

川崎駅東口地区駐車対策推進計画

令和3年2月

目 次

第1章 川崎駅東口地区駐車対策推進計画とは

1 背景・目的	1
2 計画の位置付け	2
3 計画の対象地区	3
4 計画期間	4

第2章 駐車対策に関する現況等

1 川崎市の概況	5
2 駐車対策に関する国の動向	8
3 本市における駐車対策の取組経過	11
4 対象地区の現況・課題	12

第3章 基本方針

1 基本方針及び目標	25
2 目標及び施策	26
目標1 需要と供給の適正化	27
施策1 隔地駐車場規定による既存ストックの有効活用	
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	
施策3 民間駐車場等の有効活用	
目標2 安心して歩けるまちづくりの推進	30
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	
施策2 荷さばきルールの更新・普及啓発	
施策3 公共交通の利用促進等	
目標3 人と物の流れの整序化	33
施策1 荷さばき車等の駐車施設の確保	
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	
施策3 タクシー駐停車の整序化	
施策4 荷さばきルールの更新・普及啓発【再掲】	

第4章 計画の推進に当たって

1 推進体制	38
--------	----

参考資料	40
------	----

第1章 川崎駅東口地区駐車対策推進計画とは

1 背景・目的

本市においては、平成5（1993）年に一定規模以上の建築物に駐車施設の附置を義務付ける「川崎市建築物における駐車施設の附置等に関する条例」を施行以降、複数回にわたり制度見直しを行っており、平成30（2018）年には、駐車需要に応じ建物用途の区分を分け、建物用途に応じた附置義務台数の緩和を行うこととした条例改正を行うなど、本市域の駐車需要を踏まえた運用を行ってきました。

「川崎駅周辺総合整備計画」においては、駅への到達優先度に合わせて、利用者に分かりやすい交通手段ごとのゾーニングを行うなど、東口周辺における多様なニーズにあわせた取組を総合的に行うことで交通環境の改善を図ることとしており、駐車対策としては、常態化する路上荷さばきなどの地域課題に対応した公共荷さばき場の整備や、荷さばきルールの策定等の対策を推進してきました。

これらの取組を推進しているものの、川崎駅東口地区においては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。加えて、身近な交通環境整備の必要性の高まりや臨海部への企業集積の進展等に伴い、路線バスの重要性や定時運行が求められるなど、こうした課題解決を図ることが急務となっています。

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。

こうした背景を的確に捉え、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。

今般、新型コロナウイルスの感染拡大により、テレワーク等の新しい働き方の定着や外出自粛による宅配需要の増加など社会を取り巻く状況が大きく変化しています。緊急事態宣言等の影響もあり、飲食店の大幅な売上減少や観光需要の大幅な落ち込みなどが発生するとともに、感染症対策として様々な新しい生活様式を実践することが求められている状況です。こうした新型コロナウイルス感染症による状況変化の影響を注視しながらも、地区の課題解決に向けた取組を推進します。

2 計画の位置付け

本計画は、川崎駅東口地区における駐車場の配置や路上駐停車等に関連して発生している路上荷さばきなどの地域課題に対応して、安心して歩けるまちづくりの推進や幹線道路における公共交通等の交通流動の円滑化を目指すもので、駐車場法第4条の規定も踏まえ、駐車場整備地区を対象とした駐車対策に関連する取組を総合的かつ計画的に推進するための計画です。

策定に当たっては、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、関係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（平成25〔2013〕年度策定）」の取組内容を精査した上で統合し、所要の対策について継続して推進します。

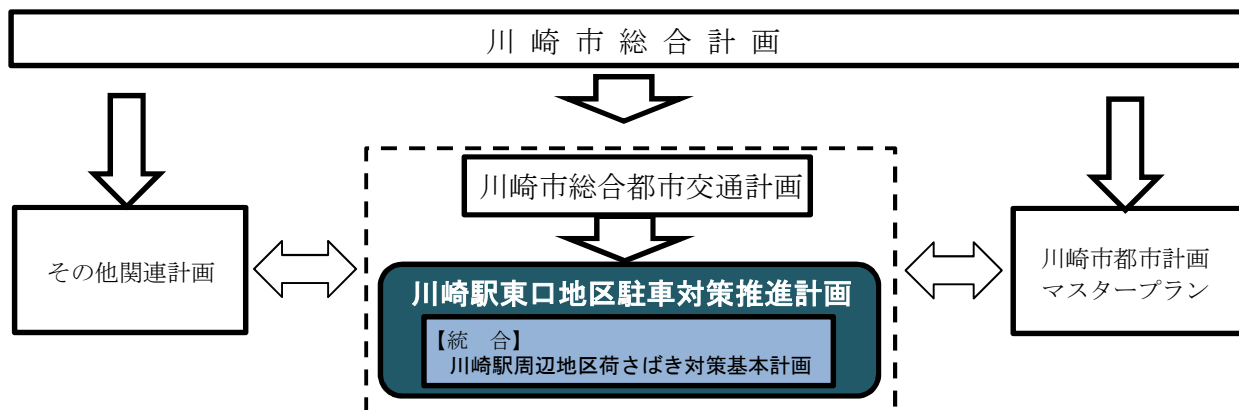


図 1-1 計画の位置づけ

3 計画の対象地区

川崎駅周辺では、西口地区において大規模商業施設への入庫待ちによる渋滞が発生していましたが、提携駐車場数の増加など各種取組が進められた結果、以前のような渋滞は発生しない状況となっています。

また、後述するとおり、西口地区と東口地区（駐車場整備地区）を比べると東口地区における歩行者量・商業店舗数・荷さばき車等はひときわ多いため、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。そのため、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。

本地区は、東口駅前広場の地下に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。

なお、125 cc超の二輪車については、140 台を超える時間貸駐車施設をはじめ、その他月極・専用駐車施設等が整備されており、令和元年度に市が実施した放置実態調査においても放置車両がほぼ確認されていない状況であり、交通環境に与える影響が少ないことから、本計画においては自動車を中心とした検討を行っています。

名称	町丁目	面積
中央駐車場整備地区	砂子一・二丁目、駅前本町、小川町、日進町の一部、東田町、堀之内町、本町一・二丁目、南町、宮本町	約 88.4ha

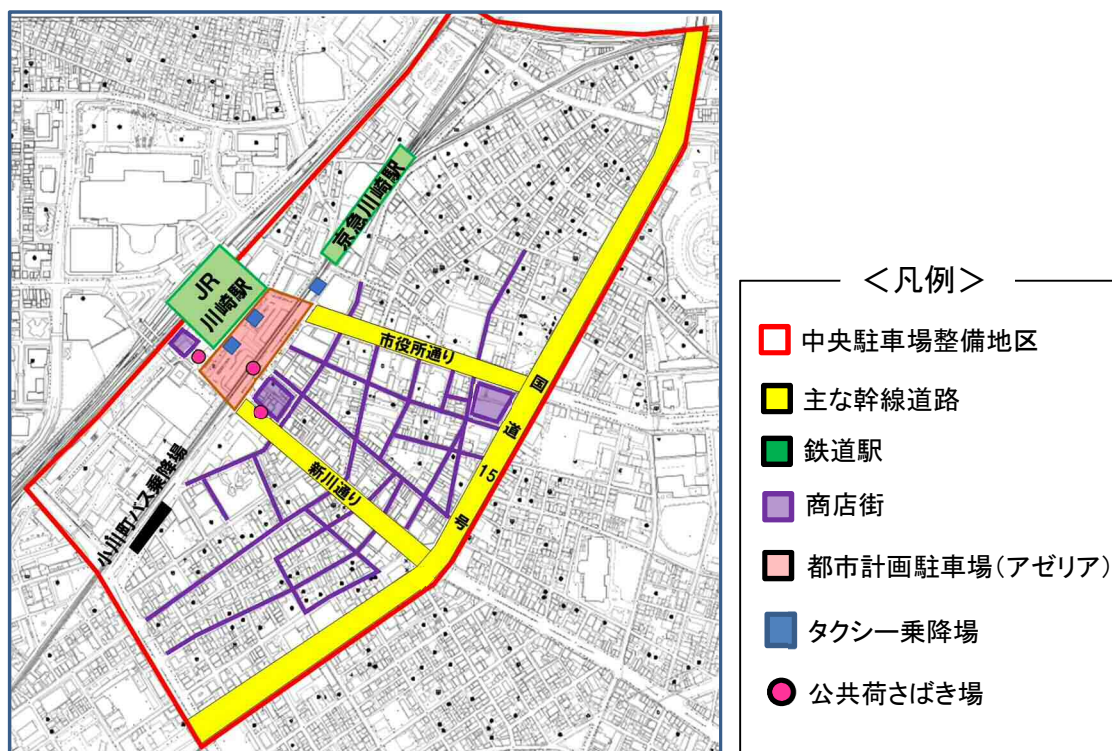


図 1-2 計画の対象地区

4 計画期間

上位計画を踏まえ、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。

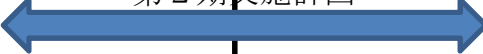
	令和2年度	令和3年度	令和4～7年度
総合計画 実施計画	第2期実施計画 		第3期実施計画 
川崎駅東口地区 駐車対策推進計画	計画策定 	取組の推進 	

図1-3 計画の目標年次

第2章 駐車対策に関する現況等

1 川崎市の概況

(1) 人口動向

川崎市の人口は、令和2（2020）年9月1日現在で約154万人であり、近年においても増加傾向にありますが、概ね10年後にはピークを迎え、将来的には減少傾向に転じるものと見込まれています。

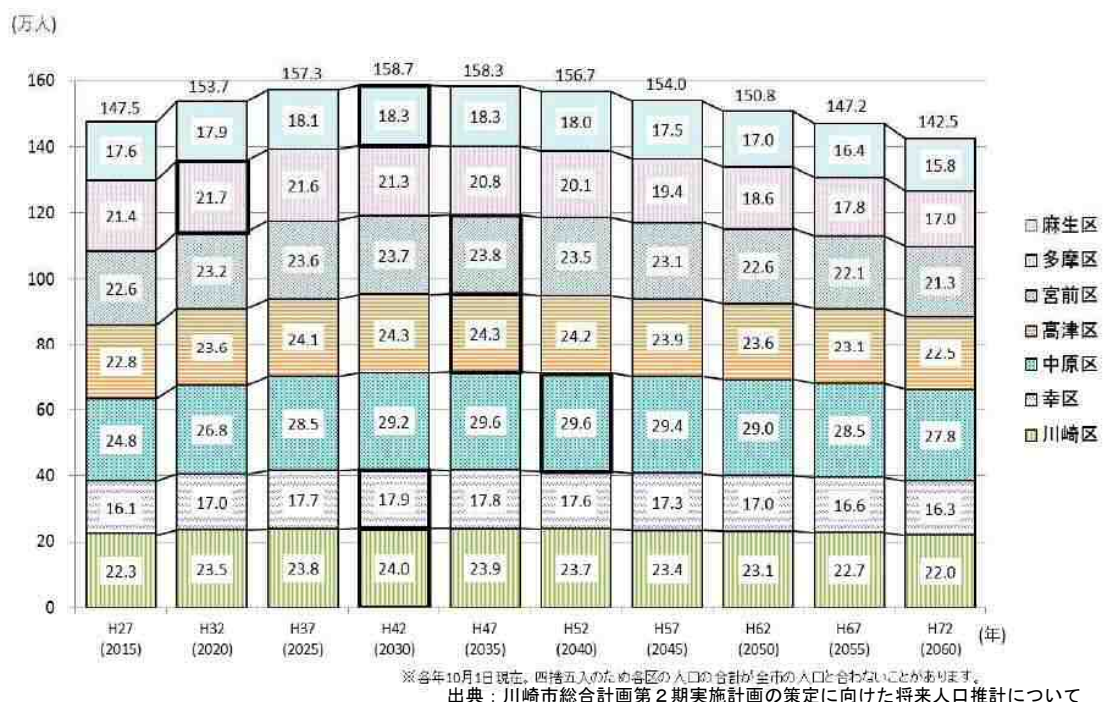


図 2-1 将来人口推計（平成 29〔2017〕年推計）

(2) 自動車保有動向

川崎市の自動車保有台数は、近年ほぼ横ばいですが、人口当たり自動車保有率・世帯当たり自動車保有率をみると低下傾向にあります。これは、川崎市人口が増加傾向にあることにより自動車保有台数が増加していることによるものと考えられますが、将来的には人口減少に転じることから保有台数についても減少していくことが見込まれます。

