

東京吉祥寺商店街におけるTDM施策のケーススタディ

石田 宏之

はじめに

近年、都市部の商店街においては、商店に商品を納入したり、業務のために訪れる貨物車および買物客の乗用車などが駐停車禁止あるいは駐車禁止の路上に駐停車することが常態化し、地域の交通混雑や交通事故などをもたらしている。これまでの交通管理は、道路上に流動する交通量を規制することに重点が置かれ市街地の主要道路はほとんどが駐停車禁止あるいは駐車禁止地域に指定されている。しかしながら沿道の商店・事務所では日々貨物(商品)が発生・集中しており、それらの貨物を荷捌きするトラックが駐停車禁止あるいは駐車禁止区域である路上に短時間または長時間駐停車しているのが実態である。そのため近年になって、環境問題を含めた交通渋滞対策は交通容量の拡大だけでなく、交通需要を調整したり交通需要量を削減し交通需要を管理する施策(Traffic Demand Management)が取り入れられるようになってきた¹⁾

本稿では、東京郊外の吉祥寺駅北口商店

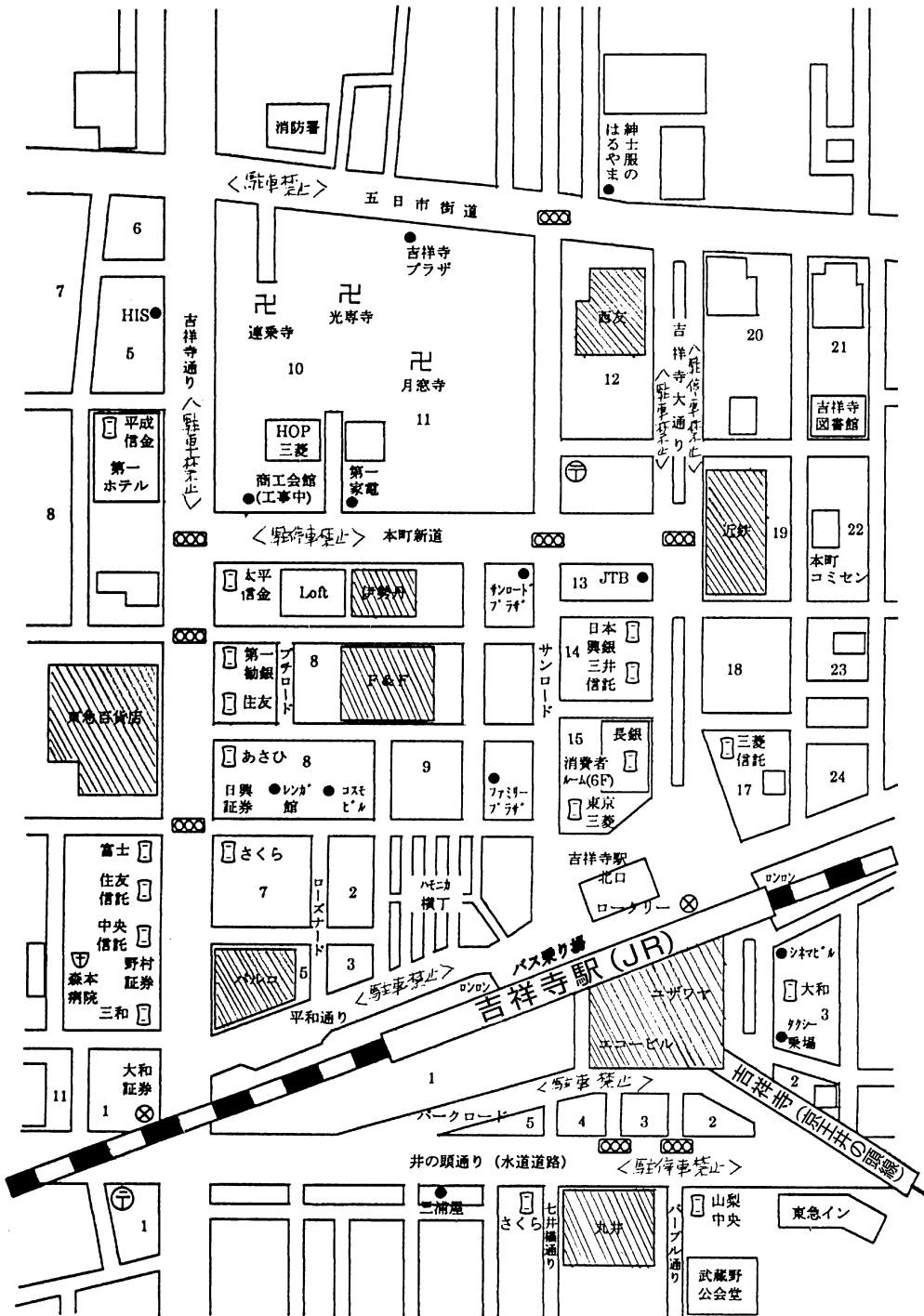
街を対象にした貨物車の荷捌駐停車実態等調査結果をもとに、TDM施策の一つである交通需要調整策である地域における路上および路外における貨物車の荷捌駐停車対策について提案するものである。

