

「歩いて楽しいまちなか戦略」 物流実態調査結果

	頁
① 荷捌き巡回調査	①－ 1 ～ 8
② 横持ち追跡調査	②－ 1 ～21
③ 納入・出荷に関するアンケート調査	③－ 1 ～12

平成30年3月29日

「歩いて楽しいまちなか戦略」 物流実態調査結果

① 荷捌き巡回調査

◆路上荷さばき巡回調査結果

(1) 調査概要

日時

平成29年10月17日（火）7：00～19：00

対象地域

歴史的都心地区及び三条通（河原町通～鴨川間）

内容

路上荷さばきを行っている車両の台数や位置等を調査

方法

各細街路を10分に1回巡回

＜調査風景＞

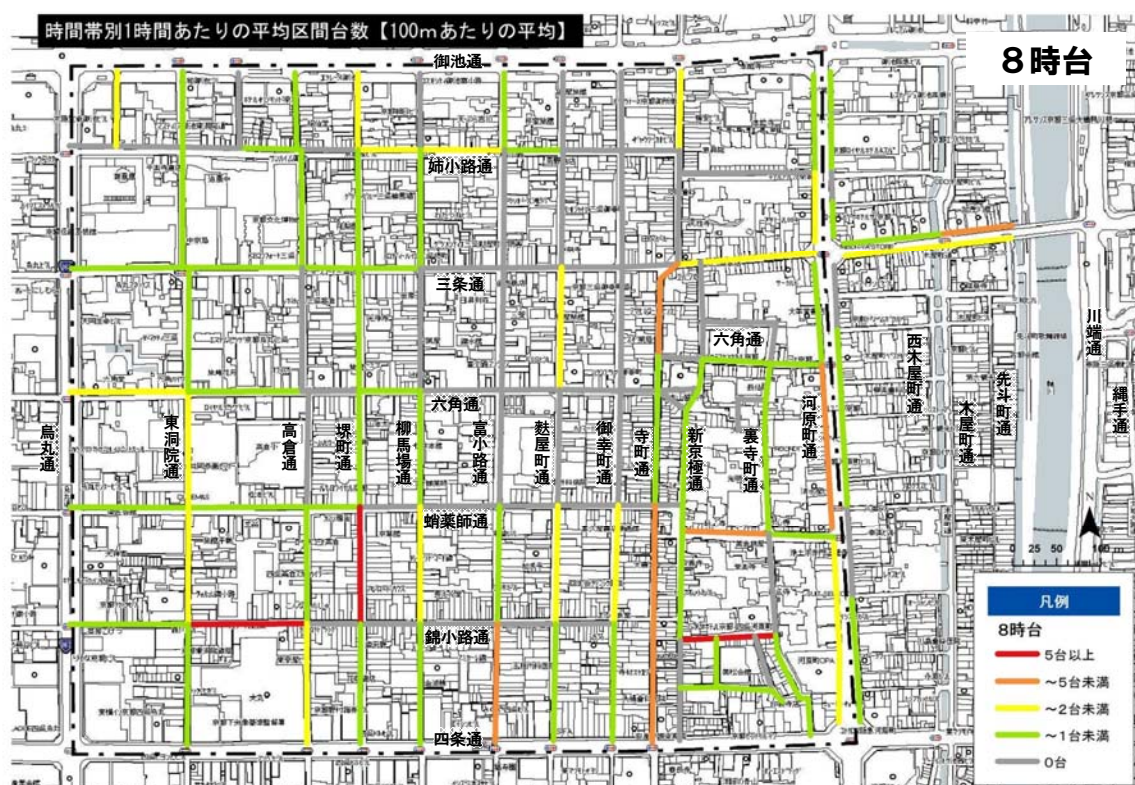
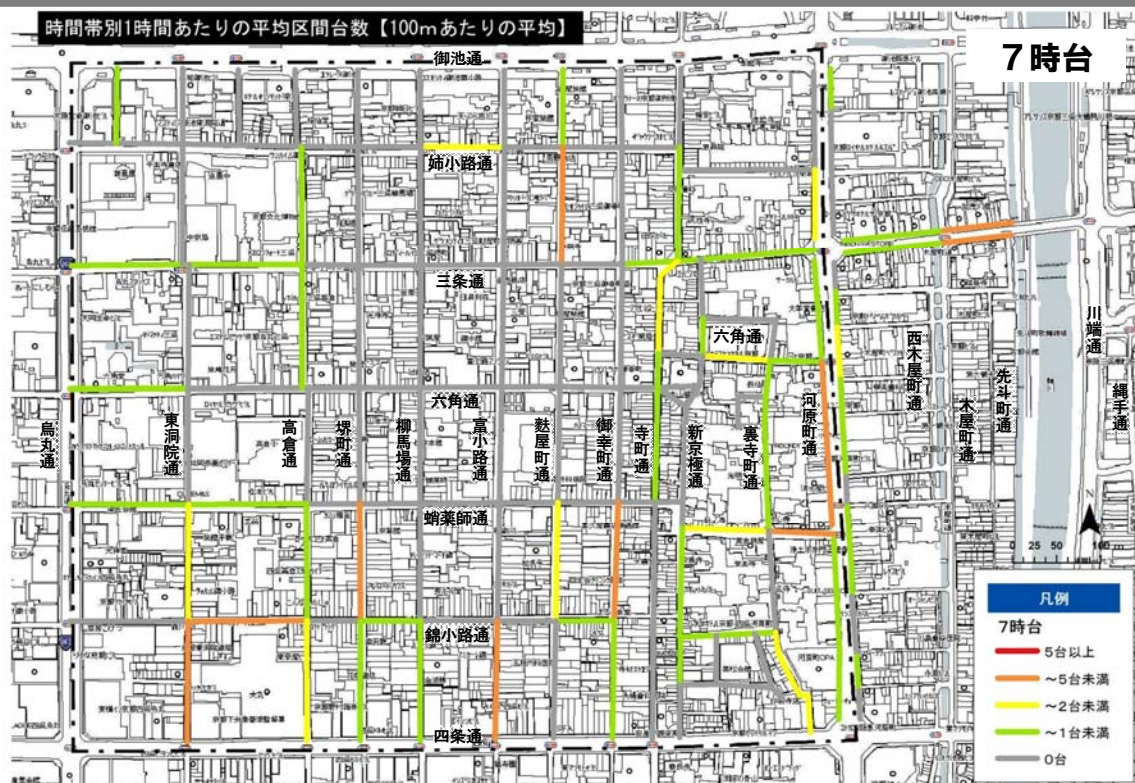


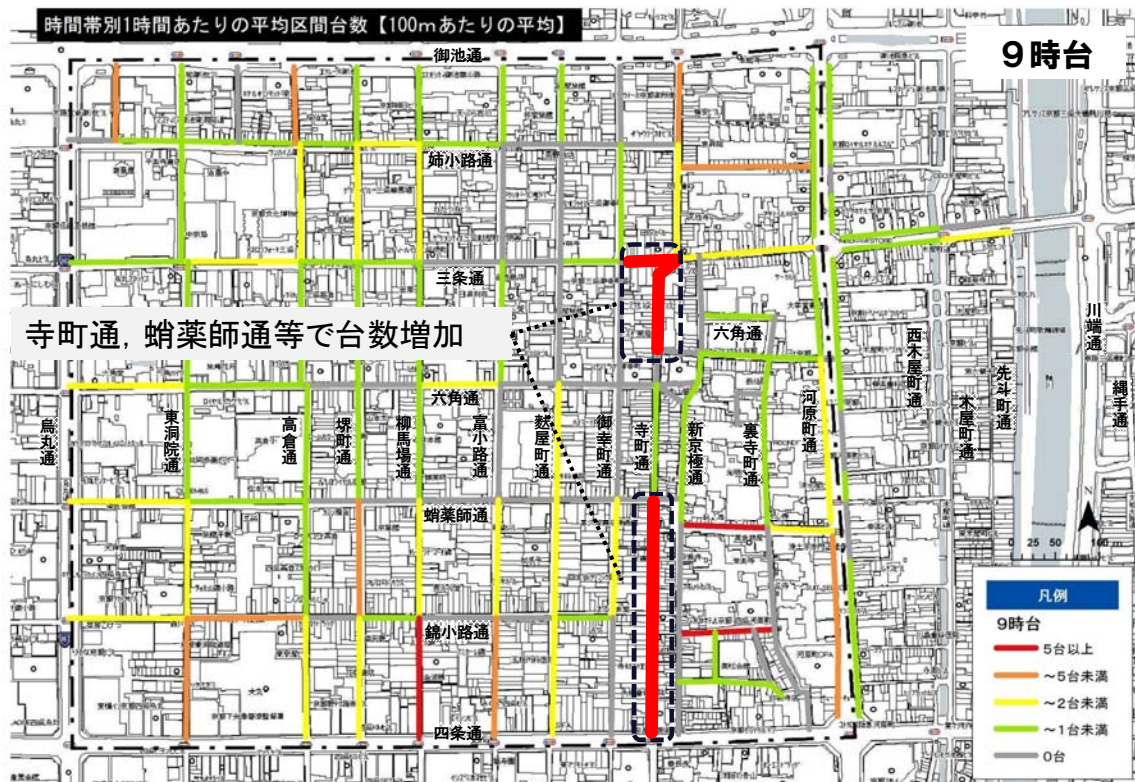
＜調査票のイメージ＞

1:トラック型 2:バン・ワンボックス型 3:乗用車型(車体に表示がある場合のみ)				調査日		平成29年 月 日()						
				記録者氏名								
				※可能な限り記録		※駐車停車中:○、荷捌き中:●						
NO	区間 番号	車両 形状	車種No 頭桁	車体表示	特徴 (ナンバープレート等)	(10) 時						備考
						00	10	20	30	40	50	
1	A01	1	4	〇〇急便	11-41	○	●					
2	A01	3	5	〇〇〇会社	青色		●					
3	A01	2	4	××印刷					○			
4	A01	1	8	なし	冷凍車				○			

◆路上荷さばき巡回調査結果

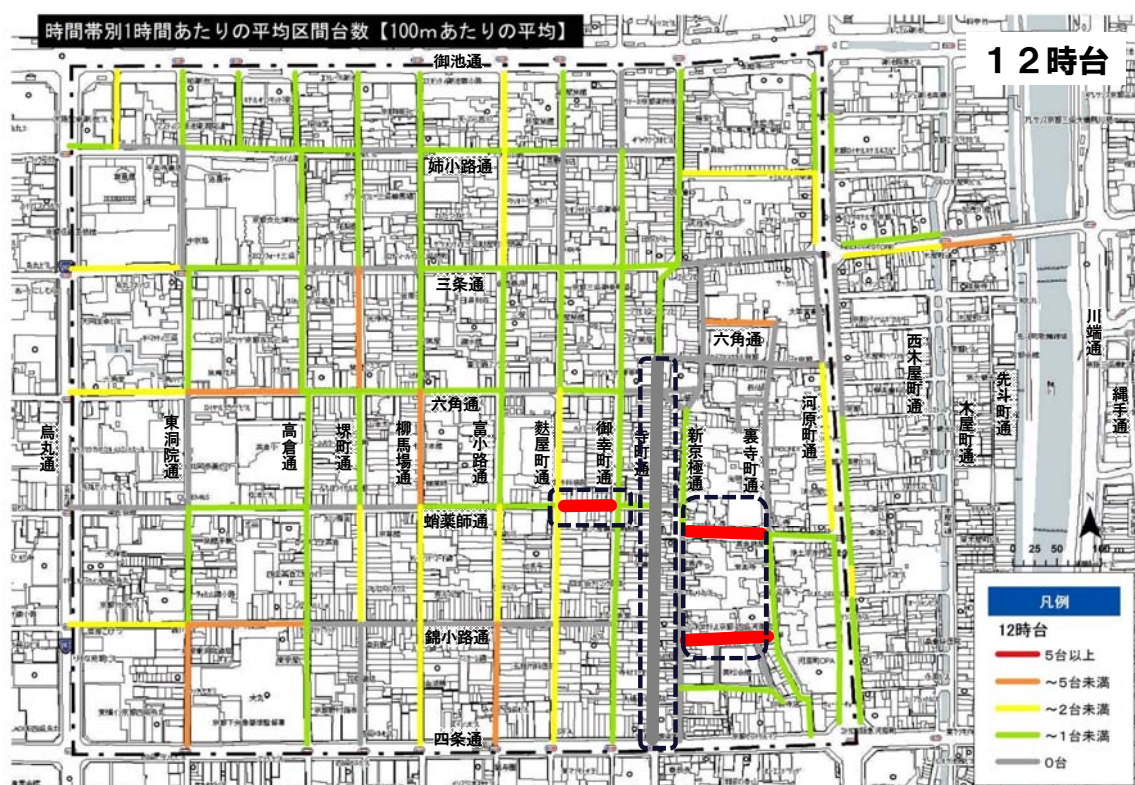
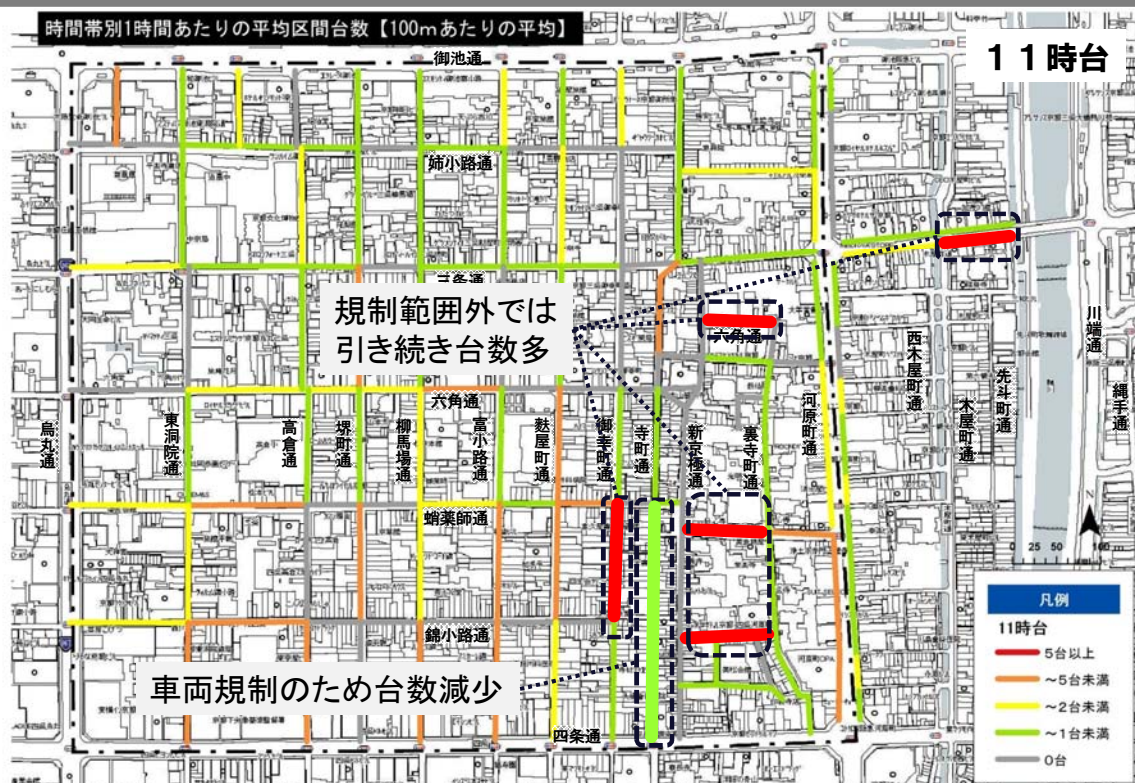
(2) 調査結果

