

## 「東京都市圏の望ましい物流の実現に向けて『基本方針』（案）」の パブリックコメントの結果

平成27年8月19日に、『東京都市圏の望ましい物流の実現に向けて「基本方針」(案)』（以下「基本方針」(案)という)に関する意見募集を行った結果、下記のとおり、ご意見をいただきました。

いただいたご意見は、『東京都市圏の望ましい物流の実現に向けて』のとりまとめの参考にさせていただきます。

### 1. 実施期間等

#### (1) 募集期間

平成27年8月19日(水)～9月19日(土)

#### (2) 告知方法

記者発表、東京都市圏交通計画協議会ホームページ、新聞広告に掲載

#### (3) 意見提出方法

ホームページからの意見提出フォーム、電子メール、FAX、郵送

### 2. ご意見の提出件数

14件(意見提出フォーム、電子メール)

意見提出にあたっての立場		件数
1. 企業として	運送業、倉庫業、郵便業	4
	製造業	1
	卸売業、小売業	1
	不動産業	2
	その他	4
2. その他		2
合計		14

※いただいたご意見の概要とそれに対する考え方は次ページ以降に整理しています。

### 3. ご意見の概要とそれに対する考え方

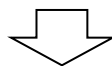
提出いただいたご意見の概要をテーマごとにまとめて紹介するとともに、東京都市圏交通計画協議会におけるご意見に対する考え方を回答いたします。

#### ■「物流からみた東京都市圏の望ましい都市交通体系を実現するための3つの目標」について

##### ◇「目標1：東京都市圏の活力を支える物流の実現」について

###### 【ご意見①】

- ・世界有数の消費地である東京都市圏に集まる「物」をいかに低コストで物流することで国際競争力を高めていくことが急務。
- ・『国際競争力の維持・向上を支える物流の実現』について、臨海部の流通業務団地のような①物流のグローバルゲートである羽田空港・東京港至近に立地し、②物流施設と居住環境の混在問題が発生せず、③住宅地等へ流入する大型貨物車の走行の適正化が可能な地域は他に類を見ない。こうした地域を国家戦略特区のような区域に指定し、税制・補助金による支援や建ぺい率・容積率の緩和等の規制改革を行うことにより、国際競争力のある物流拠点の創出が可能であると考えます。
- ・空港周辺の高度利用をすることは成熟しつつある物流機能の持続的な発展を考える上で重要なテーマ。特に羽田空港・東京港の国際貨物取扱は我が国を代表するもので、高度利用の柔軟化は、我が国と外国の間の直接の取扱量の増加をもたらすインセンティブになり、更にはアジアにおける物流拠点性の向上を図ることができ、その結果、我が国経済の成長にも大きく寄与するものと考えます。
- ・地方から首都圏の生活インフラ基盤を支える財を吸い上げストロー効果で首都圏のみを発展させようとしが読み取れない。大阪都構想に代表されるような国全体を推進させるようなエンジンとしての首都圏の役割はないのか。「スーパー中核港湾構想」との関係は、どうなっているのか。国際貨物取扱高を日本の港に呼び戻す抜本的な施策が欠落しているように思える。

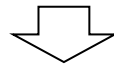


- ・東京都市圏は、大消費地であることに加え、京浜港・成田空港といったグローバルゲートが存在しており、首都圏のみならず地方も含めた我が国全体の国際競争力向上や産業・経済活動活性化の観点から物流の重要性が高い地域と認識しています。例えば、京浜港は国際コンテナ戦略港湾への選定等を踏まえ、将来の外内易コンテナ目標取扱貨物量が現状よりも高まるものとされていることから、東京都市圏において、国際貨物を支える物流の円滑化・効率化を図ることが重要と考えております。また、港湾や流通業務団地等また、港湾や流通業務団地等が所在する東京湾沿岸の臨海部は、経済のグローバル化に伴い、輸出入貨物を扱う物流施設が集積し、国際物流を担う重要拠点であると認識しています。

