

### 第3章 大阪府における貨物車交通の現状と課題

物流システムは、包装、輸送、保管、荷役、流通加工及びそれらに関連する情報の諸機能を総合的に管理する活動で構成されていますが、それぞれのモードあるいはシステム全体において、国際競争の激化、燃料費の高騰、環境問題の進展等の物流システムを取り巻く環境の変化への対策が必要となっています。

とりわけ輸送は、物流システムを支える極めて重要なモードであり、輸送手段別の重量ベースで見ると、国内物流の約9割を自動車担っています。さらに、都市内における輸送は、ほぼ100%自動車担っています。また、将来の交通需要推計においても、貨物交通量の減少は、旅客交通量と比較すると小さいものとなっています。

よって、ここでは、都市内の貨物輸送の主役である自動車に着目し、大阪府における貨物車交通の現状と課題を明らかにします。

#### 3 - 1 貨物車交通の現状

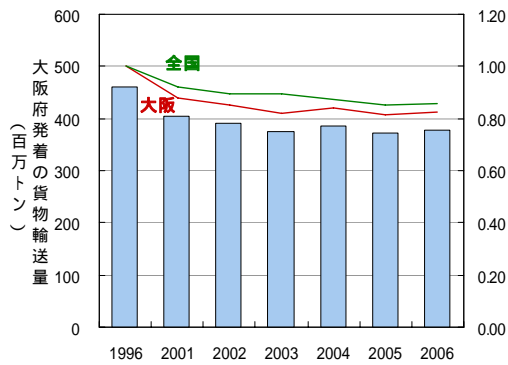
##### (1) 貨物の動き

###### 1) 大阪府発着の貨物輸送量

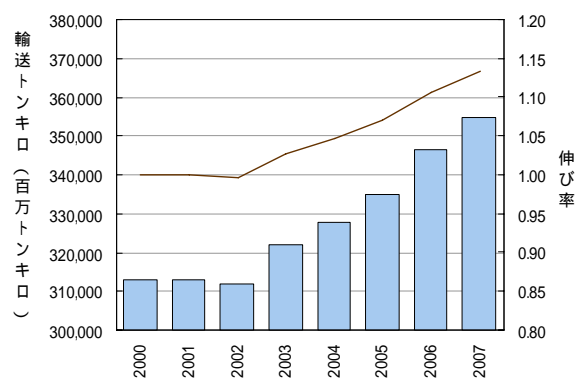
2006年度(平成18年度)における大阪府発着の貨物輸送量は378百万トンであり、全国的な傾向と同様に年々減少している傾向にあります(図3-1)。

一方、2007年度(平成19年度)における全国ベースの自動車輸送による輸送トンキロは3,548億トンキロであり、幹線貨物輸送を担うトラックの長距離化や大型化等にともない年々増加している傾向にあります(図3-2)。大阪府発着の輸送トンキロについても、同様の傾向が想定されます。

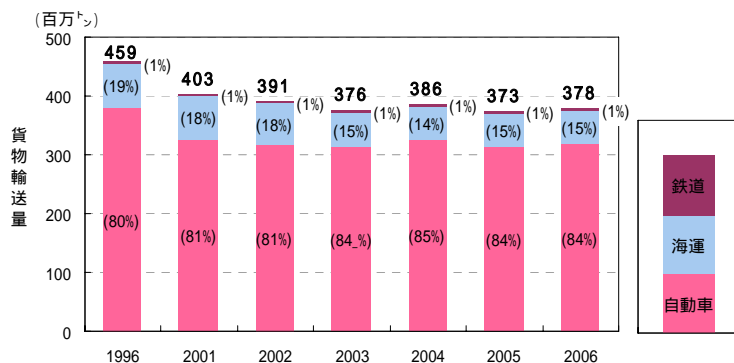
交通機関別に見ると、自動車が319百万トンと最も多く、全体の8割以上を占め、そのシェアは拡大傾向にあります(図3-3)。



【 図3-1：貨物輸送量の推移 】



【 図3-2：トラックの輸送トンキロの推移 】



【 図3-3：交通機関別貨物輸送量の推移 】

## 2) 公共トラックターミナルの貨物取扱状況

北大阪及び東大阪トラックターミナルは、全国各地を結ぶ大型長距離トラックと都心部で集配送を行う小型及び中型トラックを中継する物流施設です。

昭和30年代後半、都市への人口、産業の集中化にともなう都市機能の低下が深刻化し始めた大阪に、新しい秩序を樹立しようという要請に応え、「大阪の再開発に関する基本構想」がまとめられました。この構想では、必ずしも都心部に立地する必要のない流通施設は既成市街地周辺に再配置することなど、大阪を再編成するための提案が行われたものであり、北大阪及び東大阪トラックターミナルは、この提案に基づき計画され、大阪府も出資する「大阪府都市開発株式会社」が建設し、現在に至るまで管理、運営しています。

国内23ヶ所ある公共トラックターミナルの中で、北大阪トラックターミナルが3番目、東大阪トラックターミナルが6番目の貨物取扱量であり、全国有数のトラックターミナルと言えます。

これらのトラックターミナルは、物流の円滑化、合理化とともに、大阪都心部への積載量10t以上の大型トラックの流入を減少させることによる交通渋滞の緩和、騒音・排気ガスの抑制等、都市環境の改善に寄与しています。また、公共トラックターミナルとして、特別積合せ貨物運送を行っている運送業者に開放しており、特に自社施設を持たない中小運送業者にとっては重要なものとなっています。

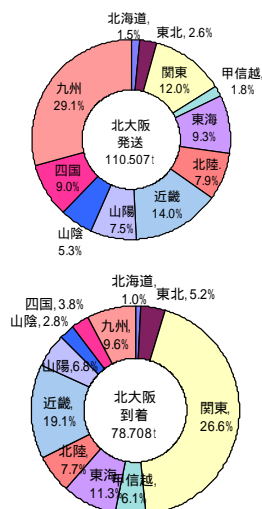
このように北大阪及び東大阪トラックターミナルは、大阪の貨物輸送において、公共性の高い重要な役割を果たしており、今後もその機能を維持していくことが必要と考えられます。

【表3-1：公共トラックターミナルの状況】

		北大阪トラックターミナル	東大阪トラックターミナル
敷地面積		約17万㎡	約16万㎡
貨物取扱量		約19万t/月 発送約11万t、到着約8万t 2007年度(平成19年度)	約14万t/月 発送約9万t、到着約5万t 2007年度(平成19年度)
幹線輸送	発送貨物先	九州29%、近畿14%、関東12%等	関東19%、近畿18%、九州15%等
	到着貨物元	関東27%、近畿19%、東海11%等	近畿27%、関東23%、東海14%等
地域内輸送	貨物配送先	北大阪61%、東大阪16%、大阪市14%等	東大阪64%、大阪市17%、南大阪7%等
	貨物集荷元	北大阪61%、東大阪15%、大阪市14%等	東大阪59%、大阪市25%、南大阪7%等