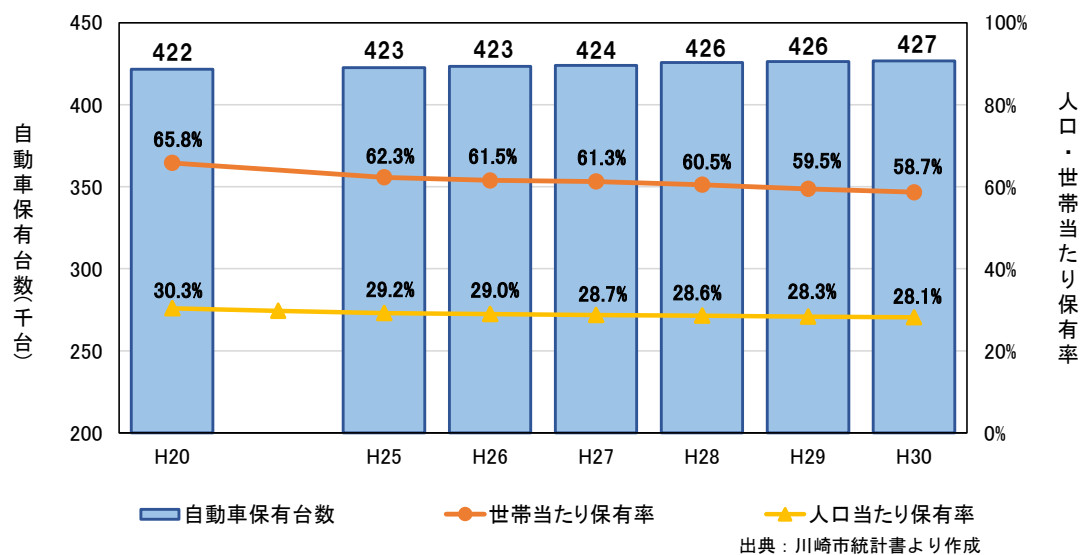


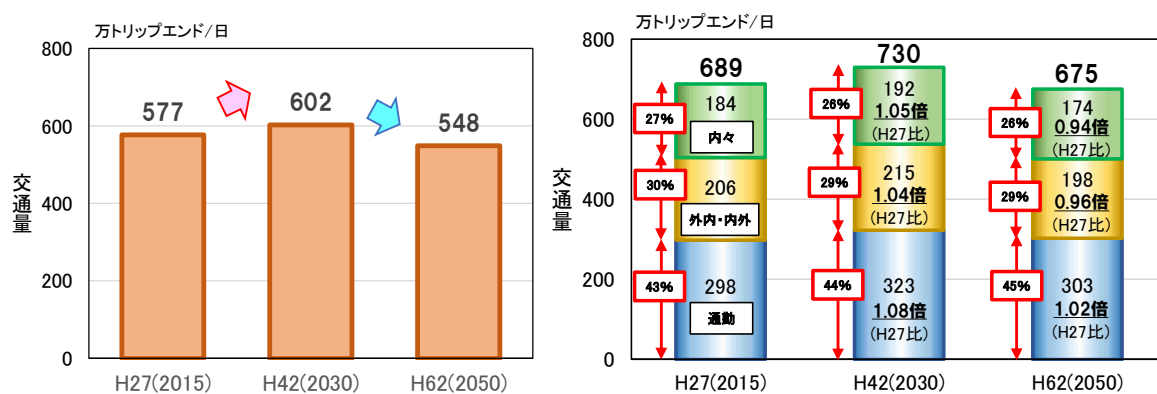
図 2-2 川崎市の自動車保有台数と人口・世帯当たり保有率

(3) 交通量の変化

川崎市の交通量は、人口の増加や産業集積の進展等により、増加傾向で推移していますが、将来的には減少することが見込まれています。

自動車交通量は、平成 11（1999）年から平成 22（2010）年の一般交通量調査では減少傾向で推移していましたが、平成 27（2015）年に微増に転じています。ただし、DID（人口集中地区）地区においては減少傾向で推移しています。

また、広域拠点等の主要鉄道駅の乗車人数は増加傾向で推移しており、川崎駅においては、他の主要駅よりも「バス」「タクシー」の分担率が高い傾向にあります。



出典：川崎市総合都市交通計画

図 2-3 川崎市の交通量の推移と将来見通し

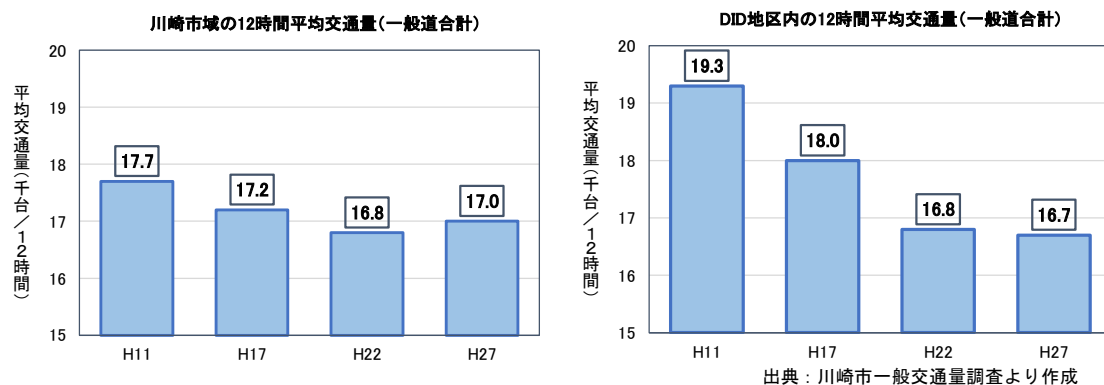


図 2-4 12 時間平均自動車交通量の推移

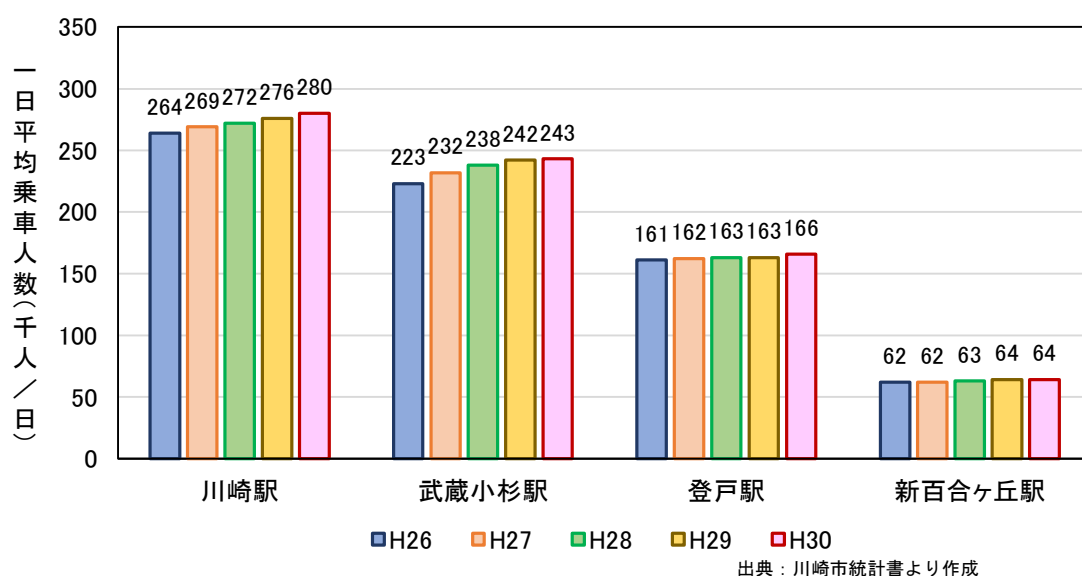


図 2-5 主要駅における 1 日平均乗車人数の推移

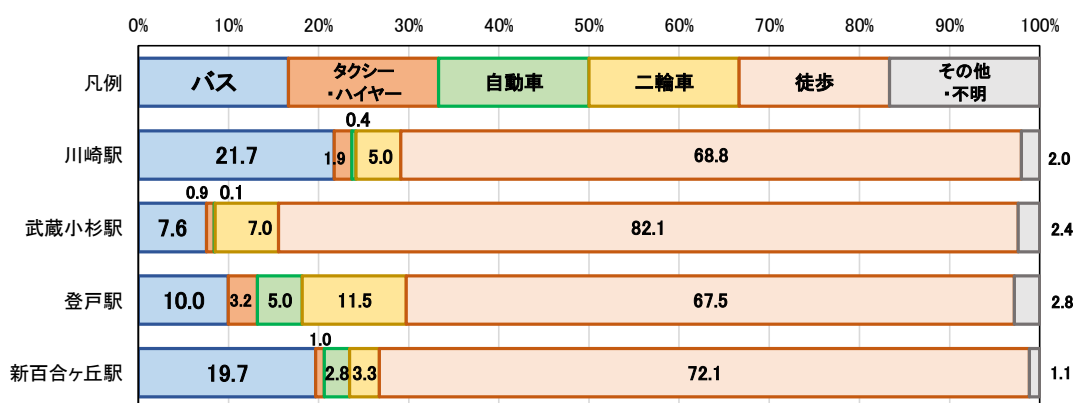


図 2-6 主要駅における駅端末交通手段分担率

(4) 新型コロナウイルスの影響による駐車場利用動向

新型コロナウイルスによる駐車場利用動向の影響確認のため、市役所第3庁舎駐車場の利用状況の推移を確認したところ、緊急事態宣言時期における一時的な落ち込みがあるものの、その前後を通して大きな変化はない状況です。

市所管施設における限定的な分析ではあるものの、地区における駐車場の利用動向には大きな変動は生じていないものと考えられ、駐車場事業者からのヒアリングにおいても川崎駅東口における駐車場利用は大きな落ち込みがなく堅調に推移しているものであることを確認しています。

なお、データについては本庁舎駐車場が令和元（2019）年8月31日をもって閉鎖されたことから、需要動向が安定した同年9月以降の入庫数の推移状況を示しています。

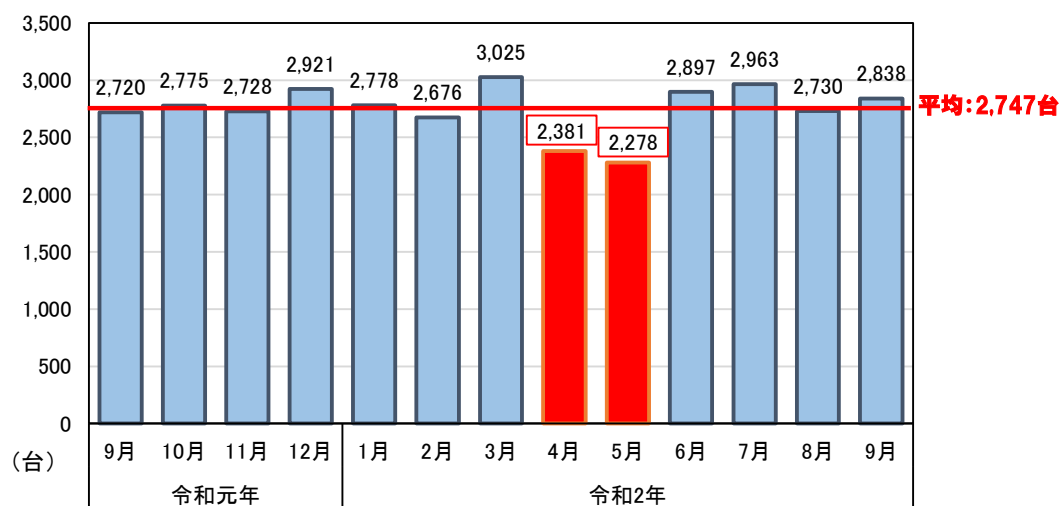


図 2-7 市役所第3庁舎駐車場の入庫数の推移

2 駐車対策に関する国の動向

(1) まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン

国土交通省において、平成30（2018）年7月にまちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン（基本編）が策定され、平成31（2019）年3月には同ガイドライン（実践編）が策定されています。

このガイドラインでは、駐車場の需要に見合った「量」的なコントロールに加え、駐車場の場所・配置などの「質」的なコントロールという量的・質的な観点から、まちづくりの一環として駐車場施策に取り組むべきとして基本的な考え方を示しています。

ア 駐車供給量に関する課題

駐車場の面積増大に伴う過剰な供給から、更なる稼働率の低下、まちの魅力の低下等の「負のスパイラル」発生懸念から、駐車供給量の適正化が求められるとされています。

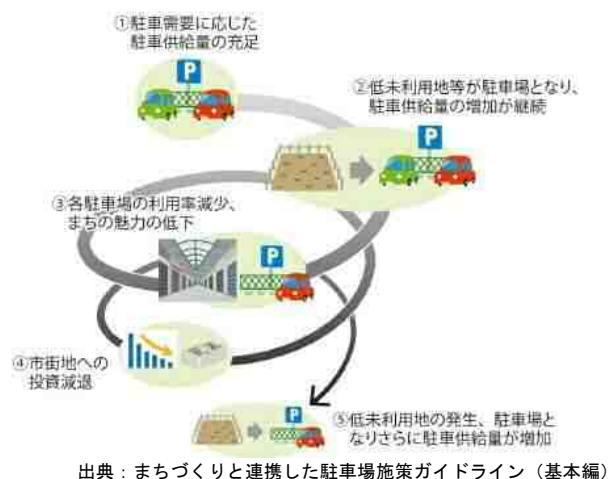


図 2-8 負のスパイラルのイメージ

イ 駐車場の配置に関する課題

まちなかにおける無秩序な駐車場整備による駐車場への入出庫による歩行者と自動車との錯綜による交通阻害の発生等の懸念から、場所・配置等の質的な面についても適正化が求められるとされています。



