

物流まちづくりガイドンス (地区物流対策実践編)

【参考資料】

～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

序	1
序 本参考資料について	3
第 I 編 調査・分析編	7
第 1 章 中心市街地調査	9
1-1 中心市街地調査の調査概要	9
1-2 中心市街地調査の実態調査の内容	12
1-2-1 地区物流の実態調査（Ⅰ）	14
(1) 貨物車の駐車実態調査	14
(2) 横持ち追跡調査	14
1-2-2 まちづくりの方向性から重要な地区交通の実態調査（Ⅱ）	16
(1) 自動車交通量調査	16
(2) 歩行者・自転車通行量調査	16
1-2-3 地区内の交通インフラの実態調査（Ⅲ）	18
(1) 道路空間の状況調査	18
(2) 既存駐車施設の利用状況調査	18
(3) 民間横持ち配送施設（デポ）の施設調査	19
1-2-4 まちづくりに関連する主体の意向調査（Ⅳ）	20
(1) 商業者へのアンケート調査	20
(2) 運輸事業者へのヒアリング調査	20
(3) 来街者へのヒアリング調査	21
1-3 中心市街地調査の分析結果	38
1-3-1 中心市街地調査の対象 5 地区の概要	38
(1) 大宮駅周辺地区	38
(2) 千葉駅富士見町地区	43
(3) 本厚木駅北口地区	46
(4) 川崎駅東口地区	49
(5) 相模大野駅北口地区	52
1-3-2 中心市街地調査から把握された実態	56
(1) 地区物流の実態調査（Ⅰ）	56
(2) まちづくりの方向性から重要な地区交通の実態調査（Ⅱ）	70
(3) 地区内の交通インフラの実態調査（Ⅲ）	74
(4) まちづくりに関連する主体の意向調査（Ⅳ）	79
1-3-3 中心市街地調査に基づく分析結果	83
(1) 車種別路上駐車台数と時間貸駐車場空き台数の比較（需給バランス）	83
(2) 大規模施設における需給バランス	86

第2章 中高層マンション調査	87
2-1 中高層マンション調査の調査概要	87
2-2 中高層マンション調査の実態調査の内容	89
2-2-1 対象施設の事前調査（Ⅰ）	89
2-2-2 路上駐車及びマンション内駐車・配送実態調査（Ⅱ）	91
(1) 路上駐車実態調査	91
(2) マンション内駐車・配送実態調査	92
2-2-3 運輸事業者へのヒアリング調査（Ⅲ）	99
(1) 運輸事業者へのヒアリング調査	99
2-3 中高層マンション調査の分析結果	104
2-3-1 中高層マンション調査から把握された実態	104
(1) 中高層マンション周辺の路上駐車	104
(2) 中高層マンションにおける物流の実態	106
(3) 運輸事業者からみた中高層マンションでの配送上の問題	112
2-3-2 中高層マンション調査に基づく分析結果	113
(1) 中高層マンション住戸数と搬入件数及び路上駐車との関係	113
(2) 宅配ボックスに関わる実態	119
第3章 戸建て等住宅地調査	121
3-1 戸建て等住宅地調査の調査概要	121
3-2 戸建て等住宅地調査の実態調査の内容	125
3-2-1 端末物流の実態調査	125
(1) 貨物車の駐車実態調査	125
3-2-2 インフラの状況調査	129
(1) 路外駐車場や道路空間の状況	129
3-2-3 関係者の意向調査	130
(1) 運輸事業者等へのアンケート・ヒアリング調査	130
(2) 住民へのアンケート調査	131
3-3 戸建て等住宅地調査の分析結果	133
3-3-1 戸建て等住宅地調査から把握された実態	133
(1) 公共荷さばき駐車場の利用状況	133
(2) 運送事業者からの配送に関する意見	138
(3) 荒川区住民アンケート調査結果	139
3-3-2 戸建て等住宅地調査に基づく分析結果	141
(1) 住宅地の狭隘道路等への荷さばき空間の確保	141

第4章 《参考》個人のモノの受取調査	149
4-1 個人のモノの受取調査の調査概要	149
4-2 個人のモノの受取調査の分析結果	150
(1) 個人の宅配受取と再配達の実態	150
(2) 個人のモノの受取の特性	159
(3) 個人のモノの受取方法・場所の実態と今後の変更意向	163
第Ⅱ編 地区物流施策事例編	165
第1章 地区物流施策メニュー一覧	167
第2章 個別施策事例集	170
実践ポイント①：荷さばきのための駐車空間確保	170
施策分類1：道路空間以外で荷さばきスペースを確保する施策	170
施策分類2：路上空間上で荷さばきスペースを確保する施策	185
施策分類3：望ましい駐車場構造の確保	202
施策分類4：貨物車の路上駐車台数や駐車時間を抑制する施策	203
実践ポイント②：横持ち搬送対策	204
施策分類1：横持ち搬送の動線の確保	204
施策分類2：縦持ち搬送の動線の確保	207
実践ポイント③：配送の工夫と対応	208
施策分類1：横持ち搬送の共同化	208
施策分類2：縦持ち搬送の共同化	212
施策分類3：行政による物流需要分散化の推奨	218
実践ポイント④：地区特性に応じた対応	220
施策分類1：荷さばきルール（マナー含む）の確立	220
施策分類2：新技術を活用した効率的な配送	222
実践ポイント⑤：多様な関係者との連携	226
施策分類1：複合的取組事例	226
その他：道路への規制等	233
施策分類1：貨物車等の面的な流入規制	233

図表目次

図表序- 1	本冊子における地区物流の範囲	3
図表序- 2	地区物流調査の調査タイプ	3
図表序- 3	地区物流における人と物（モノ）との関係	4
図表 I - 1- 1	中心市街地調査の調査対象（5 地区）	9
図表 I - 1- 2	中心市街地調査の調査対象（5 地区）の概要	10
図表 I - 1- 3	中心市街地調査の実態調査の概要	11
図表 I - 1- 4	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	12
図表 I - 1- 5	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～	13
図表 I - 1- 6	車種別分類表	16
図表 I - 1- 7	歩行者通行量調査の分類表	17
図表 I - 1- 8	路上駐車に占める荷さばきを行う車両数の割合（2024 (R6)・5 地区計）	56
図表 I - 1- 9	路上駐車に占める荷さばきを行う車両の変化（2014 (H26) - 2024 (R6) 比較）	57
図表 I - 1- 10	路上駐車に占める荷さばきを行う車両の変化（2014 (H26) - 2024 (R6)）：地区別	57
図表 I - 1- 11	荷さばきを行う車両の車種構成（2024 (R6)・5 地区計）	58
図表 I - 1- 12	荷さばきを行う車両の車種構成の変化（2014 (H26) - 2024 (R6)）	58
図表 I - 1- 13	荷さばきを行う車両の車種構成の変化（2014 (H26) - 2024 (R6)）：地区別	59
図表 I - 1- 14	路上荷さばき駐車に到着時間（2024 (R6) 5 地区計）	60
図表 I - 1- 15	路上荷さばき駐車に到着時間の変化（2014 (H26) - 2024 (R6)）	60
図表 I - 1- 16	路上荷さばき駐車に到着時間の変化（2014 (H26) - 2024 (R6)）： 地区別	61
図表 I - 1- 17	路上荷さばき駐車時間（2024 (R6) 5 地区計）	62
図表 I - 1- 18	路上荷さばき駐車時間の変化（2014 (H26) - 2024 (R6)）	62
図表 I - 1- 19	路上荷さばき駐車時間の変化（2014 (H26) - 2024 (R6)）：地区別	63
図表 I - 1- 20	横持ち距離（2024 (R6)・5 地区計）	64
図表 I - 1- 21	横持ち距離の変化（2014 (H26) - 2024 (R6)）	64
図表 I - 1- 22	横持ち距離の変化（2014 (H26) - 2024 (R6)）：地区別	65
図表 I - 1- 23	横持ち所要時間（2024 (R6)・5 地区計）	66
図表 I - 1- 24	横持ち所要時間の変化（2014 (H26) - 2024 (R6)）	66
図表 I - 1- 25	横持ち所要時間の変化（2014 (H26) - 2024 (R6)）：地区別	67
図表 I - 1- 26	横持ち搬送先個所数（2024 (R6)・5 地区計）	68
図表 I - 1- 27	横持ち搬送先個所数（2014 (H26) - 2024 (R6) 比較）	69

図表 I - 1- 28	自動車、自転車、歩行者交通量の変化 (2014 (H26) - 2024 (R6)、4 地区計)	70
図表 I - 1- 29	自動車、歩行者、自転車交通量の変化 (2014 (H26) - 2024 (R6) : 地区別)	71
図表 I - 1- 30	自動車、歩行者、自転車交通量の時間帯分布の変化 (2014 (H26) - 2024 (R6))	72
図表 I - 1- 31	交通量の時間帯分布図 (自動車、歩行者、自転車 : 2024 (R6) ・ 4 地区計)	73
図表 I - 1- 32	時間貸駐車場の車種別駐車台数 (2024 (R6) 5 地区計)	74
図表 I - 1- 33	時間貸駐車場の車種別駐車台数の変化 (2014 (H26) - 2024 (R6))	74
図表 I - 1- 34	時間貸駐車場の車種別駐車台数の変化 (2014 (H26) - 2024 (R6)) : 地区別	75
図表 I - 1- 35	公共荷さばきスペース (川崎駅東口地区)	76
図表 I - 1- 36	公共荷さばきスペースの利用状況 (川崎駅東口地区)	77
図表 I - 1- 37	公共荷さばきスペースからの横持ち搬送先 (川崎駅東口地区)	78
図表 I - 1- 38	横持ち距離 (川崎駅東口地区 路上・公共荷さばきスペース駐車車両での比較)	78
図表 I - 1- 39	横持ち搬送中の歩行者等との錯綜の有無 (川崎駅東口地区 路上・公共荷さばきスペース駐車車両での比較)	78
図表 I - 1- 40	運輸事業者の荷さばきに対する意識の変化 (2014 (H26) - 2024 (R6))	79
図表 I - 1- 41	運輸事業者の荷さばきに対する意識の変化 (2014 (H26) - 2024 (R6)) : 地区別	79
図表 I - 1- 42	商業者の荷さばきに対する意識の変化 (2014 (H26) - 2024 (R6))	80
図表 I - 1- 43	商業者の荷さばきに対する意識の変化 (2014 (H26) - 2024 (R6)) : 地区別	80
図表 I - 1- 44	来街者の荷さばき駐車に対する意識の変化 : 歩行環境 (歩きやすさ・安全性) (2014 (H26) - 2024 (R6))	81
図表 I - 1- 45	来街者の荷さばき駐車に対する意識の変化 : まちの美観や環境面 (2014 (H26) - 2024 (R6))	81
図表 I - 1- 46	来街者の荷さばき駐車に対する意識の変化 : 歩行環境 (歩きやすさ・安全性) (2014 (H26) - 2024 (R6)) : 地区別	82
図表 I - 1- 47	来街者の荷さばき駐車に対する意識の変化 : まちの美観や環境面 (2014 (H26) - 2024 (R6)) : 地区別	82
図表 I - 1- 48	車種別路上駐車台数と時間貸駐車場空き台数の比較 (2014 (H26) - 2024 (R6)) 【大宮駅西口】	83

図表 I - 1- 49	車種別路上駐車台数と時間貸駐車場空き台数の比較 (2014(H26)-2024(R6)) 【大宮駅東口】	83
図表 I - 1- 50	車種別路上駐車台数と時間貸駐車場空き台数の比較 (2014(H26)-2024(R6)) 【千葉駅】	84
図表 I - 1- 51	車種別路上駐車台数と時間貸駐車場空き台数の比較 (2014(H26)-2024(R6)) 【相模大野駅】	84
図表 I - 1- 52	車種別路上駐車台数と時間貸駐車場空き台数 【本厚木駅】	85
図表 I - 1- 53	車種別路上駐車台数と時間貸駐車場空き台数 【川崎駅】	85
図表 I - 1- 54	大規模施設における需給バランスの事例	86
図表 I - 2- 1	中高層マンション調査の調査対象 (29 施設)	87
図表 I - 2- 2	中高層マンション調査の実態調査の概要	88
図表 I - 2- 3	中高層マンション周辺の路上駐車	104
図表 I - 2- 4	中高層マンションへの荷物搬入における搬入手段別の分担割合	106
図表 I - 2- 5	中高層マンションへの搬入手段別の搬入 1 回あたり搬入荷物 個数	107
図表 I - 2- 6	中高層マンションへの荷物搬入 車種等×搬入先	108
図表 I - 2- 7	中高層マンションへの荷物搬入 車種等×用途	109
図表 I - 2- 8	中高層マンションへの荷物搬入 車種等×駐車時間	109
図表 I - 2- 9	中高層マンションへの荷物搬入 車種等×時間帯別駐車状況	110
図表 I - 2- 10	中高層マンションへの荷物搬入 車種等×駐車場所	111
図表 I - 2- 11	運輸事業者からみた中高層マンションでの配送上の問題	112
図表 I - 2- 12	マンション住戸数と搬入件数の関係 (搬入手段・車種別)	113
図表 I - 2- 13	中高層マンションへの荷物搬入件数	113
図表 I - 2- 14	参考：マンション住戸数と搬入件数、搬入荷物個数の関係 (搬入手段・車種別)	114
図表 I - 2- 15	今回調査対象施設の荷さばきスペース駐車マス数と 標準駐 車場条例改正による共同住宅への荷さばき附置の基準との関 係 マンション住戸数 × 荷さばきスペース台数	115
図表 I - 2- 16	今回調査対象施設の瞬間最大時の駐車台数と 標準駐車場条 例改正による共同住宅への荷さばき附置の基準との関係 マ ンション住戸数 × 瞬間最大時の駐車台数	116
図表 I - 2- 17	荷さばきスペース有無別の路上駐車台数 マンション住戸数× 路上駐車台数	118
図表 I - 2- 18	宅配ボックスの有無別の搬入件数	119
図表 I - 2- 19	宅配ボックスの有無別の平均駐車時間	119
図表 I - 2- 20	宅配ボックス時間帯別入出庫件数割合	120

図表 I-3-1	戸建て等住宅地調査の調査対象	121
図表 I-3-2	戸建て等住宅地調査（荒川区）の調査概要	121
図表 I-3-3	荒川区荷さばき駐車場の利用条件等	122
図表 I-3-4	実態調査対象の荷さばき駐車場（8箇所）の位置	122
図表 I-3-5	実態調査対象の荷さばき駐車場（8箇所）の概要	122
図表 I-3-6	荒川区荷さばき駐車場の概要（1/2）	123
図表 I-3-7	荒川区荷さばき駐車場の概要（2/2）	124
図表 I-3-8	荒川区住民アンケート設問項目の概要	132
図表 I-3-9	荒川区公共荷さばき駐車場の利用状況（時間帯別）	133
図表 I-3-10	周辺路上駐車車両ドライバーにおける荒川区荷さばき駐車場の認知状況	134
図表 I-3-11	荒川区公共荷さばき駐車場及び周辺路上駐車の利用用途	135
図表 I-3-12	荒川区公共荷さばき駐車場及び周辺路上駐車の利用時間	136
図表 I-3-13	時間帯別駐車状況	137
図表 I-3-14	運輸事業者が「配送車両の駐車場所の確保が困難」とするエリアと荒川区荷さばき駐車場の分布の関係	138
図表 I-3-15	自宅周辺で宅配が運ばれている様子を見かける頻度の変化	139
図表 I-3-16	自宅周辺への宅配に対する問題意識	140
図表 I-3-17	荷さばき駐車場に関する条件関連	142
図表 I-3-18	駐車時間と横持ち最遠距離の関係 駐車時間 × 横持ち最遠距離	143
図表 I-3-19	駐車時間と配送回数、届け先箇所数、横持ち最遠距離の関係（荷さばき駐車マス、周辺路上駐車別） 荒川区調査対象8箇所合計	144
図表 I-3-20	荷さばき駐車マス・周辺路上駐車別 駐車時間・台数と周辺道路幅員との関係	145
図表 I-3-21	改正道路交通法施行令の施行 生活道路における法定速度の見直し	146
図表 I-3-22	実態調査対象の荷さばき駐車場の配送エリア（2箇所の例）	147
図表 I-3-23	参考：実態調査対象の荷さばき駐車場（8箇所）に関する情報	148
図表 I-4-1	個人のモノの受取調査の調査項目	149
図表 I-4-2	宅配受取頻度	150
図表 I-4-3	再配達割合	150
図表 I-4-4	宅配受取頻度（地域別）	151
図表 I-4-5	再配達割合（地域別）	152
図表 I-4-6	宅配受取頻度（性・年代別）	153
図表 I-4-7	再配達割合（性・年代別）	154
図表 I-4-8	住宅の形態（東京都市圏全体、地域別）	155

図表 I - 4- 9	宅配ボックスの有無（東京都市圏、地域別）	156
図表 I - 4- 10	住宅の形態×宅配ボックスの有無（東京都市圏全体）	156
図表 I - 4- 11	宅配受取頻度（住宅の形態・宅配ボックス有無別）	157
図表 I - 4- 12	再配達割合（住宅の形態・宅配ボックス有無別）	158
図表 I - 4- 13	受取曜日	159
図表 I - 4- 14	受取時間帯	159
図表 I - 4- 15	受取曜日×受取時間帯（1/2）	160
図表 I - 4- 16	受取曜日×受取時間帯（2/2）	161
図表 I - 4- 17	再配達の有無	162
図表 I - 4- 18	受取日時の指定の有無	162
図表 I - 4- 19	受取方法・受取場所（現在の実態）	163
図表 I - 4- 20	自宅外の受取場所の選択理由	163
図表 I - 4- 21	受取方法・受取場所の変更（今後の意向）	164
図表 II - 1- 1	物流まちづくりを進めるための5つの実践ポイント	167
図表 II - 1- 2	地区物流施策メニュー一覧表（1/2）	168
図表 II - 1- 3	地区物流施策メニュー一覧表（2/2）	169

序

序 本参考資料について

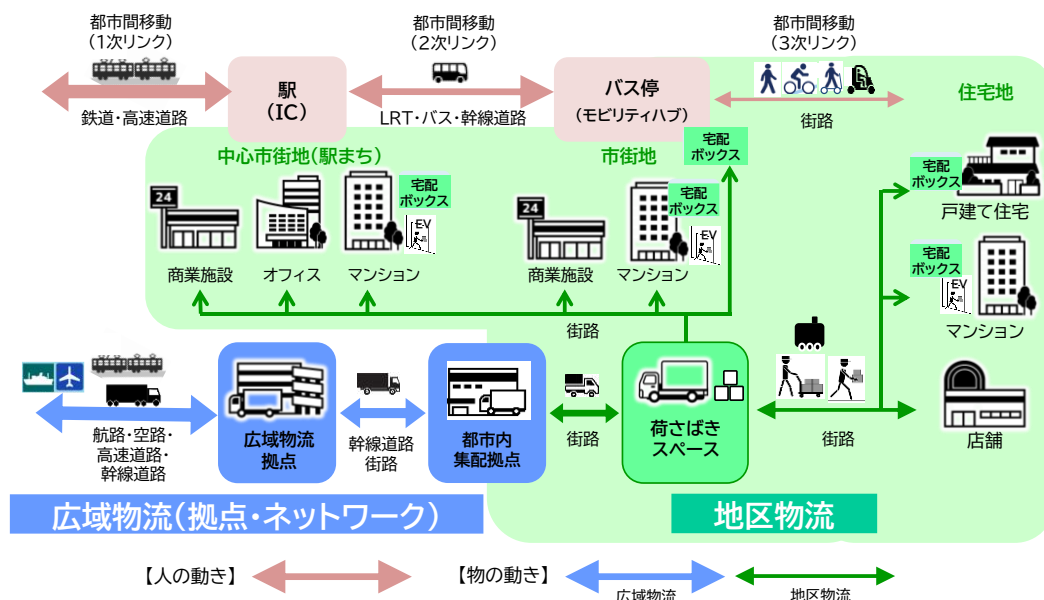
○本冊子における地区物流の範囲

本参考資料は、安全・安心・快適な都市空間の形成に向けて、物流まちづくりを進める際の参考としていただくことを目的に作成したものである。

本ガイドンスで扱う「地区物流」は、下図に示すとおり、都市間で大量に輸送される“広域物流”とは異なり、商業施設・オフィス・住宅など最終届け先に小口で配送される都市内物流（端末物流）を対象としている。

なお、今回の調査では、従来の中心市街地に加えて住宅地も新たに調査対象に含めたことが大きな特徴となっている。

図表序- 1 本冊子における地区物流の範囲



図表序- 2 地区物流調査の調査タイプ

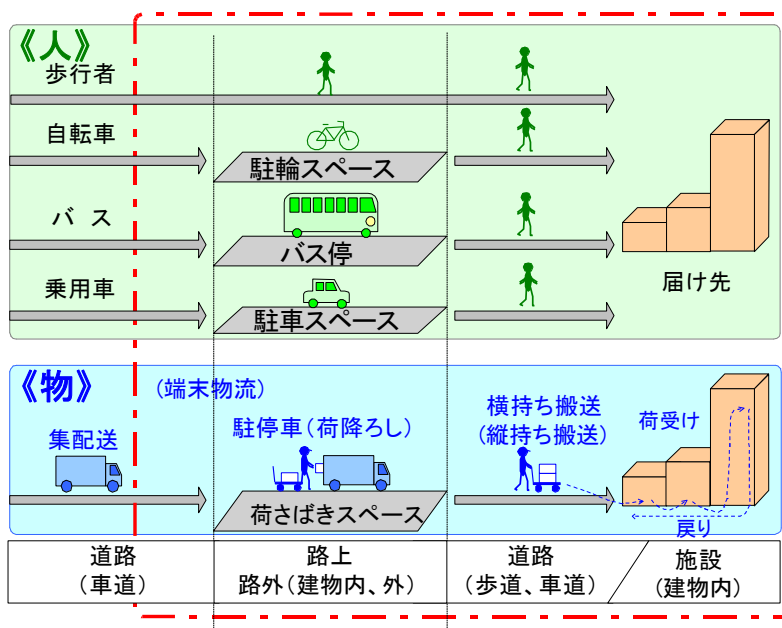
都市規模・地区類型		まちづくりの方向性	関連施策等	調査箇所
中心市街地	大規模再開発を伴う地区	<ul style="list-style-type: none"> 都市再生整備事業地区 駅前広場再編 + ウォークアブル推進 自転車ネットワーク整備 	<ul style="list-style-type: none"> 路上・路外駐車場の確保・整備 荷さばき専用駐車場の新規整備 地域ルールの整備等 	<ul style="list-style-type: none"> 大宮駅周辺地区 (さいたま市) 千葉駅富士見町地区 (千葉市) 本厚木駅北口地区 (神奈川県)
	大規模再開発を伴わない地区	<ul style="list-style-type: none"> 大規模再開発のない ウォークアブル推進 自転車ネットワーク整備 		<ul style="list-style-type: none"> 川崎駅東口地区 (川崎市) 相模大野駅北口地区 (相模原市)
住宅地	中高層マンション	<ul style="list-style-type: none"> 駅周辺における中高層マンションの整備等 	<ul style="list-style-type: none"> マンション内の専用荷さばき駐車場の整備 	<ul style="list-style-type: none"> 駅周辺の中高層マンション (29 施設)
	戸建て中心の住宅地	<ul style="list-style-type: none"> 高密度な低層住宅等 	<ul style="list-style-type: none"> マンション・戸建ての宅配ボックスの整備 住宅地内の集約デポの整備等 	<ul style="list-style-type: none"> 荒川区内の住宅地エリア (東京都)

○地区物流における人と物（モノ）との関係

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、荷降ろしが行われる。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る。

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」と呼ぶ。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」の範囲としている。

図表序- 3 地区物流における人と物（モノ）との関係



○本冊子の構成

本参考資料は、「第Ⅰ編」と「第Ⅱ編」の2部構成からなる。

【第Ⅰ編 調査分析編について】

第Ⅰ編では、東京都市圏交通計画協議会が第6回東京都市圏物資流動調査の補完として実施した、中心市街地・中高層マンション・戸建て等住宅地における地区物流調査について、調査手法、調査票や調査様式、調査結果及び基本的な分析を取りまとめている。

物流まちづくりを検討するための地区の現状把握に向けて、調査方法を検討する際の参考としてご活用いただきたい。

【第Ⅱ編 地区物流事例編について】

第Ⅱ編では、地区物流対策に関する多様な先行対策事例を収集し、物流まちづくりの5つの実践ポイントに沿って整理している。

物流まちづくりを具体的に進める際の参考としてご活用いただきたい。

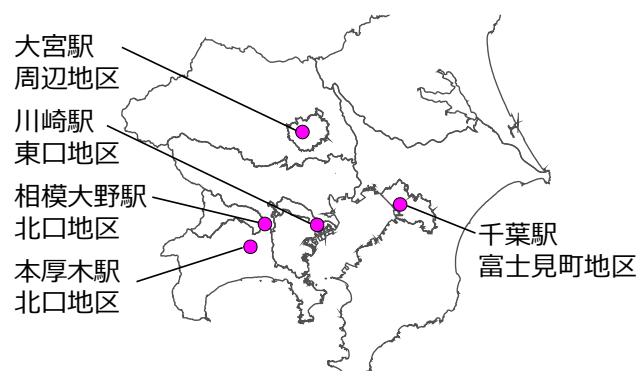
第 I 編 調査・分析編

第1章 中心市街地調査

1-1 中心市街地調査の調査概要

- 調査目的：まちづくりに対応して地区物流を捉えるため、「地区物流の実態」、「地区交通の実態」、「地区内の交通インフラの実態」、「まちづくりに関連する主体の意向」といった様々な観点で地区の実態を調査し、今後の望ましい地区物流対策を検討する。
- 調査日時：2024(R6)年10月～11月（平日1日）7:00～19:00
- 調査対象：東京都市圏内の5地区

図表 I - 1- 1 中心市街地調査の調査対象（5地区）



図表 I - 1- 2 中心市街地調査の調査対象（5 地区）の概要

調査対象 地区	地区 面積	地区の概要	既実施の荷さばき対策				地区独自
			自治体実施				
			駐車場 整備地 区	駐車場 条例有 無	荷さば き附置 義務	荷さば き空間 整備	
大宮駅周 辺地区 ※ 2014 (H26) 年度調査地区	約 42ha	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	×	● (2001 ～)	●	● (路上)	
千葉駅富 士見町地 区 ※ 2014 (H26) 年度調査地区	約 40ha	<ul style="list-style-type: none"> ・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) ・まちなかりノベーション・ウォークアブル推進を行っている。 	×	● (1971 ～)	●	● (路上)	
本厚木駅 北口地区	約 20ha	<ul style="list-style-type: none"> ・中層の商業ビルが多く立地しビルの老朽化が進行。 ・1972 年より、商店街の歩行者専用化を実施 (7～22 時)。また、2012 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、さらなるウォークア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)。 ・2027 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。 	● (1988～)		×	×	
川崎駅東 口地区 ※ 2014 (H26) 年度調査地区	約 40ha	<ul style="list-style-type: none"> ・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)。 ・2023 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クアブル空間を含む駅周辺の新たなまちづくりが進行中。 	● (1964～)	●		● (路上) (路外)	・荷さば き地域ル ール 策定済
相模大野 駅北口地 区 ※ 2014 (H26) 年度調査地区	約 25ha	<ul style="list-style-type: none"> ・大規模商業施設と駅の間には商店街がある地区。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クアブル空間の創出を検討中。 	● (1987～)		×	×	

図表 I - 1- 3 中心市街地調査の実態調査の概要

区分	調査種類	調査のねらい	主な調査項目
I. 地区物流の実態調査	(1) 貨物車の駐車実態調査	・荷さばき車両の総需要の把握、 <u>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</u> などの基礎情報を得る。	<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 ・駐車状況（二重駐車やバス停の有無等） ・通過車両や歩行者等への影響の有無 ・貨物車以外での配送方法（自転車、台車等）の把握 等
	(2) 横持ち追跡調査	・路上駐車場所から店舗までの経路や歩行者との錯綜等を調査し、 <u>路外・路上の荷さばき駐車施設の配置計画検討に必要な配送可能距離等</u> の基礎情報を得る。	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車の車種（自営区分、車種区分） ・駐車場所、駐車開始/終了時間 ・横持ち目的施設（位置、距離、種類） ・搬送時の歩行者等との錯綜の有無 ・駐車場所の選択理由 等
II. まちづくりの方向性から重要な地区交通の実態調査	(1) 自動車交通量調査	・地区物流に影響を受ける交通の集中状況を把握し、 <u>空間的・時間的分離・時間帯による駐車規制緩和等</u> に関する基礎情報を得る。	<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
	(2) 自転車通行量・歩行者通行量調査等		<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	駐車施設・道路空間の状況	・路外駐車施設・路上の荷さばき駐車施設設置等の <u>可能性</u> を検討するための基礎情報を得る。	<ul style="list-style-type: none"> ・道路構造（道路幅員） ・既存駐車場の荷さばき駐車可能スペース（利用状況） ・交通規制状況 等
IV. まちづくりに関連する主体の意向調査	(1) 商業者へのアンケート・ヒアリング調査	・商業施設への搬入時間変更等の <u>対策の可能性</u> を検討するための基礎情報を得る。	<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） ・時刻変更、輸送者の変更の可能性等
	(2) 運輸事業者へのアンケート・ヒアリング調査	・荷さばき駐車スペースの <u>利用実態、荷さばき駐車場所の選択理由、新たな荷さばき駐車対策</u> を検討するための基礎情報を得る。	<ul style="list-style-type: none"> ・利用している荷さばき駐車スペースの種類、配送手段 ・貨物車の駐車場所の選択理由 ・地区物流施策の利用意向（行政が提供する荷さばき駐車スペース、共同配送や共同荷さばき施設等）等
	(3) 来街者へのアンケート・ヒアリング調査	・地区物流が地区の <u>イメージ</u> に与える影響を把握し、 <u>地区物流対策の合意形成</u> のための基礎情報を得る。	<ul style="list-style-type: none"> ・来街者の属性（年齢、性別、交通手段等） ・地区物流による歩行環境の悪化等に関する意識 ・地区物流対策の必要性 ・地区の印象（地区のイメージ）等

1-2 中心市街地調査の実態調査の内容

地区において最適な対策を選択したり、複数の対策の組合せ効果を発揮させるためには、必要に応じ、まちの実態を把握することが重要である。

現地調査手法は、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、I. 地区物流の実態調査が基本となる。

地域の特徴や状況を踏まえ、交通・インフラ環境や関係者の意向など、物流まちづくりの検討に必要なまちの実態を把握するため、必要に応じてII・III・IVの付帯調査を行うことが有効である。

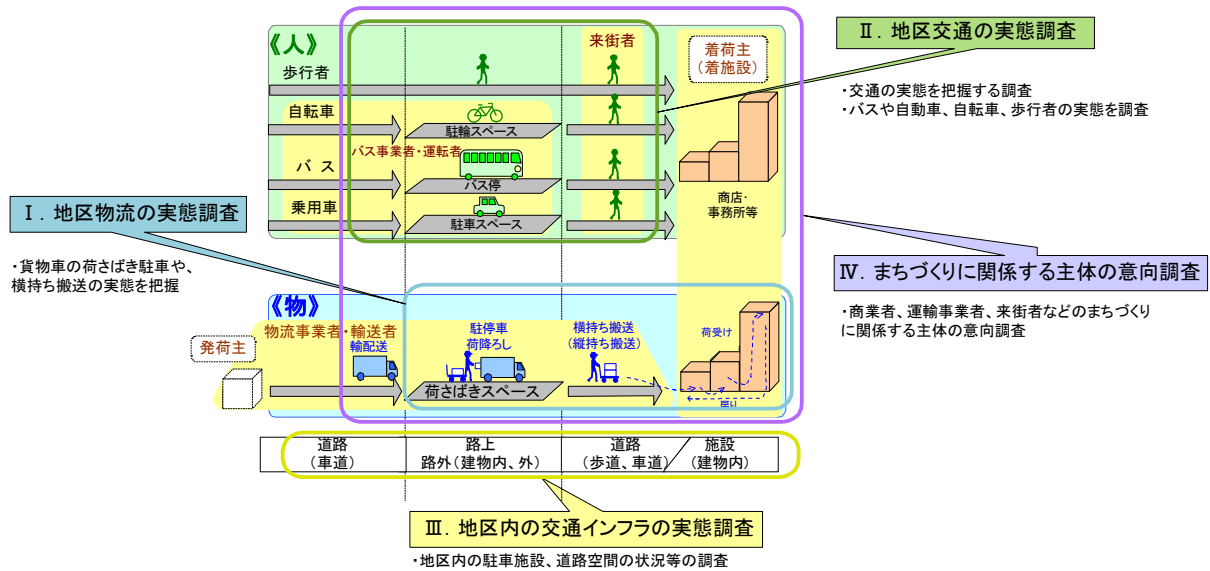
図表 I - 1- 4 地区物流に関するまちの実態を把握するための現地調査手法

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

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（Ⅰ～Ⅳ）について、地区物流における人と物（モノ）との関係に沿って整理したものが下図である。

以降、Ⅰ～Ⅳの各調査内容について紹介する。

図表Ⅰ-1-5 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～



1-2-1 地区物流の実態調査（Ⅰ）

調査種類	調査のねらい
(1) 貨物車の駐車実態調査	・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る必要駐車規模・配置計画の検討などの基礎情報を得る。
(2) 横持ち追跡調査	・路上駐車場所から店舗までの経路や歩行者との錯綜等を調査し、路外・路上の荷さばき駐車施設の配置計画検討に必要な配送可能距離等の基礎情報を得る。

(1) 貨物車の駐車実態調査

1) 調査対象

① 路上駐車状況調査

- ・沿道に商業業務施設が集積し、貨物車の路上駐車が予想される主要道路区間を対象とする。

② 荷さばき施設駐車状況調査

- ・調査対象地区にある、荷さばき専用の駐車施設及び駐車スペースの利用状況を把握する。

2) 調査方法

- ・調査対象区間・施設に固定調査員を配置し、駐車車両を目視確認後、随時、駐車状況等を調査票に記録する。

3) 調査項目

< 路上駐車実態調査票 > **調査票①-1**

- ・駐車場所、駐車開始／終了時間
- ・駐車状況（路上、歩道乗り上げ、パーキングメーター等）
- ・自動車の車種（自営区分、車種区分等）
- ・荷さばきの有無
- ・駐車車両の通過交通への影響、歩行者・自転車交通への影響の有無 等

< 荷さばき施設駐車実態調査票 > **調査票①-2**

- ・施設種類、施設名称
- ・構造、駐車台数、高さ制限・車両サイズ制限
- ・駐車開始／終了時間
- ・車種、最大積載量
- ・事業者名 等

(2) 横持ち追跡調査

1) 調査対象

- ・路上駐車車両（パーキングメーター含む）からの横持ち搬送
- ・民間横持ち配送施設・スペースからの横持ち搬送

2) 調査方法

- ・調査対象区間に追跡調査員を配置し、荷さばき車両からの横持ち搬送作業を追跡し、駐停車位置からの運搬先（建物単位）や運搬手段等の状況を調査票に記録する。
- ・荷さばき者（配送者）の許可を得た上で、短時間のヒアリング（1～2分程度）を行い、路上荷さばきの理由、地区内の目的施設の数や荷さばき駐車回数等を調査票に記入する。
- ・横持ち追跡調査は、目的施設（建物）までとし、建物内までは追跡しない。（目的施設における待機時間は最大20分以内とする。）
- ・調査対象車両はサンプリング調査とする。

3) 調査項目

<横持ち追跡調査票> **調査票②-1**

- ・駐車場所、駐車開始／終了時間
- ・企業名、自動車の車種等
- ・横持ち搬送手段
- ・横持ちの状況
（通行路、距離、移動時間、荷姿・個数、歩行者等との錯綜の有無等）
- ・横持ち目的施設

<横持ち追跡調査票（荷さばき者意識調査票）> **調査票②-2**

- ・目的施設における荷さばきスペースの有無、路上荷さばきの理由
- ・荷さばき環境の改善のために必要な対策 等

1-2-2 まちづくりの方向性から重要な地区交通の実態調査（Ⅱ）

調査種類	調査のねらい
(1) 自動車交通量調査	・ 端末物流に影響を受ける交通の集中状況を把握し、空間的・時間的分離・時間帯による駐車規制緩和等に関する基礎情報を得る。
(2) 歩行者・自転車通行量調査	

(1) 自動車交通量調査

1) 調査対象

- ・ 調査対象地区内の主要断面を通過する自動車台数

2) 調査方法

- ・ 調査対象交差点を通過する車両を、方向別、時間別、車種別にカウンターを使用して観測する。
- ・ 観測は 30 分毎を基本とし、朝夕ピーク時（7～10 時、16～19 時）は 15 分毎を基本とする。なお、車種は下表の通りの 4 分類とする。

図表 I - 1- 6 車種別分類表

車種分類	分類基準（適応車両）	
乗用車	車頭番号 3・5・7 の車両	
バス	車頭番号 2 の車両（マイクロバス含む）	
小型貨物	車頭番号 4・6 の車両	
大型貨物	車頭番号 1 の大型車両	

※車頭番号 8 の特殊（種）車及び外交官ナンバー、自衛隊車両等は、大きさ・形状により該当する車種に分類する。

3) 調査項目

<自動車交通量調査票> **調査票③**

- ・ 車種別時間帯別自動車交通量

(2) 歩行者・自転車通行量調査

1) 調査対象

- ・ 調査対象地区内の主要断面を通過する歩行者、自転車通行台数

2) 調査方法

- ・ 調査対象交差点を通過する歩行者、自転車を、方向別、時間別にカウンターを使用して観測する。
- ・ 観測は 30 分毎を基本とし、朝夕ピーク時（7～10 時、16～19 時）は 15 分毎とする。なお、分類は下表の通りの 3 分類とする。

図表 I - 1- 7 歩行者通行量調査の分類表

属性	区分方法
歩行者	自立歩行している人
自転車（歩道走行）	自転車に乗ってこいでいる人
自転車（車道走行）	

※隊列、葬列は歩行者のカウント対象外とする。

※自転車・ベビーカーを押して歩いている人は歩行者とする。

3) 調査項目

<歩行者・自転車通行量調査票>

調査票④

・時間帯別歩行者、自転車交通量

1-2-3 地区内の交通インフラの実態調査（Ⅲ）

調査種類	調査のねらい
駐車施設・道路空間の状況 (1)道路空間の状況調査 (2)既存駐車施設の利用状況調査 (3)民間横持ち配送施設(デポ)の施設調査	・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。

(1) 道路空間の状況調査

1) 調査対象

- ・路上駐車実態調査の実施区間の調査区間の代表断面

2) 調査方法

- ・調査対象道路及び歩道について、車輪式距離測定器を用いて道路幅員、及び交通規制等を記録し、図面に整理する。

3) 調査項目

<道路状況・交通規制調査票>

調査票⑤-1

- ・道路幅員構成（歩道、車道、停車帯、自転車レーン等）
- ・交通規制状況（交差点、方向規制、大型車規制、時間規制等）

(2) 既存駐車施設の利用状況調査

1) 調査対象

- ・調査対象地区内に立地する平面の時間貸し駐車場（コインパーク含む）
- ・調査対象地区内に立地する立体の時間貸し駐車場（地下駐車場含む）

2) 調査方法

① 駐車施設調査

調査対象地区における時間貸し駐車場の収容台数、料金等の概要を調査票に記入する。

② 駐車場利用状況調査

時間貸し駐車場（平面式）を1時間毎に巡回し、瞬間駐車台数（乗用車、貨物車別）を記録する。

3) 調査項目

< 駐車施設調査票 > **調査票⑤-2**

- ・ 駐車場の構造、利用制限、収容台数、営業時間、料金体系

< 駐車場利用状況調査票 > **調査票⑤-3**

- ・ 各駐車場における 1 時間毎の貨物車・乗用車別駐車台数（立体式は 1 F 部分のみ）

(3) 民間横持ち配送施設（デポ）の施設調査

1) 調査対象

- ・ 調査対象地区内に立地する民間横持ち配送施設

2) 調査方法

- ・ 施設状況調査

調査員が調査対象地区を訪問し、施設機能や配送圏域等について調査票に記入する。

3) 調査項目

< 民間横持ち配送施設（デポ）調査票 > **調査票⑤-4**

- ・ 施設の床面積、取扱量、スタッフ数、配送圏域

1-2-4 まちづくりに関連する主体の意向調査（Ⅳ）

調査種類	調査のねらい
(1) 商業者へのアンケート調査	・ 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。
(2) 運輸事業者へのヒアリング調査	・ 荷さばき駐車スペースの利用実態、荷さばき駐車場所の選択理由、新たな荷さばき駐車対策を検討するための基礎情報を得る。
(3) 来街者へのヒアリング調査	・ 端末物流が地区のイメージに与える影響を把握し、端末物流対策の合意形成のための基礎情報を得る。

(1) 商業者へのアンケート調査

1) 調査対象

- ・ 調査対象地区内の商店会に立地する商業者

2) 調査方法

- ・ 対象の商業者を個別訪問し、調査票の配布・留置きをし、後日回収する。

3) 調査項目

< 商業者アンケート調査票 > **調査票⑥**

- ・ 事業者属性（業種、品目、営業時間、床面積）
- ・ 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）
- ・ 時刻変更、輸送車の変更の可能性
- ・ 荷さばきに関する問題認識、対策の現状と意見 等

(2) 運輸事業者へのヒアリング調査

1) 調査対象

- ・ 調査対象地区内への集配送が多い主な運輸事業者

2) 調査方法

- ・ 路上駐車して荷さばきをしている事業者に対して、ドライバーに声掛けをし、承諾を得たドライバーに対しヒアリング調査を行う。
- ・ ドライバー業務に支障を与えないように短時間（1～2分程度）でヒアリングを終了することとする。
- ・ 路上駐車して荷さばきをしていることが多い事業者に対しては、後日訪問等によるヒアリングを実施することとする。

3) 調査項目

<運輸事業者ヒアリング調査票> **調査票⑦**

- ・ 地区への集配送の実態・課題
- ・ 荷さばき問題への対応
- ・ 地区物流施策（共同配送や共同荷さばき施設）への意向 等

(3) 来街者へのヒアリング調査

1) 調査対象

- ・ 調査対象地区内への来街者

2) 調査方法

- ・ 調査対象地区の1地点（貨物車と歩行者が錯綜する主要地点）において、調査員が通行する人にヒアリング調査への協力を依頼する。
- ・ 協力が得られた人に対して調査票に基づき聞き取り調査を実施する。

3) 調査項目

<来街者ヒアリング調査票> **調査票⑧**

- ・ 来街者の属性（年代、性別、交通手段、来街目的、出発地、頻度）
- ・ 端末物流による歩行環境の悪化等に関する意識 等

街区番号	
------	--

調査員名	
調査日	令和 年 月 日

中心市街地調査

路上駐車実態調査票

調査票①-1

停車位置	駐車開始 終了時刻	登録地		駐車状況	路側の状況 (複数可)	自営 区分 事業 所名	車種	荷さばきの 状態	駐車中の 通過交通 への影響	駐車中の歩行 者・自転車交 通への影響	特記事項 (例)荷物の積み 替えの有無等
		ナンバープレート									
		用途									
	開始時刻			1. 路上 (合法) (PM・PT) 2. 路上 (一重) 3. 路上 (二重以上) 4. 片側歩道乗り上げ 5. 歩道上駐車 6. 点字ブロック乗り上げ 7. 調査対象エリア外	1. 植え込みあり 2. ガートレールあり 3. バス停あり 4. 切り込みあり 5. 段差あり(5cm超) 6. その他占有物あり	自家用 営業用	1. 乗用車 (軽含む) 2. 軽自動車 (貨物) 3. ライトバン・ワンボックス 4. 小型貨物車 (最大積載重量 2 t 以下) 5. 普通貨物車 (最大積載重量 2 t 超) 6. バイク・原付 (荷ありのみ) 7. 自転車 (荷ありのみ)	荷さばき有無	有	有	
	:							有無			
	終了時刻	1. 宅配便 (常温・クール) 2. 一般貨物車 3. 郵便 4. 飲料品等運搬 5. 工所用 6. 乗用						集配区分			
:			集配	無	無						
	開始時刻			1. 路上 (合法) (PM・PT) 2. 路上 (一重) 3. 路上 (二重以上) 4. 片側歩道乗り上げ 5. 歩道上駐車 6. 点字ブロック乗り上げ 7. 調査対象エリア外	1. 植え込みあり 2. ガートレールあり 3. バス停あり 4. 切り込みあり 5. 段差あり(5cm超) 6. その他占有物あり	自家用 営業用	1. 乗用車 (軽含む) 2. 軽自動車 (貨物) 3. ライトバン・ワンボックス 4. 小型貨物車 (最大積載重量 2 t 以下) 5. 普通貨物車 (最大積載重量 2 t 超) 6. バイク・原付 (荷ありのみ) 7. 自転車 (荷ありのみ)	荷さばき有無	有	有	
	:							有無			
	終了時刻	1. 宅配便 (常温・クール) 2. 一般貨物車 3. 郵便 4. 飲料品等運搬 5. 工所用 6. 乗用						集配区分			
:			集配	無	無						
	開始時刻			1. 路上 (合法) (PM・PT) 2. 路上 (一重) 3. 路上 (二重以上) 4. 片側歩道乗り上げ 5. 歩道上駐車 6. 点字ブロック乗り上げ 7. 調査対象エリア外	1. 植え込みあり 2. ガートレールあり 3. バス停あり 4. 切り込みあり 5. 段差あり(5cm超) 6. その他占有物あり	自家用 営業用	1. 乗用車 (軽含む) 2. 軽自動車 (貨物) 3. ライトバン・ワンボックス 4. 小型貨物車 (最大積載重量 2 t 以下) 5. 普通貨物車 (最大積載重量 2 t 超) 6. バイク・原付 (荷ありのみ) 7. 自転車 (荷ありのみ)	荷さばき有無	有	有	
	:							有無			
	終了時刻	1. 宅配便 (常温・クール) 2. 一般貨物車 3. 郵便 4. 飲料品等運搬 5. 工所用 6. 乗用						集配区分			
:			集配	無	無						
	開始時刻			1. 路上 (合法) (PM・PT) 2. 路上 (一重) 3. 路上 (二重以上) 4. 片側歩道乗り上げ 5. 歩道上駐車 6. 点字ブロック乗り上げ 7. 調査対象エリア外	1. 植え込みあり 2. ガートレールあり 3. バス停あり 4. 切り込みあり 5. 段差あり(5cm超) 6. その他占有物あり	自家用 営業用	1. 乗用車 (軽含む) 2. 軽自動車 (貨物) 3. ライトバン・ワンボックス 4. 小型貨物車 (最大積載重量 2 t 以下) 5. 普通貨物車 (最大積載重量 2 t 超) 6. バイク・原付 (荷ありのみ) 7. 自転車 (荷ありのみ)	荷さばき有無	有	有	
	:							有無			
	終了時刻	1. 宅配便 (常温・クール) 2. 一般貨物車 3. 郵便 4. 飲料品等運搬 5. 工所用 6. 乗用						集配区分			
:			集配	無	無						

違法駐車取締状況

調査員名	
調査日	令和 年 月 日

荷さばき施設駐車実態調査票

施設種類	施設事業者名称 ・施設名称	構造	駐車場台数	出入口の高さ制限 ・車両サイズ制限等
1. 共同配送施設・スペース 2. 大規模ビルの荷さばき施設 3. 民間の宅配デポ 4. その他 ()		1. 平面式 2. 地下式 3. 立体式 4. その他 ()	台	(具体的に記入)

No.	入庫時刻	出庫時刻	ナンバープレート		車種※	最大積載量 (kg)	事業者名
			登録地	下4桁			
1	:	:					
2	:	:					
3	:	:					
4	:	:					
5	:	:					
6	:	:					
7	:	:					
8	:	:					
9	:	:					
10	:	:					
11	:	:					
12	:	:					
13	:	:					
14	:	:					
15	:	:					
16	:	:					
17	:	:					
18	:	:					
19	:	:					
20	:	:					
21	:	:					
22	:	:					

※車種区分： 1. 乗用車（軽含む）、2. 軽自動車（貨物）、3. ライトバン・ワゴン、4. 小型貨物車（最大積載重量2t以下）
5. 普通貨物車（最大積載重量2t超）、6. その他 ()

調査員名	
調査日	令和 年 月 日

横持ち追跡調査票

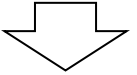
天候： _____

街区番号	停車位置番号	企業名	登録地	ナンバープレート	ナンバーの色	横持ち搬送手段
		有・無			緑・白・黒・黄	1. 手持ち、2. 台車、 3. ロールボックス、4. 自転車 5. フォークリフト、6. その他

※ロールボックスにはハンガーも含む

駐車開始時刻	時 分 (24時間表現)
--------	--------------

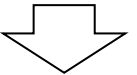
横持ち通行路	1. 歩道 2. 車道 3. その他	横持ち状態(走ったか)	有 無
横持ち距離	() m	横持ち移動時間	分 秒
歩行者等との交錯	有、無		



【1番目の配送先までの運搬動線を別紙図面上にマークする】

1 番 目	搬入 荷姿・個数	大()個、中()個、小()個、無		
	付帯業務の有無	1. 有 2. 無 3. 不明	付帯業務内容	1. 検品 2. 棚入れ 3. 商談 4. その他
	目的施設名称		搬入口の段差の有無(5cm超)	1. あり 2. なし
	目的施設種類	1. オフィス 2. 物販店 3. 飲食店 4. その他() 5. 不明	施設内滞在時間	() 分
	搬出 荷姿・個数	大()個、中()個、小()個、無		

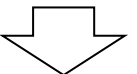
横持ち通行路	1. 歩道 2. 車道 3. その他	横持ち状態(走ったか)	有 無
横持ち距離	() m	横持ち移動時間	分 秒
歩行者等との交錯	有、無		



【2番目の配送先までの運搬動線を別紙図面上にマークする】

2 番 目	搬入 荷姿・個数	大()個、中()個、小()個、無		
	付帯業務の有無	1. 有 2. 無 3. 不明	付帯業務内容	1. 検品 2. 棚入れ 3. 商談 4. その他
	目的施設名称		搬入口の段差の有無(5cm超)	1. あり 2. なし
	目的施設種類	1. オフィス 2. 物販店 3. 飲食店 4. その他() 5. 不明	施設内滞在時間	() 分
	搬出 荷姿・個数	大()個、中()個、小()個、無		

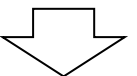
横持ち通行路	1. 歩道 2. 車道 3. その他	横持ち状態(走ったか)	有 無
横持ち距離	() m	横持ち移動時間	分 秒
歩行者等との交錯	有、無		



【3番目の配送先までの運搬動線を別紙図面上にマークする】

3 番 目	搬入 荷姿・個数	大()個、中()個、小()個、無		
	付帯業務の有無	1. 有 2. 無 3. 不明	付帯業務内容	1. 検品 2. 棚入れ 3. 商談 4. その他
	目的施設名称		搬入口の段差の有無(5cm超)	1. あり 2. なし
	目的施設種類	1. オフィス 2. 物販店 3. 飲食店 4. その他() 5. 不明	施設内滞在時間	() 分
	搬出 荷姿・個数	大()個、中()個、小()個、無		

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



【車両の駐停車場所(4番目の配送先)までの運搬動線を別紙図面上にマークする】

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

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

横持ち追跡調査票（荷さばき者意識調査票）

問1. 目的施設に荷さばきスペースはありますか。

1. ある
2. ない

問2. この場所で荷さばきを行った理由は何ですか。（複数回答可）

1. 目的施設に近いから
2. 長時間留めておくことが可能だから
3. 短時間の駐車だから
4. たまたま、空いていたから
5. 荷さばきスペースに入れられないから（車両の大きさ等）
6. 荷さばきスペースが混んでいたから
7. その他（ ）

問3. 荷さばき環境の改善のために、どのような対策が必要と思いますか。

（具体的にお答えください）

調査員名	
調査日	令和 年 月 日

自動車交通量調査票

天候： _____

地点番号	
調査地点名	
特記事項	



観測単位	時間	方向 1				方向 2			
		乗用車類		貨物車類		乗用車類		貨物車類	
		乗用車	バス	小型貨物車	大型貨物車	乗用車	バス	小型貨物車	大型貨物車
15分単位	7:00~								
	7:15~								
	7:30~								
	7:45~								
	8:00~								
	8:15~								
	8:30~								
	8:45~								
	9:00~								
	9:15~								
30分単位	9:30~								
	9:45~								
	10:00~								
	10:30~								
	11:00~								
	11:30~								
	12:00~								
	12:30~								
	13:00~								
	13:30~								
15分単位	14:00~								
	14:15~								
	14:30~								
	14:45~								
	15:00~								
	15:30~								
	16:00~								
	16:15~								
	16:30~								
	16:45~								
15分単位	17:00~								
	17:15~								
	17:30~								
	17:45~								
	18:00~								
	18:15~								
	18:30~								
	18:45~								

調査員名	
調査日	令和 年 月 日

歩行者・自転車交通量調査票

天候：_____

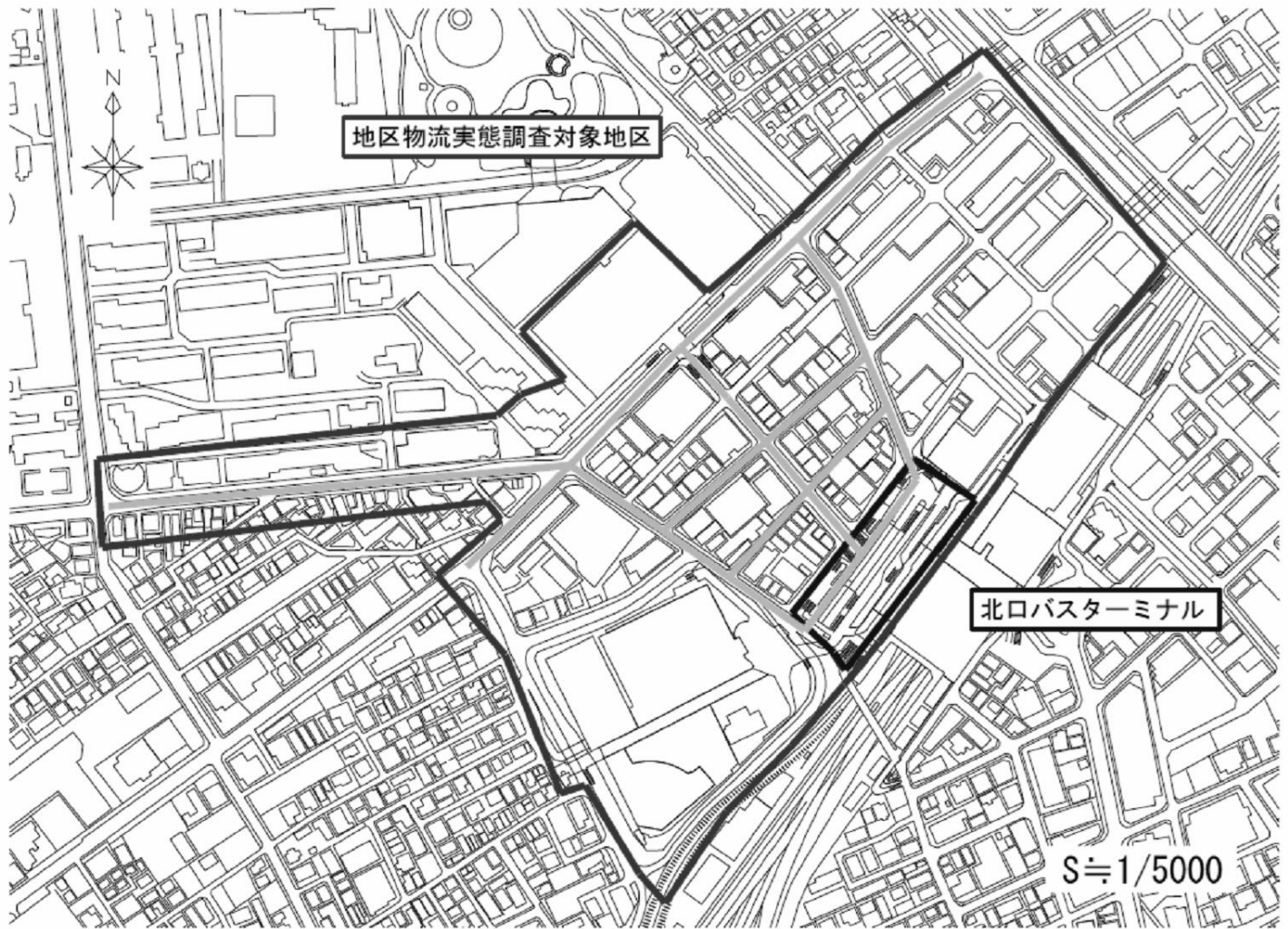
地点番号	
調査地点名	
特記事項	



観測単位	時間	方向 1		方向 2			
		歩行者	自転車		歩行者	自転車	
			歩道走行	車道走行		歩道走行	車道走行
15分単位	7:00~						
	7:15~						
	7:30~						
	7:45~						
	8:00~						
	8:15~						
	8:30~						
	8:45~						
	9:00~						
	9:15~						
30分単位	9:30~						
	9:45~						
	10:00~						
	10:30~						
	11:00~						
	11:30~						
	12:00~						
	12:30~						
	13:00~						
	13:30~						
15分単位	14:00~						
	14:15~						
	14:30~						
	14:45~						
	15:00~						
	15:30~						
	16:00~						
	16:15~						
	16:30~						
	16:45~						
15分単位	17:00~						
	17:15~						
	17:30~						
	17:45~						
	18:00~						
	18:15~						
	18:30~						
18:45~							

調査員名	
調査日	令和 年 月 日

道路状況・交通規制調査票



(交通規制)

地区外から地区内へのアクセスルートに関して交通規制の状況を調査し、図面に規制標識を配置する。

- ・ 信号交差点、指定方向外通行禁止
- ・ 一方通行
- ・ 車両進入禁止

(駐車施設)

地区内の時間貸し駐車場の位置、出入り口の方向を調査し、図面に記載する。

- ・ 駐車場（時間貸し）の配置、出入り口の位置

(道路幅員)

路上駐車実態調査の調査区間の代表断面の道路幅員を調査し、図面に記載する。

- ・ 車道幅員
- ・ 歩道幅員
- ・ 停車帯、自転車通行帯 等

街区番号	
------	--

駐車施設調査票

調査票⑤-2

調査員名	
調査日	令和 年 月 日

番号	駐車場名	連絡先	付帯施設	構造		利用制限の有無・内容		収容台数	営業時間と休業日	料金体系					の管理 無 人	駐車場 管理の 方式	備考	
				駐車場形式	階層(地下式・立体式)	利用制限の有無	内容(具体的に)			時間貸し	時間貸し							
											時間区分	最初の		以降				最大料金
時間(分)	金額(円)	時間(分)	金額(円)	円														
		名称: 住所: ☎:							1. 営業時間あり 時 分～ 時 分 2. 24時間可能 ※休業日(曜日)	昼間: 時～ 時 夜間: 時～ 時	分 円	分 円	円	円	円	1.有 2.無		
		名称: 住所: ☎:							1. 営業時間あり 時 分～ 時 分 2. 24時間可能 ※休業日(曜日)	昼間: 時～ 時 夜間: 時～ 時	分 円	分 円	円	円	円	1.有 2.無		
		名称: 住所: ☎:							1. 営業時間あり 時 分～ 時 分 2. 24時間可能 ※休業日(曜日)	昼間: 時～ 時 夜間: 時～ 時	分 円	分 円	円	円	円	1.有 2.無		
		名称: 住所: ☎:							1. 営業時間あり 時 分～ 時 分 2. 24時間可能 ※休業日(曜日)	昼間: 時～ 時 夜間: 時～ 時	分 円	分 円	円	円	円	1.有 2.無		

付帯施設

1.独立駐車場 2.大規模商業施設 3.商店・飲食店 4.銀行・事務所 5.官公庁 6.その他

構造(駐車場形式)

1.平面式自走式 2.地下式自走式 3.立体自走式
4.立体機械式(タワー含む) 5.バレット式(2段多段式)
6.プレハブ式 7.その他

利用の制限

1.出入り口の高さ制限
2.車両サイズの制限
3.その他の制限 4.なし

駐車場管理の方式

1.ゲート式(出口精算式タイプ)
2.ロック式(各駐車スペースにフラップ版)
3.その他

調査員名	
調査日	令和 年 月 日

駐車場利用状況調査票

天候：_____

上段：乗用車
下段：貨物車

番号								
駐車場名								
収容台数								
時間帯	7							
	8							
	9							
	10							
	11							
	12							
	13							
	14							
	15							
	16							
	17							
	18							

調査員名	
調査日	令和 年 月 日

民間横持ち配送施設（デポ）調査票

施設名称	(ヒアリングご担当者役職名・お名前)
住所	〒 TEL FAX
施設立地	専用施設 ・ 複合施設（ビルの1F部分等）
施設床面積	m ² （複数階の場合は階毎の面積を記載）
一日平均取扱個数	
スタッフ数	
車両数	<u>手持ち台車</u> <u>自転車</u> <u>自動車</u>
配送圏域	※別途資料でも可
駐車場の有無	
配送状況	※回数及び時間帯について記載
デポへの貨物搬入状況	※回数及び時間帯や搬入方法（路上から搬入 ・ 駐車場から搬入）について記載
備考	

事業者アンケート調査票

事業所名			
ご連絡先	住所	TEL	() -
		FAX	() -

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

I. 貴事業所の概要をお聞かせ下さい。

1 貴事業所の施設	1. 物販店 2. コンビニエンスストア 3. 飲食店 4. 事務所 5. 住居 6. 百貨店・スーパー 7. その他 ()
2 貴事業所の主な取扱品目	
3 事業所の立地場所	1. 単独施設 (戸建て) 2. 共同利用ビル () 階
4 事業所の床面積	() m ²
5 事業所の営業時間	: ~ : 24 時間表記
6 貴事業所の専用の駐車場 はありますか	1. ある () 台分 ↓ 2. ない ↳ 7 へ
6-1 どのような形態でお持ち ですか	1. 敷地内に単独で所有 2. 敷地内に共同で所有 3. 離れた地点に単独で所有 4. 離れた地点に共同で所有 5. その他
6-2 そこは荷さばき車両も 利用できますか	1. できる () 台分 2. できない
7 納品車両の台数	納品車両 () 台/日
7-1 事業所の 1 日の平均的 な納品量	重量で把握していない場合はおおよそで結構です 納品 () kg
8 最も多く品物が納品され る時間は何時ですか	() 時台 24 時間表記
9 宅配便の利用	1. 利用している 2. 利用していない ↓
9-1 1日に何度、配送・集荷 に来ますか	() 回/日
9-2 宅配便は1日何個くら いありますか	搬出 () 個/日 搬入 () 個/日
10 (飲食業の場合) フードデリバリーサー ビスの導入有無	1. 導入している 2. 導入していない

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

納品（出荷）について、貴方ご自身が荷物の搬出入を行っていないなどの理由でお答えになれない場合は、実際に荷物の搬出入を行っている方（取引先の貨物車のドライバーや運輸会社のドライバー等）に伺って、ご回答をお願いします。

		1 納品（出荷）時間（ : ）	2 納品（出荷）時間（ : ）	3 納品（出荷）時間（ : ）
1 品目と重量 重量で把握していない場合はおおよその重量でご記入下さい		品目：主に（ ） 重量： 約（ ）kg/回	品目：主に（ ） 重量： 約（ ）kg/回	品目：主に（ ） 重量： 約（ ）kg/回
2 この時間帯に何台の車両が来ますか		（ ）台	（ ）台	（ ）台
商品の輸送特性	3 輸送特性	1. 特になし 2. 要冷蔵・冷凍品 3. 壊れ物・貴重品 4. 危険物・特大もの 5. その他（ ）	1. 特になし 2. 要冷蔵・冷凍品 3. 壊れ物・貴重品 4. 危険物・特大もの 5. その他（ ）	1. 特になし 2. 要冷蔵・冷凍品 3. 壊れ物・貴重品 4. 危険物・特大もの 5. その他（ ）
	4 荷姿	1. 封筒 2. バック・紙袋 3. ダンボール 4. オリコン・ケース 5. パレット 6. ロールボックス 7. ハンガー 8. その他（ ）	1. 封筒 2. バック・紙袋 3. ダンボール 4. オリコン・ケース 5. パレット 6. ロールボックス 7. ハンガー 8. その他（ ）	1. 封筒 2. バック・紙袋 3. ダンボール 4. オリコン・ケース 5. パレット 6. ロールボックス 7. ハンガー 8. その他（ ）
	5 時間指定の有無	1. ある 2. ない ↓ ↘ 6. へ	1. ある 2. ない ↓ ↘ 6. へ	1. ある 2. ない ↓ ↘ 6. へ
	5-1 その時刻は変更が可能ですか	1. 変更できない 2. 変更は可能だが、時間は決める必要がある(緩めることは出来る) () 時頃なら可能 3. 時間指定をやめても良い 4. その他	1. 変更できない 2. 変更は可能だが、時間は決める必要がある(緩めることは出来る) () 時頃なら可能 3. 時間指定をやめても良い 4. その他	1. 変更できない 2. 変更は可能だが、時間は決める必要がある(緩めることは出来る) () 時頃なら可能 3. 時間指定をやめても良い 4. その他
	6 輸送者による運搬以外の行為の有無	1. ある 2. ない ↘ 7. へ ↓ a. 仕入れ等の営業 b. 棚入れ等の陳列作業 c. 検品 d. その他（ ）	1. ある 2. ない ↘ 7. へ ↓ a. 仕入れ等の営業 b. 棚入れ等の陳列作業 c. 検品 d. その他（ ）	1. ある 2. ない ↘ 7. へ ↓ a. 仕入れ等の営業 b. 棚入れ等の陳列作業 c. 検品 d. その他（ ）
	6-1 附帯業務をやることは可能ですか	1. 可能 2. 不可能	1. 可能 2. 不可能	1. 可能 2. 不可能
7 輸送者はどのような方ですか		1. 問屋等の取引先 2. 宅配便の業者 3. 運輸業者（契約している業者） 4. その他（ ） 5. 自ら輸送	1. 問屋等の取引先 2. 宅配便の業者 3. 運輸業者（契約している業者） 4. その他（ ） 5. 自ら輸送	1. 問屋等の取引先 2. 宅配便の業者 3. 運輸業者（契約している業者） 4. その他（ ） 5. 自ら輸送
7-1 輸送業者名		（ ）	（ ）	（ ）
7-2 輸送する人の変更は可能ですか		1. 変更できない 2. 変更可能 3. その他	1. 変更できない 2. 変更可能 3. その他	1. 変更できない 2. 変更可能 3. その他
8 この時間帯に納品される品目で他の商品の荷物と一緒に（混載）に輸送されると困るものはありますか		1. ない 2. 商品の輸送特性が守られれば、ない 3. 一部ある 4. ある	1. ない 2. 商品の輸送特性が守られれば、ない 3. 一部ある 4. ある	1. ない 2. 商品の輸送特性が守られれば、ない 3. 一部ある 4. ある
9 現在の荷さばき場所はどこですか		1. 所有している荷さばきスペース 2. 事業所の前面道路（直近） 3. 事業所の前面道路（離れた場所） 4. 細街路（脇道など） 5. その他（ ）	1. 所有している荷さばきスペース 2. 事業所の前面道路（直近） 3. 事業所の前面道路（離れた場所） 4. 細街路（脇道など） 5. その他（ ）	1. 所有している荷さばきスペース 2. 事業所の前面道路（直近） 3. 事業所の前面道路（離れた場所） 4. 細街路（脇道など） 5. その他（ ）

Ⅲ. 貴事業所での荷さばきに関する問題についてお尋ねします。

以下の設問ごとにあてはまる数字に○印をつけてください。

設問	選択肢
1. 現状の荷さばきについて、どのように考えていますか。(○は1つ)	1. 不都合を感じるが、問題は特にな 2. 不都合を感じるし、問題があるので何らかの対策を講じるべきである 3. 特に不都合を感じないが、問題があるので何らかの対策を講じるべきである 4. 特に不都合を感じないし、問題もないので、このままで良い 5. その他 ()
2. 現在、感じている不都合とは、どのようなものですか。(複数回答可)	上記1で「1」「2」(不都合を感じる)とお答えいただいた方にお聞きます。 1. 荷さばき車両が駐車しているため、自動車等がスムーズに走れない 2. 荷さばき車両が駐車しているため、安心・安全に歩けず危険 3. 荷さばき車両が駐車しているため、排気ガスや騒音の被害を受けている 4. 荷さばき車両が駐車しているため、他の駐車車両を誘引している 5. 荷さばき車両が駐車しているため、街の美観を損ねている 6. その他(具体的に記入してください) ()
3. 現在、不都合を感じない理由とは、どのようなものですか。(複数回答可)	上記1で「3」「4」(不都合を感じない)とお答えいただいた方にお聞きます。 1. 荷さばき車両が駐車する施設、スペースを確保している 2. 荷さばき車両による荷さばきが短時間で済むから 3. 自動車や歩行者に支障が少ない時間帯で荷さばきを行っているから 4. 自動車や歩行者の通行量の少ない場所で荷さばきを行っているから 5. 荷さばき回数が少ない又は荷さばきが発生しないから 6. その他(具体的に記入してください) ()
4. 荷さばき(貨物車交通)の問題は、どのような問題に関連が深いと思いますか。(複数回答可)	1. 路上駐車の問題 2. 歩行者空間の確保の問題 3. バスの利便性の問題(交通渋滞) 4. 環境悪化の問題 5. 駐車場不足の問題 6. その他(具体的に記入してください) ()
5. 現在行っている荷さばき対策について、教えてください。(複数回答可)	1. 何もしていない 2. 敷地内に荷さばき施設を設置している 3. 近隣の店舗や事務所と共同で、敷地外に荷さばき駐車場を確保している 4. 近隣の店舗や事務所と共同で、荷さばきを行っている 5. 荷さばき時間を指定している 6. その他(具体的に記入してください) ()
6. 当該地区の荷さばきに関わる施策について、今後、どのような取り組みが必要と思われますか。ご意見をお聞かせください。	例) ~することから始めれば良いと思う。

調査は以上です。ご協力ありがとうございました。

調査員名	
調査日	令和 年 月 日

運輸事業者ヒアリング調査票

★ドライバーへの確認項目（配送時に1～2分のヒアリング）

○ 当該地区での集配送の実態について

① 当該地区への集配送の状況についてお答え下さい。

- ・ 1日あたりの集配回数 → 平均（ ）回
- ・ 1回あたりの配送件数 → 平均（ ）件
- ・ 通常日に対して本日の配送量 → 1. 通常と同じ 2. 通常より多い 3. 通常より少ない
- ・ 集配送が最も多い曜日は（ ）曜日、また、最も少ない曜日は（ ）曜日
- ・ 平均的な1日の中で集配送時間が集中する時間帯は→（ ）時から（ ）時

② 駐車場所についてお答え下さい。

- ・ 主な駐車場所は : 1. 路上 2. 客先の駐車場・荷さばき場 3. 時間貸し駐車場 4. 月極駐車場
- ・ 駐車時間について : 駐車1回あたり平均（ ）分程度
- ・ 横持ちについて : 駐車1回あたりの件数は約（ ）件→移動距離は（ ）m程度

③ 主な駐車場所が「1. 路上」の場合、その場所を選んでいる理由は何ですか

1. 路上駐車が認められている場所・時間帯であるため
2. 短時間駐車であるため
3. 届け先まですぐ近いため
4. 自動車の交通量が少ないため
5. 歩行者・自転車の通行が少ないため
6. 他の車両の走行の邪魔になりにくいため
7. 指定場所はあるが満車であることが多いため
8. 指定場所が目的地から遠く使いにくい
9. 指定場所のスペースが狭く入れないため
10. その他（ ）

④ 荷さばき駐車の際にどのような問題が発生していますか

1. 路上に駐車する場所がない
2. 歩行者等が多く運搬しにくい
3. 駐車場所から移動距離が長い
4. 時間貸し駐車場がない
5. 駐車料金が高い
6. その他（ ）

運送事業者名 :

★下記設問は、荷さばき駐車が多い事業者に後日ヒアリング

1. 集配送の状況について（貴事業所の一般的な状況）

- ・ 集配圏域
- ・ 貨物車台数
- ・ 取扱量
- ・ 主な品目等

2. 荷さばきの問題への対応について

① 荷さばき問題に対する認識や取り組みの状況についてお答え下さい。

- ・ 貴事業所では荷さばき問題に対する取り組みをされていますか？→ 1. あり 2. なし
- ・ 実施している取り組みの内容についてお答え下さい

()

② 運送事業者からみて実施してほしい対策等は何ですか？

()

3. 荷さばき対策についての意向

① どのような駐車場であれば利用しますか？（3つまで）

- | | |
|----------------|-------------------------|
| 1. 公共の貨物車専用駐車場 | 2. 料金が安い駐車場→ () 円/時間程度 |
| 3. 24 時間営業の駐車場 | 4. 車高等の制限のない駐車場 |
| 5. 特約契約のある駐車場 | 6. 目的地から近い駐車場 |
| 7. 平面駐車場 | 8. 管理人がいる駐車場 |

9. その他 ()

② 時間帯の変更・荷さばき場所の変更

- ・ 時間帯の変更、荷さばき場所の変更はできますか
→ 1. できる 2. 条件によってはできる 3. どちらともいえない 4. できない
- ・ その条件は何ですか

()

③ 共同荷さばき施設について

- ・ 共同荷さばき施設は必要だと思いますか？
1. 必要 2. あれば利用する 3. どちらとも言えない 4. なくてもかまわない 5. 不要
- ・ 共同荷さばき施設を利用する場合の条件は何ですか？

()

④ 地域特性や実施したい施策について必要に応じて追加

調査員名	
調査日	令和 年 月 日

中心市街地調査

来街者ヒアリング調査票

問1. この場所には、どのような目的で来ましたか。

- | | | |
|----------------|--------------------------------|----------|
| 1. 通勤・通学・帰宅途中 | 2. 仕事（業務） | 3. 買い物 |
| 4. 遊び・食事（買物以外） | 5. 送迎（待ち合わせ） | 6. 習い事・塾 |
| 7. 通院 | 8. その他（ ） | |

問2. この場所には、どのような交通手段で来ましたか。

- | | | |
|--------------------------------|--------|--------|
| 1. 電車 | 2. バス | 3. 自動車 |
| 4. 原付・バイク | 5. 自転車 | 6. 徒歩 |
| 7. その他（ ） | | |

問3. 本日は、どちらから来ましたか。

	都・県		市・区・町・村
--	-----	--	---------

問4. この場所へ来られる頻度はどの程度ですか。

- | | |
|--------------------------|--------------------------|
| 1. 定期的に来る（ ）回／週・月 | 2. 不定期に来る（ ）回程度／年 |
| 3. はじめて | |

問5. この地区での、荷物の積み卸しのための路上駐車や、そこからの歩道での荷物の搬送の状況について、どのように思いますか。3-1 歩行環境（歩きやすさ、安全性）からどのように思いますか。

- | | | |
|---------|----------------|-----------|
| 1. 問題ある | 2. どちらかという問題ある | 3. 気にならない |
|---------|----------------|-----------|

3-2 まちの美観や環境面からどのように思いますか。

- | | | |
|---------|----------------|-----------|
| 1. 問題ある | 2. どちらかという問題ある | 3. 気にならない |
|---------|----------------|-----------|

問6. 「問5」で「問題ある」「どちらかという問題ある」と回答された方にお尋ねします。問題と思われる内容を具体的にお教えてください。また、取り組みについてご意見があればお教えてください。