1. 荷捌駐停車の実態

本節では、対象地区の4つの道路(吉祥寺通り、五日市街道、吉祥寺大通り、平和通り)に囲まれた地域に駐停車している貨物車を中心に実態を取りまとめる。また、文中では、これら4つの道路(いずれも駐停車禁止および駐車禁止区間)に駐停車している車両を「外周」とし、その内側の商店街の中に駐停車している車両を「内側」とする。なお、「内側」にある本町新道は、駐車禁止区間となっており、また、午前中の駐停車禁止解除地区からも除外されているため、ここに駐停車されている貨物車については「内側」ではなく、「外周」に含むこととした。以下本節では、路上駐停車の実態についてまとめる(図表1)。

1) 高田邦道「流通システムと交通システム」(『国際交通安全学会誌』Vol. 25, No. 4)。都市内における物流変革による交通需要抑制については、高田邦道『CO₂と交通 TDM戦略からのアプローチ』(交通新聞社、2000年)に詳しい。

図表1 対象地区および道路・街路図



(注) 斜線部分は8つの量販店

(1) 車両の特性

自営別台数

対象地域の路上に駐停車している貨物車および乗用車は、1日に3,407台であり、その内営業用貨物車は、1,109台(全体の33%)、自家用貨物車は、1,069台(同32%)、乗用車(一部タクシーを含む)は1,229台(同36%)である。対象地域にはこのほか量販店の地下駐車場および路外駐車場にも車両が駐停車しており、量販店の地下駐車場には1日に約500~700台の貨物車が荷捌のために駐停車している(ヒアリング調査結果による)。従って、土・日を除く平日1日当りの荷捌・買物のための車両は、対象地域の路上および路外に5,000台~6,000台駐停車していることになる(図表2)。

車種構成

路上に駐停車している貨物車の大きさは、営業用貨物車では2tを超える車両(その中

心は2.5t, 2.75t, 3t)が半分以上であり、2t車までの小型車を含めると全体の87%を占めている²⁾。一方、自家用貨物車の場合は、反対に、貨客車を含めた2t以下の小型車が全体の77%を占めている(図表3)。したがって、貨物車に対するトラックベイを検討する場合、車両の大きさが様々なため駐停車場所をマーキングしたローディング・ゾーンが適していると思われる。

荷捌の有無

路上に駐停車している貨物車といえども全ての車両が荷捌のために駐停車しているとは限らず、実態調査結果では、荷捌のために駐停車している車両は、営業用トラックで全駐停車台数の68%、自家用で54%であった。つまり、路上に駐停車している貨物車の約3分の1は、荷捌のためではなく、時間調整、商用(注文取り、交渉等)あるいは食事時間などのために駐停車している。

図表2 街路別自営別駐停車台数

(台, %)

	営業用貨物車	自家用貨物車	(貨物車計)	乗用車	合計
吉祥寺大通り	236	318	(554)	557	1,111
吉祥寺通り	308	350	(658)	353	1,011
本町新道	128	132	(260)	191	451
平和通り	198	127	(325)	50	375
五日市街道	69	59	(128)	62	190
外周計	939	986	(1,925)	1,213	3,138
	(84.7)	(92.2)	(88.4)	(98.7)	(92.1)
内側計	170	83	(253)	16	269
	(15.3)	(7.8)	(11.6)	(1.3)	(7.9)
合計	1,109	1,069	(2,178)	1,229	3,407
(%)	32.5	31.7	(63.9)	36.1	100.0
	(100.0)	(100.0)	(100.0)	(100.0)	(100.0)

(注) 11.25(木)の8時~20時の12時間の駐停車台数。

2) 量販店以外の建物に付属している地下駐車場および路外にある民間の立体駐車場の多くは乗用車を対象としており、高さ制限のため2トン以上のトラックは利用できないため、路上に駐停車することになる。トラックが利用できるためには、少なくとも3m以上の高さが必要となる。

