総 務 委 員 会 資 料

所管事務の調査（報告）

川崎臨海部における幹線道路の路上駐停車への具体的な対応について

資料　　川崎臨海部における幹線道路の路上駐停車への具体的な対応について

参考資料　皐橋水江町線沿道及び池上新町南緑道の一体利用による地域環境改善事業について

令 和 ３ 年 １ ０ 月 ６ 日

臨海部国際戦略本部

川崎臨海部における幹線道路の路上駐停車への具体的な対応について

資料

1 路上駐停車等に係る現状

・川崎臨海部においては、工場や物流施設等が集積し、幹線道路を多くのトラックが通行している。
・川崎臨海部の幹線道路において路上駐停車が多い道路は、東扇島の道路（東扇島１号等）及び塩浜３丁目周辺地区の殿町夜光線、皐橋水江町線であるが、十分な待機所がない。
・東扇島には、荷待ちトラックの駐停車のために２か所のトラック待機所を用意している（港湾局）。
　⇒このうち、便益施設（コンビニ等）が併設するマリンプラザ横の駐車場の利用は多く、満車の状態。
　⇒一方、東駐車場は、便益施設が近くになく、比較的余裕がある。

2 幹線道路における路上駐停車の課題

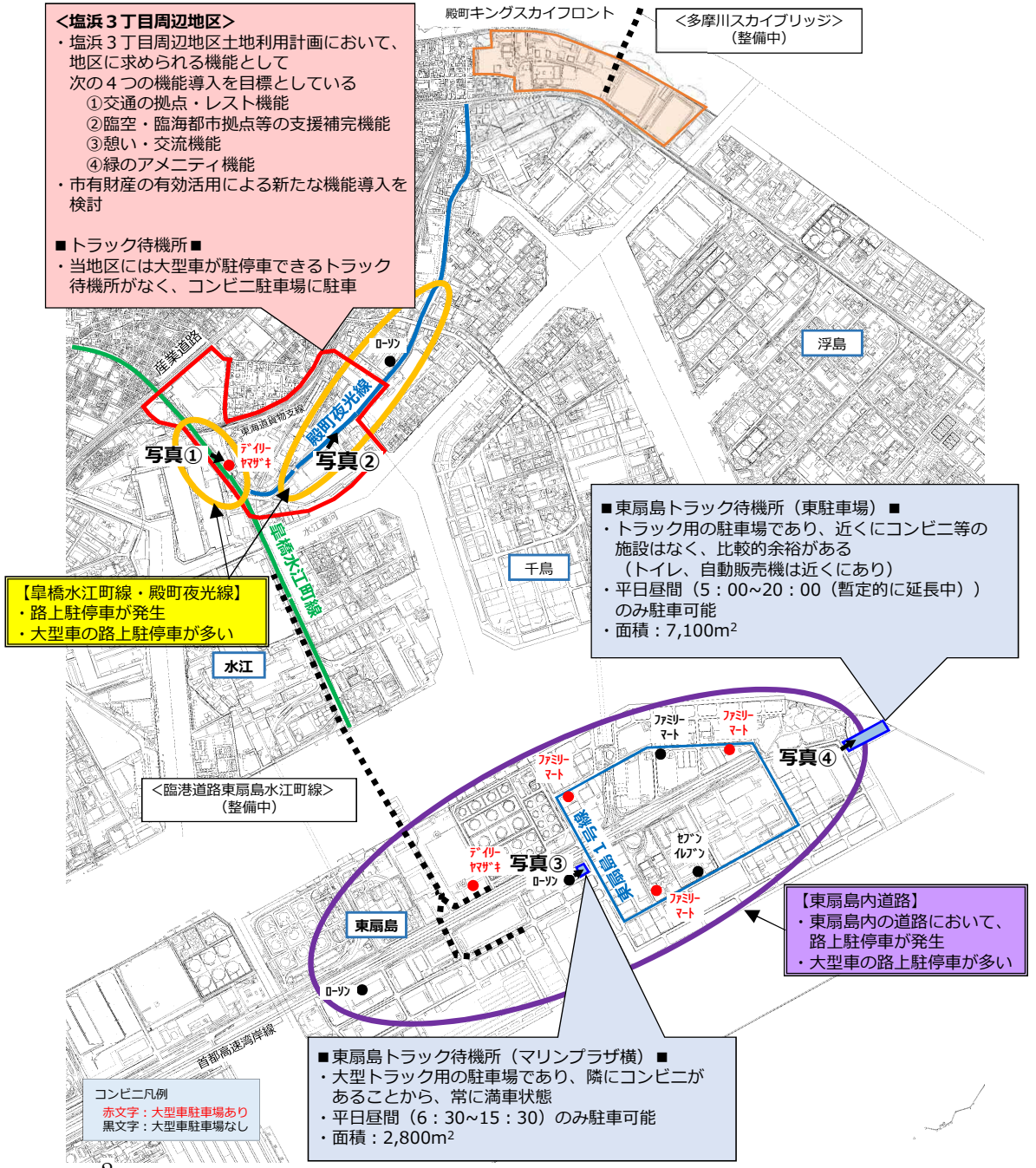
・大型車は荷主の敷地内での待機ができないことがあり、時間調整のための路上駐停車が生じている（「３ 路上駐停車の現状（塩浜３丁目周辺地区を事例とした調査結果）」参照）。
・路上駐停車により、車両の通行や沿道への出入り、バス運行への影響や交通渋滞の発生等が懸念される。
・荷待ちトラック待機所やドライバーが休憩できる場所が少なく、交通レスト機能が必要である。
・ドライバーが利用しやすい交通レスト機能とするためには、東扇島マリンプラザ横のトラック待機所の事例のように便益施設（コンビニ等）の併設が必要と考えられる。

