

端末物流対策の手引き

～まちづくりと一体となった物流対策の推進～

【荷さばき施策事例編】

平成27年12月

東京都市圏交通計画協議会

目 次

第1章. 荷さばき施策メニュー一覧 1

第2章. 荷さばき施策事例集 4

2-1. 貨物車の路上駐車に対する施策 4

【大分類】 貨物車の路上駐車に対する施策

[中分類] 道路空間外で荷さばきスペースを確保する施策 4

[小分類] 新たに貨物車用の駐車スペースを整備 5

➢ 共同荷さばきスペースの整備 **施策事例 1・2** 6

➢ 公共駐車場等の整備にあわせた荷さばきスペースの確保 **施策事例 3** 8

[小分類] 既存の駐車スペース等を貨物車用の駐車スペース等、
荷さばきスペースへ転用 9

➢ 既存駐車場（一時貸し）の貨物車の受け入れ **施策事例 4** 10

➢ 既存駐車場（一時貸し）の転用による荷さばきスペースの確保
施策事例 5・6 11

➢ 公共施設の駐車場の転用 **施策事例 7** 13

➢ 他の商業施設の荷さばき場の共同利用 **施策事例 8** 14

➢ 道路や鉄道の高架下の活用 **施策事例 9** 15

➢ 公園・広場・公開空地等からの転用 **施策事例 10・11** 16

➢ 既存駐車場内でのスペース確保支援 **施策事例 12** 18

[小分類] 着施設側での荷さばきスペースの確保 19

➢ 駐車場条例による荷さばき駐車施設の附置義務基準値の制定・普及
施策事例 13 20

➢ 大規模小売店舗立地法による荷さばきスペースの確保・普及
施策事例 14 21

➢ 附置義務駐車場の隔地・集約整備等のルール化・普及 **施策事例 15** 22

➢ 再開発ビル等における附置義務荷さばきスペース等の整備・促進
施策事例 16 23

[中分類] 路上空間上で荷さばき駐車スペースを確保する施策 24

[小分類] 車線数や車線幅等の変更により新たに貨物車用の駐車スペース等
荷さばきスペースを整備 25

➢ 車線数や中央線（車線）変更による創出 **施策事例 17・18・19** 25

➢ 一方通行化による創出 **施策事例 20** 29

➢ 歩道の減少による創出（トラックベイの設置） **施策事例 21・22・23・24** . 30

[小分類]	既存の駐停車スペース等を貨物車用の駐車スペース等	
	荷さばきスペースに転用・共同利用	34
>	タクシーベイの共同利用（時間区分）	施策事例 25・26・27 35
>	バスベイの共同利用（時間区分・ベイの延長）	施策事例 28 38
>	既存パーキングメータの転用	施策事例 29 39
[小分類]	荷さばき車両（貨物車等）の駐車禁止の解除	40
>	荷さばき車両（貨物車等）の駐車禁止解除	施策事例 30 40
[小分類]	荷さばき車両（貨物車等）の駐車のタイムシェアリング	41
>	貨物車の駐車のタイムシェアリング	施策事例 31 41
[中分類]	望ましい駐車場構造の確保	42
[小分類]	貨物車の大きさに合わせた入口の高さ、幅、車室の大きさへの 配慮・確保	42
>	貨物車の大きさに合わせた入口の高さ、幅、車室の大きさへの配慮・確保	施策事例 32 42
[中分類]	貨物車の路上駐車台数や駐車時間を抑制する施策	43
[小分類]	荷受けの共同化	43
>	大規模開発ビルの新設にあわせた共同荷受け施設の整備	施策事例 33 44
>	空き店舗の活用による共同荷受け施設の確保	施策事例 34 45

2-2. 横持ち搬送に対する施策

【大分類】 横持ち搬送に対する施策

[中分類]	横持ち搬送の動線の確保	46
[小分類]	横持ち搬送専用の通路、貨物用エレベータ等の新設	47
>	横持ち搬送専用の通路の新設	施策事例 35 47
[小分類]	段差の解消等の物流バリアフリーの推進	48
>	段差の解消等の物流バリアフリーの推進	施策事例 36 48
[中分類]	横持ち搬送の共同化	49
>	横持ち搬送の共同化	施策事例 37 50

2-3. 縦持ち搬送に対する施策

【大分類】 縦持ち搬送に対する施策

[中分類]	縦持ち搬送の動線の確保	51
[中分類]	縦持ち搬送の共同化	51
>	縦持ち型共同集配	施策事例 38・39 52

2-4. 貨物車の需要に対する施策

【大分類】 貨物車の需要に対する施策

[中分類]	共同集配	54
[小分類]	地区型共同集配	55
	➢地区型共同集配 施策事例 40・41	55
[小分類]	百貨店の代表一括納品	57
	➢百貨店の代表一括納品 施策事例 42	57
[中分類]	貨物車等の面的な流入規制	58
[小分類]	車両の大きさによる規制	59
	➢車両の大きさによる規制 施策事例 43	59
[小分類]	時間帯による規制	60
	➢時間帯による規制 施策事例 44	60
[小分類]	排出ガス基準による規制	61
	➢排出ガス基準による規制 施策事例 45	61
[中分類]	貨物車走行路の分離	62
	➢建物内貨物車走行路の整備(地下ネットワーク) 施策事例 46	63
[中分類]	ムダな走行の削減	64
[小分類]	予約システムによる荷さばき場所の確保	65
	➢予約システムによる荷さばき場所の確保 施策事例 47	65
[小分類]	情報提供による誘導	66
	➢情報提供による誘導 施策事例 48	66
[小分類]	サテライトパーキング(トラック呼出)システム	67
	➢サテライトパーキング(トラック呼出)システム 施策事例 49	67

2-5. 総合的な地区での取り組み

【大分類】 総合的な地区での取り組み

[中分類]	荷さばきルール(マナー含む)の確立	68
	➢荷さばきルールの導入 施策事例 50・51	68

本編

参考資料：調査・分析編

第1章 荷さばき施策メニュー一覧

中心市街地は、商業、業務、文化、交流等の様々な機能が集積し、多くの人とともに多くの物が集中している地区である。「人」については、道路を使って乗用車、バス、自転車、徒歩によってアクセスし、駐車場やバス停、あるいは路上において乗降し、歩行者空間内を歩行して回遊している。「物」については、道路を使って貨物車により配送され、路上や荷さばきスペース等の駐車場所から歩行者空間内を人の手によって搬送されている。

そのため、中心市街地のような地区では、アクセス、たまり、回遊・移動のそれぞれの段階で、人と物が限られた同じ空間内で混在しており、これらの「人」と「物」の混在により、端末物流を原因とした交通渋滞やバスや自転車などの通行障害、歩行環境の悪化などを招いている。

これらの課題は一長一短には解決が出来ず、まちづくり全体で対応していくことが必要であり、地区の課題の原因となっている貨物車交通の集中、貨物車等の荷さばき車両の路上駐車、横持ち搬送の端末物流と歩行者、自転車、バス、乗用車等との空間的・時間的な分離、貨物車交通や貨物車等の路上駐車自体の抑制等の端末物流課題に対応しつつ、かつまちづくりの方向性と合致した端末物流対策（荷さばき施策）を実施していく必要がある。

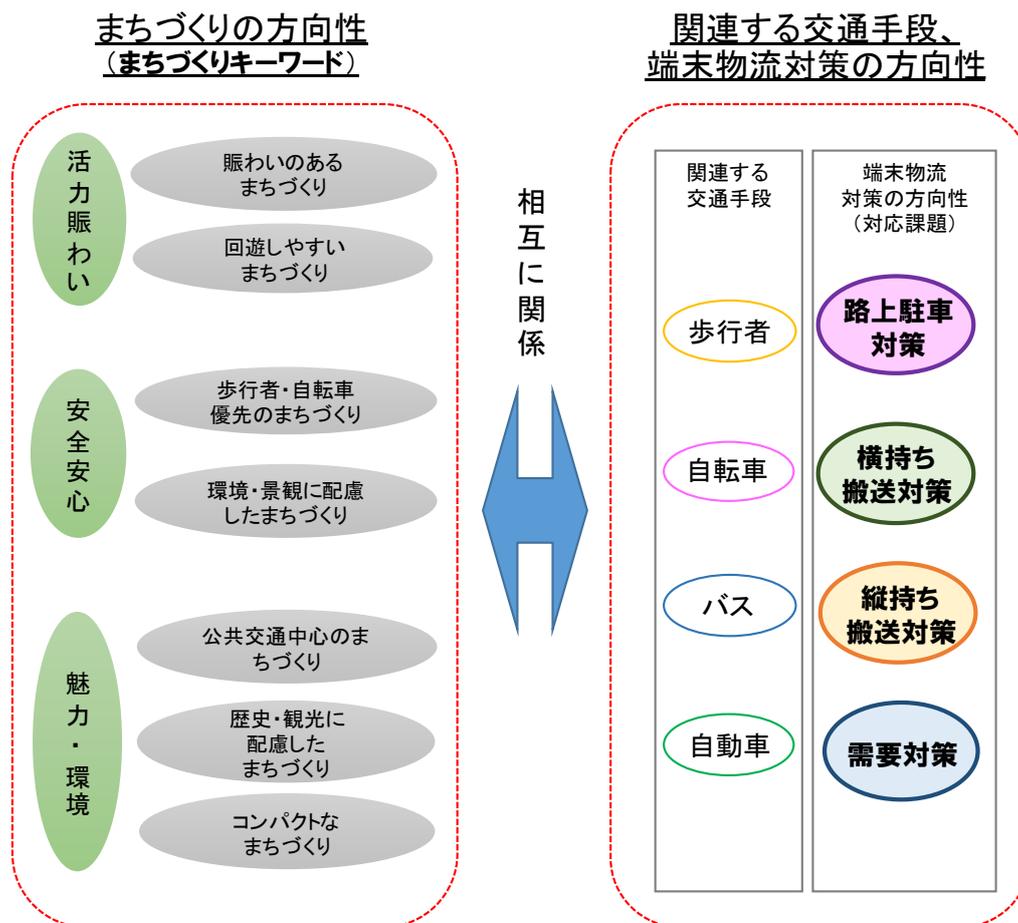


図1 まちづくりの方向性と交通施策に絡むキーワード

表1 荷さばき施策メニュー一覧表 (1/2)

施策グループ				
大分類 【大分類 コード】	中分類 【中分類 No】	小分類		
		施策名	施策 No.	
A 貨物車の路上駐車に対する施策	①道路空間以外で荷さばきスペースを確保する施策【A-1】 ・道路以外で荷さばき車両（貨物車等）の駐車スペースに転用できる場所があるところでは、専用利用や他の交通主体と共用するなどして荷さばきスペースを確保する ・なお、共用を図る場合は、時間帯による区分などを併せて行う方法がある	新たに貨物車用の駐車スペースを整備	ポケットローディング等の共同荷さばきスペースの整備	A-1-1
			公共駐車場の整備にあわせた荷さばきスペースの確保	A-1-2
			遊休地の暫定利用	A-1-3
			既存駐車場（一時貸し）の貨物車の受け入れ	A-1-4
			既存駐車場のスペースの一部を転用して荷さばきスペースを確保	A-1-5
			公共施設の駐車場の転用	A-1-6
			銀行等業務施設の駐車場の転用	A-1-7
			他の商業施設の荷さばき場（荷さばきスペースの共同利用）	A-1-8
			道路や鉄道の高架下の活用	A-1-9
			神社・寺院等の空きスペースの活用	A-1-10
		既存の駐車スペース等を貨物車用の駐車スペース等、荷さばきスペースへ転用	公園・広場・公開空地等からの転用	A-1-11
			既存駐車場内での荷さばきスペース確保支援（補助制度）	A-1-12
			駐車場条例による荷さばき駐車施設（荷さばきスペース）の附置義務基準値の制定・普及	A-1-13
			大規模小売店舗立地法による荷さばきスペースの確保・普及	A-1-14
			附置義務駐車場の隔地・集約整備等のルール化・普及（地区型荷さばき附置義務制度を含む）	A-1-15
			再開発ビル等における附置義務荷さばきスペース等の整備促進	A-1-16
			荷さばき附置義務の柔軟な運用による荷さばき用駐車施設（荷さばきスペース）の確保	A-1-17
②路上空間上で荷さばきスペースを確保する施策【A-2】 ・既に道路上にあるタクシーやバス、乗用車等の他の交通主体の駐車スペースを共同利用や転用して、荷さばき車両（貨物車等）の駐車スペースを確保する ・なお、共用を図る場合は、時間帯による区分などをあわせて行う方法がある	車線数や車線幅等の変更により新たに貨物車用の駐車スペース等、荷さばきスペースを整備	車線数や中央線（車線）変更による創出	A-2-1	
		一方通行化による創出	A-2-2	
		歩道の減少による創出（トラックベイの設置）	A-2-3	
	既存の駐停車スペース等を貨物車用の駐車スペース等、荷さばきスペースに転用・共同利用	タクシーベイの共同利用（時間区分）	A-2-4	
		バスベイの共同利用（時間区分・ベイの延長）	A-2-5	
		既存パーキングメータの転用	A-2-6	
		荷さばき車両（貨物車等）の駐車禁止の解除	A-2-7	
		荷さばき車両（貨物車等）による路上駐車者のタイムシェアリング	A-2-8	
③望ましい駐車場構造の確保【A-3】	貨物車の大きさや荷さばき作業のスペース等を鑑みた、入口の高さ、幅、車路、車室の大きさへの配慮・確保	A-3		
④貨物車の路上駐車台数や駐車時間を抑制する施策【A-4】 ・貨物車等の路上駐車を適切な場所へ誘導し、効果的に利用するため、混在が生じる場所では、路上駐車を規制する取り組みが必要である ・また、限られた荷さばきスペースを効果的に活用するには、駐車時間の短縮化などを図る方法もある	路上駐車取締りの強化・徹底	貨物車の大きさや荷さばき作業のスペース等を鑑みた、入口の高さ、幅、車路、車室の大きさへの配慮・確保	A-3	
		路上駐車取締りの強化・徹底	A-4-1	
		大規模開発ビルの新設にあわせた共同荷受け施設の整備	A-4-2	
		空き店舗等の活用による共同荷受け施設の確保	A-4-3	
荷受けの共同化	駐車場の空きスペースを活用した共同荷受け施設の確保	A-4-4		
	①横持ち搬送の動線の確保【B-1】 ・歩行者との動線を分離するため、横持ち用通路を確保する ・横持ち搬送に利用できる時間帯を制限する方法もある	横持ち搬送専用の通路、貨物用エレベータ等の新設	B-1-1	
		既存施設を活用した横持ち搬送優先通路の確保	B-1-2	
		段差の解消等の物流バリアフリーの推進	B-1-3	
②横持ち搬送の共同化【B-2】 ・歩行者空間内に横持ちが混入する回数を削減する方法として、共同荷受け施設を起点に横持ち搬送部分を共同化する	横持ち搬送の共同化	B-2		
	①縦持ち搬送の動線の確保【C-1】 ・貨物の縦持ち搬送と他の動線を分離することにより、配送者の縦持ち搬送にかかる時間を短縮する	貨物用エレベータ等の設置	C-1	
②縦持ち搬送の共同化【C-2】 ・限られた荷さばきスペースを効果的に活用するには、配送者の縦持ち搬送に利用できる時間帯を制限し、施設内における貨物車の駐車時間を短縮する（高層ビルにおける館内共同配送などを含む）		縦持ち型共同配送（館内配送の共同化）	C-2	
	D 貨物車交通の需要に対する施策	①共同集配【D-1】 ・荷物を積み合わせて輸送することにより、同じ貨物量を少ない貨物車台数によって輸送する	地区型共同配送	D-1-1
百貨店の代表一括納品			D-1-2	
②貨物車等の面的な流入規制【D-2】 ・地区の環境改善や混雑を緩和するため、一定の基準を設けて、貨物車（車両）の流入を規制する		車両の大きさによる規制	D-2-1	
		時間帯による規制	D-2-2	
		排出ガス基準による規制	D-2-3	
③貨物車走行路の分離【D-3】 ・貨物車とその他の交通を分離して、双方のアクセス性の改善を行う		貨物車専用・優先ルート	D-3-1	
		貨物車専用・優先レーン	D-3-2	
④ムダな走行の削減【D-4】 ・IT技術などを活用し、地区内の貨物車のうろつき交通等の無駄な走行の削減を図る		建物内貨物車走行路の整備（地下ネットワーク）	D-3-3	
		予約システムによる荷さばき場所の確保	D-4-1	
		情報提供による誘導	D-4-2	
サテライトパーキング（トラック呼出）システム	D-4-3			
E 総合的な地区での取り組み	①荷さばきルール（マナー含む）の確立【E-1】 ・まちづくりとして総合的に端末物流への取り組みをしていくためには、物流の発生集中主体である地域と一体となったパッケージ的な対策が必要であり、そのためのルール化を行う ・なお、物流関係者間の問題意識等の醸成を図る等、マナー的なものを含める	E-1		

※表中の「施策 No.」は、次頁の表中の「施策 No.」と整合。

表1 荷さばき施策メニュー一覧表(2/2)

