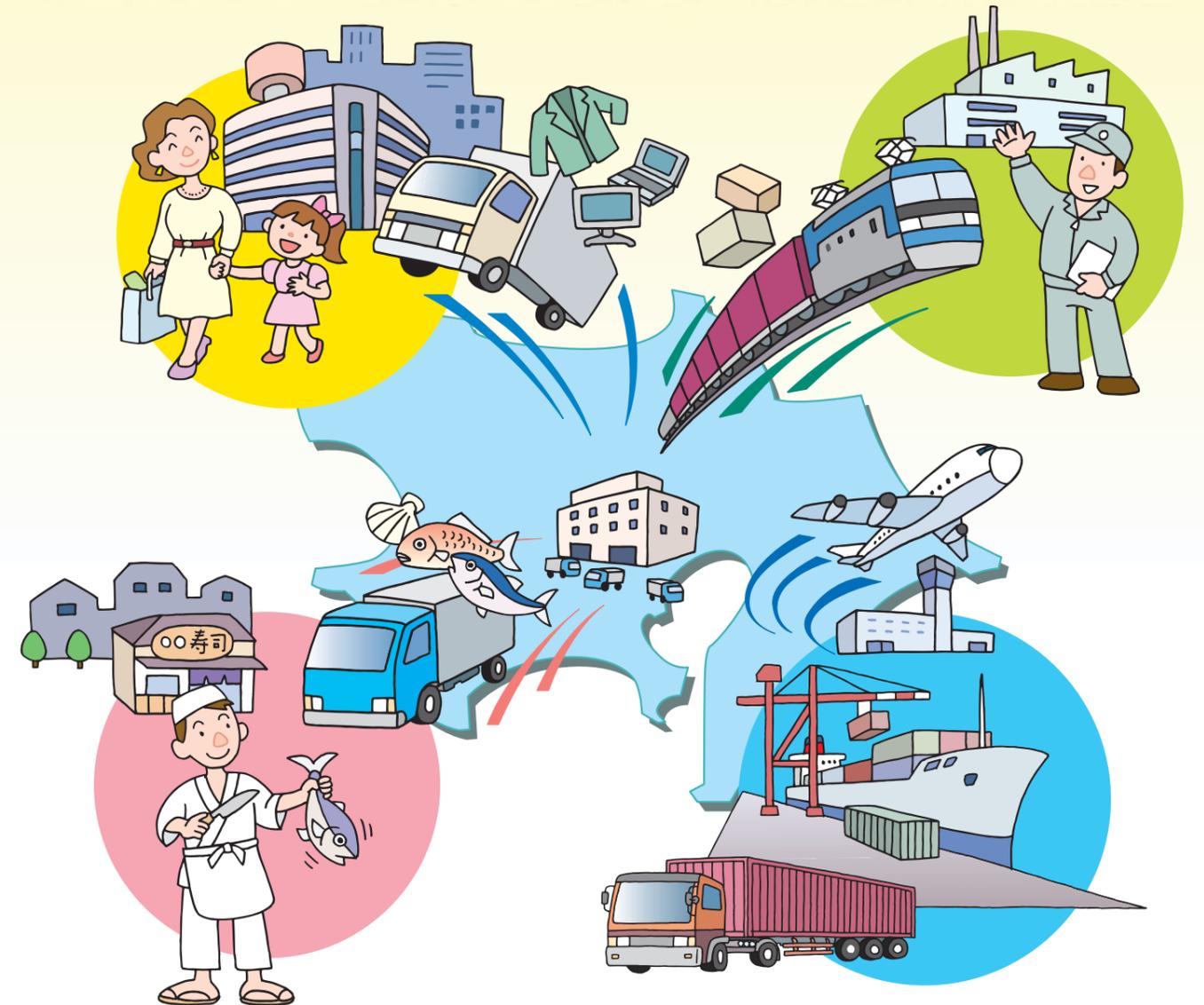




# 第4回東京都市圏物資流動調査から 物流からみた東京都市圏の 望ましい総合都市交通体系のあり方



## 問い合わせ先

このパンフレットについてのお問い合わせは、下記までお願いいたします。

国土交通省 関東地方整備局 企画部 広域計画課  
TEL:048-600-1330 FAX:048-600-1373

茨城県 土木部 都市局 都市計画課  
TEL:029-301-4583 FAX:029-301-4599

埼玉県 都市整備部 都市計画課  
TEL:048-830-5343 FAX:048-830-4881

千葉県 県土整備部 都市計画課  
TEL:043-223-3376 FAX:043-222-7844

東京都 都市整備局 都市基盤部 交通企画課  
TEL:03-5388-3283 FAX:03-5388-1354

神奈川県 県土整備部 都市計画課  
TEL:045-210-6182 FAX:045-210-8879

横浜市 都市整備局 企画課 総合交通計画担当  
TEL:045-671-4128 FAX:045-664-4539

川崎市 まちづくり局 計画部 交通計画課  
TEL:044-200-2034 FAX:044-200-3967

千葉市 企画調整局 企画課 総合交通政策室  
TEL:043-245-5055 FAX:043-245-5534

さいたま市 都市局 都市計画部 都市施設課  
TEL:048-829-1398 FAX:048-829-1979

独立行政法人 都市再生機構 業務企画部  
都市再生プロデュースチーム  
TEL:045-650-0467 FAX:045-650-0366

東日本高速道路株式会社 関東支社 総合調整部  
企画調整グループ  
TEL:03-5828-8296 FAX:03-5828-8192

中日本高速道路株式会社 横浜支社  
コーポレート部 企画調整チーム  
TEL:045-475-9206 FAX:045-475-9210

首都高速道路株式会社 計画・環境部  
交通調査グループ  
TEL:03-3539-9408 FAX:03-3502-2412

## 「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）、35年以上にわたって活動しています。

平成18年8月 東京都市圏交通計画協議会

# 目次

- I 第4回東京都市圏物資流動調査の概要 ..... 1
- II 東京都市圏における物流の実態 ..... 3
- III 都市・交通から見た東京都市圏の物流の3つの目標 ..... 13
- IV 東京都市圏で取り組むべき4つの物流施策 ..... 14
- V 施策の効果 ..... 28
- VI 実現化に向けて ..... 29

# はじめに

私たちが活動する都市は、生活に必要な食料、衣料といった物資や、産業活動に必要な原料や部品など、多くの「物」が適切に届けられてはじめて成り立ちます。

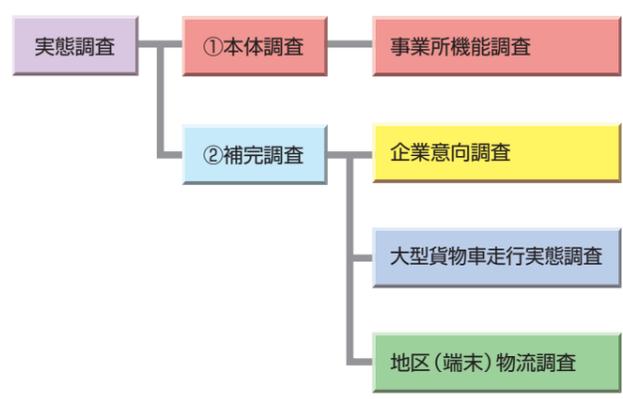
東京都市圏交通計画協議会では、この「物流」の実態を把握し、将来の総合的な都市・交通計画を検討するための基礎資料を得ることを目的に、平成15年度に「第4回東京都市圏物資流動調査（以下、「本調査」）」を実施し、定量的なデータに基づき、東京都市圏において都市・交通計画の観点から取り組むべき物流施策を掲げた「物流から見た東京都市圏の望ましい総合都市交通体系のあり方」及びまちづくりと端末物流対策を一体的に取り組むことを提案した「端末物流対策の手引き～まちづくりの中での物流への取り組み～」をとりまとめました。

この冊子では、主に「物流から見た東京都市圏の望ましい総合都市交通体系のあり方」を紹介しています。

# I 第4回東京都市圏物資流動調査の概要

## ●実態調査の体系

本調査は、本体調査である事業所機能調査と補完調査で構成されています。



## ●調査対象地域

東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、茨城県南部が調査対象地域です。



## 1. 事業所機能調査（本体調査）

### ●調査目的と方法

事業所機能調査では、物流が取り扱われる施設を「事業所」という単位で捉え、個々の事業所の物流機能及び立地特性、物資の発生集中量や搬出・搬入圏域といった基礎的な情報を調査しました。調査は、平成16年1月～3月にかけて、調査票を郵送（一部訪問を含む）で配布・回収する方法で実施しました。

### ●調査対象

「平成13年度事業所・企業統計調査名簿（総務省）」から、東京都市圏に立地する事業所のうち、業種や施設区分（「事業所の形態」）により物流に関連すると考えられる事業所（「物流関連施設」）を中心に約18万事業所を選びました。この約18万事業所を母集団とし、そのうち約12万事業所に調査票を配布しました。

### 調査対象業種と施設区分

業 種	施 設 区 分	
	物流関連施設	物流関連施設以外
製造業	●	▲
道路貨物運送業	●	▲
水運業	●	▲
航空運送業	●	▲
倉庫業	●	▲
運輸に付帯するサービス業	●	▲
卸売業	●	▲
小売業、飲食店	●	
サービス業	●	

●：悉皆調査（全数調査）、▲：抽出調査

### ●回収結果

事業所機能調査では、約3万事業所から調査票を回収しました（有効回収率約25%）。

この冊子で紹介している調査結果は、回収調査票から全体の事業所（母集団）の物流量を推計したものです。

### ●調査の内容

- 事業所機能調査では、次のようなことがわかります。
- ・調査対象の事業所が、どのような施設なのか、どのような機能を持っているのかなど、事業所の特性がわかります。
  - ・事業所に入出入りする物資の量や貨物自動車の台数、どのような輸送手段を利用しているのかがわかります。
  - ・事業所から物資がどこへどれだけ輸送されるのか、どこからどれだけ輸送されてきたのか、物資の流れがわかります。

物流関連施設：工場・作業所・工業所、輸送センター・配送センター・これらの車庫、自家用倉庫・自家用油槽  
●調査票配布事業所数：約9万事業所  
物流関連施設以外：店舗・飲食店、事務所・営業所、外見上一般の住居と区別しにくい事業所、その他（学校・病院・寺社・旅館・浴場など）  
●調査票配布事業所数：約3万事業所

※「物流関連施設」と「物流関連施設以外」の分類は、調査対象事業所の選定に用いた「平成13年度事業所・企業統計調査名簿」の「事業所の形態」による分類です。事業所機能調査でも、「施設種類」を調査目的に応じ独自に分類して調査しています。以下、本冊子でいう「施設種類」の分類は、P30「分類内訳表」を参照して下さい。

## 2. 補完調査

### ■企業意向調査

#### （企業ヒアリング調査）

大手の荷主企業や物流事業者計36社を対象に、どのような企業戦略に基づき、物流施設の立地や施設間の輸送といった物流システム構築しているかを、平成15年、16年にヒアリング形式で調査しました。

#### （企業アンケート調査）

大手企業に中小企業も加え、物流の実態と今後の意向、物流施策への意向を、平成17年2月に郵送アンケート方式で調査しました（約3,900社にアンケートを配布し、約1,400社から回収。）。

### ■地区（端末）物流調査

商店街などにおける端末物流の実態を平成15年に5つのケーススタディ地区を対象に調査しました（銀座、町田駅周辺、川越市一番街周辺、横須賀中央駅周辺、船橋駅南口）。

### ■大型貨物車走行実態調査

#### （大型貨物車走行ルート調査）

事業所機能調査の対象事業所のうち、大型貨物車の利用が多い事業所について、主要な搬入・搬出先までの貨物車の走行ルートを事業所機能調査とあわせて調査しました（約1,000ルートを回収。うち大型貨物車は約700ルート。）。

#### 〈車種区分〉

- |                   |                |
|-------------------|----------------|
| 【特殊車両】            | 【左記以外の貨物車】     |
| 1) 背高海上コンテナトレーラ   | 5) 最大積載重量10t以上 |
| 2) 40ft海上コンテナトレーラ | 6) 最大積載重量4～10t |
| 3) 20ft海上コンテナトレーラ | 7) 最大積載重量2～4t  |
| 4) その他            | 8) 最大積載重量2t未満  |

#### （大型貨物車交通量カウント調査）

大型貨物車の走行実態を、平成17年3月に主要幹線道路の交差点（23地点）において、車種別時間帯別交通量カウント調査により把握しました。

#### 〈車種区分〉

- |                   |              |
|-------------------|--------------|
| 1) 新規格車           | 4) その他の普通貨物車 |
| 2) 40ft海上コンテナトレーラ | 5) 小型貨物車     |
| 3) 20ft海上コンテナトレーラ | 6) 乗用車       |

※緑の文字の車種を大型貨物車としています

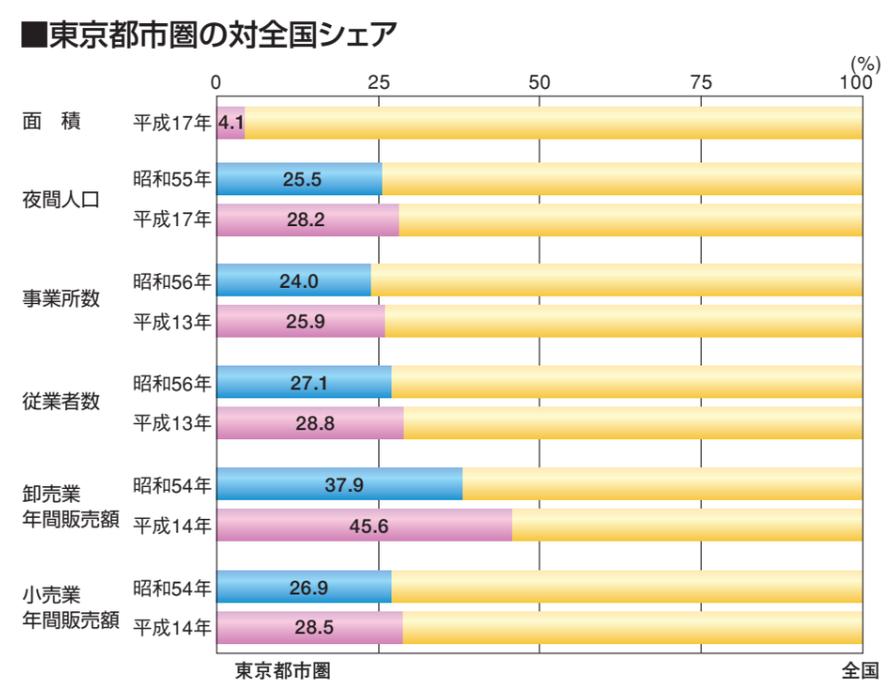
# II 東京都市圏における物流の実態

## 1 東京都市圏の物流の現状

### 1. 東京都市圏における物流の重要性

#### ① 都市機能が高密度に集積している東京都市圏

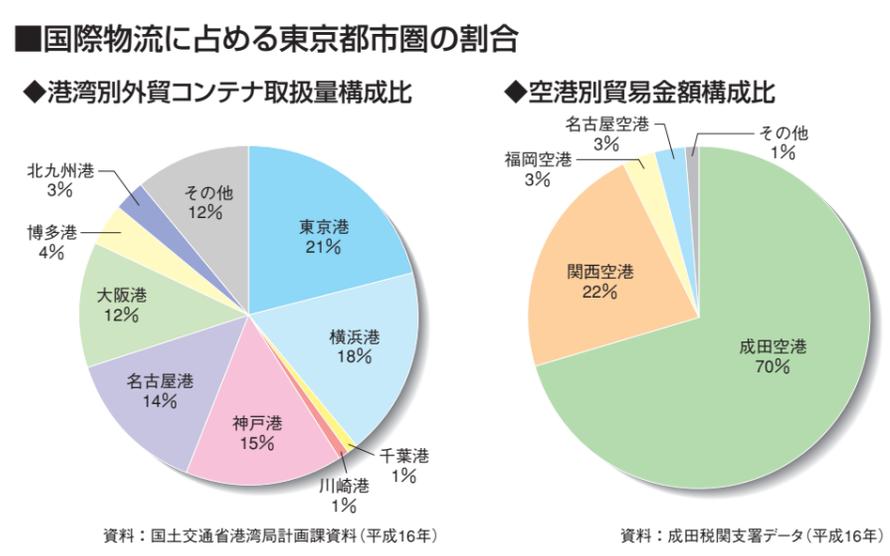
- 東京都市圏は、全国の4%程度の面積に過ぎませんが、卸売業年間販売額は全国の45%強、夜間人口、事業所数、従業者数、小売業年間販売額は全国の25%強を占め、人口や産業が高密度に集積した地域です。
- また、これらの指標の全国に占める割合は、この約20年間でいずれも増加しており、東京都市圏への集積は高まっています。
- このように東京都市圏は、産業活動や商業活動の巨大な集積地であり、経済活動や生活を支える視点から物流への対策が必要な地域です。



