平成22年10月3日開催、川崎駅周辺視察会報告書

変貌する川崎駅周辺を再発見！

140万都市の玄関を、市民の目と足でチェック

音楽で楽しく歩ける街にバスカー（銀座商店街）と再編整備される東口広場

編集：川崎の交通とまちづくりを考える会（K-cube）

平成22年度かわさき市民公益活動助成金事業

目　　次

１．目的・経緯 ･･･ １
２．視察ルート・チェックポイントと周辺地図 ･････････････････････････････････････ ２
３．結果概要 ･･･ ４
４．チェックポイントのまとめ
（１）　川崎駅西口エリア ･･･ ５
（２）　川崎駅東口エリア ･･･ ７
（３）　ルフロン・川崎日航ホテル周辺 ･･･ ８
■　自転車対策室自慢？の　川崎駅東口自転車第２駐輪場完成 ･････････････････････ ８
（４）　ラ・チッタデッラ ･･･ ９
■　かわさきＴＭＯ　音楽で楽しく　歩ける街に ･････････････････････････････････ １０
（５）　新川通り　 ･･･ １１
■　社会実験結果、バス優先・自転車専用レーンともに実現に至らず！ ･････････････ １１
■　日本一の駐輪場、葛西駅地下駐輪場の秘密を探る ･････････････････････････････ １２
（６）　旧東海道　 ･･･ １５
■　東海道川崎宿 2023 いきいき作戦　■　小土呂橋の由来 ･････････････････････････ １５
（７）　京浜川崎駅周辺・ＪＲ川崎駅北口跡 ･････････････････････････････････････ １６
５．総括と参加者アンケートから ･･･ １７
■　自転車利用を機軸とした都市交通　世田谷区の取組み ･････････････････････････ １９
■　自治体の施策　―　放置自転車対策から利用促進へ ･････････････････････････････ ２０
６．視察会を振り返って ･･･ ２０
■　川崎駅周辺地域の路線バス事情 ･･･ ２２
■　“歩いて楽しい街に”　川崎駅周辺 100 円巡回バス構想 ･････････････････････････ ２３
７．提　　言　地下街アゼリア駐車場を駐輪場・荷捌き場に!!　 ･････････････････ ２４
■　編集後記 ･･･ ２５

１．目的・経緯

（１）目　的　：　市民の立場から改善策等を提案

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ために様々な活動に取組むことを目的として設立された。

川崎市は近年、主要駅周辺における再開発が進み、人口増加を続けて 140 万人を突破したが、交通については、ＪＲ・京急・東急・小田急・国道 15 号・首都高横羽線・産業道路等の東京と横浜を結ぶ通過型交通が充実する一方で、市内を南北に結ぶ縦方向の交通が貧弱である。また、産業都市として、物流による通過型交通が多い上に、人口増に伴った自動車の増加と、平坦な土地柄から自転車の利用増加が加わり、道路はバス・自動車・自転車交通が錯綜し、鉄道は満員電車に加えて、駅の狭いホームと階段、エスカレーター・エレベーターの不足等、バリアフリーの点からも利用者の不満は大きい。

したがって、「点と線」ではないが、「点＝拠点開発」は進むものの、それに見合った「線＝交通」が停滞しており、将来のまちづくり、市民生活に与える影響が憂慮されている。

こうしたなか、昨年度は再開発が進み、急速に変貌をとげる「武蔵小杉駅周辺」について、バスや自転車等の身近な交通について、メンバーだけでなく、一般市民の方を募り、一緒に歩きながら、問題点・課題点をチェックして“まちづくり”につながる視察会を実施した。結果については、報告書・ホームページ・市内イベント等で広く公開し、提言につなげた。

今回は、「川崎市の顔」として、現在進められている東口駅前広場再編整備を始め、平成 21 年の自転車社会実験並びに駐輪場の整備状況や「ラ・チッタデッラ」「ラゾーナ川崎」ができたことにより、商業面での活性化が進み、将来北口が再開される計画など、様々な点で注目を浴びている川崎駅周辺地域を対象として、歩道・自転車利用・バス停等の現状と課題点を抽出して取りまとめるとともに、市民の立場から改善策等を提案することを主たる目的として視察会を実施した。

併せて、市民の交通・まちづくりへの関心喚起、視察先に拠点を置く諸団体との連携協力関係の構築、市内イベント等での発表材料とすること等も目的とし、こうして報告書として取りまとめる。

（２）経　緯　:『まちづくり・地域支援活動』の一環として

昨年度は「平成２１年度かわさき市民活動助成金（スタートアップ）」により視察会事業を実施した。今年度は「平成２２年度かわさき市民活動助成金（ステップアップ）」に、『まちづくり・地域支援活動』として、本視察会並びに市内各地で要望や取り組みの動きが出ているコミュニティ交通に関する支援事業を申請した。以降、書類審査・プレゼンテーションと選考を経て、助成金支給が決まった。本視察会の企画・広報等を毎月の定例会で打合せ、８月には事前視察を実施。9 月の定例会では事前勉強会として、市の自転車対策室より川崎駅周辺の説明を伺った。ナビゲーターとして、かわさきＴＭＯマネージャーの笹原氏に依頼し、平成２２年１０月３日（日）に開催するに至った。　　（野口浩史）

川崎の交通とまちづくりを考える会

2. 視察ルート・チェックポイントと周辺地図

本視察会では、視察ルートに本図のとおり10箇所のチェックポイントを設け、参加者にチェックシートを渡して、チェックポイント毎に **◎とても良い ○良い △ちょっと気になる ×問題あり** の4段階評価とその理由および感想をご記入いただいた。

このチェックシートは視察会終了時に回収し、結果は本書に収録している。

地図は2010年12月現在

３．結 果 概 要

（１）日　　時　平成 22 年 10 月 3 日（日）午後 1 時 30 分～午後 6 時

（２）視 察 先　ＪＲ川崎駅周辺（2～3 頁参照）

（３）参加者数　9 名

（４）視察方法　説明者・メンバーより説明を受けつつ、街歩きチェックシートにコメント等を記入した。

（５）スケジュール

１３：００　受付開始（会費徴収、資料配布等）【ミューザ川崎第２会議室】

１３：３０　主催者挨拶、メンバー・説明者紹介、趣旨・概要説明
（説明）川崎駅周辺のまちづくりと「かわさきＴＭＯの活動」について
（説明者）笹原　克　氏　（略歴：下記）

１４：１５　ミューザ川崎入口を出発。ミューザ前のストリートミュージャンの音楽を聴きながら、西口バス広場へ降りて視察を開始。
ラゾーナ川崎裏を通って女躰神社（にょたい）神社。
ラゾーナ川崎内の子ども広場・駐車場・駐輪場を通って川崎駅東西自由通路へ進む。
再編整備される東口広場にて全体の説明。
川崎日航ホテル・ルフロン公園からその裏手に進み、ＪＲ路線脇の現在の駐輪場と建設中の駐輪場を見学。そこから「ラ・チッタデッラ広場」に出て休憩。
新川通りから小土呂橋交差点、そこから旧東海道（いさご通り）を経て、休日閉鎖の駐輪場へ。京急川崎駅周辺から川崎銀座商店街の「かわさきバスカー」音楽を堪能。建設中の川崎商工会議所前を通り、北口再開発予定地を見学。再度、東西自由通路を通って、会議室に戻る。

１６：００　チェックシート・アンケート回収、意見交換【ミューザ川崎第２会議室】

１８：００　終了

（６）ナビゲーター（説明者）

笹原　克 氏　有限会社オイコス計画研究所 代表取締役 ／ 工学修士 ／ 一級建築士
昭和 24 年東京生。現在、オイコス計画研究所 代表取締役、日本都市計画家協会副会長（平成 14～22 年）、かわさき TMO マネージャー（平成 19 年～現在）

（７）その他

① 広 報：チラシ配布、市民活動センターポータルサイト等掲載、イベント「中原市民活動の集い」「ネイチャーフェスティバル」での案内等
② 事前視察：
平成 22 年 8 月 15 日（土）実施
③ 当日天候：晴天
④ 会 費：500 円／名
⑤ 保 険：普通傷害保険に加入

