

中京都市圏における 物流実態について



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
ホームページ <http://www.chukyo-pt.gr.jp/>



平成21年3月
中京都市圏総合都市交通計画協議会

1 はじめに



今日の都市交通問題は単に交通混雑の問題だけでなく、都市の活力・魅力低下、環境負荷の増大等、極めて複雑多岐にわたる問題があります。これらの問題に対処するためには、都市圏における土地利用計画等との整合あるいは各交通手段相互の効率的な機能補完が十分に図られる必要があり、交通施設整備のみならず、交通管理、交通運営をも含めた総合的な都市交通体系の確立が必要です。

そこで、中京都市圏総合都市交通計画協議会^(注)では、人と物の両面から見た望ましい総合的な都市交通体系実現に向け調査研究を行っており、今回はその調査の一環として中京都市圏内における物の動きの実態、物流に関する事業所の取り組みや要望を捉えるため、平成19年の10月から12月にわたり中京都市圏に立地する事業所を対象とした「物流調査」を実施しました。

本パンフレットは、これらの調査結果からわかった中京都市圏の物の動きや事業所の立地、貨物車輸送の実態についてとりまとめたものです。

これまでの中京都市圏総合都市交通計画協議会の活動内容



(注) 中京都市圏総合都市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、研究及びこれに関連する連絡、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。



目次

1.はじめに	1	4.3 物と人の分離	23
2.調査の概要	2	4.4 物流施設の立地誘導	35
3.集計結果	4	4.5 端末物流対策	43
3.1 物流の実態に関する調査	4	5.都市交通施策提案の方向性	47
3.2 事業所の意向に関する調査	7	■中京都市圏総合都市交通計画協議会のホームページの紹介	49
3.3 貨物車ルート調査	8	■調査データの貸出について	50
3.4 荷さばき実態調査	9	■今後の予定について	50
4.現状分析結果	11		
4.1 交通ネットワーク整備	11		
4.2 貨物車の路上待機の軽減	19		

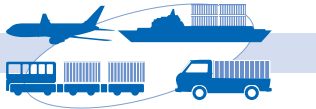
2 調査の概要



調査の種類と概要

	物流の実態に関する調査	事業所の意向に関する調査	貨物車ルート調査(補完調査)	荷さばき実態調査
調査内容	・事業所の規模 ・立地条件 ・取扱い貨物 など	・立地上の問題点 ・物流施設の立地意向 ・将来計画、物流施策二ーズ など	・貨物車の走行経路 ・待機場所 ・走行上の問題点 など	・荷さばき状況 ・荷さばき施設の設置状況 ・施策二ーズ など
調査対象	道路貨物運送業、小売業、飲食店・宿泊業、サービス業、医療・教育他 ※製造・卸・倉庫は物流センサス結果を利用	同左 ※物流センサス結果を利用する製造・卸・倉庫にも実施	港湾・空港地区の倉庫、道路貨物運送業者、主要な工場などの中京都市圏における事業所へ搬出・搬入する車両	豊橋駅前(愛知県)、JR岐阜駅前(岐阜県)、近鉄四日市駅前(三重県)、名古屋市栄地区エリア内の全事業所、駐車車両、路上荷さばき車両ドライバー
調査方法	従業者1~299人: 郵送or Web 従業者300人以上: 訪問or Web	同左	調査対象となる貨物車に経路データを計測するためのGPS機器を設置orドライバーが地図上に走行経路などを記入	事業所アンケート調査:訪問配布、訪問or郵送回収 路上駐車実態調査: 路外駐車場貨物車実態調査・横持ち追跡調査: 調査員の目視 路上荷さばき調査: 手渡し配布・郵送回収
調査目的	事業所の規模・立地条件・取扱い貨物などの物流の実態を把握	事業所の立地場所における問題点や物流施設の立地意向、将来計画・行政への施策二ーズを把握	事業所に対する荷物の搬入・搬出にかかる貨物車の走行経路や待機場所、また走行上の問題点などを把握	荷さばき状況や荷さばき施設の設置状況、また荷さばき施設の対策に関する意向などを把握
実施期間	10/ 5~12/28	10/12~12/28	10/12~1/31	10/ 9~12/28
配布数	13,553件	15,158件	調査事業所数 122件	1,273件 ^{※1} 2,648件 ^{※2}
回収結果(回収率%)	2,919件(22%)	3,217件(21%)	ル ー ト 数 863件	249件(20%) 1,411件(53%)

※1 路上荷さばきアンケート調査
※2 事業所アンケート調査



調査対象圏域

物流調査は、以下の地域を対象に実施しました。



(注) 第4回物流調査対象圏域を設定する上での基本的な考え方
■ 前回物流調査である第3回物流調査(平成8年度中間年次調査)の調査対象圏域を包含しています
■ 第4回パーソントリップ調査の調査圏域を基本としています
■ 市町村合併に伴う一体的な都市圏として調査対象圏域を拡大することを基本としています

本パンフレットをご覧くださいにあたっての留意点

<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3千事業所のデータの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)を乗じることで実施しています。

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を行っています。

<物流量・貨物車台数に関する実態の把握時期について>

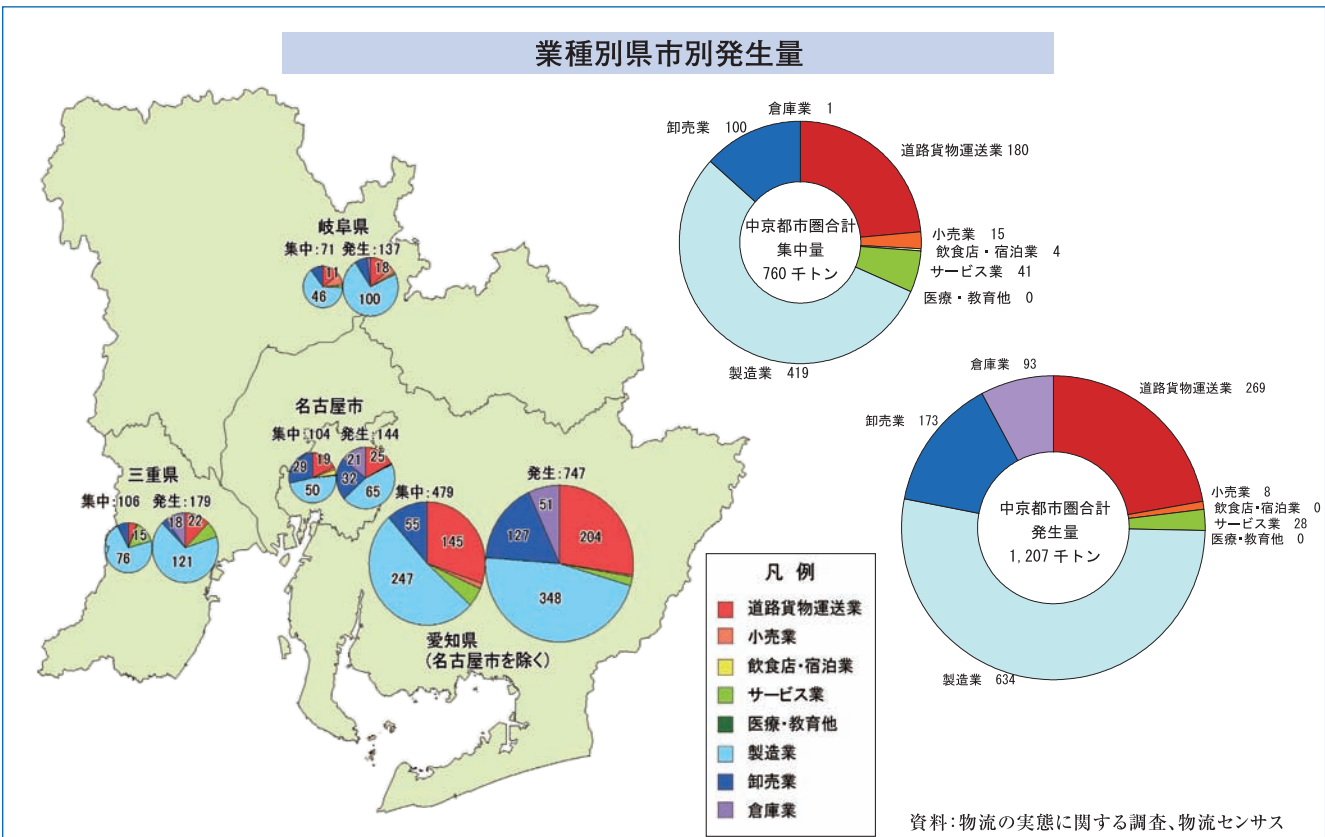
事業所の物流量や貨物車台数は、平成19年10~12月の任意の1日について回答していただきました。



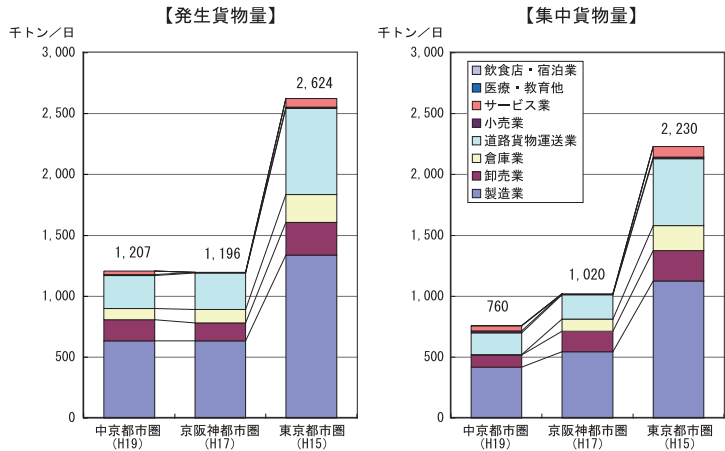
3.1 物流の実態に関する調査

(1) 県市別 発生・集中量

- 中京都市圏の発生量は1,207千トン/日、集中量は760千トン/日となっています。
- 業種別では、製造業が発生量634千トン/日、集中量419千トン/日と最も多くなっています。
- 県市別では、愛知県が発生量747千トン/日、集中量479千トン/日と最も多くなっています。
- 物流センサスの対象業種である製造業・卸売業・倉庫業について、第3回調査(平成8年)と第4回調査(平成19年)を比較すると、発生量で1.3倍、集中量で1.7倍に増加しています。



発生・集中量の他都市圏との比較



京阪神都市圏調査圏域・・・滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県
東京都市圏調査圏域・・・東京都、神奈川県、埼玉県、茨城県、千葉県

資料: 物流の実態に関する調査(発着物資ファイル)、物流センサス(H17)、
第4回京阪神都市圏総合交通体系調査、
第4回東京都市圏総合交通体系調査

第3回調査との比較

業 種	発生貨物量		集中貨物量	
	第4回	第3回	第4回	第3回
道路貨物運送業	269.4	—	180.0	—
飲食店・宿泊業	0.1	—	3.8	—
サービス業	28.4	—	41.3	—
医療・教育他	0.3	—	0.3	—
小売業	8.1	19.2	15.4	11.8
鉱業	—	59.0	—	0.6
建設業	—	69.7	—	2.9
その他	—	19.2	—	1.1
製造業	634.3	478.4	418.8	199.6
卸売業	173.4	133.6	100.1	53.5
倉庫業	92.6	61.6	0.6	49.4
製造・卸売・倉庫業計	900.4	673.6	519.4	302.5
業種計	1,206.7	840.7	760.2	318.8

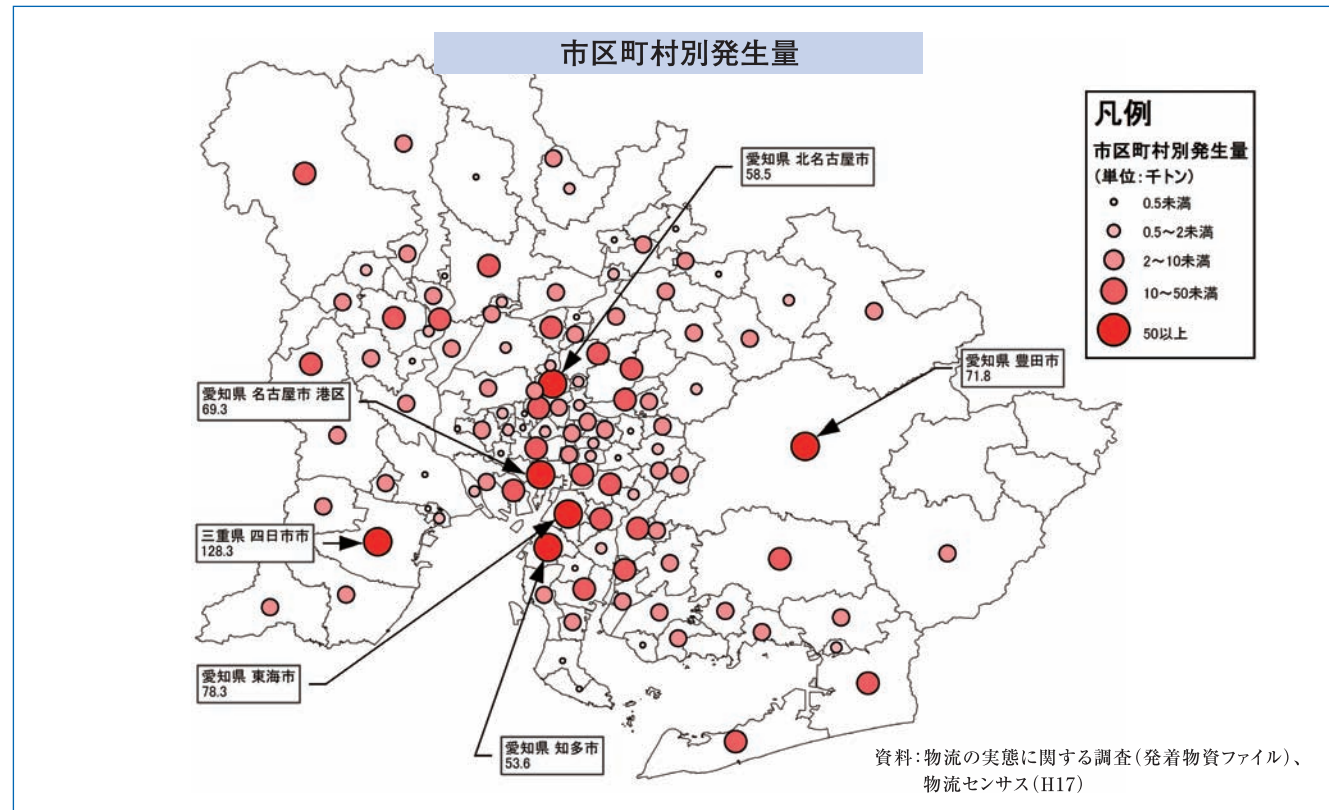
1.3倍 1.7倍
: 物流センサスの値
— : 調査対象外

資料: 物流の実態に関する調査(発着物資ファイル)、
物流センサス(H17)、第3回中京都市圏物流調査

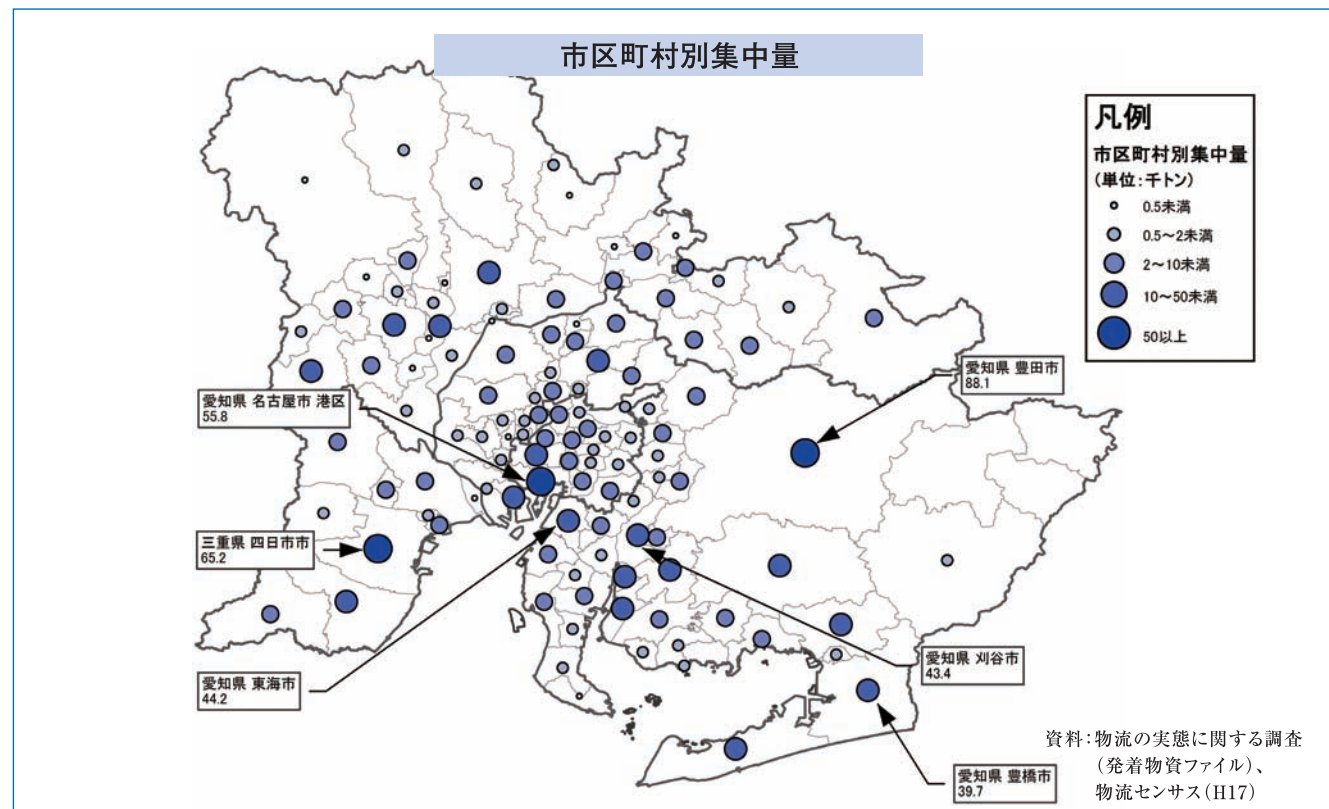


(2)市区町村別 発生・集中量

- 三重県四日市市(128千トン)が発生量が最も多く、次いで愛知県東海市(78千トン)、豊田市(72千トン)となっています。
- その他に、名古屋市港区(69千トン)、知多市(54千トン)、など、港湾を有する市区において発生量が多くなっています。

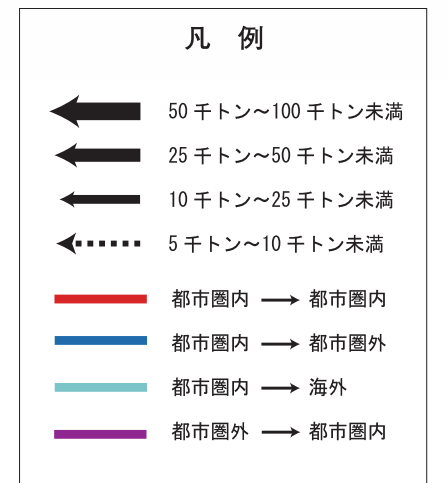
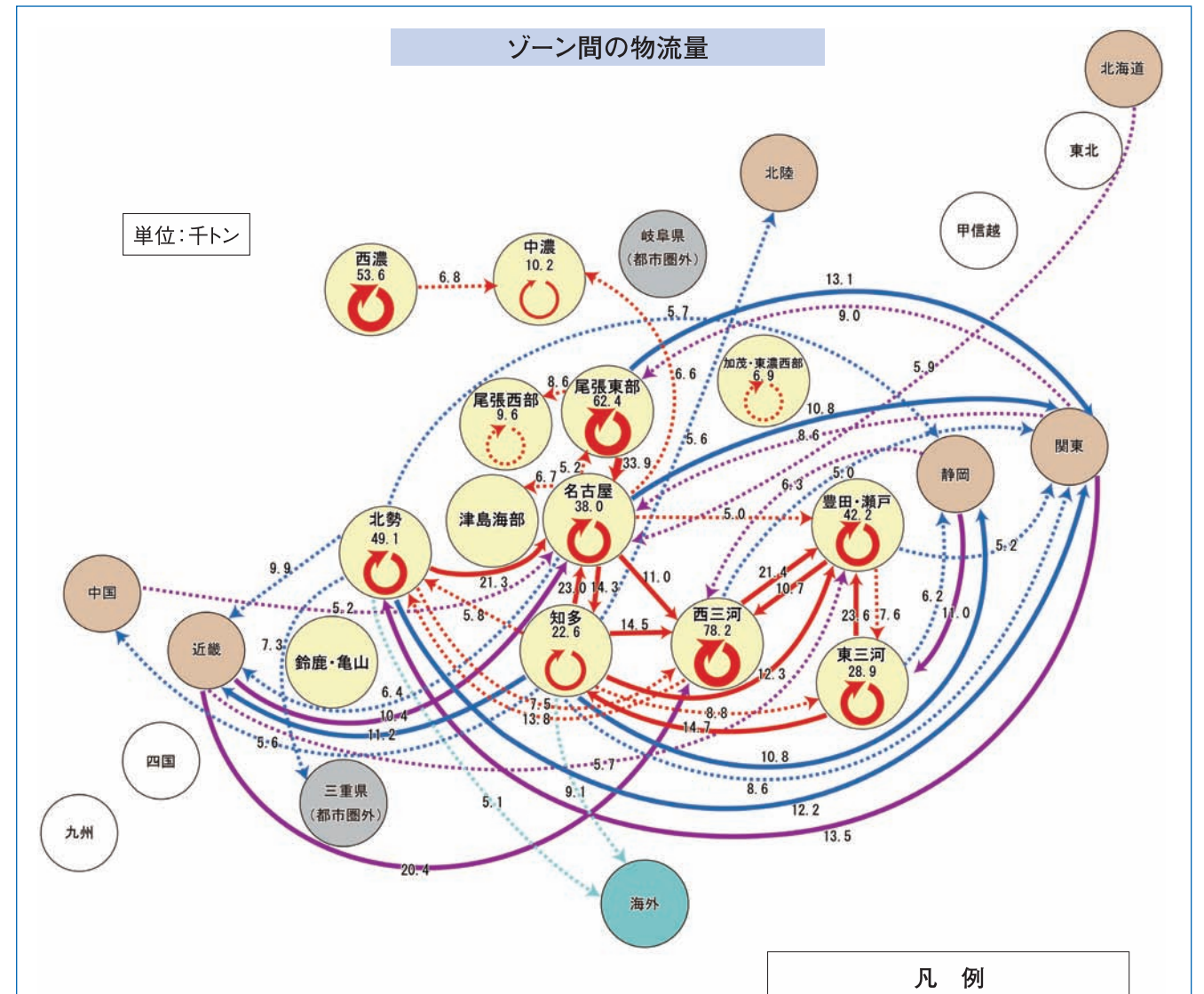


- 愛知県豊田市(88千トン)が集中量が最も多く、次いで三重県四日市市(65千トン)となっています。
- その他に、名古屋市港区(56千トン)、愛知県東海市(44千トン)、刈谷市(43千トン)、豊橋市(40千トン)の順で集中量が多くなっています。



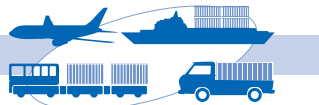
(3)ゾーン間物流量

- パーソントリップ調査の大ゾーンレベルのつながりを物流量でみると、西三河、尾張東部、西濃ゾーン内々の流動が多くなっています。
- 中京都市圏外とのつながりをみると、尾張東部、北勢、名古屋、知多から関東への流動が多くなっています。



※ 5千トン未満は非表示とする

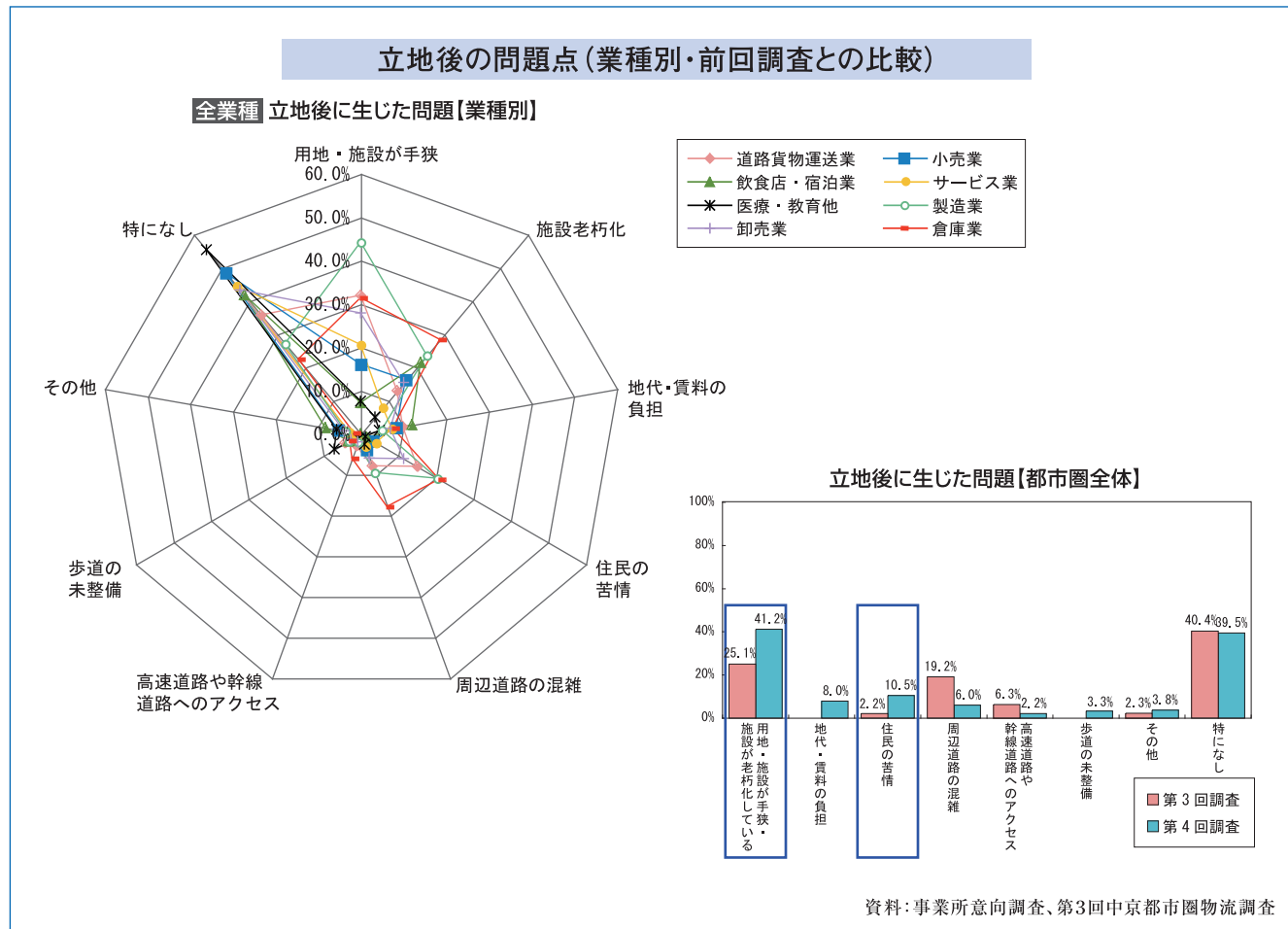
資料:物流の実態に関する調査(発着物資ファイル)、物流センサス(H17)



