

川崎駅東口地区駐車対策推進計画の策定について

1 背景・目的

川崎駅東口地区においては駐車対策として、常態化する路上荷さばきなどの地域課題に対応し、公共荷さばき場の整備や、荷さばきルール策定の策定等の対策を推進してきましたが、依然として路上荷さばきが見受けられるほか、企業送迎バスの増加、待機タクシー等による交通流動の阻害などの課題が生じています。

このような中、川崎駅東口地区においては、小川町バス乗降場の供用開始や、京急川崎駅西口地区の再開発等が検討されるなど、課題解決を図る上で大きな転換期を迎えています。

こうした機会を的確に捉え、まちづくりと連携した一層の総合的かつ計画的な駐車対策を推進する「川崎駅東口地区駐車対策推進計画」を策定し、課題解決に向けた取組を推進するものです。

2 これまでの取組

平成 25 (2013) 年度に策定した「川崎駅周辺地区荷さばき対策基本計画」に基づき、施策実現に向けた社会実験を実施し、荷さばきルールの作成・普及啓発など荷さばき車の整序化等の施策を推進しています。また、自家用車から公共交通機関の促進に向けた条例改正や小川町バス乗降場への企業送迎バスの集約化など、地域や利用者との連携して駐車対策に取り組んでいます。

○荷さばきルールの作成 (H26)

荷さばき時間の短縮等のルールを作成し、商業者等に周知するなど普及啓発を実施



○自家用車から公共交通機関の促進 (H27)

自家用車の利用を抑制し、公共交通機関の利用促進を推進するため、カーシェア導入時に附置義務台数を緩和する制度を導入



○小川町への企業送迎バス集約化 (R2)

市役所通り及び新川通りでの企業送迎バスの乗降により車及び歩行者流動に影響が生じていたため、自転車駐車場とあわせて整備された小川町バス乗降場への集約化により通行環境が向上

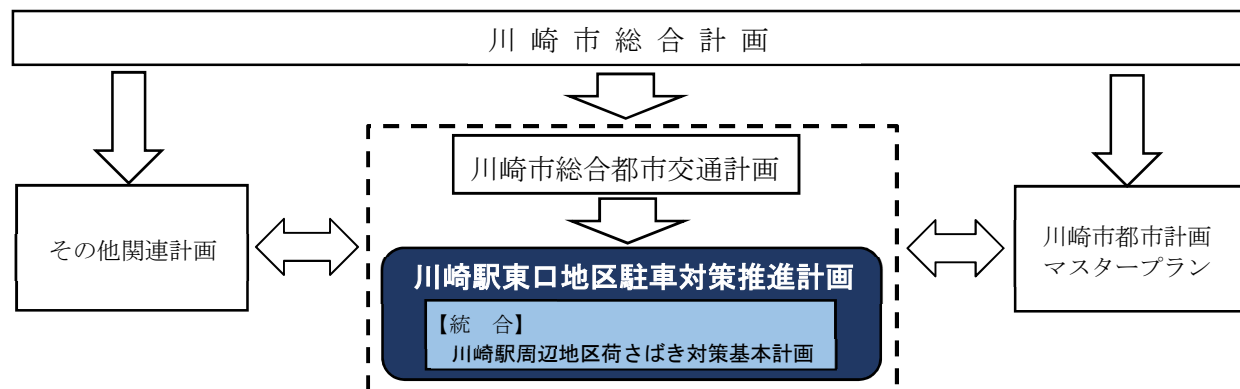


3 計画の位置付け

本計画は、駐車場法第 4 条の規定も踏まえ、川崎駅東口地区における駐車場整備地区を対象とした総合的かつ計画的に駐車対策に関連する取組を一層推進するための計画です。

策定にあたっては、川崎市総合計画や川崎市総合都市交通計画等の上位計画とあわせて、関連する計画等と連携を図りながら、川崎駅東口地区における具体的な駐車対策に関する取組を推進します。

