

# 川崎駅周辺地区荷さばき社会実験 ～結果の概要～

## 1. 実験概要

### (1) 実験のねらい

- 基本計画に位置づけられた早期に実現可能な荷さばき対策の効果や導入課題や改善点等を明らかにする。
- 幹線道路上の路上荷さばき車両を適切な場所に誘導し、幹線道路の走行環境や荷さばきと歩行者との錯綜等の改善を図る。

### (2) 実験期間

平成26年11月4日(火)～11月28日(金)の平日18日間

(原則6:30～17:00)

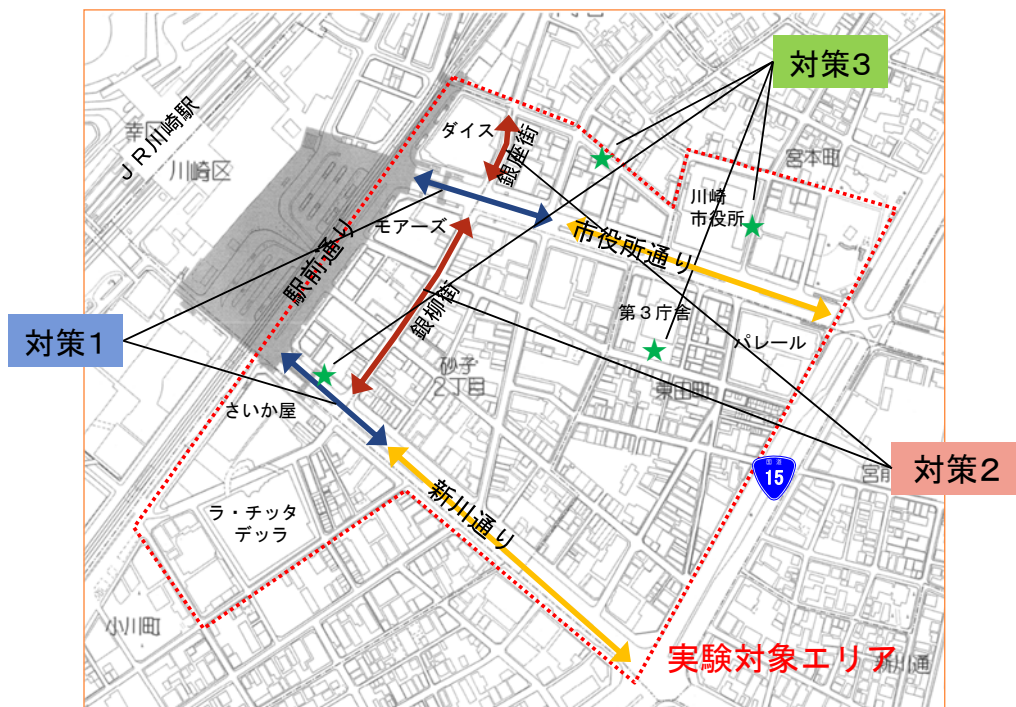
※11月17日(月)～21日の5日間は強化期間として、増員及び他部署と連携して、  
その他施策も同時実施

### (3) 実験メニュー(荷さばき対策)

- 対策1 幹線道路上の走行空間の確保(市役所通り、新川通り)
- 対策2 通勤時間帯における銀柳街・銀座街の荷さばき車両の整序化
- 対策3 地区内の荷さばき施設の確保(路外・路上)

# 1. 実験概要

## (4) 実験対象エリアと対策メニューの実施場所



※新川通り：7～8時30分(専用)、市役所通り：[上り(西行)] 7～21時(優先)、[上り(西行)] 7～9時、17～19時(専用)/9～17時、19～21時(優先)

# 2. 実験メニュー(荷さばき対策)と結果

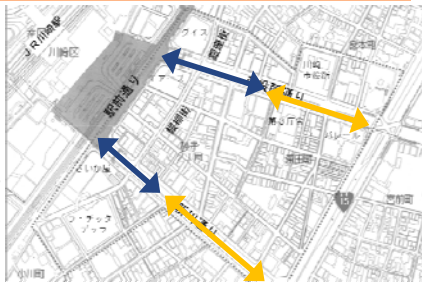
## 対策1 幹線道路上の走行空間の確保

### 【対策メニューのねらい】

- **幹線道路上の違法駐車抑制** (荷さばき車両・客待ちタクシー・一般車両) 及びバスの走行空間の改善

### 【実施内容】

- 幹線道路上の看板設置(常設)、チラシ配布
- 職員による通勤時間帯のプラカードや個別指導による啓発活動



[プラカードによる啓発]



[職員による個別指導]





