

川崎駅周辺地区荷さばき対策基本計画

目 次

序章	はじめに	1
----	------	---

第1章	川崎駅周辺地区荷さばき対策基本計画の策定にあたって	2
-----	---------------------------	---

1. 背景と目的
2. 計画の位置づけと目標年次
3. 計画目標と基本方針

第2章	川崎駅周辺地区の荷さばきに関する現状と課題	7
-----	-----------------------	---

1. 川崎駅周辺地区をとりまく交通環境
2. 川崎駅周辺地区における荷さばきの現状と課題

第3章	川崎駅周辺地区における荷さばき対策の推進方策	18
-----	------------------------	----

1. 川崎駅周辺地区における荷さばき対策の基本項目
2. 対策の方向性と対策メニュー
3. 荷さばき対策の導入イメージ

第4章	荷さばき対策の実現に向けて	24
-----	---------------	----

1. 荷さばき対策の推進体制
2. 関係者の役割
3. 周知・広報活動

参 考

参考1 川崎駅周辺地区荷さばき対策検討協議会 委員名簿

参考2 川崎駅周辺地区荷さばきルール

参考3 川崎駅周辺地区荷さばきルール（リーフレット）

序章 はじめに

川崎市の中心部である川崎駅周辺地区においては、「人」と「物」が集中する場であり、中心市街地としての活力やコミュニティの中心としての機能が求められています。このように、「人」と「物」が集まることで商業の活性化や、まちの魅力向上が期待される一方、交通手段の無秩序な集中により動線が錯綜すると、安全な歩行者空間を阻害するとともに、道路混雑や公共交通サービスレベルの低下などを招いてしまうことが懸念されます。

物流は、地域の経済活動を支える基礎であり まちの活力向上には必要不可欠であることから、『人の移動（徒歩・バス・自転車等）』と『物の移動（荷さばき）』を総合的な取り組みとして推進していくことが求められます。特に、商業活動等は地区毎にその特性も多様であることから、その地区の実情を踏まえ、関係者が協働して対策を推進していくことが望まれます。

そこで、本市では、地域の物流関係者（事業者・貨物運送事業者・駐車場事業者等）・学識経験者・行政等からなる検討協議会を組成し、川崎駅周辺地区における検討を進め、「川崎駅周辺地区荷さばき対策基本計画」を策定しました。

第1章 川崎駅周辺地区荷さばき対策基本計画の策定にあたって

1. 計画策定の背景と目的

【背景】

●川崎駅周辺地区における交通混雑

- 川崎駅周辺地区は本市の玄関口であり、商業・業務機能が高度に集積していることから、多様な交通手段の集中により慢性的な交通混雑が生じています。また、今後も臨海部への企業集積等により更なる交通需要の増加が見込まれていることから、総合的な交通環境の改善が求められています。
- 駅周辺における無秩序な路上荷さばきは、こうした交通混雑を引き起こす要因のひとつであり、駅前の円滑な交通流動や、安全な歩行環境を阻害しているため、課題解決に向けた「荷さばき対策」の必要性が生じています。

●慢性的に行われている路上荷さばき

- 平成18年の道路交通法改正による路上駐車取締り強化以降も、市内では依然として貨物車等による路上荷さばきが多く見られ、特に川崎駅周辺地区では、市内で発生する路上荷さばき車両の半数以上が集中している状況にあります。
これら路上荷さばきにより、商店街周辺では歩行者の安全な通行を、幹線道路では通過交通やバスの円滑な運行を阻害する要因となっています。
- 一方、平成21年10月には「川崎市建築物における駐車施設の附置等に関する条例」を改正し、一定規模以上の建築物を新築又は増改築する際に荷さばき駐車施設の設置を義務化していますが、効果が現れるまで多くの時間を要することに加え、川崎駅周辺の建築物は条例の対象とならない小規模建築物が多く、条例による誘導だけでは限界があることから、このままでは当面川崎駅周辺において路上荷さばきが継続することが懸念されます。
- また、都市内物流は商業者や貨物運送事業者、仕入業者など関係者が多岐にわたることから、それぞれの相互理解と協力関係の構築が必要です。

※本計画においては、商業者（荷受人）、仕入れ業者（荷主）、貨物運送事業者等の多様な関係者を総称して「物流関係者」と表記します。

●関係者の合意に基づく荷さばき対策の推進

- こうした状況を踏まえ、平成23年度(平成24年3月)に「川崎駅周辺地区荷さばき対策検討協議会」を設置し、行政及び物流関係者等の合意に基づき、総合的な荷さばき対策を推進していくこととしました。

【目的】

川崎駅周辺地区の魅力を高めるために、無秩序な路上荷さばきを抑制し、人の流れと物流を時間的・空間的に整理することで、誰もが楽しく安心して歩けるまちの実現を目指します。

【荷さばき対策の対象地区】

- 荷さばき対策を推進する対象範囲は、JR川崎駅東口から国道15号までの区間で、商業・業務機能の集積している次のエリアとします。

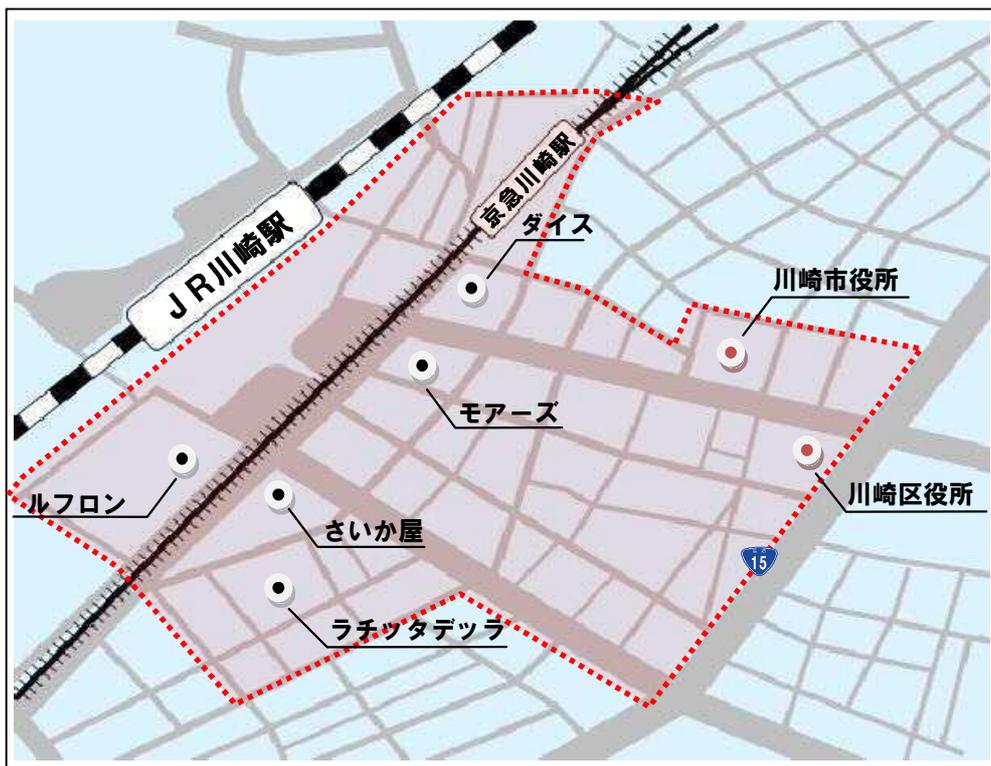


図1 対象地区

【荷さばきとは】

本計画の「荷さばき」とは、商店や自宅等への商品の配達や受け取り、オフィス等への配達や商品の発送のための荷物の積み卸し作業のことであり、貨物車や乗用車の車両の種類を問わず、荷物の運搬、積み替え・積み卸し、検品、伝票整理等、『荷物の運搬に係わる全ての活動・行為の総称』とします。

2. 計画の位置づけと目標年次

- 本計画と本市の主要計画との関係は次のとおりで、その他の関連計画の内容や地域独自の取組等と整合を図りつつ、荷さばき対策を推進していきます。

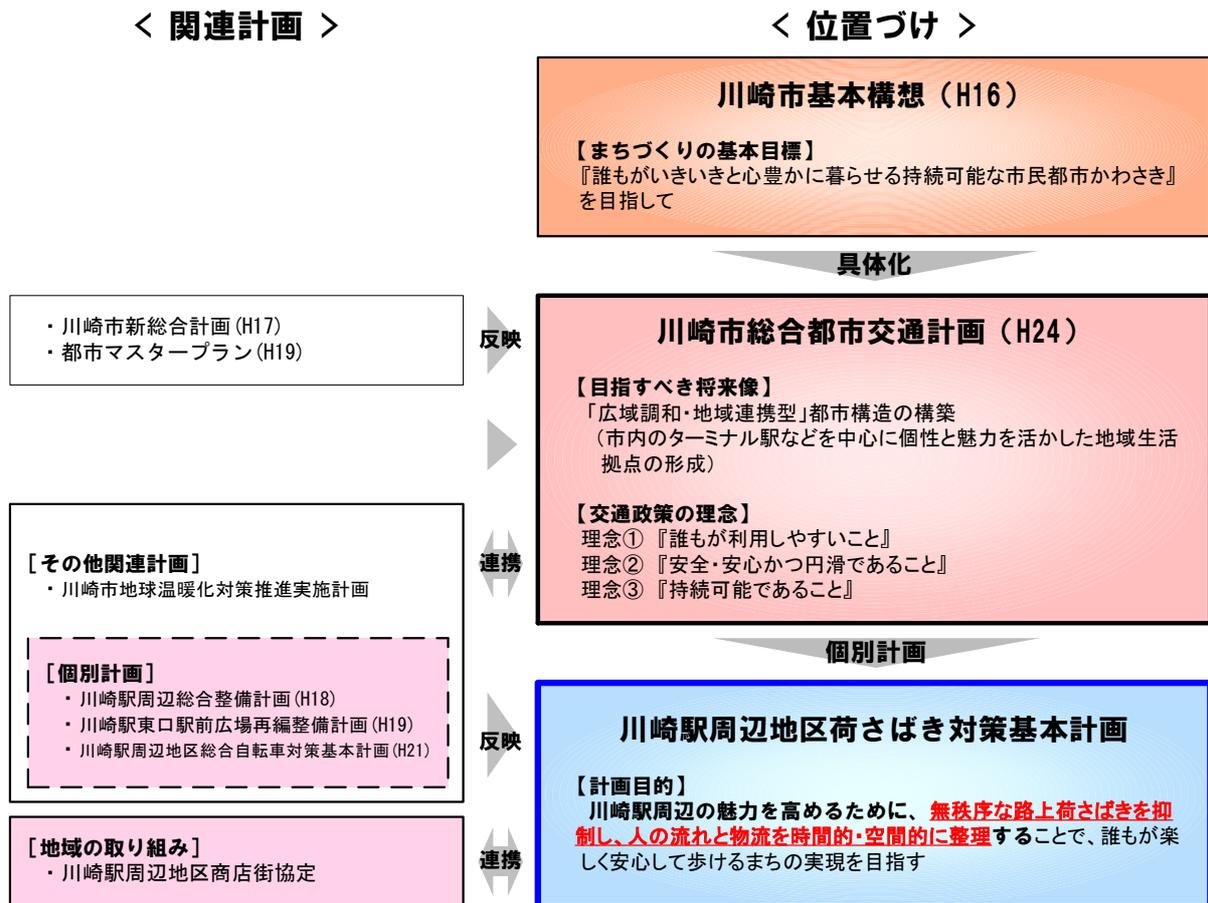


図2 基本計画の位置づけ

- 荷さばき対策は、商業者や貨物運送事業者等の物流関係者相互の協力関係に基づく事業実施が必要です。また、地域の特性や合意形成の熟度に応じ、適切な時期に適切な荷さばき対策を選択し、実施する必要があります。