北大阪トラックターミナル

東大阪トラックターミナル



【図3-4：北大阪、東大阪トラックターミナルの貨物取扱量方面別構成(2007年度(平成19年度)平均月量)】



【図3-5：トラックターミナルの位置】

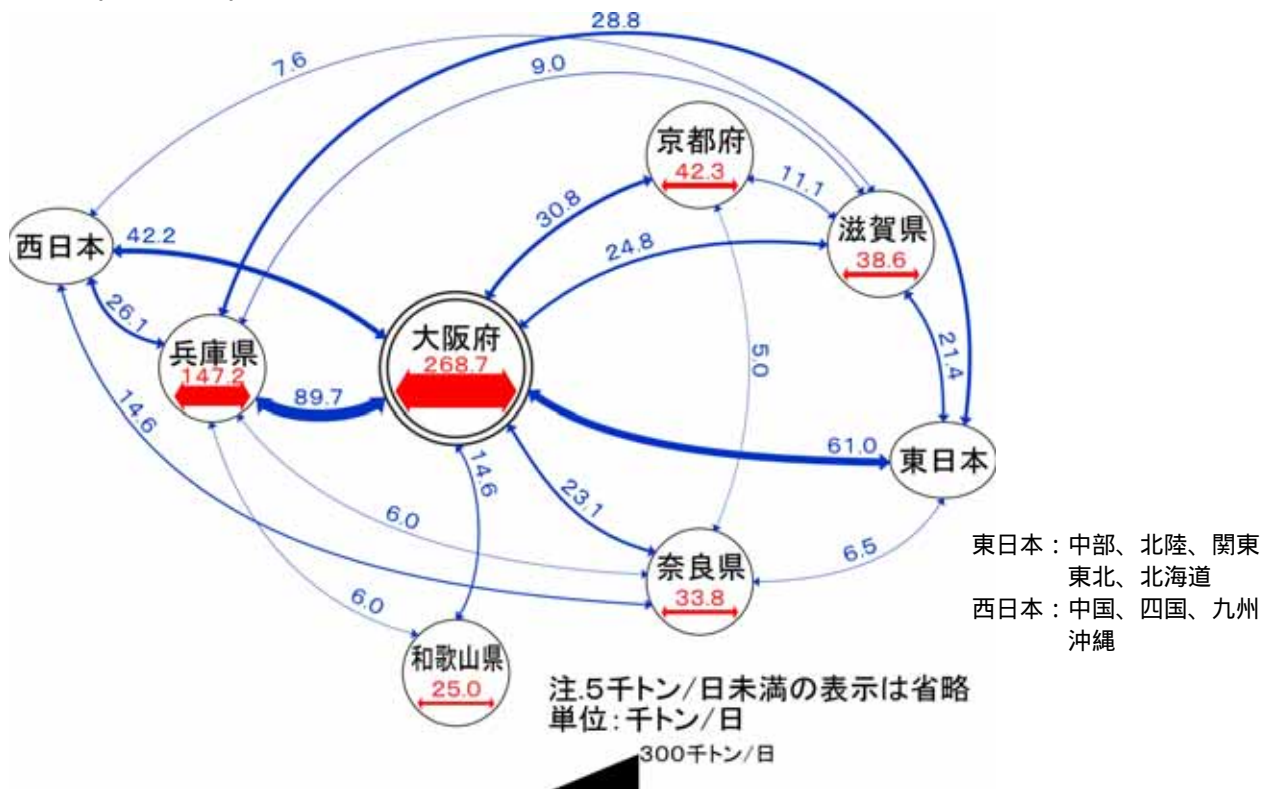
3) 貨物輸送の実態

2005年度(平成17年度)に実施した京阪神都市圏総合交通体系調査(物流基礎調査及び企業アンケート調査)をもとに、貨物輸送の実態を把握しました(表3-2)。

【表3-2:京阪神都市圏総合都市交通体系調査の概要】

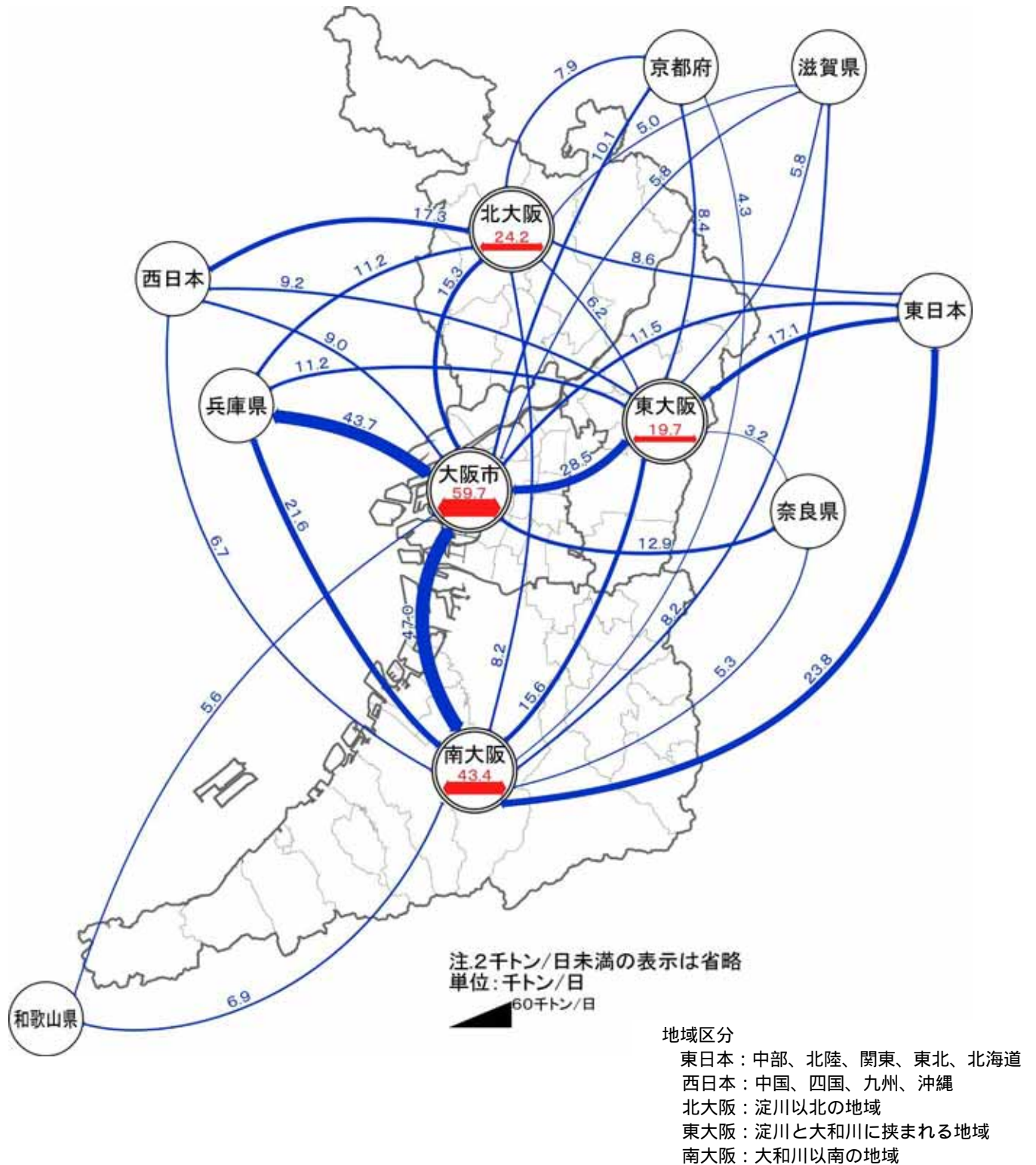
京阪神都市圏総合都市交通体系調査		
	物流基礎調査	企業アンケート調査
調査時期	2005年11月中旬～12月上旬	
調査内容	<実態アンケート> 1 事業概要 2 事業所に発着する物流の実態 3 事業所に発着する貨物車交通の実態 <意向アンケート> 1 現在の立地状況の評価 2 高速道路の利用状況、利用意向、ETCの利用状況 3 事業の立地移転ニーズ、移転時の条件、大規模複合物流施設の利用ニーズ 4 道路整備や物流用地などの行政施策に対するニーズ等	1 企業の物流システムの現況 2 今後の見通し 3 物流施設の立地意向 4 施策ニーズ等
アンケート実施状況	京阪神都市圏に立地する従業者数10人以上の規模の事業所	
	配布数:57,781	配布数:2,710
	<実態アンケート> 有効サンプル数:11,227 有効サンプル率:19.4% <意向アンケート> 有効サンプル数:11,138 有効サンプル率:19.3%	有効サンプル数:611 有効サンプル率:22.5%

1日あたりの流動量を府県単位で見ると、府県内では、大阪府下(268.7千トン)、兵庫県下(147.2千トン)が多く、府県間では、大阪府と兵庫県(89.7千トン)、大阪府と東日本(61.0千トン)、大阪府と西日本(42.2千トン)が多くなっています(図3-6)。



【図3-6:1日あたりの地域間流動量(府県単位)】

1日あたりの流動量を大阪府内地域単位で見ると、地域内流動では、大阪市内（59.7千トン）、南大阪地域内（43.4千トン）が多く、地域間流動では、大阪市と南大阪地域（47.0千トン）、大阪市と兵庫県（43.7千トン）、大阪市と東大阪地域（28.5千トン）、南大阪と東日本（23.8千トン）、南大阪と兵庫県（21.6千トン）が多くなっています（図3-7）。

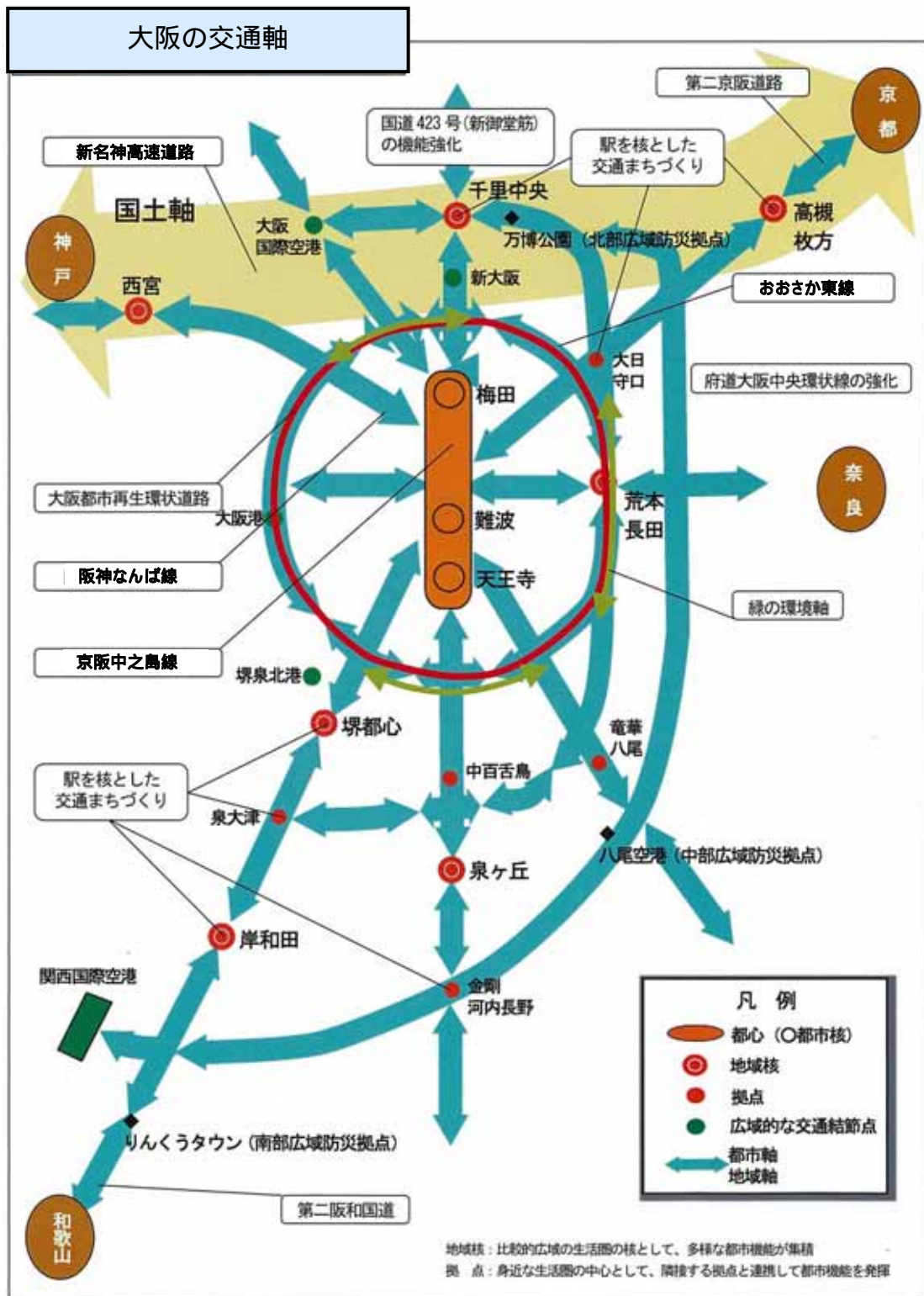


【 図3-7 : 1日あたりの地域間流動量（大阪府） 】

(2) 貨物車の動き

1) 大阪の交通軸

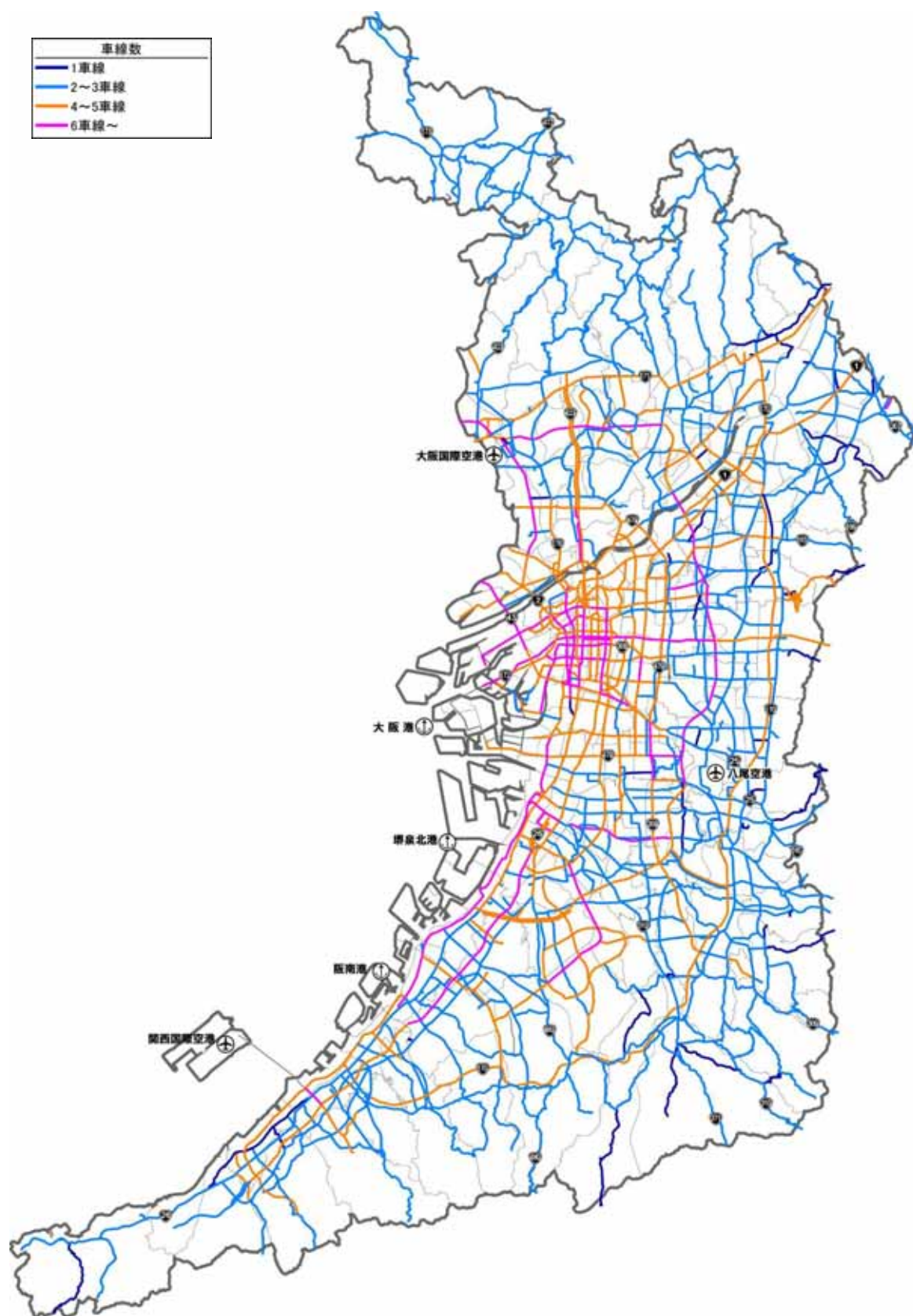
大阪の交通軸は、大阪都心部を中心として、放射環状型ネットワークを形成しています。(図3-8)