写真①：路上駐停車現況（皐橋水江町線）

写真②：路上駐停車現況（殿町夜光線）

写真③：東扇島トラック待機所（マリンプラザ横）

写真④：東扇島トラック待機所（東駐車場）



川崎臨海部における幹線道路の路上駐停車への具体的な対応について

3　路上駐停車の現状（塩浜３丁目周辺地区を事例とした調査結果）

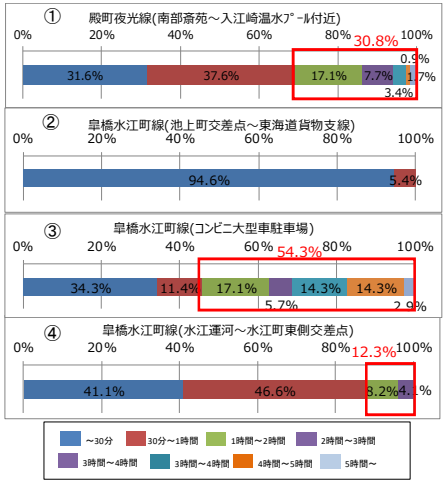
3－1　路上駐停車の発生状況

実態調査（路上駐停車：H30.11.13　5時～15時、コンビニ大型車駐車場：R2.11.28　5時～19時）
調査箇所　右図参照

◆殿町夜光線（①南部斎苑～入江崎温水プール付近）
・平均15台の路上駐停車車両が確認され、駐停車時間は、1時間以上の長時間駐車が約3割

◆皇橋水江町線(②池上町交差点～東海道貨物支線)
・平均2台の路上駐停車が確認され、駐停車の時間は、30分未満の駐停車が約9割
・一方、この区間の沿道にあるコンビニの大型車駐車場（③コンビニ駐車場）に駐車している大型車は、5割以上が1時間以上の長時間の駐車であり、荷待ちの時間調整等として利用
・これらより、コンビニの駐車場を利用しているトラックの多くは、荷待ち車両と考えられ、駐車場に停められなかったトラックは、路上駐車して用事を済ませ、他の場所へ移動していると思われる。

◆皇橋水江町線（④水江運河～水江町東側交差点）
※臨港道路の工事中のため、現在は路上駐停車できない
・平均6台の路上駐停車が確認され、駐停車時間は、1時間以上の駐停車が1割強



駐停車時間別割合

3－2　路上駐停車の要因等

路上駐停車していたトラックの運送事業者へのアンケート（H31.1~2）

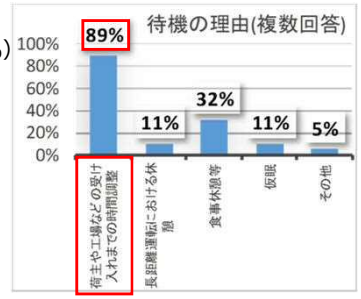
<待機の理由>
・荷主や工場などの受入までの時間調整（89%）
・食事休憩等（32%）

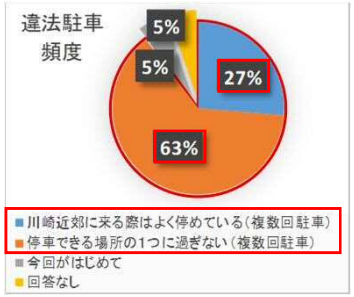
<目的地>
・川崎臨海部の各地区が大半を占める（77%）
・各地区の中では、東扇島が最も多い（21%）

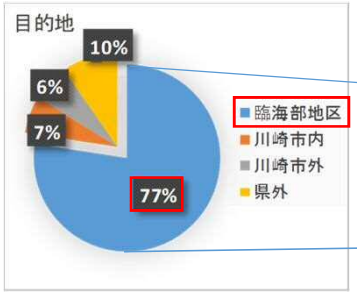
<違法駐車頻度>
・複数回違法駐車しているドライバーが大半（90%）
・当該地は、停車できる場所の１つに過ぎないとの回答が多い（63%）

