

放置駐車車両取締強化による都市内物流への影響

Effects on Urban Logistics by Enhanced Regulation of Street-parking Vehicle

北海道工業大学 ○学生員 杉 渕 瞬 (Shun SUGIBUCHI)
北海道工業大学 正 員 井 田 直 人 (Naoto IDA)

1. はじめに

都心部における道路交通環境について、放置駐車車両による悪影響が指摘されてきた。そこで、2006 年 6 月、改正道路交通法が施行され、放置駐車車両に対する取締が強化された。この改正により、短時間の駐車であっても、運転者が不在のため車両を移動させることができない状態にあれば、取締の対象となった。改正法施行後は放置車両が減少したため、交通混雑の緩和やバス運行の円滑化等、様々な効果がもたらされている。

一方、物流業務に目を向けると、都心部においては荷捌きスペースが十分に確保されていなかったり、荷受先と荷捌きスペースの立地等の問題があり、一部において車両を放置した状態での路上荷捌き作業が行われている。

そこで本研究の目的は、放置駐車車両の取締が強化されたことによる荷捌き作業に与えた影響を把握し、課題解決のための方策を検討することである。

2. 札幌市における取り組み

2004 年に札幌市で行われた社会実験で、路上荷さばき活動が 9 割弱が路上で行われており、約 8,000 車のうち約 7 割の貨物自動車が荷さばき時に 5 分以上駐車していることが明らかとなっている。こうした、長時間の路上荷さばき駐車は交通の阻害要因となる。そこで、札幌市では路上荷さばき施設の整備と路上荷さばき作業の効率化を目指すために、社会実験などの取り組みを行っている。放置駐車車両の取締強化により、荷さばき対策の取り組みは重要性を増している。

そこで本研究では、放置駐車車両の取締が強化されたことによる荷さばき作業に与えた影響と、路上荷さばき作業の効率化などの取り組みを行った結果を把握することを目的にヒアリング調査を行った。

3. ヒアリング調査

3. 1 調査目的及び概要

本研究では、放置駐車車両の取締強化による物流業者の荷捌き活動への影響を把握するため、関係者へのヒアリング調査を実施した。調査の概要を表-1 に示す。

表-1 調査概要

訪問先	訪問日時
北海道警察署	平成18年11月24日(金)
北海道トラック協会	平成18年11月30日(木)
札幌市役所	平成18年12月7日(木)
物流業者A	平成18年12月13日(水)

3. 2 行政側への調査内容及び結果

(1) 北海道警察

道路交通法改正の目的は主に、路上駐車台数を減少させ、交通混雑を緩和することであった。そのため、改正法施行後は、「駐車監視員活動ガイドライン」で定められた箇所を駐車監視員が巡回し、従来よりも取締りを強化した。北海道警察が札幌都心部の延べ8kmの路線上における1日の路上駐車台数(瞬間駐車台数という)を調査したところ、2005 年より約 79%減少していた。瞬間駐車台数が減少したことで、例えば国道 36 号線の 5km 区間の旅行時間は、2005 年より約 1 分 40 秒短縮された。

(2) 札幌市役所

札幌市は 2004 年の改正道路交通法が公布される以前に、長時間の路上荷さばき駐車は交通の阻害要因となることを把握していた。そのため、札幌市は路上荷さばき駐車削減と荷さばき作業の効率化を目標に物流業者による荷さばき業務の社会実験を毎年行っている。2005 年度に行われた社会実験を表-2 に示す。

表-2 2005 年度 都心交通社会実験

実験名	内容
路外共同荷さばき場の設置	青空駐車場に共同荷さばき場を設置し、駐車場に駐車したトラックから荷受側へ台車で荷物を運ぶというもの。
札幌シャワー通り実証実験	一般自動車の路上駐車が多い札幌シャワー通りでタイムシェアリングによる荷さばき専用駐車施設の設置を行うというもの。
「荷受側の取組」の実施	荷受側に搬入作業の協力や納入場所を集約するよう交渉を行った。

表-2 に挙げた社会実験の結果を、「路外共同荷さばき上の設置」と「札幌シャワー通りの実証実験」を例として以下に示す。

「路外共同荷さばき上の設置」の社会実験では、路外共同荷さばき上の利用率が低く、実験後路外荷さばき場を利用したいと回答した業者は半数しかいなかった。しかし、「札幌シャワー通りの実証実験」では、タイムシェアリングの荷さばき専用の駐車施設を確保したことにより、一般自動車の路上駐車台数が減少した。

札幌市は、「札幌シャワー通りの実証実験」のような、効果が表れた社会実験は実用化する。そして、「路外共同荷さばき上の設置」のような、効果が表れなかった社会実験は利点、欠点を理解し、何度も社会実験を行っている。なお、「荷受側の取組の実施」の社会実験は、「路外共同荷さばき上の設置」と同様に大きな効果は得られなかった。

3. 3 物流業者側への調査内容及び結果

(1) (社) 北海道トラック協会

改正道路交通法の公布により、路上荷さばき活動が行いにくい状況になることが懸念された。

そこで、北海道トラック協会は、物流業界の実情を表

した資料を北海道警察に提示し、交通規制の緩和を要望した。数回の協議を行った結果、札幌都心部の一部の路線に、貨物集配中の普通貨物自動車を対象とした「駐車禁止規制緩和区間」と、集配中の貨物自動車が駐車できる荷さばき専用スペースが数箇所設けられた。