出典：まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン（基本編）

図 2-9 駐車場の散在による影響のイメージ

3 本市における駐車対策の取組経過

本市では、路上駐停車による沿線道路の交通渋滞・事故発生の抑制や、道路交通の円滑化を図ることなどを目的として平成5（1993）年に「川崎市建築物における駐車施設の附置等に関する条例」を施行するなど、次のとおり駐車対策の取組を推進してまいりました。

表 2-1 市域における駐車対策の取組経過

年度	名 称	内 容
S39	駐車場整備地区の都市計画決定	川崎駅東口地区を中央駐車場整備地区として都市計画決定。
S62	都市計画駐車場の整備	川崎アゼリアを都市計画駐車場として整備。
H5	駐車施設の附置等に関する条例の施行	一定規模以上の建築物に対し、駐車施設の附置を義務付ける条例を施行。
H20	駐車施設の附置等に関する条例の改正	1,500 ㎡を超える建築物に対し、特定自動二輪車両の附置を義務付ける改正を実施。
H22	〃	3,000 ㎡を超える建築物に対し、荷さばき車両の附置を義務付ける改正を実施。
H23	川崎駅周辺地区荷さばき対策検討協議会の設立	商業者・貨物運送事業者・駐車場事業者等を委員として設立。各種の荷さばき対策について検討等を実施。
H23 他	公共荷さばき場の設置	川崎駅東口駅前広場、21 番バス乗り場（バス停併用）、新川通りに 3 箇所設置。
H25	川崎駅周辺地区荷さばき対策基本計画の策定	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こと及び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ことを目標として策定。
H26	川崎駅周辺地区における荷さばきルールの実施	行政・商業者・貨物運送事業者等が相互に連携・協力しながら運用を行う荷さばきの際のルールを策定。
H26	社会実験の実施	荷さばき対策基本計画のメニューの中で早期に実現可能な対策の効果や課題等を明確にすることなどをねらいとして実施。
H27	駐車施設の附置等に関する条例の改正	社会状況を踏まえ、共同住宅に対する附置義務を緩和する改正を実施。（※ワンルームマンションの緩和の見直し、カーシェアリング及び荷さばきスペースに対する緩和の新設）
H30	駐車施設の附置等に関する条例の改正	市内の自動車交通量の減少傾向等を踏まえ、事務所等の基準値を緩和する改正を実施。
R2	小川町バス乗降場の供用開始	小川町に企業送迎バス等の乗降場を整備。

4 対象地区の現況・課題

対象地区である川崎駅東口の現況・課題について分析を行った結果、次のとりの状況が発生しています。

(1) 駐車場利用率の低下

地区には 313 箇所 6,074 台と多くの駐車場が設置されていますが、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。

地区内には 313 箇所と多くの駐車場が設置

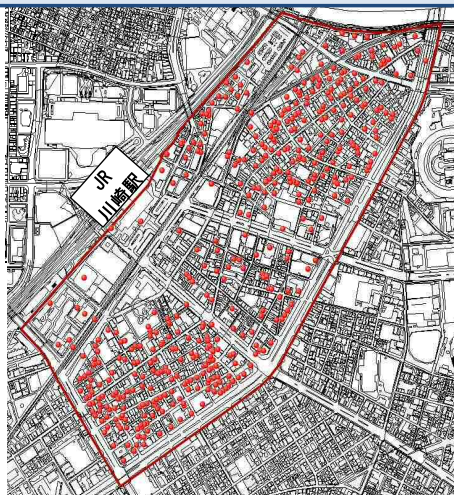


図 2-12 地区内の駐車場設置状況 (R1)

駐車場の平均利用率はいずれも 50%未満

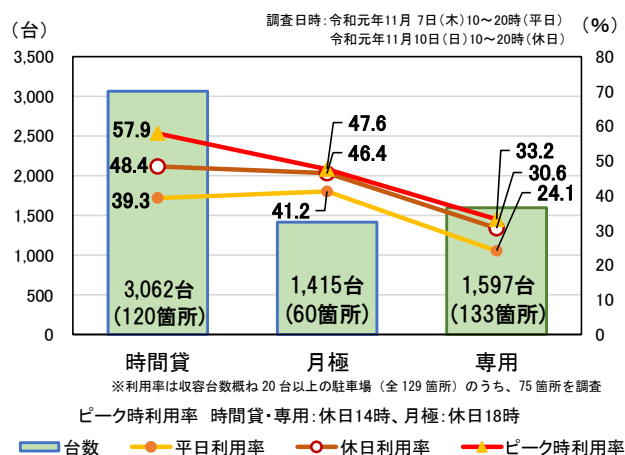


図 2-13 地区内の駐車場利用率 (R1)

また、市内における世帯当たり自動車保有率等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。

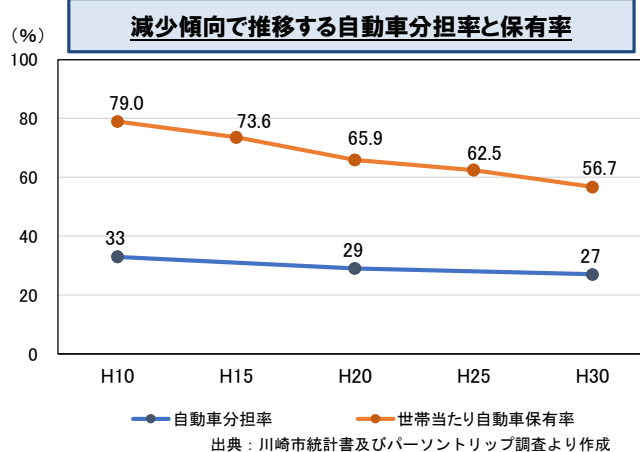


図 2-14 市内の自動車分担率と自動車保有率

(2) 共同住宅の立地特性にあわせた駐車需要への対応

川崎駅東口地区には、市内の他の拠点駅周辺に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が「かわさき市民アンケート」や地区内の附置義務条例対象共同住宅へ行ったアンケート結果からも確認ができます。

4 割以上が東口に集中

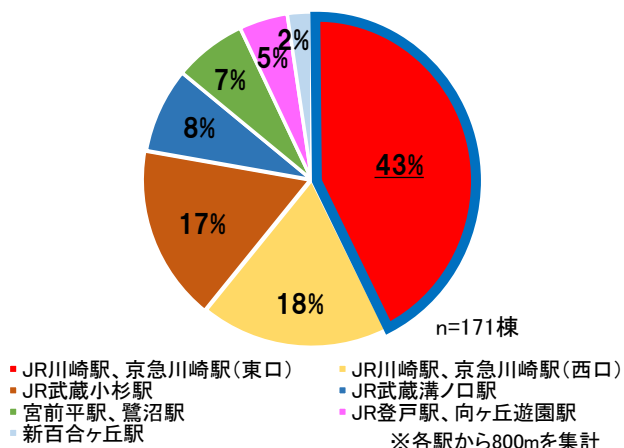


図 2-15 単身者向け共同住宅の建築割合

川崎区の単身世帯保有率は他地区と比べ低い

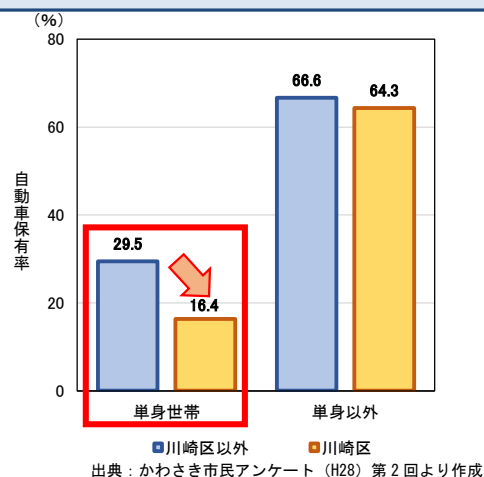
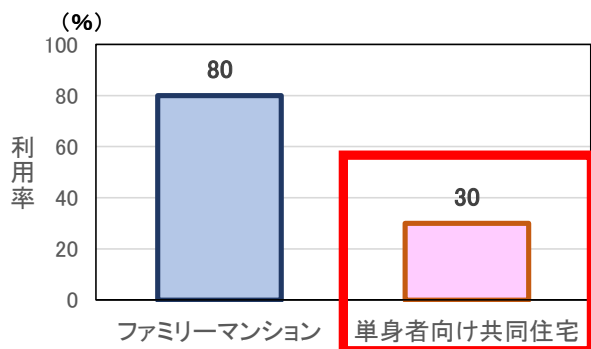


図 2-16 市内における自動車保有率

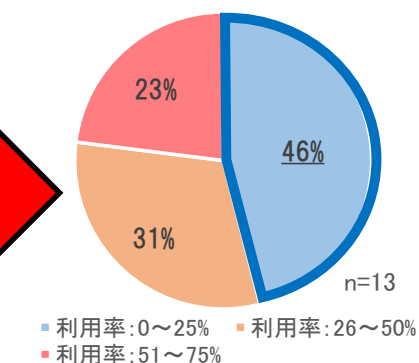
ファミリーマンションに比べ圧倒的に利用率が低い



出典：地区内附置義務条例対象共同住宅へのアンケート調査結果 (R2)

図 2-17 附置義務条例対象共同住宅の平均駐車場利用率

8割近くが附置義務台数の 50%以下の利用率



出典：地区内附置義務条例対象共同住宅へのアンケート調査結果 (R2)

図 2-18 駐車場利用率の内訳

また、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。

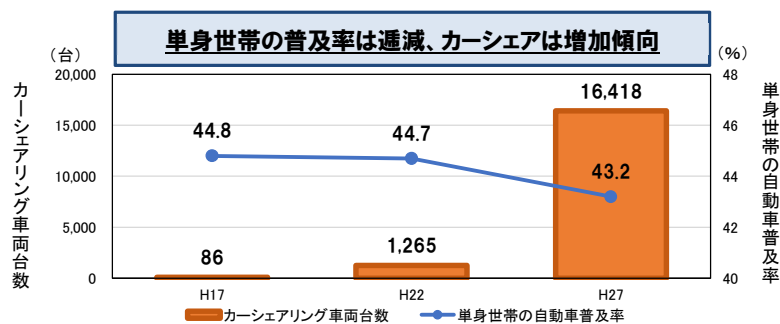


図 2-19 カーシェア車両台数と単身世帯の自動車普及率

(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ますが、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っています。

駐車場増加により歩行者の安全性を阻害

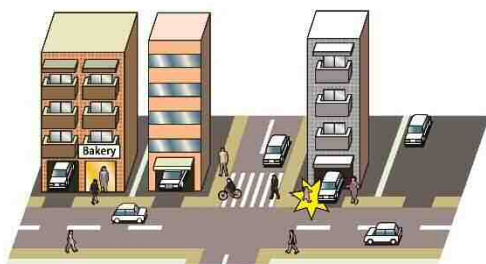


図 2-20 動線錯綜のイメージ図

駐車場の入出庫により歩行者等の通行を阻害



図 2-21 歩行者との動線の錯綜図

旧東海道では短区間に 20 箇所以上存在



図 2-22 旧東海道沿道の駐車場出入口の状況

地区内における附置義務条例による駐車場は令和元（2019）年度時点で100箇所届出がされるなど、その数は10年で約2倍に増加しており、駐車場出入口増加の一因となっています。

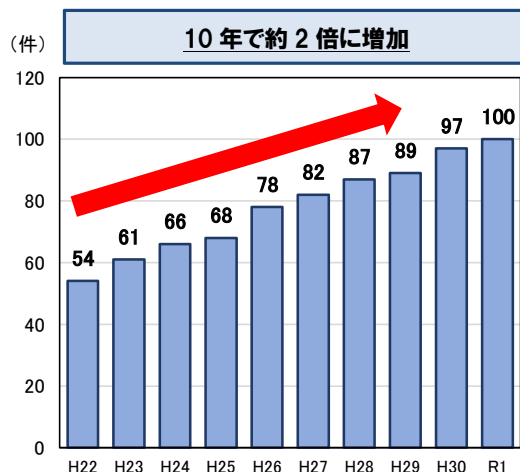


図 2-23 地区内の附置義務条例の対象建築物の総数

一方で、歩行者については市域全域の商店街通行量調査で、川崎駅東口地区が全体の半数以上を占めている状況であり、他地区と比べ歩行者量がひとときわ多い状況です。同様の傾向が拠点駅周辺における一般交通量調査でも見て取れることから、当該地区においては、駐車場数の増加と歩行者数の多さという状況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あります。