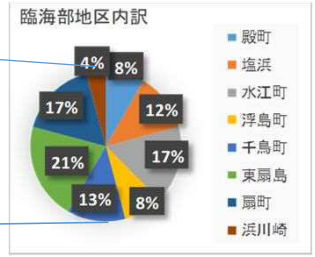
<大型車駐車場を整備した場合の利用意向>
・有料でも利用したい（0%）
・無料であれば利用したい（95%）

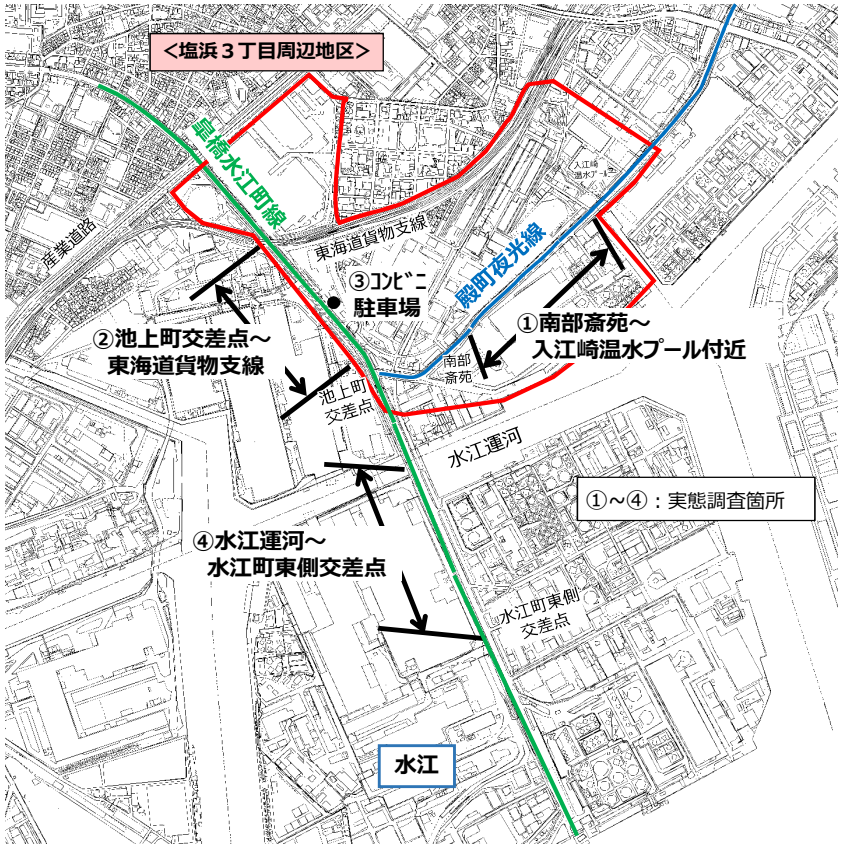
<駐車場に併設を希望する施設>
・トイレ、ごみ箱、コンビニ、食堂、自動販売機、シャワー











実態調査箇所図

4　臨海部における路上駐停車対策の必要性

臨海部の幹線道路における路上駐停車の問題は、交通流動の円滑化や安全確保の観点から重要な課題である。交通管理者や道路管理者等と連携し、様々な手段による総合的な対策が必要である。

