

第4章 貨物車交通プランの施策


第3章で述べた道路交通円滑化や環境改善等の視点から見た課題を解決し、「世界をリードする大阪産業」を目標として、概ね10年後の2018年（平成30年）度に次の効果が得られると考えています（表4-1）。これに向けて、トラック車種毎の輸送特性に沿ったハード、ソフト両面の施策を検討し取り組んでいきます（表4-2）。

【表4-1：貨物車交通プラン実施の効果】

	効果
輸送効率化面	大阪府の渋滞損失時間が約1,600万時間/年減少します！ （約700億円分の渋滞損失の削減に相当）
環境改善面	大阪府の大気汚染物質及び温室効果ガスの排出量が減少します！ 窒素酸化物（NO _x ）：約1,000トン/年 粒子状物質（PM）：約200トン/年 二酸化炭素（CO ₂ ）：約28万トン/年

路線整備にかかわる効果は、道路交通センサをもとに、ネットワーク全体で算出。
箇所整備にかかわる効果は、実態調査結果、事例をもとに個別で算出。

【表4-2：トラック車種毎の施策】

トラック車種	施策の目的
大型トラック (積載量10t以上)	国際貨物・幹線貨物輸送等を担う大型トラックが通行許可・手数料なしで自由に走行できる重さ指定道路のネットワーク整備と走行誘導方策を実施し、走行円滑化と沿道環境改善を実現
中型トラック (積載量3t以上10t未満)	工場・倉庫間の中間輸送等を担う中型トラックの走行誘導が望ましい物流集積地域の広幅員の一般道路のネットワーク整備と走行誘導方策を実施し、走行円滑化と沿道環境改善を実現
小型トラック (積載量3t未満)	<p>商業店舗、住居への端末輸送等を担う小型トラックがわかりやすく利用しやすい荷捌き施設の確保と駐車誘導方策を実施し、荷捌き円滑化と走行環境改善を実現</p> <p style="text-align: center;"></p> <p>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問題であることから、地域ごとの実情に応じて市町村が中心となった施策が促進されるよう大阪府は、必要に応じて府内市町村に対して、大阪市や全国的な荷捌き駐車対策に関する情報提供や助言等を行う</p>
トラック全般	トラックを対象とする休憩所の整備、地域の関係者間が協働して貨物車交通の問題への取り組みにより、トラックの駐車休憩スペースの確保やトラック交通に起因した交通問題の改善を実現

また、具体的な施策は、整備や改善が必要な路線、箇所、地域について、トラック車種毎に輸送効率化と環境改善の2つの視点から抽出するとともに、トラックの駐車休憩スペースの確保やトラック交通に起因した地区の問題についての施策（トラック荷待ち駐車マネジメント）を抽出しています（表4-3、4）

【表4-3：整備や改善が必要な路線、箇所、地域の抽出の考え方】

トラック車種	対象	輸送効率化の視点	環境改善の視点
大型トラック	路線	大阪府全域を対象として、～のいずれかに該当する路線を抽出 海上コンテナトレーラー車の交通量が多い路線 高速道路ICへのアクセス路線 重さ指定道路間を直結する路線 府県間連絡道路 広域緊急交通路の重点14路線	輸送効率化の視点で抽出した路線のうち、沿道が概ね工業・商業系の路線を抽出
		大阪府内の物流施設の集積地域を対象として、～のいずれかに該当する路線を抽出 高速道路ICへのアクセス路線 物流拠点へのアクセス路線	輸送効率化の視点で抽出した路線のうち、かつの路線及び沿道が概ね工業・商業系の路線を抽出
中型トラック	箇所	大阪府内の物流施設の集積地域を対象として、～のいずれかに該当する箇所を抽出 主要渋滞ポイント するっと交差点対策箇所	輸送効率化の視点で抽出した箇所のうち、かつの箇所及び以下の～のいずれかに該当する箇所を抽出 騒音要請限度超過箇所 大気（NOx）環境保全目標未達成箇所 事故危険箇所

【表4-4：トラック荷待ち駐車マネジメント】

トラック車種	対象	背景・課題	対策
トラック全般	東大阪市	流通業務地区など物流拠点の集中 大型トラック荷待ち待機場所の不足 長距離トラック待機場所の不足 大型貨物車による路上駐車慢性化 交通流阻害による交通渋滞や事故 住居系地域の環境悪化	中環東大阪休憩所（物流パーキング） 主にトラックを対象とする物流パーキング（中環東大阪休憩所）の整備 既設パーキング大型車収容台数の拡大 中環未利用地を活用した新設パーキングの整備 駐車休憩スペースの情報発信
			東大阪FQP協議会 荷主、運送事業者、地方自治体、警察など地域の関係者が協働し、地域住民の意見を踏まえた上で関係者が自主的に取り組むことができる施策（アクションプラン）を取りまとめ、実施していく アクションプラン トラックの路上駐車解消 マイカーの路上駐車削減 走行ルートマネジメント 地区の環境改善

4 - 1 貨物車交通プランを構成する具体的施策

(1) 具体的施策の基本的な考え方

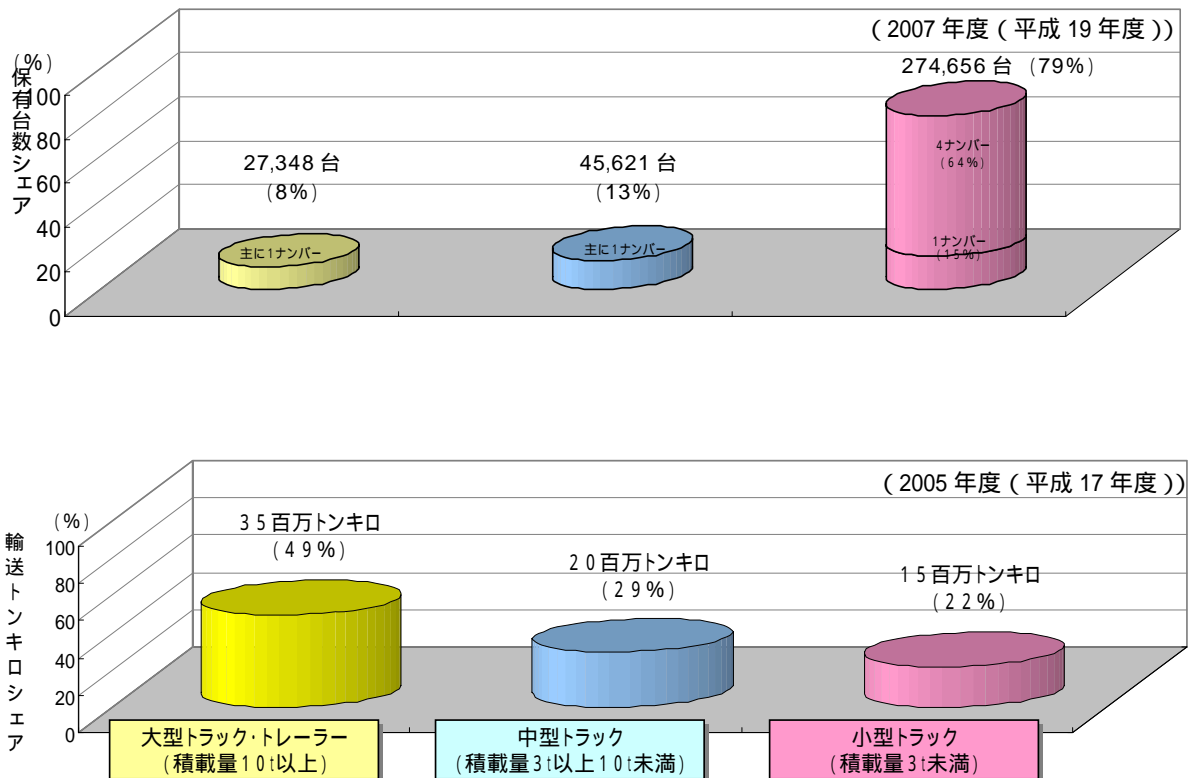
1) トラック車種毎の輸送特性に応じた施策の検討

貨物車には、大型トラック、コンテナトレーラーや軽トラック等様々な車種があります。大型・中型トラックは、大阪府の貨物車保有台数の2割程度ですが、国際貨物輸送、幹線貨物輸送や工場、物流センター間の貨物輸送等の中・長距離輸送を担っているため、大阪府発着の輸送トンキロで見ると、約9割を占めています。一方、小型トラックは、商業店舗、住居への端末輸送等の短距離輸送を担っていることから、保有台数では約8割を占めていますが、大阪府発着の輸送トンキロで見ると、1割程度に留まります(図4-1)。なお、大阪府で走行に限ってみると、走行台キロでは大型・中型トラックと小型トラックはほぼ同じとなっています。

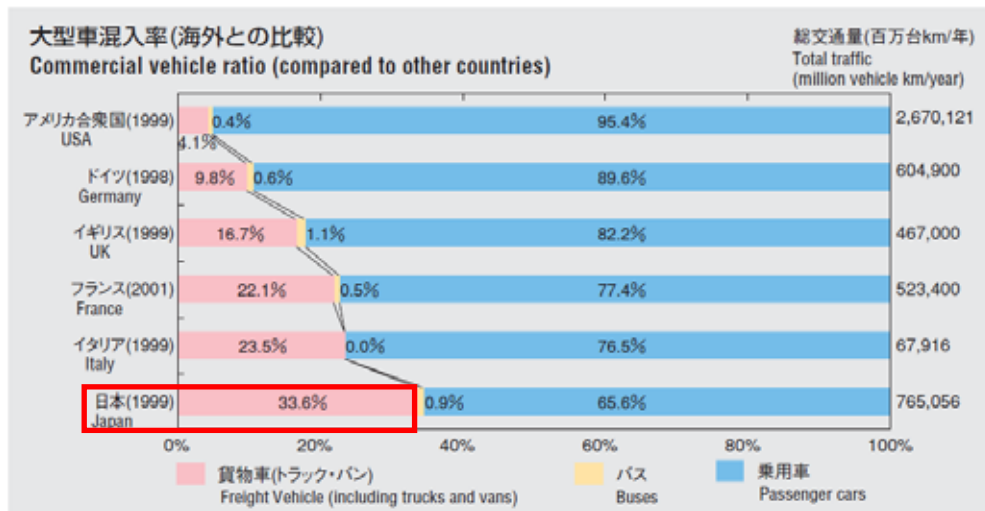
また、保有台数の推移では、大型・中型トラックは増加傾向にある一方、小型トラックは減少傾向にあります。国土交通省の将来の交通需要推計においても、大型・中型トラックの走行台キロは車両大型化等の進展により増加傾向である一方、宅配便の多頻度小口化はあるものの、小型トラックの走行台キロは物流拠点の集約化やミルクラン(巡回集荷)等の進展により減少傾向にあります。

さらに、欧米との比較において、日本では大型車(大型・中型トラック)の混入率は高く、総交通量の3分の1以上となっており、我が国の物流は、大型・中型トラックで支えられていると言えます(図4-2)。

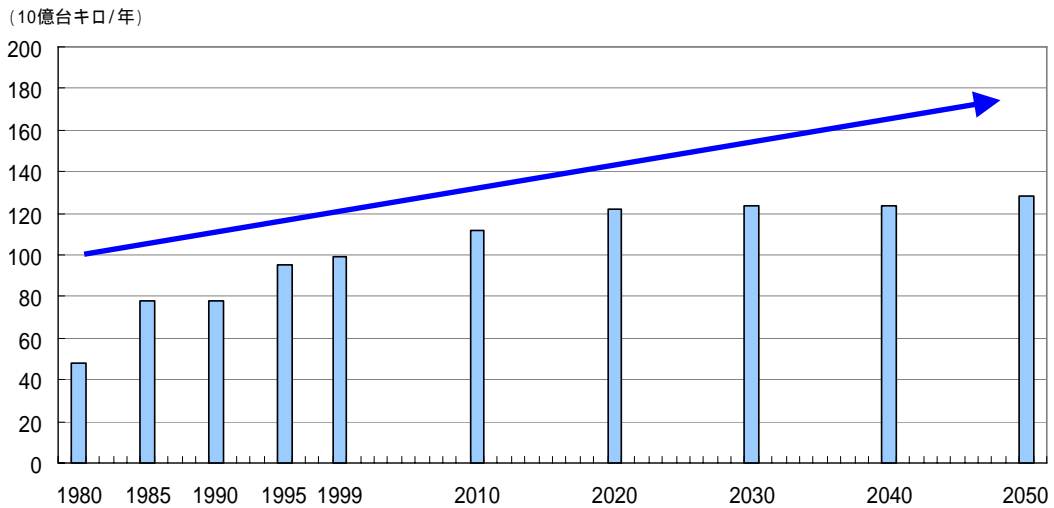
よって、具体的施策の検討にあたっては、大型トラック(概ね積載量10t以上、車両総重量20t超)と中型トラック(概ね積載量3t以上10t未満)を中心に行います。また、現在のところ、大阪府内の衛星都市における荷捌き駐車に関する地域のニーズは見られませんが、小型トラック(概ね積載量3t未満)の検討もあわせて行うこととします。



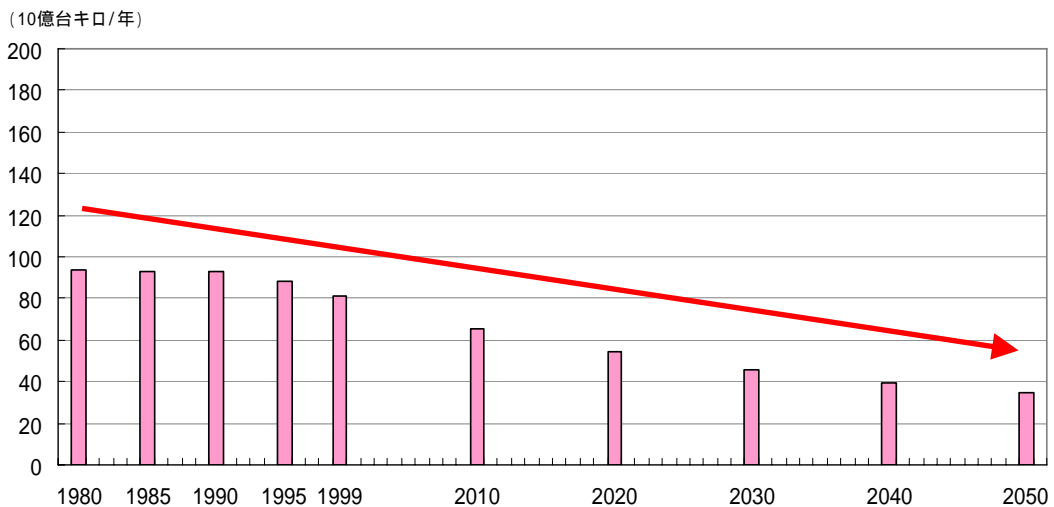
【 図4-1 : トラック車種毎の保有台数と輸送トンキロ 】



【 図 4 - 2 : 大型車 (大型・中型トラック) 混入率 (海外との比較) 】



【 図 4 - 3 : 普通貨物車 (大型・中型トラック) 走行台キロ推計 】



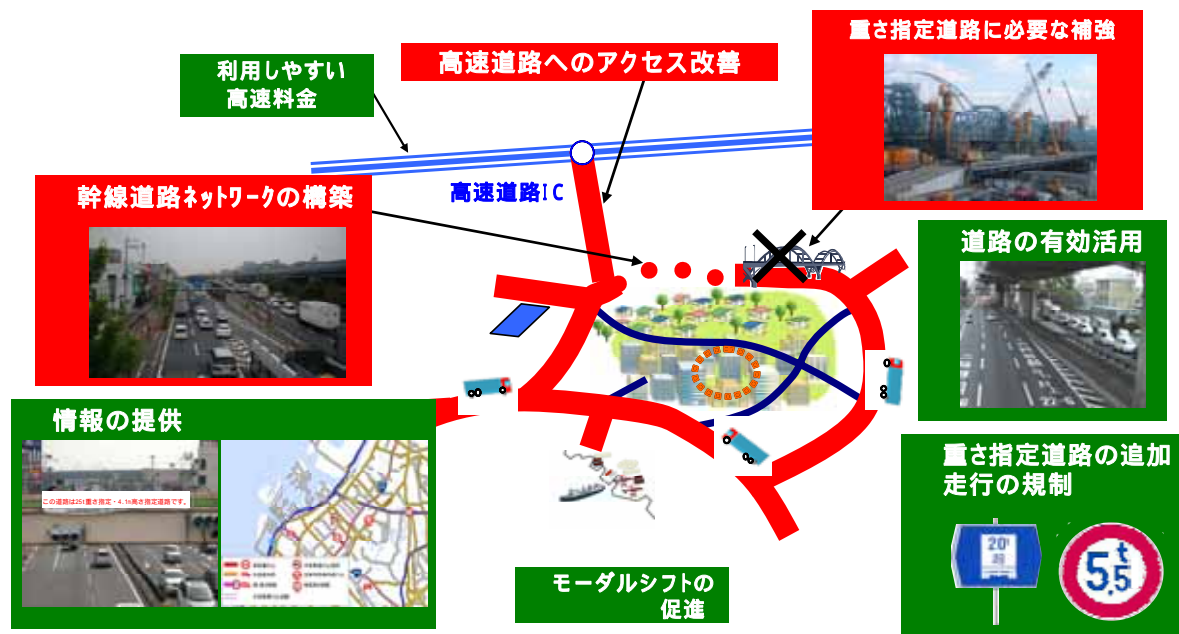
【 図 4 - 4 : 小型貨物車 (小型トラック) 走行台キロ推計 】

2) ハード施策とソフト施策の両面での検討

貨物輸送の効率化と都市環境の改善を実現するためには、ハード、ソフト両面の施策を適時適切に講じていくことが必要不可欠です。

そこで、具体的施策の検討にあたっては、高速道路へのアクセス改善、渋滞交差点の解消、橋梁の補強等の従来からのハード面の施策に加えて、貨物車交通を適切に誘導するための走行の規制、利便性の向上、情報提供等のソフト面での施策についてもあわせて検討します。

また、貨物車交通を取り巻く物流関連施策との適切な施策の組合せの検討を行います。



【 図 4 - 5 : 具体的施策のイメージ 】

(2) トラック走行マネジメント

1) 大型トラック走行マネジメント

施策の目的

大型トラックは、トラック全体の1割程度で交通量は少ないですが、国際貨物輸送や幹線貨物輸送等の重要な輸送を担っており、輸送トンキロでは約5割のシェアを占めています。また、国土交通省の将来の交通需要推計では、車両大型化等の進展により、大型トラックの走行台キロは増加傾向にあります。

走行にあたっては、重さ指定道路(図4-6、7)や高さ指定道路によって走行経路がある程度限定されますが、これら指定道路は十分にネットワークしていないのが現状といえます。

