

第2回 川崎駅東口周辺地区総合自転車対策検討会議 議事要旨

平成20年10月22日(水) 9:00~10:45

川崎市役所第3庁舎18階 大会議室

<出席者(敬称略)>

学識者 : ◎屋井、○兵藤、太田 ◎座長 ○副座長
 市民代表 : 大場(代理出席)、大谷、篠原、弾塚、恒川、荒金、西井
 商工業者代表 : 福井、埜瀬
 交通事業者代表 : 末弘(代理出席)、森、柿沼
 駅周辺商業者代表 : 猪熊、馬場
 交通管理者 : 猪股、森元
 行政 : 川端、浅川、三浦(代理出席)、菊池、篠崎(代理出席)、菅原、大谷(代理出席)、斉藤
 オブザーバー : 富樫

の各委員

<議事要旨>

I 開会

II 議事

1 第1回検討会議の議事確認

特になし

2 総合自転車対策の実施内容の検討

(1) 基本方針1について

- ・ 「実施施策①：歩行者・自転車通行環境の整備」について、川崎市は歩行空間が3.5mあれば十分と考えているようであるが、現状を見てみると十分とは思えない。また、自転車通行帯を、植樹帯の車道側(車道)に整備することは出来ないのか。
- ・ 自転車通行帯を車道側に整備することになると、バスレーンをつぶすことになり、自動車交通を捌けない。また、川崎駅へアクセスする自転車利用者は、雨の日にはバスを利用している。これを踏まえ、まずはバスレーンがその機能をきちんと発揮できるようにすることを考えている。
- ・ 様々な制約条件を踏まえて、行政が考えた案が本会議で提示されているが、実施施策の検討は、色々な方の意見を元に議論していき、最終的に1案に絞っていくことが出来れば良いと考えられるため、車線を減らして自転車通行帯を整備することの可能性について検討し、結果を示して頂きたい。
- ・ 歩道幅員は3.5mのままであるが、自転車利用者と物理的に分離することで、合計5.5m以上の空間を確保でき、歩行空間の環境は改善されると考えている。
- ・ 自転車通行帯整備は、歩行者の安全性向上のための走行空間の分離であり、川崎駅直近に駐輪場があるから整備し、駐輪場がないから整備しないといった議論とは別の話である。
- ・ 市電通りに整備された自転車通行帯は、地面の色を明確に分けているため視覚的に

も明確に分離されている。これを参考にしてはどうか。

- ・ 「実施施策③：自転車の走行抑制」については、川崎駅前に人が多いためエリアを京急川崎駅周辺まで拡大してもらいたい。
- ・ 自転車の走行抑制などの施策は、バス事業者にも影響が出る可能性がある。こういった影響を考慮して施策を実施していくには、川崎市の自転車問題は大きな問題であるため、費用や費用対効果を考慮しつつ、1つ1つ解決していくしかないと考えている。本会議で提示された実施施策を、総合的に進めてもらいたい。

(2) 基本方針2について

- ・ TMOのバス導入検討は、現在進んでいる。川崎駅周辺の総合自転車対策を検討する上で、このような類似する事業と市内で整合をとりまとめ、最善の対策をとってもらいたい。
- ・ 自転車利用者の中で、ルールを守れないのは大人が多い。そのため、駐輪場の整備などを行っていくのと同時に、モラル醸成を行っていかなければ違法駐輪は減っていかないと考えている。そのために、どこが先導して行っていくのかを考えてもらいたい。
- ・ 現状、バスの走行環境は、満足するものではない。駐車車両等のために優先レーンがあっても機能しておらず、第二走行車線を走らざるを得ないため、定時運行が難しい状況である。荷捌き車両への対応は、朝夕のラッシュ時間帯のみの規制等、色々な方法が考えられるのではないか。

(3) 基本方針3について

- ・ ルフロン広場周辺に訪れる自転車利用者は、駅ビルなどへの買い物利用者が多い。これを踏まえ、ルフロン広場の駐輪場は、買い物利用者専用の駐輪場にしてみてもどうか。
- ・ ルフロン公園を駐輪場にすることは、第1回検討会議後にルフロンから話があったため、整備計画の対象とした。整備時は、周辺住民への説明や連絡通路の確保、桜の木を守る方向で考えていきたい。また構造は、3階平置きの自走式を考慮しており、駐輪場の建設から維持管理まで全てを、整備センターに任せている。完成イメージ図は、資料2のP5のパス図である。
- ・ 旧川崎営業所に整備する予定の駐輪場の景観は、機械式を考えている。
- ・ 旧川崎営業所の立地は、京急川崎駅から250m圏域内程度に入るため、通勤・通学利用者に支障はないと考えている。また、既存の市役所通りの路上駐輪場を短時間利用者用に変更することで、路上駐輪場を利用していた通勤・通学利用者が本駐輪場を利用すると見込んでいる。
- ・ 駐輪場の位置を、歩行空間から植樹帯に移設しただけでは盗難への対応ができないが、そのための対策としては、ラック式とすることを考えている。
- ・ 「実施施策③：駐輪場の整備及び管理運営等に関する民間事業者、地元事業者等との連携方策補検討」は、具体的には民間事業者との連携に留まっている。違法駐輪は歩行者などに迷惑をかけているが、違法駐輪をしているのは市民である。また、通勤・通学利用者が川崎駅までアクセスすることの受益者は、JRや京急電鉄である。駐輪場整備に多額の費用を要するのであれば、こういった方々に負担してもら

う必要もあるのではないか。

- ・ 自転車利用者の目的に応じた駐輪場を整備することは、なかなか難しい。料金設定で対応することは有効かと思うが、社会実験で実際に料金設定を運用し、問題があれば早急に対応できるようなフレキシブルな体制で行ってほしい。

3 社会実験について

- ・ 「社会実験①：歩行者・自転車通行空間の確保」について、新川・市役所通りの片側のみを対象としているが、これは新川・市役所通りの路上駐輪台数が4000台弱あり、それらの自転車の受け皿を十分に整備できないためである。また、新川・市役所通りの路上駐輪場は、社会実験で一時利用の料金体系の検討を行いたいことも理由である。
- ・ 銀柳街は歩行者・自転車利用者が多いため、「社会実験②：自転車の走行抑制」のエリアに含めてはどうか。
- ・ 「社会実験②：自転車の走行抑制」の度合いは、禁止とするのか。それとも利用者へのお願程度か。お願程度であれば、何のために自転車の抑制を行うのか。何を把握するために社会実験として自転車抑制を行うのか等、評価の尺度を明確にしてほしい。
- ・ 「社会実験④：バス交通の利便性の向上」について、路線バスの走行環境の課題は、一般車両の停車により優先レーンの機能が低下していることが問題である。
- ・ 「社会実験⑤：バス専用、優先レーンの機能確保」について、荷捌き車両との折り合いをどうするのか。
- ・ 社会実験は、当初は来年の5月頃を予定していたが、事前の調整が必要であるため、9月から11月の間の1ヶ月程度を考えている。

Ⅲ 閉会

以 上