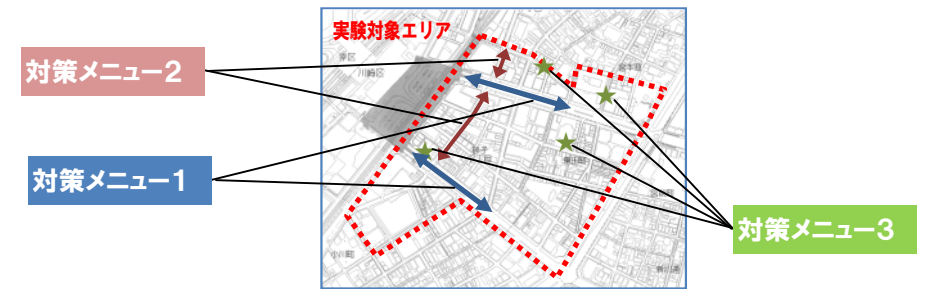


1. 実験の概要

(1) 社会実験のねらい

- 基本計画に位置づけられた早期に実現可能な荷さばき対策の効果や導入課題や改善点等を明らかにする。
- 幹線道路上の路上荷さばき車両を適切な場所に誘導し、幹線道路の走行環境や荷さばきと歩行者との錯綜等の改善を図る。

(2) 実施期間 平成 26 年 11 月 4 日 (火) ~ 11 月 28 日 (金) の平日 18 日間 (原則 6:30~17:00)



