

(13) 都市物流の現況

1) 東京都内発着の流動量

「3日間調査」より東京都発着の流動量をみると、代表輸送機関がトラックで輸送された流動量は1,718千トンである。流動圏域をみると、東京都内々流動は35.5%にとどまり、都外との流動が64.5%（東京都 都外30.4%、都外 東京都34.1）となっている。95年調査と比較すると、東京都内々流動の割合は4.4ポイント減少しており、都外との流動のウェイトが高まっている。具体的に、都外 東京都は横ばいだが、東京都 都外は4.4ポイント増加している（図3-3-55）。

東京都発着の流動量をトラックの種別でみると、自家用トラックが35.0%、宅配便等混載が9.7%、一車貸切（トレーラーを含む）が55.3%の分担となっている。95年調査からの変化をみると、宅配便等混載のシェアが3.2ポイント増加している。一方、自家用トラックおよび一車貸切では各々0.3ポイント、2.9ポイントシェアが低下している（図3-3-56）。

図3-3-55 トラック輸送による東京都発着流動量の流動圏域

（3日間調査 単位：%）

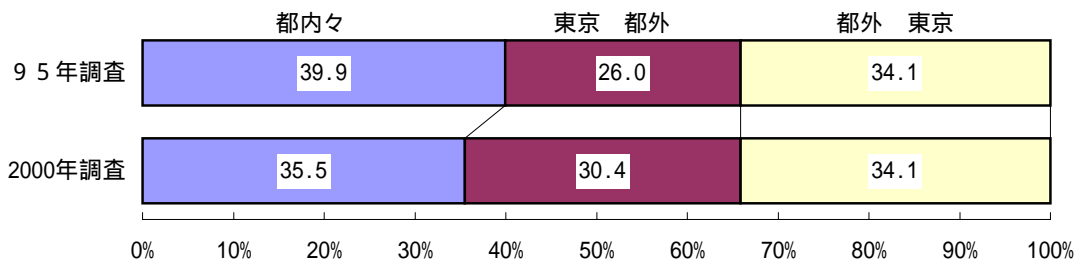
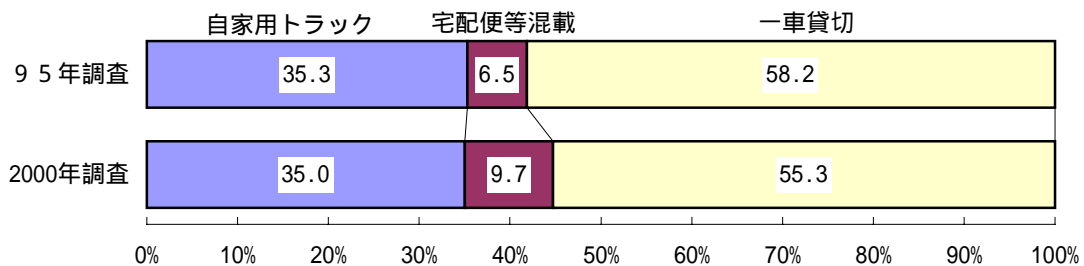


