

物流まちづくりガイドンス (地区物流対策実践編)

～中心市街地・住宅地での先行対策を参考にした進め方～

令和8年3月
東京都市圏交通計画協議会

目次

第1章 本ガイドンスの目的・対象・範囲	2	第3章 まちの実態を把握するための現地調査手法	26
1-1 目的	2	3-1 まちの実態を把握するための調査手法	26
1-2 対象	2	3-2 調査手法の事例紹介(第6回物資流動調査:地区物流調査)	28
1-3 範囲	3	3-2-1 事例の活用について	28
		3-2-2 中心市街地における事例	29
		3-2-3 中高層マンションにおける事例	36
		3-2-4 住宅地における事例	41
第2章 中心市街地や住宅地における物流まちづくりの進め方	5	3-3 各実践ポイントからみた調査結果分析の事例	43
2-1 基本的な考え方	5	3-3-1 実践ポイント①:荷さばきのための駐車空間確保	44
2-1-1 進め方	5	3-3-2 実践ポイント②:横持ち搬送対策	45
2-1-2 最近の新たなまちづくり・制度の変化への対応	6	3-3-3 実践ポイント③:配送の工夫と対応	47
2-1-3 物流まちづくりを進める5つの実践ポイント	9	3-3-4 実践ポイント④:地区特性に応じた対応	48
2-2 物流まちづくりを進めるための先行対策等を参考とした具体的な対策	12		
2-2-1 実践ポイント①:荷さばきのための駐車空間確保	13	第4章 物流まちづくりを進めるための参考情報	50
2-2-2 実践ポイント②:横持ち搬送対策	17	4-1 地区物流施策に活用できる制度・事業	50
2-2-3 実践ポイント③:配送の工夫と対応	18	4-2 まちづくりと地区物流に関するサイトについて	51
2-2-4 実践ポイント④:地区特性に応じた対応	21	4-3 本ガイドンスの参考資料について	52
2-2-5 実践ポイント⑤:多様な関係者との連携	24		

(別冊)参考資料	I 調査・分析編
	II 地区物流施策事例編

第1章 ガイドランスの目的・対象・範囲

1-1 目的

- ・東京都市圏交通計画協議会は、令和5年度から令和6年度にかけて実施した第6回東京都市圏物資流動調査の結果を踏まえ、物流からみた新たな地域・都市づくりに向けて、「物流まちづくり」を定義し、その方向性を示す3つの柱による提案をまとめました。

<物流まちづくりの定義>

行政の各部署や民間企業、国民など、多様な関係者が、物流が都市機能の1つであることを認識し、物流と人の交通の相互関係や土地利用との連携を考慮しながら、協働して、地域・都市づくりを行うことにより、安全・安心・快適な都市環境を形成する取組

<物流まちづくりの3つの柱>

柱Ⅰ. 物流施設の立地を考慮した都市計画の推進
柱Ⅱ. 物流を考慮した中心市街地や住宅地におけるまちづくりの推進
柱Ⅲ. 物流を考慮した都市計画・まちづくりによる新たな価値の創出

- ・本ガイドランスは、「柱Ⅱ. 物流を考慮した中心市街地や住宅地におけるまちづくりの推進」、「柱Ⅲ. 物流を考慮した都市計画・まちづくりによる新たな価値の創出」に該当し、安全・安心・快適な都市空間の形成に資することを目的としています。
- ・中心市街地や住宅地では、店舗・飲食店、オフィス、住宅などの最終到着地へ物資を届けるため、荷さばき駐車や横持ち搬送など多様な物流活動が行われています。また、近年、「人中心のまちづくり」の推進などにより都市空間の再編が進められています。
- ・本ガイドランスでは、中心市街地・住宅地での先行対策を参考にした物流まちづくりのすすめかたを紹介しますので、ご活用ください。

1-2 対象

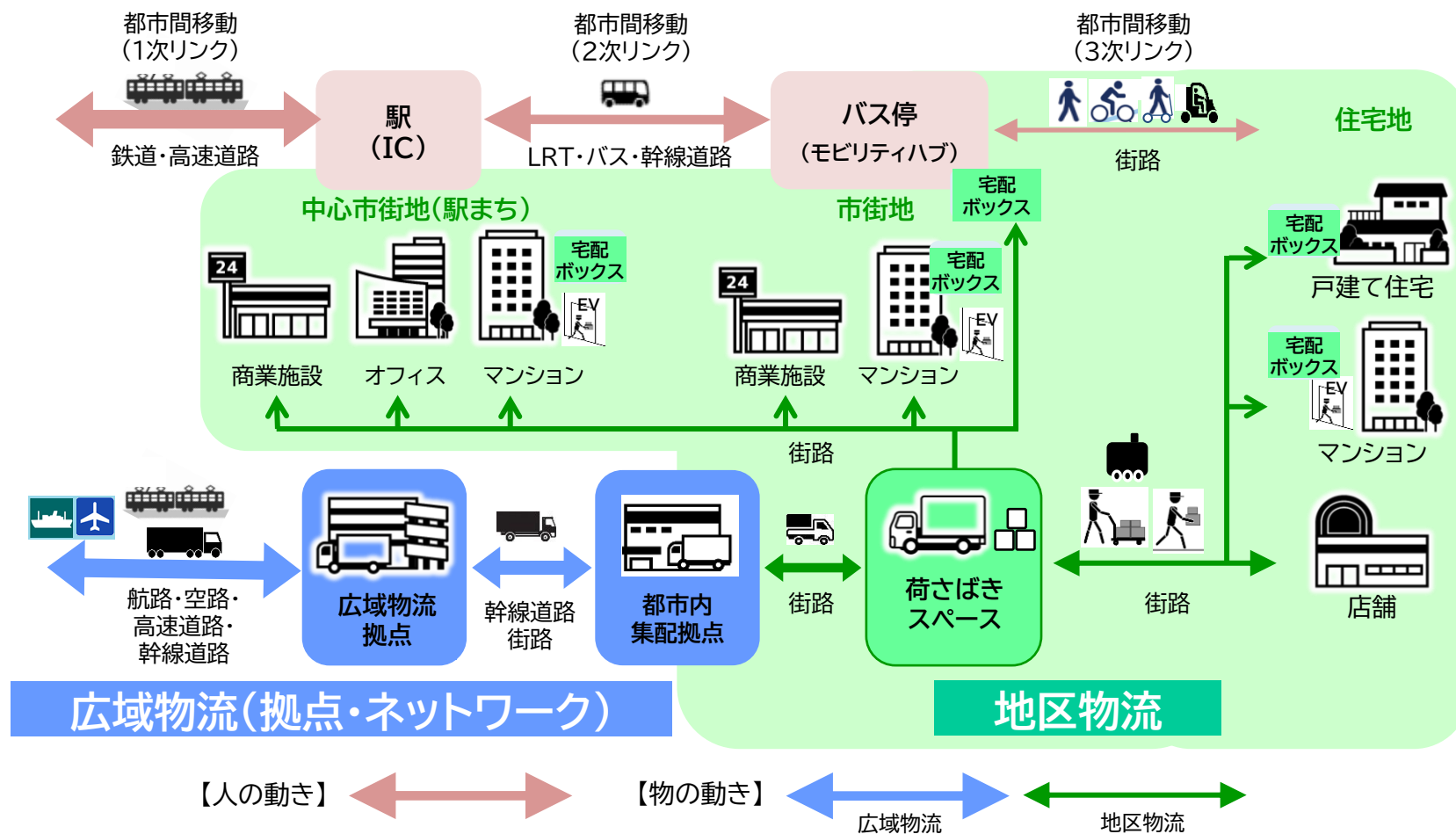
- ・主に都市計画・まちづくり担当者を対象としています。
- ・また、都市計画やまちづくり、物流に関係する様々な方を対象としています。

第1章 ガイダンスの目的・対象・範囲

1-3 範囲

- ・物流の範囲は、大きく二つに分けられます。一つ目は、都市間でモノがまとめて大量に輸送される「広域物流」、二つ目は、都市内の最終届け先(商業施設、オフィス、住宅など)へ物(モノ)が小口で運ばれる「地区物流」です。
- ・本ガイダンスは、「**地区物流**」を対象範囲としています。

図表1-1 本ガイダンスにおける地区物流の範囲(広域物流との関係)

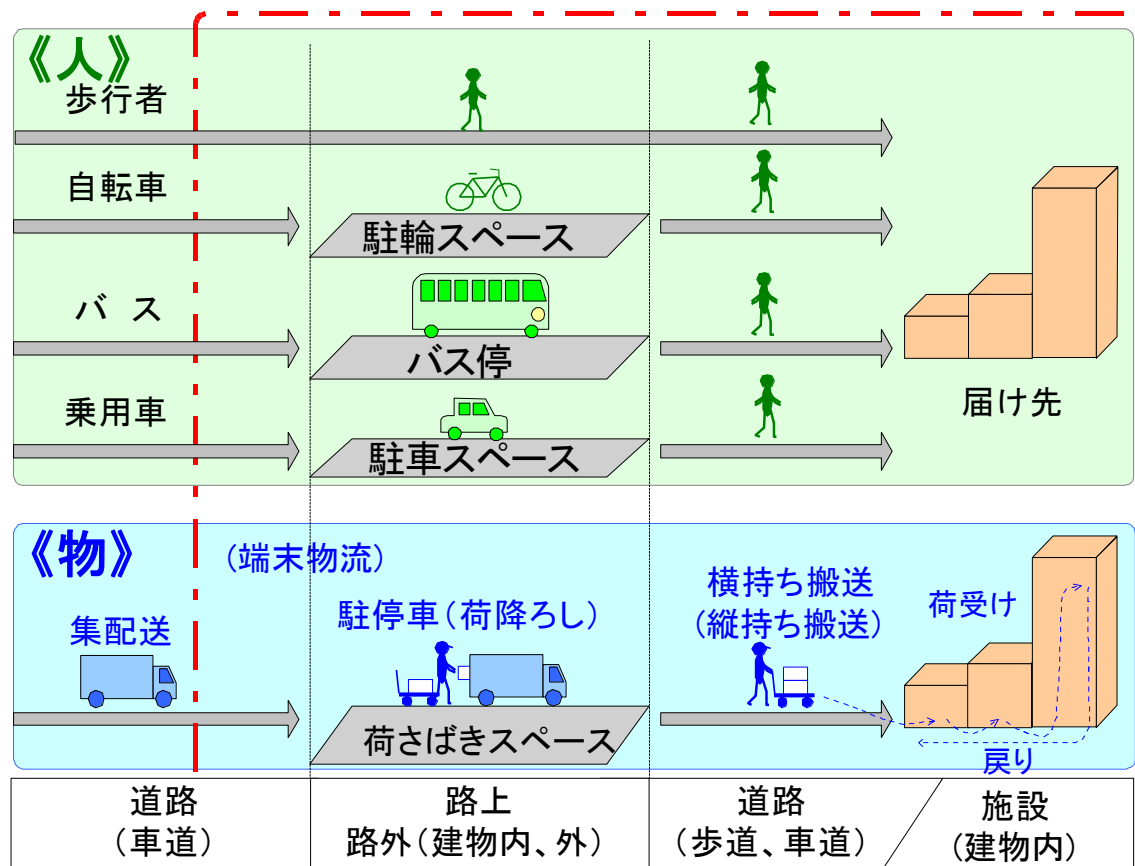


第1章 ガイダンスの目的・対象・範囲

1-3 範囲

- ・地区物流では、集配送してきた車両が、路上や路外(建物内外)に設けられた荷さばきスペースに駐停車し、荷降ろしを行います。そこから台車や手持ちなどにより、施設(建物内)まで荷物が搬送されます。
- ・このうち、駐停車後に道路(歩道・車道)を通行して行う搬送を「横持ち搬送」、建物内でエレベーターや階段を使用して行う搬送を「縦持ち搬送」と呼びます。これら、駐停車してから目的地まで搬送する一連の動きを「地区物流」の範囲としています。

図表1-2 地区物流における人と物(モノ)との関係



第2章 中心市街地や住宅地における物流まちづくりの進め方

2-1 基本的な考え方

2-1-1 進め方

- ・近年、東京都市圏の都市部では、物流需要の増加や配送時間帯の偏在により、路上での荷さばきや交通の錯綜が課題となっています。
- ・都市空間の環境を維持・向上させるためには、物流をまちづくりの課題として適切に位置付け、人の視点に加えて物流の視点を考慮することが重要です。
- ・地区における最近のまちづくりや制度の変化としては、ウォーカブル化のさらなる推進、生活道路における安全性確保、中高層マンションにおける駐車場の設置附置などの動きがみられており、このような新たなまちづくりや制度の変化への対応も重要となります。
- ・こうした状況も踏まえ、新たなまちづくりや都市の再構築のタイミングを捉えて、物流まちづくりを推進し、人と物の動きを最適化して、安全・安心・快適な都市空間を構築する大きなチャンスとなります。
- ・また、駐車場整備や駐輪場整備に合わせて荷さばきスペースを整備するなど、個別事業のタイミングをきっかけとして対応することも有効です。

図表2-1 中心市街地や住宅地におけるまちづくり計画や地区交通対策

中心市街地や住宅地における 主なまちづくり事業	主な関係部署等	地区交通対策(物流関係)	主な関係部署等
土地区画整理事業	都市計画関係部署	地区内渋滞対策	交通関係部署
市街地再開発事業	都市計画関係部署	バス利便性対策	交通関係部署
交通結節点整備(モビリティハブ等)	交通関係部署	駐車場整備	都市計画関係部署
		駐輪場整備	都市計画関係部署
		自転車走行空間整備	交通関係部署
		ウォーカブル空間の創出	まちづくり関係部署
		賑わい空間の創出	まちづくり関係部署

第2章 中心市街地や住宅地における物流まちづくりの進め方

2-1-2 最近の新たなまちづくり・制度の変化への対応

① 人中心のまちづくりによるウォーカブル化の推進

- ・これまで自動車が優先されてきた道路空間を、人中心の空間へと転換し、「居心地が良く歩きたくなるウォーカブルなストリート」を形成する取り組みが進んでいます。
- ・ウォーカブルの取り組みが進む中で、荷さばき空間の適切な確保や、人とモノの動線の分離・調和を図り、安全で円滑な空間環境を形成することの重要性が一層高まっています。

図表2-2 「居心地が良く歩きたくなる」空間のイメージ

Walkable Eye level Diversity Open

歩きたくなる

まちに開かれた1階

多様な人の
多様な用途、使い方

開かれた空間が
心地よい

財政・税制支援
民地部分の公共空間化
(広場化等)

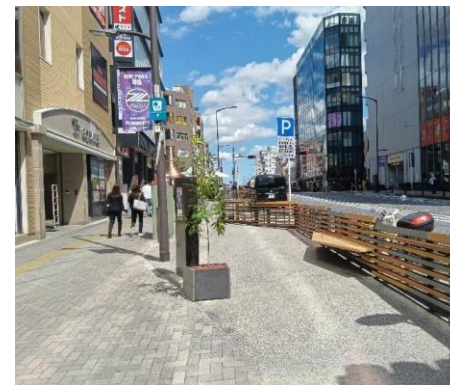
財政・税制支援
建物低層部を開放・
リノベーション
(ガラス張り化等)



金融支援
公共空間の利活用促進
(デッキを活用した販促創出)

財政支援
・ウォーカブルな空間整備、滞在環境の向上、景観の向上
(街路の広場化、滞在環境の向上のための施設整備や社会実験、道路の美化等)
・上記を下支えする周辺環境整備 (環状街路、公共交通基盤)

人中心のまちづくりによるウォーカブル化と
荷さばきスペースの確保を同時に行った事例
(町田市 町田駅前)



第2章 中心市街地や住宅地における物流まちづくりの進め方

② 生活道路における法定制度の見直し

- ・改正道路交通法施行令の施行により、中央線や車両通行帯のない生活道路における自動車の法定速度が、時速60キロメートルから30キロメートルへ引き下げられます。
- ・生活道路における、より安全な道路交通環境の確保の必要性が高まっています。

図表2-3 生活道路における法定速度の見直しの方向性

(1) 背景

- 道路交通法施行令により、高速自動車国道以外の道路を通行する場合の自動車の最高速度は原則60km/h（速度規制標識が設置されている場合には規制速度が最高速度）
 - 全国の生活道路全てに30km/hの速度規制を実施し、速度規制標識を設置するよりも、生活道路の法定速度の見直しが適切
- ▶ **交通実態に合わせ、より安全な道路交通環境を確保するため、生活道路の法定速度を30km/hとする。**



最高速度が現状60km/hの生活道路（例） 60km/hの法定速度が維持される道路（例）

(2) 改正内容（道交法施行令・施行規則）

- 中央線、中央分離帯、中央を分離する工作物等が設置されていない道路や複数車線が設置されていない道路の法定速度を30km/hに引下げ
- 従前どおり、速度規制標識が設置されている場合には当該速度が最高速度となり、それ以外の道路の法定速度は60km/hに維持

(3) 今後の予定

- 令和8年9月1日の施行に向けて、以下の取組を行う。
- 制作したポスターを活用するなどして国民への広報啓発を推進
 - 都道府県公安委員会において、関係者の意見等を踏まえ、交通実態を踏まえた適切な速度規制を実施



警察庁・都道府県警察
警察庁で制作したポスター

第2章 中心市街地や住宅地における物流まちづくりの進め方

③ 標準駐車場条例の改正

- ・標準駐車場条例の改正により、共同住宅(マンション等)において荷さばき駐車施設の設置義務が新たに追加されました。
- ・標準駐車場条例の改正を踏まえ、各地方公共団体において新たな駐車場施策を検討する際に、地域の実態に合わせた荷さばきスペースの確保のための実態の把握を行い、必要なスペースを整備・確保していくことが重要となります。

図表2-4 標準駐車場条例の改正による共同住宅の荷さばき駐車施設確保の方向性

○ 共同住宅への配送需要の増加等の近年の社会情勢の変化等を踏まえて、標準駐車場条例を改正し、地方公共団体の条例の見直しを促すことにより、社会の変化に対応した駐車場施策を推進。 ※ 前回改正R2.9

○ 量的課題への対応

物流2024年問題、駐車場整備施策と交通政策との整合、既存駐車施設の稼働率低下、車種毎の需給の偏り、地方公共団体による既存駐車施設の把握(監督)

- 共同住宅への荷さばき駐車施設設置義務の追加
共同住宅への配送需要増加、物流2024年問題への対応として、一定規模(50戸等)以上の共同住宅に対して戸数に応じて(100戸あたり1台等)荷さばき駐車施設を設置
- 公共交通利用促進措置による緩和
交通施策と連携した場合の附置義務の緩和により、駐車場供給の適切化
- 駐車施設の振替規定の追加
車両規格の多様化への対応や自動二輪車等の多様な車種の駐車施設の確保
- 附置義務緩和についての規定を追加
専用駐車場について、敷地内の需要が十分賄える場合緩和
- 廃止時の届出義務化
施設の廃止に伴い廃止された附置義務駐車施設の把握

○ 引き続きの課題について(技術的助言等に記載)

- ・附置義務制度・原単位の適正化(来年度以降調査も含めて検討)
- ・駐車場整備の抑制・マネジメントに資する制度の検討
- ・附置義務駐車施設の稼働状況を含むエリアでの駐車場需給の把握
- ・車両の規格の変化への対応(小型車比率のみなおし)

