

「第3期川崎市自転車活用推進計画」を策定しました

川崎市では、これまで、川崎市自転車活用推進計画に基づき、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自転車施策について取組を進めてまいりましたが、第2期計画が令和7年度をもって計画期間満了となることから、自転車を取り巻く環境変化を踏まえ、「第3期川崎市自転車活用推進計画（案）」をとりまとめ、12月1日（月）から1月5日（月）までの期間に市民等から意見を募集しました。意見募集の結果、41通（74件）の御意見をいただき、寄せられた意見が、案に沿ったものや質問・要望などであることから、所要の整備を行い、この度、「第3期川崎市自転車活用推進計画」を策定しました。

今後は本計画に基づき、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た取組を進めてまいります。

1 意見募集の期間

令和7年12月1日（月）～令和8年1月5日（月）

2 意見総数

意見提出数（意見件数）	41通（74件）
郵送	1通（1件）
FAX	0通（0件）
電子メール	40通（73件）
持参	0通（0件）

3 添付資料

資料1 第3期川崎市自転車活用推進計画（案）に関する意見募集（パブリックコメント手続き）の実施結果について

資料2 第3期川崎市自転車活用推進計画（案） 概要版

4 その他

意見募集の実施結果及び同計画の本編、概要版については、川崎市ホームページに掲載しています。

（<https://www.city.kawasaki.jp/530/page/0000185943.html>）



市ホームページ

（問合せ先）

川崎市建設緑政局自転車利活用推進室 鹿倉
電話 044-200-2302

第3期川崎市自転車活用推進計画（案）に関する意見募集（パブリックコメント手続）の実施結果について

1 概要

本市では、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るため、第3期川崎市自転車活用推進計画（案）をとりまとめ、令和7年12月1日（月）から令和8年1月5日（月）まで市民の皆様からの意見を募集しました。

その結果、41通（74件）の御意見をいただきましたので、御意見等の内容とそれに対する市の考え方を次のとおり公表します。

2 意見募集の概要

題名	第3期川崎市自転車活用推進計画（案）について意見を募集します
意見の募集期間	令和7年12月1日（月）～令和8年1月5日（月）
意見の提出方法	郵送、FAX、電子メール、持参
意見募集の周知方法	<ul style="list-style-type: none"> ・市政だより（令和7年12月1日号掲載） ・市ホームページ ・資料の閲覧（かわさき情報プラザ、各区役所市政資料コーナー、支所・出張所、建設緑政局自転車活用推進室）
意見の公表方法	<ul style="list-style-type: none"> ・市ホームページ ・資料の閲覧（かわさき情報プラザ、各区役所市政資料コーナー、支所・出張所、建設緑政局自転車活用推進室）

3 意見募集の結果

意見提出数（意見件数）	41通（74件）	
内 訳	郵送	1通（1件）
	FAX	0通（0件）
	電子メール	40通（73件）
	持参	0通（0件）

4 御意見の概要と対応

(1) 意見の対応区分

【対応区分】

- A：御意見を踏まえ、案に反映したもの
- B：御意見の趣旨が案に沿ったものであり、御意見の趣旨を踏まえ取組を推進するもの
- C：今後の施策・事業を進めていく中で、参考とするもの
- D：案に対する質問・要望の御意見について、案の内容を踏まえて説明するもの
- E：その他

【意見の件数と対応区分】

項目	A	B	C	D	E	計
(1) 通行環境に関すること	0	2	0	8	0	10
(2) 駐輪対策に関すること	0	7	0	37	0	44
(3) 自転車の活用に関すること	0	2	1	5	0	8
(4) ルール・マナー啓発に関すること	0	0	0	6	6	12
合計	0	11	1	56	6	74

(2) 主な意見と本市の対応

① 主な意見

通行環境整備の推進や駐輪施設の利便性、シェアサイクルポートの充実、自転車利用者等へのルール・マナー啓発の実施などに関する御意見が寄せられました。

② 本市の対応

寄せられた意見が、案に沿ったものや質問・要望などであることから、所要の整備を行った上で「第3期川崎市自転車活用推進計画」を策定いたします。

5 意見の概要と意見に対する本市の考え方

(1) 通行環境に関すること (10件)

No.	主な意見 (要旨)	市の考え方	対応区分
1	<p>自転車道の整備を求めます。</p> <p>私の暮らす市内南部は坂が少なく平坦で自転車移動が快適だ。しかし道幅が狭くバスやトラックの隣を走るのは巻き込みリスクがあり、幅2m以内の歩道を押し歩く時もある。</p> <p>親に三輪車を勧めたかったが道幅が狭く、一般車両と近接して走るため危険で断念した経緯がある。</p> <p>バスの路線が縮小し移動が困難だからこそ三輪車を勧めたかったが残念である。</p> <p>中学生の子どももツーリングが趣味だが、国道などはもう少し整備をし、自転車道に駐停車する車がないようにしてほしい。</p>	<p>道路交通法上、自転車は車両であり、車道の左側通行が原則であることを踏まえ、現状の道路幅員や交通量などをもとに、整備形態について交通管理者と協議し、自転車・自動車双方に向けて注意喚起する矢羽根型路面表示や自転車道などの自転車通行環境整備や、交通管理者等関係機関と連携し、整備箇所における駐停車車両抑制の啓発などについて、今後も着実に進めてまいります。</p>	B
2	<p>車道を走っていると、自転車道に車やトラックが停車していて、大きく車道に出る必要があり、怖い。自転車道への車の停車を減らすための対策は何かないものかと思う。</p> <p>また、自転車の横すれすれにスピードを出して追い抜いていく、車も多々あり、怖い思いをすることも多い。このことも何かよい対策はないものかと思う。</p>		B
3	<p>交差点では本来自転車の信号待ち場所を確保する必要があるが、現状は左折レーンや左折信号が設置されていて自転車が信号待ちできない箇所が散見される。こうした交差点では左折現示をやめる、路面標示等により自転車の存在をアピールする等、自転車が交通ルールを守れるように整備する責務が警察と道路管理者にあると考える。</p>	<p>道路交通法上、自転車は車両であり、車道の左側通行が原則であることを踏まえ、自転車利用の多い駅周辺や主要な幹線道路を対象に、自転車の通行位置等を示し、自転車、自動車双方に向けて車道内で混在して通行することを注意喚起する矢羽根型路面表示などの整備や、交通管理者等関係機関と連携し、自転車通行環境整備箇所における駐停</p>	D

	<p>そして自転車は車道左寄りを走るものだが、そこに自動車の違法駐車が蔓延していることも、自転車利用者の危険や時間損失につながっている。川崎市においては自転車は「放置自転車」と称して市役所がせっせと撤去しているところだが、「放置自動車」は市役所も県警も放置していて、対策が機能していない（から蔓延している）。本来自転車が走る場所である車道左側の安全を確保する責務も警察と道路管理者にあると考える。</p> <p>とりわけ違法駐車が蔓延している駅前、商店街や商業施設付近等においては、自転車に行っている対策と同様に自動車の違法駐車は即レッカー等の取り締まり強化に加え、商店街等においては日中時間帯の自動車進入禁止等の追加規制も要望してゆくべきだろう。</p>	<p>車車両抑制の啓発など、自転車・歩行者・自動車が道路を安全、安心して利用できる通行環境の充実に向け、取組を進めてまいります。</p> <p>なお、交通に係る規制や標識等は、交通管理者（警察）の所管となりますので、頂いた御意見につきましては、交通管理者等に伝えてまいります。</p>	
4	<p>自転車が通りやすい車道整備がなされていますが、依然として歩道を走る機会が多いです。一方通行の標識に自転車や二輪車を除く記載がないため（他自治体に住んでいた時はよく見かけました）、厳密には通行不可能ではと考えます。警察の取り締まりも厳しくなることから整備して欲しいと思います。また、歩道橋や陸橋等の階段にスロープをつけたりする等より安全に法的にも問題のない自転車の通行を促していただきたいです。</p>	<p>道路交通法上、自転車は車両であり、車道通行が原則、歩道は例外であることを踏まえ、現状の道路幅員や交通量などをもとに、整備形態について交通管理者と協議し、自転車の通行位置等を示し、自転車、自動車双方に向けて車道内で混在して通行することを注意喚起する矢羽根型路面表示などの整備や、交通規制により自転車通行が可能となっている歩道については、幅員が狭く歩行者と自転車が輻輳する箇所などにおいて、自転車利用者に対し、歩行者の通行に配慮した注意喚起の路面表示等の安全対策など、自転車・歩行者・自動車が道路を安全、安心して利用できる通行環境の充実に向け、取組を進めるとともに、交通管理者等関係機関と連携しながら、自転車利用に関するルール・マナー啓発を行ってまいります。</p> <p>なお、交通に係る規制や標識等は、交通管理者（警察）</p>	D
5	<p>自転車活用推進計画の全資料を拝読しました。</p> <p>自転車需要推移、駐輪場需要推移については了解です。</p> <p>一番気になるのは通行環境整備です。</p> <p>歩行者との事故防止のために自転車と歩行者の分離を進めるようですが、自転車利用者にとって自動車との並走は恐怖以外のなものでもありません。</p> <p>スピードの出る電動モビリティは別として、自転車が基本的に車</p>	<p>なお、交通に係る規制や標識等は、交通管理者（警察）</p>	D

