

**委員会提言**

**新たな概念による荷捌き対策  
『吉祥寺方式』の導入について**

平成 19 年4月

**吉祥寺共同集配システム検討委員会**

本委員会では、吉祥寺における荷捌き問題を、まち間競争時代における吉祥寺のまちづくり戦略の一環として位置づけるとともに、新たな概念による先進的な取り組み方式として『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』について議論・検討を重ねて来たところ  
です。

本委員会において、議論が尽くせなかった項もあるものの、実証実験等を通して、その有効性は確認できたと考えるところであり、今後も引き続き、より具体的な議論・検討を行うことを前提として『吉祥寺方式』による荷捌き問題への対応方策の導入を、委員会として提言する  
ものです。

最後に、本委員会の検討にご支援ご協力いただいた関係各位に厚くお礼申し上げます。

なお、実証実験において高く評価された時間規制等の方策については、早期導入を図るよう  
各関係者の努力を期待する旨申し添えることとします。

平成 19 年 4 月

委員長	石田宏之	豊橋創造大学経営情報学部教授
副委員長	塚本真史	吉祥寺駅周辺交通問題協議会荷捌き対策小委員会委員長
委員	森 浩	株式会社三菱総合研究所社会システム研究本部主席研究員
委員	小峰 明	東京都環境局自動車公害対策部交通量対策課長
委員	齋藤 敏	東京都都市整備局都市基盤部交通企画課副参事
委員	花田健司	警視庁交通部都市交通対策課管理官
委員	柳澤幸弘	警視庁交通部駐車対策課課長代理駐車対策担当
委員	三木康正	警視庁武蔵野警察署交通課長
委員	松崎宏則	社団法人全日本トラック協会企画部長
委員	福澤吉矩	社団法人東京都トラック協会常務理事
委員	橋本登久一	社団法人東京都トラック協会多摩支部第 1 地区地区長
委員	松永正大	東京路線トラック協議会常務理事
委員	寺岡芳雄	吉祥寺駅周辺交通問題協議会荷捌き対策小委員会副委員長
委員	前田秀樹	吉祥寺活性化協議会交通対策委員会委員長
委員	徳竹康憲	武蔵野商工会議所総合交通対策委員会委員長
委員	長澤博暁	武蔵野市環境生活部長
委員	井上良一	武蔵野市都市整備部長
オブザーバー	新屋千樹	国土交通省関東地方整備局建政部都市整備課長
オブザーバー	白井弘一	国土交通省関東運輸局自動車交通部貨物課長
オブザーバー	土屋信乃夫	国土交通省関東運輸局東京運輸支局長

## 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。

### 1. 必要性・必然性

#### 1) 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

##### (1) 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。

##### (2) “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同時に、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。

#### 2) 個々の対策から包括的対策への展開の必要性・効果

##### (1) 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。

### (2) 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。

### (3) 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。

## 3) 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と。

今後、吉祥寺を魅力的にしていくためには、“誰かが何かをしてくれる”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。

- ① 関係者の合意形成・意思決定
- ② 協議会の役割等に関するフレームの決定
- ③ 展開すべき施策やルール決定
- ④ 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

- ⑤ 対外的な交渉及び関係者間の課題解決・調整機能
- ⑥ 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

#### 1) 組織・構成

本委員会の議論においては、協議会は、地元商業者、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。

#### 2) 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る、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。