

### 3. 都心物流交通ワーキングについて

#### 3-1 都心地区物流交通ワーキングにおける検討方針

都心地区物流交通ワーキングは、仙台都市圏総合都市交通計画協議会で整理された都心物流交通の課題をもとに、物流交通環境の改善を図る重点地区を抽出し、地区の立地事業者、交通管理者及び交通事業者などとの協議のもと、荷捌き施策を中心とした道路運用管理策を検討する。都心地区物流交通ワーキングの検討項目は以下のようになる。

##### (1) 都心部における物流交通の問題課題の整理と環境改善を図る重点地区の抽出

- 都心交通状況と路上荷捌き状況の整理（都心部の貨物車交通量、路上荷捌き状況等）
- 路上荷捌きや駐停車対策に関わる現在の取り組みの整理
- 物流活動及び荷捌きに関わるヒアリング
- 都心部の問題課題の整理と荷捌き対策の重点地区の抽出

##### (2) 重点地区における物流交通の問題課題の整理

- 実態調査の実施と地区の概況整理
- 重点地区における現況問題についての協議
- 路上荷捌き等に関わる問題課題の整理

##### (3) 荷捌き対策の検討

- 関係者との協議のもと、重点地区における荷捌き対策に関わる検討

##### (4) 実施に向けた検討

- 施策のプラン作成
- 実施、評価を行う

#### < 12年度の活動内容 >

- 8月 第1回合同ワーキング、第1回委員会（検討方針、検討の視点の確認）
- 8月～9月 ヒアリング（運送業5箇所、商店街2箇所、まちづくりプランナー）
- 10月～12月 関係部局ヒアリング（県警、中央警察署、都市計画課）
- 1月 駐車実態調査
- 2月 事業所アンケート調査（物資の搬出入調査）  
大規模事業所ヒアリング（7箇所）

