

新総合計画『川崎再生フロンティアプラン』第3期実行計画素案に関する意見書

2010年11月08日 持続可能な地域交通を考える会 (SLTc)

代表 井坂 洋士

川崎市におかれましては、「誰もがいきいきと心豊かに暮らせる持続可能な市民都市」を目指してお取り組みいただきありがとうございます。現在策定中の新総合計画『川崎再生フロンティアプラン』第3期実行計画素案（以下、本案）について、下記のとおりご意見を申し上げます。

1. 川崎市の特徴や長所を活かした持続型社会を実現するために

1 1. 人と環境にやさしい交通手段を優先する政策メニューへと転換すること

20世紀型の「高度経済成長」が転換期を迎え、かつての米国を手本にした「追いつけ・追い越せ」が政策目標であった頃から社会情勢が大きく転換し、今後は地球温暖化などの環境問題、世界的な人口爆発による食糧問題、国内では少子高齢化など、急激かつ多様な変化や課題に直面しているところです。こうした様々な内的・外的要因に柔軟に適用しながら、安全・安心で快適な生活、人と環境にやさしい生活を続けていくために、世界中の都市で政策転換が進められています。

本会が取り組む地域交通分野でいえば、具体的には、歩いて暮らせるまちづくり、環境負荷の低い自転車^①を安全・便利に活用するためのまちづくり、既存の鉄道や路線バスを便利にする取り組み、そして今後の超高齢化社会にも対応した新しい地上公共交通—LRTやバス高速交通(BRT)、コミュニティバスなど—を用意すること、そして左記のような人と環境にやさしい交通手段が（自家用車に比べて）政策的に優先される仕組みづくりが求められています。

これは、本案に掲げられ、またタウンミーティングにおいて市長にご説明いただいた「安全で快適に暮らすまちづくり」や環境配慮などの大きな政策目標の実現にとっても、不可欠な取り組みと言えます。

1 2. 基本施策「幹線道路網の整備」「広域幹線道路網の整備」を全面見直しすること

ところが、残念ながら、従来の交通まちづくり施策は自動車のための道路整備が中心になっており、公共交通や自転車の活用、歩く人が安全で快適な道路構造への転換といった、21世紀型の施策への転換は、ほとんど行われてきませんでした。たとえば、現在整備されている都市計画道路「宮内新横浜線」は、住宅地を分断し、多くの住民に立ち退きを求めて造られた道路ですが、自動車のための車線がゆったり片側2車線ずつ確保され、うち1車線は慢性的に違法駐車場と化しています。一方で自転車レーンは存在せず、歩道は狭く凸凹で、さらに、クルマがあまり通らないことから歩く人や自転車に乗る人にとって「幹線道路」になっている二ヶ領用水沿いの道が分断されてしまいました。つまり、従来の「道路整備」が進められると、歩く人や自転車を利用する人は不便で危険になりました。こうした自動車のための「道路整備」には巨額の税金が注ぎ込まれ続けてきた半面、路線バスは不便、コミュニティバスは存在しない、電車はいつも混雑、自転車は走る場所すら満足にない、といったように、人と環境にやさしい交通手段を選んでいる人のためになる交通施策は、置き去りになってきました。

ところで、基本政策に取り組む視点の第一番目に「新たな時代にふさわしい価値観の創造と先駆的な取組を進める」と謳われた本案を見ると、基本施策 -6-(1)「広域幹線道路網の整備」（川崎縦貫道路）や、昭和40年代に計画された「都市計画道路」をはじめとする「道路改良事業」「街路整備事業」が惰性のように続けられています。

その半面、自転車や公共交通を快適・便利にする政策や、歩く人を安全で快適にするような施策、子どもや高齢者などを含め誰でも安心して移動できる環境づくりなどの視点はほとんど見られず、予算面でも上記「道路整備」事業に比べて雲泥の差がつくものと予想されます。

