

東京都市圏の望ましい物流の実現に向けて 「基本方針」(案)

はじめに

私たちが活動する都市においては、人口減少・高齢化の進展、切迫する巨大災害、インフラの老朽化、グローバル化の進展など、人・物の動きに関わる課題は多様化しており、広域的な観点から望ましい都市交通体系の実現が求められています。

東京都市圏交通計画協議会では、総合的な都市交通計画を検討するため、平成25～26年度に「第5回東京都市圏物資流動調査」を実施し、物流の実態把握等を行いました。本実態調査の結果から、

①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

②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

を設定し、このたび「基本方針」(案)としてとりまとめました。

本「基本方針」(案)をもとに、皆様からいただくご意見を踏まえてさらに検討をすすめ、平成27年秋を目途に、物流からみた東京都市圏の望ましい都市交通体系のあり方と、それを実現するために国や地方公共団体等の取組が望まれる施策をとりまとめ、公表する予定です。

東京都市圏交通計画協議会における物流の取組

○物流の改善のためには、都市・交通の観点から官民が連携した取組が必要です。

- ・ 物流事業者や荷主である一般企業は、物流コストを削減するため、様々な企業努力をしています。
- ・ 企業の物流活動は、社会基盤(インフラ)や土地利用等のルールを前提に行われており、より効率的で環境にやさしい物流の実現を図るためには、総合的な都市・交通の観点から官民が連携し物流実態に即した対策に取り組む必要があります。

○「第5回東京都市圏物資流動調査」の概要

今回の調査では、過去の調査対象圏域に茨城県中部、栃木県南部、群馬県南部を加え※、以下のとおり実態調査を実施しました。

【物流施設の実態を網羅的に把握する調査】

- ・ 荷主や運輸業の物流施設を含めた事業所の立地や機能、取扱物流量の実態等を網羅的に調査し、約4万4千事業所から回収しました。

【物流メカニズムや物流課題に対応した調査】

- ・ 企業の物流戦略に関する意向調査や大型貨物車の走行実態調査など、都市・交通の観点から物流施策の検討に必要な調査を併せて実施しました。

※第5回東京都市圏物資流動調査の対象圏域：過去の調査対象圏域(東京都(島しょ部除く)、神奈川県、埼玉県、千葉県、茨城県南部)に、茨城県中部、栃木県南部、群馬県南部を追加

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

- 東京都市圏の望ましい都市交通体系を実現させるために、物流に関して、次の3つの目標を考えています。

目標1: 東京都市圏の活力を支える物流の実現

■国際競争力の維持・向上を支える物流の実現 (⇒ 施策の方向性 I, III, V)

- 経済のグローバル化を背景に、輸入の増大など「物」の動きも国際化しています。
- 東京都市圏は、東京港・横浜港、成田空港など、物流のグローバルゲートを抱えており、東京都市圏の物流を円滑化、効率化することは、国際競争力の観点から重要です。

■産業や経済活動を支える物流の実現 (⇒ 施策の方向性 I, III, V)

- 生産、流通、販売といった経済活動を行うためには、物流が不可欠です。
- 東京都市圏は、産業消費の巨大な集積地であり、物流を円滑化、効率化することは、産業や経済活動を支える上で重要です。

東京都市圏の望ましい 物流の実現

目標2: 豊かで安全・安心な暮らしを支える物流の実現

■豊かなくらしを支える物流の実現 (⇒ 施策の方向性 II, III, IV)

- 私たちの豊かなくらしは、低コストで、確実に、物資が届けられることで成り立っています。
- 物流を効率化し、安全性の高いインフラ整備を進めることが、私たちの豊かなくらしを支える上で重要です。

■災害時にも安心な物流の実現 (⇒ 施策の方向性 I, III, V)

- 首都直下地震など災害時にも私たちが安心して暮らすことができるためには、災害に強い物流を実現することが重要です。

目標3: 魅力ある都市と環境にやさしい物流の実現

■魅力のある都市の実現 (⇒ 施策の方向性 II, III, IV)