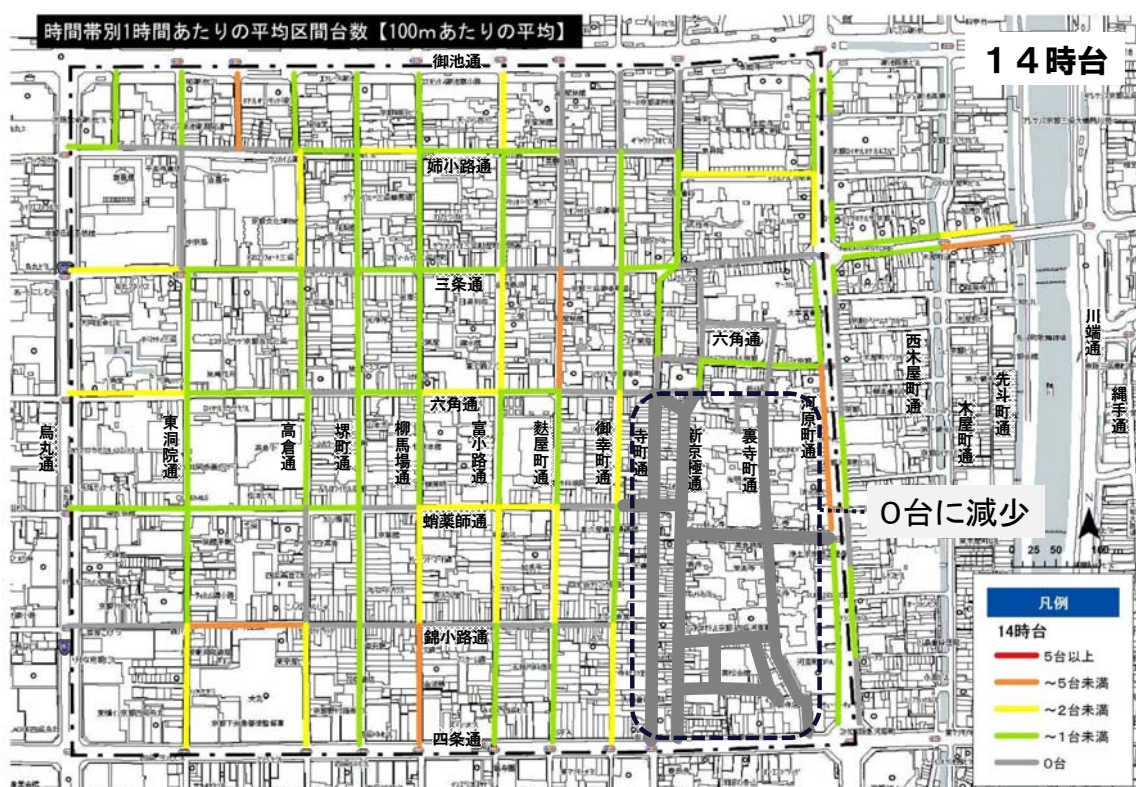
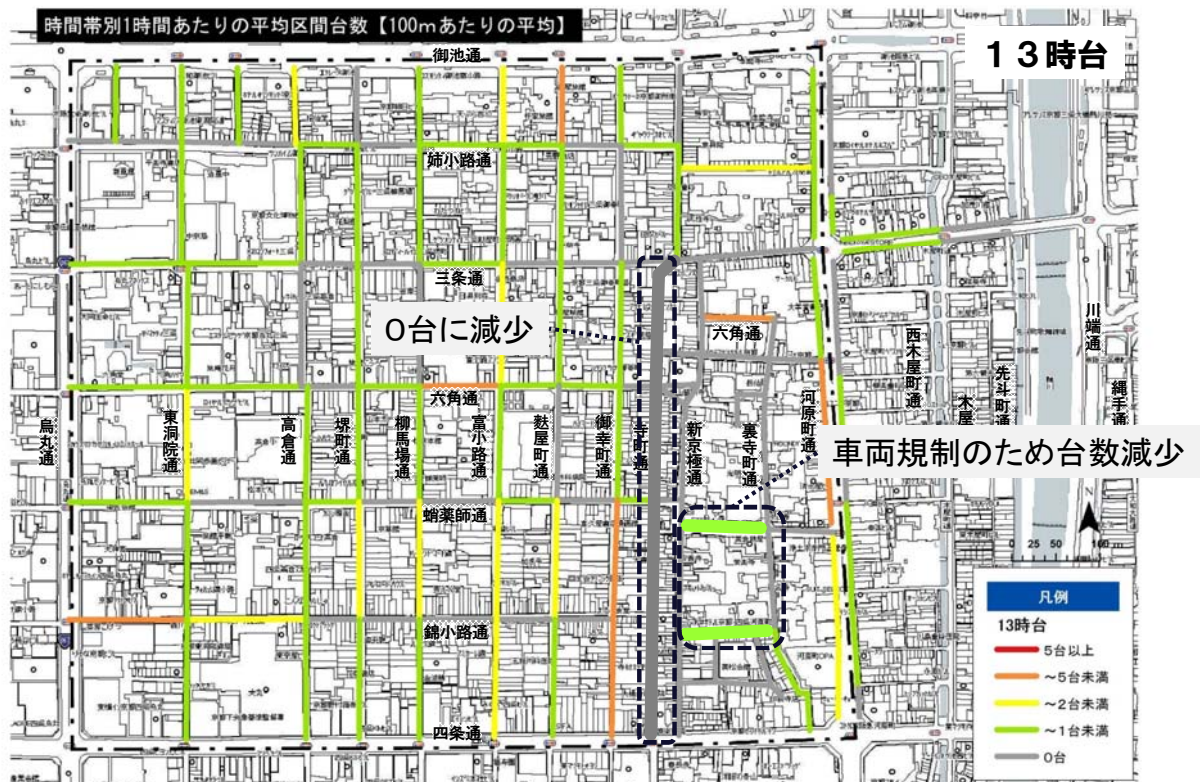




◆路上荷さばき巡回調査結果

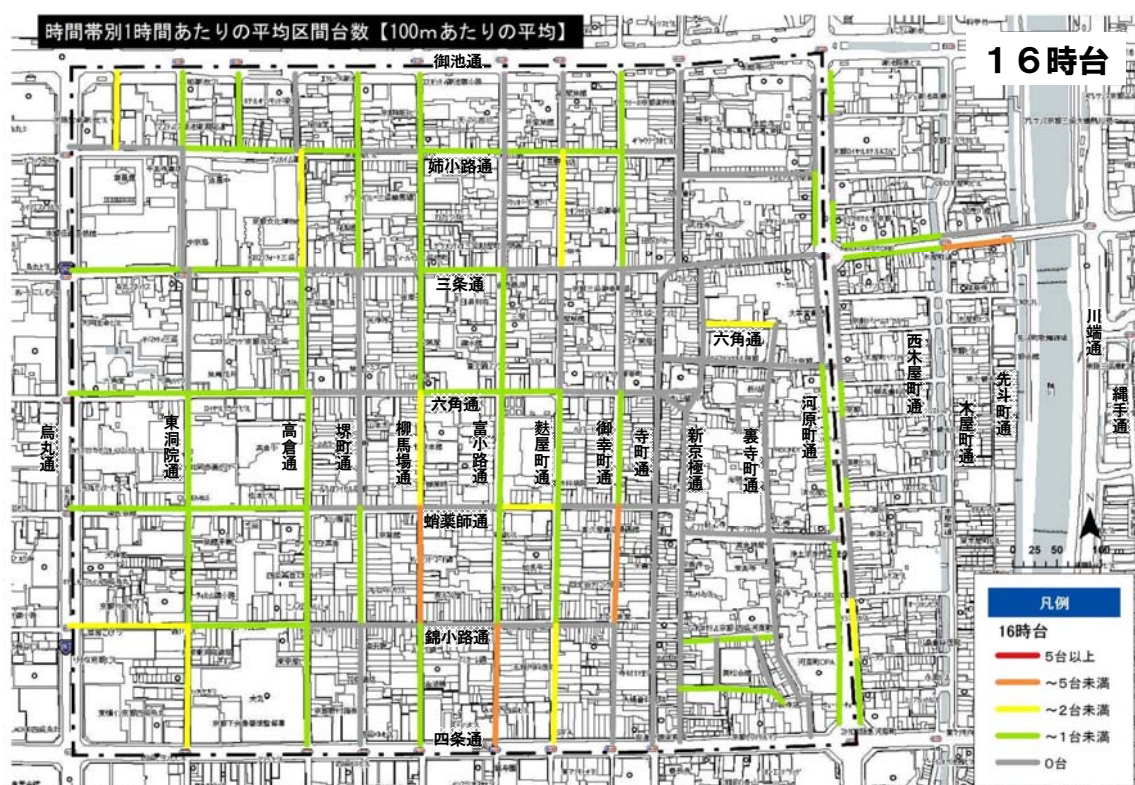
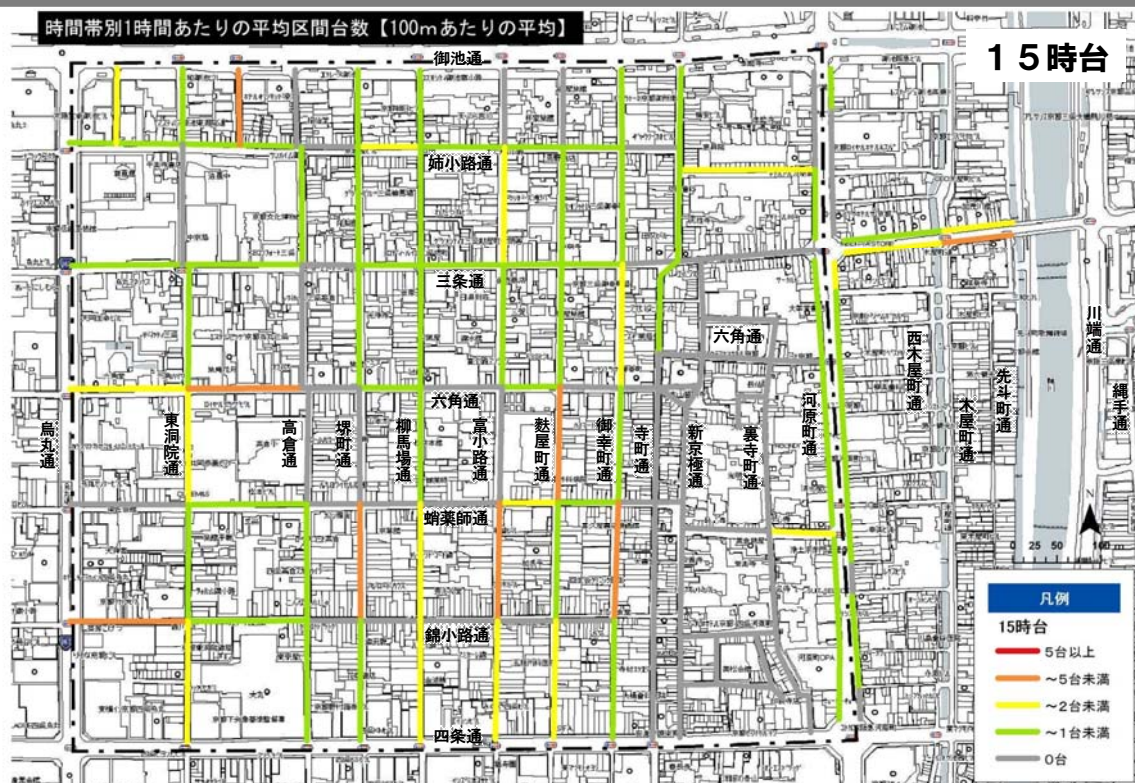
(2) 調査結果