	<p>道しか走れなくなる行政はおかしいと思います。</p> <p>私の住んでいる新百合ヶ丘駅周辺は比較的幅の広い歩道も多く、マナーさえ守れば歩行者と自転車の混在が可能だと思いますので、寛容な自転車の歩道通行ルール施行を希望します。</p> <p>一方、新百合ヶ丘周辺で過去に起きた悲惨な自転車と歩行者の事故も承知していますので、ルールの周知徹底もよろしくお願ひします。</p>	<p>の所管となりますので、頂いた御意見につきましては、交通管理者等に伝えてまいります。</p>	
6	<p>〈施策 1-2-2〉「自転車通行環境の適正な維持管理の推進」について、「自転車通行環境整備の推進に対応し、歩行者や自転車等の安全を確保するため、通行環境整備箇所の情報管理のデジタル化の継続的な推進とともに、維持管理の効率化・平準化に向け、自転車通行環境の路線特性等に合わせた計画的な点検及び劣化状況に応じた補修など、適正な維持管理に向けた取組を進めます」とあるが、道路の利用者の目線に立つと、本市における道路損傷通報のシステムはインターネット上のフォームへアクセスして申請を行うのが最速となっている。しかしながら他市に目を向けると、LINE 上でワンストップで通報が可能になっている自治体も多くある（道路管理者を問わないケースもある。参考：https://www.city.sasebo.lg.jp/doboku/douroiiji/sonshouhoukouku.html）。自転車は自動車と違い、道路損傷を見つけたらすぐにその場で車両を停めて近景・遠景の撮影が可能であり、より手軽に道路損傷の通報ができるようになることは、自転車利用の推進ともよく馴染む。このことから、SNS をワンストップ窓口とした道路損傷通報システムの導入を進めるよう、追記いただきたい。</p>	<p>本市では、道路損傷等の通報手段を充実させることで、事故の未然防止や道路環境の向上を図り、市民の皆様が安全・安心に通行できる環境づくりに取り組んでおります。従来の電話等による受付に加え、市が導入している簡易版電子申請サービス「LoGo フォーム」を活用し、インターネットからの通報を受け付けており、令和5年10月には、川崎市公式 LINE のトップページに道路・公園等損傷通報のメニューを掲載し、アクセス性や利便性の向上などの改善を進めているところです。</p> <p>今後も市民の皆様が利用しやすい仕組みとなるよう、利用環境の向上に努めてまいります。</p>	D
7	<p>駐輪場第6施設周辺（新川崎周辺）における道路横断の問題</p> <p>同施設周辺では、横断歩道のない道路の横断や信号無視が多く</p>	<p>道路交通法上、自転車は車両であり、車道通行が原則であることを踏まえ、車道に自転車の通行位置等を示す矢羽</p>	D

	<p>見受けられます。これについても、交通ルールやマナー遵守の問題に加え、環境面からの改善が必要だと考えます。</p> <p>歩車分離信号となっているものの、自転車利用者が歩行者用・車両用の信号を都合よく解釈し、いずれの信号でも進行するケースが見られます。また、横断歩道が適切に設けられていないことや、自転車道を走行してきた結果、途中で突然自転車を降りて歩行を強いられる設計となっている点も、ルールが守られにくい要因となっていると感じます。</p> <p>重要なのは、利用者に負担を強いて「守らせる」ことではなく、無理なく自然に守れる環境を整えることだと考えます。坂道や階段の配置を工夫することや、動線を直感的に理解できるようにするなど、環境設計によって行動を促す取り組みを進めていただきたいです。</p> <p>計画の理念を実効性あるものとするためにも、実際の利用者がどのような行動を取っているのか、どこで迷い、どこに無理が生じているのかを現場で丁寧に観察し、利用者目線に立った整備が行われることを期待します。</p>	<p>根型路面表示などの整備を行い、自転車の車道通行を誘導しているところです。</p> <p>横断歩道や信号など交通に係る規制や標識等は、交通管理者（警察）の所管となりますので、頂いた御意見につきましては、交通管理者等に伝えてまいります。</p>	
8	<p>16 ページにおいて主要な幹線道路の通行環境整備を推進しているとありますが、幅員の狭い幹線道路に、18 ページの整備形態における車道混在（矢羽根等）をただペイントしているだけの整備状態を川崎市内に多く見かけますが、対面通行で自動車同士がすれ違うだけの車道幅員しかない自動車交通量の多い幹線道路にこの様にただマークをペイントする整備では、かえって自転車も自動車も危険を招き重大事故が発生しやすい状態となっているため、主要な幹線道路の通行環境整備は少なくとも最低幅員 18 メートル以上への道路拡幅とセットで進めてください。</p>	<p>現状の道路幅員や交通量などをもとに、交通管理者と協議しながら自転車通行環境整備を進めるとともに、幹線道路の道路拡幅等の際には、歩道や自転車通行環境の整備を推進してまいります。</p>	D

9	<p>歩道に「自転車を降りて」というような表示ステッカーが貼ってあるが利用上現実的ではないので、「徐行」という表現に変更願います。(ゆっくり走行ならば事故はおきません。)</p> <p>自転車の車道走行を強要せず、歩道で徐行を推進すべき。(自転車を車道に出すのは渋滞の原因になるばかりでなく、車に轢かれる死者が増えるのは必至です。実際、うちの家族がトラックに幅寄せされて自転車ごと転倒して轢き殺されるところだった！！(トラックは逃げた)。奇跡的に死ななかったが、それでも骨折した！！。高齢者だけでなく、子供を乗せた自転車が事故にあう危険が増大している現状をとて心配しております。利用の現状に即していない、おかしな法律やらマニュアルを鵜呑みにせず、利用者視点で人命に考慮した適切な運用を願います。)</p>	<p>道路交通法上、自転車は車両であり、車道が原則、歩道は例外であることを踏まえ、車道に矢羽根型路面表示などの整備を進めており、また、普通自転車歩道通行可を示す標識等が無い歩道は、原則、自転車は通行できず、自転車を降りて押し歩きとなることなど、状況に応じた注意喚起の路面表示等を行っているところです。</p> <p>また、自転車は車道通行が原則ですが、次のようなときは、歩道を通行することができます。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 道路標識・道路標示で歩道を通行することができるとき 2. 13歳未満の方若しくは70歳以上の方又は一定の身体障害を有する方が運転するとき 3. 車道又は交通の状況に照らして、自転車の通行の安全を確保するため、自転車が歩道を通行することがやむを得ないと認められるとき <p>なお、交通に係る規制や標識等は、交通管理者（警察）の所管となりますので、頂いた御意見につきましては、交通管理者等に伝えてまいります。</p>	D
10	<p>本来の交通ルールにそぐわない啓発サインの見直し</p> <p>法定外標示のうち、自転車の通行する場所や方向を想起させる矢羽根などとは別個に、川崎市内ではシールや垂れ幕などによる、単路上の「自転車とまれ」、車道における「自転車は徐行」といった表示が盛んに行われている。</p> <p>このうち矢羽根などの交通ルールに沿った施策は引き続き整備してほしいと思うのだが、後者のシールや垂れ幕等による表示が、ときに本来の交通ルールと合致しない形で濫用されているのはい</p>	<p>自転車関連事故の多い箇所や歩行者と自転車が輻輳する箇所など現場状況に応じて個別箇所の安全対策として、矢羽根等の設置や注意喚起の路面表示等を行っておりますが、適切な表示に努めながら、自転車・歩行者・自動車が道路を安全、安心に利用できる通行環境の充実に向け、取組を進めてまいります。</p>	D

ただけない。

ルール指導に携わる現場でも、一時停止や徐行などの本来の交通ルールを教示する傍らで、川崎市と警察署の連名による不適切な法定外表示が各所に設けられており、自転車利用者を混乱させている、あるいは本来のルールに則った重要な標示が埋もれて霞んでしまう傾向がうかがえる。

単路（車道）上にいたずらに「とまれ」や「自転車は徐行」を貼ることや、交差点においても本来「とまれ」の交通規制がない側にも「自転車とまれ」のシールを貼ることは不適切にあたる。

本来逆走にあたる車道右側に「自転車とまれ」のシールを貼るのも不適切にあたる。

こうした守られない法定外表示を濫用することは、指導する立場にある市役所や警察が本来の交通ルールを軽視している証左とも受け止められかねない。

ついては、「とまれ」「自転車は徐行」といった本来の交通ルールと合致しない表示は見直し、例えば「自転車は徐行」は削除して「歩行者優先」のみにする、「自転車は」ではなく「(自動車を含む)車両は」に改めるなど、本来の交通ルールに沿った表示に改めるよう求める。

(2) 駐輪対策に関すること (44件)