- 住宅地への貨物車の流入や、無秩序な貨物車の路上駐車などは、居住環境等の悪化、交通混雑、安全性や快適性を損なう原因にもなります。
- 都市の様々な活動と物流のバランスを考えた都市を形成することが重要です。

■環境にやさしい物流の実現 (⇒ 施策の方向性 II, III, IV)

- 私たちの豊かなくらしも、道路沿道環境や地球環境への影響を無視しては成り立ちません。
- 環境への影響を考えて、物流をより効率化し、適正なものにしていくことが重要です。

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

- 物流に関して、今後、東京都市圏で取り組むべき施策の方向性として、以下の5つを考えています。

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

- 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、東京都市圏の物流の効率化や国際競争力の維持・向上を図ります。
- 老朽化した物流施設が多く立地する臨海部等においては、これらの物流施設の建替・更新により、物流拠点としての機能強化を図ります。

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

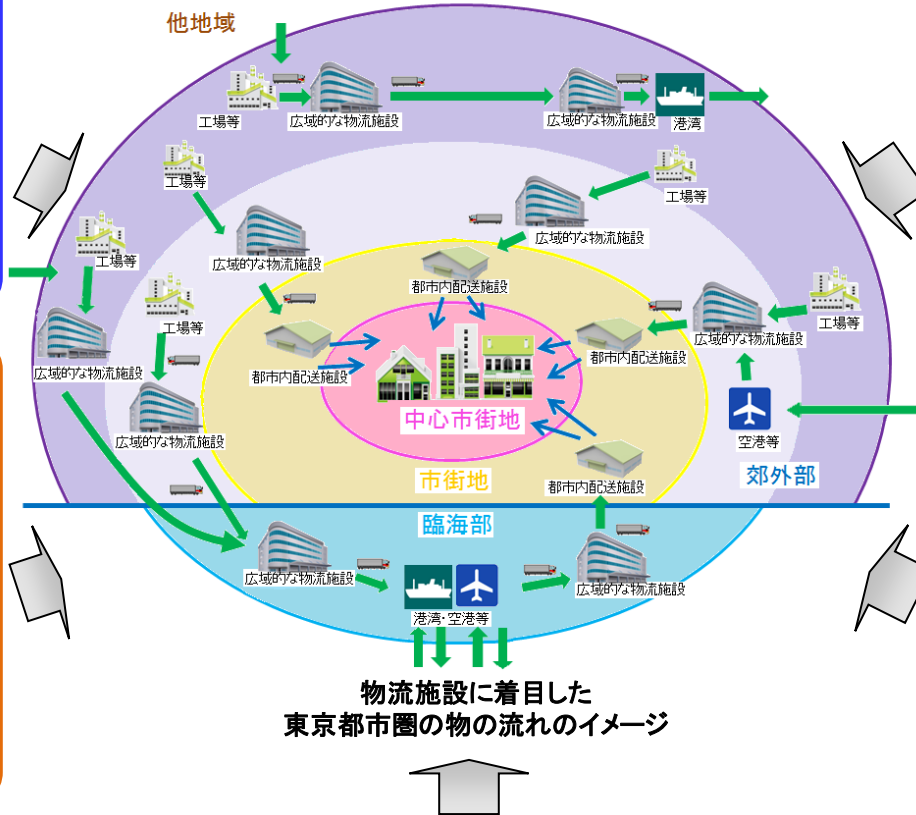
- 臨海部や郊外部の高速道路IC近傍等、今後、物流機能を確保すべきエリアでは、物流施設および住宅の立地を計画的に誘導することにより、居住環境との混在問題発生の未然回避を図ります。
- 混在問題が発生していないエリアにおいて、既に居住環境との混在が生じている物流施設が移転できる受け皿の確保を図ります。

