

第6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22年1月27日(水) 10:00~12:00

川崎市役所第3庁舎18階 大会議室

<出席者(敬称略、五十音順)>

学識者 : 太田、○兵藤、◎屋井 ◎座長 ○副座長
 市民代表 : 荒金、大場、大谷、篠原、西井、弾塚、山下
 商工業者代表 : 稲坂、埜瀬
 交通事業者代表 : 柿沼、島村、栗田
 駅周辺商業者代表 : 馬場
 交通管理者 : 鈴木(克)、鈴木(泰)
 行政 : 川端、浅古、鈴木、村田、平岡、金子、小林、大谷、斉藤
 オブザーバー : 竹林

の各委員

<議事>

1. 開会

2. 議事

(1) 第5回検討会議の議事確認

特になし

(2) 社会実験の結果について

(3) 各施策の方向性(案)について

(4) 今後のスケジュール(案)について

<社会実験の結果についての主な意見>

【社会実験の総評】

- ・ 社会実験は、多くの方々の協力を得て、事故もなく成功に終わった。しかし、実験はあくまで対策のスタート地点に過ぎず、今後は実験結果から課題を抽出し、施策に活かすなどの取り組みをしていく必要がある。なお、駅前だけでなく、駅周辺の将来的な空間利用についても、自転車及びバスとの共存も考慮に入れ、総合的に考えていきたい。
- ・ 社会実験を通じ、各施策の可能性を認識することができた。
- ・ 今後、分析を加え、駐輪場の問題と併せて検討していきたい。実施施策に対する課題抽出に留まらず、実験結果から考察を引き出していくことも重要である。

【自転車レーン(新川通り)について】

- ・ 自転車レーンのバス停部が課題として挙がっている。海外の事例等を参考に、構造・デザインで解決していく方法の提案を希望する。
- ・ 社会実験中は、安全確保のためバス停部に誘導員を配置したが、本格実施の際には、バスの運行時間帯に誘導員を常時配置するわけにはいかない、という問題もある。
⇒誘導員なしでも、バス停部において、バス・自転車・歩行者の交錯が見られないようなシステム

を考える必要がある。そのほか、歩道上に一方通行の自転車レーンを設置することも整備手法として考えられる。

- ・ 自転車走行空間を車道と歩道のどちらに確保すべきか、という点は議論が必要である。
今回の社会実験の分離方法では、完全な車道とは言えない。また、歩道における走行空間の確保は、現実的ではあるものの合理的ではない。
- ・ アンケート結果によれば、新川通り・市役所通りの双方において、バス停部での危険を感じている自転車利用者が多い。また、新川橋のバス停では、国道15号の信号が青に変わると、バスと自転車が同時に走り出すため、交錯しやすいという問題がある。
⇒実験実施道路は、特にバスの運行本数が多い道路であったため、今回の結果だけで「車道は危険、歩道は安全」という考えを一般化するような結論を出すのは避けたい。歩道の安全性の観点からいえば、やはり車道にすべきという考え方もある。
⇒新川通りのバスの運行本数は極端に多いため、今回の結果を市全体に反映させるとは限らない。
地域特性に応じて判断する必要がある。
- ・ 自転車は通常、横断時には自転車横断帯を通ることになっているが、利用者にとって、直進できないことは不便だと考える。自転車横断帯については、他の地区でも同様の問題があり、交通管理者の対応が柔軟になってきていることもあり、今後の動向を見守りながら、対策を考えていくべきである。
- ・ タクシー事業者やバス事業者から、社会実験の実施によって渋滞が増えたとの意見があったと聞いている。
⇒以前、交通事業者から、新川通りにコインパーキングを設ける案が提出されたが、該当車線はまちづくりに必要だとのことで、断ったという経緯がある。従って、今後の検討では、この点も考慮に入れたうえで、議論を進めてもらいたい。
- ・ 新川通りにおける自転車レーンの設置の実験は、①車線を減らす実験、②自転車に車道走行を認める実験、の2つに分けて考えるべきである。前者では、走行時間の変化の観点から、後者では安全性の確保の観点から、効果や課題を考える必要がある。

【歩道の分離（市役所通り）について】

- ・ 実験が終わってからは、路上駐輪場が再設置され、車道側のスムーズな走行が妨げられている。やはり、路上駐輪場は撤去した方が望ましい。

【押し歩きエリア（銀柳街入口まで）について】

- ・ ボランティアの方々のご協力に感謝したい。ボランティアの有無による違いは表れたか。
⇒ボランティアによる呼びかけがない日は、押し歩き遵守率が半分以下に低下した。
- ・ 押し歩きエリアで、押し歩きの理由及び呼びかけの権限を問われた際の対応はどうしていたのか。
⇒今回は、該当エリアにおいて、標識による「自転車通行可」の指定も解除したが、特例（車道が危険と感じた場合、及び子供やお年寄りも徐行して通行可）があることも考慮に入れ、あくまで「お願い」とした。