3.2 事業所の意向に関する調査

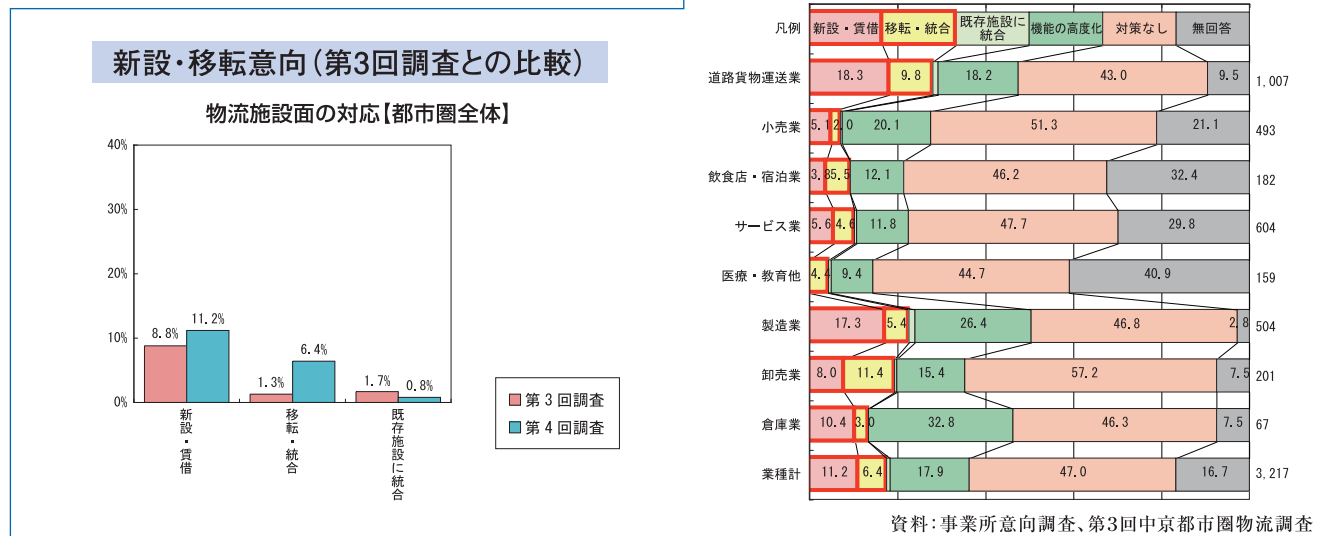
(1) 立地後の問題点

- 立地後に生じた問題として、「用地・施設が手狭」、「施設が老朽化している」が多くなっています。
- 第3回物流調査に比べ、「用地・施設に関する問題点」、「住民の苦情」を感じる事業所の割合が増えています。
- 他の業種と比較して、製造業は「用地・施設が手狭」を問題としている事業所が多くなっています。



(2) 新設・移転意向

- 事業所の新設・移転意向のある事業所は全体の約2割を占めています。
- 第3回物流調査に比べその割合は多くなっています。

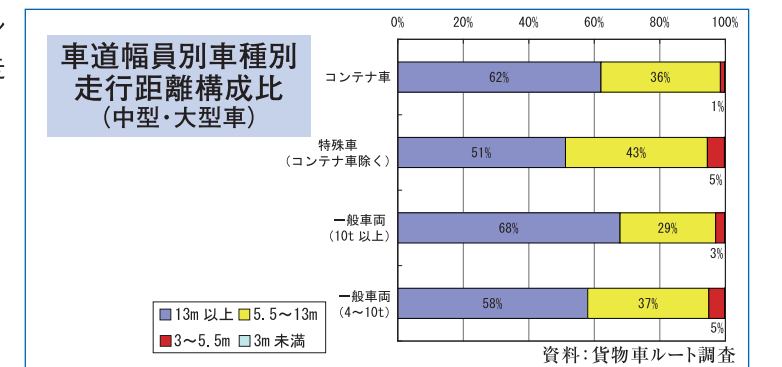


3.3 貨物車ルート調査

注: 構成比及び値は、貨物車ルート調査で得られたサンプルでの集計結果です。

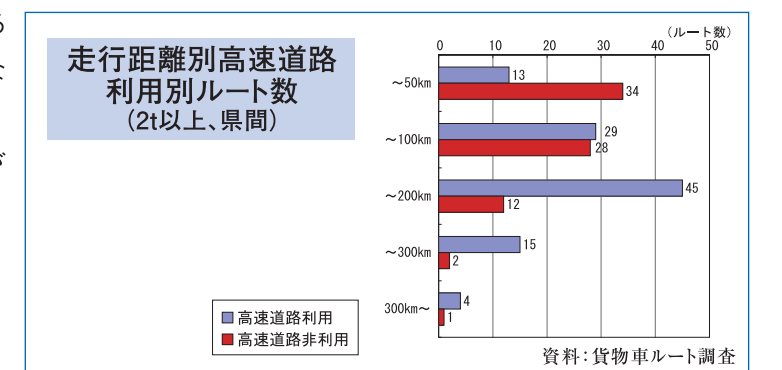
(1) 幅員の狭い道路での貨物車の走行

- 多くの車両が幅員5.5m以上の道路を走行していますが、中には幅員5.5m未満の道路を走行する車両も若干(1~5%)みられます。



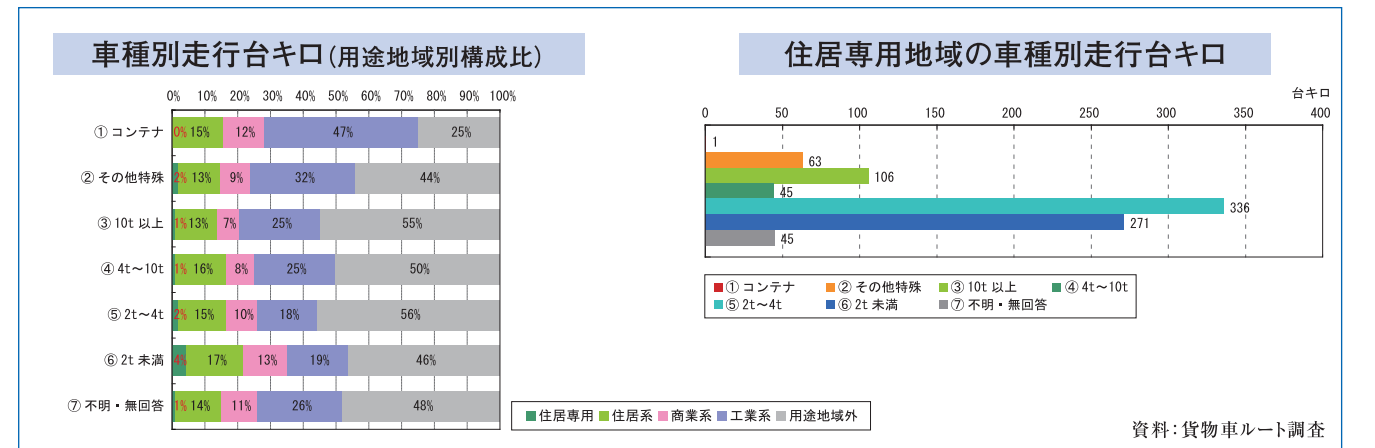
(2) 貨物車の高速道路利用状況

- 高速道路を利用するルートは100kmを超えるような長距離が多く、逆に高速道路を利用しないルートは50km以下が最も多くなっています。
- 50~100kmで、高速道路の利用・非利用が逆転しています。

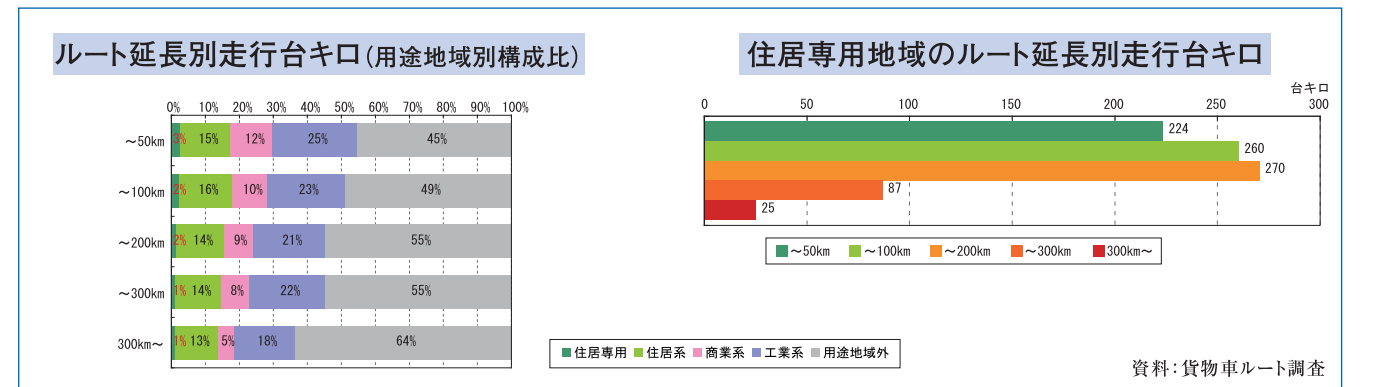


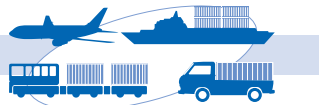
(3) 住居系の用途地域での貨物車の走行

- 住居専用地域を走行する貨物車は1~4%となっています。
- 最大積載量が減少すると、住居系用途地域の走行が増加する傾向がみられます。



- 走行距離が長くなると、住居系用途地域の走行が減少する傾向がみられます。

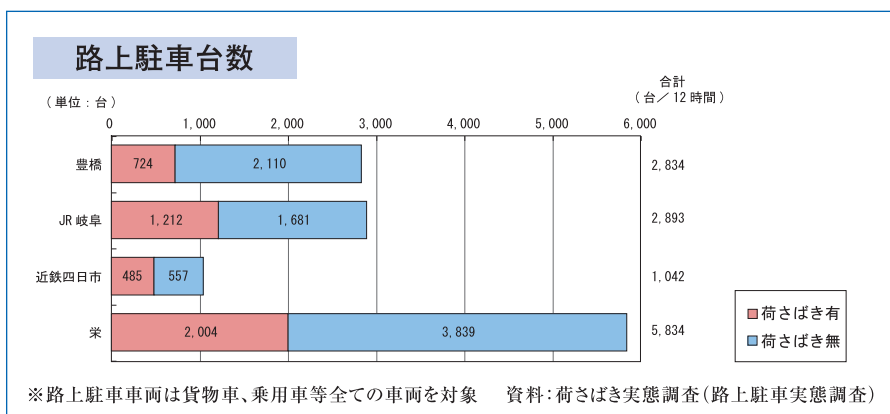




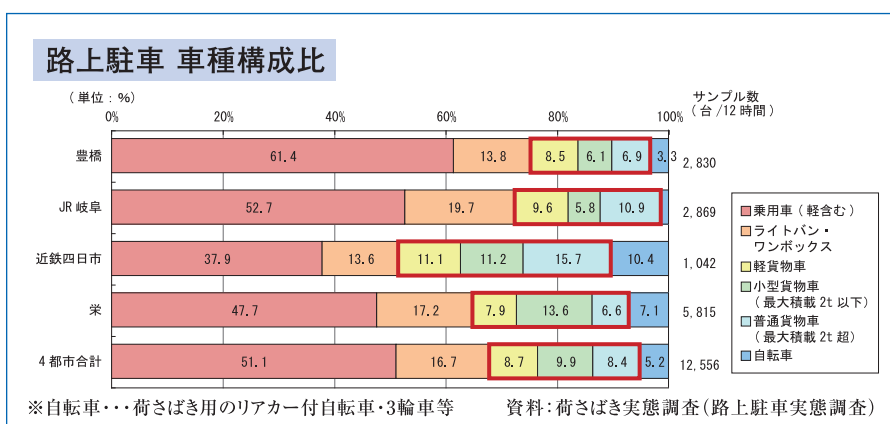
3.4 荷さばき実態調査

(1) 路上駐車実態

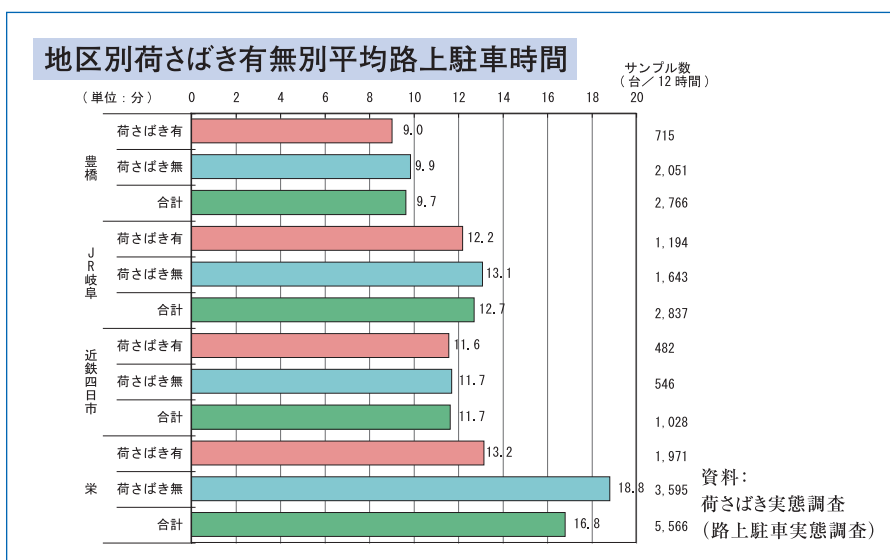
● 路上駐車台数は、栄地区が最も多く、次いでJR岐阜駅前地区、豊橋駅前地区が続き、近鉄四日市駅前地区が最も少なくなっています。



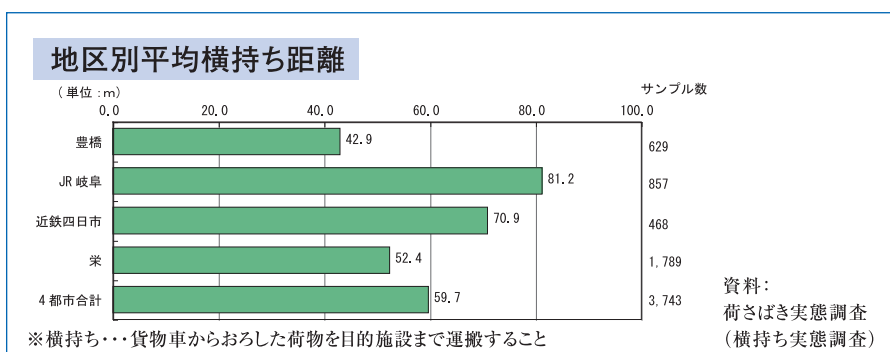
● 路上駐車のうち、貨物車(軽貨物車、小型貨物車、普通貨物車)の占める割合は、豊橋駅前地区が21.5%、JR岐阜駅前地区が26.3%、近鉄四日市駅前地区が38.0%、栄地区が28.1%となっています。



● 荷さばき有りの場合の平均路上駐車時間は、栄地区が最も長く13.2分、次いでJR岐阜駅前地区が12.2分、近鉄四日市駅前地区が11.6分、最も短い豊橋駅前地区が9.0分となっています。

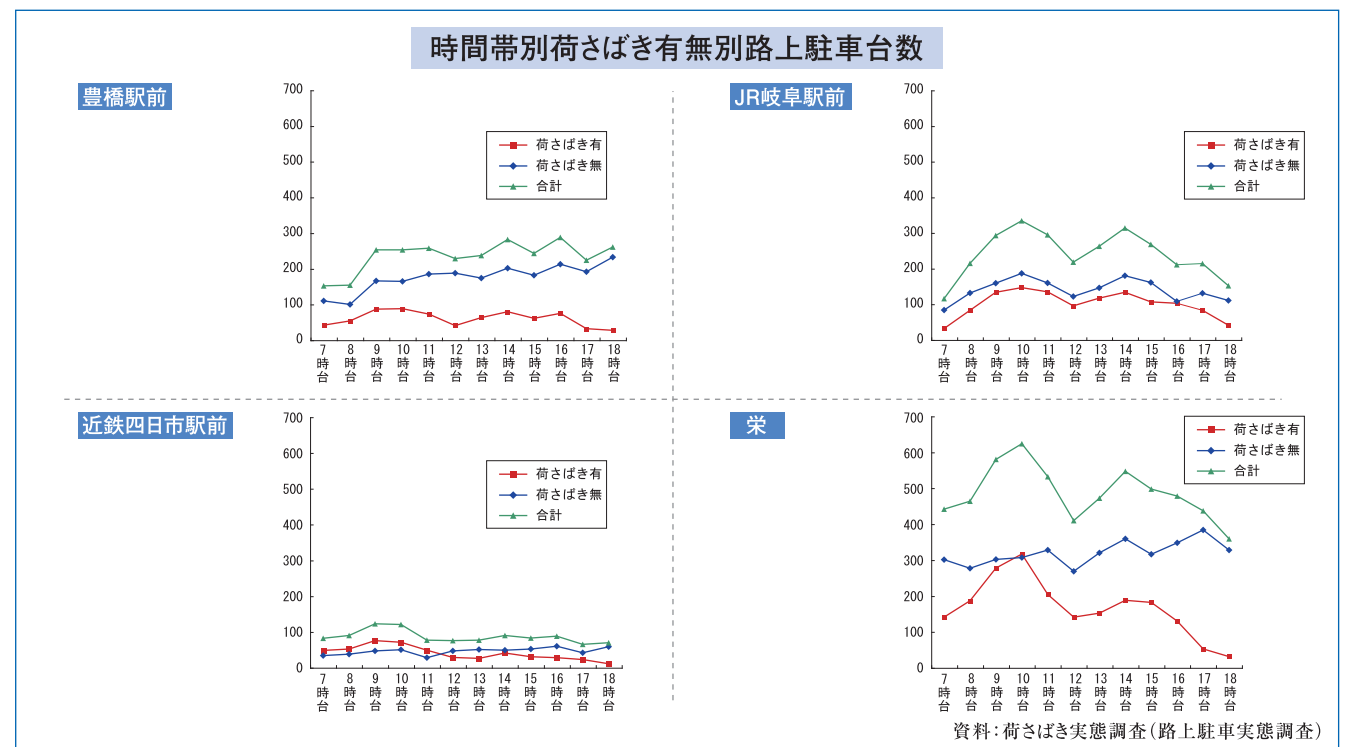


● 横持ち距離は、JR岐阜駅前地区が最も長く81.2m、次いで近鉄四日市駅前地区が70.9m、栄地区が52.4m、最も短い豊橋駅前地区が42.9mとなっています。



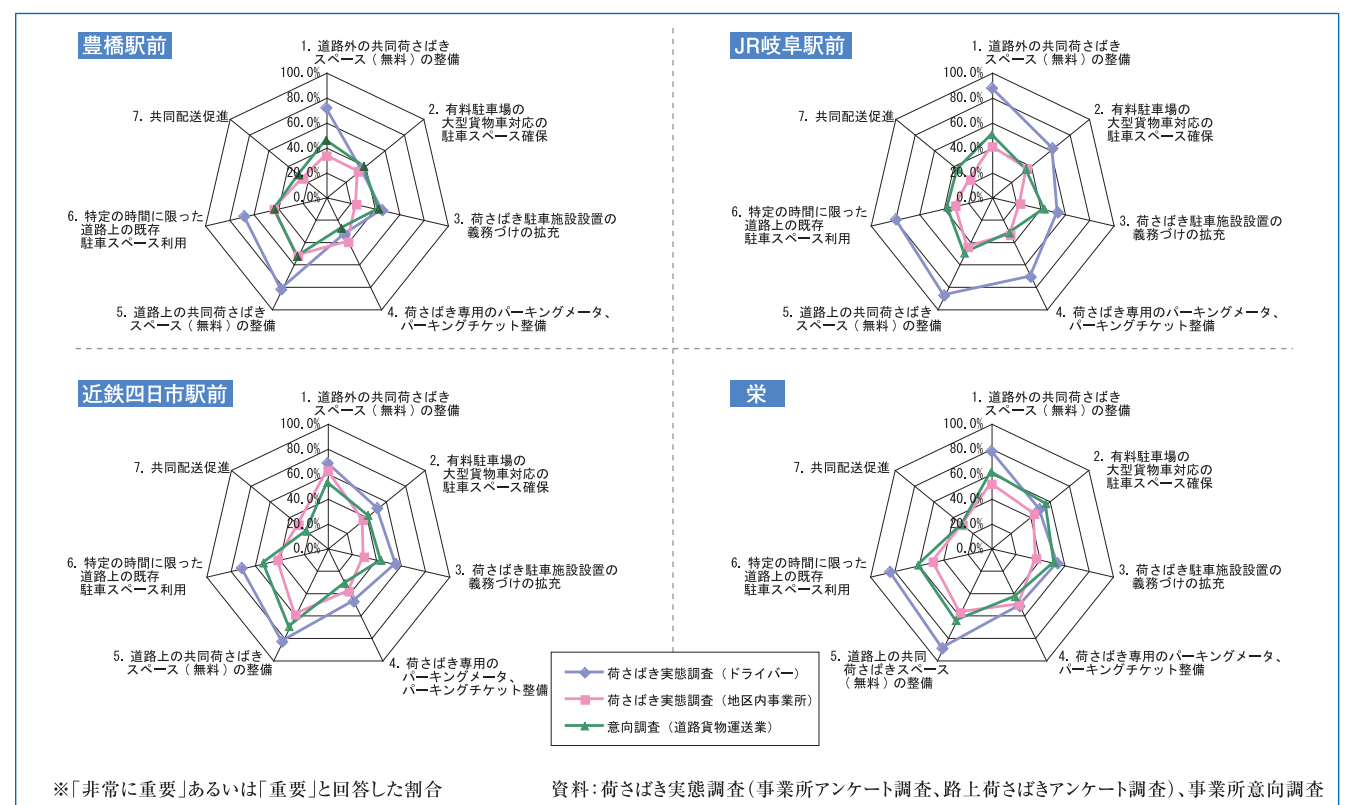
(2) 荷さばき駐車台数

● 荷さばき活動のピーク時間帯は9時台(近鉄四日市)～10時台(豊橋・JR岐阜・栄)となっています。



(3) 荷さばき対策ニーズ

- ドライバーの荷さばき施設整備ニーズが非常に多く、特に、道路上または道路外の共同荷さばきスペース(無料)の整備ニーズが多くなっています。
- 豊橋駅前地区は「荷さばき専用のパーキングメータ整備」のニーズが少なくなっています。
- JR岐阜駅前地区は「荷さばき専用パーキングメータ整備」のニーズが多くなっています。
- 近鉄四日市駅前地区は「道路外の共同荷さばきスペース」に対して地区内の事業所のニーズが多くなっています。
- 栄地区はドライバーの「特定の時間に限った道路上の既存駐車スペース利用」のニーズが多くなっています。



4 現状分析結果



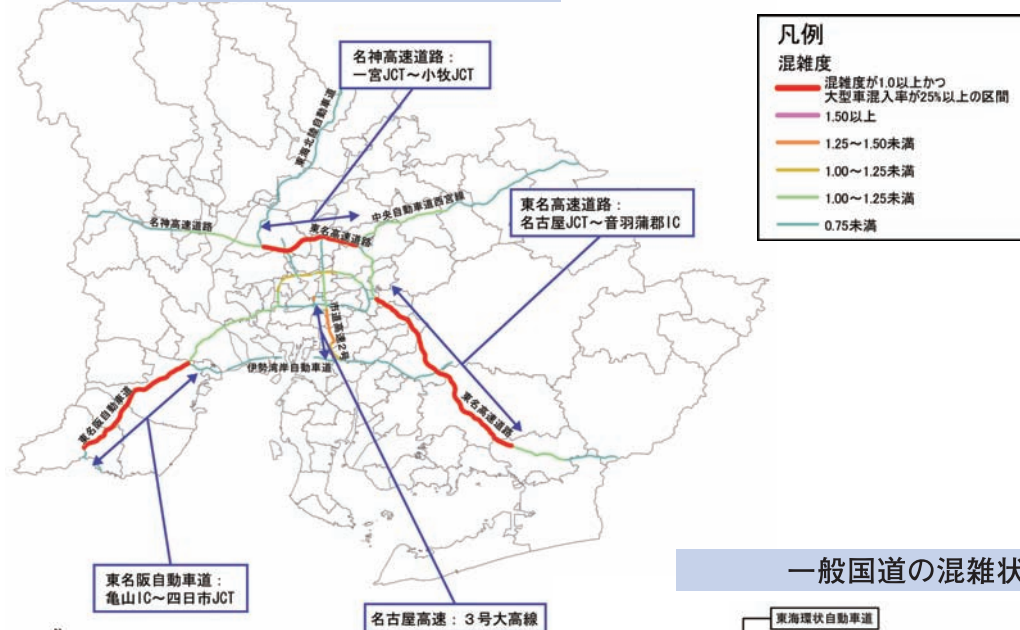
4.1 交通ネットワーク整備

(1) 物流の非効率を招く“幹線道路における交通渋滞”