III. 物資輸送の効率化と都市環境の改善の両立

- 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を形成することで、東京都市圏における広域的な物資輸送の効率化を図ります。
- 東京都市圏内において住宅地等へ流入する大型貨物車の走行を適正化することで、生活環境・都市環境の改善を図ります。

IV. まちづくりと一体となった末端物流対策の推進

- 中心市街地など、「人」と「物」がともに集中する地区では、既存駐車場等の活用も含め、荷さばき配送実態に即した荷さばき駐車施設を確保することにより、末端物流の効率化と地区交通環境の改善を図ります。
- 各地区のまちづくりや駐車施策の中に「末端物流」を明確に位置づけ、末端物流対策も含めて一体的に取り組まれるように支援することで、安全・快適で活力あるまちの実現を図ります。



V. 大規模災害時も機能する物流システムの構築

- 東日本大震災の教訓を活かし、主に首都直下地震を想定し、大規模災害時における事業継続性を確保する観点から物流施設の配置を見直したり、耐震性強化を行う企業の動きも踏まえて、防災の観点も考慮した物流施設の立地支援を図ります。
- 大規模災害時のサプライチェーン・支援物資輸送が円滑に機能するためのネットワークの形成を図ります。

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

施策の方向性

- 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、東京都市圏の物流の効率化や国際競争力の維持・向上を図ります。
- 老朽化した物流施設が多く立地する臨海部等においては、これらの物流施設の建替・更新により、物流拠点としての機能強化を図ります。

物流の現状と課題

現状 大規模な物流施設が臨海部や郊外部の高速道路沿線等に多く立地

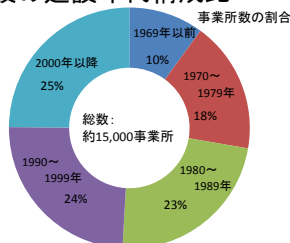
- 経済のグローバル化、インターネット通販の普及などを背景に、臨海部や郊外部の高速道路沿線等に、大規模な物流施設の立地が進展

課題 臨海部や郊外部の高速道路沿線等における物流施設立地需要への対応や老朽化した物流施設の機能更新が課題

- 臨海部や圏央道、北関東道等の郊外部の高速道路IC近傍等では今後も想定される物流施設の立地需要への対応が課題
- ただし、郊外部の市街化調整区域等では周辺環境とのバランスに留意して、無秩序な物流施設立地を抑制することも課題
- 老朽化した物流施設は、ニーズに対応した物流機能を十分に備えていないことが多いため、機能更新が課題

■ 大規模な物流施設の立地場所

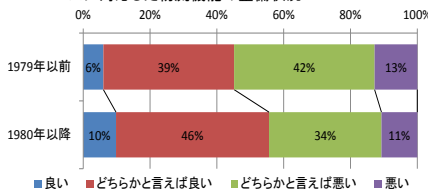
■ 物流施設の建設年代構成比



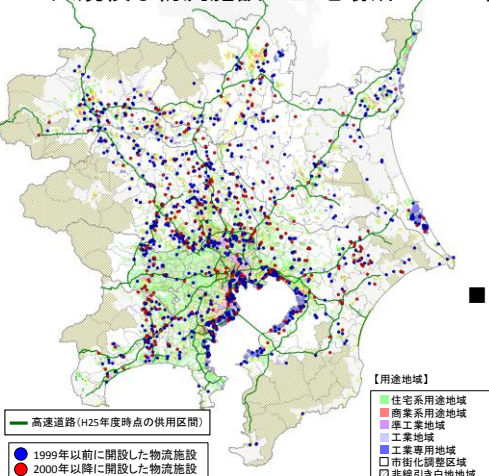
出典：第5回東京都市圏物資流動調査(事業所機能調査)

■ 建設年代別にみた物流施設に対する評価

ニーズに対応した物流機能の整備状況



出典：第5回東京都市圏物資流動調査(事業所機能調査、企業アンケート調査)



