

第IV部門

道路空間における荷さばき駐車管理に関する一考察

立命館大学大学院 学生員 ○堂本 悠輔  
立命館大学理工学部 フェロー会員 塚口 博司

1. はじめに

物流活動の末端を担うトラックによる集配送なくして円滑な都市運営は行えない。トラック集配送を行うには、荷積み荷降ろしのための駐車施設が必要となってくる。しかしながら、都心部周辺では荷積み荷降ろしのための十分な駐車施設を確保することは難しい。このため中心市街地をはじめとする都市内の道路上において無秩序な荷さばき駐車が発生している。これらは都心部において交通渋滞や交通環境問題等の社会問題を引き起こしている。

2006年の道路交通法改正により違法駐車を取り締まりが強化されたが、これは荷積み荷降ろし等の作業に時間やスペースをとられる荷さばき車両の行動を十分に考慮したものと言えない。このために、荷さばき駐車施設の整備に関しては、更なる検討が必要となっている。そこで本研究では、京都駅前地区、大阪市船場地区、神戸市三宮地区の3都市における路上荷さばき駐車施設の利用実態を調査し、路上荷捌き駐車施設の整備により得られる効果を検討する。

2. 対象地区の荷捌き施設の特徴

京都駅前地区および大阪市船場地区では貨物車両用の時間制限駐車区間が設けられている。JR京都駅前地区の時間制限駐車区間は多数の商業施設が立地するJR京都駅に隣接して設置されている。船場地区の時間制限駐車区間では、歴史的な商業業務地区である船場地区の中心部に設置されている。一方、三宮地区では路上駐車に関する規制緩和が行われ、規制緩和された街路区間では無料で荷さばき駐車ができるようになっている。

3. 横持ち距離

京都駅前地区と大阪市船場地区では時間制限駐車区間の駐車車両と周辺の違法駐車、三宮地区では駐車禁止規制緩和区間の駐車車両と周辺の違法

駐車について、横持ち距離を図1～図3に示す。

時間制限駐車利用車の横持ち距離は京都駅前と船場で同様の傾向をしめしているが、違法駐車に関しては大きく異なっており、船場地区では目的施設直近での路上駐車が非常に多い。駐車規制が緩和された三宮では、緩和区間での横持ち距離は京都駅前や船場の時間制限駐車区間に比べると短くなっている。

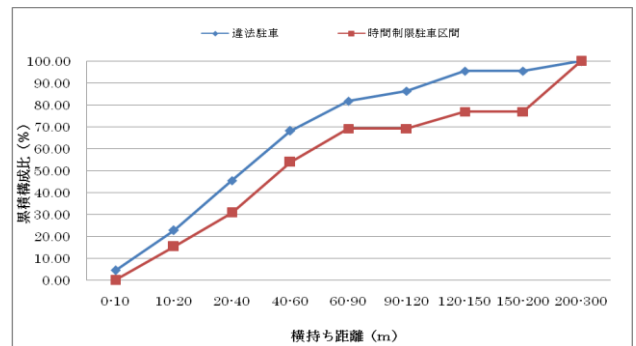


図1 京都駅前地区における横持ち距離の比較

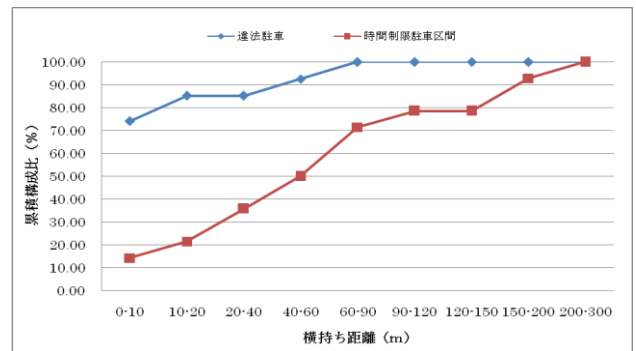


図2 大阪市船場地区における横持ち距離の比較

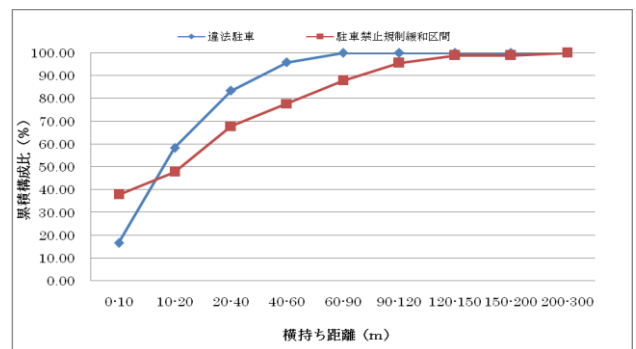


図3 神戸市三宮地区における横持ち距離の比較

#### 4. 路上荷捌き駐車施設利用時の移動範囲

以上の3地区の実態調査に基づいて、駐車場所から目的事業所までの直線距離を計測し、この直線距離を半径として、横持ち行動の範囲の概略を図示した。時間制限駐車区間利用時の横持ち行動範囲は違法駐車と比較して増加していることがわかる(表1, 図4)。一方、駐車禁止規制緩和区間に関しては、③では減少しているが、①②④では増加している(表2, 図5)。