1 3. 徒歩、自転車、電車・バスなどの地域交通手段を便利で快適にする政策を実施すること

雑誌『週刊東洋経済』が特集した、住みたい「駅力」ランキング（週刊東洋経済 2010.7.9 臨時増刊「鉄道完全解明」）では、川崎駅が1位、武蔵小杉駅が9位など、市内の主要駅が上位にランクインしていました。また、「住み替えるときに重視する交通手段の利便性」アンケート調査（平成20年東京都市圏パーソントリップ調査）によると、川崎市などに住む人の86%が、住む場所を選ぶときに徒歩、自転車、バス、鉄道の利便性を重視すると回答しています。つまり、私たち市民にはもちろん

ん、新たに市民になる人からも、クルマではなく、電車やバス、自転車の利便性や、快適に歩けるまちづくりが求められているのです。

21世紀に入って10年経ち、これからの時代はクルマはむしろ不便にしてでも、歩く人や自転車、地上の電車やバスを充実させて、誰もが安全で快適に移動できるまちが、世界でも評価される時代になりました。その点、平成20年 東京都市圏パーソントリップ調査結果を見れば分かるように、川崎市では徒歩・自転車・電車・バスの交通分担率を合わせて80%で、国内はおろか世界でも最先端のまちになっています。

ところが、本計画では南武線や大師線を高架にして「渋滞対策」だとか、クルマのための「都市計画道路」整備など、20%のための道路整備に巨額の税金を注ぎ込む一方で、80%の市民のための交通政策が見当たらずにありません。市民の86%が望む交通手段の利便性向上策よりも、市民の14%が望むクルマ利用促進策が行われている有り様です。しかも、「渋滞対策」と言って「道路整備」を行ったところで、ますますクルマ利用を促し、路線バスや自転車を不便にし、渋滞は悪化することが、過去の経験からも明らかになっています。日本より早く、クルマ社会の問題に気づいて方向転換したドイツなど欧州の都市では、「まちが車で窒息している」ことを問題視しました。「渋滞対策」には、クルマのための道路を増やすのではなく、むしろ減らすことが必要だとし、それを実践して効果を挙げているのです。（『環境・交通・まちづくり市民フォーラム2009報告書』より、村上敦氏「ドイツ・フライブルク市の交通」）

幸か不幸か、欧米に比べて日本はこのような交通政策が全国的に遅れています。川崎市はクルマ依存度が比較的低く、狭い道路が多いのでクルマ利用には不便な地域です。これを特長と考えれば、川崎市には世界最高のまちになる素質があるとも言えます。

歩行者優先・クルマ非優先の狭い路地は、世界の最先端である「コンパクトシティ」の特徴のひとつです。市が「道路整備」を行い、クルマを便利にするほど、その特長は失われてしまいます。これまでのクルマ偏重の交通政策から転換し、川崎市の特長である「コンパクトシティ」をさらに便利で快適にするために、従来型の道路建設はやめ、歩行者、自転車や電車・バスを利用する人のための政策へと大きく転換することが必要です。

1 4. 都市計画道路などの古い計画を、新たな時代にふさわしいものに転換すること

本案では、「広域公共交通機関網の整備」の中に「総合的な交通体系調査事業」が盛り込まれており、今後は、総合都市交通体系構築に向けた計画を策定することとされています。また、環境基本計画においても、自動車の利用を減らし公共交通や自転車への転換をすすめることが謳われています。こうした基本計画に実現性を持たせるためには、既存の都市計画・都市マスタープランなどに反映させることが不可欠です。まちづくりは「百年の計」とも言われますが、こと交通インフラは、今整備したものが今後50年、100年と使われ続け、市民生活に密着したものになってゆきます。前述の都市計画道路のように、クルマ優先思想の昭和時代に描かれた古い計画がそのまま受け継がれているような状況では、いくら本案の冒頭で高い理想を掲げてみても、各論である都市計画・道路計画が昭和時代のままでは、50年後・100年後の川崎市は、クルマ依存都市になってしまうでしょう。21世紀型の新しい計画へと全面書き換えが必要です。