※大規模な物流施設：物流施設が存在しており敷地面積3,000㎡以上の事業所

出典：第5回東京都市圏物資流動調査(事業所機能調査)

主な対応策

① 郊外部の高速道路IC近傍等への物流施設の立地支援

- 高速道路IC近傍、幹線道路沿道等の土地利用上合理的なエリアでの用途地域指定や地区計画など都市計画手法による土地利用変更、土地区画整理事業を用いた物流施設の立地誘導
- 工業団地など既存の産業系用地の活用による物流施設の立地用地の提供

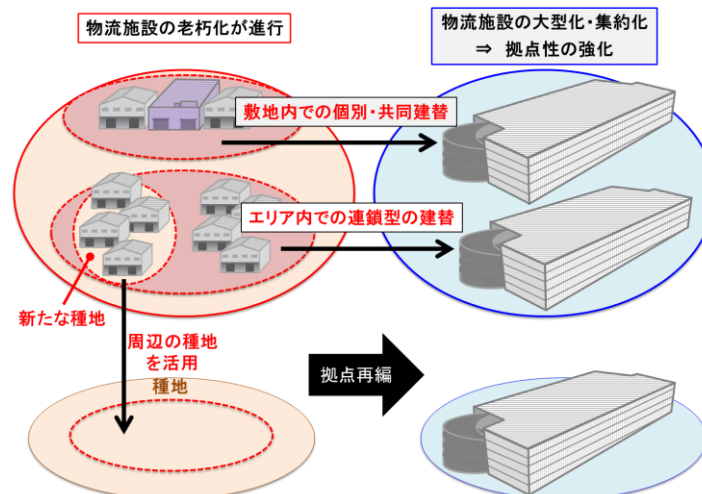
② 市街化調整区域等における物流施設立地のコントロール

- 土地利用上合理的なエリア以外の市街化調整区域等における無秩序な物流施設の立地抑制

③ 老朽化した物流施設の建替・更新支援

- 老朽化物流施設の共同建替・更新支援
- 老朽化物流施設が多く立地するエリアでの計画的かつ一体的な機能更新による拠点再編(工場跡地・遊休地、埋立地等を種地とした連鎖型の拠点再編)

■ 施策③のイメージ：老朽化した物流施設の建替・更新支援



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

施策の方向性

- 臨海部や郊外部の高速道路IC近傍等、今後、物流機能を確保すべきエリアでは、物流施設および住宅の立地を計画的に誘導することにより、居住環境との混在問題発生の未然回避を図ります。
- 混在問題が発生していないエリアにおいて、既に居住環境との混在が生じている物流施設が移転できる受け皿の確保を図ります。

物流の現状と課題

現状 臨海部のみならず内陸部においても物流施設と居住環境の混在問題が顕在化

■ 物流施設と居住環境の混在問題発生パターン

パターン①: 工業地域・準工業地域での土地利用の混在問題

パターン②: 工業専用地域の近隣エリアにおける土地利用の混在問題

住宅の立地が可能な準工業地域や工業地域において、工場跡地等にマンションなどの住宅が立地し、混在問題が発生

工業専用地域内の工場の生産活動を支える物流施設の一部が、隣接する準工業地域や工業地域、あるいはその他用途地域にも立地し、居住環境との混在問題が発生

住宅の立地が可能な準工業地域や工業地域

工場の周辺に立地している物流施設と一体となって生産活動を展開

工業専用地域

工場跡地等に住宅が立地し土地利用の混在問題が発生

住宅立地が可能な用途地域で物流施設と住宅の混在問題が発生

住宅の立地が可能な準工業地域や工業地域、その他用途地域

課題 混在が発生すると物流施設及び住宅に問題が発生

- 物流施設と住宅の土地利用の混在が生じると、物流施設にとっては夜間操業できないなど企業活動が制限され、住民にとっても居住環境の悪化などの問題が発生
- 臨海部や郊外部の高速道路IC近傍等、今後、物流機能を確保すべきエリアでは、混在を未然回避するため、計画的な土地利用を図ることが課題
- 既に混在が生じているエリアでは、問題を解消もしくは軽減するための対策を図ることが課題