施策No.	施策の種別		対応の手法			地区の問題			まちづくりキーワード					事例			施策グループ		
	ソフト	ハード	空間	時間	抑制	アクセス	たまり	回遊	活力・回遊	環境・景観	公共交通	観光・歴史	歩行者・自転車	実施地区例	実施主体	事例編記載No.			
A-1-1		○	○			○	○	○	○	○	○	○	○	高松市 東京都(練馬区)	高松市 練馬区	施策事例1 施策事例2	P6 P7	A 貨物車の路上駐車に対する施策	
A-1-2		○	○			○	○	○	○	○	○	○	○	町田市	公社、町田市	施策事例3	P8		
A-1-3	○		○			○	○	○	○	○	○	○	○	-	(行政)	-	-		
A-1-4		○	○	○		○	○	○	○	○	○	○	○	吉祥寺	委員会、駐車場事業者	施策事例4	P10		
A-1-5	○		○	○		○	○	○	○	○	○	○	○	東京都	公社、駐車場事業者	施策事例5-6	P11-12		
A-1-6	○		○	○		○	○	○	○	○	○	○	○	荒川区(社会実験)	荒川区	施策事例7	P13		
A-1-7	○		○	○		○	○	○	○	○	○	○	○	-	(駐車場事業者、運送事業者、商店街等)	-	-		
A-1-8	○		○	○		○	○	○	○	○	○	○	○	吉祥寺駅北口(社会実験)	武蔵野市・東京都	施策事例8	P14		
A-1-9	○		○	○		○	○	○	○	○	○	○	○	板橋区首都高6号線下	公社	施策事例9	P15		
A-1-10	○		○	○		○	○	○	○	○	○	○	○	-	(行政、宗教法人等)	-	-		
A-1-11	○		○	○		○	○	○	○	○	○	○	○	金沢市	金沢市	施策事例10	P16		
A-1-12	○		○	○		○	○	○	○	○	○	○	○	川崎市(社会実験)	川崎市	施策事例11	P17		
A-1-13	○		○	○		○	○	○	○	○	○	○	○	金沢市	金沢市	施策事例12	P18		
A-1-14	○		○	○		○	○	○	○	○	○	○	○	各都市	行政	施策事例13	P20		
A-1-15	○		○	○		○	○	○	○	○	○	○	○	各都市	商業者	施策事例14	P21		
A-1-16	○		○	○		○	○	○	○	○	○	○	○	東京都(銀座地区)	中央区、東京都	施策事例15	P22		
A-1-17	○		○	○		○	○	○	○	○	○	○	○	各所	民間ビル	施策事例16	P23		
A-2-1		○	○	○		○	○							渋谷地区	道路管理者、警察	施策事例17	P26		
A-2-2	○		○	○		○	○							静岡市	道路管理者、警察	施策事例18	P27		
A-2-3		○	○	○		○	○							柏市	道路管理者、警察	施策事例19	P28		
A-2-4	○	○	○	○		○	○							仙台市	道路管理者、警察	施策事例20	P29		
A-2-5	○	○	○	○		○	○							広島市	トラック協会	施策事例21	P30		
A-2-6	○	○	○	○		○	○							横浜市(青葉区)	青葉区	施策事例22	P31		
A-2-7	○	○	○	○		○	○							横浜市(元町地区)	中区	施策事例23	P32		
A-2-8	○	○	○	○		○	○							川崎市	川崎市	施策事例24	P33		
A-3	○		○	○		○	○							長崎市	警察	施策事例25	P35		
A-4-1	○		○	○		○	○							金沢市	金沢市、警察	施策事例26	P36		
A-4-2		○	○	○		○	○							広島市	警察	施策事例27	P37		
A-4-3		○	○	○		○	○							川崎市	川崎市	施策事例28	P38		
A-4-4	○		○	○		○	○							各所	警察	施策事例29	P39		
B-1-1		○	○			○	○							金沢市(片町地区)	警察	施策事例30	P40		
B-1-2		○	○			○	○							日本橋横山町	行政、警察	施策事例31	P41		
B-1-3		○	○			○	○							各都市	行政	施策事例32	P42		
B-2	○		○	○		○	○							各都市	警察	施策事例33	P44		
C-1		○	○			○	○							大規模再開発ビル(新丸ビル)	民間ビル	施策事例34	P45		
C-2	○		○	○		○	○							各所(ヤマト運輸等)	運送事業者	施策事例35	P47		
D-1-1	○		○	○		○	○							海外(ダラス)	民間ビル	施策事例36	P48		
D-1-2	○		○	○		○	○							大規模ビル(エレベータ)	(デベロッパー等)	-	-	B 横持ち搬送 に対する施策	
D-2-1	○		○	○		○	○							-	(デベロッパー等)	-	-		
D-2-2	○		○	○		○	○							町田市	公社	施策事例37	P50		
D-3	○		○	○		○	○							町田市(社会実験)	町田市、公社	施策事例38	P52		
D-3-1		○	○	○		○	○							各所	デベロッパー等	-	-	C 縦持ち搬送 に対する施策	
D-3-2		○	○	○		○	○							新宿副都心	協同組合	施策事例39	P53		
D-3-3		○	○	○		○	○							丸の内地区	協議会等	施策事例40	P55		
D-4-1	○		○	○		○	○							横浜元町地区	運送事業者、商店会	施策事例41	P56		
D-4-2	○		○	○		○	○							吉祥寺	運送事業者、商店会	施策事例42	P57		
D-4-3	○		○	○		○	○							日本橋三越、柏高島屋	商業者	施策事例43	P59		
E-1	○		○	○		○	○							都内各所	警察	施策事例44	P60		
E-2	○		○	○		○	○							都内各所	警察	施策事例45	P61		
E-3	○		○	○		○	○							海外 アムステルダム	(行政)	施策事例46	P63		
E-4	○		○	○		○	○							-	(道路管理者、警察)	-	-	D 貨物車交通の需要 に対する施策	
E-5	○		○	○		○	○							-	(道路管理者、警察)	-	-		
E-6	○		○	○		○	○							東品川インターシティ	民間デベロッパー	施策事例47	P64		
E-7	○		○	○		○	○							六本木エリア(社会実験)	東京都	施策事例48	P65		
E-8	○		○	○		○	○							柏駅東口地区(社会実験)	柏市	施策事例49	P67		
E-9	○		○	○		○	○							海外 ニューヨーク	(行政、運送事業者)	施策事例50	P68		
E-10	○		○	○		○	○							海外 ニューヨーク	(行政、運送事業者)	施策事例51	P69		

※表中の「施策 No.」は、次頁の表中の「施策 No.」と整合。

第2章 荷さばき施策事例集

2-1. 貨物車の路上駐車に対する施策

大分類：貨物車の路上駐車に対する施策																					
中分類：道路空間外で荷さばきスペースを確保する施策																					
施策の目的・ねらい <ul style="list-style-type: none"> ・貨物車等の荷さばき路上駐車が原因となって、まちづくり上の問題が生じているような場所においては、これらの路上駐車を受け皿として路外に駐車スペースの確保を図る。 ・道路以外で荷さばき車両用（貨物車等）の駐車スペースに転用できる場所があるところでは、専用利用や他の交通主体と共用するなどして荷さばきスペースを確保する ・なお、共用を図る場合は、時間帯による区分などを併せて行う方法がある。 																					
施策の体系（小分類） <ul style="list-style-type: none"> ・路外に荷さばきスペースを整備するため、路外に貨物車等が駐車可能な用地を確保する必要がある。 ・一般的に荷さばき駐車は短時間で終了することから、路外の施設が利用されにくい状況となっているため、路上駐車が可能な場所が存在すると施設の利用率が低くなることなどが考えられる。そのため、路上に駐車しにくくするような工夫（例えば取締りとの連携）や、地元の違法駐車に対する意識の向上等が必要である。 <ol style="list-style-type: none"> 新たに貨物車用の駐車スペースを整備 <ul style="list-style-type: none"> ・貨物車が荷さばきを行うための専用の駐車スペースを新たに整備する。 ・空き地等に新たに整備するものや、公共駐車場等の整備にあわせて駐車場内に荷さばきスペースを確保するもの等がある。 既存の駐車スペース等を貨物車用の駐車スペース等、荷さばきスペースへ転用 <ul style="list-style-type: none"> ・既に他の交通機関の駐車スペース等に利用されているスペースを、荷さばきを行う貨物車用の駐車スペースとして転用する。 ・一時貸し駐車場や公共施設の駐車場、大規模店舗の荷さばき場の共同利用で確保していくもの。 ・公開空地等の既存の遊休地を活用して、荷さばきスペースを確保する。 ・月極駐車場等を利用者が積極的に利用していくために支援する。 着施設側での荷さばきスペースの確保 ※着施設とは、貨物・荷物等が配送・配達される場所 <ul style="list-style-type: none"> ・大規模建築物における駐車場附置義務や大店立地法による荷さばき場の附置など、着施設側において荷さばき施設（スペース）の確保を図る。 																					
<div style="text-align: right;">[関連するまちづくりキーワード]</div> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>回遊・活力</th> <th>景観・環境</th> <th>公共交通</th> <th>観光・歴史</th> <th>歩行者・自転車</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">○</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">○</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">○</td> </tr> </tbody> </table>		回遊・活力	景観・環境	公共交通	観光・歴史	歩行者・自転車	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
回遊・活力	景観・環境	公共交通	観光・歴史	歩行者・自転車																	
○	○	○	○	○																	
○	○	○	○	○																	
○	○	○	○	○																	
[中分類] 道路空間以外で荷さばき駐車スペースを確保する施策	[小分類] 1. 新たに貨物車用の駐車スペースを整備 2. 既存の駐車スペース等を貨物車用の駐車スペース等、荷さばきスペースへ転用 3. 着施設側での荷さばき駐車スペースの確保																				

大分類：貨物車の路上駐車に対する施策

中分類：道路空間外で荷さばきスペースを確保する施策

小分類：新たに貨物車用の駐車スペースを整備

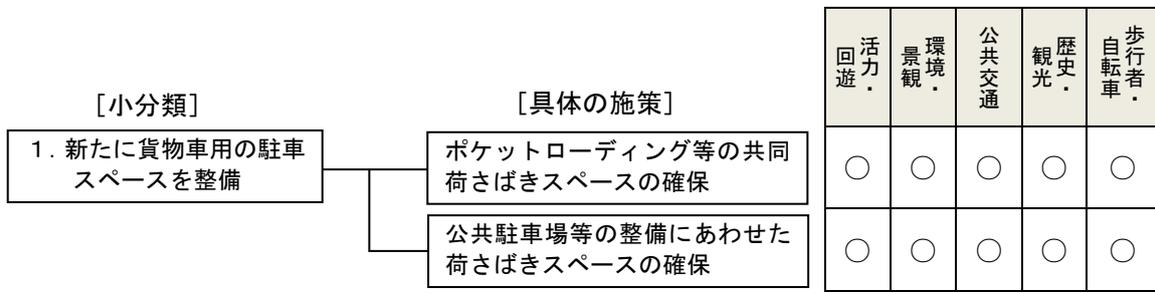
施策の概要

- ・貨物車が荷さばきを行うための専用の駐車スペースを新たに整備する。
- ・空き地等に新たに整備するものや、公共駐車場等の整備にあわせて駐車場内に荷さばきスペースを確保するもの等がある。

施策の体系

- ・計画の段階から貨物車等の荷さばき車両の駐車を想定して、共同で貨物車等の荷さばきスペースを確保する。
- ・小さなスペースを貨物車用の駐車スペースとして整備する方法や、公共駐車場を整備する際などにその一部を貨物車用の駐車スペースとする方法等がある。

[関連するまちづくりキーワード]



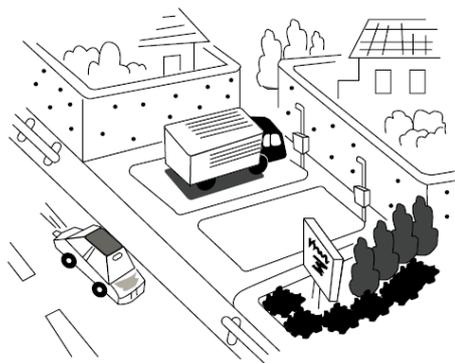
施策の種類 (A-1-1) : ポケットローディング等の共同荷さばきスペースの確保

事例の実施場所 : 高松市

本格実施

施策の概要

- ・コインパーキングの一部やまち中の僅かなスペースを貨物車用に転用し、荷さばき車両用の駐車スペースとして確保する。
- ・当該地区は高松中心市街地に位置し、商業業務施設が集積し、さらに道路交通の要衝となっている。特に、荷さばき車両の路上駐停車等が一因となって、市街地における深刻な道路混雑を招いている。そこで、路上駐車を解消するために、「ポケットローディング」の実験調査を実施し、のちに事業化された。
- ・「高松ポケットローディングシステム協議会」が路外駐車場の一部を借り上げて、丸亀商店街等の商業施設が集積している中央通り周辺地区内に共同で荷捌きを行える路外スペースを4箇所(5台分(平成26年))設置(有人)(料金は無料)した。



図表4 共同荷さばきスペースのイメージ



図表5 共同荷さばきスペース利用中の貨物車



貨物車専用荷捌き駐車場(無料)

駐車場名	台数	利用できる時間	利用できる車両	利用方法
A 丸亀町荷捌き駐車場	1台	終日	乗物の交差区域内に車両が収まる貨物車で、乗客のため駐車しているもの。(緑ナンバー・白ナンバーとも駐車可)	利用者は、乗客等に記入してください。
B 路上荷捌き駐車場	2台	午前9時～午後7時(毎日)	乗物の交差区域内に車両が収まる貨物車で、乗客のため駐車しているもの。(緑ナンバー・白ナンバーとも駐車可)	利用者は、乗客等に記入してください。
C 路上荷捌き駐車場	1台	午前8時30分～午後7時(毎日)	乗物の交差区域内に車両が収まる貨物車で、乗客のため駐車しているもの。(緑ナンバー・白ナンバーとも駐車可)	利用者は、乗客等に記入してください。
D 路上荷捌き駐車場	1台	午前9時～午後7時(毎日)	乗物の交差区域内に車両が収まる貨物車で、乗客のため駐車しているもの。(緑ナンバー・白ナンバーとも駐車可)	利用者は、乗客等に記入してください。

出典 : 「都市内物流効率化へ向けて」(国土交通省、総合政策局貨物流通施設課、平成13年) 及び高松市 HP より

実施・運営主体	学識経験者、高松中央商店街振興組合連合会、高松商工会議所、四国地方建設局、運輸省、四国運輸局、香川県、香川県警察本部、高松市、(社)香川県トラック協会、運送事業者
検討のための留意点	空間面からの条件 : 貨物車に適した駐車マスの大きさ、入り口の大きさの確保 物流の特徴 : 横持ち搬送の限界距離の把握
実現化のポイント	継続的な運用には、地権者と利用者間のコスト意識や費用負担上の問題がある。
まちづくりを進める上でのポイント	高松中心市街地に位置し、商業業務施設が集積し、さらに道路交通が多い中、適地の確保(適正配置)や、いかに荷さばき車両を誘導出来るかが重要となる。

<p>施策の種類 (A-1-1) : ポケットローディング等の共同荷さばきスペースの確保</p>	
<p>事例の実施場所 : 石神井公園駅周辺 (社会実験から一部本格実施)</p>	<p>本格実施</p>
<p>施策の概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コインパーキングの一部やまち中の僅かなスペースを貨物車用に転用し、荷さばき車両のための駐車スペースとして確保する。 ・石神井公園駅周辺の社会実験では、ポケットローディングシステムの荷さばき車両のための駐車スペースとして月極駐車や時間貸し駐車場などの用地を活用し、社会実験では6箇所を確保(本格実施時には1箇所)した。 ・実験ではパケット通信網によってネットワーク化を図り、配送ドライバーに対するリアルタイムな利用状況の提供や、自動予約システム等の利用を実現した。 ・料金体系は、短時間である荷さばき車両等を優遇した長時間通増型の料金体系で運用している。 ・なお、当初は物流関連車両を路上から路外へ誘導することにより捻出した道路空間は、自転車走行レーンとして運用する社会実験を行った。 	
	
<p>図表 6 ポケットローディングの設置状況</p>	
	
<p>図表 7 本格実施時の料金体系</p>	
	
<p>図表 8 ポケットローディングの利用状況</p>	
<p>実施・運営主体</p>	<p>「自転車走行空間創出のための路上荷さばき路外実転換実験」協議会 (学識経験者、地元商店会、地元町会、地元まちづくり団体、自動車販売等の業界団体、東京都物流団体、運輸業者、国土交通省、警視庁、東京都、練馬区)</p>
<p>検討のための留意点</p>	<p>空間面からの条件 : 路外の駐車スペースの有無 貨物車に適した駐車マスの大きさ 入り口の大きさの確保</p> <p>交通の実態 : 乗用車の既存駐車場の利用状況の把握 貨物車用駐車施設の需要量とピーク時間帯の把握</p>
<p>実現化のポイント</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・貨物車の駐車スペースを確保するため、地権者との合意形成が不可欠であり、地権者の不利益にならないことを示すことが重要である。 ・継続的な運用には、地権者と利用者間のコスト意識や費用負担上の問題がある。
<p>まちづくりを進める上でのポイント</p>	<p>駅周辺の道路は狭小であり、かつ商店街等立地している中、バス、自転車、歩行者(来街者や通勤・通学等)が錯綜している状況下では、荷さばき車両を路上から路外に誘導するための受け皿となる場所の確保が重要となる。</p>

施策の種類 (A-1-2) : 公共駐車場等の整備にあわせた荷さばきスペースの確保

事例の実施場所 : 町田市 本格実施

施策の概要

- ・町田市では、大規模な公共駐車場の2階部分（入口階）に11台分の貨物車駐車スペースを設け、「共同荷さばき場」として活用している。
- ・駐車場へは商店街の裏側からアクセスが可能となっており、貨物車動線と歩行者動線が重ならないように工夫されている。
- ・当初、歩行者天国商店街への横持ち搬送の共同配送の拠点としても期待されたが、現在、共同配送は行われていない。



図表 9 共同荷さばき場（荷さばきスペース）（ぼっぼ町田）

出典：町田市まちづくり公社パンフレットより

実施・運営主体	町田市まちづくり公社、町田市
検討のための留意点	空間面からの条件：貨物車に適した駐車マスの大きさ、入り口の大きさの確保 物流の特徴：横持ち搬送の限界距離の把握
実現化のポイント	公共駐車場の計画段階から荷さばき施設整備を想定した計画・設計を実施する必要がある。
まちづくりを進める上でのポイント	歩行者天国等により歩行者専用空間が確保されている地区においては、安全な歩行者空間を確保するために、貨物車等と歩行者が空間的に分離させることが重要であり、そのための用地や費用等の確保が必要となる。

大分類：貨物車の路上駐車に対する施策

中分類：道路空間以外で荷さばきスペースを確保する施策

小分類：既存の駐車スペース等を貨物車用の駐車スペース等、荷さばきスペースへ転用

施策の概要

- ・既に他の交通機関の駐車スペースや遊休地（デッドスペース等含む）等に利用されている駐車スペースを、荷さばきを行う貨物車用の駐車スペースとして転用する。
- ・一時貸し駐車場や公共施設の駐車場、大規模店舗の荷さばき場の共同利用等がある。

施策の体系

- ・既存の駐車スペースの転用や共同利用、既存の遊休地の暫定的な利用等によって、貨物車等が駐車出来る荷さばきスペースを確保する。
- ・既存駐車場（一時貸しや公共施設の駐車場、銀行等業務施設の駐車場、他の商業施設の荷さばき場）を貨物車が利用できるように改造し転用を図る方法、空いている時間帯に限って貨物車の荷さばき利用をできるようにする方法、道路予定地や未開発スペース、道路や鉄道の高架下、神社・寺院等の空きスペースを暫定的に貨物車等が荷さばき利用を出来るようにする方法等がある。

[関連するまちづくりキーワード]

[小分類]	[具体の施策]	回遊・	活	環	公	歴	歩
		活	力	境	共	史	行
		遊	力	境	共	史	行
		回	活	環	公	歴	歩
		遊	力	境	共	史	行
2. 既存の駐車スペース等を貨物車用の駐車スペース等、荷さばきスペースへ転用	遊休地の暫定利用	○	○	○	○	○	○
	既存駐車場（一時貸し）の貨物車の受け入れ	○	○	○	○	○	○
	既存駐車場のスペースの一部を転用して荷さばきスペースを確保	○	○	○	○	○	○
	公共施設の駐車場の転用	○	○	○	○	○	○
	銀行等業務施設の駐車場の転用	○	○	○	○	○	○
	他の商業施設の荷さばき場（荷さばきスペース）の共同利用	○	○	○	○	○	○
	道路や鉄道の高架下の活用	○	○	○	○	○	○
	神社・寺院等の空きスペースの活用	○	○	○	○	○	○
	公園・広場・公開空地等からの転用	○	○	○	○	○	○
	既存駐車場内での荷さばきスペース確保支援（補助制度）	○	○	○	○	○	○

施策の種類 (A-1-4) : 既存駐車場 (一時貸し) の貨物車の受け入れ

事例の実施場所 : 吉祥寺 (武蔵野市) 本格実施

施策の概要

- ・当該地区では、荷さばきスペースの不足から路上で荷さばきをせざるを得ない状況が散見されていることから、複合的な荷さばき施策の一環として、商店街内の荷さばき時間帯 (11 時まで) を設けると共に、商店街内で荷さばき活動が出来ない時間帯への対応として、民間駐車場事業者の協力の下、稼働が低い駐車場 (約 30 箇所) を荷さばき車両の路上駐車が多い時間帯の荷さばき車両の受け皿として確保した。
- ・利用に当たっては「荷さばきカード (共通カード)」を発行し、当該駐車場の割引料金制度を導入している。