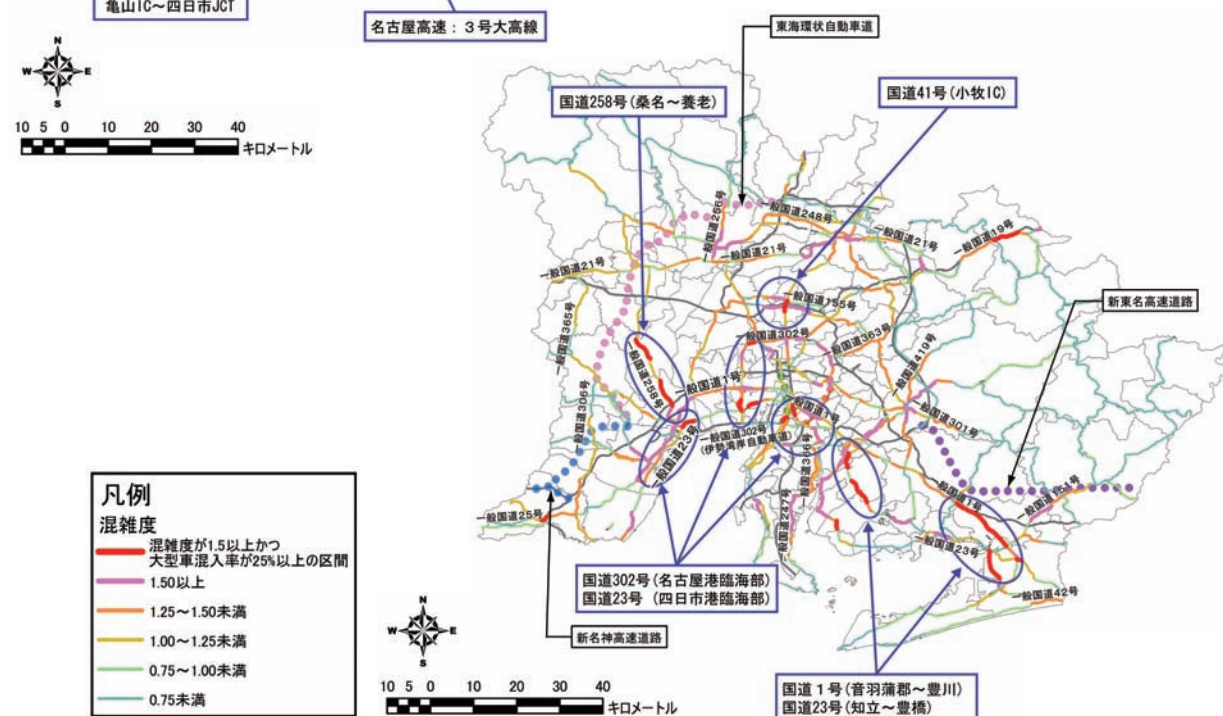
明確化できた内容

- 広域輸送ルートとなる高速道路、臨海部の一般国道、高速道路と並行する一般国道、高速道路未整備箇所で大車混入率が高く混雑が激しい箇所があります。
 - 高速道路：東名阪自動車道、名神高速道路、名古屋高速3号線、東名高速道路
 - 臨海部の一般国道：名古屋港・四日市港など臨海部の国道1号や23号
 - 高速道路と並行する一般国道：国道1号、23号
 - 高速道路未整備箇所：国道258号

高速道路の混雑状況



一般国道の混雑状況



注)○印は混雑状況が顕著な区間・箇所を示す
資料：道路交通センサス(H17)

4 現状分析結果



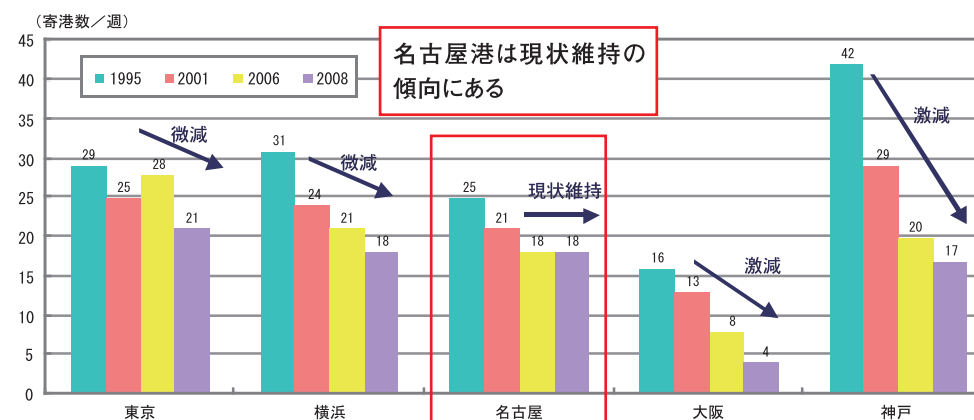
分析・考察

- 高速道路においては、関西方面・関東方面への広域輸送が多い一方で、東西（関東、近畿）・南北（北陸）・環状方向において高速道路未整備区間があることから交通混雑が発生し、物流の非効率を招いていると推察されます。物流事業者からの整備ニーズからもその様相がうかがえます。
- 一般国道においては、IC付近、橋梁付近および港湾アクセス道路で交通混雑が発生しており、一般道路自体の未整備、高速道路未整備、貨物車の物流コスト削減志向による高速道路利用の回避が要因となり一般国道に負荷がかかっていると推察されます。

広域輸送の実態

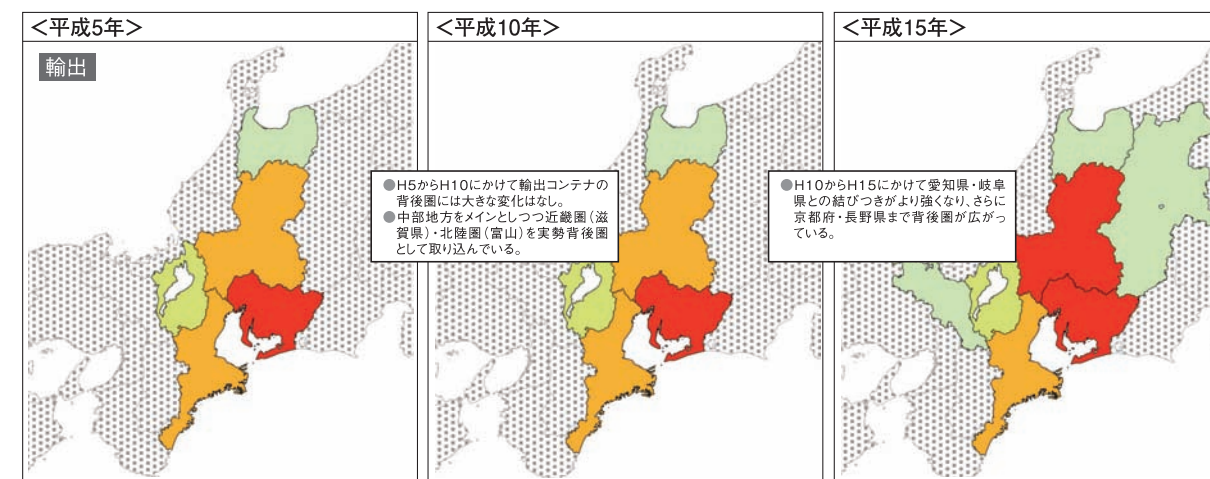
- 近年の基幹航路数の推移をみると、阪神港・京浜港が減少傾向にあるのに対し、中京都市圏の中核港湾である名古屋港は横ばいであり、順調な貨物の集荷が推察されます。
- 名古屋港の背後圏は近年、拡大傾向にあります。

主要港湾の基幹航路数の推移

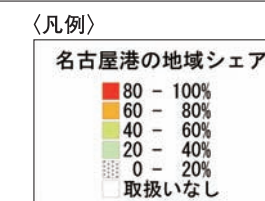


資料：国土交通省港湾局

名古屋港の背後圏域の拡大状況



背後圏は拡大傾向にあります



資料：全国輸出入コンテナ貨物流動調査(H5,10,15)



道路整備ニーズとその背景（高速道路）

【道路整備ニーズ】

- 物流事業者から「新東名高速道路」、「東海環状自動車道（西側）」、「新名神高速道路」、「名古屋環状2号線」の整備ニーズが多くあがっています。
- 物流事業者は東西方向や中京圏中心部を迂回する環状道路、さらには港湾等へのアクセス改善を望んでいると推察されます。

【高速道路整備状況】

- 以下の高速道路において未整備区間が存在し、これらが整備ニーズの背景にあると推察されます。
 - 近畿と結ぶ「新名神高速道路」
 - 関東と結ぶ「新東名高速道路」
 - 中京都市圏をつなぐ「東海環状自動車道（西側区間）」「名古屋環状2号線」

高速道路整備ニーズ



注（ ）内は、事業所意向調査における整備ニーズ回答数
資料：道路交通センサス（H17）、事業所意向調査



道路整備ニーズとその背景（一般国道）

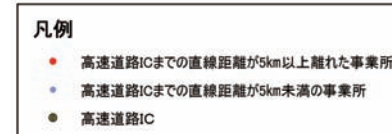
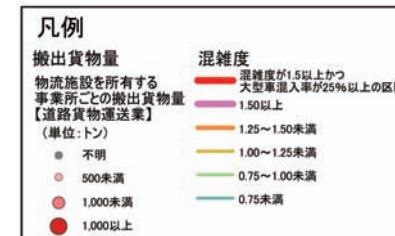
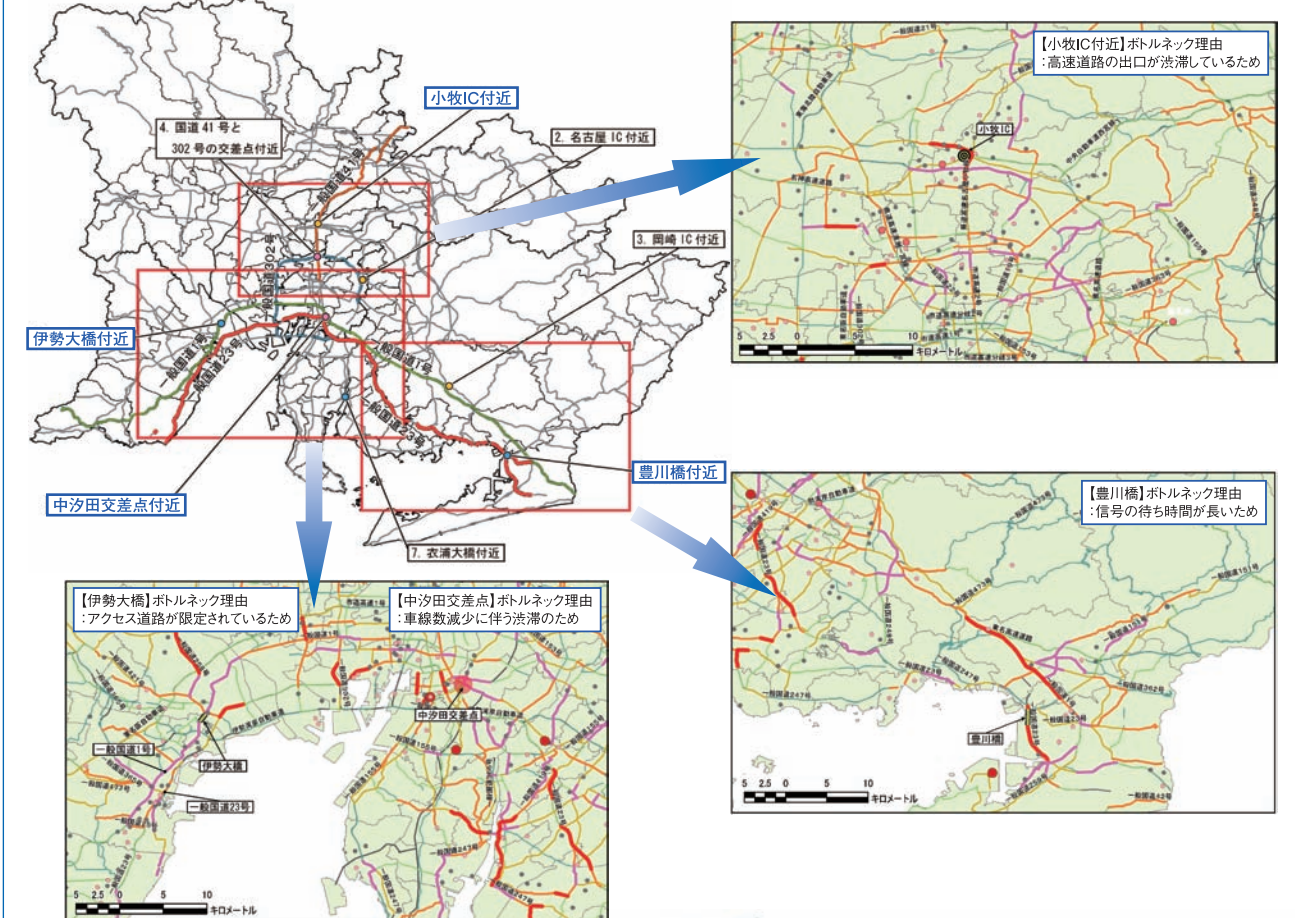
【道路整備ニーズ】

- 物流事業者からボトルネック解消箇所として「小牧IC付近」、「岡崎IC付近」、「豊川橋付近」、「伊勢大橋付近」、「中汐田交差点」の整備ニーズがあがっています。

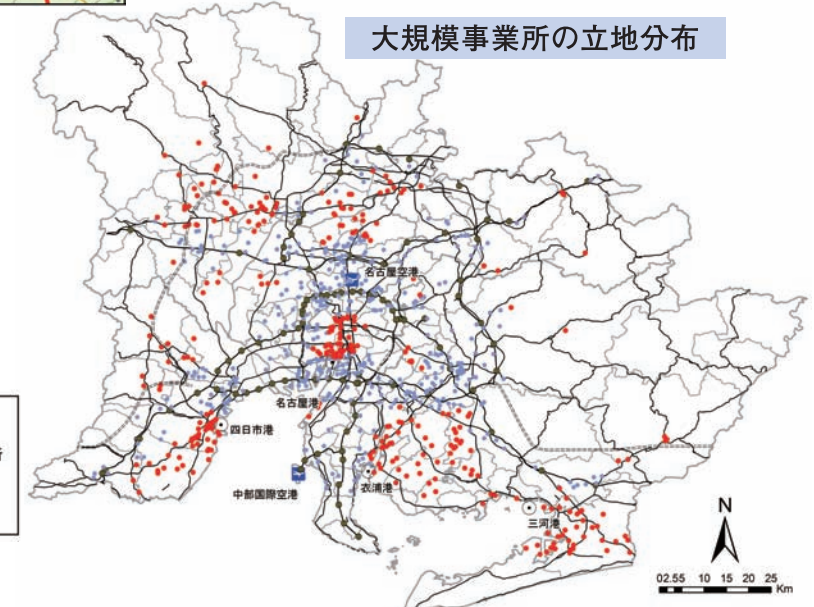
【物流拠点を利用する事業所の立地分布とアクセス道路の関係】

- 物流拠点のうち、港湾周辺において、貨物量が多い事業所が多く立地しています。特に、四日市港では、臨海部に事業所が立地していますが、ICまでのアクセス距離が長く、一般国道を利用せざるを得ない実態が渋滞要因の一つになっていると推察されます。

一般国道におけるボトルネック解消ニーズ



大規模事業所の立地分布



資料：物流の実態に関する調査（発着物資ファイル）、
事業所意向調査、物流センサス（H17）、道路交通センサス（H17）

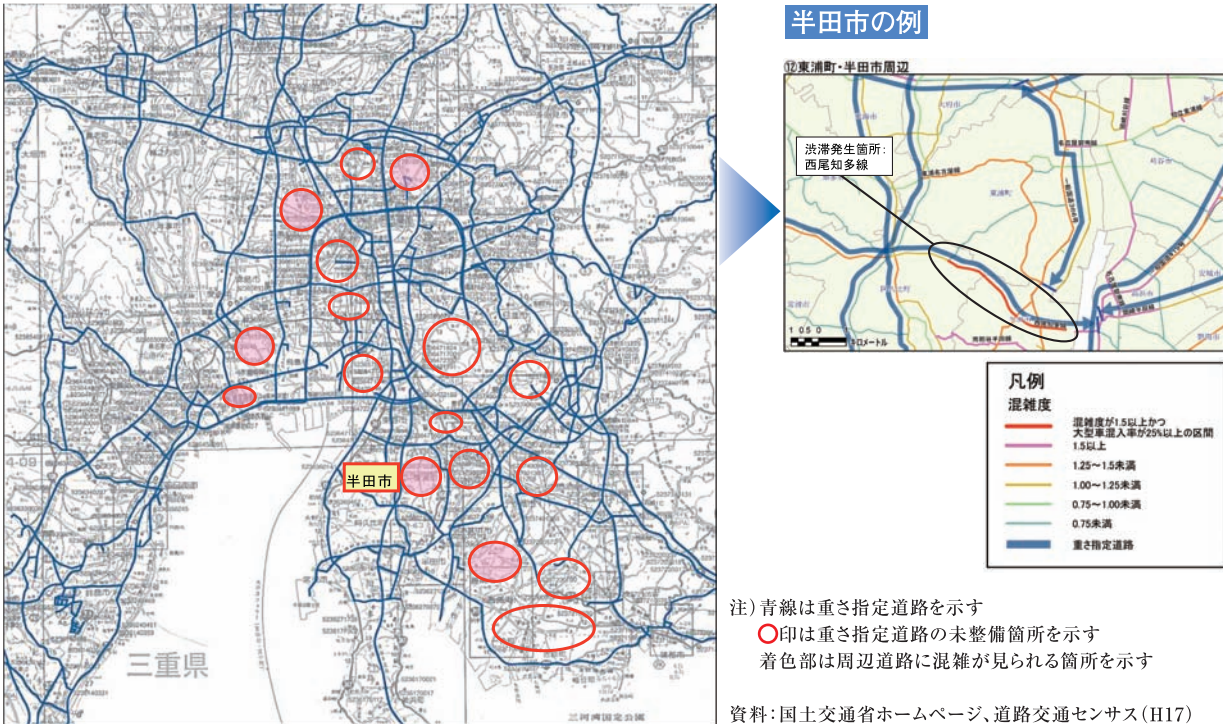


(2)生産物流に関わる“大型貨物車の迂回や市街地内の通過”

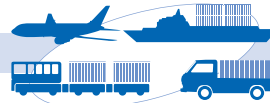
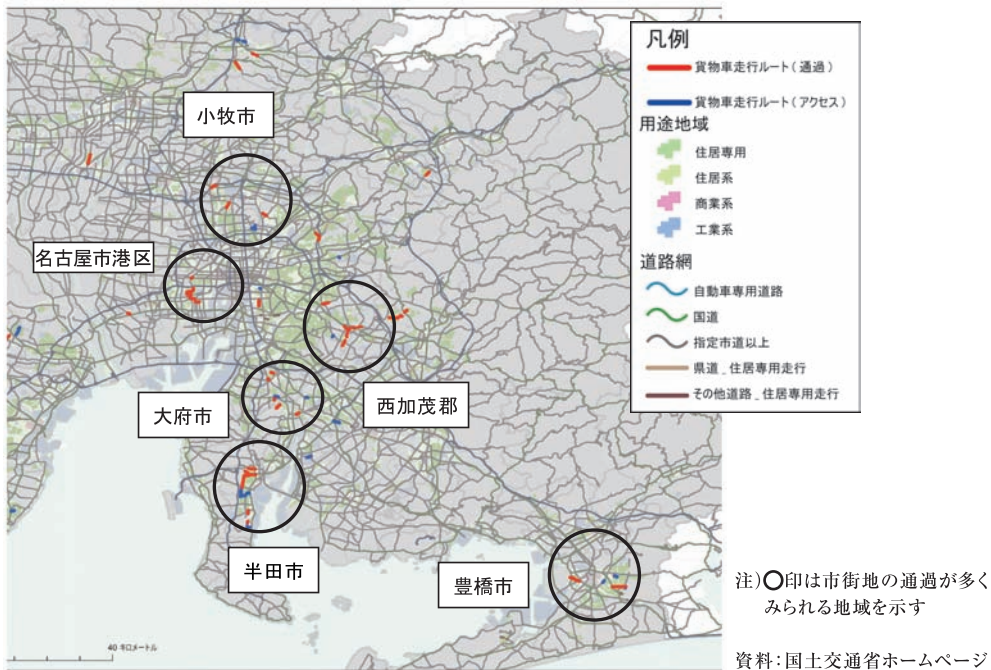
明確化できた内容

- 稲沢市(国道22号)、名古屋市港区(国道23号)、弥富市(国道258号、一宮蟹江線)、桑名市(国道1、23号)、半田市(西尾知多線)、碧南市(国道23、247号)の、重さ指定道路が整備されていない区間(空白地域)の周辺で混雑がみられます。
- 豊橋市、豊田市、半田市等の県道または市道において、大型貨物車の市街地の通過がみられます。

重さ指定道路の整備状況



大型貨物車の市街地通過実態



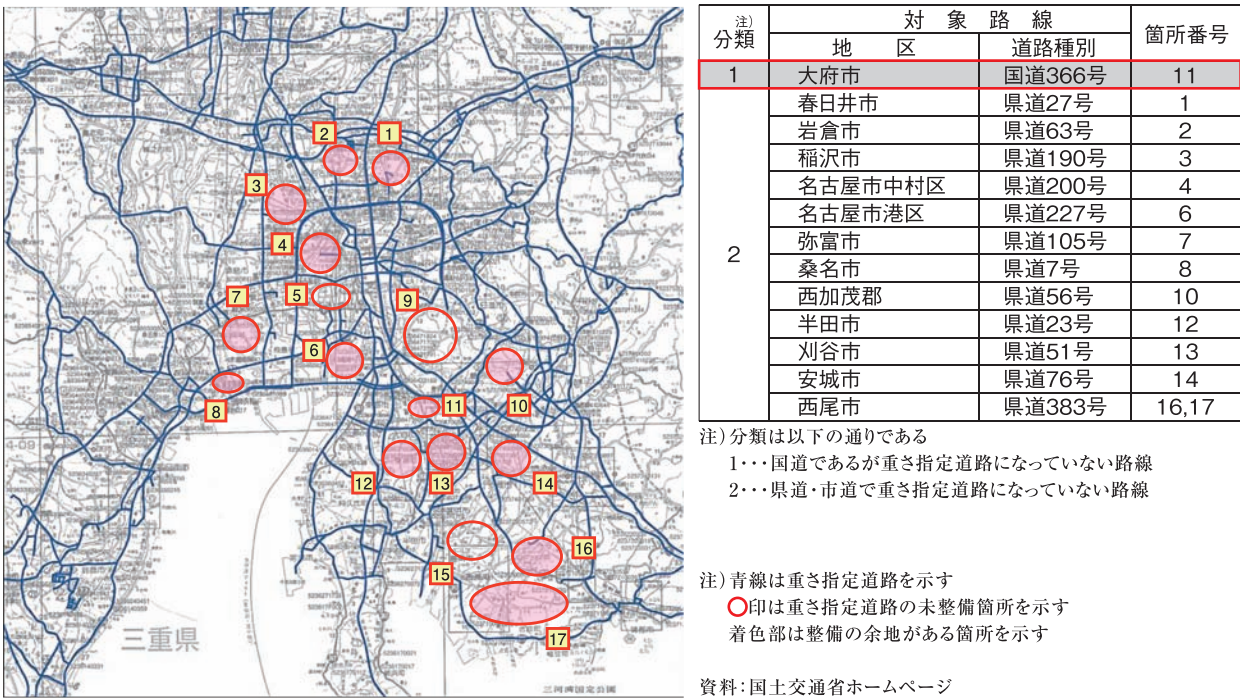
分析・考察

- 大型貨物車の迂回については、重さ指定道路の未整備区間の存在が大きな要因と推察され、事業所からもネットワーク整備ニーズが挙がっています。
- 市街地の通過については、「長距離輸送のルートまたは経由地がある」「代替路がない」「代替路があるにも関わらず、時間短縮を目的としている」ことが主な要因と推察されます。

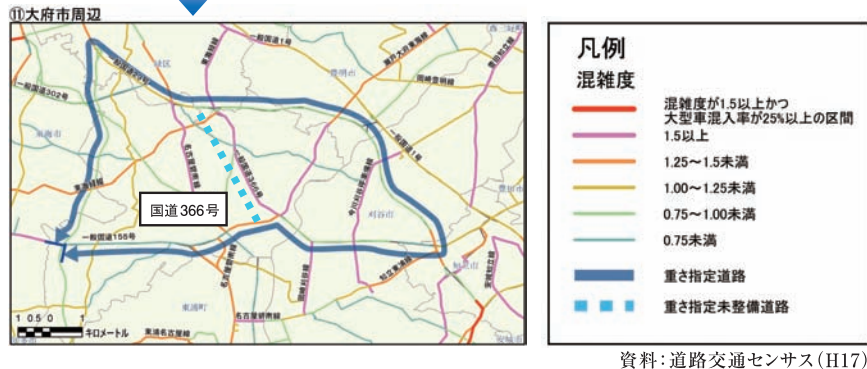
大型貨物車が迂回ルートを利用する要因

- 重さ指定道路の整備状況を見ると、不連続でネットワークを形成していない区間や、物流上重要な役割を果たしているにもかかわらず、重さ指定道路になっていない箇所が多くなっています。道路種別ごとに整理すると以下の通りです。
- 【国道】
- 大府市(国道366号)
- 【県道または市道】
- 岩倉市(県道63号)、春日井市(県道27号)、稲沢市(県道190号)、名古屋市中村区(県道200号)、名古屋市港区(県道227号)、弥富市(県道105号)、桑名市(県道7号)、西加茂郡(県道56号)、刈谷市(県道51号)、半田市(県道23号)、安城市(県道76号)、西尾市(県道383号)
 - 大型貨物車輸送ルートとして重要度が高い国道においても、重さ指定道路が未整備の区間が存在します。

