
都市内物流トータルプラン

平成 19 年 3 月
都市内物流の効率化に関する研究会

目次

| | |
|-----------------------------------|----|
| 1 . 本トータルプランの趣旨 | 1 |
| 2 . 本トータルプランの対象 | 2 |
| 3 . 都市内物流対策を推進する背景 | 3 |
| 4 . 都市内物流の取り組みにおける現状と課題 | 5 |
| 4 - 1 . 都市内物流対策における全般的な課題 | 5 |
| 4 - 2 . 荷捌きのためのインフラ整備における課題 | 6 |
| 5 . 課題解決に向けて | 10 |
| 5 - 1 . 都市内物流対策の実施体制の形成 | 10 |
| 5 - 2 . インフラの整備 | 13 |
| 6 . 都市内物流の取り組みに向けて | 14 |
| 6 - 1 . 都市内物流を担う関係者の役割 | 14 |
| 6 - 2 . 取り組みの手順 | 16 |
| 7 . 都市内物流における対策事例 | 19 |
| 7 - 1 . 物流発生源の調整 | 20 |
| 7 - 2 . 荷捌きスペースの整備 | 26 |
| 7 - 3 . 時間帯の調整 | 29 |

はじめに

平成18年度、国土交通省においては、各部局が密接な連携を図り、都市内において集配送を行う貨物車両等の増加がもたらす交通渋滞やこれらの車両が排出するCO₂による環境問題等速やかな対応が必要とされている都市内物流問題に対応するため、事業者、地方自治体、学識経験者等によって構成される「都市内物流の効率化に関する研究会」を立ち上げ、こうした問題の解消に向けた本格的な検討を開始した。

研究会においては、都市内物流対策の成功事例等を分析した上で、都市内物流の現状把握を行った。さらに、都市内物流対策は問題を抱える各地域の実情に即して、関係者が連携して取り組んでいくことが重要であるため、過去の事例から都市内物流の取り組みにおける課題をまとめ、その課題解決のための関係者の役割分担及び取り組みに向けた具体的な手順等を示す「都市内物流トータルプラン」をここに策定するものである。

委員各位におかれては、短期間で精力的に議論していただき、本トータルプランの策定においても、貴重なご意見・ご指摘を賜った。この場において深く御礼申し上げます。

平成19年3月
国土交通省

1. 都市内物流の効率化に関する研究会 開催経緯

第1回研究会 10月5日(木)10時~12時

趣旨説明

事例紹介(1)

- ・都市内物流の現状と課題(苦瀬座長)
- ・駐車取り締まり強化によるトラック業者の現状(矢島委員)

第2回研究会 11月15日(水)10時~12時

事例紹介(2)

- ・共同配送、荷捌き対策の事例(山田委員、井上委員)

第3回研究会 12月21日(木)10時~12時

事例紹介(3)

- ・流通及び物流事業者からみた都市内物流(佐藤委員、松永委員)

第4回研究会 1月22日(月)15時30分~17時30分

事例紹介(4)

- ・荷捌き対策の事例(齊藤委員)

トータルプラン骨子

第5回研究会 2月27日(火)15時~17時

トータルプラン(案)

2. 都市内物流の効率化に関する研究会 メンバー

| | |
|---------|-----------------------|
| 井上 良一 | 武蔵野市都市整備部部长 |
| ○ 苦瀬 博仁 | 東京海洋大学海洋工学部教授 |
| 齊藤 敏 | 東京都都市整備局都市基盤部物流調査担当課長 |
| 佐藤 和久 | 株式会社セブン-イレブン・ジャパン執行役員 |
| 谷口 栄一 | 京都大学大学院工学研究科教授 |
| 根本 敏則 | 一橋大学大学院商学研究科教授 |
| 松永 正大 | 東京路線トラック協議会常務理事 |
| 水口 雅晴 | 三菱地所株式会社都市計画事業室副室長 |
| 矢島 昭男 | 全日本トラック協会常務理事 |
| 山田 義人 | 協同組合元町SS会事務局長 |

(50音順・敬称略)

は座長

1. 本トータルプランの趣旨

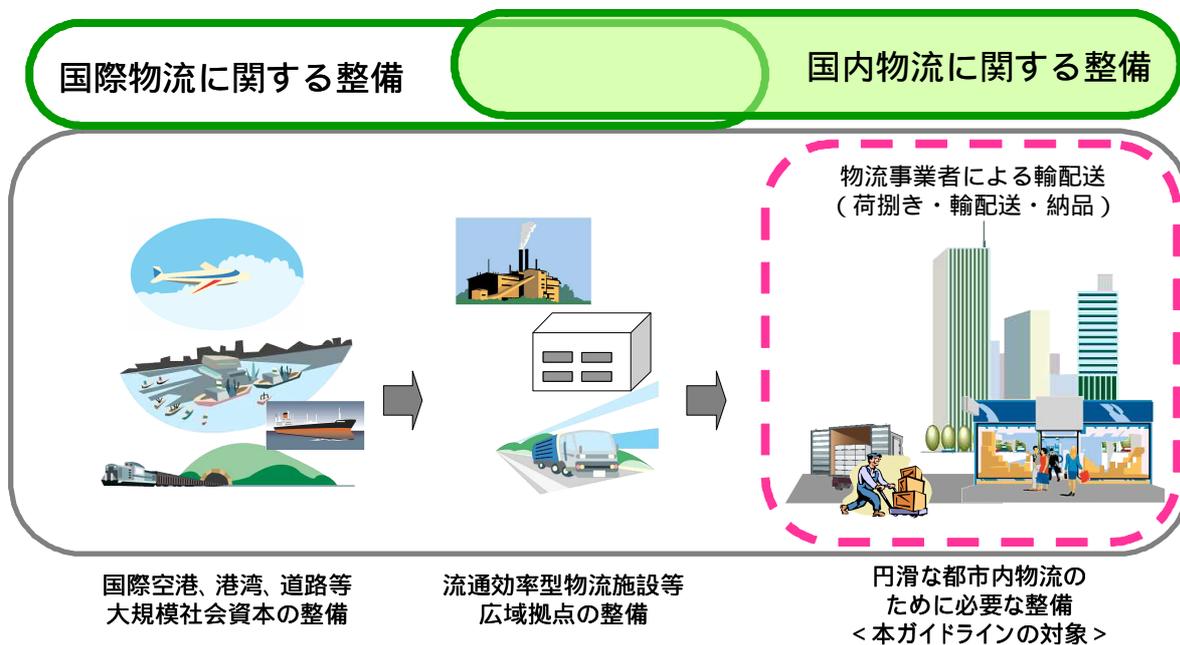
都市内物流の課題は、地域によって様々であり、その解決策も多様である。都市内物流の課題解決に向けては、都市計画や物流システムの改善、環境の改善等トータルな視点により取り組むことが必要である。また、取り組む主体としても、荷主企業、物流事業者、ビル管理者、商店街関係者、行政機関、地域住民等様々な関係者がおり、これらがトータルで連携して取り組むことが必要となる。

本トータルプランは、このような都市内物流に関する多様な視点と主体により、都市内物流の効率化のための取り組みの実行に向けて関係者が参考とする道標的な役割を持つものである。そのため、都市内物流の取り組みが必要となる背景から都市内物流の現状と課題を示し、課題解決に向けた関係者による取り組み方策を示している。都市内物流の対応策は、地域の実情に応じて異なるため、本トータルプランにおいて対応策を画一的に示すことは困難である。しかし、都市内物流の取り組みを促進するためには、関係者がそれぞれの役割を認識し、自助努力と創意工夫の元に取り組むことが必要である。本トータルプランでは、各地域における取り組みの契機となるよう、関係者の認識すべき役割や取り組み手順の一例を示している。また、これらの取り組みは官民が連携して取り組むことも必要であることから、行政機関における都市内物流に対する支援や役割についても述べている。したがって、本トータルプランは、各地域において自らの地域の都市内物流を再評価し、関係者による問題点の共有やその後の対策がより円滑に進むよう、取り組みの一助となることを目指している。

2. 本トータルプランの対象

本トータルプランは、都市内物流を主導的に推進する者(荷主企業、物流事業者、ビル管理者、商店街関係者、行政機関、地域住民等)を対象としている。都市内物流の課題解決のための取り組みを主導的に推進する者は、地域によってそれぞれ異なる。それぞれの関係者が、都市内物流における自らの役割を認識し、連携して取り組むことが必要である。

また、本トータルプランは、商店街や大規模ビル等への輸配送の範囲を対象としている。下図は、物流の整備の分類を例示したものである。物流に関する整備には、空港や港湾や道路等の整備といった国際物流にも対応した大規模な施設等の整備や都市内物流に至るまでの拠点となる流通効率型物流施設等の整備、都市内物流に必要となるインフラや取り組みの整備まで様々ある。本トータルプランは、円滑な都市内物流のために必要となる整備に関する部分を対象としており、物流事業者が都市内において荷捌き及び輸配送のための駐停車から納品までを円滑に実施できることを目指すものである。これにより、物流事業者の効率的な荷捌きの実現や円滑な交通流の確保、歩行者にとっての安全で快適なまちの実現を図るための関係者による対策について示すものとする。



3 . 都市内物流対策を推進する背景

貨物自動車の路上における荷捌きは、交通の渋滞や歩行者の安全な通行を阻害する一因となっている。これらは、都市内の荷捌きスペースの不足等により、生じている問題である。これに対する対策として都市内物流対策がこれまで取り組まれてきたが、その他にも以下のような背景から最近その取り組みが加速化されている。