なお、荷さばき車対策については、「川崎駅周辺地区荷さばき対策基本計画」の取組内容を精査した上で本計画に統合し、所要の対策について継続して推進します。

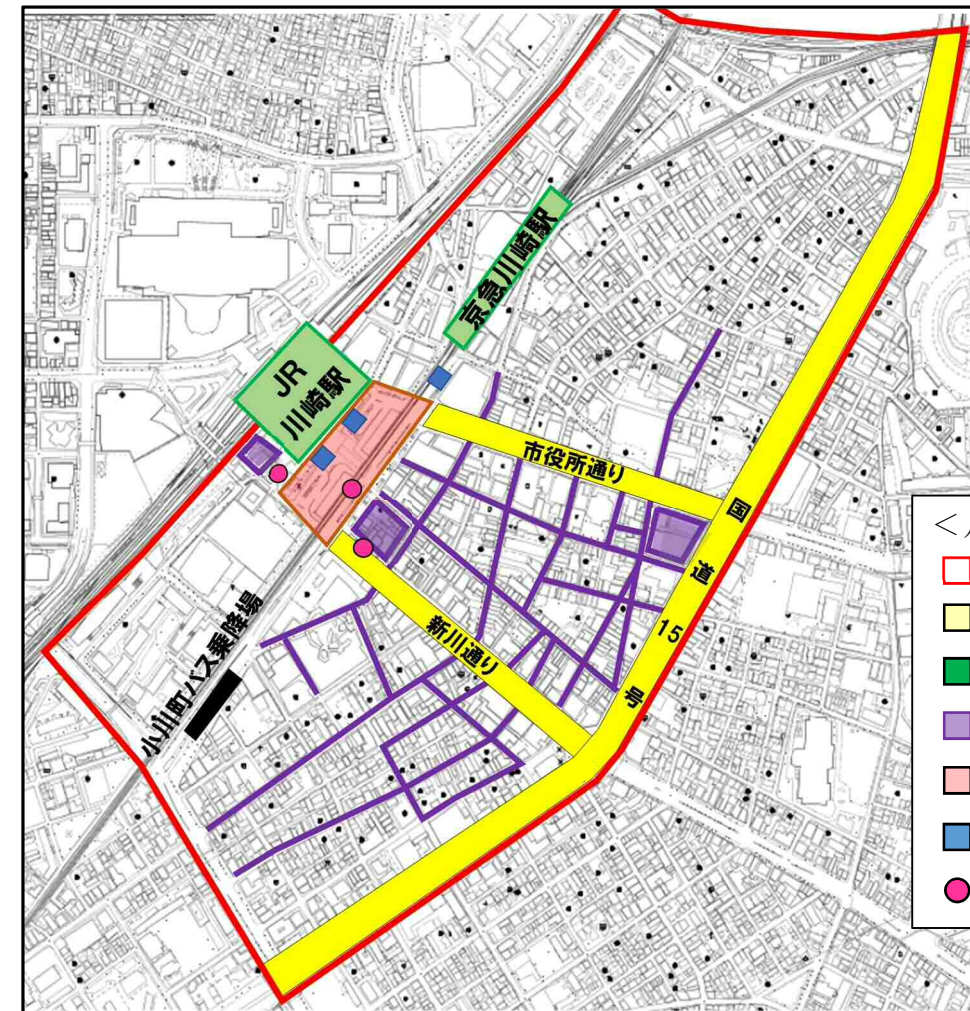


4 計画の対象地区

本計画では、都市計画法に基づく駐車場整備地区として指定されており、重点的に対策を進める必要のある川崎駅東口地区を対象地区として策定します。

本地区においては歩行者量・商業店舗数・荷さばき車等が市内ではひとときわ多いため、それに起因する課題についても顕著に見受けられる状況にあります。

また、東口駅前広場の地下には地下街アゼリア及び都市計画駐車場が整備され、市役所通り等の主要な幹線道路と銀柳街等の商店街を中心とした本市最大の商業業務地区となっています。



