

## 出演者のプロフィール

■基調講演/パネルディスカッション・パネリスト

### 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 助教授

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設計画、物資流動分析などの研究に取り組む。第4回東京都市圏物資流動調査研究会ワーキンググループ座長。平成10年度交通工学研究会論文賞受賞。著書に「物流計画(交通工学ハンドブック)」共著、(社)交通工学研究会、2000、「これからの都市・地域政策」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

### 重信 敏治 (しげのぶ・としはる)

株式会社オカムラ物流 物流企画部 取締役部長

輸送から保管・荷役・流通加工・施工・内装工事までのトータル物流企業。岡村製作所(スティール家具等の製造・販売大手)のグループ企業。「物流なくしてSCM(サプライ・チェーン・マネジメント)は成り立たない」として、物流部門以外の外的要因を把握し、物流の効率化の推進に取り組む。

■パネルディスカッション・パネリスト

### 小林 等 (こばやし・ひとし)

株式会社日本能率協会総合研究所 主幹研究員

技術士(都市及び地方計画、道路)。専門は、物流、駐車問題、都市交通分野。東京都市圏物資流動調査を第1回(昭和47年)から第4回(平成15年)まで担当。物資流動実態分析、物流拠点整備計画策定、物流TDM(交通需要マネジメント)施策実験などの調査・研究を実施。著書に「現代の新都市物流」共著、土木学会 都市物流研究グループ、森北出版、2005など。

## 編集後記

今回のシンポジウム特集はいかがでしたか?シンポジウム当日は、大変多くの方々にご参加いただき、誠にありがとうございました。

今後もシンポジウムを開催していく予定ですので、ふるってご参加ください。

「東京都市圏交通計画協議会」とは……

わたしたち「東京都市圏交通計画協議会」は、日本ではじめて複数の都県市及び関係機関がお互いに協力・調整しあって、東京都市圏における総合的な都市交通計画の推進に必要な調査研究を行う組織として、1968年(昭和43年)に発足し(当時は東京都市群交通計画委員会)、35年以上にわたって活動しています。

## 問い合わせ先 (※組織の名称・連絡先は、平成17年9月1日現在のものです。)

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
企画部 広域計画課	土木部 都市局都市計画課	都市整備部 都市計画課施設計画担当	県土整備部 都市計画課	都市整備局 都市基盤部交通企画課	県土整備部 都市計画課	都市整備局企画課 総合交通計画担当
TEL 048-600-1330 FAX 048-600-1373	TEL 029-301-4588 FAX 029-301-4599	TEL 048-830-5343 FAX 048-830-4881	TEL 043-223-3376 FAX 043-222-7844	TEL 03-5388-3283 FAX 03-5388-1354	TEL 045-210-6182 FAX 045-210-8879	TEL 045-671-3511 FAX 045-664-4539

川崎市	千葉市	さいたま市	都市再生機構	日本道路公団	首都高速道路公団
まちづくり局計画部 交通計画課	都市局都市部 都市計画課	都市局都市計画部 都市施設課	業務企画部 都市再生プロデュースチーム	関東第一支社 企画調整グループ	計画・環境部 交通調査グループ

★ご意見・ご感想をおよせください。

東京都市圏交通計画協議会

ホームページアドレス <http://www.tokyo-pt.jp/>



発行:東京都市圏交通計画協議会



Vol.19

2005年 9月

# 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～

## 特集 “データでみる東京都市圏の物流”

### 「東京都市圏交通計画協議会 第8回シンポジウム」特集号

今回は、7月14日(木)に開催した「東京都市圏交通計画協議会 第8回シンポジウム」の特集です。

シンポジウムでは「データでみる東京都市圏の物流」をテーマに、第4回東京都市圏物資流動調査で把握された約3万件の事業所のデータに基づき、「物」の流れや物流施設の立地条件など、東京都市圏の物流の現状を紹介。また、パネルディスカッションでは物流活動を行っている企業の方々にもパネリストとしてご出席いただき、東京都市圏の物流の現状について多角的にお話を伺いました。

東京都市圏交通計画協議会では、今回のシンポジウムでのご議論を踏まえ、今後さらなる検討を進めていく予定です。

とき 平成17年7月14日(木)13:00~16:30 ところ abc会館ホール(港区芝公園)