--

実施区間		調査時刻		性別	男・女	年齢	（ ）歳代
------	--	------	--	----	-----	----	----------

1-3 中心市街地調査の分析結果

1-3-1 中心市街地調査の対象5地区の概要

(1) 大宮駅周辺地区

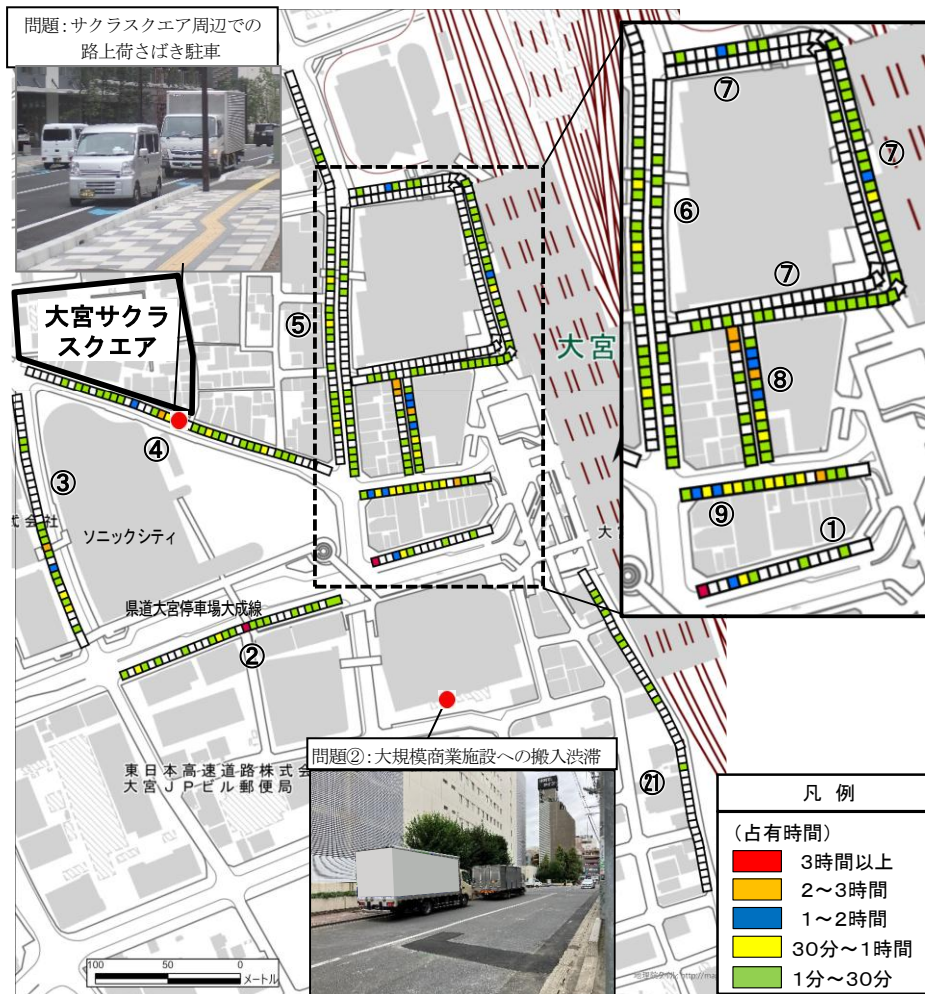
調査対象地区	大宮駅周辺地区（さいたま市） 調査日時（西口）：2024（令和6）年10月29日（火）7:00～19:00 調査日時（東口）：2024（令和6）年11月12日（火）7:00～19:00 前回（西口・東口とも）：2014（平成26）年10月28日（火）7:00～19:00
地区の特徴	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅西口地区は大規模商業施設が立地し、駅東口地区は商店街を中心に低層の建物が密集している。 ・ 大宮駅周辺地域はH29に都市再生緊急整備地域に指定されている。 ・ 本市は「ウォーカブル推進都市」として、みちを活用した賑わいづくりを行っている。 ・ H26（前回調査）からの変更点は、氷川緑道西通線（相互通行化、無電柱化、歩道幅員拡幅）、県道大宮停車場大成線（一方通行化、歩道幅員拡幅）の道路整備、大宮サクラスクエア、大宮門街の開業等がある。
基礎データ	<ul style="list-style-type: none"> ・ 面積 約21ha（西口）、約15ha（東口）
調査のねらい	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「大宮サクラスクエア」や「大宮門街」などの再開発事業や道路整備による路上駐車状況の変化を把握する。 ・ 駅周辺道路の路上荷さばきや施設・駐車場の利用実態等を把握し、路外における荷さばきスペースの適正配置を検討するための基礎情報を得る。
調査対象エリア図	<p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> 調査対象地区 民間持ち配施設調査（1施設） 機持ち追跡調査 荷さばき施設実態調査（9箇所） 路上駐車・機持ち追跡調査（約4,000m） 自動車交通量調査（断面）（5箇所） 自動車交通量調査（交差点）（2箇所） 自転車・歩行者調査（断面）（10箇所） 既存駐車場利用状況調査（15箇所） <p>大宮駅</p> <p>ヤマト運輸大宮駅東営業所</p> <p>0 100 200 m</p>

1) 大宮駅西口

調査対象地区	大宮駅西口地区（さいたま市）	
<p>路上荷さばき駐車及び横持ちの実態</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●路上荷さばき車両の到着時間 <ul style="list-style-type: none"> ・地区に集中する路上荷さばき車両は、店舗の開店時間帯を挟み、午前9～11時台にピークがみられる。 ●路上荷さばきの発生場所 <ul style="list-style-type: none"> ・県道大宮停車場大成線や主要施設周辺の一部区間を中心に路上駐車密度が高い。 ・日中3時間以上占有される区間もみられ、様々な貨物車が同じ所に路上駐車する傾向がみられる。 ●路上荷さばき車両と他の交通との錯綜状況 <ul style="list-style-type: none"> ・駅西口の幹線道路では、貨物車の路上駐車により、自動車の走行が阻害される状況がみられる。 ●荷さばき車両の特性 <ul style="list-style-type: none"> ・駐車時間分布は5分以下の短時間駐車が45%を占め、平均駐車時間は約13分である。 ●路上駐車からの横持ち <ul style="list-style-type: none"> ・店舗前での路上荷さばきが多く10m以下の横持ち距離が70%を占める。平均横持ち距離は約22mであり、横持ちと歩行者の交錯は全体としては少ない。 	<p>図 路上荷さばき車両の到着時間分布 (地区計、貨物車類のみ)</p> <p>図 路上荷さばき車両の駐車時間分布、横持ち距離分布 (地区計、貨物車類のみ)</p> <p>図 店舗の開店時刻分布 (時台)</p>
<p>既存駐車場の実態</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●既存駐車場の利用状況に関する事項 <ul style="list-style-type: none"> ・既存の時間貸し駐車場は12～14時台に利用のピークがあり、荷さばきの需要が集中する9～12時台は比較的余裕があるが、路上荷さばき駐車が多いエリア周辺には少なく、やや離れた所に立地しているものが多い。 	<p>図 時間貸し駐車場の時間帯別利用台数、占有率</p>
<p>大規模施設附帯の荷さばき施設の実態</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●荷さばき施設の利用実態 <ul style="list-style-type: none"> ・対象地区内の大規模施設に附帯する荷さばきスペースの調査対象は4施設・5箇所である。 ・5箇所すべてで瞬間最大集中台数が荷さばきスペースの台数を超えており、一時的に路上駐車が発生している状況がみられる。 	<p>図 大規模商業施設の荷さばきスペースの瞬間利用台数</p>
<p>関係者の意向</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●商業者の意向 <ul style="list-style-type: none"> ・店舗専用の駐車場を持つ事業所は33%。残りの67%は駐車スペースを持たない。 	

■調査で把握された地区の問題

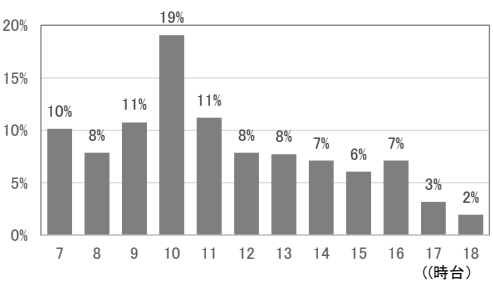
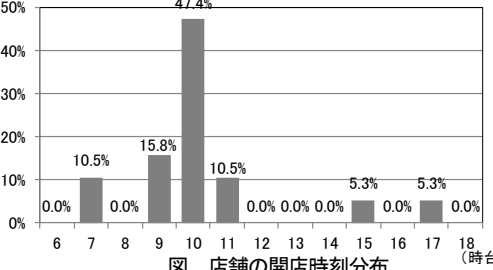
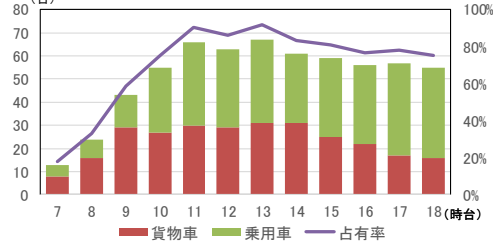
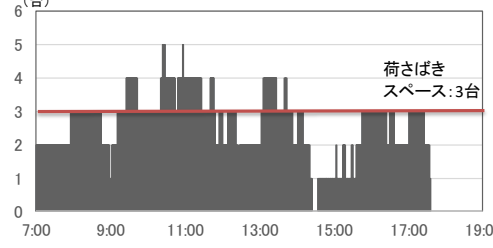
- 問題①：荷さばき車両による交通の妨げ
 問題②：荷さばきスペースの不足



■今後の検討の方向性（課題整理）

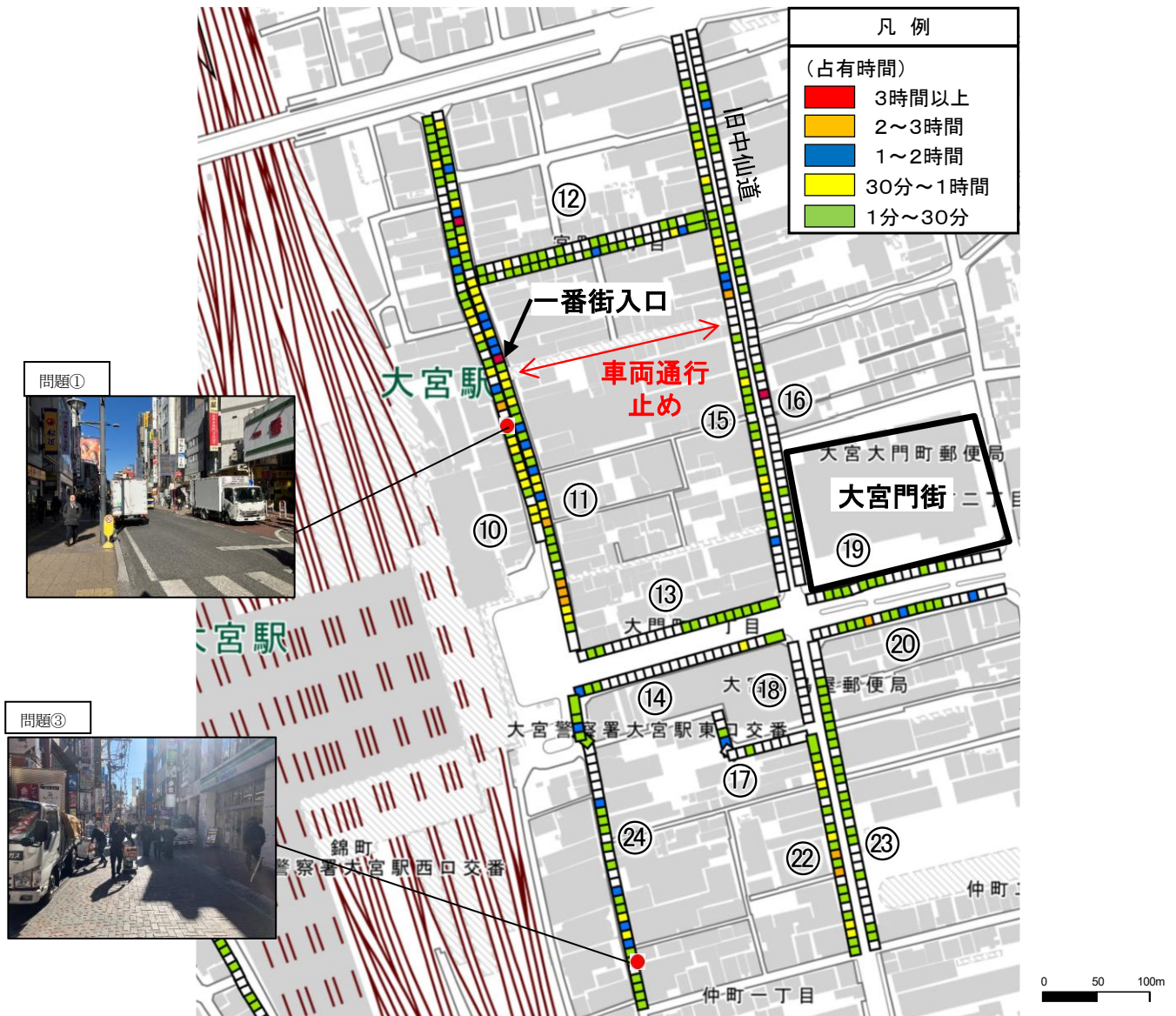
- 午前中のピーク時に代替となる荷さばきスペースの確保。
- 共同荷さばき集配事業の導入可能性の検討。
- 一方通行化や既存道路の道路空間再配分による荷さばきスペースの増設、移設の検討。

2) 大宮駅東口

調査対象地区	大宮駅東口地区（さいたま市）	
<p>路上荷さばき駐車及び横持ちの実態</p>	<p>●路上荷さばき車両の到着時間</p> <ul style="list-style-type: none"> 地区に集中する路上荷さばき車両は、店舗の開店時間帯以降の午前10時台にピークがみられる。 <p>●路上荷さばきの発生場所</p> <ul style="list-style-type: none"> 駅東口の銀座通りや中山道の一部区間を中心に路上駐車密度が高い。 日中3時間以上占有される区間もみられ、様々な貨物車が同じ所に路上駐車する傾向がみられる。 <p>●路上荷さばき車両と他の交通との錯綜状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 銀座通りや中山道では、貨物車の路上駐車により、自動車、バス、自転車の走行が阻害される状況がみられる。 <p>●荷さばき車両の特性</p> <ul style="list-style-type: none"> 駐車時間分布は5分未満の短時間駐車が49%を占め、平均駐車時間は約11分である。 <p>●路上駐車からの横持ち</p> <ul style="list-style-type: none"> 10m以下の横持ち距離が43%を占める一方で、10～50mの横持ちも31%あり、二分されている。平均横持ち距離は約44.5mであり、横持ちと歩行者の交錯が路駐台数全体の3割程度で発生している。 	 <p>図 路上荷さばき車両の到着時間分布（地区計、貨物車類のみ）</p>  <p>図 店舗の開店時刻分布</p>
<p>既存駐車場の実態</p>	<p>●既存駐車場の利用状況に関する事項</p> <ul style="list-style-type: none"> 既存の時間貸し駐車場は11～13時台に利用のピークがあるが、荷さばきの需要が集中する10～11時台も高い占有率になっている。 	 <p>図 時間貸し駐車場の時間帯別利用台数、占有率</p>
<p>大規模施設附帯の荷さばき施設の実態</p>	<p>●荷さばき施設の利用実態</p> <ul style="list-style-type: none"> 対象地区内の大規模施設に附帯する荷さばきスペースの調査対象は3施設・4箇所である。 4箇所のうち1箇所が瞬間最大集中台数が荷さばきスペースの台数を超えており、一時的に路上駐車が発生している状況がみられる。 	 <p>図 大規模商業施設の荷さばきスペースの瞬間利用台数</p>
<p>関係者の意向</p>	<p>●商業者の意向</p> <ul style="list-style-type: none"> 店舗専用の駐車場を持つ事業所は21%。残りの79%は駐車スペースを持たない。 荷さばきについて不都合を感じる内容は「自動車等がスムーズに走れない」等が多い。 	

■調査で把握された地区の問題

- 問題①：荷さばき車両による交通の妨げ
 問題②：横持ち時の歩行者との交錯



■今後の検討の方向性 (課題整理)

- 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。

(2) 千葉駅富士見町地区

調査対象地区	千葉駅富士見町地区（千葉市）	調査日時：2024（令和 6）年 11 月 12 日（火）7:00～19:00 （前回：2014（平成 26）年 11 月 6 日（木）7:00～19:00）
地区の特徴	<ul style="list-style-type: none"> 千葉駅周辺における商業・業務の集積地であり、<u>特色のある商店街や歴史・文化、観光資源を備えたエリア</u>。 千葉駅東口地区第一種市街地再開発事業の完了により<u>中心市街地への玄関口の細分化された街区の一体化が進む</u>とともに、西銀座地区の老朽化した建物のエリアにおいても<u>再開発に向けて検討が進められている</u>。 「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成による都市の再生を図るため、これまでの「車中心」から「ひと中心」へと転換する<u>ウォーカブルなまちづくりを推進</u>。 幅員の狭い道路の多くは一方通行化されており、商店街区の道路では荷さばきのための路上駐車 が一定数あり、歩行者の通行も比較的多い。 	
基礎データ	<ul style="list-style-type: none"> 面積 約 33ha 	
調査のねらい	<ul style="list-style-type: none"> 路上荷さばき車両と歩行者通行量が比較的多く、両者が錯綜する商業・業務地区において、地区の端末物流を網羅的に調査することで、<u>端末物流の課題を明らかにするための基礎情報を得る</u>。 再開発やウォーカブル推進に向け、大規模施設や商店街区周辺における路上荷さばきの実態と周辺駐車施設の利用状況を併せて調査し、荷さばきスペースの適正配置を検討するための基礎情報を得る。 千葉駅周辺の活性化に向けたまちづくりの方向性を示すための<u>価値・課題を補完する基礎情報を得る</u>。 	
調査対象エリア図	 <p>調査対象エリア図</p> <ul style="list-style-type: none"> 調査対象範囲 路上駐車実態調査、横持ち追跡調査 (約3,000m) 道路状況調査、運輸事業者ヒアリング調査 荷：荷さばき施設実態調査 (3施設) 自動車交通量観測断面 (4断面) 歩行者・自転車交通量観測断面 (4断面) P：既存駐車場施設・利用状況調査 (52箇所) ●：来街者アンケート調査地点 (1地点) 商業者アンケート調査エリア (商店街区(8商店街)) 	

路上荷さばき
駐車及び横持
ちの実態

- 路上荷さばき車両の到着時間
 - ・地区に集中する路上荷さばき車両は、店舗の開店時間帯の後の午前9～12時台にピークがみられる。
- 路上荷さばきの発生場所
 - ・総じて低い、ラ・ピエール通り、富士見本通りエリアに比較的路上駐車密度が高い区間がみられる。
 - ・区間全体で長期間占有される区間はないが、長時間駐車により1時間以上占有される地点が散見される（様々な貨物車が同じ所に路上駐車する傾向がみられない）。
- 路上荷さばき車両と他の交通との錯綜状況
 - ・富士見本通りでは、貨物車の路上駐車により自動車、自転車、歩行者の走行・歩行が、ラ・ピエール通りでは自転車、歩行者の通行・歩行が阻害される状況がみられる。
- 荷さばき車両の特性
 - ・駐車時間分布は5分未満の短時間駐車が37%を占め、平均駐車時間は約13分である。
- 路上駐車からの横持ち
 - ・店舗前での路上荷さばきが多く10m以下の横持ち距離が32%を占める。平均横持ち距離は約48mで今回の調査範囲では一番長い。横持ちと歩行者の交錯は全体としては路上駐車台数全体の1～2割と少ない。

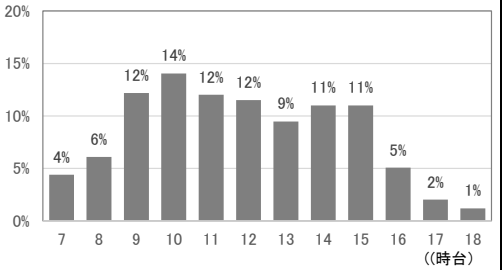


図 路上荷さばき車両の到着時間分布 (地区計、貨物車類のみ)

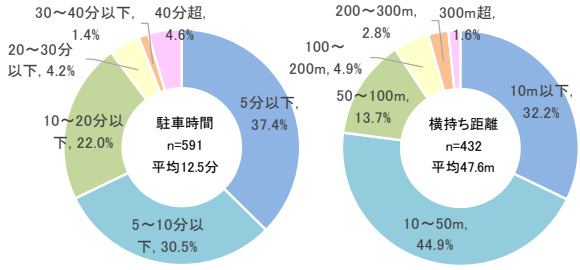


図 路上荷さばき車両の駐車時間分布、横持ち距離分布 (地区計、貨物車類のみ)

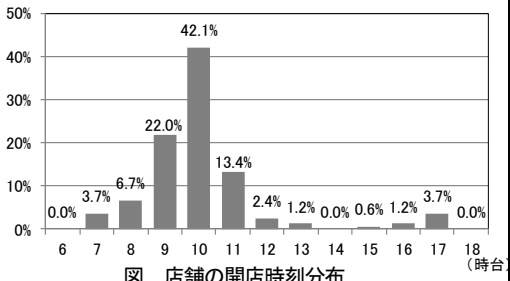


図 店舗の開店時刻分布

既存駐車場の
実態

- 既存駐車場の利用状況に関する事項
 - ・既存の時間貸し駐車場は11～15時台に利用のピークがあり、荷さばきの需要が集中する10～12時台は既に余裕がない。
 - ・再開発途上の時期のため、駐車場が少なくなっている事情が考えられる。

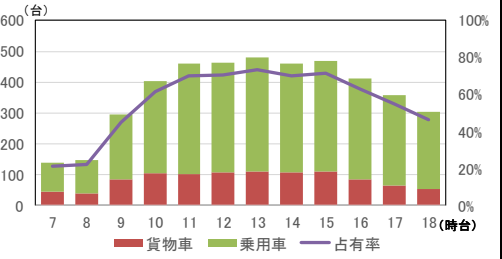


図 時間貸し駐車場の時間別利用台数、占有率

大規模施設附
帯の荷さばき
施設の実態

- 荷さばき施設の利用実態
 - ・対象地区内の大規模施設に付帯する荷さばきスペースの調査対象は2施設(箇所)である。
 - ・2施設とも瞬間的に最大集中台数が荷さばきスペースの台数を超える時間があり、一時的に路上駐車が発生している状況がみられる。

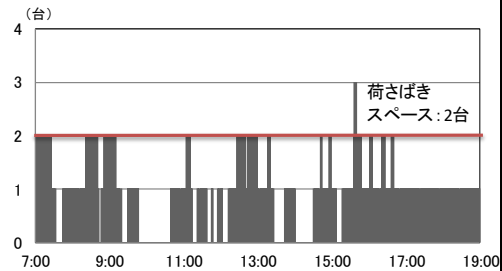


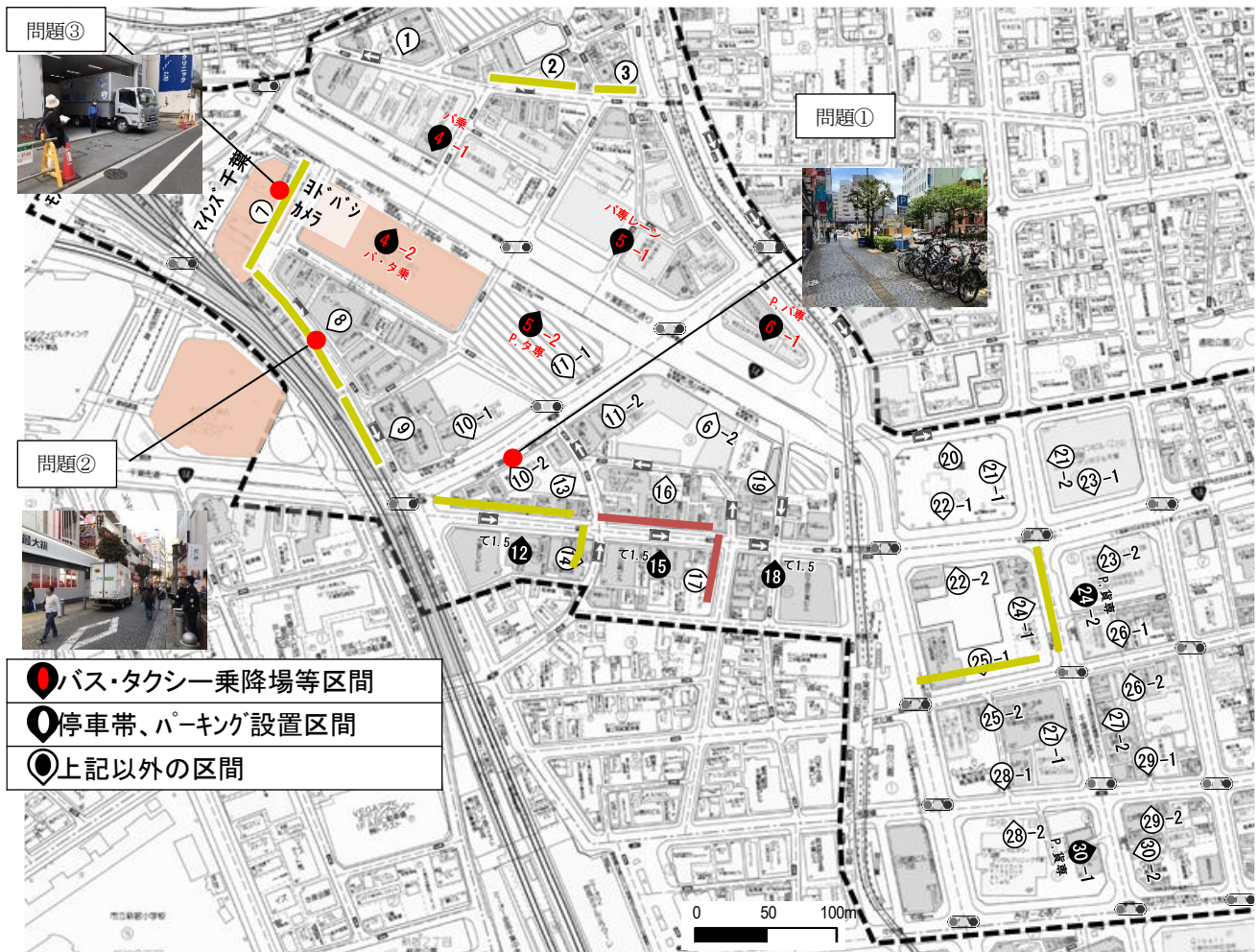
図 大規模商業施設の荷さばきスペースの瞬間利用台数

関係者の意向

- 商業者の意向
 - ・店舗専用の駐車場を持つ事業所は25%。残りの75%は駐車スペースを持たない。

■調査で把握された地区の問題

- 問題①：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。【通過交通への影響】
- 問題②：千葉駅と連絡するラ・ピエール通りでは、ポ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状況である。【歩行者への影響】
- 問題③：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配送されている。



■今後の検討の方向性（課題整理）

- 幹線道路における歩道・車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

(3) 本厚木駅北口地区

調査対象地区	本厚木駅北口地区（神奈川県） 調査日時：2024（令和6）年11月19日（火）7:00～19:00
地区の特徴 基礎データ	<ul style="list-style-type: none"> ・2012年から本厚木駅周辺のまちづくりのテーマを「歩いて楽しいまち」として、ウォーカブルなまちづくりを推進。1972年より厚木一番街の歩行者専用化を実施（7～22時）。また、駅周辺では朝夕の一部時間帯（7～9・17～19時）で、バス・タクシー以外の乗り入れを制限する交通規制を実施。 ・神奈川県内では、政令市以外で唯一の都市再生緊急整備地域に指定。 ・中層の商業ビルが多く立地し老朽化が進行。2021年に本厚木駅北口地区市街地再開発準備組合（検討区域面積約15ha）が設立。 ・2027年度に市庁舎移転を含む複合施設が供用開始予定。 ・面積 約17.8ha
調査のねらい	<ul style="list-style-type: none"> ・ウォーカブルなまちづくりの推進のため、荷さばき実態の調査を実施し、対策を検討。 ・ウォーカブル及び乗り入れ制限の交通規制を行うことによる荷さばきに対する影響を検討。
調査対象エリア図	<p>面積：約17.8ha</p> <p>②厚木一番街の交通規制</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ : 調査対象地区 — : 路上駐車実態調査、横持ち追跡調査 — : 道路状況調査 荷 : 荷さばき施設実態調査(6施設・6箇所) ● : 民間横持ち配送施設(1施設) — : 自動車交通量観測断面(7断面) — : 歩行者・自転車交通量観測断面(6断面) P : 既存駐車場利用状況調査(時間貸35箇所) ● : 来街者アンケート調査地点(1地点) ■ : 主要商業施設 ■ : 大規模工事地区 — : 厚木一番街(7-22歩行者専用) — : 交通規制区域(7-9,17-19) <p>①朝夕の交通規制区間</p> <p>③ミロード搬入口</p>

路上荷さばき
駐車及び横持
ちの実態

- 路上荷さばき車両の到着時間
 - ・地区に集中する路上荷さばき車両は、店舗の開店時間帯(9~10時台がピーク)の後の午前10~11時台に集中する。
- 路上荷さばきの発生場所
 - ・歩行者専用化されている一番街には路上駐車はなく、東西を横切る公園通りに路上駐車が点在している。
 - ・また、ミロード2や民間運送事業者のデポがある本厚木駅西側にも路上駐車が集中している。
- 路上荷さばき車両と他の交通との錯綜状況
 - ・大規模小売店舗周辺や店舗の集積が多いエリア(交通規制のない区間)において錯綜が多く発生している。
- 荷さばき車両の特性
 - ・駐車時間分布は5分未満の短時間駐車が49%を占め、平均駐車時間は約10分である。
- 路上駐車からの横持ち
 - ・店舗前での路上荷さばきが多く10m以下の横持ち距離が55%を占める。平均横持ち距離は約32mである。

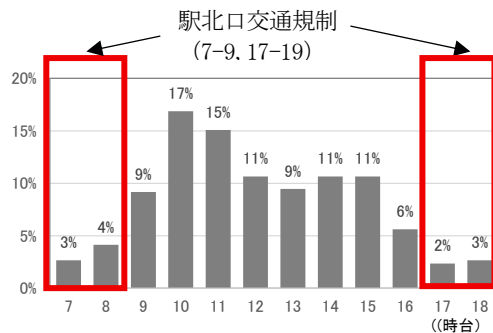


図 路上荷さばき車両の到着時間分布 (地区計、貨物車類のみ)

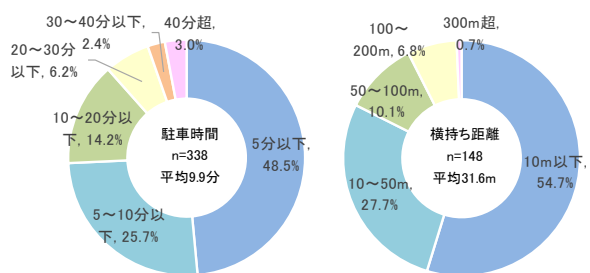


図 路上荷さばき車両の駐車時間分布、横持ち距離分布 (地区計、貨物車類のみ)

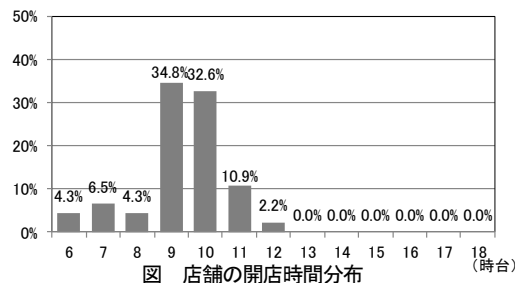


図 店舗の開店時間分布 (時台)

既存駐車場の
実態

- 既存駐車場の利用状況に関する事項
 - ・既存の時間貸し駐車場は、13~14時台に利用のピークがあり、荷さばきの需要が集中する10~11時台は全体的に余裕がある。

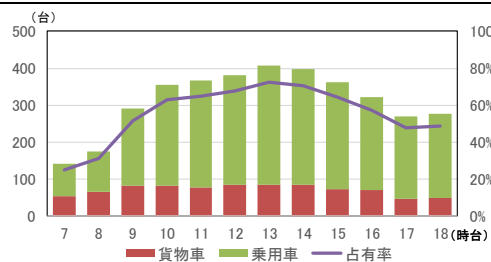


図 時間貸し駐車場の時間帯別利用台数、占有率

大規模施設附
帯の荷さばき
施設の実態

- 荷さばき施設の利用実態
 - ・対象地区内周辺の大規模施設に附帯する荷さばきスペースの調査対象は6施設(箇所)である。

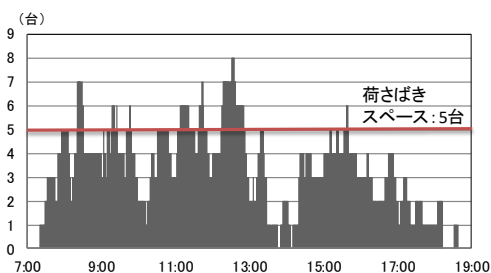


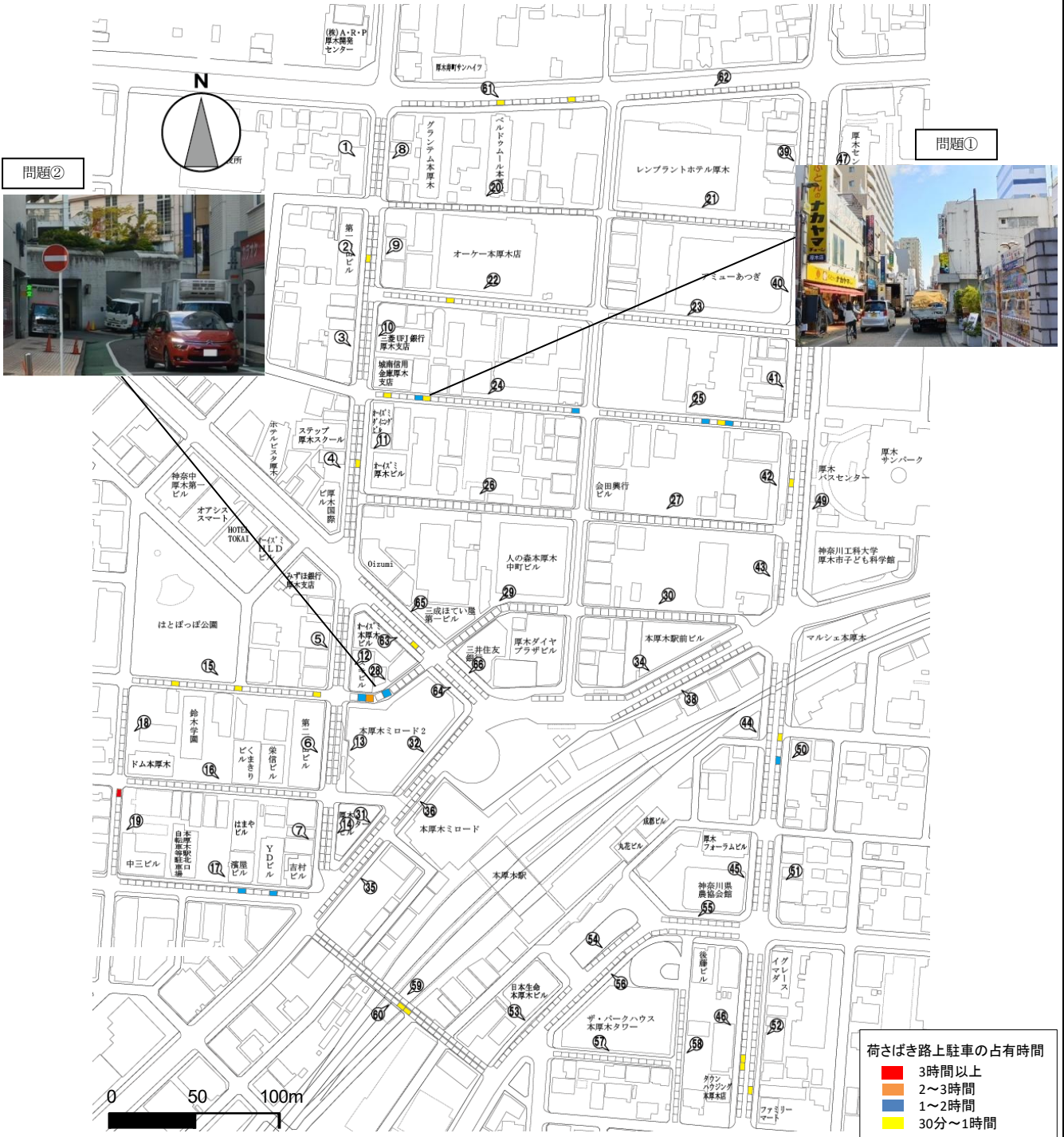
図 大規模商業施設の荷さばきスペースの瞬間利用台数

関係者の意向

- 事業者の意向
 - ・商店街内の店舗の89%が共同ビルであり、駐車場等を持つ店舗は2割に留まっている。

■調査で把握された地区の問題

- 問題①：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。特に店舗の开店後の荷さばきも多いことから、一般車の通行阻害や、自転車の安全性の低下が発生している。
- 問題②：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。



■今後の検討の方向性（課題整理）

- 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、この時間帯での一番街周辺の路上荷さばきも発生しているため、完全ウォークア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

(4) 川崎駅東口地区

調査対象地区	<p>川崎駅東口地区（川崎市） 調査日時：2024（令和6）年11月26日（火）7:00～19:00</p> <p>前回：2014（平成26）年10月21日（火）、11月18日（火）、11月26日（水）6:30～18:30</p>
地区の特徴	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前の中高層ビルが連なる商業業務地区にアーケード商店街等の小規模店舗が密集する地区。 ・銀座街・銀柳街においては、10-24時まで車両進入禁止。 ・公共の共同荷さばき場（路上・路外）が駅周辺に整備、幹線道路は主要バス路線、自転車通行帯（歩道内）が整備。 ・2014年4月より「荷さばきルール（自主ルール）」を施行。 ・2024年2月に地下駐車場を用いた共同荷さばきスペース利用の社会実験を実施。
基礎データ	<ul style="list-style-type: none"> ・面積 約40ha
調査のねらい	<ul style="list-style-type: none"> ・公共の荷さばき駐車施設が整備されている中で、公共荷さばき駐車施設の利用状況、路上荷さばき車両や路外駐車場の利用状況を把握し、新たな公共荷さばき駐車施設整備のあり方、人流と物流の時間帯別分離を含む新たな荷さばきルールを検討するための基礎データを取得する。
調査対象エリア図	<div style="text-align: right; margin-bottom: 10px;">面積：約40ha</div>  <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <ul style="list-style-type: none"> : 調査対象地区 : 路上駐車実態調査、道路状況調査(約5,000m) : 横持ち追跡調査(路上駐車実態調査も実施)、道路状況調査(約500m) 荷 : 荷さばき施設実態調査(2箇所) △ : 公共荷さばき場実態調査(3箇所) ○ : 民間横持ち配送施設(1施設) : 自動車交通量観測断面(2断面) : 歩行者・自転車交通量観測断面(9断面) P : 既存駐車場利用状況調査(時間貸10箇所) ● : 来街者アンケート調査地点(1箇所) : 主要商業施設 </div> <div style="margin-top: 20px;">  <p>① 自転車通行帯</p>  <p>② 商店街の通行規制 (10-24)</p>  <p>③ 荷さばき施設の無い商業施設</p>  <p>④ 公共荷さばき場(路上)</p> </div>

路上荷さばき
駐車及び横持
ちの実態

- 路上荷さばき車両の到着時間
 - ・地区に集中する路上荷さばき車両は、店舗の開店時間帯(10時台がピーク)の前の午前9時前後に集中する。
- 路上荷さばきの発生場所
 - ・銀柳街及び銀座街は10時以降歩行者天国となるため、10時までに荷さばき需要が集中し、規制前の時間帯については、周辺道路の路上駐車台数が減少していることから、時間分離が成立しているとみられる。
 - ・大規模商業施設に荷さばき施設がないため、日中も含め、路上荷さばきが定常的に発生している。
 - ・非幹線道路においては、一方通行であるため、路上荷さばきが慢性化している。
- 路上荷さばき車両と他の交通との錯綜状況
 - ・新川通りや市役所通りの幹線道路においては、荷さばき車両とバスの錯綜が見られる。
- 荷さばき車両の特性
 - ・駐車時間分布は5分未満の短時間駐車が36%を占め、平均駐車時間は約13分である。
- 路上駐車からの横持ち
 - ・店舗前での路上荷さばきが減り、10～50mの横持ち距離が56%を占める。平均横持ち距離は約42mである。横持ちと歩行者の交錯は全体としては少ない。

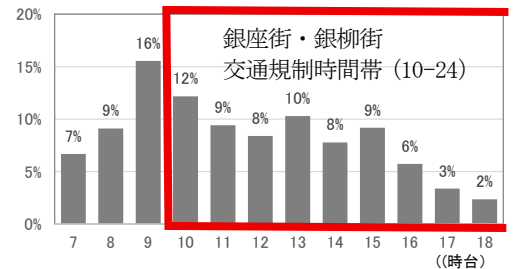


図 路上荷さばき車両の到着時間分布 (地区計、貨物車類のみ)

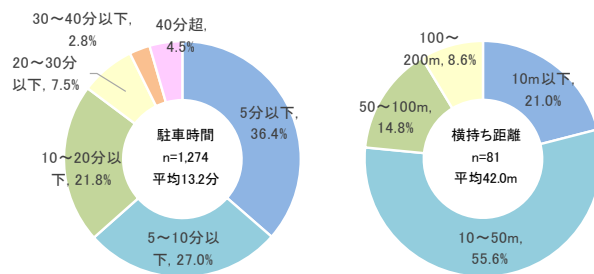


図 路上荷さばき車両の駐車時間分布、横持ち距離分布 (地区計、貨物車類のみ)

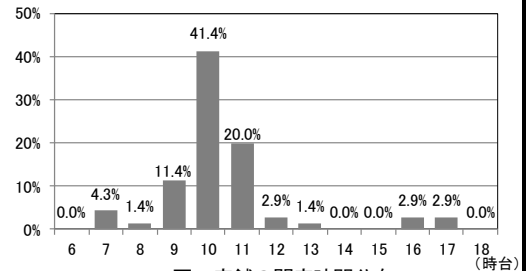


図 店舗の開店時間分布

既存駐車場の
実態

- 既存駐車場の利用状況に関する事項
 - ・既存の時間貸し駐車場は、15時台に利用のピークがあり、荷さばきの需要が集中する10～12時台には比較的余裕がある。
 - ・対象地区内で荷さばき需要の多い施設の周辺にはコインパーキングの立地が少ない。

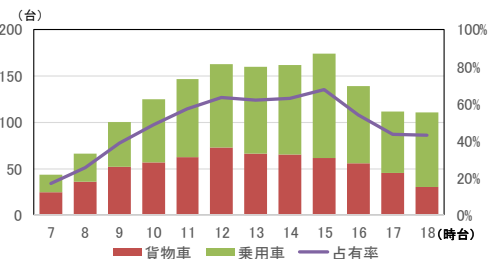


図 時間貸し駐車場の時間帯別利用台数、占有率

大規模施設附
帯の荷さばき
施設の実態

- 荷さばき施設の利用実態
 - ・対象地区内周辺の大規模施設に付帯する荷さばきスペースの調査対象は5施設(箇所)である。

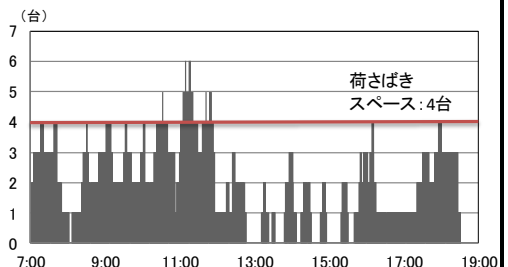


図 大規模商業施設の荷さばきスペースの瞬間利用台数

関係者の意向

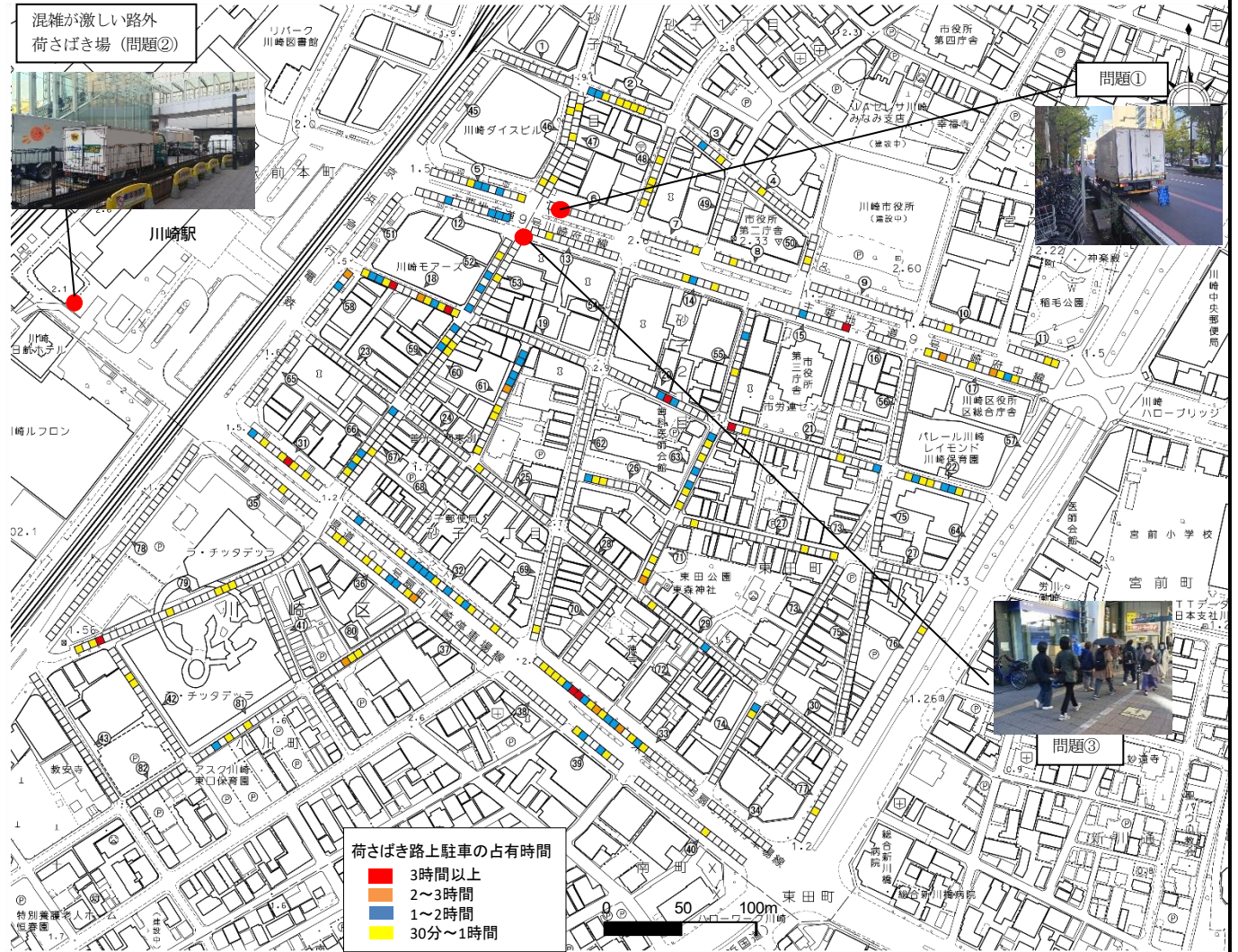
- 事業者の意向
 - ・商店街内の店舗の8割が共同ビルであり、駐車場等を持つ店舗は1割である。
 - ・荷さばきについて不都合を感じる内容は「自動車等がスムーズに走れない」等が多い。

■調査で把握された地区の問題

問題①： 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。

問題②： 公共荷さばき場の利用ニーズが高い一方で、その場所・台数が不足している。

問題③： 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。



■今後の検討の方向性 (課題整理)

- 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

(5) 相模大野駅北口地区

<p>調査対象地区</p>	<p>相模大野駅北口地区（相模原市）</p> <p>調査日時：2024（令和 6）年11月14日（木）7:00～19:00 前回：2014（平成26）年10月16日（木）7:00～19:00</p>
<p>地区の特徴</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前正面のメインストリート（コリドー街）に時間帯指定の自転車・歩行者専用区間（10～22時）、駐車禁止区間（10～翌5時）があり、土日等ではイベントも実施されている。 ・上記の交通規制があるため、メインストリートの周辺及び規制のかかっていない時間帯に荷さばき処理がされている。 ・大規模商業施設（伊勢丹2箇所）の跡地にマンションの立地が進んでおり、商業と中高層マンションが共存した中心市街地が形成されつつある。
<p>基礎データ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・面積 約25ha
<p>調査のねらい</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・荷さばきの時間規制（朝の駐車禁止解除）が導入された商店街において、荷さばきが行われる場所や時間帯、歩行者通行量等を調査し、商店街における荷さばき時間ルールの効果や影響を検討するための基礎情報を得る。 ・さらなるウォークアブルの推進に向けて、商店街等での荷さばき実態を調査し、荷さばき対策検討のための基礎情報を得る。
<p>調査対象エリア図</p>	<p>面積：約25ha</p> <p>地区物流実態調査対象地区</p> <p>北口バスターミナル</p> <p>S ≒ 1/5000</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ : 調査対象地区 ■ : 路上駐車実態調査、横持ち追跡調査 ■ : 道路状況調査(約2,000m) 荷 : 荷さばき施設実態調査(2施設・3箇所) ● : 民間横持ち配送施設(1施設) ■ : 自動車交通量観測断面(6断面) ■ : 歩行者・自転車交通量観測断面(6断面) P : 既存駐車場利用状況調査(時間貸11箇所) ● : 来街者アンケート調査地点(1地点) ■ : 主要商業施設 <p>①自転車・歩行者専用区間 (10-22)</p> <p>②駅近マンション立地</p> <p>③大規模施設の荷さばき専用スペース</p>

●路上荷さばき車両の到着時間

・地区に集中する路上荷さばき車両は、午前10時台にピークがみられる。なお、開店時間帯は、前回調査と比較し9時台開店の店が増加し、ピーク時間帯の前倒し傾向がある。

●路上荷さばきの発生場所

・相模大野駅北口の商店街内にある夏の小路の路上駐車密度が高く、ある程度決まった場所に路上駐車する傾向がみられる。
 ・商店街中央のコリドー区間（自転車及び歩行者専用）は朝7～10時は荷さばき可能であるが、規制時間帯問わず、荷さばきが行われている。

●路上荷さばき車両と他の交通との錯綜状況

・商店街西側の幹線道路（2車線の北行一方通行）は相模大野駅北口発のバス路線であるが、貨物車の路上駐車によりバスの走行が阻害される状況がみられる。
 ・商店街東側の幹線道路（片側1車線）は、貨物車の路上駐車により車道を走行する自転車の安全性が低下している状況がみられる。

●荷さばき車両の特性

・駐車時間分布は5分未満の短時間駐車が52%を占める。

●路上駐車からの横持ち

・店舗前での路上荷さばきが多く10m以下の横持ち距離が63%を占める。

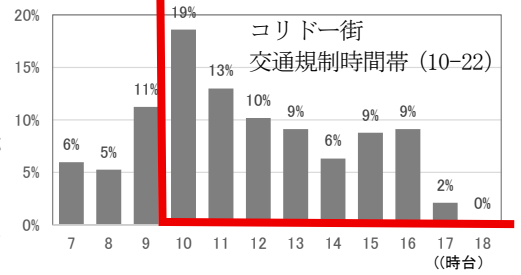


図 路上荷さばき車両の到着時間分布 (地区計、貨物車類のみ)

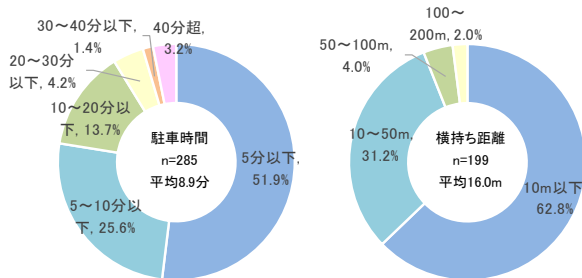


図 路上荷さばき車両の駐車時間分布、横持ち距離分布 (地区計、貨物車類のみ)

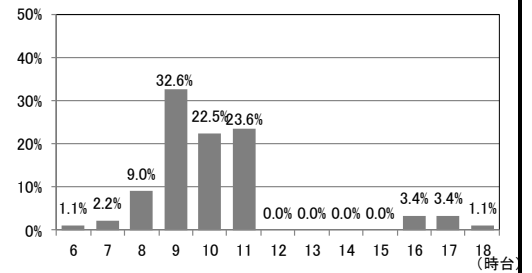


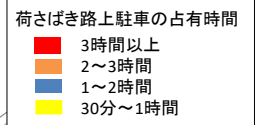
図 店舗の開店時間分布

路上荷さばき
 駐車及び横持
 ちの実態

<p>既存駐車場の 実態</p>	<p>●既存駐車場の利用状況に関する事項</p> <ul style="list-style-type: none"> 既存の時間貸し駐車場は11～15時台に利用のピークがあり、荷さばきの需要が集中する10時台は比較的余裕がある。 	<p>図 時間貸し駐車場の時間帯別利用台数、占有率</p>
<p>大規模施設 附帯の荷さばき 施設の実態</p>	<p>●荷さばき施設の利用実態</p> <ul style="list-style-type: none"> 大規模施設に附帯する荷さばき施設は3施設・3箇所ある。 対象施設の荷さばき車両の集中は170台/12hと、前回の最大値373台/12hから大きく減少。 ほとんどの荷さばきスペースで瞬間最大集中台数が容量を上回っており、一時的に路上駐車が発生している施設があるが、大きな問題は発生していない。 	<p>図 大規模施設の荷さばきスペースの瞬間利用台数</p>
<p>関係者の意向</p>	<p>●商業者の意向</p> <ul style="list-style-type: none"> 店舗専用の駐車場を持つ事業所は32%。前回調査の13%から大幅に増えた。 荷さばきについて不都合を感じる内容は「自動車等がスムーズに走れない」「荷さばき車両が駐車しているため、安心・安全に歩けず危険」が多い。 	

■調査で把握された地区の問題

- 問題①：時間帯交通規制が入ってい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。
 問題②：幹線道路における路上駐車により、通行車両が車線をはみ出して走行している場合がある。
 問題③：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。



■今後の検討の方向性（課題整理）

- コリドー街周辺にはコインパーキングも多いことから、コリドー街の「ウォークアブル空間としての地域の憩いの場」のさらなる促進のため、近接コインパーキングの利用促進も図りながら、荷さばき対策を進めることが必要。
- 貨物車の路上駐車により、自動車、歩行者・自転車等の通行阻害を引き起こしており、空間的・時間的分離が必要
- 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。

1-3-2 中心市街地調査から把握された実態

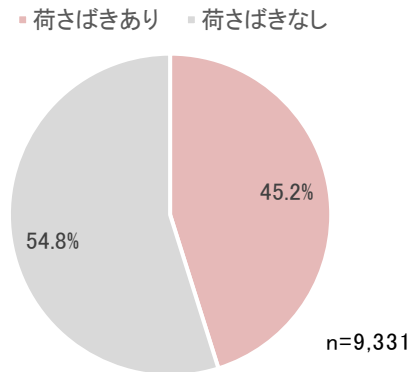
(1) 地区物流の実態調査（I）

1) 駐車実態

○路上駐車に占める荷さばきを行う車両数の割合

- ・路上駐車車両のうち、荷さばきを行っていた車両が約 45%を占めた。

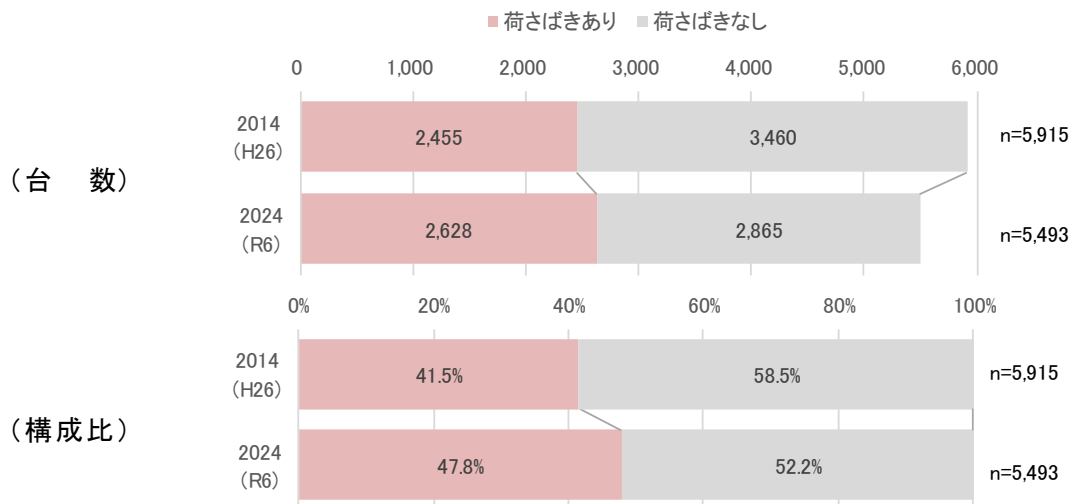
図表 I - 1- 8 路上駐車に占める荷さばきを行う車両数の割合
(2024 (R6) ・ 5 地区計)



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）
注：2024（R6）年度に調査を実施した 5 地区の総計

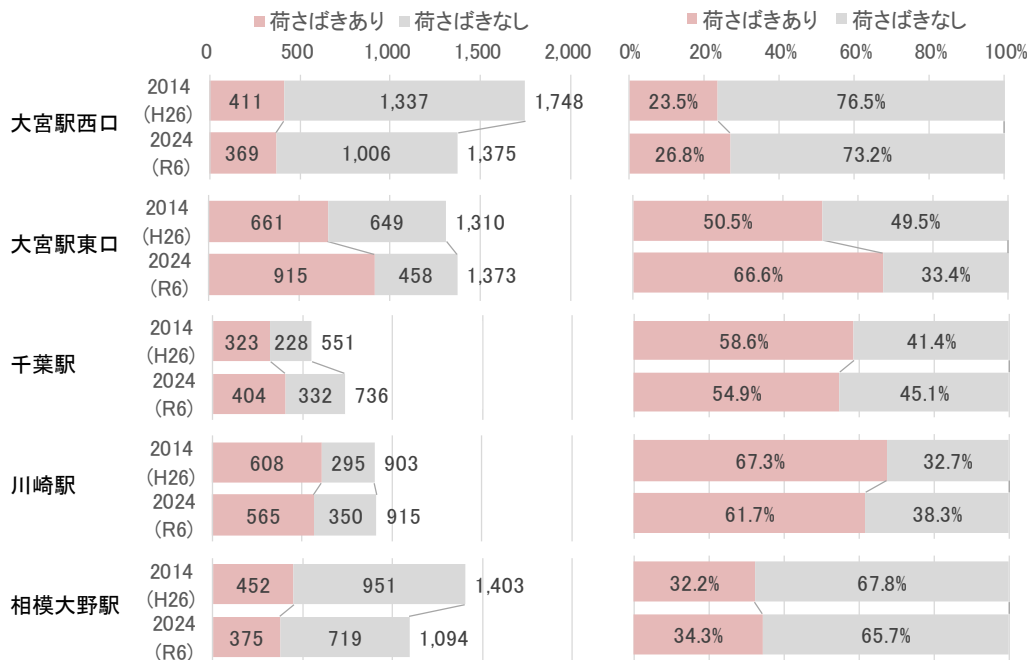
- ・経年比較を行うと、路上駐車の総台数は減少傾向にあるが、地区別では大宮駅東口・千葉駅周辺・川崎駅周辺では増加。「荷さばきあり」の路上駐車については、大宮駅東口・千葉駅周辺での増加が顕著となった。

図表 I - 1- 9 路上駐車に占める荷さばきを行う車両の変化
(2014 (H26) - 2024 (R6) 比較)



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：2014 (H26) 第 6 回：2024 (R6)
注：2 時点とも実施した 4 地区（大宮・千葉・川崎・相模大野）の総計

図表 I - 1- 10 路上駐車に占める荷さばきを行う車両の変化
(2014 (H26) - 2024 (R6)) : 地区別

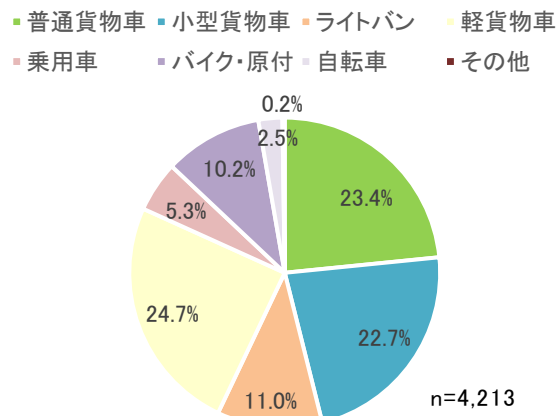


出典：第 5、6 回東京都市圏物資流動調査（地区物流：中心市街地調査）
第 5 回：2014 (H26) 第 6 回：2024 (R6)
注：2 時点とも実施した 4 地区（大宮・千葉・川崎・相模大野）について集計

○荷さばきを行う車両の車種構成

- ・軽貨物車、普通貨物車、小型貨物車の3種がそれぞれ2割強の割合となった。

図表 I - 1- 11 荷さばきを行う車両の車種構成(2024(R6)・5地区計)

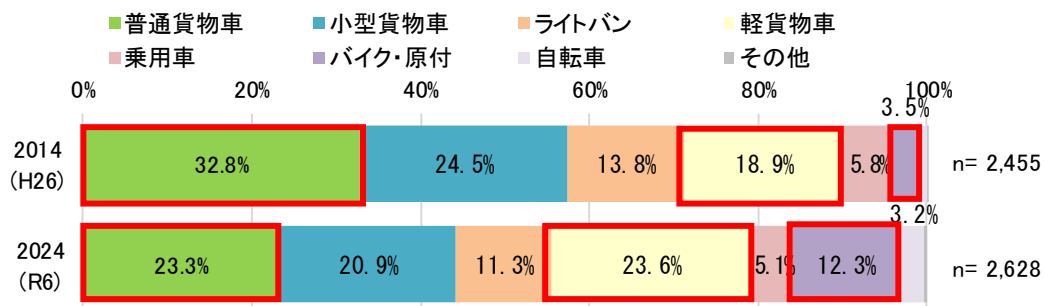


出典：第6回東京都市圏物資流動調査（地区物流：中心市街地調査）

注：2024（R6）年度に調査を実施した5地区の総計

- ・10年前の前回調査と比較すると、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た（地区別でも同様の傾向）。

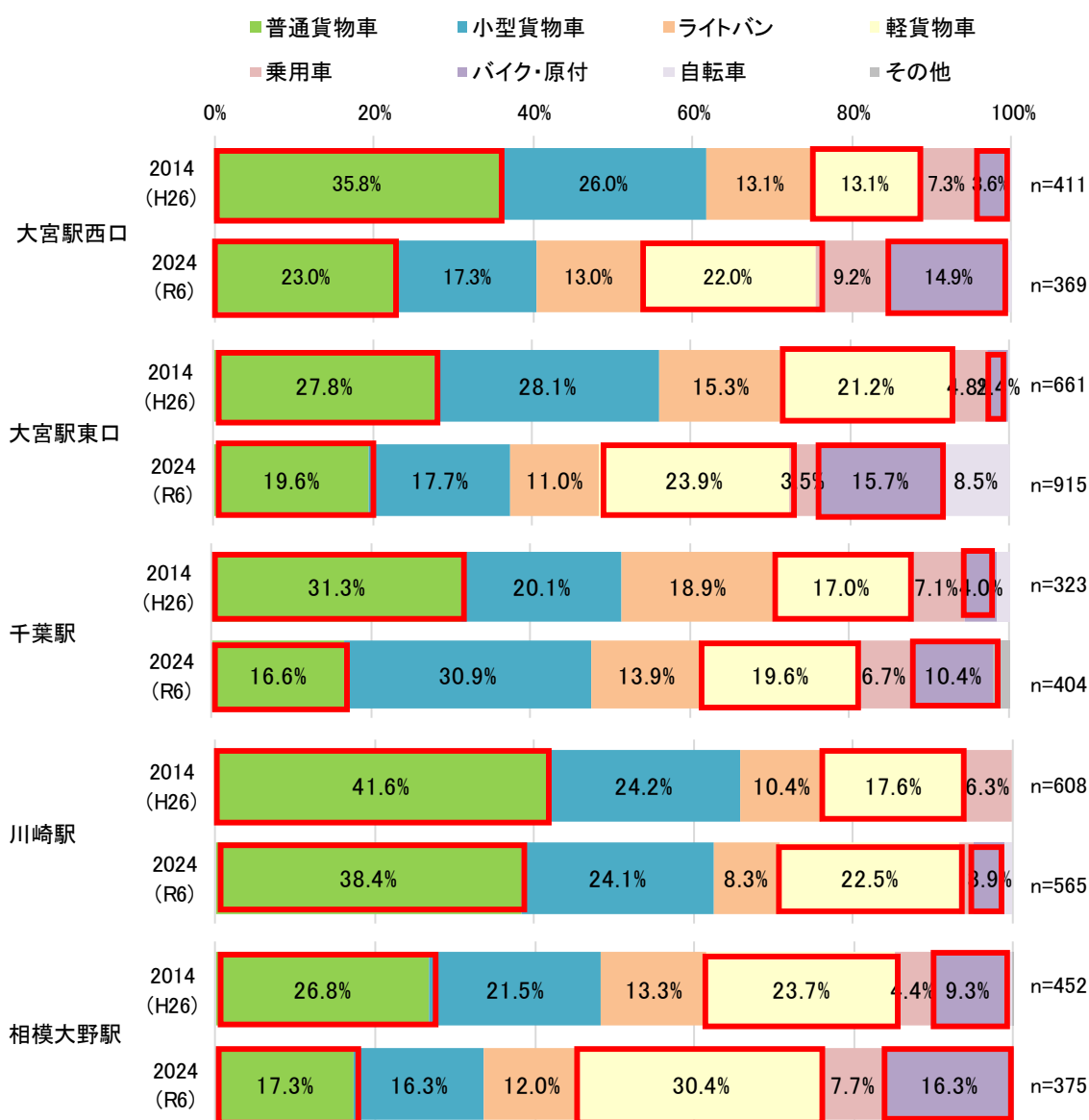
図表 I - 1- 12 荷さばきを行う車両の車種構成の変化(2014(H26)–2024(R6))



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（大宮・千葉・川崎・相模大野）の総計

図表 I - 1- 13 荷さばきを行う車両の車種構成の変化
(2014 (H26) - 2024 (R6)) : 地区別



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）

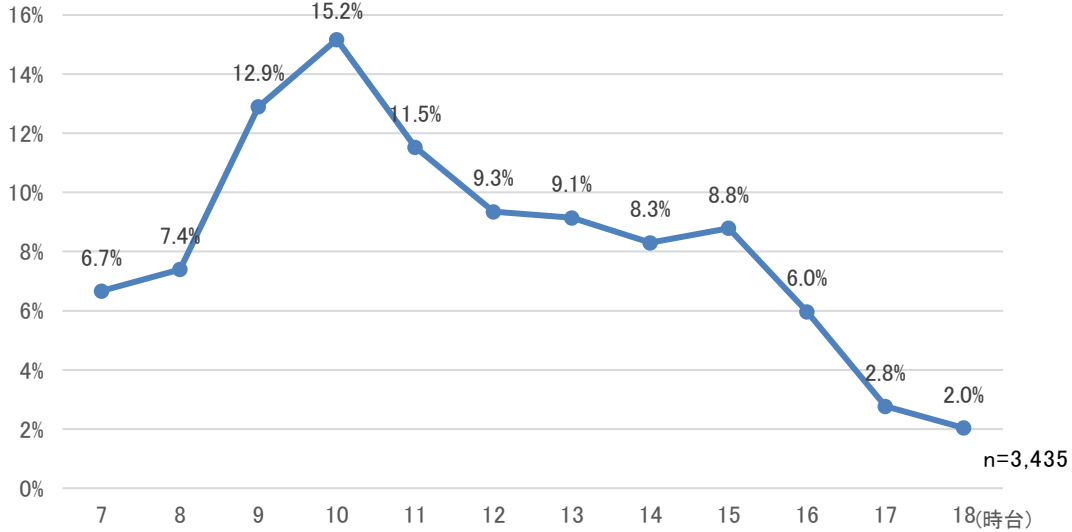
第5回：2014 (H26) 第6回：2024 (R6)

注：2時点とも実施した4地区（大宮・千葉・川崎・相模大野）について集計

○路上荷さばき駐車の到着時間の変化

- ・貨物車等の路上荷さばき駐車に到着時間分布は、9～10時台にピークがあり、15時台にかけて緩やかに減少している。

図表 I - 1- 14 路上荷さばき駐車に到着時間 (2024 (R6) 5 地区計)



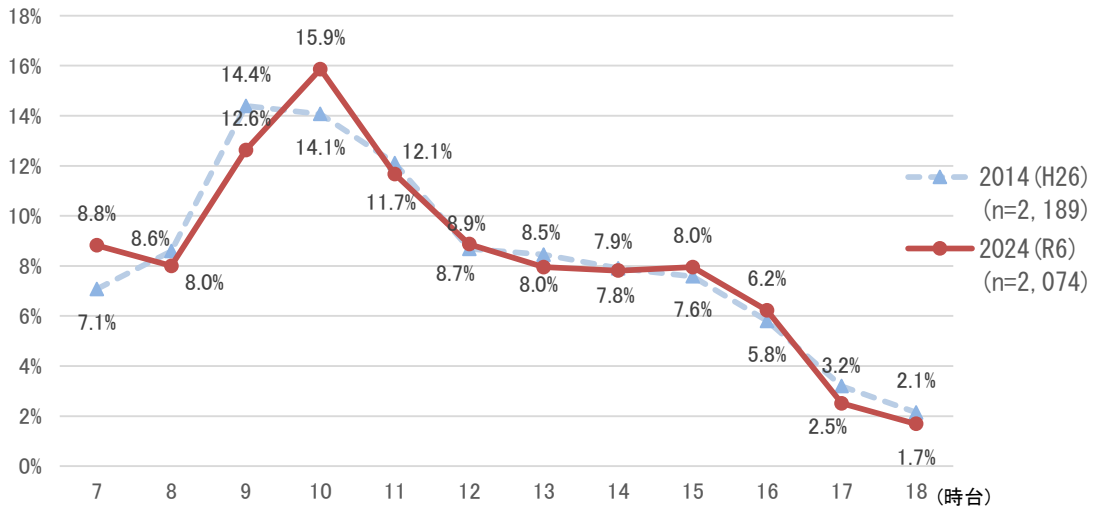
出典：第 6 回東京都市圏物資流動調査（地区物流：中心市街地調査）

注：2024 (R6) 年度に調査を実施した 5 地区の総計

車種は貨物車等：軽貨物車・ライトバン・ワンボックス・小型貨物車・普通貨物車に限定

- ・経年変化を見ると、貨物車等の路上荷さばき駐車に到着時間分布は、4 地区平均では 10 年前とほとんど変化していない。
- ・一方、地区別では変化があり、ピーク時の集中割合が高まる傾向にある。

図表 I - 1- 15 路上荷さばき駐車に到着時間の変化 (2014 (H26) -2024 (R6))



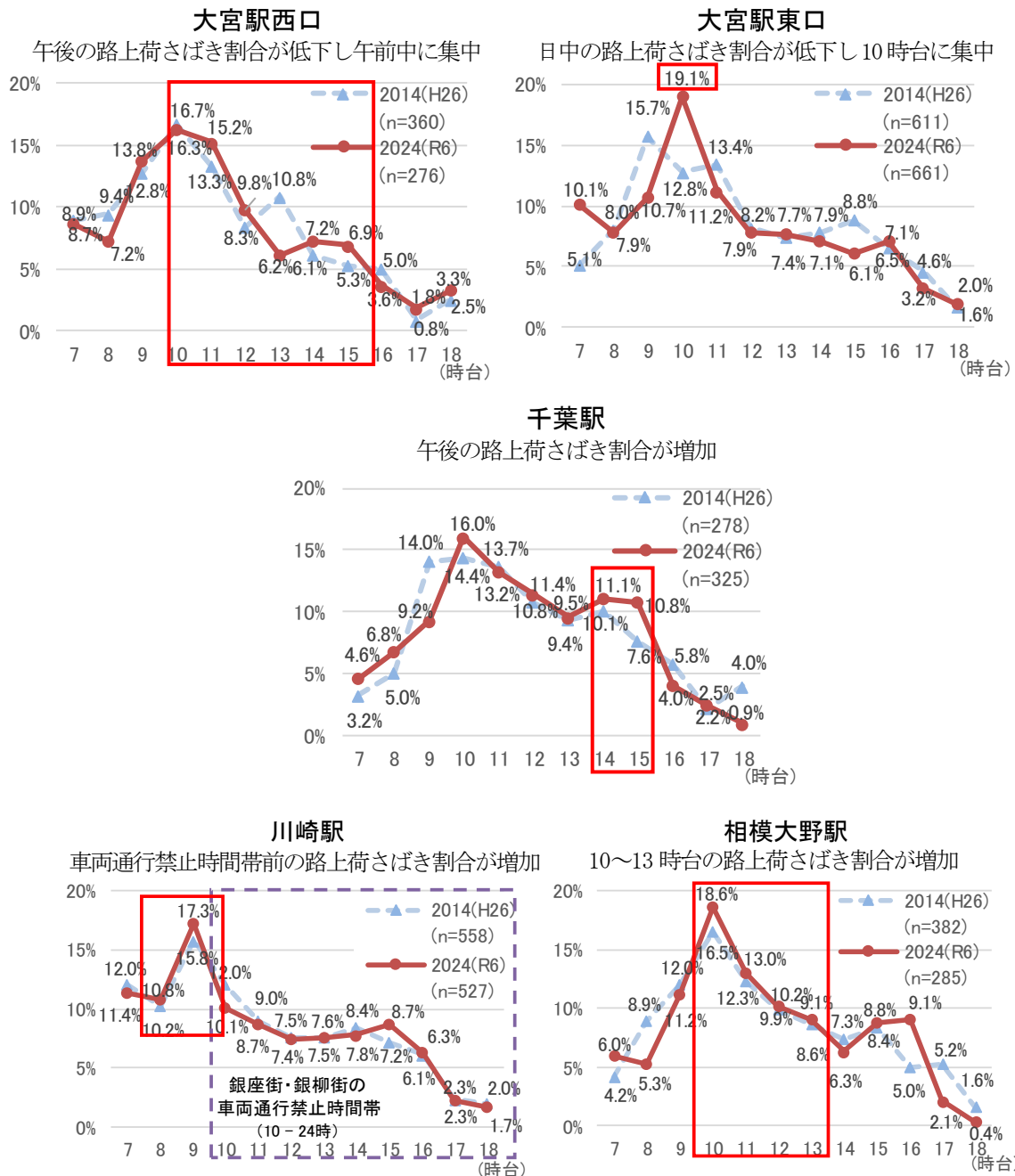
出典：第 5、6 回東京都市圏物資流動調査（地区物流：中心市街地調査）

第 5 回：2014 (H26) 第 6 回：2024 (R6)

