

1 調査名称：仙台都心部における荷さばき駐車施策社会実験調査

2 調査主体：仙台市

3 調査圏域：仙台都市圏

4 調査期間：平成 19 年度

5 調査概要：

仙台都心部の幹線道路の路上駐車車両のうち、約 4 割が貨物車で占めるなど、建物敷地内の荷さばき駐車スペースの不足から荷さばきが路上で多く行われ、道路の交通容量低下に伴う混雑や安全性の低下を招いている。

また、改正道路交通法が平成 18 年 6 月に施行され、民間駐車監視員による活動ガイドラインに基づいた放置駐車違反の取締りが行われ、荷さばき駐車対策の必要性が増している。

このような背景から、本市では、都心部において貨物車を路外へ誘導する対策として、改正駐車場附置義務条例を平成 19 年 4 月から施行し、荷さばき駐車施設を新たに附置義務化しているが、改正条例による荷さばき駐車施設の設置には一定時間を要することから、路上や既存の駐車場を活用する荷さばき駐車施設の確保や集配回数削減など配送システムの工夫について、関係者が連携して取り組むことが必要である。

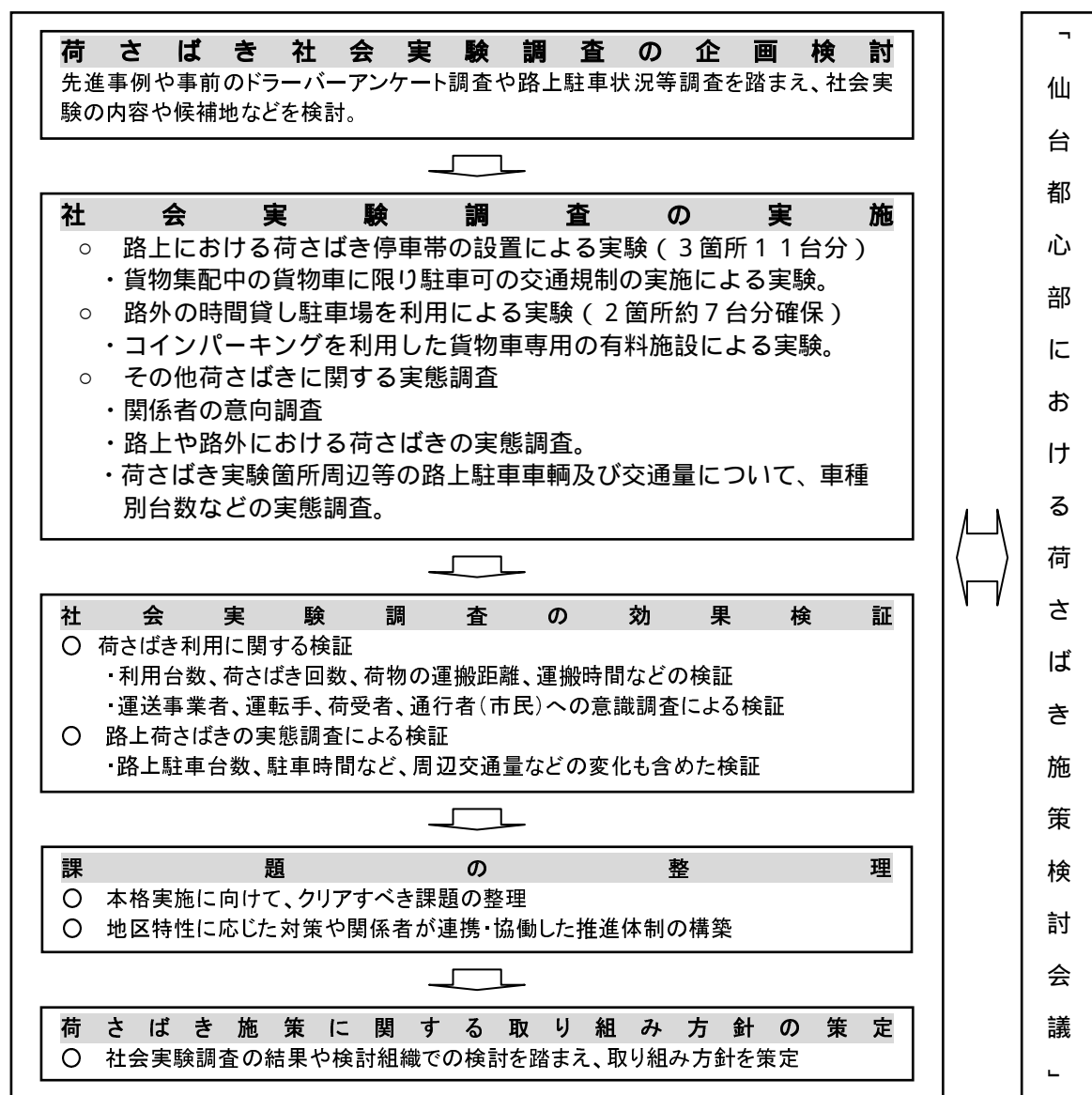
本調査では、路上や路外の荷さばき駐車施設等について、社会実験を実施し、その効果や課題及び施策の導入の可能性を検証し、都心部における荷さばき駐車施策のあり方について検討するものである。

