

## 第3回 川崎駅東口周辺地区総合自転車対策検討会議 議事録

平成21年1月22日(木) 15:00~17:00

川崎市役所第3庁舎18階 大会議室

## &lt; 出席者 (敬称略、五十音順) &gt;

学識者	: 太田、兵藤、屋井	座長	副座長
市民代表	: 大場、大谷、篠原、恒川(代理出席)、荒金、西井		
商工業者代表	: 福井		
交通事業者代表	: 末弘、森		
駅周辺商業者代表	: 猪熊、馬場		
交通管理者	: 猪股		
行政	: 川端、浅川、渡邊、菊池、金子、菅原、大谷、齋藤、平岡		

の各委員

## &lt; 議事 &gt;

## 1 開会

## 2 議事

## (1) 第2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策について

## &lt; 歩行者・自転車通行環境について &gt;

- ・ 自転車通行空間は、川崎市は案1(歩道空間のみを自歩分離)を推奨したが、自転車と歩行者を完全に分離することが安全確保のために重要と考えているため、**案1(歩道空間のみを自歩分離)だけでなく案3-1、3-2(車道に自転車道を整備)の検討をもう少し進めてもらいたい。**
- ・ 自転車通行空間の案2-1について、自転車レーンとした場合、1.5メートル程度の幅員が確保されれば十分だが、1メートルでは結果として、舗装部が50センチ程度のスペースとなってしまう走りにくい。**路肩と考えれば、適当に走りたい人は自由に走るという空間としては特段問題がないし、50センチよりは1メートルの方がより安全になる**ことから、自転車とバスが走りやすくなったと考えられる。このような「案2-1(改)」があってもよいのではないか。
- ・ 自転車通行空間の案2-1は、路肩を広げて自転車が走行することとしている。現状では、銀柳街から国道15号線までにバス停が2箇所あり、かなりのバス待ちのお客さんがいることから、自転車利用者が交通ルールを遵守するか大変危惧している。これらを踏まえ、バスのすぐ傍を自転車が走るというのは、非常に危険性があるのではないか。車道上を自転車とバスが共有するのであれば、自転車が第一車線に入れないような物理的分離が考えられないか。
- ・ 案2-1は、速い自転車とゆっくり走る自転車が通行空間を選択できるようにすることが重要である。川崎だけでなく、バス停と自転車の交錯は車道上か歩道上かの違いだけでどこにでも存在し、どちらにも課題がある。案2-1は、歩道上に自転車歩行者道があるのが前提で、概ねの自転車がそこを走行する。一方で、車道上にも自転車が走行できるということである。**全ての自転車利用者が車道上を走行させることではないため、多くの利用者は車道上を走らない。**あるいは、バスの便数が非常に多い朝の時間帯は、実際には自転車が走らないことが想定される。

- ・ 案1以外の案は車道部を使用する形である。そのため、交通管理者の協力や了解が必要で有り、また荷捌き等の駐停車の問題があり、容易な案ではない。しかしながら、実験期間であれば、例えば片側のみ実施する等の方法を含めて、検討はしていただきたいと思う。本会議で結論を出すのは難しいかもしれないが、計画はするということをお願いしたい。
- ・ 自転車通行空間の案3-1・2を整備することになった場合、沿道の商店会の方から反対される場合がよくある。実験ですら反対をされることも結構あることから、「協力してもらえないか」といった話を少なくともしてもらえると、実現に向けて進みやすくなるかも知れない。少なくとも、全てを事務局側に任せているのでは、なかなか進まない。ご協力をお願いする。

#### < 走行抑制について >

- ・ 走行抑制エリアを京急川崎駅側に拡大していただいたが、更に横断歩道を渡った駅側に拡大してもらいたい。
- ・ 走行抑制エリアに、商店街（銀柳街、銀座街、チネチッタ）が含まれていない。商店街は歩行者が買い物で回遊しているため、自転車が走行すると非常に危険な実態がある。そのため、商店街を走行抑制エリアに含めてもらいたい。

商店街は、10:00 から 24:00 まで歩行者専用道路に指定されているため、本来、自転車の走行は禁止である。一方で、0:00 から 10:00 は通行可能であるため、この時間帯への対応は考えたい。

- ・ 商店街では、ガードマンを立たせて、自転車利用者へ指導をしている。しかしながら、自転車走行の規制は商店街では難しいため、対策をお願いしたい。
- ・ 走行抑制の意向があるのであれば、交通管理者や商店街、交通安全ボランティア等により、指導・取締りをすべきではないか。規制の時間を拡大する、あるいは変更に関して検討させてもらいたい。
- ・ 走行抑制エリアの拡大について、自転車と歩行者の交錯の危険は認識しているが、対応策として抑制エリアの拡大よりも、走行自転車に対する指導、取締りの強化がまず優先ではないか。
- ・ 我々は、実際に駅前東口の駅前で放置自転車と押し歩き自転車を実施した。それを踏まえると、自転車利用者は指導しても降りないこと、またトラブルの発生へ対応するため警察の人たちの力を借りないと難しいと思われる。資料に記載しているエリア内の路面表示やガードを置く等の対策だけでは困難である。
- ・ まずは目に訴えて、少なくともそこが抑制のエリアであると認識させた上で注意しないといけない。そのためには、物理的な措置は必要である。警察の人員にも限りがあるため、実施の際には実施方法等、行政と一緒に検討させていただきたい。
- ・ 福岡の天神の押しチャリ看板のようなかわいらしいものを置いて実施してはどうか。

