

第5回中京都市圏物資流動調査結果【速報版】

1 第5回中京都市圏物資流動調査について

「中京都市圏総合都市交通計画協議会」では、中京都市圏の望ましい交通体系の実現を目指し、昭和46年以降、人の動きや物の動きに着目した種々の調査の実施・検討ならびに都市交通体系の計画・提案を重ねてまいりました。

その一環として、平成28年度に都市圏内における物の動き、事業所の物流施設の立地特性や行政への施策ニーズ等を把握し、今後の物流の対応方策を検討することを目的として、物資流動調査を実施しました。このたび、調査結果について速報版がまとまりましたのでお知らせします。

2 調査のねらいとその内容

(1) 調査のねらい

「物資流動調査」とは、交通の主体の一つである「物」に着目し、主にその動きとそれに関連する貨物自動車の動きを把握することを目的とした調査です。

この調査は、昭和51年より概ね10年毎に実施し、物や貨物車の動きの実態を把握するとともに今後の物流施設の立地意向や行政への物流施策の要望等をお聞きするものです。調査結果は、今後の都市圏の物流施設の適正な配置、貨物車輸送の円滑化、土地利用の整序化などを検討するための貴重な資料となります。

(2) 調査の概要

①調査時期

平成28年10月～11月

②調査対象地域

愛知県、岐阜県、三重県、名古屋市

⇒第4回調査(平成19年度)以降に高速道路ネットワークが整備され、かつ、事業所の立地が促進されているエリアを新たに調査対象として追加

③対象業種

輸送業※1)、小売業、宿泊業、飲食サービス業、サービス業※2)、医療、教育他※3)、製造業、卸売業、倉庫業に属する事業所

※1: 本調査においては、経済センサス産業分類「道路貨物運送業」「航空運輸業」を「輸送業」として区分

※2: 「学術研究・専門・技術サービス業」「生活関連サービス業・娯楽業」「サービス業(他に分類されないもの)」を「サービス業」として区分

※3: 「教育・学習支援業」「医療・福祉」「複合サービス事業」を「医療・教育他」として区分

④対象事業所

中京都市圏に立地する約38万事業所※4のうち、物流に関する業種の中から、約3万7千事業所を無作為※5に抽出し、調査を実施しました。

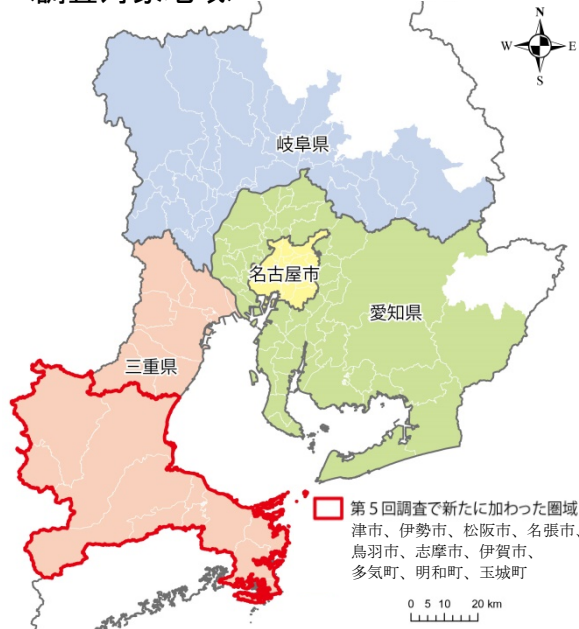
※4: 平成26年度経済センサス(総務省)より

※5: 輸送業は物流を担う上で重要度が高いため全数調査

⑤調査内容

今回の調査では、各事業所における物流機能、立地特性、発生・集中量、搬出・搬入圏域といった基礎的な情報を、把握することができました。

＜調査対象地域＞



(3) 物流施策に求められる視点

物流を取り巻く社会情勢の変化、中京都市圏における物流に関する動向の変化、自治体の施策ニーズ等を踏まえた想定される施策の視点は以下のとおりです。
なお、速報版ではこのうち「A」「B」に関連する分析結果を整理しています。