重さ指定道路未整備路線



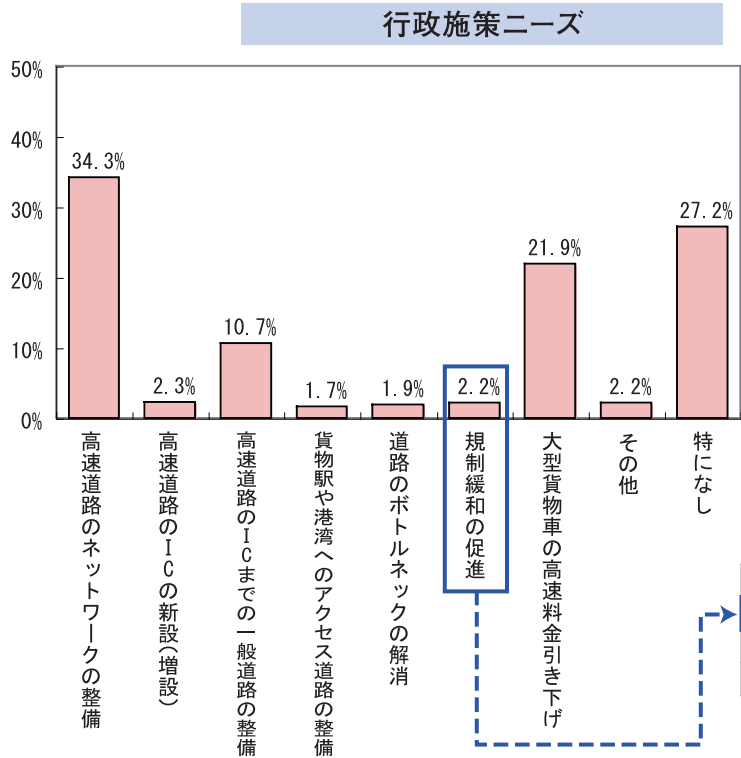
大府市の例





物流事業者による行政施策ニーズ

●事業所意向調査における「物流効率化のための行政施策」として、重さ指定道路のネットワーク整備ニーズが全事業所のうち道路貨物運送業23社からあがっています。



内訳

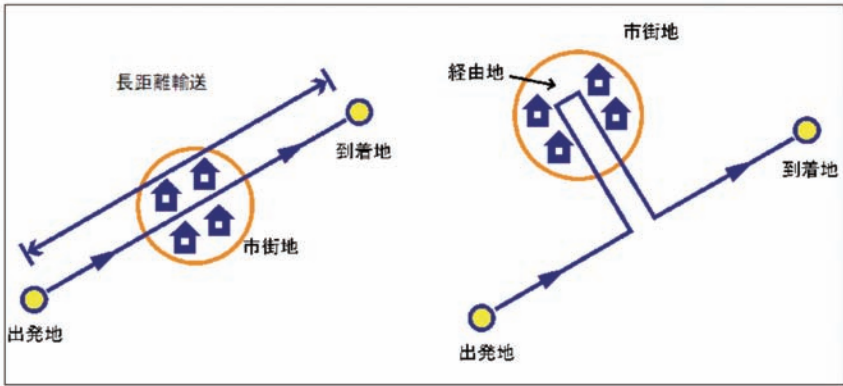
業 種	件 数
道路貨物運送業	23
サービス業	1
倉庫業	9

資料:事業所意向調査

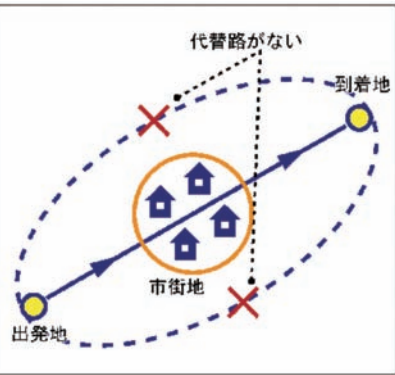
大型貨物車が市街地を通過する要因

●市街地における大型貨物車の通過状況を見ると、以下の3パターンに分類されます。

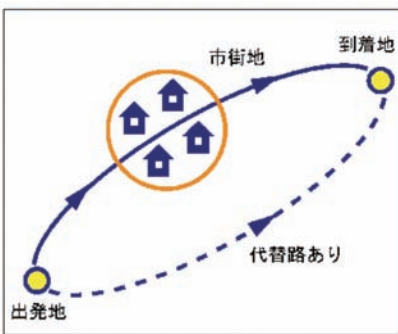
- ①長距離輸送のルートまたは経由地があることにより、市街地を通過している。
・・・市街地内の通過に対して対応は不可能である。



- ②代替路がなく、市街地の通過を余儀なくされている。
・・・市街地内の通過に対して対応は難しい(代替路の整備が必要)。



- ③代替路があるにも関わらず、時間短縮を目的として市街地を通過している。
・・・市街地内の通過に対して何らかの対応が可能である。



パターン別大型貨物車市街地通過実態

パターン①:長距離輸送のルートまたは経由地があることにより、市街地を通過しています(対応不可能)

- 豊橋市(市道)、知多郡(市道)、高浜市(市道)、北名古屋市(県道451号)、関市(県道248号、県道367号、市道)

パターン②:代替路がなく、市街地の通過を余儀なくされています(対応困難)

- 西加茂郡(市道)、尾張旭市(県道213号)、羽島市(県道153号)

パターン③:代替路があるにも関わらず、時間短縮を目的として市街地を通過しています(対応可能)

- 豊橋市(県道386号、市道)、大府市(市道)、岩倉市(市道)、弥富市(県道109号)

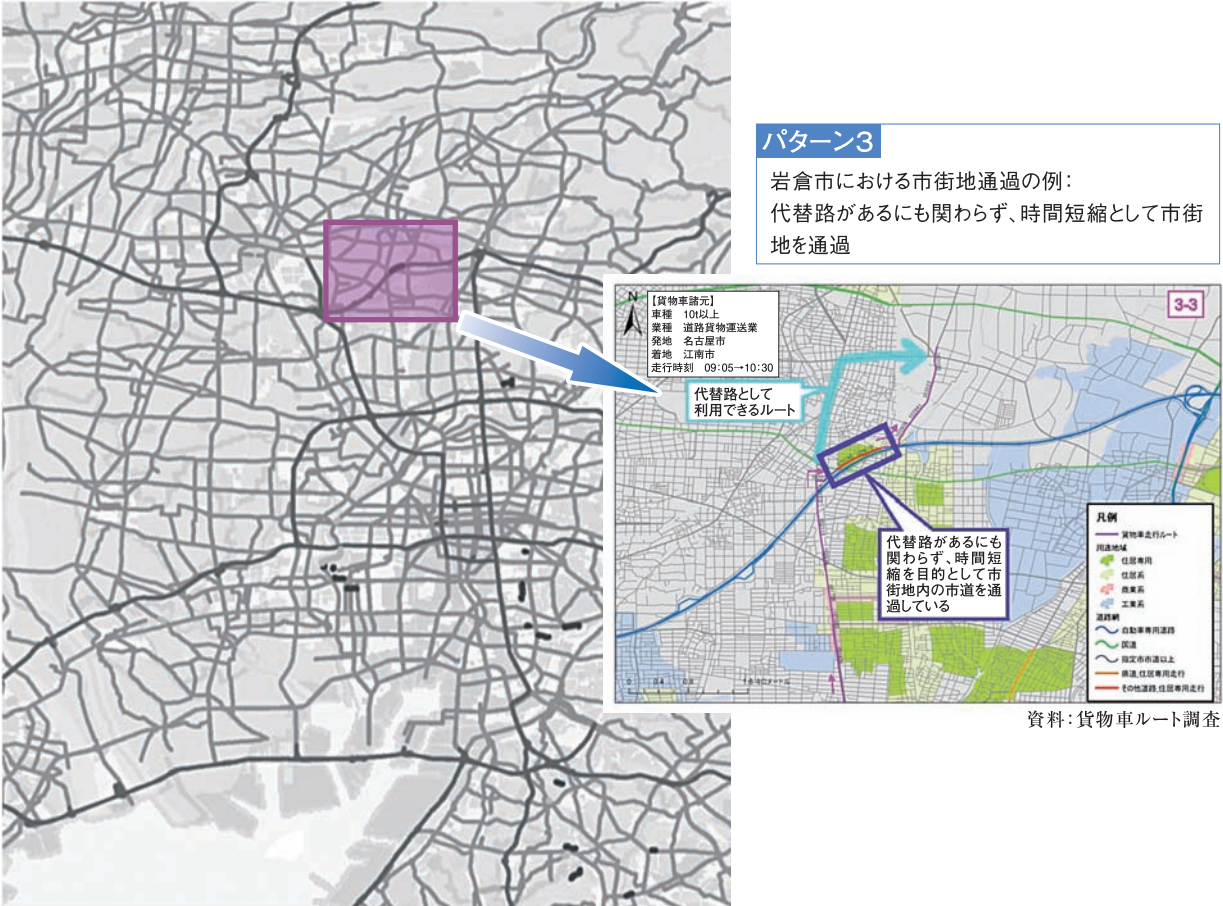
パターン別大型貨物車市街地通過実態

パターン	対 象 路 線		ル ー ト		業 種
	地 区	道 路 種 別	発 地	着 地	
① (対応不可能)	豊橋市	市道	名古屋市	豊橋市	製造業
	知多郡	市道	半田市	大府市	道路貨物運送業
	高浜市	市道	半田市	高松市	道路貨物運送業
	北名古屋市	県道 451 号	海部郡飛鳥村	犬山市	道路貨物運送業
	関市	県道 367 号	関市	兵庫	製造業
	関市	県道 248 号、市道	関市	埼玉	製造業
② (対応困難)	西加茂郡	市道	名古屋市	名古屋市	道路貨物運送業
	尾張旭市	県道 213 号	小牧市	尾張旭市	道路貨物運送業
	羽島市	県道 153 号	羽島市	名古屋市	道路貨物運送業
③ (対応可能)	豊橋市	県道 386 号、市道	豊橋市	豊橋市	製造業
	大府市	市道	四日市市	四日市市	道路貨物運送業
	岩倉市	市道	名古屋市	江南市	道路貨物運送業
	弥富市	県道 109 号	東海市	愛西市	道路貨物運送業

注)分類は以下の通りである 1:長距離輸送のルートまたは経由地があることにより、市街地を通過している(対応不可)
2:代替路がなく、市街地の通過を余儀なくされている(対応不可)
3:代替路があるにも関わらず、時間短縮を目的として市街地を通過している(対応可)

資料:貨物車ルート調査

大型貨物車の市街地走行箇所



資料:貨物車ルート調査



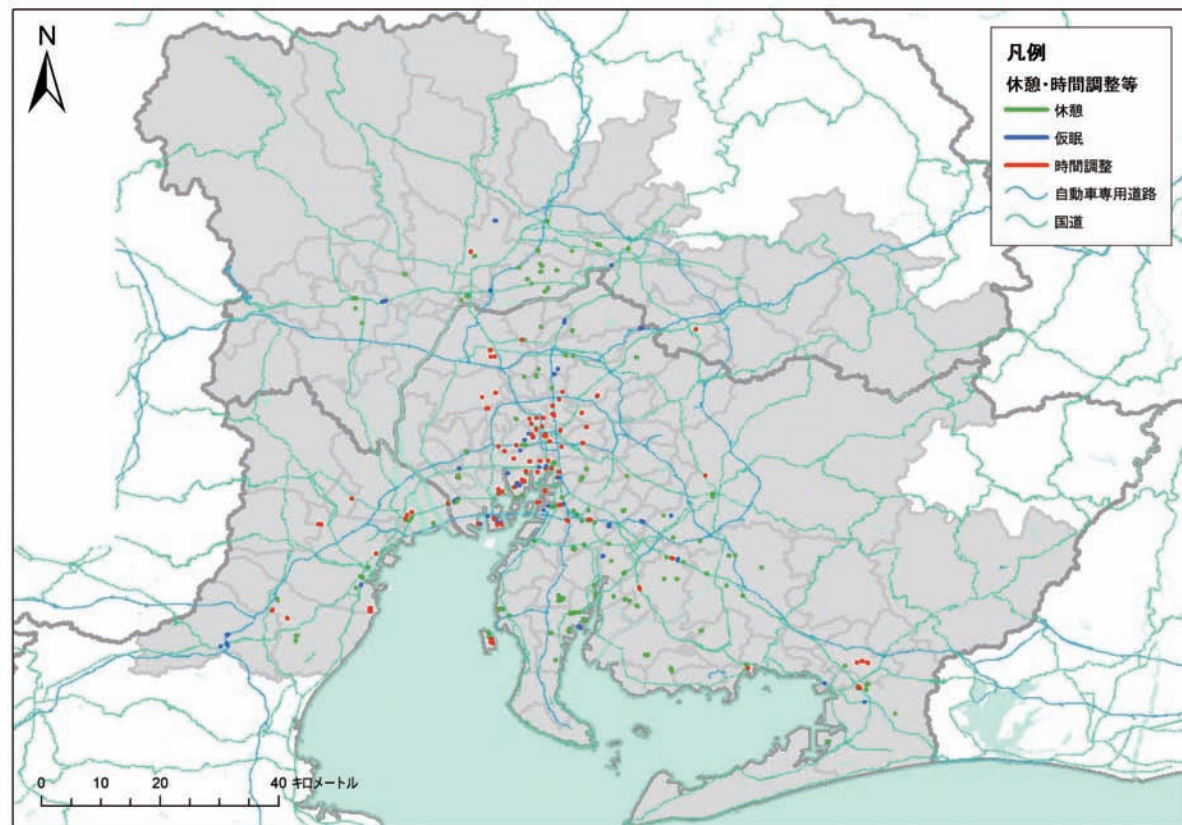
4.2 貨物車の路上待機の軽減

“幹線道路における貨物車の路上待機”の発生

明確化できた内容

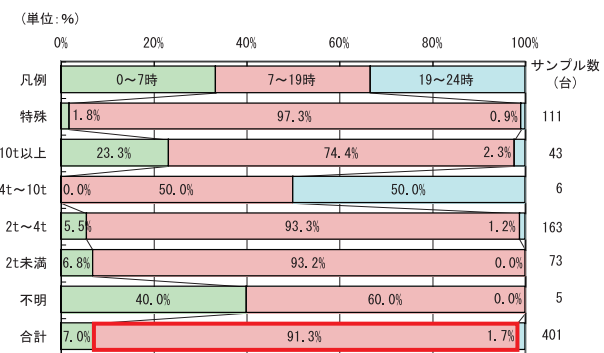
- 名古屋市中心部や南北の国道上等で貨物車の路上待機が発生しています。
- 路上待機における駐車時刻をみると昼間（7時～19時）の駐車が9割を占めること、駐車時間をみると30分以上の駐車が4割を占めることが確認できました。

貨物車の路上待機の発生状況



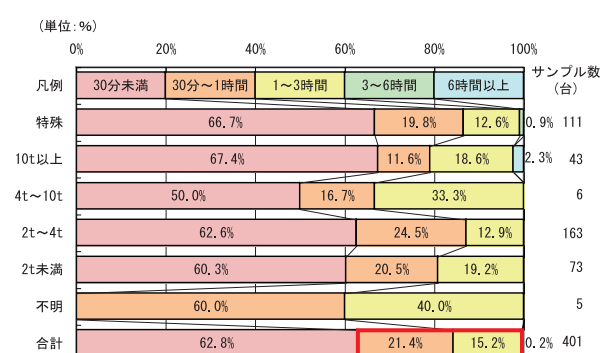
資料：貨物車ルート調査

路上駐車時刻帯



資料：貨物車ルート調査

駐車時間



資料：貨物車ルート調査



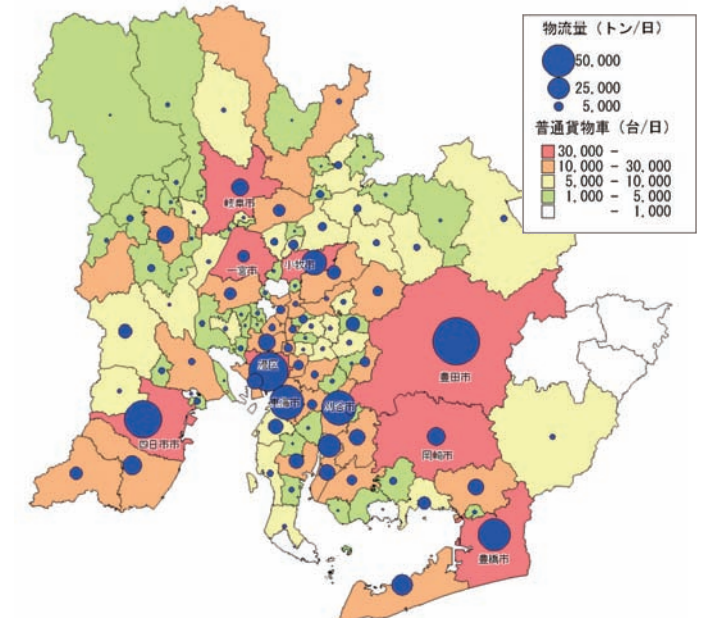
分析・考察

- 路上待機による時間調整をせざるを得ない実情が、「貨物車が集中する地域」において顕著であると推察されます。
- 事業所からは貨物車の駐車対策のための施設整備ニーズがあり、これらのニーズが多い地域での対策実施が路上待機の軽減に繋がる可能性があります。

地域別にみた貨物車・貨物の集中状況

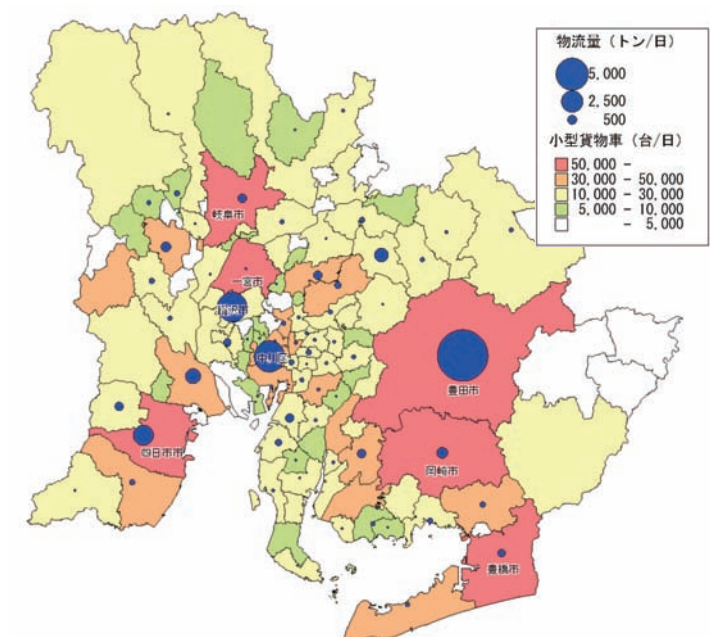
- 市区町村別の貨物車集中状況をみると、普通貨物車の集中量が多い市区町村として、小牧市・豊田市・岡崎市・豊橋市・岐阜市・四日市市・名古屋市港区等が挙げられます。
- このうち、豊田市・豊橋市・四日市市・名古屋市港区等では製造業・卸売業・倉庫業・道路貨物運賃業といった業種の貨物集中量が多くなっています。

市区町村別物流量と普通貨物車の集中状況



注) 物流量は製造業、卸売業、倉庫業、道路貨物運送業の搬入量
資料：物流の実態に関する調査（発着物資ファイル）、
道路交通センサス（H17）

市区町村別物流量と小型貨物車の集中状況



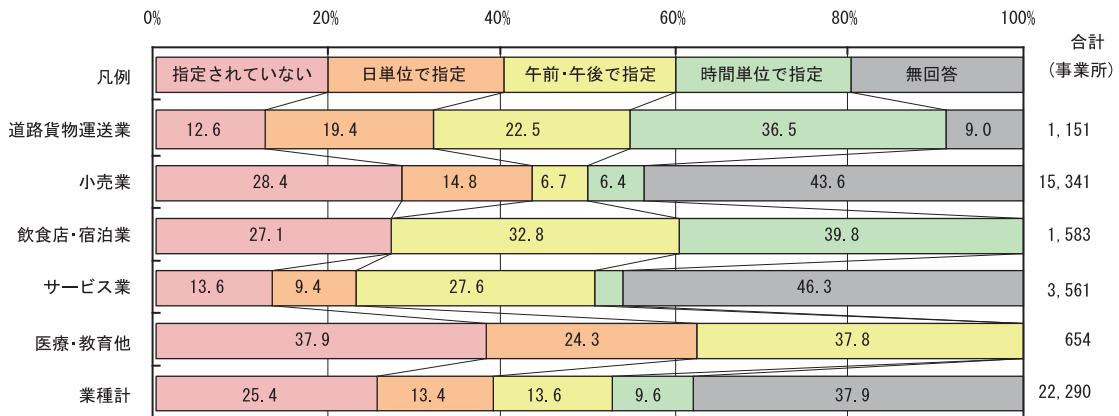
注) 物流量は小売業、サービス業、飲食・宿泊業、医療・教育他の搬入量
資料：物流の実態に関する調査（発着物資ファイル）、
道路交通センサス（H17）



路上待機による時間調整が必要となる要因

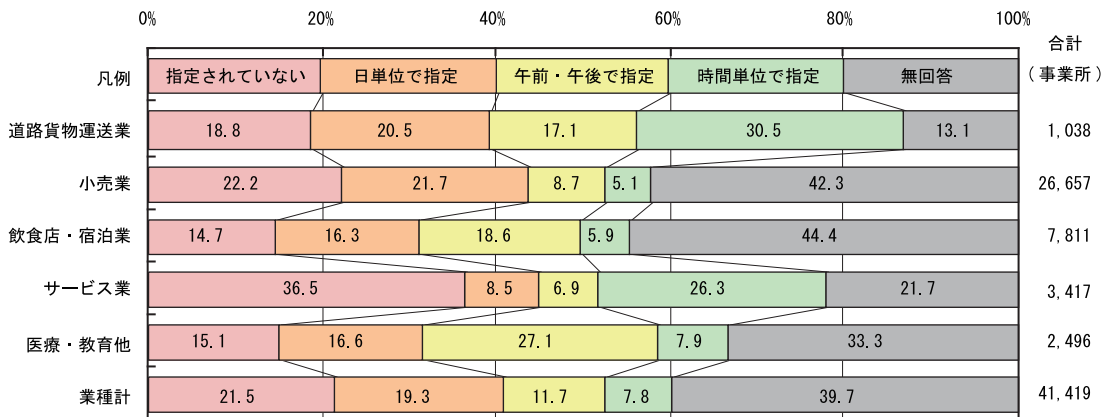
- 貨物車輸送の主体である道路貨物運送業に着目して時間指定の状況をみると、時間指定がある輸送が搬出で8割、搬入で7割を占めます。
- 時間単位での指定は、搬出・搬入ともに3割を占めます。
- 輸送業にとって、時間指定がある輸送の遅延はペナルティが発生することから、「渋滞ありき」の余裕をみた輸送を行っているケースがあります（京阪神都市圏の大手電機メーカー系列の物流会社のヒアリング事例（平成20年度））。
- ニーズの多様化（ジャストインタイム輸送の増加等）を背景とした時間指定のある輸送が多いこと、企業・ドライバーは交通渋滞を前提とした時間的余裕を見込んだ輸送を実施していることが、路上待機発生の一因となっていると推察されます。

到着日時指定の有無構成比（搬出貨物）



資料：物流の実態に関する調査（発着物資ファイル）

到着日時指定の有無構成比（搬入貨物）



資料：物流の実態に関する調査（発着物資ファイル）



貨物車の駐車対策の施設整備ニーズ

- 事業所の貨物車の駐車対策の施設整備ニーズをみると、「貨物車用の公共駐車場」が5.1%、「貨物車用の休憩施設」が4.3%の事業所からあがっています。
- 事業所が貨物車用の公共駐車場整備を求める地域をみると、名古屋市中村区、名古屋市中区、三重県四日市市、愛知県小牧市、名古屋市港区等があがっています。
- 貨物車用の休憩施設整備を求める地域をみると、愛知県豊田市、三重県四日市市、愛知県小牧市等が挙がっています。
- 貨物車の「公共駐車場」としては、都心部（名古屋市中村区、中区等）における荷さばきを含む小型貨物車向けの整備が必要と考えられます。貨物車の「休憩施設」としては、臨海部（四日市市等）、トラックターミナル周辺（小牧市）、製造工場集積地（豊田市等）における普通貨物車向けの整備が必要と考えられます。

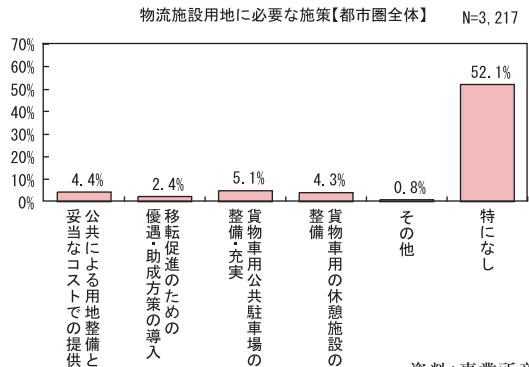
貨物車用の公共駐車場整備ニーズがある地区

地 区	件数
愛知県 名古屋市中村区	18
愛知県 名古屋市中区	18
三重県 四日市市	5
愛知県 小牧市	4
愛知県 名古屋市中区	4
愛知県 豊橋市	2
愛知県 半田市	2
愛知県 豊明市	2

貨物車用の休憩施設整備ニーズがある地区

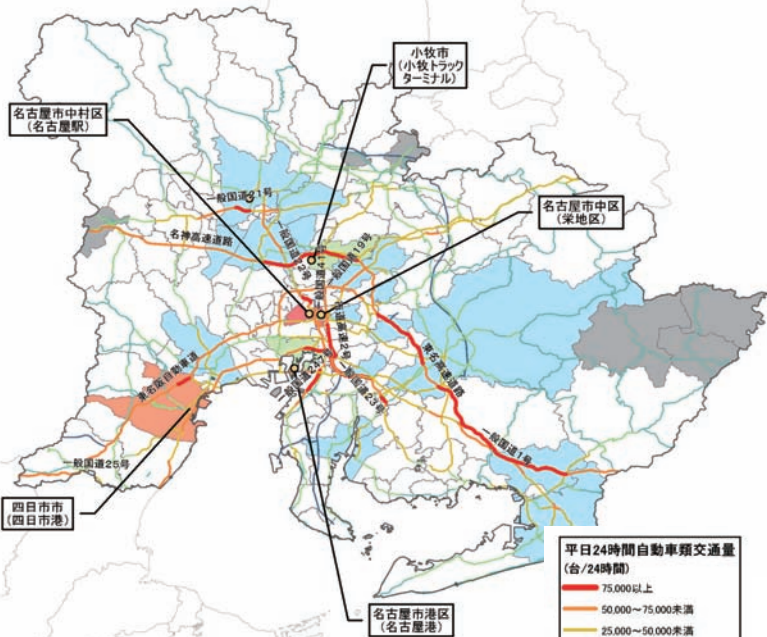
地 区	件数
愛知県 豊田市	9
三重県 四日市市	8
愛知県 小牧市	5
愛知県 半田市	3
愛知県 春日井市	3
愛知県 豊明市	3