資料：昭和55年・平成17年国勢調査(面積・夜間人口)  
昭和56年・平成13年事業所・企業統計調査(事業所数・従業者数)  
昭和54年・平成14年商業統計調査(卸売業年間販売額・小売業年間販売額)

#### ② 国際物流に対する役割が高い東京都市圏

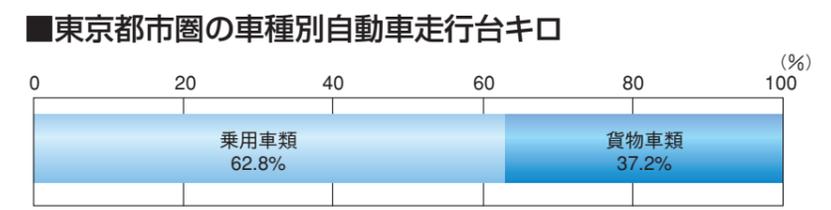
- 経済活動のグローバル化が進む中、物流も国際化しています。国際物流の効率化は国際競争力の観点から重要です。
- 東京都市圏には、東京港、横浜港、成田空港といった物流のグローバルゲートがあり、国際物流からも重要な地域です。



資料：国土交通省港湾局計画課資料(平成16年) 資料：成田税関支署データ(平成16年)

#### ③ 貨物車交通の割合が高い東京都市圏

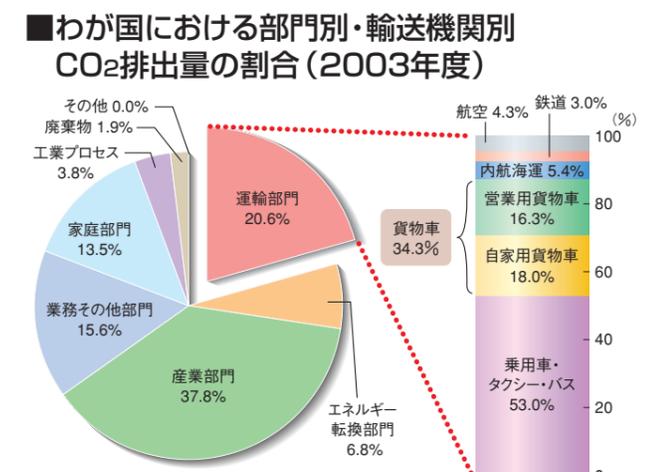
- 東京都市圏における自動車交通の約4割は貨物車です。
- 物流の円滑化は、東京都市圏の都市交通の円滑化といった観点からも重要です。



資料：「平成11年度(1999年度)道路交通センサス 自動車起終点調査(発生ベース)」(国土交通省、平成11年)

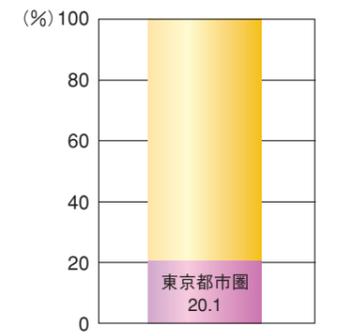
#### ④ 環境保全が求められる物流

- CO<sub>2</sub>排出量の約2割は運輸部門からの発生であり、運輸部門のCO<sub>2</sub>排出量の3割強は貨物車による排出です。
- 東京都市圏の貨物車走行台キロは全国の2割を占めており、地球環境の保全の面からも物流の効率化や適正化が求められています。



資料：日本の1990～2003年度の温室効果ガス排出量データ(国立環境研究所、地球環境研究センター 温室ガスインベントリオフィス)

#### 東京都市圏の貨物車走行台キロの対全国シェア



資料：「平成11年度(1999年度)道路交通センサス 自動車起終点調査」(国土交通省、平成11年)

#### 本調査での物の流れの捉え方

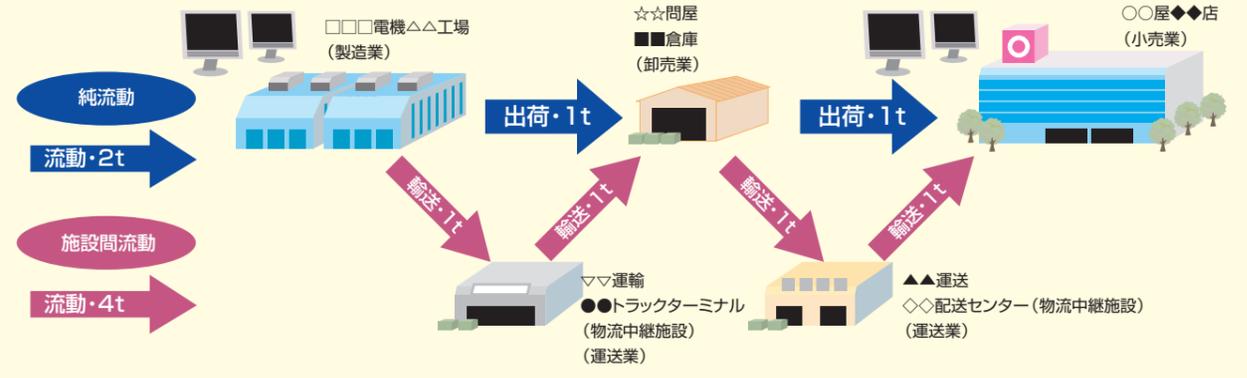
本調査での物の流れの捉え方は、次のように「純流動」と「施設間流動」の二種類があります。

**純流動**  
物資の出荷に着目し、ある企業からある企業への物資の出荷・入荷の動きを一区切りとして捉えた流動です。主に荷主である製造業や卸売業などの荷動きが対象となります。物資を預かって輸送する運送業の施設の搬入・搬出は対象にはなりません。

**本調査で把握される施設間流動**  
物資が発生、集中、中継される施設に着目し、各施設間の物資の輸送を捉えた流動です。運送業の物流中継施設(トラックターミナル、配送センター等)に関する流動も対象となります。

今回の調査では、運送業の各事業所(物流中継施設:トラックターミナル、配送センター等)にも調査を行っており、純流動に加え、施設間流動も把握することができます。

#### ◆物資流動調査で把握する物の流れ～工場で製造されたテレビの店舗までの輸送例～

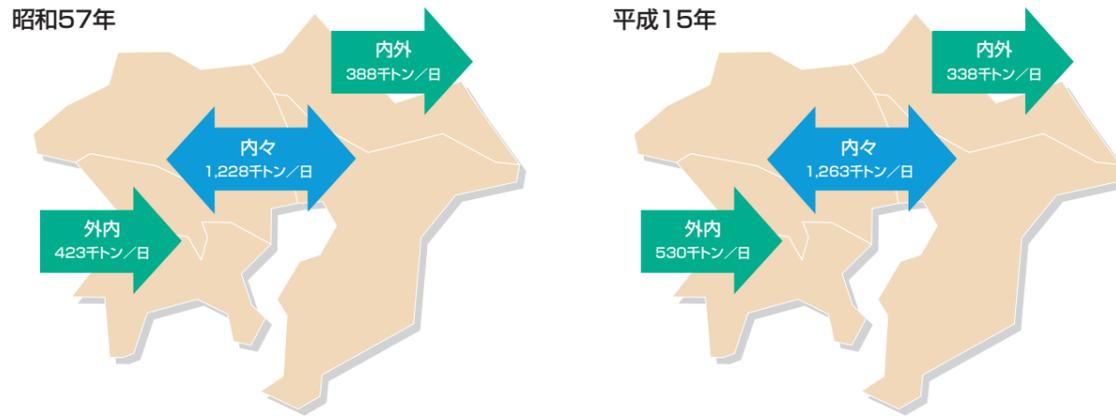


## 2. 東京都市圏の物流の実態

### ① 物流の広域化

- 本調査で明らかになった東京都市圏の物資流動量<sup>注1</sup>は、東京都市圏内での流動が約126万トン/日、東京都市圏と都市圏外との流動は約87万トン/日です。
- これを第2回物資流動調査(昭和57年度)と比較すると<sup>注1</sup>、東京都市圏内での流動はほぼ横ばいですが、都市圏外からの流動(海外との流動を含む)は増加しています。

### 東京都市圏の物資流動量(純流動・重量ベース)

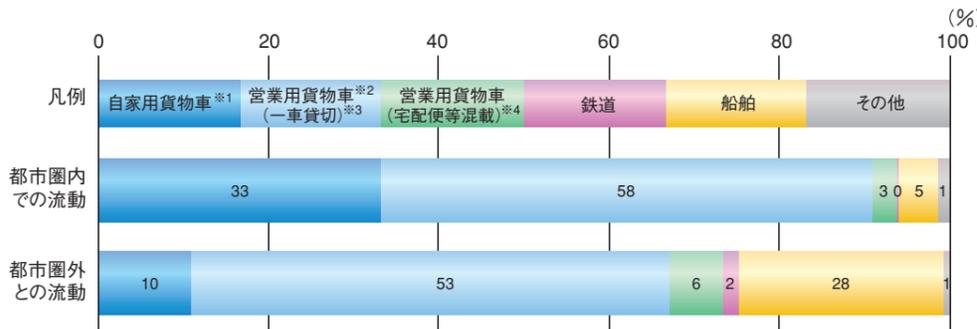


資料：昭和57年は、第2回東京都市圏物資流動調査  
平成15年は、第4回東京都市圏物資流動調査(事業所機能調査)

注1：昭和57年と平成15年を比較するため、製造業、倉庫業、卸売業の純流動データによる流動量を示しています。

- 東京都市圏内の物流の輸送手段<sup>注2</sup>をみると、貨物車による輸送が94%を占めています。
- 東京都市圏外との流動でも、貨物車による輸送が69%を占めていますが、船舶や鉄道による輸送もみられ、それぞれ28%、2%を占めています。

### 輸送手段構成(純流動・重量ベース)



資料：第4回東京都市圏物資流動調査(事業所機能調査)

注2：本調査では、調査対象事業所に入出力する際の輸送手段を調査しています。そのため、例えば、鉄道を利用した輸送であっても、事業所を出発する際に貨物車を利用していれば、輸送手段は貨物車として把握されています。

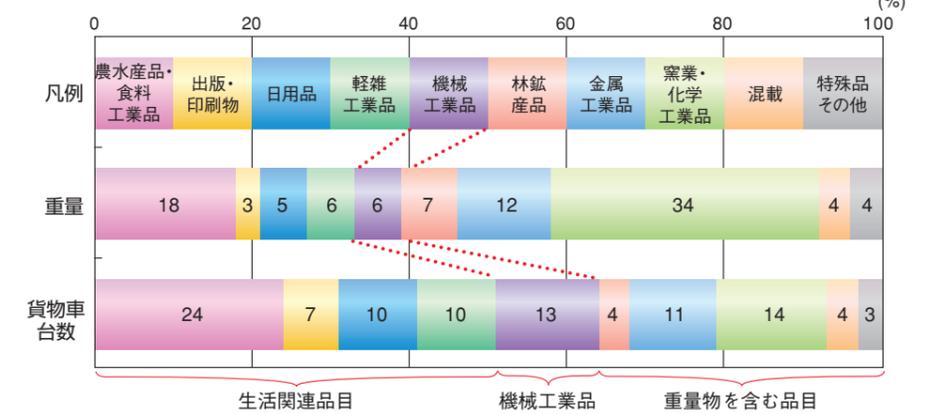
#### 用語についての解説

- ※1 自家用貨物車：白色(または黄色)のナンバープレートを付けていて、自己の貨物及び他人の需要に応じて無償で輸送を行う貨物車。
- ※2 営業用貨物車：緑色(または黒色)のナンバープレートを付けていて、他人の需要に応じて有償で貨物の輸送サービスを行う貨物車。
- ※3 一車貸切：営業用貨物車を貸切って輸送している場合(自分の荷物のみ輸送)。
- ※4 宅配便等混載：宅配便のように貨物一つ単位で輸送を依頼している場合(他の荷主の荷物も一緒に輸送)。
- ※5 生活関連品目：農水産品・食料工業品、出版・印刷物、日用品及び軽雑工業品を生活関連品目としています。

### ② 都市内で輸送される生活関連品目<sup>※5</sup>

- 東京都市圏内で発生している物資の品目をみると、重量では、窯業・化学工業品や金属工業品といった重量物のシェアが多いですが、輸送に用いる貨物車の台数では、農水産品・食料工業品、日用品、軽雑工業品といった生活関連品目や機械工業品が約6割を占めています。

### 物流発生量の品目構成(純流動・重量・台数ベース)

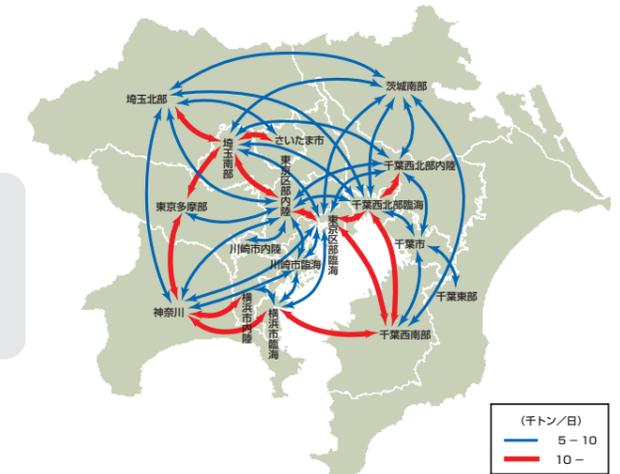


資料：第4回東京都市圏物資流動調査(事業所機能調査)

### 東京都市圏内の品目別の地域間流動量(純流動・重量ベース)

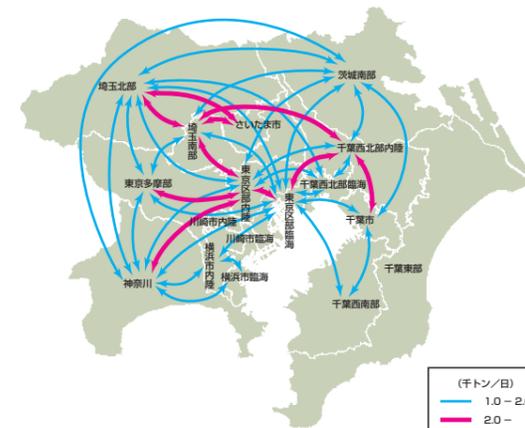
#### 〈全品目〉

- 東京都市圏内の全品目の物流は、臨海部の各地域間の流動が多いほか、臨海部と内陸部との流動も多くなっています。また、都市圏の郊外部では、環状方向の流動が多くなっています。



#### 〈生活関連品目〉

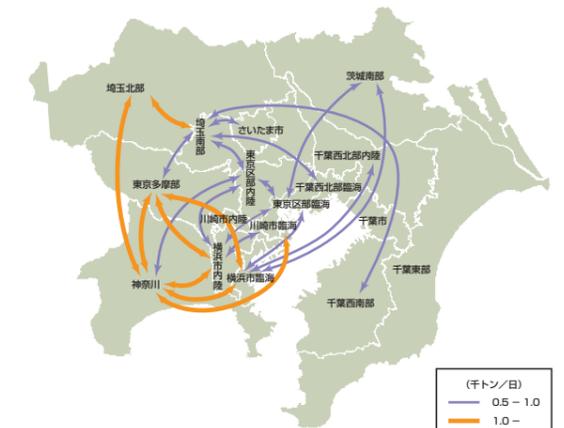
- 私たちの暮らしを支える農水産品や食料工業品、日用品といった生活関連品目の流動をみると、これらの品目を多く消費していると考えられる東京区部と各地域との流動が多くなっています。



注：東京都市圏内の流動のみ表示しています。

#### 〈機械工業品〉

- 機械工業品の流動をみると、機械系製造業の工場が多く立地する東京多摩部や神奈川、埼玉南部を中心に周辺の地域との流動が多くなっています。

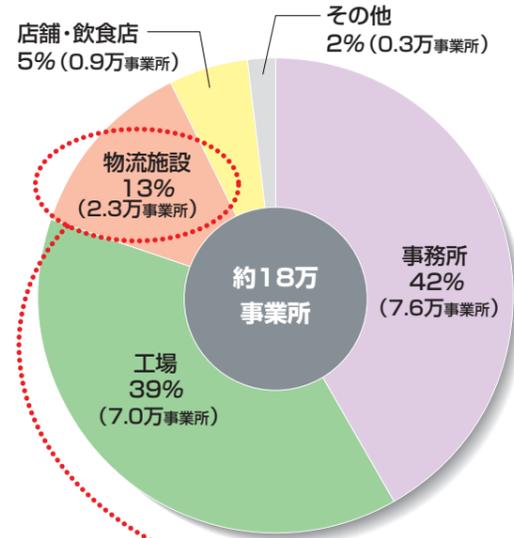


資料：第4回東京都市圏物資流動調査(事業所機能調査)

