://www.au-sonpo.co.jp/corporate/news/detail-248.html>
※：全国の自転車利用者の男女 1,000 人を対象に調査

(4) ルール・マナー啓発

ア 年齢段階に応じた自転車等交通安全教育

(ア) 現状

- 幼児から高齢者まで、段階的かつ体系的な自転車等の交通安全教育を実施しています。
- 交通安全教育にあたっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れ、地域ぐるみの活動として推進しています。

事業名	授業タイプ	対象	内容
訪問指導	座学・体験(実技)	幼児・保護者	車両には気を付ける旨の講義と歩き方教室
三歳児検診	啓発	保護者	検診に訪れた保護者に啓発
自転車乗り方教室	座学・体験(実技)	小学生	自転車利用のルール・マナーや正しい乗り方等を学ぶ
交通安全教室	体験	中・高生	警察官による講話
スケアードストレイト	体験	中・高生、保護者	委託による実演
成人の日啓発	啓発	新成人	自転車小冊子の配布
交通安全啓発	啓発	成人	DVD貸出、自転車小冊子・チラシの配布
		親子・保護者等	イベント参加等の保護者への啓発
自宅訪問	訪問・啓発	高齢者	自転車を含む交通・防犯のチラシの手渡し
交通安全教室	座学	高齢者	申し込みによる受付で、講義とDVDによる学習
敬老会	啓発	高齢者	歩行者や自転車を含む車両の運転の注意喚起

【自転車の乗り方教室】



【自転車シミュレーターによる啓発】



図 2-6 3 年齢段階別の主な実施内容

(イ) 課題

課題 21 継続的な交通安全教育とともに成人の学習機会の充実や高齢化への対応が必要

- 自転車関連事故の発生割合を年齢層別に見ると、どの年代においても一定数の事故が発生しています。

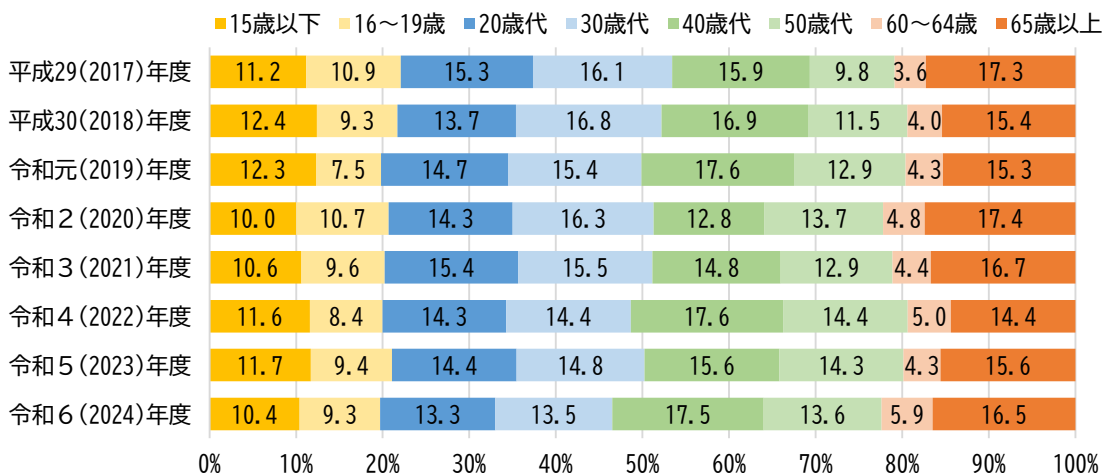


図 2-6 4 市内の年齢層別自転車関連事故発生割合(平成29(2017)~令和6(2024)年)

※自転車関連事故に関するデータは神奈川県警察本部から提供を受け、グラフ等を作成

- 平成 20（2008）年と平成 30（2018）年のパーソントリップ調査結果を比較すると、75 歳以上の高齢者で自転車利用が増加しています。また、高齢者の社会参加の機会増大により、高齢者が関わる事故が増加することが懸念されます。

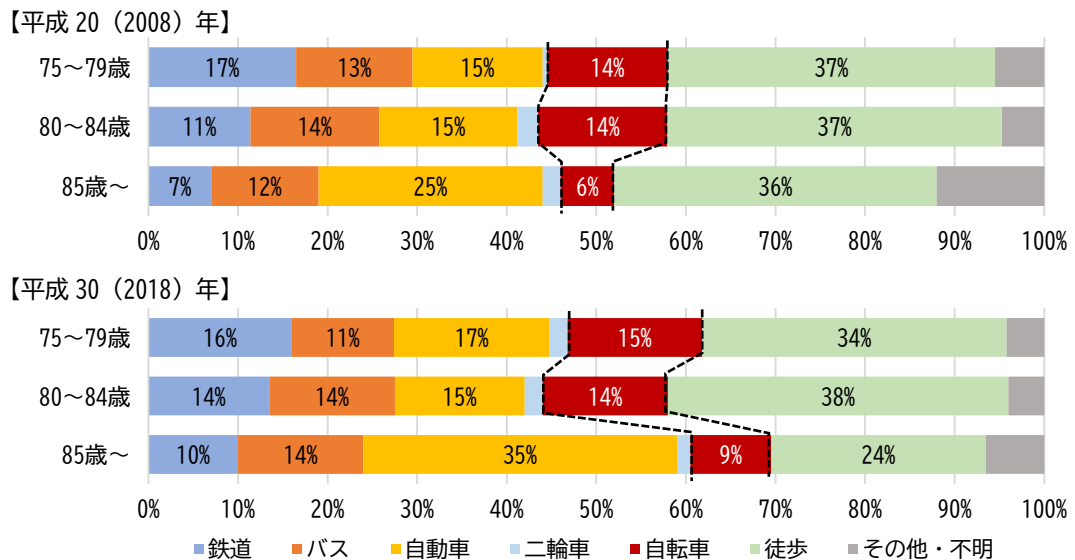


図 2-65 年齢階層別代表交通手段分担率

出典：東京都市圏パーソントリップ調査結果
[第 5 回（平成 20 年（2008））及び第 6 回（平成 30 年（2018））]から作成

- 令和 3（2021）年度、令和 7（2025）年度に実施した自転車に関する市民アンケート調査によると「自転車利用ルールを教わったことはない」と回答した人が、両年度ともに、22%存在していることから、幼児から高齢者まで、年齢段階に応じた自転車等の交通安全教育を継続的に実施することが必要です。

