

荷さばきスペース検証調査報告書（概要版）

1. 調査内容

荷さばきスペース利用調査（ビデオ撮影）、ヒアリング調査、路上駐車実態調査、バス運行状況調査、プローブカーによる旅行速度調査、事故状況調査

※ プローブカー：一定時間おきに現在位置を計測する機器を搭載した車両。所要時間や走行速度などのデータ収集に活用。

2. 調査にいたる経過

- 平成18年3月 過年度調査（国道246号下から南側）
- 6月 放置駐車取締り民間委託制度開始（違法駐車監視員）
- 7月 過年度調査（国道246号下から北側）
- 11月 設置前プローブカー調査
- 平成19年1月 青葉台駅前交差点：片側スクランブルへの改良
青葉台交差点：環状4号線南行き・北行き方面に右折レーンを設定
- 2月 荷さばきスペース運用開始
- 7月 荷さばきスペース検証調査実施

3. 荷さばきスペースの設置効果について

◎荷さばきスペースを設置することによる効果を明確に示すことは難しい

- ・荷さばきスペースの設置に先立って、交差点の改良工事や放置駐車取締り民間委託制度が開始されたことや、過年度調査と調査時期が異なるため設置前後の変化がとらえにくいことなどから、荷さばきスペース設置による明確な数値的效果を示すことは難しい

◎ただし、路上駐車や走行状況について局所的な効果とともに、走りやすくなったとの意見が得られている

【路上駐車】・荷さばきスペース周辺での路上駐車は減少している

【走行状況】・荷さばきスペースの設置により、広範囲の渋滞解消は見られないが、設置区間において、設置前に渋滞していた時間帯（20 km/h 以下）において速度向上の効果が見られた

- ・荷さばきスペースの設置により、車両運転手などの道路利用者は走りやすくなったと感じ、荷さばきスペースの利用者は、荷さばきのために路上駐車をしなくなったことに安心を感じている

【事故状況】・荷さばきスペース設置による事故件数の減少はみられない

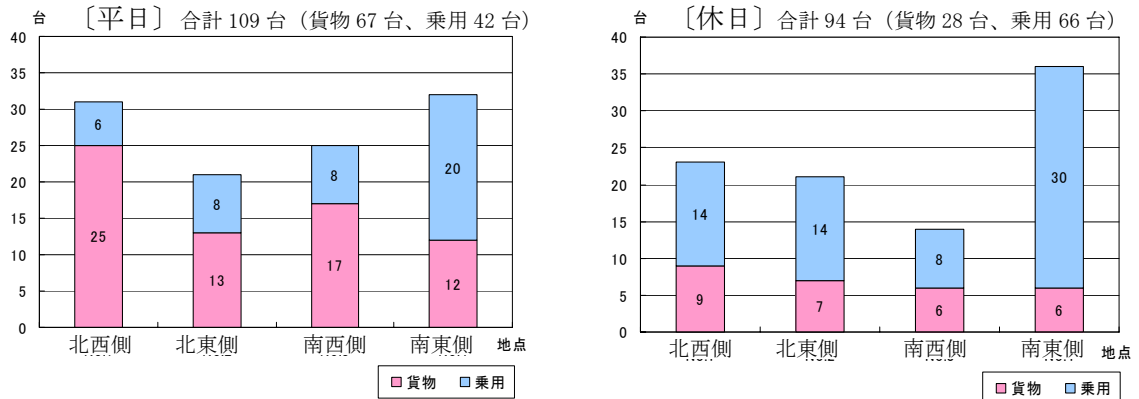
【歩道状況】・荷さばきスペースの設置にともない歩道幅員が狭くなることにより、「歩行者・自転車の通行への影響がある」との意見もあるが、大方は「変わらない」と感じている

4. 今後の対応

報告書の結果をもとに、利用者の団体「荷さばきスペース倶楽部」と協議してまいります。

5. 荷さばきスペースの利用実態

荷さばきスペースの車両利用台数は一日平均 100 台前後であり、うち貨物車による利用は平日は6割を超えるが、休日は3割に満たない。



6. 荷さばきスペースの設置前・設置後における設置効果の比較

(1) 路上駐車

○荷さばきスペース周辺での路上駐車は減少している

【設置前】

- ・路上駐車が多い
- ・荷さばきスペース設置区間の駐車平均台数 (台/15分)
北側：西 2.0 台、東 1.7 台
南側：西 1.0 台、東 4.3 台
(合計平均 2.3 台)