- ・「東京都市圏の望ましい物流の実現に向けて」では、東京都市圏および我が国全体の国際競争力・産業活力を支える観点から物流施設立地や物流ネットワーク形成等に係る物流施策を提案しています。
- ・物流施設立地に係る施策では、国際物流を支える東京湾沿岸の臨海部等において物流施設の老朽化により国際化に対応した物流機能が十分に発揮されていない可能性を踏まえ、老朽化物流施設の共同建替・更新支援の施策を提案しています。物流機能を確保すべき流通業務団地等も含む臨海部において、共同建替・更新に対する経費補助や、種地（代替地）による共同建替・機能更新を通じ、土地利用の高度化を図る方向性を提案しています。
- ・国際貨物など広域的な物資輸送の効率化のため、国際海上コンテナ積載車両をはじめとする大型貨物車に対応した物流ネットワークの形成等に係る施策も提案しています。

#### 【ご意見②】

- ・現状の国内商業物流は時間指定に縛られている。荷送り先、荷出し先が一方的に指定した時刻にトラックが到着するため、あらかじめ指定先付近での待機が必須な状況。
- ・行き過ぎた小ロット多頻度も食品配送にはコスト増加の一因。大手コンビニ、スーパーの物流センターにも配送しますが、一回あたりの数ロットの配送が普通にある。
- ・「1.指定時間の設定に対する規制」「2.小ロット多頻度を改めさせる規制」を提案。

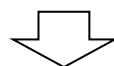


- ・調査の結果から、物流事業者等において多頻度小口輸送や時刻指定等への対応の必要性が増していることを確認しています。
- ・「東京都市圏の望ましい物流の実現に向けて」では、都市・交通の観点から取り組むべき物流施策をとりまとめたものです。そのため、多頻度小口輸送や時刻指定の増加がもたらす都市交通の課題（例えば物流施設周辺での納品待機や混雑発生、中心市街地等での路上駐車発生）に対し、物流拠点間をつなぐネットワーク形成、輸送中継施設など物流施設の立地支援、中心市街地等での荷さばきスペース確保等の施策を提案しています。

#### ◇「目標2：豊かで安全・安心な暮らしを支える物流の実現」について

#### 【ご意見③】

- ・豊かなくらしとは、誰人にも平等に物資が必要な時に必要な量が届くというサービスが、低コストでかなえられること。
- ・低コストで確実に物資が届けられる背景には、運送事業者が、荷捌き駐車場の不足への対応をはじめとした輸送コストの引き上げ要因を企業内努力だけでは解消できない中、運賃にも価格転嫁できない状況から生じていることにも理解いただきたい。



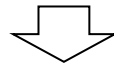
- ・豊かで安全・安心な暮らしを実現するためには、人々に物資が適正なコストで確実に届けら

れることが必要であり、その役割を担う物流事業者の活動が不可欠であると考えています。

- ・「東京都市圏の望ましい物流の実現に向けて」では、人々の豊かな暮らしを実現するべく、その前提となる物流事業者等の活動を支えるため、物流施設の立地支援、物流ネットワーク形成、中心市街地等における端末物流対策推進など、都市・交通の観点から取り組むべき物流施策を提案しています。
- ・なお、「東京都市圏の望ましい物流の実現に向けて『基本方針』(案)」では「私たちの豊かな暮らしは、低コストで、確実に、物資が届けられることで…」としていましたが、ご意見を踏まえ、「適正なコストで、確実に、物資が届けられることで…」に修正しました。

#### 【ご意見④】

- ・災害時に強い物流を目指す。物流に携わる企業が災害時（首都直下型地震などを想定した）BCP 対策を構築していくことが重要。
- ・安心・安全・継続性を前提に効率的かつ能率的なネットワークを構築することは、生活と産業が共存できる場を創るとともに、多くの産業が健全に発展できるインフラであると理解。

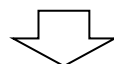


- ・安全・安心な暮らしを実現するためには、首都直下地震など東京都市圏に大きな被害を及ぼすと想定される災害の発生時にも、必要な物流機能が確保されるような物流システムを構築することが重要であると認識しています。
- ・「東京都市圏の望ましい物流の実現に向けて」では、「大規模災害時も機能する物流システムの構築」に取り組むべき施策の1つに位置づけ、災害時にも必要な物流機能が確保されるべく、それを支える物流施設立地支援やネットワーク形成に係る施策を提案しています。

