



ホームページ <http://www.cbr.mlit.go.jp/kikaku/chukyo-pt/buturyu/index.html>



中京都市圏総合都市交通計画協議会

国土交通省中部地方整備局 愛知県 岐阜県 三重県 名古屋市

第4回 中京都市圏物資流動調査 とりまとめ報告書 概要版

平成22年3月 中京都市圏総合都市交通計画協議会



はじめに

中京都市圏は、日本の広域ネットワークの要であり、ものづくり産業の要ですが、新東名高速道路、新名神高速道路、東海環状自動車道の整備、中部国際空港の開港等、交通環境が大きく変化し、物流に関してもジャストインタイムをはじめとしたサービスの多様化・高度化等が一層進む中で、貨物車の住宅地等への流入・通過や市街地における路上荷捌き等の様々な問題が生じています。

また、本格的な人口減少時代の到来と急速な高齢化の進展等に起因する社会経済の停滞が懸念されていますが、こうした厳しい状況を乗り越え、中京都市圏が自立的発展を図っていくためには、集積する製造業や日本のまんなかに位置する地域としての強みを発揮することが望まれており、このためには効率的な物流を実現し、産業活動を支えることが必要です。

このような背景のもと、平成19年度から平成21年度にかけて「第4回中京都市圏物資流動調査」を実施し、中京都市圏における物流の実態を把握するとともに、物流の問題点・課題を明確化しました。

これを踏まえて、中京都市圏における物流の目標として、「効率的物流の実現」、「暮らしの安全・安心を支える物流の実現」、「環境にやさしい物流の実現」の3つを掲げ、目標を実現するために、「大型貨物車走行の適正化による都市環境の改善」、「物流ネットワークの整備」、「物流施設の適正立地」、「市街地における端末物流対策の推進」、「低炭素型物流の実現」の5つの視点から施策を検討しました。

本書は、「第4回 中京都市圏物資流動調査」の概要についてとりまとめたものです。

目次

1. 第4回中京都市圏物資流動調査のねらい

- 1.1 中京都市圏総合都市交通計画協議会のこれまでの取り組み・・・・・・ 1
- 1.2 本調査で対象とした中京都市圏の範囲・・・・・・・・・ 1
- 1.3 第4回中京都市圏物資流動調査のねらい・・・・・・・・・ 1

2. 物流に対する社会的要請

- 2.1 物流を取り巻く時代の潮流・・・・・・・・・ 2

3. 中京都市圏の物流の実態

- 3.1 第4回中京都市圏物資流動調査の流れ・・・・・・・・・ 4
- 3.2 中京都市圏の物流の現状・・・・・・・・・ 5
- 3.3 中京都市圏の物流の問題点・・・・・・・・・ 7

4. 中京都市圏の物流の目標

- 4.1 効率的物流の実現・・・・・・・・・ 11
- 4.2 暮らしの安全・安心を支える物流の実現・・・・・・・・・ 11
- 4.3 環境にやさしい物流の実現・・・・・・・・・ 11

5. 中京都市圏で取り組むべき施策

- 5.1 取り組むべき施策の基本的な視点・・・・・・・・・ 12
- 5.2 中京都市圏で取り組むべき施策・・・・・・・・・ 13

6. 施策の推進に向けて

- 6.1 関連計画等への施策の位置づけ・・・・・・・・・ 19
- 6.2 関連部局、市町村をはじめとする関係機関との連携による施策の推進・・・・ 19
- 6.3 調査データの提供・・・・・・・・・ 20

▶ 本パンフレットをご利用いただくにあたっての留意点

● 物流量や貨物台数の拡大について

物流の量的側面の把握を目的とする「物流の実態に関する調査」では、物流量や貨物車台数については回答の得られた約3,000事業所のデータ拡大を行うことによって、調査対象業種の全数である約30万事業所の物や貨物車の動きを推定しています。データの拡大は、事業所の所在地や業種、事業所の規模を考慮しながら、得られたサンプルに拡大係数(全事業所数／サンプル数)に乗じて実施しています。なお、物流に関する意向を把握する「事業所の意向に関する調査」については、データの拡大は行わず、得られたサンプル数で集計しています。

● 物流量・貨物台数に関する実態の把握時期について

事業所の物流量や貨物車台数は、平成19年10～12月の任意の1日について回答していただきました。

1. 第4回中京都市圏物資流動調査のねらい



1.1 中京都市圏総合都市交通計画協議会のこれまでの取り組み

中京都市圏総合都市交通計画協議会^{注)}は、「人」の動きを調査するパーソントリップ調査について、昭和46年、昭和56年、平成3年、平成13年の4回、「物」とそれに関連する貨物自動車の動きを調査する物資流動調査について、昭和51年、昭和61年、平成8年の3回実施しています。また、調査によって得られた定量的なデータに基づく分析を通じ、中京都市圏における「都市圏交通計画」をとりまとめてきました。このような経緯のもと、平成19年から、中京都市圏における4回目の「物資流動調査」を実施しました。

注)「中京都市圏総合交通計画協議会」とは、中京都市圏における総合的な都市交通計画の策定に関する調査、研究及びこれに関する連絡・調整を行うことを目的に、国土交通省や愛知県、岐阜県、三重県、名古屋市などの関係機関と学識経験者により構成された任意団体です。

中京都市圏総合都市交通体系調査の経緯



1.2 本調査で対象とした中京都市圏の範囲

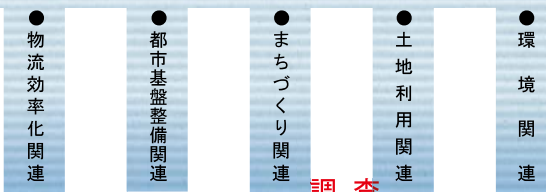


1.3 第4回中京都市圏物資流動調査のねらい

第4回中京都市圏物資流動調査の実施にあたっては、地域間物資流動量を調査することに主眼をおいた第1回目から第3回目までの調査内容を見直すとともに調査体系を再構築し、また、他の物流に関する主要な調査における検討課題を踏まえ、中京都市圏において都市交通計画の観点から、主にまちづくりや土地利用に係わる課題である、「住宅地や中心市街地での大型貨物車の走行の抑制・削減」、「物流施設と住宅の土地利用の混在による問題の回避」及び「路上荷捌きの適正化」等に関する検討を目的としました。

第4回中京都市圏物資流動調査における主な検討課題

物流に係わる検討課題



物流実態調査により確認された「物流の問題点」

第4回中京都市圏物資流動調査における主な検討課題

- ▲ 住宅地や中心市街地での大型貨物車走行の抑制・削減
- ▲ 物流施設と住宅の土地利用の混在による問題の回避
- ▲ 路上荷捌きの適正化

2. 物流に対する社会的要請



2.1 物流を取り巻く時代の潮流

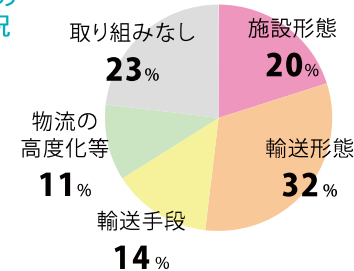
(1) 物流の高度化・効率化

企業間、地域間、国際間の競争が激化する中、企業は物流の効率化を図るため、原材料の調達、製造、販売の面で、国際、国内の区別なく最適地での生産や販売を目指し、極力無駄な在庫を持たないサプライチェーン・マネジメント (SCM) を進めています。

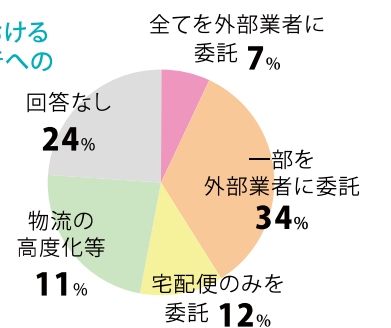
荷主においては、競争力強化に向けて経営資源を自社の得意分野に集中させる本業回帰傾向と物流のアウトソーシング (外部委託) といった取り組み、物流事業者においては荷主の物流ニーズに対応するサードパーティ・ロジスティクス (3PL) といった動きが明らかになっています。

中京都市圏においては、物流の高度化・効率化のため、約8割の業者において何らかの取り組みが行われており、物流の全てまたは一部についてアウトソーシングを行っている企業は約半数に及びます。