No.	主な意見 (要旨)	市の考え方	対応区分
1	<p>駐輪場の確保計画について、駐輪場の数を増やすために致し方ないのかもしれないが、ラック間が狭かったり、高さが高くと子どもや女性、老人は入れることができない。高齢者人口が増える中で、使いやすいラックの配置も検討して欲しい。</p>	<p>利用者のニーズに応じた駐輪場の利便性向上については、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、自転車に合わせたスペースの配置や操作の負担軽減につながる設備の導入など、利用環境の改善に向けた取組をすすめてまいります。</p>	B
2	<p>駐輪場について、チャイルドシート付きのエリアをとめやすくしてほしい。具体的には、1台ずつ線を引く等で1台分の領域を明示する、1段ラックを設置する、チャイルドシート付きのエリアを拡張する等の施策を実施してほしい。背景として、とめた後に係員の方が自転車を詰めているようで、出す際に何台ものチャイルドシート付き自転車(重量がある)をずらす必要があり、ひどい場合10分近くかけて出しており不便である。2段ラックも最近リニューアルされ、上段の高さが低くなったために後部のチャイルドシートが引っかかってしまい、使いにくくなった。</p>		B
3	<p>無理やり自転車を前だけ突っ込んで駐輪場に入る通路を塞いでる自転車も見かけます。都度支払いの駐輪場のよう1台づつきっちり置けるようにして欲しい。</p>		B
4	<p>電動アシスト自転車が増えたことにより、車幅の大きい自転車駐輪には、もう少し幅が設けられると良いなと思うことがあります。低いところと、高いところが交互になった駐輪機械(なんと呼ぶのでしょうか)。低いところから埋まり、高いところが残っている際、自分の場合は、重たい電動アシストなので、重くて高い方に停められない、あるいは止めるのに悪戦苦闘して急いでいるのに、</p>		B

	駐輪に手間取るなどの経験もあります。何らかの工夫、改善案があればいいなと思っております。	
5	自転車を後から無理やり詰めて停める方がいるので、以前のように車輪を入れる場所を分かるようにして欲しいです。	B
6	川崎市内では鉄道駅および主要商店街に駐輪場が整備されるようになり、それ自体は良いのだが、買い物カゴなどの設置を考慮しない狭いラックが多数採用されていて、適切な駐輪の妨げになっている箇所が散見される。とりわけ近頃は安全規制の見直しもあり、子ども乗せ自転車を中心に大型化しているし、2段式は下段に後カゴ付き自転車が入ると上段を出せなくなる、転倒等の事故につながる、そもそも高齢等で狭いラックの自転車は出し入れが困難といった事例も見受けられる。本計画でも触れられているが、こうした駐輪場はラックの幅を広くする、2段式をやめる等の改修を進めていただきたい。	B
7	「利用者のニーズに応じた市営駐輪場の利便性向上」について、「子ども乗せ用など大型化した自転車に合わせたスペースの配置や、新たなモビリティの利用など多様化する利用者ニーズを踏まえ、利便性の向上に向けた取組を進めます。」とある。定期利用の駐輪場の中では「ごくごく一般的な通勤通学用自転車」と「電動アシスト付き自転車（後ろに子どもを乗せる用の座席付き）」が混在することが多々発生する。前者の自転車の利用者からすれば、自転車同士はなるべく詰め合って駐輪場を利用したいが、後者の自転車の利用者は「むしろ詰められると自転車を引き出せない。自転車の両側を空けようにも、子どもや荷物で手が埋まっており難しい」という状況になることが想定される。そこで、本計画本文にはスペースの設置程度ではなく、「子どもを乗せられる電動アシスト付き	B

	<p>自転車のブースを、通勤・通学用自転車とゾーニングする」と明示いただきたい。同一の施策ではないが、神戸市の同計画（の p. 20）には、「(7) 子育て世帯等にやさしい駐輪環境の整備 買い物や保育所の送迎など、自転車を利用する子育て世帯等が気軽に自転車で外出できる環境の整備に向けた取組みを推進する。」という記載もある（参考：https://www.city.kobe.lg.jp/documents/31446/jitensyakatuyou_2nd.pdf）。</p>		
8	<p>港町駅周辺自転車等駐車場第 1 施設の樹林などの管理についてですが、出入り口にある樹木が通行の妨げになっており、通る際体や車体に枝がこすれます。歩行者や乳母車の方も通る際、身体を横にして通るほど伸びてしまっている事が多いので、管理に来られる方なるべく剪定をして頂けると助かります。</p>	<p>駐輪場の維持管理については、利用者が安全安心に利用できるように努めるとともに、設備の適宜補修などを実施し、快適な駐輪環境を確保するため、関係部署と連携し、適正な維持管理に努めてまいります。</p> <p>なお、地域における具体的な御提案につきましては、個別の御要望として承ります。</p>	D
9	<p>港町駅周辺自転車等駐車場第 1 施設のオートバイを停める区画が曖昧で、4 台分ほどは線が引いてありますが、後はそれぞれに任意で車幅を取って停めるようになっています。自分の後に詰めて止められてしまうと、取り出すときに何度も切り返しをしなければならず困難します。4 台に限らず、同じようにきちんとした線を引いて頂ければと思います。どうぞよろしくお願ひいたします。</p>		D
10	<p>小島新田駅周辺自転車等駐車場第 4 施設で定期利用していません。ラックが壊れているものが多く、ひとつ直る前にまた次のラックが壊れ…と使用できる箇所が本来の場所より減っています。そのため、隙間などに止めるしかなく、本来満車じゃない限り溢れないはずですが、ラックにきちんと入れてる方とそうでない方が出てきてしまい、通路が塞がって妨げられていることがあります。</p>		D
11	<p>とにかく盗難が多い。傘、サドル等よく盗難にあいます。防犯カメラの設置等対策をして頂きたい。</p>	<p>施設内のカメラについては、施設を維持管理することを目的に設置する監視カメラであり、駐輪場内における盗難</p>	D

12	<p>防犯面を強化してほしいです。川崎駅付近の駐輪場はイタズラが多く、被害が多過ぎます。何かあった際に、保証してくれない代わりに未然に防げる対策が必須となるかと思えます。常駐される人を増やす、被害が起きてる駐輪場には一時的にでも常駐させる人を配置させる、など、人的な犯罪が発生する前にどうにか迅速な対応を希望します。</p>	<p>やいたずら対策にも有効であることから、指定管理者と協議・調整しながら設置してまいります。</p> <p>今後も、利用状況や利用者ニーズを踏まえて、必要な施設に照明や監視カメラを設置するなど、より一層の利用環境の改善を図ってまいります。</p>	D
13	<p>川崎区幸区は治安が悪く使用している駐輪場にはゲートも囲いも監視カメラすらない。何度もゴミを入れられたりイタズラされたことがあり直近では駐輪場から無断で歩道に移動され駐禁ステッカー貼られるなど甚大な被害が出ており業者警察にクレームしても動かない。委託業者にカメラ設置防犯対策を指導徹底すること。従わない業者は委託から外す事。周辺道路についても市で監視カメラを隙間無く設置すること。仕事をしない警察に対し実の有る防犯強化を指導徹底する事</p>		D
14	<p>小島新田駅周辺自転車等駐車場第4施設で定期利用をしています。下の段、地面に平行と斜めの場所がありますが、地面と平行な方は、ハンドルが上の段にぶつかるため、止められません、まっすぐのハンドルや小型自転車のみ止められるようです。上の段は油がさされて居ないのか、立て付けが悪く、自転車がまっすぐ固定されずに落下の恐れがあり危険です。お年寄りや女性の力ではあげにくいです。そのため、下の段、かつ斜めの場所のみしか止められない状況で、不便だと感じます。</p> <p>例えば、これは他の区の駐輪場であった対策ですが、上の段と下の段で月極料金に差をつけるのはいかがでしょうか。下の段は現在の料金、上の段は数百円安い、など。月極料金が安くなるならば、多少手間のかかるところでも良い、という人が出てくるかもしれ</p>	<p>利用者のニーズに応じた駐輪場の利便性向上については、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、自転車に合わせたスペースの配置や操作の負担軽減につながる設備の導入など、利用環境の改善に努めてまいります。</p> <p>なお、地域における具体的な御提案につきましては、個別の御要望として承ります。</p>	D

	ません。そうすれば、今あまり使われてない上の段もしっかり活用できるかもしれません。			
15	現在の自転車置き場は、坂があるため自転車が倒れやすく下手をすれば自転車壊れますし、子供さんや年配の方などは倒れた自転車を持ち上げるのが大変です。駐輪場は平坦にしてください。		D	
16	違法駐輪が多い。お金を支払わずに駐輪している自転車が多い。ただ、ステッカー？を貼るのではなく、施錠するとかの対策をして必ず料金を徴収してほしい。毎月お金を払っているのがバカらしくなる。	不正駐輪対策については、定期的に管理人による巡回を行い、不正駐輪車両に対して警告を行うなどの対応を行ってまいります。 今後も、必要に応じてラックを機械化するなどの対策を講じるなど、指定管理者と連携し、適正な利用に向けて取り組みを進めてまいります。	D	
17	駐輪代払わないで置いてる自転車多すぎます。		D	
18	未契約（シール未貼付）で深夜のみ止めているバイクが散見される。契約済（シール貼付済）であるようであるが、明らかに数か月駐車したままのものが散見される。これらは撤去すべき。		D	
19	駐輪マナーお金を払わないと等改善が必要だと思います。		D	
20	近所に住んでいますが、一時利用料金を払わず自転車を置かれている方が多い気がします。これからも毎日管理する方がいらっしゃるのであれば良いですが、川崎駅周辺のように自転車ラックなどを設けるべきではありませんでしょうか？今のままでは不法投棄など治安悪化が心配です。		D	
21	市内のバイク駐輪場をさらに充実させること。		駐輪場の増設については、各駅周辺の利用状況や利用者	D