< 調査成果 >

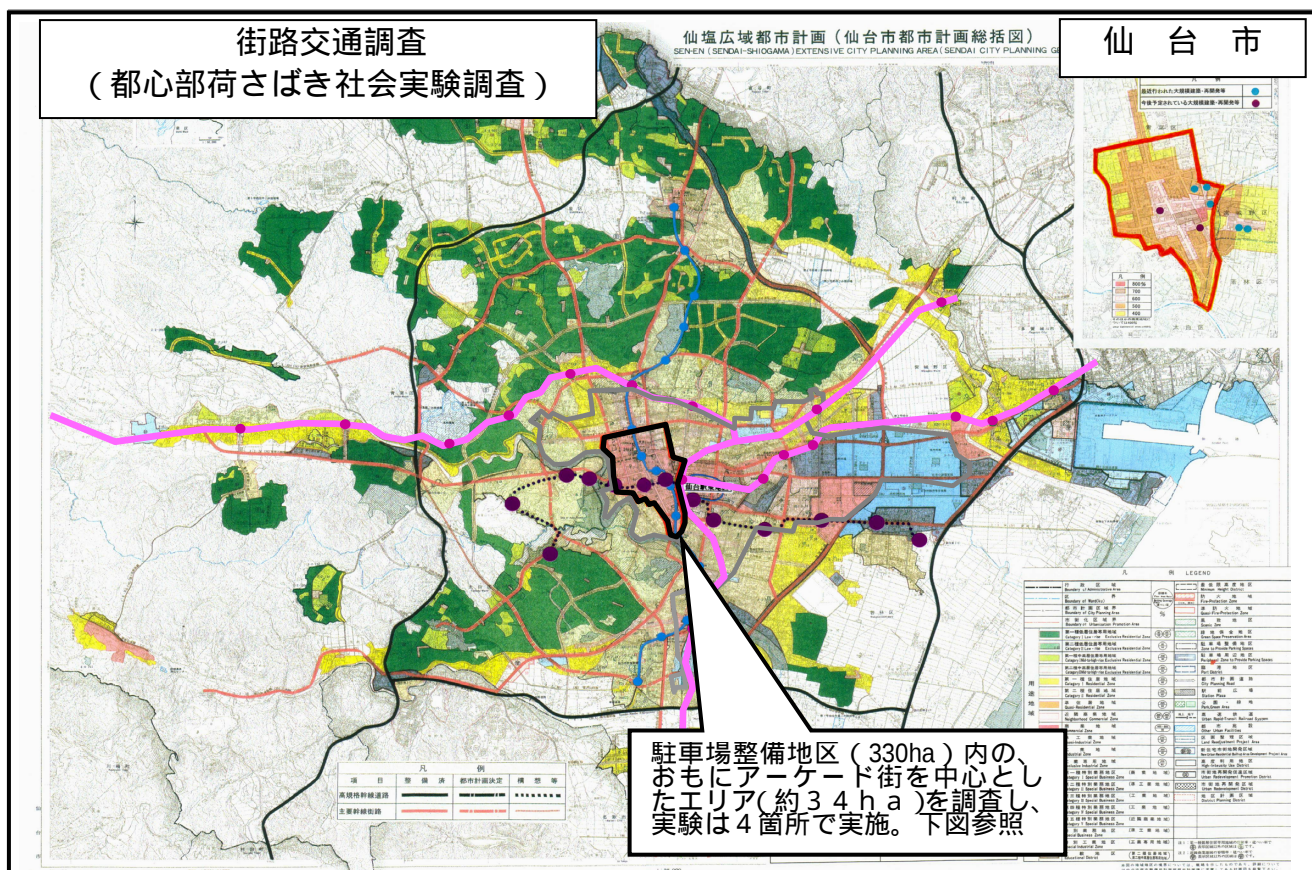
1 調査目的

本調査は、都心部の路上で荷さばき作業の多くが行われており、道路の交通容量低下に伴う混雑や安全性の低下を招いていることに加え、平成18年6月の改正道路交通法の施行に伴う路上駐車環境の変化などから、荷さばき駐車対策の必要性が増していることを踏まえ、その対策としての路上荷さばき駐車帯や路外の既存駐車場の活用など荷さばき駐車施設の確保、共同集配による集配回数の削減の集配システムの工夫など、荷さばき駐車施策のあり方について、社会実験を通じてその施策の効果を検証し、今後の荷さばき駐車施策に反映するために実施するものである。