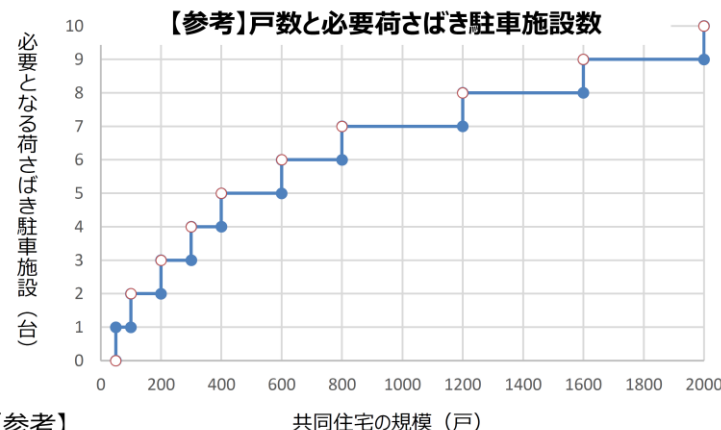
○ 質的課題への対応

車両の変化、ユニバーサルデザイン・バリアフリー、駐車場の集約による歩行者の利便性・安全性確保やまちなみの連続性確保

- 荷さばき駐車施設の車高への対応
原則3.2mとする
- 車椅子使用者駐車施設の数・車高への対応
規模に応じた基準*(1以上→200戸までは2%等)にみなおすとともに、車高を2.3mとする
※ バリアフリー法に基づく政省令の改正と連動
- 集約駐車場への隔地の推進
附置義務駐車施設の集約を可能にする規定を導入することにより、歩行者の安全性向上やまちの賑わいに影響の大きい建物1階部分の活用を推進
- 駐車施設の振替規定の追加 ※左と共通
車両の大型化(ハイルフ)等に伴う駐車需要への対応

標準駐車場条例における基準(参考)

- ・具体的な要件等は地方公共団体の条例により設定
- ・標準的な基準として50戸以上の共同住宅に対して、100戸あたり1以上の荷さばき駐車施設の設置が必要と考えられる
※ 400戸以上、800戸以上でそれぞれ0.5、0.25倍に逓減
※ 延床2000㎡(商業地域の場合)、敷地1000㎡以上の場合



【参考】

- ・駐車場法施行令改正(R7.3.7公布・R8.4.1施行)により、共同住宅を特定用途に追加し、附置義務の対象とできる用途地域を拡大
- ・既存の共同住宅に対しては、乗用車に余剰がある場合に振替による荷さばき駐車施設確保等の取り組みを推進

出典:「標準駐車場条例」を改正～社会の変化に対応した駐車施設の附置義務制度の見直しを推進～(国土交通省都市局、令和7年3月28日プレスリリース)

https://www.mlit.go.jp/report/press/toshi09_hh_000119.html

第2章 中心市街地や住宅地における物流まちづくりの進め方

2-1-3 物流まちづくりを進めるための5つの実践ポイント

・中心市街地や住宅地において、まちづくり事業や地区交通対策を進めていくにあたり、以下の5つの実践ポイントに基づいて検討や取組を進めることが重要です。

図表2-5 中心市街地や住宅地にて、物流まちづくりを進めるための5つの実践ポイント

まちづくり事業
土地区画整理事業
市街地再開発事業
交通結節点整備(モビリティハブ等)
地区交通対策(物流関係)
地区内渋滞対策
バス利便性対策
駐車場整備
駐輪場整備
自転車走行空間整備
ウォークアブル空間の創出
賑わい空間の創出

《物流まちづくりを進めるための5つの実践ポイント》

実践ポイント①:荷さばきのための駐車空間確保

実践ポイント②:横持ち搬送対策

実践ポイント③:配送の工夫と対応

実践ポイント④:地区特性に応じた対応

実践ポイント⑤:多様な関係者との連携

第2章 中心市街地や住宅地における物流まちづくりの進め方

2-1-3 物流まちづくりを進めるための5つの実践ポイント

・物流まちづくりを進めるための5つの実践ポイントの概要を以下に整理します。

《物流まちづくりを進めるための5つの実践ポイントの概要》

実践ポイント①: 荷さばきのための駐車空間確保

路上での荷さばき駐車は、人や車との錯綜を招くなど、さまざまな影響があります。新たに土地区画整理事業や市街地再開発事業を計画する際には、当該エリアの荷さばき需要を踏まえ、必要な荷さばき空間を創出することが重要です。

実践ポイント②: 横持ち搬送対策

横持ち搬送では、横持ち距離が長くなることに加え、中高層建築物においてエレベーターでの搬送に時間を要する場合があります。空間分離を含む安全で横持ちしやすい施設設計や、横持ち距離の低減、効率的な共同配送など、横持ち搬送対策の検討が重要です。

実践ポイント③: 配送の工夫と対応

配送は朝の10時台に集中しています。店舗や自宅での受取時間帯の柔軟化や、混雑時間帯を避けた配送の推進、需要の集中を抑える工夫が重要です。例えば、共同配送による輸送の効率化などの先行事例は参考になります。

実践ポイント④: 地区特性に応じた対応

地区の特徴に応じて、効果的に対策を組み合わせることも重要です。例えば、独自に駐車場ルールを定めて地区全域の附置義務基準を緩和したり、荷さばきルールを設定したりする先行的な取組は参考になります。また、まちづくり拠点として交通結節点等に物流機能を付加する取組も有効な事例として挙げられます。

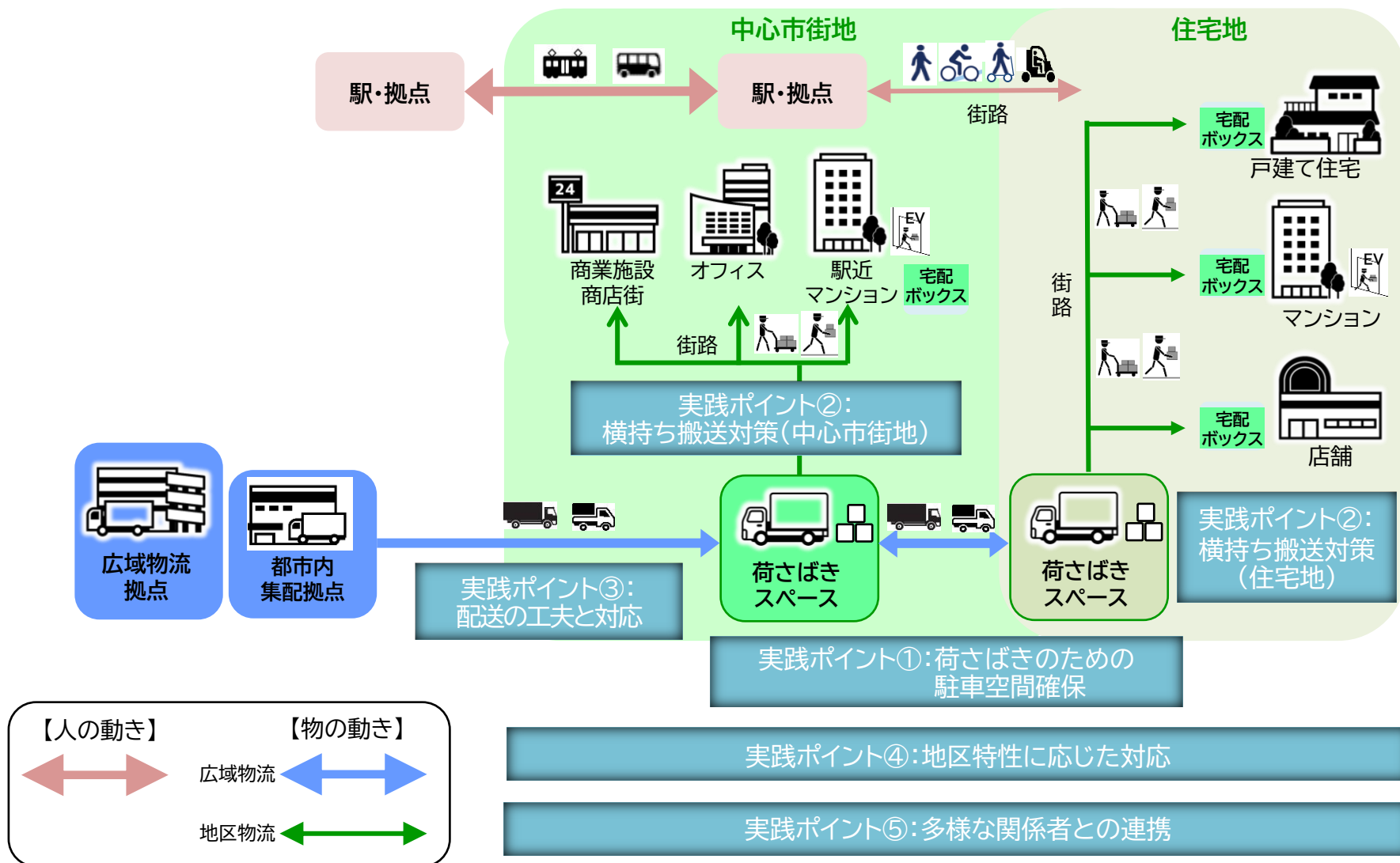
実践ポイント⑤: 多様な関係者との連携

まちづくりには多くの関係者が関わるため、連携して取り組むことが重要です。行政、学識経験者、物流事業者、駐車場事業者、商業者、警察など、多様な関係者が参画する協議の場を設け、継続的に地区物流施策に取り組んでいる先行事例も参考になります。

第2章 中心市街地や住宅地における物流まちづくりの進め方

<中心市街地や住宅地における5つの実践ポイントとの関係>

図表2-6 中心市街地や住宅地における5つの実践ポイントとの関係



第2章 中心市街地や住宅地における物流まちづくりの進め方

2-2 物流まちづくりを進めるための先行対策等を参考とした具体的な対策

- ・5つの実践ポイントについて、先行対策事例を以下の表のとおり整理しています。
- ・地域の特徴や課題、計画等に応じて、これらの具体的な対策の中から最適なものを選定するとともに、複数の対策を組み合わせ取り入れることで、より良い物流まちづくりにつながります。
- ・具体的な先行対策事例は、次ページ以降で紹介します。
- ・また、本ガイダンスの参考資料「第Ⅱ編 地区物流施策事例編」では、下記以外の国内外の最新事例も整理していますので、ご参照ください。

図表2-7 5つの実践ポイントごとに整理した先行対策事例

		実践ポイントごとに整理した先行対策事例	
実践ポイント①: 荷さばきのための駐車空間確保	空間 分離	路外	・荷さばき施設の整備 ・荷さばきスペースの確保(コインパーキング等との連携)
		路上	・路上荷さばきスペースの確保 ・パーキングメーターの活用
	時間 分離	・荷さばき可能時間帯の導入	
実践ポイント②: 横持ち搬送対策	ハード 施策	・建物内荷さばきスペース・搬送路の確保	
	ソフト 施策	・総合的な横持ち搬送対策	・効率的な横持ち搬送(空間分離、時間分離)
実践ポイント③: 配送の工夫と対応		・中心市街地における共同配送 ・戸建て等住宅地における共同配送	・中高層マンションにおける効率的な配送
実践ポイント④: 地区特性に応じた対応		・地域ルール策定による取組	・交通拠点等を活用した取組
実践ポイント⑤: 多様な関係者との連携		・協議会等による連携	・まちづくり関連計画への位置づけ

第2章 中心市街地や住宅地における物流まちづくりの進め方

2-2-1 実践ポイント①:荷さばきのための駐車空間確保

【取組の留意点】

- ・中心市街地や住宅地では、店舗・飲食店、オフィス、住宅など多様な最終到着地へ物資を届けるため、貨物車が安全に駐車し、荷さばきができる場所の確保が不可欠です。
- ・既存道路上での“路上荷さばき”が常態化すると、渋滞発生・歩行者との錯綜・安全性の低下を招くことがあるため、まずは路外空間での荷さばき場所の確保が重要な基本対策となります。
- ・土地区画整理事業や市街地再開発事業などの都市開発の計画段階で、エリアの荷さばき需要を踏まえ、必要な荷さばきスペースを新たに創出することが重要です。
- ・既存市街地では、建物の建替えや再生のタイミングで、建物内や敷地内に荷さばきスペースを設ける誘導もポイントです。
- ・また、まちづくりによる新規確保が難しい地区では、既存資源を組み合わせることも現実的です。
- ・荷さばき駐車場の整備に活用できる補助もあるので、適宜活用してください。「4-1 地区物流施策に活用できる制度・事業」参照
(例示)・既存駐車場との連携による時間帯での路外荷さばきスペースの確保
・商店街や自治体と連携した共用荷さばきスペースの確保

既存駐車場との連携による時間帯での
路外荷さばきスペース確保の事例
(武蔵野市 吉祥寺駅周辺地区)



商店街や自治体と連携した
共用荷さばきスペース確保の事例
(川崎市 川崎駅前)



第2章 中心市街地や住宅地における物流まちづくりの進め方

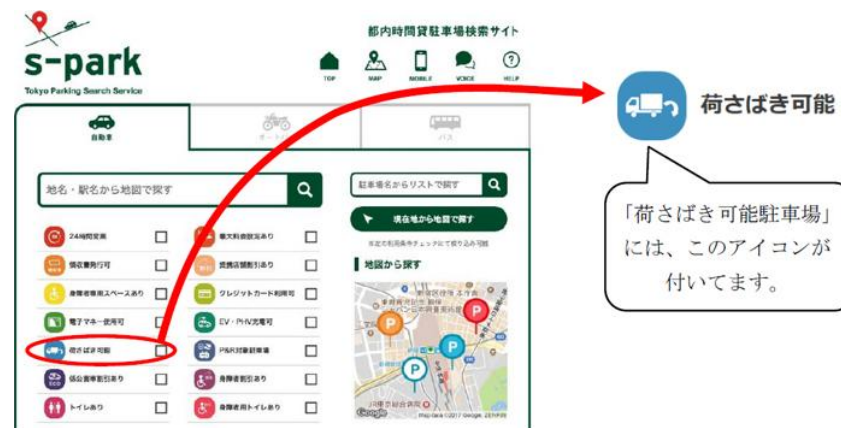
2-2-1 実践ポイント①:荷さばきのための駐車空間確保

- ・以下では路外において、荷さばきスペースを確保した事例を示します。
- ・市の公営駐車場整備に合わせて貨物車用の駐車スペースを確保したり、コインパーキング業者と連携して行政が荷さばき可能駐車場を指定し、利用推進を図っている事例が見られます。
- ・市街地開発や駐車場整備事業に合わせて荷さばきスペースを確保したり、既存駐車場が利用可能な場合には貨物車用として転用するなどの取組が効果的です。

図表2-8 路外での荷さばきスペース確保の事例
(駐車場整備に合わせて1Fに荷さばきスペースを確保)



図表2-9 路外での荷さばきスペース確保の事例
(コインパーキングを活用した「荷さばき可能駐車場」の指定)




第2章 中心市街地や住宅地における物流まちづくりの進め方

2-2-1 実践ポイント①:荷さばきのための駐車空間確保

- ・駐車可能な路外駐車場が十分に整備されていない場所で、路外荷さばきスペースが充足するまでの間、安全で安心な交通を確保できる箇所に、荷さばきスペースが確保されている事例も見られます。
- ・地区の特性や荷さばき需要を踏まえ、まちづくりの計画・施策と連携しながら、荷さばきスペースの新たな創出、既存駐車スペースの有効活用などを組み合わせ、地区全体として荷さばきスペースの確保を図っていくことが重要です。

図表2-10 路上での荷さばきスペース確保の事例①(空間分離、時間分離)

○路外では荷さばき需要に対応できない箇所における取組を検証
・路外荷さばきスペースが充足するまでの間、安全で円滑な交通を確保できる箇所に貨物車駐車区画の設置
[交通管理者]
◆貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しにより貨物車専用の駐車区画の設置が進められている。



出典:東京都資料

○荷さばきスペースを車道側に整備している事例(港区)

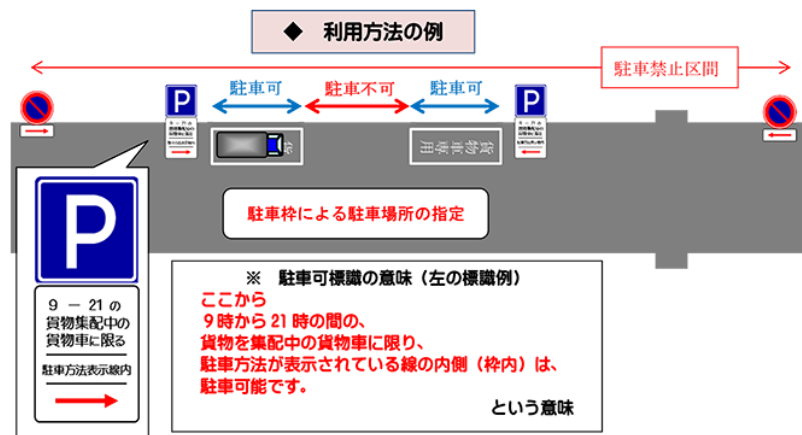


《参考》貨物集配中の車両に係る駐車規制の緩和について

「貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しに向けた継続的な取組の推進についての通達(R5.2.9)」が警察庁より発出され、東京都市圏においても警視庁、各県警にて導入が拡大している。

<特に重点的に検討すべき場所>

- (1) 貨物の集配に相当な時間を要する集合住宅、中高層オフィスビル等の建物の付近や中低層の小規模ビル等が密集する市街地等の貨物集配中の車両に係る路上駐車需要が高いと認められる場所
- (2) 違法駐車取締り状況等から貨物集配中の車両に係る路上駐車需要が高いと認められるにもかかわらず、駐車可能な路外駐車場が十分に整備されていない場所
- (3) 駐車規制の見直しが交通の安全と円滑に与える影響が小さい場所



出典:警視庁HP

第2章 中心市街地や住宅地における物流まちづくりの進め方

2-2-1 実践ポイント①:荷さばきのための駐車空間確保

図表2-11 路上での荷さばきスペース確保の事例②(空間分離、時間分離)

○カーブサイドの考え方の例

- カーブサイドは通行機能やアクセス機能をはじめとした交通機能以外に、空間機能を担うことが将来さらに求められるものと想定される。
- また、例えばアクセス機能においても移動手段の多様化に対応したモビリティハブの設置など、これまでにない新たな使い方を検討するとともに、整備形態についても安全性や円滑性の観点などからの検討が重要となる。



カーブサイドの利活用方策に係る整備に向けた検討
(出典：自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方, 東京都)

○歩道を一部切り込んで荷さばきスペースを確保した事例(川崎市)



