

端末物流対策の手引き

～まちづくりの中での物流への取り組み～

平成 1 8 年 5 月

東京都市圏交通計画協議会

中心市街地等における荷捌きの様子



① 中心市街地は多くの貨物車が集まるため、場所によっては、路肩は荷捌き駐車車両で埋め尽くされています。



② 駐車する場所によっては、交通渋滞の原因にもなっています。



③ バス停近くでは、バスのバス停への寄りつきの妨げにもなっています。



④ バスや乗用車など自動車だけでなく、歩行者の安全性にも影響しています。



⑤ 貨物車から目的施設までの横持ち搬送は、歩道上で行われています。



⑥ 共同荷捌き場のような施設も整備されつつありますが、まだまだ十分ではありません。

はじめに

東京都市圏交通計画協議会（以下、本協議会）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、日本ではじめて1968年（昭和43年）に発足しました（発足当時の名称は「東京都市群交通計画委員会」）。

本協議会では、人の行動を調査する「パーソントリップ調査」を昭和43年から、物の流動を調査する「物資流動調査」を昭和47年から、それぞれ約10年ごとに、東京都市圏における総合都市交通体系調査として実施し、調査によって得られた定量的な統計データに基づく科学的な解析を通して、人と物の両面から「東京都市圏における総合都市交通体系のあり方」を提言してきました。

東京都市圏は、我が国の産業・経済の中心であり、巨大な人口を抱える大消費地です。

このような圏域において、都市交通計画の観点から物流の効率化・適正化に向けた取り組みを行うことは、産業・経済の活力向上に資するだけではなく、東京都市圏で活動する人々の快適なくらしにもつながる重要な取り組みであるといえます。

本協議会では、平成15年から平成16年にかけて「第4回東京都市圏物資流動調査」を実施し、この調査結果に基づき、「物流からみた東京都市圏の望ましい総合都市交通体系のあり方」をとりまとめました。

「端末物流対策の手引き（以下、「本手引き」と呼ぶ）」は、商業施設等が集積する中心市街地など（本手引きでは、「中心市街地」と呼ぶ）における「端末物流対策」を対象に取りまとめたものであり、「物流からみた東京都市圏の望ましい総合都市交通体系のあり方」においては、本手引きの策定を、まちづくりと一体となった端末物流対策への取り組みの推進と位置づけています。

中心市街地では、地域の活力やコミュニティの中心としての機能が求められており、より魅力の高い「地区」の形成が課題となっています。また、高齢化や環境問題に対応し、多様な機能が高密度に集積したコンパクトシティのあり方の議論、混雑する区間での違法路上駐車取締り強化への対応など、中心市街地を取り巻く社会状況も変化しています。

中心市街地は、「人」と「物」の両方が集中する場であり、商業活力の向上、都市環境の向上といった地域の課題に対応するためには、端末物流対策も含めた総合的な“まちづくり”が必要です。しかし、現実には端末物流も含めた地区交通への取り組みは遅れています。

物流も含めた総合的な“まちづくり”の推進に、本手引きを活用していただくことにより、中心市街地などで端末物流対策を含めた地区交通計画などの取り組みが進むことを願っています。なお、ケーススタディ地区の検討結果や社会実験の事例などを集めた「解説編」についても、あわせてご活用いただければ幸いです。

東京都市圏交通計画協議会

東京都市圏交通計画協議会の構成団体

国土交通省関東地方整備局、茨城県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、独立行政法人都市再生機構、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社

目 次

序章 端末物流対策の手引きのねらいと構成	1
～ 今、なぜ、端末物流施策なのか ～	
序 - 1 本手引きのねらい	1
序 - 2 本手引きの対象	2
序 - 3 本手引きの構成	3
第 1 章 まちづくりの課題と端末物流問題	4
～ あなたのまちの物流問題 ～	
1 - 1 端末物流の構造	4
1 - 2 端末物流の捉え方（確認方法）	5
1 - 3 ケーススタディ地区の実態からみた端末物流問題	7
第 2 章 まちづくりの課題に対応した物流施策の立案	14
～ 端末物流対策のたて方 ～	
2 - 1 端末物流の施策メニュー	14
2 - 2 端末物流施策の考え方	18
2 - 3 端末物流施策の立案にあたっての留意点	21
2 - 4 総合的なまちづくりを進めるための端末物流対策の推進	22
第 3 章 端末物流施策の実現に向けた取り組み	24
～ 上手に進めていくために ～	
3 - 1 端末物流施策検討の体制、組織づくり	24
3 - 2 まちづくりの中への端末物流施策の組み込み	26
～ 総合的な地区交通対策への物流対策の位置づけ ～	
3 - 3 端末物流施策実現化に活用できる制度・事業	27
参考 端末物流調査 調査票の例	28

図 表 目 次

序章

図序 - 1	物流全体における端末物流の位置づけ	2
図序 - 2	端末物流の範囲	2
図序 - 3	本手引きの内容と構成	3

第 1 章

図 1 - 1	中心市街地における人と物の関係	4
図 1 - 2	端末物流とまちの課題の関係	5
図 1 - 3	端末物流の捉え方の視点	5
図 1 - 4	端末物流対策を検討するための実態調査の体系	6
図 1 - 5	ケーススタディ 5 地区	7
表 1 - 1	ケーススタディ地区の実態調査の設計で考慮したまちづくりの方向性	7
表 1 - 2	実態調査の内容	8
図 1 - 6	施設種類別施設数当たり貨物車集中量	1 2
図 1 - 7	駐車時間ランク別の駐車台数と駐車台時（延べ駐車時間）の構成比	1 2
図 1 - 8	横待ち搬送距離ランク別 横待ち件数	1 3
図 1 - 9	横待ち搬送手段別 平均搬送距離	1 3
図 1 - 1 0	横待ち搬送手段別 平均駐車時間	1 3

第 2 章

図 2 - 1	地区の物流問題に対応した施策の類型	1 4
表 2 - 1	端末物流の施策メニュー	1 5
図 2 - 2	渋谷における路上での空間確保の仕方	1 6
図 2 - 3	4 t 車クラスの貨物の利用を想定した荷捌き場の確保事例	1 6
図 2 - 4	丸の内地区内で高さが確保できていないビルの事例	1 6
図 2 - 5	元町地区における共同配送のイメージ	1 7
図 2 - 6	共同集配センター	1 7
図 2 - 7	共同配送用駐車スペース	1 7
図 2 - 8	荷捌き用台車・自転車共用の通路	1 7
図 2 - 9	貨物車の路上駐車に対する施策の考え方	1 8
図 2 - 1 0	横待ち搬送に対する施策の考え方	1 9
図 2 - 1 1	貨物車の需要に対する施策の考え方	2 0
図 2 - 1 2	中心市街地のまちづくりの方向性と端末物流施策の関係	2 2
表 2 - 2	端末物流施策が盛り込まれた社会実験の事例	2 2
図 2 - 1 3	まちづくりに対応した総合的な端末物流対策の推進イメージ	2 3

第 3 章

表 3 - 1	端末物流施策の検討における構成メンバー	2 4
表 3 - 2	端末物流施策が取り組み（社会実験）の事例と検討組織	2 6
表 3 - 3	端末物流施策に適用可能な制度・事業	2 7

序章 端末物流対策の手引きのねらいと構成

～ 今、なぜ、端末物流施策なのか ～

序 - 1 本手引きのねらい

中心市街地は、商業、業務、文化、交流等の様々な機能が集積し、多くの人とともに多くの物も集中している地区である。

そのため、人と物の混在により、端末物流を原因とした交通渋滞や交通安全の低下など、地区の課題が発生しており、これらの課題に対応すべく社会実験等により端末物流対策に取り組む事例も出てきている。また、大規模開発等においては、駐車場条例や大規模小売店舗立地法に基づく附置義務によって荷捌き駐車スペースを整備したり、荷物専用のエレベーターを備えるなど、個別企業で対応している事例も出てきている。

しかしながら、これらの取り組みは一部の地区や建物に限定されており、個人店舗や小規模な商業ビルが混在しているような地区においては、端末物流対策は遅れているのが実情である。

本手引きは、東京都市圏交通計画協議会（以下、「本協議会」と呼ぶ）で実施した端末物流調査に基づく検討結果や既存の物流対策に関する社会実験事例などを用いて、地区の物流問題の把握から課題に対する施策の立案、実施にいたるプロセスを体系的に整理することにより、地域の“まちづくり”が物流も含めて総合的に計画・推進され、結果、より魅力の高い地区の実現に資することを目的としている。

序 - 2 本手引きの対象

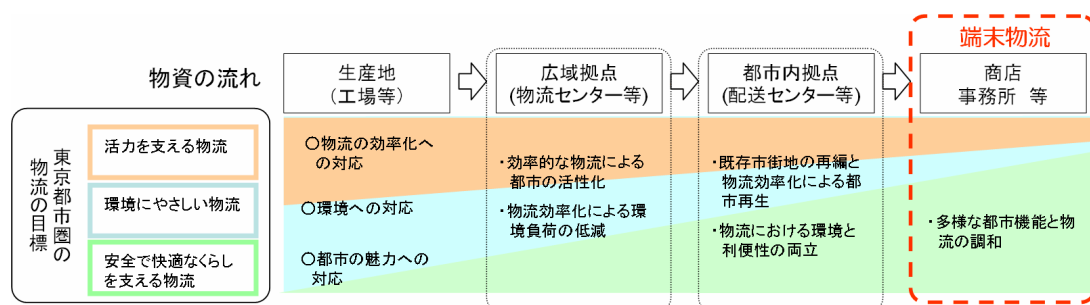
本手引きの対象は次のとおりである。

【対象地区】

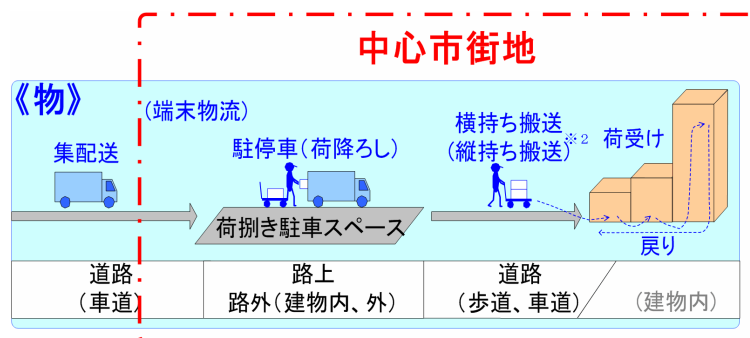
- ・ 多くの人と物が集まる商業地区等。高層ビル街や大規模な再開発地区を除く、主に中心市街地等の商業の集積している地区とする（本手引きでは、「中心市街地」と呼ぶ）。

【対象となる物流】

- ・ 生産地から商店や事務所への物資の流れの中で、中心市街地に立地する最終的な到着地（商店や事務所）に届けられる物流（末端物流）を対象とする。
- ・ 具体的には、貨物車が物資の配送・集荷のために、地区に進入した時点から再び出ていくまでの物流で、集配送、荷捌き駐停車、横持ち搬送^{*1}を主な対象とする。



図序-1 物流全体における末端物流の位置づけ



図序-2 末端物流の範囲

【手引きの対象読者】

- ・ 市区町村のまちづくり担当者、交通計画担当者、まちづくりを進めるNPOや商店会など、まちづくりに携わる団体や個人を対象とする。

1：横持ち搬送とは、貨物車から目的施設までの間の輸送（口絵の ）

2：縦持ち搬送とは、横持ち搬送の一部であり、特にビル内での縦方向への輸送のことを指す

序 - 3 本手引きの構成

本手引きは、3章から構成され、各章の内容は以下の通りである。



図序-3 本手引きの内容と構成

第1章 まちづくりの課題と端末物流問題

～ あなたのまちの物流問題 ～

1 - 1 端末物流の構造

中心市街地には、商業、業務、文化、娯楽などの様々な機能が集積しているため、人と物が多く集まっている。

人については、道路を使って乗用車、バス、自転車、徒歩によってアクセスし、駐車場やバス停、あるいは路上において乗降し、歩行者空間内を歩行して回遊している。

物についても、道路を使って貨物車により配送され、路上や荷捌きスペース等の駐車場所から歩行者空間内を人の手によって搬送されている。

そのため、中心市街地のような地区では、アクセス、たまり、回遊・移動のそれぞれの段階で、人と物が限られた同じ空間内で混在している。

これは、地区の交通改善を考える場合、人の交通だけでなく物も考慮する必要があることを示している。

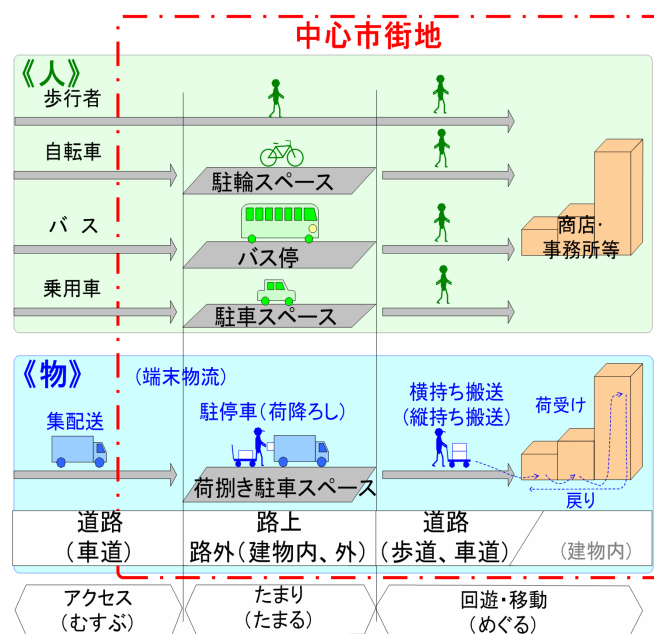


図 1-1 中心市街地における人と物の関係

《人と物の混在》

近年、中心市街地のまちづくりとして歩行空間の改善を進める取り組みが多いが、歩行空間には人とともに端末物流の横持ち搬送が共存することになる。そのため、交通施策としては、横持ち搬送に対しても人との混在を少なくする工夫が必要である。

