
仙台都市圏TDM施策推進協議会

第1回委員会 資料

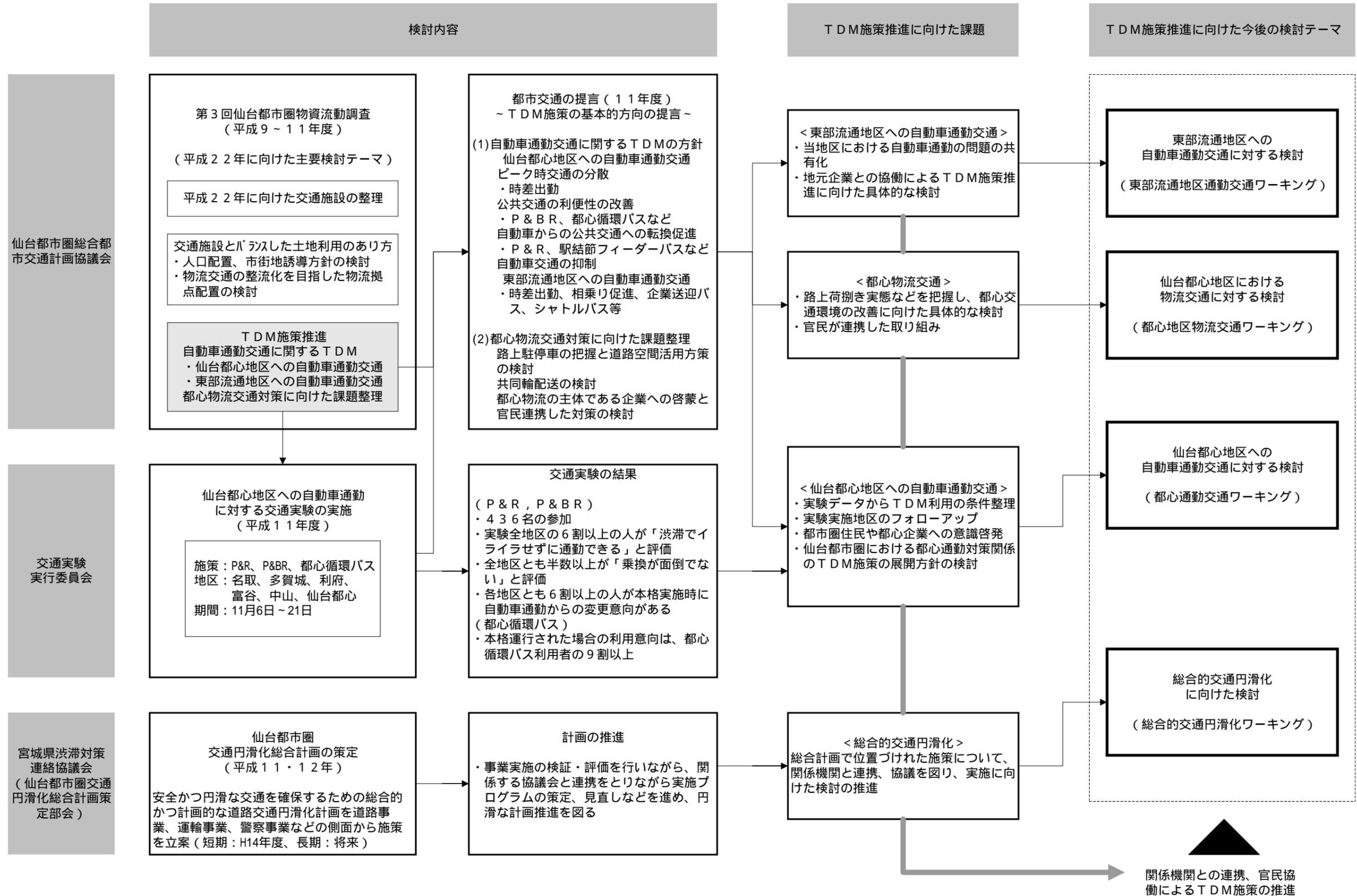
1. 仙台都市圏TDM施策推進に向けた全体方針および組織構成
2. 都心通勤交通ワーキングについて
3. 東部流通地区通勤交通ワーキングについて
4. 都心地区物流交通ワーキングについて

平成12年8月25日（金）

仙台都市圏TDM施策推進協議会

1. 仙台都市圏TDM施策推進に向けた全体方針及び組織構成

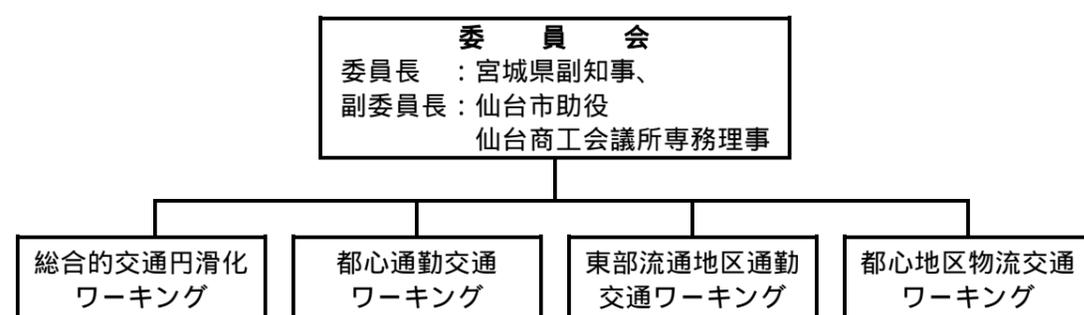
1-1 これまでの取り組み経緯とTDM施策推進に向けての課題



1 - 2 仙台都市圏TDM施策推進協議会の構成

当協議会は、利便性が高く環境負荷の少ない交通環境の実現を目指して、TDM施策の推進に向けて検討を行うものである。

検討にあたっては、関係機関との連携と官民の協働を図りつつ、これまでに整理された課題に対応する4つの「ワーキング」を設立し、これらを統括する「委員会」を構成するものとする。