## 対策1 実施状況(市役所通り・新川通り)

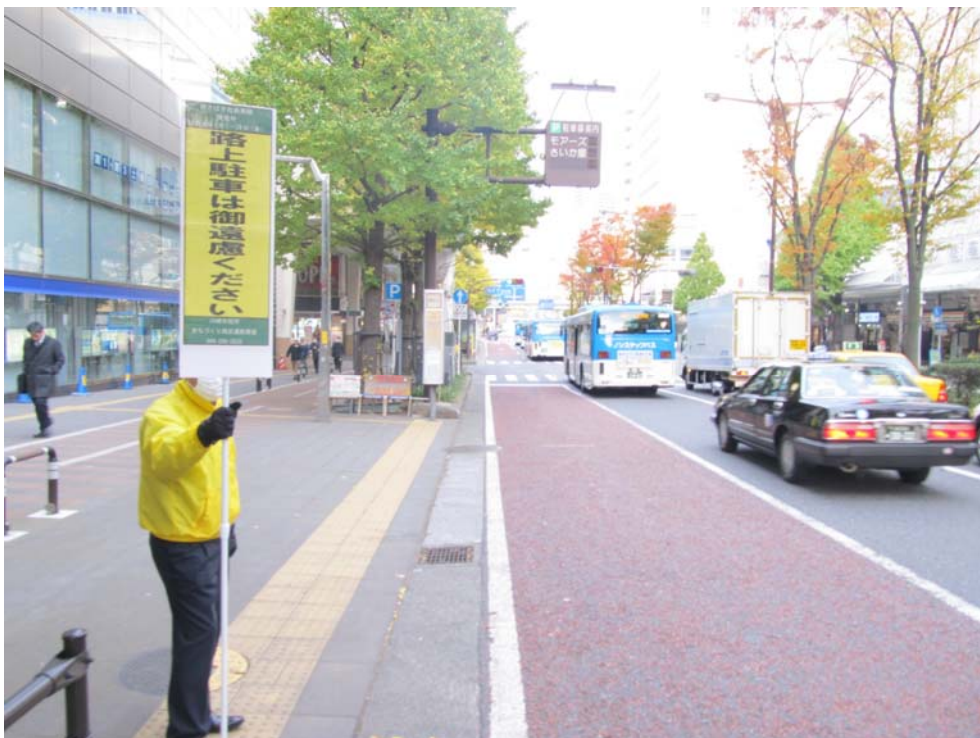
- **実験中**: 幹線道路上に啓発としての立て看板を設置(期間中常設)



4

## 対策1 実施状況(市役所通り・新川通り)

- **実験中**: 幹線道路上でのプラカードによる啓発活動



5



## 対策1 実施状況(市役所通り・新川通り)

- **実験中**: 交差点直近(幹線道路)での啓発活動(市職員による駅直近の啓発)



6

## 対策1 実施状況(市役所通り・新川通り)

- **実験中**: 市職員によるタクシーへの個別指導・啓発(幹線道路上での啓発活動)



7



## 対策1 幹線道路上の走行空間の確保(結果)

- 駅直近の客待ちタクシー等の徹底排除の実施により、市役所通りにおいては**通勤時間帯のバスレーン(第1車線)**が確保され、**バス走行・運行の改善等に寄与した。**

〈実験前〉



改善



改善

〈実験中〉



客待ちタクシーの排除により、第1車線が回復



8

## 実験前の幹線道路の状況(市役所通り)

- **実験前**の『市役所通り(上り)』の荷さばき状況／バスの運行を阻害



9



## 実験前の幹線道路の状況(新川通り)

- 実験前の『新川通り(下り)』の荷さばき状況／バスの運行を阻害



10

## 実験前の幹線道路の状況(市役所通り)

- 実験前の『市役所通り(下り)』の荷さばき状況(バス停付近)／バスの運行を阻害



11



## 実験前の幹線道路の状況(新川通り)

- 実験前の『新川通り(下り)』の荷さばき状況(バス停直近) / バスの運行を阻害



12

## 実験前の幹線道路の状況(市役所通り)

- 実験前は、交差点直近のバスレーンが客待ちタクシーで塞がっていた(市役所通り)



13



## 実験前の幹線道路の状況(新川通り)

- **実験前**は、交差点直近のバスレーンが客待ちタクシーで塞がっていた(新川通り)



14

## 幹線道路上の走行空間の確保(市役所通り・新川通り)

- **実験中**: 幹線道路上の路上荷さばきの減少による第1車線の回復(市役所通り(上り))



15



## 幹線道路上の走行空間の確保(市役所通り・新川通り)

- **実験中:** 客待ちタクシーの排除による第1車線の回復(市役所通り(下り))



16

## 幹線道路上の走行空間の確保(市役所通り・新川通り)

- **実験中:** 客待ちタクシーの排除による第1車線の回復(市役所通り(下り))



17



# 幹線道路上の走行空間の確保(市役所通り・新川通り)

●**実験中**:客待ちタクシーの排除による第1車線の回復(市役所通り(下り))

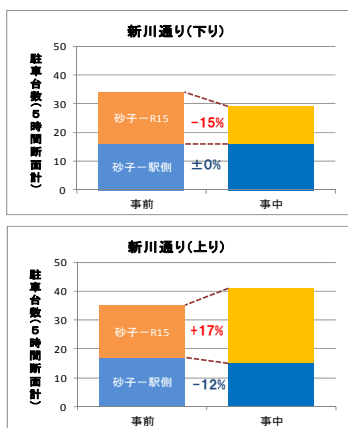


18

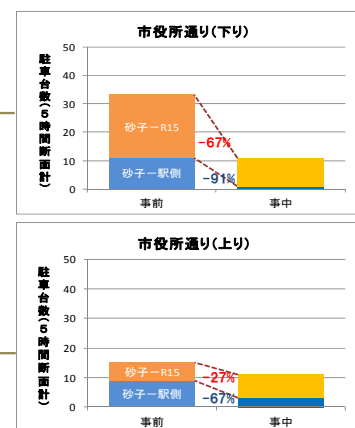
## 対策1(結果) 路上駐車車両の減少効果

●市役所通り・新川通りともに路上駐車が減少しており、特に通勤時間帯(10時台までの5時間断面の累計)において啓発活動の重点区間では、市役所通りで48%(上り:67%減、下り:91%減)、新川通りで2%(上り:12%減、下り:0%)の路上駐車が減少している。