路上駐停車の問題に対し、少しでも早い対策の実施と効果の発現に向けて、実施可能となった対策から、順次取組を進めることが重要。

川崎臨海部における幹線道路の路上駐停車への具体的な対応について

5　塩浜３丁目周辺地区における具体的対応

5－1　路上駐停車対策の考え方

①基本的考え方

・路上駐停車の大半は荷待ちによるものであることから、本来は荷主敷地内で待機することが前提となる。

・しかしながら、路上駐停車が多数発生しており、それに伴う交通問題が発生するなど、大きな課題となっていることから、行政としても課題解決に向けた取組が必要。

②対象箇所

・路上駐停車の実態を踏まえ、殿町夜光線沿道、皇橋水江町線沿道へ路上駐停車対策の実施を検討。

③取組内容

・路上駐停車の削減に向けた荷主への働きかけや、交通管理者や道路管理者と連携した対策方法の検討。

・社会実験等による効果的な路上駐停車対策の検討。

・新たな行政負担を生じさせない民間活力の導入と市有財産の有効活用による路上駐停車の削減に資する交通レスト機能導入の検討。

5－2　交通管理者との協議

塩浜３丁目周辺地区における機能導入の取組については、令和元年度から協議を実施し、交通管理者から次のような見解が示されている。

・殿町夜光線の路上駐停車が多い状況であることから、交通管理者として殿町夜光線における路上駐車の取り締まりを強化する。

・隣接する皇橋水江町線沿道への交通レスト機能の導入は、殿町夜光線の路上駐停車の減少も期待できるため、できるところから進めてもらいたい。

5－3　地域町内会からの意見

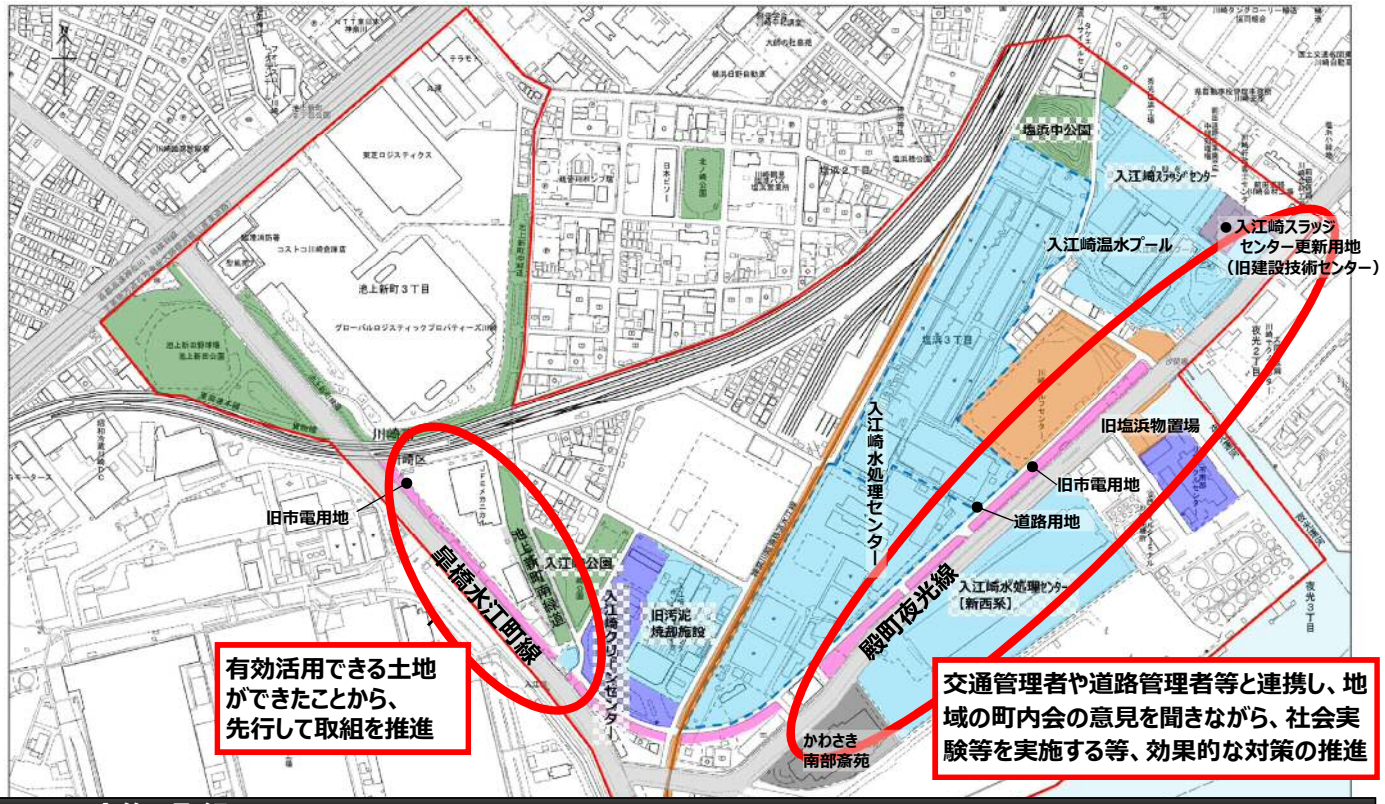
令和3年7月に地域の町内会へ皇橋水江町線沿道における事業について説明を行い、次のような意見が出され、事業を進めることについて了承いただいた。

・違法駐車車両の取り締まりを強化してほしい。

・現在のコンビニを利用しているため、引き続き、同様の施設が必要である。

・新しい施設へのアクセスしやすさに考慮してほしい。

・駐車スペースはできるだけ多くしてほしい。



5－4　今後の取組

①皇橋水江町線沿道

・有効活用できる土地の確保に見通しがたったことに加え、交通管理者や地域の町内会からも事業を進めることの理解が得られたこと、また、本年６月のサウンディング調査の結果、民間活力の導入を図ることで本市の考える事業が実施可能であることが確認できたことから、早期に交通レスト機能の導入を進める。

・交通レスト機能の導入にあたっては、周辺環境や利便性の向上に資する便益施設（飲食売店等）を併設し、駐車場機能を可能な限り多く確保する。

・民間活力を活用し、新たな行政負担をすることなく、便益施設から得られる収益で施設整備や維持管理を行う。

⇒ **皇橋水江町線沿道の交通レスト機能の導入により、殿町夜光線の路上駐停車の減少も期待されることから、交通管理者の意見を踏まえ、効果の早期発現を目指し、事業実施の目途が立った、皇橋水江町線沿道への機能導入を先行して進める。**

