

1 調査名称：（茨城県）東京都市圏総合都市交通体系調査

2 調査主体：東京都市圏交通計画協議会

協議会構成団体名：国土交通省関東地方整備局、茨城県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市、(独)都市再生機構、東日本高速道路(株)、中日本高速道路(株)、首都高速道路(株)

3 調査圏域：東京都市圏

東京都（島嶼部を除く）、神奈川県、千葉県、埼玉県、茨城県

4 調査期間：令和3年度～令和7年度

5 調査概要：

東京都市圏においても、今後超高齢化社会・少子化・人口減少を迎えるが、依然として人口集積した巨大な消費地である。都市交通は、「人の動き」と「物の動き」から成り立ち都市の社会・経済活動を形成している。よって、人の移動に加え物の移動を一体的に捉えた都市交通施策・土地利用施策等を検討し、活力・国際競争力の向上を支える物流の実現、環境に配慮した物流の実現、安心・安全で災害に強い物流を実現し、活力のある都市圏の形成を確保する必要がある。

本調査は、東京都市圏（1都4県5政令市）における、物の動きを捉える物資流動調査を実施し、調査結果等を分析したうえで、物流からみた東京都市圏における総合的な都市交通計画を策定するものである。

第6回東京都市圏物資流動調査の本体調査と補完調査を実施し、調査から得られるデータを用いた分析に基づき、都市圏全体の政策の方向性の提案を行う。

I 調査概要

1 調査名称

(茨城県) 東京都市圏総合都市交通体系調査

2 報告書目次

第1章. 業務概要

1.1 業務概要1-1

1.2 実施方針1-4

第2章. R5 年度本体調査（事業所機能調査）

2.1 データ作成2-1

2.2 基礎集計分析2-19

2.3 基礎集計分析まとめ2-70

第3章. 【令和6 年度補完調査】企業アンケート調査の実施と分析

3.1 調査について3-1

3.2 調査物件の作成・印刷3-6

3.3 調査対象事業所名簿の整理・作成3-13

3.4 調査物件の発送・調査結果の収集3-19

3.5 調査データの後処理3-35

3.6 基礎集計分析3-74

第4章. 【令和6 年度補完調査】貨物車走行実態調査の分析

4.1 貨物車走行実態調査の概要と分析4-1

第5章. 【令和6 年度補完調査】地区物流調査の実施

5.1 中高層マンション調査の実施5-1

5.2 中高層マンション調査結果と分析5-22

第6章. 【令和6 年度補完調査】個人のモノの受取調査

6.1 個人のモノの受取調査の実施6-1

6.2 個人のモノの受取調査結果6-9

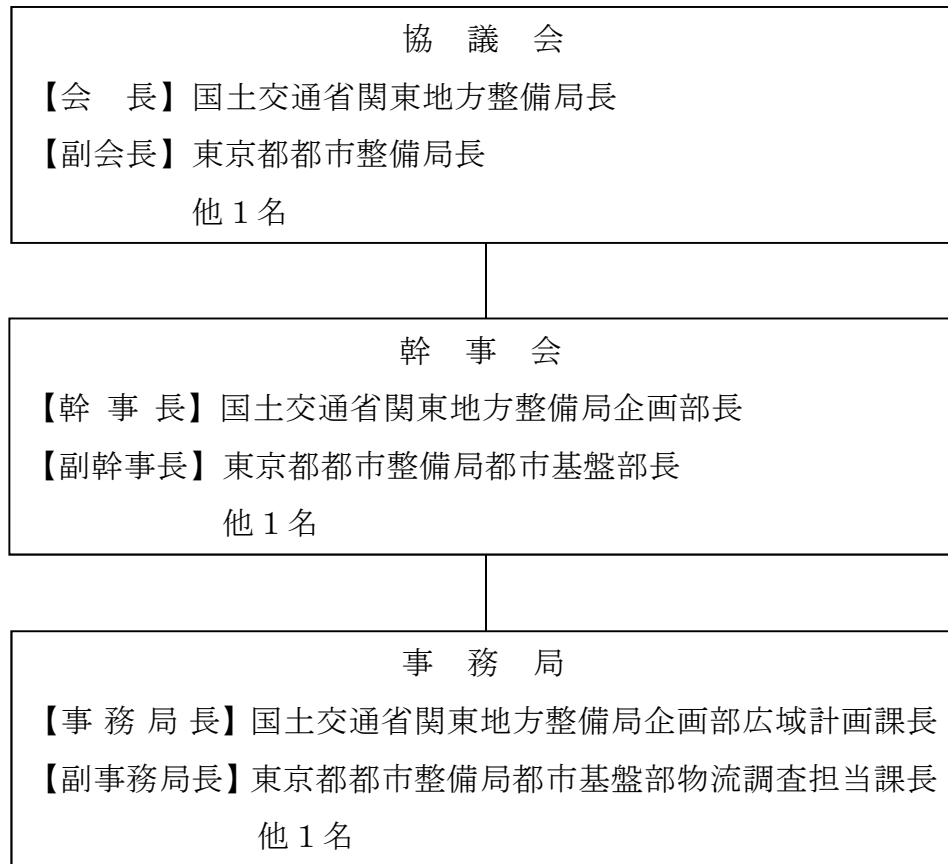
6.3 個人のモノの受取調査の分析6-37

第7章. 物流に関する課題分析および物流・交通施策の詳細検討7-1

第8章. 事務局会議への参加8-1

第9章. 打合せ記録簿9-1

3 調査体制



4 委員会名簿等：

東京都市圏総合都市交通体系あり方検討会

(令和7年4月現在)

	所属	役職	氏名
委員 (座長)	早稲田大学 創造理工学部 社会環境工学科	教授	森本 章倫
委員	日本大学 理工学部 交通システム工学科	教授	小早川 悟
〃	東京大学大学院 工学系研究科	教授	福田 大輔
〃	東京女子大学 現代教養学部 経済経営学科	教授	二村 真理子
〃	流通経済大学 流通情報学部	教授	味水 佑毅
〃	国土交通省 物流・自動車局 物流政策課	課長	紺野 博行
〃	国土交通省 都市局 都市計画課 都市計画調査室	室長	田中 成興
〃	国土交通省 道路局 企画課 道路経済調査室	室長	廣瀬 健二郎
〃	国土交通省 物流・自動車局 貨物流通事業課	課長	三輪田 優子
〃	国土交通省 国土技術政策総合研究所 都市研究部 都市施設研究室	室長	新階 寛恭
〃	国土交通省 関東運輸局 交通政策部	部長	高橋 信博
〃	国土交通省 関東運輸局 自動車交通部	部長	落合 裕史
〃	警察庁 交通局 交通規制課	理事官	櫻井 壯太郎
〃	警察庁 関東管区警察局 広域調整部 広域調整第二課	課長	風間 康男

Ⅱ 調査成果

1 調査目的

東京都市圏交通計画協議会（以下「協議会」という。）では昭和43 年度より国土交通省及び1 都4 県（茨城県、東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県）、5 政令市（横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市）、4 団体（首都高速道路株式会社、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、独立行政法人都市再生機構）が共同して、人の動きを捉える東京都市圏パーソントリップ調査を実施し、昭和47 年度から10 年ごとに物の動きを捉える東京都市圏物資流動調査（以下「物資流動調査」という。）を実施してきた。

本業務は、令和5 年度に実施した物資流動調査の本体調査結果（事業所機能調査）を踏まえ、第6 回東京都市圏物資流動調査の本体調査のデータ作成及び基礎集計分析を実施するとともに、企業アンケートや貨物車走行実態調査、地区物流調査、個人のモノの受け取り調査など、令和5 年度実施の本体調査（事業所機能調査）では把握することができなかった情報を補完する調査・分析を実施し、それらの結果から浮かび上がる課題を分析し、さらに、別調査で実施される施策評価を踏まえて、物流・都市交通施策の具体的な施策を検討するものである。

2 調査フロー

令和3 年度	・ 調査成果の検討 ・ 本体調査の企画 ・ 事前調査の実施方針
令和4 年度	・ 事前調査の実施
令和5 年度	・ 本体調査の実施
令和6 年度	・ データ作成と基礎分析 ・ 補完調査の実施
令和7 年度	・ とりまとめ

3 調査圏域図



4 調査成果

別紙 業務概要書のとおり。

1 調査名称：（埼玉県）東京都市圏総合都市交通体系調査

2 調査主体：東京都市圏交通計画協議会

協議会構成団体名：国土交通省関東地方整備局、茨城県、埼玉県、千葉県、
東京都、神奈川県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、
相模原市、(独)都市再生機構、東日本高速道路(株)、
中日本高速道路(株)、首都高速道路(株)

3 調査圏域：東京都市圏

東京都（島嶼部を除く）、神奈川県、千葉県、埼玉県、
茨城県

4 調査期間：令和 3 年度～令和 7 年度

5 調査概要：

東京都市圏においても、今後超高齢化社会・少子化・人口減少を迎えるが、依然として人口集積した巨大な消費地である。都市交通は、「人の動き」と「物の動き」から成り立ち都市の社会・経済活動を形成している。よって、人の移動に加え物の移動を一体的に捉えた都市交通施策・土地利用施策等を検討し、活力・国際競争力の向上を支える物流の実現、環境に配慮した物流の実現、安心・安全で災害に強い物流を実現し、活力のある都市圏の形成を確保する必要がある。

本調査は、東京都市圏（1 都 4 県 5 政令市）における、物の動きを捉える物資流動調査を実施し、調査結果等を分析したうえで、物流からみた東京都市圏における総合的な都市交通計画を策定するものである。

第 6 回東京都市圏物資流動調査の本体調査と補完調査を実施し、調査から得られるデータを用いた分析に基づき、都市圏全体の政策の方向性の提案を行う。

I 調査概要

1 調査名称

(埼玉県) 東京都市圏総合都市交通体系調査

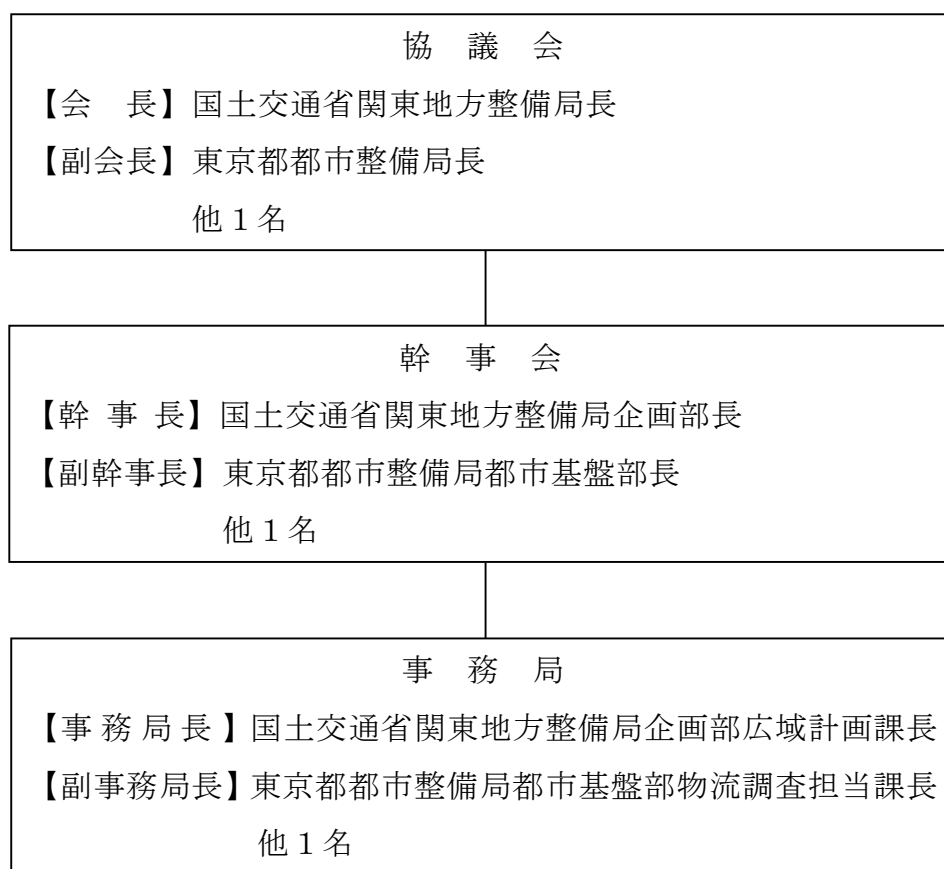
2 報告書目次

1. 調査全体計画の検討	1-1
1.1 業務概要	1-1
1.2 実施方針	1-3
1.3 全体スケジュール	1-7
2. 基礎集計分析(事業所機能調査)	2-1
2.1 最終的な有効回収率の整理	2-1
2.2 基礎集計分析	2-2
2.2.1 設問項目ごとの記入率・不明率	2-2
2.2.2 設問項目ごとの基礎集計	2-23
3. 企業アンケート調査の実施と分析	3-1
3.1 調査計画	3-1
3.1.1 調査目的	3-1
3.1.2 調査対象	3-2
3.1.3 調査期間	3-3
3.1.4 調査方法	3-4
3.1.5 調査内容	3-12
3.1.6 調査実施体制	3-25
3.2 調査準備	3-26
3.2.1 調査物件の作成・印刷	3-26
3.2.2 調査対象事業所名簿の整理・作成	3-33
3.3 調査実施	3-37
3.3.1 調査物件の発送	3-37
3.3.2 電話問合せへの対応	3-39
3.3.3 調査結果の収集	3-47
3.4 データ作成	3-48

3.4.1 エディティング	3-49
3.4.2 コーディング	3-52
3.4.3 エラーチェック	3-53
3.4.4 オリジナルマスターデータの作成	3-53
3.5 調査の進捗管理	3-58
3.6 有効回収数、有効回収率	3-60
3.6.1 エディティング、コーディング、データチェックの結果	3-60
3.6.2 有効回収数、有効回収率	3-61
3.7 基礎集計分析	3-66
3.7.1 設問への回答の記入状況	3-66
3.7.2 基礎集計結果	3-69
4. 貨物車走行実態調査の分析	4-1
4.2.1 調査計画	4-2
4.2.2 基礎分析	4-11
4.2.3 市町村別の分析	4-23
5. 中高層マンション調査の実施と分析	5-1
5.1 調査の事前準備	5-2
5.1.1 調査対象	5-2
5.1.2 調査日時	5-3
5.1.3 調査計画	5-4
5.1.4 調査票5-12	
5.2 地区物流調査の実施	5-17
5.3 地区物流調査の分析	5-18
5.3.1 駐車施設・道路の状況	5-18
5.3.2 駐車実態調査	5-20
5.3.3 運輸事業者へのアンケート・ヒアリング調査	5-31
6. 個人のモノの受取調査の実施と分析	6-1
6.1 調査準備	6-1
6.1.1 対象地域の選定	6-1
6.1.2 対象者・本調査における割付の実施	6-1
6.1.3 調査画面作成	6-3
6.2 調査の実施	6-66
6.2.1 調査方法	6-66
6.2.2 調査スケジュール	6-67
6.3 調査データのとりまとめ	6-67

6.3.1 調査結果の集約	6-67
6.3.2 エラーチェック・修正依頼	6-71
6.4 調査結果の集計	6-72
6.4.1 設問項目ごとの基礎集計	6-72
6.4.2 クロス集計	6-114
6.4.3 分析結果のまとめ	6-132
7. 物流に関する課題分析	7-1
7.1 物流施設立地に関する課題分析	7-3
7.1.1 課題分析	7-3
7.1.2 まとめ	7-23
7.2 貨物車交通に関する課題分析	7-24
7.2.1 課題分析	7-24
7.2.2 まとめ	7-72
7.3 地区物流(住宅地)に関する課題分析	7-73
7.3.1 課題分析	7-73
7.3.2 まとめ	7-83

3 調査体制



4 委員会名簿等：

東京都市圏総合都市交通体系あり方検討会

(令和7年4月現在)

	所属	役職	氏名
委員 (座長)	早稲田大学 創造理工学部 社会環境工学科	教授	森本 章倫
委員	日本大学 理工学部 交通システム工学科	教授	小早川 悟
〃	東京大学大学院 工学系研究科	教授	福田 大輔
〃	東京女子大学 現代教養学部 経済経営学科	教授	二村 真理子
〃	流通経済大学 流通情報学部	教授	味水 佑毅
〃	国土交通省 物流・自動車局 物流政策課	課長	紺野 博行
〃	国土交通省 都市局 都市計画課 都市計画調査室	室長	田中 成興
〃	国土交通省 道路局 企画課 道路経済調査室	室長	廣瀬 健二郎
〃	国土交通省 物流・自動車局 貨物流通事業課	課長	三輪田 優子
〃	国土交通省 国土技術政策総合研究所 都市研究部 都市施設研究室	室長	新階 寛恭
〃	国土交通省 関東運輸局 交通政策部	部長	高橋 信博
〃	国土交通省 関東運輸局 自動車交通部	部長	落合 裕史
〃	警察庁 交通局 交通規制課	理事官	櫻井 壯太郎
〃	警察庁 関東管区警察局 広域調整部 広域調整第二課	課長	風間 康男

Ⅱ 調査成果

1 調査目的

東京都市圏交通計画協議会（以下「協議会」という。）では昭和 43 年度より国土交通省及び 1 都 4 県（茨城県、東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県）、5 政令市（横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市）、4 団体（首都高速道路株式会社、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、独立行政法人都市再生機構）が共同して、人の動きを捉える東京都市圏パーソントリップ調査を実施し、昭和 47 年度から 10 年ごとに物の動きを捉える東京都市圏物資流動調査（以下「物資流動調査」という。）を実施してきた。

本業務は、令和 3 年から令和 7 年にかけて実施する第 6 回東京都市圏物資流動調査のうち、令和 5 年度に実施した本体調査（事業所機能調査）の補完調査を実施することを目的としている。

2 調査フロー

令和 3 年度	・ 調査成果の検討 ・ 本体調査の企画 ・ 事前調査の実施方針
令和 4 年度	・ 事前調査の実施
令和 5 年度	・ 本体調査の実施
令和 6 年度	・ データ作成と基礎分析 ・ 補完調査の実施
令和 7 年度	・ とりまとめ

3 調査圏域図



4 調査成果

基礎集計分析（事業所機能調査）

R5 年度に実施した本体調査（事業所機能調査）について、国が作成したマスターデータを用いて、有効回収率、全設問の記入率を整理するほか、全設問について設問ごとの基礎集計分析を行った。

＜最終的な有効回収率の整理＞

埼玉県運輸業では、抽出率 69.9%、回収率 34.2%となっており、母集団の 23.9%にあたる事業所から有効な回答を回収することができている。

荷主では、抽出率 25.4%、回収率 26.4%となっており、母集団の 6.7%にあたる事業所から有効な回答を回収することができている。

▼表最終的な有効回収数・有効回収率

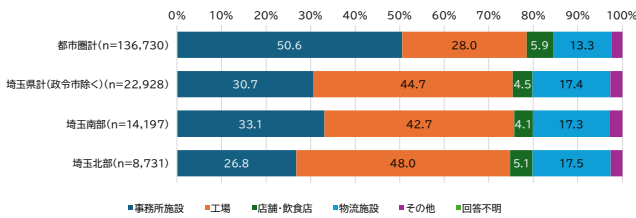
地域	業種	①母集団数	②調査対象事業所数	③有効回収事業所数	④抽出率（②/①）	⑤有効回収率（③/②）
埼玉県	運輸業	5,997	4,191	1,434	69.9%	34.2%
	荷主	42,606	10,831	2,863	25.4%	26.4%

＜設問項目ごとの基礎集計分析抜粋＞

・事業所数の集計（例：施設種類）

埼玉県（政令市除く）の各地域において、他の施設と比べて「工場」の割合が高く、40%を超える。特に北部で高く、48.0%を占めている。

▼最も重要な施設の種類の別、拡大構成比



・発生集中量の集計（例：平日 1 日当りの搬出重量・搬出台数）

いずれの業種においても、他の輸送手段と比べて「トラック計」の重量が大きい。特に製造業で大きく、23 万トンを超える。次いで、道路貨物運送業・運輸に付帯するサービス業で 16 万トンを超える。製造業では、他の業種と比べて「鉄道」「船舶」の重量が大きい。

▼業種 8 区分別、利用輸送手段別、搬出重量

		搬出重量(トン/日)					
		トラック計	鉄道	船舶	航空	その他	
業種8区分	計	497,004	11,174	2,172	0.09	106	
	01 製造業	232,416	10,738	1,823	0.02	6	
	02 卸売業	54,936	16	180	0.06	100	
	03 小売・飲食・サービス業	452	-	-	-	-	
	04 道路貨物運送業・運輸に付帯するサービス業	165,001	406	162	-	-	
	05 水運業	-	-	-	-	-	
	06 航空運輸業	-	-	-	-	-	
	07 倉庫業	44,200	13	7	0.01	-	
	08 郵便業	0.05	-	-	-	-	

「営業用トラック 一車貸切」について、道路貨物運送業・運輸に付帯するサービス業では他の業種と比べて多く、3 万台を超える。次いで、製造業で 2 万台を超える。

「営業用トラック 宅配便等混載」についても同様に、特に道路貨物運送業・運輸に付帯するサービ

ス業で多く、2万台を超える。次いで、製造業で1万台を超える。

「自家用トラック」について、製造業では他の業種と比べて多く、1万4千台を超える。次いで、卸売業で1万3千台を超える。卸売業を除き、いずれの業種においても「営業用トラック 一車貸切」の台数が他のトラックと比べて多い。卸売業では「自家用トラック」の台数が他のトラックと比べて多い。

▼業種8区分別、トラック車種区分別、搬出台数

		搬出台数(台/日)			
		営業用トラック一車貸切	営業用トラック 宅配等混載	自家用トラック	車種または最大積載重量が不明のトラック
計		68,873	40,320	28,944	637
業種8区分	01 製造業	22,759	10,699	14,696	431
	02 卸売業	7,216	3,988	13,169	164
	03 小売・飲食・サービス業	244	70	116	15
	04 道路貨物運送業・運輸に付帯するサービス業	31,484	22,677	909	19
	05 水運業	-	-	-	-
	06 航空運輸業	-	-	-	-
	07 倉庫業	6,503	2,885	54	9
	08 郵便業	667	1	-	-

・OD量の集計（例：地域間の施設間流動量〔重量ベース〕）

いずれの地域においても、地域内々の貨物量が多い傾向にある。16地域別の発生集中量を比較すると、東京港を有する東京区部臨海、横浜港を有する横浜市、成田空港と千葉港を有する千葉西北部、鹿島港を有する茨城県南部の貨物量が多い。埼玉県の発生貨物量は約85万トン/日、集中貨物量は約81万トン/日であり、そのうち東京都市圏外との貨物量は約24万トン/日である。

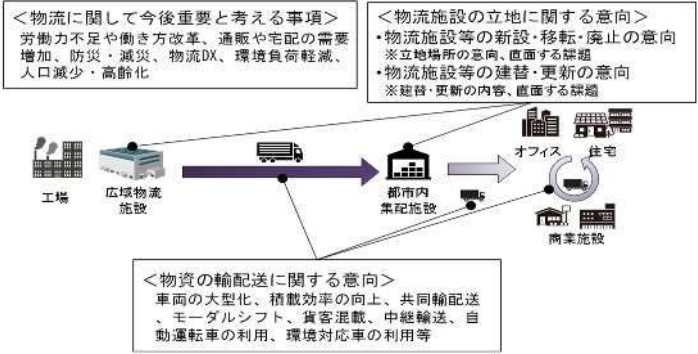
▼16地域間OD貨物量

	東京区部臨海	東京区部内	東京多摩部	横浜部	川崎市	相模原市	神奈川県(除 合市以外)	さいたま市	埼玉南部	埼玉北部	千葉市	千葉西北部	千葉西南部	千葉東部	茨城県南部	茨城中部	東京都市圏 内不明	東京都市圏 内合計	東京都市圏 外	概計
東京区部臨海	381,834	37,872	4,495	13,444	8,072	313	4,222	8,147	12,190	3,344	2,388	26,223	38,617	7,791	3,828	3,778	13,338	435,345	121,594	556,939
東京区部内	14,255	45,391	2,740	3,052	3,551	105	4,375	2,194	12,321	3,165	285	6,495	392	194	3,855	108	14,515	114,861	16,624	131,485
東京多摩部	5,221	9,168	119,749	10,555	3,590	2,344	13,421	588	19,102	5,031	1,043	3,198	798	324	2,058	188	8,135	254,560	22,043	276,603
横浜市	21,363	4,588	7,170	116,770	18,403	5,900	33,930	4,220	5,793	7,114	1,038	7,768	7,520	815	11,542	797	74,139	323,268	79,119	402,386
川崎市	19,254	14,769	3,566	15,649	20,257	1,173	8,529	411	5,555	4,870	2,135	6,820	2,797	650	3,788	465	25,001	135,694	35,100	170,795
相模原市	681	485	4,534	2,387	1,215	6,928	9,170	98	772	934	159	823	296	19	816	214	3,351	32,880	12,021	44,901
神奈川県(除合市以外)	11,264	2,655	7,295	31,240	7,869	19,951	158,628	1,620	5,028	1,755	1,434	5,430	707	578	1,845	612	20,875	278,781	45,623	324,404
さいたま市	2,215	3,735	626	888	386	5	468	8,832	7,810	4,565	784	1,851	145	309	1,817	1,393	5,423	41,188	8,213	49,402
埼玉南部	12,609	25,696	10,381	12,729	4,314	444	4,897	7,752	87,191	25,831	1,819	14,044	798	1,031	6,344	1,058	17,388	234,443	59,484	293,947
埼玉北部	6,333	10,863	10,147	5,827	3,186	356	3,857	8,467	130,782	90,695	1,047	11,984	2,394	1,298	12,931	7,152	82,945	390,241	118,614	508,855
千葉市	2,916	1,099	808	3,999	1,273	63	1,487	131	1,216	1,588	29,703	14,396	5,197	3,248	3,844	1,581	13,320	85,858	30,881	116,740
千葉西北部	22,430	18,391	4,153	6,984	4,090	468	7,319	11,695	25,488	13,227	10,437	227,016	32,323	8,255	16,195	3,005	74,588	486,053	66,086	552,141
千葉西南部	7,247	9,326	1,830	19,897	18,670	40	2,291	719	4,386	9,871	5,033	18,131	53,017	4,283	17,741	17,848	8,613	198,944	189,575	388,519
千葉東部	4,947	1,138	664	737	1,564	96	816	346	1,337	1,439	2,363	14,015	1,064	17,925	3,699	435	4,127	56,745	10,037	66,782
茨城県南部	29,356	8,218	3,023	14,802	8,014	238	11,964	2,694	19,894	15,059	2,883	36,394	11,598	7,659	177,848	16,649	48,568	486,717	202,839	689,546
茨城中部	4,153	2,880	46	14,607	29,441	31	3,465	878	2,560	5,101	1,480	38,649	1,099	284	12,107	54,379	5,570	176,590	32,822	209,412
東京都市圏内不明	38,933	6,390	11,109	15,194	4,783	13,219	13,401	4,958	11,393	17,807	7,207	19,698	5,412	2,913	26,438	2,215	-	201,065	-	201,065
東京都市圏内合計	385,244	202,664	192,768	282,850	136,430	51,665	282,252	63,112	352,796	17,196	70,651	452,239	164,491	57,461	304,463	111,905	473,058	3,803,237	1,051,181	4,854,418
東京都市圏外	159,628	21,346	16,397	87,567	53,554	7,721	41,343	10,132	99,080	67,436	18,738	77,492	54,790	7,161	115,324	33,225	-	871,938	-	871,938
概計	544,872	224,011	209,165	370,417	189,985	59,386	323,595	73,244	451,876	284,632	90,389	529,730	219,282	64,622	421,787	145,130	473,058	4,675,174	1,051,181	5,726,354

企業アンケート調査の実施と分析

企業の将来に向けた物流活動の変化の可能性、物流に関する取組の実施意向等を把握するため、企業の物流活動の方向性や物流施設における意向や、物流施設の新設や建替え、物資の輸配送に関する取組など、企業活動に着目した情報を調査した。

＜調査内容＞



＜調査方法＞

郵送配布・WEB回収方式

※WEB調査システムは国が構築したシステムを利用

< 調査実施 >

調査物件の発送（調査協力の依頼）（▼発送事業所数等）

業種	発送事業所数	発送戻り件数					発送戻り割合 (%)
		移転	宛先に尋ね当たらず	差出人戻し	その他	合計	
運輸業	403	0	4	0	0	4	1.0%
荷主	1,611	0	5	0	0	5	0.3%
合計	2,014	0	9	0	0	9	0.4%

調査結果の回収（WEB 調査システムによる回収）（▼回収事業所数、回収率）

業種	発送事業所数	回収事業所数	回収率(%)
運輸業	403	146	36.2%
荷主	1,611	611	37.9%
合計	2,014	757	37.6%

データ作成（回収した調査データをデータ作成要領に基づき、チェック・修正）（▼有効回収数）

業種	回収事業所数	エディティング		コーディング		エラーチェック		無効回収事業所数	有効回収事業所数	備考
		完了数	完了率(%)	完了数	完了率(%)	完了数	完了率(%)			
運輸業	146	146	100.0%	146	100.0%	146	100.0%	10	136	
荷主	611	611	100.0%	611	100.0%	611	100.0%	22	589	
合計	757	757	100.0%	757	100.0%	757	100.0%	32	725	

< 基礎集計分析結果抜粋 >

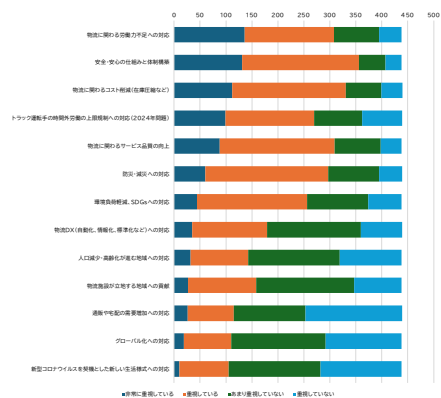
- ・物流に関して今後重要と考える事項

物流に関して今後重要と考える事項をたずねた設問の回答結果を整理すると下図のようになる。

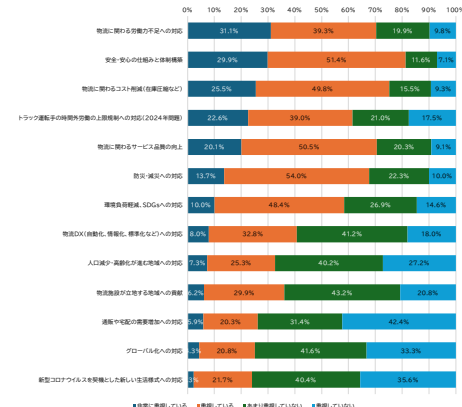
「非常に重視している」と回答した企業数の順番を見ると、「物流に関わる労働力不足への対応」（約 3 割）、「安全・安心の仕組みと体制構築」（3 割弱）、「物流に関わるコスト削減（在庫圧縮）」（2 ～ 3 割）の順番となっている。2024 年問題を踏まえて労働力不足への対応が切迫していることが伺える。

物流に関して今後重要と考える事項

▼企業数



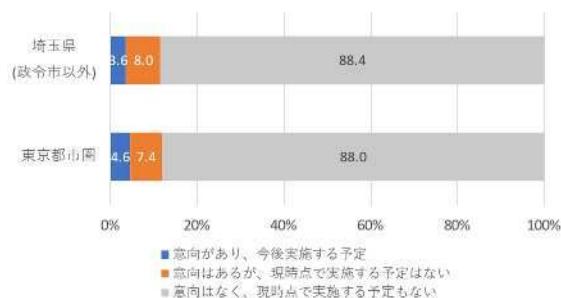
▼構成比



- ・物流施設の新設・移転の意向の有無

物流施設の新たな場所への新設・移転の意向や予定がある企業の割合は、埼玉県の企業では約 12%、東京都市圏全体の企業では約 12%程度である。

▼物流施設の新たな場所への新設・移転の意向や予定の有無（構成比）



＜基礎集計結果＞

・今後重要と考える事項

企業アンケート調査の回答企業は、2024 年問題や物流業界の人手不足を踏まえて、特に「物流に関わる労働力不足への対応」を重視している。これ以外にも、「安全・安心の仕組みと体制構築」、「物流に関わるコスト削減（在庫圧縮）」等を重視している。

・物流施設の新設・移転の意向

回答企業のうち 12%が物流施設の新たな場所への新設・移転の意向・予定を有している。新設・移転を希望する場所の条件としては、「土地の代金や土地・建物の賃料」、「広い土地や施設面積の確保のしやすさ」、「災害による被害を受ける可能性」、「従業員の確保のしやすさ」、「周辺の一般道路における大型貨物車の走行環境」を重視しており、外環道埼玉区間の沿線エリア【川口市、戸田市、和光市、八潮市、三郷市等】、圏央道埼玉区間の沿線エリア【狭山市、坂戸市、鶴ヶ島市、川島町等】が希望する場所として多く挙げられている。

・物流施設の建替・更新の意向

回答企業のうち 11%が物流施設の現在地での建替・更新の意向・予定を有している。建替・更新の意向・予定を有している物流施設は、圏央道埼玉区間の沿線エリア【狭山市、坂戸市、鶴ヶ島市、川島町等】、外環道埼玉区間の沿線エリア【川口市、戸田市、和光市、八潮市、三郷市等】のエリアに多い。「貨物車の駐車・荷さばきスペース、車両待機場の設置・拡充」、「建物の耐震化・免振化」、「土地や敷地面積の拡大」等を狙いとして、建物の建替や改築・修繕の意向・予定を有する企業が多いが、資金の確保、土地の確保、工事期間中の企業活動の制限等がネックとなっている。

・物資の輸配送の取組の意向

トラック運転手の人手不足への対応、環境負荷軽減、災害時への備え等を目的として、多くの企業が、「入出荷情報等の事前共有」、「パレットやカゴ車等の活用」、「災害や感染症拡大時における運行の中止・中断」、「他社への外部委託」、「積載効率向上」といった物資輸配送の取組を実施しており、今後も拡充予定である。一方で、「AI、データ解析等の技術の会得が必要」、「リードタイムの延長等により物流サービスの品質が低下する」、「外部委託先が見つからない」、「運送料や荷役料が高い」など、取組を進める上での問題点も挙げられている。

貨物車走行実態調査の分析

大型貨物車両の走行経路と工業地域や商業地域、住宅地等といった走行経路沿線の土地利用状況との関係から見た貨物車走行の適正化、中心市街地や住宅地等における配送貨物車走行の適正化等について検討を行うため、貨物車の走行実態について調査を行った。調査は埼玉県内（さいたま市以外）の道路を走行する貨物車のプローブデータを用いて、車種別の走行経路、車種別の発地着地（OD 間の輸送量、地域別・メッシュ別の集中交通量等）、区間別の走行速度など走行状況等について調査し、埼玉県内（さいたま市以外）の貨物車の走行実態や課題を明らかにするための分析を行った。

<分析結果>

車種別・業種別に詳細なデータを重ね合わせることで、市町村ごとの特徴的な貨物車走行の実態が見られた。

事業所数・世帯数・高速道路 IC への近接性・高規格道路への近接性・貨物鉄道駅への近接性などが埼玉県内の市町村の貨物車走行実態に影響を与えることが分析の結果として示された。

施設の立地動向の分析および立地選択モデルの開発にあたっては、これらの変数を考慮し、貨物車走行実態調査の実績との比較をもってその検証を行うことが必要であると考えられる。

今後の貨物車プローブデータのさらなる活用に向けて、貨物車の滞在時間をトリップ間の時間差によって分析し、市町村単位よりもさらに細かいメッシュ単位で評価していくことが想定される。

中高層マンション調査の実施と分析

住宅施設（中高層マンション）における地区物流のあり方について、住民の生活環境や交通安全への影響を考慮に入れて検討を行うことを目的として住宅施設における端末物流の実態や課題を明らかにするための調査を実施した。

<調査対象>

No	対象施設	住棟数	所在地	
21	21_埼玉県	1	埼玉県	川口市
22	22_埼玉県	1		桶川市
23	23_埼玉県	1		草加市

<調査内容>

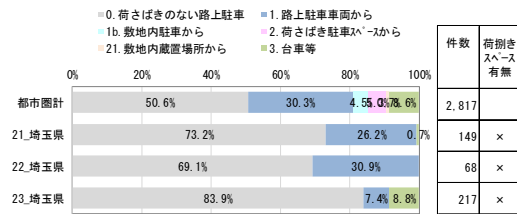
調査種類	調査のねらい
① 路上駐車実態調査	・マンションの周辺道路のうち、宅配車両の駐停車が認められる区間を調査対象区間に定め、調査対象区間に路上駐車している宅配車両の台数、駐停車の実態（駐車時間、車両情報、荷物量、駐停車の形態等）を調査する。 ・②の調査と合わせて荷さばき駐車スペースの過不足等を把握するための基礎資料とする。
② マンション内駐車・配送実態調査	・マンションの建物に出入りする宅配荷物の配送実態（配達員の出入り回数、配送時間、荷物量等）を調査し、マンションにおける貨物量の原単位を把握する。 ・マンション敷地内に宅配車両が駐停車している場合、その台数や駐車スペースの利用状況（駐車時間、車両情報、荷物量等）等を調査する。 ・①の調査と合わせてマンションにおける宅配車両の駐車原単位、荷さばき駐車スペースの過不足等を把握するための基礎資料とする。
③ 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行う。

<調査結果抜粋>

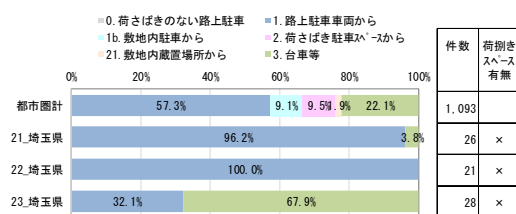
- ・調査対象マンションに宅配を運ぶ貨物車の駐車台数

マンションへの搬出入があるものについてみると、埼玉県の 3 施設は荷さばきスペースがなく、「21_埼玉県」「22_埼玉県」ではほとんどが路上駐車車両からの搬入、「23_埼玉県」では、7 割近くが台車等による搬入であった。都市圏全体と比べると、「21_埼玉県」「22_埼玉県」の路上駐車車両からの搬入、「23_埼玉県」の台車等による搬入の割合のいずれも都市圏全体の割合より高い。

▼荷さばきのない車両を含む



▼荷さばきのある車両のみ

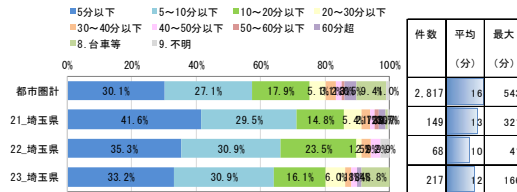


・調査対象マンションに宅配を運ぶ貨物車の駐車時間

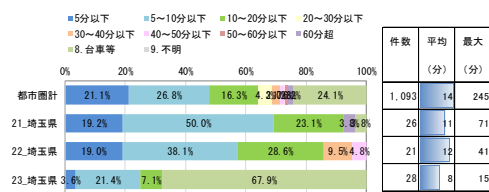
マンションへの搬出入があるものについて、埼玉県の3施設をみると、「21_埼玉県」は平均駐車時間11分、最大71分、「22_埼玉県」は平均駐車時間12分、最大41分、「23_埼玉県」は平均駐車時間8分、最大15分である。

都市圏全体の平均駐車時間14分、最大245分と比べると、同水準からやや短い傾向にある。

▼荷さばきのない車両を含む駐車台数



▼荷さばきのある車両のみの駐車台数



個人のモノの受取調査の実施と分析

個人の宅配受取の実態や宅配受取に関する行動変容の可能性等を把握し、住宅地を中心とした交通対策等を検討するために実施した。埼玉県内に居住する個人を対象として、インターネット調査会社の登録モニターなどを活用したWEBモニター調査によって、宅配の受取頻度、品目、受取場所・時間帯等に関する調査を行った。

埼玉県の居住者を対象に、1500サンプル程度収集するものとするが、詳細なサンプル数とは協議の上決定する。また、実施に当たってはスクリーニング調査を行い、居住地域や性別、年代が概ね均等になるようにした。

また、収集したデータを用いて、宅配受取の実態・課題を明らかにするための分析を行った。

<調査内容>

ねらい	○個人が受け取る宅配の量(受取頻度、個数等)や宅配受取の実態・意向を把握 ○Eコマースによる個人の買物が増加する中、住宅地等の宅配にかかる都市・交通課題の把握、対策のあり方の検討に利用
調査時期	○R6(2024)年10月3日～7日
調査方法	○インターネットモニター調査
調査内容	○世帯属性・個人属性(性別、年代、世帯構成、世帯年収、居住地、住宅の形態等) ○宅配受取頻度 ○再配達発生状況 ○外出や宅配による買い物の頻度 ○宅配受取の実態・意向 (商品数、品目、受取方法の実態・意向、受取までの所要日数、配送料金等)

<調査数量>

性別	年齢階層	埼玉南部	埼玉北部
男性	18-29歳	75	44
	30-39歳	72	41
	40-49歳	97	58
	50-59歳	84	51
	60-69歳	64	53
	70-79歳	70	54
女性	18-29歳	73	41
	30-39歳	68	38
	40-49歳	90	54
	50-59歳	78	50
	60-69歳	65	54
	70-79歳	81	60