- 令和 3（2021）年度と令和 7（2025）年度と比較すると、「運転免許証の取得、更新のときに教わった」とする回答が 33%から 35%、「親、兄弟、その他親族や知人から教わった」とする回答が 28%から 29%に微増しています。こうしたことから、家庭内での子どもに対する交通安全教育機会の充実、教育機会の少ない成人に対する交通安全教育機会の拡充及び高齢者の特性を踏まえた交通安全教育の実施など、交通安全意識の向上を図ることが必要です。

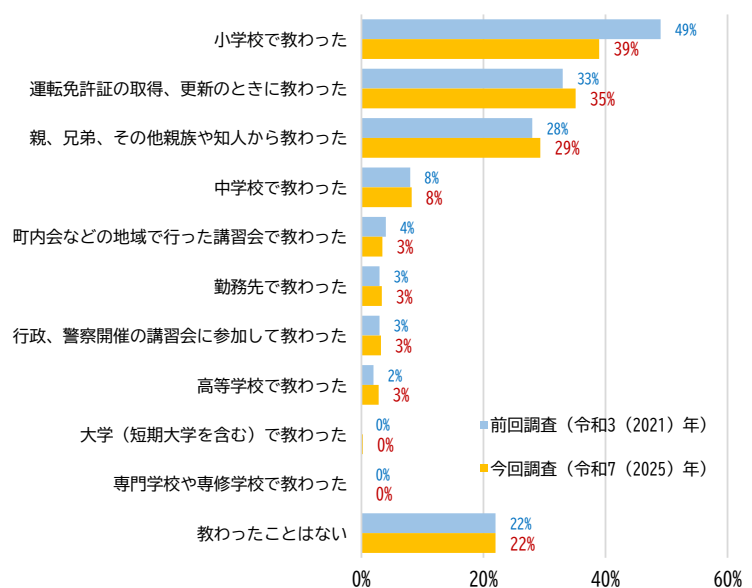


図 2-66 自転車利用ルールを教わった経験

出典：令和 3（2021）年度、令和 7（2025）年度 自転車に関する市民アンケート調査から

コラム：自転車の通行ルールについて

【自転車安全利用五則】

- 自転車に関する交通秩序の整序化を図り自転車の安全利用を促進するため、「自転車安全利用五則」が定められています。

①車道が原則、左側を通行
歩道は例外、歩行者を優先

普通自転車が歩道を通行することができる場合※でも、歩道の中央から車道寄りを徐行しなければなりません。

※13歳未満の子どもや70歳以上の高齢者等が通行する場合のほか、道路標識等により通行できる場合



②交差点では信号と一時停止を守って、安全確認

信号機のある場所では、信号表示に従いましょう。また、一時停止場所では必ず止まり、周囲の安全確認をしましょう。



③夜間はライトを点灯

ライトには、道路を照らす役割と、自分の存在を周りに知らせる役割があります。自転車の側面にも反射材（リフレクター）をつけましょう。



④飲酒運転は禁止

飲酒運転は大切な人の未来を奪う「重大な犯罪」です。お酒を飲んだら絶対に乗ってはいけません。



⑤ヘルメットを着用

改正道路交通法により年齢を問わず努力義務となりました。（令和5年4月1日施行）自分の命を守るため、大人も子どももヘルメットをかぶりましょう。



図 2-71 自転車の通行ルール（自転車安全利用五則）

- 令和6（2024）年11月1日の改正道路交通法の施行に伴い、自転車運転中ながらスマホの禁止、酒気帯び運転等の禁止が罰則の対象となり、悪質な自転車運転者の講習義務にも追加されました。

悪質な自転車運転者の講習義務	
3年以内に2回以上「危険行為」を繰り返した者に対し、公安委員会は自転車の運転による交通の危険を防止するための講習を受けるよう命令することができます。受講しなかった場合には5万円以下の罰金が科せられます。	
①信号無視	⑩指定場所一時不停止等
②通行禁止違反	⑪歩道通行時の歩行者妨害等
③歩行者用道路での歩行者妨害（徐行違反）	⑫動装置（ブレーキ）不良自転車の運転
④通行区分違反	⑬酒酔い運転
⑤路側帯での歩行者の通行妨害	⑭安全運転義務違反
⑥遮断踏切立入り	⑮妨害運転
⑦交差点安全進行違反等（左方車両の妨害など）	⑯スマホ等ながら運転
⑧交差点優先車妨害等（右折時の直進車両の妨害など）	⑰酒気帯び運転
⑨環状交差点安全進行義務違反等	

【青切符に関するガイドライン】

- 警察庁は、自転車の交通違反に対して、車やオートバイと同様に反則金の納付を通告するいわゆる「青切符」による取締りを、令和8（2026）年4月から始めます。
- 警察庁の「自転車を安全・安心に利用するために－自転車への交通反則通告制度（青切符）の導入－【自転車ルールブック】」を踏まえながら、関係機関と連携した広報・啓発の方法を検討します。

「自転車ルールブック」
詳しくは警察庁ホームページをご覧ください。



【自転車の交通安全教育に係るガイドライン】

- 自転車の交通安全教育については、幼児から高齢者まで、心身の発達状況、自転車の利用実態等が異なります。
- ライフステージごとに、いかなる実施主体が安全教育を行ったとしても、一定の教育の質を担保することを目的として、国や警察などの関係機関が連携し交通安全教育に係るガイドラインを策定しましたので、今後の取組の参考にします。

