



# 駐車場コラム



## 「街を支える物流と駐車問題」

東京海洋大学 名誉教授 苦瀬 博仁

物流における人手不足が「物流2024年問題」として取り上げられ、普通郵便は翌々日配達になり、ネット通販での当日配送はなくなっている。このように物流では大きな変化が起きているが、貨物車の駐車・荷さばきに関しては、西欧諸国に比較して遅れているように感じている。

ロンドン市内の幹線道路にレッドルートという駐停車禁止道路があるが、一部に「荷さばき車両20分停車可、車イスの方は3時間まで駐車可」という区間がある。「乗用車に乗る健常者は遠くに駐車して歩いてもらい、移動困難な人や貨物を優先したい」という趣旨なのだろう。これらは、ロジスティクスを重視する西洋の思想が反映されている証でもある(写真、参照)。



駐停車禁止道路と荷さばき許可

わが国でも、貨物車の駐車対策では少しずつ変化が起きている。特に令和7年(2025)3月には駐車場法が改正され、集合住宅(マンションなど)でも貨物車の駐車に配慮するようになり、路上の貨物車用駐車区画も少しずつ増えている。しかし、まだ課題はあるように思う。

### 都市における貨物車の駐車対策

そこで本稿では、「街を支える物流と駐車問題」という視点から、都市のなかの3つの地区(高層ビル、中心市街地、住宅市街地)の課題について考えてみる(表、参照)。

そこで本稿では、「街を支える物流と駐車問題」という視点から、都市のなかの3つの地区(高層ビル、中心市街地、住宅市街地)の課題について考えてみる(表、参照)。

第1の課題は、高層ビルの貨物車駐車問題である。大都市の高層ビルを調べてみると、一日に数百台の貨物車がやってくる。これは、関東一円に冷凍食品を配送する物流センターの一日の貨物車発着台数(150台前後)に比較しても大きい。しかし、オフィスや店舗のある高層ビルの方が、物流センターよりも貨物車の発着台数は多い事実は、あまり知られていない。また残念なことに、駐車場の高さ制限などで貨物車の入れないビル、駐車しても狭くて荷おろしのためのドアを開けられない駐車区画、階段だけで台車を使えない建物も多い。国交省では「物流を考慮した建築物の設計・運用について、～大規模建築物に係る物流の円滑化の手引き～」を2017年3月に公表したが、このガイ

高層ビル (オフィス、タワーマンション)	中心市街地 (中心商業地区、商店街)	住宅市街地 (戸建て住宅、集合住宅)
<b>ハード対策 (施設整備)</b> ①貨物車通路の諸元確保 ②駐車場所の確保 ③荷おろし仕分け場確保 ④通路・エレベータ確保 ⑤搬送機器の導入	<b>ハード対策 (施設整備)</b> ①路上駐車場所の確保 ②道路の段差解消 ③貨物置き場所の確保	<b>ハード対策 (施設整備)</b> ①駐車場所の確保 (戸建ては、路上) (集合住宅は、路外) ②円滑な搬入経路確保 ③宅配ボックス設置
<b>ソフト対策 (規制誘導)</b> ①駐車場所の予約制度 ②搬入荷さばきの予約 ③館内共同配送 (維持した搬送の共同化)	<b>ソフト対策 (規制誘導)</b> ①荷さばき許可街路 (ローディングゾーン) ②荷さばき時間帯許可 (ローディングタイム) ③一括納品	<b>ソフト対策 (規制誘導)</b> ①荷さばき許可街路 (ローディングゾーン) ②貨物車進入時間規制 (スクールゾーン) ③荷さばき時間帯許可

