

令和8年3月23日

国土交通省関東地方整備局企画部
(東京都市圏交通計画協議会事務局)

物流からみた新たな地域・都市づくりに向けて ～東京都市圏物資流動調査の結果とともに～

東京都市圏交通計画協議会は、総合的な都市交通計画の推進に資することを目的に、第6回東京都市圏物資流動調査を実施しました。このたび、その調査結果をとりまとめましたので、公開します。

併せて、調査結果を踏まえ、物流からみた新たな地域・都市づくりに向けて、「物流まちづくり」を定義し、その方向性を示す3つの柱による提案をまとめました。

また、「物資流動調査データ活用編」「地区物流対策実践編」、そして新たな試みである「シミュレーションモデル構築編」からなる物流まちづくりガイダンスを作成しました。

今後、関係部局への周知や、調査データやガイダンスの利活用促進などの取組を進めてまいります。

<主な調査結果について> (別添 P4～10 参照)

- ・東京都市圏における物資流動は、64%が圏域内、36%が圏域外です。
- ・10年前の調査と比較し、物流施設数は約1割増加し、延床1万m²以上の施設割合が増加しています。また、物資流動を到着施設別に見ると、居住施設は重量ベースでは1%にとどまる一方、箇所数ベースでは26%を占めています。
- ・中心市街地の調査箇所では、路上駐車約45%が荷さばき車両です。
- ・世帯の宅配受取は週1回程度で、若い世代ほど再配達率が高い傾向です。

<調査結果を踏まえた提案について> (別添 P11 参照)

都市計画・まちづくりの観点と調査結果が示す物流の重要性から浮かび上がってきた東京都市圏の都市のあり方を踏まえ、「物流まちづくり」を定義し、その方向性を示す3つの柱と実践ポイントを提案します。

<第6回東京都市圏物資流動調査 調査結果・提案・ガイダンスについて>

- ・調査結果は政府統計の総合窓口(e-stat)にて公開しています。
- ・概要は別添「東京としけん交通だより」、または当協議会ホームページをご覧ください。

<発表記者クラブ> 竹芝記者クラブ、神奈川建設記者会、茨城県政記者クラブ、埼玉県政記者クラブ、千葉県政記者会、都庁記者クラブ、神奈川県政記者クラブ、横浜市政記者クラブ、横浜ラジオ・テレビ記者会、川崎記者クラブ、相模原記者クラブ、千葉市政記者会、さいたま市政記者クラブ

<問い合わせ先> 【東京都市圏交通計画協議会 事務局】
国土交通省関東地方整備局企画部広域計画課 TEL:048-601-3151 (代表)
FAX:048-600-1373
課長 近藤 (内線:3211)、建設専門官 平田 (内線:3212)

物流からみた新たな 地域・都市づくりに向けて

～物流まちづくりのすすめ～

概要版

INDEX

- | | |
|-------------------------|----------|
| 1. 東京都市圏物資流動調査とは | 1 |
| 2. 調査結果(物流の実態と動向) | 4 |
| 3. 物流まちづくりのすすめ | 11 |
| 4. 新たな試み:シミュレーションモデルの構築 | 20 |
| 5. 物流まちづくりをすすめるためのガイダンス | 22 |
| 6. 用語集、謝辞 | 23 |

東京都市圏交通計画協議会のホームページでは、物資流動調査およびパーソントリップ調査に関する各種情報を公開しています。ぜひご活用ください。

<https://www.tokyo-pt.jp/>

東京PT 検索 



令和8年3月 東京都市圏交通計画協議会

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)

1

東京都市圏物資流動調査とは

東京都市圏交通計画協議会では、東京都市圏※における総合的な都市交通計画の推進を目的として、人の動きを把握するパーソントリップ調査と、物の動きを把握する物資流動調査を実施してきました。

※第6回東京都市圏物資流動調査では、東京都（島しょ部を除く）、神奈川県、千葉県、埼玉県、茨城県からなる地域を東京都市圏と呼んでいます。

本調査の東京都市圏の範囲



調査の実施経緯

東京都市圏
パーソントリップ調査

●第1回 (昭和43年) ●第2回 (昭和53年) ●第3回 (昭和63年) ●第4回 (平成10年) ●第5回 (平成20年) ●第6回 (平成30年)

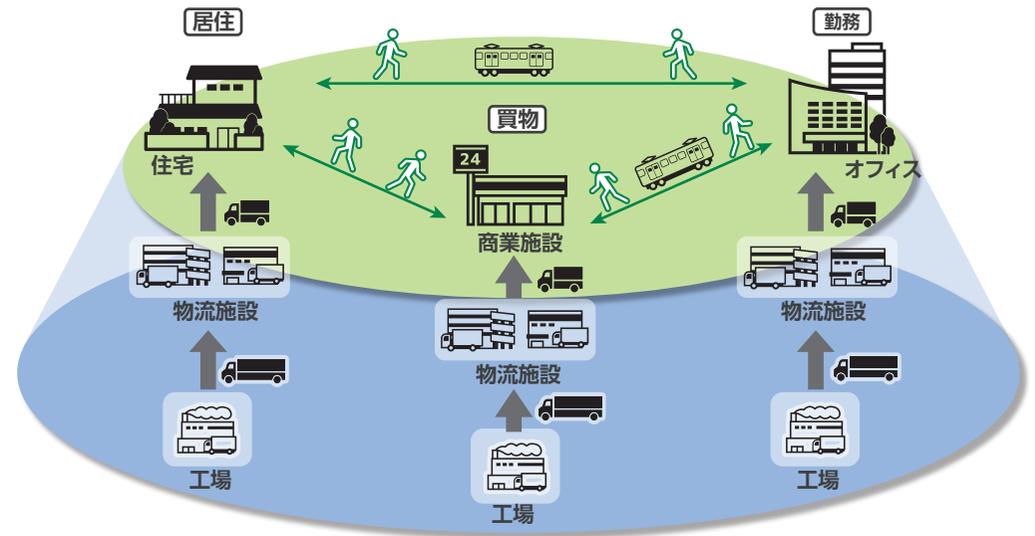
東京都市圏
物資流動調査

●第1回 (昭和47年) ●第2回 (昭和57年) ●第3回 (平成6年) ●第4回 (平成15年) ●第5回 (平成25年) ●第6回 (令和5年)

人々の暮らしや企業の経済活動は必要な物が届けられることで支えられています。しかし、物がどのように届けられているのかを意識する機会はありません。

都市で行われるさまざまな活動を下支えている物流の実態を把握し、その結果を都市計画やまちづくりの検討に生かすため、第6回東京都市圏物資流動調査を実施しました。

都市のさまざまな活動を下支える物流

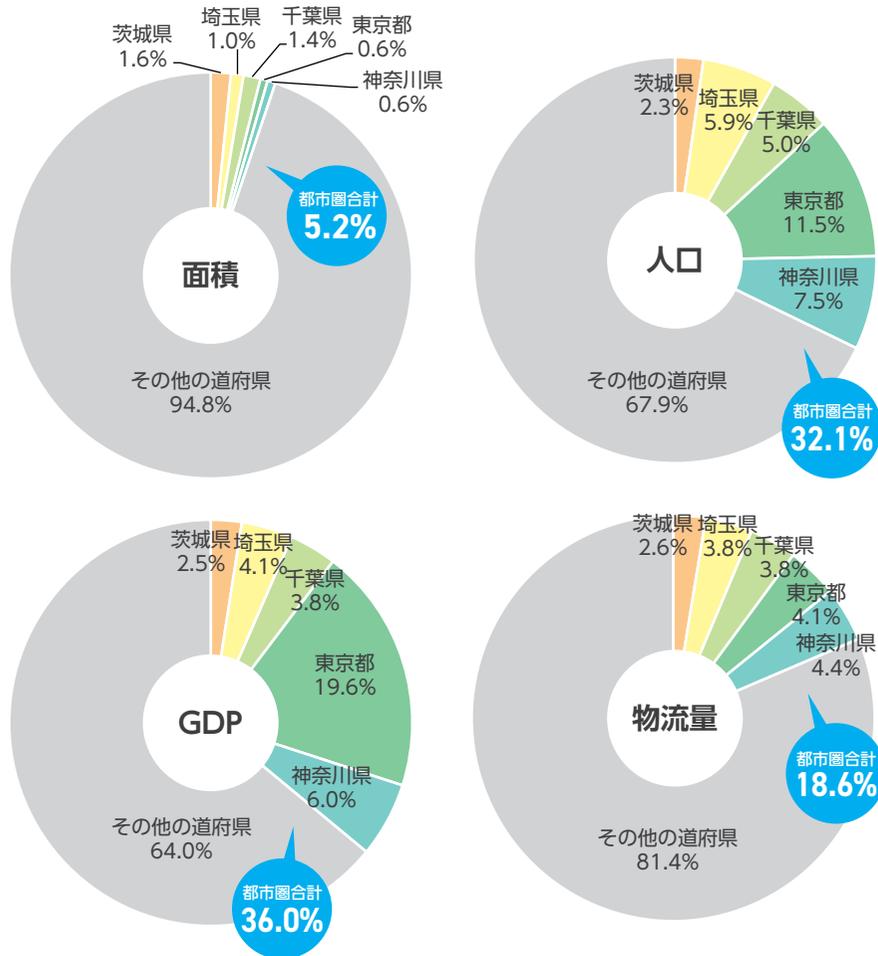


■ 人の活動の領域
■ 物流の領域

東京都市圏物資流動調査とは

本調査で対象とした東京都（島しょ部を除く）、神奈川県、千葉県、埼玉県、茨城県からなる東京都市圏の面積は全国の約5%に過ぎません。一方で、人口は全国の約3割、GDPは約4割を占め、物流量も約2割を占めています。