<集計分析結果抜粋>

・宅配受取頻度

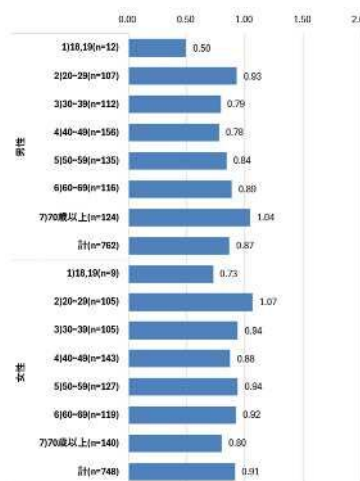
「18,19 歳」を除くと男性は「70 代」歳が最も頻度が高く、女性は「20～29」歳が最も頻度が高い。「単身（＝1 人世帯）」「夫婦のみ（＝2 人世帯）」「それ以外（＝3 人以上世帯）」では世帯人数が異なることから、おおむね後者になるほど宅配受取頻度が高くなっている。夫婦のみ世帯は、共働き世帯において受取頻度が高い。

性別・年齢階層別

▼宅配受取頻度の構成比

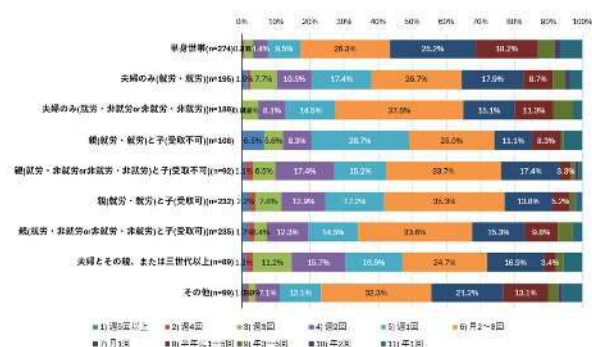


▼宅配受取頻度の週回数平均値

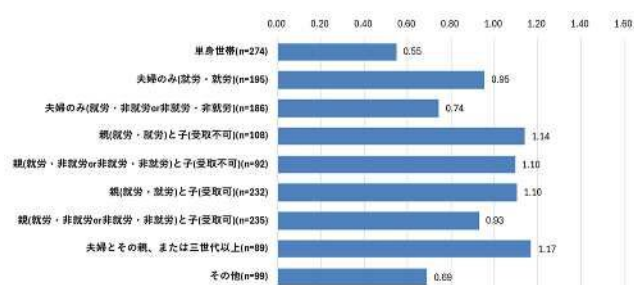


世帯構成別

▼宅配受取頻度の構成比



▼宅配受取頻度の週回数平均値

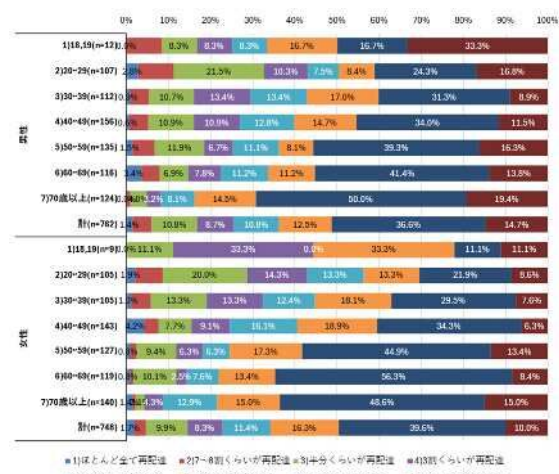


・再配達割合

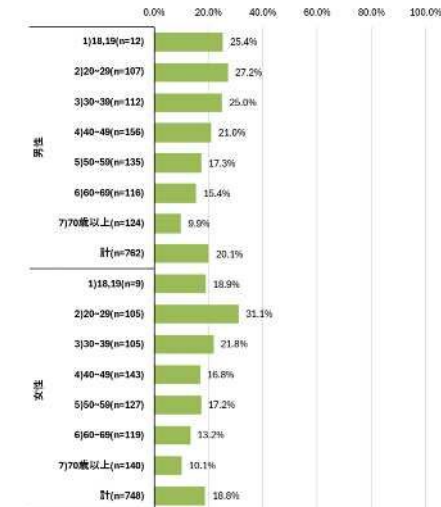
男女ともに、20～29 歳をピークとして高齢になるほど再配達割合は減少する傾向にある。「単身世帯」「共働き世帯（＝就労・就労の世帯）」「子供が幼く受取りできない世帯（＝子供が受取不可の世帯）」では、再配達割合が高くなっている。一方単身世帯でも 15%は「1 回も再配達はない」と回答しており、ばらつきがみられる。

性別・年齢階層別

▼再配達割合の構成比

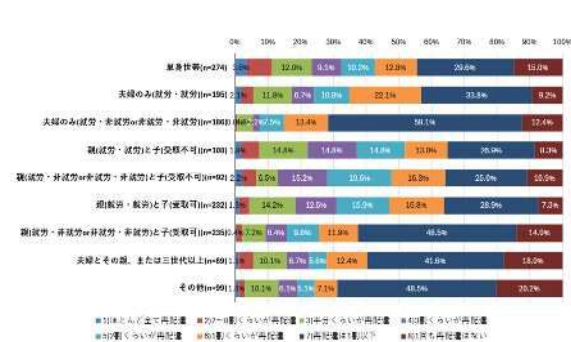


▼再配達割合の平均値

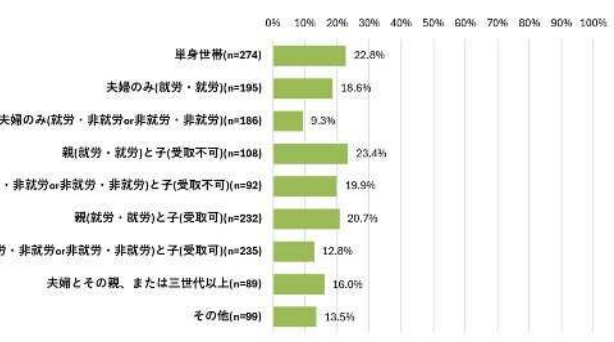


世帯構成別

▼再配達割合の構成比



▼再配達割合の平均値



物流に関する課題分析

令和5年度東京都市圏物資流動調査（事業所機能調査）結果、および、令和6年度実施の補完調査（企業アンケート調査貨物車走行実態調査、地区物流調査、個人のモノの受取調査）等から、埼玉県内における物流課題を分析した。

なお、東京都市圏交通計画協議会における議論の中では、物流を「広域物流」、「地区物流」の2つに大別し（図1）、社会経済情勢の変化に伴い、物流施設立地、貨物車交通、中心市街地や住宅地における地区物流が土地利用、ネットワーク、まちづくりに与える影響に着目し（図2）、表1に挙げるような課題を想定している。

本業務では、表1に整理した課題に着目し、埼玉県内におけるこれらの課題の所在等に関する分析・解析を行った。

▼図 1 広域物流、地区物流のイメージ



▼図 2 社会経済情勢を踏まえた物流の変化、都市計画・都市交通への影響のイメージ



▼表 1 東京都市圏全体で想定している物流に関する課題

分類		想定している課題
広域物流	物流施設立地	①物流需要に対応した物流拠点の確保 ②既存物流拠点の老朽化 ③周辺都市環境への影響
	貨物車交通	①輸配送需要に対応したネットワークの確保 ②貨物車交通による都市環境への影響
地区物流	中心市街地	①大規模駅前再開発などの都市再生事業が進む地区の荷さばき駐車場の空間確保 ②ウォカブルな空間づくりが進む地区の荷さばき駐車場の空間確保
	住宅地	①宅配車両の荷さばきスペースの不足 ②宅配車両による交通による居住環境への影響

<物流施設立地に関する課題分析>

分類	課題
(1)物流需要に対応した物流拠点の確保	・近年、トラック運転手の人手不足に対応した物流の効率化や、ネット通販の利用拡大による物流需要の増加を背景として、広域物流施設、都市内集配施設の立地需要が引き続き存在している。 ・圏央道・外環道・関越道といった高速道路などの幹線道路の沿線などでは新規立地が見られ、企業の新規立地の意向も存在している。その傾向は特に埼玉南部のエリアで顕著である。さらに、延床面積 10,000 m²を超える大規模物流施設の立地が継続しており、こうした物流施設の立地による土地利用へのインパクトは大きい。 ・物流施設の立地需要に見合った産業用地の確保が課題であると考えられる。
(2)既存物流拠点の老朽化	・外環沿線等で物流施設の老朽化が進んでいる。物流施設の老朽化は、物流の効率化の足かせとなり、大規模災害時にサプライチェーンの寸断が生じる懸念もあるため、老朽化した物流施設では建替や機能更新を進めることが重要である。
(3)周辺都市環境への影響	・宅配需要の増加に伴い、人口集積地の周辺に個人宅向けの貨物を取り扱う物流施設の立地が増加している。宅配サービスの利便性を支える上で、こうした物流施設の不可欠なものであるが、人口集積地の周辺への立地需要が大きいことから、新たな住工混在の発生が懸念される。 ・新規に開通した高速道路の IC 周辺等のエリアは、物流施設の立地需要が高くなりやすいが、市街化調整区域が多く、無秩序な立地とならないように土地利用のコントロールが重要である。

<貨物車交通に関する課題分析>

分類	課題
(1)輸配送需要に対応したネットワークの確保	・2024 年問題、環境負荷軽減に向けた物流の効率化のため、企業は、物資輸送の方法を見直す取組を進めている。 ・企業アンケート調査の調査結果からは、積載率向上、共同輸配送、大型貨物車の利用拡大、モーダルシフト、中継輸送、高速道路の利用拡大、電動化等を進める企業の動きが確認されている。 ・こうした輸配送の見直しに対応した道路ネットワークの確保が必要であると考えられる。例えば、大型貨物車の利用拡大に対応して、大型貨物車の走行に対応した道路ネットワークの確保は引き続き必要である。また、高速道路の利用拡大、モーダルシフトへの動きに対応して、高速道路 IC、鉄道貨物駅などの交通結節点にアクセスするための道路ネットワークの確保は重要である。

(2) 貨物車交通による都市環境への影響	・大規模な物流拠点においては、物流施設に出入りする貨物車が周辺道路の交通負荷に与える影響が懸念される。高速道路などの幹線道路から離れた場所にある物流施設や、工場跡地が大規模な物流拠点に転換している地域では、物流拠点は工場に比べて多くの貨物車が入り出す特徴があり、大型貨物車の割合も高いことから、周辺道路の交通に負荷を与える可能性がある。 ・宅配需要の増加に伴って、近年、住宅地に宅配荷物を配送する貨物車が増加していると考えられる。こうした貨物車は中小型貨物車が多いと考えられる。第5回東京都市圏物資流動調査は、住宅地における大型貨物車の通過交通の排除を課題に挙げていた。同じ課題は引き続き存在しているものと考えられ、住宅地における貨物車の流入実態の分析を行う必要があるが、これとは別に、住宅地に配送を行う宅配車両が増加していることには留意が必要である。前者は、幹線道路への誘導を図るべきであるが、後者は住宅地に荷物を届ける車両であり、住宅地に入ってこざるをえないため、前者とは区別した上で住宅地側での対応が必要である。
----------------------	--

<地区物流（住宅地）に関する課題分析>

分類	課題
(1) 宅配車両の荷さばきスペースの不足	・大規模マンションでは、居住者に宅配を届けるための宅配車両が集中しており、宅配車両の荷さばき駐車スペースが不足。マンション内に荷さばき駐車場がないマンションでは、前面道路への路上駐車が多くなっている。 ・一定規模以上の大規模マンションでは宅配車両の駐停車スペースの確保が必要と考えられる。

1 調査名称：千葉県東京都市圏総合都市交通体系調査

2 調査主体：東京都市圏交通計画協議会

協議会構成団体名：国土交通省関東地方整備局、茨城県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市、(独)都市再生機構、東日本高速道路(株)、中日本高速道路(株)、首都高速道路(株)

3 調査圏域：東京都市圏

東京都（島嶼部を除く）、神奈川県、千葉県、埼玉県、茨城県

4 調査期間：令和 3 年度～令和 7 年度

5 調査概要：

東京都市圏においても、今後超高齢化社会・少子化・人口減少を迎えるが、依然として人口集積した巨大な消費地である。都市交通は、「人の動き」と「物の動き」から成り立ち都市の社会・経済活動を形成している。よって、人の移動に加え物の移動を一体的に捉えた都市交通施策・土地利用施策等を検討し、活力・国際競争力の向上を支える物流の実現、環境に配慮した物流の実現、安心・安全で災害に強い物流を実現し、活力のある都市圏の形成を確保する必要がある。

本調査は、東京都市圏（1 都 4 県 5 政令市）における、物の動きを捉える物資流動調査を実施し、調査結果等を分析したうえで、物流からみた東京都市圏における総合的な都市交通計画を策定するものである。

第 6 回東京都市圏物資流動調査の本体調査と補完調査を実施し、調査から得られるデータを用いた分析に基づき、都市圏全体の政策の方向性の提案を行う。

I 調査概要

1 調査名称

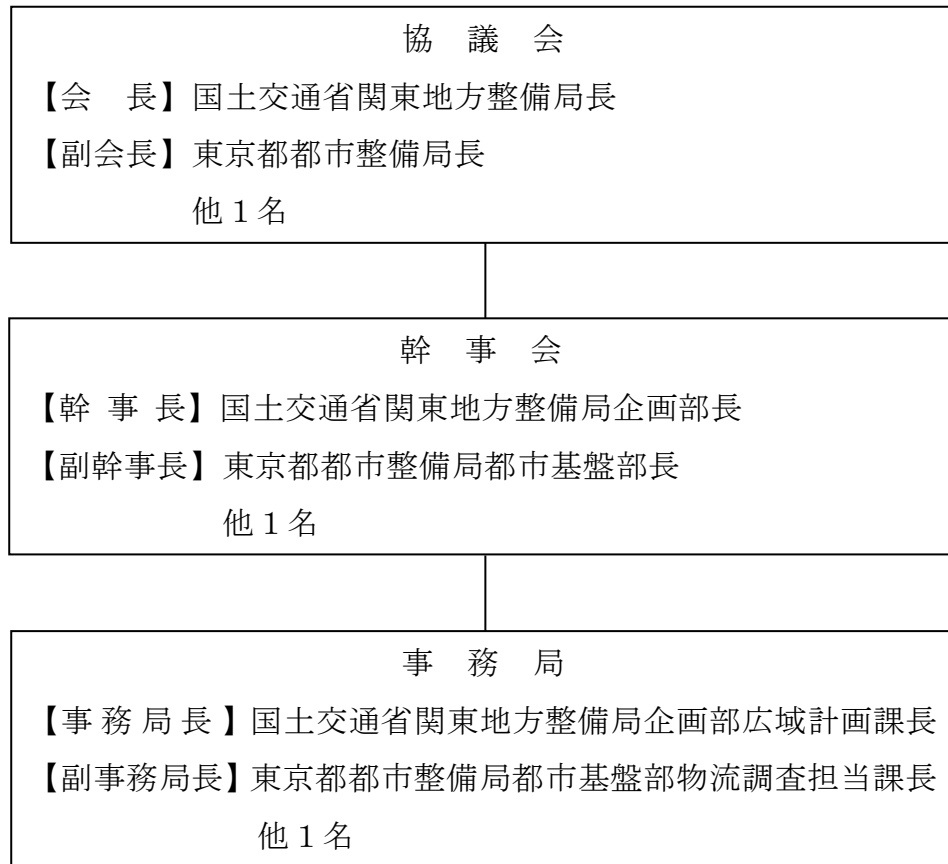
千葉県東京都市圏総合都市交通体系調査

2 報告書目次

1. 調査全体計画	1-1
1.1 業務概要	1-1
1.2 実施方針	1-3
1.3 全体スケジュール	1-9
2. 令和5年度本体調査（事業所機能調査）に関する調査	2-1
2.1 データ作成	2-1
2.1.1 データの入力	2-1
2.1.2 データチェック	2-15
2.2 基礎集計分析	2-60
2.2.1 設問項目ごとの記入率・不明率	2-60
2.2.2 設問項目ごとの基礎集計	2-77
3. 令和6年度補完調査	3-1
3.1 企業アンケート調査の実施と分析	3-2
3.1.1 調査計画	3-2
3.1.2 調査物件の作成・印刷	3-27
3.1.3 調査対象事業所名簿の整理・作成	3-34
3.1.4 調査物件の発送・調査結果の収集	3-38
3.1.5 調査データの後処理及びオリジナルマスターデータの作成	3-56
3.1.6 基礎集計分析	3-66
3.2 貨物車走行実態調査	3-153
3.2.1 調査計画	3-154
3.2.2 基礎分析	3-163
3.2.3 地域別の分析	3-174
3.3 地区物流調査の実施と分析	3-183
3.3.1 調査対象施設における調整・選定	3-183
3.3.2 地区物流調査の実施	3-198
3.3.3 地区物流調査の分析	3-199
3.4 個人のモノの受取調査の実施と分析	3-211
3.4.1 個人のモノの受取調査の実施	3-211

3. 4. 2 個人のモノの受取調査の分析	3-243
4. 物流に関する課題分析	4-1
4. 1 物流施設立地に関する課題分析	4-3
4. 1. 1 課題分析	4-3
4. 1. 2 まとめ	4-14
4. 2 貨物車交通に関する課題分析	4-16
4. 2. 1 課題分析	4-16
4. 2. 2 まとめ	4-30
4. 3 地区物流（住宅地）に関する課題分析	4-31
4. 3. 1 課題分析	4-31
4. 3. 2 まとめ	4-35

3 調査体制



4 委員会名簿等：

東京都市圏総合都市交通体系あり方検討会

(令和7年4月現在)

	所属	役職	氏名
委員 (座長)	早稲田大学 創造理工学部 社会環境工学科	教授	森本 章倫
委員	日本大学 理工学部 交通システム工学科	教授	小早川 悟
〃	東京大学大学院 工学系研究科	教授	福田 大輔
〃	東京女子大学 現代教養学部 経済経営学科	教授	二村 真理子
〃	流通経済大学 流通情報学部	教授	味水 佑毅
〃	国土交通省 物流・自動車局 物流政策課	課長	紺野 博行
〃	国土交通省 都市局 都市計画課 都市計画調査室	室長	田中 成興
〃	国土交通省 道路局 企画課 道路経済調査室	室長	廣瀬 健二郎
〃	国土交通省 物流・自動車局 貨物流通事業課	課長	三輪田 優子
〃	国土交通省 国土技術政策総合研究所 都市研究部 都市施設研究室	室長	新階 寛恭
〃	国土交通省 関東運輸局 交通政策部	部長	高橋 信博
〃	国土交通省 関東運輸局 自動車交通部	部長	落合 裕史
〃	警察庁 交通局 交通規制課	理事官	櫻井 壯太郎
〃	警察庁 関東管区警察局 広域調整部 広域調整第二課	課長	風間 康男

Ⅱ 調査成果

1 調査目的

東京都市圏交通計画協議会（以下「協議会」という。）では、昭和４３年度より国土交通省及び１都４県（茨城県、東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県）、５政令市（横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市）、４団体（首都高速道路株式会社、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、独立行政法人都市再生機構）が共同して、人の動きを捉える東京都市圏パーソントリップ調査を実施し、昭和４７年度から１０年ごとに物の動きを捉える東京都市圏物資流動調査（以下「物資流動調査」という。）を実施してきた。

本調査は、令和５年度に実施した「東京都市圏総合都市交通体系調査（物資流動調査本調査）業務委託」（以下、「過年度業務」）の調査結果を踏まえ、第６回東京都市圏物資流動調査の補完調査を実施することを目的とする。概要は以下のとおりである。

【概要】

東京都市圏における物流の現状や課題の把握に向け実施した「東京都市圏総合都市交通体系調査（物資流動調査本調査）業務委託」の調査結果を補完するため、以下に示す４種類の調査を実施するもの。

- 企業アンケート調査：千葉県内の抽出した調査対象（企業本社含む）に対し、調査を依頼しWEB調査システムによる回答を集計、分析・解析を実施する。
- 貨物車走行実態調査：貨物車のプローブデータから貨物車の走行実態を調査・把握する。
- 地区物流調査：千葉県内の調査対象（中高層マンション）に対し、現地での実測、出入りする物流事業者への聞き取り等を実施し、調査結果の分析・解析を実施する。
- 個人のモノの受取調査：個人の宅配の受取に関する実態・課題をWEBモニター調査にて調査を実施する。

2 調査フロー

令和3年度	・調査成果の検討 ・本体調査の企画 ・事前調査の実施方針
令和4年度	・事前調査の実施
令和5年度	・本体調査の実施
令和6年度	・データ作成と基礎分析 ・補完調査の実施
令和7年度	・とりまとめ

3 調査圏域図



４ 調査成果

以下のとおり。

2.2.2 設問項目ごとの基礎集計

(1) 業種別集計

1) 事業所の概要について

a. 従業員数

- いずれの業種においても、他の従業員規模と比べて「5-19 人」の割合が高い。特に、水運業で高く、91.3%を占めている。次いで、郵便業で 76.5%を占めている。
- 「300 人以上」について、他の業種と比べて航空運輸業で割合が高く、8.3%を占めている。



図 2-51 業種 8 区分別、従業員数規模別、拡大構成比

備考: 従業員数 0 人の回答を「回答不明」としている

b. 敷地の状況

○敷地の形態

- ・航空運輸業を除き、いずれの業種においても「共同ビル・雑居ビル」より「敷地を占有」の割合が高く、70%を超える。
- ・航空運輸業の「共同ビル・雑居ビル」の割合は 69.4% を占めている。



図 2-52 業種 8 区分別、敷地の形態別、拡大構成比

○敷地面積

- ・多くの業種で「1-999 m²」の割合が他の面積規模と比べて高いが、倉庫業では「10000 m²以上」の割合が高い。

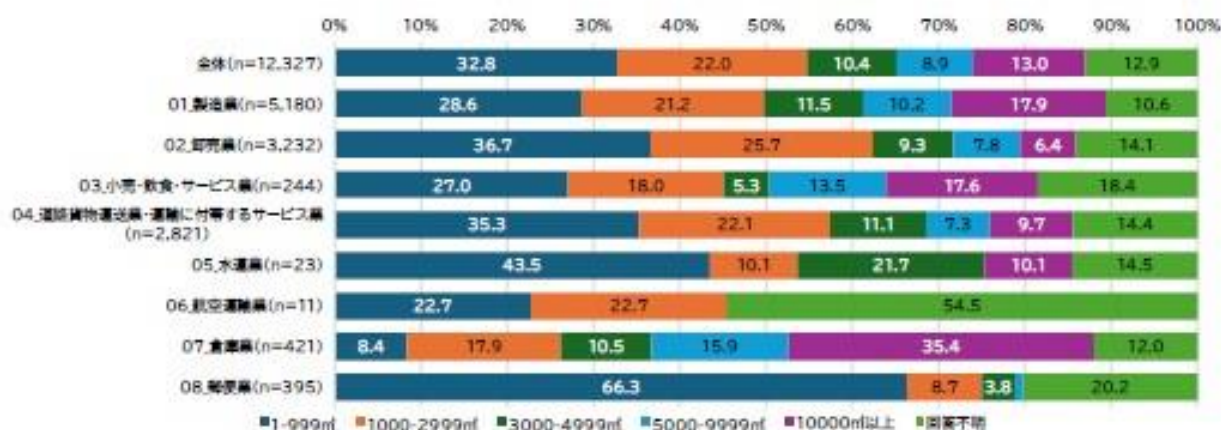


図 2-53 業種 8 区分別、敷地面積規模別、拡大構成比

備考：敷地の形態について、「敷地を占有」回答者、または回答不明の回答者を対象

○土地の所有形態(複数回答)

- ・製造業、卸売業、水運業では他の所有形態と比べて「所有」の割合が高く、半数以上を占めている。
- ・一方、その他の業種では「賃貸」の割合が高い。特に郵便業で高く、58.7%を占めている。

表 2-58 業種 8 区分別、土地の所有形態別、拡大構成比

	n	土地の所有形態			
		所有	賃貸	その他	回答不明
全体	12,327	52.9	41.7	2.6	7.3
業種8区分					
01 製造業	5,180	62.7	33.1	2.2	6.8
02 卸売業	3,232	55.2	41.2	2.4	6.1
03 小売・飲食・サービス業	244	36.9	50.0	3.7	11.5
04 道路貨物運送業・運輸に付帯するサービス業	2,821	39.7	53.3	3.7	7.9
05 水運業	23	59.4	36.2	0.0	4.3
06 航空運輸業	11	0.0	45.5	0.0	54.5
07 倉庫業	421	42.6	54.0	3.6	4.6
08 郵便業	395	21.2	58.7	0.0	20.2

備考：敷地の形態について、「敷地を占有」回答者、または回答不明の回答者を対象

c. 延床面積

- ・多くの業種で「1-999 m²」の割合が他の面積規模と比べて高いが、航空運輸業では「1000-2999 m²」、倉庫業では「10000 m²以上」の割合が高い。

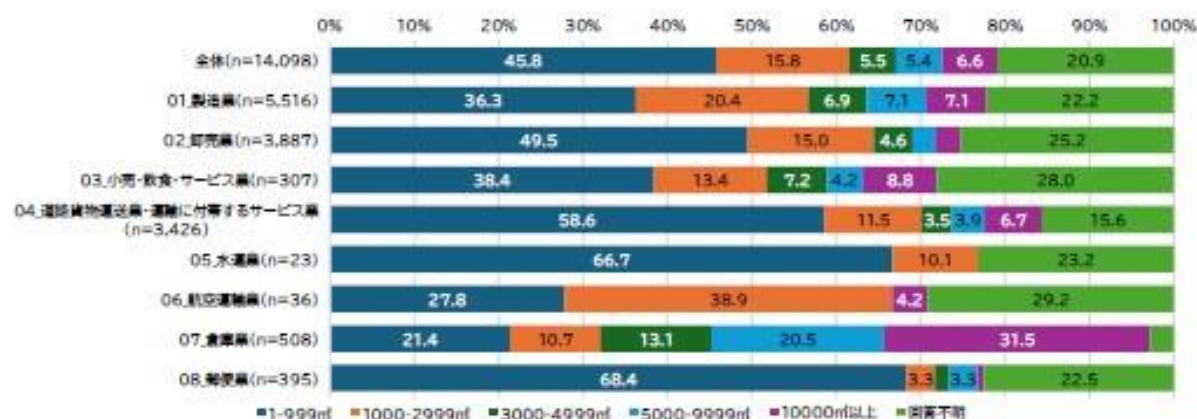


図 2-54 業種 8 区分別、延床面積規模別、拡大構成比

d. 顧客の特性(運輸業のみの回答)

○顧客の特性

- ・倉庫業を除き、いずれの業種においても「不特定多数の荷主用」の割合が「特定の荷主用」と比べて高い。特に郵便業で高く、99.7%を占めている。

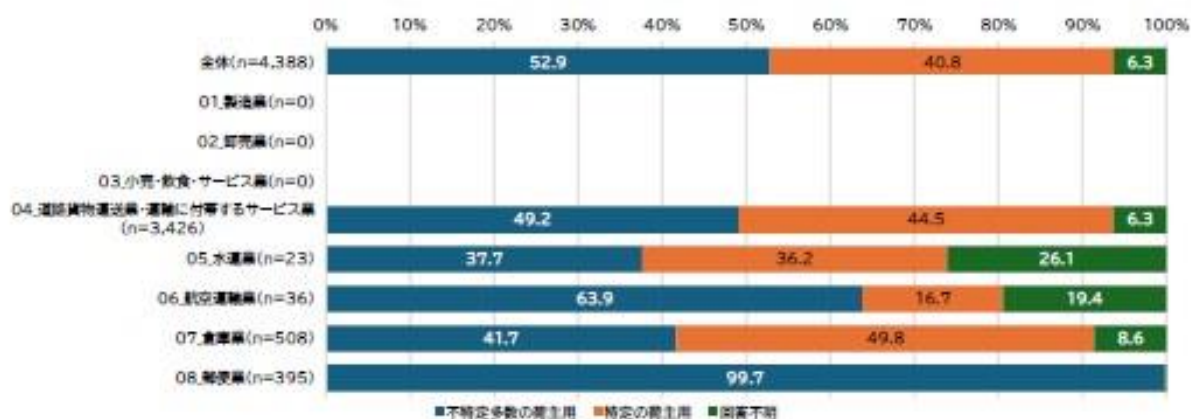


図 2-55 業種 8 区分別、顧客の特性別、拡大構成比

○特定の荷主の業種

- ・道路貨物運送業・運輸に付帯するサービス業において、他の業種と比べて「道路貨物運送業」の割合が高い。
- ・水運業において、他の業種と比べて「鉱業」の割合が高い。
- ・航空運輸業において、他の業種と比べて「軽雑系製造業」「その他の運輸業」の割合が高い。
- ・倉庫業において、他の業種と比べて、多くの荷主の業種において割合が高い。

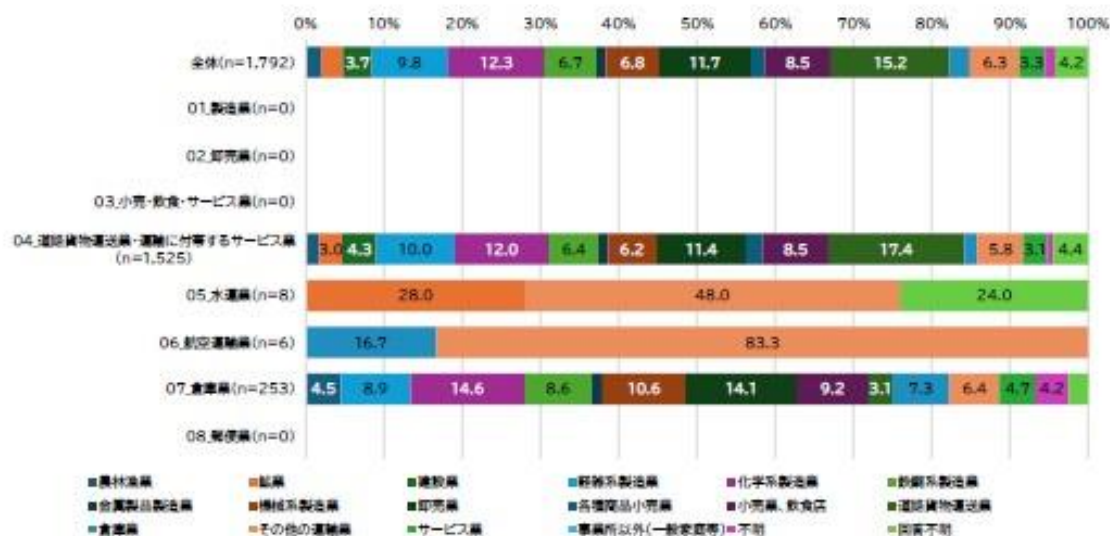


図 2-56 業種 8 区分別、特定の荷主の業種別、拡大構成比

備考:顧客の特性について、「特定の荷主用」回答者を対象

(2) 基礎集計結果

＜問1(企業の概要):貨物を取り扱う事業所の有無＞

●全体

- ・貨物を取り扱う事業所を持つ企業は56.7%、貨物を取り扱う事業所を持たない企業は43.3%を占める。
- ・問2以降は、問1で「あり」と回答した企業のみが回答している。そのため、問2以降を回答している企業数は有効回収数の約半数程度となっている。



※左図：貨物を取り扱う事業所の有無別の企業数

右図：貨物を取り扱う事業所の有無別の構成比

図 3-36 貨物を取り扱う事業所の有無別の企業数、構成比（都県市別）

表 3-23 貨物を取り扱う事業所の有無別の企業数、構成比（都県市別）

	事業所数			割合		
	あり	なし	合計	あり	なし	合計
千葉県(千葉市以外)	305	233	538	56.7%	43.3%	100.0%
東京都市圏計	2,599	2,024	4,623	56.2%	43.8%	100.0%

●業種別

- ・貨物を取り扱う事業所を持つ企業の割合は、運輸業（運送業、倉庫業）が高く、小売業・飲食店・サービス業が低い。運輸業（運送業、倉庫業）は物流サービスを提供する業種であるため、貨物を取り扱う事業所を持つ割合が高い。これに対して、小売業・飲食店・サービス業は、運輸業者から物流サービスの提供を受ける企業が多いため、自企業が貨物を取り扱っている（物流に関係している）と認識していない企業が多いことが影響している可能性がある。
- ・企業数で見ると、貨物を取り扱う事業所を持つ企業は、製造業、運送業、卸売業の順に多く、倉庫業、小売業・飲食店・サービス業は少ない。

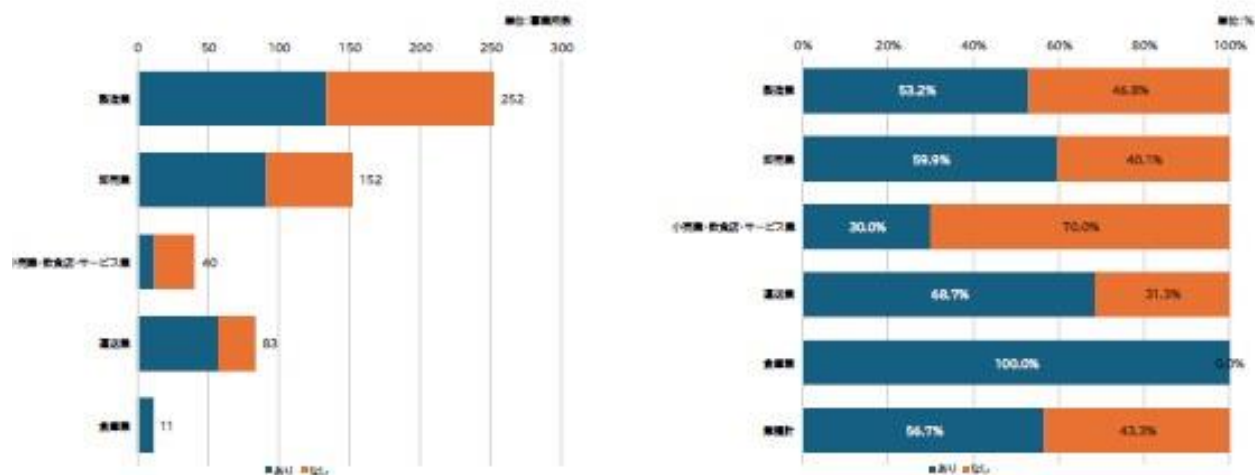


図 3-37 貨物を取り扱う事業所の有無別の企業数、構成比（5業種別）

表 3-24 貨物を取り扱う事業所の有無別の企業数、構成比（5業種別）

	事業所数			割合		
	あり	なし	合計	あり	なし	合計
1 製造業	134	118	252	53.2%	46.8%	100.0%
2 卸売業	91	61	152	59.9%	40.1%	100.0%
3 小売業・飲食店・サービス業	12	28	40	30.0%	70.0%	100.0%
4 運送業	57	26	83	68.7%	31.3%	100.0%
5 倉庫業	11	0	11	100.0%	0.0%	100.0%
業種計	305	233	538	56.7%	43.3%	100.0%

●企業規模別

- ・貨物を取り扱う事業所を持つ企業の割合は、大企業、中規模企業者、小規模企業者の順に高く、荷主、運輸業のそれぞれで見ても概ね同じである。大企業になるほど、多くの事業所を擁しているため、企業内に貨物を取り扱う事業所が存在する割合が高くなるためだと考えられる。
- ・企業数で見ると、大企業は母数としては少ないため、貨物を取り扱う事業所を持つ企業の多くが中規模企業者、小規模企業者であり、大企業は少ない。

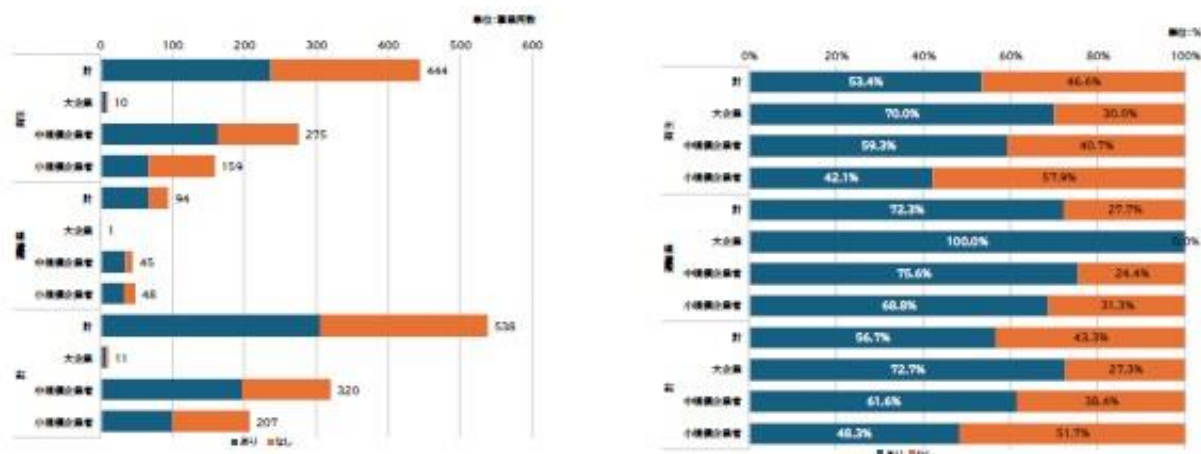


図 3-38 貨物を取り扱う事業所の有無別の企業数、構成比（企業規模別）

表 3-25 貨物を取り扱う事業所の有無別の企業数、構成比（企業規模別）

		事業所数			割合		
		あり	なし	合計	あり	なし	合計
荷主	計	237	207	444	53.4%	46.6%	100.0%
	大企業	7	3	10	70.0%	30.0%	100.0%
	中規模企業者	163	112	275	59.3%	40.7%	100.0%
	小規模企業者	67	92	159	42.1%	57.9%	100.0%
運輸業	計	68	26	94	72.3%	27.7%	100.0%
	大企業	1	0	1	100.0%	0.0%	100.0%
	中規模企業者	34	11	45	75.6%	24.4%	100.0%
	小規模企業者	33	15	48	68.8%	31.3%	100.0%
計	計	305	233	538	56.7%	43.3%	100.0%
	大企業	8	3	11	72.7%	27.3%	100.0%
	中規模企業者	197	123	320	61.6%	38.4%	100.0%
	小規模企業者	100	107	207	48.3%	51.7%	100.0%

<問2(物流に関して今後重要と考える事項):今後重要と考える事項>

【A. 今後重要と考える事項(4段階評価)】

●全体

- ・物流に関して今後重要と考える事項をたずねた設問の回答結果を整理すると、「非常に重視している」「重視している」と回答した企業の割合をみると、「安全・安心の仕組みと体制構築」、「物流に関わる労働力不足への対応」、「物流に関わるコスト削減(在庫圧縮など)」の順が多い。
- ・さらに、「非常に重視している」と回答した企業の割合のみでみると、「物流に関わる労働力不足への対応」、「安全・安心の仕組みと体制構築」、「物流に関わるコスト削減(在庫圧縮など)」の順に変わっており、労働力不足への対応が特に重視されていることがわかる。

▼「非常に重視している」「重視している」と回答した企業数の合計が大きな順番に並べ替え

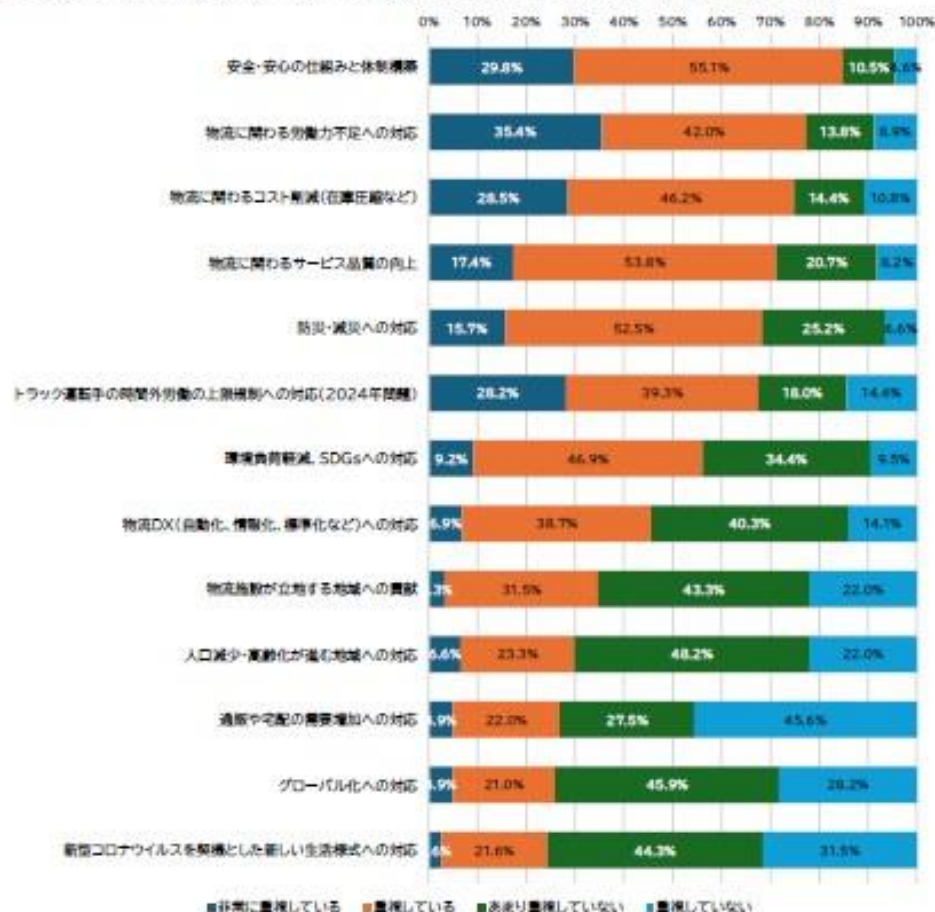


図 3-39 物流に関して今後重要と考える事項(構成比)

