

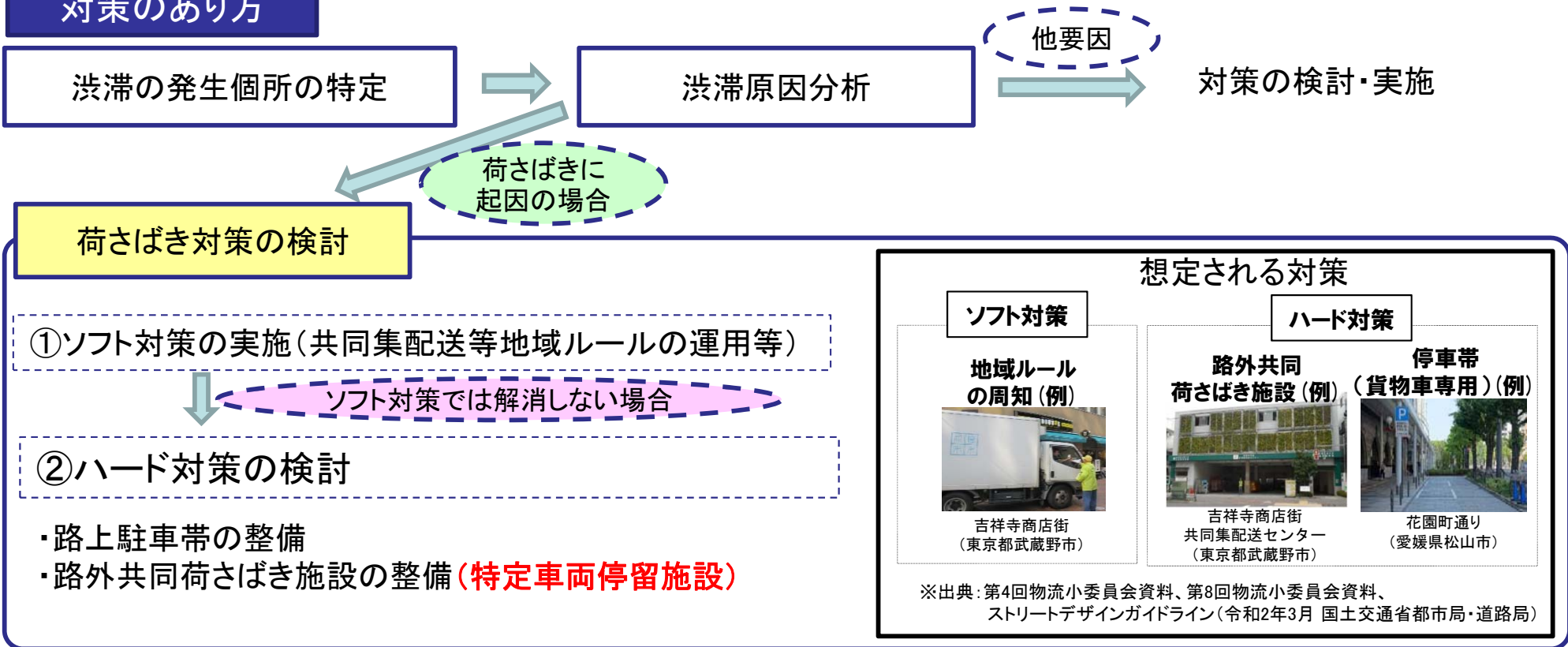
8. 都市内の路上荷さばき起因する 渋滞対策の考え方について

8. 都市内の路上荷さばき起因する渋滞対策の考え方

背景

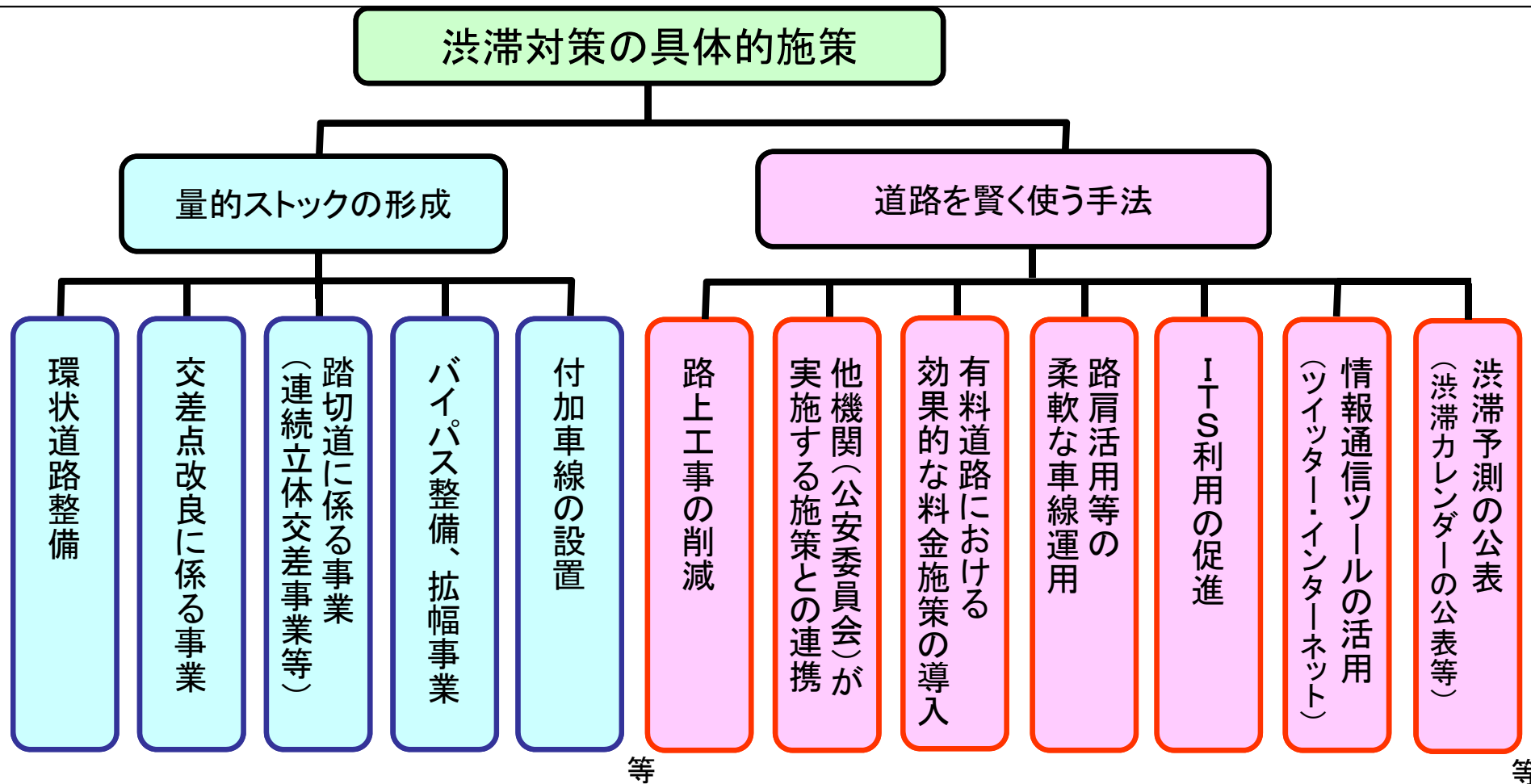
- 都市内の交通渋滞については、環状道路整備やバイパス整備、拡幅事業、付加車線の設置等のハード対策に加え、公安委員会との連携、路肩を活用した柔軟な車線運用などのソフト対策により、渋滞解消のための対策を進めてきた。
- また、駐車場整備についても、各自治体における附置義務条例を基にした取組が進められている。
- 一方、商業地域等では依然として、路上荷さばき起因して交通渋滞が発生していると考えられる箇所も存在する。