新総合計画は、市政の基本方針を定める重要な計画であるとともに、時代の要請に合わなくなった古い計画を改めるきっかけになるべきだと考えます。ところが、本案には昭和時代の道路計画が盛り込まれており、これではとても「新たな時代にふさわしい」ものとは言えません。こうした問題の多い政策を改めるための総合計画になるよう、総花的な総合計画ではなく、来るべき「持続可能な市民都市」に相応しい政策のみを掲げ、既存の計画を書き換えるきっかけにはいかがでしょうか。

2. 新たな時代にふさわしい先駆的な取組を進めるために

2 1. 自転車利用が安全かつ快適になるよう推進すること

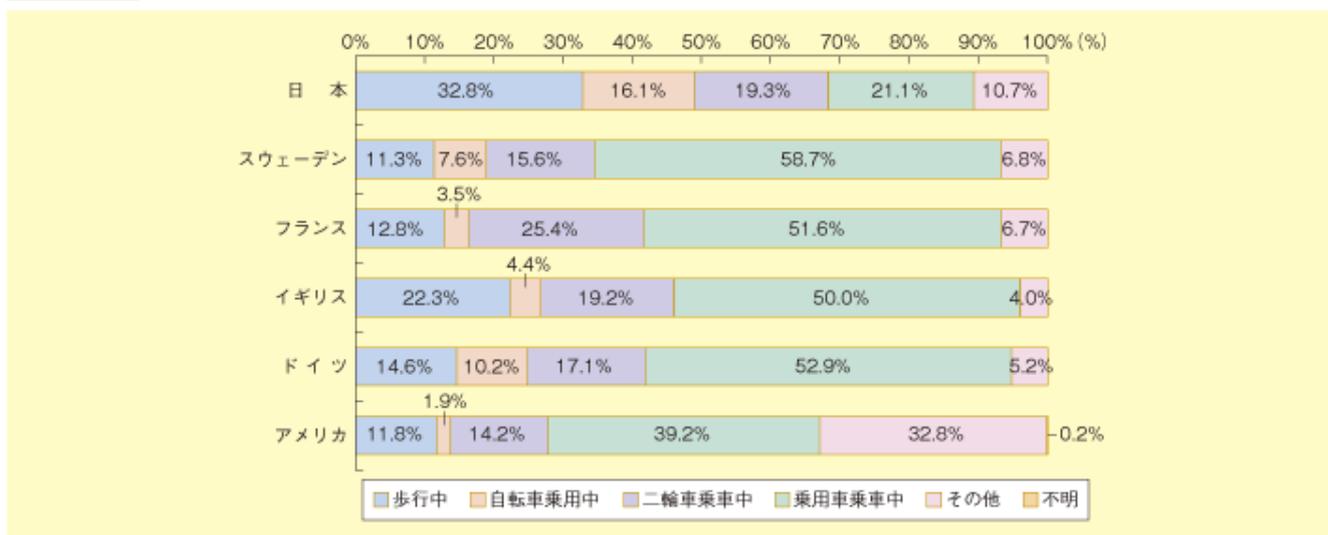
10月21日に高津市民館で開催されたタウンミーティングにおいて、本会代表からの質問に対し、阿部市長は、今はいわゆる「放置自転車」をなくすことに注力しているが、環境にやさしい自転車利用を増やしていく方向は非常に大事で、それを明確にしていく必要があると指摘されていました。また、環境基本計画では地球温暖化対策の一環で「環境にやさしい交通ネットワークの構築」が掲げられています。

ところが、本案には残念ながら自転車の利用促進、安全で快適な自転車利用環境の整備といった政策目標は全く掲げられていない半面、基本施策 -6-(2)などでは従来型の自動車のための道路整備を続け