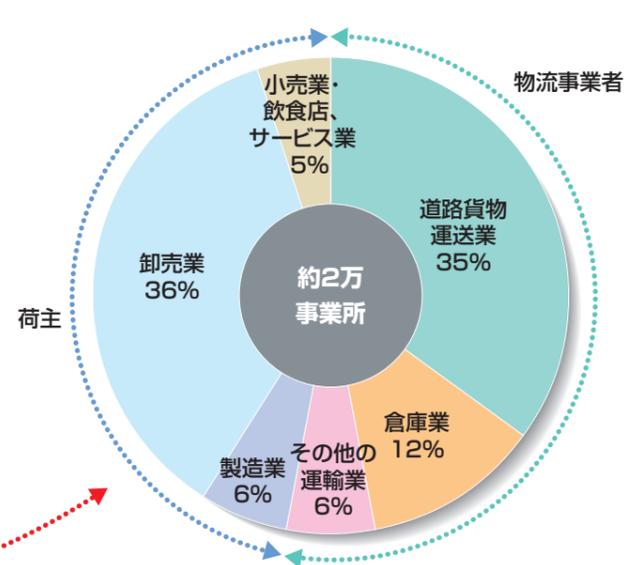
### ③ 多くの物流を発生させる物流施設

- 事業所機能調査で調査した施設を施設種類別にみると、施設数では、事務所と工場がそれぞれ約40%を占め、倉庫、集配センター、トラックターミナルといった物流施設\*は13%です。
- 物流施設を利用している事業者の業種構成は、道路貨物運送業が35%、倉庫業が12%など、約半数が物流事業者となっています。

#### ■施設種類別の施設数

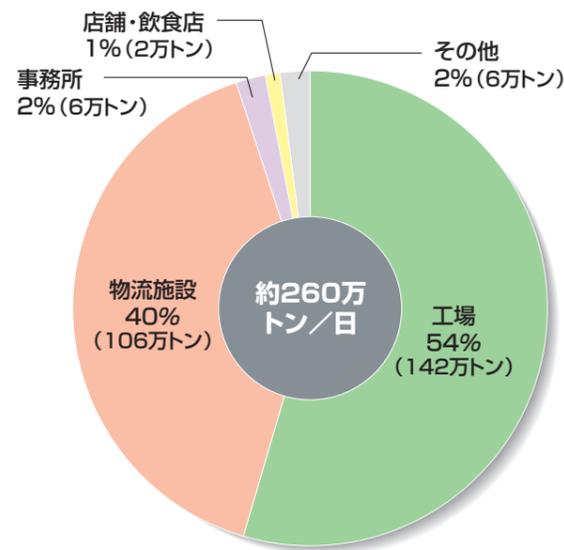


#### ■物流施設の業種構成



#### ■施設種類別の物流発生量 (施設間流動・重量ベース)

- 施設種類別の物流発生量をみると、工場が54%、物流施設が40%の物流を発生させており、工場と並び、物流施設からも多くの物流が発生しています。



資料：第4回東京都市圏物流流動調査 (事業所機能調査)

#### 用語についての解説

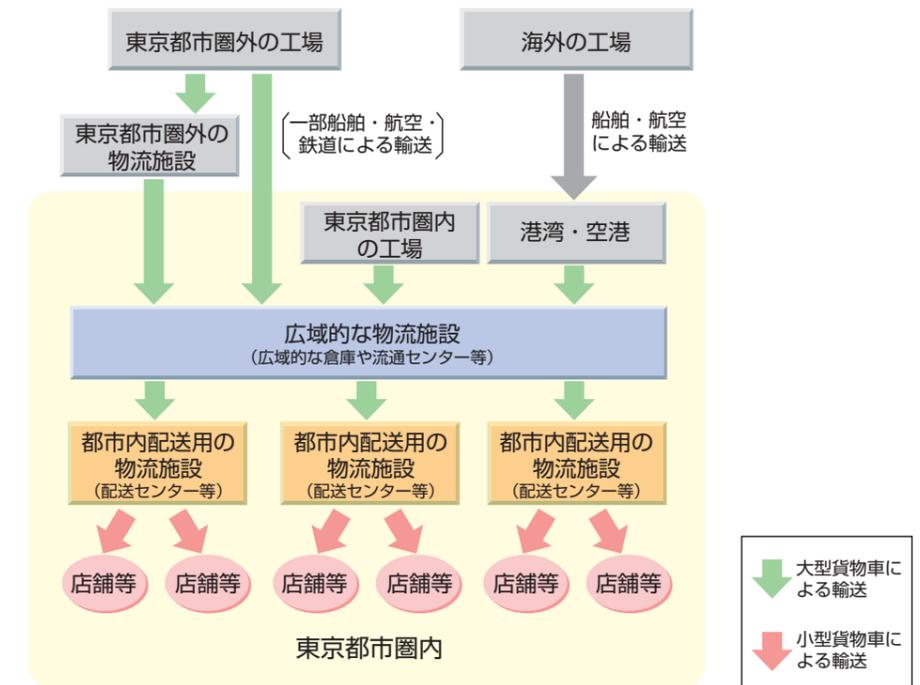
※物流施設：本調査では、物流が発生したり、中継したりする、倉庫、集配センター・荷捌き場、トラックターミナルなどの施設を物流施設としています (P30「分類内訳表」参照)。

### ④ 物流施設を利用して輸送される物資

#### 1) 物流施設を階層的に利用して輸送される物資

- 企業ヒアリング調査では、大手の荷主企業や物流事業者を対象に、どのような企業戦略に基づき、物流施設の立地や施設間の輸送といった物流システムをどのように構築しているか調査しています。
- 企業ヒアリング調査では、国内外の工場で生産された物資は、広域的な物流施設 (広域的な倉庫や流通センターなど) と都市内配送用の物流施設 (配送センターなど) を階層的に利用して輸送され、私たちの手に届いていることが明らかになっています。

#### ■企業ヒアリング調査で明らかになった生産・輸入から消費までの流れ

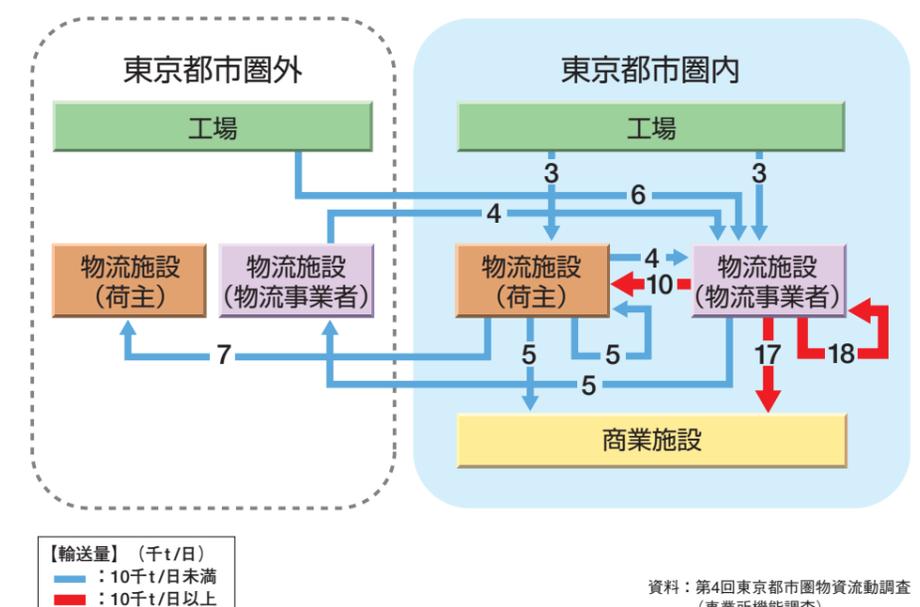


資料：第4回東京都市圏物流流動調査 (企業ヒアリング調査)

#### 2) 物流施設相互間で輸送される物資

- 事業所機能調査では、物の流れを産業や施設種類と組み合わせてみる事が可能です。
- 東京都市圏における日用品の輸送をみると、東京都市圏内外の工場や東京都市圏外の物流施設から、東京都市圏内の荷主や物流事業者の物流施設に輸送され、これが物流施設相互で輸送された後、商業施設に輸送されていることがわかります。

#### ■日用品の施設間の流動量 (施設間流動・重量ベース)



資料：第4回東京都市圏物流流動調査 (事業所機能調査)

注：図は事業所機能調査で把握された各事業所からの搬出・搬入重量を、搬出先・搬入元の施設別に集計し、生産から消費までの一連のものの流れを模式的に示したものです。図中の数字は、全体の輸送量の3%以上の施設間の輸送について、輸送量を示しています。

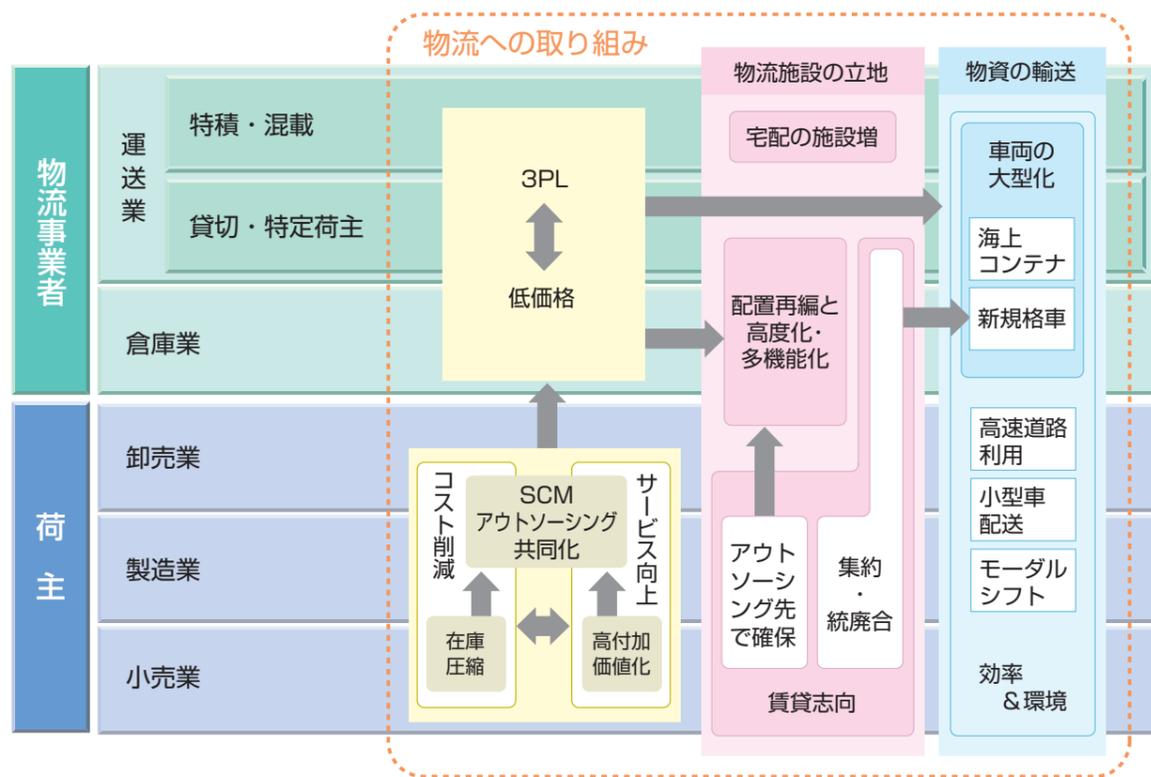
## ② 物流に対する社会的要請

物流は、原材料の調達、生産、販売など、産業活動に密接に関連しており、企業間、地域間、国際間の競争が激化する中、物流の効率化が産業活力の向上のために重要となっています。

### 1. 産業を支える物流

- 企業ヒアリング調査から、物流の効率化や高度化についての企業動向が明らかになりました。
  - ・荷主においては、コスト削減やサービス向上のための「SCM<sup>※1</sup>」や「アウトソーシング」、物流事業者においては、荷主の物流ニーズに対応する「3PL<sup>※2</sup>」といった動きがみられます。
  - ・このような動向を背景に、物流施設に関しては在庫の圧縮などを目的とした「施設の集約・統廃合」や「物流施設の賃貸志向」、「物流施設の高度化・多機能化」に繋がっています。また、物資の輸送に関しては輸送の効率化を目的とした「車両の大型化」や、環境への配慮から「モーダルシフト」といった変化がみられます。

### ■企業ヒアリング調査から明らかになった最近の物流の傾向



資料：第4回東京都市圏物流流動調査(企業ヒアリング調査)

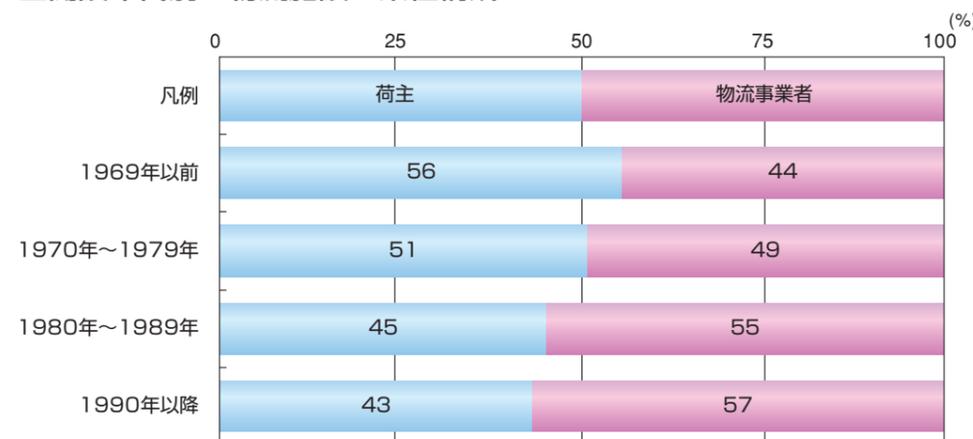
#### 用語についての解説

- ※1 サプライチェーンマネジメント(SCM)：商品供給に関するすべての企業連鎖を統合管理し、その全体最適化を図ること。原材料調達から生産、販売までを一貫したシステムとしてとらえ、消費者の購買情報に関係者が共有し、在庫の削減、リードタイムの短縮、適時・適量の商品供給等の実現を目指すこと。(出典：総合物流施策大綱(2005-2009))
- ※2 サードパーティロジスティクス(3PL)：荷主企業に代わって、最も効率的な物流戦略の企画立案や物流システムの構築の提案を行い、かつ、それを包括的に受託し、実行すること。荷主でもない、単なる運送事業者でもない、第三者として、アウトソーシング化の流れの中で物流部門を代行し、高度の物流サービスを提供すること。(出典：総合物流施策大綱(2005-2009))

### ① 物流事業者の役割の増加

- 物流コスト削減を目的とした物流のアウトソーシングの進展などを背景に、近年立地している物流施設は、道路貨物運送業や倉庫業などの物流事業者の施設の割合が高くなっています。

#### ■開設年代別の物流施設の業種構成

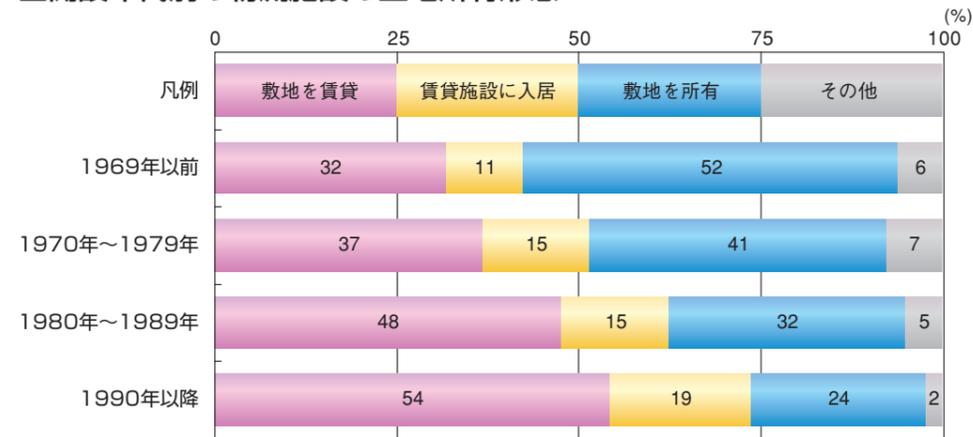


資料：第4回東京都市圏物流流動調査(事業所機能調査)

### ② 賃貸化が進む物流施設

- 物流施設の土地の所有形態をみると、顧客ニーズへの柔軟な対応などを背景に、敷地を賃貸したり賃貸施設に入居している物流施設の割合が高まっており、物流施設の賃貸化が進んでいます。

#### ■開設年代別の物流施設の土地所有形態



資料：第4回東京都市圏物流流動調査(事業所機能調査)