中京都市圏における物流効率化の取り組み状況



中京都市圏における物流の外部業者への委託状況



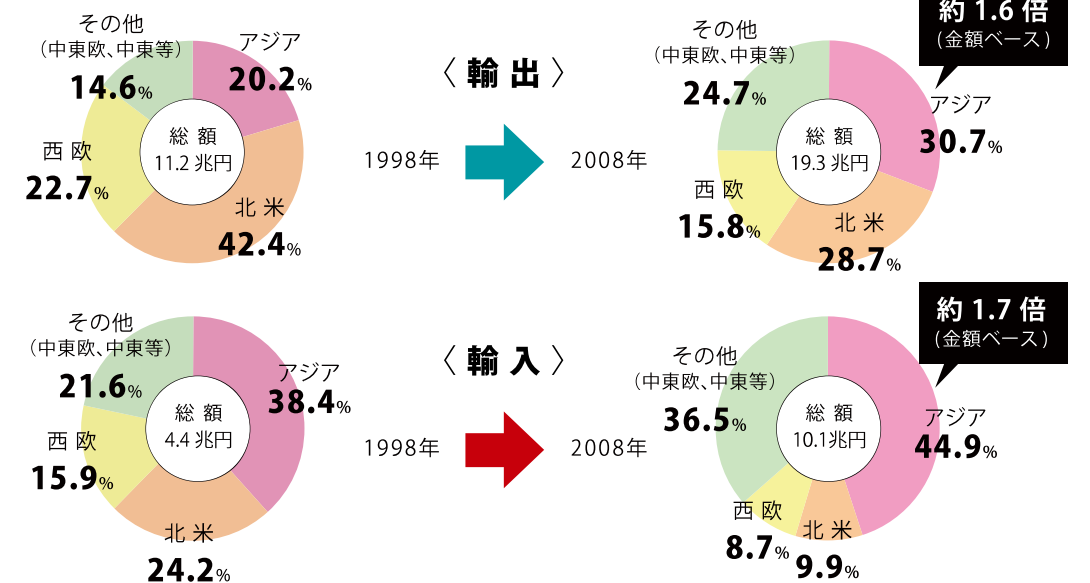
資料: 事業所意向調査 (H19)

(2) 物流のグローバル化

産業活動のグローバル化が進む中、特に東アジアを中心に世界の海上貨物量が増加しています。

中京都市圏においても、アジア地域との貿易は急激な伸びを見せており、名古屋税関管内の輸出額に占めるアジアの割合は、1998年 (平成10年) から2008年 (平成20年) にかけて約1.6倍と、輸入額は約1.7倍と、北米を超え、最大の貿易相手先となっています。

名古屋税関管内の輸出入額の地域別割合



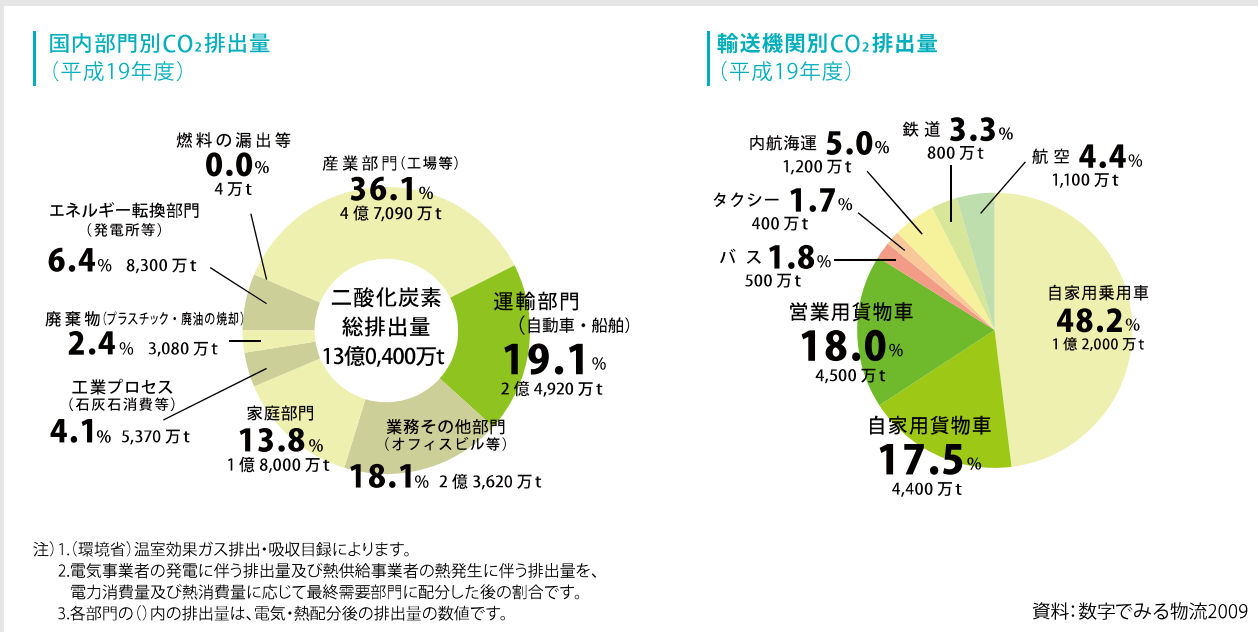
資料: 名古屋税関貿易年表をもとに作成



(3) 物流と環境

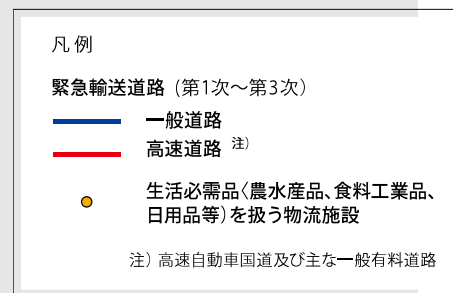
運輸部門(自動車・船舶等)の二酸化炭素(CO₂)排出量は約2億5,000万トンであり、この内、貨物自動車からの排出量は、約8,900万トンとなっています。

経済社会の持続的発展を図るためには、経済効率性の追求だけでなく、環境問題への対応が重要であり、物流分野としても積極的に対応していく必要があります。

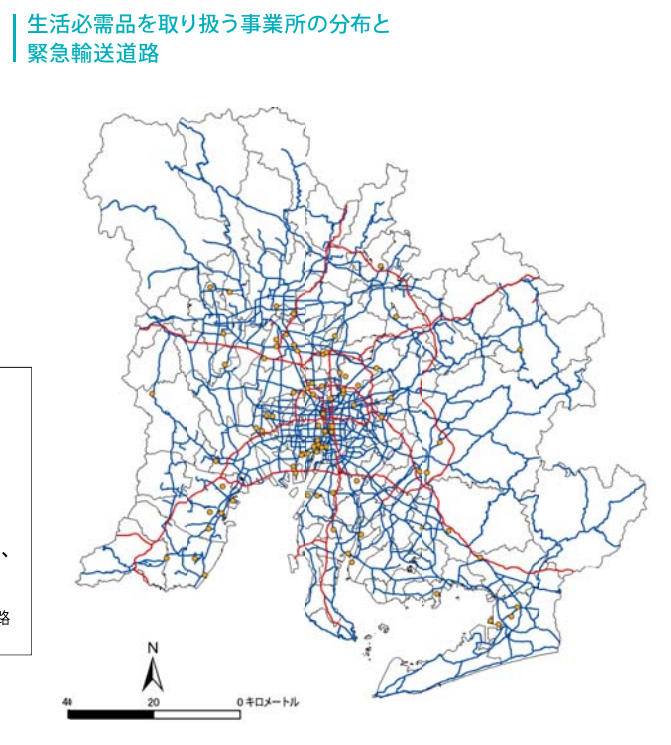


(4) 災害に対する備え

中京都市圏は、我が国最大のゼロメートル地帯(濃尾平野)を有するなど洪水・高潮等の水災害に対して脆弱な地形であるとともに、東海及び東南海・南海地震等の大規模地震の発生が指摘されるなど自然災害の可能性が非常に高い圏域であるため、災害に強い道路で構成される物流ネットワークの更なる構築が望まれます。



資料: 基幹調査(H19)、愛知県HP(H20.6現在)、三重県HP(H21.3現在)、岐阜県緊急輸送道路ネットワーク図(H20.4現在)



