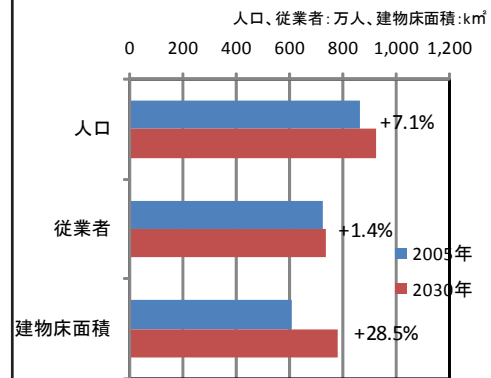


報告書の概要

2030年東京区部の姿 →序章

中心部への人口回帰

人口 7.1% 増加
 従業者 1.4% 増加
 床面積 28.5% 増加



人口、従業者、建物床面積 東京区部、2005年、2030年

将来の物流を取り巻く環境の変化 →序章

グローバル化

国際間の物資の移動がますます盛んになり、国際海上コンテナのサイズもますます大型化します。

情報化と高齢化による物流増大

利便性を求めてますますきめ細かな配送サービスが求められます。

環境問題への対応

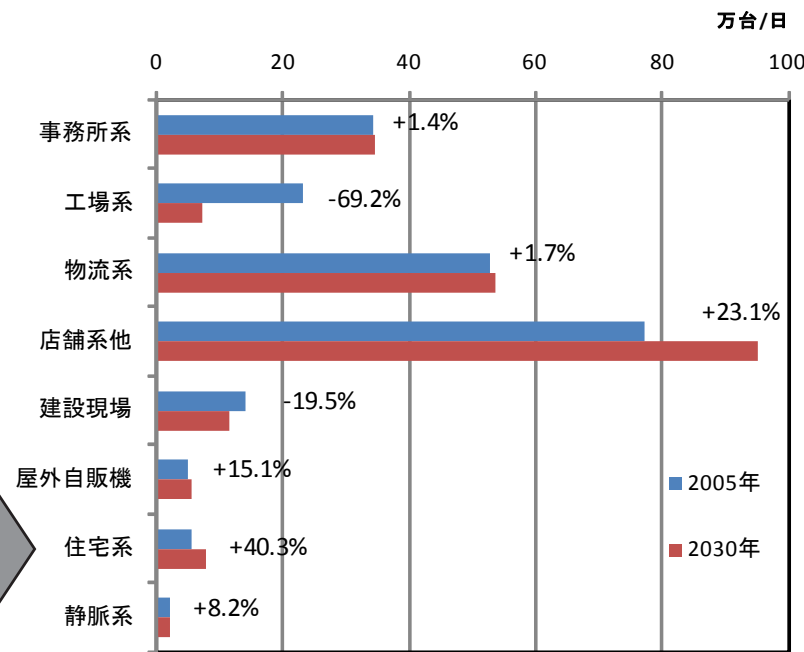
地球環境問題や住宅地への環境対策が望まれています。

貨物車台数の試算 →第一章

区部全体の貨物車発着台数(発生台数と集中台数の合計)は213.9万台/日から217.7万台/日へと1.8%の増加します。

施設別にみると、2005年の発生台数は物流系施設と店舗系施設からが多く、集中台数は店舗系施設への台数が特に大きくなっています。これは東京が物資の消費地としての性格がとてもし濃いことを示しています。

この傾向は2030年はますます強まり、工場系施設の発生・集中台数が大きく減少(発生で69.2%減、集中で69.3%減)するのに対し、店舗系施設では発生台数で22.9%、集中台数で23.2%の増加が見込まれます。



東京区部の施設種類別貨物車発着台数 2005年、2030年

区部全体で1.8%の増加

区部全体では25年間で1.8%の微増です。地域によって交通量が大きく増加して混雑する路線があるのか、ある場合にはどのように対策するのかを検討します。

店舗系発着台数が17.9万台増加

区部では店舗系事業所の発着台数も多く、77.3万台/日から95.2万台/日へと17.9万台/日増加します。繁華街にある商業集積地の端末物流について検討します。

住宅の発着台数増加率が42.1%増加

住宅への発着台数は2030年で7.9万台/日と他の施設に比較して台数は多くありませんが、42.1%の大幅な増加率となります。そのため、大規模共同住宅の端末物流について検討します。