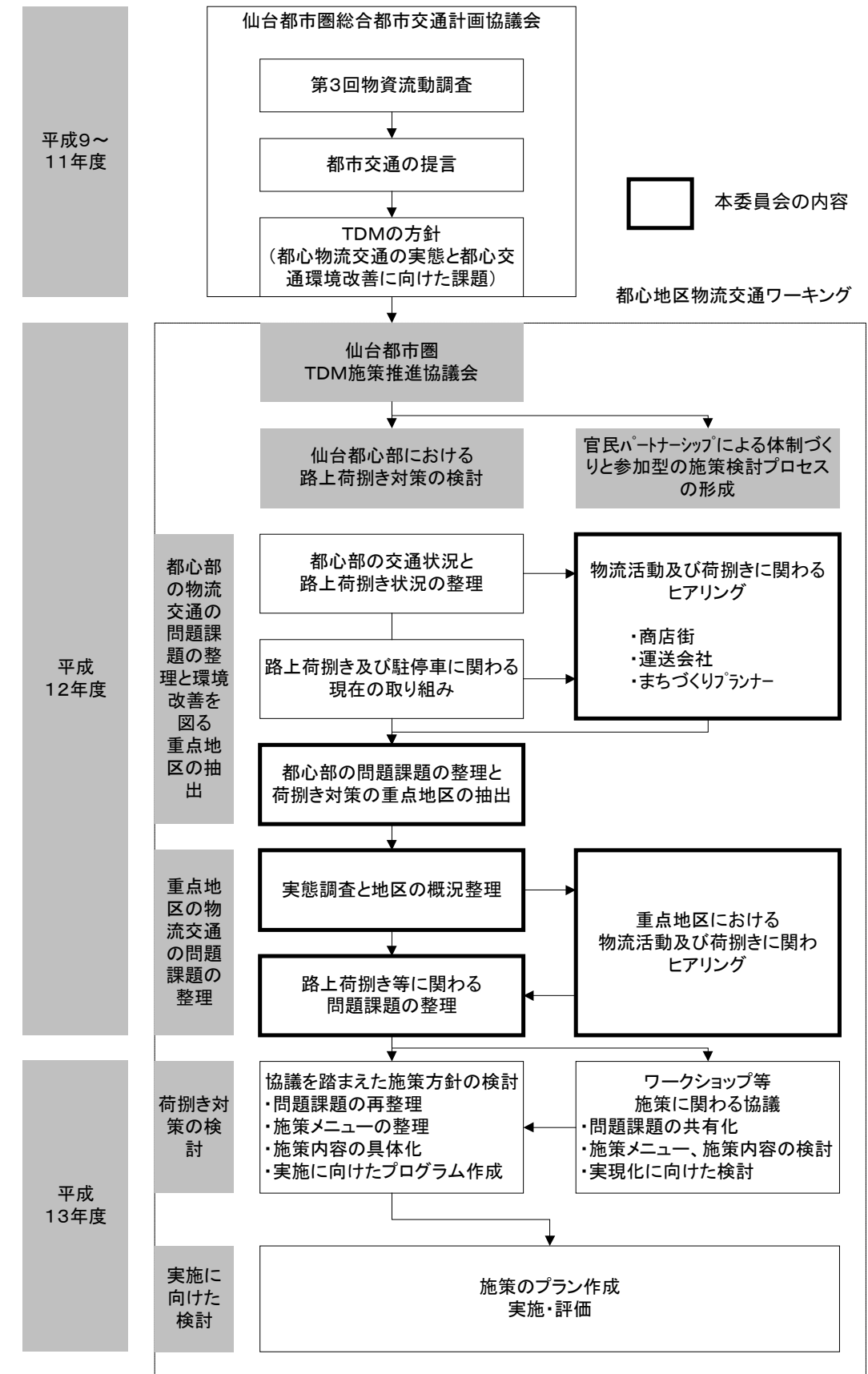


図 都心地区物流交通ワーキングの構成

### 3 - 2 重点地区の抽出

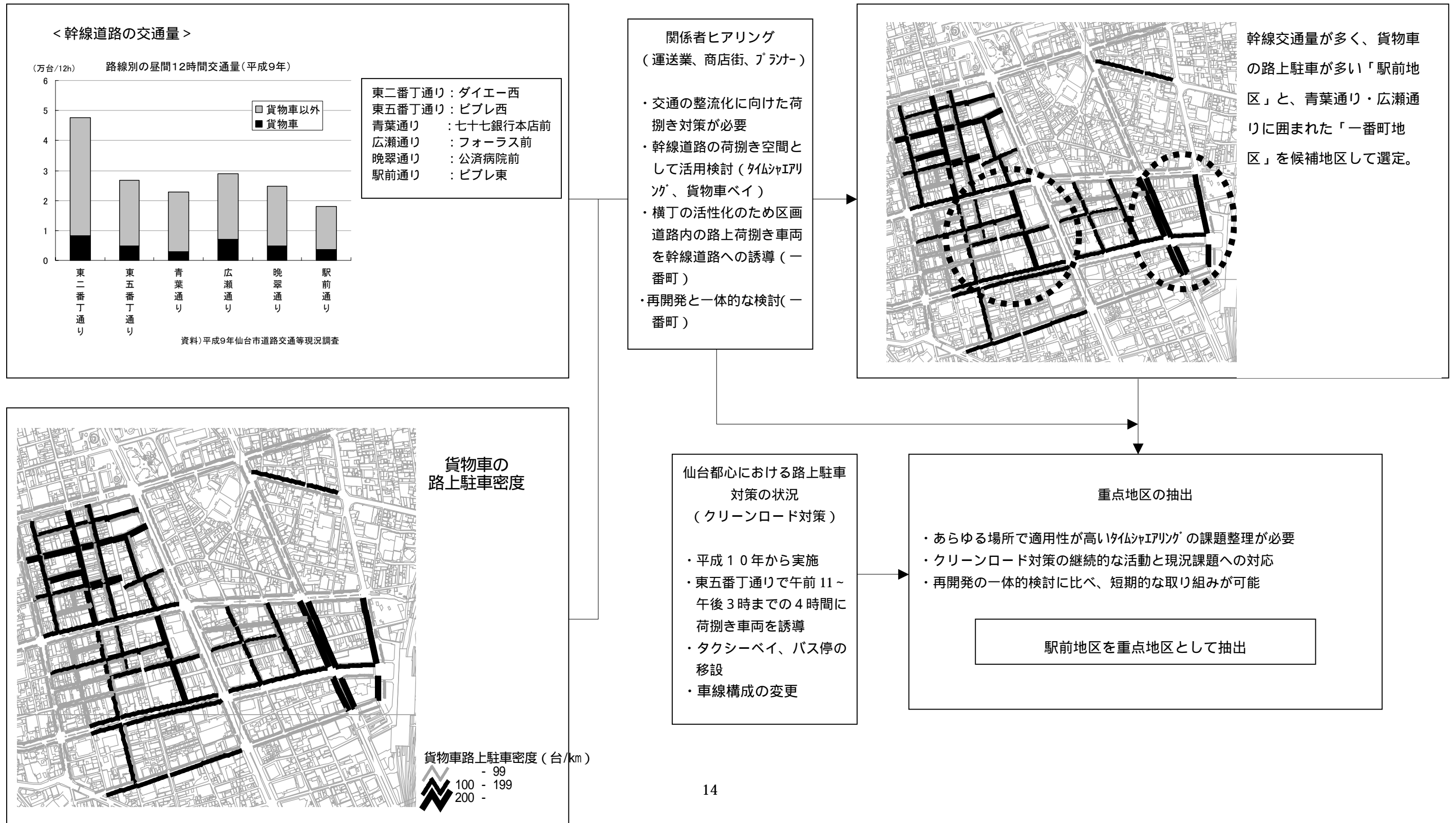
以下の検討を進め、重点地区を抽出した。

交通量が多く貨物車の路上駐車が多い路線とする。

関係者ヒアリング（運送業、商店街、プランナー）による都心状況、動向を把握

仙台都心における路上駐車対策の状況把握（クリーンロード対策）

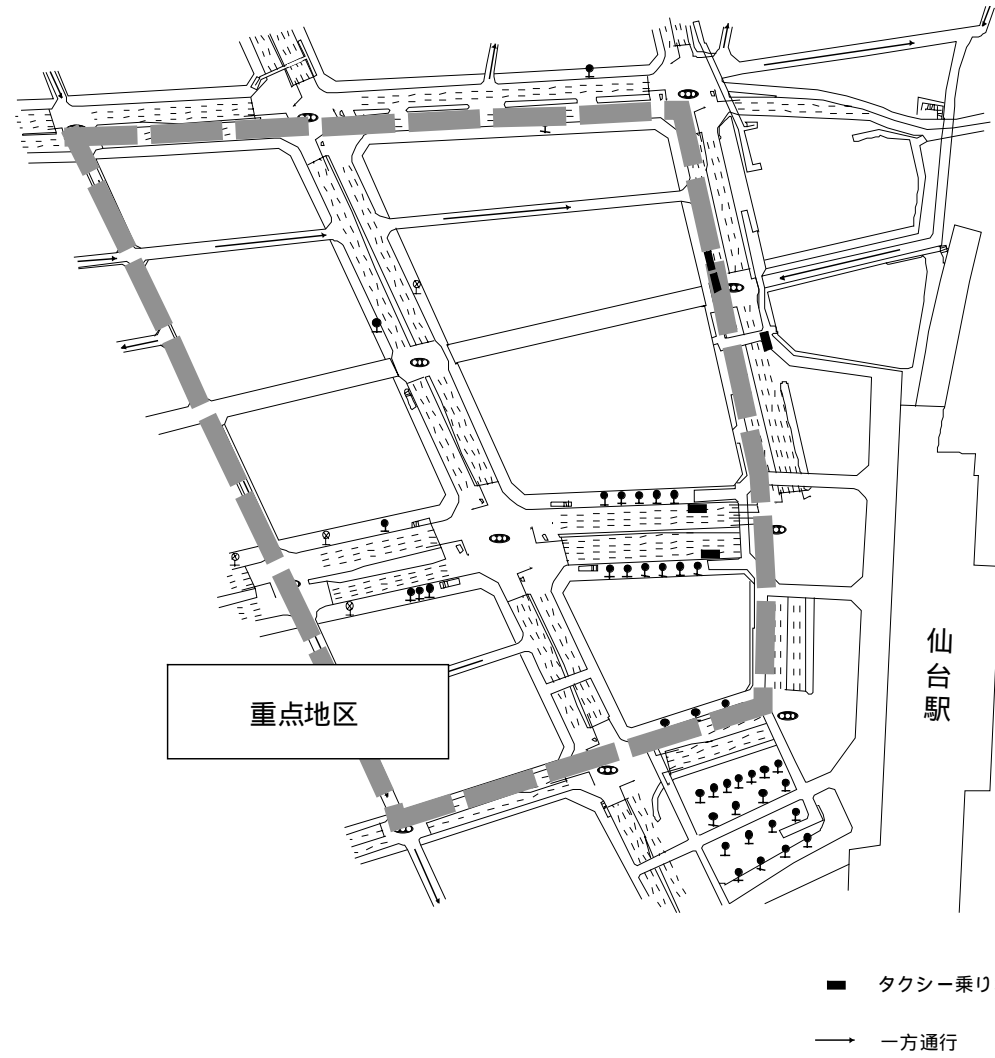
～ を踏まえ、幹線道路の整流化を図るとともに、短期的な取り組みが見込める地区を重点地区とした。



