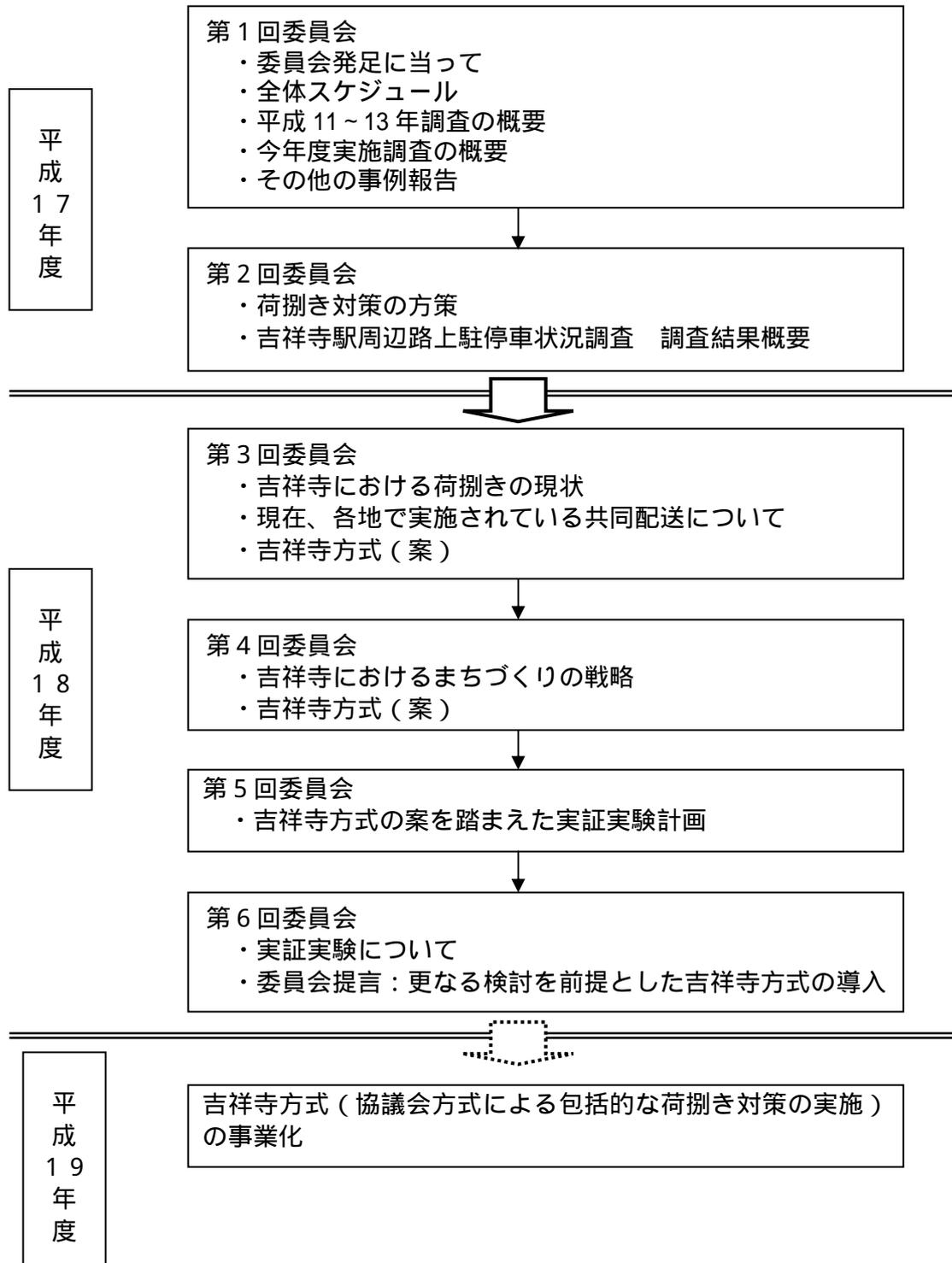


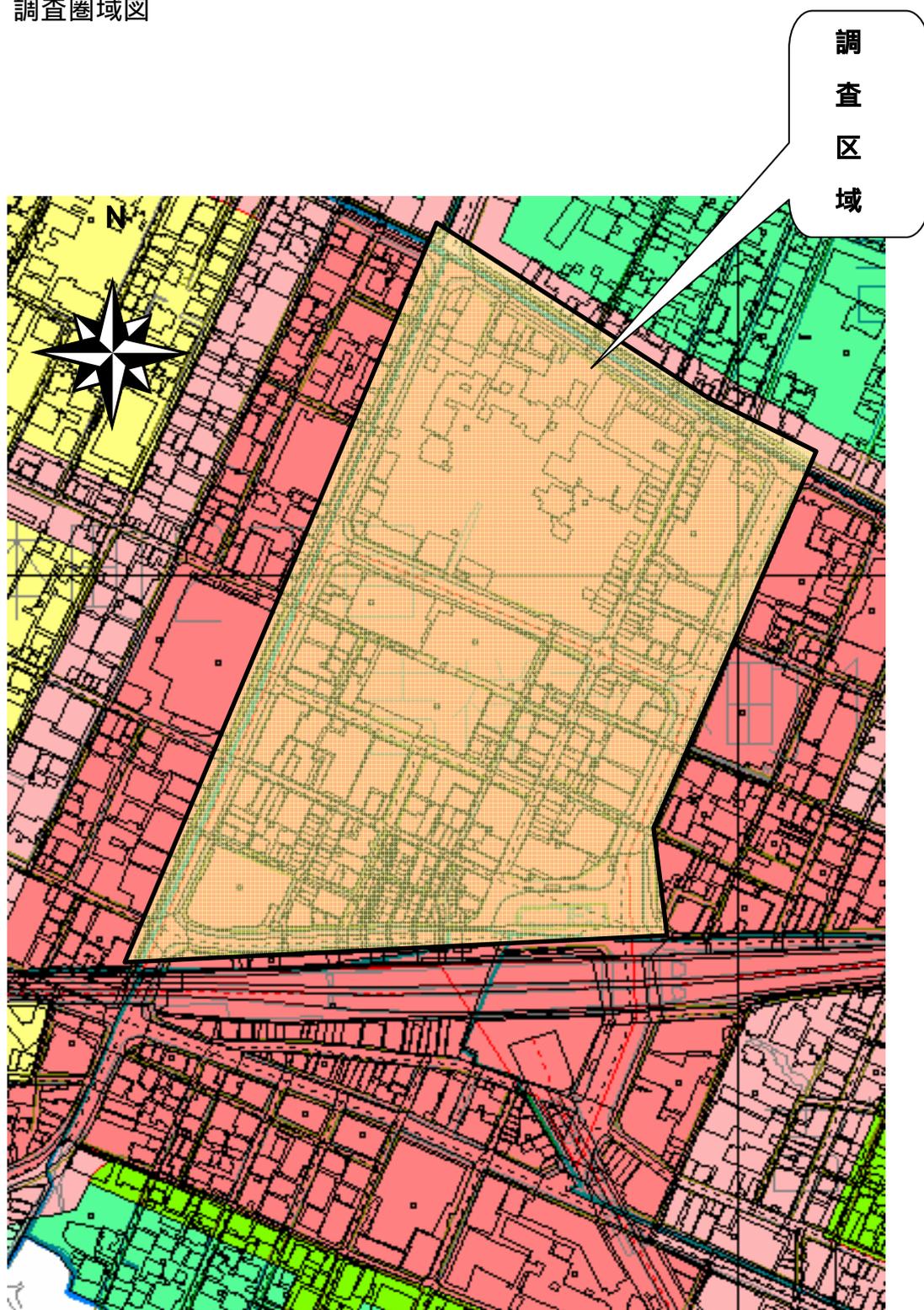
1 調査目的

路上から路外での荷捌きへの転換を図るために、吉祥寺駅周辺地区における共同集配システム等につき、実証実験を行うと共に、共同配送の手法及びルールについて、検討し、吉祥寺における共同配送事業の具体化に向けた検討を行うことを目的とする。

2 調査フロー



3 調査圏域図



4 調査成果

1 吉祥寺における荷捌きの現状

(1) 吉祥寺の現状

まちの現状

- ・物流車両が多い。
- ・荷捌き施設がない。

路上駐車し、路上で荷捌きを実施 荷捌きがまちの弊害を引き起こす原因の一つに

路上駐車の実態

・吉祥寺の路上駐車状況

H13	総駐車台数(台)	総駐車時間(時間)	H18	総駐車台数(台)	総駐車時間(時間)
貨物車	1,801	621	貨物車	2,464	738
乗用車	762	206	乗用車	1,091	275
合計	2,563	827	合計	3,555	1,013