【 図3-8：大阪の交通軸 】

## 2)大阪府の道路網

貨物車の走行経路となる現在の大阪府の道路網（一般道路）を見ると、大阪都心部、臨海部のほか、北部大阪地域において4車線以上の広幅員道路が比較的整備されています。



【 図 3 - 9 : 大阪府の道路網（一般道路）(平成 17 年現在)】

### 3) 地域別の普通貨物車の発生集中量

大阪府の地域別の普通貨物車の発生集中量を見ると、概ね以下に示す5つの地域が普通貨物車の発生集中量の多い地域（物流集積地域）と考えられます（図3 - 10）。

#### ） 北大阪地域（高槻市、茨木市、吹田市、摂津市等）

北大阪トラックターミナル、大阪府中央卸売市場、大阪貨物ターミナル駅等の広域的かつ大規模な物流拠点が集積しています。

国道171号、（主）大阪中央環状線、（主）大阪高槻京都線（バイパス）の沿道において、比較的規模の大きい企業、事業所が集積しています。

製造品出荷額では、化学工業、一般機械器具製造業、電気機械器具製造業のシェアが高くなっています。

#### ） 東大阪地域（東大阪市、八尾市、門真市、大東市等）

東大阪トラックターミナル、東大阪流通センターの広域的かつ大規模な物流拠点が立地しています。

国道170号と（主）大阪中央環状線に挟まれる地域において、大阪印刷団地、菓子工業団地ならびに比較的規模の小さい企業、事業所が集積しています。

製造品出荷額では、電気機械器具製造業、一般機械器具製造業、情報通信機械器具製造業、金属製品製造業のシェアが高くなっています。

#### ） 大阪空港地域（豊中市、池田市等）

大阪国際空港が立地しており、その周辺に運輸業、製造業等の企業、事業所が集積しています。

製造品出荷額では、輸送用機械器具製造業のシェアが約5割を占めています。

#### ） 大阪港・堺泉北地域（大阪市、堺市、岸和田市、泉大津市等）

大阪港、堺泉北港、阪南港が立地しています。

臨海部の埋立地や国道26号、（主）大阪臨海線の沿道において、企業、事業所が集積しています。

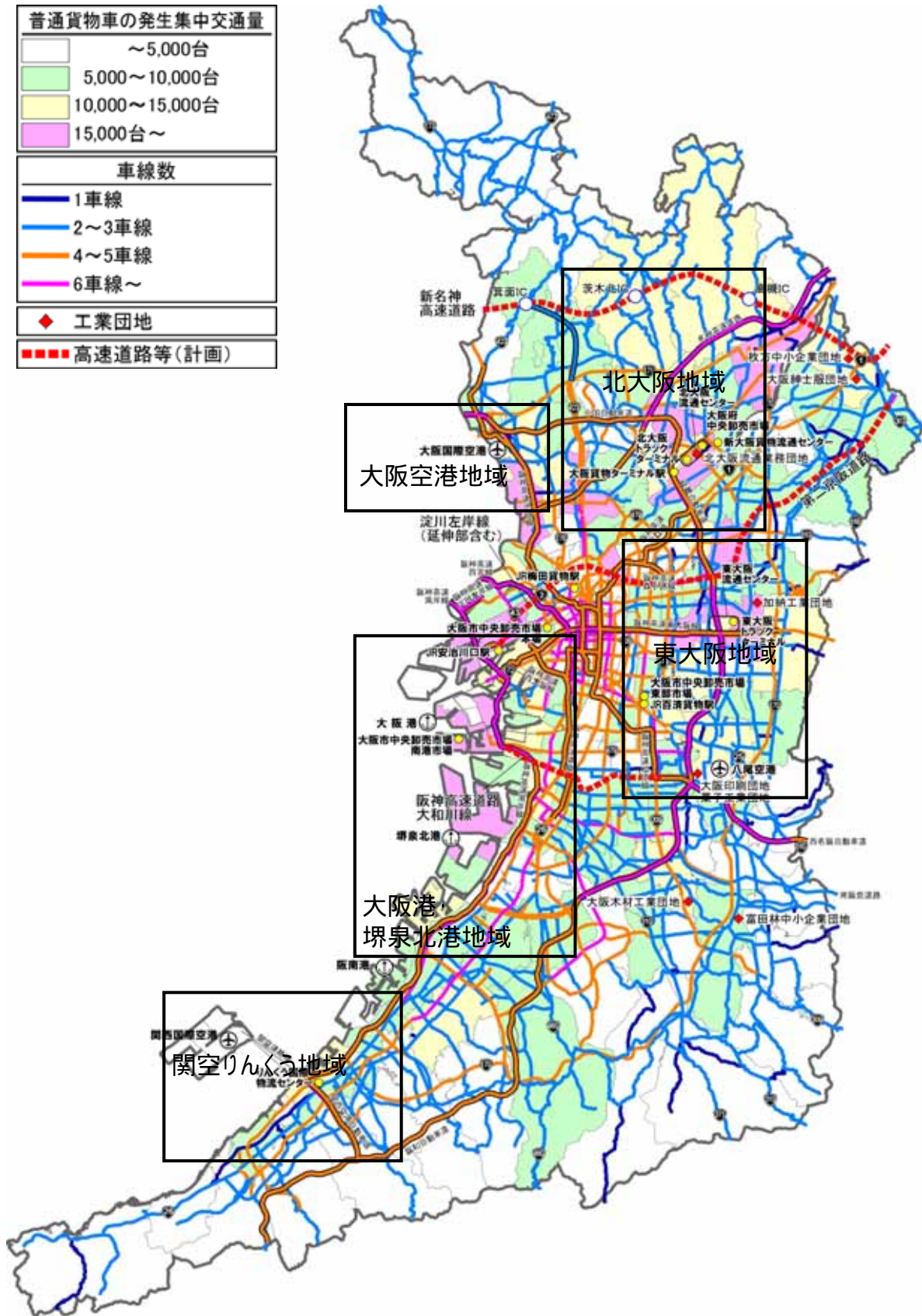
製造品出荷額では、石油・石炭製品製造業、化学工業、一般機械器具製造業、鉄鋼業のシェアが高くなっています。

#### ） 関空りんくう地域（泉佐野市、田尻町等）

関西国際空港、りんくうタウンが立地しています。

りんくうタウン、臨海部埋立地や（主）大阪臨海線、（主）泉佐野岩出線の沿道において、企業、事業所が集積しています。

製造品出荷額では、食料品製造業のシェアが約5割を占めています。



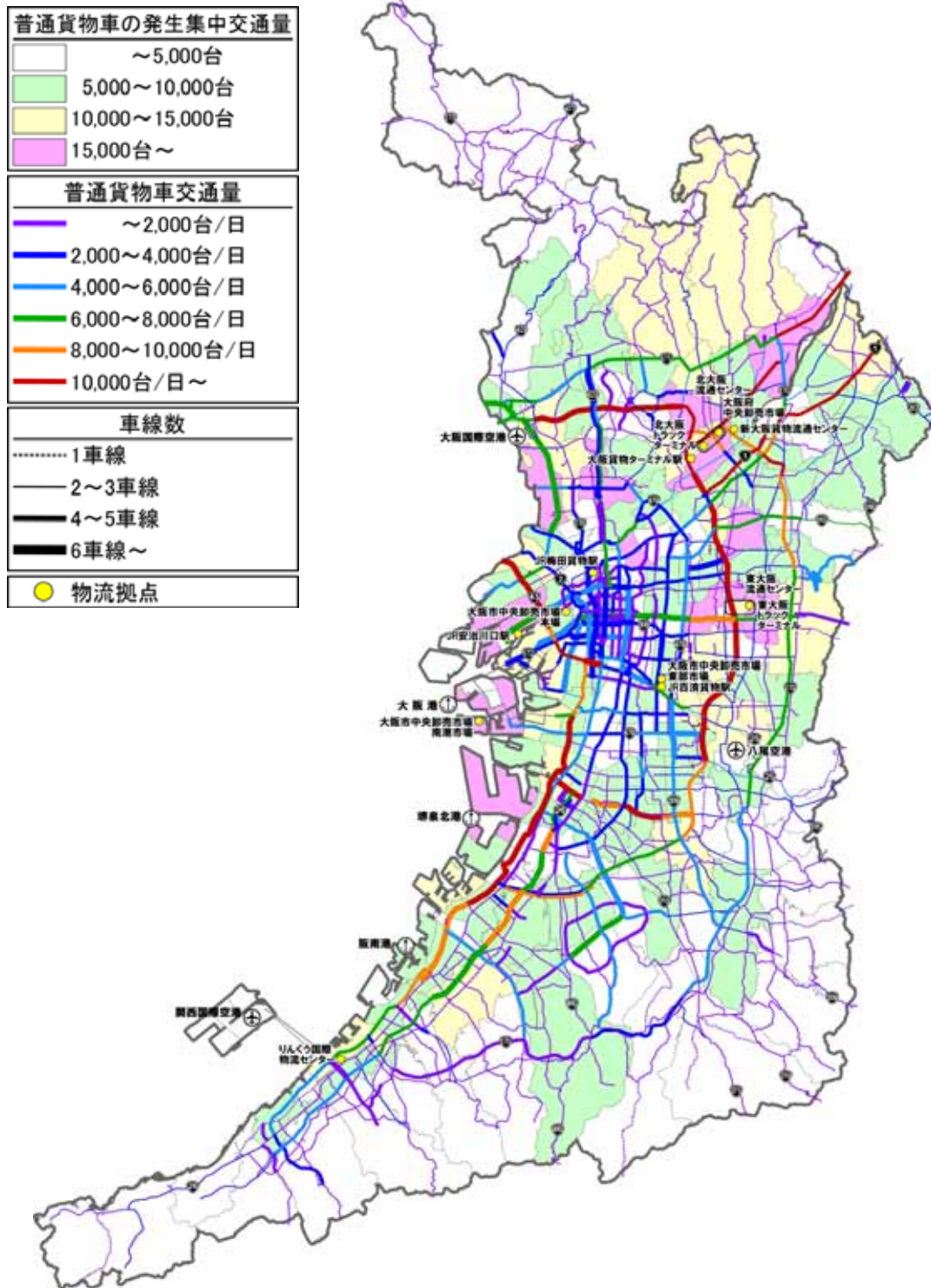
【 図 3 - 1 0 : 地域別の普通貨物車の発生集中交通量から見た物流集積地域 】



#### 4) 路線別の普通貨物車の交通量

路線別の普通貨物車交通量を見ると、国道1号、国道26号、国道43号、国道163号、国道170号、国道171号、国道308号、国道423号、大阪中央環状線、大阪池田線、大阪高槻京都線、京都守口線、泉大津美原線、大阪臨海線が比較的交通量の多い路線と考えられます(図3-11)。

これらの路線は、概ね大阪の交通軸を形成する4車線以上の道路となっています。



【 図3-11：路線別の普通貨物車交通量（一般道路） 】

### (3) 民間企業のニーズ

民間企業のニーズについては、全日本トラック協会、関西経済連合会や大阪商工会議所から提出された要望書において、アジアとの共生や都市のプレゼンス と求心力の高い「大阪」に向け、道路・港湾等の都市インフラや物流ネットワーク網の整備促進等の事項が挙げられています。

ここでは、より具体的なニーズを把握するため、京阪神都市圏総合交通体系調査に加え、2007年度（平成19年度）において、大阪府物流交通施策検討調査（企業ヒアリング調査）、するっと交差点对策に関する調査、東大阪FQP協議会（P.95を参照）の調査等を実施し、民間企業のニーズとしてとりまとめました。

なお、大阪府物流交通施策検討調査（企業ヒアリング調査）においては、地域や業種のバランスに配慮し、27社の企業に対してヒアリングを行っています。また、するっと交差点对策に関する調査においては、府内の6社の物流事業者に対して「渋滞に関するアンケート調査」を行うとともに、東大阪FQP協議会の調査においては、全国の123社の物流事業者に対して「情報提供に関するアンケート調査」を行っています。