### 3 - 3 重点地区における荷捌き実態と問題課題の整理

#### (1) 重点地区の範囲

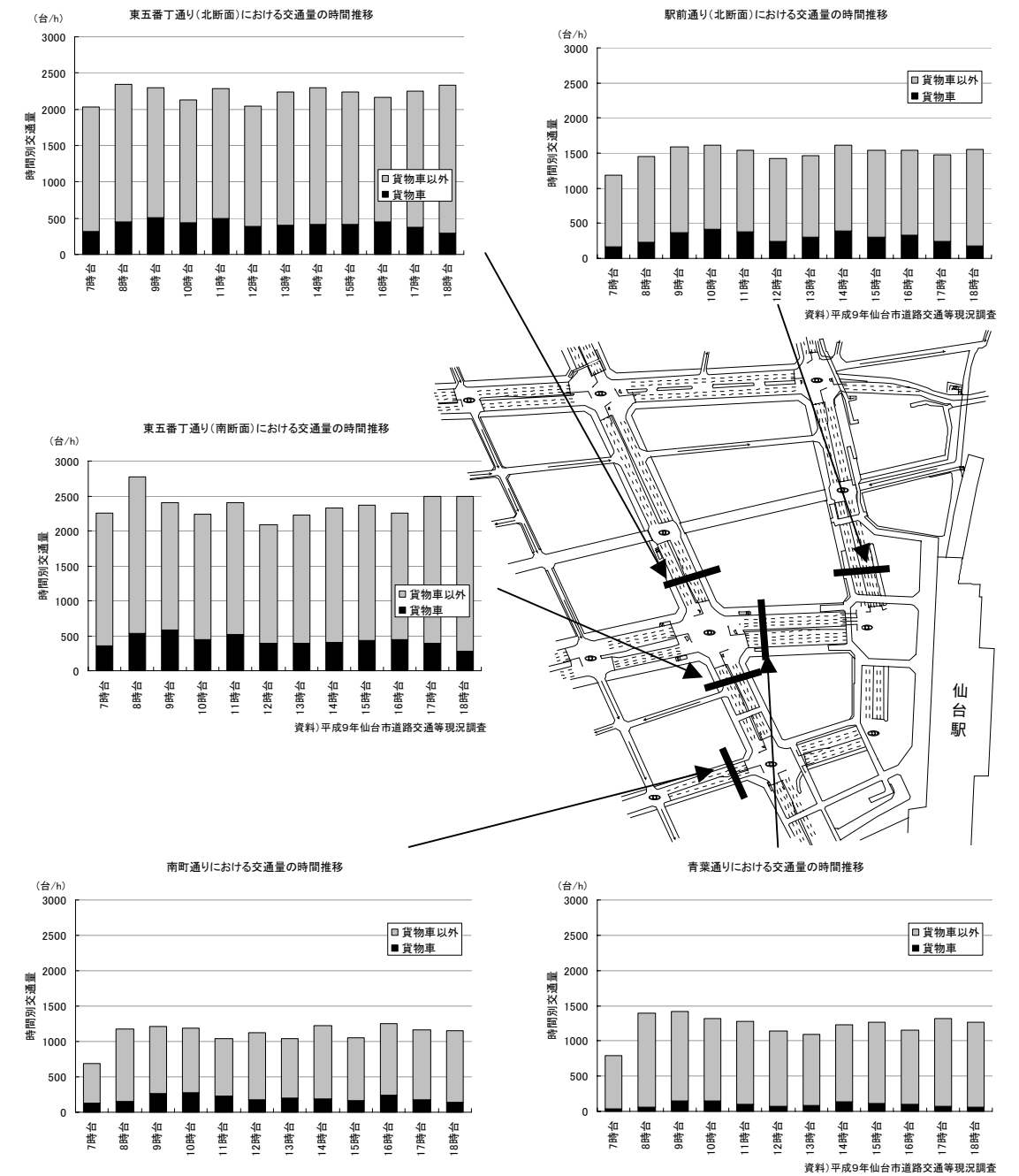
重点地区の範囲は、東五番丁通りの沿線として、北は広瀬通りから南は南町通りに挟まれた地域とする。



#### (2) 地区の概況

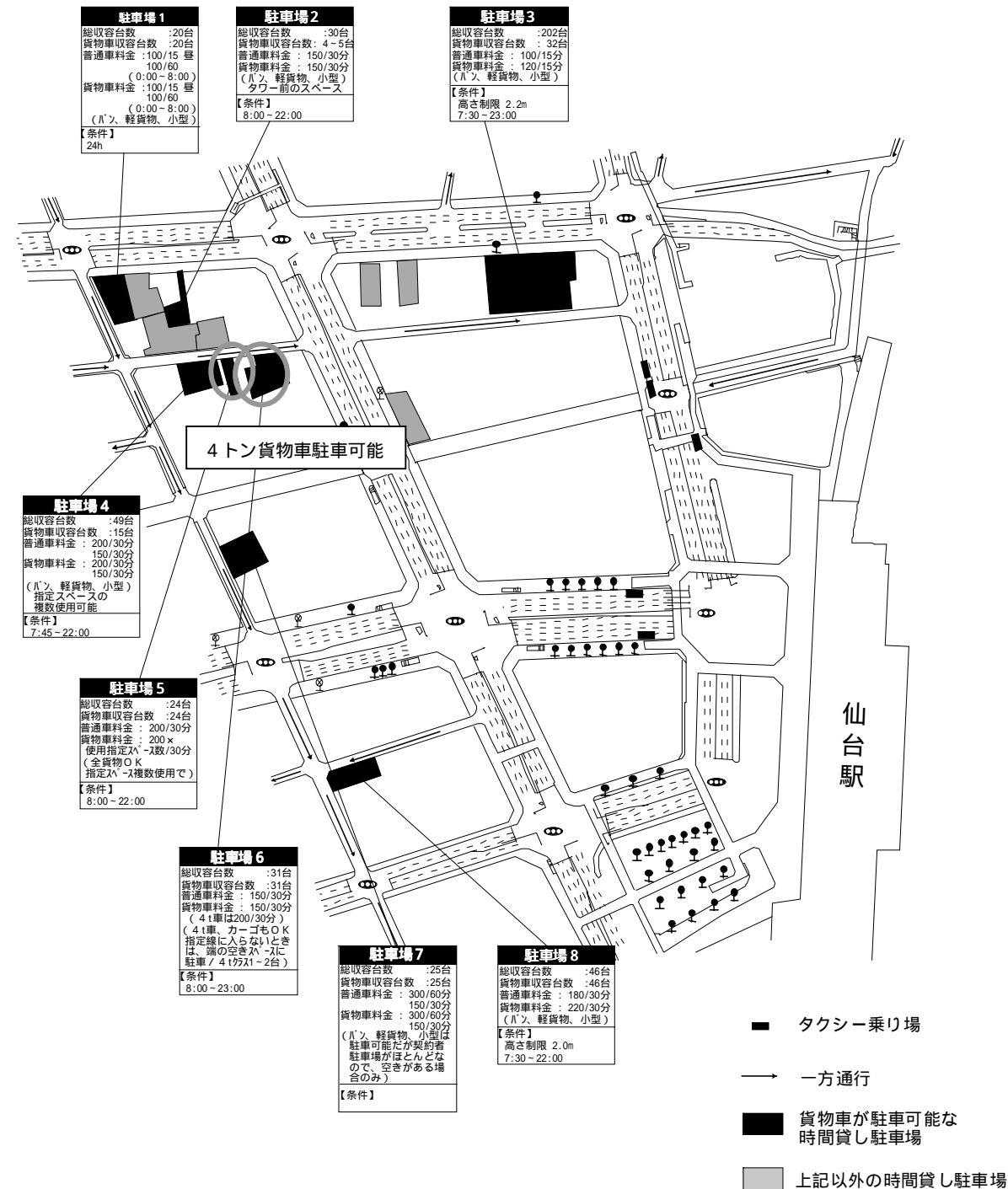
##### 交通量

- 東五番丁通りで交通量が多い。
- 東五番丁通りの南断面では8時台が突出しているが、その他の断面では、8時台以降一定の交通量となっている



交通施設と駐車場

- ・ バス停は青葉通りに集中しており、東五番丁通りには少ない。駅前通りは設置されていない。
- ・ 地区内の時間貸し駐車場は、14箇所あり、総収容台数は719台。
- ・ 14箇所の内、貨物車が駐車できる駐車場は8箇所あり、その内4トンクラスの貨物車が駐車できるのは2箇所。商店街にはやや遠い。