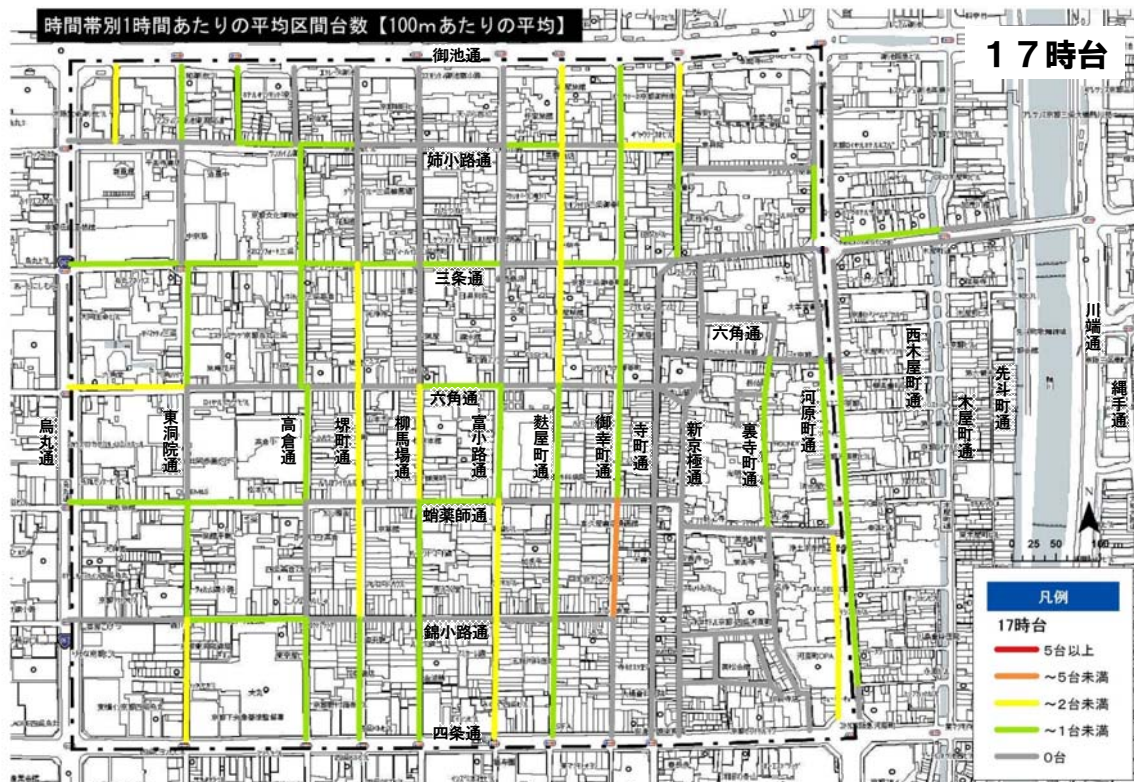




◆路上荷さばき巡回調査結果

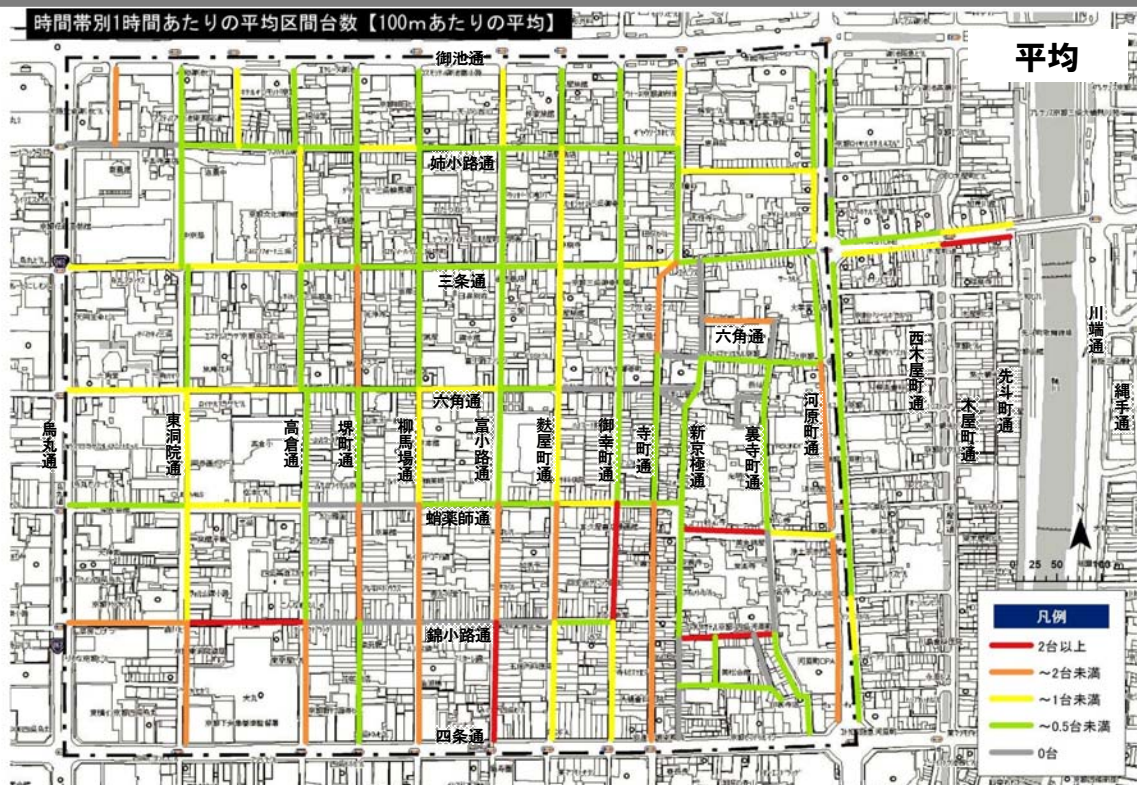
(2) 調査結果





◆路上荷さばき巡回調査結果

(2) 調査結果



「歩いて楽しいまちなか戦略」 物流実態調査結果

② 横持ち追跡調査

◆横持ち追跡調査結果

(1)調査概要

日時

平成29年11月28日（火）9：00～13：00

対象区間

まちなか物流実態調査①【路上荷さばき巡回調査】において駐停車が多く見られた11区間（下図）

内容

対象区間に停車した物流車両の位置とドライバーによる配送先の関係から、横持ちの範囲を特定

方法

対象区間に停車した物流車両のドライバーの横持ちを追跡し、記録

<調査票のイメージ>

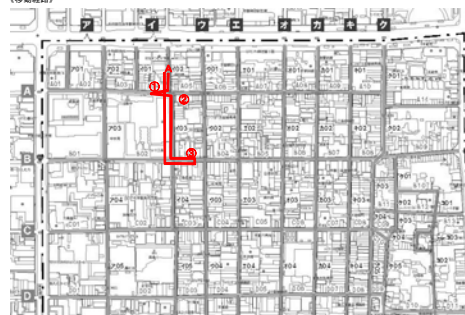
横持ち追跡調査 記録表

調査日 平成29年 月 日 ()
記録者氏名

車両形状	1:トラック型 (2)バス、ワンボックス型 3:乗用車型(車体に表示がある場合のみ)
車種表示	〇〇株式会社
車種NO	440
備考	

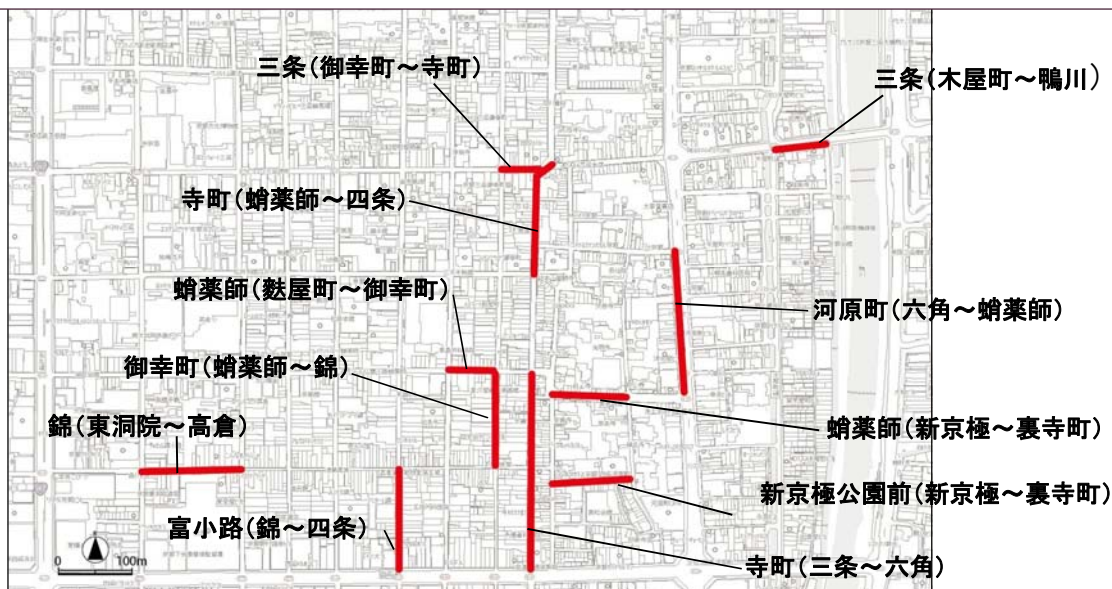
区間NO	行動	時刻	駐車位置・立ち寄り先名称(商店名・ビル名など)	駐車の使用	備考
A	車両の到着時刻	10:05	イオシ	-	
①	立ち寄り先①	10:07	A04	店先	(注)
②	立ち寄り先②	10:10	A05	〇〇商店	(注)
③	立ち寄り先③	10:13	B03	〇〇マンション	(注)
④	立ち寄り先④	:	:	有・無	
⑤	立ち寄り先⑤	:	:	有・無	
⑥	立ち寄り先⑥	:	:	有・無	
⑦	立ち寄り先⑦	:	:	有・無	
⑧	立ち寄り先⑧	:	:	有・無	
⑨	立ち寄り先⑨	:	:	有・無	
⑩	立ち寄り先⑩	:	:	有・無	
-	車両の出発時刻	10:18			

※同一場所に駐車し、再度、配達を行った場合は新たに記録表を作成する。(備考欄に同一駐車である旨を記入)
※ビル等に入り分り易い場合はその時点で打ち切る。
(移動経路)



■ 対象区間

- まちなか物流実態調査①【路上荷さばき巡回調査】の結果，路上荷捌きの件数が多かった区間や各区間の特性（例：商店街内，大通り 等）を踏まえて，調査区間として以下の11区間を設定した。

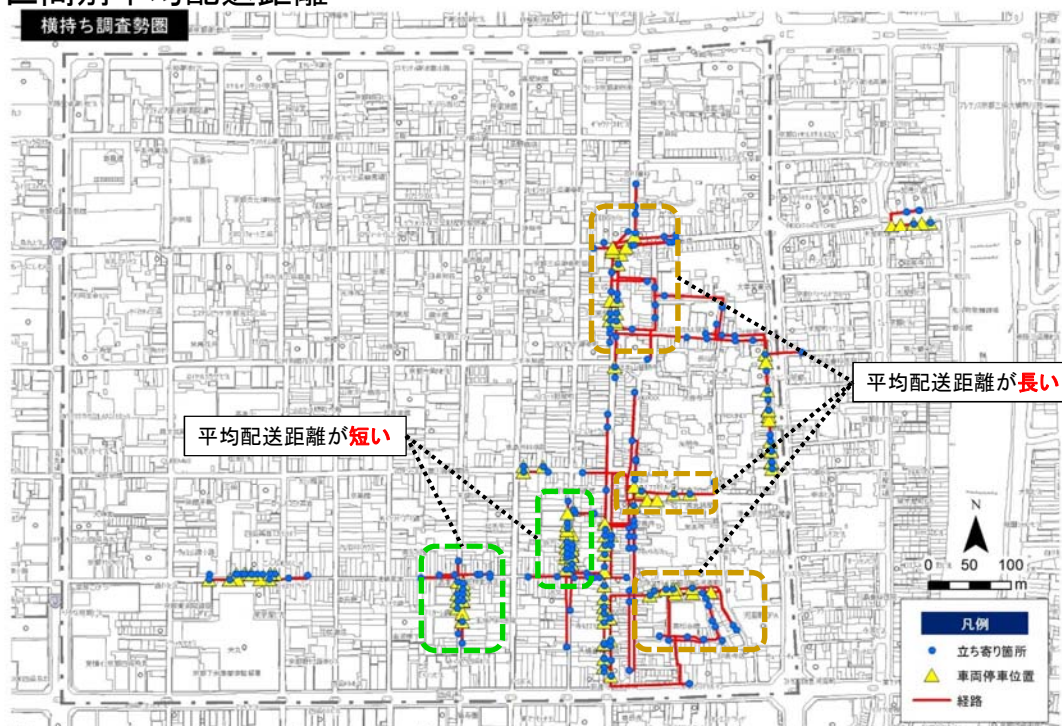


■ 区間別平均配送距離

- 平均配送距離をみると、新京極公園前（新京極～裏寺町）が最も長く、約90mとなっている。次いで、蛸薬師（新京極～裏寺町）と寺町（三条～六角）が約60mとなっている。
- 一方、富小路（錦～四条）及び御幸町（蛸薬師～錦）の平均配送距離20m以下となっており、比較的車両から近い範囲で配送が行われていることがわかる。

区間名	平均配送距離(m)	平均立寄り箇所数(件)	サンプル数(件)
三条(御幸町～寺町)	39.1	1.1	7
三条(木屋町～鴨川)	7.1	1.0	18
蛸薬師(麩屋町～御幸町)	7.5	1.3	4
蛸薬師(新京極～裏寺町)	62.8	1.1	24
錦(東洞院～高倉)	12.8	1.0	60
新京極公園前(新京極～裏寺町)	91.4	1.8	21
富小路(錦～四条)	16.0	1.1	34
御幸町(蛸薬師～錦)	12.3	1.1	50
寺町(三条～六角)	60.1	1.6	24
寺町(蛸薬師～四条)	25.3	1.3	39
河原町(六角～蛸薬師)	36.1	1.2	40
総計	30.1	1.2	321

■ 区間別平均配送距離



◆横持ち追跡調査結果

(2)調査結果

■ 三条(御幸町～寺町)

- 寺町三条交差点周辺に駐車し、近隣街区の店舗へ配送が行われている。



■ 三条(木屋町～鴨川)

- 主に、配送先の店舗前に駐車している。



■ 蛸薬師(麩屋町～御幸町)

- ・主に、配送先の店舗前に駐車している。



■ 蛸薬師(新京極～裏寺町)

- ・蛸薬師通に駐車し、新京極通や寺町通の店舗への配送が行われている。



◆横持ち追跡調査結果

(2)調査結果

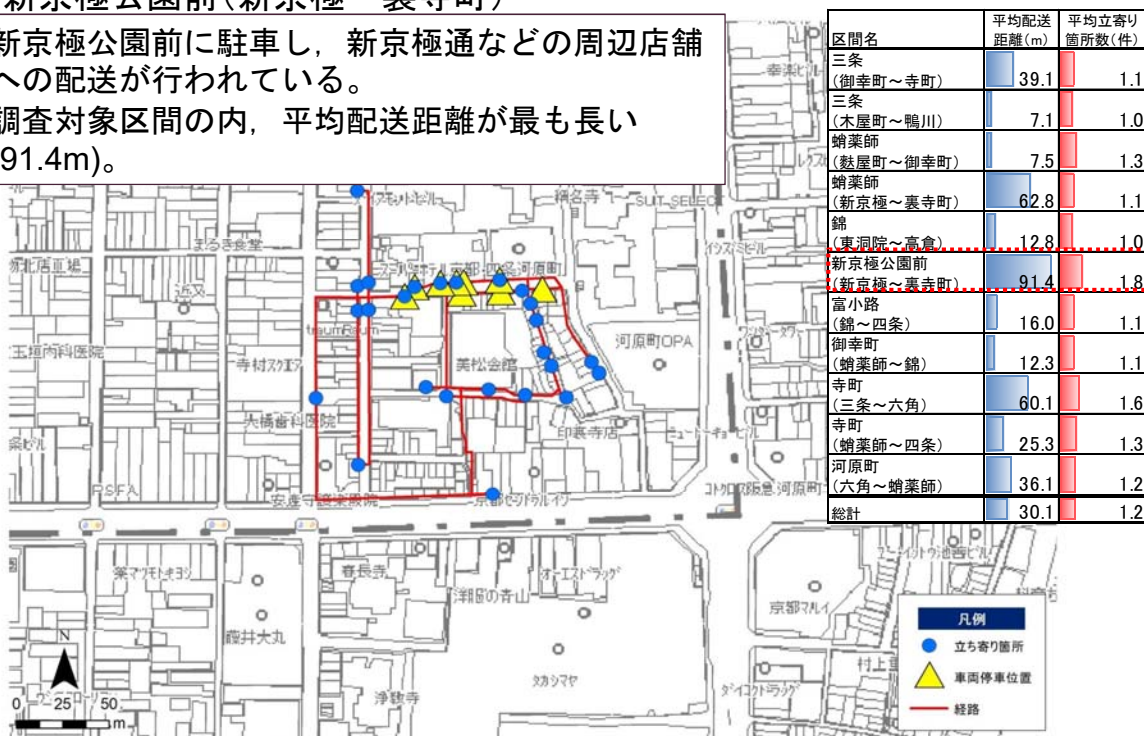
■ 錦小路(東洞院～高倉)

- ・主に、配送先の店舗前に駐車している。



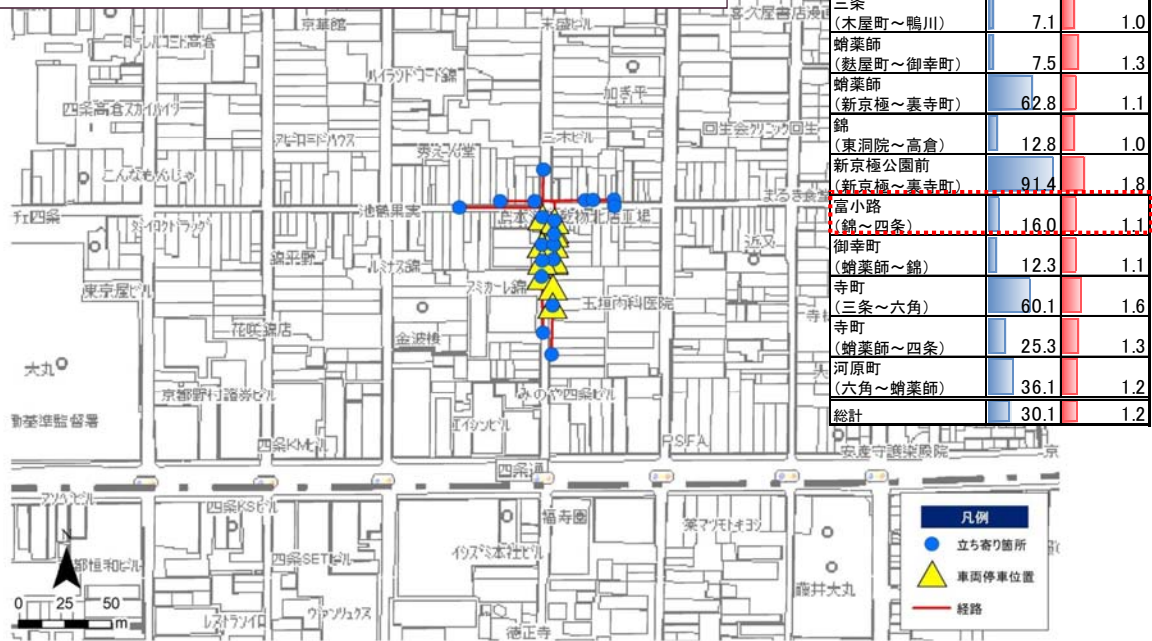
■ 新京極公園前(新京極～裏寺町)