4.1.2 まとめ

(1) 物流需要に対応した物流拠点の確保

- ・東京都市圏では、トラック運転手の人手不足に対応した物流の効率化や、ネット通販の利用拡大による物流需要の増加を背景として、広域物流施設、都市内集配施設の立地需要が引き続き存在している。
- ・特に、臨海部や幹線道路の沿線（高速道路 IC 近傍等）などでは新規立地がみられ、企業の新規立地の意向も存在している。さらに、延床面積 10,000 m²を超える大規模物流施設の立地が継続しており、こうした物流施設の立地による土地利用へのインパクトは大きい。
- ・物流施設の立地需要に見合った産業用地の確保が課題であると考えられる。
- ・千葉県において、空港、港湾、工場の機能、および、市民の生活関連品を届ける物流機能を支えるための物流施設の立地需要に応えることが重要であるとともに、無秩序な立地が進まないように一定程度の土地利用のコントロールも重要である。

(2) 既存物流拠点の老朽化

- ・東京都市圏では、臨海部等に古くからある既存の物流拠点では、物流施設の老朽化が進んでいる。このまま対策を講じないと、物流施設がさらに老朽化し、トラック運転手の不足が進む中で、物流の効率化の足かせとなる可能性がある。また、大規模災害が生じた場合などに、物流施設の操業が停止することによって、生活関連品のサプライチェーンの寸断が生じる懸念もある。
- ・老朽化した物流拠点では建替や機能更新を進めることが必要であると考えられる。
- ・千葉県内においても、東京に近いエリアなどで古い物流施設が多くなっており、企業ニーズを踏まえた適切な機能更新が必要である。

(3) 周辺都市環境への影響

- ・郊外部の高速道路 IC の近傍等のエリアは、道路の利便性の高さから、物流施設の立地需要が高いが、本来は市街化を抑制すべき市街化調整区域であることが多い。三環状道路の整備の進捗に伴って、高速道路 IC 近傍の市街化調整区域では、市街化編入、地区計画、都市計画法 34 条 12 項の適用等によって、物流施設の新規立地が進んできた。(1)で説明したように、郊外部においても引き続き物流拠点の立地需要が見込まれる中で、市街化調整区域では周辺都市環境に配慮した土地利用のコントロールが必要であると考えられる。
- ・都心近郊の準工業地域・工業地域では、工場跡地にマンションなどの住宅が建設され、古くからある物流施設・工場との土地利用混在が指摘されてきた。近年は、宅配需要の増加に伴い、都心近郊において個人宅に宅配荷物等を届ける物流施設の立地が増えている。こうした物流施設は消費地の近くに立地することが有利であるため、周辺に住宅がある場合には住工混在への対応が必要であると考えられる。

1 調査名称：東京都 東京都市圏総合都市交通体系調査

2 調査主体：東京都市圏交通計画協議会

協議会構成団体名：国土交通省関東地方整備局、茨城県、埼玉県、千葉県、
東京都、神奈川県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、
相模原市、(独)都市再生機構、東日本高速道路(株)、
中日本高速道路(株)、首都高速道路(株)

3 調査圏域：東京都市圏

東京都（島嶼部を除く）、神奈川県、千葉県、埼玉県、
茨城県

4 調査期間：令和 3 年度～令和 7 年度

5 調査概要：

東京都市圏においても、今後超高齢化社会・少子化・人口減少を迎えるが、依然として人口集積した巨大な消費地である。都市交通は、「人の動き」と「物の動き」から成り立ち都市の社会・経済活動を形成している。よって、人の移動に加え物の移動を一体的に捉えた都市交通施策・土地利用施策等を検討し、活力・国際競争力の向上を支える物流の実現、環境に配慮した物流の実現、安心・安全で災害に強い物流を実現し、活力のある都市圏の形成を確保する必要がある。

本調査は、東京都市圏（1 都 4 県 5 政令市）における、物の動きを捉える物資流動調査を実施し、調査結果等を分析したうえで、物流からみた東京都市圏における総合的な都市交通計画を策定するものである。

第 6 回東京都市圏物資流動調査の本体調査と補完調査を実施し、調査から得られるデータを用いた分析に基づき、都市圏全体の政策の方向性の提案を行う。

I 調査概要

1 調査名称

東京都 東京都市圏総合都市交通体系調査

2 報告書目次

1. 調査全体計画

- 1.1 業務概要
- 1.2 実施方針
- 1.3 全体スケジュール

2. 本体調査（事業所機能調査）の分析

- 2.1 データ作成
- 2.2 基礎集計分析

3. 補完調査の実施、分析

- 3.1 企業アンケート調査
- 3.2 貨物車走行実態調査
- 3.3 地区物流調査
- 3.4 個人のモノの受取調査

4. 物流に関する課題分析

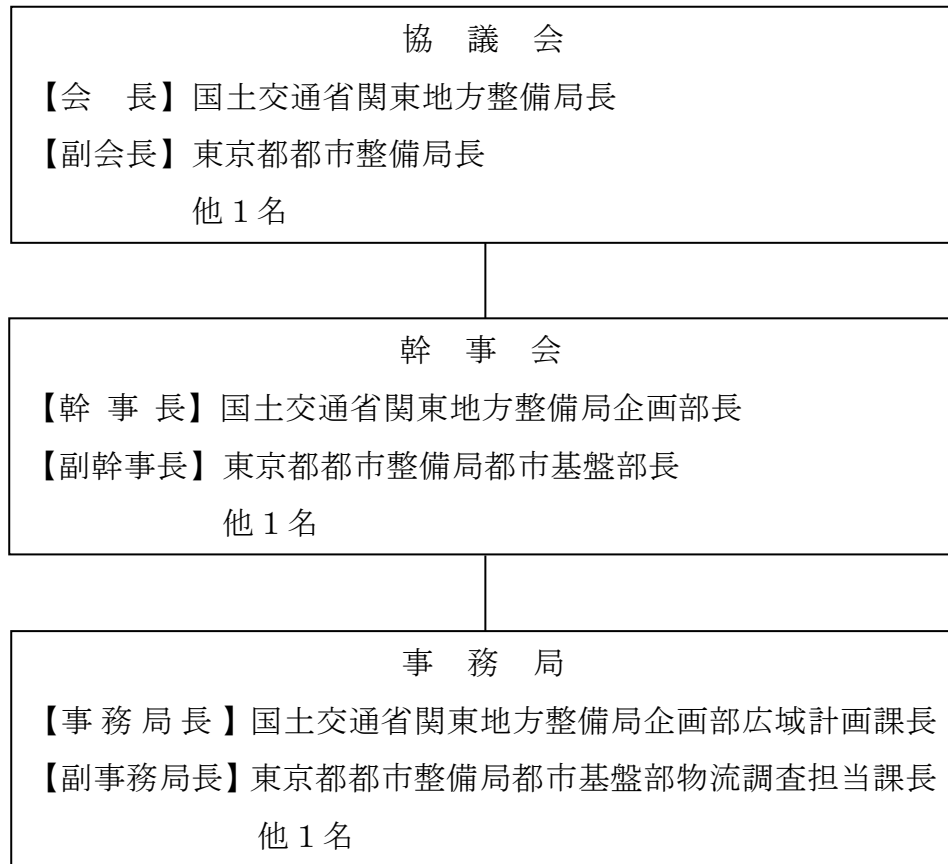
- 4.1 物流拠点立地に関連した土地利用の課題
- 4.2 物資を輸送する貨物車交通の課題
- 4.3 中心市街地における貨物車交通の課題
- 4.4 住宅地における荷さばき駐車場の課題

5. 物流・都市交通施策の詳細検討

- 5.1 物流拠点立地にかかる課題に対する政策提案
- 5.2 物流ネットワークにかかる課題に対する政策提案
- 5.3 住宅地の荷さばき課題に対する政策提案

6. 事務局会議への出席

3 調査体制



4 委員会名簿等：

東京都市圏総合都市交通体系あり方検討会

(令和7年4月現在)

	所属	役職	氏名
委員 (座長)	早稲田大学 創造理工学部 社会環境工学科	教授	森本 章倫
委員	日本大学 理工学部 交通システム工学科	教授	小早川 悟
〃	東京大学大学院 工学系研究科	教授	福田 大輔
〃	東京女子大学 現代教養学部 経済経営学科	教授	二村 真理子
〃	流通経済大学 流通情報学部	教授	味水 佑毅
〃	国土交通省 物流・自動車局 物流政策課	課長	紺野 博行
〃	国土交通省 都市局 都市計画課 都市計画調査室	室長	田中 成興
〃	国土交通省 道路局 企画課 道路経済調査室	室長	廣瀬 健二郎
〃	国土交通省 物流・自動車局 貨物流通事業課	課長	三輪田 優子
〃	国土交通省 国土技術政策総合研究所 都市研究部 都市施設研究室	室長	新階 寛恭
〃	国土交通省 関東運輸局 交通政策部	部長	高橋 信博
〃	国土交通省 関東運輸局 自動車交通部	部長	落合 裕史
〃	警察庁 交通局 交通規制課	理事官	櫻井 壯太郎
〃	警察庁 関東管区警察局 広域調整部 広域調整第二課	課長	風間 康男

Ⅱ 調査成果

1 調査目的

東京都市圏交通計画協議会（以下「協議会」という。）では、国土交通省及び 1 都 4 県（茨城県、東京都、神奈川県、埼玉県及び千葉県）、5 政令市（横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市及び相模原市）、4 団体（首都高速道路株式会社、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社及び独立行政法人都市再生機構）が共同して、昭和 47 年度から 10 年ごとに物の動きを捉える東京都市圏物資流動調査（以下「物資流動調査」という。）を実施してきており、令和 5 年度には第 6 回物資流動調査の本体調査を行った。

本調査は、昨年度の調査に引き続き本体調査の分析などを行うとともに、本体調査では把握できない詳細なモノの動きの実態を把握するため、補完調査を実施することを目的とする。

2 調査フロー

令和 3 年度	・ 調査成果の検討 ・ 本体調査の企画 ・ 事前調査の実施方針
令和 4 年度	・ 事前調査の実施
令和 5 年度	・ 本体調査の実施
令和 6 年度	・ データ作成と基礎分析 ・ 補完調査の実施
令和 7 年度	・ とりまとめ

3 調査圏域図



4 調査成果

(1) 調査全体計画

ア 業務概要、実施方針、全体スケジュール

- ・ 工期 令和６年６月 25 日から令和 7 年 3 月 21 日まで

(2) 本体調査（事業所機能調査）の分析

令和５年度に実施した本体調査（事業所機能調査）のエディティング済みの調査結果について、コーディング、データ入力、エラーチェックを行い、オリジナルマスターデータを作成した。

作成したオリジナルマスターデータをもとにして、東京都市圏交通計画協議会が作成した分析・解析用データを用いて、設問ごとの基礎集計分析を行った。

① データ作成

データの入力、データチェック

② 基礎集計分析

設問項目ごとの記入率・不明率、設問項目ごとの基礎集計

(3) 補完調査の実施、分析

第６回東京都市圏物資流動調査では、令和５年度に実施した本体調査（事業所機能調査）に加えて、政策テーマに関する物流等の詳細な実態や課題の把握を目的として、４つの補完調査を行った。

各調査は、東京都市圏交通計画協議会において協議された調査仕様等に基づき実施した。

① 企業アンケート調査

企業の将来に向けた物流活動の変化の可能性、物流に関する取組の実施意向等を把握するため、企業の物流活動の方向性や物流施設における意向や、物流施設の新設や建替え、物資の輸配送に関する取組など、企業活動に着目した情報を調査した。

ア 調査計画、調査準備

本体調査（事業所機能調査）に回答した事業所の中から調査対象事業所を選定した。

調査対象事業所への調査物件の発送日は令和６年９月 26 日（木）、調査結果の回答期限は 10 月 18 日（金）、調査結果の提出は 11 月 22 日（金）まで受け付けた。

調査方法は、「郵送配布・WEB 回収」の方式を採用した。

イ 調査実施

発送事業所数は 4,391 事業所（運輸業：751 事業所、荷主：3,640 事業所）、発送戻りとなった件数は 90 件（運輸業：20 件、荷主：70 件）であった。

調査対象事業所からの調査への回答方法、WEB 調査票に関する問合せに対応するた

め、本調査専用の電話窓口を設置した。電話対応件数は、本調査専用（受託者）の電話窓口が 126 件、行政の電話窓口が 5 件、両者合わせて 131 件であった。

調査票を提出した事業所数(回収事業所数)は 1,639 事業所であった(回収率:37.3%)。ただし、この回収事業所数は、無効票を提出した事業所の数も含む。

ウ データ作成

WEB 調査システムによって回収した調査票の電子データを取得し整理した後、エディティング（記入漏れ・記入ミスの確認・修正、有効票の判定）、コーディング（数値化）、エラーチェック等を行い、オリジナルマスターデータを作成した。

エ 調査の進捗管理、有効回収数・有効回収率

調査準備、調査実施、データ作成の各段階において、作業の進捗状況や調査結果の回収状況などを、週 1 回の頻度で報告した。

企業アンケート調査の最終的な有効回収事業所数は 1,573 事業所（運輸業：288 事業所、荷主：1,285 事業所）、有効回収率（有効回収事業所数の調査対象事業所数に対する割合）は 35.8%（運輸業：38.3%、荷主：35.3%）だった。

オ 基礎集計分析

設問ごとの記入率を整理した。いずれの設問も 100%近い記入率であった。

物流に関して今後重要と考える事項をたずねた設問で「非常に重視している」と回答した企業数の順番を見ると、「物流に関わる労働力不足への対応」（3～4 割）、「物流に関わるコスト削減（在庫圧縮など）」（約 3 割）、「安全・安心の仕組みと体制構築」（約 3 割）の順番となっている。2024 年問題を踏まえて労働力不足への対応が切迫していることが伺える。

② 貨物車走行実態調査

大型貨物車両の走行経路と工業地域や商業地域、住宅地等といった走行経路沿線の土地利用状況との関係から見た貨物車走行の適正化、中心市街地や住宅地等における配送貨物車走行の適正化等について検討を行うため、貨物車の走行実態について調査を行った。

ア 調査計画

調査対象は、東京都市圏内の道路を走行している貨物車両とした。

調査方法は、民間の協力会社から提供された貨物車プローブデータ（民間プローブ。各車両に搭載されているドライブレコーダー等の運行記録計で取得される、日時・位置・走行状態（速度やビデオカメラ映像））の加工による。

主な調査内容は、車種別の走行経路、車種別の発地・着地、区間別の走行速度など走行状況である。

データの対象期間は、令和 6 年 10 月 1 日（火）～10 月 14 日（月）とした。

イ 基礎分析

トリップに関する分析は、「東京都内を出発地あるいは目的地とする」ことを抽出条件として行った。総車両数 75,584 台のうち、東京都内を出発地あるいは目的地とするトリップを行っている車両は 53,018 台（総車両数の約 70%）であった。

ウ 市区町村別の分析

車種別・業種別に詳細なデータを重ね合わせることで、市町村ごとの特徴的な貨物車走行の実態が見られた。

江東区や大田区では、海上コンテナや航空貨物等の影響で、事業所数以上に貨物車の発生量・集中度が多かった。

③ 地区物流調査

住民の生活環境、交通安全への影響を考慮に入れた端末物流の実態や課題を明らかにし、住宅地や住宅施設における地区物流のあり方について検討することを目的として実施した。

ア 調査対象地区・施設の選定

東京都において、配送、荷さばき・駐車、搬送などの端末物流についての課題が生じていたり、課題に対して取組や検討を行おうとしている地区・施設の中から、調査対象地区・施設を選定した。東京都では、2 つの調査を実施した。

a 中高層マンション調査

調査対象は、23 区内及び多摩地域に所在する 10 階建て以上の中高層マンション 14 棟（23 区内 9 施設、多摩地域 5 施設）とした。

b 戸建て等住宅地調査（荒川区住宅地）

調査対象は、荒川区内の荷さばき駐車場 13 箇所周辺エリアとした。

各調査の実施内容

	中高層マンション調査	荒川区住宅地調査
ア) 駐車実態調査	○	○
イ) 横持ち追跡調査	○	○
ウ) 駐車施設・道路空間の状況	○	○
エ) 運輸事業者へのヒアリング調査等	○ 配送ドライバー 30 名程度	○ 運輸事業者 5 社程度
オ) 地域住民へのアンケート調査	—	○ 300 サンプル程度

イ 中高層マンション調査の実施

23 区内及び多摩地域に所在する 10 階建て以上の中高層マンション 13 施設（住棟数計 15 棟。23 区内 8 施設、多摩地域 5 施設）で実施した。

各施設の事前調査（現地踏査）は令和 6 年 9 月 5 日（木）～10 月 29 日（火）、実態調査（調査員によるマンション周辺での実態調査、ドライバー・配達員へのヒアリング調査）は同年 10 月 21 日（月）～11 月 5 日（火）のいずれかの平日（1 日）に行った。

ウ 中高層マンション調査の分析

マンションへの搬出入があるものについて、建物に最初に入り、その後退出する間の時間をみると、13 施設の平均時間は 6～18 分である。搬入荷物個数をみると、13 施設では平均 2～6 個、最大 5～36 個である。

13 施設のうち 7 施設に荷さばき駐車スペースがあるが、ヒアリングでは荷さばき駐車スペースの問題指摘が多くあった。宅配ボックスについては、宅配ボックスがある施設、ない施設のいずれでも意見があった。

エ 戸建て等住宅地調査（荒川区）の実施

荒川区が提供している荷さばき駐車場（13 箇所）のうち、宅配車両の利用を今後も想定しづらい 4 箇所、荷さばき駐車場としての運用を廃止していた 1 箇所を除いた 8 箇所の周辺エリアで、以下に示す実態調査を実施した。

a 端末物流の実態調査

- ・ 貨物車の駐車実態調査（令和 6 年 11 月 25 日（月）又は 11 月 29 日（金））
- ・ 運輸事業者等へのアンケート・ヒアリング調査（本社・営業所が調査票回答等）

b 地区内の交通インフラの実態調査

- ・ 路外駐車場や道路空間の状況（現地踏査及び道路台帳（荒川区）確認）

c まちづくりに関連する主体の意向調査

- ・ 運輸事業者等へのアンケート・ヒアリング調査（本社・営業所が調査票回答等）
- ・ 住民へのアンケート調査（令和 7 年 1 月 15 日（水）～1 月 20 日（月）、インターネットモニター調査、413 サンプル）

オ 戸建て等住宅地調査（荒川区）の分析

a 荒川区荷さばき駐車場の利用実態調査

周辺路上駐車車両のドライバーへのヒアリング調査では、荷さばき駐車場の認知状況は、「知っている」が全体で 26.9%であるが、8 箇所の間でバラつきがあった。

また、認知度が低い荷さばき駐車場は利用も少なかった。

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 を占めた。

b 運輸事業者ヒアリング結果

令和 7 年 1 月 24 日（金）～2 月 7 日（金）に調査し、4 社 9 事業所が回答。

荒川区荷さばき駐車場については、3 社 7 事業所で認知されているが、利用有は 2 社 3 事業所、利用は 4 箇所である。荷さばき駐車場に関する要望としては、駐車マスの数、マスの大きさ・高さ等物理的制約、利用可能時間などに関する指摘が多い。

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。

c 荒川区住民アンケート調査結果

自宅周辺に届けられている宅配の問題点に対する解決策として、自宅での宅配ボックスの設置を挙げる回答者が 42.9%と最も多く、次いで道路上の駐車場所の確保、道路外の駐車場の確保を挙げる回答者がそれぞれ 1/3 程度を占めた。

④ 個人のモノの受取調査

個人の宅配受取の実態や宅配受取に関する行動変容の可能性等を把握し、住宅地を中心とした交通対策等を検討するために実施した。

ア 調査準備

調査対象は、以下の要件を満たす 18 歳以上で、モニター調査会社に登録している個人とする。

- ・ 居住地が対象地域内（東京都）である
- ・ 過去 1 年間に宅配を受け取ったことがある
- ・ 地域・性・年代別に割付けた目標調査数内である（3,600 サンプル程度）

イ 調査の実施

調査対象者は、モニター調査会社が構築した WEB システムで回答する。調査期間は令和 6 年 10 月 3 日（木）～10 月 7 日（月）とし、調査期間外に回答された遅延調査票は有効票に含めないこととした。

ウ 調査データのとりまとめ、調査結果の集計

・ 宅配受取頻度

最も受取頻度が高いのは「男性・60 歳以上・世帯年収 700 万円以上」で 1.71 回/週、最も低いのは「男性・30～59 歳・世帯年収 700 万円未満」で 0.76 回/週であった。

・ 再配達割合

最も再配達割合が高いのは「女性・18～29 歳・世帯年収 700 万円未満」で 33.0%、最も低いのは「女性・60 歳～・世帯年収 700 万円以上」で 11.3%であった。

(4) 物流に関する課題分析

本体調査（事業所機能調査）結果及び企業アンケート調査、貨物車走行実態調査、地区物流調査、個人のモノの受取調査の結果等から、東京都における物流課題を分析した。

本業務では、調査データを用いた分析結果を用いて、東京都内における課題の所在等に関する分析・解析を行った。なお、東京都市圏交通計画協議会では、「地区物流」に関して中心市街地に係る課題を想定しているが、本業務では中心市街地を対象とした調査は行っていないことから、中心市街地を対象とした課題分析は中小型貨物車の交通状況の分析のみを行った。

東京都市圏全体で想定している物流に関する課題

分類		想定している課題
広域物流	物流施設立地	a 物流需要に対応した物流拠点の確保 b 既存物流拠点の老朽化 c 周辺都市環境への影響
	貨物車交通	a 輸配送需要に対応したネットワークの確保 b 貨物車交通による都市環境への影響
地区物流	中心市街地	a 大規模駅前再開発などの都市再生事業が進む地区の荷さばき駐車空間確保 b ウォークアブルな空間づくりが進む地区の荷さばき駐車空間確保
	住宅地	a 宅配車両の荷さばきスペースの不足 b 宅配車両による交通による居住環境への影響

① 物流拠点立地に関連した土地利用の課題

物流拠点の立地需要に対応した産業用地の確保、物流拠点の周辺都市環境（自然環境、居住環境など）の保全など、土地利用に関連した課題を分析した。

ア 課題分析、まとめ

分類	課題
a 物流需要に対応した物流拠点の確保	・近年、トラック運転手の人手不足に対応した物流の効率化や、ネット通販の利用拡大による物流需要の増加を背景として、広域物流施設、都市内集配施設の立地需要が引き続き存在している。 ・東京港周辺の臨海部、東京 23 区の北部の準工業地域、多摩部の圏央道沿線などでは新規立地が見られ、企業の新規立地の意向も存在している。 ・さらに、延床面積 10,000 m²を超える大規模物流施設の立地が継続しており、こうした物流施設の立地による土地利用へのインパクトは大

	きい。 ・物流施設の立地需要に見合った産業用地の確保が課題であると考えられる。
b 既存物流拠点の老朽化	・東京港周辺の臨海部、東京 23 区の北部の準工業地域では、物流施設の老朽化が進んでいる。物流施設の老朽化は、物流の効率化の足かせとなり、大規模災害時にサプライチェーンの寸断が生じる懸念もあるため、老朽化した物流施設では建替や機能更新を進めることが重要である。
c 周辺都市環境への影響	・宅配需要の増加に伴い、人口集積地の周辺に個人宅向けの貨物を取り扱う物流施設の立地が増加している。宅配サービスの利便性を支える上で、こうした物流施設の不可欠なものであるが、人口集積地の周辺への立地需要が大きいことから、新たな住工混在の発生が懸念される。 ・新規に開通した高速道路の IC 周辺等のエリアは、物流施設の立地需要が高くなりやすいが、市街化調整区域が多く、無秩序な立地とならないように土地利用のコントロールが重要である。

② 物資を輸送する貨物車交通の課題

貨物車の交通需要に対応した道路ネットワークの確保、住宅地等における貨物車の通過交通への対応など、貨物車交通に関連した課題を分析した。

ア 課題分析、まとめ

分類	課題
a 輸配送需要に対応したネットワークの確保	・2024 年問題、環境負荷軽減に向けた物流の効率化のため、企業は、物資輸送の方法を見直す取組を進めている。 ・企業アンケート調査の調査結果からは、積載率向上、共同輸配送、大型貨物車の利用拡大、モーダルシフト、中継輸送、高速道路の利用拡大、電動化等を進める企業の動きが確認されている。 ・こうした輸配送の見直しに対応した道路ネットワークの確保が必要であると考えられる。例えば、大型貨物車の利用拡大に対応して、大型貨物車の走行に対応した道路ネットワークの確保は引き続き必要である。また、高速道路の利用拡大、モーダルシフトへの動きに対応して、高速道路 IC、港湾、鉄道貨物駅などの交通結節点にアクセスするための道路ネットワークの確保は重要である。
b 貨物車交通による都市環境への影響	・大規模な物流拠点においては、物流施設に出入りする貨物車が周辺道路の交通負荷に与える影響が懸念される。高速道路などの幹線道路から離れた場所にある物流施設や、工場跡地が大規模な物流拠点に転換

	している地域では、物流拠点は工場に比べて多くの貨物車が入り出す特徴があり、大型貨物車の割合も高いことから、周辺道路の交通に負荷を与える可能性がある。 ・宅配需要の増加に伴って、近年、住宅地に宅配荷物を配送する貨物車が増加していると考えられる。こうした貨物車は中小型貨物車が多いと考えられる。第5回東京都市圏物資流動調査は、住宅地における大型貨物車の通過交通の排除を課題に挙げていた。同じ課題は引き続き存在しているものと考えられ、住宅地における貨物車の流入実態の分析を行う必要があるが、これとは別に、住宅地に配送を行う宅配車両が増加していることには留意が必要である。前者は、幹線道路への誘導を図るべきであるが、後者は住宅地に荷物を届ける車両であり、住宅地に入ってこざるをえないため、前者とは区別した上で住宅地側での対応が必要である。
--	--

③ 中心市街地における貨物車交通の課題

東京都市圏交通計画協議会では、「地区物流」に関して中心市街地に係る課題を想定しているが、本業務では中心市街地を対象とした調査は行っていないことから、中心市街地を対象とした課題分析として中小型貨物車の交通状況の分析のみを行った。

ア 課題分析

商業系の用途地域でプローブデータの取得が多く見られる新宿駅周辺を分析対象エリアとして選定した。

イ まとめ

分類	課題
a 中小型貨物車の交通状況	・中心市街地は、人とモノが集中し、錯綜するエリアである。最近のまちづくりの方向性として、「人中心のまちづくり」が強くうたわれているが、中心市街地においてまちに活性化をもたらす上で、人が滞在し、買い物や飲食のできる施設や空間を確保することは必須であり、そのためには商品や食料を届ける物流車両も不可欠である。これからのまちづくりのあり方として「人中心のまちづくり」を構築する上で、物流（荷さばき車両）のための施策は欠けてはならないものである。 ・中心市街地への小型貨物車による貨物の輸配送が日中に行われている状況が確認されており、来訪している人との交錯が生じている可能性がある。 ・そのため、中心市街地において十分な荷さばきスペースを確保すると共に、限られた道路空間を活用した時間分離・空間分離を図っていく

	必要がある。
--	--------

④ 住宅地における荷さばき駐車の問題

住宅地における人の交通と荷さばきの錯綜等による問題の実態や要因を把握し、地区内の物流への対応について分析した。

ア 課題分析、まとめ

分類	課題
a 宅配車両の荷さばきスペースの不足	・マンションの戸数と荷さばき車両との相関は非常に高く、今後の新設マンションにおける荷さばき附置義務の必要性が確認された。 ・駅直近で周辺に配送拠点のあるマンションでは台車による配送が多く、そうでない場合には近接した路上に駐車して荷さばきを行ったり、民間のコインパーキングを拠点として、そこから台車等で配送しているパターンが確認された。住宅地におけるモビリティハブ機能を有する施設の整備など、今後の行政としての住宅地における新たな荷さばき対策の方向性が示唆された。 ・住宅地において路外に荷さばきスペースが整備されている荒川区を対象に、利用状況や課題を検討したが、荷さばきスペースが整備されていても高さ制限や主要な幹線道路からの距離が遠い場合には、利用率が低いことも実証され、貨物車が駐停車できる高さや幅を持った駐車空間の確保の重要性が明らかとなった。
b 宅配車両による交通による居住環境への影響	・EC拡大、宅配荷物の増加により、増える配達車両の駐車場所や交通安全等の住宅地での交通問題が拡大することが想定される。 ・住宅地においても、対策の要不要を含め、将来を見据えた対策の考え方を検討する必要がある。

(5) 物流・都市交通施策の詳細検討

(2)～(4)の結果や、関東地方整備局が実施する施策評価の結果を踏まえて、今後の物流施策のあり方及び具体的な取組について検討し、提案した。

① 物流拠点立地にかかる課題に対する政策提案

ア 物流需要に対応した物流拠点の確保

- ・ 物流施設に求められる様々な物流機能に対応した立地需要の考慮
- ・ 複数の機能を併せ持つ複合型の物流拠点の捉え方・考え方の整理

イ 既存物流拠点の老朽化

- ・ 老朽化した物流施設の機能更新を図るべき物流上重要なエリアの設定
- ・ 重要性の高い既存物流拠点の判定基準

- ・ 内陸部の物流拠点の建替・機能更新の支援の検討

ウ 周辺都市環境への影響

- ・ 市街化調整区域への物流施設の立地基準の考え方整理
- ・ 宅配荷物を取り扱う都市内集配施設の立地実態を踏まえた市街化区域内の立地コントロール等の検討

② 物流ネットワークにかかる課題に対する政策提案

ア 輸配送需要に対応したネットワークの確保

- ・ 物流拠点と物流ネットワークの総合的・一体的な検討
- ・ 物流効率化の観点からみた道路ネットワークの検討

イ 貨物車交通による都市環境への影響

- ・ 大規模な物流拠点周辺の貨物車の交通マネジメント
- ・ 住宅地における大型貨物車の通過交通の排除
- ・ 宅配車両等の住宅地への発生集中への対応

③ 住宅地の荷さばき課題に対する政策提案

ア 宅配車両の荷さばきスペースの不足

- ・ 大規模マンションにおける宅配車両の駐車荷さばきスペースの確保
- ・ 戸建て等の住宅地における宅配車両の駐車荷さばきスペースの確保
- ・ 住宅地における宅配車両の交通マネジメント

(6) 事務局会議への出席

令和6年7月2日（火）から令和7年3月11日（火）まで、オンライン開催を含め17回の事務局会議に出席するとともに、調査の進捗状況等についてとりまとめ、報告を実施した。

1 調査名称：（神奈川県）総合都市交通体系調査（東京都市圏）

2 調査主体：東京都市圏交通計画協議会

協議会構成団体名：国土交通省関東地方整備局、茨城県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市、(独)都市再生機構、東日本高速道路(株)、中日本高速道路(株)、首都高速道路(株)

3 調査圏域：東京都市圏

東京都（島嶼部を除く）、神奈川県、千葉県、埼玉県、茨城県

4 調査期間：令和3年度～令和7年度

5 調査概要：

東京都市圏においても、今後超高齢化社会・少子化・人口減少を迎えるが、依然として人口集積した巨大な消費地である。都市交通は、「人の動き」と「物の動き」から成り立ち都市の社会・経済活動を形成している。よって、人の移動に加え物の移動を一体的に捉えた都市交通施策・土地利用施策等を検討し、活力・国際競争力の向上を支える物流の実現、環境に配慮した物流の実現、安心・安全で災害に強い物流を実現し、活力のある都市圏の形成を確保する必要がある。

本調査は、東京都市圏（1都4県5政令市）における、物の動きを捉える物資流動調査を実施し、調査結果等を分析したうえで、物流からみた東京都市圏における総合的な都市交通計画を策定するものである。

第6回東京都市圏物資流動調査の本体調査と補完調査を実施し、調査から得られるデータを用いた分析に基づき、都市圏全体の政策の方向性の提案を行う。

I 調査概要

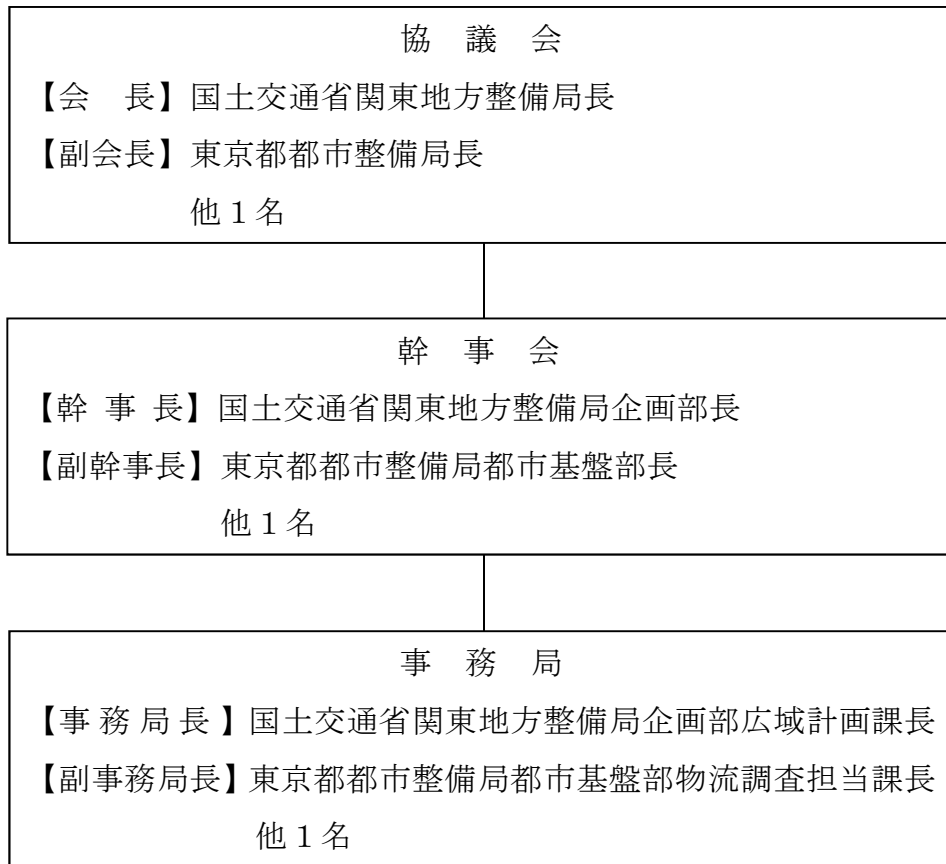
1 調査名称

神奈川県 東京都市圏総合都市交通体系調査

2 報告書目次

1. 調査全体計画
2. 本体調査（事業所機能調査）
3. 補完調査
 - 3.1 企業アンケート調査の実施と分析
 - 3.2 貨物車走行実態調査の実施と分析
 - 3.3 地区物流調査の実施と分析
 - 3.4 地区物流調査（中高層マンション調査）の実施と分析
 - 3.5 個人のモノの受取調査の実施と分析
4. 物流に関する課題分析
 - 4.1 物流拠点立地に関連した土地利用の課題
 - 4.2 物資を輸送する貨物車交通の課題
 - 4.3 中心市街地や住宅地における荷さばき駐車場の課題
5. 事務局会議の検討状況の把握

3 調査体制



4 委員会名簿等：

東京都市圏総合都市交通体系あり方検討会

(令和7年4月現在)

	所属	役職	氏名
委員 (座長)	早稲田大学 創造理工学部 社会環境工学科	教授	森本 章倫
委員	日本大学 理工学部 交通システム工学科	教授	小早川 悟
〃	東京大学大学院 工学系研究科	教授	福田 大輔
〃	東京女子大学 現代教養学部 経済経営学科	教授	二村 真理子
〃	流通経済大学 流通情報学部	教授	味水 佑毅
〃	国土交通省 物流・自動車局 物流政策課	課長	紺野 博行
〃	国土交通省 都市局 都市計画課 都市計画調査室	室長	田中 成興
〃	国土交通省 道路局 企画課 道路経済調査室	室長	廣瀬 健二郎
〃	国土交通省 物流・自動車局 貨物流通事業課	課長	三輪田 優子
〃	国土交通省 国土技術政策総合研究所 都市研究部 都市施設研究室	室長	新階 寛恭
〃	国土交通省 関東運輸局 交通政策部	部長	高橋 信博
〃	国土交通省 関東運輸局 自動車交通部	部長	落合 裕史
〃	警察庁 交通局 交通規制課	理事官	櫻井 壯太郎
〃	警察庁 関東管区警察局 広域調整部 広域調整第二課	課長	風間 康男

Ⅱ 調査成果

1 調査目的

本業務は、昨年度の本体調査結果を踏まえ、第６回東京都市圏物資流動調査のデータ集計・分析及び補完調査を実施することを目的として実施した。

2 調査フロー

令和３年度	・調査成果の検討 ・本体調査の企画 ・事前調査の実施方針
令和４年度	・事前調査の実施
令和５年度	・本体調査の実施
令和６年度	・データ作成と基礎分析 ・補完調査の実施
令和７年度	・とりまとめ

3 調査圏域図



4 調査成果

各項目ごとの集計分析結果、課題分析結果を以降に整理する。

(1) 本体調査（事業所機能調査）

- ・昨年度実施した本体調査に基づき、母集団拡大後のデータを用いて、集計分析を行った。ここでは、神奈川県の特徴として、東京都市圏との比較整理を行った。

<従業員規模>

- ・神奈川県(政令市除く)では「5-19人」の割合が最も高く、48.0%を占めている。次いで、「20-49人」で20.8%を占めている。

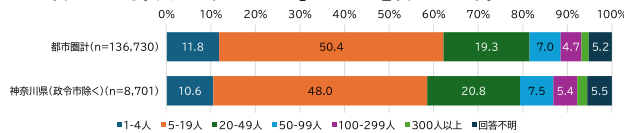


図 従業員規模比較

<敷地面積>

- ・神奈川県(政令市除く)では「1-999㎡」の割合が最も高く、47.4%を占めている。次いで、「1000-2999㎡」で20.7%を占めている。

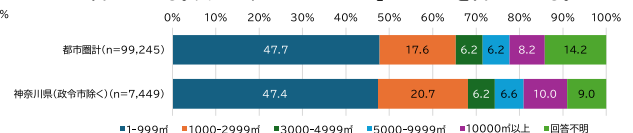


図 敷地面積

<敷地の形態>

- ・神奈川県(政令市除く)では「敷地を占有」の割合の方が高く、82.7%を占めている。

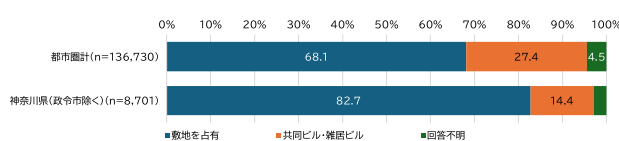


図 敷地の形態

<延床面積>

- ・神奈川県(政令市除く)では「1-999㎡」の割合が最も高く、50.4%を占めている。次いで、「1000-2999㎡」で14.9%を占めている。

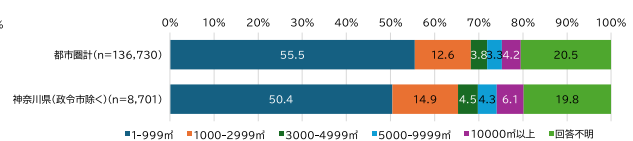


図 延床面積

<特定の荷主の業種>

- ・神奈川県(政令市除く)では他の荷主の業種と比べて「道路貨物運送業」の割合が高く、22.0%を占めている。次いで、「卸売業」で14.8%を占めている。

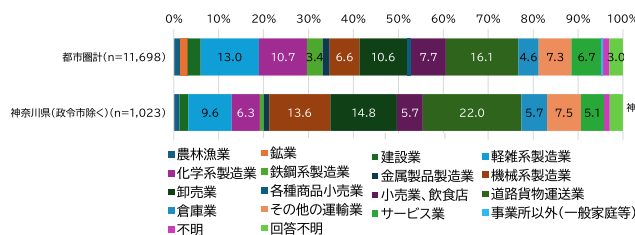


図 特定の荷主の業種別構成比

<荷さばき駐車施設の有無(荷主のみ回答)>

- ・神奈川県(政令市除く)では荷さばき駐車施設が無いとする回答より、あるとする回答の方が多く、75.5%の割合を占めている。

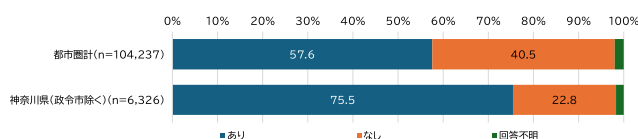


図 荷さばき駐車施設の有無別構成比

<事業所開設年>

- ・神奈川県(政令市除く)では「2010年以降」の割合が最も高く、21.0%を占めている。次いで、「2000年～2009年」で16.2%を占めている。

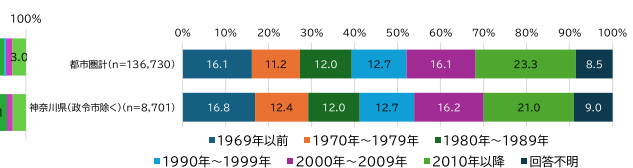


図 事業所開設時期別構成比

<最も重要な立地の理由>

- ・神奈川県(政令市除く)では「道路の利便性が高い」の割合が最も高く、19.5%を占めている。次いで、「土地や施設の購入・借用・整備等が容易だった」で14.3%を占めている。