#### < バス交通に対する取り組みについて >

- ・ バス交通への転換は、専用レーンの確保や定時性の確保だけではなく、更に政策的な誘導対策を考えられないか。自転車利用削減の対策と合わせて検討してもらいたい。
- ・ 市役所通りの上り（駅向）方向は、バス専用レーンに変えることを検討しないのか。

#### < 駐輪場整備について >

- ・ 通行空間を確保する上で、路上駐輪場は撤去することとなるが、仮設駐輪場候補である東田公園と

稲毛公園だけでは、市役所通りの路上駐輪場台数の確保は厳しいと考えている。そのため、市役所側又は第三庁舎側といった片側のみの実施も選択肢の1つとして考えている。

- ・ 駅周辺における駐輪場不足は明らかであり、駐輪場を整備すべきである。市民もそれを望んでいる。**自転車放置禁止の呼びかけをしているが、駐輪場整備も推進しながら同時にやるべきであるといった要求が非常に多い。放置自転車の取締りや撤去の強化も重要だが、整備も平行して進めてもらいたい。市民への説得力にもなる。**

### (3) 社会実験の実施内容について

- ・ 社会実験において、路上駐輪場を公園等へ移設した場合、路上駐輪場利用者は混乱しないか。
- ・ 社会実験での自転車通行空間整備パターンは、検討会議でご意見をいただき、調整させてもらいたい。
- ・ 社会実験時に銀柳街の走行抑制エリアに入れてほしい。
- ・ 行政と商店街の方々が協力して、前向きに検討していただきたい。
- ・ 歩道上の駐輪場は、社会実験実施時に撤去するのか、それとも既存の緑地のところに自転車は置くのか。
- ・ 社会実験の期間は、1日なのか一定の期間やるのか。
- ・ 駐輪している自転車を移動した上で実験をすると、自転車の交通量そのものが少ない状況で実験をすることになる。**将来の問題は、自転車通行が増えた状態で歩行者と自転車の通行空間の確保であるため、自転車通行が多い状態で実験しないと、現実的な効果検証ができないのではないかと。**
- ・ 社会実験は、出来るだけ将来の整備を念頭に条件を設定してやる必要がある。また、反映されていない項目について、将来の想定をどうするのかを考える必要がある。具体的には、**今回の実験における自転車交通量が、将来の非常に多い時間帯なのかあるいは少ない時間帯なのかを想定して実施しなければいけない。**実施までは時間があるため、これから十分検討してもらいたい。
- ・ 社会実験に要する人員は、どう考えているのか。長期間のため、**町会、あるいはまちづくりクラブの手伝いが必要なのかどうか。あるいはすべて行政でやられるのか。事前にご連絡いただければ、町会と話し合いする。**
- ・ 社会実験の最初の目的は、市役所通りの歩道が広いことを実感してもらうことではないか。
- ・ 自転車通行空間の案1～案3、また座長がおっしゃった案2-1(改)は、社会実験するのか。**必要と思われる案は、社会実験してもらいたい。**
- ・ 実験時の自転車通行空間の物理的な分離は、プラスチックコーンで行うのか。柵やポール等を使用するのか。コーンは、下が広がっており、実際の柵と形状が若干違うかも知れないため、幅を取らないものを考えてもらいたい。
- ・ **自転車通行空間の社会実験の効果検証は、走行空間を整備することにより裏道を走っていた利用者が走行することが想定されるため、利用者の経路を測定することを追加してもらいたい。**
- ・ 実験実施前に調査してみてもどうか。実験で得られた結果を兵藤先生に分析、予測等をしていただければ、走行空間が出来上がると利用者の経路がどう変わるかを分析できると考えられる。ご検討いただければと思う。
- ・ 社会実験の目的が、「自転車の走行をどうするか」に重きがおかれているように感じる。しかしながら、私たちは「今の違法駐輪をどう改善させていくか」「改善した上で、交通弱者がどう安全に川崎駅前を歩行できるか、移動できるか」が最重点であり、自転車通行空間の確保は2番目の目的と考えて

いる。歩行者の安全性について、もう少し具体的な検討をしていただければと思う。

- ・ 社会実験は、あくまでも実験にすぎない。最も重要なことは、川崎駅東口周辺の将来の空間整備の方針を決定し、より具体的なデザインに関して検討会としての一定の方向性を提案することである。
- ・ 社会実験は、将来像を1案に決めてしまわずに、柔軟に対応できるよう検討、計画してほしい。
- ・ 歩行者の安全を確保する視点、自転車通行空間、駐輪場（路上、路外）の問題、バスの走行空間の問題等、総合的な問題であり、それに関する様々な意見がでているため、一つ一つに対して反映ということは難しい場合もあるが、全体を見渡しながら次の会に向けて資料作り等をお願いしたい。

(4) 今後のスケジュールの確認  
特になし

閉会

以 上