

参考資料

走行誘導方策(ソフト対策)事例	1
小型トラック荷捌き駐車マネジメント	4
大阪シティロジスティクス研究会	11
荷主・物流事業者関連団体からの要望	13
都市における貨物交通施策・旅客交通施策の考え方	17
用語解説	18
出典一覧	21
「貨物車交通プラン(案)」に対する府民意見等の募集結果について	22

走行誘導方策(ソフト対策)事例

総量抑制関連	モーダルシフトの促進							
施策の概要								
事業者	荷主	味の素株式会社						
	物流	味の素物流株式会社						
取組の開始時期	平成15年9月～							
取組の種類	トラック → 鉄道							
取組の内容	31ft鉄道用コンテナの導入によるトラック輸送からのモーダルシフト。 区間：(1)川崎市→西宮市 (2)高槻市→川崎市の往復運行。 日本石油輸送(株)が8基31ft鉄道用コンテナを制作、全国通運(株)にリース形式で貸与し、味の素(株)が優先的に利用することで、モーダルシフトを実現。							
取組後の輸送事業者	味の素物流株式会社(元請) 全国通運株式会社(受託)							
輸送品目	加工食品							
貨物量(t/年)	3,187t/年(高槻市→川崎市)							
輸送区間	取組前	大阪府高槻市～(トラック 552.0km)～神奈川県川崎市						
	取組後	大阪府高槻市～(トラック 10.0km)～大阪貨物ターミナル駅 ～(鉄道 553.0km)～東京貨物ターミナル駅 ～(トラック 10.0km)～神奈川県川崎市						
CO2排出量	取組前	306.1 t-CO2/年	取組後	48.1 t-CO2/年	削減量	258.0 t-CO2/年	削減率	84.3%

→ 取組前
 → 取組後

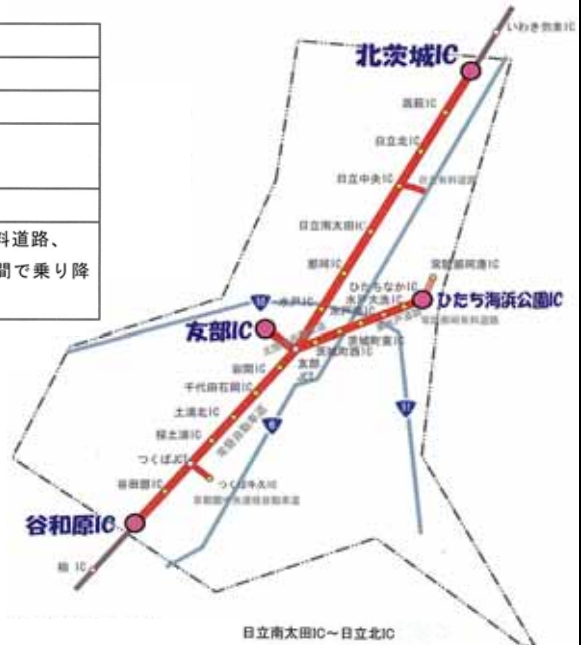
利便性向上関連 茨城県常盤道・北関東道・東水戸道路(大型車・特大車の料金割引社会実験)

実験の目的

- 茨城県内の常盤道等の大型車、特大車の料金割引を行うことで、貨物輸送の高速道路利用を促し、一般道路の環境負荷の軽減を図る。
- 今後の常陸那珂港を利用する大型車交通の増加に対して、実験結果をもとに高速道路の利用可能性を検証する。

【実験の内容(茨城県内高速道路トクトク大実験)】

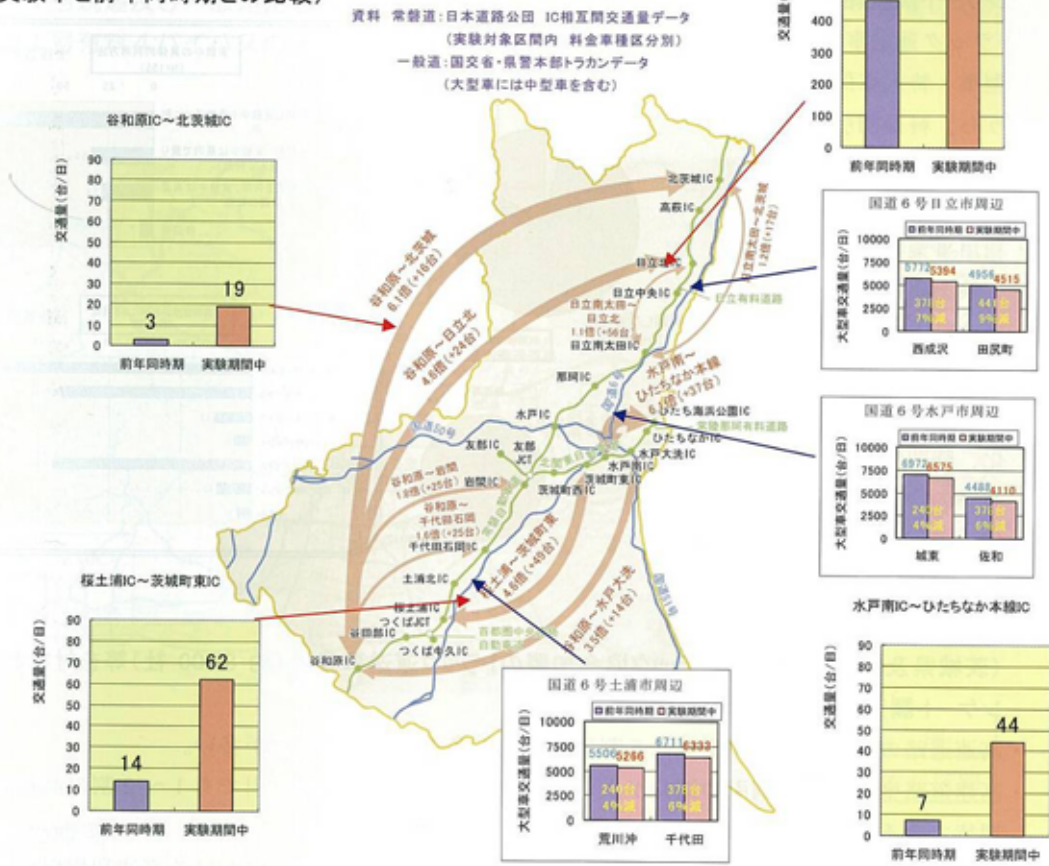
項目	内容
期間	H16年3月1日(月)0時~3月14日(日)24時
時間	24時間
内容	大型車、特大車の料金割引(中型車料金と同額) ※料金別納割引、ETC前払割引との併用も可能
割引率	大型車:約25% 特大車:約55%
割引対象	常盤道、北関東道、東水戸道路、圏央道、常陸那珂有料道路、日立有料道路において、茨城県内のインターチェンジ間で乗り降りした場合に限り割引



【実験の結果】

- 国道とのアクセスが比較的良好な水戸南~ひたちなか本線、桜土浦~茨城町東での増加が目立ち、一般道の混雑回避等による利用と考えられる。
- 料金割引を受けるための県境IC(谷和原、北茨城)の出入交通量も増加し、それとともに谷和原~北茨城・日立北・水戸大洗間での利用が増加。

＜県内高速道路のIC相互間交通量の変化＞
(実験中と前年同時期との比較)



情報提供関連	トラックルートマップ
施策の概要	トラックの運転手のために通行規制や大型車が利用しやすいルート等を示した道路地図。

【地図名】

トラックマップ(全日本/通行規制道路地図)

【発行所】

昭文社

【主な内容】

2トン車・4トン車・11トン車それぞれの車種ごとに、通行止め区間を明示している。また、普通・大型各種トラックが、各々通行可能か否かがわかるよう、「重さ指定道路」や「高さ指定道路」などの通行規制情報や流通団地・工業団地等を詳しく表示することなどにより、効率的運行ルートの選定に役立つよう編集されている。



- | | | |
|----------|----------|-----------|
| 車両通行止 | 異常降雨時通行止 | 車両高さ制限 |
| 総重量制限 | 重さ指定道路 | 危険物積載車通行止 |
| 幅・長さ制限 | 高さ指定道路 | 大型車通行止箇所 |
| 大型車通行止道路 | | 通行規制箇所 |