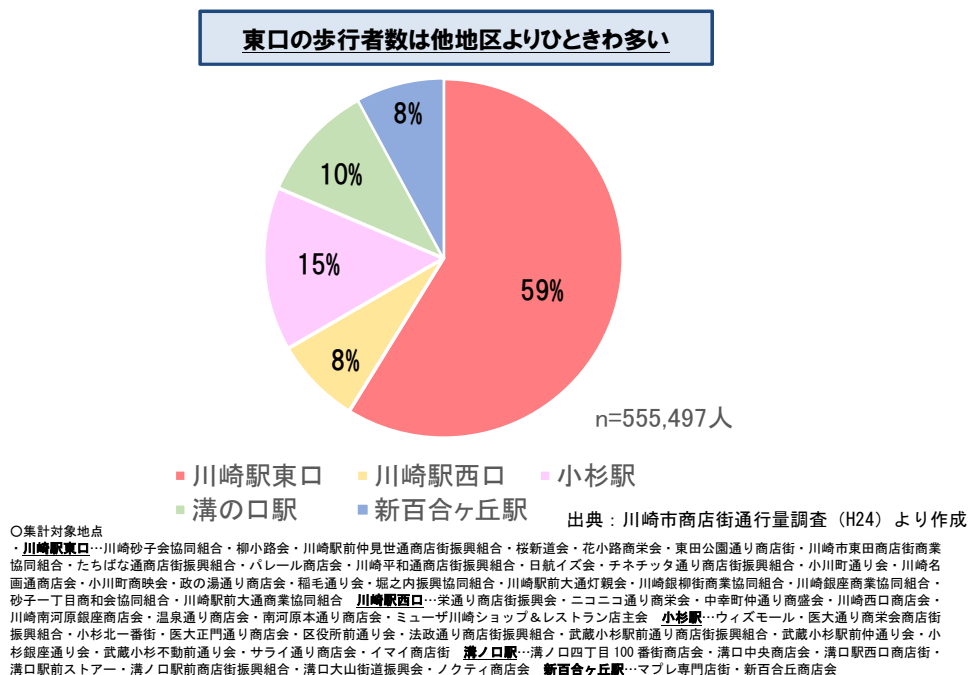


図 2-24 拠点駅周辺の商店街の歩行者数の割合

表 2-2 拠点駅周辺における歩行者交通量

拠点駅名	川崎駅	小杉駅	溝の口駅	登戸駅	新百合ヶ丘駅
路線名	扇町川崎停車場線	川崎駅丸子線	小杉菅線	小杉菅線	万福寺王禅寺線
調査地点	砂子 2-8	小杉町 2-276	久本 3-3	宿河原 1-2	上麻生 3-24
歩行者類 (平日昼 12 時間合計)	20,409	4,799	3,640	1,531	2,002

交通量調査からも東口の歩行者の多さが確認できる

出典：川崎市一般交通量調査（H27）より作成

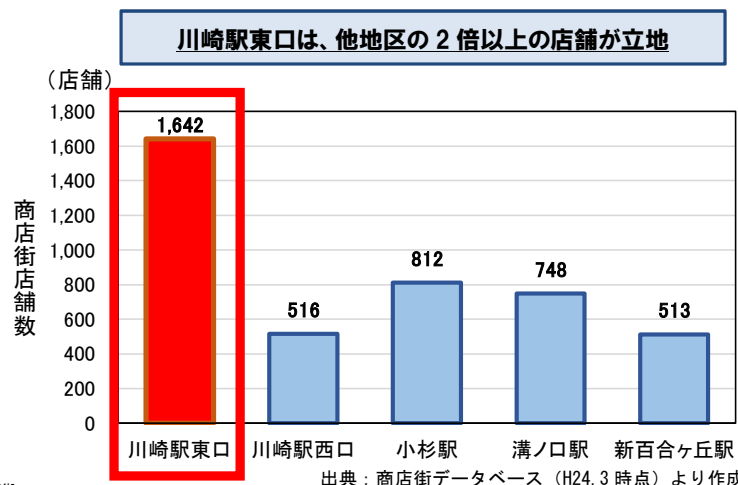
(4) 荷さばき車等の常態化する路上駐停車

地区では他の拠点駅と比較して商業・飲食店等が数多く立地しているため、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、同様に交通流動を阻害させるなど、次のような状況を引き起こしています。

ア 荷さばき車

地区内では、市役所通り・新川通りで多くの路上荷さばきが行われていることから、東口駅前広場をはじめ、駅前周辺の3箇所に公共荷さばき場を設置するなど対応を図ってきたところです。



出典：商店街データベース（H24.3時点）より作成

○集計対象商店街
 ・川崎駅東口…川崎アゼリア商店会・川崎砂子会協同組合・柳小路会・川崎駅前仲見世通商店街振興組合・桜新道会・花小路商栄会・東田公園通り商店街・川崎市東田商店街商業協同組合・たちばな通商店街振興組合・パレール商店会・川崎平和通商店街振興組合・日航イズ会・チネチッタ通り商店街振興組合・小川町通り会・川崎名画通商店会・小川町商栄会・政の通り商店会・稲毛通り会・堀之内振興協同組合
 川崎駅西口…栄通り商店街振興会・ニコニコ通り商栄会・中幸町仲通り商盛会・川崎西口商店会・川崎南河原銀座商店会・温泉通り商店会・南河原本通り商店会・ミューザ川崎ショップ&レストラン店主会
 小杉駅…ウィズモール・医大通り商栄会商店街振興組合・小杉北一番街・医大正門通り商店会・区役所前通り会・法政通り商店街振興組合・武蔵小杉駅前通り商店街振興組合・武蔵小杉駅前通り会・小杉銀座通り会・武蔵小杉不動前通り会・サライ通り商店会・イマイ商店街
 溝の口駅…溝ノ口四丁目100番街商店会・溝ノ口中央商店会・溝ノ口西口商店街・溝ノ口駅前スター・溝ノ口駅前商店街振興組合・溝ノ口大山街道振興会・ノクティ商店会
 新百合ヶ丘駅…マブレ専門店街・新百合ヶ丘商店会

図 2-25 主要駅周辺の商店街の店舗数

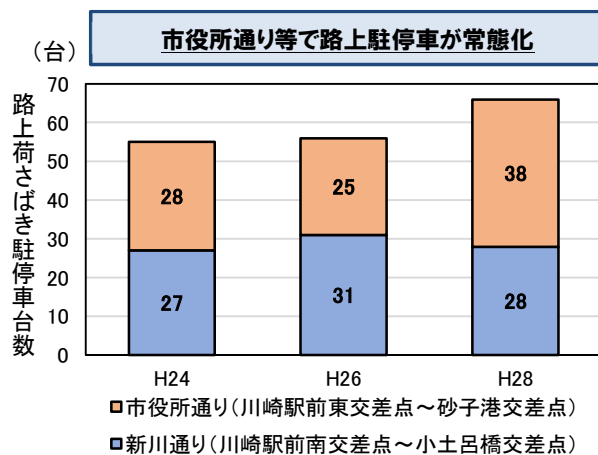


図 2-26 荷さばき車の路上駐停車の推移（平日 8～11 時）



図 2-27 荷さばき車を避け運行するバス

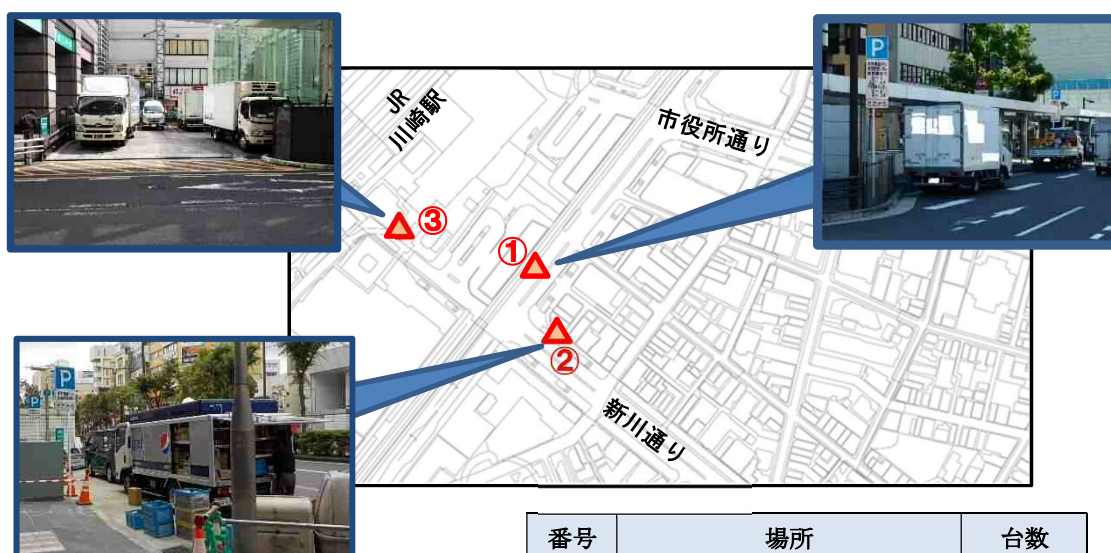


図 2-28 公共荷さばき場の設置場所

番号	場所	台数
1	21 番バス乗り場(バス停併用)	2 台
2	新川通り	2 台
3	駅前広場	2 台

公共荷さばき場について令和 2（2020）年度の調査では、8～11 時の間、3 箇所合計 64 台に利用されるなど有効に活用が図られているところです。

しかしながら、駐車率が 8 時台の 21 番バス乗り場・新川通りを除き 100% となっていることや公共荷さばき場を利用するために駐車待ちが発生してしまっていることに加え、貨物車の路上駐停車調査からも平日 11 時台に最大 140 台の路上荷さばきが確認されている状況であり、荷さばきを行うスペースについて大きく不足している状況が続いています。荷さばき駐車に関する対策に当たっては、駐車施設の確保に加え、荷さばきの時間帯の分散化を図る取組など施設の効果的な利用についても検討を行う必要があります。

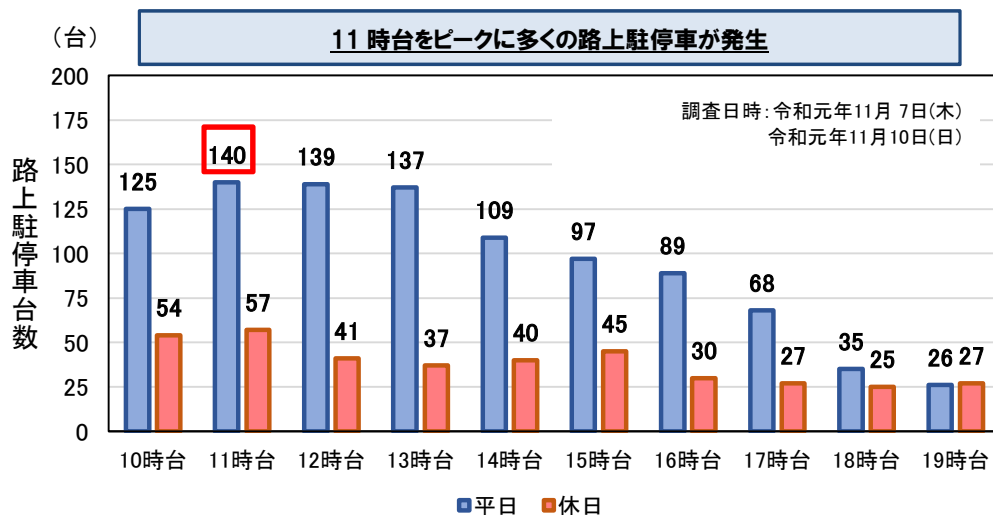
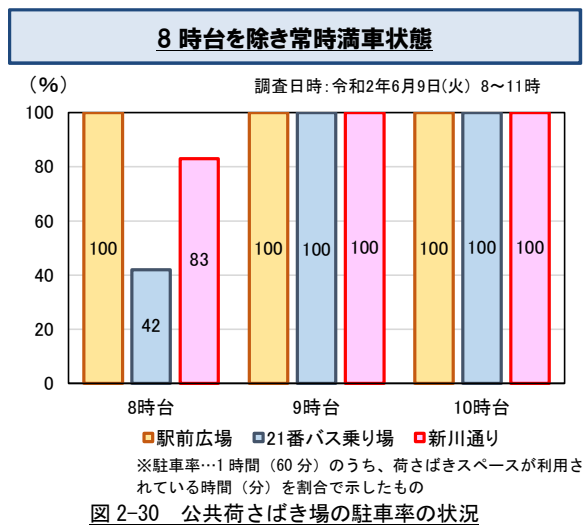
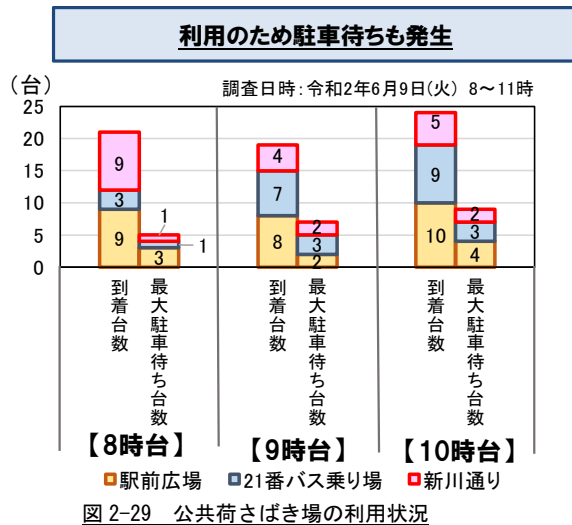
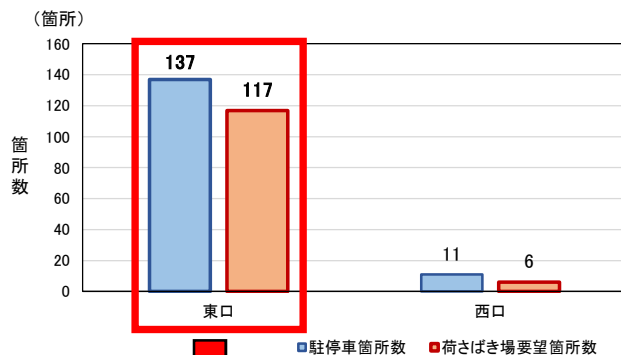