22	<p>向ヶ丘遊園の定期で借りれる駐輪場の数が少なすぎます。新しいマンションや戸建てがたち、街自体も再開発が進み子育て世帯が増えているのにも関わらず駐輪場が減っていつているので、順番待ちが発生しているのが現状です。本当は北口に借りたいのですが、幼児用座席付きの自転車が止められる駐輪場は76番待ち。申し込んでから3ヶ月程たちますが2.3番程度しか順番は進んでいないので一体何年待ち？状態です。いくつか並行して申し込み何とか南口の駐輪場で順番が来たので今月からはそちらを契約していますが、毎日地下道を通らねばならず不便です。需要と供給があっていないので増やして欲しいです。</p>	<p>ニーズ、将来的な駐輪需要の減少傾向等を踏まえながら、駐輪需要の高い駅周辺においては新たな駐輪場整備も視野に、利用環境の改善を進めてまいります。</p> <p>なお、地域における具体的な御提案につきましては、個別の御要望として承ります。</p>	D
23	<p>バイク駐車スペース拡充の検討をして欲しい。1台当たりのスペースが狭いため拡充して欲しい。大きめの125CCの隣は狭くて止めることが困難な現状。今後、125CCサイズの前付が増えていく。</p>		D
24	<p>バイクの駐輪場は減らさないで欲しい。通勤先の会社敷地内でバイクを停めることができないため。</p>		D
25	<p>向ヶ丘遊園駅周辺の再開発する際に立ち退きとなった駐輪場で原付バイク置き場が極端に減少しているのは、川崎市民として困っている。事前に同数の駐輪場を増やすべきではなかったか。再開発で減少する台数を川崎市として確保しておくべきではなかったか？</p>		D

26	<p>自身が日常的に利用している新川崎駅周辺においては、駐輪場と駅の距離が遠く、利用者にとって不便な状況があります。駅前には広いバスターミナルがありますが、常時バスやタクシーが多く利用されているわけではありません。空間の有効活用の観点から、駐輪場への転用や併設の可能性についても検討の余地があるのではないかと感じています。</p>		D
27	<p>「駐輪需要を踏まえた市営駐輪場の整備と再編の推進」について、「各駅周辺の利用状況や利用者ニーズ、将来的な駐輪需要の減少傾向等を踏まえながら、駐輪需要の高い駅周辺においては新たな駐輪場整備も視野に、利用環境の改善を進めます。」とある。p. 14には「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ほ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」という記載もある。</p> <p>実際に、12月5日時点では、武蔵中原駅周辺・武蔵新城駅周辺・高津駅周辺・宮崎台駅周辺・宮前平駅周辺・稲田堤駅周辺・京王稲田堤駅周辺・向ヶ丘遊園駅周辺・読売ランド前駅周辺・百合ヶ丘駅周辺・新百合ヶ丘駅周辺・柿生駅周辺・若葉台駅周辺の各駐輪場群は、自転車の定期利用について空きがなく、場合によっては100件以上の待ち件数が発生しているところもある。中には、JR南武線のワンマン運転への移行に伴う遅延・運休の多発の影響を受けて、私鉄各線までの自転車利用へと切り替えた市民も多いものと見受けられる。以上より、駐輪場の台数について、現状維持を前提とした「改善」ではなく、速やかな定期利用駐輪場の「増設」を明示し</p>		D

	ていただきたい。		
28	宿河原駅の駐輪場が足りないと感じている住民が多くいる。設置を要望する。		D
29	値段が高すぎる。3ヶ月定期で5700円、屋根もなく雨ざらし、鍵を掛けても盗まれる、せめて以前の4500円程にすべき。駐輪場に停めているメリットがない。	<p>市営駐輪場の利用料金については、駅からの距離、屋根の有無、階層などの施設特性を考慮した「1日利用料金設定の体系」に基づき設定しています。今後は、これまでの体系を基本としつつ、周辺環境や利用状況などの要素を加えた新たな料金設定の体系を検討し、効率的かつ効果的な市営駐輪場の運営を推進してまいります。</p> <p>なお、地域における具体的な御提案につきましては、個別の御要望として承ります。</p>	D
30	小田急オダクル自転車置き場を18年4月から利用してきたが、川崎市の登戸再開発事業の一環で、25年10月に立ち退きをさせられた。再開発で駅前で、北口改札から直線距離50mの好立地の駐輪場から締め出されたため、今般第一駐輪場を利用している。これまで3300円が3700円と12%値上げかつ、北口から200mと遠くなった。利用者からすれば3000円にして頂きたい。		D
31	市営で小田急(私営)よりも高額なのはいかなるものか?利用金額の減額をお願いしたい。		D
32	<p>駐輪場料金を以前の値段に戻して欲しい。まず、生活の基盤である通勤の足である点を十分に考慮願います。バス通勤が経済的に困難ゆえ、駐輪場を利用している人が多い。物価高。非正規雇用者などは給料下がっている現状に、この値上げは高すぎる。紙に判子で充分だった。電子化は望んでいない。市の予算の中から、生活基盤でないものの予算を削減して充てれば可能なはずです。助けてください。</p> <p>しばし、現状の駐輪場料金が続くのであれば、少なくとも不公平のない料金設定にして欲しい。新百合ヶ丘の駐輪場。新システムは全員利用なのに、なぜか一階の利用者だけが負担するように値上げされているのは不公平。</p>		D

33	<p>市役所通り、新川通り、国道 15 号線道路沿いに駐輪場が設置されており、駐輪場所によって料金は 4 区分となっています。その中でも 8 時間まで 100 円とか、12 時間まで 100 円、更には 24 時間まで 100 円で止められる場所があります。こういった長時間止められる場所を利用される人は、仕事で通勤される人が多いのではないのでしょうか。その理由は平日朝の 9 時前には 12 時間、24 時間止められる場所はほぼ満杯です。その為、この界隈の市役所、区役所、銀行等に加え、日常の買い物等の用事で自転車でこられた方が止めるのに難儀しているのが現状ではないかと。長時間に亘って止める人に対しては、例えば、定期利用できる駐輪場へ誘導を行い、日中短時間利用できる場所を増やすべきと考えます。長時間利用する会社努め人でも 100 円で止められます。バスで往復すれば 1 日 400 円強、当然こういう場所へ止めるのは当たり前かと。</p>		D
34	<p>新川崎の駐輪場を使用しています。駐輪場の入り口通路に歩行者が入り込んできて入る時、出る時に邪魔でぶつかりそうです。出入口を何とか変えて欲しいです。</p>	<p>施設を利用するにあたり、接触事故等の防止のため、施設内でのルールマナーのポスターの掲示や、管理人による声掛けなどの対策を行っているところです。</p>	D
35	<p>場内走行禁止を守らない危険な利用者が散見される為、ルールの徹底を改めて呼びかけて欲しい</p>	<p>引き続き、指定管理者と連携し、適正な利用に向けて取り組みを進めてまいります。</p>	D
36	<p>新川崎駅西側の駐輪場第 6 施設では、入場口および場内が乗車禁止となっていますが、実際にはほとんど守られておらず、危険を感じる場面があります。これは利用者のマナーの問題も一因ではありますが、環境の工夫によって改善できる部分も大きいと考えます。</p> <p>例えば、現在は駐輪場出入口の階段中央に自転車用のスロープが設けられており、乗車したまま通行できる構造となっています</p>	<p>なお、地域における具体的な御提案につきましては、個別の御要望として承ります。</p>	D

	<p>が、これを階段の両端に移設することなどが考えられます。また、係員による声掛けを行うことも有効ではないでしょうか。以前居住していた江戸川区では、これらの施策により改善が見られたように感じましたので参考になると考えます。</p>		
37	<p>生田、読売ランドどちらも利用するが、まずは無理なく止めれるようにしっかり管理して欲しい。特に読売ランドは数こそあれど場所が点在し、目的の駐輪場が使えなかった時には他に代用出来る場所がない。来てから使えないのは非常に不親切である。アプリなどで出発前に駐輪場の空き状況を確認できるようにしてくれればこちらも対応の仕方もあるというものです。読売ランドの管理の方々には、人によってサービスがまちまちでかえって迷惑だ、やらない線引は統一して欲しい。定期の申し込みも距離近いからが申し込みの対象にならないとか(近隣の方やそれより近い人が定期利用している)、すごく待つけどいいのか?などいちいちうるさい。こちら必要だから申し込んでいるので大きなお世話だ。距離が近いなら止められないのを証明する書類なども提示しない。こちらが根負けして申し込みをやめるのを待っているのだろうか?そのような権限はあるのだろうか?読売ランド駅前には不愉快な管理者が一定数いて使いにくい。</p> <p>生田の駐輪場は、後ろカゴ(こども乗せるもの含む)の方を優先しすぎて普通の人で止める場所がない。料金に差があるのならまだ納得するが、料金に差がないのは差別だ。普通の場合がないからやむなく停めているのかかわらず、ここに止めるな警告のタグは不愉快極まりない。タグの言葉ももう少し配慮すべきではないだろうか?</p>	<p>指定管理者と連携した市営駐輪場施設の情報提供として、ホームページ、SNS など、様々な媒体を広く活用し、市営駐輪場の位置・料金・利用状況など、誰もが分かりやすい情報の充実を図り、利用者の利便性向上に向けた取組を進めてまいります。</p> <p>また、駐輪場の更なる利用環境の改善に向けて、管理人などの育成を図り、指定管理者による適正な駐輪場の運営を推進してまいります。</p> <p>なお、地域における具体的な御提案につきましては、個別の御要望として承ります。</p>	D