A	物流施設の適正立地の誘導	①高速道路インターチェンジ周辺における広域的な物流施設の立地誘導 ②市街地内での物流施設の適正な立地誘導
B	物流ネットワークの整備	①高速道路による物流ネットワークの形成 ②一般道路による大型貨物車に対応した物流ネットワーク形成
C	大型貨物車走行の適正化による都市環境の改善	①住宅地や中心市街地への大型貨物車の流入抑制 ②大型貨物車の路上待機の削減・解消
D	市街地における端末物流対策の推進	路上荷捌きの適正化
E	低炭素型物流の実現	環境負荷の小さい輸送経路・輸送手段への転換

(4) 調査票回収結果

中京都市圏に立地する36,709事業所に調査票を配布し、都市圏全体で12,999票の有効回収数が得られました。回収率は、目標回収率30%を上回る35.4%となりました。

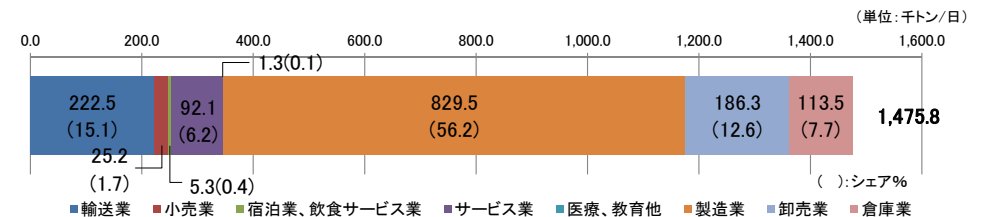
	配布数	有効回収数	有効回収率
都市圏全体	36,709	12,999	35.4%
業種別	輸送業	6,733	48.3%
	小売業	8,726	29.9%
	宿泊業、飲食サービス業	1,432	19.6%
	サービス業	3,737	36.7%
	医療、教育他	2,279	38.0%
	製造業	13,178	32.1%
	卸売業	554	61.2%
	倉庫業	70	74.3%
従業者規模別	1～9人	20,964	29.4%
	10～49人	9,378	41.9%
	50～99人	4,538	39.5%
	100人～	1,829	61.1%

3 調査の結果（概況）

(1) 中京都市圏の物流実態

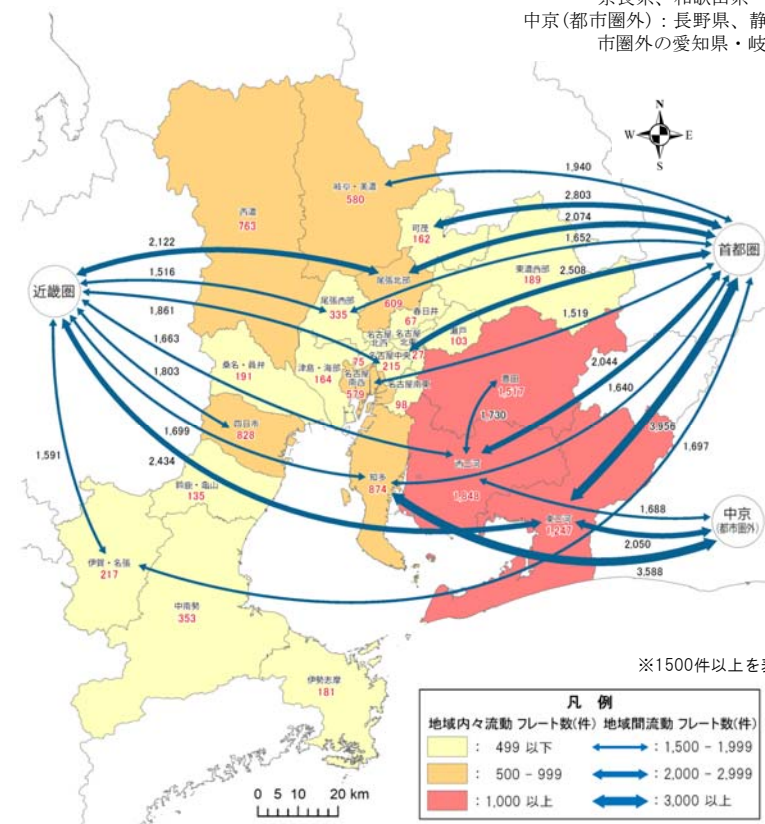
中京都市圏の物流量をみると、第5回調査（平成28年）では1,476千トン/日となっています。物流量を業種別にみると、製造業が最も多く、次いで輸送業、卸売業、倉庫業となっています。

