

## 意見書

題名	川崎駅東口周辺地区総合自転車対策基本計画（案）の策定		
氏名 (団体の場合は、 名称及び代表者名)	川崎の交通とまちづくりを考える会 代表 野口浩史		
電話番号	070-5551-	FAX番号	044-246-5385
住所(又は所在地)*区名まで	川崎市川崎区		
意見の提出日	平成22年6月17日	枚数	3 枚(本紙を含む)

### 政策等に対する意見

(序) 当会は、市民の立場から川崎が「住みやすく」「働きやすく」「安心・安全で快適に」「環境に配慮しつつ移動できる」まちづくりを実現することを目的として設立された市民団体です。市内在住・在勤の者を中心に、川崎の交通・まちづくり・環境問題等に関心のあるメンバーが集まり、諸活動を続けています。

このたび、『川崎駅東口周辺地区総合自転車対策基本計画（案）』に対する意見募集にあたり、会として下記の通り意見を提出いたします。

#### 1. 全 般

- ・まずは、これまで多くの市民が問題視し、何らかの対策が待望されてきた自転車対策について、本格的に着手されたこと自体は評価したい。
- ・しかしながら、交通体系に対する計画については、そもそも自転車問題のみ解決すれば事足りるというのではなく、道路全般・まちづくり・環境等の広い見地から論ずる必要がある。世界先進都市における交通政策の趨勢は、自動車（私的交通）優先であった交通体系を、LRT（次世代型路面電車）・バス（公共交通）・自転車・歩行者優先に改革し、CO<sub>2</sub>削減のみならず、安全で快適なまちづくりや商店街の活性化などの様々な波及効果につなげている事実、まず目を向ける必要がある。
- ・歩行者・自転車・自動車・バスが集中する駅周辺地域では、各交通手段をバランス良く利用するための「交通需要マネジメント」が必要であるが、本計画では自転車のみ制限を加えるイメージが強い。自転車対策のみならず、中心市街地への乗り入れ制限やロードプライシング等の自動車対策、自転車専用道路の整備、バス等公共交通の優先により、川崎駅東口駅前広場再編整備計画の基本方針でも言われている「人と環境にやさしい」まちづくりが実現できる。
- ・我が国においては、永年に亘り、自転車が歩道を走って良いことと、左側通行が遵守されず、相互通行が黙認された結果、事故が絶えないという悲劇を生んできた。世界を見ても、我が国のような自転車利用は非常識であり、是正すべき課題である。様々な先進的政策をとってきた川崎市こそ、その先鞭をとってほしい。

- ・ お寄せいただいた御意見に対する個別回答はいたしませんので御了承ください。
- ・ 記載していただいた個人情報、提出された意見の内容を確認する場合に利用します。また、個人情報は川崎市個人情報保護条例に基づき厳重に保護・管理されます。
- ・ 御意見などの概要を公表する際は、個人情報は公開いたしません。

### 提出先

部署名	建設緑政局自転車対策室		
電話番号	044-200-2304	FAX番号	044-200-3979
住所	〒210-8577 川崎市川崎区宮本町1番地		

## 2. 各 論

### (1) 市役所・新川通りにおける歩行者・自転車通行環境の整備について

- ・バス運行と荷捌き車両への配慮という理由のため、自転車専用道路を車道側ではなく、歩道側に設定したことは非常に残念であった。3車線のうち、右側を車道、中央をバス・タクシー等公共交通、左側を自転車専用道とするべきであった。
- ・バス交通の最大の阻害要因は、自転車よりも左側車線における違法駐車と荷捌き車両にある。違法駐車取締り強化をより一層徹底すべきであり、荷捌きは市役所駐車場・アゼリア駐車場・歩道の一部等を共通荷捌地にしたり、バス通行時間以外にバス専用道路の一部を荷捌き充てる等の解決を図るべきである。
- ・本計画にある歩道側に自転車専用道路への設置は、あくまでも暫定的措置として位置付け、計画見直しの際は、上記の通り世界先進都市でとられている交通政策をとって頂きたい。