主な対応策

① 物流機能を確保すべき地域における土地利用の混在問題発生の未然回避

- 都市計画マスタープランへの物流機能を確保すべきエリアの位置付け
- 用途地域指定や地区計画など都市計画手法を用いた住宅立地抑制による混在問題発生の未然回避

② 既に土地利用の混在が発生している地域での問題の解消・軽減

- 土地利用の混在が生じている地域からの物流施設移転に向けた受け皿の確保（混在の危険のない郊外部の高速道路IC近傍等への物流施設の移転）
- 物流施設と住宅が共存するための周辺環境への配慮

■ 施策①のイメージ

地区計画・特別用途地区等の都市計画手法による住宅立地の抑制



■ 施策②のイメージ

高速IC近傍等の産業系用地

混在問題が発生していないエリアへの物流施設の移転

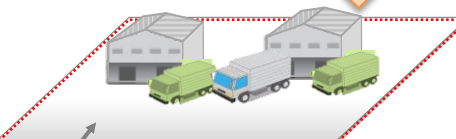


土地利用の混在が発生している地区

混在問題が発生していないエリアへの物流施設の移転



臨海部の工業専用地域



物流機能を確保すべきエリアが、住宅の立地が可能な準工業地域や工業地域、およびその他用途地域の場合

Ⅲ. 物資輸送の効率化と都市環境の改善の両立

施策の方向性

- 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を形成することで、東京都市圏における広域的な物資輸送の効率化を図ります。
- 東京都市圏内において住宅地等へ流入する大型貨物車の走行を適正化することで、生活環境・都市環境の改善を図ります。

物流の現状と課題

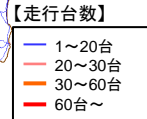
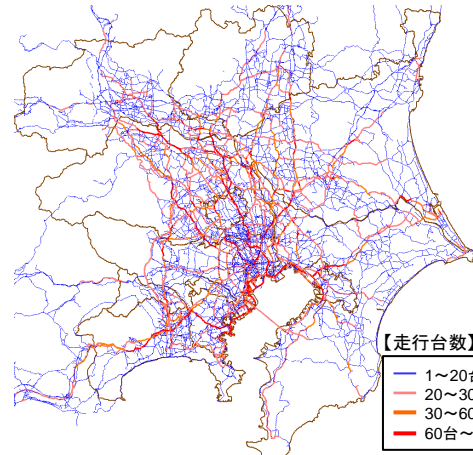
現状 大型貨物車に対するニーズの高まり

- サプライチェーンのグローバル化等を背景としたコンテナ貨物量の増加や、幹線輸送におけるドライバー不足等を背景とした輸送効率化への対応のために、トレーラー利用を含めた大型貨物車に対するニーズが増加
- 臨海部や圏央道沿線、及び北関東東道沿線等に集積する大規模物流施設では、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よる広域的な物資輸送を実施