〈貨物車受け入れ駐車場〉



〈共通カード〉



図表 10 貨物車受け入れ駐車場マップ

出典 : パーク 24 株パンフレットより

実施・運営主体	パーク 2 4
検討のための留意点	空間面からの条件 : 貨物車に適した駐車マスの大きさ、入り口の大きさの確保 利用料金の体系化・共通化 物流の特徴 : 横持ち搬送の限界距離の把握
実現化のポイント	民間駐車場事業者の協力が必要であり、かつ地権者等の不利益にならないようなビジネススキーム (他の施策と併用し、利用者増を見込めるような体制) が必要である。
まちづくりを進める上でのポイント	アーケード等により歩行者専用空間が確保されている当該地区においては、安全な歩行者空間を確保するために、貨物車等と歩行者が空間的に分離させることが重要となる。特に、民間事業者が実施主体になることから、運用費用や収益等の確保策 (スキーム) 等に行政が支援出来るかがポイントとなる。

施策の種類 (A-1-5) : 既存駐車場のスペースの一部を転用して荷さばきスペースを確保 (コインパーキングを活用した荷さばきスペースの設置試行)

事例の実施場所：神田神保町、東池袋、新橋、六本木地区等 本格実施

施策の概要

- ・スムーズ東京21の中での取り組みのひとつとして実施した。
- ・既存のコインパーキングにおいて、その一部を荷さばき利用として、貨物車も利用できるように、駐車マスの拡大や入口(料金支払いゲート)の拡大を行い実施した。
- ・なお、東京都内で順次拡大させており、「s-park」のHP上で情報提供を実施している。



図表 11 共同荷さばきスペース

実施・運営主体	東京都、警視庁、東京国道事務所
検討のための留意点	<p>空間面からの条件：コインパーキングの有無 貨物車に適した駐車マスの大きさ 入り口の大きさの確保</p> <p>交通の実態：乗用車の既存駐車場の利用状況の把握 貨物車用駐車施設の需要量とピーク時間帯の把握</p>
実現化のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・日頃接点が少ない運送事業者と駐車場業者を取り持ち、利用可能な形態等について合意形成を図る必要がある。 ・コインパーキング等駐車場事業者の会社の約款の変更等や駐車マス、入口ゲートの改良により、貨物車が駐停車可能な駐車スペースを確保する。 ・貨物車の運転者からは、車道へバックでの入出庫が必要な場合は安全上利用しにくいとの意向もある。
まちづくりを進める上でのポイント	まちづくりの一環として重要な役割を担うことため、民間駐車場事業者と合意形成を図り、協力・要請していくことが必要である。

<p>施策の種類 (A-1-5) : 既存駐車場のスペースの一部を転用して荷さばきスペースを確保</p>	
<p>事例の実施場所 : パーク 24 とヤマト運輸 (東京地区)</p>	<p>本格実施</p>
<p>施策の概要</p> <ul style="list-style-type: none"> 東京都、警視庁等が連携し、都内の渋滞を解消するため、ソフトとハードの違法駐車対策として「スムーズ東京21」に取り組み、その後5ヶ年で「スムーズ東京21 拡大作戦」、「ハイパススムーズ作戦」と展開している。 「ヤマト運輸」は東京地区等において、東京都での駐車対策プロジェクト「スムーズ東京21 拡大作戦」にあわせて、駐車場事業者である「パーク 24」と業務提携（駐車場業界と運輸業界の企業同士の合意は初）を行い、コインパーキング（施設）で荷さばきの際の駐車や荷物の積み替え作業スペースとして積極的に活用している。 パーク 24 は全国に約 5,000 ヶ所 72,000 台の時間貸し駐車場を展開しており、全国への普及が期待される。 	
	
<p>図表 12 パーク 24 を利用する貨物車</p>	
<p>出典 : パーク 24株式会社ホームページより</p>	
<p>実施・運営主体</p>	<p>パーク 24、ヤマト運輸</p>
<p>検討のための留意点</p>	<p>—</p>
<p>実現化のポイント</p>	<ul style="list-style-type: none"> 日頃接点が少ない運送事業者と駐車場業者を取り持ち、利用可能な形態等について合意形成を図る必要がある。 コインパーキング等駐車場事業者の会社の約款・利用規約の変更等や駐車マス、入口ゲートの改良により、貨物車が駐停車可能な駐車スペースを確保する。 貨物車の運転者からは、車道へバックでの入出庫が必要な場合、安全上利用しにくいとの意向もある。
<p>まちづくりを進める上でのポイント</p>	<p>まちづくりの一環として重要な役割を担うことため、民間駐車場事業者並びに運送事業者等関係団体への積極的な協力・要請が必要である。</p>

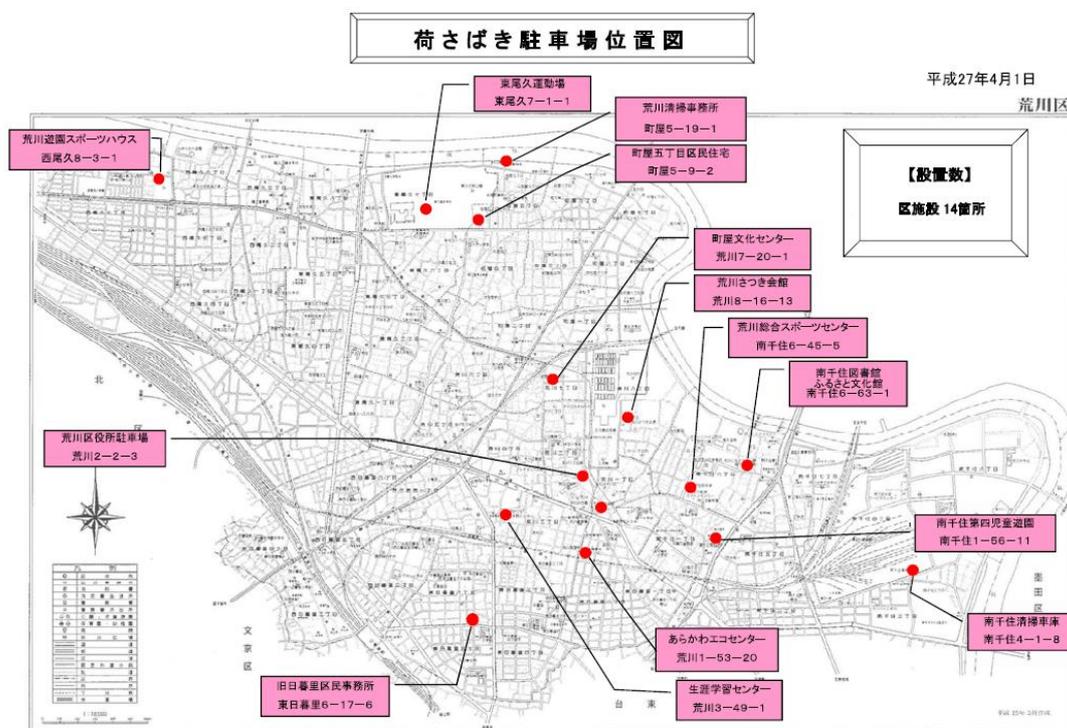
施策の種類 (A-1-6) : 公共施設の駐車場の転用

事例の実施場所 : 南千住図書館他 (荒川区内施設 14 箇所)

社会実験

施策の概要

- ・違法駐車を取り締まり民間委託等の新たな違法駐車を取り締まりが行われることを受けて、平成 18 年より、集配業務等に携わる事業者が区内で円滑に荷さばき等を行えるように区内の公共施設の 14 箇所 (平成 26 年現在) に「荷さばき駐車場」を設置した。
- ・集配・福祉・介護等のサービス業務を営む事業者を対象に、利用時間は 30 分未満とし、料金は無料で運営している。



図表 13 荷さばき駐車場位置図

出典 : 荒川区ホームページより

実施・運営主体	荒川区 (東京都)
検討のための留意点	空間面からの条件 : 貨物車に適した駐車マスの大きさ 入り口の大きさの確保 交通の実態 : 施設利用者の自動車利用状況の把握 貨物車用駐車施設の需要量とピーク時間帯の把握
実現化のポイント	施設利用者のサービスレベルを落とさないようにしつつ、施設利用者並びに地域住民の合意形成を図る必要がある。
まちづくりを進める上でのポイント	まちづくりの一環として公共施設が率先して、荷さばき駐車スペースを確保することは、関係者並びに地域住民等との合意形成が図りやすくなり、これを契機として拡大していくことが期待される。

<p>施策の種類 (A-1-8) : 他の商業施設の荷さばき場の共同利用</p>	
<p>事例の実施場所 : 吉祥寺駅北口社会実験 (吉祥寺パルコ)</p>	<p>社会実験</p>
<p>施策の概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 独自に荷さばき施設を有する大規模小売店等の荷さばき場を、その店舗以外への納品にも利用できるようにする。 ・ 店舗への納品混雑時間は店舗の専用の荷さばき場として利用し、それ以外の時間帯は他の店舗への荷さばきにも使えるように共同利用するもの（当該施設は、社会実験時に荷さばきスペースを拡張した上で共同利用していたが、現在では共同利用していない）。 	
	
<p>図表 14 大規模小売店の荷さばき施設を利用している貨物車</p>	
<p>実施・運営主体</p>	<p>中心市街地の物流の効率化とトラックベイの設置に関する調査検討委員会（国土交通省、警視庁、武蔵野市、業界団体、商店街）</p>
<p>検討のための留意点</p>	<p>交通の実態：貨物車用駐車施設の需要量とピーク時間帯の把握</p>
<p>実現化のポイント</p>	<p>不特定多数の貨物車が利用することから、防犯面等において店舗側の理解と協力（合意形成）が必要である。</p>
<p>まちづくりを進める上でのポイント</p>	<p>商店街等が密集する中心市街地において、大規模商業施設等以外はほとんど荷さばき施設を有しておらず、また周辺に路外駐車場が無い、道路幅員が狭い等、荷さばき施設を確保していくことが困難な中で、既存施設を有効に活用していくことは有効な手段となる。</p>

施策の種類 (A-1-9) : 道路や鉄道の高架下の活用

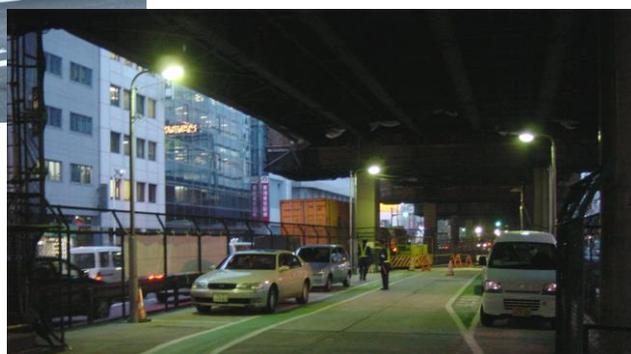
事例の実施場所 : 台東区上野社会実験 (昭和通り上野地区周辺) **本格実施**

施策の概要

- ・道路や鉄道などの高架下の遊休空間を活用して荷さばき場所を確保する。
- ・台東区の昭和通りでは、首都高速道路の高架下を利用した社会実験を実施した。
- ・荷さばきの積み下ろしのための荷さばき停車区間を設置し、荷さばき車両による交通円滑性の阻害解消を図った。
- ・路上駐車削減のため、周辺駐車場への案内、渋滞対策支援要員*の配置等を行った。
 (*渋滞対策支援要員…路上駐車しようとするドライバーに呼びかけ、周辺駐車場等への移動を行うための要員)
- ・その後、「板橋山手通り荷物積み替えステーション (板橋区)」「大曲荷物積み替えステーション (新宿区)」として、本格実施されている。



図表 15 社会実験時の状況



図表 16 高架下駐車場の状況

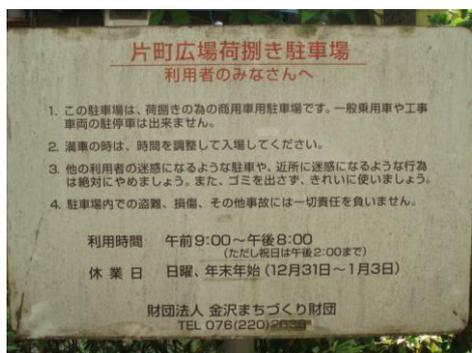
実施・運営主体	昭和通り (秋葉原・上野地区) 違法駐車対策協議会 (地元町会・商店会代表、警視庁、東京都、台東区、千代田区、国土交通省)
検討のための留意点	空間面からの条件 : 高架下の空間の有無 貨物車に適した駐車マスの大きさ、入り口の大きさ、高さなどの確保
実現化のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・高架下駐車場の構造上、駐車場出口において直進車両との錯綜が発生し、交通安全上の問題があったが、出口に交通指導員を配置することにより、安全性が向上された。 ・安全性の確保策について検討し、警察と協議すること。
まちづくりを進める上でのポイント	都心部等の空間に余裕が無い地区において、高架下等の有休地の有効に活用していくことで、新たな空間を創出することが有効な手段である。

施策の種類 (A-1-11) : 公園・広場・公開空地等からの転用

事例の実施場所 : 片町地区 (金沢市) 本格実施

施策の概要

- ・ 中心市街地周辺における複合的な貨物車の受け皿整備による荷さばき施策を実施した。
- ・ 路上や路外で荷さばき車両の受け皿を整備した一つとして、目抜き通りの裏側にある片町広場を平日のみ「荷さばき駐車場」として解放している。



図表 17 公共広場を活用して「荷さばき駐車場」を確保

出典 : 金沢市ホームページより

実施・運営主体	金沢市
検討のための留意点	<p>空間面からの条件 : 貨物車に適した駐車マスの大きさ、入り口の大きさ、高さなどの確保</p> <p>交通の実態 : 貨物車用駐車施設の需要量とピーク時間帯の把握</p>
実現化のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共の広場であるため、他の目的に利用するためには地域住民等の合意形成と種々の手続き等が必要である。 ・ 広場であるため、施設利用者の安全性の確保等にも留意が必要である。
まちづくりを進める上でのポイント	<p>まちづくりの一環として公共施設が率先して、荷さばきスペースを確保することは、関係者並びに地域住民等との合意形成が図りやすくなり、これを契機として拡大していくことが期待される。</p>

施策の種類 (A-1-11) : 公園・広場・公開空地等からの転用

事例の実施場所 : 川崎市役所 (川崎駅東口荷さばき社会実験) 社会実験

施策の概要

- 川崎駅東口周辺では、同市において「荷さばき対策基本計画」に位置づけられた早期に実現可能な荷さばき施策の効果や導入課題や改善点等を明らかにする社会実験を実施した。
- 実験内容は、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ことを目的とした包括的な端末物流対策として実施し、中心市街地周辺における複合的な貨物車受け皿整備として、川崎市役所裏の公開空地を活用し、荷さばき車両のための駐車スペースを設置した。

貨物車等が利用できる駐車場マップ



[公開空地]



[実験中]



図表 18 公開空地を活用して荷さばきスペース (実験用) を確保

出典 : 川崎市 (実験配布チラシ) より

実施・運営主体	川崎市
検討のための留意点	空間面からの条件 : 貨物車に適した駐車マスの大きさ、入り口の大きさ、高さなどの確保 最低限必要な公開空地面積の確保
実現化のポイント	<ul style="list-style-type: none"> 公開空地であるため、多目的に利用される空間であるため、様々の利用場面に利用しやすいレイアウト等が重要となる。 公共施設に併設しているため、種々の手続きが必要となる。
まちづくりを進める上でのポイント	まちづくりの一環として公共施設が率先して、荷さばきスペースを確保することは、関係者並びに地域住民等との合意形成が図りやすくなり、これを契機として拡大していくことがポイントである。

施策の種類 (A-1-12) : 既存駐車場内での荷さばきスペース確保支援 (補助制度)

事例の実施場所 : 片町地区 (金沢市)

本格実施

施策の概要

- ・ 中心市街地周辺における複合的な貨物車受け皿整備による荷さばき施策を実施した。
- ・ 路上や路外で荷さばき車両の受け皿を確保していく手段の一つとして、既存駐車場で荷さばき車両用の駐車区画を賃貸する場合に、事業者へ賃料の補助制度を設けて支援している。



図表 19 借り上げにより確保した既存駐車場内の荷さばき駐車区画

出典 : 金沢市ホームページより

実施・運営主体	金沢市
検討のための留意点	<p>空間面からの条件 : 既存駐車場の有無 (位置・容量等) 貨物車に適した駐車マスの大きさ、入り口の大きさ、高さなどの確保</p> <p>交通の実態 : 当該地区の荷さばき車両の需給バランス</p>
実現化のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・ 補助制度であり、補助対象や対象施設の要件の基準や仕組みが必要となる。 ・ 制度運用のための補助金等の確保 (予算) が必要となる。
まちづくりを進める上でのポイント	<p>貨物車の需要が高い地区は、人や物が集積する場所であるため、スペース確保には多くの費用が必要となるが、一定要件をクリアすることで補助制度にその費用が抑えられる等、運送事業者等にはメリットが大きい。荷さばき車両の路上から路外への誘導が促進されるところがポイントである。</p>

大分類：貨物車の路上駐車に対する施策

中分類：道路空間外で荷さばきスペースを確保する施策

小分類：着施設側での荷さばきスペースの確保

施策の概要

- ・大規模建築物における駐車場附置義務や大店立地法による荷さばき場等の附置など、着施設側において荷さばき駐車施設（荷さばきスペース）の確保を図る。

施策の体系

- ・本来の物流の集中源である着施設側の責任において、貨物車の荷さばきスペースを確保する。
- ・駐車場条例による荷さばき駐車施設を整備する方法や、大規模小売店舗立地法により荷さばきスペースを確保する方法がある。
- ・また、駐車場条例の地域ルール等によって、隔地に集約して駐車場（荷さばきスペース）を確保すること等により、貨物等が配送される着施設側で整備する荷さばきスペースを共同化する方法等がある。

[関連するまちづくりキーワード]

[小分類]	[具体の施策]	活力・ 回遊	環境・ 景観	公共交通	歴史・ 観光	歩行者・ 自転車
3. 着施設側での荷さばき 駐車スペースの確保	駐車場条例による荷さばき駐車 施設（荷さばきスペース）の附 置義務基準値の策定・普及	○	○	○	○	○
	大規模小売店舗立地法による荷 さばきスペースの確保・普及	○	○	○	○	○
	附置義務駐車場の隔地・集約整 備等のルール化・普及 (地区荷さばき附置義務制度を含む)	○	○	○	○	○
	再開発ビル等における附置義務 荷さばきスペース等の整備・促 進	○	○	○	○	○
	荷さばき附置義務の柔軟な運用 による荷さばき用駐車施設（荷 さばきスペース）の確保	○	○	○	○	○

施策の種類 (A-1-13) : 駐車場条例による荷さばき駐車施設の附置義務基準値の制定・普及

事例の実施場所 : 東京都駐車場条例 他 **本格実施**

施策の概要

- ・一定程度の規模の物流が発生する建物においては、施設内に荷物の輸送を行う貨物車のための荷さばき施設を確保することが望ましい。
- ・駐車場法では、ある一定規模以上の建物に対して、その建物に集中する自動車を収容するための駐車場の整備（附置義務駐車場）が義務付けられており、その一部に荷さばき附置基準として荷さばき用としての貨物車用の駐車スペースを確保する基準値が示されている。
- ・なお、各自治体において駐車場条例を制定する際に、荷さばき附置基準により荷さばきのための駐車スペースを整備するようになってきている。

◆東京都における荷さばき駐車場附置義務条例の例

(い) 欄に掲げる区域内において、(ろ) 欄に掲げる床面積が (は) 欄に掲げる床面積を超える建築物を新築しようとする者は、(に) 欄に掲げる建築物の部分の床面積をそれぞれ (ほ) 欄に掲げる面積で除して得た数値を合計して得た数値（合計して得た数値が 10 を超える場合は 10 とすることができ、延べ面積が 6,000 m² に満たない場合は、当該合計して得た数値に (へ) 欄に掲げる算式により算出して得た数値を乗じて得た数値とする。）以上の台数の規模を有する荷さばきのための駐車施設を当該建築物又は当該建築物の敷地内に附置しなければならない。