38	小島新田駅周辺自転車等駐車場第4施設で定期利用をしています。空気入れが壊れていることが多いのでこまめに整備していただきたい。	<p>駐輪場運営については、指定管理者制度を活用した適正な市営駐輪場の経営及び管理運営により、利用ニーズに対し駐輪場の利用促進を図るとともに、利用枠の調整や空気入れの整備など、利用者ニーズに対し適宜対応し、駐輪場の利用環境の改善に努めてまいります。</p> <p>なお、地域における具体的な御提案につきましては、個別の御相談として伺ってまいります。</p>	D
39	受付してくれる人が時々いない。パンクしてる時の臨時空気入れほしい。大師駅前もう少し駐輪広くしてください。定期購入しているが、定期を一時的にやめることはできないか。次に登録で駐輪できなくなると困る。		D
40	いつも柿生駅前の線路沿い駐輪場のJ2を利用させていただいています。要望ですがJとJ2の駐輪場の区分の撤廃をお願いしたいです。同じ駐輪料金なのに駅から少し遠いJ2にしか停められないのは不公平です。J2を廃止し、駅側から自転車を停めていく方式に変更することをお願いしたいです。		D
41	いつも一時利用のところが殆ど埋まっていて、定期利用のところは余っているので、もう少し一時利用の場所を増やして欲しいです。		D
42	一時置き場は、駅からより遠いので、定期駐輪の枠を増やしてください。		D
43	川崎駅前の駐輪場を利用していますが、「定期利用」の場所に「一時利用」の自転車が多数停められていて、「定期利用」をしているのに停める場所が無い、それを係員の方が処置してくれない。		D
44	市バスの営業所に駐輪場やシェアサイクルを設置する、大規模小売店舗立地法に該当する商業施設等や集合住宅に使いやすい駐輪場の設置を求めるなど、市役所の関連部局や不動産開発を行う事業者にも自転車駐輪場やシェアサイクルの設置・拡大を求めています。	<p>民間事業者等による駐輪場整備については、「川崎市自転車等駐車場の附置等に関する条例」に基づき、適正で効果的な駐輪場整備を促進してまいります。</p> <p>また、シェアサイクルの設置については、身近な地域交通における移動環境の充実を目指し、移動手段の一つとし</p>	D

		<p>てシェアサイクルの普及促進に取り組んでおり、利用者ニーズに応じたポートの設置については、運営主体である事業者と連携しながらシェアサイクルの利用・普及促進に向けた取組を進めてまいります。</p>	
--	--	---	--

(3) 自転車の活用に関すること (8件)

No.	主な意見 (要旨)	市の考え方	対応区分
1	<p>川崎市が所管する公園等の公共施設にはシェアサイクルの設置が進んでおり、事業者からも川崎市内ではシェアサイクルの利用が盛んであると聞いている。川崎市の施策により公園や河川敷等公共施設への設置が進んだ結果として評価できるが、一方でシェアサイクル用のラックが少数しか設置されておらず、使いたいけれど借りられない／返却できないといった声も聞こえてくる。利用が多い施設を中心に、ラック数を増やす取り組みもしていただきたい。</p>	<p>本市では、身近な地域交通における移動環境の充実を目指し、移動手段の一つとしてシェアサイクルの普及促進に取り組んでおります。</p> <p>利用環境の充実に向けたラックの増設や利用者ニーズに応じたポートの設置については、運営主体である事業者と利用状況などの情報を共有するとともに、公共用地の活用についても各関係課と連携しながらシェアサイクルの利用・普及促進に向けた取組を進めてまいります。</p>	B
2	<p>シェアサイクル事業者から利用頻度・OD等の情報提供を受けて、今後の自転車活用施策に活かす取り組みもしていただきたい。</p>	<p>現在、シェアサイクルの各種データについては、事業者から提供を受け、必要に応じてポートの利用頻度などの分析に利用しております。各種データの活用については、計画における施策の方向性にに基づき、今後の事業スキームにおいて、データを活用した取組について検討する際の参考にさせていただきます。</p>	C
3	<p>働く人が多い東扇島の各公園やポイントとなる場所にシェアサイクルの拠点を増やして欲しい。</p> <p>最近では東扇島の倉庫でも単発派遣の仕事で働く人が多いです。しかし、バスの時間が勤務時間と合わない事も多々あります。そういう時に「シェアサイクルがあればもっと利便性が高まるのになあ」と思う事がありました。</p> <p>現状の西公園のみだと明らかに足りません。東、北、マリエンといった拠点となり得るエリアに5~10台の設置を要望します。</p>	<p>本市では、身近な地域交通における移動環境の充実を目指し、移動手段の一つとしてシェアサイクルの普及促進に取り組んでおります。</p> <p>利用環境の充実に向けたラックの増設や利用者ニーズに応じたポートの設置については、運営主体である事業者と利用状況などの情報を共有するとともに、公共用地の活用についても各関係課と連携しながらシェアサイクルの利用・普及促進に向けた取組を進めてまいります。</p>	D
4	<p>未設置の市営駐輪場などもあることから引き続き設置を進める</p>	<p>なお、特定の地域における具体的な御提案につきまして</p>	D

	<p>とともに、県立公園やスーパーマーケット、鉄道駅や市バスの車庫・折返場、主要バス停付近、集合住宅の公開空地などへの設置（自動車駐車場からの転換）を促す取り組みもしていただきたい。</p> <p>川崎区臨海部や黒川、岡上、久末等の交通不便や観光需要がある地域にも設置し、交通不便の緩和や回遊性向上による健康増進、観光需要喚起にもつなげていただきたい。</p>	<p>は、個別の御要望として承ります。</p>	
5	<p>健康と健全な趣味の観点から自転車文化が川崎市内でももっと広がってほしいと思う。先日あった都内のツーリングイベントはとても楽しかった。川崎市は産業の街なので産業優先でも仕方ないが、エコで健全な乗り物を取り巻く環境が広まれば良いと思う。</p>	<p>自転車は、身近な交通手段であり、環境への負荷の低減、健康の増進などに寄与することから、本計画の目的である安全・安心で魅力と活力のある自転車を活用したまちづくりに向けて、自転車施策の総合的な取組を進めてまいります。</p>	B
6	<p>市民に親しまれる競輪場づくりに向けた取組が掲載されていますが、川崎市は治安が悪いというイメージが実際の治安とは関係なく付いてしまっていることが課題であり、川崎市が将来に亘って持続可能な都市となるためのエコシステムを構築する上では最も大きな問題です。令和6年度川崎市都市イメージ調査でも、一都三県居住者からの川崎市のイメージは治安が悪いが最も多く、また治安が悪いと選択した人の割合は区別では川崎区が断トツに高く、そしてその治安に関するイメージで悪影響を与えている要因として競馬場・競輪場があることをあげた人が3番目に多いという現実がありますので、市民に親しまれる施設にするには競輪場であること自体を抜本的に見直す必要があり、自転車競技施設への転換をお願いします。</p>	<p>川崎競輪場は、自転車競技法に基づき、昭和24年4月に開設され令和7年4月で76周年を迎え、競輪事業特別会計から一般会計への繰出額（競馬事業を含む。）は、昭和24年度から令和6年度末までの累計で1,329億円を超え、本市財政の健全化に大きく寄与しています。</p> <p>また、川崎競輪場は、競輪選手や大学自転車部、アマチュア自転車愛好家の練習場として利用されているほか、市民まつり、川崎地区消防出初式、中小企業大運動会等の会場としても活用され、今後とも、本市財政への貢献を果たすとともに、市民に親しまれる競輪場を目指し活動してまいります。</p>	D
7	<p>従前の本計画に沿って多摩川サイクリングコースに設置されたハンパが、スポーツサイクルのパンクやスポーク破損といった故障につながっているとの指摘が挙がっている。</p>	<p>かわさき多摩川ふれあいロードは、自転車専用道路ではないため、歩行者も自転車も利用します。利用者がお互いに譲り合いの気持ちを持ち、安心安全に利用できるよう、</p>	D

	<p>このハンプは軽快車（いわゆるママチャリタイプ）にはさほど負荷にならないようだが、自転車にも様々な車種があり、通勤や健康増進等で活用されているスポーツサイクルと呼ばれる車種には負担が大きい構造になっている。</p> <p>また、このハンプが設置された場所は交差側に「止まれ」の標示があり、本来は交差する自動車等の側に一時停止の義務がある。</p> <p>こうした危険で不適切なハンプは即座に撤去するとともに、仮に今後ハンプ等を設置する場合にはスポーツサイクル等の車種にも悪影響を及ぼさない構造にするよう求める。</p> <p>（関連写真を Web サイトに掲載しています）</p> <p>https://sltc.jp/file/2026/01/20260105kawasaki_bicycle.html</p>	<p>サイクリング専用コースという誤解が生じないような、「かわさき多摩川ふれあいロード」という愛称の設定や、「歩行者優先」「ゆっくり走ろう」などの表示の設置、マナー啓発キャンペーンの実施などの取組を行ってきました。</p> <p>しかしながら、高速で走行する自転車と歩行者が接触または接触しそうになったという情報が、本市や警察に多く寄せられている状況です。そのため、マナー啓発のみでなく、一歩踏み込んだ対策として、段差（スピードハンプ）を設置することとしました。これは、自転車の通行を阻止する目的ではなく、段差や色で自転車の速度抑制・注意喚起を促すことを目的とするものです。段差の高さは、車椅子の方も通行できる、交通バリアフリーにおける歩道と車道の段差の基準である 2 c m 以下となっています。段差（スピードハンプ）の手前には、段差注意の表示を設置しました。かわさき多摩川ふれあいロードご利用の皆さまには、引き続き、安全な利用について、御理解・御協力をお願いいたします。</p>	
8	<p>自転車は市民の生活に欠かせない交通手段としてはもちろん、市民の健康増進、交流や観光の促進、さらには自動車を削減することによる危険や公害の抑制、気候変動対策や省エネによるエネルギー安全保障にもつながるなど、自転車の利活用は時宜を得た非常に重要な施策であり、そこに正面から取り組む本施策は大変有意義なものを受け止めています。</p> <p>一方で、本計画の具体策には従来施策の延長的な規制・対策的施策が大勢を占め、自転車活用推進法が求める本来の自転車の利活用という観点からは不十分な点も見受けられましたので、下記の施策</p>	<p>国や上位計画を踏まえ、本計画では、「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」を通行環境整備や駐輪対策、自転車の活用、ルール・マナー啓発を基本政策に位置づけ自転車施策の総合的な取組を進めております。</p> <p>自転車の利用促進については、各種キャンペーンの機会を捉えた広報啓発のほか、自転車の利用促進に向けた活動を増やし、多くの人へ周知を行うようにしていきます。</p> <p>計画の指標については、計画の達成に向けて全体及び各</p>	D

