

福岡市天神地区共同集配の現状と貨物専用パーキングの利用実態の分析

福岡大学 会 員 堤香代子
 福岡大学 学生会員 ○ 早原健一郎
 福岡大学 会 員 井上信昭

1. はじめに

1978年に最初に導入された福岡市天神地区共同集配は、今日でもなお我が国で唯一の共同集配システムの導入成功事例であるといっても過言ではない。しかし、これを運営していくうえでの重要課題の1つが、荷物の積み降ろし作業に伴う駐車空間の確保である。

そこで本研究では、貨物の積み降ろし作業用に設置された貨物専用パーキングメーター（以下、貨物専用PM）の利用実態調査の結果を報告するとともに、貨物車の駐車に関わる今後の課題をまとめている。

2. 天神地区貨物専用PMの分析

(1) 実態調査の背景と概要

天神地区物流対策推進協議会が1999年度より3ヶ年計画で行っている調査¹⁾では、天神地区の荷物の積み降ろしに関連する課題として、以下のような問題が強く指摘されている。

- 貨物専用PMの駐車時間の上限が短い
- 貨物専用PMを乗用車が占有している
- 駐停車場所の確保が終日困難
- 貨物専用PMの費用負担が大きい

当該地区内には現在、過去の路上駐停車規制の強化などに平行する形で、49基の貨物専用PMが設置されている。一方、福岡市では貨物車の荷捌き施設の計画的整備を目的として、1997年に全国で初めて「荷捌きのための駐車施設の附置」が条例化された。しかし、上記の問題点は、当該地区で依然として貨物車の駐停車空間の確保が大きな課題であることを物語っている。

そこで、この49基の利用実態調査を行い、その結果を分析した。実態調査は、天神地区の49基の貨物専用PMに対し、その稼働時間（8時～20時）を20分単位で見回り、駐車車両がある場合はその車種、業態、プレートナンバーを記録する方法で行った。調査日は2000年12月13日である。なお、貨物専用PMは、40分を利用時間の上限とし、利用料金は200円である。

(2) 実態調査の結果

① 時刻別駐車率

図-1は、49基の貨物専用PMの駐車率（49基のうち駐車しているPM数の割合）を、貨物車、乗用車、全車の3区分で時刻ごとに示したものである。午前中は9～11時まで9割近い駐車率であり、当地区の貨物専用PMの需給が非常に厳しい状態にあることが伺える。午後のピークは14時頃にあるが、その後16～17時台に2度目のピークが発生する。そしてその後、駐車率は若干低下するが、運用時間の終了に向けて再び上昇に転じる。20分単位の集計では10時20分に49基中47基で駐車が行われており、その駐車率は95.9%とほぼ満杯状態となっている。

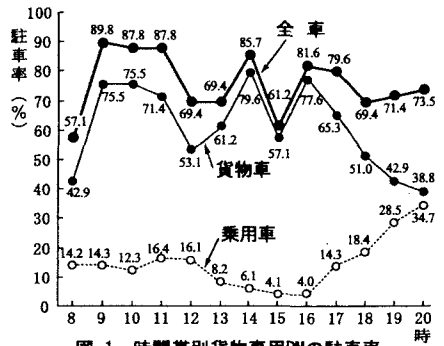


図-1 時間帯別貨物専用PMの駐車率

貨物車だけの駐車率をみると、午前中はやはり9～11時にピークがあり、75%前後の駐車率である。午後は14時と16時にピークがあるが、それ以降は急速に低下する。全車ベースで16時以降も続く比較的高い駐車率は、実は乗用車が支えているのである。乗用車は需給のひっ迫した午前中もほぼコンスタントに15%前後の割合で貨物専用PMを占有しており、貨物車の駐車場所不足を助長する一因となっている。

こうした利用実態を考慮すると、乗用車が排除できれば貨物専用PMの需給はかなり改善される可能性がある。しかし、それが実現できたとしても、当該地区内での貨物車全体の駐車需要を十分に賄えるかは疑問であり、現在は路上駐車をしている需要も含めての需給チェックが必要である。