「自転車の交通安全教育
ガイドライン」
詳しくは警察庁ホームページをご覧ください。



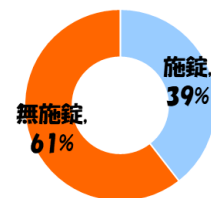
【自転車には必ずカギをかけましょう】

- 川崎市は街頭犯罪に占める自転車盗の割合が高い傾向があります。
- 複数のカギを掛けることで盗難被害に遭いにくくなります。
- 自転車には、利用者の責務として「防犯登録」をすることが法律で定められています。
- 自転車防犯登録の運営は、神奈川県公安委員会が指定した神奈川県自転車防犯協会が行っています。



図 2-72 防犯登録所表示板

令和6(2024)年に川崎市で発生した自転車盗難被害のうち施錠・無施錠の割合



【スマートチリンスクール】

- 神奈川県警察本部では、公式アプリ「かながわポリス」を公開し、安全・安心な地域社会を実現するための情報発信を行っています。
- このアプリの機能として、運転免許を必要としない自転車や特定小型原付（電動キックボード等）の交通ルール学習機能として【スマートチリンスクール】が用意されています。
- クイズ形式で交通ルールを学習でき、学習の成果がスマートチリンスクール受講済証「デジタルチリカ」として確認できる仕様となっています。



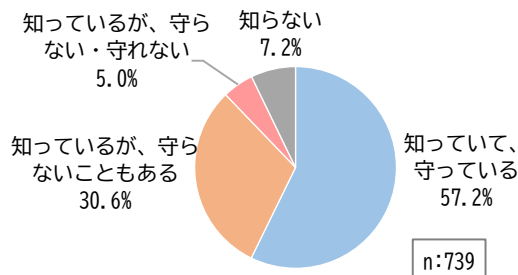
図 2-73 神奈川県警公式アプリ「かながわポリス」と交通ルール学習機能「スマートチリンスクール」

(1) 課題

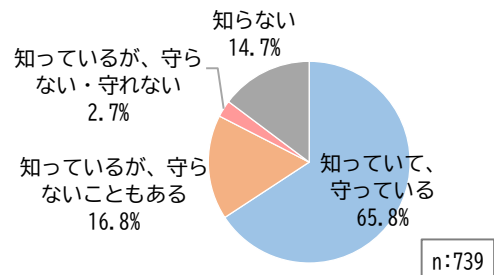
課題 22 自転車に関する交通ルールの周知やマナーアップに向けた継続的な取組が必要

- 令和7（2025）年度自転車に関する市民アンケート調査による「自転車利用ルールの認知・遵守状況」では、車両としての自転車の原則である、①車道の左側を通行することについて「知っているが守らないこともある」約31%、「知っているが守らない・守れない」5%と、認知していても遵守していない人が約4割いることが分かります。
- 同様に、②歩道では歩行者優先で徐行する、③自転車も一時停止する、ことについても、認知していても遵守していない人が約2～3割となっています。なお、「ながら運転」に関しては、遵守率が高くなっています。
- 令和5（2023）年4月からのヘルメット着用の努力義務化については、遵守率が他と比べて著しく低く、認知していても遵守していない人が約8割です。
- 様々な啓発活動を通じ、認知度は高まっていますが、ルールの遵守にはつながっていない状況を改善する必要があります。