### <新川通り>



### <市役所通り>



※瞬間路上駐車調査より。

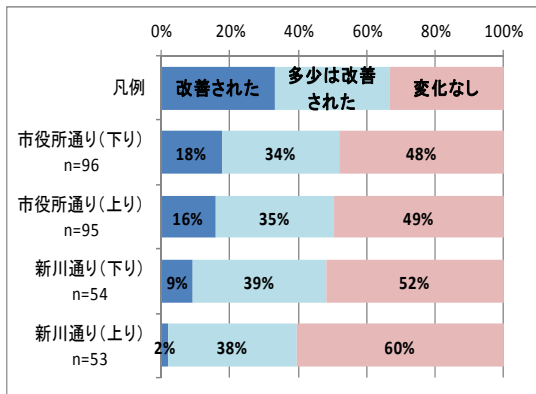
19



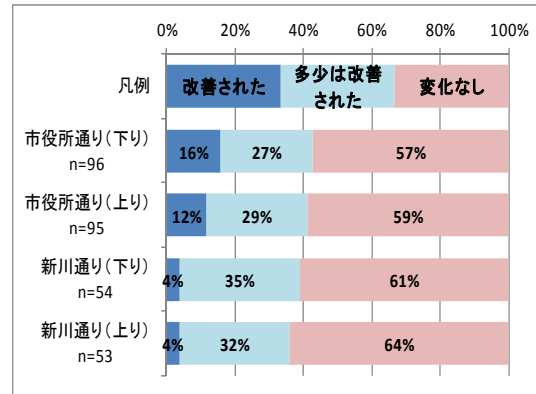
## 対策1(結果) バスドライバーの運行負担の軽減効果

- 限定された区間での走行空間の確保であり、バス路線全体への寄与率は低いが、**市役所通り・新川通りともに非常に改善されないまでも、5割弱が通常に比べ、多少は改善されたと実感している。**
- 改善点としては「バス停での利用者の乗降時間の短縮」が最も多く、次いで「走行中のブレーキ回数や無理な車線変更等の減少や安全確認の軽減等」等、**バス運転手の走行中の負担軽減であり、安全な運行の確保につながったと考えられる。**

＜幹線道路の走行状態＞



＜バス停の利用状態＞



※バスドライバーヒアリングより。

20

## 幹線道路上の走行空間の確保策に対する課題

【課題】 啓発スタッフがない場所に路上駐車が移動(新川通り(上り))



21



## 幹線道路上の走行空間の確保策に対する課題

【課題】 荷さばき以外の工事車両等が時間調整で駐車(市役所通り(上り))



22

## 幹線道路上の走行空間の確保策に対する課題

【課題】 企業バスの乗降は、誘導の適地がないため実験の対象外(新川通り(下り))



23

# 課題と今後の進め方

## 対策メニュー 1

実験で判明した課題

- 人的啓発により一定の効果は得られたが、実験後は元に戻っているため、**継続的な駐停車禁止の徹底が重要**。
- 新川通りにおいては、企業バスや時間調整車両の駐停車車両が依然多く、**荷さばき対策のみの対応では困難**。

今後の進め方

- **企業バス対策やタクシー対策と連動した総合的な対策の実施。**
- [役割分担の明確化]**
  - ◆ 交通管理者：交通ルールの遵守徹底、規制の検討
  - ◆ 行政：関連部局等との連携や複合的な対策の検討・実施
  - ◆ 業界団体（タクシー、バス、運送事業者等）：関係主体等の指導

24

## 3. 実験メニュー（荷さばき対策）と結果

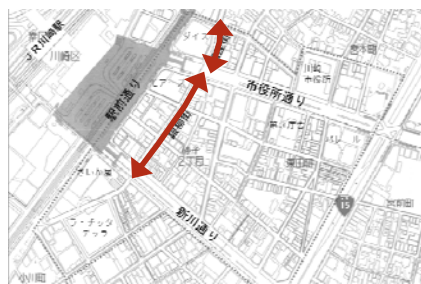
### 対策2 銀柳街・銀座街の荷さばき車両の整序

#### 【対策メニューのねらい】

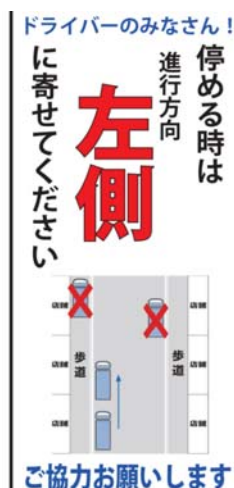
- **通勤時間帯の荷さばきと歩行者の錯綜改善**

#### 【実施内容】

- 朝10時までの「停め方ルール」の運用
  - ・ 銀柳街・銀座街の入口に看板設置
  - ・ プラカードや個別指導による啓発
  - ・ 商店街、運転手等へのチラシ配布（事前、事中）