車種でみると、自家用貨客車の場合は、荷捌のためというより、このような商用のための駐停車が多いことが推測される。ちなみに、自家用貨客車の場合には、荷捌を行った車両は全体の40%であり、残りの60%は荷捌を伴っていなかった。なお、乗用車の場合でも10%の車両は荷捌を伴っていた(図表4)。

荷捌をするために駐停車している車両の

うちの約40%は駐停車した場所から離れたところに荷物を納品あるいは受領するための横持ち作業が発生している。その割合は、車両が大きくなるほど高くなっており、横持ち距離は様々で平均して20~30m、長い場合で70~80mである。

駐停車回数

1日に対象地域に駐停車した営業用貨物車両は683台であり、1台当りの駐停車回数

図表3 自営別車種構成 (台, %)

	外 周	内 側	合 計
営業貨客車	126 (13.4)	16 (9.4)	142 (12.8)
営業小型車	292 (31.1)	73 (42.9)	365 (32.9)
営業普通車	521 (55.5)	81 (47.7)	602 (54.3)
営業用合計	939 (100.0)	170 (100.0)	1,109 (100.0)
自家貨客車	403 (40.9)	18 (21.7)	421 (39.3)
自家小型車	363 (36.8)	38 (45.8)	401 (37.5)
自家普通車	220 (22.3)	27 (32.5)	247 (23.1)
自家用合計	986 (100.0)	83 (100.0)	1,069 (100.0)

(注)「小型車」は最大積載量2t以下のトラック、「普通車」は最大積載量2tを超えるトラック(2.5t, 3t, 4tが多い)である。

図表4 荷捌および横持ちの有割合 (台, %)

	駐停車台数(a)	荷捌有 ¹ (b) $b \div a$	横持ち有 ¹ (c) $c \div b$
営業貨客車	142	78 (54.9)	31 (39.7)
営業小型車	365	238 (65.2)	94 (39.5)
営業普通車	602	424 (70.4)	189 (44.6)
営業用合計	1,109	740 (66.7)	314 (42.4)
自家貨客車	421	167 (39.7)	47 (28.1)
自家小型車	401	224 (55.9)	79 (35.3)
自家普通車	247	183 (74.1)	74 (40.4)
自家用合計	1,069	574 (53.7)	200 (34.8)
貨物車合計	2,178	1,314 (60.3)	514 (39.1)
乗用車	1,229	119 (9.7)	50 (42.0)

(注)総台数683台

は1.6回である。全車両の70%強はこの地域に1回しか駐停車していないが、約30%の車両が2回以上この地域に駐停車している。最も多く駐停車している車両は、1日に15回(朝9時ごろから夕方の17・18時ごろまでこの地域に1日中集配している車両である)であり、2回駐停車している車両が営業車の17%を占めている。

(2) 駐停車位置

内側・外周別

乗用車を含めた3,407台の駐停車車両の92%(3,138台)は、駐停車禁止および駐車禁止区域である外周部に駐停車しており、貨物車でも、88%(1,925台)が外周部に駐停車している。午前中駐停車禁止が解除されている内側部分に駐停車している車両は、営業用貨物車170台(内側全体の63%)、自家用貨物車83台(同31%)、乗用車16台(同6%)の269台である(図表2)。

街路別

対象地域に駐停車している2,178台の貨物車は、外周部の街路別にみると、吉祥寺通りに658台(貨物車全体の30%)、吉祥寺大通りに554台(同25%)、平和通りに325台(同15%)、本町新道に260台(同12%)となっており、いずれも内側に駐停車している貨物車253台を上回っている(図表2)。

なお、乗用車は吉祥寺大通りと吉祥寺通りに910台と集中しており、二つの街路に乗用車全体の74%が駐停車している。

(3) 時間帯別駐停車台数

自営別駐停車台数

営業用貨物車の1時間当たり駐停車台数は、午前中が最も多く、1時間当たり120台～170

台であり(午前中だけで営業車の56%を占める)、午後は1時間毎に減少し17時以降は50台未満となっている。自家用貨物車の1時間当たり駐停車台数が最も多い時間帯は、10時～14時の時間帯で100～140台であり、以後減少し、19時台に35台となる。