ていくことが謳われています。

現在も市民の移動の16%が自転車利用（平成20年 東京都市圏PT）である割りに、自転車で安心して快適に走行できる道路はほとんど無い現状です。また、これは川崎市に限らず全国的な問題ですが、既存の道路がクルマ優先思想で計画・整備されてきた結果、下図のように日本では交通死者の半数が歩行中または自転車乗車中の被害者であるという異常事態になっており、全国で毎年3千人近くもの、クルマに乗らない選択をした人の命が奪われているのですから、新たな被害を出さないための施策展開は急務です。

第3図 主な欧米諸国の状態別交通事故死者数の構成率（2008年）



- 注 1 IRTAD資料による。
2 数値は状態別構成率
3 死者数の定義は事故発生後30日以内の死者である。

図：平成22年 交通安全白書より

また、自転車は、環境負荷が低いことはもちろん、誤った使い方をしなければ最も安全な乗り物であることが、EUの調査でも判っていますが、日本では自転車が安易に歩道を走っているがために、歩行者との接触事故が頻発し、ときに深刻な被害も出してしまっていると報じられています。

本案には「幹線道路網の整備」などが盛り込まれ、「道路改良事業」や「街路整備事業」を進めることになっていますが、**今後50年・100年と使われる道路が、自転車への配慮に乏しいものであってはなりません。**担当部署が「放置自転車対策に手一杯」ということであれば、今後着工する道路計画は一旦凍結し、自転車利用に配慮した計画に改めるくらいのことをすべきではないでしょうか。

さらに、今後は高齢化に伴い、歩くのは辛い自転車なら乗れるという人が増えることが予想されます。そうした方にも車椅子ではなく極力自力で移動してもらえようと、転倒のおそれがなく荷物も運べる三輪・四輪自転車も開発され、使われ始めています。宅配便など貨物輸送にも自転車が活躍しています。こうした特殊自転車も含め、様々な自転車を活用して人と環境にやさしいまちを実現するために、総合自転車活用計画を策定し実施するための準備を始めるよう求めます。

もちろん、駐輪場整備も重要な取り組みです。東京都江戸川区や千葉県市川市などでは駅前ロータリーの地下などを活用して大規模駐輪場を100%以上整備して成果を挙げ、立川市なども後に続いています。最近では、附置駐車場や民間駐車場を自転車用に転換する取り組みも始まりました。今は全国的にクルマ利用が減少に転じる中、川崎市内では**過剰な駐車場附置台数**が指導されてきたため（今年から緩和特例措置が設けられましたが）、駅前商業地などでは**余剰駐車場**が発生しています。こうした駐車場の自転車駐輪場への用途転換を促す、商店街などに短時間駐輪場の整備を進める、といった取り組みを行えば、少ない費用で効果的な駐輪場整備ができるでしょう。

加えて、自転車利用者の歩道走行、車道逆走、無灯火といった問題も改めねばなりません。オランダやドイツなどの自転車利用先進国では、自転車に乗り始める6歳前後から、家庭や学校で自転車の正しい乗り方を教えていると聞きます。日本では親が率先して逆走や歩道走行を行っている現状ですから、家庭にはすぐには期待できないかもしれませんが、少なくとも**学校では、自転車の車道左側走行の原則など、基本的な自転車の乗り方教室を実施**することで、人を育てる施策も盛り込むべきと考えます。

2.2. 既存のバス路線網を再構築し、より速く快適で便利なものにする

川崎市内は比較的鉄道網が充実している地域ですが、川崎区、幸区、宮前区、麻生区など、路線バスが市民の足を担っている地域も多くあります。特に、川崎区の塩浜方面から川崎駅に出る路線や、高津区久末・宮前区野川から武蔵小杉駅や鷺沼駅に出る路線、宮前区向丘地区から溝口駅南口へ出る路線は幹線になっており、毎日何万人もの市民に利用されています。