(い)	(ろ)	(は)	(に)	(ほ)	(へ)
駐車場整備地区等	特定用途に供する部分の床面積	2,000 m ²	百貨店にその他の店舗の用途に供する部分	2,500 m ²	$1 - \frac{6,000 \text{ m}^2 - (\text{延べ面積})}{2 \times (\text{延べ面積})}$
			事務所の用途に供する部分	5,500 m ²	
			倉庫の用途に供する部分	2,000 m ²	
			特定用途（百貨店その他の店舗、事務所及び倉庫を除く。）に供する部分	3,500 m ²	
周辺地区又は自動車ふくそう地区	特定用途に供する部分の床面積	3,000 m ²	特定用途に供する部分	7,000 m ²	$1 - \frac{6,000 \text{ m}^2 - (\text{延べ面積})}{(\text{延べ面積})}$

備考 この表において、(ろ) 欄に規定する部分及び(に) 欄に掲げる部分は、自動車及び自転車の駐車の用に供する部分を除くものとし、観覧場にあつては、屋外観覧席の部分を含むものとする。

出典：東京都ホームページより

実施・運営主体 東京都

検討のための留意点 -

実現化のポイント

- ・荷さばき駐車施設（荷さばきスペース）の附置義務は大規模な建築物に対する制度であるため、地下駐車場等の一部に設置されることが多い。貨物車については車両サイズが乗用車に比べて大きいことから、これらの車両が利用できるように通路の間口や車両の大きさへの配慮も必要となる。
- ・各自治体における条例の制定が必要となる。

まちづくりを進める上でのポイント 原因者負担の観点から有効な施策であるが、その効果が現れるまでに一定の期間が必要となることに留意する必要がある。

施策の種類 (A-1-14) : 大規模小売店舗立地法による荷さばきスペースの確保・普及

事例の実施場所 :

本格実施

施策の概要

- 大規模小売店舗立地法は、大型店が地域社会との調和を図っていくためには、大型店への来客、物流による交通・環境問題等の周辺の生活環境への影響について適切な対応を図ることが必要との観点から、地域住民の意見を反映しつつ、地方自治体が大規模小売店と周辺の生活環境との調和を図っていくための手続等を「大型小売店舗における小売業の事業活動の調整に関する法律(大店法)」に代わって平成12年に施行された法律である。
- 大規模小売店舗が不特定多数の顧客を集め、大量の商品等の流通の要となる施設であり、また、生活利便施設として生活空間から一定の範囲内に立地するという特性を有することに着目し、大規模小売店舗の設置者に対し、特に周辺地域の生活環境の保持のため、その施設の配置及び運営方法について合理的な範囲内で配慮を求める運用指針を経済産業省より平成19年に示された。

◆大店法の概略

法の目的	大型店の周辺の地域の生活環境の保持(社会的規制)
届出事項 =調整対象事項	駐車場、廃棄物保管施設、荷さばき施設に関する容量・稼働時間等 【詳細】 (1)小売業者に関する事項 (2)新設日 (3)店舗面積の合計 (4)店舗施設配置に関する事項 ・駐車場、駐輪場、荷さばき施設、廃棄物等の保管施設の位置・収容台数 (5)店舗施設運営方法に関する事項 ・小売業者の開店・閉店時刻 ・来客が駐車場を利用できる時間帯 ・駐車場の出入り口の数および一 ・荷さばき施設で作業できる時間帯
規制対象の店舗	1,000㎡超を超える大型店 小売業(生協・農協含む。)
届け出義務者	建物設置者
住民説明会の義務	あり
運用主体	都道府県、政令指定都市(自治事務)
意見聴取対象	市町村(住民等は任意で意見可)
行政措置	勧告(公表：罰則なし)

◆指針により配慮すべき事項

1 設置者が配慮すべき基本的な事項

- (1)立地に伴う周辺地域の生活環境への影響に関する事前調査、予測及び適切な対応
- (2)地元説明会の実施
- (3)都道府県からの意見への誠意ある対応
- (4)テナントの管理、運営方法の周知と必要な措置
- (5)店舗開店後の適切な対応(予測と実態との著しい乖離等)

2 大型店の施設の配置及び運営方法に関する事項

- (1)駐車需要の充足その他による大型店の周辺の地域の住民の利便及び商業その他の業務の利便の確保のために配慮すべき事項
 - ① 駐車需要の充足等交通に係る事項
ア:駐車場の必要台数の確保、位置、構造等
イ:駐輪場の確保
ウ:自動二輪車の駐車場の確保
エ:荷さばき施設の整備
オ:経路の設定等(案内表示、掲示板の設置、交通整理員の配置等)
 - ② 歩行者の通行の利便の確保等
 - ③ 廃棄物減量化及びリサイクルについての配慮
 - ④ 防災、防犯対策への協力
- (2)騒音の発生その他による大型店の周辺の地域の生活環境の悪化の防止のために配慮すべき事項
 - ① 騒音の発生に係る事項
ア:騒音発生の防止または緩和、防音対策、店舗及び施設の運営方法
イ:騒音の予測、評価方法(定常、変動及び衝撃騒音)
 - ② 廃棄物に係る事項
ア:保管のための施設容量の確保、保管場所の位置、構造
イ:廃棄物等の運搬、処理方法
ウ:廃棄物等に関する対応方法
 - ③ 街並みづくり等への配慮等

出典：東京都(パンフレット)より

実施・運営主体	都道府県、政令指定都市
検討のための留意点	—
実現化のポイント	—
まちづくりを進める上でのポイント	原因者負担の観点から有効な施策であり、開発の際には周辺地域の生活環境へ配慮や今後のまちづくりの方向性を鑑みて協議・調整を図っていくことが重要となる。

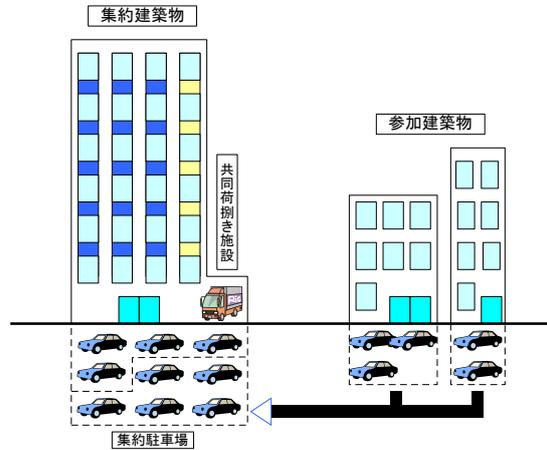
施策の種類 (A-1-15) : 附置義務駐車場の隔地・集約整備等のルール化・普及

事例の実施場所：銀座地区

本格実施

施策の概要

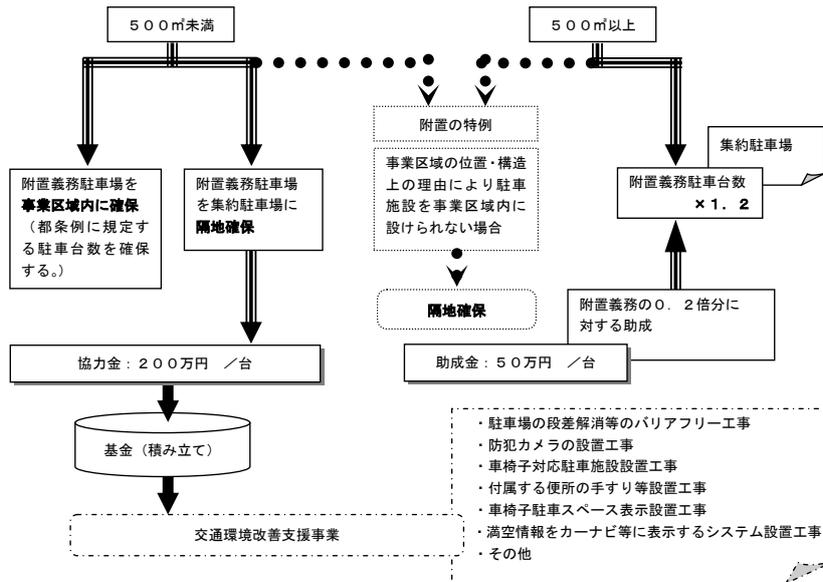
- ・ 中小ビルにおける駐車場整備の負担を軽減、あわせて附置義務台数分の駐車場確保を狙う施策。
- ・ 建物に義務づけられている駐車場について、隔地に集約して整備できるように工夫された制度。
- ・ 中小ビルは協力金を拠出し、大型ビルの建て替え時等に、大型ビル内に附置義務駐車台数の駐車場整備を行う。大型ビルは協力金の中から附置義務駐車場整備の補助を受ける。
- ・ 整備台数は東京都の駐車場条例に基づき定められており、その中に荷さばき用駐車施設も含まれている(敷地面積 500 m²以上の建築物は附置義務台数×1.2 台分の駐車施設を確保する。(集約駐車場) 500 m²未満の中小ビルは、敷地内または集約駐車場内に駐車施設を確保する)。



図表 17 集約駐車場の基本イメージ

出典：「JPO ニュース No. 41」

((財) 駐車場整備推進機構、2004) より



図表 20 銀座ルール仕組み

出典：中央区パンフレットより

実施・運営主体	中央区（東京都）
検討のための留意点	—
実現化のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・ 東京都駐車場条例の地域ルールとして制度化。 ・ 地元の商店会や自治会等、警察を交えた会合を設置の後、実施。 ・ 協力金及び助成金を管理する基金条例等を制定。
まちづくりを進める上でのポイント	<p>原因者負担の観点から有効な施策であり、かつ小規模商業施設と大規模商業施設の利害が一致することで、小規模商業施設での駐車場出入口が無くなり街並みが保たれる。ただし、その効果（隔地・集約の建て替えのバランス）が現れるまでには一定期間が必要となることから、官民が連携した取り組みが必要である。</p>

施策の種類 (A-1-16) : 再開発ビル等における附置義務荷さばきスペースの整備・促進	
事例の実施場所 : 丸ビル	本格実施
施策の概要	<ul style="list-style-type: none"> 丸ビルは平成 11 年より建て替えて着工し、平成 14 年にグランドオープンを迎えた。 建替えて当たって建物地下部に荷さばき場を整備した。 荷さばき場は単に貨物車が駐車可能なスペースではなく、スムーズに荷物の積み卸し等が出来るような空間も確保している。
	
<p>図表 21 丸ビルの地下の貨物車の荷さばきスペース</p>	
実施・運営主体	丸ビル
検討のための留意点	<p>物流の特徴 : 到着台数の多い車種の把握</p> <p>空間面からの条件 : 貨物車の適した駐車マスの大きさ 通路の広さ、はり下の高さの確保</p> <p>交通の実態 : 貨物車用駐車施設の需要量</p>
実現化のポイント	旧丸ビル等へアクセスする主要な運送事業者の納入車両のサイズ等を考慮し、利用可能な駐車スペースや通路を確保
まちづくりを進める上でのポイント	原因者負担の観点から有効な施策であり、かつ貨物車が荷さばき出来る十分なスペースを用意することで、自動車需要等の変化に対応可能としている。特に、大規模施設等は地下に駐車場等を設けるため、不測の事態において建て直し等が困難であることから、貨物車用の十分なスペースを設けること、将来需要の変化への対応がポイントとなる。

大分類：貨物車の路上駐車に対する施策

中分類：路上空間上で荷さばきスペースを確保する施策

施策の目的・ねらい

- ・ 貨物車の路上駐車が原因となってまちづくり上の問題を生じているような場所において、これらの路上駐車を受け皿として問題が少ない場所や時間に荷さばき車両等の貨物車の駐車スペースの確保を図る。
- ・ 既に道路上にあるタクシーやバス、乗用車等の他の交通の駐車スペースを共同利用や転用により、貨物車用の駐車スペースとして確保するもの。
- ・ なお、共用を図る場合は、時間帯による区分などを併せて行う方法がある。

施策の体系（小分類）

- 1. 車線数や車線幅等の変更により新たに貨物車用の駐車スペース等、荷さばきスペースを整備**
 - ・ 車道等の道路構造が道路の通過交通に比べ余裕がある場合は、車線数の変更や車線幅等を変更することによって、道路上に貨物車用の駐車スペースの確保を図るもの。
- 2. 既存の駐車スペースを貨物車用の駐車スペース等、荷さばきスペースに転用・共用利用**
 - ・ タクシーベイ、バスベイ、乗用車のパーキングメータやパーキングチケットを活用して、貨物車が利用できるようにして確保を図るもの。
- 3. 荷さばき車両（貨物車等）の駐車禁止の解除**
 - ・ 自動車の通行と歩行者の通行が共に少ないような裏通りにおいて、荷さばき車両や貨物車の駐車禁止を解除するもの。解除する時間帯に制限を加えるなど、時間的な分離を図る工夫もある。
- 4. 荷さばき車両（貨物車等）の駐車のタイムシェアリング**
 - ・ 貨物車と他の交通が混在することで問題が生じているような場所で、それぞれの分離を図るために交通規制の運用を時間帯ごとに変更するなどして駐車需要を誘導するもの。

[関連するまちづくりキーワード]

[中分類]		[小分類]				回遊・活力	景観・環境	公共交通	観光・歴史	歩行者・自転車
路上空間上で荷さばきスペースを確保する施策	1. 車線数や車線幅等の変更により新たに貨物車用の駐車スペース等、荷さばきスペースを整備		○	○		○				
	2. 既存の駐車スペースを貨物車用の駐車スペース等、荷さばきスペースに転用・共用利用		○	○		○				
	3. 荷さばき車両等（貨物車）の駐車禁止の解除	○	○	○		○				
	4. 荷さばき車両（貨物車等）の駐車のタイムシェアリング	○	○	○		○				

大分類：貨物車の路上駐車に対する施策

中分類：路上空間上で荷さばきスペースを確保する施策

小分類：車線数や車線幅等の変更により新たに貨物車用の駐車スペース等、荷さばきスペースを整備

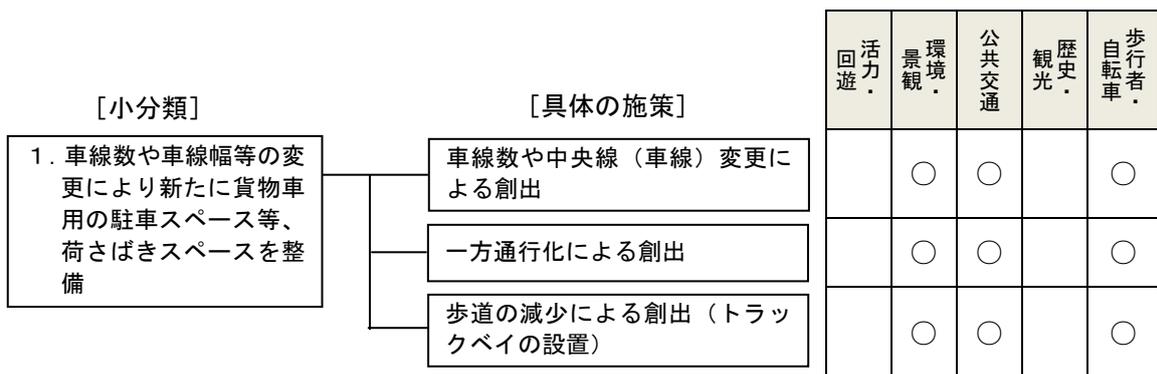
施策の概要

- ・ 道路上に荷さばきのためのスペースを新たに整備する施策。
- ・ 車道等の道路構造が道路の通過交通に比べ余裕がある場合は、車線数の変更や車線幅等を変更することによって、道路上に貨物車用の駐車スペースの確保を図る。

施策の体系

- ・ 一般的には貨物車専用パーキングメータの設置等と併用となるが、交通量の少ない道路では車線数の減少や中央線（車線）変更によって、そのスペースを確保することができる。
- ・ 地区全体の交通規制の変更等に合わせて、一方通行化した道路に確保する方法などもある。
- ・ まちづくりの方向性に合わせて、歩道や車道の交通量を勘案して歩道に切り込みを入れるトラックベイ等もある。

[関連するまちづくりキーワード]



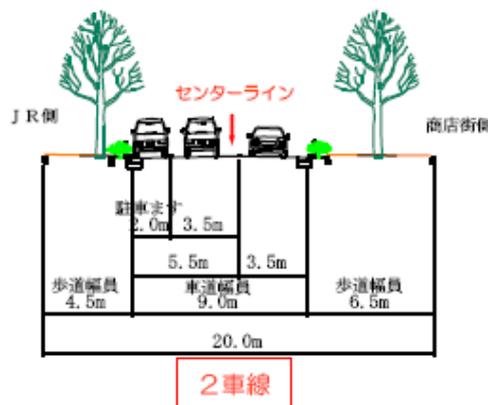
施策の種類 (A-2-1) : 車線数や中央線 (車線) 変更による創出

事例の実施場所 : 渋谷区 本格実施

施策の概要

- 東京都と警視庁では、都内の渋滞を解消するため違法駐車対策「スムーズ東京21」に取り組んでいる。「スムーズ東京21」は、違法駐車をさせない有効な対策を総合的に実施し、相乗効果を狙うものである。その一環として平成12年に渋谷地区において実証実験を行った。
- その後、貨物車の路上駐車対策として、車線幅の変更等によって路上に荷さばきのための駐車スペースの新設を行った。
- 道路交通に与える影響として走行速度の改善効果が高く、貨物車の路上駐車を適正化した効果が発揮されている。
- 社会実験により効果が明らかにされ、平成20年より本格実施し、都内各地での荷さばき駐車用スペースの確保につながっている。

[原宿駅前]



[公園通り]



図表 22 渋谷区 (原宿駅前・公園通り) で路上での荷さばき空間の確保

実施・運営主体	警視庁、渋谷区
検討のための留意点	空間面からの条件：道路構造の確認（側方を通過できる余裕が必要） 交通の実態：乗用車の交通量の把握
実現化のポイント	警察との協議の上、道路交通法を遵守し、設置する必要がある。
まちづくりを進める上でのポイント	まちなかには、自転車やバス等の他の交通と錯綜していることから、自転車レーンやバス停の配置計画と合わせて設置を検討していくことが重要である。

<p>施策の種類 (A-2-1) : 車線数や中央線 (車線) 変更による創出</p>	
<p>事例の実施場所 : 静岡市 (紺屋町)</p>	<p>本格実施</p>
<p>施策の概要</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成 18 年 6 月に道路交通法が改正され、路上駐車に対する規制が厳しくなり、荷さばき関係業者より荷さばきスペース設置の要望があり、公安委員会で普通貨物車に限り一部区間の駐車禁止規制解除を平成 18 年 8 月 31 日より実施している。 目抜き道路の車道をスラローム上にし、まちなかでの速度を抑制しつつ、車道部のデッドスペースにおいて切りかき施設の有無に係わらず路線で駐車禁止規制を実施し、特定車種のみ解除して荷さばき駐車スペースを創出している。 	
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  </div>	
<p>図表 23 道路空間を工夫 (車線運用) して荷さばき空間の創出</p>	
<p>実施・運営主体</p>	<p>静岡市、静岡県警察本部</p>
<p>検討のための留意点</p>	<p>空間面からの条件：道路構造の確認 (側方を通過できる余裕が必要) 交通の実態：乗用車の交通量の把握</p>
<p>実現化のポイント</p>	<p>・警察との協議の上、道路交通法を遵守し、設置する必要がある。</p>
<p>まちづくりを進める上でのポイント</p>	<p>自転車交通を阻害しないような工夫や歩行者交通の安全性に考慮していることが重要なポイントである。</p>