#### ◇「目標3：魅力ある都市・環境にやさしい物流の実現」について

#### 【ご意見⑤】

- ・無秩序な貨物車の路上駐車等を課題として挙げているが、一方では「停まる」スペースがないため、物資を届ける際にやむなく路上駐車等をせざるを得ない面もある。魅力ある都市には物資の安定的な供給が不可欠。貨物車が都市の様々な活動の要素の一つとして捉えられるよう要望。
- ・いつ・どれだけ・どこに届けるという指示は顧客が決めたら絶対。生産・流通・販売といったルートの中かで一番弱いのが流通。無秩序な貨物車の路上駐車とあるが、製品を納品するにあたり販売先（荷下ろし先）の軒先に止めざるを得ない状況も理解して頂きたい。
- ・「住宅地への貨物車の流入や無秩序な貨物車の路上駐車を防ぐこと」で「魅力ある都市」につながることは表現として無理がある。



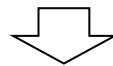
- ・豊かな暮らしを支え、まちの賑わいの創出を通じ魅力ある都市を実現するために、中心市街地等の店舗に確実・安全・効率的にモノが届けられることが不可欠であると認識していま

す。しかし、中心市街地では、貨物車が停まるスペースの不足等により、人と物の流れの錯綜が生じるといった課題が存在していると考えています。

- ・「東京都市圏の望ましい物流の実現に向けて」では、中心市街地等における荷さばきスペース確保など端末物流対策推進を提案しています。施策により、地区内において来街者の回遊性の向上が期待され、店舗等に物資を配送する物流事業者にとっても配送時間の短縮や荷物を安全に運ぶことができるなどのメリットがあると考えています。

#### 【ご意見⑥】

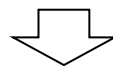
- ・物流施設エリアと住環境エリアの分離、住宅地区への貨物の流入の制限など環境にやさしい物流が重要。



- ・魅力ある都市を実現するために、物流施設と住宅の土地利用の混在や、大型貨物車等の走行による居住環境悪化等の問題を回避することが課題であると考えています。
- ・「東京都市圏の望ましい物流の実現に向けて」では、物流施設と住宅の土地利用の混在を未然回避するため、物流機能を確保すべき地域において物流施設と住宅の計画的な立地を進める施策の方向性を提案しています。また、大型貨物車等の住宅地への流入を回避するため、環状道路や地域の骨格となる道路網整備を通じて大型貨物車等を幹線道路網へ誘導するなど走行適正化を図る施策を提案しています。

#### 【ご意見⑦】

- ・CO<sub>2</sub>削減、共同配送によるトラック台数削減、住宅地区物流に電気自動車の導入、物流倉庫での太陽光発電などエコと環境保全が重要。



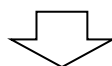
- ・CO<sub>2</sub>排出量削減など環境負荷低減において物流が果たす役割は大きいと認識しています。
- ・「東京都市圏の望ましい物流の実現に向けて」では、居住環境と物流施設の土地利用混在の未然回避、大型貨物車等に対応した物流ネットワーク形成による物資輸送効率化、端末物流における共同配送など、環境負荷低減にも資する施策を提案しています。

■「物流からみた東京都市圏で取り組むべき5つの施策の方向性」について

◇「施策Ⅰ：臨海部や郊外部における大規模で広域的な物流施設の立地支援」について

【ご意見⑧】

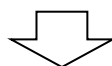
- ・耐震化がなされていない老朽化した物流施設の建替・更新により、物流施設の大規模化をしてスケールメリットという効率化を享受できるような政策支援は、国際競争力を高めるために非常に良い政策。
- ・『老朽化した物流施設の建替・更新支援』について、支援に関し共同での建替に限ると、民間の建物の場合、建替スケジュールが各々異なり、利害が一致しないことも多く円滑に建替が進まないことが予想される。物量の少ない企業が利用可能な小区画にも対応できる大型マルチテナント型倉庫の建替に限定する等の要件を設けた上での一社単独の更新に対する補助金・税制等による支援といった施策を追加すると、スピーディに東京都市圏の物流機能の強化・効率化が進んでいくと考えられる。
- ・中小の会社にとって建替のコスト負担は重荷であり、建替の代替地が無く一時的な休業を強いられれば、廃業も考えなくてはならない状況。団地方式の大規模冷蔵倉庫を建てそこにテナントとして事業継続することも有効な方法である。



- ・調査の結果から、個々の企業で老朽化物流施設の建替・更新を行う場合、「建替工事期間中に企業活動が制限される」「仮移転先を確保しづらい」「コスト負担が重荷」といった課題があることが確認されています。
- ・「東京都市圏の望ましい物流の実現に向けて」では、東京湾沿岸の臨海部等において、種地（代替地）による連鎖型の建替・機能更新を行うことにより、老朽化物流施設の建替・更新支援を図ることを提案しています。