地図使用承認 © 昭文社第 09W012 号

小型トラック荷捌き駐車マネジメント

施策の目的

小型トラック（積載量3t未満）は、トラック全体の約8割を占めており、主に商業店舗や住居への端末輸送を担っているため、大阪府内の道路をくまなく走行しています。小規模店舗や雑居ビル等が集積する地区では、施設内での荷捌きスペースの確保が困難なため、通常、道路上で荷捌きが行われており、交通渋滞、都市環境、交通安全面で問題が生じています。

2006年（平成18年）6月の改正道路交通法の施行にともない、大手の物流事業者等では駐車場確保や二人乗務体制導入による対応がなされていますが、都心部を中心として、荷捌き駐車スペースの不足をはじめ荷捌きに係る問題が顕著となっています。

荷捌き駐車対策は、都市物流トータルプランに示す取り組み手順（本編P.17の取り組み手順を参照）に沿って、荷主、物流事業者、地元商店街のニーズを踏まえた上で、施策検討を行う必要があります。

施策の考え方

荷捌き駐車対策は、大別すると、都心部の大規模ビルの集積地区と衛星都市の小規模店舗の集積地区での取り組みに分けられます。

都心部の大規模ビルの集積地区における取り組みとしては、大阪駅前のダイヤモンド地区内の荷主をはじめ物流事業者、大阪市、大阪府等の幅広い関係者で構成する委員会を設置し、とりまとめられた「都市部における荷捌き駐車対策のための手引き作成調査 報告書（平成20年3月）」（近畿トラック協会）を参考とすることとします。

一方、衛星都市の小規模店舗の集積地区の取り組みとしては、現在のところ、衛星都市での荷捌き駐車対策のニーズは見られないため、事例を示すまでに留めることとします。

荷捌き駐車対策事例




他都市における取り組み事例も踏まえ、ソフト対策を中心に、以下のような荷捌き駐車対策のメニューが考えられます。


【 表：荷捌き駐車対策事例 】

大分類	小分類	概要	備考	
荷捌き駐車スペースの確保	施設側での荷捌き駐車スペースの確保	荷捌き駐車場の附置義務	事例	
	路外における荷捌き駐車スペースの確保	路外荷捌き駐車場の整備	高架下空間など公共用地の活用	事例
		既存の民間駐車場等の活用	民間コインパーキングを活用した路外荷捌き駐車場への転換	事例
		道路横断面構成の変更等による貨物車用駐車スペースの確保	トラックベイの設置やパーキングメーターの活用等	事例
	路上における荷捌き駐車スペースの確保	駐車実態、地元要望等を踏まえた荷捌き車両に対する駐車規制の適正化	荷捌き車両を対象とした時間限定の駐車規制の解除	事例
路上における荷捌き駐車解消	トラックドライバーへの情報提供	駐車場情報システムの高度化利用	携帯端末等への荷捌き駐車スペースの満空情報等の発信	事例
	規制強化	路上駐車取締りの強化・徹底	周辺地域における路上駐車取締りの強化・徹底	
荷捌き車両の削減	物流活動の効率化	共同集配送システムの構築 (共同集配送センターの整備等)	共同集配送システムの組織化	事例

事例	荷捌き駐車場の附置義務条例					
施策の概要	ある一定規模の建築物の新築や増築に際し、その建築物又は敷地内に駐車施設の設置を義務付けるもので、建築物周辺の駐車秩序を確立し、道路交通の円滑化を図り、もって市民の利便に資するとともに、都市機能の維持及び増進に寄与するものです。					
政令指定都市における荷捌きに関する附置義務条例の制定状況						
政令指定都市	施行年月	荷捌きのための駐車施設の付置				
		対象区域	建築物の規模 (特定用途)	駐車マスの規模		
				幅	奥行き	有効高さ
札幌市	平成 14 年 1 月	駐車場整備地区	2,000 m ² 以上	3.0m 以上	7.7m 以上	3.0m 以上
仙台市	平成 19 年 4 月	駐車場整備地区	4,500 m ² 以上	3.0m 以上	7.7m 以上	3.0m 以上
さいたま市	平成 13 年 5 月	駐車場整備地区	2,000 m ² 以上	3.0m 以上	7.7m 以上	なし
横浜市	平成 19 年 12 月	駐車場整備地区 商業地域 近隣商業地域 周辺地区 自動車ふくそう地	3,000 m ² 以上	3.0m 以上	7.7m 以上	3.0m 以上
名古屋市	平成 17 年 4 月	駐車場整備地区 商業地域 近隣商業地域	1,500 m ² 以上	3.0m 以上	7.7m 以上	3.0m 以上
大阪市	平成 16 年 4 月	駐車場整備地区 商業地域 近隣商業地域 周辺地区	2,000 m ² 以上	3.0m 以上	7.7m 以上	3.0m 以上
福岡市	平成 13 年 5 月	駐車場整備地区	2,000 m ² 以上	3.0m 以上	7.7m 以上	3.0m 以上

事例	高架下空間など公共用地の活用	
施策の概要	高架下、公園などの公共用地を活用して、荷捌きのための駐車スペースを確保するものです。	
【場所・地区】 金沢市片町地区		
【開始時期】 平成 7 年 3 月		
【主体】 金沢市		
【施策内容】 金沢市が、市営公園内に「片町広場荷捌き駐車場」を設置したものを。		
<ul style="list-style-type: none"> ・利用時間：9～20 時 ・利用料金：無料 ・駐車台数：5 台 ・管理体制：管理人常駐 		
		

事例	民間コインパーキングを活用した路外荷捌き駐車場への転換
施策の概要	民間のコインパーキングの一部を、荷捌きのための駐車スペースとして確保するものです。
【場所・地区】	東京都内全域
【開始時期】	平成16年1月
【主体】	東京都
【施策内容】	<p>東京都が、駐車場事業者の協力を得て、指定したコインパーキング内では、どの駐車マスでも「荷さばき可能」とする駐車場を「荷さばき可能駐車場」として設置したものを、302駐車場(平成20年8月末現在)</p>    <p>< 荷捌き可能駐車場看板の設置状況 > < 荷捌きスペースの設置状況 ></p>

事例	トラックベイの設置やパーキングメーターの活用等
施策の概要	既存のパーキングメーター・チケットの荷捌き用への転換や、新たな荷捌き専用パーキングメーター・チケットの設置によって、路側空間を一定時間に限り駐車可能とするものです。
【場所・地区】	金沢市片町地区
【開始時期】	平成7年3月
【主体】	金沢市
【施策内容】	<p>・トラックベイを4箇所・8台分設置。</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ タクシーベイの増設 9箇所 33台 他に トラックベイ 4箇所 8台 ■ 裏通り駐車禁止規制の一部解除 4路線 880m (午前9時～12時まで、午後2時～5時までの間は貨物車両の駐車可 午前9時～11時まで、午後2時～4時までの間は貨物車両の駐車可) ■ パーキングメーターの設置 4箇所 30基  <p>至有松 至金沢駅 尾山神社 中央公園 アトリオ 香林坊交差点 国道157号 市立図書館 文化センター 名鉄丸越 武蔵ヶ辻交差点 近江町 たいやん</p> <p>荷さばき駐車場 片町ラゾロ 駐車禁止規制解除増路線 9:00～11:00、14:00～16:00</p>

事例	トラックベイの設置やパーキングメーターの活用等
施策の概要	既存のパーキングメーター・チケットの荷捌き用への転換や、新たな荷捌き専用パーキングメーター・チケットの設置によって、路側空間を一定時間に限って駐車可能とするものです。

【場所・地区】

大阪市北区梅田1丁目10番先
 大阪市道北消防署横通線
 (大阪駅前ダイヤモンド地区)

【開始時期】

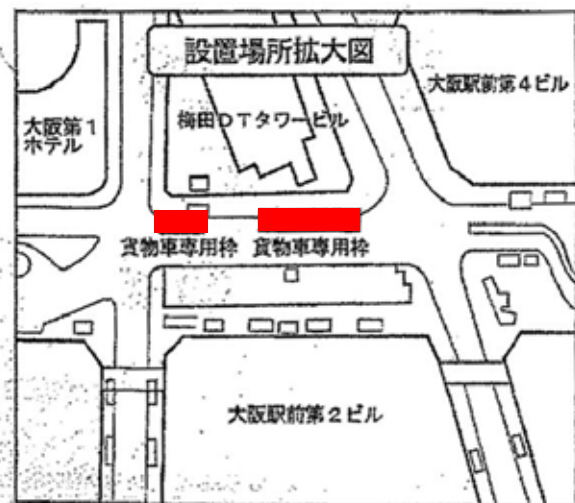
平成20年2月8日

【主体】

大阪府警


【施策内容】

- ・パーキングチケット発給設備1基、貨物車専用枠4基を設置。
- ・駐車枠の大きさは、貨物車専用枠として8~11m。
- ・規制時間:午前7時から午後7時まで、規制車種:最大積載量2t以上の貨物車に限る。