このため、本計画においては、荷さばき対策の基本方針や地域合意の熟度に応じた取り組みの方向性、課題解決に向けた対策メニュー等を示すものとし、具体的な導入手法や導入時期等については、本計画に基づき『荷さばき対策検討協議会』を中心に協議し、物流関係者の合意に基づき選択していくこととします。

- 計画期間は概ね 10 年とし、『川崎市総合都市交通計画』との整合を図りながら目標達成を目指します。

3. 計画の目標と基本方針

- 上位計画や関連計画を踏まえ、本計画を推進するための目標と基本方針を次のとおり定めます。

【荷さばき対策基本計画の目標】

- 目標1：歩行者が集中する地区・時間帯における荷さばきと歩行者の錯綜を避け、安全安心な歩行空間を確保する。
- 目標2：幹線道路における通過交通や公共交通機関への影響を抑制し、円滑な交通環境を確保する。

※歩行者が集中する「地区」とは、駅直近の商業集積地区や幹線道路周辺を指します。
「時間帯」とは、通勤通学時間帯や商店街のオープンから夕方までの時間帯を指します。

【計画の基本方針】

方針1：荷さばきを行うスペースを適切に確保する。

➤適切に荷さばきを行えるスペースを確保するため、民間駐車場や既設の荷さばき施設の共同利用、共同荷さばき場の整備及び路上対応などの対策を複合的に取り入れ、エリアの実態に即した計画配置を推進します。

方針2：人と車の交錯を回避するため、荷さばきの場所や時間を誘導する。

➤無秩序な路上荷さばきを抑制するため、荷さばきを行う「場所」や「時間」について、一定のルールのもと適切に誘導し、歩行者等が安全・安心、快適に通行できる空間の創出を推進します。

方針3：地区の実情に応じた荷さばき対策の仕組みを検討する。

➤川崎駅周辺地区における貨物の配送方法や仕組みについて、受益者負担の考え方にに基づき、物流関係者間で協議・調整を進めます。

方針4：多様な物流関係者に周知・広報を図り、地区全体で取組みを推進する。

➤荷さばき問題は、「荷主」「荷受人（個人商店、大規模店舗、ナショナルチェーン等）」や「貨物運送事業者」など関係者が非常に多岐に渡り、また、市外にも関係者が多く存在することから、多様な手法で幅広く基本計画を周知し、物流関係者の共通認識により対策を推進していきます。

これらの方針を踏まえ、物流関係者が主体となり、川崎駅周辺地区の特性に応じた荷さばき対策を継続的に推進していきます。

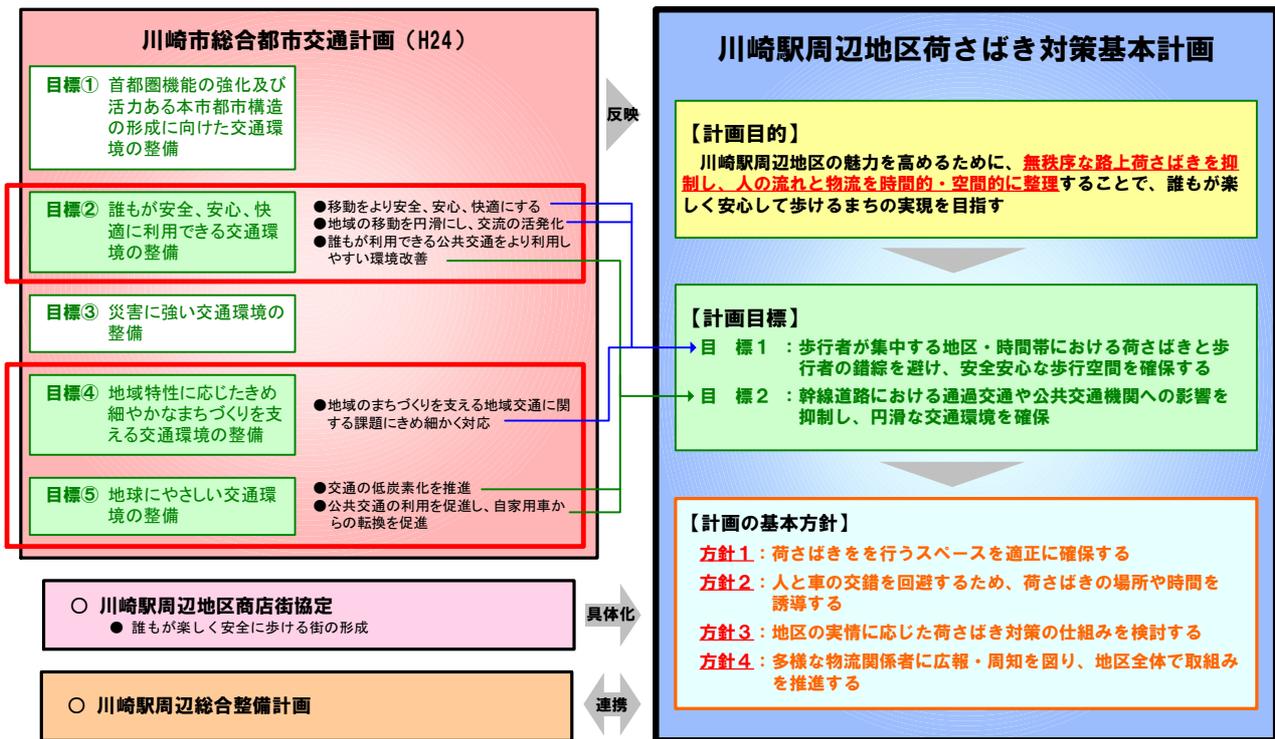


図3 川崎市総合都市交通計画及び関連する取組との関係

- 駅周辺の交通課題は、バス・タクシー・自転車など荷さばき以外の多様な要素が混在しているため、本計画の目標実現に向けて地区全体を総合的な視点で捉え、関連する施策との連携・調整を図りながら、対策を実施する必要があります。このことから、本計画の推進にあたっては、物流関係者の合意に基づき実施する対策と、行政関連部署の連携により実施する対策の双方を推進し、課題解決を目指します。

第2章 川崎駅周辺地区の荷さばきに関する現状と課題

1. 川崎駅周辺地区をとりまく交通環境

➤多くの店舗で店舗側の注文やニーズに応じた納品時間の指定がされているため、特に開店前の時間帯に荷さばきが集中する傾向があります。東口周辺地区では午前8時がピーク(8~11時に集中)となり、午前12時以降には次第に減少していく傾向にあります。

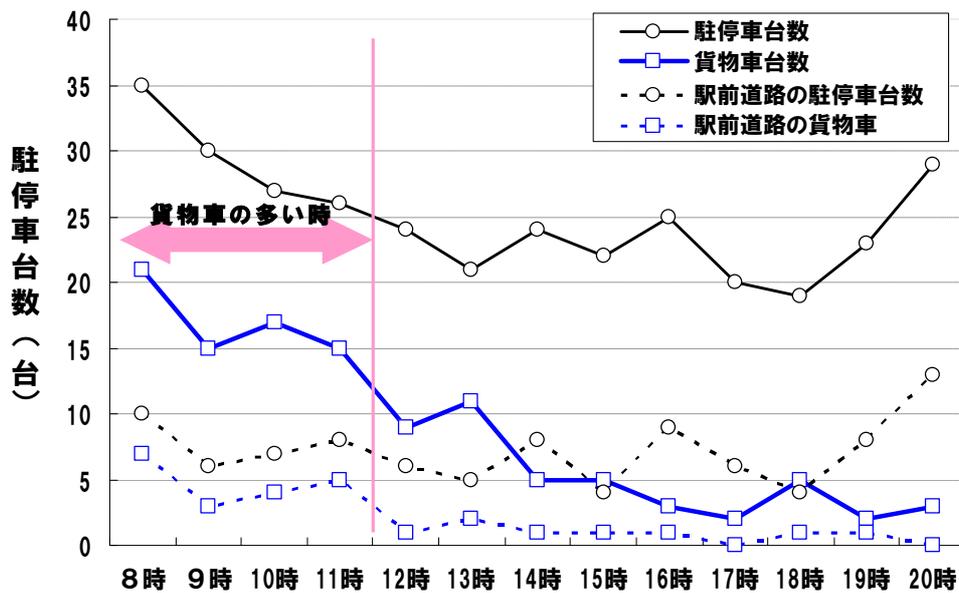


図4 川崎駅前の道路区間別駐停車台数（貨物車）の時間変動

注)「瞬間駐車調査(川崎市)」の結果に基づき作成

2. 川崎駅周辺地区における荷さばきの現状と課題

【荷さばき状況(実態)】

〈路上駐車状況〉

➤路上駐停車車両の総量は、経年的には減少傾向*にあるものの、依然として瞬間的には地区内全体で110台強（最大）もあり、そのうち8割程度は貨物車類（荷さばき車両等）です。

※平成18年度実態調査では、ラチッタデッラ及び銀座街周辺を含まないエリア内（調査対象地区内の一部）で318台/3h、本年度調査の同エリアでは257台/5hであり、1時間平均では約半数程度となり、大幅に減少。

➤路上駐停車車両の駐停車場所は、H18調査時は「市役所通り」「駅前通り」「モアーズ周辺」「銀柳街内」等に比較的集中していたが、現在は地区内に点在しています。ただし、「市役所通りの一部（パレール周辺）」、「新川通りの一部（日本生命川崎ビル付近）」、「市役所周辺やモアーズ周辺の細街路（一部）」では、依然として駐車が目立つ傾向にあります。