交通機能	通行機能	周囲の円滑性の確保	自動車	駐車場の考慮(駐車車挙動による車道の円滑性低下の防止)
		快適性の確保	歩行者・自転車	交通量に応じて歩道として利用 舗装の素材への配慮 植栽、施設の形状、色彩への配慮
		安全性の確保	自動車 歩行者 自転車	自動車と歩行者・自転車の交錯の配慮 歩行者中心の道路(道路横断距離の短縮、数多くの横断可能箇所)設計
アクセス機能	アクセス性の確保	沿道施設への来訪者用の駐車スペースの設置	自動車	荷捌きスペースの設置 公共交通の停車スペースの設置
		モビリティハブの設置	歩行者・自転車	駐輪スペース、シェアサイクルステーションの設置 停車スペースのバリアフリー化
		駐留(人)・保管(車両)機能	自動車 歩行者 自転車	駐車場、タクシー待機スペースの設置 バスや横断待ちのための空間の確保 パークレット、ストリートファーニチャー等の設置
空間機能	市街地形成機能	経済的波及効果	沿道施設への経済効果	沿道施設への経済効果
		コミュニティの交流	都市のオープンスペースとしての住環境を維持(パークレット、ストリートファーニチャー等)	都市のオープンスペースとしての住環境を維持(パークレット、ストリートファーニチャー等)
		道路緑化	緑化	緑化
		景観形成	植栽、付属施設による修景	景観に配慮した構造物のデザイン
取容空間	公共公益施設の取容	インフラ設備、案内板などの設置	インフラ設備、案内板などの設置	

将来のカーブサイドが担う機能



需要に対応した「フレックスゾーン」の1日の変化イメージ

出典:自動運転等実装後の社会を見据えた路肩空間のあり方に関する提言
(公益社団法人日本交通計画協会/早稲田大学 交通・都市研究室)

第2章 中心市街地や住宅地における物流まちづくりの進め方

2-2-2 実践ポイント②:横持ち搬送対策

【取組の留意点】

- ・横持ち搬送は、店舗・飲食店、オフィス、住宅などの最終到着地に物資を届けるために不可欠な物流活動です。
- ・地区内の人の移動と調和しながら横持ち搬送を円滑に行うためには、横持ち搬送と人の動線を空間的・時間的に分離することに加え、横持ち搬送の必要性を地元住民や来街者に理解してもらったうえで実施できる環境づくりも重要です。
- ・特に物資の搬入量が多い建物では、建物内部に適切な荷さばき機能を確認することを促すことが重要です。

- (例示)・商業施設・オフィス・マンションの用途や構成に応じた荷さばきヤード、搬入口、貨物用エレベータの確保
- ・新築時の附置義務基準の活用や、更新時の荷さばき機能改善の誘導
 - ・館内物流の効率化(例:バックヤードの動線改善、エレベータの運用制御)

図表2-12 中心市街地における効率的な横持ち搬送対策の取組事例

【吉祥寺地区の総合的横持ち対策事例】

・共同集配センターを平成23年3月に整備して横持ち搬送の効率化を行い、合わせて車両通行禁止区間を設置し、他の交通と空間的・時間的に分離。

12時以降は車両通行禁止となるため、集中して荷さばき活動が実施(11:30頃)



共同集配センターから吉祥寺駅北側を中心に実施

集配送エリア
(エリア内の多くの区間で時間規制あり)

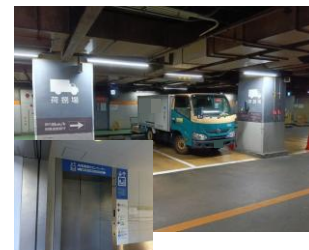
配達員は赤いシャツを着用し、2台の台車を活用して搬送

【川崎駅前の横持ち搬送対策の事例】

<横持ち搬送の空間分離>

地下駐車場に荷さばきスペースを確保

地下で荷さばき後、エレベータで地下街店舗へ横持ち搬送



<横持ち搬送の時間分離>

貨物車通行可の時間帯

歩行者天国(車両進入禁止)時間帯



第2章 中心市街地や住宅地における物流まちづくりの進め方

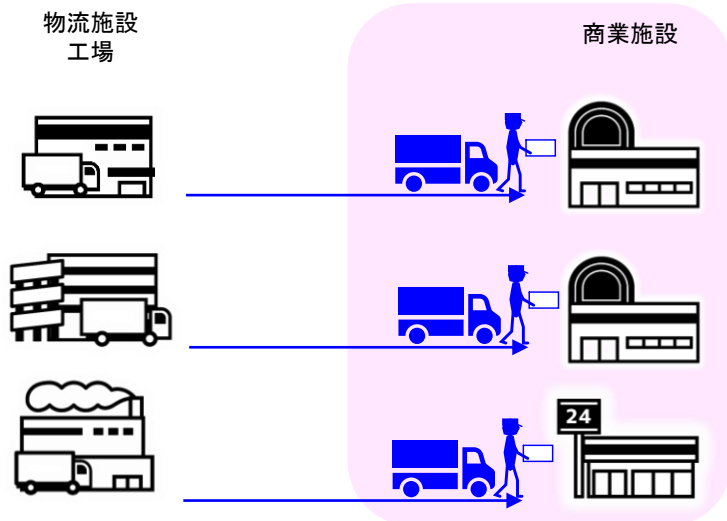
2-2-3 実践ポイント③: 配送の工夫と対応

【取組の留意点】

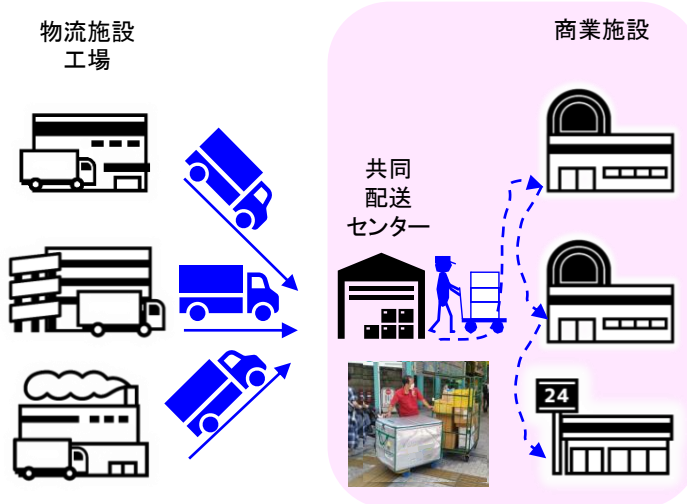
- ・エリア内に店舗が集積し、配送車両が非常に多く、当該エリア内の荷さばきスペースだけでは不十分なことにより、路上駐車による渋滞や歩行環境の悪化が生じている場合には、共同配送の導入が考えられます。
- ・地域内での共同配送拠点の設置や、運送業者・商店街との合意形成などの課題はありますが、荷さばき空間の確保が難しく、荷さばき車両対策が求められる地区においては、有効な選択肢の一つとなります。

図表2-13 中心市街地における共同配送のイメージ

▼取組前



▼取組後



市民が視認しやすいように赤いシャツを着用した配達員が荷物を搬送する様子(吉祥寺の事例写真)

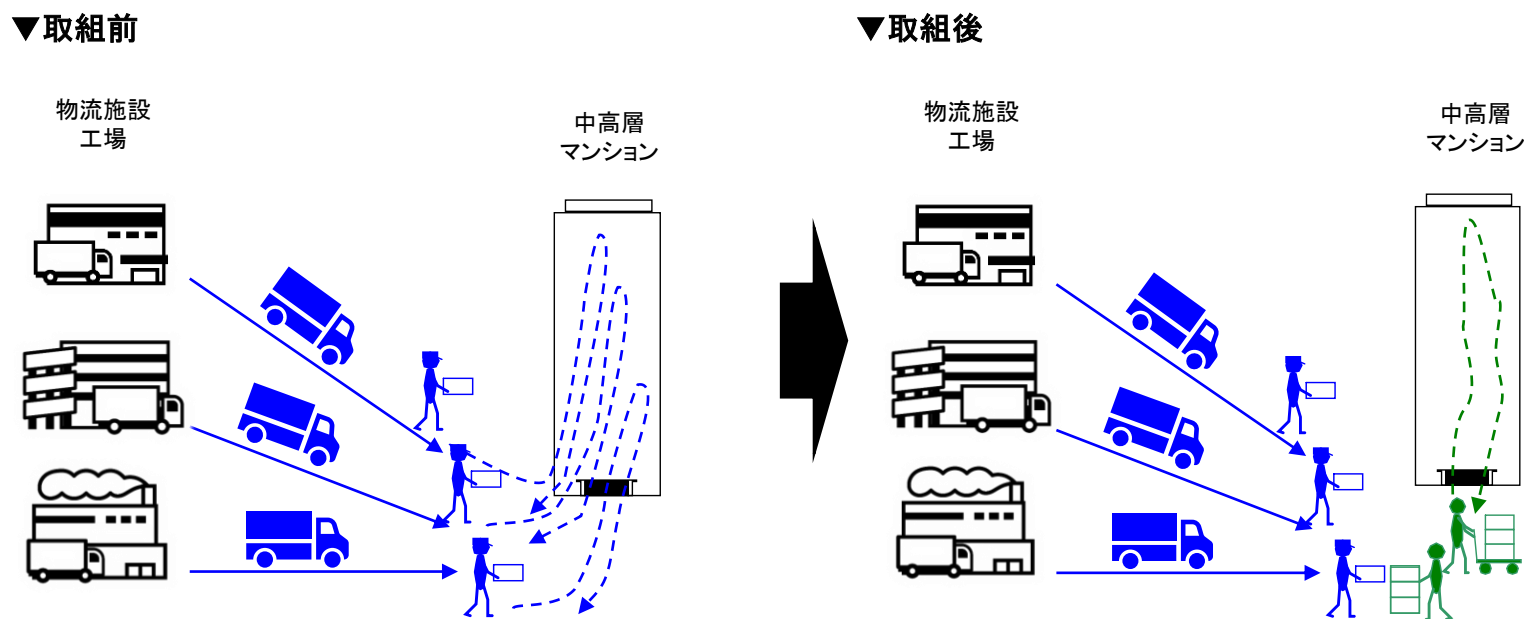
第2章 中心市街地や住宅地における物流まちづくりの進め方

2-2-3 実践ポイント③: 配送の工夫と対応

【取組の留意点】

- ・大規模商業施設や中高層マンションにおいては、フロア用途や構成に応じた適切な荷さばき場所の確保(荷さばき附置等)が必要です。
- ・加えて、貨物用エレベータの確保や館内配送の効率化など、縦持ち搬送の効率化に向けた施策を一体的に検討することが求められます。

図表2-14 中高層マンションにおける効率的な配送イメージ



第2章 中心市街地や住宅地における物流まちづくりの進め方

2-2-3 実践ポイント③:配送の工夫と対応

【取組の留意点】

- ・住宅地においては、道路幅員が狭い地区などで、配送車両の停車や通行に伴う交通支障や安全確保の課題が確認されています。こうした地区の地区物流施策としては、道路の時間分離・空間分離の工夫や周辺駐車場の利活用などにより、限られた空間の中で効率的かつ安全な荷さばき環境を確保する取組を検討することが有効です。
- ・また、戸建てを中心とした住宅地では、エリア共同配送やロボット配送など、最新のIT技術を活用した取組も進められており、地域特性に応じた配送モデルの構築を検討することも有効です。

図表2-15 戸建て等住宅地における共同配送の取組事例

Fujisawa SST 内における共同配送

- ・住宅地内の物流拠点に各社の荷物を集約し、ヤマト運輸が各世帯へ一括配送。
- ・ネットで購入した近隣商業施設等の商品をセンターに集約、戸毎に取りまとめ配達。
- ・一括宅配により、高密度な集配が可能となり、宅配効率が向上。
- ・住宅地内を走行するトラックが減少し、CO2が削減され、安全な住環境を提供。

【事業概要】

- ・流通業務を実施する者：ヤマト運輸株式会社
- ・参画事業者：西濃運輸株式会社、第一貨物株式会社、トナミ運輸株式会社、新潟運輸株式会社、日通トランスポート株式会社、福山通運株式会社、名鉄運輸株式会社
- ・事業開始日：平成28年11月1日
- ・事業内容：FujisawaSST内の物流拠点に各社の荷物を集約し、ヤマト運輸が各世帯へ一括配送。住宅地内を走行するトラックが減少し、安全で快適な住環境を提供。

■街区・施設マップ

計画面積：約19.3ha
住宅(戸建)：約600戸建、集合住宅：約400戸；約16.3ha
商業施設：約1.1ha、福祉・健康・教育施設：約1.0ha
公園施設：約0.9ha

地図画像提供：FujisawaSST協議会

出典：国土交通省公表資料「改正物流総合効率化法に基づく総合効率化計画の第1号認定について」、平成28年10月25日をもとに作成

第2章 中心市街地や住宅地における物流まちづくりの進め方

2-2-4 実践ポイント④:地区特性に応じた対応

(1)地域ルール策定による取組例

【取組の留意点】

- ・商業・業務地区は、商業、業務、居住など多様な用途と規模の建物が集積し、人と物が多く集まるエリアであるため、建物単位での荷さばき対策には限界があります。地区の特性を踏まえ、まちづくりの中で実効性のある地区物流対策を講じることが重要です。
- ・例えば、エリア全体で独自の駐車場ルールを定め、大規模施設の建設時に附置義務基準の緩和を行う取組事例があります。また、既存市街地において荷さばきに関するルールを検討・策定し、関係者と調整しながら実践していく方法も考えられます。

図表2-16 駐車場ルール、荷さばきルールの策定事例

駐車場ルールの策定イメージ	荷さばきルールの策定事例
<p>都条例基準に基づく附置義務整備台数</p> <p>乗用車</p> <p>貨物車</p> <p>建築物</p> <p>都条例で整備した場合</p> <p>駐車需要に応じた必要台数を確保</p> <p>地域貢献分の整備台数</p> <p>地域特性に応じた駐車施設</p> <p>地域ルール適用による整備台数</p> <p>乗用車</p> <p>貨物車</p> <p>地域ルールを適用した場合</p>	<p>このルールは、商業者や貨物運送事業者などの物流関係者の理解と協力によって運用する「川崎駅周辺地区の自主的なルール」です。そのために、関係者で積極的に広報や周知を行い、連携・協力していくことが非常に重要ですので、みなさまのご協力をお願いします。</p> <h3>荷さばきルールって、どんなもの？</h3> <p>ルール1 危険な場所での荷さばきをやめましょう！</p> <p>解説 川崎駅周辺には、このルールや川崎荷さばき対策に賛同している民間駐車場が複数あります。安全に荷さばきができる適切な場所として、それらの民間駐車場を利用しましょう。(右図参照)</p> <p>ルール2 荷さばき時間の短縮に努めましょう！</p> <p>解説 高層者は、長時間の駐停車に繋がる商品の陳列等の荷さばき以外の作業を配達者に行わせるようにしましょう。 運送事業者は、道路上に荷さばき車両を駐停車しながらの積み替え等の積み替えを止めましょう。</p> <p>ルール3 共同荷さばき施設を有効活用しましょう！</p> <p>解説 川崎駅周辺に2箇所整備されている共同荷さばき施設(右図)を最大限活用しましょう。</p> <p>ルール4 路外の時間貸し駐車場(民間駐車場)を有効活用しましょう！</p> <p>解説 川崎駅周辺には、このルールや川崎荷さばき対策に賛同している民間駐車場が複数あります。安全に荷さばきができる適切な場所として、それらの民間駐車場を利用しましょう。(右図参照)</p> <p>ルール5 時間帯を調査し、歩行者:自動車の錯綜を避けましょう！</p> <p>解説 高層者は、通勤時間帯や買い物客で賑わう時間帯は受け取り時刻の調整などを最大限行いましょう。 運送事業者は、交通規制時間帯の荷さばき禁止を遵守しましょう。</p>
<p>出典:「地域ルール策定のための手引」、東京都、令和5年1月</p>	<p>出典:川崎市(荷さばきルール配布パンフレット 平成26年時点)</p>

第2章 中心市街地や住宅地における物流まちづくりの進め方

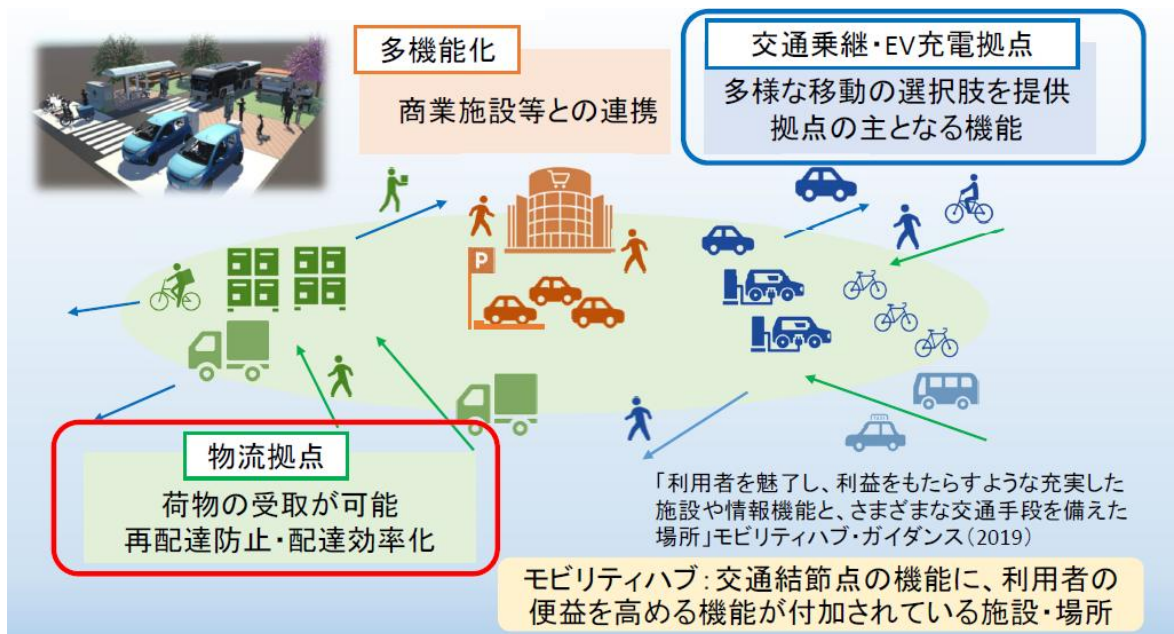
2-2-4 実践ポイント④:地区特性に応じた対応

(2)交通拠点等を活用した取組例

【取組の留意点】

- ・人中心のまちづくりの一つとしてウォーカブルなまちづくりが進められています。歩道を拡幅した場合には、荷さばき車両が停車できるスペースを部分的に確保することが必要です。また、モビリティハブを整備する際には、シェアリングサービスなどの人中心の機能に加え、物流機能を付加することも合わせて検討することが考えられます。
- ・例えば、新たに整備・改良する交通乗継拠点に貨物の積替施設を整備し、大型貨物車両から小型貨物車や自転車等へ積み替えることで、道路が狭い中心市街地や住宅地における配送の効率化を図ることができます。また、宅配ボックスなどを併せて設置し、小口荷物の受取サービスを導入することも有効です。ただし、高齢者など、自宅外の宅配ボックスでの受取が困難な場合もあるため、在宅配送との組み合わせによる対応が必要です。

