

川崎市建設緑政局自転車対策室 御中

自転車の適正利用に向けた駐輪場利用促進プラン(案)に関する意見書

2010年12月30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、人と環境にやさしい地域交通の実現に向けてお取り組みいただきありがとうございます。現在策定中の自転車の適正利用に向けた駐輪場利用促進プラン(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。

自転車利用者のみを狙い撃ちした「受益者負担」ではなく、自動車利用者なども含めて負担を求めること

本案では、「適正な負担」「負担の公平性」などと言及し、費用負担について課題としてい
る。費用負担の課題そのものは理解するが、たとえば「...税金で賄うことは、バスなど他の交通機関の利用者と、負担の公平性の観点から課題がある」といった記述があるなど、まるで自転車利用促進策の受益者が自転車利用者のみであるかのような記述が見られる。

しかしながら、自転車利用を促進することはもっと幅広く社会へ利益になるものである。たとえば、去る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、阿部市長は、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たように、交通分野における環境負荷の軽減効果は非常に高い。

他にも交通渋滞の緩和、交通事故の被害抑制による市民生活の安全向上、行政のインフラ投資の軽減、商業活性化、さらに自転車利用が市民の健康づくりに資することから健康福祉にかかる費用負担など、幅広い利点が期待されるものであり、現にそうした利点があるからこそ、欧州はもとより最近では米国や韓国などでも各都市が自転車利用促進策の充実を競っている状況にある。しかしながら、本案ではそうした幅広い社会への利益に対する考慮が足りないのではないか。

そもそも、現在、自転車を利用している人の全てがもし自家用車利用に切り替えたら、途端に川崎市の地域交通が麻痺し、環境負荷が激増することは、誰の目から見ても明らかであろう。交通手段は自転車のみではないが、現時点では自転車が多く選択されている川崎市の現状はむしろ好ましいものであり、これを伸ばしこそすれ、逆に抑制するような施策を取るべきではないと考える。

川崎市に限らず全国的な傾向であるが、道路整備費や公害補償負担などを含めた自動車利用者に対する公的補助・助成に対し、自転車や公共交通(路線バスなど)の利用者に対する公的補助・助成は、現時点では過少であると認識している。その上さらに自転車利用者のみを狙い撃ちして負担増を求めるような事になってはならず、**費用負担については自動車利用者なども含めて広義の「受益者負担」を求めべきである。**

自転車駐輪場の案内や導線確保も考えた駐輪場整備を行うこと

川崎市では、いわゆる「放置自転車」への対策として、市内の鉄道駅周辺に駐輪場整備を進めてきており、その努力は評価されるものであるが、一方で個々の駐輪場を見ると、残念ながら、利用状況の偏りや、案内の不足などが見受けられる。

たとえば川崎駅東口周辺を例に挙げて見れば、自転車駐輪場が圧倒的に不足しているのみならず、その駐輪場がどこにどれだけあり、空き状況がどうなのか、今まさに自転車で街へ来た人に対する案内はほとんど無く、商店なども店頭や折込チラシ広告などで(自動車駐車場の案内はよく出ているが)自転車駐輪場に関する案内をあまり出しておらず、勝手をよく知った人でないと駐輪場利用が難しい状況にある。一方で、自動車利用者に対する駐車場の案内表示は随所に見られ、その差は歴然としている。

これは駐車場に限ったことではなく、市の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いたことの表れと見ているが、これからの時代は自家用乗用車いわゆる「マイカー」を便利にするような施策ではなく、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させるべきであり、駐輪場の確保も交通まちづくり政策の一環として、道路整備を担当している部署と緊密に連携して、さらに商店街などにも自転車利用情報の提供を求めるなどすることで、いわゆる放置禁止区域へ訪れた自転車利用者の誰もがすぐに、目的に応じた空き駐輪場を見つけ利用できるよう、案内や導線確保なども含めた駐輪場整備が行われるべきである。

また、本案では既に盛り込まれているように、鉄道駅周辺の駐輪場需要の中には、鉄道へ乗り換える人ばかりではなく、商店や公共施設などを訪れる短時間需要も存在する中で、駐輪場整備は台数ばかりでなく立地や料金設定なども含めた様々な需要に適切に応えるようにする必要がある。

本案では、買い物客など短時間駐輪の需要に応える内容は含まれているが、自転車利用者への案内や駐輪場への導線確保といった、道路管理者と連携して行われるべき施策は不足しており、そうした視点を盛り込んで取り組む必要があると考える。