(1) 環境負荷低減に向けた物流の取り組み

平成 17 年 2 月 16 日に京都議定書が発効したことともない、日本が平成 20 ~ 24 年の第一約束期間に、温室効果ガスを基準年(平成 2 年)と比べ 6%削減することが国際公約化されている。温室効果ガスの約 9 割は、CO₂の排出量が占めており、このうち自家用・営業用貨物自動車の CO₂ 排出量は国内の CO₂ 全排出量の 7.0%を占めている(平成 16 年)。このため、環境負荷の小さい物流体系の構築に向けた取り組みが必要となっている。

(2) まちづくり 3 法の改正によるコンパクトシティづくり

まちづくり 3 法(都市計画法、中心市街地活性化法、大規模小売店舗立地法)の改正により大規模商業施設の郊外への新規立地が制限され、コンパクトシティのまちづくりの進展、中心市街地の賑わいの回復が図られようとしている。街の中心部に様々な都市機能が整備されることで、人や車が集まることとなる。これにともない円滑な物流サービスの確保に配慮した取り組みが必要となっている。

(3) 荷捌き駐車スペースの改善

平成 18 年 6 月から施行された改正道路交通法による駐車取締り強化により、物流事業者の輸配送の際の荷捌き駐車スペースの確保が大きな課題となっており、様々な対策が行われている。物流事業者は二人体制での輸配送など様々な対策を施しているが、違反金の負担や対策におけるコスト増等を迫られている。また、近隣に路外荷捌き場所等駐車スペースの確保が困難な店舗への配送には路上における荷捌きが依然として必要であるため、駐車取締り強化だけでなく、他の対策も組み合わせて駐車問題に取り組む必要がある。物流は市民生活や経済活動を支える重要なネットワークであるため、迅速な荷捌きや円滑な物流活動及び交通流を確保するために、物流事業者の取り組みだけでなく、関係者が連携して対策を講ずることが必要となっている。

(4) 大規模複合ビルにおける物流の効率化

近年、都市再生が注目される中、都市部において相次ぐ大規模都市開発により、

商業施設や業務施設、居住施設が整備され新たなまちが誕生している。これとともに多くの来街者による賑わいとともにより多くの物流が発生している。しかしながら、従来より物流を勘案した都市開発が行われていない傾向に加え、特に、大規模複合ビルにおいては、周辺の交通混雑の他、貨物用エレベーターの混雑により貨物自動車の滞留時間が長くなり、物流事業者の輸配送効率の低下を招くほか、周辺交通流への影響も懸念される。このため、建物内物流の効率化や共同輸配送の実施等の取り組みが求められている。

4 . 都市内物流の取り組みにおける現状と課題

4 - 1 . 都市内物流対策における全般的な課題

(1) 都市内物流対策の継続的な事業運営

都市内物流における効率化策として各地で様々な取り組みが行われている。都市内物流においては、関係者が多くいることから事業者間におけるコンセンサスの形成がなければ継続的な運営とはならない。また、新たに発生するコスト（駐車費用、共同輸配送手数料、拠点インフラ整備費用等）の負担については関係者間による解決が必要である。

例えば、各地で行われている共同輸配送では手数料や共同輸配送への参加について様々な課題があるなかで実施されている。発荷主から荷物を受け取った物流事業者が着荷主まで荷物を運ぶ際、着荷主のいるビルやエリアにおいて共同輸配送が行われていれば、手数料を支払って共同輸配送実施事業者に対して着荷主への配送を委託する必要がある。この料金は相場が荷物 1 個当たり 120 円～150 円であり、現在、全額物流事業者の負担となっている。宅配便等小口貨物を扱う特積み事業者にとっては、例えば荷物の平均単価が 650 円 / 個の中から 120 円～150 円を捻出することとなり、コスト割れとなってくる。手数料が割高となると、共同輸配送に参加する業者が少なくなり、共同輸配送による環境負荷低減の効果が表れない。また逆に手数料を低くすると共同輸配送事業の存続が困難となる。そのため、関係者間による議論の結果として、物流事業者の輸配送効率と手数料価格のバランスを踏まえた適正な価格による事業運営が望ましい。共同輸配送事業を継続的に行っていくためには、関係する事業者等が Win - Win の関係となっていることが必要である。

このような料金設定の問題は、基本的に民 - 民で解決すべき問題であることから、都市内物流の参加事業者間でコンセンサスを形成することが必要不可欠である。

【課題】

- 都市内物流対策においては、荷捌き施設の確保や共同輸配送手数料等のコストが発生する。このコスト負担について、関係する事業者によるコンセンサスの形成が必要である。

【参考事例】

| 項目 | 対応策 | 事例掲載頁 |
|---------------------|---|-------|
| 武蔵野市・吉祥寺 (現在検討中) | ・吉祥寺では、駅周辺の荷捌き対策に対して現状物流事業者が負担している対策費用等を関係者(行政、収益事業の実施による収益、地元商業団体、物流事業者)が運営費として負担する方策について検討を行っている。 | |

| | | |
|----------|---|--|
| 横浜・元町商店街 | <ul style="list-style-type: none"> ・元町商店街では、共同配送の実施時に必要となる貨物用荷捌き場所を商店会が確保し、共同配送実施事業者に提供している。 ・また、共同配送実施事業者に対して、商店会から業務委託費として資金提供を行い、円滑な取り組みを図っている。この資金については、商店会が運営する駐車場運営等による収入を充てることが可能となっている。 | |
| コラボデリバリー | <ul style="list-style-type: none"> ・東京路線トラック協議会では、共同輸配送とその他収益事業を実施することで低廉な共同輸配送手数料で共同輸配送を提供する事業会社を平成 18 年に設立した。共同輸配送を実施する場所(ビルや商店街)において、他のサービスを同時に提供しながら共同輸配送コストに還元し、低廉で高品質な共同輸配送サービスを提供するものである。 | |

4 - 2 . 荷捌きのためのインフラ整備における課題

(1) 路上における荷捌きスペースの確保

これまで都市計画において必ずしも物流活動のためのインフラが十分に検討されてこなかったことや経済活動の活性化による物流活動の活発化により、都市内の末端物流における荷捌きスペースの確保については長い間抜本的な解決がなされてこなかった。特に平成 18 年 6 月の改正道路交通法による駐車対策強化により、駐車時間の長短にかかわらず、ドライバーが車両を離れていれば違反になることとなった。これにより、路上駐車は削減され街の景観の向上、歩行者安全へ寄与している。警察庁の発表(下表)によると、駐車車両衝突事故件数は、過去 5 年間(6 月~10 月)の平均に比べ -24%、駐車車両起因事故件数は、-19%となっている。

図表 駐車車両に係る交通事故の減少
(警察庁交通局「新たな駐車対策法制の施行状況について」平成 18 年 12 月 14 日)

| 項目 | 駐車車両衝突事故件数 | | 駐車車両起因事故件数 | |
|------------------|----------------|---------------|----------------|--------------|
| | | うち死亡事故 | | うち死亡事故 |
| 過去5年間(6月~10月)の平均 | 1,016 | 35 | 2,828 | 13 |
| 平成18年6月~10月 | 776 | 25 | 2,297 | 10 |
| 増減 | -240 (-24%) | -10 (-29%) | -531 (-19%) | -3 (-22%) |

一方で、日々の物流を担う物流事業者への影響は大きくなっている。物流事業者の輸配送時の駐車スペースの確保が困難となり、輸配送の際に二人乗務としたり、輸配送拠点を増やし台車を利用したりといった対策を余儀なくされている。

警察庁の発表によると、改正道交法施行後 3 ヶ月間(平成 18 年 6 月~9 月)で、取締り件数は 599,158 件で 1 日あたり 6,513 件となっている。昨年中の 1 日あたりの違法駐車件数が約 5,700 件であることから、1 日当たりでも駐車取締りは約 12.4%の増加となっている。また、駐車取締り件数全体に対する貨物自

動車の取締り件数は、15.6%となっており、昨年の15.1%に比べこれも増加している。

東京路線トラック協議会（会員47社126事業者・平成18年11月調査）の調べによると物流事業者側で負担した駐車違反回避の対策コストは、6月～10月で約7億5千万円にも上っている（右表）。在庫を持たない流通形態が定着して増加傾向にある小口多頻度の宅配貨物等の集配を行う物流事業者等は、不特定多数の着荷主に対する物流機能を担い、物流事業者の努力のみでは路上荷捌きをなくすことのできない状況にある。そのため、着荷主側でも様々な対応策を施しているところである。

図表 駐車違反回避の対策コスト等
（東京路線トラック協議会 平成18年11月調査）

| 対応策 | 車両数(台) | 対策費用(千円) |
|------------|--------|----------|
| 二人乗り | 2,292 | 111,892 |
| コインパーキング使用 | 13,914 | 127,335 |
| 月極め駐車場 | 177 | 21,742 |
| サテライト出店 | 8,233 | 457,013 |
| 配達を委託 | 163 | 31,256 |
| その他の対策 | 96 | 6 |
| 集配中の表示 | 3,823 | |
| お客様の取引 | 32 | |
| 同業と相互連絡 | 66 | |
| 特に対策なし | 416 | |
| 合計 | 29,212 | 749,244 |

こうした状況は都市内における荷捌きスペースが十分に確保されていないことが要因となっている。物流は都市活動を支える重要なネットワークであるため、駐車取締り強化を一つの契機として、関係者による円滑な荷捌きの実現のための対策が必要である。都市内物流の効率化策の検討や街における物流車両に対応した荷捌きスペースの確保の促進、路上荷捌きスペース確保の時間帯による運用等、地元商店会、交通管理者、道路管理者、物流事業者等による街ぐるみの対策が必要となっている。