- <凡例>
- 駐車場整備地区
 - 主な幹線道路
 - 鉄道駅
 - 商店街
 - 都市計画駐車場(地下)
 - タクシー乗降場
 - 公共荷さばき場

5 計画期間

上位計画等を踏まえ、計画期間は5年間(令和7〔2025〕年度まで)とし、各施策の着実な実現に向け取組を推進します。

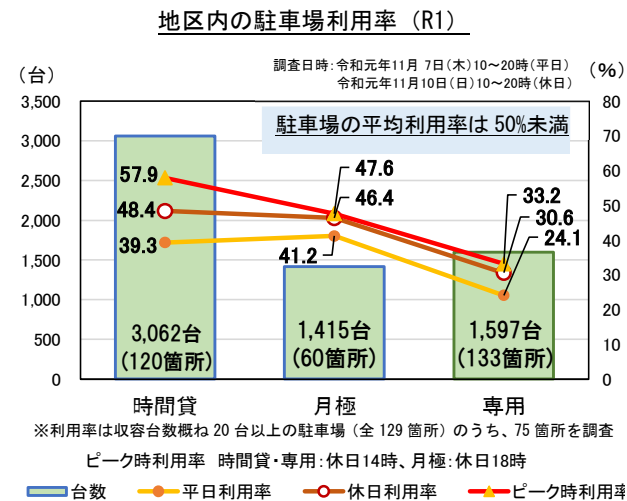
	令和2年度	令和3年度	令和4～7年度
総合計画実施計画	第2期実施計画		第3期実施計画
川崎駅東口地区駐車対策推進計画	計画策定	取組の推進	

6 対象地区の現況・課題

(1) 駐車場利用率の低下

地区内には313箇所6,074台と多くの駐車場が設置されているが、時間貸駐車場のピーク時である休日14時台でも利用率は約58%となるなど、その平均利用率は50%未満となっています。

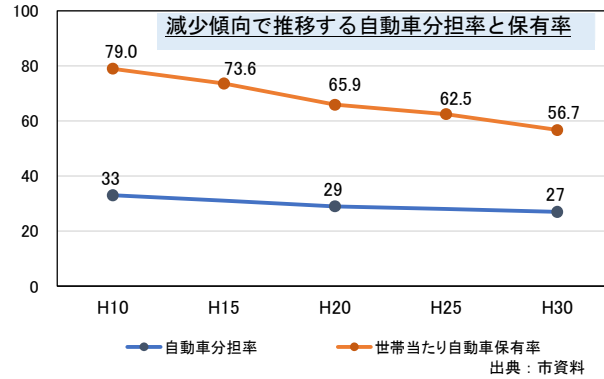
また、市内における世帯当たり自動車保有率も減少傾向で推移しているため、今後、さらなる駐車場利用率の低下を招く可能性があり既存駐車場を有効に活用する取組等が求められています。



地区内の駐車場設置状況 (R1)



市内の自動車分担率と自動車保有率

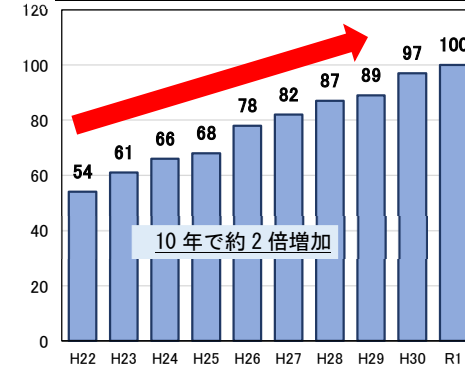


(3) 自動車と歩行者等との動線の錯綜

附置義務条例による駐車場をはじめ、地区内には多くの駐車場が設置されているが、駐車場数の増加により入出庫の際に歩行者等との動線の錯綜を発生させるなど、通行を阻害する要因のひとつとなります。

地区内における附置義務条例による駐車場は10年で約2倍に増加していることに加え、歩行者量は他地区と比べひとときわ多い状況であることから、自動車と歩行者との錯綜の危険性が高く対策を講じる必要性が高い状況であります。