写真出典:都市部における荷捌き駐車対策のための手引き作成調査 報告書
 平成20年3月 近畿トラック協会

このほか、大阪市内の4路線(大阪高槻京都線、南久宝寺町通り、四ツ橋筋、堺筋)においても、貨物車専用パーキングチケットが設置されています。

事例	荷捌き車両を対象とした時間限定の駐車規制の解除
施策の概要	駐車実態、地元要望等を踏まえながら、荷捌き車両を対象として駐車禁止を一部解除するものです。
【場所・地区】 金沢市片町地区	
【施策内容】	裏通りにおける貨物車両の駐車禁止の一部解除(4路線、880m) 9～12時、14～17時の間は貨物車両の駐車可(一部、9～11時、14～16時) 「荷捌き車に限る」と標識に表示するなど、一般車両を駐車させないような取り組みを実施
	 

事例	携帯端末等への荷捌き駐車スペースの満空情報等の発信
施策の概要	ホームページ、携帯電話機等のITを活用し、荷捌き駐車スペースの位置、満空情報等をドライバーに発信するものです。
【場所・地区】 東京都	
【施策内容】	駐車場周辺におけるのぼり旗等のほか、ホームページなどITを活用し、荷捌き可能駐車場の情報を提供します。
	<p>例 地図画面からの検索</p> <p>S-park TOP から検索したい地域を選択します。</p> <p>地図画面表示後、左側の「対応車両」の中から、荷捌きアイコン(下图の表示内)のチェックボックスをクリックします。</p>  <p>地図画面上に荷捌き可能な駐車場のみが表示されます。</p>  <p>< のぼり旗の設置状況 ></p>

事例	共同集配送システムの効率化	
施策の概要	特定地区内の集荷・配送業務を行っている運送事業者が、共同して事業体を設立し、その事業体に一括委託し一元化することによって、輸送効率の改善、都心部に流入する貨物車の総量削減、交通混雑の緩和・排気ガス問題等の都市環境改善、集配業務の定時性確保による輸送サービスの向上等を図るシステムです。	
<p>【場所・地区】 福岡市天神地区</p> <p>【開始時期】 昭和 53 年(現行システムは平成 6 年 9 月から開始)</p> <p>【主体】 天神地区共同輸送(株)</p> <p>(参加運送事業者: 36 社(平成 18 年現在))</p>	<p>【集配対象地区】: 天神 1~5 丁目 及び西中洲(約 70ha)</p> <p>地下街等天井の低い駐車場に出入りできる、 屋根の高さを自由に換えられるトラックを導入</p>	
<p>【施策内容】</p> <p>市役所、金融、百貨店、専門店等の高層ビルが集中する商業業務施設の集積地から、約 5km 離れた福岡市東区箱崎埠頭にある天神地区共同輸送(株)のターミナルに配送貨物を持ち込み、仕分けされ 1 日 4 回(午前 2 回、午後 2 回)天神地区に配送される。また、天神地区から集荷された貨物も同会社により仕分けされ、各会社に引き渡される。</p> <p><集配時の駐車スペースの確保></p> <p>ソフト面: 条例制定による長期的な施設整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・福岡市迷惑駐車防止に関する条例(平成 6 年 10 月 1 日施行) ・福岡市建築物における駐車施設の附置に関する条例(平成 9 年 7 月 1 日施行) <p>ハード面: 貨物車専用パーキングメーターの活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・福岡県警による「天神地区渋滞緩和総合対策」の一つとして設置された貨物車専用パーキングメーターの活用 	<p>貨物車専用パーキングメーター(48 基)</p>  	
<p>【場所・地区】 東京都新宿区西新宿地区</p> <p>【開始時期】 平成 4 年</p> <p>【主体】 協同組合新宿摩天楼</p> <p>【施策内容】 当该地区へ配送する貨物を摩天楼スタッフが一括して納品を代行する。午前 8 時に運送業者等によって摩天楼センターへ持ち込まれた貨物をビルごとに仕分けして一括配送する。各ビルに配送された貨物は専従の縦持ち要員が受け取り、ビル内の各階に配送する。</p>	<p><地区の位置></p>  <p>配送対象ビル(地下街を含む)</p>	 <p><システム概要図></p>

大阪シティロジスティクス研究会

メンバー (2008 年度(平成 20 年度)現在)

		所 属 及 び 役 職
座 長	谷口栄一	京都大学大学院 教授
副座長	山田忠史	京都大学大学院 准教授
構成員	府庁内	都市整備部 技監
		総務部 税務室 税政課 総括主査(税務企画 G)
		政策企画部 企画室 課長補佐(都市再生・水資源 G)
		にぎわい創造部 空港対策室 空港推進課 参事
		にぎわい創造部 空港対策室 空港推進課 課長補佐(地域整備 G)
		商工労働部 産業労働企画室 総務企画課 課長補佐(企画 G)
		商工労働部 商工振興室 商業支援課 総括主査(総務・企画 G)
		環境農林水産部 流通対策室 総括補佐(総務・企画 G)
		環境農林水産部 環境管理室 交通環境課 課長補佐(排ガス事業者指導 G)
		都市整備部 事業管理室 参事(総合調整 G)
		都市整備部 事業管理室 課長補佐(総合調整 G)
		都市整備部 交通道路室 交通対策課長
		都市整備部 交通道路室 参事
		都市整備部 交通道路室 道路整備課 課長補佐(交通計画 G)
	都市整備部 港湾局 企画部 計画課長	
	都市整備部 港湾局 総務部 振興課長	
	都市整備部 総合計画課 課長補佐(企画推進 G)	
	住宅まちづくり部 市街地整備課 課長補佐(計画調整 G)	
	府庁外	大阪府警察本部 交通部 交通規制課 交通対策担当課長補佐
		大阪府警察本部 交通部 駐車対策課 計画担当課長補佐
		大阪市 計画調整局 計画部 総合交通体系担当課長
		大阪市 港湾局 経営管理部 埠頭利用担当課長
		堺市 建設局 道路部 副理事兼道路計画課長
		堺市 建築都市局 都市計画部 交通計画課長
		社団法人 関西経済連合会 地域グループ長
		社団法人 日本ロジスティクスシステム協会 関西支部担当部長
		社団法人 大阪府トラック協会 企業振興部 部長
		大阪商工会議所 地域振興部 課長
大阪府都市開発株式会社 流通センター部 流通企画課長		
大阪府都市開発株式会社 経営企画室 企画グループ課長		
国土交通省 近畿地方整備局 道路部 道路計画第二課 課長補佐		
国土交通省 近畿運輸局 交通環境部 物流課 専門官		
オブザーバー	国土交通省 近畿地方整備局 道路部 道路計画第二課 課長補佐	
	国土交通省 近畿運輸局 交通環境部 物流課 専門官	
事務局	都市整備部 交通道路室 交通対策課 渋滞対策グループ	

開催状況 (2005年度(平成17年度)以降)