物流施設用地に関する事業所の施策ニーズ

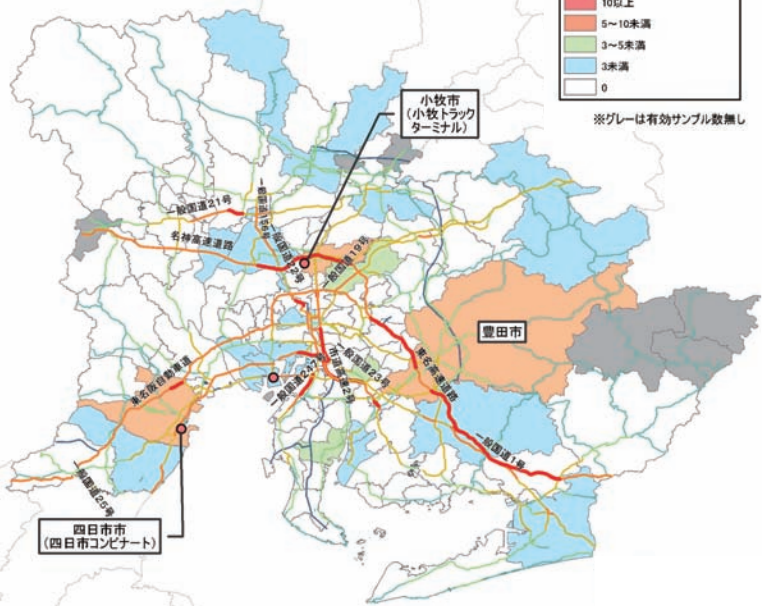


資料：事業所意向調査

貨物車用の公共駐車場の整備ニーズ



貨物車用の休憩施設の整備ニーズ





4.3 物と人の分離

(1) 物と人の交通の混在による産業活動や日常生活への障害

明確化できた内容

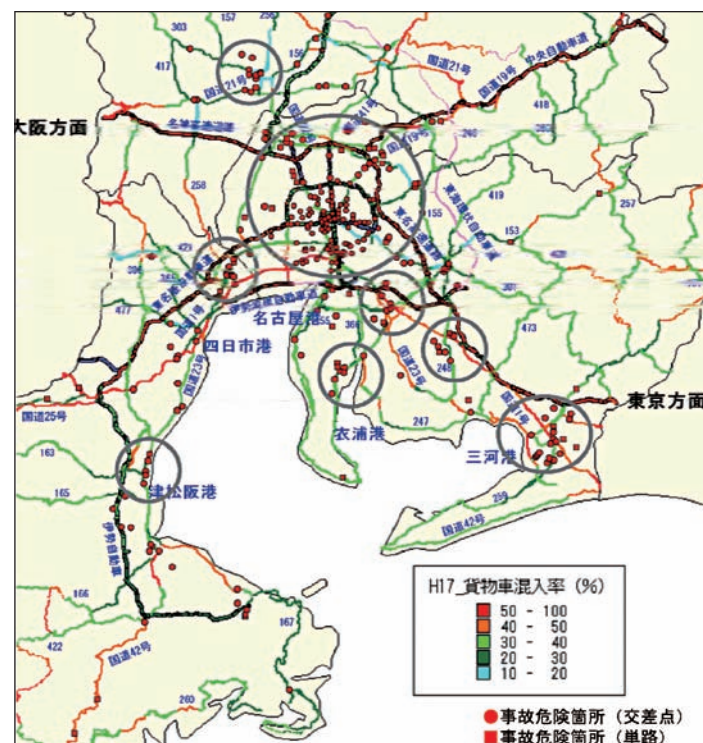
- 小牧市、名古屋市港区、春日町では、住居系地域に事業所が集積するエリアの周辺道路に、貨物車混入率と混雑度がともに高い箇所があり貨物車交通（物）と一般交通（人）が混在し、交通渋滞が発生しています。
- 国道1号と国道23号が交差する知立市付近、名古屋市や岐阜市の都心部および臨海部周辺の大型車混入率が高い箇所において、貨物車交通（物）と一般交通（人）が混在し、交通事故の危険性が高くなっています。

事業所の立地状況と混雑状況



資料：物流の実態に関する調査（発着物資ファイル）、事業所意向調査、物流センサス（H17）、道路交通センサス（H17）

中京圏における事故危険箇所



注）事故危険箇所：死傷事故率が幹線道路平均の5倍以上の箇所
資料：道路行政の達成度報告書（中部地方整備局データ）



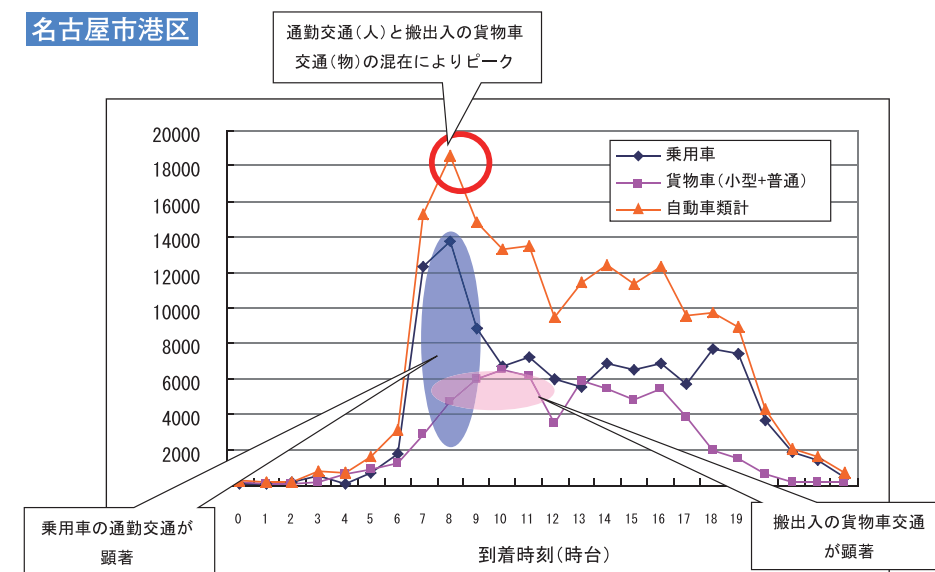
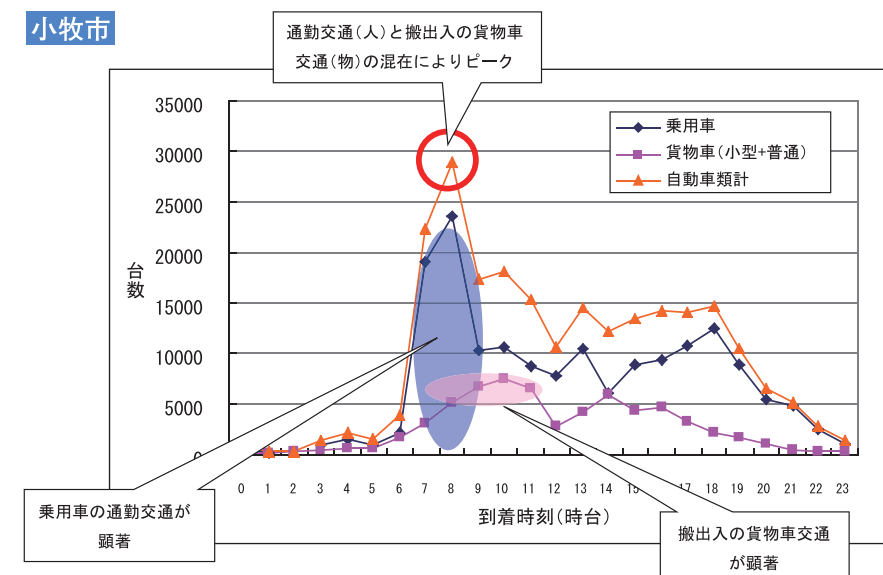
分析・考察

- 取扱貨物量が多い事業所が集積する地域の道路では貨物車交通が集中しますが、朝ピークにおける通勤交通（人）と搬出入の貨物車交通（物）の混在が生じることで、住居系地域の周辺道路において交通渋滞が発生するものと推察されます。
- 大型車混入率が高く、貨物車交通（物）と一般交通（人）が混在するルートにおいては、交通事故の危険性が高くなっていることから、交通渋滞緩和だけでなく安全性向上の面からも、貨物車交通に対する対策が必要と考えられます。

事業所集積地域の渋滞発生要因

- 取扱貨物量が多い事業所が集積する地域（小牧市、名古屋市港区等）の周辺において、住居系地域を通過する一般国道に貨物車が流入し、渋滞が発生しています。
- その要因として、取扱貨物量が多い事業所が集積する地域の道路で、搬出入の貨物車交通（物）が集中し、朝ピークにおける通勤交通（人）との混在が生じることで、住居系地域の周辺道路において交通渋滞が発生するものと推察されます。

事業所集積地域における貨物車交通と一般交通の混在状況



資料：道路交通センサス（H17）



交通事故発生要因

- 岐阜県、愛知県、三重県の交通事故死亡率または負傷率は全国平均より高い傾向にあります。
- 乗用車と比較して、貨物車が原因である事故発生時の死亡率が高くなっています。

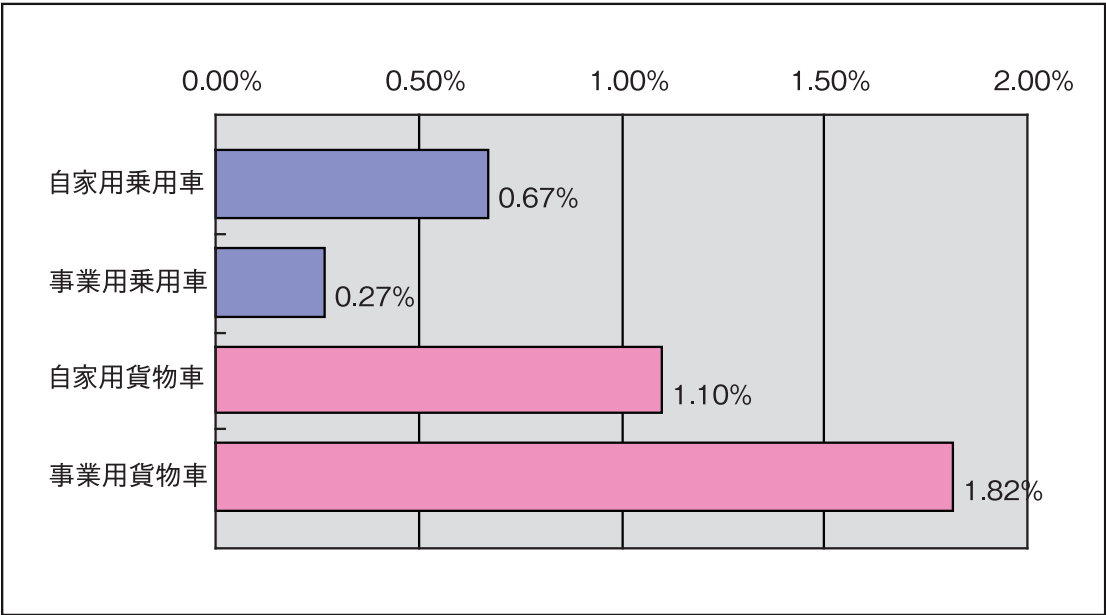
県別交通事故発生状況

平成 16 年度

都道府県	発生件数	死者数	人口 10 万人 当たり 死者数	負傷者数	人口 10 万人 当たり 負傷者数
全国	952,191	7,358	5.8	1,183,120	926.6
岐阜県	14,621	194	9.2	19,985	947.2
愛知県	61,707	368	5.1	76,168	1059.1
三重県	13,479	197	10.0	17,703	949.7

資料：自動車運送事業に係る交通事故要因分析報告書、交通安全白書

事故発生時の死亡率

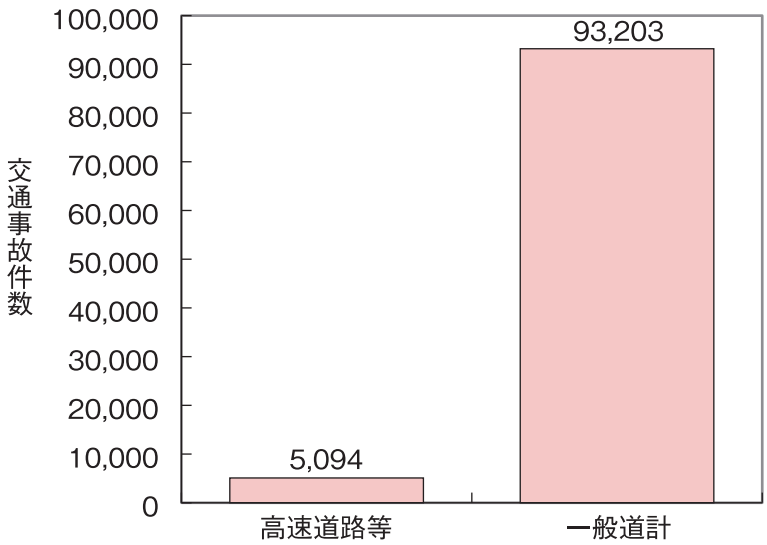


注) 死亡率=死亡事故件数／事故件数
注) 事故件数は第1当事者の事故件数
資料：自動車運送事業に係る交通事故要因分析報告書、交通安全白書



- 貨物車が原因である死亡事故について、高速道路より一般道での交通事故発生件数の方が非常に多くなっています。
- 中京都市圏では貨物車の高速道路を利用する割合が他都市圏と比較して低く、貨物車の一般道の走行が多くなっています。貨物車が輸送コスト低減の理由等により一般道を利用し、一般道で貨物車交通(物)と一般交通(人)が混在している、または輸送ルートで高速道路未整備区間があり一般道に貨物車交通が集中し、一般道で貨物車交通(物)と一般交通(人)が混在している等の要因によって、一般道での交通事故の危険性が高まっていると推察されます。

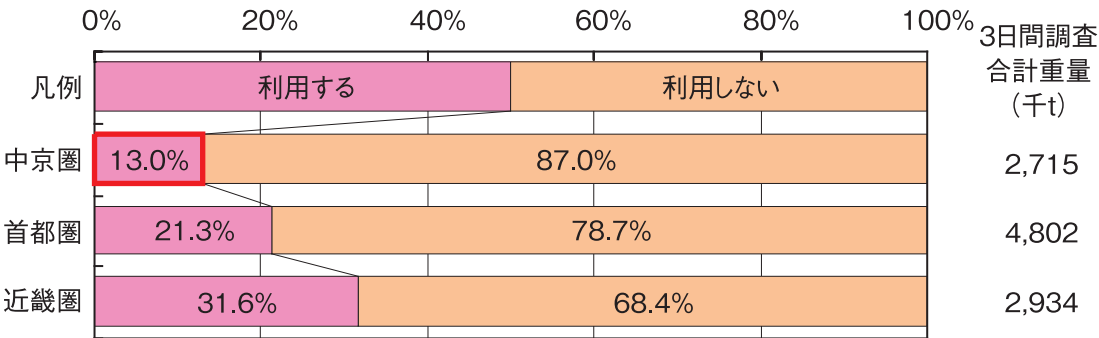
道路種別事故発生件数(貨物車)



貨物車が原因である死亡事故について、高速道路より一般道での交通事故発生件数の方が非常に多い

資料：交通安全マップ(警察庁、国土交通省)

高速道路利用の有無別構成比(都市圏間比較)



中京都市圏では貨物車の高速道路を利用する割合が他都市圏と比較して低い

資料：物流センサス(H17)

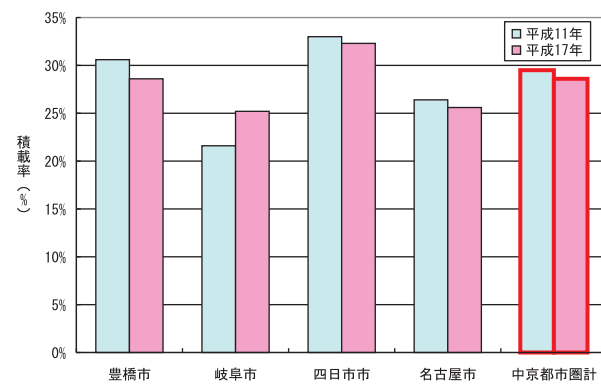


(2)物流の多頻度小口化の進行による貨物車交通量や環境負荷の増大

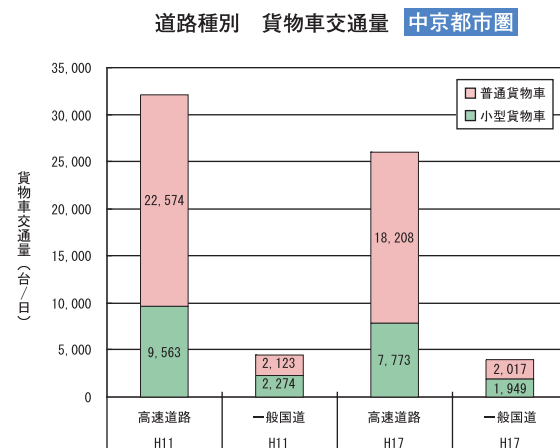
明確化できた内容

- 中京都市圏全体の貨物車の積載率、貨物車台数ともに減少傾向にあります。また、車種別にみても、小型貨物車台数、普通貨物車ともに減少しています。
- 一方、各県市の中心市街地の交通量に着目すると、豊橋市と四日市市は貨物車交通量が増大しています。

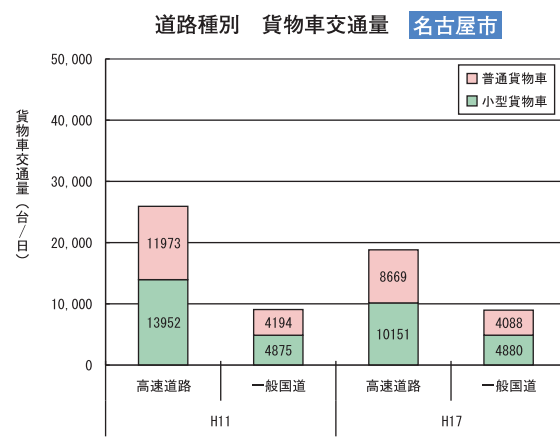
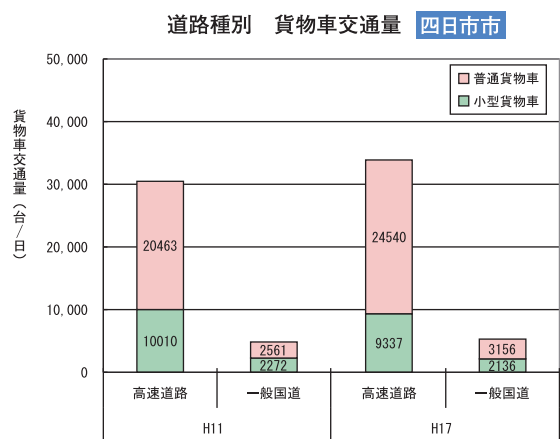
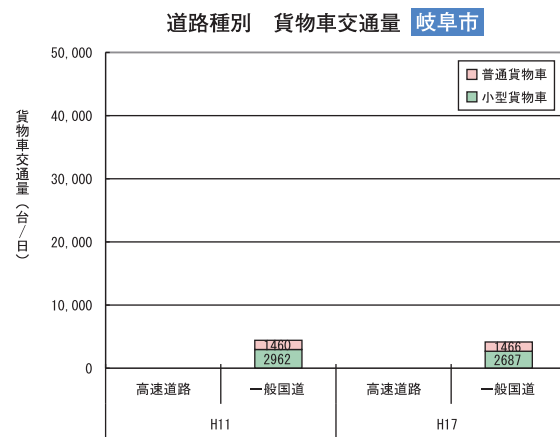
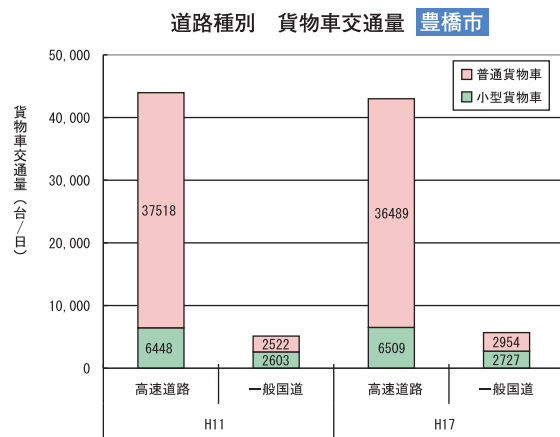
積載率



貨物交通量(中京都市圏)



貨物交通量(中心市街地)



資料:道路交通センサス(H11、H17)



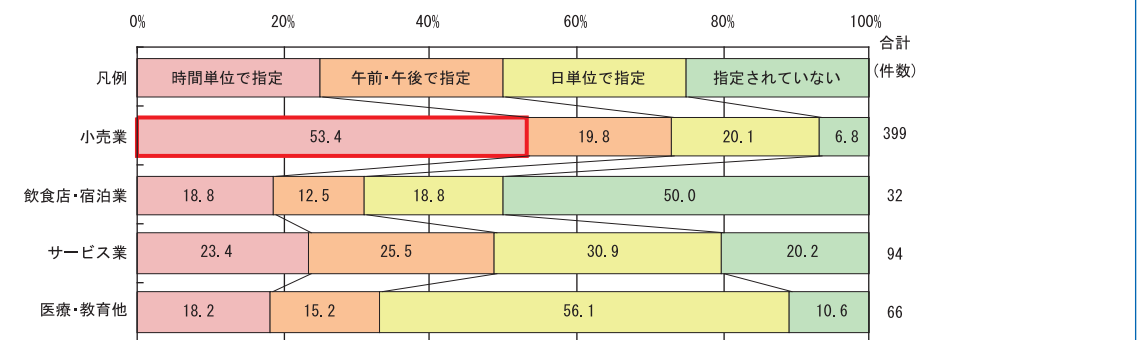
分析・考察

- 中京都市圏全体の貨物車の積載率は減少傾向、多頻度小口化は進行と貨物車台数増加が起こり得る状況となっているにも関わらず、実際は貨物車台数が減少傾向にあります。この要因として、近年の物流効率化要請等に伴い、貨物車両の大型化・長距離輸送化が進行し、中京都市圏全体の貨物車台数は減少していると推察されます。
- 中心市街地の都市内物流について、貨物量増加および多頻度小口化の進行により、貨物車台数が増大している市も存在しており、貨物車台数低減に向けた対策が必要です。取扱貨物量減少あるいは貨物の集約化等により貨物車台数が低減している市区町村については、更なる貨物車台数低減に向けた対策が必要です。
- 貨物自動車からのCO₂排出量については、減少傾向にありますが、更なる環境負荷低減に向けた対策が必要です。

多頻度小口化の進行の要因(小売業等)

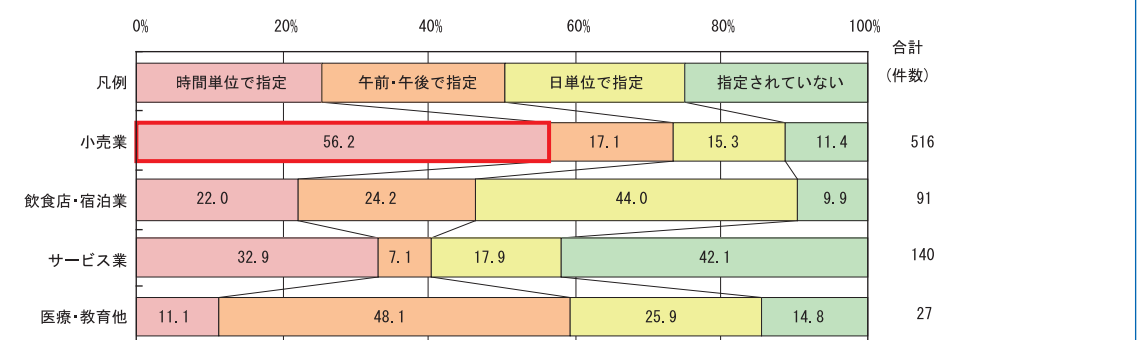
- 小売業に搬入される貨物は、半数以上が時間単位で到着日時が指定されています(ジャストインタイム)。このことから、特に小売業ではジャストインタイムの要請への対応により、小口配送が進行しそのため多頻度化していると推察されます。

到着日時指定の有無構成比〔搬出〕



注1) 搬出件数あたりの集計 注2) 無回答を除いて集計 資料:物流の実態に関する調査(発着物資ファイル)

到着日時指定の有無構成比〔搬入〕



小売業の搬出入貨物は、半数以上が時間単位で到着日時が指定されている(ジャストインタイム)

注1) 搬入件数あたりの集計 注2) 無回答を除いて集計 資料:物流の実態に関する調査(発着物資ファイル)



貨物交通量の増減の要因

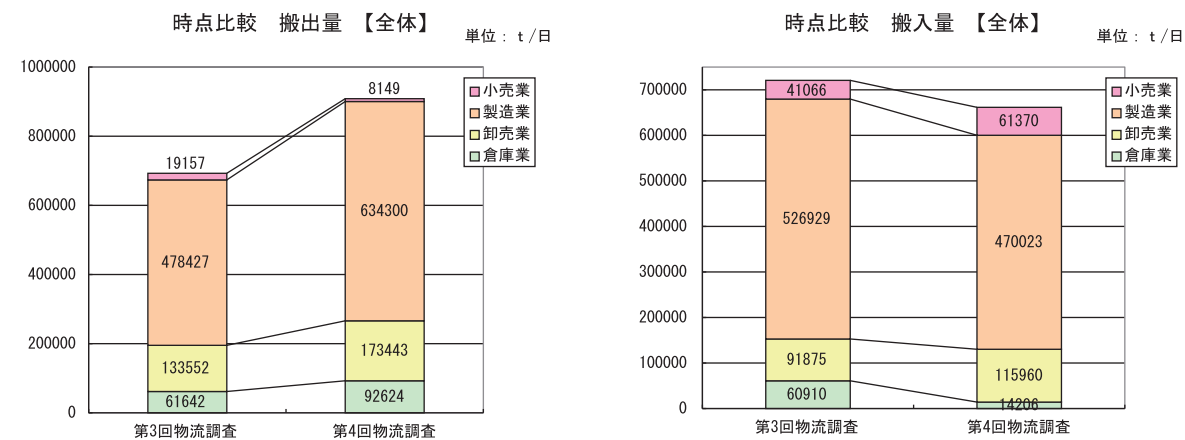
【中京都市圏全体の貨物交通量】

- 中京都市圏全体の搬出量の推移をみると、増大傾向にあります。一方、搬入量は減少傾向にあります。中京都市圏全体の貨物車の積載率は減少傾向、多頻度小口化は進行と貨物車台数増加が起こり得る状況となっているにもかかわらず、実際は貨物車台数が減少傾向にあります。この要因として、近年の物流効率化要請等に伴い、貨物車両の大型化・長距離輸送化が進行し、中京都市圏全体の貨物車台数は減少していると推察されます。

