

都心のまちづくりビジョンと エコ交通実現のために

はじめに

物流は、企業や商業者などの私的な経済活動の一環と見なされるのが一般的です。しかし、物流は地域の経済活動や市民の生活を支える重要な役割を担っています。人々を乗せて運ぶバスや旅客鉄道が公共交通ならば、物流はその裏方や縁の下の力持ち、あるいは影の公共交通ともいうべきものです。

現在、都市内の物流のほとんどは自動車に頼っています。しかし、荷物の出発地と到着地やその数量が多種多様、多頻度少量輸送の普及、積み卸しのためのスペース不足などの理由から、交通量の増加や路上駐車による道路混雑、輸送効率の低下とそれに伴う物流コストの増加などを招いています。また、地球温暖化や大気汚染などの環境問題にも大きな影響を及ぼしています。もちろん、京都市の都心もこの例外ではありません。

ここでは、京のアジェンダ 21 フォーラムが考える持続可能な京都の都心における交通まちづくりの理念を実現する都心のエコ交通プランの一つとして、輸送の共同化を中心とした物流システムを提案します。

1. 提案の前提条件と基本的な考え方

(1) 対象エリア

御池通—烏丸通—四条通—河原町通に囲まれた地域

(2) 都心の交通まちづくりのビジョン

京のアジェンダ 21・都心のエコ交通プランでは、都心の交通体系づくりの目標として次の 4 つを掲げています。これらを都心の交通まちづくりのビジョンの柱と位置づけ、それを実現するための物流システムを検討、提案します。

- ①すべての人々にとってやさしく、安らぎのある歩いて楽しいみちを創造します。
- ②自動車抑制によって都心の商業観光に華やぎと賑わいを生み出します。
- ③歩行者および物流輸送を支援する公共的な都心の装置を充実させます。
- ④自転車と共生できる都心のまちづくりを進めます。

(3) ビジョンの共有と利害の調整

都心の物流には、荷物を運ぶ運送業者とそこに店舗や事務所を構える事業者や事業者だけでなく、小売店に商品を納入する業者や生産者、買物に訪れる市民（交通という側面では歩行者あるいは自転車）、トラックなど物流自動車と道路空間を共有するバスやタクシー等の交通事業者など、多くの人々が関わりを持っています。

これらの人々はそれぞれ立場が異なり、当然、物流に対する考え方や要求も違います。しかし、そうした立場や利害を越えて都心の交通やまちづくりのあり方を議論し、ビジョンを共有することがまず大切です。そのビジョンを実現するため、物流の面ではどのような方策が必要で、それはどうすれば実現できるのかを考えていく必要があります。

(4) 物流システム構築の考え方

都心のエコ交通プランを実現するため、物流に求められるのはまず物流自動車交通の削減です。そのためには、店舗や事業所ごとに個別に行われている多くの物流を整理、統合し、共同のシステムとして体系化することが必要です。さらに、幹線街路と細街路の使い分けや道路空間の再配分、あるいはタイムシェアリングによる時間軸の活用などによって、限られた都心の空間を有効に利用するとともに、他の交通との整合性を図ることも求められます。

また、京都市は中小企業や個人経営の商店も多く、長年の取り引き関係や伝統的な商習慣が定着しており、食料品や伝統工芸など業種によっては共同化による一律的なシステム化がそぐわない場合も多いと考えられます。輸送の共同化は、自動車交通量削減のためには避けて通れませんが、共同化自体が目的ではありません。都市の多様な業態のあり方や歴史的な背景にも配慮して考える必要があります。

2. 都心の物流システムの提案

(1) 4つの施策

京都市都心の物流システムとして、次の4つの方策を提案します。

①荷さばきスペースの確保

一般に、荷さばきスペースは、荷物を受け取る側の施設で確保すべきとされています。しかし、施設内に確保できるのは大規模な商業施設やオフィスビルに限られ、現状で設置されていない場合は将来、建て替えられるまで荷さばきスペースが確保されないこととなります。また、小規模な事業所ではスペースを確保することは困難で、現実的ではありません。