全国に占める東京都市圏の割合



※東京都は島しょ部を含む

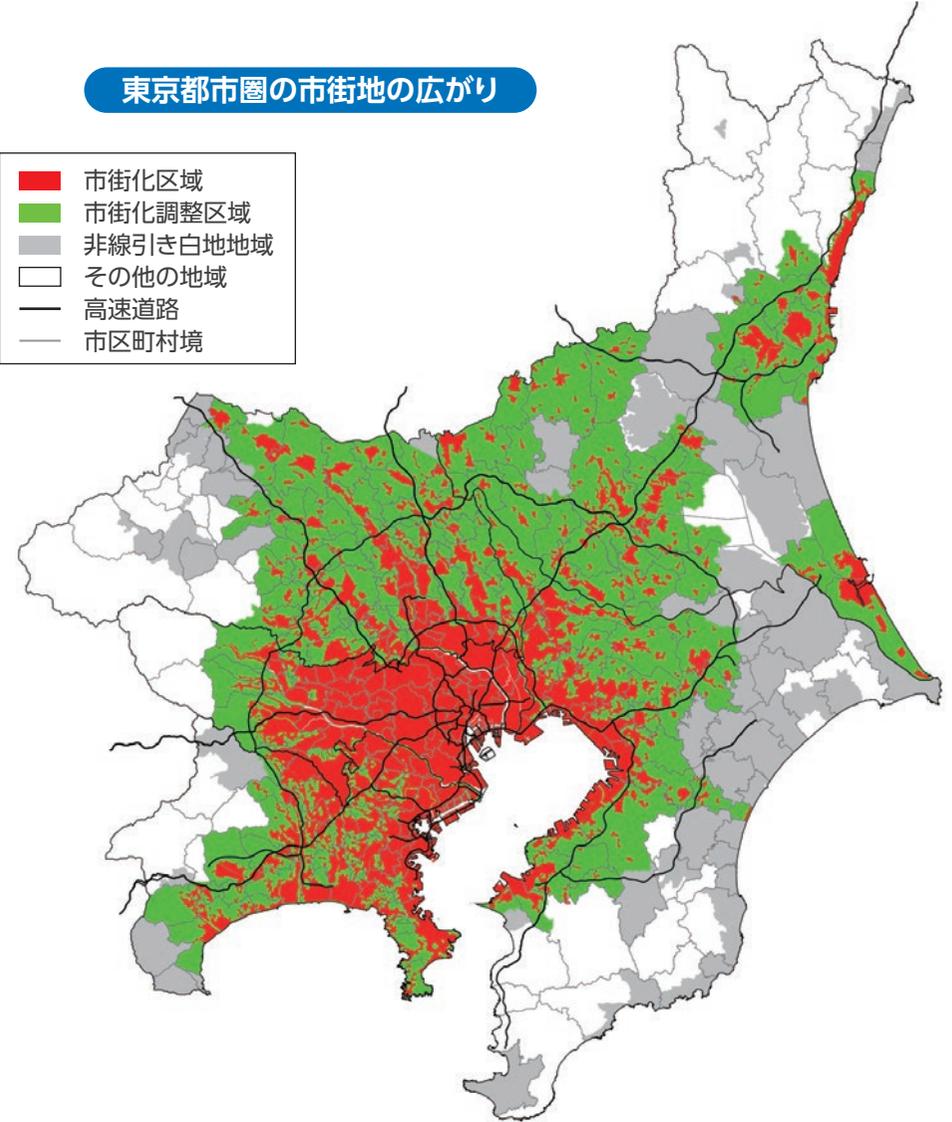
出典：面積…全国都道府県市区町村別面積調（国土地理院）（令和7年度）

人口…人口推計（総務省）（令和6年度）、GDP…県民経済計算（内閣府）（令和4年度）

物流量…貨物地域流動調査（国土交通省）（令和5年度） ※発生量（重量ベース）

東京都市圏では、市街地が自治体の境を越えて概ね連続的に広がり、人と物が広域的に行き来しています。

東京都市圏の市街地の広がり



出典：市街化区域・市街化調整区域・非線引き白地地域

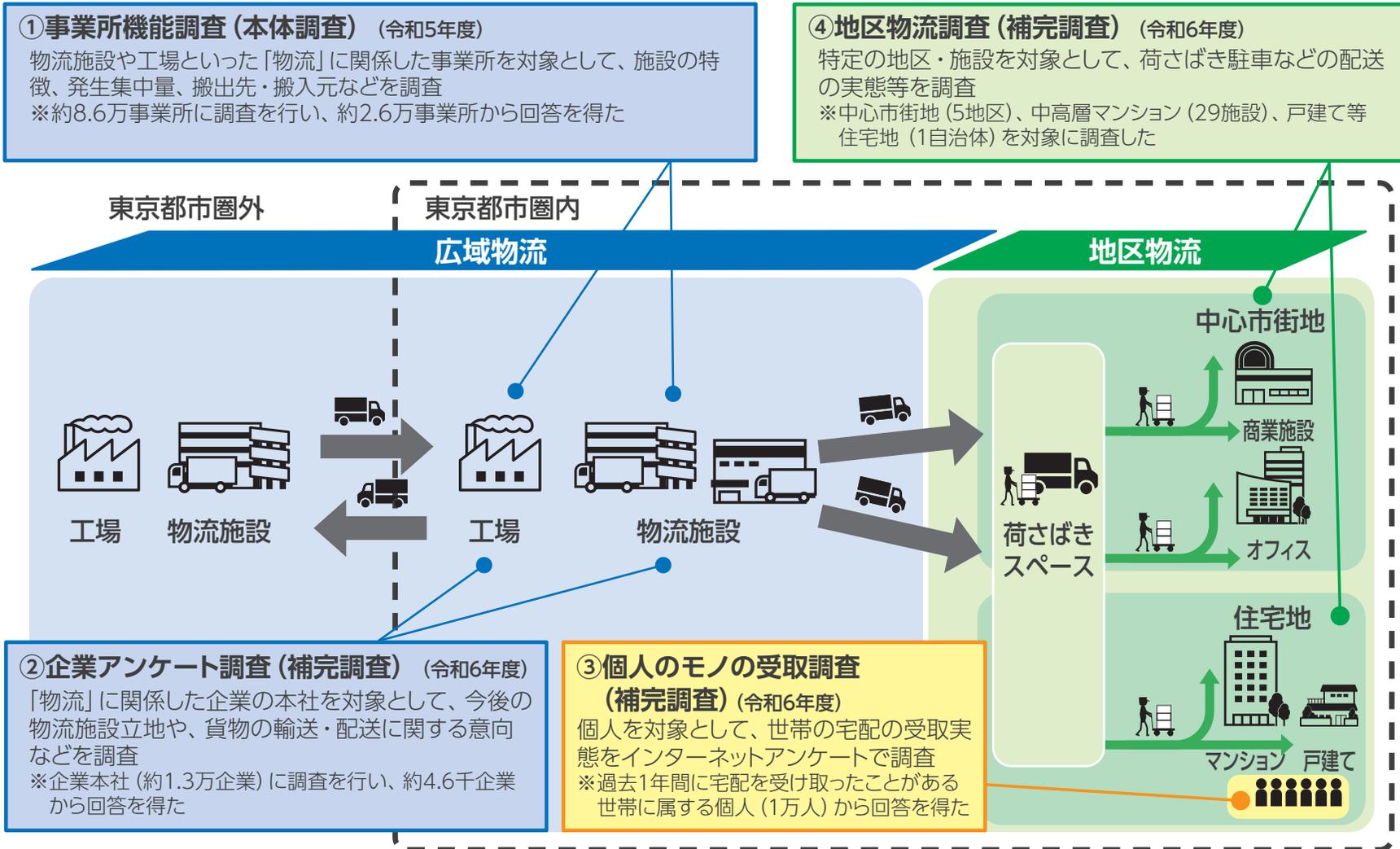
…都市計画決定GISデータ（国土交通省）（令和7年度）

東京都市圏物資流動調査とは

本調査では、東京都市圏における物の流れの実態等を把握するために4つの調査を実施しました。

事業所機能調査では、主に広域的な物の流れに関する基礎的な実態を把握しました。さらに、3つの補完調査（下図②～④）によって、企業の物流に関する意向、世帯の宅配受取の実態、地区物流の実態を把握しました。

第6回東京都市圏物資流動調査の調査内容



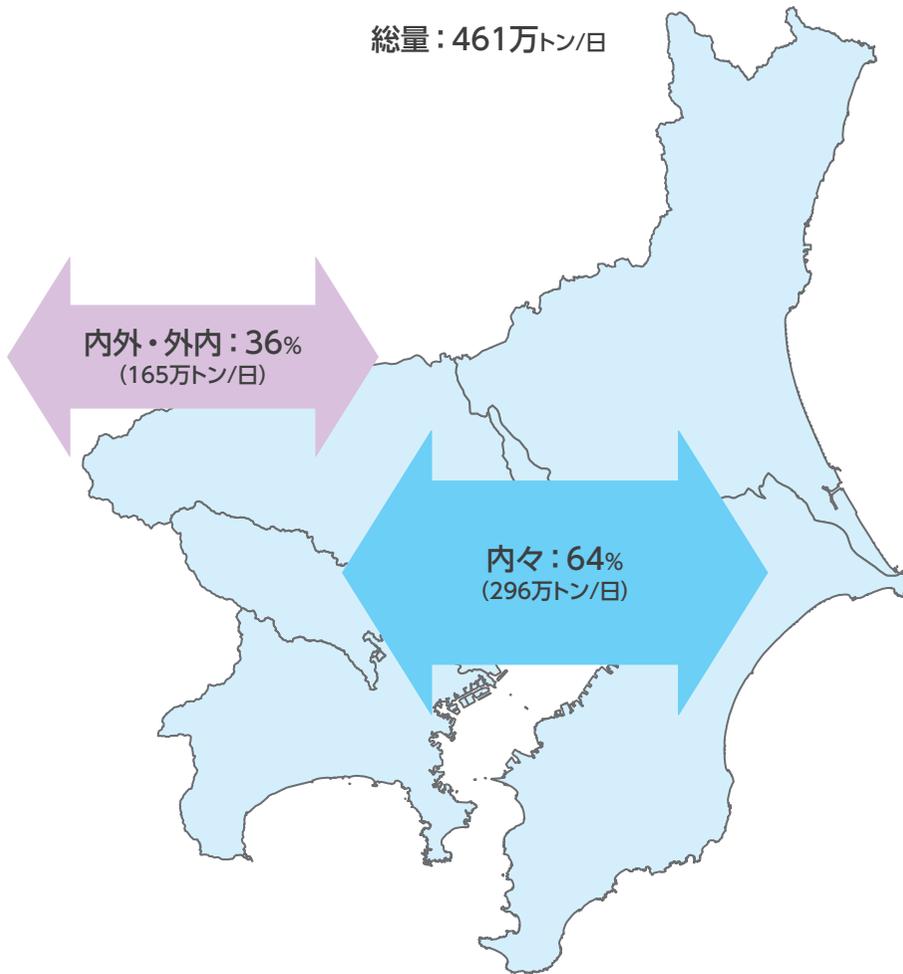
2 調査結果 (物流の実態と動向)

(1) 物資流動の概況

東京都市圏では、物資の動きの64%が東京都市圏の圏域内、36%が圏域外との動きです。

物資流動量の状況

総量：461万トン/日



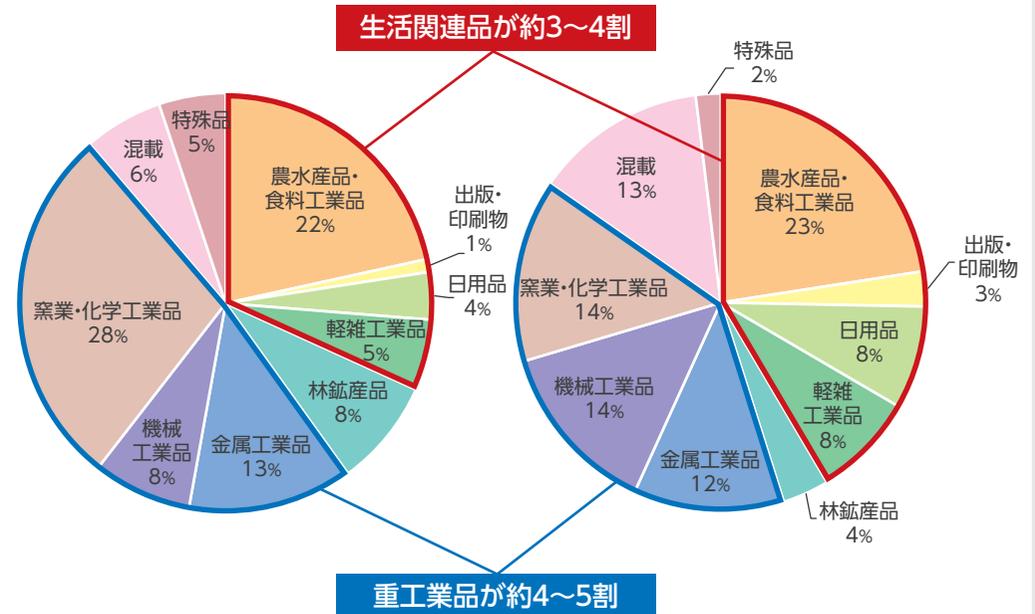
※施設間流動を集計
 ※東京都市圏に発着する物資流動を対象に集計
 ※重量不明の物資流動を除いて集計
 出典：第6回東京都市圏物資流動調査(事業所機能調査)

東京都市圏の物流では、人々の暮らしを支える生活関連品が3~4割、産業活動を支える重工業品が4~5割を占めています。

物資流動量の品目構成

▼重量の単位で物資流動量をみた場合

▼貨物車台数の単位で物資流動量をみた場合



※生活関連品・・・農水産品・食料工業品、出版・印刷物、日用品、軽雑工業品
 重工業品・・・金属工業品、機械工業品、窯業・化学工業品
 ※施設間流動を集計
 ※東京都市圏に発着する物資流動を対象に集計
 ※品目不明の物資流動を除いて集計
 ※重量は重量不明を除く物資流動(435万トン/日)、貨物車台数は台数不明を除く物資流動(114万台/日)を対象として集計
 出典：第6回東京都市圏物資流動調査(事業所機能調査)

2 調査結果 (物流の実態と動向)

(1) 物資流動の概況

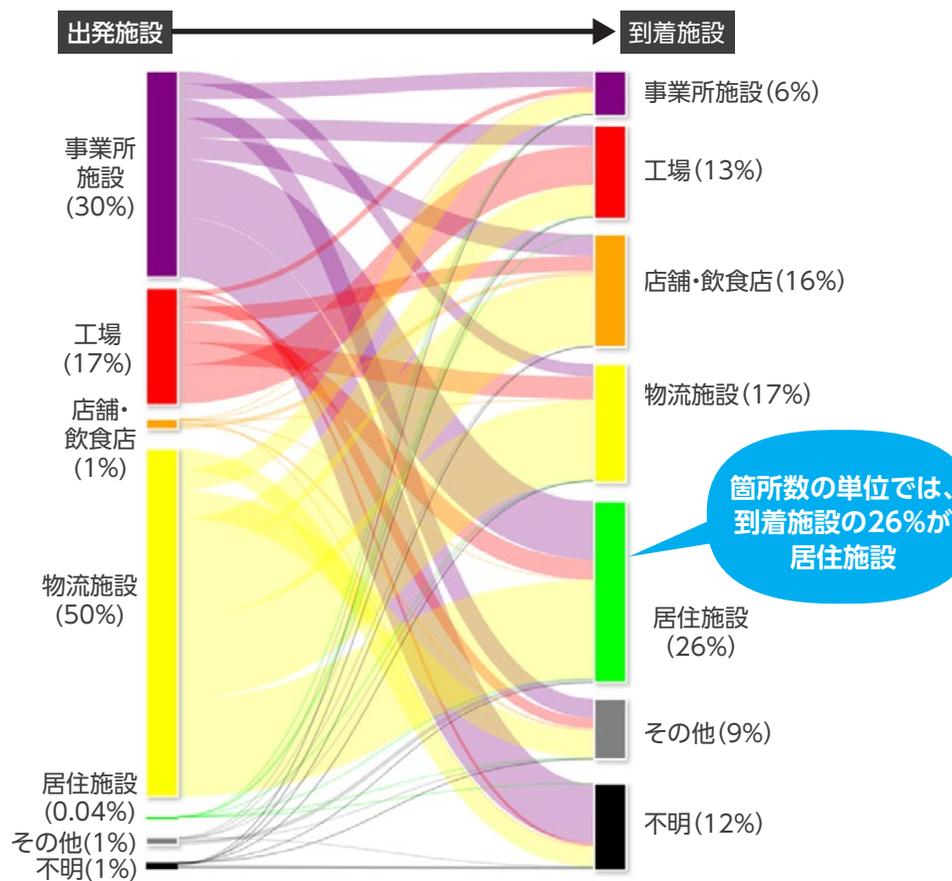
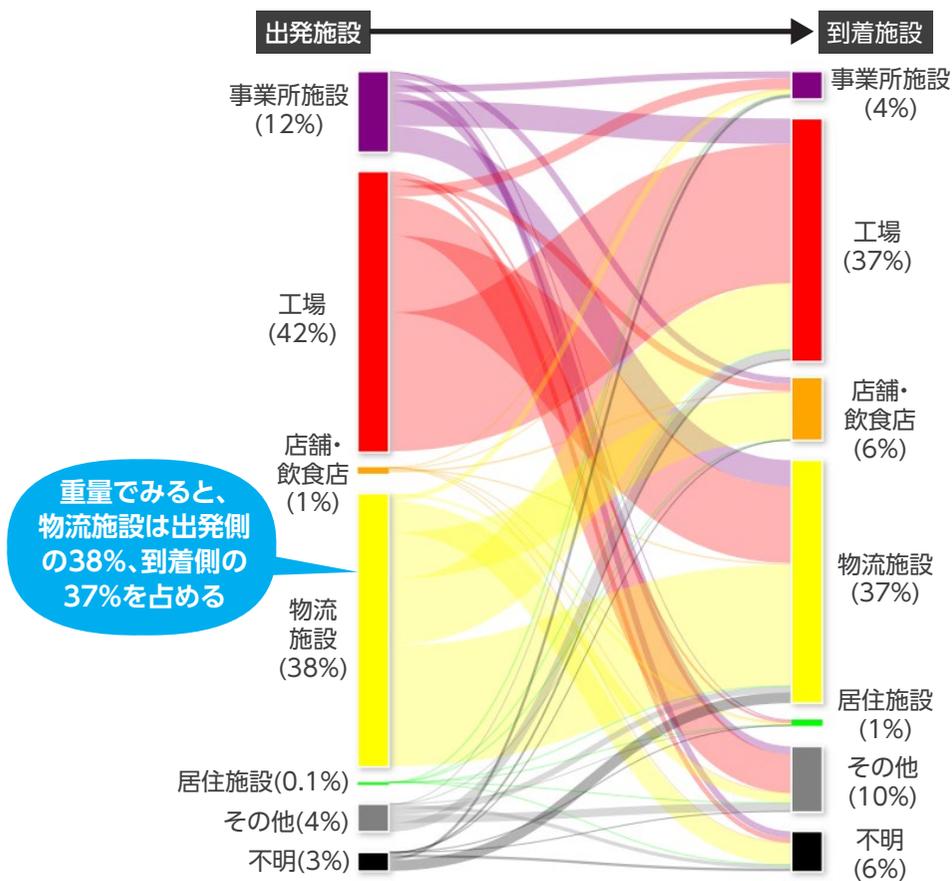
物資流動を施設種類ごとに重量でみると、物流施設は出発側で38%、到着側で37%を占めています。物流において「物流施設」が担う役割の大きさを示しています。