### ③ 大規模化する物流施設

- 物流施設の規模は、近年開設した施設の方が大きく、在庫圧縮など物流の効率化を背景とした施設の大型化の傾向がみられます。

#### ■開設年代別の物流施設の敷地面積ランク別構成比



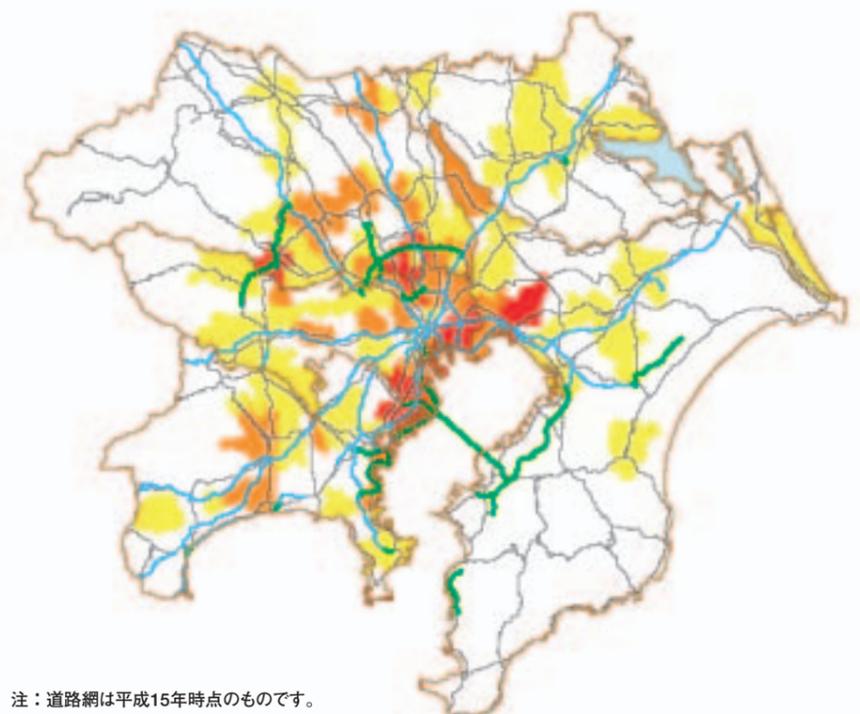
資料：第4回東京都市圏物流流動調査(事業所機能調査)

## ④ 広域化する物流施設立地

- 道路貨物運送業や倉庫業などの物流事業者の物流施設の立地場所をみると、近年は、臨海部だけでなく、都市圏の郊外部など広いエリアに立地しています。放射方向の高速道路周辺では、その整備に伴い沿道への物流施設の立地が進んでいます。
- 企業アンケート調査によると、新設、統廃合、移転等により新たな場所に物流施設を立地する可能性があるとは回答した企業は21%を占めています。

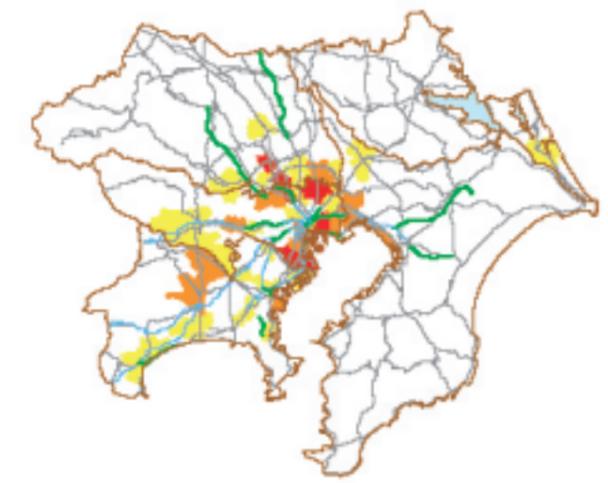
### ■開設年代別の物流事業者の物流施設の立地状況

#### ◆1990年以降に開設したエリア



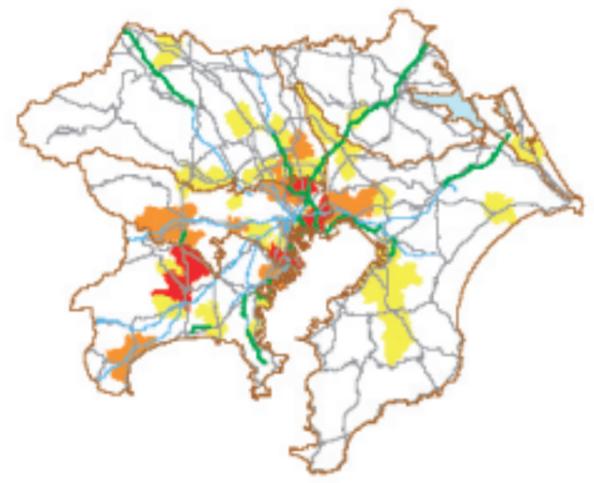
注：道路網は平成15年時点のものです。

#### ◆1970年～1979年に開設したエリア



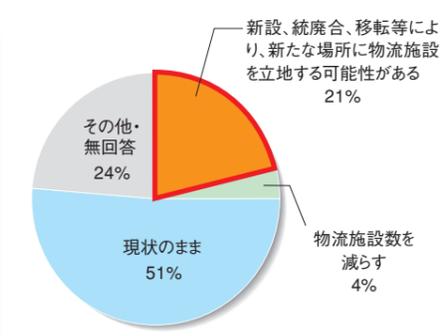
注：物資の搬出入がある物資施設のみ表示しています。

#### ◆1980年～1989年に開設したエリア



資料：第4回東京都市圏物流流動調査（事業所機能調査）

### ■今後の物流施設の立地意向



資料：第4回東京都市圏物流流動調査（企業アンケート調査）

- (凡例) 市区町村別の物流施設の立地数
- 新たな事業所の立地が10～24件
  - 新たな事業所の立地が25～49件
  - 新たな事業所の立地が50件以上
- (凡例) 道路
- その年代に開通した高速道路
  - 前年代までに開通した高速道路
  - 国道

## 2. 暮らしを支える物流

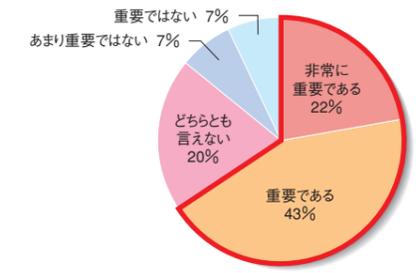
私たちの快適で便利なくらしは、生活に必要な物を必要なときに手にすることができることによって成り立っています。近年、コンビニエンスストアや宅配便の普及、スーパーの24時間営業化など、私たち消費者のニーズの高度化・多様化に対応するため、物流の高度化が求められています。

### ① 高度化が求められる物流施設

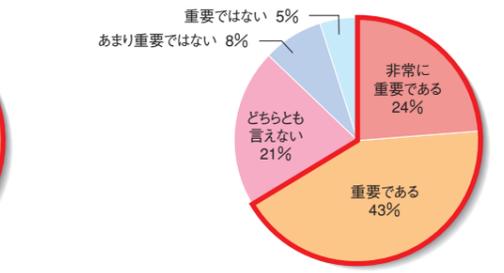
●企業アンケート調査によると、7割弱の企業が、多頻度小口輸送への対応やジャストインタイム等時刻指定への対応といった物流の高度化への対応を重要と認識しています。

#### ■高度な物流サービスに対する企業の意向

##### ◆多頻度小口輸送への対応



##### ◆ジャストインタイム等、時刻指定への対応

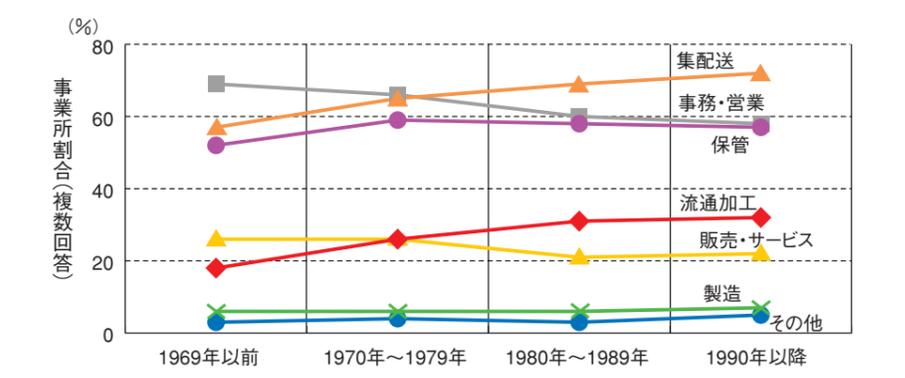


資料：第4回東京都市圏物流流動調査（企業アンケート調査）

### ② 高機能化する物流施設

●物流施設の機能を開設年代別に集計すると、流通加工※機能や集配送機能を有する物流施設の割合が近年高まっており、物流施設の高機能化の傾向がみられます。

#### ■開設年代別物流施設の保有機能の割合



資料：第4回東京都市圏物流流動調査（事業所機能調査）

## 3. 環境と物流

平成17年2月に京都議定書が発効し、我が国においても地球温暖化の原因となるCO<sub>2</sub>などの排出削減目標が定められ、運輸部門から排出されるCO<sub>2</sub>についても排出量の削減に向けた取り組みが進められています。

●企業アンケート調査によると、7割の企業が、物流に関わる環境負荷の低減への対応は重要と認識しています。

#### ■物流に関わる環境負荷の低減への対応についての企業の意向



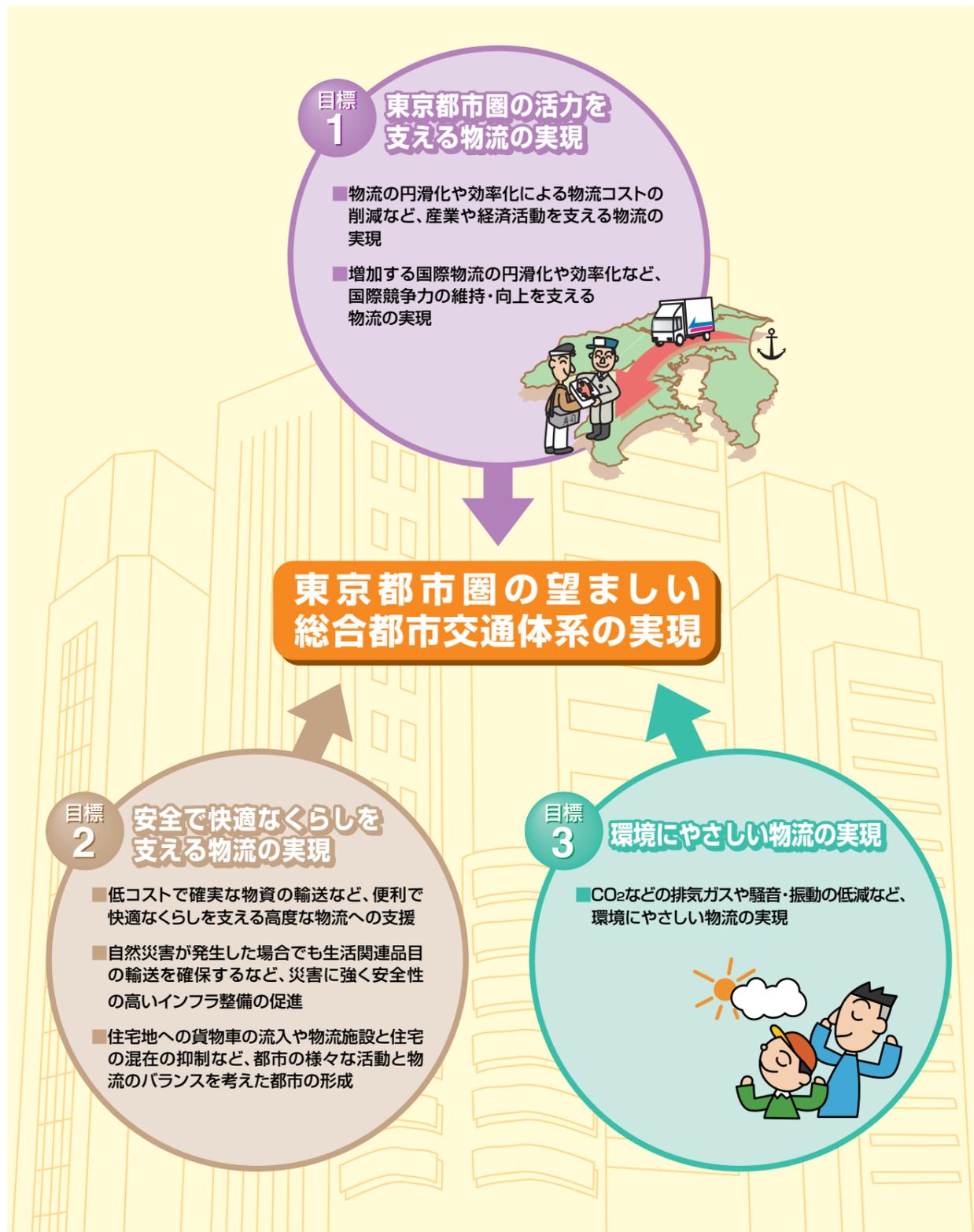
資料：第4回東京都市圏物流流動調査（企業アンケート調査）

#### 用語についての解説

※流通加工：生産から消費までのものの一連の流れの中で物資を加工すること。例えば、商品の小分け、ラベル貼り、簡単な組立などを行うことがあげられます。

## Ⅲ 都市・交通からみた東京都市圏の物流の3つの目標

物流に対する社会的な要請に応じ、物流からみた望ましい総合都市交通体系を実現するためには、次の3つの目標をバランスよく達成することが重要です。

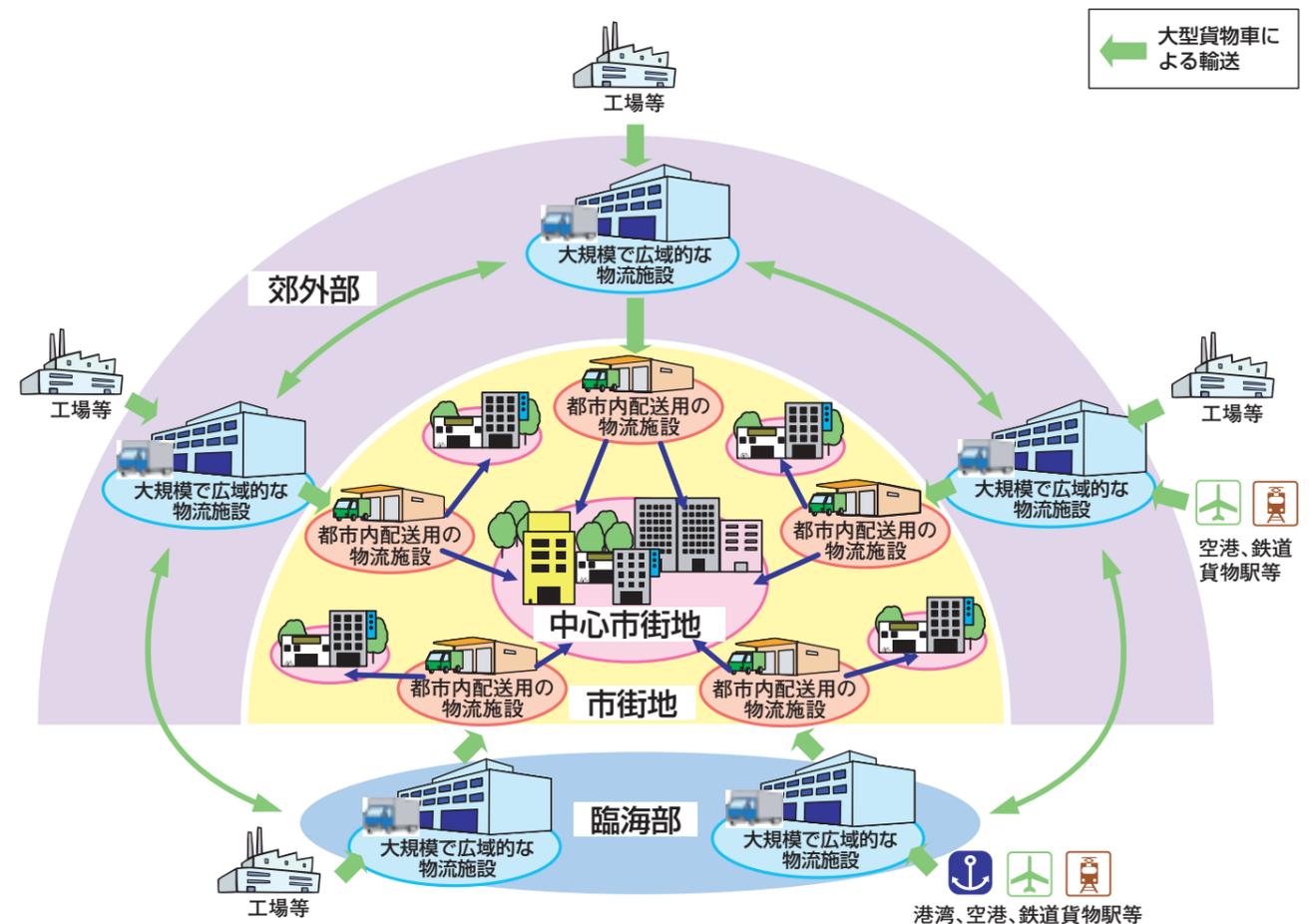


## Ⅳ 東京都市圏で取り組むべき4つの物流施策

物流は、工場で生産された物資や輸入された物資が最終的に中心市街地の店舗等へ配送されるまで一貫して流動しており、物流の各段階が有機的に連携することで初めて効率化が図られます。そのため、東京都市圏の望ましい総合都市交通体系に向けた3つの目標を達成するために、広域的な物流施設、都市内配送用の物流施設、貨物車による輸送、端末物流の各段階において、以下の4つの方向性に沿って物流施策に取り組んでいく必要があります。