[入口看板やスタッフ等による啓発] [チラシ配布]



25



## 対策2 実施状況(銀柳街・銀座街) 荷さばき車両(左側駐車)による整序化

### ●実験中: 商店街入口での周知啓発活動(入口立て看板)



26

## 対策2 実施状況(銀柳街・銀座街) 荷さばき車両(左側駐車)による整序化

### ●実験中: 商店街入口での周知活動(プラカードによる誘導)



27



## 対策2 実施状況(銀柳街・銀座街) 荷さばき車両(左側駐車)による整序化

- **実験中:** 商店街入口での周知啓発活動(市職員や警察官による個別啓発)



28

## 対策2 実施状況(銀柳街・銀座街) 荷さばき車両(左側駐車)による整序化

- **実験中:** 商店街入口での周知啓発活動(強化期間は警察官も立会)



29



## 対策2 通勤時間帯における銀柳街・銀座街の荷さばき車両の整序化(結果)

- 荷さばき車両が整序化されたことにより、商店街内の「荷さばき空間(駐車スペース)」と「走行・歩行空間」が分離出来た。
- ただし、「はみ出し陳列や看板により、左側に停まらない空間が存在」や「個別店舗に目の前の駐車の手続きを得ている」等の理由により、自主ルールであるが、100%の遵守率とはならなかった。

### 〈実験前〉

店舗の目の前の両側(左右)に停まり、歩行者空間を阻害



### 〈実験中〉

左側に駐停車することにより、安全性の高い歩行者空間を確保



安全な走行・歩行空間の創出

30

## 実験前の銀柳街・銀座街周辺の状況(銀柳街)

- 実験前の『銀柳街』の荷さばき状況／商店街の両側に駐停車し、歩行者と錯綜



31

## 実験前の銀柳街・銀座街周辺の状況(銀座街)

- 実験前の『銀座街』の荷さばき状況／商店街の両側に駐停車し、歩行者と錯綜



32

## 実験前の銀柳街・銀座街周辺の状況(銀柳街)

- 実験前の『銀柳街』の荷さばき状況(交差道路での荷さばき)



33



## 実験前の銀柳街・銀座街周辺の状況(銀柳街)

- その他:交差商店街からの銀柳街への搬入(モアーズ前)



34

## 実験前の銀柳街・銀座街周辺の状況(銀柳街周辺)

- その他:商店街(銀柳街)直近の新川通りへのはみ出し荷さばき車両



35



## 実験前の銀柳街・銀座街周辺の状況(銀座街周辺)

- その他:商店街(銀座街)直近の市役所通りへのはみ出し荷さばき車両



36

## 荷さばき車両(左側駐車)の整序化(銀柳街・銀座街)

- 実験中:安全性の高い歩行空間の確保が実現



37



## 荷さばき車両の左側駐車による整序化(銀柳街・銀座街)

●実験中:ルールが遵守され、歩車分離を実現(銀柳街)



38

## 荷さばき車両(左側駐車)の整序化(銀柳街・銀座街)

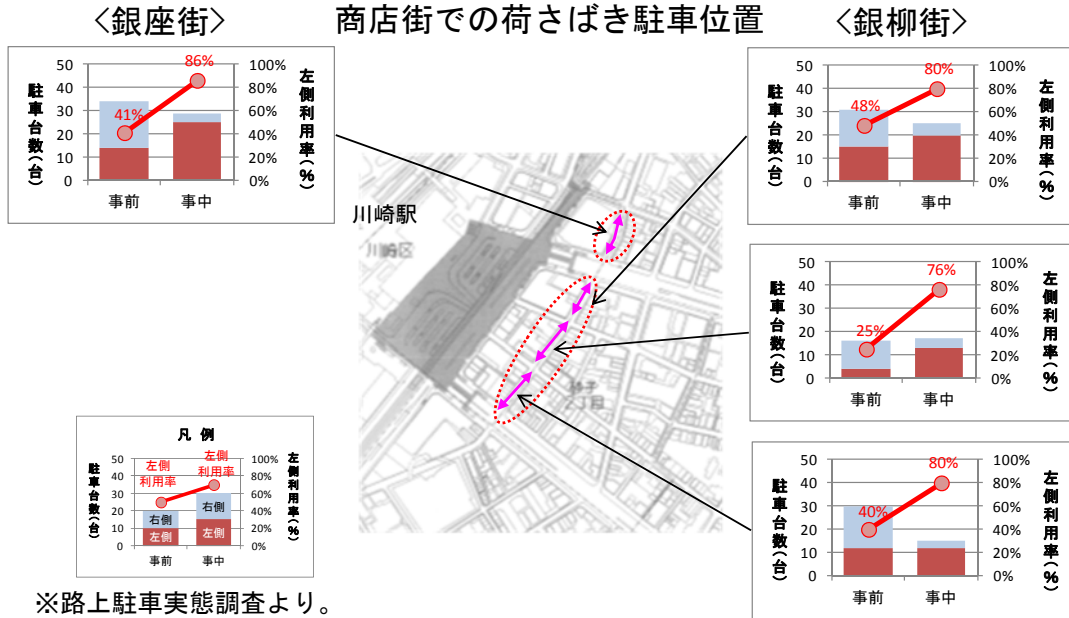
●実験中:ルールが遵守され、歩車分離を実現(銀座街)



