

リレー連載
物流から見た
道路交通計画

輸送経路

荷さばき施設とは、貨物増築する場合、建築主に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、よう条例で定めることが路上、路外、建物内に設けられる。図。

だが荷さばき施設が配達先がない場合、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な

法律特例が施設少ない一因

ただし床面積が大きくなる事務所では、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。これが、

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・もなっている。



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

荷さばき施設と輸配送

第8回

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を分けることで、荷さばき施設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。

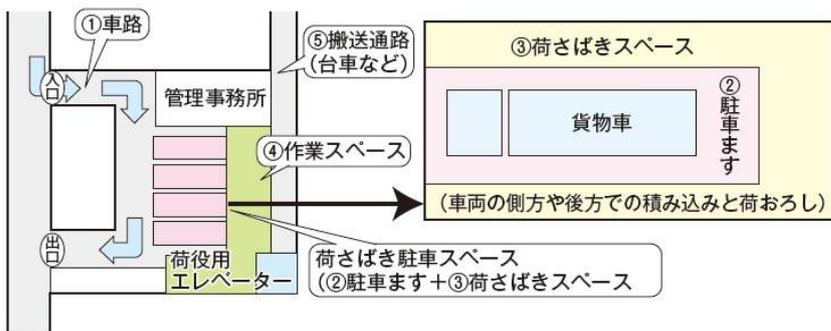
「減らす」は、複数の貨物を積み合わせて配送し、貨物車の駐車台数を減らすこと。「換える」は、乗用の活性化も期待できる。

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、荷降ろし後、

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。東京都千代田区の手数料が免

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。

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。