【ご意見⑨】

- ・安全な物流ネットワークを維持するには、荷主の物流施設、倉庫、荷捌き場、輸送中継施設など「モノ」に対する設備に加え、事故防止のため「ドライバー」が休憩・休息できる施設の整備が不可欠。
- ・「モノ」を運ぶ「ドライバー」の休憩・休息を確保するため、物流機能を確保するエリアにおいては、倉庫や輸送中継施設などの物流施設とあわせ、貨物車両の大規模駐車スペースの整備を要望。

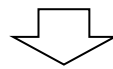


- ・調査の結果から、近年顕在化しているトラック・ドライバー不足により、企業が物流施設の配置や物資輸送の方法を見直すなど、物流への影響が生じていることを確認しています。特に長距離トラックドライバーの確保が困難となっていることを背景に、貨物の積替やドライバーの交代が可能な輸送中継施設の必要性に関する声も企業から寄せられています。

- ・今回いただいたご意見を踏まえ、「東京都市圏の望ましい物流の実現に向けて」では、ドライバーの休憩・休息も可能な輸送中継施設へのニーズの高まりについて言及しています。また、こうした輸送中継施設も含めた物流施設の立地支援の施策を提案していますが、施策の効果としてドライバーの労働環境改善や交通事故防止など安全性向上も挙げています。

【ご意見⑩】

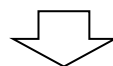
- ・生産と消費の場所を適切な物流手段で結ぶため、結節点となる物流拠点が重要と理解。多くの施設を供給している物流不動産事業者の意見も積極的に取り入れていただきたい。
- ・市町村条例への取組について注目をしていただきたい。具体的には、各指定都市、特定行政庁等の条例で、都市計画法施行令 36 条 1 項 3 号ハの規定の幅が広がると、市街化調整地域での建替の促進に繋がると考えている。



- ・本調査では、物流不動産事業者に対する企業ヒアリング調査を実施し、「東京都市圏の望ましい物流の実現に向けて」のとりまとめでは、その際にいただいた意見も参考にしています。
- ・調査の結果から、高速道路整備により物流施設の立地ポテンシャルが今後高まる地域には市街化調整区域も存在することを確認しています。「東京都市圏の望ましい物流の実現に向けて」では、市街化調整区域において、市区町村等が定める地区計画など都市計画手法により、物流機能を確保すべきエリアでは物流施設の立地誘導を図りつつ、それ以外のエリアでは都市環境保全のためバラ立ちを抑制する施策を提案しています。

【ご意見⑪】

- ・「大規模な物流施設が多く立地する臨海部や郊外部の高速道路 IC 近傍等において、物流施設立地を支援することにより」とあるが、すでに立地している臨海部や郊外部しか支援しないという意味か。
- ・郊外から都心部へ纏めて持ってくるのことがだが路線便にのって都内に流入する宅配荷物以外無理。都県境などで生産されたものを物流センターに持ちこみ配送してもらうコストと納期は現状の物流ではありえない。

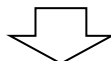


- ・調査の結果から、圏央道など郊外部の高速道路 IC 近傍等では、立地用地の確保のしやすさや、工場との近接性、輸送の便の良さ等を理由に、工業製品や生活関連品の物流を行う大規模な物流施設が多く立地していることが確認されています。また、今後整備が進められる高速道路 IC 近傍も含めた郊外部の高速道路沿線地域などでは、大規模で広域的な物流施設の立地ポテンシャルが高く推計されています。
- ・「東京都市圏の望ましい物流の実現に向けて」では、このような物流施設の立地需要が高い地域において物流施設立地を支援することにより、東京都市圏全体の物流の効率化を図ることとしています。

◇「施策Ⅱ：居住環境と物流活動のバランスを考慮した都市機能の適正配置の推進」について

【ご意見⑫】

- ・物流施設エリアと住環境エリアの分離は、安心安全の観点から非常によい政策だと思う。行政主導で物流施設エリアの開発ができれば物流の効率化も飛躍的に進むと思う。
- ・大型車両の住宅地区流入を防ぐための物流施設の集約化の推進は非常に良い政策だと思う。