したがって、大阪府全域を対象として、現在の指定道路のネットワークにおける問題点を抽出した上で、指定道路のあり方を検討、立案し、大型トラックの走行円滑化、都市環境の改善、交通安全性の向上等を図っていきます。

施策の考え方

大型トラックは、車両制限令に定める最高限度を超えた特殊車両であり、特殊車両の通行には道路管理者の通行許可が必要です。しかしながら、指定道路の現状としては、走行実態との不整合をはじめ指定道路のネットワークが適切にマネジメントされていない等の課題があります。

そこで、大型トラックの走行に対するマネジメントとして、重さ指定道路のネットワーク整備のあり方と走行誘導方策を示します。

なお、高さ指定道路については、トラック協会等の要望に沿って指定の検討がなされることや抜本的な道路改築を伴うことがあるため、ここでは対象としていません。

施策の内容

重さ指定道路のネットワーク整備のあり方

a) 高速道路

高速道路は、基本的に供用されると重さ指定道路の指定がなされます。

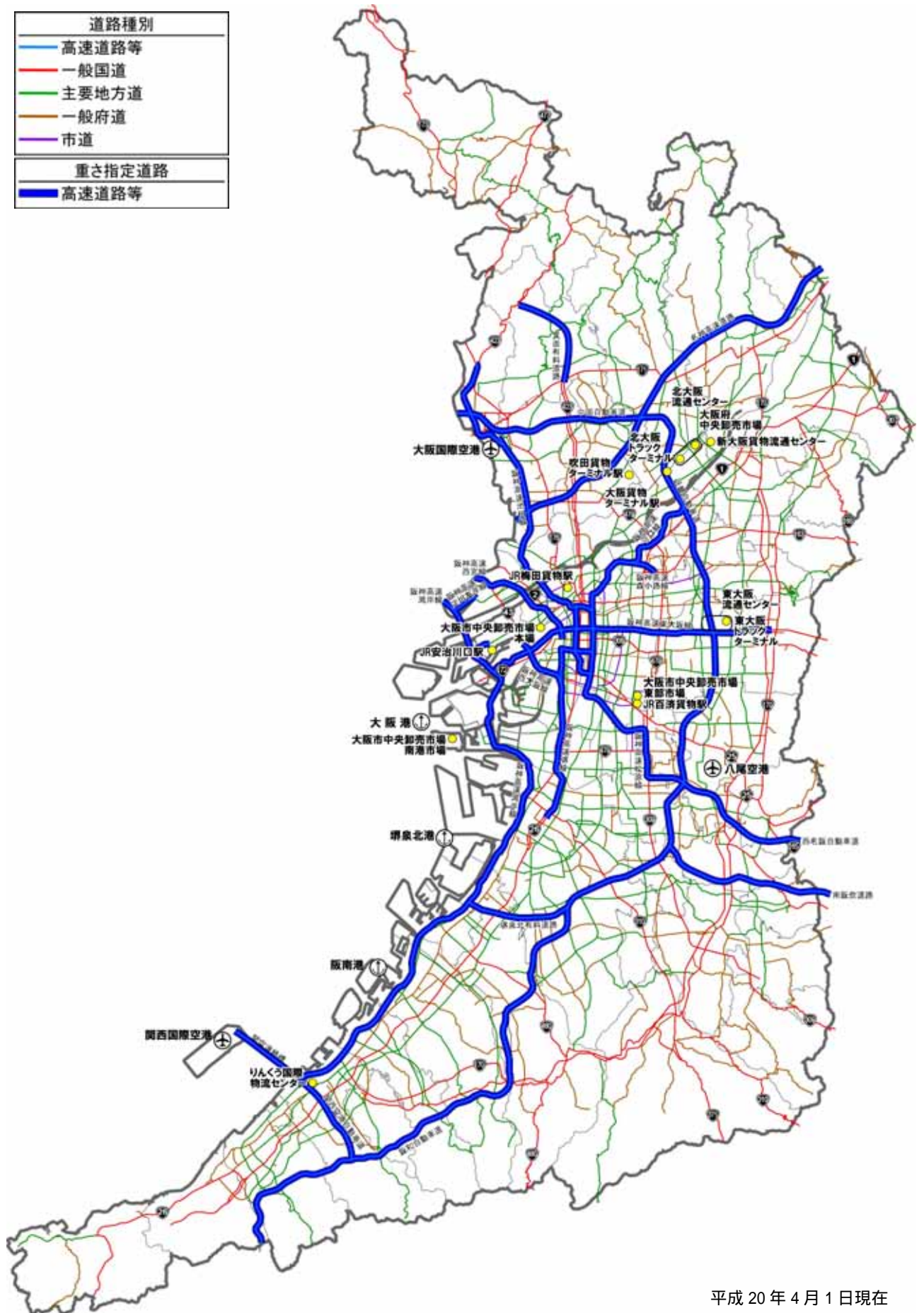
貨物車交通の円滑化に向けて、事業中及び計画中の高速道路である新名神高速道路、第二京阪道路、淀川左岸線(延伸部含む)、阪神高速道路大和川線の追加指定による高速道路のネットワークの充実が望まれます。

【表4-5：計画及び事業中の高速道路の役割】

高速道路名	計画及び事業中の高速道路の役割	整備予定時期
新名神高速道路	<ul style="list-style-type: none"> ・ 関西大環状道路を形成 ・ 国土軸の強化 ・ 大阪都心部に流入する通過交通を排除(名神・中国道) ・ 災害時の緊急時の代替道路 	2018年度 (平成30年度)
第二京阪道路	<ul style="list-style-type: none"> ・ 大阪～京都間の連絡強化 	2009年度 (平成21年度)
淀川左岸線 (延伸部含む)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 大阪都市再生環状道路を形成 ・ 大阪都心部に流入する通過交通を排除 ・ 第二京阪道路との接続により、臨海部と内陸部の連絡強化 	1期:2012年度 (平成24年度) 2期:2020年度 (平成32年度) 延伸部:未定
阪神高速道路 大和川線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 大阪都市再生環状道路を形成 ・ 大阪都心部に流入する通過交通を排除 ・ 西名阪自動車道との接続により、臨海部と内陸部の連絡強化 	2014年度 (平成26年度)

道路種別	
—	高速道路等
—	一般国道
—	主要地方道
—	一般府道
—	市道

重さ指定道路	
—	高速道路等



平成 20 年 4 月 1 日現在

【 図 4 - 6 : 大阪府の重さ指定道路（高速道路等） 】

道路種別	
—	高速道路
—	一般国道
—	主要地方道
—	一般府道
—	市道
重さ指定道路	
—	一般道路



平成 20 年 4 月 1 日現在

【 図 4 - 7 : 大阪府の重さ指定道路 (一般道路) 】

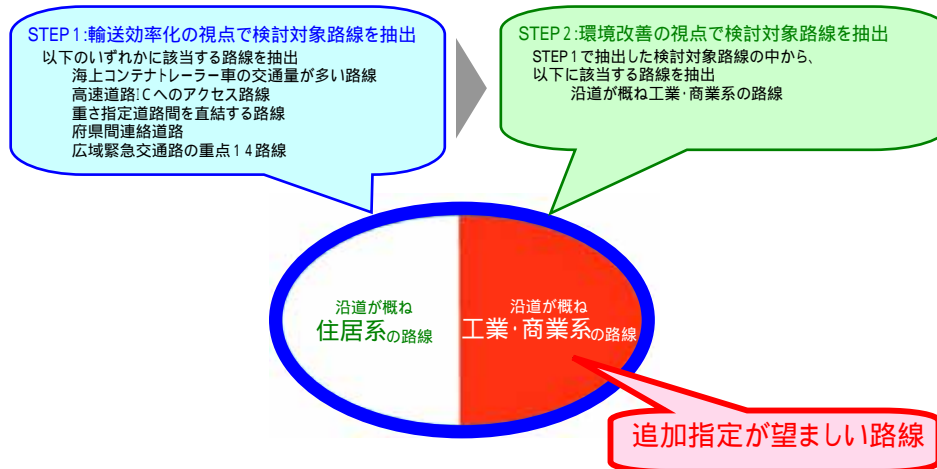
b) 一般道路

一般道路は、道路の構造の保全および交通の危険防止上支障がないと道路管理者が認めた上で、重さ指定道路がなされます。現在の重さ指定道路については、未指定道路での大型トラックの通行や沿道環境上望ましくない路線の指定等の課題を有しています。

したがって、一般道路の重さ指定道路の妥当性について、以下の検証を行いました。

重さ未指定道路であるが追加指定が望ましい路線の抽出

貨物車の輸送効率化と環境改善の観点から、重さ指定道路の追加指定が望ましい路線を抽出します。



重さ指定道路であるが指定解除が望ましい路線

重さ指定道路であるが、沿道土地利用が概ね住居系の2車線道路で、かつ近接して重さ指定道路が並行して存在している路線を対象とし、重さ指定道路であるが指定解除が望ましい路線を抽出します。

重さ指定道路の追加指定が望ましい道路のうち、未だ指定されていない路線については、拡幅、橋梁補強等道路の構造の保全および交通の危険防止に関する措置を行った後、順次指定の手続きを行っていきます。

【表4-6：重さ指定道路の追加指定が望ましい路線（25路線28区間）】

追加指定が望ましい路線 STEP1で抽出した検討対象路線のうち、STEP2で該当しない路線

地域	土木事務所等	検討対象路線 (STEP1で抽出した路線)		区間延長 (km)				輸送効率化の視点 (STEP1)					環境改善 の視点 (STEP2)	追加指定 が望まし い路線	
		路線名	区 間	道路管理者				海上コンテナ トレーラー車 の交通量が多い 路線 海コン車の交通量 が100台/日以上 の路線(実態調 査)	高速道路ICへのア クセス路線 新名神高速道路、第二 京阪道路、淀川左岸線 などへのアクセス路線	重さ指定道路間を直結 する路線 旧七放射三環状軸を構成 する路線又は軸相互を直 結する路線	府県間連絡 道路 普通貨物車交 通量が概ね 1,000台/日 以上又は事業 中路線	広域緊急交通路の 重点14路線 広域防災拠点、後方 支援活動拠点など重 要な防災拠点へのア クセス路線	沿道が概ね 工業・商業系 の路線		
				大阪府	大阪市	堺市	国土交通省								合計
北部地域	池田	国道173号	国道176号～府県界	20.6				20.6				兵庫県			
		国道423号	国道173号～府県界	20.6				20.6		新名神		京都府	府県間		
		(主)大阪池田線	名神豊中IC～国道2号	1.9	2.6			4.5					大阪空港		
		(主)伊丹豊中線	大阪池田線～府県界	0.8				0.8				兵庫県			
		(一)伊丹池田線	国道171号～国道176号	2.7				2.7			北阪神軸	兵庫県			
		(一)西宮豊中線	大阪池田線～府県界	0.5				0.5				兵庫県			
	茨木	国道423号	国道479号～梅新東	0.8	5.8			6.6		新名神, 淀川左岸線			服部緑地		
		(都)高槻東道路	新名神高槻IC～大阪高槻京都線	3.9				3.9		新名神					
		(主)茨木摂津線	新名神茨木北IC～茨木亀岡線	2.0				2.0		新名神					
		(主)茨木亀岡線	茨木摂津線～国道171号	5.0				5.0		新名神					
		(主)大阪高槻京都線	須賀前島線～国道171号	4.0				4.0		新名神					
	国土交通省	国道176号	府県界～国道171号				3.4	3.4				兵庫県	府県間, 大阪空港		
			大阪国際空港線～国道479号				5.5	5.5					府県間, 大阪空港		
国道479号～梅田新道				2.3		5.7	8.0					府県間, 大阪空港			
中部地域	枚方	(主)大阪中央環状線	淀川渡河部(鳥飼大橋)	4.0				4.0	113台		中央環状軸		北大阪トックターミナル		
		(主)大阪生駒線	国道170号～府県界	5.8				5.8		京奈和		奈良県	鶴見緑地		
		(主)京都守口線	国道170号～府県界	9.5				9.5				京都府			
		(主)枚方山城線	国道307号～府県界	1.1				1.1				京都府			
		(一)交野久御山線	国道307号～府県界	3.4				3.4				京都府			
	大阪府道路公社	国道308号(第二阪奈有料道路)	国道170号～府県界	3.8				3.8				奈良県			
	大阪市	国道479号	国道25号～国道309号		2.3			2.3				都心環状軸			
		(主)大阪生駒線	国道1号～大阪中央環状線		4.3			4.3					鶴見緑地		
		(市)築港深江線	国道25号～国道479号		5.3			5.3	608台						
	国土交通省	国道1号BP(第二京阪道路側道)	大阪中央環状線～府県界				18.0	18.0		第二京阪					
南部地域	富田林	国道309号	国道170号～府県界	13.1				13.1				奈良県			
		国道371号BP(大阪橋本道路)	現国道371号～府県界	4.9				4.9		京奈和		和歌山県			
		(主)美原太子線	大阪中央環状線～国道170号	5.7				5.7			南阪奈軸				
		(主)堺大和高田線	大阪中央環状線～府県界	7.0				7.0			南阪奈軸	奈良県			
		(都)堺松原線	国道309号～大阪狭山線	2.1				2.1		阪高和和川線					
	鳳	国道480号	国道170号～府県界	9.8				9.8		京奈和		和歌山県			
	岸和田	(主)岸和田牛滝山貝塚線	大阪臨海線～国道170号	9.8				9.8		阪和道, 阪高湾岸線	湾岸軸-中央環状軸				
		(主)泉佐野岩出線	国道26号～府県界	6.7				6.7		京奈和		和歌山県			
		(主)泉佐野打田線	国道170号～府県界	10.4				10.4				和歌山県			
	堺市	(市)八幡三宝線	阪高和和川線三宝R～大阪臨海線		0.1			0.1		阪高和和川線					
国土交通省	国道26号BP(第二阪和国道)	東鳥取南海線～府県界				6.2	6.2		阪和道		和歌山県				
合 計		大阪府管理道路		159.9					追加指定が望ましい路線					19路線19区間	125.9km
		大阪市管理道路		22.6				6路線6区間						22.6km	
		堺市管理道路			0.1			1路線1区間						0.1km	
		国土交通省管理道路				38.8		3路線5区間						38.8km	
		計				221.4								25路線28区間	187.4km

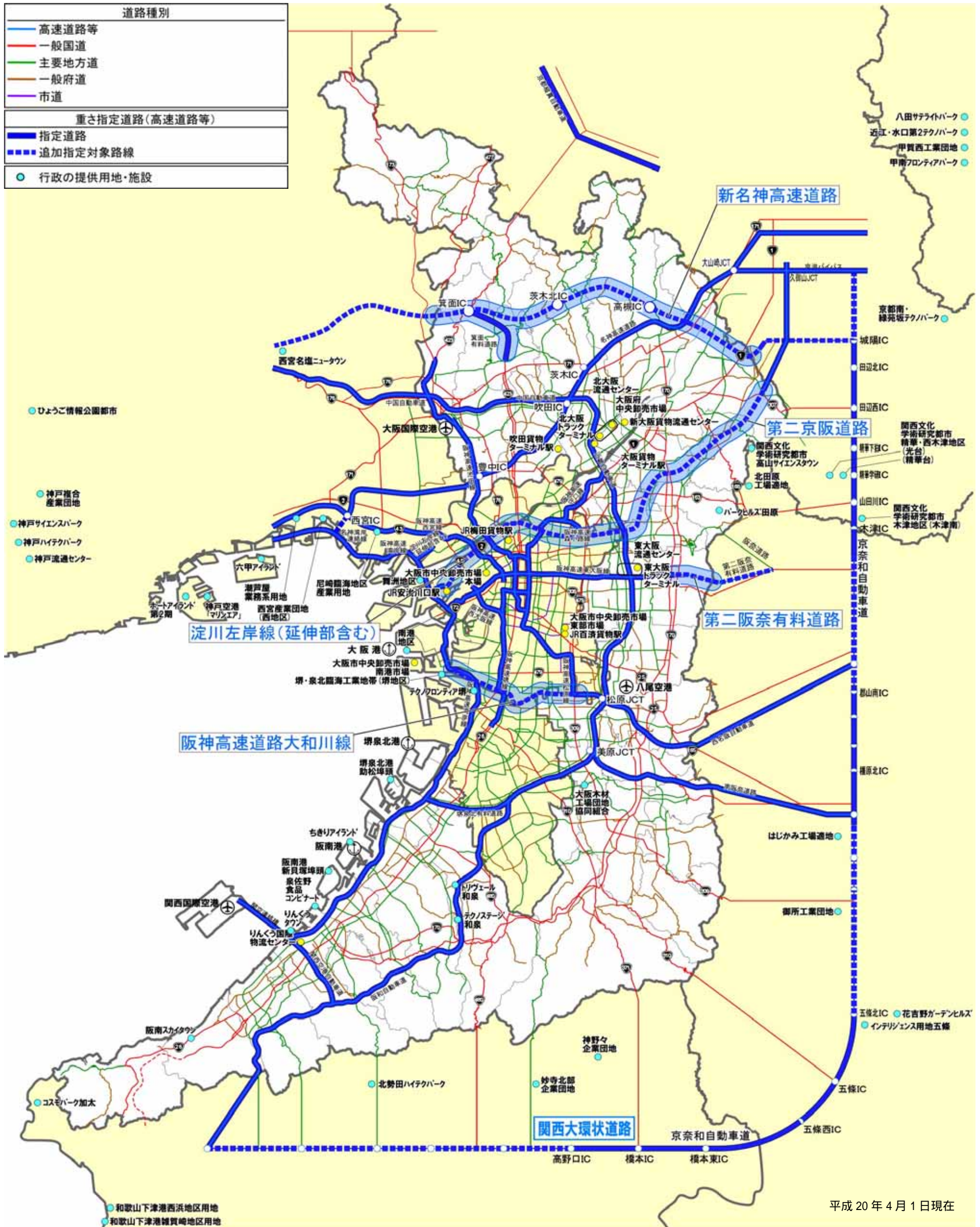
北部地域：淀川以北の地域
中部地域：大和川と淀川で挟まれる地域
南部地域：大和川以南の地域

重さ指定道路であるが指定解除が望ましい路線(1路線1区間)
(主)堺大和高田線(区間：国道26号～大阪中央環状線)
阪神高速道路大和川線の開通後、指定解除の検討を実施