【課題】

・路上における荷捌きスペースの確保が困難となっている。

【参考事例】

| 項目 | 対応策 | 事例掲載頁 |
|---------------|--|-------|
| セブン・イレブン-ジャパン | <ul style="list-style-type: none"> ・当初、輸配送時の二人乗務の対策を行ったが、コスト増等によりその他の抜本的な対策を模索している。 ・現状では、各店舗でできる対策として迅速な納品作業完了に向けた店舗内外の整理、伝票レス化、立会い検品の省略、回収品引渡しの優先等の依頼を行っている。 | |
| 荷捌き対策協力駐車場 | <ul style="list-style-type: none"> ・東京都が渋滞対策のために行っている荷捌き対策協力駐車場は、改正道交法による駐車取締り強化により対策を強化している。東京都都市整備局と駐車場事業者の協議により駐車場に貨物車を受け入れてもらっている。 | |

(2) 大規模ビルにおける荷捌きスペースの確保

大規模ビルの輸配送においては、物流車両は地階等に設けられた荷捌き駐車場

へ駐車し、輸配送を行うこととなる。この際、駐車場の天井高が低いために、車両が入ることができず、ビル周辺への路上駐車を余儀なくされたり、ビル内の貨物用エレベーターの設置台数が少ないために、エレベーター時間が長時間化したりして、物流事業者の輸配送効率を下げる要因となるといった問題が起きている。これは、建物インフラ整備において物流動線が考慮されないために起きているものである。

大規模ビルの駐車場の台数等は、駐車場法により地方公共団体の条例で定められている。一例として、東京都では駐車場条例において荷捌き駐車場の附置義務を定めており、用途・規模により台数が決められ1台あたりの大きさは、長さ7.7m以上、幅3.0m以上、はり下の高さ3.0m以上としている。

東京都駐車場条例

特定用途の延べ床面積の合計が2,000㎡を超える建築物は、下表の基準面積で除した数値以上の台数を10台まで荷捌き駐車施設の駐車附置義務が定められている。

| | 駐車場整備地区等 | | | | 周辺地区等 |
|------|----------|-------|-------|-------|-------|
| | 特定用途 | | | | 特定用途 |
| | 百貨店 | 事務所 | 倉庫 | その他 | |
| 対象面積 | 2,000 | | | | 3,000 |
| 基準面積 | 2,500 | 5,500 | 2,000 | 3,500 | 7,000 |

また、その駐車場は原則として長さ7.7m、幅3.0m、はり下の高さ3.0mとする。

しかし、これらインフラ整備の基準は、一律に義務として課す最低基準を示したものであるため、地域や建物の種類によって様々な形態を持つ都市内物流の現状に完全に対応しきれていない。

東京路線トラック協議会の調べ（次頁 図表）によると、都市内物流を支える物流事業者の所有する車両について、2トン未満であれば大半の車両ではり下の高さ3.0mの建物に出入りすることが可能であるが、一方で、所有車両の約7割が車高3mを超える高さとなっている。これらの車両は、はり下高さ3.0mで建築された大規模ビルの荷捌き駐車場は利用できないため、目的地のインフラに合わせて適切な車両を使用するなど、実態に即した都市内物流体系とすることが必要である。

図表 東京路線トラック協議会会員の集配トラックの車種と構成比
(東京路線トラック協議会)

| 区分 | 車両の外寸高さ | 2ト未満 | 2~3ト未満 | 3~4ト未満 | 4ト以上 | |
|---|------------|-------|--------|--------|-------|-------|
| 特別積み合わせ貨物を主に 取扱う事業者 72社中 53社 29,960台 | 3.0m未満 | 6.5% | 3.3% | | | 90.2% |
| | 3.0~3.2m未満 | 0.3% | 5.0% | 27.8% | | |
| | 3.2~3.5m未満 | | | 4.0% | 3.0% | |
| | 3.5~3.7m未満 | | | 21.1% | 1.1% | |
| | 3.7m以上 | | | | 27.9% | |
| 宅配と特別積み合わせ貨物 を兼ねて取扱う事業者 72社中 17社 78,134台 | 3.0m未満 | 11.8% | 2.2% | 0.3% | 2.6% | 83.1% |
| | 3.0~3.2m未満 | 0.1% | 56.0% | 0.1% | | |
| | 3.2~3.5m未満 | | 1.8% | 14.6% | 0.1% | |
| | 3.5~3.7m未満 | | 0.1% | 4.9% | | |
| | 3.7m以上 | | | | 5.5% | |
| 個人宅配主力の事業者 72社中 1社 39,649台 | 3.0m未満 | 14.4% | 64.5% | | | 25.7% |
| | 3.0~3.2m未満 | | 14.4% | 0.6% | 4.6% | |
| | 3.2~3.5m未満 | | | 2.6% | | |
| | 3.5~3.7m未満 | | | | | |
| | 3.7m以上 | | | | 3.5% | |
| 商流宅配中心の事業者 72社中 1社 19,867台 | 3.0m未満 | 0.5% | 15.2% | 0.2% | | 84.1% |
| | 3.0~3.2m未満 | | 31.5% | 0.9% | | |
| | 3.2~3.5m未満 | | 33.6% | 9.7% | 0.3% | |
| | 3.5~3.7m未満 | | | 4.0% | 0.4% | |
| | 3.7m以上 | | | 120.0% | 2.5% | |

車高 3m 超の
車両の割合
70.9%

また、大規模ビルの設計にあたっては、附置義務の基準だけでなく、建物ごとに物流動線や周辺の道路状況等を勘案し、集配送に使用される車両の大きさや台数を想定して、必要となる荷捌き駐車場の規格や台数を決定することが重要である。

【課題】

・大規模ビルにおいては、荷捌き駐車場のほり下高さや台数等のインフラの実態を考慮に入れた都市内物流の体系とすることが必要であるとともに、インフラを整備する際には、あらかじめ集配送に使用する車両の大きさや台数など都市内物流の現状を把握したうえで設計すること。

【参考事例】

| 項目 | 対応策 | 事例掲載頁 |
|------|---|-------|
| 汐留地区 | <ul style="list-style-type: none"> ・幹線道路の地下に周回路を設け、周回路から各ビルの地下駐車場に直接アクセスできるよう輸配送の効率化を図っている。 ・設計段階において物流事業者の声(高さ、幅など)を聞くなど、貨物の動線に配慮した作りとなっている。 | |

5 . 課題解決に向けて

5 - 1 . 都市内物流対策の実施体制の形成

(1) 官と民の役割

都市内物流を効率化するためには、官と民のそれぞれが取り組むべきことがある。都市内物流における民は、日々の物流活動の関係者であり、コストの低減や顧客サービス向上を目指したロジスティクスの構築を行うものである。都市内物流対策については、共同輸配送の実施や配送拠点の整備等を主体的に行い、受益者負担の考えからコスト負担も行う立場である。

一方、官は円滑な物流環境を整備する立場にある。このため、各種対策が円滑に取り組むことのできるような制度づくりを担うとともに、民によっては供給されにくい、あるいは都市内物流などの外部経済効果の高い場合には、民が行う拠点整備等に対する支援や自らが社会資本として整備を行うことになる。また、地域や事業者等が都市内物流対策を実施しようとした際に、官である国の地方支分部局や地方公共団体が窓口となり、関係者の招集や協議の場の設置の支援を行う立場となる。

いずれにしても、都市内物流の円滑な取り組みの実現に向けては、これら官と民がそれぞれの取り組みを行うとともに、必要に応じて情報の共有を図り、連携した取り組みを行うことが重要である。

(2) 地域ぐるみの取り組みの必要性

環境と人にやさしく、持続可能で快適なまちづくりは、荷捌きスペースの確保等物流インフラの整備が不可欠である。「歩いて楽しいまちづくり」は、都市内物流と密接に関ってくることから、まちづくりの見地からみた都市内物流対策の議論が必要となる。そのため、地方公共団体、商店街関係者、ビル管理者、物流事業者、荷主企業、地域住民、国の地方支分部局等地域ぐるみの連携した取り組みを推進しなければならない。これらの関係者は、都市内物流に関し、何らかの負担を負うとともに利益を得ている。これら関係者が参画する協議会等を設置し、その地域の実情に応じて共同輸配送や荷捌き施設の整備、集配時間帯の設定等の都市内物流対策の検討を行っていく必要がある。

なお、例えば中心市街地において貨物自動車の流入を抑制し歩行者空間の確保を図るなど、総合的な観点から都市内物流対策の検討を行う場合には、後述の都市・地域総合交通戦略の一環としての取り組みも有効である。

(3) 協議会の設置

前項では都市内物流に対する地域ぐるみの取り組みの一つとして協議会の設置についてふれた。この都市内物流における協議会とは、その地域の解決すべき

都市内物流の問題について、関係者が同じテーブルでその取り組みのために議論する場であり、取り組みの主体となるものである。協議会を構成するメンバーは地域の事情に応じて様々であるが、物流事業者、地元商店街、ディベロッパー（ビル管理者）、駐車場事業者、行政機関（地方公共団体や国の地方支分部局、警察等）、地元住民、学識経験者等関係する事業者や団体の全てが入るよう構成されることが望ましい。

一方、イギリスにおいては、効率的で環境にやさしい都市物流システムを検討するために、物流改善官民パートナーシップ（FQP：Freight Quality Partnerships）が設立されている。これは地方自治体、荷主、物流事業者、消費者等の利害関係者の団体から構成される協議会である。イギリスでは、これらFQPの取り組みを国が奨励している。こういった場で利害関係者が主張しあい、お互いに刺激しあうことにより、FQPによるトラック推奨ルートの策定や地図の配布等、これまでにない仕組みの制度化が検討され、都市内物流対策が実現されているのである。国内においても先進的な地域では協議会等を設立し社会実験等を実施している例がある。今後こういった協議会の設立による取り組みの推進や地域における都市内物流の問題の共有が可能な窓口が必要となっている。