各ワーキングにおける主な検討事項は以下の通りである。

1) 総合的交通円滑化ワーキング

- 都市圏の交通問題解消のための総合的なTDM施策の検討
- TDM施策を支援するハード整備、環境整備の検討

2) 都心通勤交通ワーキング

- 仙台都市圏における都心通勤交通に関わるTDM施策の展開方針の検討
- 都市圏住民及び都心企業に対するTDM施策の意識啓発とPR活動

3) 東部流通地区通勤交通ワーキング

- 官民協働による通勤交通対策に向けた検討
- 東部流通地区におけるTDM施策の方針の検討

4) 都心地区物流交通ワーキング

- 都心部における物流交通の問題課題の整理と環境改善を図る重点地区の抽出
- 重点地区における荷捌き対策と実施に向けた検討

各ワーキングは協議会が自ら調査検討を行う課題、あるいは関係機関が検討を行う施策のうち、協議会の中で調査検討等を行うことが望ましいものに対応して設置することとしている。

1 - 3 本委員会の討議事項

- 4つのワーキングの中の「総合的交通円滑化ワーキング」においては、平成12年6月に策定された「仙台都市圏交通円滑化総合計画」について、建設省、警察庁に交通円滑化総合対策実施都市圏の指定を受けるべく現在最終調整中であり、実施都市圏の指定を受け次第、検討方針の具体化とワーキングの立ち上げを行うこととする。
- 本委員会の討議事項は、都心通勤交通ワーキング、東部流通地区通勤交通ワーキング及び都心地区物流交通ワーキングの3ワーキングについて、今後2カ年にわたった調査・検討していく検討方針に対する意見並びに確認と、都心通勤交通ワーキングについては、昨年度実施した都心循環通勤バスの実験結果と評価、実験地区における実験後の動向と今後の取り組みおよびTDM施策などのPR活動方法についての意見並びに確認を行うものである。

2 都心通勤交通ワーキングについて

2-1 都心通勤交通ワーキングにおける検討方針

都心通勤交通ワーキングは、平成11年度の交通実験の結果を踏まえ、実験実施地区のフォローアップとP&R、P&BRの利用条件の整理を行い、仙台都市圏における通勤TDM施策の展開方針の検討を行う。また、都市圏住民、都心企業、マスコミ及び関係機関へ実験成果等の情報を広く提供し、TDM施策に関する意識啓発を図るとともに、実験参加者をはじめとして地域住民や都心企業との意見交換会などを通して、今後の仙台都市圏におけるTDM施策に関する意見を聴取し、TDM施策の展開方針の検討に反映していくこととする。

都心通勤交通ワーキングの主な検討項目について整理すると、以下のとおりとなる。

(1) 仙台都市圏における都心通勤交通に関わるTDM施策の展開方針の検討

実験実施地区における本格導入に向けた取り組み（実験のフォローアップ）

- ・ P & R 地区における実施状況の確認（駅周辺駐車場の現状把握）
- ・ 実験結果の整理と実験後の動向（本格導入に向けた課題と動向の整理）
- ・ 今後の取り組み（本格導入に向けた協議会での取り組み・働きかけ 等）
- ・ 本格導入に向けたプロセスの検討（導入に向けたスケジュール 等）

仙台都市圏における都心通勤交通に関わるTDM施策への転換条件の分析

- ・ P & R、P & B R の転換条件の整理（利用する可能性が高い層の明確化）
- ・ 都心通勤循環バスの評価に関する検討（実験参加者、一般利用者の評価）