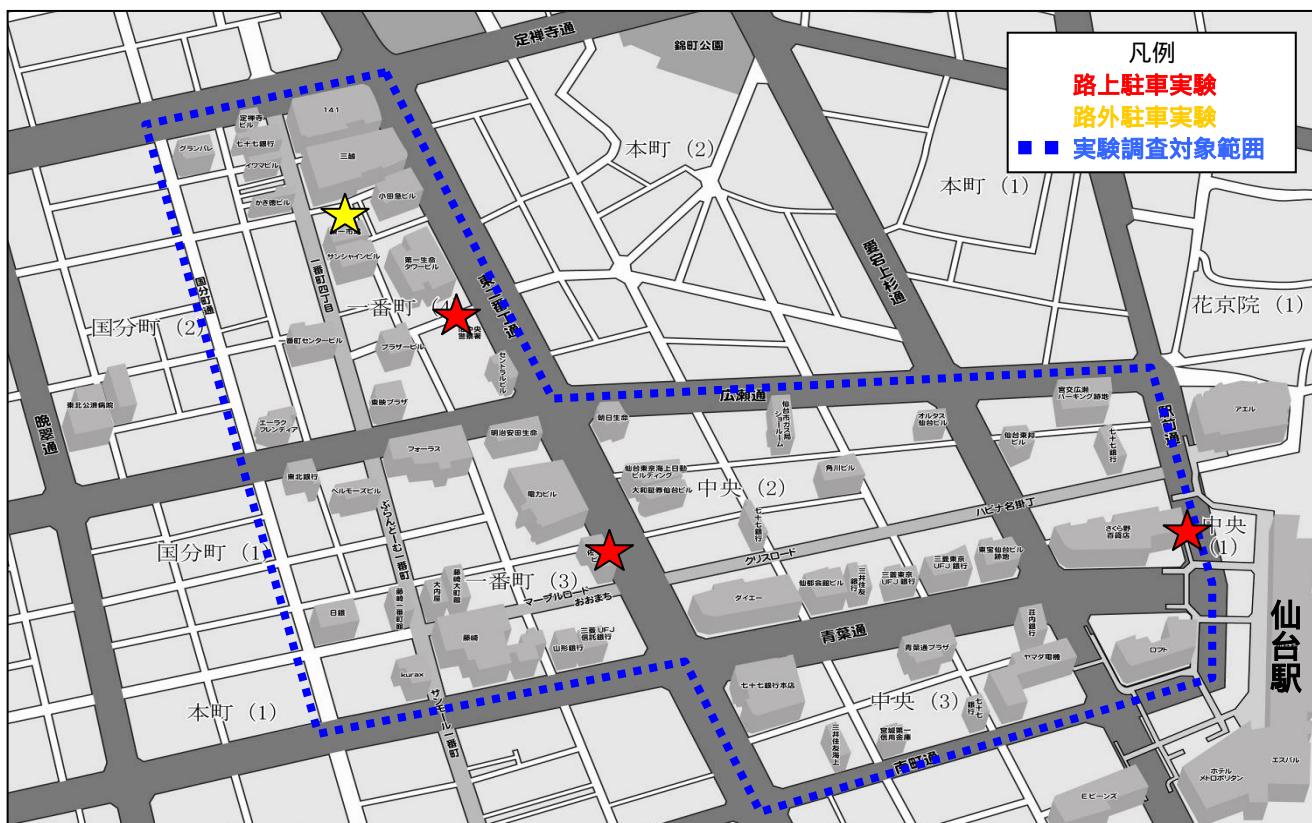
2 調査フロー



3 調査圏域図



参考図(社会実験調査エリア図)



4 調査成果

「都心部の荷さばき駐車社会実験調査」

1. 社会実験の概要

(1) 実験期間

平成19年10月1日(月) ~ 10月31日(水) 【1ヶ月間】

(2) 実験概要

路上における荷さばき駐車スペースの設置による実験

幹線道路2箇所、細街路1箇所計3箇所(11台分)【下図、 、 】

公道の一部を貨物集配中の貨物車に限り駐車可能とした交通規制の緩和を行い、利用時間は24時間、利用料金は無料とし、多くの貨物車の利用を考慮して1車両の荷さばき駐車時間は15分程度の利用を目安としました。

路外の時間貸し駐車場を利用した荷さばき駐車スペースの設置による実験

一番町4丁目民間駐車場1箇所(4台分)【下図 】

民間の時間貸し駐車場の一部を貨物車の集配専用駐車場として確保の上、利用時間は午前8時から午後5時までの9時間、利用料金は30分あたり100円とし、1車両の荷さばき駐車時間は30分程度の利用を目安としました。



2．社会実験結果

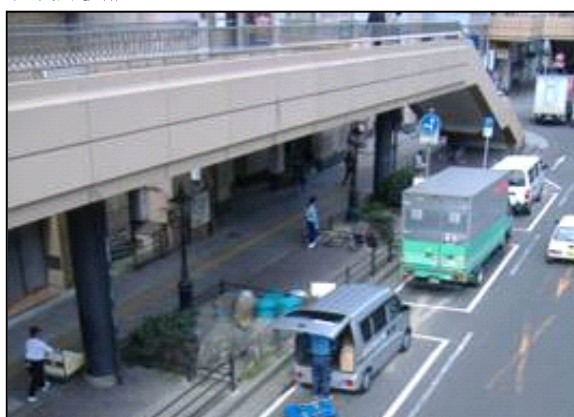
(1) 荷さばき駐車スペースの利用状況

実 験 箇 所		平 均 利用台数	平 均 駐車時間	平 均 集配距離	利 用 状 況 ()
路上	市道駅前通線 (さくら野東側)	124台	16分	79m	日中満遍なく利用されていた。 実験後半は駐車時間が長く(22分)なった。
	国道4号 (佐々重ビル前)	29台	19分	133m	営業用貨物車の午前の利用が多い。 午後はタクシーの客待ち駐車が多かった。
	市道森徳横丁線 (旧中央署北側)	75台	17分	112m	日中満遍なく利用されていた。 駐車時間はほぼ目安(15分)どおり守られた。
路外	一番町4丁目 民間駐車場	15台	40分	72m	自家用貨物車の利用が多い。 貨物車専用としたが一般車駐車がかった。