2. 実験結果の概要と今後の進め方

荷さばき対策 (実験対策メニュー)	対策メニュー1 幹線道路上の走行空間の確保	対策メニュー2 通勤時間帯における銀柳街・銀座街の荷さばき車両の整序化	対策メニュー3 地区内の荷さばき施設の確保 (路外・路上)
① 対策メニューの ねらい	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 幹線道路上の違法駐車抑制 (荷さばき車両・客待ちタクシー・一般車両) 及びバスの走行空間の改善 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 通勤時間帯の荷さばきと歩行者の錯綜改善 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 公共等荷さばき施設の必要性の確認 (幹線道路の違法駐車抑制の一環としての受け皿を確保)
② 実験内容	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 市役所通り・新川通りの駅前通りから銀柳街・銀座街入口までの客待ちタクシーの多い区間において、駐停車車両(タクシー・荷さばき車両)への個別指導、並びにプラカード(誘導員)やチラシ配布等による啓発活動を実施。 ※特に、通勤時間帯のバスレーンの走行環境改善を重視して実施。 ➢ 市役所通り・新川通りの歩道部に啓発看板を設置。 <p>【啓発活動の状況】</p> <p>[商店街入口付近での客待ちタクシーへの啓発] [幹線道路での啓発]</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 銀柳街・銀座街は、進行方向の左側駐車「自主ルール」の徹底。 ➢ 荷受け側 (商店街等) へ周知、周辺の荷さばき車両へのチラシ等の配布による事前・事中の啓発活動の実施。 ※市役所通り、新川通り、たちばな通り、仲見世通り等で重点配布。 ➢ 実験当日は、銀柳街・銀座街の複数箇所、並びに新川通り・市役所通りに看板、プラカード等により啓発活動の実施。 <p>【啓発活動の状況】</p> <p>[商店街入口] [商店街内(右側でプラカード等で誘導)]</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 地区内の路上・路外に分散して荷さばき施設(スペース)を確保(計:9台)。 ・市役所第3庁舎裏の公開空地(路外)に2台分を確保。 ・砂子9号(2台分)、稲毛通り(3台分)の道路上に貨物車用駐車スペースを5台分確保。 ・新川通りは新たに公共荷さばき施設を2台分整備(新設)。 ➢ 実験用スペースは、有人により管理し、利用料金は無料。 <p>【設置状況】</p> <p>■路外施設 [第3庁舎裏] ■路上施設 [稲毛通り]</p> <p>[駐車スペース] [入口案内] [駐車スペース] [臨時標識]</p>
③ 対策導入効果 (実験検証) ※詳細は別紙	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 啓発活動効果等により、通勤時間帯(10時まで)において、市役所通りで48%、新川通りで2%の路上駐車が減少した(図1)。 ➢ 特に、駅直近の客待ちタクシーの徹底排除の実施により、市役所通りにおいては通勤時間帯のバスレーン(第1車線)が確保され、バス走行・運行の改善等に寄与した(図2)。 ➢ 走行環境改善効果として、バスドライバーは「バス停での乗降時間の短縮」や「運行中のブレーキ回数の減少」を実感している(図3)。 <p>【幹線道路の走行環境の変化(市役所通り)】</p> <p>＜実験前：第1車線が客待ちタクシー＞ ＜実験中：第1車線がバスのみ走行可能＞</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 実験期間中、銀柳街・銀座街の荷さばき車両の約8割が、ルールに則り、左側駐車による荷さばき活動を実施(実験前は左側駐車:4割程度)しており、啓発活動等により自主ルールが遵守されることが確認された(図4)。 ➢ 荷さばき車両が整序化されたことにより、商店街内の「荷さばき空間(駐車スペース)」と「走行・歩行空間」が分離出来た。 <p>【商店街内の荷さばき状況の変化(~10時まで)】</p> <p>＜実験前：両側で荷さばき駐車＞ ＜実験中：左側に整列して駐車し、歩行空間を創出＞</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 実験用荷さばきスペース(第3庁舎裏、砂子9号、稲毛通りの7台分)の利用台数は、延べ1,200台強/18日、日平均で約67台/日であった(図6)。 ➢ 実験後も荷さばき施設の必要性(存置の意向)は高く(利用者の8割以上)、有料の場合においても3割強の利用意向がある(図7)。 ➢ 複数回利用したドライバーは、地区内の他の荷さばき施設・スペースを利用して、適地に荷さばきスペースを設置すれば、より一層の利用が見込まれるが確認された。 <p>【実験用荷さばきスペース(路上)の利用状況】</p> <p>[新川通り(本設)] [砂子通り] [稲毛通り]</p>
④ 実験により明らか になった課題	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 市役所通りにおいては、人的啓発活動等により、客待ちタクシーを徹底排除し、バス停付近を含む路上駐車が減少したことから、通勤時間帯のバス走行・運行の改善等に寄与していることから、継続的な駐停車禁止の徹底が望まれる。(特に、タクシー対策との連携が重要) ➢ 新川通りにおいては、商店街出入口より南側で、企業バス(下り)や時間調整車両(上り)の駐停車車両が依然多く、荷さばき対策のみの対応では困難であり、その他の交通対策との連携が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 実験期間中は、職員等による人的誘導・啓発を主に行ったことから高い遵守率であったが、今後、ルールの定着化や定常的な運用を図るためには、パトロールや啓発等の遵守徹底に向けた継続的な活動が必要である。 ➢ 商店街内で、荷さばき駐車スペースや歩行空間等をより一層確保していくためには、はみ出し陳列・看板等の排除の徹底指導が重要となる。 ＜自主ルールの100%の遵守が難しい要因＞ <ul style="list-style-type: none"> ・はみ出し陳列や看板により、左側に停まらない空間が存在 ・個別店舗に目の前の駐車許可を得ている 等 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 路上・路外における合法的な荷さばき施設の必要性は確認され、一定の利用も見込まれる事から、本格整備・運用のための関係機関等との調整が必要である。 ➢ 実験時においては、期間限定であり、かつ確保可能な場所において実施したことから場所の偏りやスペースの少なさがあり、適正配置に向けた適地の洗い出しや詳細検討が重要となる。 ➢ 実験期間中は「無料」であり、今後の恒久的な運用を目指し、「有料化」に向けた詳細検討、並びに利用促進が必要である。