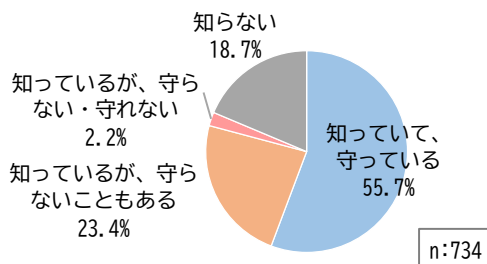
①車道の左側を通行すること



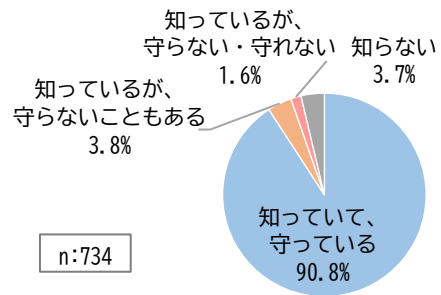
②歩道では歩行者優先で、「徐行」すること



③自転車も「一時停止」すること



④【ながら運転】をしてはいけないこと



⑤自転車用ヘルメットを着用すること

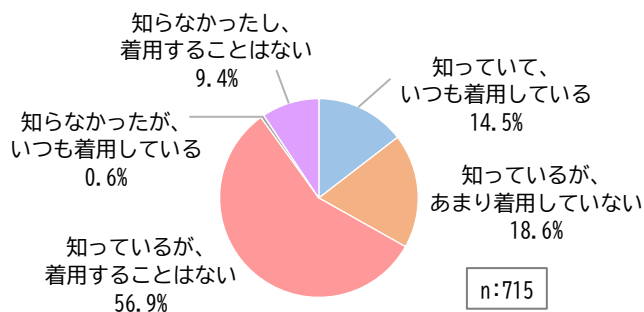


図 2-74 自転車利用ルールの認知・遵守状況

出典：令和7（2025）年度自転車に関する市民アンケート調査から

- 「市内の自転車関連事故における法令違反の状況」を見ると、事故のうち70.5%で、自転車利用者の何らかの法令違反が見受けられます。

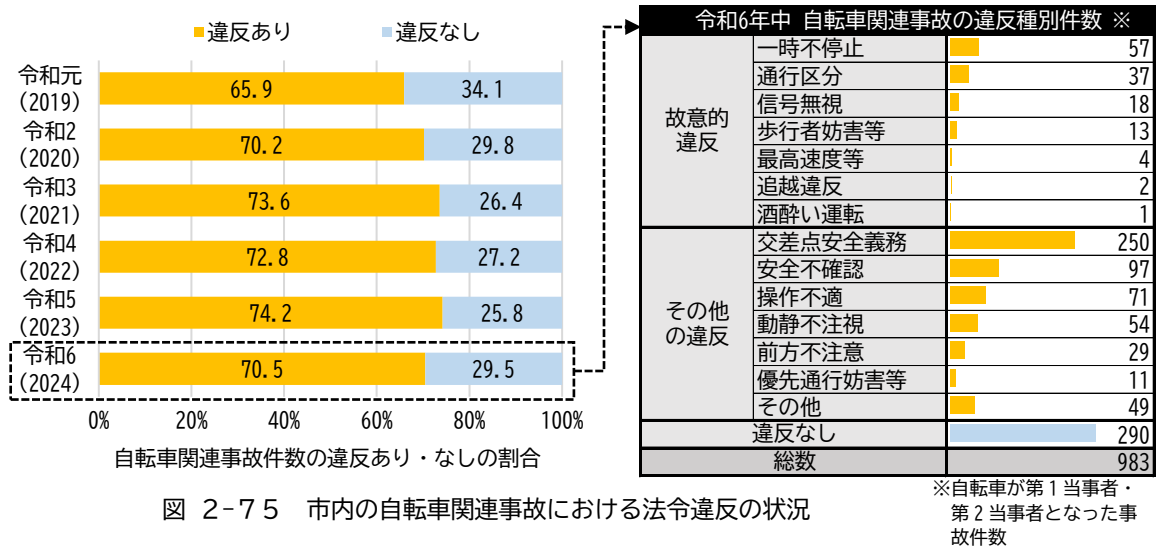


図 2-75 市内の自転車関連事故における法令違反の状況

- 令和3（2021）年度自転車に関する市民アンケート調査による「自転車の利用に関する意識調査」を見ると、「自転車で交通事故」「自転車の交通違反」「交通ルール」について意識している人が半数以上存在している一方、意識していない人も一定数存在しています。

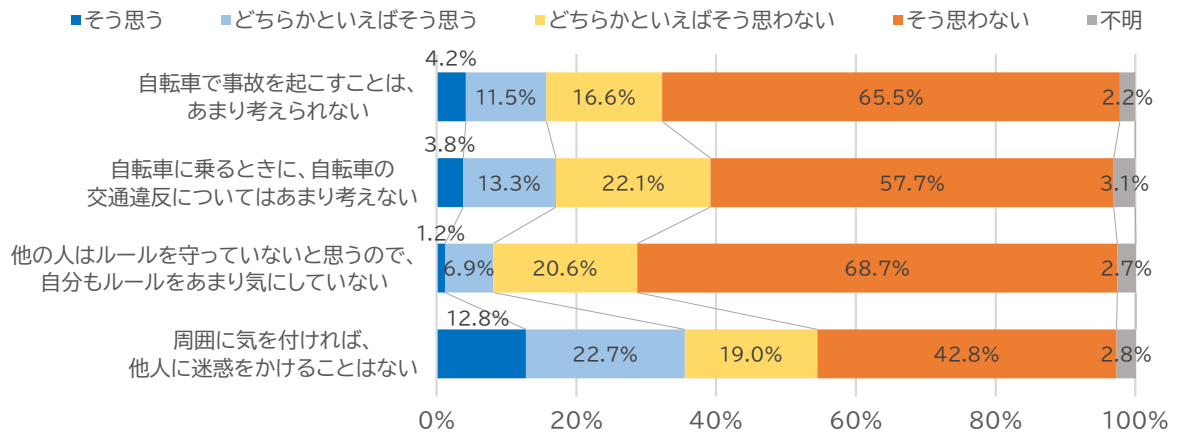


図 2-76 自転車の利用に関する意識調査

出典：令和3（2021）年度自転車に関する市民アンケート調査から

- こうした状況を踏まえ、交通ルールの周知やマナーアップに向けた継続的な取組が必要です。

ウ 道路状況に応じた自転車の安全な通行方法の周知

(ア) 現状

- 自転車の安全な通行を促すため、矢羽根型路面表示等による通行位置や進行方向の見える化とともに、整備内容に関する啓発チラシの配布など、安全対策を推進しています。
- また、自転車と歩行者の輻輳する歩道（自転車歩道通行可）において、歩行者の安全な通行のため、「自転車徐行」「歩行者優先」等の路面表示等の設置など、安全対策を推進しています。
- 駅前の歩行空間などにおける押し歩きなど自転車利用のルール・マナーについて、特に川崎駅東口駅前広場周辺のような歩行者が多い駅前の歩行空間で、道路交通法上「普通自転車歩道通行可」の標識等がなく、多くの自転車が歩道を走行して歩行者の安全な通行の妨げとなっている場所などにおいて、自転車の押し歩きの周知を図るため、路面表示による注意喚起や、いわゆる自転車押し歩きエリアという表現を用いた周知や駅前周辺でのキャンペーンやチラシの配布などの啓発活動を通じ、自転車利用者の交通ルール遵守とマナー向上への取組を行っています。



図 2-77 見える化及び啓発チラシ

**川崎駅東口駅前広場周辺の歩道等は
自転車押し歩きエリア
となっています**

自転車をおりて押し歩きしてください



川崎駅東口駅前広場周辺の歩道等は、道路交通法の自転車歩道通行可の標識・標示がない、原則自転車走行できない場所です

川崎駅東口では、特に歩行者が多い駅前広場や周辺道路において、自転車利用のルール・マナーを広く周知するため、「自転車押し歩きエリア」として、啓発活動を行っています。
エリア内では、**自転車は降りて押し歩き**をお願いします。

道路交通法では、自転車は車道通行が原則、歩道通行は例外です。
自転車歩道通行できるのは、
○道路標識・標示で指定された場合
○13歳未満の子ども、70歳以上の高齢者、体が不自由な方が運転する場合
○普通自転車の通行の安全を確保するためにやむを得ないと認められるときであるため、その他の利用者はルールを守って走行してください。

標識  標示 

道路標識・標示のない歩道では原則として自転車は走行できません。

歩道では自転車を押し歩いてください
Dismount Bicycles on Sidewalk
자전거 내려서 끌고 가다 人行道上手推
자전거 끌고 가다 人行道上手推