そこで、ポケットローディング*、ローディング・ベイ**、ローディング・ゾーン***など、小規模な荷さばきスペースを多数確保するとともに、事業者の自主協定や交通規制などで路上駐車による荷さばきを制限します。

* 道路外で荷物を積み卸しするための小駐車スペース。

** 道路内で荷物を積み卸しするため、バス・ベイのように歩道をかきとったかたちの駐車スペース。

***道路の路側帯などを利用した荷物の積み卸しをするための駐車スペース。

②荷さばきのタイムシェアリング

路上に駐車しての荷さばきは、車線を長時間あるいは頻繁にふさぐことになり、バスの運行に支障をきたしたり、交通渋滞を引き起こしたりします。

そこで、路上に駐車しての荷さばきを、交通が混雑する朝夕や人出の多い休日の昼間などの時間帯には行わないようにします。時間帯を制限することで荷さばき作業の時間削減や効率化を促す効果もあります。ハードな整備をとまなわないため、一定の合意が得られれば、比較的容易に実施が可能です。また、①のローディング手法と組み合わせて、無秩序な路上駐車を発生させないようにすることも望めます。

③共同集配システムの整備

商店街などでは各店舗への荷物の集配を各運送業者が個別に行うため、多数の物流自動車が錯綜し、路上駐車などで地域の交通環境に影響を与えています。

そこで、商店街など一定のまとまった荷物の流れが常にある地域では、共同荷さばき場を設け、そこを基点に各店舗への集配を共同化することによって、輸送効率を上げたり交通混雑を軽減します。共同集配には小型のトラックやワゴンを使いますが、モールや細街路などでは手押しの大型台車を利用します。また、環境の視点から、可能なところから電気自動車や専用の電動カート*を使うことが望めます。

ただし、業態や荷物の品種によっては共同集配にはなじまず、個別集配を排除できないこともあります。その場合は、①のローディング手法や②のタイムシェアリングなどと組み合わせることで、交通混雑を引き起こさない一定のルールの下での個別集配を可能にします。なお、個別集配も大型車の乗り入れ制限や環境の観点から、将来的には電気自動車によるパブリックカー・システムの導入も考えられます。

* ゴルフ場のカートを大型化し荷物を積めるようにし、荷物が多い場合は専用の付随車を連結できるようにしたもの。既存のシステムにはありませんが、将来的には開発が必要です。

④物流の情報化

①～③の方策を実施しても、共同荷さばき場やローディング・スペースの空き待ちで道路が混雑しては意味がありません。また、荷主の要求への迅速な対応や無駄のない配車など物流の効率化などには、迅速な情報の提供が欠かせません。

そこで、携帯電話・GPSなどを活用して、交通情報や駐車場情報の提供、荷さばき場やローディング・スペースの空き情報や予約、荷主と運送業者間の求貨配車などの情報システムを整備します。こうした情報システムを①～③の方策と組み合わせて実施することで、それぞれの方策の効果をより高めることとなります。