### ■東京都市圏で取り組むべき4つの施策の方向性

- A 郊外部や臨海部における大規模で広域的な物流施設の立地支援**
- B 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**
- C 物流の効率化や都市環境の改善を図る物流ネットワークの形成**
- D まちづくりと一体となった端末物流対策の推進**



物流施設に着目した東京都市圏の物の流れのイメージ

# A 郊外部や臨海部における大規模で広域的な物流施設の立地支援

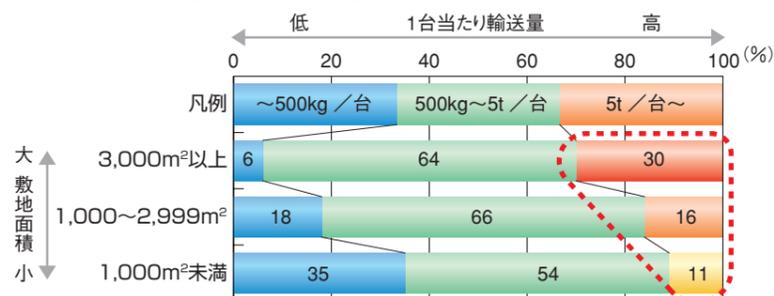
広域的な物流施設は、国内外から東京都市圏に輸送される物流を受け止め、これを効率よく都市圏内の広い地域に輸送する物流施設です。このような広域的な物流施設を適切に配置することは、東京都市圏の物流を効率化する観点から重要です。

## 1 現状 大規模で広域的な物流施設<sup>※1</sup>は、臨海部の工業系用途地域や、郊外部の市街化調整区域に多く立地しています。

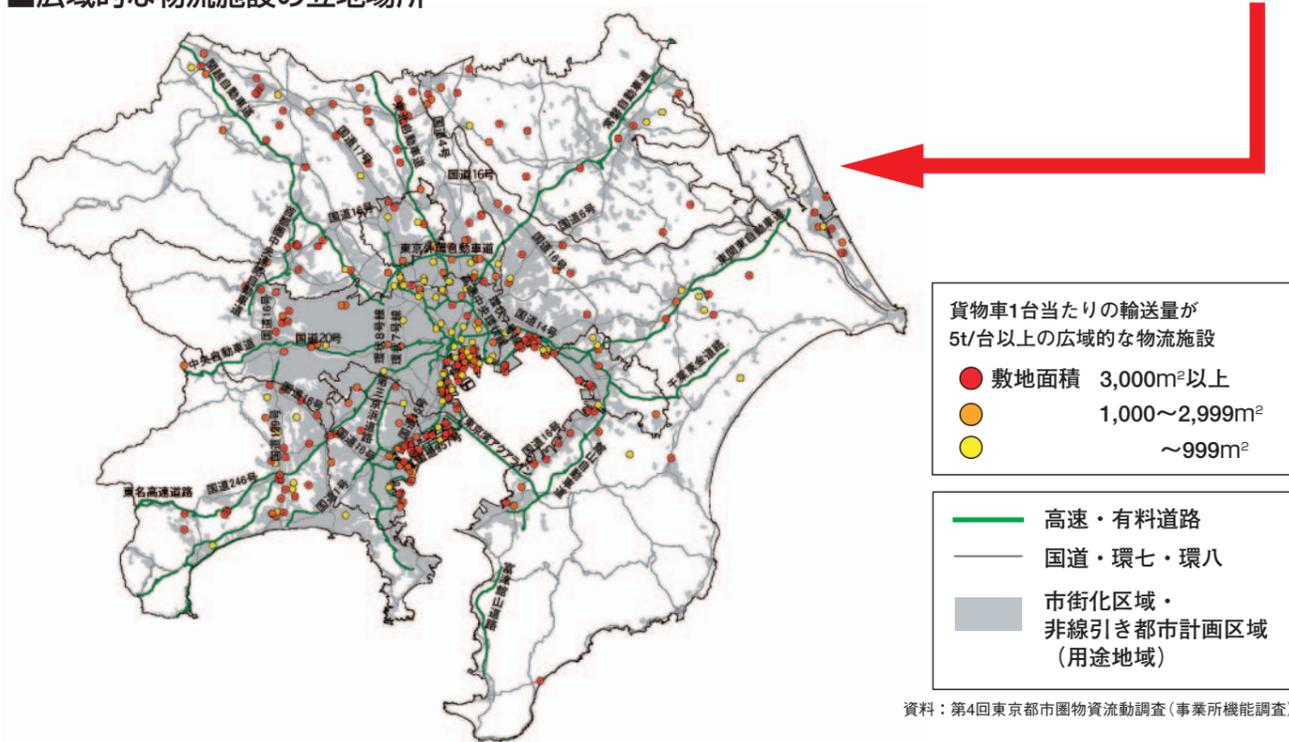
### ① 郊外部や臨海部で立地が顕在化する大規模で広域的な物流施設

- 企業では、在庫圧縮によるコスト削減等を目的に、物流施設を統廃合し、大規模で広域的な物流施設を立地させる動きがあります。
- このような大規模で広域的な物流施設は、臨海部や国道16号沿道等の郊外部に多く立地しています。

■広域的な物流施設の敷地面積別貨物1台あたり搬出重量別事業所構成



### ■広域的な物流施設の立地場所



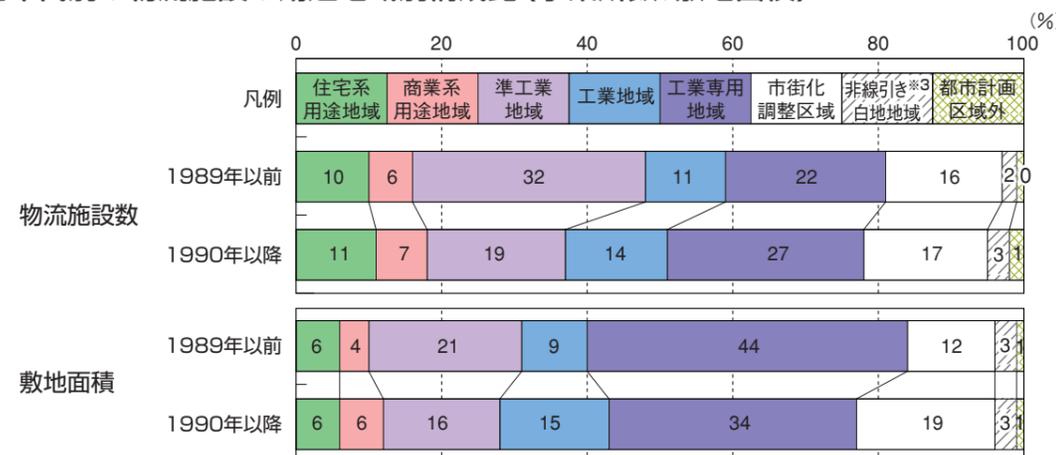
#### 用語についての解説

※1 大規模で広域的な物流施設：事業所機能調査で把握された「事業所の主な配送圏域」が、「海外」か「日本国内」の物流施設、または「事業所の主な配送圏域」が「東京都市圏内」で平均配送距離が40km以上の物流施設のうち、敷地面積が3,000m<sup>2</sup>以上の物流施設を「大規模で広域的な物流施設」としています。

## ② 工業系用途地域や市街化調整区域に多く立地する大規模で広域的な物流施設

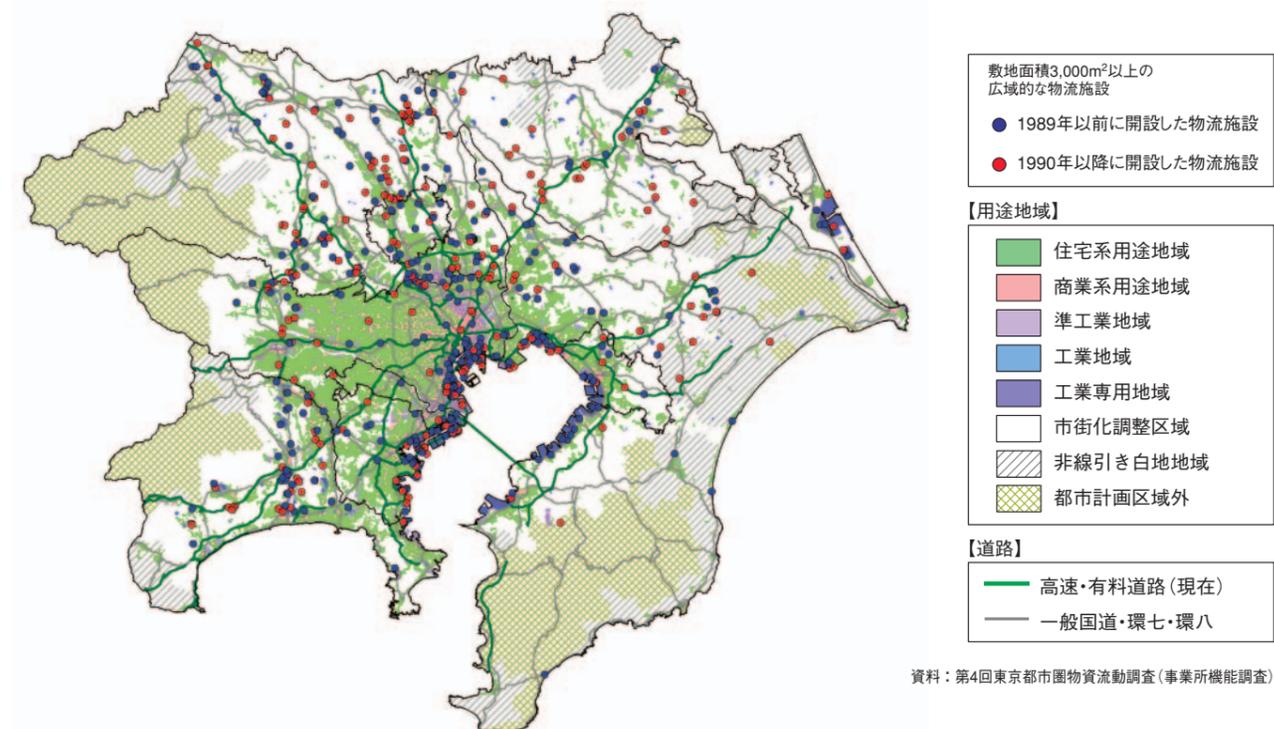
- 大規模で広域的な物流施設は、工業専用地域、工業地域、準工業地域といった工業系用途地域に多く立地しています。また、近年、市街化調整区域<sup>※2</sup>における立地も増加しています。

■立地年代別の物流施設の用途地域別構成比(事業所数、敷地面積)



資料：第4回東京都市圏物流流動調査(事業所機能調査)

### ■大規模で広域的な物流施設の立地場所と土地利用規制



#### 用語についての解説

※2 市街化調整区域：「市街化を抑制すべき区域」として、原則的には開発行為や建築行為が禁止されている区域。公益的な施設や、開発許可制度により特別に認められた施設のみ開発・建築することができます。

※3 非線引き白地地域：市街化区域と市街化調整区域に線引きされていない都市計画区域のうち、用途地域の指定のない区域。

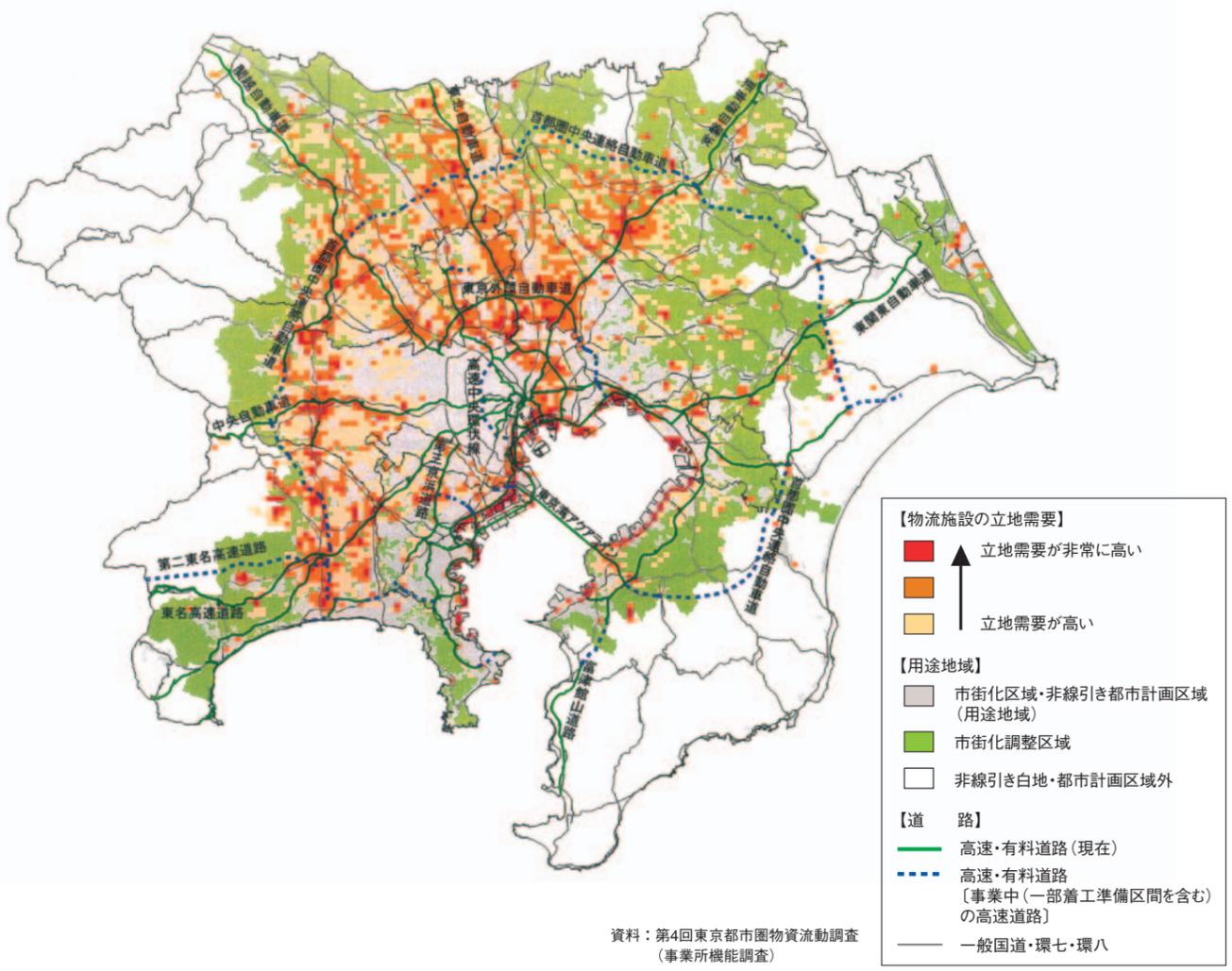
A 郊外部や臨海部における大規模で広域的な物流施設の立地支援

2 課題

今後整備が進む高速道路沿道では、物流施設立地も含めた計画的な土地利用が必要です。

- 大規模で広域的な物流施設の立地需要を地域別にみると、郊外部で今後整備される高速道路のIC周辺や臨海部への立地需要が高いと推計されました（物流施設の立地ポテンシャルモデル\*による）。このような大規模で広域的な物流施設の立地は、物流の効率化に大きく影響すると考えられます。
- 一方、物流施設の立地需要が高い郊外部の高速道路IC周辺の多くの地域は、現在、市街化を抑制すべき市街化調整区域（図中の緑色のエリア）となっています。そのため、物流の効率化と環境保全を総合的に判断した物流施設立地のコントロールが重要な課題となっています。

■高速道路整備後の大規模で広域的な物流施設の立地需要



用語についての解説

※物流施設の立地ポテンシャルモデル：  
事業所機能調査で調査された物流施設の立地動向や、土地利用規制、道路状況、統計指標などを基に、1km四方毎に物流施設の立地需要（立地のしやすさ）を推計するものです。高速道路の開通といった交通状況や土地利用の変化などを踏まえて、将来の物流施設の立地需要を推計することができます。