平均利用台数、平均駐車時間、平均集配距離は1日あたりの平均値です。

なお、調査は、10月4日(木)、17日(水)、30日(火)、3日間の午前8時から午後5時までの9時間を調査した結果です。

【実験状況】



幹線道路 市道駅前通線 (さくら野東側)



幹線道路 国道4号 (佐々重ビル前)



細街路 市道森徳横丁線 (旧中央署北側)

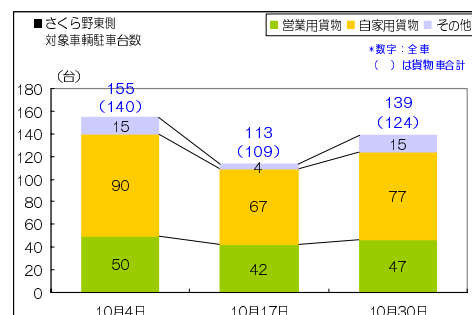


路外駐車場 一番町4丁目民間駐車場

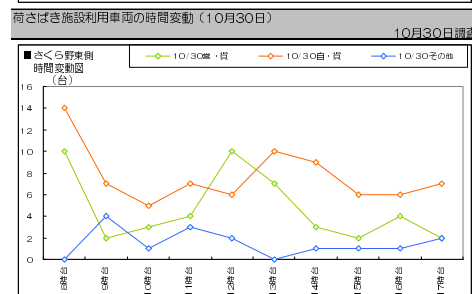
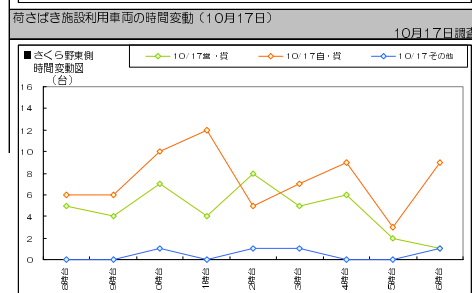
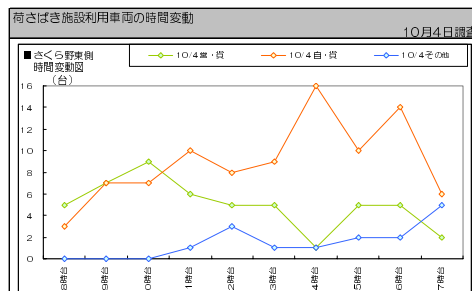
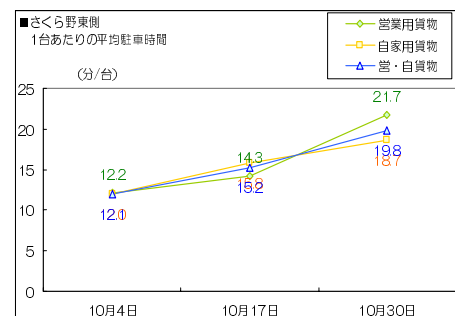
実験結果 市道駅前通線（さくら野百貨店東側）【4台分の駐車スペース確保】

- ・ 日中満遍なく多数の貨物車の利用があり、自家用貨物車の利用が営業用貨物車に比べ多い状況にありました。また、軽貨物車など小さい車両の利用が多い状況にありました。
- ・ 平均駐車時間12分～20分であり、実験後半にかけて駐車時間が長くなったことから、他の実験箇所とは違い実験前半の利用台数が多い結果となりました。
- ・ 集配距離の平均は69～84mとなっており、集配先は主に名掛丁アーケード街方面や近隣の大規模物販店舗でした。
- ・ 荷さばきは、主に食料品、飲料品、生鮮品の配送作業が多い状況であります。配送に併せて空きビン回収などの集荷作業も見られました。

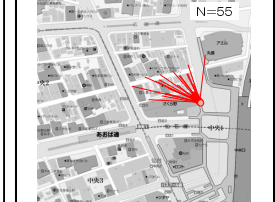
さくら野東側	荷さばき施設利用車両台数(台)			合計
	営業用貨物	自家用貨物	その他	
10月4日	50	90	15	155
10月17日	42	67	4	113
10月30日	47	77	15	139