- ・新京極公園前に駐車し、新京極通などの周辺店舗への配送が行われている。
- ・調査対象区間の内、平均配送距離が最も長い(91.4m)。



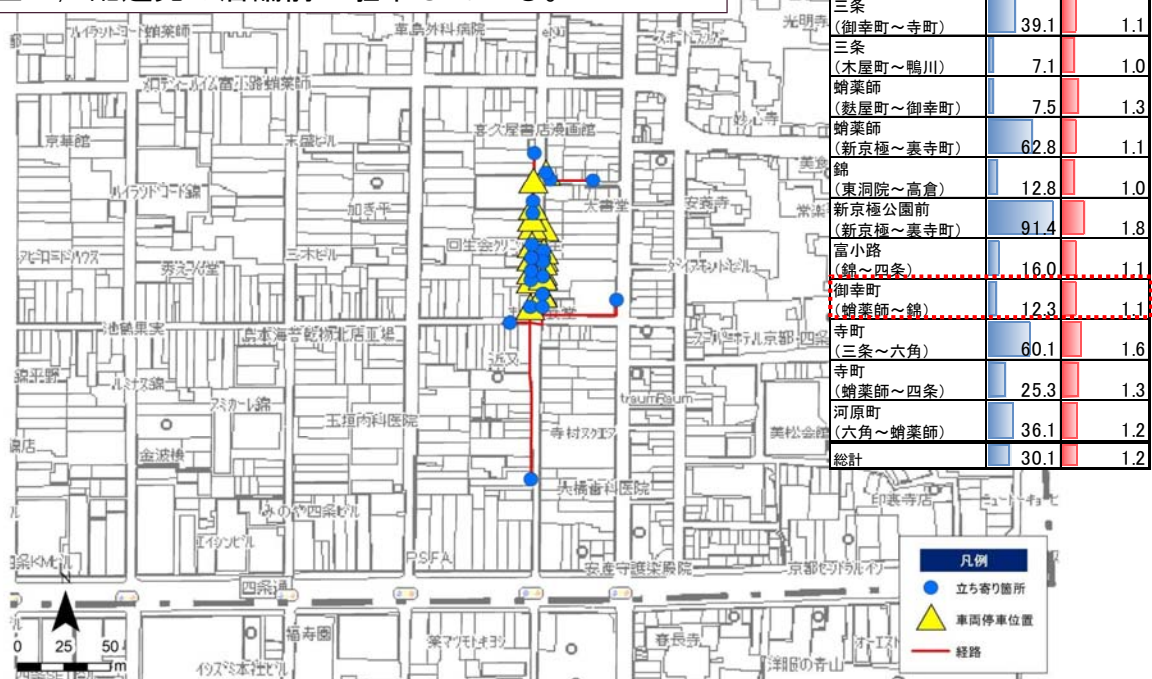
■ 富小路(錦～四条)

- ・富小路通に駐車し、沿道や錦小路通への配送が行われている。



■ 御幸町(蛸薬師～錦)

- ・主に、配送先の店舗前に駐車している。



◆横持ち追跡調査結果

(2)調査結果

■ 寺町(三条～六角)

- 寺町通に駐車し、寺町通や新京極通、三条通等の店舗へ配送が行われている。



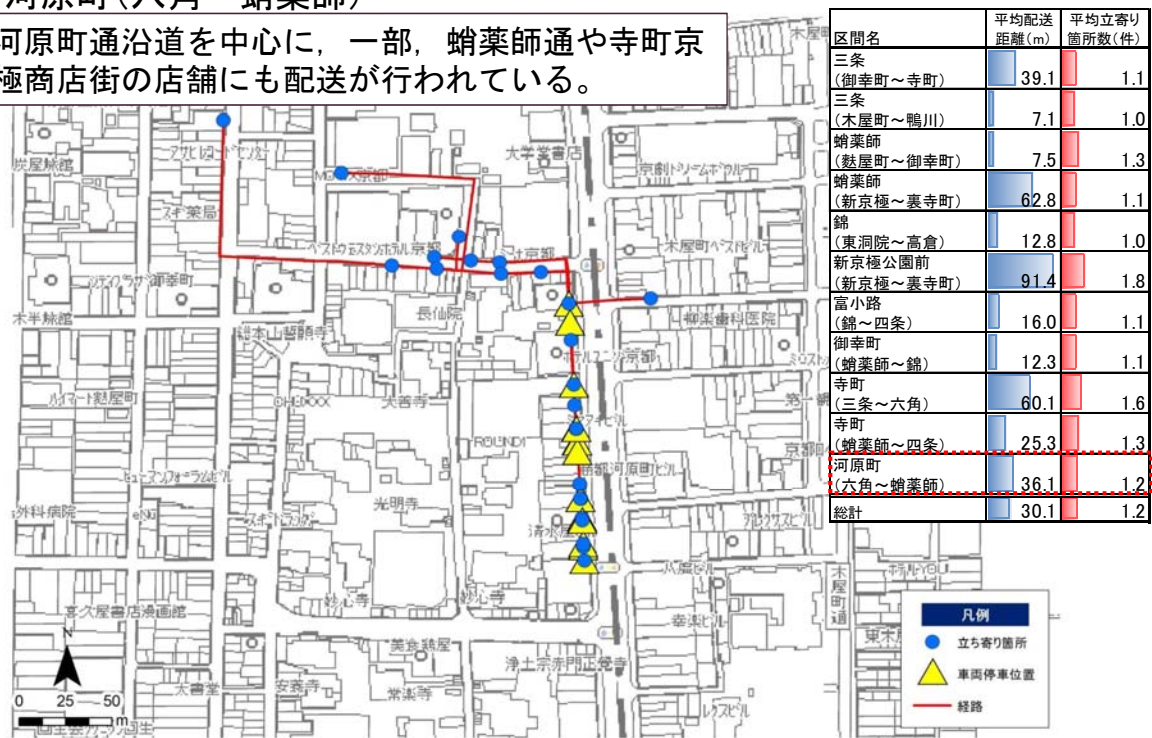
■ 寺町(蛸薬師～四条)

- 寺町通に駐車し、通り内の店舗への配送が行われている。



■ 河原町(六角～蛸薬師)

- 河原町通沿道を中心に、一部、蛸薬師通や寺町京極商店街の店舗にも配送が行われている。



◆横持ち追跡調査結果

(2)調査結果

■ 事業者別

- ・ 全体の約 7 割が物流事業者以外（納品等事業者）の荷さばき。
- ・ 「蛸薬師（新京極～裏寺町）」及び「寺町（三条～六角）」では物流事業者が過半数。
- ・ 物流事業者の平均配送距離は、その他納品等事業者の 2 倍以上。

区間名	物流事業者		その他納品等		全体	
	割合(%)【件数】	平均配送距離(m)	割合(%)【件数】	平均配送距離(m)	割合(%)【件数】	平均配送距離(m)
三条(御幸町～寺町)	28.6【2】	36.6	71.4【5】	40.1	100.0【7】	39.1
三条(木屋町～鴨川)	33.3【6】	6.5	66.7【12】	7.4	100.0【18】	7.1
蛸薬師(麩屋町～御幸町)	25.0【1】	0.0	75.0【3】	10.0	100.0【4】	7.5
蛸薬師(新京極～裏寺町)	54.2【13】	75.2	45.8【11】	48.2	100.0【24】	62.8
錦(東洞院～高倉)	15.0【9】	13.3	85.0【51】	12.7	100.0【60】	12.8
新京極公園前(新京極～裏寺町)	28.6【6】	185.3	71.4【15】	53.8	100.0【21】	91.4
富小路(錦～四条)	29.4【10】	28.0	70.6【24】	11.0	100.0【34】	16.0
御幸町(蛸薬師～錦)	12.0【6】	4.5	88.0【44】	13.4	100.0【50】	12.3
寺町(三条～六角)	54.2【13】	79.8	45.8【11】	36.9	100.0【24】	60.1
寺町(蛸薬師～四条)	25.6【10】	71.7	74.4【29】	9.3	100.0【39】	25.3
河原町(六角～蛸薬師)	35.0【14】	44.1	65.0【26】	31.7	100.0【40】	36.1
総計	28.0【90】	55.5	72.0【231】	20.2	100.0【321】	30.1

※青字は50%以下、赤字は50%以上

■ 事業者別(四条寺町付近)

- ・ 納品等事業者は、駐停車場所（▲）と立ち寄り箇所（●）の多くが一致しているのに対し、物流事業者は、立ち寄り箇所（●）が点在している。

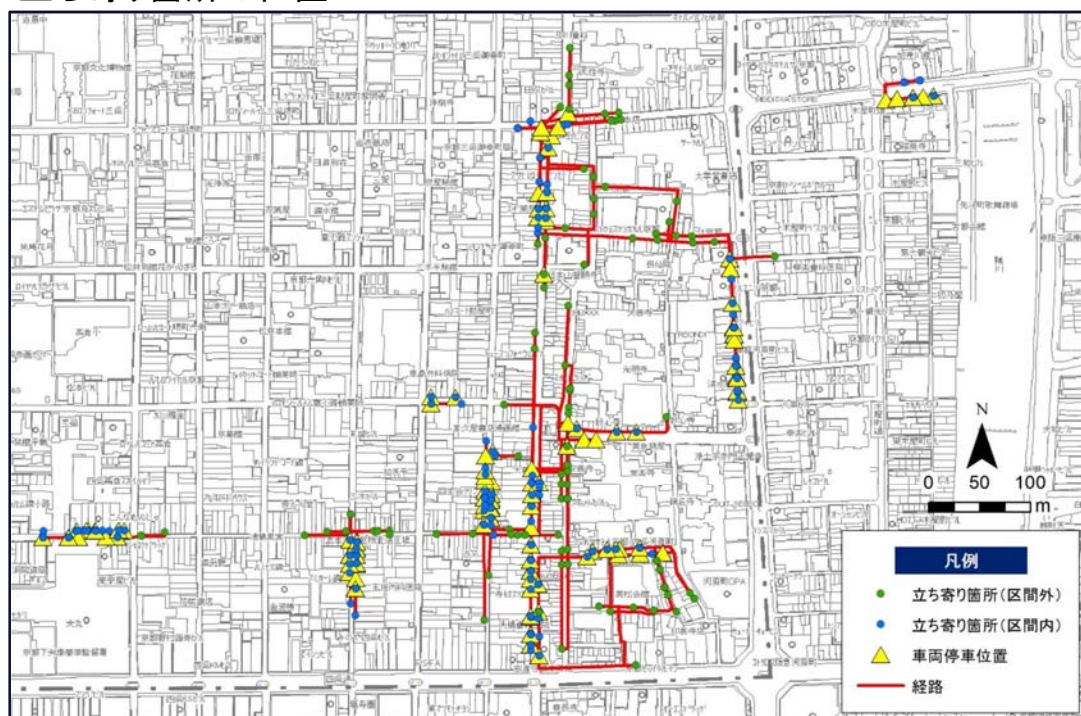


■ 駐停車場所と配送先の関係について

- ・ 駐停車場所と同じ区間内の立ち寄り（●）が全体の約7割を占めており、特に「三条（木屋町～鴨川）」や「蛸薬師（麩屋町～御幸町）」、「錦（東洞院～高倉）」、「御幸町（蛸薬師～錦）」では9割以上が区間内の配送である。
- ・ 「蛸薬師（新京極～裏寺町）」及び「新京極公園前（新京極～寺町）」では、約8割が区間外への配送（●）に利用されている。

区間名	横持ち 回数(件)	(件)	立ち寄り箇所数	
			うち対象区間内(件)【%】	うち対象区間外(件)【%】
三条(御幸町～寺町)	7	8	5【62.5%】	3【37.5%】
三条(木屋町～鴨川)	18	18	18【100.0%】	0【0.0%】
蛸薬師(麩屋町～御幸町)	4	5	5【100.0%】	0【0.0%】
蛸薬師(新京極～裏寺町)	24	27	5【18.5%】	22【81.5%】
錦(東洞院～高倉)	60	60	57【95.0%】	3【5.0%】
新京極公園前(新京極～裏寺町)	21	37	9【24.3%】	28【75.7%】
富小路(錦～四条)	34	36	24【66.7%】	12【33.3%】
御幸町(蛸薬師～錦)	50	54	51【94.4%】	3【5.6%】
寺町(三条～六角)	24	38	18【47.4%】	20【52.6%】
寺町(蛸薬師～四条)	39	51	42【82.4%】	9【17.6%】
河原町(六角～蛸薬師)	40	47	36【76.6%】	11【23.4%】
総計	321	381	270【70.9%】	111【29.1%】

■ 立ち寄り箇所の位置



《メモ》

■ 時間帯別平均配送距離

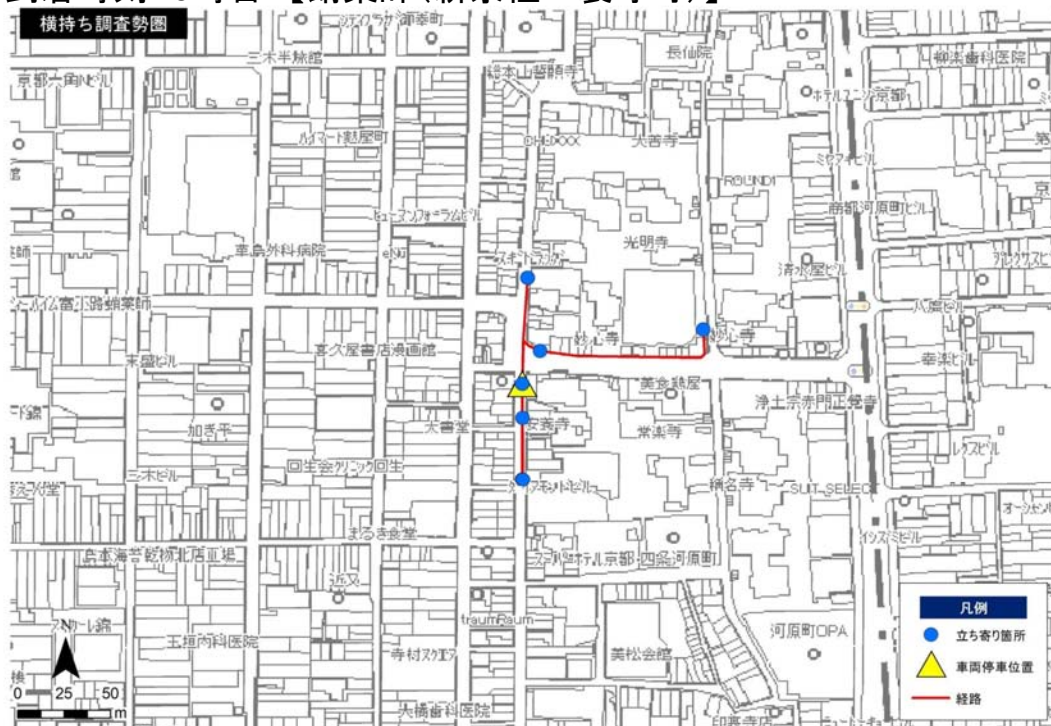
- ・「蛸薬師（新京極～裏寺町）」及び「新京極公園前（新京極～裏寺町）」において、10時台・12時台の平均配送距離が顕著に増加している。
- ・一方、寺町通においては、車両通行禁止となる10時以降も駐停車車両がみられるが、12時台には0台となっている。