乗用車は貨物車と異なり、10時～16時の時間帯に90～100台駐停車しており、それ以後増加を続け、19時台には148台の車両が駐停車している(図表5)。

このように、貨物車と乗用車とでは駐停車する時間帯がことになっており、貨物車は14時までに貨物車全体の67%が、乗用車は14時以降に乗用車全体の59%が駐停車している。従って、駐停車のための道路利用(路上対策)を考慮する場合、貨物車と乗用車を時間帯別に区分して対策を打ち出す必要があることを示唆している。

商店街内(内側)の駐停車台数

当該商店街では9時から12時の間は、商店街の中でも荷捌のための貨物車については駐停車禁止が解除されている。すでにみたとおり、この内側には、営業用貨物車が170台、自家用貨物車が83台、乗用車16台の合計269台が駐停車している。午前中(8時台を含む)、営業用で97%、自家用で92%、乗用車で94%とほぼこの規制が遵守されているといつてよい。ただ、9時以前である8時台にも約80台の車両が駐停車されており、9時台とともに最も多くの車両が駐停車されていることを考慮すると、駐停車禁止解除の時間帯を9時ではなく8時からに早めた方が実態に即していると思われる(図表6)。

街路別駐停車台数台数(貨物車)

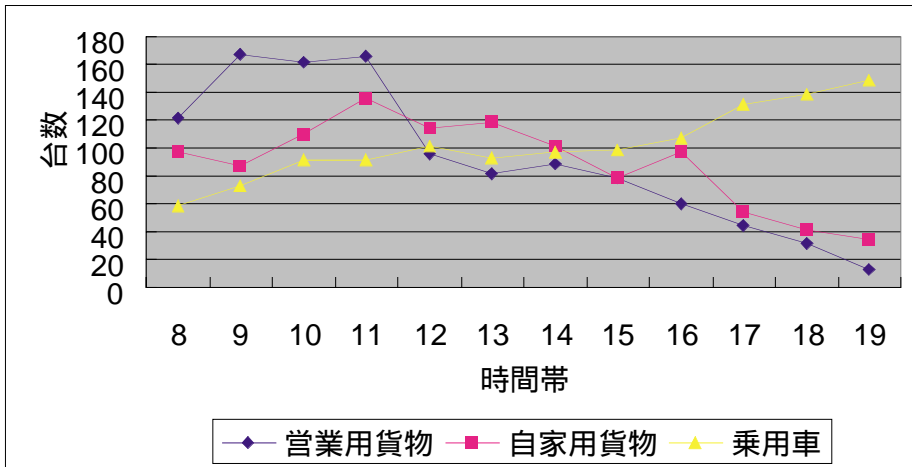
外側の5つの街路における貨物車の駐停車の仕方には3通りのパターンが見られ

る。第1は、駐停車台数の多い吉祥寺大通りと吉祥寺通りで、ここでは午前9時から14時台の間にほぼ60～80台の車両が駐停車しており、それ以後駐停車台数が減少するパターンである。第2は、平和通りで午前中に駐停車が集中し(同通りの56%)、多い時間帯で60台駐停車しており、午後になると10～20台に減少するパターンである。第3は、本町新道と五日市街道で、ここで

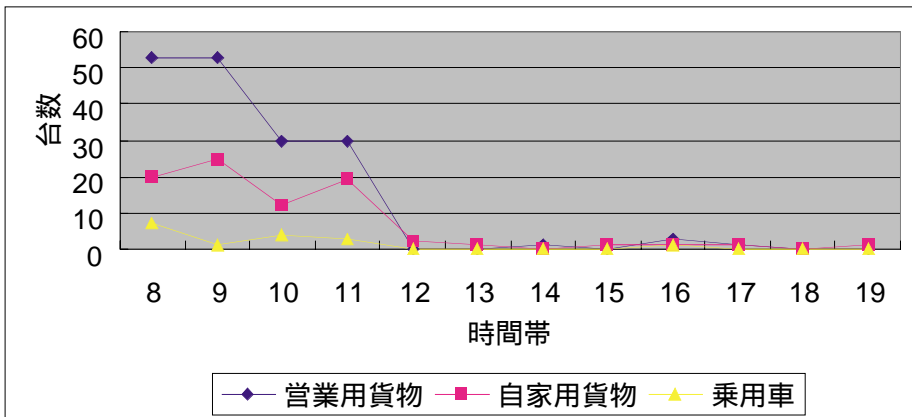
は時間帯にあまり関係なく、常に10～30台の車両が駐停車しているパターンである(図表7)。

街路別の時間当たり最大値は、吉祥寺大通りで76台(10時台)、吉祥寺通りで68台(12時台)、平和通で63台(11時台)、本町新道で31台(11時台)、五日市街道で20台(11・12・14時台)となっている。1台当りの駐停車時間の平均を約20分とすると、仮