➤荷さばき車両の4割は他県ナンバーであり、また約半分は「白ナンバー（自家用）」によるものです。

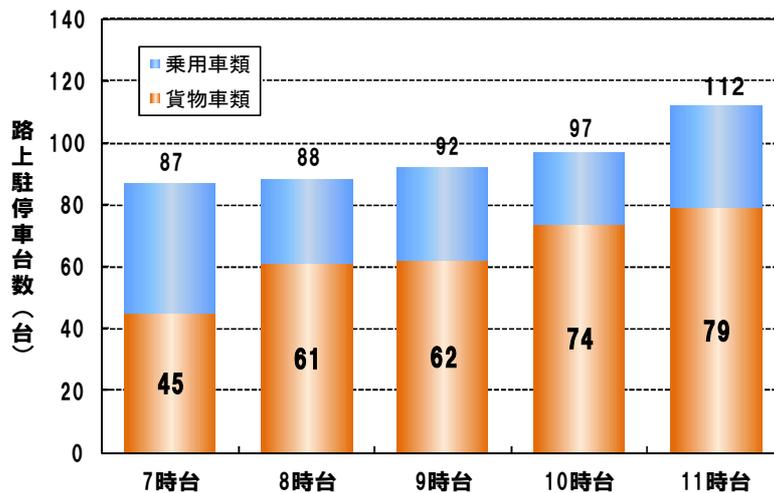


図5 路上駐停車台数

注)「荷さばき状況調査(H24)」の結果に基づき作成。

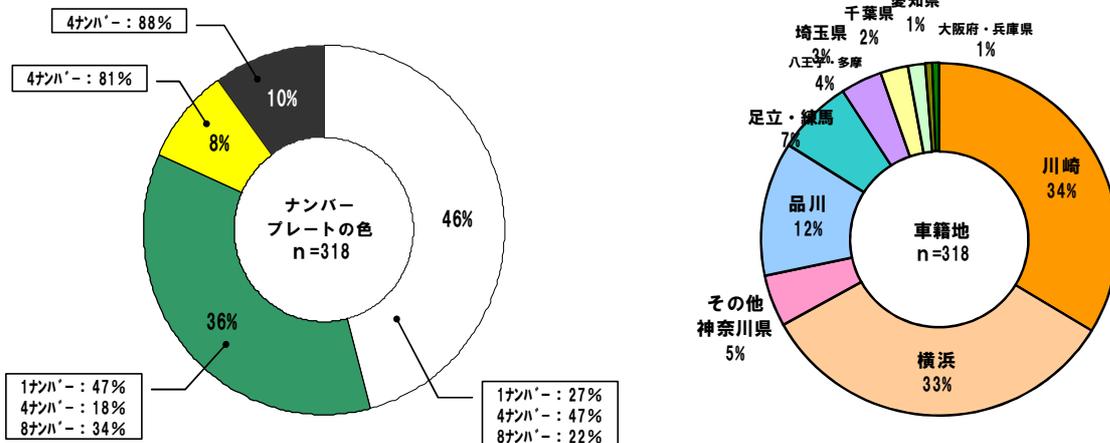


図6 荷さばき車両の属性(ナンバープレートの色・車籍地)

注)「荷さばき状況調査(H24)」の結果に基づき作成。

〈荷さばき状況〉

- 荷さばきを含む駐車時間は短く、概ね「20分未満」である。ただし、川崎駅周辺でも「モアーズ前」「銀柳街」「銀座街」等の駅直近の商店街周辺、あるいは「生活雑貨（ドラッグストア等）」や「酒類・清涼飲料水（ベンダー）」など荷物の種類によっては、駐車時間が長くなる傾向にあります。なお、横持ち追跡を行ったサンプルを見ると、1施設内での滞在時間は2～3分が多く、手持ち・台車といった少量の荷物量の運搬が主となるため、運搬等の移動を含めても平均で10数分と短くなっています。
- 短い駐車時間で移動しながら駐停車を繰り返す荷さばき車両が延べ約320台のうち50台程度存在しています。

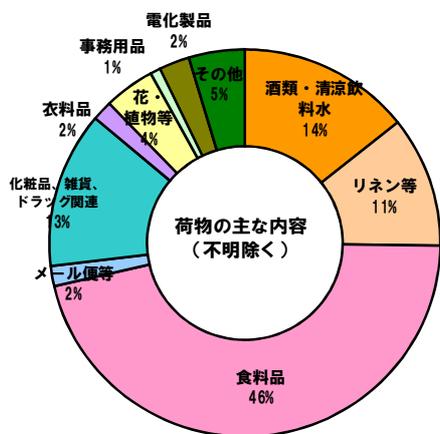


図7 荷物の主な内容

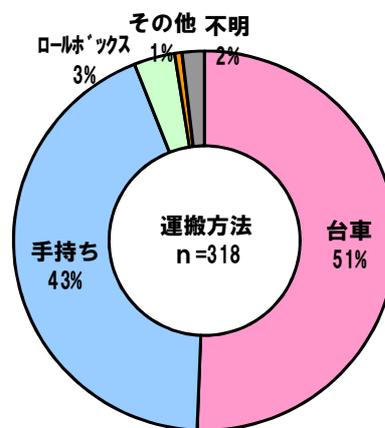


図8 荷物の運搬方法

注) 「荷さばき状況調査 (H24)」の結果に基づき作成。注) 「荷さばき状況調査 (H24)」の結果に基づき作成。

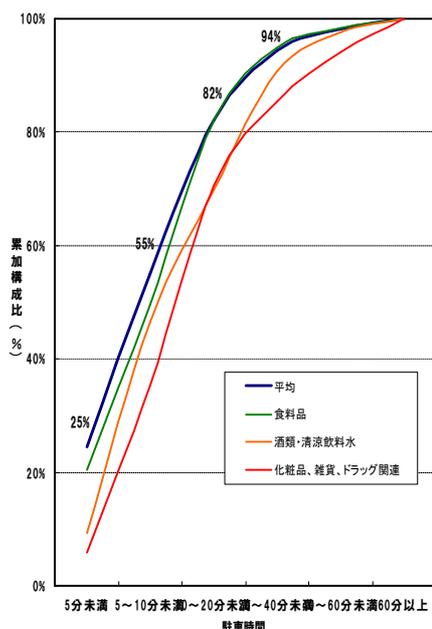
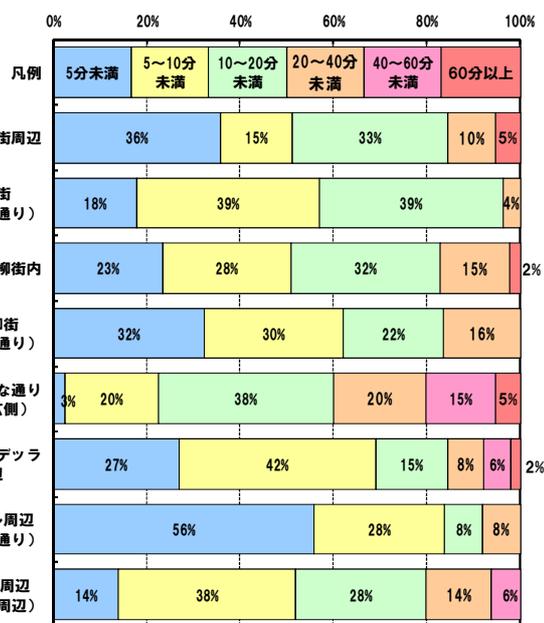


図9 荷さばき活動時間(駐車時間)

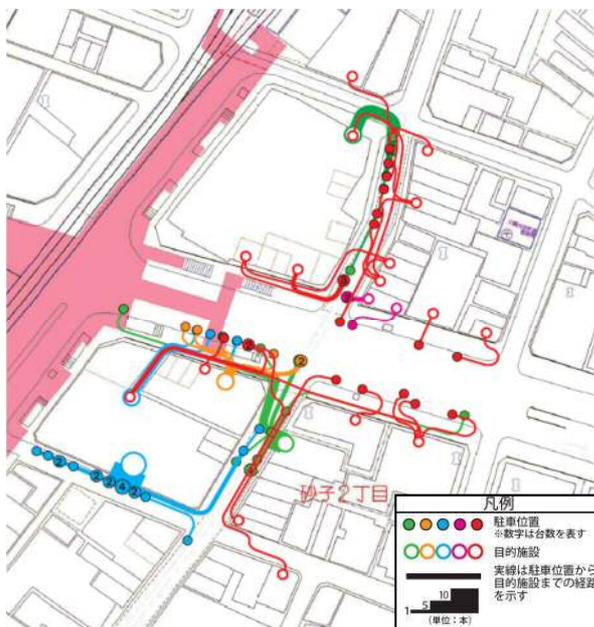
注) 「荷さばき状況調査 (H24)」の結果に基づき作成。



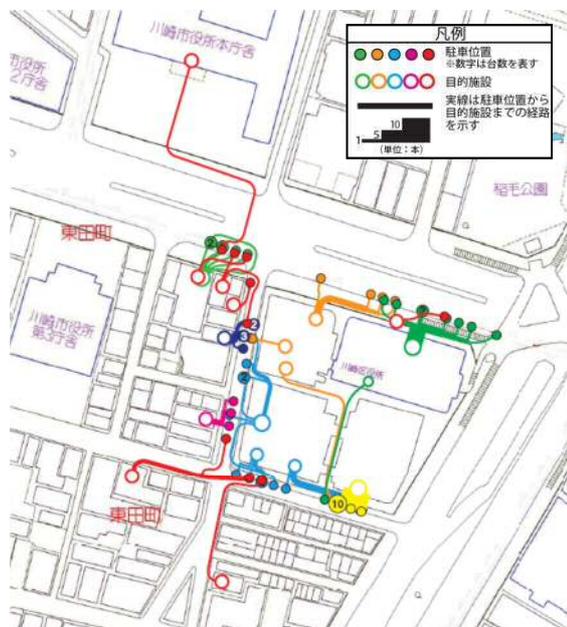
第2章 川崎駅周辺地区の荷さばきに関する現状と課題

➤横持ち運搬距離は、駐車位置から大通りを跨ぐような長距離の移動はほとんどなく、車両を目的施設の直近に停める傾向があります。

銀座街周辺・モアーズ周辺(市役所通り)



パレール周辺(市役所通り)



銀柳街周辺(新川通り)



チネチッタ通り(新川通り)