注：2 時点とも実施した 4 地区（大宮・千葉・川崎・相模大野）の総計

車種は貨物車等：軽貨物車・ライトバン・ワンボックス・小型貨物車・普通貨物車に限定

図表 I - 1- 16 路上荷さばき駐車の到着時間の変化 (2014 (H26) -2024 (R6)) : 地区別



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：2014（H26） 第6回：2024（R6）

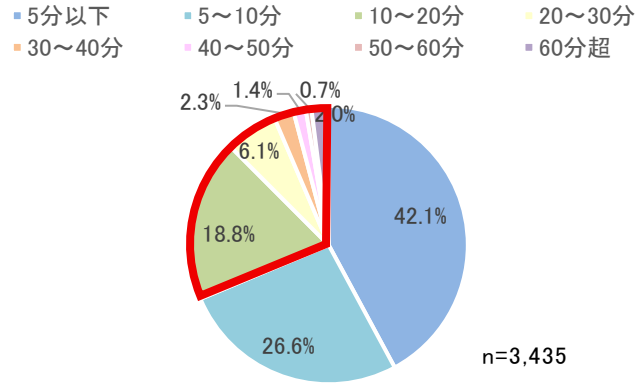
注：2時点とも実施した4地区（大宮・千葉・川崎・相模大野）について集計

車種は貨物車等：軽貨物車・ライトバン・ワンボックス・小型貨物車・普通貨物車に限定

○路上荷さばき駐車時間の変化

- ・ 駐車時間が 10 分以上となった割合がおよそ 3 割を占めた。

図表 I - 1- 17 路上荷さばき駐車時間 (2024 (R6) 5 地区計)



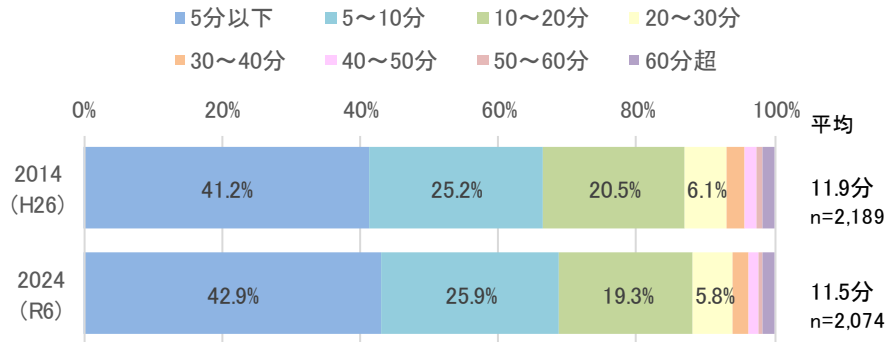
出典：第 6 回東京都市圏物資流動調査（地区物流：中心市街地調査）

注：2024 (R6) 年度に調査を実施した 5 地区の総計

車種は貨物車等：軽貨物車・ライトバン・ワンボックス・小型貨物車・普通貨物車に限定

- ・ 貨物車等の路上荷さばき駐車は、短時間駐車がやや増加する傾向が見られた。
- ・ 地区別では駐車時間が増加した地区と、減少した地区に分かれた。

図表 I - 1- 18 路上荷さばき駐車時間の変化 (2014 (H26) -2024 (R6))



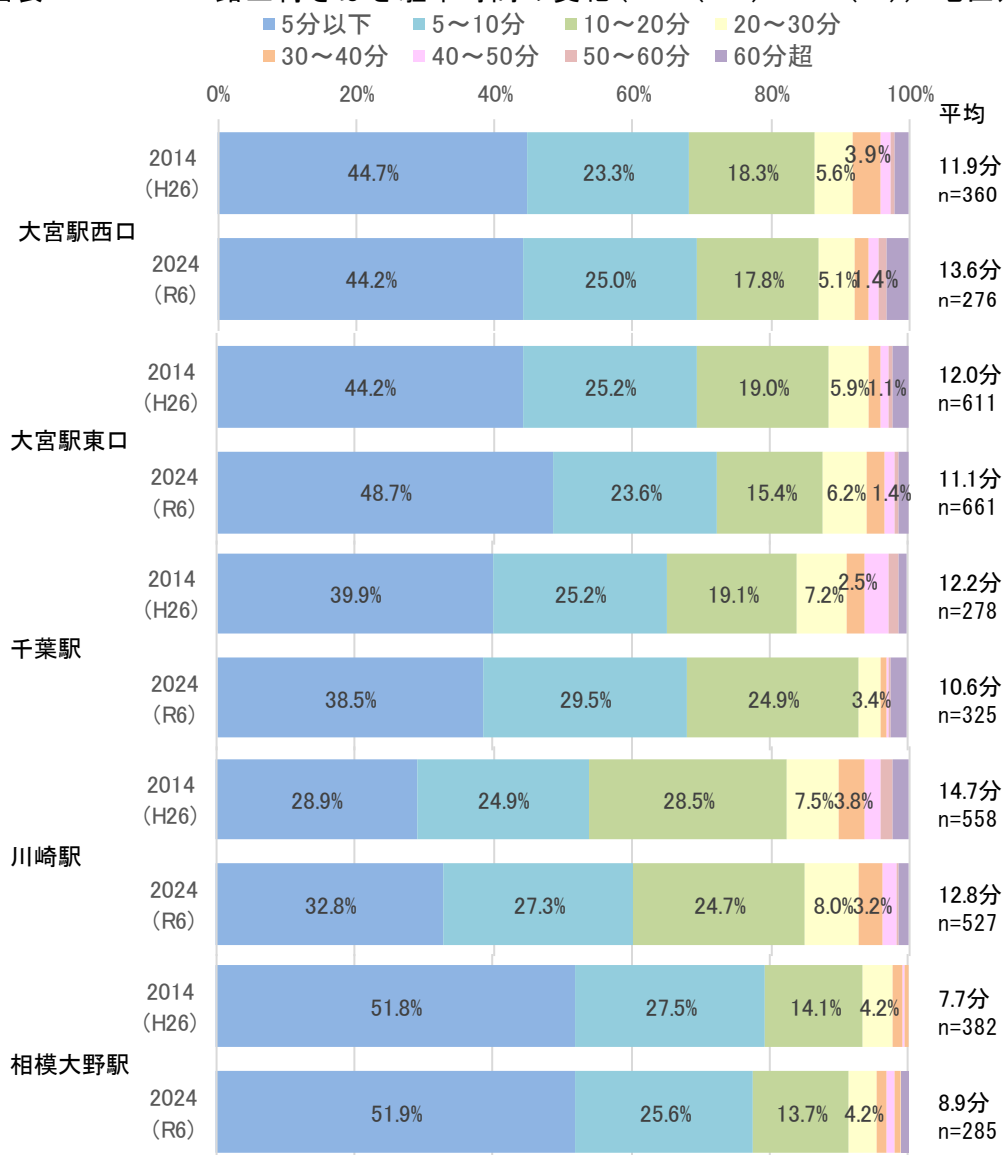
出典：第 5、6 回東京都市圏物資流動調査（地区物流：中心市街地調査）

第 5 回：2014 (H26) 第 6 回：2024 (R6)

注：2 時点とも実施した 4 地区（大宮・千葉・川崎・相模大野）の貨物車等の総計

車種は貨物車等：軽貨物車・ライトバン・ワンボックス・小型貨物車・普通貨物車に限定

図表 I - 1- 19 路上荷さばき駐車時間の変化(2014(H26)-2024(R6)) : 地区別



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：2014（H26） 第6回：2024（R6）

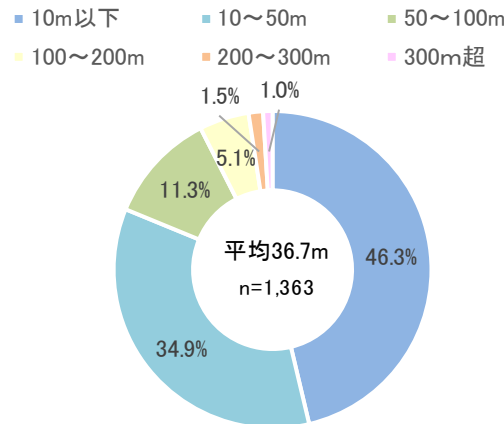
注：2時点とも実施した4地区（大宮・千葉・川崎・相模大野）の貨物車等を集計
車種は貨物車等：軽貨物車・ライトバン・ワンボックス・小型貨物車・普通貨物車に限定

2) 横持ち搬送の実態

○横持ち距離

- ・横持ち距離は 10m 以下が約半数を占めるものの、長距離を横持ち搬送するものも多いことから、平均 37m となった。

図表 I - 1- 20 横持ち距離 (2024 (R6) ・ 5 地区計)



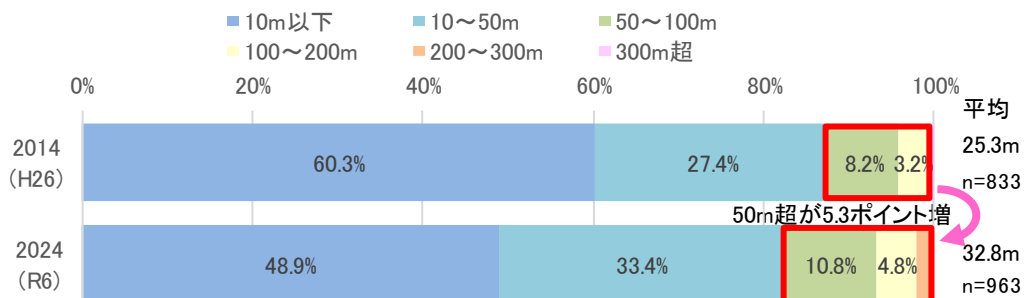
出典：第 6 回東京都市圏物資流動調査（地区物流：中心市街地調査）

注：2024 (R6) 年度に調査を実施した 5 地区の総計

同調査は悉皆調査ではなく、調査員が開始から終了まですべてを追跡できた横持ちについて集計しているため、調査期間中・区域内の全件を追えていないことに留意（以下、横持ち調査にかかわるすべての結果に共通）

- ・ 10 年前と比較すると、横持ち距離は大きく増加し、平均 25m から 33m と約 1.3 倍になった。
- ・ 地区別では千葉駅周辺でその傾向が強い。

図表 I - 1- 21 横持ち距離の変化 (2014 (H26) -2024 (R6))

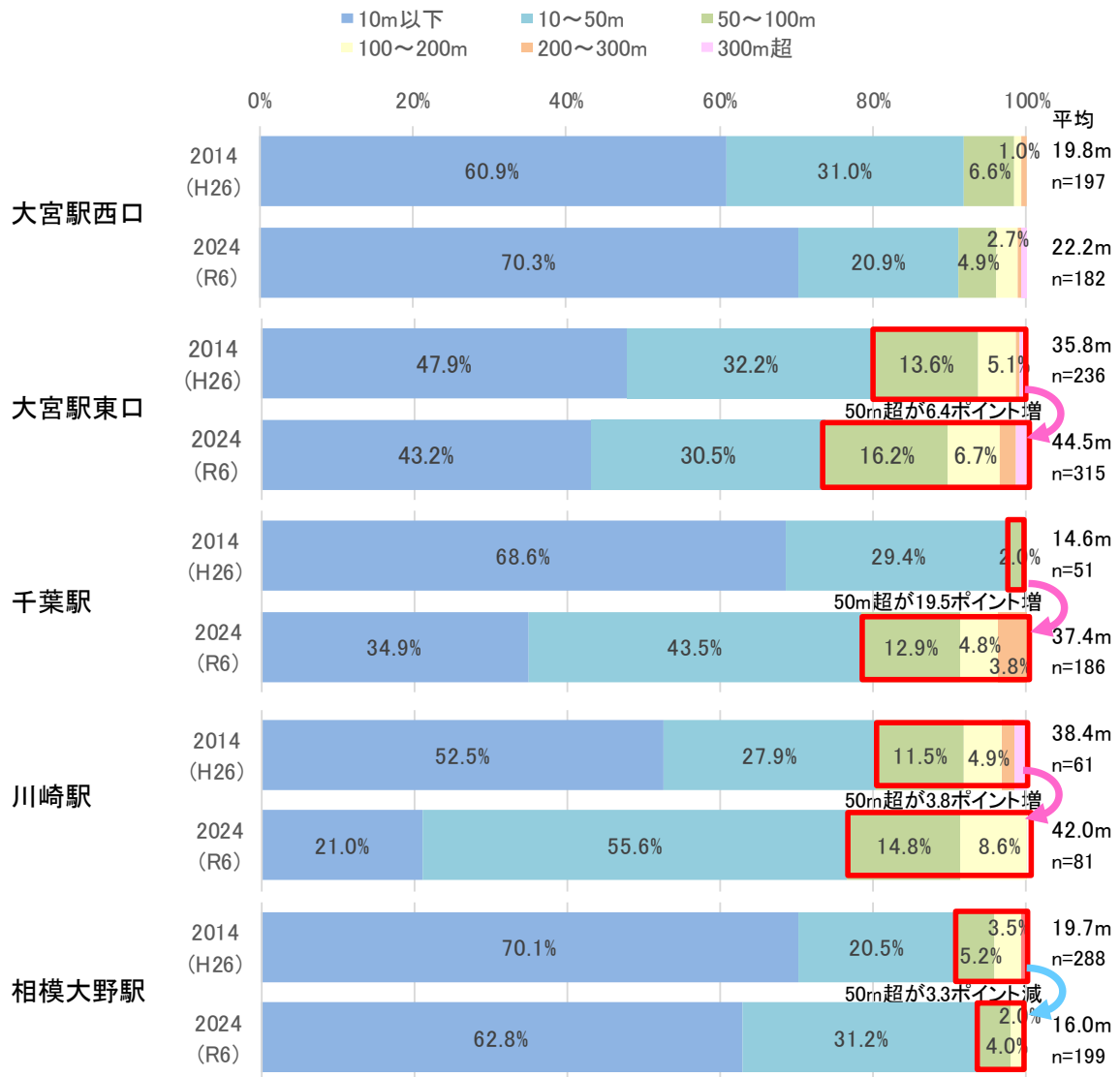


出典：第 5、6 回東京都市圏物資流動調査（地区物流：中心市街地調査）

第 5 回：2014 (H26) 第 6 回：2024 (R6)

注：2 時点とも実施した 4 地区（大宮・千葉・川崎・相模大野）の総計

図表 I - 1- 22 横持ち距離の変化 (2014 (H26) -2024 (R6)) : 地区別



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）

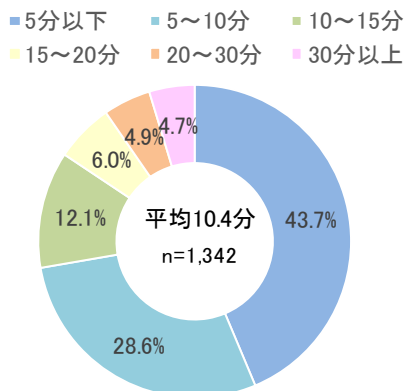
第5回：2014（H26） 第6回：2024（R6）

注：2時点とも実施した4地区（大宮・千葉・川崎・相模大野）について集計

○横持ち所要時間

- ・横持ち所要時間は5分以下が4割余りを占めるものの、長時間かけて横持ち搬送するものも多いことから、平均10.4分となった。

図表 I - 1- 23 横持ち所要時間 (2024 (R6) ・ 5 地区計)

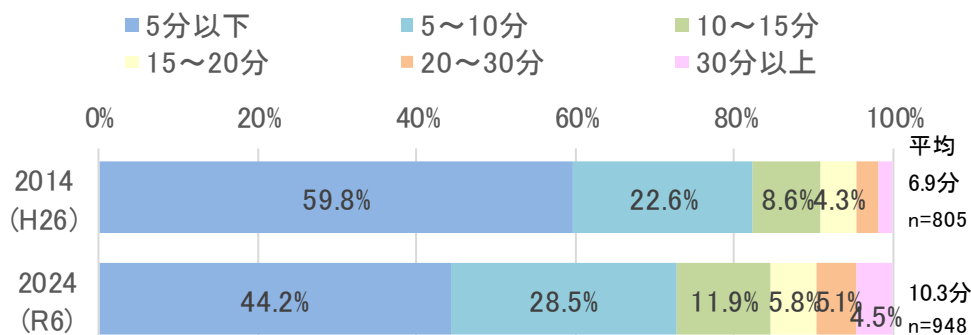


出典：第6回東京都市圏物資流動調査（地区物流：中心市街地調査）

注：2024（R6）年度に調査を実施した5地区の総計

- ・経年比較をすると、横持ち所要時間は、全体として増加傾向で平均6.9分から10.3分と約1.5倍となった。

図表 I - 1- 24 横持ち所要時間の変化 (2014 (H26) -2024 (R6))

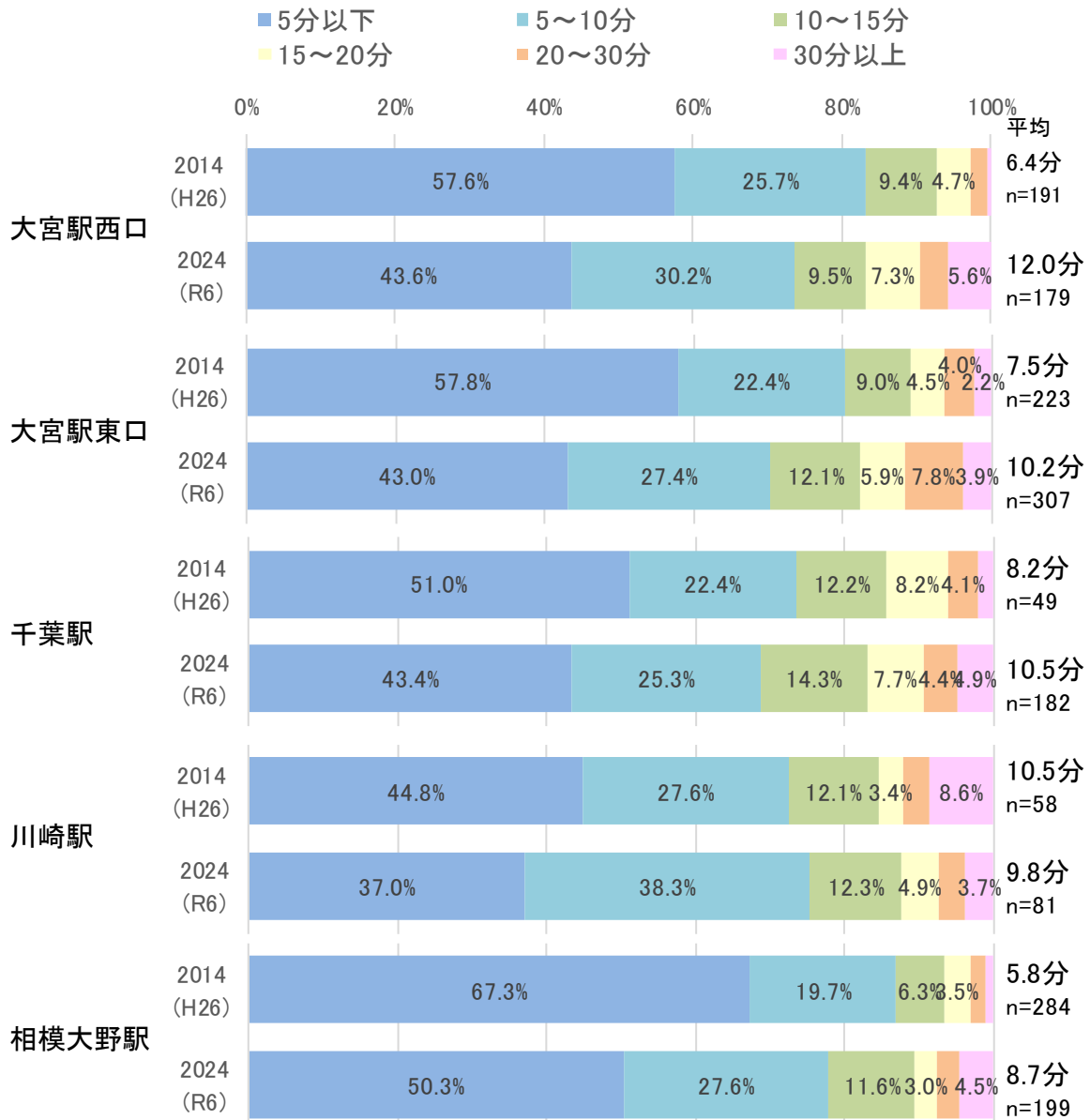


出典：第5、6回東京都市圏物資流動調査（地区物流：中心市街地調査）

第5回：2014（H26） 第6回：2024（R6）

注：2時点とも実施した4地区（大宮・千葉・川崎・相模大野）の総計

図表 I - 1- 25 横持ち所要時間の変化 (2014 (H26) -2024 (R6)) : 地区別



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）

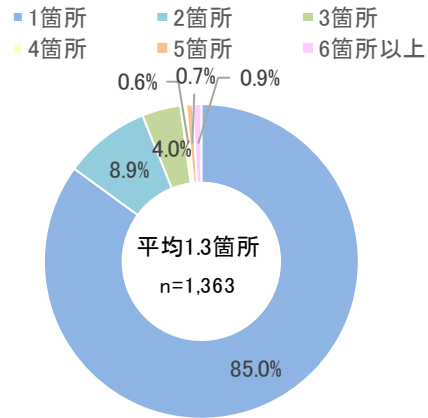
第 5 回：2014 (H26) 第 6 回：2024 (R6)

注：2 時点とも実施した 4 地区（大宮・千葉・川崎・相模大野）について集計

○横持ち 1 回における搬送先箇所数

- ・横持ち 1 回における搬送先箇所数は 1 箇所が 8 割余りを占めるものの、複数箇所へ横持ち搬送するものも一定数あり、平均 1.3 箇所となった。

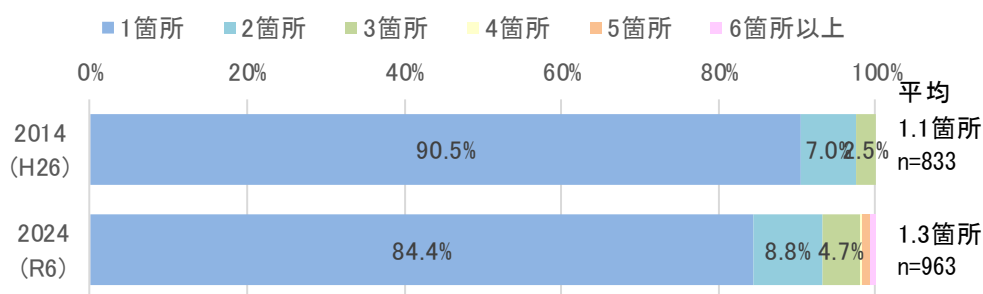
図表 I - 1- 26 横持ち搬送先箇所数 (2024 (R6) ・ 5 地区計)



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）
注：2024（R6）年度に調査を実施した 5 地区の総計

- ・ 前回調査時に比べ、横持ち1回で2箇所以上への搬送の割合が増えている。

図表 I - 1- 27 横持ち搬送先箇所数(2014(H26)-2024(R6)比較)



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：2014（H26） 第6回：2024（R6）

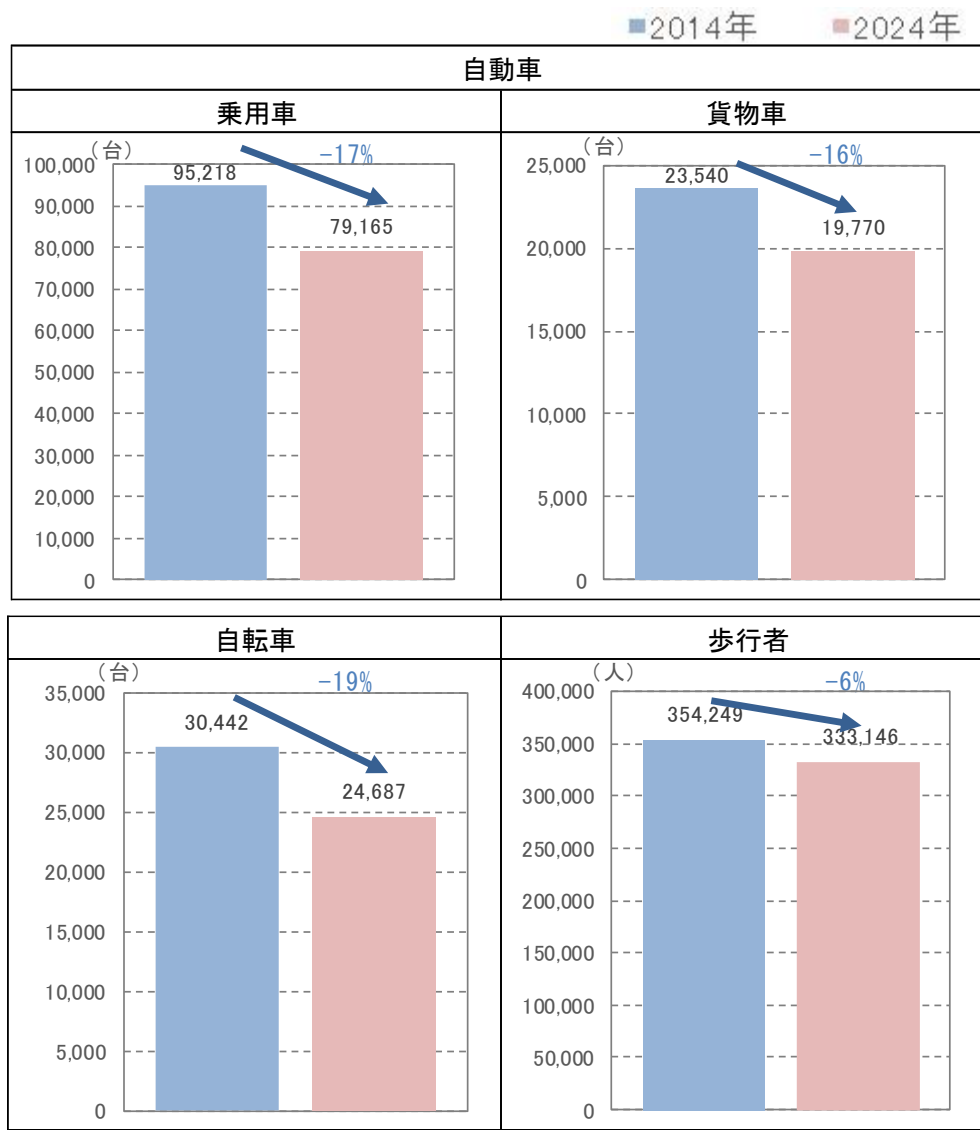
注：2時点とも実施した4地区（大宮・千葉・川崎・相模大野）の総計

(2) まちづくりの方向性から重要な地区交通の実態調査（Ⅱ）

1) 自動車、自転車、歩行者交通量

- ・各交通量ともに減少傾向にあるが、歩行者の減少率は小さい。

図表 I - 1- 28 自動車、自転車、歩行者交通量の変化
(2014(H26) - 2024(R6)、4地区計)



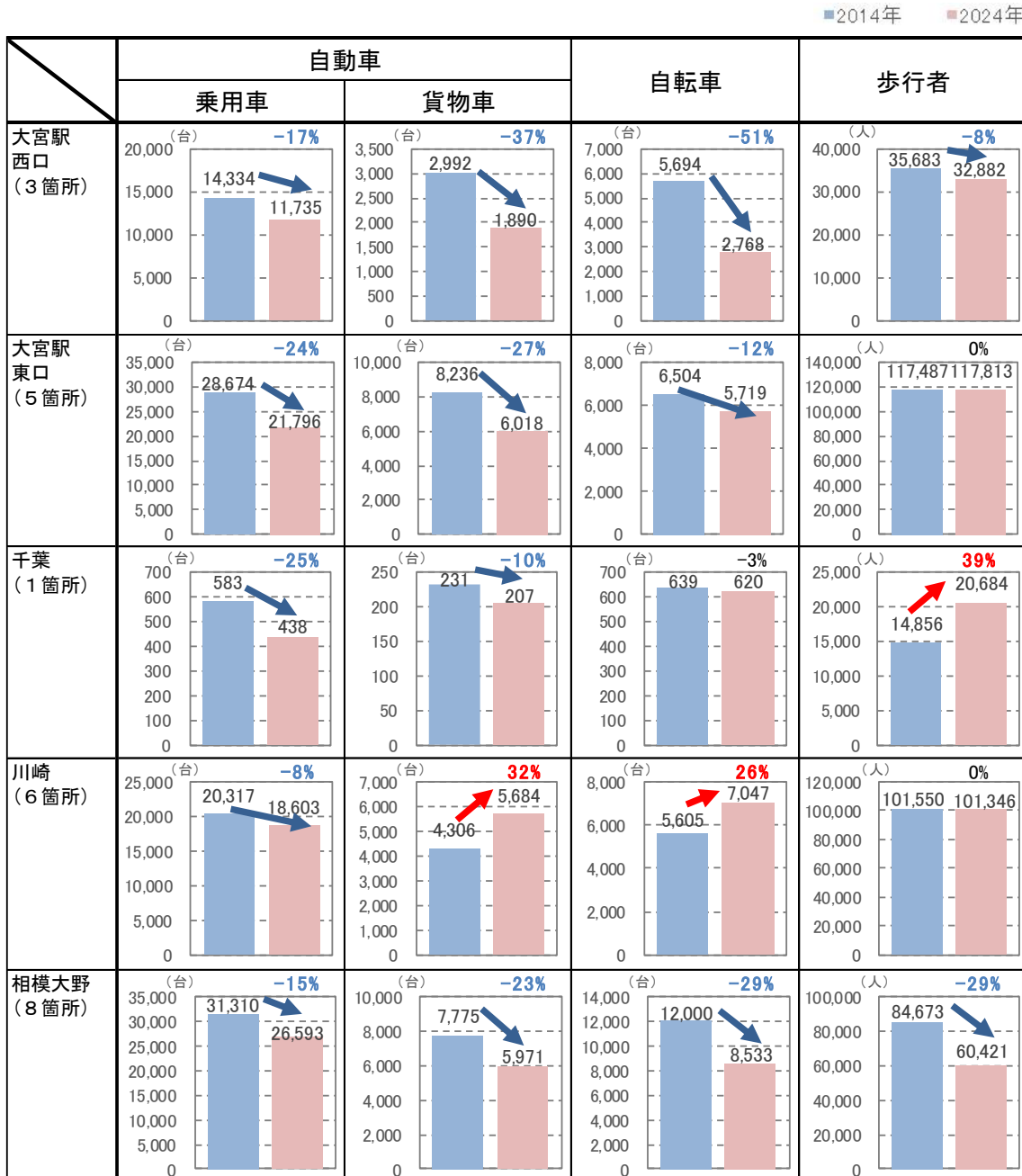
出典：第5、6回東京都市圏物資流動調査（地区物流：中心市街地調査）

第5回：2014（H26） 第6回：2024（R6）

注：2時点とも実施した4地区（大宮・千葉・川崎・相模大野）の総計調査時間は7-19時(12時間)。川崎2014年のみ6:30-18:30(12時間)。

・地区ごとでは、川崎の自転車交通量が大きく増加したほか、大宮・川崎の歩行者交通量は横ばいだった。

図表 I - 1- 29 自動車、歩行者、自転車交通量の変化
(2014(H26)-2024(R6) : 地区別)



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）

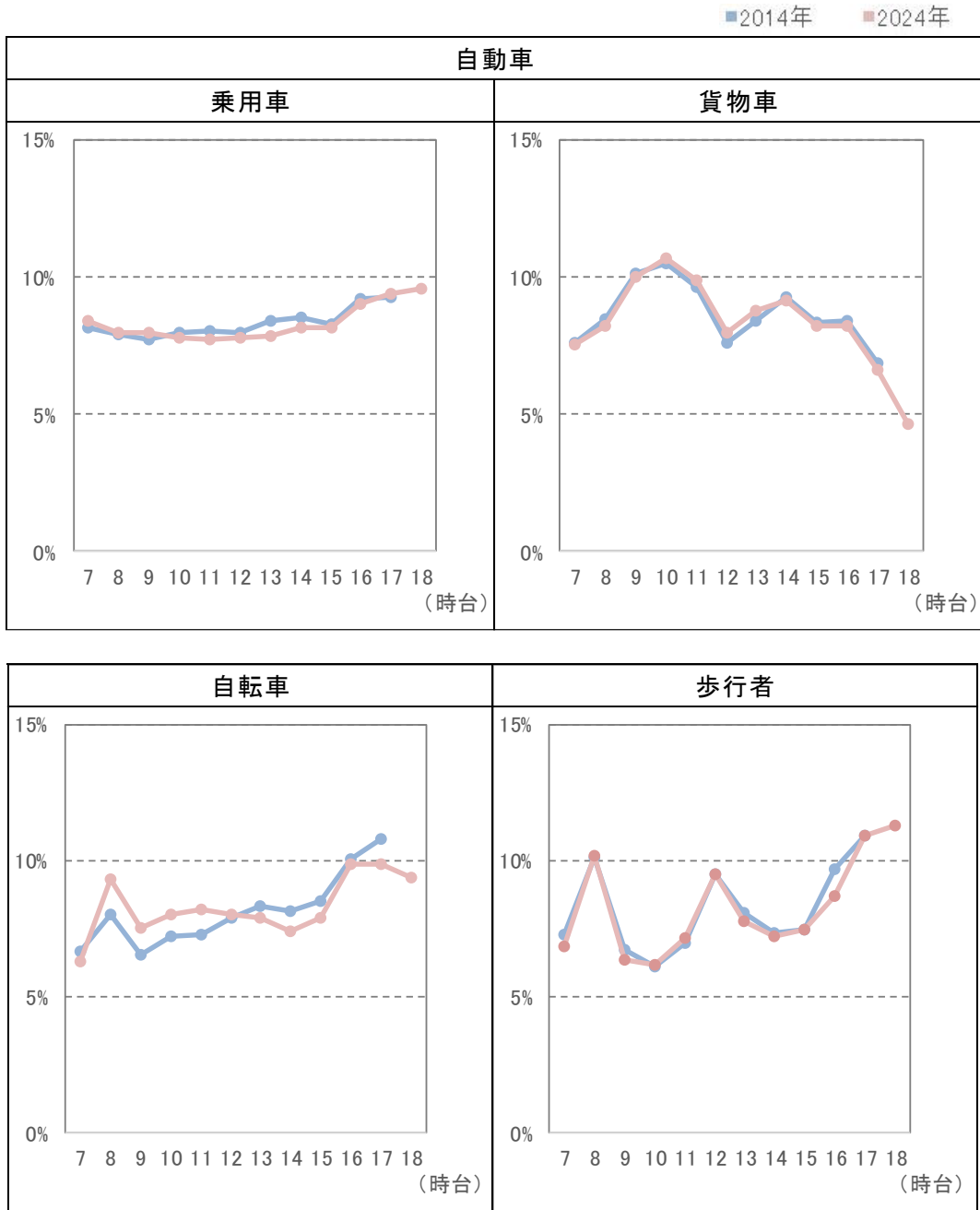
第5回：2014（H26） 第6回：2024（R6）

注：2時点とも実施した4地区（大宮・千葉・川崎・相模大野）について集計

2) 自動車、歩行者、自転車交通量の時間帯別分布

- ・時間帯別分布には大きな変化は見られなかった。

図表 I - 1- 30 自動車、歩行者、自転車交通量の時間帯分布の変化
(2014 (H26) -2024 (R6))



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）

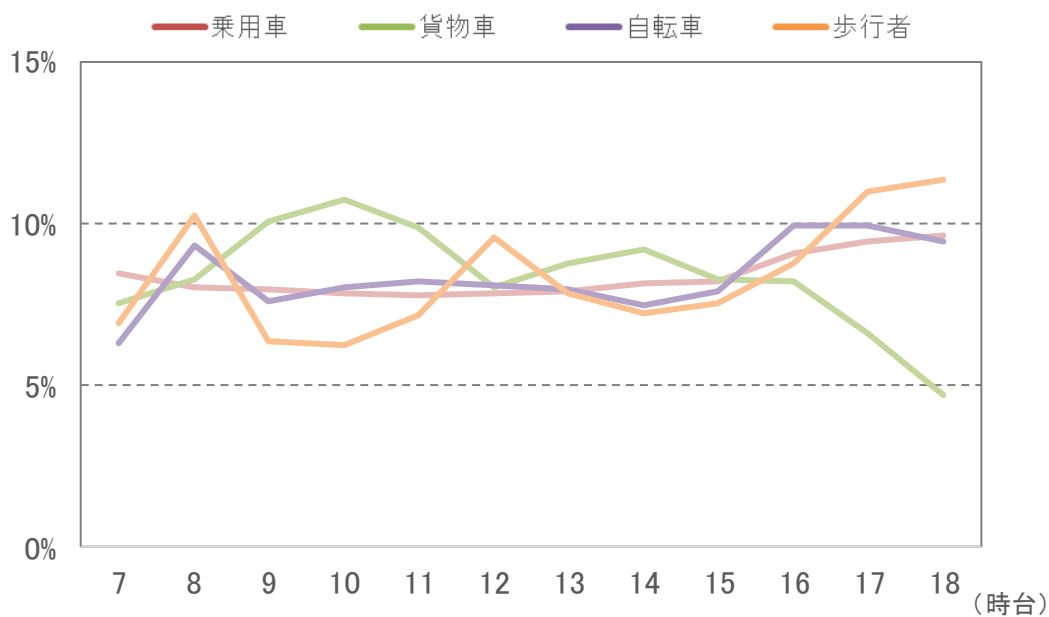
第5回：2014（H26） 第6回：2024（R6）

注：2時点とも実施した4地区（大宮・千葉・川崎・相模大野）の総計

川崎2014年のみ6:30-18:30(12時間)調査のため、18時台の数値を示していない

- ・各交通量の時間帯分布を重ね合わせると、歩行者交通量は7～8時台、12時台、16～18時台に多く、貨物車交通量は、歩行者が減少する9～11時台と14時台に多いことが分かる。

図表 I - 1- 31 交通量の時間帯分布図
 (自動車、歩行者、自転車：2024 (R6)・4地区計)



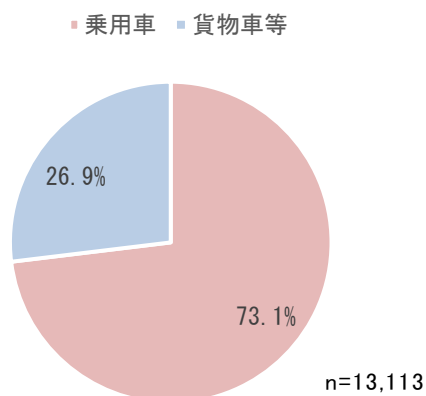
出典：第6回東京都市圏物資流動調査（地区物流：中心市街地調査）
 注：4地区（大宮・千葉・川崎・相模大野）の総計

(3) 地区内の交通インフラの実態調査（Ⅲ）

1) 時間貸駐車場の車種別駐車台数

- ・ 駐車台数のうち、貨物車の割合はおよそ 4 分の 1 を占めた。

図表 I - 1- 32 時間貸駐車場の車種別駐車台数 (2024 (R6) 5 地区計)



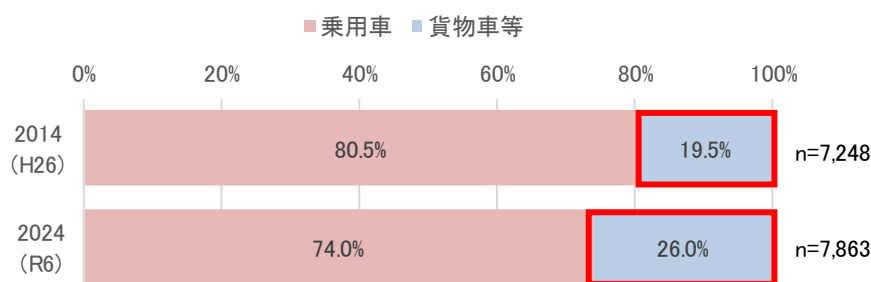
出典：第 6 回東京都市圏物資流動調査（地区物流：中心市街地調査）

注：2024 年度に調査を実施した 5 地区の総計

貨物車等：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

- ・ 路上で荷さばきできる環境が厳しくなっている影響もあり、貨物車の民間駐車場利用が増加した。
- ・ 地区別では大宮駅周辺、千葉駅周辺でその傾向が強い一方、変化の生じていない地区も見られる。

図表 I - 1- 33 時間貸駐車場の車種別駐車台数の変化 (2014 (H26) - 2024 (R6))



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）

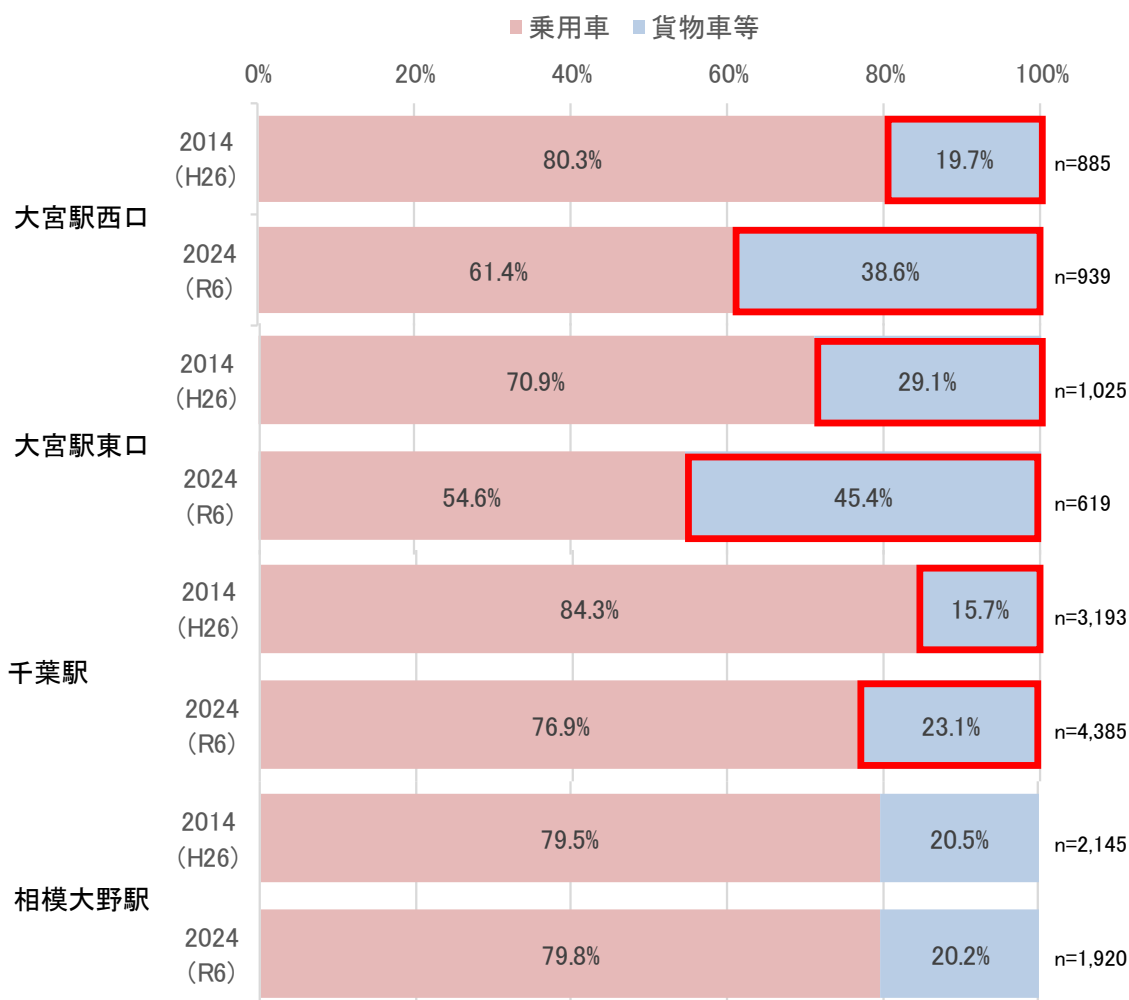
第 5 回：2014 (H26) 第 6 回：2024 (R6)

注：2 時点とも実施した 3 地区（大宮・千葉・相模大野）の総計

貨物車等：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

- ・相模大野駅周辺では10年前と貨物車利用率は変わらないが、大宮駅周辺、千葉駅周辺では貨物車等の時間貸駐車場の利用率が大幅に増加した。

図表 I - 1- 34 時間貸駐車場の車種別駐車台数の変化(2014(H26)-2024(R6)) : 地区別



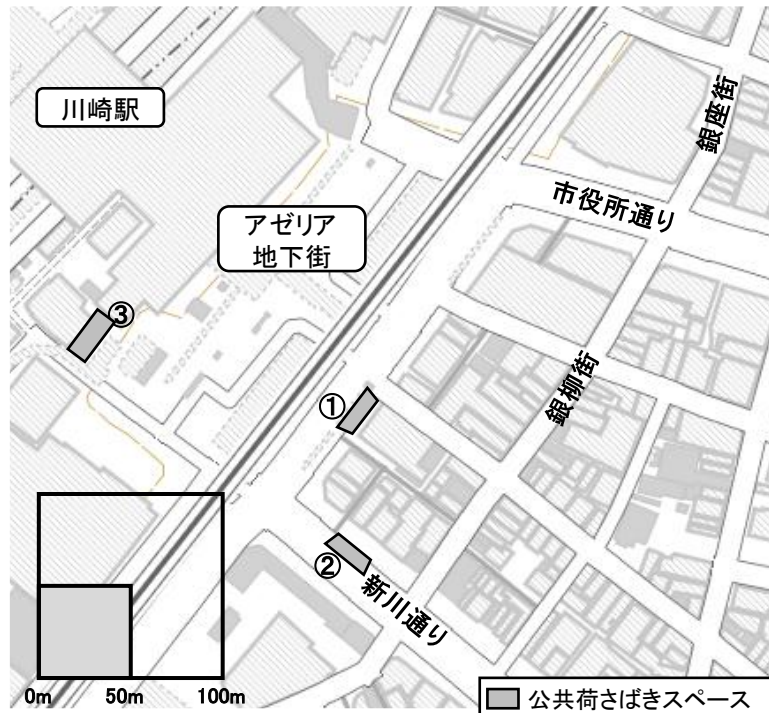
出典：第5、6回東京都市圏物資流動調査（地区物流：中心市街地調査）
第5回：2014（H26） 第6回：2024（R6）

注：2時点とも実施した3地区（大宮・千葉・相模大野）について集計
貨物車等：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

2) 公共荷さばきスペースの利用状況

- ・川崎駅周辺には3箇所、計7台分の公共荷さばきスペースが整備されている。

図表 I - 1- 35 公共荷さばきスペース（川崎駅東口地区）



出典：地理院地図（加工して利用）

公共荷さばきスペース①
路上



公共荷さばきスペース②
路上



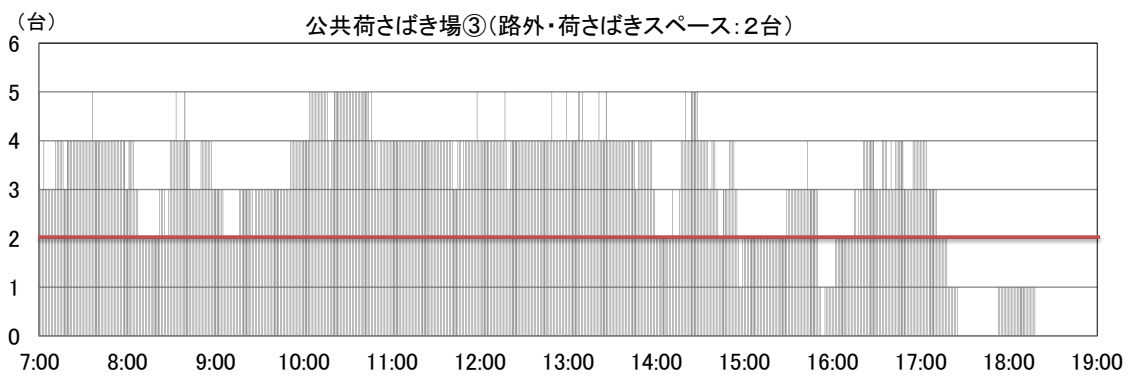
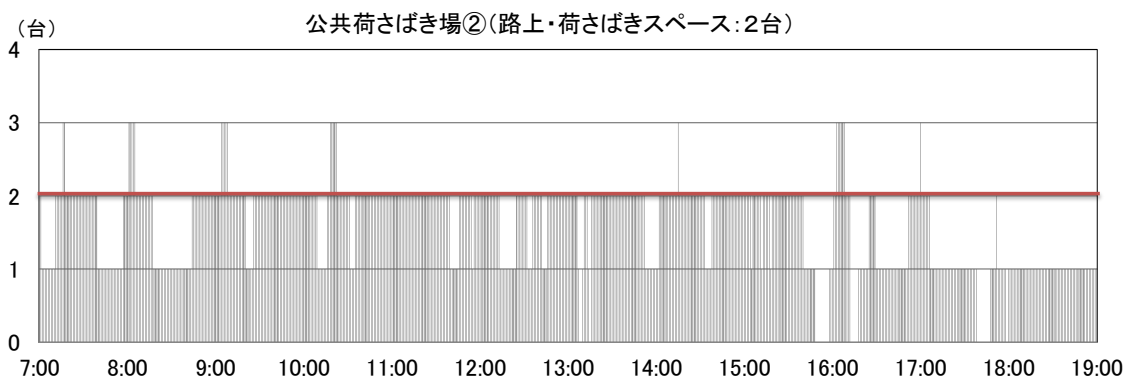
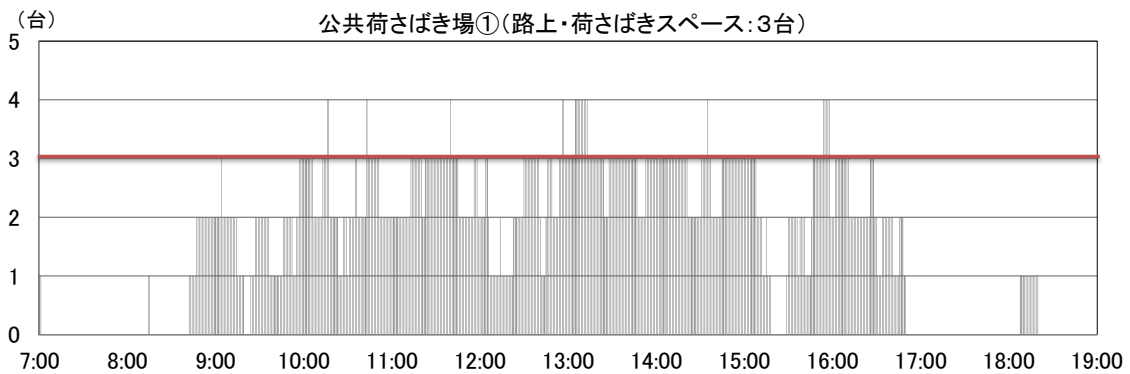
公共荷さばきスペース③
路外



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）（川崎駅東口地区）

- ・公共荷さばきスペースの利用ニーズは高く、スペースから溢れる駐車も見られるなど、その場所・台数が不足していることが見受けられる。

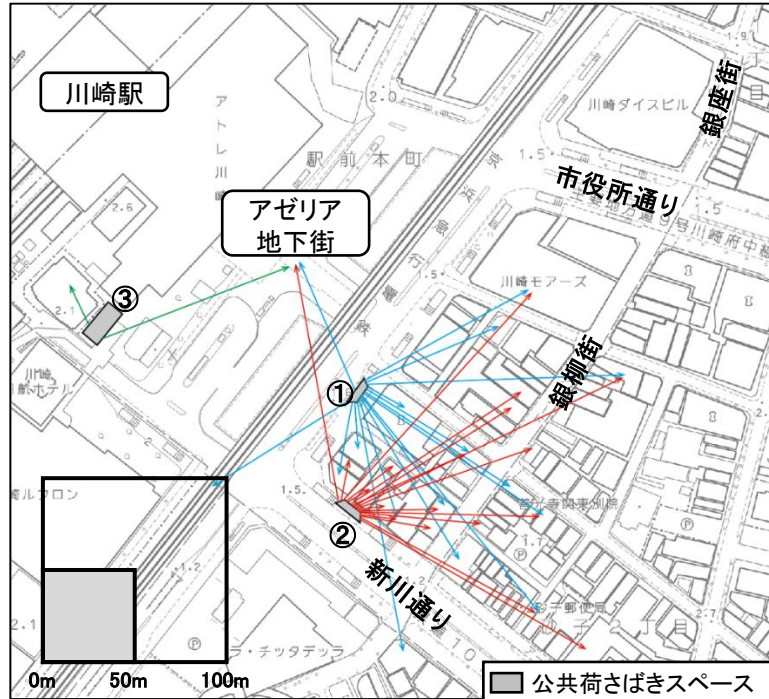
図表 I - 1- 36 公共荷さばきスペースの利用状況（川崎駅東口地区）



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）（川崎駅東口地区）

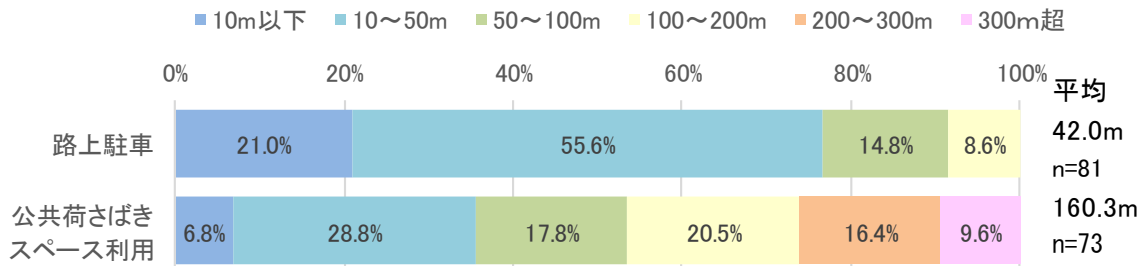
・また、荷さばきスペース利用車両は非常に遠い場所まで横持ち配送している。それにより歩行者との錯綜も多く発生している。

図表 I - 1- 37 公共荷さばきスペースからの横持ち搬送先（川崎駅東口地区）



図表 I - 1- 38 横持ち距離

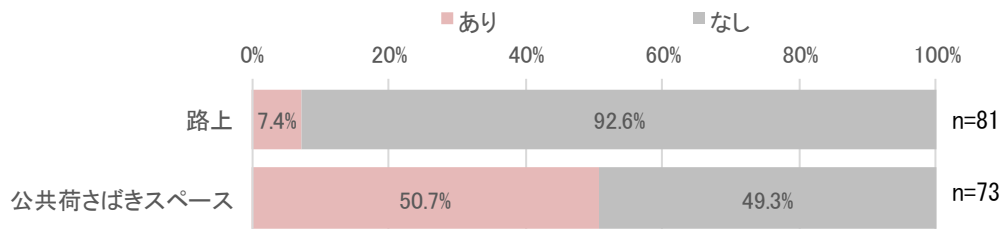
（川崎駅東口地区 路上・公共荷さばきスペース駐車車両での比較）



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）（川崎駅東口地区）

図表 I - 1- 39 横持ち搬送中の歩行者等との錯綜の有無

（川崎駅東口地区 路上・公共荷さばきスペース駐車車両での比較）



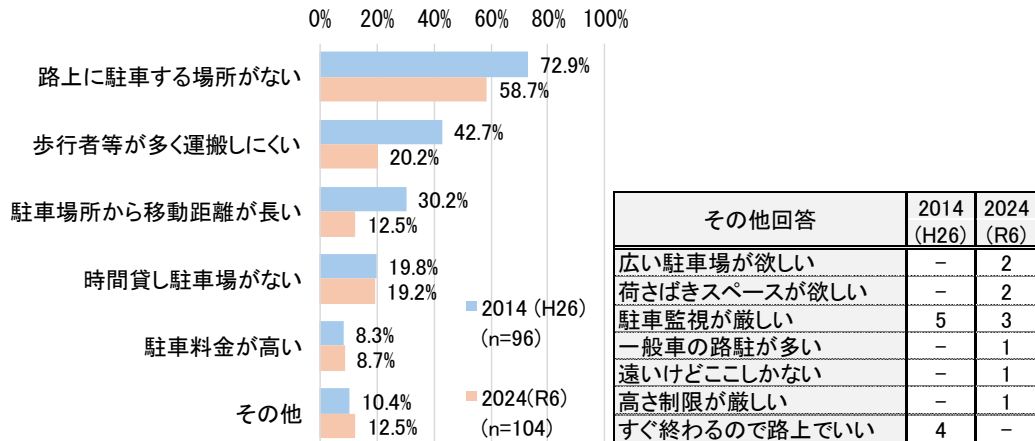
出典：第6回東京都市圏物資流動調査（地区物流：中心市街地調査）（川崎駅東口地区）

(4) まちづくりに関連する主体の意向調査 (IV)

1) 運輸事業者の荷さばき駐車に対する意識

- ・ 前回最も多かった「路上に駐車する場所がない」の回答が大きく減少した。
- ・ 一方、「時間貸し駐車場がない」の減少幅は小さく、その他意見で「広い駐車場が欲しい」「荷さばきスペースが欲しい」という意見もみられる。

図表 I - 1- 40 運輸事業者の荷さばきに対する意識の変化 (2014 (H26) -2024 (R6))

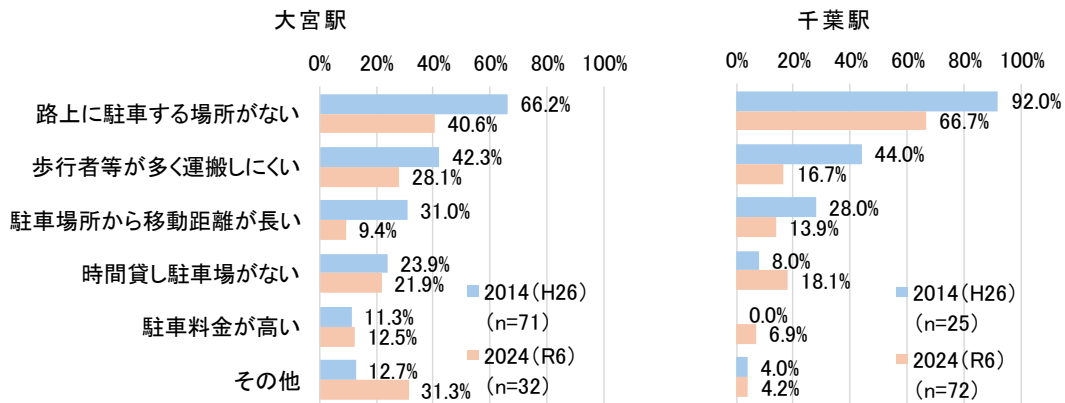


出典：第 5、6 回東京都市圏物資流動調査（地区物流：中心市街地調査）

注：2 時点とも実施した 2 地区（大宮・千葉）の総計（複数回答可）

その他回答には他の選択肢を選択したうえでのコメント記載も含む

図表 I - 1- 41 運輸事業者の荷さばきに対する意識の変化 (2014 (H26) -2024 (R6)) : 地区別



その他回答	2014 (H26)	2024 (R6)
広い駐車場が欲しい	-	2
荷さばきスペースが欲しい	-	2
駐車監視が厳しい	5	1
一般車の路駐が多い	-	1
遠いけどここしかない	-	1
すぐ終わるので路上でいい	4	-

その他回答	2014 (H26)	2024 (R6)
駐車監視が厳しい	-	2
高さ制限が厳しい	1	-

注：2 時点とも実施した 3 地区（大宮・千葉）について集計

大宮は 2024 (R6) 年の東口が 29 票、西口が 3 票と僅少のため東西の合計

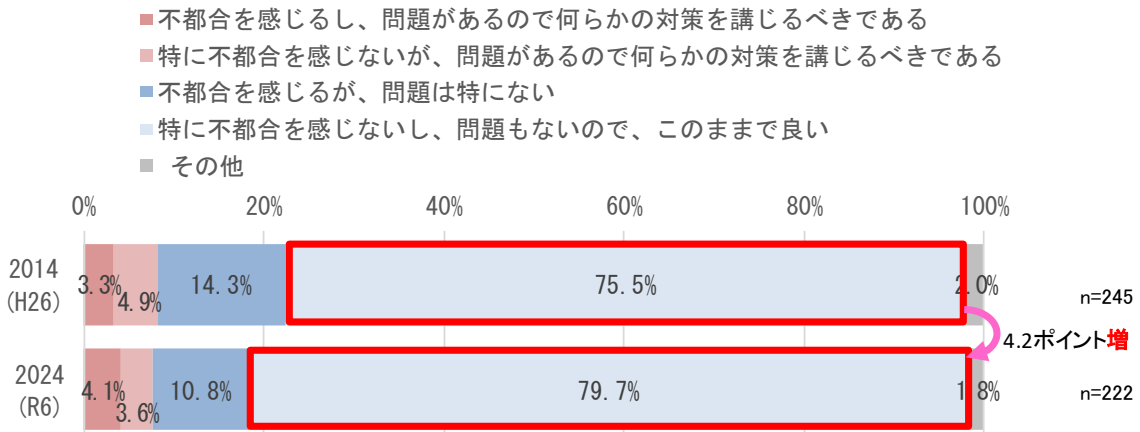
2014 (H26) 年の「歩行者等が多く運搬しにくい」は、

選択肢：「駐車で歩行者・自転車に影響を与える」を選択した回答で集計

2) 商業者の荷さばき駐車に対する意識

- ・ 商業者の荷さばき対策に対する意識は前回も低かったが、今回調査では 10 年前よりもさらに低下している。
- ・ 路上荷さばき対策の推進のためには、商業者の意識醸成が必要。

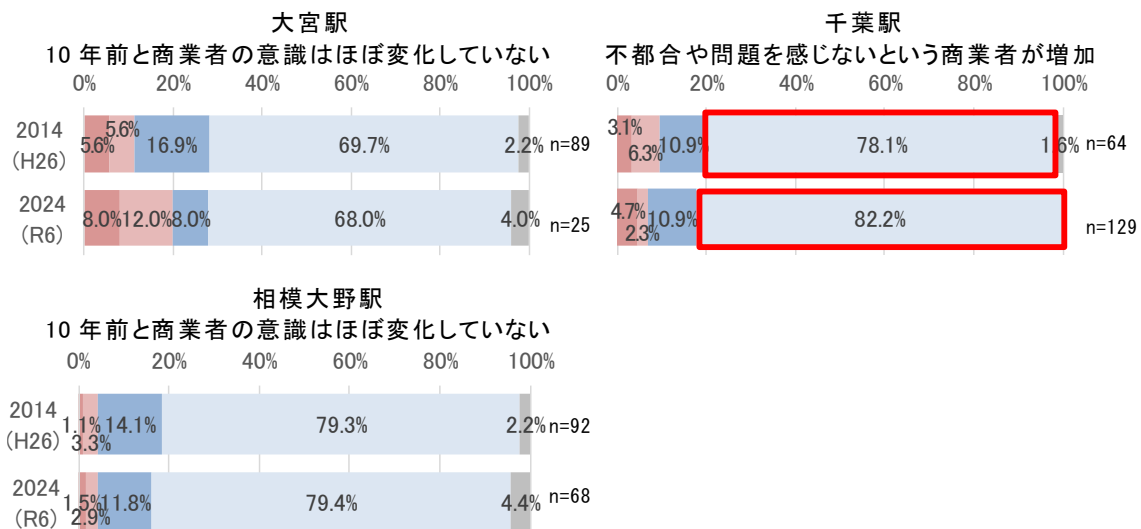
図表 I - 1- 42 商業者の荷さばきに対する意識の変化 (2014 (H26) - 2024 (R6))



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：2014 (H26) 第 6 回：2024 (R6)

注：2 時点とも実施した 3 地区（大宮・千葉・相模大野）の総計

図表 I - 1- 43 商業者の荷さばきに対する意識の変化
(2014 (H26) - 2024 (R6)) : 地区別



- 不都合を感じるし、問題があるので何らかの対策を講じるべきである
- 特に不都合を感じないが、問題があるので何らかの対策を講じるべきである
- 不都合を感じるが、問題は特にな
- 特に不都合を感じないし、問題もないので、このままで良い
- その他

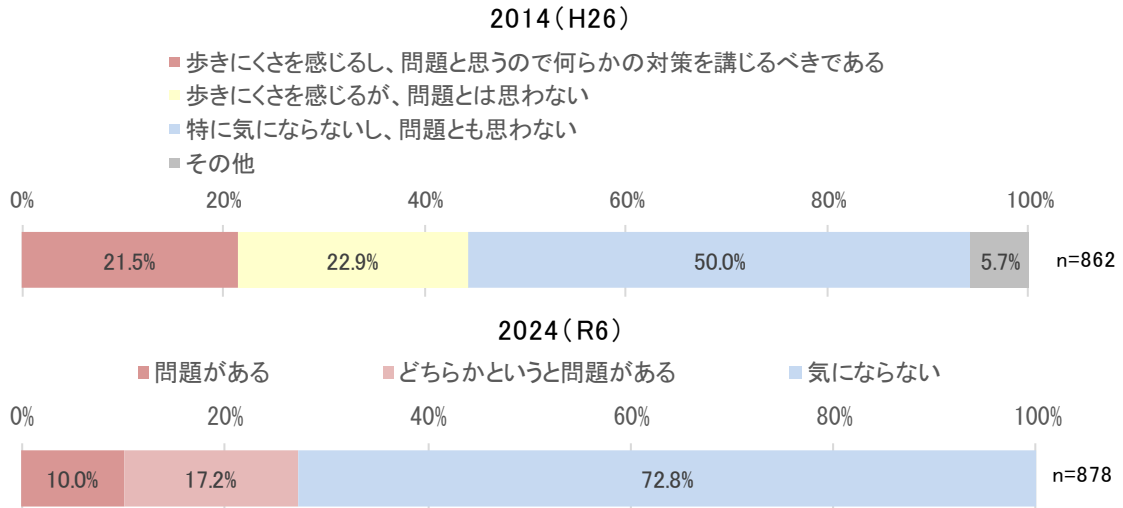
出典：第 5、6 回東京都市圏物資流動調査（地区物流：中心市街地調査）
第 5 回：2014 (H26) 第 6 回：2024 (R6)

注：2 時点とも実施した 3 地区（大宮・千葉・相模大野）について集計
大宮は 2024 (R6) 年の東口が 18 票、西口が 7 票と僅少のため東西の合計

3) 来街者の荷さばき駐車に対する意識

- ・歩行環境（歩きやすさ・安全性）に対しては単純比較はできないものの、「問題とは思わない」・「気にならない」との回答数は横ばいであった。

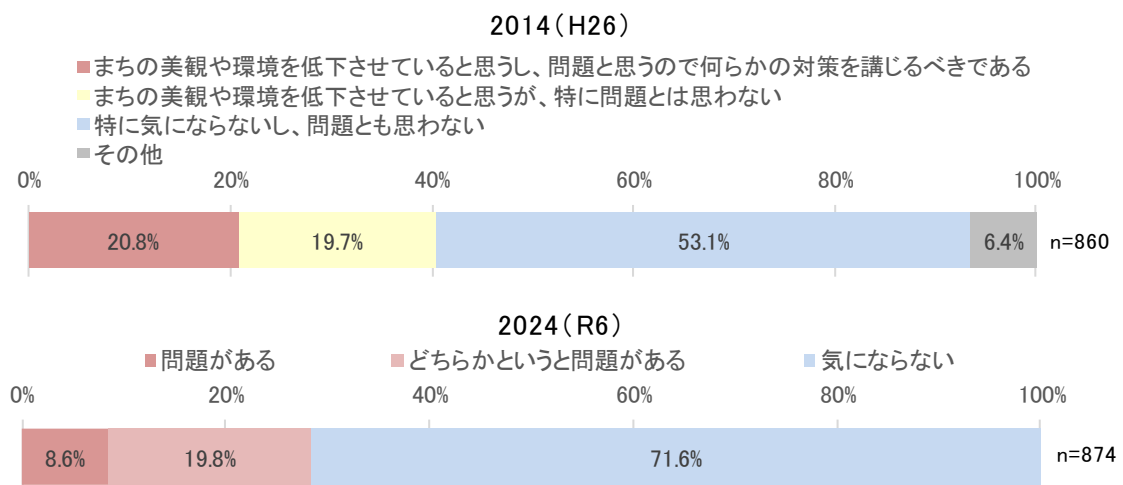
図表 I - 1- 44 来街者の荷さばき駐車に対する意識の変化：
歩行環境（歩きやすさ・安全性）（2014（H26）-2024（R6））



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：2014（H26） 第 6 回：2024（R6）
注：2 時点とも実施した 4 地区（大宮・千葉・川崎・相模大野）の総計

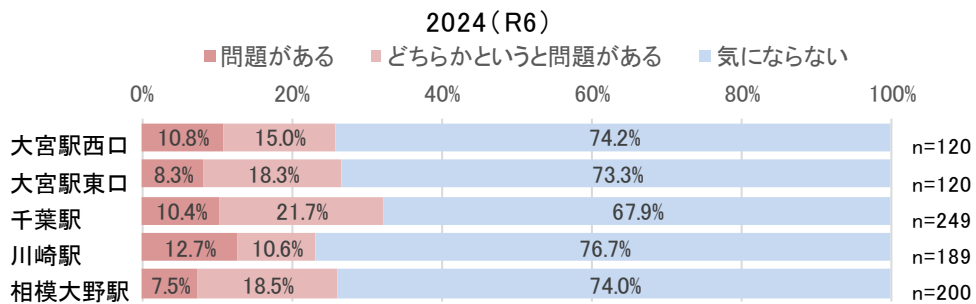
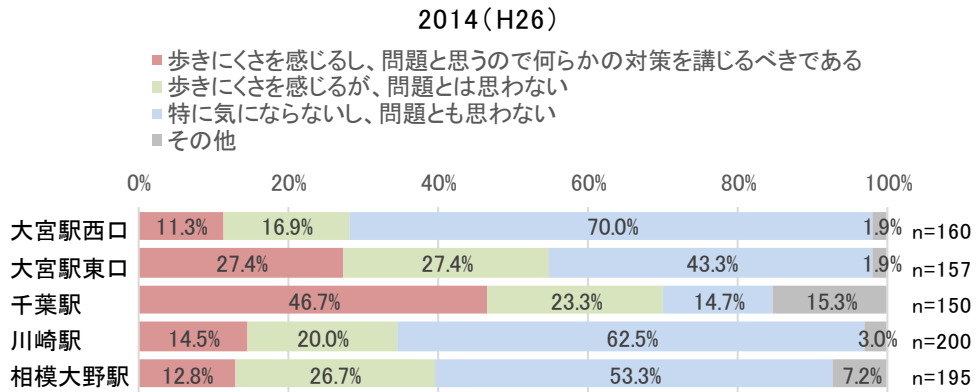
- ・また、まちの美観や環境面に対しても、「問題とは思わない」・「気にならない」との回答数は横ばいであった。

図表 I - 1- 45 来街者の荷さばき駐車に対する意識の変化：
まちの美観や環境面（2014（H26）-2024（R6））



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：2014（H26） 第 6 回：2024（R6）
注：2 時点とも実施した 4 地区（大宮・千葉・川崎・相模大野）の総計

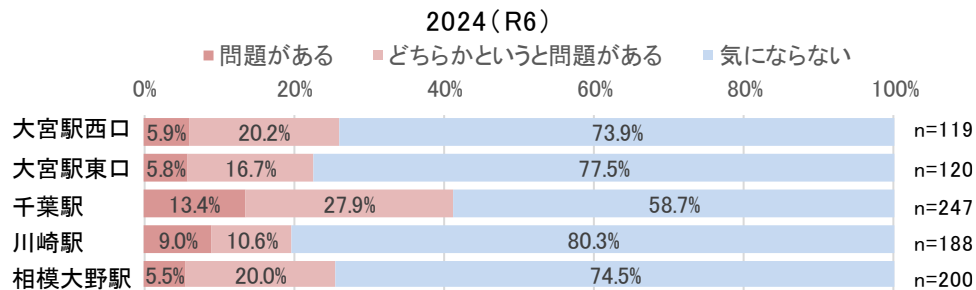
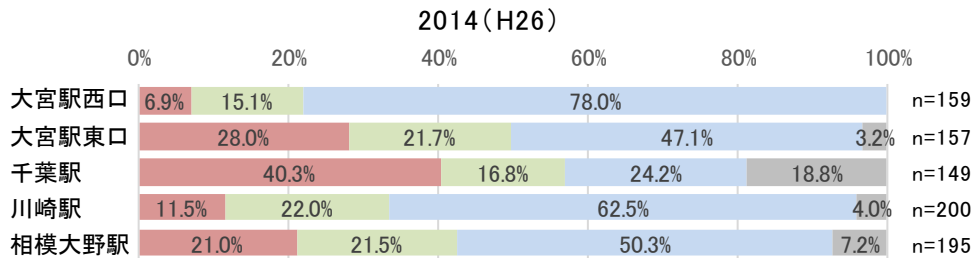
図表 I - 1- 46 来街者の荷さばき駐車に対する意識の変化：
歩行環境（歩きやすさ・安全性）（2014（H26）-2024（R6））：地区別



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：2014（H26） 第 6 回：2024（R6）

注：2 時点とも実施した 4 地区（大宮・千葉・川崎・相模大野）について集計

図表 I - 1- 47 来街者の荷さばき駐車に対する意識の変化：
まちの美観や環境面（2014（H26）-2024（R6））：地区別



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：2014（H26） 第 6 回：2024（R6）

注：2 時点とも実施した 4 地区（大宮・千葉・川崎・相模大野）について集計

1-3-3 中心市街地調査に基づく分析結果

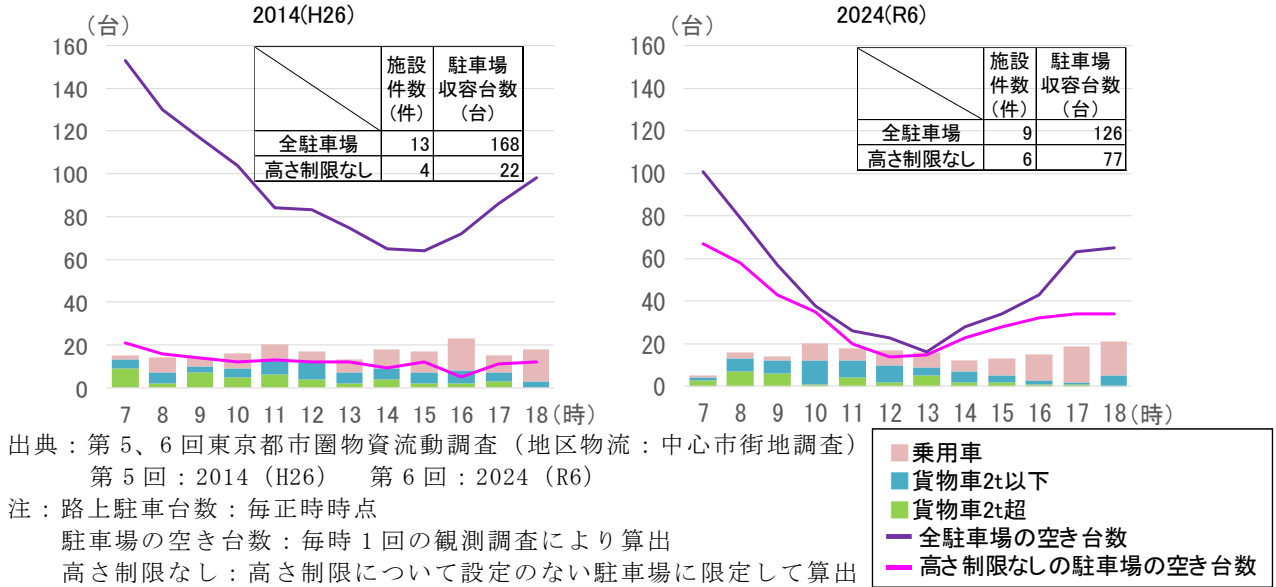
(1) 車種別路上駐車台数と時間貸駐車場空き台数の比較（需給バランス）

1) 大宮駅西口

- ・大宮駅西口では、10年前は空き駐車場不足（貨物車の路上駐車台数が高さ制限なし駐車場の空き台数を上回っている）の時間帯が非常に多く見られたが、今回調査では不足している時間帯は少ない。