図表5 自営別時間帯別駐停車台数



図表6 時間帯別駐停車台数(内側)



に、路上に荷捌のための駐停車を許可する場合、多い街路では駐停車車両のために常時20～30台(時間あたりに概算すると60～90台)の駐停車スペースが必要となる。

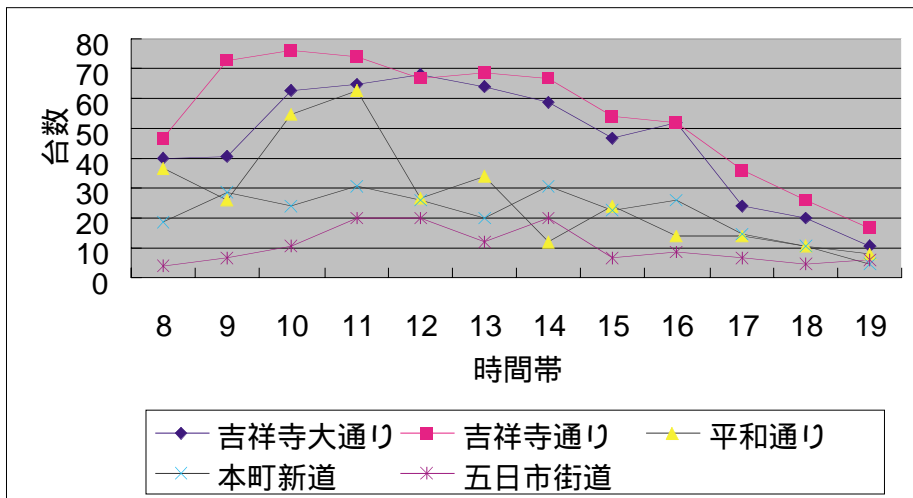
(4) 駐停車時間

貨物車および乗用車の駐停車時間は、街路別・車種別・自営別の平均値を見ても10～30分の間にはばらついている。強いてい

ば、内側と平和通りの駐停車時間が他の通りより若干長いことおよび本町新道と五日市街道の駐停車時間が短いことが指摘できる(図表8)。

駐停車時間の長さとの相関をみるとあまり強い相関は見られず、駐停車時間の長さを決定している要因については今後の検討課題である。

図表7 街路別時間帯別駐停車台数



(注) 貨物車の時間帯別駐停車台数である。

図表8 街路別・車種別駐停車時間

(分)

	営業貨客車	営業小型車	営業普通車	自家用貨客車	自家用小型車	自家用普通車	乗用車
吉祥寺大通り	30.8	14.4	22.9	17.0	22.0	32.8	20.0
吉祥寺通り	10.6	9.0	26.1	23.2	15.6	30.0	17.7
本町新道	9.0	16.2	15.6	11.3	12.4	21.5	14.0
平和通り	30.7	23.3	42.5	62.2	28.7	29.4	54.9
五日市街道	7.1	10.7	9.0	11.2	7.8	10.6	25.6
外周計	19.0	14.6	25.6	22.4	18.7	25.7	20.1
内側	16.0	20.1	45.4	28.4	30.4	19.0	35.9

2. 荷捌駐停車施設等を中心とした効率化策の種類

(1) 荷捌駐車施設対策と共同化

都市内端末物流の効率化策として、荷捌駐停車のための施設の設置・工夫や当該地区に対する集配送の共同化による貨物車の流出入量の削減策などが各地で取り上げられるようになってきている。

商店街・卸売問屋街のような商店が密集している末端の都市内物流において、荷捌のための貨物車による駐停車が交通渋滞や環境汚染の原因として取り上げられることが多くなっている。わが国においては、百貨店・スーパーなどの大規模小売店(地下駐車場・貨物専用荷捌所などを設置している)以外では荷捌のための施設は各店舗先にはほとんど準備されていない。そのため、商品の納入や出荷に際しては路上の店舗先に車両を駐停車して作業することが多く、場合によっては長時間路上を占有してしまうことがある。このような地域における道路は道幅も狭く、また周囲を囲む幹線道路は通過交通も多く、これら荷捌のための貨物車が交通渋滞を招いていることが多く見られる。さらには、エンジンをかけっぱなしの駐停車中の車両からの排気ガスは環境に対して悪影響を及ぼす原因の一つになっている。

