

《平成 13 年度》

1．調整課題の整理

社会実験の実施結果を踏まえ、今後、交通環境改善対策の本格導入に向けた検討を進めていく上での主な課題について、以下に整理する。

(1) 共同配送などによる物流車両の削減

・ 運送会社のとりまとめ

より多くの参加業者を得るため、神奈川県トラック協会加盟店社だけでなくそれ以外の運送会社を含めた調整を進めることが必要である。

・ メーカー等車両の参画の可能性

商店街には多様な業種・業態の商店があることから、業種等による特性を把握した上でメーカー等運送会社以外の車両の共同配送への参画の可能性を検討することが必要である。

・ 共同配送拠点の確保

共同配送を円滑に実施するためには、近隣地など利用上支障のない場所に相当の規模のストックポイント（配送拠点）が必要であり、運送会社、商店街両面での確保や具体的な施設運用等の検討が必要である。また、既存駐車場の利用、空き地活用等を含め、商店街内での荷捌き場所の確保、利用方法等についての検討も必要である。

・ 共同配送に係る経費についての協議・調整

共同配送を実現するためには、運送会社と各商店が経費について十分協議・調整していくことが必要である。

・ 営業上の自動車利用の自粛徹底

営業上、自店車両を利用しなくてすむような方法を各商店が検討することが必要である。

(2) オーナー、従業員の公共交通機関の利用促進

・ 従業員への周知徹底

各商店が自店の従業員が率先してマイカー通勤を自粛するよう、指導することが必要である。

・ 商店の駐車場の確保

やむを得ずマイカー通勤をせざるを得ない従業員がいる場合には、月極め駐車場等、自店用の駐車場を確保することが必要である。

(3) タイムシェアリング（荷捌き時間帯の指定）

・ 適切な時間帯の設定

運送会社が荷捌きに要する時間、商店の開店時刻や商品等を必要とする時刻、及び買い物客、歩行者等が効果を実感できる時間を考慮した適切な時間帯の設定が必要である。

・ 商店街内での荷捌き場所・荷捌き方法の確保・検討

商店街内での荷捌き・横持ちの方法などについて、商店の営業や来街者に支障を与えず、天候等に左右されない方法等の検討が必要です。そのためには、より一層の運送会社の協力と各商店の理解が必要となる。

(4) 違法駐車 の 排除

- ・ドライバーの基本的なマナー・モラルの向上

駐車違反をしにくい環境・雰囲気づくりにより、ドライバーのマナー・モラルの向上を図ることが必要である。

特に物流関係車両のドライバーが、一般ドライバーの模範となるような行動を示すことが重要である。

- ・提携駐車場の利用をしやすくする方策の検討

商店街から提携駐車場への案内を徹底するとともに、商品の購入による優待割引制度の周知や利用時間等に応じた柔軟な料金体系の提案が考えられる。

- ・商店街内での監視体制・アナウンスの徹底

実験期間中、長時間駐車車両について構内放送で呼び出しを行ったところ、大半が速やかに移動したため、アナウンス効果の活用が重要である。

継続的な取り組みとして、各商店が買い物客の車に対しても実施しやすい方法の検討が必要である。

- ・実験実施に関わらず取締り等により対応できるものの整理

パーキングメータ適正利用のための、交通安全協会、警察の対応や駐車違反取締りの強化による違法駐車車両の減少などが見られることから、取締りによる対応の活用も重要である。

(5) アイドリング・ストップの励行

継続的な取り組みが必要である。

2. 商店街による調整

元町商店街では交通環境改善プロジェクトの下に設置したワーキングチームにおいて自主的な検討を重ね、商店街として取り組む交通環境改善対策の本格実施に向けた調整を行った。