以上

４. チェックポイントのまとめ

川崎駅周辺を 10 ヶ所に分け、それぞれの地区をチェックして評価した。
◎とても良い　○良い　△ちょっと気になる　×　問題あり　（複数回答有）

（１）川崎駅西口エリア

● 人にやさしい都市空間？

「東西市街地の回遊性・利便性の向上と歩きやすく人にやさしい都市空間整備」。これは川崎市駅周辺地区の「まちづくりのコンセプト」の 3 本柱のひとつ。

西口地区において、大宮街地区 8.2ha の拠点開発区域を指定し、平成 15 年「ミューザ川崎」を完成させるなど、音楽ホール・公園・歩行者デッキなどを整備。「落ち着いた重厚感のある街並木を目指した」建設デザインのルールを定めた。

大きく変貌した川崎駅西口駅広場とラゾーナ川崎プラザ

また、平成 16 年、駅隣接の東芝堀川工場跡地 11ha の土地利用について計画を決定し、都市の基盤整備を進めてきた。その結果、平成 18 年、17.2 万㎡の店舗と多目的ホールのあるラゾーナ川崎を、翌年、667 戸のラゾーナ川崎レジデンスと 0.5ha の川崎西口駅広場を完成させた。

しかし、この「回遊性・利便性の向上と歩きやすく人にやさしい」という市のこの基本的な考えは、果たしてどこまで実現されているだろうか？　私たちは視察会を通じて、市民の目と足でチェックを試みた。

（高橋喜宣）

①　ミューザ川崎シンフォニーホール周辺

◎　川崎の顔として相応しい。イメージアップになっている。
○　シンフォニーホールへのエスカレーターがのぼり片方しかない。
○　川崎の街が急激に拡大している中、ペデストリアンデッキから下を見ることができるのはありがたい。
○　想像していたより人の出入りが多かった。
○　新しい広場がいい。
○　本格的なホテルがない。
○　ラゾーナ川崎裏側の子どもの遊び場は有用だ。滞在時間が増加する。
○　子ども遊び場が大きなポイント。
△　周辺道路や歩道に歩行者用の案内表示が少ない。
△　バスの乗場は何となく人間的雰囲気がない。

②　ラゾーナ川崎

子どもの遊べる広場と中央奥にある女躰神社が面白い
（ラゾーナ川崎の子ども広場）

◎　駐輪場の位置が自転車に便利だ。
◎　自転車を建物内部まで乗り付けられるので便利だ。
◎　女躰神社（にょたい）神社が隠れた名所。
○　成田空港に次いで、単位面積の売上が全国２位に驚く。
○　駐車場の一角を駐輪場にしたのは歓迎だ。
○×　高層マンションは外側の環境を良くする。その一方で、道路外側の都市計画が良くない。
△　アベックが多いことに気付いた。
△　ラゾーナ横に緑がもっとあると良い。
△　自転車駐輪対策が必要である。
△　とにかく自転車が多い。もっと自転車を使いやすくできないか。
△　再開発に対して地元住民は果たして協力的になれたのだろうか？
×　駐車場に比べ、駐輪場が少ない。道路に自転車があふれていた。駐車場の一部を駐輪場にしていたが、駐輪場はまだまだ不足している。
×　自転車専用道路が欲しい。放置自転車対策が必要だ。

③　ＪＲ川崎駅東西自由通路

いつも混在するＪＲ川崎駅東西自由通路

○　東西自由通路は素晴らしいが、集中過ぎる。
×　交通量が多過ぎる。
×　分散の必要がある→北口２階改札計画中だが、南改札口も提案したい。
×　人通りに比べ、１通路は狭い。北側通路の計画に期待したい。
×　人が多過ぎる。エレベーター・エスカレーターがもう少し必要だ。
×　１ヶ所の改札は問題がある。
×　とにかく混雑が激しい。北口の早期復活が待たれる。東口の地下に人を流すという発想はいただけない。

（２）川崎駅東口エリア

「川崎はその先へ」と掲げられた看板（東西自由通路）

■　駅力ランキング第１位

平成 22 年 4 月 3 日付「週刊東洋経済」誌は「鉄道新世紀」の中で首都圏・近畿圏・中部圏の 3 大都市圏の 426 駅を採点し、川崎駅を総合得点 89.10 としてトップに位置づけた。利便性・市場性ともにトリプルＡの評価。

東口駅前広場再編計画に基づき、バスターミナルが整備中であり、平成 22 年 3 月に完成予定。これによりバスに乗る際、地下街を経由することなく、地上平面の移動により直接乗場へ到達することができ、各段に乗り易くなる。

（小田部明人）

④　川崎駅東口駅前広場

◎　中央に平面で歩行者通路を設置するアイデアはすばらしい。
○　バス停は整備途上であり、まだ評価不能だが、完成が楽しみだ。
○　バス停に地上から直接行けるようになったのが良い。
○　バス乗場の改造計画が良い。
○　バスが乗りやすくなった。
○　歩道が広がるのが良い。
○　通過交通なので渋滞になってしまう。
△　自転車の導線が見えてこないのが、心配だ。
×　広場に人が集まる場がなく、楽しい所がない。
×　川崎の顔として相応しいか、見極める必要がある。
×　バス停が少なくなったのは問題だ。特に、東西にバス停が完全に分断されたのは不便だ。
×　東西をつなぐ、バス路線が欲しい。
×　西口との連絡通路をもっと活用できるようにする。
×　京急線の上をクロスオーバーするようなペデストリアンデッキを設置すべきである。
×　今のまま地下に潜らせる構造ではどこに何があるかが分からない。
×　現状では多くの人をさばくことに重点が置かれ、バリアフリーの配慮が少ない。
×　バス停に樹木の発想は良いが、天井に穴が開いるので雨がかかってしまう。（樹木の成長で雨が防げるか？）

川崎駅東口バス停：雨の日は頭上にご注意？

⑤　ルフロン・川崎日航ホテル周辺

モニュメント「赤い浮きⅡ」前に集う人々：ルフロン・日航ホテル広場前

○　有料駐輪場の祭日無料が良い。

△　線路脇の駐輪場は一体的に管理・運営されるべきだ。

△　駅至近の一等地にある駐輪場がスカスカなのには驚いた。事業全体がバラバラだ。「空き駐車場検索システム」の簡易版で、「空き駐輪場ナビ」みたいな携帯サイトができないものか？

×　ルフロンの前庭の活用を図る。

×　人の流れが弱い。ラ・チッタデラ、さいか屋、ルフロンの流れをつくる。

×　車ばかり目につき、ごちゃごちゃしている。

×　新設の 900 台の駐輪場は良いが、自転車導線が考えられていない。駐輪場案内の看板がもっと欲しい。

×　駐輪場までのアクセス案内が問題だ。

×　駐輪場が問題であることを認識した。もっとシステムとして考えることが必要である。

■　自転車対策室自慢？　の川崎駅東口自転車第 2 駐輪場完成

「視察会をされるなら、ぜひ見てください」。平成 22 年 9 月 2 日、当会の定例会にて、「川崎市建設緑政局自転車対策室」の担当者はこう語った。平成 21 年に行われた社会実験の実施結果について当会の定例会で発表していただいた時のことだった。

平成 22 年 11 月 1 日、約 1,000 台駐輪可能な 3 階建て駐輪場が川崎日航ホテルの裏手の線路沿いに完成。

自慢の駐輪場とは？　新設の川崎駅東口駐輪場

定期利用は平置きで 726 台、一時利用はラックロック式で 259 台。定期料金は階数によって違う。1 階は 1 ヶ月 2,200 円、3 ヶ月 6,100 円、6 ヶ月 11,800 円。2 階は 2,000 円、5,600 円、10,800 円、3 階は 1,800 円、5,000 円、9,700 円だ。一時利用は 1 日 24 時間で一律 100 円、休日無料はない。スイカも利用可能。3 階はあまり埋まっていないそうだ。

運営は財団法人自転車駐輪場整備センターが請け負っている。

ルフロン公園の自転車はなくなったが、果たして川崎駅周辺の放置自転車の解決になるか？

（高橋喜宣）

（4）⑥　ラ・チッタデッラ

■　4 年連続、
　　日本一の映画街

チネチッタのクリスマス・イルミネーション

「映画の街かわさき」の火付け役的存在の「ラ･チッタデッラ」。

平成 18 年の年間観客動員数 174 万人、興行収入約 22 億円を記録し、現在は日本一の座を明け渡したものの、平成 15 年から 4 年連続で観客動員数・興行収入共に全国一位を誇った。シネコンが入る「チネチッタ」はイタリア語の造語で「映画の街」を意味するように、全体的にイタリアをイメージして造られ、石畳に使われている石も実際にイタリアから取り寄せた。