・自転車押し歩きエリア
・Bicycle Dismount Zone
・자전거 내려서 끌고 가는 구역
・自転車手推区域

Colors, Future!
川崎市



(啓発チラシ) ※最新情報はホームページに記載

(路面表示による注意喚起)

図 2-78 川崎駅東口駅前広場周辺の自転車の押し歩きの周知

- 歩行者と自転車が利用するかわさき多摩川ふれあいロードでは、「新多摩川プラン」に基づき、歩行者優先や、歩行者も自転車も左側通行など、当該区間固有の通行ルールについて、路面表示等の設置により周知を行っています。
- 更に、これら自転車通行に関する見える化に加え、定期的なキャンペーン等により現地で啓発チラシを配布するなど安全利用の広報・啓発を実施しています。



	各年度の主な取組
令和3（2021）年度	登戸地区での案内路面標示の設置
令和4（2022）年度	スカイブリッジでの案内表示（サイン）整備
令和5（2023）年度	狭隘箇所の告知、アクセス案内などの路面標示の設置
令和6（2024）年度	自転車を「マラソンコースからふれあいロードに誘導」する路面標示の設置

図 2-79 かわさき多摩川ふれあいロードの通行ルールと周知の取組

自転車の速度抑制・注意喚起を促すため、段差（スピードハンプ）や路面標示の設置を行っています。



	各年度の主な取組
令和2（2020）年度	高津区宇奈根地区駐車場入り口2箇所
令和3（2021）年度	登戸地区3箇所（スピード抑制ハンプ等）
令和5（2023）年度	スピード抑制の路面標示の設置（ふれあいロード各所）

図 2-80 自転車の速度抑制・注意喚起の設置状況

(1) 課題

課題 23 社会環境の変化等を踏まえた、自転車の安全利用に向けた取組の充実が必要

- 市内の交通事故発生状況の推移を見ると、自転車事故件数は長期的には減少傾向にあるものの、コロナ禍以降は増加傾向にあります。(p19 図2-17参照)
- 依然として自転車の車道逆走や歩道内の危険な走行などが一定数見受けられる中、今後は高齢者の自転車利用の増加による事故の発生も懸念されます。
- そのため、社会環境の変化等を踏まえた、自転車の安全利用に向けた一層の取組が必要です。



図 2-81 自転車の危険な通行状況

工 放置自転車防止に向けた啓発活動の充実

(ア) 現状

- 放置自転車は、歩行者や緊急車両等の通行の妨げとなることから、自転車の放置が多い地域や夕方の短時間の放置自転車に対し放置自転車指導員を配置し、駐輪場への案内誘導や、放置禁止の周知のため警告札を貼るなど放置防止の取組を実施しています。
- また、自転車の放置防止及びルールへの周知、マナー意識の向上を図るため、放置自転車クリーンキャンペーンや、地域安全パトロールによる呼びかけなど、啓発活動を定期的に行っています。

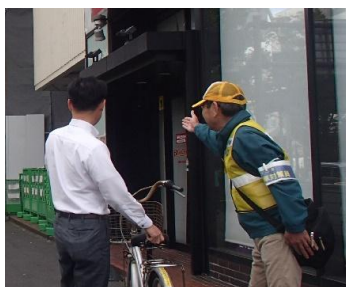


図 2-82 放置自転車の抑制に向けた取組

(イ) 課題

課題 24 夕方の短時間の放置自転車防止に向けた一層の啓発活動の充実が必要

- 夕方の短時間での放置自転車も増えている中で、こうした時間帯など、状況に応じた更なる放置防止の啓発活動が必要です。
- 更なるルールへの周知やマナーの向上に向けて、デジタルサイネージの活用や、商店街への協力要請など関係団体等と連携したルール・マナーの一層の啓発活動の充実が必要です。

オ 自転車損害賠償責任保険等への加入促進

(ア) 現状

- 神奈川県では、自転車対歩行者の交通事故の増加や重大事故の発生、全国での自転車事故加害者への高額賠償事例などから、「神奈川県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」において、令和元（2019）年10月から自転車損害賠償責任保険等への加入が義務化されました。
- 本市においても、自転車損害賠償責任保険等への加入を促進し、万が一の事故に備えた啓発を実施しています。

神奈川県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例の概要

1 目的

県内における自転車対歩行者の交通事故の増加や重大事故の発生、全国での自転車事故加害者への高額賠償事例などから、自転車の安全で適正な利用の促進と自転車損害賠償責任保険等（※）の加入義務化を柱とした条例を制定した。

2 内容

(1) 自転車の安全適正利用のための取組み

県、県民、自転車利用者等の責務や取組みについて規定する。

- ア 県による総合的な施策の策定・実施と県民等への情報の提供・支援
- イ 県の施策に対する県民、事業者、交通安全団体の協力
- ウ 自転車利用者による自転車安全利用の実施

(2) 交通安全教育の実施

学校、家庭等における交通安全教育について規定する。

- ア 学校における交通安全教育、指導・啓発
- イ 自転車通勤の従業員に対する自転車安全利用の教育・啓発
- ウ 幼児、児童及び高齢者へのヘルメット等の着用



(3) 自転車損害賠償責任保険等の加入義務化

自転車利用者等に自転車損害賠償責任保険等の加入を義務付けるとともに、自転車小売店や学校における加入の確認について規定する。

- ア 自転車利用者、保護者、事業者、自転車貸付業者の保険加入義務
- イ 自転車小売等業者による自転車購入者等の保険加入の確認
- ウ 学校における自転車通学者の保険加入の確認