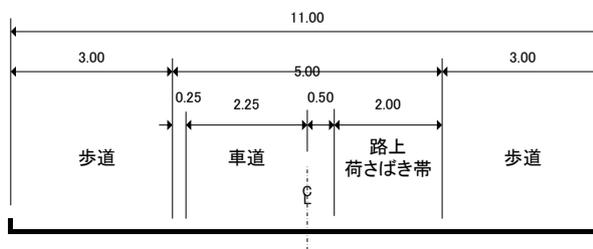
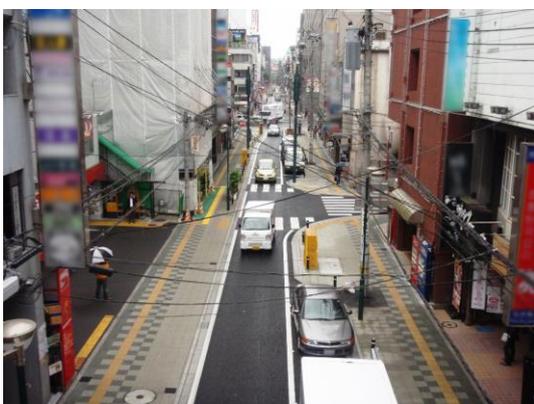
<p>施策の種類 (A-2-1) : 車線数や中央線 (車線) 変更による創出</p>	
<p>事例の実施場所 : 柏駅東口地区</p>	<p>本格実施</p>
<p>施策の概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 柏駅東口地区の、より良い交通環境の実現のため、地区交通を改善する総合的な交通対策を検討した。 ・ 荷さばき施策は、駅前通りにおいて歩道幅員の拡幅 (車道幅員の減少) により路上駐車場所がなくなることへの対応として実施された。 ・ 無秩序な路上駐車防止およびアイドリングストップによる環境改善を狙いとしている。 ・ 社会実験では、路上での荷さばきスペースの確保と路外での荷さばきスペースの確保を実施した。 ・ スカイプラザ裏に共同で使用できる路上荷さばきスペースを設置するとともに、荷さばき以外の車両が利用しないように誘導員を配置した。 	
<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <p><施策導入前></p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p><施策導入後></p>  </div> </div>	
<p>図表 24 柏駅東口地区の路上荷さばき駐車施設 (荷さばきスペース)</p>	
<p>実施・運営主体</p>	<p>柏市、千葉県警察本部</p>
<p>検討のための留意点</p>	<p>空間面からの条件 : 道路構造の確認 (側方を通過できる余裕が必要)</p> <p>交通の実態 : 乗用車の交通量の把握</p> <p>物流の特徴 : 貨物車台数と駐車時間の把握</p>
<p>実現化のポイント</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ キーマンとなる主体を交え、立場の違いを理解し合うための場を設けることが重要である。 ・ 施策の運用に関わる費用負担も含め、だれが継続的に管理していくのか、地元の組織づくりや意識改革が重要である。
<p>まちづくりを進める上でのポイント</p>	<p>中心市街地の広幅員の非幹線道路であり、慢性的に路上駐車場所となっていたことから、路上駐車整序化策の一環として、荷さばきスペースを確保した例である。</p>

施策の種類 (A-2-2) : 一方通行化による創出

事例の実施場所 : 仙台市 本格実施

施策の概要

- ・ 当地区は東北随一の歓楽街（国分町）であり、その特性上、沿線店舗への荷さばき需要が多いことから、従来は 0～19 時までの時間帯において車両の一方通行規制を行い、一車線分を「荷さばき帯」として対処していた。
- ・ 地元関係機関や宮城県公安委員会との協議を進め、車線運用の変更を行い、終日一方通行化することとし、路上に荷さばき帯を整備することとした。
- ・ 切りかきの有無に係わらず、路線で駐車禁止規制を実施し、貨物車等の特定車種のみ解除して荷さばき帯を創出している。



図表 25 国分町の路上荷さばき帯によるスペースの確保

実施・運営主体	仙台市・宮城県警察本部
検討のための留意点	空間面からの条件：道路構造の確認（側方を通過できる余裕が必要） 交通の実態：乗用車の交通量の把握
実現化のポイント	・ 警察との協議の上、道路交通法を遵守し、設置する必要がある。 ・ 一方通行規制に伴い、沿道住民・店舗等との合計形成を図る必要がある。
まちづくりを進める上でのポイント	繁華街（まちなか）においては、歩行者交通の安全性に考慮していることが重要なポイントである。

施策の種類 (A-2-3) : 歩道の減少による創出 (トラックベイの設置)

事例の実施場所 : 広島市

本格実施

施策の概要

- ・平成 18 年度より行われている「ひろしま物流まちづくり調査」において、当該地区の荷さばきスペースが不足していることが判明したため、現道交通に効果のある「トラックベイ整備」について検討・設計 (平 19 年から開始) し、整備した。
- ・当施設は、(社) 広島県トラック協会が、道路管理者である広島国道事務所に対し、承認を得て事業実施している。
- ・なお、切りかき区間のみ駐車禁止規制を解除して運用している。



駐車場所及び駐車利用時間は下記をご参照ください。

貨物車駐車可規制区間		トラックベイ	
① 広島バルコ新館 西側道路	土曜 日曜 9:00~17:00	⑤ 山口銀行前	8:00~17:00 / 19:00~7:00※
② 袋町公園 北側道路	土曜 日曜 9:00~17:00	⑥ 日本生命広島第2ビル前	8:00~18:00
③ NTT袋町ビル 東側道路	土曜 日曜 9:00~17:00	⑦ 三菱ビルディング前(北はな通り側)	8:00~18:00
④ 広島テレビ 南側道路	9:00~17:00		

※車庫のみに適用される。平成19年度

図表 26 中心部の荷さばきスペース位置 (チラシ)

出典 : 広島県トラック協会パンフレットより

実施・運営主体	社団法人広島県トラック協会、広島国道事務所
検討のための留意点	空間面からの条件 : 道路構造の確認 (側方を通過できる余裕が必要) 交通の実態 : 乗用車の交通量の把握 物流の特徴 : 貨物車台数と駐車時間の把握
実現化のポイント	・道路加工により整備しており、道路管理者・警察との協議の上、所定の手続きを行った上での整備が必要となる。 ・道路整備に伴う費用等の確保が必要である。
まちづくりを進める上でのポイント	まちづくりのプレイヤーの一つである運送事業者 (業界団体等) が主体的に必要な場所に荷さばき施設を整備しており、行政主導ではなく民間と協働での施策であることが重要なポイントである。

施策の種類 (A-2-3) : 歩道の減少による創出 (トラックベイの設置)

事例の実施場所 : 横浜市 (青葉区) 本格実施

施策の概要

- 青葉台駅周辺の環状4号線 (幅員16m) では、来街者や荷さばき車両の駐停車などにより、バスの定時運行に支障が生じる等、安全でスムーズな通行ができない状態であった。
- そのためバスの定時性阻害の解消を目的に阻害要因となっている「貨物車」への対応を路上で行うこととし、試行的に駅周辺の4箇所 (駅の南北2箇所×道路両側) において、歩道の一部を切り込んで貨物集配専用のスペースを設置し、運用・評価することで本格整備に至った。
- 施設の管理は道路管理者であるが、利用については、地元商店会等が「荷捌きクラブ」を設立し、施設の管理運営を行なっている。
- 「荷捌きクラブ」に加盟している事業者には、荷さばき中シールを2,000円のデポジットで配布し、車両に掲示。掲示のない車両が駐車していた場合は、道路交通法上の規制による取締りを行っている。



図表 27 青葉台における路上荷さばき施設

出典 : 青葉区ホームページより

実施・運営主体	横浜市 (青葉区)
検討のための留意点	空間面からの条件 : 道路構造の確認 (側方を通過できる余裕が必要) 物流の特徴 : 貨物車台数と駐車時間の把握
実現化のポイント	・警察との協議の上、道路交通法を遵守し、設置する必要がある。 ・施設運営をどのように管理していくか等、運用面が重要となる。
まちづくりを進める上でのポイント	荷さばき施設の管理運営方法として独自ルールを適用しており、その管理・運営主体をまちづくりの一環として行っていることが重要である。

<p>施策の種類 (A-2-3) : 歩道の減少による創出 (トラックベイの設置)</p>	
<p>事例の実施場所 : 横浜元町地区</p>	<p>本格実施</p>
<p>施策の概要</p> <ul style="list-style-type: none"> 横浜元町地区では共同集配の実施にあたり、商店会、地元住民、行政、警察の合意の元、歩道の植樹帯の一部を共同集配車両専用の荷さばき駐車場所として確保した。 また、共同配送用車両の専用施設として常に利用できる形態としている。 	
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  </div> <div style="text-align: center;">  </div> <div style="text-align: center;">  </div> </div>	
<p>図表 28 共同配送車両用の駐車スペース</p> <p>出典：元町ショッピングストリートホームページより</p>	
<p>実施・運営主体</p>	<p>協同組合 元町 SS 会、地元運送会社</p>
<p>検討のための留意点</p>	<p>空間面からの条件：道路構造の確認 交通の実態：乗用車の交通量の把握 物流の特徴：地区に出入りする貨物の種類（品目）と量の確認</p>
<p>実現化のポイント</p>	<ul style="list-style-type: none"> 事業の推進者となる組織がしっかりしていること。 事業推進にあたり、リーダーシップをとれる責任者がいること。 地区計画等を実施しており、植樹帯を荷さばき駐車スペースに変更するための合意形成の場が比較的容易に確保できた。
<p>まちづくりを進める上でのポイント</p>	<p>地元商店街が中心となって、地区型の共同配送システムを構築しており、その受け皿となる施設を公共空間で賄っており、まちづくり全体を官民協働で実施していることが重要である。</p>

施策の種類 (A-2-3) : 歩道の減少による創出 (トラックベイの設置)	
事例の実施場所 : 川崎市 (川崎駅東口地区)	本格実施
施策の概要	
<ul style="list-style-type: none"> 川崎駅東口周辺では、同市において「荷さばき対策基本計画」に位置づけられた早期に実現可能な荷さばき施策の効果や導入課題や改善点等を明らかにする社会実験を実施した。 実験内容は、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ことを目的とした包括的な末端物流対策として実施し、中心市街地周辺における複合的な貨物車受け皿整備として、路外・路上に荷さばきスペースを確保した。 この実験に併せて、川崎東口駅前広場再編整備の一環として幹線道路である新川通り上に「路上公共荷さばき場 (荷さばきスペース)」を設けた。 	
	
	
図表 29 路上公共荷さばき場 (荷さばきスペース) (新川通り)	
実施・運営主体	川崎市
検討のための留意点	空間面からの条件：道路構造の確認 交通の実態：バス・乗用車・自転車等の交通量の把握 物流の特徴：地区に出入りする貨物車の大きさ
実現化のポイント	<ul style="list-style-type: none"> 警察との協議の上、道路交通法を遵守し、設置する必要がある。 施設運営をどのように管理していくか等、運用面が重要となる。
まちづくりを進める上でのポイント	当該地区の主要バス路線であり、かつ自転車レーン (車道) の社会実験等も実施している等、道路空間の再編が求められる区間であったが、自転車走行ルールとして、押し歩きゾーン内であることから整備の実現が可能となった。このように、末端物流対策、自転車対策、バス対策等と連動してまちづくり計画を検討した点が重要である。

大分類：貨物車の路上駐車に対する施策

中分類：路上空間上で荷さばきスペースを確保する施策

小分類：既存の駐停車スペースを貨物車用の駐車スペース等、荷さばきスペースに転用・共同利用

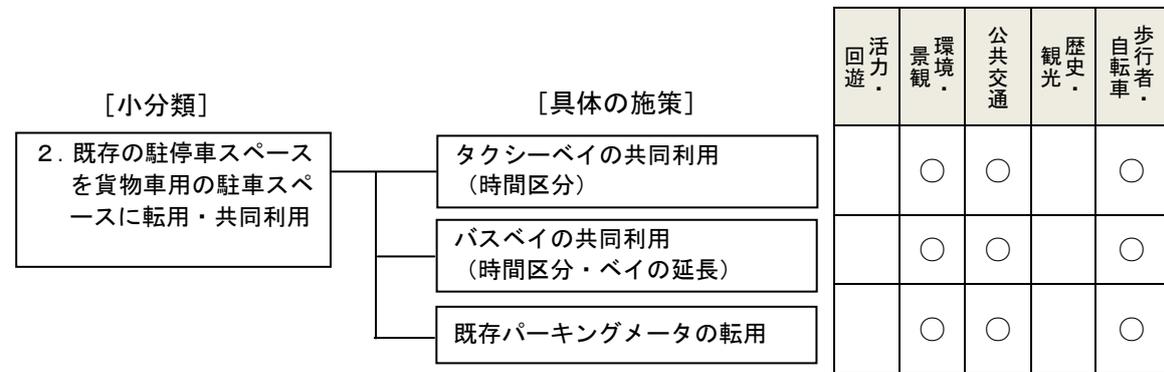
施策の概要

- ・ タクシーやバスのベイ、乗用車用のパーキングメータやパーキングチケットを活用して、貨物車が利用できるようにして確保を図る。

施策の体系

- ・ 既に道路上にある駐車スペースを活用して貨物車（荷さばき）用の駐車スペースを確保する。
- ・ タクシーベイやバスベイを、それぞれのピーク時間との調整により時間帯区分等でスペースを共同利用する方法や、切り込み部分を延長することによって荷さばきへの転用を図る方法がある。
- ・ また、乗用車用のパーキングメータ等の駐車マスを拡大して貨物車用に転用を図る方法等もある。

[関連するまちづくりキーワード]

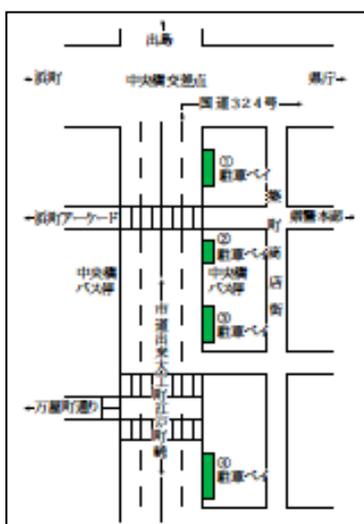


施策の種類 (A-2-4) 施策事例：タクシーベ이의共同利用（時間区分）
（貨物車専用ベいの設置による物流効率化）

事例の実施場所： 長崎市中央橋地区 **本格実施**

施策の概要

- ・当該地区には、県庁や県警本部などの官庁や商業施設が集積し、行政や商業の要衝となっている。そのため、貨物集配作業や人の乗降が多く、幹線道路における交通渋滞が日常化している。
- ・市道出来大工町江戸町線は片側2車線であるが、1車線は貨物集配車やタクシーが常時駐車しているため周辺の交通渋滞に拍車をかけた。
- ・本件は、交通混雑緩和策としてタクシー・貨物車の駐車ベいを設置したものであり、結果として貨物車用の駐車スペースが確保されたことによる物流の効率化が促進された。
- ・基本的には、都市内物流の効率化を目的として実施されたものではないことから、駐車ベいの利用状況は、タクシーがそのほとんどを占めている。



図表 30 地区の位置図



図表 31 専用ベいを利用している集配車

出典：財団法人運輸政策研究機構ホームページより

実施・運営主体	長崎県、長崎市、長崎県警察本部
検討のための留意点	<p>空間面からの条件：道路構造の確認</p> <p>交通の実態：乗用車の交通量の多い場所とピーク時間帯の把握、貨物車のピーク時間帯の把握</p>
実現化のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・貨物車やタクシーの秩序ある駐車の推進 ・駐車ベい設置による効果の具体的な調査の実施 ・他地区への適用の検討
まちづくりを進める上でのポイント	<p>今後、自転車、バス、タクシー、荷さばき車両で限られた道路空間を按分していく必要があり、これらの対策を検討する際に、貨物車（荷さばき）に留意することが必要である。</p>

施策の種類 (A-2-4) : タクシーベいの共同利用 (時間区分)
(貨物車専用ベいの設置による物流効率化)

事例の実施場所 : 片町地区 (金沢市) **本格実施**

施策の概要

- ・ 中心市街地周辺における複合的な貨物車受け皿整備による荷さばき施策を実施した。
- ・ 路上や路外で荷さばき車両の受け皿を確保していく手段の一つとして、路上 (非幹線道路) のタクシーベいで客待ちタクシーと貨物車 (荷さばき車両) を時間帯で分けて利用できるようにしている。



図表 32 タクシーベイと兼用により荷さばきスペースを確保

出典 : 金沢市ホームページより

実施・運営主体	金沢市、石川県警察本部
検討のための留意点	空間面からの条件 : 道路構造の確認 交通の実態 : タクシー利用者の交通量の多い場所とピーク時間帯の把握、貨物車のピーク時間帯の把握
実現化のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・ 貨物車やタクシーの秩序ある駐車の推進 ・ 駐車ベイ設置による効果の具体的な調査の実施 ・ 他地区への適用の検討
まちづくりを進める上でのポイント	当該地区の主要な幹線道路の混雑緩和や路上駐車対策の一環として、特定車両の非幹線道路への誘導を行い、限られた道路空間をデュアルユースすることで有効に活用していることがポイントである。

施策の種類 (A-2-4) : タクシーベイの共同利用 (時間区分)	
事例の実施場所 : 広島市中心街	本格実施
<p>施策の概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広島市中心部では違法駐車が慢性化しており、中でも貨物自動車やタクシーは他交通に与える影響が大きいことから、警察が中心となり、中心部で特に利用度の高い場所4ヶ所で物流・タクシー対策を実施した。 ・幹線道路上においてバスベイ等の一部を時間帯に分けて、荷さばき車両や客待ちタクシーのスペースとして解放。既存の道路空間を有効活用することにより、交通の円滑化を図った。 	
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>	
<p>図表 33 広島市における荷さばき施設</p>	
実施・運営主体	広島市、広島県警察、広島県トラック協会、広島県バス協会等、広島県タクシー協会、広島市都心部交通対策実行委員会、広島市中央商店街振興組合連合会
検討のための留意点	<p>空間面からの条件 : 道路構造の確認</p> <p>交通の実態 : バスのタイムスケジュールの把握、乗用車のピーク時間帯の把握、貨物車のピーク時間帯の把握</p>
実現化のポイント	・各関係団体に対し、個別に説明して了解を得た。上記、実施・運営主体のうちトラック協会、振興組合連合会からは積極的に賛同を得られた。
まちづくりを進める上でのポイント	今後、自転車、バス、タクシー、荷さばき車両で限られた道路空間を按分していく必要があり、これらの施策を検討する際には、貨物車(荷さばき)に留意することが必要である。