図3-3-56 トラック輸送による東京都発着の流動量の輸送機関分担

（3日間調査 単位：%）

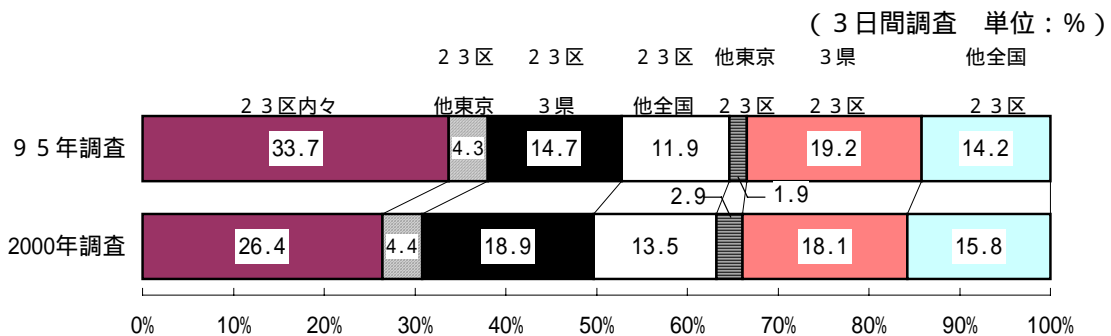


2) 23区内発着の流動量

東京都発着流動量のうち23区内に発着した流動量は1,658千トンであり、東京都発着流動量の76.3%を占める。23区発着貨物の流動圏域をみると、23区内々流動が全体の26.4%を占めている。また、23区と都外との流動のうち、東京都に隣接する埼玉県、千葉県、神奈川県との流動が37.0%（流出18.9%、流入18.1%）、その他全国との流動が29.3%（流出13.5%、流入15.8%）であり、貨物流動の面では隣接3県との結びつきが強くなっている。95年調査と比較すると、23区内々流動の割合が7.3ポイントが低下しており、一方23区 埼玉・千葉・神奈川（4.2ポイント増）、23区 その他全国（1.6ポイント増）、その他全国 23区（1.6ポイント増）などの割合が高まっており、都外との流動のウェイトの高まりは、23区発着の貨物でより鮮明となっている（図3-3-57）。

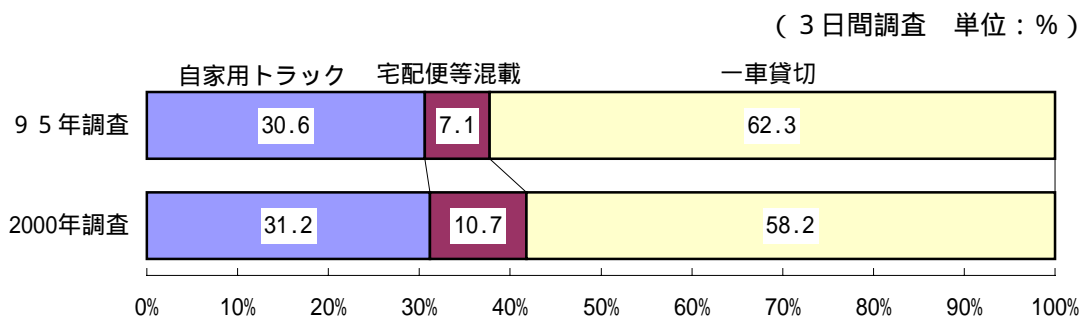
23区内発着流動量をトラックの種別にみると、自家用トラックが31.2%、宅配便等混載が10.7%、一車貸切が58.2%の分担となっており、東京都全体の発着貨物に比べて自家用トラックのシェアがやや小さくなっている。95年調査からのシェアの変化をみると、自家用トラック、宅配便等混載が各々0.6ポイント、3.6ポイントシェアが高まっているのに対し、一車貸切が4.1ポイント低下しており、一車貸切のシェアの減少幅は東京都全体の発着貨物よりも、やや大きくなっている（図3-3-58）。

図3-3-57 トラック輸送による23区発着流動量の流動圏域別輸送機関分担率



注) 3県とは埼玉県、千葉県、神奈川県。

図3-3-58 トラック輸送による23区発着流動量の輸送機関分担



23区に発着した貨物について、流動圏域別に利用トラックの種別をみると、23区内々流動では自家用トラックが58.3%と過半数を占めており、かつ、95年調査と比べると17.1ポイントもシェアが高まっている。一方、一車貸切は30%強を占めるものの、シェアは24.6ポイント低下している。この自家用トラックのシェア増大については、23区内々流動量自体が、95年調査実績より減少していることから、シェアの変化は一車貸切から自家用へのシフトというよりも、一車貸切による出荷量の減少率が大きいために、結果として自家用トラックのシェアが高まった可能性もある。なお、23区～その他東京都（都下）間の流動では、流動量自体は増加しているものの、自家用トラックのシェアも高まっている。

一方、23区～埼玉・千葉・神奈川県間の流動では、一車貸切のシェアが最も高く（流出：72.8%、流入：65.1%）、95年調査と比較すると、一車貸切のシェアが拡大している。さらに、23区～その他全国間流動では、一車貸切のシェアに大きな変化はないが、宅配便等混載のシェアが拡大し、自家用トラックはシェアが低下している。