②殿町夜光線沿道

・多摩川スカイブリッジの開通後の交通実態を把握し、路上駐停車を効果的に防止する対策を検討。

・殿町夜光線の路上駐停車対策として、交通管理者による違法駐車の取り締まりを強化する。

・荷主や立地企業に対し、関係局等と連携し、待機場所確保や路上駐停車の削減に向けた働きかけを行う。

・塩浜３丁目周辺地区土地利用計画を踏まえ、引き続き、関係局等と協議調整を行い、交通レスト機能の導入に向けた取組を推進。

⇒ **殿町夜光線沿道においては、多摩川スカイブリッジの開通後の交通実態を踏まえ、交通管理者や道路管理者等と連携し、地域の町内会の意見を聞きながら、路上駐停車を防止する対策について、社会実験等を実施する等、効果的な対策を進める。**

皐橋水江町線沿道及び池上新町南緑道の一体利用による地域環境改善事業について　参考資料

1　計画の位置づけ（塩浜３丁目周辺地区土地利用計画〔H29.5〕）

大規模工場跡地の土地利用転換や公共施設の更新整備等の機会を捉えた臨海部の活性化や地区課題解決に向けて、公共公益施設などの更新計画や近年の川崎臨海部の動向などを踏まえ、当面整備すべき内容について、「塩浜３丁目周辺地区土地利用計画」として取りまとめている。

本計画における地区に求められる機能のうち、本事業では次の２つの機能導入に向けた取組を進めるものである。

地区に求められる機能

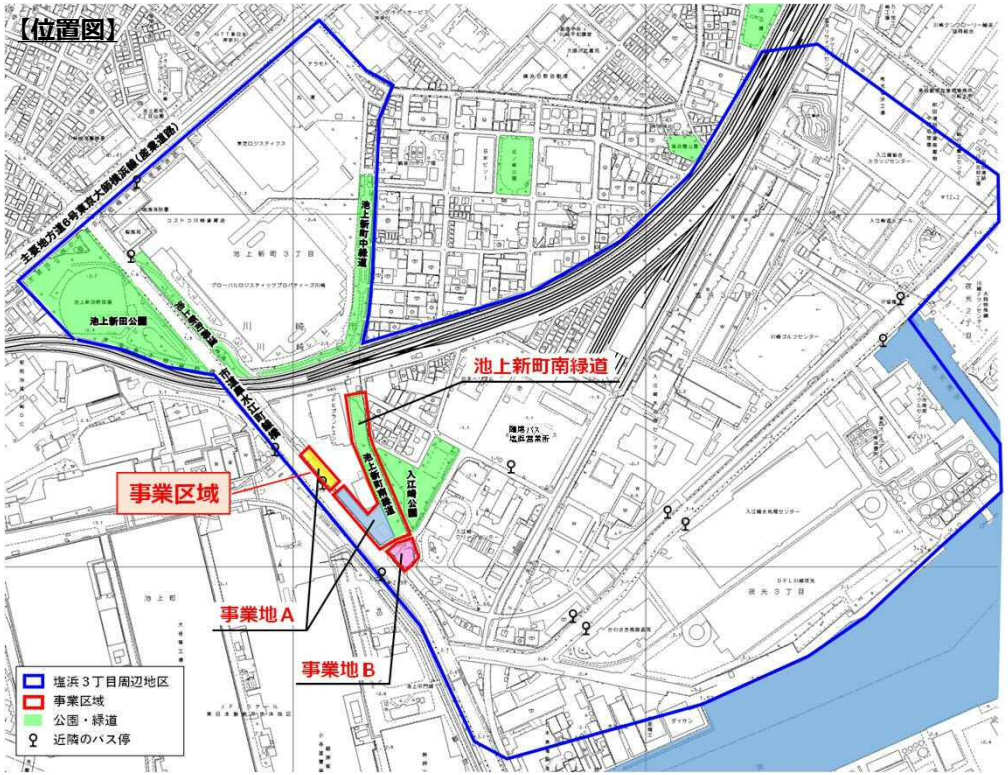
「緑のアメニティ機能」
良好な景観形成、市街地環境の保全、臨海部のイメージアップ、アメニティ向上に資する緑空間・水辺空間の創出