地域間の流動に着目すると、首都圏・近畿圏との輸送が多いことがわかります。地域別には、特に東三河地域において多くなっており、尾張北部地域、名古屋中央地域においても多くなっています。



＜地域間の結びつき(主要なOD)＞

※首都圏：茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県
近畿圏：滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県
中京(都市圏外)：長野県、静岡県、中京都市圏外の愛知県・岐阜県・三重県

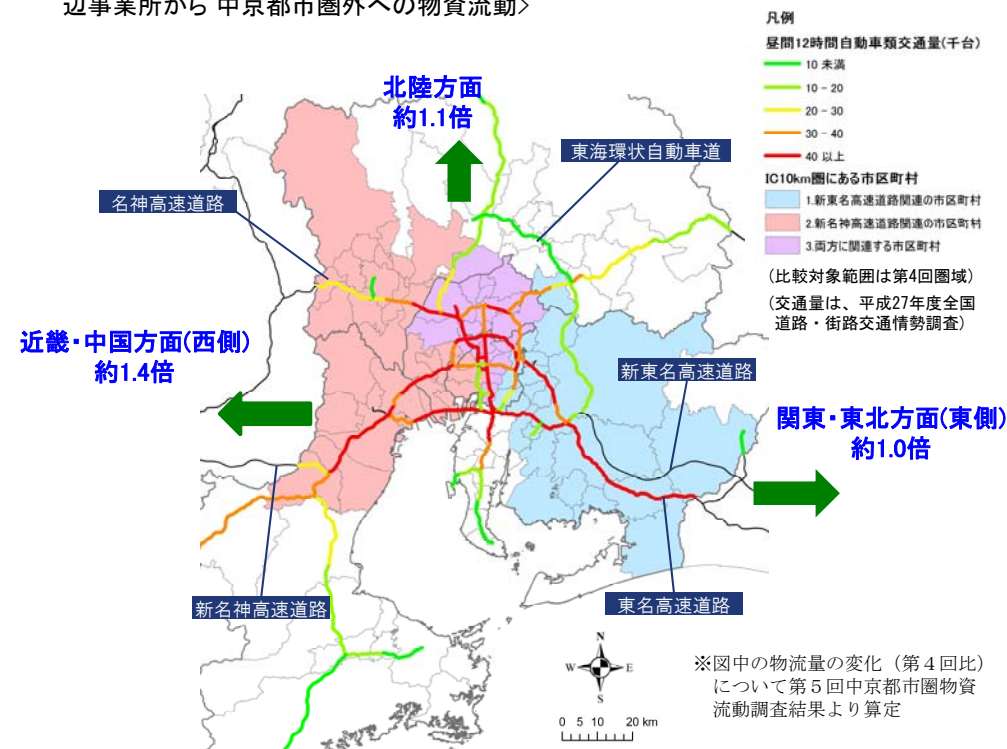


(2) 道路インフラが支える広域的な物流実態及び事業所立地の変化

中京都市圏の東方面・西方面それぞれにおいて、新東名高速道路・新名神高速道路の整備により、ダブルネットワークの構築が進んでいます。

高速道路周辺地域の事業所からは、中京都市圏外への広域的な物流がみられ、第4回調査(平成19年)に対して、関東・東北方面(東側)では同等の物流量がみられるとともに、近畿・中国方面(西側)では物流量が約1.4倍、北陸方面では約1.1倍となっています。

＜新名神高速道路・名神高速道路周辺事業所及び新東名高速道路・東名高速道路周辺事業所から 中京都市圏外への物資流動＞



※1: 対象市町村

岐阜県: 大垣市、羽島市、瑞穂市、海津市、笠松町、養老町、垂井町、関ヶ原町、神戸町、輪之内町、安八町、揖斐川町、大野町、池田町、岐阜市、多治見市、各務原市、関市、美濃市、瑞浪市、美濃加茂市、土岐市、可児市、山県市、坂祝町、富加町、川辺町、御嵩町

愛知県: 豊橋市、一宮市、豊川市、津島市、刈谷市、安城市、西尾市、蒲郡市、江南市、小牧市、稲沢市、新城市、知立市、岩倉市、豊明市、愛西市、清須市、北名古屋市、弥富市、あま市、豊山町、大口町、扶桑町、大治町、蟹江町、飛島村、幸田町、名古屋市長古市、岡崎市、瀬戸市、春日井市、豊田市、犬山市、日進市、みよし市、長久手市、東郷町

