

道路空間における価値向上のための民間活力による持続可能な荷さばきエリアマネジメント実証実験(北海道札幌市)

1. 実験実施の背景

- ・札幌市都市計画の商業地域に位置し沿道には商業施設が密集
- ・自動車・自転車・歩行者の交通量が多く、荷さばき等の駐停車が多い
- ・路上駐停車両が多く、バスの安全性・定時性を阻害、自転車車道通行を阻害、まちなみの景観を阻害

2. 検証項目

- 新たなエリアマネジメントの事業性・拡張性に関する検証
 - ① 荷受に関する諸条件の改善等、まち(商店街等)の協力状況
 - ② 個別配送から共同配送への転換による時間短縮・コスト縮減等、運送事業者の協力状況
 - ③ 対象エリアにおける物流量の推計及びSPの適正規模の検討
 - ④ SPの保管能力検証(対象荷物の種類、容量等)
 - ⑤ 本格運用時におけるSPの拡張性と収支構造の検討
- 歩いて楽しいまち(=道路空間の価値向上)に関する実現性検証
 - ⑥ 路上荷さばき台数・時間の減少
 - ⑦ 歩行者・自転車・バス利用者の安全性・利便性・快適性向上
 - ⑧ 商業施設等への効果(来客数・収入増加等)、道路毎の役割の明確化効果
 - ⑨ 沿道施設へのアクセスへの影響効果
 - ⑩ 実験区間における満足度(歩行者・自転車・バス・自動車・沿線事業者等)

3. 今回の実験内容及び結果

【実験区間】 一般国道36号L=約600mを含む大通地区(東西:創成川通～西7丁目、南北:南大通～南4条)

【実験内容】

- ① ストックポイント(SP)の提供
 - ・SPを提供してくれる事業者を募集
- ② SPへの荷物の持ち込み
 - ・SPに持ち込むことが可能な事業者/荷物を募集
- ③ 取扱貨物のデータ提供
 - ・対象地区へ配送している車両毎にアンケート調査を依頼

【実施期間】 平成28年10月7日(金)～平成29年2月28日(火)



図-1 位置図

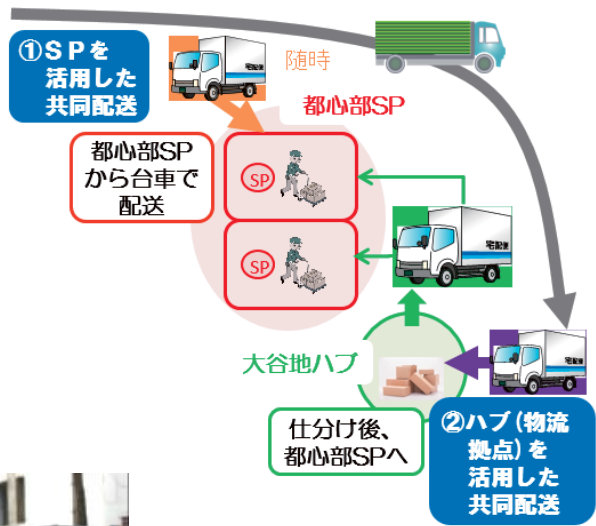


図-3 共同配送概要



図-2 バス走行状況

4. 検証結果

●新たなエリアマネジメントの事業性・拡張性に関する検証

- ①荷受に関する諸条件の改善等、まち(商店街等)の協力状況
 - ・共同配送を中心とする荷さばきルールについて検討、今後も継続
- ②個別配送から共同配送への転換による時間短縮・コスト縮減等
 - ・**都心部配送に要する時間が一日当たり30~120分程度短縮**
- ③対象エリアにおける物流量の推計及びSPの適正規模の検討
 - ・**対象地区の物流量は約13,000個/日**、保管に必要な面積は650坪
- ④SPの能力検証(対象荷物の種類、容量等)
 - ・既存規模のSP(6~7名体制)における最大配達能力は1,260個/日
- ⑤本格運用時におけるSPの拡張性と収支構造の検討
 - ・道路協力団体制度を活用した共同配送の実現が必要

●歩いて楽しいまち(=道路空間の価値向上)に関する実現性検証

- ⑥路上荷さばき台数・時間の減少
 - ・**路上荷さばき時間3時間20分を削減可能**
- ⑦歩行者・自転車・バス利用者の安全性・利便性・快適性向上
 - ・回答者の88%が「歩行者の安全性やまちの良好な景観に繋がる」
- ⑧商業施設等への効果、道路毎の役割の明確化効果
 - ・より多くの歩行者が通行することで、客数増・収入増を期待できる
- ⑨沿道施設へのアクセスへの影響効果
 - ・路上駐停車時間が短縮され、より多くの車両がアクセス可能となる
- ⑩実験区間における満足度
 - ・アンケート調査・ヒアリング調査実施後報告

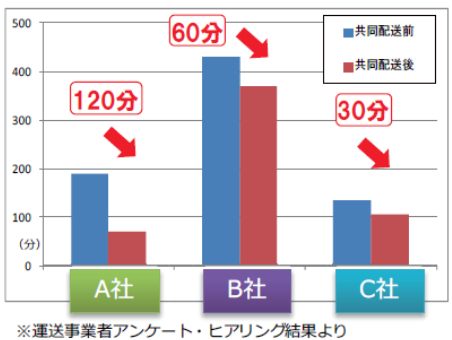


図-4 都心部配送に要する時間



図-5 物流量とSP規模

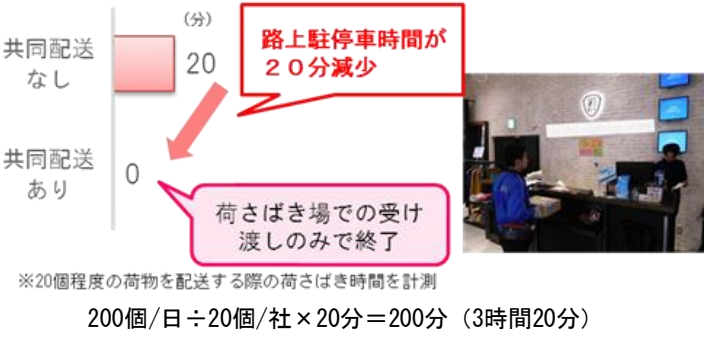


図-6 荷さばき時間の変化

5. 実験後の展開、明らかになった課題等

- ①共同配送全般
 - ・特積事業者以外の貨物の存在(白ナンバー車両、食品配送車両等)
 - ・共同荷さばきに適さない荷物の荷さばき環境
 - ・共同荷さばき時の伝票記入
 - ・第1便の貨物量にあわせたSP容量が非効率
 - ・時間指定への対応
- ②SPの提供～郊外物流拠点
 - ・共同荷さばきの集荷タイミング(荷物持込負担)
- ③SPの提供～都心部内SP
 - ・6,000個/日の荷物受け入れが可能なSP環境構築
- ④SPへの荷物の持ち込み
 - ・都心部への持ち込みの場合、複数SP持ち込みが手間