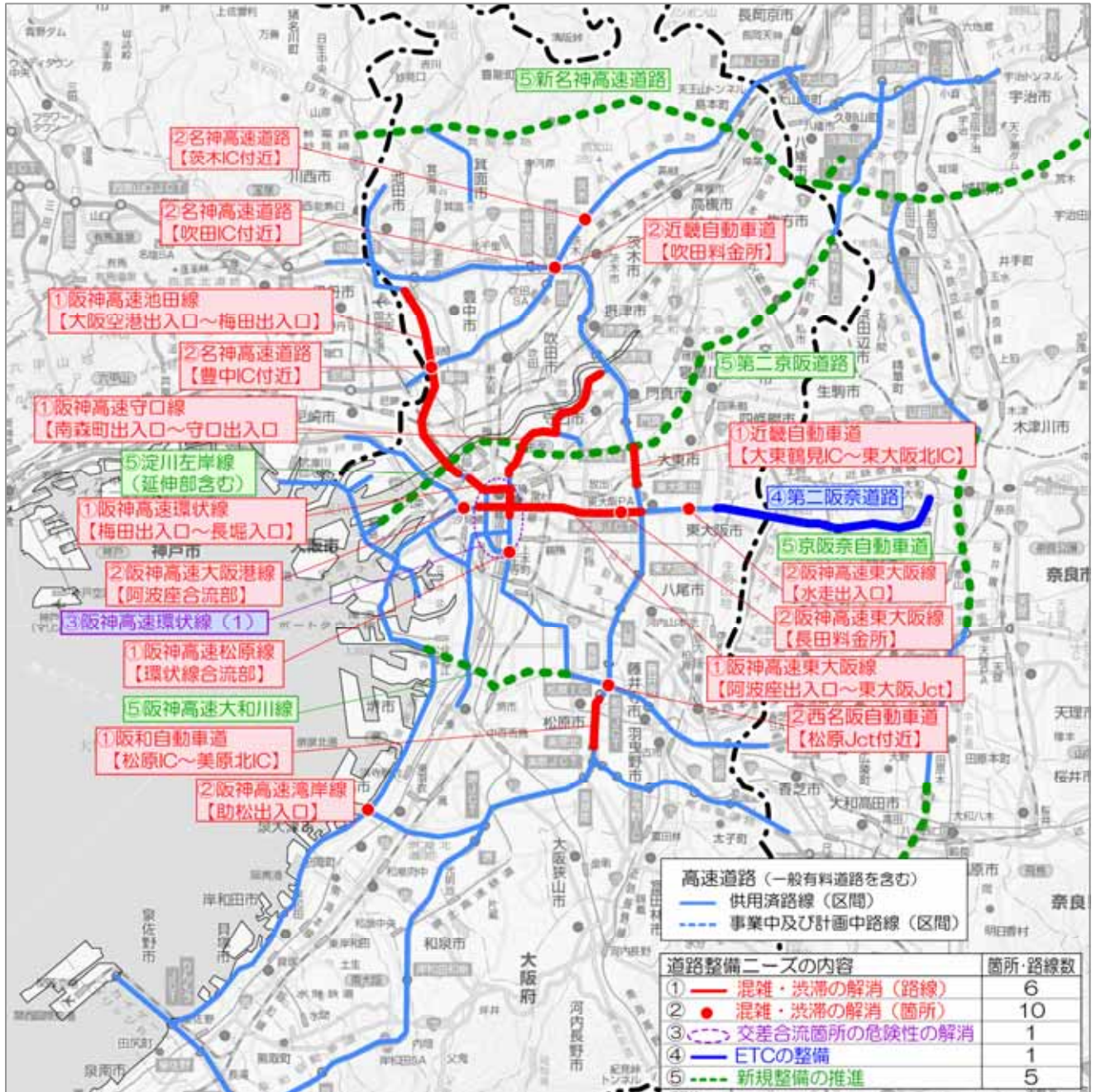
【表3-3：大阪府物流交通施策検討調査の概要】

大阪府物流交通施策検討調査												
企業ヒアリング調査												
調査時期	2007年(平成19年)9月下旬～2008年(平成20年)2月中旬											
調査内容	<p><b>1 輸送実態</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 取扱品目、搬出搬入先</li> <li>・ 車種別の発着台数、主な利用ルート等</li> </ul> <p><b>2 道路整備ニーズ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 整備を望む箇所及び路線(高速道路、一般道路)</li> <li>・ 整備に関する具体的な内容等</li> </ul> <p><b>3 立地ニーズ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 移転の意向</li> <li>・ 移転先に求める条件等</li> </ul> <p><b>4 大阪のアピールポイント</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大阪のアピールポイント</li> <li>・ 大阪の改善すべき点(弱み)</li> </ul>											
アンケート実施状況	企業・事業所	大阪府					兵庫県	滋賀県	奈良県	京都府	和歌山県	合計
		三島・豊能	北河内・中河内	南河内	泉北・泉南	大阪市						
	金属製造業		1									1
	化学製品製造業	1			1	1		1				4
	機械器具製造業		1	1					1			3
	軽工業品製造業				2		1		1			4
	原材料卸売業	1	1									2
	製品卸売業			1		2						3
	運送業		1		1	2	1			1	1	7
	倉庫業					1						1
	小売業					1				1		2
合計	2	4	2	4	7	2	1	2	2	1	27	

1) 高速道路に関するニーズ

整備ニーズ

物流基礎調査、企業ヒアリング調査の結果では、現在整備が進められている新名神高速道路、京奈和自動車道、第二京阪道路等の広域ネットワークを形成する路線の整備ニーズが高くなっていることに加え、大阪都市再生環状道路を形成する淀川左岸線（延伸部を含む）阪神高速道路大和川線に対する整備ニーズがあります（図3 - 12）。また、名神高速道路、阪神高速道路環状線等の渋滞しがちな供用中の路線に対する混雑・渋滞の解消に向けた整備ニーズもあります（図3 - 12）。



【 図3 - 12 : 高速道路の整備ニーズ

（京阪神都市圏総合交通体系調査、大阪府物流交通施策検討調査）

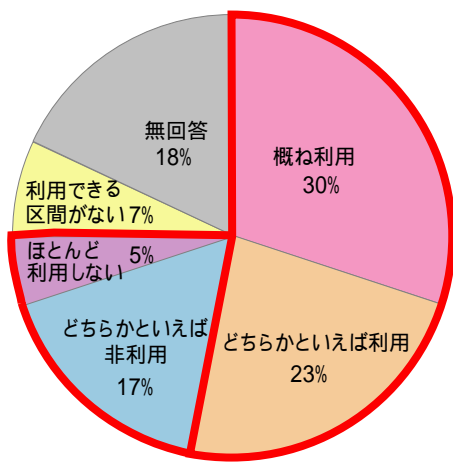
## 利用ニーズ

物流基礎調査の結果では、高速道路を利用する事業所が53%（「概ね利用」と「どちらかといえば利用」の合計）、利用しない事業所が22%（「ほとんど利用しない」と「どちらかといえば非利用」の合計）を占めます（図3-13）。

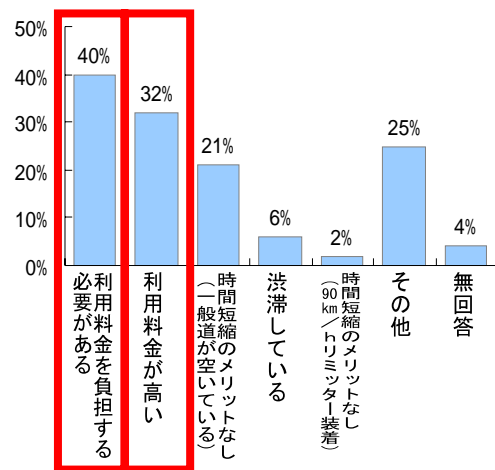
このような高速道路の利用・非利用の意思決定は、ドライバー自身が決定する事業所が最も多く36%を占め、次いで、物流担当部署（18%）、輸送委託先（17%）となっています（図3-15）。

また、ETCの導入状況を見ると、全ての貨物車に導入している事業所が23%、一部の貨物車に導入している事業所が20%を占めていますが、一方で導入していない事業所は35%となっています（図3-16）。

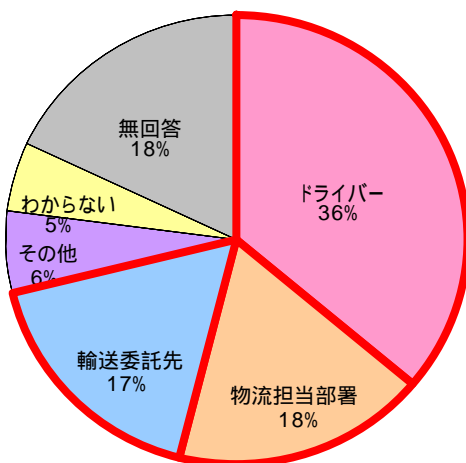
なお、利用料金に関しては、2007年（平成19年）10月に、社団法人大阪府トラック協会が「阪神高速距離料金案に関する要望」、大阪府並びに大阪府議会が「阪神高速道路における対距離料金制移行にあたっての申し入れ」を阪神高速道路株式会社に対して行っています。