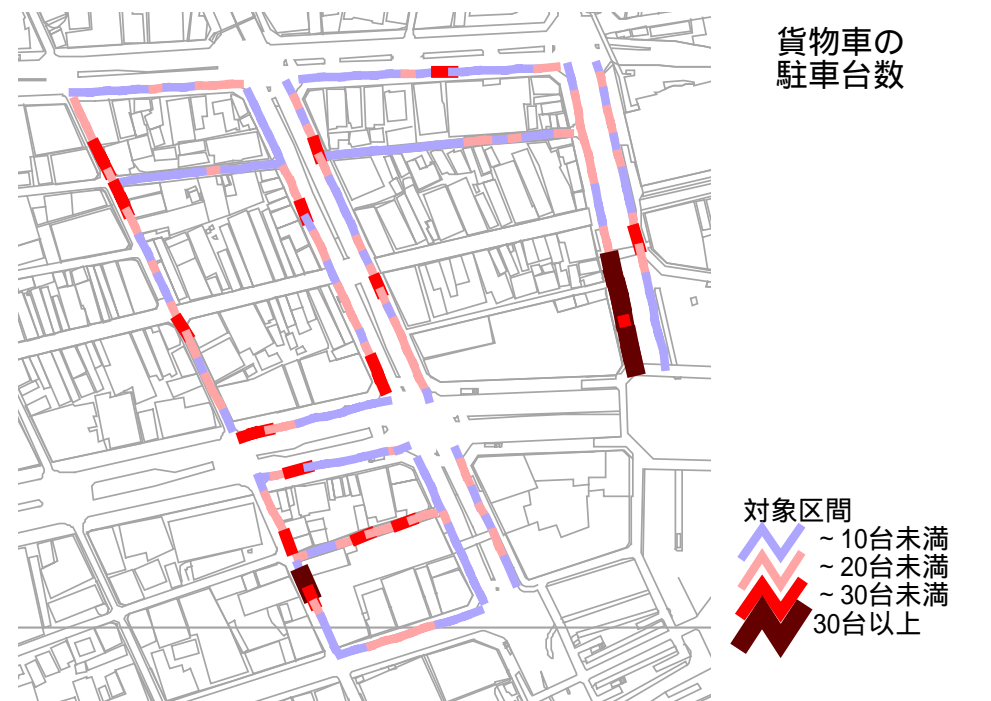
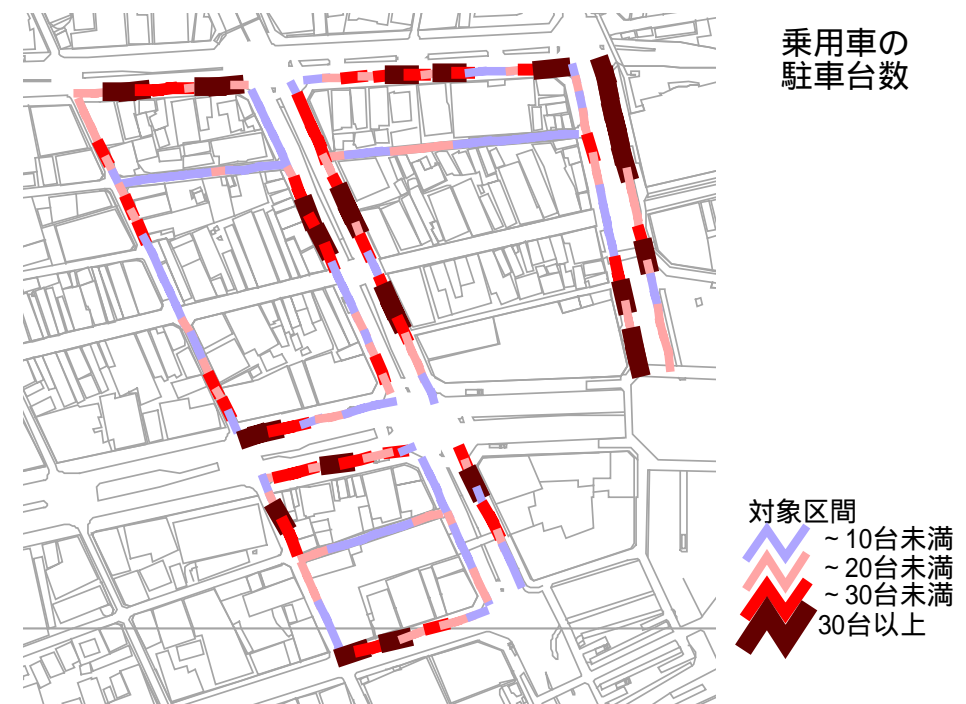
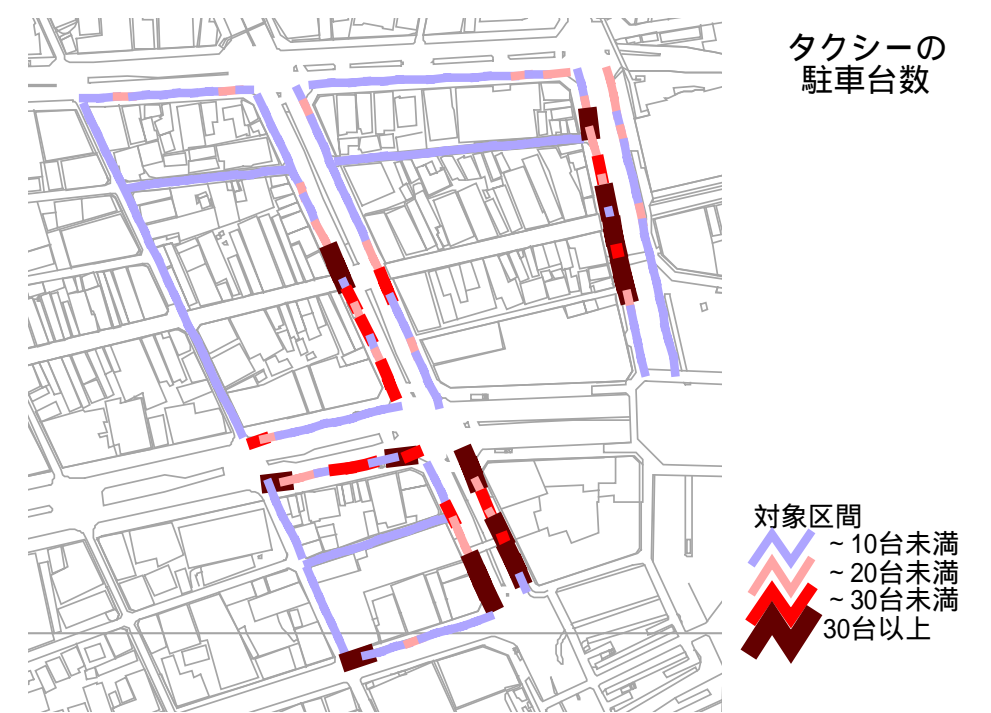
路線の特性整理

	交通量	交通施設
東五番丁通り	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 重点地区の幹線道路の中では交通量が多く、南北の主要な幹線道路である。</li> <li>・ 日中の交通量は、時間帯によって高低差はさほどなく、朝のピーク交通量が夕方まで続く。</li> <li>・ 断面 6 車線</li> <li>・ 朝 8 時 : 約 2400 台 4 ~ 6 百台/車線/時</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 青葉通りの南側部分では歩行者デッキの取付きがある</li> </ul>
駅前通り	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 東五番丁通りと同じ断面 6 車線であるが、東五番丁通りほど交通量は多くない。</li> <li>・ 日中の交通量は、時間帯によって高低差はさほどなく、朝のピーク交通量が夕方まで続く。</li> <li>・ 断面 6 車線</li> <li>・ 朝 8 時 : 約 1500 台 2.5 ~ 4 百台/車線/時</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅前広場の取付き、タクシーベイ、歩行者デッキの取付き、駐輪場などの多くの交通施設が設置され、幹線機能に加え、バス以外の交通結節点を受け持つ道路となっている。</li> </ul>
青葉通り	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通量は多くないがバス運行本数が多い。</li> <li>・ 断面 6 車線</li> <li>・ 朝 8 時 : 約 1400 台 2.5 百台/車線/時</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス停やタクシーベイ、歩行者デッキの取付き、地下鉄の出入口など多くの交通施設が設置され、幹線機能に加え、バス以外の交通結節点を受け持つ道路となっている。</li> </ul>
南町通り	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 1 車線あたりの交通量は東五番丁通りと同程度</li> <li>・ 日中の交通量は、時間帯によって高低差はさほどなく、朝のピーク交通量が夕方まで続く。</li> <li>・ 断面 4 車線</li> <li>・ 朝 8 時 : 約 1200 台 3 ~ 6 百台/車線/時</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>特になし</li> </ul>