<p>施策の種類 (A-2-5) : バスベイの共同利用 (時間区分・ベイの延長)</p>	
<p>事例の実施場所 : 川崎市</p>	<p>本格実施</p>
<p>施策の概要</p> <ul style="list-style-type: none"> 川崎駅周辺では、路上駐車による交通容量の低下及び道路渋滞、バス停周辺における乗降環境の悪化が問題となっており、路上駐車を無くすことにより、まち全体の魅力を高めることを目的に、川崎東口駅前広場再編整備として公共荷さばき場（2箇所）を整備した。 公共荷さばき場として、既設のバスベイを活用し、バス運行がオフピークな時間帯において、貨物車ベイとして利用している。 	
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;">  </div> <div style="width: 45%;">  </div> </div>	
<p>図表 34 川崎駅東口における バスベイと兼用公共荷さばき場</p>	
<p>実施・運営主体</p>	<p>川崎市</p>
<p>検討のための留意点</p>	<p>空間面からの条件：道路構造の確認 交通の実態：バスのタイムスケジュールの把握 バス・乗用車・自転車等の交通量の把握 物流の特徴：地区に出入りする貨物車の大きさ、</p>
<p>実現化のポイント</p>	<ul style="list-style-type: none"> 各関係団体に対し、個別に説明して了解を得ることが重要である。 警察との協議の上、道路交通法を遵守し、設置する必要がある。 施設運営をどのように管理していくか等、運用面が重要となる。
<p>まちづくりを進める 上でのポイント</p>	<p>駅周辺には、バス、タクシー、荷さばき車両等が特に集中するため、限られた道路空間や駅前広場を按分していく必要がある。</p>

施策の種類 (A-2-6) : 既存パーキングメータの転用

事例の実施場所 : 各所 (都内 (写真))

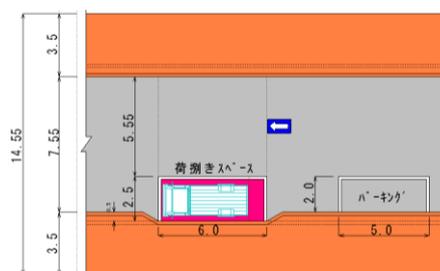
本格実施

施策の概要

- ・ 既存パーキングメータを転用し、駐車枠を拡大すること等によって貨物車の駐車を可能とした。
- ・ 貨物車のパーキングメータでは、連続駐車の利用可能な時間を若干長めに設定している場合もある (40 分など)。
- ・ 運用の仕方によっては、駐車枠の大きさは変更させず、「貨物車用」の路面表示のみを追加することで、貨物車と乗用車との共用もある。



図表 35 貨物車用パーキングメータの位置図 (中央区)



図表 36 パーキングメータの駐車枠を拡大して貨物車用パーキングメータを運用 (銀座)

実施・運営主体

警察

検討のための留意点

空間面からの条件 : 道路構造の確保
 交通の実態 : 乗用車の交通量の多い場所と既存パーキングメータの利用状況の把握, 貨物車用駐車施設の需要量とピーク時間帯の把握

実現化のポイント

空間面からの条件 : 道路構造の確認
 交通の実態 : バス・乗用車・自転車等の交通量の把握
 物流の特徴 : 地区に出入りする貨物車の大きさ、

まちづくりを進める上でのポイント

パーキングメータ・チケットは、暫定的な設置であるため、継続的な運用をしていくために、まちづくり対策の一つとして、荷さばき施策を路上で受け止めることを位置づけることも必要である。

小分類：荷さばき車両（貨物車等）の駐車禁止の解除

施策の目的・ねらい

- ・ 貨物車の荷さばき駐車を適切な位置に誘導していくためには、路上の不適切な位置での荷さばき駐車を抑制していくことも重要である。また、路上駐車の台数抑制が難しい場合でも、1台あたりの路上駐車時間の短縮化を図ることも重要である。
- ・ 荷さばき駐車需要の多い場所については、路外駐車場等の整備を推進するとともに、新たな整備が困難な場所においては、地域の実情に応じて規制を解除するなど、警察と連携した総合的な対策を図ることにより、適切な駐車誘導を行う必要がある。
- ・ 共同荷受け施設の整備により、横持ち搬送を分離して貨物車の路上駐車時間の短縮化等を図る方法がある。

施策の種類（A-2-7）：荷さばき車両（貨物車等）等の駐車禁止の解除

事例の実施場所：金沢市片町地区

本格実施

施策の概要

- ・ 金沢市の中心部を対象としたTDM施策の一環として実施した。
- ・ 違法駐車防止条例の制定に併せた駐車受け皿づくりの一環として、交通量の多い幹線道路での駐車禁止の徹底、路外荷さばき施設やトラックベイの整備にあわせ、通過交通に影響の少ない裏通りでは荷さばきを行うトラックについて駐車禁止を一部解除した。
- ・ 裏通り駐車禁止の一部解除（9時～12時、14時～16時）



図表 37 金沢市における荷さばき貨物車の路上駐車禁止の一部解除区間

実施・運営主体

金沢市、石川県警察

検討のための留意点

空間面からの条件：道路構造の確認
交通の実態：乗用車の交通量の多い場所・時間帯の把握、貨物車のピーク時間帯の把握

実現化のポイント

- ・ 駐車禁止を解除するだけではなく、路外荷さばきスペースの確保など総合的な取り組みとして実施。
- ・ 道路幅が狭い場合でも、交通量等を勘案して、地区の交通に影響が少ない場所と時間を設定。

まちづくりを進める上でのポイント

当該地区の主要な幹線道路の混雑緩和や路上駐車対策の一環として、特定車両を非幹線道路への誘導を行い、限られた空間を有効的に活用し、まちづくり全体で対応していることがポイントである。

小分類：荷さばき車両（貨物車等）の駐車タイムシェアリング

施策の目的・ねらい

- ・ 貨物車と他の交通が混在することで問題が生じているような場所で、路外や路上において貨物車の荷さばき駐車スペースを新たに創出できない場合に、交通規制の運用を時間帯ごとに変更するなどして駐車需要を誘導するもの。

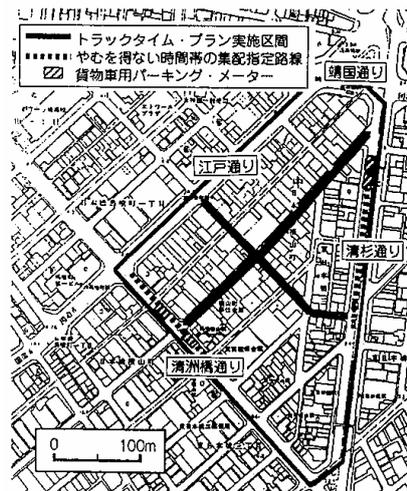
施策の種類（A-2-8）：荷さばき車両（貨物車等）の駐車タイムシェアリング

事例の実施場所：日本橋横山町

本格実施

施策の概要

- ・ 当地区の間屋街では、道路構造が狭いところへ多くのトラックが集中し、路上荷さばきが発生して混雑が悪化していた。しかし、路上荷さばきの受け皿として、路外に荷さばきスペースを確保することが困難であった。そこで、トラックと乗用車の集中時間を分離し、駐車需要を平準化するため、タイムシェアリングを実施した。
- ・ 路上荷さばきの影響が道路混雑の一因とならないよう、通過車両や他の駐車車両、あるいは歩行者や自転車との空間シェアのバランスを考慮する必要がある。

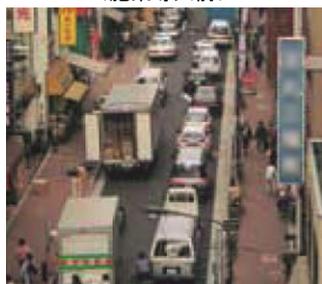


資料：地区交通計画における物流マネジメントに関する研究
（日本交通政策研究会 2000 年、主査：高田）

図表 37 時間帯区分

7:00~10:00 【貨物集配車の駐車】	10:00~16:30 【一般乗用車等の駐車】	16:30~19:30 【貨物集配車の駐車】
貨物集配車は駐車禁止を解除	貨物集配車は外周の貨物用パーキングメーター利用による駐車	貨物集配車は駐車禁止を解除
		

< 施策導入前 >



< 施策導入 >



図表 38 タイムシェアリング実施区間の状況

出典：「都市内物流効率化に向けて」(国土交通省)

実施・運営主体	警視庁、地元問屋、東京路線トラック協議会
検討のための留意点	空間面からの条件：道路構造の確認 交通の実態：乗用車の交通量の把握、貨物車のピーク時間帯の把握
実現化のポイント	・ 地元店舗への環境改善効果などによる客観的評価の繰り返し提示 ・ 自主管理体制を担保するための地元還元システムの確立 ・ 地元コミュニティとのパートナーシップの強化
まちづくりを進める上でのポイント	地区の特性を活かし、限られた空間をデュアルユースして、独自ルールを地区全体で運用していることが重要なポイントである。

大分類：貨物車の路上駐車に対する施策

中分類：望ましい駐車場構造の確保

[中分類] 望ましい駐車場構造の確保		[小分類] 1. 貨物車の大きさや荷さばき作業スペース等を鑑みた、入口の高さ、幅、車路、車室の大きさへの配慮・確保		[関連するまちづくりキーワード]				
				活力・回遊 ○	環境・景観 ○	公共交通 ○	歴史・観光 ○	歩行者・自転車 ○

小分類：貨物車の大きさに合わせた入口の高さ、幅、車室の大きさへの配慮・確保

施策の種類 (A-3)：貨物車の大きさに合わせた入口の高さ、幅、車室の大きさへの配慮・確保

事例の実施場所：東京都内 **本格実施**

施策の概要

- ・貨物車用の駐車スペースや荷さばきスペースを確保した場合でも、貨物車の大きさや荷さばき作業への配慮がないと利用されないものとなる。
- ・貨物車は一般の乗用車より車両サイズが大きいため、一般の駐車マスには駐車できない場合がある。また、都市部の建物では駐車場が地下などに整備されていることが多いが、地下駐車場に進入できない場合もある。
- ・特に地下駐車等の場合については、建物等にアクセスする貨物車の車両サイズを考慮した設計が必要。また、車庫も荷物の積み下ろしスペースのため、1～2m幅の余裕が必要である。



【高さ制限 2.1m】(丸の内の某ビル)



【高さ制限 3.0m】(丸ビル)

図表 39 ビルによる駐車場入口の高さの違いの一例

実施・運営主体	自治体等
検討のための留意点	物流の特徴：到着台数の多い貨物車の車種の把握
実現化のポイント	—
まちづくりを進める上でのポイント	建築物に駐車場構造の見直しも重要であるが、その効果が現れるまでに一定の期間が必要となることに留意する必要がある、当面は、今後、地区内に立地していく建物所有者に対して、啓発を図ることが求められる。

大分類：貨物車の路上駐車に対する施策

中分類：貨物車の路上駐車台数や駐車時間を抑制する施策

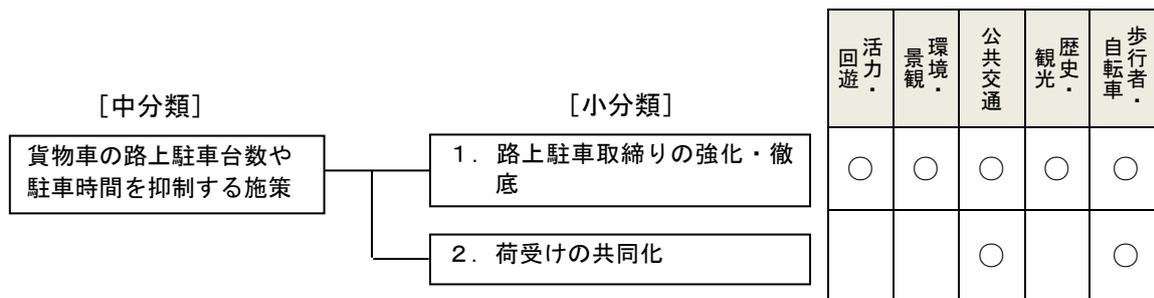
施策の目的・ねらい

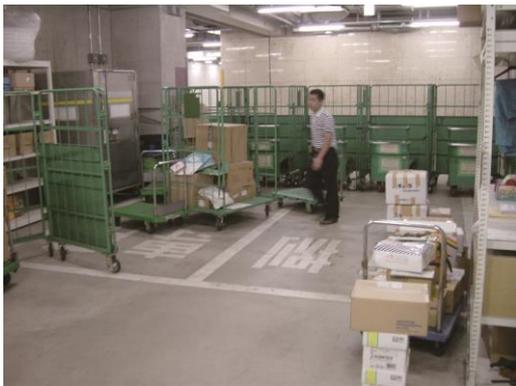
- ・貨物車の路上駐車が原因となってまちづくり上の問題を生じているような場所において、これらの路上駐車を受け皿として路外に駐車スペースの確保を図る。
- ・貨物車の路上駐車を適切な場所へ誘導し、効果的に利用するため、混在が生じる場所では路上駐車を規制する取り組みが必要である。

施策の体系（小分類）

1. 路上駐車取締り・広報啓発の強化
 - ・警察による違法駐車取締りのほか、物流業者、事業所等への広報啓発を図り、違法駐車をしないまちづくりを推進する。
2. 荷受けの共同化
 - ・1台の貨物車の駐車時間を削減するため、横持ちをなくす。貨物車の共同荷受け場で荷物の積み下ろしのみを実施することとなり、駐車時間の大幅な短縮が可能となる。

[関連するまちづくりキーワード]



小分類：荷受けの共同化	
施策の種類（A-4-2）：大規模開発ビルの新設にあわせた共同荷受け施設の整備	
事例の実施場所：大規模再開発ビル（丸の内：丸ビル）	本格実施
施策の概要	
<p>・新丸ビルでは、数少ない荷さばき貨物車用の駐車スペースの効率的な利用のため、1台あたりの駐車時間を短縮するため共同荷受け施設を整備し、館内配送について共同化を行っている。</p>	
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>	
<p>図表 40 丸ビル内の荷受けスペース</p>	
実施・運営主体	民間ビル
検討のための留意点	物流の特徴：出入り物資の品目や種類、荷姿の把握
	空間面からの条件：荷受けスペースに利用できる空間の有無
	交通の実態：貨物車用駐車施設の需要量の把握
実現化のポイント	運送事業者、ビル所有者（管理者）、荷主（テナント事業者）を巻き込み合意形成の場を持って、検討を実施
まちづくりを進める上でのポイント	—

小分類：荷受けの共同化	
施策の種類（A-4-3）：空き店舗の活用による共同荷受け施設の確保	
事例の実施場所：宅配事業者のデポ（ヤマト運輸のサテライトデポ）	本格実施
施策の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 個別配送先の近辺に貨物車用の駐車スペースが確保できないことから、大手の宅配事業者では空き店舗を活用して荷受け施設を確保している。 ・ これらの荷受け施設は、地区内に1ヶ所程度のストックポイントとして整備し、貨物車等は荷受け施設の周辺地域で貨物・荷物の積み下ろしを行い、ここから各配送先には台車等を用いて、人力により配送・集荷を行っている。 ・ なお、これらの施設は駐車スペースを個別に確保されていない場合が多く、周辺では路上荷さばき駐車が発生している場合がある。
	
<p>図表 41 空き店舗を利用した運送事業者の荷受け施設</p>	
実施・運営主体	運送事業者
検討のための留意点	空間面からの条件：貨物の集約施設の確保 交通の実態：人と自転車の動線の把握
実現化のポイント	—
まちづくりを進める上でのポイント	空き店舗が乱立し、シャッター街化すると、まちなかが衰退するため、まちの活性化の一環として取り組んでいくことも必要である。

2-2. 横持ち搬送に対する施策

大分類：横持ち搬送に対する施策

中分類：横持ち搬送の動線の確保

施策の目的・ねらい

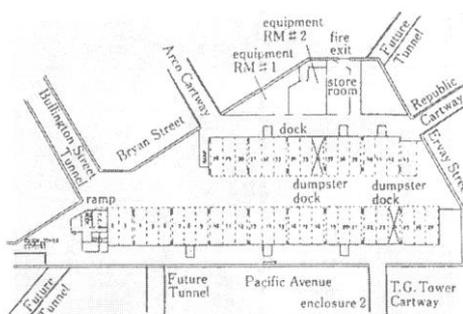
- ・ 貨物車の駐車場所から目的施設までの横持ち搬送が原因となって、まちづくり上の問題が生じているような場所において横持ち搬送動線と他の交通（歩行者等）の動線の分離を図る。
- ・ 歩行者の動線と横持ち搬送の動線を分離するため、横持ち用通行路を確保する。
- ・ 横持ち搬送に利用できる時間帯を制限する方法等もある。

施策の体系（小分類）

1. 横持ち搬送専用の通路、貨物用エレベータ等の新設
 - ・ 横持ち搬送と歩行者等の動線を完全に分離するために専用通路を確保する。
 - ・ 大規模開発ビル等では、荷物用のエレベータや搬入口等を設置し、分離を図っている。
2. 既存施設を活用した横持ち搬送優先通路の確保
 - ・ 自転車用の通路や背割り道路等に横持ち搬送を誘導して、歩行者との動線の分離を図るもの。
3. 段差の解消等の物流バリアフリーの推進
 - ・ 段差等を解消して横持ち搬送の効率化を図り、歩行者との混在区間における滞在時間の短縮化を図るもの。

[関連するまちづくりキーワード]

[中分類]	[小分類]	活遊・ 回遊	環境・ 景観	公共交通	観光・ 歴史	歩行者・ 自転車
横持ち搬送の動線の確保	1. 横持ち搬送専用の通路、貨物用エレベータ等の新設	○	○			
	2. 既存施設を活用した横持ち搬送優先通路の確保	○	○			
	3. 段差の解消等の物流バリアフリーの推進	○	○			○

小分類：横持ち搬送専用の通路、貨物用エレベータ等の新設	
施策の種類（B-1-1）：横持ち搬送専用の通路の新設	
事例の実施場所：ダラス（サンクスギビングスクエアトラックターミナル）	海外事例
施策の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・大規模なビル等では、隣接する駐車場間に荷さばき用の通路を設置するだけでも横持ち搬送の効率化・円滑化が期待される。 ・ダラスでは公園地下にトラックターミナルを整備し、隣接する6つのビル（延床面積約50ha）に対する荷さばきを実施した。 ・横持ち搬送が地下で行われるため、歩行者との錯綜が発生しにくい。 ・路上の混雑や歩行環境の改善効果があげられ、運営主体であるダラス市はもちろん、ビル管理者、トラック運転手からも支持を受けている。
	
	
	<p>図表 42 地下荷さばき場</p> <p>出典：「物流効率化事例集」（国土交通省・国総研、H13.3）より</p>
実施・運営主体	ダラス市
検討のための留意点	<p>物流の特徴：荷姿の種類と到着台数の多い車種の把握</p> <p>空間面からの条件：通路の幅の確保と貨物車用駐車スペースの確保</p>
実現化のポイント	—
まちづくりを進める上でのポイント	—

小分類：段差の解消等の物流バリアフリーの推進	
施策の種類（B-1-3）：段差の解消等の物流バリアフリーの推進	
事例の実施場所：町田市	本格実施
施策の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 段差の解消や荷さばき専用通路を確保する。 ・ 路外の荷さばき施設等では、スロープ等の設置だけでも利便性が向上する。 ・ 町田では共同荷さばき施設である「ぽっぽ町田」の脇に自転車等と共用によるスロープを設置し、荷物の横持ちの搬送路として活用できるようにしている。 <div data-bbox="523 656 1086 1081" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">図表 43 自転車及び荷さばき用のスロープ</p>
実施・運営主体	町田市まちづくり公社、町田市
検討のための留意点	空間面からの条件：通路の幅の確保
実現化のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・ 共同駐車場（共同荷さばきスペース）や自転車駐輪場と一体的な整備によって、駐車場の利用者、自転車利用者、横持ち搬送、それぞれで使いやすい通路の確保が可能となった。
まちづくりを進める上でのポイント	歩行者天国等により歩行者専用空間が確保されている地区においては、安全な歩行者空間を確保するために、貨物車等（横持ち搬送含む）と歩行者の経路が空間的に分離させることが重要であり、そのための用地や費用等の確保が必要となる。