3. 中京都市圏の物流の実態

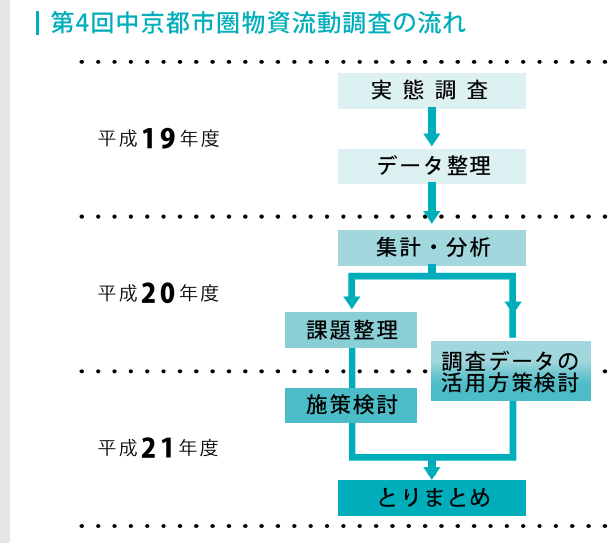


3.1 第4回中京都市圏物資流動調査の流れ

(1) 第4回中京都市圏物資流動調査の流れ (2) 実態調査の体系

第4回中京都市圏物資流動調査は、平成19年度に実態調査、平成20年度に集計・分析、課題整理、平成21年度に施策検討、とりまとめを行った。

本調査の体系は、「基幹調査」、「事業所意向調査」、「貨物車ルート調査」、「荷捌き実態調査」の4種類の調査で構成される。



	基幹調査	事業所意向調査	貨物車ルート調査	荷捌き実態調査
調査目的概要	- 物流の搬出量や貨物車台数等の量的側面を把握する - 調査方法として、郵送・訪問・Webを採用した	- 事業所の今後の物流戦略や行政に対する施策ニーズ等の質的側面を把握する - 調査方法として、郵送・訪問・Webを採用した	- 貨物車の走行経路や休憩等の取得状況を把握する - 調査方法としては、GPS機器を設置し、地図上に走行経路等を記入した	- 市街地における荷捌き状況を把握する - 調査方法としては、駐車及び横持ちは調査員の目視、アンケートは訪問、手渡し、郵送とした
調査対象	道路貨物運送業、小売業、サービス業、飲食店・宿泊業、医療・教育他に属する事業所 ※ 製造業、卸売業、倉庫業についてはH17 物流センサス結果を用いることとする	製造業、卸売業、倉庫業、道路貨物運送業、小売業、サービス業、飲食店・宿泊業、医療・教育他に属する事業所	中京都市圏内の幅広い範囲から抽出した事業所及び主要な工場	・豊橋駅前(愛知県) ・J R 岐阜駅前(岐阜県) ・近鉄 四日市駅前(三重県) ・栄地区(名古屋市)
調査対象数等	約 14,000 事業所	約 15,000 事業所	約 2,100 事業所	・駐車調査 → 12hr (7:00-19:00) 全数 ・横持ち・路上アンケート → サンプル調査 ・事業所アンケート → エリア内全事業所
有効回答数	約 3,000 事業所 (回収率 約 22%)	約 3,000 事業所 (回収率 約 21%)	・122 事業所 ・863 ルート	・路上アンケート → 249 / 1,273 票 ・事業所アンケート → 1,411 / 2,648 票

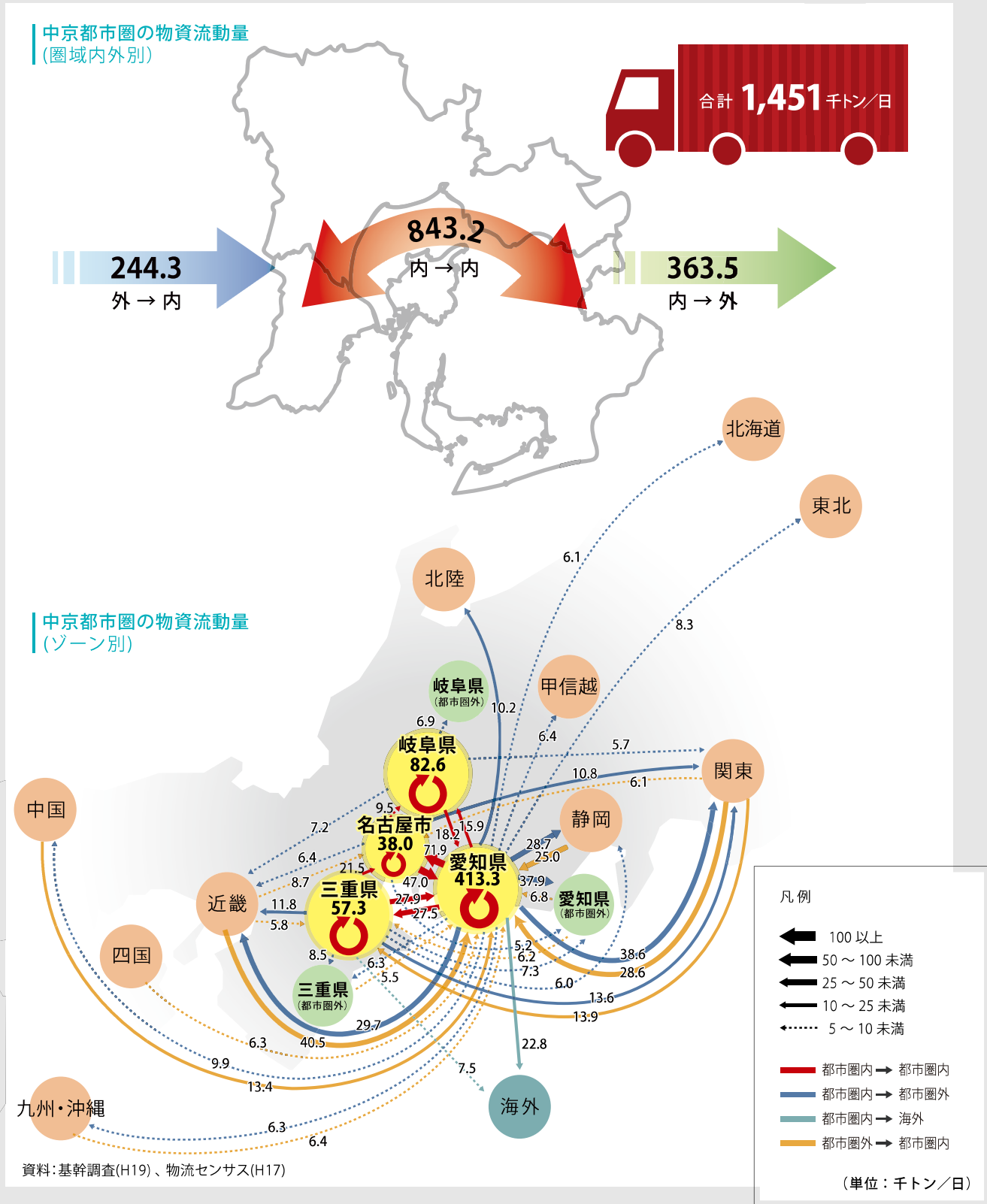


3.2 中京都市圏の物流の現状

(1) 物資流動

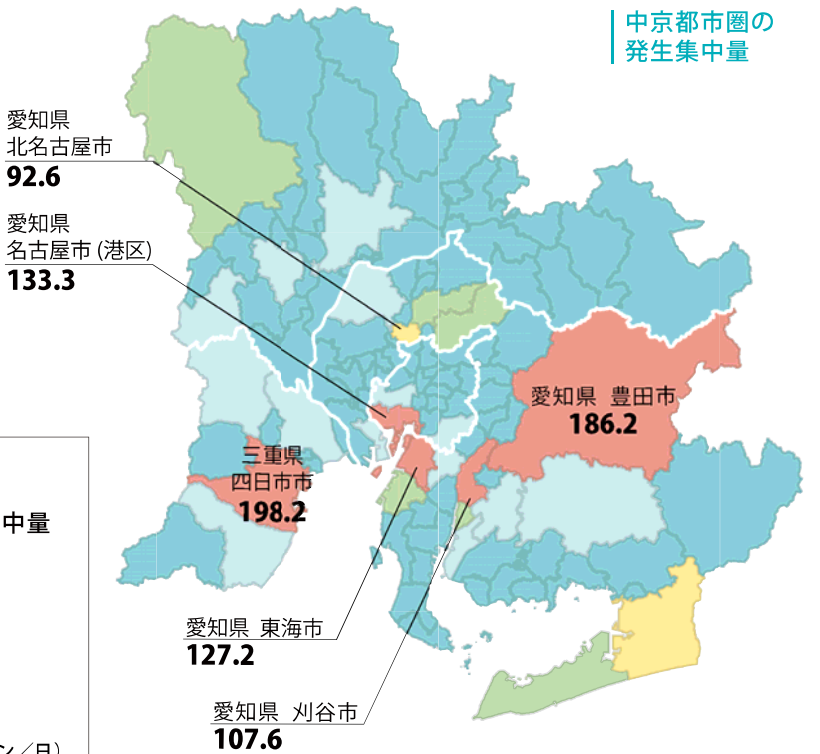
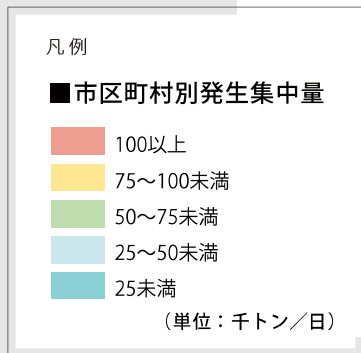
中京都市圏の物資流動量は、都市圏外から都市圏内への流動が 244.3 千トン／日、都市圏内への流動が 843.2 千トン／日、都市圏内から都市圏外への流動が 363.5 千トン／日となっています。

都市圏外の流動をみると、関東・近畿との流動量が最も多くなっています。



(2) 物流の発生集中

中京都市圏の活動を支える物流の発生集中量は、豊田市、四日市市、名古屋市(港区)等といった、主要な工場等の立地エリアや、臨海部などの物流を中継するエリアで多い。

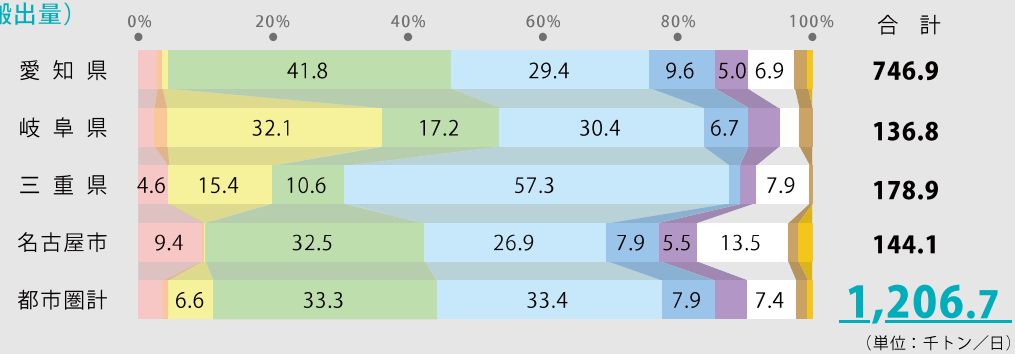


資料：基幹調査(H19)、物流センサス(H17)