さらに、横持ち搬送は商店等へ荷物を届ける端末物流の一部であるため、横持ち搬送をコントロールするためには、貨物車の荷捌き駐車場所のコントロールや貨物車需要のコントロールもあわせて、端末物流の一連の活動として考えなければならない。



1 - 2 端末物流の捉え方（確認方法）

■ 端末物流の捉え方の視点

地区へのアクセスや地区内の回遊性の低下等の地区の課題は、「貨物車交通の集中」、「貨物車の路上駐車」、「横持ち搬送」といった端末物流も関係して発生している（図 1-2）。

端末物流を原因とするまちの課題を明らかにするためには、地区へのアクセスの低下や地区内の回遊性の低下と端末物流の関係を知る必要がある。

まちづくりに対応して、端末物流を捉えるためには、「 ．端末物流の実態 」、「 ．地区のまちづくりの方向性から重要な地区交通の実態 」、「 ．地区内の交通インフラの実態 」、「 ．まちづくりに関連する主体の意向」といった地区の実態を調査する必要がある。

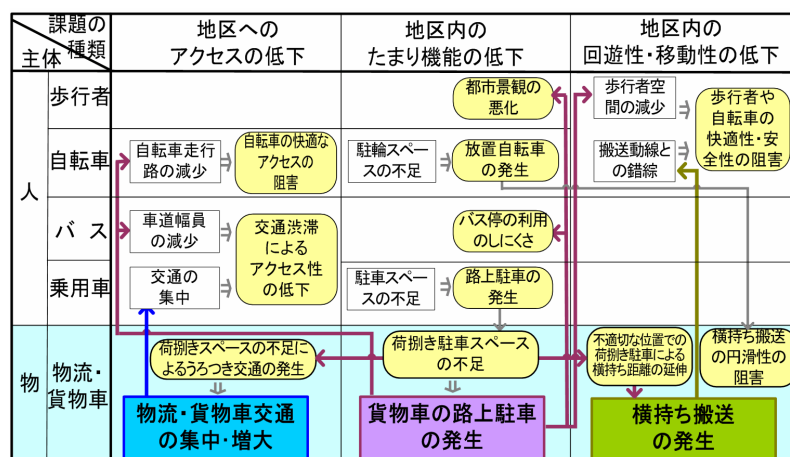


図 1-2 端末物流とまちの課題の関係

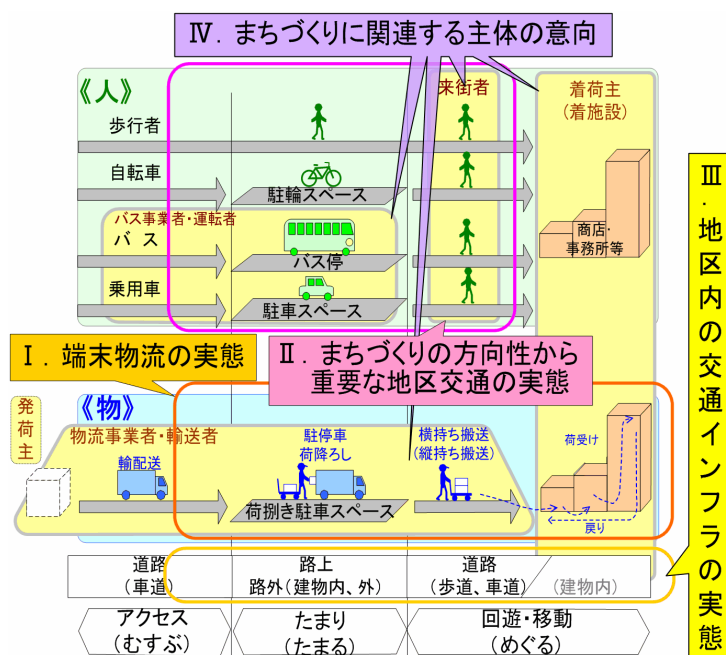


図 1-3 端末物流の捉え方の視点

■ 端末物流を含めた総合的な対策を検討するための実態調査の体系

端末物流を含めた総合的な対策を検討するための実態調査の体系は、図 1-4 に示す通りである。

「端末物流の実態調査」は、「貨物車交通の集中」、「貨物車の路上駐車」、「横持ち搬送」の実態を調査するものである。

具体的には、貨物車の駐車の場所や駐車開始・終了時間、目的地の位置（搬送距離）等の端末物流の状況と、路上駐車や横持ち搬送が通過車両や歩行者へ与えている影響を調査することが有効である。また、着荷主である商店等に対して、納品に来る貨物車の台数や物資の重量等を調査する方法もある。

端末物流が地区へのアクセスや地区内の回遊性の低下に影響を与えている状況を確認するには、端末物流の実態だけでなく、影響を受けている「地区交通の実態」を併せて調査することが有効である。これにより、端末物流と地区交通が混在している場所や時間が明確になり、端末物流問題を定量的に明らかにすることが可能となる。

端末物流による、問題発生は地区内の交通インフラの整備状況によるため、端末物流と地区交通の混在状況と併せて、「地区内の交通インフラの実態」を調査することが有効である。交通インフラの整備状況を知ることは、端末物流による問題発生の原因を明らかにすることにも有効である。

また、「まちづくりに関連する主体の意向」を調査することで、中心市街地にいる様々な立場から、端末物流問題の発生している場所や時間の確認ができる。さらに、施策に対する意向を把握することで、施策の感度や効果の検討が可能となる。

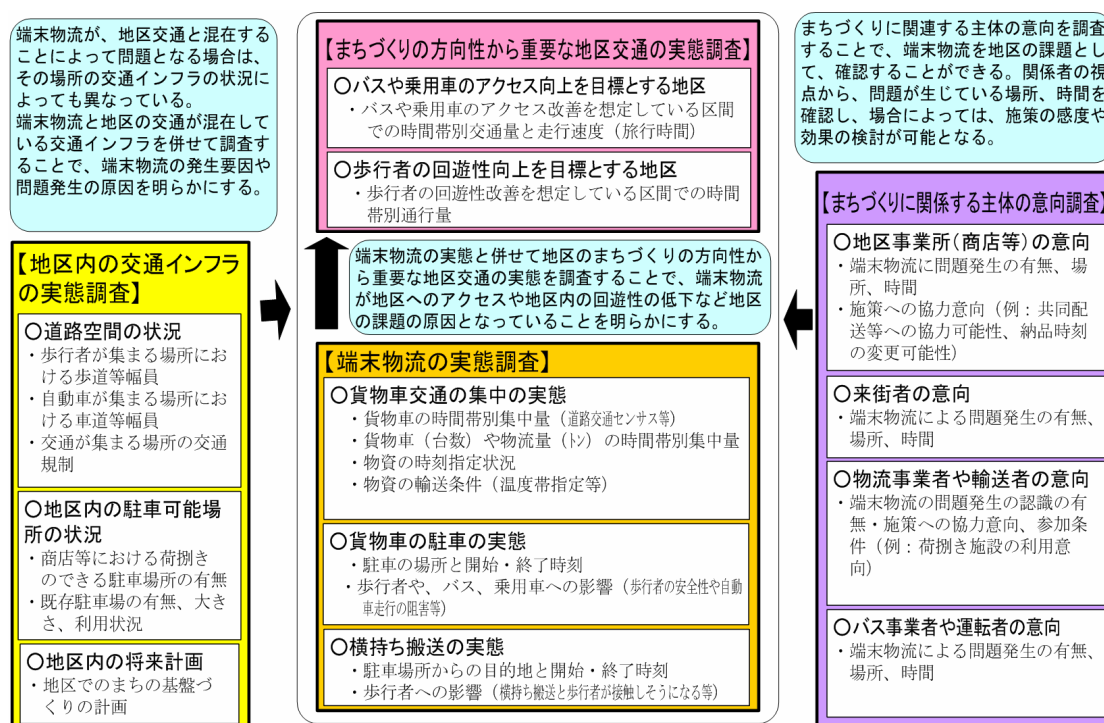


図 1-4 端末物流対策を検討するための実態調査の体系

1 - 3 ケーススタディ地区の実態からみた端末物流問題

■ ケーススタディ地区での実態調査の内容

本協議会では、平成 15 年度に 5 つのケーススタディ地区を対象に、実態調査を行った(図 1-5)。

ケーススタディ地区では「貨物車交通の集中」、「貨物車の路上駐車」、「横持ち搬送」といった端末物流が原因となって、地区へのアクセスや歩行者の安全性の低下等の課題が発生し、地区の魅力の低下につながっていることが確認された。



図 1-5 ケーススタディ 5 地区

地区の課題を知るための実態調査は、地区のまちづくりの方向性に応じて異なる。

例えば、銀座地区の課題は「附置義務駐車場の荷捌きの共同利用」であるため、その検討に必要な路上駐車の実態と運輸事業者の意向の調査を中心に行った。また、町田駅周辺地区の課題には、「中心市街地の歩行者環境の改善」があったため、端末物流（貨物車の路上駐車や横持ち搬送）と歩行者の交通実態や意向を実態調査に含めている。

ケーススタディ地区の実態調査の設計で考慮したまちづくりの方向性は表 1-1 の通りである。

表 1-1 ケーススタディ地区の実態調査の設計で考慮したまちづくりの方向性

	地区のまちづくりの方向性
銀座地区	銀座ルール ^注 で整備される隔地・集約駐車場を荷捌き対応として共同利用を進めていく方針である。中央区では、集約駐車場を活用した共同荷捌きの社会実験も実施している(平成 17 年 11 月)。
町田駅周辺地区	歩行者優先のまちづくりを進めており、歩行者天国の実施や共同荷捌き施設の整備が行われている。
川越市一番街周辺地区	伝統的建造物群保存地区であり、観光資源の多い商店街である。一方、この商店街は中心市街地の南部と北部を結ぶ幹線道路としても機能しているため、観光客の他、バスや通過交通、端末物流が混在している。
船橋駅南口地区	利用者の多い駅も有しており、交通混雑が激しい地区である。 現在、京成電鉄の連続立体化事業や再開発事業が進められている。
横須賀中央駅周辺地区	地区の道路など交通インフラの整備が進められているが、端末物流の対策は実施されていない。

注) 銀座ルールとは、附置義務駐車場の整備の地域ルールであり、複数の建物での隔地・集約整備を可能としたもの

ケーススタディ地区では、表 1-2 のような実態調査を行った。

端末物流の実態調査で使用した基本形の調査票は巻末に添付した。

表 1-2 実態調査の内容

	調査種類	把握する主な項目	ケーススタディ地区				
			銀座	町田	川越	船橋	横須賀
・端末物流の実態調査	路上駐車調査	・自動車の車種（自営区分、車種区分等） ・駐車場所、駐車開始/終了時間、 ・荷捌きの有無 ・駐車状況（二重駐車やバス停の有無等） ・通過車両や歩行者等への影響の有無(川越、船橋、横須賀) 等	○	○	○	○	○
	横持ち追跡調査	・自動車の車種（自営区分、車種区分） ・駐車場所、駐車開始/終了時間 ・横持ち目的施設（位置、距離、種類） ・搬送時の歩行者等との錯綜の有無(川越、船橋、横須賀) ・駐車場所の選択理由（町田、船橋、横須賀） ・横持ち時の歩行者との錯綜に関する意識（町田） 等		○	○	○	○
	地区事業所（商店等）へのアンケート・ヒアリング調査	・事業所属性（業種、品目、営業時間、床面積等） ・荷捌きができる駐車場の有無 ・主な納品時間と台数、重量 ・輸送特性(時刻指定、冷凍冷蔵等) ・時刻変更、輸送者の変更の可能性 ・端末物流によるまちの問題発生等に関する意識(川越、船橋) 等			○	○	○
・まちづくりの方向性から重要な地区交通の実態調査	自動車交通量・歩行者通行量調査等	・車種別時間帯別自動車交通量 ・時間帯別歩行者通行量 ・主要道路区間における走行速度（町田、船橋） ・特定施設に集中する歩行者数と交通手段等（銀座）等	○	○	○	○	○
・地区内の交通インフラの実態調査	道路空間の状況（地図、道路台帳等）	・道路構造 ・既存駐車場の利用状況（町田、川越、横須賀） ・交通規制状況 ・将来計画 等	○	○	○	○	○
・まちづくりに関連する主体の意向調査	物流事業者へのアンケート・ヒアリング調査	・貨物車の駐車場所の選択理由、 ・共同荷捌き施設の利用意向や条件（銀座、町田） ・端末物流施策（共同配送や共同荷捌き施設）の利用意向など（川越）等	○	○	○		
	バス事業者や運転者へのアンケート・ヒアリング調査	・バスの運行状況 ・バスの利用状況（利用者数の増減等） ・走行上の問題点 等			○		
	来街者へのアンケート・ヒアリング調査	・来街者の属性(年齢、性別、交通手段等) ・端末物流による歩行環境の悪化等に関する意識 ・端末物流対策の必要性 ・地区の印象（地区のイメージやイメージと異なった理由等）(川越) 等		○	○		

ケーススタディ地区の町田とは町田駅周辺地区、川越とは川越市一番街周辺地区、船橋とは船橋駅南口地区、横須賀とは横須賀中央駅周辺地区のこと

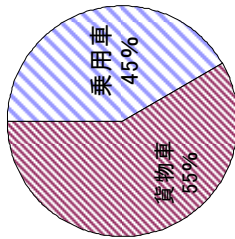
■ ケーススタディ地区調査で把握された末端物流問題

1) 貨物車の集中による地区の魅力の低下

■ 物流の現状

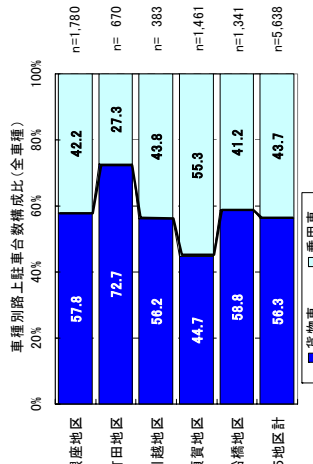
商店街等の中心市街地には、人だけでなく、多くの末端物流が集まり、これにより多くの貨物車交通が発生している。