幹線道路交通の検討 →第二章

●物流量増大に伴い交通量が増加する幹線道路はどこか、またその対策はどうすべきかを検討

23区から発生する貨物車台数(荷さばきをしない車を含む)は156.9万台/日(2.9%増)、集中する台数は157.1万台/日(3.0%増)となり、臨海部の一部の地域を移動する貨物車が増加します。

道路円滑化のために、3環状道路等の整備推進や住宅地の環境保全のための貨物車通行ルートの設定などの対策が必要です。

繁華街の端末物流の検討 →第三章

●商業施設の拡大が見込まれる地区について問題が発生しないかを検討

都市再生緊急整備地域に指定され、商業施設の拡大・再生が見込まれる銀座地区の場合は、通行時間帯制限などの交通規制や道路の下や大規模開発の中で共同荷さばき場を確保・整備するなどの街としての対応が求められます。

住宅の端末物流の検討 →第四章

●将来の大型集合住宅に必要な荷さばき駐車台数と運営方法の検討

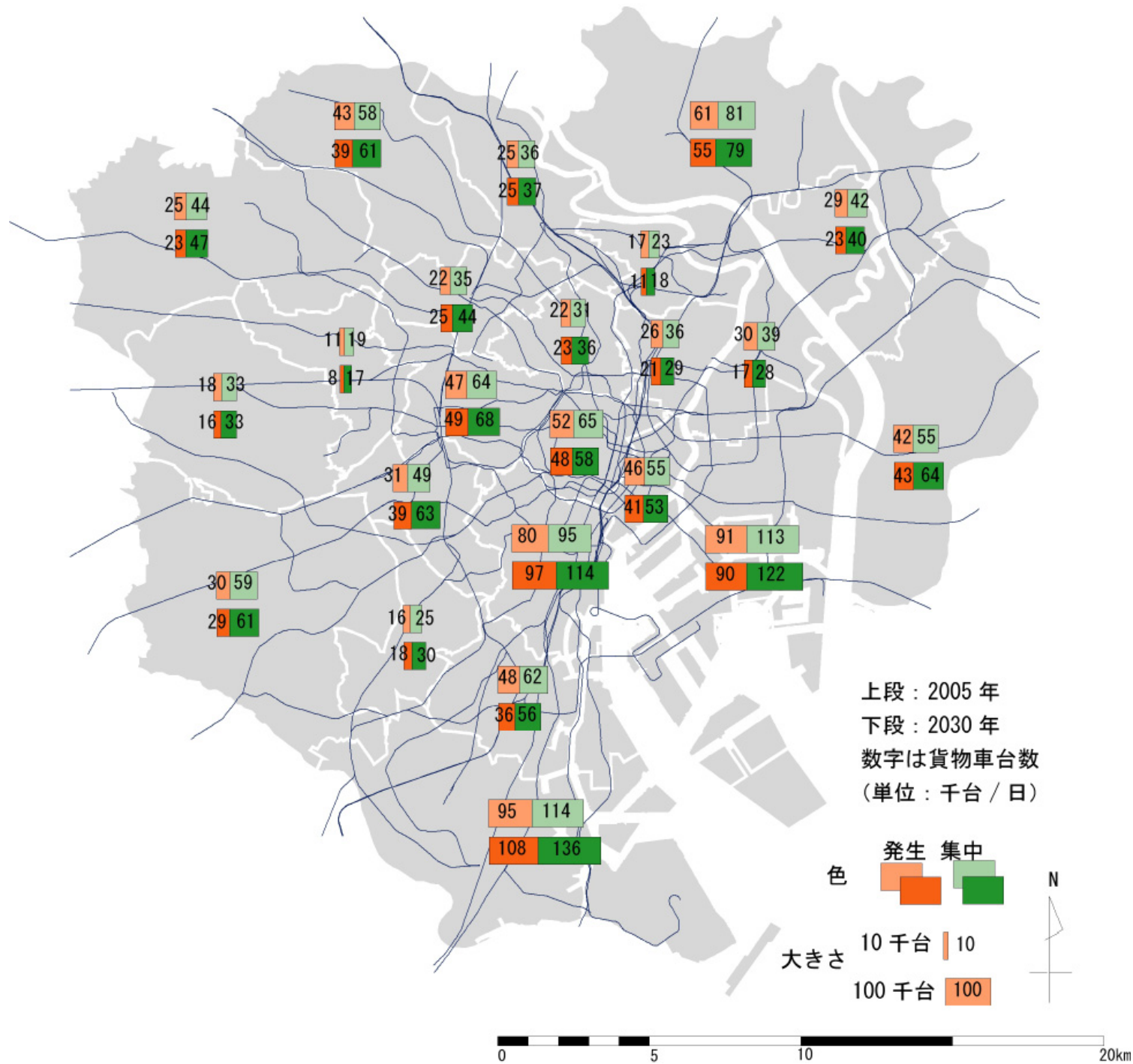
今後の宅配などの増加により住宅に到着する貨物が増えてくると、住宅地に貨物車の通行や路上荷さばきが増加することが予想されます。特に貨物の集中量が多くなる超高層住宅などの大型共同住宅では荷さばき駐車場が必要になります。