<p>を加えていただくことで、さらに施策が充実するよう期待しております。</p> <p>本計画では従来の規制の延長のような施策が大半を占めていて、本来の自転車活用推進の観点が足りていないように見受けられる。</p> <p>例えばパーソントリップ(PT)調査により2008年→2018年の自転車のトリップ数(シェアではない)が10%減少しているとし、その理由を通販や電気通信の普及に求めているが、一方でクルマ目線の「道路整備」による自転車走行空間のミッシングリンクや、自動車の速度が上がる(≒危険が高まる)ことに対する自転車利用者の不安、目的地付近の手狭な駐輪場やその混雑による機会逸失、などもあるだろう。理由を外に求めて足元の問題を見失い、施策の手を抜くようなことがあってはいけない。</p> <p>他の自治体では主要なバス停に駐輪場を設置する、生活道路において中央線を消して自動車の速度を抑制させるといった取り組みも為されているところだが、本市においてはそうした取り組みが足りていないこともあるのではなかろうか。</p> <p>自転車利用の減少は、市民の外出機会を減らし、生活の不便に加えて、運動不足や交流の減少にも直結する。結果としてトリップ数が減っているからいいよね、で終わるのではなく、仮にそうであっても多くの市民にクルマではなく自転車を選んでもらえるよう、自転車の利用機会を増やす施策こそが本計画に求められているのではなかろうか。</p> <p>自転車活用推進法の基本理念(第2条)にも定められているように、本来は自転車による交通が、二酸化炭素、粒子状物質等の環境に深刻な影響を及ぼすおそれのある物質を排出しないものであること、騒音及び振動を発生しないものであること、災害時において</p>	<p>政策に対し個別に指標を設定し取組を進めてまいります。</p>	
--	-----------------------------------	--

<p>機動的であること等の特性を有し、公共の利益の増進に資するものであるという基本的認識の下に行われなければならない。</p> <p>そして自転車の活用の推進は、自転車の利用を増進し、交通における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等公共の利益の増進に資するものであるという基本的認識の下に行われなければならない。</p> <p>本計画の成果指標には全体的な自転車活用推進を測る計画目標が盛り込まれていないが、2028年実施予定のPT調査やその先を見据え、交通手段分担率に占める自転車のシェア（割合）を高める、あるいは自動車のシェアを下げるといった数値目標を定め、自転車活用推進法の基本理念に沿った自動車を減らして自転車を増やすための施策を積極的に実施するよう求める。</p>		
--	--	--

(4) ルール・マナー啓発に関すること (12件)

No.	主な意見(要旨)	市の考え方	対応区分
1	<p>既に決められているいくつかのルールのうち、特に要望したいことがあります。</p> <p>夜の自転車運転において、ライトをつけずに運転されているケース。</p> <p>ライトがついていないため、かなり近くに来るまで、自転車が認識しにくく、もう少しでぶつかるころだったということがあります。ライトをつけていない走行がなるべく減るような対策をお願いできれば幸いです。</p>	<p>自転車のルール・マナー啓発の取組については、自転車利用者が悲惨な事故の当事者にならないよう、年齢段階に応じた交通安全教育や、各種キャンペーンにおける交通ルール遵守の啓発活動を庁内外の関係機関と連携しながら行っているところです。</p> <p>引き続き、様々な機会を捉え、警察や関係団体等と連携しながら、自転車の交通安全対策のさらなる充実に向けて取り組んでまいります。</p>	D
2	<p>自転車関連事故の相手当事者は自動車が多く、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とのことですが、自動車運転者は自転車が走っていれば当然十分に注意しますが、自転車利用者は注意しないどころか道路交通法を完全無視で傍若無人な危険な運転をする自転車が目に余るほど非常に多く、特に交差点の通行方法は自分の都合で自由気ままな方法で行っている自転車利用者が非常に多くて酷いです。注意喚起を行うにあたっては、特にまずはすべての自転車利用者に道路交通法をしっかりと教えて遵守させる方策が必要です。</p>		D
3	<p>〈施策 4-1-2〉「自転車利用時のルールとマナーの周知・徹底」について、「警察や関係団体等と連携して情報共有を図りながら、市内の自転車交通事故多発地域において、自転車マナーアップ指導員による啓発活動を推進します。」とあるが、自転車安全利用五則 (https://www.keishicho.metro.tokyo.lg.jp/kotsu/jikoboshi/bicycle/menu/five_rule/) にのっとり、「夜間のライト点灯を徹</p>		D

	<p>底するよう、県警と連携し取り締まりを強化」していただきたい。 このことは、道路交通法第 52 条第 1 項でも強いられており、違反の場合は同法第 120 条第 1 項第 5 号によって罰則となる。</p>		
4	<p>イヤホン、ヘッドホン装着走行も改善されると良いなと思います。 細い道において、後ろから車が来ているのに、イヤホン、ヘッドホンの音量で外部の音が認識されないのは、本人にとっても危険だと思っております。</p>		D
5	<p>自転車とかけ離れるかもしれませんが、自転車が間近に来るまで顔をあげないスマホ歩きが見受けられます。走行側は気をつけてはいますが、前後左右の状況によっては、スマホから目を離さない人をよけにくいことがあります。</p>	<p>歩きながらスマートフォンを利用することにより、注意力が低下し、交通事故やトラブルに繋がる危険性がありますので、市ホームページやデジタルサイネージ等を活用し、ながら(歩き)スマホをしている歩行者に対し注意を呼びかけています。</p> <p>今後も、警察署や地域の方々と連携し、様々な機会を捉えて、交通ルール・マナーの周知に取り組んでまいります。</p>	E
6	<p>川崎市幸区には一方通行が多いですが、「軽車両を除く」の表示があまりに少なすぎると感じます。 市民が一般的に使う生活道路であっても、自転車が一方通行の対象になっており、運用として疑問に思い、「軽車両を除く」の補助標識をつけることを怠っているのではないかとすら感じます。 この状態で、来年からの自転車に対する取り締まりの厳格化を本当に初めていいもののでしょうか。非常に疑問です。</p>	<p>交通に係る規制や標識等は、交通管理者（警察）の所管となりますので、頂いた御意見につきましては、交通管理者等に伝えてまいります。</p>	E
7	<p>自転車の走行環境を整備するに当たり、一方通行における『自転車を除く』の除外指定を全体的に拡大するべきではないかと考えます。 東京都ではほぼすべての一方通行において『自転車を除く』とされていますが、私が買い物のため自転車で訪れる溝の口駅周辺は</p>		E

	<p>除外指定がないため、法に従えば無駄に遠回りをするか自転車を降り押しして歩くことを強いられ、いちいち不便極まりない状態です。少なくとも現地を通行している感覚では、自動車はすれ違えないという理由から一方通行なのは解りますが自転車まで一方通行としなければならない理由が見当たりません。(しかも現実には、自転車はみんな無視して逆走していますし)</p> <p>自転車で溝の口を訪れる途中で通行する高津駅周辺では、以前は同様に一方通行に除外指定がありませんでしたが、つい最近『二輪・自転車を除く』の補助標識が取り付けられて自転車(等)は一方通行ではなくなっていますから、決して出来ないことではないと思われます。</p> <p>一方通行については、川崎市に限らず神奈川県は全体的に『自転車を除く』の除外指定がついていない割合が高い(エリアにより見直されているところもあるのか偏りがある)ように見受けられますので、自転車の活用を推進するのであるなら、東京都を見習って実質全く意味の無い規制は撤回し、道路交通において実質無害な行動をしているにもかかわらず道交法違反者を大量生産するような状況を改めて頂きたいと考えます。</p>		
8	<p>神奈川県警察管内にはクルマ目線で交通規制が実施されている箇所が多く見受けられるが、これが自転車の利用促進を妨げている。市役所は管轄外と言わず、自転車利用促進の観点に立って、警察に働きかけてルールの改定を促す役割を果たすよう求める。</p> <p>一方通行には原則として「軽車両を除く」「自転車を除く」を実施するよう求める。</p> <p>国道 466 号(第三京浜)の下などに設置されている押しボタン式信号機には、クルマ優先思想で、歩行者や自転車利用者が押した後</p>		E