- ・商業施設には、買い物のための乗用車の他、納品のための貨物車も集中している。大規模商業施設においては集中する自動車のうち、55%が貨物車の需要となっている。
- ・また、中心市街地の路上には、乗用車と同量の貨物車が路上駐車を行っている。



調査対象の7つのビルに集中する自動車の乗用車・貨物車比率(331台)

大規模商業施設に集中する自動車の貨物車と乗用車の割合



町田地区とは町田駅周辺地区、川越地区とは川越市一番街周辺地区、船橋地区とは船橋駅南口地区、横須賀地区とは横須賀中央駅周辺地区のこと

ケーススタディ地区の路上で駐車している自動車の貨物車と乗用車の割合

■ ケーススタディ地区で把握された地区の課題（例）

○ 船橋駅南口地区

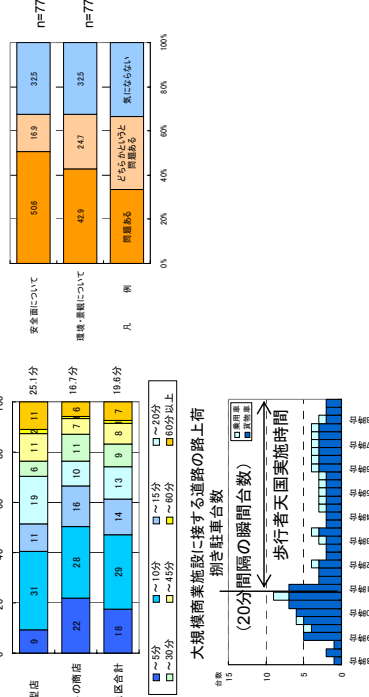
- ・船橋駅南口地区は複数の鉄道結節点であり、また、大規模な商業施設を複数有する商業地区でもあることから、乗用車・バス、歩行者、末端物流が集中してくる地区である。
- ・また、当地区は、大規模な再開発の途上であるため、交通インフラ等が未整備であり、特定の幹線道路等に乗用車、バス、歩行者と末端物流が集中・混在し、交通問題を引き起こしている。



地区における貨物車が原因となる交通問題(商店の意向)

○ 町田駅周辺地区

- ・中心部にある大規模商業施設への配送では、他の個人商店への配送に比べ、同様な機持ち搬送の場合でも、駐車時間が長くなるなどの特徴がある。
- ・地区では11時からの歩行者天国を実施しているため、貨物車の集中は11時以前になっているが、駐車時間が長いこともあり、大規模商業施設周辺に過剰な貨物車の路上駐車集中が見られる。また、荷捌きが短時間で終了できないことから11時以降にも歩行者天国内に貨物車の路上駐車が残り、歩行者の通行に影響を与えている。



【地区の魅力の低下】

- ・地区内で発生している路上駐車約6割が貨物車になっており、貨物車が原因となって様々な交通問題が発生している。
- ・商店からみても、地区の交通問題として、貨物車の集中による混雑や路上駐車が重要な問題と認識されており、地区のまちづくりの問題としても貨物車の集中は地区の魅力を下させている要因のひとつとなっている。

【解決の方向性】

- ・京成電鉄の連続立体化をはじめ、再開発や都市計画道路の整備等の予定があり、今後、地区の空間配置が大きく変わる可能性があり、これらの計画に物流対策も加えて、末端物流と他の交通主体を空間的に分離していくことが考えられる。
- ・短期的には、末端物流と買い物等の交通主体を時間的に分離していくためのルール策定等も考えられる。

【地区の魅力の低下】

- ・歩行者天国の実施により、貨物車の集中時間と歩行者の集中時間のタイムシフトはある程度できているものの、一部の車両の荷捌きが時間内に終了しないことなどから、歩行者との混在が発生している。
- ・貨物車の存在は、歩行者天国内の歩行者にとっても安全性や環境面で問題と認識されており、地区の魅力を下させている要因となっている。

【解決の方向性】

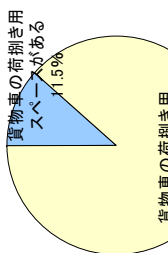
- ・歩行者優先のまちづくりを進めており、歩行者天国内への車両流入の制限の徹底なども検討している。歩行者天国から貨物車の排除を徹底した場合、荷捌きを移動する先としては外周道路が想定されており、影響を少なくする工夫が必要と考えられる。
- ・一時貸し駐車場を活用して貨物車の路上駐車を他の交通主体から空間的に分離するほか、PRRなどにより既にある共同荷捌き施設の利用促進が考えられる。
- ・また、大規模商業施設では集中する貨物車台数を抑制する共同配送なども考えられる。

2) 不適切な貨物車の路上荷捌き駐車による地区の魅力の低下

■物流の現状

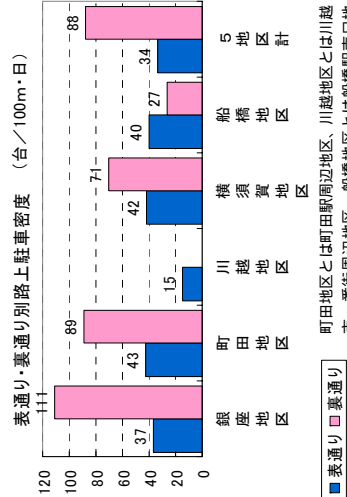
商店街等の中心市街地では、貨物車の荷捌き駐車用のスペースがほとんど無いことから、路上荷捌き駐車が発生している。

- ・中心市街地にある商店等においては、店舗等に付帯した荷捌き用駐車スペースを持っているところは1割程度である。
- ・また、荷捌きスペースを持つ場合についても、その大きさが貨物車のサイズに合っておらず利用しにくいものとなっている。



附属した荷捌きスペースが確保されているものの大きさが小さくトラックの利用ができない

中心市街地における荷捌きスペースの整備状況



町田地区とは町田駅周辺地区、川越地区とは川越市一番街周辺地区、船橋地区とは船橋駅南口地区、横須賀地区とは横須賀中央駅周辺地区のこと

表通りとは、調査対象地区で通過交通が多い幹線道路を指し、裏通りとはそれ以外の道路とした

川越地区の調査対象区間は表通りのみ

ケーススタディ地区における貨物車の路上駐車場の

■ケーススタディ地区で把握された地区の課題（例）

○船橋駅南口地区

- ・幹線道路以外に駐車できるところが無いため、幹線道路上に貨物車の荷捌き駐車が集まっている。
- ・様々な交通主体が集中している上に道路構造が狭いことから、ほとんどの貨物車の路上駐車が他の交通の円滑な走行に影響を与えている。



【地区の魅力の低下】

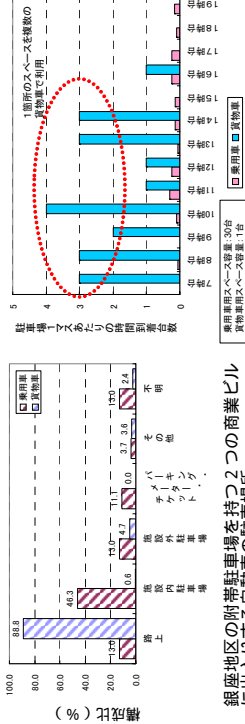
- ・貨物車の路上駐車が地区の交通渋滞の原因のひとつになっている。幹線道路はバスの運行経路にもあたため、公共交通の円滑性にも影響を与えている。
- ・まちへの集まりやすさを阻害しており、地区の中心市街地としての魅力を低下させている。

【解決の方向性】

- ・京成電鉄の連続立体化をはじめ、再開発や都市計画道路の整備等の予定があり、今後、地区の空間配置が大きく変わる可能性があり、これらの計画に物流対策も加えて、端末物流と他の交通主体を空間的に分離していくことが考えられる。
- ・短期的には、端末物流と買い物等の交通主体を時間的に分離していくためのルール策定等も考えられる。

○銀座地区

- ・商業ビルへの自動車の需要は貨物車の方が多いが、供給量が少ないため、貨物車の荷捌きが路上で行われることになるなど、乗用車と貨物車の駐車スペースの供給量のアンバランスになっており、適切なまち機能の確保がされていない。



銀座地区の附帯駐車場を持つ2つの商業ビルに出入りする自動車の駐車場所

【地区の魅力の低下】

- ・銀座地区では、裏道等における荷捌き駐車を含め、路上駐車をまちの魅力を下させる要因として位置づけ、まちぐるみの駐車対策を行っている。
- ・貨物車については、対応がまだ不十分であり、路上で荷捌き駐車が発生するような状況となっている。

【解決の方向性】

- ・中小規模の商業ビルにおいても駐車場が確保できるように附置義務駐車場の隔地・集約整備のルールを制定したところであり、貨物車と乗用車の需要実態にあった確保ができるよう隔地・集約駐車場の荷捌き利用が考えられる。
- ・また、全ての荷捌きを集約駐車場で収容することは難しいため、利用する可能性のある貨物車を見極め、可能性の低い貨物車については、既存のパーキングメーター等を活用した路上駐車場の空間的な分離などが考えられる。

○川越市一番街周辺地区

- ・貨物車の路上駐車台数自体は少ない地区ではあるが、観光客等が集まる地区であり、歩道がない道路構造からも、貨物車の路上駐車が歩行者の通行に影響を与えている。
- ・同時に中心市街地の南部と北部を結ぶ幹線道路としても機能していることから円滑な走行を妨げる要因のひとつにもなっている。



【地区の魅力の低下】

- ・貨物車の路上駐車が通過交通や歩行者の円滑性を阻害している。
- ・特に当地区は首都圏を代表する観光地でもあり、貨物車の路上駐車が歩行者の通行を阻害して、安全性・回遊性を低下させるなど地区の魅力を低下させている。

【解決の方向性】

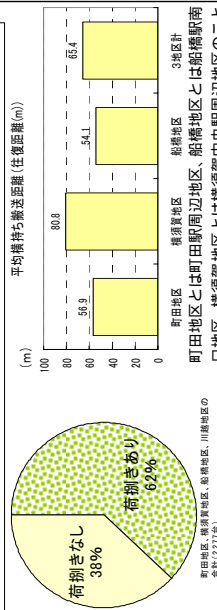
- ・他の交通主体、特に観光客(歩行者)と貨物車の路上荷捌きを分離するところが重要と考えられる。
- ・当地区は伝統的建造物群保存地区であるため、新たなインフラ整備が望めないことから、既存の路外駐車場を活用する空間分離の方法や観光客が少ない時間に荷捌きをするなど時間分離の方法が考えられる。

3) 横持ち搬送と歩行者等との混在による地区の魅力の低下

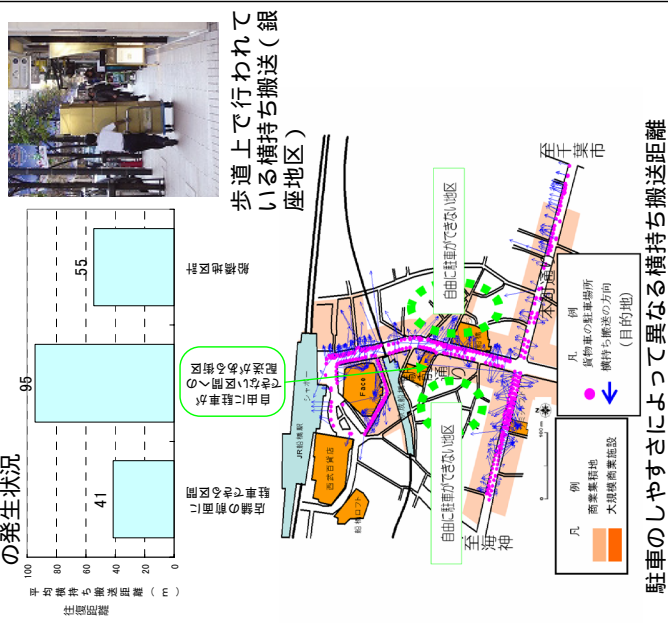
■物流の現状

商店街等の中心市街地では、適切な位置に貨物車の荷捌き駐車用のスペースが確保されていないことから、駐車場から、駐車場までの間で横持ち搬送が生じている。

- ・建物内に荷捌き駐車スペースが確保されていない限り、駐車場所から目的施設の間で必ず、横持ち搬送が発生している。
- ・地区の道路網の状況（例えば、目的施設前面に駐車可能かどうか等）によって、その搬送距離は異なるが、自由に駐車できる場合は、目前に駐車するなど横持ち搬送距離が短くなる場所に駐車する傾向がある。



荷捌き（横持ち搬送）の発生状況

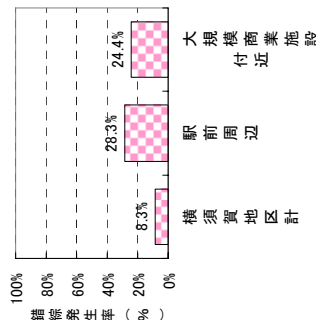


駐車場のしやすさによって異なる横持ち搬送距離

■ケーススタディ 地区で把握された地区の課題（例）

○横須賀中央駅周辺地区

・全ての道路に歩道が整備されており、歩行環境が整った地区であるが、駅前や大規模商業施設周辺の横断歩道など、多くの歩行者が滞留するようない場所においては、横持ち搬送と歩行者が混在することによって歩行者との錯綜が発生している。



注：調査員の目撃により、横持ち搬送が歩行者や自転車等に「接触した」又は「接触しそうになった」場合、「錯綜した」として調査した。

【地区の魅力の低下】

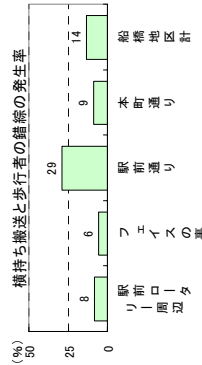
- ・交通インフラがある程度整っている横須賀中央駅周辺地区であるが、荷捌き駐車場所が適切な位置でないため、歩行者が多く通行するようない歩道において横持ち搬送が生じており、地区内の歩行者の通行を阻害しており、地区の魅力の低下要因となっている。