ドラインが活用されているとは言いにくい。

高層ビルに関するハード対策には、①貨物車通路の諸元確保、②駐車場所の確保、③荷おろし仕分け場確保、④通路・エレベータ確保、⑤搬送機器の導入などがある。ソフト対策には、①駐車場所の予約システム、②搬入荷さばき時刻の予約システム、③館内共同配送(縦持ち搬送の共同化)などがある。特に館内共同配送は、多くの物流業者が届けに来る貨物や荷物を、特定の業者が荷さばき場で一括して引き受けてから、高層ビルの各フロアーに届けるものである。これにより、物流業者は高層階まで運ぶ時間と手間を省くことができ、テナントは顔見知りの業者だけがオフィスに来るので安心感を持って、ビルとしてはセキュリティの強化につながる。このような工夫を、都市計画や建築計画のなかで取り入れる必要がある。

第2の課題は、中心市街地の貨物車駐車問題である。多くの都市の中心市街地では、賑わいを求めてウォークアブルな街づくりを目指している。もちろん、「人が集まれば、街は賑わう」とともに、「人が集まれば、商品や飲食料品も集まる」。逆に、「商品も飲食料品も集まらない街には、魅力も少ない」だろう。加えて買い物や食事の後は、「手ぶらでウォークアブル」を楽しみたい。しかし、商店街のように店舗が並ぶ街に、駐車施設を設けることは至難の業なので、高層ビルとは異なる駐車対策が必要になる。

中心市街地に関するハード対策には、①路上駐車場所の確保、②道路の段差解消、③貨物置き場所の確保などがある。ソフト対策には、①荷さばき許可街路、(ローディングゾーン)、②荷さばき時間帯許可(ローディングタイム)、③一括納品などがある。これらは、都市計画や交通計画だけでなく、商取引の改善も重要になる。

第3の課題は、住宅市街地の貨物車駐車問題である。以前の住宅市街地では、週に何回か乗用車でスーパーに買い物に出かけていたため、引越し以外で貨物車が来ることが少なかった。このため、住民の乗用車の保管場所さえあれば駐車問題は起きなかった。しかし、近年のネット通販や宅配便の普及により、書店に出かけず本を届けてもらう生活や、買い物に行かずに商品を配送してもらう生活が定着しつつある。これにより、住宅市街地の駐車問題も、「住民の乗用車の保管場所対策」から「配送用の貨物車の路上駐車対策」へと変化している。

住宅市街地に関するハード対策には、①駐車場所の確保(戸建ては路上、集合住宅は路外)、②円滑な搬入経路確保、③宅配ボックス設置などがある。ソフト対策には、①荷さばき許可街路(ローディングゾーン)、②貨物車進入時間規制(スクールゾーン)、③荷さばき時間帯許可(ローディングタイム)などがある。

3つの課題に共通している点は、2つある。1点目は、買い物をはじめ人々の行動様式が大きく変化しているにもかかわらず、従来からの乗用車の駐車問題に気をとられて、貨物車の駐車問題にまで手が回らないことである。2点目は、物流を引き起こす商取引において、顧客や配送先のニーズ最優先の考え方が限界にきているにもかかわらず、一部(翌々日配達、即日配達廃止など)を除いて、サービスレベルの変更はまだ至っていないことである。

しかし、いまや時代は変わり、「交通や駐車問題において、人(乗用車)と物(貨物車)のバランスをとること」と「商取引や物流のサービスにおいて、何を優先し何を我慢するか選択する

こと」が重要になっている。

特に都市計画や交通計画においては、「働き楽しむ高層ビル」でも、「賑わいを優先するウォークアブルな中心市街地」でも、「住民の生活を支える住宅市街地」でも、高級な家で玄関と勝手口を使い分けるように、「空間のないし時間的に、人と物との活動や動線を区別すること」は当然のことになるだろう。これらを通じて、人々の日常生活を支える貨物車が、人目に触れずに安全に駐車でき、円滑に商品や物資を届けられることを願っている。

#### 参考文献

- 1) 苦瀬・鈴木編、『物流と都市地域計画』、大成出版社、2020年
- 2) 東京都市圏物資流動調査(2023年実施) <https://www.tokyo-pt.jp/pd/02>