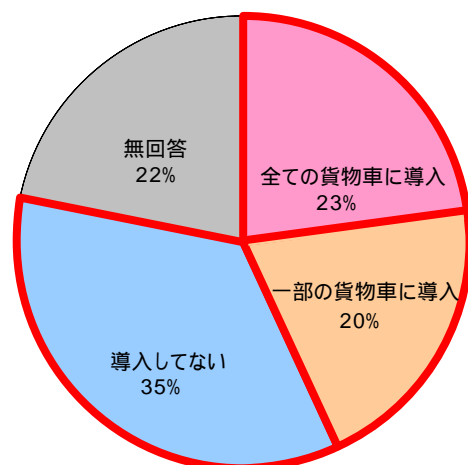
【 図3-13：高速道路の利用実態 】



【 図3-14：高速道路を利用しない理由 】



【 図3-15：高速道路利用・非利用の決定者 】

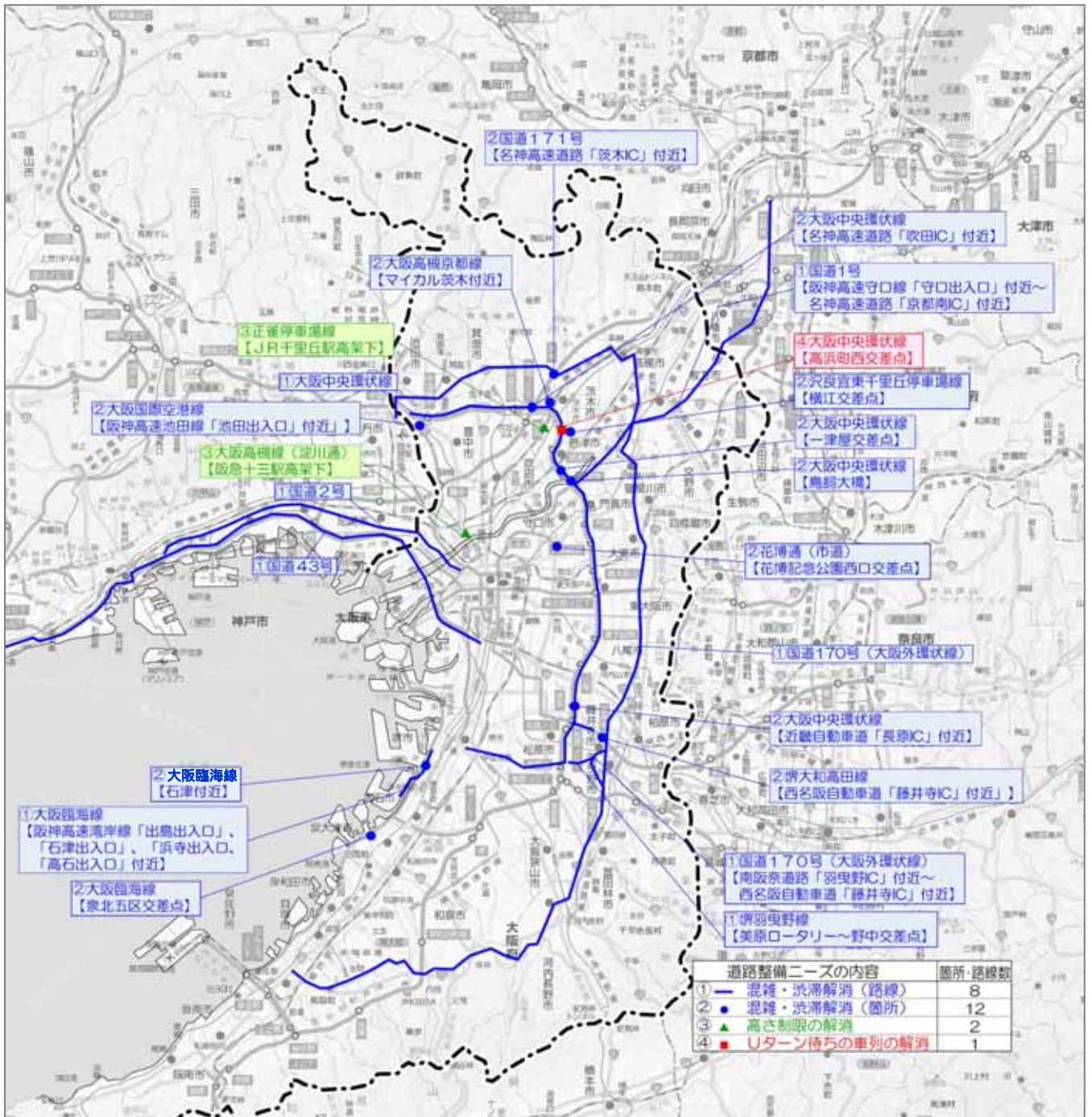


【 図3-16：ETCの導入状況 】

2) 一般道路に関するニーズ

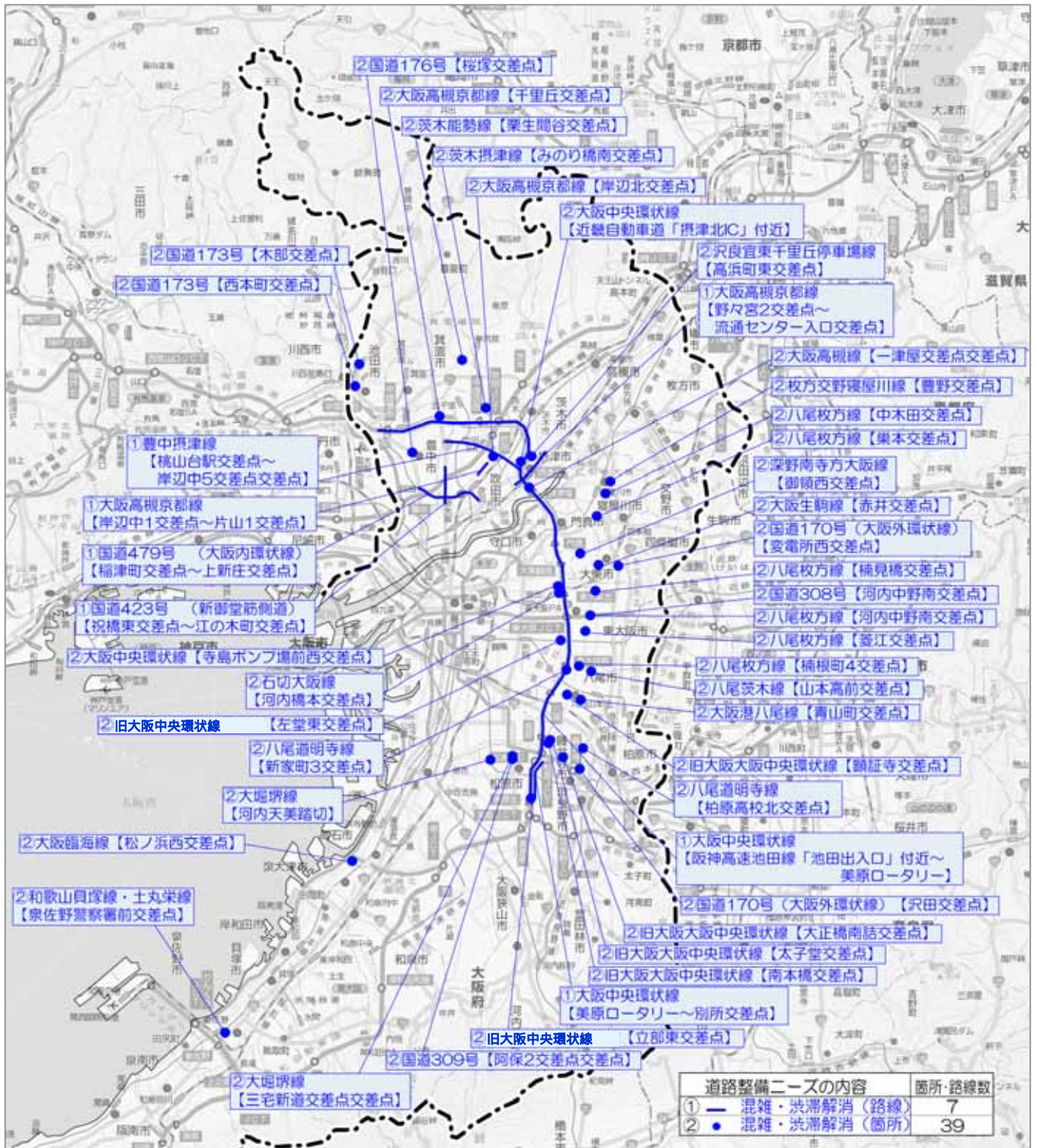
整備ニーズ

物流基礎調査、企業ヒアリング調査及びするっと交差点対策での「渋滞に関する調査」（2007年度（平成19年度）実施）の結果では、大阪中央環状線（旧道を含む）や国道170号等の環状方向の幹線道路のほか、大阪高槻京都線、八尾枚方線、大阪臨海線等に対する整備ニーズが多く、全体的に見ると大和川以北の地域で整備ニーズが多くなっています（図3-17、18）。



【 図3 - 17 : 一般道路の整備に関するニーズ

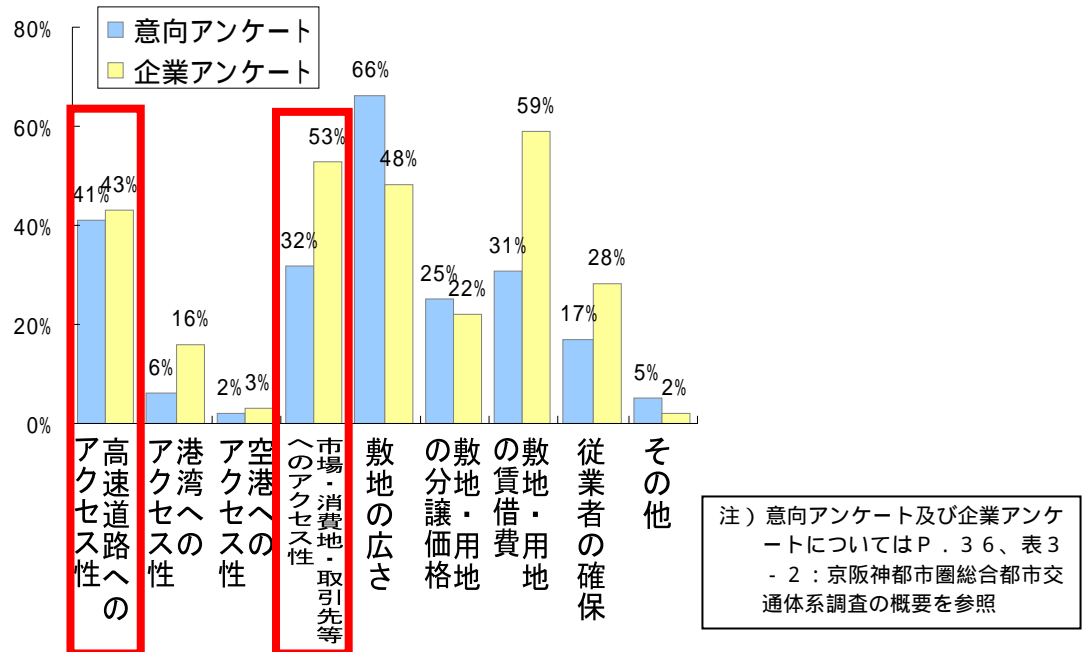
（京阪神都市圏総合交通体系調査、大阪府物流交通施策検討調査）



【 図 3 - 18 : 一般道路の整備ニーズ（するっと交差点対策「渋滞に関するアンケート調査」）  
 （Q:渋滞していると感じられる交差点は？）

### 3) 企業立地に関するニーズ

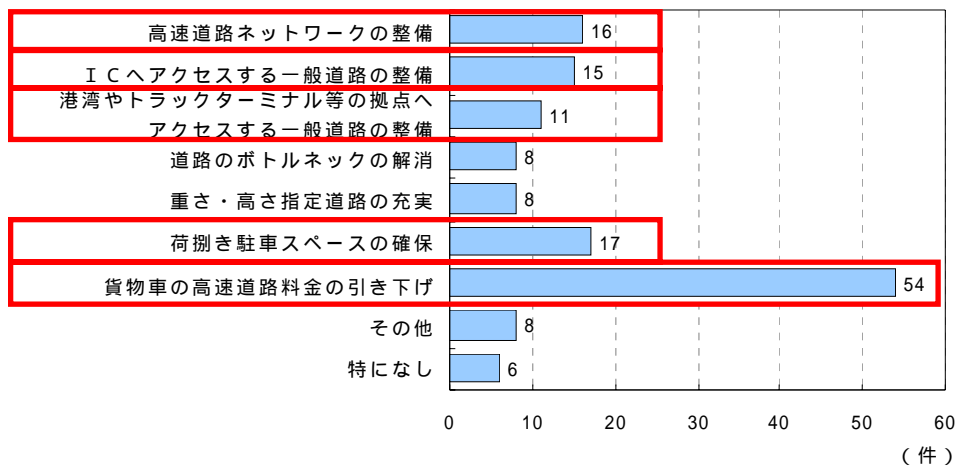
物流基礎調査の結果では、新設及び移転の意向のある事業所、企業において、施設に求める条件として、「敷地の広さ」、「敷地・用地の賃貸費」の敷地に関するニーズとともに「市場・消費地・取引先等へのアクセス性」や「高速道路へのアクセス性」の道路に関するニーズが多くなっています（図3 - 19）。



【 図3 - 19 : 新設及び移転する施設に求める条件 】

### 4) 全国の物流事業者のニーズ

東大阪FQP協議会の調査の結果では、「貨物車の高速道路料金の引き下げ」への要望が最も多く、「荷捌き駐車スペースの確保」、「高速道路ネットワークの整備」、「高速道路のインターチェンジへアクセスする一般道路の整備」、「物流拠点へアクセスする一般道路の整備」の要望も比較的多くなっています。



【 図3 - 20 : 大阪府における道路全般の意見 】

### 3)まとめ

高速道路に関しては、新名神高速道路、京奈和自動車道、第二京阪道路等の広域ネットワークを形成する路線、大阪都市再生環状道路を形成する淀川左岸線（延伸部を含む）、阪神高速道路大和川線に対する整備ニーズがあるとともに、名神高速道路、阪神高速道路環状線等の供用中の路線に対する混雑・渋滞の解消に向けた整備ニーズもあります。

一般道路に関しては、大和川以北の地域において、「混雑・渋滞の解消」のニーズが多くなっています。また、企業立地に関するニーズを見ると、「市場・消費地・取引先等へのアクセス性」や「高速道路へのアクセス性」のニーズが多くなっています。このことは、高速道路等の利用により目的地周辺にはスムーズに到達できても、高速道路ＩＣに接続する一般道路の混雑・渋滞によって、目的地には比較的スムーズに到着できない状況にあるものと考えられます。



### 3 - 2 貨物車交通の課題

#### (1) 道路交通円滑化の視点から見た課題

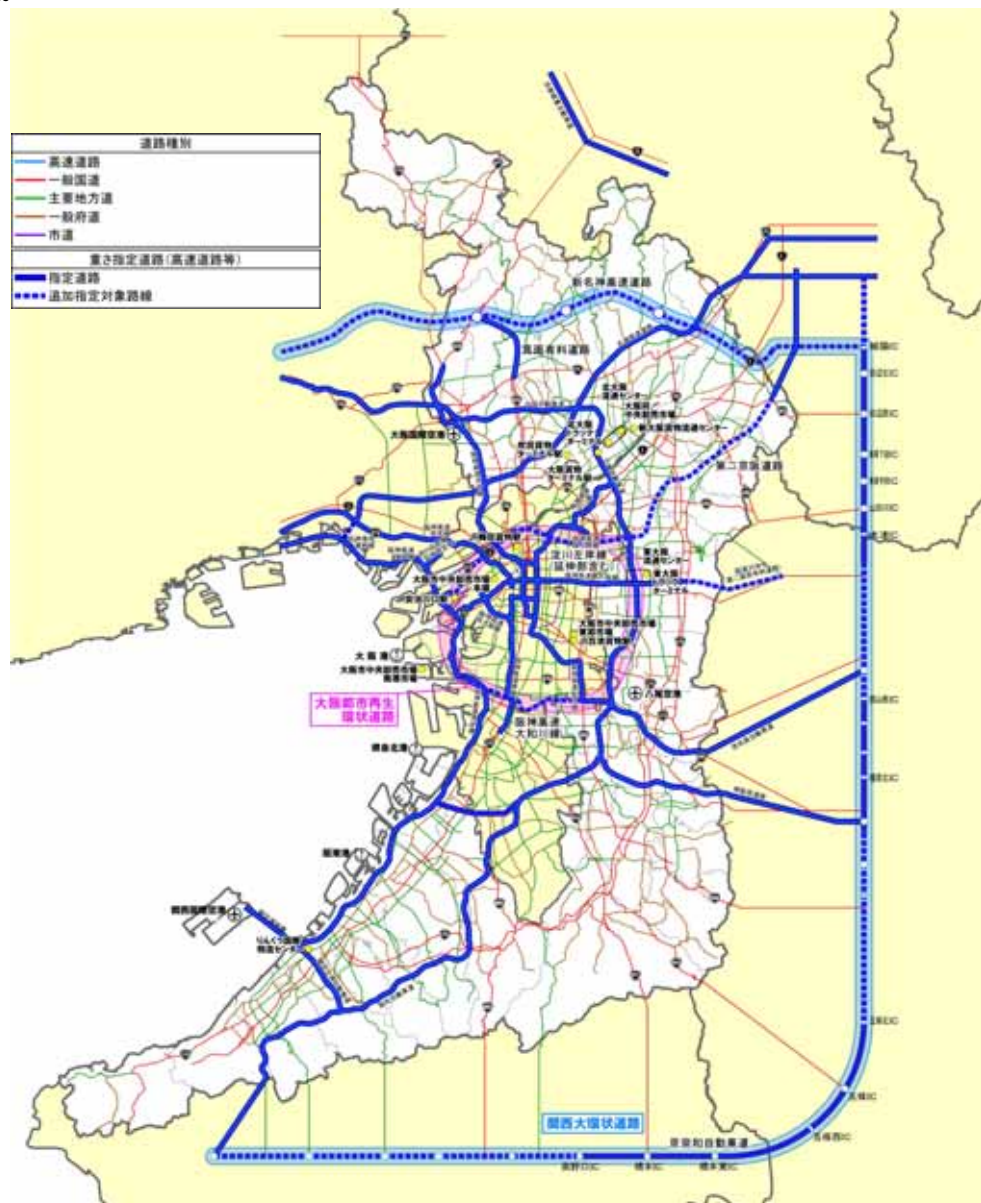
##### 1) 高速道路に関する課題

###### 整備の推進

大阪府及び周辺的高速道路網を見ると、新名神高速道路、淀川左岸線（延伸部を含む）、阪神高速道路大和川線等の環状方向のネットワーク整備が遅れています。また、民間企業のニーズにおいても、それら路線の整備が挙がっています。