【解決の方向性】

- ・横持ち搬送が歩行者の多い区間に混在しないように適切な位置に荷捌き場所を確保し、空間的に横持ち搬送をコントロールしていくことが考えられる。
- ・また、歩行者との混在を避けるためには、歩行者が集中する時間を選んで荷捌きを行うなど時間分離を行い対応していく方法も考えられる。

○船橋駅南口地区

- ・駅前通りにおいては、歩道の一部が駐輪スペースとして利用されている、商店の看板等があることから、歩行者の通行できる空間が狭くなっている。
- ・駅前通りは、歩行者天国を実施している町田地区に匹敵する歩行者通行量があるが、道幅が狭く、歩行者・自転車等も多いことから、横持ち搬送等が混在することによって、歩行者等と錯綜が発生している。



10時頃の駅前通りでの混在状況。



駅前通りでは、歩道上に駐輪施設として利用されており、歩行者、自転車、荷捌きが混在する。

【地区の魅力の低下】

- ・当地区では、まちづくりの方向性としても歩行者・自転車の利用しやすい空間を目指しているが、横持ち搬送が歩行者空間に混在することによって、歩行者の安全な通行が阻害されており、歩行者の回遊性を低下させるなど地区の魅力が低下している。

【解決の方向性】

- ・京成電鉄の連続立体化をはじめ、再開発や都市計画道路の整備等の予定があり、今後、地区の空間配置が大きく変わる可能性があり、これらの計画に合わせて、横持ち搬送を考慮した荷捌き駐車スペースの確保等が考えられる。
- ・また、短期的には、地域の荷捌きに関するルールを定めて、歩行者が集まる時間帯を避けて荷捌きを実施するなど時間的に分離を図っていく方法も考えられる。

■ ケーススタディ地区調査で得られた端末物流の諸元

ケーススタディ地区での実態調査から明らかになった端末物流の特徴のうち、ここでは、広く活用可能な端末物流の諸元について、貨物車集中原単位や路上駐車の発生状況、横持ち搬送の特徴等の一部を例示する。

○ 施設の種類により貨物車の集中が異なる

- ・百貨店では、多くの人とともに物流も集中しており、施設当たりの貨物車集中量は大きい。
- ・百貨店等がある地域では、百貨店が1店舗あるだけでも相当量の貨物車の集中することとなる。
- ・コンビニエンスストアでは、平均で6台の貨物車が集中しているが、床面積あたりの貨物車集中量では、百貨店以上の貨物車集中量がある。

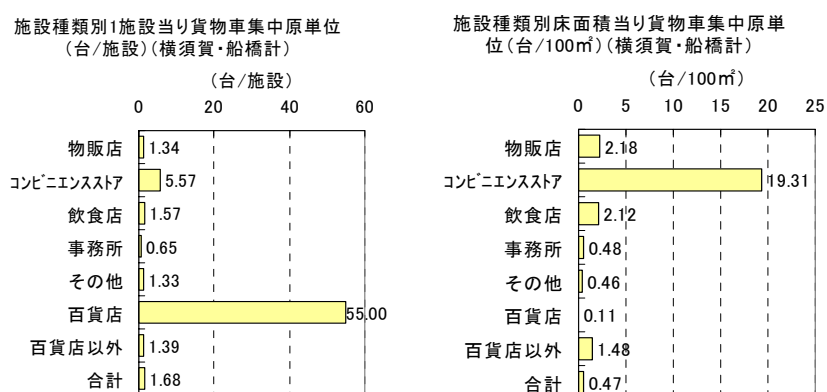


図 1-6 施設種類別施設数当たり貨物車集中量

○ 貨物車の半数以上が 10 分以内の駐車だが、台時では長時間駐車シェアは大きい。

- ・5分未満で駐車を終了する貨物車台数は、32%であり、10分以内で半数以上の貨物車が駐車を終了している。
- ・道路空間を占める路上駐車台時でみると、1時間以上の長時間駐車で40%以上を占め、30分以上まで含めると60%を占める。

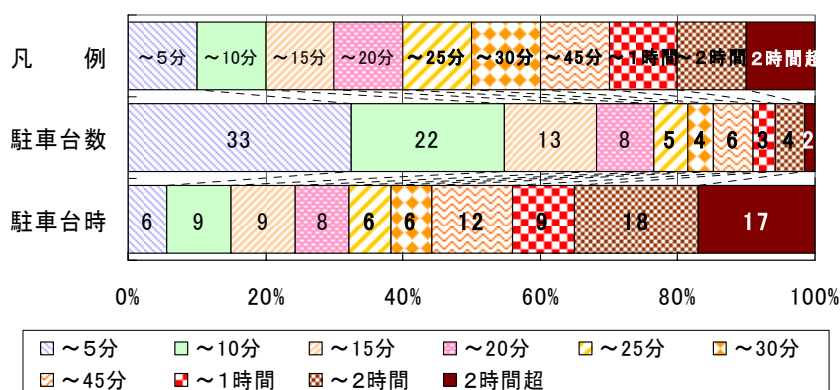


図 1-7 駐車時間ランク別の駐車台数と駐車台時（延べ駐車時間）の構成比

○横持ち搬送の手段や目的施設の種類のによって搬送距離や駐車時間は異なる。

- ・台車の搬送では、距離が長く駐車時間も短い、ロールボックスでは、短い距離でも駐車時間が長くなっている。

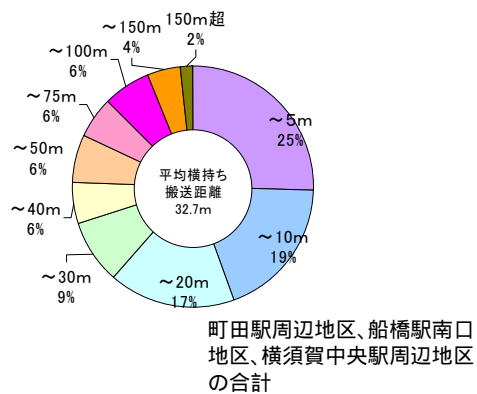


図 1-8 横持ち搬送距離ランク別 横持ち件数



ロールボックスによる搬入

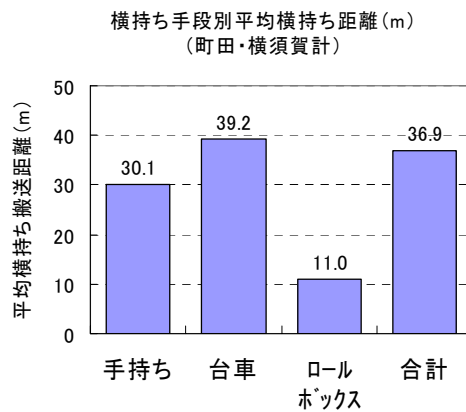


図 1-9 横持ち搬送手段別 平均搬送距離

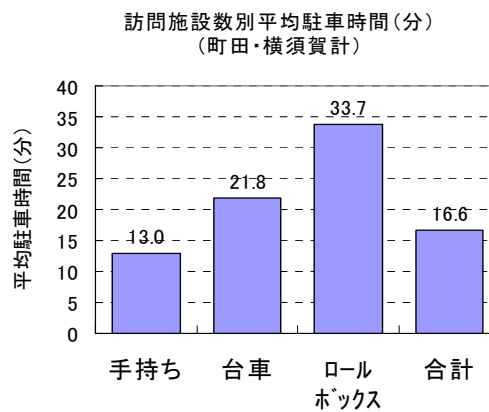


図 1-10 横持ち搬送手段別 平均駐車時間

第2章 まちづくりの課題に対応した物流施策の立案

～ 端末物流対策のたて方 ～

2 - 1 端末物流の施策メニュー

地区へのアクセスや歩行者の安全性の低下といった中心市街地の課題は、貨物車交通の集中、貨物車の路上駐車、横持ち搬送などの端末物流が歩行者やバス、乗用車等と限られた空間に混在することによって生じている。そのため、これらの課題に対しては、貨物車交通の集中、貨物車の路上駐車、横持ち搬送等の端末物流の各段階で、混在を回避することが重要である。

端末物流の施策メニューは、中心市街地の課題の原因となっている端末物流に対応して「貨物車の路上駐車に対する施策」「横持ち搬送に対する施策」「貨物車交通の需要に対する施策」に体系化できる。

「貨物車の路上駐車に対する施策」では、貨物車の路上駐車と他の交通主体を空間的に分離する施策、時間的に分離する施策、貨物車の路上駐車を抑制する施策がある。主に貨物車の路上駐車台数の削減や駐車時間の短縮によって、問題が生じている場所や時間帯での混在を回避する施策である。

「横持ち搬送に対する施策」では、横持ち搬送と歩行者等の動線と他の交通主体を空間的・時間的に分離する施策、横持ち搬送を抑制する施策がある。主に、横持ち搬送が歩行者と混在する時間や距離の短縮や発生する回数を削減し、歩行者との混在を回避する施策である。

「貨物車交通の需要に対する施策」では、貨物車交通需要自体を、量的、時間的、空間的にコントロールし、問題発生原因である貨物車を抑制する施策がある。主に地区内での貨物車走行の台数、距離や時間を削減し、他の交通との混在を回避する施策である。

このように、端末物流対策は、端末物流と歩行者やバス、乗用車を空間的、時間的に分離したり、貨物車交通や貨物車の路上駐車自体を抑制して、人と物の混在を回避する施策となる(図2-1、表2-1)。