(1) 元町商店街における本格実施について

これまでの検討・調整結果を踏まえ、元町商店街として本格的に実施する対策を「交通環境の改善に向けた元町商店街のルール(案)」として取りまとめた。

元町商店街のルール(案)の内容は次のとおりである。

交通環境の改善に向けた元町商店街のルール案	
共同配送などによる 物流車両の削減	○ 共同配送の実施 共同配送の本格実施に向け、関係機関との調整を図る。 ・ 緑ナンバー主体の共同配送：荷姿・荷扱い、料金等の調整 ・ 白ナンバー主体の共同配送：食品系主体、非食品への対応、料金設定等 ○ 商店を通じた減車対応の要請 ・ 複数商店分や複数回の発注をまとめて納品する。
機関の利用促進 員等の公共交通 オーナー・従業	・ 各商店においてマイカー通勤を自粛する。(公共交通機関の利用促進) ・ やむを得ずマイカー通勤する場合にも、複数商店従業員での相乗りなどにより車両数を減らす努力をする。(利用効率の向上) ・ 自店車両の使用方法について見直しを行う。(効率的な使用) ・ 従業員の車両については、適正な駐車場を確保させる。(各商店の責任で確認)
タイムシェア リング	・ 荷捌き自粛時間(ex.正午～午後4時)を設定する。(タイムシェアリング) ・ 物流車両(運送会社、出入り業者)に対して、商店街会員商店から協力を要請する。(商店街、各商店を通じた業者への協力要請) ・ 自店車両についても、荷捌き時間帯での使用を自粛する。
違法駐車 の排除	○ 近隣施設利用者に対する適正駐車の呼びかけ等 ・ 近隣施設の各管理者等から施設の利用者に対して、適正駐車や公共交通機関利用の呼びかけを継続的に行ってもらようよう願います。(依頼文の提出) ・ パーキングメータの適正利用案内、直営・提携駐車場等の利用案内を行う。(商店街マップやチラシの活用) ・ 悪質な違法駐車については警察ヘナンバー等の通報を行う。(警察への通報) ○ 直営・提携駐車場案内誘導の充実 ・ 元町商店街の主要入り口付近に駐車場案内を設置する。(4箇所を計画しており、うち2箇所についてはすでに設置済み) ・ 各商店に駐車場案内マップを常備・配布してもらう。(商店街マップの活用) ・ 商店街内の構内放送で駐車場利用、優待割引制度などを定期的にアナウンスする。(構内放送の活用)

交通環境の改善に向けた元町商店街のルール案	
違法駐車 の排除	○ 長時間駐車車両への呼びかけ ・ 来店者や来街車両に対し，パーキングメータの適正利用案内，直営・提携駐車場の利用案内，優待割引制度の案内などを積極的に行う。（商店街マップやチラシの活用） ・ 長時間不適正駐車車両については，直近商店が元町ＳＳ会に通報し，構内放送で移動を促す。（構内放送の活用） ・ 悪質な違法駐車については警察ヘナンバー等の通報を行う。（警察への通報） ○ 物流車両への協力要請等 ・ 元町ＳＳ会を通じて運送会社に協力要請を行う。（運送会社への協力要請） ・ 各商店の出入り業者に対し，荷捌き，納品の時間をより短縮するよう求める。（駐車時間の短縮化要請） ・ 営業等を兼ねるなどやむを得ず長時間駐車が必要な場合には，直営・提携駐車場等の利用を勧める。（駐車場利用の促進）
貨物車両 の駐車 スペース の確保	○ 物流車両への協力要請等 ・ 基本的には路外スペースを確保する。（時間貸し，月極駐車場の利用） ・ 商店の余裕のある駐車場については納品業者等のための駐車場としての活用を進める。（荷捌き駐車場の暫定的確保） ・ 指定された路上における荷捌きの可能性についても交通管理者等関係機関との協議を進める。（商店街から業者等へのルール案の提示） ・ 専用荷捌き場所を確保した業者に対してインセンティブを与える。（商店街内での取り扱い優遇等）
低公害車 の導入	・ 共同配送車両を低公害車とする。 ・ 各商店においても，車両購入時に低公害車の導入を検討する。
グ・アイ の励行 ・スト ・ド ・リン ・プ	・ イベント等において広報・ＰＲを行う。 ・ その他継続的な取り組みを行う。