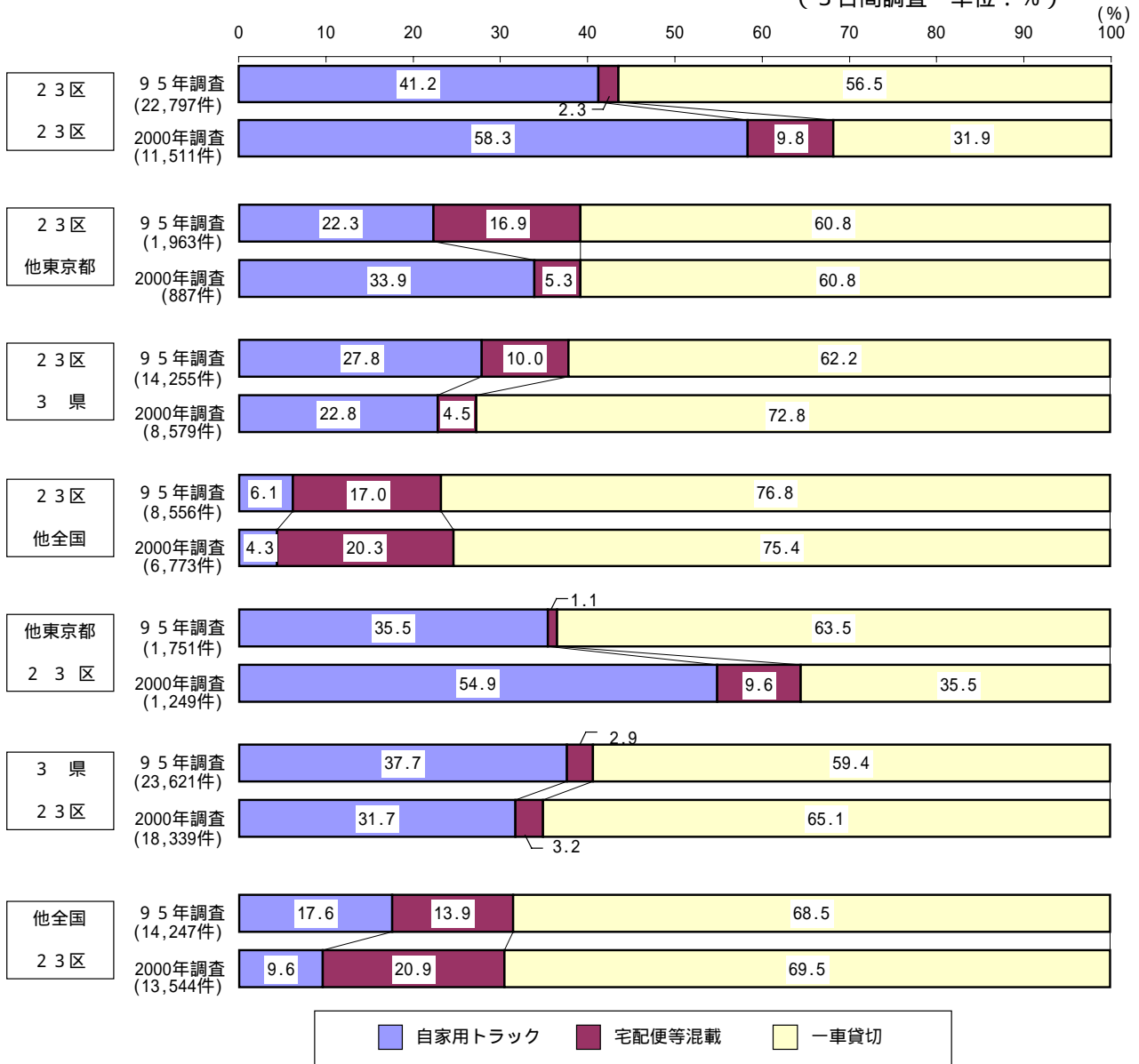
このように、都内流動と都外流動では輸送機関分担の変化に異なった傾向がみられており、比較的長距離の輸送では、営自転換が進展していることがうかがえるが、都内流動については、その傾向は見いだせない（図3-3-59）。

3) トラックの種別にみた東京都発着貨物の流動圏域

トラックの種別に東京都発着貨物の流動圏域をみると、自家用トラックでは23区内流動、23区～埼玉・千葉・神奈川県間の流動、東京都下内流動の順に貨物量が多く、近距離輸送の割合が高くなっている。一方、宅配便等混載では23区～その他全国（首都圏以外）の貨物量が圧倒的に多くなっており、また、一車貸切では23区～埼玉・千葉・神奈川県間、23区～その他全国（首都圏以外）の順に貨物量が多く、営業用トラックでは自家用トラックに比べて貨物の流動圏域が広域化していることがうかがえる（図3-3-60）。

図3-3-59 トラック輸送による23区発着流動量の流動圏域別輸送機関分担

(3日間調査 単位：%)