課題

) まちづくりの視点

- ・回遊性の阻害 荷捌きを前提とした道づくり 人中心の空間づくりができない
- ・道路構成等を考慮すると路上荷捌き施設の設置は困難
- ・地域に来るすべてのトラックを収容できる路外荷捌き施設の設置は困難

) 商店街等を構成する店舗の視点

- ・対処療法的に荷捌きには取り組んではいるが、根源的な対応策には至っていない

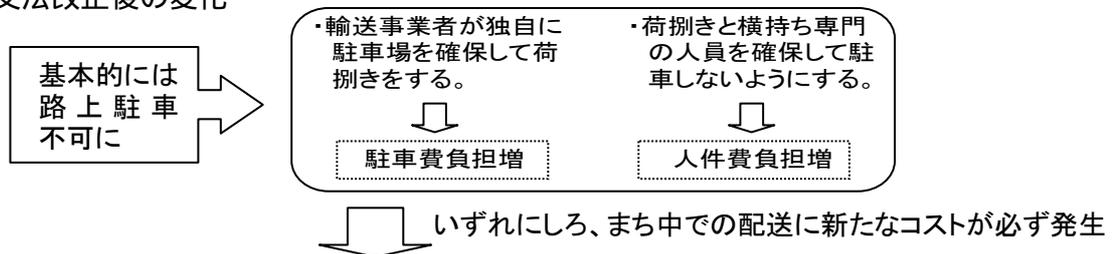
) 来街者の視点

- ・安全・安心、環境問題への関心の高まり(路上荷捌きに対する苦情)
- ・渋滞するので吉祥寺に自動車ではいけない(別の街へ)

) 輸送事業者側の視点

- ・有効な荷捌き空間が欠如している
- ・荷捌きしやすいまちではない

(2) 道交法改正後の変化



- ・輸送事業者に新たなコスト負担がのしかかっているが、コスト(駐車費用等)の適正な負担者はだれか？
- ・コストが発生するなら、なるべく低廉にできないか？
- ・路外駐車等の施設確保も課題だが、そもそもシステムとして捉える必要があるのではないか？