（４）地域ぐるみの取り組みに対する国の支援施策

都市内物流対策の地域ぐるみでの取り組みや取り組みのための検討は、関係者による労力と時間、コストを要するものである。その地域の商店街の店舗特性により出入りする物流事業者は異なり、都市内物流の対策も地域ごとに多種多様となる。そういった街や物流の現況を把握し、事業可能性の検証を行いながら解決策を探る必要がある。現在国ではそういった取り組みに対する支援策として次頁表のような施策が用意されている。もちろん、これらの支援策は、都市内物流の効率化のみを目的として策定された施策ではないが、採択案件などを細かく分析し、極力、これらの既存施策を活用することが望まれる。すなわち、取り組みや検討の際、協議会はこういった国の支援策等を効果的に活用しながら取り組むことによって、より効率的な取り組みが可能となる。

一方、国も関係各局が相互に連携しあいながら、こういった地域ぐるみの取り組みに集中的に支援していくことが都市内物流対策の促進となり、安全で快適なまちづくりにつながる。

図表 都市内物流の取り組みに対する国土交通省の支援策

| 支援メニュー名 | 概要 | 支援対象 | ツール (予算、税制、 財投、その他) | 担当局等 | 備考 |
|---|---|--|--|----------|------------------------------------|
| グリーン物流パートナーシップモデル事業 (グリーン物流 パートナーシップ会議) | 荷主と物流事業者のパートナーシップにより実施される物流の改善方策を通じて、排出されるCO2削減・環境負荷の低減が明確に見込まれるもので、特に従来のビジネスモデルには見られない新規性のある工夫が凝らされているものについて支援を行う。 | 荷主、物流事業者等 | 補助金 (予算5.5億円、 上限1億円、 補助率1/2) | 政策統括官 | 経済産業省と 連携 (補助主体は 経済産業省) |
| グリーン物流パートナーシップ普及事業 (グリーン物流 パートナーシップ会議) | 荷主と物流事業者のパートナーシップにより実施される物流の改善方策を通じて、排出されるCO2削減(省エネ効果)が明確に見込まれるものについて支援を行う。 | 荷主、物流事業者等 | 補助金 (予算30億円、 上限5億円、 補助率1/3) | 政策統括官 | 経済産業省と 連携 (補助主体は NEDO) |
| グリーン物流パートナーシップソフト支援事業 (グリーン物流 パートナーシップ会議) | グリーン物流の推進にあたってのボトルネックの抽出・解決方策の検討等、パートナーシップ構築を含めプロジェクト創成を支援。 | 調査機関、荷主、物流事業者等 | 調査費 (予算3150万円) | 政策統括官 | 経済産業省と 連携 (委託主体は 省エネセンター) |
| 共同集配事業の促進 に対する支援 | トラック輸送の効率化等の施策を推進するため、自動車運送事業者等が行う共同輸送にかかるシステム整備、調査事業、実証実験・実証運行事業に対し支援を行う。 | 地方公共団体、自動車運送事業者、トラック協会、国土交通大臣が認定した者 | 補助金 (予算17.7億円の内数、 補助率1/4 システム整備、 1/2 計画策定調査、 1/2 実証実験等、 上限1000万円) | 総合政策局 | |
| 社会実験 (道路空間を有効に使うための実験) | 多様な主体との協働による道路空間を有効に使うための実験 平成19年度募集テーマ(例) ・共同荷捌きスペースや共同配送などの実験 | 地方公共団体、商工会議所やNPO法に基づく団体、まちづくり協議会などの公的な任意団体 | 調査費 (500～1500万円を上限とする。 独自予算調達も可能) | 道路局 | |
| 低公害車普及促進対策 | バス・トラック事業者を中心に、CNGバス・トラック(いずれも新車)等の導入及び使用過程車のCNG車への改造費に対する補助を行う。 | 自動車運送事業者、リース会社等 | 補助金 (予算22億円、補助率通常車両価格との差額の1/2、改造費の1/3) | 自動車交通局 | |
| まちづくり交付金 | 市町村が作成した都市再生整備計画に基づき実施される荷物共同集配施設の整備等に対して支援を行う。 | 市町村、市町村が出資するまちづくり会社等(間接) | 交付金 (予算2,430億円の内数、 交付率は概ね4割) | 都市・地域整備局 | |
| 街路事業 | 都市内交通の円滑化や市街地の形成を図る街路や関係者と連携した路上荷捌き駐車スペース等の整備に対して支援を行うもの。 | 地方公共団体等 | 補助金 (予算3,368億円、補助率1/2等) | 都市・地域整備局 | |
| 都市・地域総合交通戦略策定調査 | 地方公共団体を中心となり道路管理者、警察、公共交通事業者、地元団体などの関係者で構成する協議会等において総合的な交通のあり方や必要なハード・ソフトの施策及びそれらの実施プログラム等を内容とする都市・地域総合交通戦略の策定を支援。 | 地方公共団体 | 調査費 (予算0.5億円、 補助率1/3) | 都市・地域整備局 | |
| 都市交通システム整備事業 | 総合的な都市交通の戦略や法律に基づく明確な政策目的を持った計画に基づいて実施される歩行者通路・広場等の公共的空間、荷捌き駐車場の整備に対し支援。 | 地方公共団体、民間、第3セクター等 | 補助金 (予算24億円、補助率1/3) | 都市・地域整備局 | |
| 駐車場整備に対する融資制度 | 一定の要件を満たす駐車場の整備に対して融資を行うもの。 | 第3セクター、民間等 | 道路開発資金 政策投資銀行等 | 都市・地域整備局 | |
| 荷さばき駐車対策の支援 | 地域の関係者が連携して行う貨物車用駐車場の設置など荷さばき駐車を削減する取り組みに対して、駐車施設に必要な機器設置への支援を行うもの。 | 荷主、物流事業者、駐車場事業者、地方公共団体等 | 調査費 (予算2億円 駐車施設に必要な機器 設置費の1/2を助成) | 道路局 | |
| 貨物車交通マネジメントに関する調査検討 | 荷さばき目的の路上駐車等の違法路上駐車削減を目標とし、地域の関係者が課題解決に向けた実効性のある中期的なプランを策定するための取り組み。 | - | 調査費 (予算0.23億円) | 道路局 | |

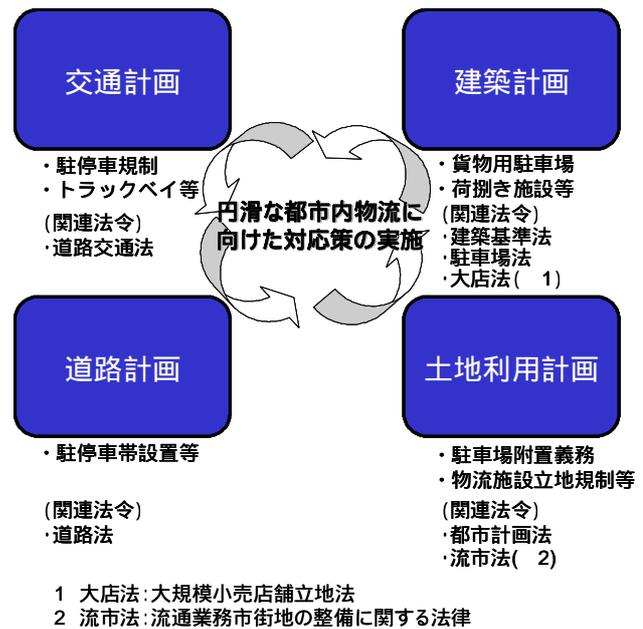
(5) 関係者によるコンセンサスの形成

都市内物流の対策の実施にあたっては、その地域における対策の検討を行い、新たなルールづくりの策定や共同輸配送等対策実施に向けた準備、実施、実施後の管理が行われることとなる。これらの実施にあたって重要なことは、関係者それぞれのコンセンサスの形成である。都市内物流の関係者によるコンセンサスの形成が図られなければ、継続的な事業運営とならない。都市内物流対策の検討や実施にあたっては、関係者が情報共有を図りながら、コンセンサスを形成し、対策を創生するプロセスが重要となる。

5 - 2 . インフラの整備

物流事業者がトラックを路外や路上で駐車し、荷降ろしをして荷物を搬送して輸配送するといった一連の流れの中で、インフラとなるものは、駐車場、道路、歩道、建物敷地、建物である。これらの整備には、「交通計画」、「道路計画」、「土地利用計画」、「建築計画」といった複数の法や計画が関係する。さらには、その管理の主体も国、地方公共団体、警察、民間事業者等複数にまたがるものである。前述した路上や大規模ビルにおける荷捌きスペースの問題については、こういったインフラ整備の計画が連携されて行われていないことにも要因がある。

建物や道路等の新規整備の際には、円滑な都市内物流対策の実現に向けて、これらが連携してインフラの整備を行うことが必要となる。また、既存インフラを最大限に活用できるような集配拠点の整備など望ましい都市内物流体系の確立のためのインフラ整備が必要である。望ましい姿としては、異なる地域の実情に合った計画づくりができる地方公共団体によるマスタープラン等により、円滑な都市内物流推進のための都市整備方針等が定められていることである。このようなマスタープラン等、都市整備の全体的な考え方に基づき、関係者が連携した取り組みを行うような場合には、行政等による資金支援も考えられる。以上を踏まえ、関係者が情報共有を図り、都市内物流に向けたハード及びソフトの対策による連携した取り組みが重要である。