年度	回数	日時・会場	主な議題
17	第1回	2005年(平成17年) 7月25日(月) 15:30~17:30 プリムローズ大阪	平成14~16年度の検討結果について ・大阪シティロジスティクス(案)(物流交通マネジメント施策、物流活動に対する支援施策) 平成17年度の検討概要について ・大型及び中型トラック走行マネジメントの検討 ・物流パークキングの検討
	第2回	2005年(平成17年) 10月25日(火) 14:30~16:30 大阪市港湾局会議室	中型トラック走行マネジメントについて ・「トラック走行が望ましい路線」「トラック走行が望ましくない路線」の検討 ・運送事業者へのヒアリング及びトラック走行の詳細動向調査の検討
	第3回	2006年(平成18年) 3月23日(木) 15:30~17:00 ドーンセンター	大型トラック走行マネジメントについて ・現在の重さ指定道路の問題箇所の抽出 中型トラック走行マネジメントについて ・「トラック走行が望ましい路線」の問題箇所の抽出と対策検討 物流パークキングについて ・必要性と課題
平成17年度の主な成果			データ分析及び実態調査に基づくトラック走行マネジメントの検討
18	第1回	2006年(平成18年) 8月2日(水) 15:00~17:00 プリムローズ大阪	平成18年度の検討概要について ・大型及び中型トラック走行マネジメント素案の作成 ・小型トラック荷捌き駐車対策の追加検討(平成19年度に詳細検討) ・物流パークキングの検討
	第2回	2007年(平成19年) 1月24日(水) 15:00~17:00 プリムローズ大阪	大型トラック走行マネジメントについて ・重さ指定道路のあり方検討 中型トラック走行マネジメントについて ・物流集積地域における走行誘導が望ましい路線及び走行抑制が望ましい路線の検討 小型トラック荷捌き駐車対策について ・路上駐車状況の把握、荷捌き駐車対策の検討
	第3回	2007年(平成19年) 3月26日(月) 15:00~17:00 大阪府職員研修室8	大型及び中型トラック走行マネジメントについて ・素案の作成 小型トラック荷捌き駐車対策(ソフト対策)について ・ソフト対策の抽出 物流パークキングについて ・整備イメージ、東大阪FQP
平成18年度の主な成果			大型及び中型トラック走行マネジメント素案の策定
19	第1回	2007年(平成19年) 8月23日(木) 10:00~12:00 プリムローズ大阪	平成18年度の検討結果について 平成19年度の検討事項、スケジュールについて ・民間企業ニーズ、官側の物流関連施策等の詳細把握 ・大型及び中型トラック走行マネジメント案の作成(素案のブラッシュアップ) ・小型トラック荷捌き駐車対策案の作成 貨物車交通プラン(パブリックコメント素案)の策定
	第2回	2007年(平成19年) 12月26日(水) 10:00~12:00 プリムローズ大阪	大阪シティロジスティクス研究会について 貨物車交通プラン(パブリックコメント素案)について ・目的及び内容、正式名称、骨子(目次と概要) ・素案等のブラッシュアップ 京阪神都市圏総合都市交通体系調査及び企業ヒアリング、研究会アンケートについて 今後のスケジュール(案)について
	第3回	2008年(平成20年) 2月19日(火) 10:00~12:00 プリムローズ大阪	貨物車交通プラン(パブリックコメント素案)について 小型トラック荷捌き実証実験について 今後のスケジュール(案)について
	第4回	2008年(平成20年) 3月26日(水) 15:00~17:00 プリムローズ大阪	貨物車交通プラン(パブリックコメント素案:暫定版)について 小型トラック荷捌き駐車対策に関するアンケート調査等について
平成19年度の主な成果			貨物車交通プラン(パブリックコメント素案:暫定版)の策定
20	第1回	2009年(平成21年) 1月27日(火) 15:00~17:00 大阪府職員研修室7	大阪シティロジスティクス研究会について 貨物車交通プラン(パブリックコメント案)について
	第2回	2009年(平成21年) 3月19日(木) 10:00~12:00 近畿運輸局海枝試験室	貨物車交通プラン(案)パブリックコメント結果について ・パブリックコメント意見 ・パブリックコメント意見を踏まえたプランの修正 今後の予定について ・貨物車交通プラン ・研究会
平成20年度の主な成果			貨物車交通プラン(成案)の策定

荷主・物流事業者関連団体からの要望

道路整備に関する要望(社団法人全日本トラック協会) 抜粋

平成 19 年 9 月

道路整備に関する要望

社団法人全日本トラック協会

道路は、わが国の経済・社会を支える最も重要な社会資本であり、高速自動車国道による全国ネットワークの形成を始め高規格道路の整備、都市内交通の円滑化等国土の均衡ある発展を図るため、更に整備を推進する必要がある。

特に、道路整備の促進により貨物輸送の効率化を図ることは、輸送コストの削減はもちろん環境改善等経済の発展、市民生活の向上に大きく寄与するものであり、下記要望事項について特段のご高配を賜りたい。

記

1. 道路ネットワークの整備について

- (1) 車両の大型化への対応(高規格幹線道路整備の推進、橋梁の補強等)
- (2) 高規格幹線道路に接続するアクセス道路の整備推進
- (3) 高速自動車国道の早期整備促進
- (4) 外環(関越道~東名高速間)の早期事業化など外環道路、圏央道や地方環状道路・バイパス等の早期整備促進
- (5) 高速自動車国道のSA、PA及び「道の駅」の増設や一般道における駐車スペースの確保並びに当該施設におけるトラック専用駐車スペースの確保
- (6) 高速自動車国道のSA、PA等における冷凍冷蔵装置、蓄熱マット及び携帯クーラーのために外部電源供給装置の設置
- (7) 主要幹線道路におけるトレーラヤードの設置
- (8) 貨物輸送にあたって、通行に支障をきたしている道路・橋梁箇所の改善・解消
- (9) 高速自動車国道に結節している一般有料道路におけるETC専用ゲートの早期整備促進
- (10) スマートIC等の本格導入の整備促進
- (11) 高速道路IC出入口の構造的・位置的要因により渋滞が発生している箇所の早期改良。
(札幌自動車道新川IC上下線出入口・道央自動車道大谷地IC千歳方面出口)
- (12) 交差点改良等渋滞対策の推進、踏切道の改良推進
- (13) 高速道路上のSA等にコンビニエンスストア等設置によるサービス・利便性の向上

2. 改正道路交通法に対応した荷捌き等のための駐車スペース確保と物流バリアフリーの推進について

路上駐車取締りの重点地路線・重点地域に指定されている箇所において駐車スペース等を早急に整備されたい。

- (1) 道路外に一定の間隔で荷物の積み卸しのための小スペース(ポケットローディング)の設置
- (2) 荷捌き駐車帯の整備及び既存駐車場の活用による荷捌きスペースの確保
- (3) 荷捌き車両の駐車のため、道路と歩道の一部を切り込んだ駐車ベイの設置
- (4) 貨物車専用のパーキングメーターの設置
- (5) 行政主導による荷捌きタイム、スペースシェアリング等の交通規則の実施
- (6) ビルやスーパー・コンビニエンスストア等における荷捌用駐車スペース等の附置義務の制度の徹底

3. 安全対策の推進について

- (1) 交通事故防止対策の推進
- (2) 雪害対策等の推進
ロードヒーティング、流雪溝等の消雪対策、シェルターの建設等効果的な防雪対策
積雪による渋滞防止のため、的確な気象情報提供体制や合理的な誘導体制の確立、緊急避難道路や非常口の増設、チェーン脱着場の整備の実施
濃霧等雪害以外の気象災害に対する交通対策の推進
- (3) 交通標識等の整備、改善
交差点案内標識、大型車両の通行経路、時間帯等についてのわかりやすい標識の整備

4. その他

- (1) 地震、津波、豪雨、豪雪等に対する防災対策の推進
- (2) 騒音、大気等が環境基準を大幅に上回っている地域における道路環境対策の推進

阪神高速距離料金案に関する要望(社団法人大阪府トラック協会)

平成 19 年 10 月

大阪府知事様

阪神高速距離料金案に関する要望

社団法人大阪府トラック協会会長

平素は、トラック運送業界に対しまして、格別のご理解とご高配を賜わり誠に有難うございます。厚くお礼申し上げます。

さて、阪神高速道路(株)では、今般、平成 20 年度導入をめざした距離料金案が発表されました。この案によりますと、阪神西線では最大 10 割、阪神東線では最大 7 割の大幅な値上げとなるなど、長距離を利用する事が多いトラック運送業界では、怒りさえ感じ、到底受け入れられる案ではありません。

とりわけ、コストアップに苦しむトラック運送事業者が、やむなく、阪神高速道路を敬遠して一般道路を利用するという事になりますと、沿道環境や交通渋滞の悪化、交通事故の増加など大きな社会問題になることは必至と考えます。

つきましては、貴職におかれましても、私ども業界の窮状をご理解いただき、下記要望の実現のため、特段のご指導とご支援をお願い申し上げます。

- 1 距離料金の上限額は、現行より高額とならないようにされたい。
- 2 利用者がネットワークの効用を最大限に活かせるよう、他の高速道路会社との乗継割きの導入、大口・多頻度割引、深夜割引等を充実されたい。
- 3 道路特定財源を投入して、利用者の大幅な負担軽減を図られたい。