#### プログラム

- 協議会からの報告  
「東京都市圏の物流の実態～第4回東京都市圏物資流動調査結果から～」  
～田宮 佳代子(国土交通省 関東地方整備局 企画部 広域計画課長)
- 基調講演「データから明らかになる東京都市圏の物流の実態」  
～兵藤 哲朗(東京海洋大学 海洋工学部 流通情報工学科 助教授)
- パネルディスカッション「ここまでわかった都市の物流の姿」



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。あわせてご覧下さい。

## 基調講演

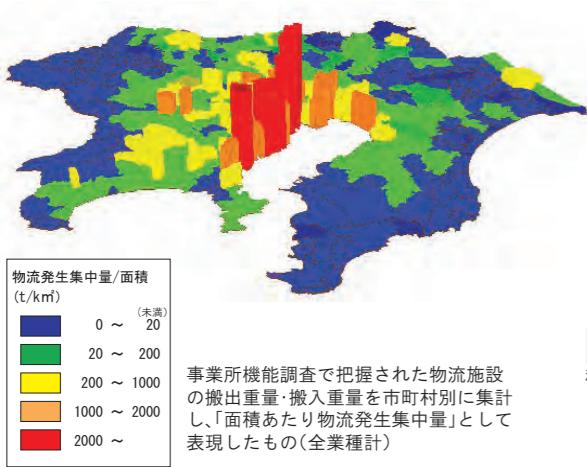
# 「データから明らかになる東京都市圏の物流の実態」

## 東京都市圏の物流の特徴

東京都市圏の大きな特徴は、物流が多く発生する臨海部と業務中心が非常に近い場所にあることで、これは海外の大都市にもない特徴です。このような多様な機能の集積が効率的な経済活動を支えている一方で、さまざまな問題も引き起こしています。

大規模な物流施設は、臨海部以外では、郊外部のインターチェンジ周辺や国道16号沿線等、交通の要衝となるような場所に立地しています。

### 【物流は、どこで取り扱われているのか?】



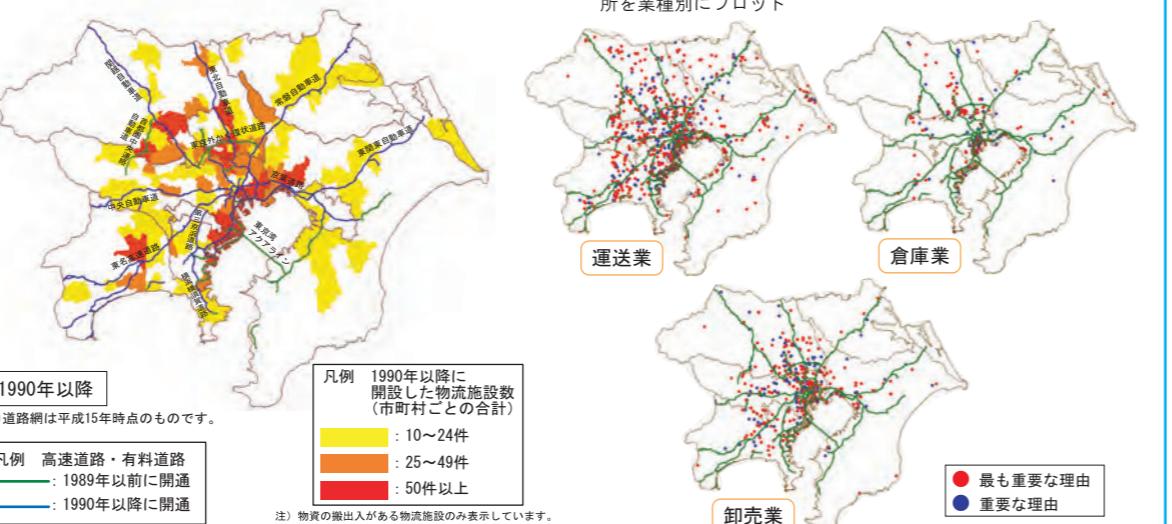
## 物流施設の郊外化

物流施設の立地を年代別にみると、臨海部には昔からコンスタントに立地している一方で、高速道路の延伸に伴って郊外部でも物流施設の立地が進んできていることがわかりました。