(2) 駐車実態 (平成13年1月に実態調査を行った結果を以下に示す)

駐車台数 (10m当たりの駐車台数)

- ・ 駐車台数は、バス停車が多い青葉通りや、駅前通り、東五番丁通りで多くなっている。
- ・ 車種別にみると、乗用車が全路線で多く、タクシーは駅前通り、東五番丁通り、青葉通りで多く、貨物車は駅前通りや区画道路内で多くなっている。



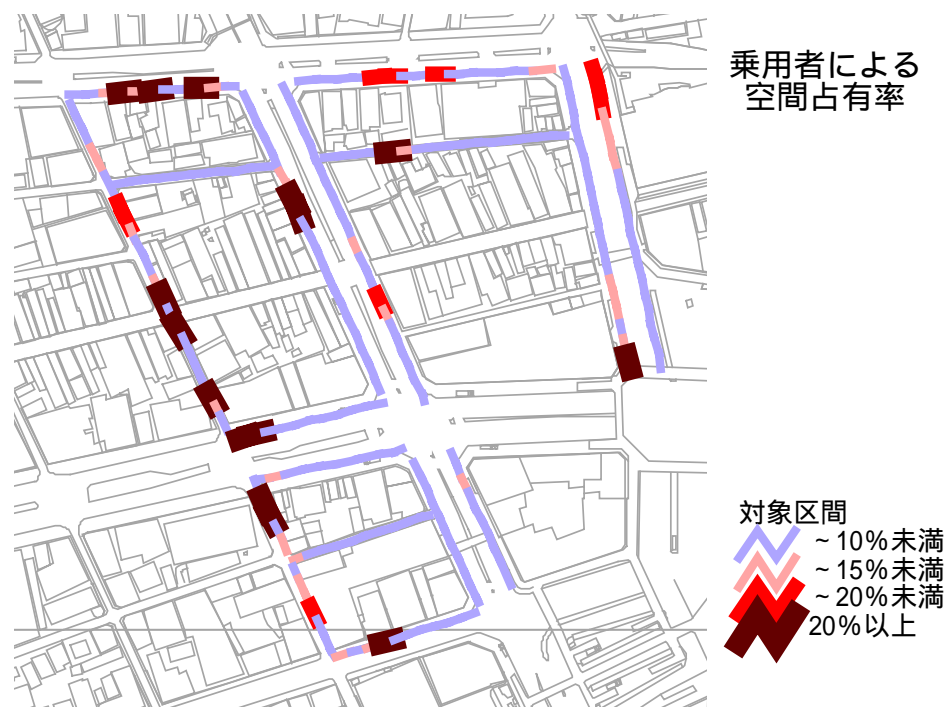
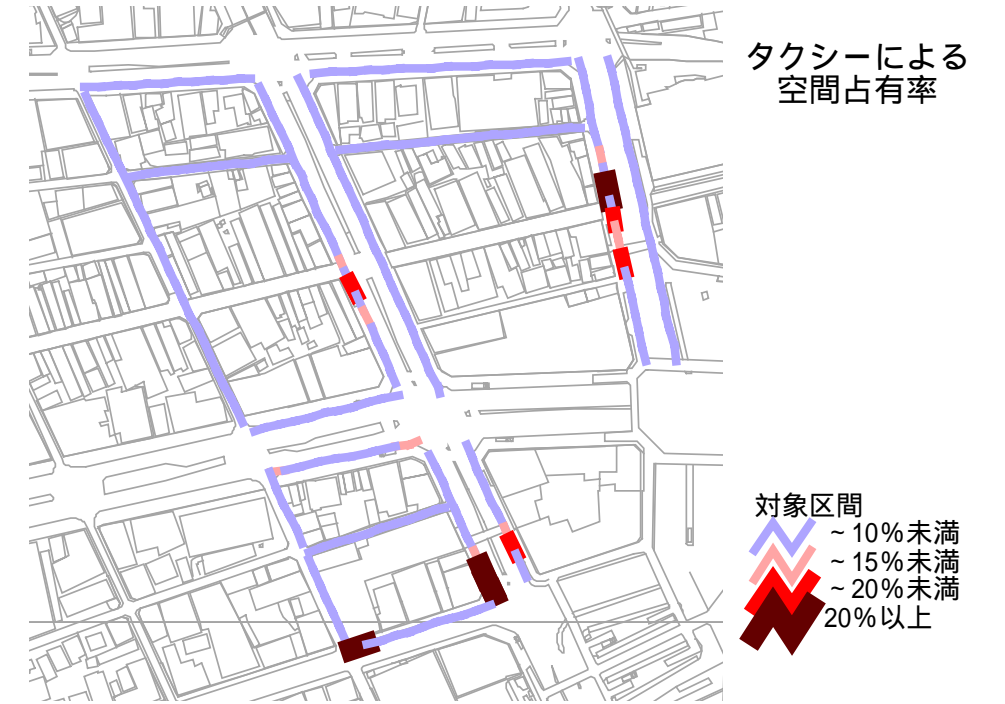
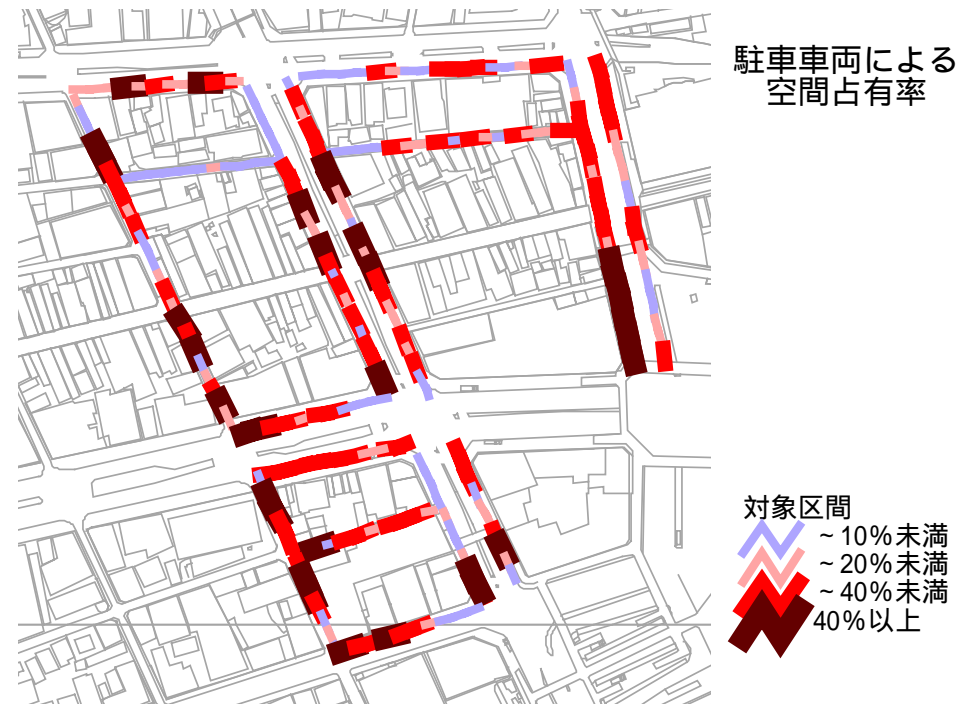