到着施設の箇所数でみると、重量では割合が小さい居住施設が26%と大きくなります。ネット通販の利用拡大などに伴う配送の小口多頻度化が進むなか、住宅地のまちづくりにおける物流の影響や考慮の重要性が高まっているといえます。

物資流動の出発施設、到着施設

▼重量(トン数)の単位で物資流動をみた場合

▼到着施設の箇所数の単位で物資流動をみた場合



重量でみると、物流施設は出発側の38%、到着側の37%を占める

箇所数の単位では、到着施設の26%が居住施設

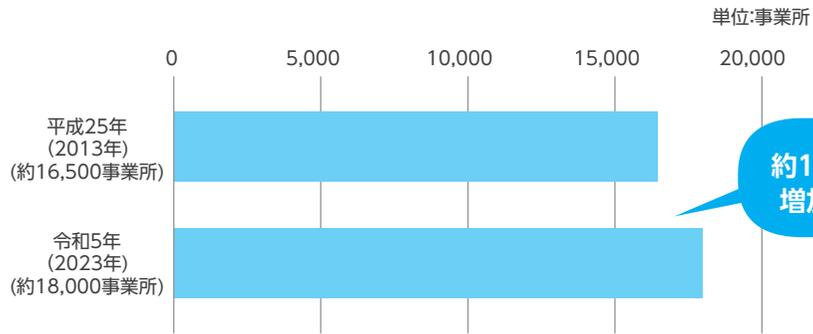
※施設間流動を集計
 ※東京都市圏に発着する物資流動を対象に集計
 ※重量不明を除く物資流動(461万トン/日)を対象として集計
 出典：第6回東京都市圏物資流動調査(事業所機能調査)

※施設間流動を集計
 ※東京都市圏に発着する物資流動を対象に集計
 ※到着施設の箇所数が不明のものを除く物資流動(403万箇所/日)を対象として集計
 出典：第6回東京都市圏物資流動調査(事業所機能調査)

2 調査結果 (物流の実態と動向) (2) 物流施設の実態

東京都市圏ではこの10年間で物流施設の数が増加しています。

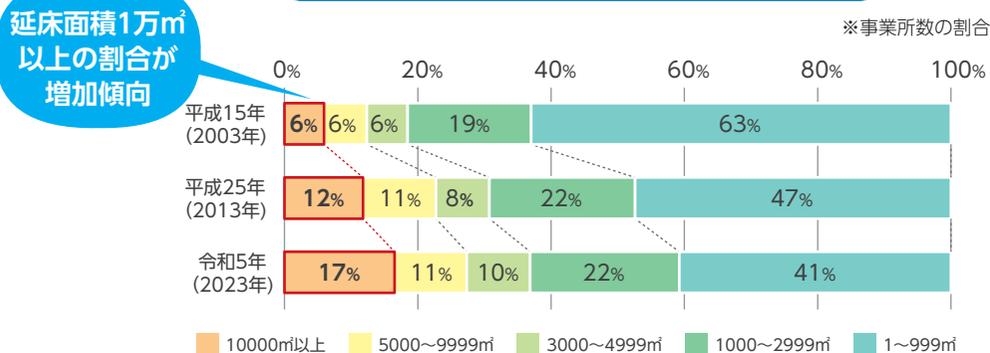
物流施設の事業所数の変化



※第5回・第6回東京都市圏物流流動調査(事業所機能調査)でともに調査対象とし、同じ抽出方法で調査対象事業所の抽出を行った地域、業種に限定して集計
出典: 第5回・第6回東京都市圏物流流動調査(事業所機能調査)

延床面積1万㎡以上の施設の割合が特に増加傾向にあり、物流施設の大型化が進んでいます。

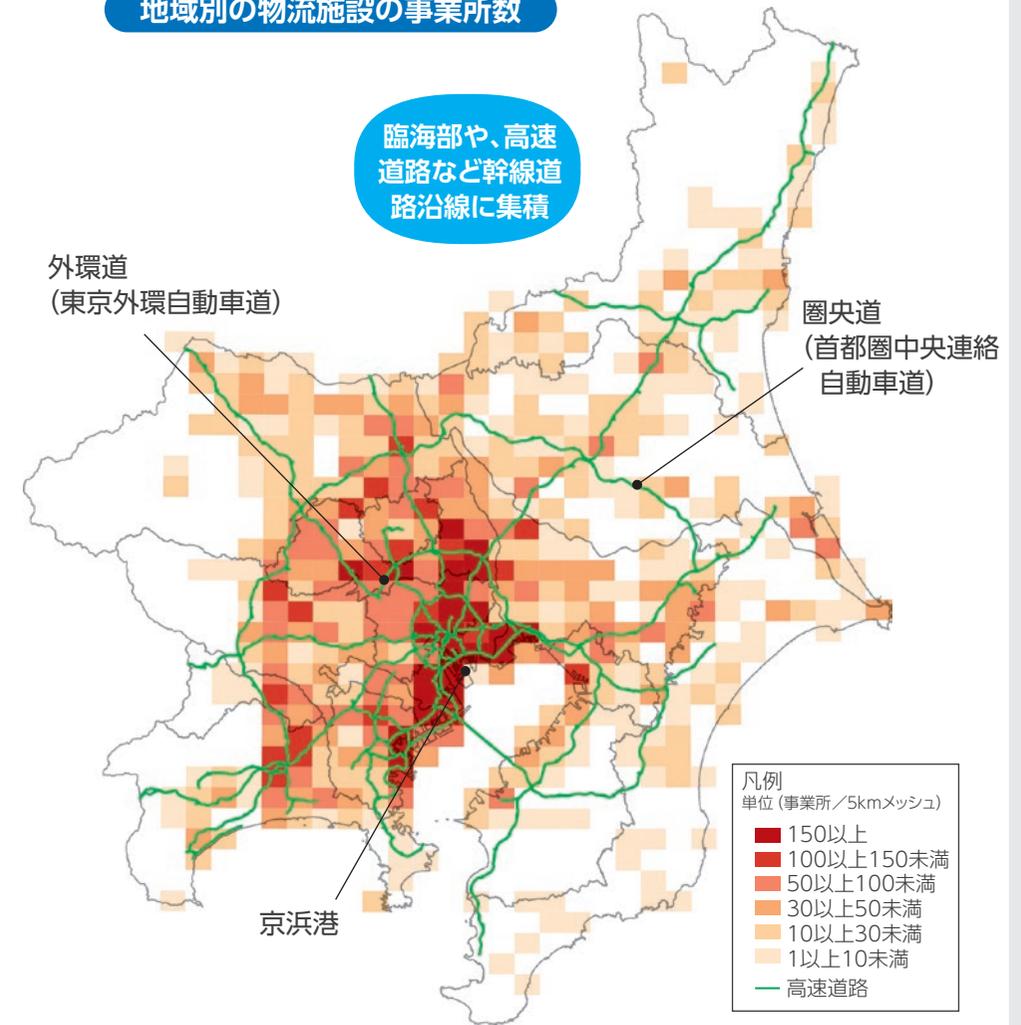
物流施設の延床面積規模の構成比の推移



※第4回・第5回・第6回東京都市圏物流流動調査(事業所機能調査)でいずれも調査対象とし、同じ抽出方法で調査対象事業所の抽出を行った地域、業種に限定して集計
※平成15年は約20,100事業所、平成25年は約14,300事業所、令和5年は約14,800事業所を対象に集計
出典: 第4回・第5回・第6回東京都市圏物流流動調査(事業所機能調査)

物流施設の立地をみると、東京湾沿岸の臨海部や、高速道路沿線など交通利便性の高い地域への立地が多くなっています。

地域別の物流施設の事業所数



※第6回東京都市圏物流流動調査(事業所機能調査)では、東京都市圏を16に区分した地域別等で調査精度の担保を行っているため、5kmメッシュ単位では精度確保を行っていないことに留意が必要
出典: 第6回東京都市圏物流流動調査(事業所機能調査)

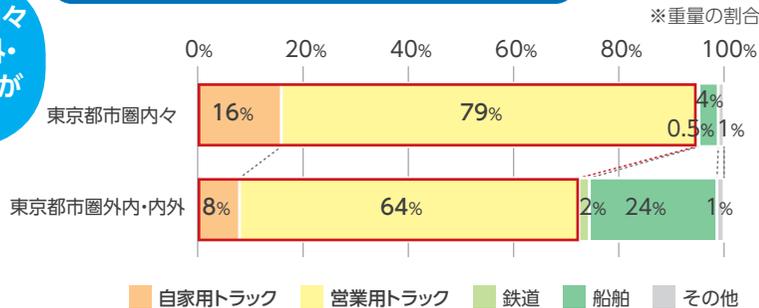
2 調査結果 (物流の実態と動向)

(3) 物資輸送の実態

東京都市圏で動いている物資の大部分が貨物車 (営業用トラック、自家用トラック) によって運ばれています。

物資輸送における利用手段の構成比

東京都市圏内々の95%、内外・外内の約7割が貨物車

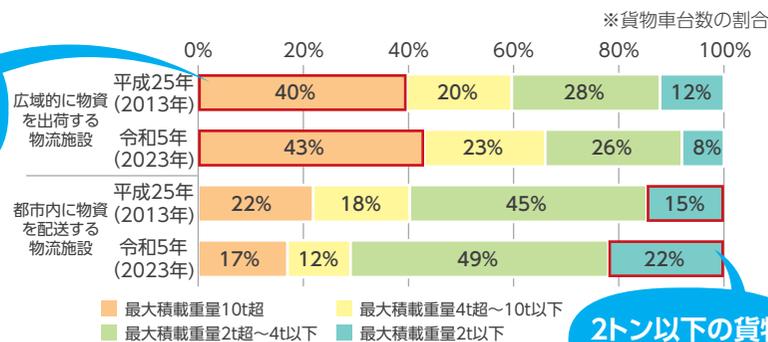


※利用手段不明を除く施設間流動 (内々: 287万トン/日、内外・外内: 160万トン/日) を集計
出典: 第6回東京都市圏物資流動調査 (事業所機能調査)

営業用トラックは、長距離の輸送では最大積載重量10トン超の貨物車の割合が増え、短距離の配送では2トン以下の貨物車の割合が増えています。

物流施設から物資を出荷する営業用トラックの車両サイズ

10トン超の貨物車の割合が増加



2トン以下の貨物車の割合が増加

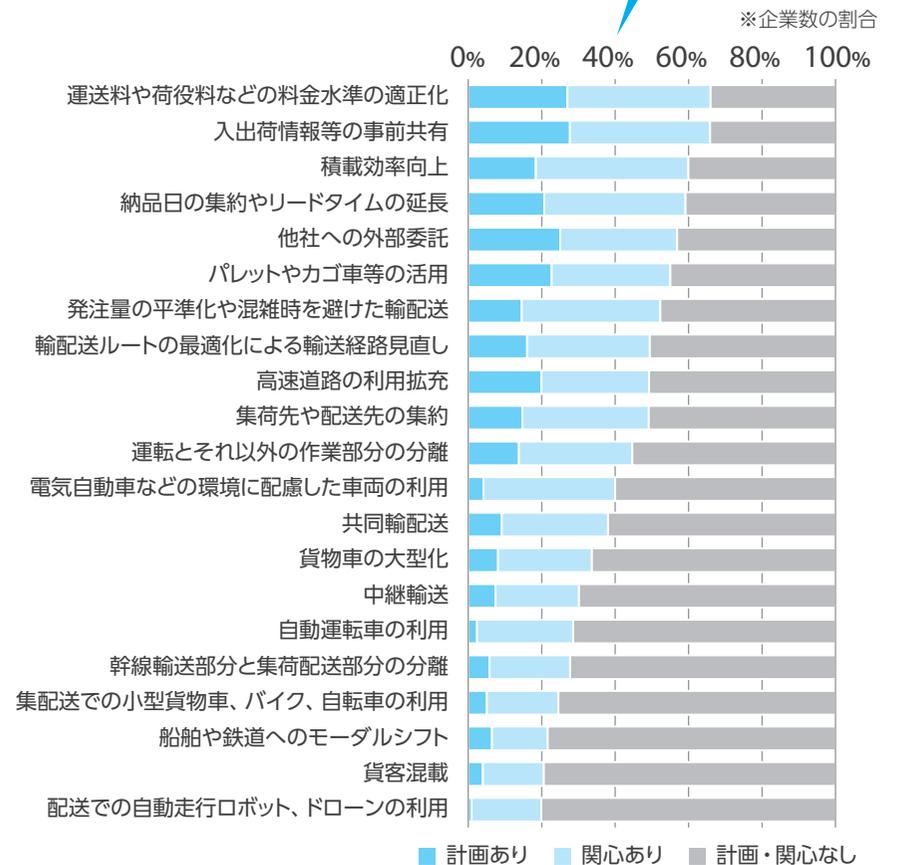
※物流施設から物資を出荷する貨物車の台数を集計
※車両サイズ不明の貨物車を除いて集計
※第5回・第6回東京都市圏物資流動調査 (事業所機能調査) とともに調査対象とし、同じ抽出方法で調査対象事業所の抽出を行った地域、業種等に限定して集計
※広域的に物資を出荷する物流施設: 主な搬出圏域が「東京都市圏

外」、または、主な搬出圏域が「東京都市圏内」で出荷先までの平均輸送距離が40km以上の物流施設
都市内に物資を配送する物流施設: 主な搬出圏域が「同一都県内」、または、主な搬出圏域が「東京都市圏内」で出荷先までの平均輸送距離が40km未満の物流施設
出典: 第5回・第6回東京都市圏物資流動調査 (事業所機能調査)

物流業界の人手不足が懸念されるなかで、企業は「運送料や荷役料などの料金水準の適正化」、「入出荷情報等の事前共有」、「積載効率向上」など、貨物の輸配送の効率化に向けたさまざまな取組の意向を有しています。

貨物の輸配送に関する取組の意向

企業はさまざまな取組を実施する意向を有している



※計画または関心があると回答した企業の割合が高い順に表示
※東京都市圏内に物資の出荷・入荷・保管・輸配送を行う事業所があると回答した企業 (無回答など回答の内容が不明の企業を除く約2,600企業) に限定して企業数を集計した結果を表示
出典: 第6回東京都市圏物資流動調査 (企業アンケート調査)