2 吉祥寺方式(案)

吉祥寺方式とは・・地元商業者、輸送事業者、関係行政機関等吉祥寺の荷捌きにたずさわる関係者による協議会を設置し、吉祥寺のまちづくりの一環として、良好な荷捌き環境等を創出するために、自立性の中で包括的に荷捌き問題に対処する方式と定義する。

吉祥寺方式のフレーム

吉祥寺のまちづくり戦略
まち間の競争を勝ち抜くためのまちづくりを実施する必要がある。
吉祥寺は『回遊性』を基本とした商業地であり、この特性を高める必要がある。
そのため、道路空間は人中心に考えたい。

吉祥寺における荷捌きの現状
大規模店と小さな店舗からなる商店街が融合したまちであり、荷捌きスペースが絶対的不足している。
日常的に交通渋滞が発生しているとともに、道路幅員も広くなく、路上駐車による荷捌きには課題・批判が多い。
改正道交法への対応は、コストも含め輸送事業者が個々の対応している。
また、事業者により対応内容・可否にも違いがある。

吉祥寺方式(関係者が取り組む包括的荷捌き対策)

まちづくり戦略の一環として: 吉祥寺での荷捌きはすべて路外へ(段階論的移行)
荷捌きは、吉祥寺の発展を下支えする重要不可欠な作業であり、個々的に考えるのではなく、まちに必要な設えとして考え、取り組む必要がある。

荷捌き問題を公平・低廉に行う環境を創り出すため、関係者が一同に会する『協議会方式』により包括的に取り組む体制を確立。

ステップ1 吉祥寺における荷捌きのあり方の確立

ステップ2 荷捌き対策実施方策メニュー及びルール決定

ステップ3 メニュー等の実施

ステップ4 実施後の評価、改善、新たな展開へ

メニュー実施の原資
輸送事業者・地元
商業者の負担
関係機関による支援
協議会が実施する
事業による収益等

人中心の道路空間づくりを実現(快適な荷捌き環境づくりのサイクル形成)
吉祥寺のまち内物流をシステムとして設えることによる、輸送事業者にとっても快適かつ効率的な作業・サービスを行える環境を整備
来街者が安心して吉祥寺のまちの楽しさを味わえる環境を整えることによるまちの繁栄
まちの繁栄による関係者へのリターンの増大

3 実証実験について

(1) 実験の概要

コンセプト

実証実験の実施にあたっては、目的や目標等を明確にするとともに、実施にあたっての求心力を高める必要がある。本委員会では協議会による包括的な荷捌き問題への対応＝吉祥寺方式について議論を重ねてきた経緯があることから、以下のようなコンセプトに基づき実験を行うこととした。

コンセプト1：まち間競争に勝ち抜くための吉祥寺方式

- * まち間競争に吉祥寺が勝ち残るためには、荷捌き問題への対応を単なる吉祥寺エリア内の物流対応と考えるのではなく、吉祥寺をより魅力的にするために“まちに設える必要がある仕組みづくり”と考えるべきである。そのため関係者による協議会という合意形成システム（吉祥寺方式）の存在を前提とした実証実験を組み立てるべきである。
- * 個々のには実現できない対策も、関係者の合意に基づくものであれば実現可能となるものもある。また、路上荷捌き問題に対応可能な事業者だけのまちではなく、個々のには対応が不可能であっても、関係者が協議会を通じて共助することにより、だれにとっても良好な事業環境を持つまち（共存共栄）を目指すべきである。
- * まち間競争での勝ち残りを軸に据えることで、荷捌き問題への視点を明確化するとともに、関係者の取り組みに対するモチベーションを高めるべきである。

コンセプト2：来街者の視点に合ったまちづくりに軸足を置いた荷捌き対策

- * まちの評価は、来街者の視点によるものに他ならない。また、来街者の視点による安全・安心で快適に楽しめる吉祥寺の繁栄は、関係者の繁栄でもあり、結果的に関係者へのリターンの増大を目指すべきである。
しかし、個々の事業者にとっては、来街者の視点での対策は採りにくい面がある。そこで、関係者の合意の中で対策を実施することにより、初めて来街者の視点による対応が可能になる。
- * 来街者の視点、まちの繁栄という明確な目的を軸足とすることにより、よくありがちな荷捌き関係者の視点として出来ることだけを実施する閉じた観点からの実験ではなく、広く関係者が関わるチャレンジングな実証実験を組み立てるべきである。

ストーリー

) 実験のストーリー

実証実験では、先に示したコンセプトを具現化するために、単に複数のメニューを実施し、その効果は無関係に検証するのではなく、実証実験自体のストーリーを明確にすることで、個々の対策の関連性や吉祥寺方式の有効性等について検証する必要がある。

《ストーリー》

- a) 来街者の視点に立ち、良好なショッピング環境等を提供するための『1. 荷捌き車両がスムーズに通行するための対策』
上記対策の内容として、“店舗の開店準備の時間帯”と“来街者のための時間帯”を明確に分離するための荷捌き車両の進入や駐車『時間規制』、及び輸送事業者にとっても快適かつ効率的な作業・サービスを行うことができる環境づくりを目指した道路の『一方通行規制』等を、関係者の合意のもとで実施する。
- b) 『1. 荷捌き車両がスムーズに通行するための対策』により、荷捌き作業が困難になる事業者のため受け皿としての『2. 共同配送・共同荷受け』及び『3. 荷捌き車両のための駐車スペースの確保対策』
- c) まちづくりの取り組み＝協議会方式の可能性を広げるための『4. 買物が楽しくなるための対策』
- d) 協議会活動の一環として、取り組みへの啓発や安全普及活動等を通じた社会貢献のための『5. まちを活性化させるための対策』