課題 大型貨物車の走行上の課題と住宅地等への流入が発生

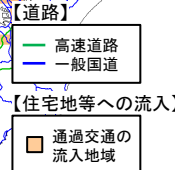
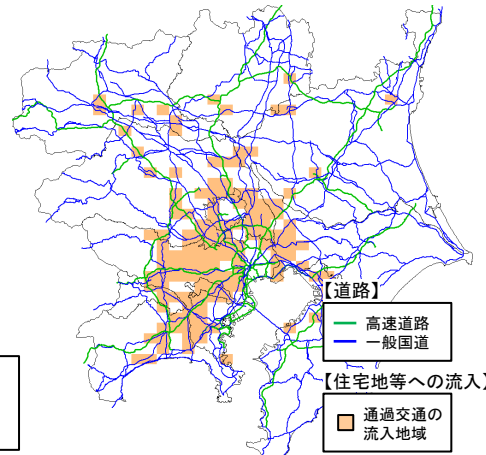
- 環状道路が事業中の地域など、大型貨物車に対応した物流ネットワークが十分に形成されていない地域を中心に、低規格の道路や混雑区間への流入の問題が発生
- 大規模物流施設が集積する臨海部等で慢性的な混雑が生じ、物流の効率性が低下
- 幹線道路が十分に整備されていない、あるいは幹線道路上に課題があるために、大型貨物車の通過交通による住宅地等への流入が発生

■ 東京都市圏における大型貨物車の走行実態



出典：第5回東京都市圏物資流動調査（貨物車走行実態調査）

■ 住宅地等における大型貨物車による通過交通の状況



出典：第5回東京都市圏物資流動調査（貨物車走行実態調査）

主な対応策

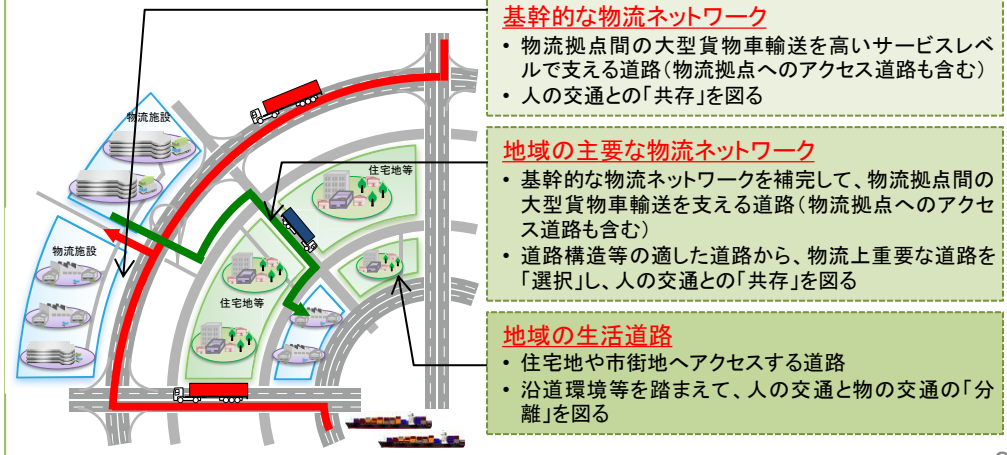
①大型貨物車に対応した物流ネットワークの形成による物資輸送の効率化

- 首都圏三環状等の基幹的な道路網、主要な物流拠点へのアクセス道路など、物流拠点間の円滑な大型貨物車輸送を支える物流ネットワークの整備・強化
- 大型車誘導区間や重さ指定道路といった物流ネットワークの拡充と更なる活用促進

②大型貨物車の走行適正化による生活環境・都市環境の改善

- 地域の生活道路へ流入する大型貨物車を、大型車誘導区間や重さ指定道路等を中心とした物流ネットワークへ誘導
- 地域からの強い要望などの社会的要請や、地域を通過する物流の状況などを踏まえ、関係機関等と連携した流入抑制・速度抑制の実施

■ 施策のイメージ：物資輸送の効率化と都市環境の改善の両立の考え方



IV. まちづくりと一体となった末端物流対策の推進

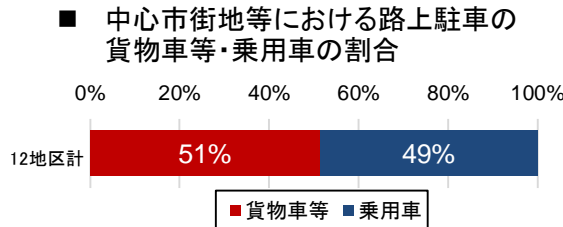
施策の方向性

- 中心市街地など、「人」と「物」がともに集中する地区では、既存駐車場等の活用も含め、荷さばき配送実態に即した荷さばき駐車施設を確保することにより、末端物流の効率化と地区交通環境の改善を図ります。
- 各地区のまちづくりや駐車施策の中に「末端物流」を明確に位置づけ、末端物流対策も含めて一体的に取り組まれるように支援することで、安全・快適で活力あるまちの実現を図ります。