< 2030年東京の貨物車発着台数の推計 >

区別に見ると臨海部の発着台数が多い

- ・2030年の発着台数が最も多いのは大田区、次いで江東区
- ・2005年から2030年までに、最も大きく台数が増加するのは大田区の3.63万台、次いで港区の3.58万台、増加率が大きいのは渋谷区の25.7%、次いで港区の20.8%の増加

区別に2005年と2030年の貨物車の発生台数・集中台数の推計値をみてみると、下図のように大田区、江東区、港区といった臨海部の区が発着台数が多いことがわかります。また、内陸部でも足立区や板橋区といったトラックターミナルの存在する区が発着台数も多くなっています。2005年から2030年までの変化では渋谷区、港区、大田区といった区での増加が目立ちます。



2005年及び2030年の区別貨物車発生台数と集中台数

< 2030年の自動車走行台数の推計 >

自動車走行台数（貨物車と乗用車の合計）が11のゾーン断面で大きく増加

- ・2030年の1日当りの自動車走行台数（23区内外のゾーン境界断面を走る貨物車と乗用車の計）は、2005年に比べ15万台（2.0%）増え、797万台と推計。
- ・1日当りの自動車走行台数が、2005年比1万台以上又は5%以上増える11の断面（関越道方面と区部との境界、大田区の環状方向断面）においては、混雑対策が特に必要。

2030年	797万台/日
2005年	782万台/日

23区の自動車走行台数の推計

23区のゾーン断面を走る貨物車と乗用車の合計台数。幹線道路を走る貨物車を対象とし、荷さばきしない車を含む。



2005年～2030年自動車増加台数（幹線道路23区内外ゾーン境界断面）

図中に増加台数が記載されていない断面のうち、B1-C8間は6.1万台増加、B1-B7間は6.0万台減少と推計。これは道路新設（2006年晴海通りの延伸）の影響による。

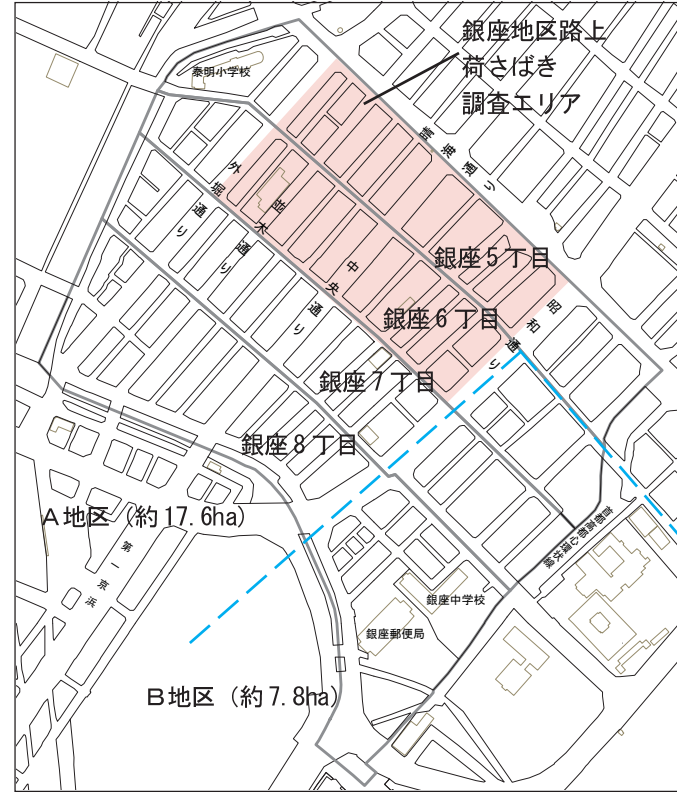
<将来の末端物流～事例研究：銀座5～8丁目地区>

銀座ルールによる建替え後、銀座5～8丁目地区で荷さばき駐車場745台分が不足

- ・建替え後は、商業施設を誘導するA地区で654台が不足、住宅を誘導するB地区で91台が不足すると予測されます。銀座5～8丁目地区全体では荷さばき駐車場745台分が不足します。