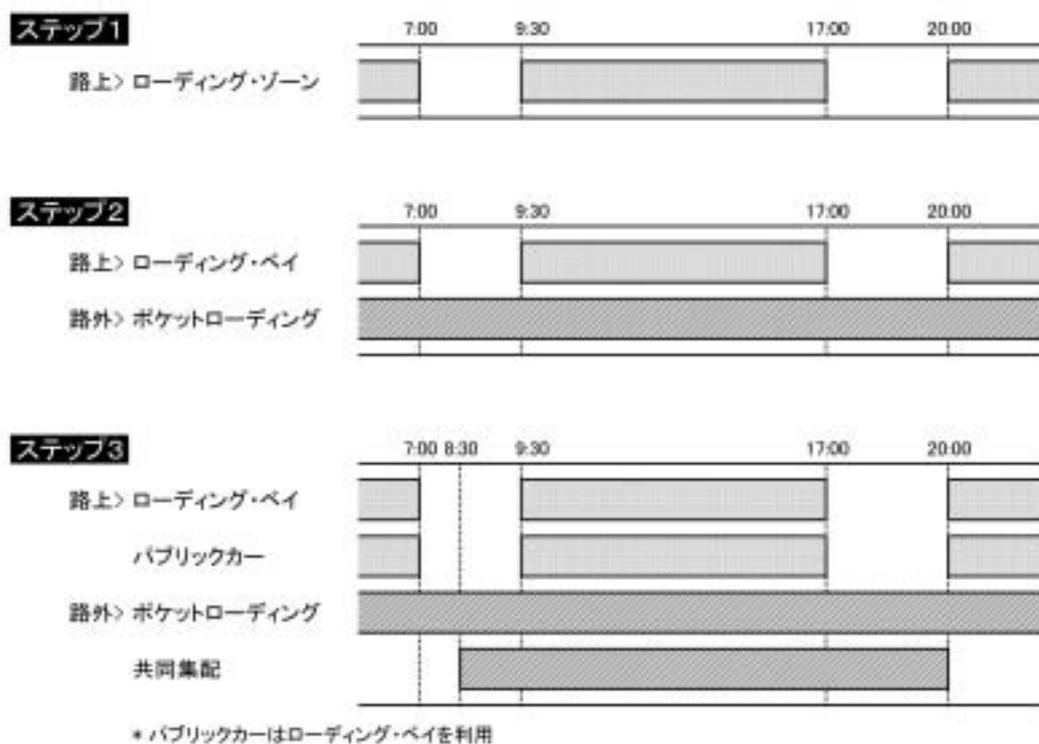
以上の方策に加えて、都市物流全体の視点からは、大型貨物自動車の都市内流入を規制し中型以下の車両に積み替える施策や、そのためのトラックターミナルや積み替え施設を公共的な視点から整備する必要があります。

また、経済的な理由からディーゼル車が主流となっている貨物自動車も、都市内を走行する中型以下の車両から順次、天然ガス車やCNG車など低公害車への転換を進める必要があります。これには燃料補給施設の整備とともに公的な普及促進施策が望めます。

(2) ステップアップ・スケジュール

上記の方策を一挙にすべて実現することは困難です。対象地域の実態に合わせ効果的に組み合わせ実施するとともに、公共交通の優先施策や歩行者空間の拡大など、他の交通施策の実施状況と整合性を図りながら段階的に実現していくこととします。

◆ステップアップ・スケジュールの例



3. 実現にむけての課題

最後に、ここで提案した物流システムの提案をより一層みがきあげ、実現に向けての課題を整理しておきます。

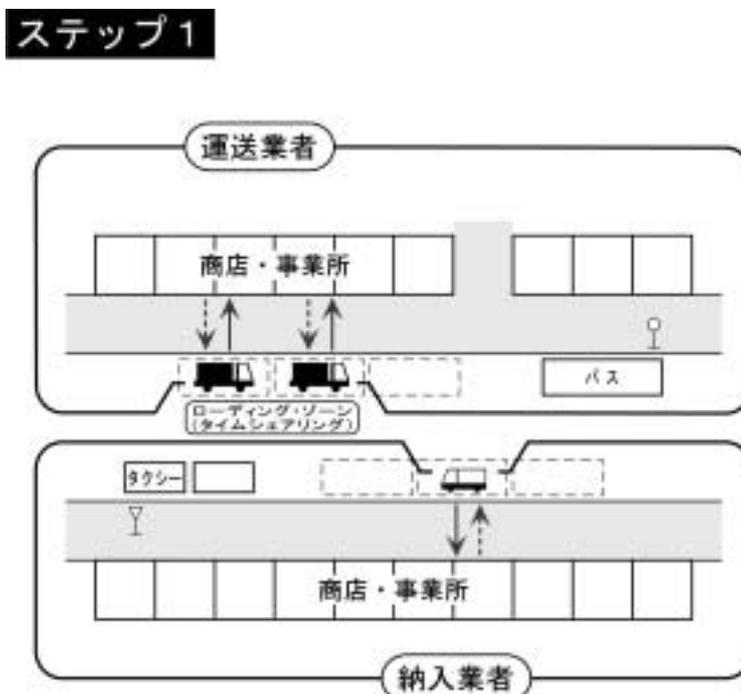
- ・京都市都心の物流については、既存の調査やデータに乏しく実態が把握できない面がたいへん多くあります。京都の都心において望ましい物流システムづくりには、まず実態調査が必要です。
- ・物流を含めた都心の交通環境の改善方策を探り、それを実現していくには、都心の交通とまちづくりのビジョンを人々が共有することがなによりも大切です。そのための合意形成の場と実