しかし、駐車禁止規制緩和区間が数箇所設けられた状況では、満足に集配作業が出来る状態にはならない。理由は、規制緩和区間から数十メートルの距離がある場所に台車で荷物を運搬する場合、路上荷さばき駐車時間が20分以上かかってしまう場合が多いからである。よって、北海道トラック協会では、荷さばき中の貨物自動車を取締りの対象から外すことを要望している。

(2) 物流業者 A

改正道路交通法施行の際、出荷台数に大きな影響が表れなかった。出荷台数を2005年及び2006年の1月から11月の合計を比較すると、2006年は2005年に比べて3%ほど減少しているが、

その一方で、路上荷さばき駐車にかかる費用が大幅に増加した。その理由は、本来1人で行っていた集配作業を配達員と乗車員の2人で行うようになったことにある。乗務員1人の年間の人件費は約300万円かかり、物流業者への大きな負担となっている。

そこで、配送側は荷受側に倉庫までの運搬作業を手伝うことを求めているが、現在は荷受側の協力はあまり確立されていない。そのため、物流業者は駐車場を確保したいと考えている。しかし、物流業者に民間駐車場を貸すと、一般普通自動車の駐車場の邪魔になる。そのため、民間駐車場管理者は物流業者に駐車場を貸すことで、利益が損なわれると考えられる。物流業者が民間駐車場を確保することは困難である。また、都心部で駐車場を確保しても、荷物が大きい場合や荷受先が散在している場合は、駐車場から荷受側へ台車で荷物を運ぶ方法を行うことは困難である。そのため、摘発されることを覚悟の上で路上荷さばき駐車を行う業者が増えている。

3. 4 考察

都市内物流の関係者へのヒアリング調査から、荷捌き活動への影響と、札幌市の取組みを把握することが出来た。物流業者の荷捌き活動の影響と札幌市の取組みを表-3に示す。

表-3から、現状では荷捌き対策の取組みにかかる費用負担は、物流業者が全て担っている現状が明らかとなった。そのため、その費用負担を避けるため、摘発されることを覚悟の上で違法な路上荷さばき駐車を行う業者が現れている。

この問題を解決するためには、物流業者が支払っている費用負担を荷受側（あるいは荷主側）が公平に負担するような仕組みづくりが重要であるといえよう。

表-3 改正道路交通法施行による都市内物流の課題に関する現状と取組み

	現状	取組み	未解決要因
路外荷さばき駐車に関する事	・物流業者が集配作業を行う駐車場を確保できない。 ・貨物車利用できる駐車場の数が少ない。 ・荷受側の建物に駐車場が確保されていない。	・路外荷さばき場の設置に関わる社会実験 ・附置義務の施行	・巨大な荷物を運搬する場合は非効率的である。 ・附置義務が適用される例が少ない。
路上荷さばき駐車に関する事	・5分で集配作業を終えることは困難。 ・摘発されないようにするため、乗車員を一人つけている。 ・摘発されることを覚悟の上、路上荷さばき活動を行っている。	・規制緩和区間の設置 ・路上荷さばき専用スペースの設置 ・荷さばき時間のタイムシェアリング	・荷受側の建物が規制緩和区間から数十メートル先にある場合、20分で集配作業を終えることは困難。 ・路上荷さばき専用スペースが空白とは限らない。 ・タイムシェアリングを行っている場所が少ない
荷受側の協力に関する事	・配送側が荷受側の倉庫まで荷物を運搬しているため、貨物自動車から一定時間離れなければならない。 ・荷受側の協力が確立されていない。	・荷受側への協力要請	・荷受側が荷物を倉庫まで運搬することで、荷受側に損失が生じる。 ・荷受側の手が空いている人がいない。

4. おわりに

本研究では、改正道路交通法の施行に伴い、札幌市都心部における荷捌き活動への影響を把握した。また、解決すべき問題点を明らかにした。具体的には、以下の3点について明らかにした。

- ・物流業者が駐車場の確保や台車で運搬作業を行っているため、コストや作業時間に関わる負担が物流業者にかかりすぎている。
- ・都心部で駐車場を確保しても、荷物が大きい場合や荷受先が散在している場合は、駐車場から荷受側へ台車で荷物を運ぶ方法では非効率的である。
- ・荷受側の協力が確立されていないため、配送側が乗車員を一人つけなければならない。

今後の課題として、ここで明らかになった物流業者のコストや作業時間に関わる負担を軽減する方法や、札幌市における路上荷さばき駐車スペースの最適場所などについて考察をしたい。

謝辞

本研究を進めるにあたり、北海道警察署交通指導課駐車対策センターの塩崎様、札幌市役所市民まちづくり局都心まちづくり推進室係長の久米田真人様、社団法人北海道トラック協会業務部次長の奥本一夫様、物流業者（業務上支障が出るため匿名）に貴重なデータ及び情報をご提供いただきました。ここに記して謝意を表します。

参考資料

- 1) 2005年都心交通社会実験に関する報告書
- 2) 違法駐車問題への対処の在り方についての提言
www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku11/teigen.htm