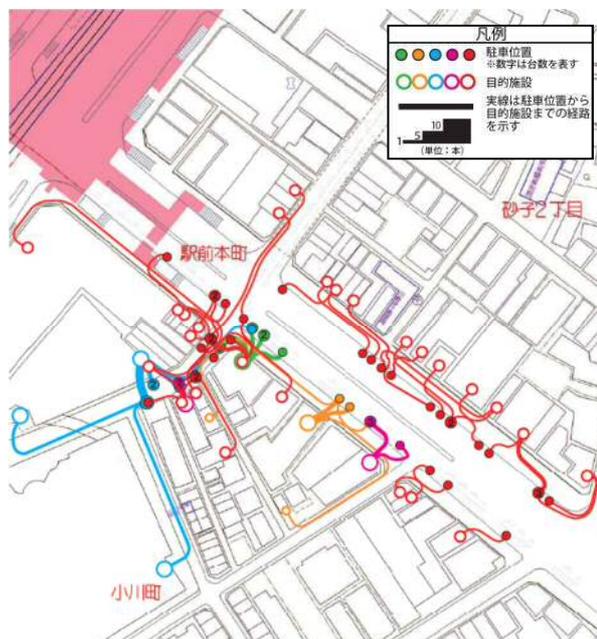


図 10 横持ち運搬経路

注)「荷さばき状況調査 (H24)」の結果に基づき作成

〈民間路外駐車場等の路外施設の稼働状況〉

- 民間の路外駐車場は、どの駐車場も荷さばきピークである午前中は概ね 50%未滿の稼働率がほとんどであり、かつ常時、貨物車等も駐車していることから、2 t 車以下であれば、受け入れが可能であると判断できます。（ただし、車両寸法の制限があります。）
- 大規模商業施設併設の荷さばき施設は、ピーク時間帯は当該施設の利用車両で満杯となることから、利活用するには利用時間の調整やきめ細かな利用ルールの設定が必要です。

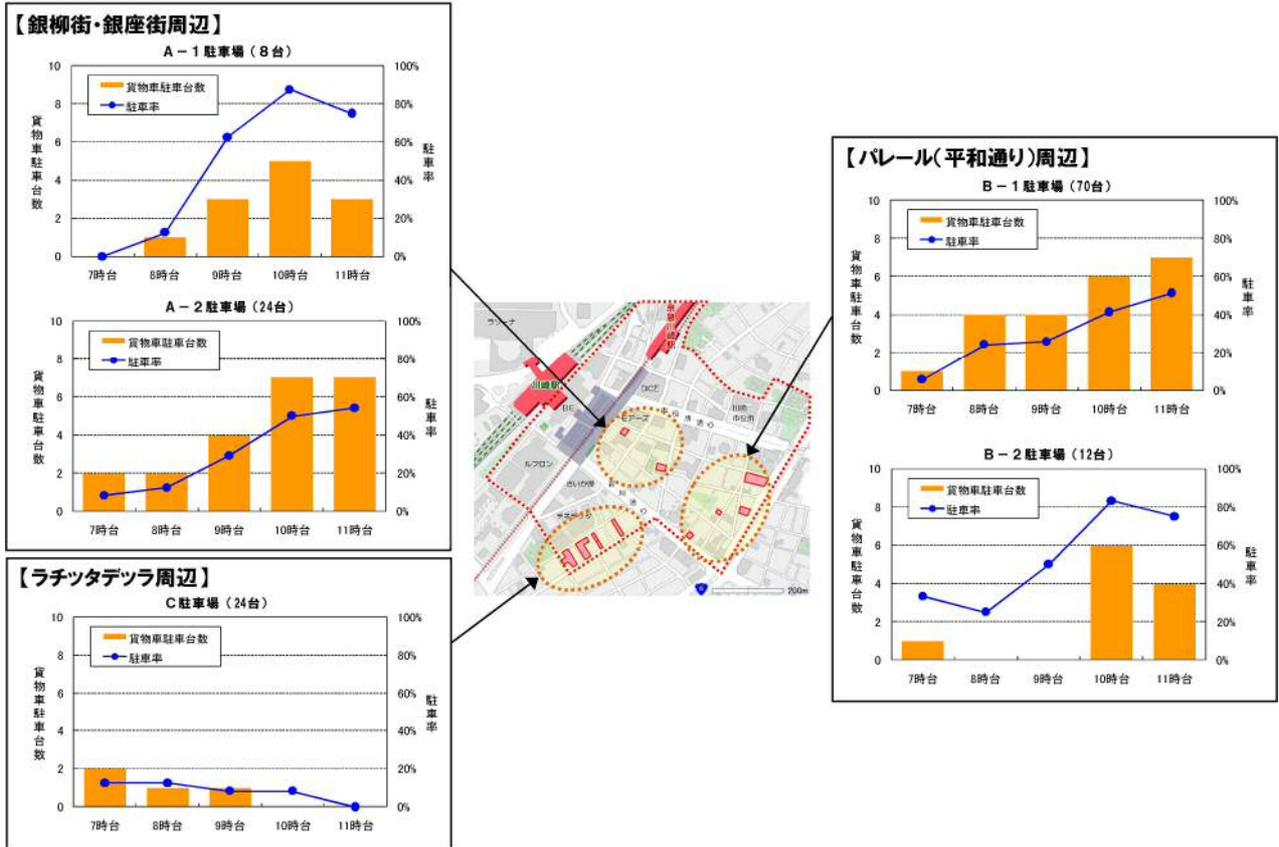


図 11 路外駐車場の稼働状況

注)「荷さばき状況調査 (H24)」の結果に基づき作成

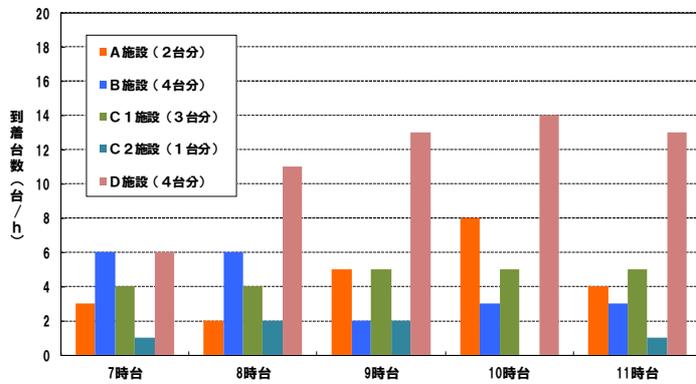


図 12 大規模商業施設併設荷さばき施設の稼働状況

注)「荷さばき状況調査 (H24)」の結果に基づき作成

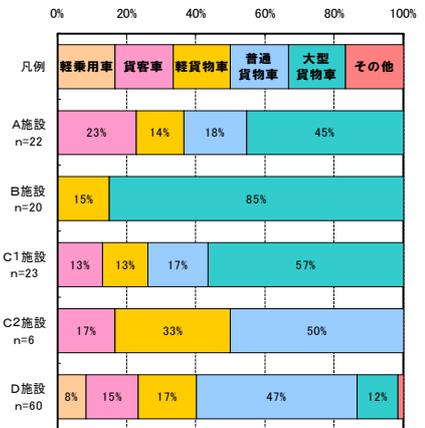


図 13 利用車種

注)「荷さばき状況調査 (H24)」の結果に基づき作成

〈共同荷さばき場の稼働状況〉

- 川崎駅周辺地区に設けられている2箇所の共同荷さばきスペース（川崎駅東口公共荷さばき場及び路上荷さばき場 計4台同時駐車可能）は、いずれも稼働率が高く（2箇所計84台/8h（一般車除く）、駅周辺における荷さばき需要の高さを示しています。
- 一方、荷さばき状況調査（平成24年度）では、321台/5hの荷さばき車両が確認されており、スペースは依然不足しています。また、搬入先は荷さばきスペース直近の店舗が大半を占めているため、地区内における荷さばきスペースの適正配置が今後の課題となります。

※調査時間 平成25年10月29日(火) 6:30~11:30、15:00~18:00

◇共同荷さばき場の駐車台数の合計は、102台となっているが、荷さばき車以外駐車が18台ある。また、これ以外にも路上荷さばき場では、客待ちタクシーの路上待機等が生じており、荷さばき車両の適正利用を阻害する要因となっている。

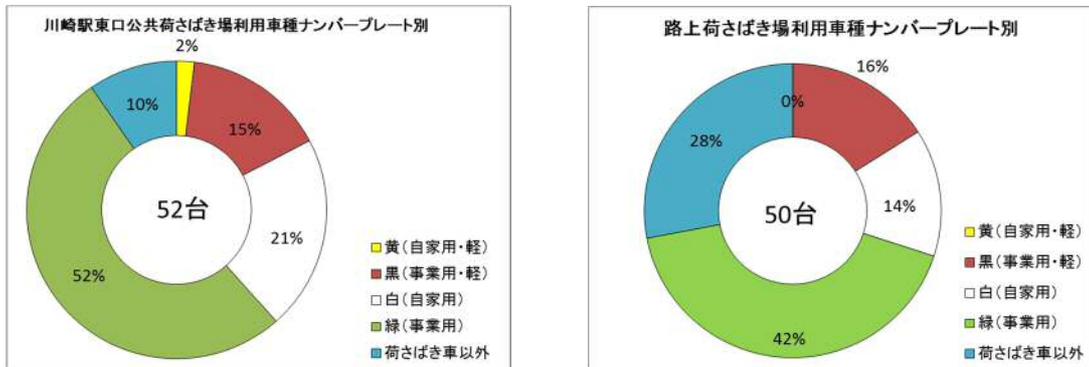


図14 共同荷さばき場別の利用車種

◇活動時間は、20分以内が半数を占めている（駅前46%、路上70% 計56%）一方、30分を越える車両も散見される。多くの車両が利用するためには、ルール遵守等の適正な運用が求められる。

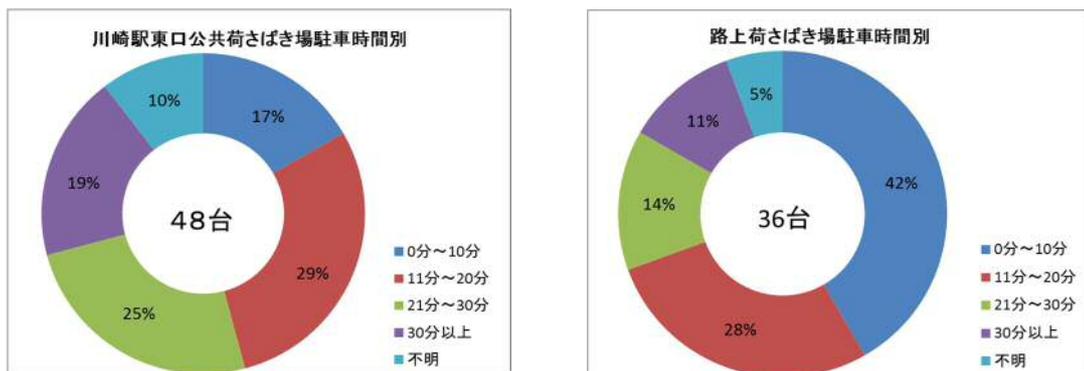


図15 共同荷さばき場別の駐車時間

- ◇搬入先は、荷さばき場直近が大半を占めているが、幹線道路や銀柳街を越える横持ちも確認された。
- ◇また、荷さばき場が空いている時間であっても、その周辺に駐車し、直近施設へ搬入している車両が散見される。