【中心市街地等の都市内物流】

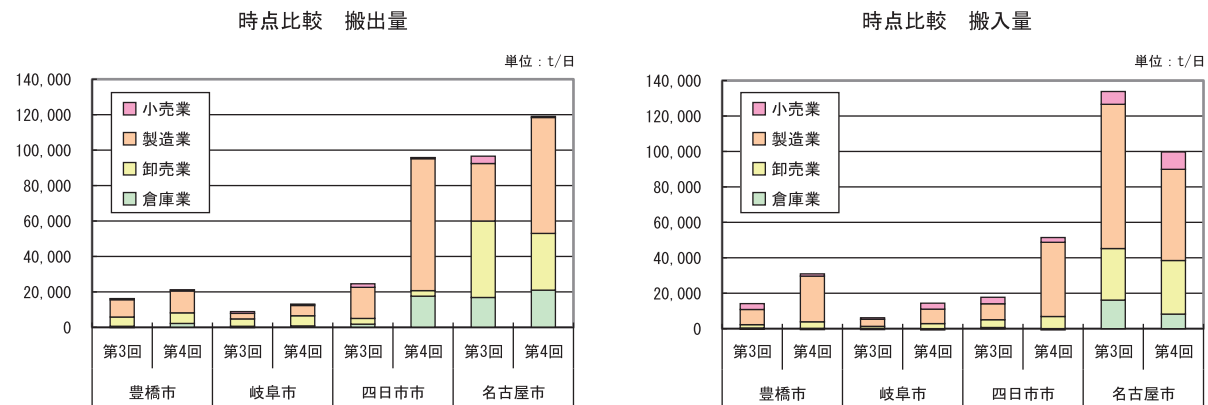
- 小売業等が集積する中心市街地の都市内物流について、豊橋市や四日市市で貨物車台数が増大しています。この要因として、貨物量が増大し、またジャストインタイムへの要請により多頻度小口化が進行したことにより、貨物車台数が増大しているものと推察されます。名古屋市は積載率が低下していますが、貨物量が減少したことにより貨物車台数が減少しているものと推察されます。岐阜市は貨物量が増大していますが、貨物の集約化等による積載率増大、貨物車両の大型化により貨物車台数が減少していると推察されます。

搬出入量の時点比較（中京都市圏全体）



注) 第3回物流調査と業種が一致している小売業・製造業・卸売業・倉庫業を対象
資料: 物流の実態に関する調査(発着物資ファイル)

中心市街地の搬出入量



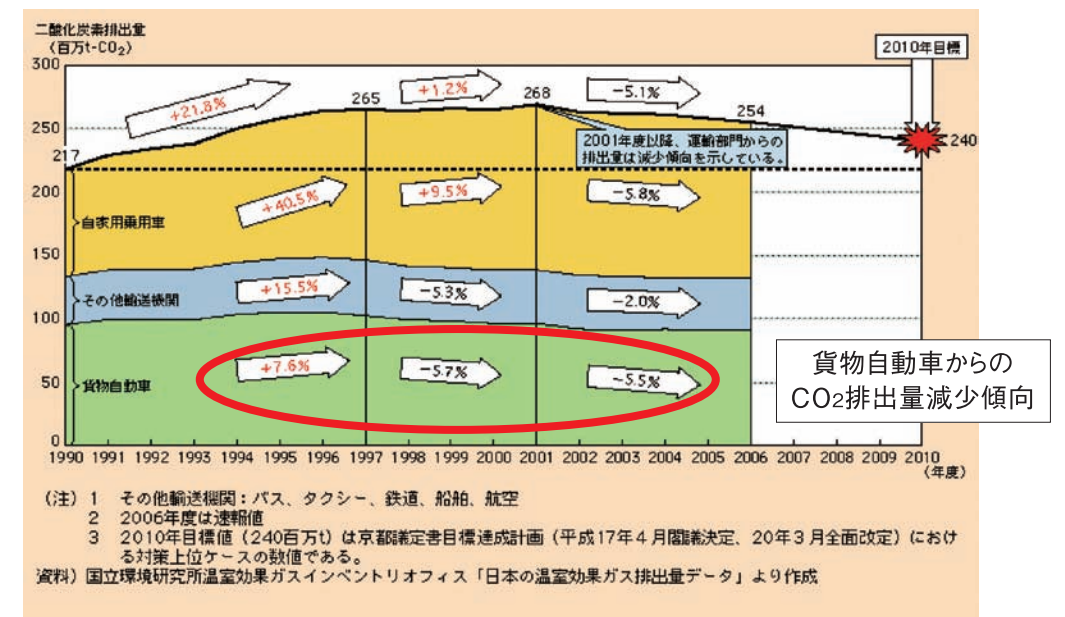
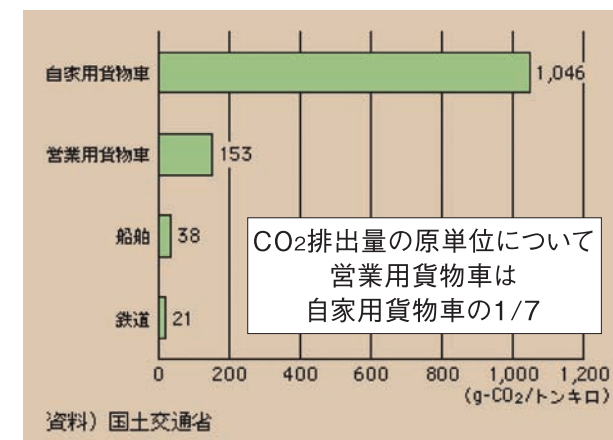
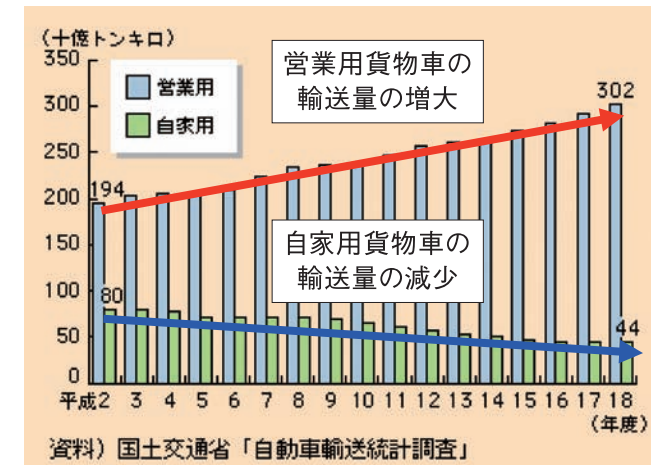
注) 第3回物流調査と業種が一致している小売業・製造業・卸売業・倉庫業を対象
資料: 物流の実態に関する調査(発着物資ファイル)



環境負荷低減の要因

- 貨物自動車の輸送量は、トンキロベースでは平成2年度から18年度までに約25%増加していますが、一方、貨物自動車からのCO₂排出量については、1996年度(平成8年度)以降減少に転じており、基準年(1990年)から約4%減少しています。
- その要因として環境負荷が高い自家用貨物車が減少し、営業用貨物車へ転換していることでCO₂排出量が低減していると推察されます。

自営転換と貨物自動車による二酸化炭素排出量の推移



資料: 国土交通省ホームページ

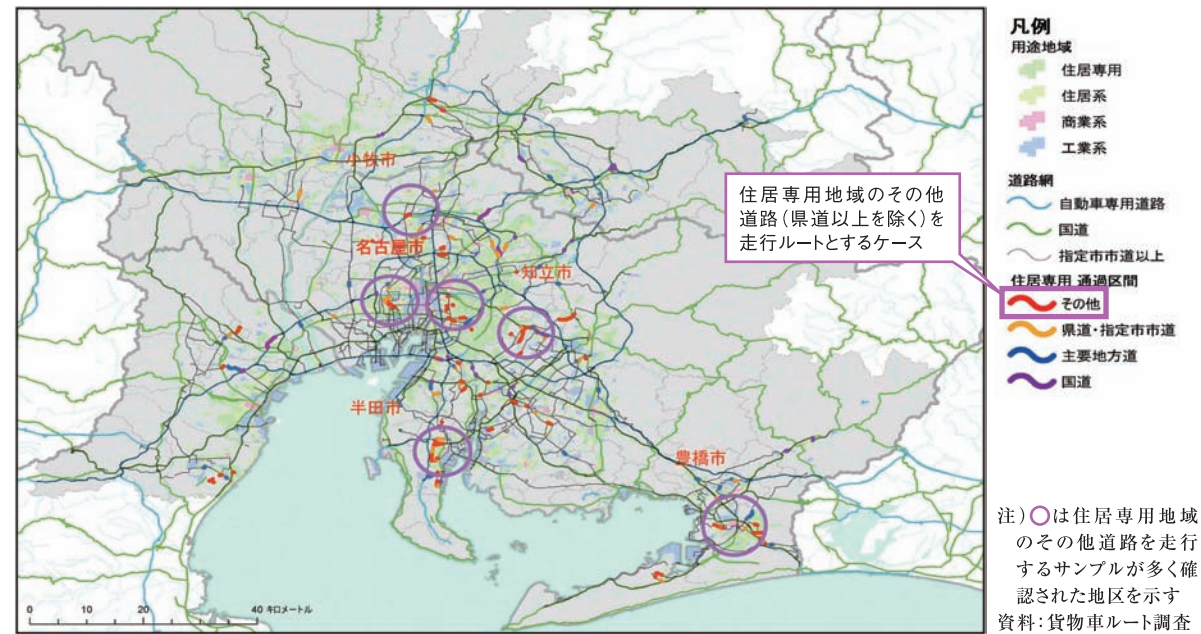


(3)住宅地内の区画道路への貨物車流入

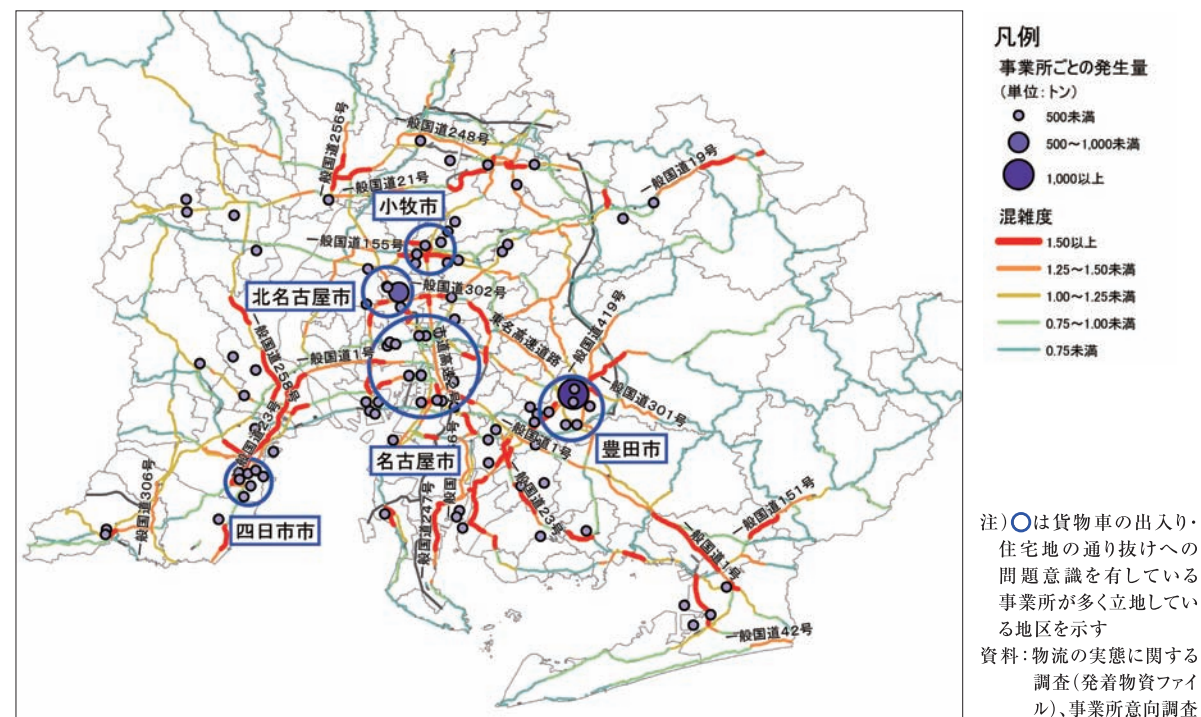
明確化できた内容

- 名古屋市や半田市、豊橋市、関市、小牧市などにおいて、住居専用地域内の県道やその他道路を走行する中型・大型車（4t以上）が確認できます。
- また、名古屋市、四日市市、小牧市などにおいて、貨物車の出入り・住宅地の通り抜けに問題意識を有している事業所も多く確認できます。
- 以上から、特に名古屋市や小牧市は貨物車の住宅地流入に伴う問題が顕在化している代表的な地域として挙げられます。

住居専用地域内の走行した中型・大型車（4t以上）のサンプル



貨物車の出入り・住宅地の通り抜けに問題がある事業所立地分布



分析・考察

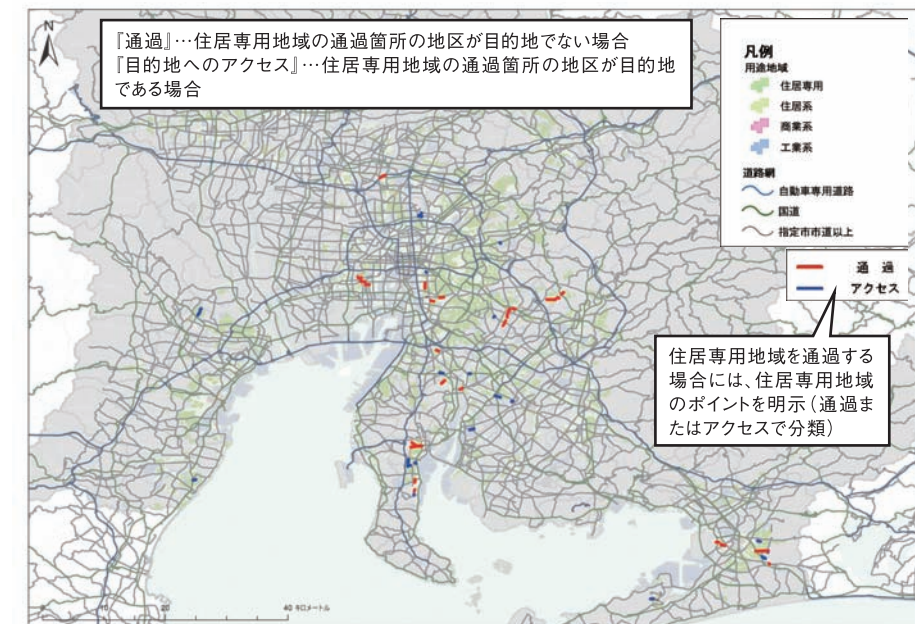
- 各地域で住宅地への貨物車流入状況が確認できるが、道路網が形成された地域では、主要道路の混雑を回避するため住宅地へ流入しているものと考えられ、その多くは回避可能なケースが多くなっています。
- ただし、道路網が脆弱な地域については、迂回する道路がなく小規模の迂回等が困難であり、住宅地への流入回避が困難になっていると推察されます。

住宅地への貨物車流入の要因

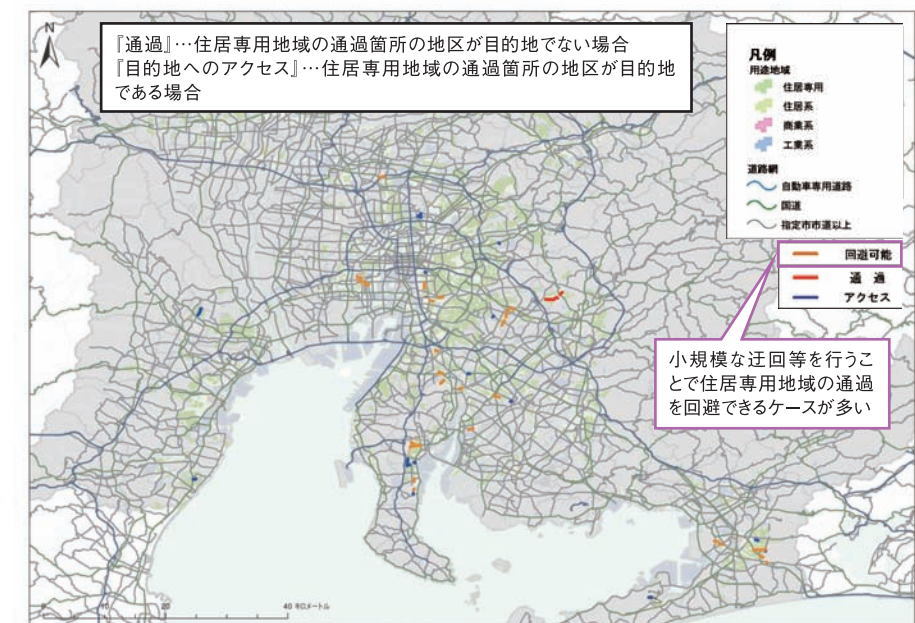
【道路網が形成された地域における住宅地への貨物車流入の要因】

- 名古屋市や半田市、豊橋市、関市などにおいて、住居専用地域内のその他道路（県道以上を除く）を走行する中型・大型車（4t以上）が確認できますが、その通過の多くは、小規模な迂回等を行うことで住居専用地域の通過を回避できるケースが多くなっています。

住居専用地域の『通過』または『目的地へのアクセス』発生箇所



小規模な迂回等で住居専用地域の通過を回避できる箇所



資料：貨物車ルート調査

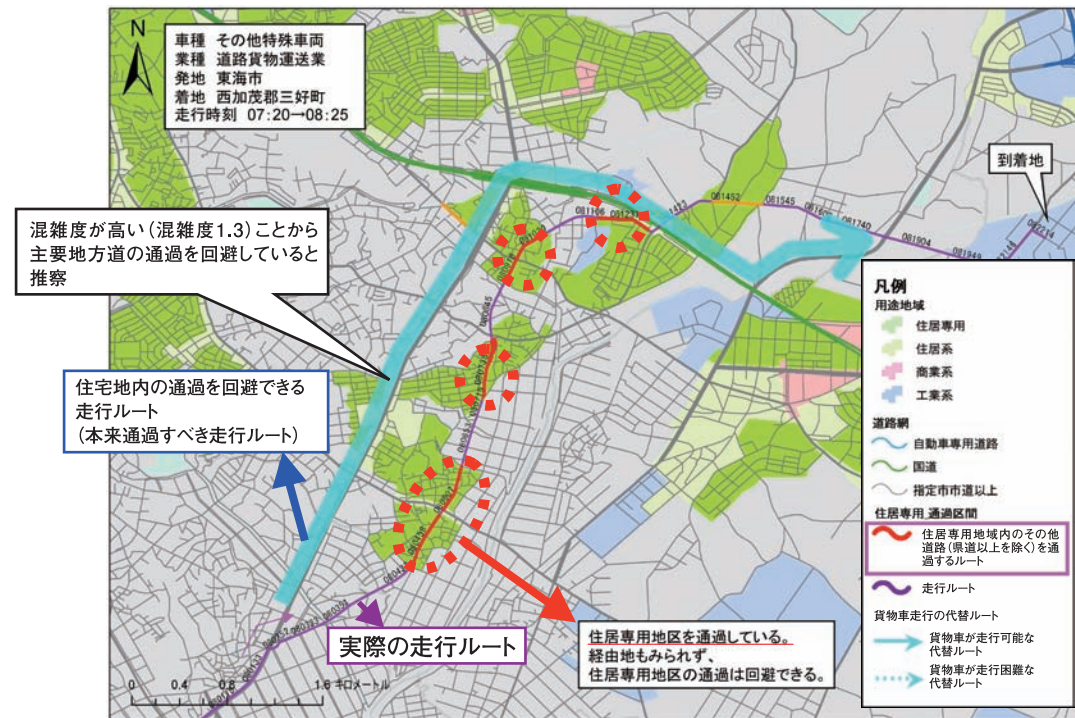


住宅地への貨物車流入の要因

【道路網が形成された地域における住宅地への貨物車流入の要因】

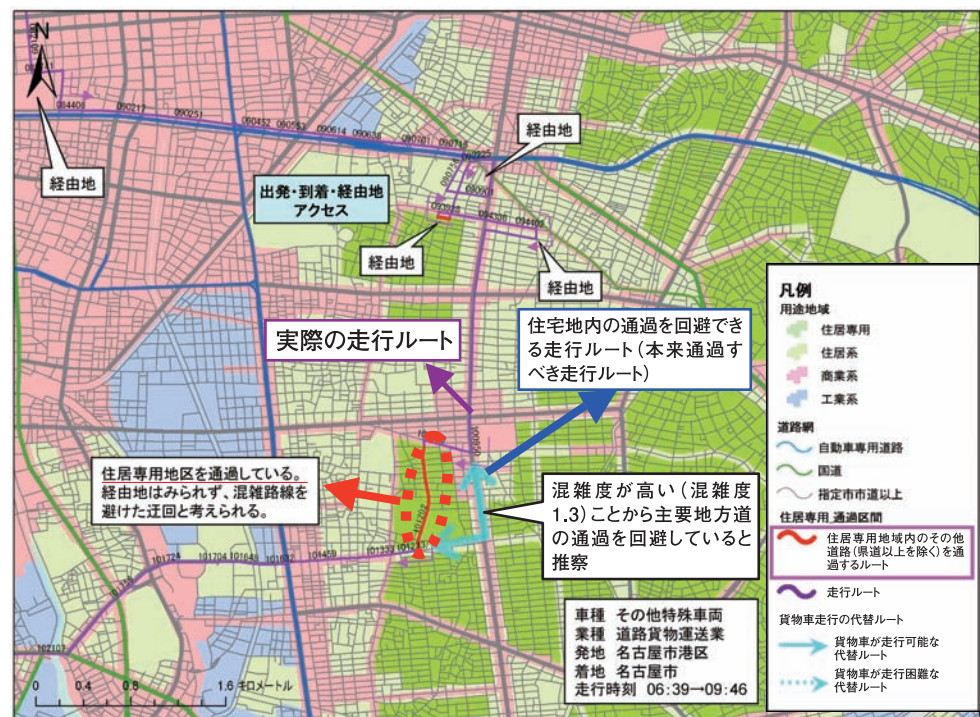
- 愛知郡東郷町における住居専用地域内を走行する特殊車両の例をみると、東海市から三好町に向かうルートであり、並行して主要地方道があるが、主要地方道の混雑度が高い（混雑度1.3）ことから、それを回避する迂回路として住宅地内を走行していると推察されます。
- 名古屋市内における住居専用地域内を走行する中型車の例をみると、混雑している（混雑度1.3）道路を回避し、迂回路として住宅地内を走行していると推察されます。

住宅地通過の例（東郷町）



資料：貨物車ルート調査

住宅地通過の例（名古屋市）



資料：貨物車ルート調査

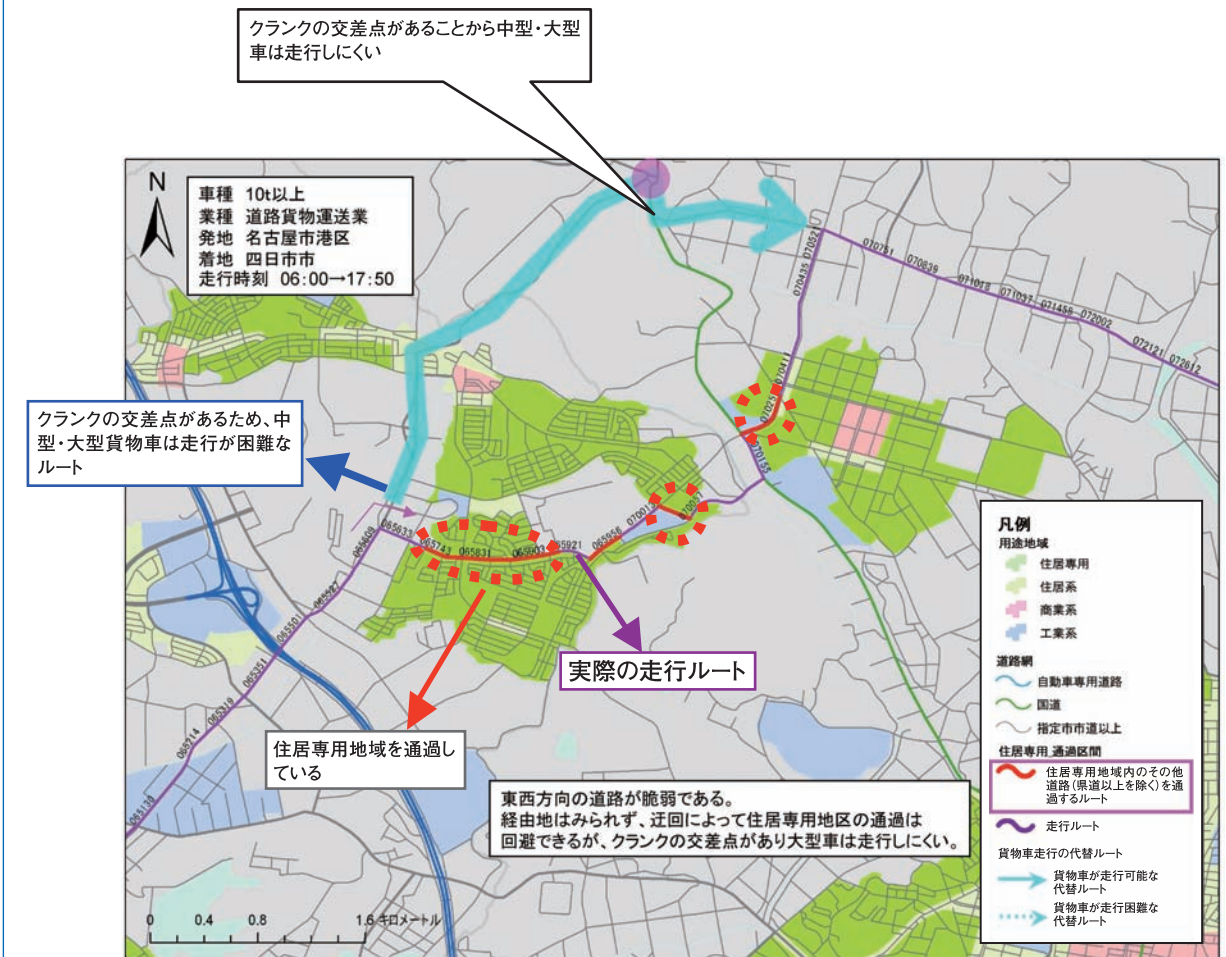


住宅地への貨物車流入の要因

【道路網が脆弱な地域における住宅地への貨物車流入の要因】

- 一方、日進市等道路網が脆弱な地域については、迂回する道路がなく小規模の迂回等が困難であり、住宅地への流入回避が困難になっていると推察されます。

住宅地通過の例（日進市）



資料：貨物車ルート調査



4.4 物流施設の立地誘導

(1)物資の搬出入の多い施設の“港湾・空港周辺や広域環状道路沿線など”への立地状況

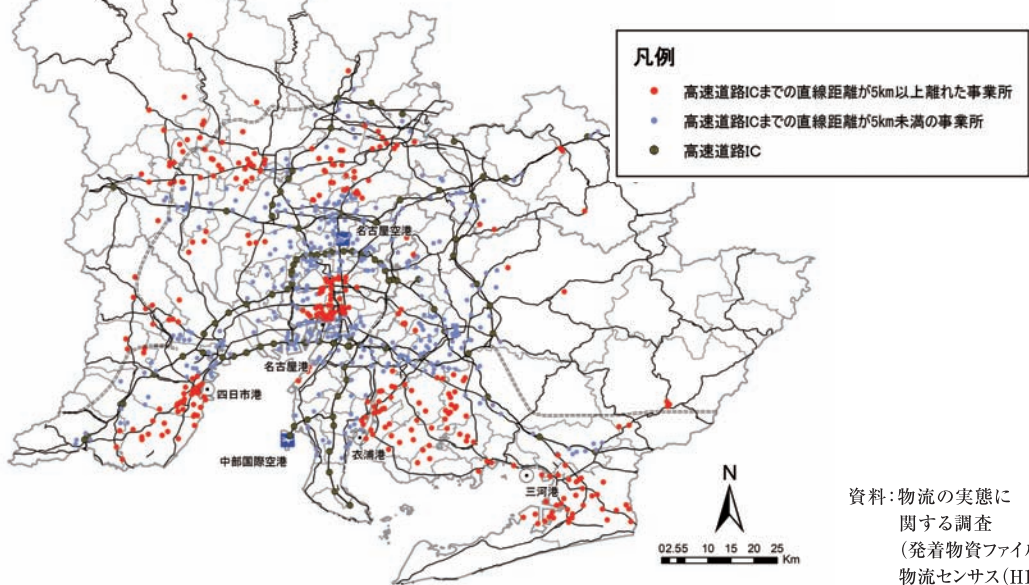
明確化できた内容

- 港湾を利用する大規模な事業所のうち臨海部の市町村に立地している事業所は、全て港湾から5km以内に立地していることが確認され、これらの事業所は貨物輸送の効率性の問題がないと評価します。
- 空港を利用する事業所について、空港から5km未満の場所に立地している事業所は確認されませんでした。
- 港湾・空港を利用する大規模な事業所のうち、内陸部に立地している事業所の高速道路ICまでのアクセス距離をみると、岡崎市、豊田市、清須市の製造業の事業所は全て5km以上離れて立地しています。
- 高速道路を利用して、ICから5km以上離れて立地している大規模事業所の割合をみると、豊橋市、岐阜市が特に多く、業種別では製造業が多くなっています。

