リレー連載

物流から見た道路交通計画

第8回 荷さばき施設と輸配送

大井 孝通氏（おおい・たかみち）昭和48年生まれ。北大院修了。技術士、上級土木技術者。建設技術研究所東京本社交通システム部

荷さばき施設とは、貨物車の駐停車と貨物の積み込み・荷降ろしや仕分けのための場所であり、路上、路外、建物内に設けられる＝図。

法律特例が施設少ない一因

だが荷さばき施設が配達先にない場合、あったとしても積み込みや荷降ろしを行う荷さばきスペースがない場合や少し離れた場所にある場合は搬送に時間が掛かることや歩行者と接触しそうになることもある。

駐車場法では、大規模な商業施設、事務所、倉庫などの建築物を新築・増築する場合、建築主に対し、荷さばき用を含めた駐車施設を設置させるよう条例で定めることができるとしている。

ただし床面積が大きな事務所では、設置する駐車台数を減らせる特例がある。例えば東京都条例では、どれほど大きな建築物でも最大十台とすることができる。これが、荷さばきのための駐車施設が少ない原因の一つにもなっている。

こうした荷さばきの問題に対する対策を、「分ける」「減らす」「換える」の視点で整理する。

「分ける」は、乗用車と貨物車の駐車場所を分けることで、荷さばき施設の確保や、人と貨物の通路を分けることができる。「減らす」は、複数の貨物を積み合わせて配送し、貨物車の駐車台数や駐車時間を減らすこと。「換える」は、乗用車の駐車場を荷さばきができるよう改築したり、時間的に利用方法を換えたりすることである。

例えば大規模商業施設やオフィスビルでは、乗用車と貨物車の駐車場を別の階にすることや、建物内に貨物の搬送専用の出入口、エレベーターを設置し、人の通路と貨物の通路を空間的に分離するケースが増えている。

一方、小さな店舗が密集する市街地では、新たな荷さばき施設を設けることができない地域も多い。そこで貨物の搬入時刻を店舗の開店時刻前に指定して、乗用車と貨物車が駐車する時間を分ける事例もある。

このような空間的、時間的な分離で、路上の荷さばきを減らし、貨物が歩行者とぶつかる危険を回避できる。さらに景観向上や、買い物客の回遊性が良くなって、商店街の活性化も期待できる。

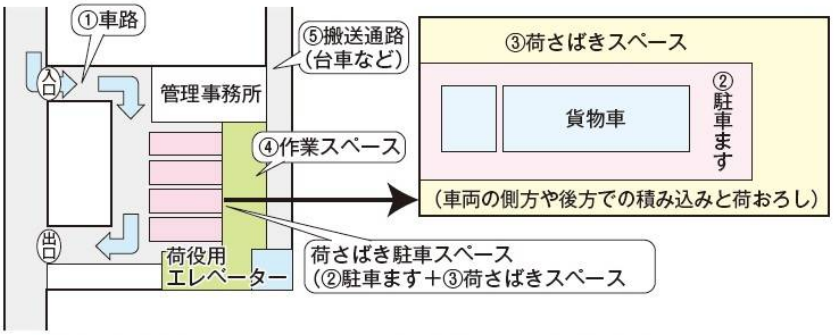
また、都市内で複数の荷主や物流事業者の貨物を集配送拠点で積み合わせて配送したり、複数の事業者が持ち込んだ貨物を建物内の荷さばき施設に隣接する作業スペースで階別・届け先別に仕分けし届け先ごとにまとめて配送する共同配送がある。物流事業者は、共配幹事会社への手数料が発生するが、荷降ろし後、すぐに出発でき、配送時間短縮による業務効率化が期待できる。

共配で建築主にもメリット

さらに建物内で共配を行うと、貨物車の駐車時間が短くなる「駐車ます」の利用回転率が上がり、結果として設置数を減らすことができる。東京都千代田区の大手町・丸の内・有楽町地区では、「大丸有駐車環境対策協議会」を設置し、駐車時間を通常一台当たり四十分かかるのを、建物内共配導入を前提に一台二十分とし、荷さばき施設の必要面積を半減。建築主にも施設を有効活用できるメリットを生み出した。

このように、荷さばき問題の解消は、物流事業者や建築主・商店街へさまざまな効果が期待できる。従って、地域社会全体の問題として取り組むことも必要だろう。

荷さばき施設の構成



※建物内や路外の荷さばき施設は、①～⑤のすべてを備えることが必要。路上荷さばき施設は、道路上のため、②と③となる。