この施策は、財政状況等において見直されるものであり、
目標年次に全て整備されるものではありません。

…………平成21年4月1日
追加指定予定

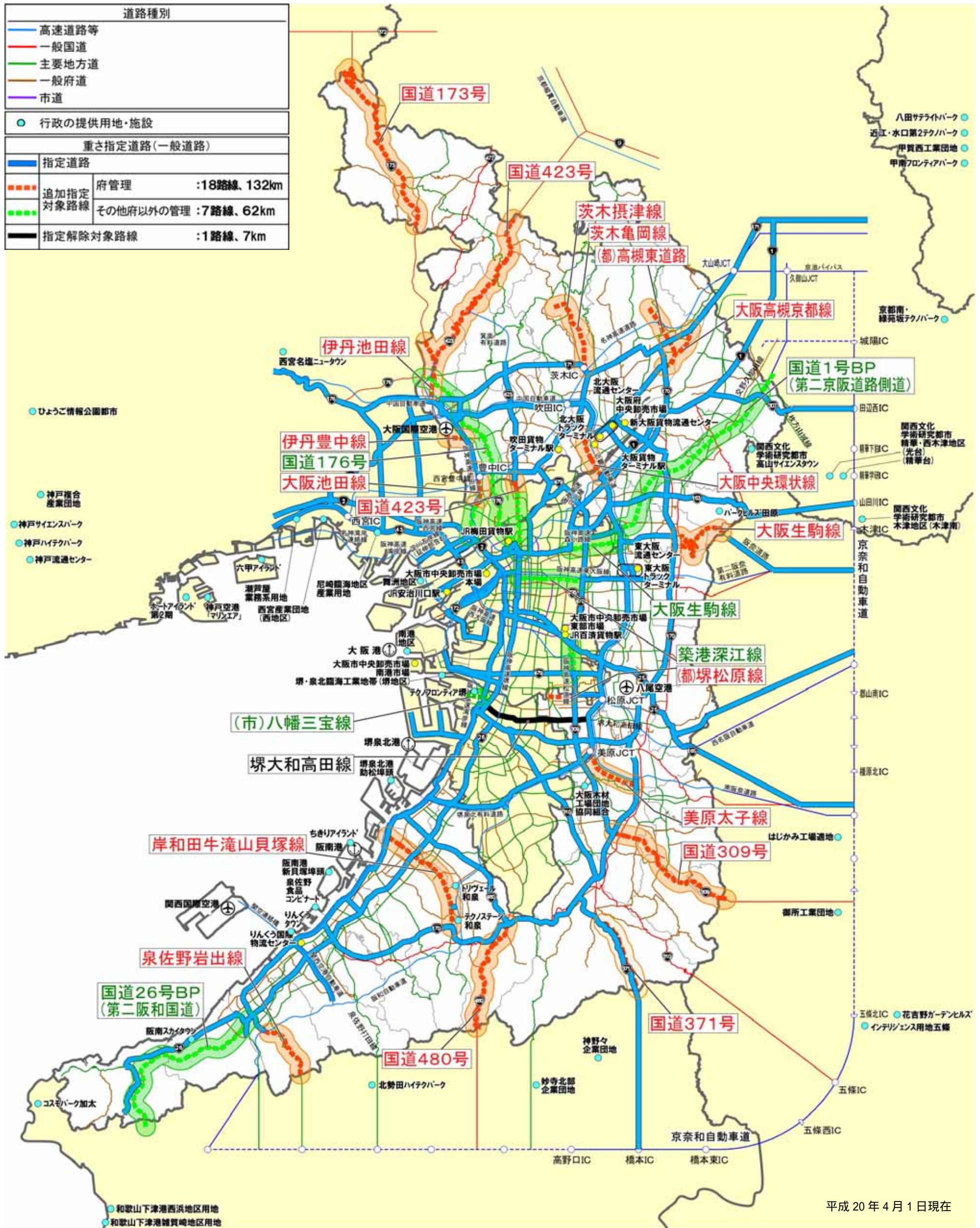
道路種別	
—	高速道路等
—	一般国道
—	主要地方道
—	一般府道
—	市道
重さ指定道路(高速道路等)	
—	指定道路
—	追加指定対象路線
●	行政の提供用地・施設



大阪府道路公社所管道路(箕面・鳥飼仁和寺大橋・第二阪奈・南阪奈・堺泉北有料道路)を含む。
この施策は、財政状況等に応じて見直されるものであり、目標年次に全て整備されるものではありません。

【 図 4 - 8 : 重さ指定道路の追加指定が望ましい路線(高速道路等) 】

道路種別	
—	高速道路等
—	一般国道
—	主要地方道
—	一般府道
—	市道
●	行政の提供用地・施設
重さ指定道路(一般道路)	
—	指定道路
—	追加指定対象路線
府管理	:18路線、132km
その他府以外の管理	:7路線、62km
—	指定解除対象路線
	:1路線、7km



(注:堺大和高田線については、指定解除検討対象路線とする)

この施策は、財政状況等に応じて見直されるものであり、目標年次に全て整備されるものではありません。

【 図 4 - 8 : 重さ指定道路の追加指定が望ましい路線 (一般道路) 】

2) 中型トラック走行マネジメント

施策の目的

中型トラック(積載量3t以上10t未満)は、台数ではトラック全体の約1割強ですが、都市内の工場、倉庫、物流センター間の中間輸送等を担っており、輸送トンキロでは約3割のシェアを占めています。また、国土交通省の将来の交通需要推計では、車両の大型化等の進展により、走行台キロは増加傾向にあります。

中型トラックは、幹線道路を中心に走行していますが、生活道路や狭幅員道路を走行する場合、交通渋滞、沿道環境、交通安全面での問題が懸念されます。

ここでは、物流施設が集積する地域を対象として、中型トラックの走行経路について、「走行誘導が望ましい路線」等を抽出した上で、走行誘導や通過交通抑制に向けたハード、ソフト施策を検討、立案し、中型トラックの走行円滑化、都市環境の改善、交通安全性の向上等を図っていきます。

施策の考え方

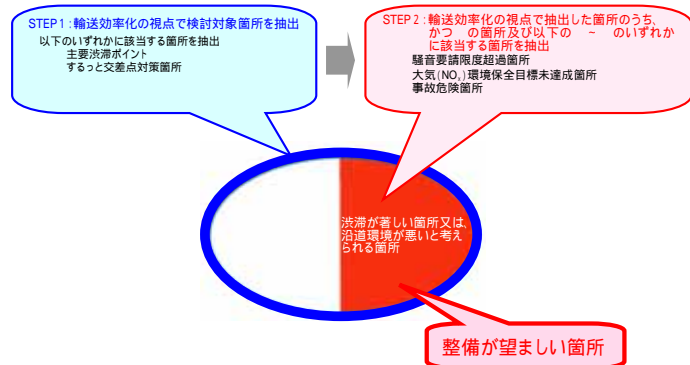
物流施設が集積している「北大阪地域」、「東大阪地域」、「大阪空港地域」、「大阪港・堺泉北港地域」、「関空りんくう地域」の5つの地域(P.40を参照)を対象として、「走行誘導が望ましい路線(4車線以上の路線)」、「走行誘導が望ましい路線へのアクセス路線(普通貨物車交通量が2,000台/日以上で歩道設置済みの2車線の路線で沿道が概ね工業・商業系の路線)」を選定し、一般道路ネットワークの整備のあり方と走行誘導方策を示します。

施策の内容

一般道路ネットワークの整備のあり方

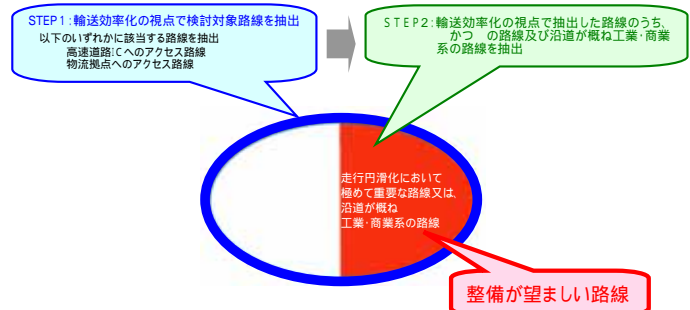
a) 整備が望ましい箇所の選定

渋滞が著しい箇所または沿道環境が悪いと考えられる箇所を整備が望ましい箇所とし、財政状況を見ながら、整備計画などに盛り込むこととします。



b) 整備が望ましい路線の選定

走行円滑化において極めて重要な路線または沿道が概ね工業系、商業系の路線を整備が望ましい箇所とし、財政状況を見ながら、整備計画などに盛り込むこととします。



< 北大阪地域における特性と一般道路ネットワーク整備のあり方 >

(特性)
 国土軸上にあり、幹線貨物輸送に適した地域
 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、吹田貨物駅(仮称)等の広域的かつ大規模な物流拠点が集積
 比較的規模の大きい企業、事業所が集積(化学、電気、機械関係のシェアが高い)
 貨物流動は、大阪府外との流動が主
 幹線道路網は、東西、南北方向とも疎

(一般道路ネットワーク整備のあり方)
 幹線貨物輸送の円滑化に向けた国幹道(名神高速道路、新名神高速道路、中国自動車道)へのアクセス強化
 名神高速道路の貨物車交通量(H17:4.6万台) 名神・新名神高速道路の将来交通量(H42:約6.9万台 1.5倍の伸び)

走行の誘導が望ましい路線(4車線以上の路線)
 国道170号、国道171号、国道423号、国道479号、(主)大阪中央環状線、(主)大阪高槻京都線、(主)茨木摂津線、(主)茨木亀岡線、(一)沢良直東千里丘停車場線、(仮)高槻東道路
 走行の誘導が望ましい路線へのアクセス路線(普通貨物車交通量が2,000台/日以上で歩道設置済みの2車線の路線)
 (主)大阪高槻京都線、(主)大阪高槻線、(一)枚方茨木線、(都)茨木寝屋川線、(都)十三高槻線

【表4-7:一般道路の整備が望ましい箇所及び路線(北大阪地域)】

1) 箇所対応: 3箇所(3路線)

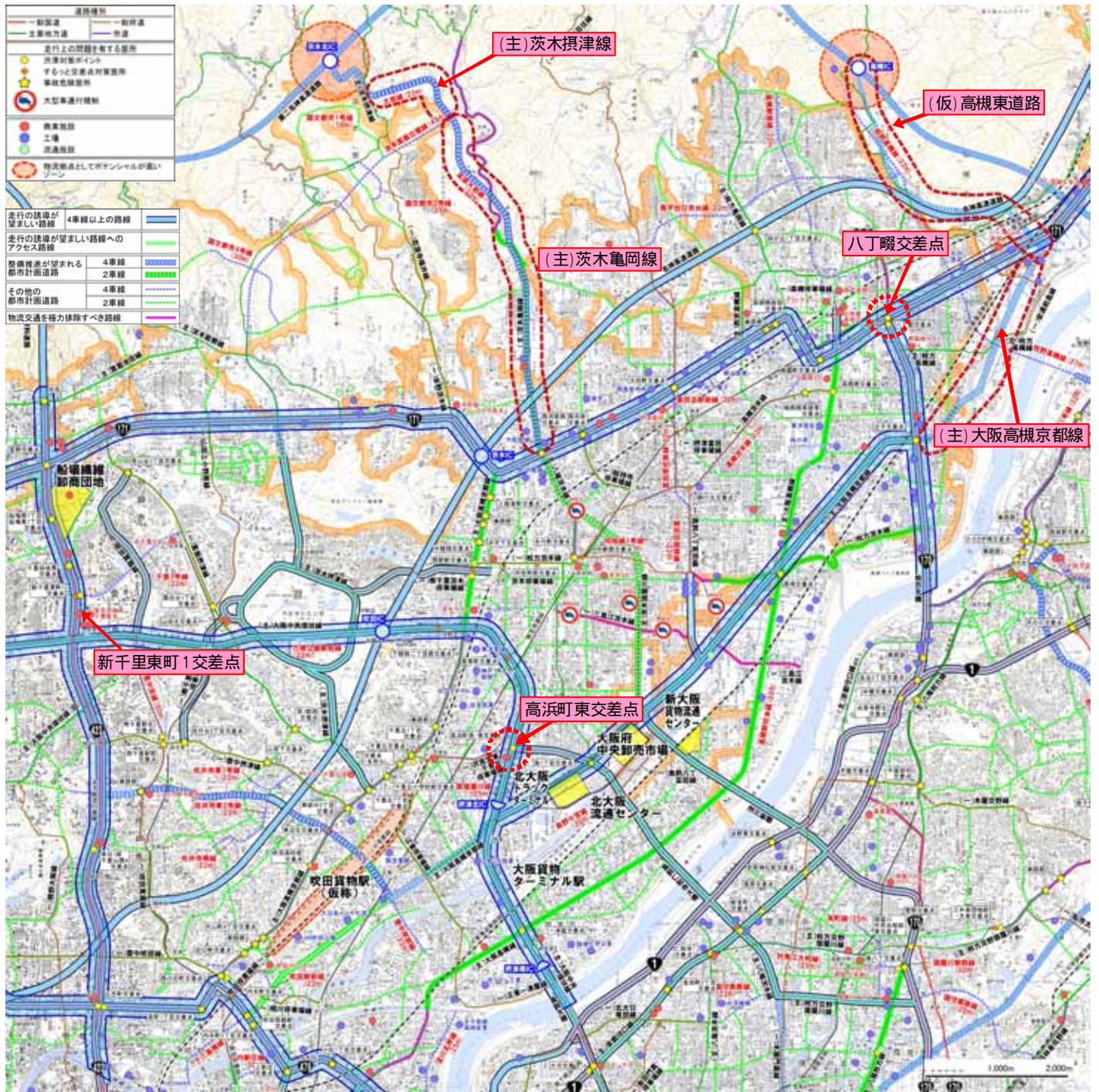
整備の望ましい箇所(大阪府管理道路)

土木事務所等	検討対象箇所 (STEP1で抽出した箇所)		輸送効率化の視点 (STEP1)		環境改善の視点 (STEP2)			整備が望ましい箇所	
	路線名	箇所	主要渋滞ポイント	すまっとなり交差点対策箇所	騒音規制限度超過	大気(NO _x)環境保全目標未達成	事故危険箇所		
走行の誘導が望ましい路線 (4車線以上の路線)	茨木	国道170号	八丁町交差点						
		国道423号	新千里東町1丁目交差点						
		(一)沢良直東千里丘停車場線	高浜町東交差点						
		国道479号	内本町交差点						
		(主)大阪中央環状線	下穂積2丁目西交差点						
			若草町交差点						
			沢良直交差点						
		(主)大阪高槻京都線	流通センター入口交差点						
		(主)茨木摂津線	みのり橋南交差点						
		国交直	国道171号	西河原西交差点					
走行の誘導が望ましい路線へのアクセス路線 (2車線の路線)	茨木	(主)大阪高槻線	高西南交差点						
			一津屋交差点						
		(主)大阪高槻京都線	西駅前交差点						

2) 路線対応: 4路線(4区間)

整備の望ましい路線(大阪府管理道路)

土木事務所等	検討対象路線 (STEP1で抽出した路線)		輸送効率化の視点 (STEP1)		環境改善の視点 (STEP2)		整備が望ましい路線
	路線名	区間	高速道路へのアクセス路線	物流拠点へのアクセス路線	沿道が概ね工業・商業系の路線		
走行の誘導が望ましい路線 (4車線以上の路線)	(仮)高槻東道路	新名神高槻IC - 大阪高槻京都線	(高槻)C				
	(主)大阪高槻京都線	須賀前島線 - 国道171号	(高槻)C	(北大阪)TT			
	(主)茨木摂津線	新名神茨木北IC - 茨亀岡線	(茨木北)C				
	(主)茨木亀岡線	茨木摂津線 - 国道171号	(茨木北)C				
	(主)大阪高槻京都線	穴田川水路 - 正雀 - 一津屋線		(北大阪)TT			
(都)豊中岸部線	国道423号 - (都)十三高槻線		(吹田)T				
走行の誘導が望ましい路線へのアクセス路線 (2車線の路線)	茨木	(都)茨木寝屋川線	阪急茨木駅総持寺線 - (都)茨木貼川線		(北大阪)TT		
		(都)十三高槻線	佐井寺山高浜線 - 穴田川水路		(北大阪)TT		



【 図 4 - 9 : 整備が望ましい箇所、路線（北大阪地域） 】

< 東大阪地域における特性と一般道路ネットワーク整備のあり方 >

(特性)
 国土軸に比較的近く、大阪市に隣接する地域であり、広域交通と地域交通が輻輳する地域
 東大阪トラックターミナル、東大阪流通センター等の広域的かつ大規模な物流拠点が立地
 比較的規模の小さい企業、事業所の集積(電気、機械、情報通信、金属製品のシェアが高い)
 貨物流動は、地域内や大阪府内の流動が主(約7割)
 幹線道路網は、南北方向は密であるが、東西方向は疎

(一般道路ネットワーク整備のあり方)
 中小の事業所が集積する地域における貨物輸送の円滑化に向けた東西方向をはじめとする地域内幹線道路の整備
 (東西方向については、ボトルネック解消等の箇所整備のみですが、将来的には4車線以上の路線整備が望まれます。)

走行の誘導が望ましい路線(4車線以上の路線)
 国道1号BP(第二京阪道路側道)、国道163号、国道170号、国道308号、国道479号、(主)大阪中央環状線、(都)千里丘寝屋川線、(都)寝屋川大東線、(都)大阪楽音寺線
 走行の誘導が望ましい路線へのアクセス路線(普通貨物車交通量が2,000台/日以上で歩道設置済みの2車線の路線)
 国道25号、(主)大阪中央環状線(旧)、(主)八尾枚方線、(主)大阪生駒線、(主)大阪東大阪線

【表4-8：一般道路の整備が望ましい箇所及び路線(東大阪地域)】

1) 箇所対応：6箇所(3路線)