更に、全国的にも有名となった、ハロウィーンパレード、インディーズからメジャーまで歌う「クラブチッタ」、沖縄やアジアンフェスタ、地場産農産物を扱う露店、今冬はスケートリンクまで登場するなど、常に話題が尽きない。

そんな川崎が誇る「遊びの空間」スポットも、今は改善されたが、少し前までは放置自転車が目立ち、若い女性からは「駅から向かう夜道が怖い」「石畳はハイヒールでは歩きづらい」との声もチラホラ聞こえた。東口再編整備（交通アクセスの向上）との相乗効果により、歩きやすくなり、さらに賑わいを増すことを期待する。　（野口浩史）

◎　歩いて楽しいまちづくりとしては大成功だ。

◎　街の活性・再生の格好例だ。トップの肝がすわっているのは富山市の森市長と同じ。

毎週日曜日開催のラチッタデッラ・マルシェ青空市場

○　人通りが多く、音楽も良い。元気があり、チッタデッラと駅とをつなぐ工夫が必要だ。若者が多い。

○　「女性には不評」というが、イタリア職人作成の本場の歩道は、味があっていい。ゆっくり歩く道も欲しい。

○　祭日にはチネチッタの噴水広場でのコンサートや、出店がある。

○　演奏に聞き入ってしまった。

○　地場野菜販売等の人寄せイベントが良い。

○　イベント用エリアに、電気コンセントが準備されている。

△　歩道石畳がやはり歩きづらい。

■　かわさきＴＭＯ　―　音楽で楽しく　歩ける街に　―

自由の中にも気を使う「かわさきバスカー」:（川崎銀座商店街）

「音楽を守ろうとする人がいるから、安心して路上で歌える。でも音響は迷惑にならないよう気を使う」とプロを目指す続城（つづき）健太郎さん（32)。「かわさきバスカー」の認定を受け、平成 22 年 11 月 27 日、川崎銀座商店街で初演奏した。

「バスカー」はロンドン地下鉄生まれの路上芸術表現者のこと。その存在と生の音楽を通行人に届けることで、街の雰囲気が良くなり、犯罪が減少したという。この文化の仕組みをつくろうと、川崎駅周辺の商業者を中心にする「かわさきＴＭＯ（タウンマネージメント機関)」が始めた。合法的に歌える場を 6 ヶ所確保し、バスカーの運営規約とルールを作った。家族連れからお年寄りまで誰もが、楽しく気楽に歩いて移動できる街にする取り組みの一環だ。

中でも川崎銀座商店街での演奏は 244 回（12 月 31 日現在）を数え、約 30 人が交代でほぼ休日に行っている。音響機材は商店街が購入。同商店街の理事長で、寝具店 3 代目店主の小林一三さん（46）は「商売にはならないけれど、これで川崎も銀座街も盛り上がれば、やりがいになる」と語る。

■　ＴＭＯ―　“人が歩く事が一番大事”という思想から誕生。

「ＴＭＯはヨーロッパの先進的なまちづくりの考えから生まれた。ヨーロッパでは、街の中心部が空洞化してしまった。特に石で出来た街だから、車社会になって、駐車場もなく、車に溢れてしまった。やがて、人が来なくなりお店もだめになった。このままでは都市が本当に崩壊する。そこで、彼らは何を考えたかというと、車を排除し、“人が歩くことが一番大事”という思想を持ち込んだ。歩くために何が必要か、彼らは必死に考えた。その時に、Town Management という概念を発明した」とかわさきＴＭＯのマネージャー・笹原　克さんは解説する。

「法律で規制するのだけではなく、Town・街を Management・経営しなければならない。そのためにはそういう組織・機関や人材やお金が必要だ。その手法は“人を歩かせる”マネージメントだ。これはとってもいいことで、成功した。車を入れないために代わりの交通をどうするかということで、ＬＲＴ（路面電車をベースとしたこのようなシステムの総称）が出てきた」

（このＬＲＴこそ、当会の誕生のきっかけとなるものだ。当会の代表野口浩史はこの新しい交通システムを川崎に導入する研究会の制作企画スタッフであった）

日本においてもこの考えから、都市機能の増進、地域経済の発展には、中心市街地の活性化を図ることが重要であり、そのためには地域が主体となった街づくりの推進体制が必要だ、という考えから生まれた。やがて、平成 10 年 6 月、「中心市街地活性化法」が通称「街づくり３法」の中核となる法律として公布された。その結果、ＴＭＯが誕生。法律はＴＭＯになれる者を、その市町村で人的・財政的にＴＭＯ構想を推進できる組織として商工会、商工会議所、第３セクターのいずれかとしている。平成 23 年度から「かわさきＴＭＯ」は財団法人川崎市産業振興財団から川崎商工会議所が担当することになる。　　（高橋喜宣）

（5）⑦　新 川 通 り

新川通り：かつて水田耕地のための排水路だった

■　排水路だった新川通り

新川通りは新川堀だった。慶安 3 年（1650）、川崎の水田耕地のために作られた排水路が新川崎堀。川崎が工業地帯として発展した明治末期から大正期には、その土手道が工場地帯と川崎駅を結ぶ輸送路として栄えた。

昭和 6～8 年（1931～33）に暗渠（あんきょ）化され、新川通りとなった。

（高橋喜宣）

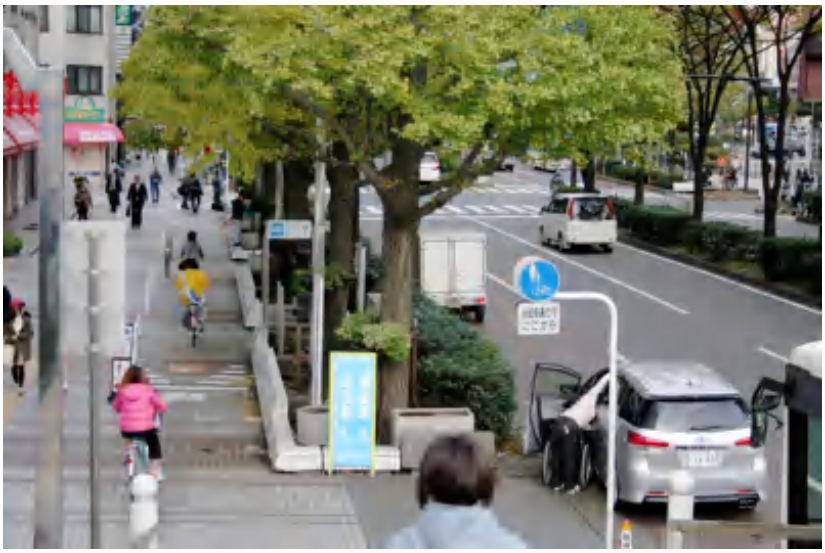
○　放置自転車を追放するように。
×　自転車問題あり。歩道の半分を占めて歩けない。
×　歩道に有料駐輪場が無造作にあるのは、おかしい。
×　川崎の顔として汚い。
×　地下駐車場を駐輪場にするなど、思い切った対策が必要だ。
×　自転車・路上看板が気になる。自転車走行レーンにした後がどうなるのか非常に心配だ。
×　自転車対策が急務。
×　パチンコ屋など自転車の多さに驚く。

■　社会実験結果、バス優先・自転車専用レーンともに実現に至らず！

平成 21 年 10 月 7 日から 20 日の間、川崎駅東口で自転車やバスレーンの社会実験が行われた。

新川通りの歩道上の有料駐輪場を東田公園（427 台）などに移動して、車道に自転車専用レーンを設けた。アンケートの結果、自転車利用者の約 7 割、歩行者の約 8 割が自転車レーンは「必要」「どちらかと言えば必要」と回答。通勤・通学用と買い物などの一時利用の駐輪場の増設が要望された。

市は 1 時間に 300 台のバスが走っている現状を主な利用として、車道への自転車レーンを断念した。　（高橋喜宣）



新川通りの社会実験は何のためだったのか？

■　収容台数日本一、葛西駅ハイテク駐輪場の秘密を探る

―　データに基づく、人、もの、お金のシステム創り　―

平成 21 年の内閣府調査によれば、駅半径 500m以内の放置自転車数について、川崎駅は 1,138 台全国 19 位、京急川崎は 24 位 1,052 台。合計 2,190 台は全国ワースト 4 位の位置。視察参加者は川崎駅周辺に放置自転車の対策の必要性を感じた。県境の葛西駅駐輪場に、その解決の鍵があるようだ。