3 施行期日

平成31年4月1日。ただし、2(3)については令和元年10月1日。

※ 自転車損害賠償責任保険等

自転車の利用に起因する事故により他人の生命又は身体を害した場合における損害を填補することができる保険又は共済をいう。

- 〔 自転車向け保険のほか自動車、火災保険の特約（個人賠償責任保険）、PTA保険、TSマーク付帯保険などがある。 〕

図 2-83 神奈川県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例の概要

出典：神奈川県ホームページ「神奈川県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例の概要」から加工

(1) 課題

課題 25 自転車利用者の自転車損害賠償責任保険等への加入促進が必要

- 令和7（2025）年度の自転車利用に関する市民アンケート調査では、自転車利用者のうち自転車損害賠償責任保険等に「加入している」と答えた人は71%で、令和元（2019）年度の56%から15%増加、令和3（2021）年度の70%から微増しています。
- 利用頻度ごとの加入率は、ほぼ毎日が72%、週2～4回が79%に対して、週1回が64%、月1～3回が60%と、利用頻度が低い人の加入率が低くなっています。加入していない・分からないとの回答も一定数あります。
- また、県条例に基づく自転車損害賠償責任保険等の加入義務化についての認知度は全体では65%です。なお、利用頻度による認知度の顕著な違いは見られません。
- 自転車関連事故では、自転車利用者が被害者となる事故だけではなく、加害者となり、多額の損害賠償を求められる事例も増加していることから、引き続き、自転車利用者の損害賠償意識を高め、自転車損害賠償責任保険等への加入促進を図る必要があります。

■ 自転車が高速で坂を下り、歩行者に衝突
 夜間、小学生が前方不注意のまま高速で坂を下っていたところ、歩行者と衝突し、転倒させて頭蓋骨の骨折により意識が戻らない状態にさせた。

損害賠償額 9,521万円（保護者に対して）

■ 男子高校生の運転する自転車が車道を斜めに横断し、対向車線を自転車で直進してきた24歳の男性会社員と衝突
 男性会社員には言語機能の喪失など重大な障害が残った。