(2) 共同配送等の取り組みについて

「交通環境の改善に向けた元町商店街のルール（案）」の中で、関係機関との調整を進めることとなった「共同配送の実施」及び「路上での荷捌きスペースの確保」については、元町SS会が運送会社、警察、横浜市等と協議を進めている。

共同配送の取り組みについて

商店街内に入出入りする物流車両については、緑ナンバーの運送会社や、メーカー等の車両、白ナンバーの貨物車両などが相当数あり、それぞれへの対応について検討が必要となっている。

元町商店街では、これまでのプロジェクトによる検討を受け、商店街として共同配送に期待する効果を明確にするとともに、その実現に向け、緑ナンバー、白ナンバーのそれぞれについて、共同配送を実施することを検討している。

1) 元町商店街が期待する共同配送の効果

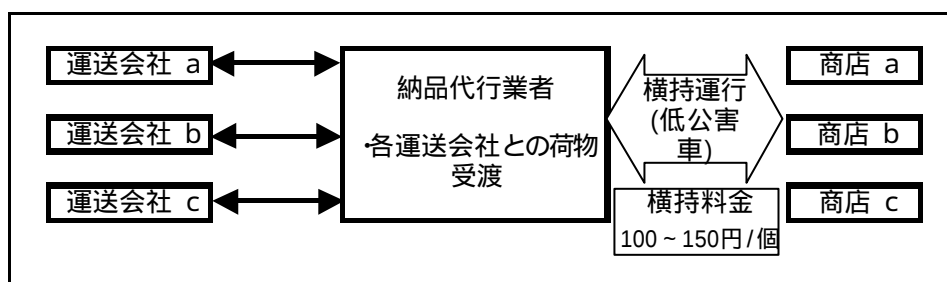
- ・ 商店街へ入る物流車両数の低減，荷捌きの整然性
- ・ 低公害車の使用による大気環境の改善

2) 緑ナンバーを中心とする運送会社への対応

商店街では緑ナンバーを対象とした共同配送の実現に向け、運送会社に対するシステム実施内容の提案、これに対する意見徴収を行っている。また、大手ショッピングセンター等で行われている納品代行の手法も検討している。

(ア) 納品代行の内容

- ・ 配 送：各運送会社が納品代行業者の物流センターへ荷物を持ち込み、または、納品代行業者が直接、各運送会社の物流センターで荷物を受け取る。
- ・ 集 荷：各運送会社が納品代行業者の物流センターで荷物を受け取る。
- ・ 各商店への配送・集荷：納品代行業者が各商店への配送・集荷を実施する。車両は、低公害車を使用する。



納品代行イメージ

(イ) コストの負担

- ・ 納品代行業者が横持運行を代行することから、各運送会社に対し、応分の費用の負担を要請する。
- ・ 横持料金は、サイズ・重量に拘わらず一律料金(100 ~ 150 円/個程度)を想定する。

(ウ) 事業の採算性

- ・各商店の宅配料金を現状維持あるいは現状以下とするためには、まとまった個数の荷物が必要である。

→1,000 個/日程度以上：各商店の宅配料金は現状と同程度になる。

→1,500 個/日程度以上：各商店の宅配料金は現状より安くなる。

これまでにを行った商店や運送業者に対するアンケート調査結果より，商店街全体の荷物個数（配送，集荷）は，1,000～1,500 個/日程度と想定される。

(エ) 検討課題

- ・各商店が納品代行業者を積極的に利用するようなしくみづくり
（費用負担，取扱品目による差異への対応，緊急時の対応など）
- ・商店街内での荷捌き場所の確保
- ・共同配送のための物流センターの確保