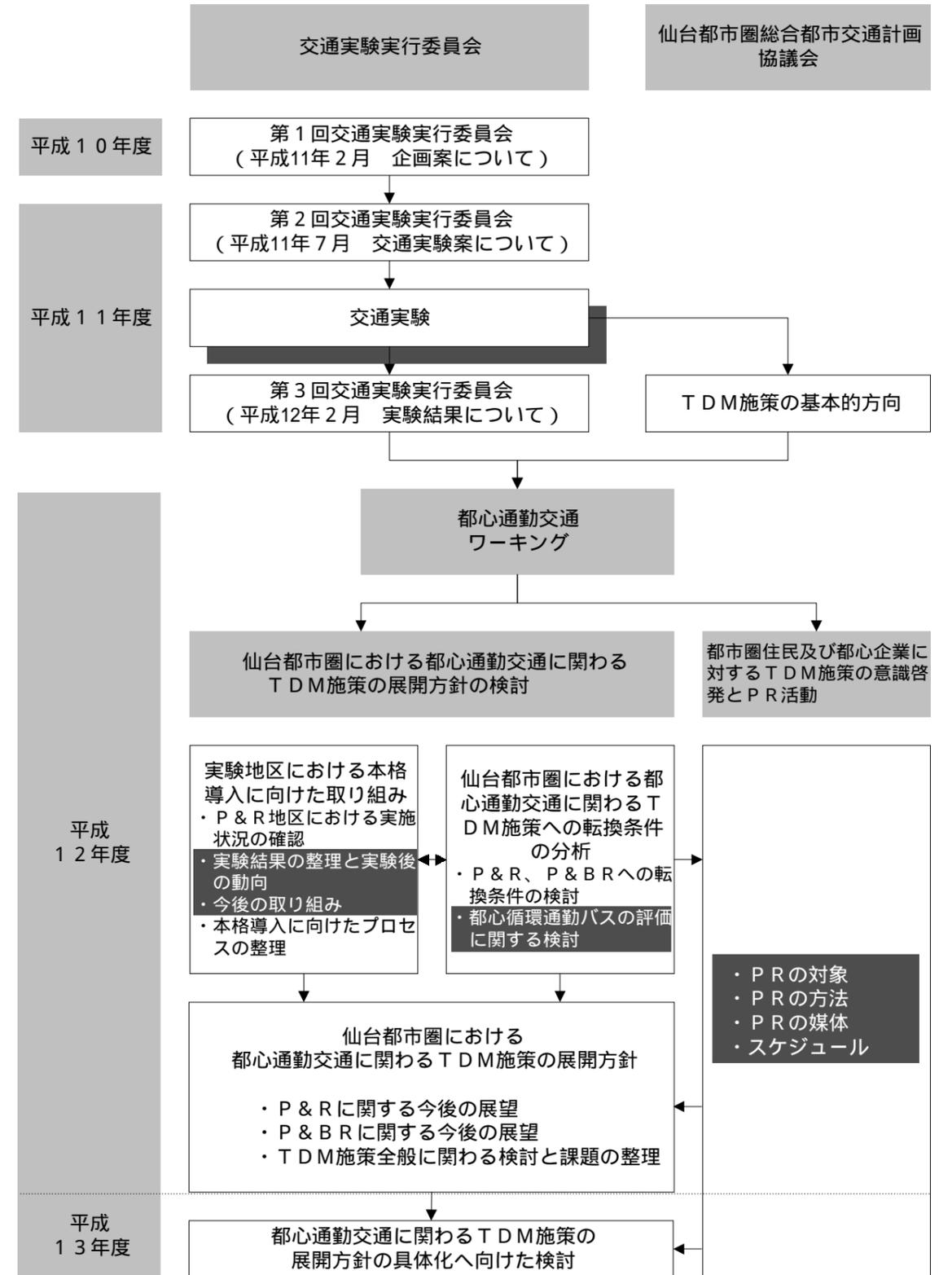
仙台都市圏における都心通勤交通に関わるTDM施策の展開方針

- ・ P & R に関する今後の展望（導入地域や実施プログラムの検討）
- ・ P & B R に関する今後の展望（P & B R の本格導入に向けた展開の検討）
- ・ TDM施策全般に関わる検討と課題の整理（P&R・P&BR以外の施策展開検討）

都心通勤交通に関わるTDM施策の展開方針の具体化へ向けた検討

(2) 都市圏住民及び都心企業に対するTDM施策の意識啓発とPR活動

- ・ PRの対象（実験地区住民・自治体、都心企業、都市圏住民・企業 等）
- ・ PRの方法（意見交換会、都心企業との懇談会 等）
- ・ PRの媒体（実験パンフレット、提言パンフレット、広報誌 等）
- ・ スケジュール（PR活動の実施スケジュール）



■ : 今回検討・報告内容

図 都心通勤交通ワーキングの検討方針

2 - 2 都心循環通勤バスの評価に関する検討

(1) 検討の視点

昨年度、行われた交通実験は、P & RやP & B Rと都心循環バスを組み合わせることで、居住地から勤務先までの移動環境を向上することにより、自動車からの転換を図ろうとするものであった。したがって、都心循環通勤バスは、当初、実験参加者を利用者として想定しており、都心循環通勤バスの目的は実験参加者のイグレス環境の向上を図ることであったといえる。実際の運行の際には、一般の利用者が利用できるように運行がなされ、利用者数も実験参加者よりも一般利用者が多くなっている。

そこで、実験参加者の利用を通して得られた実績や評価から、都心循環通勤バスをP & RやP & B Rと組み合わせることの評価を行う。特に、仙台駅からのイグレス環境の向上という観点からP & R地区に着目する。また、一般利用者については、利用実態や都心循環通勤バスに対する評価から、都心部での移動環境としての都心循環通勤バスの評価を行う。

実験参加者の利用からみた評価
 実験参加者のイグレス環境の確保する目的としての都心循環通勤バスの利用実績とその評価
 一般利用者の利用からみた評価
 都心地区の交通環境向上を図る目的としての都心循環通勤バスの利用層とその評価

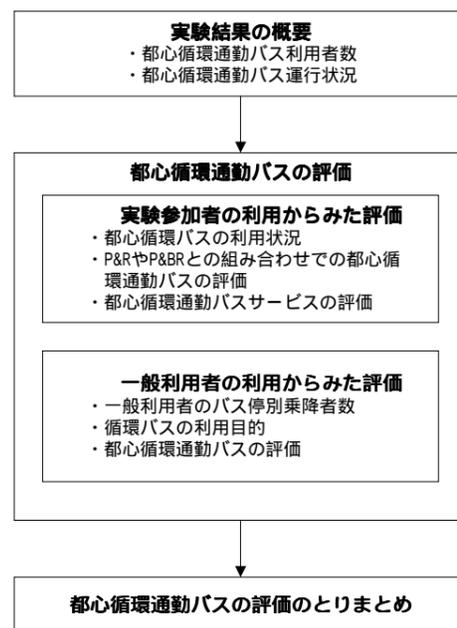


図 検討の全体フロー

(2) 都心循環通勤バスの概要

表 都心循環通勤バスの概要

項目	概要
運行ルート	右回り：仙台駅前～青葉通～晩翠通～定禅寺通～駅前通～仙台駅前 左回り：仙台駅前～駅前通～定禅寺通～晩翠通～青葉通～仙台駅前
運行時間帯	平日のみ運行 (朝) 7:00～9:20 (夕) 17:00～20:00
運行本数	(朝) 10分間隔38便 (7:40～8:20は5分間隔で運行) (夕) 10分間隔42便
利用料金	大人100円/回 小児50円/回 (実験モニターは無料)



図 都心循環通勤バスの運行ルート

(3) 都心循環通勤バスの評価に関する検討結果

実験結果の概要

(参考資料p.1)

- 利用者数の推移
 - ・10日間で述べ5,235人の利用があった
 - ・仙台駅前でのP R活動の継続により実験後半にかけて利用者数は増大している
 - ・1便当たりの乗客数
 - ・午前7時台後半から8時台にかけて利用者が多く、1便当たり約15~20名の利用があった
 - ・夕方時間帯は利用者が少なく、大きなピークもみられない
- バス停間乗車人数
 - ・仙台駅周辺で乗車し、右回りは一番町二丁目から県民会館前バス停、左回りは錦町から定禅寺通市役所前バス停のバス停で降車が多い
- 運行状況
 - ・朝の時間帯は、運行予定時間内で定時性高く運行された
 - ・夕の時間帯は、道路混雑の影響を受け運行予定時間をこえる便もみられ、定時性の確保が難しい

都心循環通勤バスの評価

(参考資料p.2~p.4)

実験参加者の利用からみた評価

P & R地区 (利府、多賀城、名取の3地区)