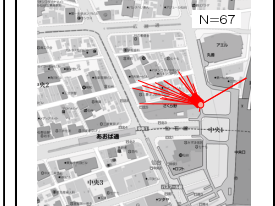
さくら野東側	1台あたりの平均駐車時間(分/台)		
	営業用貨物	自家用貨物	営・自貨物
10月4日	12.2	12.0	12.1
10月17日	14.3	15.8	15.2
10月30日	21.7	18.7	19.8



集配範囲 (横持ち移動)	10月4日調査	
	平均	最大
横持ち距離	84m	230m
駐車時間	12分	35分



集配範囲 (横持ち移動)	10月17日調査	
	平均	最大
横持ち距離	80m	240m
駐車時間	15分	41分



集配範囲 (横持ち移動)	10月30日調査	
	平均	最大
横持ち距離	69m	230m
駐車時間	20分	70分



実験状況写真(さくら野百貨店東側)



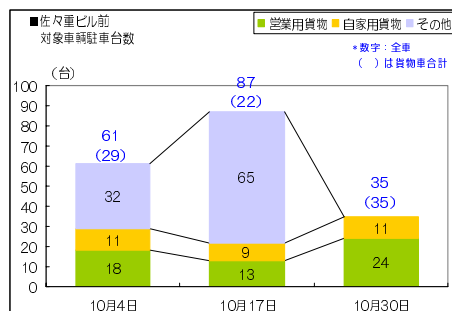
実験状況写真(さくら野百貨店東側)

実験結果

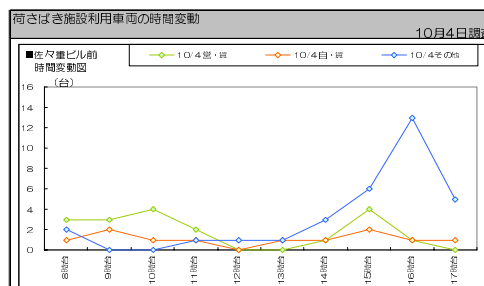
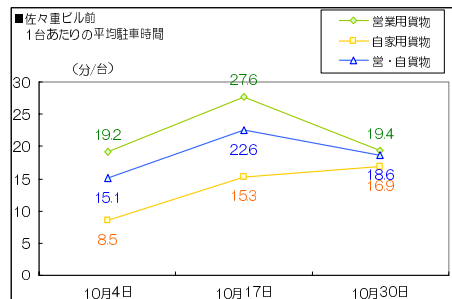
国道4号（佐々重ビル前）【3台分の駐車スペース確保】

- ・ 午前中の利用が多く、営業用貨物車の利用が自家用貨物車に比べ多い状況にありました。
- ・ 平均駐車時間は15分～23分で、営業用貨物車の駐車時間が自家用貨物車に比べ長い状況にありました。
- ・ 集配距離の平均は111～151mとなっており、集配先は主におおまちアーケード街方面や近隣のオフィスビルでした。
- ・ 貨物車利用が少なくなる午後の時間帯は、その他の車両の駐車が多くなりました。
- ・ 荷さばきは、食料品、飲料品、雑貨、衣服類の主に配送作業が多い状況にありました。

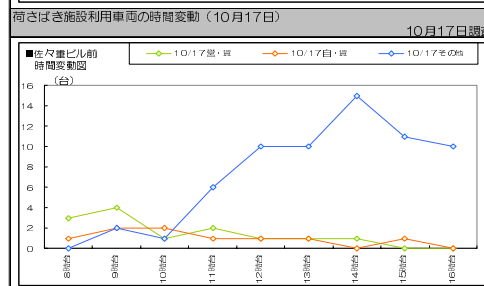
佐々重ビル前	荷さばき施設駐車台数(台)			
	営業用貨物	自家用貨物	その他	合計
10月4日	18	11	32	61
10月17日	13	9	65	87
10月30日	24	11	0	35



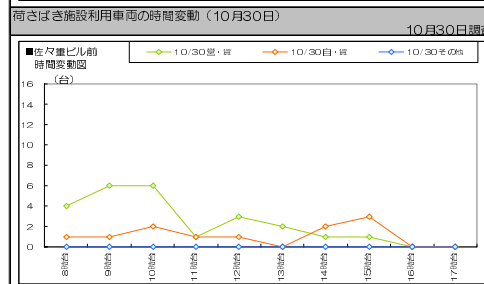
佐々重ビル前	1台あたりの平均駐車時間(分/台)		
	営業用貨物	自家用貨物	営・自貨物
10月4日	19.2	8.5	15.1
10月17日	27.6	15.3	22.6
10月30日	19.4	16.9	18.6



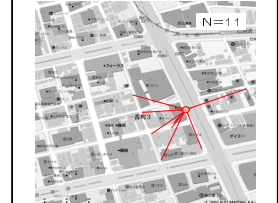
集配範囲(横持ち移動)	10月4日調査	
	平均	最大
横持ち距離	111 m	230 m
駐車時間	22 分	88 分



集配範囲(横持ち移動)	10月17日調査	
	平均	最大
横持ち距離	151 m	250 m
駐車時間	27 分	126 分



集配範囲(横持ち移動)	10月30日調査	
	平均	最大
横持ち距離	135 m	210 m
駐車時間	27 分	90 分



)10月30日のその他車両台数が0台なのは、交通整理員による誘導を実施したものです。



実験状況写真(佐々重ビル前)