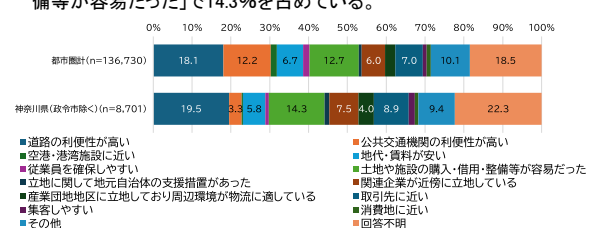


図 最も重要な立地の理由

(2) 補完調査 (①企業アンケート調査の実施と分析)

調査方法

- 調査対象事業所に対して、調査依頼状等を郵送し、回答結果をWEB調査システムから回収する「郵送配布・WEB回収」の方式を採用した。郵送による調査結果の回収は行わないこととした。

▼東京都市圏交通計画協議会のトップページ



▼WEB調査システム

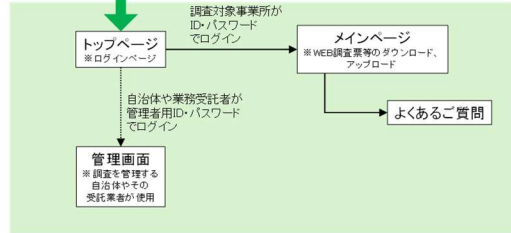


図 WEB調査システムの概要

回収結果

- 企業アンケート調査は、974事業所を対象として実施し、最終的な有効回収事業所数は406事業所(運輸業:55事業所、荷主:351事業所)、有効回収率(有効回収事業所数の調査対象事業所数に対する割合)は41.7%(運輸業:43.0%、荷主:41.5%)であった。

表 発送事業所数及び有効回収率

業種	発送事業所数	有効回収事業所数	有効回収率(%)
運輸業	128	55	43.0%
荷主	846	351	41.5%
合計	974	406	41.7%

主な調査結果

<貨物を取り扱う事業所の有無>

- 貨物を取り扱う事業所を持つ企業は55.2%、貨物を取り扱う事業所を持たない企業は44.8%を占める。

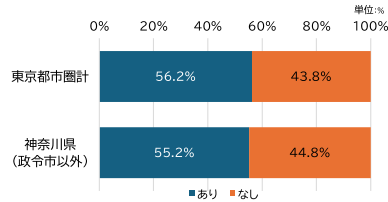


図 貨物を取り扱う事業所の有無

<貨物を取り扱う事業所構成比>

- 貨物を取り扱う事業所を持つ企業の割合は、運輸業(運送業、倉庫業)が高く、小売業・飲食店・サービス業が低い。運輸業(運送業、倉庫業)は物流サービスを供給する業種であるため、貨物を取り扱う事業所を持つ割合が高い。

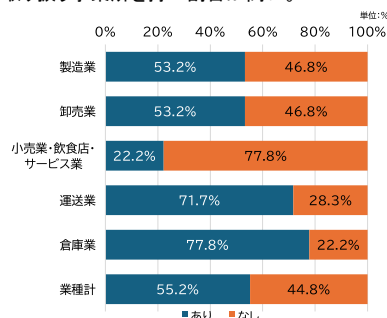


図 貨物を取り扱う事業所構成比(5業種別)

<今後重要と考える事項>

- 物流に関して今後重要と考える事項をたずねた設問の回答結果を整理すると、「非常に重視している」「重視している」と回答した企業の割合計をみると、「安全・安心の仕組みと体制構築」、「物流に関わるコスト削減(在庫圧縮など)」、「物流に関わるサービス品質の向上」の順で多い。
- さらに、「非常に重視している」と回答した企業の割合のみでみると、「物流に関わる労働力不足への対応」、「物流に関わるコスト削減(在庫圧縮など)」、「安全・安心の仕組みと体制構築」の順に変わっており、労働力不足への対応が特に重視されていることがわかる。

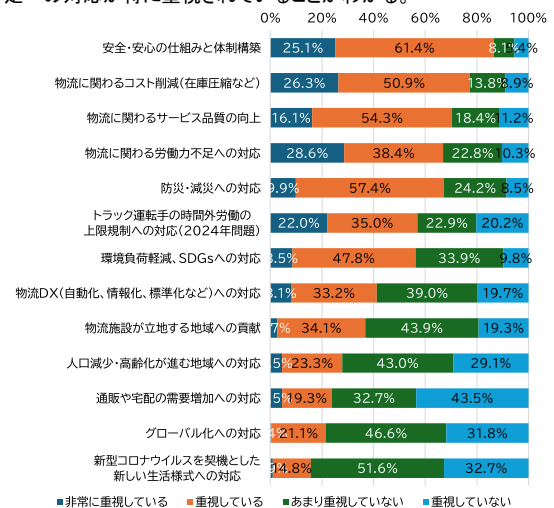


図 今後重要と考える事項

＜物流施設の新設・移転・廃止等の意向＞

- ・物流施設の新たな場所への新設・移転の意向や予定がある企業は、神奈川県（政令市を除く）の企業だけでみると、11.6%の割合を占めている。

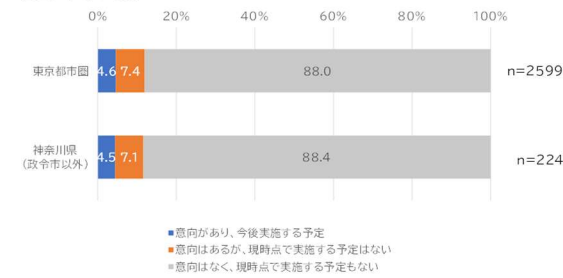


図 物流施設の新たな場所への新設・移転の意向や予定の有無

＜物流施設の廃止・統合の意向や予定の有無＞

- ・物流施設の廃止・統合の意向や予定がある事業所は、神奈川県（政令市を除く）だけでみると、8.5%の割合を占めている。

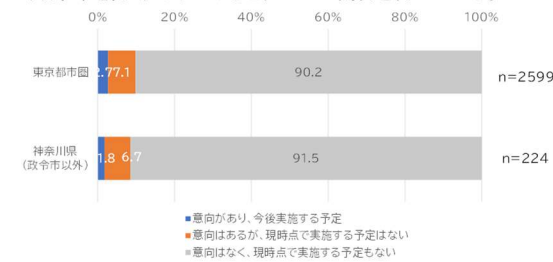
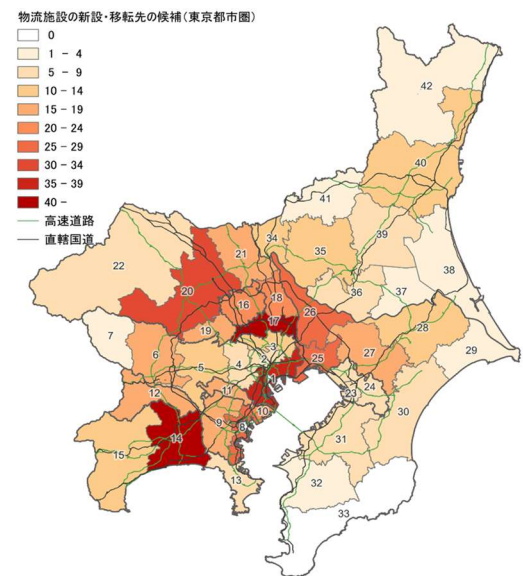


図 物流施設の新たな場所への廃止・統合の意向や予定の有無

＜物流施設の新設・移転先の場所の候補＞

- ・東京都市圏全体でみると、神奈川県（政令市を除く）では、厚木市・海老名市周辺エリア（14番エリア）への希望が多い。
- ・神奈川県（政令市を除く）の企業だけで見ても、物流施設の新設・移転の意向や予定があると回答した企業が新設・移転を希望する地域は、厚木市・海老名市周辺エリア（14番エリア）が多い。

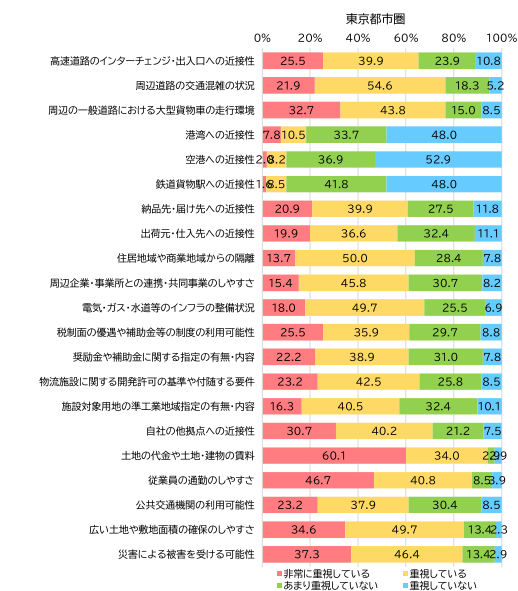


【回答：東京都市圏全企業】

図 物流施設の新設・移転先の場所の候補

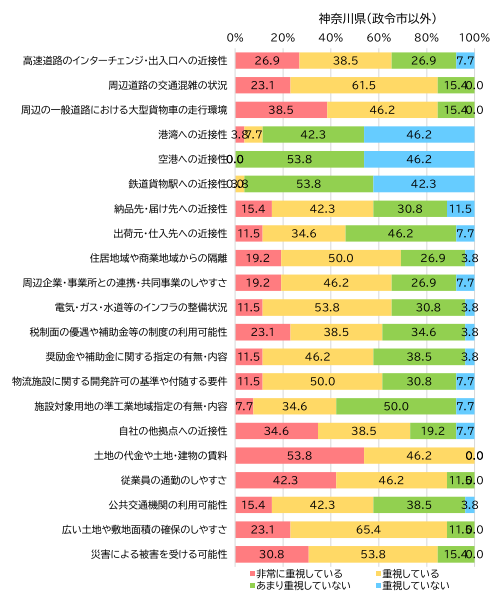
＜物流施設の新設・移転先の場所の候補＞

- ・企業は、物流施設の新設・移転先の場所の条件として、「土地の代金や土地・建物の賃料」、「従業員の確保のしやすさ」、「災害による被害を受ける可能性」、「周辺道路の交通混雑の状況」等を重視している。土地の確保しやすさ、従業員の確保しやすさ、防災、道路アクセス性といった条件が、物流施設の立地場所にとって重要であることが示唆されている。
- ・神奈川県（政令市を除く）でみても、東京都市圏全体の傾向と大きく変わらない。



【回答：東京都市圏全企業】

図 物流施設の新設・移転先の場所の選定にあたって重視する条件



【回答：神奈川県（政令市を除く）の企業のみ】

図 物流施設の新設・移転先の場所の選定にあたって重視する条件

(3) 補完調査 (②貨物車走行実態調査の分析)

主な調査結果

<時刻別・平休別の発生量・集中量>

- ・総発生量と総集中量は終日ではほぼ等しくなるが、時間帯別の特徴がみられる。
- ・平日・休日いずれも発生量は8時台が多く、集中量については11時台が多い。
- ・また、発生量・集中量ともに、概ね一日に午前と午後2回程度のピークが出現している。特に、発生量では、午前8時台のピークが高い。

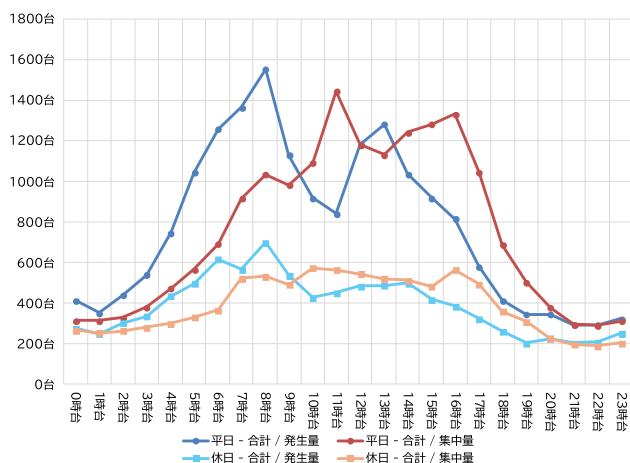


図 時間帯別・平休別の発生集中量

<車種別・時間帯別・平休別の発生量・集中量>

- ・平日は、大型・中型は小型に比べて深夜帯に発生量・集中量が多く、小型は大型・中型に比べて昼過ぎ・夕方に発生量が多い。
- ・休日は、全体的な傾向としては平日に類似しているが、発生量・集中量別で見ると、車種によっては深夜の割合は発生量より集中量が高い場合もみられる。

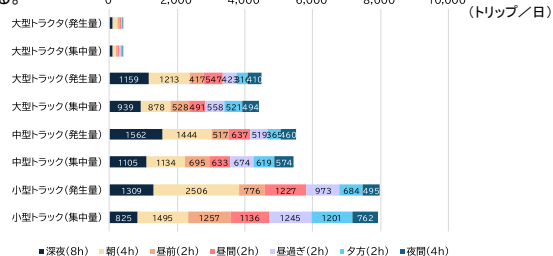


図 車種別・時間帯別の発生量・集中量(平日)

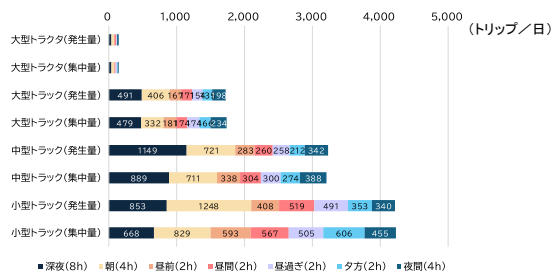
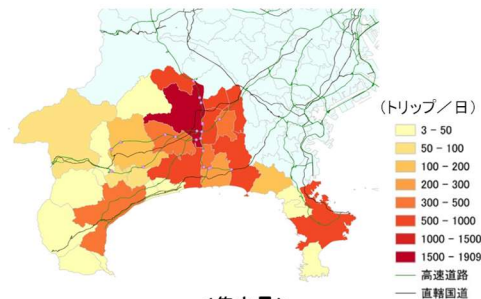
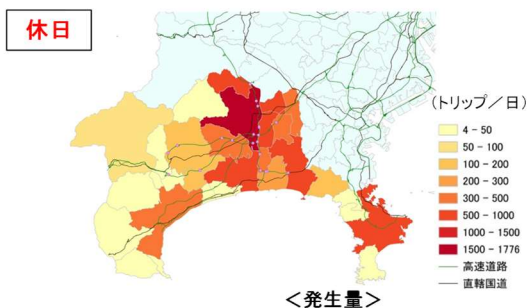
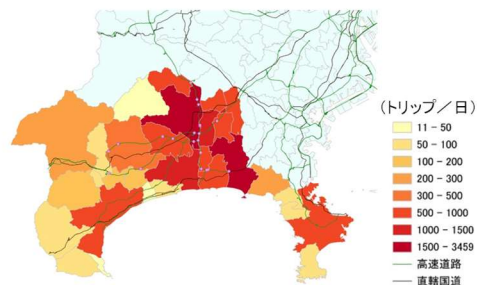
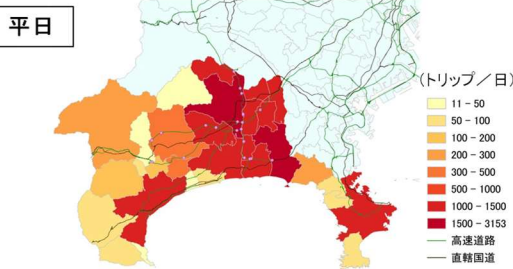


図 車種別・時間帯別の発生量・集中量(休日)

<平休別の発生量・集中量>

- ・神奈川県(政令市を除く)では、圏央道・東名高速沿いを中心として、発生集中量が多いエリアが広がっており、発生量、集中量共に同様の傾向である。
- ・平日、休日でも大きな傾向は変わらない。



<発生量>

<集中量>

図 市町村別全車種の発生量・集中量、平休別

(3) 補完調査 (③地区物流調査の実施と分析)

調査対象地区の概要

- 以下の日時にて地区物流調査を実施した。
調査日時: 2024年11月19日(火) 7:00~19:00
- 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、で唯一の都市再生緊急整備地域に指定。政令市以外
- 中層の商業ビルが多く立地し、老朽化が進行。北口地区一帯で再開発準備組合が設立されている。
- 市庁舎移転を含む複合施設の供用開始は2027年頃を予定。



図 調査対象地区の概要

主な調査結果

< 路上荷さばき車両の特性 >

- 路上荷さばき車両は、地区内で延べ374台となっている。
- 車種構成は普通貨物車、軽自動車(貨物)、小型貨物車の順に多い。自営比率は約半数となっている。
- 用途は一般貨物が全体の約50%を占め、次いで宅配便の約27%となっている。

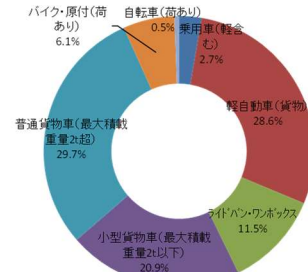


図 路上荷さばき車両の車種

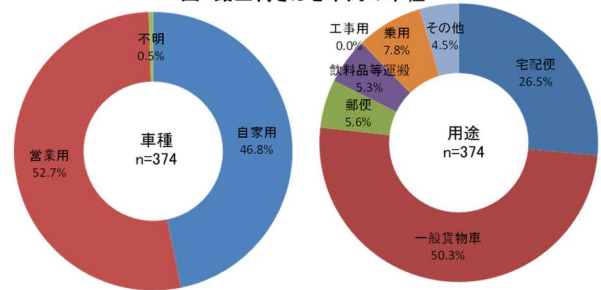


図 路上荷さばき車両の自営比率

図 路上荷さばき車両の用途

< 路上荷さばき車両の到着時間 >

- 地区に集中する路上駐車車両のピークは10時台~11時台となっており、特に10時台には路上駐車約6割が路上荷さばき車両となっている。周辺店舗の開店時間帯のピークは9時台~10時台であり開店直後の時間帯に集中している。
- 路上荷さばき車両の駐車時間は平均約11分、5分以下が過半数、20分以上は10%強。

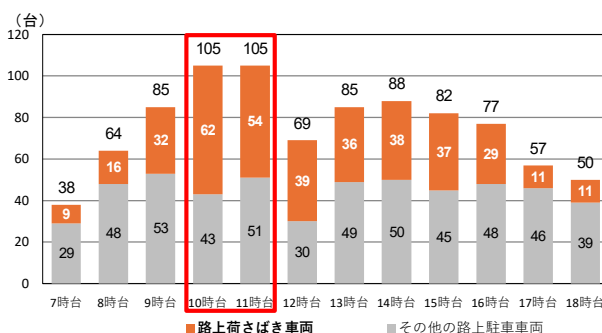


図 路上駐車車両の到着時間分布(地区計)

< 主な路上駐車場所 >

- 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。

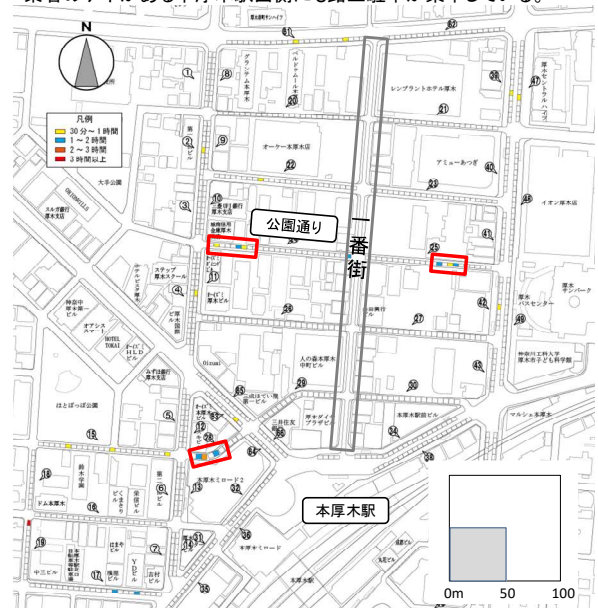


図 主な路上駐車場所

＜路上駐車からの横持ち＞

- ・平均で約32mとなっており、店舗前での路上荷さばきが多く10m以下の横持ち距離が約半数を占める。車両通行禁止がかかっている一番街周辺は、それ以外の地域と比べると横持ち距離が20m程度長い。

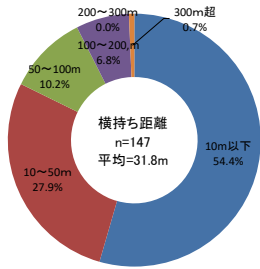
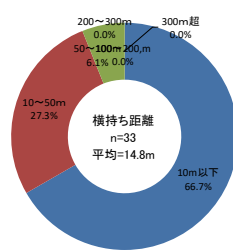
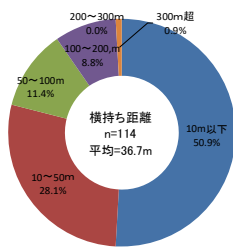


図 路上荷さばき車両の横持ち距離分布(地区計)



＜一番街周辺＞

＜一番街周辺以外＞

図 路上荷さばき車両の横持ち距離分布(地区計)

＜路上荷さばき車両による自動車、歩行者・自転車への影響状況＞

- ・路上荷さばき車両による自動車、歩行者・自転車との錯綜の状況を確認すると、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。

区間	荷さばき台数	うち店舗のあった台数	自動車	歩行者・自転車
2	10	8	3	3
3	1	1	0	0
4	7	3	2	2
6	1	1	0	0
9	3	2	0	0
10	1	1	0	0
11	1	1	0	0
14	1	1	0	0
15	28	14	14	14
17	21	15	4	4
18	7	2	2	2
19	11	2	5	5
22	21	18	18	18
23	19	8	8	8
24	32	0	3	3
25	34	0	2	2
28	16	0	3	3
39	10	6	3	3
40	4	3	3	3
41	3	1	0	0
42	4	2	0	0
44	13	12	2	2
45	5	5	0	0
46	20	20	0	0
47	1	1	1	1
48	3	1	0	0
49	1	0	0	0
50	16	15	0	0
51	4	4	0	0
52	26	26	0	0
54	3	3	0	0
56	8	8	6	6
57	8	8	6	6
60	10	0	0	0
61	15	13	0	0
62	3	3	0	0
63	6	6	0	0
65	2	1	0	0
総計	374	219	87	87

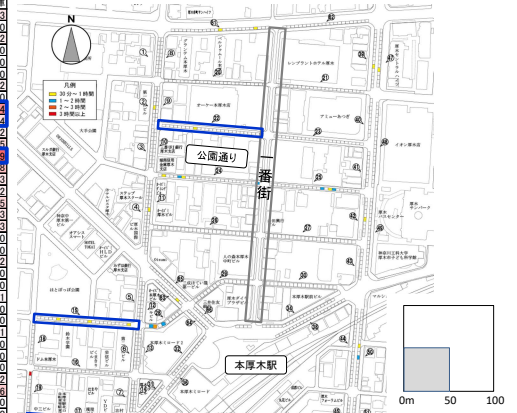


図 路上荷さばき車両による自動車、歩行者・自転車への影響状況

＜既存駐車場の利用状況＞

- ・既存の時間貸し駐車場は13時台に利用のピークがあり、路上荷さばきの需要が集中する10～11時台は70%以下の利用状況であり余裕はある。
- ・ただし、時間貸し駐車場の2/3で高さ制限(2.2m以下)がかかっており、車両サイズ制限(全長5.0m以下)が約4割となっている。

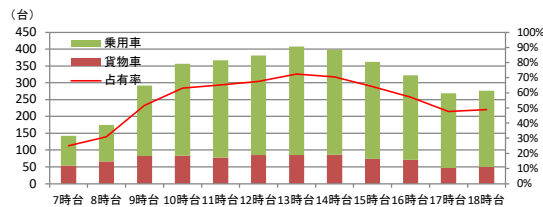


図 既存駐車場の利用実態(地区計)

表 高さ・サイズ制限別収容台数(地区計)

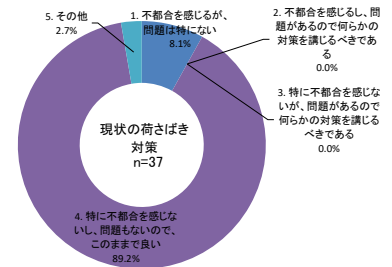
高さ制限	サイズ制限	収容台数	割合
無	無	192	34%
有	無	143	25%
無	有	—	—
有	有	229	41%
合計		564	100%

注)高さ制限あり:2.2m以下
サイズ制限あり:全長5.0m以下

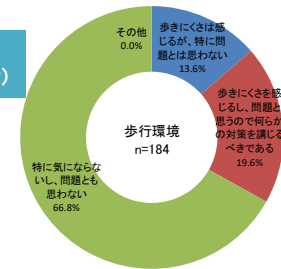
＜関係者の意向＞

- ・商業者は、現状、荷さばき対策について必要性を感じている店舗は少なく、その理由として「短時間で済むから」、「荷捌き回数が少ないから」となっている。
- ・来街者は、歩行環境について、路上荷さばき車両があることで約3割の人が歩きにくさを感じており、そのうち約6割の人が「何らかの対策を講じるべき」と回答している。

商業者の意向 (現状の荷さばき対策の必要性)



来街者の意向 (荷さばきと歩行環境)



(3) 補完調査 (④中高層マンション調査の実施と分析)

実施目的

・住宅施設(中高層マンション)における地区物流のあり方について、住民の生活環境や交通安全への影響を考慮に入れて検討を行うことを目的として住宅施設における端末物流の実態や課題を明らかにするための調査を実施した。

調査対象地区・施設の選定

・調査対象については、神奈川県では、以下を調査対象とした。なお、個別マンション名は秘匿している。
・調査対象施設: 発注者の指定する中規模マンション4棟程度については、住棟数4棟の下記1施設で実施した。

表 対象マンションと調査日時

No.	対象施設	住棟数	所在地	事前調査	実態調査
20	20_神奈川県	4	神奈川県 平塚市	9/20(金)9:30	10/17(木)8:00~21:00

主な調査結果

＜荷物の搬入方法＞

・マンションへの搬出入があるものについてみると、神奈川県1施設「20_神奈川県」は、周辺道路は幹線道路で路上駐車がしにくい場所で、広い敷地内に住居棟4棟があり、敷地中央部まで訪問車両が進入する構造になっており、宅配車両はほぼ敷地内に進入駐車し配達を行っていた。
・マンションへの搬出入があるものについて、都市圏全体と比べると、このような敷地内駐車から搬入する割合は一部である。



図 荷物の搬入方法(搬出入有のみ)

＜駐車時間＞

・マンションへの搬出入があるものについて、神奈川県1施設では平均駐車時間13分、最大118分である。
・都市圏全体の平均駐車時間14分、最大245分と比べると、やや短い。

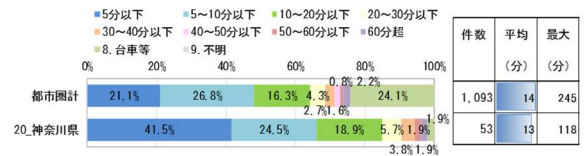


図 駐車時間(搬出入有のみ)

＜車種区分＞

・車種区分については、マンションへの搬出入無しも含む全体では乗用車が3割近くあるが、搬出入有のみでは乗用車はほぼない。マンションへの搬出入があるものについては、神奈川県1施設では軽貨物車が多く、小型貨物車、バイク・原付もみられる。
・都市圏全体と比較すると、軽貨物車が多いことは類似の傾向である。

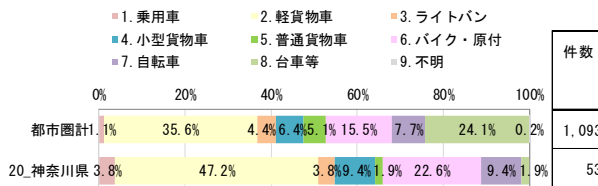


図 車種区分(搬出入有のみ)

＜用途区分＞

・用途区分をみると、マンションへの搬出入があるものについては、宅配便(常温)が最も多く、宅配便(クール便)、フードデリバリーもみられる。
・都市圏全体と比較すると、フードデリバリーの割合はやや高い。

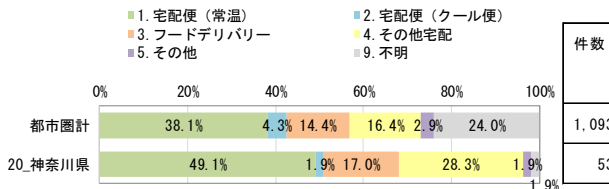


図 用途区分(搬出入有のみ)

＜運搬手段＞

・運搬手段は、神奈川県1施設は台車は2割弱である。
・都市圏全体と比較すると、台車の割合はやや低い。

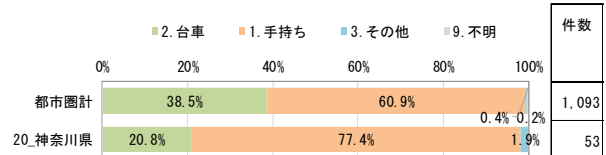


図 運搬手段

＜搬入先＞

・搬入先については、神奈川県1施設は宅配ボックスがないため、ほとんどが各戸への配達である。
・都市圏全体と比較すると、宅配ボックスがないため、各戸への割合がやや高い。

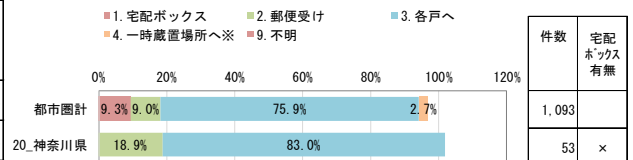


図 搬入先

(3) 補完調査 (⑤個人のモノの受取調査の実施と分析)

実施目的

・個人の宅配受取の実態や宅配受取に関する行動変容の可能性等を把握し、住宅地を中心とした交通対策等を検討するために、WEB モニター調査により調査を実施した。

調査対象の設定及び回収結果

・実施に当たってはスクリーニング調査を行い、居住地域や性別、年代が概ね均等になるようにした。その際、上記の目標サンプル数を確実に回収するため、地域・性・年代別の獲得目標サンプル数の割付を行い実施した。なお、割付数は目標数確保のため高めの値を設定している。
・目標数量の800サンプルを回収した。

表 調査対象の設定及び回収結果

項目	男女計						
	18～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60～69歳	70～79歳	計
割付数	121	110	160	148	124	143	806
有効回収数	120	109	158	147	122	144	800
有効回収数-割付数	-1	-1	-2	-1	-2	1	-6

主な調査結果

<住宅の形態>

- ・神奈川県(政令市を除く)の回答者について、一戸建の割合が最も高く、55.6%を占めている。次いで、共同住宅1・2階建で14.1%を占めている。
- ・都市圏全体と比べて、一戸建の割合は高い。

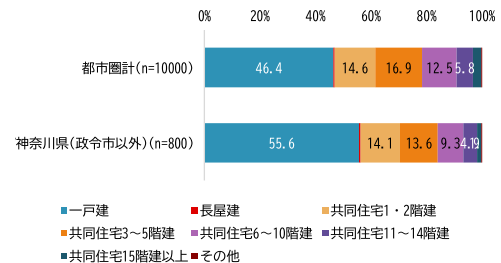


図 住宅の形態別構成比

<宅配ボックスの有無>

- ・神奈川県(政令市を除く)の回答者について、ありと比べてなしの割合が高く、73.3%を占めている。
- ・都市圏全体と比べて、なしの割合が高い。

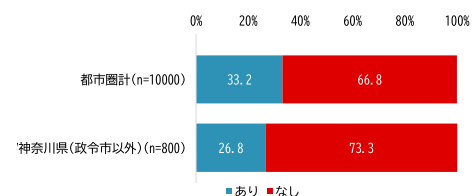


図 宅配ボックスの有無別構成比

主な調査結果

<世帯全体の過去1年間の宅配受取の頻度>

- ・神奈川県(政令市を除く)の回答者について、週1回以上は約4割を占めている。
- ・都市圏全体と比べて、受取頻度は少ない。

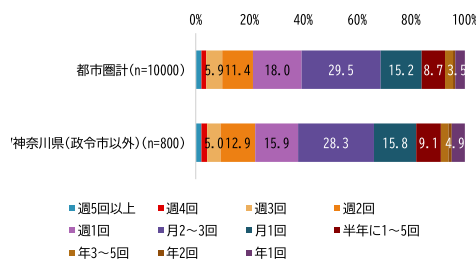


図 宅配受取の頻度別構成比

<世帯全体の再配達の頻度>

- ・神奈川県(政令市を除く)の回答者について、再配達1割以下の割合が最も高く、34.8%を占めている。次いで、1割が17.4%を占めている。
- ・都市圏全体と比べて、再配達の頻度は少ない。

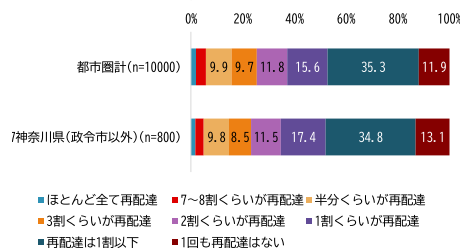


図 再配達頻度別構成比

<今後、自宅外の受取に変更する可能性>

- ・神奈川県(政令市を除く)の回答者について、受取方法の変更可能性は、約12%があるとしている。
- ・都市圏全体と比べて、あるの割合は低い。

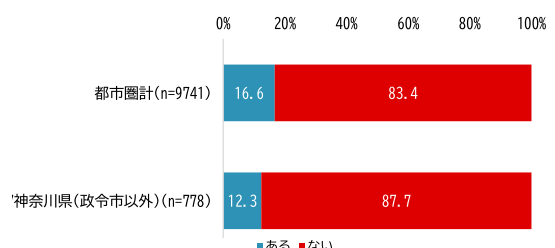


図 今後、自宅外の受取に変更する可能性

<変更後の受取方法・受取場所(複数選択)>

- ・神奈川県(政令市を除く)の回答者について、変更後はコンビニ(レジ)が約44%と最も多く、次いでオープン型宅配ロッカーの約27%となっている。
- ・都市圏全体と比べて、あてはまるものがないの割合は高い。

表 変更後受取方法・受取場所別構成比(最も直近)

	合計	変更後の受取方法・受取場所 最も直近の宅配					
		コンビニ(レジ)	配送会社直営店・郵便局	店頭	職場	オープン型宅配ロッカー	あてはまるものがない
都市圏計(n=1621)	1621	54.5	25.9	13.0	9.1	35.0	9.0
07神奈川県(政令市以外)	96	46.9	24.0	9.4	5.2	27.1	13.5

(4) 物流に関する課題分析

検討方針

- ・令和5年度東京都市圏物資流動調査(事業所機能調査)結果、および、令和6年度実施の補完調査(企業アンケート調査、貨物車走行実態調査、地区物流調査、個人のモノの受取調査)等から、物流課題を分析する。
- ・なお、東京都市圏交通計画協議会における議論の中では、物流を「広域物流」、「地区物流」の2つに大別し、社会経済情勢の変化に伴い、物流施設立地、貨物車交通、中心市街地や住宅地における地区物流が土地利用、ネットワーク、まちづくりに与える影響に着目し、右表に挙げるような課題を想定している。
- ・本業務では、右表に整理した課題に着目し、以下の3つの観点から課題の所在等に関する分析・解析を行った。

【課題整理項目】

- (1) 物流拠点立地に関連した土地利用の課題
- (2) 物資を輸送する貨物車交通の課題
- (3) 中心市街地や住宅地における荷さばき駐車場の課題

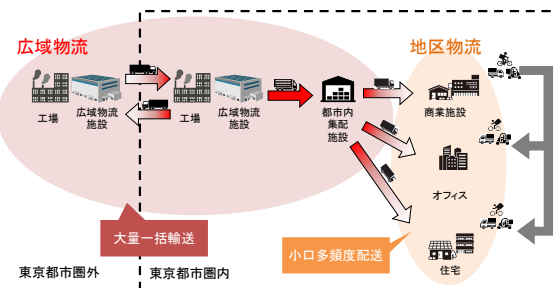


図 広域物流、地区物流のイメージ



図 社会経済情勢を踏まえた物流の変化、都市計画・都市交通への影響のイメージ

表 東京都市圏全体で想定している物流に関する課題

分類	想定している課題
広域物流	物流施設立地 ① 物流需要に対応した物流拠点の確保 ② 既存物流拠点の老朽化 ③ 周辺都市環境への影響
	貨物車交通 ① 輸配送需要に対応したネットワークの確保 ② 貨物車交通による都市環境への影響
地区物流	中心市街地 ① 大規模駅前再開発などの都市再生事業が進む地区の荷さばき駐車場の空間確保 ② ウォーカブルな空間づくりが進む地区の荷さばき駐車場の空間確保
	住宅地 ① 宅配車両の荷さばきスペースの不足 ② 宅配車両による交通による居住環境への影響

(1) 物流拠点立地に関連した土地利用の課題

■ 物流需要に対応した物流拠点の確保

- ・2013年以降に新規開設した物流施設は、東京都市圏全体で見ると、外環・圏央道・国道16号(いわゆる2.5環)や臨海部に立地する傾向が明らかになった。
- ・神奈川県(政令市を除く)でみると、厚木市や海老名市、平塚市において新規立地が多くなっており、これら企業ニーズに対応した立地需要への対応が必要である。
- ・ただし、近年は、人口減少等に伴い、東京都市圏全体で見ると、エリアによっては、大規模なマルチテナント型物流施設においては空室率も見られるようになっている。そのため、エリアごとに立地需要を見極めながら、立地需要に対応した土地利用を検討することが重要である。

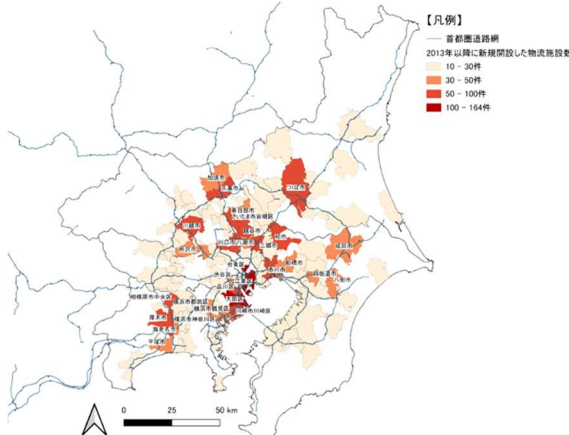


図 前回調査(2013年)以降に新規開設した物流施設数(東京都市圏全体)

- ・一方、個人向け貨物を扱う物流施設数は、臨海部や外環道・圏央道・国道16号沿いに加えて、東京区部・横浜市等の人口密集地や八王子市・土浦市・古河市・茂原市のようなベッタタウン的性質の強い市区町村に多数立地する傾向がある。
- ・神奈川県全体に着目すると、前回調査以降に新規開設した物流施設数は厚木市、海老名市、平塚市、相模原市中央区に集中しており、近年において圏央道沿いに多く物流施設が立地している傾向がうかがえる。
- ・一方、厚木市や県西部地域の小田原市では、1970年以前に建設された老朽化した施設も多いことから、特に利便性の高い厚木市を中心として、建替え需要が大きくなっているものと考えられる。

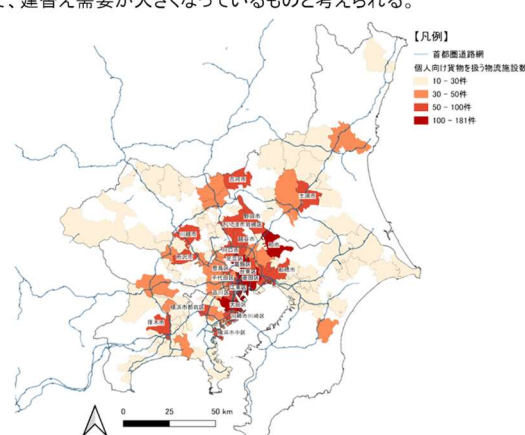


図 個人宅向け貨物を扱う物流施設数(東京都市圏全体)

(2) 物資を輸送する貨物車交通の課題

■ 輸配送需要に対応したネットワークの確保

- ・貨物車プローブデータによる貨物車の発着地傾向を見ると、東名・新東名高速及び圏央道を交差するエリアにおいて発着地が集中しており、特に圏央道沿いに広く広がっていることが確認された。このように、本県は東京都市圏の中でも物資輸送の重要な拠点地域となっていることが分かる。

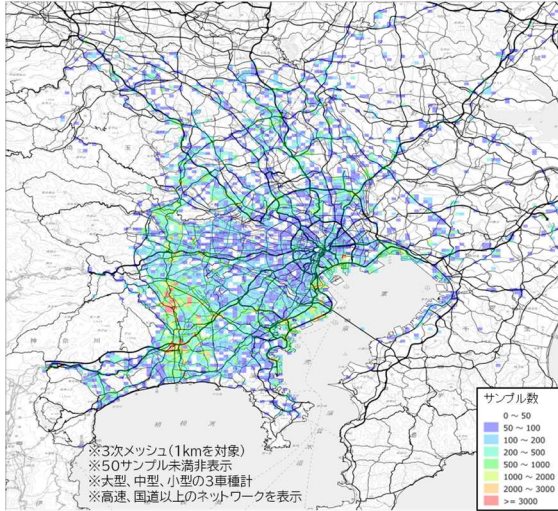


図 貨物車プローブデータによる発着地分布(東京都市圏)