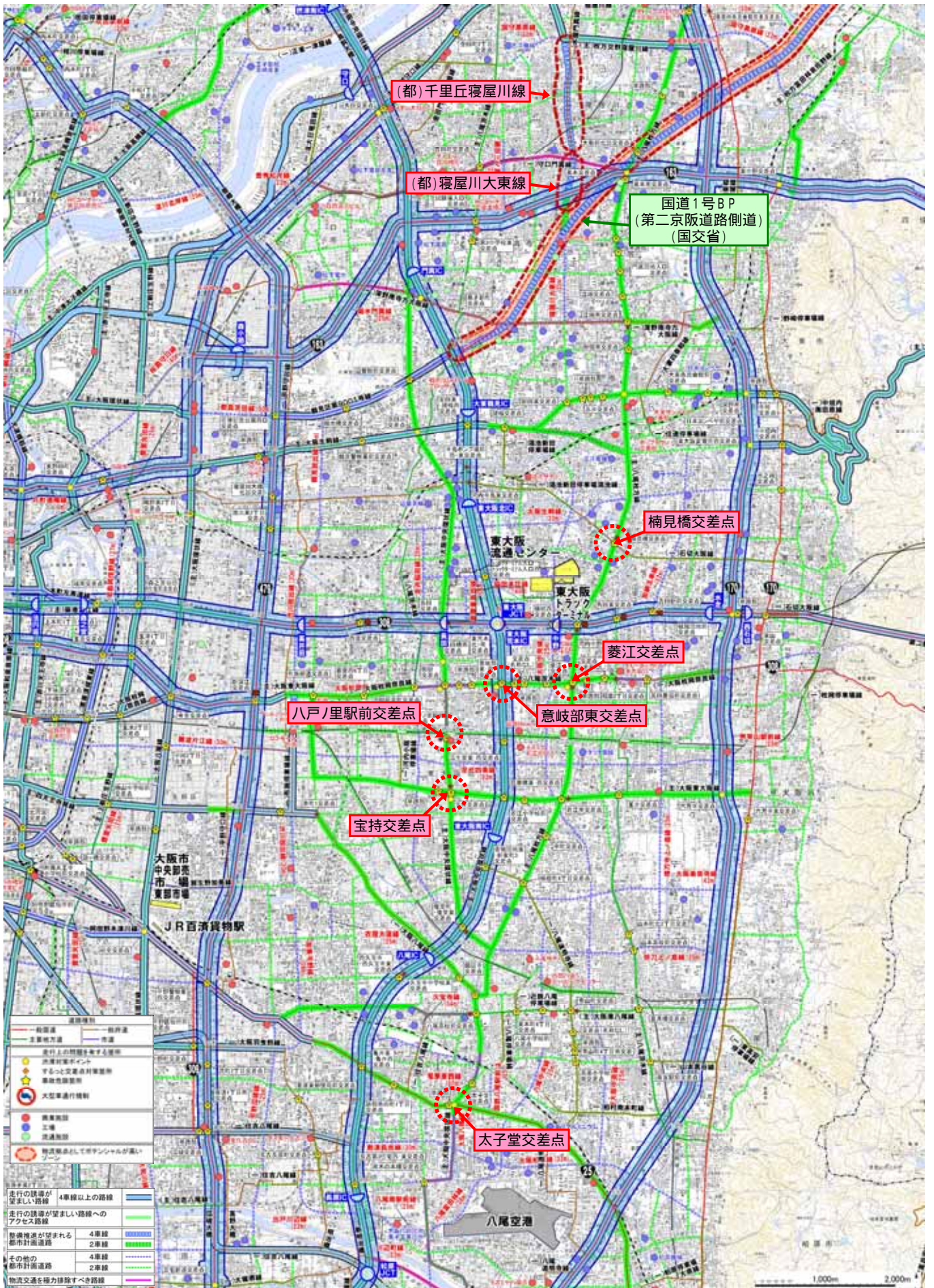
整備の望ましい箇所(大阪府管理道路)

土木事務所等	検討対象箇所 (STEP1で抽出した箇所)		輸送効率化の視点 (STEP1)		環境改善の視点 (STEP2)		整備が望ましい箇所
	路線名	箇所	主要渋滞ポイント	するつと交差点 対象箇所	騒音要請 限度超過	大気(NO _x) 環境保全 目標未達成	
八尾	(主)大阪中央環状線	葛城部東交差点					
	国道170号	被服団地前交差点					
	(主)大阪中央環状線	寺島ポンプ場前西・東交差点					
	(一)大阪八尾線	寿町1交差点					
	国道163号	巢本交差点					
八尾	(主)八尾枚方線	梶見橋交差点					
		菱江交差点					
	(主)大阪中央環状線(旧)	八戸ノ里駅前交差点					
		宝持交差点					
	(主)大阪中央環状線(旧)	太子堂交差点					
		茨田浜交差点					
		長田橋南交差点					
	(主)八尾枚方線	佐堂町・佐堂東交差点					
		河内中野南交差点					
	(主)大阪生駒線	赤井交差点					
深野南交差点							
(主)大阪東大阪線	六万寺交差点						

2) 路線対応：3路線(3区間)

整備の望ましい路線(大阪府管理道路)

土木事務所等	検討対象路線 (STEP1で抽出した路線)		輸送効率化の視点 (STEP1)		環境改善の視点 (STEP2)	整備が望ましい路線
	路線名	区間	高速道路ICへの アクセス路線	物流拠点への アクセス路線	沿道が概ね 工業・商業系 の路線	
枚方	(都)千里丘寝屋川線	国守黒原線 - 市界				
	(都)寝屋川大東線	市界 - 第二京阪道路				
八尾	(都)大阪楽音寺線	大阪中央環状線 - 国道170号				
	(都)大阪瓢箪山線	大阪中央環状線 - 国道171号				
国交省	国道1号BP (第二京阪道路側道)	枚方東IC - 門真JCT				



< 大阪空港地域における特性と一般道路ネットワーク整備のあり方 >

(特性)
 国土軸上にあり、幹線貨物輸送に適した地域
 大阪国際空港が立地
 比較的規模の小さい企業、事業所が集積(輸送用機械器具のシェアが約5割)
 貨物流動は、大阪府外との流動が主(約5割)
 幹線道路網は、東西、南北方向とも疎

(目指すべき整備の方向性)
 大阪府発着の国内航空貨物のシェアが高い大阪国際空港や国幹道(中国自動車道)へのアクセス強化

走行の誘導が望ましい路線(4車線以上の路線)
 国道171号、国道479号、(主)大阪中央環状線、(主)大阪池田線
 走行の誘導が望ましい路線へのアクセス路線(普通貨物車交通量が2,000台/日以上で歩道設置済みの2車線の路線)
 国道176号、(主)伊丹豊中線

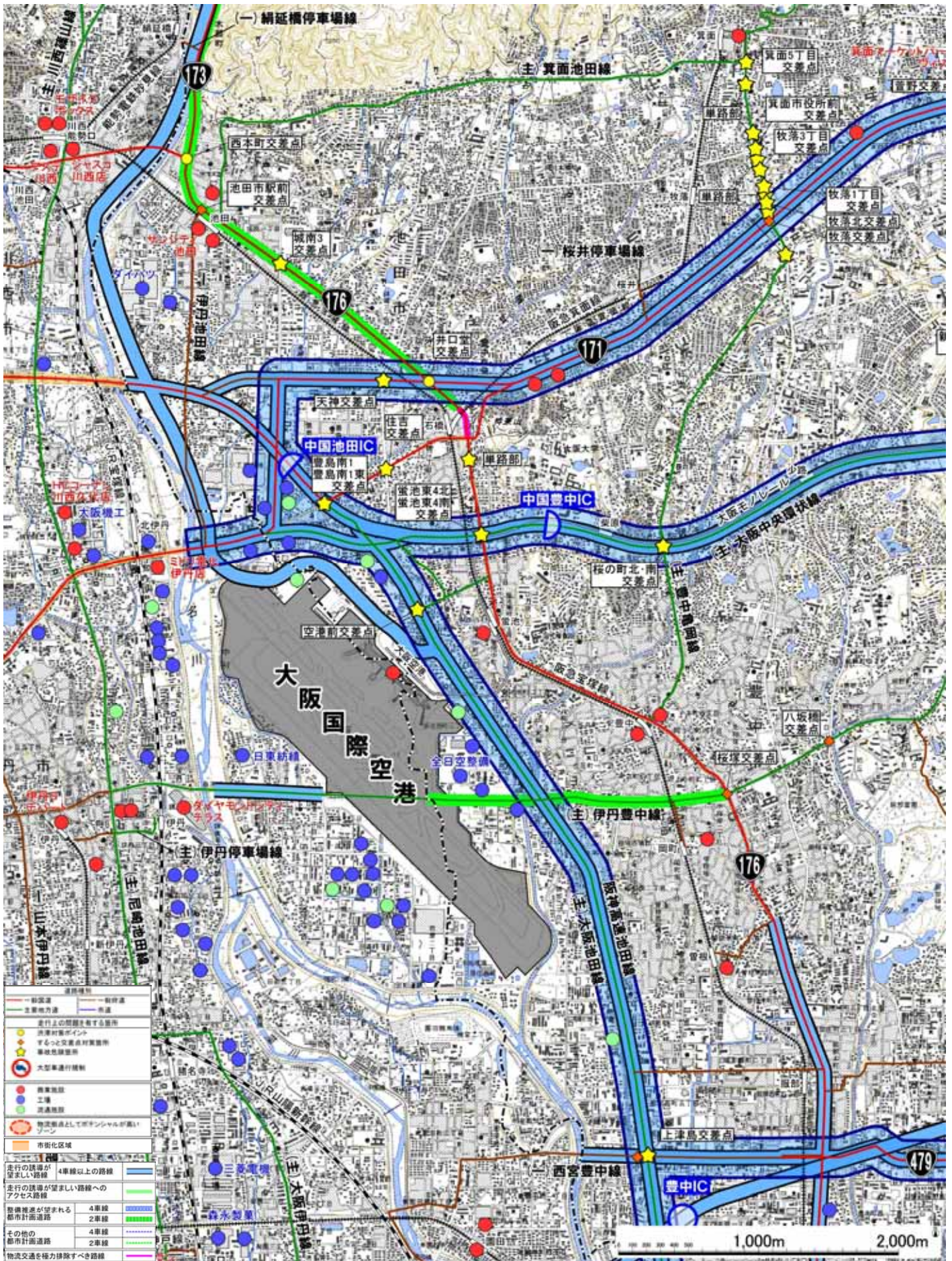
【表4-9：一般道路の整備が望ましい箇所及び路線(大阪空港地域)】

1) 箇所対応

	土木事務所等	検討対象箇所 (STEP1で抽出した箇所)		輸送効率化の視点 (STEP1)		環境改善の視点 (STEP2)			整備が望ましい箇所
		路線名	箇所	主要渋滞ポイント	すろと交差点対策箇所	騒音要請限度超過	大気(NOx)環境保全目標未達成	事故危険箇所	
路線への誘導が望ましい(2車線の路線) (路線)	国交省	国道176号	井口堂交差点						

2) 路線対応

該当箇所なし



【 図4 - 11 : 整備が望ましい箇所、路線（大阪空港地域） 】

<大阪港・堺泉北港地域における特性と一般道路ネットワーク整備のあり方>

(特性)
 大阪湾臨海部の中央部に位置する地域
 大阪港、堺泉北港、阪南港が立地
 比較的規模の小さい企業、事業所が集積(石油石炭製品、化学、機械、鉄鋼のシェアが高い)
 貨物流動は、地域内や大阪府内の地域内流動が主(約7割)
 幹線道路網は、湾岸方向は密であるが内陸方向は疎

(目指すべき整備の方向性)
 大規模工場の立地等による取扱い貨物量の増加が期待できる大阪港、堺泉北港、阪南港へのアクセス強化

走行の誘導が望ましい路線(4車線以上の路線)
 国道26号、(主)大阪中央環状線、(主)堺狭山線、(主)泉大津美原線、(主)大阪臨海線、(都)常盤浜寺線、(市)八幡三宝線
 走行の誘導が望ましい路線へのアクセス路線(普通貨物車交通量が2,000台/日以上で歩道設置済みの2車線の路線)
 なし

【表4-10：一般道路の整備が望ましい箇所及び路線(大阪港・堺泉北港地域)】

1) 箇所対応

	土木事務所等	検討対象箇所 (STEP1で抽出した箇所)		輸送効率化の視点 (STEP1)		環境改善の視点 (STEP2)			整備が望ましい箇所
		路線名	箇所	主要渋滞ポイント	すろっと交差点対策箇所	騒音要請限度超過	大気(NO ₂)環境保全目標未達成	事故危険箇所	
走行の誘導が望ましい路線(4車線以上の路線)	鳳	(主)大阪臨海線	松ノ浜西交差点						
		(主)泉大津美原線	葛の葉町北交差点						

2) 路線対応：1路線(1区間)

: 整備の望ましい路線(大阪府以外の管理道路)

	土木事務所	検討対象路線 (STEP1で抽出した路線)		輸送効率化の視点 (STEP1)		環境改善の視点 (STEP2)	整備が望ましい路線
		路線名	区間	高速道路ICへのアクセス路線	物流拠点へのアクセス路線	沿道が概ね工業・商業系の路線	
走行の誘導が望ましい路線(4車線以上の路線)	堺市	(市)八幡三宝線	阪神高速大和川線三宝R - 大阪臨海線				
		(都)常盤浜寺線	大阪臨海線 - (都)並松浜寺南町線				



注) 大阪港周辺地域については、一般道路ネットワークの整備が既になされており、整備が望ましい箇所及び路線が存在しないため、表示していない。

【 図 4 - 1 2 : 整備が望ましい箇所、路線（大阪港・堺泉北港地域） 】

< 関空りんくう地域における特性と一般道路ネットワーク整備のあり方 >

(特性)
 大阪湾臨海部の南部に位置する地域
 関西国際空港、りんくうタウンが立地
 比較的規模の小さい企業、事業所が集積(食料品製造のシェアが約5割)
 貨物流動は、大阪府内、大阪府外との流動が主(それぞれ約4割)
 幹線道路網は、湾岸方向は密であるが内陸方向は疎

(目指すべき整備の方向性)
 完全24時間365日化対応による国際貨物取扱い量の増加が期待できる関西国際空港へのアクセス強化

走行の誘導が望ましい路線(4車線以上の路線)
 国道26号、国道170号、国道481号、(主)大阪臨海線、(主)岸和田牛滝山貝塚線、(主)泉佐野岩出線、(主)大阪和泉南線
 走行の誘導が望ましい路線へのアクセス路線(普通貨物車交通量が2,000台/日以上で歩道設置済みの2車線の路線)
 (一)土丸栄線

【表4-11：一般道路の整備が望ましい箇所及び路線（関空りんくう地域）】

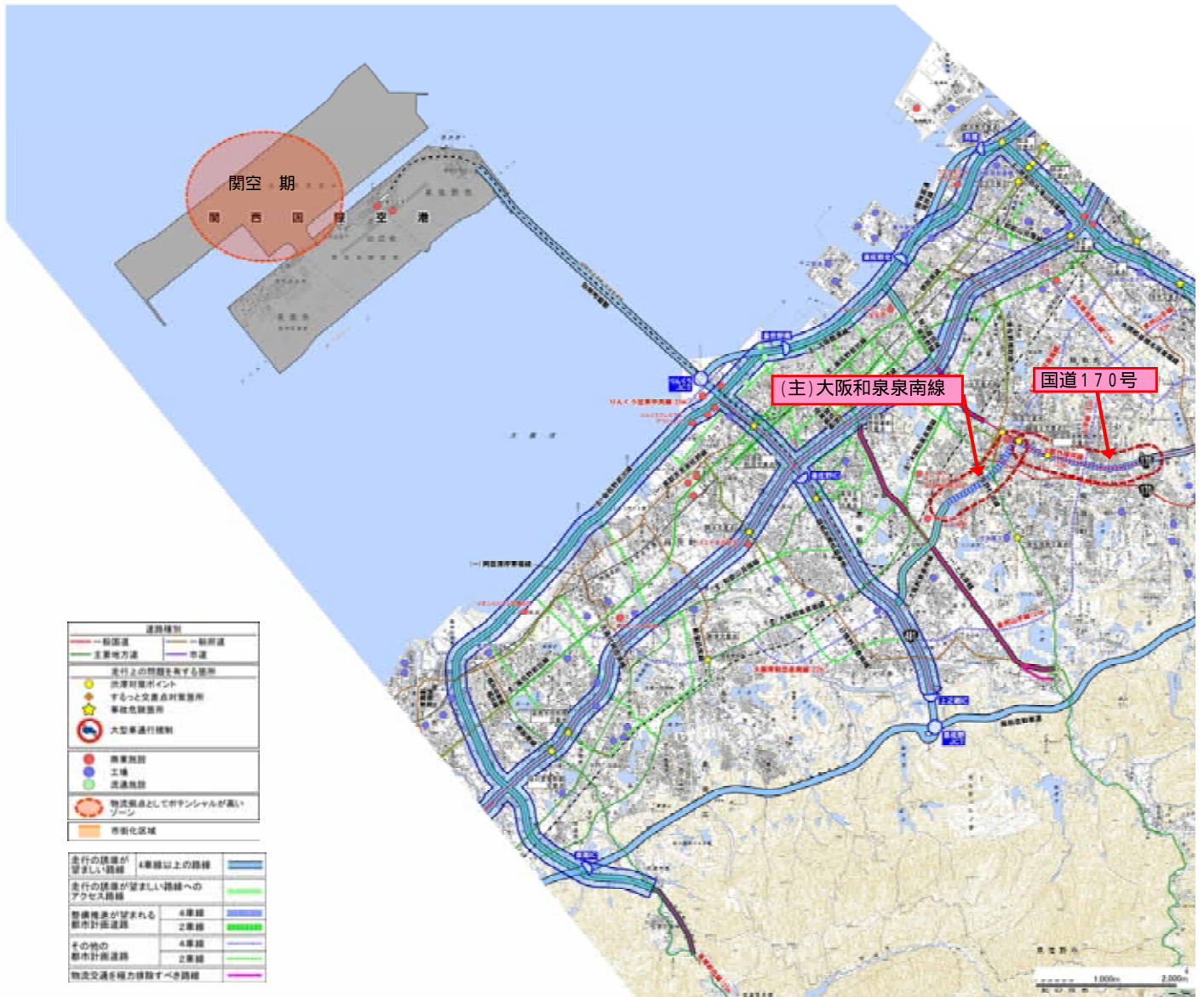
1) 箇所対応

該当箇所なし

2) 路線対応：2路線（2区間）

：整備の望ましい路線(大阪府管理道路)

	土木事務所	検討対象路線 (STEP1で抽出した路線)		路線抽出項目 (STEP1)		環境改善の視点 (STEP2)	整備が望ましい 路線
		路線名	区間	高速道路ICへの アクセス路線	物流拠点への アクセス路線	沿道が概ね 工業・商業系 の路線	
(4車線以上の路線) 走行の誘導が望ましい 路線	岸和田	国道170号	水間和泉橋本線～(都)大阪岸和田南海線				
		(主)大阪和泉南線	国道170号～市町界				



【 図 4 - 1 3 : 整備が望ましい箇所、路線（関空りんくう地域） 】

<まとめ>

1) 箇所対応：9箇所

【表4-12：一般道路の整備が望ましい箇所】

地域	土木事務所等	検討対象箇所 (STEP1で抽出した箇所)		輸送効率化の視点 (STEP1)		環境改善の視点 (STEP2)			整備が望ましい箇所	
		路線名	箇所	主要渋滞ポイント	するっと交差点対策箇所	騒音要請限度超過	大気(NO _x)環境保全目標未達成	事故危険箇所		
茨木		国道170号	八丁畷交差点							
		国道423号	新千里東町1丁目交差点							
		(一) 沢良宜東千里丘停車場線	高浜町東交差点							
		国道479号	内本町交差点							
		(主) 大阪中央環状線	下穂積2丁目西交差点							
			若草町交差点							
			沢良宜交差点							
		(主) 大阪高槻京都線	流通センター入口交差点							
		(主) 茨木摂津線	みのり橋南交差点							
		(主) 大阪高槻線	高西南交差点							
			一津屋交差点							
		(主) 大阪高槻京都線	西駅前交差点							
		国交省	国道171号	西河原西交差点						
			国道176号	井口堂交差点						
		八尾		(主) 八尾枚方線	楠見橋交差点					
菱江交差点										
(主) 大阪中央環状線	意岐部東交差点									
	(主) 大阪中央環状線(旧)			八戸ノ里駅前交差点						
宝持交差点										
太子堂交差点										
国道170号	被服団地前交差点									
(主) 大阪中央環状線	寺島ポンプ場前西・東交差点									
(一) 大阪八尾線	寿町1交差点									
(主) 大阪中央環状線(旧)	茨田浜交差点									
	長田橋南交差点									
	佐堂町・佐堂東交差点									
(主) 八尾枚方線	河内中野南交差点									
	赤井交差点									
(主) 大阪生駒線	深野南交差点									
(主) 大阪東大阪線	六万寺交差点									
国交省	国道163号	巢本交差点								
地南域部	鳳	(主) 大阪臨海線	松ノ浜西交差点							
		(主) 泉大津美原線	葛の葉町北交差点							