39

## 対策2 通勤時間帯における銀柳街・銀座街の荷さばき車両の整序化(結果)

●歩行者天国時間帯まで銀柳街・銀座街は通行可能であることから、配達店舗前の直近等に停めるため、「駐車ルール」の試行前は進行方向の左側駐車が4割強程度であったが、啓発活動等により、銀柳街で8割弱、銀座街で8割強の車両がルールに則り「左側」に駐車場所を変更した。



40

## 商店街内の歩行空間等の確保に向けた課題

【課題】 物理的に左側に停められない時間帯がある



41



## 商店街内の歩行空間等の確保に向けた課題

【課題】 はみ出し看板や陳列により歩行空間が分断



42

## 商店街内の歩行空間等の確保に向けた課題

【課題】 はみ出し看板や陳列により歩行空間が分断



43

# 商店街内の歩行空間等の確保に向けた課題

【課題】 駐輪対策のコーン等が歩行動線上に存在



44

## 課題と今後の進め方

### 対策メニュー 2

実験で判明した課題

- 今後ルールへの定着化や定常的な運用を図るためには、パトロールや啓発等の遵守徹底に向けた**継続な活動が必要**。
- 商店街内で、歩行空間等を改善していくためには、**はみ出し陳列・看板等の排除の徹底指導が重要**。

今後の進め方

#### [役割分担の明確化]

- ◆ 商店街：関係機関と連携した主体的な啓発活動の実施
- ◆ TMO：商店街と連携した啓発活動の実施
- ◆ 行政：関係機関等の協議調整や啓発活動のサポート

45



## 4. 実験メニュー（荷さばき対策）と結果

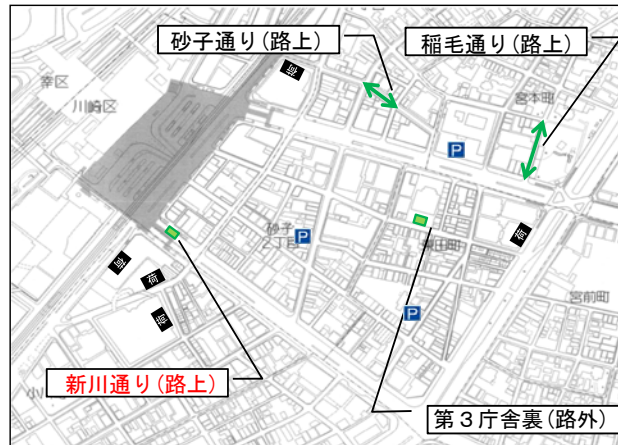
### 対策3 地区内の荷さばき施設の確保（路外・路上）

#### 【対策メニューのねらい】

- **公共等荷さばき施設の必要性の確認**（幹線道路の違法駐車抑制の一環としての受け皿を確保）

#### 【実施内容】

- 地区内の路上・路外に分散して荷さばき施設（スペース）を確保（合計：9台分）
  - ・ 市役所第3庁舎裏の公開空地（路外）に2台分を確保
  - ・ 砂子9号（2台分）、稲毛通り（3台分）の道路上に貨物車用駐車スペースを5台分確保
  - ・ 新川通りには、新たに公共荷さばき場を2台分整備（新設）



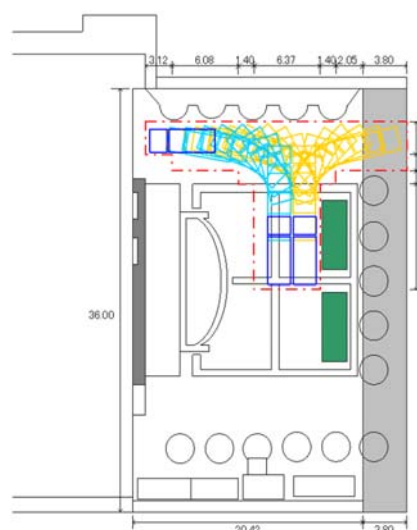
■：大規模商業施設併設荷さばき施設  
 P：平面路外時間貸し駐車場

46

### 対策3 地区内の荷さばき施設の確保（路外・路上）

#### ■第3庁舎裏（路外）

- スペース数：2台分（2t ロングが駐車可能）
- 利用時間：6:30～15:30（無料）  
 （16時以降、前面道路（たちばな通り）は、車両進入禁止規制）
- その他：悪路用台車等の設置、入退場警備員の配置、幹線道路からの誘導路の案内



#### <公開空地（実験前）>



実験中



黄色のテープによる区画割

#### <幹線道路からの誘導>



47

### 対策3 実施状況 地区内の荷さばき施設の確保(路外)

#### ●実験前: 第3庁舎裏の公開空地



48

### 対策3 実施状況 地区内の荷さばき施設の確保(路外)

#### ●実験中: 第3庁舎裏の路外荷さばき施設



49



### 対策3 実施状況 地区内の荷さばき施設の確保(路外)

●**実験中**: 幹線道路から直接入れない第3庁舎裏(路外荷さばき施設)への誘導

[市役所通り]