■ 貨物車が走行する幹線道路の円滑な走行性の確保

- ・神奈川県(政令市を除く)においては、東名・新東名高速、圏央道、横浜湘南道路、小田原厚木道路、横浜横須賀道路、国道1号、国道134号などで貨物車の通行が多くなっていることが確認された。これらの主要幹線道路は、物流幹線道路軸として、多車線機能を有する一般幹線道路網を構築することにより、物流交通の円滑化を図る必要がある。

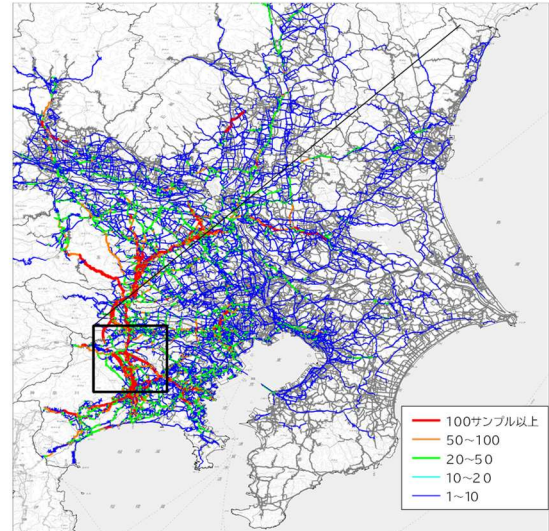


図 貨物車プローブデータによる走行経路分布(東京都市圏)

(3) 中心市街地や住宅地における荷さばき駐車場の課題

■ 中心市街地における荷さばき駐車場の課題

- ・本厚木駅北口地区での地区物流調査(中心市街地)を踏まえた当該地区の問題点及び今後の検討課題について、以下の通り整理した。

当該地域の問題点

問題①：厚木一番街を東西に貫く公園通りに、日中を通じて貨物車の路上駐車が発生(店舗の開店後の荷さばきも多く、一般車の通行阻害や自転車の安全性の低下が発生)

問題②：大規模施設の荷さばきスペース不足により、貨物車の路上駐車が早期の時間帯を中心に発生

当該地域の荷さばき課題

【課題1】一番街の完全ウォークアプル化に向けた路上荷さばき対策の推進

- ・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、完全ウォークアプル化に向けた路上荷さばき対策の推進が必要と考えられる

【課題2】横持ちと歩行者等との空間的・時間的分離

- ・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、横持ちと歩行者との錯綜も見られており、空間的・時間的分離が必要

【課題3】大規模施設における荷さばきスペースの確保

- ・道幅の狭い公園通りでの荷さばき路上駐車が自動車の通行阻害となっており、一部歩行者・自転車の通行阻害もなっていることから、空間的・時間的分離が必要

図 中心市街地における荷さばき駐車場の課題(本厚木駅北口地区)

■ 住宅地(中高層マンション)における荷さばき駐車場の課題

- ・中高層マンションにおける地区物流対策として、以下の検討が必要である。

【中高層マンションの荷さばき課題1】

- ・荷さばきスペースの設置推進及び必要規模の検討

- ・中高層マンション調査による荷さばきスペースの確保状況については、「地区物流調査：中高層マンション調査」の調査対象29施設のうち、11施設で荷さばきスペースありとなっている

- ・マンション住戸数と駐車車両台数の関係では、駐車車両のうち荷さばき車両に限定すると強い正の相関がみられる

- ・引き続き今後、中高層マンションにおける荷さばきスペースの設置推進の必要性、必要台数等について戸数や延べ床面積単位での原単位分析などが必要であると考えられる

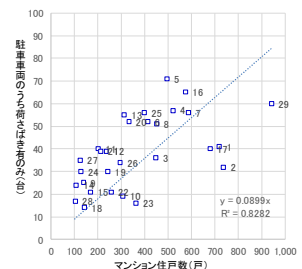


図 マンション住戸数と駐車車両台数の関係の例(都市圏全体)

【中高層マンションの荷さばき課題2】

- ・マンションにおける配送環境による荷さばき特性の詳細把握

- ・マンションへの搬入がある車両の駐車時間は、東京都市圏全体で5分未満が20.2%、5~10分が26.3%、10~20分が16.5%で、平均駐車時間は14分である
- ・時間帯別でみると、荷物の搬入開始は、調査対象の中高層マンション(29施設)合計の件数ベースでは、10時台、15時台、19時台などが多い。荷物個数ベースでみると、午前中に多くの荷物が届けられており宅配会社の配達時間帯との関係が伺われる
- ・車両の駐車状況についても上記ピークを受けた状況がみられる。マンション別の状況を見ると、荷さばきスペースがあるマンションで、荷さばきスペースの台数の上限となっている瞬間もみられる
- ・引き続き今後、マンションにおける荷さばきスペース、オートロック、宅配ボックスの有無・設置数などの配送環境による荷さばき台数や駐車時間等の特性分析が必要と考えられる

1 調査名称：（千葉市）東京都市圏総合都市交通体系調査

2 調査主体：東京都市圏交通計画協議会

協議会構成団体名：国土交通省関東地方整備局、茨城県、埼玉県、千葉県、
東京都、神奈川県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、
相模原市、(独)都市再生機構、東日本高速道路(株)、
中日本高速道路(株)、首都高速道路(株)

3 調査圏域：東京都市圏

東京都（島嶼部を除く）、神奈川県、千葉県、埼玉県、
茨城県

4 調査期間：令和3年度～令和7年度

5 調査概要：

東京都市圏においても、今後超高齢化社会・少子化・人口減少を迎えるが、依然として人口集積した巨大な消費地である。都市交通は、「人の動き」と「物の動き」から成り立ち都市の社会・経済活動を形成している。よって、人の移動に加え物の移動を一体的に捉えた都市交通施策・土地利用施策等を検討し、活力・国際競争力の向上を支える物流の実現、環境に配慮した物流の実現、安心・安全で災害に強い物流を実現し、活力のある都市圏の形成を確保する必要がある。

本調査は、東京都市圏（1都4県5政令市）における、物の動きを捉える物資流動調査を実施し、調査結果等を分析したうえで、物流からみた東京都市圏における総合的な都市交通計画を策定するものである。

第6回東京都市圏物資流動調査の本体調査と補完調査を実施し、調査から得られるデータを用いた分析に基づき、都市圏全体の政策の方向性の提案を行う。

I 調査概要

1 調査名称

(千葉市) 東京都市圏総合都市交通体系調査

2 報告書目次

第1章. 業務概要

1.1 業務概要	1-1
1.2 実施方針	1-4

第2章. R5 年度本体調査（事業所機能調査）

2.1 基礎集計分析	2- 1
2.2 基礎集計分析まとめ	2-

第3章. 【令和6年度補完調査】企業アンケート調査の実施と分析

3.1 調査について	3-1
3.2 調査物件の作成・印刷	3-6
3.3 調査対象事業所名簿の整理・作成	3-13
3.4 調査物件の発送・調査結果の収集	3-19
3.5 調査データの後処理	3-35
3.6 基礎集計分析	3-

第4章. 【令和6年度補完調査】貨物車走行実態調査の分析

4.1 貨物車走行実態調査の概要	4-1
------------------------	-----

第5章. 【令和6年度補完調査】地区物流調査の実施

5.1 中高層マンション調査の実施	5-1
5.2 中高層マンション調査結果と分析	5-20
5.3 ケーススタディ調査の実施	5-33
5.4 ケーススタディ調査結果と分析	5-62

第6章. 【令和6年度補完調査】個人のモノの受取調査

6.1 人のモノの受取調査の実施	6- 1
6.2 個人のモノの受取調査結果	6- 8

6.3 個人のモノの受取調査の分析	6-33
-------------------------	------

第7章. 調査結果のとりまとめと物流に関する課題分析	7- 1
----------------------------------	------

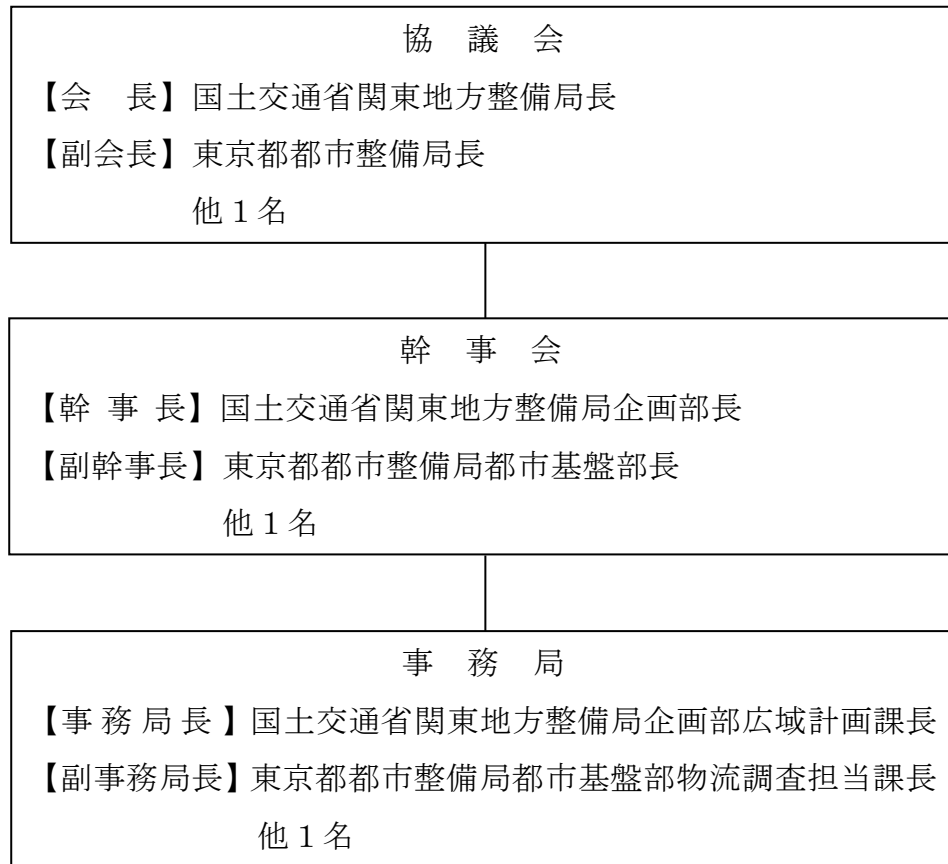
第8章. 事務局会議への参加	8- 1
----------------------	------

第9章. 打合せ記録簿	9- 1
-------------------	------

巻末資料

○業務計画書	巻- 1
○各種マニュアル関係	巻- 20
○地区物流調査 事前調整等資料	巻-110
○設計審査記録書	巻-118

3 調査体制



4 委員会名簿等：

東京都市圏総合都市交通体系あり方検討会

(令和7年4月現在)

	所属	役職	氏名
委員 (座長)	早稲田大学 創造理工学部 社会環境工学科	教授	森本 章倫
委員	日本大学 理工学部 交通システム工学科	教授	小早川 悟
〃	東京大学大学院 工学系研究科	教授	福田 大輔
〃	東京女子大学 現代教養学部 経済経営学科	教授	二村 真理子
〃	流通経済大学 流通情報学部	教授	味水 佑毅
〃	国土交通省 物流・自動車局 物流政策課	課長	紺野 博行
〃	国土交通省 都市局 都市計画課 都市計画調査室	室長	田中 成興
〃	国土交通省 道路局 企画課 道路経済調査室	室長	廣瀬 健二郎
〃	国土交通省 物流・自動車局 貨物流通事業課	課長	三輪田 優子
〃	国土交通省 国土技術政策総合研究所 都市研究部 都市施設研究室	室長	新階 寛恭
〃	国土交通省 関東運輸局 交通政策部	部長	高橋 信博
〃	国土交通省 関東運輸局 自動車交通部	部長	落合 裕史
〃	警察庁 交通局 交通規制課	理事官	櫻井 壯太郎
〃	警察庁 関東管区警察局 広域調整部 広域調整第二課	課長	風間 康男

Ⅱ 調査成果

1 調査目的

東京都市圏交通計画協議会（以下「協議会」という。）では昭和 43 年度より国土交通省及び 1 都 4 県（茨城県、東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県）、5 政令市（横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市）、4 団体（首都高速道路株式会社、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、独立行政法人都市再生機構）が共同して、人の動きを捉える東京都市圏パーソントリップ調査を実施し、昭和 47 年度から 10 年ごとに物の動きを捉える東京都市圏物資流動調査（以下「物資流動調査」という。）を実施してきた。

本業務は、東京都市圏における、物流からみた総合的な都市交通計画の策定に資するため、過年度実施した物の動きを捉える物資流動調査の本体調査を基に、データの分析・解析及び補完調査を実施することを目的とする。

2 調査フロー

令和 3 年度	・ 調査成果の検討 ・ 本体調査の企画 ・ 事前調査の実施方針
令和 4 年度	・ 事前調査の実施
令和 5 年度	・ 本体調査の実施
令和 6 年度	・ データ作成と基礎分析 ・ 補完調査の実施
令和 7 年度	・ とりまとめ

3 調査圏域図



4 調査成果

2-1. 基礎集計分析

エラーチェックまでが完了した事業所で、無効票を取り除いた有効回収事業所数は、WEB・郵送回収合わせて 804 事業所であり、有効回収率は 32%であった。

R5 年度本体調査(事業所機能調査)について、オリジナルマスターデータを用いて、有効回収率、全設問の記入率の整理するほか、全設問について設問ごとの基礎集計を行った。

オリジナルマスターデータ項目一覧（荷主のみ・運輸業のみ）				
1. 従業員数				
2. 敷地の形態	「敷地を占有」と回答した場合			
	3. 敷地面積			
	4. 土地の所有形態			
5. 延床面積				
6. 荷捌き駐車施設の有無	「あり」と回答した場合			
	7. 荷捌き駐車施設の場所			
	8. 荷捌き利用可能台数			
9. 顧客の特性	「特定の荷主用」と回答した場合			
	10. 荷主の業種			
11. 駐車可能台数				
12. 事業所開設年（西暦）				
13. 施設種類				
14. 事業所の機能	「流通加工機能」と回答した場合			
	15. 流通加工の内容			
16. 立地の理由				
17. 搬出の有無	「あり」と回答した場合			
	18. 搬出_代表的な品目			
	19. 目的地の特定	「特定」と回答した場合		
		20. 搬出_目的地_特定箇所数		
	21. 搬出圏域			
	22. 搬出：国際海上コンテナ利用			
	23. 個人宅向け貨物の有無			
24. 搬入の有無	「あり」と回答した場合			
	25. 搬出_代表的な品目			
	26. 目的地の特定	「特定」と回答した場合		
		27. 搬入_出発地_特定箇所数		
	28. 搬入圏域			
	29. 搬入：国際海上コンテナ利用			
30. 主要な施設の建設年				
31. 主要な施設の構造				
32. 主要な施設の階層数				
33. 使用している階層数				
	搬出「あり」と回答した場合		搬入「あり」と回答した場合	
	34. 搬出_台数		35. 搬入_台数	
	36. 搬出_重量		37. 搬入_重量	
	38. 搬出_制約		39. 搬入_制約	
	40. 搬出_積載比率		41. 搬入_積載比率	
	42. 搬出時間帯の規則性	「あり」と回答した場合	44. 搬入時間帯の規則性	「あり」と回答した場合
		43. 搬出時間帯		45. 搬入時間帯
	46. 搬出_時刻指定の有無	「あり」と回答した場合	48. 搬入_時刻指定の有無	「あり」と回答した場合
		47. 搬出_物資量に占める時刻指定割合		49. 搬入_物資量に占める時刻指定割合

2-2. 基礎集計分析まとめ

H25 年度（第 5 回物流調査）のマスターデータ結果と比較が可能な主な項目について、分析を行った。

（1）施設種類について

- ・R5 年度本体調査では、荷主で、「1.事務所施設」が最も多く約 5 割、次いで「2.工場」が約 2.5 割である。運輸業では、「1.事務所施設」が最も多く約 3.5 割、次いで「2.工場」が約 3 割である。
- ・H25 年度と比較して、荷主では「工場」の割合が減少、「店舗」の割合が増加している。また、「物流施設」の割合が増加している。運輸業では「事務所施設」、「工場」の割合が増加、「倉庫」の割合が減少している。

<R5 年度本体調査>

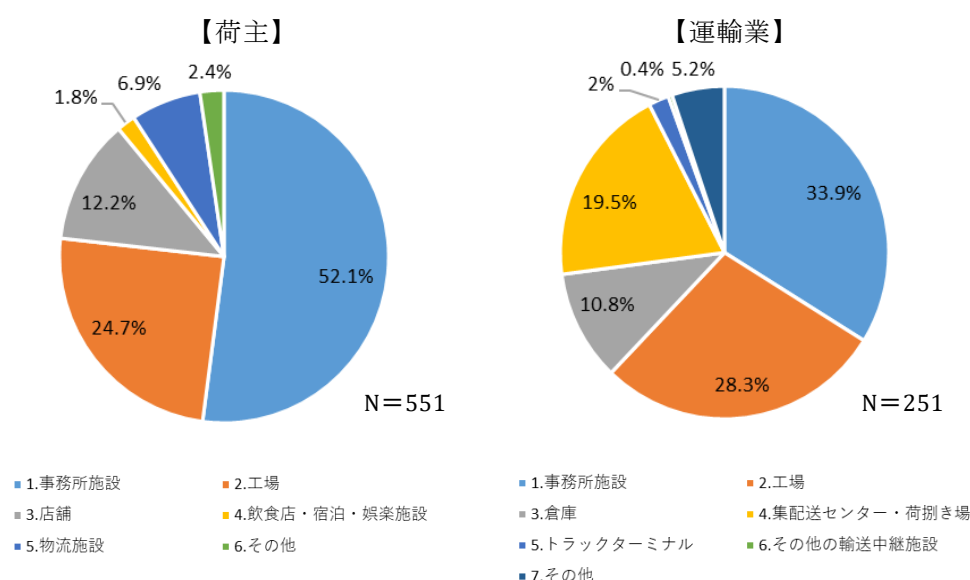


図 施設種類 (R5 年度)

<H25 年度本体調査>

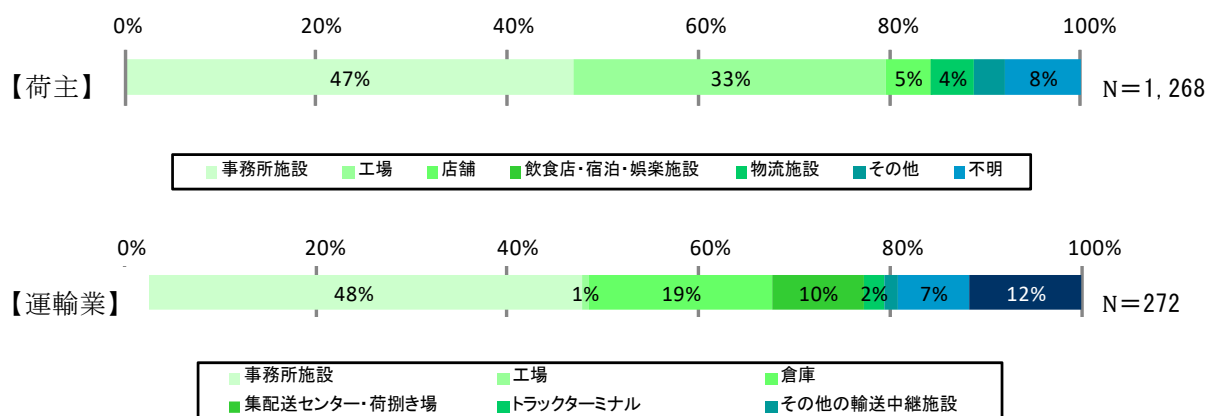


図 施設種類 (H25 年度 (過年度業務報告書より))

(2) 立地の理由

- ・R6 年度本体調査では『道路の利便性が高い』の割合が最も高く、次いで、『公共交通機関の利便性が高い』、『土地や施設の購入・信用・整備等が容易』と回答した事業所が多い。
- ・H25 年度と比較して、『公共交通機関の利便性が高い』と回答した事業所が増加している。

<R5 年度本体調査> ※複数回答あり

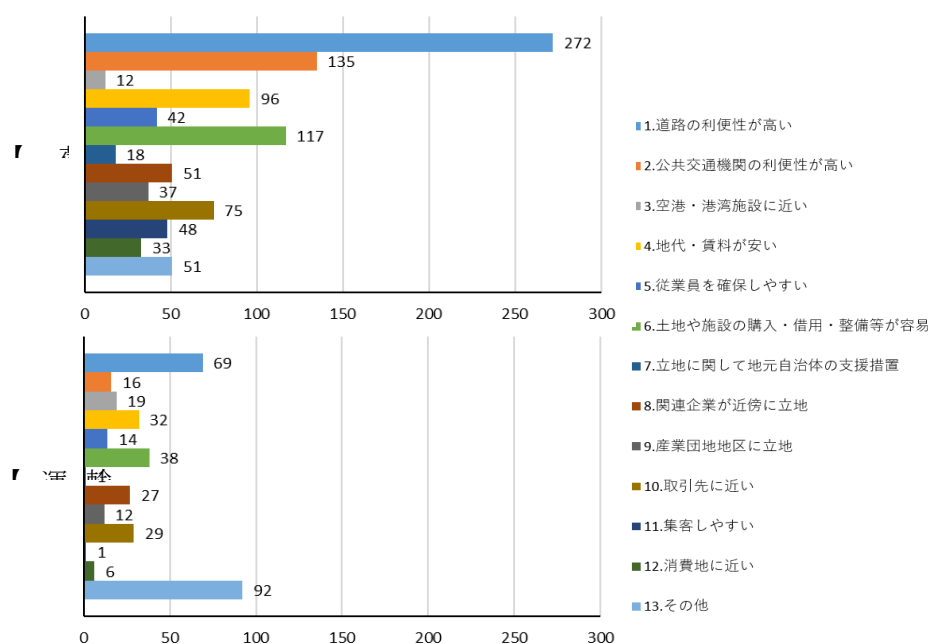


図 立地の理由

<H25 年度本体調査>

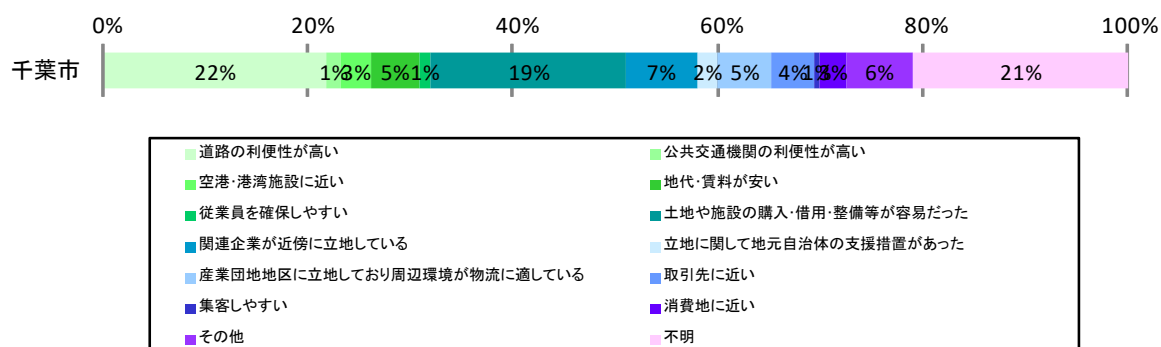


図 立地の理由 (H25 年度 (過年度業務報告書より))

(3) 主な搬出圏域について

- ・ R5 年度本体調査では、「1.同一市区町村内」が最も多く、次いで「4.関東」が多い。
- ・ H25 年度と比べて、「同一市区町村内」や「同一都県内」の割合が高くなっている。

< R5 年度本体調査 > ※複数回答あり

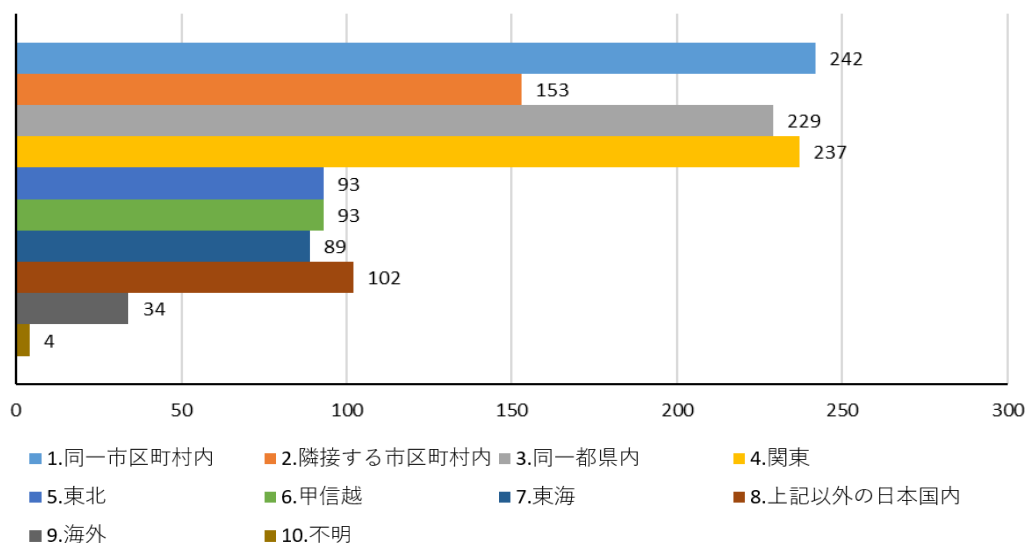


図 主な搬出圏域の集計 (R5 年度)

< H25 年度本体調査 >

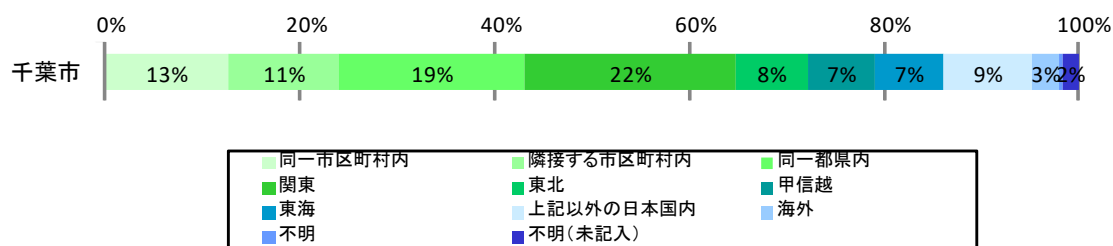


図 主な搬出圏域の集計 (H25 年度 (過年度業務報告書より))

7-1. 総括

調査項目	わかったこと(概要)
R5年度本体調査 基礎集計	近年のEC市場の拡大に伴う宅配便数の増加や千葉県内における物流施設等の立地件数・面積増加に伴い、 <u>運輸業における搬出入台数が</u> H25年度(第5回物資流動調査)より 大幅に増加 。
企業アンケート調査の実施と分析	2024年4月に法改正された「 <u>働き方改革関連法</u> 」や2025年4月に施行される「 <u>流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律</u> 」の一部改正内容に則った <u>内容を重視、取り組みを実施</u> している事業者が多い。 一方、先進技術活用といった <u>中長期的な課題には目が向いていない</u> 。
貨物車走行実態調査の分析	物流ネットワークの近隣地域に住居系が多いことが確認されたことから、住居系地域等への大型貨物車進入による住居環境への影響等が比較的高いと考えられる。
地区物流調査の実施と分析 [中高層マンション調査]	調査対象マンションの前面道路は自転車専用通行帯となっており、この部分に荷さばき車両等の路上駐停車がみられる。 この道路における <u>自転車通行量が多くない</u> ため、現状、問題等は生じていないが、将来的な土地利用の変化により、安全面に懸念がある場合は、荷さばき車両等の路上駐停車の削減を図る必要がある。
地区物流調査の実施と分析 [ケーススタディ調査]	調査対象範囲(千葉駅東側エリア)において以下問題点が生じている。 ✓エリア②、③において、荷さばき車両の路上駐停車により <u>歩行者へ与える影響が大きい</u> 。 ✓エリア③、④において、荷さばき車両の路上駐停車により <u>通過交通に与える影響が大きい</u> 。 また、エリア④の中央公園周辺道路においては、 <u>住居系への搬入のための路上荷さばきが多い</u> 。 ※中央公園周辺の住居系には、附帯している駐車場等なし。 ✓エリア②は路上駐停車時間が長い上に、 <u>大規模商業施設附帯の荷さばき施設が有効に活用されていない</u> 。 ✓来街者やドライバーの意識と事業者側で荷さばきに対する <u>認識に差異</u> が生じている。
個人のモノの受取調査の実施と分析	どの年代においても自宅・対面が主であり、郵便受箱や宅配BOX等の利用(自宅・非対面)は2～3割程度である。 なお、今回の調査では、自宅外・非対面に関しては、ほとんど利用が見られなかった。

7-2. 課題分析

本業務で確認された、“EC 市場の拡大に伴う宅配便数の増加”や“千葉県内における物流施設等の立地件数・面積増加に伴う搬出入台数の増加”の傾向が今後も続く場合、荷さばき車両の路上駐停車が増加すると考えられる。

そのため、将来的なまちづくりの方向性とあわせて、路上駐停車対策における以下課題を示す。

(1) 千葉駅東側エリアにおける将来的なまちづくり方針を踏まえた課題

①ウォークابل推進に向けた路上駐停車車両削減

エリア②は、将来的に『ウォークابل推進』エリアとなっているが、現状の路上駐停車の状況が改善されないまま、将来的にウォークابلを推進した場合、幹線道路(千葉駅前大通りや国道 14 号)への路上駐停車が増加する可能性があり、バスやタクシーの利便性や歩行者の安全性低下、幹線道路における渋滞を引き起こす可能性がある。

そのため、現在の大規模商業施設に附帯している荷さばきスペースを利用しやすい形態となるような検討やエリア全体とした荷さばき運用形態の見直し等のソフト面や、停車帯や路上パーキング、共同荷さばきスペース等の整備といったハード面にて路上駐停車対策を図る必要がある。

②中央公園を中心とした賑わい拠点形成に向けた路上駐停車車両削減

エリア④の中央公園周辺は、将来的に『中央公園を中心とした賑わい拠点の形成』が図られるエリアである。現状の路上駐停車の状況が改善されないまま、賑わい拠点形成による低速エコ交通(右側資料参照)等を導入した場合、路肩に路上駐停車している車両が支障となり、これらモビリティの安全性や利便性が損なわれる可能性がある。

そのため、荷さばき車両のコインパーキングの利活用や貨物車専用パーキングの利用の徹底等、ソフト面において路上駐停車対策を図る必要がある。

③賑わいの波及効果を踏まえた路上駐停車削減

エリア①、③においては、将来的なエリア②における『ウォークابل推進』やエリア④における『中央公園を中心とした賑わい拠点形成』により、賑わいが波及し、歩行者数増加が見込まれる。現状の路上駐停車に対する対策や歩道整備を行わず、将来的に歩行者数が増加した場合、歩行者の安全性低下が懸念される。

そのため、荷さばき車両のコインパーキングの利活用等のソフト面や、道路空間再編による歩道空間の確保等のハード面にて路上駐停車対策を図る必要がある。

④店舗等の荷さばきに対する意識改革

今後、エリア②におけるウォークابل推進やエリア④の賑わい拠点形成等を推進するにあたり、店舗側にも路上駐停車に関しての問題意識を持ってもらい、店舗側としても路上駐停車削減に取り組んでもらえるよう、地区全体で店舗側への荷さばきに関する啓蒙活動など取り組むことで意識向上を図る必要がある。

(2) 駐車施設の附置に関する条例の見直し

『千葉市建築物における駐車施設の附置等に関する条例』が令和 5 年 4 月に改正され、令和 7 年 3 月には、国より『駐車場法施行令の一部を改正する政令』(概要としては、一定規模以上の共同住宅への荷さばき駐車施設の設置)が公布された。

この法改正に伴い、千葉市においても再度、条例見直しが検討される予定である。

本業務にて中高層マンション調査の調査対象となっていたマンションに関しては、前面道路の自動車や自転車交通量が少ない等から、特に問題となる事象は出てこなかったが、ケーススタディ調査におけるエリア④では、駐車場を整備していないマンションに関しては、路上駐停車が多い傾向にあった。そのため、マンション等住居への駐車場整備は、荷さばき車両の路上駐停車削減に対して効果があると考えられる。

特に、ケーススタディ調査のエリア④のように、都心で住居数が多いタワーマンション等で上記法令や条例の対象外となるものに関して、荷さばきの現状を把握し、路上駐停車削減方針を検討することが重要であると考えられる。

(3) 大型車トラック走行における周辺環境配慮

千葉市では、高速道路や一般国道の利用率が高い特徴があり、物流ネットワークとして充実している反面、物流ネットワークの近隣(特に一般国道 14 号や 16 号など)地域に住居系地域が多いことが確認された。そのため、物流拠点(花見川区の産業集積エリアなど)立地に対応したアクセス道路の整備・効率化等を行い、住宅への影響が最小限になるよう検討する必要がある。

この課題解決の方策として、隣接市との連携を深める新たな広域道路ネットワークの整備推進により、高規格道路や広域幹線道路への適切な交通転換(最適化)を図り、沿道地域への影響低減を目指すことが望ましい。

1 調査名称：（川崎市）東京都市圏総合都市交通体系調査

2 調査主体：東京都市圏交通計画協議会

協議会構成団体名：国土交通省関東地方整備局、茨城県、埼玉県、千葉県、
東京都、神奈川県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、
相模原市、(独)都市再生機構、東日本高速道路(株)、
中日本高速道路(株)、首都高速道路(株)

3 調査圏域：東京都市圏

東京都（島嶼部を除く）、神奈川県、千葉県、埼玉県、
茨城県

4 調査期間：令和3年度～令和7年度

5 調査概要：

東京都市圏においても、今後超高齢化社会・少子化・人口減少を迎えるが、依然として人口集積した巨大な消費地である。都市交通は、「人の動き」と「物の動き」から成り立ち都市の社会・経済活動を形成している。よって、人の移動に加え物の移動を一体的に捉えた都市交通施策・土地利用施策等を検討し、活力・国際競争力の向上を支える物流の実現、環境に配慮した物流の実現、安心・安全で災害に強い物流を実現し、活力のある都市圏の形成を確保する必要がある。

本調査は、東京都市圏（1都4県5政令市）における、物の動きを捉える物資流動調査を実施し、調査結果等を分析したうえで、物流からみた東京都市圏における総合的な都市交通計画を策定するものである。

第6回東京都市圏物資流動調査の本体調査と補完調査を実施し、調査から得られるデータを用いた分析に基づき、都市圏全体の政策の方向性の提案を行う。

I 調査概要

1 調査名称

(川崎市) 東京都市圏総合都市交通体系調査

2 報告書目次

1. 調査全体計画 1-1

1.1 業務概要 1-1

1.2 実施方針 1-3

1.3 全体スケジュール 1-8

2. 令和5年度本体調査（事業所機能調査） 2-1

2.1 基礎集計分析 2-1

2.1.1 設問項目ごとの記入率・不明率 2-1

2.1.2 設問項目ごとの基礎集計分析 2-18

3. 令和6年度補完調査 3-1

3.1 企業アンケート調査の実施と分析 3-2

3.1.1 調査計画 3-2

3.1.2 調査物件の作成・印刷 3-27

3.1.3 調査対象事業所名簿の整理・作成 3-34

3.1.4 調査物件の発送・調査結果の収集 3-38

3.1.5 調査データの後処理及びオリジナルマスターデータの作成 3-56

3.1.6 基礎集計分析 3-66

3.2 貨物車走行実態調査の分析 3-91

3.2.1 調査計画 3-92

3.2.2 基礎分析 3-101

3.3 地区物流調査の実施 3-110

3.3.1 調査計画 3-110

3.3.2 調査結果 3-154

3.4 中高層マンションの荷捌き調査の実施と分析 3-198

3.4.1 調査の事前準備 3-198

3.4.2 中高層マンション調査の実施 3-213

3.4.3 中高層マンション調査の分析 3-214

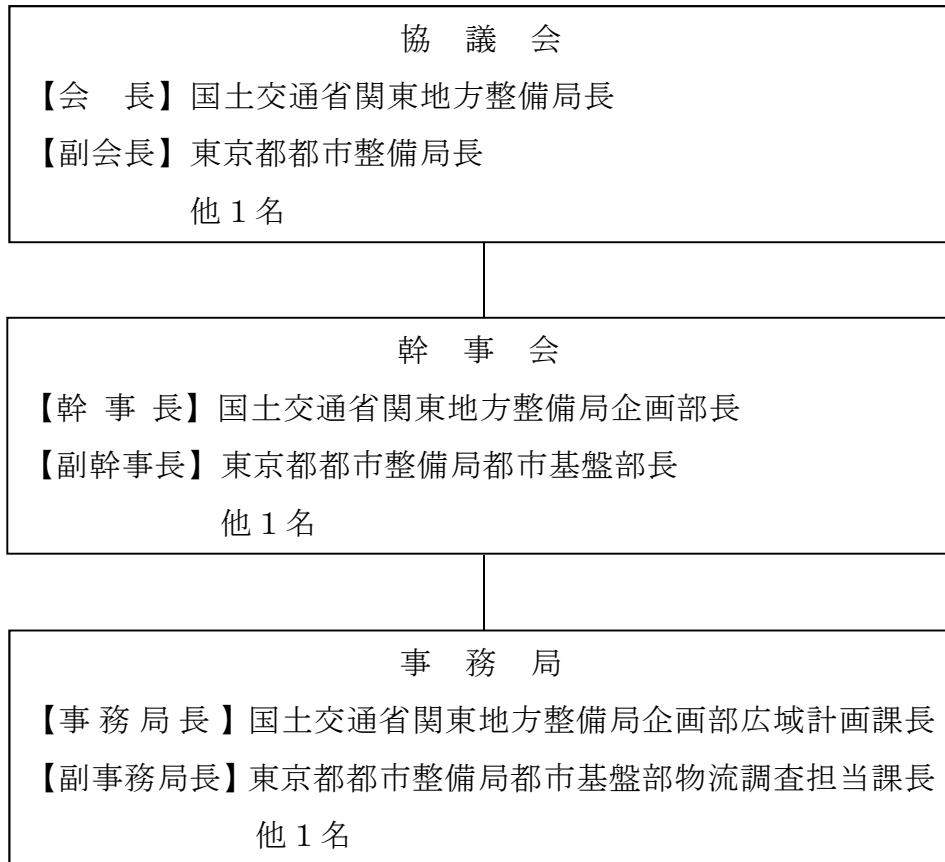
3.5 個人のモノの受取調査の実施と分析 3-239

3.5.1 個人のモノの受取調査の実施 3-239

3.5.2 個人のモノの受取調査の分析 3-271

- 4. 物流に関する課題分析 4-1
 - 4.1 物流拠点立地に関連した土地利用の課題 4-3
 - 4.2 物資を輸送する貨物車交通の課題 4-7
 - 4.3 中心市街地や住宅地における荷さばき駐車場の課題 4-32
 - 4.3.1 中心市街地における荷さばき駐車場の課題 4-32
 - 4.3.2 住宅地（中高層マンション）における荷さばき駐車場の課題 4-39
 - 4.3.3 個人のモノの受取調査を踏まえた今後の検討課題 4-39
- 5. 物流・都市交通施策の詳細検討 5-1
 - 5.1 物流拠点立地に関連した土地利用の課題 5-1
 - 5.1.1 地区物流課題への対応方策の検討 5-1
 - 5.1.2 地区物流における具体的な物流・都市交通施策メニューの検討 5-2
 - 5.1.3 地区物流における今後の具体施策の検討の進め方について 5-10
 - 5.2 東京都市圏における物流・都市交通施策の方向性 5-11
- 6. 事務局会議 6-1

3 調査体制



4 委員会名簿等：

東京都市圏総合都市交通体系あり方検討会

(令和7年4月現在)

	所属	役職	氏名
委員 (座長)	早稲田大学 創造理工学部 社会環境工学科	教授	森本 章倫
委員	日本大学 理工学部 交通システム工学科	教授	小早川 悟
〃	東京大学大学院 工学系研究科	教授	福田 大輔
〃	東京女子大学 現代教養学部 経済経営学科	教授	二村 真理子
〃	流通経済大学 流通情報学部	教授	味水 佑毅
〃	国土交通省 物流・自動車局 物流政策課	課長	紺野 博行
〃	国土交通省 都市局 都市計画課 都市計画調査室	室長	田中 成興
〃	国土交通省 道路局 企画課 道路経済調査室	室長	廣瀬 健二郎
〃	国土交通省 物流・自動車局 貨物流通事業課	課長	三輪田 優子
〃	国土交通省 国土技術政策総合研究所 都市研究部 都市施設研究室	室長	新階 寛恭
〃	国土交通省 関東運輸局 交通政策部	部長	高橋 信博
〃	国土交通省 関東運輸局 自動車交通部	部長	落合 裕史
〃	警察庁 交通局 交通規制課	理事官	櫻井 壯太郎
〃	警察庁 関東管区警察局 広域調整部 広域調整第二課	課長	風間 康男

Ⅱ 調査成果

1 調査目的

東京都市圏交通計画協議会（以下「協議会」という。）では昭和 43 年度より国土交通省及び 1 都 4 県（茨城県、東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県）、5 政令市（横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市）、4 団体（首都高速道路株式会社、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、独立行政法人都市再生機構）が共同して、人の動きを捉える東京都市圏パーソントリップ調査を実施し、昭和 47 年度から 10 年ごとに物の動きを捉える東京都市圏物資流動調査（以下「物資流動調査」という。）を実施してきた。