- 都心循環通勤バスの利用状況
 - ・都心地区に勤務している参加者のうち約半数の方が、都心循環通勤バスを利用している
 - ・利用率は実験に参加した日の約3/4
 - ・仙台駅からの徒歩圏をこえた地域での利用割合が高い
- P & Rとの組み合わせでの評価
 - ・都心循環通勤バスを利用した参加者の約4割強が循環バスとセットでの変更意向を示している
- 循環バスサービスの評価
 - ・循環バスのサービスについては、全ての項目で7割程度の評価が得られている

P & B R地区 (富谷地区)

- 都心循環通勤バスの利用状況
 - ・都心地区に勤務している参加者のうち約2割の方が、都心循環通勤バスを利用している
 - ・利用率は実験に参加した日の約5割
 - ・地下鉄駅から離れた地域での利用割合が高い
- P & B Rとの組み合わせでの評価
 - ・都心循環通勤バスを利用した参加者の約1/3が循環バスとセットでの変更意向を示している
- 循環バスサービスの評価
 - ・バス停のわかりやすさやバス停での待ち時間に関する評価が低い

P & B R地区 (中山地区)

- 都心循環通勤バスの利用状況
 - ・都心地区に勤務している参加者のうち約25%の方が、都心循環通勤バスを利用している
 - ・利用率は実験に参加した日の約5割
 - ・快速バスの運行ルートから離れた地域での利用割合が高い
- P & B Rとの組み合わせでの評価
 - ・都心循環通勤バスを利用した参加者の約20%が循環バスとセットでの変更意向を示している
- 循環バスサービスの評価
 - ・走行時間に関する評価が高い
 - ・バス停のわかりやすさやバス停での待ち時間に関する評価がやや低い

一般利用者の利用からみた評価

(参考資料p.5)

- 都心循環通勤バスの利用状況
 - ・朝の時間帯は仙台駅周辺で乗車し、定禅寺通や晩翠通のバス停で降車する利用者が多い
 - ・夕の時間帯は、定禅寺通や晩翠通からの乗車割合が高いものの、全てのバス停で乗降がなされている
- 都心循環通勤バスの利用目的
 - ・朝の時間帯は、通勤目的での利用者が多い
 - ・夕の時間帯は、帰宅や買物・私用目的など様々な目的で利用されている
- 都心循環通勤バスがないときの交通手段
 - ・都心循環通勤バスがないときの交通手段は、徒歩の方が約半数、地下鉄やバスなどの既存の公共交通の方が約半数となっている
- 都心循環通勤バスの評価
 - ・1乗車100円という料金に対する評価が高い
 - ・本格実施時の利用意向では、8割以上の方から支持されている
 - ・本格実施時には、既存の公共交通機関を利用されている方ほど高い料金の支払い意志額がある

都心循環通勤バスの評価のとりまとめ

実験結果から得られた都心循環バスの評価

- ・利用実態からみると、朝ピーク時(7:30~9:00)において仙台駅から勤務先へ向かう利用者が多い
- ・夕方時間帯は、交通渋滞の影響を受け安定的な運行が困難であり、利用者も少なく大きなピークもみられない
- ・P & R地区において、仙台駅からのイグレス交通手段としての利用が多く、利用者から一定程度の評価が得られた
- ・P & B R地区においては、地下鉄や快速バスが勤務地近くまで乗り入れていることもあり、利用者も少なく、それほど評価も高くない
- ・一般利用者からも高い支持が得られており、特に1乗車100円という料金面での評価が非常に高い
- ・一方で、バス停のわかりやすさについての評価は低い

都心循環通勤バスは、朝ピーク時に仙台駅から勤務先へ向かう利用者から高い評価

今後に向けて

- ・朝ピーク時の仙台駅からの通勤者を対象とした都心循環通勤バスの運行可能性について、引き続き検討することが必要である
- ・既存バス路線の活用による都心循環通勤バスの代替可能性の検討
- ・料金水準を考慮した上での交通事業者からみた採算性の検討

こうした検討を踏まえながら、交通事業者との協議を重ね、都心循環通勤バスの実現可能性について検討を進める

2 - 3 実験実施地区における本格導入に向けた取り組み（実験のフォローアップ）

昨年度の実験でアクセス側の施策であるP&RやP&B Rを行った5地区（利府、多賀城、名取、富谷、中山）において、P&RやP&B Rを本格的に導入していくためには効率的かつ戦略的に取り組んでいく必要がある。

そこで、昨年度交通実験を行った5地区において、各地区の実験の結果や参加者の評価を踏まえ本格導入に向けた課題や実験地区周辺における実験後の動向を把握するとともに、本格導入に向けて取り組むべきことについて整理した結果を以下に示す。