図16 共同荷さばき場別の配送先

【川崎駅周辺地区におけるエリア毎の荷さばき課題】

[地区全体の共通課題]

●地区全体で『荷さばき施設が不足』している。

- 川崎駅周辺地区では、古くから市街化が進み、商業、業務機能が高密度に集積していることから、地区内に空地等はほとんど残されておらず、加えて荷さばき施設を有している建築物も極めて少数に限定されます。
- 平成22年度に「川崎市建築物における駐車施設の附置等に関する条例」を改正し、一定規模以上の建築物に荷さばき用駐車施設の附置義務を課しているが、その効果が表れるまでには多くの時間を要するため、現状では荷さばき施設が不足しています。
- また、附置義務対象外となる小規模な建物が大半を占めているため、条例の運用のみでは路上荷さばきの抜本的な削減には至りません。

●搬出入の時間帯の制約、荷物自体の制約、運搬経路(横持ち)の制約等、『荷さばきを行う上での制約条件が多い』。

- 大規模商業施設、小売店、飲食店、FC・チェーン店等、様々な業種・業態が混在していることから、搬入出の時間帯が多岐にわたっています。また、酒販・リネン等においては荷物の重量等により横持ち距離に制約があります。
- 一方、川崎駅周辺のモール化や道路劣化等により、特に重量のある荷物の横持ち距離を延長させることは困難であり、バリアフリー施策等の関連計画と連携し、適切な横持ち経路を確保していくことが求められています。
- 各店舗の開店時間が概ね午前10時であることから、それに合わせた配送車両が通勤・通学時間帯に集中し、バス交通や歩行者・自転車と錯綜しています。

●物流関係者が多く、かつ多岐にわたるため、『関係者の問題意識・認識に温度差があり、意思統一が図り難い』。

- これまで、長期間にわたり日常的に路上荷さばきが行われてきたことから、まちの課題としての認識が低い状態です。また、駅周辺には大規模商業施設、小売店、飲食店、FC・チェーン店等、業種・業態が混在しており、商店街や組合に加盟していない店舗も多いことから、情報の共有や意識啓発には時間を要します。
- 市外・県外の運送事業者が多く、地域事情に精通していないため、路上等の停めやすい場所で荷さばきを行っています。
- 自家用貨物車(白ナンバー)による個別の集配送を行う店舗が多く見受けられるが、自家用貨物車による搬出入は“荷さばきでは無い”と認識している場合があります。

[エリア毎の個別課題]

《幹線道路（新川通り・市役所通り・駅前通り）における課題》

●路上荷さばきによる道路交通や公共交通等の交通環境への影響が大きい。

- 通過車両、自転車、歩行者等が複雑に交錯しているため、人と車、車両同士の接触事故が懸念される。特に、通勤時間帯と荷さばき時間帯のピーク時間帯は一部重複し、人と車が錯綜している。
- 市役所通り（銀柳街入口バス停付近や市役所前バス停付近）に荷さばき車両が駐停車しているため、バスが車線変更を強いられ、また、バス停から離れて停車する場合などもあり、バス交通の安全に支障をきたしている。
- 銀柳街入口周辺の幹線道路では特に荷さばきが多く、加えて客待ちタクシーの行列などもあることから、砂子交差点～駅前交差点区間の左側車線が恒常的に機能せず、買物時間帯を中心に円滑な交通流動を阻害する1つの要因となっている。

〈課題エリア位置図〉



【荷さばきの状況】

交差点直近での路上荷さばき



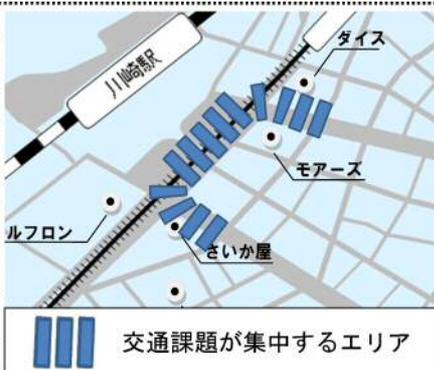
幹線道路上での荷さばきが定常化



交差点直近での路上荷さばき



バス停直近での路上荷さばき



《川崎駅東口直近エリアについて》

- 幹線道路のうち、左図に示した川崎駅東口直近（駅前広場及び幹線道路）については、荷さばきも含めた多様な交通課題が特に集中している。
- 【路線バス、企業バス、観光バス、タクシー、自転車等】
- このため、総合的なまちづくりの視点により、限られた空間を有効に活用し、多様なニーズに対応した交通環境の確保に取り組む必要がある。

《非幹線道路等における課題》

《川崎駅東口近傍エリア(砂子通りより駅側の銀柳街・川崎銀座周辺)》

●人と荷物が交錯し、自転車・歩行者等の安全を阻害している。

- 銀柳街・銀座街の交通規制前の時間帯(午前10時前)は、商店街自体が荷さばきの拠点となり、荷さばき車両が無秩序に駐車している。特に、通勤時間帯と荷さばきのピーク時間帯が一部重複しており、人と車が錯綜している。(ただし、この時間の人の流れは縦方向(駅方面))

《課題エリア位置図》



- 商店街が交わる交差点内に荷さばき車両が駐停車しているため、買い物客等の回遊に支障が生じている。また、幹線道路の横断歩道内に駐車するマナーの悪い事業者も存在し、歩行者等の通行に支障をきたしている。

●地区内に荷さばき施設・空間が不足している。

- 銀柳街・銀座街周辺には、荷さばき車両が駐車できる平面路外駐車場が無い。
- 銀座街入口付近では、大規模商業施設関連の荷さばき車両の駐停車場所となっている。
- たちばな通り入口の大規模商業施設周辺では、荷さばき施設が無く、終日歩道をトラックが占拠し、歩行者が安全に通行できない状況にある。時間帯によっては順番待ちをしていることもあり、荷さばき場所として拠点化している。

●路上荷さばき車両により、まち並みや商店街の景観が阻害されている。

- 午前10時以降の配送は、市役所通りや新川通りの商店街入口付近や銀柳街と仲見世通りの交差点付近に駐停車して路上荷さばきを行っており、まちの景観を阻害している。
- 当該エリアは、ほぼ終日路上荷さばきが生じ、また、ごみ収集車両なども頻繁に出入することからモールの劣化が激しい。

【荷さばきの状況】

人と車両が錯綜し、安全を阻害

荷さばき車両の拠点化

通勤時間帯の無秩序な荷さばき

商店街の景観を阻害

〈川崎駅東口周辺エリア(砂子通りより西側の市役所・パレール周辺)〉

●路上荷さばきにより、歩行者等の安全を阻害している。

- 横断歩道内に駐車する貨物運送事業者や自営業者(白ナンバー)があり、歩行者等の通行に支障をきたしている。
- 仲見世通りは、飲食店等が集中しているため、瓶類やリネン等、横持ちに制約のある荷物の運搬が多く、目的地直近の路上での荷さばきが多い。

●地区内に荷さばき施設・空間が不足している。

- 荷さばき場を有している大規模商業施設でも、その荷さばき場を利用出来ない店舗があり、周辺の周辺道路で路上荷さばきを行っている。
- 市役所、区役所等への搬出入車両が周辺道路等で路上荷さばきを行っている。
- 市役所周辺の非幹線道路は、一方通行で幅員の広い道路があるため、恒常的に荷さばきが行われている。

〈課題エリア位置図〉



【荷さばきの状況】

路上荷さばきが定常化



大規模商業施設の荷さばき施設から周辺の路上にしみ出し



路上荷さばきにより歩行者空間を阻害



路上荷さばきにより歩行者空間を阻害



〈チネチッタ通り(ラチッタデッラ) 周辺エリア〉

●大規模商業施設の荷さばき施設不足により、荷さばき車両が周辺道路に溢れている。

➢チネチッタ通りの大規模商業施設併設荷さばき施設や周辺に路外駐車場が存在するにも係わらず、新川通りや周辺街路にはみ出した施設関連の荷さばき車両が存在している。

【荷さばきの状況】



大規模施設周辺の路上に荷さばき車両が溢れている。



〈課題エリア位置図〉



〈京急川崎駅周辺エリア〉

●荷さばき施設不足により、関連計画や周辺まちづくりに影響を及ぼしている。

➢業務・商業(飲食系中心)等の複合ビルが多く、荷さばき需要が高い反面、各々のビルで荷さばき施設を有していないため、路上荷さばきが慢性化している。
➢自転車専用レーンの出入口付近や、レーン内に荷さばき車両が駐車し、自転車が専用レーンを走行できない状況にある。

【荷さばきの状況】



自転車専用道の入口に荷さばき車両が駐車



〈課題エリア位置図〉



第3章 川崎駅周辺地区における荷さばき対策の推進方策

1. 川崎駅周辺地区における荷さばき対策の基本項目

- | | |
|------------|---------------------------------|
| 方針1 | 荷さばきを行うスペースを適切に確保する |
| 方針2 | 人と車の交錯を回避するため、荷さばきの場所や時間を誘導する |
| 方針3 | 地区の実情に応じた荷さばき対策の仕組みを検討する |
| 方針4 | 多様な物流関係者に広報・周知を図り、地区全体で取組みを推進する |