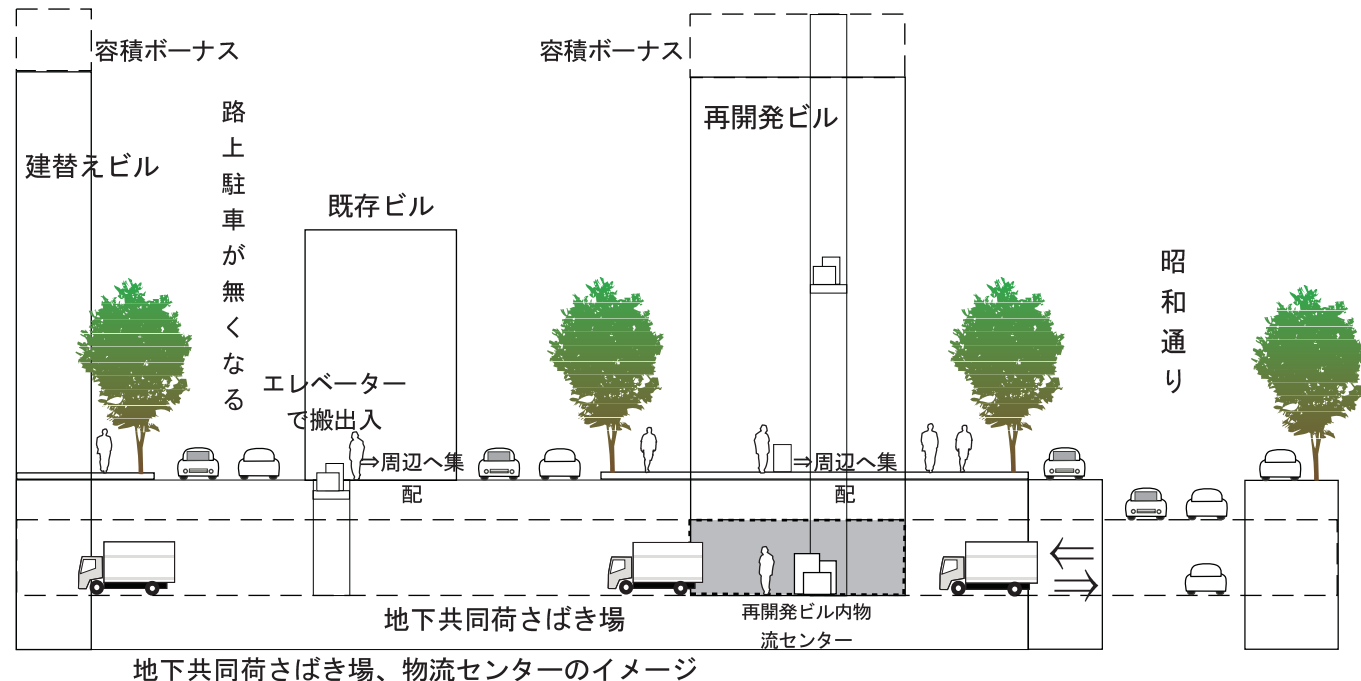
建替え後の発生貨物車台数と不足駐車台数（台）

	貨物車台数合計 (事業所+住宅)		必要駐車台数 合計		駐車場確保 予定台数	不足駐車台数	
	集中 (台/日)	発生 (台/日)	発生+集中 (C1)	集中 (C2)		発生+集中 (C1-D)	集中 (C2-D)
銀座5～8丁目合計	5,745	8,831	1,057	540	312	745	228
うちA地区計	5,248	8,415	966	462	312	654	150
うちB地区計	496	416	91	78	0	91	78



対策案：再開発や建替えに伴い共同荷さばき場、物流センターを設置します。

- ・昭和通りからダイレクトに再開発ビル内の地下共同荷さばき場や地下物流センターに搬入・搬出を行います。
- ・貨物専用エレベーターを設置し、既存ビルへの搬出入、周辺への集配を行います。
- ・共同荷さばき場を公益施設として利用し、設置した再開発ビル、建替えビルには容積ボーナスを与えます。