表 本格導入に向けた取り組みの整理結果

		P & R 地区			P & B R 地区	
		利府地区	多賀城地区	名取地区	富谷地区	中山地区
実験結果の整理	参加者数	<ul style="list-style-type: none"> ・ 52名の参加登録 ・ 1日の参加者数は30～35名程度で推移 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 58名の参加登録 ・ 1日の参加者数は20～30名程度で推移 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 56名の参加登録 ・ 1日の参加者数は30～35名程度で推移 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 136名の参加登録 ・ 1日の参加者数は75～100名程度で推移 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 134名の参加登録 ・ 1日の参加者数は80～100名程度で推移
	参加者の評価	<ul style="list-style-type: none"> ・ 通勤時の快適性（車内の混雑、車内の時間の有効利用）に対する評価が高い ・ 通勤時間の短縮、待ち時間に対する評価は低い ・ 参加者からは「駐車場から駅までが遠く感じた」との意見 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 待ち時間の少なさに対する評価が高い ・ 通勤時の快適性（車内の混雑、車内の時間の有効利用）に対する評価が低い ・ 参加者から「公共交通機関の有効性が確認できた」との意見 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 待ち時間の少なさに対する評価が高い ・ 通勤時の快適性（車内の混雑、車内の時間の有効利用）に対する評価が低い ・ 参加者から「駐車場から駅まで近くて便利」との意見 	<ul style="list-style-type: none"> ・ P & B R 駐車場および地下鉄中央駅における計2回の乗換にもかかわらず、乗換と待ち時間に対して約6割の方から支持 ・ 地下鉄やバス車内での時間の有効利用に対する評価は低い ・ 参加者から「最終バスが遅くまであって良かった」との意見 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 通勤時の快適性（車内の混雑、車内の時間の有効利用）に対する評価が高い ・ 乗換に対する評価が高い ・ 通勤時間の定時性については評価が低い ・ 参加者から「確実に座れ、ゆとりある快適な通勤であった」との意見
実験から得られた本格実施に向けた課題		<ul style="list-style-type: none"> ・ 利府駅東口町営駐車場の月極料金体系等への条例改正 ・ 参加者からは運行本数の少なさ、駐車場から駅までの移動環境の改善について指摘 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 実験時に使用した商業施設の立体駐車場の活用が不可欠であり、既存の月極駐車枠の拡大が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅周辺の未利用地の活用方策の検討 ・ 駅周辺における駐車場の確保 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 仮設駐車場を設置した場所は宅地として開発される予定であり、駐車場としては活用不可 ・ 参加者からは、地下鉄の最終便に合わせた最終バスの運行、深夜時間帯における運行本数の充実について要望 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本格実施時の変更意向は最も高く、駐車場と快速バスの組み合わせによるP & B Rシステムの確立が必要 ・ 住民と駐車場所所有者、バス事業者の三者間の合意形成 ・ 橋渡し役として、協議会で三者の意向を把握しながら取り組みを進めることが必要
実験後の動き		<ul style="list-style-type: none"> ・ 「利府駅前活性化推進協議会」の設立 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 立体駐車場の事業主における経営状況の変化 		<ul style="list-style-type: none"> ・ 平成13年度の国体開会式開催時に、新富谷ガーデンシティイベントホール駐車場をP & B R 駐車場として活用予定 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 仙台市交通局による新規バス路線（快速バス）の設置
今後の取り組み	当該自治体	<ul style="list-style-type: none"> ・ 町営駐車場の条例改正（利府町） 				
	当協議会から各主体への働きかけ	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利府地区住民へのP R活動の展開（利府町へ働きかけ） ・ 利府地区から都心部へのマイカー通勤者を対象とした意見交換会の開催（協議会） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 既存の月極駐車枠の拡大や商品券購入により駐車場利用を認める手法等の導入について事業主との交渉機会を継続的に探る（事業主） ・ 多賀城地区東部方面から都心部へのマイカー通勤者を対象とした意見交換会の開催（協議会） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅周辺の未利用地の確認（名取市） ・ 名取地区住民へのP R活動の展開（名取市へ働きかけ） ・ 名取地区および名取以南方面から都心部へのマイカー通勤者を対象とした意見交換会の開催（協議会） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ P & B R 用駐車場種地の確保（富谷町・事業主） ・ 駐車場までのバス路線の設定（上記事業主とバス事業者） ・ 深夜時間帯のバスサービスの向上（バス事業者） ・ P & B R の定着・促進に向けた富谷地区住民へのP R活動の展開（富谷町） ・ 地元利用者の意向の把握（住民） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 実験の報告会および住民のニーズを確認するための意見交換会の実施（住民） ・ 中山地区周辺の商業施設駐車場の所有者に対する本格実施に向けての意向の確認（駐車場所所有者） ・ 住民および駐車場所所有者の意向確認をした上で、P & B R システムが可能となるバス路線の可能性について調整（バス事業者）

2 - 4 都市圏住民および都心企業に対するTDM施策の意識啓発・PR活動

都市圏住民、都心企業等に対して、仙台都市圏の交通の現状や交通実験の成果、今後のTDM施策展開の可能性などの情報提供を継続的に行うことにより、都市圏住民へのTDM施策のPRを行い、都市圏住民等と都市圏交通に関わる情報の共有化を図る。

(1) PR活動の方針

昨年度の交通実験の対象者(実験地区の住民および自治体、都心企業)に対しては、実験結果の報告、TDM施策に関する意見交換、施策推進に向けた参加協力等を実施しながら、本格的な推進に向けたPR活動を行う

の対象者以外の都市圏住民や企業に対しては、昨年度の交通実験の概要や結果、TDM施策の必要性や有効性等の情報提供を行うことにより、TDM施策そのもののPR活動を行う

の活動については、より効果的にPRしていくために、TVや新聞等のマスコミの協力を得ながら、協議会としての活動そのものをPRする

今後のTDM施策の方向性やPRの方策等については、上記のPR活動の結果を踏まえながらさらに検討を進める

(2) PR活動(案)

当面のPR活動(案)は、以下の通り(下表)である。

実験地区の住民を対象とした意見交換会、自治体を対象としたTDM推進検討会を、各実験実施地区において今年度中に開催する。また、都心企業を対象とした懇談会についても、各種の経済団体等を通して今年度中に開催する。

さらに、都市圏全体の住民や企業に対しては、行政広報誌や広報番組、ホームページ等の各種の媒体を通して随時PR活動を展開する。

表 PR活動(案)

対象者		方 法	媒 体	スケジュール	
				H12	H13
実験地区	住 民	意見交換会 ・TDM実験報告 ・TDM推進に向けた要望・アイデアの収集	・交通実験パンフレット ・都市交通の提言パンフレット ・実験概要版	各地区 開 催	
	自治体	TDM推進検討会 ・TDMの有効性 ・本格実施に向けた取り組み ・スケジュール	同 上	各地区 開 催	
都心企業		経済団体等を通じた懇談会 ・TDM実験報告 ・通勤手段についての働きかけ ・TDM推進に向けたアイデアの収集	同 上	開 催	
都市圏住民 " 企業		各種媒体を通じたPR ・TDM実験報告 ・TDMの必要性と有効性 ・参加協力 ・意見、アイデアの収集	・広報誌 ・行政広報番組(TV,ラジオ) ・ホームページ ・シンポジウム、フォーラムの開催 ・イベント等での記録ビデオ活用	早 期 随時機会を探る 公開中(随時修正)	来年度 随時機会を探る