吉祥寺の荷捌きをスムーズに行うための実証実験
 ~みんなで協力して路上駐車をなくし、快適なまちづくりを目指そう!~

🚚 **きっちい・すっきい・吉祥寺“アゲイン”** 🚗

2月15日(木)~2月28日(水)

- 実験中は、“まちのルール”として、**午前11時以降、荷捌き車両の駐停車や通行を禁止します。**現在12時以降は進入禁止となっているエリアも、1時間繰り上がります。
- できるだけ午前11時までに荷捌きを終わるよう、商店および輸送担当の方々のご協力をお願いします。
- なお、通行許可証を持っている車両についても、“まちのルール”として、この期間は通行禁止としますのでご協力をお願いします。

1. 荷捌き車両がスムーズに通行するための対策

① 荷捌き車両の駐停車禁止

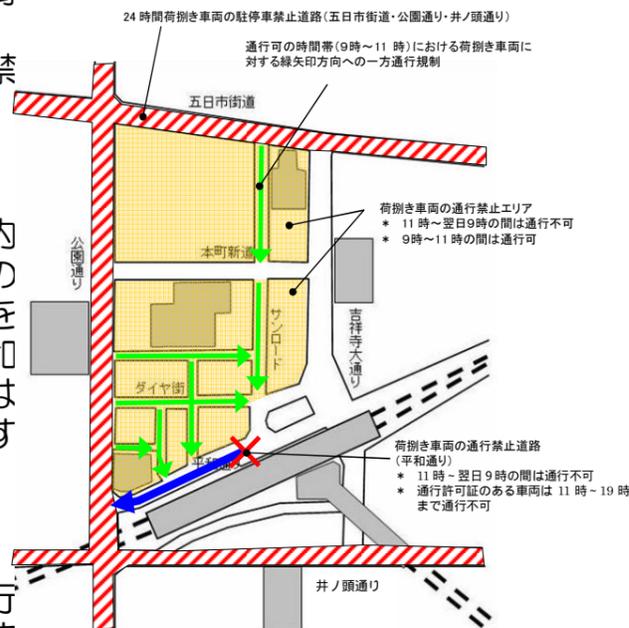
まちのルールとして「五日市街道」、「公園通り」、「井ノ頭通り」は24時間荷捌き車両の駐停車禁止とします。

② 荷捌き車両の通行禁止

「平和通り」及び商店街エリア内（別図参照）は11時から翌日の9時までの間荷捌き車両の通行を禁止するルールとします。（「平和通り」で通行許可証がある車両は11時から19時の間通行を禁止するルールとします。）

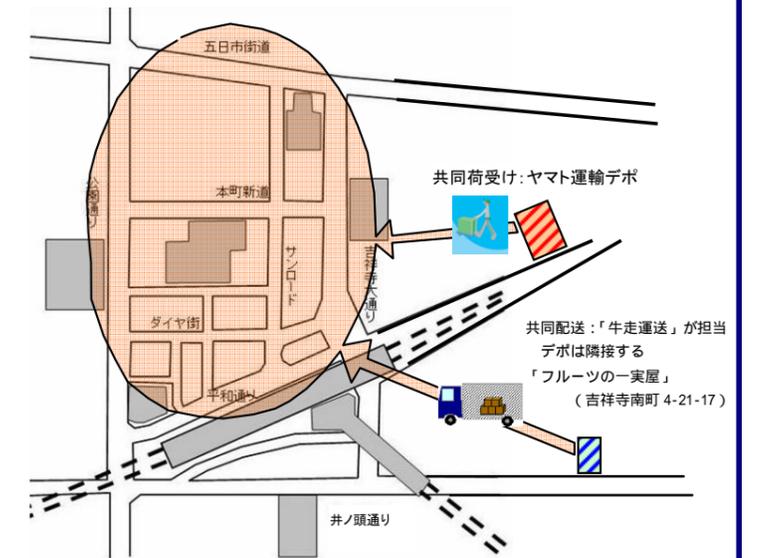
③ 荷捌き車両の走行ルート

同エリア内では荷捌き車両の通行を一方通行とするルールとします。



2. 共同配送・共同荷受けの実施

吉祥寺の中心街に入り込む荷捌き車両を減少させるために、共同配送・共同荷受けを実施します。図中の「牛走運送」および「ヤマト運輸」のデポに荷物を持ち込んで頂ければ、両社が中心街まで配送します。実験期間中、料金は無料です。



① 対象範囲

- ・「配送のみ」になります。検品、棚入れ、回収、決済を伴うもの等は不可とします。
- ・対象除外品目（判断が難しいものは事務局との協議事項とします）
 - ・冷蔵冷凍品（生鮮食品、惣菜、ケーキなど）
 - ・貴重品（貴金属、時計、絵画、現金・金券・有価証券など）
 - ・嵩高品（家具、家電など）
 - ・その他取り扱いが難しいもの（医薬品、危険物など）