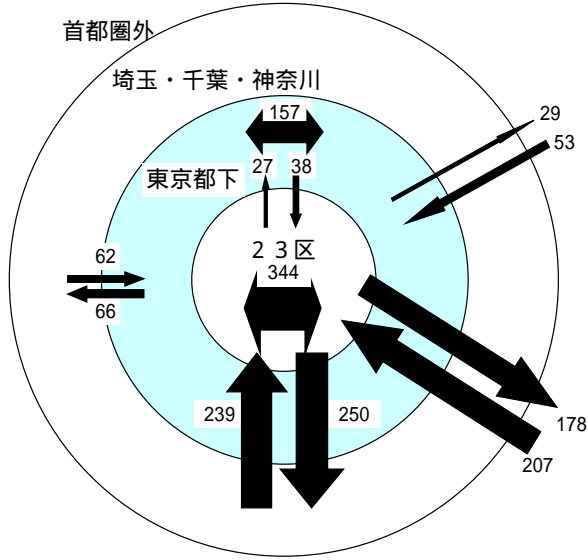


注：3 県とは埼玉県、千葉県、神奈川県。
()内はサンプル件数。

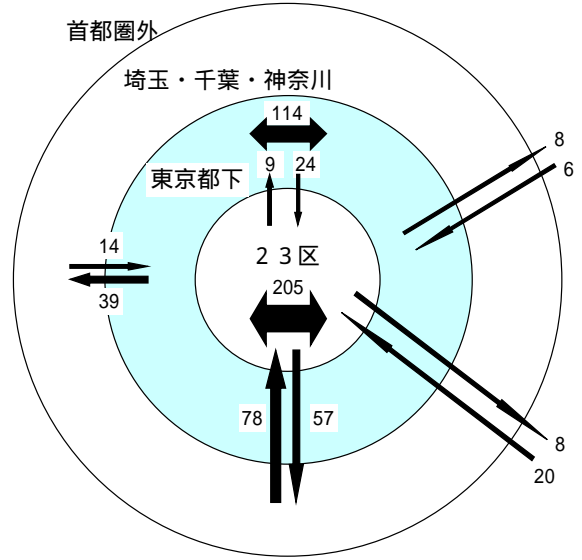
図 3 - 3 - 60 トラック輸送による東京都発着流動量図

(3日間調査 単位：千トン)