港湾・空港を利用する事業所の分布



高速道路を利用する事業所の分布



資料：物流の実態に関する調査（発着物資ファイル）、物流センサス（H17）



分析・考察

- 高速道路ICから離れた場所に立地している事業所は、ICへのアクセス時間がかかるため事業所自身にとって非効率な輸送を行っているとともに、周辺道路の交通負荷を増加させる要因になっているものと推察されます。
- これらの事業所は、古くから現在の場所に立地していることから、規模の拡大や施設の更新時期に合わせて移転可能性が生じるものと推察されます。
- 高速道路ICから離れた場所に立地している事業所に対し、新たに高速道路ネットワークが強化される地域へ立地誘導を図ることで、物流の効率化に繋がるものと推察されます。

高速道路ICから離れて立地していることで生じる問題

【事業所の問題認識】

- 高速道路ICや港湾・空港から離れた場所に立地している大規模事業所の、立地上の問題の内訳をみると、周辺道路の混雑に問題ありと回答した事業所割合は約10%、高速道路や幹線道路へのアクセスの問題ありと回答した事業所割合は約2%です。

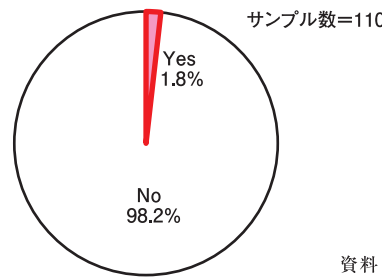
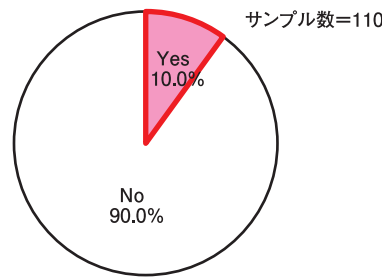
【事業所の高速道路アクセス上の問題】

- 高速道路ICから離れた場所に立地している事業所は渋滞による影響を大きく受け所要時間がさらに増える状況にあり、事業所自身にとって非効率な輸送になっていると推察されます。

高速道路ICや港湾・空港から離れた場所に立地している大規模事業所の問題認識

周辺に他事業所の立地が増加し、貨物車が増えて周辺道路の混雑が激しくなった

周辺の道路が未整備のため、高速道路や幹線道路等へのアクセスが不便である



資料：事業所意向調査

事業所の高速道路アクセス上の問題

■ICから離れた場所に立地している事業所が多い地域

出発地	目的IC	距離(km)	混雑時所要時間(分)	規制速度による所要時間(分)
岐阜市JR岐阜駅南側	岐阜羽島IC	12.7	26.8	15.2
各務原市	岐阜各務原IC	7.3	13.2	7.2
岡崎市西部	岡崎IC	8.2	20.3	12.2
豊橋市西部	豊川IC	13.9	32.2	15.7
四日市市沿岸南部	四日市IC	11.1	24.7	14.9
平均		10.6	23.44	13.04

■ICから近い場所に立地している事業所が多い地域

出発地	目的IC	距離(km)	混雑時所要時間(分)	規制速度による所要時間(分)
豊田市西部	豊田IC	2.8	6.4	3.6
小牧市西部	小牧IC	3.2	7.6	3.5
北名古屋市	一宮IC	4.0	7.6	4.1
春日井市	春日井IC	4.8	16.6	5.7
豊川市	豊川IC	4.2	9.1	5.5
平均		3.8	9.46	4.48

注1) 混雑時の所要時間は、道路交通センサス一般交通量調査の混雑時平均旅行速度から算定した

注2) 出発地のゾーンINGは、道路交通センサスのBゾーンを元に設定した

資料：道路交通センサス（H17）

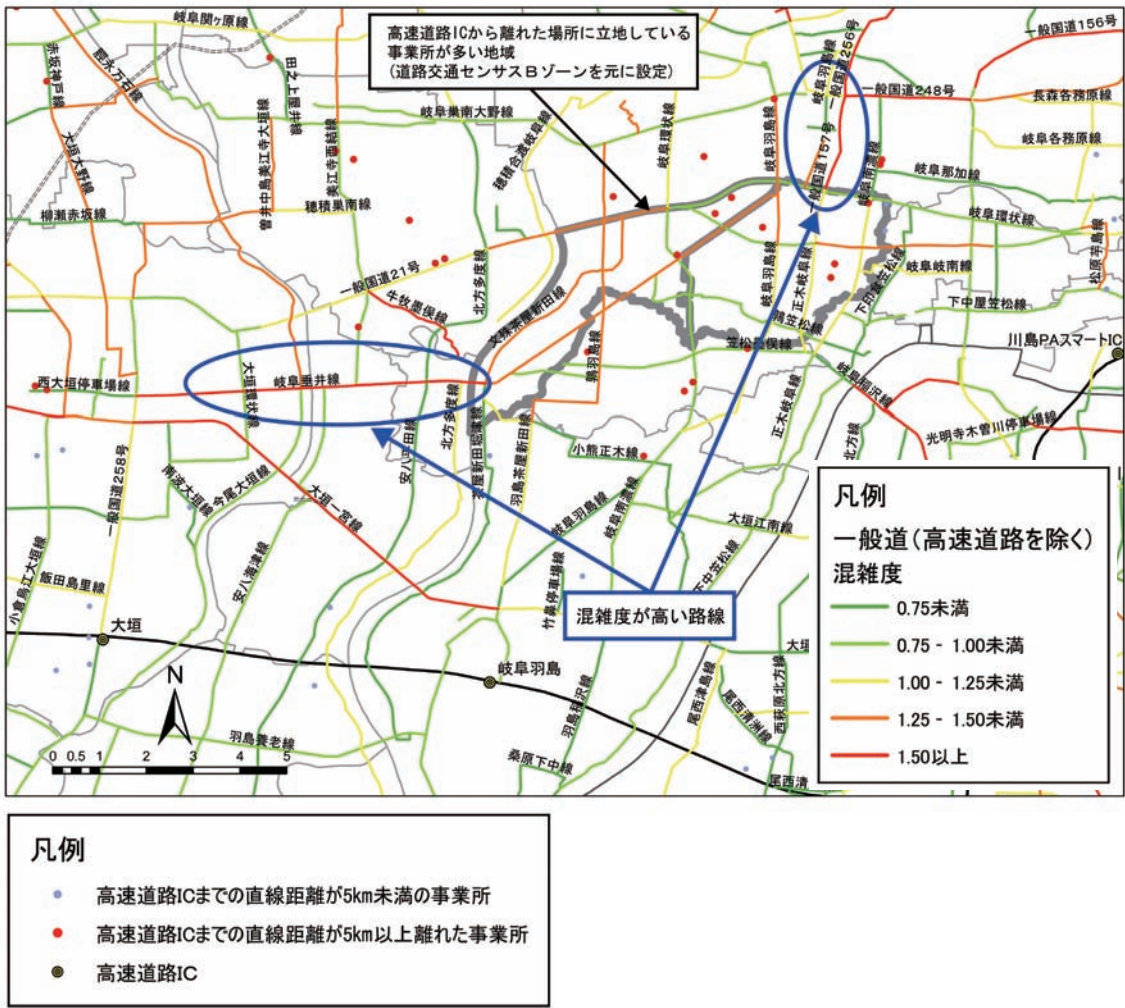


高速道路ICから離れて立地していることで生じる問題

【周辺道路に与える影響】

- 高速道路ICから離れた場所に立地している事業所が多い地域の周辺道路の状況を見ると、周辺道路に交通負荷がかかっていると推察されます。

周辺道路に与える影響(岐阜市の例)



資料:物流の実態に関する調査(発着物資ファイル)、物流センサス(H17)、道路交通センサス(H17)



高速道路IC、港湾・空港から離れて立地している事業所の立地場所選択要因

【事業所の開設年代】

- 高速道路ICや港湾・空港から離れた場所に立地している大規模な事業所は古くから現在の場所に立地していることから、規模の拡大や施設の更新時期に合わせて移転可能性が生じるものと推察されます。

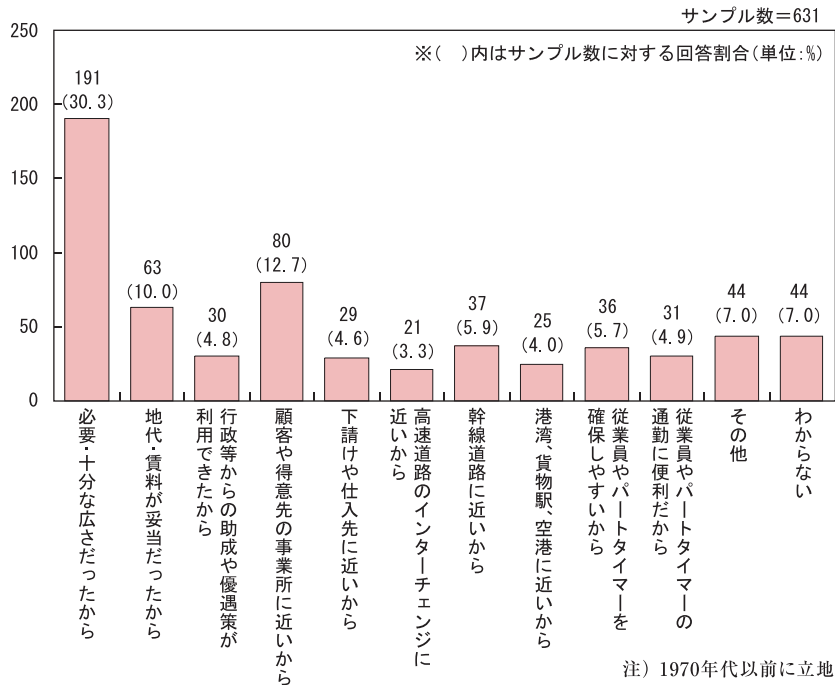
【年代別にみた事業所の立地場所選択要因】

- 1970年代以前に立地した製造業の立地理由として「高速道路 ICまでの近接性」を挙げる事業所は6%であり、高速道路の整備水準が低かったこと等から、高速道路利用をそれほど重視していなかったと推察されます。
- 「高速道路ICまでの近接性」を立地理由に挙げる事業所が、製造業で2000年代は29%に増加し、ICへのアクセスを重視する傾向が高まっています。

【高速道路整備計画を踏まえた立地誘導先の候補地域】

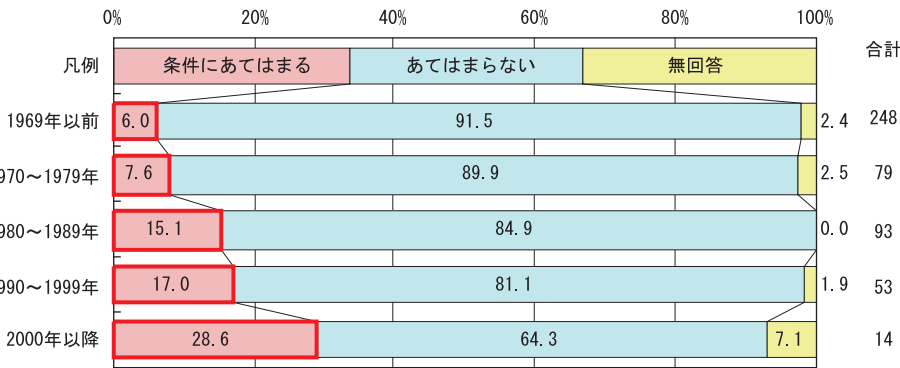
- 東海環状自動車道(西回り区間)や新東名高速道路、名古屋環状2号線等をはじめとする高速道路ネットワークの強化により広域アクセスが向上する地域が増大し、事業所の立地誘導先の受け皿となる可能性が高いと推察されます。

立地場所の選択理由



注) 1970年代以前に立地した製造業を対象に集計
資料:事業所意向調査

高速道路ICからの近接性を立地理由に挙げる事業所の割合



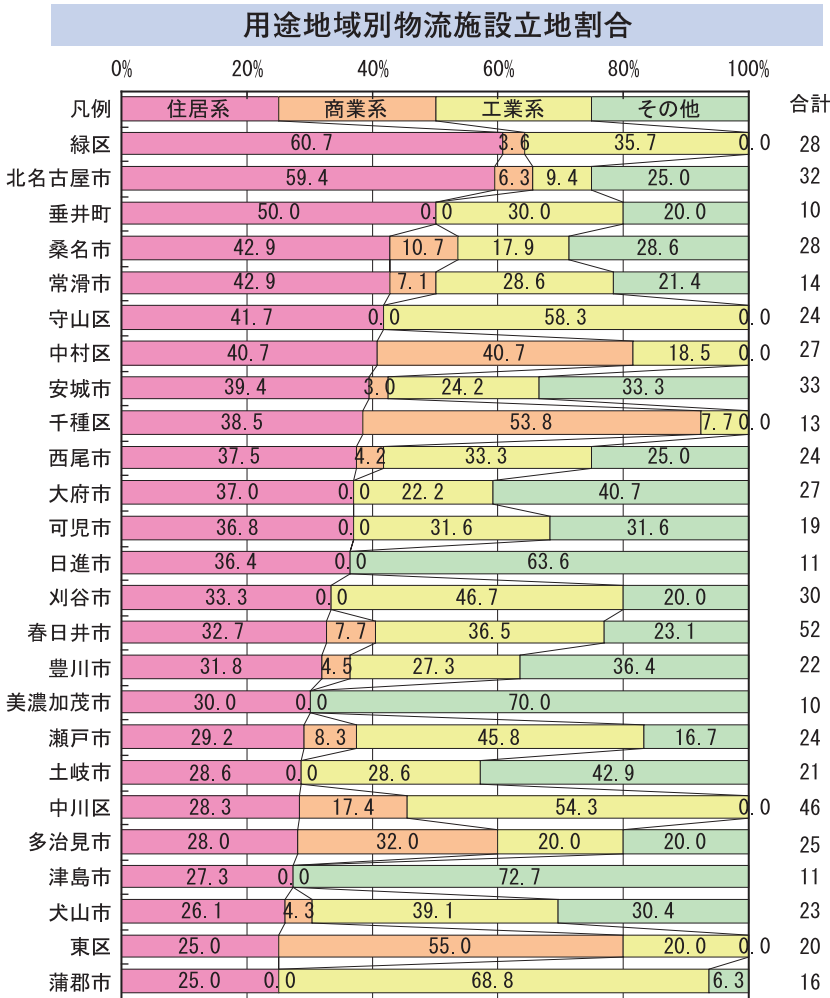
注) 製造業を対象に集計
資料:事業所意向調査



(2)住居地区における物流施設の混在

明確化できた内容

- 住居系用途地域内に立地している物流施設の割合が都市圏平均（21％）を大きく上回る、名古屋市緑区（61％）、愛知県北名古屋市（59％）、岐阜県垂井町（50％）、三重県桑名市（43％）、愛知県常滑市（43％）では物流施設の混在が生じている可能性が高くなっています。
- 住居系用途地域内に立地している物流施設は、製造業や道路貨物運送業が多くを占めています。



資料：物流の実態に関する調査（事業所概要ファイル）、物流センサス（H17）、都市計画用途地域データ

用途地域別物流施設立地割合							
所在地	道路貨物運送業	小売業	サービス業	製造業	卸売業	倉庫業	総計
緑区	0	2	1	13	1	0	17
	0.0%	66.7%	100.0%	81.3%	25.0%	0.0%	60.7%
北名古屋市	8	1	2	7	0	1	19
	61.5%	100.0%	66.7%	70.0%	0.0%	33.3%	59.4%
垂井町	2	0	0	3	0	0	5
	100.0%	0.0%	0.0%	37.5%	0.0%	0.0%	50.0%
桑名市	2	1	0	7	2	0	12
	33.3%	50.0%	0.0%	43.8%	66.7%	0.0%	42.9%
常滑市	1	2	0	3	0	0	6
	100.0%	66.7%	0.0%	30.0%	0.0%	0.0%	42.9%

凡例：[上段]業種別事業所数

[下段]住居系用途地域に立地している事業所の割合

着色部分は事業所数が最大の業種を示す

資料：物流の実態に関する調査（事業所概要ファイル）、物流センサス（H17）、都市計画用途地域データ

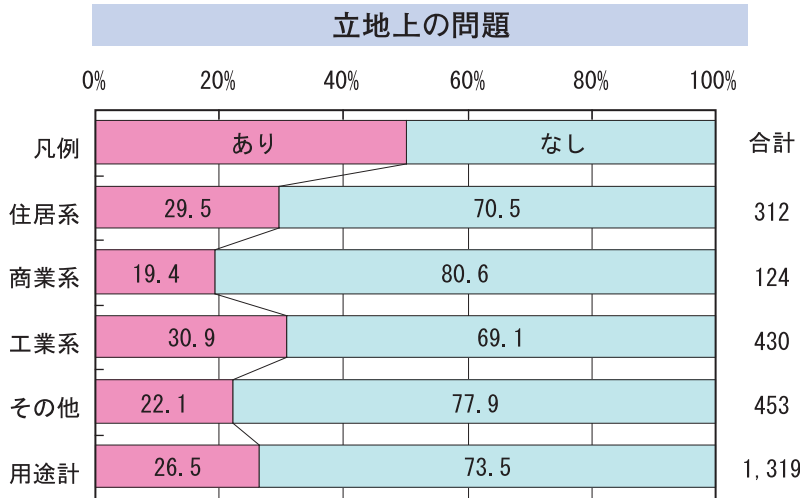


分析・考察

- 緑区、北名古屋市、桑名市では住居地区における物流施設の混在が確認されています。また、周辺道路において大型貨物車混入率が高い混雑箇所がみられることから、物流施設の周辺環境に問題が生じており、対応の必要性が高いと推察されます。
- 一方で、事業所は特別に周辺環境に関する問題意識を持っているとは言えません。また小規模の事業所が多いことから費用負担力は小さく、事業所の自発的な混在への対策は難しいものと考えられます。

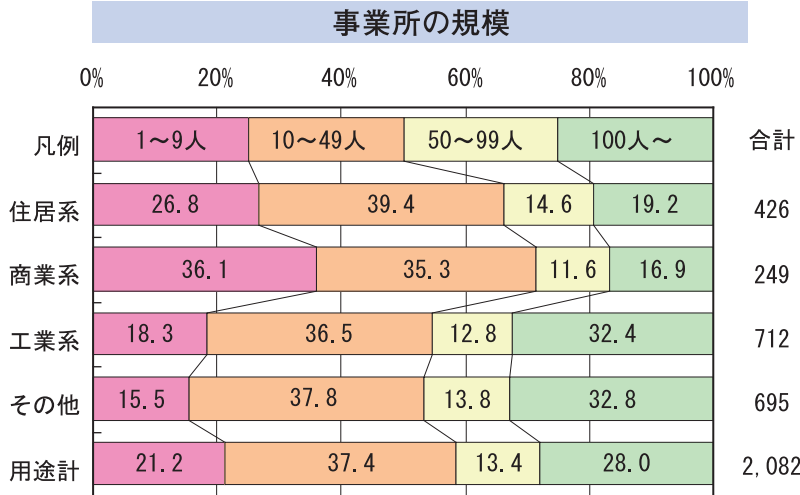
事業所の問題意識

- 住居系地域内に物流施設を持つ事業所が周辺環境に対して立地上の問題意識を感じている割合をみると30%です。
- 全体平均27%と大差はなく、住居系地域に物流施設を持つ事業所が特別に立地上の問題意識があるとは言えず、自発的な対応を図る可能性は低いと推察されます。
- 住居系地域に立地している物流施設を保有する事業所を規模別にみると、従業者数50人未満の事業所が66%を占めています（用途平均では59%）。
- 小規模の事業所は、大規模事業所と比べて、物流施設の移転や貨物車の出入りの安全性向上にかかる費用を抱えられない事業所が多いものと推察されます。



注）事業所意向調査の「立地上の問題点」のうち、以下の選択肢を選んだ事業所を「周辺環境の問題あり」とした
・「周辺に住宅が増え、貨物車の出入りや住宅街の通り抜け等に問題が生じた」
・「周辺に他事業所の立地が増加し、貨物車が増えて周辺道路の混雑が激しくなった」
・「幹線道路までの区間で歩道が未整備のため、歩行者の通行に危険が生じている」

資料：事業所意向調査



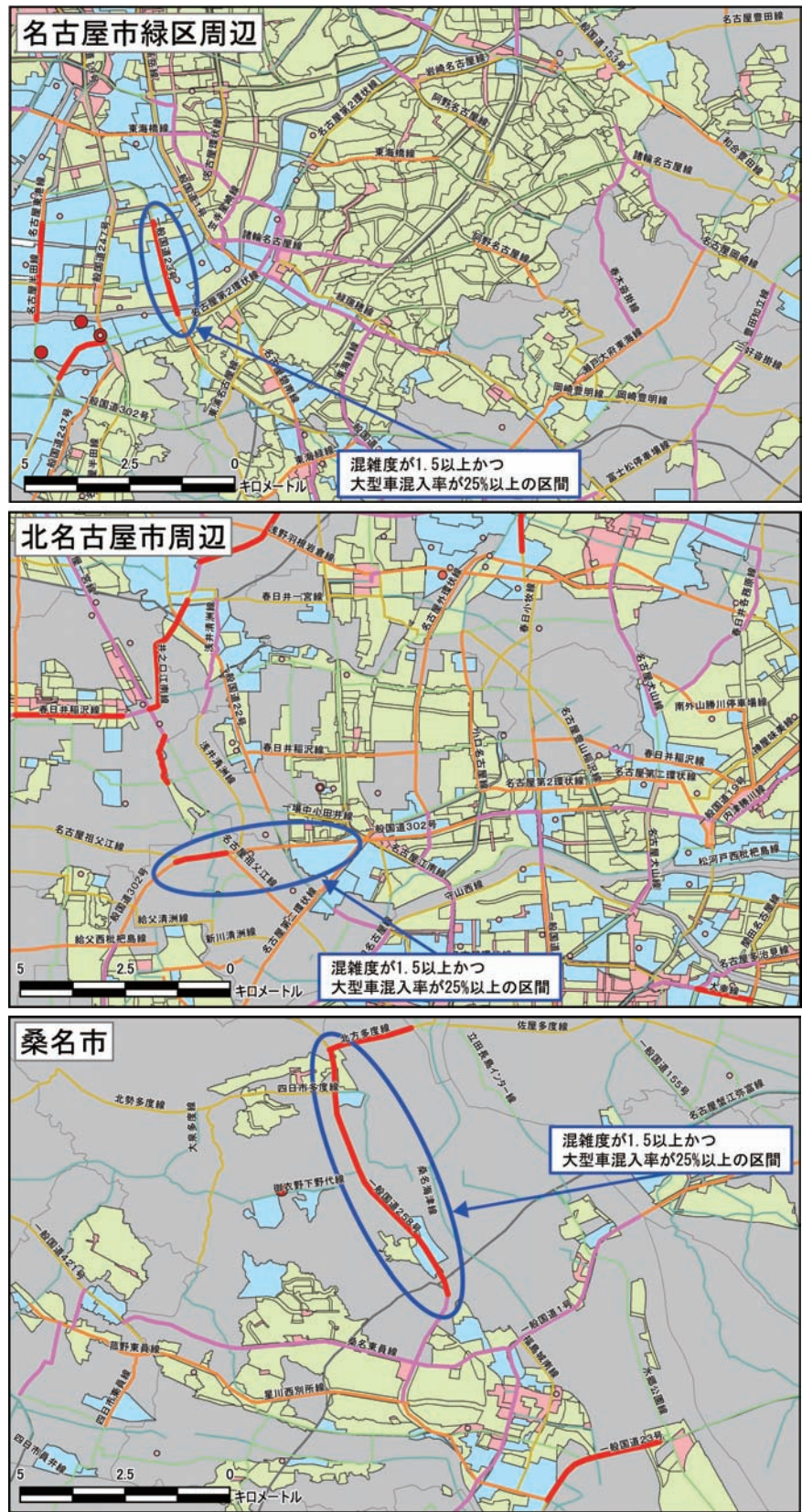
資料：物流の実態に関する調査（事業所概要ファイル）、物流センサス（H17）、都市計画用途地域データ



