

出演者のプロフィール

※以下では、出演者の敬称略
 ※所属・役職等は平成28年3月1日現在

◆基調講演

兵藤 哲朗 (ひょうどう・てつろう)
 東京海洋大学海洋工学部 流通情報工学科 教授

交通計画・都市計画が専門。人の交通特性の分析、交通需要予測モデル、観光交通分析や都市内物流施設計画、物資流動分析などの研究に取り組む。第5回東京都市圏物資流動調査の調査結果に基づく施策検討に関する議論を行った東京都市圏総合都市交通体系あり方検討会座長。平成10年度交通工学研究会論文賞。著書に「現代の新都市物流」共著、森北出版、2005、「これからの都市・地域政策「実験型都市」が未来を創る」共著、中央経済社、2005など。

◆パネルディスカッション・パネリスト

森本 章倫 (もりもと・あきのり)
 早稲田大学理工学術院社会環境工学科 教授

交通計画や土地利用計画を専門に公共交通、コンパクトシティ、人口減少、都市の縮退などの研究に取り組む。第5回東京都市圏物資流動調査の調査結果に基づく施策検討に関する議論を行った、東京都市圏総合都市交通体系あり方検討会におけるネットワークワーキンググループ座長。第19回日本地域学会著作賞受賞(受賞書籍:「都市のクオリティ・ストック」)。著書に「交通・安全学」共著、国際交通安全学会、2015、「交通まちづくり 地方都市からの挑戦」共著、鹿島出版会、2015など。

◆パネルディスカッション・パネリスト

菊池 雅彦 (きくち・まさひこ)
 国土交通省都市局 都市計画課 都市計画調査室長

昭和63年建設省入省、平成27年に都市計画調査室長、現在に至る。物の動きを把握する今回の物資流動調査のほか、人の動きを把握するパーソントリップ調査を実施し、都市における複雑で多様な交通実態を物・人の両面から把握することで円滑な都市機能の確保やコンパクトな都市の実現を検討、推進している。

「東京都市圏交通計画協議会」とは・・・

東京都市圏における総合的な都市交通計画の推進に資することを目的に、複数の都県市関係機関がお互いに協力・調整して広域的な交通問題に関する調査・研究を行う組織として、日本で初めて1968年(昭和43年)に発足し(発足当時の名称は東京都市群交通計画委員会)、45年以上にわたって活動しています。

東京都市圏交通計画協議会構成団体への連絡先

国土交通省 関東地方整備局	茨城県	栃木県	群馬県	埼玉県	千葉県
企画部 広域計画課	土木部 都市局 都市計画課	県土整備部 都市計画課	県土整備部 都市計画課	都市整備部 都市計画課	県土整備部 都市整備局 都市計画課
TEL:048-600-1330	TEL:029-301-4588	TEL:028-623-2468	TEL:027-226-3656	TEL:048-830-5337	TEL:043-223-3161
東京都	神奈川県	横浜市	川崎市	千葉市	さいたま市
都市整備局 都市基盤部 交通企画課	県土整備局 都市部 交通企画課	都市整備局 都市交通部 都市交通課	まちづくり局 交通政策室	都市局 都市部 交通政策課	都市局 都市計画部 交通政策課
TEL:03-5388-3283	TEL:045-210-6182	TEL:045-671-3512	TEL:044-200-2034	TEL:043-245-5351	TEL:048-829-1053
相模原市	(独) 都市再生機構	東日本高速道路(株)	中日本高速道路(株)	首都高速道路(株)	
都市建設局 まちづくり計画部 交通政策課	東日本都市再生本部 事業企画部 事業企画統括グループ	関東支社 総合企画部 総合企画課	東京支社 総務企画部	計画・環境部 交通調査課	
TEL:042-769-8249	TEL:03-5323-0658	TEL:048-631-0001	TEL:03-5776-5285	TEL:03-3539-9408	

◆パネルディスカッション・コーディネーター

小早川 悟 (こばやかわ・さとる)
 日本大学理工学部 交通システム工学科 教授

交通工学や交通計画などを専門に地区交通や路上駐車対策、端末物流対策などの研究に取り組む。第5回東京都市圏物資流動調査の調査結果に基づく施策検討に関する議論を行った、東京都市圏総合都市交通体系あり方検討会における端末物流ワーキンググループ座長。平成23年度日本物流学会賞(論文等の部)受賞。著書に「シニア社会の交通政策－高齢化時代のモビリティを考える－」共著、成山堂書店、2013、「現代用語の基礎知識2016年版」共著、自由国民社、2015など。