[砂子通り]



50

### 対策3 実施状況 地区内の荷さばき施設の確保(路外)

●**実験中**: 第3庁舎裏(路外荷さばき施設)周辺での案内・誘導

[入口看板]



51



### 対策3 実施状況 地区内の荷さばき施設の確保(路外)

- 実験中**: 第3庁舎裏(路外荷さばき施設)の利用状況(酒類・リネン等が多い)



52

### 対策3 実施状況 地区内の荷さばき施設の確保(路外)

- その他**: 前面道路の「たちばな通り」



53



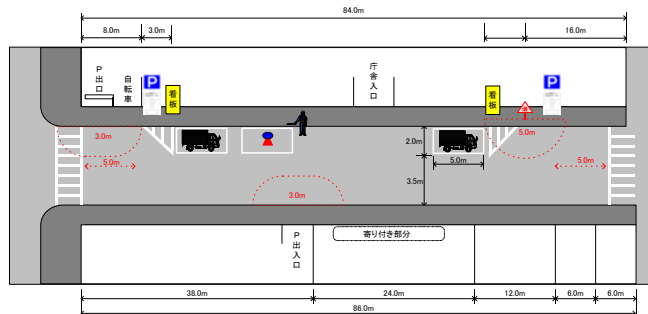
## 対策3 地区内の荷さばき施設の確保(路外・路上)

### ■ 稲毛通り(路上)

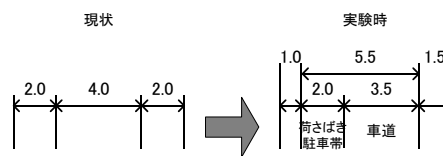
- スペース数：稲毛通り（3台分）  
（幅2.0m×長さ5.0m）※横浜市：貨物車用PMを参考
- 利用時間：6:30～17:00（無料）
- その他：交通規制変更に伴う臨時標識の設置、臨時安全管理員の配置



#### 〈配置イメージ〉



#### 〈標準断面〉



#### 実験中

#### 〈利用状況(実験時)〉



#### 〈区画線(白テープ)〉



#### 〈臨時標識〉



54

## 対策3 実施状況 地区内の荷さばき施設の確保(路上\_稲毛通り)

### ● 実験中: 稲毛通りの路上荷さばき駐車スペース



55

### 対策3 実施状況 地区内の荷さばき施設の確保(路上\_稲毛通り)

#### ●実験中: 稲毛通りの路上荷さばき駐車スペース

[立て看板]



[臨時標識]



56

### 対策3 実施状況 地区内の荷さばき施設の確保(路上\_稲毛通り)

#### ●実験中: 稲毛通り(路上荷さばき駐車スペース)の利用状況



57



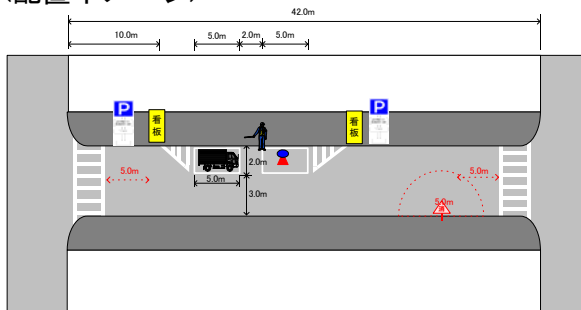
## 対策3 地区内の荷さばき施設の確保(路外・路上)

### ■砂子9号(路上)

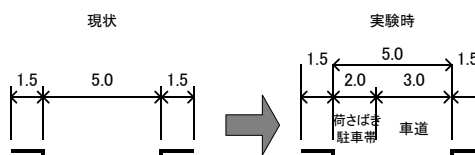
- スペース数：砂子9号(2台分)  
(幅2.0m×長さ5.0m) ※横浜市：貨物車用PMを参考
- 利用時間：6:30~17:00(無料)
- その他：交通規制変更に伴う臨時標識の設置、臨時安全管理員の配置