図表2-17 新たな交通拠点等における物流機能のイメージ



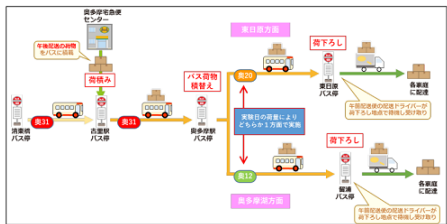

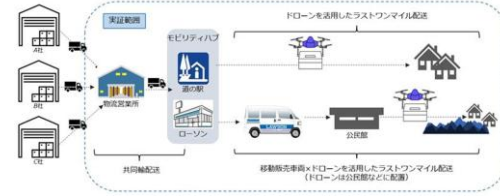

第2章 中心市街地や住宅地における物流まちづくりの進め方

2-2-4 実践ポイント④:地区特性に応じた対応

(2)交通拠点等を活用した取組例

- ・「モビリティハブ」とは、さまざまな交通モードの接続・乗換え地点のことであり、今後は自動運転バス・タクシーや小型モビリティ等のシェアリング拠点として機能することが期待されています。物流機能を付加する取組としては、モビリティハブにオープン型宅配ボックス(宅配ロッカーを含む)を設置し、宅配の受取方法を多様化させる動きがあります。
- ・さらに、貨客混載、宅配ロボット、ドローン物流など、新技術を活用した新たなラストマイル配送の拠点としての展開も期待されています。

図表2-18 モビリティハブを活用した物流機能付加の具体事例

	事例1	事例2
種別	モビリティハブ(バス停が積換拠点)+貨客混載	モビリティハブ(ドローンの出発地)+ドローン物流
開始	令和5年2月1日から21日(実証実験)	令和7年1月27日から2月12日(実証実験)
場所	東京都奥多摩町内の路線バス (ヤマト運輸(株)と西東京バス(株)が協力)	ローソン秩父荒川上田野店
概要	<p>「貨客混載」の実証実験では、宅配便ドライバーがバス停そばでバスに載せる荷物を準備、路線バスのバス停留所で荷物をトラックに移し替える、バスで宅配便を運び、着地で配送されてきた荷物を宅配ドライバーが受け取り、各戸に配送</p>  <p>The diagram shows a process flow starting from a warehouse, through a bus stop where a driver loads parcels onto a bus. The bus travels to a transfer point where parcels are moved to a truck. The truck then delivers to a residential area where a driver picks up parcels from the bus stop and delivers them to individual households.</p>  <p>A photograph showing a person standing next to a bus at a stop, likely related to the cargo-carrying service.</p>	<p>山間部のコンビニエンスストアや道の駅をモビリティハブに共同配送×ドローン配送</p>  <p>The diagram illustrates a mobility hub (a convenience store) where parcels are loaded onto a drone. The drone then flies to a residential area to deliver parcels. A separate path shows a truck delivering to a public facility, which then uses a drone for delivery to another residential area.</p>  <p>A photograph of a quadcopter drone used for delivery.</p>
出典	東京都都市整備局:人も荷物も一緒に運ぶ「貨客混載」 https://www.koho.metro.tokyo.lg.jp/diary/report/2023/02/16/01.html	秩父市 市政News(プレスリリース)令和6年10月号 https://www.city.chichibu.lg.jp/secure/11815/202410_press_news.pdf

第2章 中心市街地や住宅地における物流まちづくりの進め方

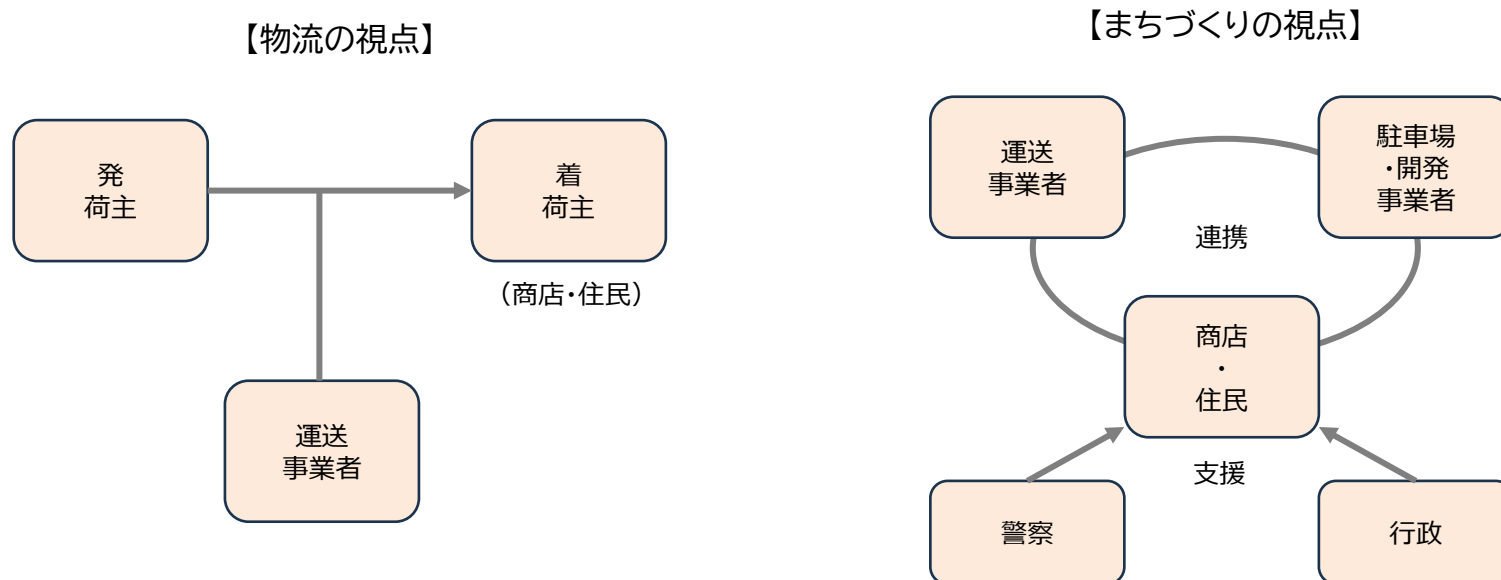
2-2-5 実践ポイント⑤ 多様な関係者との連携

(1) 協議会等による連携事例

【取組の留意点】

- ・地区物流施策を実現するためには、行政、商業者、物流事業者、駐車場事業者など、多様な関係者との連携が重要です。
- ・例えば、関係者が参画する協議の場を設け、地区物流施策の検討や推進を継続的に進めていくことが考えられます。

図表2-19 地区物流施策検討の関係者のイメージ



第2章 中心市街地や住宅地における物流まちづくりの進め方

2-2-5 実践ポイント⑤ 多様な関係者との連携

(2)まちづくり関連計画への位置づけ例

【取組の留意点】

・地区物流施策の実現・推進のためには、関連する交通計画やまちづくり計画の中に物流施策を位置付けることも有効です。下図の事例では、地区物流施策を交通計画における政策方針の一つとして位置付けて、施策の推進を図っています。

図表2-20 地方公共団体の交通計画への地区物流の組み込み事例

戦略施策	施策分類	基本戦略1 回遊性の高い快適な歩行空間の確保	基本戦略2 貨物車が効率的に集配送する仕組みづくり
戦略施策1 総合的な荷さばき駐車対策	ハード施策		②路外荷さばきスペースの確保 ③路上荷さばきスペースの確保
	ソフト施策	①歩行者天国ルールの遵守	④荷さばきスペースの案内・誘導 ⑤機持ち搬送の支援 ⑥共同配送の導入
戦略施策2 地域主導型組織によるローカルルール策定・運用	ソフト施策	⑦地域主導型組織の設立運営	⑧ローカルルールの策定・運用

中心市街地の戦略施策【概ね10年以内の実現】

- 総合的な荷捌き駐車対策（右図）
- 地域主導型組織の設立によるローカルルールの策定・運用
 - 警備員やその他の物理的な装置等により、歩行者天国内に流入するルール違反の車両の通行を阻止
 - 商店街のルールとして、荷さばき方法や車両通行に関する取り決め等



出典：町田市都市・地域交通戦略(町田市)、平成22年

方針10 公共交通の利便性向上と自動車交通の円滑化

■駐車交通の適正化

実施施策	実施場所	
①適正な駐車台数の確保 駐車施設の開発動向、駐車需要等の定期的な把握、及び駐車需要の変化等の必要に応じた附置義務条例の基準見直しの実施	1) 駐車需要の変化に応じた附置義務基準の見直し 2) 定期的な駐車施設実態調査による駐車需要の把握	駐車場整備地区、商業地域、近隣商業地域 駐車場整備地区、商業地域、近隣商業地域
②附置義務駐車条例の弾力的な運用 公共交通を主軸とした交通体系づくりのため、また、建物の駐車需要に応じた弾力的な附置義務条例の運用を行うための、必要に応じた附置義務条例の見直し実施	1) 公共交通利用促進策の実施による附置義務台数の緩和 2) 都心部などにおける隔地制度の運用による駐車場の集約化 3) 建築物の駐車需要に応じた駐車施設の確保	駐車場整備地区、商業地域、近隣商業地域
<配置イメージ> 	<断面イメージ> 	
③駐車施設の有効活用 ホームページ等を活用した既存空き情報提供システムの周知等による空き駐車場への適切な誘導の推進		天神・博多
④自動二輪車駐車施設の確保 自動車用駐車枠を自動二輪車用駐車枠に振替可能とする運用を行うための、必要に応じた附置義務条例の見直し実施		駐車場整備地区、商業地域、近隣商業地域
⑤荷捌き駐車施設の確保 荷捌き施設の集約化に関する検討、及び対象エリアや原単位などの必要に応じた附置義務条例基準の見直し実施		駐車場整備地区
⑥駐車施設の質的向上 身体障がい者用等駐車施設の確保、及び駐車場への充電設備の設置促進	1) 附置義務条例の運用による身体障がい者用等駐車施設の確保 2) 次世代自動車対応設備の普及促進等	駐車場整備地区、商業地域、近隣商業地域 全市

出典：福岡市交通戦略(福岡市)、平成27年

第3章 まちの実態を把握するための現地調査手法

3-1 まちの実態を把握するための調査手法

- ・物流まちづくりを進めるための5つの実践ポイントを踏まえ、最適な対策を選択したり、複数の対策を組み合わせる効果を発揮させるためには、必要に応じてまちの実態を把握することが重要です。
- ・現地調査手法については、荷さばき駐車や横持ち搬送の現状を把握し課題を洗い出すために、「Ⅰ. 地区物流の実態調査」が基本となります。
- ・地区の特徴や状況を踏まえ、交通やインフラ、関係者の意向など、物流まちづくりの検討に必要な実態把握のため、必要に応じて「Ⅱ」「Ⅲ」「Ⅳ」の各調査を付帯調査として実施することがポイントです。
- ・なお、参考資料「第Ⅰ編 調査・分析編」において、これらの内容をより詳細に取りまとめているので、参考にしてください。

図表3-1 地区物流に関するまちの実態を把握するための現地調査手法

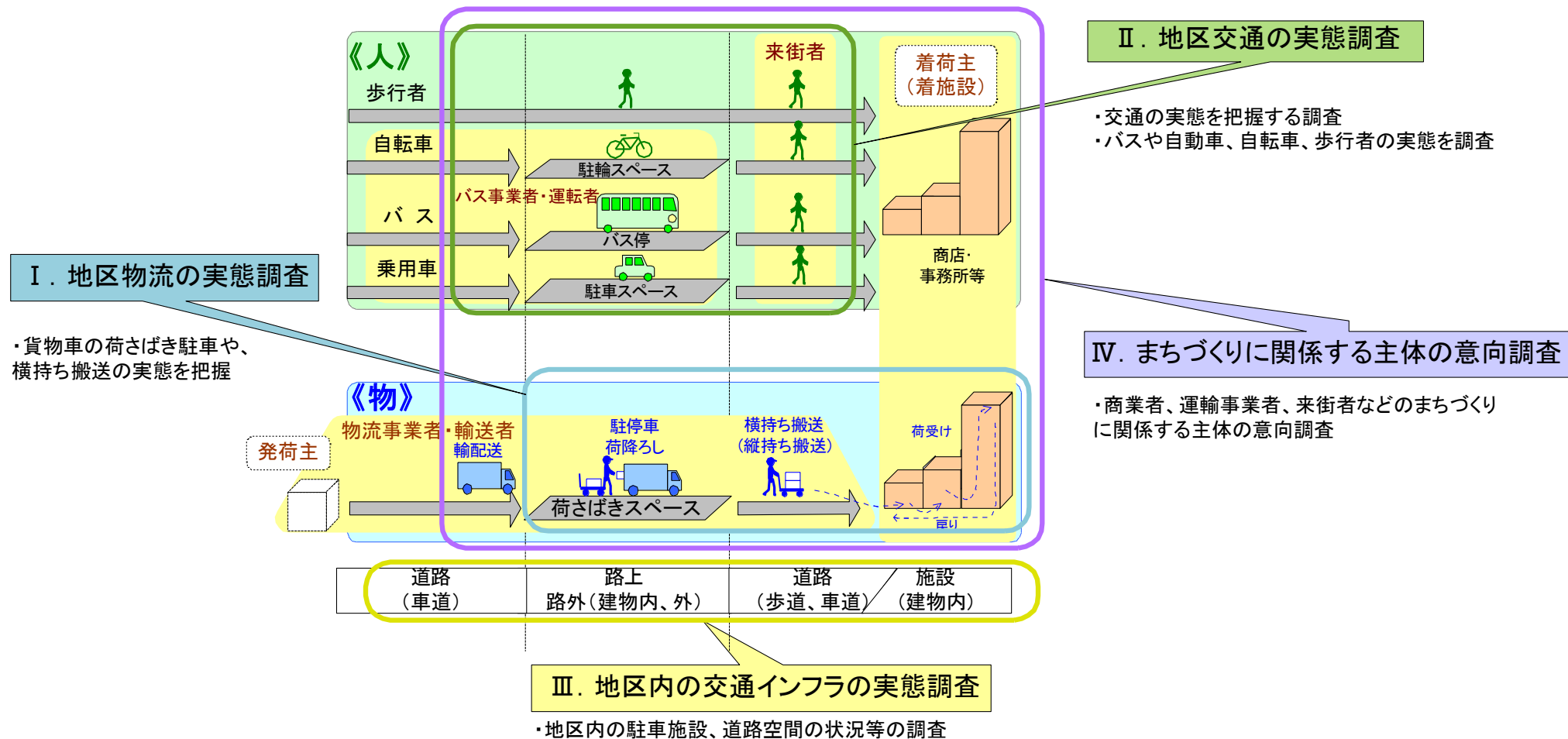
調査手法		調査概要
Ⅰ.地区物流の実態調査		貨物車の荷さばき駐車や、横持ち搬送の実態を調査
付帯調査	Ⅱ.地区交通の実態調査	交通の実態を把握する調査 バスや自動車、自転車、歩行者の実態を調査
	Ⅲ.地区内の交通インフラの実態調査	地区内の駐車施設、道路空間の状況等の調査
	Ⅳ.まちづくりに関連する主体の意向調査	商業者、運輸事業者、来街者などのまちづくりに関連する主体の意向の調査

第3章 まちの実態を把握するための現地調査手法

3-1 まちの実態を把握するための調査手法

・地区物流の実態を把握するための現地調査手法(Ⅰ～Ⅳ)を、人と物(モノ)の関係に応じて整理したものが、下図です。

図表3-2 まちづくりにおける地区物流の捉え方～調査体系(手法)の考え方～



第3章 まちの実態を把握するための現地調査手法

3-2 調査手法の事例紹介(第6回物資流動調査:地区物流調査)

3-2-1 事例の活用について

- ・東京都市圏交通計画協議会が実施した「第6回東京都市圏物資流動調査」の中で、まちの実態を把握するための調査を行っていますので、その内容をご紹介します。
- ・物流まちづくりを進めるにあたり、まちの実態を把握するための現地調査手法を検討する際の参考としてください。なお、参考資料「第I編 調査・分析編」において、これらの内容をより詳細に取りまとめているので、参考にしてください。

図表3-3 「第6回東京都市圏物資流動調査」におけるまちの実態を把握するための調査 一覧表

都市規模・地区類型		まちづくりの方向性	関連施策等	調査箇所
中心市街地	大規模再開発を伴う地区	<ul style="list-style-type: none"> ・都市再生整備事業地区 ・駅前広場再編 + ・ウォーカブル推進 ・自転車ネットワーク整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・路外・路上荷さばきスペースの確保 ・地域ルールの策定 等 	<ul style="list-style-type: none"> ・大宮駅周辺地区★ ・千葉駅富士見町地区★ ・本厚木駅北口地区
	大規模再開発を伴わない地区	<ul style="list-style-type: none"> 大規模再開発のない ・ウォーカブル推進 ・自転車ネットワーク整備 		<ul style="list-style-type: none"> ・川崎駅東口地区★ ・相模大野駅北口地区★
住宅地	中高層マンション	<ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺マンション整備 等 	<ul style="list-style-type: none"> ・マンション内荷さばきスペースの確保 ・住宅地内の路外荷さばきスペースの確保 ・宅配ボックスの整備 等 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺中高層マンション(29施設)
	戸建て等住宅地	<ul style="list-style-type: none"> ・高密度な低層住宅 等 		<ul style="list-style-type: none"> ・荒川区内の住宅地エリア

★:過去調査地区であり、まちづくりの変化の検証も可能

第3章 まちの実態を把握するための現地調査手法

3-2-2 中心市街地の事例

① 調査事例箇所の概要

- ・中心市街地のケーススタディとして調査した5地区の概要は以下のとおりです。
- ・このうち4地区については過年度にも調査を実施しているため、まちづくりの変化に対応した地区物流の実態の変化も把握し、検討に活用しています。

図表3-4 中心市街地のケーススタディとして実施した調査地区の概要(5地区)

調査対象地区	地区面積	地区の概要
大宮駅周辺地区 ※平成26年度調査地区	約42ha	・駅の東西に中高層の商業施設・オフィスビルが密集している地区。 ・西側は大規模商業施設が集中立地し、東側は、西側に比べ商店街など低層の建物が集積。 ・東側は、大宮駅GCS構想に基づき、駅周辺街区のまちづくり、東口の交通基盤整備、駅機能高度化を三位一体で推進。
千葉駅富士見町地区 ※平成26年度調査地区	約40ha	・中高層ビルが連なる商業業務地区。近年、大型商業施設が撤退。(跡地は、地上31階建のタワーマンションが竣工) ・まちなかりノバージョン・ウォーカブル推進を行っている。
本厚木駅北口地区	約20ha	・中層の商業ビルが多く立地しビルの老朽化が進行。 ・昭和47年より、商店街の歩行者専用化を実施(7~22時)。また、平成24年からはまちづくりのテーマを「歩いて楽しいまち」と設定し、さらなるウォーカブルなまちづくりを推進。 ・駅前で公共交通以外の交通規制を実施(7~9、17~19時)。 ・令和9年度に市庁舎の移転を含む複合施設が開業予定。 ・県内では、政令市以外で唯一の都市再生緊急整備地域に指定。
川崎駅東口地区 ※平成26年度調査地区	約40ha	・駅前の中高層ビルが連なる商業業務地区。 ・アーケード商店街があり、歩行者専用化を実施(10~24時)。 ・令和5年度に荷さばき実証実験を実施。今後駐車場整備計画を見直し予定。 ・隣接する京急川崎駅周辺でウォーカブル空間を含む駅周辺の新たなまちづくりが進行中。
相模大野駅北口地区 ※平成26年度調査地区	約25ha	・大規模商業施設と駅の間に商店街がある地区。近年、一部の大型商業施設が撤退。(跡地は、令和7年度に41階建複合タワーマンションが竣工) ・まちの再活性化のため、既存の公共的空間を活用したソフト施策の一貫で、アーケード商店街にウォーカブル空間の創出を検討中。