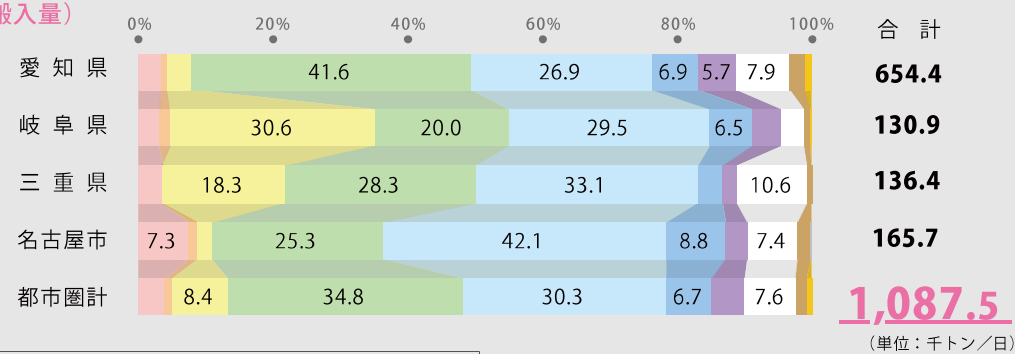
(3) 物流品目

中京都市圏で輸送されている物資の品目は、金属機械工業品、化学工業品などの工業品の割合が過半を占めている。

物流発生量(搬出量)の品目構成



物流集中量(搬入量)の品目構成



資料：基幹調査(H19)、物流センサス(H17)



3.3 中京都市圏の物流の問題点

(1) 物流の効率性の低下

- 広域輸送を行う事業所^{注)}の高速道路 IC から離れた立地がみられます。
- 物流ネットワークが接続されていない区間が存在します。
- 高速道路非利用が顕在化しています。

注) 広域輸送を行う事業所：搬出量が多く(100t/日以上)高速道路を利用する事業所

広域輸送を行う大規模事業所の分布図

- 高速道路 IC までの直線距離が 5 km 以上離れた事業所：300 件
- 高速道路 IC までの直線距離が 5 km 未満の事業所：561 件
- 広域輸送を行う大規模事業所：861 件



資料：基幹調査(H19)、物流センサス(H17)

凡例

- 高速道路 IC までの直線距離が 5 km 以上離れた事業所
- 高速道路 IC までの直線距離が 5 km 未満の事業所
- 高速道路 IC

道路網 (H22.3 現在)

- 高速道路^{注)} (供用中)
- ==== 高速道路 (整備計画)
- 一般国道 (供用中)
- 一般国道 (事業中)

注) 高速自動車国道及び主な一般有料道路

(2) 都市環境の悪化(騒音・振動等)

- 住宅地への大型貨物車等の流入がみられます。
- 物流施設と住宅の土地利用が混在しています。
- 貨物車の路上待機がみられます。
- 路上荷捌きが発生しています。

住宅地への大型貨物車等の流入状況 (最大積載量4t以上を対象)



凡例

- 住居専用_走行区間(県道・その他)
- 住居系_走行区間(県道・その他)
- 住居専用・住居系を通るルート

道路網 (H22.3 現在)

- 高速道路^{注)}
- 一般道路

用途地域

- 住居専用
- 住居系
- 商業系
- 工業系

注) 高速自動車国道及び主な一般有料道路

資料：貨物車ルート調査(H19)

貨物車の路上待機の実態

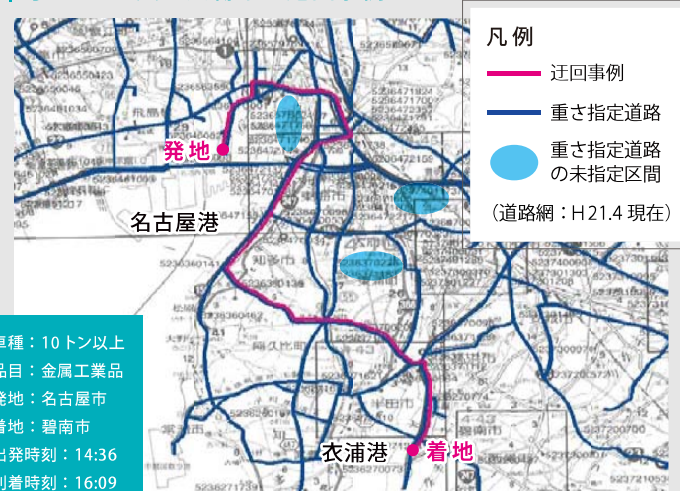


交通流を阻害する路上駐車
／名古屋環状線 名古屋競馬場前



分合流部における路上駐車
／国道23号 豊明IC付近

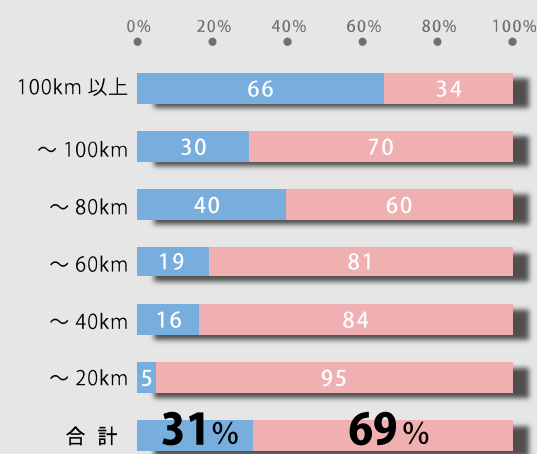
「重さ指定道路」の未指定区間に起因すると考えられる大型貨物車の迂回事例



凡例

- 迂回事例
- 重さ指定道路
- 重さ指定道路の未指定区間 (道路網：H21.4 現在)

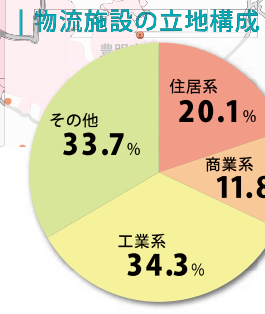
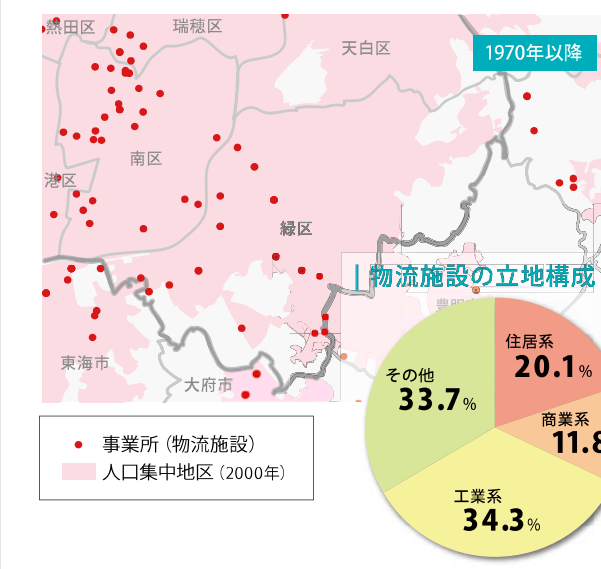
高速道路利用状況



■ 高速道路利用 ■ 高速道路非利用 (単位：%)

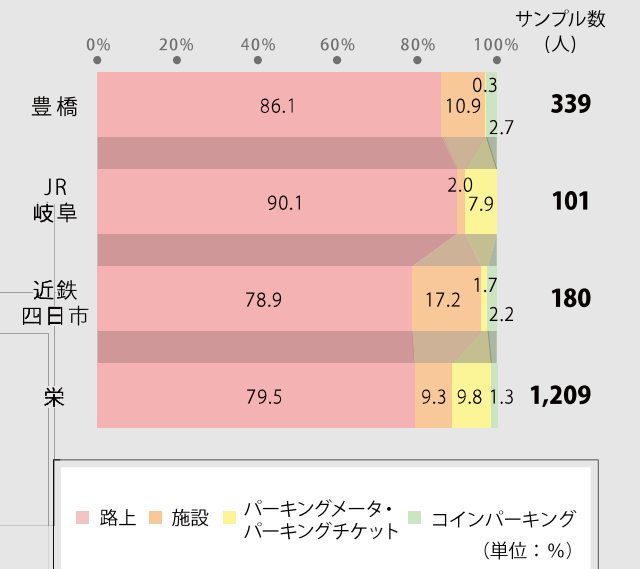
貨物車ルート調査(H19)

物流施設と住居系土地利用の混在



- 事業所 (物流施設)
- 人口集中地区 (2000年)

荷捌きに伴う路上駐車



■ 路上 ■ 施設 ■ パーキングメータ・パーキングチケット ■ コインパーキング (単位：%)

資料：基幹調査(H19)、都市計画用途地域データ、国勢調査(H12)