高速道路は、大阪府内外の物流拠点間の貨物輸送の定時性と安定性を確保する上で、極めて重要な役割を果たしています。また、高速道路の整備の遅れは、大型貨物車等の一般道路走行を助長することになるため、貨物輸送の定時性や安定性に加えて、交通安全面や都市環境面においても問題が生じることになります。

よって、新名神高速道路、淀川左岸線（延伸部含む）、阪神高速道路大和川線等の整備を推進し、環状方向をはじめとする高速道路ネットワークを早期に形成する必要があります（図3 - 2 1）。



【 図3 - 2 1 : 高速道路等の整備計画 】

## 活用の促進

物流基礎調査の結果(図3-13)でも明らかのように、高速道路の利用が適切である大型貨物車等が、一般道路を走行している状況が見られ、交通渋滞の発生、都市環境の悪化等の要因のひとつとなっています。

売上高の5%程度を占める物流コスト(図2-4)の縮減に企業が取り組んでいる中、利用料金の高さ等(図3-14)のため、高速道路の利用が低下していると考えられます。

そのため、高速道路のネットワーク整備に加えて、距離料金制と均一料金制が混在する複雑で割高な料金体系(図2-38)の解消をはじめとする貨物車の利用促進に向けた高速道路の利用料金設定を行っていく必要があります。

近年、西日本高速道路株式会社や阪神高速道路株式会社等において、長距離利用者に対する割引、複数の高速道路を連続利用する場合の割引、ETC利用者に対する各種の料金割引社会実験や自主的な割引が行われていますが(表3-4) それらの結果や物流の商慣行を十分に踏まえた上で、さらに貨物車の利用促進に向けた割引の拡充が望まれます。

【表3-4：大阪府域に関連する料金割引・社会実験(貨物車関連)の例

(2009年(平成21年)3月現在)

### 《西日本高速道路株式会社》

名称	ETC深夜割引		ETC平日15時~17時割引	
対象区間	名神高速道路 栗東IC~西宮IC		阪和自動車道 貝塚IC~有田IC 関西空港自動車道 泉佐野JCT~りんくうJCT	
対象時間	22時~24時		15時~17時	
適用割引率	22時~23時：最大20%off 23時~24時：最大30%off		最大30% 深夜割引：最大30%	
名称	ETC早朝夜間割引			
対象区間	大都市近郊区間 (大阪近郊)	〔大都市近郊区間(大阪近郊)〕 ・名神高速道路(大津IC~西宮IC) ・中国自動車道(吹田JCT~西宮北IC) ・近畿自動車道(全線) ・西名阪自動車道(全線) ・阪和自動車道(松原JCT~岸和田和泉IC) ・京滋バイパス(全線)		
対象時間	22時~6時			
適用割引率	50%off			
名称	ETC乗継割引(連続利用)		ETC平日割引	
対象区間	南阪奈道路 ~阪和道松原JCT	第二京阪道路 (全線供用後) ~近畿道東大阪JCT	阪和自動車道 岸和田和泉IC以南	
対象時間	終日		平日終日	
適用割引	阪和道50%off	近畿道50%off	30%off	

### 《阪神高速道路株式会社》

名称	ETC平日時間帯割引			ETC土曜日・休日距離別割引		
対象区間/時間	全線 / 平日終日			全線 / 土曜・休日終日		
適用割引率		阪神西線	阪神東・南線		阪神西線	阪神東・南線
	7時~11時	3%off	3%off	15km以上	5%off	10%off
	11時~16時	10%off	10%off	7~15km	10%off	20%off
	16時~19時	3%off	3%off	7km以下	15%off	30%off
	19時~7時	5%off	10%off			
名称	ETC夜間割引	ETC休日割引	ETC乗継割引(連続利用)	ETC大口割引		
対象区間	全線	全線	湾岸線(阪神東線) ~阪神南線・阪神西線	全線		
対象時間	平日22時~6時	休日終日	終日	月間利用額		
適用割引	20%off	20%off	200円off/回	一定額以上5%off		

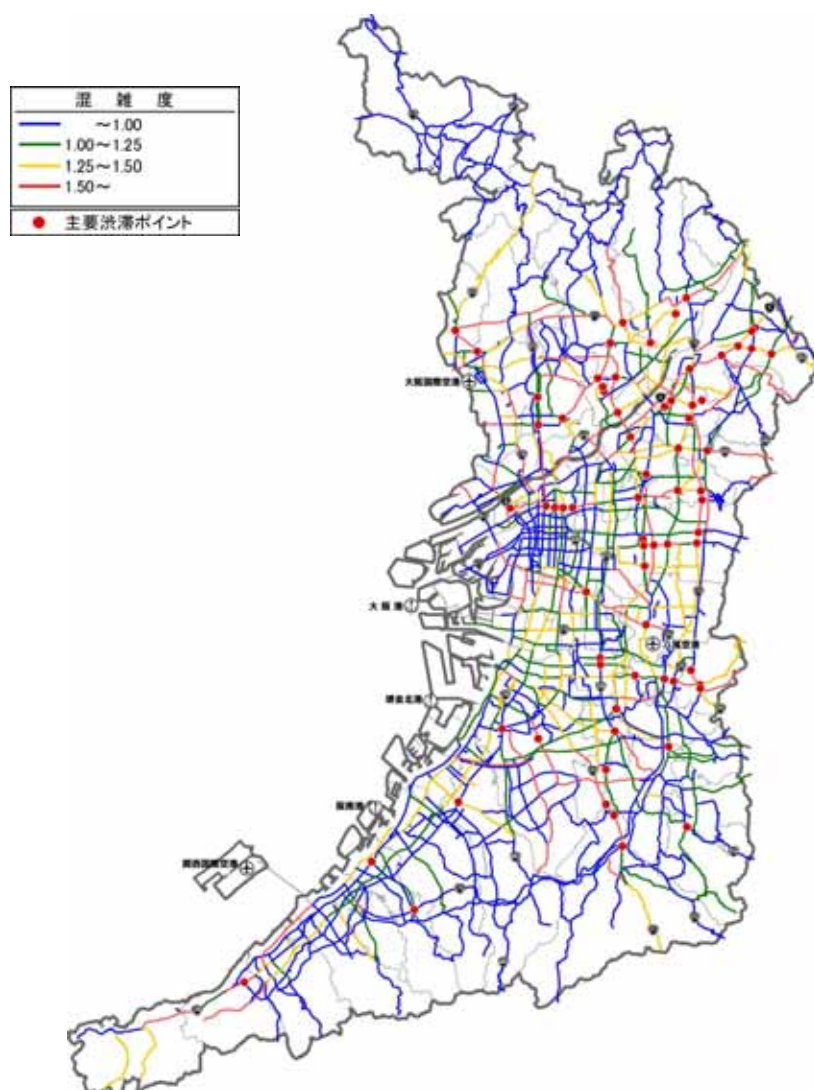
一部の割引は、平成21年4月1日より実施。

## 2) 一般道路に関する課題

### 走行性の向上

国道1号、国道170号、国道423号、大阪中央環状線等の大阪府内の主要幹線道路では、道路混雑の指標である混雑度が1.5以上の区間が多く見られ、交通処理能力を超えた交通量となっています。また、主要な渋滞箇所が府内全域にわたって存在していますが、特に大規模物流拠点の集積する北大阪及び東大阪地域において多く存在しています。企業の整備ニーズを見ても、混雑・渋滞の解消に関するものが非常に多くなっています。

道路の混雑・渋滞により、貨物輸送における定時性、安定性が妨げられ、輸送効率の低下に繋がることから、幹線道路の整備やボトルネック箇所の解消等を推進し、貨物車の走行性の向上を図っていく必要があります。



【 図3 - 22 : 路線別混雑度、主要渋滞ポイント (一般道路) 】

## アクセス性の向上

商業業務施設が集積する地区では、商店への商品配達や返品受取り、事務所への配達や商品発送等の荷捌き（荷物の積み降ろし）が行われています。敷地内に荷捌きスペースが確保されている施設の場合は、敷地内での荷捌きが可能ですが、小規模な個人店舗や雑居ビル等の場合、敷地内での荷捌きスペースの確保が難しいため、一般的に路上での荷捌きが行われています（図3 - 23）。このような路上での荷捌きは、車線閉塞による交通渋滞、視認性悪化による交通安全性低下やアイドリングによる沿道環境悪化等地域の交通環境に悪影響を及ぼしています。

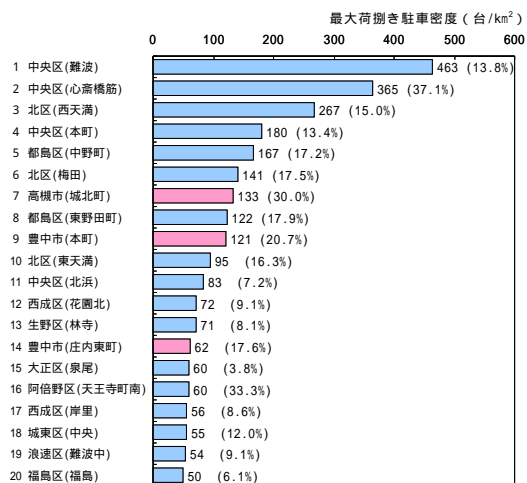
さらに、2006年（平成18年）6月以降、改正道路交通法の施行（車両所有者等を対象とした放置違反金制度の導入、違法駐車取締関係事務の民間委託）により、路上での荷捌きを行う貨物車が厳しく取り締まられています。そのため、大手の運送事業者等は、路外駐車場の確保等を行っているものの、中小事業者においては、コスト増大等の問題が大きく、対応に苦慮しているのが現状です。

### i) 貨物車の路上駐車の実態

国土交通省が2005年度（平成17年度）に実施した直轄国道沿道地区の駐車調査によると、荷捌きによる路上駐車密度が高い地区は、大阪市では梅田周辺、御堂筋沿線や京橋周辺等で、大阪市以外では高槻市（城北町）、豊中市（本町、庄内東町）となっています（図3 - 24）。



【 図3 - 23 : 荷捌きのための路上駐車 】

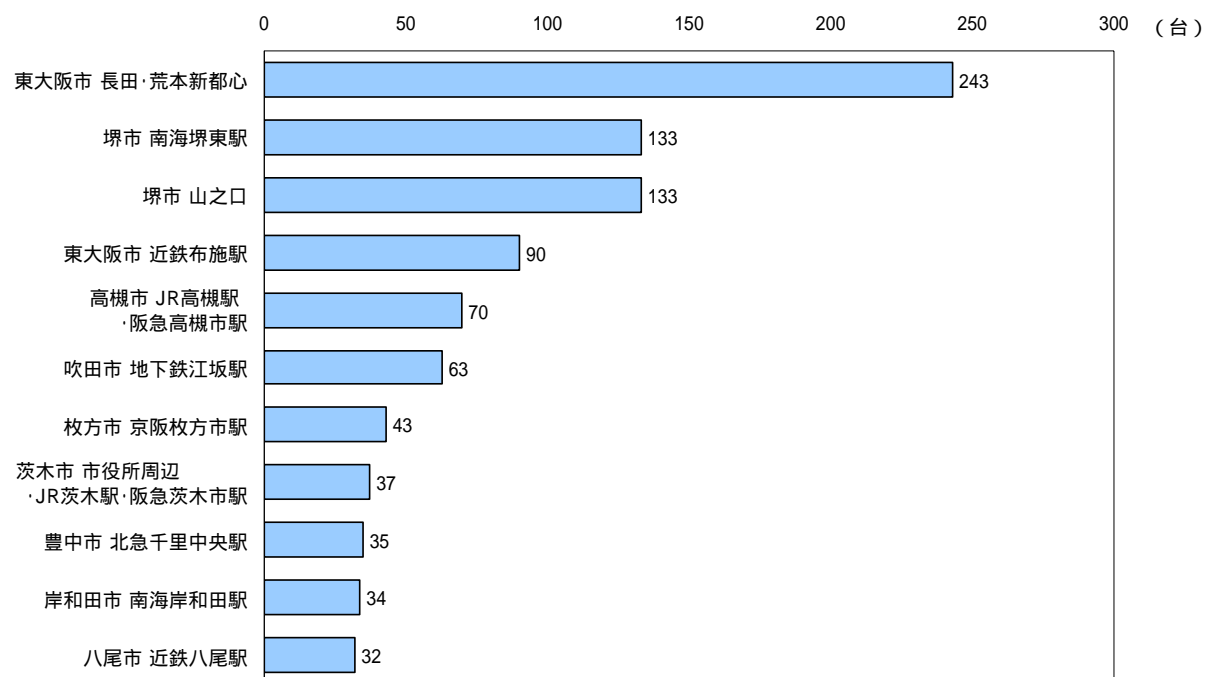


注) ( )は、路上駐車全体における荷捌き路上駐車割合

【 図3 - 24 : 荷捌き路上駐車密度 】

さらに、大阪府が2006年度(平成18年度)に実施した大阪市を除く府内市町村への路上駐車に関する実態調査によると、貨物車の路上駐車台数が多い地区は、東大阪市(長田・荒本新都心、近鉄布施駅)、堺市(南海堺東駅、山之口)、高槻市(JR高槻駅・阪急高槻市駅)、吹田市(地下鉄江坂駅)となっています(図3-25)。