図表 I - 1- 48 車種別路上駐車台数と時間貸駐車場空き台数の比較
(2014(H26)-2024(R6))

【大宮駅西口】

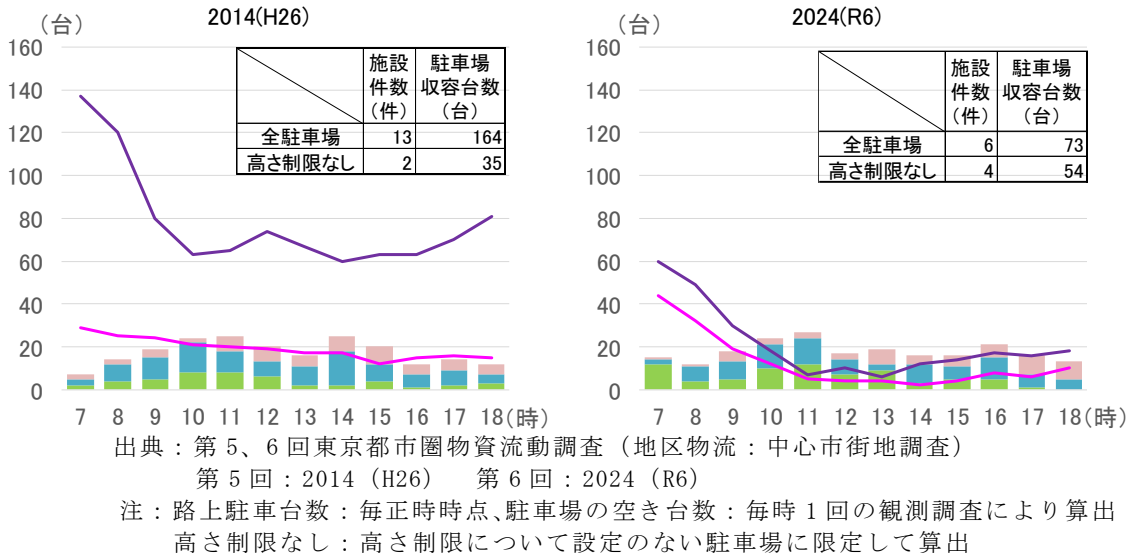


2) 大宮駅東口

- ・大宮駅東口では、10年前も空き駐車場不足（貨物車の路上駐車台数が高さ制限なし駐車場の空き台数を上回っている）の時間帯が非常に多く見られたが、今回調査では不足している時間帯が増加している。

図表 I - 1- 49 車種別路上駐車台数と時間貸駐車場空き台数の比較
(2014(H26)-2024(R6))

【大宮駅東口】

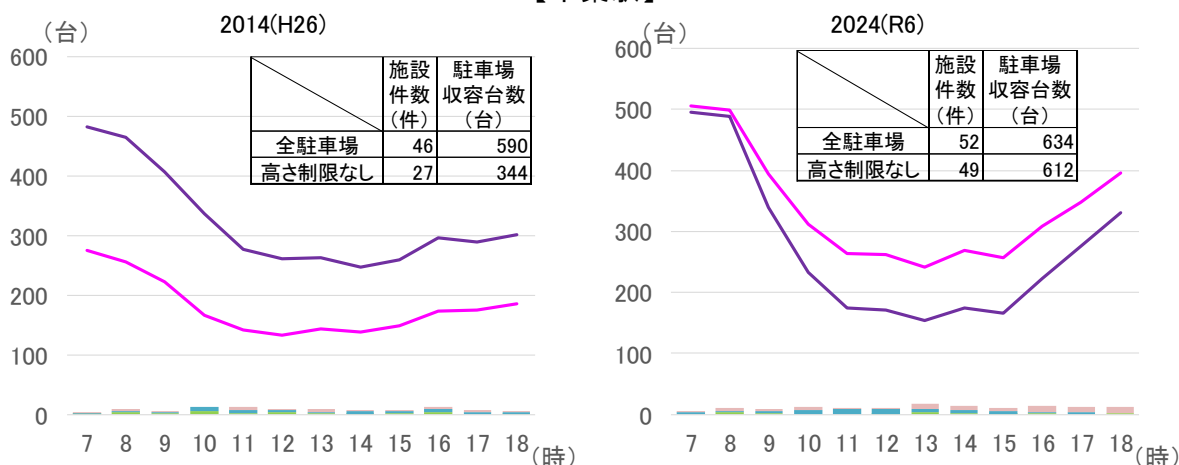


3) 千葉駅

- 千葉駅周辺では、前回・今回調査ともに路上駐車に対して、十分な空き駐車場が確保されている。

図表 I - 1- 50 車種別路上駐車台数と時間貸駐車場空き台数の比較
(2014(H26)-2024(R6))

【千葉駅】

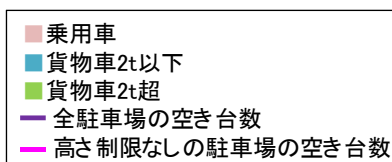


出典：第5、6回東京都市圏物資流動調査（地区物流：中心市街地調査）
第5回：2014（H26） 第6回：2024（R6）

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

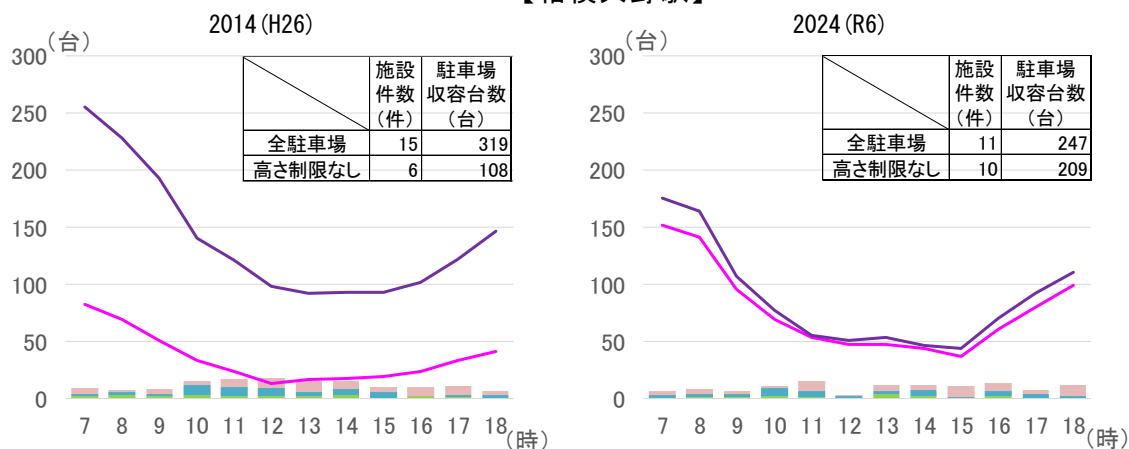


4) 相模大野駅

- 相模大野駅周辺では、10年前は昼前後に高さ制限のない駐車場の空き台数を上回る路上駐車が見られていたが、今回調査では路上駐車台数に対して、十分な空き駐車場が確保されている。

図表 I - 1- 51 車種別路上駐車台数と時間貸駐車場空き台数の比較
(2014(H26)-2024(R6))

【相模大野駅】



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：2014（H26） 第6回：2024（R6）

注：路上駐車台数：毎正時時点

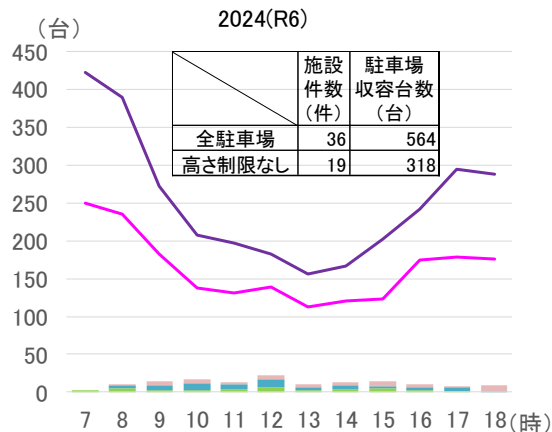
駐車場の空き台数：毎時1回の観測調査により算出

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

5) 本厚木駅

- ・本厚木駅周辺では、路上駐車台数に対して、十分な空き駐車場が確保されている。

図表 I - 1- 52 車種別路上駐車台数と時間貸駐車場空き台数
【本厚木駅】

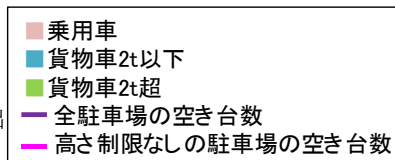


出典：第6回東京都市圏物資流動調査（地区物流：中心市街地調査）

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

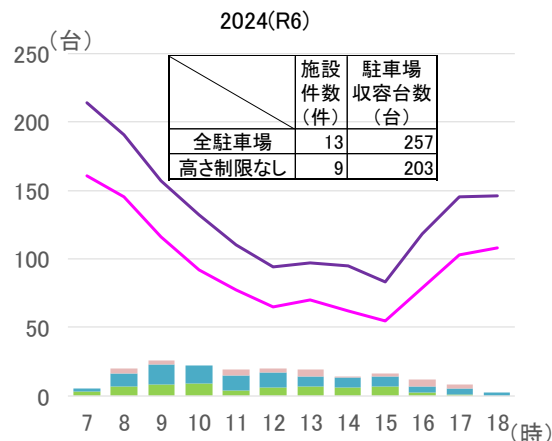
高さ制限なし：高さ制限について設定のない駐車場に限定して算出



6) 川崎駅

- ・川崎駅周辺では、路上駐車台数に対して、十分な空き駐車場が確保されている。

図表 I - 1- 53 車種別路上駐車台数と時間貸駐車場空き台数
【川崎駅】



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）

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

(2) 大規模施設における需給バランス

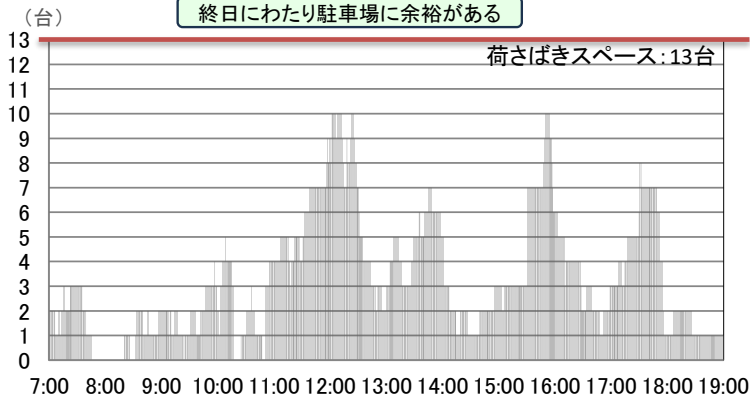
大規模施設に付帯した駐車場の需給バランスを見ると、比較的余裕のある施設もあれば、ピーク時の特定の時間帯のみ不足が見られる施設、ほぼどの時間帯も不足が見られる施設など様々となっている。

図表 I - 1- 54 大規模施設における需給バランスの事例

【比較的駐車場の利用にゆとりのある大規模施設の事例】

※店舗面積:21,400m²の商業施設

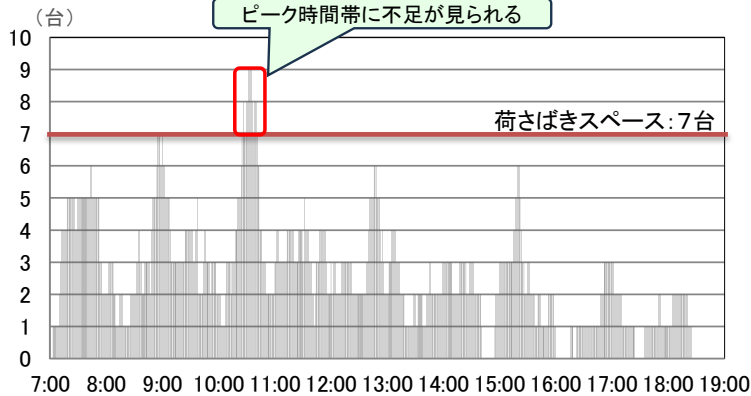
終日にわたり駐車場に余裕がある



【ピーク時に需給バランスが崩れ、不足が見られる大規模施設の事例】

店舗面積:20,900m²の商業施設

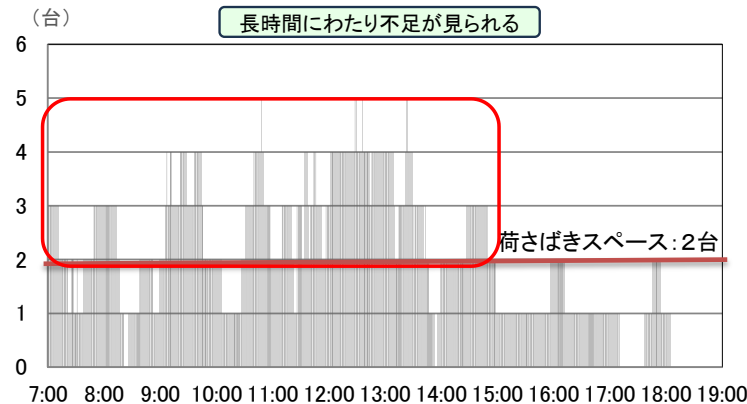
ピーク時間帯に不足が見られる



【比較的どの時間も利用率が高く、不足の見られる時間が長い大規模施設の事例】

店舗面積:24,200m²の商業施設の事例

長時間にわたり不足が見られる



出典：第5、6回東京都市圏物資流動調査（地区物流：中心市街地調査における大規模施設の駐車場利用状況調査）

第5回：2014（H26） 第6回：2024（R6）

第2章 中高層マンション調査

2-1 中高層マンション調査の調査概要

○調査目的：駅前のタワーマンション、中高層マンションを対象として、荷さばきスペースの確保状況や利用状況、周辺街路の路上駐車状況等を調査し、タワーマンション・中高層マンション等における荷さばきスペースの設置推進の必要性・設置規模検討の基礎資料とするために実施した。

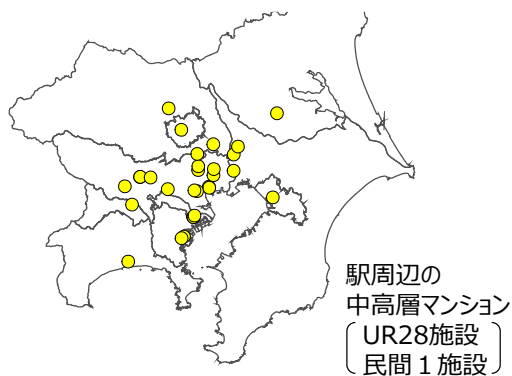
○調査日時：2024(R6)年10月～11月（平日1日）8時～21時

○調査対象：東京都市圏内の所在する10階建以上の中高層マンション29施設

注：マンションの低・中・高・超高層について法律上の定義はないが、一般的には以下のように言われることが多い

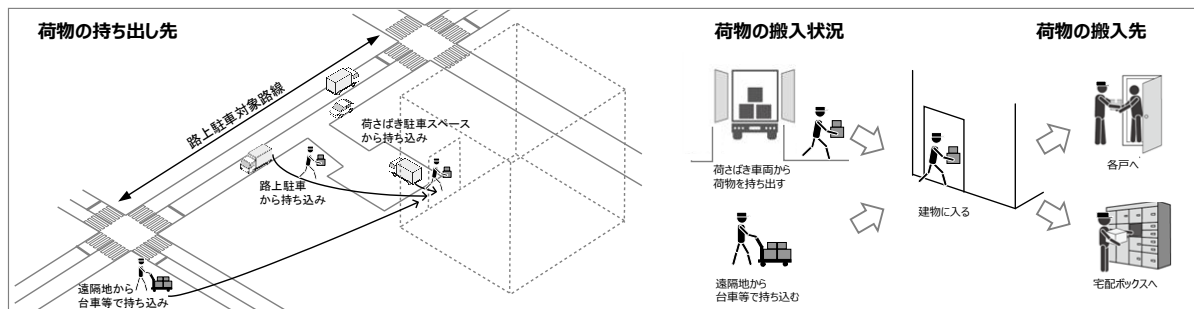
中層：5～10階までのマンション、高層：11階以上のマンション、超高層（タワーマンション）：20階以上もしくは60メートル以上のマンション

図表 I - 2- 1 中高層マンション調査の調査対象（29施設）



図表 I - 2- 2 中高層マンション調査の実態調査の概要

調査種類		調査のねらい	主な調査項目
Ⅰ. 対象施設の事前調査		・対象施設の概要を現地踏査にて把握	・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
Ⅱ. 路上駐車及びマンション内駐車・配達実態調査	(1) 路上駐車実態調査	・マンションの周辺道路のうち、宅配車両の駐停車が認められる区間を調査対象区間に定め、路上駐車している宅配車両の台数、駐停車の実態（駐車時間、車両情報、荷物量、駐停車の形態等）を調査	・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
	(2) マンション内駐車・配達実態調査	・マンションの建物に出入りする宅配荷物の配達実態（配達員の出入り回数、配達時間、荷物量等）を調査 ・マンション敷地内に宅配車両が駐停車している場合、その台数や駐車スペースの利用状況（駐車時間、車両情報、荷物量等）等を調査	・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）
Ⅲ. 運輸事業者へのヒアリング調査		・ドライバーや配達員に対して、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・改善点についてヒアリングを実施	・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



2-2 中高層マンション調査の実態調査の内容

2-2-1 対象施設の事前調査（I）

1) 調査対象

- ・実態調査（本調査）に向けて対象施設の概要について現地踏査を行い、調査票（対象マンションカルテ）に整理する。

2) 調査方法

- ・調査対象施設に調査員が出向き、目視により施設の状況を調査票に記録する。
- ・なお、事前に調査対象施設の管理者に調査の趣旨、調査目的、調査日時及び調査方法について説明を行い、承諾を得ることとする。

3) 調査項目

<対象施設事前調査票>

調査票マ-1

①対象施設の概要

- ・名称（UR提供図面から転載）
- ・所在地（UR提供図面から転載）
- ・種別（住居専用か複合型）
- ・用途（戸数、店舗数等）

②搬出入用出入口の確認

- ・出入口の有無
- ・出入口の位置
- ・進入方法の確認（オートロックか否か含む）
- ・荷さばき場所からの動線の確認

③宅配ボックスの状況

- ・宅配ボックスの有無
- ・宅配ボックスの設置数（大きさ別）
- ・宅配ボックスの設置場所
- ・宅配ボックスへの動線の確認

④住居用荷さばきスペースの状況

- ・専用スペースの有無
- ・専用スペースの設置台数
- ・専用スペースの設置場所

⑤住居用以外の荷さばきスペースの状況（対象：住宅・商業複合型マンション）

- ・専用、共用スペースの有無
- ・専用、共用スペースの設置台数
- ・専用、共用スペースの設置場所

⑥当該マンションに搬出入する際に利用する路上駐車スペースの確認

- ・断面図（道路幅員、車線数、歩道幅員、路肩有無・幅員、植栽帶有無・幅員 横断防止柵の有無 等）
- ・交通規制状況

⑦自動車以外の搬出入の状況

- ・自動車以外の搬出入の有無
- ・搬出入の種類（バイク、自転車、台車、人手等）

⑧その他

- ・実態調査時に配慮が必要となるマンション内の特徴的な施設、留意事項等があれば加筆する。

2-2-2 路上駐車及びマンション内駐車・配送実態調査（Ⅱ）

調査種類	調査のねらい
(1) 路上駐車実態調査	<ul style="list-style-type: none"> ・調査対象区間における路上駐車している車両のうち、宅配車両の台数を把握する。 ・固定調査員で調査を行うため、②調査の母数としても活用。
(2) マンション内駐車・配送実態調査	<ul style="list-style-type: none"> ・マンション内の荷さばきスペースの利用状況（駐車時間、車両情報、荷物量等）を調査し、利用実態、過不足等を把握する。 ・マンション外からマンション内に入り出す配送実態を調査し、マンション利用の駐車原単位・配達個数等を把握する。

※標準調査票の調査項目は基本項目であり、必要に応じて項目を追加してもよい

(1) 路上駐車実態調査

1) 調査対象

- ・当該マンションに配送する車両が駐停車している道路
(事前調査実施時に調査対象とする道路を選定する)

2) 調査方法

- ・調査対象道路に調査員を配置し、対象道路の駐停車する車両の状況を調査票に記録する。

3) 調査項目

<路上駐車及びマンション内駐車・配送実態調査票>

調査票マ-2

※路上駐車調査該当分

- ・駐車場所、駐車開始／終了時間
- ・駐車状況
- ・路側帯の状況
- ・自家用、営業用の区分
- ・荷さばきの有無、集配区分（集荷か配達か）
- ・通過交通及び歩行者、自転車への影響 等

(2) マンション内駐車・配送実態調査

1) 調査対象

- ・当該マンション内の住居用荷さばきスペース・駐車可能場所、ないしはマンション外からマンションに搬出入する配達員の配送状況

※マンション敷地内で調査をしないと配送実態が確認できない場合、マンション敷地内での調査は9-17時までとし、それ以外の時間帯は路外での調査とする

※路上で配送実態が確認できる場合には、全時間帯が路上での調査でもよい

2) 調査方法

- ・当該マンション内の住居用荷さばきスペース・駐車可能場所、ないしはマンション外からマンションに搬出入する配達員の配送状況を把握するため、調査員を配置して当該マンションへの集配送を目的とした配送実態を調査票に記録する。
- ・配達員のマンション内への搬出入状況の把握については、マンション建物内までは追跡しない(マンション建物から搬出するまでの待機時間は最大20分以内とする。)
- ・なお、自動車以外の集配送手段となる、バイク、自転車、台車、人手については、荷物の搬出入がある場合のみ調査対象とする。
- ・調査対象は以下に示すとおりとする。

■中高層マンション調査における調査対象について

○マンション住民に商品・製品を個別配送する自動車を対象

※特殊需要の工事、ゴミ収集車、引越は除く

○マンション住民への商品・製品の個別配送のうち、自動車以外(バイク、自転車、台車、人手等)を利用しているが、自動車に代わりうるものは対象

区分		具体例 (事業所名記載の参考)	主な配達手段	調査対象
宅配便等 (車両にて常温、クール便を把握)	宅配便等	ヤマト運輸、佐川急便、日本郵便(ゆうパック)、アマゾン等が活用する自社物流網(デリバリープロバイダ)、その他ECが宅配事業者以外の運送業により配達等 ※郵便受けに入る小サイズの宅配も極力把握	貨物車、乗用車、バイク、自転車、台車	○
	ネットスーパー・生協	アマゾンフレッシュ、イオンネットスーパー、イトーヨーカドーのネットスーパー、楽天西友ネットスーパー、生協、オイシックス・ラ・大地等	貨物車、乗用車	○
フードデリバリー		蕎麦屋の出前、出前館、ウーバーイーツ等	貨物車、乗用車、バイク、自転車	○
その他商品・製品の宅配		大型家具、大型電化製品、クリーニング、牛乳、ヤクルト等	貨物車、乗用車、バイク、自転車	○
郵便・新聞・チラシ		※手紙、ハガキ、新聞、チラシ等の配達	貨物車、乗用車、バイク、自転車	×
工事、ゴミ収集車			貨物車、乗用車	×
引越			貨物車、乗用車	×

3) 調査項目

<路上駐車及びマンション内駐車・配送実態調査票>

調査票マ-2

※マンション内駐車・配送実態調査該当分

- ・マンション名
- ・マンション施設に出入りする荷さばき車両の状況
(入出庫時間、用途、配送方法、荷さばき車両情報、事業者名)
- ・マンション搬出入の状況
(搬出入時刻、運搬手段、搬出入先、荷物量(個数))

※荷物量については、目視にて概ねの集配送個数を確認し、記録する。

(調査方法の解説)

STEP 1：対象施設への荷物の持ち出し場所の確認

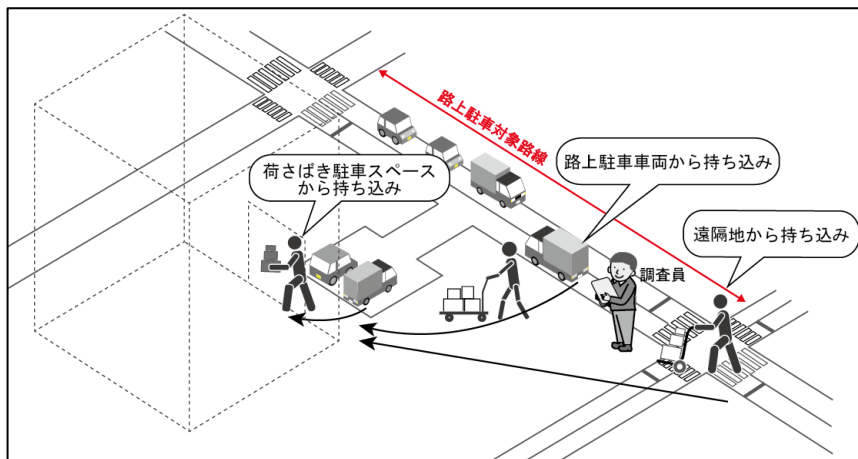
- ・対象施設へ搬入される荷物は下図に示すとおり、「1. 路上駐車車両から、2. 荷さばき駐車スペースから、3. 台車等」の3タイプが想定されるため、該当する番号を選択(①)
- ・なお、荷さばきのない路上駐車の場合は、「0. 荷さばきのない路上駐車車両」を選択
- ・また、「3. 台車等」を選択した場合、「Ⅲ. マンションへの搬出入の状況」に移る

中高層マンション調査
路上駐車及びマンション内駐車・配送実態調査票

調査対象施設： _____ 調査日：令和 年 月 日 () 調査員名： _____

通番	Ⅰ. 荷物の搬入方法	Ⅱ. 駐車車両の情報																										
通番	0. 荷さばきのない路上駐車車両 (Ⅱのみ)	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th>駐車時間</th> <th>ナンバープレート</th> <th>プレートの色</th> <th>車種区分</th> <th>用途区分</th> <th>荷さばきの有無</th> <th>最大積載量</th> <th>事業者名</th> <th>駐車位置番号</th> </tr> <tr> <td>駐車開始： _____ 時 _____ 分</td> <td>車種地 _____</td> <td rowspan="2">1. 白 2. 緑</td> <td rowspan="2">1. 乗用車 2. 軽貨物車 3. ライトバン、バン 4. 小型貨物車 (2t未満) 5. 普通貨物車 (2t超)</td> <td rowspan="2">1. 宅配便等 (常識)</td> <td rowspan="2">1. 配達あり 2. 集荷あり 3. 集配両方あり 4. なし</td> <td rowspan="2">_____ kg</td> <td rowspan="2">_____</td> <td rowspan="2">_____</td> </tr> <tr> <td>駐車終了： _____ 時 _____ 分</td> <td>車種番号 _____</td> </tr> <tr> <td>1. 路上駐車車両から</td> <td>Ⅱへ</td> <td>2. 荷さばき駐車スペースから</td> <td>Ⅲへ</td> <td>3. 台車等</td> <td>Ⅲへ</td> </tr> </table>	駐車時間	ナンバープレート	プレートの色	車種区分	用途区分	荷さばきの有無	最大積載量	事業者名	駐車位置番号	駐車開始： _____ 時 _____ 分	車種地 _____	1. 白 2. 緑	1. 乗用車 2. 軽貨物車 3. ライトバン、バン 4. 小型貨物車 (2t未満) 5. 普通貨物車 (2t超)	1. 宅配便等 (常識)	1. 配達あり 2. 集荷あり 3. 集配両方あり 4. なし	_____ kg	_____	_____	駐車終了： _____ 時 _____ 分	車種番号 _____	1. 路上駐車車両から	Ⅱへ	2. 荷さばき駐車スペースから	Ⅲへ	3. 台車等	Ⅲへ
	駐車時間		ナンバープレート	プレートの色	車種区分	用途区分	荷さばきの有無	最大積載量	事業者名	駐車位置番号																		
	駐車開始： _____ 時 _____ 分		車種地 _____	1. 白 2. 緑	1. 乗用車 2. 軽貨物車 3. ライトバン、バン 4. 小型貨物車 (2t未満) 5. 普通貨物車 (2t超)	1. 宅配便等 (常識)	1. 配達あり 2. 集荷あり 3. 集配両方あり 4. なし	_____ kg	_____	_____																		
駐車終了： _____ 時 _____ 分	車種番号 _____																											
1. 路上駐車車両から	Ⅱへ	2. 荷さばき駐車スペースから	Ⅲへ	3. 台車等	Ⅲへ																							
Ⅲ. マンションへの搬出入の状況																												
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th>搬入時刻</th> <th>運搬手段</th> <th>搬入先</th> <th>搬入荷物</th> <th>搬出荷物</th> <th>搬出時刻</th> </tr> <tr> <td>_____ 時 _____ 分</td> <td>1. 手持ち 2. 台車 3. その他 ()</td> <td>1. 宅配ボックスへ 2. 郵便受けへ (小型荷物) 3. 各戸へ 4. 不明</td> <td>大 () 個 中 () 個 小 () 個 計 () 個</td> <td>大 () 個 中 () 個 小 () 個 計 () 個</td> <td>_____ 時 _____ 分</td> </tr> </table>		搬入時刻	運搬手段	搬入先	搬入荷物	搬出荷物	搬出時刻	_____ 時 _____ 分	1. 手持ち 2. 台車 3. その他 ()	1. 宅配ボックスへ 2. 郵便受けへ (小型荷物) 3. 各戸へ 4. 不明	大 () 個 中 () 個 小 () 個 計 () 個	大 () 個 中 () 個 小 () 個 計 () 個	_____ 時 _____ 分															
搬入時刻	運搬手段	搬入先	搬入荷物	搬出荷物	搬出時刻																							
_____ 時 _____ 分	1. 手持ち 2. 台車 3. その他 ()	1. 宅配ボックスへ 2. 郵便受けへ (小型荷物) 3. 各戸へ 4. 不明	大 () 個 中 () 個 小 () 個 計 () 個	大 () 個 中 () 個 小 () 個 計 () 個	_____ 時 _____ 分																							
※同じ持ち出し先から、何回も荷物の搬出入が場合は、下記の「Ⅲ. 搬出入の状況」に連記!																												

①

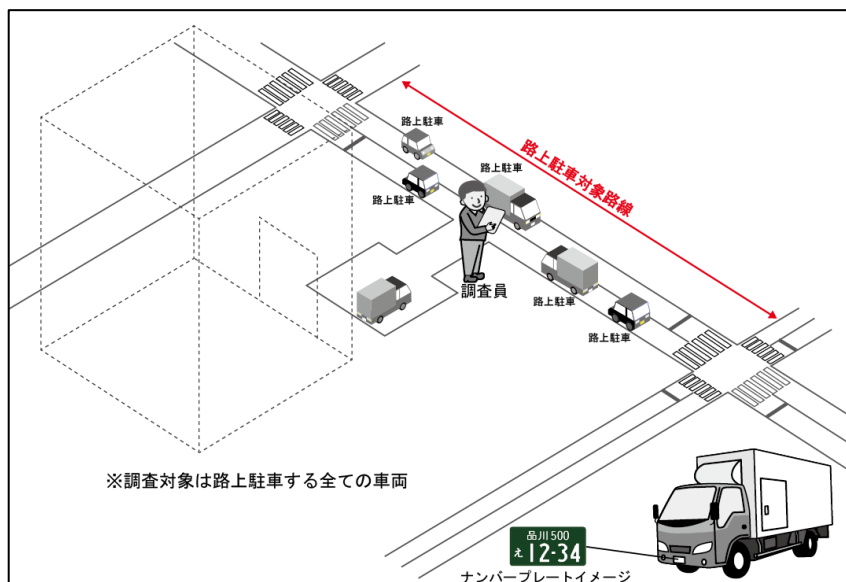


参考 荷物の持ち出し先のパターン

STEP 2：荷さばき車両及び路上駐車車両の情報の把握

- 路上または荷さばき駐車スペースに駐車開始した時刻の記録 (②)
- 調査対象車両の情報を記録 (用途区分、車種区分、荷さばきの有無、ナンバープレートの情報、最大積載量、事業者名) (③)
- 路上駐車した車両の駐車位置番号を記録 (④)
- ※なお、駐車場所ごとに予め番号を振っておくこと
- 荷さばきのない路上駐車車両については、IIまで記録すればよい

通番 1	I. 荷物の搬入方法 0. 荷さばきのない路上駐車車両 (IIのみ) ① 路上駐車車両から 2. 荷さばき駐車スペースから 3. 台車等 →車へ	II. 駐車車両の情報 駐車時間 時刻で記入 駐車開始: 10時 18分 駐車終了: 10時 33分 ②	II. 駐車車両の情報 駐車時間: 10時 18分 ナンバープレート: 尾田谷 プレートの色: 白③ 車種区分: ① 乗用車 用途区分: ② 宅配便等 (常温) 荷さばきの有無: ④ 配達あり 最大積載量: 2000 kg 事業者名: OO運輸 駐車位置番号: 116 ※道路駐りのみ →車へ ※荷さばきのない車両はここまで	III. マンションへの搬出入の状況 搬入時刻 ③ 搬出時刻 ④ ③ ④ ※同じ持ち出し先から、何回も荷物の搬出入が 場合は、下記の「III. 搬出入の状況」に連記す
			III. マンションへの搬出入の状況 搬入時刻 10時 36分 搬出時刻 10時 36分 ③ ④ ※同じ持ち出し先から、何回も荷物の搬出入が 場合は、下記の「III. 搬出入の状況」に連記す	
通番 2	I. 荷物の搬入方法 0. 荷さばきのない路上駐車車両 (IIのみ) ① 路上駐車車両から 2. 荷さばき駐車スペースから 3. 台車等 →車へ	II. 駐車車両の情報 駐車時間 駐車開始: 16時 10分 駐車終了: 16時 15分 ②	II. 駐車車両の情報 駐車時間: 16時 10分 ナンバープレート: 尾田谷 プレートの色: 白③ 車種区分: ① 乗用車 用途区分: ② 宅配便等 (常温) 荷さばきの有無: ④ 配達あり 最大積載量: 800 kg 事業者名: O△配送 駐車位置番号: 116 ※道路駐りのみ →車へ ※荷さばきのない車両はここまで	III. マンションへの搬出入の状況 搬入時刻 ③ 搬出時刻 ④ ③ ④ ※同じ持ち出し先から、何回も荷物の搬出入が 場合は、下記の「III. 搬出入の状況」に連記す
			III. マンションへの搬出入の状況 搬入時刻 16時 15分 搬出時刻 16時 20分 ③ ④ ※同じ持ち出し先から、何回も荷物の搬出入が 場合は、下記の「III. 搬出入の状況」に連記す	
通番 10	I. 荷物の搬入方法 ① 荷さばきのない路上駐車車両 (IIのみ) 1. 路上駐車車両から 2. 荷さばき駐車スペースから 3. 台車等 →車へ	II. 駐車車両の情報 駐車時間 駐車開始: 9時 10分 駐車終了: 9時 25分 ②	II. 駐車車両の情報 駐車時間: 9時 10分 ナンバープレート: 尾田谷 プレートの色: 白③ 車種区分: ① 乗用車 用途区分: ② 宅配便等 (常温) 荷さばきの有無: ④ 配達あり 最大積載量: 〇 kg 事業者名: 〇 駐車位置番号: 116 ※道路駐りのみ →車へ ※荷さばきのない車両はここまで	III. マンションへの搬出入の状況 搬入時刻 ③ 搬出時刻 ④ ③ ④ ※同じ持ち出し先から、何回も荷物の搬出入が 場合は、下記の「III. 搬出入の状況」に連記す
			III. マンションへの搬出入の状況 搬入時刻 〇時 〇分 搬出時刻 〇時 〇分 ③ ④ ※同じ持ち出し先から、何回も荷物の搬出入が 場合は、下記の「III. 搬出入の状況」に連記す	



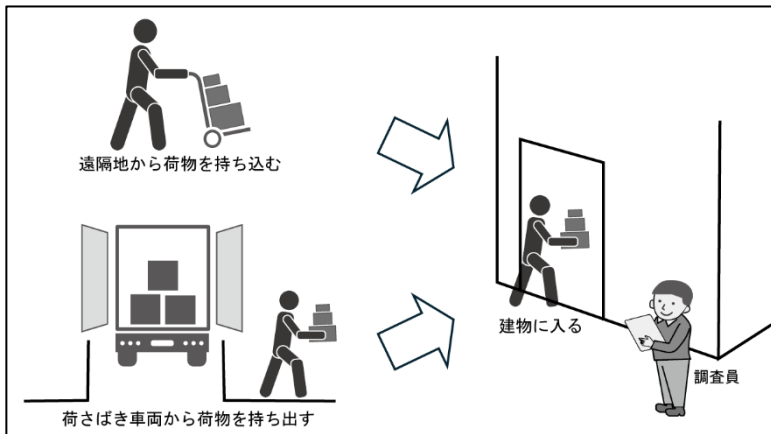
参考 調査対象車両の情報の把握

STEP 3 : 荷物の搬入状況の把握

- ・遠隔地から運搬してきた、もしくは荷さばき車両から荷物を降ろした後、宅配業者が建物内に入った時刻を記録 (⑤)
 - ・荷物の運搬手段を記録 (⑥)
 - ・荷物の搬入先及び荷物の大きさ、個数を記録 (⑦)
- 個数は、ボックスでの配送等により目視で確認できない場合は把握できる範囲で記入

通番	I. 荷物の搬入方法	II. 駐車							事業名	駐车位番号	
		時間	プレート	プレートの色	車種区分	用途区分	荷さばきの有無	最大積載量			
1	0. 荷さばきのない路上駐車車両 (IIのみ) ① 路上駐車車両から 2. 荷さばき駐車スペースから 3. 台車等	時間	プレート	プレートの色	車種区分	用途区分	荷さばきの有無	最大積載量	OO運輸	16	
		駐車開始: 10時 15分 駐車終了: 10時 35分	車種地: 品川 車種番号: 100 ナンバー: 7234	1. 白 2. 黒 3. 黄 4. 紫	1. 乗用車 2. 軽自動車 3. ライトバン、バン 4. 小型貨物車 (2t未満) 5. 普通貨物車 (2t超) 6. バイク・原付 (荷ありのみ) 7. 自転車 (荷ありのみ)	1. 宅配便等 (常温) 2. 宅配便等 (クール使) 3. フードデリバリー 4. その他の宅配	1. 配達あり 2. 配達あり 3. 奥配向あり 4. なし	2000 kg			
		III. マンションへの搬出入の状況					時間				
		搬入時刻	運搬手段	搬入先	搬入荷物	搬出荷物	搬出時刻				
		10時 36分	1. 手持ち 2. 台車 3. その他	1. 宅配ボックスへ 2. 郵便受けへ (小形荷物) 3. 各戸へ 4. 不明	大 () 個 中 (1) 個 小 () 個 計 (1) 個	大 () 個 中 () 個 小 () 個 計 () 個	10時 36分	※時間には24時間区間で記入 ※時間じ持ち出し先から、何回も荷物の搬出入がある場合は、下記の「III. 搬出入の状況」に連記す			

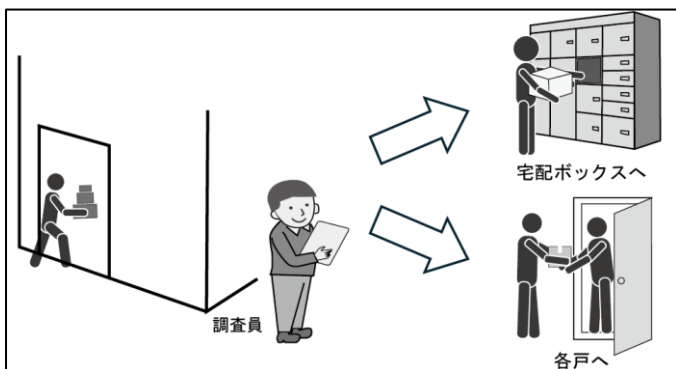
⑤ ⑥ ⑦



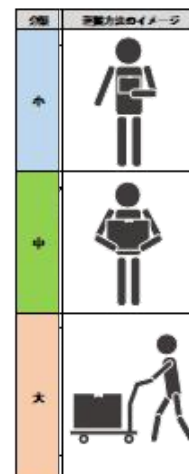
参考 建物に入ったところのイメージ



参考 運搬手段のイメージ



参考 搬入先のイメージ



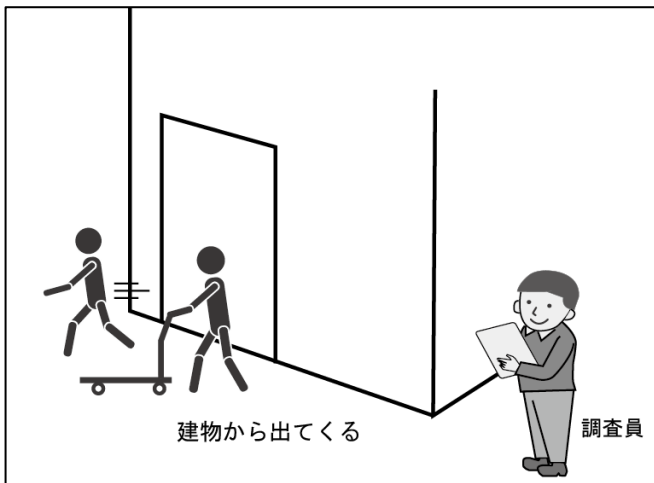
参考 荷物の大きさのイメージ

STEP 4 : 荷物の搬出状況の把握

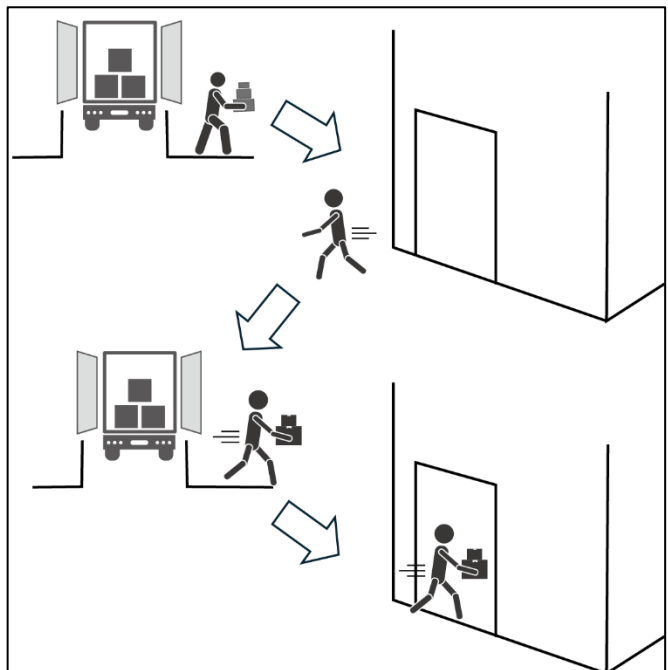
- ・ 宅配業者が建物から出てきた時の手持ち荷物の大きさ、個数を記録 (⑧)
- ・ 宅配業者が建物から出てきた時刻を記録 (⑨)
- ・ なお、一旦戻ってきた宅配業者が2回目、3回目と配達する場合は、次の段の「Ⅲ. マンションへの搬出入の状況」に記録する (⑩)。
- ・ 配送が全て終了し、駐車車両が出発する時刻を当該車両の情報のある段の駐車終了時刻に記録 (⑪)

通番 2	Ⅰ. 荷物の搬入方法	Ⅱ. 駐車車両の情報							→車へ ※荷さばきのない車両はここまで	
	0. 荷さばきのない路上駐車車両 (Ⅱのみ) 1. 路上駐車車両から 2. 荷さばき駐車スペースから 3. 台車等	駐車時間 16時 10分	ナンバープレート 豊田谷	プレートの色 白	車種区分 1. 乗用車 2. 軽貨物車 3. ライトバン、バン 4. 小型貨物車 (2t未満) 5. 普通貨物車 (2t超) 6. バイク・原付 (荷ありのみ) 7. 自転車 (荷ありのみ)	用途区分 1. 宅配便等 (常温) 2. 宅配便等 (クール便) 3. フードデリバリー 4. その他の宅配 ()	荷さばきの有無 1. 配達あり 2. 配達あり 3. 集配両方あり 4. なし	最大積載量 800 kg		事業者名 O△配達
		Ⅲ. マンションへの搬出入の状況								
		搬入時刻 16時 15分	搬入先 1. 宅配ボックスへ 2. 郵便受けへ (小型荷物) 3. 各戸へ 4. 不明	搬入荷物 大 () 個 中 (2) 個 小 (2) 個 計 (2) 個	搬出荷物 大 () 個 中 () 個 小 () 個 計 () 個	搬出時刻 16時 20分	1件目	※同じ持ち出し先から、何回も荷物の搬出入が 場合は、下記の「Ⅲ. 搬出入の状況」に連記す		
通番	Ⅰ. 荷物の搬入方法	Ⅱ. 駐車車両の情報							→車へ ※荷さばきのない車両はここまで	
	0. 荷さばきのない路上駐車車両 (Ⅱのみ) 1. 路上駐車車両から 2. 荷さばき駐車スペースから 3. 台車等	駐車時間 時 分	ナンバープレート	プレートの色 1. 白 2. 緑 3. 黄 4. 黒	車種区分 1. 乗用車 2. 軽貨物車 3. ライトバン、バン 4. 小型貨物車 (2t未満) 5. 普通貨物車 (2t超) 6. バイク・原付 (荷ありのみ) 7. 自転車 (荷ありのみ)	用途区分 1. 宅配便等 (常温) 2. 宅配便等 (クール便) 3. フードデリバリー 4. その他の宅配 ()	荷さばきの有無 1. 配達あり 2. 配達あり 3. 集配両方あり 4. なし	最大積載量		事業者名
		Ⅲ. マンションへの搬出入の状況								
		搬入時刻 16時 25分	搬入先 1. 宅配ボックスへ 2. 郵便受けへ (小型荷物) 3. 各戸へ 4. 不明	搬入荷物 大 () 個 中 (1) 個 小 () 個 計 (1) 個	搬出荷物 大 () 個 中 () 個 小 () 個 計 () 個	搬出時刻 16時 39分	2件目	※同じ持ち出し先から、何回も荷物の搬出入が 場合は、下記の「Ⅲ. 搬出入の状況」に連記す		

⑩



参考 建物を出るところのイメージ

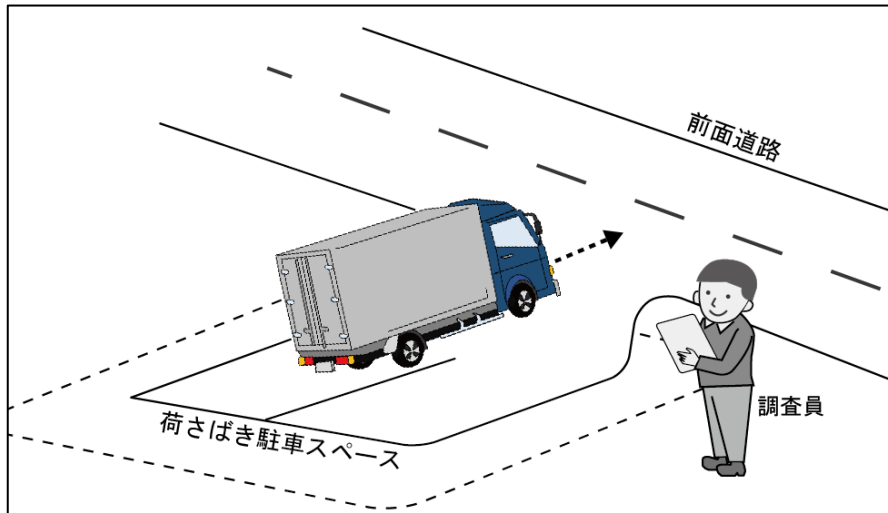


参考 繰り返し配達をしているイメージ

STEP5：荷さばき車両の駐車時間の把握

・路上駐車場所もしくは荷さばき駐車スペースから出ていった時刻の記録 (12)

通番	I. 荷物の搬入方法	II. 駐車								III. マンションへの搬出入の状況
		時間(24時間)で記入	プレート	プレートの色	車種区分	用途区分	荷さばきの有無	最大積載量	事業者名	
1	0. 荷さばきのない路上駐車車両 (IIのみ) ① 路上駐車車両から 2. 荷さばき駐車スペースから 3. 台車等	駐車開始: 10時 18分	車種地 品川	1. 白 ② 緑 3. 黄 4. 黒	1. 乗用車 2. 軽貨物車 ライトバン、バン (小容量貨物車 (21座)) 普通貨物車 (21座) 6. バイク・原付 (荷ありのみ) 7. 自転車 (荷ありのみ)	宅配使等 (常通) 宅配使等 (クール車) フードデリバリー その他の宅配 ()	① 記述あり ② 記述あり ③ 乗取あり ④ なし	2000 kg	OO運輸	16
		駐車終了: 10時 43分	① 併持ち 2. 台車 3. その他 ()	① 宅配ボックスへ ② 配達先へ (中量荷物) ③ 各戸へ 4. 不明	大 () 個 中 (1) 個 小 () 個 計 (1) 個	大 () 個 中 () 個 小 () 個 計 () 個	10時 36分	※同じ持ち出し先から、何個も荷物の搬出入がある場合は、下記の「III. 搬出入の状況」に追記す		



参考 駐車が終了した時刻の記録

2-2-3 運輸事業者へのヒアリング調査（Ⅲ）

調査種類	調査のねらい
(1) 運輸事業者へのヒアリング調査	・ドライバー・配達員に対して、当該マンションへの集配状況、駐車場所、問題点・改善点等についてヒアリングを行う。

(1) 運輸事業者へのヒアリング調査

1) 調査対象

- ・当該マンションの住居用荷さばきスペースを利用するドライバー・配達員
- ・マンション内駐車可能場所、路上駐車して当該マンションに配送するドライバー・配達員

2) 調査方法

- ・住居用荷さばきスペース（当該スペースがない場合には、マンション内駐車可能場所、路上駐車して当該マンションに配達するドライバー・配達員）に調査員を配置し、荷さばきスペースを利用するドライバー・配達員に声掛けをし、承諾を得たドライバーに対しヒアリング調査を行う。
- ・ドライバー・配達員の業務に支障を与えないように短時間（1～2分程度）でヒアリングを終了することとする。サンプル数目標の目安は5割程度とする。
- ・荷さばきスペースの利用の多い事業者に対しては、後日訪問等によるヒアリングを実施することとする。

3) 調査項目

< 運輸事業者ヒアリング調査票 > **調査票マー3**

※下線は特に重要な項目

- ・当該マンションの集配状況について
（1日あたりの集配回数、曜日変動、時間変動、主な集配先等）
- ・当該マンションの駐車場所について
（駐車場所、駐車場所選定理由、平均駐車時間、横持ちの状況等）
- ・当該マンションにおける配送上の問題点等について
（荷さばき駐車スペース、宅配ボックス、配送時の動線・エレベーター等）

～以下は後日訪問等によるヒアリングを実施～

- ・当該地域の集配状況について（集配圏域、貨物車台数、取扱量、主な荷物種類）
- ・実施して欲しい対策等（要望）

中高層マンション調査
対象施設事前調査票

調査員名	
調査日	令和 年 月 日

1) 施設の概要

名称	
所在地	
種別	住居専用 複合型
用途	住居(戸) 店舗(件) その他()

2) 搬出入用出入口

出入口の有無	1.あり 2.なし
進入方法	1.ロックなし 2.ロックあり(インターホン等)
段差(5cm超)の有無	1.段差あり(スロープなし) 2.段差あり(スロープあり) 3.段差なし

3) エレベーターの設置状況

住民専用	1.あり(基) 2.なし
住民・貨物兼用	1.あり(基) 2.なし
貨物専用	1.あり(基) 2.なし

4) 宅配ボックスの設置状況

宅配ボックスの有無	1.あり 2.なし
設置場所	
設置数	合計(個) 小(個) 中(個) 大(個)

5) 荷さばきスペースの設置状況

荷さばきスペースの有無	1.あり 2.なし
設置場所	
構造	1.平面式 2.地下式 3.その他
種類	1.住居専用 2.住居・商業共同 3.その他()
設置台数	

6) 自動車以外の搬出入の状況

自動車以外の搬出入の有無	1.あり 2.なし
搬出入の種類	1.バイク 2.自転車 3.台車 4.人手 5.その他(具体的に)

7) 路側の状況(複数ある場合は、すべてに○)

1.植え込みあり 2.ガードレールあり 3.バス停あり 4.切り込みあり 5.段差あり(5cm超) 6.その他占有物あり 7.点字ブロックあり
--

対象施設位置図

搬出入出入口及び住居用荷さばきスペースの位置図

・平面図に設置場所記載
・搬出入の動線を図示(写真でも可)

住居用以外の荷さばきスペースの位置図

・平面図に設置場所記載
・搬出入の動線を図示(写真でも可)

マンション周辺の道路空間、交通規制の状況

・断面図(道路幅員、車線数、歩道幅員、路肩有無・幅員、
植栽帯有無・幅員 横断防止柵の有無等)
・交通規制状況
・上記を補完する写真等

その他特記事項

路上駐車及びマンション内駐車・配送実態調査票

調査対象施設：	調査日：令和 年 月 日 ()	調査員名	
---------	------------------	------	--

通番 I. 荷物の搬入方法 0. 荷さばきのない路上駐車車両 (Ⅱのみ) 1. 路上駐車車両から 2. 荷さばき駐車スペースから 3. 台車等	II. 駐車車両の情報 <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th>駐車時間</th> <th>ナンバープレート</th> <th>プレートの色</th> <th>車種区分</th> <th>用途区分</th> <th>荷さばきの有無</th> <th>最大積載量</th> <th>事業者名</th> <th>駐車位置番号 <small>※路駐のみ</small></th> </tr> <tr> <td> 駐車開始： 時 分 駐車終了： 時 分 </td> <td> 車籍地 車頭番号 ナンバー </td> <td> 1. 白 2. 緑 3. 黄 4. 黒 </td> <td> 1. 乗用車 2. 軽貨物車 3. ライトバン、バン 4. 小型貨物車 (2t未満) 5. 普通貨物車 (2t超) 6. バイク・原付 (荷ありのみ) 7. 自転車 (荷ありのみ) </td> <td> 1. 宅配便等 (常温) 2. 宅配便等 (クール便) 3. フードデリバリー 4. その他の宅配 () </td> <td> 1. 配達あり 2. 集荷あり 3. 集配両方あり 4. なし </td> <td> kg </td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	駐車時間	ナンバープレート	プレートの色	車種区分	用途区分	荷さばきの有無	最大積載量	事業者名	駐車位置番号 <small>※路駐のみ</small>	駐車開始： 時 分 駐車終了： 時 分	車籍地 車頭番号 ナンバー	1. 白 2. 緑 3. 黄 4. 黒	1. 乗用車 2. 軽貨物車 3. ライトバン、バン 4. 小型貨物車 (2t未満) 5. 普通貨物車 (2t超) 6. バイク・原付 (荷ありのみ) 7. 自転車 (荷ありのみ)	1. 宅配便等 (常温) 2. 宅配便等 (クール便) 3. フードデリバリー 4. その他の宅配 ()	1. 配達あり 2. 集荷あり 3. 集配両方あり 4. なし	kg			III. マンションへの搬入状況 <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th>搬入時刻 <small>※施設に入った時刻</small></th> <th>運搬手段</th> <th>搬入先 <small>(複数選択可)</small></th> <th>搬入荷物 <small>※目視可能範囲で記入</small></th> <th>搬出荷物 <small>※目視可能範囲で記入</small></th> <th>搬出時刻 <small>※施設から出た時刻</small></th> </tr> <tr> <td>時 分</td> <td> 1. 手持ち 2. 台車 3. その他 () </td> <td> 1. 宅配ボックスへ 2. 郵便受けへ (小型荷物) 3. 各戸へ 4. 不明 </td> <td> 大 () 個 中 () 個 小 () 個 計 () 個 </td> <td> 大 () 個 中 () 個 小 () 個 計 () 個 </td> <td>時 分</td> </tr> </table>	搬入時刻 <small>※施設に入った時刻</small>	運搬手段	搬入先 <small>(複数選択可)</small>	搬入荷物 <small>※目視可能範囲で記入</small>	搬出荷物 <small>※目視可能範囲で記入</small>	搬出時刻 <small>※施設から出た時刻</small>	時 分	1. 手持ち 2. 台車 3. その他 ()	1. 宅配ボックスへ 2. 郵便受けへ (小型荷物) 3. 各戸へ 4. 不明	大 () 個 中 () 個 小 () 個 計 () 個	大 () 個 中 () 個 小 () 個 計 () 個	時 分	Ⅲへ ※荷さばきのない車両はここまで ※同じ持ち出し先から、何回も荷物の搬入が場合は、下段の「Ⅲ. 搬入状況」に追記！
駐車時間	ナンバープレート	プレートの色	車種区分	用途区分	荷さばきの有無	最大積載量	事業者名	駐車位置番号 <small>※路駐のみ</small>																									
駐車開始： 時 分 駐車終了： 時 分	車籍地 車頭番号 ナンバー	1. 白 2. 緑 3. 黄 4. 黒	1. 乗用車 2. 軽貨物車 3. ライトバン、バン 4. 小型貨物車 (2t未満) 5. 普通貨物車 (2t超) 6. バイク・原付 (荷ありのみ) 7. 自転車 (荷ありのみ)	1. 宅配便等 (常温) 2. 宅配便等 (クール便) 3. フードデリバリー 4. その他の宅配 ()	1. 配達あり 2. 集荷あり 3. 集配両方あり 4. なし	kg																											
搬入時刻 <small>※施設に入った時刻</small>	運搬手段	搬入先 <small>(複数選択可)</small>	搬入荷物 <small>※目視可能範囲で記入</small>	搬出荷物 <small>※目視可能範囲で記入</small>	搬出時刻 <small>※施設から出た時刻</small>																												
時 分	1. 手持ち 2. 台車 3. その他 ()	1. 宅配ボックスへ 2. 郵便受けへ (小型荷物) 3. 各戸へ 4. 不明	大 () 個 中 () 個 小 () 個 計 () 個	大 () 個 中 () 個 小 () 個 計 () 個	時 分																												

通番 I. 荷物の搬入方法 0. 荷さばきのない路上駐車車両 (Ⅱのみ) 1. 路上駐車車両から 2. 荷さばき駐車スペースから 3. 台車等	II. 駐車車両の情報 <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th>駐車時間</th> <th>ナンバープレート</th> <th>プレートの色</th> <th>車種区分</th> <th>用途区分</th> <th>荷さばきの有無</th> <th>最大積載量</th> <th>事業者名</th> <th>駐車位置番号 <small>※路駐のみ</small></th> </tr> <tr> <td> 駐車開始： 時 分 駐車終了： 時 分 </td> <td> 車籍地 車頭番号 ナンバー </td> <td> 1. 白 2. 緑 3. 黄 4. 黒 </td> <td> 1. 乗用車 2. 軽貨物車 3. ライトバン、バン 4. 小型貨物車 (2t未満) 5. 普通貨物車 (2t超) 6. バイク・原付 (荷ありのみ) 7. 自転車 (荷ありのみ) </td> <td> 1. 宅配便等 (常温) 2. 宅配便等 (クール便) 3. フードデリバリー 4. その他の宅配 () </td> <td> 1. 配達あり 2. 集荷あり 3. 集配両方あり 4. なし </td> <td> kg </td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	駐車時間	ナンバープレート	プレートの色	車種区分	用途区分	荷さばきの有無	最大積載量	事業者名	駐車位置番号 <small>※路駐のみ</small>	駐車開始： 時 分 駐車終了： 時 分	車籍地 車頭番号 ナンバー	1. 白 2. 緑 3. 黄 4. 黒	1. 乗用車 2. 軽貨物車 3. ライトバン、バン 4. 小型貨物車 (2t未満) 5. 普通貨物車 (2t超) 6. バイク・原付 (荷ありのみ) 7. 自転車 (荷ありのみ)	1. 宅配便等 (常温) 2. 宅配便等 (クール便) 3. フードデリバリー 4. その他の宅配 ()	1. 配達あり 2. 集荷あり 3. 集配両方あり 4. なし	kg			III. マンションへの搬入状況 <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th>搬入時刻 <small>※施設に入った時刻</small></th> <th>運搬手段</th> <th>搬入先 <small>(複数選択可)</small></th> <th>搬入荷物 <small>※目視可能範囲で記入</small></th> <th>搬出荷物 <small>※目視可能範囲で記入</small></th> <th>搬出時刻 <small>※施設から出た時刻</small></th> </tr> <tr> <td>時 分</td> <td> 1. 手持ち 2. 台車 3. その他 () </td> <td> 1. 宅配ボックスへ 2. 郵便受けへ (小型荷物) 3. 各戸へ 4. 不明 </td> <td> 大 () 個 中 () 個 小 () 個 計 () 個 </td> <td> 大 () 個 中 () 個 小 () 個 計 () 個 </td> <td>時 分</td> </tr> </table>	搬入時刻 <small>※施設に入った時刻</small>	運搬手段	搬入先 <small>(複数選択可)</small>	搬入荷物 <small>※目視可能範囲で記入</small>	搬出荷物 <small>※目視可能範囲で記入</small>	搬出時刻 <small>※施設から出た時刻</small>	時 分	1. 手持ち 2. 台車 3. その他 ()	1. 宅配ボックスへ 2. 郵便受けへ (小型荷物) 3. 各戸へ 4. 不明	大 () 個 中 () 個 小 () 個 計 () 個	大 () 個 中 () 個 小 () 個 計 () 個	時 分	Ⅲへ ※荷さばきのない車両はここまで ※同じ持ち出し先から、何回も荷物の搬入が場合は、下段の「Ⅲ. 搬入状況」に追記！
駐車時間	ナンバープレート	プレートの色	車種区分	用途区分	荷さばきの有無	最大積載量	事業者名	駐車位置番号 <small>※路駐のみ</small>																									
駐車開始： 時 分 駐車終了： 時 分	車籍地 車頭番号 ナンバー	1. 白 2. 緑 3. 黄 4. 黒	1. 乗用車 2. 軽貨物車 3. ライトバン、バン 4. 小型貨物車 (2t未満) 5. 普通貨物車 (2t超) 6. バイク・原付 (荷ありのみ) 7. 自転車 (荷ありのみ)	1. 宅配便等 (常温) 2. 宅配便等 (クール便) 3. フードデリバリー 4. その他の宅配 ()	1. 配達あり 2. 集荷あり 3. 集配両方あり 4. なし	kg																											
搬入時刻 <small>※施設に入った時刻</small>	運搬手段	搬入先 <small>(複数選択可)</small>	搬入荷物 <small>※目視可能範囲で記入</small>	搬出荷物 <small>※目視可能範囲で記入</small>	搬出時刻 <small>※施設から出た時刻</small>																												
時 分	1. 手持ち 2. 台車 3. その他 ()	1. 宅配ボックスへ 2. 郵便受けへ (小型荷物) 3. 各戸へ 4. 不明	大 () 個 中 () 個 小 () 個 計 () 個	大 () 個 中 () 個 小 () 個 計 () 個	時 分																												

通番 I. 荷物の搬入方法 0. 荷さばきのない路上駐車車両 (Ⅱのみ) 1. 路上駐車車両から 2. 荷さばき駐車スペースから 3. 台車等	II. 駐車車両の情報 <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th>駐車時間</th> <th>ナンバープレート</th> <th>プレートの色</th> <th>車種区分</th> <th>用途区分</th> <th>荷さばきの有無</th> <th>最大積載量</th> <th>事業者名</th> <th>駐車位置番号 <small>※路駐のみ</small></th> </tr> <tr> <td> 駐車開始： 時 分 駐車終了： 時 分 </td> <td> 車籍地 車頭番号 ナンバー </td> <td> 1. 白 2. 緑 3. 黄 4. 黒 </td> <td> 1. 乗用車 2. 軽貨物車 3. ライトバン、バン 4. 小型貨物車 (2t未満) 5. 普通貨物車 (2t超) 6. バイク・原付 (荷ありのみ) 7. 自転車 (荷ありのみ) </td> <td> 1. 宅配便等 (常温) 2. 宅配便等 (クール便) 3. フードデリバリー 4. その他の宅配 () </td> <td> 1. 配達あり 2. 集荷あり 3. 集配両方あり 4. なし </td> <td> kg </td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	駐車時間	ナンバープレート	プレートの色	車種区分	用途区分	荷さばきの有無	最大積載量	事業者名	駐車位置番号 <small>※路駐のみ</small>	駐車開始： 時 分 駐車終了： 時 分	車籍地 車頭番号 ナンバー	1. 白 2. 緑 3. 黄 4. 黒	1. 乗用車 2. 軽貨物車 3. ライトバン、バン 4. 小型貨物車 (2t未満) 5. 普通貨物車 (2t超) 6. バイク・原付 (荷ありのみ) 7. 自転車 (荷ありのみ)	1. 宅配便等 (常温) 2. 宅配便等 (クール便) 3. フードデリバリー 4. その他の宅配 ()	1. 配達あり 2. 集荷あり 3. 集配両方あり 4. なし	kg			III. マンションへの搬入状況 <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th>搬入時刻 <small>※施設に入った時刻</small></th> <th>運搬手段</th> <th>搬入先 <small>(複数選択可)</small></th> <th>搬入荷物 <small>※目視可能範囲で記入</small></th> <th>搬出荷物 <small>※目視可能範囲で記入</small></th> <th>搬出時刻 <small>※施設から出た時刻</small></th> </tr> <tr> <td>時 分</td> <td> 1. 手持ち 2. 台車 3. その他 () </td> <td> 1. 宅配ボックスへ 2. 郵便受けへ (小型荷物) 3. 各戸へ 4. 不明 </td> <td> 大 () 個 中 () 個 小 () 個 計 () 個 </td> <td> 大 () 個 中 () 個 小 () 個 計 () 個 </td> <td>時 分</td> </tr> </table>	搬入時刻 <small>※施設に入った時刻</small>	運搬手段	搬入先 <small>(複数選択可)</small>	搬入荷物 <small>※目視可能範囲で記入</small>	搬出荷物 <small>※目視可能範囲で記入</small>	搬出時刻 <small>※施設から出た時刻</small>	時 分	1. 手持ち 2. 台車 3. その他 ()	1. 宅配ボックスへ 2. 郵便受けへ (小型荷物) 3. 各戸へ 4. 不明	大 () 個 中 () 個 小 () 個 計 () 個	大 () 個 中 () 個 小 () 個 計 () 個	時 分	Ⅲへ ※荷さばきのない車両はここまで ※同じ持ち出し先から、何回も荷物の搬入が場合は、下段の「Ⅲ. 搬入状況」に追記！
駐車時間	ナンバープレート	プレートの色	車種区分	用途区分	荷さばきの有無	最大積載量	事業者名	駐車位置番号 <small>※路駐のみ</small>																									
駐車開始： 時 分 駐車終了： 時 分	車籍地 車頭番号 ナンバー	1. 白 2. 緑 3. 黄 4. 黒	1. 乗用車 2. 軽貨物車 3. ライトバン、バン 4. 小型貨物車 (2t未満) 5. 普通貨物車 (2t超) 6. バイク・原付 (荷ありのみ) 7. 自転車 (荷ありのみ)	1. 宅配便等 (常温) 2. 宅配便等 (クール便) 3. フードデリバリー 4. その他の宅配 ()	1. 配達あり 2. 集荷あり 3. 集配両方あり 4. なし	kg																											
搬入時刻 <small>※施設に入った時刻</small>	運搬手段	搬入先 <small>(複数選択可)</small>	搬入荷物 <small>※目視可能範囲で記入</small>	搬出荷物 <small>※目視可能範囲で記入</small>	搬出時刻 <small>※施設から出た時刻</small>																												
時 分	1. 手持ち 2. 台車 3. その他 ()	1. 宅配ボックスへ 2. 郵便受けへ (小型荷物) 3. 各戸へ 4. 不明	大 () 個 中 () 個 小 () 個 計 () 個	大 () 個 中 () 個 小 () 個 計 () 個	時 分																												

運輸事業者ヒアリング調査票

【ドライバーへの確認項目（配送時に1～2分のヒアリング）】

※下線部は特に重点的に確認いただきたい項目

1. 当該マンションへの集配送の状況について

- ・ 1日あたりの集配回数 → 平均（ ）回
- ・ 1回あたりの配送件数 → 平均（ ）件
- ・ 通常日に対して本日の配送量 → 1. 通常と同じ 2. 通常より多い 3. 通常より少ない
- ・ 集配送が最も多い曜日は（ ）曜日、また、最も少ない曜日は（ ）曜日
- ・ 平均的な1日の中で集配送時間が集中する時間帯は→（ ）時から（ ）時

2. 当該マンションの駐車場所について

- ・ 主な駐車場所は : 1. 路上 2. 客先の駐車場・荷さばき場 3. 時間貸し駐車場 4. 月極駐車場
- ・ 駐車時間について : 駐車1回あたり平均（ ）分程度

3. 当該マンションの宅配ボックスの利用状況について（宅配ボックスがある場合のみ）

- ・ 宅配ボックスに入りきれなかった荷物の有無 → 1. なし 2. あり
- ・ 宅配ボックスに入りきれなかった場合の持ち帰り件数：（ ）件程度

4. 主な駐車場所が「1. 路上」の場合、その場所を選んでいる理由は何ですか

1. 路上駐車が認められている場所・時間帯であるため
2. 短時間駐車であるため
3. 届け先まですぐ近くのため
4. 自動車の交通量が少ないため
5. 歩行者・自転車の通行が少ないため
6. 他の車両の走行の邪魔になりにくいため
7. 指定場所はあるが満車であることが多いため
8. 指定場所が目的地から遠く使いにくいいため
9. 指定場所のスペースが狭く入れないため
10. その他（ ）

5. 当該マンションにおいて配送上の問題が発生していますか

（荷さばき駐車スペース、宅配ボックス、配送時の動線・エレベーター等）

【下記設問は、当該マンションにおける荷さばき駐車が多い事業者の後日ヒアリング】

1. 当該地域の集配送の状況について（貴事業所の一般的な状況）

- ・ 集配圏域
- ・ 貨物車台数
- ・ 取扱量
- ・ 主な品目等

2. マンションにおける荷さばきの問題への対応について

① マンションの荷さばき問題に対する認識や取り組みの状況についてお答え下さい。

- ・ 貴事業所ではマンションの荷さばき問題に対する取り組みをされていますか？
1. あり 2. なし

- ・ 実施している取り組みの内容についてお答え下さい

② 運送事業者からみてマンションにおいて実施してほしい対策等は何ですか？

（荷さばき駐車スペース、宅配ボックス、配送時の動線・エレベーター等）

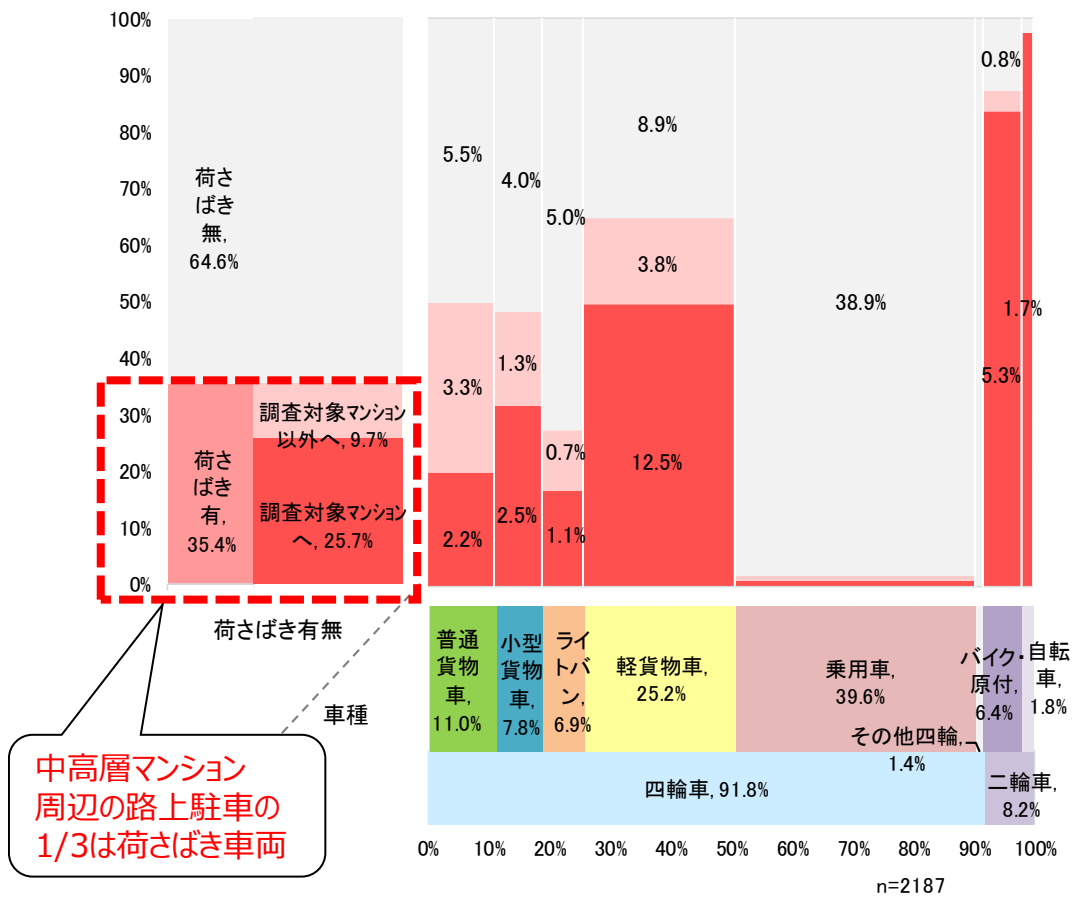
2-3 中高層マンション調査の分析結果

2-3-1 中高層マンション調査から把握された実態

(1) 中高層マンション周辺の路上駐車

- ・今回調査で把握した駐車車両について「路上駐車」に限定してみると、中高層マンション周辺の路上駐車車の1/3は荷さばき車両であることが把握された。
 なお、荷さばきが有った車両には、調査対象マンションへ荷物を搬入したものと、他の施設へ搬入したものがある。
- ・車種内訳では、荷さばきしているものの中では、軽貨物車が最も多い。