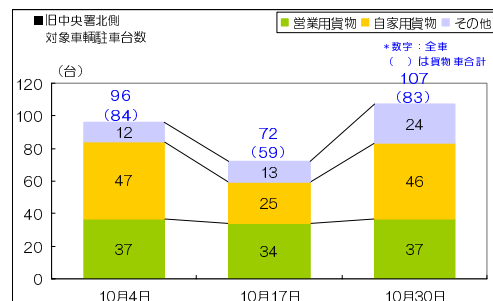


実験状況写真(佐々重ビル前)

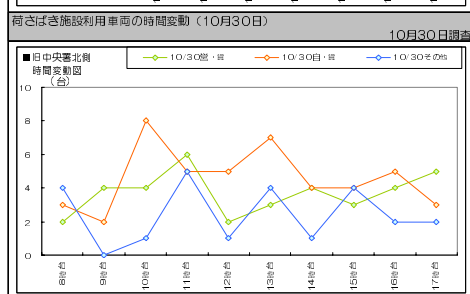
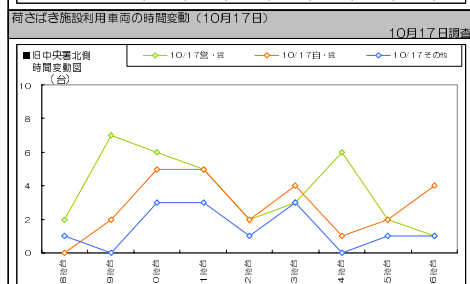
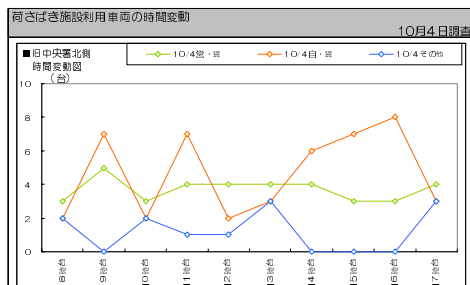
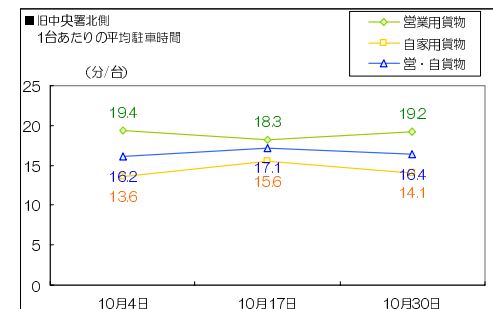
実験結果 市道森徳横丁線（旧中央警察署北側）【4台分の駐車スペース確保】

- ・ 日中満遍なく利用され、自家用貨物車の利用が営業用貨物車に比べ多い状況にありました。
- ・ 平均駐車時間16分程度で、営業用貨物車の駐車時間が自家用貨物車に比べ長い状況にありました。
- ・ 集配距離の平均は85～139mとなっており、集配先は主に一番町四丁目アーケード街方面や近隣のオフィスビルでした。
- ・ 荷さばきは、食料品、飲料品、生鮮品、事務用品の主に配送作業が多い状況にありました。

旧中央警察署	荷さばき駐車施設駐車台数(台)			
	営業用貨物	自家用貨物	その他	合計
10月4日	37	47	12	96
10月17日	34	25	13	72
10月30日	37	46	24	107



旧中央警察署	1台あたりの平均駐車時間(分/台)			
	営業用貨物	自家用貨物	営・自貨物	
10月4日	19.4	13.6	16.2	
10月17日	18.3	15.6	17.1	
10月30日	19.2	14.1	16.4	