地区内の附置義務条例の対象建築物の総数



駐車場出入口の設置箇所



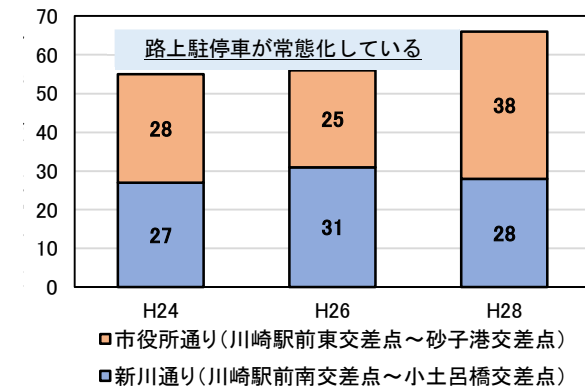
歩行者との動線の錯綜図



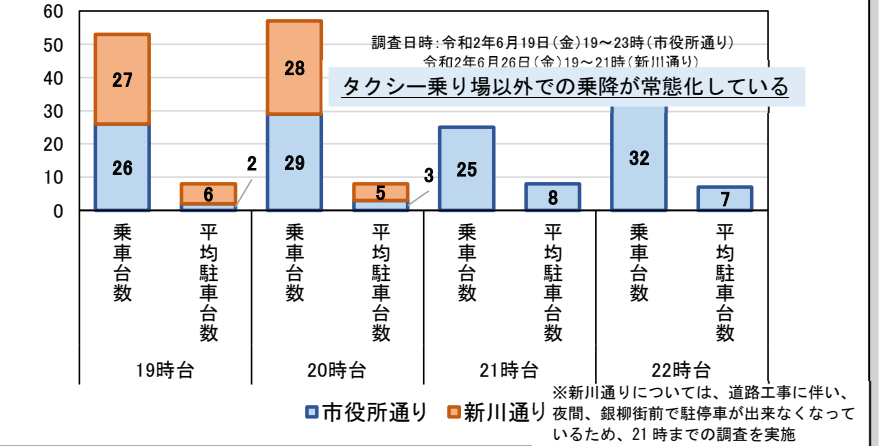
(4) 荷さばき車等の常態化する路上駐停車

地区では商業・飲食店等が数多く立地しているため、以前から多くの荷さばき車の路上駐停車が確認されており、幹線道路においてはバス等の公共交通が避けて運行するなど、円滑な交通流動を阻害する要因となっています。また、市役所通り等では企業送迎バスの発車も多く確認されていた状況であり、このような常態化する路上駐停車への対応を行う必要があります。

(台) 荷さばき車の路上駐停車の推移 (平日8~11時)