図表 I - 2 - 3 中高層マンション周辺の路上駐車
 車種 × 荷さばき有無

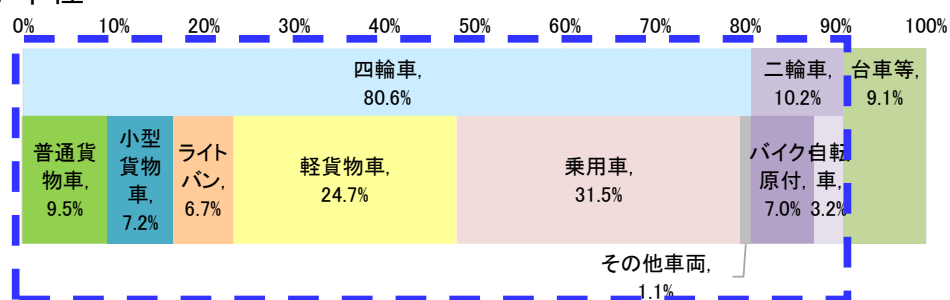


中高層マンション
 周辺の路上駐車車の
 1/3は荷さばき車両

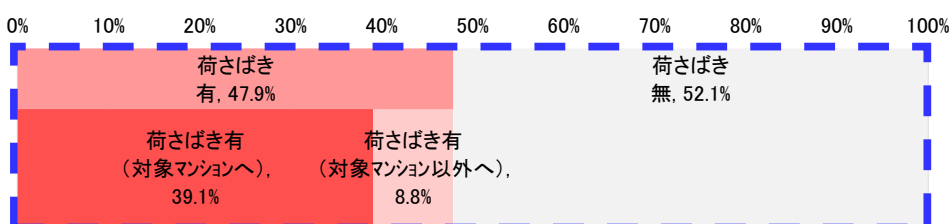
出典：第6回東京都市圏物資流動調査（地区物流：中高層マンション調査）
 調査対象 29 施設の合計
 実態調査日：2024（R6）年 10-11 月の平日 1 日 8 時～21 時
 なお、二輪車の調査対象は荷ありのみ。

(参考) 前頁のグラフの集計対象は、以下の通り

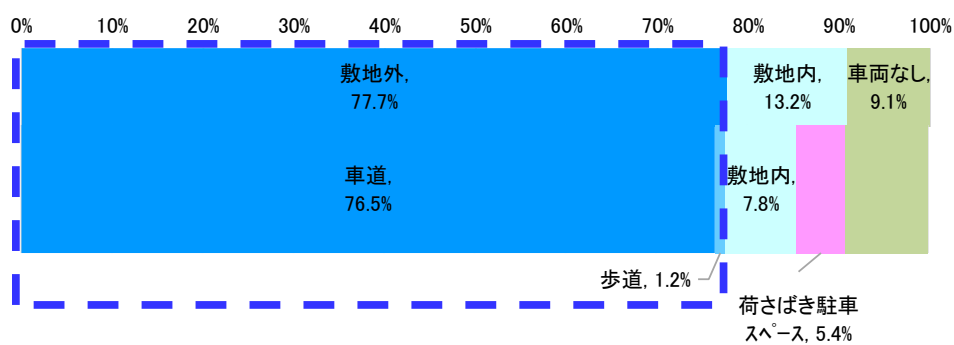
A : 車種



B : 荷さばきの有無



C : 駐車場所



(2) 中高層マンションにおける物流の実態

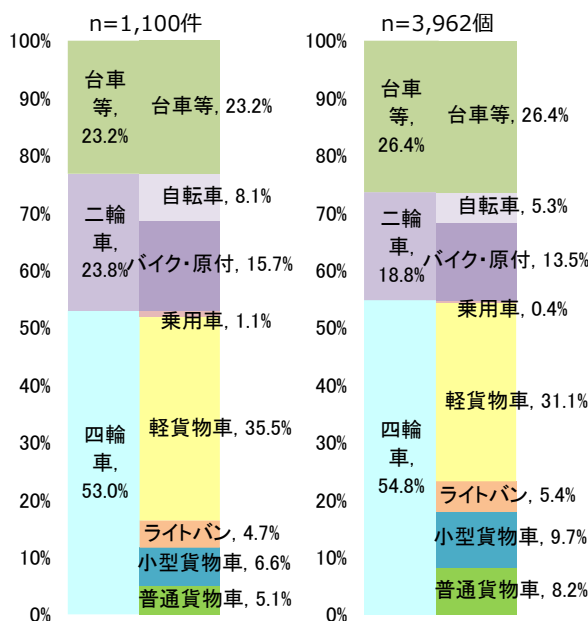
今回調査で把握された調査対象マンションへの荷物搬入の実態は、以下の通りである。

(※荷さばき無の車両や荷さばき有でも他の施設へ搬入したものは、除いて分析している)

1) 配送手段（車種等）

- ・四輪車以外に二輪車や台車による配送など多様なパターンがみられるが、小型の配送手段が多い。
- ・手段別の分担割合を件数ベースで見ると、四輪車 5 割強（うち軽貨物車 3 割強）、二輪車、台車はそれぞれ 2 割強。個数ベースで見ると、サイズの大きい普通貨物車や小型貨物車、台車の分担割合が高くなる。
- ・サイズの大きい車両や台車は、搬入 1 回あたりの荷物個数が多いためである。

図表 I - 2- 4 中高層マンションへの荷物搬入における搬入手段別の分担割合
件数ベース 搬入荷物個数ベース



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

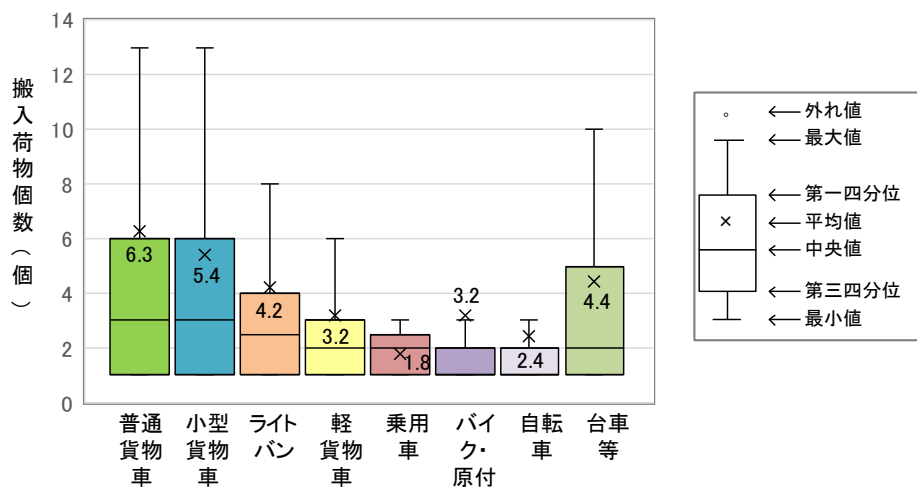
実態調査日：2024（R6）年 10-11 月の平日 1 日 8 時～21 時

注：調査対象マンションへ搬入ありのもの

車両の駐車場所は、路上駐車に加え、敷地内、荷さばきスペースも含む

図表 I - 2- 5 中高層マンションへの搬入手段別の搬入 1 回あたり搬入荷物個数

※外れ値（極端に個数の多いもの）は除いて表示している



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：2024（R6）年 10-11 月の平日 1 日 8 時～21 時

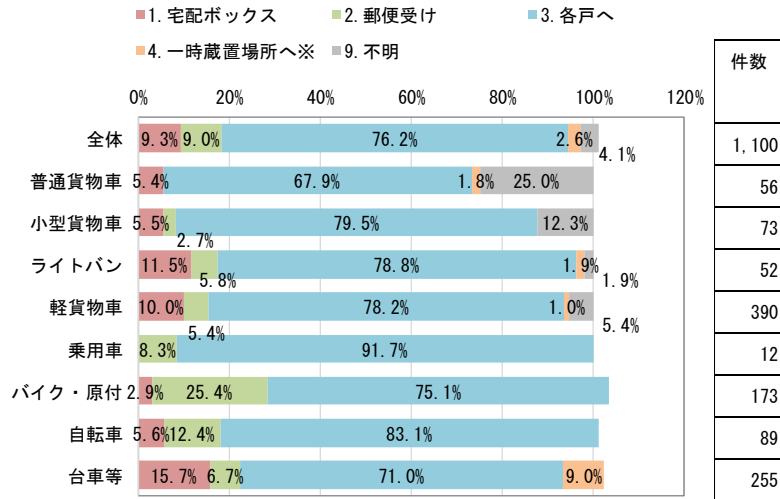
注：調査対象マンションへ搬入ありのもの

車両の駐車場所は、路上駐車に加え、敷地内、荷さばきスペースも含む

2) 搬入先

- ・届け先の約8割（76.2%）は各戸への配送である。
宅配ボックスへは約1割（9.3%）、郵便受けへも約1割（9.0%）ある。
- ・車種別で、バイク・原付において郵便受けが多いのは郵便（手紙・はがき等）の配達もあるためである。

図表 I - 2- 6 中高層マンションへの荷物搬入 車種等×搬入先



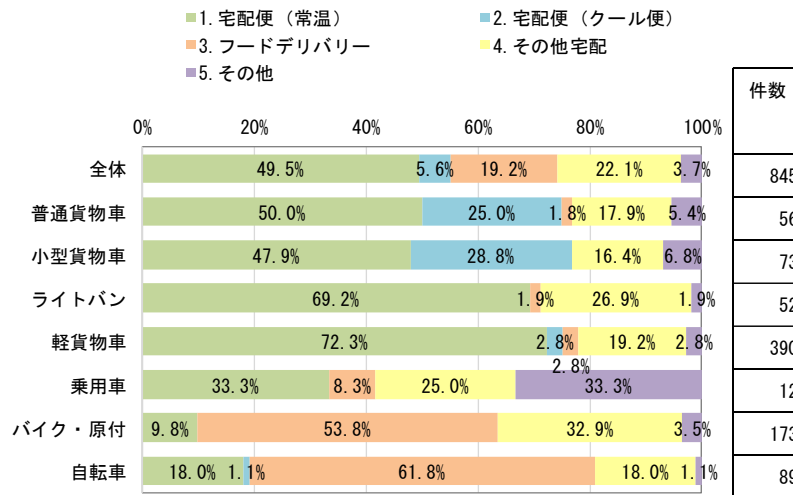
出典：第6回東京都市圏物資流動調査（地区物流：中高層マンション調査）
調査対象29施設の合計

- 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
・一時蔵置場所とは、2施設でみられた敷地内・建物内での荷さばき作業場所
01_東京都：1階荷さばきスペースそば、02_東京都：2階住居用メインエントランス

3) 用途

- ・四輪車は宅配便、二輪車はフードデリバリーが多い。
- ・クール便は普通貨物車、小型貨物車にほぼ限定されている。

図表 I - 2- 7 中高層マンションへの荷物搬入 車種等×用途



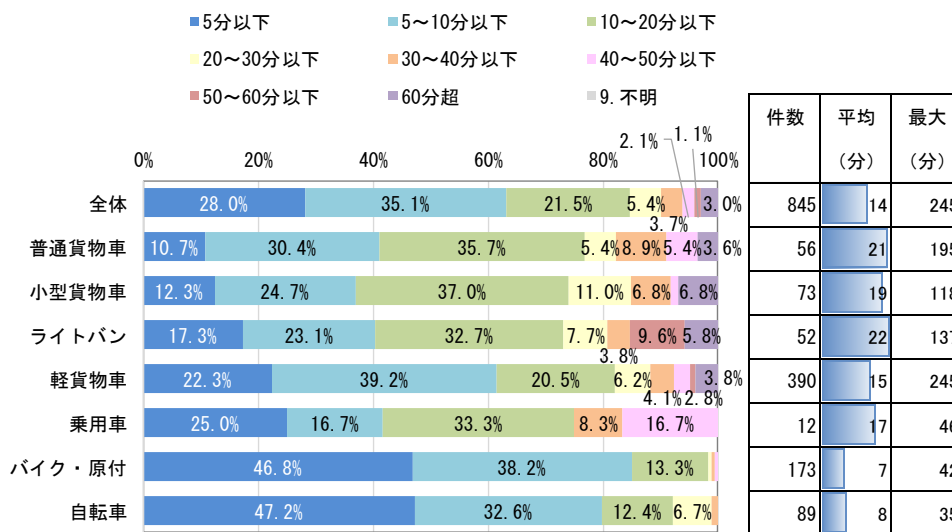
出典：第6回東京都市圏物資流動調査（地区物流：中高層マンション調査）
調査対象 29 施設の合計

注：台車等による搬入の場合は、「用途区分」の把握をしていないため含んでいない

4) 駐車時間

- ・平均駐車時間は、全体でみると 14 分である。
- ・車種別では、サイズが大きい車両ほど取扱荷物個数が多いこともあり、駐車時間は長いものが多い。

図表 I - 2- 8 中高層マンションへの荷物搬入 車種等×駐車時間



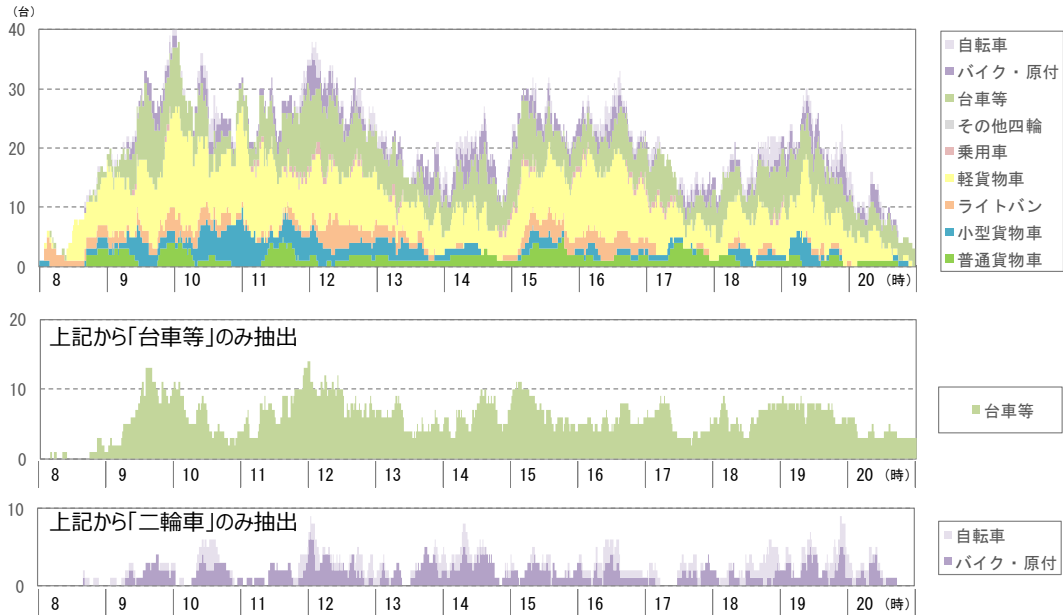
出典：第6回東京都市圏物資流動調査（地区物流：中高層マンション調査）
調査対象 29 施設の合計

注：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

5) 時間帯別駐車状況

- ・四輪車は宅配会社の配達時間帯との関係が何れ午前中が多いため、午前中に偏っておらず、食事時などがやや多い。
- ・二輪車はフードデリバリーも多いため、午前中に偏っておらず、食事時などがやや多い。

図表 I - 2- 9 中高層マンションへの荷物搬入 車種等 × 時間帯別駐車状況



出典：第6回東京都市圏物流調査（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：調査対象マンションに対し車両を駐車し搬入した場合の駐車状況を示している
なお、台車等での搬入も含めて比較するため、台車等は建物出入時刻を用いて算出

《参考》宅配大手の配達時間帯 8時～21時

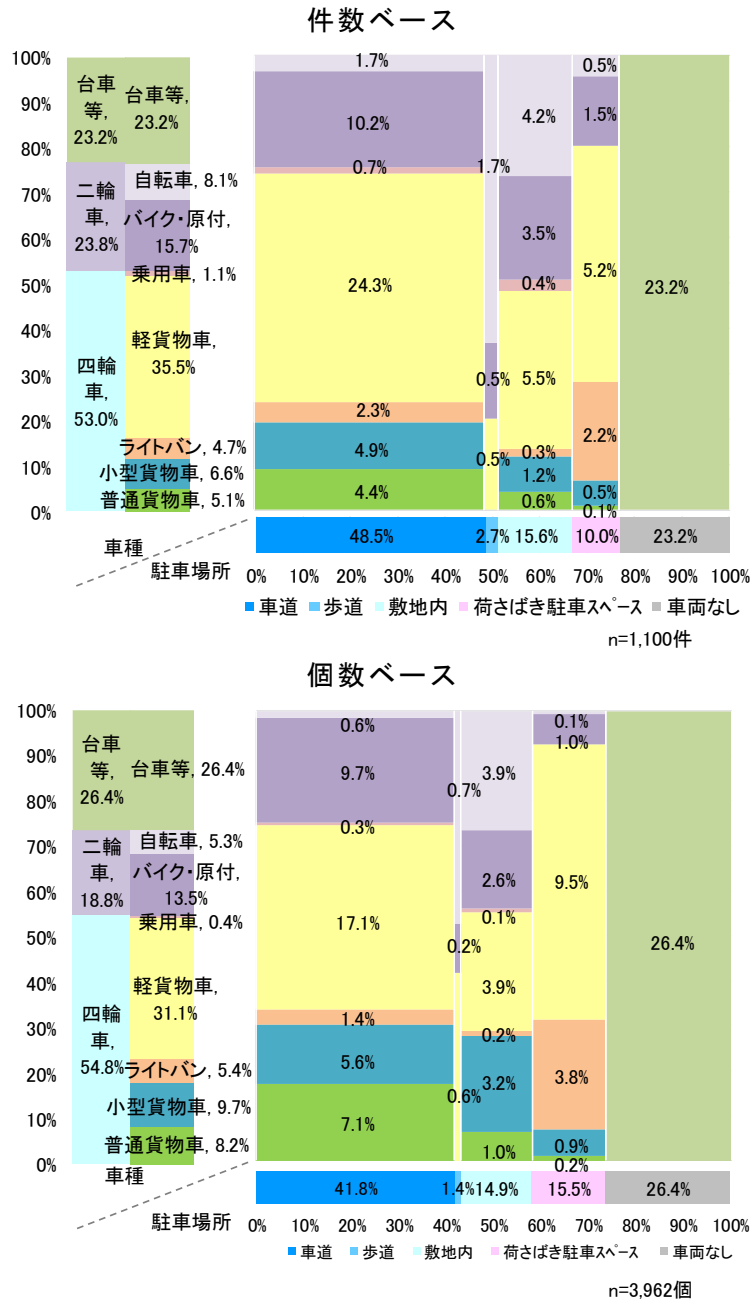
時	ヤマト運輸 指定できる 配達時間帯 (5区分)	佐川急便 お届け時間帯 (7区分)	日本郵便 ゆうパックの 「配達時間帯希望」 (6区分)
7			
8	8:00～12:00	午前中 (8時～12時)	午前中
9			
10			
11			
12			
12		12時～14時	12時頃～14時頃
13			
14	14:00～16:00	14時～16時	14時頃～16時頃
15			
16	16:00～18:00	16時～18時	16時頃～18時頃
17			
18	18:00	18時	18時頃
19	～20:00	18時～20時	～20時頃
20	19:00 ～21:00	18時 ～21時	19時 ～21時頃
21			

出典：各社ホームページ情報に基づき作成

6) 駐車場所

- ・サイズの大きい普通貨物車や小型貨物車など四輪車は車道上の駐車が多いのに対し、二輪車は歩道や玄関前など敷地内にも多く駐車している。
- ・荷物個数ベースでみると、サイズの大きい普通貨物車や小型貨物車、台車、駐車場所では荷さばきスペースの割合が高くなっている。

図表 I - 2- 10 中高層マンションへの荷物搬入 車種等×駐車場所



出典：第6回東京都圏物資流動調査（地区物流：中高層マンション調査）
調査対象29施設へ搬入ありのもの合計

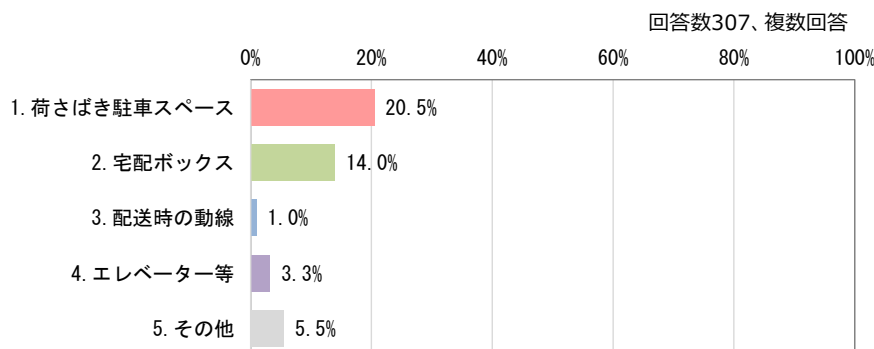
注：・正方形の面積グラフは全体100%を示す

・「敷地内」は「荷さばき駐車スペース」を除く、玄関前や敷地にある空き空間のこと
なお、29施設中3施設（10_東京都、11_東京都、20_神奈川県）は敷地内のみ調査

(3) 運輸事業者からみた中高層マンションでの配送上の問題

- ・ドライバーや配達員に対するヒアリングにより把握された発生している問題としては、荷さばき駐車スペースの不足、宅配ボックスについては設置自体への要望、設置されている場合でもボックス数不足等が指摘されている。

図表 I - 2 - 11 運輸事業者からみた中高層マンションでの配送上の問題



■ 荷さばき駐車スペース関連

(荷さばき駐車スペース無の場合)

- ・荷さばきスペースがない
- ・荷さばきスペースがないため、路上駐車せざるを得ない
- ・荷さばきスペースがないので、台車で来るしかない
- ・荷さばきスペースがないので、荷物が多いときはコインパーキングに停めざるを得ない
- ・駐禁とられないためには荷さばきスペースは必須
- ・広い駐車場はあるのに荷さばきスペースがないのは困る

(荷さばき駐車スペース有の場合)

- ・荷さばきスペースが足りない
- ・台数を増やしてほしい
- ・荷さばきスペースが狭い
- ・広くしてほしい
- ・いつも満車で停められない
- ・荷さばきスペースに乗用車が駐車している

■ 宅配ボックス関連

(宅配ボックス無の場合)

- ・宅配ボックスがないので困る

(宅配ボックス有の場合)

- ・宅配ボックスの数が少ない
- ・宅配ボックスがすぐ埋まってしまうので、増設して欲しい
- ・宅配ボックスから早く荷物を取り出してほしい
- ・宅配ボックスを大きくしてほしい

■ エレベーター、オートロック関連

- ・エレベーターの数が少ない
- ・セキュリティ上、エレベーターを利用する場合は1階と目的階の往復になる。配送が複数ある場合は1度1階に戻り、目的階の部屋にインターホンを鳴らしてロック解除してもらう必要があるので配送が非効率になる。

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）
 運輸事業者へのヒアリング調査
 調査対象 29 施設の合計

注：調査票設問で以下例示し、調査員が配達員に聞き取り調査
 当該マンションにおいて配送上の問題が発生していますか
 （荷さばき駐車スペース、宅配ボックス、配送時の動線・エレベーター等）

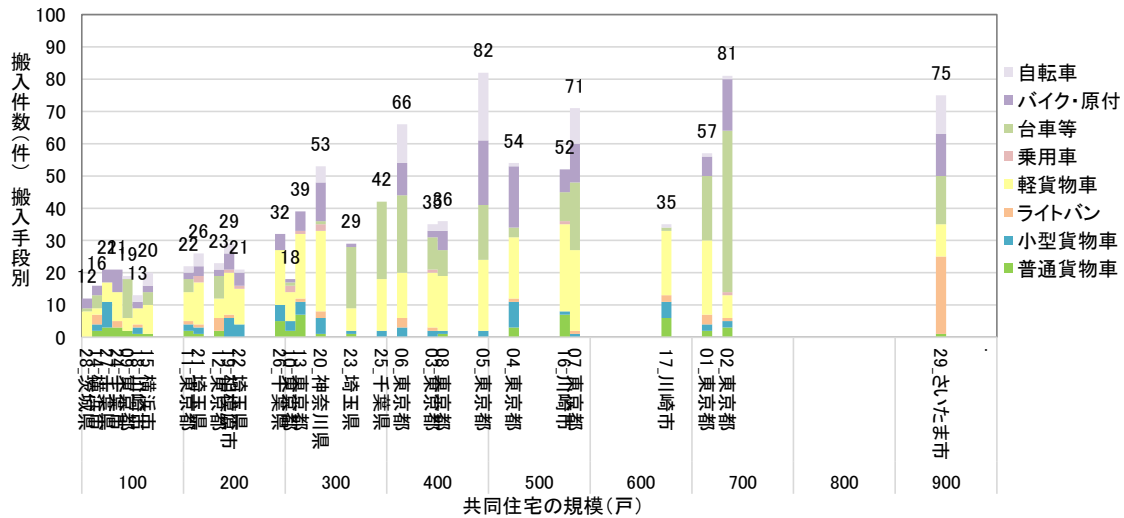
2-3-2 中高層マンション調査に基づく分析結果

(1) 中高層マンション住戸数と搬入件数及び路上駐車との関係

1) 中高層マンション住戸数と搬入件数の関係

- ・マンション住戸数と荷物搬入の関係については、住戸数が増えるほど搬入件数、搬入荷物個数が増えるきわめて強い正の相関がみられる。
- ・マンションの規模が大きくなると搬入車両も増え、それに対応した荷さばきスペースの確保が必要となる。

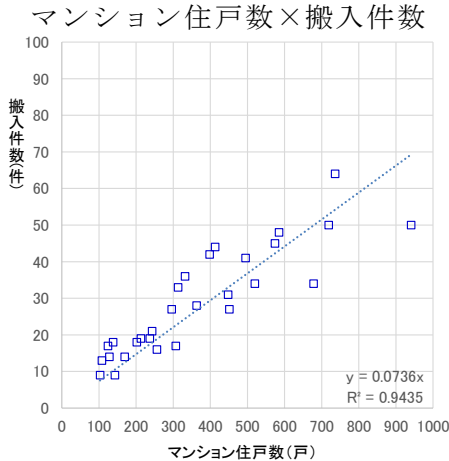
図表 I - 2- 12 マンション住戸数と搬入件数の関係（搬入手段・車種別）



出典：第6回東京都市圏物流流動調査（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：調査対象マンションへ搬入ありのもので、搬入手段は台車等も含む

図表 I - 2- 13 中高層マンションへの荷物搬入件数



出典：第6回東京都市圏物流流動調査（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：・車種は、四輪車+台車等（潜在需要）、二輪車は含まない
・「台車等」には、下記Bがあるため四輪車の「潜在需要」とした
A) 運送事業者の営業所が近くにあり、そこから台車で運搬
B) 今回調査対象範囲外に車両を駐車し、そこから台車で運搬

図表 I - 2- 14 参考：マンション住戸数と搬入件数、搬入荷物個数の関係
(搬入手段・車種別)

	マンション住戸数(戸) × 搬入件数(件)	マンション住戸数(戸) × 搬入荷物個数(個)
A .. 四輪車 + 台車等 (潜在需要) + 十二輪	<p>搬入件数(件)</p> <p>マンション住戸数(戸)</p> <p>$y = 0.0975x$ $R^2 = 0.9141$</p>	<p>搬入荷物個数(個)</p> <p>マンション住戸数(戸)</p> <p>$y = 0.3644x$ $R^2 = 0.9069$</p>
B .. 四輪車 + 台車等 (潜在需要)	<p>搬入件数(件)</p> <p>マンション住戸数(戸)</p> <p>$y = 0.0736x$ $R^2 = 0.9435$</p> <p>前頁掲載図</p>	<p>搬入荷物個数(個)</p> <p>マンション住戸数(戸)</p> <p>$y = 0.3118x$ $R^2 = 0.9052$</p>
C .. 四輪車のみ	<p>搬入件数(件)</p> <p>マンション住戸数(戸)</p> <p>$y = 0.0481x$ $R^2 = 0.8561$</p>	<p>搬入荷物個数(個)</p> <p>マンション住戸数(戸)</p> <p>$y = 0.2007x$ $R^2 = 0.8559$</p>

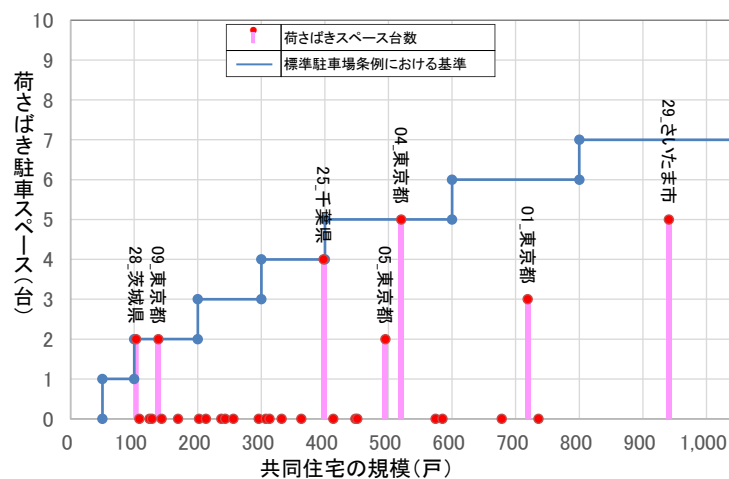
出典：第6回東京都市圏物資流動調査（地区物流：中高層マンション調査）

《参考》標準駐車場条例における基準との関係

- ・今回調査結果を、標準駐車場条例改正による共同住宅への荷さばき附置の基準と照らし合わせると、荷さばきスペースがある 7 施設でも基準と一致するものと満たないものもある。

図表 I - 2- 15 今回調査対象施設の荷さばきスペース駐車マス数と標準駐車場条例改正による共同住宅への荷さばき附置の基準との関係

マンション住戸数 × 荷さばきスペース台数



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）

注：今回調査対象施設の荷さばきスペース駐車マス数は、各施設現地踏査結果

《参考》「標準駐車場条例」改正

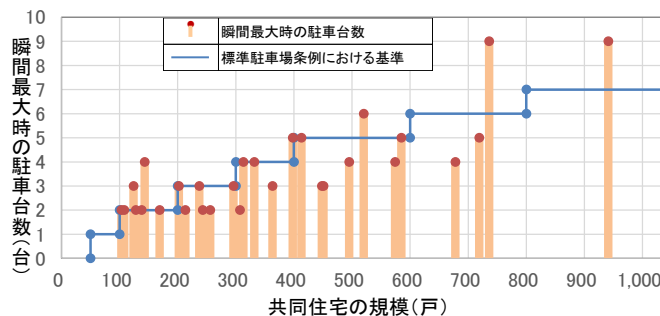
- ・政府は 2025 年 3 月 4 日、「駐車場法の一部を改正する政令」を閣議決定し、地方自治体が共同住宅への荷さばきスペースの附置（設置）を義務化しやすくなる内容に見直し。共同住宅を、自動車の駐車需要を生じさせる「特定用途」として追加。近年の超高層共同住宅の増加や宅配需要の増加に対応した。2025 年 3 月 7 日公布、2026 年 4 月 1 日施行。
- ・共同住宅の新築時に、建築物またはその敷地内に荷さばき駐車施設を設置することについては、これまでも駐車場法により条例で義務化することは可能となっていた。しかし、標準駐車場条例で共同住宅は「特定用途」に含まれていなかったことから、多くの自治体では荷さばき駐車施設の設置を義務付けしていなかった。今回、特定用途ではなかった共同住宅を特定用途に追加。地方公共団体の条例により共同住宅に対して附置義務制度の対象とできる地域が拡大、国土交通省としては、標準駐車場条例の改正を踏まえ、地方公共団体において附置義務条例の見直しを含めた、駐車場政策の見直しを促進。

- ・今回調査対象 29 施設の瞬間最大時の駐車台数を、標準駐車場条例改正による共同住宅への荷さばき附置の基準と照らし合わせると、概ね四輪車の需要は吸収できることが伺われる。

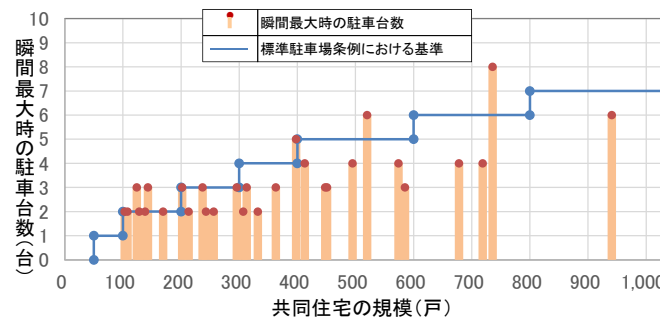
図表 I - 2- 16 今回調査対象施設の瞬間最大時の駐車台数と
標準駐車場条例改正による共同住宅への荷さばき附置の基準との関係

マンション住戸数 × 瞬間最大時の駐車台数

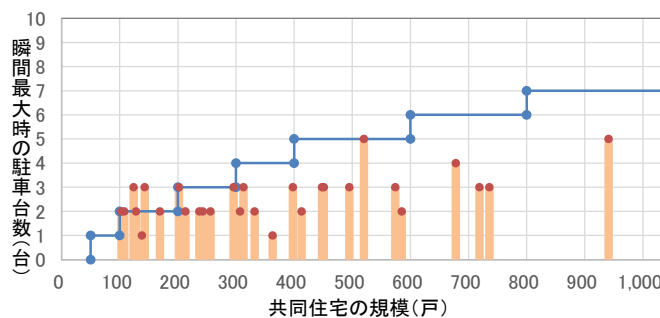
A : 四輪車＋台車等（潜在需要）＋二輪車



B : 四輪車＋台車等（潜在需要）



C : 四輪車のみ



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）

注：・「瞬間最大時の駐車台数」とは、各施設において対象車種が調査時間 8 時-21 時の間の 1 分単位でみた場合の最大時の駐車台数

- ・「台車等」には、下記 B があるため四輪車の「潜在需要」とした
 - A) 運送事業者の営業所が近くにあり、そこから台車で運搬
 - B) 今回調査対象範囲外に車両を駐車し、そこから台車で運搬

《参考》「標準駐車場条例」改正 共同住宅への荷さばき駐車施設附置義務の追加

施策名称	担当	年月	概要、ポイント
「標準駐車場条例」改正 共同住宅への荷さばき駐車施設附置義務の追加	国土交通省 都市局 街路交通施設課	2025(R7)年3月28日 (2025(R7)年3月7日公布 2026(R8)年4月1日施行)	<ul style="list-style-type: none"> 政府は2025年3月4日、「駐車場法の一部を改正する政令」を閣議決定し、地方自治体が共同住宅への荷さばき駐車スペースの附置（設置）を義務化しやすくなる内容に見直し、共同住宅を、自動車の駐車需要を生じさせる「特定用途」として追加。近年の超高層共同住宅の増加や宅配需要の増加に対応した。2025年3月7日公布、2026年4月1日施行。 共同住宅の新築時に、建築物またはその敷地内に荷さばき駐車施設を設置することについては、これまでも駐車場法により条例で義務化することは可能となっていた。しかし、標準駐車場条例で共同住宅は「特定用途」に含まれていなかったことから、多くの自治体では荷さばき駐車施設の設置を義務付けていなかった。今回、特定用途ではなかった共同住宅を特定用途に追加。地方公共団体の条例により共同住宅に対して附置義務制度の対象とできる地域が拡大、国土交通省としては、標準駐車場条例の改正を踏まえ、地方公共団体において附置義務条例の見直しを含めた、駐車場政策の見直しを促進。 <p>※改正のうち関連部分</p> <ul style="list-style-type: none"> 共同住宅への荷さばき駐車施設附置義務の追加 荷さばき駐車施設の車高に係る基準の変更

○ 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施設を推進。 ※ 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附置義務の追加
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

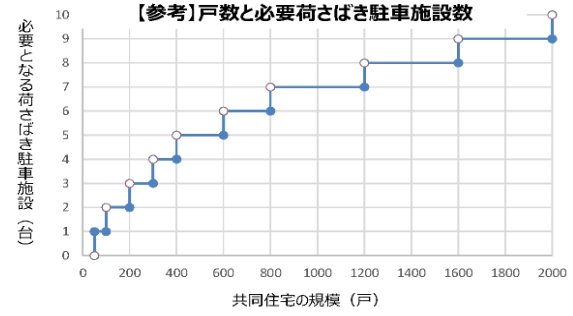
○ 質的課題への対応
車両の変化、ユニバーサルデザイン・バリアフリー、駐車場の集約による歩行者の利便性・安全性確保やまちなみの連続性確保

- ▶ 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（ハイルーフ）等に伴う駐車需要への対応

- 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）

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



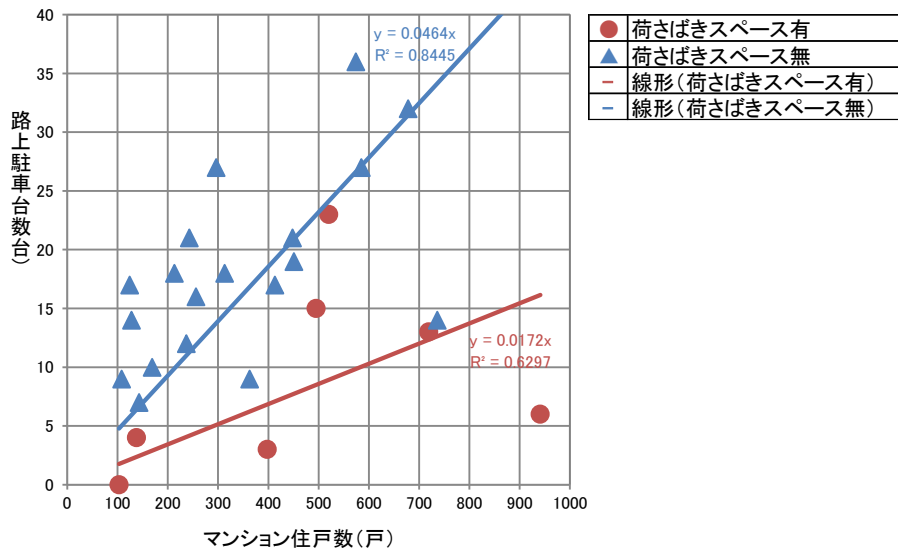
出典：「標準駐車場条例」を改正～社会の変化に対応した駐車施設の附置義務制度の見直しを推進～
（国土交通省都市局、2025年3月28日プレスリリース）
https://www.mlit.go.jp/report/press/toshi09_hh_000119.html

2) 中高層マンション住戸数と路上駐車台数の関係

- ・荷さばきスペースの有無による周辺路上駐車台数への影響をみると、荷さばきスペースが有る方が、周辺路上駐車台数が少ない傾向にある。
- ・荷さばきスペースがあることで、路上駐車削減効果があることが伺われる。

図表 I - 2- 17 荷さばきスペース有無別の路上駐車台数

マンション住戸数×路上駐車台数



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）

注：・車種は、四輪車のみ

・路上駐車台数は、車道・歩道上に駐車して対象マンションに搬入した台数

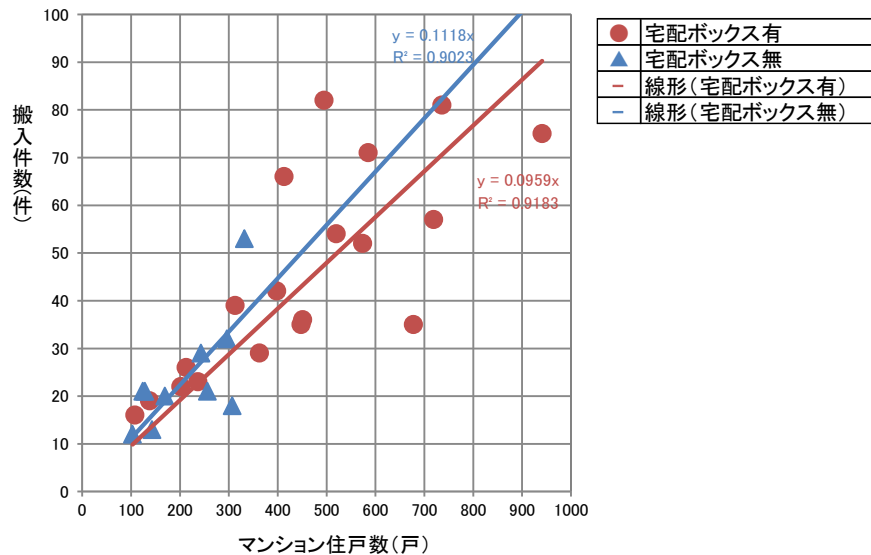
・サンプル数が少ないことに留意する必要がある

(2) 宅配ボックスに関わる実態

1) 宅配ボックスの有無と搬入件数、平均駐車時間の関係

- ・宅配ボックスによる搬入件数や駐車時間への影響をみると、宅配ボックスが有る方が搬入件数が少なく、平均駐車時間が短い傾向にある。
- ・宅配ボックスがあることで、再配達削減や駐車時間短縮を生む効果が伺われる。

図表 I - 2- 18 宅配ボックスの有無別の搬入件数

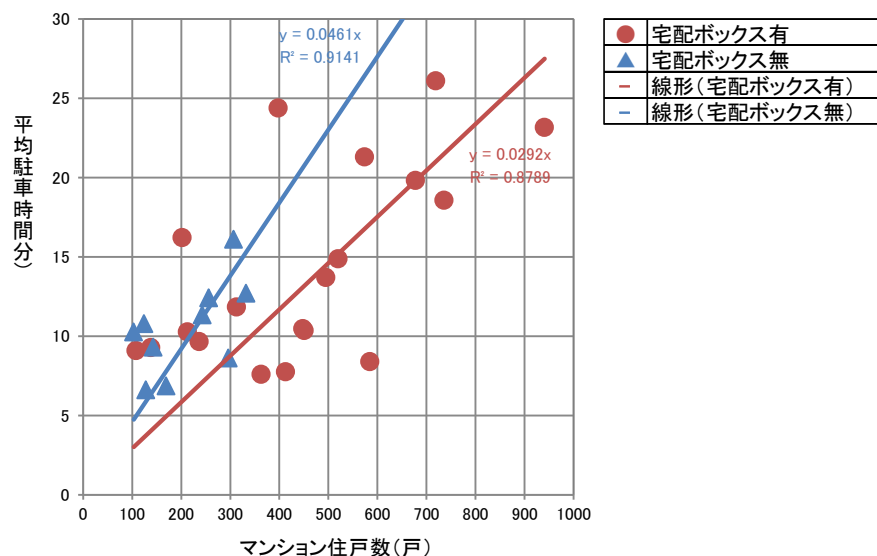


出典：第6回東京都市圏物資流動調査（地区物流：中高層マンション調査）

注：・搬入件数は、四輪車＋台車等（潜在需要）＋二輪車

・サンプル数が少ないことに留意する必要がある

図表 I - 2- 19 宅配ボックスの有無別の平均駐車時間



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）

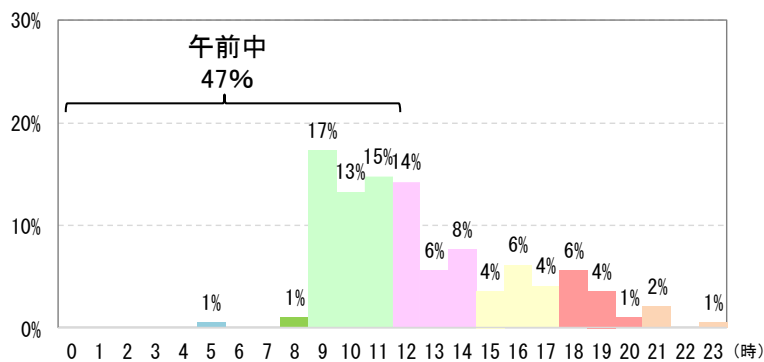
注：・平均駐車時間には、車両なしの台車による搬入は含まない

・サンプル数が少ないことに留意する必要がある

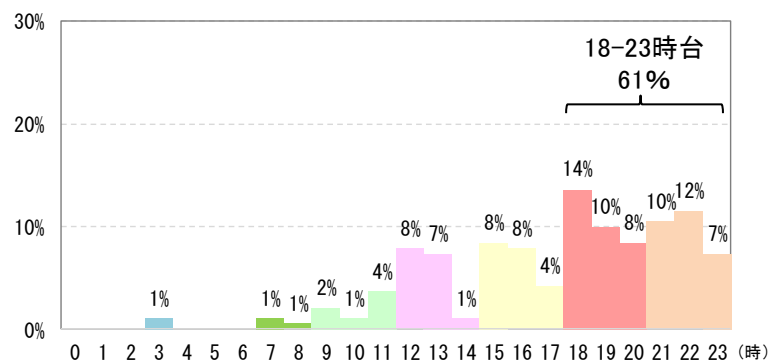
2) 宅配ボックス時間帯別入出庫件数割合

- 宅配ボックスへの入庫と出庫状況を時間帯別にみると、入庫ピークは朝 9 時台で 1 日のうちの 17%、午前中(0 時から 11 時台まで)で約 5 割(47%)が入庫、出庫(取出)ピークは夕方 18 時台で 1 日のうちの 14%、18 時から 23 時台までで約 6 割(61%)が出庫である。
- 宅配ボックスがあることで、運送事業者側では再配達削減、受け取る居住者側には不在時でも荷物をスムーズに受け取ることができるという相互メリットが明らかである。
- コロナ禍で急速に拡大した置き配や宅配ボックスは、受取人とドライバーが同じ時間に居合わせるという「時間・空間の同時性解消」による課題解決策であり、双方の時間の使い方の自由度が増す効果もある。

図表 I - 2- 20 宅配ボックス時間帯別入出庫件数割合
入庫



出庫



出典：調査対象マンションのうち、宅配ボックス事業者の協力により、調査日 1 日分の宅配ボックス
出入データの提供を受け整理したもの
(調査対象の宅配ボックス有のマンションの一部 10 施設 13 棟分のみ)

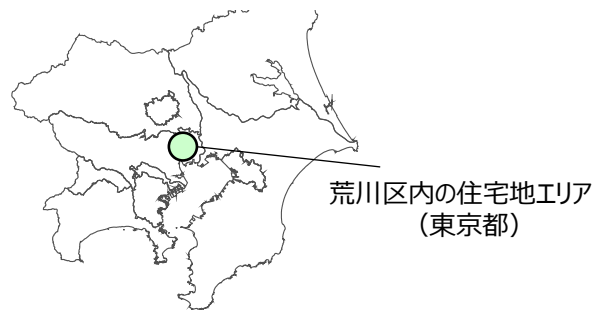
第3章 戸建て等住宅地調査

3-1 戸建て等住宅地調査の調査概要

○調査目的

- ・荷さばき施設は、本来、物流を集中させている建物内において整備することが原則であるが、敷地内や建物内で整備できないことも多い。特に、住宅地においては、宅配の荷物を運ぶトラック等の交通があるが、狭い道路幅員、交通規制等により、トラックが駐停車可能な場所が少ない。
- ・荒川区では、集配・福祉・介護等のサービス業務を営む事業者を対象とした、荷さばき駐車場の提供を行っており、これからの住宅地における荷さばき対策の方向性を探ることを目的として、当該地域を対象とした地区物流調査を実施した。

図表 I - 3- 1 戸建て等住宅地調査の調査対象



図表 I - 3- 2 戸建て等住宅地調査（荒川区）の調査概要

区分	調査種類	調査のねらい	主な調査項目
I. 地区物流の実態調査	(1) 貨物車の駐車実態調査	・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る必要駐車規模・配置計画の検討などの基礎情報を得る	・駐車場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、横持ち搬送の回数・所要時間等を調査 ・駐車場の前面道路に駐車する自動車にも同内容を調査
II. 地区内の交通インフラの実態調査	(1) 路外駐車場や道路空間の状況	・荷さばき駐車場所としての駐車場の広さや出入口などの構造や道路空間に関する基礎情報を得る。	・荷さばき駐車マスの大きさ ・駐車場周辺の道路状況調査（道路幅員、交通規制等）
III. まちづくりに関連する主体の意向調査	(1) 運輸事業者等へのアンケート・ヒアリング調査	・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調査	・集配送拠点の配送エリアと、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
	(2) 住民へのアンケート調査	・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調査	・宅配受取頻度のほか、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


○荒川区荷さばき駐車場の概要

- ・荒川区は、区有の駐車場のうち 12 箇所を、集配・福祉・介護等のサービス業務を営む事業者が利用可能な駐車場として提供する事業を実施中。

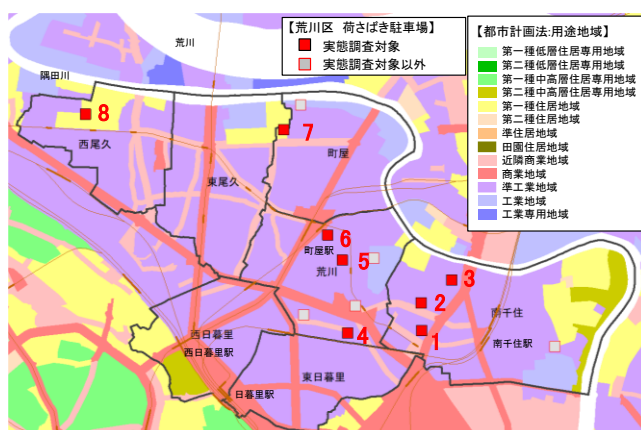
※利用時間:原則 30 分未満、利用料金:無料

- ・今回うち 8 箇所を対象に実態調査を実施

図表 I - 3- 3 荒川区荷さばき駐車場の利用条件等

利用方法	ご利用の際は下記の看板を確認し、ご利用ください。 各荷さばき駐車場については、状況によりご利用できない場合がございます。ご了承ください。	
利用時間	原則30分未満	
利用料金	無料	

図表 I - 3- 4 実態調査対象の荷さばき駐車場（8 箇所）の位置



図表 I - 3- 5 実態調査対象の荷さばき駐車場（8 箇所）の概要

No	荷さばき駐車場 (設置場所の施設名)	所在地	施設備考	利用 可能 時間	実態調査対象		
					荷さばき用マ ス数	その他 マス	周辺路 上駐車
1	南千住第四児童遊園	南千住一丁目56番11号	・道路沿い ・公衆トイレあり	-	1	-	○
2	荒川総合スポーツセンター	南千住六丁目45番5号	・民間コインパー キング時間貸し	-	1	○	○
3	南千住図書館・荒川ふるさと文化館	南千住六丁目63番1号		19:30まで	1	○	○
4	あらかわエコセンター	荒川一丁目53番20号	・旧荒川保健所	17:00まで	1	○	○
5	ゆいの森あらかわ	荒川二丁目50番1号	・中央図書館 ・地下駐車場	20:30まで	1	○	○
6	町屋文化センター	荒川七丁目20番1号		-	1	-	○
7	町屋五丁目住宅	町屋五丁目9番2号	・区民住宅	-	1	○	-
8	あらかわ遊園スポーツハウス	西尾久八丁目3番1号		-	2	-	○

注:「その他マス」とは、当該駐車場で荷さばき用マス以外のマスで荷さばき駐車車両を調査した場合には○

図表 I - 3- 6 荒川区荷さばき駐車場の概要 (1/2)

<p>1 南千住第四児童遊園 道路沿いの公園</p>  	<p>2 荒川総合スポーツセンター 民間時間貸しコインパーキングで 30 分無料</p>   
<p>3 南千住図書館・荒川ふるさと文化館 利用時間:19:30 まで</p>   	<p>4 あらかわエコセンター 利用時間:17:00 まで</p>   

図表 I - 3- 7 荒川区荷さばき駐車場の概要 (2/2)

<p>5 ゆいの森あらかわ</p> <p>地下駐車場、利用時間:20:30 まで</p>   	<p>6 町屋文化センター</p>   
<p>7 町屋五丁目住宅</p> <p>区民住宅 (22 階建、114 戸)</p>   	<p>8 あらかわ遊園スポーツハウス</p>   

3-2 戸建て等住宅地調査の実態調査の内容

3-2-1 端末物流の実態調査

調査種類	調査のねらい
(1) 貨物車の駐車実態調査	<ul style="list-style-type: none"> ・ 荒川区が提供する荷さばき駐車場、及び、その周辺の路上における宅配車両の駐停車の実態を目視で調査し、住宅地における今後の荷さばき駐車場のあり方に関する基礎情報を得る。 ・ 荷さばき駐車場やその周辺の路上に駐停車している宅配車両のドライバーに対して、宅配荷物の搬送先、駐停車場所の選択理由等を聞き取り調査し、住宅地における荷さばき駐車場等の利用特性に関する基礎情報を得る。
(2) 運輸事業者等へのアンケート・ヒアリング調査	<ul style="list-style-type: none"> ・ 荒川区に宅配荷物を輸配送している運輸事業者等の本社や営業所を対象として、荒川区内における宅配荷物の輸配送や駐停車の実態をヒアリング・アンケート等により調査し、住宅地における荷さばき駐車場等の利用特性に関する基礎情報を得る。

(1) 貨物車の駐車実態調査

1) 調査対象

① 荷さばき駐車場の駐車実態調査

- ・ 荒川区が提供している荷さばき駐車場のうち、宅配車両の駐停車が想定される8箇所（下表）を対象とした。

② 路上の駐車実態調査

- ・ ①の8箇所の荷さばき駐車場の周辺道路を対象とする。

2) 調査方法

- ・ 調査対象の荷さばき駐車場や道路区間に固定調査員を配置し、宅配車両の駐停車を目視で確認した後、随時、駐停車の状況等を調査票に記録する。
- ・ 宅配車両から荷物を下ろした後、台車や手持ち等によって荷物を運ぶ、いわゆる「横持ち搬送」の実態については、横持ち搬送の回数（宅配車両から台車や手持ち等で行き来する回数）等は目視で確認、搬送先の主な施設種類、エリア名（住所）は目視可能な範囲であれば目視、そうでなければ宅配車両のドライバーに短時間でヒアリングを実施する。ただし、ドライバーへのヒアリングはドライバーの許可を得た上で行う。

3) 調査項目

<荷さばき駐車場の駐車実態調査票> **調査票①**

※A：固定調査員の目視による調査、B：ドライバーにヒアリング調査

- ・ 駐停車の位置 ※A
- ・ 駐停車の開始時刻、終了時刻 ※A
- ・ 車両の登録地、ナンバープレート、用途、自営区分、事業者名、車種（最大積載量）※A

- ・荷さばきの有無、集配区分 ※A
- ・荷物の積替えの有無 ※A
- ・横持ち搬送を行う配達員 ※A
- ・横持ち搬送の有無・回数 ※A
 - （横持ち搬送の回ごとに）横持ち搬送の利用手段 ※A
 - （横持ち搬送の回ごとに）横持ち搬送の開始時刻、終了時刻 ※A
- ・横持ち搬送先の詳細（施設種類、搬送先のエリア名） ※A, B
- ・荷さばき駐車場の認知、荷さばき駐車場を選択した理由 ※B

<路上の駐車実態調査票> **調査票②**

※A：固定調査員の目視による調査、B：ドライバーにヒアリング調査

- ・駐停車の位置 ※A
- ・駐停車の開始時刻、終了時刻 ※A
- ・車両の登録地、ナンバープレート、用途、自営区分、事業者名、車種（最大積載量）
※A
- ・駐車状況（路上、歩道乗り上げ、パーキングメーター等） ※A
- ・路側の状況（植え込みあり、ガードレールあり、切り込みあり等） ※A
- ・駐車車両の自動車交通への影響、歩行者・自転車交通への影響の有無 ※A
- ・荷さばきの有無、集配区分 ※A
- ・荷物の積替えの有 ※A
- ・横持ち搬送を行う配達員 ※A
- ・横持ち搬送の有無・回数 ※A
 - （横持ち搬送の回ごとに）横持ち搬送の利用手段 ※A
 - （横持ち搬送の回ごとに）横持ち搬送の開始時刻、終了時刻 ※A
- ・横持ち搬送先の詳細（施設種類、搬送先のエリア名） ※A, B
- ・荷さばき駐車場の認知状況、路上を選択した理由 ※B

調査票① 荒川区の提供駐車場: (荒川区)貨物車の駐車実態調査(荷さばき駐車場)		調査日: 令和 年 月 日 ()	調査員名: _____
--	--	-------------------	-------------

通番	駐停車位置番号	1. 駐停車車両について							
備考		駐車時間 駐車開始: _____時____分 駐車終了: _____時____分	ナンバープレート 車籍地: _____ 車頭番号: _____ ナンバー: _____	車種区分 1. 乗用車 2. 軽貨物車 3. ライトバン、ワンボックス 4. 小型貨物車(2t未満) 5. 普通貨物車(2t以上) 6. バイク、原付(荷ありのみ) 7. 自転車(荷ありのみ)	用途区分 1. 乗用 2. 宅配便等(常温) 3. 宅配便等(クール便) 4. 郵便 5. 飲料品等運搬 6. その他運搬 7. 工事中 8. その他 (_____)	事業者名 _____ 自営区分 1. 自家用 2. 営業用	積替えの有無 1. 車両同士の積替えあり 2. 車両⇄バイクの積替えあり 3. 車両⇄自転車の積替えあり 4. その他の積替えあり (_____) 5. なし	荷さばきの有無 1. 配送あり 2. 集荷あり 3. 配送・集荷両方あり 4. なし ※荷さばきのない車両の記入はここまで ※4. 以外は 2、3へ	
		2. 横持ち搬送について			3. 駐停車場所の選択理由について				
		搬送を行っている配達員	搬送回数	開始時刻・終了時刻	搬送手段 ※複数可	届け先の住所・名称 ※ヒアリング調査	届け先の施設種類 ※ヒアリング調査 ※複数可	駐停車場所の選択理由 ※ヒアリング調査 ※複数可	荒川区が提供する荷さばき駐車場の認知 ※ヒアリング調査
荷さばきがある車両は 2、3へ		1. ドライバーと同一の人 2. ドライバーとは異なる人	_____回	1回目の搬送開始: _____時____分 最後の搬送終了: _____時____分	1. 手持ち 2. 台車 3. その他 (_____)	※届け先が複数の場合は、最も遠方の届け先を調査 _____	1. 一戸建 2. 共同住宅 3. その他の住宅 4. オフィス 5. 物販店 6. 飲食店 7. その他 (_____)	1. 届け先に近い 2. 料金が安い、または、無料 3. 駐停車可能な十分なスペースがある 4. 周辺の道路は幅員が狭いため、路上での駐停車が不可能 5. 周辺の道路は、規制があるため、路上駐車が不可能 6. 周辺の道路の路上に駐停車すると、通過交通を妨げる恐れがある 7. 比較的長時間駐車するため、路外駐車場を利用する方がよい 8. その他 (_____)	1. 知っている 2. 知らない

通番	駐停車位置番号	1. 駐停車車両について							
備考		駐車時間 駐車開始: _____時____分 駐車終了: _____時____分	ナンバープレート 車籍地: _____ 車頭番号: _____ ナンバー: _____	車種区分 1. 乗用車 2. 軽貨物車 3. ライトバン、ワンボックス 4. 小型貨物車(2t未満) 5. 普通貨物車(2t以上) 6. バイク、原付(荷ありのみ) 7. 自転車(荷ありのみ)	用途区分 1. 乗用 2. 宅配便等(常温) 3. 宅配便等(クール便) 4. 郵便 5. 飲料品等運搬 6. その他運搬 7. 工事中 8. その他 (_____)	事業者名 _____ 自営区分 1. 自家用 2. 営業用	積替えの有無 1. 車両同士の積替えあり 2. 車両⇄バイクの積替えあり 3. 車両⇄自転車の積替えあり 4. その他の積替えあり (_____) 5. なし	荷さばきの有無 1. 配送あり 2. 集荷あり 3. 配送・集荷両方あり 4. なし ※荷さばきのない車両の記入はここまで ※4. 以外は 2、3へ	
		2. 横持ち搬送について			3. 駐停車場所の選択理由について				
		搬送を行っている配達員	搬送回数	開始時刻・終了時刻	搬送手段 ※複数可	届け先の住所・名称 ※ヒアリング調査	届け先の施設種類 ※ヒアリング調査 ※複数可	駐停車場所の選択理由 ※ヒアリング調査 ※複数可	荒川区が提供する荷さばき駐車場の認知 ※ヒアリング調査
荷さばきがある車両は 2、3へ		1. ドライバーと同一の人 2. ドライバーとは異なる人	_____回	1回目の搬送開始: _____時____分 最後の搬送終了: _____時____分	1. 手持ち 2. 台車 3. その他 (_____)	※届け先が複数の場合は、最も遠方の届け先を調査 _____	1. 一戸建 2. 共同住宅 3. その他の住宅 4. オフィス 5. 物販店 6. 飲食店 7. その他 (_____)	1. 届け先に近い 2. 料金が安い、または、無料 3. 駐停車可能な十分なスペースがある 4. 周辺の道路は幅員が狭いため、路上での駐停車が不可能 5. 周辺の道路は、規制があるため、路上駐車が不可能 6. 周辺の道路の路上に駐停車すると、通過交通を妨げる恐れがある 7. 比較的長時間駐車するため、路外駐車場を利用する方がよい 8. その他 (_____)	1. 知っている 2. 知らない

調査票②		荒川区の提供駐車場:			(荒川区)貨物車の駐車実態調査(路上)			調査日:令和 年 月 日()		調査員名:	
通番 駐停車 位置 番号	1. 駐停車車両について										
	駐車時間 駐車開始: 時 分 駐車終了: 時 分 ナンバープレート	車種区分 1. 乗用車 2. 軽貨物車 3. ライトバン、ワンボックス 4. 小型貨物車(2t未満) 5. 普通貨物車(2t以上) 6. バイク、原付(荷ありのみ) 7. 自転車(荷ありのみ)	用途区分 1. 乗用 2. 宅配便等(常温) 3. 宅配便等(クール便) 4. 郵便 5. 飲料品等運搬 6. その他運搬 7. 工所用 8. その他 ()	事業者名 自営区分 1. 自家用 2. 営業用	駐停車による 通過交通への影響 1. あり 2. なし	路上駐車の状況 1. 車道上(PM, PT) 2. 車道上(一重) 3. 車道上(二重) 4. 片側歩道乗り上げ 5. 歩道上 6. 点字ブロック乗り上げ 7. その他 ()	路側の状況 ※複数可 1. 植え込みあり 2. ガードレールあり 3. バス停あり 4. 切り込みあり 5. 切り下げあり 6. 段差あり(5cm超) 7. その他占有物あり	積替えの有無 1. 車両同士の積替えあり 2. 車両⇄バイクの積替えあり 3. 車両⇄自転車の積替えあり 4. その他の積替えあり () 5. なし	荷さばきの有無 1. 配送あり 2. 集荷あり 3. 配送・集荷両方あり 4. なし ※荷さばきのない車両の記入はここまで ※4. 以外は 2, 3へ		
備考	車籍地 車頭番号 ナンバー										
荷さばきがある車両は 2, 3へ	2. 横持ち搬送について										
	搬送を行っている配達員	搬送回数	開始時刻・終了時刻	搬送手段 ※複数可	届け先の住所・名称 ※ヒアリング調査	届け先の施設種類 ※ヒアリング調査 ※複数可	駐停車場所の選択理由 ※ヒアリング調査 ※複数可			荒川区が提供する荷さばき駐車場の認知 ※ヒアリング調査	
	1. ドライバーと同一の人 2. ドライバーとは異なる人	回	1回目の搬送開始: 時 分 最後の搬送終了: 時 分	1. 手持ち 2. 台車 3. その他 ()	※届け先が複数の場合は、最も遠方の届け先を調査 届け先の箇所数 ※ヒアリング調査 箇所	1. 一戸建 2. 共同住宅 3. その他の住宅 4. オフィス 5. 物販店 6. 飲食店 7. その他 ()	1. 届け先に近い 2. 料金が安い、または、無料 3. 駐停車可能な十分なスペースがある 4. 近くに路外駐車場がない 5. 近くに路外駐車場があるものの、混雑しているなど、使い勝手が悪い 6. 交通量が少ないため、路上に駐停車しても、通過交通を妨げる恐れがあまりない 7. 短時間の駐停車であるため、路外駐車場を利用するほどではない 8. その他 ()			1. 知っている 2. 知らない	
通番 駐停車 位置 番号	1. 駐停車車両について										
	駐車時間 駐車開始: 時 分 駐車終了: 時 分 ナンバープレート	車種区分 1. 乗用車 2. 軽貨物車 3. ライトバン、ワンボックス 4. 小型貨物車(2t未満) 5. 普通貨物車(2t以上) 6. バイク、原付(荷ありのみ) 7. 自転車(荷ありのみ)	用途区分 1. 乗用 2. 宅配便等(常温) 3. 宅配便等(クール便) 4. 郵便 5. 飲料品等運搬 6. その他運搬 7. 工所用 8. その他 ()	事業者名 自営区分 1. 自家用 2. 営業用	駐停車による 通過交通への影響 1. あり 2. なし	路上駐車の状況 1. 車道上(PM, PT) 2. 車道上(一重) 3. 車道上(二重) 4. 片側歩道乗り上げ 5. 歩道上 6. 点字ブロック乗り上げ 7. その他 ()	路側の状況 ※複数可 1. 植え込みあり 2. ガードレールあり 3. バス停あり 4. 切り込みあり 5. 切り下げあり 6. 段差あり(5cm超) 7. その他占有物あり	積替えの有無 1. 車両同士の積替えあり 2. 車両⇄バイクの積替えあり 3. 車両⇄自転車の積替えあり 4. その他の積替えあり () 5. なし	荷さばきの有無 1. 配送あり 2. 集荷あり 3. 配送・集荷両方あり 4. なし ※荷さばきのない車両の記入はここまで ※4. 以外は 2, 3へ		
備考	車籍地 車頭番号 ナンバー										
荷さばきがある車両は 2, 3へ	2. 横持ち搬送について										
	搬送を行っている配達員	搬送回数	開始時刻・終了時刻	搬送手段 ※複数可	届け先の住所・名称 ※ヒアリング調査	届け先の施設種類 ※ヒアリング調査 ※複数可	駐停車場所の選択理由 ※ヒアリング調査 ※複数可			荒川区が提供する荷さばき駐車場の認知 ※ヒアリング調査	
	1. ドライバーと同一の人 2. ドライバーとは異なる人	回	1回目の搬送開始: 時 分 最後の搬送終了: 時 分	1. 手持ち 2. 台車 3. その他 ()	※届け先が複数の場合は、最も遠方の届け先を調査 届け先の箇所数 ※ヒアリング調査 箇所	1. 一戸建 2. 共同住宅 3. その他の住宅 4. オフィス 5. 物販店 6. 飲食店 7. その他 ()	1. 届け先に近い 2. 料金が安い、または、無料 3. 駐停車可能な十分なスペースがある 4. 近くに路外駐車場がない 5. 近くに路外駐車場があるものの、混雑しているなど、使い勝手が悪い 6. 交通量が少ないため、路上に駐停車しても、通過交通を妨げる恐れがあまりない 7. 短時間の駐停車であるため、路外駐車場を利用するほどではない 8. その他 ()			1. 知っている 2. 知らない	

3-2-2 インフラの状況調査

調査種類	調査のねらい
(1) 路外駐車場や道路空間の状況	荒川区における宅配車両の荷さばき駐車場、及び、道路に関する情報を整理し、荷さばき駐車場所としての駐車場の広さや出入口などの構造や道路空間に関する基礎情報を得る。

(1) 路外駐車場や道路空間の状況

1) 調査対象

- ・荒川区が提供している荷さばき駐車場(13箇所のうち実態調査を実施した8箇所)やその周辺道路

2) 調査方法

- ・上記の荷さばき駐車場については、現地踏査によって調査
- ・道路空間については、道路幅員構成は、道路台帳（荒川区）を確認

3) 調査項目

- ・路外駐車場は、駐車場の構造、利用制限、収容台数、営業時間、料金体系を調査。
- ・道路空間は、道路幅員構成（歩道、車道、停車帯、自転車レーン等）、交通規制状況を調査

3-2-3 関係者の意向調査

調査種類	調査のねらい
(1) 運輸事業者等へのアンケート・ヒアリング調査	・ 荒川区に宅配荷物を輸配送している運輸事業者等の本社や営業所を対象として、荒川区内における宅配荷物の輸配送や駐停車の課題、物流効率化に向けた取組、行政の施策への要望等をヒアリング・アンケート等により調査し、住宅地における荷さばき駐車対策の方向性を検討するための基礎情報を得る。
(2) 住民へのアンケート調査	・ 荒川区内に居住している住民を対象として、宅配の受取頻度などの実態のほか、宅配車両の駐停車や通行に関する課題認識等をアンケート等により調査し、住宅地における荷さばき駐車対策の方向性を検討するための基礎情報を得る。

(1) 運輸事業者等へのアンケート・ヒアリング調査

1) 調査対象

- ・ 荒川区内において宅配荷物の輸配送を行っている主な運輸事業者等の本社や営業所等を調査対象とする。

2) 調査方法

以下の手順で調査を実施する。

① 本社に対する調査

本社に対して、荒川区内へと宅配荷物の配送を行っている営業所の事業所名、所在地を調査する。

② 各営業所の配送圏域等の調査

上記①で把握した営業所（もしくは、本社）に対して、ヒアリング等によって、各営業所の配送圏域、配達員の担当エリア、主要な配送ルート等を調査する。

3) 調査項目

以下の調査票で実施する。 調査票③ ※前述に含む

① エリアごとの配送課題の調査

② 今後の取り組みの意向の調査

③ 行政の施策への要望

- ・ 自由記述で回答してもらう

(2) 住民へのアンケート調査

1) 実施概要

①ねらい

- ・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調査

②調査対象

荒川区内に居住する個人

③調査方法

インターネットモニター調査

④調査時期

2025年1月15日(水)～20日(月)

⑤回収数

目標数：300サンプル以上

回収数：413サンプル

(区内7地区別・性・年代別人口比を踏まえ実施)

⑥調査項目

調査項目は以下の通り。

なお、別途実施の「個人のモノの受取調査の設問項目も踏まえ、設問を追加した。

図表 I - 3- 8 荒川区住民アンケート設問項目の概要

区分		調査項目	
スクリーニング調査		性別、年齢	
		①居住地	
本調査	1. 個人属性	①職業	①-1 職業
			①-2 業種
	①-3 在宅勤務の実施頻度		
	2. 世帯属性	②世帯人数	
		③世帯構成	
		④世帯年収	
		⑤住宅の形態等	⑤-1 住宅の形態
			⑤-2 オートロックの有無 ※集合住宅のみ
			⑤-3 宅配ボックスの有無
	⑤-4 宅配車両が駐停車できる場所の有無 ⑤-4-1 自宅の敷地内(共用スペース含む)で宅配車両が駐停車できる場所の有無 ⑤-4-2 自宅前の道路の状況		
	⑥自動車等の保有		
	3. 世帯全体の宅配受取の状況	⑦宅配受取頻度	
		⑧再配達が発生割合	
		⑨受取時間が遅延する割合	⑨-1 受取時間帯の指定の有無
			⑨-2 指定した受取時間帯を遅延した割合
⑩受取方法		⑩-1 受取方法・受取場所(過去1年実態)	
	⑩-2 自宅外の受取場所の選択理由		
	⑩-3 今後自宅外の受取に変更する可能性		
	⑩-4 変更後の受取方法		
4. 自宅周辺に届けられている宅配についての意識等	⑪自宅周辺でよく見かける輸配送の方法		
	⑫自宅周辺でよく見かける宅配車両の駐停車場所		
	⑬自宅周辺で宅配が運ばれている様子を見かける頻度の変化		
	⑭自宅周辺への宅配に対する問題意識		
	⑮宅配に関する問題点に対する解決策		

3-3 戸建て等住宅地調査の分析結果

3-3-1 戸建て等住宅地調査から把握された実態

(1) 公共荷さばき駐車場の利用状況

1) 利用状況

- ・ 荒川区荷さばき駐車場の利用状況から利用されている場所の特徴をみると、
 利用が多い場所：道路に面している、駐車マスが広い、周辺道路幅員が狭い 等
 利用が少ない場所：地下駐車場、高さ制約がある、利用時間制約がある 等

図表 I - 3- 9 荒川区公共荷さばき駐車場の利用状況（時間帯別）

No	荷さばき駐車場の 荷さばき用マス	駐車 台数 (台)	占有 時間 (%)	荷さばき有 の平均駐 車時間(分)	時間帯別駐車状況(1分単位)															
					8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20			
1	南千住第四児童遊園	14	17%	10																
2	荒川総合 スポーツセンター	2	13%	51																
3	南千住図書館・ 荒川ふるさと文化館	3	16%	41																
4	あらかわエコセンター	3	4%	8																
5	ゆいの森あらかわ	4	13%	32															利用可能時間外	
6	町屋文化センター	1	3%	0																
7	町屋五丁目住宅	7	13%	9																
8	あらかわ遊園 スポーツハウス	5	18%	9																

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））

実態調査日：2024（R6）年11月平日1日8時～21時

注：・荷さばき駐車場の荷さばき用マスは「8 あらかわ遊園スポーツハウス」のみ2マス、他は1マス

・駐車台数は調査時間（8～21時）の間に荷さばき用マスに駐車した台数

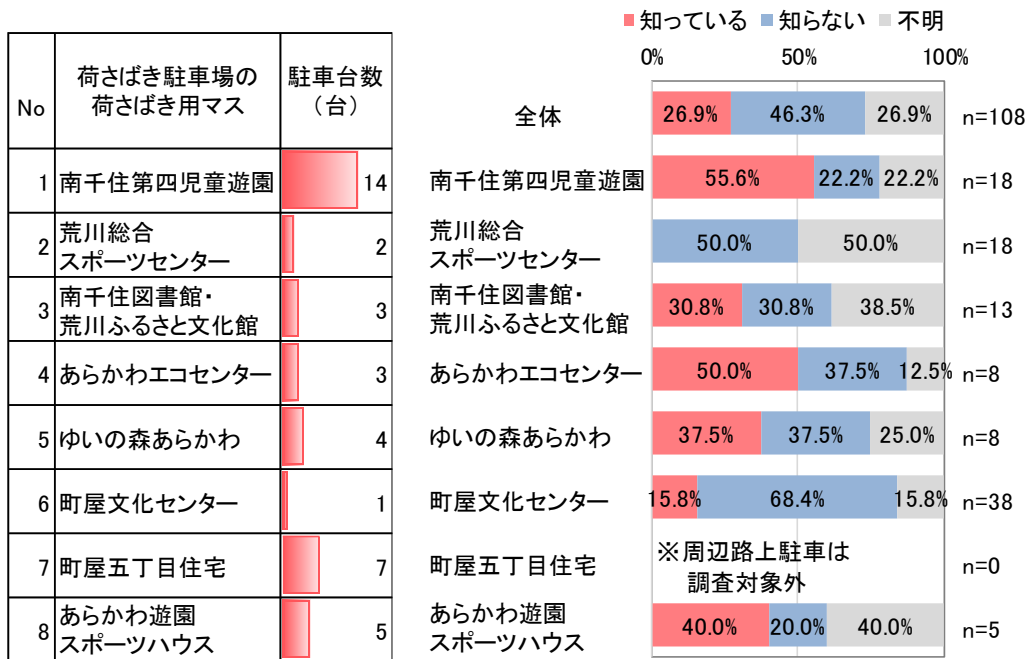
・占有時間は、8-21時（780分）に対して駐停車があった時間（分）の割合（%）「8 あらかわ遊園スポーツハウス」は2マスのため、1,560分に対する割合

・時間帯別駐車状況は、調査時間（8時～21時）の間の1分毎の状況を示す

2) 認知状況

- ・周辺路上駐車車両のドライバーへのヒアリング調査で把握した荷さばき駐車場への認知状況をみると、「知っている」が全体で26.9%であるが、8箇所の荷さばき駐車場の間でバラつきがある。
- ・認知度が低い荷さばき駐車場では、荷さばき駐車場の利用も少ない。