「普通自転車」以外の自転車にも対応した駐輪場整備計画とすること

昨今、子育て世代を中心に利用されている子ども乗せ自転車や、高齢になっても安全に乗ることができる三輪・四輪などの自転車が増えてきており、川崎市内に限らず近隣地域でも、駐輪場での受け入れ体制整備が進められている。

現在整備されている駐輪場の多くが「普通自転車」のみを対象に設計されたもので、しかも狭い場所に密集して設置されるためにハンドルや前カゴがつかえてラックに入らないといった課題も見られる。

今後は高齢化の進展に伴い、「普通自転車」の規定に入らない(いわば規格外の)自転車が増えてくるものと思われるが、そうした多様な車両に対応できる駐輪場設計をお願いしたい。

また、本案では対象にしていらないと思われるが、今は宅配便など貨物輸送にも自転車が活躍しており、そうした自転車の需要も増えてくると考えられる。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、附置駐車場の見直しも含め、多様な自転車が活躍できるよう配慮した計画としてほしい。

自動車駐車場から自転車駐輪場への転換奨励策を用意すること

本案では、民間事業者による駐輪場整備が位置付けられ、それ自体は期待されるものと考えますが、川崎市内の鉄道駅周辺にはほとんど余地がなく、既存の土地利用からの転換も併せて考えてゆかないと、民間事業者による駐輪場整備は進まないのではないかと。そこで市には、これまで過剰に確保されてきた自動車駐車場の附置義務を積極的に緩和することで用地を捻出し、これを自転車駐輪場へと転換を促すような施策を期待したい。

川崎市内でもたとえば武蔵小杉駅周辺や溝口駅周辺など、自転車駐輪場が不足する中、自動車駐車場が過剰に提供されている例は少なくない。これまで、過剰な駐車場附置台数が指導されてきた(今年から緩和特例措置が設けられているが)ために、駅前商業地に余剰駐車場が発生しているものだが、こうした駐車場の自転車駐輪場への用途転換を促すことや、商店街などに促して歩道上への短時間駐輪場の整備を進めるといった取り組みを行うことで、少ない費用で効果的な駐輪場整備ができると期待される。

自転車を安全かつ快適に利用できる道路環境整備に配慮すること

自転車は本来、車道左側を走行するものだが、現状、川崎市内の多くの場所で、自転車が歩道を走り歩行者と錯綜している状況を目にする。また2009年11月に実施された「歩行者・自転車の安全な通行環境の社会実験」では市が率先して自転車を歩道に誘導している箇所があった

(市役所通り側)。

本来は「例外」である自転車の歩道通行が常態化している中、最近では自転車が加害側となる事故が問題化しているが、市においては駐輪場や自転車走行空間などの検討において、常に自転車を安全かつ快適に利用できるようなするための配慮をお願いしたい。

徒歩、自転車、電車・バスなどの地域交通手段を連携して考え、自転車利用促進策を実施すること

11月8日付けで提出した「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」でも指摘しているが、多くの市民が鉄道など公共交通の利便性を評価して、川崎市を選び住んでいる状況にある。たとえば、「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る。つまり、私たち市民にはもちろん、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。

また、前段でも述べたように、ほとんどの交通手段は一つだけで完結するものではなく、徒歩、自転車、路線バス、電車などを状況に応じて組み合わせて使えることで、初めて便利で快適な交通手段として機能するものである。

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った。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ると言える。

ところが、道路上を見ると、道路空間はわずか20%の自動車利用者のために広く取られ、道路整備に巨額の税金を注ぎ込まれ続けてきた一方で、80%の市民のための交通政策があまりに貧弱だったのではないかと。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きたのではないかと。

本案の記述を見ると、まるで自転車利用者は多くの税金扶助を受けているように見えるが、実際には自家用車利用者への設備投資や費用負担軽減策が過剰に行われてきた。これからの時代はむしろ道路整備も含めて、自動車ではなく自転車利用を優先する方向に改めるべきであり、現在は「放置自転車対策」に矮小化されている感のある自転車政策から脱皮して、幅広い視点で安全かつ快適に自転車を利用できる環境づくり、自転車利用促進策を実施されるよう求める。

パブリックコメント募集期間について

本案は、12月4日から1月3日までの期間で意見募集がされているが、年末年始期間については多くの方が通常とは異なる生活パターンになり、川崎市役所も1月3日までは休業であるし、当会も例外ではない。こうした時期に意見募集期間が重なる場合は、年末年始休業期間の分だけ終了を延長するなどのご配慮を期待したい。

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/2010/201012kawasakicycle.html>