ところが、例えば川崎区浮島・殿町・塩浜から川崎駅に至る路線が運行する富士見通り（市役所通り）では、片側3車線ある道路の左端がバス優先レーンになっているにもかかわらず違法駐車が行われており、路線バスが定時運行できず、バス利用者は大変な不便を強いられています。川崎駅から多くの企業が立地する臨海部に向かうビジネスマンにとっての機会損失も図り知れません。

他市では、たとえば県内の藤沢市や厚木市、千葉県千葉市などでは、幹線バス路線では快適に乗りこえる接続バスを運行していますし、東京都など各地では日中時間帯でもPTPS（公共車両優先信号システム）を提供し、一般車ではなく路線バスを優先しています。

ところで、10月15日に麻生市民館で開催されたタウンミーティングで阿部市長は「川崎市は私交通よりも公共交通を優先する施策をとる」と明言されています。残念ながら本案を見てもその方針は全く読み取れませんが、まずは阿部市長のこの方針を本案に明確に盛り込むことを求めます。

具体策としては、既存のバス優先レーンが有効活用されていない富士見通り・新川通りなどでは、一般車両の侵入を許さないようバス優先レーンを専用レーンにすること。また、他の地域でも片側2車線以上ある道路では1車線をバス・自転車・緊急車両専用レーンにするなどの施策を全市的に行うことで、幹線道路上での公共車両優先の姿勢を明確に打ち出し、路線バスの定時運行の確保や利用促進、救急車の搬送時間の短縮などに資する施策を実施すべきと考えます。

2.3. 誰もがいつまでも安心して快適に生活できるよう地上公共交通網を構築すること

前述のように、川崎市内の多くの地域では鉄道がとても便利です。たとえば高津区では、溝口駅で南武線と田園都市線・大井町線が交差し、多くの市民が鉄道を利用しています。

ところが、ここ数年、高津駅の近くから溝口駅行きのバスに乗る高齢の方をよく見かけるようになりました。頻繁に走っている電車に乗ればほんの数分で着く距離ですし、歩いても600m程度、10分もかからない距離ですが、高齢や怪我などの理由が生じると、高架駅は電車に乗るために階段やエスカレータが辛くなる。すると、時間がかかっても、地上からすぐに乗れるバスが選ばれる場面が増えているようです。

隣の横浜市でも、市営地下鉄グリーンラインが開業し、これで便利になった人もいますが、一方で東急バスが廃止されてしまい、お年寄りが外出できなくなったという声が挙がりました。

10月21日に高津市民館で開催されたタウンミーティングで市長からご説明のあったように、今後は「少子高齢化」の時代です。高齢者や怪我をした人なども含め、誰もがいきいきと暮らせるまちづくりを実現するためには、地上の公共交通を誰もが便利で快適に利用できる仕組みづくりが欠かせません。これは「安全で快適に暮らすまちづくり」や環境配慮などの政策目標にとっても欠かせない取り組みだと考えます。

今後の少子高齢化の時代に、少ない費用で快適・便利な中量交通機関をどう整備するか。これは欧米の諸都市でも盛んに取り組まれています。まずはバスを高度化し(BRT)、次にLRT（次世代路面電車）が整備され、LRTの線路容量が限界になって初めて、都市間輸送機関として地下鉄が採用されているようです。高速・大量輸送ができる半面、地上で乗り降りできない地下鉄は万能ではなく、**不便な面がある**ためです。

川崎市においても、先述のように路線バスが多くの市民の足を担っている地域がいくつかあります。こうした地域で**路線バスの高度化**、さらに**LRT化**という順で整備することで、地下鉄よりも安い費用で整備でき、市民生活の安心・快適に資するとともに、新しい住民に選ばれる川崎市になるのではないのでしょうか。

ところが、本案を見ると、地上の公共交通である路線バスを便利で快適にするような施策はほとんど見当たらない半面、南武線の高架化や地下鉄整備などが盛り込まれています。上記のように、南武線が安易に高架化されることにより、沿線の日照や騒音などの問題もさることながら、お年寄りなどにとって鉄道が利用しにくくなるおそれもあるのではと危惧されます。