3 東京都市圏で取り組むべき施策

a) 郊外部の高速道路IC近傍や臨海部における大規模で広域的な物流施設の立地支援

大規模で広域的な物流施設の立地需要が高まる郊外部の高速道路IC近傍や臨海部で物流施設の立地を支援します。郊外部においては、高速道路の利用を前提とし、高速道路IC近傍に物流施設を計画的かつ集約的に立地を誘導します。臨海部においては、国際物流に対応した物流施設の立地を誘導します。

＜取り組むべき施策＞

- |   |   |   |   |
|---|---|---|---|
| ア | 流通業務団地や土地区画整理手法を用いた郊外部の高速道路IC近傍や臨海部における物流施設の立地用地の提供 | イ | 郊外部の高速道路IC近傍の用途地域指定など土地利用の変更による物流施設の立地の誘導 |
| ウ | 大規模で広域的な物流施設の立地需要が高い地域に存在する既存産業系用地を物流施設の立地用地として有効活用 | エ | 広域的な物流施設の立地誘導による災害時の生活関連品目の輸送確保           |

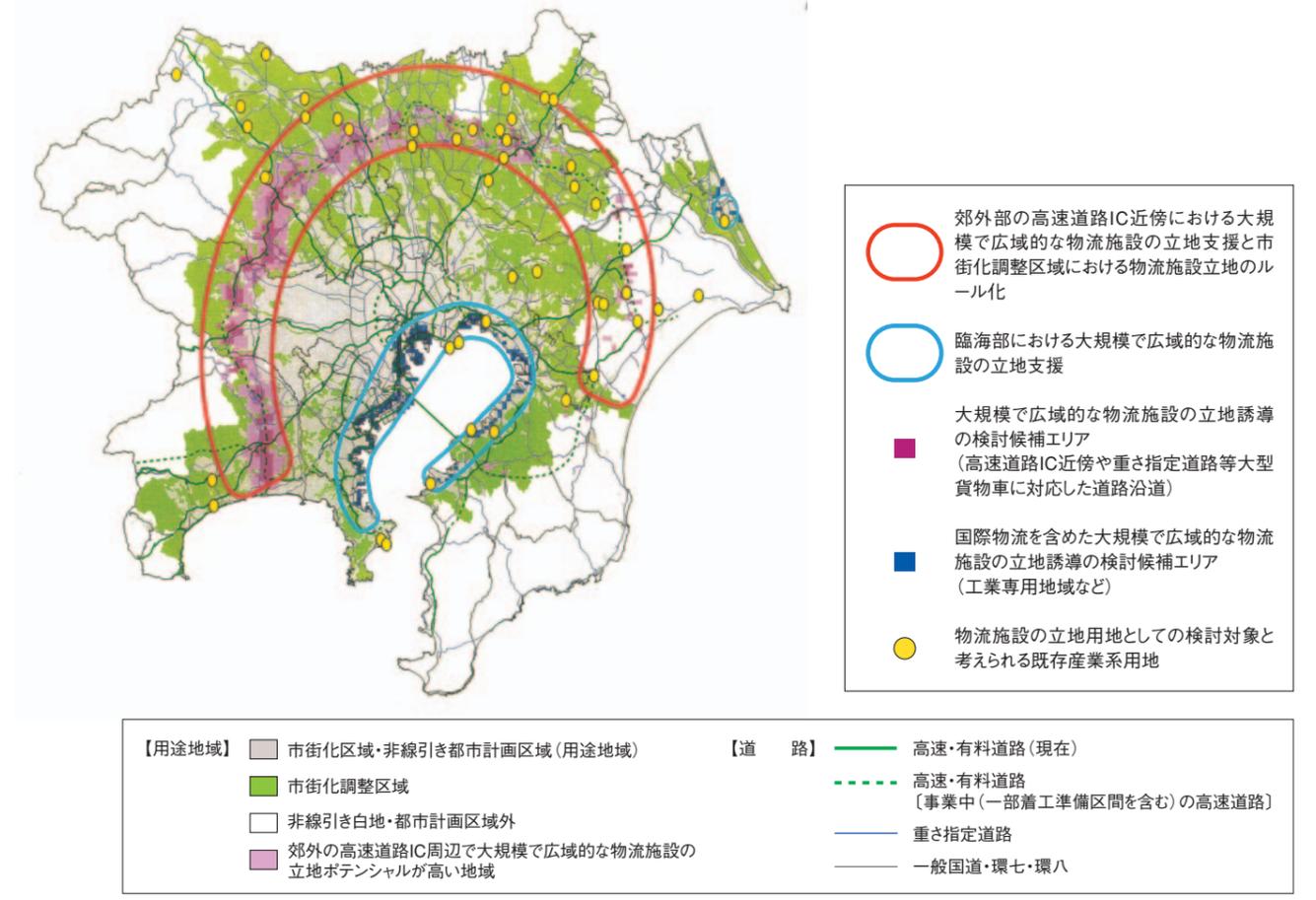
b) 市街化調整区域における物流施設立地のルール化

今後、大規模で広域的な物流施設の立地需要が高まる市街化調整区域においては、物流施設の立地に関するルールを定めることで、物流施設立地に関する開発と都市環境の保全のバランスを図ります。

＜取り組むべき施策＞

- |   |                        |
|---|------------------------|
| ア | 物流施設を含めた市街化調整区域の開発許可基準 |
|---|------------------------|

■郊外部や臨海部における大規模で広域的な物流施設の立地支援のイメージ

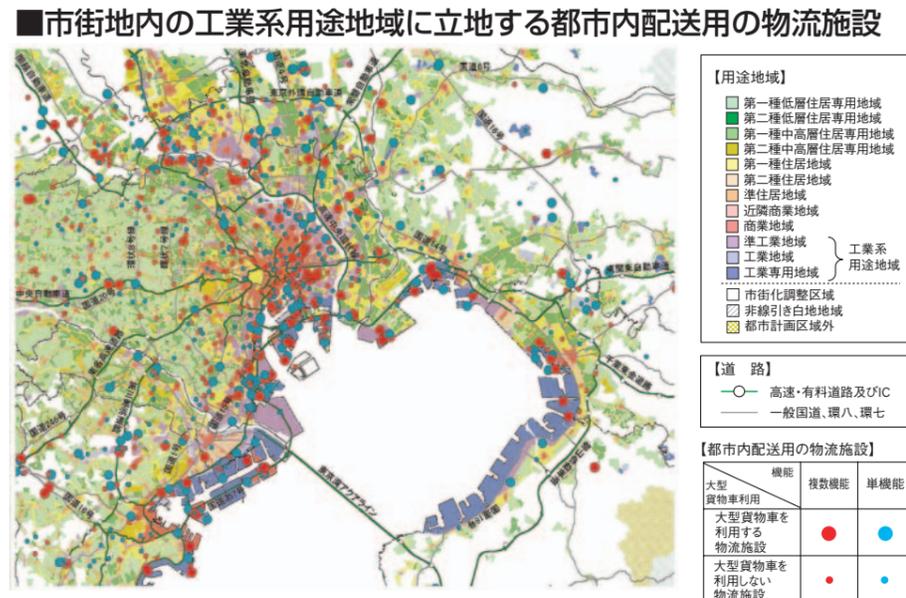


## B 居住環境と物流活動のバランスを考慮した都市機能の適正配置の推進

都市内配送用の物流施設とは、広域的な物流施設を経由してきた物資を都市内に効率よく配送するための物流施設です。このような都市内配送用の物流施設は、市街地内に立地することから、他の都市機能とバランスよく立地させることが重要です。

### 1 現状 市街地内にも市民生活を支える都市内配送用の物流施設\*が立地しています。

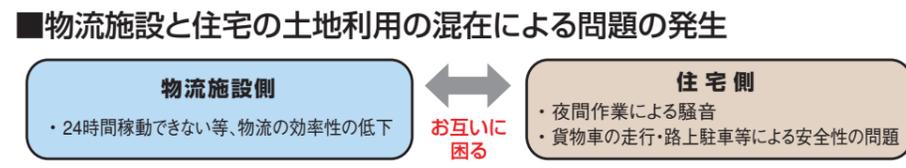
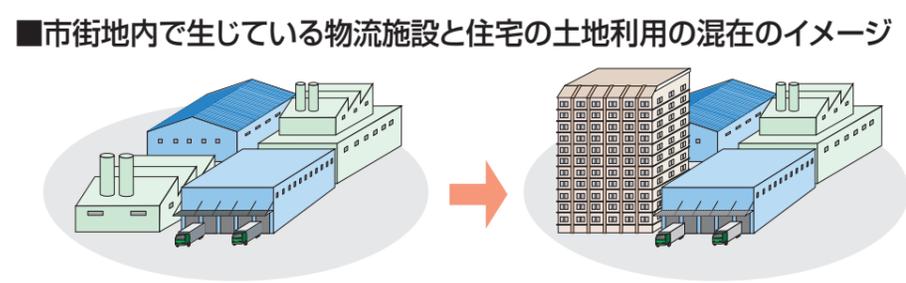
●市街地内では、準工業地域など工業系の用途地域に、都市内配送用の物流施設が多数立地し、人々の便利な生活を支えています。これらの物流施設の中には流通加工機能を持つなど高機能な物流施設や、広域的な物流施設からの輸送を受けるため大型貨物車を利用する物流施設も多くみられます。



資料：第4回東京都市圏物流流動調査（事業所機能調査）  
注：●「機能」は、事業所機能調査票の「機能」により設定。  
●複数機能を保有しているもの（集配送・保管・流通加工のうち、2つ以上の機能を保有）例：生活関連品（食料品、日用品、出版印刷物等）等を輸送する配送センター等  
●単機能しか保有していないもの（集配送・保管・流通加工のうち、1つの機能を保有）例：宅配業の配送センターや医薬品等の特殊な品目を輸送する配送センター等  
●「大型貨物車を利用する、しない」は、事業所機能調査票の最大積載量10t以上のトラックの搬出または搬入が1台以上あるか否かにより区分。

### 2 課題 市街地内における土地利用の混在回避が必要です。

●物流施設に隣接する工場跡地などに共同住宅が立地することなどにより土地利用の混在が生じるケースがみられます。このような土地利用の混在が発生した場合、物流施設側では夜間に操業できないなど効率が低下し、住宅側では居住環境への悪影響といった問題が発生しています。



#### 用語についての解説

※都市内配送用の物流施設：事業所機能調査で把握された「事業所の主な配送圏域」が、「同一市区町村内」か「隣接する市区町村内」、「同一都県内」の物流施設、または「事業所の主な配送圏域」が「東京都市圏内」で平均配送距離が40km未満の物流施設を「都市内配送用の物流施設」としています。

## 3 東京都市圏で取り組むべき施策

### a) 居住環境とのバランスを考慮した市街地内の物流機能の確保

住宅と物流施設の土地利用の混在による問題を回避しつつ、市街地内に必要な都市内配送用の物流機能を確保するため、都市計画のマスタープランに物流機能を位置づけ、土地利用の混在が生じた地域からの物流施設の移転の受け皿を確保するなど必要な対策を講じます。

#### ＜取り組むべき施策＞

- ア 土地利用の混在が生じている物流施設の移転の受け皿の確保
- イ 物流機能と他の都市機能の計画的な分離

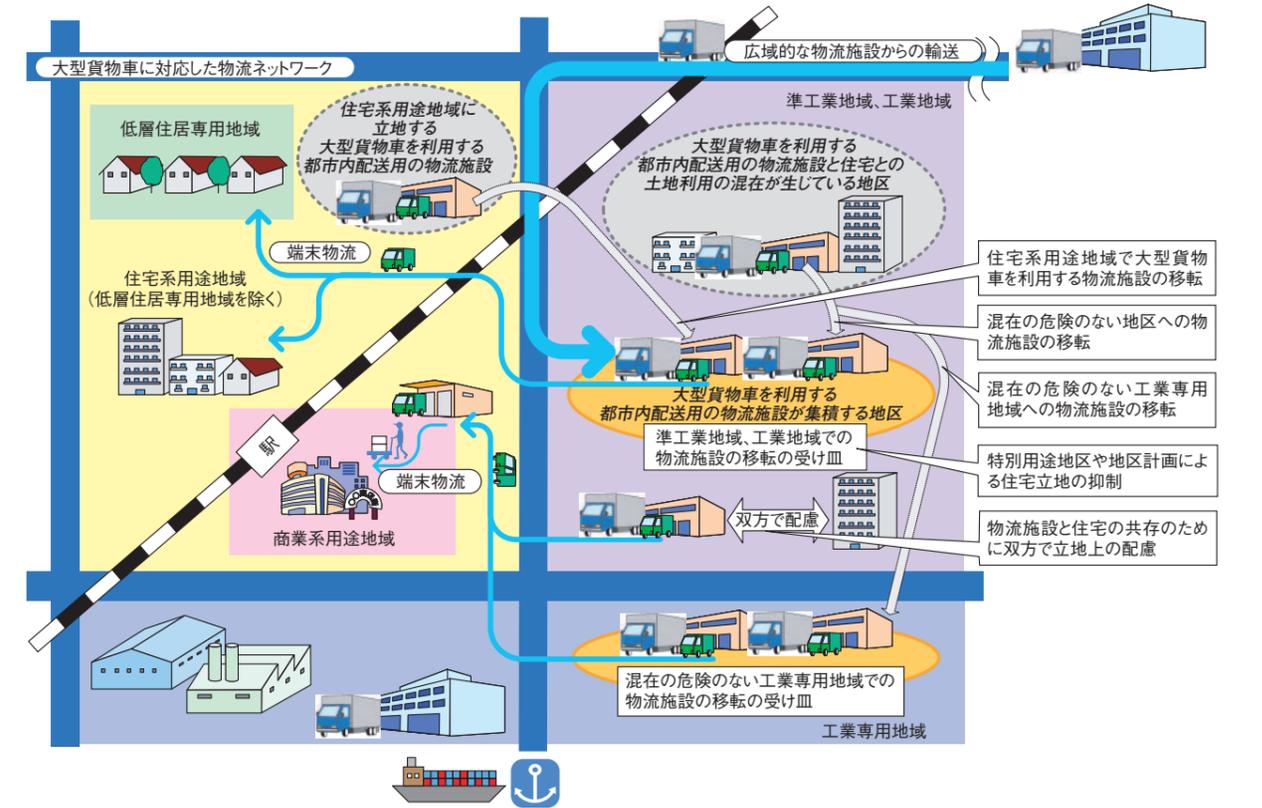
### b) 都市計画手法を用いた土地利用の混在の回避

物流施設と住宅との土地利用の混在は、物流施設が多く立地する工業系の用途地域において住宅立地が可能なおから原因と考えられることから、特別用途地区や地区計画など用途地域を補完するような都市計画手法を活用し、土地利用の混在による問題を回避します。

#### ＜取り組むべき施策＞

- ア 特別用途地区や地区計画による土地利用の混在の回避
- イ 物流施設と住宅が共存するための工夫

### 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イメージ



**＜物流施設と住宅が共存するための方策例＞**

物流施設と住宅の土地利用の混在による問題をできるだけ回避するよう、物流施設及び住宅双方が下記のような配慮を行うことが望ましい

- ・建物のセットバックによる騒音・振動の低減
- ・貨物車交通と歩行者の動線の空間的な分離を図るための出入口の配慮
- ・入居者に対する事前説明など

## C 物流の効率化や都市環境の改善を図る物流ネットワークの形成

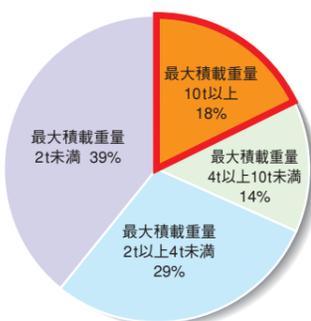
都市内における物流のほとんどは、貨物車によって運ばれています。貨物車の走行を円滑化することは、物流の効率化や都市交通の円滑化、都市環境の改善などの観点で重要です。

### 1 現状 大型貨物車<sup>※1</sup>へのニーズが増えています。

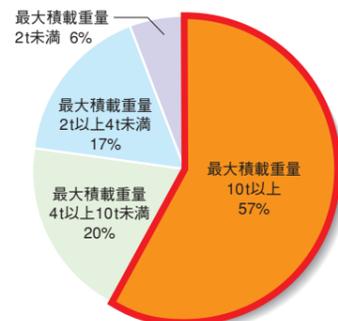
- 貨物車の利用状況を車輻の大きさ別にみると、最大積載重量10t以上の貨物車の利用台数は全体の18%ですが、搬出重量は全体の57%を占めており、大型貨物車による輸送は都市圏全体の物流に大きな役割を担っています。