◆パネルディスカッション・パネリスト

柴田 和章 (しばた・かずあき)
 佐川急便株式会社 取締役 東日本統括

昭和60年に佐川急便株式会社に入社、平成28年に佐川急便株式会社 取締役東日本統括に就任。その他、佐川グローバルロジスティクス株式会社や、SGHグローバル・ジャパン株式会社の社外取締役等の職務を兼任。佐川急便株式会社は、宅配便を初めとする各種輸送を展開する大手宅配便事業者。近年では東京スカイツリータウンや東京ミッドタウンなど都心部の大規模複合施設の館内物流にも取り組んでいる。

◆パネルディスカッション・パネリスト

菊池 守久 (きくち・もりひさ)
 さいたま市都市局 都市計画部 交通政策課 主任

平成25年さいたま市入庁。自動車に過度に依存しない交通体系の実現に向けた計画の立案など市内の交通政策に関わる事業に取り組む。さいたま市は、第5回東京都市圏物資流動調査の調査結果に基づく施策検討に関する議論を行った、東京都市圏総合都市交通体系あり方検討会における端末物流ワーキンググループ委員。

物資流動調査のデータについて

東京都市圏交通計画協議会では、シンポジウムの内容や協議会の活動等について下記のホームページアドレスに掲載しています。今回紹介した第5回東京都市圏物資流動調査データの基礎的な集計結果(地域別物流発生量、品目別施設間流動量(OD)等)も、協議会ホームページから加工可能な形式で提供しています。多くの方々に、データを利用していただきたいと考えています。
協議会のホームページアドレス <http://www.tokyo-pt.jp/>



東京PT

東京としけん 交通だより
 ~ これからのくらしと交通を考える ~

Vol.30 2016年7月
 東京都市圏交通計画協議会

東京都市圏交通計画協議会 第10回シンポジウム ~物流とこれからの都市づくり~

東京都市圏交通計画協議会では、平成28年3月1日(火)に第10回目となるシンポジウムを開催しました。本シンポジウムでは、「第5回東京都市圏物資流動調査」※の調査結果に基づき、平成27年12月にとりまとめた「東京都市圏の望ましい物流の実現に向けて」(以下、「実現に向けて」)を紹介するとともに、今回の調査データの解析等から明らかになった東京都市圏の物流の現状・動向について、東京海洋大学の兵藤哲朗教授にご講演をいただきました。また、パネルディスカッションでは、「実現に向けて」の公表にあたりご尽力いただいた学識者の方々、東京都市圏において物流活動を展開されている企業の方、都市交通行政に携わる方々に、多用な立場からご出席いただき、多様な立場から「物流からみた今後の都市づくり」をテーマに議論していただきました。なお、当日は、国・自治体の行政関係者、民間企業の方々を中心に、約250名にご参加いただきました。

※第5回東京都市圏物資流動調査で対象とした東京都市圏の範囲：
 東京都(島しょ部除く)、神奈川県、埼玉県、千葉県、茨城県南部・中部、栃木県南部、群馬県南部

日時 平成28年3月1日(火) 13:30~16:30 **場所** ヒューリックホール(台東区浅草橋)

- プログラム**
- 協議会からの報告
 「東京都市圏における物流の現状および近年の動向」
 山中 直人 (国土交通省 関東地方整備局 企画部 広域計画課 課長補佐)
 - 基調講演 「データが明らかとする東京都市圏の物流の姿」
 兵藤 哲朗 (東京海洋大学 海洋工学部 流通情報工学科 教授)
 - パネルディスカッション 「物流からみた今後の都市づくり」



これまでのシンポジウムの概要については、協議会のホームページ (<http://www.tokyo-pt.jp/>) に掲載しています。あわせてご覧ください。

「データが明らかとする 東京都市圏の物流の姿」



兵藤 哲朗氏（東京海洋大学 海洋工学部 流通情報工学科 教授）

特徴ある東京都市圏物資流動調査

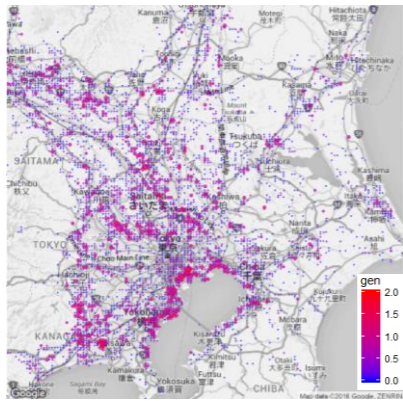
- 研究者の間でも「人の動きなら自分が動いているのでわかるが物流は難しい」といった話をよく聞きますが、実は、統計としては、物流センサス、この東京都市圏物資流動調査など、物流に関するデータはあるのです。
- 東京都市圏物資流動調査は、調査、分析、政策の3つがパッケージになった世界的にも非常に稀有な調査だと思えます。