注)具体的な調査結果等については参考資料「第I編 調査・分析編」を参照してください。

第3章 まちの実態を把握するための現地調査手法

図表3-5 調査概要と活用の方向性

区分	調査種類	主な調査項目	調査結果の活用の方向性
Ⅰ. 地区物流の実態調査	①貨物車の駐車実態	<ul style="list-style-type: none"> ・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、荷さばきの有無 ・通過車両や歩行者等への影響の有無 等 	・既存駐車施設との需給バランス比較による必要駐車規模・配置計画の検討。
	②横持ちの状況	<ul style="list-style-type: none"> ・横持ち開始/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 等 	・路外・路上の荷さばき駐車施設の配置計画検討。
Ⅱ. 地区交通の実態調査	③自動車交通量	<ul style="list-style-type: none"> ・車種別時間帯別自動車交通量 ・主要道路区間における走行速度 	・空間的・時間的分離・時間帯による駐車規制緩和等の検討。
	④自転車・歩行者通行量	<ul style="list-style-type: none"> ・時間帯別歩行者通行量 ・特定施設に集中する歩行者数と交通手段 等 	
Ⅲ. 地区内の交通インフラの実態調査	⑤駐車施設・道路空間の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・道路構造(道路幅員) ・既存駐車場の荷さばき可能スペース(利用状況) ・交通規制状況 等 	・路外駐車施設・路上の荷さばき駐車施設設置等の可能性を検討するための基礎情報を得る。
Ⅳ. まちづくりに関連する主体の意向調査	⑥商業者	<ul style="list-style-type: none"> ・事業所属性(業種、品目、営業時間、床面積等) ・荷さば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) 等 	・商業施設への搬入時間変更等の対策の可能性を検討するための基礎情報を得る。
	⑦運輸事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・利用している荷さばきスペースの種類、配送手段 ・貨物車の駐車場所の選択理由 ・荷さばきスペースや横持ちに関する意見や要望 等 	・荷さばきスペースの利用実態、荷さばき場所の選択理由、新たな荷さばき対策を検討するための基礎情報を得る。
	⑧来街者	<ul style="list-style-type: none"> ・来街者の属性(年齢、性別、交通手段等) ・荷捌き車両や横持ちに関する歩行環境に関する意識 ・地区の印象(地区のイメージ) 等 	・地区物流が地区のイメージに与える影響を把握し、地区物流施策の合意形成のための基礎情報を得る。

注)具体的な調査方法や調査票については参考資料「第Ⅰ編 調査・分析編」を参照してください。

第3章 まちの実態を把握するための現地調査手法

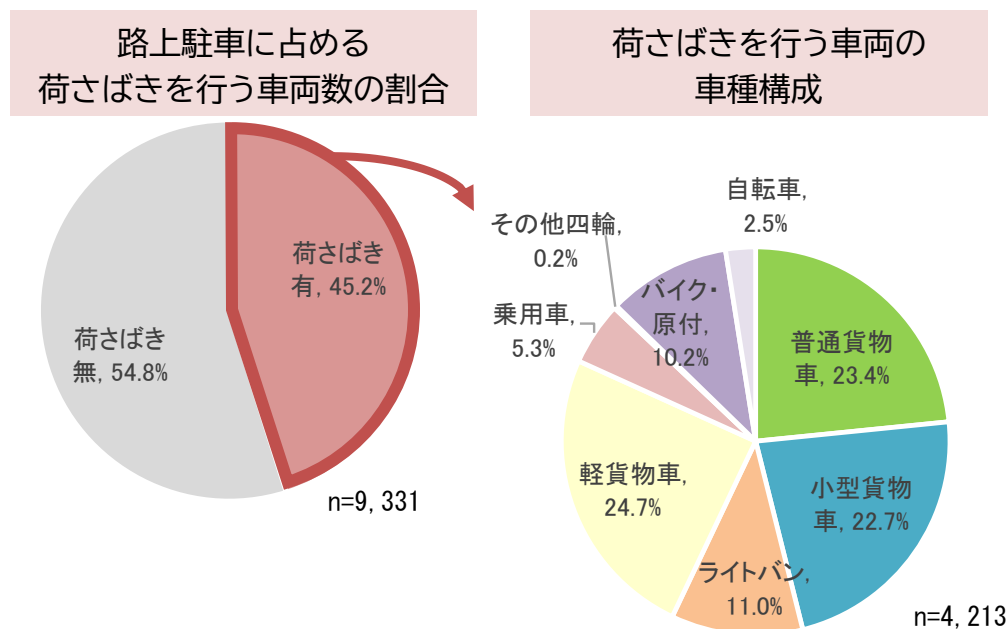
3-2-2 中心市街地の事例

② 主な調査結果の紹介

【中心市街地の路上荷さばきの実態】

- ・調査対象箇所における路上駐車のうち、荷さばきを行う車両の割合は、中心市街地では約45%となっています。
- ・車種別では、軽貨物車、普通貨物車、小型貨物車の順に多く、二輪車(バイク・原付、自転車)も約13%みられます。

図表3-6 中心市街地の路上荷さばきの実態



中心市街地の荷さばき車両の路上駐車の様子



出典：第6回東京都市圏物資流動調査(地区物流：中心市街地調査)

調査対象5地区の合計

(大宮駅周辺地区、千葉駅富士見町地区、本厚木駅北口地区、川崎駅東口地区、相模大野駅北口地区)

実態調査日：令和6年10-11月の平日1日7時～19時

出典：第6回東京都市圏物資流動調査

(地区物流：中心市街地調査)

調査した地区において撮影

第3章 まちの実態を把握するための現地調査手法

3-2-2 中心市街地の事例

② 主な調査結果の紹介

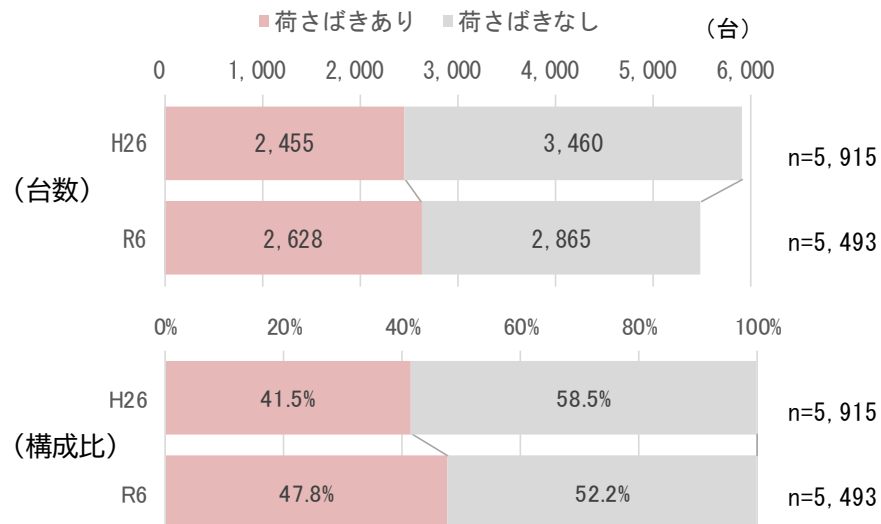
【中心市街地の路上駐車台数の変化】

・経年変化が確認できる4地区の平均では、路上駐車の数台数は減少傾向にある一方、路上での荷さばき車両は増加しており、路上駐車の数割が荷さばき車両でした。

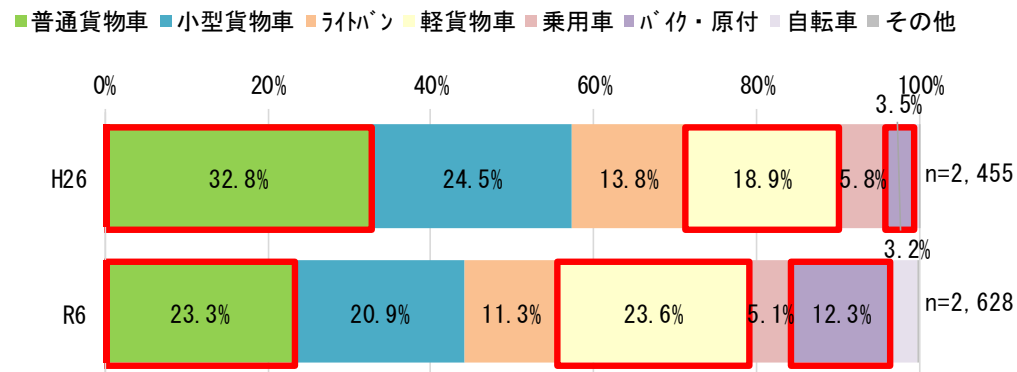
【中心市街地の路上荷さばき車両の車種構成の変化】

・経年変化が確認できる4地区の平均では、普通貨物車の割合が大きく減少し、軽貨物車及びバイク・原付が大きく増加しています。貨物輸送の小型が進んでいるのが特徴となっています。

図表3-7 中心市街地の路上駐車台数の変化



図表3-8 中心市街地の路上荷さばき車両の車種構成の変化



出典：第5、6回東京都市圏物資流動調査(地区物流：中心市街地調査)

第5回：平成26年、第6回：令和6年

注：2時点とも実施した4地区の総計

(大宮駅周辺地区、千葉駅富士見町地区、川崎駅東口地区、相模大野駅北口地区)

第3章 まちの実態を把握するための現地調査手法

3-2-2 中心市街地の事例

② 主な調査結果の紹介

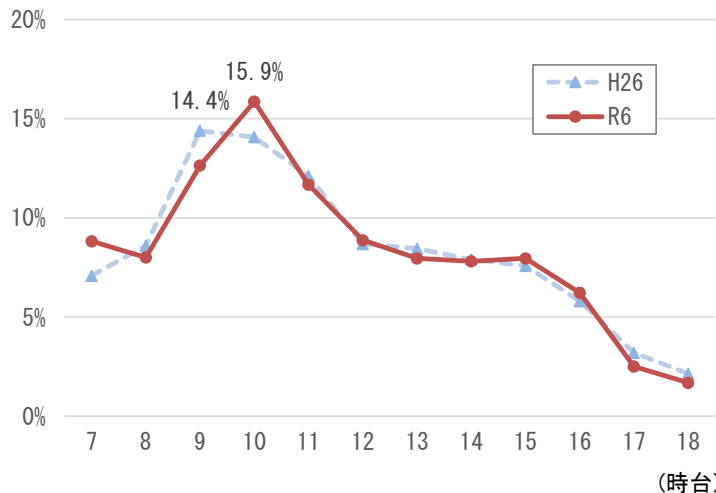
【中心市街地の路上荷さばき車両の到着時間の変化】

- ・貨物車等の路上荷さばき車両の到着時間分布は、4地区平均では10年前と大きな変化は見られません。
- ・一方で、ピーク時間帯(朝9時台～10時台)の集中割合は高まる傾向が確認されています。

【中心市街地の路上荷さばき駐車時間の変化】

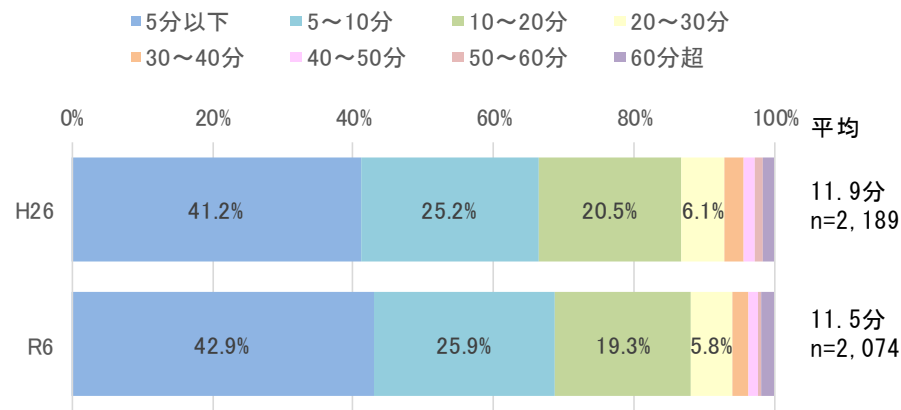
- ・貨物車等の路上荷さばき車両の駐車時間については、10年前の前回調査と比べて平均時間では大きな変化は見られないものの、短時間駐車がやや増加していることを把握しています。

図表3-9 中心市街地の路上荷さばき車両の到着時間の変化



出典：第5、6回東京都市圏物資流動調査(地区物流：中心市街地調査)
注：2時点とも実施した4地区の総計
軽貨物車・ライトバン・ワンボックス・小型貨物車・普通貨物車のみ集計

図表3-10 中心市街地の路上荷さばき駐車時間の変化



出典：第5、6回東京都市圏物資流動調査(地区物流：中心市街地調査)
注：2時点とも実施した4地区の総計

第3章 まちの実態を把握するための現地調査手法

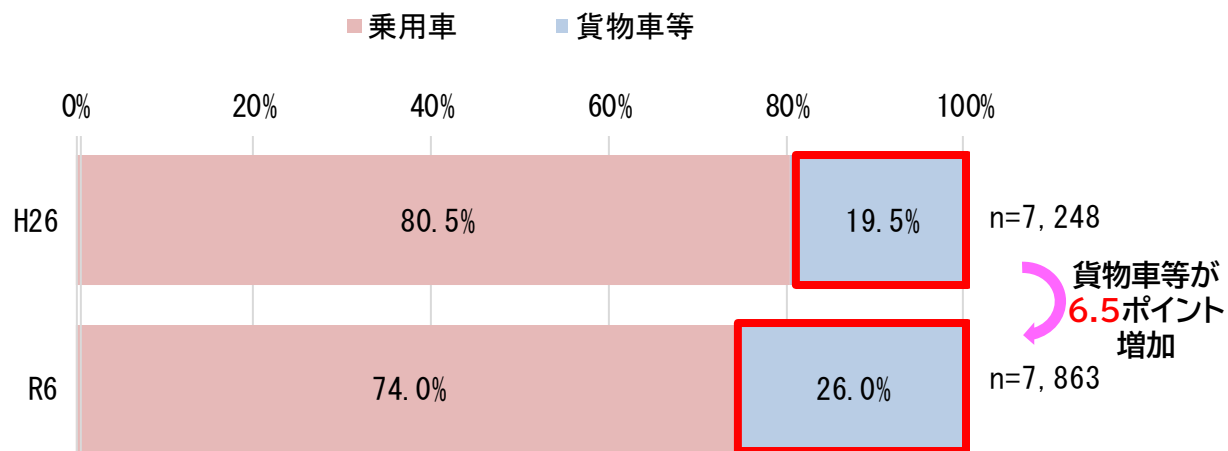
3-2-2 中心市街地の事例

② 主な調査結果の紹介

【中心市街地の時間貸し駐車場の利用状況の変化】

・10年前の前回調査と比べて路上で荷さばきできる環境が厳しくなっている影響等もあり、貨物車の民間駐車場利用が増加しています。

図表3-11 中心市街地の時間貸し駐車場の利用状況の変化



コインパーキングに駐車する宅配トラック



出典：第5、6回東京都市圏物資流動調査（地区物流：中心市街地調査）
注：比較できる3地区の総計
（大宮駅周辺地区、千葉駅富士見町地区、相模大野駅北口地区）

出典：第6回東京都市圏物資流動調査
（地区物流：中心市街地調査）
調査した地区において撮影

第3章 まちの実態を把握するための現地調査手法

3-2-2 中心市街地の事例

③ 調査事例箇所の調査結果から把握した課題と今後の方向性の紹介

・調査結果から把握した主な課題と今後の方向性を紹介します。取りまとめの方向性の参考として示します。

図表3-12 中心市街地における対象地区別の問題、課題・今後の方向性

対象地区	調査結果等から把握された地区の問題	地区の課題・今後の方向性
大宮駅 周辺地区	<ul style="list-style-type: none"> <大宮駅西口地区> ・荷さばき車両による交通の妨げ ・荷さばきスペースの不足 <大宮駅東口地区> ・荷さばき車両による交通の妨げ ・横持ち時の歩行者との交錯 	<ul style="list-style-type: none"> <大宮駅西口・東口地区共通> ・午前中のピーク時に代替となる荷さばきスペースの確保 ・共同荷さばき集配事業の導入可能性の検討 ・一方通行化や既存道路の道路空間再配分による荷さばきスペースの増設、移設の検討
千葉駅 富士見町 地区	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線道路における荷さばき車両の路上駐停車により、通行車両が車線をはみ出して走行している場合がある。 ・千葉駅と連絡するラ・ピエール通りでは、ボラードにより歩道と車道が分離されているが、歩行者数が多く、車道にはみ出して歩いていることもあり、荷さばき路上駐停車車両と歩行者が錯綜している。 ・大規模商業施設に荷さばき施設が附帯されているものの、十分に活用されておらず、30分以上路上駐停車している荷さばき車両から横持ち搬送されている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線道路における歩歩道の効果的な利活用 ・ウォークブル推進に向けた路上駐停車車両削減
本厚木駅 北口地区	<ul style="list-style-type: none"> ・厚木一番街を東西に貫く公園通りにおいては、日中を通じて貨物車の路上駐車が発生している。特に店舗の開店後の荷さばきも多いことから、一般車の通行障害や、自転車の安全性の低下が発生している。 ・大規模施設の荷さばきスペース不足による、貨物車の路上駐車が早朝の時間帯を中心に一時的に発生している。 	<ul style="list-style-type: none"> ・一番街の歩行者・自転車交通量のピークは12時台及び18時台前後の飲食の多い時間帯となっており、この時間帯に路上荷さばきも発生しているため、完全ウォークブル化に向けた路上荷さばき対策の推進が必要 ・大規模小売店舗周辺など歩行者・自転車が集中する区間では、横持ちと歩行者の錯綜も見られており、空間的・時間的分離が必要 ・一部の大規模施設では一時的な荷さばきスペースの不足が生じており、荷さばき需要の時間的コントロールが必要
川崎駅 東口地区	<ul style="list-style-type: none"> ・地区内に荷さばきが可能な路上・路外空間が不足していることにより、幹線道路において路上駐車が発生している。 ・公共荷さばき場の利用ニーズが高い一方、その場所・台数が不足している。 ・民間が整備しているデポからの移動距離が長く、一部で歩行者との交錯が生じている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・貨物車需要のコントロール(空間的・時間的分離) ・荷さばき配送実態に即した(公共)荷さばき場の確保及び利用率の低い駐車場の利用促進 ・バスや歩行者・自転車等と荷さばき車両の空間的・時間的分離
相模大野駅 北口地区	<ul style="list-style-type: none"> ・時間帯交通規制のあるコリドー街の周辺の街路では路上駐車が頻繁に発生している。 ・路上駐車により、通行車両が車線をはみ出して走行している場合がある。 ・大規模小売店舗の跡地に立地された大規模マンションが荷さばきスペースを保有していないため、長時間の宅配車両の路上駐車が発生している。 	<ul style="list-style-type: none"> ・貨物車の路上駐車により、自動車、歩行者・自転車等の通行障害を引き起こしており、空間的・時間的分離などの対策検討が必要 ・距離の長い横持ちで歩行者との錯綜が生じており、歩行者・自転車等との空間的・時間的分離が必要