これまでの駐車政策は、路外駐車施設の整備が中心であり、駐車時間は30分以上の比較的長い時間の駐車を路外へ排除する対策であった。しかしながら、店舗等に荷卸ししたり荷を積み込んだりするための荷捌のための駐停車時間は30分未満

がほとんどであり、店舗への納品を行う業者からは、路上で作業を行うことが求められている。

これら路上での荷捌のための対策としては、短時間駐停車を前提とした(料金体系も分単位の料金制)貨物車専用のパーキングメーターの設置、ローディング・ベイ、ゾーンの設置、パーキングメーターの時間帯別使用、貨物車の駐停車禁止解除などが各地で導入されている。

都心の密集地域ではこれらの路上施設だけでは貨物は捌ききれないため、荷捌のための路外施設として、共同荷捌施設の設置、貨物車専用駐車場の設置、ポケットローディング・システム等を合わせて導入することにより貨物車両の荷捌時間の削減と短時間駐停車による交通混雑緩和策が取り組まれている。

また、これら地域への輸送は少量貨物が多くまた量がまとまりにくいいため、配送効率は低く輸送コストがかかる貨物となっている。そこで、コスト削減を目的にした集配送のトラック事業者の共同化が各地で取り組まれており、共同化による総貨物車両の削減による交通混雑緩和策に貢献している。

(2) 路上対策

貨物車の荷捌駐停車のための路上対策としては、貨物車専用パーキング・メーター、ローディング・ベイおよびローディング・ゾーン、タイムシェアリングによるパーキング・メーターの使用(デュアルユース方式)、貨物車のための駐停車禁止解除等が上げられる。

貨物車専用パーキング・メーター

これまでパーキング・メーターは、乗用車のためのものが多く、2トン以上の貨物車が

駐車できるものが少なかった。また、「5分以内の荷物の積みおろしのための駐停車」は「駐車」から除外されており、貨物車の路上駐停車が常態化し一車線を貨物車が占有していることが多い。これらを解決するための手段の一つが貨物車専用パーキング・メーターの設置である。たとえば、福岡市天神地区や金沢市では、貨物車専用パーキング・メーターを設置し、荷捌の効率化と交通混雑の緩和に役立っている。また、東京秋葉原駅前には貨物車が利用できるよう通常より大き目のスペースのパーキングメーターが設置され、乗用車以外に貨物車も駐車できるよう工夫がなされている。

ローディング・ベイおよびローディング・ゾーン

歩道の一部に切れ込みを入れ、貨物車が駐停車できる場所を設置したものがローディング・ベイであり、貨物車が駐停車できる台数分を車両毎にマーキングしてある。車両の大きさが異なっている多種の貨物車が駐停車できるようにゾーンをマーキングした場所がローディング・ゾーンである。長崎市などのように、場所によっては、貨物車が利用できる時間帯と、タクシーが利用できる時間帯を区分して設置している場合もある。

タイムシェアリングによるパーキング・メーターの使用(デュアルユース方式)

路側にある駐車場所を集配のための貨物車が利用できる時間帯と買い物などのための乗用車が利用できる時間帯に区分して駐車場所の二元的利用を図る方式である。東京横山町ではこのような方式をトラック・タイムプランと名称している。上記のよう

に、パーキング・メーターばかりでなくトラック・ベイについても同様の運用がなされている地域もある³⁾

貨物車のための駐停車禁止解除

荷捌用駐停車のための駐停車禁止解除は、主として表通りの駐停車禁止を徹底させるため、その受け皿として裏通りについて、貨物車の荷物の積み下ろしに限り駐停車禁止を解除する施策である。金沢市の裏通りや吉祥寺商店街のなかで実施されている。

(3) 路外対策

貨物車の荷捌駐停車のための路外対策としては、貨物車専用駐車場の設置、共同荷捌施設の設置、ポケット・ローディング・システムの導入などが挙げられる。

貨物車専用駐車場の設置

路幅の狭い路上に荷捌のための施設を設置することには限界があり、それをカバーするためには、路外にも荷捌のために駐停車する貨物車専用の施設が必要となる。それが、貨物車専用の駐車施設である。これまでの駐車施設は、乗用車のためのものが多く、貨物車が駐車すると指定場所をはみ出してしまうあるいは屋根付きの場合には上がつかえて駐車できないなどの不便が生じている。そのため、従来の乗用車の駐車場を活用する場合には、貨物車1台にたいし乗用車2台分のスペースが必要となる。