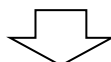


- ・調査の結果から、物流施設と住宅の土地利用の混在が生じている地域では、住環境の悪化に加え、物流施設側でも24時間操業ができないなど効率性が低下するといった問題が生じていることが確認されています。
- ・「東京都市圏の望ましい物流の実現に向けて」では、今後、物流機能を確保すべきエリアでは、地区計画等の都市計画手法を用いて未然に住宅との土地利用の混在を回避することで、安全性の確保等を図ることとしています。

◇「施策Ⅲ：物資輸送の効率化と都市環境の改善の両立」について

【ご意見⑬】

- ・3環状線、東名、中央、関越、東北、常磐高速道等とそのフィーダーとしての高規格道を結び、その結節点に物流施設を誘導し、大型車ネットワーク網を再編。
- ・物流専用レーンを軸とした放射方向およびドーナツ方向のルートが確立しなければ、渋滞や事故による輸送ルートの渋滞は避けられない。



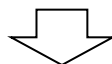
- ・調査の結果から、経済のグローバル化等を背景にトレーラーを含めた大型貨物車による輸送ニーズが高まっており、環状道路が事業中の地域など大型貨物車等の走行に対応した物流ネットワークが十分に形成されていない地域では、混雑が発生するなどの走行上の課題があることが確認されています。
- ・「東京都市圏の望ましい物流の実現に向けて」では、上記の課題に対処するため、物流拠点間の円滑な輸送を支える物流ネットワークの整備・強化と、更なる活用を促進することを提案しています。



◇「施策Ⅳ：まちづくりと一体となった端末物流対策の推進」について

【ご意見⑭】

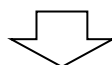
- ・ 中心市街地等に集中する貨物車と荷捌き駐車場の不足が記述されているが、原因は駐車需要に対する荷捌き場所の供給不足である。
- ・ 附置義務条例の拡充に併せ、コンビニなど店頭における物資搬入車両用の駐車マスの確保などがまちづくりの政策に盛り込まれるよう要望。
- ・ 便利な現代に不可欠な宅配の社会的役割を考慮して、駐車規制の見直しをまちづくりの政策に盛り込まれるよう要望。
- ・ 都市内物流は長年の課題。道路交通法の改正、都心あるいは大都市内の道路には一定時間駐車を認める。そのために道路に駐車機能を持たせる法改正が必要。
- ・ 利用者は荷物・物資は発注すれば自宅・店舗まで届くと理解しており、利用者がトラックの駐車スペースを確保していなければ届かない状況になっていることが理解されていない。
- ・ 時間帯における駐車禁止緩和エリアの増強、荷捌きスペースの増量、公衆トイレ・公園近くにおける駐車禁止の緩和、新しい都市計画において荷捌きスペースの確保を要望。
- ・ 端末物流車両の制限（電気自動車・エコカー）などもう一步推し進める政策を期待。



- ・ 調査の結果から、中心市街地においては、荷さばきスペースの不足により貨物車が路上駐車をせざるを得ないことを認識しています。
- ・ 「東京都市圏の望ましい物流の実現に向けて」では、こうした課題に対処するため、中心市街地等における荷さばき配送実態に即した荷さばきスペース確保、既存駐車場等の活用、共同配送や荷さばき時間帯の分離、荷さばきルールの設定などまちづくりと一体となったエリアマネジメントによる端末物流対策の推進を提案しています。

【ご意見⑮】

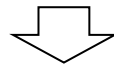
- ・ 自転車が車道を走るようになってから危険なことが多い。自転車通行帯等の整備を要望。



- ・ 調査の結果から、中心市街地において荷さばき車両と自転車の交通の錯綜が生じ、安全性の低下等の課題が存在することを認識しています。
- ・ 東京都市圏交通計画協議会では、市区町村等がまちづくりと一体となった端末物流対策を推進することを促すため、「端末物流対策の手引き」をとりまとめ、例えば自転車道の整備の際には、路上荷さばきの状況等、端末物流への影響も考慮すべきであることを提案しています。

【ご意見⑩】

- ・今後建設される大規模商業施設、都市再開発、駅周辺整備計画等については、建築物サイドで荷捌き駐車施設が検討されると考えるが、既存の大規模商業施設、大規模商店街を対象とした荷捌き駐車施設の確保については誰が主体となって行動し、どのような手順で検討するのか。
- ・大・中規模商業ビルを中心に、物流効率化条例を制定し、ビルのトラック侵入時の高さ確保、駐車場のトラック対応の高さ・スペースなど荷捌き機能を義務化する。
- ・「まちづくりと一体となった端末物流対策の推進」の中で、端末物流対策の明確化及び位置付けが記述されているが、具体的に地元協議会が設置される場合には、運送事業者（荷捌き駐車施設利用者）にも情報提供等ご配慮願いたい。