#### 〈配置イメージ〉



#### 〈標準断面〉



実験中

#### 〈利用状況(実験時)〉

#### 〈区画線(白テープ)〉



#### 〈臨時標識〉



58

## 対策3 実施状況 地区内の荷さばき施設の確保(路上\_砂子9号)

### ●実験中: 砂子9号の路上荷さばき駐車スペース



59

## 対策3 実施状況 地区内の荷さばき施設の確保(路上\_砂子9号)

### ●実験中: 砂子9号(路上荷さばき駐車スペース)の利用状況

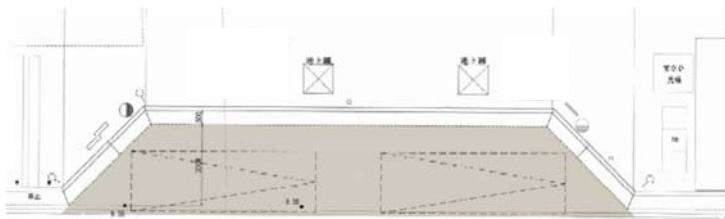


60

## 対策3 地区内の荷さばき施設の確保(路外・路上)

### ■新川通り(路上)

- スペース数：2台分（総重量5t、最大積載量：3t未満）
- 利用時間：24時間
- その他：切りかきよる駐車ベイの設置（本設）、駐車可の交通標識の設置



<利用状況（実験時）>



実験中

<駐車ベイ>



<臨時標識>



<利用案内>



61



### 対策3 実施状況 地区内の荷さばき施設の確保(路上\_新川通り)

●**実験前**:新川通りの路上荷さばき施設の整備場所は客待ちタクシーで塞がっていた



62

### 対策3 実施状況 地区内の荷さばき施設の確保(路上\_新川通り)

●**実験中**:新川通りの路上荷さばき施設 ※平成26年11月10日より運用



63



### 対策3 実施状況 地区内の荷さばき施設の確保(路上\_新川通り)

●実験中:新川通りの路上荷さばき施設への案内誘導



64

### 対策3 実施状況 地区内の荷さばき施設の確保(路上\_新川通り)

●実験中:新川通りの路上荷さばき施設への案内誘導(駅前通り)



65



## 対策3 実施状況 地区内の荷さばき施設の確保(路上\_新川通り)

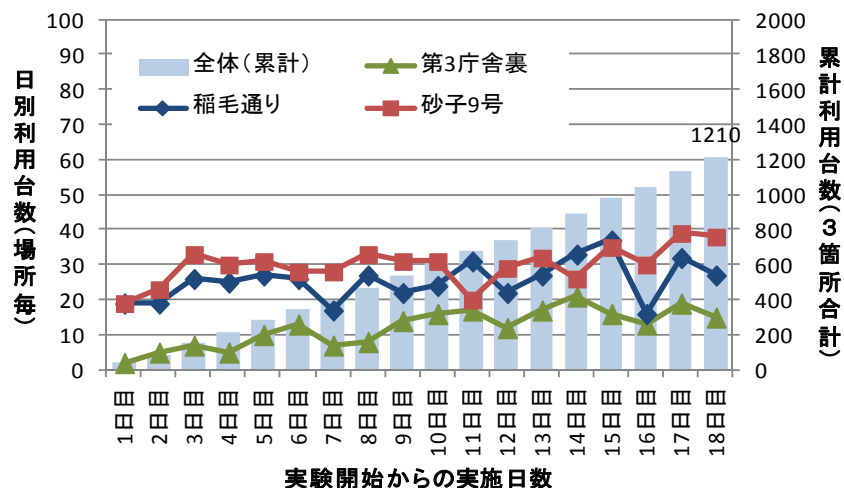
### ●実験中:新川通り(路上荷さばき施設)の利用状況



66

## 対策3 地区内の荷さばき施設の確保(路外・路上)(結果)

- 実験用荷さばきスペース(第3庁舎裏、砂子9号、稲毛通りの7台分)の利用台数は、延べ1,200台強/18日、日平均で約67台/日の利用があった(平均利用時間は、路上:約10分/回、路外:約13分/回)。
- 実験用スペースを複数回利用したドライバーは、地区内の複数箇所の荷さばきスペースを利用しており、適地に荷さばきスペースを設置できれば利用される傾向がある。



※調査日(11/18: 6:30~18:30)における新川通りの荷さばき施設は18台の利用であった。  
 また、日航ホテル前(路外)は、85台の利用。  
 ※荷さばき施設利用台数調査より。

67

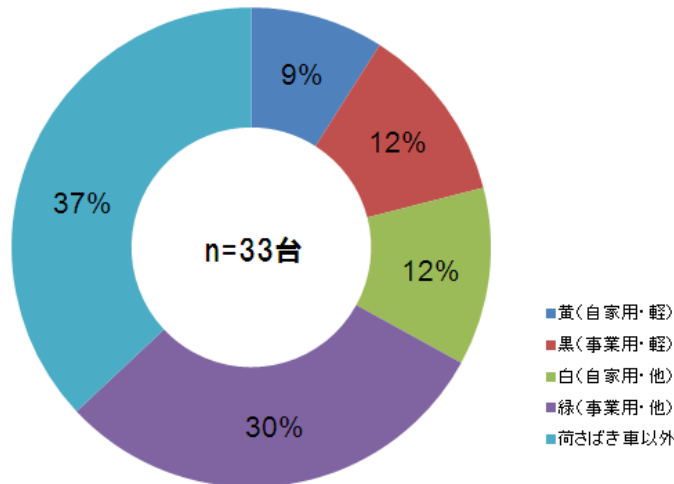
### 対策3 地区内の荷さばき施設の確保(路外・路上)(結果)

●**実験中**: 実験中調査で18台(12h)、その後の追調査で33台(8h)の利用があった。



平成27年2月18日追調査 6:30~11:30 15:00~18:00(8h)