共同荷捌施設の設置

街区の空きスペースあるいは若干離れた場所の空きスペースに貨物車2~3台程度の駐車スペースを確保し、荷捌のための貨物車の駐停車できる施設やスペースを設け、貨物車が共同で使用できる施設(場所)を設

3) 日本大学理工学研究所『物流・交通情報システムの研究(その3)』(平成7年7月)

置する方法もいくつかの都市で見られる。場合によっては、この場所で貨物を引受け、各店舗等への納品や集荷を一括して請け負う共同荷捌事業方式も考えられる。ただ、この方式では、荷捌のための費用負担の問題が実現のために重要となる。

ポケット・ローディング・システムの導入

貨物専用荷捌施設を一定地域内に設置し、この駐車施設のネットワーク化を図り効率的に運用するシステムである。「ポケット・ローディングとは、配送トラックが荷おろしを行う路外の駐車スペースのことである。再開発事業や区画整理事業において生じたいくつかの狭小な余剰地に、ベンチや植栽を施すことによってミニ公園をつくり、ポケットパークと呼んでいるが、ポケット・ローディングは、これの『荷物の積みおろし場所』版と考えてよい。これを区市町村内に散在させ、ネットワークが構築されれば、隣接するあるいは周辺地域のポケット・ローディングの利用状況を知る情報版を設置することによって、満車の場合、近隣の空きスペースを照会したり、次のポケット・ローディングを予約するなどのシステムが可能となる。このシステムをポケット・ローディング・システムと命名した⁴⁾。ポケット・ローディングの運用は、跳ね板が上がり出庫を阻止するタイヤロック駐車管理機を設置して、自動管理によって行う。スペースの対象としては、余剰地、公共・民間の専用駐車場の一部、月極駐車場の一部、さらには空き地などが挙げられる。」⁵⁾

(4) 共同化方策

トラック運送事業者の共同化による共同配送もまた、端末物流の効率化策として古くから取り上げられてきた方策の一つである。地域内輸送の共同化としては、特定地域内の集配貨物を一括して行う共同化、トラックターミナル内の事業者が共同して行う共同化、特定地域の集配貨物を特定事業者と提携して一括委託する方式などがみられる。

特定地区内の集配貨物を一括して行う共同化

最も代表的な事例が福岡市天神地区の共同集配システムである。この方式は、天神地区の集配貨物をトラック事業者と地元金融機関による共同出資会社「天神地区共同輸送株式会社」を設立してこの会社に天神地区内の集配を共同で実施する方式である。類似の共同配送の取組みは、熊本地区(平成11年より実施)およびさいたま新都心(平成12年より実施)でも取り組まれており、新宿副都心での「摩天楼スタッフ」(平成4年より実施)もこの方式の一つと見てよい。

トラックターミナル内の事業者が共同して行う共同化

東京の一般トラックターミナルに入居している特積み事業者が、輸送効率が低く収入に対してコストがかかり過ぎる地域への主として配達を一般事業者に委託する方式で共同化を実施している。具体的には、京浜ターミナルから世田谷地区および渋谷・目黒地区と、板橋ターミナルから新宿地区、葛

4) 日本大学理工学部高田教授が中心になって開発したシステムである。

5) 高田研究室「物流・交通情報システム研究 ポケット・ローディングシステムの提案」(平成6年7月)

西ターミナルからTACTへの納品の共同配送である。これらの共同化は、コストが賄えない地区の配達から取組みが始められ、従来と異なり共同化により収入を上げるといふより取扱量が少なく効率のあがらない地区の集配コストを削減することを目的に取組まれ、コスト削減に効果を発揮している。⁶⁾

特定事業者と提携して端末輸送を一括委託する方式

一般的に、特積み事業者の集配業務に関しては、自社で取扱っていないあるいは自社の取扱量が少ないためなどの理由から、特定の地域の貨物を他社と提携してその地域の集配を他社に一括委託する方法が取られている。幹線輸送の場合は古くから他社との提携による連絡運輸中継輸送として実施されていた。また、幹線輸送は自社で行い端末の集配輸送については、自社では取扱量が少なく集配コストが賄えないなどの理由から、他社との提携あるいは委託契約などにより集配業務を任せることが多い。このような方式も一種の共同化といえ、対象地域においても、三多摩地区に集配拠点を有する事業者への委託が行われている。消費者等を対象とする最も少量小口の端末物流の集配に関しては、このような方式の共同化をさらに拡大していくことも端末物流の効率化に貢献すると考えられる。