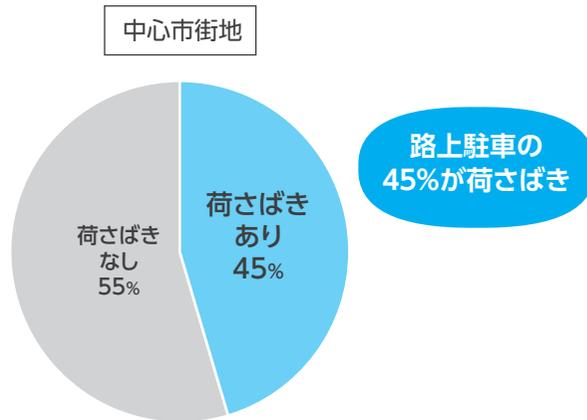
2

調査結果 (物流の実態と動向)

(4) 中心市街地・住宅地の荷さばきの実態

中心市街地では、店舗・飲食店や事務所などに商品や食材、オフィス用品を届けるため、貨物車による配送、荷さばき、台車を使った横持ち搬送が日常的に行われています。調査対象地区内で確認された路上駐車車の約45%は、荷さばき車両でした。

中心市街地の路上駐車に占める荷さばき車両の割合



※第6回東京都圏物流流動調査で調査した5地区（大宮駅周辺地区、千葉駅富士見町地区、本厚木駅北口地区、川崎駅東口地区、相模大野駅北口地区）の調査結果を集計
※調査対象地区内に路上駐車していた車両の台数（9,331台）を集計
出典：第6回東京都圏物流流動調査（地区物流調査（中心市街地調査））

中心市街地の荷さばき駐車、横持ち搬送の様子

▼荷さばき車両の路上駐車

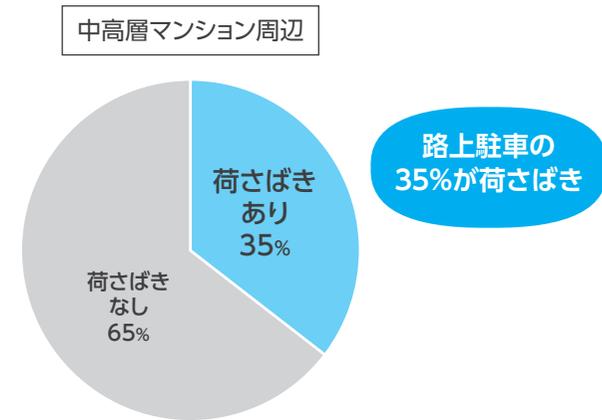


▼横持ち搬送



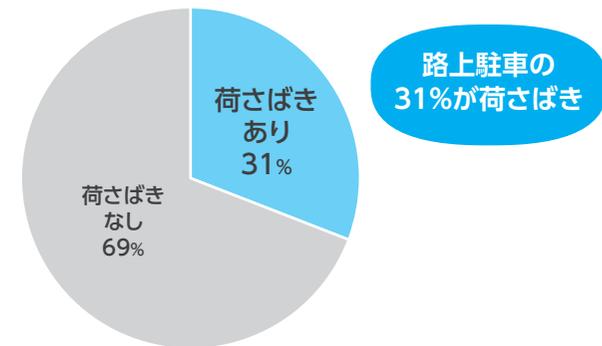
中高層マンションの周辺や戸建て住宅等が広がる住宅地でも調査対象地区内の路上駐車のうち3割超が荷さばき車両となっています。

住宅地の路上駐車に占める荷さばき車両の割合



※第6回東京都圏物流流動調査で調査した29施設の調査結果を集計
※調査対象範囲内に路上駐車していた車両の台数（2,187台）を集計
出典：第6回東京都圏物流流動調査（地区物流調査（中高層マンション調査））

戸建て等住宅地



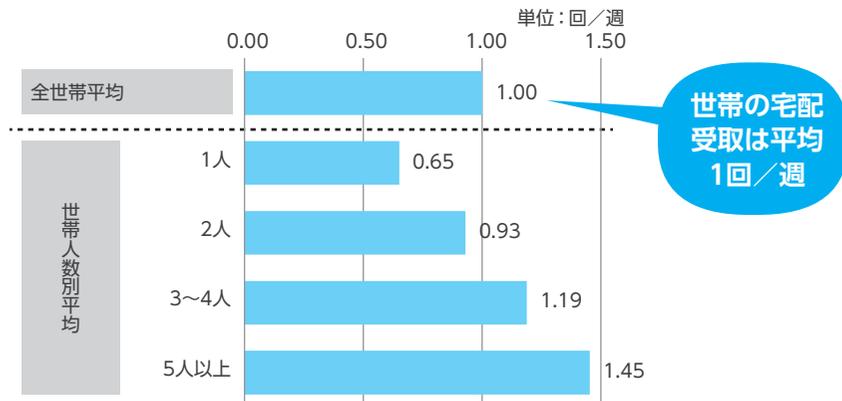
※第6回東京都圏物流流動調査で調査した7箇所の調査結果を集計
※調査対象範囲内に路上駐車していた車両の台数（350台）を集計
出典：第6回東京都圏物流流動調査（地区物流調査（戸建て等住宅地調査））

2 調査結果 (物流の実態と動向)

(5)世帯の宅配受取の実態

世帯は平均して週1回程度、宅配を受け取っており、世帯人数が多いほど受取回数が増える傾向にあります。

週当たりの宅配受取頻度

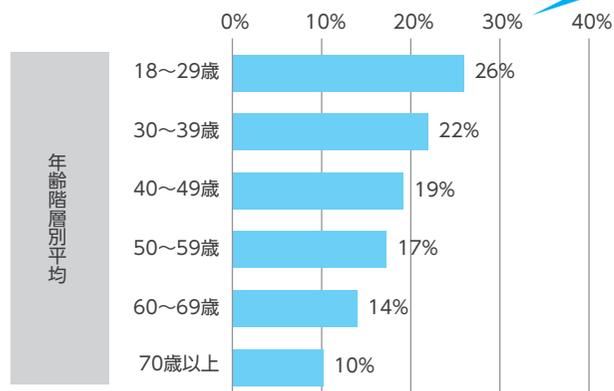


世帯の宅配受取は平均1回/週

※東京都市圏内に居住し、過去1年間に宅配を受け取ったことのある世帯に属する18歳以上の個人(1万人)を対象として集計
出典：第6回東京都市圏物流流動調査(個人のモノの受取調査)

世帯が受け取る宅配の一部は再配達になっています。若い世代が受け取る宅配ほど、再配達となっている割合が高い傾向がみられています。

再配達の発生割合

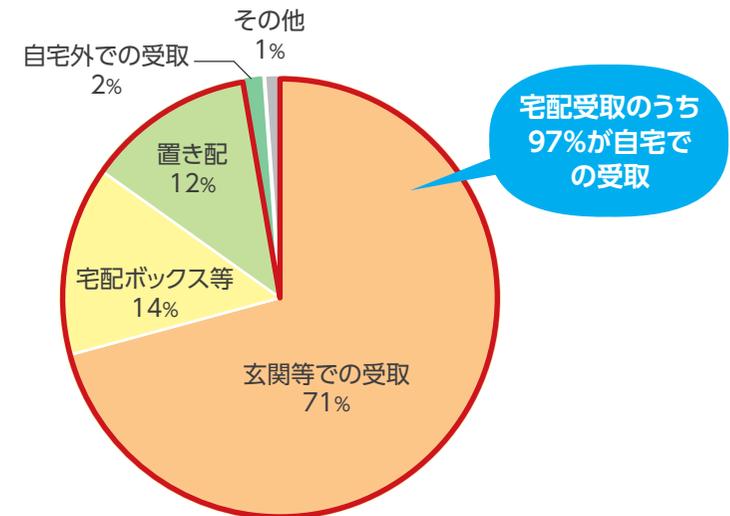


若い世代が受け取る宅配ほど再配達の割合が高い

※東京都市圏内に居住し、過去1年間に宅配を受け取ったことのある世帯に属する18歳以上の個人(1万人)を対象として集計
※年齢階層は、回答者の年齢階層
※個人に、世帯が受け取る宅配のうちどれくらいの割合が再配達になっているかについて、選択肢から選んで回答してもらった結果を数値化(たとえば、「7~8割くらいが再配達」と回答した個人は、再配達の発生割合が「75%」、「半分くらいが再配達」と回答した個人は「50%」とした)したものを使用
出典：第6回東京都市圏物流流動調査(個人のモノの受取調査)

宅配の受取場所の97%が玄関・宅配ボックス・置き配など、自宅での受取であり、自宅外での受取は2%となっています。

宅配の現在の受取場所



宅配受取のうち97%が自宅での受取

※回答者の直近2回の宅配受取(19,648件)を対象として集計した結果
※宅配ボックス等：自宅郵便受箱、戸建用宅配ボックス、マンションの共用設備の宅配ボックス、宅配バッグ
自宅外での受取：コンビニ(レジ)、配送会社直営店・郵便局、店頭(コンビニや配送会社直営店・郵便局を除く)、職場、オープン型宅配ボックス・ロッカー
その他：宅配受取方法について選択肢に当てはまるものがないと回答したサンプルを計上
出典：第6回東京都市圏物流流動調査(個人のモノの受取調査)

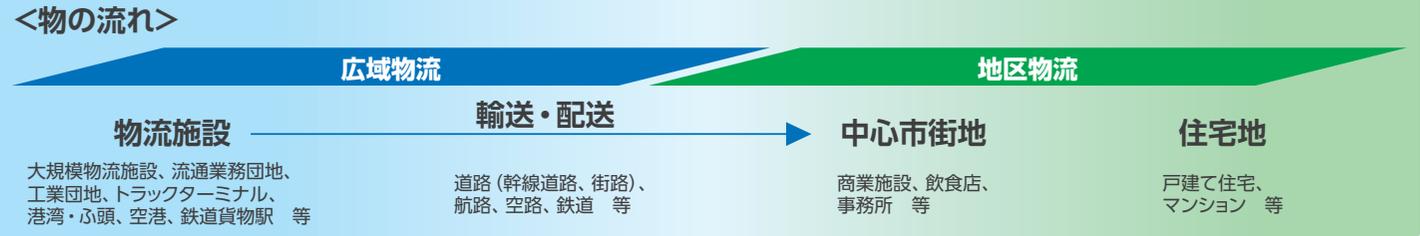
2

調査結果 (物流の実態と動向)

(6) 社会経済情勢による物流の変化

物は、物流施設等から輸送・配送され、中心市街地や住宅地へと届けられます。こうした流れの各段階で、物流は、土地利用、交通（ネットワーク）、まちづくりと密接に関係しています。社会経済情勢が変化するなか、今回の調査の結果から、物流施設の立地や輸送・配送の動向、中心市街地・住宅地における荷さばき等の実態が把握ができたことによって、こうした関係性がより明らかになってきています。

都市計画・都市交通と関係する物流の実態



<社会経済情勢の変化>

- ①人口動態・ライフスタイルの変化
〔人口減少・高齢化、世帯数の増加、ネット通販の普及、在宅勤務の定着〕
- ②産業構造の変化
〔労働力不足の進行、働き方改革、経済のサービス化、グローバル化〕
- ③災害の激甚化・頻発化
〔自然災害（首都直下地震、水害など）〕
- ④環境問題対応への社会的気運
〔カーボンニュートラル〕
- ⑤技術革新の進展
〔IT化、デジタル化、機械化、物流DX〕

<近年の物流の変化 ※主な変化>

○物流施設の立地増加

年	単位事業所
平成25年 (2013年)	約16,500
令和5年 (2023年)	約18,000

○物流施設の大型化

年	1000㎡以上	500~999㎡	300~499㎡	100~299㎡	1~99㎡
平成15年 (2003年)	6%	5%	1%	19%	69%
平成25年 (2013年)	12%	11%	2%	22%	47%
令和5年 (2023年)	17%	11%	10%	22%	41%

○輸送・配送の取組の進展

取組	進捗率 (%)
運送料や燃料費などの料金水準の適正化	80%
入出荷情報等の事前共有	70%
積載効率向上	60%
納品日の集約やリードタイムの短縮	50%
輸送への外部委託	40%
パレットやカゴ等の活用	30%
発注量の平準化や混雑時を避けた輸送	20%
輸送ルートの変更による経路短縮	10%
高速道路の利用拡充	10%
集荷先や配先集約	10%
運搬とそれ以外の作業部分の分離	10%
電気自動車などの環境に配慮した車両の利用	10%
共同輸送	10%
貨物車の大規模化	10%
中継輸送	10%
自動運転車の利用	10%
幹線輸送部分と集荷配送部分の分離	10%
集配区での小規模貨物車、バイク、自転車等の利用	10%
船舶や鉄道へのモデルシフト	10%
貨客混載	10%
配送での自動走行ロボット、ドローンの利用	10%

○駐車・荷さばきの発生

荷さばきなし 55% / 荷さばきあり 45%

○宅配の物流の増加

出発施設	割合 (%)
事業所施設	30%
工場	17%
店舗・飲食店	16%
物流施設	17%
居住施設	26%
その他	9%
不明	12%

○再配達が発生

<都市計画・都市交通との関係>

土地利用

交通（ネットワーク）

まちづくり

3 物流まちづくりのすすめ

(1) 物流まちづくりとは

これまでの都市計画・まちづくりの4つの観点から、調査結果が示す物流の重要性を踏まえると、より安全・安心・快適な東京都市圏の都市のあり方が浮かび上がってきました。このため、本協議会では「物流まちづくり」を定義し、その方向性を示す3つの柱と実践ポイントを提案します。

調査結果が示す物流の重要性を踏まえた
東京都市圏の都市のあり方

1) 活力・競争力の向上

物流が効率的に機能する都市では、企業活動が円滑に進み、生産性の向上や都市間競争力の強化など、地域経済の維持・発展につながります。

2) 持続可能性の確保

物流によって都市に物が安定的かつ効率的に届くことは、人口減少・少子高齢化社会における生活を支えるとともに、CO₂削減や省エネルギーに貢献し、持続可能な都市づくりに寄与します。