この広さで日本一の駐輪場とは？

「設備だけ作るだけでなく、こつこつと努力していかなければ、うまくいきません。モラルやルールをどう目覚めさせるかです」と言うのは、運営委託を受けているシティ警備株式会社総合自転車対策室（西葛西駅・瑞江駅・葛西駅）統括責任者の中野親則さんだ。

ここ東京都江戸川区葛西駅の東西 2 ヶ所の地下駐輪場には自転車が 9,400 台収納できる。その数日本一。

江戸川区役所は、国土交通省、東京都よりの補助金を確保し、平成 17 年 10 月に総合評価方式で公募を開始し、設計施工者を決め、機械式地下立体駐輪場を完成させた。工費は、約 70 億 4000 万円、国の補助金で 25%、都の補助金で 15%、残りの 60%が江戸川区の負担だった。面積は東口 2,700 ㎡、西口 2,900 ㎡、合計 5,600 ㎡。

平成 20 年 4 月にオープンしたハイテク駐輪場の成功の秘密を探ってみた。

■　統計的に必要収納台数を用意

地下鉄東西線葛西駅を利用する乗客は 1 日約 94,000 人。統計的にその 10%が自転車を利用していると推測される。その必要台数は 9,400 台。これが環 7 通りを挟んで 2 ヶ所の収納台数となった。稼働率は現在 92%となっている。必要な定期利用者には現在 100%提供しているという。

オープン時間は始発と最終電車の前後 30 分の前後の午前 4 時半から翌日午前 1 時までだ。

■　狙いは放置自転車ゼロ

かつて葛西駅周辺には、約 5,300 台収容可能な置場があったが、駅から離れた箇所もあり、2,800 台を超える放置自転車があった。歩道の半分を駐輪場するなど、毎日 50 名体制で自転車整理に当たっていたという。右写真は駅近くの環七通りの歩道。かつてはこの半分が駐輪場であった。それが今や放置自転車が約 100 台に激減した。

単に駐輪場管理だけではなく、常に循環して放置自転車をしないよう案内指導と撤去をしてきた。「警備服できちんと案内すると効果的でした」と前述の中野さん。

道路の右半分はかつて公共の駐輪場だった

歩道に１台放置自転車があるのを見かけ、中野さんは「以前はこのような放置自転車は道路に対して横に置かれていた。今は縦に置かれている。これも配慮するようになったからです」と説明する。この自転車には放置禁止の札の後が７本しっかりついていた。

■　80%を落とす面接、地元の人を雇用する戦略

「駐輪場管理は誰でもできると思われてしまうのです。しかし、採用に当たって 80%は落とします。ほとんどが地元の人から選び、若い人も採用しています」と中野さん。

２つの駐輪場はそれぞれ３名体制。各自に無線を携帯させている。２段式ラックから降ろすのを手伝う姿も見られた。従業者研修を年３回行っているそうだ。20 代と推定する若者も見られた。

■　ＩＴ技術を活用した迅速な収納システム

自転車格納システム「サイクルツリー」は、直径 6.9m、深さ 14.45mの円筒型駐輪設備で、放射状に自転車をエレベーターで収容するもの。すべて定期利用者用だ。登録するにはまずは車検が必要となる。簡単な器具によって、高さ、幅、長さを図り、合格すれば、ＩＣタッグを付け、カードが発行される。一度登録すれば、後は販売機に支払いをすると継続更新できる仕組みだ。自転車を所定の溝にすべり込ませ、ボタンを押せば完了。その時間は 7～8 秒。後は機械がＩＣタッグを読んで、全自動で収納する。ほとんどの人が収納を確認しないで、ボタンを押して立ち去っているようだ。

駐輪場内部：英国ガーディアン紙電子版より

「いつも同じ場所に入れるようにしていますが、ほとんど待つことがありません」と利用者の一人。

取り出すには、リーダにカードを通すと、約 20 秒で自転車が出てくる。出し入れはラック式の収納自転車より楽なようだ。

機械式収納機は、東口に 21 基、西口に 15 基、合計 36 基、6,480 台収納ができる。ピンク、緑、青、黄色の４色に分かれる。違う場所で出そうとすると、機械の番号が表示されて案内する。

規格外や一時利用の自転車は平置きや二段式ラックに収納するようになっている。東口 1,120 台、西口 1,800 台。当日利用は一律 100 円で、自動販売機で代金を支払う。あるパチンコ店は依頼を受け、来店者にこの 100 円を支払っている。

葛西駅に直結している駐輪場

「使用利用金のお支払が無い状態で駐輪場内に止められている自転車については、１ヶ月の猶予期間を経て、区条例に基づき放置自転車として撤去します」と、更に、無断使用、超過利用についてはワイヤーロックをする。撤去手数料は 2,500 円。

停電や機械故障時対策として、代用自転車が用意されている。著者が視察した日は土曜日だったが、メンテナンス作業をしていた。ハード・ソフト両面でしっかり管理されているようだ。

■　料金システムと頑張れば得する契約システム

一般定期利用代金は、1ヶ月 1,800 円、3ヶ月 4,900 円。学生割引もあり、1ヶ月 1,000 円、3ヶ月 2,700 円。「生活保護を受けている方及び中国残留邦人の方は、使用料が免除」となっている。（要保護受給証明書及び支援給付証明書）無料の駐輪はない。

ここは自転車専用としていることも特徴だ。「バイクは東第 2 号駐輪場」をご利用ください」だ。
1 日利用のレンタサイクルも 500 台用意し、葛西駅、西葛西駅、葛西臨海公園駅の各駐輪場で返却できる仕組みとなっている。

こうした様々な仕組みを通じて売上に対して得た利益（収入から補助金を引いた金額）は、区と運営会社が折半する契約となっており、運営会社の日頃の努力が報われるシステムとなっている。

この日本一の「機械式地下立体駐輪場」は安全性、利便性、景観などに配慮した優れた施設だ。これまで土木学会賞・技術賞、全建賞（都市部門）、全国街路事業推進協議会・会長賞と数々の賞を受けてきた。それは単なる施設だけではなく、データに基づく、もの、人、お金のシステム創りをしてきた結果である。

（高橋喜宣）

■　川崎市登戸にもある機械式駐輪場

平成 21 年 2 月 1 日、川崎市多摩区登戸駅多摩川口側のすぐ近くにこのＪＥＦエンジニアリング製の機械式駐輪場がオープンしている＝写真。こちらは南武線沿い歩道と多摩沿線道路の狭い土地の地上に建てられた。様式は葛西駅地下駐輪場と変わりはない。すべてが定期用だ。自転車ツリーは三基、収容台数は 594 台が収納可能だ。車検に通らない自転車用として、別に平置き駐輪場が 45 台確保されている。

料金は 1 ヶ月 2,000 円、3 ヶ月 5,600 円。利用時間は午前 4 時～翌午前 1 時半（始発前～終電後）

川崎市の職員 3 名とアルバイトの 3 名体制で、運営されている。

機械故障時用として代車が 20 台用意されている。6 割が午前 7 時から 10 時に集中する。混雑時には収納に時間がかかるので、自転車を預かって、係員が後で収納するそうだ。

狭いスペースを上手く活用している
登戸駅北側ハイテク機械式駐輪場

（６）⑧旧 東 海 道（砂子通り）

シャッターに描かれた東海道浮世絵図、その訳とは？

■　東海道 川崎宿 2023 いきいき作戦

東海道の川崎宿場は戦災などで古い建物は焼失し、宿場の面影はほとんどない。東海道の江戸から二番目の宿場で、元和 9 年（1623）年に東海道 53 次の中で最も遅い時期に宿駅に加えられた。2023 年で 400 年目を迎える。

天保 14 年（1943）の「東海道宿村大概帳」によれば、街並みは南北 13 町 12 間（約 1,500m）で、家数 541 軒、旅籠屋は 72 軒を数え、人口は 2,433 人（男 1,080 人、女 1,353 人）だった。慶応 6 年（1601）から幕府領となった。