区間名	平均配送距離(m)【サンプル数(件)】				
	9時台	10時台	11時台	12時台	
三条(御幸町～寺町)	24.0 【2】	24.0 【1】	38.1 【2】	62.8 【2】	39.1 【7】
三条(木屋町～鴨川)	8.9 【10】	7.8 【5】	0.0 【3】	0.0 【0】	7.1 【18】
蛸薬師(麩屋町～御幸町)	0.0 【0】	0.0 【0】	0.0 【2】	15.0 【2】	7.5 【4】
蛸薬師(新京極～裏寺町)	46.7 【10】	83.5 【6】	54.3 【3】	75.5 【5】	62.8 【24】
錦(東洞院～高倉)	10.3 【20】	8.2 【20】	26.5 【11】	11.6 【9】	12.8 【60】
新京極公園前(新京極～裏寺町)	37.6 【6】	87.8 【6】	13.8 【4】	222.4 【5】	91.4 【21】
富小路(錦～四条)	17.0 【7】	20.0 【13】	9.8 【8】	14.3 【6】	16.0 【34】
御幸町(蛸薬師～錦)	2.5 【13】	13.1 【15】	23.8 【16】	2.7 【6】	12.3 【50】
寺町(三条～六角)	71.0 【9】	53.4 【8】	53.7 【7】	0.0 【0】	60.1 【24】
寺町(蛸薬師～四条)	15.0 【19】	37.1 【15】	29.0 【5】	0.0 【0】	25.3 【39】
河原町(六角～蛸薬師)	27.9 【9】	22.2 【13】	54.5 【11】	43.3 【7】	36.1 【40】
総計	22.5 【105】	29.2 【102】	30.2 【72】	51.3 【42】	30.1 【321】