ハード・ソフトの組合せ

基本項目		主な内容
施設整備に関する方向性	対策1 民間駐車場への誘導	➢民間駐車場の利用促進に向けた広報・周知を行うとともに、荷さばき区画の設置や荷さばき駐車料金の見直し等により、路上荷さばき車両を路外へと誘導します。
	対策2 荷さばき施設の確保、計画配置	➢附置義務条例の運用により荷さばき施設の設置推進を図るとともに、大規模な土地利用転換の機会を捉え、荷さばき施設を計画的に設置・確保します。
	対策3 エリア単位の共同荷さばき施設の整備と搬出入経路の整備	➢荷さばきの需要が高い箇所において、公共施設や民間空地を活用した共同荷さばき施設（サービスセンターやミニデポ等）の整備を推進するとともに、交通規制と連携し、路上における荷さばき空間等の創出を図ります。
運用等に関する方向性	対策4 荷さばき施設の共同利用	➢大規模商業施設等と連携し、周辺の貨物車の受け入れが可能な時間帯においては、荷さばき施設の共同利用を推進します。
	対策5 荷さばき時間帯の調整（タイムシェア）	➢交通規制との整合を図りつつ、荷さばき時間帯の調整を行い、人と荷さばき車両の交錯を回避します。
	対策6 エリア、業種、商品単位の共同輸配送の検討	➢荷さばき需要を抑制するために、地域独自の共同輸配送システム等について検討します。
啓発活動等	対策7 荷さばきルールの策定、対策の周知及び広報活動の実施	➢路上荷さばきの抑制と物流関係者の課題意識の共有を図るため、地域の自主ルールとして、『荷さばきルール』を策定・運用し、取組状況についての情報発信や荷さばきパトロール等の活動に協働で取り組みます。

2. 対策の方向性と対策メニュー

基本項目	施策メニュー群	施策導入の手法	
施設整備に関する方向性	対策1. 民間駐車場への駐車誘導	① 民間駐車場への荷さばき区画の設置(確保・誘導)	・現状での受け入れ及び看板設置等の広報活動 ・貨物車専用区画の整備・推進 ・地域・地区等での共同確保・運営
		② 荷さばき駐車料金の見直し	・地域・地区等で統一料金制、統一システム等
	対策2. 荷さばき施設の確保、計画配置	① 附置義務条例による荷さばき施設整備	・附置義務条例の改正
		② 館内物流施設の整備	・新設建築物への館内物流施設の整備の推進
		③ 関連計画等と連動した荷さばき施設の確保	・公共施設等での受け入れ ・再開発事業等による共同荷さばき施設整備
	対策3. エリア単位の共同荷さばき施設の整備と搬出入経路の整備	① 交通規制の検討(路上対応)	・交通規制の再編(対策に応じた交通規制)
		② エリア単位の共同荷さばき施設の整備	・路上荷さばき施設整備 ・ミニデポ等、共同荷さばき施設整備
		③ 横持ち経路の確保(バリアフリー整備)	・物流動線のバリアフリー化
	運用等に関する方向性	対策4. 荷さばき施設の共同利用	① 大規模商業施設等の荷さばき施設の共同利用
対策5. 荷さばき時間帯の調整		① 荷さばき時間の調整、タイムシェア等	・現状の交通規制の調整(商店街の進入禁止時間帯) ・荷さばき時間帯の設定(交通規制の再編)
対策6. エリア、業種、商品単位の共同輸配送の検討		① 集配方法の見直し(地区型共同輸配送の導入)	・地区型共同集配送システムの導入
啓発活動等	対策7. 荷さばきルールの策定、対策の周知及び広報活動の実施	① 荷さばきルール(利用・運用)の策定・運用	・マナー等の啓発 ・パトロール等の実施 ・荷さばき対策に応じたルール

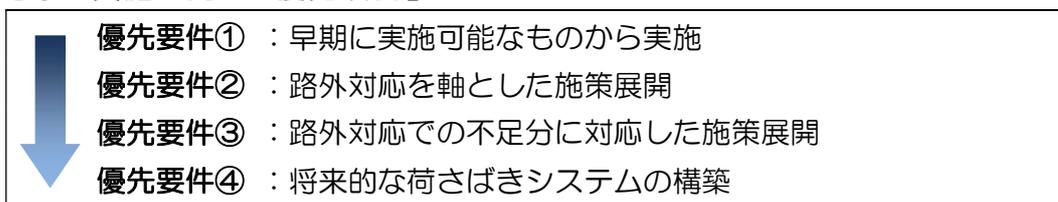
行政関連部署の協議調整等により実施する項目

- 附置義務条例による施設整備**・・・荷さばき用駐車施設の確保を目指し、条例に基づき事業者へ適切な指導を行うとともに、定期的な見直しにより需要に応じた附置義務基準へと改正を行います。
- 公共施設等の有効活用**・・・公共施設の空地等を活用した荷さばきスペースの確保を検討します。
- 再開発事業等における適切な誘導**・・・まちづくり計画と連携し、駅周辺における大規模な開発等の時期を捉え、交通環境の改善に向けた適切な荷さばき施設の設置について調整を図ります。
- 交通規制の検討**・・・円滑な交通流動確保のため、タクシー対策や企業送迎バス対策と整合を図り、幹線道路における交通規制のあり方を検討します。
- 物流対策のバリアフリー化**・・・道路のモール化や道路改修等の時期を捉え、バリアフリー施策と連動し、適切に横持ちができる導線確保を推進します。

【基本的な考え方】

- 対策1～7の基本項目に基づく荷さばき対策は、エリアごとの特性に応じて必要な手法を選択するとともに、荷さばき対策検討協議会の議論及び物流関係者の合意により、実施可能な対策から段階的に導入していくものとします。
- 川崎駅周辺、特に東口周辺は多様な交通課題が混在している一方、課題解決に向けて活用できる空間は極めて限定的であるため、関連計画や施策との整合・連携を十分に図り、効果的な荷さばき対策を導入し、総合的な交通環境の改善を目指します。

【対策の実施に向けた優先項目】



【実施イメージ】

実現可能性				
対策の効果				
導入の流れ	ステップ1 基本的なルール運用によるソフト対策	ステップ2 路外での受け皿確保、誘導	ステップ3 路外・路上の連携による複合的な施策展開	ステップ4 地区型共同集配の実現
	基本的な内容を定めた『荷さばきルール』を合意し、運用を図る。 また、ルールを遵守していくためのPR活動や抑止活動を継続的に実施する。	原則的に路上荷さばき車両を路外に誘導するため、路外駐車場等で荷さばき車両を受け入れる環境整備を図る。	路外で対応出来ない場合、路上と路外で適正に荷さばき空間を確保し、荷さばきを秩序化・整流化させる。	荷さばき車両の抜本的な台数削減を目指し、将来的な地区内荷さばきシステムの構築を図る。
課題	ルールは最低限の自主規制であり、単独実施での効果は低い。	路外駐車場が適切な場所になく、また、活用できる空地も限られているため、受け皿が不足。	複合的な対策の導入により効果は見込まれるが、荷さばき車両の削減等、根本的な解決策には至らない。	多様な業種(店舗)が広範囲に混在しており、その全てをシステム化するのには困難。

3. 荷さばき対策の策導入イメージ

- ・7つの対策メニューについて、ステップごとに整理し、導入に向けた検討を進め、概ね10年での目標実現を目指します。
- ・これらの対策は、実施にあたりそれぞれ解決すべき課題（協議事項）があるため、対策推進に向けて協議会の場で検討し、実施可能な対策を選択した上で、順次実施していくものとします。