図表 I - 3- 10 周辺路上駐車車両ドライバーにおける
荒川区荷さばき駐車場の認知状況



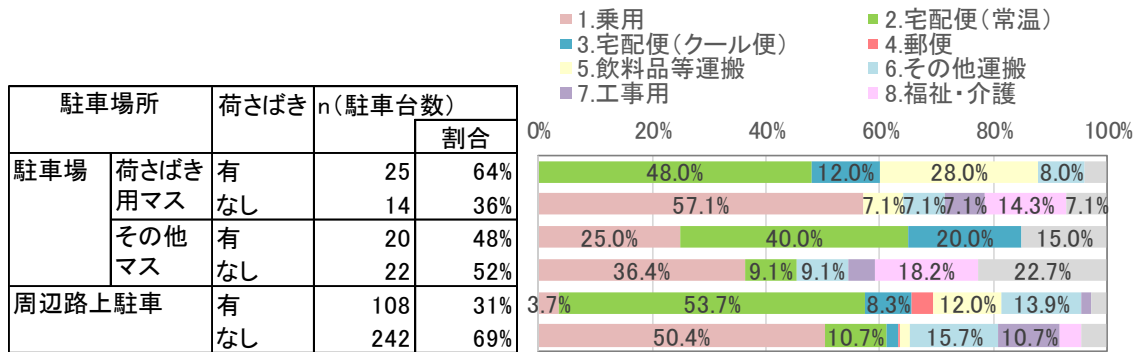
出典：第6回東京都市圏物資流動調査（地区物流：戸建て等住宅地調査（荒川区））
荷さばき駐車場の利用実態調査

注：・認知状況は、荷さばき駐車場周辺路上駐車実態調査対象区間で、路上駐車車両ドライバーに聞き取り調査

3) 利用用途

- 荷さばき用マスの利用車両は、荷さばき有 25 台 (64%)、なし 14 台 (36%) で、荷さばき利用が 2/3 を占める。
- 荷さばき有の場合の用途の内訳は、宅配便 (常温) 48%、宅配便 (クール便) 12%、飲料品等運搬 28% で 9 割を占める。

図表 I - 3- 11 荒川区公共荷さばき駐車場及び周辺路上駐車の利用用途



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））

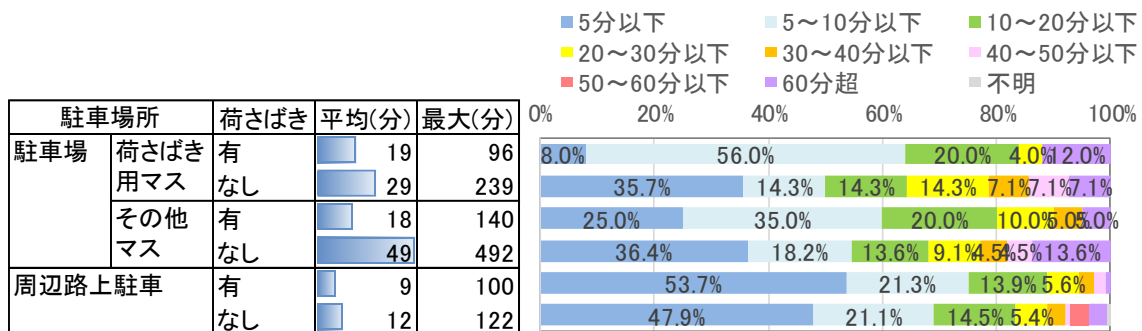
荷さばき駐車場の利用実態調査、調査対象 8 箇所の合計

注：「その他マス」とは、当該駐車場で荷さばき用マス以外のマスで荷さばき駐車車両を調査したもの

4) 駐車時間

- ・荷さばき用マスの駐車時間は、5～10分以下が56%、30分以下9割となっている。
- ・周辺路上駐車は、荷さばき有で5分以下が53.7%と短時間が多いが、5～30分も40.7%を占める。
- ・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」となっている。今回調査で公共荷さばき駐車場で30分を超える駐車は3件あり、うち2件は当該施設自体への搬入車両であった。周辺エリアに配達を行うために30分以上駐車する車両は1件であり、当該エリアは道路幅員が狭く、コインパーキング等もないため、当該施設から距離の長い配達を複数回行い、駐車時間が長くなっている実態が把握された。

図表 I - 3- 12 荒川区公共荷さばき駐車場及び周辺路上駐車場の駐車時間



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））

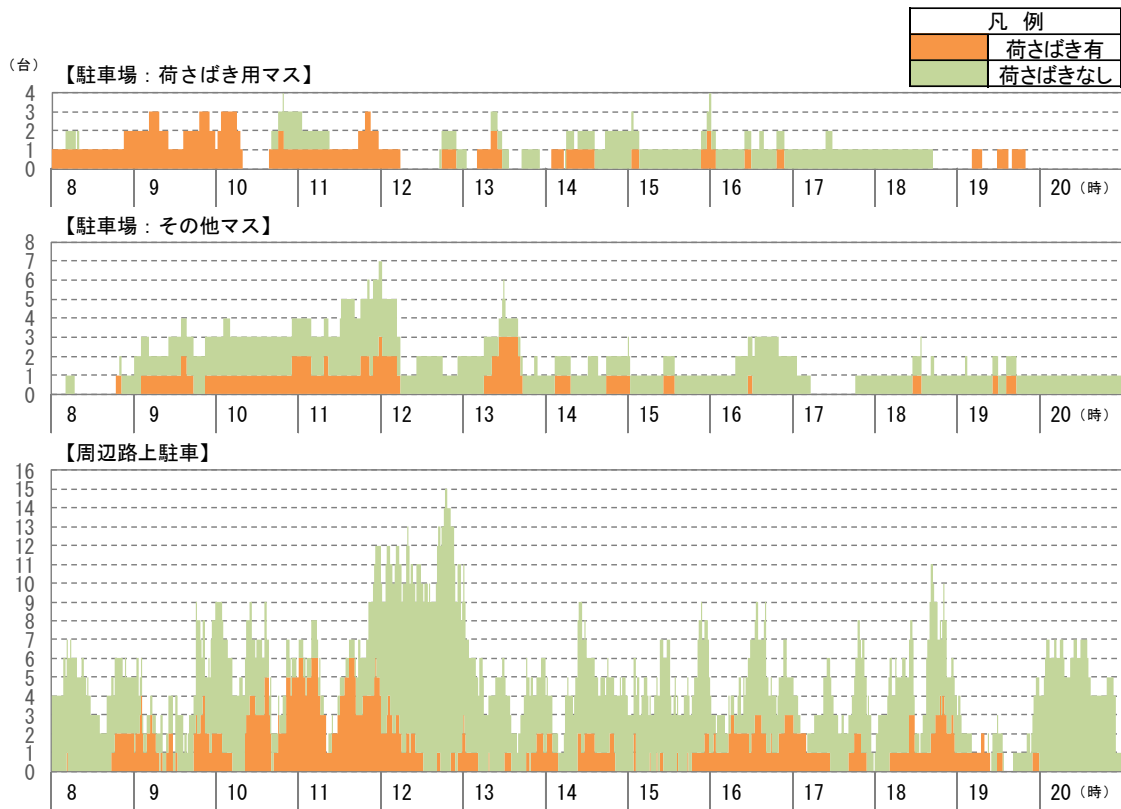
荷さばき駐車場の利用実態調査、調査対象8箇所の合計

注：「その他マス」とは、当該駐車場で荷さばき用マス以外のマスで荷さばき駐車車両を調査したものの

5) 時間帯別駐車状況

- ・ 駐車場の荷さばき用マスの利用は午前中が多い。
- ・ 駐車場のその他マスでも、荷さばき有は午前中が多い。
- ・ 周辺路上駐車荷さばき有も午前中が多いが、夕方の時間帯も多い。

図表 I - 3- 13 時間帯別駐車状況



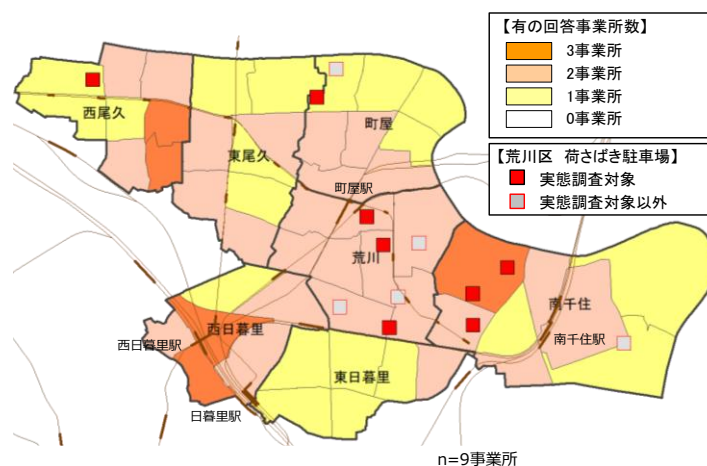
出典：第6回東京都市圏物資流動調査（地区物流：戸建て等住宅地調査（荒川区））
荷さばき駐車場の利用実態調査、調査対象8箇所合計

(2) 運送事業者からの配送に関する意見

1) 配送車両の駐車場所の確保が困難なエリア

- ・運輸事業者が「配送車両の駐車場所の確保が困難なエリア」とするエリアは荒川区内の全域に広がっている。その多くに「荒川区荷さばき駐車場」が整備されているが、未整備のエリアも多い。

図表 I - 3- 14 運輸事業者が「配送車両の駐車場所の確保が困難」とするエリアと
荒川区荷さばき駐車場の分布の関係



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））運輸事業者ヒアリング調査

2) 行政への要望、意見等

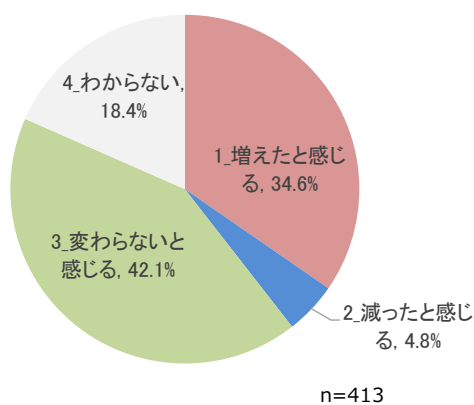
- ・荷さばき駐車場をふやしてほしい
- ・路上等にある貨物用コインパーキングが増えると駐禁対策が行え安心安全な配送ができる
- ・新築マンション設立時にはマンション内に配達業者用の仕分けスペースを極力設置するように働きかけをしてほしい
- ・駐車マスや周辺スペースが狭く、運転が不慣れな新人が運転している場合は選択肢に入れられない可能性がある。
- ・1ヶ所で1台ではなく、複数の車両が駐車できる場所が増えると駐車できる可能性が高くなるので良いと感じる。
- ・配送ルートに必要な合えば使用したい気持ちはあるので、該当の荷さばきスペースをさらに増加していただければ今後使用できる可能性があると感じる。
- ・時間を気にせず、空き状況も気にすることなく、事故のリスクも低い安全な荷さばきスペースがあれば駐禁を切られる心配もせずに配達に専念できると思う。

(3) 荒川区住民アンケート調査結果

1) 自宅周辺に届けられている宅配についての意識等

- ・自宅周辺で宅配を運んでいる様子を見かける頻度が増えていると感じる住民が 1/3 程度おり、自宅周辺での宅配車両に対する注目が高まっている可能性がある。

図表 I - 3- 15 自宅周辺で宅配が運ばれている様子を見かける頻度の変化



Q: あなたのご自宅やご近所で宅配が運ばれている様子を見かけることは、5年前の新型コロナウイルス感染症の感染拡大前(2019年ごろ)と比べて、どのように変化したと感じますか。
1) 増えたと感じる
2) 減ったと感じる
3) 変わらないと感じる
4) わからない (5年前は現在の場所に住んでいなかった等)

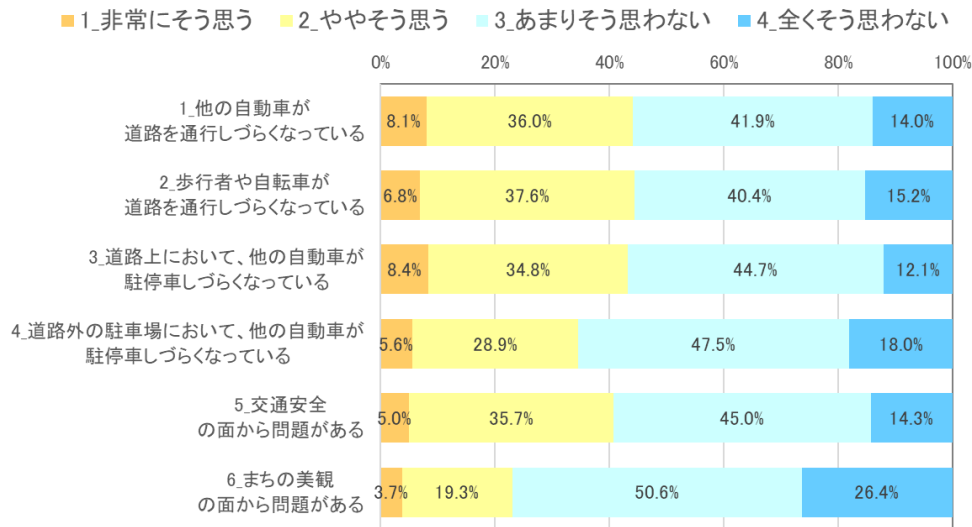
出典：第6回東京都市圏物資流動調査（地区物流：戸建て等住宅地調査（荒川区））地域住民アンケート調査

2) 自宅周辺への宅配に対する問題意識

- ・自宅周辺に届けられている宅配に対する問題意識として、他の自動車が駐停車しづらくなっている、他の自動車が通行、駐停車しづらくなっている、歩行者や自転車が通行しづらくなっていることを挙げる回答者が多い。

(自宅前の道路の幅員、自宅敷地内に荷さばき車両が駐車できるスペースの有無によって、多少ではあるが、宅配車両の駐車に対する意識に差異あり)

図表 I - 3- 16 自宅周辺への宅配に対する問題意識



n=322

<p>Q：あなたのご自宅やご近所に届けられている宅配について、あなた自身が感じている問題意識をお答えください。以下の1)～6)について最も当てはまるものをお選びください。</p> <p>【選択肢】 1_非常にそう思う、2_ややそう思う、3_あまりそう思わない、4_全くそう思わない</p>
1) 宅配車両が道路上に駐停車しているため、他の自動車が道路を通行しづらくなっている
2) 宅配車両が道路上に駐停車しているため、歩行者や自転車が道路を通行しづらくなっている
3) 道路上において、宅配車両が駐停車しているため、他の自動車が駐停車しづらくなっている
4) 路外の駐車場において、宅配車両が駐停車しているため、他の自動車が駐停車しづらくなっている
5) 宅配車両が住宅地を通行したり駐停車することは、交通安全の面から問題がある
6) 宅配車両が住宅地を通行したり駐停車することは、まちの美観の面から問題がある

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））地域住民アンケート調査

3-3-2 戸建て等住宅地調査に基づく分析結果

(1) 住宅地の狭隘道路等への荷さばき空間の確保

1) 行政が提供する荷さばき用駐車スペースのあり方検討

<利用実態及び運輸事業者ヒアリングからみた考察：住宅地における荷さばき駐車場の利用条件等>

a) 届け先へのアクセス性との関係

- ・道路上や道路に面している駐車場が利用可能性が高い
- ・道路から敷地の奥まったところにある駐車場や、地下駐車場は利用可能性が低い（駐車マスから出入口までの距離、動線条件）
- ・住宅地が接近している駐車場は利用可能性が高い

b) 周辺の道路環境との関係

- ・周辺の道路が狭幅員であったり、交通規制があるなど、路上駐車しづらいエリアの駐車場は利用可能性が高い

c) 駐車場の認知度との関係

- ・認知されていない駐車場は利用可能性が低い（利用されていないので認知されていない）

d) その他

- ・上記の観点からみたとときに条件のよい駐車場の中には、周辺エリアへの配送拠点（トラックを駐車し、台車等に複数の届け先への荷物を積み替え、配送するというような使われ方）として利用される例もあり
→この場合、駐車時間が1時間以上の長時間となりやすく、30分では足りない可能性あり
- ・利用時間帯に制限がある駐車場は利用可能性が低い（夕方以降に閉鎖される駐車場は夜間の配送では利用できない）
- ・構造物（屋根、ボラード、チェーンポール等）がある駐車場の中にそれによって利用されづらいものもあり
- ・荷さばき駐車場の1マスしかない、複数の車両が同時に利用できないため、付近で路上駐車が発生している例もある

図表 I - 3- 17 荷さばき駐車場に関する条件関連

道路沿い



道路に面している駐車場
出入口の外から見える



駐車マスが大きい、2マスある



屋根付き、高さに制約

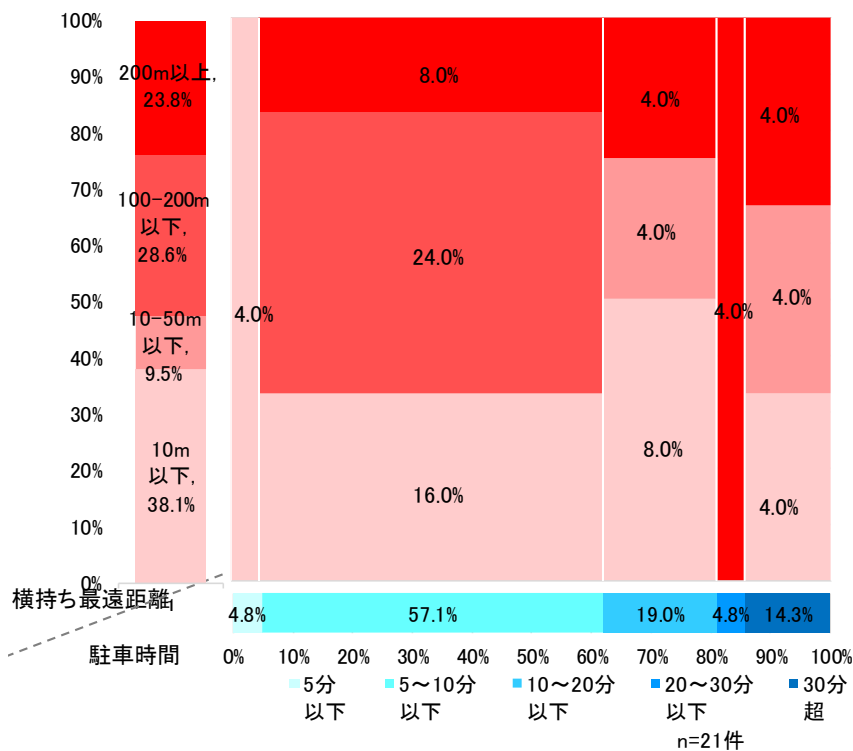


2) 公共荷さばき駐車場の駐車時間と配送圏域の関係

- ・ 駐車時間の長い車両は、配送回数や届け先箇所数が多く、遠くまで配送している。
- ・ 公共荷さばき駐車場のほうが周辺路上駐車より、配送回数や届け先箇所数が多く、遠くまで配送している。
- ・ 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」となっている。今回調査で公共荷さばき駐車マス 30 分を越える駐車は 3 件あり、うち 2 件は当該施設自体への搬入車両であった。周辺エリアに配達を行うために 30 分以上駐車する車両は 1 件であり、当該エリアはコインパーキング等もないため、当該施設から距離の長い配達を複数回行うため駐車時間が長くなっている実態が把握された。

図表 I - 3- 18 駐車時間と横持ち最遠距離の関係

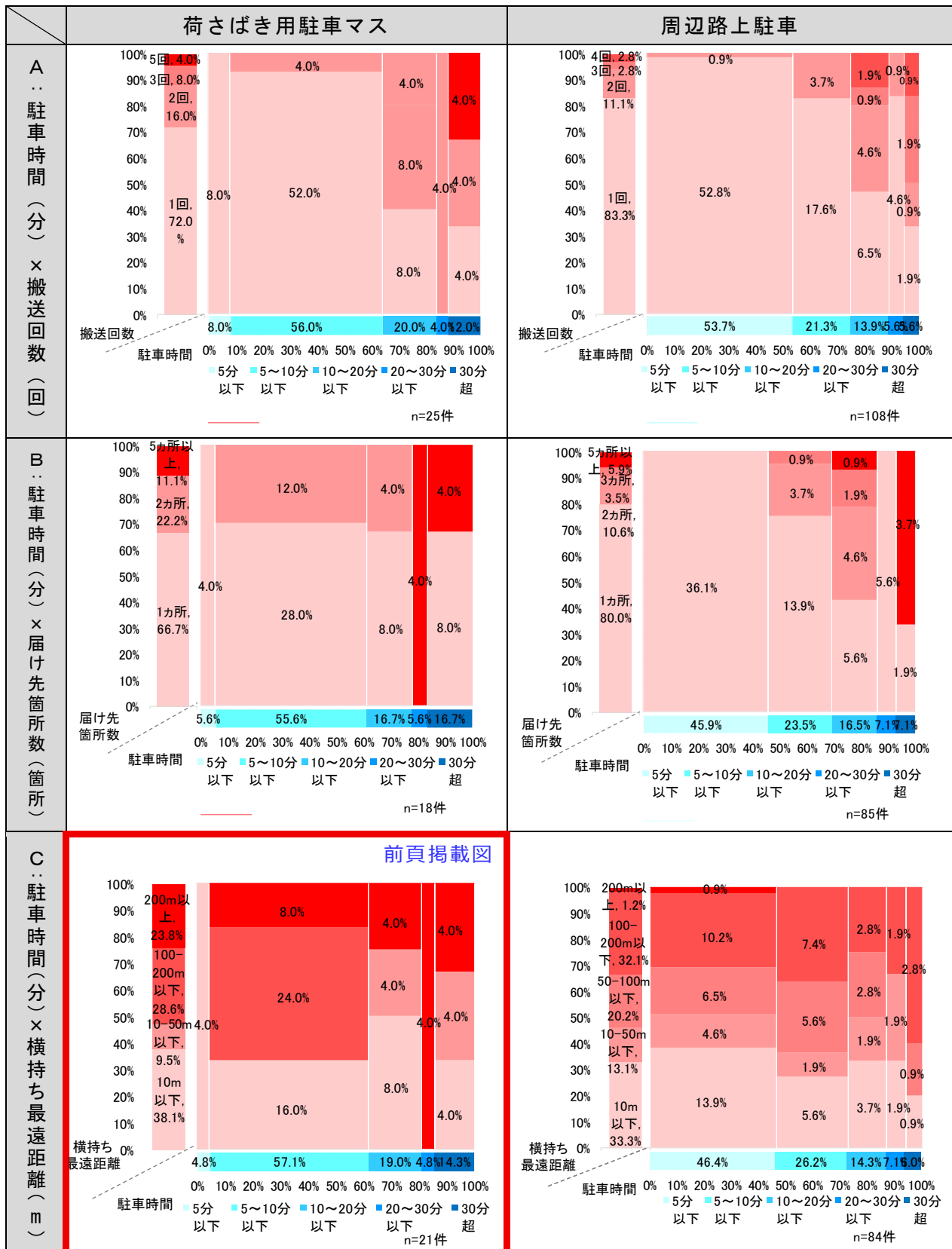
駐車時間 × 横持最遠距離



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））
調査対象：荒川区公共荷さばき駐車場 8カ所の合計

- 注：・ 横持ち最遠距離は、ドライバーへのヒアリングで聞き取った横持ち搬送先（届け先）への徒歩距離を図上計測したもの。届け先が複数の場合は、最も遠方の届け先で計測
・ 正方形の面積グラフは全体 100%を示す

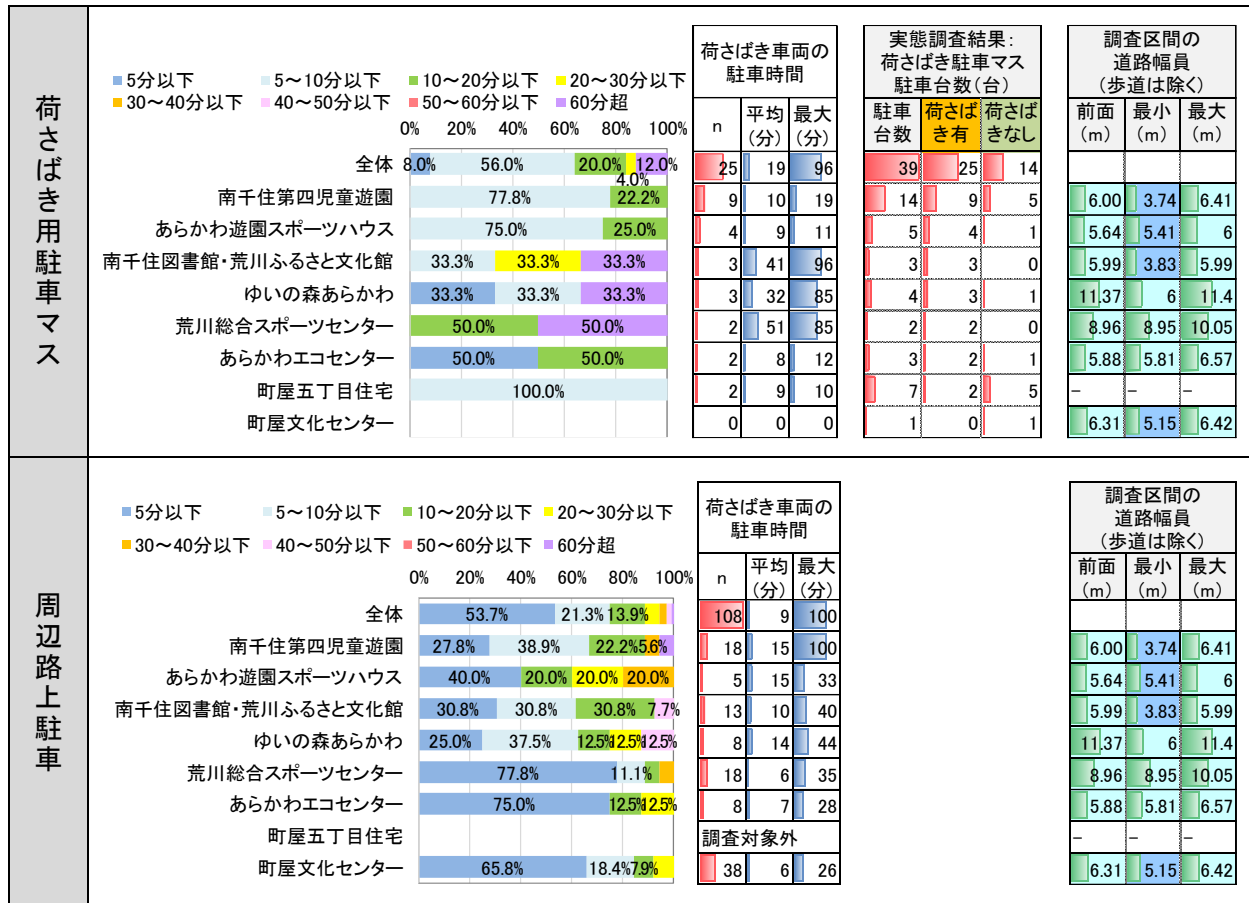
図表 I - 3- 19 駐車時間と配送回数、届け先箇所数、横持ち最遠距離の関係
 (荷さばき駐車マス、周辺路上駐車別) 荒川区調査対象 8 箇所合計



3) 住宅地における沿道状況と荷さばき駐車台数や駐車時間との関係

- ・沿道状況によって駐車台数や駐車時間など駐車状況には違いがある。
- ・公共荷さばき駐車場の荷さばき利用が多いのは、周辺道路が 5.5m 未満など幅員が狭い場所が多い。

図表 I - 3- 20 荷さばき駐車マス・周辺路上駐車別 駐車時間・台数と
周辺道路幅員との関係



出典：第 6 回東京都圏物資流動調査（地区物流：戸建て等住宅地調査（荒川区））

図表 I - 3- 21 改正道路交通法施行令の施行 生活道路における法定速度の見直し

施策名称	担当	年月	概要、ポイント
改正道路交通法施行令の施行 生活道路における法定速度の見直し	警察庁	施行日： 2026(R8)年 9月1日（火）	・改正道路交通法施行令の施行により、生活道路における自動車の法定速度が60キロメートル毎時から30キロメートル毎時に引き下げられる。 (注) ここでいう「生活道路」とは、主に地域住民の日常生活に利用されるような、中央線などがない道路のこと。

《参考》「生活道路」とは

警察庁：主に地域住民の日常生活に利用されるような、中央線などがない道路

国土交通省：統計資料で「車道幅員 5.5m 未満の道路」を生活道路としている

生活道路の法定速度の見直し

(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

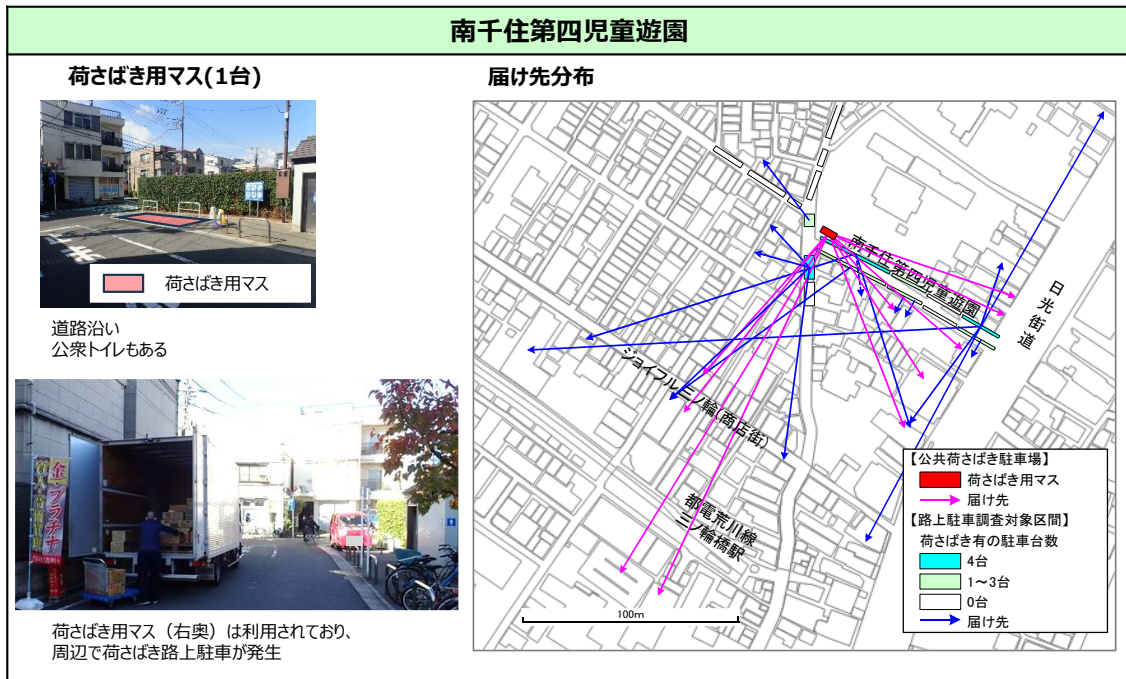
- 令和8年9月1日の施行に向けて、以下の取組を行う。
- 制作したポスターを活用するなどして国民への広報啓発を推進
- 都道府県公安委員会において、関係者の意見等を踏まえ、交通実態を踏まえた適切な速度規制を実施



警察庁で制作したポスター

出典：警察庁作成資料より引用

図表 I - 3- 22 実態調査対象の荷さばき駐車場の配送エリア（2箇所の場合）



図表 I - 3- 23 参考：実態調査対象の荷さばき駐車場（8箇所）に関する情報

No	荷さばき駐車場 (設置場所の施設名)	7地区 区分	所在地	施設備考	利用 可能 時間	実態調査			実態調査結果:荷さばき 駐車マス駐車台数(台)		
						荷さば き用マ ス	その 他マ ス	周辺路 上駐車	駐車 台数	荷さば き有	荷さば きなし
1	南千住第四児童遊園	1_南千住	南千住1-56-11	道路沿い、公衆トイレあり	-	1	-	○	14	9	5
2	荒川総合 スポーツセンター	1_南千住	南千住6-45-5	民間コインパーキング時間 貸し	-	1	56	○	2	2	0
3	南千住図書館・ 荒川ふるさと文化館	1_南千住	南千住6-63-1		19:30まで	1	7	○	3	3	0
4	あらかわエコセンター	2_荒川	荒川1-53-20	旧荒川保健所	17:00まで	1	8	○	3	2	1
5	ゆいの森あらかわ	2_荒川	荒川2-50-1	中央図書館	20:30まで	1	11	○	4	3	1
6	町屋文化センター	2_荒川	荒川7-20-1		-	1	-	○	1	0	1
7	町屋五丁目住宅	3_町屋	町屋5-9-2	区民住宅(22階建、114戸)	-	1	9	×	7	2	5
8	あらかわ遊園 スポーツハウス	5_西尾久	西尾久8-3-1		-	2	-	○	5	4	1

No	荷さばき駐車場 (設置場所の施設名)	荷さばき用マスの大きさ				高さ等	調査区間の道路幅員 (m)(歩道は除く)			用途地域		
		マス内 面積 (m ²) a×b	a内幅 (m) a	内奥行 (m) b	白線幅 (m) c		前面 (m)	最小 (m)	最大 (m)	荷さば き駐車 場地点	周辺100m以内	
											一住	近商
1	南千住第四児童遊園	9.56	1.95	4.90	0.05		6.00	3.74	6.41	準工	近商	商業
2	荒川総合 スポーツセンター	23.10	3.85	6.00	0.15		8.96	8.95	10.05	準工	近商	
3	南千住図書館・ 荒川ふるさと文化館	13.46	2.53	5.32	0.15		5.99	3.83	5.99	準工	商業	
4	あらかわエコセンター	8.95	2.38	3.76	0.12		5.88	5.81	6.57	準工	近商	
5	ゆいの森あらかわ	9.00	1.80	5.00	0.15	地下駐車場、 入口高さ制限2.8m	11.37	6.00	11.40	準工		
6	町屋文化センター	13.17	2.90	4.54	0.15		6.31	5.15	6.42	商業	準工	
7	町屋五丁目住宅	11.72	2.15	5.45	0.15	屋根付き	-	-	-	一住	準工	近商
8	あらかわ遊園 スポーツハウス	21.02	2.73	7.70	0.15		5.64	5.41	6.00	一住	準工	

注：用途地域は、略表記

第一種住居地域（一住）、第二種住居地域（二住）、近隣商業地域（近商）、商業地域（商業）、準工業地域（準工）

第4章 《参考》個人のモノの受取調査

4-1 個人のモノの受取調査の調査概要

「個人のモノの受取調査」は地区物流調査として実施したものではないが、宅配受取状況、再配達状況など、主に住宅地での検討の参考となる部分を中心に紹介する。

○調査目的：ライフスタイルの変化によって宅配需要が増加している中で、宅配にかかる都市交通課題や施策を検討するため、個人のモノの受取実態、今後の変化の方向性等を把握し、総合的な都市交通計画の基礎資料とする。

○調査日時：2024(R6)年10月

○調査対象：東京都（島しょ部を除く）、神奈川県、埼玉県、千葉県、茨城県に住む18歳以上で過去1年間に宅配を受け取ったことがある個人（10,000サンプル）

○調査項目：以下表に掲載

図表 I - 4 - 1 個人のモノの受取調査の調査項目

分類		調査項目
本調査	スクリーニング調査	○性別・年齢等
		①居住地・郵便番号
		②職業
		③世帯人数
		④世帯構成
		⑤宅配受取頻度（回数）
		⑥再配達頻度（割合）
	世帯属性	⑦世帯年収
		⑧住宅の形態等
	個人の活動状況	⑨自動車等の保有
		⑩外出頻度
	最も直近の宅配受取	⑪買物頻度（外出と在宅）
		⑫パッケージ・箱の個数
		⑬品目・品数
		⑭受取曜日・時間帯
		⑮受取りに利用したサービス
		⑯再配達の有無
		⑰受取方法・受取場所（実態）
		⑱受取方法・受取場所（今後の意向）
		⑲宅配の種類（宅配の依頼主）
		⑳注文日・購入日
		㉑受取日時指定の有無
		㉒購入金額（概算）
㉓配送料金		
2番目に直近の宅配受取	㉔～㉕：㉒～㉓と同じ設問	

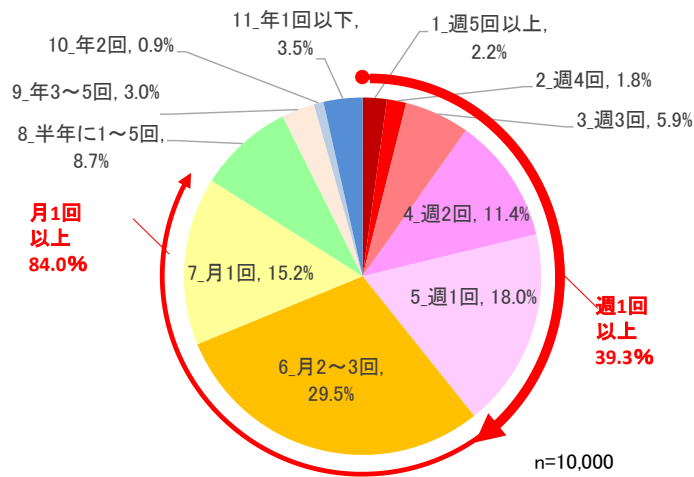
4-2 個人のモノの受取調査の分析結果

(1) 個人の宅配受取と再配達の実態

1) 総計

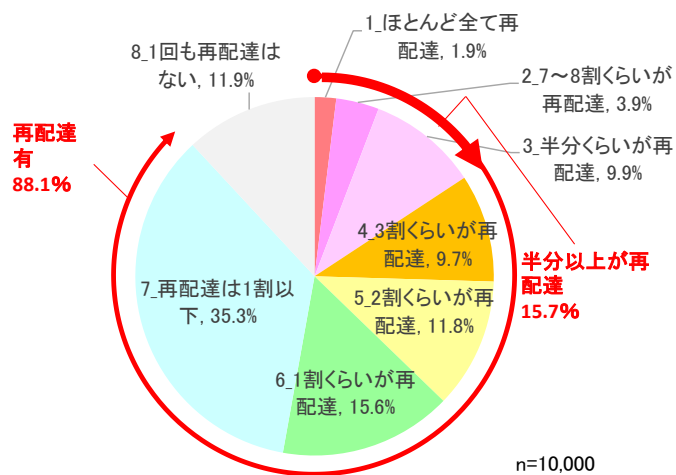
- ・「第6回東京都市圏物資流動調査」で実施した「個人のモノの受取調査」によると、東京都市圏での宅配受取頻度は、週1回以上が約39%、月1回以上まで約84%である。
- ・再配達割合は、再配達有が約9割で、半分以上が再配達が約16%である。

図表 I - 4- 2 宅配受取頻度



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 I - 4- 3 再配達割合

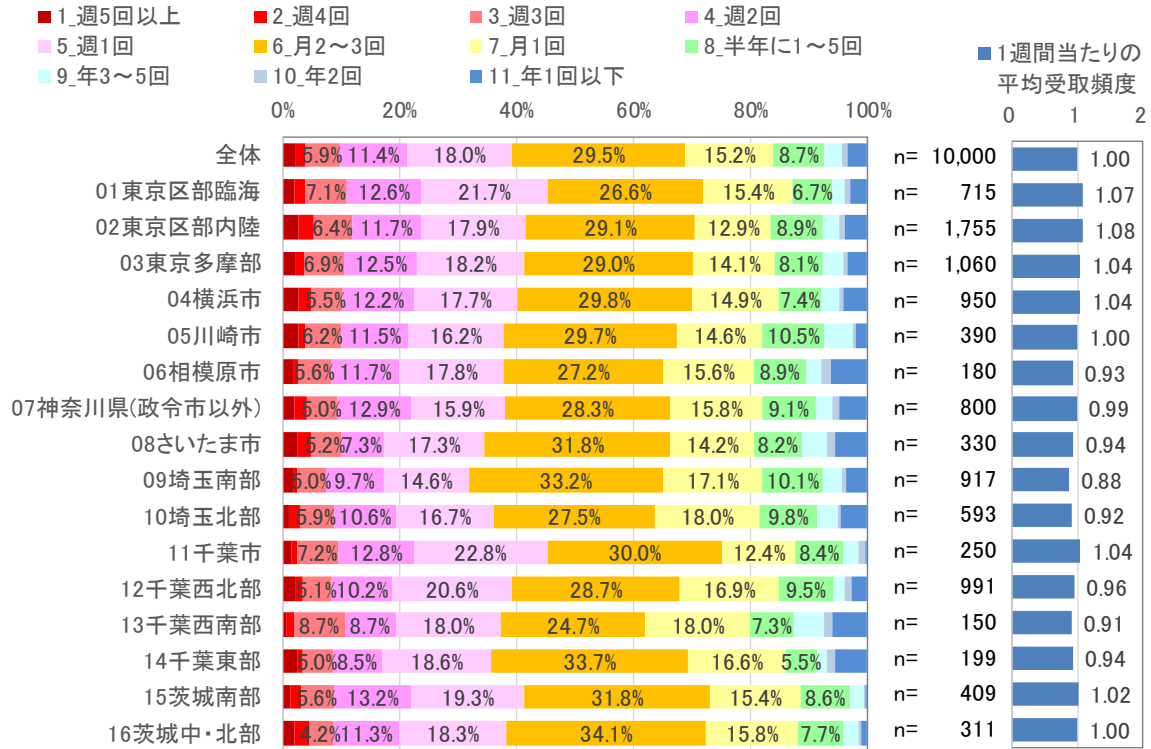


出典：第6回東京都市圏物資流動調査：個人のモノの受取調査

2) 地域別

・宅配受取頻度、再配達割合とも、地域による大きな傾向の違いはみられない。

図表 I - 4- 4 宅配受取頻度（地域別）

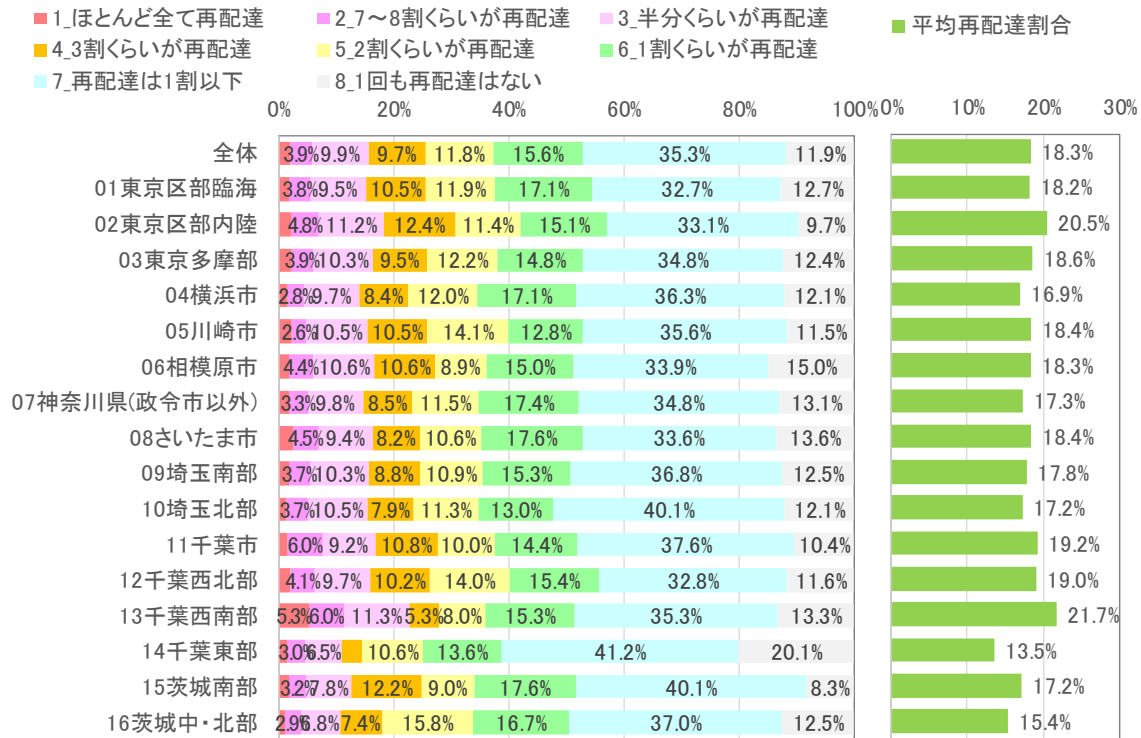


出典：第6回東京都市圏物流流動調査：個人のモノの受取調査

注：1週間あたりの平均受取頻度は、過去1年間の状況の回答より算出
各回答を週回数に変換するにあたり次の変換係数を使用

選択肢	週回数変換
1) 週5回以上	5
2) 週4回	4
3) 週3回	3
4) 週2回	2
5) 週1回	1
6) 月2~3回	0.625
7) 月1回	0.25
8) 半年に1~5回	0.125
9) 年3~5回	0.083333
10) 年2回	0.041667
11) 年1回	0.020833

図表 I - 4- 5 再配達割合（地域別）



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

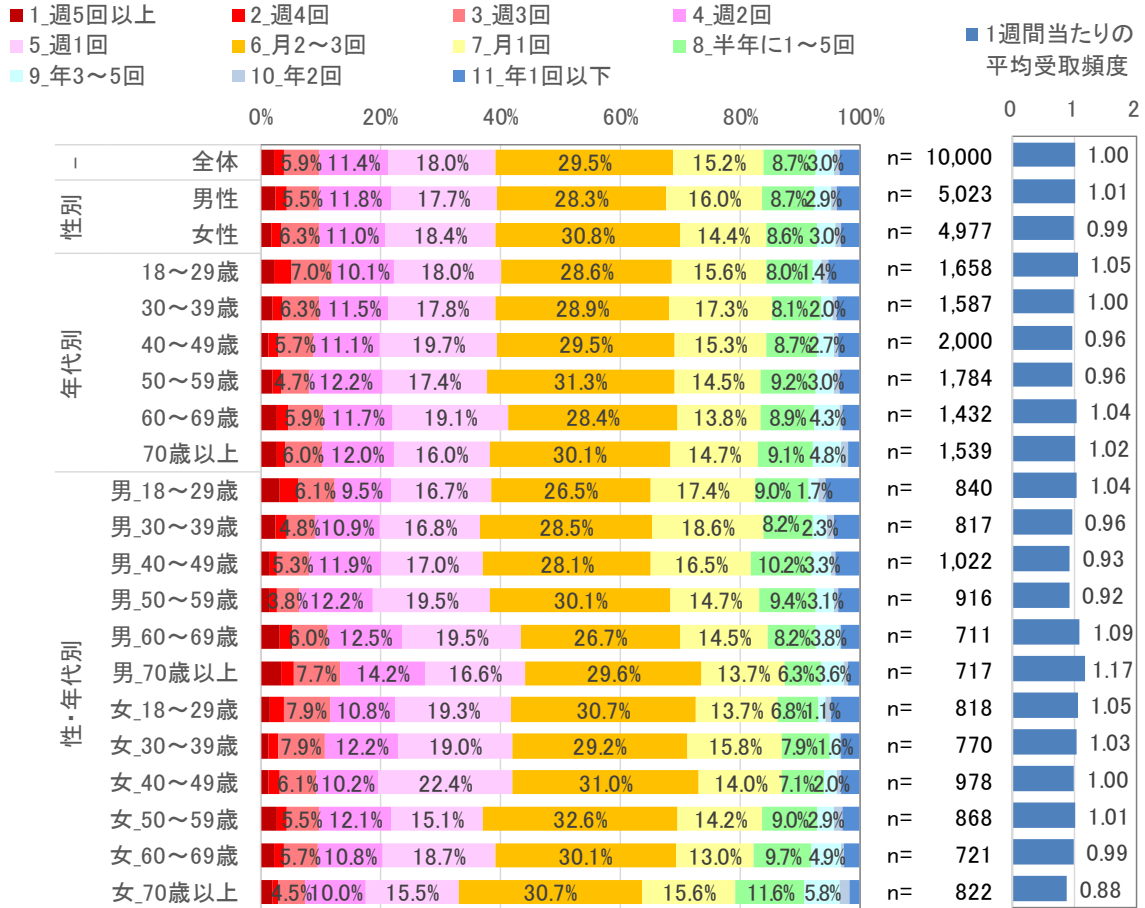
注：平均再配達割合は、過去1年間の状況の回答より算出
各回答の頻度を次の変換係数で換算

選択肢	割合変換
1)ほとんど全て再配達	0.95
2)7~8割くらいが再配達	0.75
3)半分くらいが再配達	0.5
4)3割くらいが再配達	0.3
5)2割くらいが再配達	0.2
6)1割くらいが再配達	0.1
7)再配達は1割以下	0.05
8)1回も再配達はない	0

3) 性・年代別

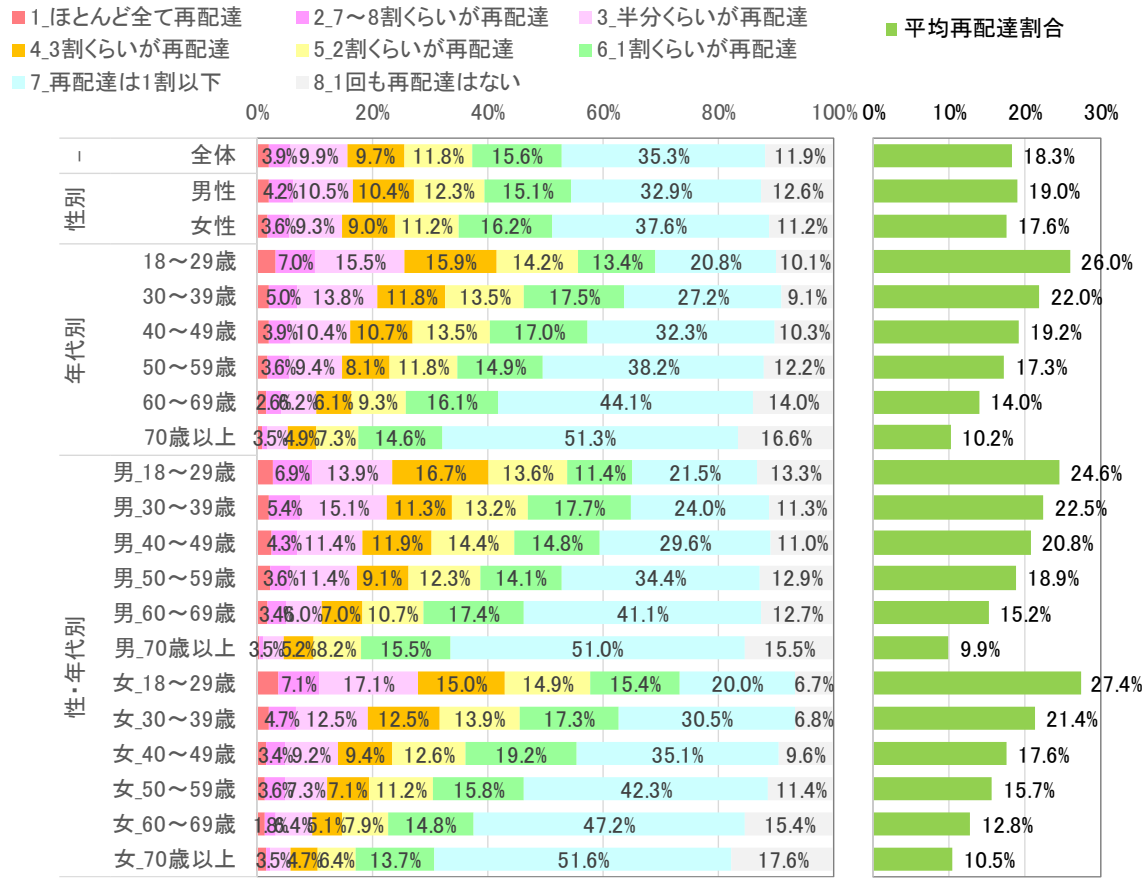
- ・宅配受取頻度、再配達割合について、性・年代別にみると、宅配受取頻度は性・年代による大きな傾向の違いはみられない。
- ・一方、再配達割合は、若い年代の再配達割合が高い傾向が顕著で、特に若い女性の再配達割合が高い。

図表 I - 4- 6 宅配受取頻度（性・年代別）



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
 注：1週間あたりの平均受取頻度の算出は前項参照

図表 I - 4- 7 再配達割合（性・年代別）

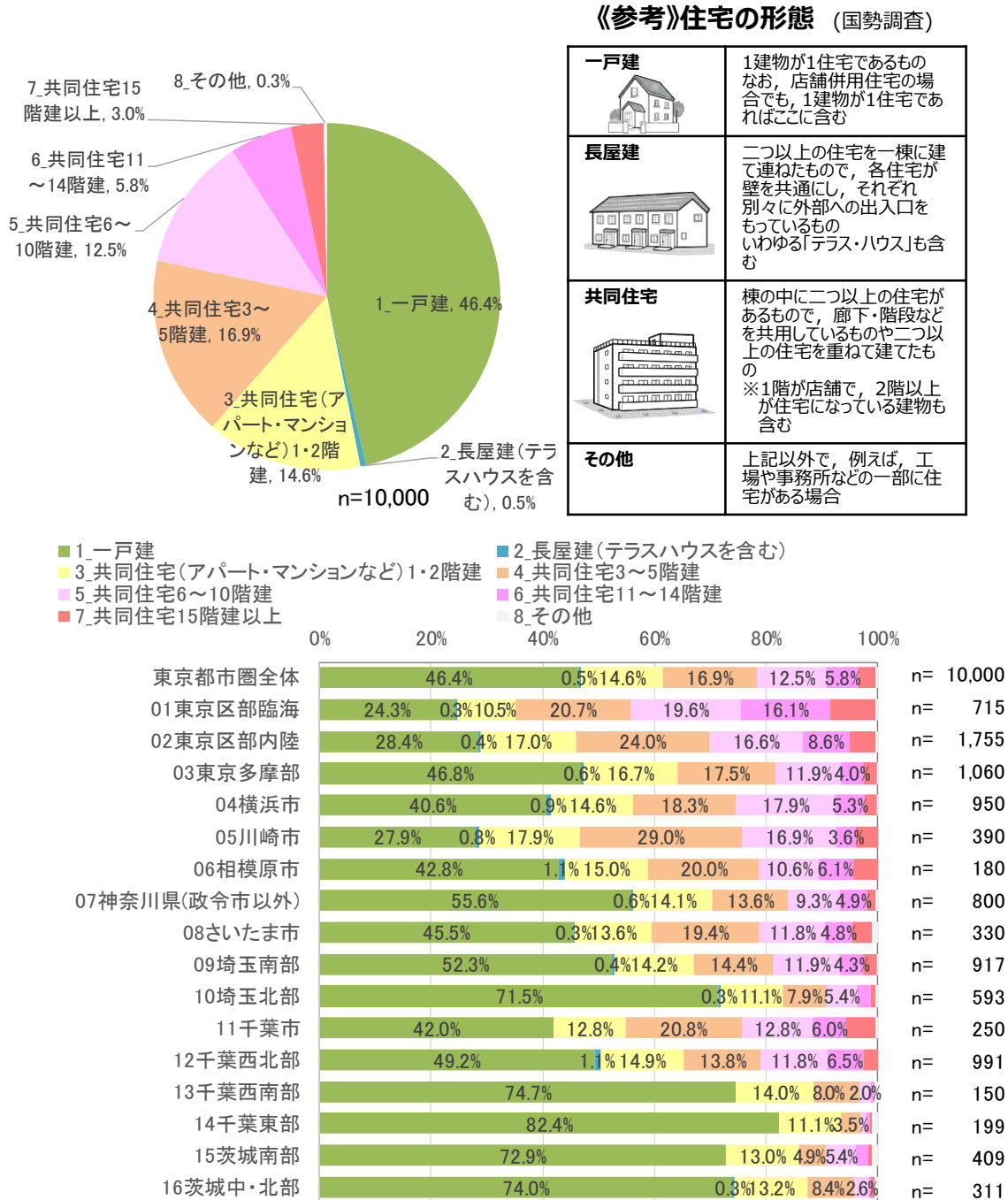


出典：第6回東京都市圏物資流動調査：個人のモノの受取調査
 注：平均再配達割合の算出方法は前項参照

4) 住宅形態・宅配ボックスの有無別

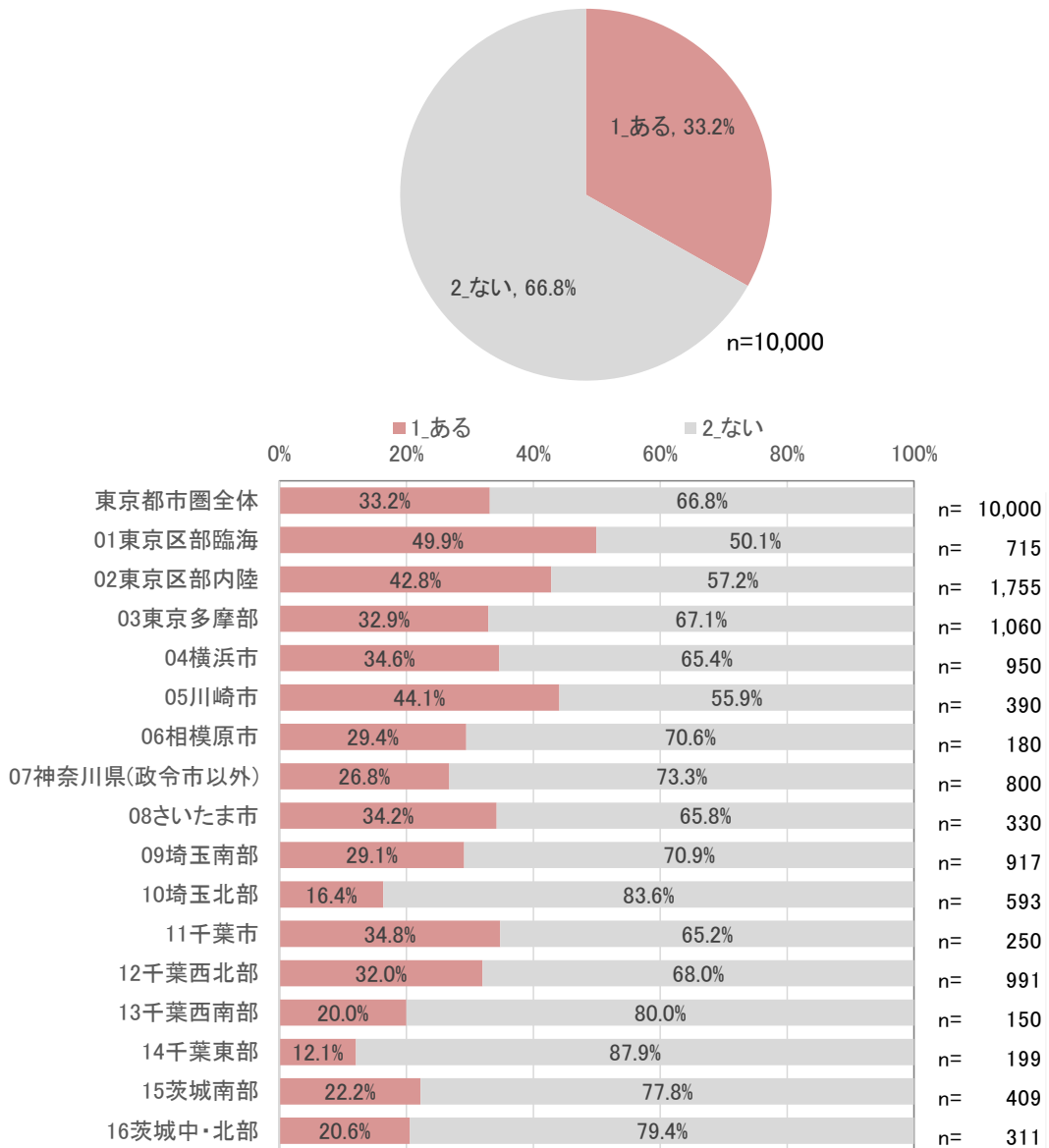
- ・住宅形態別の宅配ボックスの有無については、高層共同住宅は有りが多いが、量の多い一戸建は無しが多い。

図表 I - 4- 8 住宅の形態（東京都市圏全体、地域別）



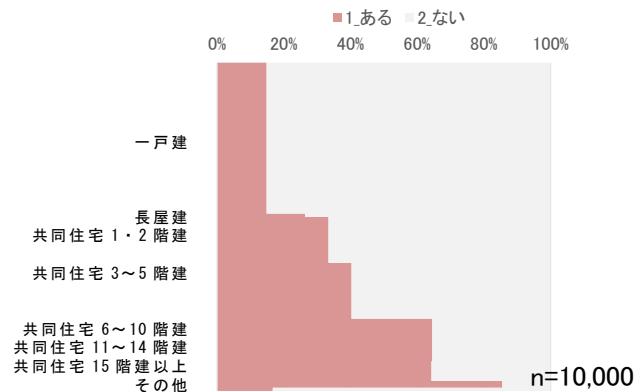
出典：第6回東京都市圏物資流動調査：個人のモノの受取調査

図表 I - 4- 9 宅配ボックスの有無（東京都市圏、地域別）



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

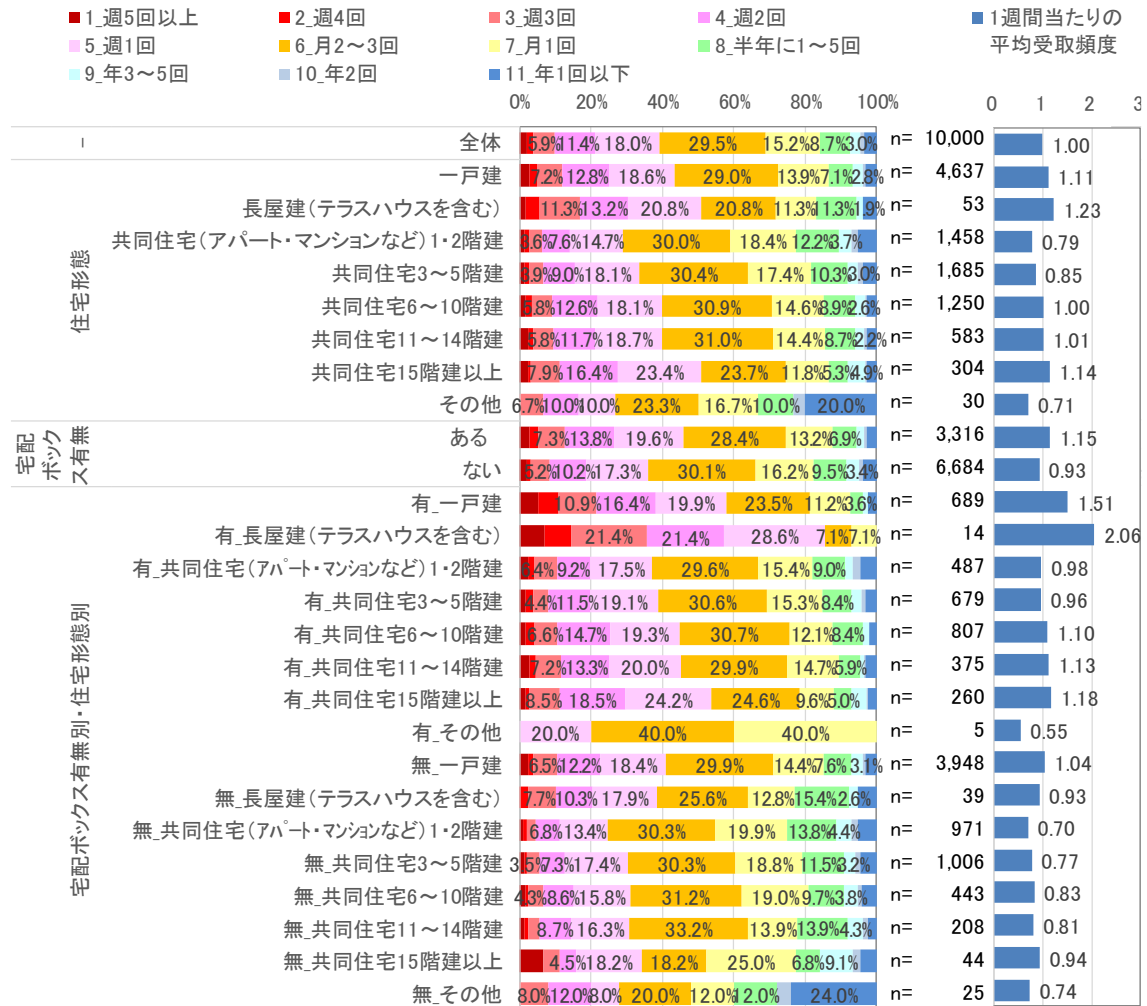
図表 I - 4- 10 住宅の形態×宅配ボックスの有無（東京都市圏全体）



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

- ・宅配受取頻度、再配達割合について、住宅の形態・宅配ボックス有無別にみると、宅配ボックス有の方が宅配受取頻度が高い。

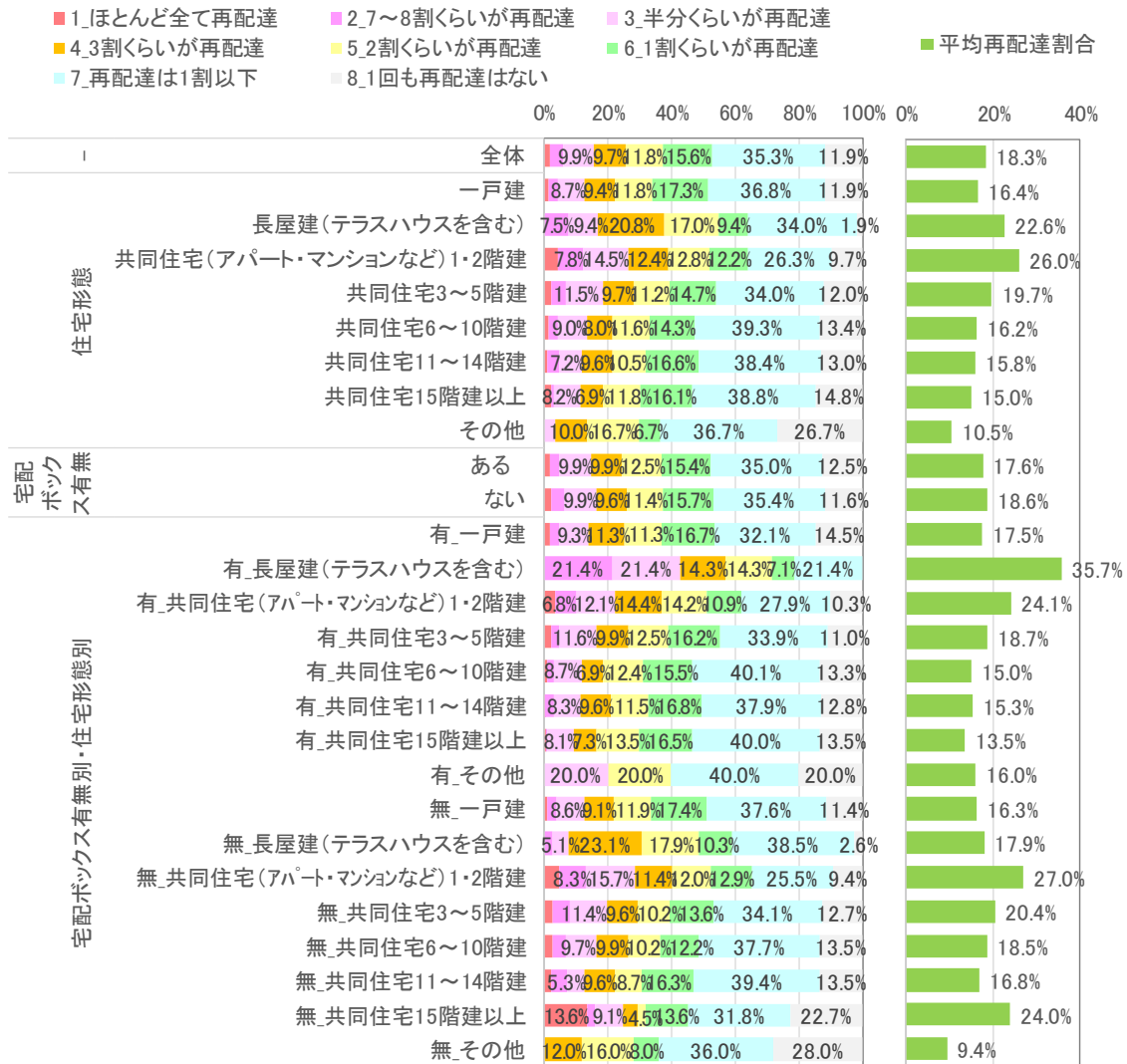
図表 I - 4- 11 宅配受取頻度（住宅の形態・宅配ボックス有無別）



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

- 再配達割合は、宅配ボックス有の方が無い場合より再配達は少ないが、宅配ボックスがあっても再配達有もみられる。

図表 I - 4- 12 再配達割合（住宅の形態・宅配ボックス有無別）



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

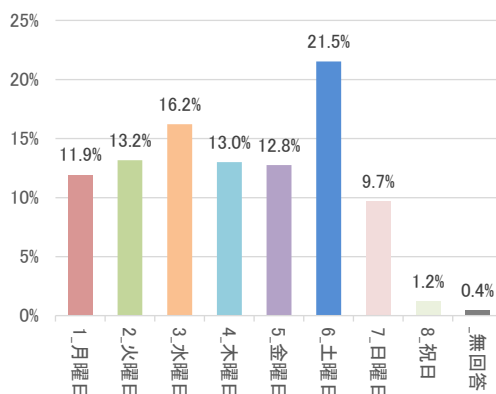
(2) 個人のモノの受取の特性

- ・「個人のモノの受取調査」では、以下のような受取特性も把握された。

1) 受取曜日・受取時間

- ・宅配受取の曜日では、土曜日が最も多い。
- ・時間帯は、10-11時台が特に多く、次いで18-19時台が多い。

図表 I - 4- 13 受取曜日

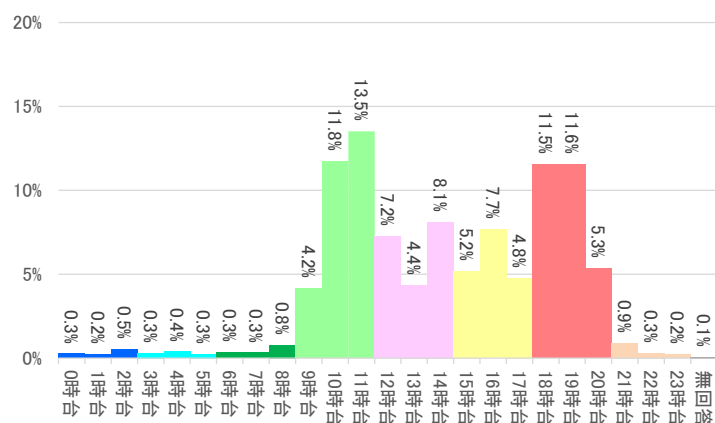


n=10,000 回答数:19,648件

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
 調査対象：1都4県内1万人に対するインターネットモニター調査
 実態時期：2024（R6）年10月

- 注：・アンケートの回答者数は、10,000サンプル
 ・当該項目については、「最も直近」と「2番目に直近」の宅配受取についての回答数の合計

図表 I - 4- 14 受取時間帯

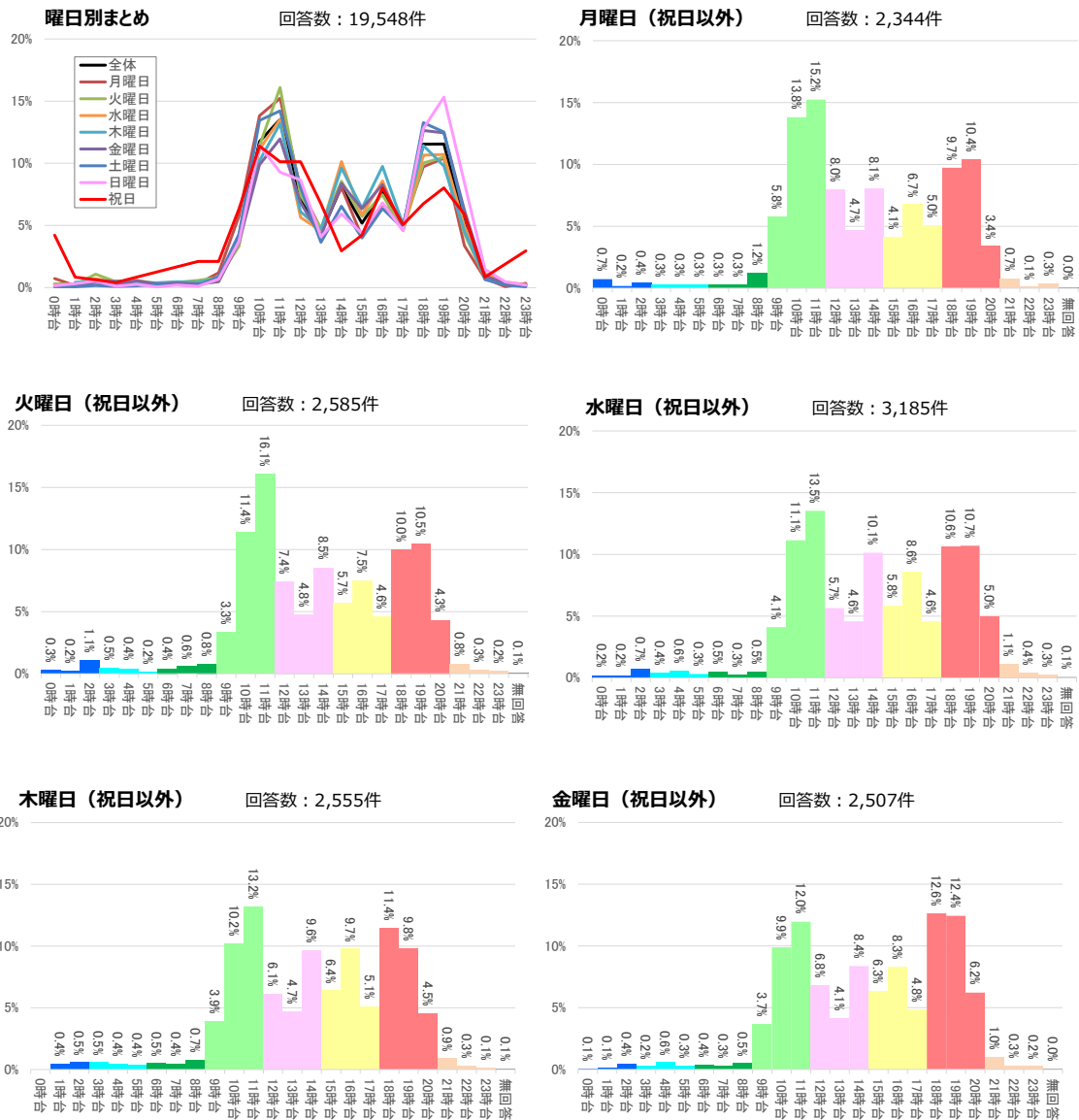


n=10,000 回答数:19,648件

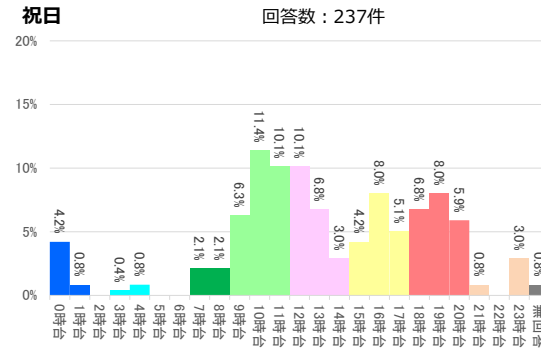
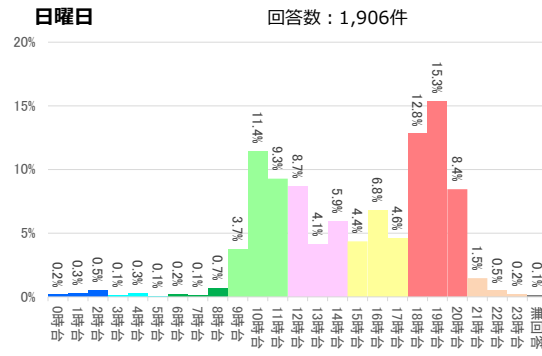
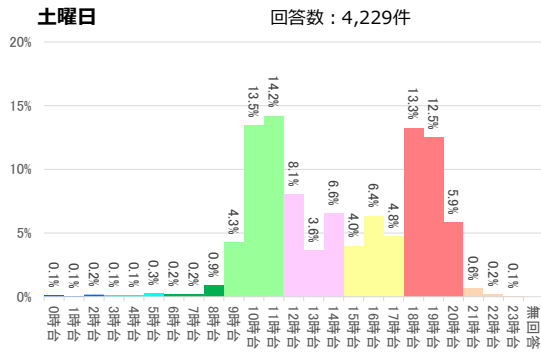
出典：上記に同じ