現在、「東海同川崎宿 2023 いきいき作戦」と銘打って、市民約 50 名が川崎宿の歴史や文化を生かしたまちづくりをしている。

シャッターに歌川広重の東海道五十三次浮世絵を描くのもその活動の一つ。　（高橋喜宣）

○　旧東海道に狭いながらも、案内看板を出したり、シャッターに浮世絵を描いたりしている。これらの取り組みは評価できる。

○　比較的広い範囲で電柱が地中化されている。

△　旧東海道らしさが作られている。

△　旧東海道を思わせるしかけが欲しい。歩いて楽しい道づくりが必要だ。

△　街路のイメージと店舗がミスマッチだ。都市計画の縛りをかけないと、こうなる典型例だ。中途半端な感が否めない。

×　狭い歩道のはみ出し看板が気になる。

×　一般商店前も放置自転車が多い。

■　小土呂橋（こどろばし）の由来

現在、新川堀（現在の新川通り）と旧東海道（現在の砂子通り）が交わる交差点は、小土呂橋だ。

その地点に小土呂橋という石橋があった。その親柱が今も交差点に保存されている＝写真。このバス停の名前にも使われている「小土呂」は、久根崎町・新宿町・砂子町・小土呂町の川崎宿場 4 町のひとつだった。　（高橋喜宣）

今も残る川崎宿場町の遺跡：小土呂橋の石橋

（７）京急川崎駅付近・ＪＲ川崎駅北口跡

⑨　本町仮設自転車等駐車場

△　土日曜日はシルバー人材を管理人として活用し、開放してはどうか。

×　全然だめ。駅から遠い。入口が悪い。案内はひどい。

×　案内看板とは裏腹に、休日はクローズしているのは不思議とさえ思う。

×　案内、距離、台数、利用可能日、時間、場所、全てにおいて良い所のない駐輪場だ。

なぜ休日は閉鎖？　本町仮設自転車等駐車場

⑩　京急・ＪＲ川崎駅周辺・川崎駅北口跡

取り壊されなかったＪＲ川崎駅北口跡（時計の後方の建物）

ＪＲ川崎駅東西自由通路の混雑緩和や駅周辺の回遊性向上をめざし、東京寄りに新たな北口自由通路の整備と改札口設置が平成 22 年 1 月ようやく決まった。完成は平成 28 年予定になる！

かつて使用されていた場所に再生されるものであるが、費用負担をめぐりＪＲと市の間の調整が手間取り計画が大幅に遅れていた。完成すれば、京急川崎駅との乗り換えの利便性が大幅に向上する。両駅の間には「川崎商工会議所会館」があるが、こちらは平成 24 年 3 月の完成をめざし現在建て替え中である。

（小田部明人）

◎　銀座街のバスカーはとても良く、楽しい。（10 頁「かわさきＴＭＯ　音楽で楽しく、歩ける街に」参照）

○　川崎銀座街のバスカーはきちんとスケジュールが出来ていて良い。もっと宣伝をすべきだ。

△　旧川崎駅北口に新たな通路ができることは、すばらしい。

△　京浜急行線沿にもっと駐輪場を造ることができるのではないか。

×　京急川崎駅前の放置自転車は何とかならないか。

×　京急川崎駅の歩道上の放置自転車が問題だ。障害物が多く、車イス・ベビーカーは通れない。

×　ＪＲ川崎駅北口を再開して京急とペデストリアンデッキなどで繋げて欲しい。コストをかければ、地下通路でＪＲと京急駅をつないで、その間に地下店舗を移設するという案もある。

5. 総括と参加者アンケートから

■　視察会総括

ラゾーナ川崎の駐車場、建物内外は自転車で溢れている

○　自転車対策は大変気が遠くなる。

○&△　東口と西口の違いが見えた。やはり東口の方が歩いて楽しい。

△　昭和時代の失敗事例を作り直している東口と、一から再開発して改善が見られる西口で、あるゆる点でギャップを感じた。

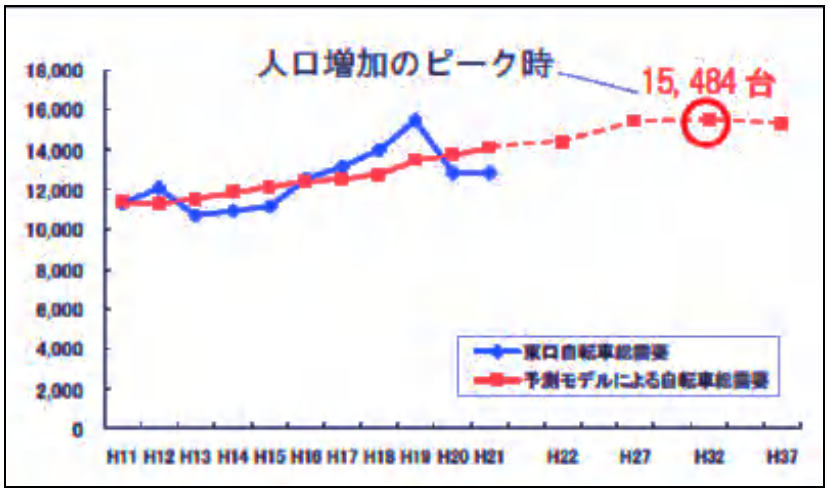
△　あくまでその街に集う人達の願いに忠実でなければならないことを痛感した。

・市担当部署では都市計画は立てるが、スピードを上げて駅周辺の駐輪場対策を早急に実施してもらいたい。

・川崎駅が 140 万都市の中心という認識で都市計画が不十分に感じる。ただし、川崎市北部の方は、川崎駅が中心に思っていない面がある。武蔵小杉を川崎市の中心と考えるべきか？

・自転車に限れば、予想以上に駐輪場がありましたが、これを駅の近くにまとめたい。人口からみて 1 万台以上（注 1）が必要ではないか。

注１：平成２２年８月設定の「川崎駅東口周辺地区総合自転車対策基本計画」によれば、現在の収納可能台数は１0,600 台。しかし、それは歩行者道路にある見苦しい駐輪場や、利便性を無視した駐輪場を含めてのことだ。平成 32 年を人口増加のピーク時として東口の予想需要自転車数を 15,408 台とし、これを 10 年後に 15,000 台に段階的に整備する計画だ。このうち、約 2,000 台は商店街での買い物など短時間の利用として整備していくそうだ。



川崎駅東口自転車総需要予想図

■　参加者アンケートから

1.　視察会を改善するには？

・視察後の発展は意見交換の場をつくる。一つ一つの視察を繋なげ、意味が見えるようにする。

・ちょっと時間が長かった。要領よくまとめるのは難しいが、焦点を絞った方が良かった。

・途中の説明がもう少しあれば良かった。人集めにもう少し工夫が必要だった。
・視察会の内容自体は悪いと思わないが、外部への周知効果があったかどうか、外部の方々に気を引くものができていたかどうかといった点に、やや疑問が残る。

2. 注目する交通とまちづくりの事例

都心のコミバス「ちぃばす」と港区高輪３丁目の２つバス停

・都市はそれぞれの事情があり、ほとんどの事例は参考にならない。例えば、川崎でみれば、福岡が最も近い事例となるが、やはり福岡は福岡で川崎とはならない。また、川崎のいいところは福岡では難しいのが実態である。
・自転車によるまちづくりを行いたい。（一般参加者）
　①川崎市の現状を知りたい。
　②隣接都市の世田谷や横浜の事例を調査したい。
　③海外の事例については、フランス・ドイツ・ベルギー・デンマーク等を調べているが、環境という切り口から調査研究したい。
・池袋のＬＲＴ計画が動き出しているようだ。
・新幹線の新青森が旧青森駅より４ｋｍ離れているので、その連絡方法がどうなるのか注目している。
・港区のコミュニティバス。都内という便利な地域でありながら、区内全体の７路線を新設した。

2. その他気づいた点

・川崎区、幸区では自転車が非常に多いことが分かった。また、宮前区丘陵地区における自転車によるまちづくりを考えたい。
・気が遠くなるような自転車の台数で、解決するには並大抵のことではないが、じっくり気長にやってもらいたい。
・川崎、池袋、横浜で連携するのはいかがでしょうか。
・素晴らしい企画であった。参加人数が９名で良かった。（10名以上ならかえって難しかったのでは？）
・笹原氏の説明はポイントのみの説明で分かりやすかった。

ラゾーナ川崎の駐車場に置かれたモニュメント
その意図とは？

■　自転車利用を機軸とした都市交通へ　―　東京都世田谷区の取組み

―　太陽光発電システム利用の電動アシスト付貸自転車システム　―

新桜町の 2,500 台の駐輪場：太陽光パネル（中央）利用の貸自転車

世田谷区は自転車利用を機軸とした都市交通社会を基本理念とする平成 23 年から 10 年間の「世田谷区自転車等の利用に関する総合計画」を発表している。

新たな総合計画では、事業コストの低減を図りながら、「放置自転車ゼロ」をめざし、放置自転車対策を取り組む。更に「安全で快適な自転車利用の環境整備」を進め、「低炭素社会の実現に貢献する自転車利用への展開」へ方向転換している。