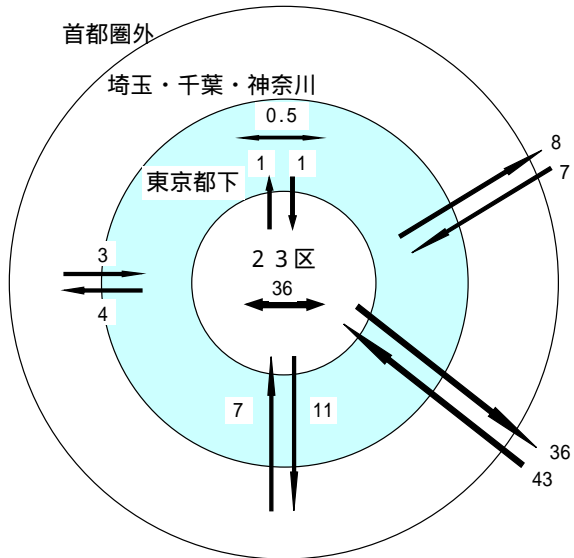
【トラック計】



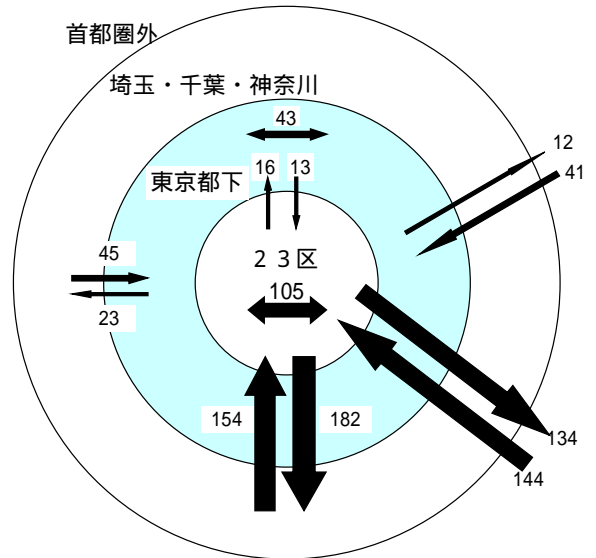
【自家用トラック】



【宅配便混載】



【一車貸切】



4) 倉庫業発貨物の配送圏域の状況

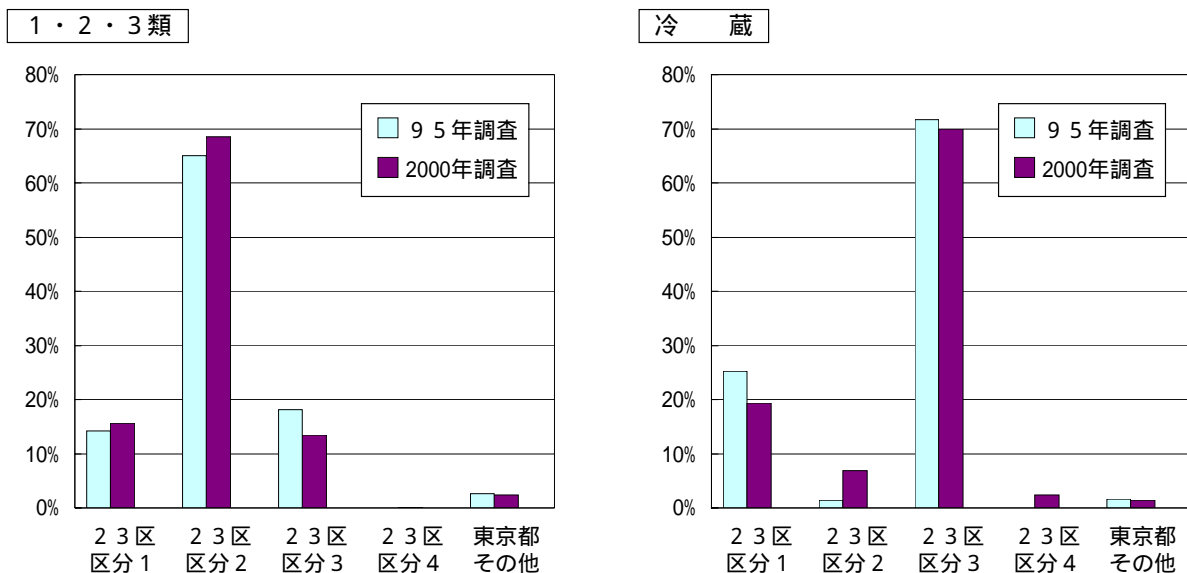
ここでは、東京都内に立地する1・2・3類倉庫、冷蔵倉庫について、23区内を4区分(図3-3-61の注参照)、その他東京都と合わせて5区分に地域分けし、トラックによる出荷貨物の流動特性(配送拠点としての倉庫の配送圏域の動向)をみている。

東京都内に立地する1・2・3類倉庫の出荷量は116千トンであり、そのほとんど(99.1%)が代表輸送機関としてトラックを利用した貨物である。このトラック利用による出荷量を地域区分で見ると、区分2地域発が全体の68.5%を占め、以下、区分1地域発が15.6%、区分3地域発が13.4%の順となっている。区分2地域発貨物の割合が大きいののは、港頭地域である江東区をはじめ、流通業務団地が立地する板橋区、足立区、葛飾区など、倉庫が集中的に立地している区が多く該当しているためである。この地域構成比を95年調査と比較すると、区分2地域では3.5ポイント割合が上昇しており、この地域での集中度がより高まっている。

次に、冷蔵倉庫についてみると、出荷量は18千トンであり、うち99.2%が代表輸送機関としてトラックを利用した貨物である。トラック利用による出荷量を地域区分で見ると、区分3地域発が全体の70.0%を占めており、以下、区分1地域が19.4%、区分2地域が6.9%の順となっている。区分3地域発貨物の割合が大きいののは、大田区(平和島)に冷蔵倉庫団地が立地しているためである。地域構成比を95年調査と比較すると、区分1地域では5.9ポイント割合が低下したのに対し、区分2地域では5.5ポイント上昇している(図3-3-61)。

図3-3-61 倉庫業発トラック輸送貨物の発地域構成

(3日間調査 単位：%)