大分類：横持ち搬送に対する施策

中分類：横持ち搬送の共同化

施策の目的・ねらい

- ・ 横持ち搬送が原因となって、まちづくり上の問題が生じているような場所において、横持ち搬送の発生回数を抑制して混在を回避するもの。
- ・ 共同荷受け場等を起点に横持ち搬送の共同化等を行い、歩行者空間内に横持ち搬送が混入する回数を削減する。

施策の体系（小分類）

- ・ 荷物をまとめる必要があるため、バッファ機能を持つ小スペースの施設等（共同荷受け場のようなスペース）が必要となる場合がある。

1. 横持ち搬送の共同化

- ・ 共同荷受け等と連動し、共同荷受け施設から各目的施設までの横持ち搬送をまとめて共同で搬送するもの。

2. 館内配送の共同化

- ・ 横持ち搬送の共同化のうち、高層ビル等の縦持ち搬送部分をまとめて共同して搬送するもの。

[関連するまちづくりキーワード]



小分類：横持ち搬送の共同化

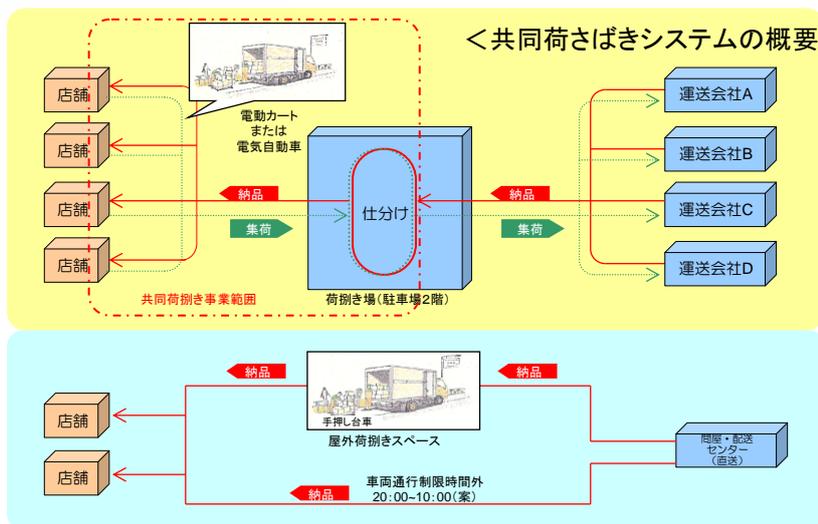
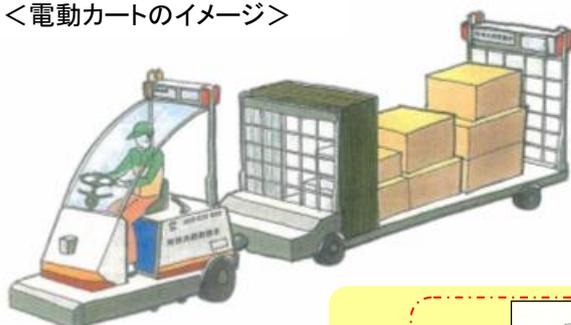
施策の種類（B-2）：横持ち搬送の共同化

事例の実施場所：町田市 社会実験

施策の概要

- ・町田市では共同荷さばき場の整備にあわせ、荷さばき者の利便性の確保および商店街内の歩行者の安全性・回遊性を確保する目的で、商店街内の配送実験を行った。
- ・実験では、電動台車や電動カート等を用い、商店街内の環境についても考慮した。

＜電動カートのイメージ＞



図表 44 商店街内共同配送のイメージ

出典：「町田市中心市街地活性化に向けた共同荷さばきシステムの検討

中間報告書(その2)」(地域振興整備公団、2001.3)より

<p>実施・運営主体</p>	<p>町田市、町田市まちづくり公社</p>
<p>検討のための留意点</p>	<p>物流の特徴：荷物の品目や荷姿、輸送条件の把握 空間面からの条件：貨物の集約施設の有無 交通の実態：人と自転車の動線（歩行者通行量等）の把握</p>
<p>実現化のポイント</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・運送事業者、荷主・荷受け側の合計形成が必要である。 ・運営・管理主体の設立等、運用システムの構築が重要である。
<p>まちづくりを進める上でのポイント</p>	<p>歩行者天国等により歩行者専用空間が確保されている地区においては、安全な歩行者空間を確保するために、出来るだけ横持ち等の運搬と歩行者が錯綜しないことが重要である。</p>

2-3. 縦持ち搬送に対する施策

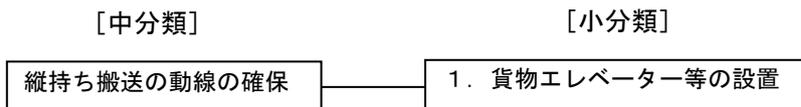
大分類：縦持ち搬送に対する施策

中分類：縦持ち搬送の動線の確保

施策の目的・ねらい

・貨物の縦持ち搬送と他の動線を分離することにより、配送者の縦持ち搬送にかかる時間を短縮する。

[関連するまちづくりキーワード]



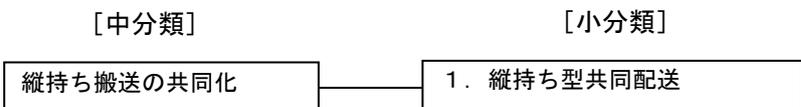
回遊・活力	環境・景観	公共交通	観光・歴史	歩行者・自転車
	○			

中分類：縦持ち搬送の共同化

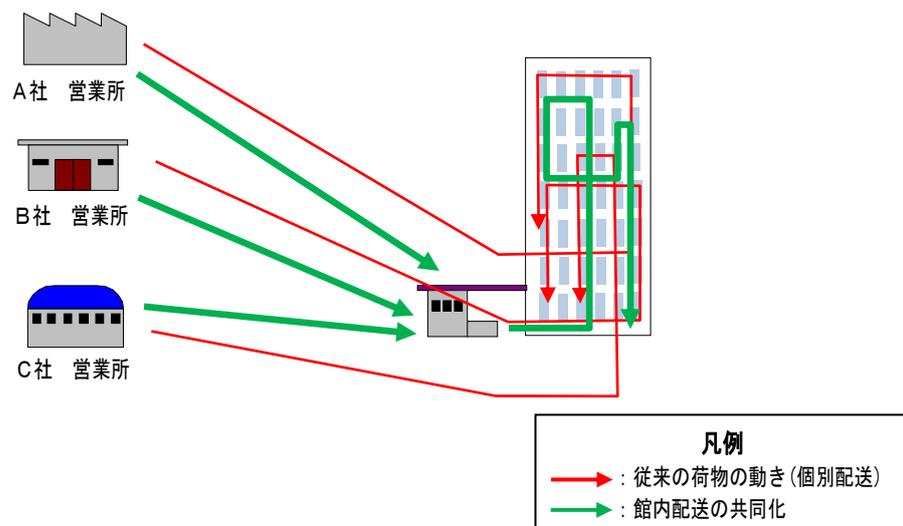
施策の目的・ねらい

・限られた荷さばき駐車スペースを効果的に活用するには、配送者の縦持ち搬送に利用できる時間帯を制限し、施設内における貨物車の駐車時間を短縮する。

[関連するまちづくりキーワード]



回遊・活力	環境・景観	公共交通	観光・歴史	歩行者・自転車
	○			



図表 45 共同配送のイメージ

小分類：縦持ち型共同配送	
施策の種類（C-2）：縦持ち型共同集配（摩天楼スタッフ）	
事例の実施場所：新宿副都心	本格実施
施策の概要	<p>・平成4年から、高層ビル内の配送の非効率性が指摘されており、新宿地区のトラック組合による自主的な事業として開始した。</p> <p>・荷物の集約施設で持ち込まれた荷物をビルごとに仕分けし、各ビルへ一括配送（センター～ビル／CNG車にて配送／横持ち）。各ビルに配送された荷物は専従の配達要員が各階に配送する。車両のドライバー（横持ち搬送）は運転・ビル間配送に専念し、配達要員（縦持ち搬送）は配送先の配達に専念する分業システム。</p> <p>・現在のサービスエリアは、西口高層ビル街、東口駅ビル、地下街、南口駅ビル。</p> <p>・配送回数は午前3～5便、午後1便を運行。</p>
<p>図表 46 摩天楼スタッフのサービス概念図</p> <p>出典：共同組合 新宿摩天楼（摩天楼スタッフ）ホームページより</p>	
実施・運営主体	協同組合新宿摩天楼
検討のための留意点	<p>物流の特徴： 地区に集中する物資の品目、荷姿や輸送条件の把握</p> <p>空間面からの条件： 貨物の集約施設の有無</p>
実現化のポイント	<p>・高層ビルの配送は時間がかかるなど、既存の輸送においては、運輸業側で非効率な状況が発生していた。</p> <p>・縦持ち配送の専門化により、効率性がアップし、輸送者側からの配送代行として機能が進化した。</p>
まちづくりを進める上でのポイント	配送車両が建物内に滞留しないため、ピーク時においても主要建物等周辺での路上荷さばき車両が削減される等、まちなかの景観等に寄与する。

小分類：縦持ち型共同配送	
施策の種類（C-2）：縦持ち型共同集配	
事例の実施場所：東京都千代田区 丸の内地区	本格実施
施策の概要	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 高層ビル群を建て替え、オフィス街から商業集積のある街への脱却を目指して、地区の交通量の削減と地区のイメージを阻害する路上荷さばきの削減をねらいとして実施した。 ・ 共同配送を実施するにあたり、新規の荷物集約施設を確保せず、地区の荷物輸送の約9割を占める大手運送事業者5社の既存施設と地区近隣の公共駐車場を集約施設として活用している。なお、地区への輸送についても共同配送専用会社等を用いずに大手5社を活用した。 ・ なお、実験後、ビル地下の荷受け施設を活用して館内配送のみ共同化を実現している。 	
図表 47 丸の内社会実験における共同配送のイメージ	
実施・運営主体	丸の内物流効率化実行委員会
検討のための留意点	物流の特徴： 地区に集中する物資の品目や荷姿、輸送条件の把握 空間面からの条件： 貨物の集約施設の有無
実現化のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地区における地主（民間デベロッパー）が中心となり、入居テナント等に対して主体的に動くことで合意を取りやすい状況ができた。 ・ 業務施設が多く、地区の9割の物流量を大手5社の運送事業者が輸送しており、関係者が少なかった。
まちづくりを進める上でのポイント	配送車両が建物内に滞留しないため、ピーク時においても主要建物等周辺での路上荷さばき車両が削減される等、まちなかの景観等に寄与する。

小分類：地区型共同配送	
施策の種類（D-1-1）：地区型共同集配	
事例の実施場所：横浜元町地区	本格実施
施策の概要	
<ul style="list-style-type: none"> ・商店街を中心として周辺の住宅も含めた共同集配システムである。 ・元町商店街のイメージを改善し、あわせて排気ガス等の環境面への取り組みとして実施した。 ・商店街から、約 500m に位置する配送センターに集められた貨物は、専用の車両に積み替えられて各店舗に配送される。 ・地区外周道路に共同集配車両専用の荷さばき施設を整備し、各店舗へはそこから台車を用いて配送。 ・大型貨物車の通行や貨物車総量を抑制する共同配送の取り組みとして、全国でも初めて商店街が中心となって実施。 	
<p>図表 49 元町地区における共同配送のイメージ</p> <p>出典：「元町地区共同配送システムマニュアル」より</p>	
実施・運営主体	共同組合「元町 SS 会」、(有) 藤木興業
検討のための留意点	<p>物流の特徴： 地区に集中する物資の品目や荷姿、輸送条件の把握</p> <p>空間面からの条件： 貨物の集約施設の有無</p>
実現化のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・本来、合意形成等や費用負担の問題で実施が難しい施策だが、元町地区は、地区のブランド力強化のため、従来から地元住民を含めた地区計画を実施し、地区内で合意形成が取りやすい下地が出来ていた。 ・また、地区に近い位置に物流施設を擁する運送業者を共同配送実施事業者を選定できた。この運送業者が大手宅配業者と競合関係にないため、運輸業各社からの合意を得やすい状況を作り出したことにより実現化が可能となった。
まちづくりを進める上でのポイント	まちづくりと一体化した複合施策の中に荷さばき施策を盛り込み、地元住民が主体的に活動していくための意識の共有化等が重要である。

小分類：地区型共同配送

施策の種類 (D-1-1)：地区型共同集配

事例の実施場所：吉祥寺 本格実施

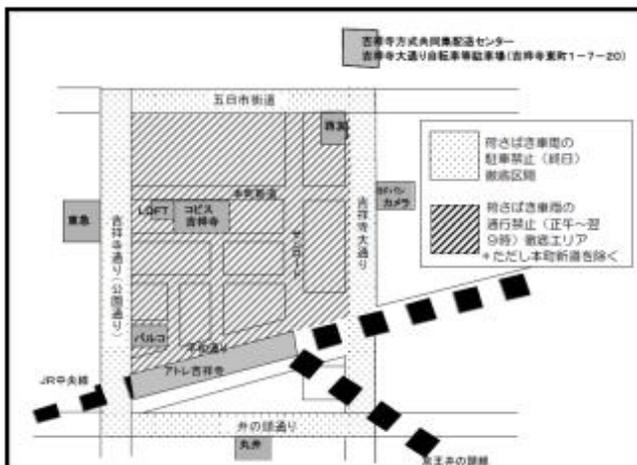
施策の概要

- ・ 中心市街地周辺における複合的な荷さばき施策（共同集配、交通規制、民間駐車場の活用等）を「吉祥寺方式（①時間帯規制→②駐車場確保→③共同配送）」として、複数年に渡り、社会実験等を繰り返し実施しながら導入した。
- ・ 共同集配事業は、1社（コラボデリバリー（株）：旧東京路線トラック協会加盟企業が出資して設立）がまとめて台車等で店舗に荷物を運ぶことで、路上駐車や商店街エリアへの車両の通行を少なくする取り組みで、吉祥寺地区の商店街約 2,000 店舗を対象としている。

◆共同配送の仕組み



◆交通規制エリア



◆配送センターから配達風景



図表 50 吉祥寺方式による共同配送の仕組み

出典：「武蔵野市資料(定例記者会見資料)」より

実施・運営主体	コラボデリバリー(株)
検討のための留意点	物流の特徴：地区に集中する物資の品目や荷姿、輸送条件の把握 空間面からの条件：貨物の集約施設の有無
実現化のポイント	本来、合意形成等や費用負担の問題で実施が難しい施策だが、吉祥寺区では繰り返し実施し、かつまちづくりと一体化した施策を複合的な施策展開により、地区内で合意形成を図った。
まちづくりを進める上でのポイント	まちづくりと一体化した複合施策の中に荷さばき施策を盛り込み、地元住民が主体的に活動していくための意識の共有化等が重要である。

小分類：百貨店の代表一括納品

施策の種類（D-1-2）：百貨店の代表一括納品

事例の実施場所：東京日本橋（三越）

本格実施

施策の概要

- ・ 店舗に納品のために集中する貨物車を削減し、納品場所の混雑や周辺道路の混雑緩和をねらいに実施した。
- ・ 貨物車をアクセスできる納入業者を指定（納品代行業者）し、個別の事業者はそれらの納品代行業者の集約拠点まで輸送する。
- ・ また、代行が不可能な商品についてはアクセスフィーを設定し、直接納品が可能としている。



2004年3月、プロジェクト対応から正式に専任チームとなった本社業務部物流統括担当は、日本橋本店のお取組先を対象に指定納品代行利用へのご協力依頼を中心とした「説明会」を何度も開催し、アパレル、雑貨から食品のお取組先まで一体となった集約化を進めました。その結果、指定納品代行利用のお取組先比率は、食品（レストランを含む）で導入前の11.9%から40.5%に、食品以外では55.3%から82.1%にまで高まりました。このように食品・食品以外のお取組先全般を対象とした取り組みは三越が初めてです。

集約前は一日平均680台あった納品車両も集約後には267台、60.7%の削減が図られています。

この結果、阻害要因の一つであった問題も解決され、日本橋本店新館は、2004年10月11日オープンを迎えることができました。

●指定納品代行制度 導入による改善



■調運物流改革の目的

- 環境負荷の軽減と法規制への対応
 - 指定納品代行業者への納品集約による車両の削減を実施し、交通渋滞の緩和を図ります。
 - 店舗周辺の違法駐車を排除を進めます。
 - 排気ガス規制への対応を推進します。
- お客様の視点に立ったマーチャンダイジングのサポート機能
 - 納品前納品を推進し、リードタイムの短縮と品揃えの充実を図ります。
- 販売員の在店時間確保によるお客様へのサービスの向上
 - 販売員の物流関連業務を削減し、接客時間の拡大を図ります。



図表 51 三越百貨店における共同配送の例

出典：「三越 環境・社会活動レポート(2005)」三越百貨店より

実施・運営主体	三越百貨店 等
検討のための留意点	物流の特徴：納入品目の輸送条件の把握 交通の実態：納入貨物車の種類や交通量の把握
実現化のポイント	着荷主である百貨店側が強力なイニシアティブを発揮し、実現化。
まちづくりを進める上でのポイント	中心市街地に集中する貨物車の抑制に向け、地元住民等からの要請が重要となる。

大分類：貨物車の需要に対する施策

中分類：貨物車等の面的な流入規制

施策の目的・ねらい

- ・ 貨物車交通の変更によって、まちづくり上の問題が発生している場合に、貨物車の地区内への流入を交通規制等によって制限し、他の交通との混在を回避していく。
- ・ 地区の環境や混雑を緩和するため、一定の基準を設けて、貨物車（車両）の流入を抑制する。

施策の体系（小分類）

1. 車両の大きさによる規制
 - ・ 車積や貨物車の積載容量など車両の大きさ等によって規制するもの。
2. 時間帯による規制
 - ・ 混在による問題が発生する時間帯を分離するため、時間帯によって流入できる車両等を規制する。

[関連するまちづくりキーワード]



施策の特徴

- ・ 交通規制等を伴う施策であるため、地元や警察との連携が必要である。
- ・ 地区の環境や混雑を緩和するため、一定の基準を設けてトラックの流入を規制するもの。流入規制の基準として我が国では車種(車両サイズ)によるもの、時間帯によるものが用いられている。時間帯を用いて行われている事例としては時間帯を区切った歩行者天国の例がよく見られる。

◆週末の大型車走行規制

東京都の環状7号線内側では、土曜日の22時から日曜の朝7時まで大型車の走行が禁止されている。域内に流入する場合には通行許可が必要となっている。



特定の最大積載量以上の貨物自動車等通行止め



図表 52 週末の大型車通行規制範囲

出典：警視庁交通規制資料より

小分類：車両の大きさによる規制	
施策の種類（D-2-1）：車両の大きさによる規制	
事例の実施場所：世田谷区三軒茶屋付近	本格実施
施策の概要	
<ul style="list-style-type: none"> 東京都では世田谷区などの住宅地域等において地区の環境保全や幅員狭小などの理由により、大型車の通行を規制している。 また、一部の居住地区においては生活ゾーン規制、コミュニティゾーン規制、スクールゾーン規制が行われており、内部に大型貨物車が流入することが禁止されている。 	
<p>図表 53 通行禁止地区（世田谷区三軒茶屋付近）</p> <p>出典：警視庁交通規制資料より</p>	
実施・運営主体	警察
検討のための留意点	<p>物流の特徴：到着台数の多い車種の把握</p> <p>空間面からの条件：代替路の有無</p> <p>交通の実態：人・自転車・乗用車の交通量の把握とピーク時間帯の把握</p>
実現化のポイント	—
まちづくりを進める上でのポイント	導入するにあたり、沿道環境等、地域住民の配慮が重要となる。