「交通レスト機能」
ドライバーのレスト機能を有する施設整備による幹線道路の路上駐停車減少

2　事業区域の主な経緯

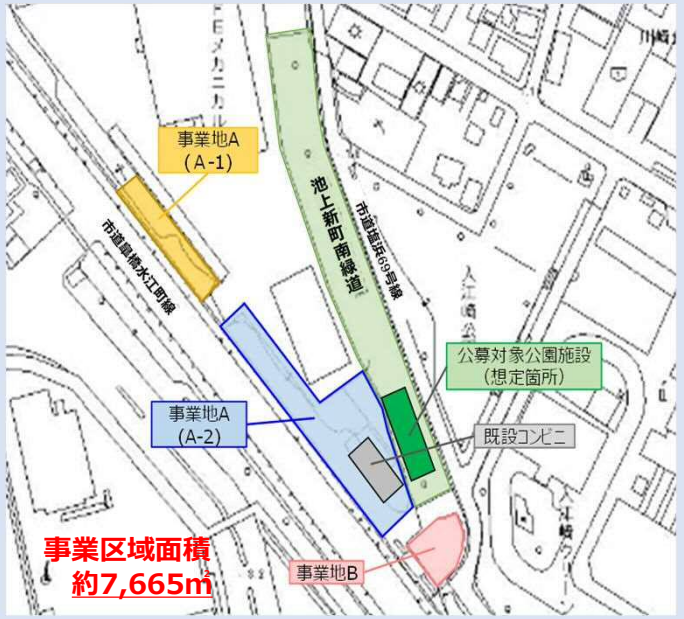
昭和19年10月　電気軌道事業（市電）の運輸営業開始
昭和36年9月　下水処理水等の放流渠の供用開始
昭和44年4月　電気軌道事業（市電）の運輸営業廃止
昭和47年7月　池上新町南緑道の供用開始
平成16年7月　事業地内コンビニエンスストア（デイリーヤマザキ）の営業開始
令和４年5月　事業地内コンビニエンスストア（デイリーヤマザキ）の借地契約満了（予定）

【位置図】



3　現状と課題

① 周辺の幹線道路では、一日を通して大型車の通行が多く、臨港道路東扇島水江町線の整備により、更なる交通量の増加が想定される中、運搬先入庫待ちの**時間調整等のための大型車の路上駐停車が多い**状況にある。
② 公園は施設が老朽化し、あまり利用されておらず、道路沿道と共にごみ等の投棄があり、**地域の景観や沿道環境の改善が望まれている**。
③ 周辺地域の利便性、住環境、防犯、道路沿道環境の維持に寄与している民有地内の**コンビニエンスストアの借地期間が令和4年5月に満了予定**であり、**コンビニエンスストアがなくなることで環境の悪化が懸念される**。



池上新町南緑道

事業地Ａ・既設コンビニ周辺

道路沿道の路上駐停車

公園へのゴミの投棄

事業地Ｂ・放流渠上部

皐橋水江町線沿道及び池上新町南緑道の一体利用による地域環境改善事業について

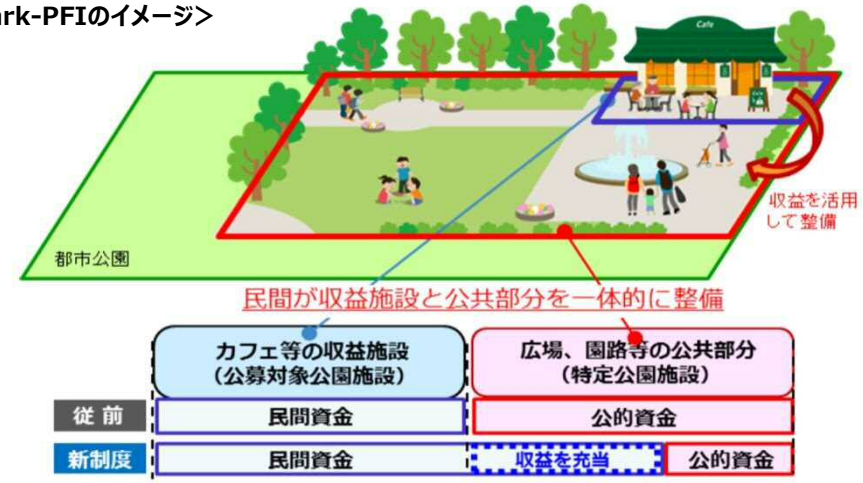
4　土地利用方針の検討に向けた背景・考え方

現状の課題等を踏まえ、地区に求められる機能導入により周辺地域の価値向上につなげるため、皐橋水江町線沿道と池上新町南緑道における取組を進めるにあたっては、次の点から両区域の一体利用を図るとともに、民間活力を導入することについて検討することとした。

① 都市公園法の改正により創設された**Park-PFI制度を活用することで、**民間事業者の創意工夫による**効率的・効果的な都市公園の整備を進めやすくなった。**

② 地権者から借地することの同意が得られたことで、**皐橋水江町線沿道と池上新町南緑道が連続し、一体利用が可能となった。**これにより、皐橋水江町線沿道を沿道休憩施設に加え、公園内施設の駐車場としても利用可能となり、**公園及び道路沿道における課題を合わせて解消できる可能性が出た。**

＜Park-PFIのイメージ＞



【主な特例措置】
①設置管理許可期間
　最長20年間まで許可が可能
　（通常は最長10年間）
②建ぺい率
　飲食・売店等も
　最大12%まで設置が可能
　（原則2%まで）