表1 時間制限駐車区間の直線距離(大阪市船場地区)

	事業所までの直線距離(m)
時間制限駐車区間利用あり	40.1
時間制限駐車区間利用なし	11.6

表2 駐車禁止規制緩和区間の直線距離(神戸市三宮地区)

	事業所までの直線距離(m)
駐車禁止規制緩和区間①	42.33
駐車禁止規制緩和区間②	50.92
駐車禁止規制緩和区間③	14.69
駐車禁止規制緩和区間④	25.83
違法駐車	20.52

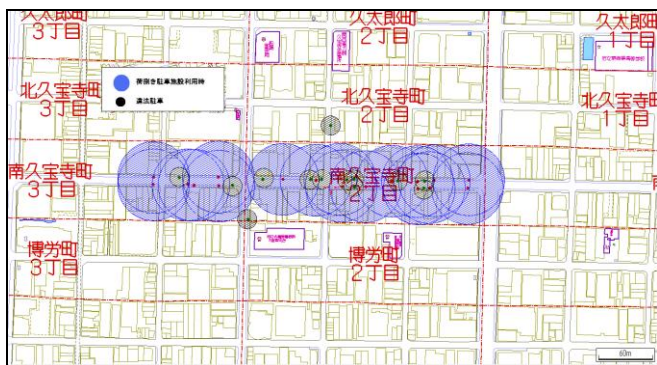


図4 時間制限駐車区間の移動範囲(大阪市船場地区)

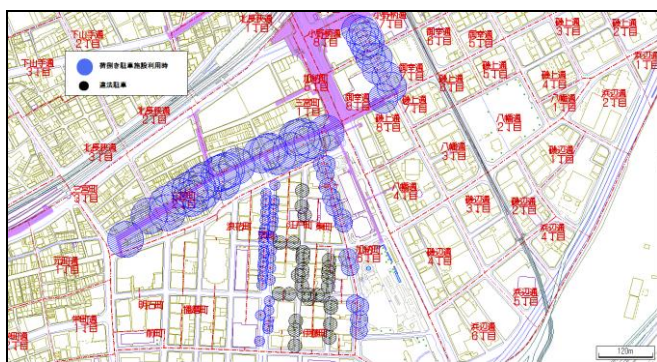


図5 駐車禁止規制緩和区間の移動範囲(神戸市三宮地区)

#### 5. 荷捌き駐車システムの違いによる行動比較

ここでは、荷捌き駐車システムの違いによる横持ち行動特性の比較を改めて行う。比較内容は横持ち距離、荷捌き駐車時間および訪問事業所数である。表3および表4には、時間制限駐車区間お

よび貨物車駐車禁止規制緩和区間における関連指標が整理されている。

時間制限駐車区間を利用する車両は、貨物車駐車禁止規制緩和区間を利用する車両と比べて、横持ち距離、荷さばき駐車時間、訪問事業所数がすべて大きくなっていることがわかる

表4 時間制限駐車区間の調査結果(船場+京都駅前)

調査結果		
横持ち距離(m)	荷さばき駐車時間(分)	訪問事業所数(ヶ所)
87.6	44.1	2.8

表5 駐車禁止規制緩和区間の調査結果(三宮地区)

調査結果		
横持ち距離(m)	荷さばき駐車時間(分)	訪問事業所数(ヶ所)
36.3	14.1	1.5

時間制限駐車区間では60分以内の駐車に対して300円の料金が徴収されているから、ドライバーは許可された駐車時間を有効に活用して集配作業を行っているため、1回の駐車場所からできるだけ多くの集配先を訪問しているからであろう。一方、貨物車両駐車禁止規制緩和区間では、料金や枠内を意識せずに駐車できることから、目的施設の直近に駐車することが多い傾向にあることから、横持ち距離、駐車時間ともに短くなり、1駐車あたりの訪問事業所数も少ない結果となったと考えられる。

#### 6. おわりに

本研究では、京阪神3都市中心部に位置する3地区において荷捌き駐車の実態を把握し、特に貨物車用の時間制限駐車区間と貨物車両駐車禁止規制緩和区間における駐車特性を比較した。両施策は荷捌き駐車管理に関する異なった考え方に立脚するものであり、前者は一般駐車への対応の延長線上に荷捌き駐車を位置づけるものであり、後者は荷捌き駐車を別途に扱おうとするものである。いずれが望ましいかを現時点で即断することは適切ではないが、海外には両者を併用している場合もあり、費用負担の妥当性、地域の実情等から適切な荷捌き駐車管理方策へと発展していくことが期待される。