空間占有率

- ・ 駐車車両によって道路端が占有される割合を、駐車時間と車両の大きさから、「空間占有率」として求め、路線ごとに比較した。
- ・ 空間占有率は、高い数字ほど、その道路端が駐車車両によって占有されている度合いが高いことを示している。

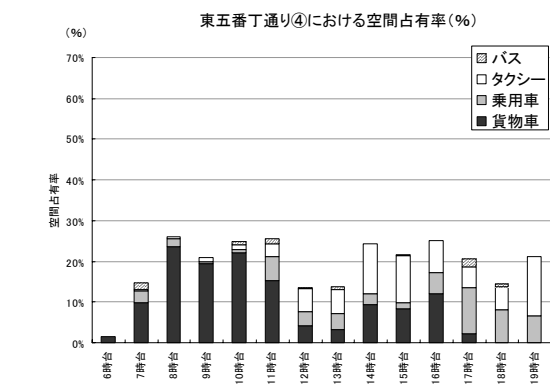
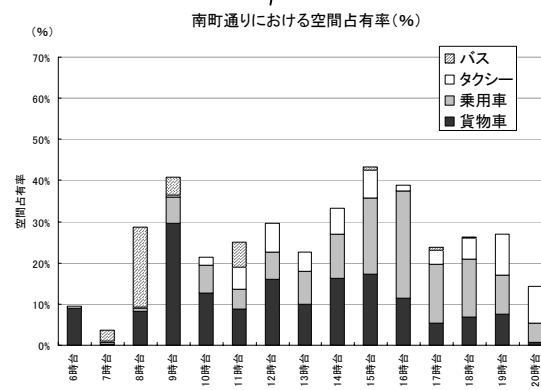
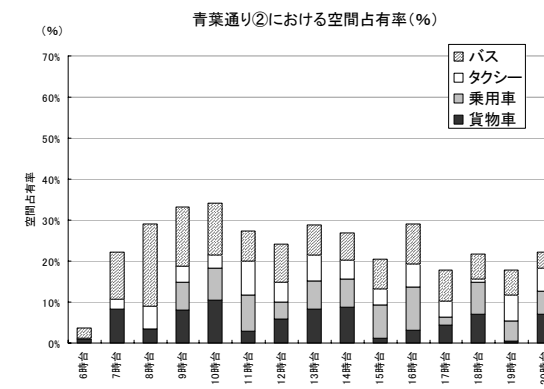
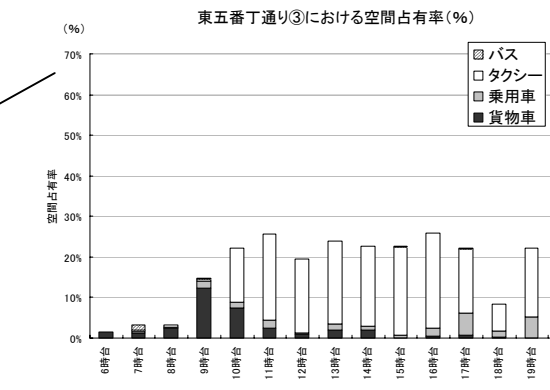
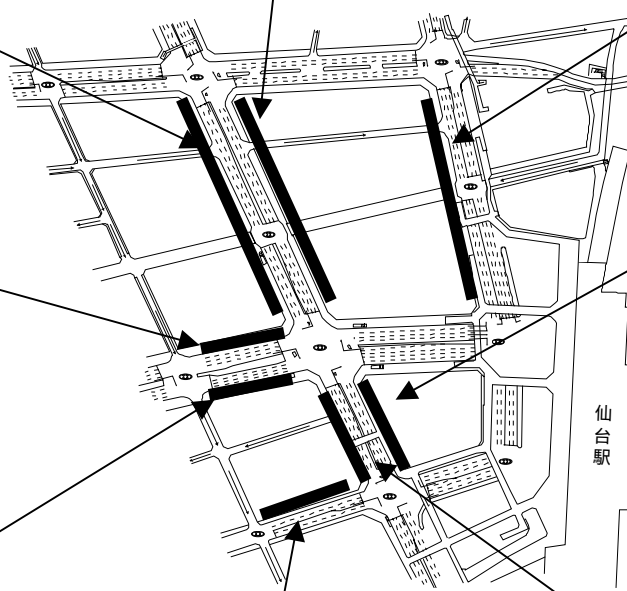
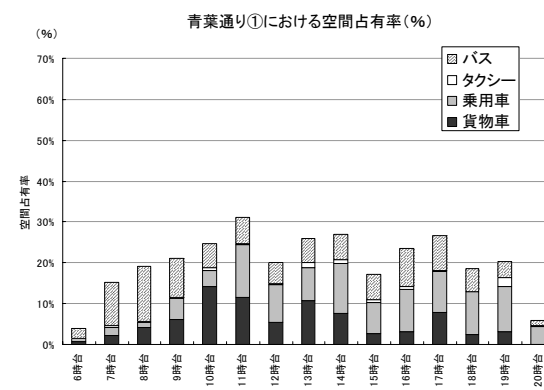
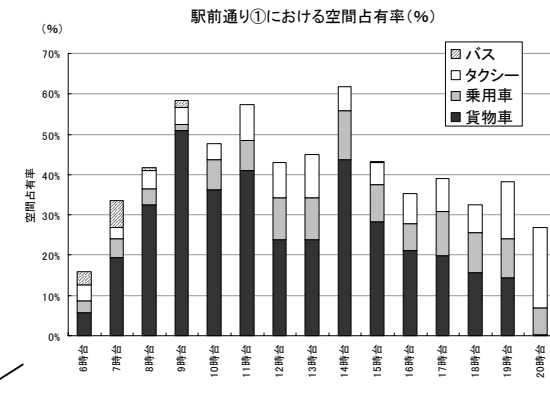
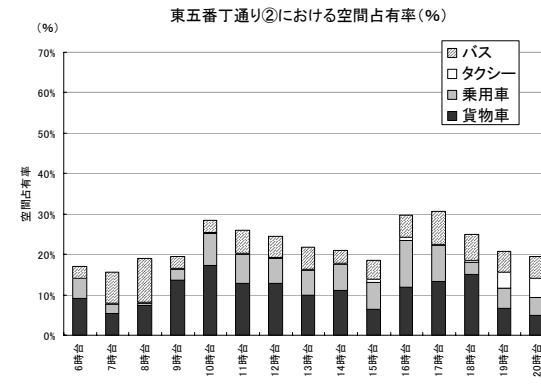
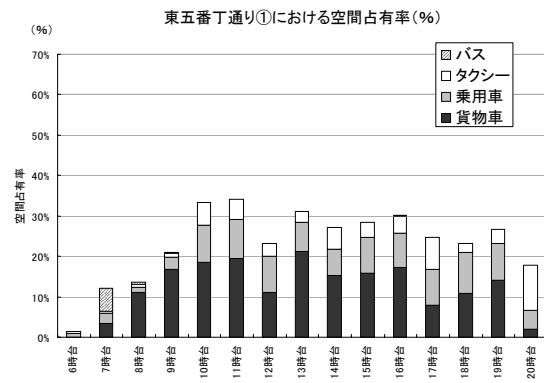
$$\text{空間占有率} = (\text{駐車時間} \times \text{車両長}) / (\text{調査時間} \times \text{路線長})$$