調査を実施した豊橋駅前地区、JR岐阜駅前地区、近鉄四日市駅前地区、栄地区のうち、栄地区では、地区全体において、多くの路上荷捌きが確認され、交通阻害等の問題が生じています。

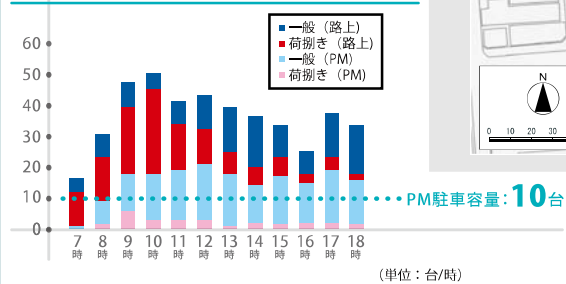
路上荷捌き／栄地区

路線 13+14

パーキングメーターが存在するが、物販店や飲食店が立ち並び、買い物等を目的とした一般車両の利用も多く、路上駐車による荷捌きが多くみられます。



路線 13+14

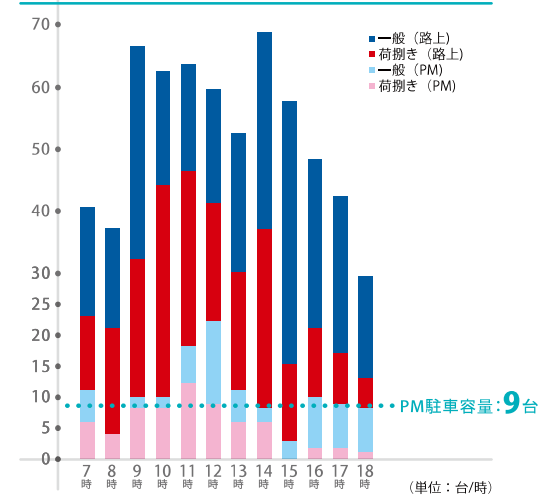


路線 22+23

貨物車専用または貨物車優先のパーキングメーターが存在するが、概ね空きがなく路上駐車による荷捌きが多くみられます。



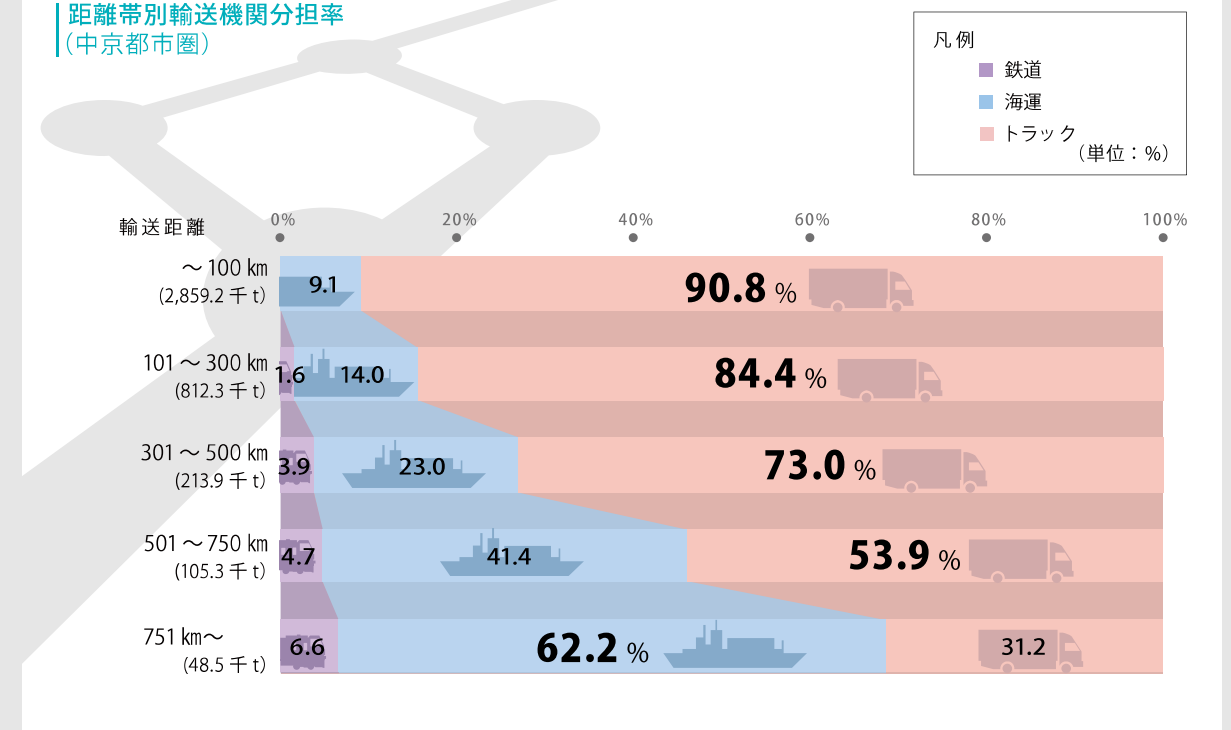
路線 22+23



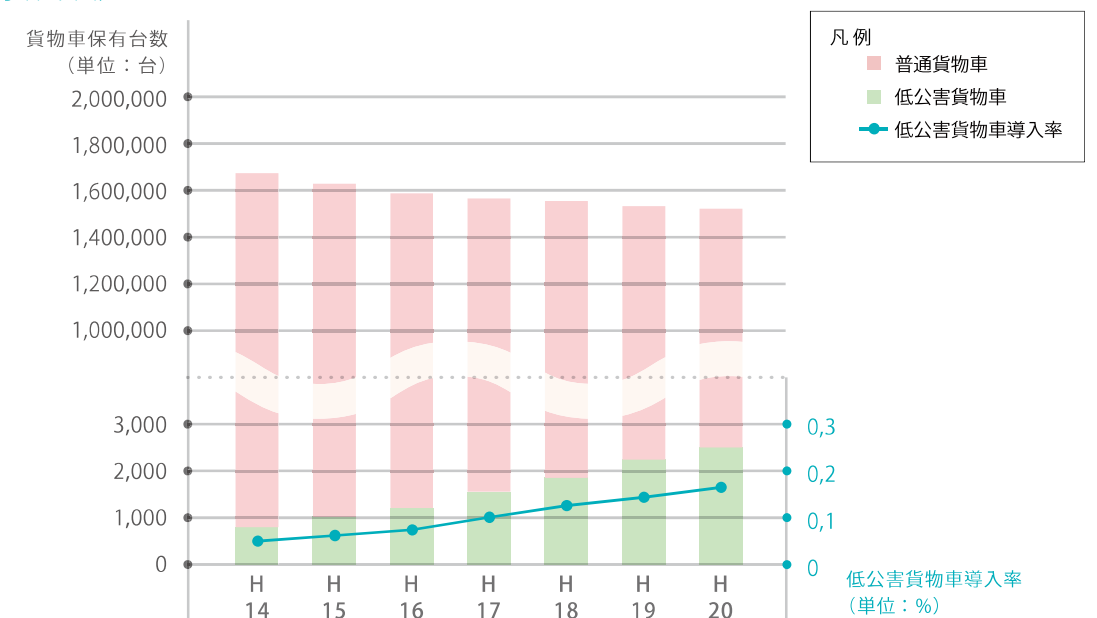
(3) 地球環境への負荷

- 距離帯別輸送機関の分担におけるトラックの割合が多くなっています。
- 低公害貨物車の普及割合は増加傾向にあるものの、低い割合にあります。

距離帯別輸送機関分担率 (中京都市圏)



低公害車保有台数の推移 (中京都市圏)