〔公募対象公園施設〕
飲食店、売店等の公園施設であって、都市公園の利用者の利便の向上を図る上で特に有効であると認められるもの

〔特定公園施設〕
園路、広場等の公園施設であって、公募対象公園施設の周辺に設置することが都市公園の利用者の利便の一層の向上に寄与すると認められるもの

5　サウンディング調査の結果概要

(1) サウンディング調査の実施結果

本事業地における、①道路沿道における交通レスト機能の導入、②緑道へのPark-PFI制度の活用による飲食・売店等の収益施設の設置及び公園の再整備による緑のアメニティ機能の向上に関しての検討を行うため、令和3年6月に公募によるサウンディング調査を行い、５社の民間事業者が参加した。

対話・意見交換を行った民間事業者からは、一定の評価があり、**本事業に対する民間事業者の参入可能性は十分に確認できた。**

(2) サウンディング調査結果を踏まえた土地利用の考え方

項目	サウンディング調査結果を踏まえた考え方
事業用地	交通量が多い道路に面しており、ドライバーや近隣企業の従業員を中心として多くの施設利用者が見込める。
事業内容	軽食・物品の販売店舗を中心に、スポーツ・レジャー施設の設置、大型車用駐車スペースを確保した駐車場の整備などに関する提案があり、本市の要求水準が過度なものでなければ、収益施設の利益で施設整備・維持管理が可能である。
事業費	施設整備、維持管理は、民設民営を基本とする。
借地料	「事業者から受け取る借地料」は「本市(市長部局)が土地所有者へ支払う借地料」と同額とすることを基本とする。
その他	収益施設の運営開始と既設コンビニエンスストアの閉店時期の調整を図ることで、事業区域内の飲食・売店機能の空白期間を最小限に抑えることが可能となる。

6　本事業に関する土地利用方針

(1) 基本的な考え方

① 地域環境の改善を図るため、民有地等を活用し、**皐橋水江町線沿道と池上新町南緑道の一体利用を図る。**

② 民間事業者のアイデアやノウハウを最大限に活かすため、**Park-PFI制度を活用**し、事業者からの提案等を幅広く検討する。

(2) 導入すべき機能

① **緑のアメニティ機能の向上（公園・道路沿道環境改善）**
・地域の利便性や住環境、防犯能力を維持するため、**飲食・売店機能を有する施設を設置する。**
・対象公園の立地特性や事業区域内への交通レスト機能の導入を踏まえ、**周辺住民やドライバー等が憩い・休息できる空間を確保する。**

② **交通レスト機能の導入（路上駐停車対策）**
・周辺の幹線道路の状況や臨港道路東扇島水江町線整備により川崎臨海部の新たな交通の要衝となることを踏まえ、路上駐停車の削減や沿道環境の向上につなげるため**駐車場機能を確保する。**

(3) 事業範囲

① 池上新町南緑道はすべての公園敷地（4,175㎡）とする。

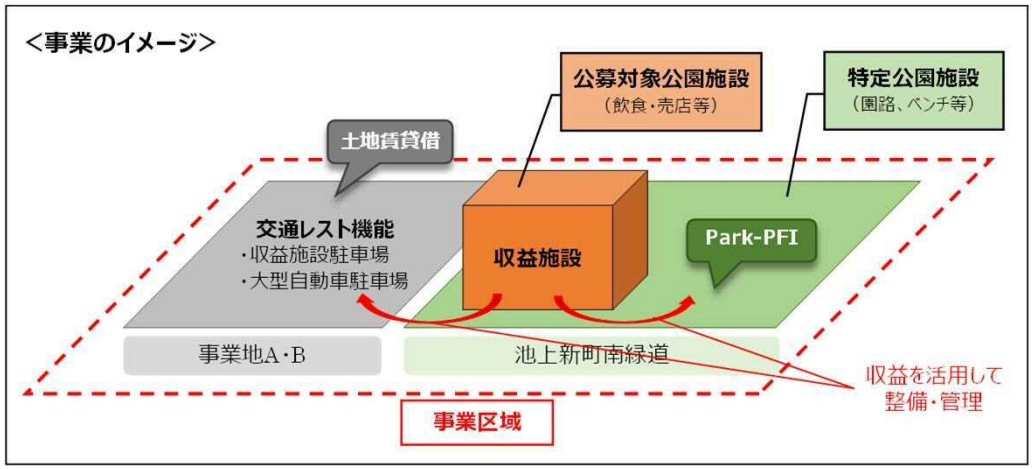
② 交通レスト機能は、大型車の路上駐停車解消に必要な駐車台数※の確保に必要と想定される面積とし、その範囲は、既設コンビニエンスストア事業者の利用範囲（事業地A-2：約2,070㎡）及び事業地A-1（約609㎡）、事業地Ｂ（約810㎡）の合計約3,490㎡とする。