注)各地区の分析結果の詳細は、参考資料「第I編 調査・分析編」を参照してください。

第3章 まちの実態を把握するための現地調査手法

3-2-3 中高層マンションにおける事例

① 調査事例箇所の概要

・駅前の中高層マンション29施設を対象に、主に荷さばきのための駐車空間を検討するための実態把握として調査を行いました。

図表3-13 調査概要と活用の方向性

調査種別		主な調査項目	調査結果の活用の方向性
1)対象施設の事前調査		・対象施設の概要、搬出入用出入口、宅配ボックスの状況、荷さばきスペースの状況、マンション周辺の道路空間・交通規制の状況	・マンションやマンションの前面道路の特性などの基礎情報を得る。
2)路上駐車及びマンション内駐車・配送実態調査	路上駐車実態調査	・路上駐車の実態 駐車開始・終了時間、駐車場所・駐車位置、ナンバープレート情報、車両区分、用途区分、荷さばきの有無、最大積載量、事業者名	・マンション周辺に路上駐車している宅配車両の台数、駐停車の実態を把握し、マンションの荷さばきスペースの設置推進の必要性や整備規模を検討。
	マンション内駐車・配送実態調査	・マンション内への搬出入の状況 搬出入時刻、運搬手段、搬入先、搬出入荷物の量(個数)	・マンションの建物に出入りする宅配荷物の配送実態(配達員の出入り回数、配送時間、荷物量等)、マンション敷地内の宅配車両の駐停車状況を把握し、宅配ボックス等の設置や荷さばきスペースの設置などを検討。
3)運輸事業者へのヒアリング調査		・当該マンションの集配状況(1日あたりの集配回数、配送件数、曜日変動、時間変動等) ・当該マンションの駐車場所(駐車場所、平均駐車時間、駐車場所選定理由等) ・当該マンションにおける配送上の問題点等	・当該マンションへの宅配荷物の配送、宅配車両の駐停車等に関する問題点・改善点を把握し、荷さばき対策の必要性や対応策を検討。

注)具体的な調査方法や調査票については参考資料「第I編 調査・分析編」を参照してください。

第3章 まちの実態を把握するための現地調査手法

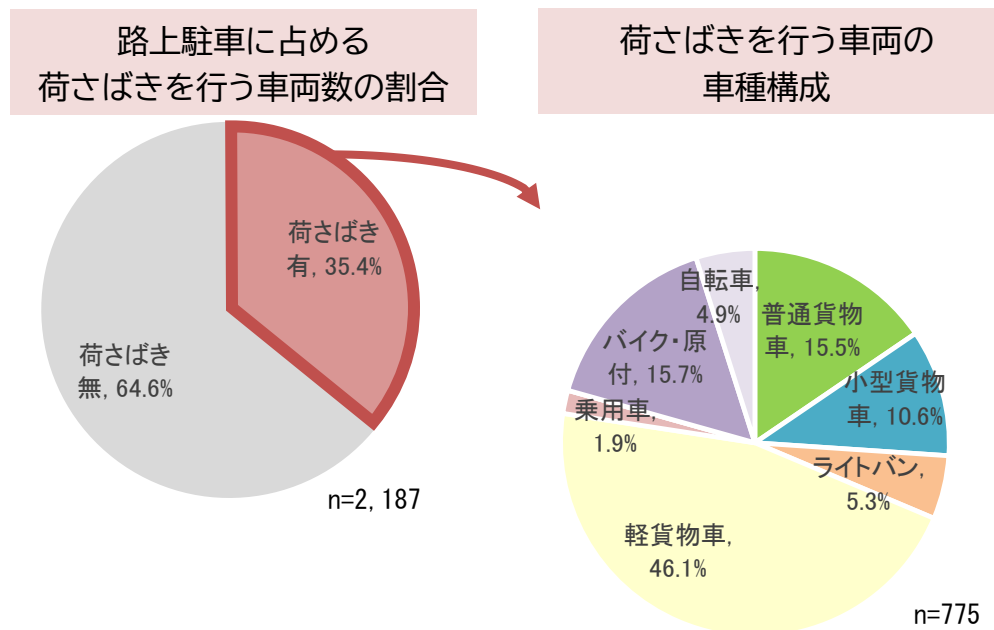
3-2-3 中高層マンションにおける事例

② 主な調査結果の紹介

【中高層マンション周辺の路上荷さばきの実態】

- ・中高層マンション周辺の路上駐車約35%が荷さばき車両です。
- ・車種別では、軽貨物車を中心とする四輪車以外にも二輪車(バイク・原付、自転車)が多くなっています。

図表3-14 中高層マンション周辺の路上荷さばきの実態



中高層マンション周辺の荷さばき車両の路上駐車の様子



出典：第6回東京都市圏物資流動調査(地区物流：中高層マンション調査)
調査対象29施設の合計
実態調査日：令和6年10-11月の平日1日8時～21時

出典：第6回東京都市圏物資流動調査
(地区物流：中高層マンション調査)
調査した施設周辺において撮影

第3章 まちの実態を把握するための現地調査手法

3-2-3 中高層マンションにおける事例

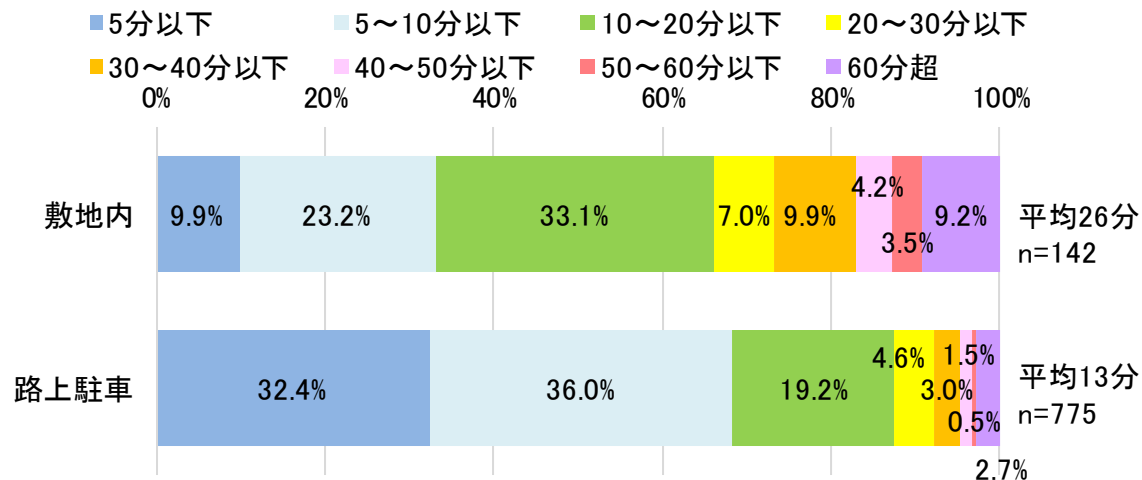
② 主な調査結果の紹介

【中高層マンションへの荷物搬入の駐車時間】

- ・敷地内での駐車時間は、10～20分以下が約33%と最も多く、平均26分となっています。
- ・周辺路上駐車で荷さばき有のものでは、5分以下が約32%、5～10分が約36%で、平均13分となっています。
- ・敷地内では路上駐車に比べ、平均駐車時間が約2倍となっています。

図表3-15 中高層マンションへの荷物搬入の駐車時間

【駐車場所別の比較〈敷地内(荷さばきスペース含む)と路上駐車〉】



出典:第6回東京都市圏物資流動調査(地区物流:中高層マンション調査)

調査対象29施設の合計

注:敷地内には、荷さばきスペースも含む

路上駐車は、調査対象施設周辺で調査したもの

台車等による搬入の場合は、調査区間内で車両の駐車がないため含んでいない

第3章 まちの実態を把握するための現地調査手法

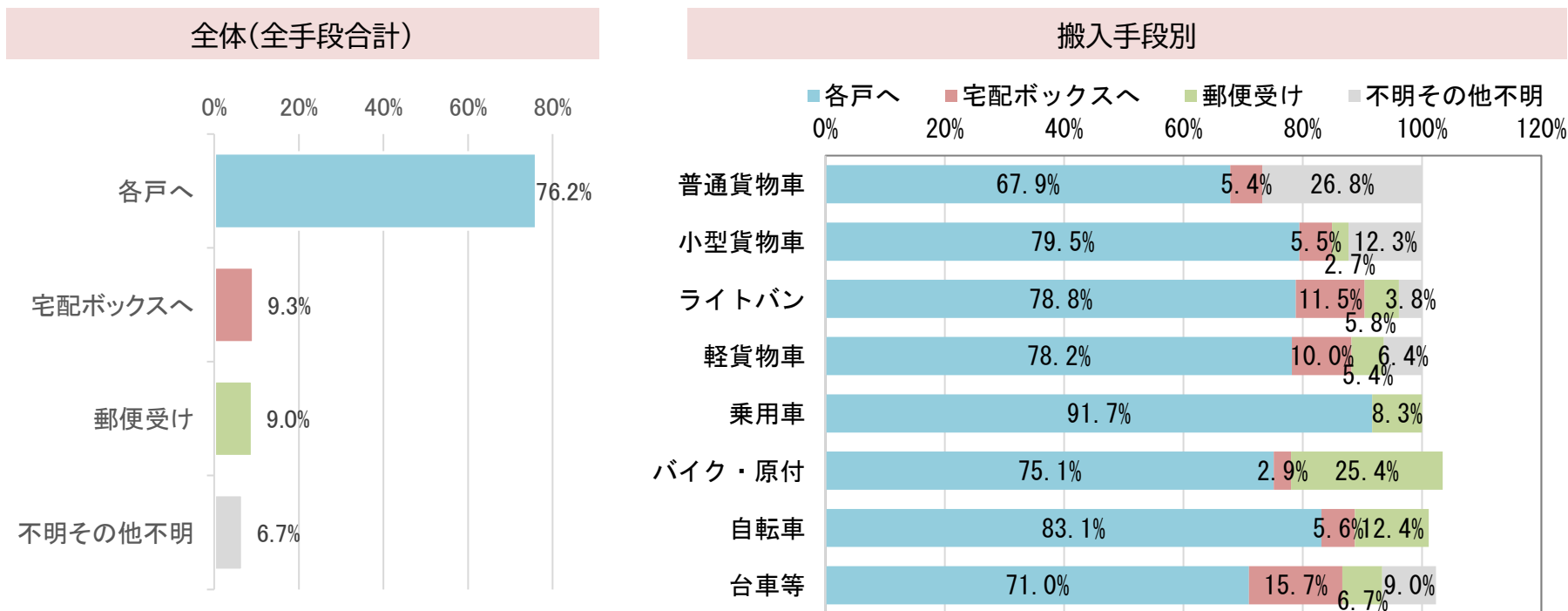
3-2-3 中高層マンションにおける事例

② 主な調査結果の紹介

【中高層マンションへの荷物搬入先】

- ・届け先の約8割は各戸への配送となっています。宅配ボックスへは約1割、郵便受けへも約1割となっています。
- ・搬入手段別に見ると、バイク・原付、自転車では郵便受けが多くなっています。

図表3-16 中高層マンションへの荷物搬入先



※搬入先は複数回答

出典：第6回東京都市圏物資流動調査(地区物流：中高層マンション調査)

調査対象29施設の合計

注：対象マンションへ複数回出入りの場合は1回目の場合

第3章 まちの実態を把握するための現地調査手法

3-2-4 住宅地における事例

① 調査事例箇所の概要

・荒川区内を対象に、主に住宅地における荷さばきのための駐車空間や横持ち搬送に関する対策を検討するための実態把握として調査を行いました。

図表3-17 調査概要と活用の方向性

調査種類	主な調査項目	調査結果の活用の方向性
1) 荷さばき駐車場の利用実態調査	<ul style="list-style-type: none">・駐車場及び前面道路に駐車する自動車の車種、事業者名、入出庫時刻、荷さばきの有無、届け先の箇所数・施設種類・地区名等・横持ち搬送の回数・所要時間等・駐車場周辺の道路状況(道路幅員、交通規制等)	・荷さばき車両の総需要の把握、駐車施設との需給バランス比較により、住宅地における必要駐車規模・配置計画を検討。
2) 運輸事業者ヒアリング調査	<ul style="list-style-type: none">・集配送拠点の配送エリア、エリアごとの配送や荷さばき駐車にかかる問題認識、荷さばき駐車場の使い勝手、行政への施策への意向等	・住宅地における配送について、運輸事業者の視点からみた課題認識や改善要望等を把握し、住宅地における荷さばき対策の方向性を検討。
3) 地域住民アンケート調査	<ul style="list-style-type: none">・宅配受取頻度、住宅地における宅配トラックの走行や駐停車等によって生じている交通安全上の地域課題の内容、改善要望等	・住宅地における荷さばき駐車について、住民の目線からみた課題認識や改善要望等を把握し、住宅地における荷さばき対策の方向性を検討。

注) 具体的な調査方法や調査票については参考資料「第 I 編 調査・分析編」を参照してください。

第3章 まちの実態を把握するための現地調査手法

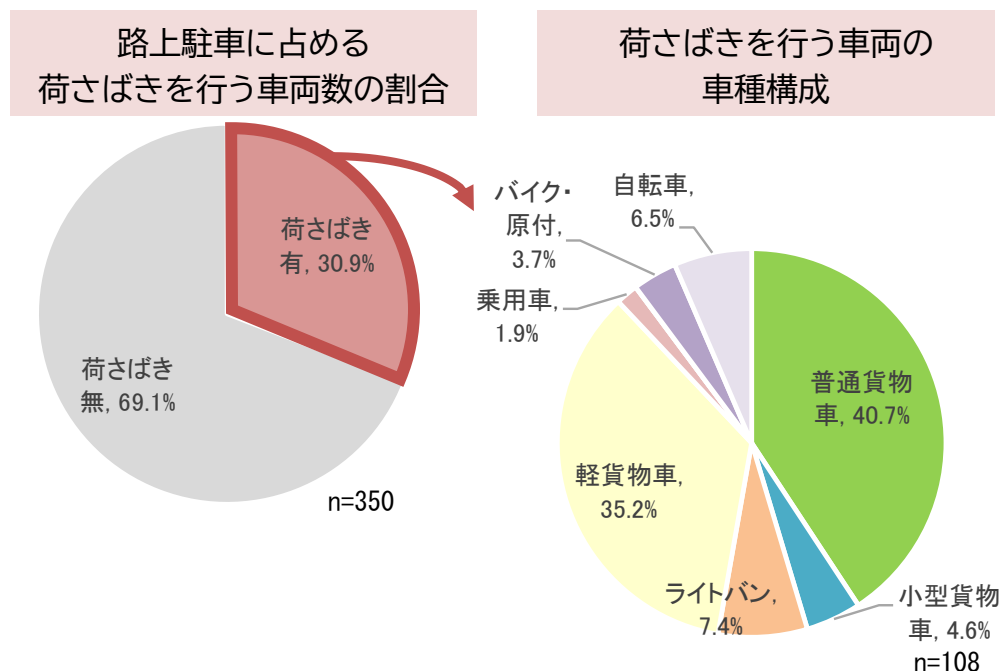
3-2-4 住宅地における事例

② 主な調査結果の紹介

【戸建て等住宅地の路上荷さばきの実態】

- ・調査対象箇所における路上駐車のうち、荷さばきを行う車両の割合は、戸建て等住宅地では約31%となっています。
- ・車種別では、軽貨物車、普通貨物車、小型貨物車の順に多く、二輪車(バイク・原付、自転車)も約15%となっています。

図表3-18 戸建て等住宅地の路上荷さばきの実態



戸建て等住宅地の荷さばき車両の路上駐車の様子



出典：第6回東京都市圏物資流動調査(地区物流：戸建て等住宅地調査(荒川区))
荷さばき駐車場の利用実態調査、調査対象8箇所の合計
実態調査日：令和6年11月平日1日8時～21時

出典：第6回東京都市圏物資流動調査(地区物流：戸建て等住宅地調査(荒川区))
調査した施設周辺において撮影

第3章 まちの実態を把握するための現地調査手法

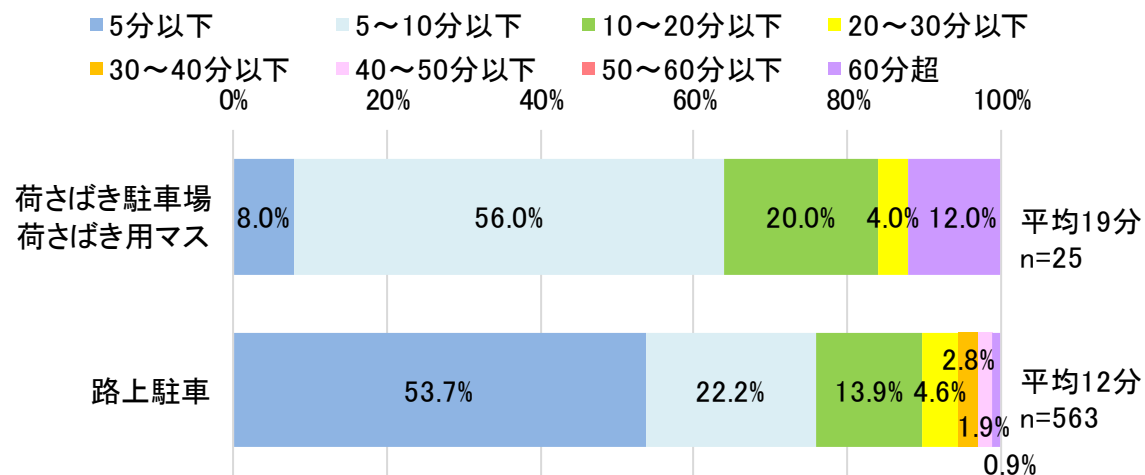
3-2-4 住宅地における事例

② 主な調査結果の紹介

【戸建て等住宅地における荷さばき車両の駐車時間】

- ・荷さばき用マスでの駐車時間は、5～10分以下が56%と最も多く、30分以下が全体の約9割を占めています。
 - ・一方、周辺路上駐車の駐車時間5分以下が約54%と最も多い一方、5～30分の駐車も約41%を占めています。
- ※なお、荒川区公共荷さばき駐車場の利用時間は「原則30分未満」となっています。

図表3-19 戸建て等住宅地における荷さばき車両の駐車時間



荒川区荷さばき駐車場の例



荷さばき駐車場
看板



出典：第6回東京都市圏物資流動調査（地区物流：戸建て等住宅地調査（荒川区））
荷さばき駐車場の利用実態調査、調査対象8箇所の合計
注：路上駐車は、当該駐車場の周辺で調査したもの

出典：荒川区HPより

第3章 まちの実態を把握するための現地調査手法

3-3 各実践ポイントからみた調査結果分析の事例

・「第6回東京都市圏物資流動調査」では、まちの実態把握を目的とした調査を行いました。本節では、物流まちづくりを推進するうえで重要となる5つの実践ポイントについて、その分析事例をご紹介します。