実験状況写真（旧中央警察署北側）



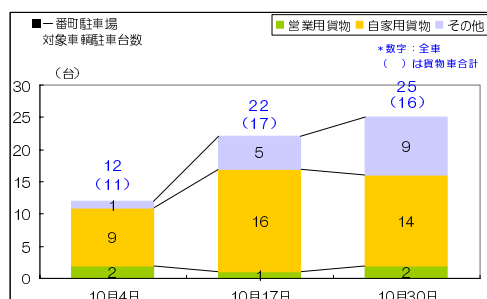
実験状況写真（旧中央警察署北側）

実験結果

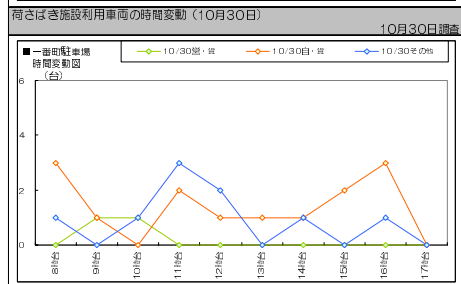
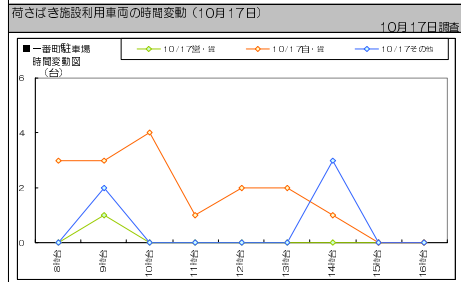
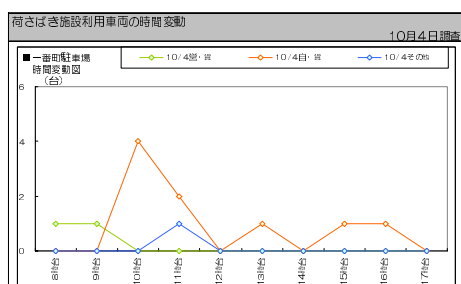
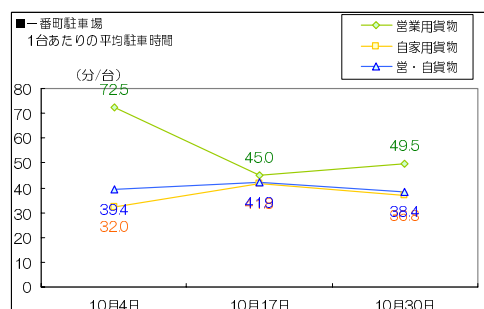
一番町4丁目コインパーキング【4台分の駐車スペース確保】

- ・ ワンボックス・ライトバンなどの小型の自家用貨物車による利用が多い状況にありました。また、一般車の利用も見受けられました。
- ・ 平均駐車時間40分前後であるが、営業用貨物車の中には平均駐車時間が70分を越えたものもありました。
- ・ 集配距離の平均は70m程度となっており、集配先が一番町四丁目アーケード街方面も見られましたが、近隣の大規模物販店舗が多い状況でした。
- ・ 荷さばきは様々であり、食料品、飲料品、事務用品、花き類等の配送作業が多い状況にありました。

一番町駐車場	荷さばき駐車施設駐車台数(台)			
	営業用貨物	自家用貨物	その他	合計
10月4日	2	9	1	12
10月17日	1	16	5	22
10月30日	2	14	9	25



一番町駐車場	1台あたりの平均駐車時間(分/台)		
	営業用貨物	自家用貨物	営・自貨物
10月4日	72.5	32.0	39.4
10月17日	45.0	41.8	41.9
10月30日	49.5	36.8	38.4



実験状況写真(コインパーキング)



実験状況写真(コインパーキング)

(2) 荷さばき作業の状況

- ・ 実験箇所を利用した貨物車は1日あたり243台であり、自家用貨物車（主に飲食料品の配送）の利用が営業用貨物車（主に衣類雑貨等の配送）に比べ多い結果となりました。【図1】
- ・ 実験箇所付近で荷さばきを毎日又は週数回している貨物車が多い状況にありました。【図2】
- ・ 納品時刻が指定された時間帯による荷さばきが多い状況にありました。【図3】
- ・ 実験箇所での荷さばき作業においては、集配の範囲に変化はありませんでした。

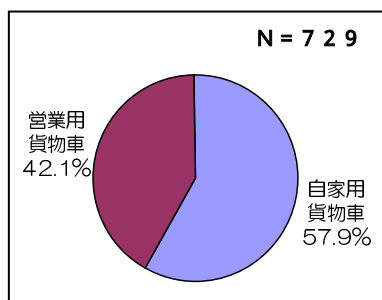


図1 車種別の利用状況

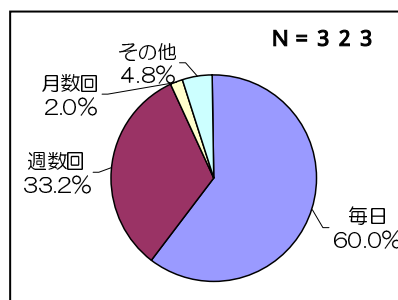


図2 集配頻度

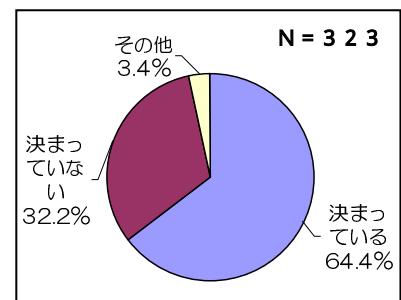


図3 集配時間帯

(3) 道路交通に対する影響

- ・ 実験中の自動車交通量及び貨物車駐車台数は、実験前と比較して実験箇所周辺で若干減少したところがありました。
- ・ 実験中の実験箇所周辺の細街路の自動車交通量は、30%が貨物車の通行（幹線道路での貨物車の割合は14～18%程度）であり、その内訳は営業用貨物車1台に対し自家用貨物車が3台の割合でありました。【図4】