3．東部流通地区通勤交通ワーキングについて

3 - 1 東部流通地区における通勤交通に対する考え方

東部流通地区の概要

- ・ 東部流通地区は、過密化した仙台中心部の施設不足の打開と流通業務機能の近代化を図るため、昭和40年代より、中心部から5km東側に供用した国道4号バイパスと併せ、区域約1200haにおいて、卸商センターやトラックターミナルそして中央卸売市場など各種物流機能が整備・集積した地区である。
- ・ 本地区の物流活動は仙台都市圏の総搬出量に対するシェアを22.5%と高く中心的な役割を担っている。
- ・ 本地区が整備され30年経過した現在、市街地の拡大に伴い本地区は市街地に囲まれ、幹線道路の交通渋滞の慢性化など地区を巡る環境は大きく変化してきた。
- ・ また、地区内では事業所用施設の規模が不足しつつあり、一部には自動車通勤を見直そうとする事業所も現れている。

本地区の交通環境の改善に向けて

- ・ 以上の背景から、本地区をめぐる交通環境の改善について、道路建設のようなハード整備ではなく、TDM（交通需要マネジメント）というソフト施策を導入することによって交通環境の改善への働きかけを目指し、官民協働で協議・検討しながら、交通環境改善に向けた取り組み態勢づくりへと引き継ぐことができるよう取り組む必要がある。

本地区の通勤交通に対する取り組みについて

- ・ 本地区の交通環境で特に著しい面は朝ピーク時の交通渋滞であり、この課題に対する取り組みとして、本地区を含む仙台都市圏における将来総合交通体系の整備も視野に入れながら、本地区の通勤交通に着目していくことは、短中期的なソフト施策としてのTDM導入の可能性を本地区の関係者と話し合いを重ねていく上でもっとも重要な動機付けであり、官民一体となって検討していくことが必要となる。

3 - 2 仙台都市圏総合都市交通計画協議会におけるTDM施策の基本的方向に関する提言

仙台都市圏総合都市交通計画協議会が平成12年3月にとりまとめた都市交通の提言では、東部流通地区に関わるTDM施策として、ピーク時交通の分散を図った時差出勤や、相乗り促進、企業送迎バスなどを位置づけている。

施策展開に向けては、当地区での企業に呼びかけ、当地区での全体での自動車通勤に対する問題への理解を深め、地区企業での取り組むTDMの必要性の共有化と自動車通勤に対する様々な需要調整の方策の検討を推進することを課題としている。

3 - 3 東部流通地区通勤交通ワーキングにおける検討方針

東部流通地区通勤交通ワーキングは、都市交通の提言で整理されたTDMの基本的方向にもとづき、東部流通地区の立地事業者との協議のもと、通勤交通に関わるTDM施策を検討する。

東部流通地区通勤交通ワーキングの検討項目は以下のようになる。

(1) 通勤交通に関わる問題点の共有化に向けた検討

既往データなどからみる東部流通地区の通勤交通の実態把握

- ・ 東部流通地区の通勤交通の状況(周辺道路の交通状況、自動車通勤の発生量分布 等)
- ・ 立地企業の現況交通対策(自動車通勤の現況対策、始業開始時刻 等)