② 作業スケジュールなど

	牛走運送	ヤマト運輸
期間	2/15~28 の 14 日間	2/15~28 の土日を除く 10 日間
受付時間	・荷受けは 7 時から 15 時まで ・9 時まで荷受け→12 時まで配送	・荷受けは 13 時から 16 時まで
配送時間	・12 時まで荷受け→15 時まで配送 ・15 時まで荷受け→18 時まで配送	・配送は 17 時までに随時実施
住所	武蔵野市吉祥寺南町 4-21-17(フルーツの一実屋敷地内)	武蔵野市吉祥寺本町 1-34-20

③ 引渡し条件など

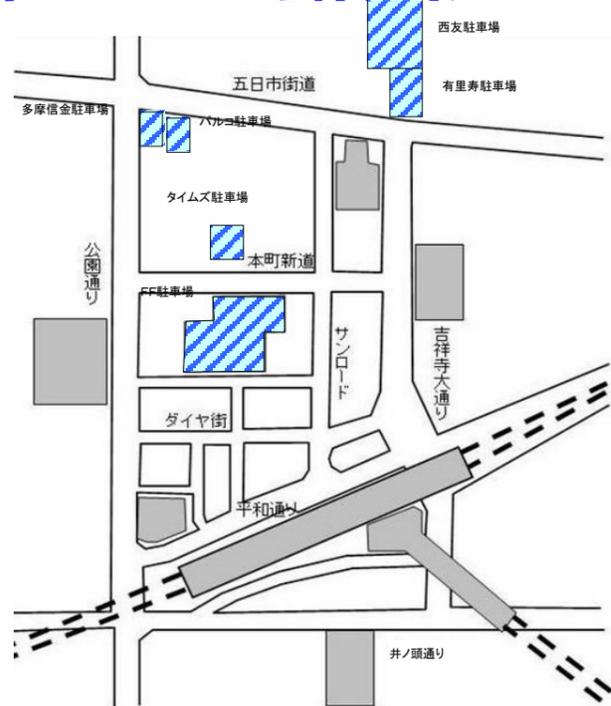
荷物の引渡しにおきましては、個人情報保護に関する覚書など事務的な手続きが必要となる場合がございますので、詳細につきましては事務局にお問い合わせ下さい。

また、引渡し時に納品伝票・輸送伝票などのコピーを取らせてもらうこととします。なお、取扱可能量に限度がございますので、当日の利用状況により、取り扱えない場合がございますので、あらかじめご了承下さい。詳細は事務局までお問い合わせ下さい。

3. 荷捌き車両のための駐車スペースの確保対策

吉祥寺の中心街に入ってきた荷捌き車両の駐車スペースを確保します。

いずれも、一般駐車場等が利用できない場合に利用して下さい。また、実験期間中は、利用制限時間を30分とし、料金は無料とします。



● 駐車スペースの状況

駐車場名	期間	利用可能時間	スペース	一台当り寸法	高さ制限	利用可能車両
1. 有里寿駐車場	H19.2.15~ H19.2.28	8:00~19:00	9	屋根なし(5台) 5m×2m50cm 屋根あり(4台) 4m×2m20cm	なし 2m10cm	4トン車クラス以下 軽トラック ワゴン車
2. タイムズ駐車場			空車時 (最大35台)※1	5m×2m50cm	3m80cm	ワゴン車まで
3. パルコ駐車場	H19.2.15~ H19.2.28	8:00~19:00	5	4m70cm×2m40cm	なし	軽トラック ワゴン車
4. 多摩信金駐車場 (土日を除く)	H19.2.28 (土日を除く)		3	屋根なし(2台) 5m×3m50cm 屋根あり(1台) 4m30cm×2m50cm	なし 2m10cm	2トン車クラス 軽トラック ワゴン車
5. 西友駐車場 (土日及び20日を除く)	H19.2.15~ H19.2.28	8:00~19:00	3	4m80cm×2m	2m50cm	2トン車クラス
6. FF駐車場 (土日を除く)	H19.2.15~ H19.2.28	8:00~19:00	3	6m×2m	2m40cm	2トン車クラス 事前登録制※2

※1 タイムズ駐車場につきましては、一般乗用車との併用になり、一般乗用車の利用の多い時間帯は満車で利用できない可能性がありますので、あらかじめご了承下さい。

※2 事業者名、車両Noなどを予め事務局にご登録いただいた場合のみ利用可能とします(登録の無い事業者は利用できません)。

4. 買い物が楽に、楽しくなるための対策

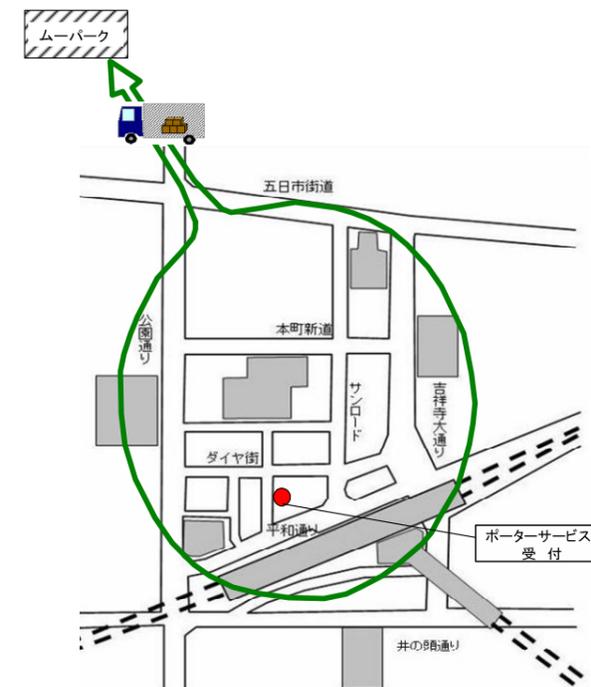
●ポーターサービスの実施

吉祥寺のまちの中で購入した商品などのポーターサービスを実施します。

(2/24(土)・25(日)の2日間)