・詳細については、次項以降に掲載します。

図表3-20 物流まちづくりを進めるための実践ポイントについての分析事例の紹介

分析項目	調査結果からわかったこと	調査結果分析から洗い出された課題等
実践ポイント①: 荷さばきのための 駐車空間確保	<ul style="list-style-type: none"> 路上駐車車両のうち、中心市街地では約5割、住宅地(中高層マンション、戸建て等住宅地)では、3割強が荷さばき車両が占める。 経年変化が把握でき中心市街地4地区では、10年前に比べ、普通貨物車の割合が大きく減少し、軽貨物車及びバイク・原付が大きく増加している。 路上荷さばきは、中心市街地、住宅地ともに朝9時台～10時台に集中している。 	<ul style="list-style-type: none"> 路外への荷さばき場所の確保(駐車場における荷さばき場所の確保)。特に、小型車両など、既存のコインパーキングのスペースで利用可能な車両の路外駐車場の利用推進。 暫定的な路上を活用した荷さばき場所の確保(道路空間を活用した荷さばき場所の確保)や時間帯指定による荷さばき車両の受け入れ(時間分離)。
実践ポイント②: 横持ち搬送対策	<ul style="list-style-type: none"> 10年前と比較して、路上駐車車両による横持ち距離は増大している。 施設規模が大きくなると搬入件数や搬入車両が増えるだけでなく、駐車時間も長くなることが確認された。 	<ul style="list-style-type: none"> 横持ち搬送は荷物を届けるために必要なものであり、可能な限り人の移動と交錯しないような面的な工夫をしつつ、地域にも認知・許容していただく取組が必要。 縦持ち搬送は中高層な建築物になるほど時間がかかるものであり、施設内での貨物の搬出入をしやすくするとともに、共同化による効率的な配送を推進。
実践ポイント③: 配送の工夫と対応	<ul style="list-style-type: none"> 再配達は、若者ほど再配達が多い傾向がみられる。 若い人ほど、自宅外での受取意向が高いことや、配送は朝の10時台に集中していることが示されている。駅やコンビニエンスストア等自宅外等での受取の多様化や、自宅における受取時間帯の柔軟化などの解決策の可能性が考えられる。 	<ul style="list-style-type: none"> 店舗や自宅におけるでの受取時間帯の柔軟化による集中する物流需要の低減。 自宅での受取だけでなく、宅配ボックスの設置及び利用推進、自宅外(駅やコンビニエンスストア等)での受取推進。
実践ポイント④: 地区特性に応じた対応	<ul style="list-style-type: none"> 大規模施設に付帯する駐車場の需給バランスを見ると、比較的余裕がある施設もあれば、特定の時間帯のみ過不足が生じる施設、ほぼ全ての時間帯で過不足がみられる施設など、状況はさまざまである。 地区によっては、路外駐車場の充足度や利用しやすさ等により、路上荷さばき車両が多くみられる場合がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 駐車場ルールの設定によるエリアとしての駐車場確保(荷さばき附置を活用した新設建築物における周辺の貨物車需要の受け入れによる、必要整備台数の低減など)。 荷さばきルールの設定によるエリアとしての人と物が交錯しないような取組の推進(歩行者の通行が少ない時間帯での荷さばき活動の推進など)。

※実践ポイント⑤の多様な関係者との連携は、①～④の展開を進める上で重要となる視点のため、分析事例の対象外としています。

第3章 まちの実態を把握するための現地調査手法

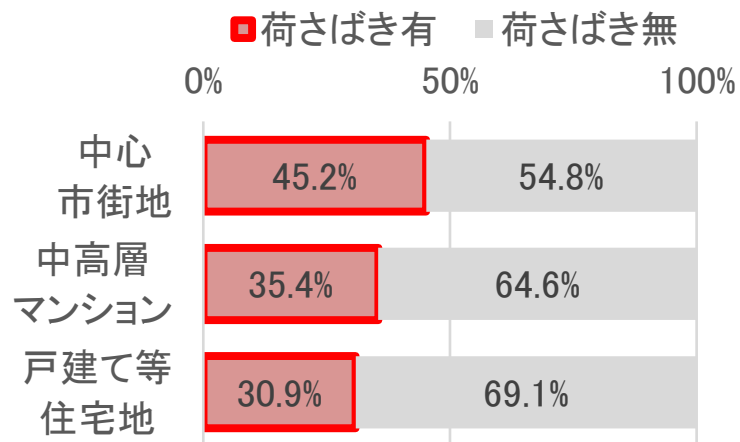
3-3 物流まちづくりを進めるための実践ポイントの分析事例の紹介

3-3-1 実践ポイント①:荷さばきのための駐車空間確保

<調査結果からわかったこと>

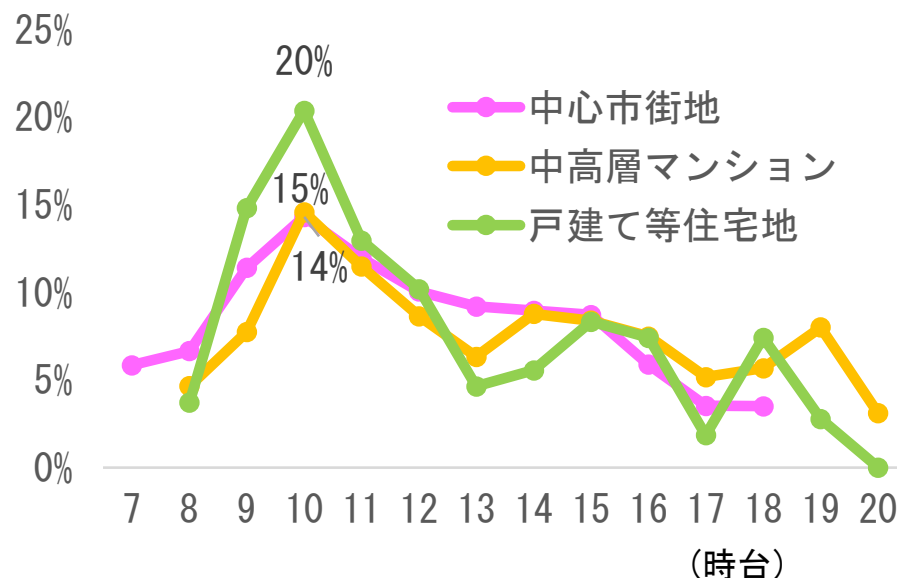
- ・中心市街地では、路上駐車のうち約5割が荷さばき車両です。住宅地(中高層マンション、戸建て等住宅地)では、3割強が荷さばき車両と確認できました。
- ・路上荷さばき車両は比較的午前中に多い傾向が見られます。

図表3-21 路上駐車に占める荷さばきを行う車両数の割合



出典:第6回東京都市圏物資流動調査(地区物流調査)
注:中心市街地調査、中高層マンション調査、戸建て等住宅地調査より
集計対象:路上駐車荷さばきを行う全車種(四輪車・二輪車)

図表3-22 路上荷さばき車両の駐車開始時間帯



出典:第6回東京都市圏物資流動調査(地区物流調査)
注:中心市街地調査、中高層マンション調査、戸建て等住宅地調査より
集計対象:路上駐車荷さばきを行う全車種(四輪車・二輪車)

第3章 まちの実態を把握するための現地調査手法

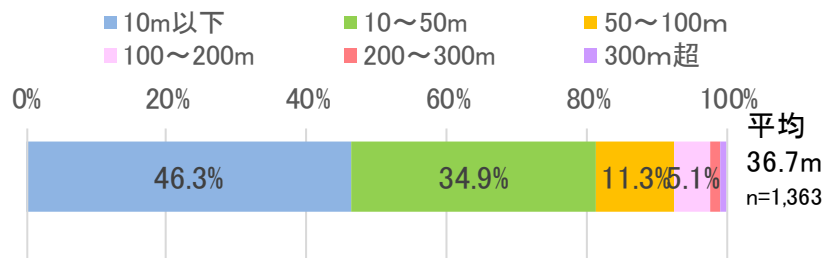
3-3-2 実践ポイント②:横持ち搬送対策

<調査結果からわかったこと>

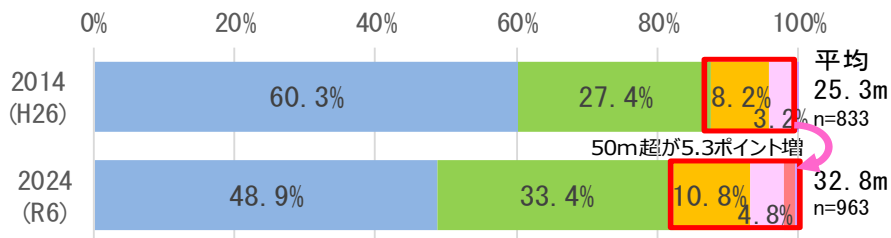
- ・中心市街地における路上駐車の際の横持ち搬送距離は平均30m超で、10年前より延びています。
- ・また、公共荷さばきスペースを利用する場合には、より広範囲に横持ち搬送を行っていることが確認されました。

図表3-23 横持ち搬送距離

(R6年・5地区計、路上駐車のみ)

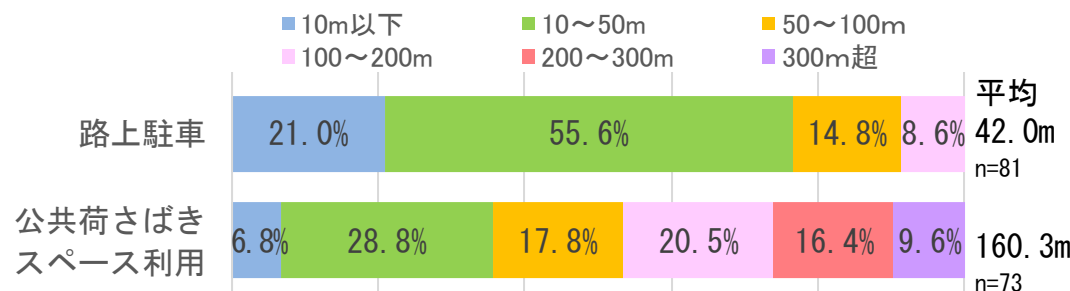


(10年前との比較・4地区計、路上駐車のみ)



図表3-24 横持ち搬送距離

路上駐車と公共荷さばきスペース利用の比較
(R6年調査・川崎駅東口地区の例)



出典:第5、6回東京都市圏物資流動調査(地区物流:中心市街地調査)

第5回:平成24年

第6回:令和6年

注:・5地区(大宮駅周辺地区、千葉駅富士見町地区、本厚木駅北口地区、川崎駅東口地区、相模大野駅北口地区)

・2時点とも実施は、本厚木駅北口地区以外の4地区

第3章 まちの実態を把握するための現地調査手法

3-3-2 実践ポイント②:横持ち搬送対策

<調査結果からわかったこと>

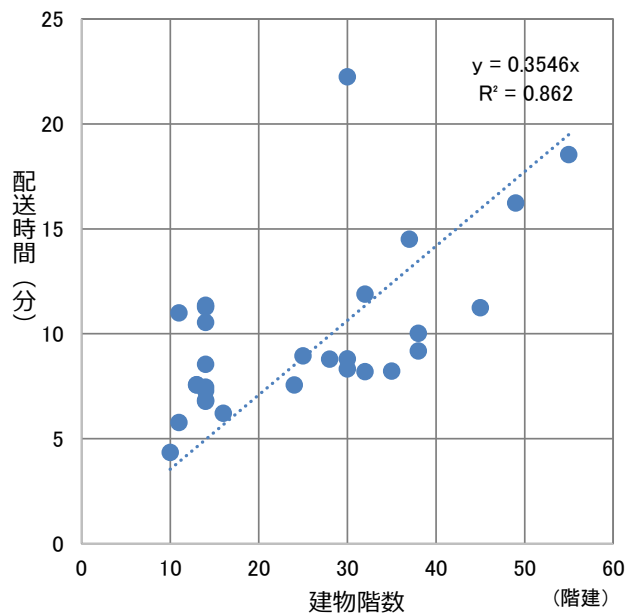
・マンションの規模が大きくなると、配送時間が増大していることが示されています。

・建物階数が高いほど、配達に要する時間は長くなっています。

・今回調査結果に基づき回帰分析を行ったところ、配達時間は30階で11分、40階で14分、50階で18分程度を要することが確認できました。

図表3-25 中高層マンションにおける配送時間

(分) (建物階数×建物出入り時間の関係図)



建物階数(階):x	配送時間(分):y
20	7
30	11
40	14
50	18

出典:第6回東京都市圏物資流動調査(地区物流:中高層マンション調査)

調査対象29施設

実態調査日:令和6年10-11月の平日1日8時~21時

注:ここでの配送時間は、車両を用いず台車のみで配送される場合も含め、調査対象マンションに搬入・搬出した時間

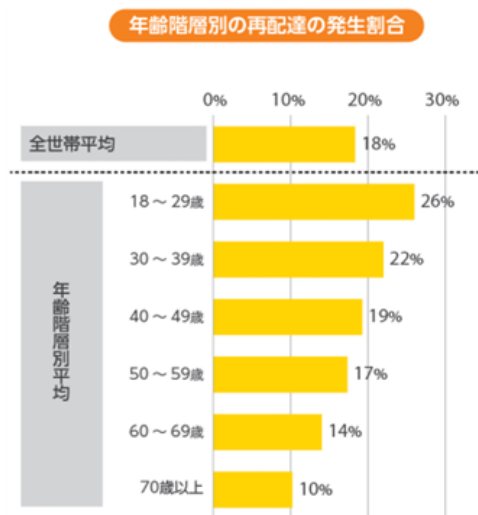
第3章 まちの実態を把握するための現地調査手法

3-3-3 実践ポイント③:配送の工夫と対応

<調査結果からわかったこと>

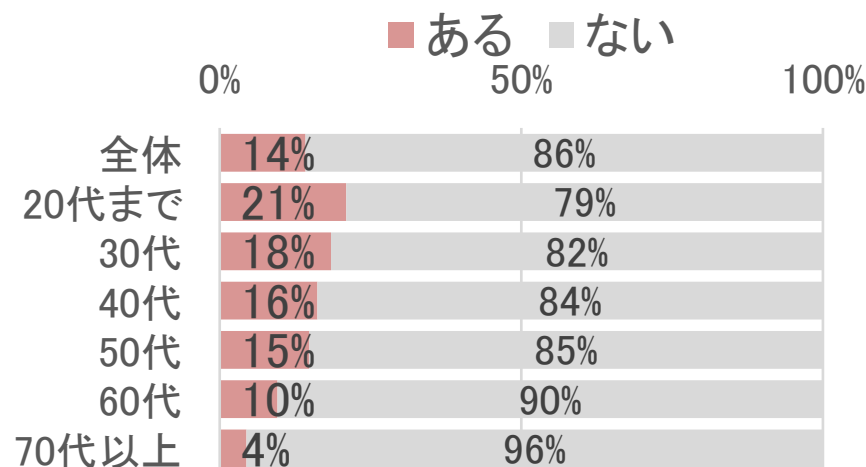
- ・再配達は、若者ほど再配達が多い傾向がみられます。
- ・若い人ほど、自宅外での受取意向が高いことや、配送は朝の10時台に集中していることが示されています。駅やコンビニエンスストア等自宅外等での受取の多様化や、自宅における受取時間帯の柔軟化などの解決策の可能性が考えられます。

図表3-26 宅配受取頻度と年齢階層の再配達動向



出典:第6回東京都市圏物資流動調査(個人のモノの受取調査)

図表3-27 年齢別自宅外受取意向の有無



出典:第6回東京都市圏物資流動調査(個人のモノの受取調査)

第3章 まちの実態を把握するための現地調査手法

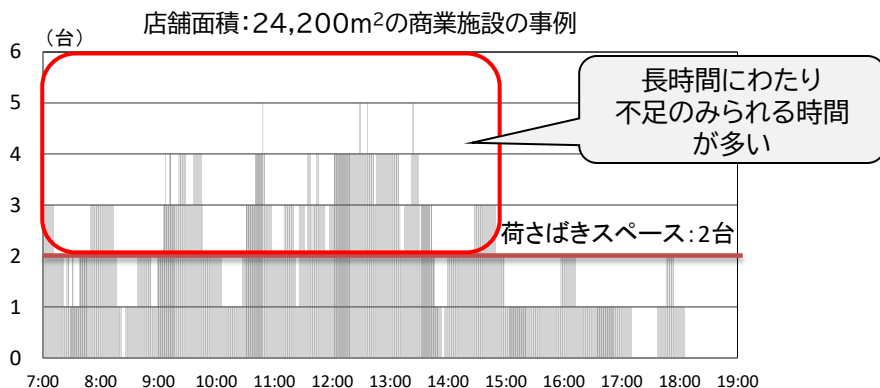
3-3-4 実践ポイント④:地区特性に応じた対応

<調査結果からわかったこと>

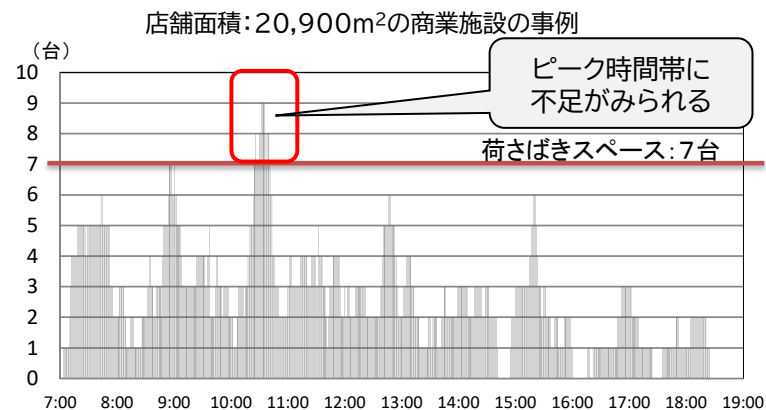
- ・大規模施設に付帯する駐車場の需給バランスを見ると、比較的余裕がある施設もあれば、特定の時間帯のみ過不足が生じる施設、ほぼ全ての時間帯で過不足がみられる施設など、状況はさまざまとなっています。

図表3-28 大規模施設における需給バランスの事例

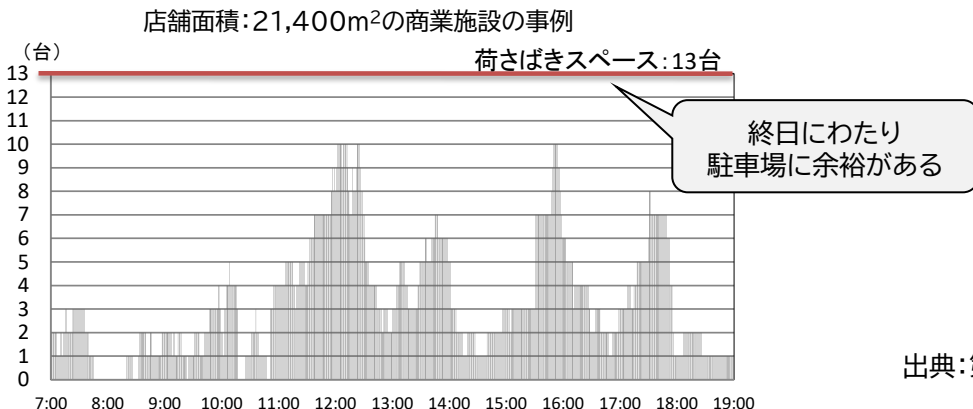
【どの時間も利用率が高く、不足のみられる時間が多い大規模施設の事例】



【ピーク時に需給バランスが崩れ、不足がみられる大規模施設の事例】



【比較的駐車場の利用にゆとりのある大規模施設の事例】



出典:第6回東京都市圏物資流動調査
(地区物流:中心市街地調査における大規模施設の駐車場利用状況調査)