住居系地域に立地している物流施設周辺道路の混雑状況

●住居系地域に立地している物流施設の周辺道路の混雑状況をみると、大型車混入率が25%以上かつ混雑度1.5以上の道路として、名古屋市緑区周辺で国道23号、北名古屋市周辺で国道302号、桑名市で国道258号があります。この混雑状況の一因として、物流施設に発着する貨物車が周辺に負荷をかけていると推察されます。

物流施設周辺道路の混雑状況



資料:物流の実態に関する調査(事業所概要ファイル)、物流センサス(H17)、道路交通センサス(H17)、都市計画用途地域データ

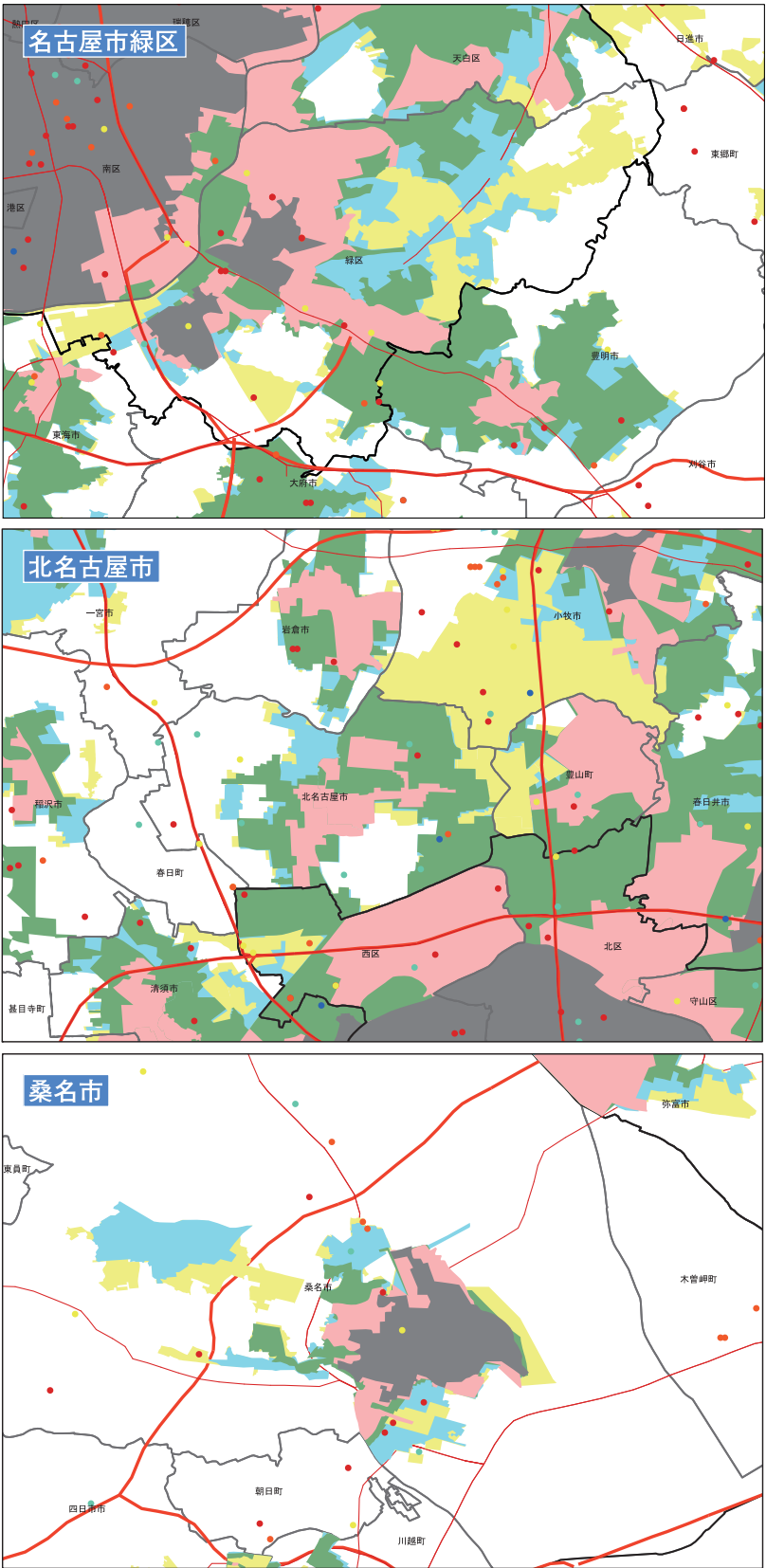


住居と物流施設が混在した背景

●物流施設の立地と人口集中地区(DID)の広がりを年代別に捕捉すると、多くの地域で物流施設の立地が先であり、後の住宅整備により物流施設との混在が進んでいった様相が確認できます。

●物流施設よりも後で住宅が立地したことで、物流施設の操業環境が悪化してきているものと推察されます。

物流施設の立地と人口集中地区(DID)の広がり



資料:物流の実態に関する調査(事業所概要ファイル)、物流センサス(H17)、国勢調査

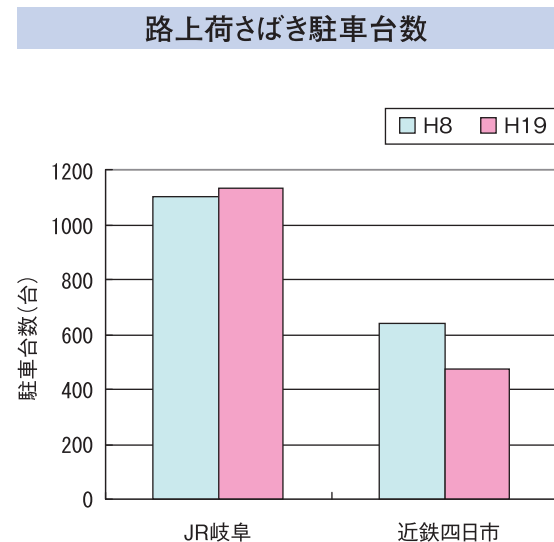
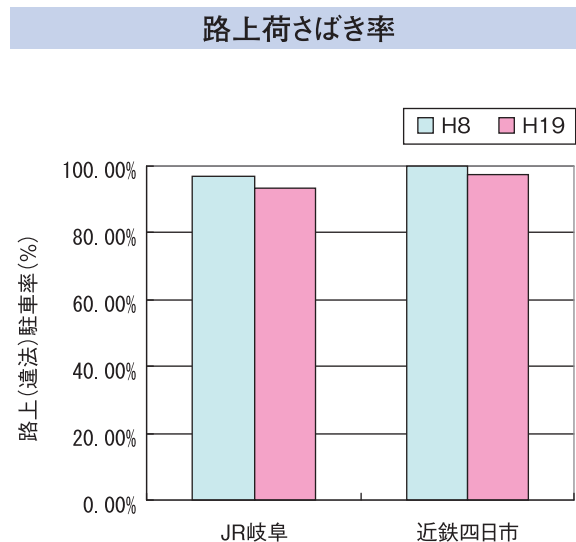
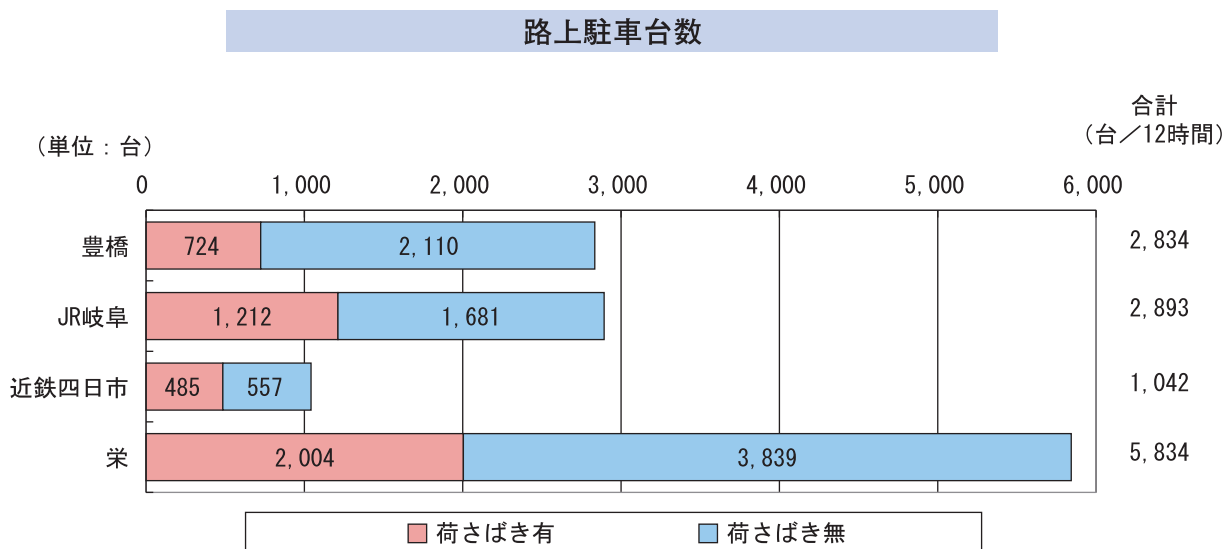


4.5 端末物流対策

中心市街地などにおける路上荷さばきの発生

明確化できた内容

- 愛知県（豊橋駅前）、岐阜県（JR岐阜駅前）、三重県（近鉄四日市駅前）、名古屋市（栄地区）の多くの区画道路で路上荷さばきの発生が確認できます。経年変化をみると、路上荷さばき台数や路上荷さばき率はほぼ同程度であり、道路交通法改正による路上駐車取締り強化の影響は小さく、多くの区画道路で路上荷さばきが発生しています。
- 飲食店や物販店が集積しているエリアにおいて納品車両台数が多く、特に飲食店等が集積している栄地区では当該調査エリアにおいて路上荷さばき駐車がよく発生しています。一方、近鉄四日市駅前地区では、当該エリアにおいて飲食店が集積していますが、アーケード街への車両進入禁止（10:00～20:00）により、路上荷さばきは非常に少なくなっています。



注) 第3回物流調査と一致している岐阜県（JR岐阜駅前）、三重県（近鉄四日市駅前）を比較対象とした
資料：荷さばき実態調査（路上駐車実態調査）、第3回物流調査結果（H8）

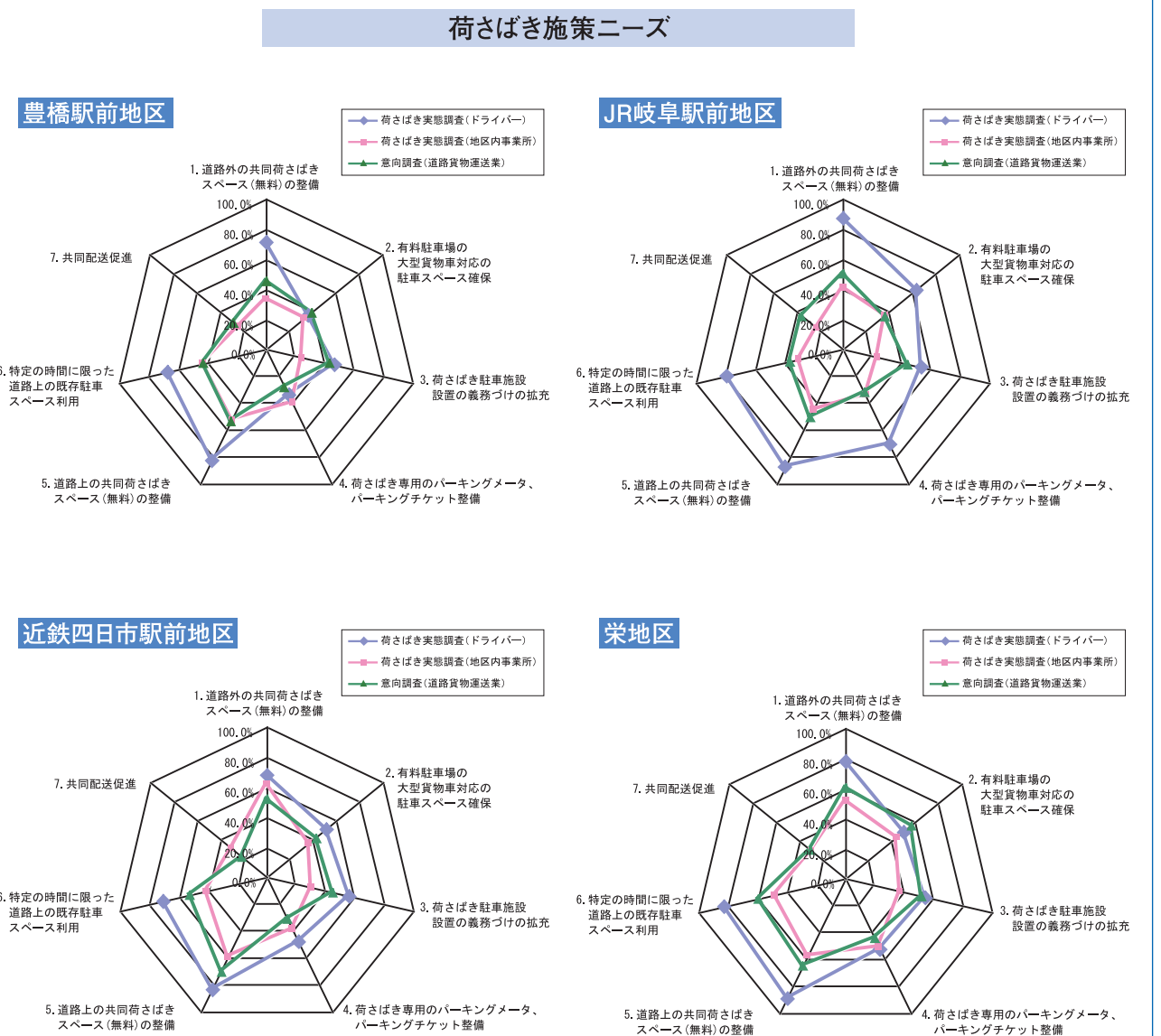


分析・考察

- 豊橋駅前地区、JR岐阜駅前地区では問題発生区間が2区間存在し、周辺環境を踏まえた問題箇所別の対応が必要であると推察されます。
- 近鉄四日市駅前地区では、問題発生路線が存在していませんが、長距離横持ちによる荷さばきの非効率化が問題となっている可能性があるかと推察されます。
- 栄地区では調査エリア内の多くの箇所問題が発生しており、地区全体で対策を講じる必要があると推察されます。

地元事業所・ドライバーの荷さばき施策に対するニーズ

- ドライバーの荷さばき施策ニーズは、着荷主である地元事業所や、雇用主である道路貨物運送業の事業所と比較して高くなっています。実際に荷さばきを行っているドライバーの荷さばきに対する問題意識の高さの現れによるものと推察されます。
- ドライバーの希望として、道路上あるいは道路以外の共同荷さばき（無料）スペースの整備ニーズが高くなっています。このうち近鉄四日市駅前地区はアーケード街で貨物車の車両進入禁止区域であることから道路外に荷さばきスペースを整備するニーズが高くなっていると推察されます。



資料：荷さばき実態調査（事業所アンケート調査・路上荷さばきアンケート調査）、事業所意向調査



路上荷さばきによる問題の分析

- 違法な路上駐車による通過交通・歩行者交通への阻害、荷さばきの効率性低下等の問題が発生していないかという観点から、各調査エリアについて「問題発生区間」の判定を行いました。

豊橋駅前地区



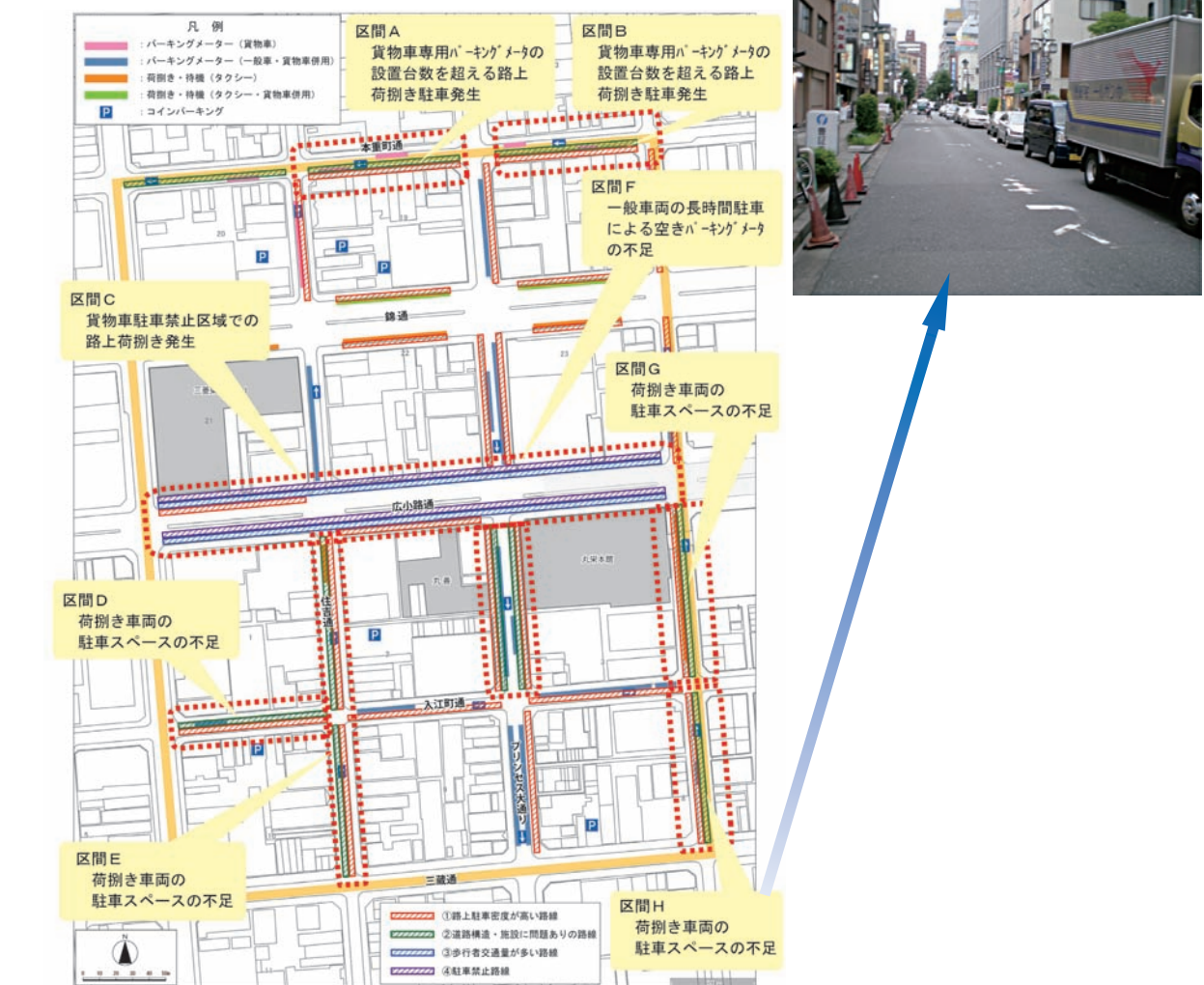
JR岐阜駅前地区



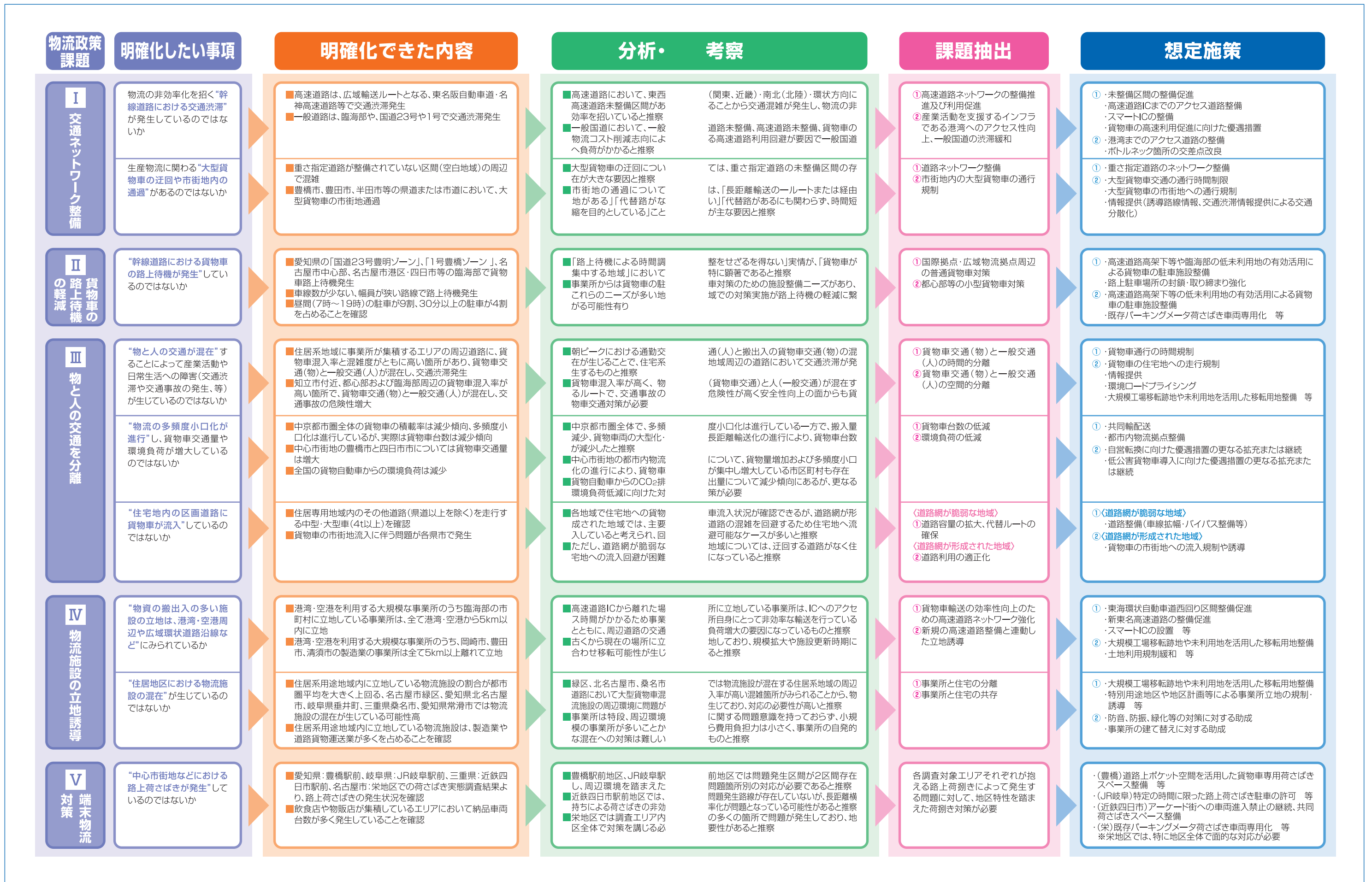
近鉄四日市駅前地区



栄地区



資料：荷さばき実態調査(路上駐車実態調査)



■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ではホームページを開設し、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紹介しています。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アドレス〉
<http://www.chukyo-pt.gr.jp/>

トップページ



物流調査のページ



■調査データの貸出について



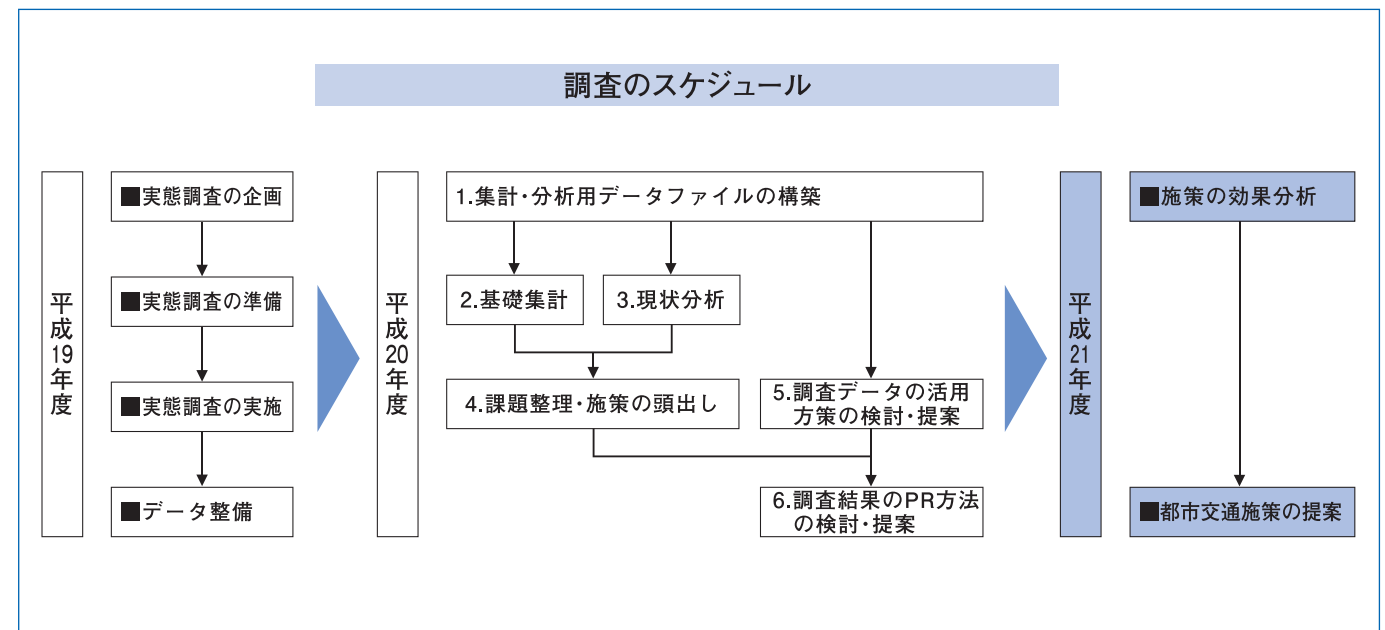
中京都市圏総合都市交通計画協議会では、ホームページからダウンロード可能な集計結果の他に、都市交通計画・都市計画の立案を目的とした利用については、調査データを広く活用していただけるよう、調査データの貸し出しも行ってまいります。ご利用を希望される場合は、下記の県・市・機関の窓口までお問合せください。調査データの使用条件や貸し出し手続きについてご説明いたします。

■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:058-272-1111
■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

■今後の予定について



- 平成19年度は、物流実態を把握する物流調査の企画、実査、データ整備を実施しました。
- 平成20年度は、調査に関する集計・分析を実施しました。
- 平成21年度は分析結果を踏まえて、都市交通施策の検討を実施予定です。



●このパンフレットについてのお問合せ先●

■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:058-272-1111
■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