3) 各商店に出入りする白ナンバー等の貨物車両数の低減へ向けた検討

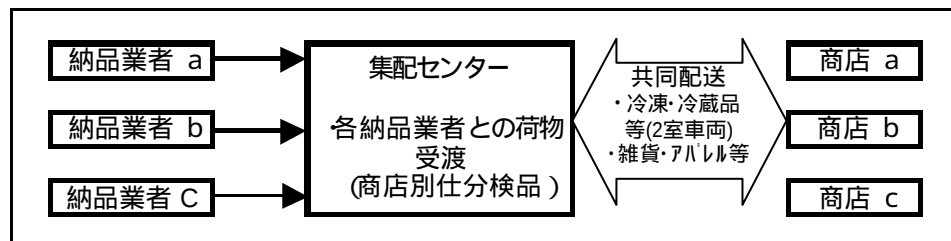
白ナンバー等の貨物車両については，常温の商品とともに，冷蔵・冷凍品，生鮮食品等にも対応できる共同配送の方法について検討を行っている。

(ア) 共同配送の内容

- ・取扱う荷物の種類
常温商品（アパレル，雑貨）
冷蔵品，冷凍品（冷蔵，冷凍を必要とする商品）
生鮮食品（精肉，鮮魚，野菜）

- ・共同配送の方法

各納品業者が集配センターへ荷物を持ち込み，共同配送委託業者が集配センターから各商店へ配送を行う。なお，納品は，冷蔵・冷凍品，生鮮食品については2室車両（冷凍，冷蔵），アパレル・雑貨は，別車両にて納品する。



共同配送イメージ

(イ) コストの試算方法

共同配送コストとしては，次のようなものがある。また，試算については，車両台数，納品する商店，納品時間によっても異なる。

- ・配送費
- ・仕分け，検品費用，運営費
- ・配送センター費用

(ウ) 検討課題

- ・共同配送委託業者の選定方法
- ・商店街の合意
- ・経済行為としての成立性（委託業者）
- ・費用の負担方法（納品業者，商店街）

(3) 物流車両の路上での荷捌きスペースの確保について

物流車両の路上での荷捌きスペースの確保については、商店街としての路外を含めた荷捌き場所の確保案、荷捌き場所の利用に関するルール案を作成し、関係機関との協議を行っている。

元町商店街における物流車両の荷捌き場所の確保案

○元町商店街における物流車両の荷捌き場所の確保についての基本的な方針

商店街における物流車両のための荷捌きスペースの確保については、今後、商店街におけるまちづくりの展開の中で、中長期的な対応として路外に専用荷捌き場所の確保を図っていくこととするが、当面、短期的な対応として、即時利用が可能と考えられる場所の確保について、関係者間の調整等を進め、具体的実施していく。

○当面確保を図っていく荷捌き場所

元町商店街は、空き地・空き商店が少なく、時間貸し駐車場も多くないことから、荷捌き場所を確保することが困難な状況である。その中で、当面、商店街内での荷捌き対応を行うための候補としては、以下のような箇所が考えられる。

元町第一駐車場の一部を荷捌きスペースとして利用

- ・午前10時までの駐車場の営業が始まるまでの時間帯に、1機目の前のスペース（平面部）での荷捌きが可能である。（約2台分：2tロング車程度まで対応可能）

商店が保有している駐車スペースの一部を荷捌きスペースとして利用

- ・使用条件等の折り合いが付き、貸主が管理できる相手であれば、貸すことは可能である。

その他路外で荷捌きスペースが確保できる場所

- ・商店街内の時間貸し（コインパーキング）や月極駐車場等の利用が考えられるが、管理者等との調整や、利用にあたっての料金負担等について調整を行う必要がある。

河岸通りの緑地帯を荷捌きスペースに転用

- ・商店街として、確保する方向で検討していきたい。警察等と調整・協議を進めていく。
- ・地元自治会の協力が必要である。そのためには、利用に関してのルール化を図ることが必要である。

県道パーキングチケットの活用

- ・商店街として、確保する方向で検討していきたい。警察等と調整・協議を進めていく。
- ・路上での荷捌き等について、安全性確保や横持ちなどの条件整理が必要であり、具体的には運送会社側からの提案を求める。