複合対策の実施に向けて

継続運用に向けて

本格整備・運用に向けて

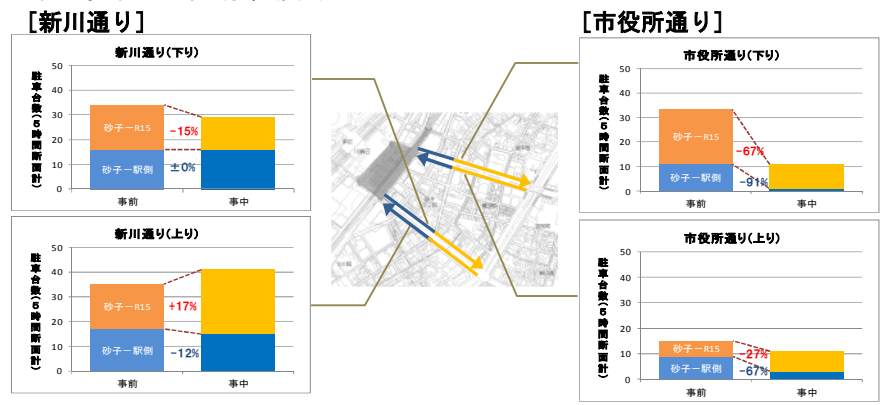
⑤ 実験結果を踏まえた今後の進め方 ★役割分担の明確化 ★持続可能な体制づくり	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 路上荷さばき車両以外による幹線道路の走行環境阻害要因も多いため、荷さばき対策のみでの対応は困難であり、バス対策やタクシー対策と連動した対策の実施。 <p>【役割分担】</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ 交通管理者：交通ルールの遵守徹底、規制の検討 ◆ 行政：関連部局等との連携や複合的な対策の検討・実施 ◆ 業界団体(タクシー、バス、運送事業者)：関係主体等の指導 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 自主ルールの継続的な運用及び商店街内の環境改善には、店舗等の自主的な協力が不可欠であり、商店街内の環境改善に向けた関係機関等の連携、並びに実施に向けた体制づくり。 <p>【役割分担】</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ 商店街：関係機関と連携した主体的な啓発活動の実施 ◆ TMO：商店街と連携した啓発活動の実施 ◆ 行政：関係機関等の協議調整や啓発活動のサポート 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 恒久的な荷さばき場所の確保・推進に向けた関係機関との協議・調整。 ・第3庁舎裏(路外)は、本格運用に向けた行政内の合意形成。 ・砂子通り、稲毛通り等の道路空間においては、適地の詳細検討、並びに警察及び沿道施設等との合意形成(関係機関協議)。 <p>【役割分担】</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ 行政：市有地、道路空間の利活用等の検討・協議・調整 ◆ 交通管理者：道路空間の利活用に関する連携・協議 ◆ 商店街：集配送ドライバーへの指導・啓発
---	--	---	---

対策メニュー1：幹線道路上の走行空間の確保

[幹線道路上の路上駐車の変化]

★ 市役所通り・新川通りともに路上駐車が減少しており、特に通勤時間帯（10時台までの5時間断面の累計）では、市役所通りで48%（上り：67%減、下り：91%減）、新川通りで2%（上り：12%減、下り：0%）の路上駐車が減少している。

<路上駐車減少効果(図1)>

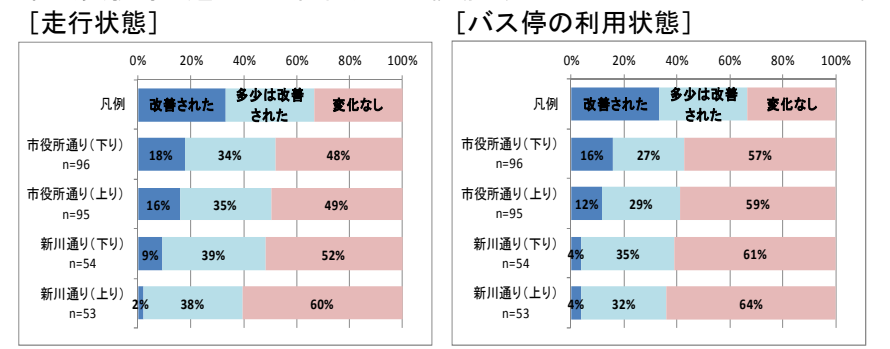


[バス運行状況の変化]