本業務は、昨年度の本体調査結果を踏まえ、第 6 回東京都市圏物資流動調査のデータ集計・分析及び補完調査を実施することを目的として実施する。

2 調査フロー

令和 3 年度	・ 調査成果の検討 ・ 本体調査の企画 ・ 事前調査の実施方針
令和 4 年度	・ 事前調査の実施
令和 5 年度	・ 本体調査の実施
令和 6 年度	・ データ作成と基礎分析 ・ 補完調査の実施
令和 7 年度	・ とりまとめ

3 調査圏域図



4 調査成果

(１) 業務フロー

以下の流れで業務を実施した。

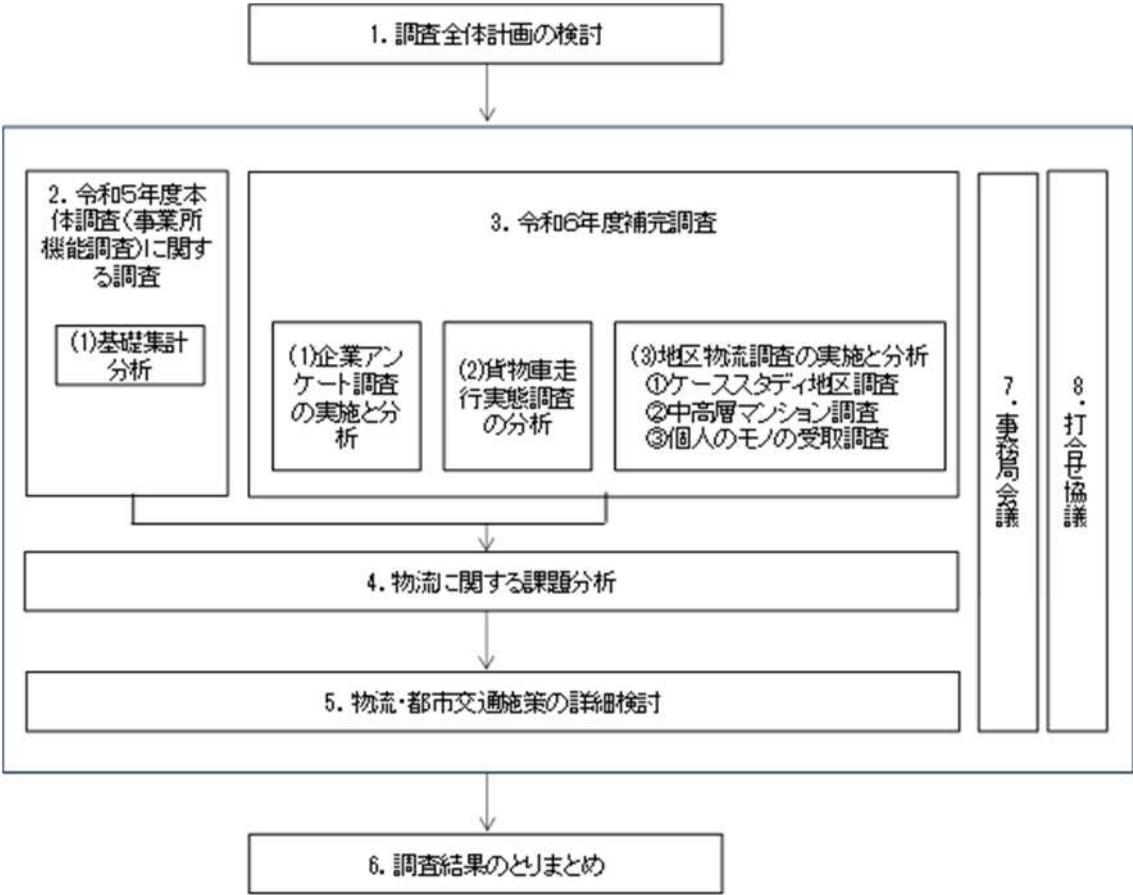


図 業務フロー

(2) 令和5年度本体調査（事業所機能調査）

1 基礎集計分析

東京都市圏交通計画協議会が作成した分析・解析用データを用いて、設問ごとの基礎集計分析を行った。



図 業種8区分別、従業員数規模別、拡大構成比

(3) 令和6年度補完調査

第6回東京都市圏物資流動調査では、2023年度に実施した本体調査（事業所機能調査）に加えて、政策テーマに関する物流等の詳細な実態や課題の把握を目的として、5つの補完調査を行った。補完調査は、企業アンケート調査、貨物車走行実態調査、地区物流調査、個人のモノの受取調査の4つの調査である。いずれの調査も、2024年9～11月の時期に実施した。

各調査は、東京都市圏交通計画協議会において協議された調査仕様等に基づき実施した。調査期間中は、東京都市圏交通計画協議会に対して、調査の準備・実施状況の報告を行った。また、調査結果に基づき分析・解析を実施した。



図 第6回東京都市圏物資流動調査の調査体系

1 企業アンケート調査の調査計画と分析

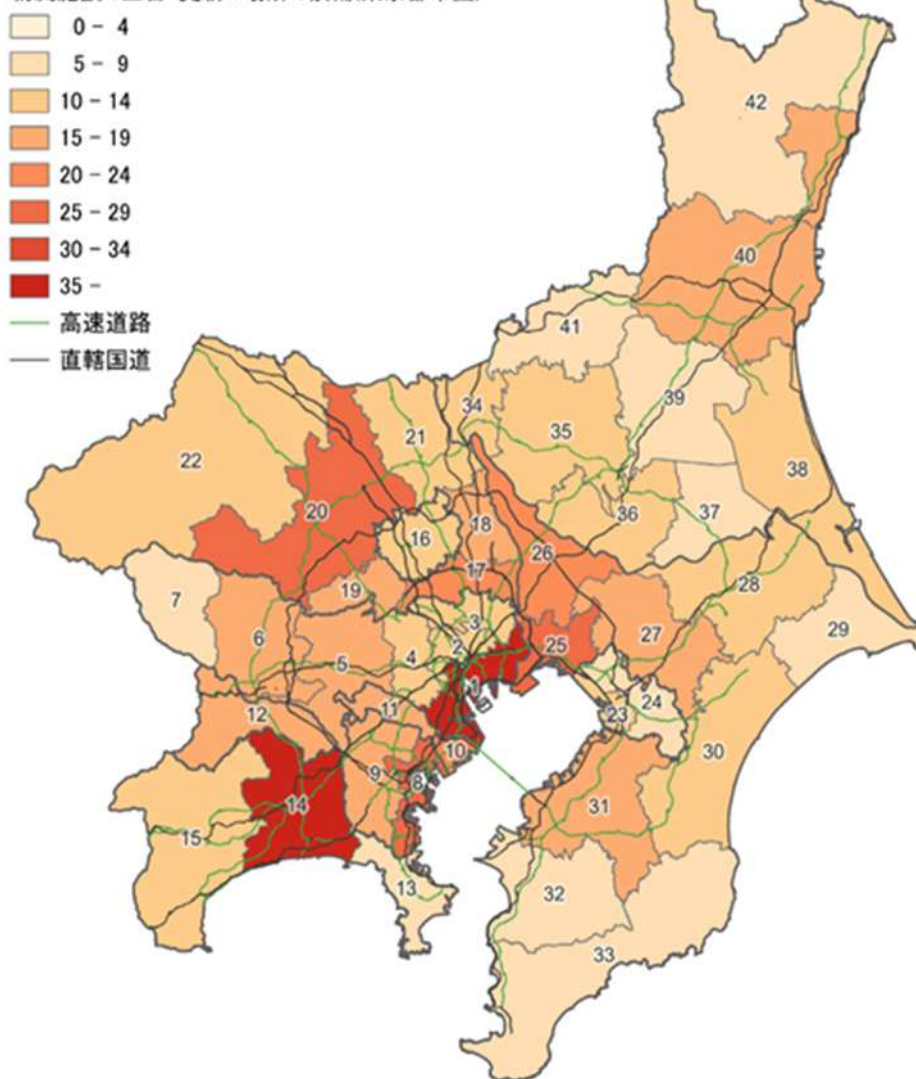
企業アンケート調査は、企業の将来に向けた物流活動の変化の可能性、物流に関する取組の実施意向等を把握するため、企業の物流活動の方向性や物流施設における意向や、物流施設の新設や建替え、物資の輸配送に関する取組など、企業活動に着目した情報を調査するものである。

東京都市圏全体で統一的にデータを整理する必要があるため、東京都市圏交通計画協議会から提示された調査実施要領等に従って調査を実施した。

【建替・更新の意向や予定がある物流施設の立地場所】

- ・物流施設の現在地での建替・更新の意向や予定があると回答した企業が、建替・更新の意向や予定を持つ物流施設の立地場所は、臨海部等で多い。
- ・川崎市では臨海部地域ややや高くなっており、近接した東京湾岸边地域で物流施設の建替・更新ニーズが高くなっている。

物流施設の立替・更新の場所の候補(東京都市圏)



2 貨物車走行実態調査の分析

大型貨物車両の走行経路と工業地域や商業地域、住宅地等といった走行経路沿線の土地利用状況との関係から見た貨物車走行の適正化、中心市街地や住宅地等における配送貨物車走行の適正化等について検討を行うため、貨物車の走行実態について調査を行った。調査は、川崎市が提供する、川崎市内の道路を走行する貨物車のプローブデータを用いて、次の項目等について調査し、川崎市内の貨物車の走行実態や課題を明らかにするための分析を行った。

なお、具体的な調査項目やアウトプットのデータ形式などについて、別途協議会で策定する調査実施方針に従い、実施した

3 地区物流調査の実施

住民の生活環境、交通安全への影響を考慮に入れた端末物流の実態や課題を明らかにし、住宅地や住宅施設における地区物流のあり方について検討することを目的として実施した。なお、実施に当たっては、別途協議会で策定する調査実施方針で定める調査項目や調査票のひな形などをもとに、調査実施計画を作成した。

4 高層マンションの荷捌き調査の実施と分析

中高層マンション調査
調査実施計画書
目次構成
1. 調査概要
1-1 調査目的
1-2 調査種類並びに調査内容
1-3 調査日時
1-4 事前調査と実態調査の実施にかかる留意事項
1-5 調査対象施設の概要
2. 調査計画 4
I. 対象施設の事前調査
(1) 調査項目
(2) 調査方法
II. 実態調査
(1) 路上駐車実態調査
(2) マンション内駐車・配送実態調査
(3) 運輸事業者へのヒアリング調査
(4) 調査員配置計画
3. 調査実施上の共通注意事項
(1) 安全管理・住民等関係者への配慮
(2) 報告・連絡等
4. 連絡体制（緊急時含む）

5 個人のモノの受取調査

個人の宅配受取の実態や宅配受取に関する行動変容の可能性等を把握し、住宅地を中心とした交通対策等を検討するために、WEB モニター調査により調査を実施した。

（4）物流に関する課題分析

令和5年度東京都市圏物資流動調査（事業所機能調査）結果、および、令和6年度実施の補完調査（企業アンケート調査、貨物車走行実態調査、地区物流調査、個人のモノの受取調査）等から、市内における物流課題を分析する。

なお、東京都市圏交通計画協議会における議論の中では、物流を「広域物流」、「地区物流」の2つに大別し、社会経済情勢の変化に伴い、物流施設立地、貨物車交通、中心市街地や住宅地における地区物流が土地利用、ネットワーク、まちづくりに与える影響に着目し、表に挙げるような課題を想定している。

本業務では、表に整理した課題に着目し、川崎市内におけるこれらの課題の所在等に関する分析・解析を行った。

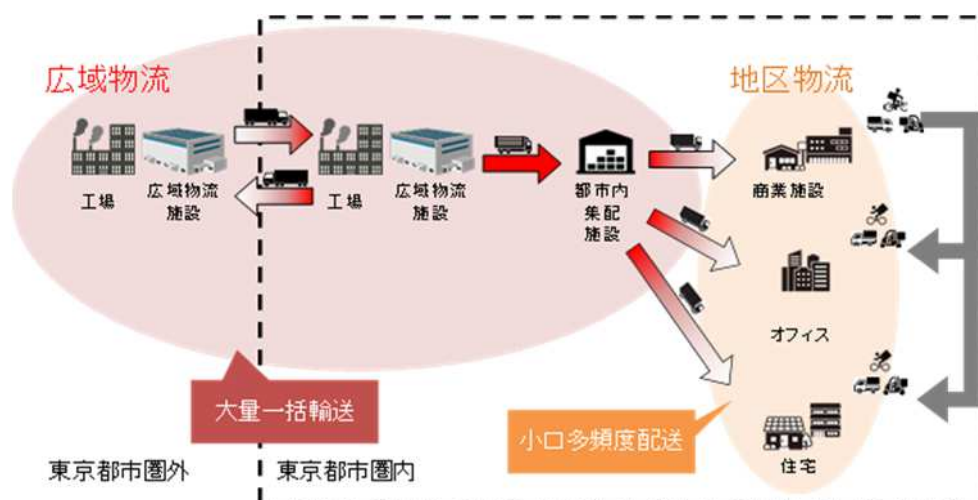


表 東京都市圏全体で想定している物流に関する課題

分類		想定している課題
広域物流	物流施設立地	①物流需要に対応した物流拠点の確保 ②既存物流拠点の老朽化 ③周辺都市環境への影響
	貨物車交通	①輸配送需要に対応したネットワークの確保 ②貨物車交通による都市環境への影響
地区物流	中心市街地	①大規模駅前再開発などの都市再生事業が進む地区の荷さばき駐車空間確保 ②ウォークラブルな空間づくりが進む地区の荷さばき駐車空間確保
	住宅地	①宅配車両の荷さばきスペースの不足 ②宅配車両による交通による居住環境への影響

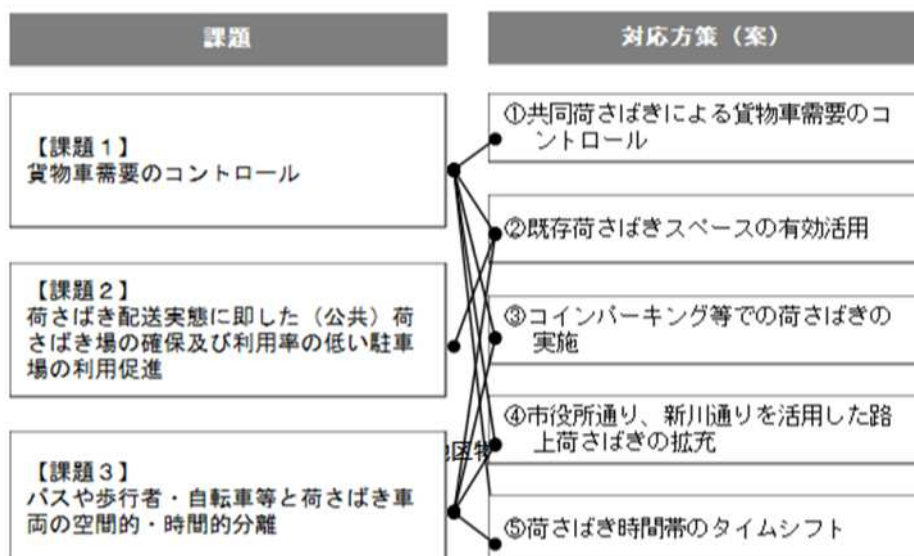
(5) 物流・都市交通施策の詳細検討

本体調査（事業所機能調査）結果及び企業アンケート調査、貨物車走行実態調査、地区物流調査、個人のモノの受取調査の結果等から、物流課題を分析した。

調査データを用いた分析結果を用いて、以下の3つの視点に着目して課題の発生状況や要因の整理を行うとともに、土地利用や交通のあり方を検討できるように、必要なデータを整理し、分析した。

地区物流調査で明らかになった川崎駅東口地区における地区物流の課題から、今後の対応方策（案）を検討した。

■ 川崎駅東口周辺地区における地区物流における課題と対応方策（案）



東京都市圏における物流・都市交通施策の方向性

ここでは、2025年3月5日に開催された「東京都市圏総合都市交通体系あり方検討会」の提案概要を整理する。次年度以降、調査結果が整理され次第、詳細分析を進めるとともに、“あり方”のとりまとめに着手し、検討を進めていくこととしている。

政策テーマ	課題の把握	調査	分析・解析の方向性	政策提言イメージ
物流拠点	①物流需要に対応した物流拠点の確保 ②既存物流拠点の老朽化 ③周辺都市環境への影響	本体調査 補充調査	①物流拠点が果たしている役割の把握 ②物流施設の立地需要把握 ③既存物流拠点の老朽化による影響把握 ④周辺都市環境への影響把握	①立地需要に対応した産業用地の確保 ②既存物流拠点の機能強化 ③周辺環境と調和した土地利用
物流ネットワーク	①輸送需要に対応したネットワークの確保 ②貨物車交通による都市環境への影響		①労働力不足、環境問題への懸念の高まり等による輸送への影響把握 ②輸送需要の把握 ③輸送による都市環境への影響把握	①輸送需要に対応したネットワーク(道路、結節点)の整備 ②周辺環境を考慮した貨物車交通のコントロール
中心市街地	①大規模駅前再開発などの都市再生事業が進む地区の荷さばき駐車問題 ②ウォーカブルな空間づくりが進む地区の荷さばき駐車問題		①大規模再開発の整備が進む地区における物流の実態把握 ②ウォーカブルな空間、自転車通行空間における物流と人の交通の実態把握	①大規模再開発が進む地区における荷さばき対策 ②ウォーカブルな空間づくり等が進められている地区における荷さばき対策
住宅地	①宅配車両の荷さばきスペースの不足 ②宅配車両による交通による居住環境への影響		①地域別・個人属性別の宅配需要把握 ②宅配車両の駐車の実態把握	①住宅地における宅配車両の荷さばきスペースの確保 ②宅配受取環境の確保
人の交通と物流	①EC利用等による外出率の低下		①人の交通とEC利用の関係性把握	①まちづくりにおける人の交通と物流の一体的な検討 (→東京PT調査への引き継ぎ)

図 政策テーマごとの分析・解析の方向性や政策提言のイメージ

出典) 2025年3月5日に開催された「東京都市圏総合都市交通体系あり方検討会」

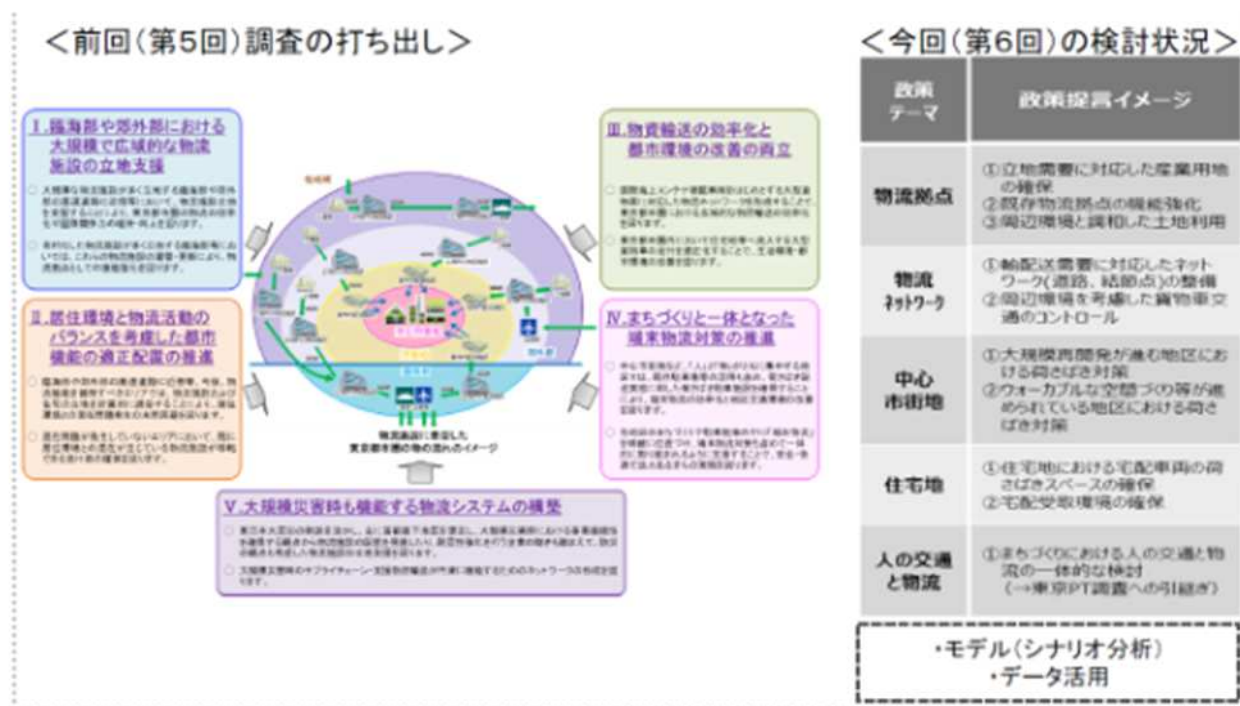


図 前回調査での打ち出しと今回調査の打ち出しの方向性

出典) 2025年3月5日に開催された「東京都市圏総合都市交通体系あり方検討会」

1 調査名称：（横浜市）東京都市圏総合都市交通体系調査

2 調査主体：東京都市圏交通計画協議会

協議会構成団体名：国土交通省関東地方整備局、茨城県、埼玉県、千葉県、
東京都、神奈川県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、
相模原市、(独)都市再生機構、東日本高速道路(株)、
中日本高速道路(株)、首都高速道路(株)

3 調査圏域：東京都市圏

東京都（島嶼部を除く）、神奈川県、千葉県、埼玉県、
茨城県

4 調査期間：令和3年度～令和7年度

5 調査概要：

東京都市圏においても、今後超高齢化社会・少子化・人口減少を迎えるが、依然として人口集積した巨大な消費地である。都市交通は、「人の動き」と「物の動き」から成り立ち都市の社会・経済活動を形成している。よって、人の移動に加え物の移動を一体的に捉えた都市交通施策・土地利用施策等を検討し、活力・国際競争力の向上を支える物流の実現、環境に配慮した物流の実現、安心・安全で災害に強い物流を実現し、活力のある都市圏の形成を確保する必要がある。

本調査は、東京都市圏（1都4県5政令市）における、物の動きを捉える物資流動調査を実施し、調査結果等を分析したうえで、物流からみた東京都市圏における総合的な都市交通計画を策定するものである。

第6回東京都市圏物資流動調査の本体調査と補完調査を実施し、調査から得られるデータを用いた分析に基づき、都市圏全体の政策の方向性の提案を行う。

I 調査概要

1 調査名称

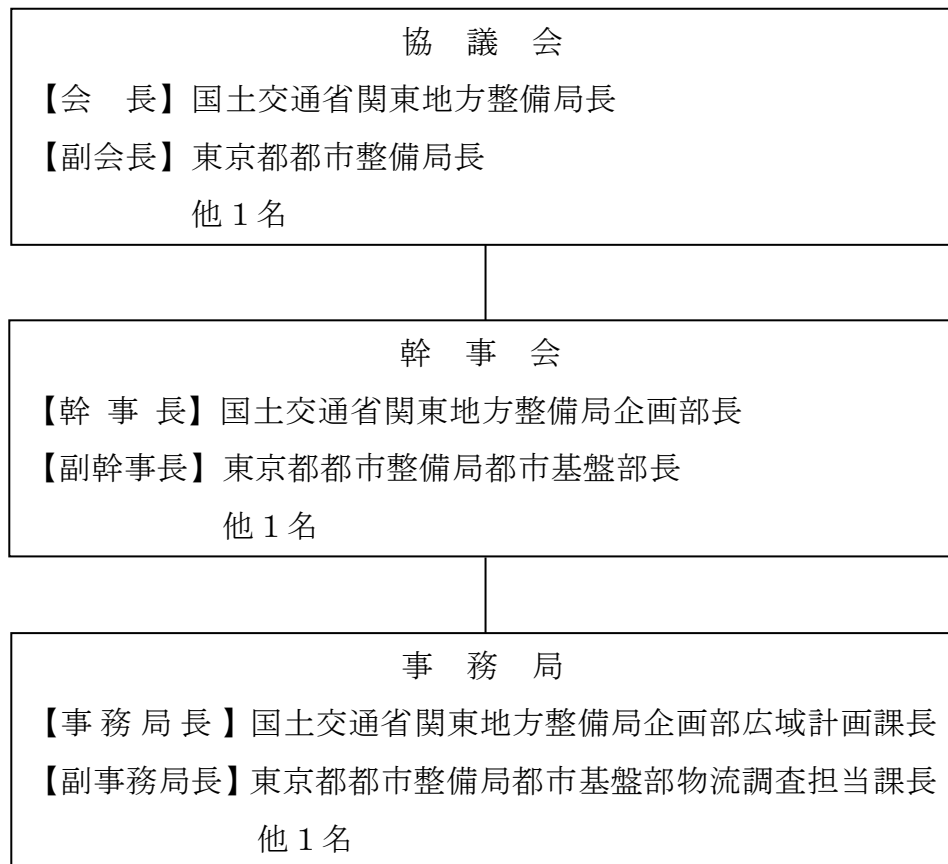
(横浜市) 東京都市圏総合都市交通体系調査

2 報告書目次

1. 調査全体計画	1-1
1.1 業務概要	1-1
1.2 実施方針	1-2
1.3 全体スケジュール	1-6
2. 本体調査(事業所機能調査)	2-1
2.1 データ作成	2-1
2.1.1 データの入力	2-1
2.1.2 データチェック	2-13
2.2 基礎集計分析	2-58
2.2.1 最終的な有効回収率の整理	2-58
2.2.2 設問項目ごとの記入率・不明率	2-59
2.2.3 設問項目ごとの基礎集計	2-78
3. 補完調査	3-1
3.1 企業アンケート調査	3-2
3.1.1 調査計画	3-2
3.1.2 調査準備	3-27
3.1.3 調査実施	3-38
3.1.4 データ作成	3-48
3.1.5 調査の進捗管理	3-58
3.1.6 有効回収数、有効回収率	3-60
3.1.7 基礎集計分析	3-66
3.2 貨物車走行実態調査	3-112
3.2.1 調査計画	3-113
3.2.2 基礎分析	3-122
3.2.3 行政区別の分析	3-136

3.3 地区物流調査	3-143
3.3.1 調査の事前準備	3-143
3.3.2 地区物流調査の実施	3-158
3.3.3 地区物流調査の分析	3-159
3.4 個人のモノの受取調査	3-185
3.4.1 調査準備	3-185
3.4.2 調査の実施	3-250
3.4.3 調査データのとりまとめ	3-251
3.4.4 調査結果の集計	3-255
4. 物流に関する課題分析	4-1
4.1 物流施設立地に関する課題分析	4-3
4.1.1 課題分析	4-3
4.1.2 まとめ 4-23	
4.2 貨物車交通に関する課題分析	4-24
4.2.1 課題分析	4-24
4.2.2 まとめ 4-76	
4.3 地区物流(住宅地)に関する課題分析	4-77
4.3.1 課題分析	4-77
4.3.2 まとめ 4-86	

3 調査体制



4 委員会名簿等：

東京都市圏総合都市交通体系あり方検討会

(令和7年4月現在)

	所属	役職	氏名
委員 (座長)	早稲田大学 創造理工学部 社会環境工学科	教授	森本 章倫
委員	日本大学 理工学部 交通システム工学科	教授	小早川 悟
〃	東京大学大学院 工学系研究科	教授	福田 大輔
〃	東京女子大学 現代教養学部 経済経営学科	教授	二村 真理子
〃	流通経済大学 流通情報学部	教授	味水 佑毅
〃	国土交通省 物流・自動車局 物流政策課	課長	紺野 博行
〃	国土交通省 都市局 都市計画課 都市計画調査室	室長	田中 成興
〃	国土交通省 道路局 企画課 道路経済調査室	室長	廣瀬 健二郎
〃	国土交通省 物流・自動車局 貨物流通事業課	課長	三輪田 優子
〃	国土交通省 国土技術政策総合研究所 都市研究部 都市施設研究室	室長	新階 寛恭
〃	国土交通省 関東運輸局 交通政策部	部長	高橋 信博
〃	国土交通省 関東運輸局 自動車交通部	部長	落合 裕史
〃	警察庁 交通局 交通規制課	理事官	櫻井 壯太郎
〃	警察庁 関東管区警察局 広域調整部 広域調整第二課	課長	風間 康男

Ⅱ 調査成果

1 調査目的

東京都市圏では昭和 43 年度より国土交通省及び 1 都 4 県（茨城県、東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県）、5 政令市（横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市）が共同して、昭和 47 年度から 10 年ごとに物の動きを捉える東京都市圏物資流動調査（以下「物資流動調査」という。）を実施してきた。

本業務は、第 6 回東京都市圏物資流動調査の本体調査のデータ作成、補完調査の実施及びデータの分析を目的とする。

2 調査フロー

令和 3 年度	・ 調査成果の検討 ・ 本体調査の企画 ・ 事前調査の実施方針
令和 4 年度	・ 事前調査の実施
令和 5 年度	・ 本体調査の実施
令和 6 年度	・ データ作成と基礎分析 ・ 補完調査の実施
令和 7 年度	・ とりまとめ

3 調査圏域図



４ 調査成果

(１) 本体調査（事業所機能調査）

基礎集計分析

最終的な有効回収率の整理

関東地整による回答データの全体チェック及び修正後の最終的な地域別有効回収数・有効回収率は以下の通りである。

横浜市の運輸業では、抽出率 74.8%、回収率 42.0%となっており、母集団の 31.4%にあたる事業所から有効な回答を回収することができている。

荷主では、抽出率 19.1%、回収率 25.6%となっており、母集団の 4.9%にあたる事業所から有効な回答を回収することができている。

表 2-1 最終的な有効回収数・有効回収率

地域	業種	①母集団数	②調査対象事業所数	③有効回収事業所数	④抽出率 (②/①)	⑤有効回収率 (③/②)
東京都	運輸業	10,742	7,007	3,190	65.2%	45.5%
	荷主	132,250	19,022	4,920	14.4%	25.9%
横浜市	運輸業	2,813	2,104	883	74.8%	42.0%
	荷主	24,094	4,610	1,180	19.1%	25.6%
川崎市	運輸業	1,079	901	328	83.5%	36.4%
	荷主	8,686	2,408	615	27.7%	25.5%
相模原市	運輸業	515	501	172	97.3%	34.3%
	荷主	4,552	1,802	478	39.6%	26.5%
神奈川県	運輸業	2,358	1,504	612	63.8%	40.7%
	荷主	21,704	5,103	1,481	23.5%	29.0%
さいたま市	運輸業	808	700	228	86.6%	32.6%
	荷主	9,313	2,105	560	22.6%	26.6%
埼玉県	運輸業	5,997	4,191	1,434	69.9%	34.2%
	荷主	42,606	10,831	2,863	25.4%	26.4%
千葉県	運輸業	700	602	250	86.0%	41.5%
	荷主	6,604	1,904	554	28.8%	29.1%
千葉県	運輸業	4,382	2,906	1,091	66.3%	37.5%
	荷主	32,814	8,105	2,311	24.7%	28.5%
茨城県	運輸業	3,103	1,907	658	61.5%	34.5%
	荷主	23,465	8,007	2,359	34.1%	29.5%
都市圏計	運輸業	32,497	22,323	8,846	68.7%	39.6%
	荷主	306,088	63,897	17,321	20.9%	27.1%
	合計	338,585	86,220	26,167	25.5%	30.3%

事業所数に関する集計（都市圏全体との比較でみた特徴）

事業所の概要について

従業員数

○横浜市では「5-19人」の割合が最も高く、49.4%を占めている。次いで、「20-49人」で21.5%を占めている。

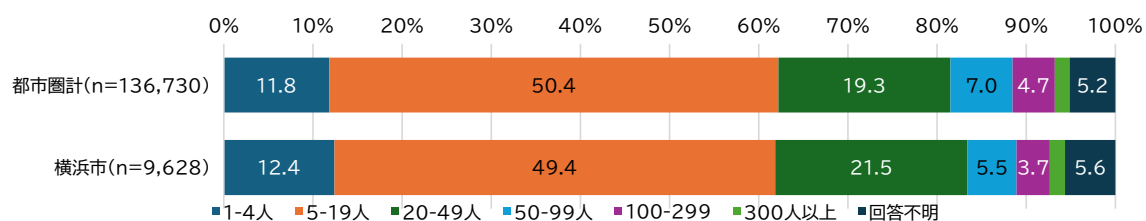


図 2-1 従業員数規模別、拡大構成比

注:従業員数0人の回答を「回答不明」としている

敷地の状況

敷地の形態

○横浜市では「敷地を占有」の割合の方が高く、62.9%を占めている。

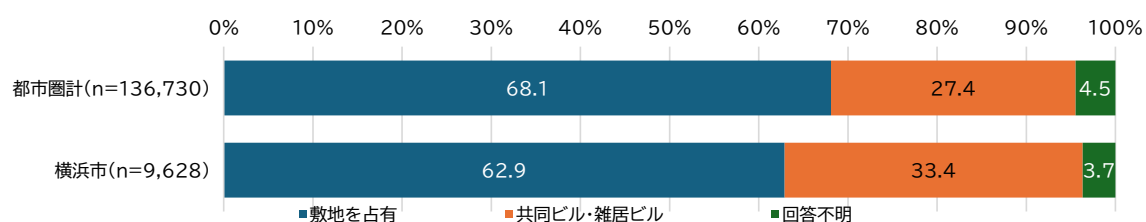


図 2-2 敷地の形態別、拡大構成比

敷地面積

○横浜市では「1-999 m²」の割合が最も高く、55.4%を占めている。次いで、「1000-2999 m²」で 15.8%を占めている。

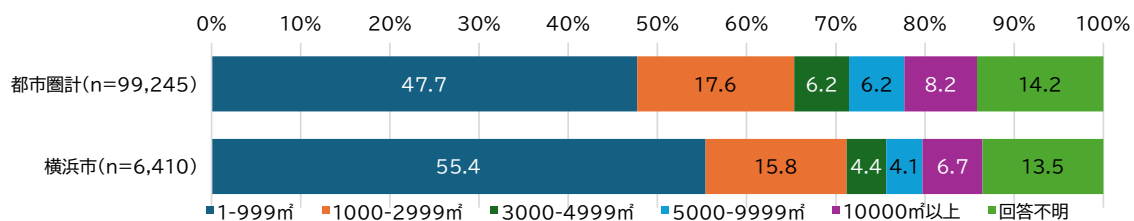


図 2-3 敷地面積規模別、拡大構成比

備考:敷地の形態について、「敷地を占有」回答者、または回答不明の回答者を対象

土地の所有形態(複数回答)

○横浜市では「所有」より「賃貸」の割合が高く、48.1%を占めている。

表 2-2 土地の所有形態別、拡大構成比

	n	土地の所有形態			
		所有	賃貸	その他	回答不明
都市圏計	99,245	50.4	43.3	2.1	7.9
横浜市	6,410	44.7	48.1	2.2	8.1

備考:敷地の形態について、「敷地を占有」回答者、または回答不明の回答者を対象

延床面積

○横浜市では「1-999㎡」の割合が最も高く、60.5%を占めている。次いで、「1000-2999㎡」で9.3%を占めている。

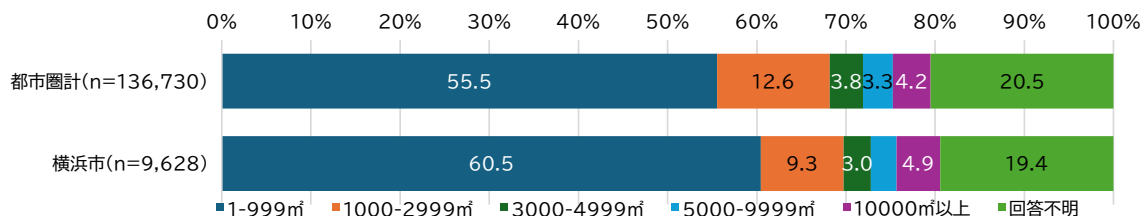


図 2-4 延床面積規模別、拡大構成比

顧客の特性(運輸業のみの回答)

顧客の特性

○横浜市では、「特定の荷主用」と比べて「不特定多数の荷主用」の割合が高く、57.0%を占めている。

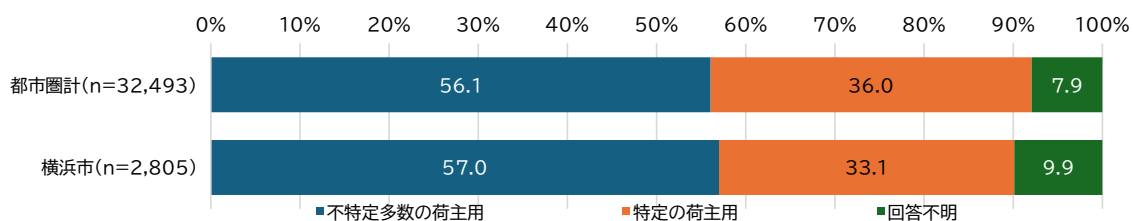


図 2-5 顧客の特性別、拡大構成比

特定の荷主の業種

○横浜市では他の荷主の業種と比べて「道路貨物運送業」の割合が高く、18.3%を占めている。次いで、「化学系製造業」で13.7%を占めている。

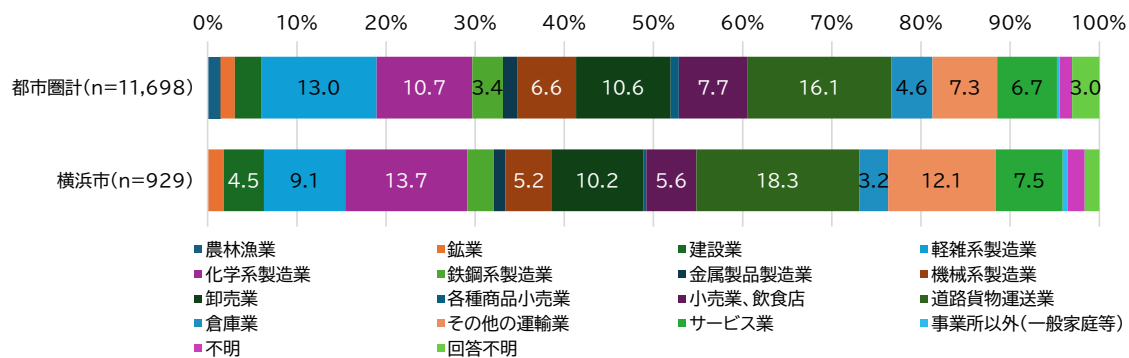


図 2-6 特定の荷主の業種別、拡大構成比

備考:顧客の特性について、「特定の荷主用」回答者を対象

トラック駐車可能台数(運輸業のみ回答)

○横浜市では「5台未満」の割合が最も高く、36.4%を占めている。次いで、「10-19台」で18.5%を占めている。

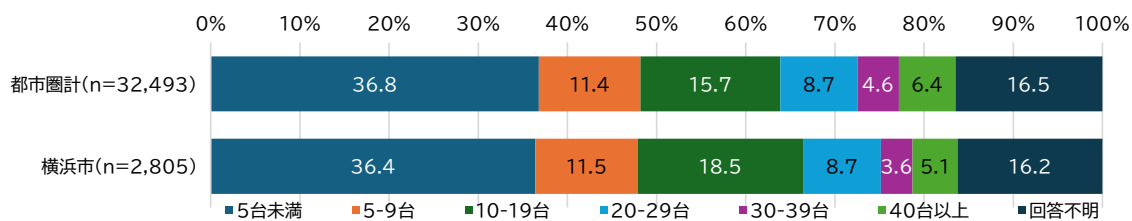


図 2-7 トラックの駐車可能台数規模別、拡大構成比

(2) 補完調査

第6回東京都市圏物資流動調査では、2023年度に実施した本体調査（事業所機能調査）に加えて、政策テーマに関する物流等の詳細な実態や課題の把握を目的として、5つの補完調査を行った。補完調査は、企業アンケート調査、貨物車走行実態調査、地区物流調査、個人のモノの受取調査の4つの調査である。いずれの調査も、2024年9～11月の時期に実施した。

各調査は、東京都市圏交通計画協議会において協議された調査仕様等に基づき実施した。調査期間中は、東京都市圏交通計画協議会に対して、調査の準備・実施状況の報告を行った。また、調査結果に基づき分析・解析を実施した。