- ・ 駐車時間が長い貨物車において、空間占有率が高くなっている。
- ・ 東五番丁通りの南側（青葉通りの南側）では、貨物車による空間占有率はやや低くなっている。



## 時間帯別空間占有率

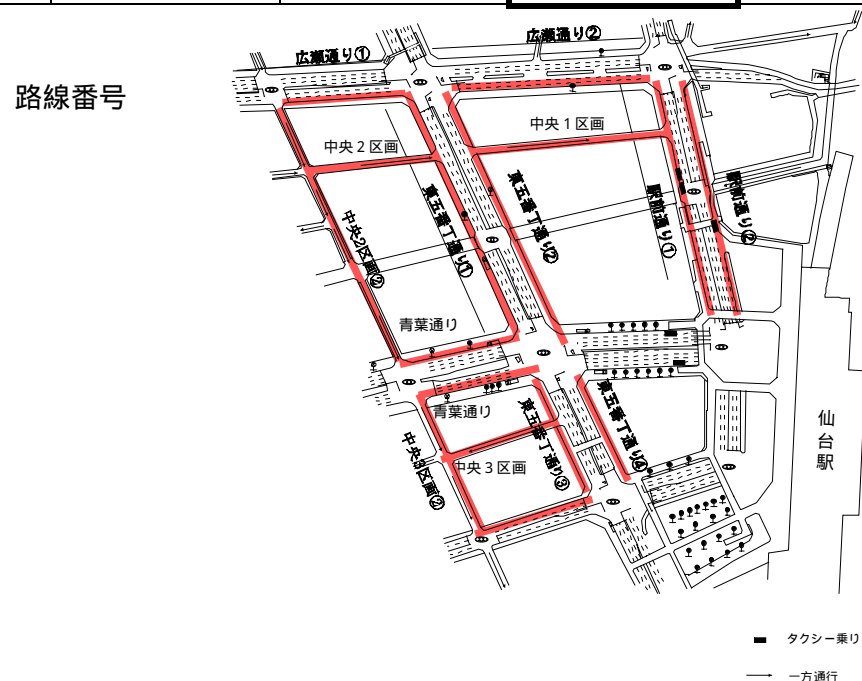
- ・ 駅前通りの占有率は際立って高く、朝の9時台から貨物車によってほぼ占有されている。
- ・ 東五番丁通りでは、貨物車による占有率は、9時台から16時台まで高くなっている。



路線別の駐車実態のまとめ

- ・ 貨物車については、駐車台数は乗用車と比べて少ないが駐車時間が長く空間占有率が高い。幹線道路、区画道路のどちらにおいても空間占有率は高い。

	全 般	乗用車	タクシー	貨物車	バス
東五番丁通り	日中の空間占有率は20～30%で一定している	-	-	貨物車による影響が大きい	-
東五番丁通り	日中の空間占有率は20～30%でとなっている	-	-	貨物車による影響が大きい	バスによる占有率が比較的高く見られる
東五番丁通り	12、13時台の占有率が低い	-	夕方においてタクシーによる占有率が高い	午前中は貨物車の占有率が比較的高いが、夕方は低い	-
東五番丁通り	タクシーによる空間占有率が高い	-	午前中からタクシーによる占有率が高い		-
駅前通り	空間占有率が高い 時間別で見ると総じてどの時間帯も占有率が高い	-	午後からタクシーによる空間占有率が高い	貨物車による影響が大きい	-
青葉通り	日中の空間占有率は20～30%でバスの占有率が高い	11時以降、乗用車が占有率に及ぼす影響が高い	-	-	・バスの空間占有率が高く、特に午前中で高い
青葉通り	日中の空間占有率は20～30%でバスの占有率が高い	-	-	-	・バスの空間占有率が高く、特に午前中で高い
南町通り	空間占有率が比較的高い	午後から乗用車による占有率が高い	-	9時台に占有率30%と高い	-



(3) 物流活動の実態 (平成13年2月にアンケート調査を行った結果を以下に示す)

調査内容

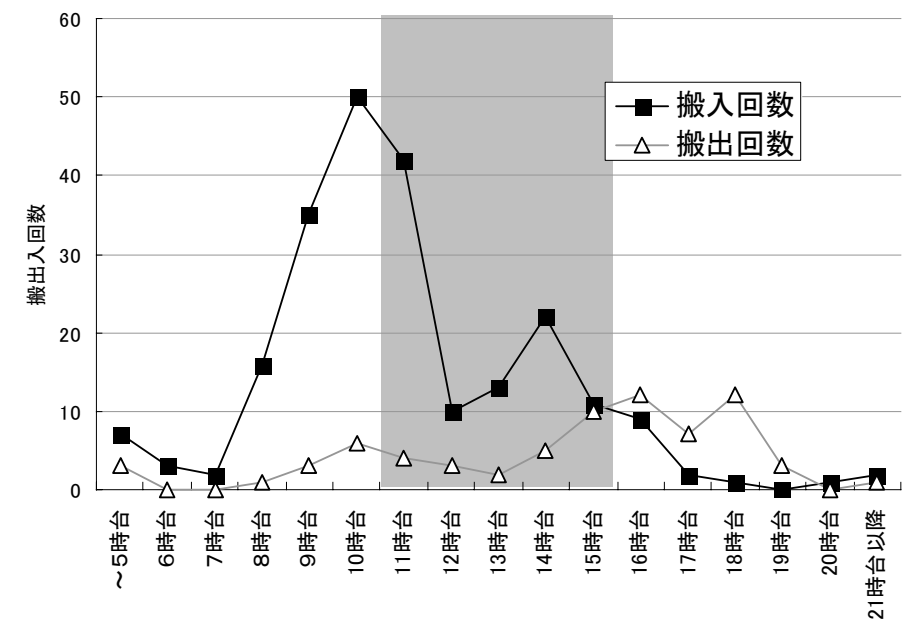
(対象事業所)

- ・ 重点地区内の事業所を対象に搬出入に関わる実態調査を行った。
- ・ 対象とした事業所は、名掛丁商店街、クリスロード商店街、左記以外の従業員10人以上の事業所とした。
- ・ 配布部数300事業所数
- ・ 有効部数 88事業所 (有効回収率29%)

搬出入の時間分布

- ・ 搬入物資は、ピーク時間は午前10時台。
- ・ 搬出物資は、午後4～6時頃にゆるやかなピーク。
- ・ 大規模事業所においても、ピーク時間は朝8時～10時まで回答された。

時間帯別搬出入回数



搬入物資の許容時間

- ・ 搬入物資について、「何時までに搬入されればよいか」という問いに対して、許容できる時間幅は、実際に搬入された時間にプラス1～2時間とする事業所が多い。



3 - 4 重点地区における路上荷捌きに関わる問題課題

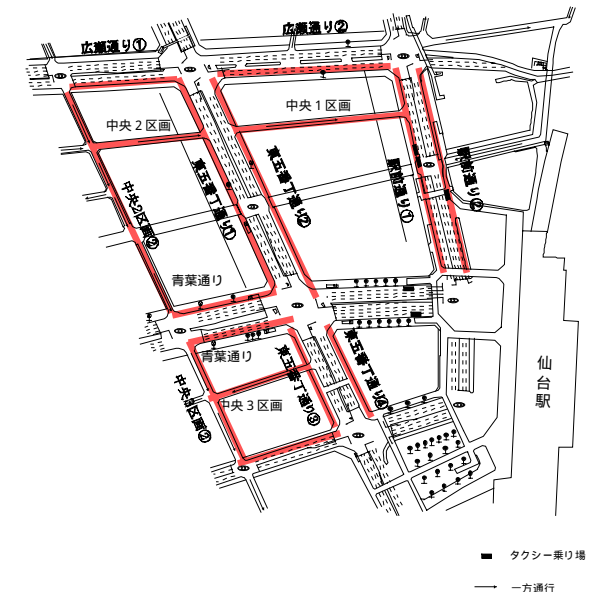
(1) 全般

- ・ 貨物車の幹線道路における路上荷捌きにより、幹線交通へ及ぼす影響が大きい。
- ・ 各事業者には施設に荷捌き場がなく、路上で行わざるを得ない状況となっている。
- ・ 貨物車は5分を超える駐車が多い。