現況の通勤対策など、通勤交通の問題点に関わる協議

- ・ 企業の現況の通勤対策に関わる協議
- ・ 従業員の通勤対策での問題点の確認

通勤交通対策に関わる問題点で共有化しうる検討項目の整理

(2) 東部流通地区におけるTDM施策の方針の検討

公共交通サービスが不十分な業務地区におけるTDM施策の考え方

- ・ 公共交通サービスが不十分な業務地区のTDM施策の事例整理
- ・ TDM施策メニューと考え方

通勤対策に関わる協議

- ・ 今後の通勤対策に関わる協議
- ・ 就業形態に合わせたTDM施策のあり方の検討

TDM施策の方針

- ・ 東部流通地区において適用可能なTDM施策の検討

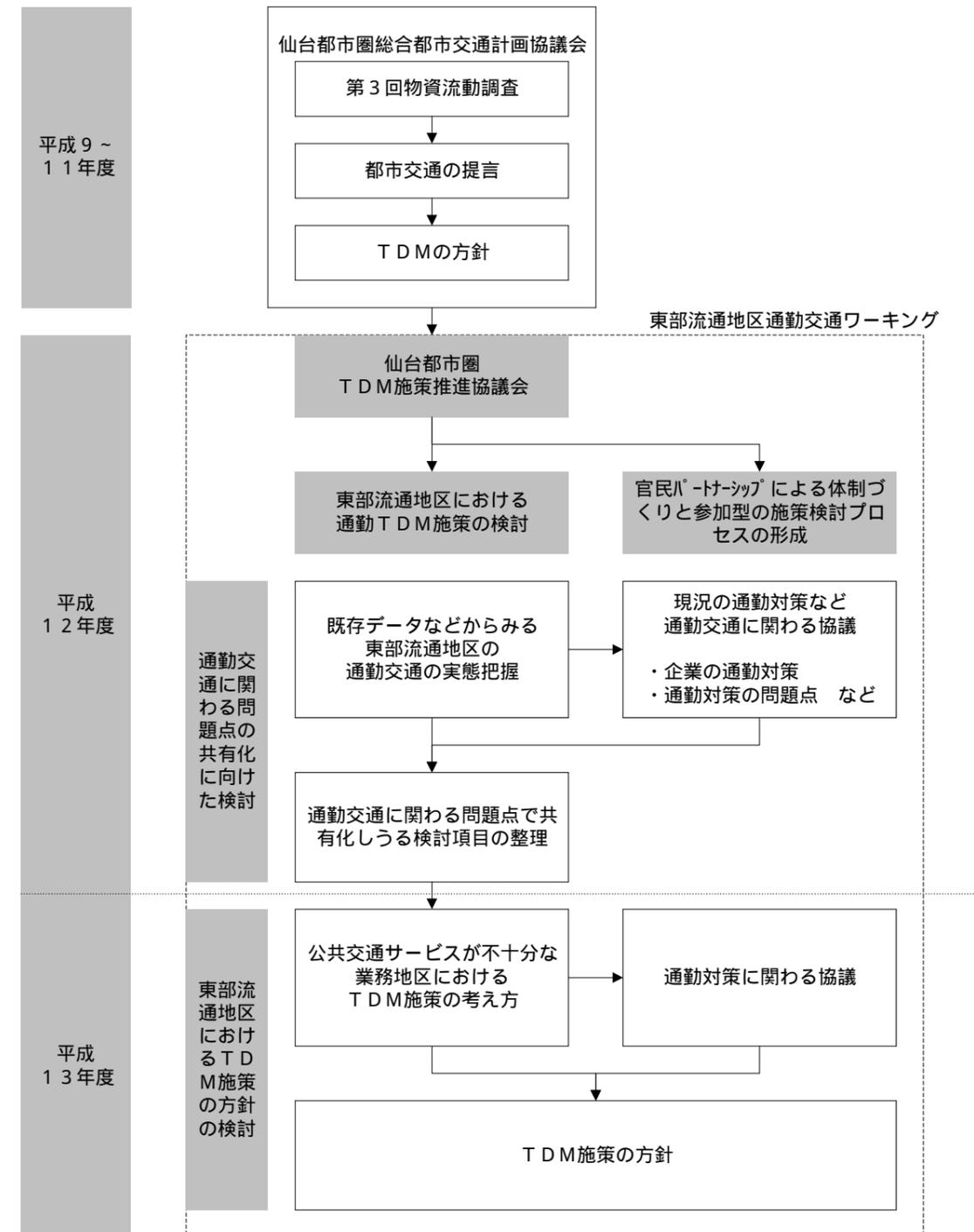
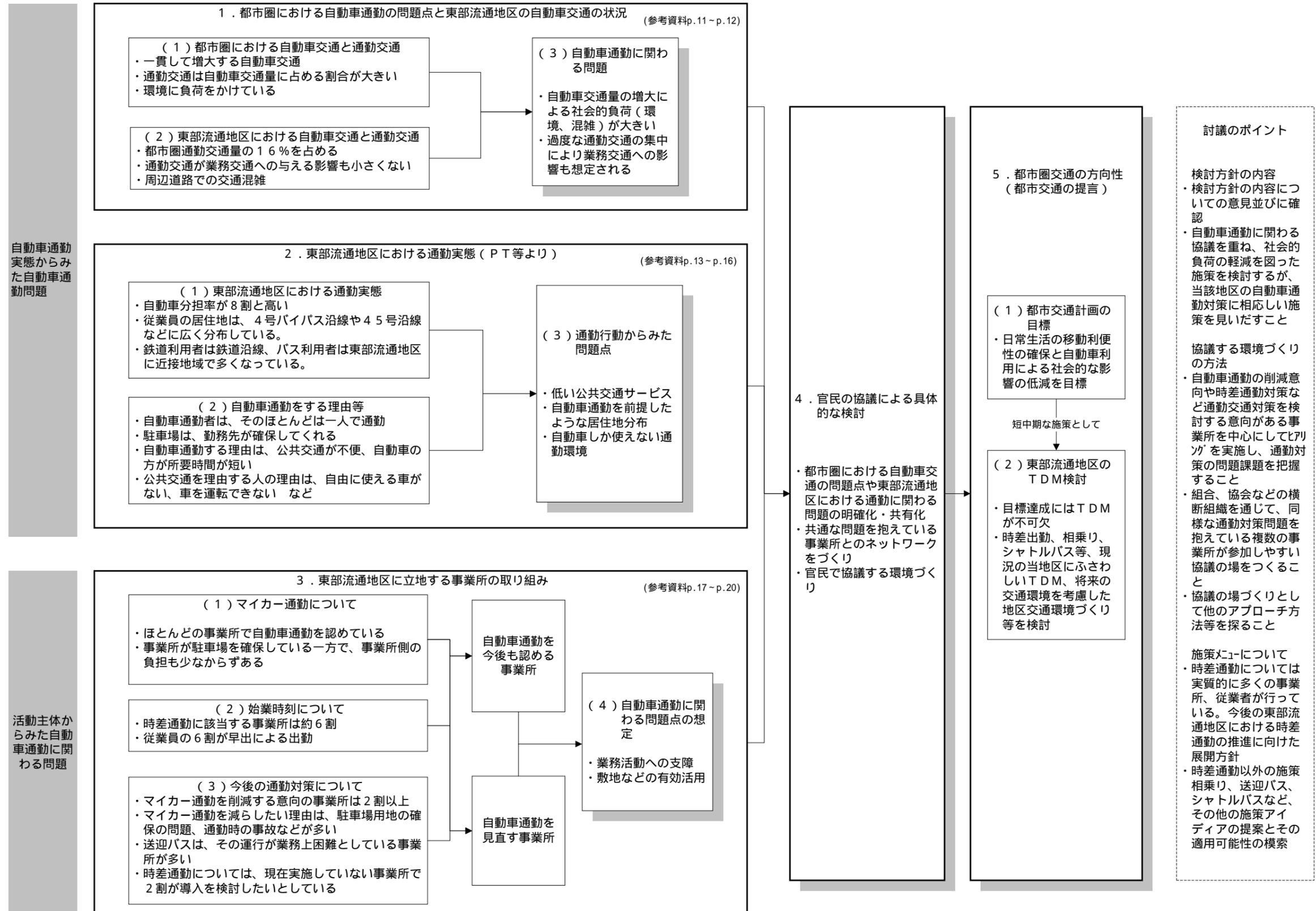


図 東部流通地区通勤交通ワーキングの検討方針

3 - 4 東部流通地区通勤交通ワーキングの検討視点



自動車通勤実態からみた自動車通勤問題

活動主体からみた自動車通勤に関わる問題

4. 都心地区物流交通ワーキングについて

4-1 仙台都市圏総合都市交通計画協議会における都心物流施策の課題

仙台都市圏総合都市交通計画協議会では、都心部物流対策の課題が整理され、今後の取り組みとして以下のように課題が整理された。

< 都心物流交通対策への取り組みへの課題 >

都心物流は現況の特性と課題の提示にとどまっており、今後は具体的対策への取り組みの検討が必要である。このため、物流調査でのデータを活かし、かつ都心部の路上荷さばきの実態や都心道路空間の利用実態を詳細に把握するとともに、物流活動を行っている都心企業の参画のもとで、都心物流交通の整流化を押し進めることが課題とされる。

