

1. 概要

- 一定の区間ごとに荷捌き車両を集約することで、交通への影響や将来的に道路構造再編を図る際の歩行者空間整備余地の確保を検討していくため、令和5年度に実施した荷捌き車両の実態調査の結果から、路上駐車が多かった「バス停（七日町）南側」「az前」に、社会実験として荷捌き専用駐車場（以下、路上荷捌き駐車場）を設置し、当該区間で必要な荷捌き駐車場の規模感や路上駐車の手順化を検討した。

○実施日時

- 社会実験期間：令和6年9月17日（火）～ 10月17日（木）
- 実態調査：令和6年10月2日（水）7：00～19：00

○設置区間・場所

- バス停（七日町）南側（駐車マス 幅2.5m×長さ9m）
- az前（駐車マス 幅2.5m×長さ9m）



2. 路上荷捌き駐車場の設定

- 令和5年度に実施したトラック事業者および沿道事業所・店主へのアンケート調査の結果から、最大車両として4tトラックを想定し、9m/台の駐車枠とした。
- 周辺交通への影響を考慮し、駐車車両がない場合は車両が通過できるように、路面テープによる表示と看板を使用して誘導を図った。



▲社会実験で設置した路上荷捌き駐車場

3. 実態調査

	荷捌き			その他駐停車			総計		
	左側	右側	小計	左側	右側	小計	左側	右側	総計
令和5年度	13	1	14	16	4	20	29	5	34
令和6年度	12	0	12	5	4	9	17	4	21

結果①

結果②

結果①：荷捌き車両が西側車線に集約

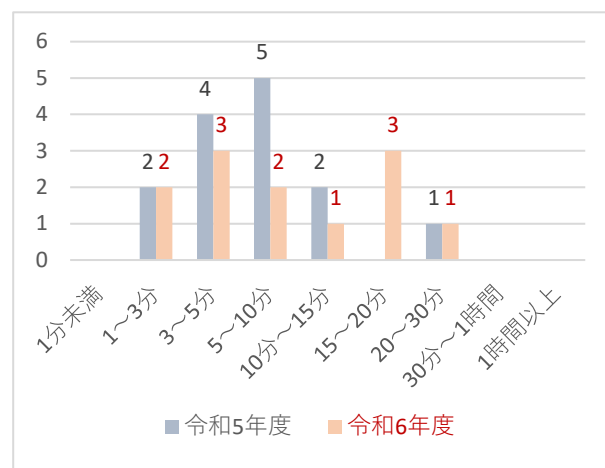
- 令和5年度の調査時と比較すると、荷捌き車両については全て路上荷捌き駐車場を設置した左側（西側）での駐車を確認できた。

結果②：西側車線における「その他駐停車」の台数が減少

- 路上荷捌き駐車場を設置した西側（左側）で一般車両による駐停車台数が16台から5台と大きく減少した。

結果③：駐車時間の長い荷捌き車両の発現

- ・令和5年度の駐車時間と比較すると、駐車時間が「3～5分」「5分～10分」「10分～15分」の比較的短時間の駐車車両が減少し、「15分～20分」の駐車が新たに3台確認でき、駐車時間が比較的長い荷捌き車両が見られるようになった。
- ・集約したことにより、道路の横断、横待ち距離が伸びたことなどが想定される。

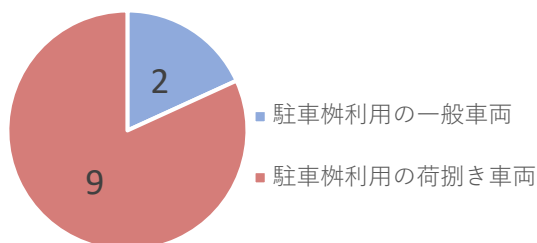


▲駐車時間別の荷捌き車両の駐車

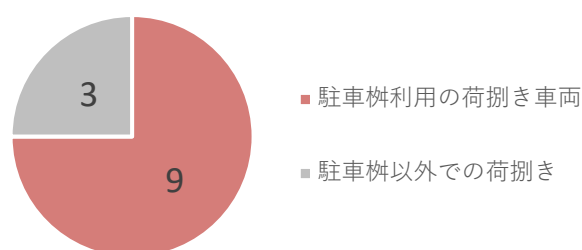
結果④：路上荷捌き駐車場による荷捌き車両の集約

- ・路上荷捌き駐車場は荷捌き車両が9台、一般車両が2台が駐停車した。
- ・実験対象区間に駐車した荷捌き車両は全部で12台であるため、75%の荷捌き車両が路上荷捌き駐車場を利用した。

路上荷捌き駐車場の利用



荷捌き車両の駐停車位置



【路上荷捌き駐車場以外での荷捌き駐車】

- ・路上荷捌き駐車場以外に駐車した荷捌き車両3台のうち、2台は路上荷捌き駐車場が空いていたが、路上に駐車した。
- ・残る1台は、右図のように路上荷捌き駐車場が既に埋まっていたことから、路上荷捌き駐車場以外の路上に駐車し、一時的に3台の車両が連なった。



▲荷捌き車両3台が縦列した様子

4. 得られた知見と今後の方向性

○得られた知見

- ・片側の車線に荷捌き専用の駐車枠を設置することで、社会実験対象区間では、駐車枠を設置した西側の一般車両による駐停車が大幅に減少し、荷捌き車両が全て西側に駐車する誘導効果を確認できた。なお、駐車した荷捌き車両の配送・集荷先は駐車枠を設置した西側だけでなく、対面の東側や東西両方面で確認できた。このことから、七日町大通りの他区間についても荷捌き車両の集約化・整序化に向けた誘導が期待できると言える。
- ・対象区間における荷捌き駐車場の数は基本的には2箇所では不足はなかったと言えるが、ピーク時では3台が駐車したことから、駐車枠の大きさを2tトラックが縦列できる規模で設定するか、トラック協会やトラック事業者、沿道の事業所、商店主が連携を図り、必要最低限の規模で荷捌き活動ができるよう調整を図っていく必要がある。

○今後の方向性

- ・本年度の社会実験結果を受け、将来的に道路構造再編を図る場合、荷捌き駐車場の位置や台数の参考とする。
- ・荷捌き対策として、トラック協会や商店街などと共同配送について引き続き検討を行う。