(2) 路線別

	駐車実態		交通量と機能
	全般	貨物車	
東五番丁通り	日中の空間占有率は20～30%となっている	貨物車による影響が大きい	交通量が多く南北を結ぶ主要幹線道路となっている
東五番丁通り	日中の空間占有率は20～30%となっている	貨物車による影響が大きい	日中の交通量は、時間帯によって大きな高低差はなく、朝のピーク交通量が夕方まで続く
東五番丁通り	12、13時台の占有率が低い	午前中は貨物車の占有率が比較的高いが、夕方は低い	
東五番丁通り	タクシーによる空間占有率が高い	-	
駅前通り	空間占有率が際立って高い 時間別占有率は総じてどの時間帯も高い	貨物車による影響が大きい	東五番丁通りとほど交通量は多くないが、交通結節を支援する道路 日中の交通量は、時間帯によって大きな高低差はなく、朝のピーク交通量が夕方まで続く
青葉通り	日中の空間占有率は20～30%でバスの占有率が高い	-	東五番丁通りとほど交通量は多くないが、交通結節を支援する主要道路
青葉通り	日中の空間占有率は20～30%でバスの占有率が高い	-	
南町通り	空間占有率が比較的高い	9時台に占有率30%と高い	東五番丁通り並みの交通量 日中の交通量は、時間帯によって大きな高低差はなく、朝のピーク交通量が夕方まで続く

路上荷捌きに関わる問題
朝9、10時台や夕方においても貨物車占有率が高く交通流動への影響は大きい
朝9、10時台や夕方においても貨物車占有率が高く交通流動への影響は大きい
-
-
貨物車の専用駐車空間が常態化している タクシーとの混在がみられる
-
-
朝9時における貨物車占有率が突出しており、交通流動へ及ぼす影響が大きい



(3) 活動面

- ・ 午前8～10時台における搬入量が多く、交通量の朝のピーク時間帯と重なる。
- ・ 物資の取扱量に見合う荷捌き場を設置していない大規模施設の存在。

3 - 5 13年度の検討について

(1) 13年度の取り組み

路線別の問題課題に合わせた施策のイメージを作成し、その施策に対する可能性などについて地元事業所及び関係機関と協議し、都心物流交通環境の改善に向けた検討を行う。

(2) 施策イメージ

路線別の問題課題に合わせた施策のイメージを作成する。

ここでは、荷捌き対策の施策メニューを列挙する。

路外荷捌き場の創出し、幹線道路の負荷軽減を図る

既存時間貸し駐車場の活用

路外荷捌き場の創出

既存荷捌き場の活用（一般開放）

車線運用

荷捌き施設の附置義務条例の検討

時間限定の歩行者モールの活用

物流交通の削減

徒歩集配の可能性

物資の共同化

貨物車の専用空間を創出して、交通を整理する（空間の適正分担）

駅前通りにおける貨物車ベイとタクシーベイ

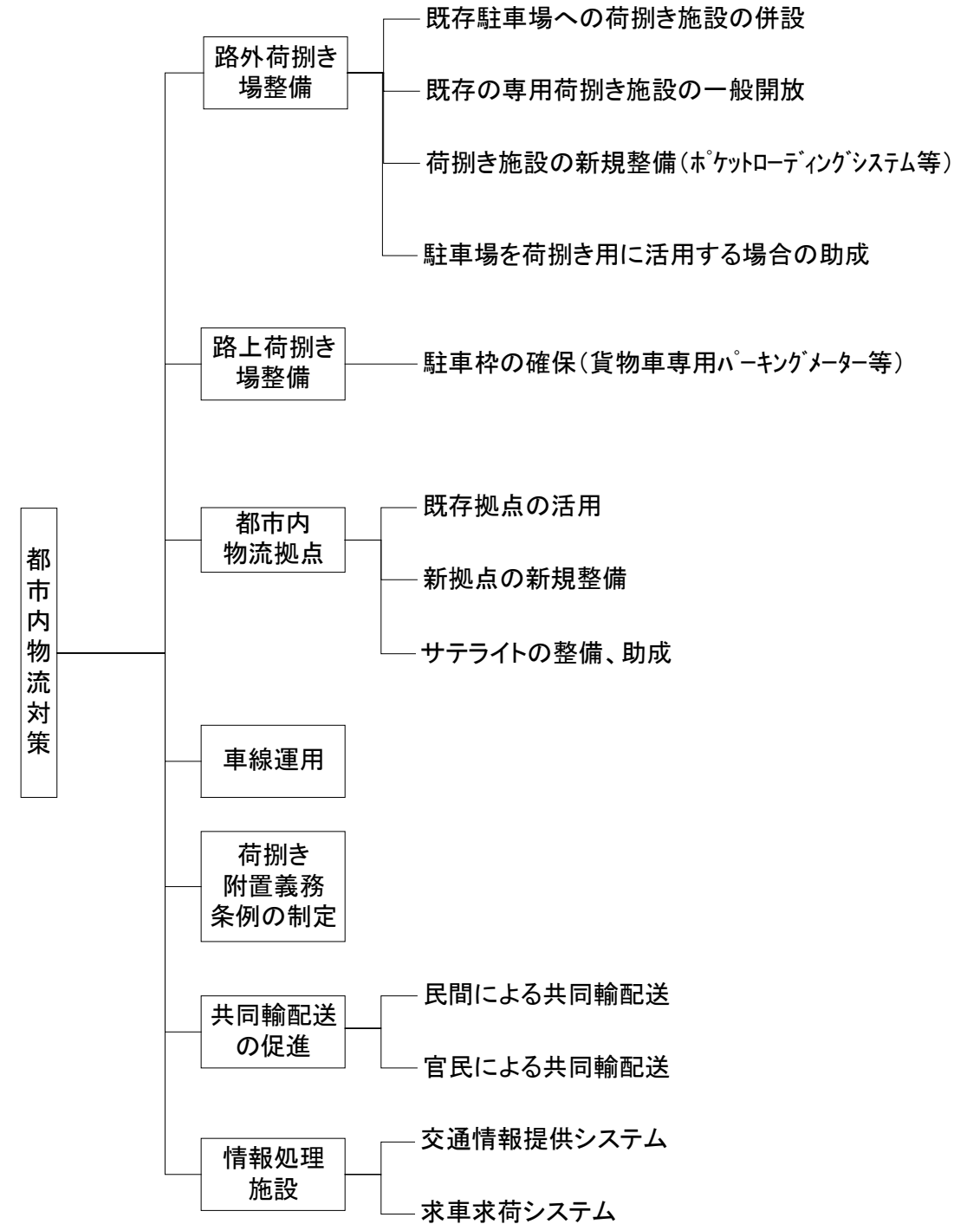


図 施策メニュー