	で数分も待たされるような信号機が存在している。こうした押しボタンは原則として撤去する、または押したらすぐに現示が変わるようにするなど、クルマ優先ではなく歩行者と自転車利用者が優先される交通整理に改めるよう求める。		
9	自転車の規制ばかりが先行していて、自転車に乗る人の安全面が考えられているのか疑問。自転車用の青レーンには自動車が駐車されていて、現状車道側に大きくでなければならぬという危険が大きすぎる。自転車レーンへの自動車の進入禁止を行わなければ、今後道路交通法が改正され、自転車の通行区分が制限された時に事故率は高まるのではないかと。制度が曖昧で、明確な決まりができないのであれば、今後はその部分の明確化が必要だと思う。歩行者の安全を計るのはもちろんだが、車道に出て危険と紙一重な自転車のことも考えて欲しい。		E
10	車の信号が青で進んでも、あっという間に赤になってしまう場合がある。これまで、自転車は車用の信号を徹底するようになってから、気になりはじめました。自転車は人によって速度に差があることも考えた政策が必要かと。		E
11	〈施策 4-2-2〉「安全性の高い製品購入につながる広報・啓発」について、「自転車を安全に利用できるように、情報誌やメールマガジン等により、消費者に安全な製品選択や利用について、広報啓発を行います。」とあるが、それであれば当然自転車を安全に利用するための用具の購入（特に市内の自転車整備事業者のもとでの購入）は補助されるべきであり、そのことも本計画に明示されるべきである。参考までに他の自治体の取組事例を以下共有する（ https://www.city.bunkyo.lg.jp/b034/p001080.html ）。補助ができない場合は、その理由を具体的にわかりやすく教えていただき	自転車ヘルメットの着用及び自転車点検整備については、交通安全教育や各種キャンペーンにおける交通ルール遵守の啓発活動を、庁内外の関係機関と連携しながら行っているところですが、引き続き、ヘルメット着用や自転車点検整備の重要性を多くの人に理解してもらえるように、教育・啓発活動の充実を図ってまいります。	D

	<p>たい。</p> <p>〈施策 4-3-3〉「自転車点検整備の促進」について、「自転車販売店と連携し、点検・整備を促進させる取組を行います。」とあるが、自転車販売店に足を運んでいけば、点検や整備にも当然目が行くのであって、日頃自転車販売店に行かない自転車利用者へアプローチをする必要があるのは明白である。このため、市営駐輪場の利用者に対して、半年～1年に一度の自転車点検に対して半額程度の補助制度を講じるよう、計画内に明記いただきたい。補助ができない場合は、その理由を具体的にわかりやすく教えていただきたい。</p>		
12	<p>自転車活用推進法の基本方針の一つに情報通信技術等の活用による自転車の管理の適正化がありますが、駐輪対策、ルール・マナー啓発を促進するのに有効となる、自転車の所有者情報が記録された IC タグを自転車へ取り付けることを義務化する制度を策定してください。</p>	<p>本市では、国の上位計画等の方向性を踏まえ、安心・安全で魅力あるまちづくりの推進に向けて、4つの基本政策のもと自転車施策を進めております。</p> <p>自転車活用推進法の基本方針である「情報通信技術等の活用による自転車の管理の適正化」については、本市では、一部機械式の駐輪場において IC タグを利用し定期利用者の管理を行っております。</p> <p>引き続き国の動向や他都市の取組事例を注視していくとともに、駐輪やルール・マナー啓発については、当計画で示した施策に基づき取組を推進してまいります。</p>	D

第3期川崎市自転車活用推進計画（案）概要版

第1章 計画改定の趣旨

- 国は平成29（2017）年に自転車活用推進法を施行し、令和3（2021）年に第2次自転車活用推進計画を策定しました。本市では、令和2（2020）年4月に自転車活用推進計画（第1期）を策定、令和4（2022）年に第2期計画を策定し、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つの基本政策を推進しています。
- 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るなか、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、本計画を改定します。

<計画期間> 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。

第2章 自転車利用の現状と課題



(1) 需要推計の考え方

ア 自転車需要

- 平成30（2018）年の「パーソントリップ調査」による自転車トリップ数をもとに、「駐輪需要の増減率」を考慮して①「調査基準」を算出し、その上で②「将来人口推計」と③「将来の駐輪台数の変化率」を乗じて④自転車需要を推計

イ 駐輪需要（自転車等駐輪場（市営、民間含む）の利用台数及び放置自転車台数の合算値）

- 本市実態調査による令和6（2024）年の①駐輪台数及び①放置自転車台数をもとに、②生産年齢の「将来人口推計」と③「将来の駐輪台数の変化率」または③「将来の放置台数の変化率」を乗じて④駐輪台数及び④放置自転車台数を推計

ウ 人口の変化率（本市の将来人口推計より）

- 総人口は令和17（2035）年頃の159.3万人をピークに減少と予測。年少人口（0～14歳）は令和2（2020）年の19.0万人以降減少、生産年齢人口（15～64歳）は令和12（2030）年頃の106.5万人以降減少と予測。老年人口（65歳以上）は令和32（2050）年時点でも46.5万人まで増加すると予測。

(2) 自転車の需要推計結果

ア 自転車需要

- 自転車需要は、平成30（2018）年から減少傾向を示しており、令和6（2024）年から概ね10年は、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、再び減少と転じると予測しています



イ 駐輪需要

- 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。
- 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。



(3) 需要推計結果からの今後の見通し

- 自転車需要・駐輪需要ともに長期的には徐々に減少する予測となりますが、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。
- 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。

(4) 各政策における現状と課題

- 第2期計画に基づく基本政策について、各政策の現状と、現状を通じて得られた課題を整理

通行環境整備

<取組状況>

- 自転車利用の多い駅周辺、主要な幹線道路などで通行環境整備を推進し、令和7（2025）年度末には整備延長が約188km、計画に位置づけた主要な幹線道路は概ね完了する見込みです。また、整備箇所では事故低減など一定の効果が確認できました。
- 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、コロナ禍以降の増加により目標水準に届いておらず、依然として自動車との事故や駅周辺、幹線道路の事故が多い状況です。

<主な指標> 自転車に関わる交通事故件数

目標：900件以下⇒現状値：984件（令和6（2024）年）

- シェアサイクルの普及による自転車の利用機会の拡大や、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。

<課題>

- 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
- 自転車利用の多い駅周辺の通行環境整備を引き続き行うとともに、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、主要な幹線道路の通行環境整備のさらなる充実が必要

駐輪対策

<取組状況>

- 令和4（2022）年度の指定管理者変更に伴い、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等を実施しました。導入当初は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。

<主な指標> 駐輪場の利用満足度目標：64%以上

⇒現状値：57.5%

- 放置禁止区域を指定し着実な撤去活動を行うことにより、9時台の放置自転車等の台数は、平成27（2015）年度に比べて令和6（2024）年度は約3分の1に減少しました。一方、放置禁止区域以外の一部地域によっては、放置自転車等が集中する箇所が一定数存在します。
- 平成23（2011）年度は10箇所の保管所を運営していましたが、段階的に集約化や再配置などに取り組み、令和4（2022）年度には7箇所に集約しました。

<課題>

- 利用者アンケートの満足度向上に向け、ニーズに応じた市営駐輪場の利便性の向上や情報提供の更なる充実が必要
- 夕方以降の放置自転車への効果的な放置防止活動が必要、また、放置禁止区域外の放置自転車への対応が必要
- 撤去台数に応じた効率的・効果的な保管所運営を引き続き実施するとともに、保管所と駐輪場の連携した運営などにより機能を集約することも視野に入れた新たな保管返還方法の検討が必要

自転車の活用

<取組状況>

- シェアサイクルポートについては、ポートの設置拡充に取り組んできており、令和4（2022）年の本格運用の開始以降も、利用回数の順調な伸びを示しています。

<主な指標> シェアサイクルの利用回転数

目標：1.4回/日・台以上⇒現状値：2.7回/日・台

- 自転車の利用促進に向けて、各種イベント等において広報啓発を実施しました。

<課題>

- 地域のニーズなどに応じて、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
- 多様化する自転車の利用促進に向けて、一層の広報等の取組が必要

ルール・マナー啓発

<取組状況>

- 自転車を安全・安心に利用するための自転車損害賠償責任保険等への加入については、ルール・マナー啓発としてのイベントや各種キャンペーンを通じて加入促進に向けた広報啓発等に取組んできましたが、目標値に届きませんでした。

<主な指標> 自転車損害賠償責任保険等の加入率

目標：75%以上⇒現状値：70.5%

<課題>

- 自転車利用時のルール・マナー及び、自転車損害賠償責任保険等への更なる加入促進の周知・啓発が必要

第3章 計画改定の考え方

(1) 基本的な考え方

- 本計画の目的である「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」を継続しながら、社会環境の変化に伴う自転車利用の多様化や利用機会の拡大、将来の自転車需要への対応を図り、地域の特性や利用ニーズとともに中長期的な視点も踏まえ計画的な取組を推進します。

(2) 基本方針

- 本計画の目的実現に向けて、継続的な課題への対応として、これまでの計画を継続した4つの基本政策をもとに着実に取組を推進します。
- 社会環境の変化等を踏まえた新たな課題への対応については、計画期間内に重点的に取り組むものとし、基本政策における施策を拡充し、一層の取組を推進します。