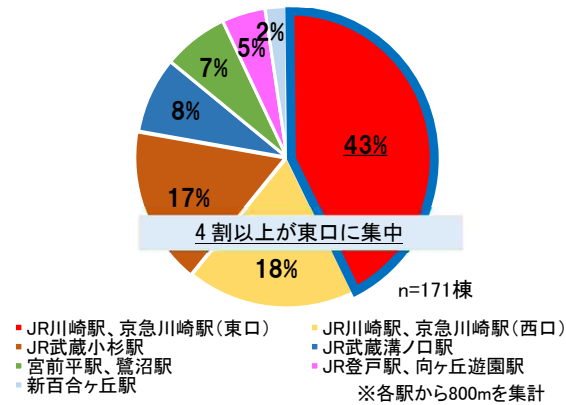
(台) 市役所通り・新川通りでのタクシー乗車等の状況



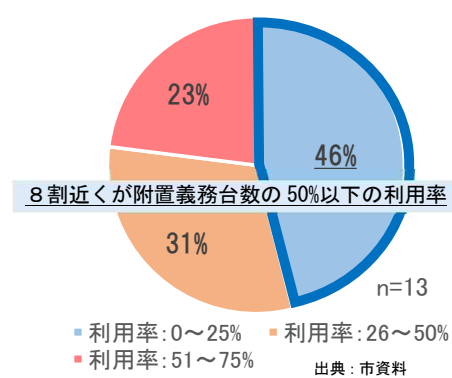
(2) 共同住宅の立地特性にあわせた駐車需要への対応

川崎駅東口には他地区と比べ単身者向け共同住宅が多く存在しており、さらに当該世帯の自動車保有率が低いという地区特性を有しているため、附置義務駐車場の利用率が低い状況にあります。これに加え、全国的な単身世帯の自動車保有率の逡減傾向や、カーシェアリング等の自動車を直接保有しない形態の増加等の状況があり、共同住宅の立地特性にあわせた駐車需要への対応を行う必要があります。

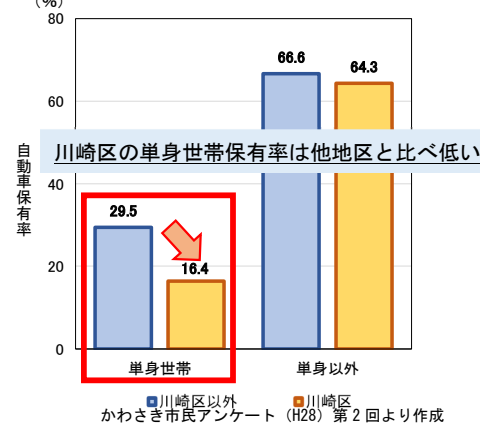
市内の単身者向け共同住宅の建築割合



地区内単身者向け共同住宅の附置義務台数に対する利用率



市内における自動車保有率



7 基本方針

川崎市総合計画や川崎市総合都市交通計画等の上位計画を踏まえ、地区における課題を解決するため、次のとおり基本方針を定めます。

課題

- (1) 駐車場利用率の低下
- (2) 共同住宅の立地特性にあわせた駐車需要への対応
- (3) 自動車と歩行者等との動線の錯綜
- (4) 荷さばき車等の常態化する路上駐停車

基本方針

路上駐停車や駐車場の出入口の抑制等を図り、円滑な交通流動や安心して歩けるまちづくりの推進を目指す。

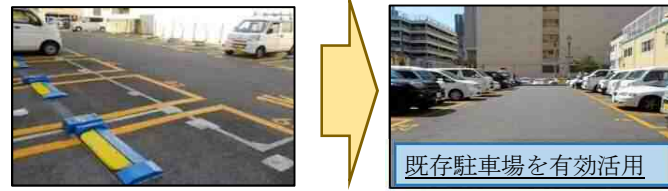
川崎駅東口地区駐車対策推進計画の策定について

8 目標及び施策

各目標に対して行う取組内容として、それぞれ次のとおり施策を定めます。

目標1 需要と供給の適正化

地区における駐車場の平均利用率は50%未満となっていることから、附置義務駐車場の受け入れ施設や、共同荷さばき場として活用を図るなど、既存ストックを有効に活用し、需要と供給の適正化を図り、あわせて、地区の課題解決を図る制度として、共同住宅における荷さばき需要への対応を図る制度の導入を行います。



既存駐車場を有効活用

施策2 単身者向け共同住宅における荷さばき需要への対応

地区共同で利用できる荷さばき場を設置することにより、新築時の駐車場附置の緩和や既存建築物の低利用駐車場の有効活用を図る制度を導入します。

施策1 隔地駐車場規定による既存ストックの有効活用

駐車場増加による交通環境への影響や地区内の駐車場利用率の状況等を踏まえ、駅の外縁部に位置する既存駐車場への集約化を図るなど隔地駐車場規定の見直しを行い、既存ストックの有効活用を図ります。

施策3 民間駐車場等の有効活用

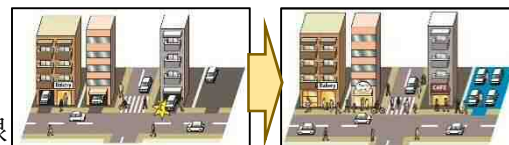
利用率の低い民間駐車場の区画の一部等を不足している共同荷さばき場として活用した地区の荷さばき需要への対応を図ります。