今後、さらに高速道路の整備が進むなかで、物流施設の立地要因の定量分析を進めることが重要です。

### 【近年の物流施設の立地状況】

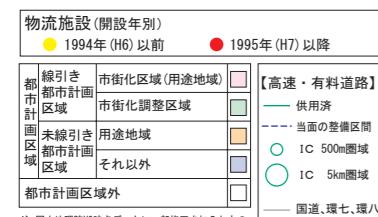
事業所機能調査で把握された物流事業者(運送業や倉庫業)の物流施設の所在地(市区町村別)を開設年代別に集計



## 東京都市圏の物流を見る4つの視点

### A. 郊外部や臨海部における物流施設の立地需要

物流施設は、行政が何もしないままだと、市街化区域や市街化調整区域のインターチェンジ周辺にばら建ちをしていくことが容易に想像できます。これから立地するであろう広域物流拠点をどこに立地させるかあらかじめ議論をしておかないといけません。



### 【今後の高速道路整備と市街化調整区域】

事業所機能調査で把握された物流施設の立地場所を開設年代別にプロットし、土地利用データと重ね合わせ

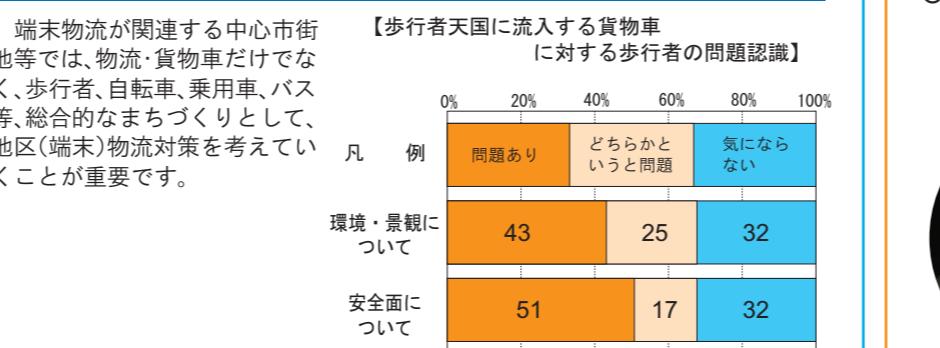


### B. 市街地内での物流施設立地

市街地の中には配送センター等の物流施設が立地せざるを得ませんが、物流施設と住宅等との混在問題が各地で発生しています。物流施設側からみると、近くにマンションができてしまうと24時間稼働できない等、物流の効率性が低下します。居住者側からみると、夜トラックが出入りすると騒音問題が起きるという結果を招きます。

### D. 地区(端末)物流

大型貨物車走行ルート調査で把握された大型貨物車の走行ルートを道路別に集計



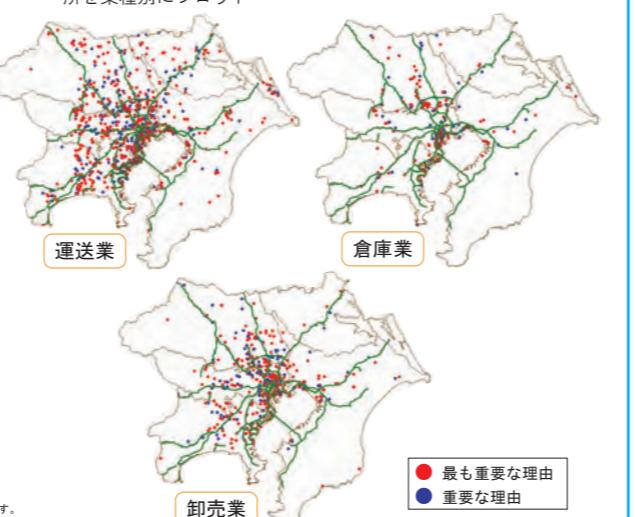
## 業種によって異なる最適な立地場所

一口に物流施設の立地といっても、業種により最適な立地場所は異なります。

運送業は「物」があるところに満遍なく分布し、倉庫業は臨海部や高速道路の放射・環状の結節点、卸売業は顧客への近接性から都心近くに分布しています。

### 【業種別の配置上重要な場所の違い】

事業所機能調査で把握された物流施設について、立地の理由が「配置上重要な場所であるため」と回答した物流施設の立地場所を業種別にプロット



## パネルディスカッション

# 「ここまでわかった都市の物流の姿」

〈コーディネーター〉 苦瀬博仁氏（東京海洋大学海洋工学部流通情報工学科教授）

〈パネリスト〉 兵藤哲朗氏（東京海洋大学海洋工学部流通情報工学科助教授） 重信敏治氏（株式会社オカムラ物流物流企画部取締役部長） 中西弘毅氏（日本ロジテム株式会社代表取締役社長） 小林等氏（株式会社日本能率協会総合研究所主幹研究員）



