

# 【複数年度(2年目)】那覇市国際通り荷捌き車両対策実証実験(沖縄県那覇市)

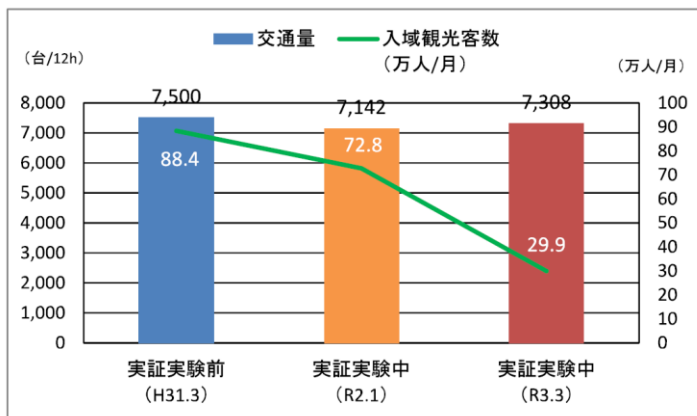
## 1. 実験概要、留意すべき事項

- 本市及び沖縄県の観光の顔である国際通りにおける深刻な渋滞の主な原因となっている駐停車車両の約7割を占める荷捌き車両の対策として、共同配送を実施し、渋滞緩和効果を検証することで、その実現可能性、持続性、拡張性について検証する。
- 地域における荷捌き場ルールの策定促進や荷捌き場の整備、設置等につながること。

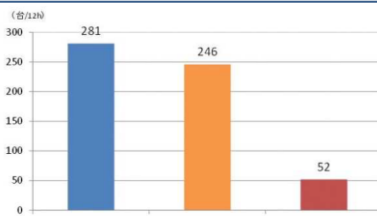
## 2. 実験内容、実験結果

### 【共同配送による荷捌き車両の集約化】

- ① 旅行速度、交通量、駐停車時間を調査
  - ⇒ 旅行速度: 令和2年度についてはデータ整理中
  - ⇒ 入域観光客数の減少に伴い、交通量が減少
  - ⇒ 荷捌き車両の駐停車時間は大幅に減少
- ② 違法駐車車両台数を調査⇒大幅に減少
- ③ 実験参加店舗、事業者へアンケート調査
  - ⇒ 賑わい創出: 変化を感じなかった(70%)、継続して実施することが必要
- ④ 荷捌きルールの認知
  - ⇒ 荷捌き許可区間の認知率向上