■：整備の望ましい箇所(大阪府管理道路)

この施策は、財政状況等に応じて見直されるものであり、目標年次に全て整備されるものではありません。

2) 路線対応：11路線

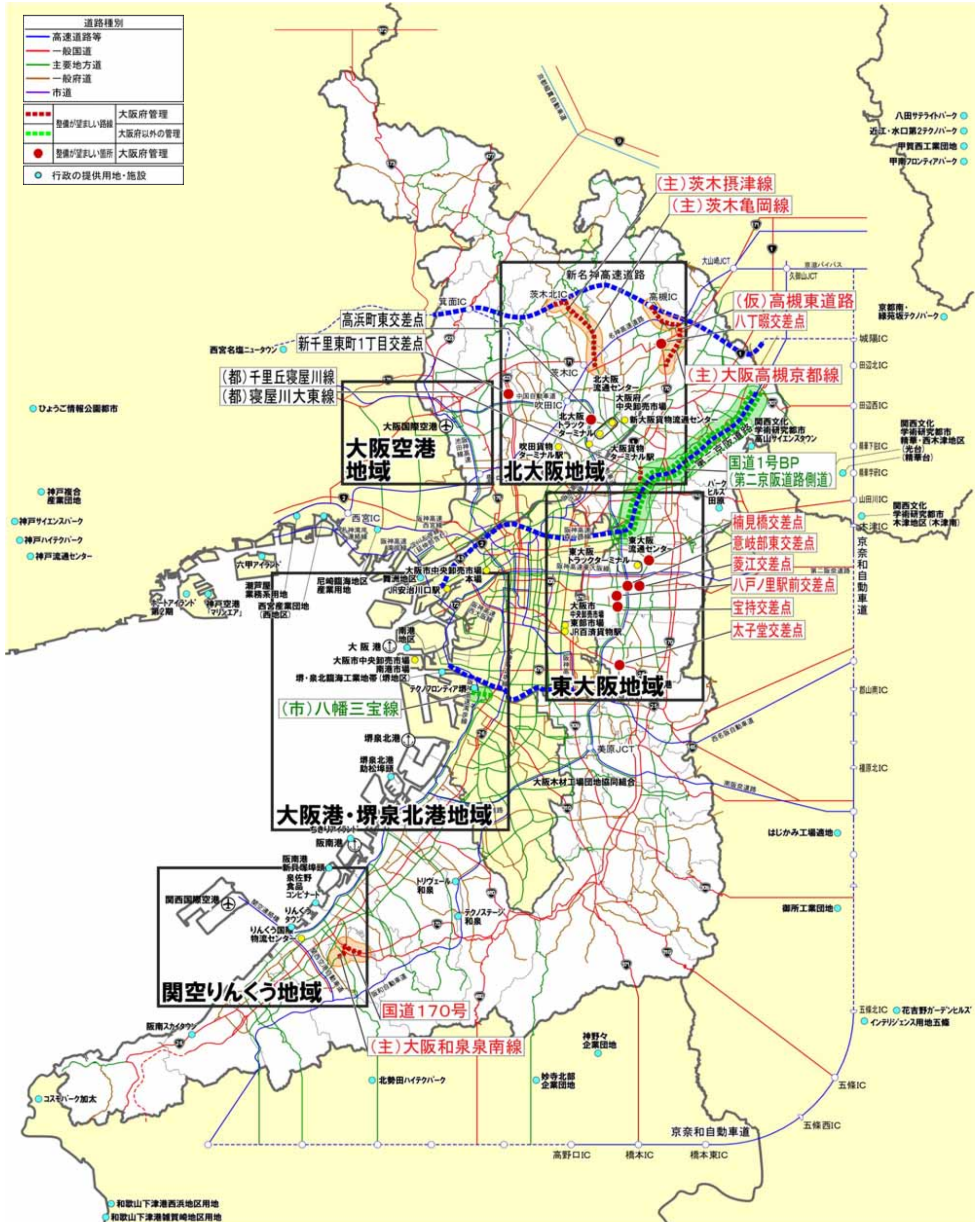
【表4-13：一般道路の整備が望ましい路線】

地域	土木事務所等	検討対象路線 (STEP1で抽出した路線)		区間 延長 (km)	輸送効率化の視点 (STEP1)		環境改善の視点 (STEP2)	整備が 望ましい 路線
		路線名	区間		高速道路ICへの アクセス路線	物流拠点への アクセス路線	沿道が概ね 工業・商業系 の路線	
北部地域	茨木	(仮)高槻東道路	新名神高槻IC～大阪高槻京都線	3.9	(高槻IC)			
		(主)大阪高槻京都線	須賀前島線～国道171号	2.5	(高槻IC)	(北大阪TT)		
		(主)茨木摂津線	新名神茨木北IC～茨亀岡線	1.9	(茨木北IC)			
		(主)茨木亀岡線	茨木摂津線～国道171号	4.8	(茨木北IC)			
		(主)大阪高槻京都線	穴田川水路～正雀一津屋線		(北大阪TT)			
		(都)豊中岸部線	国道423号～(都)十三高槻線		(吹田T)			
		(都)茨木寝屋川線	阪急茨木駅総持寺線～(都)茨木鮎川線		(北大阪TT)			
		(都)十三高槻線	佐井寺片山高浜線～穴田川水路		(北大阪TT)			
中部地域	枚方	(都)千里丘寝屋川線	国守黒原線～市界	1.4	(第二京阪道路)	(北大阪TT)		
		(都)寝屋川大東線	市界～第二京阪道路	1.0	(第二京阪道路)	(北大阪TT)		
	八尾	(都)大阪楽音寺線	大阪中央環状線～国道170号	3.7				
		(都)大阪瓢箪山線	大阪中央環状線～国道171号					
	国交省	国道1号BP (第二京阪道路側道)	枚方東IC～門真JCT	17.6	(第二京阪道路)			
南部地域	岸和田	国道170号	水間和泉橋本線～(都)大阪岸和田南海線	3.3	(関空連絡道)	(関西空港)		
		(主)大阪和泉南線	国道170号～市町界	1.5	(関空連絡道)	(関西空港)		
	堺市	(市)八幡三宝線	阪神高速大和川線三宝R～大阪臨海線	0.1	(阪神高速大和川線)	(堺泉北港)		
		(都)常盤浜寺線	大阪臨海線～(都)並松浜寺南町線					

:整備の望ましい路線(大阪府管理道路)
 :整備の望ましい路線(大阪府以外の管理道路)

この施策は、財政状況等に応じて見直されるものであり、目標年次に全て整備されるものではありません。

道路種別		
—	高速道路等	
—	一般国道	
—	主要地方道	
—	一般府道	
—	市道	
■	整備が望ましい路線	大阪府管理
■	整備が望ましい路線	大阪府以外の管理
●	整備が望ましい箇所	大阪府管理
○	行政の提供用地・施設	



この施策は、財政状況等に応じて見直されるものであり、目標年次に全て整備されるものではありません。

【 図 4 - 1 4 : 一般道路の整備が望ましい箇所及び路線 】

3) 走行誘導方策

貨物車交通を適切に誘導するための規制、情報提供や啓発活動等のソフト面の施策の検討を行います。下表に示す走行誘導方策を実行可能なものから実施していきます。

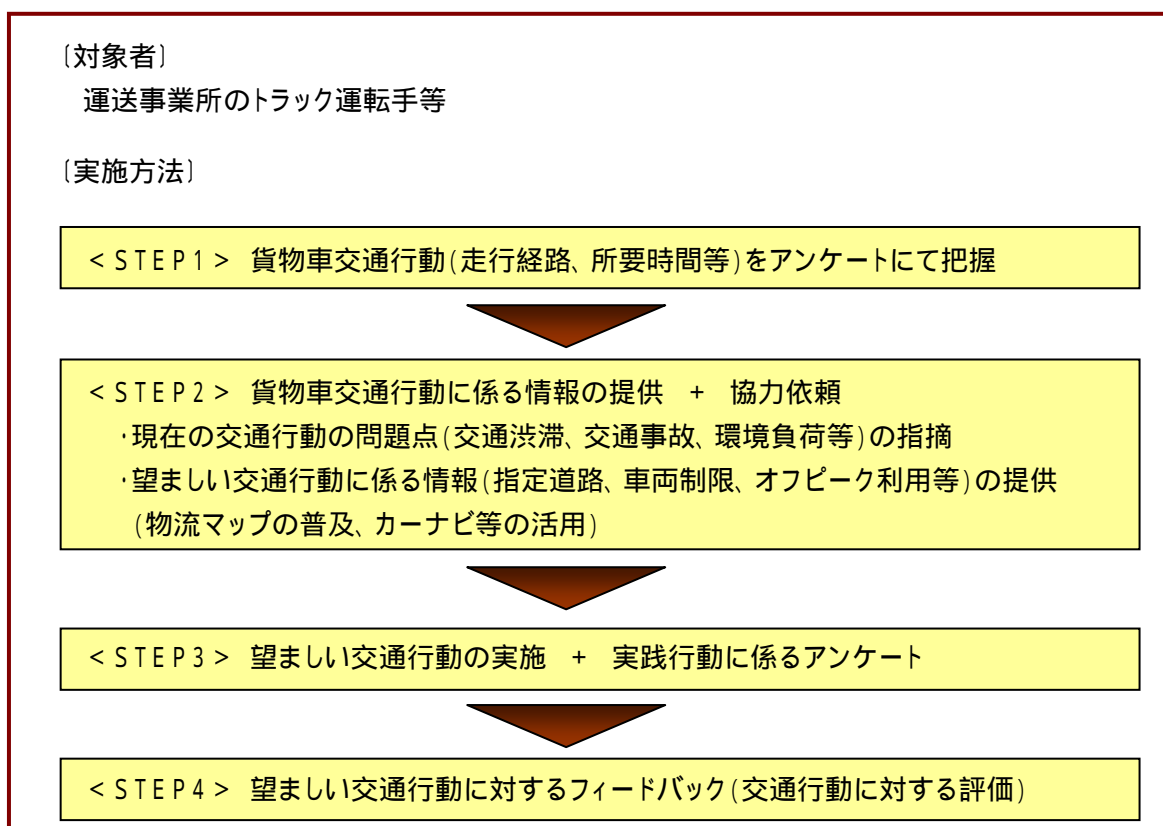
このような走行誘導方策が効果を発揮するためには、規制や情報提供等の行政サイドからのアプローチに加え、トラック運転手の意識や行動の変化が必要不可欠です。

近年、我が国ではモビリティ・マネジメント（MM）という、一人一人のモビリティ（移動）が社会にも個人にも望ましい方向に自発的に変化することを促すコミュニケーションを中心とした交通施策が導入され始めています。

そこで、トラックの望ましい走行誘導に向けて、規制や情報提供等を一方的に行うのではなく、どのような問題があり、解決するために何をしないとイケないのか、また具体的にはどのような行動をとるべきなのかということについて、双方向のコミュニケーションの場を通じて、トラック運転手等の自発的な変化を促すMMの取り組みを進めることとします。

【 表 4 - 1 4 : 走行誘導方策 】

分 類	走行誘導方策
a) 走行規制関連	a-1: 重さ指定道路の追加指定、指定解除(重さ指定)
	a-2: 車両制限(重さ規制、時間規制等)の設定
b) 総量抑制関連	b-1: モーダルシフトの促進
	b-2: 共同集配送・幹線共同輸送の促進
c) 利便性向上関連	c-1: 高速道路の有効活用(貨物車料金施策の導入、スマートIC の設置等)
	c-2: 時間帯の有効活用(オフピーク利用の促進)
	c-3: 走行帯の有効活用(貨物車優先レーンの設置)
d) 情報提供関連	d-1: 物流マップ(トラック運転手用地図)の普及
	d-2: カーナビ・携帯端末の活用(トラック用カーナビ等の開発)
	d-3: 道路情報板等の設置(走行誘導路線の表示等)
上記の貨物車交通に対するマネジメント施策のほか、旅客交通の対策をあわせて講じていく必要があります。	



【 図 4 - 1 5 : トラック運転手等に対するモビリティ・マネジメントのイメージ 】

a) 走行規制関連

a-1 : 重さ指定道路の追加指定、指定解除(重さ指定)

重さ未指定道路のうち追加指定が望ましい路線について、優先度の高いものから順次、追加指定を行います。また、重さ指定道路のうち指定解除が望ましい路線について、適宜適切に指定解除を行い、大型トラックの走行誘導を図ります。

a-2 : 車両制限(重さ規制、時間規制等)の設定

沿道住居系の生活道路等において、重さ規制(総重量3~8t未満のみ通行可)、通行時間規制(時~時のみ車両通行可)を行い、トラックの走行を一部抑制することにより、都市環境の改善を図ります。

なお、規制の設定、解除にあたっては、地域内の渋滞緩和、都市環境の改善に留意しながら、貨物輸送の効率化を目指すこととします。

指定道路内であることを示す標識



重さ制限



大型貨物自動車等通行止め



【 図4 - 16 : 重さ指定道路の標示 】

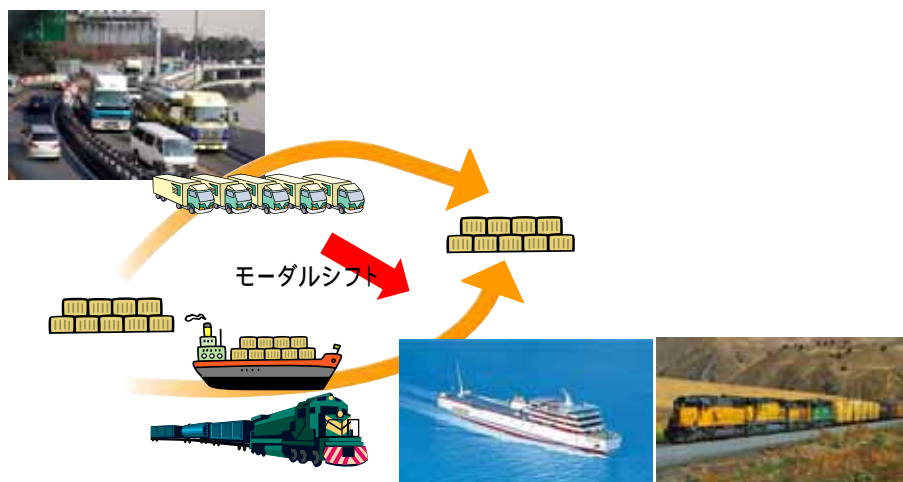
【 図4 - 17 : 車両制限標示 】

b) 総量抑制関連

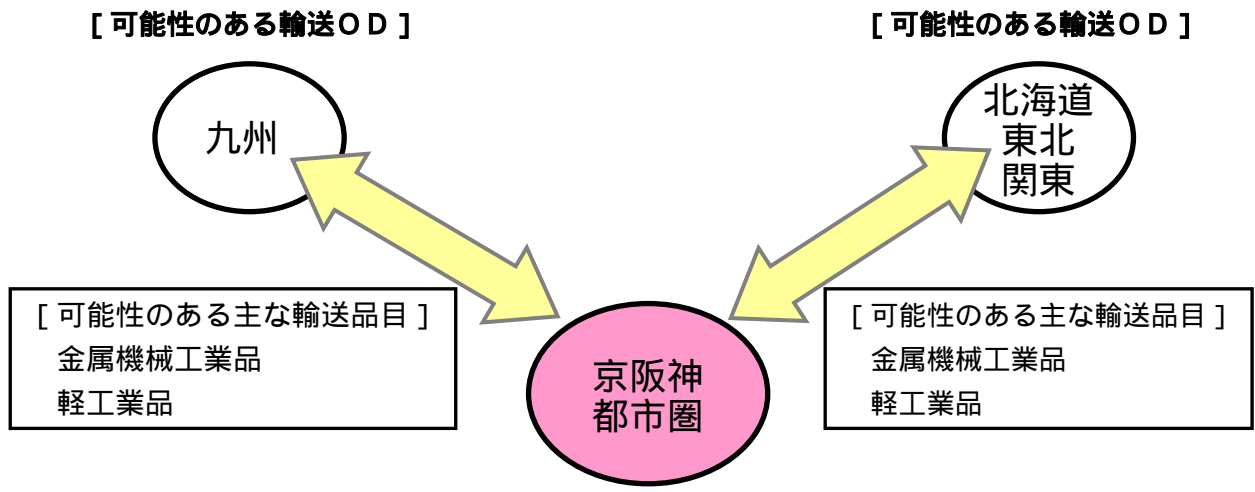
グリーン物流パートナーシップ推進事業等を活用しながら、輸送手段の変更、物流システムの合理化等により、貨物車交通量の総量削減を図ります。

b-1 : モーダルシフトの促進

幹線貨物輸送の輸送手段をトラックから海運や鉄道に変更することで貨物車交通量の総量を削減し、CO₂排出量の抑制、輸送効率の向上、道路混雑の解消が図られます。



【 図4 - 18 : モーダルシフトのイメージ 】

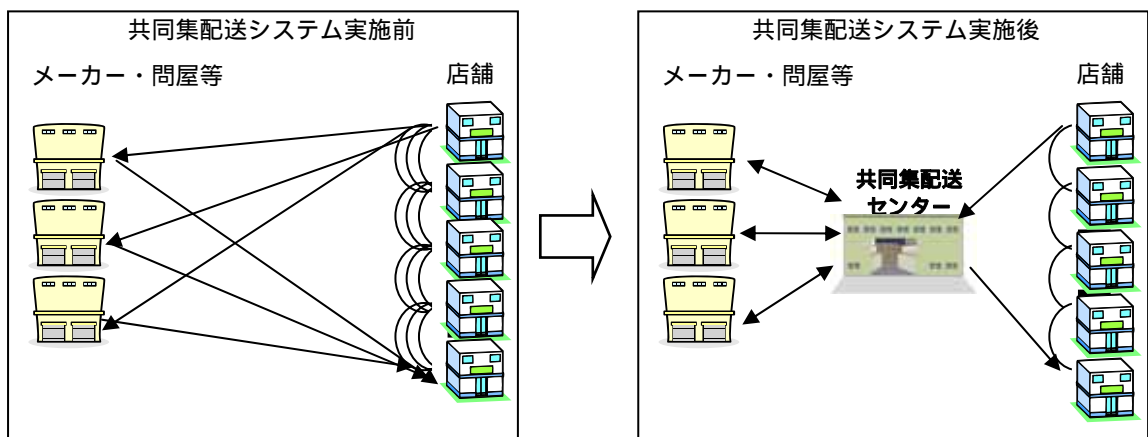


【 図 4 - 1 9 : 京阪神都市圏におけるモーダルシフトのねらい (輸送 O D ・ 輸送品目) 】

b-2 : 共同集配送・幹線共同輸送の促進

地区内の集配送において、複数の業者が共同集配送センターに集荷し、センター～目的施設を1台のトラックで複数業者の荷物を集配送することで地区内を走行するトラックの交通量を削減し、輸送の効率化、道路混雑の解消が図られます。