民間駐車場への荷さばき区画の設置

目標2 安心して歩けるまちづくりの推進

駐車場の出入口の数を抑制し、自動車と歩行者等との動線の錯綜を低減し、また、荷さばき車の整列駐車による歩行空間の創出や、公共交通の利用促進等を図ることによる自動車需要の抑制などにより駅周辺における安心して歩けるまちづくりの推進を図ります。



駐車場設置抑制のため既存駐車場へ誘導

加えて、1階部分の商業店舗化等によるにぎわいの連続性創出などにより歩行者の回遊性の向上を図るなどウォーカブルな観点にも配慮し取組を行います。

施策1 隔地駐車場規定による歩きやすい歩行空間づくり

建築物ごとに設置される駐車場について自動車と歩行者等との動線の錯綜を低減するため、駅の外縁部に位置する既存駐車場等への誘導を積極的に行えるよう隔地駐車場規定の活用に向けた規定の見直しを行い、安心して歩けるまちづくりを推進します。

施策2 荷さばきルールの更新・普及啓発

荷さばきの場所や駐車時間の時間などについてまとめた荷さばきルールについて、運用状況を踏まえて内容の更新を行い、商店街における荷さばき車の道路左側への整列駐車による歩行空間の創出等を図ります。



左側整列駐車による歩行空間創出

施策3 公共交通の利用促進等

川崎駅の路線バス発車本数等は他拠点駅と比べ非常に多く、公共交通の利便性が高いことから、附置義務条例の台数特例基準等について、更なる公共交通の利用促進等のため、規定の見直しを図ります。

目標3 人と物の流れの整序化

幹線道路沿いの荷さばき車・企業送迎バスやタクシー、観光バス等の路上駐停車を抑制することにより、公共交通等の交通流動の円滑化を図ります。



路線バスが円滑に運行

施策1 荷さばき車等の駐車施設の確保

地区では多くの荷さばき車の路上駐停車が確認されており、公共交通が避けて運行するなど、円滑な交通流動を阻害する要因となっています。こうした駐車需要等に対応できるよう、共同荷さばき場の設置をはじめとした駐車施設の確保に取り組み、交通流動の円滑化を図ります。



荷さばき場の設置

施策2 関係機関との連携による交通を阻害する駐停車対策の推進

交通管理者等の関係機関と連携し、幹線道路（特にバス優先レーン）における交通を阻害する駐停車を抑制するため、パトロールや、近隣時間貸し駐車場への案内の実施などを行い、交通流動の円滑化を図ります。



プラカードによる啓発

施策3 タクシー駐停車の整序化

ICT等を活用し、タクシー乗降場に並びきれない車両の整序化を図るため、乗車場所と待機場所を分離する方式等の導入を検討するとともに、客待ちに関するルールを作成し普及啓発を図るなど、タクシー整序化に向けた効果的な手法の検討を行います。また、公共荷さばき場のタクシー乗降場としての併用利用なども検討し、交通流動の円滑化に向けた検討を図ります。



乗車場所と別の場所待機

出典：国土交通省資料

施策4 荷さばきルールの更新・普及啓発【再掲】

荷さばきの場所や駐車時間の時間などについてまとめた荷さばきルールについて、運用状況を踏まえて内容の更新を行い、交差点直近での荷さばきの制限や時間貸し駐車場の有効活用等の取組を商店街や貨物事業者等に周知を行い、普及啓発を図ります。

9 推進体制

本計画の実現にあたっては、商業者、貨物運送事業者、駐車場事業者、バス・タクシー事業者及び行政等が相互に協力しながら、それぞれの役割に応じ、取組を推進していくことが求められます。そのため、学識経験者や関係する団体等を委員として「(仮称)川崎駅東口地区駐車対策推進会議」を設置し、施策の実施状況や課題認識の共有化を図るなど、当会議の委員からの専門的な意見を踏まえ、進行管理を着実に実施します。

推進体制のイメージ