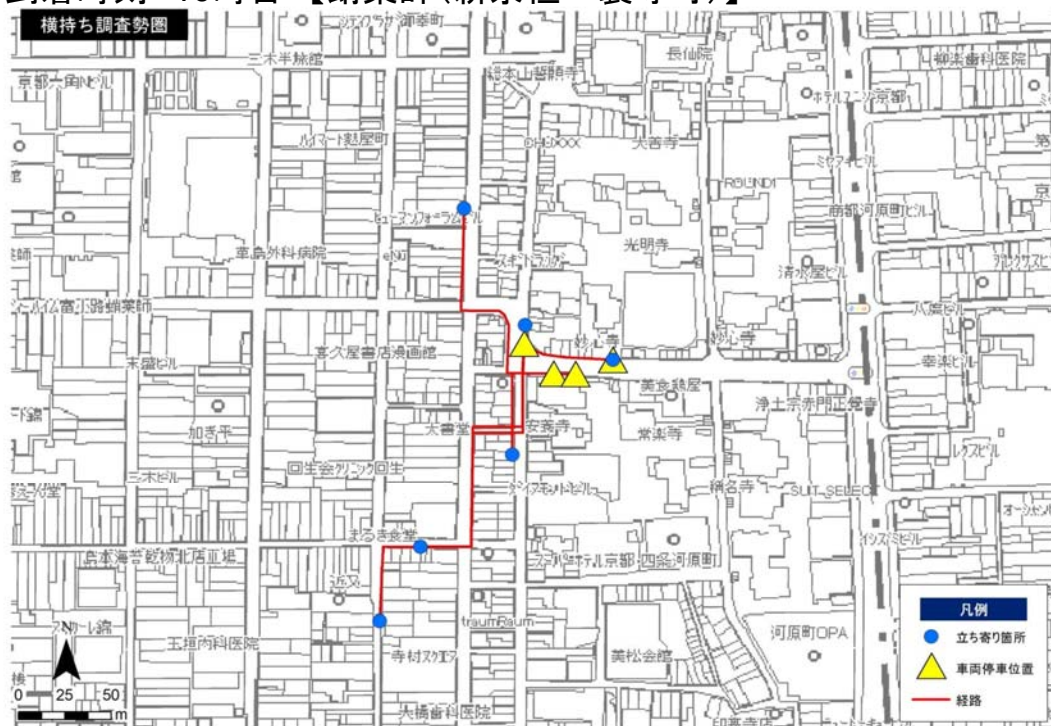
◆横持ち追跡調査結果

(2) 調査結果

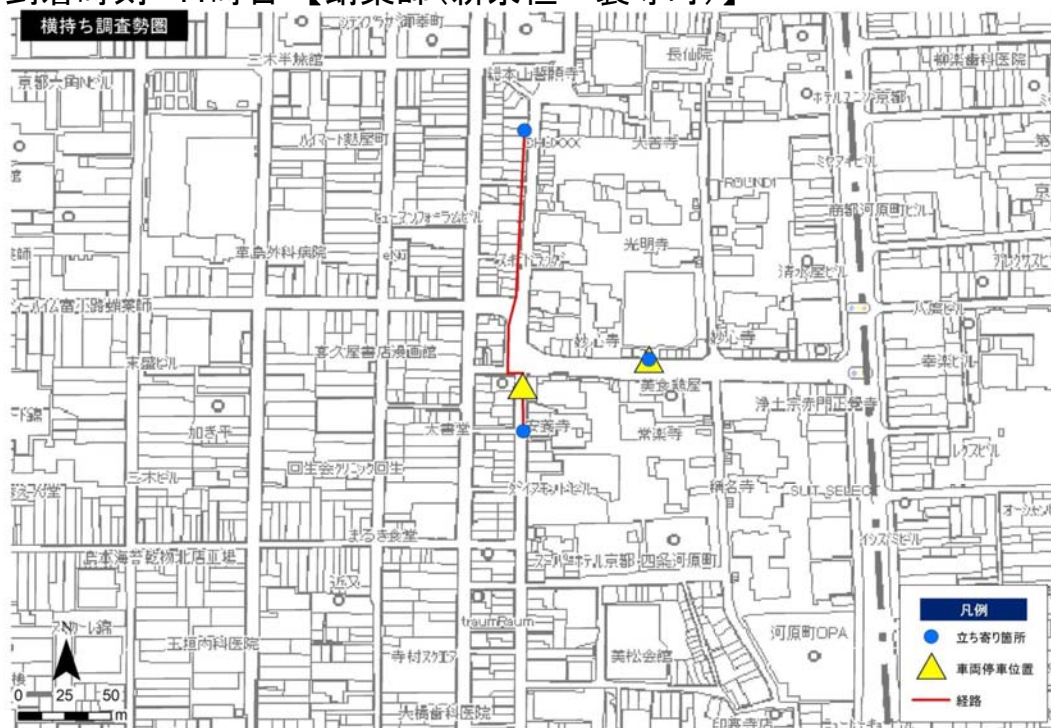
■ 到着時刻 9時台 【蛸薬師(新京極～裏寺町)】



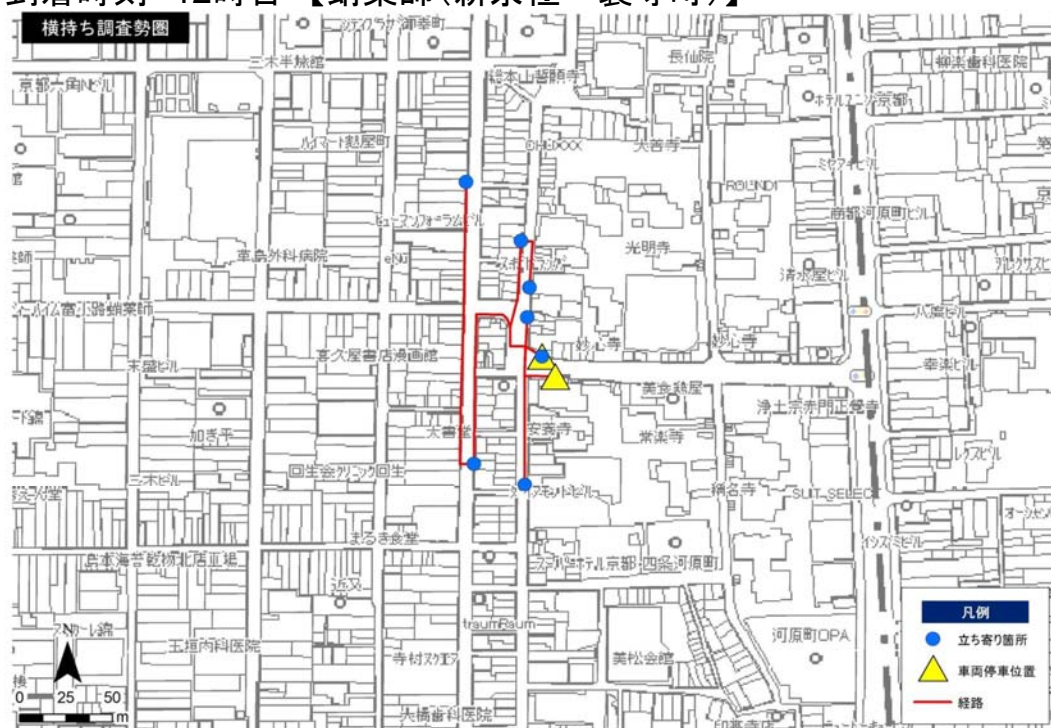
■ 到着時刻 10時台 【蛸薬師(新京極～裏寺町)】



■ 到着時刻 11時台 【蛸薬師(新京極～裏寺町)】



■ 到着時刻 12時台 【蛸薬師(新京極～裏寺町)】



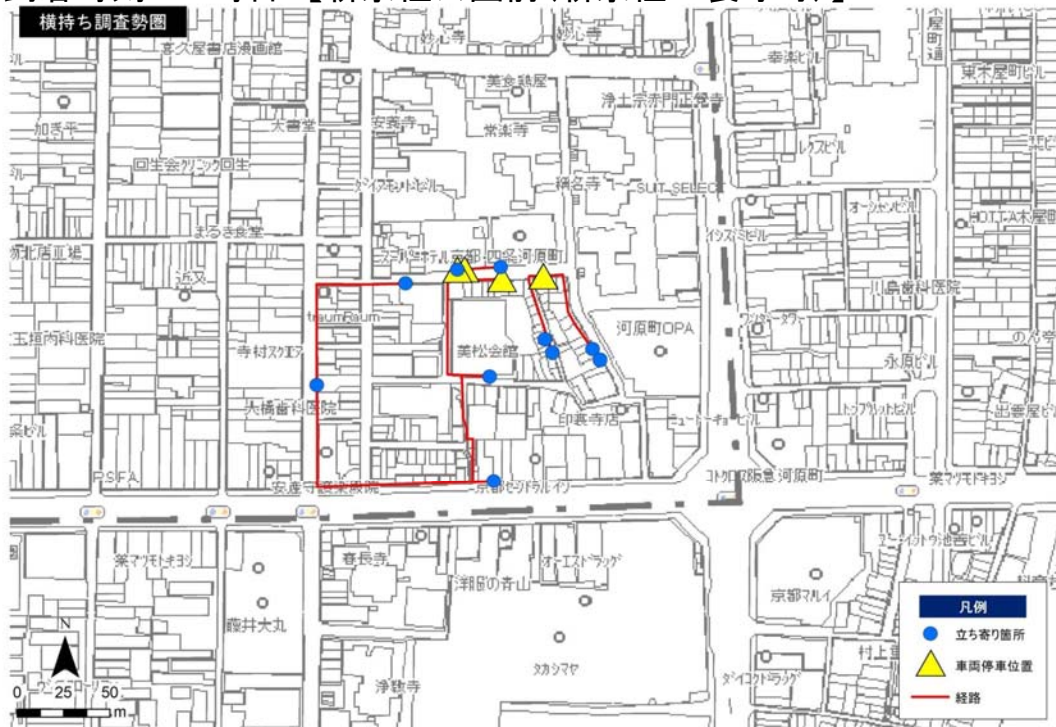
◆横持ち追跡調査結果

(2)調査結果

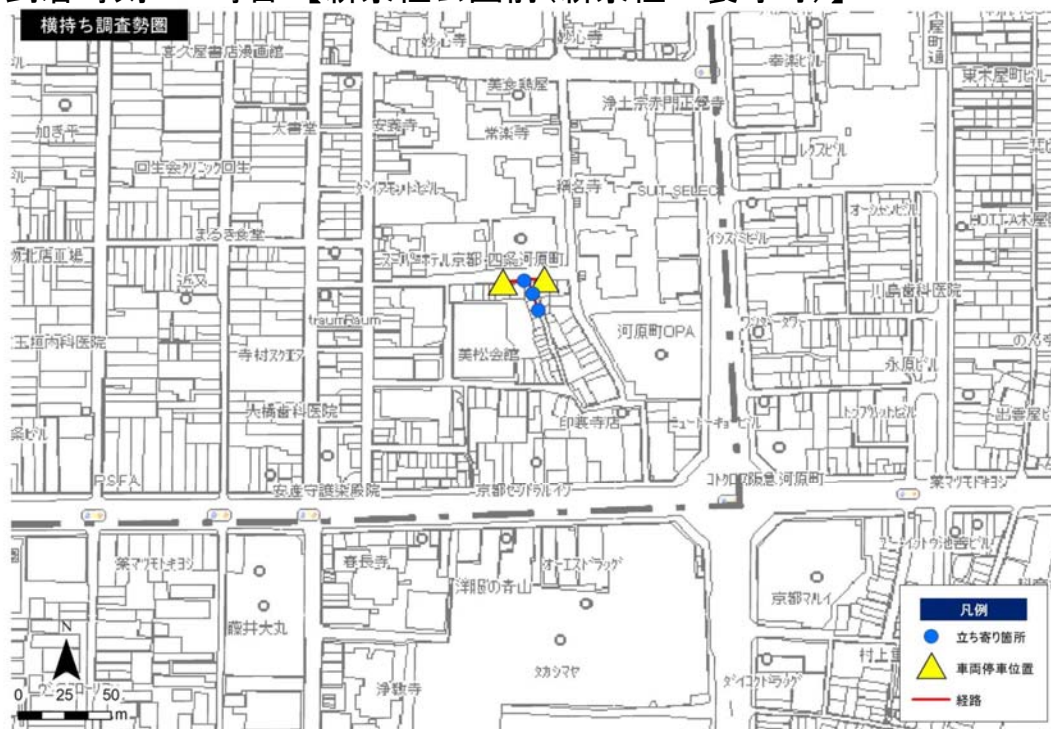
■ 到着時刻 9時台 【新京極公園前(新京極～裏寺町)】



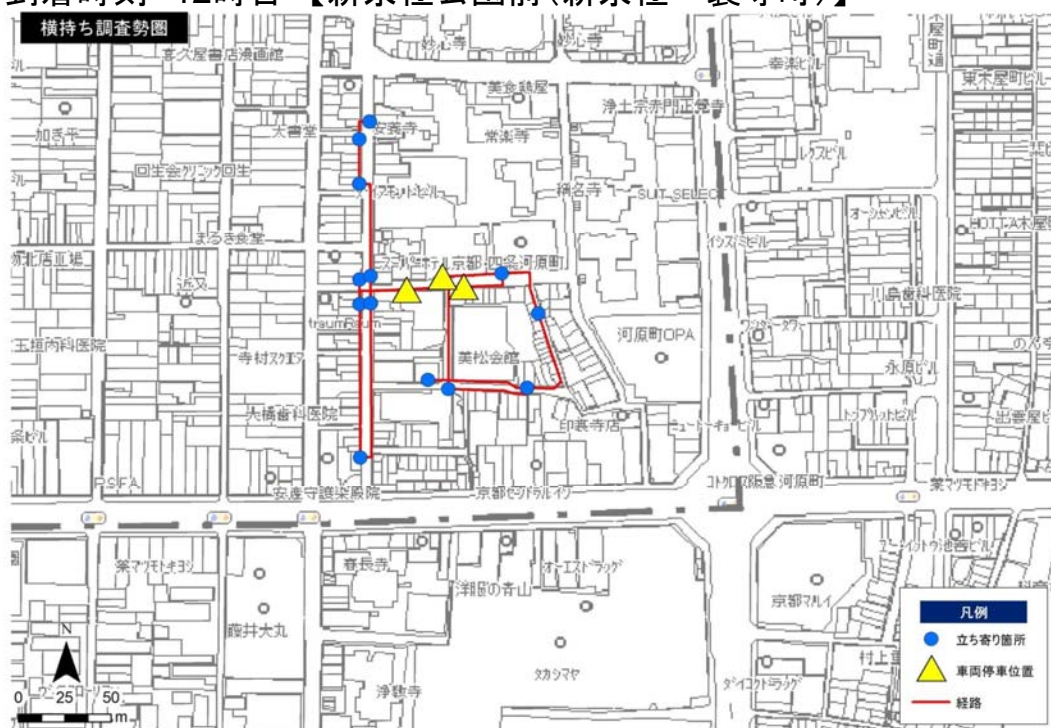
■ 到着時刻 10時台 【新京極公園前(新京極～裏寺町)】



■ 到着時刻 11時台 【新京極公園前(新京極～裏寺町)】



■ 到着時刻 12時台 【新京極公園前(新京極～裏寺町)】



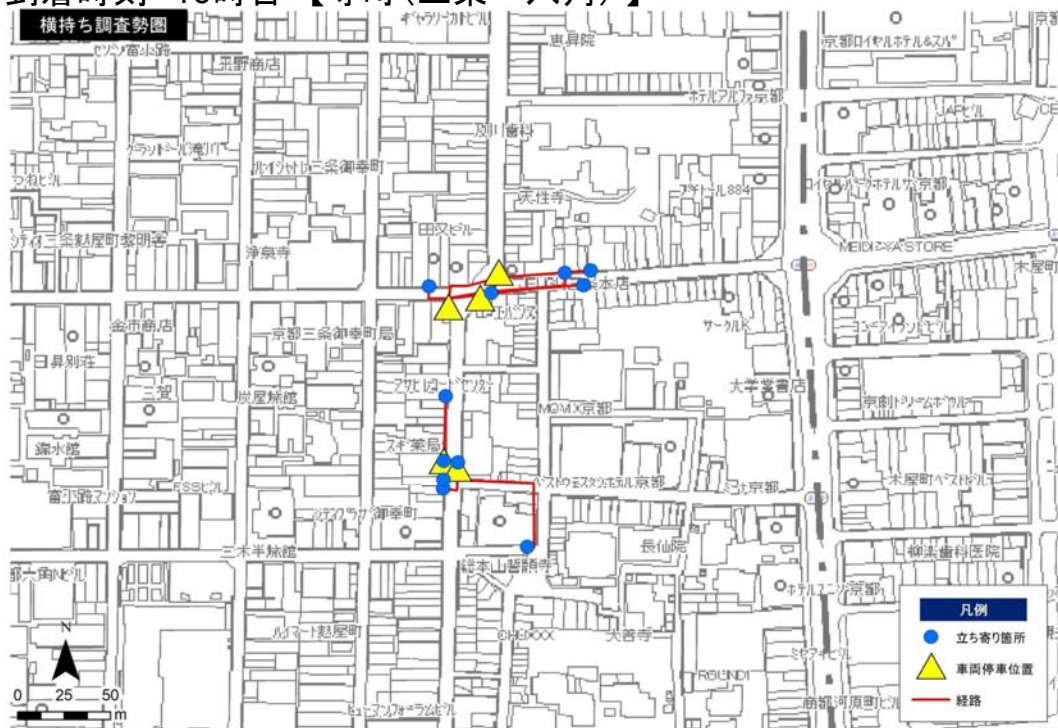
◆横持ち追跡調査結果

(2)調査結果

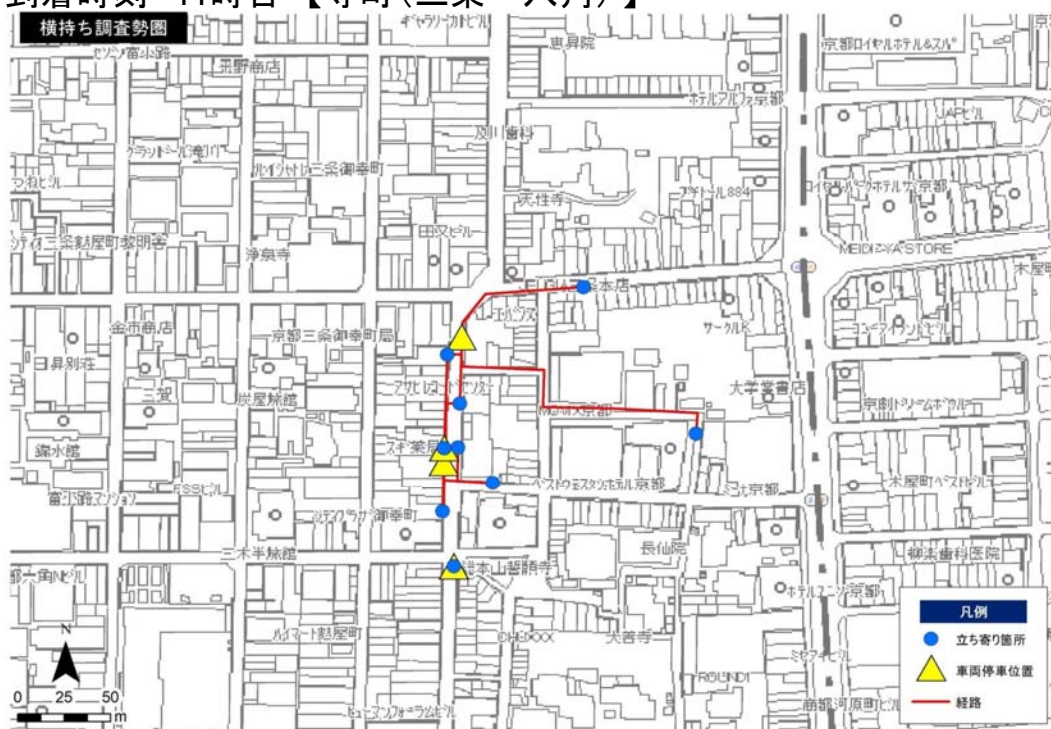
■ 到着時刻 9時台 【寺町(三条～六角)】



■ 到着時刻 10時台 【寺町(三条～六角)】



■ 到着時刻 11時台 【寺町(三条～六角)】



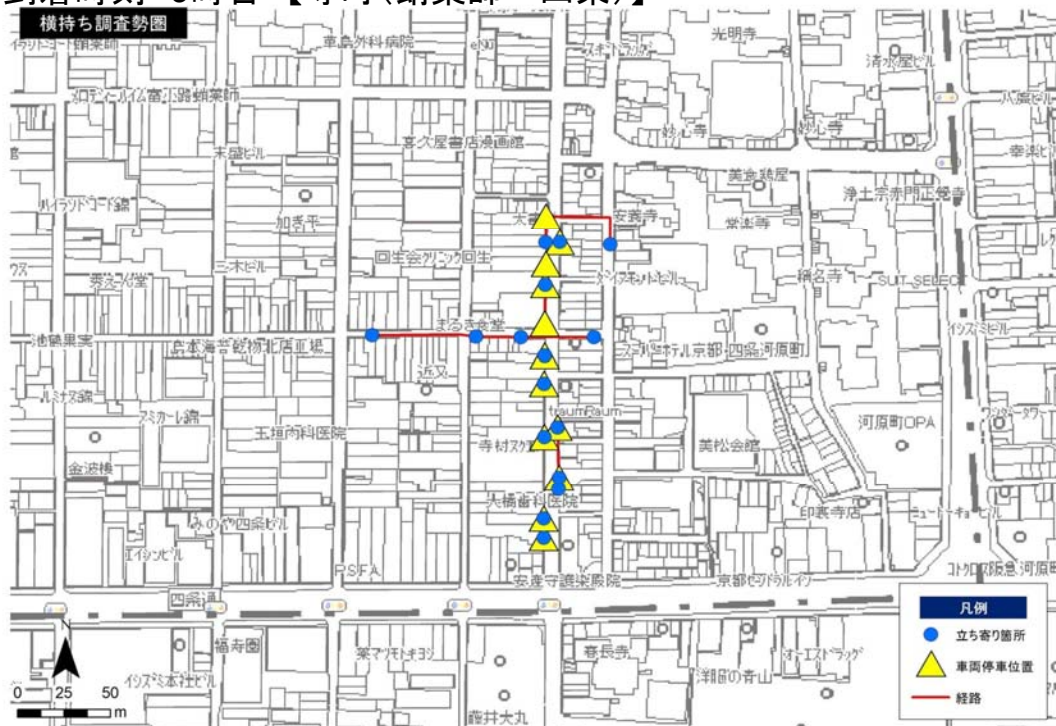
■ 到着時刻 12時台 【寺町(三条～六角)】



◆横持ち追跡調査結果

(2) 調査結果

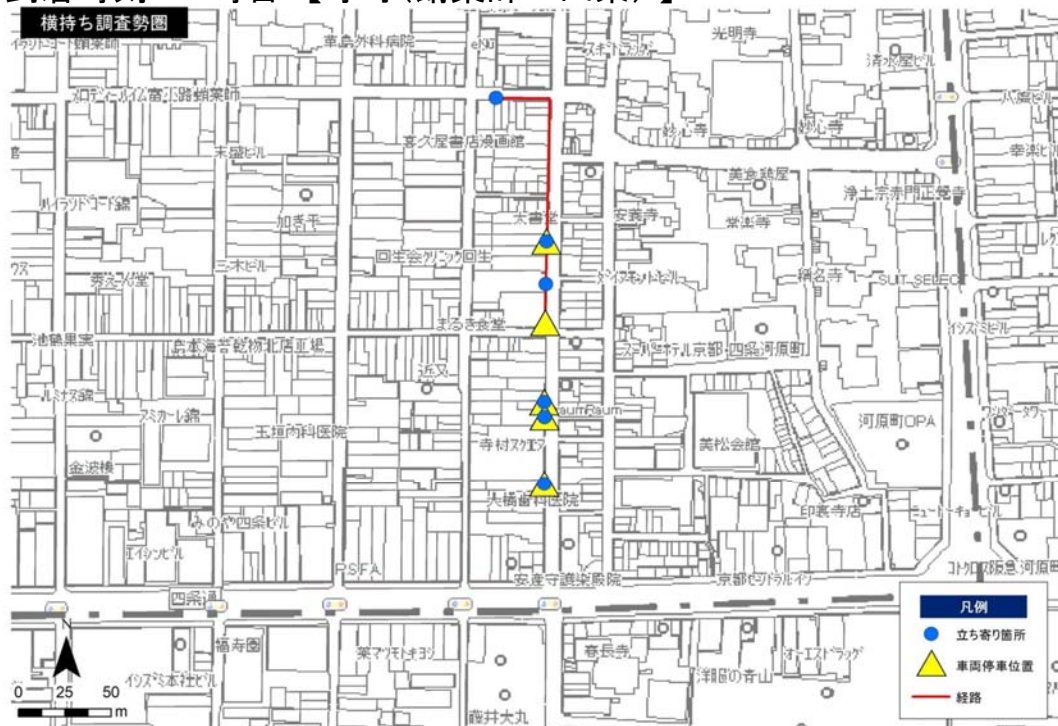
■ 到着時刻 9時台 【寺町(蛸薬師～四条)】



■ 到着時刻 10時台 【寺町(蛸薬師～四条)】



■ 到着時刻 11時台 【寺町(蛸薬師～四条)】



■ 到着時刻 12時台 【寺町(蛸薬師～四条)】



「歩いて楽しいまちなか戦略」 物流実態調査結果

③ 納入・出荷に関するアンケート調査

◆納入・出荷に関するアンケート調査結果

(1) 調査概要

調査期間

平成29年11月16日～12月15日

調査対象

京都府商店街振興組合連合会 中京東支部所属商店街 加盟店舗
※加盟店舗へは各商店街を通じて配布

調査目的

- ・ まちなかの商店街における納入・出荷の実態の把握
- ・ 回答者（商店主・スタッフ）の物流に対する意識調査
- ・ アンケートを通じた意識変容（モビリティマネジメント）

配布件数

1,189件

回収件数(回収率)

216件 (18.2%)

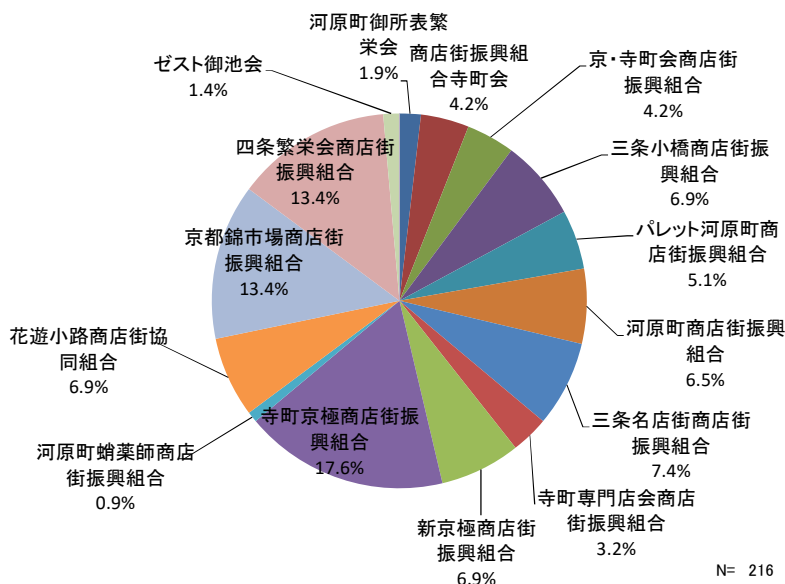
〈調査票（1頁目）〉

◆納入・出荷に関するアンケート調査結果

(2) 調査結果

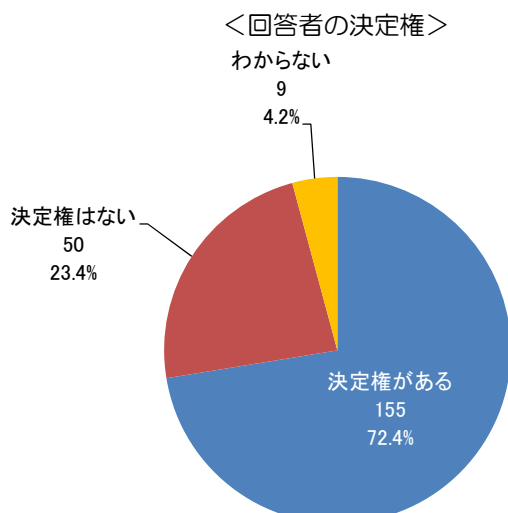
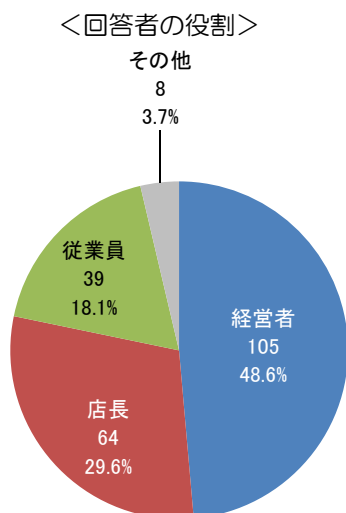
■ 回答者の属性