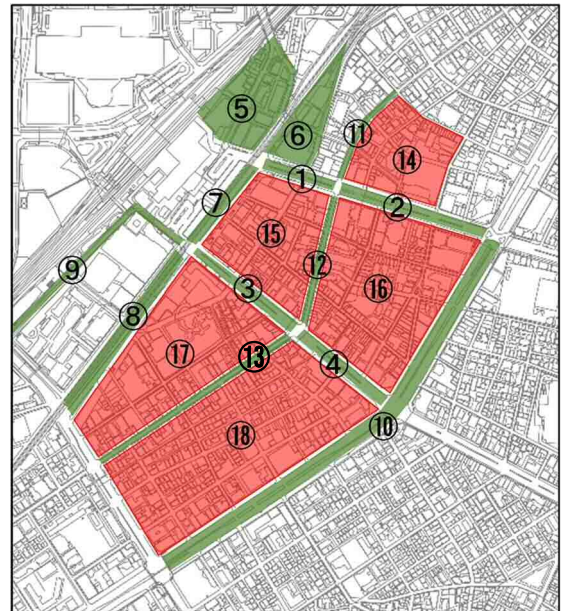
図 2-31 地区内の荷さばき車の瞬間路上駐停車台数

神奈川県トラック協会川崎ブロック及び横浜ブロック所属企業に行った川崎駅周辺での荷さばきの状況調査のアンケートにおいても、東口では多くの荷さばきが行われており、また、荷さばき場の要望箇所数も多い状況です。



東口では荷さばきのため多くの駐停車が発生

荷さばき場の設置要望も多い



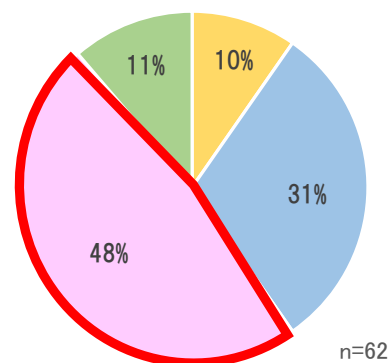
出典：神奈川県トラック協会川崎ブロック及び横浜ブロックへのアンケート調査（R2）結果

図 2-32 荷さばき時の駐停車場所及び荷さばき場要望箇所（アンケート調査）

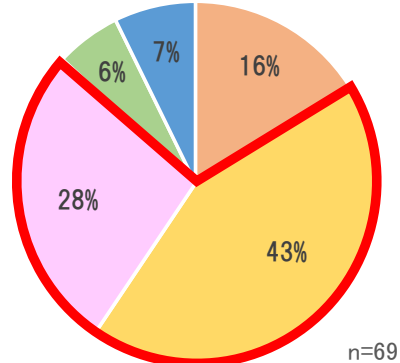
アンケートでは、荷さばきを実施している場所について道路上との回答が全体の約半数を占めています。企業からの要望として、公共荷さばき場の利用車が多く止められないことが多い、荷さばき場所が少ないので公共荷さばき場を増やしてほしいという意見も多くあることから、公共荷さばき場が利用できず、やむを得ず道路上で荷さばきを行っている可能性があることも伺えます。

道路上との回答が約半数を占めている

9～16 時までが約 7 割を占めている



■ 時間貸駐車場 ■ 公共荷さばき場
■ 道路上 ■ その他



■ 6～9時 ■ 9～12時 ■ 13～16時
■ 16～19時 ■ その他

出典：神奈川県トラック協会川崎ブロック及び横浜ブロックへのアンケート調査（R2）結果

図 2-33 荷さばき時の駐停車場所種別

図 2-34 荷さばきの時間帯

また、川崎駅周辺地区荷さばき対策基本計画の取組については、実施可能な対策から段階的に行うこととしており、新川通りにおける公共荷さばき場の設置や21番バス停の荷さばき施設としての共同利用など取組の効果が表れているものがある一方、荷さばき車への駐停車規制緩和による道路上への荷さばき区画設置や地区共同配送の導入などの検討を実施したものの本格的な導入にまで至っていないものなどがあることから、取組内容を精査し、所要の対策について本計画においても継続して推進します。

イ 企業送迎バス

本市の臨海部は、研究開発機能や物流施設の集積が進むとともに、殿町国際戦略拠点キングスカイフロントの形成や水素を利活用した取組が展開するなど、新たな産業創出に向けた動きも加速しており、様々な企業が立地しています。しかしながら、アクセスについてはバス交通への依存度が高く、従業員の送迎用に独自にバスを運行している企業も多数あり、平成30（2018）年度にピーク時間帯である平日7～9時の間に実施した実態調査においても、合計72台の企業送迎バスの発車が確認されています。これは、仮に全台数が同時に市役所通りで駐停車を行ったと仮定すると、市役所通りの上下線の約72%を占める量であり、交通流動の阻害要因の一因になるものと考えられます。

企業送迎バスは公共交通を補完する機能としての役割もあることから、駅外周へ効率的に配置し、引き続き、バス運行企業等への小川町バス乗降場の利用の誘導等を徹底するなど、同乗降場への確実な集約や適切な運用を図るとともに、歩行者や路線バス等の円滑な交通流動を阻害している幹線道路での乗降抑制の取組を継続して行うことが必要となっています。

路線バスのピーク時間帯に合計 72 台のバスが発車

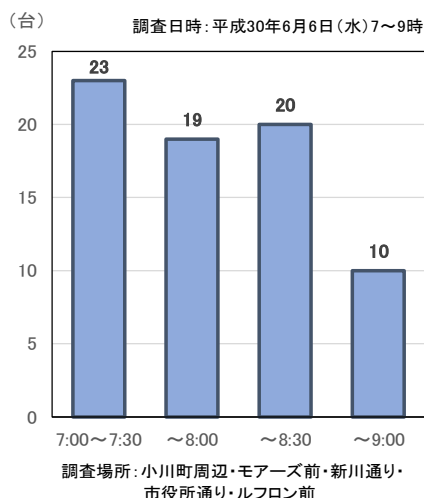
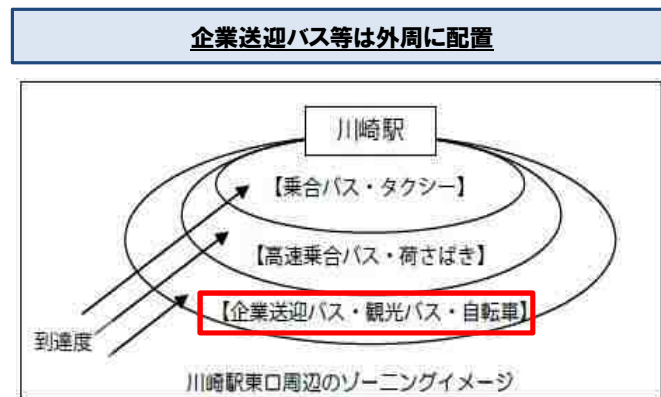


図 2-35 企業送迎バスの発車台数 (H30)



図 2-36 小川町バス乗降場 (R2. 11 供用開始)



出典：川崎駅周辺総合整備計画

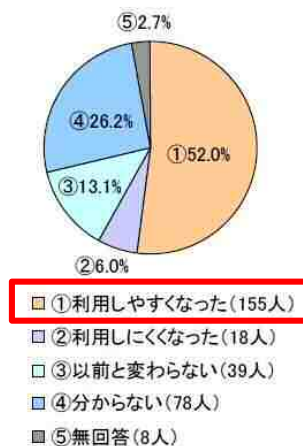
図 2-37 東口周辺のゾーニングイメージ

ウ 待機タクシー

川崎駅東口駅前広場は、平成 23（2011）年度に再編整備を終え、バス・タクシー乗降場が利用しやすくなったとのアンケートの回答が半数を超えるなど、タクシー乗降場の利便性の向上等が図られている状況です。



●駅前広場 バス・タクシー乗降場の利用について



出典：川崎駅周辺地域の事業評価に関するアンケート 調査 (H25)

図 2-38 東口駅前広場の再編状況等

その一方で市役所通りや新川通りで令和 2（2020）年度に行った調査では金曜日の 19～23 時（新川通りは道路工事中のため 19～21 時）の間に合計 167 台のタクシーの乗車が確認されるなど現在においてもタクシーの路上待機が多く見られる状況です。

タクシーの路上待機により、路線バスや一般車等が避けて運行するなど、交通流動を阻害する状況が発生しています。

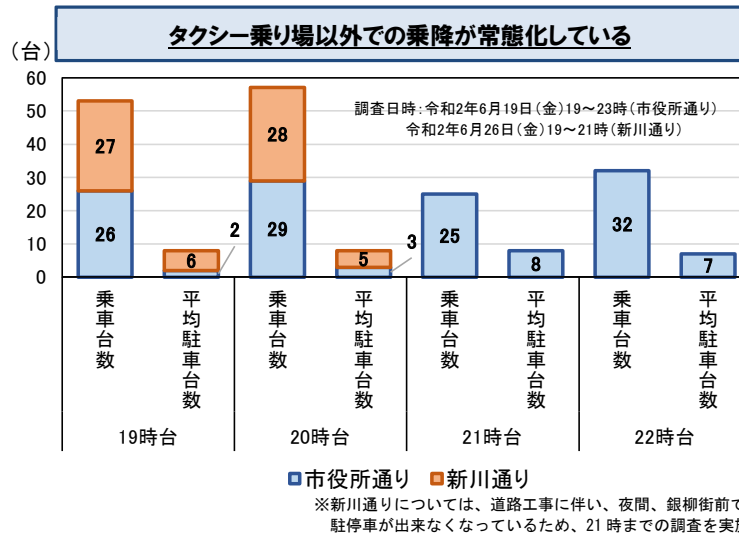


図 2-39 市役所通り・新川通りでのタクシー乗車等の状況



図 2-40 市役所通り・新川通りのタクシーの駐停車場所

エ 観光バス

川崎駅周辺においては、ミュージア川崎での様々な音楽イベント、富士通スタジアム川崎等でのスポーツイベントなどの国内外から集客を見込める催しをはじめ、工場夜景ツアーや川崎大師への参拝など観光資源が数多く存在しています。そのため、駅周辺では、こうしたイベント等の参加者用のバス待機場所に加えて、インバウンド観光客などのホテル宿泊者の送迎用バスの夜間待機場所が求められている状況です。

しかしながら、駅周辺に設置されている観光バス用の駐車場は富士見公園内に23台（うち暫定駐車場20台）となっており、他都市の主要駅と比べ少ない状況です。

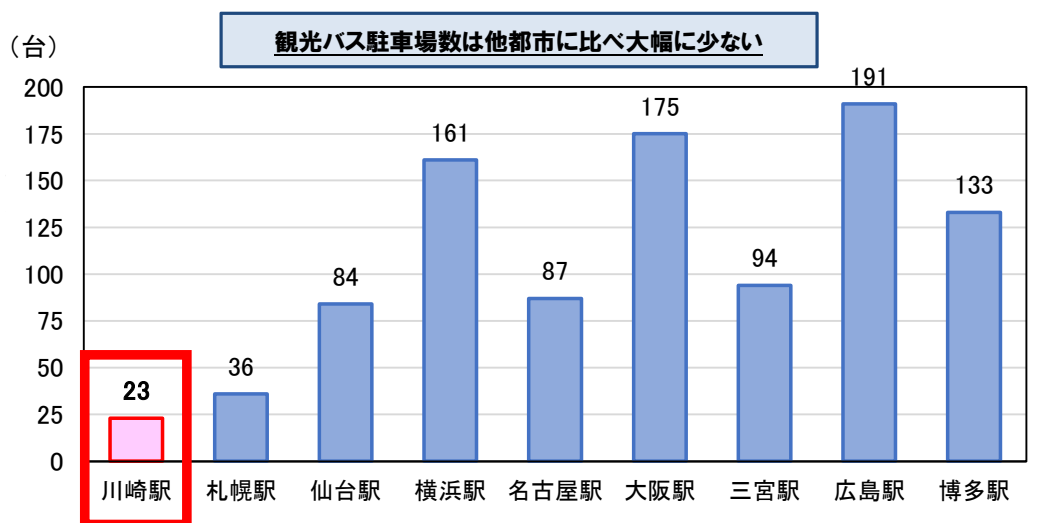


図 2-41 主要駅周辺の観光バス駐車場数



図 2-42 観光バス駐車場の設置場所

新型コロナウイルスの影響により国際線の航空便の輸送人員が大きく落ち込むなど、インバウンド需要に多大な影響がある状況ですが、今後の需要回復や羽田連絡道路の整備による空港から駅周辺へのアクセス性・利便性の向上による更なる需要増加、その他民間主導の企画ツアーが実施されやすい環境整備に向け、受け皿となる観光バス用の駐車場が必要な状況です。