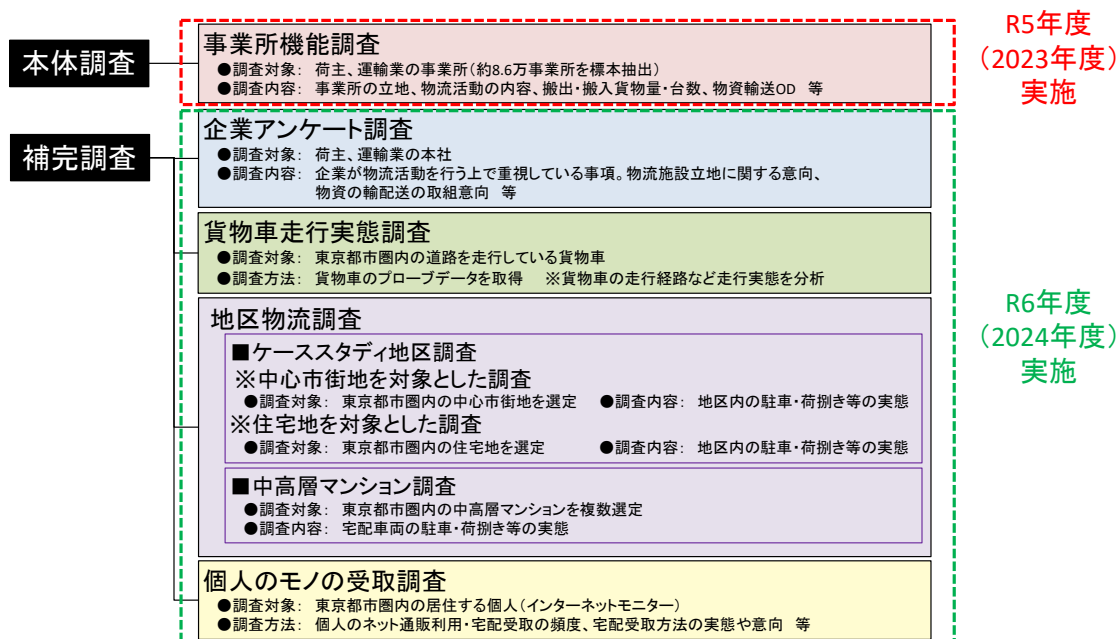


図 3-8 第6回東京都市圏物資流動調査の調査体系

ア 企業アンケート調査

調査結果の収集

調査対象事業所が回答を記入し、WEB 調査システムに提出した記入済み調査票の電子ファイルを、同システムの管理画面にアクセスし、週 1 回の頻度で回収した。回収数や回収率は週 1 回の頻度で下表のような様式に整理し、報告した。

最終的に調査票を提出した事業所数（回収事業所数）は 389 事業所であった（回収率：40.9%）。

ただし、この回収事業所数は、無効票を提出した事業所の数も含むため、有効回収事業所数とは異なる。

表 3-3 回収事業所数、回収率等

業種			
	発送事業所数	回収事業所数	回収率(%)
運輸業	209	85	40.7%
荷主	741	304	41.0%
合計	950	389	40.9%

イ 貨物車走行実態調査

基礎分析

データの概要

分析用 OD データの概要を以下に示す。調査機関である令和 6 年 10 月 1 日(火)～10 月 14 日(月)の 2 週間分の貨物車プローブデータのうち、一度でも横浜市内を通過している全ての車両についてのデータが含まれている。したがって、ユニークな車両 ID 数の全てが必ずしも横浜市を出発地あるいは目的地とするトリップをしている訳ではない。

トリップに関する分析は、「横浜市内を出発地あるいは目的地とする」ことを抽出条件として行う。総車両数 40,002 台のうち、横浜市内を出発地あるいは目的地とするトリップを行っている車両は 22,815 台（総車両数の約 57%）であった。

なお、中型トラックは総数に占める割合が過小であるため、本節において車種別の分析を行う際には集計対象外としている。

分析対象とする総トリップ数は 349,853 トリップであり、総発生量は 175,132 トリップ、総集中量は 174,721 トリップであった。

表 3-4 調査数量に占める分析対象車両数とその割合

車種	大型 トラクタ	大型 トラック	中型 トラクタ	中型 トラック	小型 トラック	総計
市内での 発生集中車両数	1,286	6,612	12	5,854	9,051	22,815
総計に占める割合	5.6%	29%	0.052%	26%	40%	-
車種別の総車両数 に占める割合	53%	43%	71%	59%	73%	57%
車種別の総車両数	2,406	15,203	17	9,961	12,415	40,002

ウ 地区物流調査

中高層住宅における地区物流のあり方について、生活環境等への影響も考慮し、検討を行うことを目的として実施した。

調査の事前準備

調査対象

調査対象については、別途協議会での検討を踏まえ、横浜市では、以下を調査対象とした。

なお、個別マンション名は秘匿している。

○中高層住宅（２か所）

表 3-37 横浜市の調査対象

No	対象施設	所在地	
14	14 横浜市	横浜市	中区
15	15 横浜市		中区

注：個別マンション名は秘匿
No は東京都市圏全体 29 施設での通し番号

表 3-38 参考 地区物流調査の対象（東京都市圏全体）

都市規模・地区類型		まちづくりの方向性	関連する施策・ 取組・法制度(例)	具体地区・施設	主な特徴・ 荷さばき対策の方向性
中心 市街地	大規模再開発 を伴う地区	・都市再生整備事業地区 ・駅前広場再編 ＋ ・ウォーカブル推進 ・自転車ネットワーク整備	・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 ・地域ルール整備 等	・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）	・大規模な再開発や複合施設整備に合わせた荷さばき空間の確保 ・ウォーカブル推進や自転車空間の整備による人・モノ（荷さばき車両）の分離
	大規模再開発を 伴わない地区	大規模再開発のない ・ウォーカブル推進 ・自転車ネットワーク整備		・川崎駅東口地区（川崎市）★ ・相模大野駅北口地区（相模原市）★	・既存空間や施設を活用した荷さばき対策の実施 ・ウォーカブル推進や自転車空間の整備による人・モノ（荷さばき車両）の分離
住宅地	中高層マンション （マンション等 大規模共同住宅）	・駅周辺における中高層マンションの整備 等	・マンション内の専用荷さばき駐車場の整備 ・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	・駅周辺の中高層マンション（UR、民間）	・駅周辺の中高層マンションにおける荷さばき空間の確保
	戸建て等住宅地 （戸建て中心の住宅地）	・高密度な低層住宅 等		・荒川区内の住宅地エリア（東京都）	・戸建て等住宅地における宅配ニーズの拡大・多様化に対応した荷さばき空間の確保

エ 個人のモノの受取調査

個人の宅配受取の実態や宅配受取に関する行動変容の可能性等を把握し、住宅地を中心とした交通対策等を検討するために実施した。横浜市が示す調査実施計画にしたがい、横浜市内に居住する個人を対象として、インターネット調査会社の登録モニターなどを活用した **WEB** モニター調査によって、宅配の受取頻度、品目、受取場所・時間帯等に関する調査を行った。

横浜市の居住者を対象に、**950** サンプル程度収集するものとするが、詳細なサンプル数は横浜市と協議の上決定する。また、実施に当たってはスクリーニング調査を行い、居住地域や性別、年代が概ね均等になるようにした。

また、収集したデータを用いて、宅配受取の実態・課題を明らかにするための分析を行った。

（３）物流に関する課題分析

令和５年度東京都市圏物資流動調査（事業所機能調査）結果、および、令和６年度実施の補完調査（企業アンケート調査貨物車走行実態調査、地区物流調査、個人のモノの受取調査）等から、市内における物流課題を分析する。

なお、東京都市圏交通計画協議会における議論の中では、物流を「広域物流」、「地区物流」の２つに大別し（図４-1）、社会経済情勢の変化に伴い、物流施設立地、貨物車交通、中心市街地や住宅地における地区物流が土地利用、ネットワーク、まちづくりに与える影響に着目し（図４-2）、表４-1に挙げるような課題を想定している。

本業務では、表４-1に整理した課題に着目し、横浜市内におけるこれらの課題の所在等に関する分析・解析を行った。

ただし、東京都市圏全体では、地区物流に関して、中心市街地における駐車荷さばきの課題を整理しているが、横浜市では中心市街地を対象とした地区物流調査は実施しなかった。そのため、以下では、①物流施設立地、②貨物車交通、③住宅地（地区物流）の３点について課題分析の結果を整理する。

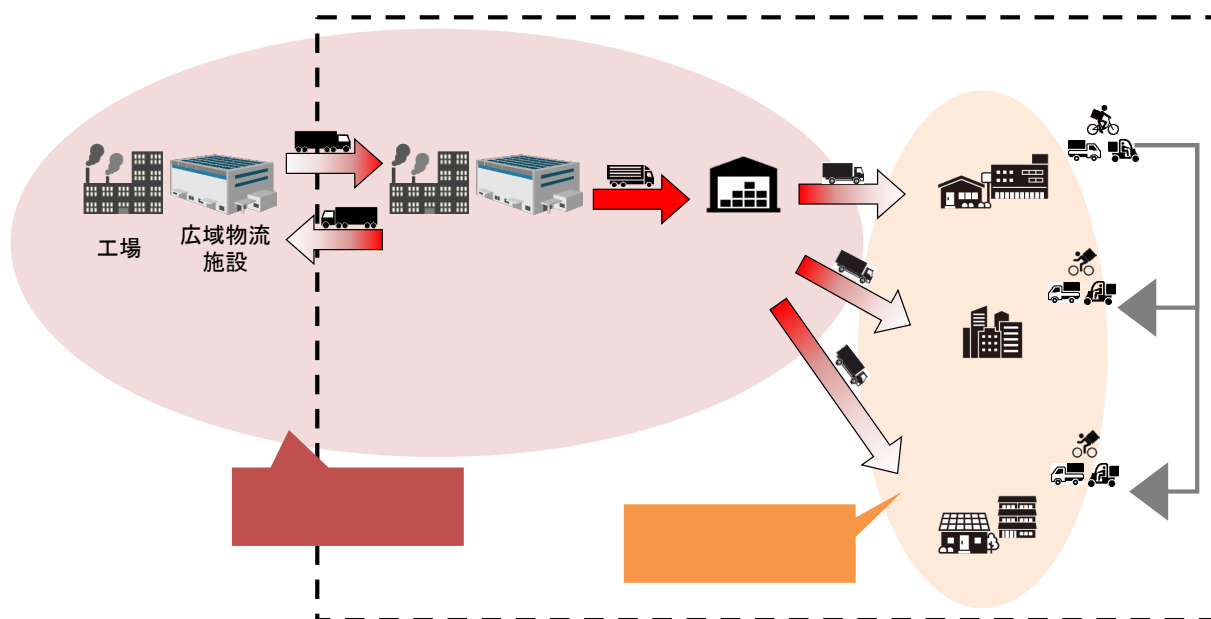


図 4-9 広域物流、地区物流のイメージ



土地利用

ネットワーク

まちづくり

図 4-10 社会経済情勢を踏まえた物流の変化、都市計画・都市交通への影響のイメージ

表 4-39 東京都市圏全体で想定している物流に関する課題

分類		想定している課題
広域物流	物流施設立地	①物流需要に対応した物流拠点の確保 ②既存物流拠点の老朽化 ③周辺都市環境への影響
	貨物車交通	①輸配送需要に対応したネットワークの確保 ②貨物車交通による都市環境への影響
地区物流	中心市街地	①大規模駅前再開発などの都市再生事業が進む地区の荷さばき駐車場の空間確保 ②ウォーカブルな空間づくりが進む地区の荷さばき駐車場の空間確保
	住宅地	①宅配車両の荷さばきスペースの不足 ②宅配車両による交通による居住環境への影響

1 調査名称：（さいたま市）東京都市圏総合都市交通体系調査

2 調査主体：東京都市圏交通計画協議会

協議会構成団体名：国土交通省関東地方整備局、茨城県、埼玉県、千葉県、
東京都、神奈川県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、
相模原市、(独)都市再生機構、東日本高速道路(株)、
中日本高速道路(株)、首都高速道路(株)

3 調査圏域：東京都市圏

東京都（島嶼部を除く）、神奈川県、千葉県、埼玉県、
茨城県

4 調査期間：令和3年度～令和7年度

5 調査概要：

東京都市圏においても、今後超高齢化社会・少子化・人口減少を迎えるが、依然として人口集積した巨大な消費地である。都市交通は、「人の動き」と「物の動き」から成り立ち都市の社会・経済活動を形成している。よって、人の移動に加え物の移動を一体的に捉えた都市交通施策・土地利用施策等を検討し、活力・国際競争力の向上を支える物流の実現、環境に配慮した物流の実現、安心・安全で災害に強い物流を実現し、活力のある都市圏の形成を確保する必要がある。

本調査は、東京都市圏（1都4県5政令市）における、物の動きを捉える物資流動調査を実施し、調査結果等を分析したうえで、物流からみた東京都市圏における総合的な都市交通計画を策定するものである。

第6回東京都市圏物資流動調査の本体調査と補完調査を実施し、調査から得られるデータを用いた分析に基づき、都市圏全体の政策の方向性の提案を行う。

I 調査概要

1 調査名称

(さいたま市) 東京都市圏総合都市交通体系調査

2 報告書目次

第1章 業務概要

1.1. 業務概要

1.2. 業務内容

第2章 調査全体計画

第3章 R5年度本体調査（事業所機能調査）

3.1. 事業所機能調査概要

3.2. 事業所機能調査結果

第4章 R6年度補完調査

4.1. 企業アンケート調査の実施と分析

4.2. 貨物車走行実態調査の分析

4.3. 地区物流調査の実施

4.4. 個人のモノの受取調査の実施と分析

第5章 物流に関する課題分析

5.1. 物流拠点立地に関連した土地利用の課題

5.2. 物流を輸送する貨物車交通の課題

5.3. 中心市街地・住宅地における荷捌き駐車場の課題

第6章 物流・都市交通施策の詳細検討

6.1. さいたま市全域

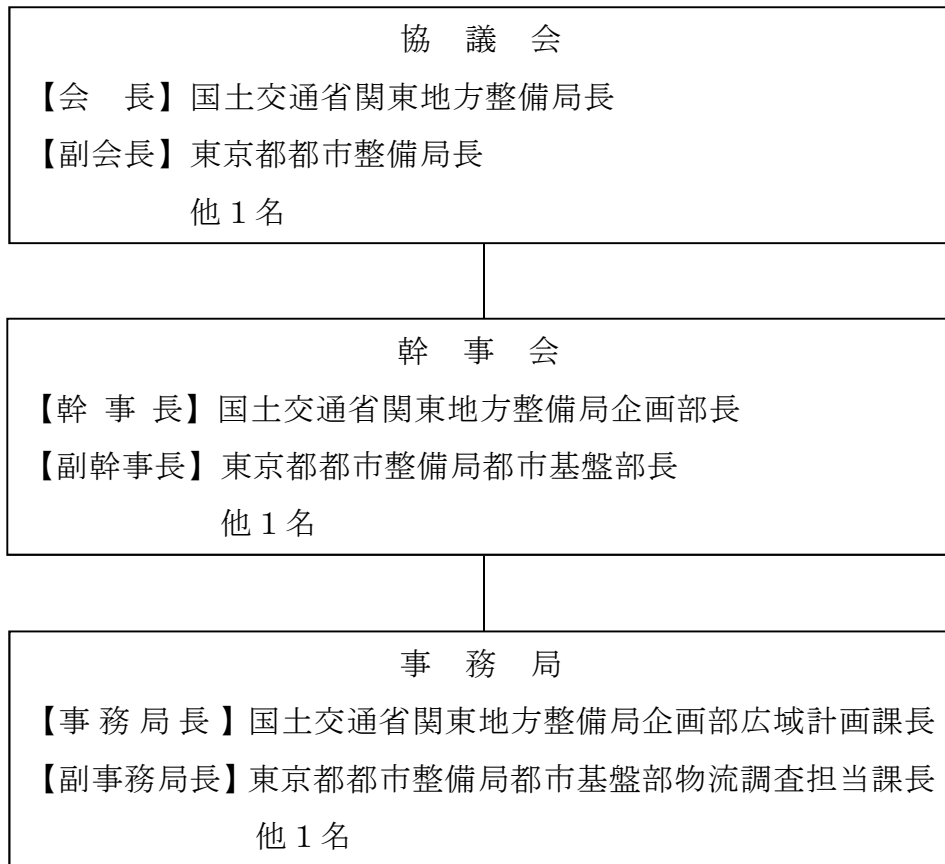
6.2. 大宮駅周辺地区

6.3. 住宅地

第7章 調査結果のとりまとめ

7.1. 地区物流ワーキング資料

3 調査体制



4 委員会名簿等：

東京都市圏総合都市交通体系あり方検討会

(令和7年4月現在)

	所属	役職	氏名
委員 (座長)	早稲田大学 創造理工学部 社会環境工学科	教授	森本 章倫
委員	日本大学 理工学部 交通システム工学科	教授	小早川 悟
〃	東京大学大学院 工学系研究科	教授	福田 大輔
〃	東京女子大学 現代教養学部 経済経営学科	教授	二村 真理子
〃	流通経済大学 流通情報学部	教授	味水 佑毅
〃	国土交通省 物流・自動車局 物流政策課	課長	紺野 博行
〃	国土交通省 都市局 都市計画課 都市計画調査室	室長	田中 成興
〃	国土交通省 道路局 企画課 道路経済調査室	室長	廣瀬 健二郎
〃	国土交通省 物流・自動車局 貨物流通事業課	課長	三輪田 優子
〃	国土交通省 国土技術政策総合研究所 都市研究部 都市施設研究室	室長	新階 寛恭
〃	国土交通省 関東運輸局 交通政策部	部長	高橋 信博
〃	国土交通省 関東運輸局 自動車交通部	部長	落合 裕史
〃	警察庁 交通局 交通規制課	理事官	櫻井 壯太郎
〃	警察庁 関東管区警察局 広域調整部 広域調整第二課	課長	風間 康男

Ⅱ 調査成果

1 調査目的

東京都市圏交通計画協議会（以下「協議会」という。）では昭和 43 年度より国土交通省及び 1 都 4 県（茨城県、東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県）、5 政令市（横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市）、4 団体（首都高速道路株式会社、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、独立行政法人都市再生機構）が共同して、人の動きを捉える東京都市圏パーソントリップ調査を実施し、昭和 47 年度から 10 年ごとに物の動きを捉える東京都市圏物資流動調査（以下「物資流動調査」という。）を実施してきた。

本業務は、昨年度の本体調査結果を踏まえ、第 6 回東京都市圏物資流動調査の補完調査を実施することを目的とする。

2 調査フロー

令和 3 年度	・ 調査成果の検討 ・ 本体調査の企画 ・ 事前調査の実施方針
令和 4 年度	・ 事前調査の実施
令和 5 年度	・ 本体調査の実施
令和 6 年度	・ データ作成と基礎分析 ・ 補完調査の実施
令和 7 年度	・ とりまとめ

3 調査圏域図



4 調査成果

4.1 企業アンケート調査の実施と分析

(1) 調査の目的と概要

さいたま市内に事業所がある企業を対象に、企業の将来に向けた物流活動の変化の可能性を把握し、物流に関する取組の実施意向等を把握するためアンケート調査を実施した。

調査対象事業所は、令和５年度に実施した本体調査（事業所機能調査）で回答があった事業所より抽出した。

- 1) 調査対象地域：さいたま市全域
- 2) 調査対象者：調査対象地域に所在する以下の事業所・企業
- 3) 調査対象事業所数：310 件（荷主：60 件、運輸業：250 件）
- 4) 調査期間：令和 6 年 9 月 26 日（木）から令和 6 年 10 月 18 日（金）
- 5) 調査方法：WEB 型
- 6) 設問項目
 - ・ 1 都 4 県内で出荷・入荷・保管・輸配送を行っている事業所の有無
 - ・ 物流の今後の方向性についてお答えください。
 - ・ 物流施設の新設・移転、建替・更新もしくは廃止・統合等の意向について
 - ・ 物流施設の新たな場所への新設・移転について
 - ・ 物流施設の新設・移転先場所の選定にあたって重視する条件
 - ・ 建替・更新意向について
 - ・ 貨物の輸配送の今度の方向性について
 - ・ 貨物の輸配送に関する取組を実施するうえで問題となる項目

(2) 有効回収率

調査票回収後に、調査票の内容確認し、無記入のまま提出された調査票や問 1（事業所の概要）及び問 2（物流の今後の方向性について）への回答がない調査票は無効票として処理を行った。結果として有効回収事業所数は 124 件、無効回収事業所数は 3 件あり、有効回収率は運輸業 41.7%、荷主 39.6%、合計 40.0%であった。

業種	発送事業所数	回収事業所数	無効回収事業所数	有効回収事業所数	有効回収率(%)
運輸業	60	25	0	25	41.7%
荷主	250	102	3	99	39.6%
合計	310	127	3	124	40.0%

表 4-1 有効回収率

(3) 基礎集計分析

有効票 124 件のうち、貨物を取り扱う事業所は 73 件（59%）、貨物を取り扱う事業所なしは 51 件（41%）であった。

貨物を取り扱う事業所の有無	単独事務所	本所・本社	合計
貨物を取り扱う事業所あり	38	35	73
貨物を取り扱う事業所なし	35	16	51
合計	73	51	124

表 4-2 貨物を取り扱う事業所の有無

(4) 物流の今後の方向性

ア～セの項目のうち、「1.非常に重視している」、「2.重視している」の割合が高い項目は、「キ.安全・安心の仕組みと体制構築」（88%）、物流に関わる労働力不足への対応」（80%）、「オ. 物流に関わるコスト削減（在庫圧縮など）」（74%）である。

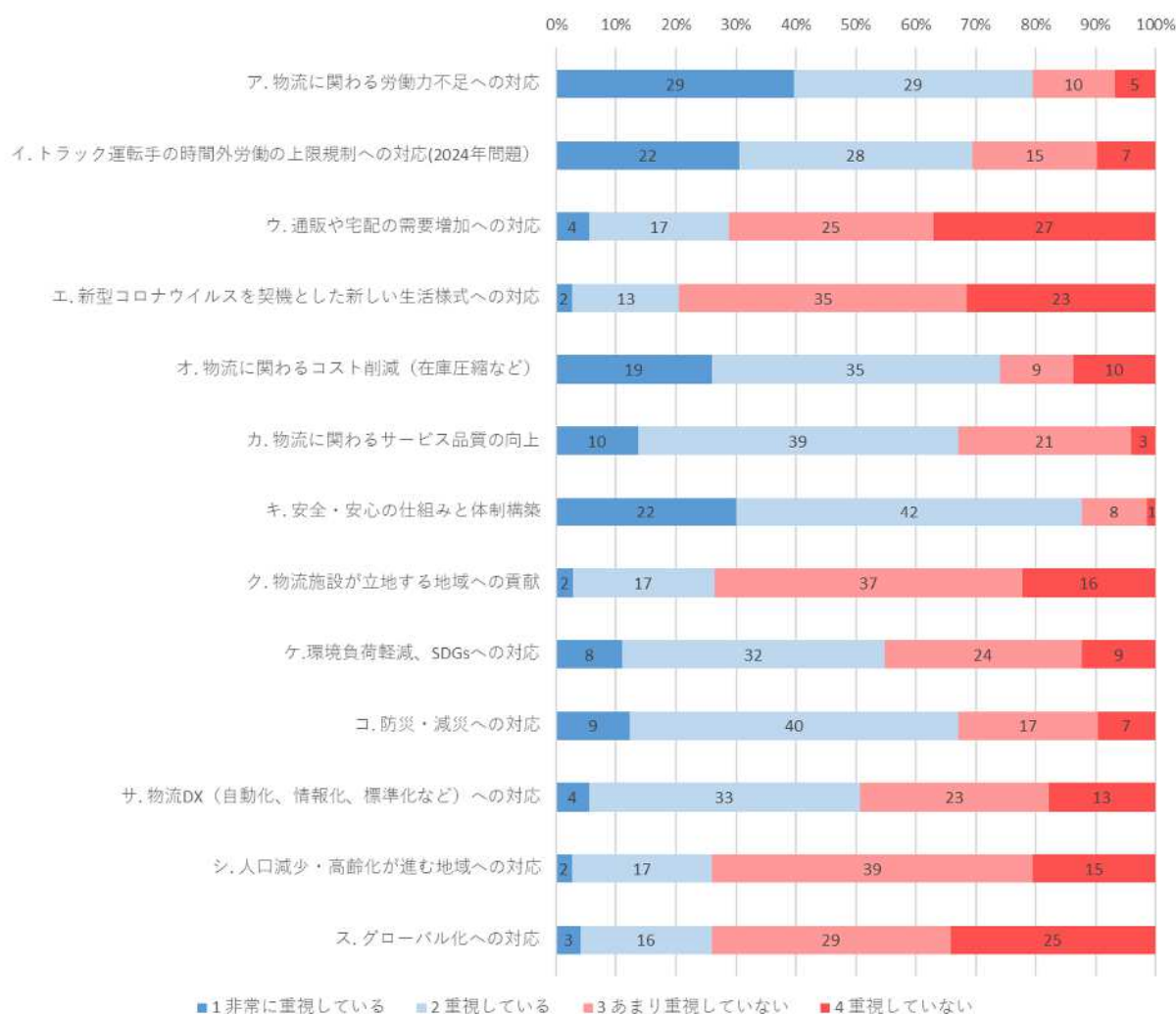
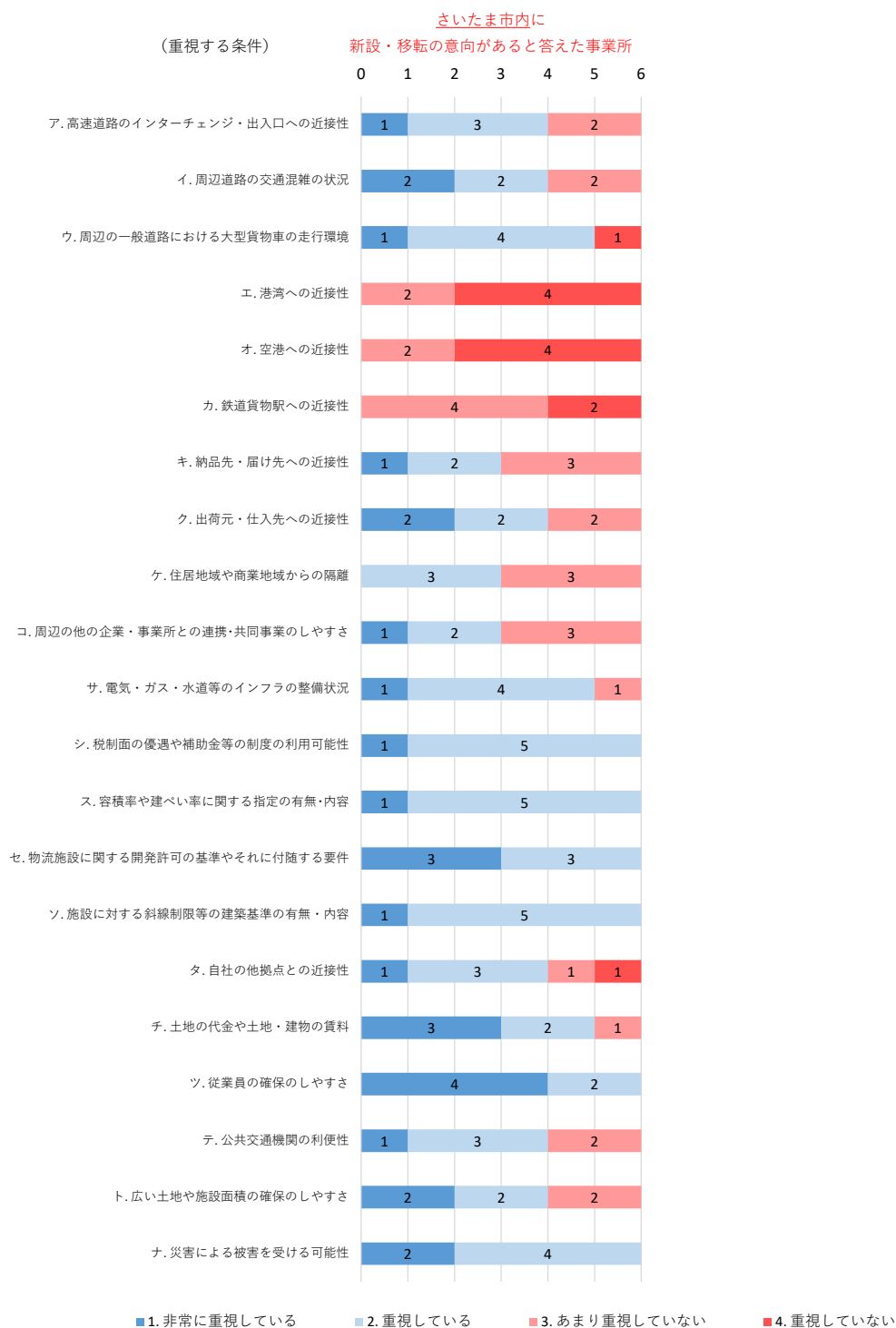


図 4-3 物流の今後の方向性（重要度）

(5) 物流施設の新設・移転先の場所の選定にあたって重視する条件

さいたま市内に「新設・移転の意向がある」と答えた事業者では、「サ.電気・ガス・水道等のインフラの整備状況」、「シ.税制面の優遇や補助金等の制度の利用可能性」、「ス.容積率や建ぺい率に関する指定の有無・内容」、「ソ.施設に対する斜線制限等の建築基準の有無・内容」を重視する事業所が多かったが、一方でさいたま市外に「新設・移転の意向がある」と答えた事業者は、これらの項目を重視しない傾向がみられた。

図 4-4 物流施設の新設・移転先の場所の選定にあたって重視する条件



4.2 貨物車走行実態調査の分析

(1) 分析データ概要

貨物車民間プローブデータの加工・作成を行う。

貨物車民間プローブデータのうち、さいたま市内を一度でも走行したことがある車両 ID データについて、発着（OD）データおよび経路データの作成を行った。

表 4-5 分析データ概要

対象期間	令和 6 年 10 月 1 日～14 日
データ取得間隔	概ね 10 分間隔
抽出条件	茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県 ※関東 1 都 6 県内に点がある（通過、滞留を含め）車両の 2 週間分・全国範囲でのデータ
データ項目	車種情報、車台番号、観測年月日、時刻、位置情報、分類番号、運行区分、自営区分、車載機種別

(2) 分析結果

① 発着地ポイント

大型車のさいたま市内の発着地ポイントを示す。岩槻区では、国道 16 号・国道 122 号沿いに集中している。緑区では、埼玉スタジアム周辺、国道 463 号沿いに集中している。

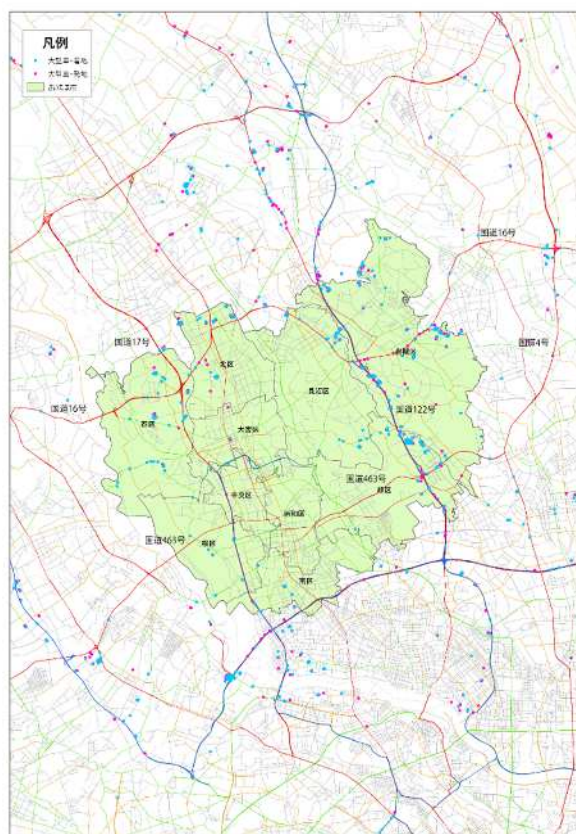


図 4-6 発着地ポイント図（大型車・さいたま市拡大版）

② 経路データのリンク図

経路データ（さいたま市拡大版）のリンク図を示す。

国道4号・16号・17号などの交通量が多く、市内を南北に結ぶ道路の利用はみられるが、特に市内南部を東西に結ぶ道路の利用は少ない。

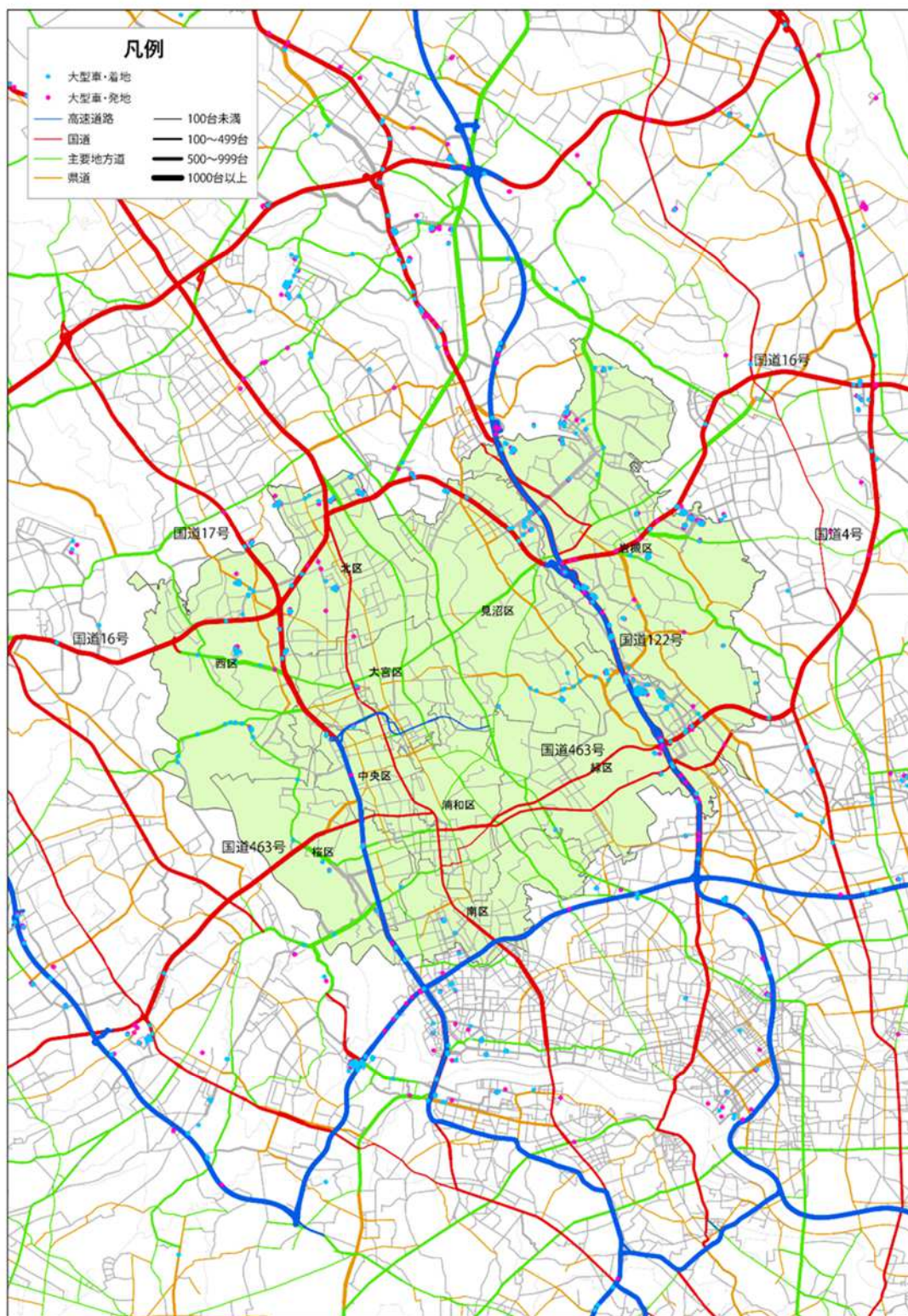


図 4-7 発着地ポイント図（大型車・さいたま市拡大版）

4.3 地区物流調査の実施

(1) 調査対象地区・施設の選定

前回調査との比較を目的に、再開発が完了したエリアや路上駐車が目立つ駅前通りを中心に調査を行った。加えて、物流状況の変化や現況をより広く把握するため、大宮南銀座通り周辺での路上駐車および横持ちの追跡調査、ならびに民間配送拠点での横持ち調査を新たに実施した。

さらに、調査地区内の商業施設における荷さばきスペースの確認も行い、前回調査時には未整備だった箇所についても、荷さばき駐車の実態を調査した。

調査日：10月29日(火)(大宮駅西口)※商業者アンケート調査は適宜実施
調査時間：7:00～19:00

<調査箇所>

調査の種類	調査箇所
貨物車の駐車実態調査 (路上駐車調査)	
貨物車の駐車実態調査 (民間荷さばき施設調査)	
横持ち追跡調査(路上)	
自動車交通量調査	
自転車・歩行者通行量調査	
駐車施設調査	
商業者へのアンケート調査	
運輸事業者へのヒアリング調査	
来街者へのヒアリング調査	

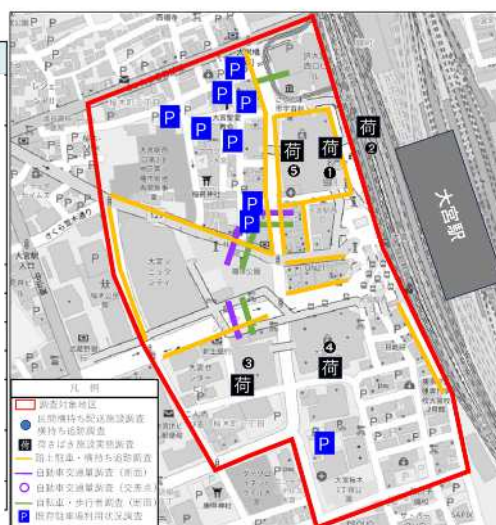


図 4-8 大宮駅西口調査箇所

調査日：11月12日(火)(大宮駅東口)※商業者アンケート調査は適宜実施
調査時間：8:00～13:00(民間横持ち配送調査)、7:00～19:00(民間横持ち配送施設調査以外)

<調査箇所>

調査の種類	調査箇所
貨物車の駐車実態調査 (路上駐車調査)	
貨物車の駐車実態調査 (民間荷さばき施設調査)	
横持ち追跡調査(路上)	
民間横持ち配送調査	
自動車交通量調査	
自転車・歩行者通行量調査	
駐車施設調査	
商業者へのアンケート調査	
運輸事業者へのヒアリング調査	
来街者へのヒアリング調査	
中高層マンション調査	



図 4-9 大宮駅東口調査箇所

(2) 調査結果

調査結果のまとめは下表のとおりである。

表 4-10 調査結果

調査名	結果
駐車実態調査	● 路上駐車台数は H26 と比較して減少している。(西口減少、東口微増) ● 路上荷さばき車両台数は H26 と比較し増加している。(西口減少、東口増加) ● 路上駐車車両の車種は、貨物車が 55%を占めており、H26 と比較して貨物車（二輪車）の割合が増加している。 ● 路上駐車車両の到着時間は、西口は 17 時台・18 時台が多いのに対し、東口は 10 時台が最も多い。 ● 路上荷さばき車両の到着時間は、西口・東口ともに午前中に集中している。
横持ち追跡調査	● H26 と比較して平均横持ち距離が長くなっている。 ● 横持ち時の歩行者交錯割合は、交錯有りが 50%以上を占めている街路が存在する。 ● 路上駐車して荷さばきを行った理由としては、「目的地に近いから」が最も多く、次いで「短時間の駐車だから」であった。
自動車交通量調査	● 西口単路部の各地点の貨物車交通量のピークは 9 時～11 時である。 ● 東口単路部の各地点の貨物車交通量のピークは地点 5 方向②を除き 10 時台である。
自転車・歩行者通行量調査	● 西口の自転車交通量のピークは午前中である。 ● 西口の歩行者交通量のピークは地点 4 断面②を除き午前中である。
駐車施設・道路空間の状況調査	● 道路空間状況調査では、西口は歩道幅員が比較的広く、東口は旧中仙道の歩道幅員が狭い。 ● 西口の駐車場利用状況は 3 か所において、常時収容台数を下回っており、共同荷さばき駐車場になりうる可能性がある。
商業者へのアンケート調査	● 現状の荷さばきの課題については、「特に不都合を感じないし、問題もないのでこのままでよい」が最も多くを占めていた。
運輸事業者へのヒアリング調査	● 荷さばき駐車の際に発生している問題は「その他」「路上に駐車する場所がない」「歩行者等が多く運搬しにくい」の順に多い。
来街者へのヒアリング調査	● 歩行環境については、西口・東口ともに気にならないが 70%前後で多数を占めている。 ● 美観・環境については、西口・東口ともに気にならないが 70%台で多数を占めている。 ● 一方で、自由回答では、「自転車通行時に邪魔を感じる。」「歩道での搬入時に邪魔を感じる」といった意見があった。東口では、「歩行の妨げ」に関する意見も多かったほか、「自動車運転時には車道が狭い箇所においては、邪魔に感じ危険」といった意見があった。
中高層マンション調査	● 荷物の搬入方法は、「荷さばき駐車スペースから」が最も多く、次いで「路上駐車車両から」が多い。 ● 荷物の用途区分は、「宅配便（常温）」が最も多く、次いで「フードデリバリー」が多い。 ● 車種区分は、「ライトバン」が最も多く、次いで「バイク・原付」が多い。車両以外では「台車」による搬出入があった。

4.4 個人のモノの受取調査の実施と分析

(1) 個人のモノの受取調査の実施

① 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。

② 調査対象者

モニター調査会社に登録されている情報を活用し、住所登録がさいたま市内であり、年齢登録が18歳以上のモニターを抽出し、R2 国勢調査の人口比率で案分した330サンプルの調査を実施した。