区の総合計画の中で、「二酸化炭素排出削減や自動車による公害を抑制・防止するため、必要以上に自動車を利用しないなど、環境に配慮した生活意識の確立が求められる」と現状を明記し、課題として「交通まちづくりを取り巻く社会的な課題に対し、環境負荷が小さく区民に身近で親しまれている自転車利用を重視した対応が必要である」と掲げている。

そうした「ひとと自転車にやさしい世田谷をめざして」の取組みの結果、駅周辺の放置自転車はピーク時約 33,000 台あったが、約 1,400 台に激減した。

電動アシスト付自転車の充電器は太陽光を利用

また、高校・大学生・社会人を対象とした自転車講習会を実施して、交通ルールやマナーの啓発をしている。

中でもコミュニティサイクルシステム（がやリン）は平成 22 年度グッドデザイン賞に選ばれた。世田谷は東西方向の鉄道網は発展しているが、その間をつなぐ南北の交通網が弱い。この路線網の補充に考えられたのが公共の貸自転車だ。借りた自転車はどこの駐輪場でも返却できるというもの。また、「1 台の自転車を複数の方が共有することにより、駅周辺への自転車の乗り入れ台数を抑制」するという。ただ区内がすべて同じではなく、同一駐輪システムでないと使えないという課題もある。現在、経堂、桜上水、桜新町の 3 ヶ所のみ。特に桜新町では太陽光発電システムを利用した電動アシスト付自転車の貸自転車システムが完成している。充電器は発電システム直流電気で直接充電できる。

国を挙げて自転車を促進している韓国やフランスからもここに視察に来ているそうだ。

日本発の世界に普及できる自転車システムになるか。

■　自治体の施策　―　放置自転車対策から利用促進へ

米国を始めヨーロッパ諸国は国レベルで自転車促進策を立てている。例えば、オランダの場合、2010 年までに 1986 年に比較して、自転車利用を 30%増加、鉄道利用を 15%増加するなど、具体的な数字を挙げている。米国では「自転車単独に（年）500 億円以上の連邦予算を使っている」。これは米国の医療予算を削減するためで、車の利用から自転車利用を促進することで生活習慣病の原因となる運動不足解消するためだという。都市においてはロンドンでは 2010 年までに 80%増加、2020 年には 200%増加、ロンドンシティでは 2010 年まで自転車の通勤者 3 倍、トリップ数 2 倍と高い目標を掲げた。市は 2005 年 5.5 億円の自転車予算を 2009 年度に一挙に 160 億円に引き上げた。お隣の韓国でも、李大統領は「炭素を排出しない自転車を主要交通手段として復活させることが、われわれが進むべき道」とし、自転車利用の活性化について「街で安全かつ便利に自転車に乗れるようにするためには、道路を再整備しなければいけない」と演説している。更に、韓国のグリーン産業政策として、①風力、②太陽光、③自転車を掲げ、自転車利用を促進している。しかし、日本は国レベルの目標値はない。

古倉宗治氏は平成 22 年 10 月 15 日発行の自著「成功する自転車まちづくり　～政策と計画のポイント～」に次のように記している。「社会問題化した（放置自転車の）課題のために、わが国の自転車政策は、長い間その対応に追われて、本格的な自転車推進策に変遷することができなかった面も見逃せない。市自体の自転車施策は 2002 年の調査では、圧倒的に放置対策が中心であり、次に交通安全であり、交通手段とし自転車を活用することを第一の重点に置いているのは、わずかであった。

しかし、このような中でも、自転車施策の方向性としては、『自転車の利用促進を図る』および『どちらかというと自転車の利用促進を図る』とするものの合計が、その反対を大幅に上回り、75%となっている。すなわち、放置問題などの障害に対する対処をしながらも、利用促進策の方向を持ちたいという自転車施策への自治体の意向は強い」

以上のように、国民の健康、地球の環境、ガソリンの消費、買い物、まちの景観づくりなどの改善に深い関係がある自転車政策を、川崎市は国と協力しながら放置自転車対策重視から自転車利用促進へと向かう必要があろう。　（高橋喜宣）

６．視察会を振り返って

●　歩いて楽しい街づくりに向けて

平成 21 年の「武蔵小杉駅周辺視察会」に続く当会２回目の視察会となった。直前まで雨天の予報が出た影響でキャンセルが出るなど参加者数が伸び悩んだことは残念だったが、参加者の協力により、無事充実した視察会を開催し、報告書刊行にまで至ることができた。この場をお借りして深く感謝を述べたい。

さて、今回は川崎駅周辺のまちづくりに永年取り組んでおられ「かわさきＴＭＯ」の笹原さんにナビゲーターを

横須賀線武蔵小杉新駅前に誕生した駐輪場

お願いした。

私自身は川崎区で生まれ育ち、川崎駅周辺地域自体はとても慣れ親しんだ場所ではある。西口側は「ラゾーナ川崎」の中は確かに賑やかで歩いて楽しいが、そこから少し離れた道路や商店街は、放置自転車や駐車場待ちの自動車が目立ち、緑が乏しいなど、ラゾーナとその先の街が分断されたような印象を強く受けた。また、今回の視察会がなければ知り得なかったパワースポット「女躰（にょたい）神社」を発見したことは収穫であった。東口側は駅前商店街、地下街アゼリア、ラ・チッタデッラ、旧東海道があり、放置自転車・看板が気になったが、人が多く歩き、生活感があった。その中で「バスカー」が街に溶け込み、音楽を切り口とした魅力あるまちづくりが進められていることに共感を覚えた。今後、東口と西口が一体化した川崎駅周辺のまちづくり、永年来の課題である回遊性の課題、北口再開などのハード面と「バスカー」などのソフト面での取り組みが有効に働くのかなどについて、深く考えさせられた。

また、自転車対策として駐輪場の整備が進んでいるものの、駐輪場までの誘導表示や走行空間については、多分に改善の余地があると感じた。（野口浩史）

●　市全体で取組むべき自転車駐輪問題

今回の視察会で最も強く印象に残ったのは、駅東口周辺の駐輪場問題の深刻さである。設置場所が点在し分かりにくく、また管理者により運用方法も異なるなど、利用者にとって使用しづらい面があり、有効利用されているとは言えない。市の担当部署においても「総合自転車対策基本計画」を策定し、対策に乗り出しているが一部局だけの問題ではなく市全体で早急に取り組んでほしい。その際に重要なのが利用者の意識の向上である。日本では乗り方を含めて自転車をどう使いこなし活用していくかの議論や教育がほとんどなされてこなかった。今後は利用者自身を含めたソフト面の充実も必要と思える。

来街者にとって、その街の印象を決める大きな要素は景観の美しさである。放置された自転車や道路上を不法占用している看板は「まちなみ景観」にとって大きなマイナス点である。今後も私たちは街中を歩く際、そんな問題意識を持ち続けることが大事と考える。（小田部明人）

●　「百聞は一見に如かず」の姿勢で

川崎駅周辺は、国内でも有数の放置自転車の数だそうです。実際に現場を見て、関係者の方々も色々苦労されて大変だという事実を肌で感じました。我々の市民活動を通じて、市の事情というものを少しでも市民の方々に伝え、社会に貢献できるよう今後も頑張っていきたいと思います。

昔から「百聞は一見に如かず」と言うことわざがあるように、理論的な事を言っているよりも、我々は市民の方々が置かれている生活密着型の目線に立って、実際に足を運ぶことです。小さな草根から始めて、徐々に枝を増やしていくことです。そのようになるよう、私も恥ずかしながら微力ではありますが、頑張っていきたいという決意をしました。（鵜沢健二）

●　「計画性のあるまちづくり」へ

個々に見れば決して良いものがないわけではないが、全体として一貫性がなくバラバラで、「便利なまち」とは程遠い印象がある。例えば、川崎駅東口は、駅舎が橋上なのに、バスやタクシーに乗るには、以前は一旦地下に潜る必要があった。現在は地平になり多少改善されたものの、やはり設計に無理があるように思えてならない。東口での経験から、西口は橋上通路のままラゾーナにつながり、バス停も橋上通路から下りる形になるなど、改善の跡が見られる。しかし、東口との一体感がない。また、ＪＲ川崎駅北口を復活させるのであれば、本来なら京急川崎駅とペデストリアンデッキでつなぐのが望ましいところだが、それを行う気配もない。さらに酷いのは駐輪場で、配置が場当たり的だ。