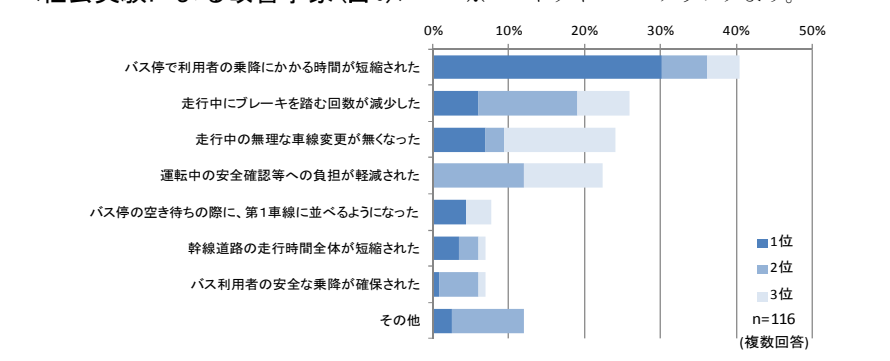
★ 銀柳・銀座街の限定された区間（客待ちタクシーの排除）の走行空間の確保であり、バス路線全体への寄与率は低いため、市役所通り・新川通りともに非常に改善されないまでも、5割弱が通常に比べ、多少は改善されたと実感している。特に、市役所通りの方が、その実感度合いが高く、新川通りの路線特徴に加え、荷さばき対策を含む社会実験メニューの少ない「新川通り（上り）」の評価は低い。

★ 社会実験により改善されたバス路線は、「市役所通り（上り・下り）」及び「新川通り（下り）」であり、改善点としては「バス停での利用者の乗降時間の短縮」が最も多く、次いで「走行中のブレーキ回数や無理な車線変更等の減少や安全確認の軽減等」等、バス運転手の走行中の負担軽減であり、安全な運行の確保につながったと考えられる。