## 土地利用と物流施設立地

○重信氏 基本的に、物流は、コストをかけないので一番よいので、運ぶ距離を短く、運ぶ量を最大に、荷役で商品にタッチする回数を減らすという考えです。オカムラ物流の場合は、オフィス家具の届け先である都心に近く、大規模な用地が安く手に入れられ、高速にも近い横浜市鶴見区に関東の拠点の立地を決めました。

○中西氏 日本ロジテムでは、配送のしやすさを考え、国道16号沿道への立地は、昔から意識してやっていました。また、高速道路のインターチェンジの近くにも施設を多く所有しており、最近では圏央道・圏央鶴ヶ島インターチェンジのそばにも新設しました。

○小林氏 広域的な物流施設が臨海部に集中していますが、まとまった土地は臨海部にしかありません。民間企業の動きは速く、ダイナミックなので、もう少しこの動きについていく形で行政の施策を展開していくかと思います。

○中西氏 市街化調整区域について、いわゆる旧路線業者だけが立地できるという規制が緩和されるという動きは、我々旧区域業者としては面白いと思います。しかし、当社の物流センターの隣で、工場があった場所に後から住宅が建ってしまったところがあり、住宅との隔離ということも考えながらやってほしいと思います。

○苦瀬氏 市街化調整区域に関しては、規制緩和をすべきところはし、一方できちんとルールをつくるところはつくるということが必要だと思います。

○兵藤氏 今回の調査では、物流施設の立地ポテンシャルについて、高速道路、地価等をふまえた定量的な分析ができると思います。また、最近増えている流通加工についても、立地適地が都市周辺か郊外部か分析し、施策につなげていくことを考えたい。

## ネットワーク

○重信氏 東京の都心部は、高速道路も一般道も道路混雑の問題が大きい。かなり難しい問題だとは思うが、東京の中心を通過しないで、バイパスで東北道、関越道、中央道等とアクセスできる環境をつくっていただきたいというのが実感です。

○中西氏 三環状道路がきちんとできると、我々も非常にやりやすくなるでしょうし、東から西に都心を通らないで行ける。いろいろな問題はあるでしょうが、なるべく早く解決してほしいですし、料金もできるだけ安くしていただきたい。

○兵藤氏 今回調査したのは、基本的には物流に用いられる一部の貨物車のデータであり、一定の条件の設定は必要であるが、ネットワークの整備効果の計測も検討していきたい。

## 端末の物流

○重信氏 搬入では、お客様のビルの近くに車を停めたが、実際には50~100m離れたところに停めて、台車を使って届けています。また、新しいビルの駐車場入口の高さは2.6mのものが多く、低床の貨物車でも荷物を載せると入りにくいことがあります。企業として駐車時間を最小限にすることは当然ですが、商用車が停められる場所をつくっていただき、もしくは一般的な乗用車を地下駐車場に誘導するようなことをしていただきたい。

○中西氏 20~30階建てのような大きなビルでは、大量の物が入ることになるので、ある程度トラックで搬入できるような場所を確保してもらいたい。

○小林氏 道路交通法改正により、路上駐車に対する指導が厳密化する方向です。しかし、荷捌きが一切できなくなると、生活に必要な物資の集荷・配達ができなくなり、まちの機能が成り立たなくなります。市街地に集合・荷役スペースを確保するよう、早急な対策が必要です。

○兵藤氏 東京都市圏物流動調査では、前回の第3回のときに端末物流の問題に取り組み、その後、社会実験等の取り組みに結びついています。第4回調査でも5つのケーススタディ地区において検討を行っており、「地区物流検討に関する指針」のようなものをつくることを想定しています。

**【総括】** ~苦瀬博仁氏 東京海洋大学海洋工学部流通情報工学科 教授~  
物流は、経済活動を維持するために必要なものであり、生活環境への影響を最小限にとどめながら、両方のバランスをうまくとっていくことが必要です。今回のデータを使いながら、物流のインフラ整備とルールづくりが公共の一つの重要な使命だと認識していただきたいと思います。そして今回のデータを多くの人たちに利用していただき、新たな物流の考え方が出てくるといいなと思います。