資料: 物流センサス(H17)、「わが国の自動車保有動向」より愛知県・三重県・岐阜県のデータを抽出

4. 中京都市圏の物流の目標

3. 中京都市圏の物流の実態



近年の物流に対する社会的要請や、中京都市圏における物流の実態を踏まえ、物流から見た中京都市圏の望ましい総合都市交通体系を実現するため、3つの目標を設定しました。

4.1 効率的物流の実現

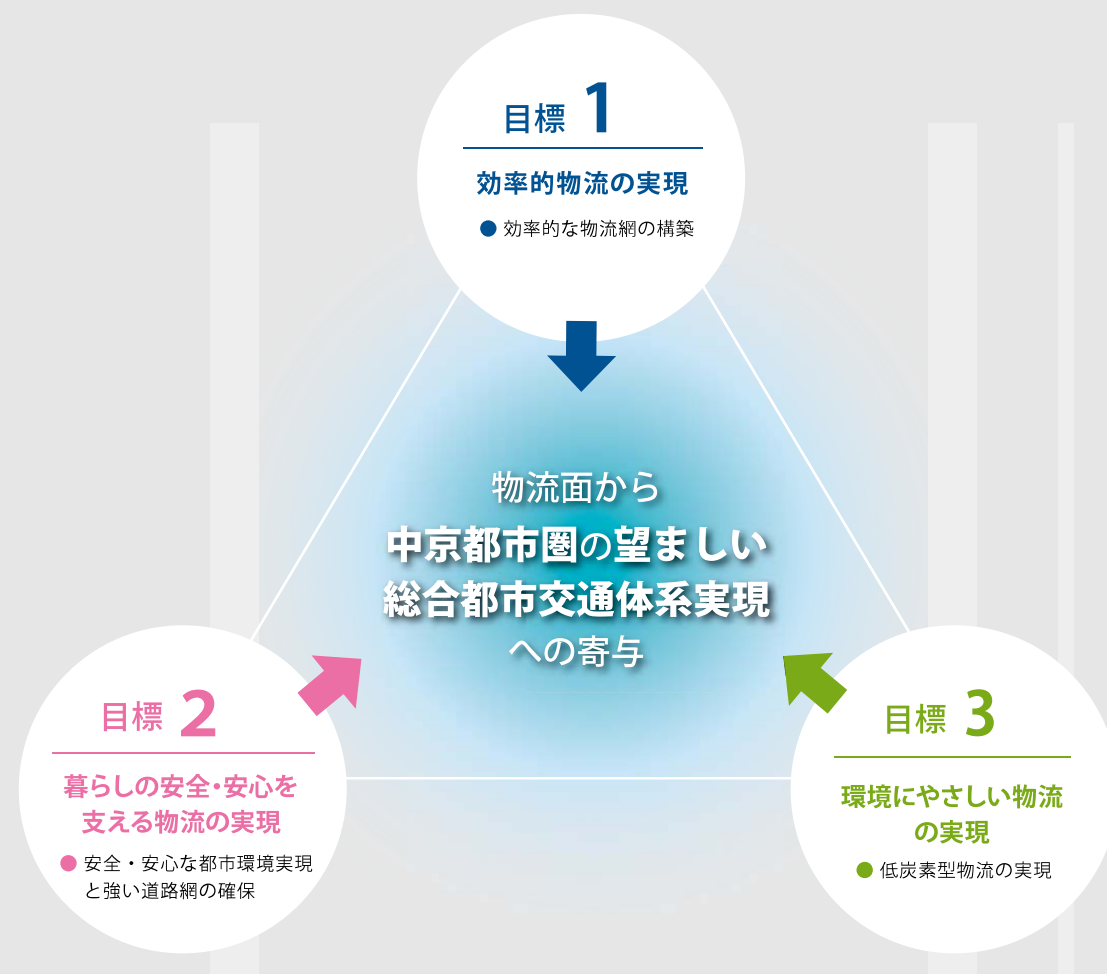
中京都市圏の産業や経済活動を支え、産業活力や国際競争力を向上させるため、輸送と物流施設の立地について適正化させることにより、効率的な物流を実現します。

4.2 暮らしの安全・安心を支える物流の実現

住宅や商業等の様々な都市機能と物流が調和した都市を形成するとともに、災害に強く安全かつ確実性の高いインフラ整備を進めるため、人々の暮らしの安全・安心を支える物流を実現します。

4.3 環境にやさしい物流の実現

地球環境問題に対する取り組みにおいて、運輸部門の果たすべき役割は大きく、環境にやさしい物流への取り組みを強化します。

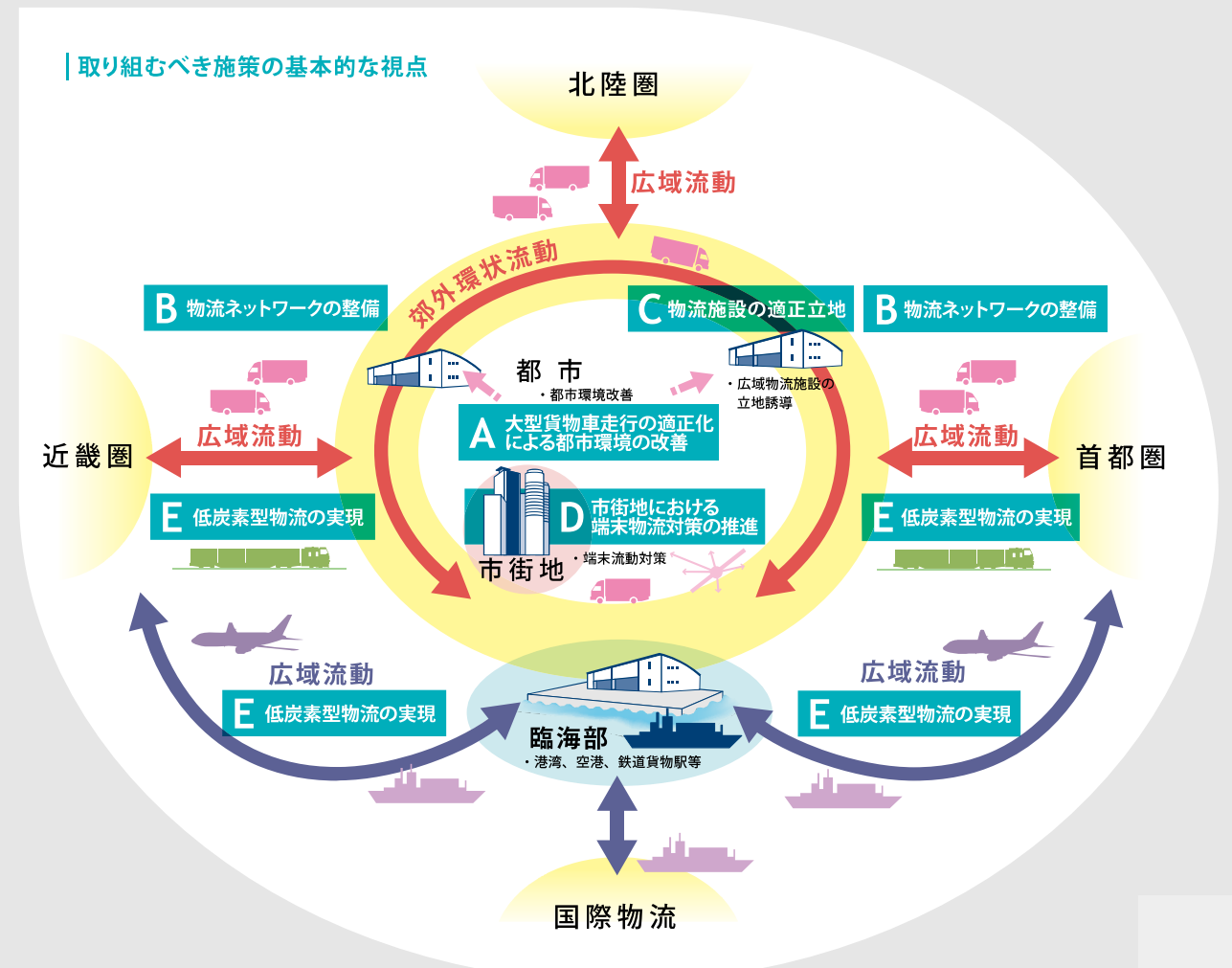


5. 中京都市圏で取り組むべき施策

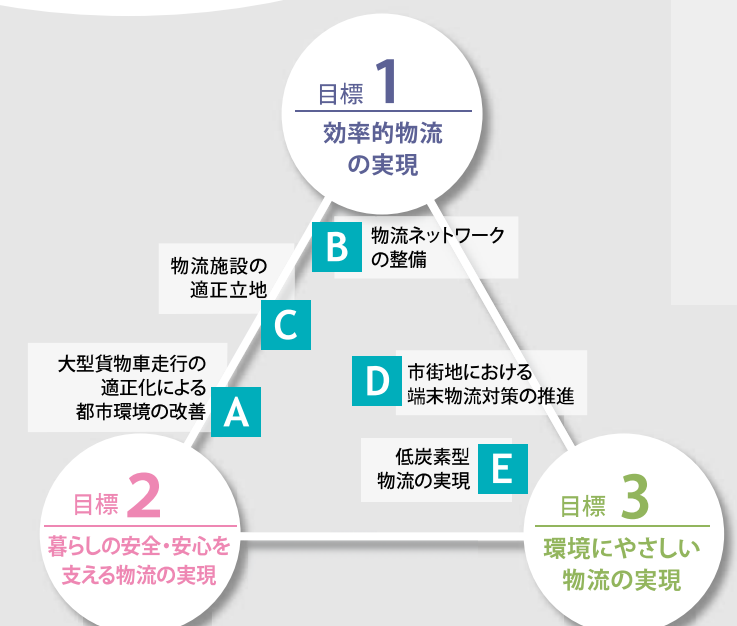


5.1 取り組むべき施策の基本的な視点

中京都市圏の3つの物流の目標を達成するためには、「地域間物流」、「都市内物流」、「端末物流」における搬出、輸送、搬入の各段階で、整合性の図られた施策を総合的に展開する必要があります。それぞれの施策は、関連性の大小はあるが、**効率的物流の実現**、**暮らしの安全・安心を支える物流の実現**及び**環境にやさしい物流の実現**の3つの目標全てに対応するものであり、**5つの視点(A~E)**に沿って提案します。



物流の目標と視点の関連性





5.2 中京都市圏で取り組むべき施策

A 大型貨物車走行の適正化による都市環境の改善

課題 1 住宅地への大型貨物車の流入抑制による都市環境の改善

施策 1 住宅地への大型貨物車の流入抑制

住宅地へ流入する大型貨物車の特性とともに地域特性等を勘案して、規制誘導のソフト的な対策と施設整備のハード対策を総合的・複合的に検討し、効果的な施策展開を図ります。