注)・東京都の23区の区分分け

区分1：千代田区、中央区、港区、新宿区、文京区、渋谷区、豊島区

区分2：台東区、墨田区、江東区、北区、荒川区、板橋区、足立区、葛飾区、江戸川区

区分3：品川区、大田区

区分4：目黒区、世田谷区、中野区、杉並区、練馬区

・地域区分は「とうきょうプラン'95」における23区内7区分を4区分に集約したもの。

1・2・3類倉庫からの出荷貨物の出荷先地構成をみると、東京都発全体では、23区内流動が30.9%、埼玉、千葉、神奈川への流動が35.5%、その他の県への流動が29.6%となっている。95年調査と比較すると、23区内流動の割合が34.8ポイントも低下し、配送圏域が広域化していることがうかがえる。

最も出荷量の多い区分2地域では、23区内流動が35.2%で最も多く、次いで埼玉県（24.1%）、首都圏以外の県（23.4%）などが多くなっている。95年からの変化をみると、23区内流動の割合が低下し、埼玉、千葉への流動、首都圏以外の県への流動割合が増加しているものの、区分1や区分3発貨物に比べ、出荷先地構成に大きな変化はみられない。

一方、区分1地域では首都圏以外の県への流動が50.8%と多く、次いで23区内流動が20.1%などとなっている。95年からの変化をみると、首都圏以外の県への流動割合が大幅に増加している。また、区分3地域でも首都圏以外の県への流動が36.6%と最も多く、95年からの変化では、埼玉、千葉、神奈川や首都圏以外の県への流動割合が増加している。

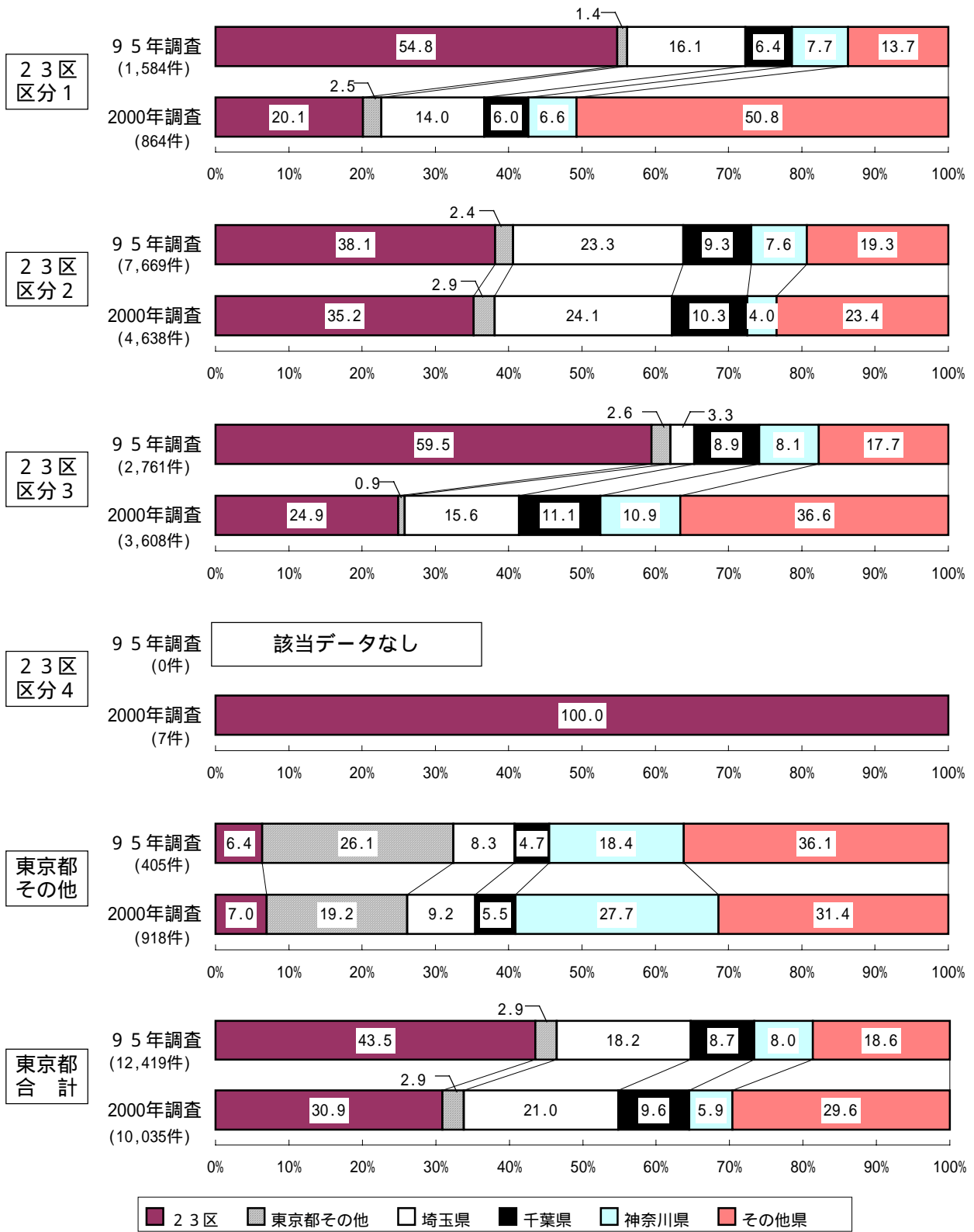
このように、1・2・3類倉庫発貨物において都外貨物の割合が高まっているのは、区分1地域および区分3地域発の出荷先地構成の変化によるところが大きくなっている（図3-3-62）。