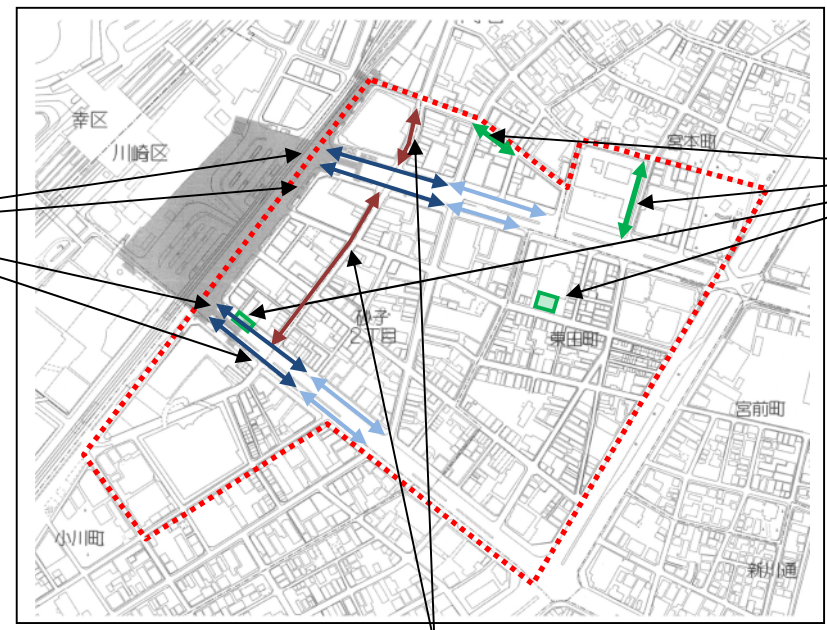
<社会実験時と通常の運行状況の比較(図2)>



<社会実験による改善事象(図3)>



実験対象エリアと荷さばき対策の実施場所

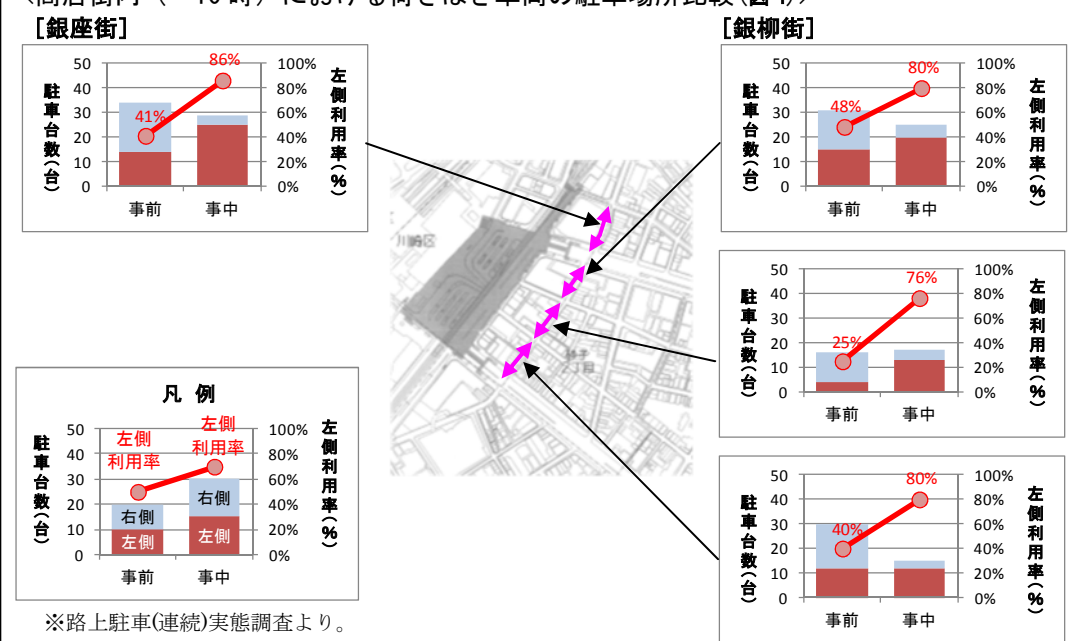


対策メニュー2：通勤時間帯における銀柳街・銀座街の荷さばきの整序化

[貨物車等の駐車状況の変化]

★ 銀柳街・銀座街の荷さばき状況としては、配送店舗前の直近等に停めるため、「駐車ルール」の試行前は、進行方向の左側駐車が4割強程度であったが、銀柳街・銀座街入口及びアーケード内の看板等の人的・物理的な広報・啓発活動により、銀柳街で8割弱、銀座街で8割強の車両がルールに則り「左側」に駐車した。なお、貨物車等には、特に啓発活動を重点的に行ったため、ルールの遵守率は高いものとなっている（歩行者交通量(7-10)：約700人(銀柳街)、約1,100人(銀座街)）。

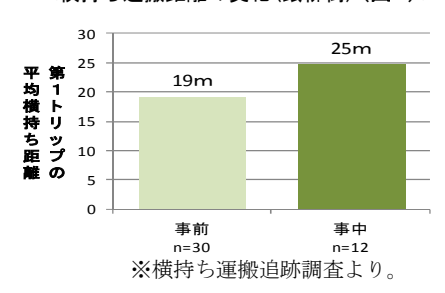
<商店街内(～10時)における荷さばき車両の駐車場所比較(図4)>



[横持ち運搬距離の変化]

★ 銀柳街内での荷さばき駐車は、これまで直近性を重視し、店舗の目の前で荷さばき等を行っていたものを左側に駐車させたことから、若干、横持ち運搬距離(事前:19m → 事中:25m)が長くなっているが、大幅には変化が無く、左側に整序化してもドライバーへの負担は小さい。