- 注：・アンケートの回答者数は、10,000サンプル
 ・当該項目については、「最も直近」と「2番目に直近」の宅配受取についての回答数の合計

図表 I - 4- 15 受取曜日 × 受取時間帯 (1/2)



図表 I - 4- 16 受取曜日×受取時間帯 (2/2)



《参考》 宅配大手の配達時間帯 8時～21時

時	ヤマト運輸 指定できる 配達時間帯 (5区分)	佐川急便 お届け時間帯 (7区分)	日本郵便 ゆうパックの 「配達時間帯希望」 (6区分)
7			
8			
9	8:00～12:00	午前中 (8時～12時)	午前中
10			
11			
12		12時～14時	12時頃～14時頃
13			
14	14:00～16:00	14時～16時	14時頃～16時頃
15			
16	16:00～18:00	16時～18時	16時頃～18時頃
17			
18	18:00	18時	18時頃
19	～20:00	～20時	～20時頃
20	～21:00	18時～21時	19時頃
21		19時～21時	～21時頃

資料：各社ホームページ情報に基づき作成

出典：第6回東京都圏物資流動調査：個人のモノの受取調査

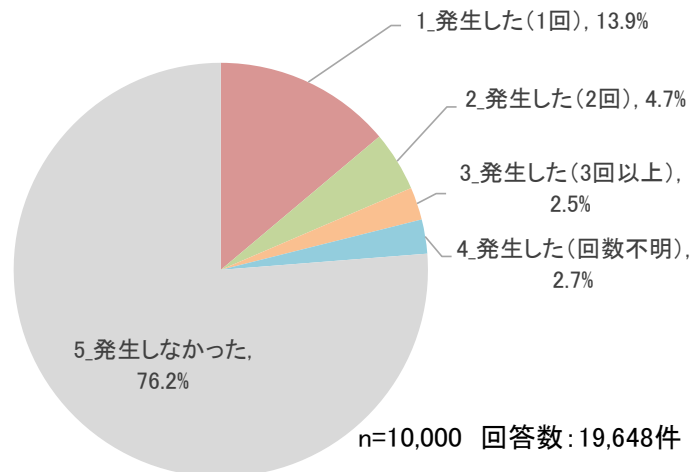
注：・アンケートの回答者数は、10,000 サンプル

・当該項目については、「最も直近」と「2番目に直近」の宅配受取についての回答数の合計

2) 再配達・受取日時指定の有無

- ・再配達は、1/4 で発生している。
- ・受取日時指定をしたものが 4 割強で、半数は指定なし。

図表 I - 4- 17 再配達の有無

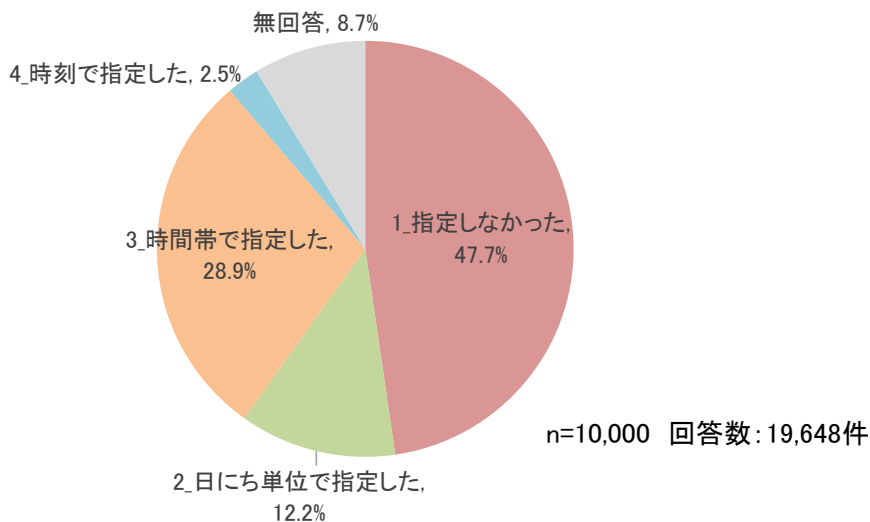


出典：第 6 回東京都市圏物資流動調査：個人のモノの受取調査

注：・アンケートの回答者数は、10,000 サンプル

・当該項目については、「最も直近」と「2 番目に直近」の宅配受取」についての回答数の合計

図表 I - 4- 18 受取日時の指定の有無



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

注：・アンケートの回答者数は、10,000 サンプル

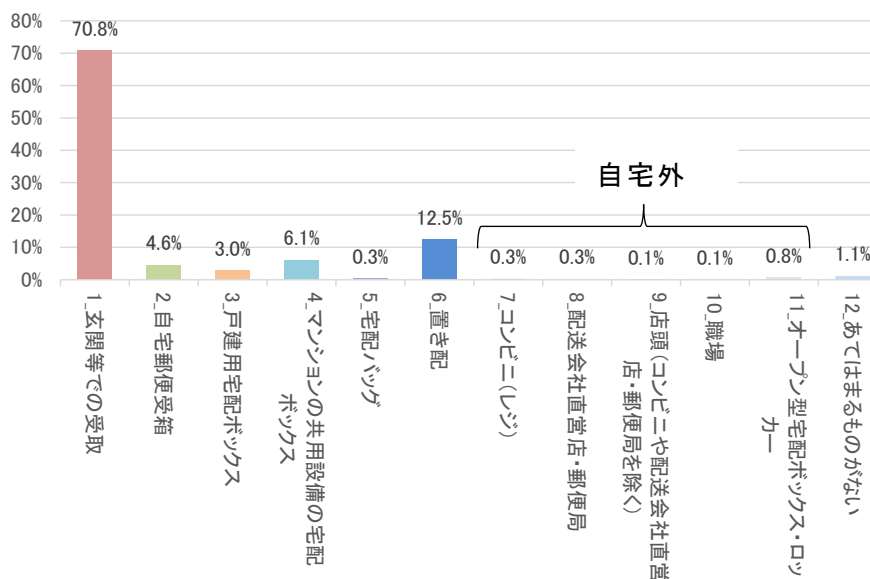
・当該項目については、「最も直近」と「2 番目に直近」の宅配受取」についての回答数の合計

(3) 個人のモノの受取方法・場所の実態と今後の変更意向

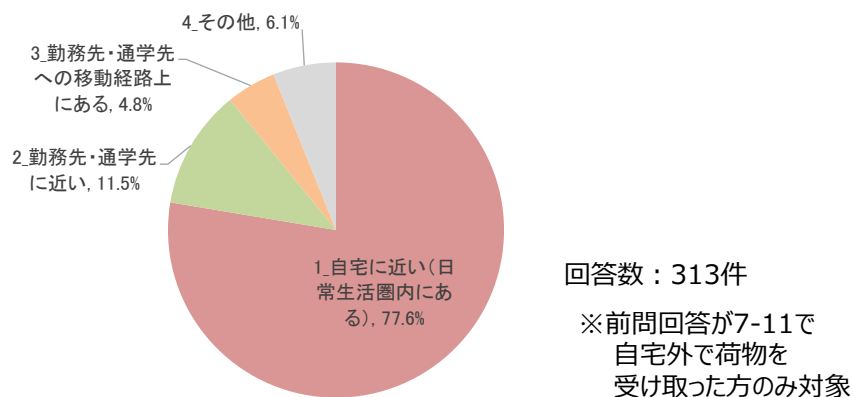
1) 現在の受取方法・場所の実態

- ・現在の受取方法は、玄関等での受取が約7割(70.8%)。置き配約1割(12.5%)、宅配ボックス約1割(マンション6.1%、戸建3.0%)、自宅の郵便受箱約5%(4.6%)。
- ・自宅外の受取はオープン型宅配ボックス・ロッカー受取0.8%、コンビニ受取0.3%。

図表 I - 4- 19 受取方法・受取場所（現在の実態）



図表 I - 4- 20 自宅外の受取場所の選択理由



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

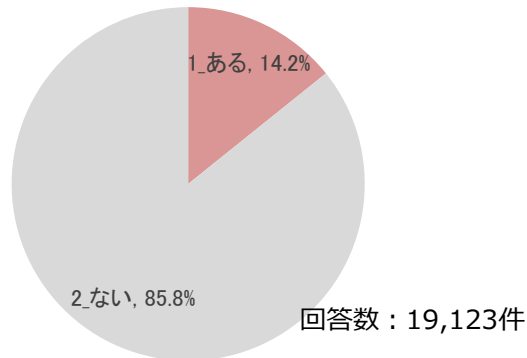
注：・アンケートの回答者数は、10,000サンプル

・当該項目については、「最も直近」と「2番目に直近」の宅配受取」についての回答数の合計

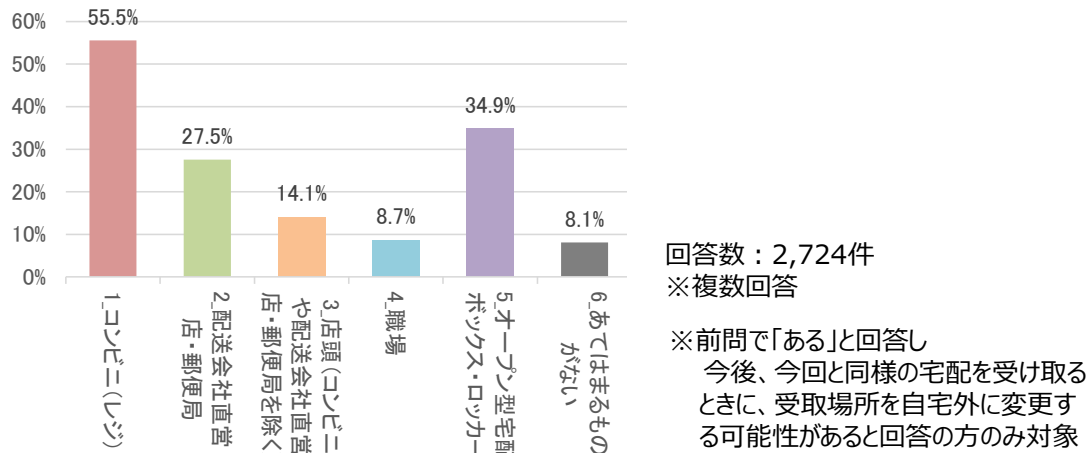
2) 今後の受取方法・場所の変更可能性

- ・今後の受取方法・受取場所の変更可能性なしが 86%、あり 14%。
変更後の受取方法・場所は、コンビニ 56%、オープン型宅配ボックス 35%。

図表 I - 4- 21 受取方法・受取場所の変更（今後の意向）



図表 I - 4- 22 変更後の受取方法・受取場所



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

注：・アンケートの回答者数は、10,000 サンプル

・当該項目については、「最も直近」と「2番目に直近」の宅配受取についての回答数の合計

参考：主要なオープン型宅配ボックス・ロッカー等

区分	オープン型宅配ボックス		特定のネット通販業者や小売業等が設置するもの		
	PUDOステーション	はこぼす	Amazon Hubロッカー	ファミロッカー	マルチエキュブ
展開事業者	Packcity Japan (株)	日本郵便 (株)	アマゾンジャパン合同会社	(株)ファミリーマート	(株)JR東日本スマートロジスティクス
受け取れる主な荷物	ヤマト運輸、佐川急便、日本郵便、DHL	日本郵便のゆうパック・ゆうパケット 他	Amazonで購入した商品の受取のみ	ヤマト運輸、日本郵便、佐川急便、Amazon	駅が多機能ロッカーで、宅配荷物の受取等可能
写真					

出典：各社公開資料等に基づき作成

第Ⅱ編 地区物流施策事例編

第1章 地区物流施策メニュー一覧

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、人の視点に加え物流の視点を考慮することが重要である。

特に、新たなまちづくりや、都市の再構築などのタイミングは、物流まちづくりを進め、人と物の動きを最適化し、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る。また、駐車場整備や駐輪場整備に合わせて荷さばき駐車場を整備するなど、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となる。

中心市街地や住宅地において、まちづくり計画や地区交通対策を進めていくにあたり重要となる以下の5つの実践ポイントに基づいて、項目別に国内外の先進事例を整理した。

また、収集事例において導入検討時の留意事項や実現ポイント、特記事項が記載されている、ないしは関係者ヒアリングにより把握している場合には、極力記載するようにしている。

図表Ⅱ-1-1 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
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。

図表Ⅱ-1-3 地区物流施策メニュー一覧表 (2/2)

施策グループ				事例	地区類型	施策の種類	対応の手法	地区の問題	施策のポイント	まちづくり政策キーワード																		
実践ポイント	施策分類	細分類	実施地区例							No.	中心市街地	中高層マンション	戸建て等住宅地	ソフト	ハード	空	脚	ア	た	回	通	駐	共	交	大	住	地	地
実践ポイント②： 横持ち搬送対策	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）	35	海外タラス大規模ビル	民間ビル	○	○																					
			36	東品川インターシティ	民間デベロッパ	○	○																					
	2.維持搬送の動線の確保	2.段差の解消等の物流バリアフリーの推進	37	町田市	公社	○	○																					
			-	各所	デベロッパ等	○	○																					
実践ポイント③： 配送の工夫と対応	1.横持ち搬送の共同化	1.横持ち搬送の共同化	38	町田市	町田市、公社	○	○																					
			39	藤沢SST	民間企業	○	○																					
		2.地区型共同配送	40	横浜元町地区	運送事業者、商店会	○	○																					
			41	吉祥寺	運送事業者、商店会	○	○																					
	2.維持搬送の共同化	1.維持共同配送（館内配送の共同化）	42	新宿副都心	協同組合	○	○																					
			43	丸の内地区	協議会等	○	○																					
		2.百貨店の代表一括納品	44	横浜北仲	民間企業	○	○																					
			45	都内民間マンション	民間企業	○	○																					
	3.行政による物流需要分散化の推奨	2.百貨店の代表一括納品	46	日本橋三越	商業者	○																						
			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	○																						
			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	○																						
実践ポイント④： 地区特性に応じた対応	1.荷さばきルール（マナー含む）の確立	-	横浜元町地区	協同組合等	○	○																						
		50	吉祥寺	協議会	○	○																						
		51	川崎駅東口地区	協議会	○	○																						
	2.新技術を活用した効率的な配送	貨客混載による配送（路線バス活用＋宅配便の共同配送）	52	東京都奥多摩エリア	民間事業者等	○	○																					
		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）	53	藤沢SST	民間事業者等	○	○																					
		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）	54	住宅団地（川崎市麻生区）	民間事業者等	○	○																					
ドローンによる配送（ドローン＋宅配便の共同配送）	55	山間部（埼玉県秩父市）	民間事業者等	○	○																							
実践ポイント⑤： 多様な関係者との連携	複合的取組事例	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	○																							
その他	1.貨物車等の面的な流入規制	1.車両の大きさによる規制	59	都内各所	警察	○	○																					
		2.時間帯による規制	60	都内各所	警察	○	○																					
		3.排出ガス基準による規制	61	海外 アムステルダム	（行政）	○	○																					
	2.貨物車走行路の分離	1.貨物車専用・優先ルート	-	-	（道路管理者、警察）	○	○																					
2.貨物車専用・優先レーン		-	-	（道路管理者、警察）	○	○																						

第2章 個別施策事例集

実践ポイント①：荷さばきのための駐車空間確保

施策分類1：道路空間以外で荷さばきスペースを確保する施策

細分類1：新たに貨物車用の駐車スペースを整備

施策の種類：①-1-1

1. 公共駐車場等の整備にあわせた荷さばきスペースの確保	
事例の実施場所：町田市	本格実施
施策の概要 <ul style="list-style-type: none"> 町田市では、大規模な公共駐車場の2階部分（入口階）に11台分の貨物車駐車スペースを設け、「共同荷さばき場」として活用している。 駐車場へは商店街の裏側からアクセスが可能となっており、貨物車動線と歩行者動線が重ならないように工夫されている。 当初、歩行者天国商店街への横持ち搬送の共同配送の拠点としても期待されたが、現在、共同配送は行われていない。 	 
	
<p>図表 共同荷さばき場（荷さばきスペース）（ぼっぼ町田）</p> <p>出典：町田市まちづくり公社パンフレットより</p>	
実施・運営主体	株式会社町田まちづくり公社、町田市
導入検討時の留意事項	空間面の条件：貨物車に適した駐車マスの大きさ、入り口の大きさの確保 物流の特徴：横持ち搬送の限界距離の把握
実現ポイント、特記事項	公共駐車場の計画段階から荷さばき施設整備を想定した計画・設計を実施する必要がある。 歩行者天国等により歩行者専用空間が確保されている地区においては、安全な歩行者空間を確保するために、貨物車等と歩行者が空間的に分離させることが重要であり、そのための用地や費用等の確保が必要となる。

2. 新規民間施設への荷さばきスペースの確保

事例の実施場所：さいたま市（大宮門街）	本格実施
---------------------	------

施策の概要

- ・「大宮駅東口大門町2丁目中地区第一種市街地再開発事業」の一環として、商業、オフィス、市民ホールからなる「大宮門街」が2022（令和4）年～2023（令和5）年にかけて建設された。
- ・同施設には、8,600㎡の敷地内に地上、地下合わせ20台もの荷さばきスペースが整備されており、また最大で高さ3.8mの車両まで受け入れることが可能である。このため、施設内への荷さばき需要だけでなく、周辺の商店街への横持ち配送の拠点としての活用も期待されている。



図表 大宮門街の外観

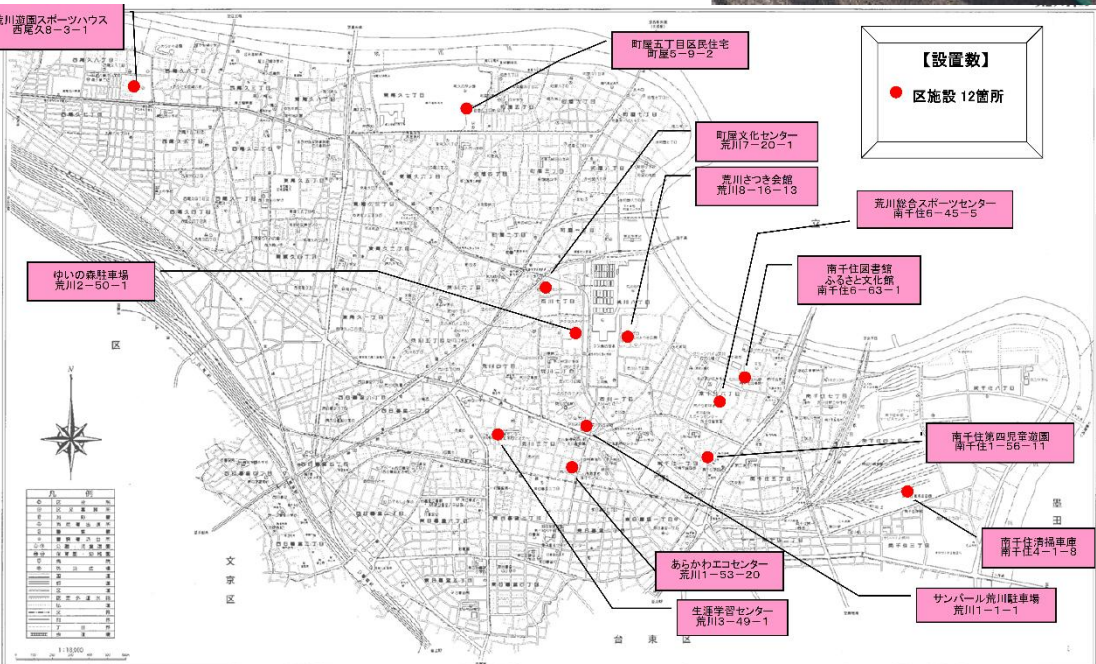


出典：「大宮駅東口大門町2丁目中地区第一種市街地再開発事業の概要」（さいたま市、2023.04）より

実施・運営主体	大宮駅東口大門町2丁目中地区市街地再開発組合（さいたま市、地権者、商業者）
導入検討時の留意事項	空間面の条件：貨物車に適した駐車マスの大きさ、入り口の大きさの確保 物流の特徴：横持ち搬送の限界距離の把握
実現ポイント、特記事項	東口の大規模再開発の一環として先行的に取組が行われたものであり、エリア全体としての荷さばき対策方針のもと、余裕のある荷さばきスペースの設置がされている。

細分類 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

施策の種類：①-1-2

3. 公共施設の駐車場の一部転用	
事例の実施場所：南千住図書館他（荒川区内施設）	本格実施
施策の概要 <ul style="list-style-type: none"> 違法駐車取締の民間委託化等の取締強化が行われることを受けて、2006（平成18）年より、集配業務等に携わる事業者が区内で円滑に荷さばき等を行えるように区内の公共施設の12箇所（2024（令和6）年現在）に「荷さばき駐車場」を設置した。 集配、福祉、介護等のサービス業務を営む事業者を対象に、利用時間は30分未満とし無料で運営している。 	
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 60%;">  </div> <div style="width: 35%; text-align: center;"> <p>【設置数】</p> <p>● 区施設 12箇所</p> </div> </div>	
<p>図表 荷さばき駐車場位置図</p> <p>出典：荒川区ホームページより（2024.10.31時点）</p>	
実施・運営主体	荒川区（東京都）
導入検討時の留意事項	空間面の条件：貨物車に適した駐車マス、入り口の大きさの確保 交通の実態：施設利用者の自動車利用状況の把握 貨物車用駐車施設の需要量とピーク時間帯の把握
実現ポイント、特記事項	施設利用者のサービスレベルを落とさないようにしつつ、施設利用者並びに地域住民の合意形成を図る必要がある。 まちづくりの一環として公共施設が率先して、荷さばきスペースを確保することは、関係者並びに地域住民等との合意形成が図りやすくなり、これを契機として拡大していくことが期待される。

4. 既存民間駐車場の転用（コインパーキングを活用した「荷さばき可能駐車場」の確保）

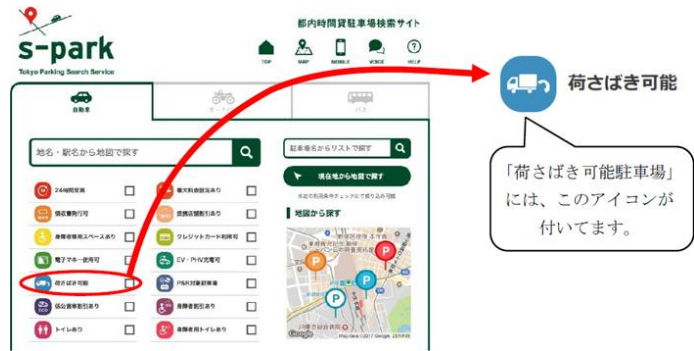
事例の実施場所：神田神保町、東池袋、新橋、六本木地区等 本格実施

施策の概要

- ・東京都が警視庁及び東京国道事務所と連携し、集中的な渋滞対策事業の一環として実施する事業であり、交通渋滞の一因となる路上での荷さばき行為を解消するため、駐車場事業者の協力を得て、路外に荷さばきスペースを設置する取組。
- ・「荷さばき可能駐車場」とは、駐車場事業者の協力を得て、どの駐車マスでも荷さばき可能な駐車場を「荷さばき可能駐車場」として指定。
494 駐車場（令和7年3月末現在）
- ・（公財）東京都道路整備保全公社のインターネット都内総合駐車場案内「s-park」にて、「荷さばき可能駐車場」が検索可能。



図表 荷さばき可能駐車場



図表 s-park の情報提供

実施・運営主体	東京都、警視庁、東京国道事務所、駐車場事業者
導入検討時の留意事項	<p>空間面の条件：コインパーキングの有無 貨物車に適した駐車マスの大きさ 入り口の大きさの確保</p> <p>交通の実態：乗用車の既存駐車場の利用状況の把握 貨物車用駐車施設の需要量とピーク時間帯の把握</p>
実現ポイント、特記事項	<p>日頃接点が少ない運送事業者と駐車場業者を取り持ち、利用可能な形態等について合意形成を図る必要がある。</p> <p>コインパーキング等駐車場事業者の会社の約款の変更等や駐車マス、入口ゲートの改良により、貨物車が駐停車可能な駐車スペースを確保する。</p> <p>貨物車の運転者からは、車道へバックでの入出庫が必要な場合は安全上利用しにくいとの意向もある。</p> <p>まちづくりの一環として重要な役割を担うことため、民間駐車場事業者と合意形成を図り、協力・要請していくことが必要である。</p>

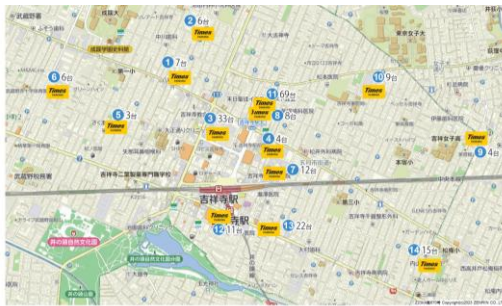
5. 既存民間駐車場の転用（貨物車の受け入れ）

事例の実施場所：吉祥寺（武蔵野市） 本格実施

施策の概要

- ・当該地区では、荷さばきスペースの不足から路上で荷さばきを強いられる状況が散見されていることから、複合的な荷さばき施策の一環として、商店街内に荷さばき時間帯（9～12時）を設けると共に、商店街内で荷さばき活動が出来ない時間帯への対応として、民間駐車場事業者の協力の下、駐車場（2023年10月時点で14か所）を荷さばき車両の路上駐車が多い時間帯の荷さばき車両の受け皿として確保した。
- ・利用に当たっては「荷さばきカード(共通カード)」を発行し、当該駐車場の割引料金制度を導入している。

〈貨物車受け入れ駐車場〉



1 吉祥寺北町第2	7台	8 吉祥寺東町	8台
2 吉祥寺北町第5	6台	9 吉祥寺東町第5	4台
3 吉祥寺本町第4	33台	10 吉祥寺東町第6	9台
4 吉祥寺本町第5	4台	11 吉祥寺東町第7	69台
5 吉祥寺本町第9	3台	12 吉祥寺南町第4	11台
6 吉祥寺本町第10	4台	13 吉祥寺南町第5	22台
7 吉祥寺本町第17	12台	14 吉祥寺南町第15	4台

※2023年10月末時点

〈共通カード〉



図表 貨物車受け入れ駐車場マップ

出典：タイムズ24（株）パンフレットより

実施・運営主体	タイムズ24株式会社
導入検討時の留意事項	空間面の条件：貨物車に適した駐車マスの大きさ、入り口の大きさの確保 利用料金の体系化・共通化 物流の特徴：横持ち搬送の限界距離の把握
実現ポイント、特記事項	民間駐車場事業者の協力が必要であり、かつ地権者等の不利益にならないようなビジネススキーム（他の施策と併用し、利用者増を見込めるような体制）が必要である。 買い物客が多く回遊する当該地区においては、安全な歩行者空間を確保するために、貨物車等と歩行者が空間的に分離させることが重要となる。特に、民間事業者が実施主体になることから、運用費用や収益等の確保策（スキーム）等に行政が支援出来るかがポイントとなる。

6. 他の商業施設の荷さばきスペースの共同利用	
事例の実施場所：吉祥寺駅北口社会実験（吉祥寺パルコ）	社会実験
施策の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・独自に荷さばき施設を有する大規模小売店等の荷さばき場を、その店舗以外への納品にも利用できるようにする施策。 ・店舗への納品混雑時間は自店舗専用の荷さばき場として利用し、それ以外の時間帯は他の店舗への納品・荷さばきにも使えるようにした（当該施設は、社会実験時に荷さばきスペースを拡張した上で共同利用していたが、現在では共同利用していない）。
	
<p>図表 大規模小売店の荷さばき施設を利用している貨物車</p>	
実施・運営主体	中心市街地の物流の効率化とトラックベイの設置に関する調査検討委員会（国土交通省、警視庁、武蔵野市、業界団体、商店街）
導入検討時の留意事項	交通の実態：貨物車用駐車施設の需要量とピーク時間帯の把握
実現ポイント、特記事項	<p>不特定多数の貨物車が利用することから、防犯面等において店舗側の理解と協力（合意形成）が必要である。</p> <p>商店街等が密集する中心市街地では、大規模商業施設等以外はほとんど荷さばき施設を有しておらず、また周辺に路外駐車場が無い、道路幅員が狭い等、荷さばき施設を確保していくことが困難な中で、既存施設を有効に活用していくことは有効な手段となる。</p>

7. 道路や鉄道の高架下の活用	
事例の実施場所：板橋山手通り荷物積み替えステーション（板橋区）	本格実施
施策の概要 <ul style="list-style-type: none"> ・道路や鉄道などの高架下の遊休空間を活用して荷さばき場所を確保する。 ・2003（平成15）年に台東区の昭和通り沿いの首都高速道路の高架下で社会実験を実施した。 ・荷さばきの積み下ろしのための荷さばき停車区間を設置し、荷さばき車両による交通円滑性の阻害解消を図った。 ・社会実験時には、路上駐車削減のため、周辺駐車場への案内を行う渋滞対策支援要員の配置等を行った。 ・その後、2005（平成17）年から「板橋山手通り荷物積み替えステーション（板橋区）」で本格実施が始まり、「大曲荷物積み替えステーション（新宿区）」と合わせて2か所で、2025（令和7）年時点でも継続されている。 	
	
<p>図表 社会実験時の状況</p>	
	
<p>図表 高架下駐車場の状況</p>	
実施・運営主体	社会実験時：昭和通り（秋葉原・上野地区）違法駐車対策協議会（地元町会・商店会代表、警視庁、東京都、台東区、千代田区、国土交通省） 本運用時：公益財団法人東京都道路整備保全公社
導入検討時の留意事項	空間面の条件：高架下の空間の有無 貨物車に適した駐車マスの大きさ、入り口の大きさ、高さなどの確保
実現ポイント、特記事項	高架下駐車場の構造上、駐車場出口において直進車両との錯綜が発生し、交通安全上の問題があったが、出口に交通指導員を配置することにより、安全性が向上した。安全性の確保策について検討し、警察と協議すること。 都心部等の空間に余裕が無い地区において、高架下等の有休地の有効に活用していくことで、新たな空間を創出することが有効な手段である。

8. 公園・広場・公開空地等からの転用

事例の実施場所：片町地区（金沢市）

本格実施

施策の概要

- ・ 中心市街地周辺における複合的な貨物車の受け皿整備による荷さばき施策を実施した。
- ・ 路上や路外で荷さばき車両の受け皿整備の一つとして、目抜き通りの裏側にある片町広場を平日のみ「荷さばき駐車場」として解放している。



図表 公共広場を活用して「荷さばき駐車場」を確保

出典：金沢市ホームページより

実施・運営主体	金沢市
導入検討時の留意事項	空間面の条件：貨物車に適した駐車マスの大きさ、入り口の大きさ、高さなどの確保 交通の実態：貨物車用駐車施設の需要量とピーク時間帯の把握
実現ポイント、特記事項	公共の広場であるため、他の目的に利用するためには地域住民等の合意形成と種々の手続き等が必要である。 広場であるため、施設利用者の安全性の確保等にも留意が必要である。 まちづくりの一環として公共施設が率先して、荷さばきスペースを確保することは、関係者並びに地域住民等との合意形成が図りやすくなり、これを契機として拡大していくことが期待される。

9. 公園・広場・公開空地等からの転用

事例の実施場所：川崎市役所（川崎駅東口荷さばき社会実験） 社会実験

施策の概要

- 川崎駅東口周辺では、2014（平成 26）年に同市において「荷さばき対策基本計画」に位置づけた、早期に実現可能な荷さばき施策の、効果、導入課題、改善点等を明らかにする社会実験を実施した。
- 実験内容は、包括的な端末物流対策として、幹線道路上の路上荷さばき車両を適切な場所に誘導し、幹線道路の走行環境や荷さばきと歩行者との錯綜等の改善を図ることを目的として実施した。
- この実験に併せて、中心市街地周辺における貨物車の受け皿整備として、川崎市役所裏の公開空地を活用し、荷さばき車両のための駐車スペースを設置した。

貨物車等が利用できる駐車場マップ



[公開空地]



[実験中]



図表 公開空地を活用して荷さばきスペース（実験用）を確保

出典：川崎市（実験配布チラシ）より

実施・運営主体	川崎市
導入検討時の留意事項	空間面の条件：貨物車に適した駐車マスの大きさ、入り口の大きさ、高さなどの確保、最低限必要な公開空地面積の確保
実現ポイント、特記事項	公開空地であるため、多目的に利用される空間であるため、様々の利用場面に利用しやすいレイアウト等が重要となる。 公共施設に併設しているため、種々の手続きが必要となる。 まちづくりの一環として公共施設が率先して、荷さばきスペースを確保することは、関係者並びに地域住民等との合意形成が図りやすくなり、これを契機として拡大していくことがポイントである。

10. 既存駐車場内での荷さばきスペース確保支援（補助制度）

事例の実施場所：片町地区（金沢市）

本格実施

施策の概要

- ・ 中心市街地周辺における複合的な貨物車の受け皿整備による荷さばき施策を実施した。
- ・ 路上や路外で荷さばき車両の受け皿を確保していく手段の一つとして、既存駐車場内で荷さばき車両用の駐車区画を賃貸する場合に、事業者駐車場所有者に対し賃料の補助制度を設けて支援している。



図表 借り上げにより確保した既存駐車場内の荷さばき駐車区画

出典：金沢市ホームページより

実施・運営主体	金沢市
導入検討時の留意事項	空間面の条件：既存駐車場の有無（位置・容量等） 貨物車に適した駐車マスの大きさ、入り口の大きさ、高さなどの確保 交通の実態：当該地区の荷さばき車両の需給バランス
実現ポイント、特記事項	補助制度であり、補助対象や対象施設の要件の基準や仕組みが必要となる。 制度運用のための補助金等の確保（予算）が必要となる。 貨物車の需要が高い地区は、人や物が集積する場所であるため、スペース確保には多くの費用が必要となるが、一定要件をクリアすることで補助制度にその費用が抑えられる等、運送事業者等にはメリットが大きいため、荷さばき車両の路上から路外への誘導が促進されるところがポイントである。

細分類3：着施設側での荷さばきスペースの確保

施策の種類：①-1-3

11. 駐車場条例による荷さばき駐車施設の附置義務基準値の制定・普及																									
事例の実施場所：東京都駐車場条例 他	本格実施																								
<p>施策の概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一定程度の規模の物流が発生する建物においては、施設内に荷物の輸送を行う貨物車のための荷さばき施設を確保することが望ましい。 ・駐車場法では、ある一定規模以上の建物に対して、その建物に集中する自動車を収容するための駐車場の整備（附置義務駐車場）が義務付けられており、その一部に荷さばき附置基準として荷さばき用としての貨物車用の駐車スペースを確保する基準値が示されている。 ・なお、各自治体において駐車場条例を制定する際に、荷さばき附置基準により荷さばきのための駐車スペースを整備するようになってきている。 <p>◆東京都における荷さばき駐車場附置義務条例の例</p> <p>(い)欄に掲げる区域内において、(ろ)欄に掲げる床面積が(は)欄に掲げる床面積を超える建築物を新築しようとする者は、(に)欄に掲げる建築物の部分の床面積をそれぞれ(ほ)欄に掲げる面積で除して得た数値を合計して得た数値(合計して得た数値が10を超える場合は10とすることができ、延べ面積が6,000㎡に満たない場合は、当該合計して得た数値に(へ)欄に掲げる算式により算出して得た数値を乗じて得た数値とする。)以上の台数の規模を有する荷さばきのための駐車施設を当該建築物又は当該建築物の敷地内に附置しなければならない。</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 15%;">(い)</th> <th style="width: 15%;">(ろ)</th> <th style="width: 15%;">(は)</th> <th style="width: 15%;">(に)</th> <th style="width: 15%;">(ほ)</th> <th style="width: 20%;">(へ)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4" style="text-align: center;">駐車場整備地区等</td> <td rowspan="4" style="text-align: center;">特定用途に供する部分の床面積</td> <td rowspan="4" style="text-align: center;">2,000㎡</td> <td>百貨店その他の店舗の用途に供する部分</td> <td style="text-align: center;">2,500㎡</td> <td rowspan="4" style="text-align: center;">$1 - \frac{6000(m^2) - (\text{延べ面積})}{2 \times (\text{延べ面積})}$</td> </tr> <tr> <td>事務所の用途に供する部分</td> <td style="text-align: center;">5,500㎡</td> </tr> <tr> <td>倉庫の用途に供する部分</td> <td style="text-align: center;">2,000㎡</td> </tr> <tr> <td>特定用途(百貨店その他の店舗、事務所及び倉庫を除く。)に供する部分</td> <td style="text-align: center;">3,500㎡</td> </tr> <tr> <td>周辺地区又は自動車ふくそう地区</td> <td>特定用途に供する部分の床面積</td> <td style="text-align: center;">3,000㎡</td> <td>特定用途に供する部分</td> <td style="text-align: center;">7,000㎡</td> <td style="text-align: center;">$1 - \frac{6000(m^2) - (\text{延べ面積})}{(\text{延べ面積})}$</td> </tr> </tbody> </table> <p>備考 この表において、(ろ)欄に規定する部分及び(に)欄に掲げる部分は、自動車及び自転車の駐車のために供する部分を除くものとし、観覧場にあつては、屋外観覧席の部分を含むものとする。</p> <p style="text-align: right;">出典：東京都ホームページより</p>		(い)	(ろ)	(は)	(に)	(ほ)	(へ)	駐車場整備地区等	特定用途に供する部分の床面積	2,000㎡	百貨店その他の店舗の用途に供する部分	2,500㎡	$1 - \frac{6000(m^2) - (\text{延べ面積})}{2 \times (\text{延べ面積})}$	事務所の用途に供する部分	5,500㎡	倉庫の用途に供する部分	2,000㎡	特定用途(百貨店その他の店舗、事務所及び倉庫を除く。)に供する部分	3,500㎡	周辺地区又は自動車ふくそう地区	特定用途に供する部分の床面積	3,000㎡	特定用途に供する部分	7,000㎡	$1 - \frac{6000(m^2) - (\text{延べ面積})}{(\text{延べ面積})}$
(い)	(ろ)	(は)	(に)	(ほ)	(へ)																				
駐車場整備地区等	特定用途に供する部分の床面積	2,000㎡	百貨店その他の店舗の用途に供する部分	2,500㎡	$1 - \frac{6000(m^2) - (\text{延べ面積})}{2 \times (\text{延べ面積})}$																				
			事務所の用途に供する部分	5,500㎡																					
			倉庫の用途に供する部分	2,000㎡																					
			特定用途(百貨店その他の店舗、事務所及び倉庫を除く。)に供する部分	3,500㎡																					
周辺地区又は自動車ふくそう地区	特定用途に供する部分の床面積	3,000㎡	特定用途に供する部分	7,000㎡	$1 - \frac{6000(m^2) - (\text{延べ面積})}{(\text{延べ面積})}$																				
実施・運営主体	東京都																								
導入検討時の留意事項	—																								
実現ポイント、特記事項	<p>荷さばき駐車施設（荷さばきスペース）の附置義務は大規模な建築物に対する制度であるため、地下駐車場等の一部に設置されることが多い。貨物車については車両サイズが乗用車に比べて大きいことから、これらの車両が利用できるように通路の間口や車両の大きさへの配慮も必要となる。</p> <p>各自治体における条例の制定が必要となる。</p> <p>原因者負担の観点から有効な施策であるが、その効果が現れるまでに一定の期間が必要となることに留意する必要がある。</p>																								

12. 大規模小売店舗立地法による荷さばきスペースの確保・普及

事例の実施場所：

本格実施

施策の概要

・大規模小売店舗立地法は、大型店が地域社会との調和を図っていくためには、大型店への来客、物流による交通、環境問題等の周辺の生活環境への影響について適切な対応を図ることが必要との観点から、地域住民の意見を反映しつつ、地方自治体が大型店と周辺の生活環境との調和を図っていくための手続等を「大型小売店舗における小売業の事業活動の調整に関する法律（大店法）」に代わって2000（平成12）年に施行された法律である。

・大規模小売店舗が不特定多数の顧客を集め、大量の商品等の流通の要となる施設であり、また、生活利便施設として生活空間から一定の範囲内に立地するという特性を有することに着目し、大規模小売店舗の設置者に対し、特に周辺地域の生活環境の保持のため、その施設の配置及び運営方法について合理的な範囲内で配慮を求める運用指針を経済産業省より2007（平成19）年に示された。

◆大店法の概略

法の目的	大型店の周辺の地域の生活環境の保持（社会的規制）
届出事項 ＝調整対象事項	駐車場、廃棄物保管施設、荷さばき施設に関する容量・稼働時間等 【詳細】 (1) 小売業者に関する事項 (2) 新設日 (3) 店舗面積の合計 (4) 店舗施設配置に関する事項 ・ 駐車場、駐輪場、荷さばき施設、廃棄物等の保管施設の位置・収容台数 (5) 店舗施設運営方法に関する事項 ・ 小売業者の開店・閉店時刻 ・ 来客が駐車場を利用できる時間帯 ・ 駐車場の出入り口の数および一 ・ 荷さばき施設で作業できる時間帯
規制対象の店舗	1,000㎡超を超える大型店 小売業（生協・農協含む。）
届け出義務者	建物設置者
住民説明会の義務	あり
運用主体	都道府県、政令指定都市（自治事務）
意見聴取対象	市町村（住民等は任意で意見可）
行政措置	勧告（公表：罰則なし）

◆指針により配慮すべき事項

1 設置者が配慮すべき基本的な事項

- (1) 立地に伴う周辺地域の生活環境への影響に関する事前調査、予測及び適切な対応
- (2) 地元説明会の実施
- (3) 都道府県からの意見への誠意ある対応
- (4) テナントの管理、運営方法の周知に必要な措置
- (5) 店舗開店後の適切な対応（予測と実態との著しい乖離等）

2 大型店の施設の配置及び運営方法に関する事項

- (1) 駐車需要の充足その他による大型店の周辺の地域の住民の利便及び商業その他の業務の利便の確保のために配慮すべき事項
 - ① 駐車需要の充足等交通に係る事項
ア：駐車場の必要台数の確保、位置、構造等
イ：駐輪場の確保
ウ：自動二輪車の駐車場の確保
エ：荷さばき施設の整備
オ：経路の設定等（案内表示、掲示板の設置、交通整理員の配置等）
 - ② 歩行者の通行の利便の確保等
 - ③ 廃棄物減量化及びリサイクルについての配慮
 - ④ 防災、防犯対策への協力
- (2) 騒音の発生その他による大型店の周辺の地域の生活環境の悪化の防止のために配慮すべき事項
 - ① 騒音の発生に係る事項
ア：騒音発生の防止または緩和、防音対策、店舗及び施設の運営方法
イ：騒音の予測、評価方法（定常、変動及び衝撃騒音）
 - ② 廃棄物に係る事項
ア：保管のための施設容量の確保、保管場所の位置、構造
イ：廃棄物等の運搬、処理方法
ウ：廃棄物等に関する対応方針
 - ③ 街並みづくり等への配慮等

出典：東京都（パンフレット）より

実施・運営主体

都道府県、政令指定都市

導入検討時の留意事項

—

実現ポイント、特記事項

原因者負担の観点から有効な施策であり、開発の際には周辺地域の生活環境へ配慮や今後のまちづくりの方向性を鑑みて協議・調整を図っていくことが重要となる。

13. 附置義務駐車場の隔地・集約整備等のルール化・普及

事例の実施場所：宇都宮市

本格実施

施策の概要

・宇都宮市では「都心部まちづくりビジョン」を2022（令和4）年2月に策定し、方針のひとつとして「人中心のウォークラブルな空間の形成」を掲げた。その中での取組として、「来訪者や居住者が安心して快適に移動できるよう大通り沿線やフリンジ（街なか周縁部）における駐車場の適正配置」を設定し、2023（令和5）年から2つの施策を行った。

- ①都心環状線より内側の区域で、店舗、事務所、ホテル等の特定用途に用いられる建物の附置義務駐車台数について緩和（150㎡/台⇒300㎡/台）（4月1日から施行）
- ②都心環状線周辺に駐車場を誘導、集約すべく、敷地からの距離制限を撤廃。都心環状線区域内であれば、（ウォークラブルに伴う回遊性を高めていくこととする一部の地域を除き）設置可能となった。（10月1日から施行）



図表 附置基準見直しの対象範囲

出典：宇都宮市「駐車場の附置義務を一部緩和しました」（2023.04）より

実施・運営主体 宇都宮市

導入検討時の留意事項

—

実現ポイント、特記事項

公共交通の整備に合わせ、今後の中心市街地のまちづくりビジョンを行政、住民、学識経験者等を交えて検討。
 将来の公共交通ネットワークの基軸となるLRTを整備するに当たり、魅力ある都心部のまちづくりに市民、事業者とともに取り組む一環として、自動車交通の誘導も検討テーマとして重要なものとなる。

14. 再開発ビル等における附置義務荷さばきスペース等の整備促進	
事例の実施場所：丸ビル	本格実施
施策の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・2002（平成14）年の丸ビルの建替に当たって建物地下部に荷さばき場を整備した。 ・荷さばき場は単に貨物車が駐車可能なスペースではなく、スムーズに荷物の積み卸し等が出来るような空間も確保している。 <div style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: center;">図表 丸ビルの地下の貨物車の荷さばきスペース</p>
実施・運営主体	丸ビル
導入検討時の留意事項	<p>物流の特徴：到着台数の多い車種の把握</p> <p>空間面の条件：貨物車の適した駐車マスの大きさ 通路の広さ、はり下の高さの確保</p> <p>交通の実態：貨物車用駐車施設の需要量</p>
実現ポイント、特記事項	<p>建替前の旧丸ビル等へアクセスする主要な運送事業者の納入車両のサイズ等を考慮し、利用可能な駐車スペースや通路を確保。</p> <p>原因者負担の観点から有効な施策であり、かつ貨物車が荷さばき出来る十分なスペースを用意することで、自動車需要等の変化に対応可能としている。</p> <p>特に、大規模施設等は地下に駐車場等を設けるため、不測の事態において建て直し等が困難であることから、貨物車用の十分なスペースを設けること、将来需要の変化への対応がポイントとなる。</p>

15. 荷さばき附置義務の柔軟な運用による荷さばき用駐車施設（荷さばきスペース）の確保

事例の実施場所：さいたま市（大宮駅周辺） 本格実施

施策の概要

- 近年の人口減少や自動車の保有台数の伸びが鈍化する中、従前の「附置義務条例」に基づく台数では、大宮駅周辺地域の全体で見た際に駐車場が供給過多になる恐れがあった。
- そこで、歩行者を中心とした都市空間へと再構築する流れも踏まえ、建築物単体ではなく、地域全体で駐車場の位置や規模をコントロールすることで、車両流入が起こる地区を棲み分け、歩行者にやさしい地域の形成を目指すべく、2023（令和5）年8月に独自の駐車場ルールを制定した。
- ルールでは、EV 充電施設の整備や、共同集配システムの導入を行うなどの地域貢献を行うか、協力金を支払うことで、整備する必要のある台数を、附置義務条例に示された台数から減じることができる。支払われた協力金は地域のまちづくり課題解決に活用する資金として活用する。


2 大宮駅周辺地域駐車場地域ルールの概要

●基本方針

- 駅周辺への交通流入を抑制**
需要に見合った駐車施設の規模を検討し、駅周辺への交通流入を抑制
- 歩行者優先のウォーカブルな環境整備**
駅周辺の外側に駐車施設を誘導し、歩行者に安心で快適な空間を提供
- まちづくりと一体的な駐車施設整備を誘導**
まちづくりの動向に合わせて、区域全体で駐車施設の位置と規模を適正化

●計画区域及び対象

計画区域



計画区域 (46ha)
ターミナル地区

【対象】

- 計画の対象となる建物
計画区域内で新築・増築または用途を変更する建築物
- 計画の適用が可能な建物
計画区域内で附置義務条例施行後に建てられた既存建築物
※業種又は用途の変更を行わない建築物も含まれます。
※既存建築物も、ルール適用によって空車となった駐車施設を福祉車入れに活用することができます。
- 対象建築物規模
 - ※1：特定用途*1 手荷物、飲食店、ホテル等
 - ※2：非特定用途*2 物販施設以外の用途に供されるもの

自動車

- ・特定用途*1 についての床面積 > 1,500 m²
- ・非特定用途*2 についての床面積 > 2,000 m²
- ・特定用途*1 部分の床面積 + 非特定用途*2 部分の床面積 × 3/4 > 1,500 m²

荷さばき

- ・特定用途*1 についての床面積 > 2,000 m²かつ敷地面積 ≥ 1,000 m²

自動二輪車 ・特定用途*1 についての床面積 > 1,500 m²

●整備基準（整備基準①または整備基準②を選択する）

整備基準①：地域貢献が必要となる配置計画による基準	整備基準②：附置義務条例と同等の基準（地域貢献は求めない）
<ul style="list-style-type: none"> ・ 務 業 250 m²/台 ・ 業 務 400 m²/台 ・ その他 450 m²/台 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 商業/業務 200 m²/台 ・ その他 450 m²/台
<p>+</p> <p>地域貢献</p> <p>A) 地域貢献メニューの実施 B) 地域貢献協力金</p>	

●地域貢献

整備基準①を選択した場合は、附置義務条例を基準として削減された台数に応じて地域貢献が必要となります。

附置義務条例に基づく台数	配置計画に基づく台数	地域貢献の内容
↑	↓	<p>A) 地域貢献メニューの実施 ⇒EV 充電施設整備、共同集配システムの導入、シェアサイクルの導入等</p> <p>B) 地域貢献協力金 ⇒駐車場ルールの運用や地域のまちづくり課題解決のための施策実施に利用</p> <p style="text-align: right;"><small>※A) と B) を組み合わせることも可能です。</small></p>

図表 大宮駅周辺地域駐車場地域ルールの概要

さいたま市 「大宮駅周辺地域における駐車場の地域ルール」より

実施・運営主体	さいたま市、一般財団法人さいたま市都市整備公社
導入検討時の留意事項	<p>物流の特徴：到着台数の多い車種の把握</p> <p>空間面の条件：貨物車の適した駐車マスの大きさ 通路の広さ、はり下の高さの確保</p> <p>交通の実態：貨物車用駐車施設の需要量</p>
実現ポイント、特記事項	開発の際には周辺地域の今後のまちづくりの方向性を鑑みて協議・調整を図っていくことが重要となる。

施策分類2：路上空間上で荷さばきスペースを確保する施策

細分類1：車線数や車線幅等の変更により新たに貨物車用の駐車スペース等、荷さばきスペースを整備

施策の種類：①-2-1

16. 車線数や中央線（車線）変更による創出	
事例の実施場所：渋谷区	本格実施
<p>施策の概要</p> <ul style="list-style-type: none"> 東京都と警視庁では、都内の渋滞を解消するための総合的な違法駐車対策を「スムーズ東京21」として取り組んでおり、その一環として2000（平成12）年に渋谷地区において実証実験（「スムーズシブヤ」）を行った。 取組の中で貨物車の路上駐車対策として、車線幅の変更等により路上に荷さばきのための駐車スペースの新設を行った。その結果、走行速度の改善効果が高く、貨物車の路上駐車を適正化した効果が明らかになった。 その後、渋谷公園通りでは2002（平成14）年より本格実施されている。また、この効果をもとに原宿など都内各地での荷さばき駐車スペースの確保につながっている。 <p>【渋谷公園通り】</p>   <p>【原宿駅前】</p>   <p>図表 渋谷区（渋谷公園通り、原宿駅前）で路上での荷さばき空間の確保 ※右図は整備後の車線配置</p>	
実施・運営主体	警視庁、渋谷区
導入検討時の留意事項	空間面の条件：道路構造の確認（側方を通過できる余裕が必要） 交通の実態：乗用車の交通量の把握
実現ポイント、特記事項	警察との協議の上、道路交通法を遵守し、設置する必要がある。 まちなかでは、自転車やバス等の他の交通と錯綜していることから、自転車レーンやバス停の配置計画と合わせて設置を検討していくことが重要である。

17. 車線数や中央線（車線）変更による創出

事例の実施場所：静岡市（紺屋町） 本格実施

施策の概要

- ・2006（平成18）年6月に道路交通法が改正され、路上駐車に対する規制が厳しくなることを契機に、荷さばき関係業者より荷さばきスペース設置の要望があり、公安委員会で普通貨物車に限り一部区間の駐車禁止規制解除を2006（平成18）年8月31日より実施している。
- ・目抜き道路の車道をスラローム状にし、まちなかでの速度を抑制しつつ、車道部のデッドスペースにおいて路線での駐車禁止規制を特定車種のみ解除して荷さばきスペースを創出している。



図表 道路空間を工夫（車線運用）して荷さばき空間の創出

実施・運営主体	静岡市、静岡県警察
導入検討時の留意事項	空間面の条件：道路構造の確認（側方を通過できる余裕が必要） 交通の実態：乗用車の交通量の把握
実現ポイント、特記事項	警察との協議の上、道路交通法を遵守し、設置する必要がある。 自転車交通を阻害しないような工夫や歩行者交通の安全性に考慮していることが重要なポイントである。

18. 車線数や中央線（車線）変更による創出

事例の実施場所：柏駅東口地区

本格実施

施策の概要

- ・ 柏駅東口地区のより良い交通環境実現のため、地区交通を改善する総合的な交通対策を検討した。
- ・ 荷さばき施策は、駅前通りにおいて歩道幅員の拡幅（車道幅員の減少）により路上駐車場所がなくなることへの対応として実施された。
- ・ 無秩序な路上駐車防止及びアイドリングストップによる環境改善を狙いとしている。
- ・ 社会実験では、路上、路外に2か所ずつ荷さばきスペースの確保を実施した。
- ・ スカイプラザ裏に共同で使用できる路上荷さばきスペースを設置するとともに、社会実験中は荷さばき以外の車両が利用しないように誘導員を配置した。

<施策導入前>



<施策導入後>



図表 柏駅東口地区の路上荷さばき駐車施設（荷さばきスペース）

実施・運営主体	柏市、千葉県警察
導入検討時の留意事項	空間面の条件：道路構造の確認（側方を通過できる余裕が必要） 交通の実態：乗用車の交通量の把握 物流の特徴：貨物車台数と駐車時間の把握
実現ポイント、特記事項	キーマンとなる主体を交え、立場の違いを理解し合うための場を設けることが重要である。 施策の運用に関わる費用負担も含め、だれが継続的に管理していくのか、地元の組織づくりや意識改革が重要である。 中心市街地の広福員の非幹線道路であり、慢性的に路上駐車場所となっていたことから、路上駐車整序化策の一環として、荷さばきスペースを確保した例である。

19. 一方通行化による創出

事例の実施場所：横浜市（港北区・日吉駅西口）

本格実施

施策の概要

- 日吉駅西口は、幅員が狭く歩道もない道路も多いことから、特に歩行者の安全確保に課題があった。その中で、2019（令和元）年5月に市（区役所、都市整備局）が主催した「日吉まちづくりカフェ」の場でも、歩行環境の改善を求める意見が多く上がった。
- この地域では、長年地域関係者が主体となり、まちづくりの検討が行われてきた背景があった。そのため、2020（令和2）年度に商店街、町内会の有志により、市の「地域まちづくり支援制度」を活用し、「日吉まちづくり推進委員会」が結成された。この委員会で、行政や小学校、コンサルタント、専門家を交えた会合を定期的に行い、方針を固めた。
- 周辺住民、事業所、来街者を対象にした住民アンケートの結果で8～9割が「歩きづらい」ことがあるとの回答を踏まえ、2022（令和4）年に一方通行化を社会実験的に2日間実施。事後アンケートで8割の回答者から賛同を得たため、本格運用に向けて準備が進められた。
- 2025（令和7）年12月から日吉駅西口周辺で駅に向かう4路線の半径100mの範囲が（路線バスを除いて）終日一方通行に変更され、このうち、路線バスの走らない3路線について、「荷さばき・乗降スペース」として計14台の枠が設置された。



図表 一方通行化の対象となった道路（普通部通り）



図表 荷さばき・乗降スペース

「日吉のまちづくり」（横浜市港北区総務部区政推進課）

に基づき作成

実施・運営主体	商店街、町内会、道路管理者
導入検討時の留意事項	歩行者の安全確保と、交通環境の改善
実現ポイント、特記事項	地元の積極的な取組

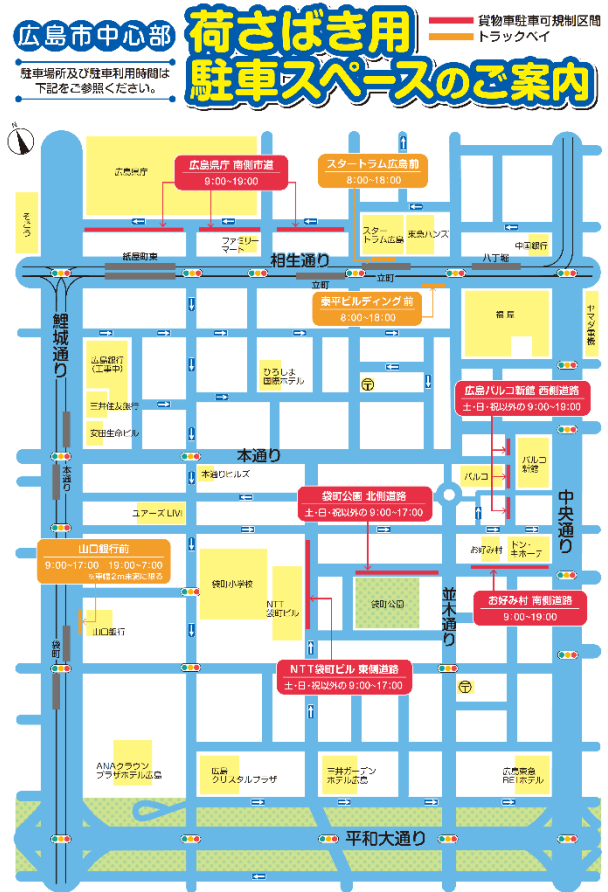
20. 歩道の減少による創出（トラックベイの設置）

事例の実施場所：広島市

本格実施

施策の概要

- ・2006（平成18）年度より行われている「ひろしま物流まちづくり調査」において、当該地区の荷さばきスペースが不足していることが判明したため、現道交通に効果のある「トラックベイ整備」について検討、設計（2007（平成19）年から開始）し、整備した。
- ・当施設は、（社）広島県トラック協会が、道路管理者である広島国道事務所、広島市に対し、承認を得て事業実施している。
- ・なお、切り欠き区間のみ駐車禁止規制を解除して運用している。



図表 中心部の荷さばきスペース位置
(2020年版チラシ)

出典：広島県トラック協会パンフレットより

<p>実施・運営主体</p>	<p>社団法人広島県トラック協会、広島国道事務所、広島市</p>
<p>導入検討時の留意事項</p>	<p>空間面の条件：道路構造の確認（側方を通過できる余裕が必要） 交通の実態：乗用車の交通量の把握 物流の特徴：貨物車台数と駐車時間の把握</p>
<p>実現ポイント、特記事項</p>	<p>道路加工により整備しており、道路管理者、警察との協議の上、所定の手続きを行った上での整備が必要となる。 道路整備に伴う費用等の確保が必要である。 まちづくりのプレイヤーの一つである運送事業者（業界団体等）が主体的に必要な場所に荷さばき施設を整備しており、行政主導ではなく民間と協働での施策であることが重要なポイントである。</p>

21. 歩道の減少による創出（トラックベイの設置）

事例の実施場所：横浜市（青葉区） 本格実施

施策の概要

- ・青葉台駅周辺の環状4号線（幅員16m）では、来街者や荷さばき車両の駐停車などにより、バスの定時運行に支障が生じる等、安全でスムーズな通行ができない状態であった。
- ・バスの定時性阻害の解消を目的に、阻害要因となっている「貨物車」への対応を路上で行うこととし、2007（平成19）年2月から試行的に駅周辺の4箇所（駅の南北2箇所×道路両側）において、歩道の一部を切り込み貨物集配専用のスペースを設置し、運用、評価の結果、本格整備に至った。
- ・施設の管理は道路管理者であるが、利用については、地元商店会等が「荷捌きクラブ」を設立し、管理運営を行っている。
- ・「荷捌きクラブ」の加盟事業者には、荷さばき中シールを2,000円のデポジットで配布し、車両に掲示。掲示のない車両が駐車していた場合は、道路交通法上の規制による取締りを行っている。

【位置図】

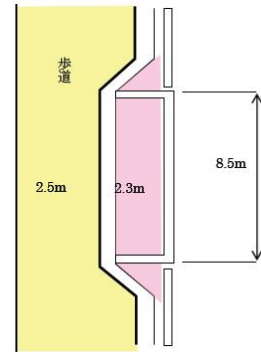


【凡例】
○ 荷さばきスペース
○ 交差点改良

【現地写真】



【荷さばきスペース平面図】



図表 青葉台における路上荷さばき施設

出典：横浜市青葉区ホームページより

実施・運営主体	横浜市（青葉区）
導入検討時の留意事項	空間面の条件：道路構造の確認（側方を通過できる余裕が必要） 物流の特徴：貨物車台数と駐車時間の把握
実現ポイント、特記事項	警察との協議の上、道路交通法を遵守し、設置する必要がある。 施設運営をどのように管理していくか等、運用面が重要となる。 荷さばき施設の管理運営方法として独自ルールを適用しており、その管理、運営主体をまちづくりの一環として行っていることが重要である。

22. 歩道の減少による創出（トラックベイの設置）

事例の実施場所：横浜元町地区

本格実施

施策の概要

- ・横浜元町地区では共同集配の実施にあたり、商店会、地元住民、行政、警察の合意の元、歩道の植樹帯の一部を共同配送車両専用の荷さばき駐車場所として確保した。
- ・また、共同配送車両の専用施設として常に利用できる形態としている。



図表 共同配送車両用の駐車スペース

出典：元町ショッピングストリートホームページより

実施・運営主体	協同組合元町SS会、運送会社
導入検討時の留意事項	空間面の条件：道路構造の確認 交通の実態：乗用車の交通量の把握 物流の特徴：地区に出入りする貨物の種類（品目）と量の確認
実現ポイント、特記事項	事業の推進者となる組織がしっかりしていること。 事業推進にあたり、リーダーシップをとれる責任者がいること。 地区計画等を実施しており、植樹帯を荷さばきスペースに変更するための合意形成の場が比較的容易に確保できた。 地元商店街が中心となって、地区型の共同配送システムを構築しており、その受け皿となる施設を公共空間で賄っており、まちづくり全体を官民協働で実施していることが重要である。

23. ウォークアブルの歩行空間を確保しつつ荷さばき空間を確保（カーブサイド）

事例の実施場所：川崎市（川崎駅東口地区） 本格実施

施策の概要

- ・川崎駅東口周辺では、2014（平成26）年に同市において「荷さばき対策基本計画」に位置づけた、早期に実現可能な荷さばき施策の、効果、導入課題、改善点等を明らかにする社会実験を実施した。
- ・実験内容は、包括的な端末物流対策として、幹線道路上の路上荷さばき車両を適切な場所に誘導し、幹線道路の走行環境や荷さばきと歩行者との錯綜等の改善を図ることを目的として実施し、中心市街地周辺における複合的な貨物車の受け皿整備として、路外、路上に荷さばきスペースを確保した。
- ・この実験に併せて、川崎駅東口駅前広場再編整備の一環として2015（平成27）年に幹線道路である新川通り上に「路上公共荷さばき場（荷さばきスペース）」を設けた。



図表 路上公共荷さばき場（荷さばきスペース）（新川通り）

実施・運営主体	川崎市
導入検討時の留意事項	空間面の条件：道路構造の確認 交通の実態：バス、乗用車、自転車等の交通量の把握 物流の特徴：地区に出入りする貨物車の大きさ
実現ポイント、特記事項	警察との協議の上、道路交通法を遵守し、設置する必要がある。 施設運営をどのように管理していくか等、運用面が重要となる。 当該地区の主要バス路線であり、かつ自転車レーン（車道）の社会実験等も実施している等、道路空間の再編が求められる区間であったが、自転車走行ルールとして、押し歩きゾーン内であることから整備の実現が可能となった。このように、端末物流対策、自転車対策、バス対策等と連動してまちづくり計画を検討した点が重要である。

24. ウォークアブルの歩行空間を確保しつつ荷さばき空間を確保（カーブサイド）

事例の実施場所：町田市（原町田大通り）

本格実施

施策の概要

- ・「町田市中心市街地まちづくり計画」策定時のアンケート調査において、当地区に歩行者のための憩いの空間が不足していることが指摘され、来街者がゆっくりと買い物や食事を楽しむ空間を創出すべく、歩行者優先道路の商店街の間を走る原町田大通りの歩道を拡幅する社会実験を行った。
- ・この実験に合わせて、歩行者優先道路の商店街への車両進入の抑制を目指し、拡幅した歩道の一部を切り欠くなどして、路上に貨物車用の荷さばきスペースを設けた。
- ・2回の社会実験の結果を踏まえ、本格実施に向けた工事が進められ、2025（令和7）年3月に完成した。



図表 路上公共荷さばき場（荷さばきスペース）（原町田大通り）

実施・運営主体	町田市、町田市中心市街地活性化協議会（地元商店会、地元町内会・自治会、大型店舗、町田商工会議所、株式会社町田まちづくり公社）
導入検討時の留意事項	空間面の条件：道路構造の確認 交通の実態：バス、乗用車、自転車等の交通量の把握 物流の特徴：地区に出入りする貨物車の大きさ
実現ポイント、特記事項	繰り返し社会実験を行いながら検討したことで、取組の効果や課題を把握してから本格運用したこと。 当該スペースは、従前バスベイとして運用されていた場所を貨物車の荷さばき用スペースとして改修したものがベースとなっている、その後ウォークアブル化とともに運用形態を変えており、まちづくり方針に沿った人と物の双方に配慮した施策展開がなされている。

細分類 2：既存の駐停車スペースを貨物車用の駐車スペース等、荷さばきスペースに転用・共同利用

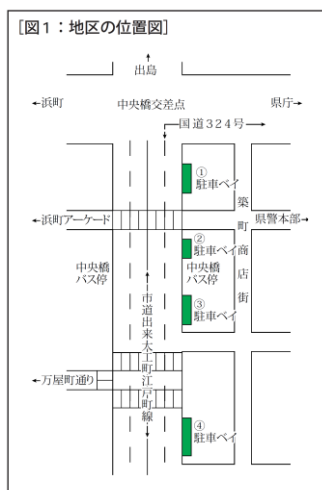
施策の種類：①-2-2

25. タクシーベいの共同利用（時間区分）（貨物車専用ベいの設置による物流効率化）

事例の実施場所：長崎市中央橋地区 本格実施

施策の概要

- ・当該地区には、県庁や県警本部などの官庁や商業施設が集積し、行政や商業の要衝となっている。そのため、貨物集配作業や人の乗降が多く、幹線道路における交通渋滞が日常化している。
- ・市道出来大工町江戸町線は片側2車線であるが、1車線は貨物集配車やタクシーが常時駐車しているため周辺の交通渋滞に拍車をかけていた。
- ・本件は、交通混雑緩和策として道路管理者が1994（平成6）年にタクシー・貨物車の駐車ベいを設置したものであり、結果として貨物車用の駐車スペースが確保されたことによる物流の効率化が促進された。（当初は6-16時が貨物車、16-翌6時がタクシーの区分けとなっていた。）
- ・基本的には、都市内物流の効率化を目的として実施されたものではないことから、駐車ベいの利用状況は、タクシーがそのほとんどを占めている。（実態を踏まえ、2025（令和7）年現在では6-12時が貨物車、12-翌6時がタクシーとなっている。）



図表 地区の位置図



図表 専用ベイを利用している集配車

出典：財団法人運輸政策研究機構 都市内物流効率化へ向けて—各地の先駆的取組事例—より

実施・運営主体	長崎県、長崎市、長崎県警察
導入検討時の留意事項	空間面の条件：道路構造の確認 交通の実態：乗用車の交通量の多い場所とピーク時間帯の把握、貨物車のピーク時間帯の把握
実現ポイント、特記事項	今後、自転車、バス、タクシー、荷さばき車両で限られた道路空間を按分していく必要があり、これらの対策を検討する際に、貨物車（荷さばき）に留意することが必要である。

26. タクシーベ이의共同利用（時間区分）（貨物車専用ベいの設置による物流効率化）

事例の実施場所：片町地区（金沢市）

本格実施

施策の概要

- ・中心市街地周辺における複合的な貨物車受け皿整備による荷さばき施策を実施した。
- ・路上や路外で荷さばき車両の受け皿を確保していく手段の一つとして、路上（非幹線道路）のタクシーベいで客待ちタクシーと貨物車（荷さばき車両）を共用して利用できるようにしている。

（時間帯区分は設定されていない）



図表 タクシーベイと兼用により荷さばきスペースを確保

出典：金沢市ホームページより

実施・運営主体	金沢市、石川県警察
導入検討時の留意事項	空間面の条件：道路構造の確認 交通の実態：タクシー利用者の交通量の多い場所とピーク時間帯の把握、貨物車のピーク時間帯の把握
実現ポイント、特記事項	当該地区の主要な幹線道路の混雑緩和や路上駐車対策の一環として、特定車両の非幹線道路への誘導を行い、限られた道路空間をデュアルユースすることで有効に活用していることがポイントである。

27. タクシーベイの共同利用（時間区分）

事例の実施場所：広島市中心街

本格実施

施策の概要

- ・広島市中心部では違法駐車が慢性化しており、中でも貨物自動車やタクシーは他交通に与える影響が大きいことから、警察が中心となり、中心部で特に利用度の高い場所4ヶ所で物流、タクシー対策を実施した。
- ・幹線道路上においてバスベイ等の一部を時間帯に分けて、荷さばき車両や客待ちタクシーのスペースとして解放。既存の道路空間を有効活用することにより、交通の円滑化を図った。



図表 広島市におけるバスベイ共同利用

実施・運営主体	広島市、広島県警察、広島県トラック協会、広島県バス協会、広島県タクシー協会、広島市都心部交通対策実行委員会、広島市中央商店街振興組合連合会
導入検討時の留意事項	空間面の条件：道路構造の確認 交通の実態：バスのタイムスケジュールの把握、乗用車のピーク時間帯の把握、貨物車のピーク時間帯の把握
実現ポイント、特記事項	各関係団体に対し、個別に説明して了解を得た。上記、実施・運営主体のうちトラック協会、振興組合連合会からは積極的に賛同を得られた。 今後、自転車、バス、タクシー、荷さばき車両で限られた道路空間を按分していく必要があり、これらの施策を検討する際には、貨物車（荷さばき）に留意することが必要である。

28. バスベイの共同利用（時間区分・ベイの延長）

事例の実施場所：川崎市

本格実施

施策の概要

- 川崎駅周辺では、路上駐車による交通容量の低下及び道路渋滞、バス停周辺における乗降環境の悪化が問題となっており、路上駐車を無くすことにより、まち全体の魅力を高めることを目的に、川崎駅東口駅前広場再編整備として2012（平成24）年から2015（平成27）年にかけて、公共荷さばき場（3箇所）を整備した。
- うち1箇所は、既設のバスベイを活用し、バス運行がない時間帯に、貨物車ベイとして利用している。



図表 川崎駅東口におけるバスベイと兼用の公共荷さばき場

実施・運営主体

川崎市

導入検討時の留意事項

空間面の条件：道路構造の確認
 交通の実態：バスのタイムスケジュールの把握
 バス、乗用車、自転車等の交通量の把握
 物流の特徴：地区に出入りする貨物車の大きさ

実現ポイント、特記事項

各関係団体に対し、個別に説明して了解を得ることが重要である。
 警察との協議の上、道路交通法を遵守し、設置する必要がある。
 施設運営をどのように管理していくか等、運用面が重要となる。
 駅周辺には、バス、タクシー、荷さばき車両等が特に集中するため、限られた道路空間や駅前広場を按分していく必要がある。

29. 既存パーキングメータの転用（既存駐車枠活用）

事例の実施場所：各所（都内）

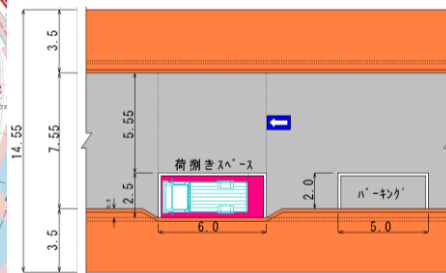
本格実施

施策の概要

- ・ 既存パーキングメータを転用し、駐車枠を拡大すること等によって貨物車の駐車を可能とした。
- ・ 貨物車のパーキングメータでは、連続駐車の利用可能な時間を若干長めに設定している場合もある（40分など）。
- ・ 運用の仕方によっては、駐車枠の大きさは変更せず、「貨物車用」の路面表示のみを追加することで、貨物車と乗用車との共用としている箇所もある。



図表 貨物車用パーキングメータの位置図（中央区）



図表 パーキングメータの駐車枠を拡大して貨物車用パーキングメータを運用（銀座）

実施・運営主体

警視庁

導入検討時の留意事項

空間面の条件：道路構造の確保
交通の実態：乗用車の交通量の多い場所と既存パーキングメータの利用状況の把握、
貨物車用駐車施設の需要量とピーク時間帯の把握

実現ポイント、特記事項

パーキングメータ、チケットは、暫定的な設置であるため、継続的な運用をしていくために、まちづくり対策の一つとして、荷さばき施策を路上で受け止めることを位置づけることも必要である。

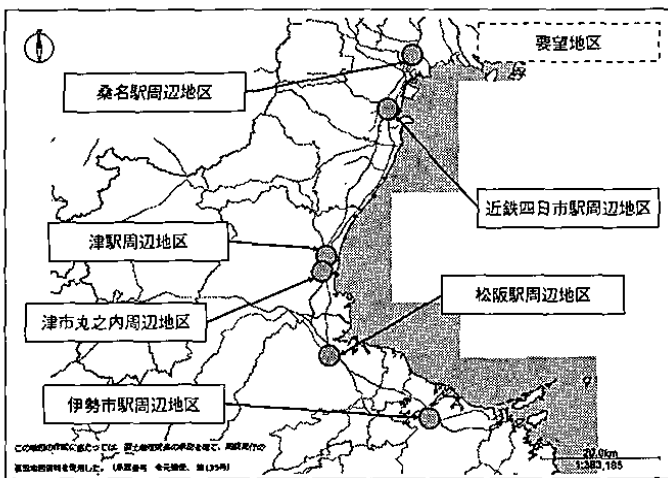
30. パーキングメータ廃止後に貨物車スペースを新設

事例の実施場所：三重県

本格実施

施策の概要

- ・ 物流事業者の集配時に発生する駐車需要について意見聴取を行った結果、駅前商店街周辺地域における駐車スペースの確保を希望する声が挙がった。
- ・ 駐車スペースの確保に向け、2020（令和2）年2月21日の津市内を皮切りに、伊勢市駅、松阪駅など県内主要駅の周辺にあったパーキングメータを撤去し、貨物車用の駐車スペースに転用した。
- ・ 転用後、ドライバーの負担軽減のほか、それまでにあったパーキングメータの枠外駐車が改善される効果があった。