基本政策1 通行環境整備



基本政策2 駐輪対策



【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

基本政策3 自転車の活用



基本政策4 ルール・マナー啓発



(3) 施策体系と重点的な取組

- 現状と課題を踏まえた本計画の政策及び施策体系は、4つの基本政策を取り組む分野ごとに9つの政策と26個の施策に分けて、関連する事務事業を位置付けています。

【通行環境整備】 自転車・歩行者・自動車が道路を安全、安心、快適に利用できる環境の創出

【重点的な取組】 通行環境の重点的な整備の推進

- 自転車に関わる交通事故のコロナ禍以降の増加や自転車の長距離利用への対応及びネットワークの連続性・利便性の向上を図るため、自転車関連事故の抑制に向けた危険箇所の安全対策とともに、自転車利用の多い駅周辺（駅周辺自転車ネットワーク）及び主要な幹線道路（広域自転車ネットワーク）において、引き続き、安全、安心、快適な通行環境の確保に向けた重点的な整備を推進します。

政策1-1 安全で快適な自転車ネットワークの構築

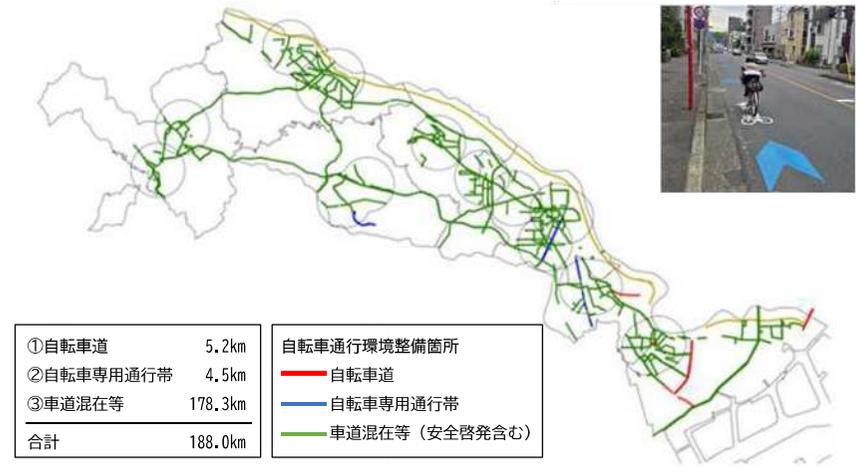
- 施策1-1-1 危険箇所の安全対策強化【拡充】
- 施策1-1-2 自転車利用の多い駅周辺における通行環境整備の推進
- 施策1-1-3 広域的な自転車ネットワークの構築【拡充】

政策1-2 自転車通行環境の適正管理

- 施策1-2-1 自転車等の安全で円滑な通行に向けた自動車駐車対策の推進
- 施策1-2-2 自転車通行環境の適正な維持管理の推進

■自転車通行環境整備箇所（令和7（2025）年度末時点（見込み））

■整備状況（高津区千年地区）



【駐輪対策】 地域の特性や利用者のニーズに応じた、自転車を適切に停められる駐輪環境の構築

【重点的な取組】 総合的な駐輪対策の推進

- 大型化した自転車に対する駐輪の利便性向上に向けた取組を進めるとともに、効率的に放置自転車を削減するため、引き続き撤去・運搬業務等の一括委託を推進します。
- 駅周辺以外の放置自転車等についても削減に向け、効率的・効果的な放置自転車対策を推進します。
- 保管所と駐輪場の連携した運営などによる新たな保管返還方法の検討を進めます。

政策2-1 地域特性や駐輪需要予測等を踏まえた効率的・効果的な駐輪場整備の推進

- 施策2-1-1 駐輪需要を踏まえた市営駐輪場の整備と再編の推進
- 施策2-1-2 民間事業者等による駐輪場整備の促進

政策2-2 駐輪場の利用環境の向上

- 施策2-2-1 効率的・効果的な市営駐輪場運営の推進
- 施策2-2-2 市営駐輪場の適正な維持管理
- 施策2-2-3 利用者のニーズに応じた市営駐輪場の利便性向上【拡充】
- 施策2-2-4 市営駐輪場施設の情報提供の充実

■下段スライド式2段ラックへの改修



政策2-3 放置対策の推進による適正な自転車利用への誘導

- 施策2-3-1 効率的・効果的な放置対策の推進【拡充】
- 施策2-3-2 放置自転車等の抑制に向けた取組の推進
- 施策2-3-3 効率的・効果的な保管所運営【拡充】

第3章 計画改定の考え方（つづき）

【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

【重点的な取組】自転車の一層の利用促進に向けた取組

- シェアサイクル事業については、地域の利用状況を見据えながら利用環境の充実に向けた取組を実施します。
- 多様化する自転車の利用促進に向け、各種イベント等の機会を捉え、啓発活動などの取組を推進します。

- 政策3-1 安全・快適で環境にもやさしい身近な自転車の活用推進**
- 施策3-1-1 移動環境の充実に向けたシェアサイクルの推進【拡充】
 - 施策3-1-2 身近な自転車の利用しやすい環境整備
 - 施策3-1-3 自転車の一層の利用促進に向けた取組【拡充】
 - 施策3-1-4 環境負荷の低減に寄与する取組の推進

- 政策3-2 地域活力の向上に寄与する自転車の活用推進**
- 施策3-2-1 地域の特色を活かし幅広い分野と連携した取組の推進

■シェアサイクル設置状況



■イベントでの広報啓発



【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

【重点的な取組】自転車の安全利用や放置自転車の啓発活動などの充実

- 自転車に関わる交通事故は増加傾向にあり、7割以上で法令違反が見受けられることから、年齢段階に応じた交通安全教育や自転車利用時のルール・マナー及び自転車損害賠償責任保険等の加入促進などの広報・啓発を実施します。
- 夕方の放置自転車の削減に向けた啓発活動の充実を図ります。

- 政策4-1 交通ルールの周知・徹底とマナーの向上**
- 施策4-1-1 年齢段階に応じた自転車等交通安全教育の推進
 - 施策4-1-2 自転車利用時のルールとマナーの周知・徹底
 - 施策4-1-3 通行位置等の見える化及び安全対策の広報・啓発の推進
 - 施策4-1-4 放置自転車防止に向けた啓発活動の充実

- 政策4-2 自転車の安全・安心利用に備える**
- 施策4-2-1 自転車損害賠償責任保険等への加入促進【拡充】
 - 施策4-2-2 安全性の高い製品購入につながる広報・啓発
 - 施策4-2-3 自転車点検整備の促進

■5月自転車マナーアップ強化月間での広報啓発



■夏の交通安全防止運動での広報啓発



第4章 各施策の展開

(1)計画の指標

- 計画推進の目安として全体と基本政策の各政策に対して指標を設定し、計画期間の令和11（2029）年度末までの達成に向けて取り組みます。
- 原則として、成果指標の考え方を基にアウトカム（成果）指標を設定していますが、成果を示すためのデータを取得することが困難な場合、本計画期間の取組においてはアウトプット（活動量）で示した方が分かりやすい場合は、アウトプット指標を用いるなど、施策の特性に応じた指標の設定を行っています。

<全体の成果指標>

指標	現状値	計画目標値			
		第1期	第2期	第3期	
全体	安全・安心でまちの魅力向上に寄与する自転車施策の総合的な取組の満足度（アンケート調査結果）	59% (R7 (2025) 年6月)	—	56%以上 (達成)	59%以上

<各政策の成果指標>

基本政策	政策	指標	現状値	計画目標値		
				第1期	第2期	第3期
通行環境整備	共通	自転車に関わる交通事故件数	984件 (R6 (2024) 年)	980 件以下	900 件以下	900 件以下※1
	1-1	安全対策実施箇所数（計画毎の箇所数）	398箇所（2期整備箇所） (R6 (2024) 年度)	—	398 箇所以上 (2期整備箇所)	81 箇所以上 (3期整備箇所)
		市内の自転車通行環境整備延長（累計）	158 km (R6 (2024) 年度)	58 km以上	186 km以上	239 km以上
1-2	自転車通行環境維持補修延長（累計）	7.9 km (R6 (2024) 年度)	1.2 km以上	8 km 以上	16 km 以上	
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）	1,717台 (R6 (2024) 年10月)	—	2,405台以下	1,500 台以下
	2-2	駐輪場の利用満足度（利用者アンケート）	57.5% (R7 (2025) 年2月)	64 %以上	64 %以上	64 %以上
自転車の活用	3-1	シェアサイクルの利用回転数	2.7 回/日・台 (R6 (2024) 年度平均)	1.0回/日・台以上	1.4回/日・台以上	2.7回/日・台以上
		自転車の利用促進に向けた活動回数	1 回/年 (R6 (2024) 年度)	—	—	2 回/年以上
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）	620 回/年 (R6 (2024) 年度)	490 回/年以上	490回/年以上	490回/年以上
	4-2	自転車損害賠償責任保険等の加入率（アンケート）	70.5% (R7 (2025) 年6月)	56.4 %以上	75 %以上	75 %以上※2

※1 現状値が第2期における目標（900件）を上回っている状況を踏まえ、引き続き取組を推進し、900件以下を目指す
 ※2 進捗管理による評価・検証を行いながら、加入率向上の取組を進め、将来的には加入率100%を目指す

(2)計画の進捗管理

- 本計画は毎年度、施策の進捗状況や目標の達成状況等について評価・検証した上で、課題となっている事項を整理し、実施方法の改善等についてフォローアップするとともに、計画期末には総括評価を実施します。

(3)今後のスケジュール

- 11月25日 まちづくり委員会（パブリックコメントの実施について）
- 12月1日から1月5日まで パブリックコメントの実施
- 3月中旬 第3期川崎市自転車活用推進計画策定