● 施策メニュー

- ① 大型貨物車の通行規制・誘導
- ② 大型貨物車に対応した道路網の整備

● 事例

東京都における大型車貨物車通行規制

東京都心部では、大型貨物自動車の走行による騒音・振動等の交通公害が大きな社会問題となっていることから、土曜日の夜だけでも静かな東京にならないかという都民の要望をかなえるために、土曜日の夜の都心部において大型貨物自動車等の通行禁止を実施しています。

大型貨物等の都心部の通行禁止規制図



資料：警視庁HP

課題 2 貨物車の路上待機解消による都市環境の改善

施策 2 貨物車の路上待機の軽減・解消

沿道状況や地域特性とともに、駐車時間や目的地との距離など路上待機の特性を勘案して、施設整備のハード対策と駐車規制や案内・誘導方策のソフト的な対策を総合的・複合的に検討し、効果的な施策展開を図ります。

● 施策メニュー

- ① 貨物車待機施設の整備・拡充
- ② 駐車規制
- ③ 情報提供
- ④ 運転者等への啓発

● 事例

民間のトラックステーション

安城市尾崎町には、大型車を対象としたトラックステーションが設置されており、貨物車駐車施設として機能しています。当該地区では、道路状況や気象情報の交換、本・支店との各種連絡、運行チェックができるよう、電話・伝言板・FAX等も備えた運行管理センターが設置されています。また、ドライバーが食事や入浴が出来る施設も整備されています。

民間のトラックステーション
(安城T.S.)



資料：(社)全日本トラック協会HP



B 物流ネットワークの整備

課題 1 物流ネットワークの整備

施策 1 高速道路による物流ネットワークの形成

物流活動の拠点等の有機的連携に資する高速道路等のネットワークの整備を推進するとともに、既存高速道路ネットワークを有効活用することにより、輸送の効率化や中京都市圏の国際競争力の向上を目指します。

● 施策メニュー

- ① 高速道路未整備区間の整備推進
- ② スマートICの整備

● 事例

スマートICの設置（東名阪自動車道亀山スマートIC）

亀山IC周辺で発生している交通混雑を、新たな出入口を設置することで利用分散を図り混雑の軽減を図ることを目的として、亀山PAにスマートICを設置しています。隣接する工業団地までの距離が短縮され、所要時間が短縮されています。また、国道1号（小野町西交差点）で発生していた朝ピーク時間の渋滞が大幅に緩和されています。



資料：中部地方整備局HP

施策 2 大型貨物車に対応した一般道路による物流ネットワークの形成

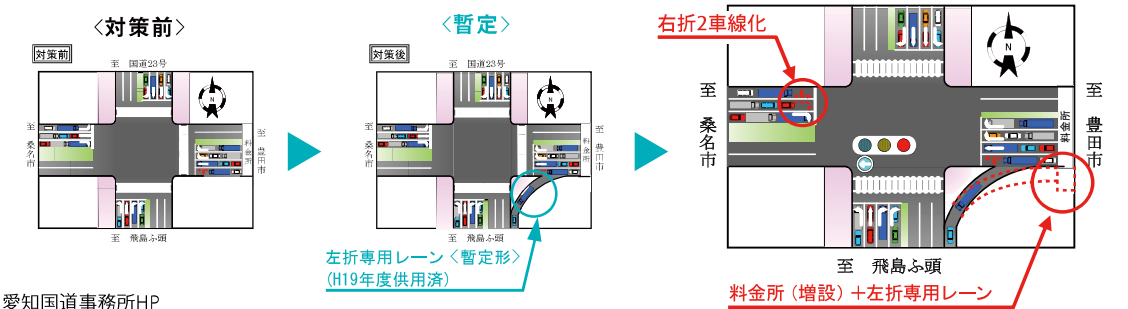
港湾・空港へのアクセシビリティの強化のため、コンテナトレーラー等の通行を可能とする重さ指定道路ネットワークの形成や、交通渋滞が顕著な交差点の解消等、大型貨物車に対応した一般道路を整備し、ものづくり産業の集積地に相応しい物流ネットワークを形成します。

● 施策メニュー

- ① 高速道路IC、港湾・空港へのアクセス道路の整備
- ② 重さ指定道路のネットワーク形成
- ③ 一般国道の道路整備、交差点等の整備、改良

● 事例

混雑区間の交差点改良の事例（国道302号）



資料：愛知国道事務所HP



C 物流施設の適正立地

課題 1 IC周辺における広域的な物流施設の立地需要への対応

施策 1 IC周辺における広域的な物流施設の立地誘導

高速道路 IC 周辺や港湾周辺のアクセス性の高い既存あるいは開発計画中の産業系用地を最大限に有効活用して、物流施設の立地を誘導します。

● 施策メニュー

- ① 産業系用地の物流施設立地用地としての有効活用
- ② 計画的市街地整備による物流施設用地の提供
- ③ 物流施設に関する開発許可等の適切な運用

● 事例

計画的市街地整備による物流施設用地の確保（愛知県東海市）

東海市浅山新田地区は、伊勢湾岸自動車道東海インターチェンジに隣接するなど、交通の要衝としてポテンシャルが高いことから、土地区画整理事業により物流施設用地を確保し、企業誘致を行っています。その結果、多くの企業が進出し、交通便利性を活かした物流拠点が形成されています。

東海市浅山新田地区



東海市浅山新田地区内の物流施設



資料：財団法人 都市未来推進機構HP、東海市HP

課題 2 居住環境とのバランスを考慮した市街地内の物流機能の確保

施策 2 市街地内における物流施設の適正な立地誘導

住宅地へ流入する大型貨物車の特性とともに地域特性等を勘案して、規制誘導のソフト的な対策と施設整備のハード対策を総合的・複合的に検討し、効果的な施策展開を図ります。

● 施策メニュー

- ① 住居系地域における土地利用の混在の解消
- ② 工業系地域における特別用途地区や地区計画による住宅立地の抑制
- ③ 物流施設と住宅が共存するための工夫

● 事例

特別工業地区による住宅立地の抑制（愛知県刈谷市）

愛知県刈谷市小垣江町の工業地域において、工業系の土地利用に純化させるために、特別工業地区が都市計画決定されています。刈谷市特別工業地区建築条例に従って建築の計画を行う必要があり、住宅（ただし、工場兼用住宅等は除く）・店舗等の立地が規制されています。

刈谷市の特別工業地区



D 市街地における端末物対策の推進

課題 1 市街地における端末物流対策

施策 1 路上荷捌きの適正化

市街地における路上荷捌きによる安全かつ円滑な道路交通の阻害や、まちの魅力の低下に対応するため、荷捌きについて関係者が調整して、荷捌き施設等のハード整備だけでなく、規制や誘導を含めたソフトを組み合わせた総合的な対策に能動的に取り組む必要があります。

路上荷捌き駐車対策を継続的に実施するためには、地元の協力が必要不可欠であり、物流事業者、荷主だけでなく、ビル管理者、道路管理者、住民、地方公共団体等の関係者が荷捌き施設の整備や利用ルールについて合意形成を図り、整備やルール遵守を行うための仕組みづくりが重要です。

● 施策メニュー

- ① 荷捌き空間の確保等による歩行者、バス、乗用車等との空間的な分離
- ② 荷捌き空間利用のルールづくり等による歩行者、バス、乗用車等との時間的な分離
- ③ 共同集配等による需要の管理・抑制

● 事例

名古屋市伏見通における道路空間の再分配による荷さばき場の整備



国道19号伏見通りは、地下鉄伏見駅を中心にオフィスや商業施設が集積し、車両・自転車・歩行者の通行量が多く、事故の発生や円滑な通行への支障など、車道側・歩道側の双方に問題が発生していました。そこで、片道5車線道路の再分配を行って、歩道側1車線の部分に貨物の荷捌き場、自転車道・駐輪場を設置しました。貨物の荷捌き場の設置により、無秩序な駐車を抑制する効果が期待されます。



資料：国土交通省道路HP



E 低炭素型物流の実現

課題 1 物流分野におけるCO₂排出の削減

施策 1 環境負荷の小さい輸送経路および輸送手段の転換

今後の CO₂排出量のさらなる軽減に向けて、インセンティブ等の検討により環境負荷の少ない輸送経路への転換を推進します。さらに交通渋滞に伴う地域環境悪化を改善するため、ハード整備のみならず民間業者との連携のもと、市街地における共同輸配送、モーダルシフト、低公害車導入等環境負荷の少ない輸送手段への転換を推進します。

● 施策メニュー

① 輸送モードごとの総合的な対策

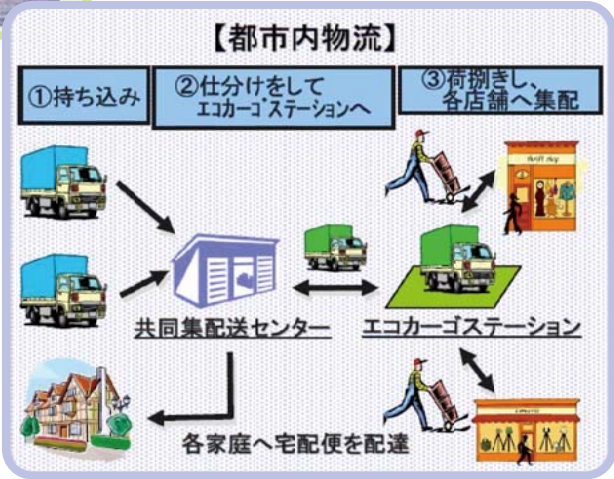
- ・輸送モードごとの総合的な対策
- ・トラック輸送の総合的な対策
- ・低炭素型物流の実現に向けた道路整備