自動車交通量、入域観光客数の変化



駐停車車両台数の推移



荷捌き車両の停車状況

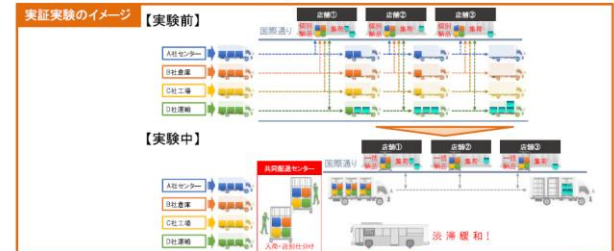


実験周知看板設置状況

### ■令和3年3月21日(日)~28日(日) 那覇市 都市計画課 「国際通り(県庁駅前通り会エリア)荷捌き車両対策実証実験」を実施

国際通りの渋滞緩和を図るため、共同配送センターから複数の卸売り事業者・メーカー・運送事業者の商品をまとめて国際通りの店舗に配送するなどの実証実験を実施します。

表 実証実験の概要	
対象範囲	那覇市国際通り南庁駅前通り西側南側沿道の範囲 〔県庁北口交差点～郵便交差点(旧油屋通り)〕
対象店舗	宇佐美屋(衣料品)、アヲマ(食品)
対象事業者	卸売りの事業者、メーカー、運送事業者等
実験期間	令和3年3月21日(日)～令和3年3月28日(日)の8日間
参加事業者	船越屋(7事業者10店舗) アヲマ(食品)、アヲマ(食品)本店、うみちゅうら、卸菓子振興会(卸菓子)、ジャンピングシーサー、守礼堂本店・久茂地店、わしたじョッフ、Seibu(アパレル)2店舗、3店舗 卸・メーカー(12事業者) (株)青マルシワ、(株)あさひ、(株)卸菓子振興、(株)川原糖舎、(株)糖舎、(株)サン理、(株)アソホ、(株)ファッションキャンディ、丸粒物振興、(株)モリローフプロジェクト、(株)琉球フロント沖縄、(株)のちゅうら 運送事業者、1事業者 OAS航空(中継日通エアカーゴサービス(株))
共同配送センター	OAS航空那覇空港支店、OAS航空本社



実証実験では、共同配送のほかに、荷捌き車両駐車許可区間の看板・路面ステッカーの設置や、違法駐車車両への声掛けも行います。

※荷捌き駐停車車両許可区間  
国際通りには、10～15時の間に限り、荷捌き車両の駐車を許可する区間が設定されています。  
※設定箇所は裏面の図を参照ください。

荷捌き車両駐車許可区間の適正利用にご協力よろしくお願いたします。

広報用チラシ

# 【複数年度(2年目)】那覇市国際通り荷捌き車両対策実証実験(沖縄県那覇市)

## 3. 意見と検討、対応方針

意見	意見に対する検討、対応方針
参加した店舗、輸送業者のメリット、問題点、反応はどうだったか。	国際通りの店舗については、バックヤードが少ないということもあり、共同配送センターの方をストックヤードとして扱って利用もできるという意見をいただいている。また、搬入の時間も決められているので、人員配置をしやすいという意見もいただいている。
冷蔵、冷凍商品も含めて、発送業務まで繋げていけるような事業の展開が組める実証実験ができれば、国際通りの流通が新しいものに確立できる。	本年度の発送は、冷蔵賞品の対応を検討する。
レンタカーが増えることで渋滞が発生しても、活性化の観点から致し方ないのか。	那覇市のマスタープランでは、中央地域については、基本的には歩行者優先ゾーンということで、国際通りに関してはトランジットモール、公共交通、人を中心とした通りとする考えである。
荷物の配送は、午前中に集めたものを午後配送、午後に集めたものを翌日配送しているが、共同配送への参加に制約が出てしまうと思うが、それについて意見はあったか。今後は、実験参加者が有利になる条件を検討する必要があるのではないか。また、コスト的にも実験参加者が余計にコスト、時間がかかっているのではないか。	卸売り、メーカー等のメリットが店舗よりも大きく、配送効率に繋がっていくと考えている。国際通りに配送する時間を削減する代わりに、他の営業に回せるということを昨年のヒアリングでうかがっている。配送時間の制約に関しては、店舗側のデメリットとなり、店舗側にタイムラグを了承していただき実験が成立しているが、今の段階で配送タイムラグが要因となり、実験に参加できないという意見はない。
国土交通省では、総合物流施策大綱を策定し、その中で物流のラストワンマイルについてもテーマとなっている。精力的に取り組んでいただけると幸いであり、結果に対して非常に期待している。	他地域の参考となるように、結果について整理する。

## 4. 本格実施に向けた課題、今後の取り組み予定

課題	対応方針
新型コロナウイルス感染症により、本来の課題が生じている状態で実験ができなかったことから、参加者が少なく、店舗側がメリットを感じられなかった。	・各事業者からの意見を活かし、持続可能かつ拡張した事業を実施する。

## 5. 今後のスケジュール

実証実験を通じて、共同配送等の運用スキームの基礎を構築することができたため、実証実験で構築したスキームを基本に、運用方法の改善について関係機関と協議することで、実現可能性を高めるとともに、更なる参加者増のための方策を引き続き検討する。

検討結果については、国際通りにおける荷捌きのあり方として整理し、荷捌きによる交通課題の解消を目指す。