

### 京都の歴史的都心地区における荷さばき駐車実態に関する分析

立命館大学理工学研究科 学生会員 ○大野孝太  
 立命館大学理工学研究科 学生会員 堂本祐輔  
 立命館大学理工学部 フェロー会員 塚口博司

#### 1. はじめに

物流は国民生活上重要な役割を果しており、物流末端を担うトラック輸送なくして円滑な都市運営は行えない。トラック輸送を行うには、荷積み荷降ろしのための駐車施設が必要となってくるが、一般に都心部ではこのような駐車施設を十分に確保することが難しいから、道路上で無秩序な荷さばきが行われている。

京都の歴史的都心地区では、一般車に対しては駐車スペースがほぼ充足しているが、荷さばき用の駐車スペースは十分に確保されておらず、路上での荷さばき駐車が多数発生している。これらの荷さばき駐車は、都心部において交通渋滞を引き起こすだけでなく、歩行者空間が狭められるから、歩行環境の悪化等の諸問題を招いている。

そこで本研究では、京都の歴史的都心地区において、荷さばき駐車時駐車量の時間変動、駐車時間ならびに横持ち行動等に関する詳細な調査を実施し、現状の荷さばき駐車の実態を把握するとともに、荷さばき駐車の午前集約等の社会実験が実施された京都市四条通周辺においては、社会実験による影響を検証することを目的とした。

#### 2. 調査対象地区概要

本研究で対象とした京都の歴史的都心地区には、種々の商業施設が集積しており、表 1 ならびに図 1 に示す街路区間は歩行者用道路となっている。これらの街路区間は隣接しており、また東側(図の右側)の河原町通からの自動車のアクセスはほとんどできないから、結果として面的に歩行者区域が形成されている。このため、歩行者区域の形成が荷さばき駐車に与える影響が把握でき、また当該地区では荷さばき駐車を含めた

表 1 歩行者用道路区間

	区間	歩行者用道路
新京極通	三条通～四条通	終日
寺町通	御池通～四条通	10時～24時
錦小路通	寺町通～高倉通	7時～20時



図 1 調査対象地区

社会実験も行われるという理由から、荷さばき駐車特性に関する分析を行う地区として適していると判断した。なお、表 1 に示した街路区間は図 1 において青線に表示してある。

#### 3. 社会実験概要

路上における荷さばき駐車台数を削減し、交通円滑化、歩行者の安全性を高めるために、荷物の搬出入の午前集約と路外荷さばき場を設置する社会実験が行われた。対象地区は図 2 に示す通りであり、調査期間は 2011 年 1 月 17 日(月)～2 月 10 日(木)である。なお、図 2 において緑破線で示した区域が図 1 の範囲である。



図 2 社会実験の対象区域

#### 4. 調査概要

平常時と社会実験時に表 2 に示す日程で追跡調査とプレート断続式調査を行った。追跡調査ではトラックが駐車した時点から発車するまでのドライバーの行動を調査表と地図に記入した。プレート断続式調査では調査員が 15 分の時間間隔で巡回し、区間内に駐車している車両をチェックした。

キーワード：荷さばき駐車、歩行者区域、社会実験

表 2 調査日程

	追跡調査	プレート断続式調査
平常時	2010年12月17日(金) 8:00~17:00	2010年12月20日(月) 8:00~17:00
社会 実験中	2011年1月24日(金) 8:00~17:00	2011年2月9日(月) 8:00~17:00

6. 歩行者用道路沿道施設への横持ち行動

寺町通は10時以降、歩行者歩行者用道路となっている。そこで、8時~10時と10時~17時における荷さばき駐車状況を比較してみた。図3に示すように、10時以降は横持ち距離が増加していることがわかる。この時間帯における実距離としては50~100m程度であり、この程度の横持ちは現状において受け入れられていると考えてよいであろう。