物流の現状と課題

現状 中心市街地等に集中する貨物車

- 店舗やオフィス等への貨物車による配送により、中心市街地等では多くの物流が集中
- 中心市街地等に集中する路上駐車約半数が貨物車等であり、「人」と「物」がともに集中



出典：第5回東京都圏圏物流流動調査(末端物流調査)

課題 貨物車の荷捌き駐車施設が不足しているため、地区の特徴やまちづくりに応じた末端物流対策が必要

- 駐車場を持たない建物が集中する地区では、荷さばき駐車場が慢性的に不足
- バス路線が集中する地区や歩行者・自転車通行量の多い地区では、貨物車の路上駐車で、バスの走行障害、歩行者や自転車の安全性低下等の問題が発生
- 大規模商業施設が立地する地区では、貨物車の時間的集中や施設の高さ制限等により荷さばき駐車場が不足し、貨物車の路上駐車が発生
- 都心部の超高層ビルが立地する地区では、荷さばき駐車場の他、貨物エレベーターや館内動線の確保が課題
- 地元商店街等における末端物流実態に対する認識不足

■ 路上駐車によるバスの走行障害



■ 路上駐車による歩行環境の悪化



主な対応策

①荷さばきスペースの確保などの末端物流対策の推進

- 建物内外での荷さばき配送実態に即した荷さばきスペースの確保や既存駐車場等の活用
- 共同配送や荷さばき時間帯の分離など荷さばきルールを設定

②まちづくりにおける末端物流対策の位置づけの明確化

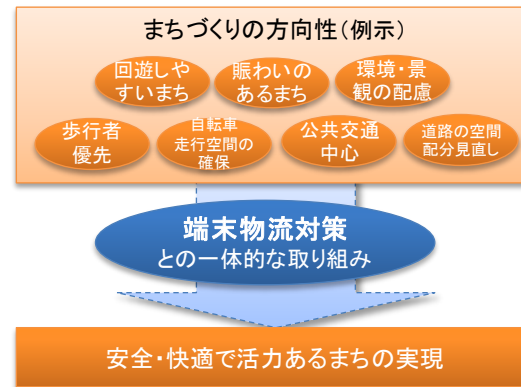
- 中心市街地等のまちづくりにおいて、末端物流対策を明確に位置付け、一体的に取り組むことで、安全・快適で活力あるまちを実現

■ 駅前広場再編に合わせて整備した公共荷さばき場の事例

路上施設(バス停兼用)



路外施設



③「末端物流対策の手引き(仮称)」の作成と末端物流対策の啓発

- 東京都圏交通計画協議会において、ケーススタディを行った12地区注)の実態調査結果やこれまでの社会実験等の事例をもとに、まちづくりの方向性に即した末端物流の取り組み方法を指針としてまとめ情報提供

注) ケーススタディ12地区：川崎駅東口地区、千葉市富士見町地区、大宮駅周辺地区、高崎駅西口地区、東武宇都宮駅東口地区、船橋駅南口地区、相模大野駅北口地区、水戸市国道50号沿南町地区、熊谷駅北口地区、横浜市元町地区、横須賀中央駅周辺地区、東京都六本木ヒルズ地区