③ 調査期間

令和6年10月7日（月）～10月15日（火）

④ 調査項目

調査項目は下表のとおりである。

表 4-11 調査項目

分類	調査項目
スクリーニング	居住地・性別・年齢
	過去1年間の宅配の受取りの有無
個人属性	居住地・性別・年齢・職業
世帯属性	世帯人数・世帯構成・世帯年収・住宅の形態等・自動車等の保有
宅配受取頻度等	宅配受取頻度（回数）・再配達頻度（割合）
個人の活動状況	外出頻度・買い物頻度
最も直近の宅配受取	● パッケージ・箱の個数 ● 品目・品数 ● 受取曜日・時間帯 ● 受取に利用したサービス ● 再配達の有無 ● 受取方法・受取場所（実態） ● 受取方法・受取場所（今後の意向） ● 宅配の種類（宅配の依頼主） ● 注文日・購入日 ● 受取日時指定の有無 ● 購入金額（概算） ● 配送料金
2番目に直近の宅配受取	● パッケージ・箱の個数 ● 品目・品数 ● 受取曜日・時間帯 ● 受取に利用したサービス ● 再配達の有無 ● 受取方法・受取場所（実態） ● 受取方法・受取場所（今後の意向） ● 宅配の種類（宅配の依頼主） ● 注文日・購入日 ● 受取日時指定の有無 ● 購入金額（概算） ● 配送料金

(2) 個人のモノの受取調査の分析

① 再配達の傾向

単身世帯や共働き世帯が全体の 40%強（140 サンプル）いるものの、再配達は約 8 割が発生せず、再配達の頻度は 1 割くらいかそれ以下、再配達がないと回答しているが約 7 割を占める。国土交通省で実施の「宅配便の再配達率のサンプル調査」において、全国の再配達率は 10.2%であり、さいたま市の場合は約 25%と、全国の割合と比較すると高い。（出典：国土交通省 宅配便の再配達率サンプル調査 2024 年（令和 6 年）10 月期の調査結果より）

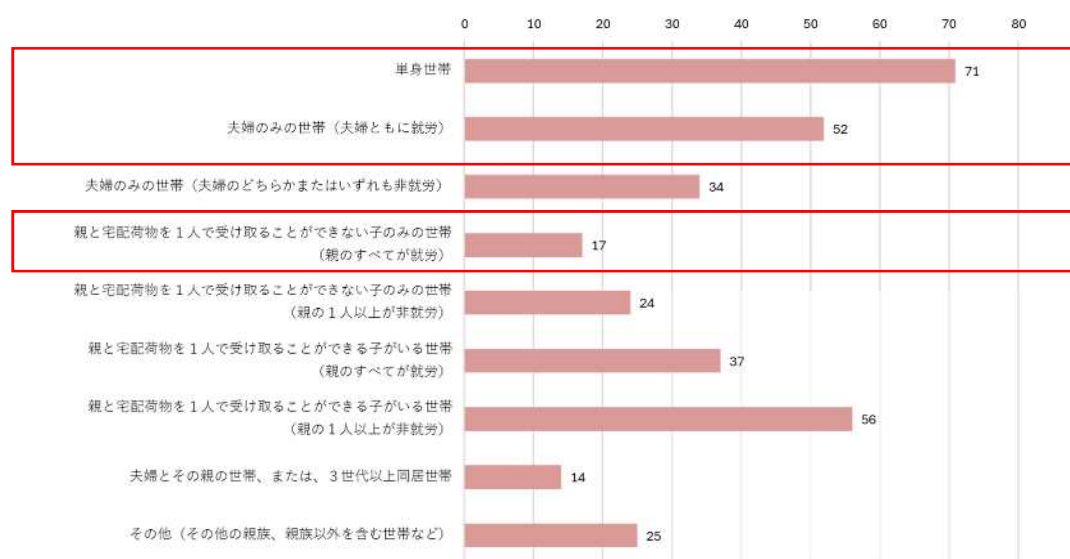


図 4-12 世帯構成



図 4-13 再配達発生の有無（左）・再配達頻度（右）

② 再配達に関する分析結果

区別の再配達頻度をみると、岩槻区、西区、北区が比較的再配達が多い傾向にある。

これらの地区は自宅に宅配ボックスを設置している件数が約3割程度であることや、外出頻度が週4日以上の人割合が約7割以上であり、このような傾向になっていると推察される。

さいたま市の傾向として宅配ボックスの有無が再配達に与える影響が比較的大きいことが確認されている。

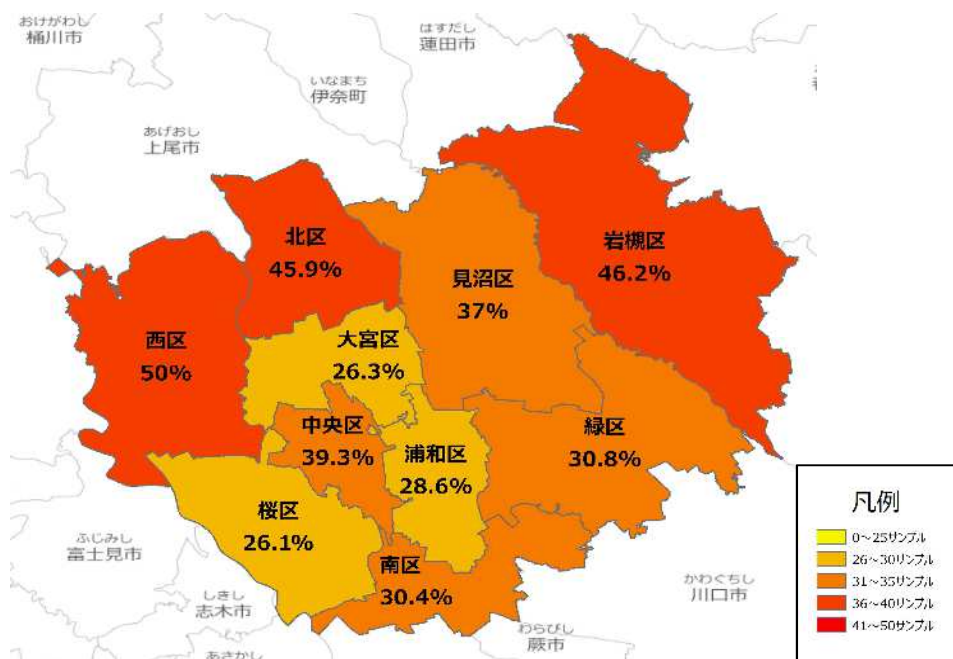


図 4-14 再配達頻度2割以上

③ 一回も再配達がない利用者の特性分析

再配達の低減に繋がる傾向を把握するために、「再配達が発生しなかった」と回答した246サンプルを対象にクロス集計分析を行っている。

再配達がない利用者の特徴として、複数人世帯が多く、宅配ボックスが無くとも誰かが受け取れるケースが多い傾向があると想定される。自身が注文した以外の荷物を受け取ることも30%程度あり、日時指定なしが約56%、指定した場合も日付よりも時間指定の利用者が多いことから、世帯で誰かが受け取れる状況になっていることが推察される。

また、受け取っている品目は食料品・飲料品・衣料品が多く、比較的サイズの大きくない物と想定される。

1 調査名称：（相模原市）東京都市圏総合都市交通体系調査

2 調査主体：東京都市圏交通計画協議会

協議会構成団体名：国土交通省関東地方整備局、茨城県、埼玉県、千葉県、
東京都、神奈川県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、
相模原市、(独)都市再生機構、東日本高速道路(株)、
中日本高速道路(株)、首都高速道路(株)

3 調査圏域：東京都市圏

東京都（島嶼部を除く）、神奈川県、千葉県、埼玉県、
茨城県

4 調査期間：令和3年度～令和7年度

5 調査概要：

東京都市圏においても、今後超高齢化社会・少子化・人口減少を迎えるが、依然として人口集積した巨大な消費地である。都市交通は、「人の動き」と「物の動き」から成り立ち都市の社会・経済活動を形成している。よって、人の移動に加え物の移動を一体的に捉えた都市交通施策・土地利用施策等を検討し、活力・国際競争力の向上を支える物流の実現、環境に配慮した物流の実現、安心・安全で災害に強い物流を実現し、活力のある都市圏の形成を確保する必要がある。

本調査は、東京都市圏（1都4県5政令市）における、物の動きを捉える物資流動調査を実施し、調査結果等を分析したうえで、物流からみた東京都市圏における総合的な都市交通計画を策定するものである。

第6回東京都市圏物資流動調査の本体調査と補完調査を実施し、調査から得られるデータを用いた分析に基づき、都市圏全体の政策の方向性の提案を行う。

I 調査概要

1 調査名称

(相模原市) 東京都市圏総合都市交通体系調査

2 報告書目次

1. 調査全体計画

- 1.1 業務概要
- 1.2 実施方針
- 1.3 全体スケジュール

2. 本体調査（事業所機能調査）

- 2.1 データ作成
 - 2.1.1 コーディング及びデータ入力
 - 2.1.2 エラーチェック、データ修正及びオリジナルマスターデータの作成
- 2.2 基礎集計分析
 - 2.2.1 設問項目ごとの記入率・不明率
 - 2.2.2 設問項目ごとの基礎集計分析

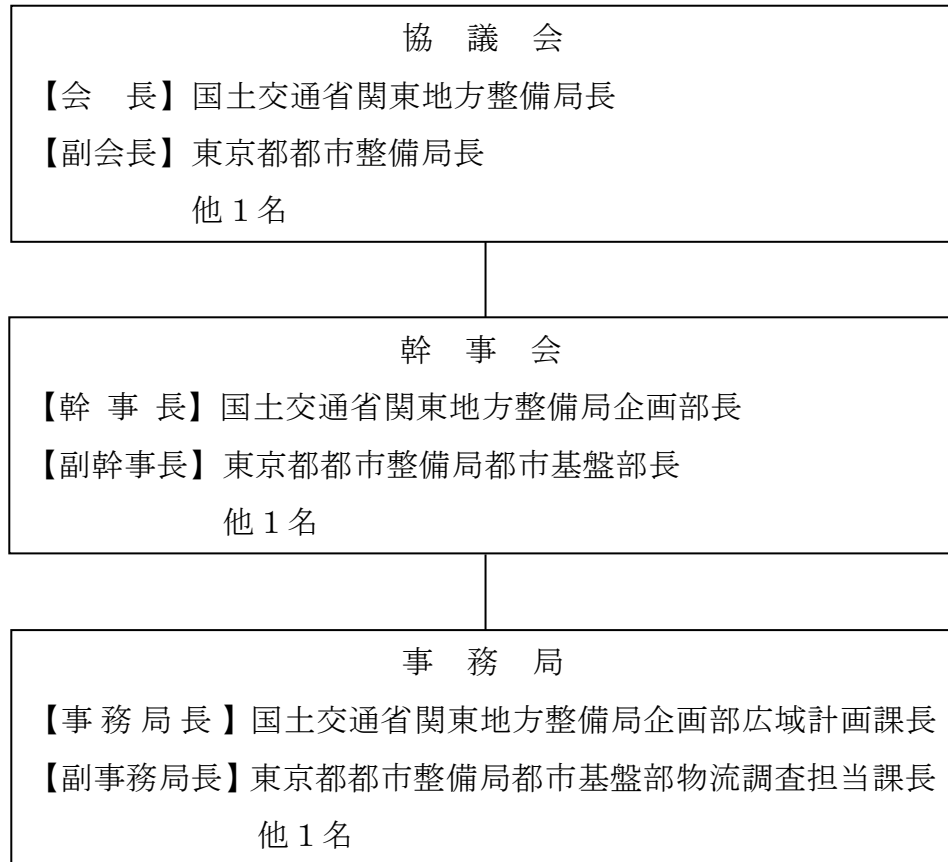
3. 補完調査

- 3.1 企業アンケート調査の実施と分析
 - 3.1.1 調査計画
 - 3.1.2 調査物件の作成・印刷
 - 3.1.3 調査対象事業所名簿の整理・作成
 - 3.1.4 調査物件の発送・調査結果の収集
 - 3.1.5 調査データの後処理及びオリジナルマスターデータの作成
 - 3.1.6 基礎集計分析
- 3.2 貨物車走行実態調査の分析
 - 3.2.1 調査計画
 - 3.2.2 基礎分析
- 3.3 地区物流調査の実施
 - 3.3.1 調査対象地区・施設の選定等
 - 3.3.2 地区物流調査の実施
 - 3.3.3 地区物流調査の分析
- 3.4 中高層マンションの荷捌き調査の実施と分析
 - 3.4.1 調査の事前準備
 - 3.4.2 中高層マンション調査の実施
 - 3.4.3 中高層マンション調査の分析
- 3.5 個人のモノの受取調査の実施と分析
 - 3.5.1 個人のモノの受取調査の実施
 - 3.5.2 個人のモノの受取調査の分析

4. 物流に関する課題分析

- 4.1 物流拠点立地に関連した土地利用の課題
- 4.2 物資を輸送する貨物車交通の課題
- 4.3 中心市街地や住宅地における荷さばき駐車場の課題
 - 4.3.1 中心市街地における荷さばき駐車場の課題
 - 4.3.2 住宅地（中高層マンション）における荷さばき駐車場の課題
 - 4.3.3 個人のモノの受取調査を踏まえた今後の検討課題

3 調査体制



4 委員会名簿等：

東京都市圏総合都市交通体系あり方検討会

(令和7年4月現在)

	所属	役職	氏名
委員 (座長)	早稲田大学 創造理工学部 社会環境工学科	教授	森本 章倫
委員	日本大学 理工学部 交通システム工学科	教授	小早川 悟
〃	東京大学大学院 工学系研究科	教授	福田 大輔
〃	東京女子大学 現代教養学部 経済経営学科	教授	二村 真理子
〃	流通経済大学 流通情報学部	教授	味水 佑毅
〃	国土交通省 物流・自動車局 物流政策課	課長	紺野 博行
〃	国土交通省 都市局 都市計画課 都市計画調査室	室長	田中 成興
〃	国土交通省 道路局 企画課 道路経済調査室	室長	廣瀬 健二郎
〃	国土交通省 物流・自動車局 貨物流通事業課	課長	三輪田 優子
〃	国土交通省 国土技術政策総合研究所 都市研究部 都市施設研究室	室長	新階 寛恭
〃	国土交通省 関東運輸局 交通政策部	部長	高橋 信博
〃	国土交通省 関東運輸局 自動車交通部	部長	落合 裕史
〃	警察庁 交通局 交通規制課	理事官	櫻井 壯太郎
〃	警察庁 関東管区警察局 広域調整部 広域調整第二課	課長	風間 康男

Ⅱ 調査成果

1 調査目的

本業務は、令和５年度の本体調査結果を踏まえ、第６回東京都市圏物資流動調査のデータ集計・分析及び補完調査を実施することを目的として実施する。

2 調査フロー

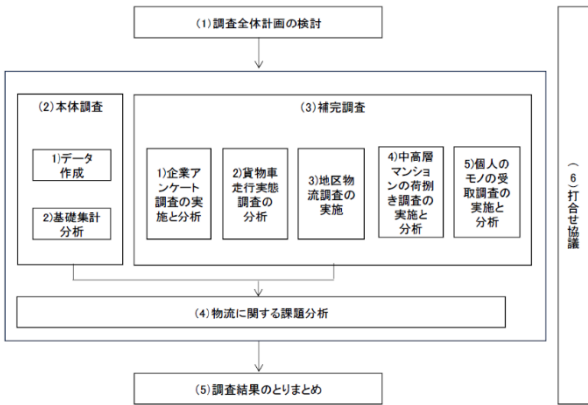
令和３年度	・調査成果の検討 ・本体調査の企画 ・事前調査の実施方針
令和４年度	・事前調査の実施
令和５年度	・本体調査の実施
令和６年度	・データ作成と基礎分析 ・補完調査の実施
令和７年度	・とりまとめ

3 調査圏域図



4 調査成果

(1) 業務フロー



(2) 調査概要

1) 本体調査と補完調査の関係

第6回東京都市圏物資流動調査では、2023 年度に実施した本体調査（事業所機能調査）に加えて、政策テーマに関する物流等の詳細な実態や課題の把握を目的として、5つの補完調査を行った。補完調査は、企業アンケート調査、貨物車走行実態調査、地区物流調査、個人のモノの受取調査の4つの調査である。いずれの調査も、2024 年 9～11 月の時期に実施した。



図 本体調査と補完調査の関係

(3) 本体調査（事業所機能調査）

1) データ作成

令和 5 年度に実施した本体調査（事業所機能調査）のエディティング済みの調査結果にいて、コーディング、データ入力、エラーチェックを行い、オリジナルマスターデータを作成した。最終的な有効回収事業所数は 649 事業所となった。

2) 主な基礎集計結果の概要

設問項目ごとの基礎集計については、母集団拡大後のデータを用いて、業種別クロス集計を行った。

ここでは、相模原市の特性として、従業員規模、敷地の形態、特定の荷主の業種、荷さばき駐車施設の有無（荷主のみ回答）、事業所開設年、最も重要な立地の理由の回答結果について、東京都市圏との比較を行った。

（４）補完調査

１）企業アンケート調査の実施と分析

①実施目的

企業アンケート調査は、人口減少・労働力不足、ライフスタイルの変化、技術革新といったさまざまな情勢変化に対して、企業が物流施設立地や物資の輸配送等の物流活動をどのように変化させる可能性があるかを把握するため、企業の今後の物流施設立地、物資輸送などの物流活動に関する意向等について把握し、総合的な都市交通計画の基礎資料とすることを目的とした調査である。

②調査内容

企業アンケート調査は、企業が、今後、物流活動を行う上でどのような情勢変化が重要と考えているかを把握した上で、物流施設の立地、物資の輸配送をどのように変える可能性があるかを調査するものである。

③調査方法

調査対象事業所に対して、調査依頼状等を郵送し、回答結果を WEB 調査システムから回収する「郵送配布・WEB 回収」の方式を採用した。郵送による調査結果の回収は行わないこととした。

④回収結果

企業アンケート調査は、309 事業所を対象として実施し、最終的な有効回収事業所数は 105 事業所（運輸業：14 事業所、荷主：91 事業所）、有効回収率（有効回収事業所数の調査対象事業所数に対する割合）は 34.0%（運輸業：25.0%、荷主：36.0%）であった。

⑤主な調査結果

貨物を取り扱う事業所の有無、貨物を取り扱う事業所構成比、物流施設の新設・移転・廃止等の意向、物流施設の廃止・統合の意向や予定の有無等の調査を行った。

例えば、企業が物流に関して今後重要と考える事項をたずねた設問の回答結果を整理したところ、「非常に重視している」「重視している」と回答した企業の割合計をみると、「防災・減災への対応」、「物流に関わる労働力不足への対応」、「物流に関わるコスト削減（在庫圧縮など）」の順で多くなっていた。さらに、「非常に重視している」と回答した企業の割合のみでみると、「物流に関わるコスト削減（在庫圧縮など）」、「物流に関わる労働力不足への対応」、「安全・安心の仕組みと体制構築」の順に変わっており、コスト削減や労働力不足への対応が特に重視されていることがわかった。

また、物流施設の新設・移転先の場所の候補の設問の回答結果では、東京都

市圏の中で、物流施設の新設・移転の意向や予定があると回答した企業が新設・移転を希望する地域は、相模原市に隣接した厚木周辺地域で多くなっている。相模原市にある企業（地域 12）では、15 企業のうち、6 企業が自地域内、9 企業は自地域外と回答があった。

企業は、物流施設の新設・移転先の場所の条件として、「土地の代金や土地・建物の賃料」、「従業員の確保のしやすさ」、「災害による被害を受ける可能性」、「周辺道路の交通混雑の状況」等を重視している。土地の確保しやすさ、従業員の確保しやすさ、防災、道路アクセス性といった条件が、物流施設の立地場所にとって重要であることが示唆されている。

相模原市の企業のみでみると、「土地の代金や土地・建物の賃料」、「従業員の確保のしやすさ」の他に、「周辺道路の交通混雑の状況」、「税制面の優遇や補助金等の精度の利用可能性」を挙げる割合が高いことがわかった。

2) 貨物車走行実態調査の分析

①実施目的

大型貨物車両の走行経路と工業地域や商業地域、住宅地等といった走行経路沿線の土地利用状況との関係から見た貨物車走行の適正化、中心市街地や住宅地等における配送貨物車走行の適正化等について検討を行うため、貨物車の走行実態について調査を行った。

調査は、相模原市が提供する、相模原市内の道路を走行する貨物車のプローブデータを用いて、次の項目等について調査し、相模原市内の貨物車の走行実態や課題を明らかにするための分析を行った。

②調査対象

本体調査である事業所機能調査の対象期間と合わせた時点におけるデータの収集を目的とし、令和 6 年 10 月 1 日(火)～10 月 14 日(月)の 2 週間分のデータを対象とした。

③主な調査結果

車種別・曜日別の発生集中貨物車数、時刻別・平休別の発生量・集中量、車種別・時間帯別・平休別の発生量・集中量の調査結果について分析を行った。

例えば、時刻別・平休別の発生量・集中量については、総発生量と総集中量は終日ではほぼ等しくなるが、時間帯別の特徴がみられた。平日・休日いずれも発生量は 8 時台前後が多く、集中量については 11 時台～12 時台が多くなっている。また、発生量・集中量ともに、概ね一日に午前と午後に 2 回程度のピークが出現している。平日の集中量では 16 時台にもピークが出現していた。このことから、朝夕の時間帯は通勤・通学時間帯とも重なるため、中心市街地や住宅地を走行する場合には、人流のピークとも重なっていると考えられた。

3) 地区物流調査の実施

①実施目的

住民の生活環境、交通安全への影響を考慮に入れた端末物流の実態や課題を明らかにし、中心市街地や住宅施設における地区物流のあり方について検討することを目的として実施した。

②調査対象地区・施設の選定

地区物流調査の対象地区は、まちづくりの方向性の変化等に合わせてケースタディ地区を選定した。本市においては、前回（平成26年）にも調査対象地区としている相模大野駅北口地区を対象（エリアも同エリア）とすることとした。調査日時は前回と同様に平日調査、調査時間帯についても、前回と同様とした。



図 調査対象地区の概要

③中心市街地の実施調査の概要

実施した調査は、都市圏共通の実施項目に従い、以下の調査を実施した。

表 実施した調査の概要

	調査種類	調査のねらい	主な調査項目
Ⅰ. 端末物流の実態調査	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。	・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、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。	・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	③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。	・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 ・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
	④自転車通行量・歩行者通行量調査等		
Ⅲ. 地区内の交通インフラの実態調査	⑤駐車施設・道路空間の状況	・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。	・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
	⑥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対策の可能性を検討するための基礎情報を得る。	・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
Ⅳ. まちづくりに関連する主体の意向調査	⑦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。	・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など（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
	⑧来街者へのアンケート・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。	・来街者の属性（年齢、性別、交通手段等） ・端末物流による歩行環境の悪化等に関する意識 ・端末物流対策の必要性 ・地区の印象（地区のイメージ） 等

④主な調査結果

路上荷さばき車両の特性、路上荷さばき車両の到着時間、主な路上駐車場所、路上駐車からの横持ち状況、路上荷さばき車両による自動車、歩行者・自転車への影響状況、既存駐車場の利用状況、関係者の意向について分析した。

中でも、主な路上駐車場所は、コリドー街周辺に路上駐車が多い傾向は変わらないものの、全般に長時間駐車や断続的な路上駐車が減少する傾向が見られている。周辺にコインパーキングも多く点在していることから、特定区間の路上駐車車両を既存駐車場に誘導するなどの対応が考えられる。

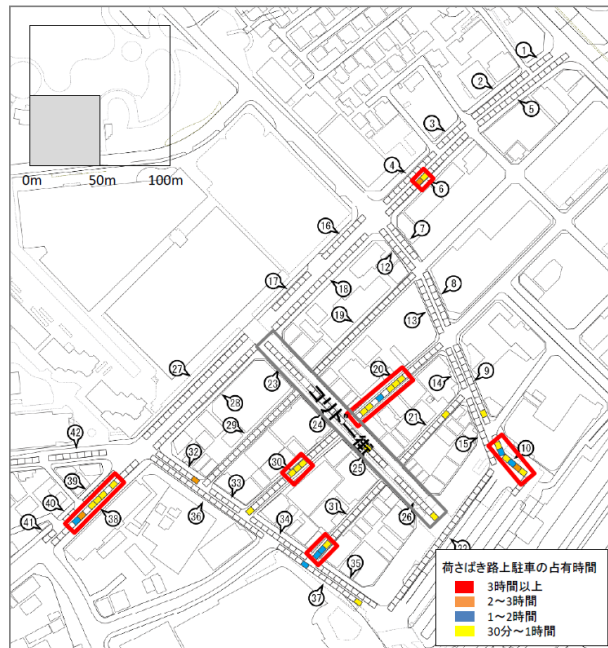


図 主な路上駐車場所

また、路上荷さばき車両の特性としては、車種構成は軽自動車（貨物）、普通貨物車の順に多くなっている。H26 と比べると軽自動車（貨物）及びバイク・原付が大きく増加し、貨物が小型化。自営比率は営業用が約 6 割で H26 に比べて自家用が増加。用途は一般貨物が全体の約 50%、宅配便の約 22%の順となっており、H26 に比べて宅配便が急増となった。

4) 中高層マンション調査

①実施目的

住宅施設（中高層マンション）における地区物流のあり方について、住民の生活環境や交通安全への影響を考慮に入れて検討を行うことを目的として住宅施設における端末物流の実態や課題を明らかにするための調査を実施した。

②調査対象地区・施設の選定

相模原市内の中規模マンション 3 棟を調査対象とした。なお、個別マンション名は秘匿している。

③主な調査結果

荷物の搬入方法、駐車時間、車種区分、用途区分、運搬手段、搬入先、集配送が

最も多い曜日、平均的な 1 日の中で集配送時間が集中する時間帯、駐車場所の選
定理由（主な駐車場所が「路上」の場合のみ）、発生している問題について、都
市圏と比較分析を行った。車種区分については、搬出入有のみでは乗用車はほぼ
なく、マンションへの搬出入があるものについては、軽貨物車、小型貨物車、バ
イク・原付がみられた。

5) 個人のモノの受取調査

①実施目的

個人の宅配受取の実態や宅配受取に関する行動変容の可能性等を把握し、住宅
地を中心とした交通対策等を検討するために、WEB モニター調査により調査を実
施した。

②調査対象の設定及び回収結果

実施に当たってはスクリーニング調査を行い、居住地域や性別、年代が概ね均
等になるようにした。その際、上記の目標サンプル数を確実に回収するため、地
域・性・年代別の獲得目標サンプル数の割付を行い実施した。なお、割付数は目
標数確保のため高めの値を設定している。目標数量の 180 サンプルを回収した。

表 調査対象の設定および回収結果

項目	男性							女性							男女計						
	18～29 歳	30～39 歳	40～49 歳	50～59 歳	60～69 歳	70～79 歳	計	18～29 歳	30～39 歳	40～49 歳	50～59 歳	60～69 歳	70～79 歳	計	18～29 歳	30～39 歳	40～49 歳	50～59 歳	60～69 歳	70～79 歳	計
割付数	16	14	19	18	14	14	95	15	13	18	17	14	17	94	31	27	37	35	28	31	189
有効回収数	15	14	18	17	13	14	91	15	12	17	16	13	16	89	30	26	35	33	26	30	180
有効回収数-割付数	-1	0	-1	-1	-1	0	-4	0	-1	-1	-1	-1	-1	-5	-1	-1	-2	-2	-2	-1	-9

③主な調査結果

住宅の形態、宅配ボックスの有無、世帯全体の過去 1 年間の宅配受取の頻度、
世帯全体の再配達の頻度、今後、自宅外の受取に変更する可能性、変更後の受取
方法・受取場所（複数選択）の調査結果を分析した。

中でも、相模原市の回答として、住宅形態は一戸建の割合が最も高く、42.8%
を占めている。次いで、共同住宅 3～5 階建で 20%を占めていた。世帯全体の再
配達の頻度は、再配達 1 割以下の割合が最も高く、33.9%を占めており、次いで、
2 割、1 回も再配達はないが 15%を占めていた。

また、今後、自宅外の受取に変更する可能性についての回答は、約 13%がある
としており、変更後の受取方法・受取場所（複数選択）変更後は配送会社直営店・
郵便局、オープン型宅配ロッカーが約 44%と最も多く、次いでコンビニ（レジ）
の約 39%となっている。これは都市圏全体と比べて、特に配送会社直営店・郵便
局、オープン型宅配ロッカーの割合は高くなっている。

(5) 物流に関する課題分析

1) 検討方針

令和 5 年度東京都市圏物資流動調査（事業所機能調査）結果、および、令和 6

年度実施の補完調査（企業アンケート調査、貨物車走行実態調査、地区物流調査、個人のモノの受取調査）等から、物流課題を分析する。

なお、東京都市圏交通計画協議会における議論の中では、物流を「広域物流」、「地区物流」の2つに大別し、社会経済情勢の変化に伴い、物流施設立地、貨物車交通、中心市街地や住宅地における地区物流が土地利用、ネットワーク、まちづくりに与える影響に着目し、下表に挙げるような課題を想定している。

表 東京都市圏全体で想定している物流に関する課題

分類		想定している課題
広域物流	物流施設立地	①物流需要に対応した物流拠点の確保 ②既存物流拠点の老朽化 ③周辺都市環境への影響
	貨物車交通	①輸配送需要に対応したネットワークの確保 ②貨物車交通による都市環境への影響
地区物流	中心市街地	①大規模駅前再開発などの都市再生事業が進む地区の荷さばき駐車空間確保 ②ウォーカブルな空間づくりが進む地区の荷さばき駐車空間確保
	住宅地	①宅配車両の荷さばきスペースの不足 ②宅配車両による交通による居住環境への影響

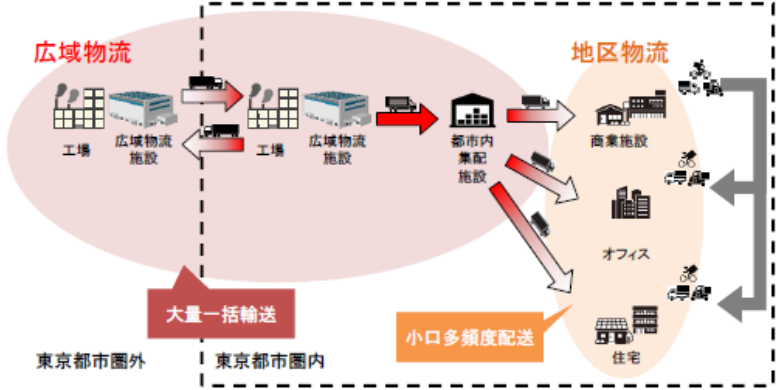


図 広域物流、地区物流のイメージ



図 社会経済情勢を踏まえた物流の変化、都市計画・都市交通への影響のイメージ

本業務では、物流拠点立地に関連した土地利用の課題、物資を輸送する貨物車交通の課題、中心市街地や住宅地における荷さばき駐車場の課題の3つの観点から課題の所在等に関する分析・解析を行った。

2) 物流拠点立地に関連した土地利用の課題

①物流需要に対応した物流拠点の確保

2013年以降に新規開設した物流施設は、東京都市圏全体で見ると、外環・圏央道・国道16号（いわゆる2.5環）や臨海部に立地する傾向が明らかになった。

相模原市内でみると、相模原市中央区での新規立地が多くなっており、これら企業ニーズに対応した立地需要への対応が必要である。

ただし、近年は、人口減少等に伴い、東京都市圏全体で見ると、エリアによっては、大規模なマルチテナント型物流施設においては空室率も見られるようになっている。そのため、エリアごとに立地需要を見極めながら、立地需要に対応した土地利用を検討することが重要である。

一方、個人向け貨物を扱う物流施設数は、臨海部や外環道・圏央道・国道16号沿いに加えて、東京区部・横浜市等の人口密集地や八王子市・土浦市・古河市・茂原市のようなベッドタウン的性質の強い市区町村に多数立地する傾向がある。

相模原市内では中央区において個人宅向け貨物を扱う物流施設の立地が多くなっており、本市を含む周辺の人口集中地域において、個人宅向け貨物を扱う物流施設の需要が高くなっていると考えられる。

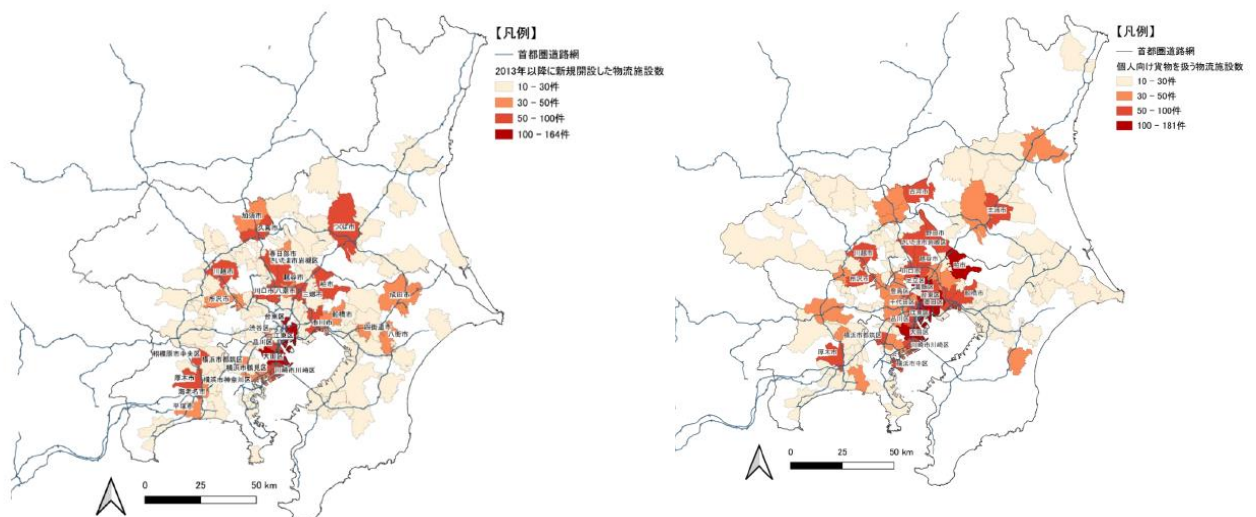


図 前回調査(2013年)以降に新規開設した物流施設数(東京都市圏全体) 図 個人宅向け貨物を扱う物流施設数(東京都市圏全体)

3) 物資を輸送する貨物車交通の課題

①輸配送需要に対応したネットワークの確保

貨物車プローブデータによる貨物車の発着地傾向を見ると、東名高速道路・新東名高速道路及び圏央道を交差する厚木市や相模原市周辺において、貨物車の発着地傾向が高いことが分かる。このことから、相模原市は東京都市圏における主

要な物流拠点となっているといえる。

②貨物車が走行する幹線道路の円滑な走行性の確保

相模原市においては、圏央道、国道 16 号、国道 129 号、国道 246 号を始めとして、貨物車が多く走行していることが確認された。これらの主要幹線道路は、物流幹線道路軸として、円滑な走行性の確保を図っていく必要がある。

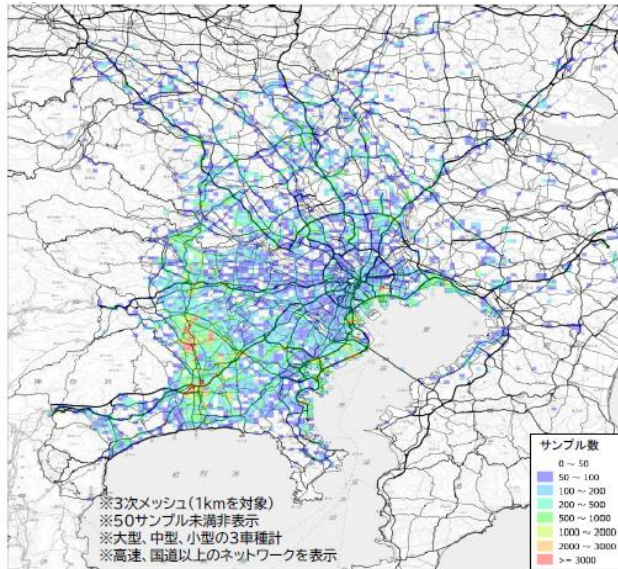


図 貨物車プローブデータによる発着地分布(東京都市圏)

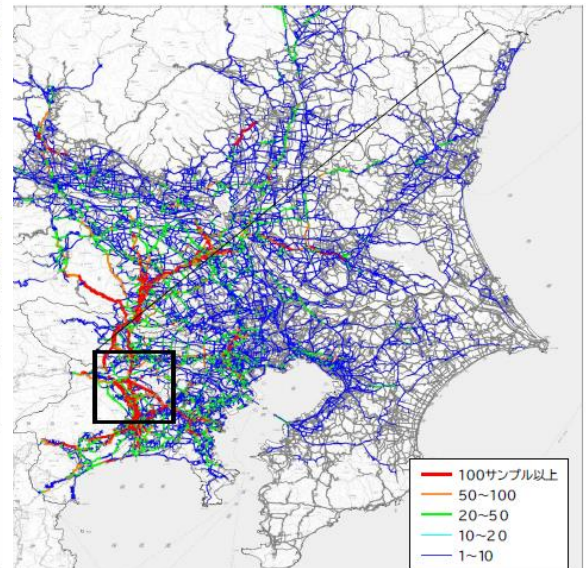


図 貨物車プローブデータによる走行経路分布(東京都市圏)

4) 中心市街地や住宅地における荷さばき駐車の問題

①中心市街地における荷さばき駐車の問題

相模大野駅北口地区における地区物流調査(中心市街地)を踏まえた当該地区の問題点及び今後の検討課題に津いて、以下の通り整理した。

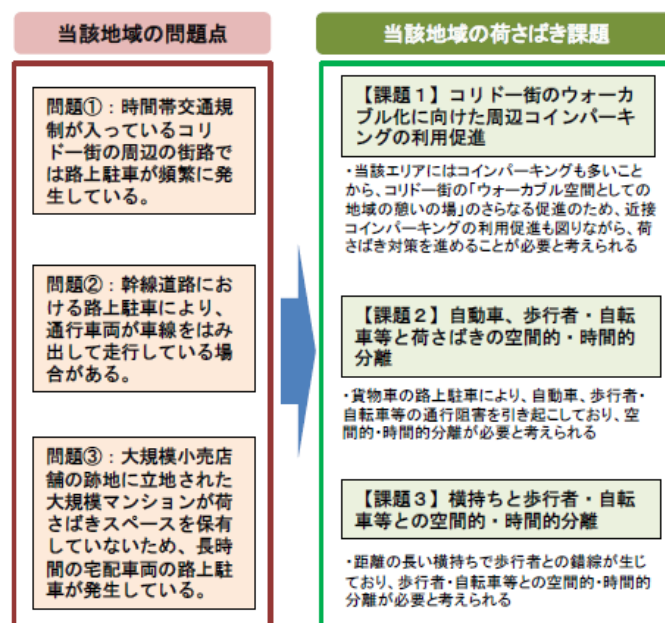


図 中心市街地における荷さばき駐車の問題
(相模大野駅北口地区)

②住宅地（中高層マンション）における荷さばき駐車課題

中高層マンションにおける地区物流対策として、以下の検討が必要である。

【課題１】荷さばきスペースの設置推進及び必要規模の検討

中高層マンション調査による荷さばきスペースの確保状況については、「地区物流調査：中高層マンション調査」の調査対象 29 施設のうち、11 施設で荷さばきスペースありとなっている。

マンション住戸数と駐車車両台数の関係では、駐車車両のうち荷さばき有の車両に限定すると強い正の相関がみられる引き続き今後、中高層マンションにおける荷さばきスペースの設置推進の必要性、必要台数等について戸数や延べ床面積単位での原単位分析などが必要であると考えられる。

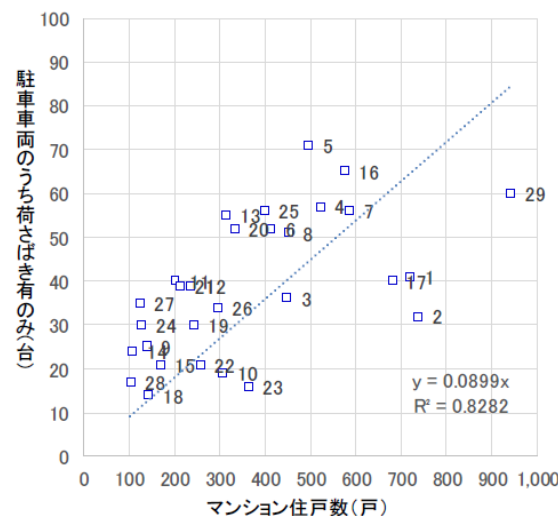


図 マンション住戸数と駐車車両台数の関係の例〔都市圏全体〕

【課題２】マンションにおける配送環境による荷さばき特性の詳細把握

マンションへの搬出入がある車両の駐車時間は、東京都市圏全体で 5 分未満が 20.2%、5～10 分が 26.3%、10～20 分が 16.5%で、平均駐車時間は 14 分である。

時間帯別でみると、荷物の搬入開始は、調査対象の中高層マンション(29 施設)合計の件数ベースでは、10 時台、15 時台、19 時台などが多い。荷物個数ベースでみると、午前中に多くの荷物が届けられており宅配会社の配達時間帯との関係が伺われる。

車両の駐車状況についても上記ピークを受けた状況がみられる。マンション別の状況をみると、荷さばきスペースがあるマンションで、荷さばきスペースの台数の上限となっている瞬間もみられる。

引き続き今後、マンションにおける荷さばきスペース、オートロック、宅配ボックスの有無・設置数などの配送環境による荷さばき台数や駐車時間等の特性分析などが必要と考えられる。