- ・配布対象としたすべての商店街から回答を得ている。



■ 各店舗における回答者の立場

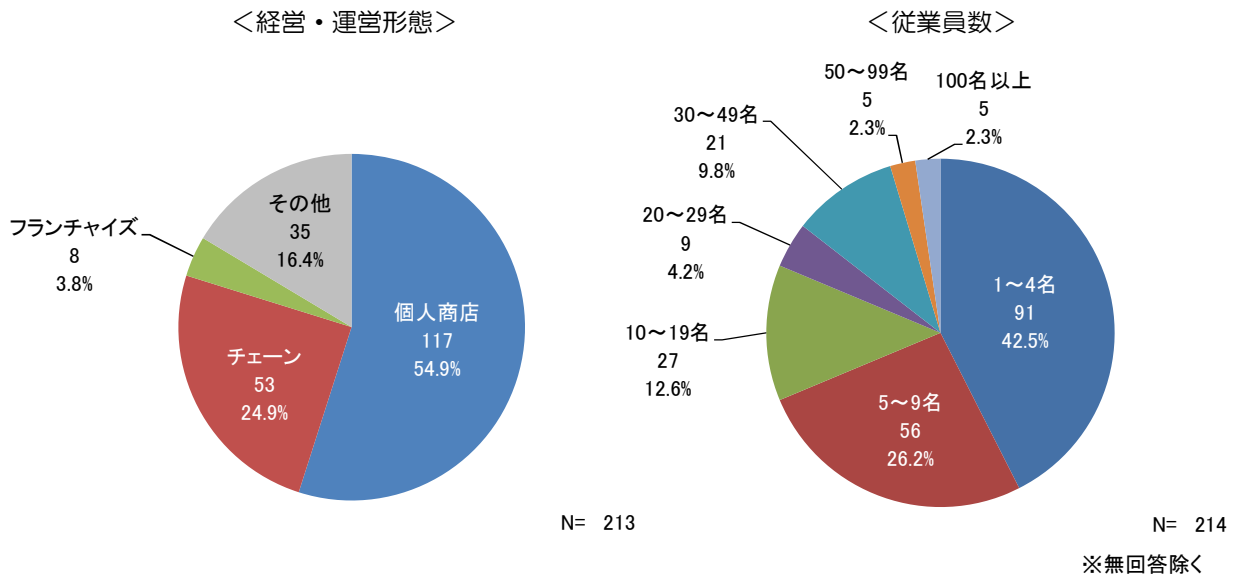
- ・回答者の店舗での役割は、「経営者」が約5割を占めている。
- ・店舗での決定権を持っている回答者は、7割以上を占めている。



※無回答除く

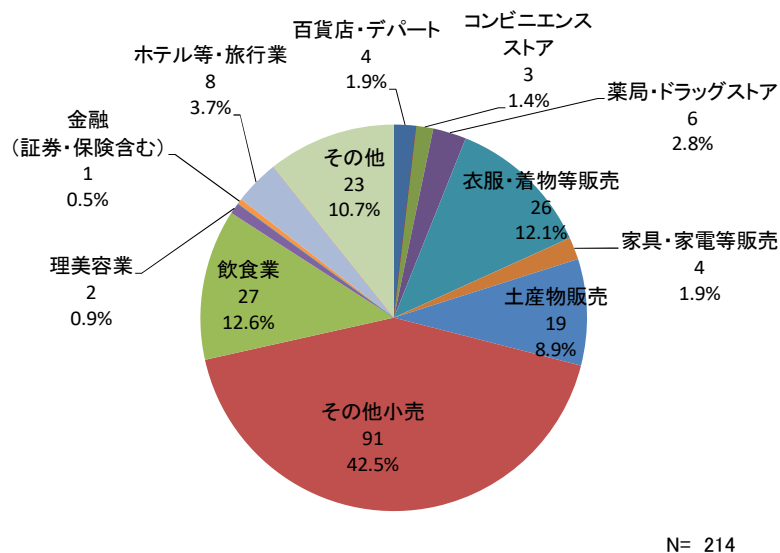
■ 経営・運営形態及び従業員数

- 経営・運営形態は、「個人商店」が5割以上を占めている。
- 従業員数は、「1～4名」が約4割を占めている。



■ 業種

- 業種は「飲食業」「衣服・着物等販売」「土産物販売」が多く、それぞれ約1割を占めているが「その他小売」が約4割を占めており、様々な業種から回答を得ている。

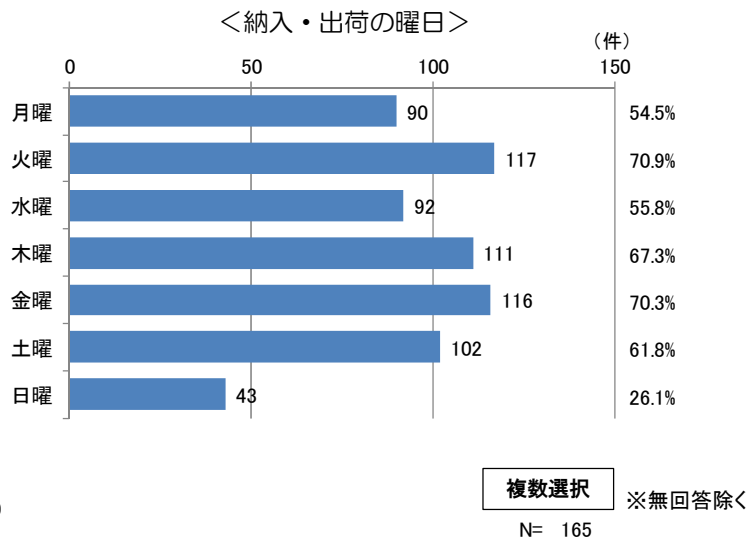
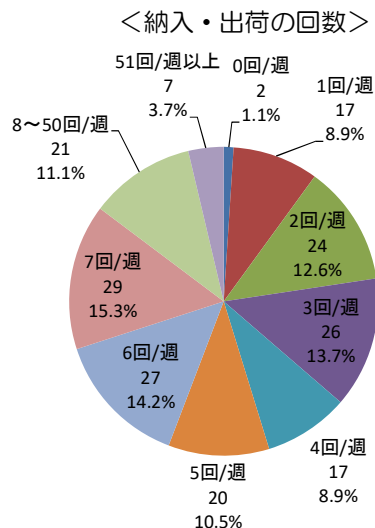


◆納入・出荷に関するアンケート調査結果

(2) 調査結果

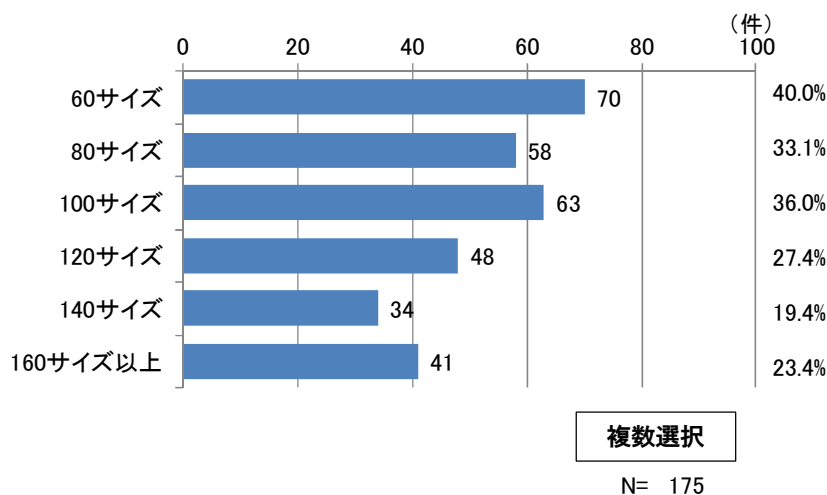
■ 納入・出荷の頻度

- ・ 納入・出荷の回数は、店舗によって異なるが、少なくとも週1回以上ある店舗がほとんどである。
- ・ 納入・出荷は、火曜日に最も多く、回答店舗の約7割が行っているが、日曜日はそのほかの曜日の半数以下。



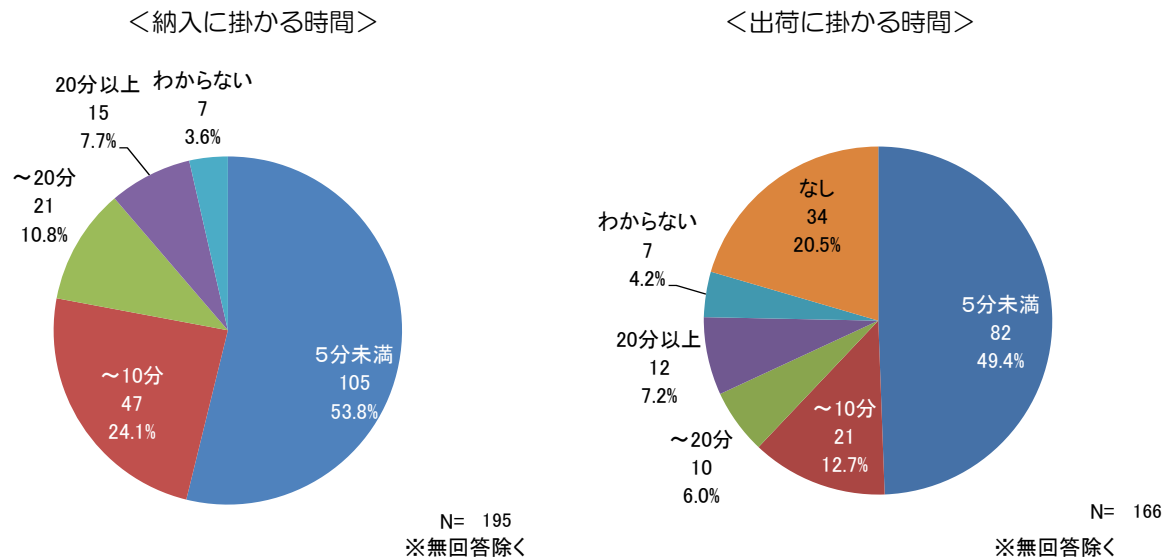
■ 荷物のサイズ

- ・ 60サイズが最も多く、回答店舗の約4割が取り扱っている。



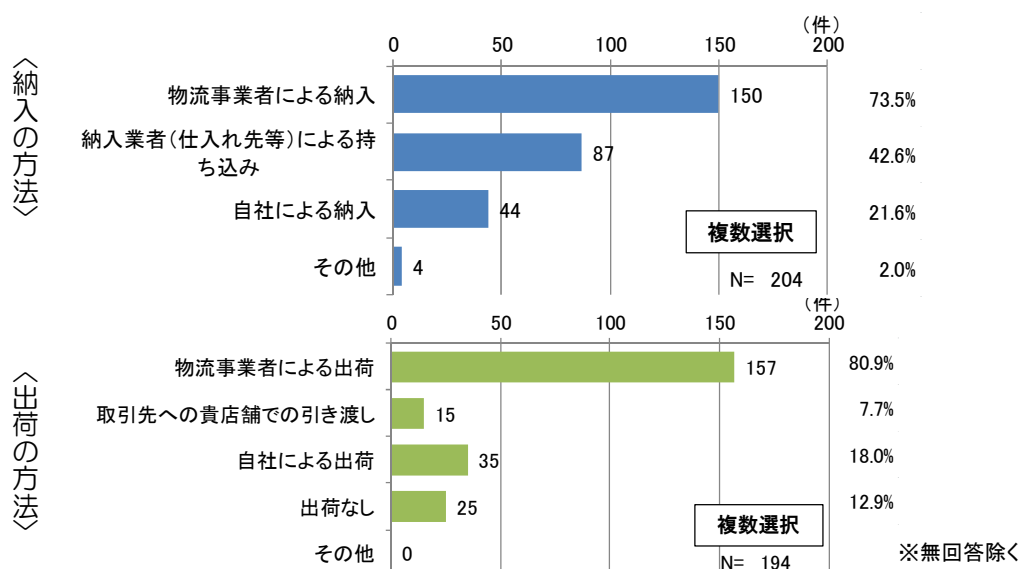
■ 納入・出荷に掛かる時間

- ・ 納入・出荷ともに「5分未満」が約半数を占める一方、10分以上とする回答も1～2割程度ある。



■ 納入・出荷の方法

- ・ 納入・出荷においては、7割以上の店舗が物流事業者を利用している。
- ・ 納入業者（仕入れ先等）による持ち込みも、約4割の店舗が利用している。



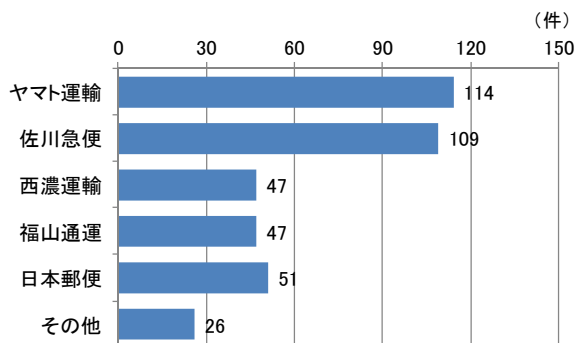
◆納入・出荷に関するアンケート調査結果

(2) 調査結果

■ 納入・出荷に利用する物流事業者

- ・ 納入・出荷ともにヤマト運輸、佐川急便の利用多い。

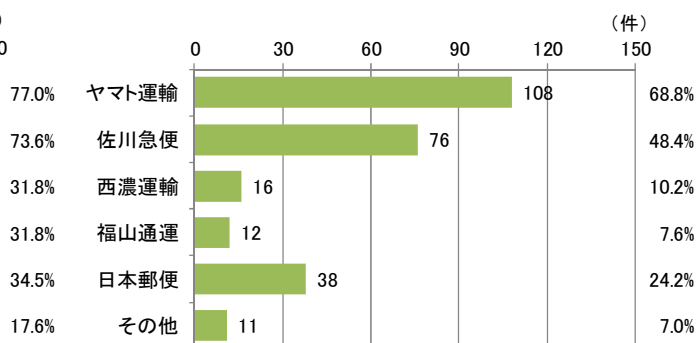
＜納入時に利用する物流事業者＞



複数選択

N= 148

＜出荷時に利用する物流事業者＞

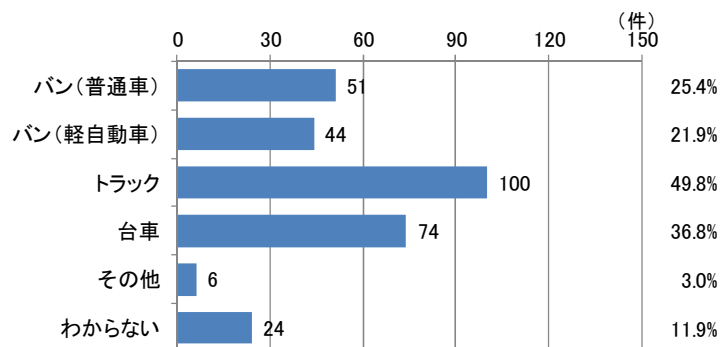


複数選択

N= 157

■ 車両について

- ・ 「まちなか」においてはトラックに次いで、台車の利用が多い。

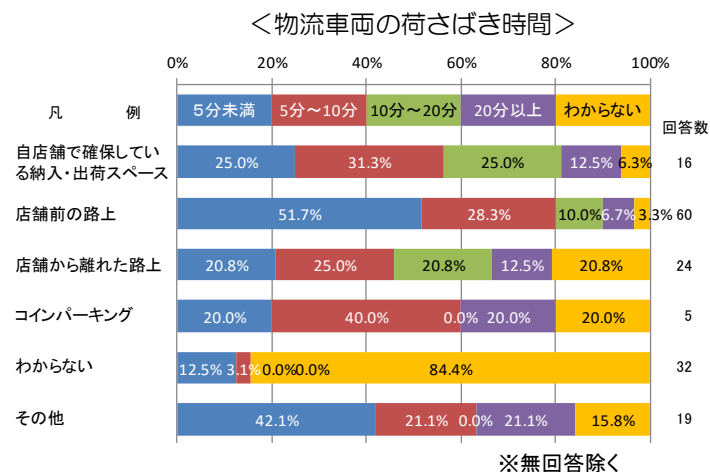
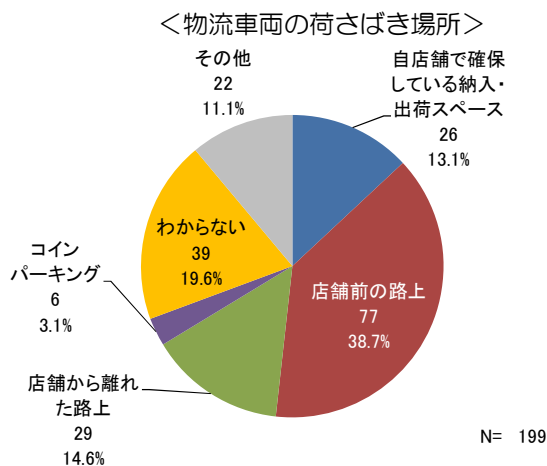