東京都市圏の物流施設立地の姿

- 物流施設の立地データからは、1970年代は湾岸部や板橋・戸田周辺に多く立地していたのが、1980～90年代にかけて外環周辺等にも立地が見られるようになり、2000年代以降、圏央道周辺に展開していったという物流施設立地の変遷をみることができます。
- 施策検討で使われた立地場所選択モデルによる物流施設の立地ポテンシャル(立地効用)の推計結果をみると、湾岸部と圏央道など高速道路のインターチェンジ周辺でポテンシャルが高く出ています。2020年ぐらいまでに概成すると言われている3環状ができた時の変化をみると、これから開業する区間やスマートインターを含めたインターチェンジの周辺でポテンシャルが高まる結果が得られており、今後、こうした地域で物流施設の立地が進む可能性が考えられます。

東京都市圏の物流ネットワークの姿

- 今回の物資流動調査の貨物車プローブデータを用いて、トラックの発生量を分析すると、車種別、時間帯別のトラックの動きを知ることができます。例えば、大型トラックが夜中から湾岸部や圏央道のあたりを動いている状況や、日中に小型トラックが都心部を動き回っている状況を見ることができます。
- プローブデータのトラックの発生量と物流施設の立地件数もしくは面積規模の相関をとると、トラック全体では立地件数との相関が高いですが、大型トラックでは面積規模の方が相関が高くなります。これは大型の物流施設の立地が、大型トラックを招くことを意味しており、都市計画の立場からは、物流施設とその周辺のアクセス・イグレス道路の一体整備の重要性を示していると考えられます。



▲東京都市圏における午前中の大型トラックの発生集中量

最後に

- 人口減を前に、この調査の目的をどう考えていくかが重要です。
- 中短期では自治体の都市計画の視点から、物流が地域に、自治体全域にどんな影響を及ぼすのかを、調査データから考えていただきたいと思えます。
- 震災の対応については心配しています。震災が起きると、トラックも足りないし、道路のキャパシティも足りない。これについてはすぐにやらなければならない。この物流調査を活用した震災時の対応の分析を行なっていただきたいと思えます。

「物流からみた今後の都市づくり」

はじめに

コーディネーター: 小早川 悟 氏（日本大学 理工学部 交通システム工学科 教授）



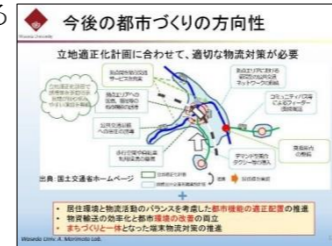
今回の物資流動調査で調査した“端末物流”を例に挙げると、中心市街地において荷さばきのスペースが不足していることがわかっています。荷さばきスペースがないと、物の流れと歩行者・自転車・バスといった人の流れの間に交錯が生じます。こうした課題をまちの中で考えるためには、現場の自治体、商店街、住民など、まちづくりに携わる人たちが「どのように物流を考えるのか」という意識を高めていかないと、問題は解決しないと感じています。今回は、それぞれの立場のパネリストの方々に意見を聞きながら、これからの物流からみた都市づくりについて議論をしてみたいと思えます。



物流からみた都市づくりの視点

森本 章倫 氏（早稲田大学 理工学術院 社会環境工学科 教授）

- 人口減少社会の到来を踏まえ、コンパクトシティを形成し、人口分布、インフラ、財政問題のバランスをとろうという流れが出てきています。
- コンパクトシティは、既成市街地の特定の場所に都市機能を集めることを意味しますが、一方で、物流の問題の顕在化を招く可能性もあります。
- 今回の物資流動調査からは、生活道路の狭いところにもトラックが走っている状況が分かっています。また、工場跡地に住宅団地ができたり、流通施設の周辺に住宅が建つなど、土地利用の混在が発生する事例も確認されています。
- 都市再生特別措置法ができ立地適正化計画を立案する自治体が増えてきました。その中で、都市機能を誘導して集めるのはいいのですが、そこで物流に対する配慮がなされているのかにも着目しなければなりません。