ハモニカ横丁内で受付、その場所からムーパークまで、無料でお届けします。

- ・ハモニカ横丁での受付時間
11:00~17:00
- ・ムーパークでの受渡し時間
12:00~18:00



5. まちを活性化させるための対策

●イベントの実施

2/25(日)にエリア内の空間を利用したイベントを開催します。

実施時間…11:00~17:00

注) 今後の準備や関係各所との調整の状況によって、実験内容が変更となる場合がございます。ご理解のほどよろしくお願いいたします。

吉祥寺は、他のまちと異なり、大規模店舗と商店街、個性的な個店の連携による『回遊性』の楽しさを軸として、多くの来街者が来ています。今後も、吉祥寺が他のエリアとの『まち間競争』に勝ち残っていくためには、『ぶらぶら歩きが楽しいまち』『回遊しながら発見のあるまち』としての特徴を磨いていく必要があります。

現在、荷捌き作業は、日常的に路上で行われているとともに、店舗が開店し、お客様が来街している時間でも、商店街の中を荷捌き車両が通過するなど、お客様が回遊する際の心地良さを点では、決して好ましい状況ではないと考えています。

そこで、平成19年2月に、将来、荷捌き対策を総合的に実施していく方式を検討することを想定した実証実験を行います。皆様のご理解・ご協力をお願い致します。

吉祥寺共同集配システム検討委員会

お問合せは…武蔵野市都市整備部 吉祥寺まちづくり事務所内 電話080-1104-1048

4 実証実験結果

(1) 実証実験項目ごとの結果

表 実証実験結果

実験内容	実験による効果	課題
荷捌き車両のスムーズな通行の確保対策	<ul style="list-style-type: none"> * 各関係者の協力により、来街者から“安心してショッピング等を楽しめるまち”として高い評価を得た。 * 平和通りは、バスルートになっているが、バスの安全・定時運行の面でも多大な効果を上げた。他 	<ul style="list-style-type: none"> * 中心街の周辺部において若干の路上駐車車両の増加が見られた。 * 規制の受け皿として用意した駐車場が中心街から遠いこともあり、午後の納品は行いにくくなる状況もあった。他
	<ul style="list-style-type: none"> * 車両のスムーズな通行という面について、一方通行化は多大な成果があった。 	<ul style="list-style-type: none"> * 実験当初は、ルールが徹底されておらず、若干の混乱が生じた。他
	<ul style="list-style-type: none"> * 駐停車車両に対して、細かな啓発活動を継続したことにより、取り組みに対する一定の理解は得られた。他 	<ul style="list-style-type: none"> * 11時～12時の吉祥寺通り（公園通り）吉祥寺大通りの駐車台数が増加しており、平和通りの通行禁止の影響が大きかったものと考えられる。他
荷捌き車両を減少させる対策（共同配送・共同荷受）	<ul style="list-style-type: none"> * 利用実績は、ヤマト運輸、牛走運送の両者で282個（20個/日）であった。 * 周知期間があまりなかったにも関わらず、問い合わせ等もあり将来性・可能性について確認することはできた。他 	<ul style="list-style-type: none"> * 共同配送の利用を検討したが、実際には利用しなかった事業者、あるいは途中で利用を中断した事業者は、利用しなかった理由として、トラブル発生時の保証が明確でないことを挙げており、本対策を実施する上での安全性、クオリティ、メリット等を明示できなかった。他
荷捌き車両のための駐車スペースの確保対策	<ul style="list-style-type: none"> * 最も利用されたタイムズ駐車場で、平日：最大29台・平均16台/11時間、休日を含む平均：13.7台/11時間であった。 * 荷捌き駐車場の利用により、一部の路上駐車は排除された。他 	<ul style="list-style-type: none"> * 駐車利用料金を事務局側で持ち、利用者は無料としたにも関わらず、利用頻度は低かった。 * 特に、心配された積載量の大きい大型の荷捌き車両への対策として準備した駐車場の利用率が低かった。他
買物が楽に、楽しくなるための対策	<ul style="list-style-type: none"> * ポーターサービスの利用実績は、24日：4件、25日5件であった。 * 利用者からは全て好評を得られ、下記のような具体的な意見が得られた。 <ul style="list-style-type: none"> ・荷物を持たなくてすむので、いつもより多く買物をしようと思った ・吉祥寺のまち全体での売り上げ増になるのではないか 	<ul style="list-style-type: none"> * パーク＆バスライド（ムーバス）による、吉祥寺への車の流入削減とのリンクを前提としたため、ムーバス利用者だけを対象と絞ったことで、狭い実験範囲となってしまった。 * 周知が不足していた面も否めない。 * 事業として考えると、採算性の面でも課題が大きい。他
荷捌きがすっきりすることによりまちを活性化させるための対策	<ul style="list-style-type: none"> * アンケート結果からも、吉祥寺の関係者をあげて荷捌き問題に取り組んでいることについての評価を得られた。 	<ul style="list-style-type: none"> * 荷捌き対策の結果として、道路空間を活用したイベントを実施することなどにより、まちの活性化、関係者にとってのリターンの増大につなげるべきであるが、事務局側の準備不足もあり、このような成果にまで至らなかった。他