3. 対象地区における荷捌駐停車対策

対象地区には1時間当たり最大で各街路に貨物車が30～80台、5つの街路で合計1時

間当りに最大260台の貨物車が駐停車していた。平均駐停車時間を20分とすると1時間に3回転することになり、路上には最大約90台の貨物車が駐停車していることになる。いずれも外周部の街路は駐停車あるいは駐車禁止となっているが、これらの車両を即座に路外に移動することは困難である。そこですでに各地で実施されている荷捌駐停車対策を参考にいくらかでも交通流および車両数の削減に役立つ対策を提案し本稿のむすびとcaえる。

貨物車専用ゾーンの設置

外側の街路における貨物車の1時間当たり最大駐停車台数をみると、吉祥寺通り76台、吉祥寺大通り68台、平和通り63台、本町新道31台、五日市街道20台の合計258台の貨物車が駐停車している。1台1回当りの駐停車時間を20分とすると、最大時には86台の車両が外側の街路に駐停車していることになる。

そこでまず、比較的交通流の少ない「本町新道」を荷捌駐車レーンとして活用する。当該道路からバス路線を外し一方通行とし、片側を貨物車のための荷捌駐停車ゾーンとする。最大で30台の車両が駐停車可能となる。午後の集荷のための貨物車の駐停車は、この地区に限定するとともに、14時以降は乗用車の駐停車と共用することとする。

共同荷捌駐停車場の設置

バスの流動および通過交通量さらには道路幅を勘案し、五日市街道および吉祥寺通りからは路上駐停車車両を排除するために、路外に荷捌のための駐停車場を設置する

6) 東京路線トラック協議会『一般トラックターミナルにおける共同化に関する調査研究報告書』(平成11年5月)

(一般駐車場の借上げなど)。これを共同荷捌駐停車場とし、それぞれ5～10台分を確保する。

時間帯別離用の貨物車専用パーキングの設置

従来から主として午前中の駐停車禁止を解除している(許可制)平和通りについては、バス路線と重複していることを考慮し、10～15台の荷捌のための駐停車ゾーンを片側に設定し、午前中から14時までを貨物車専用、それ以後を乗用車用として解放する。

片側2車線ずつとなっている吉祥寺大通りについては、片側に15台、反対側に5台の合計20台分の貨物車専用パーキングあるいはゾーンを設ける。

以上の対策だけでは、現在駐停車している貨物車を全て吸収することは不可能であるため、さらに流入してくる貨物車を削減する対策も合わせて導入することが不可欠となる。

特積み事業者の共同化

すでに当該地区においては、特積み事業者同士で地元の事業者を中心に共同で集配を実施している事業者が見受けられる。そこでこの方式を当該地区だけを担当している集配車(1日に5回以上の駐停車している車両がこれに該当する)以外の車両に拡大し、当該地区に対する貨物が少ない車両を共同化する方式である。その際、特積み貨物に限らず自家用貨物を含めた共同化を検討する。このことにより、当該地区に流入する貨物車を削減する。

共同荷捌施設の設置

荷捌駐停車場実態調査結果によれば、当該地区に荷捌をするために駐停車している車

両の多くは、貨物量が少なく1回しか駐停車していない車両もかなり存在することが判明した。そこでこれらの自家用貨物車および特積み以外の営業用貨物車を対象に、対象地区の周辺にいくつかの「共同荷捌施設」を設置し、当該地区への配達・集荷をこの施設から共同で実施する方式の導入である。当面考えられる場所としては、市の所有する駐車場およびムーパーク駐車場(ムーバスの停車場)あるいは民官の駐車場などである。これら施設からの共同集配車については、上記の共同化による集配車とともに、先に延べた貨物車専用荷捌ゾーンおよびパーキングを優先的に使用できる措置を施す。

以上が対象地区における貨物車の荷捌駐停車対策であるが、この地区には乗用車も約3分の1駐停車しており、貨物車対策だけでは解決しない。また、上記の施策もバス路線の変更、共同化の事業化の可能性(料金問題など)、駐停車場(パーキングメーター等)の料金体制(分刻みの料金体系の導入など)、共同駐停車場の決定、貨物車の専用時間帯の設置、駐停車案内情報システムの確立、乗用車の駐停車対策等々検討すべき課題が多い。この点については、筆者も参加している運輸省関東運輸局、武蔵野市、吉祥寺駅周辺商店会等で組織されている「中心市街地における物流の効率化とトラック駐車バスの確保に関する調査検討委員会」において12年度・13年度中に調査研究ならびに社会実験調査が実施される予定である。