② 地区別駐車率

図-2は、49基の貨物専用PMを幹線道路による分断などを考慮した位置関係よりA～Hの8地区に分けて、午前中のピーク時(9～11時)と全日の駐車率を示している。全49基の駐車率は、ピーク時が87.2%、運用時間を通した平均でも77.3%と非常に高い。特に、B(7基)、C(5基)、H(8基)の各地区のPMは、ピーク時においてはほぼ満杯で、全運用時間でも85%前後といった高い数値を示している。こうした地区では、利用者の目には終日駐車中の状態と映っているものと思われる。

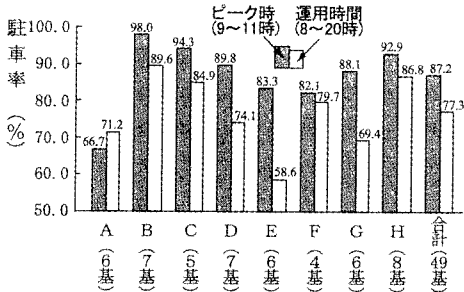


図-2 地区別駐車率

③ 車種別駐車台数と駐車時間

20分間隔で観測した駐車車両のプレートナンバーから、全49基のPMの運用時間中の駐車台数と駐車時間を集計した。表-1は車種別業態別駐車台数であり、調査当日に49基の貨物専用PMに駐車した総台数は574台である。車種別には小型貨物車・バンが最も多く、次いで軽貨物車が続き、この2車種で全体の55%を占める。一方で、本来は利用できないはずの乗用車が21.6%を占めている。また、業態別では、自家用車が全体の8割近くを占めており、営業用車は14%に過ぎない。

表-1 車種と業態の組合せによる駐車回数

車種	業態	営業用 (緑)	軽便 (黒)	自家用 (白・黄)	合計
普通貨物車		45	0	46	91
共同集配車		13	0	0	13
軽貨物車		0	43	111	154
小型貨物車・バン		11	0	151	162
乗用車		3	0	121	124
その他車種		9	0	21	30
合計		81	43	450	574

図-3は車種別の平均駐車時間を示し、全体の平均駐車時間は47.4分である。したがって、PMの上限利用時間(40分)と貨物の積み降ろしなどに伴う駐車時間需要との間には、大きなミスマッチがあるものと考えられる。

特に、大量の貨物を積み降ろしする共同集配車両の平均駐車時間は98.5分と長く、普通貨物車も60分以上となっている。こうした車両のドライバーは、駐車段階から違反を覚悟でPMを利用せざるを得ない実態が伺える。

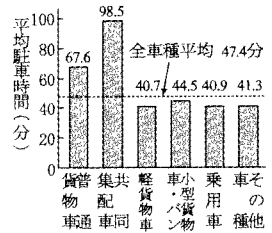


図-3 車種別駐車時間

④ 同一車両の複数回駐車

表-2は、同一車両が天神地区内で2回以上貨物専用PMに駐車した場合を集計したものである。最多は4回の駐車であり、普通貨物車が2台に過ぎない。3回の駐車も全体で10台、2回の駐車も54台である。2回以上の駐車をした車両の累計回数は全体の約1/4(146/574)である。

表-2 複数回駐車をした車両集計

駐車回数	車種 (台数)
4回	① 普通貨物(1), ② 普通貨物(1)
3回	① 普通貨物(1), ② 普通貨物(4), ③ 小型・バス(4), ④ 軽便(1)
2回	(54)

① 自家用, ② 営業用

3. まとめ

天神地区の貨物車の駐車需要に応じるために整備された貨物専用PMに、以下の実態が明らかとなった。

- ① 貨物の積み降ろしのピーク時間はもとより昼間の全時間帯を通して、貨物専用PMの需給は非常に厳しい。
- ② 本来は利用が認められていない乗用車が、5台に1台程度含まれている。これが完全に排除されればピーク時でもある程度の需給改善が可能である。
- ③ 駐車時間は全車種平均でも47.4分とPMの利用上限を上回っている。特に、共同集配車や普通貨物車の駐車時間は非常に長く、PMを利用しにくい状況にある。

このような実態に基づき、今後は以下のような課題への対応が必要である。

- 新規のPM設置を含む地区全体の貨物車荷捌き施設の必要量とその配置の計画の策定
- 貨物専用PMでの利用不適格車両のハード、ソフト両面からの排除方法
- 貨物専用PMの利用時間と料金についての運用内容の抜本的改善

(参考文献)

- 1) 「福岡市天神地区における共同集配の促進調査報告書」H.12.3 (社)全日本トラック協会