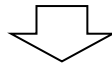
- ・調査の結果から、大規模建築物等で利用可能な荷さばき施設が不足しているため、貨物車の路上駐車が生じるなどの状況が確認されています。
- ・端末物流対策を円滑に実現させていくには、問題の認識や施策立案等のプロセスにおいて関係者間での意識の共有化を図り、物流事業者や建築事業者等、多様な主体で検討することが重要であると認識しています。
- ・「東京都市圏の望ましい物流の実現に向けて」では、建物の外だけでなく建物内においても荷さばきスペースの確保を図る施策の方向性を提案しています。
- ・また、まちづくりにおける端末物流対策の位置づけを明確化するため、「端末物流対策検討・推進の体制、組織づくり」を取り組むべき施策として提案し、運送事業者、地元商店、交通事業者、地域住民、行政、コーディネーター（学識経験者等）など関係者を構成員とする組織を立ち上げ、端末物流対策の検討を行う場を設けることが重要であるとしています。

◇「施策Ⅴ：大規模災害時も機能する物流システムの構築」について

【ご意見⑪】

- ・現在の用地が好立地として認めても最低限の大災害対策が必須である。
- ・地震等に強い広域的に物資を集積できる地域を行政が区画整備事業として選定し、ここにリタダンシーを考える企業に参画してもらい都区内や周辺大都市に供給できる強力な復興支援基地を構築する。すべてを企業に任せても対策にはならない。
- ・BCP対策のための物流施設構築支援は非常に良い政策。災害時のライフライン確保およびすばやい復旧作業への支援ができるような物流施設には行政が後押しするような政策にして欲しい。
- ・大規模災害発生時の基幹的広域防災拠点としての活用も視野に入れた、貨物車両の大規模駐車スペースの整備を要望。
- ・臨海部では津波対策済みの輸出入基地が必要。
- ・被災地に支援物資を円滑に届けるためには、東日本大震災体験の反省から、トラックは軽

油燃料が確保されないと動かない、及び通行できる道路情報がないと届けることができないことから、この辺のネットワークにも留意することが必要。



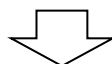
- ・調査の結果から、安全・安心な暮らしを実現するためには、首都直下地震など東京都市圏に大きな被害を及ぼすと想定される災害の発生時にも事業継続性が確保され、また、被災地への円滑な支援物資供給が実現可能な物流システムを構築することが重要であると認識しています。
- ・また、企業が策定・検討している物流に関係したBCP（事業継続計画）において、「燃料確保」「通信手段の確保」「輸送ルート確保」といった内容も重視されていることも確認しています。
- ・「東京都市圏の望ましい物流の実現に向けて」では、郊外部の高速道路IC近傍など物流機能を確保すべき一定のエリアで、耐震性など事業継続性が確保された物流施設を立地誘導することで災害に強い物流拠点形成を図る施策等を提案しています。災害復旧の観点からも、被災地への円滑な支援物資供給の実現のため、支援物資供給に係る協力意向を有する物流施設を立地誘導するなどの施策の方向性も提案しています。また、大規模災害時にも必要な物流機能が確保されるように、道路などの物流ネットワーク形成等に係る物流施策も提案しています。

## ■ その他

### 【ご意見⑩】

- ・（物流施設について）一部の企業では、自己用として開発し、賃貸及びセール&リースバックを行っている動きもあるのでそういった事業活動は自粛して頂きたい。
- ・物流業者の集荷、配送システムを1つの方式に国が設定し、クラウド型3PL統合システムを展開すべき。納品伝票も各社まちまちではなく統合型何種類かで対応すれば緊急災害時にも威力を発揮する。
- ・具体的な施策の効果はどのように評価するのか。別途、国交省が取りまとめた物流事業者のKPI（※）の活用などを検討してほしい。

※KPI：重要業績評価指標



- ・「東京都市圏の望ましい物流の実現に向けて」は、東京都市圏の広域的な課題や共通の課題に対して、都市・交通の観点から取り組むべき物流施策をとりまとめています。
- ・今後は、いただいたご意見も参考としながら、東京都市圏交通計画協議会として物流施策の推進に取り組んでいきます。