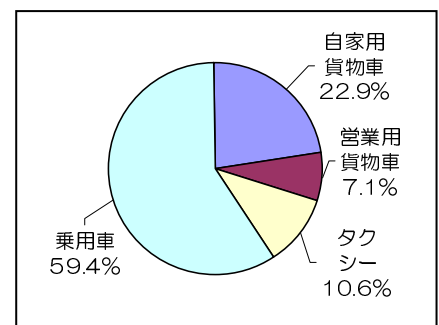


図4 交通量の状況

(4) 路上の駐車車両の状況

- ・ 路上実験箇所を除く貨物車の路上駐車状況は、幹線道路より細街路で多い状況でした。
- ・ 調査区域（実験概要の位置図参照）内の状況は、午前8時から午後6時までの10時間について、1時間ごとに、調査員が巡回し車種別の路上駐車状況を調査したところ、貨物車の割合は40%でありました。【図5】

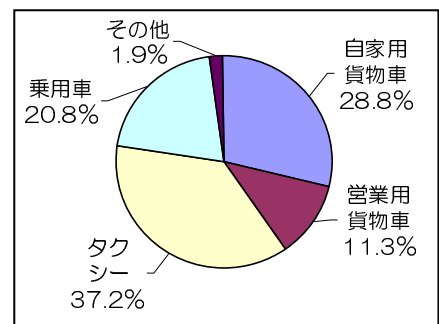


図5 路上駐車車両の状況

(5) 意識調査のおもな結果

- ・ 貨物車運転手からは、「荷さばき場所を探すためのうろつき走行が減少した」、「荷さばき駐車スペースが使いやすい」など高く評価されましたが、「駐車場所をもっと増やして欲しい」、「有料でも低廉な料金設定」、その他路上での1車両の「荷さばき駐車時間として最低20分間は欲しい」との意見もありました。
- ・ 運送事業者からは、「物流業務の効率向上や路上荷さばき駐車問題の解決に一定の効果がある」と高く評価されましたが、「現在貨物車1車両あたり2人体制で行っている運送業務を、1人体制にしたい」との意見がありました。
- ・ 荷主である商店からは、この取組みに対して「概ね良い」と評価されましたが、この取組みの認知度は低い状況にありました。
- ・ 歩行者からは、この取組みについて「概ね良い」と評価されましたが、「荷さばきで歩行者の安全性などを懸念している」との意見もありました。
- ・ 市中心部の民間駐車場経営者からは、駐車場への貨物車の受け入れについては、「構造上の問題」や「需要が少ない」などの理由から難しいとの回答が多数ありました。

3 . 実験調査結果からの効果及び課題

- ・ 「荷さばき場所を探すためのうろつき走行が減少した」との意見があること、実験箇所周辺での交通量及び貨物車駐車が減少したことなど、道路の交通混雑の緩和に一定の効果がありました。
- ・ 多くの貨物車が利用したことや「荷さばき駐車スペースが使いやすい」との意見が多いことから、荷さばき作業環境の改善に一定の効果がありました。
- ・ 実験後半になると荷さばき駐車時間が長くなったことや貨物車以外の駐車が発生したなど新たな課題が実験で判明したことから、利用ルールの遵守や関係者の協力が必要です。
- ・ 路上の駐車施策として、他の交通や歩行者への影響を少なくするための設置場所の選定や安全に荷さばきできる駐車スペースの道路構造など、引き続き検討が必要です。
- ・ 路外の駐車施策として、受け入れ駐車場が少ないこと、貨物車優先利用の工夫、駐車料金に関することなど課題があり、引き続き検討が必要です。

4．荷さばき駐車施策の取り組み方針

仙台都心部における荷さばき駐車への取り組みは、平成１９年４月に改正した「建築物における駐車施設の附置及び管理に関する条例」による荷さばき駐車施設の附置義務による確保と併せ、路上での荷さばき駐車スペースの確保、既存駐車場における荷さばき車の受け入れなど路外の活用、集配の集約などの物流効率化に向けた工夫など、行政、商工業者、運送事業者、消費者、地元などの関係者が連携・協働した取り組みを推進する。

なお、路上や路外の荷さばき駐車スペースについては、社会実験によって明らかとなった課題の解決など、今後も関係者と協議を行いながら、路上や路外の荷さばき駐車スペースの確保に向けた取り組みを推進する。

【関係者が連携・協働した荷さばき駐車施策等の取り組み】

- 路上荷さばき駐車施設（荷さばきベイ）の確保
- 既存駐車場への貨物車受け入れの推進
- タイムシェアリングなど道路空間の利活用の推進
- ポケットローディングによる荷さばき駐車施設の確保
- 運送事業者が共同で利用する荷さばき駐車施設の確保
- 集配の集約など物流効率化の推進

5．荷さばき駐車施策の推進

路上や路外での荷さばき駐車スペースの実施や物流効率化に向けた取り組みを推進するためには、検討会議での検討や社会実験調査結果を踏まえ、地区の特性にあった施策の早期展開について関係者が連携・協働して取り組むことが重要であることから、「荷さばき駐車施策検討会議」を「（仮称）荷さばき駐車施策推進会議」に移行し、継続して取り組むことを基本とする。

今後、仙台都心部では地下鉄東西線工事が本格化することから、活発な経済活動が今後も継続できるよう、今回の駐車施策をはじめとして、より良い交通環境への改善に向け取り組んで行く。