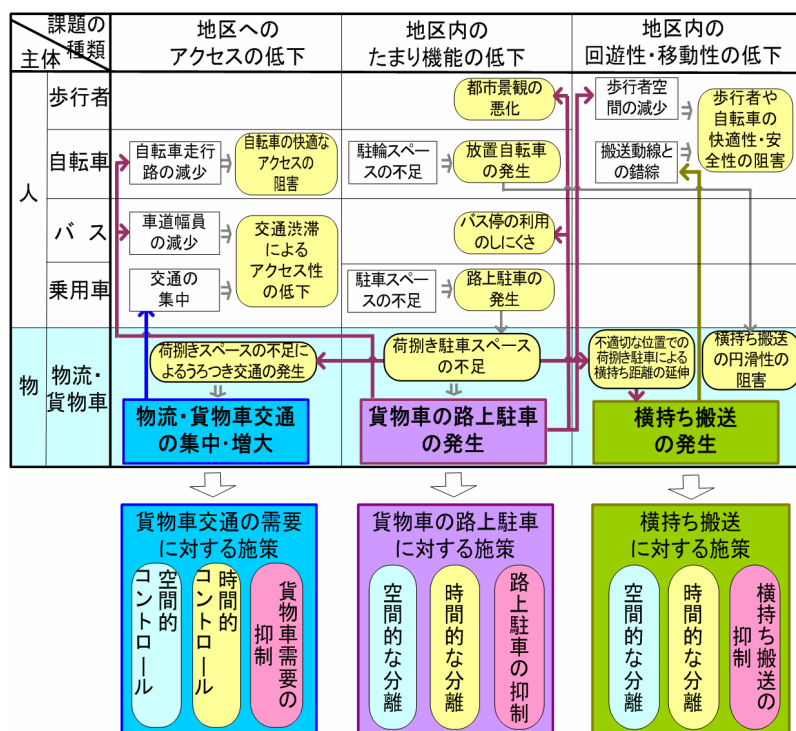


図2-1 地区の物流問題に対応した施策の類型

表 2-1 端末物流の施策メニュー

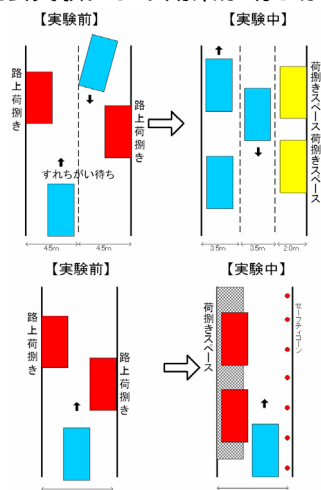
施策グループ			対応の手法	地区の問題	事例	
大分類	中分類	小分類	対応の手法	地区の問題	事例	協力者
貨物車の路上駐車に対する施策	道路空間上で荷捌き駐車スペースを確保する施策 ・道路以外で荷捌き駐車スペースに転用できる場所があるところでは、専用や他の交通主体と共用するもの ・なお、共用を図る場合は、時間帯による区分などをあわせて行う方法がある	新たに貨物車用の駐車スペースを整備	ポケット・ローディング等の整備 公共駐車場等の整備にあわせた荷置きスペースの確保 遊休地の暫定利用	金沢市 町田市	金沢市 公社、町田市	金沢市 公社、町田市
		既存の駐車スペースを貨物車用の駐車スペースへ転用	既設駐車場（一時貸し）の転用による荷置きスペースの確保 公共施設の駐車場の転用 銀行等業務施設の駐車場の転用 他の商業施設等の荷置き場の共同利用	都内各所 吉祥寺駅北口社会実験 台東区上野社会実験 台東区首都高6号線下	金沢市 町田市	金沢市 公社、町田市
		道路や鉄道の高架下の活用	神社・寺院等の空きスペースの活用	都内各所	金沢市 町田市	金沢市 公社、町田市
		駐車場条例による荷捌き駐車施設の利用業務準則の制定・普及 大規模小売店舗立地法による荷捌きスペースの確保・普及 附属業務駐車場の隣地・集約整備等のルール化・普及 再開発ビル等における附属業務荷捌き場の整備促進	着施設側での荷捌き駐車スペースの確保	金沢市 町田市	金沢市 公社、町田市	金沢市 公社、町田市
		車線数や車線幅等の変更により新たに貨物車用の駐車スペースを整備	車線数や中央線（車線）変更による創出 歩道の減少による創出（トラフ・イの設置）	金沢市 町田市	金沢市 公社、町田市	金沢市 公社、町田市
		既存の駐車スペースを貨物車用の駐車スペースに転用・共同利用	タクシベイの共同利用（時間区分） バスベイの共同利用（時間区分・ベイの延長） 既存パーキングメーターの転用	金沢市 町田市	金沢市 公社、町田市	金沢市 公社、町田市
		荷捌き路上駐車禁止の解除	貨物車の駐車タイムシェアリング	金沢市 町田市	金沢市 公社、町田市	金沢市 公社、町田市
		・建築基準の見直し ・貨物車の路上駐車台数や駐車時間を抑制する施策 ・貨物車の路上駐車を適切な場所へ誘導し、効果的に利用するため、消が生じる場所では、路上駐車を規制する取り組みが必要である。 ・また、限られた荷捌き駐車スペースを効果的に活用するには、駐車時間の短縮化などを図る方法もある。	貨物車の大きさに合わせた入口の高さ、幅、車室の大きさへの配慮・確保 路上駐車取締りの強化・徹底 大規模開発ビルの新設にあわせて共同荷受け施設の整備 空き店舗等の活用による共同荷受け施設の確保 駐車場の空きスペースを活用した共同荷受け施設の確保	金沢市 町田市	金沢市 公社、町田市	金沢市 公社、町田市
		・横持ち搬送の動線の確保 ・歩行者との動線を分離するため、横持ち用通行路を確保するもの ・横持ち搬送に利用できる時間帯を制限する方法もある	横持ち搬送の共同化 歩行者空間内に横持ちが混入する回数を削減する方法として、共同荷受け場を起点に横持ち搬送部分を共同化すること（高層ビルにおける館内配送など）もある	金沢市 町田市	金沢市 公社、町田市	金沢市 公社、町田市
		・共同集配 ・荷物を積み合わせて輸送することにより、同じ貨物量を少ない貨物車台数によって輸送するもの	横持ち搬送の共同化 歩行者空間内に横持ちが混入する回数を削減する方法として、共同荷受け場を起点に横持ち搬送部分を共同化すること（高層ビルにおける館内配送など）もある	金沢市 町田市	金沢市 公社、町田市	金沢市 公社、町田市
横持ち搬送に対する施策	貨物車等の面的な流入規制 ・地区の環境や道路を維持するため、一定の基準を設けて、貨物車（車両）の流入を規制するもの ・貨物車走行路の分離 ・貨物車とその他の交通を分離して、双方のアクセス性の改善を行うもの ・ムダな走行の削減 ・IT技術などを活用し、地区内での貨物車のうつろい交通量等の無駄な走行の削減を図るもの	地区別共同配送 維持形態共同配送 百貨店の代業一括納品 車庫の大きさにによる規制 時間等による規制 排出力・基準による規制 貨物車専用・優先レーン 貨物車専用・優先レーン 建物内貨物車走行路の整備（地下ネットワーク） 予約システムによる荷捌き場所の確保 情報提供による誘導 サテライトパーキング（トラック呼出）システム	金沢市 町田市	金沢市 公社、町田市	金沢市 公社、町田市	金沢市 公社、町田市
		地区別共同配送 維持形態共同配送 百貨店の代業一括納品 車庫の大きさにによる規制 時間等による規制 排出力・基準による規制 貨物車専用・優先レーン 貨物車専用・優先レーン 建物内貨物車走行路の整備（地下ネットワーク） 予約システムによる荷捌き場所の確保 情報提供による誘導 サテライトパーキング（トラック呼出）システム	金沢市 町田市	金沢市 公社、町田市	金沢市 公社、町田市	金沢市 公社、町田市
総合的な地区での取り組み	・地域ルールの確立 ・まちづくりとして総合的に端末物流への取り組みをしていくためには、物流の発生集主体である地域と一体となったパッケージ的な対応が必要であり、そのためのルール化を行うもの。	地区別共同配送 維持形態共同配送 百貨店の代業一括納品 車庫の大きさにによる規制 時間等による規制 排出力・基準による規制 貨物車専用・優先レーン 貨物車専用・優先レーン 建物内貨物車走行路の整備（地下ネットワーク） 予約システムによる荷捌き場所の確保 情報提供による誘導 サテライトパーキング（トラック呼出）システム	金沢市 町田市	金沢市 公社、町田市	金沢市 公社、町田市	金沢市 公社、町田市
		地区別共同配送 維持形態共同配送 百貨店の代業一括納品 車庫の大きさにによる規制 時間等による規制 排出力・基準による規制 貨物車専用・優先レーン 貨物車専用・優先レーン 建物内貨物車走行路の整備（地下ネットワーク） 予約システムによる荷捌き場所の確保 情報提供による誘導 サテライトパーキング（トラック呼出）システム	金沢市 町田市	金沢市 公社、町田市	金沢市 公社、町田市	金沢市 公社、町田市

○ 代表的な端末物流施策の事例

a) 車線数や車線幅等の変更等により新たに貨物車用の駐車スペースを整備する方法の例

(渋谷区、渋谷駅前地区の社会実験の事例)

- ・東京都渋谷区では、地区の道路混雑を改善するために、総合的な社会実験を行った。
- ・そのうち、貨物車の路上駐車対策として、車線幅の変更等によって路上に荷捌き駐車スペースの新設を行った。
- ・道路交通に与える影響として走行速度の改善効果が高く、貨物車の路上駐車を適正化した効果が発揮されている。
- ・社会実験により効果が明らかにされ、都内各地での荷捌き駐車用スペースの確保につながっている。



○ 施策の効果

- ・通行車両の空間が適正に確保されたことにより、地区内の走行速度が約 8 km/h 改善した。

【公園通りの走行時間と走行速度】

北行き(神南一丁目⇒渋谷区役所前交差点)



図 2-2 渋谷における路上での空間確保の仕方

b) 再開発ビル等における附置義務荷捌き場の整備促進(千代田区、新丸ビルの事例)

- ・丸ビルは平成 11 年より建て替えに着工し、平成 14 年にグランドオープンを迎えた。
- ・建替えに当たって、建物地下部に荷捌き場を整備した。なお、当初から 4 t 車クラスの貨物車の利用を考えて、通路、駐車枠ともに高さ、幅等を確保している。
- ・また、単なる駐車枠のみでなく、荷役がしやすいように車室の後ろ側に荷捌きスペースも確保している。



図 2-3 4 t 車クラスの貨物の利用を想定した荷捌き場の確保事例



図 2-4 丸の内地区内で高さが確保できていないビルの事例(高さ 2.1m では貨物車利用に十分ではない)

c) 地区型共同集配（横浜元町地区共同集配の事例）

- ・商店街を中心として周辺の住宅も含めた共同集配システム。
- ・商店街から、約 500m に位置する配送センターに集められた貨物は、専用の車両に積み替えられて各店舗に配送される。
- ・地区外周道路に共同集配車両専用の荷捌き施設を整備し、各店舗へはそこから台車を用いて配送。
- ・大型貨物車の通行や貨物車総量を抑制する共同配送の取り組みとして全国でも珍しい商店会が中心となって実施した事例。

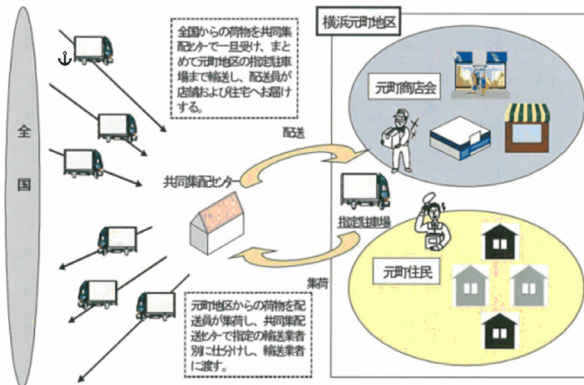


図 2-5 元町地区における共同配送のイメージ

資料 元町地区共同配送システムマニュアルより

- ・共同集配の実施のため、商店街から約 500m 離れたところに配送センターを設置（運営主体のひとつである藤木興業の既存施設を活用）
- ・地区内には、共同集配用の車両が駐車できる荷捌き場所を整備し、確保している。



図 2-6 共同集配センター



図 2-7 共同配送用駐車スペース

d) 段差の解消等の物流バリアフリーの推進

（町田市における共同荷捌き施設にスロープを設置した事例）

- ・段差の解消や荷捌き専用通路の確保。
- ・路外の荷捌き施設等では、スロープ等の設置だけでも利便性が向上する。町田では共同荷捌き施設である「ぼっぼ町田」の脇に自転車等と共用によるスロープを設置し、荷物の横持ちの効率化を図っている。



図 2-8 荷捌き用台車・自転車共用の通路

2 - 2 端末物流施策の考え方

■ 貨物車の路上駐車に対する施策の考え方

貨物車の路上駐車による端末物流問題は、中心市街地において荷捌きスペースが不足していることから路上荷捌き駐車が発生し、他の交通と混在が生じることにより発生している。

貨物車の路上駐車と他の交通との混在を解消するためには、荷捌き駐車スペースを確保して不適切な貨物車の路上駐車台数を減少させ、他の交通との混在を回避していくことが重要である。

荷捌き駐車スペースは、原則的には物流の集中源である着施設において確保を図るべきであり、標準駐車場条例によって荷捌き附置基準が定められているが、対象が大規模施設に限られること、全ての都市で定められていないこと、整備までに時間がかかることなどから、全ての路上荷捌き駐車に対応していくことは困難である。そのため、地区単位で路外や路上に荷捌き駐車を行うスペースの確保を図ることが重要となる。

荷捌き駐車スペースを確保する方法は、路外に確保できる場合は、路外の空間を優先し、路外での確保が難しい場合は、問題の発生が無い道路上の空間にスペースの確保を図っていく。また、荷捌き専用の駐車スペースを確保できない場合については、他の交通の駐車スペースを時間で区切った共同利用等を図る必要がある。具体的な方法は表 2-1 に示したとおりである。

また、特定時間のみ混在が発生している場合など、時間的に混在問題の発生に特徴がある場合については、貨物車の路上駐車ができる時間をコントロールすることで、混在問題が発生している時間帯の貨物車の路上駐車を減少させ、貨物車の路上駐車と他の交通主体との混在を回避していく方法もある。

同時に、これらの空間へ荷捌き駐車を誘導するために、違法路上駐車の取締りの徹底や荷捌き駐車スペースを効率的に利用するために駐車時間を短縮化させる施策等との連携を図る必要がある。

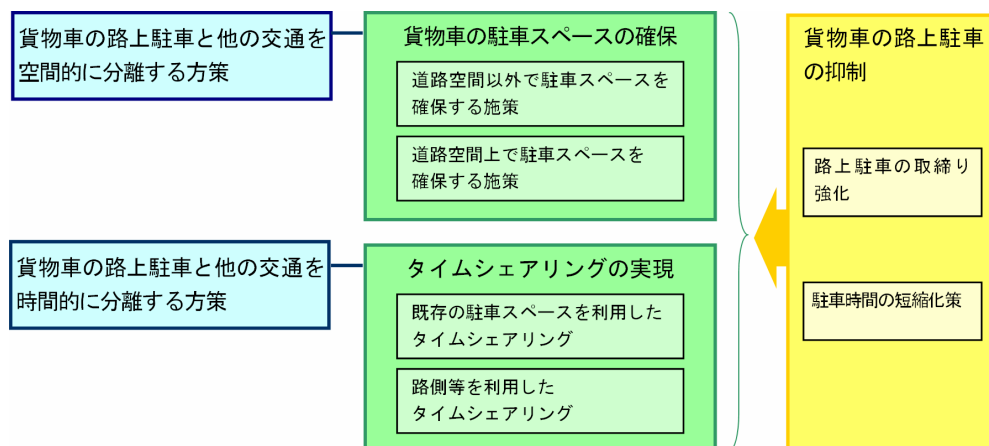


図 2-9 貨物車の路上駐車に対する施策の考え方

■ 横持ち搬送に対する施策の考え方

横持ち搬送による端末物流問題は、貨物車から目的施設の間で生じる横持ち搬送の動線と歩行者や自転車が混在することによって生じている。

そのため、貨物車の荷捌き駐車場所の配置や貨物車が荷捌きできる時間を適切にコントロールすることによって、多くの問題への対応が可能である。

横持ち搬送は、荷捌き駐車場所が目的施設の敷地内で確保できない限り発生し、商店街などの個別商店の多くが客の出入口と物の搬入口が同じであることから、横持ち搬送と歩行者等との混在を完全に解消することは困難なため、可能な限り混在を少なくしていくことが重要である。

横持ち搬送と歩行者等との混在を減少していくためには、横持ち搬送用の通路を確保し、歩行者空間内での横持ち搬送距離を削減していくことや、段差を解消して横持ち搬送の効率性をあげ、歩行者空間内の滞在時間を削減していくことによって混在回避を図ることが重要である。

しかし、中心市街地で横持ち搬送用の通路を確保することは、ほとんど不可能に近いため、貨物車の路上駐車に対する施策と連動しながら、時間的なコントロールを行い、問題が発生している時間での横持ち搬送と歩行者等との混在を回避していくことも重要である。

また、一部の大規模ビル等で行われている館内配送(縦持ち搬送の共同化)等と同じように、共同荷受け施設等を起点として、商店街内の納品貨物を一括して配送するような、横持ち搬送の発生を抑制する対策についても検討する重要性は高い。

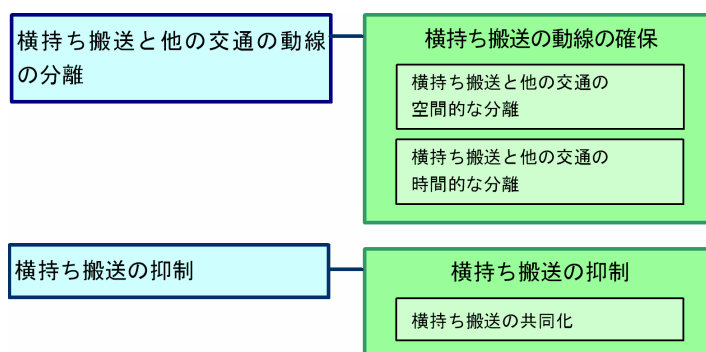


図 2-10 横持ち搬送に対する施策の考え方

■ 貨物車交通需要に対する施策の考え方

交通インフラの整備が遅れているような地区においては、貨物車交通の集中によって、他の交通と混在を生じて、問題・課題が発生している。また、大規模な商業施設等については施設当たりの貨物車や物流重量の集中が多く、過剰な貨物車交通の集中が他の交通との混在の一因となっている。