大阪新府政に望む

社団法人関西経済連合会

大阪府にとって喫緊の課題は、危機的な状況にある財政構造の立て直しである。そのためには、企業活力を生かし大阪経済を活性化することにより、府民の雇用・所得の拡大、および府の歳入増加を実現することが極めて重要である。

企業集積の促進、新産業・新事業の創出、産学官連携の強化など、企業の活動を後押しし国際競争力を強化するための、総合的な産業振興策を、早急に打ち出す必要がある。

当連合会は、橋下新知事が、各界各層の意見を踏まえながら、「元気で強い大阪」の実現に向けた成長戦略(ビジョン)と工程表を早急に取りまとめ、その実現に全力をあげられることを強く希望する。

当連合会はとりわけ、以下の課題に重点的に取り組むことを望む。

2. アジアとの共生

- (1) 世界と大阪・関西を結ぶゲートウェイの実現に向けて、陸海空による国際物流・交通ネットワークの整備とフル活用を図ること。特に、関空の国際貨物ハブ空港化、大阪湾緒港の一体的な運営、新名神高速道路の全線整備など基幹道路ネットワークの早期形成など。

大阪府・橋下新知事に望む

～ “大阪に賑わいを創り出す” ための官民一体をなした府政の推進～

大阪商工会議所

大阪は、関西地域のみならず、わが国経済・文化の一翼を担う拠点として、また、アジアを代表する魅力溢れる中核都市としての役割が求められている。しかしながら、大阪府は現在 5 兆円越す膨大な府債残高と 1 万人の職員を抱え、行財政改革と事業の再構築を迫られており、こうした時期に誕生した橋下・大阪新知事に寄せられる期待は極めて大きい。

こうした課題への対応には、橋下・新知事が公約として掲げられた両論、すなわち「歳出削減」(スリム化)と「産業界の意見に基づく産業政策」(税収増)への着実な取り組みによって財政健全化を果たすことが肝要である。とりわけ、貴重な財源を有効に使う観点から、産業振興にあたっては、経済団体や民間企業と連携・協働しながら、高い経済波及効果と成長力が見込める「エンジン産業」振興と大阪経済の大宗を占める中堅・中小企業支援に焦点を当て全力で取り組むことが、これまで以上に強く求められている。

本会議所は、大阪・関西経済の活性化に向けた成長戦略として 3 年前から展開してきた「大阪賑わい創出プラン」の折り返し点を迎える。これまでの成果の検証・評価を終えて、来年度からは、第 2 次アクションプランとして、3 4 の具体的な事業を企画・推進する段階に移っており、新たな段階に進もうとする大阪府と本会議所が連携・協働することは、大阪経済にとって大きな意義があると考えます。

かかる観点から、本会議所は、橋下・新知事が率いる新しい大阪府政とベクトルを合わせ、大阪・関西経済の活性化と、中堅・中小企業の経営支援に貢献したいとの思いから、以下の項目が早急実現されるよう要望する。

(5) 都市プレゼンスと求心力の高い「大阪」

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

- 阪神高速・大和川線や淀川左岸線・延伸部等、真に必要な都市インフラや物流・交通ネットワークの構築に向けた地元負担の継続

(大阪府の考え方) 全事業見直しの中で、今後の方向性を明らかにしていきます。

- 新名神高速道路全線開通や大阪湾岸道路・西伸部の早期事業化等、シームレスな高速道路網整備に向けた国への強力な要望活動の展開

(大阪府の考え方) 新名神高速道路は、わが国の道路ネットワークの骨格を形成する極めて重要な路線であり、今後とも促進協議会の会長として、関係府県とともに整備推進についての国へ働きかけを行います。

(大阪府新知事への具体的要望事項について(「大阪賑わい創出プラン」関連))

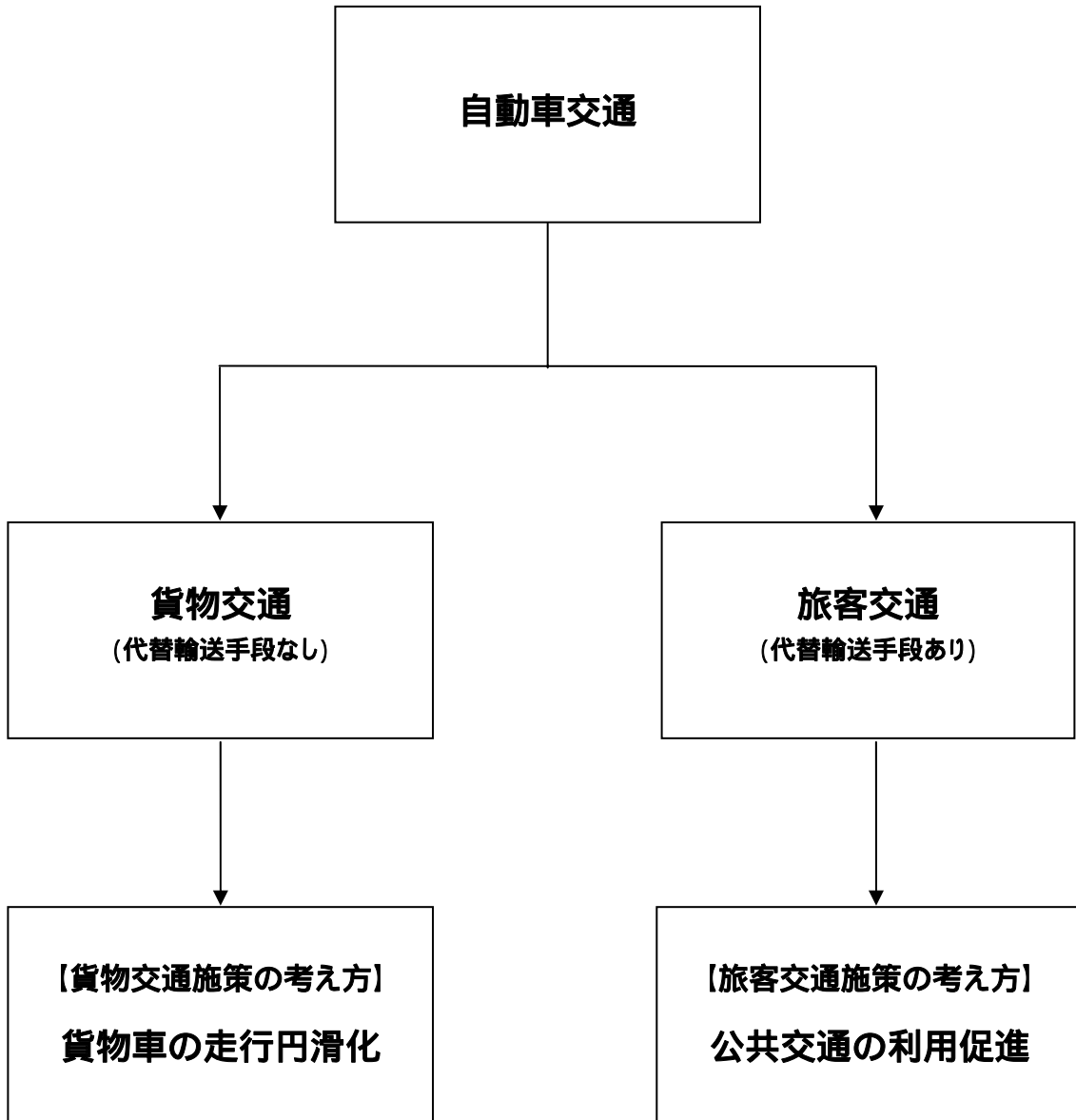
1. 具体的要望項目

(6) 都市プレゼンスと求心力の高い「大阪」

道路・湾岸・空港等の都市インフラ整備の促進

- ・道路・港湾などの都市インフラや物流ネットワーク網の整備促進

都市における貨物交通施策・旅客交通施策の考え方



用語解説(本文中の 付きの用語について解説)