3) 安全・安心の確保

荷さばきや横持ち搬送時における交通の安全は、生活環境との調和に寄与します。また、物流拠点や配送網は、災害時においても物資供給を支える重要な役割を果たします。

4) Well-beingの向上

物流によって誰もが必要なときに必要な商品を手に入れることは、暮らしの満足度を高め、“便利さ・快適さ・豊かさ”をもたらします。

物流まちづくりの定義

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

物流まちづくりの3つの柱と実践ポイント

柱
I

物流施設の立地を考慮した都市計画の推進

<実践ポイント>

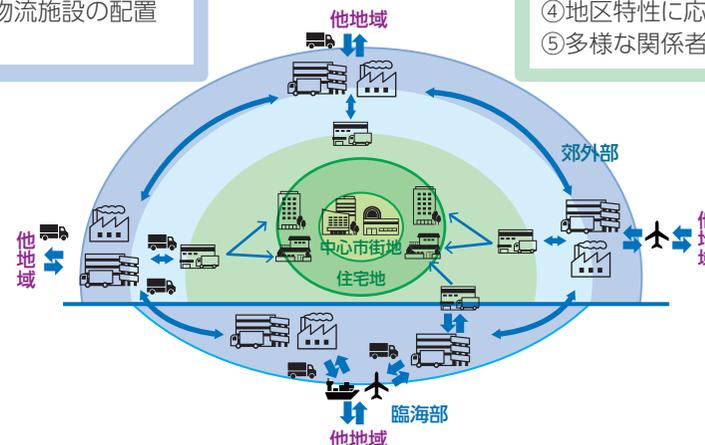
- ① 都市計画の方針に基づく物流施設の適正配置
- ② 老朽化した物流施設の建替・機能更新
- ③ 周辺都市環境と調和する物流施設の立地誘導
- ④ 交通ネットワークと連携した物流施設の配置

柱
II

物流を考慮した中心市街地や住宅地におけるまちづくりの推進

<実践ポイント>

- ① 荷さばきのための駐車空間確保
- ② 横持ち搬送対策
- ③ 配送の工夫と対応
- ④ 地区特性に応じた対応
- ⑤ 多様な関係者との連携



柱
III

物流を考慮した都市計画・まちづくりによる新たな価値の創出

<実践ポイント>

- ① 地域貢献等の新たな価値の創出につながる物流施設整備の誘導
- ② 地域価値の向上につながる多様な宅配受取方法に対応した設備配置の誘導

3 物流まちづくりのすすめ

(2) 物流まちづくりの3つの柱 柱I. 物流施設の立地を考慮した都市計画の推進

内容

- 東京都市圏では、都県や市区町村の境界を越えて、人だけでなく物も広域的に移動しています。
- 物流施設は、人々の暮らしや産業活動を支える物の流れをつなぐ拠点として、重要な役割を果たしています。
- 臨海部や高速道路インターチェンジ近傍などの交通利便性の高い地域に物流施設を適切に誘導するなど、広域的な物流ネットワークと連携した施設配置を進めることは、物流の効率化に寄与します。
- 自治体は、周辺地域を含む広域的な物資流動の実態を踏まえ、都市計画マスタープランや立地適正化計画などの上位計画と関連付けながら、都市環境と調和した物流施設の適正な配置・立地を誘導する方針を検討することが重要です。

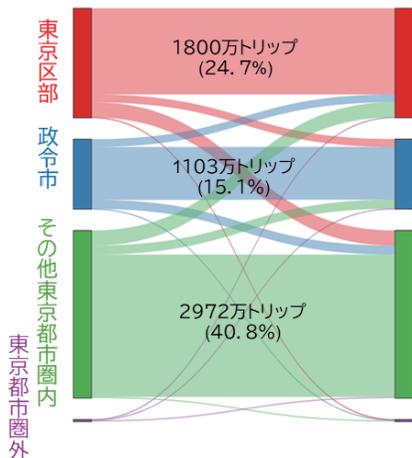
提案を導く調査結果等

- 人の流動は、東京区部内や政令市内といった同一エリア内での移動が比較的多くみられます。一方、物の流動は東京都市圏や都県・市区町村の境界を越える移動が多く、人の流動以上に広域的である傾向が確認されました。

- 物の流れを結節する役割を持つ物流施設は、港湾周辺の臨海部、高速道路沿線など交通利便性の高い地域に多くあり、5割弱が工業系用途地域に立地しています。

▼人の流動量の状況

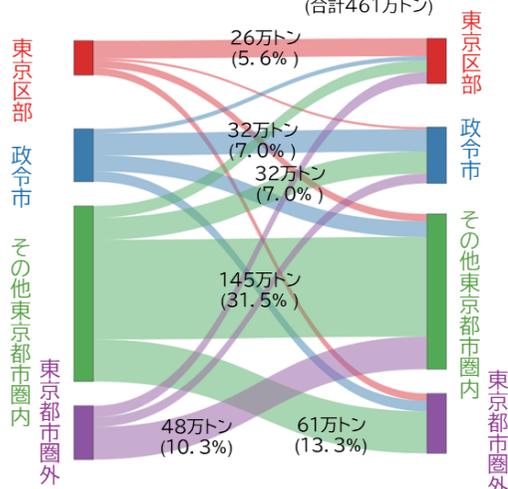
(合計7294万トリップ)



同一エリア内での移動が比較的多い

▼物資の流動量の状況

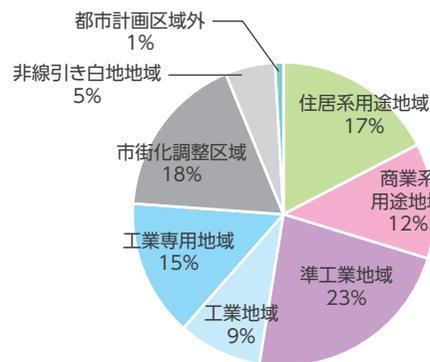
(合計461万トン)



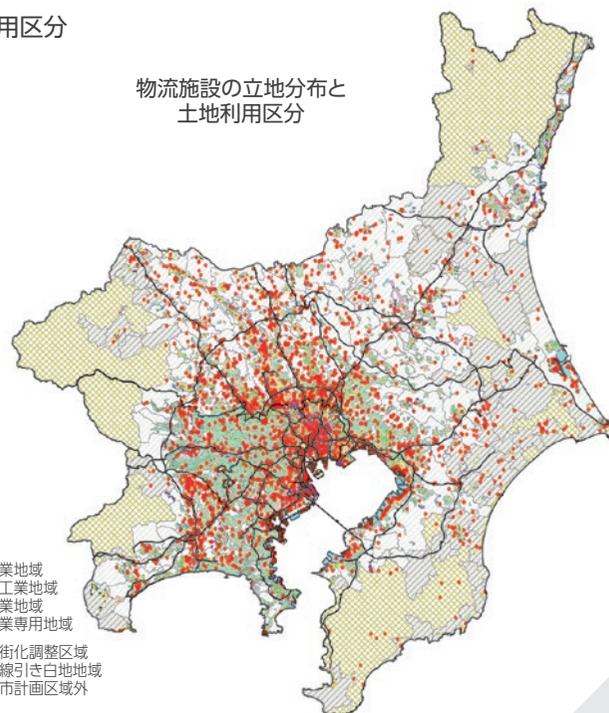
東京都市圏や都県・市区町村の境界を越える移動が比較的多い

▼物流施設の立地場所の土地利用区分

土地利用区別の物流施設の事業所数の構成比



物流施設の立地分布と土地利用区分



- 物流施設
- 第1種低層住居専用地域
- 第2種低層住居専用地域
- 第1種中高層住居専用地域
- 第2種中高層住居専用地域
- 第1種住居地域
- 第2種住居地域
- 準住居地域
- 近隣商業地域
- 商業地域
- 準工業地域
- 工業地域
- 工業専用地域
- 市街化調整区域
- 非線引き白地地域
- 都市計画区域外

※都市計画区域、区域区分、用途地域は都市計画決定GISデータを使用
出典：第6回東京都市圏物資流動調査（事業所機能調査）

出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査

※施設間流動を集計
出典：第6回東京都市圏物資流動調査（事業所機能調査）

3 物流まちづくりのすすめ

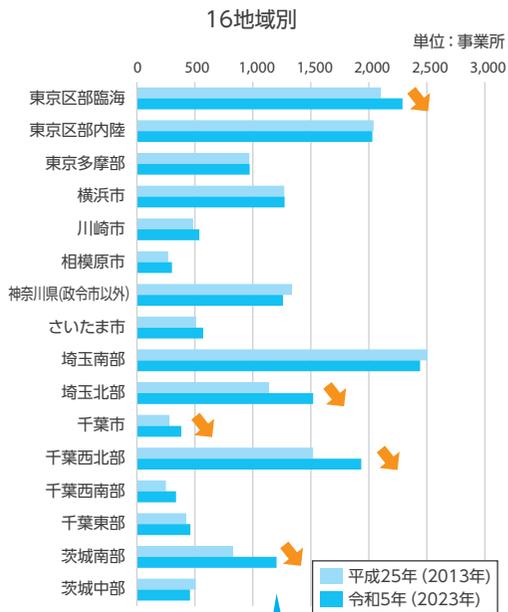
(2) 物流まちづくりの3つの柱 柱I. 物流施設の立地を考慮した都市計画の推進

物流まちづくりの実践ポイント

① 都市計画の方針に基づく物流施設の適正配置

- 自治体は、周辺地域を含む広域的な物流の実態や物流施設の立地動向を把握したうえで、既存の産業用地の活用も検討しながら、物流機能を確保するエリアを都市計画マスタープランなどに位置付けることが重要です。
- 区域区分、地域地区（用途地域等）、地区計画などの都市計画手法を活用し、当該エリアへの物流施設の立地誘導を図ることがポイントです。

▼物流施設の事業所数の変化
(平成25年～令和5年の増減数)

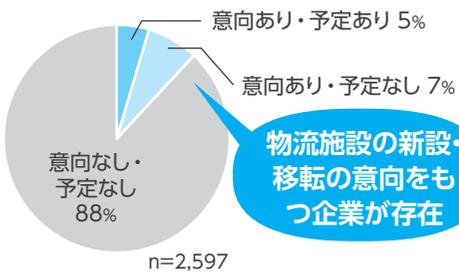


東京区部臨海、千葉市など臨海部のほか、埼玉北部、千葉西北部、茨城南部など高速道路が新規に開通したエリアで立地が増加

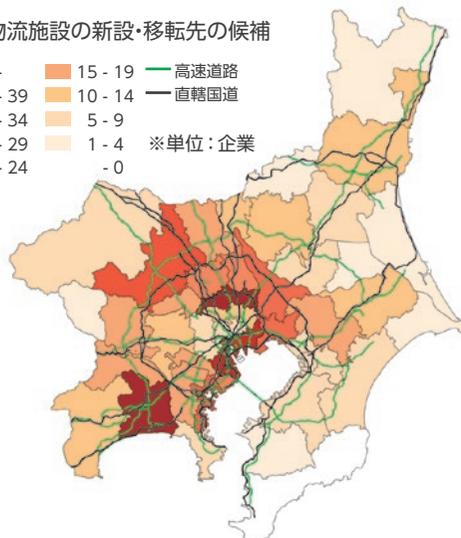
※図中のオレンジ色の矢印は100事業所以上増加した地域に表示
出典：第6回東京都市圏物流流動調査（事業所機能調査）

▼企業の物流施設の新設・移転意向

意向・予定のある企業の割合 ※企業数の割合



物流施設の新設・移転先の候補



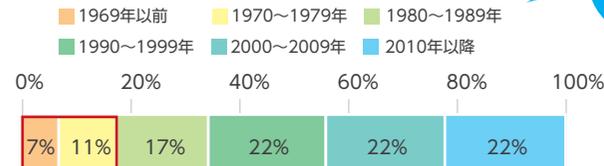
出典：第6回東京都市圏物流流動調査（企業アンケート調査）

② 老朽化した物流施設の建替・機能更新

- 自治体は、広域的な物の流れのなかで自地域内に立地する物流施設の役割を把握したうえで、今後も物流機能を確保するエリアを都市計画マスタープラン等に定めることが重要です。
- そのなかで、物流施設の老朽化が進んでいるエリアについては、企業が施設の建替や機能更新によって物流を効率よく行えるように、必要に応じて都市計画の変更を行うなど後押しを行うことがポイントです。