現在、顧客の在庫の軽減とコスト縮減に向けて、各地の物流事業者が連携し、フランチャイズ方式で荷物を輸送するジャストインタイム納品の取り組みが始まっています。これは、チャーター便の安全性・時間指定の効率性に、路線便の利便性・経済性を兼ね備えた輸送方法であり、従来の物流業界の常識を覆した取り組みです。



【 図 4 - 2 0 : 共同集配送のイメージ 】

c) 利便性向上関連

c-1: 高速道路の有効活用(貨物車料金施策の導入、スマートICの設置等)

貨物車料金施策、スマートIC等の高速道路の有効活用により、トラックの高速道路利用を促進し、輸送の効率化、一般道路の混雑解消や沿道環境の改善を図ります。

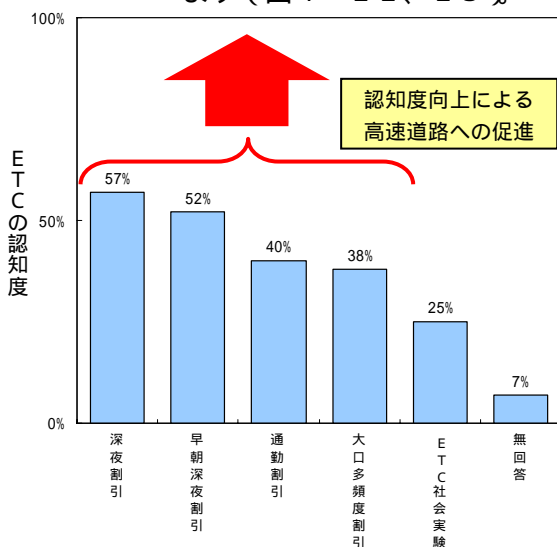
貨物車料金施策の導入

大型車に対する特定区間の料金割引制度等、高速道路の料金体系の弾力的な運用によって利用促進が図られるよう、高速道路会社と調整を行っていきます。

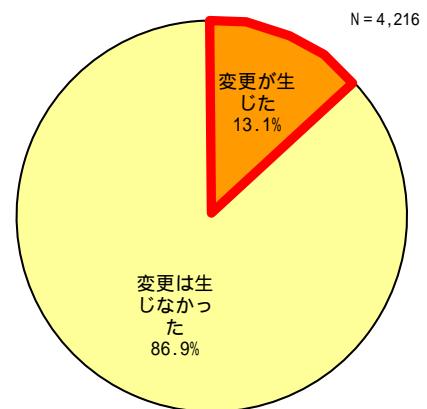
特に関西では、多様な有料主体が存在し対距離制と均一料金が混在する複雑な道路体系であるため、各種の料金割引社会実験の結果や物流の商慣行を十分に踏まえた上で、さらに貨物車の利用促進に向けた割引の拡充が望まれます。

一方、高速道路利用へのインセンティブとなるべきETC割引の認知度を見ると、「深夜割引」で57%、「早朝夜間割引」で52%、「通勤割引」で40%、「大口多頻度割引」で38%、「ETC社会実験」で25%となっており、ETC割引の認知度を向上し、高速道路利用を促進することが必要です(図4-21)。

また、ETC割引を利用している事業所では、13%がETC割引実験後に輸送に変化が生じており、変化の内容は「利用区間を延長・変更」が43%、「割引時間帯での高速道路利用に変更」が38%、「一般道路から高速道路利用への転換」が27%となっています(図4-22、23)。

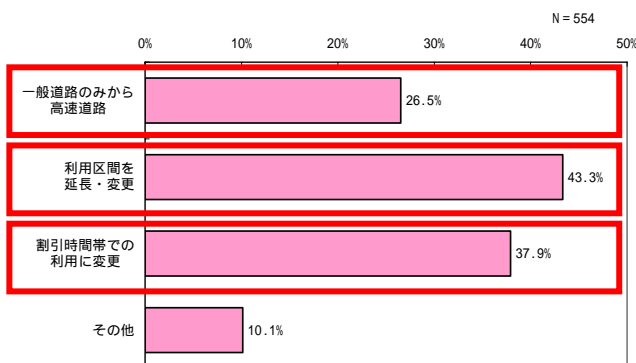


【 図4-21: ETC割引の認知度 】



資料: 物流基礎調査(意向アンケート)

【 図4-22: ETCの利用状況 】



資料: 物流基礎調査(意向アンケート)

【 図4-23: ETC認知度 】



【 図4-24: 貨物車料金施策のイメージ 】

スマートICの設置

スマートICは、高速道路のサービスエリア、またはパーキングエリアに設置するETC専用のインターチェンジのことで、従来のインターチェンジに比べ低コストで導入でき、高速道路の利用促進、一般道路の混雑解消や沿道環境の改善を図ることができます。

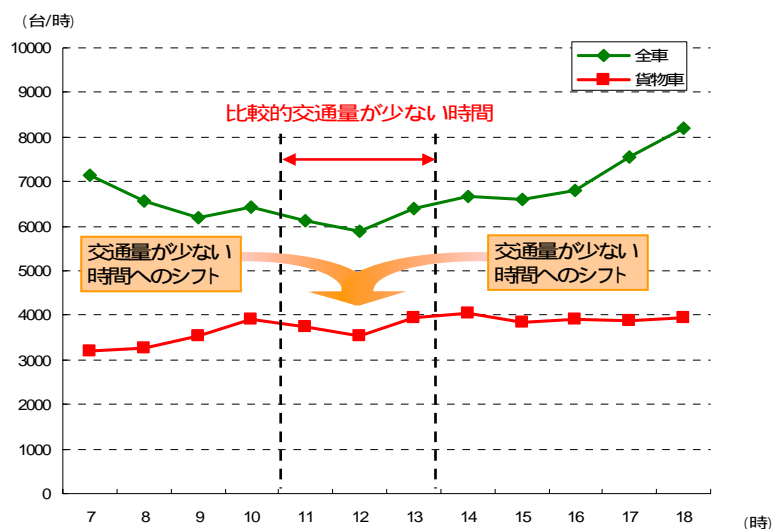
しかし、低コストであっても建設に費用を要することから、整備効果と財政状況を考慮しながら対象箇所の検討を行います。



【 図4 - 25 : 物流施設一体型スマートICのイメージ 】

c-2 : 時間帯の有効活用 (オフピーク利用の促進)

渋滞状況を提供するVICSやATISを活用し、渋滞している時間帯を避けたトラックの配送 (オフピーク利用) を行なうことにより、効率的な配送が可能になるとともにピーク時における走行の円滑化が確保されます。



【 図4 - 26 : オフピーク利用のイメージ 】

c-3：走行帯の有効活用（貨物車優先レーンの設置）

多車線の重さ指定道路において、中央分離帯寄りの車線を「貨物車優先レーン」とし、トラック走行の円滑化や沿道環境の改善を図ります。



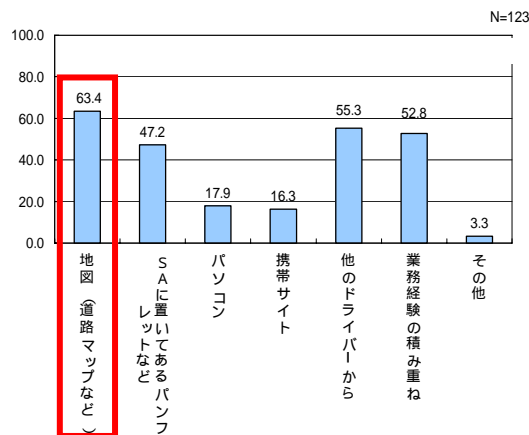
【 図4 - 27：貨物車優先レーンのイメージ 】

d) 情報提供関連

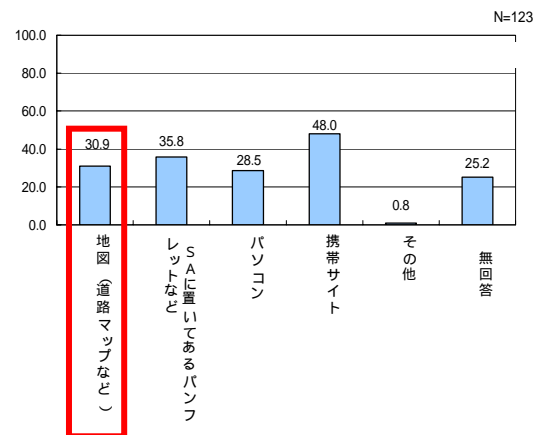
d-1：物流マップ（トラック運転手用地図）の普及

東大阪FQP協議会（P.95を参照）の物流事業者へのアンケート調査（2008年（平成20年）2月）によると、駐車休憩施設等の情報の入手方法は、地図（道路マップ等）によるものが最も多く、その充実の要望も携帯サイトやパンフレットとほぼ同様に大きくなっています（図4-28、29）。

トラック運転手を対象として、走行が望ましい路線、25t重さ指定道路、3～8t重量制限区間、トラック駐車可能施設、主要な物流施設等を記載した物流マップ（仮称）を作成し、幅広く広報を行い、トラックの走行性及びアクセス性の向上を促進します。



【 図4 - 28：情報の現在の入手方法 】



【 図4 - 29：今後充実してほしい方法 】



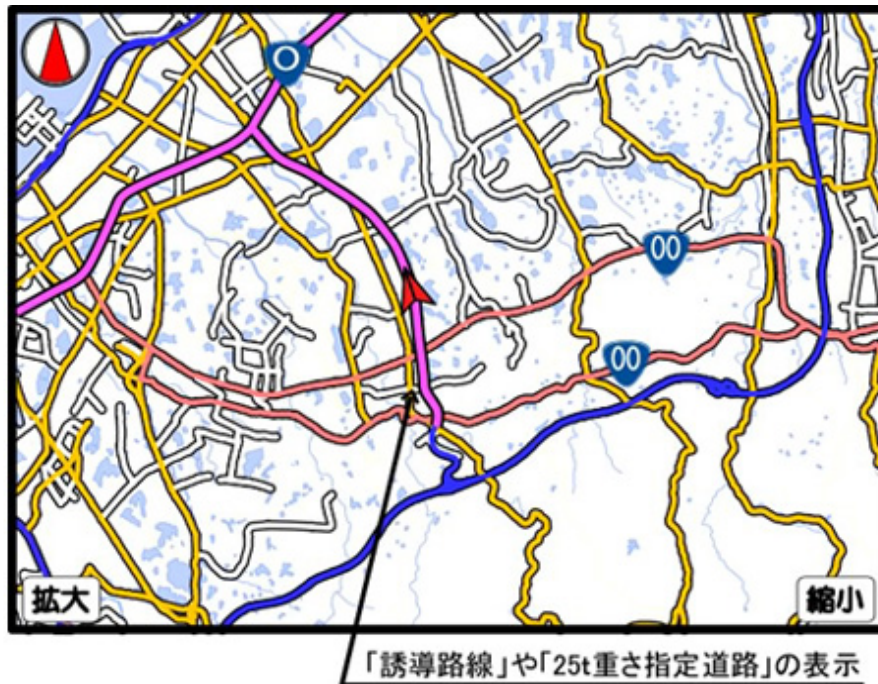
物流マップ（仮称）に掲載する情報

- ・ 道路情報... 指定道路、車両制限区間、渋滞箇所、事故危険箇所、公示箇所、トラック駐車可能施設 等
- ・ 物流拠点情報... 貨物船舶運航、貨物便フライト、貨物列車運行、特積トラック運行のスケジュール表 等

【 図4 - 30：物流マップ（仮称）のイメージ 】

d-2：カーナビ・携帯端末の活用（トラック用カーナビ等の開発）

トラック運転手を対象として、物流マップ（仮称）に掲載する情報を普及が進んでいるVICS（道路交通情報通信システム）やATIS（交通情報サービス）に掲載し、トラック運転手の走行ルートの設定や、走行中の経路選択に際しての情報とともに、トラック駐車施設の位置、規模などの情報提供を行い、トラックの走行性及びアクセス性の向上を促進します。



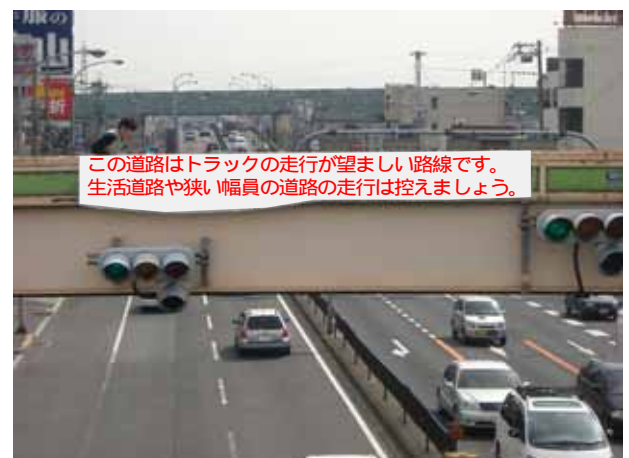
【 図4 - 3 1：トラック用カーナビのイメージ 】

d-3：道路情報板等の設置（走行誘導路線の表示等）

トラックの走行が望ましい路線や25t重さ指定道路等を表示した道路情報板等を設置し、周知を図ります。



【 図4 - 3 2：道路情報板での表示のイメージ】



【 図4 - 3 3：横断施設での表示のイメージ】

(3) トラック荷待ち駐車マネジメント

施策の目的

都市部ではトラックが駐車休憩できるスペースが少ないため、物流施設の集積地域において、荷物積み下ろしのための路上駐車（荷待ち駐車）が見られます。この路上駐車は、交通流を阻害し渋滞や事故等の原因にもなっており、交通渋滞、都市環境、交通安全面で問題が生じています。

ここでは、トラック荷待ち駐車に対するマネジメントとして、東大阪地域を対象に道路の未利用地等を活用した、主にトラックを対象とする駐車休憩施設（中環東大阪休憩所（北行））の整備（平成20年6月16日オープン）や東大阪FQP協議会による取り組みを示します。



【 図4 - 34 : 東大阪地域の大型トラックの路上駐車 】

施策の内容

中環東大阪休憩所（北行）



		既設パーキング(南行)	新設パーキング(北行)
収容台数	大型車	約 23 台	約 54 台
	普通車	約 100 台	約 33 台
利用時間		平日 9:30 ~ 16:30	全日 24 時間
主な施設		休憩所・トイレ	休憩所・トイレ・コンビニエンスストア
供用日		平成 7 年 4 月	平成 20 年 6 月

一部のエリアは、21時～5時閉鎖



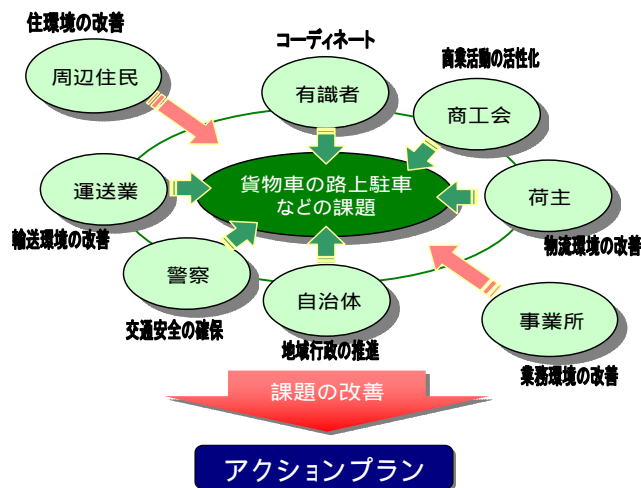
東大阪FQP協議会による取り組み

大型トラックの荷待ち、休憩のための路上駐車問題に対し、受け皿となる既存道路ストックを活用した駐車スペースの確保といったハード対策だけでなく、路上駐車への解消に向けた指導、啓発活動等のソフト対策の両面からの取り組みが必要です。

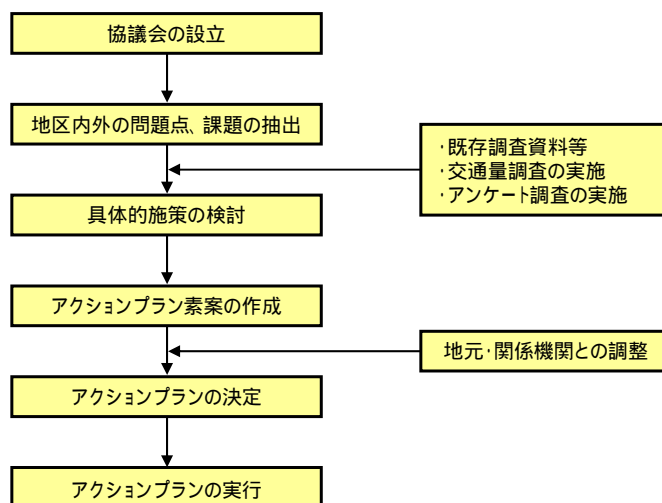
また、対策検討にあたっては、荷主、運送事業者、地方自治体、警察等の地域の関係者が協働し、地域住民の意見を踏まえた上で、関係者が自主的に取り組むことができる対策とすることが必要です。

FQP (Freight Quality Partnership) とは、物流に関する交通問題に対する理解を深め、物流の効率化を進めるとともに地域の環境や社会への懸念を解決するために、地域住民、荷主、運送事業者、自治体、警察等、幅広い利害関係者がパートナーシップの精神で調整、協力していく仕組みです。

東大阪地域の大型トラックの荷待ち、休憩のための路上駐車問題の解消のため、FQPの仕組みを取り入れ、学識経験者、大阪府、東大阪市、荷主、運送事業者から構成される東大阪FQP協議会を設立、運営し、2007年度(平成18年度)においてはアクションプランを策定、2008年度より各関係者がプランの実現に向けた取り組みを行っています。