② モーダルシフトを含めた輸送の効率化

- ・荷主と物流事業者との連携による物流システムの改善
- ・積替拠点における物流の効率化
- ・幹線物流全般・都市圏における輸配送の効率化、3PLの推進、環境負荷軽減に資する物流施設の整備

③ 都市内物流の効率化

- ・交通流対策の推進
- ・関係者の協働・連携に基づいた都市内物流の効率化に向けた取組みの促進



資料：国土交通省道路HP



これまでに示した、目標・視点・課題および取り組むべき施策を整理すると以下の通りとなります。

A 大型貨物車走行の適正化による都市環境の改善

課題 1 住宅地への大型貨物車の流入抑制による都市環境の改善

施策 1 住宅地や中心市街地への大型貨物車の流入抑制

- ①大型貨物車の通行規制
- ②大型貨物車に対応した道路網の整備

課題 2 貨物車の路上待機解消による都市環境の改善

施策 2 貨物車の路上待機の軽減・解消

- ①貨物車待機施設の整備・拡充
- ②駐車規制
- ③情報提供
- ④運転者等への啓発

目標 1 効率的物流の実現

B 物流ネットワークの整備

課題 1 物流ネットワークの整備

施策 1 高速道路による物流ネットワークの形成

- ①高速道路未整備区間の整備促進
- ②スマートICの整備

施策 2 大型貨物車に対応した一般道路による物流ネットワーク形成

- ①高速道路IC、港湾・空港へのアクセス道路の整備
- ②重さ指定道路のネットワーク形成
- ③一般国道の道路整備、交差点等の整備・改良

目標 2 暮らしの安全・安心を支える物流の実現

C 物流施設の適正立地

課題 1 IC周辺における広域的な物流施設の立地需要への対応

施策 1 IC周辺における広域的な物流施設の立地誘導

- ①産業系用地の物流施設立地用地としての有効活用
- ②計画的市街地整備による物流施設用地の提供
- ③物流施設に関する開発許可等の適切な運用

課題 2 居住環境とのバランスを考慮した市街地内の物流機能の確保

施策 2 市街地内における物流施設の立地誘導

- ①住居系地域における土地利用の混雑の解消
- ②工業系地域における特別用途地区や地区計画による住宅立地の抑制
- ③物流施設と住宅が共存するための工夫

目標 3 環境にやさしい物流の実現

D 市街地における端末物流対策の推進

課題 1 市街地における端末物流対策

施策 1 路上荷捌きの適正化

- ①荷捌き空間の確保等による空間的な分離
- ②荷捌き空間利用のルールづくり等による時間的な分離
- ③共同集配当による需要の管理・抑制

E 低炭素型物流の実現

課題 1 物流分野におけるCO₂排出の削減

施策 1 環境負荷の小さい輸送経路・輸送手段の転換

- ①輸送モードごとの総合的な対策
- ②モーダルシフトを含めた輸送の効率化
- ③都市内物流の効率化

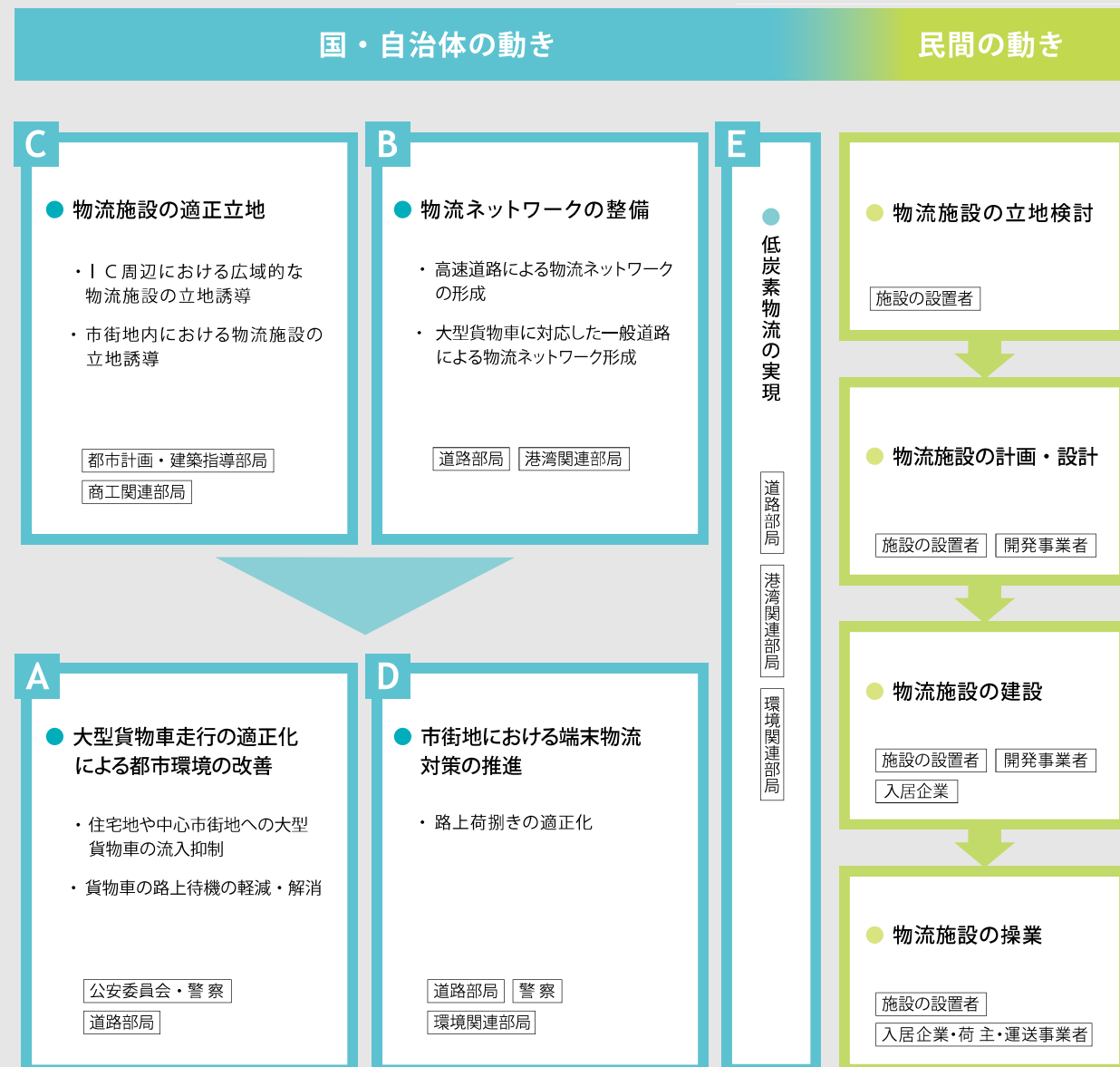


6.1 関連計画等への施策の位置づけ

各自治体において、それぞれが抱える課題に対応するためには、都市計画マスタープラン等の都市計画や都市・地域総合交通戦略等の都市交通計画にこれらの施策を位置づけて、土地利用計画や都市環境との調和を図りながら、着実に実施していくことが重要です。

6.2 関係部局、市町村をはじめとする関係機関との連携による施策の推進

施策を実施していくためには、都市行政に係る幅広い部局、産業振興部局、社会基盤整備に係る部局、交通行政に係る部局、環境行政に係る部局等との連携が必要不可欠です。また、これらの施策を効果的かつ確実に進めていくためには、市町村をはじめとする関係機関が連携するとともに、物流を担う企業等にも理解を得て、総合的に取り組むことが重要です。



6.3 調査データの提供

(1) 調査データの提供について

中京都市圏総合都市交通計画協議会では、調査データの提供を行っています。

ご利用を希望される場合は、下記の県・市・機関の窓口までお問い合わせください。調査データの利用条件や貸し出し手続きについてご説明いたします。

(2) 中京都市圏総合都市交通計画協議会ホームページの紹介

中京都市圏総合都市交通計画協議会のホームページでは、このパンフレットで紹介した調査結果をはじめとした協議会の取り組みを公開しています。このホームページから各種の集計結果や調査票をダウンロードすることができますので、ぜひご活用ください。

中京都市圏総合都市交通計画協議会
ホームページ

中京都市圏総合都市交通計画協議会

検索

<http://www.cbr.mlitt.go.jp/kikaku/chukyo-pt/buturyu/index.html>

このパンフレットについての
お問い合わせ先

- 国土交通省 中部地方整備局 企画部 広域計画課
tel:052-953-8129
- 愛知県 建設部 都市計画課
tel:052-954-6516
- 岐阜県 都市建築部 都市政策課
tel:058-272-8649
- 三重県 県土整備部 都市政策室
tel:059-224-2718
- 名古屋市 住宅都市局 都市計画部 街路計画課
tel:052-972-2724