端末物流問題の多くは、貨物車の路上駐車に対する施策で対応できることが多いと考えられる

が、インフラの供給量に比べて物流・貨物車の需要量が多い場合などについては貨物車需要に対応した施策が必要であり、物流TDM施策として位置づけられる。

混在を回避する方法としては、貨物車の通行できる空間やルートを規制・誘導することによって地区内における貨物車の走行距離や滞在時間の減少を図り混在を回避する方法がある。この方法については、新たな空間の創出等が必要となる場合もあり、地区において都市計画道路の整備や面的開発が行われる場合に同時に物流・貨物車用の空間の確保を検討することが重要である。

空間的・面的な開発等が望めない地区や問題が生じている時間に特徴がある地区では、限られた空間内で集中してくる交通を分離する方法として時間的な分離を図る方法がある。

貨物車需要に対する時間的な分離では、貨物車や他の乗用車のアクセスの制限にも及ぶ場合もあり、地区の実情を踏まえた対応を図ることが重要である。

また、貨物車交通と他の交通を分離する以外に、貨物車の台数自体を抑制したり、地区内での無駄な走行を抑制することで混在を回避する方法もある。

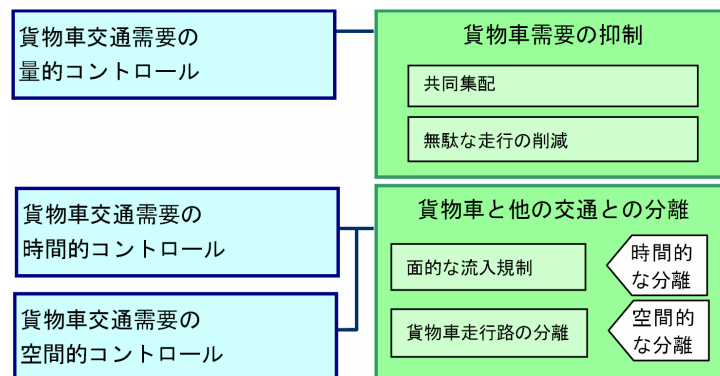


図 2-11 貨物車の需要に対する施策の考え方

2 - 3 端末物流施策の立案にあたっての留意点

端末物流施策の立案にあたっては、端末物流が他の交通と混在を生じている場所や時間を把握した上で、貨物車の路上駐車に対する施策、横持ち搬送に対する施策、貨物車需要に対する施策、それぞれの中から、地区の実態に応じて実施可能な施策を立案していくこととなる。

立案にあたっては、端末物流の実態、地区のインフラの状況、他の交通主体の実態等から、それぞれについて、以下のような点に配慮が必要である。

路上駐車に対する施策立案の留意点

- a)空間的な分離（貨物車駐車スペースの確保）
 - ・利用者が利用しやすいスペース確保
 - ・新たな問題が生じないような配置や利用方法
- b)時間的な分離（駐車時間のタイムシェアリング）
 - ・分離時間の検討
 - ・地区の物流実態（納品時間の変更可能性等）への配慮

横持ち搬送に対する施策立案の留意点

- a)空間的な分離（横持ち搬送通路の確保）
 - ・問題が生じない動線の確保
- b)時間的な分離（横持ち搬送のタイムシェアリング）
 - ・分離時間の検討
 - ・地区の物流実態（納品時間の変更可能性等）への配慮
- c)横持ち搬送の抑制
 - ・地区の物流実態（混載可能性等）への配慮

貨物車交通の需要に対する施策立案の留意点

- a)空間的コントロール（貨物車走行空間の確保等）
 - ・新たな空間の確保
- b)時間的コントロール（地区への流入の時間規制等）
 - ・分離時間の検討
 - ・地区の物流実態（納品時間の変更可能性等）への配慮
- c)貨物車需要の抑制
 - ・地区の物流実態（混載可能性等）への配慮

2 - 4 総合的なまちづくりを進めるための末端物流対策の推進

(1) まちづくりの方向性と物流施策の関係

地区へのアクセス性の向上、歩行者空間の確保といった、地区のまちづくりの目標を実現するためには、末端物流対策も併せて実施することが重要である。

まちづくりの方向性に併せ、地区の課題の原因となっている貨物車交通の集中、貨物車の路上駐車、横持ち搬送の末端物流と歩行者、バス、乗用車等を空間的・時間的に分離したり、貨物車交通や貨物車の路上駐車自体の抑制等する末端物流施策を実施する必要がある。

中心市街地で想定されるまちづくりの方向性と末端物流施策の関係は、図 2-12 のように整理できる。

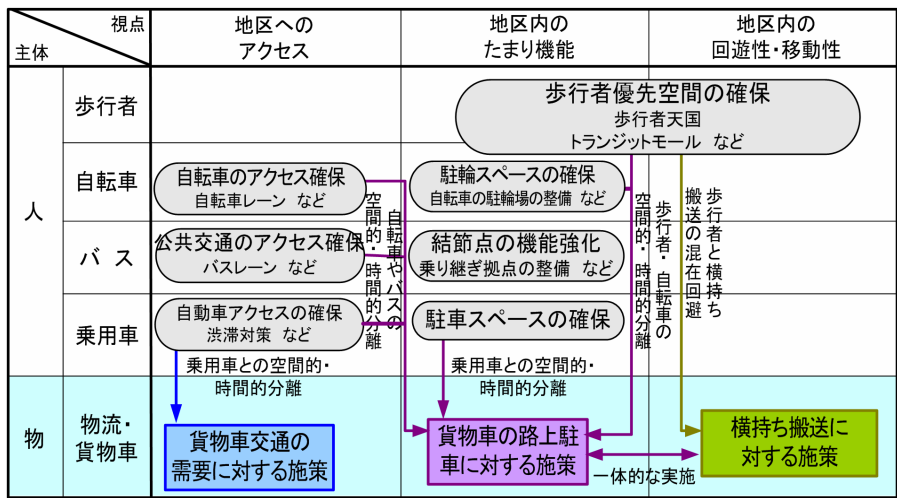


図 2-12 中心市街地のまちづくりの方向性と末端物流施策の関係

■ 社会実験における取り組み

近年の社会実験では、地区交通の改善の中での物流対策の位置付けが明確にされ、地区交通改善の一翼を担う施策として総合的に取り組まれており、一定の効果をあげている。

社会実験の事例地区では、当初、物流による問題が認識されていなかったものの検討段階で必要性が認識されたものなどもある。

表 2-2 末端物流施策が盛り込まれた社会実験の事例

実験地区名	目的	実験メニュー		施策の効果
		末端物流施策	その他の施策	
渋谷駅地区 (スクエア)	安全な歩行空間の確保と道路交通渋滞の緩和を目的に実施。	・荷捌きスペースの設置	・連絡バスの運行による周辺駐車場の活用 ・自転車駐輪のルール化	・路上駐車が約3割減少 ・走行速度が5～8km/h向上 等
千葉県柏駅東口地区	駅前地区における交通環境改善を目的に実施。	・荷捌きスペースの設置	・トランジットモール ・歩行空間の拡大 ・タクシーの遠隔化等	・対象地区への流入交通量が8.6%減少 等
町田市中央通り商店街地区	歩行者が安心して買い物や散策ができるまちづくりを目的に実施。	・共同荷捌き駐車場の新設 ・商店街内共同配送	・歩行者天国区間への車両進入規制の徹底	・中央通りへの車両流入が90台/日から16台/日に減少 等
自由が丘駅前地区	歩行空間の確保及び高齢者等を考慮したまちづくりを目的に実施。	・荷捌きスペースの設置	・トランジットモール ・歩行空間の拡大	・宅配車両・運送車両の台数減少 等

(2) 端末物流対策に関連する地区交通施策やまちの基盤づくりと併せた端末物流対策の実施

端末物流対策をスムーズに実現化するには、駐車場整備と貨物車の荷捌き駐車スペースの確保など端末物流対策に関連する地区交通施策や、まちの基盤づくりと併せて、端末物流対策を実施することが有効である。

例えば、貨物車の路上駐車に対する施策のうち、空間的な分離を図る施策では、公共駐車場の整備に併せ場内に貨物車の荷捌き駐車スペースを確保したり、市街地の面的な開発・整備に併せ、街区にポケットローディング等を整備することなどが考えられる。

端末物流施策に単独で取り組むことが難しい場合についても、他の地区交通施策やまちの基盤づくりに併せて実施することで実現化しやすくなったり、まちの課題の改善に対して、効果を発揮しやすくなる。

	端末物流施策			端末物流対策に関連する施策	
	空間的な分離 (時間的なコントロール)	時間的な分離 (時間的なコントロール)	需要の抑制	まちの基盤づくり	地区交通施策
貨物車の路上駐車に対する施策	① 附置義務荷捌き駐車場 ② ポケットローディング等の整備 ③ 公共駐車場等の整備にあわせた荷捌き駐車スペースの確保 ④ 路上荷捌き駐車スペースの確保	⑤ 貨物車駐車のタイムシェアリング	⑥ 荷受けの共同化	a 土地区画整理事業 b 交通結節点の整備 c 街路の整備 d 市街地再開発事業	e 地区内の渋滞対策 f バリアフリー化 g 駐車場の整備 h 公共駐車場の整備 i 商店街のモール化 j 自転車ネットワークの構築 k ポケットパークの整備 l 公共交通の利用促進策
横持ち搬送に対する施策	⑦ 横持ち搬送路の確保・段差の解消		⑧ 横持ちの共同化		
貨物車需要に対する施策	⑨ 貨物車走行ルートの指定 ⑩ 貨物車等の面的な流入規制		⑪ 共同集配(施設の整備)		

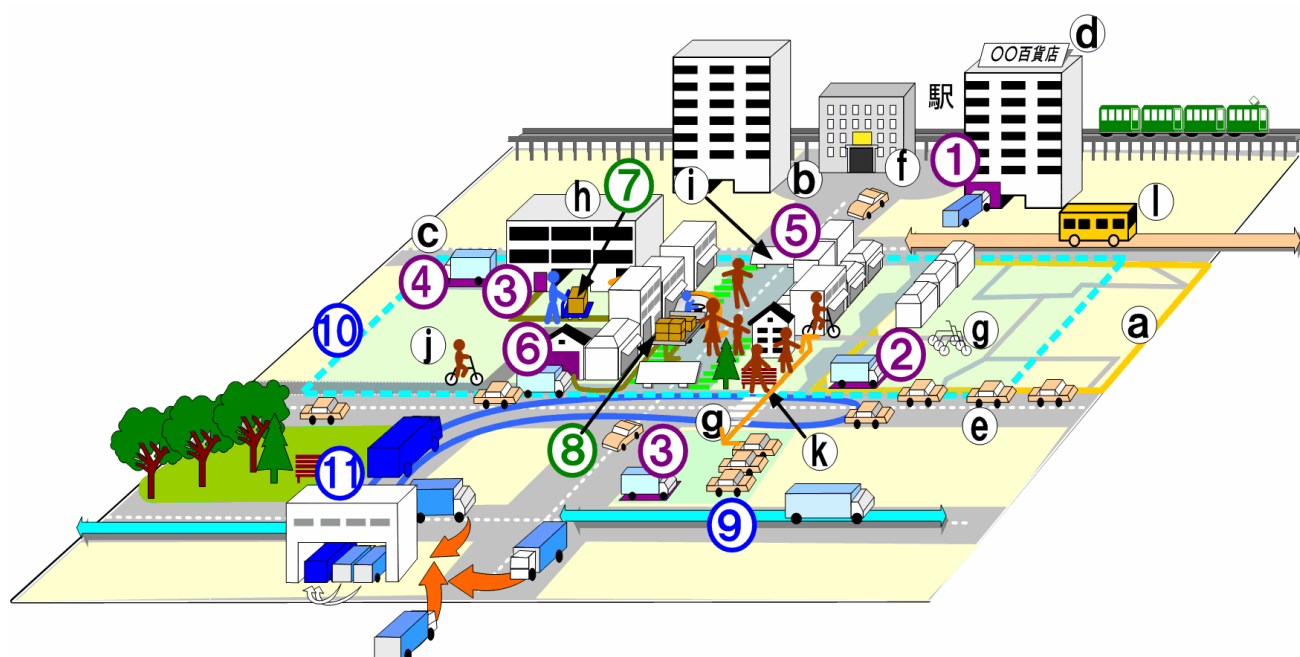


図 2-13 まちづくりに対応した総合的な端末物流対策の推進イメージ

第3章 端末物流施策の実現に向けた取り組み

～ 上手に進めていくために ～

本章では、端末物流施策の実現化を上手に進めていくために、どのような検討体制が必要なのか、まちづくりの中へ端末物流施策を取り組む方法、端末物流施策を実現化するために活用できる制度を示す。

3 - 1 端末物流施策検討の体制、組織づくり

端末物流施策の検討をスムーズに実現させていくには、問題の認識・施策の立案等のプロセスにおいて、関係者の間で意識の共有化（合意形成）を図り、各種主体と連携を取りながら検討を進めることが重要である。

端末物流に関わるプレーヤーは幅広く、利害関係者が多いため、施策実現へ向けでは、これらの関係者を構成員とする組織等を立ち上げ、意識の共有化を図る場を設けて、検討を進めることが重要である。まちづくりのNPOやTMO等の組織が既にある場合は、それらを活用することも重要である。表3-1は、これら検討組織における構成メンバーの例である。

また、他の交通施策等と総合的に実施していくことが有効と考えられる場合には、施策のイメージを広く共有し効果を確認していくためにも、これらの組織のもと社会実験の実施等も有効な手段である（表3-2）。