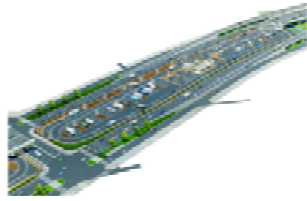
【 図4-35：東大阪FQP協議会の構成イメージ 】



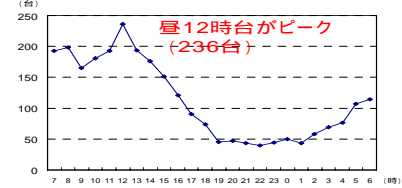
【 図4-36：東大阪FQP協議会の検討フロー 】

【表4-15：東大阪FQPのアクションプラン】

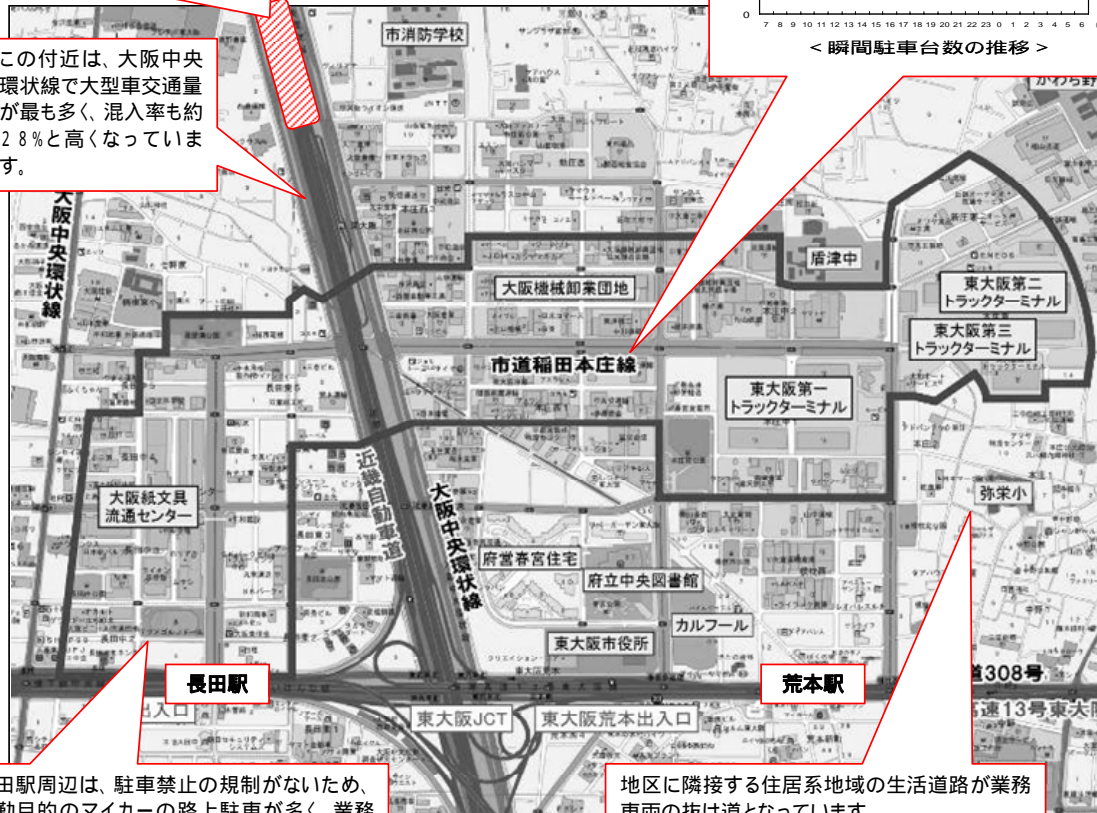
中環東大阪休憩所（パーキングエリア）は2008年6月に規模と利用時間を拡大し、リニューアルオープンしました。



地区内道路は、日常的に大型貨物車が多数路上駐車しています。また、ドライバーによるゴミやタバコのポイ捨ても課題となっています。



この付近は、大阪中央環状線で大型車交通量が最も多く、混入率も約28%と高くなっています。



長田駅周辺は、駐車禁止の規制がないため、通勤目的のマイカーの路上駐車が多く、業務車両の通行に支障となっています。



地区に隣接する住居系地域の生活道路が業務車両の抜け道となっています。

取り組みの基本コンセプト

<現在の地区のイメージ>

路上駐車が危険
ゴミが多く汚い
街灯が少なく暗い

<望まれる地区のイメージ>

緑あふれる“まち”
明るく魅力ある“まち”

アクションプラン (地域の幅広い関係者で構成する協議会において策定)

<p>< 1 トラックの路上駐車解消 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 駐車休憩施設の整備、社会実験の実施 ・ 啓発活動と取締り強化等 	<p>< 3 走行ルートマネジメント ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 生活道路への業務車両流入抑制等
<p>< 2 マイカーの路上駐車削減 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ モビリティマネジメントの推進 ・ 地元の合意形成に基づく駐車規制の強化等 	<p>< 4 地区の環境改善 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 道路緑化や美化活動の推進 ・ アイドリングストップの推進等

4 - 2 貨物車交通プランを取り巻く物流関連施策

貨物車交通プランを構成する具体的施策は、表4 - 16に示す物流に関する諸施策との連携を図ることにより、より実効性のあるものになります。適切な施策の組み合わせによって、貨物輸送の効率化と都市環境の改善を推進していきます。

(1) トラック走行マネジメントの主な連携施策

長距離幹線輸送に関しては、「グリーン物流パートナーシップ会議」等との連携により、トラックの総量抑制（モーダルシフト等）に取り組むことが必要です。

一方、地域内幹線輸送に関しては、「物流総合効率化法」等との連携により、トラックの総量抑制（物流拠点の集約化等）に取り組むことが必要です。

(2) トラック駐車マネジメントの主な連携施策

端末輸送に関しては、「都市内物流トータルプラン」(P.17～20を参照)等を参考にしながら、まちづくりや物流の商慣行等の観点から取り組むことが必要です。

(3) 土地利用に関する施策

土地利用に関しては、京阪神都市圏交通計画協議会にて策定した「京阪神都市圏物流ビジョン」の望ましい事業所立地のあり方を適宜踏まえることにします。

【表4 - 16：物流関連施策】

施 策	部 署
a) トラック単体関連	
a - 1：自動車NOx・PM法	大阪府環境農林水産部
a - 2：温暖化防止条例（自動車関係）	
a - 3：生活環境の保全等に関する条例（流入車対策）	
a - 4：グリーン化税制	大阪府総務部
b) 物流施設関連	
b - 1：貨物車交通マネジメントに関する調査検討費（～H20）	国土交通省近畿地方整備局
b - 2：先導的都市環境形成総合支援事業	
b - 3：物流総合効率化法	国土交通省近畿運輸局
b - 4：営業倉庫における省エネ設備・技術導入支援事業	
b - 5：夢洲におけるロジスティクスセンター構想	大阪市港湾局
b - 6：流通業務地区、流通業務団地	大阪府住宅まちづくり部
b - 7：産業集積促進税制（一部、倉庫のみ対象）	大阪府商工労働部
c) モーダルシフト関連	
c - 1：グリーン物流パートナーシップ会議	国土交通省近畿運輸局
d) 土地利用・まちづくり関連	
d - 1：京阪神都市圏物流ビジョン	京阪神都市圏交通計画協議会
d - 2：地域自立・活性化総合支援制度	国土交通省近畿地方整備局
e) 全般	
e - 1：国際物流戦略チームの取り組み	国際物流戦略チーム

(4) 物流関連施策の詳細内容

a) トラック単体関連

a - 1 : 自動車NOx・PM法

【車種規制】

大気汚染防止法により新車に対して全国一律に適応される自動車排ガス単体規制に加えて、対策地域内の本拠の位置を有しており既に使用されている自動車についても排出ガス規制を適応し、基準に適合しない自動車は、一定期間の猶予期間後、対策地域内に使用の本拠を置く（車検をとらす）ことができなくなります。

【特定事業者の義務】

対策地域に使用の本拠の位置を有する自動車を30台以上使用する事業者（特定事業者）は、自動車から排出される窒素酸化物（NO_x）及び粒子物質（PM）を抑制するために必要な計画である「自動車使用管理計画書」及びその実績報告である「自動車使用管理実績報告書」を知事等に提出することが義務づけられています。

対策地域

大阪府内の豊能町、能勢町、太子町、河南町、岬町、千早赤坂村を除く37市町村が対策地域です。

対象となる自動車

乗用車、貨物自動車、バス、特殊自動車（軽自動車、特殊自動車及び二輪を除く。）が対象です。

提出期限について

提出期限

- ・自動車使用管理計画書：特定業者に該当することとなった日から3ヶ月以内
- ・自動車使用管理実績報告書：毎年6月30日まで

提出先

「自動車運送業者」及び「第二種利用運送事業者」の方は近畿運輸局大阪運輸支局輸送部門

〒572-0846 寝屋川市高宮栄町12-1

TEL：072-822-6733（バス・タクシー関係）

TEL：072-822-5254（貨物関係）

URL：<http://www.kkt.mlit.go.jp/osirase/kengaku/keikakusyo.htm>

上記以外の業者の方は大阪府環境農林水産部環境管理室交通環境課自動車排ガス規制・指導グループ

〒540-0008 大阪府中央区大手前2-1-2 国民会館・住友生命ビル6階

TEL：06-6944-9251

URL：<http://www.epcc.pref.osaka.jp/kotsu/sidou/tokutei/index.html>

a - 2 : 温暖化防止条例 (自動車関係)

【特定事業者の義務】

府内全域に使用の本拠の位置を有する自動車を100台以上(タクシー事業者の場合は250台以上)使用する事業者(特定事業者)は、温室効果ガスや人口排熱を抑制するために、具体的な削減目標を設定し、その目標を達成するための対策を盛り込んだ「対策計画書」を知事に提出することが義務づけられています。

対象となる自動車

乗用車、貨物自動車、バス、特殊自動車(軽自動車、特殊自動車及び二輪を除く。)が対象です。

燃料使用量の把握が必要となる自動車

特殊自動車及び二輪を除く自動車。(軽自動車は対象となります。)

特定事業者について

自動車を100台以上使用する事業者のほか、以下の条件に該当する事業者も特定事業者となります。

府内において燃料並びに熱及び電気を合算したエネルギー使用量が、原油換算燃料等使用量で1,500kL/年以上の事業者。

24時間営業を常態としており、かつ、府内の事業者の合計エネルギー量が、原油換算燃料等使用量で1,500kL/年以上の事業者(コンビニエンスストア等)

提出先について

提出期限

- ・対策計画書：9月30日まで(3年毎に提出)
- ・実績報告書：毎年8月31日まで

提出先

大阪府環境農林水産部みどり・都市環境室 地球環境課 温暖化対策グループ
〒540-0008 大阪市中央区大手前2-1-7 大阪赤十字会館8階
TEL:06-6944-9207

ただし、自動車100台以上の項目のみで該当される事業者は

大阪府環境農林水産部環境管理室交通環境課自動車排ガス規制・指導グループ
〒540-0008 大阪市中央区大手前2-1-2 国民会館・住友生命ビル6階
TEL:06-6944-9251

a - 3 : 生活環境の保全等に関する条例 (流入車対策)

P.23の図2-23を参照

a - 4 : グリーン税制

環境に配慮した度合いにより自動車税の負担を軽減ないし重課するものです。

なお、自動車取得税についても、低公害車・低燃費車の取得に対する軽減措置を実施しています。

b) 物流施設関連

b - 1 : 貨物車駐車施設の整備等による交通円滑化支援制度について

貨物車交通マネジメントに関する検討調査経費

荷捌き駐車問題解決に当たってネックとなる関係者間での問題意識の共有、合意形成、中期的プランの策定などのマネジメントサイクルの構築を支援

理想的なサイクル

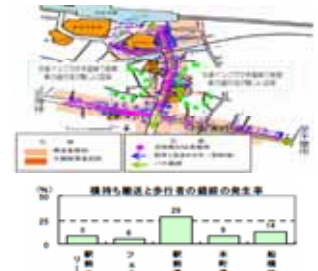
地元での問題意識 解決に向けた意識共有
社会実験等を通じた 施策のあり方の検討
施策の本格実施 評価システムの導入

実態調査、地元意識調査、中期的なプラン策定等の荷さばき駐車問題解決方策の検討経費を支援

<メニューの例>

実態調査

- 荷捌き駐車等の課題を抱える地域における搬入搬出物質量・発集位置・横持ち距離などの物流調査
- 自動車の交通量・歩行者数・導線等の交通調査の実施及びその調査結果の整理



【東京都市圏交通協議会資料】

地元意向調査

- 地域の関係者の意識調査及び改善意向調査(地元住民、商工会、物流事業者等を対象)

全世帯について	有	164	102	n=77
無	43	34	828	
凡 例	有	164	102	
	無	43	34	

発生している n=102 63.9%


発生していない 66.1%

地区における貨物車が原因となる交通問題(商店の意向)

【東京都市圏交通協議会資料】

中期的プランの策定

- 現状把握・課題の抽出を踏まえた調査検討会の設置
- 対応方針の策定
- 社会実験の実施・評価・再実施
- 地域ルールの導入、所要のハード整備



【千葉県柏市の事例】

b - 2 : 先導的都市環境形成総合支援事業

先導的都市環境形成総合支援事業 (平成20年度創設)

先導的都市環境形成総合支援事業の創設

《拠点の市街地等における地区・街区レベルの包括的都市環境対策》

地区・街区レベルにおいて、行政、民間事業者が行う事業・対策を包括的に定めた都市環境対策に関する計画を策定

計画においてCO₂など環境負荷低減効果等の目標を設定

環境貢献の高い計画に対して、包括的かつ集中的に支援

先導的都市環境形成促進事業

各種事業の特例

計画策定支援

エコまちネットワーク整備事業

コーディネート支援

緑地環境整備総合支援事業

社会実験・実証実験等

都市交通システム整備事業

当該事業の実施地域及び計画の認定要件のイメージ(案)

実施地域
現に高度な都市集積が図られている三大都市圏の既成市街地、近郊整備地帯及び政令市の区域。又は都市計画でスタープラン等において集約型都市構造を都市政策の方針としている都市圏における、当該方針を実現する上で拠点となるべき地域

計画の認定要件
「計画の先進性」及び「計画の目標」の2点から総合的に評価し、高い水準を満足すると認められる計画を認定
計画の先進性・・・「取組の包括性」及び「取組の先進性」
計画の目標・・・「CO₂排出量の削減効果」、「L74747」現象緩和効果、「都市環境改善効果」

計画事項(案)	計画の先進性	計画の目標
先導的都市環境形成計画 計画対象区域の選定 ・都市計画における地区の位置づけ ・計画対象区域の選定 ・計画策定主体及び構成員 都市環境負荷削減対策の概要 ・取組の概要 ・対策の包括性および実施主体 ・適用する支援制度 事業開始による環境改善の目標 ・CO ₂ 排出量の削減 ・ヒートアイランドの削減効果 ・都市環境改善効果	以下の2項目を満たす計画 取組の包括性 ・公民を問わない多様な主体による、少なくとも3以上の都市環境対策を含む計画であること 取組の先進性 ・他地区の参考となりうる、全国的な形地から先導的な取組を組み込むものであること ・対策の先進性、取り組み体制の先進性、費用負担構造の先進性 等	以下の3項目を総合的に評価 CO ₂ 排出量削減目標 計算手法が確立しているエネルギー分野等については定量的に、定量的な分析が困難な都市交通分野等については定性的に分析

先導的都市環境形成促進事業の概要

地区・街区レベルにおける包括的な都市環境対策を協力を推進するため、以下の3つのメニューからなる新たな支援制度を創設する。

計画策定費補助	社会実験・実証実験等実施費補助
概要：先導的な都市環境対策にかかる計画の策定費に対する補助 事業主体：地方公共団体 補助率：1/2	概要：先導的な対策の本格実施に先立ち必要な社会実験、実証実験等に対する支援 ・施設・機材の設置経費、調査経費、システム等検討経費 等 ・民間事業者等への普及啓発を図る各種のソフト活動にかかる費用 事業主体：地方公共団体、民間事業者、都市再生機構 等 補助率：地方公共団体、都市再生機構 1/2 民間事業者 1/3 (間接補助)
コーディネート事業費補助	
概要：関係主体の意向調査・合意形成や、各種事業の計画・進捗調整等に対する支援 ・調査委託等に要する経費 等 事業主体：地方公共団体、民間事業者、都市再生機構 等 補助率：地方公共団体、都市再生機構 1/2 民間事業者 1/3 (間接補助)	

5年間限定。

各種事業の特例

先導的都市環境形成計画を策定した地区においては、「エコまちネットワーク整備事業」、「緑地環境整備総合支援事業」、「都市交通システム整備事業」の3事業について、以下の特例の適用が可能となります。

エコまちネットワーク整備事業

【地区要件の追加、補助対象施設の拡充】
エネルギー一貫利用のさらなる推進を図るべく、事業実施地区に「先導的都市環境形成計画」策定地区をエネルギーとともに、都市計画に位置づけられた地域冷暖房施設を補助対象施設に追加。

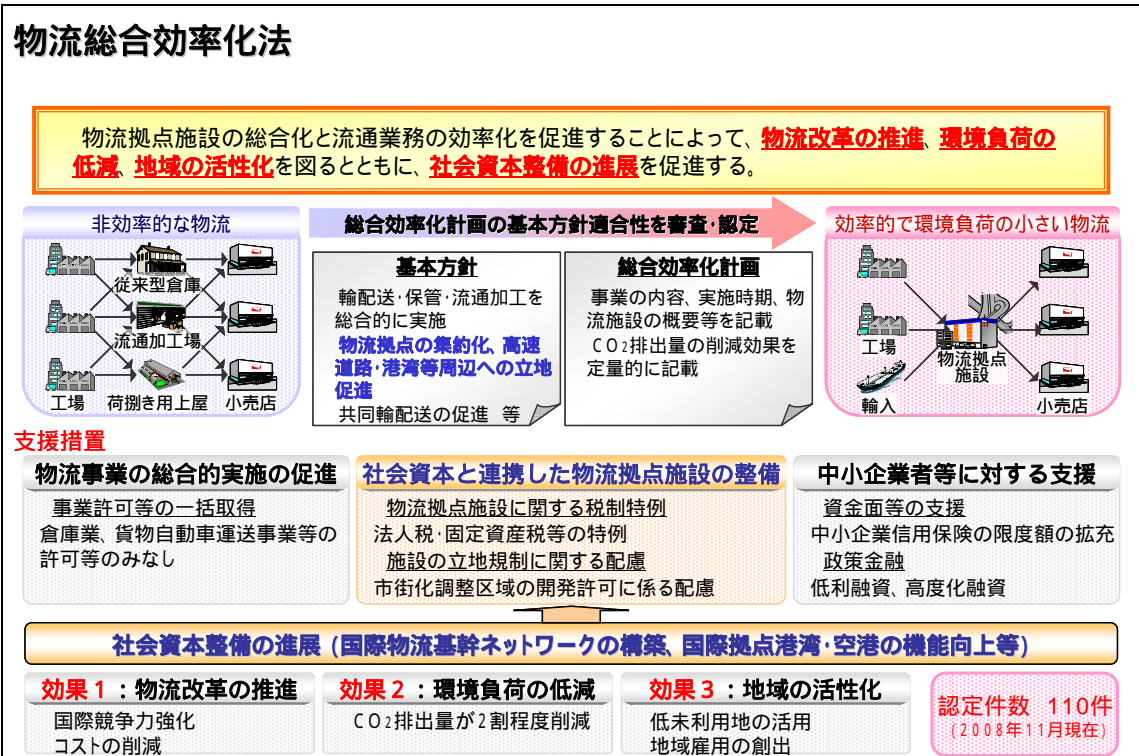
緑地環境整備総合支援事業

【民間事業者を事業主体に追加】
街区全体で総合的かつ重点的な緑化を推進すべく、民間事業者等が行う、高木を含む緑率が80%以上で緑化面積が500㎡以上の緑地公園として認定するものの整備に対して支援。