6 . 都市内物流の取り組みに向けて

6 - 1 . 都市内物流を担う関係者の役割

都市内物流の取り組みは、地域が主体となって取り組むことが必要不可欠であることから、事業の関係者である荷主企業、物流事業者、ディベロッパー、ビル管理者、商店街関係者、地方公共団体、地域住民等が協議体を設立し、そこがドライビングフォースとなって事業を進めていくべきである。しかしながら、こうした関係者の利害は必ずしも一致しない場合も多く、国（地方運輸局、地方整備局）はこうした関係者が円滑に議論を行うための環境整備に努めることが期待される。各関係者の役割は以下の通りである。

（１）荷主企業

荷主企業は、発荷主と着荷主という二つの荷主がいる。発荷主としては、商品の発注を行う立場で物流の発生源となる。また、着荷主としては荷物の受け取り手としての立場となる。発荷主あるいは初荷主が納品時間や場所の指定を行い、これに応じて物流事業者が実輸送を行うこととなる。都市内物流の効率化に向けては、タイムリーな物流サービスという利便を受けてきた立場として、都市内物流の効率化に目を向けた議論を行うとともに、過度なジャストインタイムや無秩序な配送の要請を行わないことに加え、配送時間帯の調整等や都市内物流対策を実施する際には受益者負担の考えからコストの応分の負担も必要である。

（２）物流事業者

物流事業者は、都市内物流を担う立場にある。荷主企業の納品時間や場所の要求に柔軟に対応することはその事業者のサービス力となる。平成 18 年 6 月の道路交通法改正により荷捌き場所の確保が大きな課題となっており、共同輸配送等の都市内物流の対応策を自ら企画することが必要となる。また、その際の新たなコスト負担等については、関係者によるコンセンサス形成に向けて積極的な提案が必要である。

（３）ディベロッパー、ビル管理者

ディベロッパーやビル管理者は、周辺環境との調和や来館者やテナント企業に対する魅力あるビルづくり、まちづくりを行う立場である。ビル内の共同輸配送（縦持ち物流の共同化）や複数ビルを対象とした共同輸配送（横持ち物流の共同化）は、ビルのセキュリティ強化や周辺交通環境の改善、CO₂ 排出量削減に代表される環境負荷低減といったビルやまちの付加価値づくりにつながるものであり、大きなメリットを享受する。そのため、対策費用のコスト負担や荷捌き施設

の設置、物流効率化対策のコンセンサス形成において積極的に取り組んでいく必要がある。

(4) 商店街関係者

商店街関係者は、発荷主や着荷主としての役割を持つとともに買い物客の安全確保や利便性の向上を図るための取り組みを行う立場である。より良い商店街づくりに向けてその土台となる都市内物流の対策も積極的に取り組む必要がある。そのために、個々の店舗が一体的な取り組みとなるよう先導したり、荷捌きスペース等施設の提供、対策費用のコスト負担等、より地域に近い関係者として積極的に取り組みを行うことが必要である。

(5) 地方公共団体

地方公共団体は、都市内物流の取り組みの促進に向けた働きかけや都市内物流対策の円滑な実施に向けたインフラ整備（共同荷捌き施設設置や設置に向けた支援等）等の対策や制度づくりを行う立場にある。地域の現況を把握し、適切な働きかけや必要となる支援を行い、まちづくりの観点からも都市内物流の効率化を推進する必要がある。

(6) 地域住民

都市内物流対策を行う地域の住民は、物流が自らの生活を支える一サービスであるということを認識することが必要である。そして、都市内物流対策により安全で快適な生活の確保が図られるという認識の下、積極的に議論の場への参加、理解が必要となる。

(7) 国及びその他行政機関

国（地方運輸局、地方整備局）は、多岐にわたる関係者が都市内物流の効率化に向けた解決策を議論する上での環境整備に努めることが期待される。具体的には、都市内物流対策に取り組む関係者に対する国の支援メニューの紹介等による事前相談機能の強化、都市内物流対策の必要な個別案件の発掘、当該案件の関係者の洗い出し、さらに、関係者による協議会の設置のための支援等が考えられる。

また、国は都市内物流の対策実施に向けて必要となるインフラ整備や制度づくり、資金的な支援を行う立場である。特に協議会など地域共同で先進的に実施する主体に対しては、その立ち上げに積極的な支援が必要である。また同時に、地域ごとに実情は異なるため、これらを十分に踏まえ関係機関と連携し、柔軟な対策を行う必要がある。

さらに、交通管理者である警察は、都市内物流に関する実態をふまえ、駐車取締りに関するガイドラインの策定等柔軟な運用が求められる。

前述のとおり、都市内物流の取り組みは地域が主体となることから、協議会の設置も地域の意志で行われるべきである。しかしながら、協議会の設立に向けた議論の場の提供は、国(地方運輸局、地方整備局)等が行い、コンセンサス形成を支援することが求められる。

また、協議会では、各地域が抱える課題を解決するため、トータルプランで示したメニューを基に実施案を検討することが求められる。その際、地方運輸局等はメニュー説明や実施に向けた支援策を提示するなど、設立フェーズだけでなく、検討フェーズにおいてもサポートすることが求められる。また、事業化に向けてメニューを組み立てる際には、課題や効果を明らかにするために、現状調査・分析を行い、定量的な評価(CO₂削減量やコスト/効率化等)を行うことも求められる。この調査・分析に係る費用については既存の支援ツールを活用することにより、関係者の負担の軽減することも可能である。

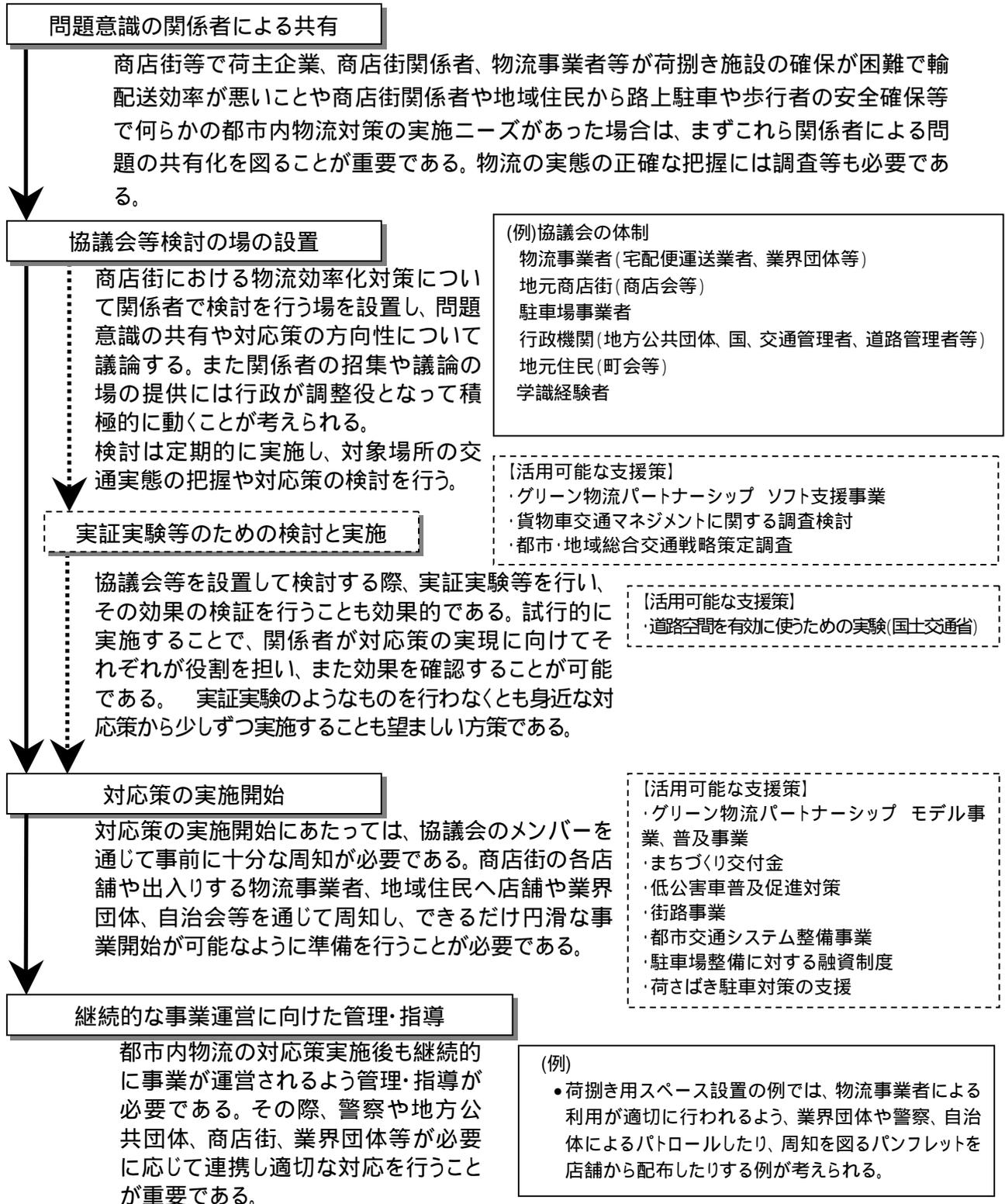
6 - 2 . 取り組みの手順

都市内物流の推進に向けては、地域の実情や事情は様々であり、それぞれの対策が取られるところであるが、ここでは都市内物流を取り組みにあたっての基本的な手順を示すこととする。都市内物流の対策が求められるところとして、商店街と大規模ビルにおける取り組み手順を示す。