表3-1 端末物流施策の検討における構成メンバー

物流関連	交通関連	地区住民	行政	コーディネーター
トラック協会、地元運輸事業者 商工会議所、商店会 個人商店	バス事業者 タクシー事業者	地元自治会 市民	都市計画関連、道路管理者 商工関連 交通管理者（警察）	学識経験者 NPO、TMO コンサルタント

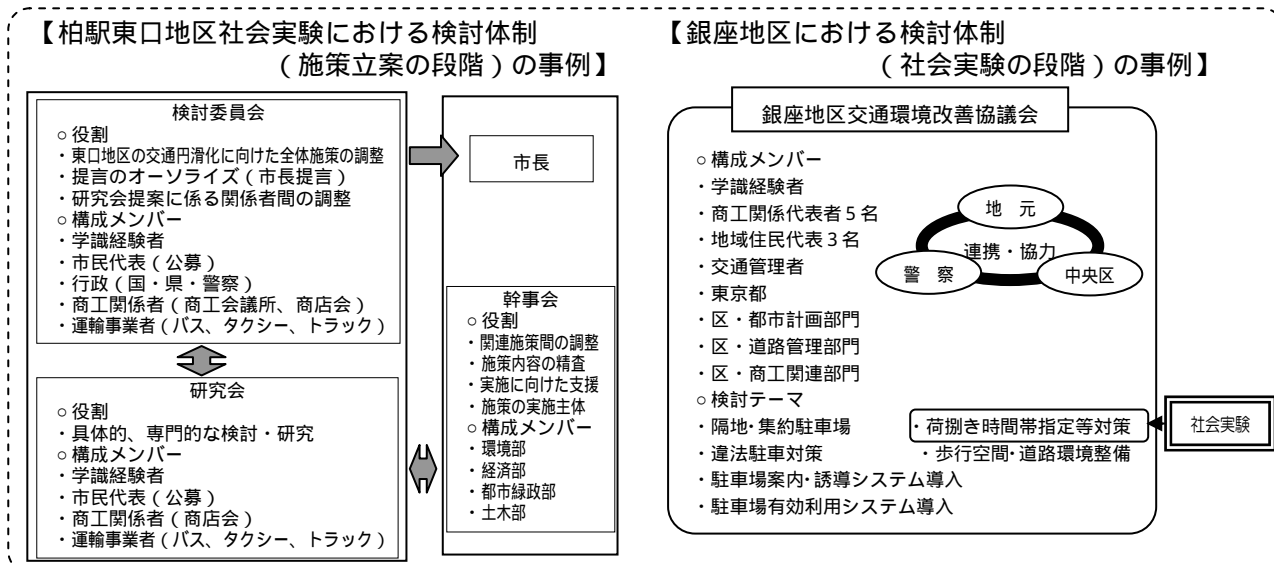


表 3-2 端末物流施策が取り組み（社会実験）の事例と検討組織

実験地区名 【実施年】	目的	端末物流施策	検討組織(実施主体)と 主要構成メンバー	検討組織の役割
渋谷駅地区（スクランブル交差点） 【H12】	安全な歩行空間の確保と道路交通渋滞の緩和を目的に実施。	・荷捌きスペースの設置	東京都、警視庁、国土交通省、渋谷区等	・地元や運輸事業者との合意形成の場として機能
練馬区石神井公園駅前地区 【H13】	自転車走行空間とバスの走行環境の改善を目的に実施。	・ポケットローディングシステムの設置	学識経験者、地元商店会、地元町会、地元まちづくり団体、自動車販売等の業界団体、東京都物流団体、運輸業者、国土交通省、警視庁、東京都、練馬区等	・施策選定や施策の評価の合意形成の場として機能
千葉県柏駅東口地区 【H11、H12】	駅前地区における交通環境改善を目的に実施。	・荷捌きスペースの設置	学識経験者、国土交通省、千葉県、千葉県警、商工会議所、地元商店街、住民代表、バス事業者、タクシー事業者、運送関係事業者等	・地元や運輸事業者と問題認識、施策選定等の合意形成の場として機能
丸の内地区 【H13】	丸の内地区における物流効率化、路上駐車削減を目的に実施。	・共同配送 ・荷捌きスペースの設置	学識経験者、運輸業者、大手町・丸の内・有楽町地区開発計画推進協議会、民間デベロッパー、東京都物流団体、東京都、千代田区、警視庁、東京都駐車場公社等	・施策選定や施策の評価の合意形成の場、施策の運営主体として機能
吉祥寺駅北口地区 【H13】	駅前地区の交通安全及び環境改善を目的に実施。	・荷捌きスペースの設置 ・共同配送 ・集配時間の調整	国土交通省、警視庁、武蔵野市、業界団体、商店街等	・地元や運輸事業者と問題認識、施策選定等の合意形成の場として機能
町田市中央通り商店街地区 【H14】	歩行者が安心して買い物や散策ができるまちづくりを目的に実施。	・共同荷捌き駐車場の新設 ・商店街内共同配送	（株）町田まちづくり公社、町田市、運輸事業者、地元商店街等	・地元や運輸事業者と問題認識、施策選定等の合意形成の場として機能 ・今後施策の運営主体として期待
銀座地区 【H17】	集約駐車場を荷捌き駐車場として活用するための運用ルールを検証を目的に実施。	・荷捌きスペースの設置	学識経験者、商工業関係代表、地域住民代表、警視庁、東京都、中央区等	・地元や運輸事業者と問題認識、施策選定等の合意形成の場として機能
自由が丘駅前地区 【H17】	歩行空間の確保及び高齢者等を考慮したまちづくりを目的に実施。	・荷捌きスペースの設置	国土交通省、警視庁、目黒区、世田谷区、独立行政法人都市再生機構、運送関係事業者、地元町会、地元組合、運営協力会社、地元商業者等	・地元や運輸事業者と問題認識、施策選定等の合意形成の場として機能

3 - 2 まちづくりの中への末端物流施策の組み込み

～総合的な地区交通対策への物流対策の位置づけ～

末端物流に対する取り組みの効果をあげていくためには、まちづくりの中でパッケージ施策として総合的に地区交通対策等とともに取り組んでいく必要があると考えられる。

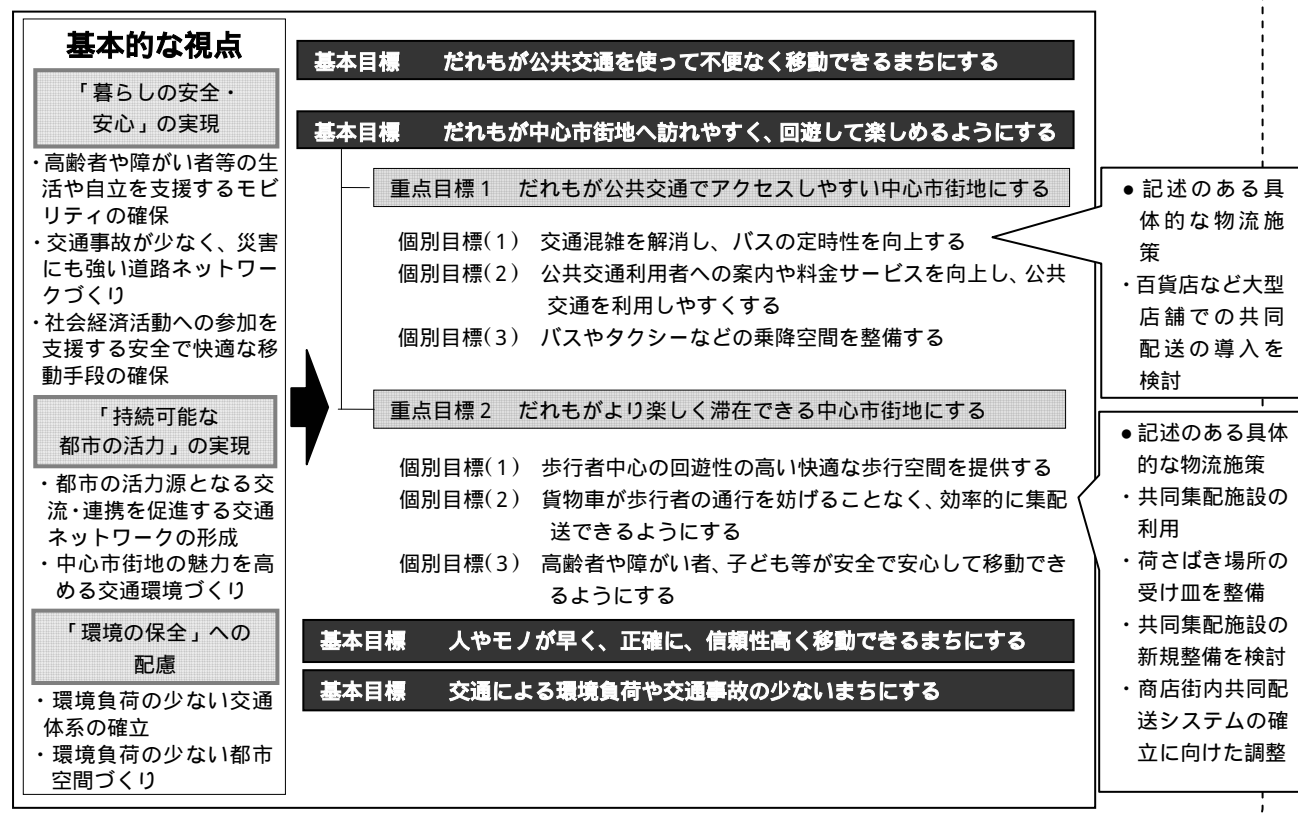
総合的な地区交通対策に物流への取り組みを位置づけていくためには、まちづくりの計画を、物流施策を含めて策定することが有効であり、まちづくりの上位計画である都市計画マスタープランや交通マスタープラン、中心市街地活性化基本計画の策定時や見直し時に上手く位置づけていくことが重要である。

【物流施策を含めて策定すべきまちづくりの計画】

- ・都市計画マスタープラン
- ・交通マスタープラン（まちづくり交通計画）
- ・中心市街地活性化基本計画

■ 交通マスタープランを末端物流を含めて策定された町田市事例

- ・東京都市圏交通計画協議会でケーススタディ地区として調査を実施した町田駅周辺地区では、地元の町田市において、都市計画マスタープランや中心市街地活性化基本計画に末端物流施策が位置づけられている。また、新たに策定した交通マスタープランにおいても中心市街地のまちづくりを推進していくための総合的な取り組みのひとつとして、末端物流施策が位置づけられており、今後、具体的に検討を進めていく方向性が示されている。



3 - 3 端末物流施策実現化に活用できる制度・事業

端末物流施策が補助対象として明記されている制度・事業はほとんど無い。以下は中心市街地活性化基本計画等で、端末物流施策への適用が可能とみられる駐車場整備や道路整備、調査への補助がある事業・制度をまとめた。

表 3-3 端末物流施策に適用可能な制度・事業

番号	具体的な制度・事業名	管轄窓口	対象者	補助率
1	まちづくり交付金	国土交通省 都市・地域整備局 まちづくり推進課 都市総合事業推進室	市町村	事業等の総額の約 4 割程度
2	身近なまちづくり支援街路事業	国土交通省 都市・地域整備局街路課	市町村及び都道府県	1/2
3	中心市街地再活性化特別対策事業	総務省自治行政局 地域振興課	市町村等	おおむね 75% (後年度交付税措置: 30%)
4	都市再生総合整備事業	国土交通省 都市・地域整備局まちづくり推進課都市総合事業推進室	地方公共団体、都市基盤整備公団、地域振興整備公団、民間等	1/3 ~ 1/2
5	中小商業活性化総合補助事業 (商店街振興組合・TMO 等の支援)	中小企業庁商業課	商店街振興組合、商工会、商工会議所、第 3 セクター 等	国 1/3、都道府県 (一定の場合、市町村) 1/3
6	商業・サービス業集積関連施設整備事業	経済産業省 商務情報政策局中心市街地活性化室	地方公共団体、第 3 セクター	地方公共団体、地方公共団体が出資の 1/2 以上を占める第 3 セクターの場合: 1/2 その他の第 3 セクターの場合: 1/4
7	中心市街地商業等活性化総合支援事業	経済産業省 商務情報政策局流通産業課中心市街地活性化室	地方公共団体、第 3 セクター、NPO 法人	地方公共団体、地方公共団体が出資の 1/2 以上を占める第 3 セクターの場合: 1/2、 その他の第 3 セクターの場合: 1/4
8	共同集配事業の促進に対する支援	国土交通省 総合政策局貨物流通施設課	地方公共団体、自動車運送事業者、バス協会、トラック協会、国土交通大臣が認定したもの	○ 補助 (補助率) ・ システムの整備: 1/4 ・ 計画策定のための調査: 1/2 ・ 実証実験・運行: 1/2 (年間補助限度額 1,000 万円) ○ 融資 (日本政策投資銀行) ・ 金利: 政策金利 ・ 融資比率: 50 % ○ 税 ・ 特別土地保有税の特例: 非課税
9	都市内道路の整備に対する補助	国土交通省 都市・地域整備局街路課	都道府県、市町村及び都市基盤整備公団	1/2 等
10	都市圏交通円滑化総合対策事業 (自動車交通の円滑化による渋滞解消/警察庁と共同)	国土交通省 道路局企画課道路経済調査室	国又は地方公共団体	(地方公共団体が整備する場合) 1/2 等
11	リノベーション補助金 (中小商業活性化施設整備費補助金及び中小商業活性化総合補助事業のうちハード事業)	中小企業庁商業課	市町村、商店街振興組合等、共同出資会社、第 3 セクター等	市町村が事業を行う場合: 国 1/2、市町村 1/3 TMO 計画に基づく事業を行う場合: 国 1/3、市町村 1/3、TMO 1/3 その他の計画に基づく事業を行う場合: 国 1/4、都道府県 (または市町村) 1/4、組合等 1/2
12	日本政策投資銀行による出融資	経済産業省 商務流通グループ中心市街地活性化室	民間事業者、第 3 セクター	全体事業費の 50%
13	中心市街地再活性化対策ソフト事業	総務省 自治行政局地域振興課	地方公共団体	