V. 大規模災害時も機能する物流システムの構築

施策の方向性

- 東日本大震災の教訓を活かし、主に首都直下地震を想定し、大規模災害時における事業継続性を確保する観点から物流施設の配置を見直したり、耐震性強化を行う企業の動きも踏まえて、防災の観点も考慮した物流施設の立地支援を図ります。
- 大規模災害時のサプライチェーン・支援物資輸送が円滑に機能するためのネットワークの形成を図ります。

物流の現状と課題

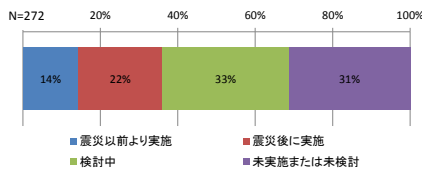
現状 企業の防災に対する意識の高まり

- 東京都市圏内に物流施設をもつ企業の7割弱が、東日本大震災の教訓等を踏まえ、防災に関する物流の取組を実施・検討（災害時にサプライチェーンを維持可能とするため、物流施設の配置を見直したり、耐震強化など施設の更新、代替輸送手段の検討、広域的なバックアップ体制構築といった取組を実施・検討）
- 被災地への支援物資の供給に協力意向をもつ企業も存在

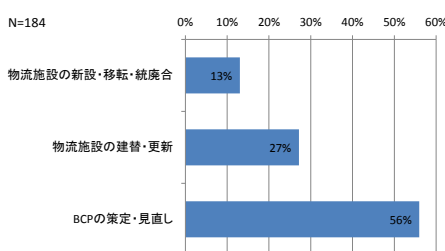
課題 首都直下地震など大規模災害時でのサプライチェーンの確保及び被災地への円滑な支援物資の輸送の必要性

- 大規模災害時にも機能するサプライチェーンを構築するためには、物流施設の耐震性を高めるとともに、広域的なバックアップ体制を支えるネットワークの強靱化が課題
- 首都直下地震発生時に都心の被災地へと支援物資を円滑に届けることが可能な物流施設およびネットワークの形成が課題

■ 防災に関連した取組の実施・検討状況



■ 防災に関連した具体的実施・検討項目



■ 防災に関連した物流の取組事例

分類	業種	ヒアリング調査結果
物流施設配置	飲食店	リスク分散から東日本は2物流センター体制
	不動産	災害リスク対応の観点から地盤が強い場所が立地上優位
物流施設の耐震性	運送業	東日本大震災後、物流施設の免震・耐震化を意識
	倉庫業	新設する物流施設は免震構造
代替路の確保	倉庫業	平時から災害時の輸送経路確保のための検討が重要
	製造業	災害時の輸送経路について日本海側の港湾も含めた広域の視点で検討中
広域的なバックアップ体制	製造業	災害時は、全国数か所の配送センターを活用し、被災拠点を他拠点で代替できるよう、広域的なバックアップ体制を検討
	運送業	支援物資供給への協力に関して要請を受けており、自治体と協定等を締結
支援物資供給	小売業	協定締結はないがCSRの観点からライフラインとしての役割を担いたい

出典：第5回東京都市圏物流流動調査（企業ヒアリング調査）

主な対応策

① 防災の観点から立地需要のある郊外部等への物流施設の立地支援

- 郊外部の高速IC近傍等における物流施設立地支援を通じた災害に強い物流拠点の形成

② 物流施設等の防災機能強化の支援

- 防災上重要な物流施設等の機能更新と耐震性強化

③ 災害時のサプライチェーン・支援物資輸送を支えるネットワーク構築

- 災害時のサプライチェーンを支える環状道路等の主要幹線道路ネットワークの整備
- 災害時に支援物資を円滑に輸送するための広域バックアップ体制と被災地へのアクセスを支える主要幹線道路網のリダンダンシー確保

■ 施策のイメージ：大規模災害時も機能する物流システムの構築

① 防災の観点から立地需要のある内陸部等への物流施設の立地支援

② 物流施設等の防災機能強化の支援

③ 災害時のサプライチェーン・支援物資輸送を支えるネットワーク構築