	用 語	説 明
英	A S E A N	東南アジア諸国連合 (Association of South-East Asian Nations) の略で、東南アジア10ヶ国 (インドネシア、シンガポール、タイ、フィリピン、マレーシア、ブルネイ、ベトナム、ミャンマー、ラオス、カンボジア) から構成される、経済・社会・政治・安全保障・文化での地域協力組織のことです。
	N I E s 3	韓国、香港、台湾の3つの国・地域の総称です。
	OD	Origin (起点・出発点) と Destination (終点・目的地) の略
	P M (浮遊粒子状物質)	大気中に浮遊している粒子状物質で、代表的な「大気汚染物質」のひとつ。環境基本法 (1993年) に基づいて定められる環境基準では、粒径10μm以下のものと定義されています。
	T L O	Technology Licensing Organization (技術移転機関) の略称で大学の研究成果を特許化し企業に技術移転するとともに、得られた対価を大学の更なる研究資金に充て、新たな研究成果を生み出す「知的創造サイクル」の役割を担う機関です。
あ行	アウトカム指標	社会資本の整備状況や効果を表す指標の一つで、住民や利用者へのわかりやすさを重視しており、例えば、道路の整備効果を「渋滞損失時間を 万時間短縮 (億円分に相当) 」というように表します。
	衛星都市	大都市の周辺 (郊外) に位置し、その大都市の機能の一部を分担している都市です。大規模都市圏の発達過程で、交通の便等の関係から周辺の郊外にある小都市等が発達してできます。
	重さ指定道路	道路管理者等が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認めて指定した道路で、総重量の一般的制限値を車両の長さおよび軸重に応じ最大25トンとする道路のことです。
か行	環境保全目標	市民の健康を保護し、生活環境を保全するための望ましい水準として、環境基本法に基づき定められている環境基準により定められるものです。
	均一料金制	有料道路の料金制度のひとつで、それぞれの料金圏内で走行距離にかかわらず一定の料金が設定される料金制のことです。
	グリーン配送	低公害車の使用及びエコドライブの実施による環境に配慮した物品等の配送のことです。
	広域緊急交通路	大阪府が定めた防災拠点間を連絡する道路であり、災害発生時に救助・救急、医療、消火ならびに緊急物資の供給を迅速かつ的確に実施するための道路です。
	高度道路交通システム (I T S)	高度道路交通システムとは、最先端の情報通信技術を用いて人と道路と車両とを情報でネットワークすることにより、交通事故、渋滞などといった道路交通問題の解決を目的に構築する新しい交通システムです。
	国幹道	国土開発幹線自動車道の略で、「国土開発幹線自動車道建設法」に基づき建設することが定められた、国土を縦貫し、又は横断する高速幹線自動車道のことです。
	混雑度	道路の混雑の程度をある区間について平均的に示す指標で、交通量の交通容量に対する比で表されます。1.5以上の状況は、「ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い状態」で、ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過度状態を示します。

	用語	説明
	コンパクトシティ	主にヨーロッパで発生した都市設計の思想・コンセプトです。都市の郊外化・スプロール化を抑制し、市街地の規模を小さく保ち、歩ける範囲を生活圏と捉え、コミュニティの再生や住みやすいまちづくりを目指すことがコンパクトシティの発想です。
さ行	事故危険箇所	10年に1度の死亡事故が発生する可能性がある箇所（死傷事故件数28〔件/4年〕以上）（死亡換算件数0.4〔件/4年〕以上）または、幹線道路の平均事故率の5倍以上の事故率で事故が発生する箇所（死傷事故率（死傷事故件数ベース）（単路部325〔件/億台km〕以上）のことです。
	時間非指定	配送時刻に制約されない配送のことです。効率的な配送が可能になります。
	ジャストインタイム輸送	指定した時間に指定した量だけ輸送する輸送方式のことです。
	車両制限令	道路法では、道路の構造を保全し、または交通の危険を防止するため、重量や大きさがある制限値を越える車両は道路を通行させてはならないとされており、この車両の制限に関する基準を定めたもののことです。
	主要渋滞ポイント	主要渋滞ポイントは、各道路で以下の定義により抽出された箇所ならびに関連する箇所等をいいます。 ・一般道路（DID内）：渋滞長が1000m以上または通過時間が10分以上 ・一般道路（DID外）：渋滞長が500m以上または通過時間が5分以上 ・高速道路：インターチェンジの出入口においてボトルネックとなっている箇所、渋滞回数30回/年以上または平均渋滞長概ね2km以上
	スマートインターチェンジ	高速道路の本線やサービスエリア、パーキングエリア等から乗り降りができるように設置されるインターチェンジであり、通行可能な車両を、ETCを搭載した車両に限定しているインターチェンジです。
	騒音要請限度	地方公共団体の長が、道路周辺の生活環境が著しく損なわれていると認めるときに、公安委員会に対して、道路交通法の規定による最高速度制限などの措置をとることを要請することができる総理府で定める自動車騒音限度（要請限度）のことです。
た行	第一種空港	国際航空路線に必要な設備を備えた空港で、成田空港、東京国際空港、大阪国際空港（伊丹空港）、関西国際空港、中部国際空港の5ヶ所が指定されています。
	対距離料金制	有料道路の料金制度のひとつで、走行距離に応じて料金が設定される料金制のことです。
	高さ指定道路	道路管理者が道路の構造の保全及び交通の危険防止上支障がないと認めて指定した道路で、高さの一般的制限値を4.1メートルとする道路のことです。
	縦持ち物流	主に高層ビルなどの多層階の構造物内での届け先への輸配送業務をいいます。
	多頻度小口輸送	得意先のニーズに対応して、頻繁に少量の商品を出荷することです。消費の多様化、個性化が進んだことに対して、「必要なものを、必要な時に、必要なだけ」納入するよう要望される事が多くなったためです。

	用語	説明
	道路交通情報通信システム（VIC S）	道路交通情報通信システムとは、VIC Sセンターで編集、処理された渋滞や交通規制などの道路交通情報をリアルタイムに送信し、カーナビゲーションなどの車載機に文字・図形で表示する情報通信システムです。
	直轄国道	一般国道のうち、国土交通大臣が管理を行う政令で指定された路線のことです。
	特定重要港湾	重要港湾のうち国際海上輸送網の拠点として特に重要な港湾で、政令で定めるものをいいます。
	トレーサビリティ	【traceable】(起源・跡を)たどれる、見つけられるの意味。物流においては、「いつ、どこから、いくつ、どのように(入荷・保管され)どこへ、どのような状態で、どのような手段で(配送・納品されたか)」という、製品、商品自体の動きを示すものです。
は行	発生集中量	ある地域に発生または集中する移動量をその地域の発生交通量、集中交通量といい、これらを加えたものをその地域の発生集中量といいます。
	ハブ空港	各地に放射状に伸びた航空路線網の中心として機能する、「拠点空港」を意味する言葉です
	プレゼンス	【presence】存在、存在感の意味。特に、国家などがある地域へ進出して経済的に影響力をもつ存在であることを意味します。「相手が今どういう状態にあるのか」を表す用語として用いられます。
	ボトルネック箇所	交通の流れの妨げとなっている箇所のことをいいます。具体的には、赤信号時間が相対的に長い交差点や幅員減少・車線減少により渋滞を起こす箇所のことをいいます。
ま行	まちづくり3法	土地の利用規制を促進するための改正都市計画法、生活環境への影響など社会的規制の側面から大型店出店の新たな調整の仕組みを定めた大規模小売店舗立地法（大店立地法）、中心市街地の空洞化を食い止め活性化活動を支援する中心市街地活性化法の3つの法律を総称して言います。
	モーダルシフト	貨物の輸送手段の転換を図ることであり、トラックによる幹線貨物輸送を、地球に優しく、大量輸送が可能な海運または鉄道に転換することをいいます。
や行	輸送トンキロ	輸送した貨物の重量(トン)にそれぞれの貨物の輸送距離(キロ)を乗じたもので、輸送状況をより適確に表わす指標です。