第3章 基本方針

1 基本方針及び目標

総合計画や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及び目標を定めます。

課 題

(1) 駐車場利用率の低下

(3) 自動車と歩行者等との動線の
錯綜

(2) 共同住宅の立地特性に
あわせた駐車需要への対応

(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。

目 標

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等を図ります。

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。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。

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。

2 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

- 施策 1 隔地駐車場規定による既存ストックの有効活用
- 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
- 施策 3 民間駐車場等の有効活用

目標 2 安心して歩けるまちづくりの推進

- 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
- 施策 2 荷さばきルールの更新・普及啓発
- 施策 3 公共交通の利用促進等

目標 3 人と物の流れの整序化

- 施策 1 荷さばき車等の駐車施設の確保
- 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
- 施策 3 タクシー駐停車の整序化
- 施策 4 荷さばきルールの更新・普及啓発【再掲】

目標1－施策1 隔地駐車場規定による既存ストックの有効活用

附置義務条例において原則とされている敷地内での駐車場設置について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により需要と供給の適正化を図ります。

あわせて、隔地駐車場規定活用により1階部分の商業店舗化を誘導するなど、有効活用を図りにぎわいの連続性の創出を図ります。

○計画期間の主な取組

取組内容	R3 (2021) 年度	R4 (2022) 年度	R5 (2023) 年度	R6 (2024) 年度	R7 (2025) 年度	実施主体
1-1-1 隔 地 駐 車 場 規 定 の 活 用	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。					行政
	隔地駐車場規定の活用に向けた規定の見直しの検討		隔地駐車場規定の活用・周知・広報			
	駐車施設の集約化に向けた検討・調整					
1-1-2 駅 周 辺 の 建 築 物 における 制 度 活 用	駅周辺の建築物において隔地駐車場規定の見直しを行い、既存ストックを有効活用し、需要と供給の適正化を図ります。					行政
	本計画を踏まえた指導・誘導		駅周辺の建築物における隔地駐車場規定の活用			
	京急川崎駅周辺の開発における隔地駐車場規定の活用に向けた協議・調整					
1-1-3 にぎわいの連 続 性 創 出	隔地駐車場規定を適用した建築物に対し、1 階部分に商業店舗等の設置を誘導することで、にぎわいの連続性創出を図ります。					行政 企業 建物所有者
	商業店舗等の設置誘導に向けた手法の検討		適用建築物への商業店舗等の設置誘導			

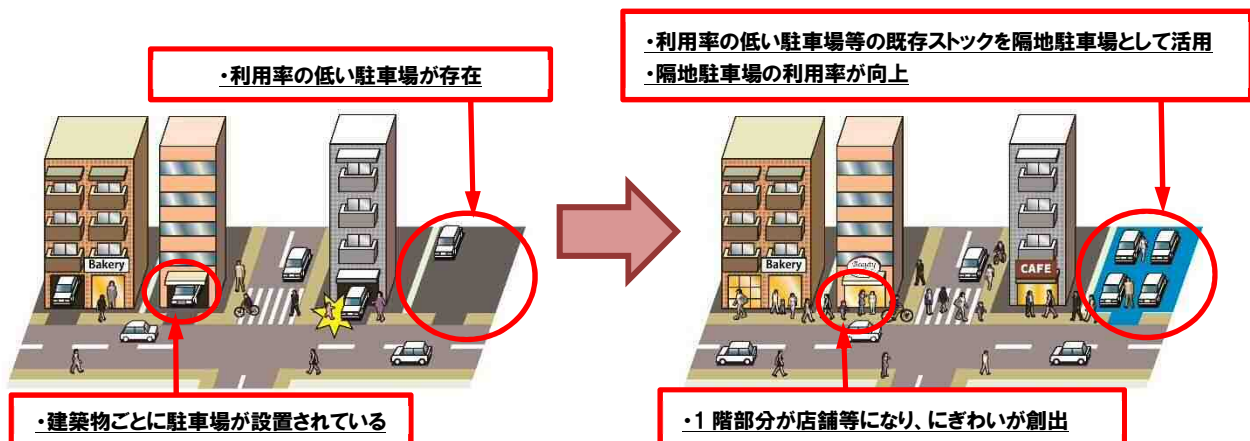


図 3-1 隔地駐車場規定による既存ストックの活用イメージ

目標1－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

川崎駅東口地区における単身世帯の自動車保有率は交通利便性の高さなどから低く、同様の傾向は附置義務条例駐車場の利用率でも表れています。

こうした地区特性にあわせた駐車需要を踏まえ、現在不足している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、地区の荷さばき需要への対応を図ります。

○計画期間の主な取組

取組内容	R3(2021)年度	R4(2022)年度	R5(2023)年度	R6(2024)年度	R7(2025)年度	実施主体
1-2-1 単身者向け共同住宅における低利用駐車場附置の緩和等	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の導入を検討します。 低利用駐車場附置の緩和等に向けた制度の導入検討 低利用駐車場附置緩和制度の活用・周知・広報					行政
1-2-2 低利用駐車場附置緩和制度の活用による共同荷さばき場の整備・運用等	低利用駐車場附置緩和制度の活用によって整備された共同荷さばき場の運用方法等を検討し、管理・運営を行う所有者又は管理者に対し指導を行います。 共同荷さばき場の運用方法等の検討 共同荷さばき場の整備・運用 運送事業者等への周知・広報					行政 企業 建物所有者又は管理者

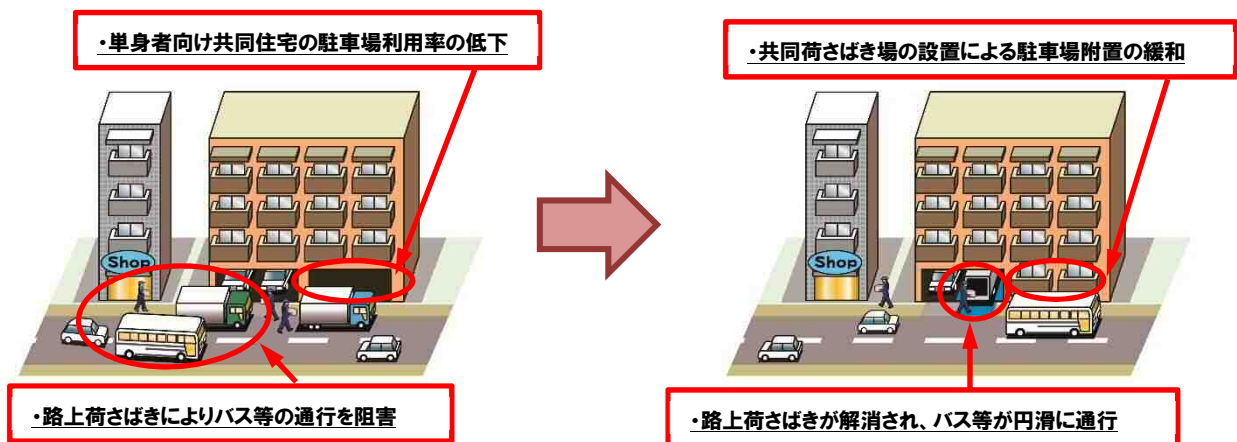


図 3-2 共同住宅における荷さばき需要への対応イメージ

目標1－施策3 民間駐車場等の有効活用

川崎駅東口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、利用率の低い民間駐車場等の区画の一部を、不足している共同荷さばき場として活用を図ることで、既存ストックを有効活用し、地区の荷さばき需要への対応を図ります。

○計画期間の主な取組

取組内容	R3(2021)年度	R4(2022)年度	R5(2023)年度	R6(2024)年度	R7(2025)年度	実施主体
1-3-1 民間駐車場 等の有効活用 による共同 荷さばき 場の確保	利用率の低い民間駐車場等の既存ストックを共同荷さばき場として活用することで、需要と供給の適正化を図ります。 駐車場タイムシェア事業者との連携による確保の検討 民間駐車場への誘導(区画の設置・効果的な料金の設定等)					行政 駐車場事業者



図3-3 民間駐車場の一部に荷さばき区画を設置している事例 ※石神井公園（練馬区）



共通利用カード



出典：パーク 24 ホームページより
駐車場 map は「社会実験(2009 年)」チラシより

図3-4 荷さばき共通利用カードの社会実験実施事例 ※吉祥寺（武蔵野市）

目標2－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

附置義務条例による駐車場をはじめ、地区内では多くの駐車場が設置されていますが、駐車場数の増加は入出庫の際に歩行者等と錯綜が生じる要因となっています。

こうした状況を踏まえ、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。また、駐車場として利用されていた1階部分の商業店舗化等の有効活用によるにぎわいの連続性創出を図ります。

○計画期間の主な取組

取組内容	R3(2021)年度	R4(2022)年度	R5(2023)年度	R6(2024)年度	R7(2025)年度	実施主体
2-1-1 隔地駐車場規定の活用 【1-1-1の再掲】	隔地駐車場規定を活用することで、自動車と歩行者等との動線の錯綜低減を図ります。					行政
	隔地駐車場規定の活用に向けた規定の見直しの検討		隔地駐車場規定の活用・周知・広報			
	駐車施設の集約化に向けた検討・調整					
2-1-2 駅周辺の建築物における制度活用 【1-1-2の再掲】	駅周辺の建築物において隔地駐車場規定を活用することで、駅周辺の安心して歩けるまちづくりを推進します。					行政 企業
	本計画を踏まえた指導・誘導		駅周辺の建築物における隔地駐車場規定の活用			
	京急川崎駅周辺の開発における隔地駐車場規定の活用に向けた協議・調整					
2-1-3 にぎわいの連続性創出 【1-1-3の再掲】	隔地駐車場規定を適用した建築物に対し、1階部分に商業店舗等の設置を誘導することで、にぎわいの連続性創出を図ります。					行政 企業
	商業店舗等の設置誘導に向けた手法の検討		適用建築物への商業店舗等の設置誘導			

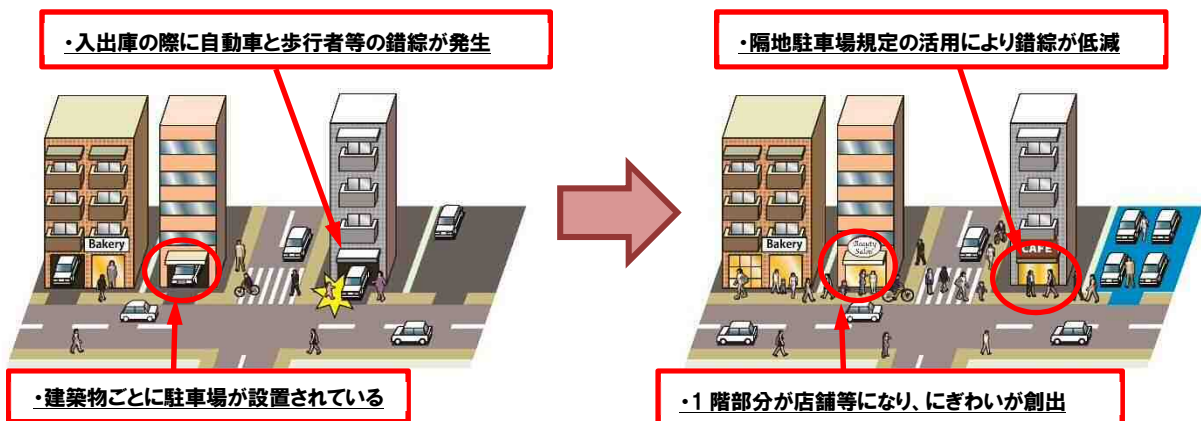


図 3-5 隔地駐車場規定による歩きやすい歩行空間づくりイメージ

目標2－施策2 荷さばきルールの更新・普及啓発

店舗への荷物の運搬やトラックからの荷物の積み下ろしなどの荷さばきを行う際に配慮が求められる荷さばきの場所や駐停車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ます。

また、商店街における荷さばき車の道路左側への整列駐車の徹底等による歩行空間の創出等の取組について、商業者・貨物事業者等の関係者へ周知徹底・ルールの浸透を図り、効果的に運用されるよう普及啓発を図ります。

○計画期間の主な取組

取組内容	R3(2021)年度	R4(2022)年度	R5(2023)年度	R6(2024)年度	R7(2025)年度	実施主体
2-2-1 荷さばきルールの更新	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ます。					行政 商業者 貨物運送事業者 駐車場事業者
2-2-2 荷さばきルールの普及啓発	荷さばきルールの効果的な周知方法について検討を行い、荷さばきルールの普及啓発を図ります。					行政 商業者 貨物運送事業者 駐車場事業者

＜実験前＞



＜社会実験中＞



図 3-6 左側駐車の徹底による歩行空間の創出

目標2－施策3 公共交通の利用促進等

川崎駅は、鉄道乗車人員や路線バスの発車本数等とは他拠点駅と比べ非常に多く、公共交通の利便性が高い市内最大のターミナル駅となっています。

附置義務条例では、公共交通機関の利用促進や自動車利用の抑制に資する取組を行うことで、義務台数を緩和する台数特例基準を設けています。この基準について更なる公共交通の利用促進等を図るため、取組項目と緩和率を明確化するなど、規定の見直し等を行います。