図表 松阪駅前の転用事例

図表 物流事業者の要望により貨物車用駐車スペースが設置された地区

出典：月刊交通 2020年11月号（東京法令出版）より

実施・運営主体

三重県警察

導入検討時の留意事項

空間面の条件：道路構造の確保
 交通の実態：乗用車の交通量の多い場所と既存パーキングメータの利用状況の把握、貨物車用駐車施設の需要量とピーク時間帯の把握

実現ポイント、特記事項

-

細分類3：荷さばき車両（貨物車等）の駐車禁止の解除

施策の種類：①-2-3

31. 荷さばき車両（貨物車等）の駐車禁止の解除	
事例の実施場所：金沢市片町地区	本格実施
施策の概要	<p>・ 金沢市の中心部を対象としたTDM施策の一環として実施した。</p> <p>・ 違法駐車防止条例の制定に併せた駐車受け皿づくりの一環として、交通量の多い幹線道路での駐車禁止の徹底、路外荷さばき施設やトラックベイの整備にあわせ、通過交通に影響の少ない裏通りでは荷さばきを行うトラックについて駐車禁止を一部解除した。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p>図表 金沢市における荷さばき貨物車の路上駐車禁止の一部解除区間</p> 
実施・運営主体	金沢市、石川県警察
導入検討時の留意事項	<p>空間面の条件：道路構造の確認</p> <p>交通の実態：乗用車の交通量の多い場所・時間帯の把握、貨物車のピーク時間帯の把握</p>
実現ポイント、特記事項	<p>駐車禁止を解除するだけでなく、路外荷さばきスペースの確保など総合的な取り組みとして実施。</p> <p>道路幅が狭い場合でも、交通量等を勘案して、地区の交通に影響が少ない場所と時間を設定。</p> <p>当該地区の主要な幹線道路の混雑緩和や路上駐車対策の一環として、特定車両を非幹線道路への誘導を行い、限られた空間を有効的に活用し、まちづくり全体で対応していることがポイントである。</p>

細分類 4：荷さばき車両（貨物車等）による路上駐車のタイムシェアリング

施策の種類：①-2-4

32. 荷さばき車両（貨物車等）による路上駐車のタイムシェアリング

事例の実施場所：日本橋横山町 本格実施




施策の概要

- ・当地区では、道路構造が狭いにもかかわらず多くの路上荷さばきが発生し混雑が悪化していた。しかし、路上荷さばきの受け皿として、路外に荷さばきスペースを確保することが困難であった。そこで、トラックと乗用車の集中時間を分離し、駐車需要を平準化するため、タイムシェアリングを実施した。
- ・路上荷さばきが道路混雑の一因とならないよう、通過車両や他の駐車車両、あるいは歩行者や自転車との空間の構成を考慮する必要がある。



資料：地区交通計画における物流マネジメントに関する研究
(日本交通政策研究会 2000 年、主査：高田)

図表 時間帯区分

7:00～10:00 【貨物集配車の駐車】	10:00～16:30 【一般乗用車等の駐車】	16:30～19:30 【貨物集配車の駐車】
貨物集配車は駐車禁止を解除	貨物集配車は外周の貨物用パーキングメーター利用による駐車	貨物集配車は駐車禁止を解除
		

<施策導入前>



<施策導入後>



図表 タイムシェアリング実施区間の状況

出典：「都市内物流効率化に向けて」（国土交通省）より

実施・運営主体	警視庁、地元問屋、東京路線トラック協議会
導入検討時の留意事項	空間面の条件：道路構造の確認 交通の実態：乗用車の交通量の把握、貨物車のピーク時間帯の把握
実現ポイント、特記事項	地元店舗への環境改善効果などによる客観的評価の繰り返し提示。 自主管理体制を担保するための地元還元システムの確立。 地元コミュニティとのパートナーシップの強化。 地区の特性を活かし、限られた空間を時間分離して、独自ルールを地区全体で運用していることが重要なポイントである。

施策分類3：望ましい駐車場構造の確保

施策の種類：①-3

33. 貨物車の大きさや荷さばき作業のスペース等を鑑みた、入口の高さ、幅、車路、車室の大きさへの配慮・確保

事例の実施場所：東京都内

本格実施

施策の概要

- ・貨物車用の駐車スペースや荷さばきスペースを確保した場合でも、貨物車の大きさや荷さばき作業への配慮がないと利用されないものとなる。
- ・貨物車は一般の乗用車より車両サイズが大きいため、一般の駐車マスには駐車できない場合がある。また、都市部の建物では駐車場が地下などに整備されていることが多いが、地下駐車場に進入できない場合もある。
- ・特に地下駐車場等の場合は、建物等にアクセスする貨物車の車両サイズを考慮した設計が必要となる。また、荷物を積み下ろすため、車室にも1～2m幅の余裕が必要である。



【高さ制限 2.1m】(丸の内の某ビル)



【高さ制限 3.0m】(丸ビル)

図表 ビルによる駐車場入口の高さの違いの一例

実施・運営主体

自治体等

導入検討時の留意事項

物流の特徴：到着台数の多い貨物車の車種の把握

実現ポイント、特記事項

建築物に駐車場構造の見直しも重要であるが、その効果が現れるまでに一定の期間が必要となることに留意する必要がある、当面は、今後、地区内に立地していく建物所有者に対して、啓発を図ることが求められる。

施策分類4：貨物車の路上駐車台数や駐車時間を抑制する施策

細分類1：荷受けの共同化

施策の種類：①-4-1

34. 大規模開発ビルの新設にあわせた共同荷受け施設の整備	
事例の実施場所：大規模再開発ビル（丸の内：丸ビル）	本格実施
<p>施策の概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新丸ビルでは、数少ない荷さばき貨物車用の駐車スペースの効率的な利用のため、1台あたりの駐車時間を短縮するため共同荷受け施設を整備し、館内配送について共同化を行っている。 	
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>	
<p>図表 丸ビル内の荷受けスペース</p>	
実施・運営主体	民間ビル
導入検討時の留意事項	<p>物流の特徴：出入り物資の品目や種類、荷姿の把握</p> <p>空間面の条件：荷受けスペースに利用できる空間の有無</p> <p>交通の実態：貨物車用駐車施設の需要量の把握</p>
実現ポイント、特記事項	<p>運送事業者、ビル所有者（管理者）、荷主（テナント事業者）を巻き込み合意形成の場を持って、検討を実施。</p>

実践ポイント②：横持ち搬送対策

施策分類1：横持ち搬送の動線の確保

細分類1：建物内貨物車走行路の整備（地下ネットワーク）

施策の種類：②-1-1

35. 横持ち搬送専用の通路、貨物用エレベータ等の新設	
事例の実施場所：ダラス（サンクスギビングスクエアトラックターミナル）	海外事例
施策の概要 <ul style="list-style-type: none"> ・大規模なビル等では、隣接する駐車場間に荷さばき用の通路を設置するだけでも横持ち搬送の効率化・円滑化が期待される。 ・ダラスでは公園地下にトラックターミナルを整備し、隣接する6つのビル（延床面積約50ha）に対する荷さばきを実施した。 ・横持ち搬送が地下で行われるため、歩行者との錯綜が発生しにくい。 ・路上の混雑や歩行環境に対する改善効果が挙げられ、運営主体であるダラス市はもちろん、ビル管理者、トラック運転手からも支持を受けている。 	
 	
<p>図表 地下荷さばき場</p> <p>出典：「物流効率化事例集」（国土交通省・国総研、H13.3）より</p>	
実施・運営主体	ダラス市
導入検討時の留意事項	物流の特徴：荷姿の種類と到着台数の多い車種の把握 空間面の条件：通路の幅の確保と貨物車用駐車スペースの確保
実現ポイント、特記事項	-

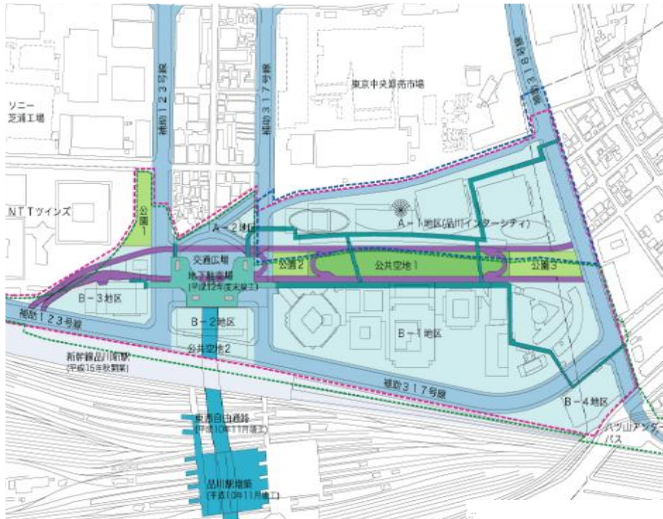
36. 建物内貨物車走行路の整備（地下ネットワーク）

事例の実施場所：品川インターシティ

本格実施

施策の概要

- ・大規模再開発にあわせて、複数のビルの地下駐車場を結ぶ専用道路を整備した。（供用開始は2003（平成15）年4月）
- ・貨物車専用ではないものの、自動車専用として複数ビル間を結ぶことにより地上部分の無駄な走行を削減することが可能である。



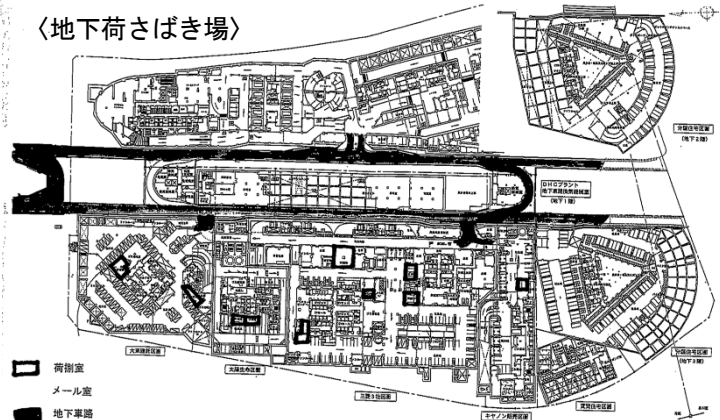
〈貨物車が走行できる走行路(トンネル)〉



〈トンネルと駐車場〉



〈地下荷さばき場〉



図表 自動車走行路

出典：「第2回トラック産業の健全化・活性化に向けた有識者会議(国土交通省)」会議資料より

実施・運営主体	民間デベロッパー
導入検討時の留意事項	物流の特徴：到着台数の多い車種の把握 空間面の条件：貨物車に適した専用路の幅の確保
実現ポイント、特記事項	まちづくりの一環として計画段階から、周辺住民等の意見を組み込んでいくことが重要となる。

細分類 2 : 段差の解消等の物流バリアフリーの推進

施策の種類 : ②-2-1

37. 段差の解消等の物流バリアフリーの推進	
事例の実施場所 : 町田市	本格実施
施策の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 段差の解消や荷さばき専用通路を確保する。 ・ 路外の荷さばき施設等では、スロープ等の設置だけでも利便性が向上する。 ・ 町田市では共同荷さばき施設である「ぼっぼ町田」の脇に自転車等と共用によるスロープを設置し、荷物の横持ちの搬送路として活用できるようにしている。 <div style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: center;">図表 自転車及び荷さばき用のスロープ</p>
実施・運営主体	株式会社町田まちづくり公社、町田市
導入検討時の留意事項	空間面の条件 : 通路の幅の確保
実現ポイント、特記事項	<p>共同駐車場（共同荷さばきスペース）や自転車駐輪場と一体的な整備によって、駐車場の利用者、自転車利用者、横持ち搬送、それぞれで使いやすい通路の確保が可能となった。</p> <p>歩行者天国等により歩行者専用空間が確保されている地区においては、安全な歩行者空間を確保するために、貨物車等（横持ち搬送含む）と歩行者の経路が空間的に分離させることが重要であり、そのための用地や費用等の確保が必要となる。</p>

施策分類 2：縦持ち搬送の動線の確保

細分類 2：貨物車用エレベータ等の設置

※内容としては、貨物用エレベータの設置


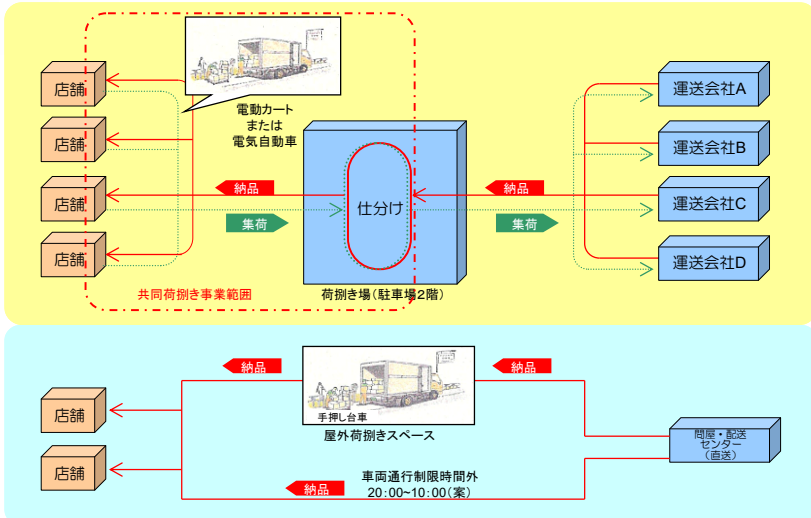
前述 No35 参照

実践ポイント③：配送の工夫と対応

施策分類1：横持ち搬送の共同化

細分類1：横持ち搬送の共同化

施策の種類：③-1-1

38. 商業地内の共同配送	
事例の実施場所：町田市	社会実験
<p>施策の概要</p> <ul style="list-style-type: none"> 町田市では共同荷さばき場の整備にあわせ、荷さばき者の利便性の確保及び商店街内の歩行者の安全性・回遊性を確保する目的で、商店街内の配送実験を行った。 実験では、電動台車や電動カート等を用い、商店街内の環境についても考慮した。 <p><電動カートのイメージ></p> 	
<p style="text-align: center;"><共同荷さばきシステムの概要></p> 	
<p>図表 商店街内共同配送のイメージ</p> <p>出典：「町田市中心市街地活性化に向けた共同荷さばきシステムの検討 中間報告書（その2）」（地域振興整備公団、2001.3）より</p>	
実施・運営主体	町田市、株式会社町田まちづくり公社
導入検討時の留意事項	<p>物流の特徴：荷物の品目や荷姿、輸送条件の把握</p> <p>空間面の条件：貨物の集約施設の有無</p> <p>交通の実態：人と自転車の動線（歩行者通行量等）の把握</p>
実現ポイント、特記事項	<p>運送事業者、荷主、荷受け側の合意形成が必要である。</p> <p>運営・管理主体の設立等、運用システムの構築が重要である。</p> <p>歩行者天国等により歩行者専用空間が確保されている地区においては、安全な歩行者空間を確保するために、出来るだけ横持ち等の運搬と歩行者が錯綜しないことが重要である。</p>

39. 住宅地内の共同配送

事例の実施場所：藤沢SST 社会実験

施策の概要

- ・住宅地内の物流拠点に宅配8社の荷物を集約し、ヤマト運輸が各世帯へ一括配送する。
- ・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している。
- ・一括配送により、高密度な集配が可能となり、宅配効率が向上した。
- ・住宅地内を走行するトラックが減少し、CO₂が削減され、安全な住環境の提供につながっている。

■街区・施設マップ



図表 住宅地内共同配送のイメージ

出典:「物流の効率化に向けた取組について」
(国土交通省 総合政策局 物流政策課、2017.3)より

実施・運営主体	ヤマト運輸株式会社、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
導入検討時の留意事項	物流の特徴：荷物の品目や荷姿、輸送条件の把握 空間面の条件：貨物の集約施設の有無 交通の実態：人と自転車の動線（歩行者通行量等）の把握
実現ポイント、特記事項	運送事業者間、荷主・荷受け（住民）側の合意形成が必要である。 運営・管理主体の設立等、運用システムの構築が重要である。

40. 地区型共同集配

事例の実施場所：横浜元町地区

本格実施

施策の概要

- ・商店街を中心としながらも周辺の住宅までが配送エリアに含まれている共同集配システムである。
- ・元町商店街のイメージを改善し、あわせて排気ガス等の環境面改善への取り組みとして2004（平成16）年6月から実施している。
- ・商店街から約500mに位置する配送センターに集められた貨物は、専用の車両に積み替えられて各店舗に配送される。
- ・地区外周道路に共同集配車両専用の荷さばき施設を整備し、各店舗へはそこから台車を用いて配送。
- ・大型貨物車の通行や貨物車総量を抑制する共同配送の取り組みとして、全国でも初めて商店街が中心となって実施。



図表 元町地区における共同配送のイメージ

出典：「元町地区共同配送システムマニュアル」より

実施・運営主体

協同組合元町SS会、運送会社

導入検討時の留意事項

物流の特徴：地区に集中する物資の品目や荷姿、輸送条件の把握
空間面の条件：貨物の集約施設の有無

実現ポイント、特記事項

本来、合意形成等や費用負担の問題で実施が難しい施策だが、元町地区は、地区のブランド力強化のため、従来から地元住民を含めた地区計画を実施し、地区内で合意形成が取りやすい下地が出来ていた。

また、地区に近い位置に物流施設を擁する運送業者を共同配送実施事業者に選定できた。この運送業者が大手宅配業者と競合関係にないため、運輸業各社からの合意を得やすい状況を作り出したことにより実現化が可能となった。

まちづくりと一体化した複合施策の中に荷さばき施策を盛り込み、地元住民が主体的に活動していくための意識の共有化等が重要である。

41. 地区型共同集配

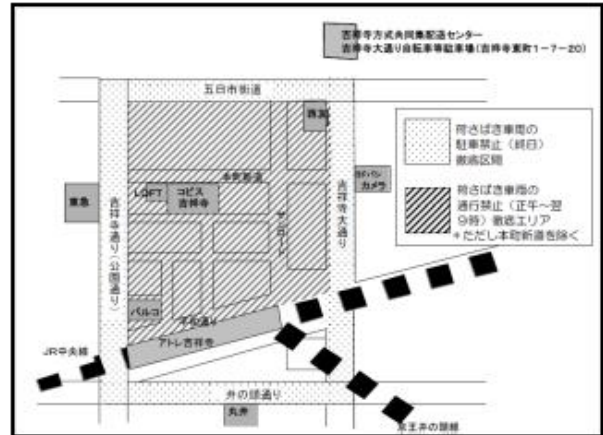
事例の実施場所：吉祥寺

本格実施

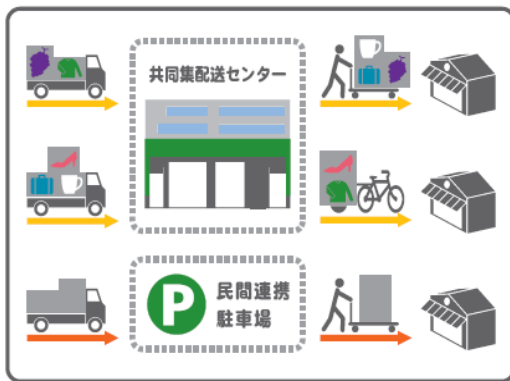
施策の概要

- ・ 中心市街地周辺における複合的な荷さばき施策（共同集配、交通規制、民間駐車場の活用等）を「吉祥寺方式（①時間帯規制→②駐車場確保→③共同配送）」として、複数年に渡り、社会実験等を繰り返し実施しながら導入した。
- ・ 共同集配送事業は、2011（平成 23）年から実施されている取組で、1社（コラボデリバリー（株）：旧東京路線トラック協会加盟企業が出資して設立）がまとめて台車等で店舗に配送することで、路上駐車や商店街エリアへの車両の通行を少なくする取組で、吉祥寺地区の商店街約 2,000 店舗を対象としている。

◆交通規制エリア



◆共同配送の仕組み



◆配送センターから配達風景



図表 吉祥寺方式による共同配送の仕組み

出典：「武蔵野市資料（定例記者会見資料）」より

実施・運営主体

コラボデリバリー株式会社

導入検討時の

物流の特徴：地区に集中する物資の品目や荷姿、輸送条件の把握

留意事項

空間面の条件：貨物の集約施設の有無

実現ポイント、
特記事項

本来、合意形成等や費用負担の問題で実施が難しい施策だが、吉祥寺地区では繰り返し実施し、かつまちづくりと一体化した施策を複合的な施策展開により、地区内で合意形成を図った。
まちづくりと一体化した複合施策の中に荷さばき施策を盛り込み、地元住民が主体的に活動していくための意識の共有化等が重要である。

施策分類2：縦持ち搬送の共同化

細分類1：縦持ち共同配送（館内配送の共同化）

施策の種類：③-2-1

42. 高層ビルの配送	
事例の実施場所：新宿副都心	本格実施
施策の概要	<ul style="list-style-type: none"> 高層ビル内の配送の非効率性が指摘されており、新宿地区のトラック組合による自主的な事業として1992（平成4）年に開始した。 荷物の集約施設で持ち込まれた荷物をビルごとに仕分けし、各ビルへ一括配送（センター～ビル/CNG車にて配送／横持ち）。各ビルに配送された荷物は専従の配達要員が各階に配送する。車両のドライバー（横持ち搬送）は運転・ビル間配送に専念し、配達要員（縦持ち搬送）は配送先の配達に専念する分業システムとなっている。 サービスエリア：西口高層ビル街、東口駅ビル、地下街、南口駅ビル 配送回数：午前3～5便、午後1便
<p>図表 摩天楼スタッフのサービス概念図</p> <p>出典：共同組合 新宿摩天楼（摩天楼スタッフ）ホームページより</p>	
実施・運営主体	協同組合新宿摩天楼
導入検討時の留意事項	<p>物流の特徴：地区に集中する物資の品目、荷姿や輸送条件の把握</p> <p>空間面の条件：貨物の集約施設の有無</p>
実現ポイント、特記事項	<p>高層ビルの配送は時間がかかるなど、既存の輸送方法では、運輸業側で非効率な状況が発生していた。</p> <p>縦持ち配送の専門化により、効率性がアップし、輸送者側からの配送代行として機能が進化した。</p> <p>配送車両が建物内に滞留しないため、ピーク時においても主要建物等周辺での路上荷さばき車両が削減される等、まちなかの景観等に寄与する。</p>

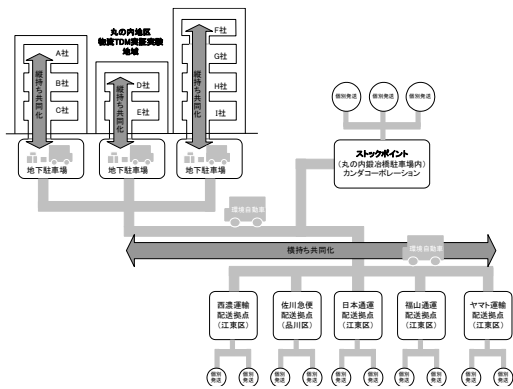
43. 高層ビルの配送

事例の実施場所：東京都千代田区 丸の内地区

本格実施

施策の概要

- ・高層ビル群を建て替え、オフィス街から商業集積のある街への脱却を目指して、地区の交通量の削減と地区のイメージを阻害する路上荷さばきの削減をねらいとして実施した。
- ・共同配送を実施するにあたり、新規の荷物集約施設を確保せず、地区の荷物輸送の約9割を占める大手運送事業者5社の既存施設と地区近隣の公共駐車場を集約施設として活用している。なお、地区への輸送についても共同配送専用会社等を用いずに大手5社を活用した。
- ・なお、実験後、ビル地下の荷受け施設を活用して館内配送のみ共同化を実現している。



図表 丸の内社会実験における共同配送のイメージ

実施・運営主体	丸の内物流効率化実行委員会
導入検討時の留意事項	物流の特徴：地区に集中する物資の品目や荷姿、輸送条件の把握 空間面の条件：貨物の集約施設の有無
実現ポイント、特記事項	地区における地主（民間デベロッパー）が中心となり、入居テナント等に対して主体的に動くことで合意を取りやすい状況ができた。 業務施設が多く、地区の9割の物流量を大手5社の運送事業者が輸送しており、関係者が少なかった。 配送車両が建物内に滞留しないため、ピーク時においても主要建物等周辺での路上荷さばき車両が削減される等、まちなかの景観等に寄与する。

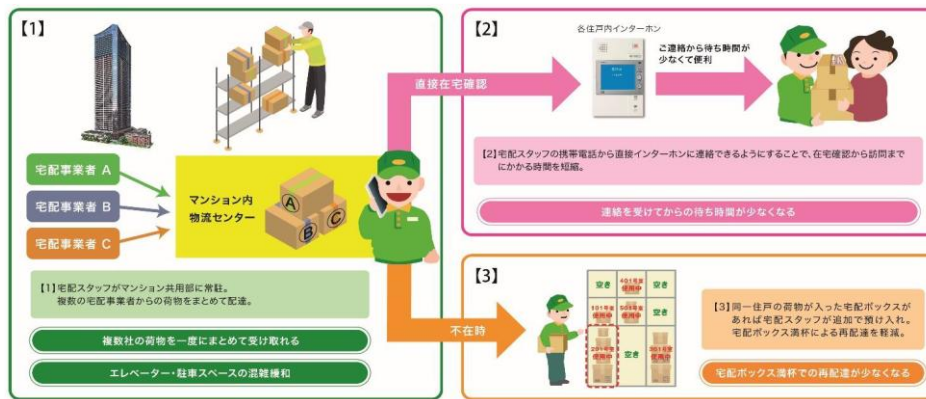
44. 大規模マンションの縦持ち共同配送

事例の実施場所：横浜市中区内の高層マンション

本格実施

施策の概要

- ・ 宅配スタッフがマンション共用部に常駐し、複数の宅配事業者からの荷物を集約することで、各住戸へ複数の荷物をまとめて配達する取組である。
- ・ また、インターホンシステムを改良し、宅配スタッフの携帯電話から各住戸内のインターホンに直接連絡できるようにすることで、在宅確認から訪問までにかかる時間を短縮している。
- ・ あわせて、宅配ボックスを改良し、荷物が入っているボックスに追加で入庫できるようにすることで、ボックススペースを効率的に利用し、宅配ボックスが満杯になることによる再配達を削減している。



図表 マンション内物流システムの概念図

出典：社会的課題のひとつである宅配物の増加・再配達の問題に対応する新たな機器を導入 マンション内物流システムを構築 「ザ・タワー横浜北仲」（総戸数1,176戸）より導入開始（三井不動産レジデンシャル株式会社 2018.04.16 プレスリリース）より

実施・運営主体	三井不動産レジデンシャル株式会社、丸紅株式会社、パナソニック株式会社エコソリューションズ社、株式会社フルタイムシステム
導入検討時の留意事項	物流の特徴：地区に集中する物資の品目や荷姿、輸送条件の把握 空間面の条件：貨物の集約施設の有無
実現ポイント、特記事項	-

45. 中規模マンションの管理人による共同配送	
事例の実施場所：東京都中央区内のマンション	本格実施
施策の概要	
<p>・マンション管理会社（大和ライフネクスト(株)）と宅配事業者等が連携したマンション内における一括配送サービスの普及促進を検討し、東京都中央区内の分譲マンション（約200戸）で2024年11月-2025年1月に実証実験を行った。</p> <p>■「マンション内配送サービス」の仕組み</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) マンション管理員が宅配会社（日本郵便、ヤマト運輸、佐川急便）の荷物を全住戸分一括で受け取り。荷物はマンション内に設置する専用倉庫に納品される。 2) マンション管理員が、宅配会社に代わって専用倉庫から各住戸に荷物を配達する。居住者が不在のため直接配達できなかった荷物は、宅配ボックス・置き配を積極的に活用する。 3) 上記の方法でも配達できなかった荷物は、管理事務室及び専用倉庫で一時的に保管する。これらの荷物は、管理員の業務時間内であれば管理事務室（受付）でいつでも受け取ることができる。 <p>※冷蔵・冷凍・代引き・郵便物（書留含む）・貴重品便等の一部の荷物を除く</p>	
<p>出典：「再配達ゼロ」のマンションを目指し、管理会社と宅配会社が「マンション内配送サービス」の実証実験を開始～物流業界における2024年問題への対応、マンション居住者の利便性向上を目指す～（大和ライフネクスト株式会社 2024.11.11）より</p>	
実施・運営主体	大和ライフネクスト株式会社、日本郵便株式会社、ヤマト運輸株式会社、佐川急便株式会社
導入検討時の留意事項	<p>物流の特徴：地区に集中する物資の品目や荷姿、輸送条件の把握</p> <p>空間面の条件：貨物の集約施設の有無</p>
実現ポイント、特記事項	-



図表 宅配会社からマンション管理員への荷物の受け渡し



図表 マンション管理員による各住戸への荷物の配達

細分類 2：百貨店の代表一括納品

施策の種類：③-2-2

46. 百貨店の代表一括納品

事例の実施場所：東京日本橋（三越） 本格実施

施策の概要

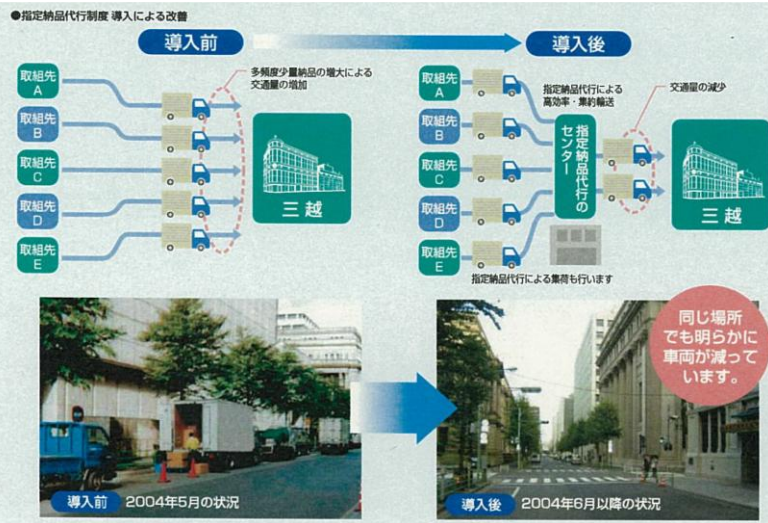
- ・店舗に納品のために集中する貨物車を削減し、納品場所の混雑や周辺道路の混雑緩和をねらいに2004（平成16）年から取組を開始した。
- ・貨物車をアクセスできる納入業者を指定（納品代行業者）し、個別の事業者はそれらの納品代行業者の集約拠点まで輸送する。
- ・また、代行業が不可能な商品についてはアクセスゾーンを設定し、直接納品が可能としている。



2004年3月、プロジェクト対応から正式に専任チームとなった本社業務部物流統括担当は、日本橋本店のお取組先を対象に指定納品代行利用への協力依頼を中心とした「説明会」を何度も開催し、アパレル、雑貨から食品のお取組先まで一体となった集約化を進めました。その結果、指定納品代行利用のお取組先比率は、食品（レストランを含む）で導入前の11.9%から40.5%に、食品以外では55.3%から82.1%にまで高まりました。このように食品・食品以外のお取組先全般を対象とした取り組みは三越が初めてです。

集約前は一日平均680台あった納品車両も集約後には267台、60.7%の削減が図られています。

この結果、阻害要因の一つであった問題も解決され、日本橋本店新館は、2004年10月11日オープンを迎えることができました。



- 調達物流改革の目的
- 環境負荷の軽減と法規制への対応
 - 指定納品代行会社への納品集約による車両の削減を実施し、交通渋滞の緩和を図ります。
 - 店舗周辺の違法駐車車の排除を進めます。
 - 排気ガス規制への対応を推進します。
 - お客様の視点に立ったマーチャндаインジグのサポート機能
 - 開店前納品を推進し、リードタイムの短縮と品揃えの充実を図ります。
 - 販売員の在店時間確保によるお客様へのサービスの向上
 - 販売員の物流関連業務を削減し、接客時間の拡大を図ります。

図表 三越百貨店における共同配送の例

出典：「三越 環境・社会活動レポート(2005)」三越百貨店より

実施・運営主体	三越百貨店 等
導入検討時の留意事項	物流の特徴：納入品目の輸送条件の把握 交通の実態：納入貨物車の種類や交通量の把握
実現ポイント、特記事項	着荷主である百貨店側が強力なイニシアティブを発揮。

47. 百貨店の代表一括納品

事例の実施場所：アトレ吉祥寺

本格実施

施策の概要

- ・アトレ吉祥寺は吉祥寺駅直結の駅ビルで、2025（令和7）年5月時点で、189店のテナントを抱える商業施設である。しかし、荷さばきスペースの不足もあり、納品場所の混雑や入りきれない車による周辺道路への路上駐停車により混雑も発生していた。
- ・そのため駅ビルの大規模改修が行われた2010（平成22）年から対策が次々と打たれ、その一環として、各テナントに対し、指定納品業者として利用する会社として4社（橋場（株）、ヤマト運輸（株）、佐川急便（株）、（株）JR東日本物流）を推奨することで、納品車両の集約化を図った。
- ・また、特に納品が混雑する時間帯（6～15時）は、搬入口から店舗までの配送を、専門に一元的に行う館内キャリア業者（橋場（株））に分担させることで、荷さばきスペースでの駐車時間を短縮させ、回転率の向上を図った。



《アトレ吉祥寺店による『荷さばき改善事業』の概要》
青線枠内が「代表一括納品」に関連する内容

事業の項目	取組概要
1) 公園口駐車開始時間の繰り上げ	公園口：現在7時⇒6時（東口は現状6時のまま）
2) 荷さばきバスの増加	現状6台⇒11台（公園口2台⇒4台、東口4台⇒7台）
3) 搬入口の分散化	路上駐停車が深刻な公園口から東口搬入口への納品のシフト
4) 館内キャリア制度の導入	公園口・東口の搬入口の納品混雑時間帯（6～15時）のみ、搬入口から店舗までの配送は館内キャリア業者が行う
5) 待機スペースの確保	山谷駐車場高架下側に4台（4t車対応）を確保して、東口納品車両の一時待機場所として使用することで混在解消を図る
6) 納品業者指定制度による物流の集約	納品会社を指定（推奨）し、指定業者に納品を集約する

図表 アトレ吉祥寺の荷さばき施設（公園口）

「吉祥寺の荷さばき対策10年史（2015）」吉祥寺方式物流対策委員会をもとに加工

実施・運営主体	アトレ吉祥寺店、橋場株式会社、ヤマト運輸株式会社、佐川急便株式会社、株式会社JR東日本物流
導入検討時の留意事項	物流の特徴：納入品目の輸送条件の把握 交通の実態：納入貨物車の種類や交通量の把握
実現ポイント、特記事項	着荷主である百貨店側が強力なイニシアティブを発揮。

48. 行政主導の配送ピークタイムシフト (Retiming Deliveries)	
事例の実施場所：ロンドン	海外事例
施策の概要	<p>・ロンドン交通局が主導し、2011年にロンドン市内 (Greater London) の日中の店舗への搬送を深夜・早朝時間帯に移行する実証実験 (Retiming Deliveries) を行った。これは、翌年の夏季五輪時の交通規制による配送への混乱を避けることを目的に行われた。</p> <p>・ロンドン市内 (Greater London) では一日あたり 28 万件 (全交通量の 4 分の 1) あるとされる貨物トリップのうち約半数が 7~13 時に集中する一方、19~翌 4 時は 15%未満で、時間帯の偏りがあった。これは深夜・早朝時間帯での搬送を希望する物流事業者の声もあったが、荷さばきの出入りや搬出入時の騒音に対しての住民からの苦情が強く、行政・地域・店舗間で協定を結び、配送時間帯を営業時間内に規制するなど、厳しい規制が課せられていた</p> <p>・規制の緩和に向けて、交通局は搬入先の店舗と物流事業者に向けた、深夜・早朝帯の搬送についての独自のガイドライン (Code of Practice) を作成した。内容は、静かな配送に向けた方法の説明、騒音評価の方法、発生する騒音に対する管理計画の策定方法が示されている。</p> <p>・実証実験期間中は、参加事業者が立地自治体との調整を行ったうえで、10 週間にわたり、22~翌 6 時の間で独自に選択した時間帯に搬送を実施した。さらにルールを遵守しているかを確認するため、自治体に騒音担当チームを設け監視することで、取組の実効性を担保した。また、交通局も事業者向けのワークショップを 200 回以上開催し、取組の周知や準備の支援にもあたった。結果として、五輪期間中は物流事業者の 48%が配送時間帯を変更したなど、一定の広がりを見せた。</p> <p>・五輪以降も継続され、深夜・早朝帯だけでなく配送がピークとなる 7~10 時を避けた搬出入を行うガイドライン (Code of Practice を更新した Retiming toolkit) として使われており、搬入業者の移動時間の短縮や燃費の向上・環境負荷の低減などのメリットがあった。</p>
	 <p>The image shows two posters side-by-side. The left poster is red and titled 'TfL Code of Practice for quieter deliveries', featuring illustrations of various delivery vehicles including a white truck, an orange truck, a white van with 'EV' on it, and a grey van. The right poster is orange and titled 'Retiming deliveries', showing a winding road with delivery trucks. Both posters have the TfL logo and 'MAYOR OF LONDON' text at the bottom.</p>
	<p>図表 TfL Code of Practice for quieter deliveries、Retiming deliveries</p> <p>出典：「TfL Code of Practice for quieter deliveries」・「Retiming deliveries」 (ロンドン市、ロンドン交通局)</p>
実施・運営主体	行政、物流事業者
導入検討時の留意事項	荷さばき作業時の騒音対策に行政が明確なガイドラインを发出
実現ポイント、特記事項	-

49. 行政主導の配送ピークタイムシフト (Off-Hour Deliveries)	
事例の実施場所：ニューヨーク	海外事例
施策の概要	<p>• ニューヨーク市運輸局が主導して、2010年に事業者向けの納品を、昼間のピーク時から19～翌6時に時間帯を移す実証実験を行った。</p> <p>• ニューヨークの貨物流通量のうち9割がトラックでやりとりされることで、1日約97,000台ものトラックが市内に流入していた。そのうち、マンハッタンには25,000台が乗り入れ、その8割が日中の6～19時に集中していた。このことによる交通集中や環境負荷の増大が課題となっていた。</p> <p>• そこで、2,000ドルの費用補助（具体的な使用用途は問わず）を付けて、実証実験に参画する企業を募り、配送事業者とともに各企業にとって適切な時間帯の配送に見直す検討を行った。</p> <p>• 4か月の実証実験により、以下の効果があった。</p> <ul style="list-style-type: none"> • マンハッタンのトラックデポから配達ドライバーの平均移動速度は最大50%高速化 • トラックの路肩での停車時間も実証実験前：100分⇒実証実験中：30分 • 配達ルートの総所要時間は平均48分短縮 <p>• 取組は恒久化され、2024年時点では27社、1,120拠点が参加している。</p> <p>• 運輸局は2024年から費用補助を大幅に拡大し、以下を導入したニューヨーク市内の企業（荷主・運輸事業者）に対して、申請に基づきその導入費用の実費（最大150万ドル、一回限り）を負担する形でさらなる取組の拡大を目指している。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 低騒音の荷役機器、カーゴバイク等 • 無人搬入を可能にするための監視カメラや特殊な認証装置 <p>参画企業は、導入後1年以上の参画とともに月次報告が求められる。</p> <p>• なお、ニューヨーク市運輸局は、運送の安全性や物流の効率性の向上を目指し、道路の整備計画の見直しや、時間外配達拠点の増加、モーダルシフトの推進など様々な施策をビジョンとして掲げている。</p>
 <p>図表 運送事業者向けの取組手引書</p>	 <p>図表 防音仕様機材の紹介</p>
<p>出典：Off-Hour Deliveries Overview] (ニューヨーク市運輸局) より https://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/off-hours-delivery-overview.pdf</p>	
実施・運営主体	ニューヨーク市運輸局
導入検討時の留意事項	行政が届け先・物流事業者と一体で時間帯移行を進めている
実現ポイント、特記事項	-

実践ポイント④：地区特性に応じた対応

施策分類1：荷さばきルール（マナー含む）の確立

施策の種類：④-1-1

50. 荷さばきルールの導入	
事例の実施場所：吉祥寺	本格実施
<p>施策の概要</p> <ul style="list-style-type: none"> 吉祥寺地区のまちづくりには、回遊性を高め、安心して居心地良く買い物が楽しめる環境を整えることが必要であると考え、荷さばき施策を含む、包括的な取り組みをまち全体で実施している。 その一環として、「荷さばきガイドライン」を作成し、周知している。 	
<p>図表 荷さばきガイドライン（パンフレット）</p> <p>出典：吉祥寺方式物流対策委員会、吉祥寺活性化協議会パンフレットより</p>	
実施・運営主体	吉祥寺方式物流対策委員会、吉祥寺活性化協議会
導入検討時の留意事項	-
実現ポイント、特記事項	協議会形式で検討した結果として荷さばきガイドラインを定めたものであり、関係者の合意形成のもと策定されているため、実効性が高い。 まちづくりの一環として計画段階から、周辺住民等の意見を巻き込んで、問題認識の共有化等を図り、継続して組み込んでいくことが重要となる。

51. 荷さばきルール（荷さばきマナー）の導入

事例の実施場所：川崎駅東口（川崎市）

本格実施

施策の概要

- 川崎市においては、川崎駅周辺地区の魅力を高めるために、無秩序な路上荷さばきを抑制し、人の流れと物流を空間的・時間的に整理することで、誰もが楽しく安心して歩けるまちの実現に向けて、「川崎駅周辺地区荷さばき対策基本計画」を策定した。
- その一環として、まず「荷さばきのマナーの改善」に取り組むために「荷さばきルール」を作成し、周知している。

このルールは、事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、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。

荷さばきルールって、どんなもの？

ルール1 危険な場所での荷さばきをやめましょう！

解説 右図のような交差点の内部やその直近（直前・直後）、横断歩道内、バス停付近等の危険な場所、並びにバスの運行に支障をきたす場所などに、交通に影響を及ぼす場所での荷さばき行為や荷さばき駐車等は絶対に行わないようにしましょう。

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！

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）

No.	収容台数	No.	収容台数
①	9台	⑥	28台
②	6台	⑦	12台
③	6台	⑧	16台
④	24台	⑨	16台
⑤	17台	⑩	61台
⑪	19台	⑪	26台
⑫	27台		

ルール2 荷さばき時間の短縮に努めましょう！

解説 事業者は、長時間の駐車に繋がる商品の陳列等の荷さばき以外の作業を配送者に行わせないようにしましょう。運送事業者は、道路上に荷さばき車両を駐車しながらの積り替え等はやめましょう。

ルール5 時間帯を調整し、歩行者・自動車との錯綜を避けましょう！

解説 事業者は、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。

ルール3 共同荷さばき施設を有効活用しましょう！

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。

- ★利用時間：朝～19時
- ★利用方法：倉大数量2台まで、利用時間30分まで
- ★利用時間：朝～22時以外
- ★利用方法：倉大数量3台まで、利用時間30分まで

図表 荷さばきルール（パンフレット）

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）

実施・運営主体

川崎駅周辺地区荷さばき対策検討協議会、川崎市

導入検討時の留意事項

-

実現ポイント、特記事項

協議会形式で検討した結果として荷さばきルールを定めたものであり、関係者の合意形成のもと策定されているため、実効性が高い。
まちづくりの一環として計画段階から、周辺住民等の意見を巻き込んで、問題認識の共有化等を図り、継続して組み込んでいくことが重要となる。

施策分類2：新技術を活用した効率的な配送

細分類1：貨客混載による配送（路線バス活用+宅配便の共同配送）

施策の種類：④-2-1

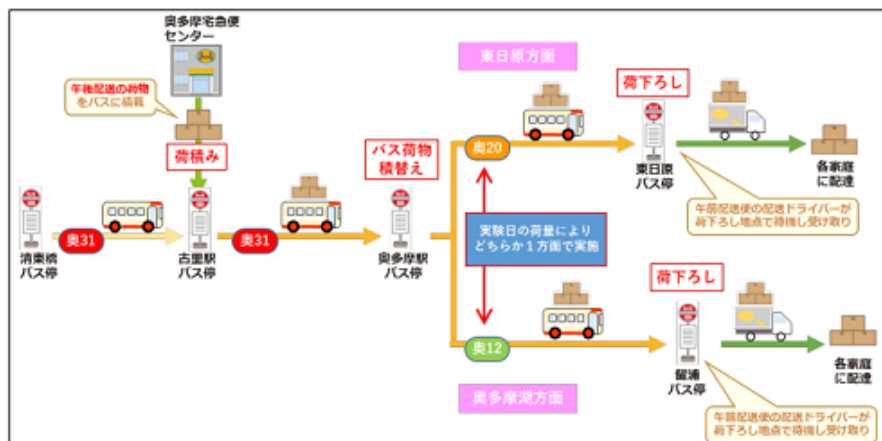
52. 貨客混載による配送（路線バス活用+宅配便の共同配送）

事例の実施場所：東京都奥多摩エリア

実証実験

施策の概要

- 東京都では、交通不便地域の物流効率化に向けて、路線バスを利用して宅配便の荷物を運ぶ「貨客混載」の促進等に取り組む。貨客混載を行うことにより、交通不便地域における宅配便荷物の輸配送効率向上に加え、配送ドライバーの労働時間の削減や、CO2の排出削減等の効果を期待。
- 実証実験では、奥多摩エリアにおいて、ヤマト運輸株式会社と西東京バス株式会社との協力のもと、貨客混載の実証実験を実施。
- 「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



図表 実験スキーム図



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



路線バスがバス停に到着。荷物を積み替える



バスで運ばれる宅配便



分岐点でまた別のバスに積み替え



配送されてきた荷物を受け取る宅配ドライバー
このあと各戸に配送

出典：都政レポート 『人も荷物も一緒に運ぶ「貨客混載」』（東京都都市整備局 2023.2.16）より

実施・運営主体 東京都奥多摩町内の路線バス（ヤマト運輸株式会社と西東京バス株式会社が協力）

導入検討時の留意事項

-

実現ポイント、特記事項

-

細分類 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）

施策の種類：④-2-2

53. 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）

事例の実施場所：藤沢 SST 社会実験

施策の概要

- ・ パナソニック ホールディングス株式会社（パナソニック HD）は、神奈川県藤沢市の Fujisawa サステイナブル・スマートタウン（藤沢 SST）にて自動配送ロボット（遠隔操作型小型車）の運用を 2023 年 7 月 31 日から開始。
- ・ 自動走行ロボットは、歩道上を障害物を回避しながら、人が歩く程度の速さで自律走行する。自動回避が困難な状況では地区内に設けた管制センターからの遠隔操作に切り換えて走行する。管制センターでは管理者 1 人が最大 10 台を同時に管理している。
- ・ 自動走行ロボット公道走行実証に関して、藤沢警察署より遠隔監視・操作型の自動走行ロボットの道路使用許可を取得し、神奈川県及び藤沢市の協力を得て実施している。
- ・ 配送ロボットについては、イベントや実証運行の際に、週に 1～2 回程度稼働している。



図表 藤沢 SST



図表 自動配送ロボット

出典：「日本初、届出制に基づく自動配送ロボットの運用を開始」（パナソニックホールディングス 2023. 08. 01）より

実施・運営主体	パナソニックホールディングス株式会社、神奈川県、藤沢市
導入検討時の留意事項	-
実現ポイント、特記事項	-

細分類 3 : 空中配送ロボットによる配送 (宅配ロボット+宅配便の共同配送)

施策の種類 : ④-2-3

54. 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)	
事例の実施場所 : 住宅団地 (川崎市麻生区)	社会実験
<p>施策の概要</p> <ul style="list-style-type: none"> 2023 (令和 5) 年 11 月からおよそ 1 年にわたり、パナソニック HD、東急、UR 都市機構が三者共同で、UR 虹ヶ丘団地 (川崎市麻生区) にて、世界初となる郊外住宅地における空中配送ロボット技術 (以下、「空中配送ロボット」) を活用した新たな配送サービスの実証実験を実施した。 2023 年度の実験では、団地内 (UR 敷地内) に仮の電柱を 10 本建て、建てた電柱をつなぐ片道約 400m のワイヤを張り、空中配送ロボットのルートを作った。 団地住民の注文を受け、空中配送ロボットに荷物を詰め込む。荷物を受け取ったロボットは団地内 3 箇所に設置された受取ボックス上空まで、上空に張ったワイヤを伝い 15km/h で移動する。 受取ボックス上空まで到達すると、ロボットから受け取りボックスに向けてワイヤを伸ばして受け渡す。受け取りボックス内では機械が自動的に指定の箱に振り分けることで、配達完了となる。 2024 (令和 6) 年度にも 10~12 月にかけて実験が行われ、公道 (川崎市道) をまたぐ形での輸送が行われた。 実証実験では専用 Web アプリ経由で東急ストア、吉野家などに注文した商品を配送ロボットが運搬し、到着後、注文主の住民が団地内に配置された受け取りボックスに取りに行く方法から、団地内集会所の入り口まで配送する方法にも取り組まれている。 	
	図表 空中配送ロボットと受取ボックス
実施・運営主体	パナソニックホールディングス株式会社、東急株式会社、独立行政法人都市再生機構
導入検討時の留意事項	空間面の条件 : 待機施設の空間の有無
実現ポイント、特記事項	-

細分類4：ドローンによる配送（宅配ロボット+宅配便の共同配送）

施策の種類：④-2-4

55. ドローンによる配送（ドローン+宅配便の共同配送）	
事例の実施場所：山間部のコンビニ店舗（埼玉県秩父市）	社会実験
施策の概要	
<p>・KDDI スマートドローンは、2025年1月27日から2月12日、秩父市山間部において既存のローソン店舗を「モビリティハブ」として活用した共同配送とドローン配送によりCO₂排出量の削減を目指す実証実験を実施。（環境省の「令和6年度運輸部門の脱炭素化に向けた先進的システム社会実装促進事業」に採択されたもので、3カ年プロジェクトの初年度の取組）</p>	
<p style="text-align: center;">図表 実証実験のイメージ</p> <p style="text-align: center;">秩父市でローソン店舗を活用したドローン配送の実証実施（秩父市 市政 NEWS）に基づき作成</p>	
実施・運営主体	KDDI 株式会社、KDDI スマートドローン株式会社、株式会社ローソン、一般社団法人ちちぶ結いまち、秩父市
導入検討時の留意事項	-
実現ポイント、特記事項	-

実践ポイント⑤：多様な関係者との連携

施策分類1：複合的取組事例

56. 吉祥寺（東京都武蔵野市）地区型共同集配送、共同集配送センター

施策の種類：⑤-1

事例実施箇所	吉祥寺（東京都武蔵野市）
事例の経緯	<p>吉祥寺は多摩地域における有数の繁華街として発展し、商店街と大規模店舗の共存に基づく高い回遊性を特色としてきた。</p> <p>しかし、約2,000店舗に及ぶ小規模商店の多くが荷さばき施設の附置義務の対象外であり、整備水準は著しく不足していた。その結果、来街者が集中する開店時間帯以降でも荷さばき車両の通行や路上駐車を伴う作業が常態化し、都市的の魅力の根幹である回遊性を阻害する要因となっていた。</p> <p>この課題に対し、吉祥寺では関係主体の協力の下、長期にわたり多様な対策が講じられてきた。【参考1参照】</p>
施策の概要	特徴的な取組を以下地図上で示す。

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)

共同集配送センターから吉祥寺駅北側を中心に実施

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

250m

撮影：2025年（令和7年）6月・8月
地図出典：Parking Map 吉祥寺、一般社団法人武蔵野市観光機構、2025.3

荷さばきルール徹底週間
10月1日（月）～10月5日（金）

●荷さばきルール徹底週間中は、下記のエリアにおいて、取組強化・取組を強化します。運送事業者、ドライバー、商店の皆様のご理解とご協力をお願いします。

●吉祥寺は、この2つの荷さばき対策を実施しています。

1. コロナ禍をきっかけとした共同集配送事業

2. タイムス24による「タイムス荷さばきカード」事業

PR チラシ：吉祥寺方式物流対策委員会 吉祥寺の荷さばき対策10年史～吉祥寺方式物流対策委員会での取り組みの歩み～ (2015.3) から引用

<p>①横持ち搬送の共同化（商業地内の共同配送）（施策事例 41） 商店街内への、取組に参加する物流事業者が扱う荷物を、地区の入口に設けた「共同集配送センター」に一旦配送し、そこからコラボデリバリー株式会社（旧東京路線トラック協会加盟企業が出資して設立）が台車等を用いて店舗に荷物を運ぶ。</p>	
<p>②大規模商業施設での代表一括納品（施策事例 47） JR 吉祥寺駅に併設された大規模商業施設への納品業者を指定（推奨）することで、指定業者に納品を集約させた。また、この商業施設では、納品業者到着後の館内での各店舗への搬送は別の業者が専門的に行っている。 その結果、納品業者は、店舗の入口で荷物を置いてすぐに出庫することができるため、荷さばきスペースへの駐車時間が短縮し、周辺道路への駐車待ち車両台数の減少にもつながっている。</p>	
<p>③既存駐車場（一時貸し）での貨物車受け入れ（施策事例 4） 民間駐車場事業者の協力の下、商店街周辺の 14 箇所の駐車場を午前 6～12 時にかけて、1 時間に 3 回まで 30 分以内の駐車利用する場合に、月額 5,000 円で利用できる制度を導入。</p>	
<p>④商業者が中心となったきっちり・すっきり・吉祥寺推進活動 吉祥寺地区の商業者等が主導して、配送ドライバーに荷さばき対策の必要性やルール of 徹底を呼び掛ける取組を年 2 回程度実施。合わせて、商店街の館内放送でも、ルールの徹底を促す放送を流すことで、荷主側へのさらなる取組の拡大も図っている。</p>	
実施・運営主体	吉祥寺物流対策委員会（商業者等の団体）、コラボデリバリー株式会社（物流事業者の共同出資による企業）、パーク 24 株式会社、株式会社アトレ、武蔵野市
導入検討時の留意事項	<ul style="list-style-type: none"> ・物流の特徴：地区に集中する物資の品目や荷姿、輸送条件の把握 ・空間面の条件：貨物集約施設の有無（整備適地の有無） ・交通の実態：納入貨物車の種類や交通量の把握
実現ポイント、特記事項	<p>① 行政、地元商業者、物流事業者、駐車場業者等による官民一体の取組 ・調査の時点から長期間にわたり、行政（都・市、オブザーバーとして関東運輸局・関東地方整備局）、学識経験者、物流事業者、駐車場事業者、商店会、警察など多様な関係者を集め、対策を検討している。</p> <p>② 行政が音頭を取り、検討が成熟してきた段階で商業者主体に切替 ・取組開始から 10 年余りは行政が主導し、検討が成熟した 2014（平成 26）年度からは荷受側となる商業者が主導し実施している。現行体制となって 10 年以上経過した 2025（令和 7）年時点でも行政や物流事業者とともに、従来施策で対応できない新たな課題に対して検討を進めている。 【参考 2 参照】</p> <p>③ 取組の進捗管理と広報のためのガイドライン策定 ・これらの取組を通じた地域の「各プレイヤーの取組目標」や、「吉祥寺のまちづくりの基本的な方向性」をもとに策定した「荷さばきの基本方針」を取りまとめた、「荷さばきガイドライン」を作成し周知している。</p> <p><実現の背景> ・歩行者を中心とした回遊性の高いまちづくりを推進するに当たり、吉祥寺においては人と物の動きを分離する方策が講じられてきた。具体的には、午前 9 時から正午に限り商店街エリア内への物流車両の流入を許可し、この時間帯に発着を集中的に行わせる一方、それ以外の時間帯は歩行者専用空間化させている。 ・商店街外縁部に荷さばき拠点を整備することで、時間的・空間的な分離を図り、人と物流の錯綜を極力回避しつつ両立を実現してきた。</p>
その他（取組効果）	<ul style="list-style-type: none"> ・商店街内部への貨物車の流入を削減し、入ってくるドライバーにも対応を促す施策を進めた結果、2006（平成 18）年から 2013（平成 25）年までの 7 年間で貨物車の路上駐車台数は、2,464 台から 1,256 台へおよそ半減した。また、路上駐車する貨物車の路上駐停車間時間も平均 18.0 分から 14.0 分に短縮したなど、取組による効果が出ている。

(参考1) 吉祥寺の物流対策の取組推移

吉祥寺での物流対策 年表

1999年 (平成11)		関東運輸局による吉祥寺の荷さばぎ調査実施(2001年度まで)
2001年 (平成13)	11月	実証実験「きっちり・すっきり・吉祥寺」実施(調査と同時期に実施)
2002年 (平成14)		東京路線トラック協会の巡回車で、「短時間荷さばぎ」の呼びかけ ⇒「きっちり・すっきり・吉祥寺」運動スタート
2006年 (平成18)	2月	吉祥寺共同集配システム検討委員会発足
2007年 (平成19)	2月	「きっちり・すっきり・吉祥寺・アゲイン」実施
	3月	荷さばぎ対策「吉祥寺方式」の導入提言
	10月	吉祥寺方式物流対策推進協議会設立準備検討委員会設立
2008年 (平成20)	8月	吉祥寺方式物流対策委員会設立
2009年 (平成21)	9月	パーク24(株)による荷さばぎカード事業スタート
2010年 (平成22)	4月	アトレ吉祥寺の荷さばぎ改善事業開始
	10月	「荷さばきルール徹底週間」開始
2011年 (平成23)	3月	「吉祥寺方式共同集配事業」スタート
2012年 (平成24)	4月	「きっちり・すっきり・吉祥寺」ガイドライン(初版)作成
2015年 (平成27)	4月	商店・企業等が主導する吉祥寺活性化協議会内に「吉祥寺方式物流対策協議会」(現在の「吉祥寺方式物流対策委員会」)を設立 ⇒市直下の組織から民間組織下へ移行
2017年 (平成29)	3月	「きっちり・すっきり・吉祥寺」ガイドライン(第二版)作成
↓		現在に至る

出典：吉祥寺方式物流対策委員会 吉祥寺の荷さばぎ対策10年史～吉祥寺方式物流対策委員会での取り組みの歩み～(平成27年3月)に基づき加工整理

(参考2) 吉祥寺の検討組織

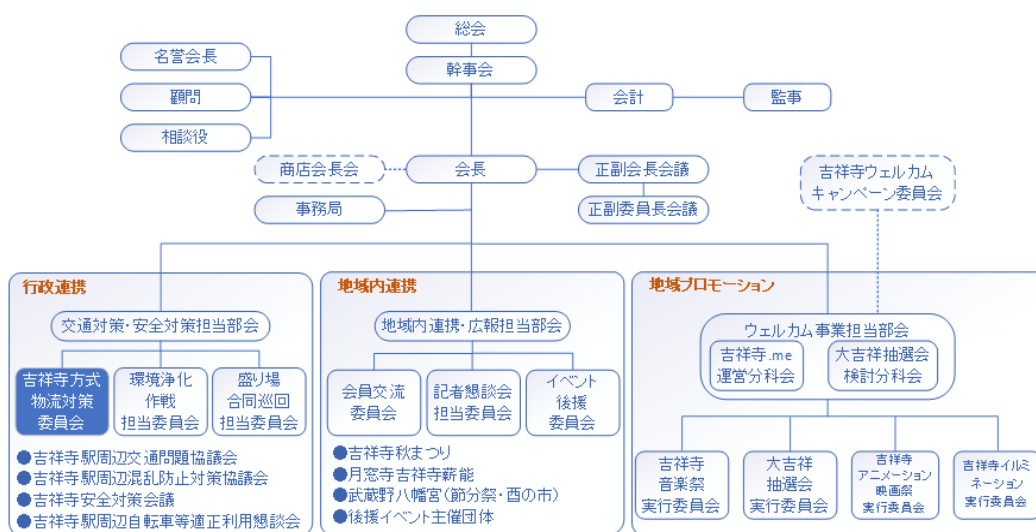


図 吉祥寺活性化協議会内組織図

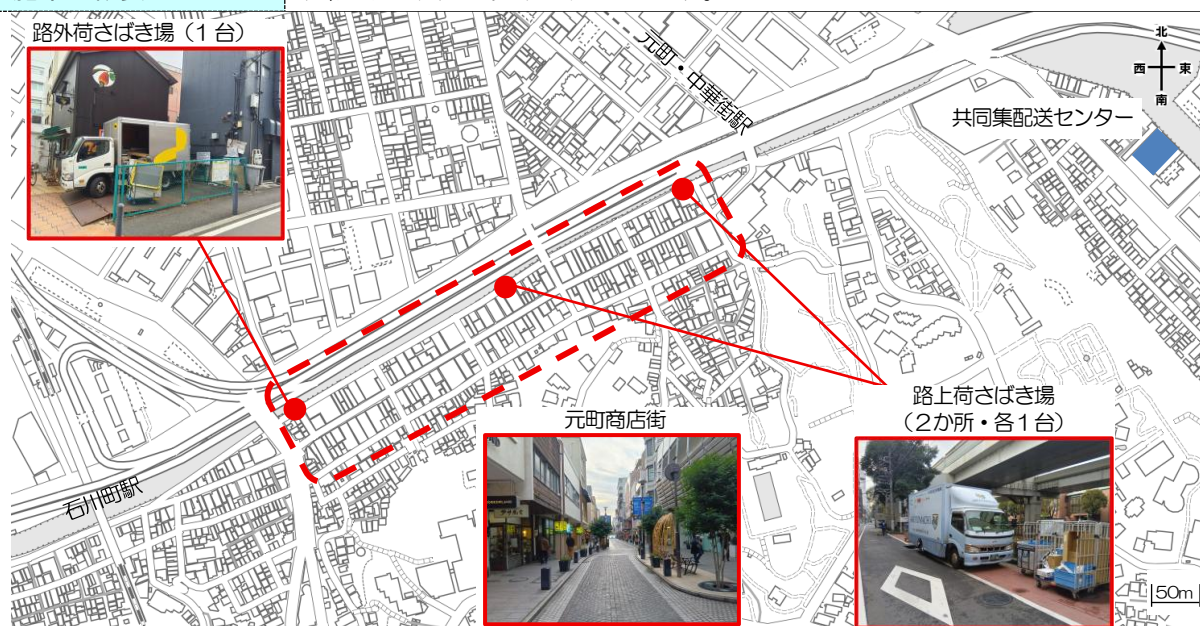
出典：吉祥寺活性化協議会 創立30周年記念誌(令和3年11月)に基づき加工整理

57. 元町（横浜市）地区型共同集配、荷さばき場

施策の種類：⑤-1

事例実施箇所	元町（横浜市）
事例の経緯	<p>大気環境への自動車公害に伴う問題意識が叫ばれていた 1990 年代後半、特に商店街においては、買い物客の乗用車や、商談のための商用車と合わせ、商品を配送・集荷する貨物自動車の乗り入れを減らすことによる対策が必要とされていた。そこで、横浜市では元町商店街をモデルケースに商店街として導入可能な施策について 1999（平成 11）年の基礎調査から翌年の社会実験を通じ、調査・検討を行うこととなった。</p> <p>社会実験では、貨物自動車の乗り入れ削減に向けた取組として、共同集配送や荷さばき時間帯（12-16 時に限定）の指定を実施した。社会実験終了後も共同集配送については取組を継続すべく、3 年にわたる関係者との調整を経て、2004（平成 16）年 6 月 1 日から共同配送を本格的に開始した。</p>

施策の概要	特徴的な取組を以下地図上で示す。
-------	------------------



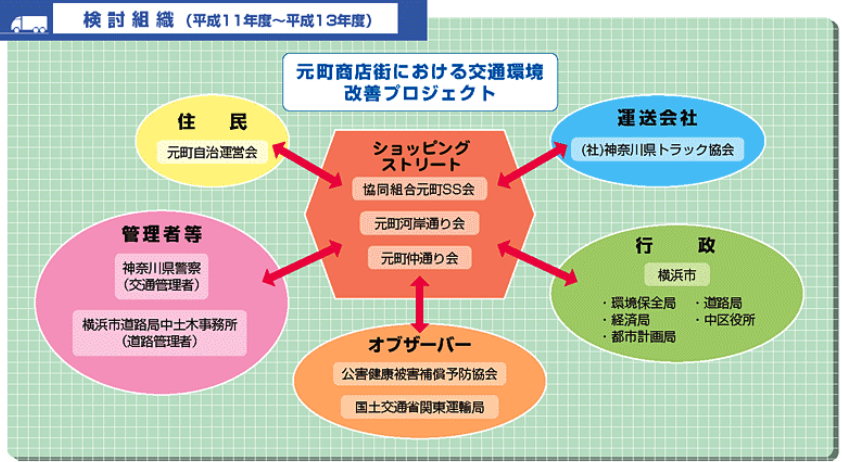
地理院タイルに取組内容を追記して掲載

①地区型共同集配（施策事例 40）

- ・元町商店街への配送貨物は、地区外の近隣にある共同集配送センター（共同集配送を担う会社が既に設けていた物流倉庫）に集められ、ここから荷物を共同配送専用車輛（CNG を燃料とするトラック）に積み替えて堀川沿いにある荷さばき場（②で詳述）まで配送される。そこから各店舗へは人力の台車で配送される。
- ・逆に集荷についても、台車で集めた荷物を荷さばき場で CNG トラックに積み替え、共同集配送センター経由で各運送会社のトラックに積み替えて、目的地まで配送される。
- ・これらにかかる委託料（1 個あたり 150 円 集配個数が 800～1,200 個／日）は、運賃には転嫁せず、地元商店会（3 商店組合）が負担している。
- ・ただし、取組開始から 20 年を経て、この取組で集配される個数は減少傾向にある。

②歩道の減少による創出（トラックベイの設置）（施策事例 22）

- ・堀川沿いにある一方通行路の植樹帯の一部や空き区画を商店会、地域住民、行政、警察の合意の元、共同荷さばき場として確保した。（合計 3 台分）
- ・なお、この他に当該エリアには、路外荷さばき場 1 ヲ所を含め、合計 3 箇所・3 台分の荷さばき場が確保されている。

<p>実施・運営主体</p>	<p>元町商店街（3 商店組合）、運送業者（17 社）、神奈川県警察、横浜市</p>  <p>元町ショッピングストリート HP より</p>
<p>導入検討時の留意事項</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・物流の特徴：地区に集中する物資の品目や荷姿、輸送条件の把握 ・空間面の条件：貨物集約施設の有無（整備適地の有無） ・交通の実態：納入貨物車の種類や交通量の把握
<p>実現ポイント、特記事項</p>	<p>本来、合意形成や費用負担等の問題で実施が難しい施策だが、元町地区は地区のブランド力強化のため、従来から地元住民を含めた地区計画を実施し、地区内で合計性が取りやすい下地が出来ていたこと。</p> <p>まちづくりと一体化した複合化施策の中に荷さばき施策を盛り込み、地元住民が主体的に活動していくための意識の共有化等が重要である。</p>
<p>その他 (取組効果)</p>	<p>取組開始前は、この取組に参加する 17 社のトラックだけで毎日 40 台が地区内に乗り入れていたが、20 台に減少した。また、環境に配慮した CNG トラックに車両が限定され、その車両も商店街の片隅にある荷さばき場までの乗り入れとなるため、商店街の環境改善につながった。</p>

58. 川崎駅東口（川崎市）公共荷さばき場、荷さばきルール

施策の種類：⑤-1

事例実施箇所	川崎駅東口（川崎市）
事例の経緯	<p>川崎駅周辺は路上荷さばきが市内でも最も多く発生する地区（2006（平成18）年度の調査では市内の路上荷さばき全体の53.9%にあたる、375台の路上荷さばきが発生。）であり、特に銀柳街周辺やモアーズ前などでは歩行者の安全な通行や回遊性が阻害されていた。また、幹線道路での路上荷さばきにより、通過交通やバスの円滑な運行が阻害されており、交通混雑の原因にもなっていた。</p> <p>そこで、荷さばきが発生する原因とされた、荷さばき施設の不足の解消、関係者の意識向上を進めるべく、2009（平成21）年度から検討・社会実験が行われ、その結果を踏まえ取組が進められた。折しも、川崎駅東口では駅前広場の再編整備事業も進められており、併せた取組が行われた。</p>
施策の概要	特徴的な取組を以下地図上で示す。

公共荷さばき場の整備

① 駅前広場内（路外・4台） ② バス停共用（路上・2台） ③ 新川通り（路上・2台）

地理院タイルに取組内容を追記して掲載

①公共荷さばき場の整備（施策事例9・23・28）

川崎駅東口周辺では、元々荷さばき場の不足が課題とされており、路上荷さばき駐車場の削減には、荷さばき場の整備が必要とされていた。そこで、同時期に行われた川崎駅東口駅前広場再編整備事業に、当初計画にはなかった公共荷さばき場の整備を盛り込み、駅前広場に路外公共荷さばき場を整備したほか、駅の対面にあるバス停を発着バスのない時間帯に路上公共荷さばき場として活用した。さらに、2015（平成27）年には新川通りの路上にも廃止されたバス停用地と周辺歩道を切り欠き、新たに公共荷さばき場を整備した。

また、社会実験として、路外への公共荷さばき場を川崎市役所裏の公開空地を活用し仮設した（2014（平成26）年）ほか、地下街・川崎アゼリアの地下駐車場を活用する（2024（令和6）年）など、様々な取組が試されている。

②荷さばきルールの策定（施策事例49）

川崎駅東口周辺地区の荷さばきに対する課題として、問題に関する関係者が多いことから、「関係者の問題意識・認識に温度差があり、意思統一が図り難い」というものがあつた。背景には、荷受け側の店舗には様々な業種・業態が混在する上に、商店街や組合に加盟していない店舗も多いこと。また、各店舗へ搬送する物流事業者も市外・県外の事業者が多いため、問題への情報共有が進みづらい、ということがあつた。

そこで、地区の内外への幅広い周知・広報を行い、地域ぐるみで荷さばき対策に取り組んでいることをアピールすべく、荷さばきに対する基本的な内容を定めた「荷さばきルール」を策定し、運用することで、取組の推進を図つた。

【5つの荷さばきルール】

- ・ルール1：荷さばき場所の制限について
- ・ルール2：荷さばき所要時間について
- ・ルール3：共同荷さばき施設の利用について
- ・ルール4：指定の民間駐車場の利用について
- ・ルール5：荷さばき時間帯について

実施・運営主体	地域の物流関係者（商店街連合会・物流事業者・駐車場管理者）・学識経験者・行政等（川崎市・神奈川県警察）
導入検討時の留意事項	・物流の特徴：地区に集中する物資の品目や荷姿、輸送条件の把握 ・空間面の条件：貨物集約施設の有無（整備適地の有無） ・交通の実態：納入貨物車の種類や交通量の把握
実現ポイント、特記事項	5年計画の長期的視点で、年次ごとに検討テーマや方針を決め、それに合わせた実証実験の実施を踏まえ、政策に盛り込んでいった点。 歩行者を中心とした回遊性の高いまちづくりを推進するに当たり、同時期に行われることが決まっていた駅前広場の改修に、周辺で不足している荷さばき施設の拡充を盛り込んだ。

その他：道路への規制等

施策分類1：貨物車等の面的な流入規制

細分類1：車両の大きさによる規制

施策の種類：n-1-1

59. 車両の大きさによる規制	
事例の実施場所：世田谷区三軒茶屋付近	本格実施
施策の概要	<ul style="list-style-type: none"> 東京都では世田谷区などの住宅地域等において地区の環境保全や幅員狭小などの理由により、大型車の通行を規制している。 また、一部の居住地区においては生活ゾーン規制、コミュニティゾーン規制、スクールゾーン規制が行われており、内部に大型貨物車が流入することが禁止されている。
	
<p>図表 通行禁止地区（世田谷区三軒茶屋付近）</p> <p style="text-align: right;">出典：警視庁交通規制資料より</p>	
実施・運営主体	警察
導入検討時の留意事項	<p>物流の特徴：到着台数の多い車種の把握</p> <p>空間面の条件：代替路の有無</p> <p>交通の実態：人・自転車・乗用車の交通量の把握とピーク時間帯の把握</p>
実現ポイント、特記事項	導入するにあたり、沿道環境等、地域住民の配慮が重要となる。

細分類 2：時間帯による規制

施策の種類：n-1-2

60. 時間帯による規制	
事例の実施場所：各所（武蔵小山商店街）	本格実施
施策の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 商業振興及び商店街への買物客の安全性確保のため、時間帯を区切って車両の進入を禁止している。 ・ ところによっては住民の車両等の進入禁止を除外したり、警察署長の許可を受けることによって進入が出来る場合もある。
	
図表 歩行者天国内の状況	
実施・運営主体	警察
導入検討時の留意事項	物流の特徴：地区に集中する物資の品目や輸送条件（時刻指定状況等）の把握 空間面の条件：道路構造の確認 交通の実態：人・自転車・乗用車の交通量の把握、人・自転車・乗用車・貨物車のピーク時間帯の把握
実現ポイント、特記事項	規制運用等（バリケード等の設置・撤去）に際して、沿道住民・店舗の協力が必要であり、沿道住民等の合意形成をいかに図るかが重要である。 歩行者天国等により歩行者専用空間が確保されている地区においては、安全な歩行者空間を確保するために、荷さばき問題等の共通認識をいかに図るかが重要である。

細分類 3：排出ガス基準による規制

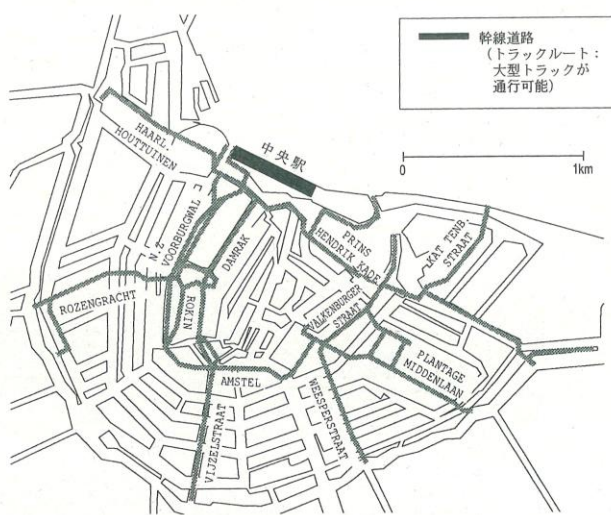
施策の種類：n-1-3

61. 排出ガス基準による規制

事例の実施場所：アムステルダム市 海外事例

施策の概要

- ・アムステルダム市では従来から大型トラックの都市への流入を規制してきたが、市は2030年までに市内交通における内燃機関からのあらゆる排出ガスゼロを目標とし、A10環状道路（中央駅から半径およそ5km圏）の内側一帯を2025年1月1日からゼロ・エミッション・ゾーン（ZEZ）に指定し、市内へ流入する車両に対し規制を始めた。
- ・なお、経過措置として、以下の条件が付されている。（ナンバープレートにより条件符合が確認される）
 - 1) 2025年以降に新規登録のタクシー・バン・トラックはゼロ・エミッション車のみ入域可
 - 2) 排ガス基準Euro5（2009年策定）達成車は2026/12/31まで入域可
 - 3) 排ガス基準Euro6（2014年策定）達成車は2027/12/31まで入域可



図表 アムステルダムの幹線道路

出典：「シティロジスティクス」（谷口栄一・根本敏則共著、森北出版）より

実施・運営主体	—
導入検討時の留意事項	物流の特徴：貨物車の積載率・車輛の長さ
実現ポイント、特記事項	—