なお、東大阪市(長田・荒本新都心)については、そのほとんどが荷待ちのための路上駐車となっています。



【 図3-25：貨物車の路上駐車台数 】

また、ジャストインタイム輸送等の物流の商慣行により、集配送先周辺での荷物の積み降ろし待ちの待機が必要となっていますが、貨物車が駐車休憩できるスペースが少ないため、荷待ちのための路上駐車が発生し(図3-26)、車線閉塞による交通渋滞や交通事故等の要因となっています。

よって、貨物車のアクセス性の向上をはじめ、交通安全性の向上や沿道環境の改善等に向けて、荷捌きや荷待ちに関する路上駐車問題の解消を図っていく必要があります。



【 図3-26：荷待ちのための路上駐車 】

ii) 荷捌き駐車に関する問題の検証

自治体へのヒアリング

路上駐車実態調査から、貨物車の路上駐車が多くの自治体へヒアリング調査を行ったところ、大阪市と一部の市では荷捌き駐車に関する問題認識を有しているものの、他の市では対策を必要とする情報が得られませんでした。

【 表 3 - 5 : 荷捌き駐車対策に関するヒアリング結果 】

自治体	ヒアリング結果
池田市	放置自転車や店舗による不法占拠などの問題もあり、荷捌き対策だけでは解決できないところがある。
豊中市	過去に、銀座通り、一番街商店街、大池小学校前の荷捌き対策について、社会実験を行うなど対策に取り組んでいる。現在、駅前における新開地ビルの建て替え事業が進められていることもあり、新たな対策を講じる予定は今のところ未定。
高槻市	今のところ荷捌き駐車に関する地元要望は特にない。
吹田市	〃
枚方市	〃
東大阪市	〃
八尾市	〃
岸和田市	〃
堺市	〃
大阪市	・商業・業務が集積する地域では、経済活動として荷捌きや商用等による短期間の路上駐車が 多く、自動車の円滑な走行や歩行者の安全が阻害されている箇所もあり、改善の必要性が あると認識している。 ・平成 16 年 3 月に「建築物における駐車施設の附置等に関する条例」の改正を行い、附置台数 に荷捌き駐車の台数も算入できるようにし、荷捌き場の整備促進を図っている。

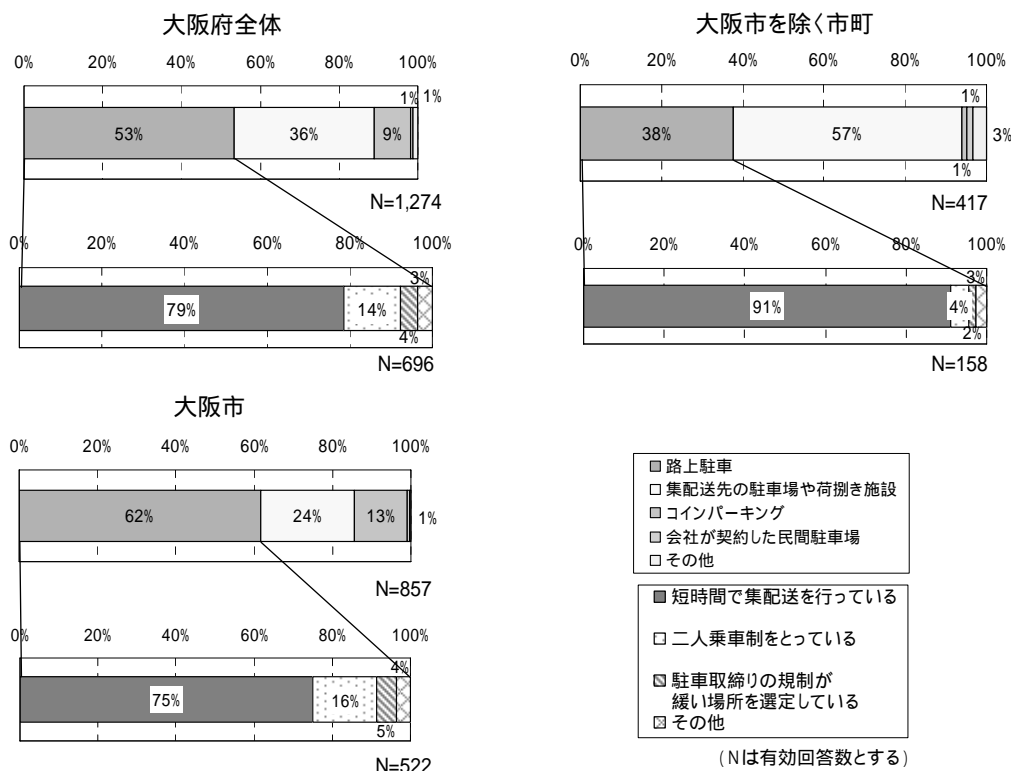
商店街（荷主）へのヒアリング

商店街については、大阪府下の直轄国道沿道地区で荷捌き路上密度が高い高槻市商店街や豊中市商店街にヒアリング調査を実施しました。高槻市商店街においては、荷捌き車両を対象とした時間限定の駐車規制の解除を実施しており、今のところ商店街として荷捌き駐車に関する要望は特にないと回答でした。また、豊中市商店街においても、コンビニの駐車場を活用しているところもありましたが、商店街から対策を必要とする情報は得られませんでした。

## 運送事業者へのアンケート

荷捌き駐車の実態とニーズを把握し、課題等を抽出するために、(社)大阪府トラック協会に加盟する近畿の運送事業所とドライバーを対象にアンケートを実施しました。

荷捌きの際の駐車場所は、大阪市では路上駐車が過半数以上約6割を占めており、またそのうちの約2割が二人乗車制による対応を行っています。一方、大阪市を除く市町村では、集配送先の駐車場や荷捌き施設が過半数以上の約6割を占め、次いで路上駐車が約4割となっており、路上駐車における二人乗車制や取締りの規制が緩い場所で駐車しているとの回答は1割もありませんでした。また、大阪市を除く市町村を対象とする自由意見欄においても荷捌き対策に関して対策を求める意見や情報は得られませんでした。



### 参考 小型トラック荷捌き駐車対策に関するアンケート調査概要

- ・調査対象：大阪府トラック協会より抽出された近畿に事業所を構える運送事業者
- ・配布部数：3,686社×5部(5名のドライバー) = 18,430部
- ・回収部数：531社、2,020部
- ・回収率：事業所ベース:約14.4%、ドライバーベース:約11.0%  
(ドライバーベースの回収率は、分母を18,430として算出)

【 図3 - 27：荷捌きの際の駐車場所 】

## 荷捌き駐車に関する問題認識

以上のことから、大阪市や一部の地域においては、荷捌き駐車に関する問題認識は見られるものの、府内のほとんどの市町村においては、荷捌き対策が必要な情報が得られませんでした。今後、民間監視員による駐車取締りが拡大されれば、新たに荷捌き駐車問題が顕在化することが懸念されます。

荷捌き駐車問題は、広域的な対策というより、都心部の商業施設集積地など特定の地域の課題と言えることから、地域ごとの実情に応じて市町村が中心となって、施策を講じる必要があります。

## (2) 環境改善の視点から見た課題

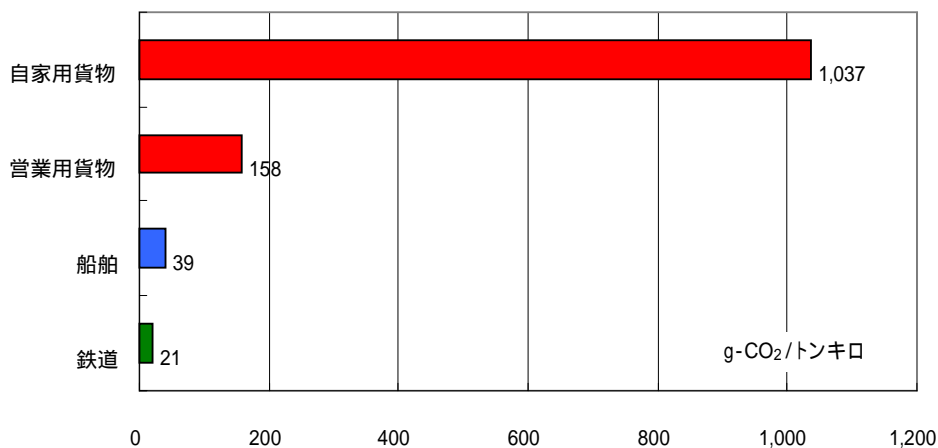
### 1) 地球環境に関する課題

我が国の二酸化炭素排出量のうち、運輸部門が占める割合は約 2 割となっており、このうち約 4 割が貨物車によるものです。

輸送機関の選択という点では、貨物車と比較して二酸化炭素原単位（1 t の貨物を 1 km 運ぶのに排出する二酸化炭素排出量）が小さい鉄道や海運へのモーダルシフトが必要です（図 3 - 2 8）。

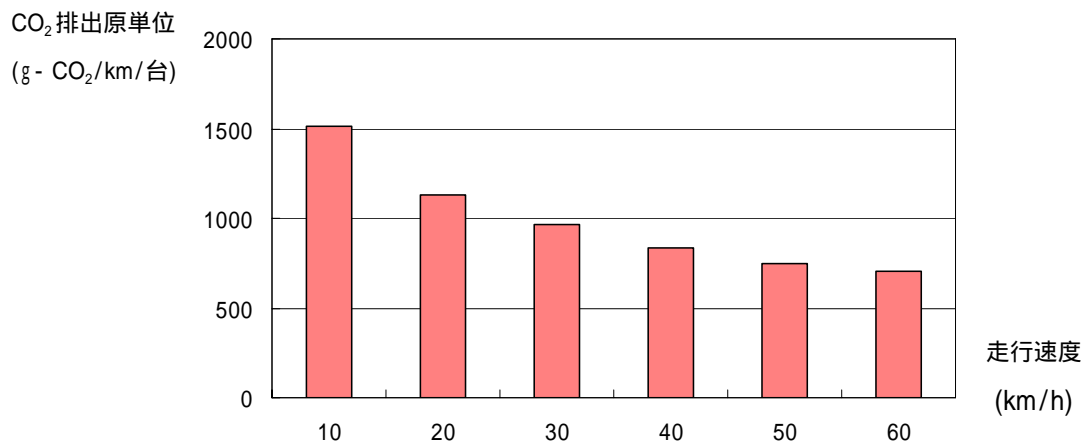
また、貨物車の走行状況という点では、走行速度によって二酸化炭素排出量が異なり、時速 30 km/h の低速走行時には、時速 50 km/h の高速走行時と比較して約 1.3 倍の二酸化炭素を排出することとなるため、走行円滑化に向けた渋滞対策等が必要です（図 3 - 2 9）。

地球環境の改善を図り、京都議定書の我が国の温室効果ガスの削減目標を達成するためには、モーダルシフトや貨物車の走行円滑化を実現することが必要です。



注 1トンの荷物を 1km 運ぶ時に排出される CO<sub>2</sub> の比較結果  
資料 温室効果ガスインベントリ  
鉄道輸送統計年報、自動車輸送統計年報、内航船舶輸送統計年報  
航空輸送統計年報、交通関係エネルギー要覧