次に、冷蔵倉庫からの出荷貨物の出荷先地構成をみると、東京都発全体では23区内流動が25.6%、隣接の埼玉、千葉、神奈川への流動が合わせて24.7%、首都圏以外の県への流動が46.7%などとなっている。95年からの変化をみると、23区内流動、埼玉、神奈川への流動が増加しており、とりわけ23区内流動の割合が9.9ポイントも増加している。

このように、冷蔵倉庫における出荷先地構成の変化をみると、1・2・3類倉庫と異なり、近隣地域への輸送のウェイトが高まっているが、1・2・3類倉庫と比べてサンプル件数が少ないこともあり、実態を反映していない可能性もある（図3-3-63）。

図3 - 3 - 62 1・2・3類倉庫発トラック輸送貨物の出荷先地構成

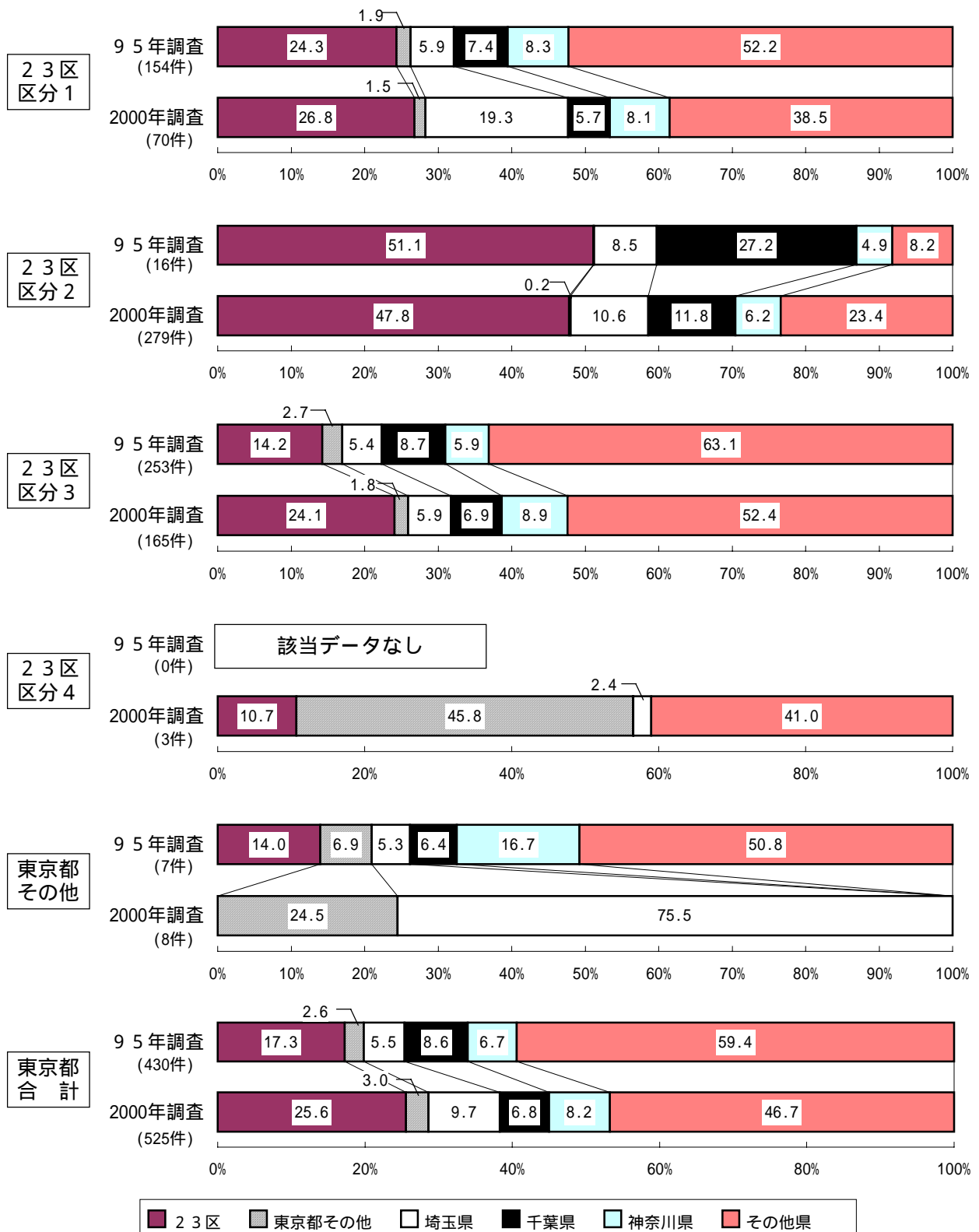
(3日間調査 単位：%)



