

【概要】「西銀座地域 共同荷さばき場社会実験」の結果

1 実験の目的

平成28年度の交通量調査によると、多くの貨物車量が西銀座地域内の道路を利用している。そこで、本実験では将来の再開発に伴う道路空間の改善及び充実した歩行空間の創出に向けて、共同荷さばき場を設置することによる効果や課題等について明らかにする。

2 実験の概要

- 実験期間 2月5日～16日(土日・祝日を除く) 7:00～18:00
- 共同荷さばき場(配送車両は無料)
 - ① 三越第2駐車場: 普通貨物車2台 小型貨物車8台 まで駐車可
 - ② 富士見13号線: 普通貨物車2台 まで駐車可
- 調査項目
 - 毎日 [9日間] 荷さばき場の利用状況調査
 - 2月9日(金)、15日(木) [2日間] 集配追跡調査
 - ドライバーへのヒアリング調査
 - 2月15日(木) [1日間] 路上駐車の実態調査



参考：配送車両の区分

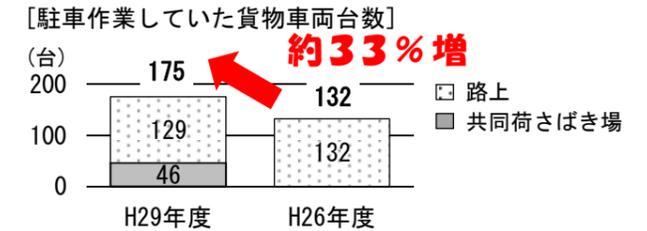
区分	定義	イメージ/最大積載量目安
軽貨物車	総排気量が660cc以下で、大きさが長さ3.4m以下、幅1.48m以下、高さ2.0m以下の自動車(軽自動車・道路運送車両法)	350kg 未満
ワンボックス	総排気量が2,000cc以下で、大きさが長さ4.7m以下、幅1.7m以下、高さ2.0m以下の自動車(小型自動車・道路運送車両法)	2t 未満
小型貨物車	総排気量が2,000cc以下で、大きさが長さ4.7m以下、幅1.7m以下、高さ2.0m以下の自動車(小型自動車・道路運送車両法)	2t 未満
普通貨物車	小型自動車、軽自動車以外のトラック(普通自動車・道路運送車両法)	2t 以上

3 結果の概要

(1) 共同荷さばき場の効果

本地域における貨物車両の需要が増加しており、荷さばき場の**必要性**が確認された。

○平成26年度の交通量調査と比較すると、本地域において駐車作業していた貨物車両の需要が約33%増加していた。

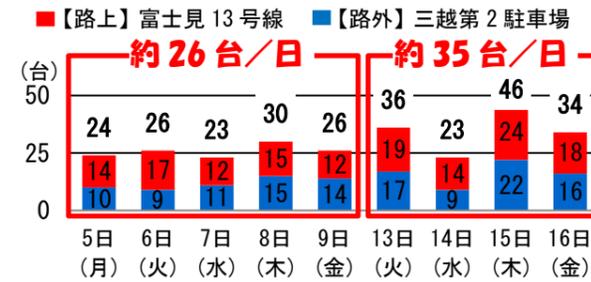


共同荷さばき場について、高い利用傾向が得られ、荷さばき場の**有効性**が確認された。

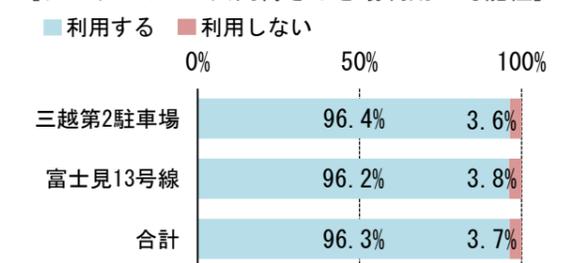
○共同荷さばき場の利用台数は、1週目よりも2週目の方が多くなり、実験の周知とともに増加傾向を示した。

○ドライバーからのアンケートでは、「共同荷さばき場利用の可能性」について約96%が「利用する」との回答を得た。

[共同荷さばき場の利用台数]



[アンケートQ 共同荷さばき場利用の可能性]



(2) 今後の検討課題

ハード整備の検討

① 共同荷さばき場の規格検討

- 時間帯等の条件により、駐車作業していた荷さばき車両の台数に変化が見られた。
【利用時間帯】: 9時台(約70台/時間)と14時台(約50台/時間)が多い

② 利用特性に応じた配置計画の検討

- 共同荷さばき場の配置(路外・路上)により、集配距離や件数に違いが見られた。
【平均集配距離、平均集配店舗数】: (路外)三越第2駐車場 約90m/店舗、約2.5店舗/台
(路上)富士見13号線 約40m/店舗、約1.5店舗/台

③ 地下駐車場整備の検討

- 貨物車両による路上駐車が多く見られ、通行の阻害をしていた。

ソフト整備の検討

④ 利用ルールの策定・周知の検討(駐車時間、集配範囲など)

- 街区外への集配や車両による駐車時間の違いが見られた。
【平均駐車時間】: 普通貨物車 約25分/台 小型貨物車 約18分/台
ワンボックス 約15分/台 軽貨物車 約11分/台
【平均集配距離】: 約70m/店舗 (最大: 500m/店舗)

⑤ 作業効率化の検討(共同集配システムの導入など)

- 1店舗のみの集配が多く、個別集配によるタイムロスが見られた。
【集配店舗数の割合】: 1店舗 約65% 2店舗 約10% 3店舗 約5%
4店舗 約5% 5店舗 約15%