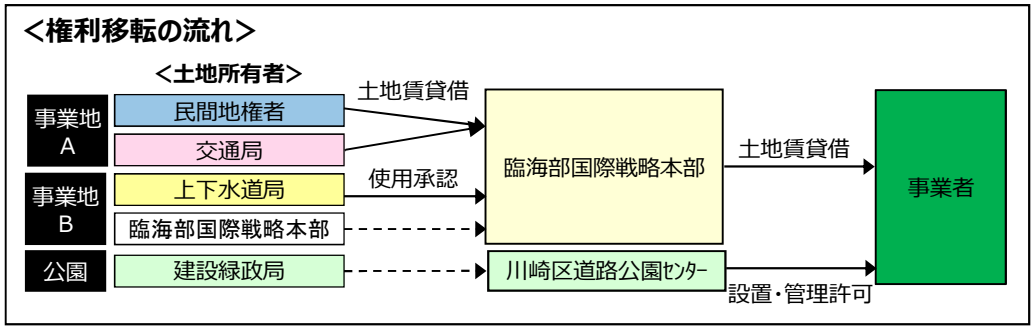
※ 既設コンビニエンスストアの駐車場スペースは大型車6 台、小型車28 台であるが、皐橋水江町線沿道には平均1～2 台、最大4 台の大型車が路上駐停車していることから、大型車10 台以上の駐車ますが必要

皐橋水江町線沿道及び池上新町南緑道の一体利用による地域環境改善事業について

(4) 事業スキーム

① Park-PFI制度を活用して**公園内に設置する収益施設での収益により、事業者が施設整備及び維持管理を行う。**ただし、社会資本整備総合交付金の官民連携型賑わい拠点創出事業を活用し、特定公園施設の整備費用の一部を本市が負担する。
② **事業期間は、最長20年間**（Park-PFI制度の設置管理許可の上限）とする。
③ **事業地Ａ・Ｂは**臨海部国際戦略本部が賃借した上で、**一括して事業者へ賃貸する。**
④ 事業地Ａ・Ｂの土地賃貸借にあたっては、建物の設置を認めないこと、駐車場を整備すること、敷地の維持管理を行うことを条件とする。





7 川崎市公募対象公園施設設置等予定者選定委員会による調査審議

都市公園法において、「事業者（公募対象公園施設の設置等予定者）選定の評価基準の設定」及び「事業者の選定」にあたっては、学識経験者の意見を聴かなければならない（法第5条の2第6項及び法第5条の4第4項）とされている。

このため、本事業のプロポーザル方式の公募において民間事業者から提案のあった内容の審査を行うにあたっては、川崎市都市公園条例（第18条の5）において、評価の基準及び選定に関する事項を調査審議するために本市附属機関として設置している「川崎市公募対象公園施設設置等予定者選定委員会（以下「選定委員会」という。）」において調査審議を行うこととする。

8 審査の進め方

(1) １次審査

募集要項（公募設置等指針）に基づき事業者より提案された内容について、**評価の基準に基づき書類審査を行い、**それぞれの提案書を採点する。なお、要求水準を満たさないなど必要事項を満たさない場合は失格とする。

【主な審査項目】 ア 事業の実現性、継続性に関すること
イ 事業提案に関すること
・事業全体に関する事項
・緑のアメニティ機能に関する事項
・交通レスト機能に関する事項
・運営、管理体制に関する事項
ウ 価格に関すること

(2) ２次審査

① 事業者より提案された内容について、**選定委員会の委員によるヒアリングを実施する。**
② ヒアリング内容を踏まえて１次審査の提案内容の採点の修正がある場合は修正を行う。

(3) 優先交渉権者の決定

２次審査の結果を踏まえ、優先交渉権者を決定する。

9 民間活用導入により期待される効果

① 公園の機能向上、利便性の高い交通レスト機能の導入

Park-PFIの活用により、事業者が主体的に整備・管理を行うことで、公園の個性・ポテンシャルを引き出した地域に必要とされる財産になること（価値の向上）及び新たな賑わいの創出が期待できる。また、公園や併設する収益施設等を活かした付加価値の高い交通レスト機能の導入が期待できる。

② 質の高い維持管理

事業者のアイデア・ノウハウを活かした維持管理が行われることで、高い頻度での清掃・見回り・点検がされるなど、維持管理水準や安全性の向上、懸念される不法投棄等の抑制が期待できる。

③ 市の財政負担の低減

工事費、維持管理費は民間負担を基本とするため、市の財政負担を大幅に削減できる。

④ 地域貢献

公益的な取組や周辺企業と連携した取組等の地域貢献活動が期待できる。

10 今後のスケジュール

令和３年　９月　川崎市公募対象公園施設設置等予定者選定委員会
令和３年１０月　民間事業者の公募（募集要項の公表）
令和３年１２月　提案書の提出
令和４年　３月　民間事業者の選定
令和４年　５月　基本協定の締結
令和４年　５月　施設の設計、整備の実施
令和５年７月以降 施設運営の開始

※既設コンビニエンスストアについては、事業区域における飲食・売店機能の空白期間を発生させないため、収益施設の供用開始日の直前まで営業を継続する。