※中心市街地活性化推進室HPより協議会まとめ (H18.1 現在) <http://chushinshigaichi-go.jp/>

参考 端末物流調査 調査票の例

端末物流調査で用いた調査票のうち、端末物流の実態調査に用いた基本形の調査票は以下の通りである。実際の調査項目はケーススタディ地区の実情に合わせて異なる。なお、まちづくりに関連する主体の意向調査に用いる調査票は、地区におけるまちづくりの方向性等により設問項目や調査形式を変えて実施することが重要である。

■ 路上駐車調査

街区番号		路上荷捌き実態調査・交通問題実態調査 「路上駐車（荷捌き）実態調査」							調査員名	調査日
									平成 年 月 日	
停車位置	駐車開始時刻	ナンバープレート 用途	駐車状況	路側の状況 (複数可)	自営区分	車種	荷捌きの状態	駐車中における 通過交通への影響	駐車中における 歩行者・自転車 迂回数	
開始時刻			1. 路上（合法）（ <i>ハ・キョク・メー・ハ・キョク・チヤク</i> ） 2. 路上（一重） 3. 路上（二重以上） 4. 片側歩道乗り上げ 5. 歩道上駐車 6. 調査対象エリア外	1. 植え込みあり 2. ガードレールあり 3. バス停あり 4. 切り込みあり 5. その他 _{（欄外）} 6. 段差あり	自家用 営業用	1. 乗用車（軽含む） 2. 軽自動車（貨物） 3. ライト・バン・ワゴン・トラック 4. 小型貨物車（最大積載重量2t以下） 5. 普通貨物車（最大積載重量2t超） 6. バイク・原付（荷ありのみ） 7. 自転車（荷ありのみ）	荷捌き有無 有 無 集配区分 集配	有 無	有 無	
終了時刻		1. 宅配便 2. 一般貨物車 3. 郵便 4. 飲料品等運搬 5. 工所用 6. 乗用								
開始時刻			1. 路上（合法）（ <i>ハ・キョク・メー・ハ・キョク・チヤク</i> ） 2. 路上（一重） 3. 路上（二重以上） 4. 片側歩道乗り上げ 5. 歩道上駐車 6. 調査対象エリア外	1. 植え込みあり 2. ガードレールあり 3. バス停あり 4. 切り込みあり 5. その他 _{（欄外）} 6. 段差あり	自家用 営業用	1. 乗用車（軽含む） 2. 軽自動車（貨物） 3. ライト・バン・ワゴン・トラック 4. 小型貨物車（最大積載重量2t以下） 5. 普通貨物車（最大積載重量2t超） 6. バイク・原付（荷ありのみ） 7. 自転車（荷ありのみ）	荷捌き有無 有 無 集配区分 集配	有 無	有 無	
終了時刻		1. 宅配便 2. 一般貨物車 3. 郵便 4. 飲料品等運搬 5. 工所用 6. 乗用								
開始時刻			1. 路上（合法）（ <i>ハ・キョク・メー・ハ・キョク・チヤク</i> ） 2. 路上（一重） 3. 路上（二重以上） 4. 片側歩道乗り上げ 5. 歩道上駐車 6. 調査対象エリア外	1. 植え込みあり 2. ガードレールあり 3. バス停あり 4. 切り込みあり 5. その他 _{（欄外）} 6. 段差あり	自家用 営業用	1. 乗用車（軽含む） 2. 軽自動車（貨物） 3. ライト・バン・ワゴン・トラック 4. 小型貨物車（最大積載重量2t以下） 5. 普通貨物車（最大積載重量2t超） 6. バイク・原付（荷ありのみ） 7. 自転車（荷ありのみ）	荷捌き有無 有 無 集配区分 集配	有 無	有 無	
終了時刻		1. 宅配便 2. 一般貨物車 3. 郵便 4. 飲料品等運搬 5. 工所用 6. 乗用								
開始時刻			1. 路上（合法）（ <i>ハ・キョク・メー・ハ・キョク・チヤク</i> ） 2. 路上（一重） 3. 路上（二重以上） 4. 片側歩道乗り上げ 5. 歩道上駐車 6. 調査対象エリア外	1. 植え込みあり 2. ガードレールあり 3. バス停あり 4. 切り込みあり 5. その他 _{（欄外）} 6. 段差あり	自家用 営業用	1. 乗用車（軽含む） 2. 軽自動車（貨物） 3. ライト・バン・ワゴン・トラック 4. 小型貨物車（最大積載重量2t以下） 5. 普通貨物車（最大積載重量2t超） 6. バイク・原付（荷ありのみ） 7. 自転車（荷ありのみ）	荷捌き有無 有 無 集配区分 集配	有 無	有 無	
終了時刻		1. 宅配便 2. 一般貨物車 3. 郵便 4. 飲料品等運搬 5. 工所用 6. 乗用								

※運搬手段：ロールボックスには、ハンガーも含む

○ 路上駐車調査・横持ち追跡調査の調査方法

路上駐車調査や横持ち追跡調査は、端末物流の実態を捉える独特な調査である。これらの調査では端末物流の実態を把握するほかに、他の自動車や歩行者等に対して影響を与えているかどうかについても把握できる。

なお、分析で用いている駐車車両が通過交通に影響を与えたかどうかの有無や横持ち搬送と歩行者等との錯綜の発生の有無は、一定の基準によりこれらの調査員の主観により把握している。

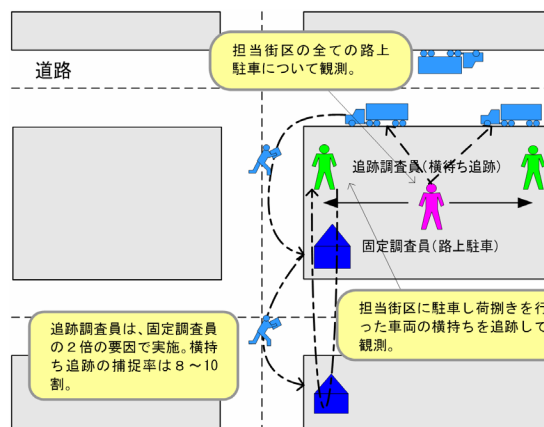


図 路上駐車調査及び横持ち追跡調査の調査員配置の例

■ 横持ち追跡調査

路上荷物実態調査

1. 目的施設に荷捌きスペースはありませんか。
2. この場所で荷捌きを行った理由はなんですか。

	荷崩きが入ス	理由
第 1 集記施設	有	無
第 2 集記施設	有	無
第 3 集記施設	有	無
第 4 集記施設	有	無

3. 地区内の目的施設数は何軒ですか。(地区内で何回荷捌き駐車しましたか)

地区内の目的施設数	() 軒	地区内での荷物き駐車回数	() 回

4. 荷さばき場所を変更することは可能ですか。 (可能 ・ 不可能)
5. 共同荷さばきスペースが出来た場合、どのような条件であれば、利用しますか。

おもて面

路上荷捌き実態調査
横持ち追跡調査票

調査員名	平成 年 月 日
調査日	

街区番号	停車位置番号	企業名		ナンバープレート	ナンバーの色	維持者運輸手段
		有	無			
						1. 手押し、2. 台車、 3. ロードバイク、 4. フォークリフト、5. その他

駐車開始時刻	時 分 (24時間表現)

機持ち通行路	1.歩道	2.車道	3.その他	機持ち状態(走ったか)	有	無
機持ち近産	(	)	m	機持ち移動時間	分	秒
歩行者等との交錯	有、無					

1 番目の配送先までの運搬動線を別紙図面上にマークする】

1 番目	樹入	荷姿・個数	大 () 個、中 () 個、小 () 個、無	紙ね () kg
付帯業務の有無			1. 有 2. 無 3. 不明	
目的業務			付帯業務内容	1. 検品 2. 梱入れ 3. 直装 4. その他
抽出			1. オフィス 2. 物販店 3. 飲食店 4. その他 () 分	測定期滞在時間 () 分
荷姿・個数			大 () 個、中 () 個、小 () 個、無	紙ね () kg

機持ち通行路	1. 歩道	2. 車道	3. その他	機持ち状態(走ったか)	有	無
機持ち距離	() m			機持ち移動時間	分	秒
歩行者等との交錯		有、無				

2 番目の配送先までの運搬動線を別紙図面上にマークする】

2 番目	納入	荷姿・個数	大 () 個、中 () 個、小 () 個、無	梱ね () kg				
付添業務の有無	1. 有	2. 無	3. 不明	付添業務内容	1. 検品	2. 梱入れ	3. 商談	4. その他
目的施設	1. オフィス	2. 物販店	3. 飲食店	4. その他 ()	施設内滞在時間 () 分			
抽出	大 () 個、中 () 個、小 () 個、無	梱ね () kg						

1.歩道	2.車道	3.その他	構持ち状態(走ったか)	有	無
構持ち通行路	() m		構持ち移動時間	分	秒
構持ち距離		有、無			
歩行者等との交錯					

3番目の配達先までの運搬動線を別紙図面上にマークする]

3番目	挿入	荷姿・個数	大 () 個、中 () 個、小 () 個、無	紙ね () kg
	付帯業務の有無	1. 有	2. 無	3. 不明
	目的業務	1. オフィス	2. 物販店	3. 飲食店
	目出し	大 () 個、中 () 個、小 () 個、無	紙ね () kg	

1.歩道	2.車道	3.その他	構持ち状態(走ったか)	有	無
構持ち通路			構持ち移動時間	分	秒
構持ち距離	() m				
歩行者等との交錯	有、無				

出発時刻	時 分 (24時間表現)
------	--------------

※3番目以降の配送先があれば、別の調査票を使用する。その際、同じ観測車両番号と調査票番号を必ず記入すること。

※**選手登録**：ロールボックスには、ハンガーも含む

大きな目の目安 小: 3辺170cm未満 (宅配便計器貨物)、大: 沖籠庫や家具等一人で持ち運びができない程度の大きさ、中: それ以外

■地区事業所（商店等）アンケート調査

地区事業所調査
事業所アンケート調査票

事業所名	住所	回答者のお名前	
		TEL	() () -
ご連絡先		FAX	() () -

回答は、数字に○をつけて下さい。また、数字の他に英字があるところについても○をつけての回答をお願いします。() 内には、具体的な数字等を入れて下さい。なお、回収いたしました結果は本調査の目的以外には使用いたしません。

1. 貴事業所の概要をお聞かせ下さい。

1 貴事業所の施設	1. 物販店 2. コンビニエンスストア 3. 飲食店 4. 事務所 5. 住居
2 貴事業所の主な取扱品目	6. 百貨店・スーパー 7. その他 ()
3 事業所の立地場所	1. 単独施設 (戸建て) 2. 共同利用ビル () 階
4 事業所の床面積	() m ²
5 事業所の営業時間	: ~ : 24時間表記
6 貴事業所の専用駐車場はありますか	1. ある () 台分 2. ない () 台分 7. へ
6-1 どのような形態でお待ちですか	1. 敷地内に単独で所有 2. 敷地内に共同で所有 3. 離れた地点に単独で所有 4. 離れた地点に共同で所有 5. その他
6-2 そこは特別き重車も利用できますか	1. できる () 台分 2. できない
7 納品車両の台数	納品車両 () 台/日
7-1 事業所の1日の平均的な納品重	重量で把握していない場合はおおよそで結構です 納品 () kg
8 最も多く品物が納品される時間は何時ですか	() 時台 24時間表記
9 宅配便の利用	1. 利用している 2. 利用していない
9-1 1日に何回、配達・集荷に来ますか	() 回/日
9-2 宅配便は1日何回くらいありますか	搬出 () 個/日 搬入 () 個/日

うら面

II. 納品される商品について、代表的な納品時間ごとに詳しくお聞かせ下さい。

納品 (出荷) について、貴方自身がお荷物の搬入搬出をおこなう理由をお答えにならない場合は、実際に荷物の搬入を行っている方 (取引先の貨物車のドライバーや運輸会社のドライバー等) に向って、ご回答をお願いします。

1. 品目と重量 集荷で押入していない場合はおおよその重量で記入下さい	2. 納品 (出荷) 時間 (:)	3. 納品 (出荷) 時間 (:)
2. この時間帯に何台の車が来ますか	主に () 台	主に () 台
3. 輸送条件	1. 特になし 2. 要冷蔵・冷凍品 3. 壊れ物・貴重品 4. 危険物・特等品 5. その他 ()	1. 特になし 2. 要冷蔵・冷凍品 3. 壊れ物・貴重品 4. 危険物・特等品 5. その他 ()
4. 荷姿	1. 封筒 2. バック・紙袋 3. ダンボール 4. 机・ケース 5. パレット 6. 巾着・ケース 7. ハンガー 8. その他 ()	1. 封筒 2. バック・紙袋 3. ダンボール 4. 机・ケース 5. パレット 6. 巾着・ケース 7. ハンガー 8. その他 ()
5. 時間指定	1. ある 2. ない 3. その他 ()	1. ある 2. ない 3. その他 ()
6. 輸送業者による運送以外の行為の有無	1. ある 2. ない 3. その他 ()	1. ある 2. ない 3. その他 ()
7. 輸送業者名	() () ()	() () ()
7-1 輸送する人の変更は可能ですか	1. 変更できない 2. 変更可能 3. その他	1. 変更できない 2. 変更可能 3. その他
8. この時間帯に品物の搬入・搬出は概ねどの時間帯に行われますか	1. ない 2. 商品の輸送特性が守られれば、ない 3. 一部ある 4. ある	1. ない 2. 商品の輸送特性が守られれば、ない 3. 一部ある 4. ある
9. 現在の荷捌き場所はどこですか	1. 所有している荷捌きスペース 2. 事業所の前面道路 (直近) 3. 事業所の前面道路 (離れた場所) 4. 細街路 (脇道など) 5. その他 ()	1. 所有している荷捌きスペース 2. 事業所の前面道路 (直近) 3. 事業所の前面道路 (離れた場所) 4. 細街路 (脇道など) 5. その他 ()

調査票は、一緒に配りました封筒に入れて頂き、郵送して下さい。