#### ■貨物車の利用台数と搬出重量の最大積載重量別構成比

◆搬出時の貨物車利用台数



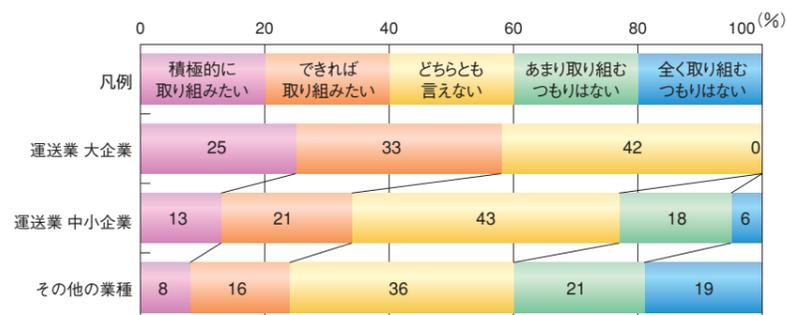
◆搬出重量



資料：第4回東京都市圏物流流動調査（事業所機能調査）

#### ■企業の貨物車大型化への意向

- 企業アンケート調査によると、特に大手の運送業を中心に貨物車による輸送の効率化のため、貨物車の大型化に対する高いニーズがみられます。



注：運送業の大企業：従業員が300人以上  
運送業の中小企業：従業員が300人未満  
資料：第4回東京都市圏物流流動調査（企業アンケート調査）

#### 用語についての解説

※1 大型貨物車：ここでは、新規格車、国際海上コンテナトレーラ、および最大積載重量10t以上の貨物車を大型貨物車としています。

#### 新規格車

下記の条件を満たす車両のことをいい、「高速自動車国道」と「道路管理者が指定した道路」を、許可なしで走行できます。車両の前面に「20t超」のワッペンをつけています。

車両の総重量（自動車の重量（自重）+ 貨物重量 + 乗員の体重）が、車両の長さ・最速輪距離に応じて、単車の場合最大25トン、連結車の場合最大26トン、長さ12.0m以内、幅2.5m以内、高さ3.8m以内、最小回転半径12.0m。



新規格車

#### 国際海上コンテナトレーラ

国際海上（船舶）輸送用のISO規格のコンテナを積載したトレーラ。コンテナの長さが20ft（約6.1m）と40ft（約12.2m）の2種類が一般的に使用されています。（いずれも幅は8ft（約2.4m）、高さは8ft.6in（約2.6m））。最近では、長さが40ftで高さ9ft.6in（約2.9m）の背高コンテナの利用も増えています。



国際海上コンテナトレーラ（40ft）

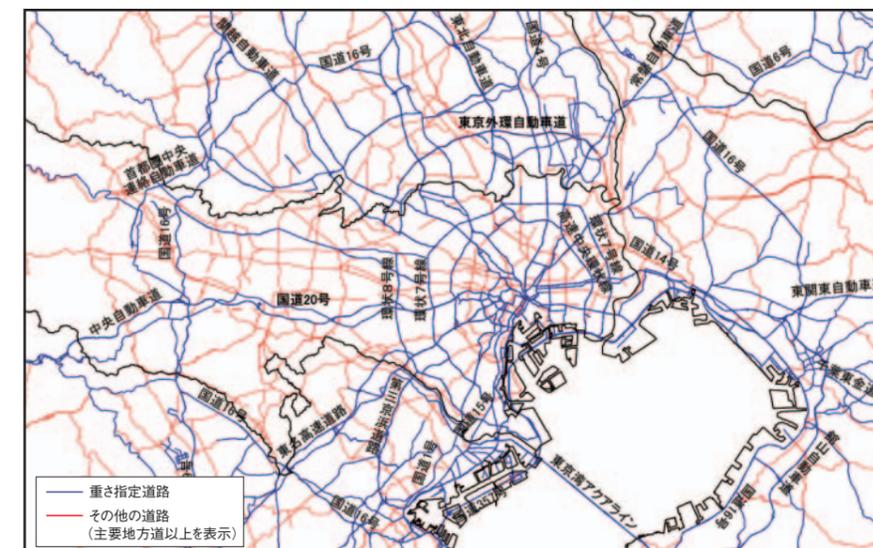
## 2 課題

大型貨物車に対応したネットワーク整備や、大型貨物車の走行ルート of 適切な誘導が必要です。

### ① 大型貨物車に対応した道路の不足

- 新規格車が満載時においても自由に走行でき、国際海上コンテナトレーラが満載した場合も走行可能な「重さ指定道路<sup>※2</sup>」などの大型貨物車に対応した道路は、必ずしもネットワーク化されていません。
- そのため、大型貨物車が混雑する一般道路を走行したり、重さ指定道路を走行するために迂回したりすることにより、輸送の効率性が低下しています。

#### ■重さ指定道路の状況



資料：「国土交通省関東地方整備局 車両制限令の指定地図」（平成17年4月）を基に、東京都市圏交通計画協議会で作成

### ② 住宅地や中心市街地への大型貨物車の流入による都市環境の悪化

- 大型貨物車が、住宅地や中心市街地など大型貨物車の走行に適していない場所を走行することで、住宅地では騒音・振動、交通安全などの面で居住環境の悪化の一因となっています。また、人々が賑わい、大型貨物車がふさわしくない中心市街地などを大型貨物車が走行することで、都市景観の悪化の一因となっています。

#### 住宅地内を走行する大型貨物車



#### 中心市街地を走行する大型貨物車



#### 用語についての解説

※2 重さ指定道路：新規格車（車両総重量20t超）が特殊車両の通行許可を受けずに自由に走行できる道路のこと。

C 物流の効率化や都市環境の改善を図る物流ネットワークの形成

### 3 東京都市圏で取り組むべき施策

#### a) 大型貨物車に対応した物流ネットワークの形成

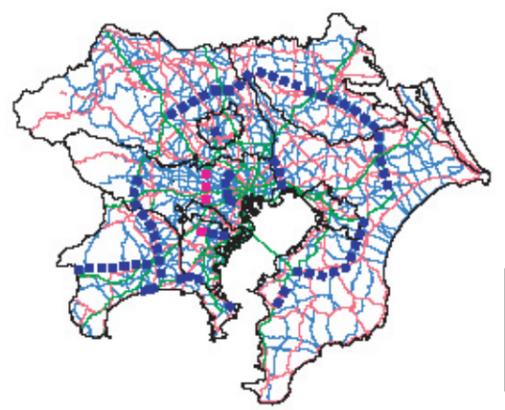
大型貨物車に対応した物流ネットワークを、高速道路と重さ指定道路などの一般道路により形成することで、大型貨物車による輸送の効率化や国際物流の効率化を図ります。

〈取り組むべき施策〉

- ア 大型貨物車に対応した高速道路による物流ネットワークの形成
- イ 大型貨物車に対応した一般道路による物流ネットワークの形成

#### ■大型貨物車に対応した物流ネットワークの形成

##### <大型貨物車に対応した高速道路による物流ネットワーク>



- 大型貨物車による輸送の効率化から必要となる高速道路の物流ネットワークを形成します。
- 混雑する一般道路や都心部で走行する大型貨物車を高速道路に転換させることで貨物車走行を適正化し、貨物車以外の輸送手段との連携も強化します。

	現在事業中の高速道路 (一部着工準備区間も含む)		高速・有料道路(現況)
	物流への対応から早期に必要となる高速道路		一般道路
			主要地方道

##### <大型貨物車に対応した一般道路による物流ネットワーク>

- 大型貨物車の迂回<sup>注</sup>の削減や貨物車以外の輸送手段との連携強化などから必要となる重さ指定道路を拡充します。
- 住宅地では沿道環境対策も検討します。また、災害時の生活関連品目の輸送も確保します。
- 高速道路の物流ネットワークと一体となって東京都市圏の物流ネットワークを構成します。



	大型貨物車に対応して、重さ指定道路の拡充等の必要性が高い方向		高速・有料道路(現況)		特定重要港湾
	既存の重さ指定道路		現在事業中の高速道路 (一部着工準備区間も含む)		空港
	一般道路		物流への対応から早期に必要となる高速道路		IC(現況・将来)
					鉄道コンテナ駅

注：大型貨物車の迂回  
大型貨物車走行ルート調査を用いた解析により、大型貨物車は「重さ指定道路」を優先して選択し、「重さ指定道路」がネットワーク化されていない場合、最短経路と比べて迂回している実態が明らかになっています。

#### b) 大型貨物車走行の適正化による都市環境の改善

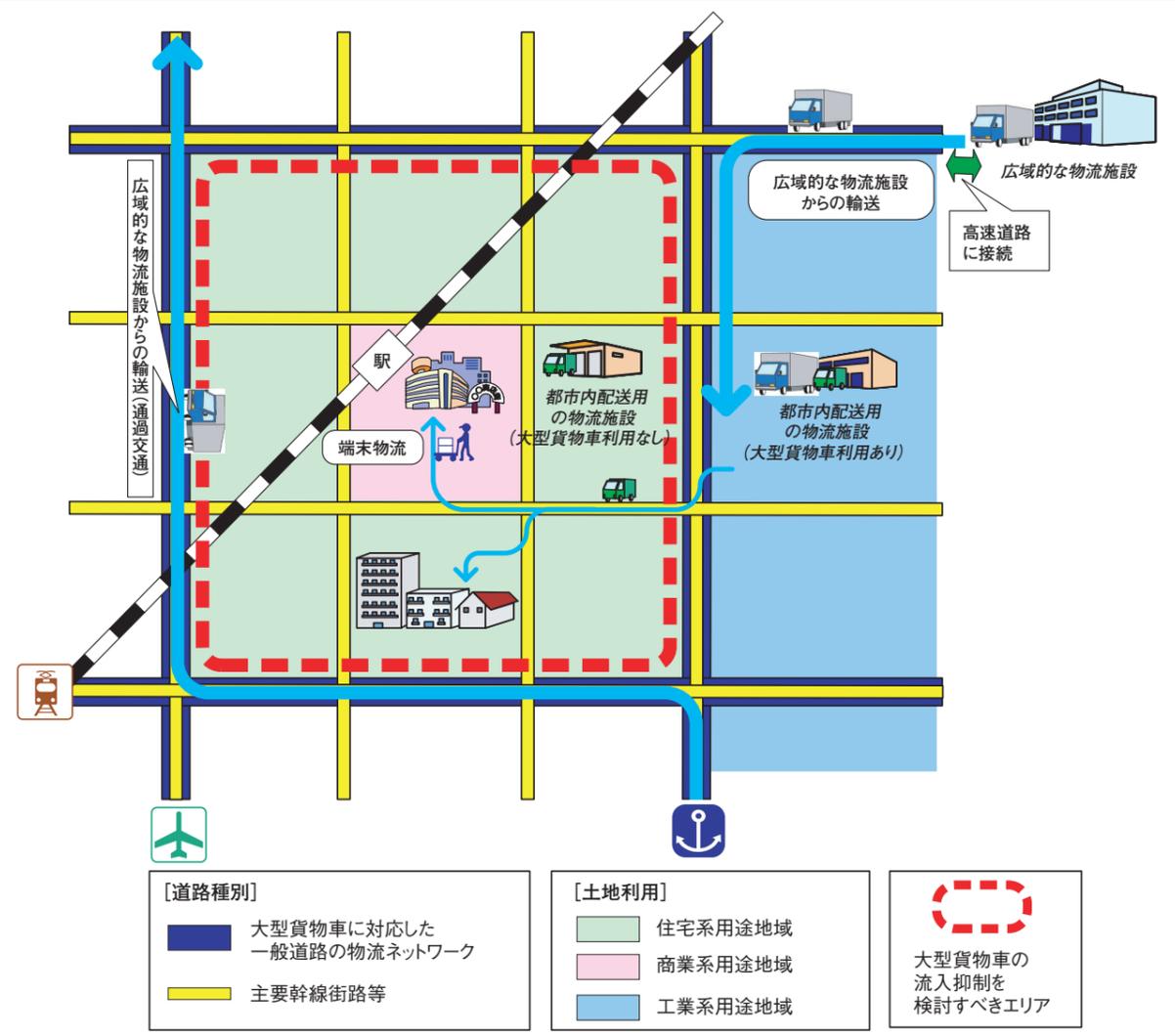
住宅地や中心市街地における大型貨物車の走行を、流入抑制や高速道路の有効活用により削減し、都市環境の改善を図ります。また、貨物車以外の輸送手段との連携強化による環境負荷の低減、災害時の生活必需品の輸送の確保を図ります。

〈取り組むべき施策〉

- ア 住宅地や中心市街地への大型貨物車の流入抑制による都市環境の改善
- イ 高速道路の有効活用による都市環境の改善
- ウ 物流における多様な輸送機関の連携強化による環境負荷の低減
- エ 災害時の暮らしを支える生活関連品目の輸送確保

#### ■大型貨物車の市街地への流入抑制を検討すべきエリアのイメージ

- 大型貨物車に対応した物流ネットワークで囲まれるエリアにおいては、大型貨物車の流入による都市環境の悪化の状況に応じて、交通管理者と連携し、大型貨物車の進入規制などの流入抑制を検討する必要があります。
- その際、物流は「広域的な物流施設からの輸送」から「端末物流」まで連携する必要があるため、都市内配送用の物流施設の配置なども考慮して検討する必要があります。



	大型貨物車に対応した一般道路の物流ネットワーク		住宅系用途地域
	主要幹線街路等		商業系用途地域
			工業系用途地域
			大型貨物車の流入抑制を検討すべきエリア

## D まちづくりと一体となった末端物流対策の推進

末端物流とは、国内外で生産された物資を都市にある商店や事務所などに最終的に配送する物流のことをいいます。物流を効率化するためには、この生産から消費までの一連の物流全体を効率化する必要があり、商業施設や業務施設への配送といった末端物流の効率化も重要です。

### 1 現状 多くの人が集まる中心市街地では末端物流が発生し、「人」と「物」が混在しています。

#### ① 中心市街地で発生する末端物流

●国内外で生産された物資は、最終的には都市にある商店や事務所などに配送されて消費者の手に届きます。中心市街地は、商業、業務、文化、娯楽など様々な機能が集積する地区であるため、これらの都市機能と調和した末端物流の実現が重要です。

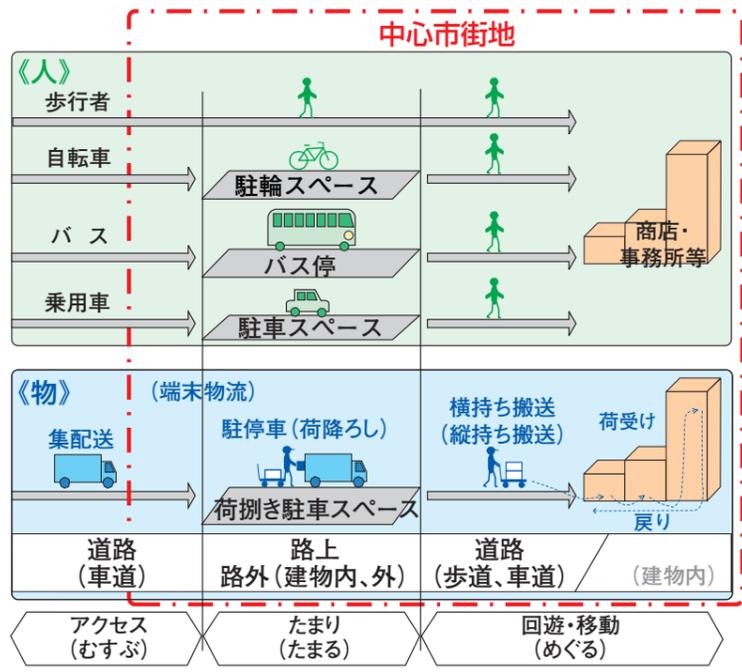
#### ■物流全体における末端物流の位置づけ



#### ② 「人」と「物」が混在している中心市街地

●中心市街地は、商業・業務・文化・娯楽など多様な機能が集積しているため、多くの人々が集まる一方で、商店や事務所などへの物資の配送により、多くの物も集まります。  
●そのため、限られた空間内で「人」と「物」の混在が発生しています。