第3章 まちの実態を把握するための現地調査手法

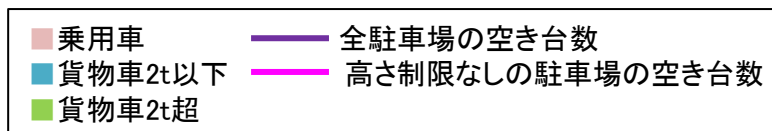
3-3-4 実践ポイント④:地区特性に応じた対応

<調査結果からわかったこと>

- ・地区によっては、路外駐車場の充足度や利用しやすさ等により、路上荷さばき車両が多くみられる場合があります。
- ・大宮駅東口の事例では、10年前の調査において、貨物車の路上駐車台数が高さ制限のない駐車場の空き台数を上回る時間帯が多く、空き駐車場が不足している状況が見られました。今回の調査では、不足する時間帯がさらに増加していることが確認されました。

図表3-29 車種別路上駐車台数と時間貸し駐車場空き台数

【大宮駅東口の例】(H26-R6比較)

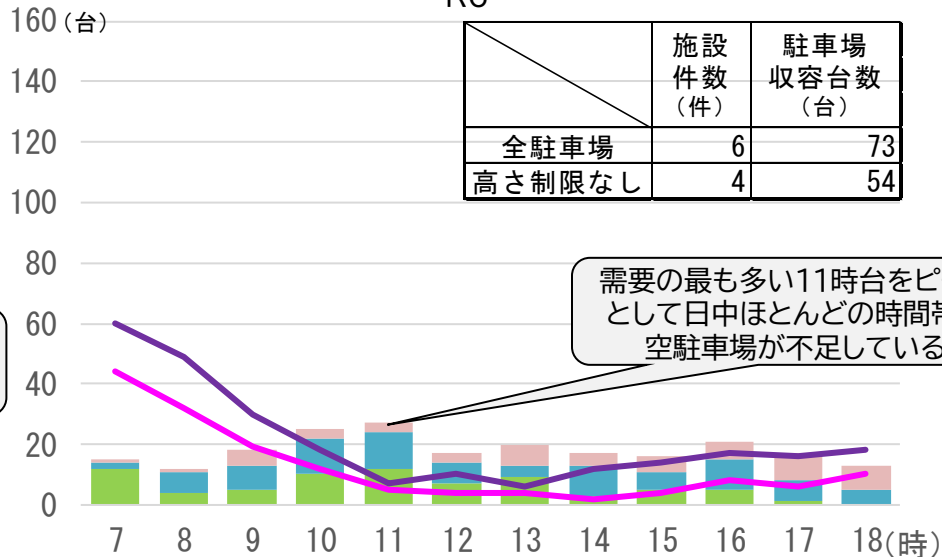
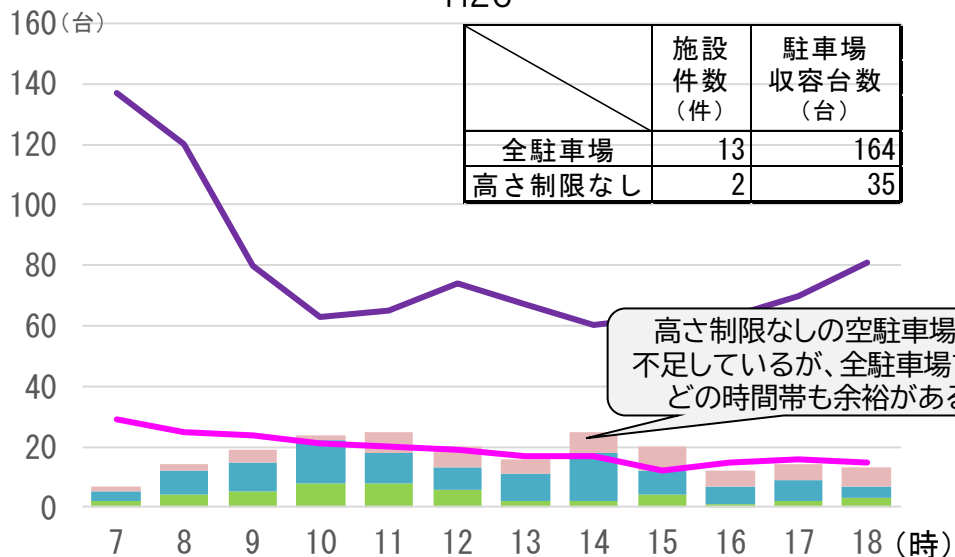


H26

	施設件数 (件)	駐車場 収容台数 (台)
全駐車場	13	164
高さ制限なし	2	35

R6

	施設件数 (件)	駐車場 収容台数 (台)
全駐車場	6	73
高さ制限なし	4	54



出典:第5、6回東京都市圏物資流動調査(地区物流:中心市街地調査)

注:路上駐車台数:毎正時時点

駐車場の空き台数:毎時1回の観測調査により算出

高さ制限なし:高さ制限について設定のない駐車場に限定して算出

第4章 物流まちづくりを進めるための参考情報

4-1 地区物流施策に活用できる制度・事業

・地区物流施策への適用が可能とみられる共同施設や都市施設の整備、駐車場整備、道路整備、調査設計計画等への補助・助成等がある事業・制度をまとめました。地区物流施策の推進にあたり、ご活用ください。

図表4-1 地区物流施策に活用できる制度・事業

分野	制度・事業名	管轄窓口	対象者	補助率等	最新参照先URL	備考
都市再生・社会資本整備関連	都市再生整備計画事業(社会資本整備総合交付金)	国土交通省 都市局 市街地整備課	市町村	事業等の総額の約4割程度	https://www.mlit.go.jp/toshi/crd_machitk_000012.html	都市再生や防災拠点整備などを支援する基幹事業、例えば荷さばき駐車場整備等が事業として明記されていれば補助対象となる
	暮らし・にぎわい再生事業(社会資本整備総合交付金)	国土交通省 都市局 市街地整備課/住宅局 市街地建築課	地方公共団体、UR、中心市街地活性化協議会、民間事業者等	補助率:1/3	https://www.mlit.go.jp/toshi/crd_machitk_000012.html	商業・居住機能再生、にぎわい拠点整備を支援
	市街地再開発事業等(社会資本整備総合交付金)	国土交通省 都市局 市街地整備課/住宅局 市街地建築課	地方公共団体、市街地再開発組合等	補助率:1/3	https://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/hoose/jutakukentiku_house_tk5_000041.html	再開発地区計画に基づく再整備を支援
	道路事業(街路)(社会資本整備総合交付金)	国土交通省 都市局 街路交通施設課	都道府県、市町村	補助率:1/2等	https://www.mlit.go.jp/toshi/gairo/	交通円滑化や安全性確保を目的とした道路整備を支援
	都市・地域交通戦略推進事業(社総交・補助金)	国土交通省 都市局 街路交通施設課	地方公共団体、協議会、UR	補助率:1/3等	https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_fr_000015.html	公共交通ネットワーク形成・LRT・BRT等を対象
物流効率化・低炭素化関連	物流総合効率化法(総合効率化計画認定制度)	国土交通省 物流・自動車局	物流事業者、荷主企業等	制度認定/税制優遇・補助対象	https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/fr_eight/bukkouhou.html	複数荷主・物流事業者の連携による共同配送やモーダルシフトなどを支援。計画認定で税制優遇・補助適用可能
	地域連携モーダルシフト等促進事業	国土交通省 物流・自動車局 物流政策課	地域協議会、複数事業者連携体等	定額または1/2以内(内容により異なる)	https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/fr_eight/seisakutokatsu_freight_tk1_000267.html	地域協議会・複数事業者による共同輸配送、鉄道・船舶連携を支援。調査・実証・設備導入対象
	物流イノベーション実装支援事業	国土交通省 物流・自動車局 物流政策課	物流事業者、技術開発事業者等	1/2以内(年度公募による)	https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/fr_eight/seisakutokatsu_freight_tk1_000273.html	自動配送・デジタル管理等の先進物流技術の社会実装を支援
開発資金・まちづくり支援	都市開発資金(用地先行取得金)	国土交通省 都市局 市街地整備課	地方公共団体、中心市街地整備推進機構(地方公共団体を通じて)	融資率:100%	https://www.mlit.go.jp/toshi/city/sigaiti/content/001851732.pdf	
	都市開発資金(都市環境維持・改善事業資金)	国土交通省 都市局 まちづくり推進課	地方公共団体、都市再生推進法人またはまちづくり法人	地方公共団体の貸付額の1/2以内(事業に要する額の1/4以内)	https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_machi_tk_000052.html	
商店街・中心市街地活性化関連	地域商業機能複合化推進事業(地域の持続的発展のための中小事業者等の機能活性化事業)	中小企業庁経営支援部 商業課	民間事業者、まちづくり公社、商店街組織等	補助率:2/3(内容により異なる)	https://www.chusho.meti.go.jp/shogyo/s_hogyo/hojyokin/kino_fukugo.html	
	官民連携まちなか再生推進事業	中小企業基盤整備機構(中心市街地活性化協議会支援センター)	エリアプラットフォーム、地方自治体、NPO・民間事業者等	区分により異なる(例:1/2、1/3、一部定額補助)	https://machi.smrj.go.jp/support/5_00022.html?utm_source=chatgpt.com	官民連携によるまちづくり(将来ビジョン策定、エリアプラットフォーム構築、社会実験、情報発信など)の取り組みを支援する補助事業

注)令和8年3月10日時点

第4章 物流まちづくりを進めるための参考情報

4-2 まちづくりと地区物流に関するサイトについて

・地区物流施策の実現に関わる、まちづくり分野の参考サイト(ガイドライン・ガイダンス)を以下にまとめました。本ガイダンスとあわせて、地区物流施策の実現に向けた検討にご活用ください。

図表4-2 地区物流施策の実現に関わる、まちづくり分野の参考サイト(ガイドライン・ガイダンス)の紹介

分野	ガイドライン・指針名	概要	出典(公表主体・年度)	URL
まちづくり・都市計画	歩道と路肩等の柔軟な利活用に関するガイドライン	歩道および路肩等の道路空間を柔軟に活用するための導入手順、利活用方式、取組の進め方、効果計測手法を整理。道路管理者や関係主体が参照できる指針。	国土交通省 道路局 環境安全・防災課(令和7年)	https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001912513.pdf
	都市計画運用指針	都市計画制度の運用全般を示す基本指針。土地利用、地区計画、都市再生、安全・快適性確保等の基本方針を定めたもの。	国土交通省 都市局都市計画課(令和7年)	https://www.mlit.go.jp/toshi/city_plan/crd_city_plan_fr_000008.html
	ストリートデザインガイドライン - 居心地が良く歩きたくなる街路づくりの参考書	歩行者中心のまちづくり、公共空間利活用、地区交通管理などを統合的に示す。物流と人の交通調和にも通じる考え方を提示。	国土交通省 都市局まちづくり推進課(令和3年)	https://www.mlit.go.jp/toshi/walkable/guideline/
	立地適正化計画策定の手引き(基本編)	人口減少・高齢化を見据えたコンパクト+ネットワーク型まちづくりを推進。都市構造と交通ネットワークを一体的に考慮。	国土交通省 都市局都市計画課(令和7年)	https://www.mlit.go.jp/en/toshi/city_plan/content/001741220.pdf
交通・物流	ラストマイル配送の効率化等に向けた検討会 取りまとめ	「ラストマイル配送」を切り口として、地域にとって不可欠な輸送能力の確保や物流サービスの持続可能な提供などの実現に向けて取り組むべき施策を提案したもの。	国土交通省 物流・自動車局 物流政策課(令和7年11月)	https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/seisakutokatsu_freight_tk1_000274.html
	2030年度に向けた総合物流施策大綱に関する検討会 提言	物流2024年問題を踏まえ、物流革新・DX・脱炭素・都市物流等を柱とする2030年頃までの物流政策の基本方針を検討中。	国土交通省 物流・自動車局 総合政策課(改定中)	https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000979.html
駐車場・駐車施設	まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン(第2版)	駐車場施策をまちづくりと統合して検討するための指針。都市内物流の荷さばき駐車、モビリティ多様化への対応を重視。	国土交通省 都市局(令和5年改訂)	https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000085.html
	持続可能なまちづくりと都市交通の実現に向けた駐車場マネジメントの推進のためのガイドライン	駐車場の供給・配置を管理し、まちづくり・交通・物流と調整を図る方針を提示したガイドライン。	国土交通省 都市局(令和5年)	https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000103.html
	物流を考慮した建築物の設計・運用について ~大規模建築物に係る物流の円滑化の手引き~	建築物の設計・運用各段階で物流を考慮するための検討フロー、設計上の配慮事項、運用効率化の方策およびチェックリストを提示。大規模商業施設やオフィスビル等を対象に、物流の円滑化と都市環境との調和を図ることを示した手引き。	国土交通省 総合政策局 物流政策課(平成29年)	https://www.mlit.go.jp/common/00198147.pdf
自動運転	都市空間における自動運転技術の活用に向けたポイント集	自動運転技術をまちづくりに取り込む際の方向性・留意点を整理。混在期を想定し都市設計との整合を図るためのポイント集。	国土交通省 都市局(令和7年)	https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000079.html

注)令和8年3月10日時点

第4章 物流まちづくりを進めるための参考情報

4-3 本ガイドンスの参考資料について

・本ガイドンスの参考資料では、第Ⅰ編 調査・分析編として、第4章で示した「まちの実態を把握するための現地調査手法」について、調査手法及び分析結果の詳細を取りまとめています。さらに、第Ⅱ編 地区物流施策事例編として、国内外の最新事例も整理していますので、ご参照ください。

図表4-3 参考資料(地区物流施策事例編)に掲載している施策メニューの概要

施策グループ			事例			
実践ポイント	施策分類	細分類	No.	実施地区例	実施主体	
			実践ポイント①：荷さばきのための駐車空間確保 1. 道路上空間以外で荷さばきスペースを確保する施策 2. 路上空間上で荷さばきスペースを確保する施策 3. 望ましい駐車場構造の確保 4. 貨物車の路上駐車台数や駐車時間を抑制する施策	1. 新たに貨物車用の駐車スペースを整備	2. 既存の駐車スペースを貨物車用の駐車・荷さばきスペースへ転用	1
2	大宮門街	さいたま市				
3	荒川区	荒川区				
4	東京都	東京都、駐車場事業者、他				
5	吉祥寺	委員会、駐車場事業者				
6	吉祥寺駅北口	武蔵野市・東京都				
7	板橋区	公社				
8	金沢市	金沢市				
9	川崎市	川崎市				
10	金沢市	金沢市				
11	各都市	行政				
12	各都市	商業者				
13	宇都宮市	宇都宮市				
14	各所	民間ビル				
15	さいたま市	(行政)				
2. 既存の駐車スペース等を貨物車用の駐車スペースに転用・共同利用	3. 荷さばき車両（貨物車等）の駐車禁止の解除	4. 荷さばき車両（貨物車等）による路上駐車タイムシェアリング		16	渋谷地区	道路管理者、警察
				17	静岡市	道路管理者、警察
				18	柏市	道路管理者、警察
				19	横浜市（港北区）	商店街、町内会、道路管理者
				20	広島市	トラック協会
				21	横浜市（青葉区）	青葉区
				22	横浜市（元町地区）	中区
				23	川崎市（川崎駅東口地区）	行政
				24	町田市	行政
				25	長崎市	警察
				26	金沢市	金沢市、警察
				27	広島市	警察
				28	川崎市	川崎市
				29	各所	警察
				30	三重県警	警察
				31	金沢市（片町地区）	警察
				32	日本橋横山町	行政、警察
				33	各都市	行政
				34	大規模再開発ビル(丸ビル)	民間ビル

施策グループ			事例			
実践ポイント	施策分類	細分類	No.	実施地区例	実施主体	
			実践ポイント②：横持ち搬送対策 実践ポイント③：配送の工夫と対応	1. 横持ち搬送の動線の確保	1. 建物内貨物車走行路の整備（地下ネットワーク） 2. 段差の解消等の物流バリアフリーの推進	35
36	品川インターシティ	民間デベロッパー				
37	町田市	公社				
2. 縦持ち搬送の動線の確保	1. 貨物用エレベータ等の設置	-		各所	デベロッパー等	
		38		町田市	町田市、公社	
実践ポイント④：地区特性に応じた対応	1. 横持ち搬送の共同化	1. 横持ち搬送の共同化		39	藤沢SST	37
				40	横浜元町地区	運送事業者、商店会
	2. 縦持ち搬送の共同化	1. 横持ち共同配送（館内配送の共同化） 2. 百貨店の代表一括納品		41	吉祥寺	運送事業者、商店会
				42	新宿副都心	協同組合
	3. 行政による物流需要分散化の推奨	2. 丸の内地区		43	丸の内地区	協議会等
			44	横浜北仲	民間企業	
	実践ポイント⑤：多様な関係者との連携	1. 荷さばきルール（マナー含む）の確立	1. 荷さばきルール（マナー含む）の確立	45	都内民間マンション	民間企業
				46	日本橋三越	商業者
		2. 新技術を活用した効率的な配送	1. 貨客混載による配送（路線バス活用＋宅配便の共同配送） 2. 宅配ロボットによる配送（宅配ロボット＋宅配便の共同配送） 3. 空中配送ロボットによる配送（空中配送ロボット＋食品配送） 4. ドローンによる配送（ドローン＋宅配便の共同配送）	47	吉祥寺アトレ	商業者
				48	ロンドン	ロンドン交通局、物流事業者、商業者、住民、行政等
3. 複合的取組事例		1. 車両の大きさによる規制 2. 時間帯による規制 3. 排出ガス基準による規制	49	ニューヨーク	ニューヨーク市運輸局、物流事業者、商業者、行政等	
			-	横浜元町地区	協同組合等	
その他		1. 貨物車等の面的な流入規制 2. 貨物車走行路の分離	1. 車両の大きさによる規制 2. 時間帯による規制 3. 排出ガス基準による規制	50	吉祥寺	協議会
				51	川崎駅東口地区	協議会
-		-	-	52	東京都奥多摩エリア	民間事業者等
-		-	-	53	藤沢SST	民間事業者等
-	-	-	54	住宅団地（川崎市麻生区）	民間事業者等	
-	-	-	55	山間部（埼玉県秩父市）	民間事業者等	
-	-	-	56	吉祥寺（東京都武蔵野市）	行政、商業者、物流事業者、警察等	
-	-	-	57	元町（横浜市中区）	商業者、物流事業者、警察等	
-	-	-	58	川崎駅東口（川崎市川崎区）	行政、商業者、物流事業者、警察等	
-	-	-	59	都内各所	警察	
-	-	-	60	都内各所	警察	
-	-	-	61	海外 アムステルダム	(行政)	
-	-	-	-	-	(道路管理者、警察)	
-	-	-	-	-	(道路管理者、警察)	