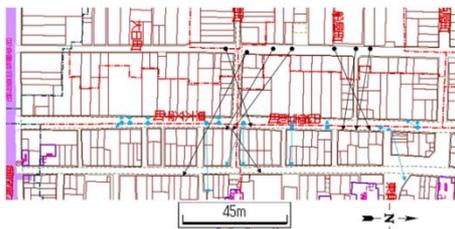


図 3 駐車場所と目的施設

6. 時間帯別駐車車両割合と駐車台数推移

平常時と社会実験中において、8時から17時までの駐車台数の変動を図3に示す。図3の結果を整理し、午前(8~12時)に行われた駐車構成比を示すと表3のようである。

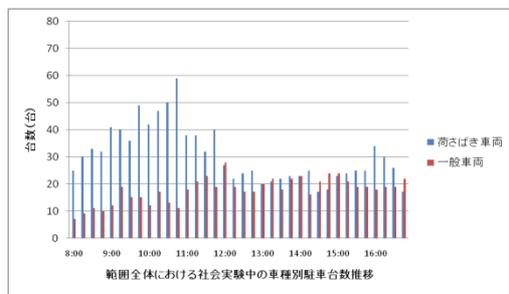
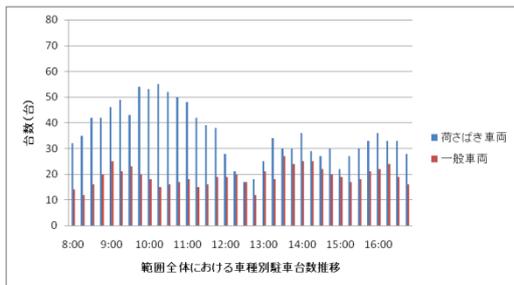
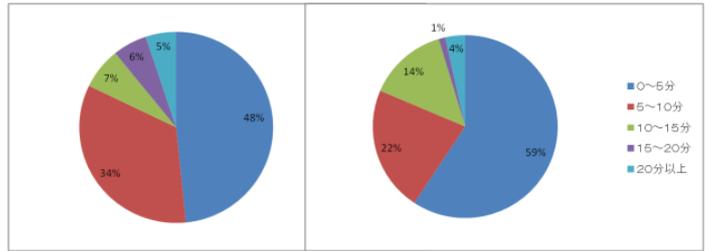


図 3 路上駐車台数の変化

表 3 午前(8~12時)における駐車車両割合

	平常時	社会実験時
荷さばき駐車	58%	60%
一般駐車	44%	41%



平常時(156件) 社会実験中(86件)

図 4 荷さばき駐車時間

荷さばき駐車に関しては、午前の比率がやや低下しており、一定限の効果は見られるが、顕著な効果ではないようである。

7. 荷さばき駐車時間

平常時と社会実験中の荷さばき駐車時間を比較したところ、10分以内の駐車割合はいずれも約80%を占めており、大きな差異は見られないが、社会実験中は5分以内の短時間駐車が増加しており、効率的な荷さばき行動になっていたものと推測される。

8. 路外荷さばき施設の設置効果

社会実験の一環として設置された路外荷さばき場の効果を検証するため、路外荷さばき場を利用した車両と路外荷さばき場を利用せず、その周辺路上に駐車した車両の平均訪問事業所数、平均総横持ち距離、平均駐車時間を比較した。なお、サンプル数は路外荷さばき場を利用した車両が2件、路外荷さばき場周辺に駐車した車両が14件である。路外荷さばき場を利用した車両台数が少ないから断定はできないが、表4の諸指標より路外荷さばき施設の整備によって効率的な荷さばき活動が行われていることが推察される。

表 4 路外と路上荷さばき駐車施設の利用状況

	路外荷さばき場を利用	路外荷さばき場周辺に駐車
平均訪問事業所数	20件	1.4件
平均総横持ち距離	5037m	97.3m
平均駐車時間	122分28秒	5分30秒

9. おわりに

一般に、荷さばき活動に関する社会実験は諸般の事情から短期間の実験とならざるを得ない。当該地区における実験も約3週間であったから、実験条件に合うように集配活動スケジュールを抜本的に変更メリットが生じるためには期間が十分でなかった恐れがある。このため、社会実験の本来の効果が十分に出現していなかった可能性がある。

本調査にあたり、ご協力いただいた京都市歩くまち推進室各位に謝意を表する次第である。