本来なら、幅広く総合的に見て、『便利なまち』を目指して明確なポリシーを打ち出し、それに沿った都市計画決定を行い、そのために必要な規制誘導をかけるべきところである。今後は、このような「計画性のあるまちづくり」を行ってほしい。（宮川泰彦）

川崎駅周辺地域の路線バス事情

■　交通の要衝として発展した川崎駅周辺

川崎駅周辺総合整備計画ホームページより

川崎市の行政・議会・商業などが集積する川崎駅周辺は、江戸時代に入って再整備された五街道のひとつ、東海道の宿場町として栄えたことに始まる。渡船で多摩川を渡る人や川崎大師（平間寺）へ参詣に訪れる人の宿場として、また伝馬の中継地として、旅客・貨物の移動を支えた。明治5年（1872年）に日本最初の鉄道（現在の東海道本線）が開通した数ヶ月後に川崎駅が開業、さらに明治32年（1899年）に開業した大師電気鉄道が延伸して明治35年（1902年）には現在の京急川崎駅が開業した。当初は物珍しさも手伝って観光客を中心に運んだ鉄道だが、次第に生活交通を担うようになり、今では私たちの生活に欠かせない市民の足となった。さらに、近隣の宅地化や工場等の進出により、通勤や生活交通の需要が増大し続けてきた。

■　川崎区の旅客交通が集中する川崎駅

JR川崎駅は川崎区・幸区の境に位置し、東口側が川崎区、西口側が幸区になる。両区の玄関口として機能している川崎駅は、JR・京急を合わせて毎日24万5千人もの人が利用している（平成20年度の各駅乗車人員、平成21年版 川崎市統計書より。JR川崎駅は18万6千人、京急川崎駅は5万9千人。ともに同駅内での乗り換えは含まないが、JRと京急の乗り換えは含まれる）。一方、川崎区内の他の鉄道駅（京急大師線各駅、京急八丁畷駅、JR南武支線（浜川崎線）の八丁畷、川崎新町、浜川崎駅、鶴見線の武蔵白石、大川、浜川崎、昭和、扇町駅）の利用者は計5万人ほど。こと川崎区内の鉄道駅では、川崎駅に利用者が集中していることが分かる。

■川崎区内の旅客交通を担い、川崎駅に集中する路線バス

駅周辺に住む・訪れる人は歩くとしても、駅から離れた所へ行く際には路線バスや自転車等に乗り換えることも多い。最寄駅と目的地の間の移動を端末交通と呼ぶが、川崎市が平成10年の東京都市圏パーソントリップ調査をもとに分析した資料を見ると、徒歩が62%、路線バスが28%、二輪車（自転車、オートバイ）が6%、自動車（タクシー、自家用車）が4%となっている。調査年が異なるなど単純比較はできないが、目安としてこの調査結果を当てはめてみると、川崎駅利用者のうち路線バスも利用している人は毎日6万9千人、自転車・オートバイを利用する人が1万5千人（うち自転車利用者は1万2千人ほど）となる。もちろん、ここには買物などで駅前へ訪れた人は含まれないので、もっと多くの人が川崎駅周辺へ訪れていることだろう。

このうち、川崎駅の東口側、川崎区の路線バスに注目すると、川崎区内を運行する一般路線バスは、羽田京急バス 蒲45系統（平成22年12月現在、平日のみ1日2往復）を除く全てが川崎駅（東口）を発着しており、川崎区内で路線バスと鉄道を乗り継ぐ人のほとんどが川崎駅を利用していると考えられる。また、情報が開示されている市バス（川崎市交通局）の乗車人員を見ると、川崎駅（東口）を発着する系統の利用者数合計は一日平均で3万4千人（平成20年度、片道換算1万7千人。平成21年版 川崎市交通局事業概要より）。これに川崎鶴見臨港バスの利用者数（路線別では非公開）も加わる。路線バスが、川崎区民22万人（平成22年12月現在）の生活交通の重要な役割を担っていることが分かるだろう。

■川崎駅東西バスターミナルの再編

このように、川崎区内の地域の足を担っている路線バスは川崎駅東口バスターミナルに集中している。さらに、以前は幸区へ向かう路線10系統も東口から発着しており、乗り場が入り組んで分かりにくい上、駅や商店街からバス停へ行くには一旦地下街を通らねばならない構造にも課題があったようだ。

川崎駅西口の真正面に立地していた東芝堀川町工場が移転し、跡地の再開発により現在の「ラゾーナ川崎」

が造られた。この時に「川崎駅西口北」バスターミナルが新たに設けられ、平成19年4月1日より、市バス、東急バス、臨港バスの10系統が移された。そこから東口駅前広場の再編整備計画が本格的に動き出し、駅前広場は駅からバス停や商店街へ、地表を歩いて出られる構造へと改められることになった。詳しいことは『2011川崎はその先へ―川崎駅東口駅前広場再編整備について―』ホームページで紹介されているが、鉄道駅と路線バス、駅と街とをつなぐ移動空間の歩行環境改善が大きなテーマになっている。

■川崎は『その先へ』行くために、何をすべきだろうか

まさにこの再編整備が完成する2011年を目前にして、川崎駅周辺を私たち市民が実際に歩いて見ることに、この視察会の狙いがあった。すると、実際にいろいろな課題が見えてきた。

今も昔も、交通は私たちの毎日の生活に欠かせないものであるとともに、街を大きく変える力をも秘めている。阿部市長は「平成23年の念頭にあたって」記者会見にて、これからのまちづくりの基礎に、駅周辺へのコンパクト化を進めるとともに、街全体を環境の展示場にすると述べた。川崎市の顔であり、川崎区民の生活を支え、歩く人、路線バスや自転車で訪れる人がほとんどを占めるここ川崎駅東口がどう変わるのか、どう変えるべきなのか。現場とデータの両方を見ることで、おのずと答えが見えてくるのではなかろうか。

（井坂洋士）

■　“歩いて楽しい街に”―　川崎駅周辺 100 円巡回バス構想　―

「駐車場がないから商店街がさびれる。というのは間違いだ。川崎駅周辺を活性化させるためにも、採算性のある 100 円のワンコインバスを走らせたい」とかわさきＴＭＯマネージャー・笹原克さんはいう。

例えば、北九州市では、「ノーマイカーデー」という日を設定し、公共交通機関や自転車等でお出かけすると、市内の商店街や飲食店などでお得な特典が受けられるシステムを構築している。本事業のポイントは「値引きの原資は個々の商店がすべて負担すること。市は、キャンペーンのためのチラシを作成し、交通事業者は駅や車内での吊り広告などで広報する。平成 19 年秋のキャンペーン当時は、日過市場では来場者が倍増、売上は 40％増となった。

かわさきＴＭＯでは平成 20 年 7 月から 8 月にかけて、「川崎駅周辺 100 円バス（ワンコインバス）構想」として、アンケートを実施した。その中で、川崎駅周辺で交通上不便に感じる点として「東西間の移動」を挙げた人が、住民で 55％、来街者で 62％。また、外出機会が増加するとの回答者が、住民で 40％以上、来街者で 30％以上に達した。

4 日間で延べ 1,400 人が利用した無料循環バス
（かわさきＴＭＯ通信 2009 年 11 月号から）

平成 21 年秋、イベントが集中する 10 月 17 日、18 日、31 日、11 月 1 日の週末に、無料回遊バスを運行した。「駅東西と複数イベント間の回遊性向上を主眼に計画され」、循環ルートを主要時間 25 分、20 分間隔で正午から午後 6 時まで、臨港バスと川崎市バスによって交互に運行された。

『4 日間の運行でしたが、若いカップルやベビーカーにお子様を乗せた家族連れから、お年寄りの夫婦まで、合計 1,400 人以上の方々がご利用下さり、「子どもが小さいので助かった」「西口と東口の行き来が便利だった」といった喜びの声や、「来年も是非運行して欲しい」「定期運行を望む」といった継続を希望する声も多く寄せられました』とＴＭＯマネージャー・荒木淳さんは「かわさきＴＭＯ通信 2009-11 月号」に投稿している。