また、自動運転等の新技術の発展や、交通に関する新たなサービスの普及など、駐車場における多様なニーズへの対応を踏まえ、基準の見直し等の検討を行います。

○計画期間の主な取組

取組内容	R3(2021)年度	R4(2022)年度	R5(2023)年度	R6(2024)年度	R7(2025)年度	実施主体
2-3-1 台数特例基準等の活用による公共交通の利用促進等	台数特例基準等における公共交通機関利用促進等の取組項目と緩和率を明確化など、規定の見直し等に取り組み、公共交通の利用等を促進します。					行政

第3章 手続き																			
3-4 駐車施設の附置の特例承認（台数緩和）																			
協議先：交通計画課 〔条例第6条の2関係〕																			
1 公共交通利用促進措置等による附置義務駐車施設の台数緩和制度 ・駐車施設の附置の対象となる建築物には、原則として附置義務台数以上の台数を整備しなければなりません。公共交通利用促進等の駐車需要の低減に資する取組や駐車施設の集約化の取組を行う場合であって、当該建築物及び当該駐車施設の周辺の道路の安全及び円滑な交通に支障を生じさせるおそれがないと市長が認めるとき、附置義務台数を最大50%減じることができます。この制度を「台数緩和制度」といいます。 ・台数緩和制度を適用させるためには、事前に市長の承認が必要です。（様式11.13.14） ・台数緩和制度の適用後は、1年毎に定期報告を行う必要があります。（様式15） ・承認を受けた公共交通機関利用促進措置等の全部又は一部を取りやめるときは、あらかじめ市長にその旨を届け出る必要があります。（様式12）																			
2 台数緩和制度の特例審査基準 札幌市が台数緩和制度として認める項目は、以下の通りです。 <table border="1"> <thead> <tr> <th>取組項目</th><th>緩和率</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ア 公共交通利用促進 PR（必須）</td><td>—</td></tr> <tr> <td>イ マイカー通勤規制</td><td>5%</td></tr> <tr> <td>ウ 公共交通利用者への運賃補助</td><td>10%</td></tr> <tr> <td>エ 公共交通利用者へのポイント付与サービス</td><td>10%</td></tr> <tr> <td>オ 公共交通利用者への配送サービス</td><td>10%</td></tr> <tr> <td>カ 公共交通待合施設の整備（全天候型対応以外）</td><td>20%（10%）</td></tr> <tr> <td>キ 公共地下通路等への接続</td><td>20%</td></tr> <tr> <td>(2) 集約化</td><td>計算値（最大20%）</td></tr> </tbody> </table> 附置義務台数を最大50%緩和 ※その他の公共交通利用促進策等、駐車需要の低減に資する取組で、減少台数の根拠が明確に示される場合は、緩和率を別途定めます。		取組項目	緩和率	ア 公共交通利用促進 PR（必須）	—	イ マイカー通勤規制	5%	ウ 公共交通利用者への運賃補助	10%	エ 公共交通利用者へのポイント付与サービス	10%	オ 公共交通利用者への配送サービス	10%	カ 公共交通待合施設の整備（全天候型対応以外）	20%（10%）	キ 公共地下通路等への接続	20%	(2) 集約化	計算値（最大20%）
取組項目	緩和率																		
ア 公共交通利用促進 PR（必須）	—																		
イ マイカー通勤規制	5%																		
ウ 公共交通利用者への運賃補助	10%																		
エ 公共交通利用者へのポイント付与サービス	10%																		
オ 公共交通利用者への配送サービス	10%																		
カ 公共交通待合施設の整備（全天候型対応以外）	20%（10%）																		
キ 公共地下通路等への接続	20%																		
(2) 集約化	計算値（最大20%）																		

出典：札幌市建築物における駐車施設の附置等に関する条例及び同条例施行規則の手引き

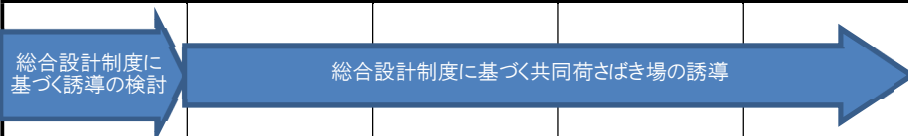
図 3-7 公共交通機関利用促進措置等による附置義務台数緩和事例

目標3－施策1 荷さばき車等の駐車施設の確保

川崎駅東口地区では他の拠点駅と比較して多くの商業・飲食店等が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。

こうした荷さばき車の駐車需要等に対応できるよう、各車両の特性なども踏まえつつ、共同荷さばき場の設置をはじめとした不足する駐車施設の確保に取り組み、公共交通等の交通流動の円滑化を図ります。

○計画期間の主な取組

取組内容	R3 (2021) 年度	R4 (2022) 年度	R5 (2023) 年度	R6 (2024) 年度	R7 (2025) 年度	実施主体
3-1-1 建築物への共同荷さばき場の整備誘導	新築建築物への共同荷さばき場の整備誘導を行います。					行政
						
3-1-2【再掲】 民間駐車場等の有効活用による共同荷さばき場の確保 【1-3-1 の再掲】	利用率の低い民間駐車場等の既存ストックを共同荷さばき場として活用することで、公共交通等の交通流動の円滑化を図ります。					行政 駐車場事業者
						
						
3-1-3 既存ストックの有効活用による共同荷さばき場の確保	既存荷さばき施設等の既存ストックの有効活用により、共同荷さばき場の確保を行います。					行政 交通管理者 商業者
						
						
						
						

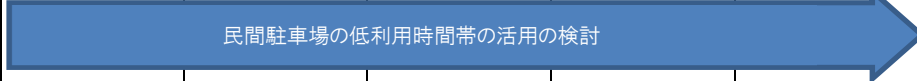
取組内容	R3 (2021) 年度	R4 (2022) 年度	R5 (2023) 年度	R6 (2024) 年度	R7 (2025) 年度	実施主体
3-1-4 都市基盤整備事業との連携による共同荷さばき場の確保	都市基盤整備事業の機会を捉え、共同荷さばき場整備に向けた調整を行います。					行政
						
	都市基盤整備事業との連携による共同荷さばき場整備に向けた協議・調整					
3-1-5 観光バスの駐車スペースの確保	観光バス駐停車スペースの確保に向けた検討を行います。					行政 バス事業者 駐車場事業者
						
	小川町乗降場や富士通スタジアム等の既存観光バス駐車場の活用					
						
	公共施設等における新たな観光バス駐停車スペース確保の検討					
						
民間駐車場の低利用時間帯の活用の検討						



図 3-8 公共荷さばき場（新川通り）



図 3-10 小川町バス乗降場（R2.11 供用開始）



図 3-9 第3庁舎裏荷さばき場の共同利用
（社会実験中）



図 3-11 砂子9号線における共同荷さばき場の設置（社会実験中）

目標3－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。

○計画期間の主な取組

取組内容	R3(2021)年度	R4(2022)年度	R5(2023)年度	R6(2024)年度	R7(2025)年度	実施主体
3-2-1 関係機関との連携による取組	違法駐停車車両のパトロールの実施や、店舗等への近隣駐車場との提携呼びかけ等に取り組む、違法駐停車対策を推進します。					行政 商業者 駐車場事業者
	関係機関との連携による違法駐停車車両のパトロール等の実施					
	幹線道路沿い店舗等への近隣駐車場との提携の呼びかけ					
	幹線道路沿い店舗等に対する施設付帯駐車場の利用案内の呼びかけ					
3-2-2 運転手への意識啓発	違法駐停車に関する啓発を実施するなど、違法駐停車減少に向け意識啓発を図ります。					行政
	違法駐停車に関する啓発の実施					
	近隣時間貸し駐車場等の案内の実施					
3-2-3 企業送迎バスの整序化	小川町乗降場への企業送迎バスの集約化や、川崎駅周辺以外での乗降による分散化に向けた取組を行います。					行政 企業 バス事業者
	小川町乗降場への企業送迎バスの集約化					
	川崎駅前以外での乗降誘導					



図3-12 プラカードによる路上駐停車抑制の啓発（社会実験中）



図3-13 客待ちタクシーへの個別指導による移動の呼びかけ（社会実験中）

目標3－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。

○計画期間の主な取組

取組内容	R3(2021)年度	R4(2022)年度	R5(2023)年度	R6(2024)年度	R7(2025)年度	実施主体
3-3-1 ICT の活用による整序化	ICT を活用し、乗車場所と待機場所を分離する方式の導入に向けた検討を行います。					行政 企業 タクシー事業者
	乗車場所と待機場所を分離する方式等の導入に向けた検討		本格実施に向けた協議調整			
3-3-2 路上における整序化方法の検討	公共荷さばき場を夜間にタクシー乗降場として活用することで、タクシー駐停車の整序化を図ります。					行政 タクシー事業者
	公共荷さばき場(21 番バス乗り場・新川通りの夜間の活用)の検討		本格実施に向けた協議調整			
3-3-3 客待ちルールの作成・普及啓発	タクシー事業者と連携を図りながら、客待ちに関するルールの作成・普及啓発を行います。					行政 タクシー事業者
	客待ちルールの作成		客待ちルールの配布・周知			
	関係機関との連携による普及啓発					

＜実験前＞



＜社会実験中＞



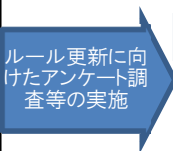
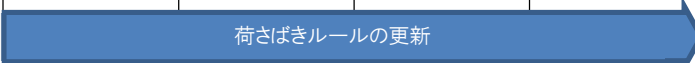
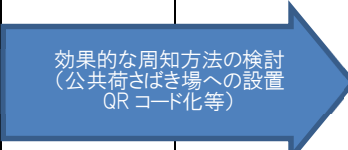
図 3-14 タクシーの整序化によるバス優先レーンの機能回復

目標3－施策4 荷さばきルールの更新・普及啓発【再掲】

店舗への荷物の運搬やトラックからの荷物の積み下ろしなどの荷さばきを行う際に配慮が求められる荷さばきの場所や駐停車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ます。

また、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について、商業者・貨物事業者等の関係者へ周知徹底・ルールの浸透を図り、効果的に運用されるよう普及啓発を図ります。

○計画期間の主な取組

取組内容	R3(2021)年度	R4(2022)年度	R5(2023)年度	R6(2024)年度	R7(2025)年度	実施主体
3-4-1【再掲】 荷さばきルールの更新 【2-2-1の再掲】	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ます。					行政 商業者 貨物運送事業者 駐車場事業者
						
						
3-4-2【再掲】 荷さばきルールの普及啓発 【2-2-2の再掲】	荷さばきルールの効果的な周知方法について検討を行い、荷さばきルールの普及啓発を図ります。					行政 商業者 貨物運送事業者 駐車場事業者
						
						
						

＜実験前＞



＜社会実験中＞



図 3-15 左側駐車の徹底による歩行空間の創出

第4章 計画の推進にあたって

1 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、本計画策定にあたり、専門的立場からの意見聴取等を目的に、学識経験者・商業者・貨物運送事業者等を委員として設置した「川崎市駐車場整備計画策定に関する検討会議」を基に体制を改組し、施策の実施状況や課題認識の共有を図るなど計画の着実な実施に向けて「（仮称）川崎駅東口地区駐車対策推進会議」を設置します。