出典一覧

頁	図表番号	出典・資料
3	図2-1:宅配便取扱個数等の推移 図2-2:出荷1件あたりの貨物量の推移 図2-3:サードパーティ・ロジスティクス概念図	資料 国土交通省ホームページ 資料 全国貨物純流動調査(第8回2007年実施) 出典 日新運輸株式会社ホームページ
4	図2-4:売上高物流コスト比率の推移 図2-5:物流コストの機能別構成比 図2-6:レギュラーガソリン・軽油の価格の推移	資料 「2006年度物流コスト調査報告書(概要)」(社団法人 日本ロジスティクスシステム協会:2007年3月) 資料 「2006年度物流コスト調査報告書(概要)」(社団法人 日本ロジスティクスシステム協会:2007年3月) 資料 財団法人日本エネルギー経済研究所 石油情報センター 石油製品価格情報
5	図2-7:我が国の方面別輸出入額シェアの推移 図2-8:我が国の品目別輸出入額シェアの推移	資料 「平成16年度年次経済財政報告」(内閣府:平成16年7月) 資料 「平成16年度年次経済財政報告」(内閣府:平成16年7月)
6	図2-9:東アジア地域の各港と定期コンテナ航路で結ばれる日本港の数 図2-10:関西・成田・中部国際空港と東アジア地域を結ぶ航空貨物便ネットワーク	出典 「国土交通白書2007」(国土交通省) 資料 関西国際空港株式会社、成田国際空港株式会社、中部国際空港株式会社各ホームページ
7	表2-1:港湾における国別のコンテナ取扱量ランキング 表2-2:空港における国別の貨物取扱量ランキング 表2-3:コンテナ取扱個数の港湾別ランキング 表2-4:貨物取扱量の空港別ランキング	出典 国土交通省港湾局ホームページ 出典 「通商白書2007年版」(経済産業省) 出典 国土交通省港湾局ホームページ 出典 ACI(Airports Council International)ホームページ
8	図2-11:高度道路交通システム(ITS)の概要	出典 「現代の大都市物流」
9	表2-5:ITS/ICTを活用した物流システムの分類と代表例 図2-12:特殊車両オンライン申請システムのイメージ	資料 「現代の大都市物流」 出典 国土交通省ホームページ
11	図2-14:部門別二酸化炭素(CO2)排出量割合(2006年(平成18年)) 図2-15:運輸部門輸送機関別二酸化炭素(CO2)排出量割合(2006年(平成18年))	資料 環境省ホームページ 資料 国土交通省ホームページ
12	図2-16:国土交通省の地球温暖化対策	出典 国土交通省ホームページ
13	図2-17:改正省エネ法の概要	出典 日通総研ロジスティクスレポート(No.5 2006.8)
14	図2-18:総合物流施策大綱(2005-2009)の概要	出典 国土交通省ホームページ
15	表2-6:総合物流施策大綱(2005-2009)第2回フォローアップ(2007年(平成19年)12月)	資料 国土交通省
17	図2-19:都市内物流トータルプランの概要	出典 国土交通省ホームページ
20	表2-7:主な対策事例	出典 「都市内物流トータルプラン」(平成19年3月 都市内物流の効率化に関する研究会)
22	図2-20:県内総生産の全国シェアの推移 図2-21:製造品出荷額の全国シェアの推移	資料 「工業統計表」(経済産業省 調査統計部) 資料 「県民経済計算年報」(内閣府 経済社会総合研究所)
24	図2-23:大阪府における流入車対策(1)	資料 大阪府環境農林水産部ホームページ
25	図2-23:大阪府における流入車対策(2)	資料 大阪府環境農林水産部ホームページ
26	図2-24:関西国際空港全体写真 図2-25:貨物取扱量の推移 図2-26:輸出入品目の品目別シェア(2007年(平成19年))	出典 関西国際空港株式会社ホームページ 資料 大阪府内部資料 出典 関西国際空港株式会社ホームページ
27	図2-27:国際貨物便の深夜早朝便推移 図2-28:国際貨物便方面別就航便数(2008年夏季スケジュール)	出典 関西国際空港株式会社ホームページ 出典 関西国際空港株式会社ホームページ
28	図2-30:取扱貨物量の推移 図2-31:貨物の品目別シェア(2007年(平成19年))	資料 大阪府内部資料 資料 大阪市港湾局ホームページ
29	図2-32:取扱貨物量の推移 図2-33:貨物の品目別シェア(2007年(平成19年))	資料 大阪府内部資料 資料 大阪府内部資料
31	図2-36:近畿圏の幹線道路ネットワーク	資料 国土交通省近畿地方整備局ホームページをもとに作成
32	図2-37:首都圏、中京圏の幹線道路ネットワーク 図2-38:高速道路の料金体系	資料 国土交通省関東、中部地方整備局ホームページをもとに作成 資料 高速道路、一般有料道路等の関係機関ホームページをもとに作成
33	図2-39:阪神・淡路大震災による交通インフラの被災状況 図2-40:道路の被災状況 図2-41:港湾の被災状況	出典 「大阪府における物流に関する基本的な考え方(案)」(大阪府:2000年3月) 出典 「土木が遭遇した阪神大震災」(日経BP社) 出典 「土木が遭遇した阪神大震災」(日経BP社)
34	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	資料 「貨物・旅客地域流動調査」(国土交通省) 資料 「自動車輸送統計年報」(国土交通省) 資料 「貨物・旅客地域流動調査」(国土交通省)
35	表3-1:公共トラックターミナルの状況 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)	資料 大阪府内部資料 資料 大阪府内部資料
36	図3-6:1日あたりの地域間流動量(府県単位)	資料 「京阪神都市圏における物流実態について」(京阪神都市圏交通計画協議会:平成19年3月)
37	図3-7:1日あたりの地域間流動量(大阪府)	資料 「京阪神都市圏における物流実態について」(京阪神都市圏交通計画協議会:平成19年3月)
38	図3-8:大阪の交通軸	出典 大阪府交通道路マスタープラン
39	図3-9:大阪府の道路網(一般道路)(平成17年現在)	資料 平成17年度道路交通センサス
41	図3-10: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	資料 平成11年度道路交通センサス
42	図3-11:路線別の普通貨物車交通量(一般道路)	資料 平成17年度道路交通センサス
45	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	資料 「京阪神都市圏における物流実態について」(京阪神都市圏交通計画協議会) 資料 「京阪神都市圏における物流実態について」(京阪神都市圏交通計画協議会) 資料 「京阪神都市圏における物流実態について」(京阪神都市圏交通計画協議会) 資料 「京阪神都市圏における物流実態について」(京阪神都市圏交通計画協議会)
47	図3-18:一般道路の整備ニーズ(すりと交差点対策「渋滞に関するアンケート調査」)	資料 大阪府内部資料(すりと交差点対策「渋滞に関するアンケート調査」)
48	図3-19:新設及び移転する施設を求める条件 図3-20:大阪府における道路全般の意見	資料 「京阪神都市圏における物流実態について」(京阪神都市圏交通計画協議会) 資料 「運送事業者アンケート調査結果」(東大阪FQP協議会)
50	図3-21:高速道路等の整備計画	資料 高速道路、一般有料道路等の関係機関ホームページをもとに作成
51	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)1月現在)	資料 西日本高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社ホームページ
52	図3-22:路線別混雑度、主要渋滞ポイント(一般道路)	資料 平成17年度道路交通センサス、大阪府内部資料
53	図3-24:荷捌き路上駐車密度	資料 平成17年度道路交通センサス
54	図3-25:貨物車の路上駐車台数	資料 大阪府内部資料
57	図3-28:輸送機関別二酸化炭素排出原単位(2004年度(平成16年度)) 図3-29:大型車の走行速度別二酸化炭素排出原単位	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 資料 「平成17年度 道路政策評価通達集」(道路広報センター)
58	表3-6:沿道環境上の問題箇所 図3-30:沿道環境上の問題箇所	資料 大阪府内部資料、平成17年度道路交通センサス 資料 大阪府内部資料(大気(NO2)環境保全目標を達成していない箇所及び騒音要請限度超過箇所に限る)、平成17年度道路交通センサス
59	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	資料 大阪府内部資料、平成17年度道路交通センサス
60	図3-31:大阪府所管2車線道路における事故危険箇所(平成19年度未現在)	資料 大阪府内部資料(事故危険箇所対策未着手またはメニューなし箇所)、平成17年度道路交通センサス
61	図3-32:広域緊急交通路	出典 「大阪府地域防災計画」(平成14年度)
64	図4-1:トラック車種毎の保有台数と輸送トンキロ	資料 「諸分類別自動車保有車両数(平成19年3月末現在)」(財団法人自動車検査登録情報協会)、平成11年度道路交通センサス
65	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	資料 ITSハンドブック(2003-2004) 資料 国土交通省ホームページをもとに作成 資料 国土交通省ホームページをもとに作成
68	図4-6:大阪府の重さ指定道路(高速道路等)	資料 「特殊車両通行ガイドマップ」(国土交通省近畿地方整備局:平成19年4月)
69	図4-7:大阪府の重さ指定道路(一般道路)	資料 「特殊車両通行ガイドマップ」(国土交通省近畿地方整備局:平成19年4月)
89	図4-19:京阪神都市圏におけるモーダルシフトのねらい(輸送OD・輸送品目)	資料 「京阪神都市圏における物流実態について」(京阪神都市圏交通計画協議会)
90	図4-21:ETC割引の認知度 図4-22:ETCの利用状況 図4-23:ETC認知度 図4-24:貨物車の料金施策のイメージ	資料 「京阪神都市圏における物流実態について」(京阪神都市圏交通計画協議会) 資料 「京阪神都市圏における物流実態について」(京阪神都市圏交通計画協議会) 資料 「京阪神都市圏における物流実態について」(京阪神都市圏交通計画協議会) 資料 高速道路、一般有料道路等の関係機関ホームページをもとに作成
92	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	資料 「運送事業者アンケート調査結果」(東大阪FQP協議会) 資料 「運送事業者アンケート調査結果」(東大阪FQP協議会)
110	国際物流拠点の充実	資料 大阪市