【設置後】

- ・路上駐車が減少
- ・荷さばきスペース設置区間の駐車平均台数 (台/15分)
北側：西 0.8 台、東 0.6 台
南側：西 0.8 台、東 0.7 台
(合計平均 0.7 台)

駐車平均件数の比較 (平日、台/15分) (※網掛けは荷さばきスペース設置区間 [概ね 100m])

区間	平成 18 年			平成 19 年			比較			
	乗用	貨物	計	乗用	貨物	計	乗用	貨物	計	
北西側	A	0.8	1.2	2.0	0.3	0.5	0.8	-0.6	-0.7	-1.3
北東側	B	0.7	1.0	1.7	0.3	0.4	0.6	-0.4	-0.6	-1.0
	C	0.5	0.8	1.3	0.4	0.2	0.6	-0.1	-0.6	-0.6
	D	0.2	0.4	0.6	0.0	0.1	0.1	-0.2	-0.4	-0.5
	E	1.0	0.7	1.7	0.2	1.0	1.1	-0.8	0.3	-0.5
	F	0.1	0.2	0.3	0.0	0.1	0.1	-0.0	-0.1	-0.1
	G	0.4	0.5	0.9	0.0	0.2	0.2	-0.3	-0.3	-0.7
	H	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0
	I	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0	0.1	0.1
	J	0.2	0.9	1.0	0.1	0.4	0.5	-0.1	-0.4	-0.5
	K	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1	0.1	-0.0	0.0
南西側	L	0.0	0.2	0.2	0.0	0.1	0.1	-0.0	-0.1	-0.1
	M	0.4	0.7	1.0	0.5	0.4	0.8	0.1	-0.3	-0.2
南東側	N	2.9	1.4	4.3	0.3	0.3	0.7	-2.6	-1.1	-3.7
	O	0.6	0.6	1.2	0.3	0.3	0.5	-0.3	-0.3	-0.6
	P	0.4	0.4	0.8	0.2	0.1	0.4	-0.2	-0.3	-0.4

(小数点第 2 位を四捨五入して計上)

荷さばきスペース設置区間 (A, B, M, N) の平均件数 (台/15分) 合計

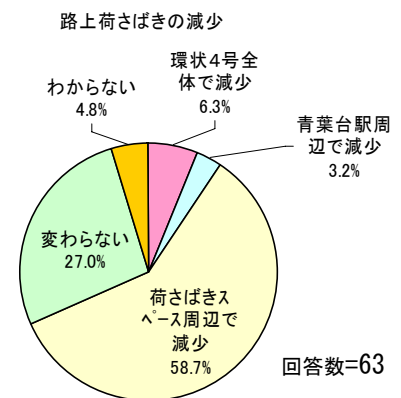
A B M N 合計	1.2	1.1	2.3	0.4	0.4	0.7	-0.9	-0.7	-1.6
------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------	------	------

○路上荷さばきの減少により、荷さばきスペース周辺の路上駐車が減少していると感じている

【ヒアリング結果 1-1】 路上荷さばきの減少について

対象者：荷さばきスペース倶楽部（周辺店舗・納入業者）
バス事業者、違法駐車監視員、警察、タクシー運転手、
歩行者・自転車、周辺店舗（一般）

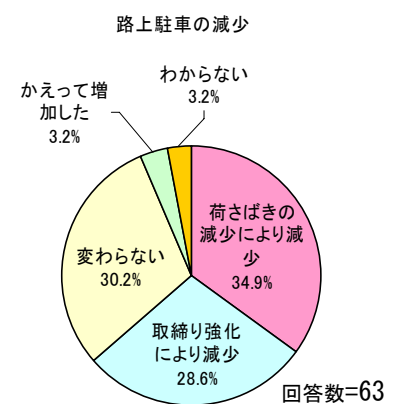
- ・「荷さばきスペース周辺で路上駐車が減少した」との回答が最も多く約 6 割であった。
- ・その他意見として、「時間が経つにつれ利用されなくなった」、「他の場所に荷さばきスペースの設置を希望」等の意見があった。



【ヒアリング結果 1-2】 路上駐車の減少について

対象者：荷さばきスペース倶楽部（周辺店舗・納入業者）
バス事業者、違法駐車監視員、警察、タクシー運転手、
歩行者・自転車、周辺店舗（一般）

- ・「路上での荷さばきの減少により路上駐車が減少した」との回答が最も多く約 3 割強であった。また、「路上駐車の状況は変わらない」が約 3 割、「取締り強化により路上駐車が減少した」との意見も約 3 割と意見が割れている状況であった。