都市内物流対策の円滑で継続的な事業実施においては、都市内物流を取り巻く関係者が、それぞれの役割を担い、連携して取り組むことが重要である。

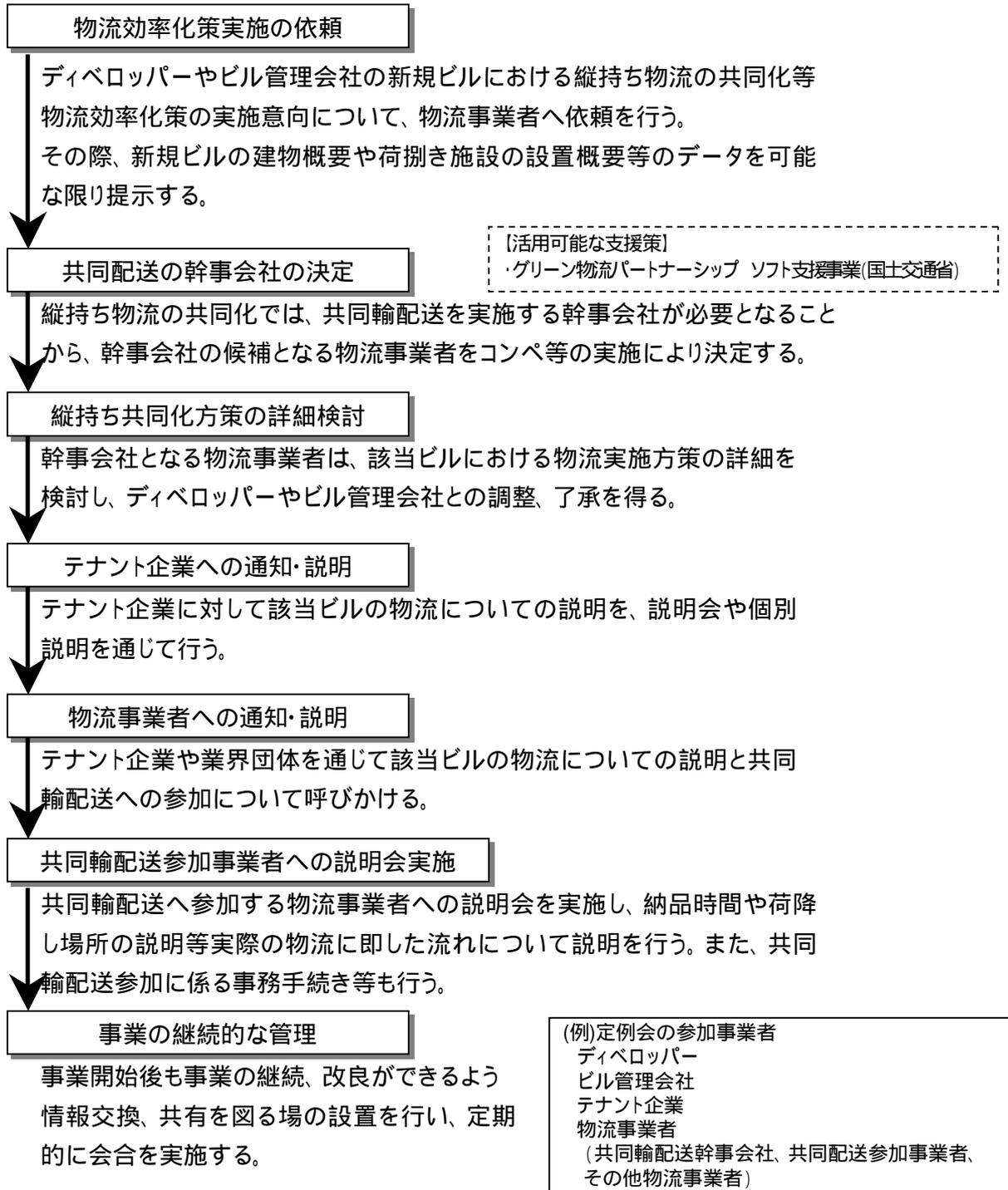
(1) 商店街における取り組み

商店街における都市内物流対策の主な関係者として、「荷主企業」、「物流事業者」、「商店街関係者」、「行政機関(地方公共団体、国)」、「地域住民」があげられる。



(2) 大規模ビルにおける取り組み

大規模ビルにおける都市内物流対策の主な関係者は、「荷主企業（テナント企業）」、「物流事業者」、「ビル管理者」、「ディベロッパー」があげられる。



既存ビルの場合は、現行の館内輸配送の方式からの改変が必要となるため、テナント企業や物流事業者に対する十分な調整と理解が必要となる。

7. 都市内物流における対策事例

主な対策事例を以下に示す。

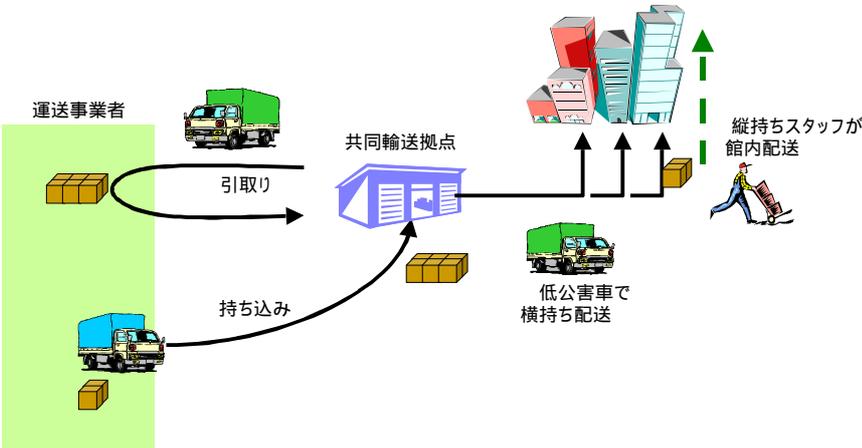
| 分類 | 事例名 | 協議会 設置 | 共同 輸配送 | インフラ整備/ 提供状況 等 |
|------------|----------------------------|-----------|------------|---|
| 物流発生源の調整 | ビル内デリバリーサービス (東京オペラシティ) | | 縦持ち | 輸配送 + テナント企業へのサポート (コピー、発送取次ぎ等) |
| | 地域共同輸配送 (さいたま新都心地区) | 有 | 横持ち 縦持ち | 高層ビルに縦持ち要員を配備 |
| | 地域共同輸配送 (西新宿地区) | 有 | 横持ち 縦持ち | 高層ビルに縦持ち要員を配備 |
| | 商店街の共同配送 (横浜・元町) | 有 | 横持ち | 共同配送用駐車スペースを3台分確保 |
| | 地域共同配送 (博多・天神) | 有 | 横持ち | 集配時の駐車場確保 ・条例制定 ・貨物車専用パキングメーターの設置 |
| | 調達物流の見直し (三越) | | 横持ち 縦持ち | 納品業者の集約による出入り車輛削減 路上駐車削減 |
| 荷捌きスペースの整備 | 地区内荷捌き拠点の整備 (吉祥寺) | 有 | | 路外駐車スペースの確保 路上駐車スペースの確保 |
| | 路上荷さばきスペースの確保 (渋谷地区) | 有 | | 路外駐車スペースの確保 路上駐車スペースの確保 |
| | 共同集配施設の整備 (町田) | 有 | | 共同集配施設「ぼっぽ町田」の整備 登録業者は1h 駐車無料 |
| 時間帯の調整 | 時間指定による駐車スペースの整備 (日本橋) | 有 | | 荷捌き駐車場の整備 駐車場の時間帯別利用 (貨物車/一般車) 貨物用パキングメーターの増設 |

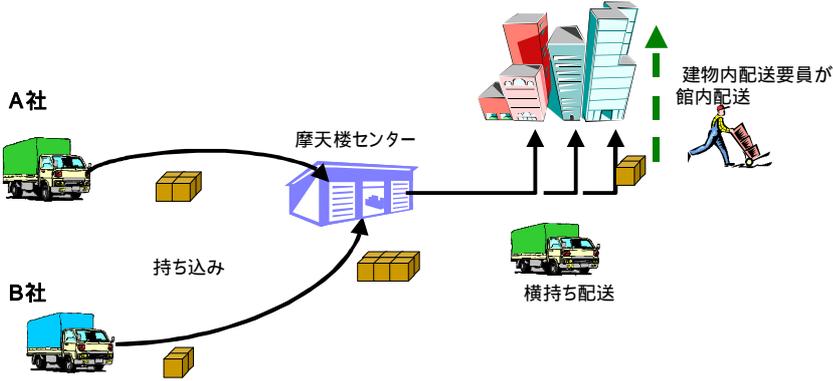
「協議会設置」: 関係者が共同で検討した経緯 (例えば研究会等) がある場合「有」と記載

7 - 1 . 物流発生源の調整
 (1) 縦持ち物流の共同化

| | |
|---------------|---|
| (1) - | ビル内デリバリーサービス (東京オペラシティ) |
| 概要 | <p>【開始時期】H8 年 8 月</p> <p>【業務概要】</p> <p>デリバリーセンターを設置し、ヒガシ 21 が館内の物流管理を一括して実施。</p> <p>配達: 館内への荷物をデリバリーセンターにて取次、ヒガシ 21 が館内へ配達</p> <p>発送: ヒガシ 21 が発送業務を請け負い。(納品時間の調整、エレベーター運行調整や代理受領後の館内配達、搬入口のセキュリティーチェック等)</p> <p>【付帯サービス】 Opera21 ワーカーズ・サポート・センターの設置</p> <p>ヒガシ 21 では、館内輸配送だけでなくテナント企業に対するサポートを提供</p> <p>クリーニング/コピーサービス/私書箱/発送取次ぎサービス等</p> |
| 主体 / 参加企業 | 【主体】株式会社ヒガシ 21 (http://www.e-higashi.co.jp/kaisha.htm) |
| コスト負担 | 150 円 / 個 |
| メリット 及び 今後の課題 | <p>館内共同集配 共通の課題</p> <ul style="list-style-type: none"> - 館内の駐車場の混雑緩和 - 館内搬入路等の館内施設の保護 - エレベーターの効率的活用 |
| イメージ図 | <p>【宅配便事業者や納品業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> - デリバリーセンターに納品 - 取次ぎ荷物を受取り <p>【デリバリーセンター】</p> <ul style="list-style-type: none"> - 事業者との荷物の受渡し - 館内配送の実施 <p>事業者A、B、Cは荷を降ろしたら次の場所へ移動</p> |