銀座地区に望まれる末端物流対策

実行が比較的容易なもの

- ・既存の駐車場の改修により荷さばき場駐車場を200台確保可能。ただし2m以下の高さ制限により、小型貨物車専用である。
- ・交通規制により貨物車が通過できる場所や時間帯を買物客と分離する。銀座は来街者が多い街である為、早朝や深夜は来街者が極めて少ないので荷さばき利用が可能。また路上駐車減少は買物客にとって安全であり、大変有効である。

大規模な手法

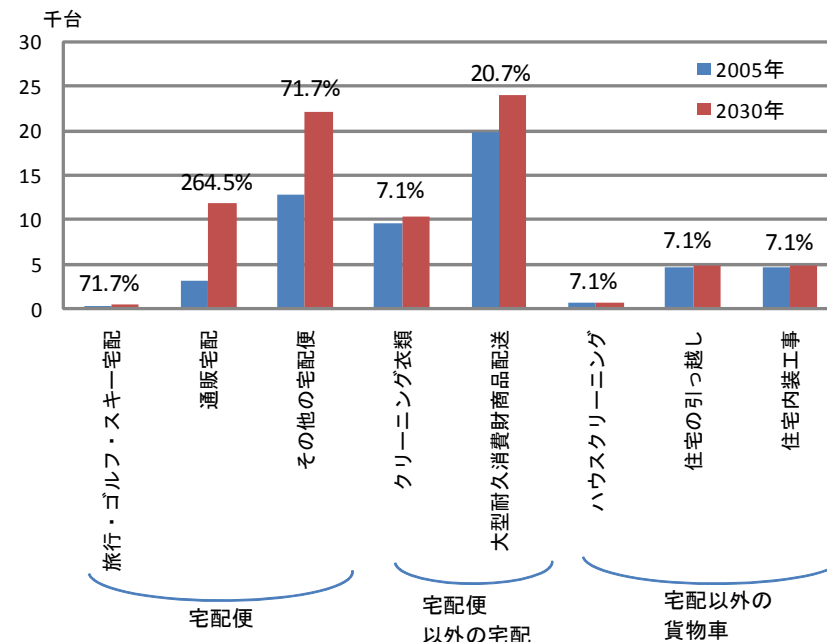
- ・道路（並木通り、銀座三原通り）地下に専用の共同荷さばき場を新設することにより、42台分確保可能。時間帯を制限する必要が無い為、交通規制との併用が効果的。
- ・再開発や建替えに伴う共同荷さばき場や物流センターの設置に対し容積ボーナスを与え、周辺建物と共有できる荷さばき場を確保。
- ・新しく設置された物流センターを共同で利用し、周辺の既存ビルへ集配。
- ・集配センターを設けて共同集配し、銀座地区に流入する貨物車台数を減らす。

<将来の住宅の末端物流>

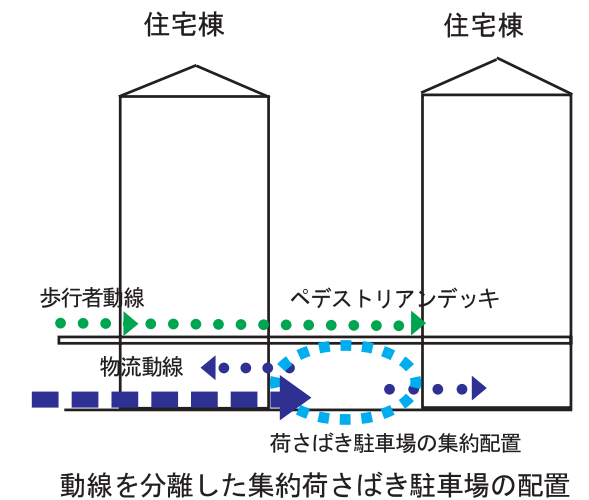
大規模マンションに必要な荷さばき駐車場

現在に比べて大きく増加することが予想される住宅へ集中する物流について、特に戸数の多い大規模マンションの荷さばき駐車場の必要台数について検討しました。

- ・2030年には1,000戸の大型マンションでは、8台分の荷さばきスペースが必要（125戸毎に1台分）
- ・大型住宅団地では荷さばき駐車場の集約配置などにより効率的運用が必要



住宅の貨物種類別貨物車発着台数の予測
数字は2005年から2030年までの増加率



荷さばき駐車場の運営方法と配置

1. 利用回数、利用時間の多い宅配会社には荷さばき用駐車場を月極めで貸します。
2. 横持ちが長くない位置に、大規模マンション数棟分の荷さばき駐車場を集約配置して、効率的な駐車場運営を図ります。