「貨物車交通プラン(案)」に対する府民意見等の募集結果について

平成 21 年 3 月 日

“物流”は、効率的な企業活動と便利で快適な府民生活を支えており、大阪では、その物流において『貨物車交通』が重要な役割を担っています。

このたび、貨物車の走行の適正化を図るため『貨物車交通プラン(案)』をとりまとめ、大阪府パブリックコメント手続実施要綱に基づき、府民、団体・グループのご意見等を募集いたしました。

記

1 募集対象項目

貨物車交通プラン(案)

2 募集期間

平成 21 年 2 月 12 日(木) ~ 平成 21 年 3 月 13 日(金)

3 提出方法

意見提出用紙により、郵送、ファックス、電子メールのいずれかの方法による提出により募集いたしました。

4 意見等提出数

提出件数 6 通(個人 4 通、団体 2 通)

5 ご意見等の概要と大阪府の考え方

別添の「「貨物車交通プラン(案)」に関する府民のご意見とこれに対する大阪府の考え方」をご覧ください。

6 問い合わせ先

大阪府 都市整備部 交通道路室

(~H21.3.31) 交通対策課 渋滞対策グループ

Tel : 06-6944-6779 / Fax : 06-6944-6787

E-Mail : kotsudoro-g15@sbox.pref.osaka.lg.jp

(H21.4.1~) 道路整備課 計画グループ

Tel : 06-6944-9275 / Fax : 06-6944-6780

E-Mail : kotsudoro-g01@sbox.pref.osaka.lg.jp

以上

「貨物車交通プラン(案)」に関する府民のご意見とこれに対する大阪府の考え方

意見の概要	大阪府の考え方
第3章 大阪府における貨物車交通の現状と課題	
<p>・大阪府内外の貨物流動量について、南大阪を関空エリアと堺泉北港エリアの2つに分けて把握すれば、さらに効果のある細やかな対策につながるのではないかと。</p>	<p>貨物車交通プランでは、大阪府全体のマクロな視点から見た整理に留めています。 しかしながら、南大阪においても「堺泉北地域」と「関西国際空港」では貨物流動の特性が異なるものと考えられますので、貨物車交通プランで示している施策を具体的に進める段階においては、地域ごとに検討いたします。</p>
<p>・鉄道貨物輸送を取り巻く環境は、環境問題への対応からモーダルシフトを検討される企業が増えてきているが、大阪市内への大型車の流入規制による迂回はモーダルシフト推進の大きな阻害要因となっており、2011年3月に予定されている梅田貨物駅の移転後は、道路網が悪くなる上、吹田新貨物駅・百済貨物駅近辺の通行規制も加わり、現状の荷物を扱いきれなくなることさえ危惧される。新御堂筋・国道2号線・十三バイパス・長柄橋の大阪市内向けコンテナ専用車輦の通行規制解除によりモーダルシフトの推進に尽力されることを要請する。</p>	<p>新御堂筋・国道2号・十三バイパス・長柄橋の大阪市内向け通行規制(平日9時～19時)は、大阪市都心部における渋滞緩和、都市環境保全のために実施されています。この規制を解除すれば、貨物車の迂回は解消されますが、都市の環境という点では、大阪市内の交通量の増加等による交通渋滞、排気ガスによる都市環境の悪化が懸念されます。現状では、貨物車の走行に極めて公共性が高いなど、大型車でやむを得ずこれら規制区間の通行が必要な場合は申請により通行が許可されることがあります。また、警察による違反車両の取り締まりも随時行っております。</p>
<p>・大きな問題は大阪市内に進入する際の通行規制(新御堂筋、十三バイパス、長柄橋等の通行規制)であります。交通公害等の問題もあると考えるが規制遵守の迂回路の走行は走行距離の増大(排気ガスの増大)、迂回道路の渋滞の誘発等を発生させているのも事実であり、弊社においてはコスト増となっている。事実として不正な業者は規制を無視し走行時間的、コスト的優位性を得て貨物を獲得するという異常な事態になっている。全面規制解除は大きな問題があると思うが規制の緩和を望むとともに不正業者の取締り強化を要望する。</p>	<p>貨物車交通プランでは、貨物輸送の効率化と都市環境の改善を目指しており、今後は、貨物車交通実態や物流事業者ニーズ、大阪市都心部における渋滞、都市環境への影響を考慮しながら、大阪都心部の渋滞緩和に寄与する大阪都市再生環状道路をはじめとした高速道路ネットワークの整備とその利用促進等の走行誘導方策の実施に合わせて、貨物車走行の適正化を図る通行規制のあり方について検討していきます。</p>
<p>・駐停車禁止区間での荷役は違法であるが、現状としてその部分に停車して荷役を実施しないと支障がでる面もある。特に繁華街に面した複数車線の道路ではトラックステーション的な駐車スペースの設置を検討いただくとともに、業態別の納品集約施設の設置を検討いただき車両そのものを繁華街に入れない施策の検討を実施願いたい。</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、施策を講じることが必要であると考えています。今後、駐車監視員の活動地域が拡大されれば、荷捌き駐車問題がさらに顕在化することが考えられますので、大阪府としては、市町村に対して、荷捌き駐車対策に関する府内や全国の事例等情報提供や助言を行い、必要に応じて共同集配送などの施策と組み合わせながら対策検討の支援を行ってまいります。</p>

第4章 貨物車交通プランの施策

・貨物車が利用できる、待機(駐車)ポケットの位置、施設規模、設備、および利用状況(満車・空車、利用率)などの情報について、走行中の貨物車の運転手にもリアルタイムにわかりやすい「ITS(カーナビ、ETCなど)を活用した駐車スペースの情報提供」といった施策を具体的に盛り込んでよいのではないか。

貨物車交通プランの走行誘導方策の中では、「カーナビ・携帯端末の活用(トラック用カーナビ等の開発)」を記載しています。ここでは、主にルートを中心とした記載になっており、ご意見のように貨物車の駐車施設に関する情報も提供していく必要があると考えます。

したがって、貨物車の走行ルートの設定や、走行中の経路選択に関する情報に加えて、貨物車の駐車施設に関する情報の提供も検討してまいります。

・府内や関係都道府県の問題を考えたとき、環境負荷の小さい輸送手段である鉄道や海運へのモーダルシフトは重要な対策のひとつだと思われるが、モーダルシフトを実施しても貨物の集荷や配達はトラックによる輸送が不可欠であるため、例えばトラックターミナル周辺のように、集荷配達を担当するトラックの駐車休憩施設を港湾や鉄道貨物駅の周辺にも設置することや、港湾・鉄道貨物駅にアクセスする道路の高規格化などを検討してはどうか。

貨物車の駐車休憩施設は、大阪府では昨年6月に東大阪流通業務団地に近い大阪中央環状線高架下に主に貨物車を対象とした「中環東大阪休憩所」を供用し、これまで非常に多くのドライバーにご利用いただいています。貨物車の走行を検討する上で、荷待ちや休憩は考慮すべき要素であり、今後、休憩(待機)施設のあり方について、検討していきます。

物流拠点にアクセスする道路として、高速道路については貨物輸送の定時性と安定性が確保できるよう、現在事業中の新名神高速道路、第二京阪道路、阪神高速淀川左岸線・大和川線の整備を進めるとともに、新名神高速道路の未着工区間や事業に着手していない阪神高速淀川左岸線延伸部の早期着手を目指します。一般道路についても、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等、貨物車の走行が望ましい路線を整備していきます。