(2) 横持ち / 縦持ち物流の共同化 (地域共同輸配送)

| | |
|---------------|---|
| (2) - | 地域共同輸配送 (さいたま新都心地区 : けやき便) |
| 概要 | <p>【経緯】H10年7月に「さいたま新都心共同配送システム研究会」を発足。基本構想策定</p> <p>【開始時期】H12年3月</p> <p>【業務概要】共同輸送拠点を設け、低公害車により1日5回配達する。 (共同輸送拠点:さいたま新都心地区から約7km離れた新幹線高架線下の空き地) 高層ビルにはビル内縦持専従スタッフを配置し、縦持ち配達 / 集荷を実施。</p> |
| 主体 / 参加企業 | <p>【主体】さいたま新都心共同輸送(株)(埼玉県さいたま市北区今羽町92)</p> <p>【参加運送事業者】86社。</p> <p>都市内物流効率化に向けて(H13年3月)取組事例集参照 (http://www.ktt.mlit.go.jp/kikaku_sinkou/2.1keyaki.pdf)</p> |
| コスト負担 | 140円 / 個 |
| メリット 及び 今後の課題 | <p>【今後の課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> - 集配拠点と輸配送先が遠い - 地域の理解と一般貨物事業者への参加の呼びかけ - ビル内の荷捌き施設および荷物保管施設の確保 |
| イメージ図 | <p>【配達】</p> <p>共同輸送拠点から運送事業者 / 納品事業者へ貨物を引取り、持ち込み荷物と合わせ仕分け(ビル / フロア毎)し、配達。ビル内は縦持スタッフが配達。</p>  <p>【集荷】</p> <p>縦持集荷した荷物を拠点にて仕分け(事業者毎)し、運送事業者 / 納品事業者または運送事業者が引取ること荷物を受渡する。</p> |

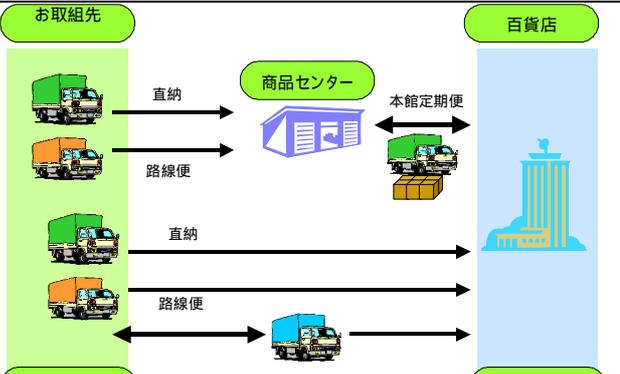
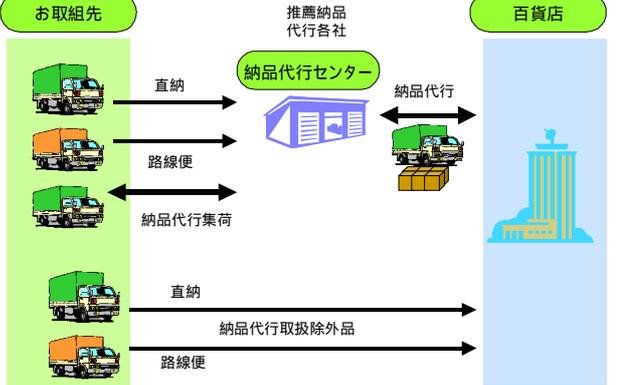
| | |
|---------------|---|
| (2) - | 地域共同輸配送 (西新宿地区: 摩天楼スタッフ事業) |
| 概要 | <p>【開始時期】H4 年</p> <p>【業務概要】西新宿地区へ輸配送する日本通運、西濃運輸、福山通運の荷物を摩天楼センター(新宿南口近く)をストックポイントとして荷物を集め、ここから2トン車(CNG車)で各ビルへ一括配送する。</p> <p>午前: 3~5便 午後: 1便。その後配送用カーゴテナー回収</p> <p>各ビルでは縦持ちスタッフが各フロアへ配送 建物内配送要員(縦持ち配送)とセンター/ビル間の横持ち配送を分業。</p> |
| 主体 / 参加企業 | <p>【主体】協同組合新宿摩天楼 (http://www.matenro.or.jp/index.html)</p> <p>都市内物流効率化に向けて(H13年3月)取組事例集参照 (http://www.jterc.or.jp/toshinai/jirei_02.pdf)</p> |
| コスト負担 | 180円/個 |
| メリット 及び 今後の課題 | 【メリット】配送業務の効率化 |
| イメージ図 | <p>【搬入】日本通運、西濃運輸、福山通運が摩天楼センターへ品物を搬入</p> <p>【配達】定期配達便(午前3便、午後1便)にて、西新宿地区のビルへ配送</p> <p>ビルの建物内配送は縦持ちスタッフが実施。 (縦持ちスタッフは、建物内配送後他のビルの配送業務を実施)</p>  |

(3) 横持ち物流の共同化

| | |
|-------------------|---|
| (3) - | <p>商店街の共同配送 (横浜・元町商店街)</p> |
| <p>概要</p> | <p>[経緯] 平成 11 年度に「元町商店街における交通環境改善プロジェクト」を設置 検討メンバー：商店街、住民、運送会社(団体)、管理者(警察)、行政(横浜市)、 オブザーバー(国交省等) [開始時期] H16 年 6 月 [業務概要] 商店街から 5 分程のところの共同集配送センターを設置。 センターに全ての荷物を集約し、仕分け(町名別等)しカーゴテナーへ積み込む。 共同配送車輛(天然ガス自動車)で「エコカーゴステーション」(3ヵ所設置)へ運搬し、各店舗へは台車で運搬・集配送を行う。</p> |
| <p>主体 / 参加企業</p> | <p>[主体] 協同組合元町 SS 会、藤木興業(配送事業者) 神奈川県「交通関係ソフト対策実施事例集」参照 (http://www.pref.kanagawa.jp/osirase/tosikeikaku/koutsu/zireisyuu/1e.pdf)</p> |
| <p>コスト負担</p> | <p>150 円 / 個(基本的に委託する物流事業者がコスト負担。) 今後、ボリュームディスカウント等料金体系の見直しを検討予定。 SS 会は、業務委託費や駐車場(1ヶ所)など、費用面で支援している。</p> |
| <p>課題 / 今後の課題</p> | <p>[メリット] 個別集配送に比べて少ない車両での集配送が可能 [実施に至るまでの課題] 共同配送を請け負う事業者の選定 利害関係がない事業者を選定し、参加事業者を増やすことにつながった。</p> |
| <p>イメージ図</p> | <p>[各運送事業者] 各店舗が契約した運送事業者がセンターへ納品 [共同配送センター -] 仕分け(店舗毎)を行い、エコカーゴステーション経由で配達。 宅配便等は個人宅へセンターから配達。</p> |

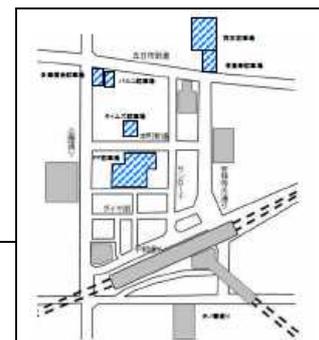
| | |
|------------------------------|--|
| <p>(3) -</p> | <p>地域共同輸配送 (博多天神地区 : イエローバード)</p> |
| <p>概要</p> | <p>【経緯】昭和53年2月に発足した事業(第1次システム)を改良するため、「天神地区交通・輸送問題懇談会」を設立し、「天神地区共同輸送システムの再構築方策」を策定。配送だけでなく集荷も業務範囲に加える。また、共同出資会社「天神地区共同輸送(株)」を設立し、経営体制を強化。</p> <p>【開始時期】昭和53年(現在のシステムは平成6年9月~)</p> <p>【業務概要】市役所や百貨店等が集約する福岡・天神地区に発着する貨物を集約し、天神地区共同輸送(株)が一括輸配送を行う。</p> |
| <p>主体 / 参加企業</p> | <p>【主体】天神地区共同輸送(株)(電話:092-643-0701)</p> <p>【参加運送事業者】36社</p> <p>福岡市における共同集配事業 - 天神地区共同集配システム - http://www.erca.go.jp/taiki/est/torikumipdf/shosai6.pdf</p> <p>都市内物流効率化に向けて(H13年3月)取組事例集参照 http://www.jterc.or.jp/toshinai/Jirei_01.pdf</p> |
| <p>コスト負担</p> | <p>160円/個</p> |
| <p>メリット 及び 今後の課題</p> | <p>集配時の駐車場所の確保 条例制定による長期的な施設整備 「福岡市迷惑駐車の防止に関する条例(平成6年10月1日施行)」 「福岡市建築物における駐車施設の附置に関する条例(平成9年7月1日施行)」 福岡県警は貨物車専用パーキングメーターを設置し、共同配送を支援。</p>  |
| <p>イメージ図</p> | <p>都心から約5km離れた東区箱崎埠頭の同会社に輸配送貨物を持ち込み1日4回天神地区に集配送する。天神地区から出された貨物も同会社により集荷・仕分けされ各会社により引き渡される。</p> <p>また、地下街など天井の低い駐車場に出入りできる、屋根の高さを自由に変えられるトラックを導入。</p>  <div style="text-align: center;"> </div> |