(2) 走行状況

○荷さばきスペースの設置により、広範囲の渋滞解消は見られない

○荷さばきスペース設置区間において、設置前に渋滞していた時間帯（20 km/h 以下）において速度向上の効果が見られた

【走行状況調査】

荷さばきスペースが設置された区間を含む約 3.8 km の区間の旅行速度をプローブカー（※）で調査し、設置前（平成 18 年 11 月）に実施されたプローブカー調査結果と比較を行ったところ、区間全体では大きな変化は見られなかったため、荷さばきスペースを含む 1 区間に着目し、時間帯別の速度を比較した。

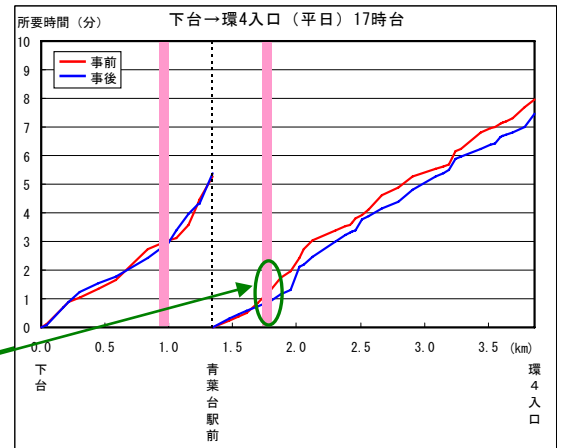
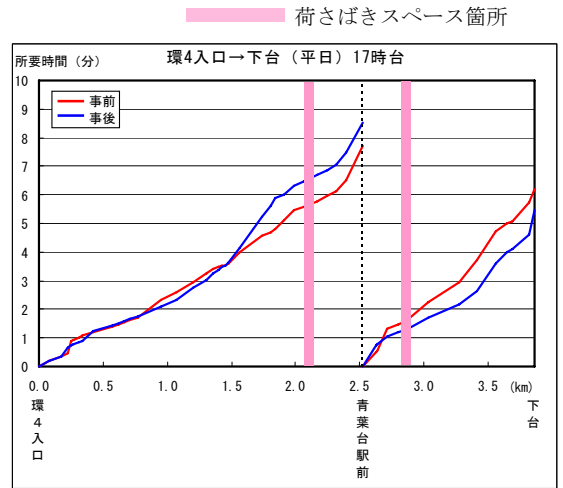
荷さばきスペース設置前において、一般的に渋滞とされる 20 km/h 以下の速度であった時間帯は、北西側（下台→環状 4 号入口方向の青葉台北側）で 20.3 km/h（13.4 km/h→33.7 km/h）向上したのをはじめとし、すべての時間帯で向上がみられた。

これは、荷さばきスペースの設置により荷さばきスペース付近の路上駐車が減少し、対向車とスムーズにすれちがうことができることによる速度向上はあるものの、交通量の変化は起こらないことから広範囲への速度変化が小さいためと考えられる。

※ プローブカー：一定時間おきに現在位置を計測する機器を搭載した車両。所要時間や走行速度などのデータ収集に活用。

荷さばきスペース設置位置の速度比較 (平日) (km/時)

区間距離	環状4号を南下(環状4号入口→下台)					
	北東側			南東側		
	設置前	設置後	速度変化	設置前	設置後	速度変化
7時台	39.0	34.7	-4.3	18.4	26.4	8.0
8時台	41.1	22.4	-18.7	19.6	23.0	3.4
9時台	41.4	34.7	-6.7	19.8	19.9	0.1
10時台	25.4	35.8	10.4	26.4	19.9	-6.5
11時台	31.3	27.3	-4.0	14.6	16.3	1.7
12時台	35.0	39.5	4.5	16.3	25.3	9.0
13時台	44.0	27.3	-16.7	16.0	20.6	4.6
14時台	45.4	16.8	-28.6	29.6	17.9	-11.7
15時台	38.8	26.0	-12.8	15.0	23.9	8.9
16時台	15.6	31.8	16.2	30.9	12.8	-18.1
17時台	35.8	29.4	-6.4	15.6	24.9	9.3
18時台	36.9	35.8	-1.1	13.6	16.8	3.2
区間距離	環状4号を北上(下台→環状4号入口)					
	南西側			北西側		
	設置前	設置後	速度変化	設置前	設置後	速度変化
7時台	38.4	32.6	-5.8	31.0	22.0	-9.0
8時台	30.6	29.4	-1.2	32.6	29.4	-3.2
9時台	31.6	28.5	-3.1	27.5	34.7	7.2
10時台	32.8	8.1	-24.7	23.0	31.8	8.8
11時台	27.5	25.6	-1.9	36.7	32.7	-4.0
12時台	35.8	9.6	-26.2	23.5	34.7	11.2
13時台	36.5	26.8	-9.7	16.7	21.2	4.5
14時台	20.0	14.3	-5.7	30.3	34.7	4.4
15時台	18.4	28.5	10.1	20.0	31.8	11.8
16時台	30.1	22.7	-7.4	24.6	27.9	3.3
17時台	34.0	19.3	-14.7	13.4	33.7	20.3
18時台	31.8	28.5	-3.3	36.1	26.6	-9.5