### (2) 不法占用物件の撤去などによる安全で快適な歩行空間の確保について

- ・全く同感であり、是非推進して欲しい。

### (3) 駅前広場周辺エリアにおける自転車の走行抑制について

- ・自転車は本来車道を走るものであり、歩道での押し歩きが必要であることには異論はない。
- ・実現に向けた取締りや啓蒙活動だけでなく、自転車専用道路の整備も不可欠である。但し、車道に自転車専用道路がなく、市民に「自転車＝車両」という意識が芽生えない状態では、歩道での押し歩きを徹底させることは困難だとは推測される。

### (4) 自転車通行環境整備に向けた取り組みについて

- ・歩行者・自転車・バス・自動車が共存できる通行環境の構築を目指す点では評価できるが、自動車交通に対する対策が何もとられていない点で大いに矛盾している。
- ・世界では自転車は車道を走るのが常識であり、国際都市を目指す川崎市にとり、その顔とも言われる川崎駅周辺で自転車専用道路が整備されていないことは、国際都市として非常に恥ずかしいだけでなく、川崎に来る外国人や海外で自転車利用を考えている川崎市民にとり、危険でもある。

### (5) 放置自転車の撤去の徹底について

- ・現状、駐輪場前・商店街（特に銀行前）など、放置自転車が目に余り、撤去の徹底については異論ない。
- ・短時間利用駐輪場（一定時間無料）の整備は評価できる。

### (6) 交通体系を考慮したバス交通の利用促進について

- ・公共交通機関であるバスの利用促進を目指す点は非常に高く評価する。
- ・限られた駐輪場台数キャパシティや、高齢化に伴う将来の自転車利用者の減少を考えると、自転車からバスへの適正な利用転換は交通需要マネジメントの観点からしても正しいと言える。
- ・特に、サイクル&バスライドの導入に期待している。

(7) コミュニティサイクル等の導入に向けた取り組みについて

- ・川崎市として、コミュニティサイクル導入を公式に表明したこと自体は評価できる。
- ・コミュニティサイクルは確かに成功例も多いが失敗例も多い。川崎でのニーズや放置自転車減少等の効果については、社会実験等を経てから本格的導入を図る必要がある。

(8) 交通ルールの周知、マナー向上に向けた啓発活動の推進について

- ・公民の連携による広報・教育活動については評価する。あとは具体的に何をするか、見定めていきたい。
- ・駅前の大型商業施設・商店街等にとり、自転車で来る買い物客こそ大切にすべきであり、何らかの協力を要請することは理にかなっている。
- ・交通に係る市民団体である当会としては、自転車の適正利用・先進事例に関する啓発活動には積極的に協力したい。

(9) 利用目的に応じた駐輪場の整備について

- ・先に述べた通り、短時間利用駐輪場整備は評価できる。
- ・大型駐輪場を整備するだけでなく、駐車場の一部を駐輪場への義務化や、商業施設・商店の前の一部を個店専用駐輪場とするなど、短時間利用専用の小規模駐輪場を点在させて整備してはどうか。

(10) 駐輪場の利便性や利用目的に応じた多様な料金設定について

- ・短時間利用が無料となる制度は大いに評価する。
- ・自動車利用（買い物等）の抑制を図る上でも、全ての点で自動車よりも有利となる料金設定が望まれる。

(11) 公民連携による駐輪場の整備促進及び管理運営手法の検討について

- ・かねてより、当会では駐車場に一定数の駐輪場を設置する条例策定を提案しており、その実現が望まれる。
- ・そもそも自転車利用者の多くが駅前事業者や鉄道利用者にとり、いわゆる「お得意様」であり、その逆に自転車利用の促進が駅前商業活性化にもつながるという共通認識を持ち、少なくとも自転車を邪魔者扱いしないように本計画を進めるべきである。

### 3. 最後に

昨今、川崎市が進める各種施策につきましては、行政と市民による「協働」事業が取り組まれる事例が多くなりました。すなわち、我々市民側も行政に要望のみ申し上げるのではなく、行政側の要請等に応じて、事業に参画・協力をする双方向の交流が必要となってまいりました。

当会では、自転車は「市民の足」「環境にやさしい重要な交通手段」「駅前商業活性化に欠かせない」存在として認識し、諸活動に取り組むものでありますが、自転車政策の先進事例の紹介を始め、微力ながら是非ご協力をさせて頂きたいと切に願っておりますので、今後何らかの政策検討・社会実験など、一市民団体として参画させて頂きたいと存じます。