三重県: 四日市市、桑名市、鈴鹿市、亀山市、いなべ市、木曽岬町、東員町、菰野町、朝日町、川越町

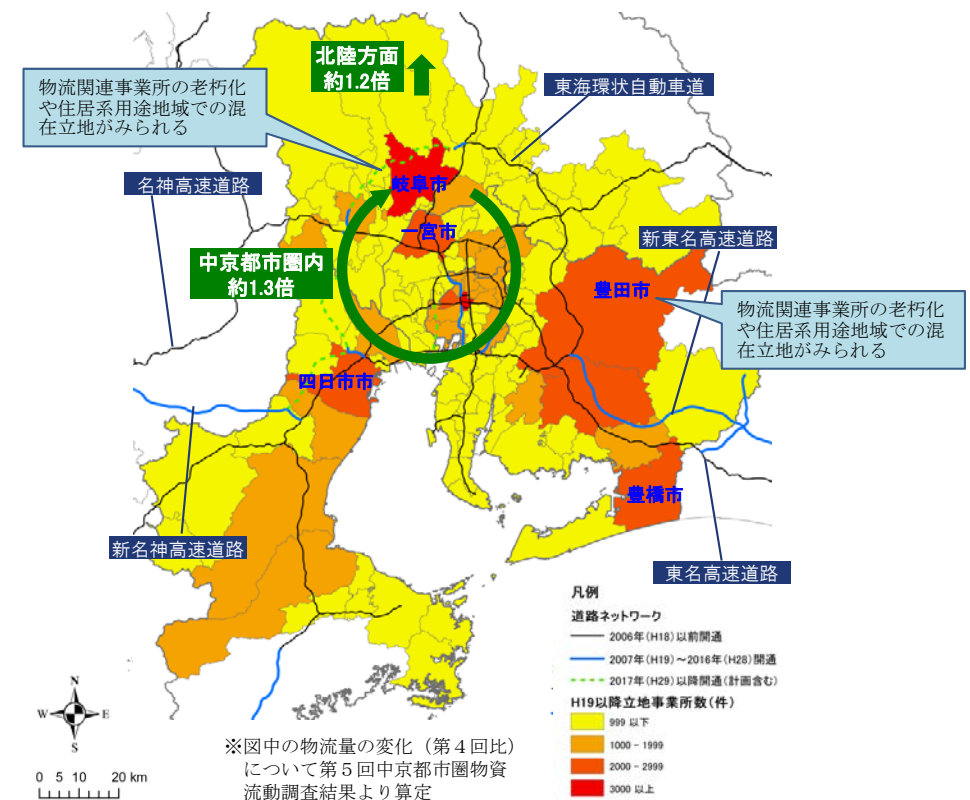
＜黒字は新名神高速道路・新東名高速道路のみに関連する市町村(周辺地域)、
緑字は東海環状自動車道(東回り)のみに関連する市町村(周辺地域)、
青字は両者に共通する市町村(周辺地域)＞

平成26年度経済センサス(総務省)を用いて、事業所の立地状況をみると、第4回調査(平成19年)以降の新規立地は、高速道路ネットワークが整備された地域や整備を見越した地域への立地が多くみられます。

ここで、ネットワーク機能が強化された東海環状自動車道(東回り)の周辺地域^{※1}からの物流量は、第4回調査(平成19年)に対して、中京都市圏内への物流量が1.3倍、北陸方面へは約1.2倍に増加しています。

一方、事業所の立地が進んだ愛知県東部(豊田市)や岐阜県南部(岐阜市)などにおいて、物流関連事業所^{※2}の老朽化や住居系用途地域^{※3}での混在立地がみられます。

＜第4回調査以降の道路整備、事業所立地及び東海環状自動車道(東回り)周辺地域の事業所からの物資流動＞



※2: 保管機能、積み替え機能、荷捌き機能、流通加工機能を有する事業所

※3: 第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域、第一種住居地域、第二種住居地域、

今後の検討では・・・

事業所の立地動向や物流実態、物流に関する施策ニーズ等を分析することにより、広域物流ネットワーク構築の効果や必要性、中京都市圏における物流施設の適正立地を支援・促進するための施策等を検討します。