(2) 通行規制による主な道路の状況

平和通り

実験前



実験中



サンロード

実験前



実験中



(3) 実証実験の総括

吉祥寺方式の実現に向けた課題などを抽出することが、今回の実証実験のひとつの目的であることから、実証実験の結果から吉祥寺方式の実現について考察する。

証明できたこと

）コンセプトの的確さ

まちが一体となって、時間規制、通行規制を行うことで、安心・安全な吉祥寺のまちとして来街者の評価が得られ、まちで行うルール化が非常に有効な方策であったものと評価できる。来街者に評価されることによって、まちの関係者のさらなるモチベーション高揚につながり、好循環が期待できる。

）包括的な対策の必要性

時間規制等のルール化、その受け皿対策としての駐車場確保、共配等の実施は、利用実態としては成果を上げることが出来なかった面があるものの、時間規制を本格実施する場合、必ず発生する問題について対処する必要性は不変である。また、時間規制だけではなく、ある対策の実施によるハレーションについても協議会として対処するという仕組みについては織り込んでおく必要がある。この意味では、包括的な視点を持つことの必要性については証明できたものとする。

）まち全体で取り組むことの有効性

時間規制や通行規制は、関係者全体で取り組んだことが大きな成功要因であったと考えられる。

) 個々の実施方策メニューの有効性・可能性の把握

* 通行規制の有効性

まちの準備としてその活動に欠かせない商品を調達するための荷捌きの時間（店舗が開店するまでの時間）と、まちが来街者を迎える時間（店舗が営業している時間）を分離する時間規制＝まちのルール化は、平和通りを筆頭として非常に有効である。まちのルールは、共同配送や駐車場整備事業に比較して、必要となる費用が小さいことから、継続的な取り組みとして効果的であると考えられる。

* 共配・駐車場対策における課題の明確化

共配事業については、本格実施のメニューにするか否かについての検討が必要であるとともに、実施にあたってはガイドライン等の策定も必要になる。

駐車場対策は、吉祥寺における根源的な課題として位置・規模・需要・利用等についてトータルな検討が必要である。

* その他の事業

ポーターサービスの実施により、買い物後も手ぶらでまちを回遊することが可能となるので、新たな売上げの期待が生まれるが、サービス実施にかかるコスト負担についての検討が課題である。

また、今回は小規模なイベントに限られてしまったが、回遊性を向上させるとともに、来街意欲を高めるためには、すっきりとした道路空間の有効活用等について、さらなる検討が必要である。

証明できなかったこと

) スケールメリット

一例として、協議会が実施することを前提とした、駐車場の一括借り上げ等によるスケールメリットの発揮については、利用率が低かったことなどもあり、十分な検証をするには至らなかった。そのため、本来協議会が有しているスケールメリットについては本格的な実証をすることができなかった。

) 改正道路交通法への対応

吉祥寺では、民間監視員制度が導入されていない状況であり、このような状況下における実験とせざるを得ない。しかし近い将来、同制度が導入されることは必至であり、このような状況下における関係者のモチベーション・行動も変化することが予測できるものの、今回の実験では未知数としての扱いのままである。

) 吉祥寺方式自体のポテンシャル

吉祥寺方式とは、関係者が共同体として新たな概念による効率的・包括的な荷捌き対策等を実施する方式であるが、議論がし尽くされていないこともあり、吉祥寺方式自体の範疇についてもまだ未確定のところがある。今回は概ね5項目について実証実験を行ったが、吉祥寺方式はもっと多様性を持っていると考えられることなど、今回の実験を持って、吉祥寺方式自体についてのポテンシャルを十分に検証するには至らなかった。

ただし、協議会でなければ包括的な対策の実施などは不可能であるとともに、共助の理念など吉祥寺に必要な不可欠なシステムとして、今後も検討していく必要があると考える。

5 委員会提言：更なる検討を前提とした吉祥寺方式の導入

委員会において議論を重ねてきた『協議会方式による包括的な荷捌き対策の実施 = 吉祥寺方式』については、先に実施した実証実験でも、その有効性がある程度確認されたと考えられる。

ただし、実証実験において確認された項目は協議会方式の一部に過ぎないものであるとともに、特に“運用のための原資の確保方法”など未知数の部分も多分に存在していることも事実である。今後も引き続き、より具体的な検討が必要ではあるが、総論としては、更なる検討を前提として、『吉祥寺方式』による荷捌き問題への対応方策の導入を進めることを、委員会として提言することとする。

(1) 必要性・必然性

まち間競争を視点とした荷捌き問題への対処：都市として必要な設え

) まちづくりにおける荷捌き問題のポジション

荷捌き問題は、単独で存在しているのではなく、多面体である都市活動の一面と考えるべきである。そのため、本委員会では、人中心のまちづくり = まちの回遊性を生命線とする吉祥寺が、まち間競争に勝ち残るための戦略のひとつとして荷捌き問題をとらえることとした。このように荷捌き問題を、まちづくりを軸とした対策に据えることで、一過性のムーブメントではなく、永続的に実施していく位置づけが明確にできるものとする。