損害賠償額 9,266万円

図 2-84 自転車関連事故での高額賠償事例

出典：一般社団法人 日本損害保険協会「自転車事故と保険」から作成

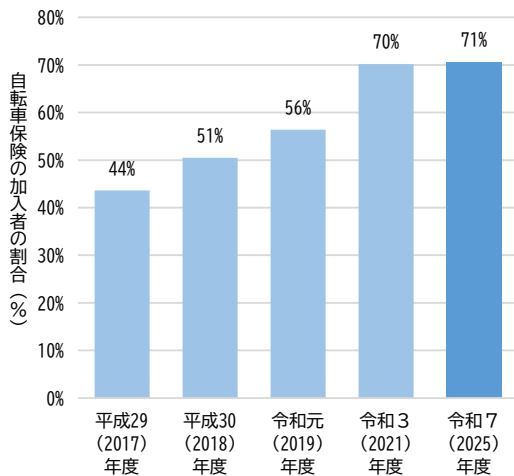


図 2-85 自転車事故を対象とした損害賠償責任保険の加入者の割合について

出典：本市実施のアンケート調査から作成

※アンケート調査で「自転車を利用しない」人を除いた場合の自転車保険加入率を算出



図 2-86 神奈川県の自転車損害賠償責任保険等への加入義務化に関するチラシ

出典：神奈川県ホームページから

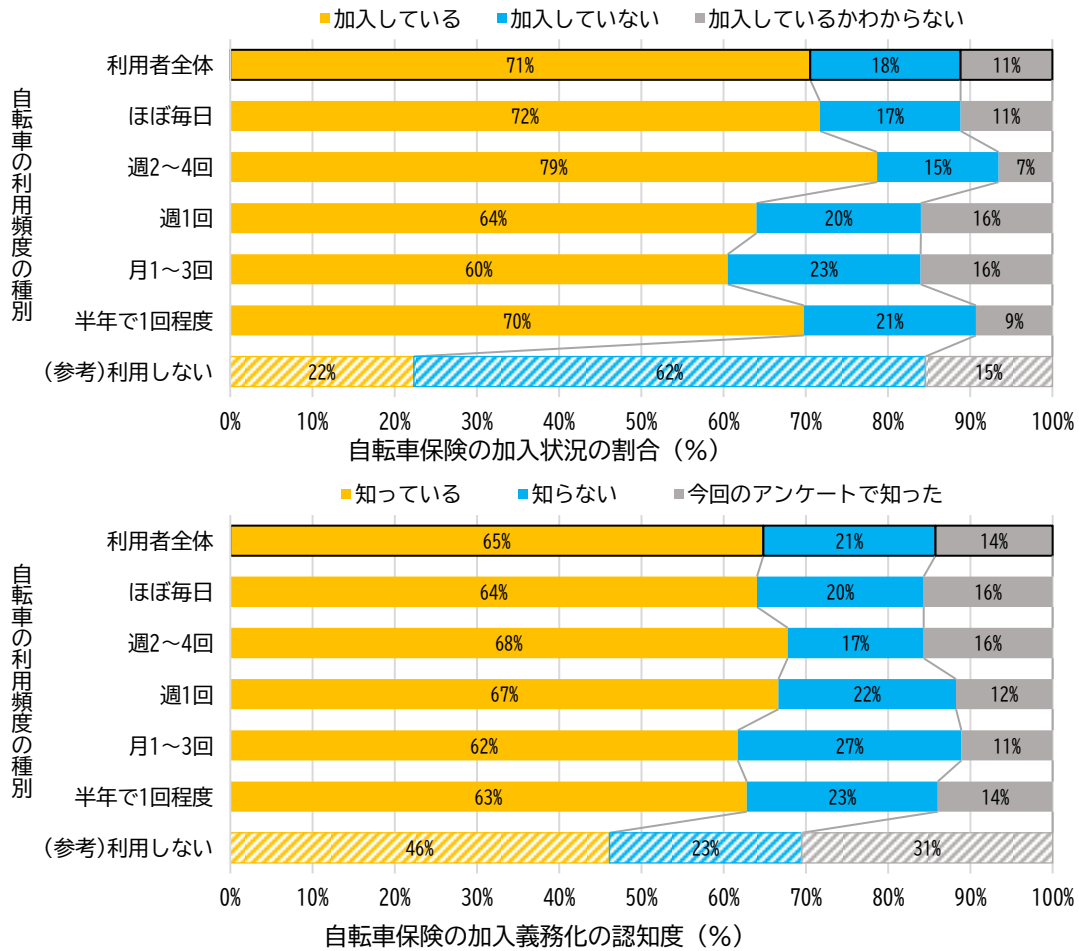


図 2-8 7 自転車の利用頻度ごとの自転車保険加入状況・加入義務化の認知度

出典：令和7（2025）年度 自転車利用に関する市民アンケート調査から

【日常生活での賠償責任保険等】

自転車損害賠償責任保険の種類		保険の概要
個人賠償責任保険	自転車向け保険	自転車事故に備えた保険
	自動車保険の特約	自動車保険の特約で付帯した保険
	火災保険の特約	火災保険の特約で付帯した保険
	傷害保険の特約	傷害保険の特約で付帯した保険
団体保険	会社等の団体保険	団体の構成員向けの保険
	PTAの保険	PTAや学校が窓口となる保険
共済		全労済、県民共済など
TSマーク付帯保険		自転車の車両に付帯した保険
クレジットカードの付帯保険		クレジットカードに付帯した保険

【業務中での賠償責任保険等】(事業者向け)

自転車損害賠償責任保険の種類		保険の概要
施設所有者賠償責任保険		業務活動中の事故に備えた保険
TSマーク付帯保険		自転車の車両に付帯した保険

図 2-8 8 自転車損害賠償責任保険等の種類一覧

出典：神奈川県ホームページから

カ 安全性の高い製品購入につながる広報・啓発

(ア) 現状

- 安全に自転車を利用できるように、消費者に対して安全な製品の利用や購入等についての広報・啓発を行っています。



川崎市
KAWASAKI CITY

現在位置 [トップ](#) > [くらし・総合](#) > [相談窓口](#) > [川崎市消費者行政センター（計量検査業務含む）](#) > [相談事例](#) > [いまどき相談事例](#) > [いまどき相談事例の一覧](#) > 電動アシスト自転車の購入、利用には注意が必要です！

電動アシスト自転車の購入、利用には注意が必要です！

公開日：2022年2月25日
更新日：2022年2月25日

相談事例



【相談事例1】

大手通販サイトに出品していたショップで、8万円の電動アシスト自転車を購入し、代引きで受け取った。簡単な組み立て作業をして走ってみたが、アシスト機能が全く作動しなかった。ショップに申し出たところ、部品を購入して近くの自転車店で取り付けてもらうよう言われたので、部品を購入した。しかし、届いた部品と電動自転車を自転車店に持って行ったが、海外製なので対応できないと言われた。そのことをショップに連絡して修理を求めたが応じてもらえなかった。修理ができないなら返品したい。

【相談事例2】

電動アシスト自転車をスーパー内の自転車店で購入したが、購入時に使用についての注意は特になかった。購入後、自転車を漕ぎだしたら車体が揺れ、左足を着こうとしたが、そのまま倒れてしまった。ひざの骨が砕けていたので、手術をしたが障害が残った。メーカーのお客様相談室に原因を調査してもらったが、報告書は納得できるものではなかった。同様の事故が起こらないように、販売時に取扱いや安全面について注意喚起してほしい。

アドバイス



- 電動アシスト自転車は、坂道などでも楽に漕ぐことができ、環境にも良いと評価され、通勤や通学、子育て中の女性などにも利用が広がっています。しかし、なかにはネット通販で購入した電動自転車が輸入品のため、故障しても修理対応がされなかったり、製品特性の正しい知識がなかったために事故になったという相談も寄せられています。
- 電動アシスト自転車は、走行中にペダルを漕ぐ力を電動補助モーターが補助する仕組みの自転車です。道路交通法施行規則では「人の力を補うため原動機を用いる自転車」として基準が定められています。

図 2-89 WEB を活用した製品に関する注意喚起情報の発信

出典：市ホームページから

(1) 課題

課題 26 消費者に対し、安全な製品選択や利用に関する広報・啓発の充実が必要

- 電動アシスト自転車の普及など、自転車の種類が多様化していることから、消費者に対し、安全な製品選択や利用に関する広報・啓発の充実が必要です。

キ 自転車点検整備の促進

(ア) 現状

- 適正に点検整備された自転車を使用することは、自転車の安全利用のために必要であることから、販売店等での点検整備促進のための広報・啓発や、各種キャンペーンにおいてライトやブレーキなどの無料点検の実施などの啓発活動を行っています。



図 2-90 自転車マナーアップ強化月間における自転車の無料点検実施状況

(イ) 課題

課題 27 交通事故を未然に防ぐための自転車の日常・定期点検整備の促進が必要

- 車両の不備による交通事故を未然に防ぐため、自転車の日常点検や定期点検の必要性について広く周知することが必要であり、引き続き、様々な機会を捉えて広報・啓発を推進することが必要です。

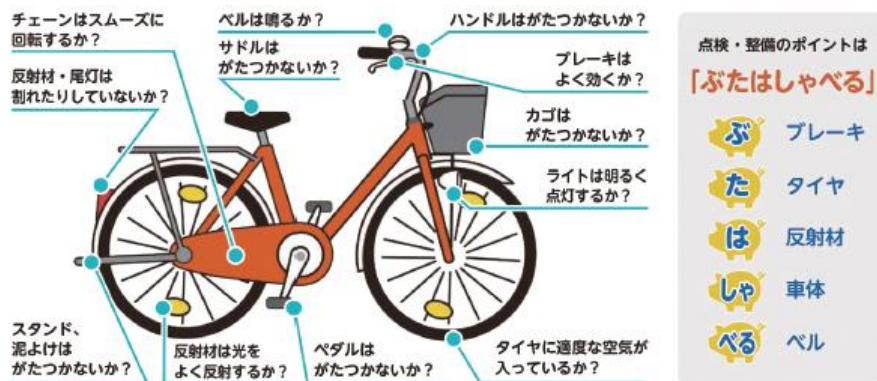


図 2-91 自転車に乗る前の点検ポイント「ぶたはしゃべる」

※内閣府ホームページ「特集 自転車の安全利用の促進について」より引用

4 第2期計画の取組の総括評価

- 第2期計画の策定時において次の11の目標を設定し、この目標の達成に向けて自転車施策の総合的な取組を進めてきました。
- 計画期間中は、コロナ禍の影響が次第に緩和し、自転車の利用等が回復を見せる中で、各政策は概ね順調に推移している状況です。