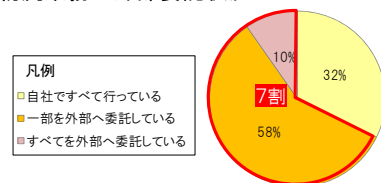
(3) 求められる物流機能や輸送形態の変化

中京都市圏における物流関連事業所について、賃貸型の事業所割合の増加や、労働力の確保のしやすさを重視する声が増加するなど、事業所の機能・形態やニーズに変化が見られます。

【物流業務の外部委託状況】

- 物流業務の外部委託をしている物流関連事業所の割合（すべてを外部へ委託、一部を外部へ委託）は全体の7割を占めており、物流効率化に向けた取り組みがなされています。

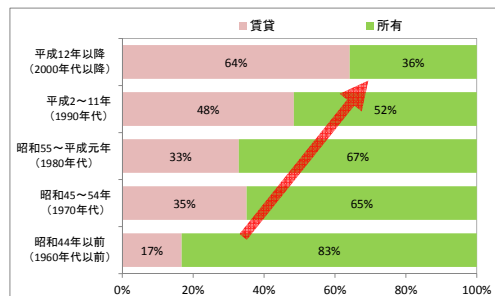
＜物流業務の外部委託状況＞



【物流関連事業所の敷地保有形態の変化】

- 物流関連事業所の敷地所有形態をみると、賃貸型の割合が高まっています。

＜建設年次別にみた事業所の敷地保有形態＞

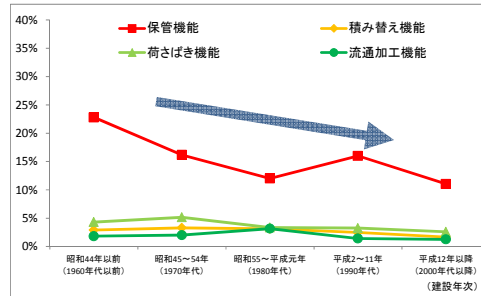


※上記%は事業所数の割合

【物流関連事業所の保有機能の変化】

- 保管機能を保有する物流関連事業所の割合は減少傾向にあります。

＜建設年次別にみた物流関連事業所の保有機能＞

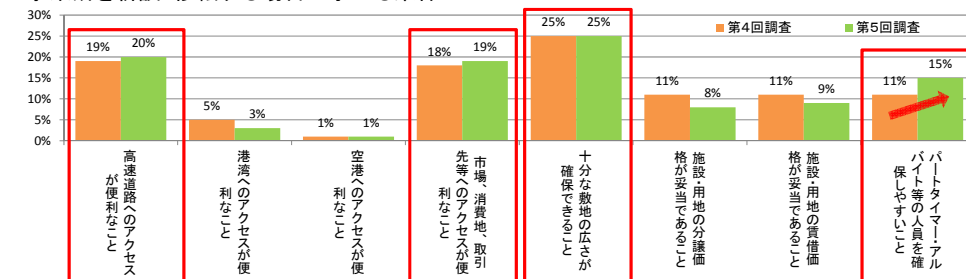


※上記%は事業所数の割合

【物流関連事業所を新設・移転する場合に求める条件の変化】

- 物流関連事業所が事業所を立地する際に求める条件を見ると、十分な敷地の広さが確保できること、高速道路や市場等へのアクセス性の高さについては、第4回調査(平成19年)と同様に高くなっています。また、パート・アルバイト等の人員を確保しやすいことについては、労働力確保を重要とする観点から、第4回調査(平成19年)から4ポイント増加しています。

＜事業所を新設・移転する場合に求める条件＞



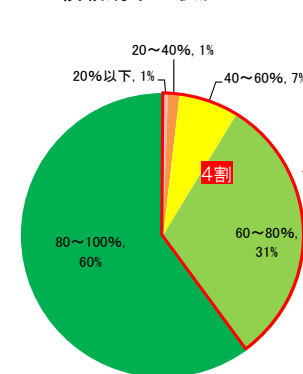
中京都市圏における物資の輸送では、積載効率が低い輸送では時間指定や輸送距離に特徴がみられます。また、長距離輸送においては、船舶での輸送が多くなっています。