また、南武線は武蔵小杉～溝ノ口間が高架化されたことで、いわゆる「開かずの踏切」問題があまり指摘されなくなりましたが、今は横須賀線武蔵小杉駅の開業により、武蔵小杉～新川崎駅間の踏切が

「開かずの踏切」になったことが問題になっています。

鉄道は何でも高架化・地下化すればいいというものではなく、様々な政策メニューから最適なものを選ぶことが有意義です。特に南武線は川崎市内各地をつなぐ最も重要な交通手段ですから、そこへの投資を惜しむべきではありませんが、もっと別の方向に（たとえば慢性的に混雑する駅の改良や、増発、および接続する路線バスの充実やLRT化、乗り換え駅の円滑化などに）投資すべきではないでしょうか。

3. 首都圏の好位置にある川崎市の個性を活かすために

前述のように、川崎市に住む人・川崎市を選ぶ人の9割近くが、公共交通の便利さや、歩いて暮らせるまちを求めており、実際に8割もの移動が徒歩・自転車・バス・電車で行われていることから、これは川崎市の特長でもあると言えます。

こうした特長は世界的に見直されているところで、たとえば過度な「クルマ社会」の代表格である米国ですら、最近では「歩いて暮らせるまち」の不動産価値が高まっていることもあって、各都市が公共交通や自転車、歩行空間の整備に力を入れているようです。日本国内でも、一部地方都市で「歩いて暮らせるまちづくり」施策に取り組まれていますし、最近では国も地域公共交通活性化や「交通基本法」検討などに取り組んでいるところです。

このように、世界が理想とする「コンパクトシティ」が川崎市では既に概ね実現しつつあることを自覚した上で、この特長にさらに磨きをかけるためにも、

- 鉄道や路線バスの利便性で選ばれる川崎市
- 誰もが歩いて暮らせる安心・便利な川崎市
- 自転車で安心・快適に移動できる川崎市

といった政策目標を掲げた上で、各々の具体策を策定し取り組んでいくよう求めます。

4. 市民が実感できる効果的な政策立案・実施のために

4 1. 総合計画や基本計画の策定段階から多様な主体を参画させる仕組みづくりを

川崎市には活発に活動する多くの市民団体があり、そうした市民団体の提供するサービスが、私たちの市民生活をより豊かなものにしていただいております。こうした市民団体の取り組みは、今こそ「新しい公共」などと呼ばれ注目されるようになりましたが、こうした市民団体の活躍の場はまだ限られているのが実情ではと感じます。

一方、たとえばドイツなど欧州諸国の自治体では、1980年代など早い段階から、多様な市民参画に取り組まれてきたようです。自治体が各地で大小様々な規模のタウンミーティングを開催することに加え、総合計画や基本計画などを策定する時は、その立案段階から多くの市民を議論の場に招き入れ、意見交流を重ねて計画を作ってきていると聞きます。最近では、国内でもそうした事例が出始めているようです。

半面、川崎市では本案をはじめ、様々な基本計画が策定されていますが、その策定段階から市民団体などの多様な主体が参画した例は、あまり聞かれないように思いますが、これを改め、今後策定する基本計画や総合計画においては、**計画の策定段階から**、関連する分野で活動している市民団体や市民が参画する仕組みにすることで、より多様な市民の声に応え、より実情に根差した基本計画の策定ができるものと考えます。

市民参加の在り方を再考し、上記のような仕組みを設けることにより、計画立案段階から多様な主体が係わって一緒に推進してゆけるような体制づくりを求めます。

以上

持続可能な地域交通を考える会 (SLTc) 代表 井坂 洋士

〒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5号

[URL] <http://sltc.jp/> [E-mail] query@sltc.jp [FAX] 020-4664-6084

本意見書は当会ホームページでもご覧いただけます：<http://sltc.jp/file/2010/201011sogokeikaku.html>