注：()内はサンプル件数

図3 - 3 - 63 冷蔵倉庫発トラック輸送貨物の出荷先地構成

(3日間調査 単位：%)

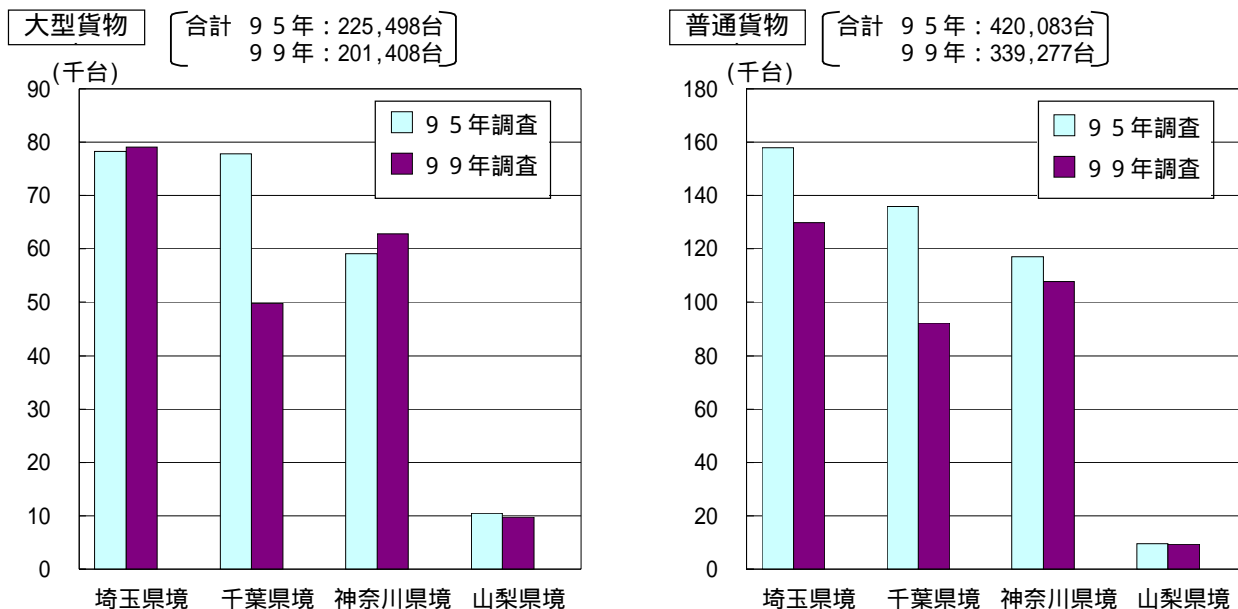


注：()内はサンプル件数

(参考) 東京都の県境交通量の変化

図3 - 3 - 64 東京都の県境交通量

(30調査地点、24時間調査 単位：台)



注) 「交通年鑑(東京都交通安全協会)」による、東京都への出入貨物車台数。

- ・大型貨物車とは車両総重量が8トン以上、あるいは最大積載量が5トン以上の貨物車。
- ・普通貨物車とは車両総重量が8トン未満、あるいは最大積載量が5トン未満の貨物車で、三輪車、軽貨物車を含むが、ライトバンは含まない。