当会議の委員からの専門的な意見を踏まえ、本計画の進行管理を着実に実施します。

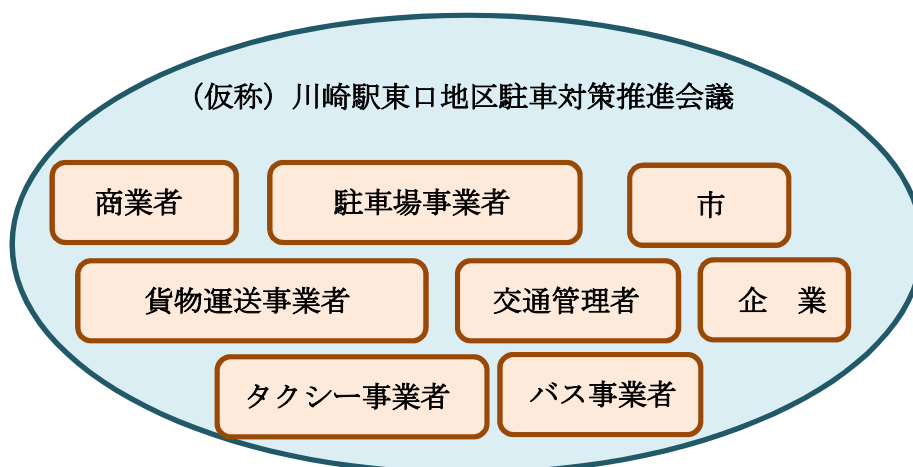


図 4-1 推進体制のイメージ

参 考 資 料

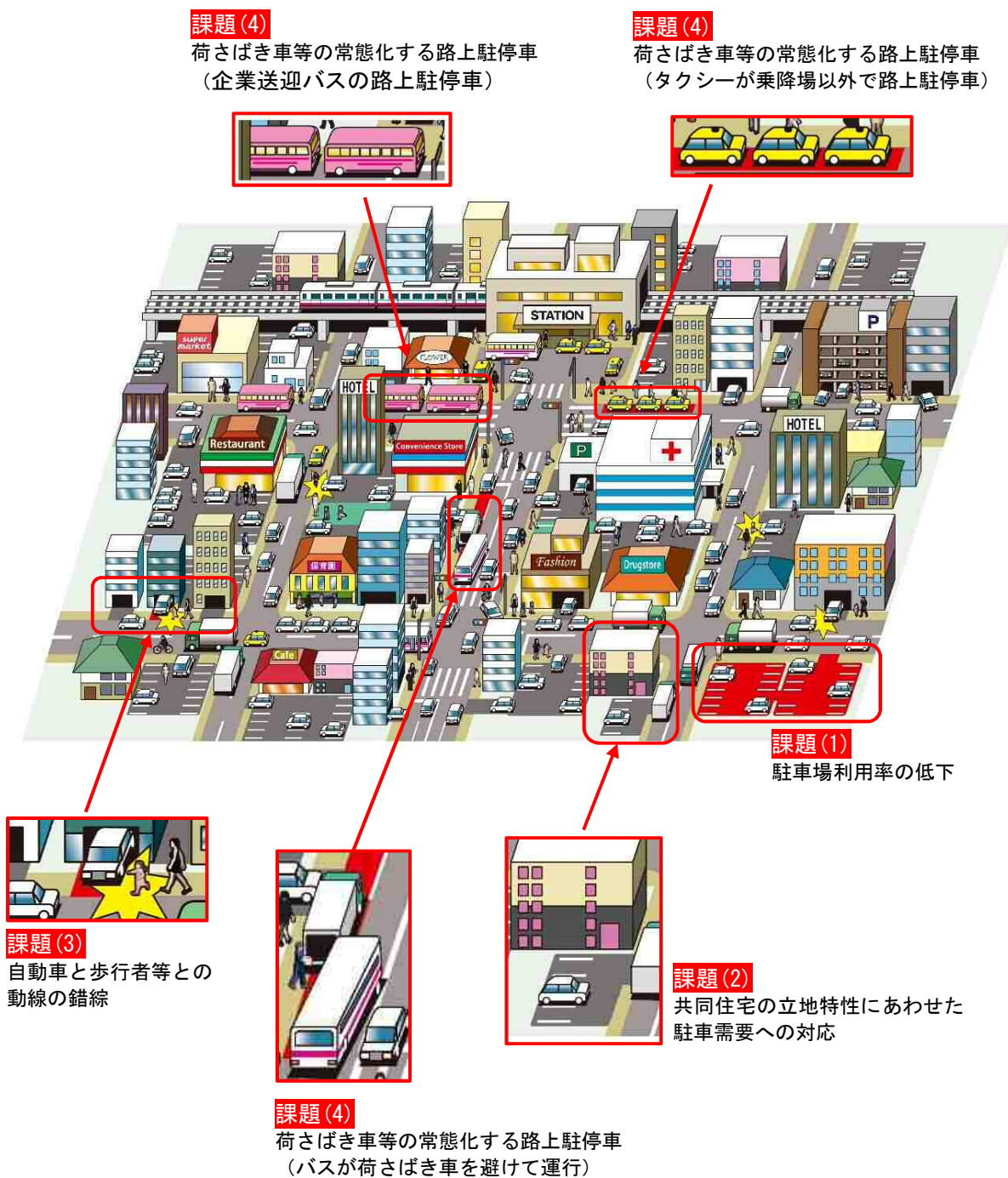
参考資料 1 川崎駅周辺地区荷さばき対策基本計画（H25）の本計画への統合内容

対策の 方向性	対策メニュー	実施した取組	川崎駅東口地区駐車対策 推進計画上の取組
対策 1. 民間駐車場への 駐車の誘導	民間駐車場への荷 さばき区画の設置 （確保・誘導）	時間貸駐車場での荷さばき車受入 を実施し（11 箇所指定〔平成 28 年 2 月末時点〕）	（目標 1－施策 3） 民間駐車場への誘導 （区画の設置・効果的な料金の設 定等）
	荷さばき駐車料金 の見直し（一律料 金等の導入）	アゼリアで定額の荷さばき用定期 券の発行を実施。	（目標 1－施策 3） 民間駐車場への誘導 （区画の設置・効果的な料金の設 定等）
対策 2. 荷さばき施設 の確保、計画配 置	附置義務条例によ る荷さばき施設整 備	荷さばき用駐車施設の附置を義務 化（平成 22 年）。	（目標 1－施策 2） 低利用駐車場附置の緩和等に向け た制度の導入検討
	館内物流システム の整備	計画後期で実施予定であったこと から検討等未実施。	（目標 3－施策 1） 荷さばき施設保有建築物への誘導 （時間短縮・効率化等の推進）
	荷さばき施設の確 保	第 3 庁舎裏の荷さばきスペースの 活用を検討。現在は本庁舎建替え に伴う車両受入れ増加により建替 え完了まで活用を図れない状況。	（目標 3－施策 1） 第 3 庁舎等の荷さばき場の共同利 用の検討
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	交通規制の検討 （路上対応）	商店街直近道路での設置検討を実 施。	（目標 3－施策 1） 交通規制の緩和による確保の検討
	エリア単位の共同 荷さばき施設の整 備	新川通りに共同荷さばき場を整備 （平成 26 年）。	（目標 1－施策 2、3） （目標 3－施策 1） 低利用駐車場附置の緩和等に向け た制度の導入検討 民間駐車場への誘導 （区画の設置・効果的な料金の設 定等） 都市基盤整備事業との連携による 共同荷さばき場整備に向けた協 議・調整

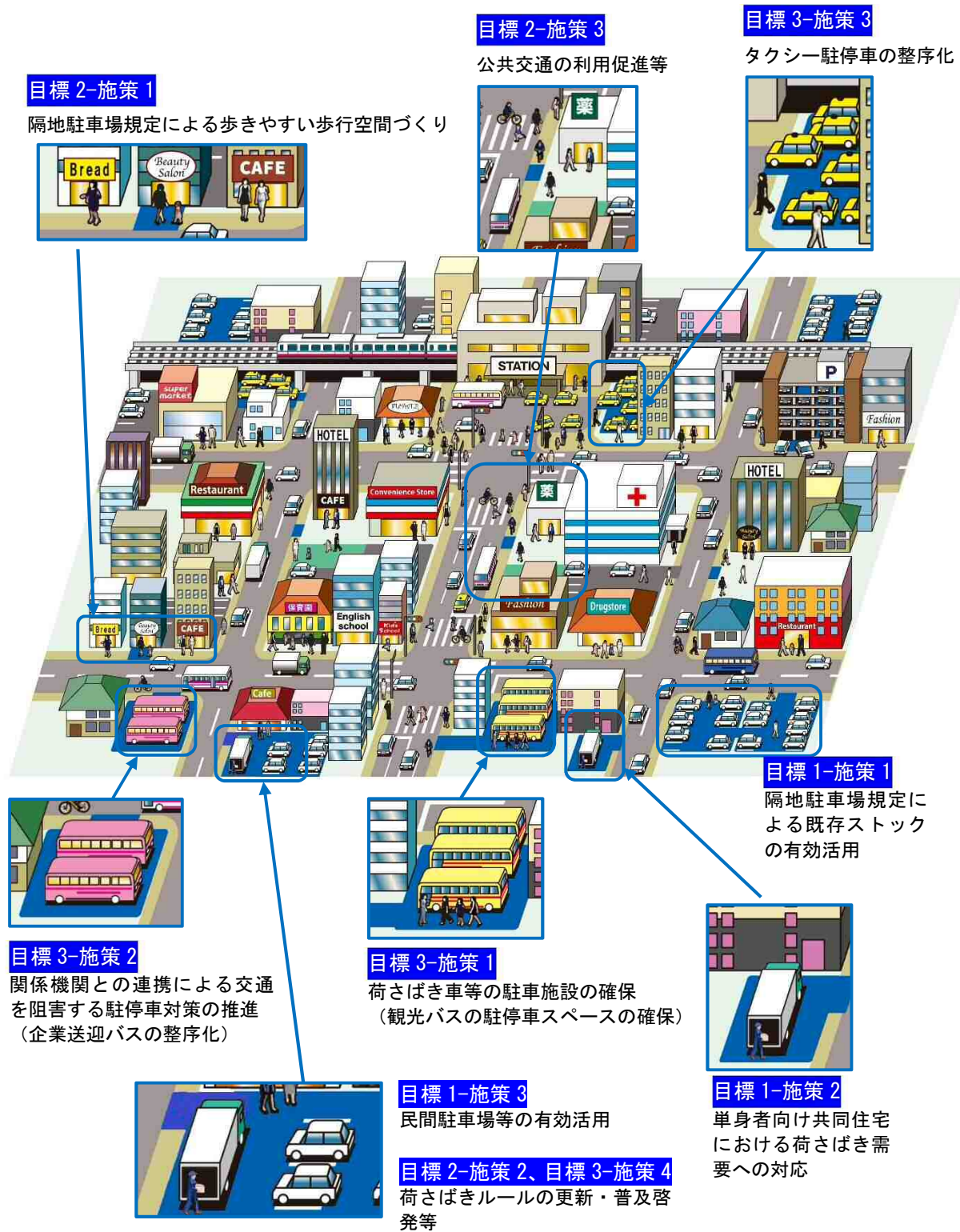
	横持ち経路の確保 (バリアフリー整備)	計画後期で実施予定であったことから検討等未実施。	横持ち経路延伸により駐車時間が長くなる懸念や、台車等と歩行者との錯綜が増加しウォーカブルなまちづくりの視点にそぐわない点があることから、荷さばき施設等を点在させ駐車時間の低減や効率的な配送が行えるよう効果的な配置を検討するよう取組を行うため、本取組の統合は行わない。
対策4. 荷さばき施設の共同利用	荷さばき施設の共同利用（大規模商業施設との連携）	アゼリアで定額の荷さばき用定期券の発行を実施。	（目標3－施策1） 既存荷さばき施設の共同利用に向けた検討
対策5. 荷さばき時間帯の調整	荷さばき時間の調整、タイムシェア等	21-2 バス停についてバス運行時間帯以外の時間帯を公共荷さばき場として活用。	（目標3－施策1） 交通規制の緩和による確保の検討
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（地区共同配送の導入）	商業者・貨物事業者等と地区共同配送実施自治体へ現地視察を行い、実現に向け検討を行ったが、共同集配拠点の確保や運営に関わる費用負担等について多くの課題があり、実現が困難な状況。	地区共同配送を行うための拠点となる場所の確保等が困難であり、実現の可能性が低いことから本取組の統合は行わない。
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	荷さばきルール（利用・運用）の策定・運用	リーフレットを作成し関係者に配布を行ったが、周知が行き届いていない状況。	（目標2－施策2） （目標3－施策4） 荷さばきルールの更新、普及啓発

参考資料2 本計画における課題と施策のイメージ図

【 課題 】



【 施策 】



参考資料3 川崎市駐車場整備計画策定に関する検討会議関係資料

開催経過

年月日	開催回数
令和2年2月6日	準備会開催
令和2年9月25日	第1回開催
令和2年11月13日	第2回開催

検討会議委員名簿

	役職等
学識経験者	東海大学工学部土木工学科 梶田 佳孝教授
	日本大学理工学部土木工学科 大沢 昌玄教授
団体関係者	川崎商工会議所 企画広報部担当部長 大島 哲也
	川崎駅広域商店街連合会 副会長 藤村 稔
	横浜駐車場協会 事務局長 成田 禎
	一般社団法人神奈川県トラック協会川崎ブロック 副ブロック長 山下 恭一
	一般社団法人 神奈川県バス協会 理事長 八郷 大文
	一般社団法人 神奈川県タクシー協会川崎支部 事務局長 大葉 章彦
行政関係者	神奈川県警察本部 駐車対策課 課長 長谷 善明
	川崎警察署 交通課 課長 出口 しのぶ

委員からの主な意見について

主な意見
時間軸の使い方が重要であり、時間や空間を重層的に使う考え方の検討行うとよいのではないかな。
荷さばき施設の確保をはじめ取組の具体策が重要になるので、インセンティブを検討するとよいのではないかな。
荷さばきスペースの確保では、規制との関係が出てくるので一方通行化を検討するなど、規制全体を見直すことも考えられる。
公共荷さばき場だけでは、絶対的に不足している状況で、ブロックごとに荷さばき場設置を考える必要がある。
荷さばき車等が整序化されても、一般車が路上駐停車すると意味がないので、その点も取り組む必要がある。

川崎駅東口地区駐車対策推進計画

２０２１（令和３）年２月

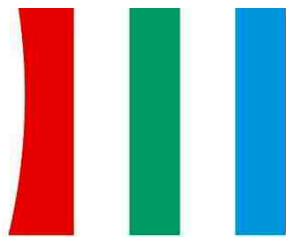
（お問い合わせ先）

川崎市まちづくり局交通政策室

電 話：０４４－２００－２０３２

F A X：０４４－２００－３９７０

E-mail：50kousei@city.kawasaki.jp



Colors, Future!

いろいろって、未来。

川崎市