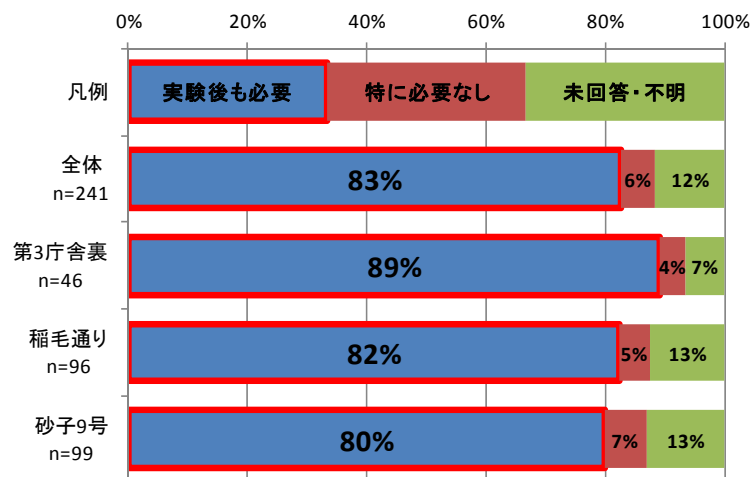
新川通り共同荷さばき場利用車種  
ナンバープレート別



### 対策3 地区内の荷さばき施設の確保(路外・路上)(結果)

- 実際に実験用荷さばきスペースを利用したドライバーの意向として、**実験後も8割以上の荷さばきスペースの存置の意向**がある。特に、路外である「第3庁舎裏」での意向は最も高い。
- なお、荷さばきスペースの有料の場合の利用意向は、**約3割強(平均370円/60分、最も多い料金形態は300円/60分)**である。

〈荷さばき駐車施設等の必要性〉



※荷さばき施設利用者ヒアリング調査より。



### 対策3 地区内の荷さばき施設の確保(路外・路上)(結果)

●**実験中**: 路上スペースの利用率は非常に高い



70

### 地区内(路上・路外)の荷さばき施設の確保に対する課題

【課題】 空いているのに、店舗直近で荷さばきを行う車両

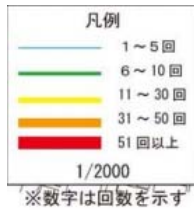
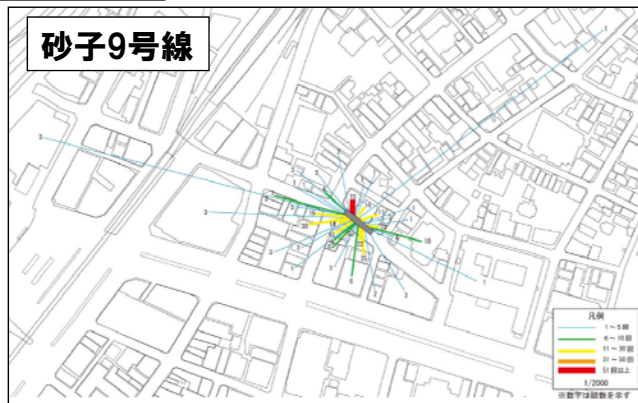
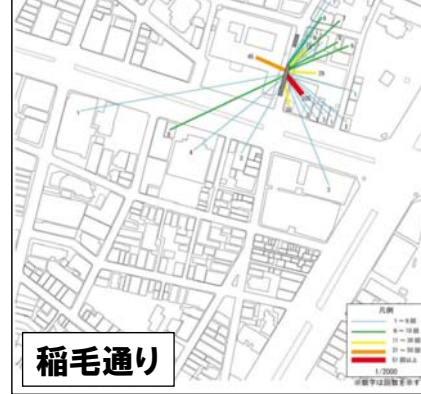
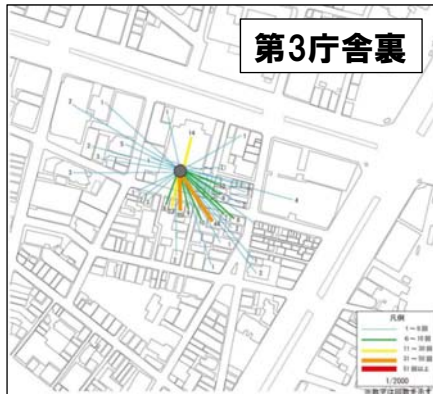


71

## 地区内(路上・路外)の荷さばき施設の確保に対する課題

【課題】 横持ち距離が短く、直近施設への搬出が大半を占めている

課題



72

## 地区内(路上・路外)の荷さばき施設の確保に対する課題

【課題】 エリア内に適正配置ができていない



※実験計画時には、その他に、路上3路線(区間)、路外3箇所が候補であったが、協議・調整等の結果、上記の箇所を選定。

73



## 地区内(路上・路外)の荷さばき施設の確保に対する課題

【課題】 啓発スタッフ等がいないと、きりかきを塞ぐようにタクシーが駐車



74

## 課題と今後の進め方

### 対策メニュー 3

実験で判明  
した課題

- 期間限定であり、場所の偏りやスペースの少なさがあり、**適正配置に向けた適地の洗い出しや詳細検討が重要。**
- 実験期間中は「無料」であり、今後の**恒久的な運用を目指し、「有料化」に向けた詳細検討、並びに利用促進が必要。**

今後の進め方

#### [役割分担の明確化]

- ◆ 行政：市有地、道路空間の利活用等の検討・協議・調整
- ◆ 交通管理者：道路空間の利活用に関する連携・協議
- ◆ 商店街：集配送ドライバーへの指導・啓発

75