元町商店街における交通環境改善に向けた荷捌き場所の利用に関するルール案

○元町商店街における物流及び荷捌きに関する基本的な方針

- ・物流車両数の低減及び低公害車の利用促進に向け，商店街として共同物流の取り組みを進めていく。（運送業者等の商店街への直接進入の抑制及び低公害車による商店街内配送・集荷）
- ・各商店を通じ，運送会社及び出入業者に対して，共同物流への参加，商店街への荷物の搬入・搬出回数の低減や荷降ろし時等における適正駐車，時間短縮などの協力依頼を行う。
- ・商店街内での荷捌きについては，適正駐車による荷捌きを推進すると共に，荷捌き時の安全確保のためのルールの徹底を図る。（商店街としての荷捌きルールの周知・徹底）

○商店街内での荷捌き場所の利用に関するルール案

< 荷捌き場所 >

- ・時間貸し駐車場，パーキングメータ，パーキングチケットなどを適正に利用する。
- ・長時間駐車が頻繁に必要な場合には路外の駐車場を確保する。
- ・荷捌き以外の営業等の場合には時間貸し駐車場を利用する。
- ・大口の荷物を扱う場合には許可された路上駐車場を利用する。

< 路上における荷捌き方法 >

駐車方法

- ・駐車可能スペース内（白線枠表示等）に適正に駐車する。
- ・同一箇所に継続して1時間以上駐車しない。
- ・荷捌きを終わったら速やかに移動する。

荷捌き方法

- ・車両幅をはみだして荷捌きを行わない。
- ・路上に荷物を積み上げる場合は120cm以上積み上げない。
- ・台車等を利用して横持ちする場合は，歩行者，通行車両などの支障にならないようにする。

ルールの順守

- ・商店街内を運行する共同物流車両についてもルールは順守する。
- ・駐車場所，荷捌き方法等については，各商店を通じて出入業者等に周知・徹底する。
- ・不正な方法で荷捌き等を行っている場合には警察ヘナンバー等を通報する。

3. 中長期的な対策に向けた課題の整理

商店街における交通環境改善対策は、商店街内で利用される自動車総量の低減を目指した「交通量対策」、商店街内での円滑な交通の実現を目指した「交通流対策」、各自動車から排出される排気ガスの低減を目指した「発生源対策」の3つに大別され、対策相互の連携を踏まえた効果的な取り組みが期待される。

ここで、平成11年度、12年度の元町商店街における交通環境改善対策の取り組みについて、一般的な商店街における交通環境改善対策との対応として整理すると、当面、商店街として早期の本格導入に向けた取り組みを進めていく「本格実施へ向けた取り組み」と、すぐには導入が困難ではあるが関係機関等との調整を進めながら、導入条件等が整った時点で本格導入の検討を行う「中長期的な取り組み」に分けることができる。

元町商店街においては、早期における本格導入可能な対策の実施に向けた関係機関等との調整を進めつつ、中長期的な取り組みについては、周辺地域における施設整備や市街地環境の変化などを見据えながら、商店街における街づくりとの連携も考慮した中で、適切な時期に対応を図ることとしている。

具体的には、元町商店街における中長期的な対策として、以下の4つとした。

(1) 買い物客の公共交通機関利用促進検討

＜関係者：商店街、交通局、警察等＞

- ・「車で来られる商店街」というコンセプトの再検討
- ・パーク＆ライド駐車場と循環バス、地下鉄利用など多様なアクセスと連携した回遊性の検討
- ・MM地区を中心に運行する循環バスの元町商店街周辺への運行検討

(2) パーク＆ライド駐車場導入へ向けた条件整理

＜関係者：商店街、警察等＞

- ・新山下等の臨海部の遊休地・大規模用地を活用したパーク＆ライド駐車場の導入検討
- ・駐車場と元町商店街間を連絡する交通手段の確保

(3) 商店街内の通過交通排除の検討

＜関係者：商店街、警察、運送事業者等＞

- ・代官坂等から元町商店街を経由する抜け道利用車両の排除方法の検討

(4) 元町五東交差点改良の検討

＜関係者：警察、道路管理者等＞

- ・仲通りを通り商店街から出て行く車による渋滞等の緩和対策