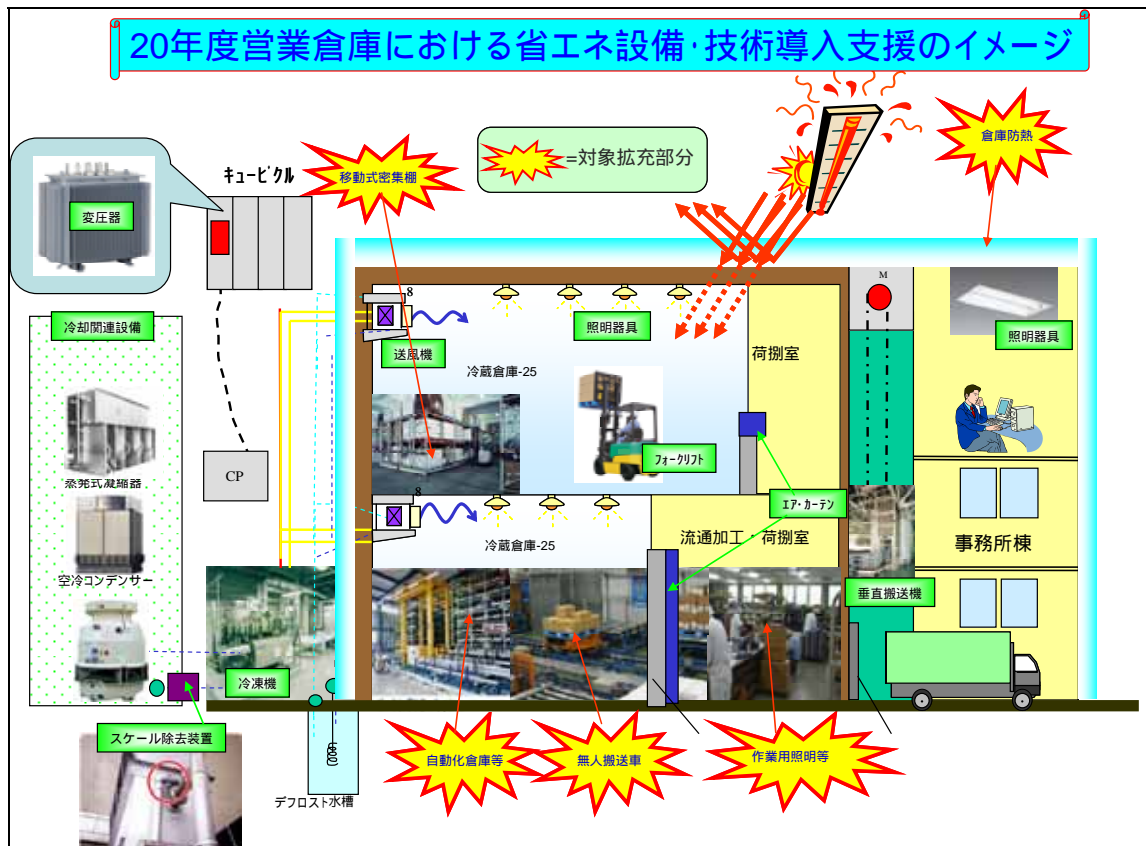
都市交通システム整備事業

【地区要件の追加】
地区要件に、「先導的都市環境形成計画」策定地区を追加し、自動車から公共交通等への利用転換など、省CO₂型の都市づくりに資する都市交通施策に関する取組の推進に必要な公共交通の施設や駐輪場等、都市の交通システムの整備に対して支援。

b - 3 : 物流総合効率化法



b - 4 : 営業倉庫における省エネ設備・技術導入支援事業



b - 5 : 夢洲におけるロジスティクスセンター構想

スーパー中樞港湾の対象である夢洲コンテナターミナルと一体利用が可能な背後エリアにおいて、産業・物流拠点を形成し、荷主等が要請するグローバルなSCM(サプライチェーン・マネジメント)の構築を支援していきます。



b - 6 : 流通業務地区、流通業務団地

都市計画(流通業務地区、団地)に基づき都心の外周部に流通業務施設の集約的な立地を実現させ、都心に流入する物流交通や、交錯輸送を抑制することにより、都市における流通機能の向上及び道路交通の円滑化を図るものです。

b - 7 : 産業集積促進税制(一部、倉庫のみ対象)

大阪府内の一定地域(第一種産業集積促進地域及び第二種産業集積促進地域)における家屋及びその敷地となる土地の取得に係る不動産取得税を軽減します。

c) モーダルシフト関連

c - 1 : グリーン物流パートナーシップ会議

グリーン物流パートナーシップ会議の概要

運輸部門は、日本のCO2排出量全体の約20%を占めており、日本全体のCO2排出量削減を進めるためには、**運輸部門、ひいては物流部門における削減が必要不可欠。**

物流部門におけるCO2排出量削減プロジェクトを実現するには、荷主、物流事業者単独によるものだけでなく、それぞれが互いに知恵を出し合い、**連携・協働すること(パートナーシップ)が必要。**

グリーン物流パートナーシップ会議 (世話人：一橋大学 杉山学長) 平成17年4月設立

主催：JILS・日本物流団体連合会・経済産業省・国土交通省 協力：日本経済団体連合会

約3,000の企業・団体等が会員登録
(H20.12現在)

会員 物流事業者・荷主企業・各業界団体・シンクタンク・研究機関・地方支分部局・地方自治体・個人 等

政策企画委員会

グリーン物流パートナーシップ会議全体のマネジメント
企業啓発や広報戦略等に関する政策的な観点からの企画・立案

事業推進委員会

ソフト支援事業・普及事業の選定(推進決定)、表彰案件の選定
推進決定事業のフォローアップを通じた政策提言

平成20年秋より組織改編

グリーン物流パートナーシップ会議の活動内容

荷主・物流事業者の協働によるCO2排出削減プロジェクトへの支援

普及事業【設備導入補助】(補助率1/3・NEDO)
CO2排出量削減を実証的に行う事業を支援



トラック輸送効率化(共同輸送等)



鉄道・海運へのモーダルシフト



拠点的による物流効率化



CO2排出量算定方法の標準化

- ・「ロジスティクス分野におけるCO2排出量算定方法共同ガイドライン」を作成。

グリーン物流の普及拡大に向けた広報・企画等

- ・シンボルマーク・ロゴマークの作成。
- ・優良事業への大臣表彰制度を創設。
- ・「グリーン物流パートナーシップ会議」を開催、優良事例の紹介や優良事業者への表彰式を実施。



d) 土地利用・まちづくり関連

d - 1 : 京阪神都市圏物流ビジョン

事業所/企業の立地意向・特性を踏まえた立地・機能配置に関する都市圏の将来像

■ 現在の事業所の立地状況をベースとして、事業所の移転・新設の立地意向、高速道路の整備計画、工業団地等の立地状況等を踏まえて、京阪神都市圏における望ましい事業所立地のあり方を提案する。以下に想定イメージを示す。

< 播磨臨海地域 >

- ・ 港湾へのアクセス性を重視する製造業
- ・ 国内輸送における船舶利用を行う事業所
- ・ 一定以上の面積が求められていることから、用地確保コストが高いため助成・優遇が重要

< 大阪湾岸地域 >

- ・ 港湾へのアクセス性を重視する製造業・倉庫業
- ・ 国際物流を主とする事業所
- ・ 国際物流を支援する高速道路ネットワーク整備が求められる
- ・ 用地確保コストが高いため助成・優遇が重要

< 大阪市周辺地域 >

- ・ 物流機能や製造機能よりは事務機能・営業機能が求められている
- ・ 敷地面積は他地域に比べて少ないが、単価は必然的に高くなる
- ・ 新旧のオフィスビル・商業地域の混在等を踏まえた都市内機能の再配置が重要

< 京阪地域 >

- ・ 高速道路ネットワークの充実から都市圏外や都市圏内の滋賀～京都～大阪を結ぶ輸送を行う倉庫業
- ・ 必要とする敷地面積は比較的小規模
- ・ 周辺一般道路が渋滞することから、高速道路 I C へのアクセス性の確保が重要

< 新名神沿線地域 >

- ・ 広い敷地を必要とする製造業
- ・ 国土軸上の広域的な都市圏外との輸送を行う事業所
- ・ 事業所の立地を促進する用途地域指定や用地整備、高速 I C へのアクセス道路整備が重要

< 京奈和自動車道沿線地域 >

- ・ 広い敷地を必要とする製造業
- ・ 都市圏外、特に東日本との輸送を行う事業所
- ・ 事業所の立地を促進する用途地域指定や用地整備、高速 I C へのアクセス道路整備が重要

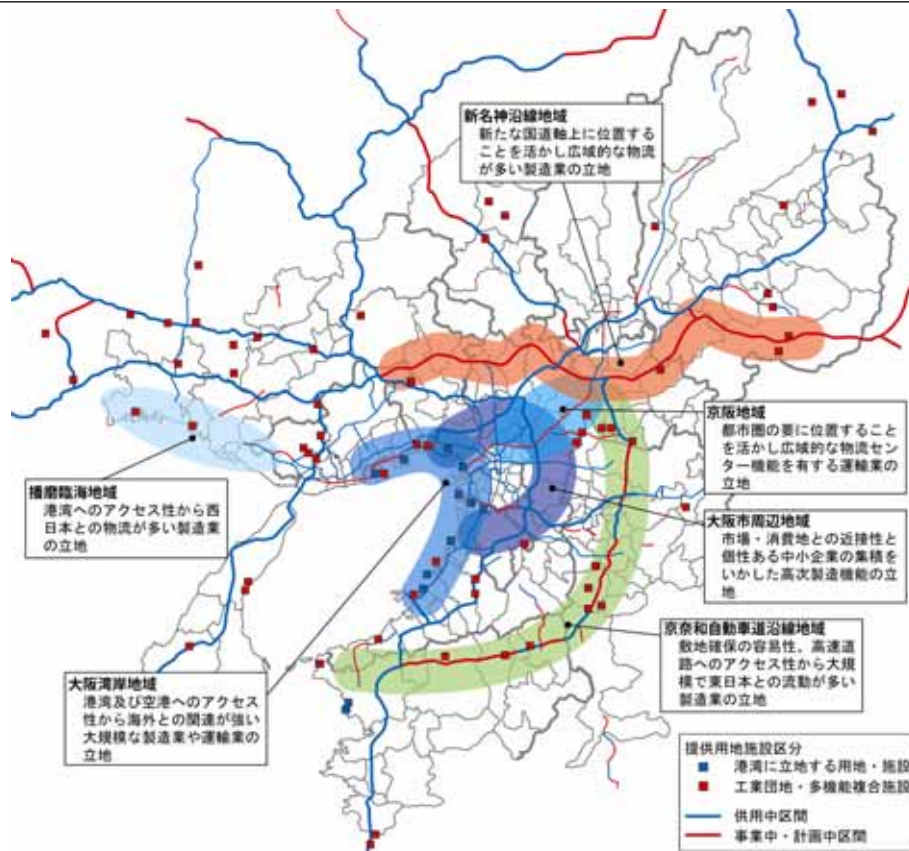
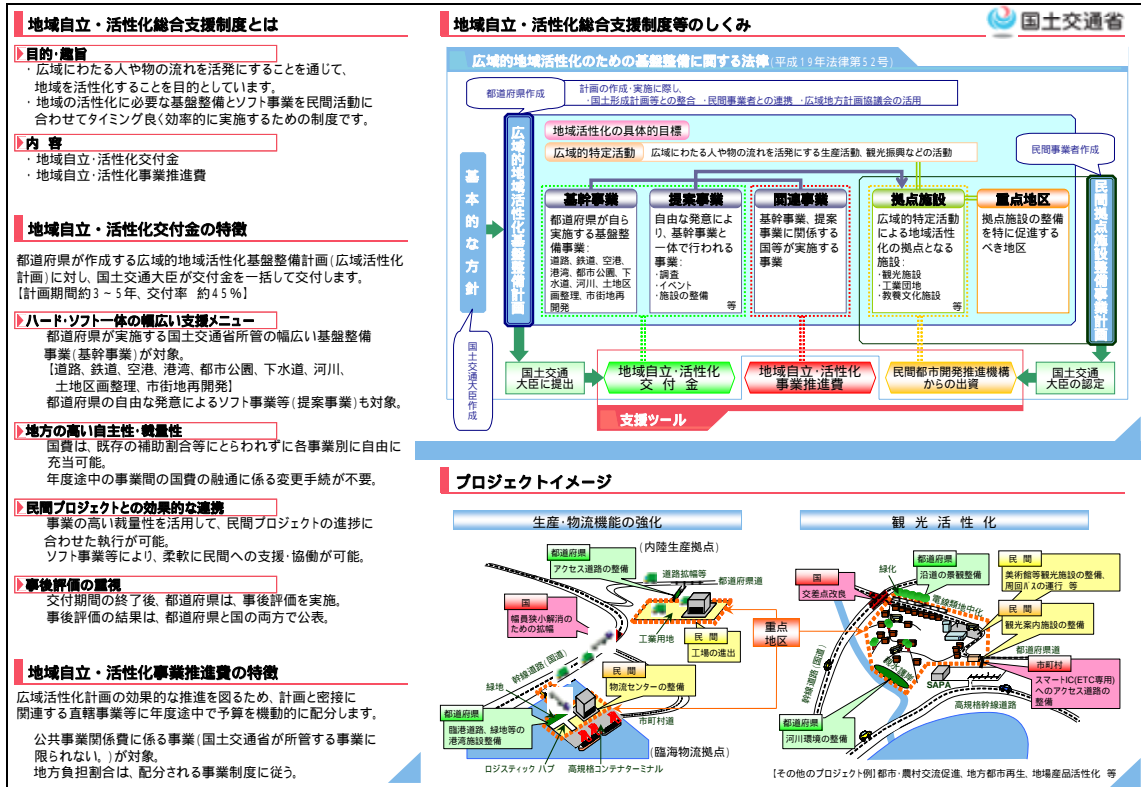


図 京阪神都市圏の望ましい事業所立地のあり方(案)

d - 2 : 地域自立・活性化総合支援制度



e) 全般

e - 1 : 国際物流戦略チームの取り組み



国際物流戦略チームの今後の取り組み(案)

「国際物流戦略チーム 提言2007」等に基づくこれまでの取り組みにより、港湾、空港、道路等のインフラの整備が進み、「パナベイ」と総称される大阪湾ベイエリアに企業立地が進展する一方、その後の動きとして、サブプライムローン問題に端を発した世界経済の急激な変化や、「21世紀環境立国戦略」等において地球温暖化問題への対応として低炭素社会実現という国の基本方針の明確化がなされた。
以上を踏まえ、今後の取り組みとして、提言2007についてこれまでの問題点を早急に検証し、更なる推進を図るとともに、低炭素社会実現に向けた新たな取り組みを推進する。

1. 提言2007の更なる推進

①港と港の連携

○環瀬戸内海国際物流ネットワークの構築(3地域国際物流戦略チームシンポジウム共同開催)

地理的・経済的に繋がりの深い環瀬戸内海において各々の地域の活性化を目的とし、環瀬戸内海諸港の連携を強化するため、関西、中国、四国の国際物流戦略チームが連携し、内航フィーダー輸送の活性化等の具体的な施策を展開する。

○環日本海側諸港の地域活性化に向けた連携・取り組み

環日本海諸港の将来的な対岸諸国との貿易拡大を見据え、各々の地域の特性を活かした環日本海物流の活性化のため、シンポジウムの開催により機運を高めるとともに、シベリア・ランド・ブリッジの活用等や具体的な連携施策を実施する。

○大阪湾ベイエリア活性化方策の立案・ポートオーソリティに向けた検討

大阪湾ベイエリアの活性化のため、企業の立地促進に向けた土地需要・利用方策、国際物流の効率化方策、広域連携方策について検討する。また、利用者の視点に立ったポートオーソリティに向けた検討を行う。

○港湾活動の事業継続計画(BCP)の策定

関西の災害時における国際物流機能確保のための、事業継続計画(BCP)策定に向けた取り組みを進め、関西の国際物流の信頼性を向上する。

○スーパー中核港湾プロジェクトの推進

平成21年度大水深コンテナターミナルの供用に合わせて、スーパー中核港湾プロジェクトの充実・深化をさらに進めていくため、3年限定で目標達成型の官民共同の総合的集中改革プログラムを実施する。

○手続きの一元化・IT化

各港での手続きの標準化、様式の統一及びシングルウィンドウシステムと連携した手続きの電子化を進めるとともに、コンテナターミナルの出入管理システムの構築及び「大阪湾ポータルサイト」等の利用者への一元的な情報の提供を推進する。

○海上輸送の連携

環境にやさしいモーダルシフトを推進するために、「グリーン物流パートナーシップ推進事業」を実施するとともに、内航フィーダー輸送の活性化、港運はしけを活用したコンテナ輸送の効率化を行う。

1

国際物流戦略チームの今後の取り組み(案)

②港と道路の連携

○道路ネットワークの充実

阪神港や関西国際空港が持つ広域的な背後ネットワークの接続による国際競争力強化および関西の産業、経済および都市の再生のため、新名神高速道路、第二京阪道路、大阪湾岸道路西伸部、都市再生環状道路(大和川線、淀川左岸線Ⅰ期・Ⅱ期、淀川左岸線延伸部)、京奈和自動車道、名神湾岸連絡線や京都縦貫自動車道等の京阪神地域の広域幹線道路の整備促進及び計画を具体化する。

○高速道路料金の引下げ

既存高速道路ネットワークの効率的活用による物流の効率化、都市部の深刻な渋滞の解消等を図るため、料金社会実験等の結果を踏まえた効果的な料金施策を実施する。

③海港と空港の連携

○24時間空港を活かした効率的な物流システムの構築

深夜早朝における更なる便数拡大と就航地点拡大を図り、完全24時間空港を活かした効率的な物流システムの構築に向け、農水産物物流ネットワークの確立検討モデル等の取り組みを実施する。

2. 新たな取り組み

低炭素社会の実現に向けた国際物流の展開

○低炭素型国際物流システム検討WG(仮称)の設立

持続可能な社会の実現を目指し、環境に配慮した低炭素社会を実現するため、国際物流においても取組を着実に実施していく必要があるため、新たなWGを設置し、具体的な施策の検討を行う。

2