【 図 3 - 2 8 : 輸送機関別二酸化炭素排出原単位 ( 2004 年度 ( 平成 16 年度 )) 】



【 図 3 - 2 9 : 大型車の走行速度別二酸化炭素排出原単位 】



## 2) 地域環境に関する課題

貨物車走行は、二酸化炭素だけではなく、二酸化窒素、浮遊粒子状物質等の大気汚染物質の排出のほか、騒音や振動の発生等により、地域環境の悪化を招いています。

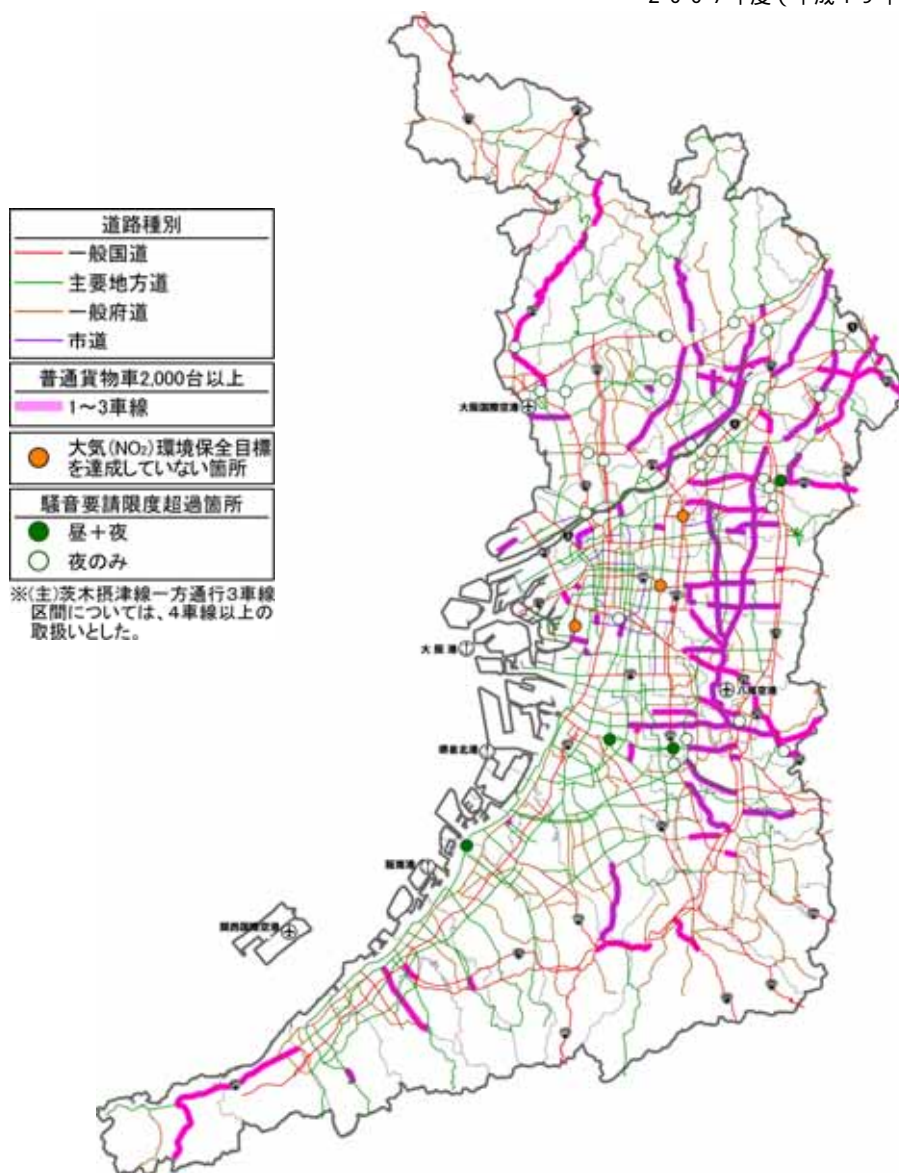
大阪府では、大気（二酸化窒素）環境保全目標の未達成箇所が2箇所、騒音要請限度の超過箇所が28箇所あります（表3-6）。

地域環境の改善を図るためには、自動車単体排出ガス対策や自動車NO<sub>x</sub>・PM法に基づく各種対策と府条例に基づく流入車対策などを推進していくことが必要です。

【表3-6：沿道環境上の問題箇所の状況】

		普通貨物車交通量 2,000台/日未満	普通貨物車交通量 2,000台/日以上	合計
大気環境保全目標 未達成箇所	二酸化窒素	0所	1箇所	1箇所
	浮遊粒子状物質	1所	1箇所	2箇所
騒音要請限度超過 箇所	昼+夜	3箇所	1箇所	4箇所
	夜のみ	14箇所	10箇所	24箇所

2007年度（平成19年度）結果



【図3-30：沿道環境上の問題箇所】

### (3) 交通安全性向上の視点から見た課題

国土交通省と警察庁が1996年(平成8年)から1999年(平成11年)までの交通事故件数をもとに、事故危険箇所を指定し、2007年度(平成19年度)までに、交差点改良や歩道設置等の各種の対策を実施することにより、死傷事故を30%削減することを目的としています。

事故危険箇所の指定箇所数は、大阪府域で406箇所(大阪府所管222箇所)となっており、府域全域にわたって点在していますが、大規模物流拠点のある北大阪や東大阪地域に比較的多くあります。

路線で見ると、事故危険箇所は、4車線道路よりも2車線道路に多く、また、2車線道路の中では貨物車交通量が多い路線でより多く発生しています。

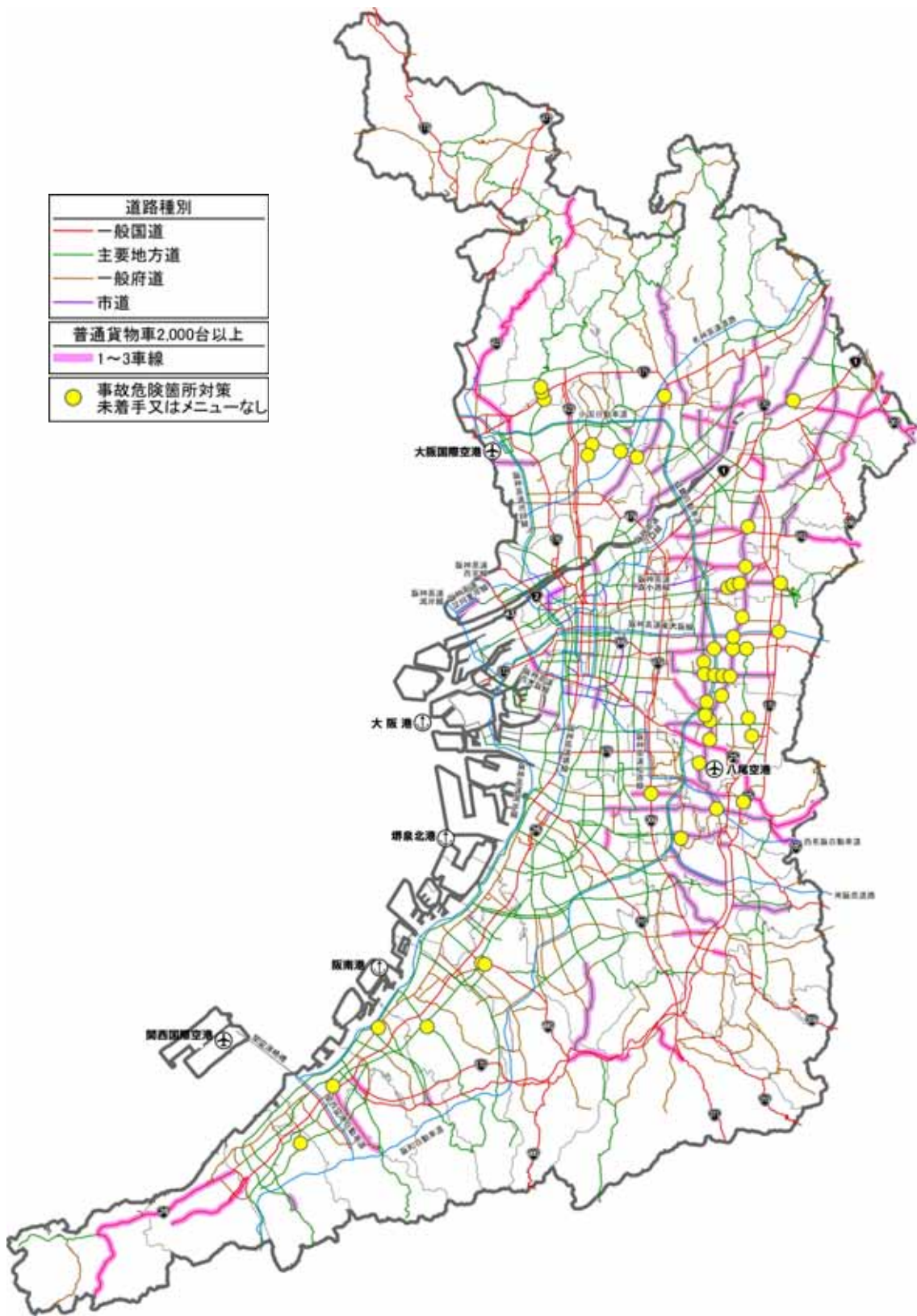
2007年度(平成19年度)末には、166箇所(事故状況の推移観察12箇所を含む)で対策を完了しましたが、平成21年度には、新たに事故危険箇所が指定される予定であり、引き続き対策を講じていく予定としています。

また、交通事故の発生が、道路の物理的・構造的な要因というよりも、ドライバー等のマナー(飲酒運転、信号無視、スピード違反等)が要因のひとつとなっている場合も考えられるため、ハード対策とともにソフト対策を講じ、交通安全性の向上を図っていく必要があります。

【表3-7：大阪府所管2車線道路における事故危険箇所の状況】

	普通貨物車交通量 2,000台/日未満	普通貨物車交通量 2,000台/日以上	合計
事故危険箇所	18箇所	26箇所	44箇所
	40.9%	59.1%	100.0%

平成19年度末現在



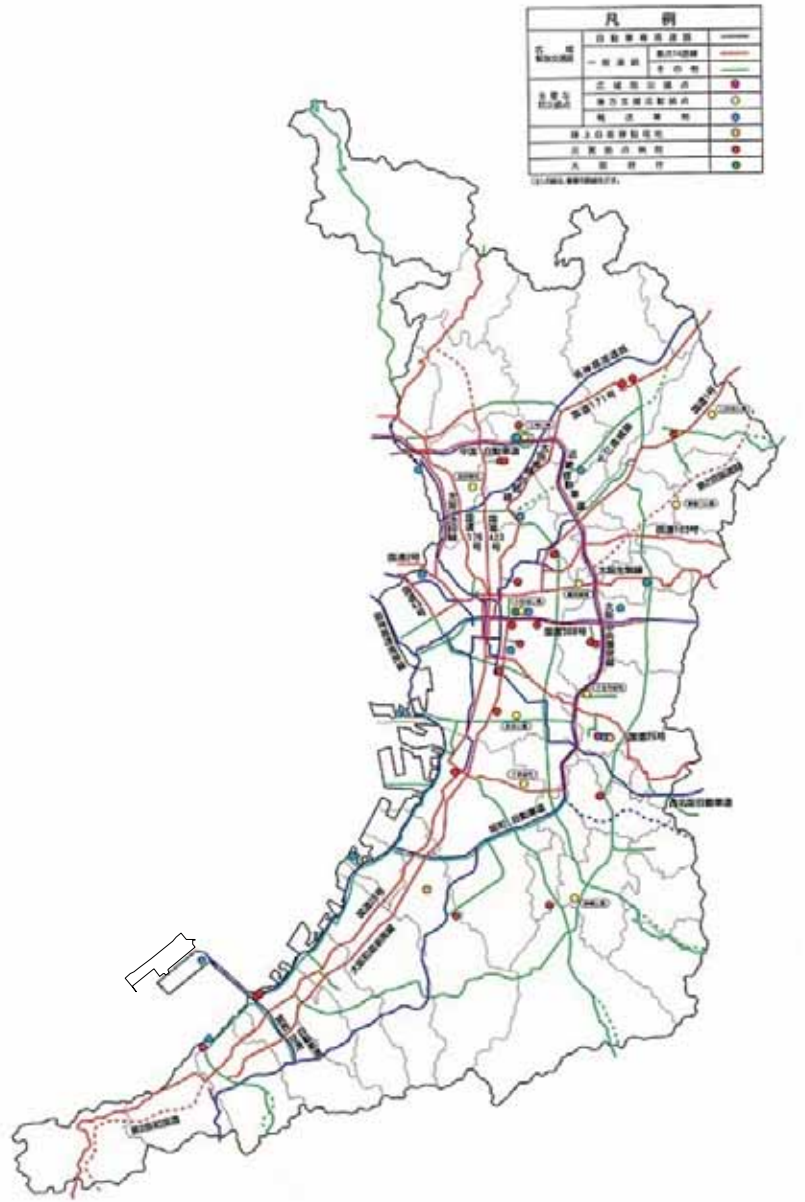
【 図 3 - 3 1 : 大阪府所管 2 車線道路における事故危険箇所 (平成 19 年度末現在)】

(4) 災害の視点から見た課題

1995年(平成7年)1月に発生した阪神・淡路大震災によって、被災地へ緊急物資を輸送するためのルート確保や神戸港の代替港の問題をはじめ、緊急時の物流活動における様々な課題が浮き彫りになりました。

大規模地震等が発生した場合には、地震後の道路状況等を把握し、応急・復旧活動の根幹となる道路機能を早期に確保するために、緊急交通路を選定し、消防・医療・自衛隊・交通関係事業者・ライフライン事業者等の緊急輸送活動に係る関係機関に対して交通規制状況の連絡を行うとともに、緊急交通路への一般車両進入を防止し、緊急交通路の機能を発揮させるための住民周知を行うことが必要となります。

大阪府では、地震後における円滑で安定した救援物資輸送に向けて、国道1号、国道2号、国道25号、国道26号、国道43号、国道163号、国道176号、国道308号、国道423号、大阪高槻京都線、大阪和泉泉南線、大阪中央環状線、大阪生駒線、大阪池田線を広域緊急交通路の重点14路線に指定しています(図3-32)。



(大阪府地域防災計画(平成14年修正)より)

【 図3-32 : 広域緊急交通路 】