4-2 都市地区物流交通ワーキングにおける検討方針

都心地区物流交通ワーキングは、仙台都市圏総合都市交通計画協議会で整理された都心物流交通の課題をもとに、物流交通の環境改善を図る重点地区を抽出し、地区の立地事業者、交通管理者及び交通事業者などとの協議のもと、荷捌き施策を中心とした道路運用管理策を検討する。都心地区物流交通ワーキングの検討項目は以下ようになる。

(1) 都心部における物流交通の問題課題の整理と環境改善を図る重点地区の抽出

都心部の交通状況と路上荷捌き状況の整理(都心部の貨物車交通量、路上荷捌き状況等)
路上荷捌きや駐停車対策に関わる現在の取り組み

- ・ 仙台都市圏での取り組み(クリーンロード対策など)、他都市での取り組み
- ・ 物流活動及び荷捌きに関わるヒアリング
- ・ 商店街、運送会社などへのヒアリングにより、物流活動及び荷捌きに関わる問題把握
- ・ 都心部の問題課題の整理と荷捌き対策の重点地区の抽出

(2) 重点地区における物流交通の問題課題の整理

実態調査の実施と地区の概況整理

- ・ 貨物車の荷捌き状況
- ・ 一般車やタクシーなどの路上駐車状況
- ・ 重点地区における現況問題についての協議

路上荷捌き等に関わる問題課題の整理

- ・ 重点地区における荷捌き及び駐停車問題に関わる問題課題の整理
- ・ 一般車やタクシーなどの路上駐車に関わる問題課題の整理

(3) 荷捌き対策の検討

- ・ 関係者との協議のもと、重点地区における荷捌き対策に関わる検討

(4) 実施に向けた検討

- ・ 施策のプラン作成
- ・ 社会実験の実施 など

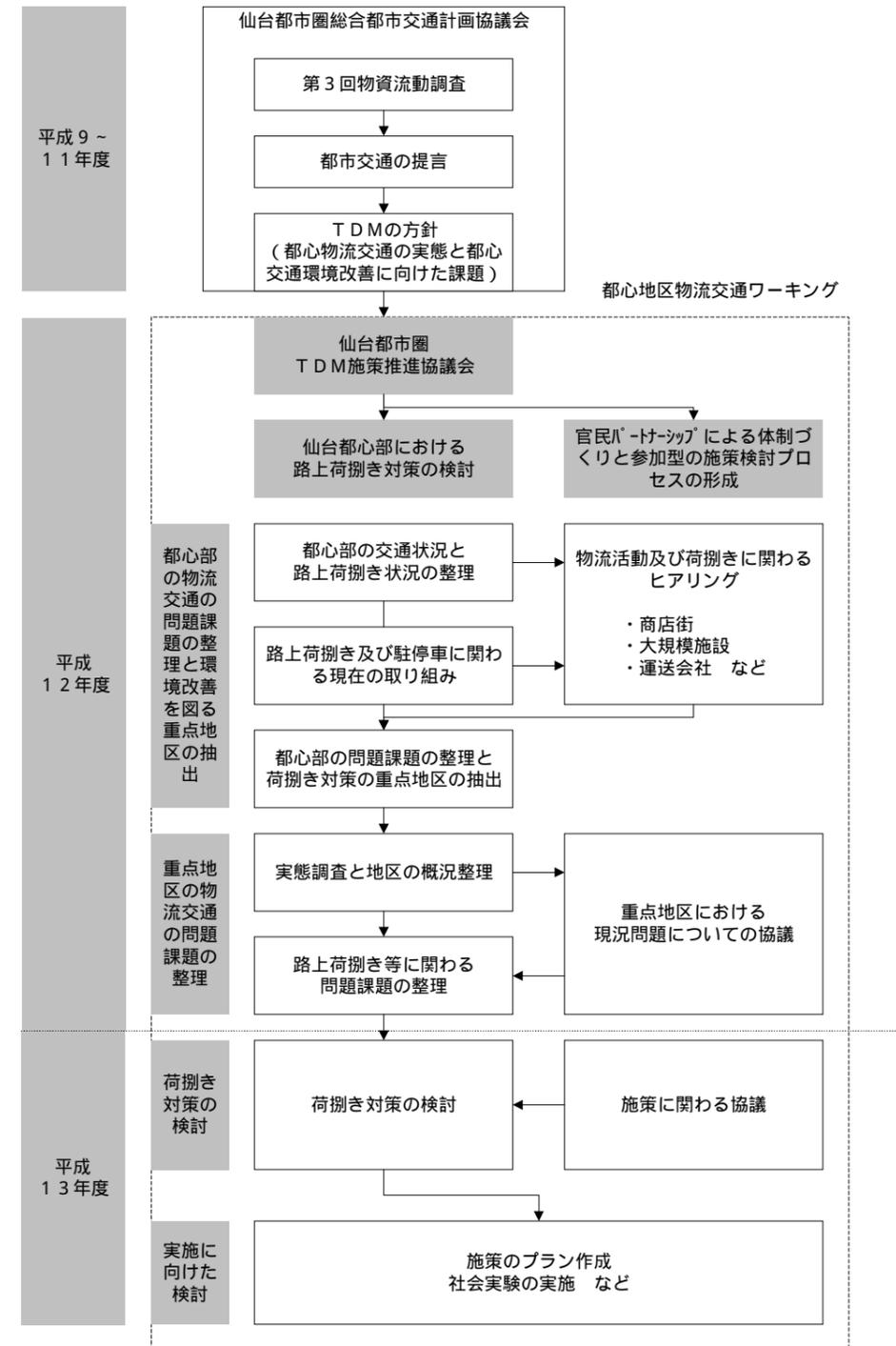


図 都心地区物流交通ワーキングの検討方針

4 - 3 都心地区物流交通ワーキングの検討視点