▼建設年代別にみた物流施設の事業所数

物流施設の事業所数の建設年代別構成比

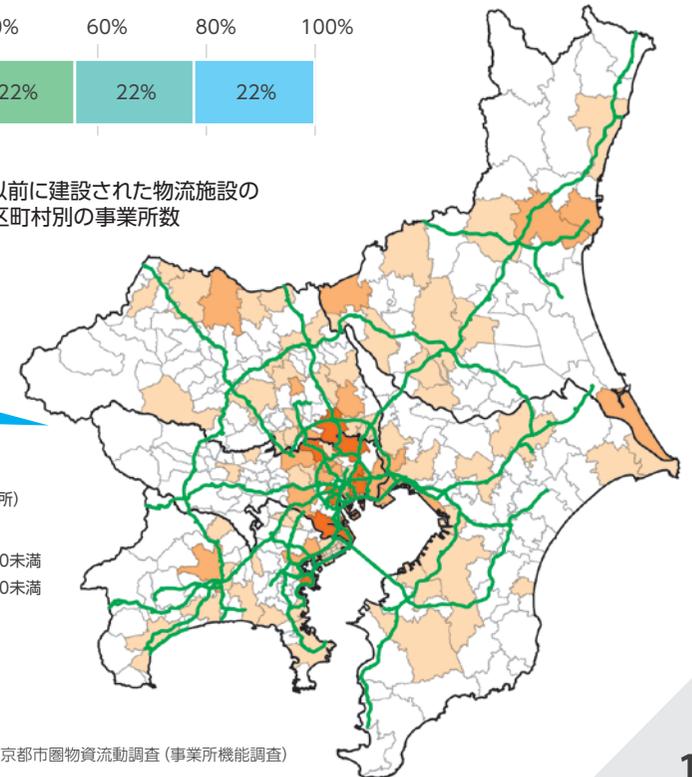


物流施設のうち2割弱が1970年代以前に建設されたもの

1970年代以前に建設された物流施設の市区町村別の事業所数

東京湾沿岸の臨海部、東京区部の北側、埼玉県南部等に多く存在

凡例：単位（事業所）



出典：第6回東京都市圏物流流動調査（事業所機能調査）

3 物流まちづくりのすすめ

(2) 物流まちづくりの3つの柱 柱I. 物流施設の立地を考慮した都市計画の推進

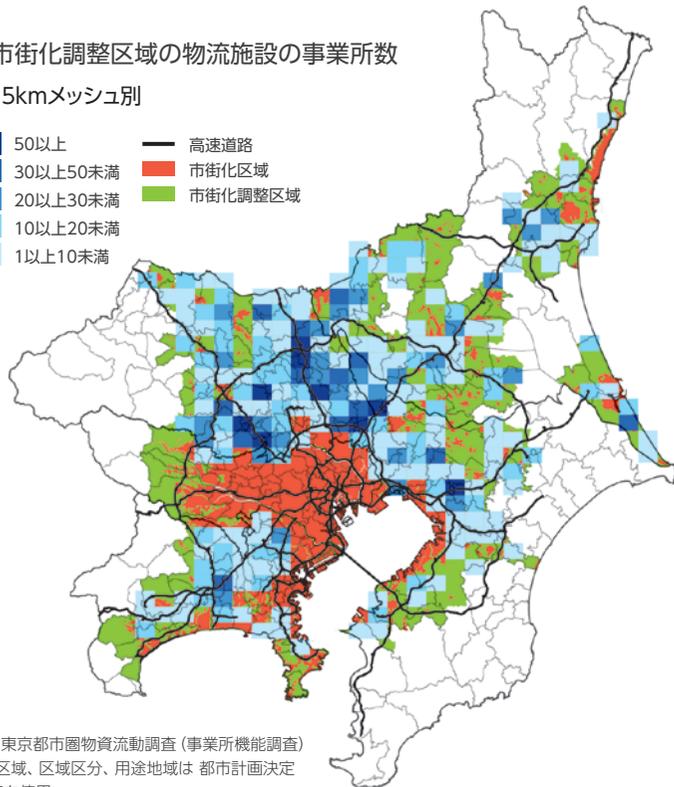
物流まちづくりの実践ポイント

③ 周辺都市環境と調和する物流施設の立地誘導

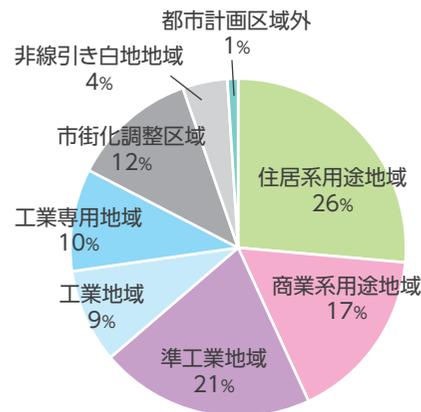
- 物流施設を高速道路インターチェンジ周辺に誘導することは、物流の効率化の観点からは合理的ですが、市街化調整区域などにおける開発規制との矛盾や優良農地の浸食などの懸念もあります。自治体は、市街化調整区域などでは、無秩序な乱開発が進まないよう、物流機能を確保するエリアやその条件を明確に定め、定めたエリアに限定した立地誘導を行うなど、立地のコントロールを図ることが重要です。
- 宅配の増加に伴い、都市内集配施設の住宅地やその周辺への立地がみられており、物流と生活環境の調和を図ることが重要です。自治体は、地域地区（用途地域など）や地区計画といった都市計画手法を用いて住工混在を回避したり、緩衝帯の設置や物流施設に出入りする貨物車の経路・時間帯の調整を行うことがポイントです。

▼市街化調整区域の物流施設の事業所数

5kmメッシュ別



▼都市内集配施設の立地場所の用途地域



出典：第6回東京都市圏物資流動調査（事業所機能調査）
 ※都市計画区域、区域区分、用途地域は 都市計画決定GISデータを使用

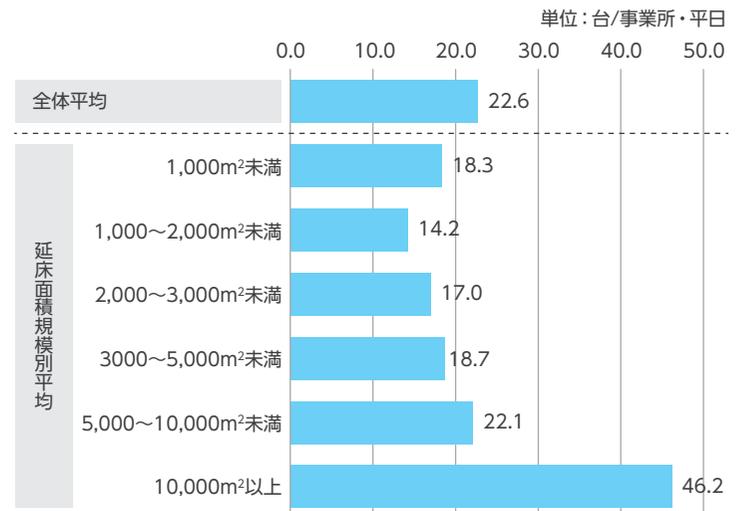
※第6回東京都市圏物資流動調査（事業所機能調査）では、東京都市圏を16に区分した地域別等で調査精度の担保を行っているため、5kmメッシュ単位では精度確保を行っていないことに留意が必要

出典：第6回東京都市圏物資流動調査（事業所機能調査）
 ※都市計画区域、区域区分、用途地域は 都市計画決定GISデータを使用

④ 交通ネットワークと連携した物流施設の配置

- 人手不足が進むなか、大型貨物車の活用、運転手等の切り替え、他モードとの連携、自動運転等による輸送効率化を図るため、広域物流施設を高速道路インターチェンジ、港湾、空港など交通利便性の高い立地へ誘導する等、交通ネットワークとの連携が重要です。
- 物流施設に出入りする貨物車の交通や荷待ち駐車が周辺道路に与える影響を想定し、荷待ち駐車スペースの確保や貨物車の経路・時間帯の調整など、物流施設等に対して周辺環境への配慮を促す対応を行うことがポイントです。

▼物流施設の延床面積規模別1事業所当り貨物車発生台数



出典：第6回東京都市圏物資流動調査（事業所機能調査）

3

物流まちづくりのすすめ

(2) 物流まちづくりの3つの柱

柱Ⅱ. 物流を考慮した中心市街地や住宅地におけるまちづくりの推進

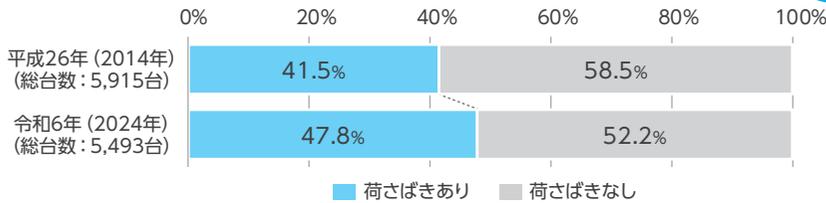
内容

- 中心市街地や住宅地では、店舗・飲食店、事務所、住宅などの最終到着地へと物資を届けるため、荷さばき駐車や横持ち搬送などさまざまな物流活動が行われています。
- 物流と人の交通の相互関係を考慮し、生活環境と調和するように、協働して、まちづくりを進めることが重要です。
- まちづくり事業や地区交通対策を進める際には、地区特性を踏まえて、荷さばき空間の確保や横持ち搬送対策などにも、多様な関係者と連携しながら取り組むことがポイントです。

提案を導く調査結果等

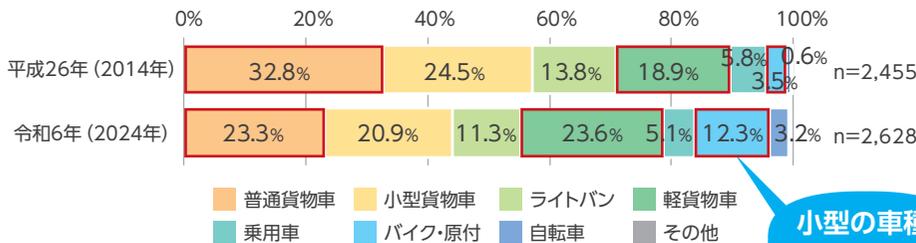
- 中心市街地では、路上駐車総台数が減少する一方で、荷さばきを行う車両の割合は増加しており、調査対象地区内の路上駐車約5割を占めています。また、荷さばき車両の車種構成にも変化が見られ、普通貨物車が減少する一方で、軽貨物車やバイク・原付が増加しています。

▼ 中心市街地における路上駐車状況の変化



路上駐車
の
5割が荷さば
き車両

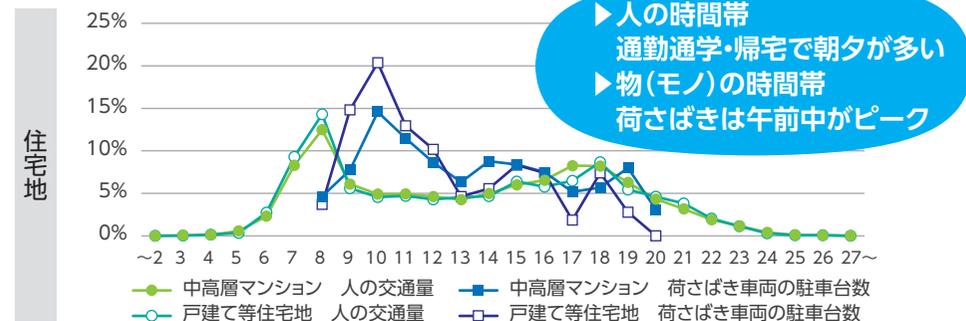
▼ 中心市街地における路上駐車(荷さばきあり)の車種構成の変化



小型の車種
が増加

- 中心市街地、住宅地では、朝夕の時間帯を中心に、貨物車の荷さばき駐車と人の交通が重なる状況が確認されており、人の移動と近接して物流が行われている可能性を示しています。

▼ 中心市街地・住宅地の人の交通量、荷さばき車両の駐車台数の時間帯分布



出典：人の交通量・・・第6回東京都市圏パーソントリップ調査

※第6回東京都市圏物資流動調査(地区物流調査)の調査対象地区・施設が所在する計画基本ゾーンの発生集中交通量の合計

荷さばき車両の駐車台数・・・第6回東京都市圏物資流動調査(地区物流調査)

※路上駐車のみを集計 ※第6回東京都市圏物資流動調査(地区物流調査)の調査対象地区・施設の駐車台数の合計

出典：第5、6回東京都市圏物資流動調査(地区物流：中心市街地調査) 第5回：平成26年、第6回：令和6年

※2時点とも調査を実施した4地区の総計(大宮駅周辺地区、千葉駅富士見町地区、川崎駅東口地区、相模大野駅北口地区)

物流まちづくりの実践ポイント

① 荷さばきのための駐車空間確保

- 荷さばきスペースが不足すると、物資を円滑に届けられなくなるほか、路上での荷さばき駐車が生じ、渋滞や交通安全の低下につながります。
- まちづくりや地区交通対策を進める際には、地区の特性や荷さばき需要を踏まえ、荷さばきスペースの創出や既存駐車空間の有効活用を図ることが重要です。
- 大規模商業施設・オフィス・マンションなどでは、建物用途に応じて適切な荷さばき空間の確保を促すことがポイントです。

荷さばき車両のための 駐車スペースの確保

▼ 路外での荷さばきスペース確保の事例

町田市 ぽっぽ町田 ※路外
(公共駐車場の1Fに荷さばき場を整備)



出典：町田市まちづくり公社/パンフレット

民間駐車場を活用した荷さばき可能
駐車場の指定 ※路外



出典：東京都HP

川崎市公共荷さばき場 ※路外
(駅前広場の一角に公共荷さばき場を整備)



川崎市公共荷さばき場 ※路上
(歩道の一部切り込んでスペース確保)



② 横持ち搬送対策

- 貨物車から荷下ろした物資を最終届け先へ台車や人手で運ぶ横持ち搬送は、人の交通への影響を考慮しながら行われることが重要です。
- 横持ち搬送を人の交通と空間的あるいは時間的に分離することや、人の交通と調和しながら実施することは、安全・安心・快適なまちづくりを進めることにつながります。
- 人の交通との調和のために、人々に横持ち搬送の必要性を理解いただくこともポイントです。

<横持ち搬送の空間分離> 横持ちによる人への 影響を避けた事例

▼ 横持ち搬送対策(空間分離・時間分離)の事例

地下駐車場に荷さばきスペースを確保
(川崎駅前)



地下で
車両移動

貨物車通行可の時間帯(川崎駅前)



時間分
離後

<横持ち搬送の時間分離> 歩行者の多い時間帯を避けた 荷さばき活動の実施事例

地下で荷さばき後、
エレベータで地下街店舗へ横持ち搬送



歩行者天国(車両進入禁止) 時間帯

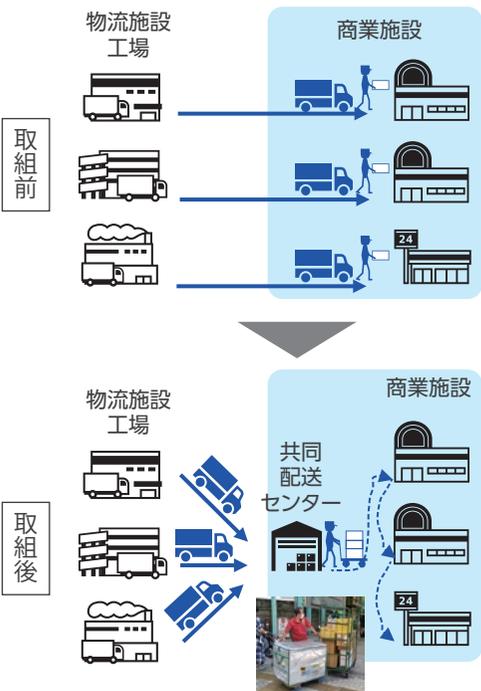


物流まちづくりの実践ポイント

③ 配送の工夫と対応

- 商業施設が集積する地区では、荷さばきスペースが不足し、路上駐車による渋滞や歩行環境の悪化などの課題が生じることがあります。
- 物流が集中する地区では、共同配送の導入など、エリア単位で貨物車交通のマネジメントを検討することも重要です。
- 大規模施設や中高層マンションでは、貨物用エレベータ確保・館内配送の効率化など、建物内物流の改善を促すことがポイントです。

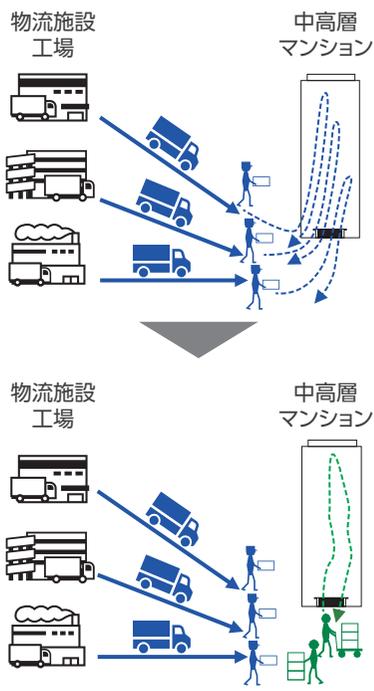
▼中心市街地における共同配送事例



エリアでの工夫
共同配送の例

市民に理解しやすいように赤いシャツを着用した配達員が荷物を搬送する様子(吉祥寺駅前)