対策の方向性	対策メニュー	社会実験による効果検証			
		概ね2~3年を目処（短期）		熱度の高まった対策を順次実施（中長期） 10年以内を目処	
		ステップ1	ステップ2	ステップ3	ステップ4
対策1. 民間駐車場への駐車誘導	・民間駐車場への荷さばき区画の設置（確保・誘導）	<p>★ 現状の管理規定・規約、施設内での受け入れ</p> <p>★ 看板の設置による広報・周知</p> <p>◇現状でも2t車まで受け入れられている駐車場が多いため、広報・周知により利用率向上を図る。 【課題】 ・看板設置等の周知方法については、駐車場事業者との個別協議が必要。 ・エリア内に駐車場が適正に配置されていない。 ・2tを超える貨物を受け入れることは困難。</p>	<p>★ 荷さばき車両が利用しやすい施設の整備</p> <p>◇施設改良等により、2t以上の受け入れや貨物車の利便性向上を図る。 ◇収益が見込まれる場合は、専用区画（貨物料金）の設置を目指す（事例：練馬区）。 【課題】 ・整備に係る費用負担や管理方法等について、駐車場事業者との個別協議が必要。</p>	<p>★ 地域・地区等での共同確保</p> <p>◇地区主体で駐車場（空地等）を借上げることで、荷さばき専用区画を確保する。（事例：金沢市） 【課題】 ・費用負担（イニシャル・ランニング等）や管理運営方法について、地元の合意形成が必要。 ・現況では、エリア内の候補地がほぼない。また、1箇所だけでは効果は限定的。</p>	
	・荷さばき駐車料金の見直し		<p>★ 統一的な料金精算機等の整備</p> <p>◇専用システム等の導入により、「一律料金」「一定期間使い放題」等のサービスを導入することで、利用率の向上を図る（事例：吉祥寺市） 【課題】 ・システム導入に関する事業者間の合意形成が必要。 ・整備・維持管理費用を捻出する必要がある。</p>		
施設整備に関する方向性	・附置義務条例による荷さばき施設整備	<p>対策実施済（H22～ 荷さばき用駐車施設の附置義務基準を規定）</p> <p>◇条例に基づき、一定規模以上の建築物に対して荷さばき駐車場の設置を指導する。 【課題】 ・建築物の新築、建替時に協議を行うため、効果が出現するまでに時間がかかる。 ・エリア内は小規模建築物が多いため、その多くが条例対象とならない。</p>		<p>★ 条例適用による効果の出現</p>	<p>★ 社会情勢等を踏まえ、状況に応じて基準を改正</p>
	・館内物流システムの整備			<p>★ 施設毎に指導・啓発</p> <p>◇館内物流システムの導入により、荷さばきの時間短縮及び効率化等を推進する。 【課題】 導入に向け、施設管理者等との個別協議が必要。</p>	
	・荷さばき施設の確保		<p>★ 公共施設等の既存施設の有効活用</p> <p>◇公共施設を活用し、荷さばき車両の駐車スペースを確保する。 【課題】 ・本庁舎駐車場など、閉庁時間は機能的に混雑している。 ・公共施設管理者との協議等、庁内調整を要する。 ・安全対策、荷さばき動線の確保等の整備を要する。</p>	<p>★ 再開業事業、地区計画の策定・実施における連動した整備・確保</p> <p>◇再開業等の大規模な土地利用転換の機会を捉え、荷さばき機能を適切に誘導する。 【課題】 ・まちづくりの方向性等と整合を図り、庁内合意を得るとともに、長期的な視点で事業者との個別協議が必要。 ・公共的な活用となるため、管理運営主体の検討が必要。</p>	
	・交通規制の検討（路上対応）（※路外対策の限界時）		<p>★ 交通規制の変更等による路上対応</p> <p>◇路外対応で限界が生じた場合などは、路上でも連動して荷さばき車両の駐車スペースを確保するため、交通規制の変更等を行う。（事例：金沢市） 【課題】 ・沿道商店等の合意・協力関係が必要 ・交通管理者との協議・調整を要する。</p>	<p>★ 地区内の交通規制の再編</p> <p>◇重点地区での規制強化、あるいは受皿としての規制緩和など、地域の特性を踏まえ交通規制あり方を総合的に検討する。 【課題】 ・駅前地区においては、干渉の余地が限定的。 ・交通管理者との協議・調整を要する。</p>	
対策3. エリア単位の共同荷さばき施設の整備と搬出入経路の整備	・エリア単位の共同荷さばき施設の整備（路上・路外を併せた共同荷さばき施設の計画配置/交通規制との連動や新たなハード整備の可能性）			<p>★ 交通規制と連携した路上荷さばき施設等の整備</p> <p>◇物の交通環境課題と整合を図りながら、共同荷さばき場や荷さばきベイなどの整備を推進する。 【課題】 ・川崎駅東口周辺は、バス・タクシーなどの交通環境課題が山積しており、駅前空間は飽和状態になっているため、適地の確保が困難。 ・整備に係る費用負担等について、庁内調整が必要。</p>	<p>★ ミニデポ等の整備</p> <p>◇長寿命の空地等を活用し、荷さばきスペースを確保する。 【課題】 ・駅前地区においては、干渉の余地が限定的。 ・費用負担や管理・運営方法等について、物流関係者の協議・調整が必要。</p>
	・横持ち経路の確保（バリアフリー整備）			<p>★ バリアフリー施策等と連動した整備</p> <p>◇バリアフリー施策と連携して横持ち経路を確保し、横持ち距離の延伸を図る。 【課題】 ・単独での整備は困難なため、道路の補修やモータリゼーション等の推進のタイミングを捉え、順次実施する必要がある。</p>	
運用等に関する方向性	対策4. 荷さばき施設の共同利用	・荷さばき施設の共同利用（大規模商業施設との連携）	<p>★ 大規模商業施設関連の路上荷さばきの抑制</p> <p>◇施設への配達を目的とした荷さばき車両は、自施設の荷さばき場ですべて受け入れる。 【課題】 ・権利上の問題等により利用できない荷さばき車両があるため、各施設の荷さばき場の利用条件等を整理する必要がある。</p>	<p>★ 大規模商業施設併設荷さばき場の共同利用</p> <p>◇荷さばき場利用率を向上させ、周辺店舗への荷さばき車両などを受け入れる。 【課題】 ・現状では、自施設の荷さばき車両だけで飽和状態となっている。 ・事故対応等、施設の管理・運用上の課題を整理し、施設管理者の協力を得る必要がある。</p>	
	対策5. 荷さばき時間帯の調整（タイムシェア）	・荷さばき時間の調整、タイムシェア等	<p>★ 現状の施設・規制を原則とした調整（商店街等の進入禁止時間帯の調整等）</p> <p>◇人や交通量の多い場所における荷さばき時間帯などきりくくし、荷さばき車両と一般車両、歩行者との混雑化を図る。 【課題】 ・沿道商店街等の合意・協力が必要。 ・交通管理者との協議・調整を要する。 ・関連する他計画との整合が必要。</p>	<p>★ 交通規制の再編による荷さばき時間帯の設定</p>	
啓発活動等	対策6. エリア、業種、商品単位の共同輸配送の検討	・集配方法の見直し（地区型共同輸配送の導入）			<p>★ 地区型共同共同集配配送システムの導入</p> <p>◇同一納品先に個別配達していた車両を共同化し、一括して配達を行うことで流入車両を根本的に減らす。 【課題】 ・川崎地区での事業スキーム（費用負担、拠点の確保、多数の事業者や貨物運送事業者の参加等）を構築する必要がある。 ・共同化以外の車両流入を抑制するために、交通規制等と連動する必要がある。 ・すべての業種を共同化することは困難。</p>
		・荷さばきルール（利用・運用）の策定・運用	<p>★ 自主ルールとして、最低限の配慮事項を定めて運用</p> <p>★ PR、パトロール等の活動の共同実施</p> <p>◇最低限の配慮事項を定め、危険な場所等での荷さばき行為を抑制する。 【課題】 ・物流関係者の主体的な参加が不可欠。 ・幅広い事業者に周知するため、継続的な広報が必要。</p>	<p>★ 他の対策等との連携を意識したルールの具体化</p> <p>◇地域の熱度等に応じて適宜ルールを見直し、ステップアップを図る。 ◇関連する計画と整合を図り、複合的にまちの環境改善に取り組む。（ゴミ問題、はみ出し看板、自転車対策等） 【課題】 ・物流関係者の主体的な参加が不可欠。 ・幅広い事業者に周知するため、継続的な広報が必要。</p>	<p>★ 共同荷さばき施設等の管理運営を含むルールへの変更</p> <p>◇対策推進により確保した荷さばきスペース等の維持・管理を行うため、継続的な運営体制を構築する。 【課題】 ・物流関係者の主体的な参加が不可欠。 ・幅広い事業者に周知するため、継続的な広報が必要。</p>

荷さばき対策の具体化に向けて

～事例：複合的な荷さばき対策の導入 (1) 金沢市～

幹線道路の荷さばき車両を、影響の少ない非幹線道路等に誘導するため、複合的な対策により荷さばきスペースを配置し、円滑な交通環境の確保に取り組んでいます。

【荷さばき対策の概略】

➢ 中心市街地周辺における複合的な貨物車受け皿整備による荷さばき対策の実施
 (その他、空き瓶等の集荷・配送を1回/日への呼びかけ、荷さばき駐車スペースの確保の要請(警察と協力のもとビル所有者等へ)も併せて実施)

【事業効果(実績)】

- ① 共同荷さばき場(荷捌き駐車場)は、1日当たり約100台の荷さばき車両が利用している。その結果、周辺の路上駐車が減少した。
- ② 荷さばき対策実施前(荷捌き駐車場整備前)と比べて、配送先までの距離、駐車時間が長くなったが、ドライバーは配送業務を安心して実施できるようになった。

出典：(一社)運輸政策推進機構より

本計画における短中期の取り組みとしては、荷さばきスペースの確保が当面の目標となります。一方、導入イメージに掲げた対策メニューは、個々の効果が限定的であることから、事例にあるとおり、さまざまな対策を複合的に取り入れ、空間的、時間的に荷さばきスペースを確保することで、川崎駅周辺地区における適正配置を目指します。

第3章 川崎駅周辺地区における荷さばき対策の推進方策

～事例：地域独自の荷さばき対策の導入 (2) 吉祥寺～

「吉祥寺方式(①時間帯規制→②駐車場確保→③共同配送)」の一環として、民間駐車場を活用した共同荷さばきスペースの確保、自立運営モデルとなる地区内の共同配送の本格実施に加え、地域が積極的な周知・広報活動を行い、まち全体で複合的な荷さばき対策を推進しています。

【荷さばき対策の概略】

- 中心市街地周辺における複合的な荷さばき対策(共同集配、交通規制、民間駐車場の活用等)の実施
- 協議会を中心に、パトロール等による路上荷さばきの指導等、ルールへの周知活動等を実施

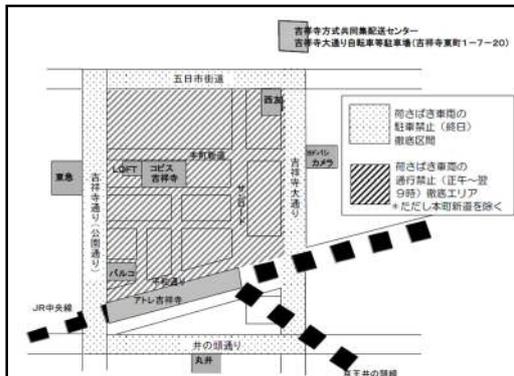
【事業効果(実績)】

- ① エリア内約900店舗への物流が、台車や自転車による配達・集荷へと変更

[共同配送の仕組み]



[交通規制エリア]



[配送センターからの配送風景]



資料提供：武蔵野市
 (「きっちり・すっきり・吉祥寺」等から抜粋)

きっちり・すっきり・吉祥寺 推進活動(各商店・大規模店舗等)



吉祥寺活性化協議会が中心となり、荷さばき対策の必要性やルールの徹底をPRする取り組みとして、年3回程度「荷さばきルール徹底週間」を実施しています。

荷さばき改善事業(大規模店舗)



路上駐車違反への対応として、駐車開始時間の繰上げ、荷さばきパースの増設、館内キャリー制度の導入、納品業者指定制度等による物流の集約等を実施しています。

荷さばきカード事業(駐車場事業者)



民間時間貸し駐車場(30箇所程度)を、荷さばき車両用に提供する事業を行っています。運送事業者には専用のカードが発行され、割引料金利用できます。

共同集配送事業(運送事業者)



共同集配送事業により、1社がまとめて台車等で店舗に荷物を運ぶことで、路上駐車や商店街エリアへの車両の通行を少なくする取り組みで、吉祥寺地区の商店街約2,000店舗を対象としています。

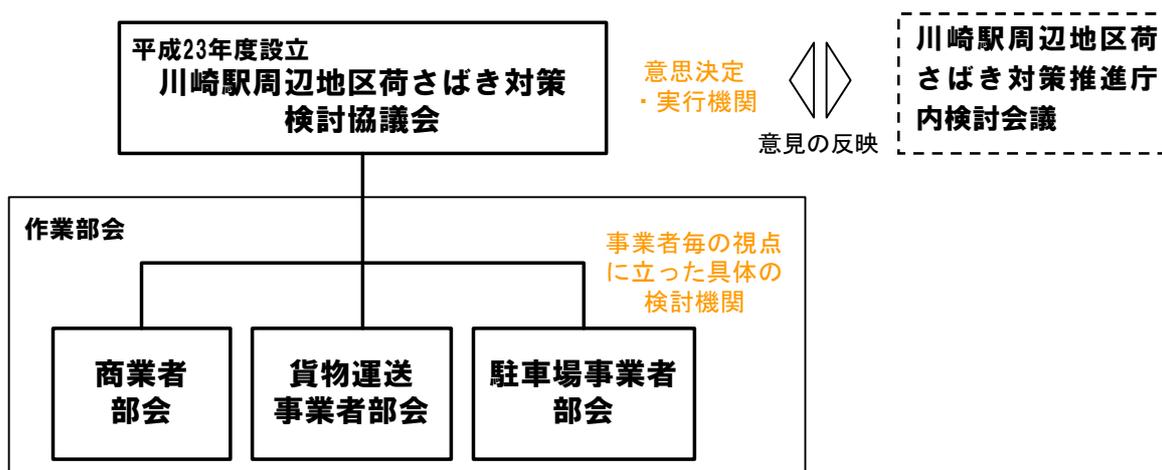
吉祥寺では、上質な買い物環境の確保等を目指し、共同配送・荷さばきカードなど独自のシステムを導入しており、協議会を中心とした長期に渡る検討や積極的な広報周知活動が実を結んでいると言えます。川崎駅周辺地区においても、物流関係者の協議会を中心とした継続的な検討と効果的な対策の導入を進め、地域全体で荷さばき対策を推進していきます。