人・車・物の情報を一元管理し、 効率配送と環境負荷を最小化した物流ソリューション

柴田 和章 氏（佐川急便株式会社 取締役 東日本統括）

- 商業地区・都心では駐車が大きな問題です。環境負荷低減、サービス向上に向けた佐川急便株式会社の取組を紹介したいと思います。
- 都内に、現在、約200箇所のサービスセンターを展開しています。東京駅日本橋口のサービスセンターでは、駅構内の館内配送、八重洲地下街や駅周辺のオフィスの集配をセンターから台車でを行っています。
- 大型複合施設の物流も手掛けています。2012年竣工のスカイツリーは、駐車スペースが限られ、トラックをどうさばくかが課題でした。そこで、外部倉庫を設け、直納以外の定期配達は全て倉庫に一旦集約した上で、最低台数でスカイツリーに搬入しています。関係者のご理解の下、取組を行った結果、環境・安全性に配慮した物流システムを構築できたと考えています。



資料: 佐川急便(株)ホームページ

討論を踏まえて

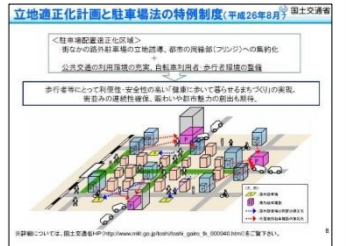
- 森本章倫氏: 都市において人と物の流れを同時にデザインするにはエリアでマネジメントするという視点が重要です。物流の問題は、物流の中だけで解決できなくなっており、誰とどう連携していくかが重要です。時間や空間を他者と上手にシェアする「スマートシェア」の考え方を持たなければならない気がしています。
- 菊池雅彦氏: 荷さばき施設はただつくればよいのではなく、地区の中でどういう荷さばきのシステムをつくるのかということと一体的に考える必要があります。本日の議論を踏まえ、自治体、建物設計者、ディベロッパー等に説明する機会をつくり、物流対策に取り組む必要性を話していきたいと思えます。
- 柴田和章氏: 現状の駐車問題については我々も本当に苦勞しています。自治体、行政と、我々も計画の段階から話に入れていただき、ぜひ、都市づくりに物流の視点も交えた考えを入れていただきたいと思えます。
- 菊池守久氏: 今回の調査で、“大宮駅の路上荷さばきが多い”というこれまで感覚的だったものを、やっとなり定量的に捉えられるようになったと考えています。まだまだスタート地点ですので、地元関係者、事業者の方々と共通認識を持って、どうやって取り組んでいけるのかを考えていきたいと思えます。
- 小早川悟氏: 今回、物資流動調査で2年間かけてたくさんデータを取り、いろいろなことがわかってきましたので、ぜひこのデータを皆さんの方でも活用していただき、都市の物流がよくなるように、自治体、地域、地区の皆さんで協力していただければと思います。



国における物流関連施策とまちづくり

菊池 雅彦 氏（国土交通省 都市局 都市計画課 都市計画調査室長）

- 国では、「今後の物流政策の基本的な方向性等について(答申)」(H27.12)が閣議決定されたり、平成27年8月に策定された「大都市戦略」の政策の柱の1つに物流が取り上げられるなど、物流施策が重みを増しています。
- 「大都市戦略」に示されている“端末物流の効率化”は、駐車場政策と一緒に行うことがポイントと考えています。国は、立地適正化計画制度をつくりコンパクトシティ施策を進めています。その中で、まちなかについては、歩きやすいまちにするため、駐車場を地区外縁部の幹線道路沿道に計画的に誘導しようとしています。
- こうしたことは荷さばきと一体的に考える必要があり、荷さばき駐車施設の集約化も適切に進めることが望ましいと考えています。これはシステムとも関係するため、共同荷さばきをどうするかなど、地区全体で考えていく必要があります。



端末物流調査結果から見えてきたこと

菊池 守久氏（さいたま市 都市局 都市計画部 交通政策課 主任）

- 今回の物資流動調査で、さいたま市は大宮駅周辺地区で端末物流を調査しました。調査の結果、路上荷さばきや、荷物を台車等で店舗へと運ぶ“横持ち搬送”の実態と課題を確認しました。
- 例えば、“店舗などの着施設の近くの路上”と、“そこから離れた路外”のどちらかで荷さばきを行うのがよいかを考えても、前者は、横持ち搬送と歩行者の交錯の可能性からはいい反面、自動車交通への影響を考えると問題であるなど、トレードオフの関係であるため、自治体としてどう対策を立てていけばよいか悩ましいところです。
- 今回の調査を通じ、大宮駅周辺で物流事業者さんがいろいろと工夫をされていることを実感しました。自治体として人・物の空間的・時間的分離需要の抑制といった端末物流対策をどう進めていくかが大事になると考えています。