▼中高層マンションにおける効率的な配送取組事例



建物内での工夫
共同配送の例

④ 地区特性に応じた対応

- 商業・業務・居住など多様な用途が混在する地区では、建物単位の対策には限界があり、地区の特性に応じたまちづくり事業や地区交通対策を進めることが重要です。
- 駐車ルール設定、附置義務緩和、荷さばきルール策定など、地区特性に応じた物流対策の導入を検討することがポイントです。

エリア全体で
独自のルール

▼荷さばきルールの策定事例

種別	幅員	長さ	高さ
① 歩行者優先ゾーン	3.0m	10.0m	2.0m
② 自転車優先ゾーン	3.0m	10.0m	2.0m
③ 歩行者優先ゾーン	3.0m	10.0m	2.0m
④ 歩行者優先ゾーン	3.0m	10.0m	2.0m
⑤ 歩行者優先ゾーン	3.0m	10.0m	2.0m

出典：川崎市(荷さばきルール配布パンフレット 平成26年時点)

⑤ 多様な関係者との連携

- 中心市街地では、行政、商業者、物流事業者、駐車場事業者など、多様な関係者が関わり、互いの活動が影響し合います。
- 物流まちづくりには、協議の場を設け、継続的に調整・検討・実践を進める仕組みづくりがポイントです。

3

物流まちづくりのすすめ

(2)物流まちづくりの3つの柱

柱Ⅲ. 物流を考慮した都市計画・まちづくりによる新たな価値の創出

内容

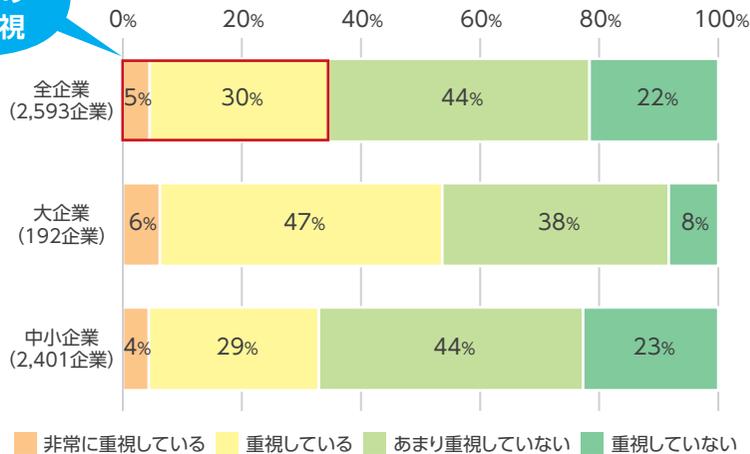
- 産業施設開発、物流施設の建替、工場跡地の土地利用転換などの契機を生かし、地域活性化や防災機能向上など、地域に価値をもたらす物流施設の立地誘導に向け、物流事業者等との積極的な調整を進めることが重要です。
- また、都市の利便性と物流効率を高めるため、人々が多様な買物行動に対応して宅配をスムーズに受け取れるように、受取施設・設備の適切な配置を促すことがポイントです。

提案を導く調査結果等

- 近年、物流施設では、地元自治体・開発事業者・物流事業者等が連携し、防災機能の付加や地域サービスの提供など、地域に貢献する取組が進んでいます。これらの動きは、物流施設が単なる物流のための施設から、地域への価値を創出する施設に変化しつつあることを示しています。
- 調査では、地域貢献を重視する企業の意向も確認されており、老朽化した物流施設の再整備や工場跡地の活用といった整備の機会を捉えて、地域の特徴に応じた新たな価値を提供する機能を併せ持つ物流施設の立地誘導が期待されます。

企業の35%
が地域への
貢献を重視

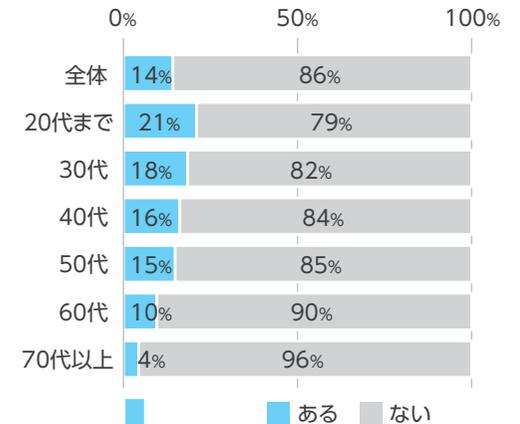
▼「物流施設が立地する地域への貢献」を重視する企業の割合



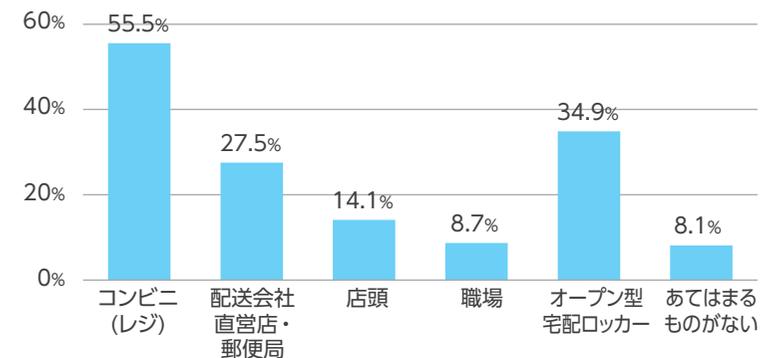
出典：第6回東京都市圏物流流動調査（企業アンケート調査）

- ライフスタイルの変化に伴い、実店舗での買物のみならず、ネット通販による買物も広がっており、個人の買物行動が多様化してきています。
- ネット通販は個人への商品の宅配によって支えられていますが、若い世代を中心に宅配を自宅外で受け取る意向のある個人が存在しており、商品の受取方法も多様化してきています。

▼自宅外での宅配受取の意向の有無



▼自宅外での受取場所の候補



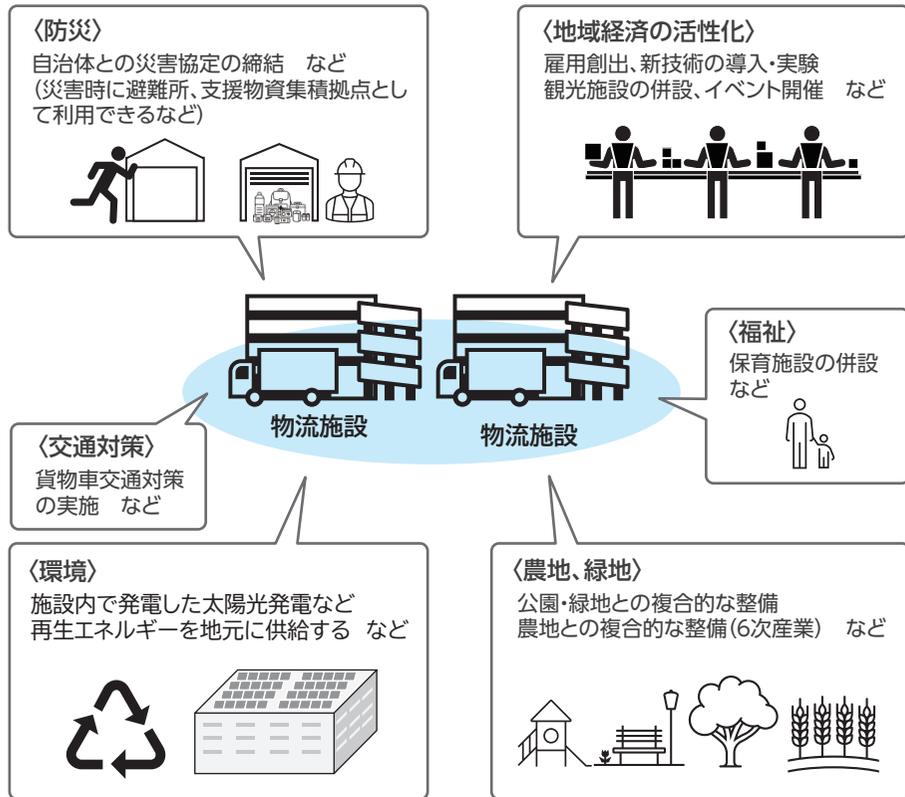
※個人が自宅で受け取った宅配を対象として集計
出典：第6回東京都市圏物流流動調査（個人のモノの受取調査）

物流まちづくりの実践ポイント

① 地域貢献等の新たな価値創出につながる物流施設整備の誘導

- 自治体は、産業施設開発、物流施設の建替、工場跡地の土地利用転換など事業者等による物流施設等の開発の動向を把握し、事業者等とまちづくりの方向性を共有したうえで連携することにより、地域貢献、地域課題の解決に寄与する物流施設の立地を誘導することが重要です。

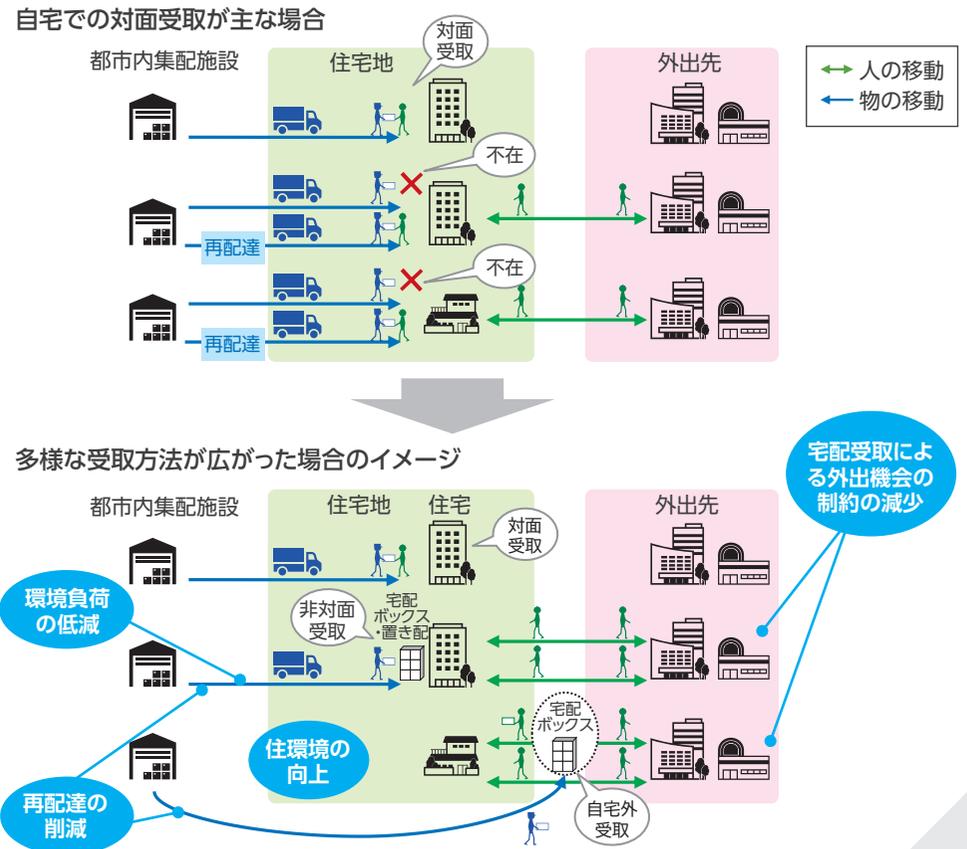
▼地域貢献等の新たな価値創出につながる物流施設のイメージ



② 地域価値の向上につながる多様な宅配受取方法に対応した設備配置の誘導

- 宅配受取の方法は、宅配ボックス、置き配、自宅外受取など多様化しており、再配達削減など物流の効率化のみならず、貨物車交通による環境負荷の低減、住環境の向上、外出機会の制約の減少など、人々や社会へのさまざまなメリットが期待されます。
- 個人属性やライフスタイルに応じた多様な受取方法に対応できるよう、都市内への受取設備の配置を促すことがポイントです。

▼多様な受取方法に対応した設備の配置のイメージ



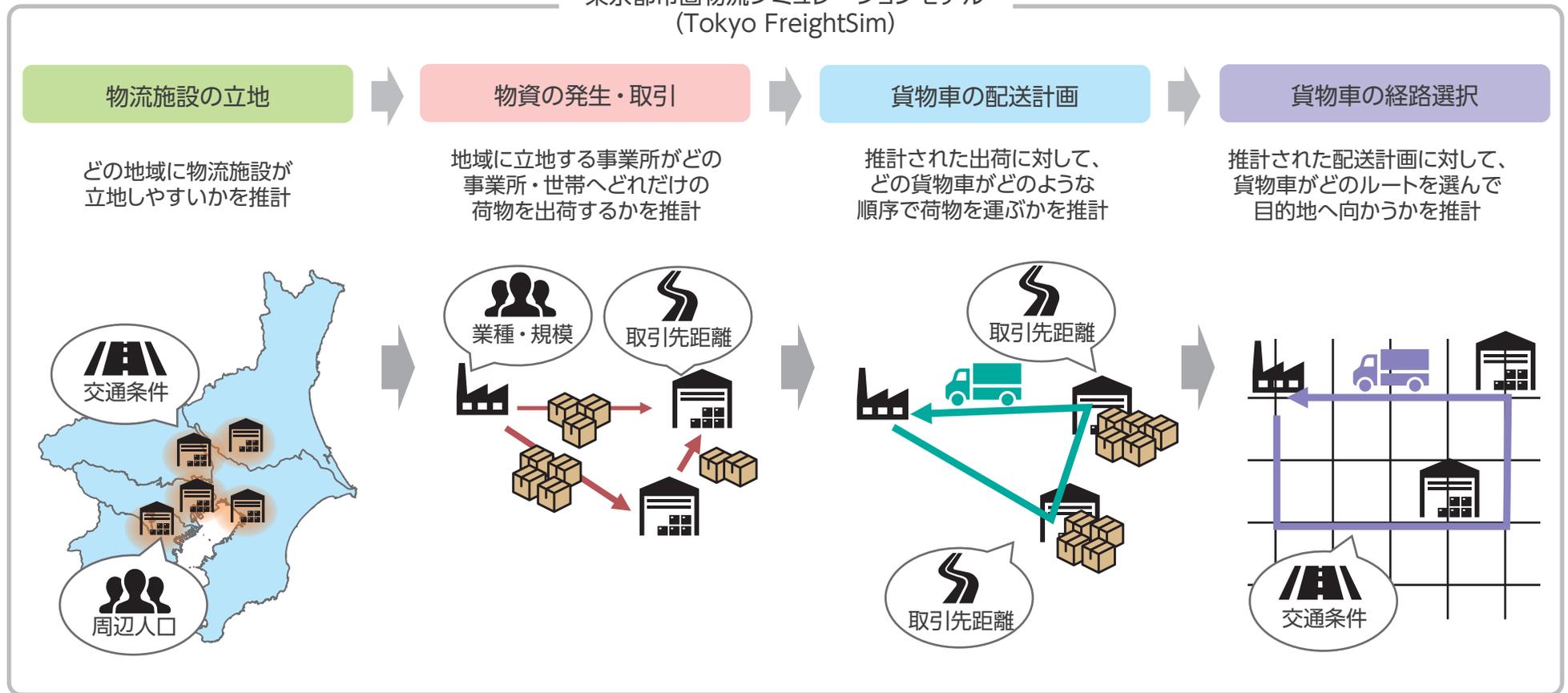
4 新たな試み：シミュレーションモデルの構築

本調査では、新たな試みとして、調査結果を用いた「東京都市圏物流シミュレーションモデル (Tokyo FreightSim)」を構築しました。本モデルは、事業所の立地から物流の発生・取引、貨物車の配送計画、経路選択までの一連のプロセスを順に推計し、東京都市圏の物流の動きを仮想的に再現するものです。