【積載効率の状況】

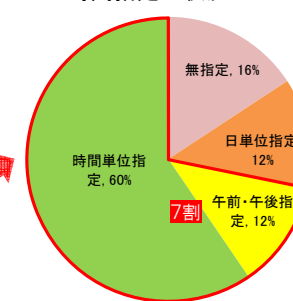
- 輸送業※1における積載効率をみると、6割が積載効率80%以上となっています。また、全体の4割を占める積載効率80%未満の輸送に着目すると、配送時間の指定が約7割を占めています。また、輸送距離については20km以下の短距離輸送が約5割を占めています。

※1：道路貨物運送業、航空運送業を示す

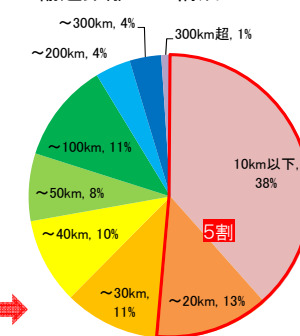
＜積載効率の状況＞



＜日・時間指定の状況＞



＜輸送距離※2の構成＞

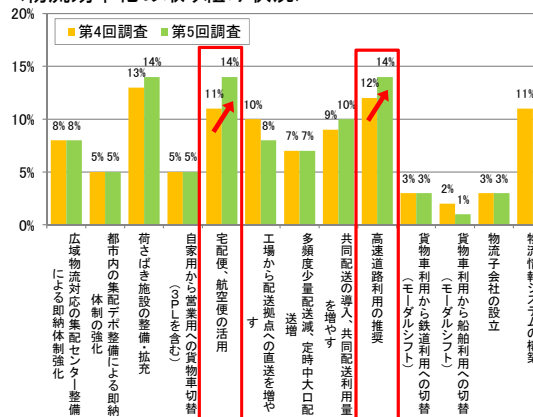


※2：国内輸送を対象

【物流効率化に向けた動き】

- 事業所の物流効率化の取り組み状況をみると、宅配便等の利用、高速道路利用の推奨が第4回調査(平成19年)から増加しています。

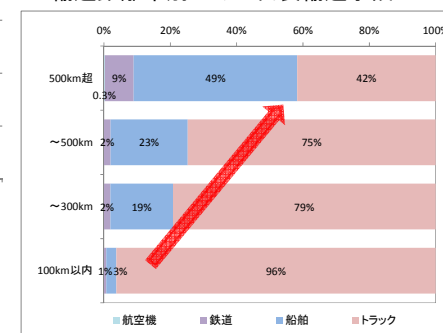
＜物流効率化の取り組み状況＞



【輸送手段選択の状況】

- 物資輸送における代表輸送手段をみると、輸送距離が延びると船舶輸送の割合が多くなっています。

＜輸送距離帯別にみた代表輸送手段＞



※上記%は重量構成

今後の検討では・・・

事業所の機能や輸送特性の観点から、物流効率化に向けた取り組み、事業所のニーズの変化動向、環境問題への対応等を把握し、更なる物流の効率化（共同輸配送やモーダルシフトの推進、モーダルコネクの強化等）や適正立地を支援・促進するための施策等を検討します。

4 今後の検討の進め方

今回お知らせした調査の結果に加え、物流施設の立地や物資の輸送についての分析や課題に対して、その対応策を検討していきます。

また、その結果から交通計画やまちづくり計画等に展開し、今後の中京都市圏における物流面からみた都市交通施策のあり方を検討していきます。

5 中京都市圏総合都市交通計画協議会について

「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。

本協議会では、人の動きに着目した「交通実態調査（パーソントリップ調査）」と物の動きとそれに関連する貨物自動車の動きに着目した「物資流動調査」を実施しています。



詳しくは・・・

中京都市圏総合都市交通計画協議会のホームページをご覧ください。ホームページでは、過去の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。

■中京都市圏総合都市交通計画協議会ホームページ

<http://www.cbr.mlit.go.jp/kikaku/chukyo-pt/>

中京都市圏総合都市交通計画協議会



中京都市圏総合都市交通計画協議会 構成団体 連絡先

代表

国土交通省 中部地方整備局
企画部 広域計画課
TEL：052-953-8129

三重県 県土整備部
都市政策課
TEL：059-224-2718

愛知県 建設部
都市計画課
TEL：052-954-6516

名古屋市 住宅都市局
都市計画部 交通企画課
TEL：052-972-2724

岐阜県 都市建築部
都市政策課
TEL：058-272-8649