(4) 拠点整備

| | |
|-------|--|
| (4) - | 調達物流の見直し(百貨店) |
| 概要 | <p>【開始時期】H16年6月1日より順次全国店舗で実施。</p> <p>【業務概要と効果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・納品代行センターへ納品業務を集約し、店舗周辺の路上駐車が削減。 ・納品代行センターで検収・検品を行い、売り場へ納品するため、店頭販売員の接客時間増加による顧客満足が向上。 |
| 主体 | <p>【主体】株式会社三越</p> <p>国際物流総合展「グリーン物流推進セミナー」参照</p> <p>(http://www.logis-tech-tokyo.gr.jp/JP/ikusima.pdf)</p> |
| コスト負担 | 建物内配送費用(食品25円、非食50円) |
| 課題 | <p>【実施に至るまでの課題】</p> <p>説明会を開催し、お取引先の協力を仰いだ。</p> |
| イメージ図 | <p>【実施前】</p> <p>納入する車両で開店前は周辺道路に待ち行列ができていた。</p>  <p>【実施後】</p> <p>納品代行取扱除外品以外は納品代行センターで一括納品し、周辺混雑が解消。</p>  |

7 - 2 . 荷捌きスペースの整備
 (1) 地区内荷捌き拠点の整備

| | |
|---------------------|---|
| (1) - | 地区内荷捌き拠点の整備 (吉祥寺) |
| 概要 | <p>【経緯】H11～13年に総合的な駐車マネジメントのモデル実験後、吉祥寺共同集配システム検討委員会を設置し、本格実施に向けて検討中である。ここでは、関係者による協議会を立ち上げ、費用負担を含めた合意形成を図りながら、必要な施策の実施に向けた検討を行っている。</p> <p>【検討概要】歩行者の安全な回遊を目的としたまちづくりの一環として共同輸配送システムを関係者が一体となって検討中である。</p> <p>地区内への流入荷捌き車両の低減策(共同配送・荷受け) 荷捌きスペースの確保策 様々なシステムやスペースを効率的に運用するためのルールの策定 関係者間での費用負担の公平化 整備費等捻出のため原資の確保</p> |
| 主体 / 参加企業 | <p>【主体】吉祥寺共同集配システム検討委員会 (http://www.city.musashino.lg.jp/cms/sisaku/menu/m0692.html)</p> |
| コスト負担 | <p>【コスト負担に向けた考え方(検討中)】 荷捌き施設(駐車場等)、荷捌きシステム(共同輸配送等)に必要な費用は関係者で少しずつ負担する。</p> <p>【原資】</p> <ul style="list-style-type: none"> - 輸送事業者・地元商店街の負担 - 関係機関による支援 - 協議会が実施する事業による収益等 <p>【原資プール制のメリット】不採算メニュー等への投資が可能</p> |
| メリット 及び 今後の課題 | <p>確保した路外の駐車スペースが、一般車に占有されないような仕組みが必要。 例)定期的に巡回する など</p> |
| イメージ図 | <p>【2007年実験概要(例)】 吉祥寺の中心街に入ってきた荷捌き車両の駐車スペースを確保。 一般駐車場が利用できない場合に図の斜線部が利用可。実験期間中は制限時間30分(無料)。</p> <p>出典：吉祥寺「共同集配システム実証実験」より</p> |



| | |
|-------------------------------------|---|
| (1) - | <p>共同集配施設の整備（東京・町田市：ぽっぽ町田）</p> |
| <p>概要</p> | <p>【開始時期】平成 11 年 【目的】町田駅周辺における「歩行者の安全な回遊の確保」 【事業概要】(株)町田まちづくり公社による共同集配施設「ぽっぽ町田」を整備 共同集配施設では、運送業者がスペースを貸し受け、各業者のこの地区での拠点として活用。 共同集配施設の他に駐車場(自走式 227 台)、イベントスペースを有する。</p> |
| <p>主体 / 参加企業</p> | <p>【主体】株式会社町田まちづくり公社(電話:042-723-8770) 【実証実験協力】地元商店会、町田市役所、警視庁町田警察署、 国土交通省関東運輸局、地域振興整備公団 他 公式 HP (http://www.poppo.jp/index.html)</p> |
| <p>コスト負担</p> | <p>登録した事業者: 1hまで無料で駐車場を利用可。1時間超は 800 円/H。</p> |
| <p>メリット 及び 今後の課題</p> | <p>【課題と解決に向けた方向性】 町田式荷捌きシステムの構築 技術面・運用面・資金面で無理のない計画を 事業・運営主体の検討 資金調達方法他 商店街・居住者との合意形成 納品形態の変化等 運送事業者との調整 関連事業との調整 行政機関との調整</p> |
| <p>イメージ図</p> | <p>駐車場利用は登録制。受付にて入出庫時間を記録。 高さ 3.1m、4t車まで利用可能。</p>  <p>出典：ぽっぽ町田共同何捌き事業（http://tokyo-pt.jp/symposium/tue/tm_jrei2.pdf）より</p> |

(2) 路上荷捌きスペースの整備

| | |
|---------------------|---|
| (2) - | 路上荷捌きスペースの確保(東京:渋谷地区) |
| 概要 | <p>【開始時期】平成12年に社会実験を実施。</p> <p>【業務概要】</p> <p>平成12年:パーキングメーターや既存駐車場を活用し、路上荷捌きスペース(5区間69台分)路外荷捌きスペース(10箇所19台分)を設置 一般車両向けにはカーナビを利用した駐車場案内・誘導サービスを開始 平成14年~:渋谷スマートパーキング社会実験(一般車両向け)</p> |
| 主体/ 参加企業 | <p>【主体】東京都</p> <p>都市内物流効率化に向けて(H13年3月)取組事例集より (http://www.jterc.or.jp/toshinai/kentou11.pdf)</p> |
| コスト負担 | 社会実験時は無料 |
| メリット 及び 今後の課題 | <p>【課題】</p> <p>- 路上及び路外に用意した駐車スペースの維持方法 一般車両が利用しているため、貨物車が止められないケースがある。 ボランティアによる荷さばきスペースを巡回、駐車時間を指導</p> |
| イメージ図 | <p>車線運用を変更し、荷捌き専用スペースを確保</p> |

7 - 3 . 時間帯の調整

| 時間指定による駐車スペースの整備 (東京・日本橋：トラックタイムプラン) | | | | | | | |
|---|---|-------------------------------------|------------------------|-----------------------|-------------------------------------|----------------------------|-------------------------------------|
| 概要 | <p>【開始時期】平成7年</p> <p>【業務概要】</p> <p>路上駐車を解消するため、以下の対策を実施。</p> <ul style="list-style-type: none"> - 荷捌き駐車場等のインフラを整備 - 駐車場の時間帯別利用 - 貨物車専用パーキングメーターの増設 <p>トラックタイムプラン</p> <p>貨物集配車と一般乗用車の駐車可能路線を時間により指定することで、駐車スペースの効率利用を図るもの。</p> <p>(時間指定例)</p> | | | | | | |
| | <table border="1"> <thead> <tr> <th>7時～10時 (貨物集配車の駐車)</th> <th>10時～16時 (一般乗用車等の駐車)</th> <th>16時～19時 (貨物集配車の駐車)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>貨物集配者は駐車禁止を解除。 それ以外はパーキングメーター利用。</td> <td>貨物集配車は地区外周の貨物用パーキングメーターを利用</td> <td>貨物集配者は駐車禁止を解除。 それ以外はパーキングメーター利用。</td> </tr> </tbody> </table> | 7時～10時 (貨物集配車の駐車) | 10時～16時 (一般乗用車等の駐車) | 16時～19時 (貨物集配車の駐車) | 貨物集配者は駐車禁止を解除。 それ以外はパーキングメーター利用。 | 貨物集配車は地区外周の貨物用パーキングメーターを利用 | 貨物集配者は駐車禁止を解除。 それ以外はパーキングメーター利用。 |
| | 7時～10時 (貨物集配車の駐車) | 10時～16時 (一般乗用車等の駐車) | 16時～19時 (貨物集配車の駐車) | | | | |
| 貨物集配者は駐車禁止を解除。 それ以外はパーキングメーター利用。 | 貨物集配車は地区外周の貨物用パーキングメーターを利用 | 貨物集配者は駐車禁止を解除。 それ以外はパーキングメーター利用。 | | | | | |
| | | | | | | | |
| 主体/ 参加企業 | <p>東京路線トラック協議会(電話:03-3552-3345)</p> <p>都市内物流効率化に向けて(H13年3月)取組事例集より</p> <p>(http://www.jterc.or.jp/toshinai/jirei_10.pdf)</p> | | | | | | |
| コスト負担 | | | | | | | |
| メリット 及び 今後の課題 | <p>【運用】</p> <p>東京路線トラック協議会の指導車が1日2回(10:30と16:30)定期巡回を実施。</p> | | | | | | |
| イメージ図 | <p>時間帯を設定したことで、指定時間への移行が見られる。</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p>実施前(平成5～6年頃) 実施後(平成7年頃)</p> <p>出典:都市内物流効率化に向けて(H13年3月)取組事例集より</p> | | | | | | |