現の体制づくりが必要です。

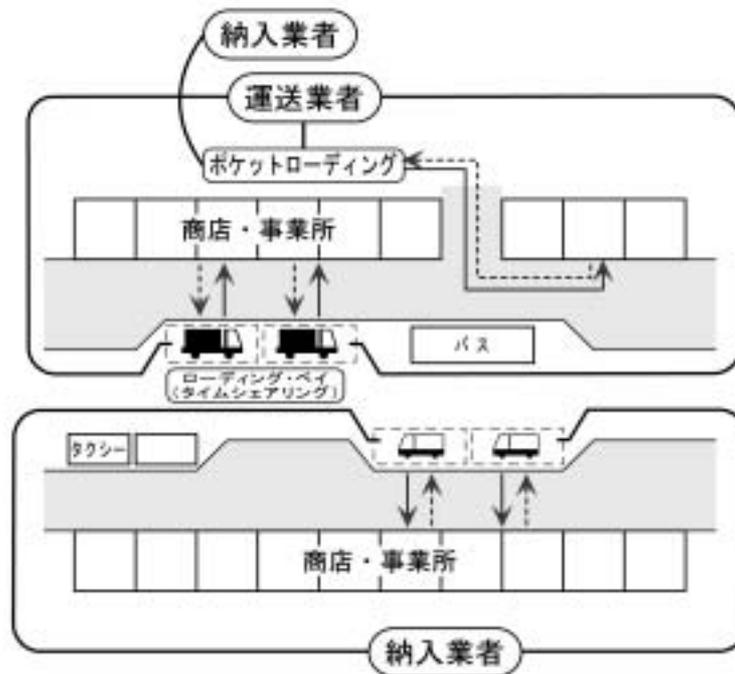
- ・ここで提案した方策は一つの例示に過ぎません。実際に都心で活動している商業者や事業者、運送業者などを交え、実態を踏まえたより具体的な検討が必要です。それと同時に、関係者の立場の違いによるメリットとデメリット、一致点と対立点を明らかにした上で、議論を深め、課題をクリアするための社会実験を行うなど、実現に向けての合意形成を図っていくことが必要です。
- ・物流は地域を越えて複雑につながっています。そのため、都心の物流を改善しようとするれば、京都市全体あるいは市域を越えた広域的な物流も視野に入れなければならない場合もあります。将来的には京都市全体の物流ネットワークのあり方も考える必要があります。
- ・都心での物流共同化については、そのシステムづくりと同時に、運営に適した組織のあり方も具体的に検討することが必要です。協議会などの組織で運営が可能なのか、運送業者に委託するのか、採算ベースに乗れば新たな事業体を立ち上げたり、TMOなどの街づくり会社が運営することも考えられます。

交通環境の改善や輸送の効率化を目的とした物流システムには、ハード整備を伴うものからソフトな制度までさまざまな手法がありますが、そうした新たな手法の創出はこの提案の中心ではありません。むしろ既存の多様な手法をいかに組み合わせ、対象地域の実態に即したシステムをつくり上げられるか。さらに、そのシステムをいかに実現し維持していくかが、主要な課題と考えられます。

◆ステップアップ・スケジュールごとの物流のイメージ



ステップ2



ステップ3