第4章 荷さばき対策の実現に向けて

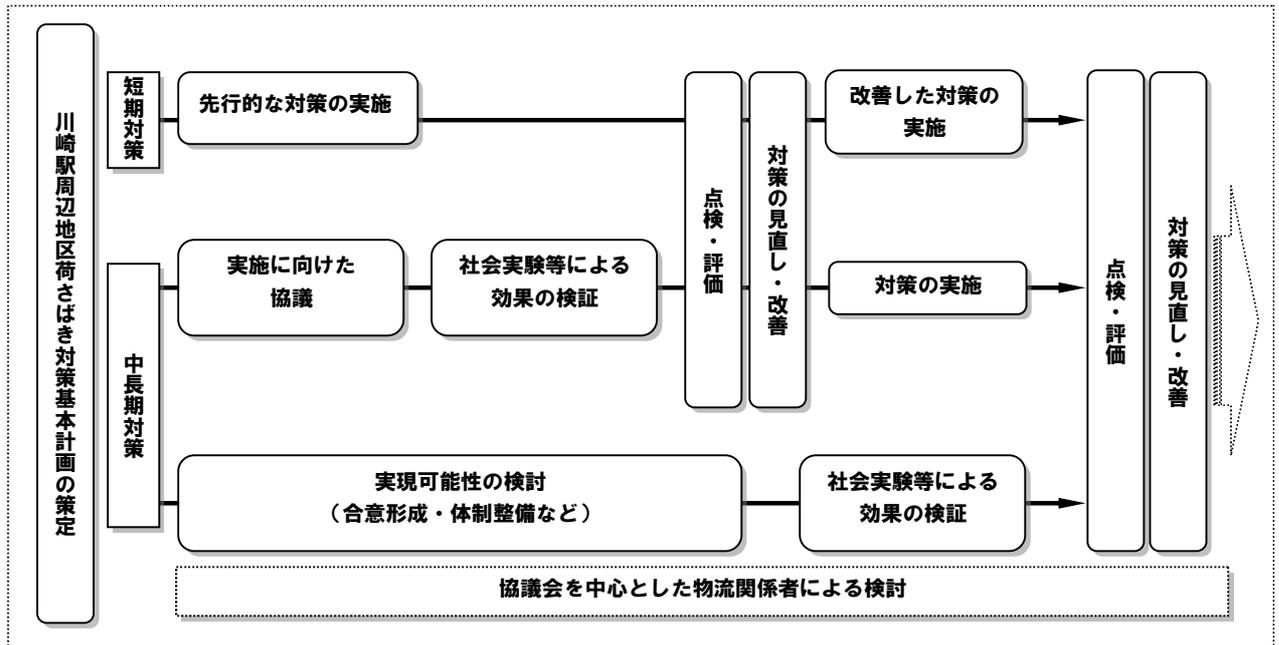
1. 荷さばき対策の推進体制

- 荷さばき対策には、物流関係者の相互理解と協力関係に基づく主体的な取り組みが欠かせないため、本計画に位置づけた対策は、川崎駅周辺地区の商業者、貨物運送事業者、駐車場事業及び行政等の連携・合意に基づき推進していくこととします。
- 本計画は、「計画策定（Plan）→先行的な施策の実施・運用（Do）→導入施策の評価（Check）、追加施策の実施→荷さばき対策の柔軟な見直し（Action）」というPDCAサイクルにより継続的に推進していきます。
また、このサイクルに基づき、本計画を関係者間で協議・運用していくための組織として、『川崎駅周辺地区荷さばき対策検討協議会』を位置づけます。
- 短期的な取り組みとして位置づけた対策は、実施可能なものから先行して実施していくものとし、中長期的な取り組みは、協議会を中心に継続的に検討しながら、必要に応じて社会実験等を行い、その効果を検証します。
- 本計画に位置づけた対策は、実効性と実現可能性を踏まえ、地域の熟度に応じてメニューを選択しながら推進していきます。

<検討・実施体制>

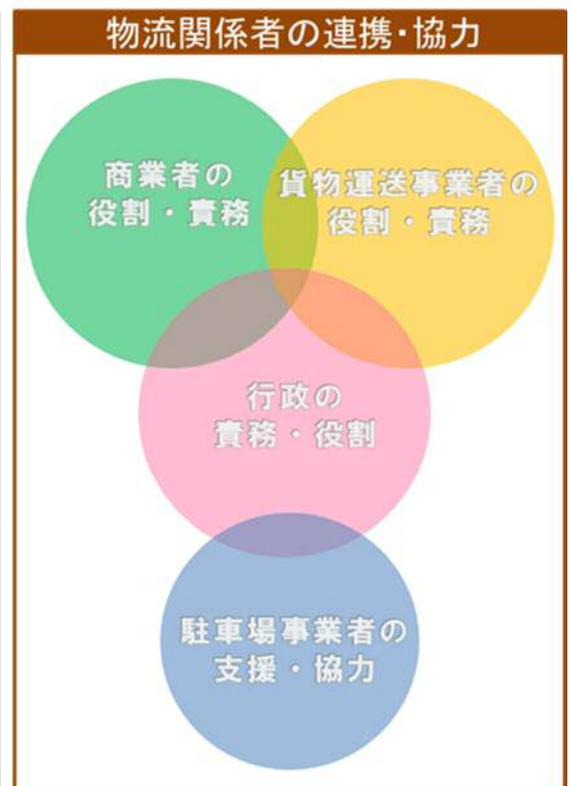


<推進イメージ>



2. 関係者の役割

関係者	役割
商業者	<ul style="list-style-type: none"> 荷さばき対策への主体的な参画 自店に出入するドライバーへの周知 荷受人として、配送時間や場所に関する調整。 商店街協定や荷さばきルールへの運用 幅広い広報活動の実施 等
貨物運送事業者	<ul style="list-style-type: none"> 基本計画や荷さばきルールなど、当該地区の取組みを尊重し、荷さばき対策への積極的な参画。 自社ドライバーへの教育、指導。 幅広い広報活動の実施 等
駐車場事業者	<ul style="list-style-type: none"> 荷さばき対策への積極的な協力 幅広い広報活動への協力 等
行政等	<ul style="list-style-type: none"> 対策の実現に向けた関係者等との調整 基本計画の適正な進行管理 社会実験等の実施に向けた協議・調整 関連施策との連携・協議 土地利用転換時の物流環境構築の検討 附置義務条例の適正な運用 交通環境改善に向けた交通規制の検討・協議 等



3. 周知・広報活動

【必要性】

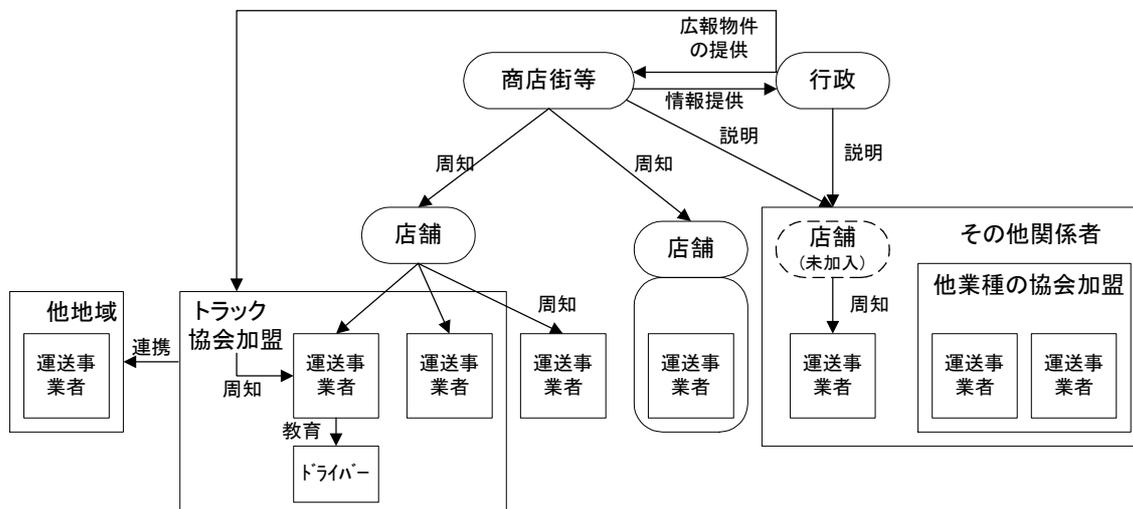
- 荷さばき車両は、個別の店舗に集荷・配送する目的で多方面から当該地区に集積するため、荷受人の協力なくしては車両を特定することは困難であり、荷受側が荷さばき対策に協力し、荷主と調整を行うなど、地域ぐるみの取り組みが必要です。

【取り組み】

- 地区の内外に対して幅広い周知・広報を行い、地域ぐるみで荷さばき対策に取り組んでいることを浸透させていきます。
- 貨物運送事業者や仕入先等に対しては、直接取引をしている店舗が周知を行うとともに、貨物運送事業者は社内への周知徹底を図ります。また、チェーン店など情報が伝わりにくい店舗に関しては、加盟協会や各企業の窓口へ周知・協力依頼を行うなど、物流関係者が一体となって取り組みを推進するものとします。

【役割分担】

関係者	対象	役割
行政	商店街	・広報物件等の提供
	店舗（商店街未加入）	・説明会等による広報・周知
	トラック協会	・広報物件等の提供
	その他業種	・各種協会等を通じた広報・周知
商店街等	店舗（加盟店舗）	・店舗からドライバー、仕入先等への周知 ・店舗自身がドライバーの場合は、店舗に周知
	店舗（商店街未加入）	・行政と協力し、商店街内の未加入店舗への周知
貨物運送事業者	トラック協会	・加盟事業者への広報・周知
	他地域のトラック協会	・他県等の他地域への広報・周知を協会を通じて実施
	自社ドライバー	・広報周知活動及びマナー等の指導
上記全て	その他の貨物運送事業者	・パトロール等での周知





KAWASAKI CITY

川崎市

問い合わせ

川崎市まちづくり局交通政策室

TEL : 044-200-2032

FAX : 044-200-3967

E-mail : 50kousei@city.kawasaki.jp