#### ■商業地区などの中心市街地における人と物の関係

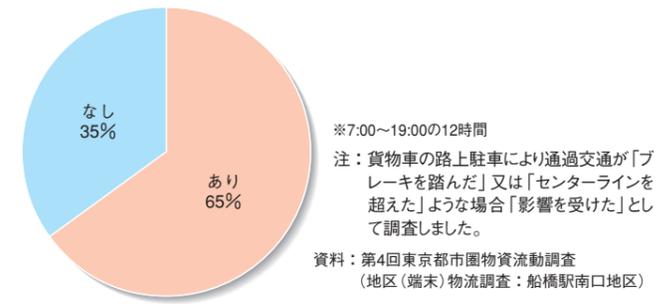


## 2 課題 まちの魅力向上させるためには、交通対策だけでなく、末端物流対策も含め、人と物の両面からの総合的な対策が必要です。

●貨物車の路上駐車を原因として、自動車の円滑な走行や、歩行者の安全などの面で問題が生じています。

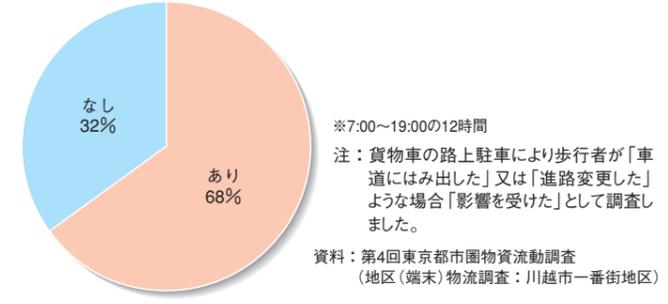
### ■貨物車の路上駐車による自動車の円滑な走行の阻害

#### ◆貨物車の路上駐車による通過交通への影響



### ■貨物車の路上駐車による歩行者の安全な通行の阻害

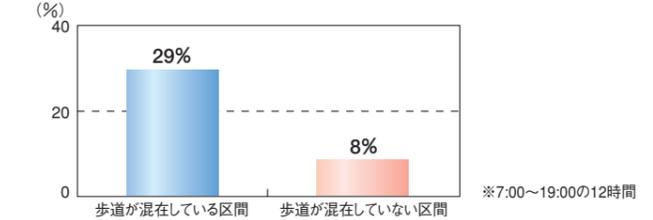
#### ◆貨物車の路上駐車による歩行者への影響



●横持ち搬送\*が、歩行者の多い空間で行われることで、歩行者の安全な通行や効率的な末端物流が阻害されています。

### ■横持ち搬送と歩行者の混在による歩行者の安全な通行や効率的な搬送の阻害

#### ◆歩行者と横持ち搬送の錯綜の発生率



注：横持ち搬送と歩行者が「接触した」もしくは「接触しそうになった」場合を「歩行者との横持ち搬送の錯綜」として調査しました。  
資料：第4回東京都市圏物流流動調査 (地区(末端)物流調査：船橋駅南口地区)



#### 用語についての解説

※横持ち搬送：貨物車から目的施設までの間に発生する人による輸送(台車や手持ちによる輸送)のこと。

D まちづくりと一体となった末端物流対策の推進

### 3 東京都市圏で取り組むべき施策

#### a) 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

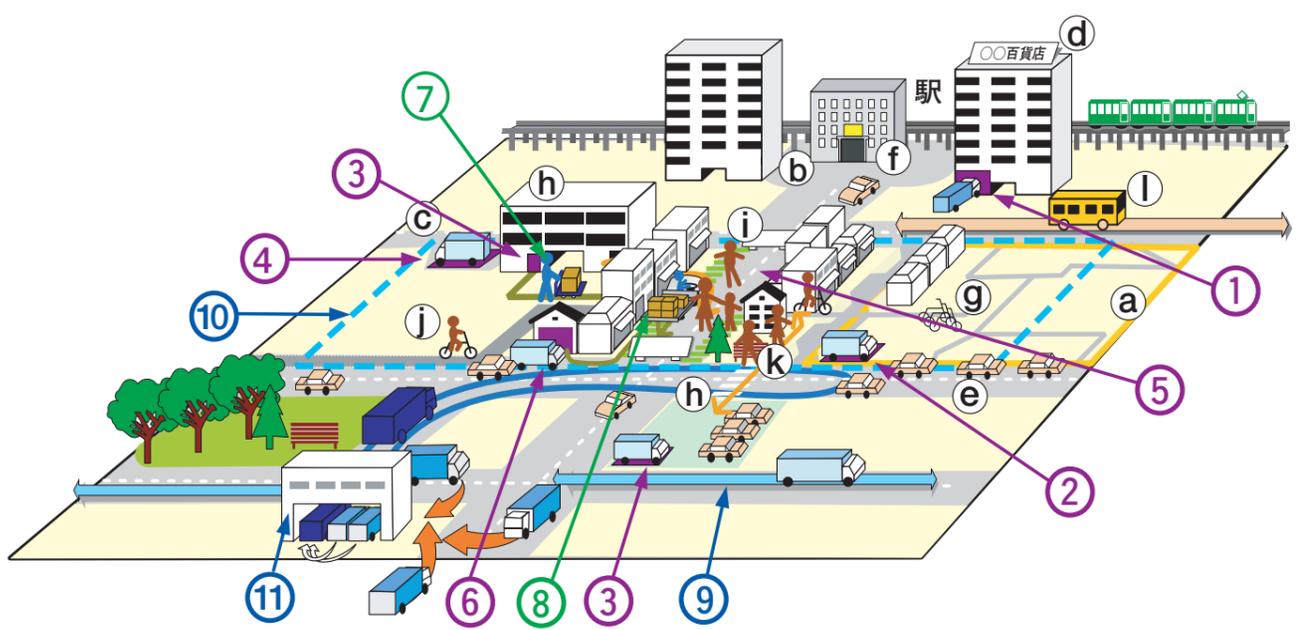
歩行者、バス、乗用車などと末端物流の混在による問題の発生を回避するため、他の交通と末端物流の時間的・空間的な分離や貨物車交通などの抑制といった末端物流対策を、まちづくりの方向性に対応して実施していくことが重要です。その際、末端物流対策に関連する地区の交通対策やまちの基盤づくりなどと一体的に実施することが有効です。

##### 〈取り組むべき施策〉

- ア 歩行者、バス、乗用車などと末端物流の空間的・時間的分離や、末端物流（貨物車交通、貨物車の路上駐車、横持ち搬送）の抑制による人と物の混在の回避
- イ 末端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末端物流対策の実施

#### ■まちづくりに対応した総合的な末端物流対策の推進

	末端物流施策			末端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 駐輪場の整備 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)		



#### b) 末端物流対策の実現の後押し

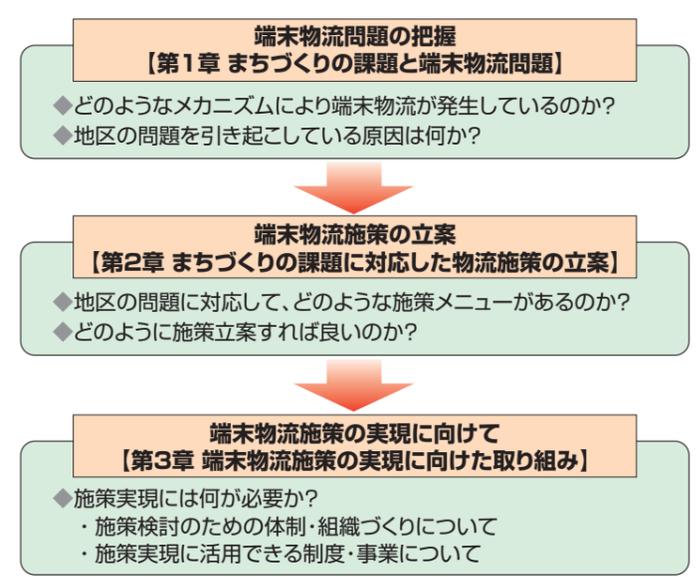
末端物流対策の立案やその実施のための体制・組織づくりなどの方法を示した「末端物流対策の手引き」を活用し、自治体などへの末端物流対策の普及促進を図ります。

##### 〈取り組むべき施策〉

- ア 「末端物流対策の手引き」の作成・普及

- 「末端物流対策の手引き」は、商業施設などが集積する中心市街地などで取り組まれる「末端物流対策」を対象に取りまとめたものです。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、末端物流対策も含めた総合的な「まちづくり」が必要です。
- 手引きでは、物流を含めた総合的な「まちづくり」が進むよう、「末端物流問題の把握」、「末端物流施策の立案」、「末端物流施策の実現に向けて」の3つパートで構成されています。また、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」も作成しています。
- 「末端物流対策の手引き」は、協議会ホームページ、または、裏表紙に記載している問い合わせ先から入手することができます。

#### ■「末端物流対策の手引き」の構成



## V 施策の効果

4つの施策に取り組むことで、次のような効果が期待されます。

### 1 東京都市圏の活力の向上

- 物流コストの削減など物流の効率化により、活力が向上します。
- 中心市街地の魅力が高まり、活力が向上します。

### 2 安全で快適なくらしの実現

- 生活関連品目の輸送が確保され、豊かな暮らしが支えられます。
- 良好な居住環境の形成や交通安全、都市景観の改善など、都市環境が改善します。
- 地区の交通混雑の緩和や交通安全など、安全で快適な中心市街地が形成されます。
- 災害時における生活関連品目の輸送が確保されます。

### 3 環境への影響の低減

- 貨物車走行に伴うCO<sub>2</sub>排出量の削減など、環境負荷が低減します。

# VI 実現化に向けて

わたしたち東京都市圏交通計画協議会は、今後、「望ましい総合都市交通体系」を実現するため、以下のようなことに取り組んでいきます。

## 1 物流施策の推進

### 1. 東京都市圏交通計画協議会の構成団体における物流施策の推進

#### ●都市計画や都市交通計画に関するマスタープラン等への物流施策の位置づけ

協議会を構成する都県政令市において、それぞれが抱える課題に対応した施策に取り組むにあたっては、都市交通マスタープランや都市交通戦略などの計画にこれらの施策を位置づけるなどして、土地利用や都市環境との調和を図りながら、着実に実施していくことが重要です。

#### ●関係部局、市区町村等との連携による物流施策の推進

都市行政に係る幅広い部局、産業振興部局、社会基盤整備に係る部局、交通行政に係る部局などとの連携が重要です。また、「端末物流対策の手引き」による端末物流対策への支援など、市区町村などに対する積極的な情報提供が重要です。

### 2. 上位計画等との連携

平成17年9月に公表した『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（仮称）「基本方針」』に掲げた東京都市圏で取り組むべき物流の4つの施策の方向性は、「総合物流施策大綱（2005～2009）」（平成17年11月閣議決定）に反映されています。

今回掲げた物流施策のうち、特に全国的に取り組まれる必要性の高い施策については、国の施策として展開されるよう、関係部局へ働きかけていきます。

## 2 物流施策の推進のための今後の活動

### 1. 東京都市圏物資流動調査データの提供

協議会ホームページに、第4回東京都市圏物資流動調査の基礎的な集計結果を公表しています（P30「ダウンロード可能な基礎集計表」参照）。また、基礎集計以外の集計データについては、利用者の申請に応じて個別に提供を行っています（本冊子の裏表紙に記載している問い合わせ先または協議会ホームページからお問い合わせ下さい）。この調査データは、都市計画・都市交通分野をはじめ、経済・産業振興分野など、さまざまな場面での活用が考えられます。今後も、ホームページを通じて、データの提供を積極的に進めていきます。

### 2. 広報活動の推進

東京都市圏の都市交通計画に関わる調査・検討結果などについて、みなさんのご理解を深めていただくために、ニュースレターの発行やシンポジウムの開催など、広報活動を積極的に進めていきます。

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/>

# ダウンロード可能な基礎集計表

以下の基礎集計結果を協議会ホームページ（<http://www.tokyo-pt.jp/>）からダウンロードできます。

## 1. 事業所機能調査

### (1) 事業所票ベース

事業所数関連	業種別施設種類別事業所数	
	発生量・集中量	関連
地域別施設種類別業種別事業所数構成比	地域別品目別発生物流量・発生貨物車台数・集中物流量・集中貨物車台数	地域別業種別発生物流量・発生貨物車台数・集中物流量・集中貨物車台数
地域別開設年代別土地所有形態別物流施設数	地域別施設種類別発生物流量・発生貨物車台数・集中物流量・集中貨物車台数	車両サイズ別利用貨物車台数・物流量発生量
地域別開設年代別業種別物流施設数	品目別貨物車の搬出時の積載率制約条件別台数	品目別搬出時の到着時刻指定有無別物流発生量
地域別業種別施設種類別コンテナ利用の有無別事業所数	品目別車両サイズ別平均積載率	地域別業種別施設種類別1事業所当たり発生物流量・発生貨物車台数
地域別保有機能別物流施設数	地域別業種別施設種類別敷地面積あたり発生物流量・発生貨物車台数	地域別業種別施設種類別延べ床面積あたり発生物流量・発生貨物車台数
地域別保有流通加工機能別物流施設数	地域別業種別施設種類別従業員1人あたり発生物流量・発生貨物車台数	地域別業種別施設種類別従業員1事業所あたり従業員数
地域別業種別従業員規模別事業所数	業種別施設種類別物流施設の搬出・搬入有無別事業所数	
地域別施設種類別従業員規模別事業所数		
地域別施設種類別延べ床面積規模別事業所数		
業種別施設種類別物流施設の搬出・搬入有無別事業所数		

### (2) 搬出・搬入票ベース

流動量関連	原単位関連
品目別地域間物流量、貨物車台数	地域別業種別貨物車1台あたり輸送トン数
品目別業種間流動量、貨物車台数	地域別業種別貨物車1台あたり輸送トン数
品目別施設間流動量、貨物車台数	地域別施設種類別貨物車1台あたり輸送トン数
輸送手段別地域間流動量	地域別施設種類別貨物車1台あたり輸送トン数

## 2. 補完調査

企業意向調査	企業アンケート基礎集計
大型貨物車走行実態調査	大型貨物車走行ルート図面
	大型貨物車交通量カウント調査結果

調査票や集計カテゴリなども、協議会ホームページからみることができます。

# 分類内訳表

10分類	品目	6分類	業種	5分類	施設種類
農水産品・食料工業品	穀物、野菜・果物、その他の農産品、水産品、畜産品、食料工業品	製造業	食料品製造業、飲料・たばこ・飼料製造業、繊維工業、衣服・その他の繊維製品製造業、木材・木製品製造業、家具・装飾品製造業、パルプ・紙・紙加工品製造業、出版・印刷・同関連産業、なめし革・同製品、毛皮製造業、その他製造業、化学工業、石油製品・石炭製品製造業、プラスチック製品製造業、ゴム製品製造業、窯業・土石製品製造業、鉄鋼業、非鉄金属製造業、金属製品製造業、一般機械器具製造業、電気機械器具製造業、輸送用機械器具製造業、精密機械器具製造業	事務所施設	事務所施設
出版・印刷物	出版・印刷物			工場	工場
日用品	家具・装飾品、台所用品、衣料・身用品、はきもの、文房具・楽器・玩具・運動娯楽用品、医薬品、化粧品、その他日用品			店舗・飲食店	店舗、飲食店・宿泊・娯楽施設
軽工業品	紙・パルプ、繊維工業品、ゴム製品、皮革製品、その他の製造工業品			物流施設	倉庫・保管庫・上屋・冷蔵・冷蔵倉庫、貯蔵タンク・サイロ・油槽所、野積場、資材置場、モータープール・貯木場、集配センター・荷捌き場、トラックターミナル、鉄道貨物駅、岸壁・ふ頭・CFS、空港、卸売市場
林産品	原木、製材・その他の林産品、薪炭、砂利・砂・土・石材、原油、天然ガス、金属鉱、石炭、石灰石、その他の非金属鉱			その他	上記に分類されてない施設
金属工業品	鉄鋼、非鉄金属、金属製品	卸売業	農畜産物・水産物卸売業、鉱物・金属材料卸売業、建築材料卸売業、各種商品卸売業、繊維品卸売業、衣服・身の回り品卸売業、食料・飲料卸売業、医薬品・化粧品等卸売業、化学製品卸売業、一般機械器具卸売業、自動車卸売業、電気機械器具卸売業、その他機械器具卸売業、家具・建具・什器等卸売業、再生資源卸売業、その他の卸売業	その他	上記に分類されてない施設
機械工業品	一般機器、電気機器、輸送機器、精密機器	道路貨物運送業	道路貨物運送業	倉庫業	倉庫業
窯業・化学工業品	陶磁器・ガラス、セメント、生コン、その他のセメント製品、れんが・石炭・その他窯業品、揮発油、灯油・軽油、重油、石油ガス、その他石油製品、石炭製品、化学薬品、化学肥料、その他化学工業品	倉庫業	倉庫業	その他の運輸業	水運業、航空運輸業、運輸に付帯するサービス業
混載	混載、宅配便	小売業	公務、織物・衣服・身の回り品小売業、飲食料品小売業、自動車・自転車小売業、家具・什器・家庭用機械器具小売業、その他の小売業、各種商品小売業（百貨店・スーパー等）、コンビニエンスストア、飲食店、金融・保険・不動産業、電気・ガス・熱供給・水道業、サービス業	サービス業	公務、織物・衣服・身の回り品小売業、飲食料品小売業、自動車・自転車小売業、家具・什器・家庭用機械器具小売業、その他の小売業、各種商品小売業（百貨店・スーパー等）、コンビニエンスストア、飲食店、金融・保険・不動産業、電気・ガス・熱供給・水道業、サービス業
特殊品・その他	建設残土、金属くず、動植物性飼料、その他の廃棄物、輸送用容器類				

※上記品目分類は、輸送統計の品目分類及び日本標準品分類を参考にして作成したものです。

※上記業種分類は、日本標準業分類（平成5年）を参考にして作成したものです。

注：ここに示す分類表は、この冊子の集計に用いたものです。