■第2期計画策定時に設定した目標の達成状況一覧

基本政策	政策	指標	第2期（令和4～7（2022-2025）年度）		
			目標値 （令和7年度末） （2025年度末）	実測値	達成状況 （令和7年度末） （2025年度末）
通行環境整備	共通	自転車に関わる交通事故件数	900件以下	984件 (R6(2024)年)	未達成 (見込み)
	1-1	安全対策実施箇所数 (計画毎の箇所数)	398箇所以上	398箇所 (R6(2024)年度)	達成
		市内の自転車通行環境整備延長(累計)	186km以上	158km (R6(2024)年度)	達成 (見込み)
	1-2	自転車通行環境維持補修延長(累計)	8.0km以上	7.9km (R6(2024)年度)	達成 (見込み)
駐輪対策	共通	駅周辺における放置自転車等の台数(16時台)	2,405台以下	1,717台 (R6(2024)年10月)	達成 (見込み)
	2-2	駐輪場の利用満足度 (利用者アンケート)	64%以上	57.5% (R7(2025)年2月)	未達成 (見込み)
	2-3	保管所の配置数	7箇所	7箇所 (R6(2024)年度)	達成
自転車の活用	3-1	シェアサイクルの利用回転数	1.4回/日・台以上	2.7回/日・台 (R6(2024)年度平均)	達成 (見込み)
		シェアサイクルの認知度 (アンケート)	40%以上	71% (R7(2025)年6月)	達成
マナー啓発	4-1	交通安全教室の開催 (自転車以外の交通安全教室を含む)	490回/年以上	620回/年 (R6(2024)年度)	達成 (見込み)
	4-2	自転車損害賠償責任保険等の加入率(アンケート)	75.0%以上	70.5% (R7(2025)年6月)	未達成

(1) 通行環境整備

- 通行環境整備の共通指標である市内の自転車に関わる事故件数は、目標値として令和7(2025)年末に900件以下と設定し、令和4(2022)年末時点では865件と目標値を達成していたものの、コロナ禍以降の自転車に関わる事故件数の増加により現状(令和6(2024)年末)では984件と目標水準に届いていない状況となっています。本市の自転車に関わる事故件数は長期的に減少傾向にあるものの、依然として自動車との事故や駅周辺、幹線道路での事故が多い状況であり、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、事故件数の増加につながったものと考えられます。
- 安全対策実施箇所数は、安全性を早期に向上させるため、優先的に整備を進めたことにより、令和6(2024)年度末時点で目標値である398箇所を達成しています。
- 自転車通行環境整備延長は令和7(2025)年度末の目標値を186kmと設定しており、令和6(2024)年度末時点の整備延長は158kmとなり、目標値を達成する見込みです。
- 補修延長については、定期的な現場調査等により、適宜補修を行い、令和6(2024)年度末時点で7.9kmとなり、目標値を達成する見込みです。
- 通行環境整備を行った箇所において一定の事故減少効果が確認されていることなどから、引き続き、通行環境整備を進めていく必要があります。

(2) 駐輪対策

- 放置自転車台数は、令和6(2024)年10月調査時点で1,717台となり、目標値である2,405台を既に下回っています。
- 駐輪場利用者の駐輪場利用満足度は、令和7(2025)年度末時点の目標値の64%に対して、令和6(2024)年度時点で57.5%となっています。第1期末の令和2(2020)年度時点では63%であり、満足度が低下していることも含めて達成は難しい状況です。
- 令和4(2022)年度の指定管理者変更に伴い、業務効率化を目的にDX化を推進し、利用者の利便性向上に向け、定期利用手続きのオンライン化や窓口の集約化を実施しました。導入当初は手続き方法の変更により一部利用者に混乱が生じ、利用者アンケートの満足度が一時的に低下しましたが、周知などによりネット利用が進み、満足度は回復傾向にあります。
- 保管所の配置数[※]については、第2期計画の時点で、市内全域で7箇所に縮小しており、目標を達成しています。
※保管所の配置数について、平成23(2011)年度：10箇所、平成28(2016)年度：9箇所、令和4(2022)年度：現在の7箇所となっている。
- 引き続き、放置自転車の更なる減少と放置対策の効率化を図っていくとともに、駐輪場の利用満足度を高めていくための施設や機器の更新を進めていく必要があります。

(3) 自転車の活用

- シェアサイクルに関して、実証実験から本格運用に転換し、公共用地へのシェアサイクルポートの設置や市民への普及啓発等を進めてきました。
- シェアサイクルの利用回転数は、第2期計画終了時の令和7年度末時点での目標値1.4回/日・台に対して、令和6（2024）年度平均は2.7回/日・台に増加し、目標値を大きく上回っており、目標を達成する見込みです。
- シェアサイクルの認知度は市民アンケート調査に基づき設定し、第2期計画終了時の令和7年度末時点での目標値40%に対して、令和7（2025）年6月調査での認知度は71%と大きく増加しており、目標値を大きく上回っています。

(4) ルール・マナー啓発

- 交通安全教室の開催については、第2期計画終了時の令和7（2025）年度末時点の目標値490回/年に対して、令和6（2024）年度時点で620回/年と、目標を大きく上回っていて、目標を達成する見込みです。対面による交通安全教室が開催できなかったコロナ禍の時期に対して、順調に回復しています。
- 自転車を利用する人の自転車損害賠償責任保険等の加入率について、加入促進に向けた広報・啓発等に取り組んできました。第2期計画終了時の令和7（2025）年度末時点の目標値75.0%に対して、令和7（2025）6月調査の時点で70.5%となっており、目標が未達となっています。令和4（2022）年3月調査時点で既に70.2%であり、加入率はほぼ変化がなかった状況から、さらなる加入促進の取組が必要です。