<横持ち運搬距離の変化(銀柳街)(図5)>

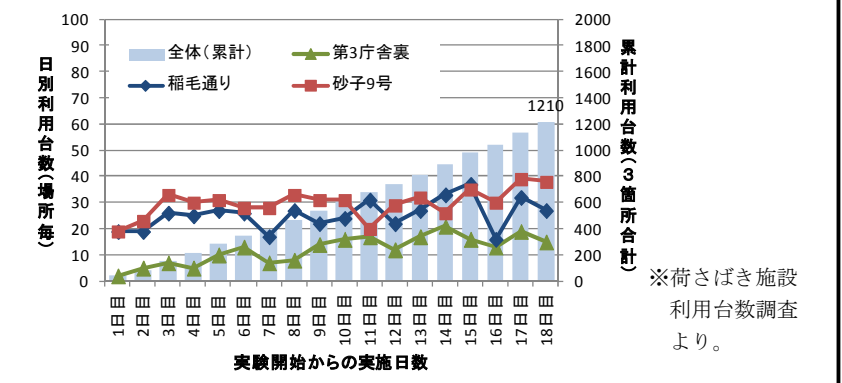


対策メニュー3：地区内の荷さばき施設の確保(路外・路上)

[実験用スペースの利用状況(台数・時間・頻度等)]

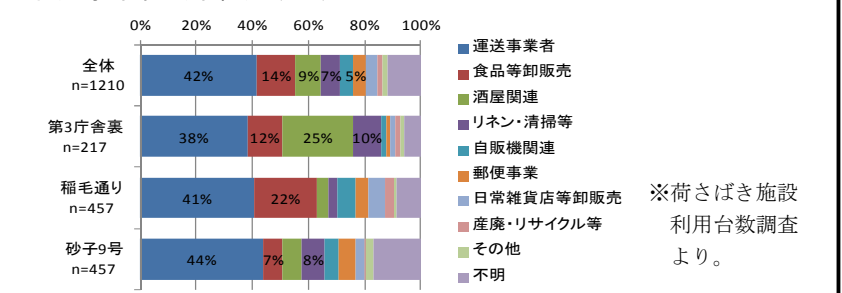
★ 実験用荷さばきスペース(7台分)の利用台数は、延べ1,210台/18日、日平均で67.2台/日、1マス平均で9.6回/1マス・日の回転率であった(平均利用時間は、路上:約10分/回、路外:約13分/回)。なお、町田市で実施した路外荷さばき社会実験(H21)では、23マスを確保し、最大2.3回転/日(西側エリア:12台分の利用率)第3庁舎裏では、酒類の集配送を中心に最大利用は28回/18日間の利用、稲毛通り・砂子9号ではコンビニへのチルド系商品の配送を中心に同業者が稲毛通りで最大33回/18日間、砂子9号で最大42回/18日間の利用を行う等、リピート利用は多かった。★ 実験用スペースを複数回利用したドライバーは、地区内の複数箇所の荷さばきスペースを利用しており、適地に荷さばきスペースを設置すれば利用される傾向がある(5回以内の利用者の他の荷さばきスペース利用は48%、10回以内は56%、10回超は61%と上昇傾向)。

<利用台数の推移(図6)>



※調査日(11/18:6:30～18:30)における新川通りの荷さばき施設(新設)は、18台の利用であった。

<利用事業者(業種)(図7)>



[実験後の荷さばきスペースの必要性]

★ 実際に実験用荷さばきスペースを利用したドライバーの意向として、実験後も8割以上の荷さばきスペースの存置の意向がある。特に、路外である「第3庁舎裏」での意向は最も高い。★ なお、荷さばきスペースの有料の場合の利用意向は、約3割強(平均370円/60分、最も多い料金形態は300円/60分)である。

<荷さばきスペースの必要性(図8)>