対策のあり方



8. (参考) 渋滞対策の体系、対策メニュー

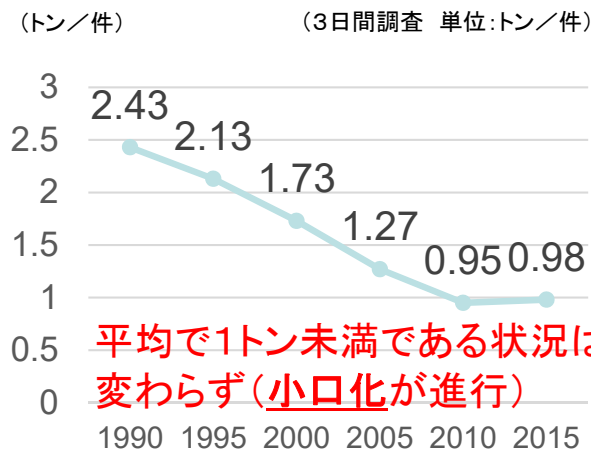
- 従来の渋滞対策は、環状道路やバイパスの整備、交差点立体化、連続立体交差事業等の開かずの踏切対策といった交通容量拡大策と渋滞ポイント等の局所箇所への集中的な対策(量的ストックの形成)が中心であった。
- 近年の渋滞対策は、量的ストックの形成に加え、多様化する道路利用者のニーズを的確に捉えた「道路を賢く使う」手法を積極的に活用している。



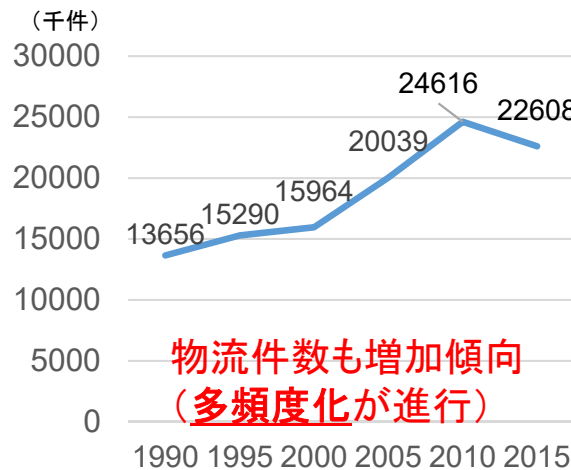
8. (参考) 端末物流問題の現状

- 宅配便取り扱い実績はこの10年で3割以上増加し、Eコマース市場も10年で約3倍に急成長するなど、近年ラストマイル物流の需要が急速な勢いで増しており、今後もその傾向は続く見込みである。
- コロナ禍における宅配需要の高まりなど、都市内ラストマイル物流の円滑化による物流生産性向上に向けた取り組みの必要性が高まっている。
- 近年、全国の地域において活発化している、まちなかの歩行者にやさしい道路空間の再配分の動きに合わせ、都市内荷さばきの整序化を図る重要性が高まっている。

貨物一件あたりの貨物量の推移



物流件数の推移

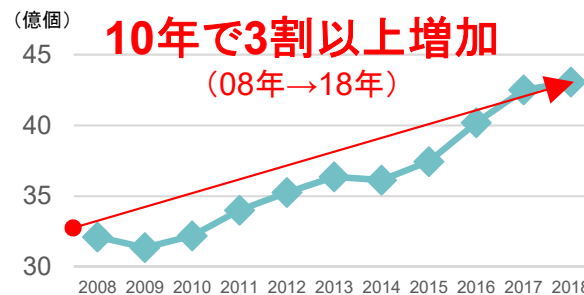


EC市場規模の推移



※出典:第1回「2020年代の総合物流施策大綱に関する検討会」 ※出典:第1回「2020年代の総合物流施策大綱に関する検討会」 ※出典「電子商取引に関する市場調査の結果について(経済産業省)」より作成
 (令和2年7月16日)資料より抜粋 (令和2年7月16日)資料より抜粋