○車両運転手などの道路利用者は、荷さばきスペースの設置により走りやすくなったと感じている
 ○荷さばきスペースの利用者は、荷さばきのために路上駐車をしなくなったことに安心を感じている

【ヒアリング結果2-1】道路の走りやすさについて

対象者：荷さばきスペース倶楽部 (周辺店舗・納入業者)

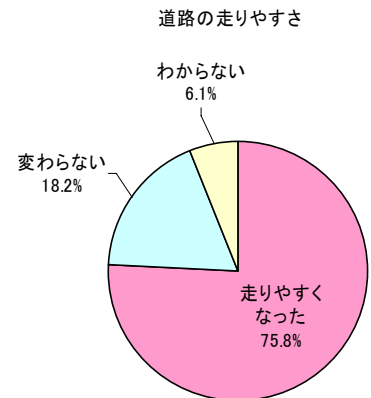
バス事業者、違法駐車監視員、警察、タクシー運転手

【設置前】

- ・「路上駐車や路上荷さばきにより、バスが対向車とすれちがいにくい。」
- ・「路上駐車や路上荷さばきが渋滞の要因になっている。」

【設置後】

- ・「荷さばきスペースが設置され道路の走行状況が走りやすくなった」との回答が8割弱であった。
- ・「取締りで渋滞が減って走りやすくなった」、「取締りとの相乗効果で渋滞が減り走りやすくなった」、「路上駐車や路上荷さばきが減少し、対向車とすれちがう危険性が減少した」との意見があった。
- ・「設置区間を除いて、走行速度に大きな変化はない」という回答があった。

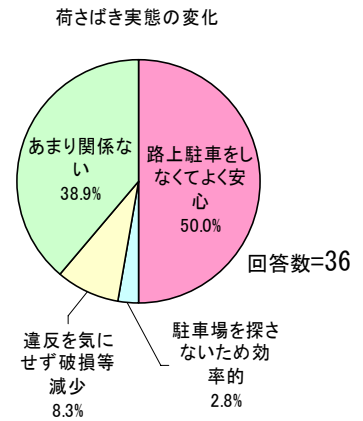


回答数=33

【ヒアリング結果 2-2】 荷さばき実態の変化について

対象者：荷さばきスペース倶楽部（周辺店舗・納入業者）
 周辺店舗（一般）

- ・「荷さばきスペースができたことにより路上駐車をしなくてよく安心」との回答が半数であった。
- ・「荷さばきの実態に変化はなくあまり関係ない」との回答が約4割あった。



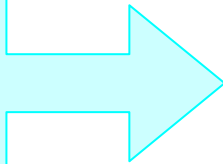
(3) 事故状況

○荷さばきスペース設置による事故件数の減少はみられない

【設置前】 (H18. 2/8~8/7)

合計 17 件

- 出会い頭：13 件
- 追突：2 件
- 追越し接触：1 件
- 正面衝突：0 件
- 側面衝突：1 件
- 物件事故：0 件



【設置後】 (H19. 2/8~8/7)

合計 16 件

- 出会い頭：10
- 追突：1 件
- 追越し接触：1 件
- 正面衝突：2 件
- 側面衝突：1 件
- 物件事故：1 件

(4) 歩道状況

○荷さばきスペースの設置にともない歩道幅員が狭くなることにより、「歩行者・自転車の通行への影響がある」との意見もあるが、大方は「変わらない」と感じている

【ヒアリング結果 3】 歩道の歩行状況について

対象者：荷さばきスペース倶楽部（周辺店舗・納入業者）
 歩行者・自転車

【設置前】 幅員 3.5m

【設置後】 幅員 2.5m（荷さばきスペース設置箇所のみ）

- ・「荷さばきスペースが設置され歩道が狭くなった部分での通行に変化はない」との回答が一番多く6割を超えている。
 「狭くなったことによる交錯等の危険が増加した」との回答は約2割であった。
- ・その他の意見として、「自転車のマナーが悪い」との意見があった。