) “荷捌き”では得られない求心力 “やる気”の根源は、まちの活性化

荷捌き問題への対応は、地元関係者にとってもモチベーションの高低が存在している。また、このことは合意形成や継続性における最も重大な障壁にも成り得るものである。しかし、吉祥寺を魅力的にするための活動に対しては、全ての関係者が否定的であるはずは無い。そのため、荷捌き問題をまちづくりの一環としてとらえるとともに、その関係について明示したうえで、取り組むべきと考える。

また、荷捌き問題への対応という対処療法的発想から、まちづくりというポジティブな発想を基底にすることで、まち全体の活性化を基調とした対応につなげていくことも可能であり、結果的には、関係者へのリターンの増大も期待することができる。

個々の対策から包括的対策への展開の必然性・効果

) 包括的対策・関係者が集結することの意義

荷捌き問題は、発荷主と着荷主の間の荷物の流れの中で発生する問題であり、荷物を集配する輸送事業者などの関係者が、個々のスタンスや対応を取っている限りは、全体としての根本的な解決に至らないのは自明のことである。また多くの関係者が介在していることから、多様性がある反面、統一性にかける現状がある。荷捌き自体に多様性があるということは、その対策が単一のメニューであるべくも無く、様々な状況にフィットする方策を包括的に実施する必要があることに他ならない。そのため、関係者が一同に介し、合意形成を図りながら包括的に対策を実施することに大きなメリットが生じると考えられる。

) 個々の対策の限界・不合理性に対する突破口

現状の荷捌き対策は事業者が個々に実施している状況であり、効率的ではない面があるとともに、対策実施の可否自体にも格差が生じている。しかし、まちは多様な事業者の活動により成り立っているのであり、自助だけではなく共助の関係が必要不可欠である。

) 関係者それぞれのノウハウ等の共有化

それぞれの関係者には、蓄積されてきたノウハウも存在している。しかし、それらのメリットは共通の資産とはなっておらず、現状を改善していくためには、そのノウハウの共有化を実施できる環境形成が重要である。

問題対処の主体者としての総意

荷捌きは、輸送事業者だけの問題でも、地元事業者だけの問題でも、行政だけの問題でもなく、まち全体の問題である。また、委員会において提起したように、傍観者として解決を待つことができる課題ではなく、それぞれがプレイヤーとして主体的に関わる必要のある一連のチャレンジとすることができる。

例えば、現状を紐解いていくと、平和通りにおける通行許可証の発行から発生する問題がある。吉祥寺では、かつては正午以降、荷捌き車両の通行を禁止していたが、様々な要求から平和通りだけは、地元商店街と警察との協議により、通行許可書を発行するに至った経緯がある。そしてこの通行許可書が平和通りの路上荷捌き可と拡大解釈され現在の無秩序な状況になっている。この問題は、結果的に午後における吉祥寺の荷捌き問題を平和通りだけに負荷したことになるのではないか。

今後、吉祥寺を魅力的にしていくためには、“誰かが何かをやってくれる”という考え方ではなく、合意形成を基調として“自らが主体者として関わる”というスタンスが求められている。

(2) 協議会に期待される役割

吉祥寺方式は、協議会を通じ関係者が一同に会することで包括的な対策を実施することが可能になる方式である。その協議会が担うべき役割として、吉祥寺における荷捌き問題に関するフレームの構築が必要である。これには、関係者の広い見識、英知、ノウハウ、実行力が必要である。下記に担うべき役割の例を掲げる。

関係者の合意形成・意思決定

協議会の役割等に関するフレームの決定

展開すべき施策やルール決定

施策の内容、サービスレベルの設定、共通する基礎的条件・ガイドライン等の作成
対外的な交渉及び関係者間の課題解決・調整機能

荷捌き等を介した社会貢献やまちづくりにつながる活動 他

(3) 今後の検討課題

組織・構成

本委員会の議論においては、協議会は、地元事業者、輸送事業者、駐車場事業者、関係機関等により組織されることを前提としてきたが、理論としてではなく、現実に即した構成等について、さらなる検討が必要である。

また、吉祥寺活性化協議会における交通対策委員会や吉祥寺駅周辺交通問題協議会など、すでに吉祥寺には組織化されている協議会があり、それぞれ交通問題への対応を行っている。そのため本委員会が提言する協議会をどのように位置づけるかについても、検討が必要である。

協議会運営

本委員会の議論において、最大の課題となった事項が運営資金の確保方策であるが、具体的な解決策を見つけるまでには至らなかった。今後、関係者による合意形成に基づく一連の施策の展開を継続的・安定的に実施していくためには、協議会の自立性を高める必要があり、そのための原資の確保方策等について、継続的に検討していく必要がある。

一方、先に実施した実証実験では、荷捌き問題への対処をまちづくりの観点・来街者の視点を軸として検証した場合、合意に基づくルール化などで相当の効果が上がることも確認されたところである。そのため、まずは自主的ルールの確立等を主眼においた協議会運営からスタートすべきと考える。

しかし、時間規制等のルール化においても、実証実験では表面化しなかった各種の課題が発生していたことも想定でき、これらの問題について個々の事業者に負荷するのは、吉祥寺方式の本意とするところではない。そのため、ルール化等を推進する過程において発生する様々な問題への対応策についても、包括的に実施すべきであるとともに、このような具体的対応において運営原資の問題が発生した場合には、速やかに具体的課題として協議していくべきと考える。