宅配便取扱実績の推移



※出典:「宅配便取扱実績について(国土交通省)」より作成

コロナ禍の宅配実績

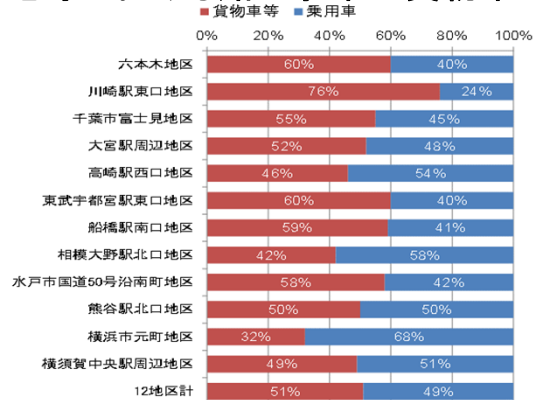


※出典:ニュースリリース「2020年5月小口貨物取扱実績」(ヤマト運輸(株))より作成

8. (参考) 商業施設を目的地とする貨物車トリップの駐車に関する現況

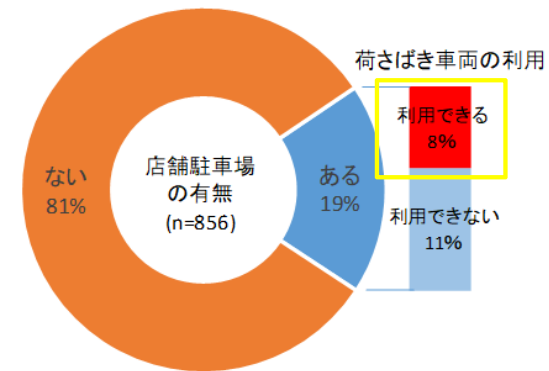
- 中心市街地等における路上駐車約半数が貨物車。
- 商業施設を目的地とする貨物車トリップの駐車場所構成比の1割超が路上駐車で、30分以上駐車している。
- 物資の運び先である店舗や商業施設において十分な荷さばき駐車場が確保されていなく、路上駐車に依存せざるを得ない状況にある。
- 荷さばきに対する意識として、運輸事業者は「路上に駐車する場所がない」が約4割、商業者は「このままで良い」が約7割となっており、民間努力だけでは路上主体の荷さばきという現状を変えることは困難。

中心市街地等における路上駐車貨物車・乗用車の割合



出典：第5回東京都市圏物資流動調査(平成27年12月)

荷さばき車両が利用できる駐車場を保有する店舗割合

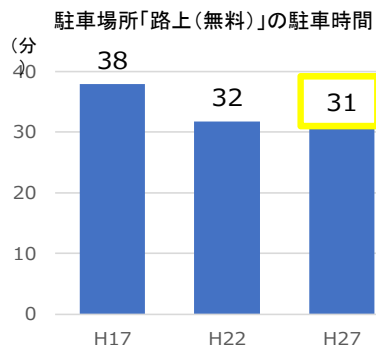


出典：第5回東京都市圏物資流動調査(平成27年12月)

商業施設を目的地とする貨物車トリップのうち
駐車場所「路上(無料)」の推移・駐車時間

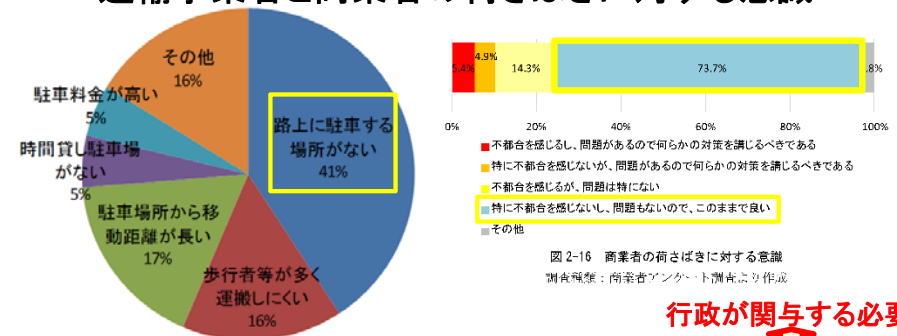


※商業施設：「スーパー・デパート」「その他商業施設」
出典：自動車起終点調査



※商業施設：「スーパー・デパート」「その他商業施設」
出典：自動車起終点調査

運輸事業者と商業者の荷さばきに対する意識



行政が関与する必要

運輸事業者：路上で荷さばき
商業者：現状が良い

民間努力だけでは路上主体の荷さばきという現状が変わらず

出典：第5回東京都市圏物資流動調査(平成27年12月)