本モデルは、世界最大の都市圏である東京都市圏を対象として構築されています。詳細なゾーン分割と緻密な道路ネットワークを組み込むことで、広域物流から地区物流に至るまでの物の流れを連続的に、かつ、解像度高く再現する点が大きな特徴です。

シミュレーションモデルの仕組み

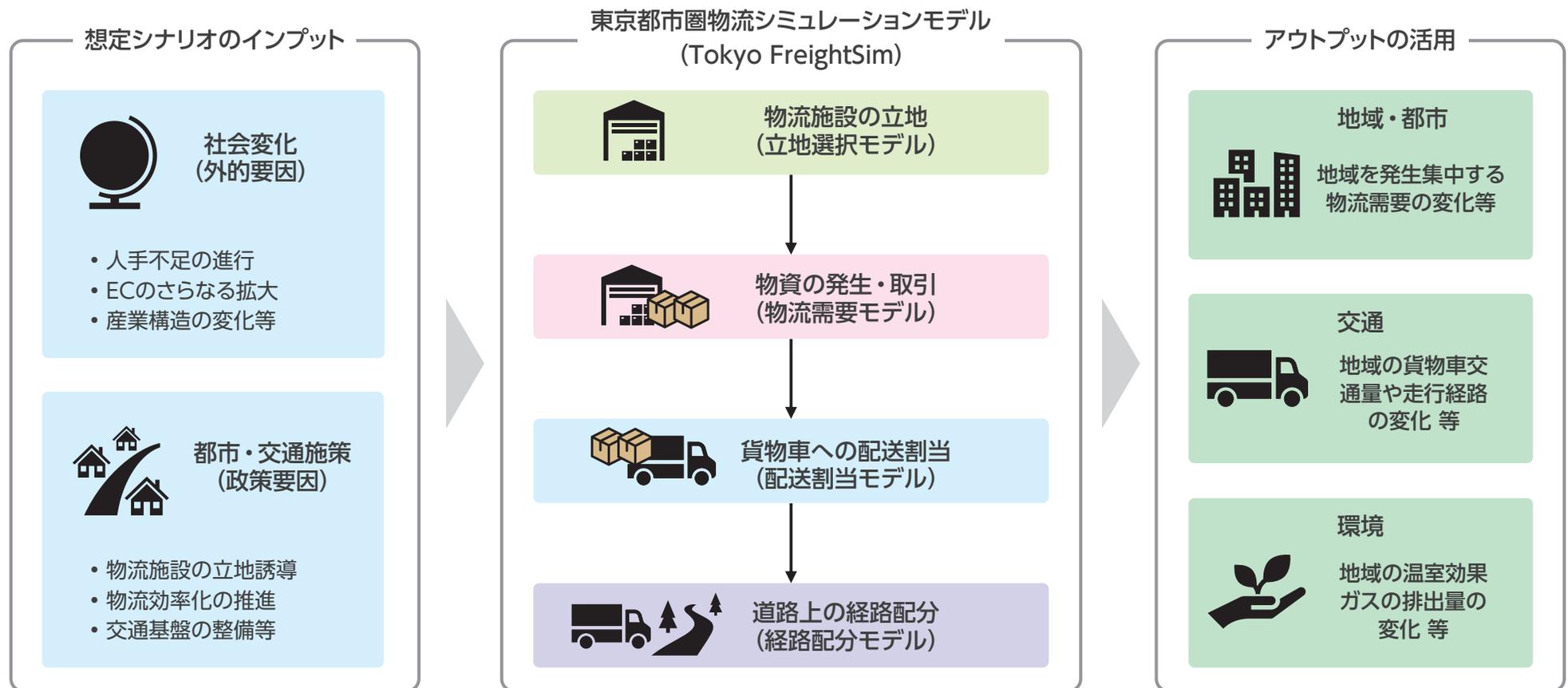
東京都市圏物流シミュレーションモデル (Tokyo FreightSim)



4 新たな試み：シミュレーションモデルの構築

Tokyo FreightSimは、入力データやパラメータを変化させることで、現実には実験が難しい社会変化（人手不足の進行やECの拡大等の外的要因）や都市・交通施策（政策要因）の影響をシミュレーションします。これにより、物流施設の立地、中心市街地・住宅地への配送の変化による都市環境や貨物車交通等への影響などを定量的な傾向として可視化し、都市や交通、環境といった行政の各分野において、エビデンスに基づく施策検討に資することをねらいとしています。

今後は、本モデルを、分析やその結果を用いた施策検討のための「共通基盤」として、一定のルールの下で外部公開し、多様な主体によるユースケースを蓄積していき、「物流まちづくり」の後押しを図ります。



5 物流まちづくりをすすめるためのガイドンス

調査結果や提案をとりまとめた本編と、物流まちづくりを進めていくための各種ガイドンス (別冊1~3) をホームページで公開しています。

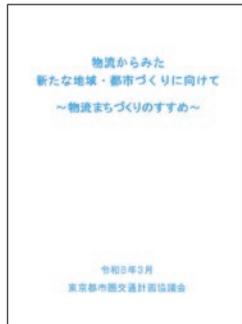
安全・安心・快適な都市空間の形成に向けて、ぜひご活用ください。

<https://www.tokyo-pt.jp/>



物流からみた新たな地域・都市づくりに向けて ~物流まちづくりのすすめ~

第6回東京都市圏物資流動調査の結果や、物流からみた新たな地域・都市の形成に向けて、物流まちづくりの内容を紹介しています。



▼目次

- 第1章：はじめに
- 第2章：物流の実態と近年の変化
- 第3章：物流まちづくりのすすめ
- 第4章：新たな試み：シミュレーションモデルの構築
- 第5章：物流まちづくりをすすめるためのガイドンス

別冊1 物流まちづくりガイドンス： 物資流動調査データ活用編

東京都市圏物資流動調査の内容やデータの入手方法、施策・取組の検討のためのデータ活用方法について、さまざまな事例を用いて紹介しています。

▼ガイドンスで紹介している活用例：

事業所の立地件数 (東京物流インフォグラフ)



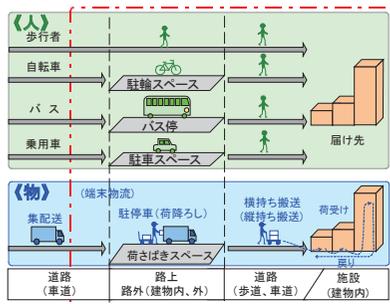
▼主な掲載内容

- 東京都市圏物資流動調査の概要、データの入手方法
- 調査データから集計できる基礎的な指標
- 都市計画やまちづくりに関連した施策・取組等における調査データの活用方法

別冊2 物流まちづくりガイドンス： 地区物流対策実践編

中心市街地・住宅地における地区物流対策の先行事例等を参考にした、物流まちづくりの進め方を紹介しています。

▼地区物流のイメージ



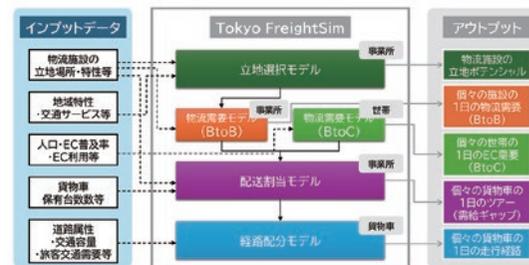
▼主な掲載内容

- 先行事例等を参考とした具体的な地区物流対策
- 中心市街地・住宅地の地区物流の実態を把握するための現地調査手法
- 地区物流対策の実践にあたって活用可能な制度・事業
- 地区物流対策の実践にあたって参考になる資料や情報 (ガイドライン・ガイドンス等)

別冊3 物流まちづくりガイドンス： シミュレーションモデル構築編

東京都市圏物流シミュレーションモデル (Tokyo FreightSim) の概要や、シミュレーション結果の活用方法を紹介しています。

▼東京都市圏物流シミュレーションモデル (Tokyo FreightSim)



▼主な掲載内容

- シミュレーションモデル (Tokyo FreightSim) の考え方・概要
- Tokyo FreightSimによるシミュレーションの例
- Tokyo FreightSimの利用方法

6 用語集、謝辞

用語集

本概要版で使用した、物流やまちづくりに関連する主な用語とその定義を紹介します。
より詳細な用語集については、東京都市圏交通計画協議会のホームページにも掲載
していますので、あわせてご覧ください。

<用語と意味>

事業所：経済活動が行われている場所ごとの単位で、原則として次の①、②の要件を備えているもの。

- ①一定の場所（1区画）を占め、単一の経営主体のもとで経済活動が行われている
- ②従業者と設備を有して、物の生産や販売、サービスの提供が継続的に行われている

物流施設：商品・製品等の集出荷、保管、積替、流通加工などを行う施設。たとえば、倉庫、集配センター、トラックターミナルなど

工場：商品・製品等の製造、修理などを行う施設。たとえば、生産工場、修理工場、組立工場、加工工場、石油コンビナート、プラントなど

市街化区域：都市計画区域（人や物の動き、都市の発展の見通し、地形などから一体的都市として捉える必要がある区域）のうち、すでに市街地になっている区域や計画的に市街地にしていく区域

市街化調整区域：都市計画区域のうち市街化をおさえる区域

非線引き白地地域：都市計画区域のうち市街化区域、市街化調整区域のいずれでもなく、用途地域を指定していない区域

広域物流：国内外で生産された物資が、海運、航空、貨物車などを利用して都市に運ばれ、港湾、空港、高速道路インターチェンジの近傍等に立地する流通センターや倉庫などの物流施設に集約され、保管、積替、流通加工等を行った後、都市内へ輸送されるまでの流れ

地区物流：物資が物流施設から最終届け先である中心市街地や住宅地などに貨物車で配送され、貨物車から荷下ろしされた後、商業施設、オフィス、住宅などへと台車や運転手の手によって運ばれるまでの流れ

荷さばき：物資の出荷元・届け先の施設やその周辺で行われる貨物車への物資の積み下ろし等の作業

荷さばきスペース：物資の出荷元・届け先の施設やその周辺において、貨物車への物資の積み下ろし等を行う場所

集配送機能：物資を集めてきて、それらを他の場所に輸送・配送する機能

保管機能：物資を一定期間保管する機能

流通加工機能：組立、詰合せ、包装、値札付け、検品等を行う機能

物資流動量：物資の移動量

純流動：物流施設での積替えや輸送手段の乗り換えに関わらず「真の出発地から目的地まで」の動きを一区切りと捉えた物資流動

施設間流動：物流施設での積替えや輸送手段の乗り換えを区切りと捉えた物資流動

品目：商品・製品の種類またはその目録や項目のこと

横持ち搬送：物資の届け先の施設やその周辺において、荷さばき等をした後、届け先まで台車や人手などによって物資を運ぶ作業

ネット通販：オンラインショップやECサイト、アプリなどを通じて、インターネット上で商品やサービスを購入する取引方式

広域物流施設：都市圏内外の広範な地域へと物資を輸送する物流施設

都市内集配施設：特定地域内への集配の拠点となる物流施設

Well-being：身体的、精神的、社会的に「良好で満たされた状態」を指す概念

謝辞

第6回東京都市圏物資流動調査の企画・調査実施・とりまとめにあたり、東京都市圏総合都市交通体系あり方検討会および3つのワーキンググループにおいて、活発な議論を行っていただきました。

本調査や物流からみた新たな地域・都市づくりに向けた提案にあたり、貴重なご意見・ご助言を賜りました有識者各位に、心より感謝申し上げます。

●第6回東京都市圏物資流動調査の検討体制

《有識者（敬称略・50音順）》

岩尾 詠一郎	専修大学 商学部 教授	※3
大沢 昌玄	日本大学 理工学部 土木工学科 教授	※2
大山 雄己	東京大学大学院 工学系研究科 社会基盤学専攻 准教授	※4
長田 哲平	宇都宮大学 地域デザイン科学部 社会基盤デザイン学科 准教授	※3
川崎 智也	東京大学大学院 工学系研究科 システム創成学専攻 准教授	※4
小嶋 文	埼玉大学 理工学研究科 環境科学・社会基盤部門 准教授	※3
○ 小早川 悟	日本大学 理工学部 交通システム工学科 教授	※1、3
坂井 孝典	東京海洋大学 流通情報工学部門 准教授	※4
清水 真人	大東文化大学 経営学部 経営学科 准教授	※3
大門 創	國學院大学 観光まちづくり学部 観光まちづくり学科 准教授	※2
田部井 優也	福岡大学 工学部 社会デザイン工学科 助教	※3
中道 久美子	東京科学大学 環境・社会理工学院 融合理工学系 特定准教授	※2
平田 輝満	茨城大学 学術研究院 応用理工学野 都市システム工学領域 教授	※4
○ 福田 大輔	東京大学大学院 工学系研究科 社会基盤学専攻 教授	※1、4
二村 真理子	東京女子大学 現代教養学部 経済経営学科 教授	※1、2
味水 佑毅	流通経済大学 流通情報学部 教授	※1、2
◎ 森本 章倫	早稲田大学 創造理工学部 社会環境工学科 教授	※1、2

◎：東京都市圏総合都市交通体系あり方検討会の座長

○：同検討会のワーキンググループの座長

※1 東京都市圏総合都市交通体系あり方検討会

※2 広域物流・ビジョンワーキンググループ

※3 地区物流ワーキンググループ

※4 モデリング・データ活用ワーキンググループ