複数選択

N= 201

■ 物流車両の荷さばき場所及び時間

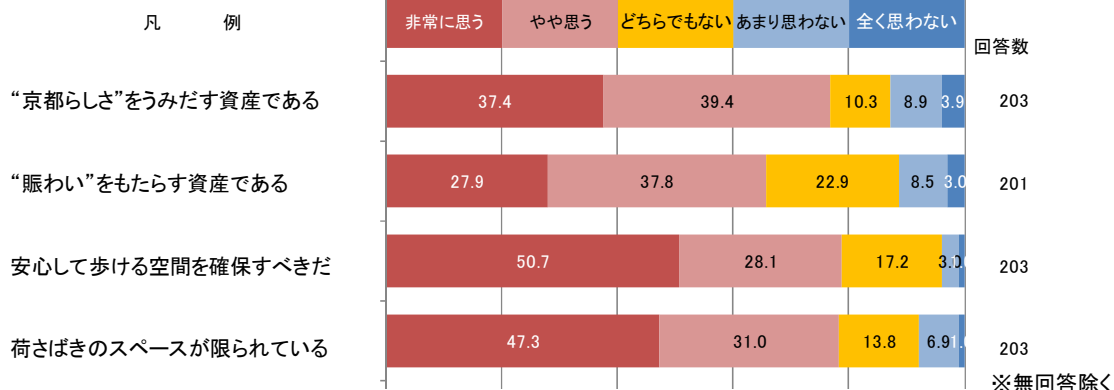
- ・ 自店舗で納入・出荷スペースを確保している店舗は約 1 割に留まり、店舗前や店舗から離れた路上での荷さばきが過半数となっている。
- ・ 回答店舗の約 2 割は物流車両の荷さばき場所を把握していない。
- ・ 店舗前の路上においては「5 分未満」という回答が約半数である一方、店舗から離れた路上では「5 分以上」が約 6 割を占めている。



■ 「まちなか」の細街路等に対する認識

- ・ 細街路が「京都らしさ」や「賑わい」をもたらす、と評価する回答が 6～8 割。
- ・ 「安心して歩ける空間を確保すべき」「荷さばきのスペースが限られている」とする回答がともに約 8 割。

「まちなか」の細街路は・・・

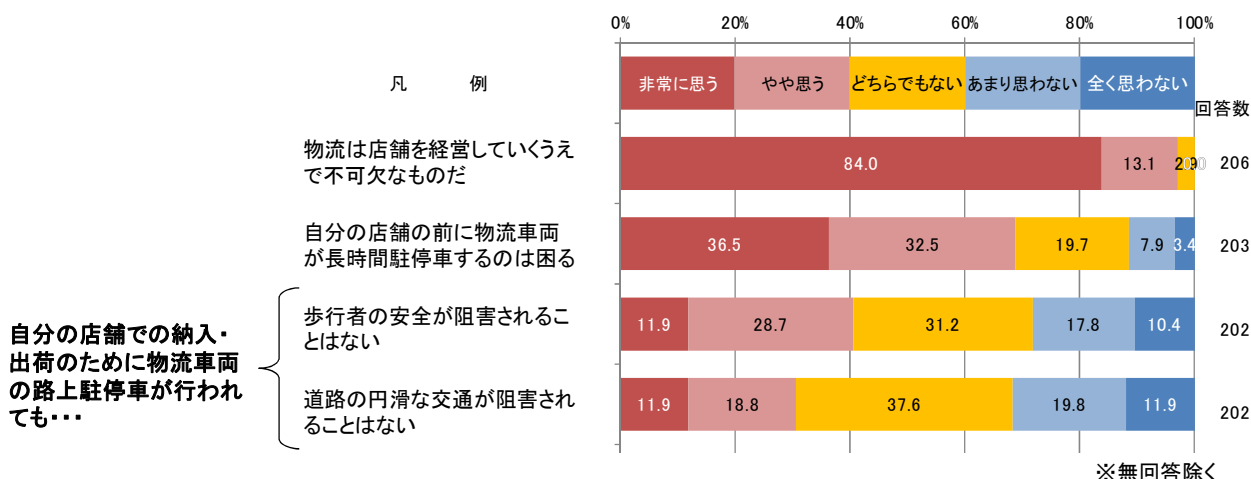


◆納入・出荷に関するアンケート調査結果

(2) 調査結果

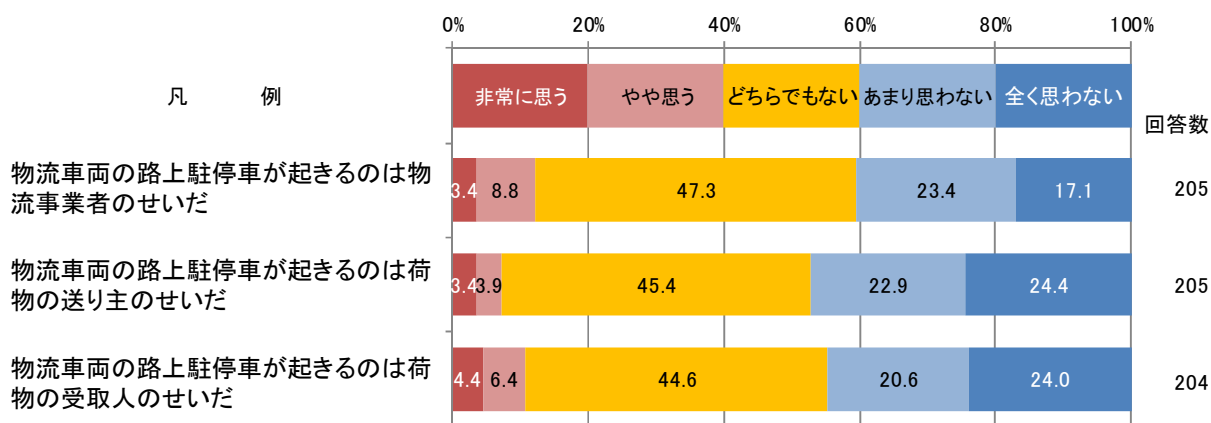
■ 路上荷さばきに対する認識

- ・「物流は不可欠」と感じる店舗は9割以上を占めている一方、「自分の店舗前に物流車両が長時間停車するのは困る」とする回答も約7割となっている。
- ・店舗前の物流車両による周辺への影響については、「どちらでもない」がともに3割以上であり、あまり問題を感じていないと考えられる。



■ 路上荷さばきの原因者

- ・路上荷捌きが発生する原因については、「どちらでもない」という回答が約半数を占めており、原因者をあまり意識していないと考えられる。

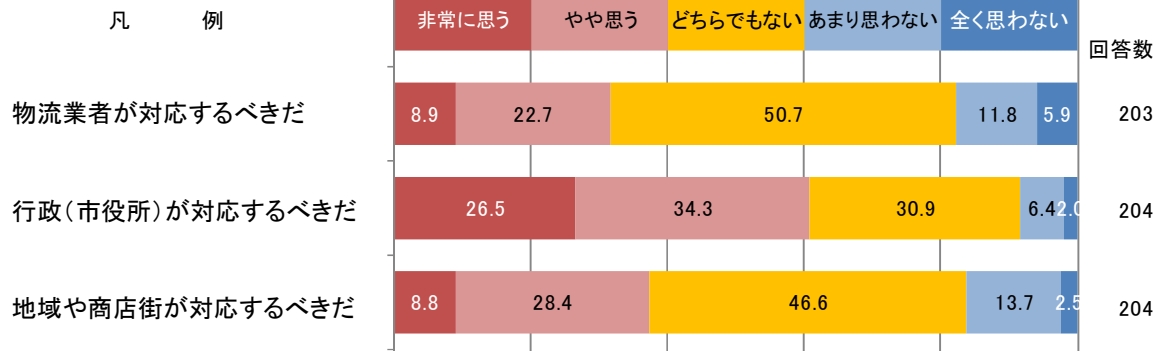


※無回答除く

■ 物流問題に関する対策の主体

- 物流問題について「行政（市役所）が対応するべきだ」とする回答が最も多く（約6割），次いで「地域や商店街」（約4割）となっている。

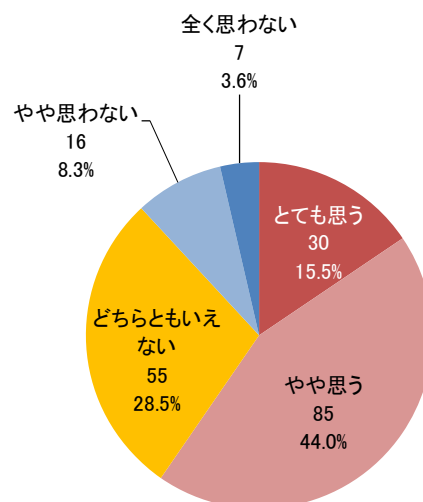
物流車両の路上駐停車によって生じる
環境や安全等の問題には…



※無回答除く

■ 店舗の役割の重要性

- 各店舗の役割については「とても重要と思う」と「やや重要だと思う」を合わせて約6割を占めている。



N= 193

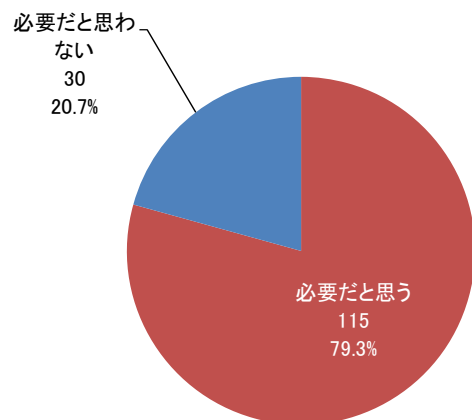
※無回答除く

◆納入・出荷に関するアンケート調査結果

(2)調査結果

■ 物流問題解決の必要性

- ・ 路上駐停車や路上荷さばき等の物流問題の解決が「必要だと思う」という回答は、約8割を占める。

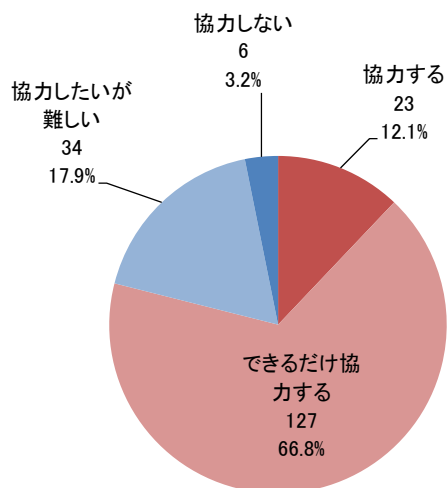


N= 145

※「わからない」及び無回答除く

■ 取組への協力意向

- ・ 物流問題の解決に向けた取組に「協力する」「できるだけ協力する」と回答した店舗は、合わせて約8割を占める。

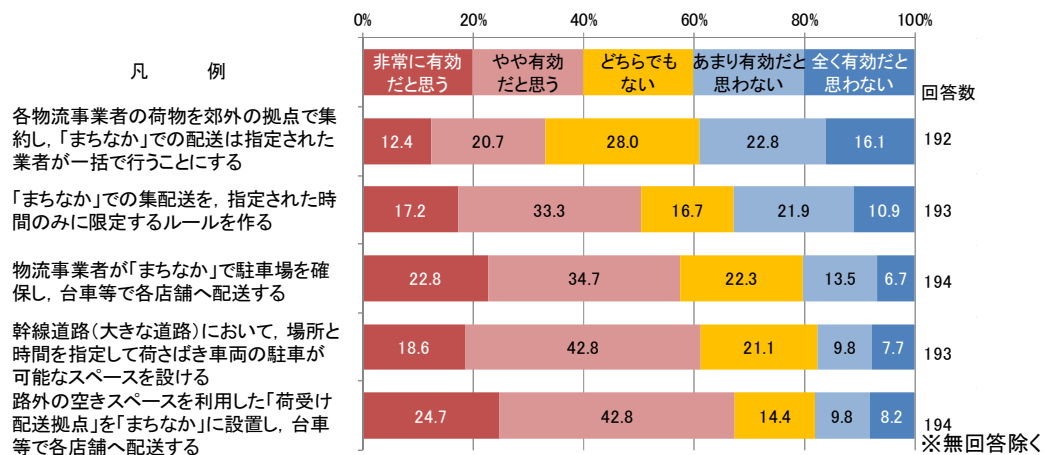


N= 190

※無回答除く

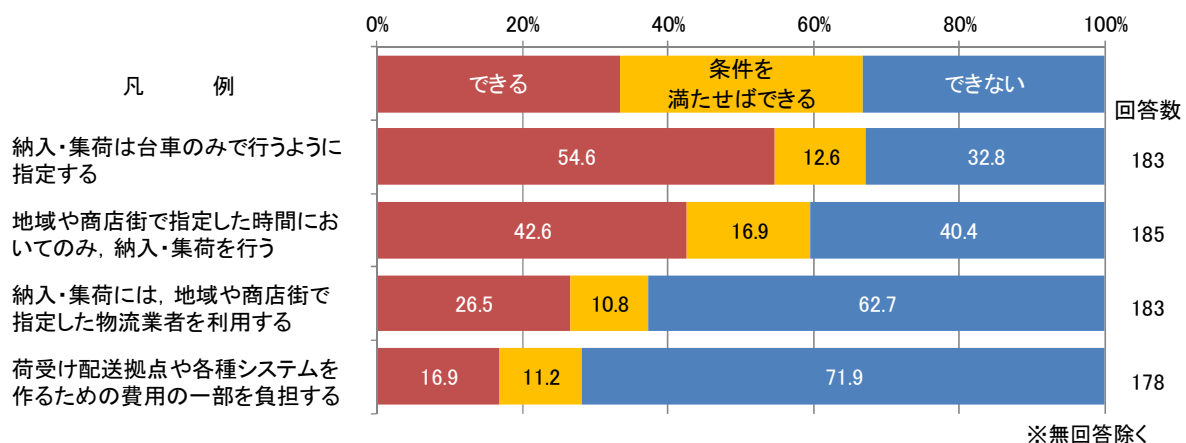
■ 取組の有効度(どの程度有効と思うか)

- 「幹線道路において、場所と時間を指定して荷さばき車両の駐車が可能なスペースを設ける」や「荷受け配送拠点を設置し、台車等で各店舗へ配送する」取組については、「有効だと思う」が6割以上を占めている。
- 「配送は指定された業者が一括で行う」については、「有効だと思わない」が約4割を占めており、「有効だと思う」を上回っている。



■ 協力できる取組

- 「納入・集荷は台車のみで行う」「指定した時間においてのみ行う」について「できる」という回答が多い一方で、「指定の業者を利用する」「費用の一部を負担する」については、それぞれ6割以上が「できない」と回答。



◆納入・出荷に関するアンケート調査結果

(2) 調査結果

■ 物流問題の発生状況(回答店舗の問題意識)

- ・ 歩行者や自動車交通との輻輳を指摘する声が多い。