小分類：時間帯による規制

施策の種類（D-2-2）：時間帯による規制

事例の実施場所：各所（武蔵小山商店街） 本格実施

施策の概要

- ・商業振興及び商店街への買物客の安全性確保のため、時間帯を区切って車両の進入を禁止している。
- ・ところによっては住民の車両等の進入禁止を除外したり、警察署長の許可を受けることによって進入が出来る場合もある。



図表 54 歩行者天国内の状況

実施・運営主体	警察
検討のための留意点	<p>物流の特徴：地区に集中する物資の品目や輸送条件（時刻指定状況等）の把握</p> <p>空間面からの条件：道路構造の確認</p> <p>交通の実態：人・自転車・乗用車の交通量の把握、人・自転車・乗用車・貨物車のピーク時間帯の把握</p>
実現化のポイント	規制運用等（バリケード等の設置・撤去）に際して、沿道住民・店舗の協力が必要であり、沿道住民等の合意形成をいかに図るかが重要である。
まちづくりを進める上でのポイント	歩行者天国等により歩行者専用空間が確保されている地区においては、安全な歩行者空間を確保するために、荷さばき問題等の共通認識をいかに図るかが重要である。

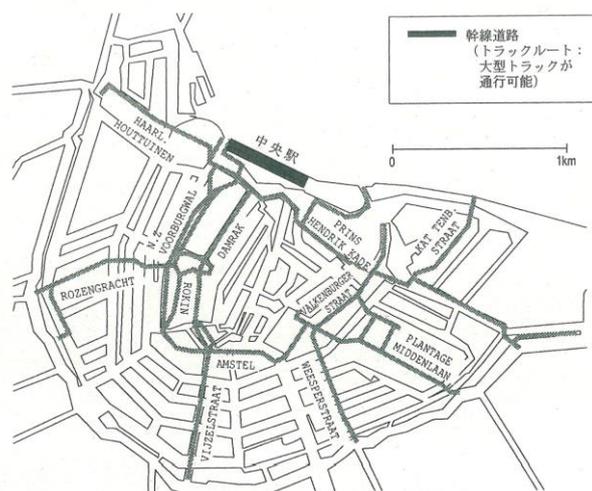
小分類：排出ガス基準による規制

施策の種類（D-2-3）：排出ガス基準による規制

事例の実施場所：アムステルダム市 海外事例

施策の概要

- ・アムステルダム市では従来から大型トラックの都市への流入を規制してきたが、以下の条件を満たすトラックについては都市内を走行できるようにした。
- ・また、実験的に、積載量（積載率）の少ないトラックの都市内の走行規制も行った。
 - 1) 車両の長さが9 m以下
 - 2) エンジンがユーロⅡの排ガス基準を満たす
 - 3) 積載率が80%以上
- ・上記条件を満たす車両は予め市に登録し、付与されたイエローステッカーを掲示する。
- ・登録申請時に過去6ヶ月におけるアムステルダム市内への配送・集荷時のトラック積載率が80%以上であったことを示す書類を提出する。



図表 55 アムステルダムの幹線道路

出典：「シティロジスティクス」（谷口栄一・根本敏則共著、森北出版）より

実施・運営主体	—
検討のための留意点	物流の特徴：貨物車の積載率・車両の長さ
実現化のポイント	—
まちづくりを進める上でのポイント	—

大分類：貨物車の需要に対する施策

中分類：貨物車走行路の分離

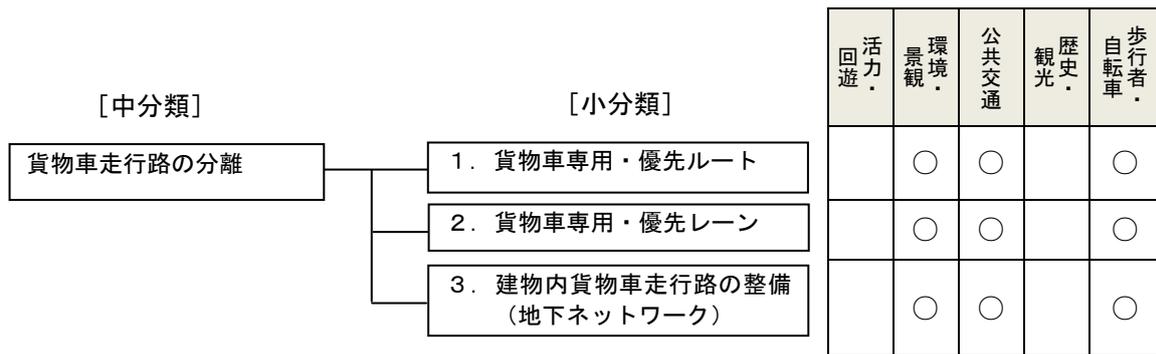
施策の目的・ねらい

- ・貨物車とその他の交通を分離して混在を回避し、双方のアクセスの改善を行うもの。

施策の体系（小分類）

1. 貨物車専用・優先ルート
 - ・貨物車が走行できる道路を指定し、専用化したりすることによって貨物車と他の交通の分離を図る方法。
2. 貨物車専用・優先レーン
 - ・貨物車が走行できるレーンを指定し、専用化したりすることによって貨物車と他の交通の分離を図る方法。
3. 建物内貨物車走行路の整備（地下ネットワーク）
 - ・一般公道以外で、貨物車の走行路等を指定し、貨物車と他の交通の分離を図る方法。

[関連するまちづくりキーワード]



小分類：建物内貨物車走行路の整備（地下ネットワーク）

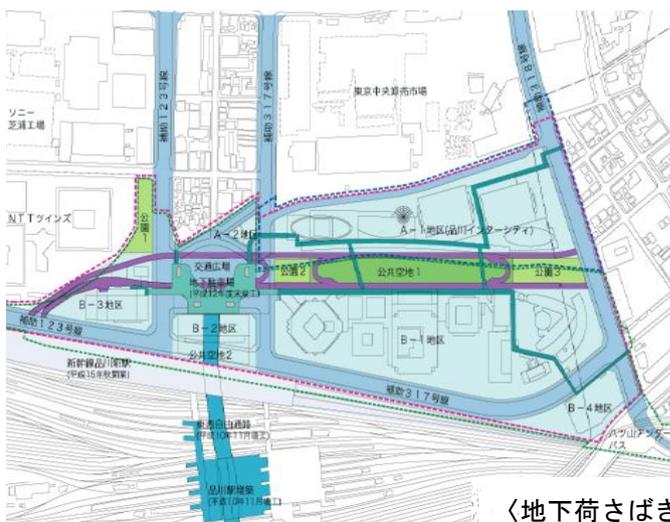
施策の種類（D-3-3）：建物内貨物車走行路の整備（地下ネットワーク）

事例の実施場所：東品川インターシティ

本格実施

施策の概要

- ・大規模再開発にあわせて、複数のビルの地下駐車場を結ぶ専用道路を整備した。
- ・貨物車専用ではないが、自動車専用として複数ビル間を結ぶことにより地上部分の無駄な走行を削減することが可能である。



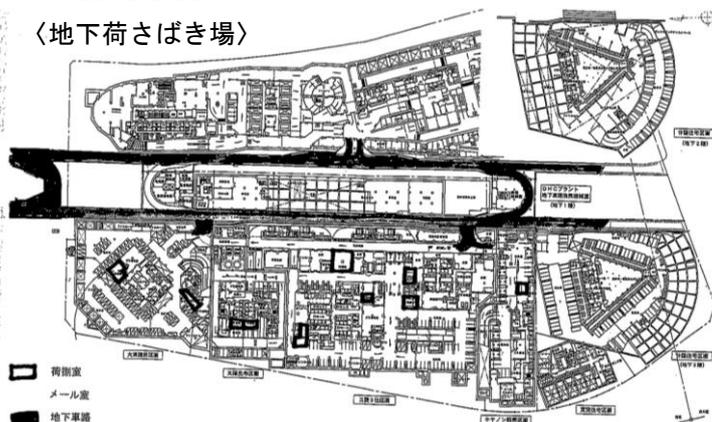
〈貨物車が走行できる走行路(トンネル)〉



〈トンネルと駐車場〉



〈地下荷さばき場〉



図表 56 自動車走行路

出典：「第2回トラック産業の健全化・活性化に向けた有識者会議(国土交通省)」会議資料より

実施・運営主体	民間ディベロッパー
検討のための留意点	物流の特徴：到着台数の多い車種の把握 空間面からの条件：貨物車に適した専用路の幅の確保
実現化のポイント	—
まちづくりを進める上でのポイント	まちづくりの一環として計画段階から、周辺住民等の意見を組み込んでいくことが重要となる。

大分類：貨物車の需要に対する施策

中分類：ムダな走行の削減

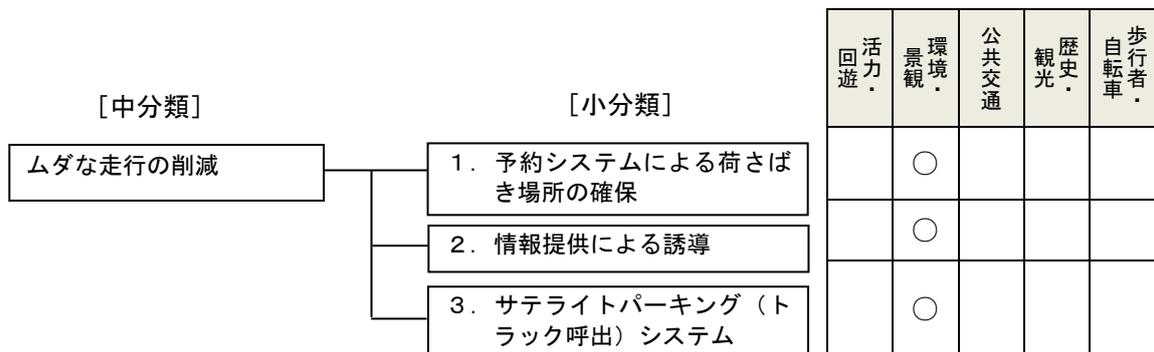
施策の目的・ねらい

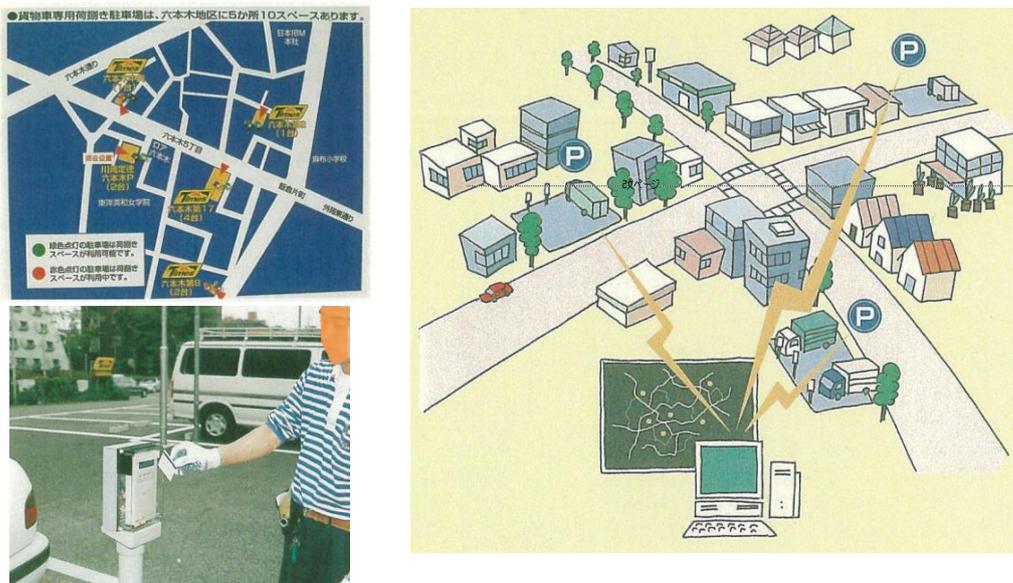
- ・ I T 技術などを活用し、地区内での貨物車のうろつき交通等、無駄な走行の削減を図り、他の交通との混在を回避する。

施策の体系（小分類）

1. 予約システムによる荷さばき場所の確保
 - ・ ポケットローディング等に代表されるシステム。
 - ・ 先行して荷さばき場所を確保することにより、駐車場所を探すうろつき交通や違法な路上駐車を抑制し、貨物車と他の交通の混在を回避する方法。
2. 情報提供による誘導
 - ・ 共同荷さばき施設等は場所や数を限定されていることが多いため、何処の荷さばきスペースが空いているのか等の情報を提供することにより、違法な路上駐車や無駄な走行を抑制する方法。
3. サテライトパーキング（トラック呼出）システム
 - ・ 目的地から離れた場所に待機場所を設け、荷さばき施設が開いた場合に待機場所から貨物車を呼び出しを行う。

[関連するまちづくりキーワード]



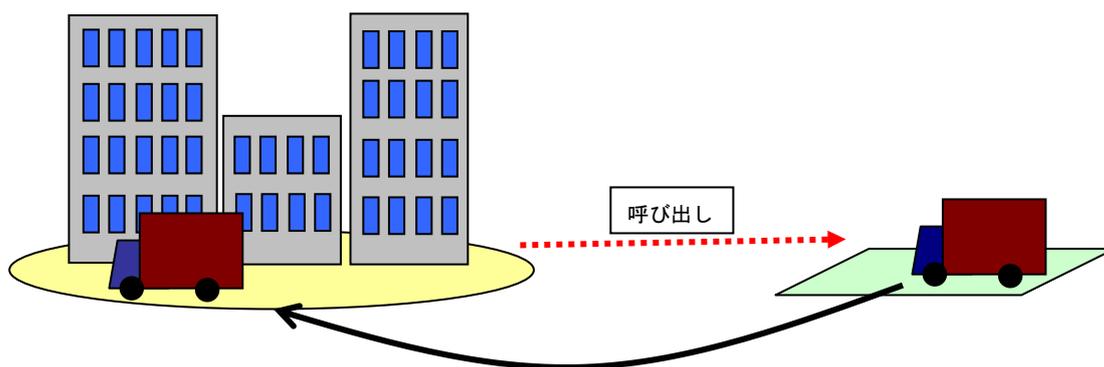
小分類：予約システムによる荷さばき場所の確保	
施策の種類 (D-4-1)：予約システムによる荷さばき場所の確保 (ポケットローディングシステム)	
事例の実施場所：六本木地区	社会実験
施策の概要	
<ul style="list-style-type: none"> ・共同荷さばき施設の整備など1ヶ所でも効果が期待できるが同一区内や広い地域で複数箇所整備することによって、より高い効果が期待できる。 ・また、これらの施設を有機的に結びつけることでさらに高い効果が期待できる。 ・ポケットローディングシステムでは、情報・予約システムを盛り込むことによってうろつき交通の削減等の効果が期待される。 	
〇システムの主たる特徴	
<ul style="list-style-type: none"> ・非接触ICカードを配布し、ID管理を行うことにより、キャッシュレス料金精算が可能。 ・利用状況表示装置を各ポケットローディングに設置することにより、ドライバーは各ポケットローディングの空きスペースが把握できる。 	
	
<p>図表 57 ポケットローディングシステムのイメージ</p> <p>出典：「交通工学 Vol. 35、2000、No. 3」より</p> <p>※「ポケットローディングシステム」とは、道路外に荷物の積み卸しのための小スペースを設け、それらのネットワーク化を図るシステムである。</p>	
実施・運営主体	東京都、駐車場事業者
検討のための留意点	空間面からの条件：路外の駐車スペースと貨物車に適した駐車マスと入り口の大きさを確保
実現化のポイント	予約による空き時間等の問題等、稼働率を向上させる対策が合わせて必要となる。
まちづくりを進める上でのポイント	—

小分類：情報提供による誘導	
施策の種類（D-4-2）：情報提供による誘導	
事例の実施場所：柏駅東口地区	社会実験
施策の概要	
<p>・ 柏駅東口地区実験では荷さばきの可能な場所が限定されることから、空きスペースについて路上で案内を実施した。</p>	
	
<p>図表 58 社会実験時の情報提供</p>	
実施・運営主体	柏市
検討のための留意点	<p>交通の実態：乗用車の駐車場の利用状況と貨物車のピーク時間帯の把握</p> <p>空間面からの条件：情報板等の提供装置の設置可能性</p>
実現化のポイント	情報収集・管理手段の検討及びシステム構築が重要となる。
まちづくりを進める上でのポイント	—

小分類：サテライトパーキング（トラック呼出）システム	
施策の種類（D-4-3）：サテライトパーキング（トラック呼出）システム	
事例の実施場所：ニューヨーク繊維問屋街	海外事例

施策の概要

- ・ 貨物車交通が特に多い地区において、路側の利用を効率的に行う。
- ・ 貨物車の発着が多いビルの周辺に貨物車駐車場を配置し、前面道路や荷受け施設の空き状況に応じて、順次、駐車場から貨物車を呼び出すシステム。



図表 59 サテライトパーキングのイメージ

出典：「まちづくり資料シリーズ 25 交通計画集成5 物流・沿道環境・立体道路」(地域科学研究会)より

実施・運営主体	—
検討のための留意点	空間面からの条件：待機施設の空間の有無
実現化のポイント	—
まちづくりを進める上でのポイント	—

2-5. 総合的な地区での取り組み

施策事例 50

大分類：総合的な地区での取り組み	
中分類：荷さばきルール（マナー含む）の確立	
施策の目的・ねらい <ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりとして総合的に端末物流への取り組みをしていくためには、物流の発生集中主体である地域と一体となったパッケージ的な対策が必要であり、そのためのルール化を行う。 ・なお、物流関係者間の問題意識等の醸成を図る等、マナー的なものを含まれる。 	
施策の種類（E-1）：荷さばきルールの導入	
事例の実施場所：吉祥寺	本格実施
施策の概要 <ul style="list-style-type: none"> ・吉祥寺地区では、吉祥寺のまちづくりには、回遊性を高め、安心して居心地良く買い物が楽しめる環境を整えることが必要であると考え、荷さばき施策を含む、包括的な取り組みをまち全体で実施している。 ・その一環として、「荷さばきガイドライン」を作成し、周知している。 	
<p>図表 60 荷さばきガイドライン（パンフレット）</p> <p>出典：吉祥寺方式物流対策委員会・吉祥寺活性化協議会パンフレットより</p>	
実施・運営主体	吉祥寺方式物流対策委員会、吉祥寺活性化協議会
検討のための留意点	—
実現化のポイント	—
まちづくりを進める上でのポイント	まちづくりの一環として計画段階から、周辺住民等の意見を巻き込んで、問題認識の共有化等を図り、継続して組み込んでいくことが重要となる。

施策の種類 (E-1) : 荷さばきルール (荷さばきマナー) の導入

事例の実施場所 : 川崎市 本格実施

施策の概要

- 川崎市においては、川崎駅周辺地区の魅力が高めるために、無秩序な路上荷さばきを抑制し、人の流れと物流を時間的・空間的に整理することで、誰もが楽しく安心して歩けるまちの実現に向けて、「川崎駅周辺地区荷さばき対策基本計画」を策定した。
- その一環として、まず「荷さばきのマナーの改善」に取り組むために「荷さばきルール」を作成し、周知している。

図表 61 荷さばきルール (パンフレット)

出典 : 川崎市 (荷さばきルール配布パンフレット) より

実施・運営主体	川崎駅周辺地区荷さばき対策検討協議会、川崎市
検討のための留意点	—
実現化のポイント	—
まちづくりを進める上でのポイント	まちづくりの一環として計画段階から、周辺住民等の意見を巻き込んで、問題認識の共有化等を図り、継続して組み込んでいくことが重要となる。