- ・平成22年度以降、押し歩き推進活動を実施していくにあたって、ボランティアの方に押し歩きの取締りなどの権限を与えて自転車を降りるように指示するのではなく、市民のためになるような施策にボランティアの方が協力し、押し歩きをお願いしているといったような枠組みを作る必要があるのではないか。
- ・川崎市としての押し歩き推進活動実施の理由やPRを強化してもらいたい。

【放置自転車・駐輪場について】

- ・放置自転車の行方についての分析を希望する。可能性としては、①細街路への移動、②駐輪場の使用、が考えられる。駐輪場に移行したとすれば、今後、駐輪場における需給のバランスを考えることが重要となる。
- ・誘導員が配置されていた新川通りや市役所通りなどとは異なり、配置のなかった細街路では、相変わらず放置自転車が多かった。これは、誘導員の配置によって、放置自転車が単に従来の場所から別の場所に移行したことを意味するのではないか。
- ・実験後は、放置自転車の状況が元に戻ってしまった。通勤・通学目的の駐輪対策が必要である。
- ・放置自転車の撤去は、駐輪場の整備とセットで考えていくべきである。
- ・アンケート結果から、駐輪場の確保は、市民の一番の関心であり且つ課題であると言える。
自転車の実態には、誘導員の有無が大きく影響している印象を受けたので、問題の所在は、利用者のマナーにあると感じる。
- ・アンケート結果を見ると、市役所通りの歩行者が「放置自転車が邪魔」だと感じている「特定の場所」があるようだが、これはどこか。また、新川通りの歩行者が「快適ではない」「安全ではない」と感じる原因は、放置自転車にあると考えてよいのか。
⇒銀行等、ごく短時間の利用が多い商店・施設前では常時自転車が放置されていた。
また、新川通りでは路上駐輪場を撤去しなかったため、歩道における自転車の交通量は減ったものの、快適性や安全性が向上したという実感は得られなかったのではないかと考える。

<各施策の方向性（案）についての主な意見>

【駐輪場の整備について】

- ・駐輪場の整備は、高架下だけでなく、JR川崎駅北口自由通路の整備と併せて線路上でも実施することは、法律的にできないのか。
⇒現在は、自由通路の整備、改札の増設となっており、駐輪場整備は検討事項にない。
⇒線路上での駐輪場の整備は、工事中の安全性や費用の観点から、コスト的に見合わない。
⇒赤羽駅の高架下で、JRが駐輪場を整備した事例を考えると、JRが自由通路上に整備する方法もあるのではないか。
- ・京急と交渉中の土地（太田病院前）ならびに東田公園の駐輪可能台数に関する試算はしているか。
⇒来年度、太田病院前まで整備を行い、200台ほど確保できる予定である。東田公園も含め、その先については、検討段階にあるものの、試算には至っていない。

- ・ 地元商業者と連携した駐輪場設置を考慮すべきである。インセンティブを与えることで、駅周辺の、余裕のある駐車場を駐輪場へ転換する施策を展開することはできないか。
⇒駅が近いというメリットを勘案し、駐輪場利用料金の値上げができるようであれば、駐車場から駐輪場への転換もあり得るのではないか。
- ・ 商店街と駐輪場の連携は実現できないか。双方が協働できること、個別にできることを分けて考えていけるとよい。
⇒四国では、商店街で一定金額購入すると、路面電車の切符がもらえる制度がある。荷捌きの問題も、丸の内での運送業者の取り組み、横浜元町商店街の共同荷捌き場の整備など事例がある。このような全国の事例から、川崎独自の案を考案してもらいたい。
- ・ 通勤・通学目的での自転車利用と買い物目的での自転車利用の空間的・時間的棲み分けを施策として考えていきたい。

【対策の位置づけについて】

- ・ 検討会議では自転車のことを考えていく一方で、総合交通計画や総合交通政策といった更に広範囲なところまで検討していくのは重要であるが、総合自転車対策と同じウェイトで検討すると本検討会議では議論が発散してしまう。ただ、公共交通や荷捌きなど様々な問題がありますので、委員の方で新たなアイデア等があれば、新たな議題として加えてもらいたい。

<今後のスケジュール（案）についての主な意見>

特になし

3. 閉会

以 上