この運行は、臨港バスの了解はとれたものの、まだ実現に至っていない。　（高橋喜宣）

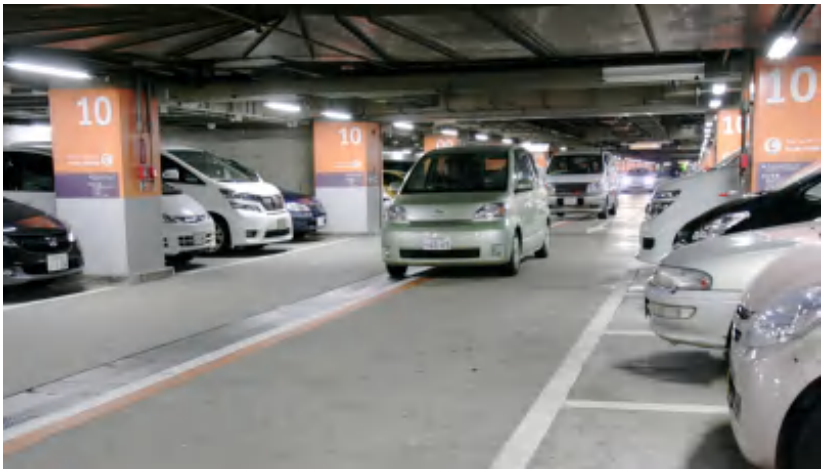
７．提　言　　～　地下街アゼリア駐車場を駐輪場・荷捌き場に！！　～

巷で流行った歌『トイレの神様』ではトイレをきれいにする大切さが歌われ、私も小さい頃からトイレや玄関を見るとその家の程度が分かると教えられてきた。羽田国際化により海外客の来訪を望む 140 万都市川崎の玄関にあたるのが「川崎駅」。その川崎駅は、西口にラゾーナ川崎ができ、東口も再整備が進み、バスカーなどによる楽しいまちづくりが取り組まれる反面、ひとつしかない改札と狭いホームと通路に人が溢れ、放置自転車や野放図に置かれた立て看板により雑然とした「玄関」はそのまま川崎の評価につながってしまう。

ところで、少し前の川崎駅をご存じの方は放置自転車とホームレスに溢れた駅だったと覚えておられるかもしれない。現在、前者はともかく、後者はあまり気にならない程度となったが何故か。後者はパン券配布という緊急対策から保護施設等の整備による本格的な施策をとったのに対し、前者は未だに放置自転車対策という緊急的措置に止まり、本格的な対策に取り組んでいないからではないだろうか。目下進められている川崎駅東口周辺地区総合自転車対策基本計画についても、残念ながら今年完成する東口再整備に間に合せるための緊急対策的な位置付けに過ぎない。

～ 今ある資源を有効活用し、全国の範となる駅前交通政策・まちづくりへ　～

駅前に駐輪場整備する際に駅前一等地に自転車のためのスペースを設けるのは無駄という意見がよく出される。では、駅前駐車場はどうなのか。地下街アゼリア駐車場の収容台数は 366 台。車 1 台のスペースが大体 10 平米。一方、自転車 1 台のスペースを 1 ㎡程度とすると単純計算で車 1 台分のスペースに自転車 10 台分停められ、自転車であれば通路も駐車場よりも広くとれるため、約 4,000 台分の駐輪場ができる。これでも本書で紹介した葛西駅地下駐輪場の半分にしかならないが、地上で 100 台単位の駐輪場を整備するよりもはるかにスケールメリットがある。また、仮に自転車利用者の半数 2,000 名が買い物客となり、自動車 1 台に 4 人の買い物客が乗ったとしても 1,500 名程度と自転車に及ばず、地下街アゼリアを始め、駅前商店街にとっての商業活性化効果から考えると、いったいどちらが無駄なのかは一目瞭然。さらに駅前通りの左側車線をつぶす違法駐車は当然取締りを強化するが、荷捌き目的の車については高さ制限をクリアすれば地下に共同荷捌き場を設けて誘導すれば、バス交通に資するだけでなく、車道に自転車レーン設置もしやすくなる。



賑わいを見せるアゼリア地下駐車場。車優先が売上増となるか？

川崎駅周辺の自転車対策については、当会ではパブリックコメントを出し、ホームページに公開しているので、内容の紹介は割愛するが、全国的にも有数の放置自転車都市という汚名を返上し、市民の足であり、交通分野における地球温暖化防止対策の切り札でもある自転車の利用促進を図るべき川崎としては、緊急避難的・場当たり的な政策にダラダラと時間とお金をかけるのではなく、日本で最も進んだ交通政策とまちづくりに本腰を入れて取りかかる必要があろう。

そこで、費用を抑えつつ、駅周辺駐輪場台数確保と自転車利用促進による商業活性化・地球温暖化対策を図るため、既存の「地下街アゼリア駐車場を駐輪場・荷捌き場に！」を提言したい。その実現には都市計画、まちづくりにおける第一線の専門家の参加も必要である。しかし、何よりも川崎駅前の道路・駐輪場等のユーザーである我々市民・市民団体が川崎駅周辺のまちづくりに参画できる仕組みが必要である。　（野口浩史）

編　集　後　記

・「川崎駅周辺の視察会？　見るところがないなあ」。前回視察会に参加してくれた区のまちづくり委員会のメンバーは語った。しかし、実際に目と足と文献で川崎駅周辺地域を見直すと、実にいろいろな発見があった。

・本文にある通り、川崎駅は「住みたい駅力」3 大都市圏 426 駅の中で一位。平成 22 年 4 月 3 日付「週刊東洋経済」はこう評価した。2 位の川口駅でも総合得点が 72.65 と、川崎駅の 89.10 には遠く及ばない。もうひとつの日本一は映画街チネチッタ。今は日本一の座を明け渡しているが、平成 15 年から 4 年連続日本一だった。更に、ラゾーナ川崎の単位当たり売上は成田空港に次いで全国 2 位だそうだ。

・川崎は江戸時代に東海道 53 次の中で最後に作られた宿場。多摩川の下流は六郷川と呼ばれ、あばれ川で大橋をかけても流される交通の難所だった。当時、川崎宿は大変貧しく財政が困窮していた。田中本陣（下本陣）の当主で名主の宿場役員であった田中休愚が尽力して、川崎宿が渡船の仕事を請け負うことになった。この収入によって、川崎宿はようやく貧しさから抜け出すことができ、それから東海道の往来人や川崎大師への参詣者で賑わうようになったという。

・現代の川崎駅周辺においても、まちを活性させる原動力は交通にある、と私たちは考える。それは車になるべく頼らない、公共交通や自転車を中心としたまちづくりだ。

・「5～60 年前の川崎は戦後復興を担う中核都市として活力あふれ市民の誇りも高かったのだが、やがて公害の町としてその誇りは地に落ち、旅先で川崎から来たということさえ、はばかられる時代が続きました」「この町をギャンブルとセックス記事にあふれた三文雑誌ではなく、もう少し上品で楽しい本に、できたら何度読んでも飽きることのない味わい深い名作に仕上げたいものです」と稲毛神社宮司の市川緋佐麿さんはＮＰＯかわさき歴史ガイド協会設立記念誌に投稿している。

・活気あふれ市民の誇りになるような川崎駅周辺にするには、行政まかせだけではなく、市民の意見を反映させなければならない。本誌「川崎駅周辺視察会報告書」はその一助になることを願っている。

（高橋喜宣）

尚、本冊子にアンケートを同封しました。皆様のご意見やご感想を当会のホームページなどに随時発表いたしますので、奮って投稿をお願いいたします。

【　川崎駅前にて、視察会参加者の集合写真　】

川崎駅周辺視察会報告書

平成 23 年 1 月 23 日発行

◆発 行 人 / 野口 浩史
◆編 集 / 川崎の交通とまちづくりを考える会（K-cube）
◆撮影協力 / 川崎日航ホテル

◆問 合 せ
〒211-0004 川崎市中原区新丸子東 3-1100-12
かわさき市民活動センター レターケース 25 番
◆電子メール k-cube-webmaster@k.saloon.jp
◆ホームページ http://kcube.zouri.jp

本報告書の内容は出典を明記の上ご自由にご利用ください。写真も提供します。
(CC) 川崎の交通とまちづくりを考える会（K-cube） Some Rights Reserved.

森林認証紙使用 表紙：ECFパルプ100% 本文：古紙パルプ70%以上＋国内産間伐材など10%以上配合