

海外における貨物車流入規制等の 取組について

大型貨物車による住宅地等への流入

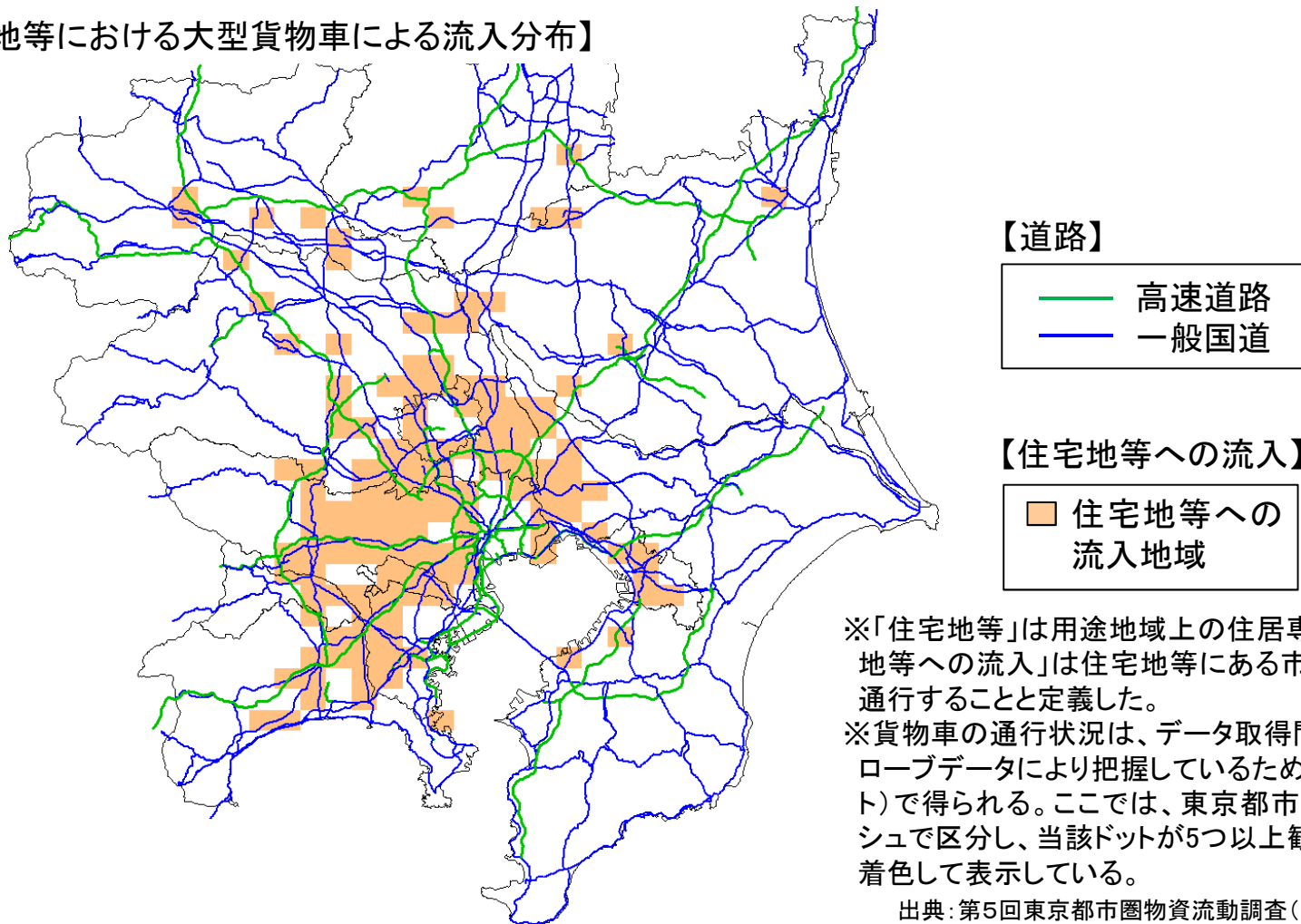
第5回東京都市圏物資流動調査(H25)

■住宅地等における大型貨物車[※]による流入の状況

※大型貨物車:最大積載重量10t車以上の貨物車及び国際海上コンテナ積載車両を含むけん引車

○幹線道路の整備が十分でない、あるいは幹線道路上に課題があるために、大型貨物車による住宅地等への流入が発生。

【住宅地等における大型貨物車による流入分布】



出典:第5回東京都市圏物資流動調査(貨物車走行実態調査)

ニューヨーク市のトラックルート(アメリカ)

- 1970年代以降、ニューヨーク市は、貨物車交通の円滑化や交通安全対策として、トラックルートを指定し、貨物車の市内への流入を規制している。
- 取締りは、警察官によって行われ、違反者には減点と反則金が科される。

■ 概要

- ・ニューヨーク市(NYC)は、貨物車交通の円滑化と市民の交通安全を確保することを目的に、市の交通規則を通して、貨物車が走行できるトラックルートを指定している。
- ・対象車両は、2軸(6車輪)の貨物車、または3軸以上の貨物車である。
- ・トラックルートは、規格の高い道路である「通過トラックルート」と区内の主要道路を含む「地区トラックルート」で構成される。



図 NYCのトラックルート

■ トラックルートの種類

	概要
通過トラックルート	<ul style="list-style-type: none"> ・市内に配送目的地のない貨物車のためのルート ・州際道路等の規格の高い道路を指定 ・対象道路延長は263マイル(423km)
地区トラックルート	<ul style="list-style-type: none"> ・市内に配送目的地のある貨物車のためのルート ・目的地に隣接していない場合、直近までの指定ルートを走行し、ルート外は最短距離での走行が求められる。 ・対象道路延長は674マイル(1,085km)

■ 違反車両の取締り

- ・トラックルートに指定されていない道路を走行した場合、警察官に呼び止められたときに配送目的地で、かつ、トラックルートから最短ルートで目的地に向かっていることを配送伝票により証明する必要がある。
- ・証明できない場合、違反者には減点と反則金が科される。



図 トラックルートを示す標識

パリ市の貨物車流入規制(フランス)

- 1971年以降、パリ市では交通安全と環境対策を目的に、貨物車の大きさ(地表投影面積)に応じた走行規制と駐停車規制を実施している。
- 取締りは、警察官によって行われ、違反者には反則金が科される。

■ 概要

- ・パリ市内に出発地あるいは目的地がない貨物車の走行は全日、禁止している。
- ・貨物車の地表投影面積に応じ、時間帯により環状道路(ペリフェリック)と元帥通り及び両者を繋ぐ支線道路を除き、走行および路上駐停車を禁止している(地表投影面積43㎡以上の貨物車(例:幅2.5m、全長18m)は、全日、走行禁止)。
- ・地表投影面積29㎡以下の低公害車(電気、ガス、ハイブリッド自動車)はこの規制から免除される。

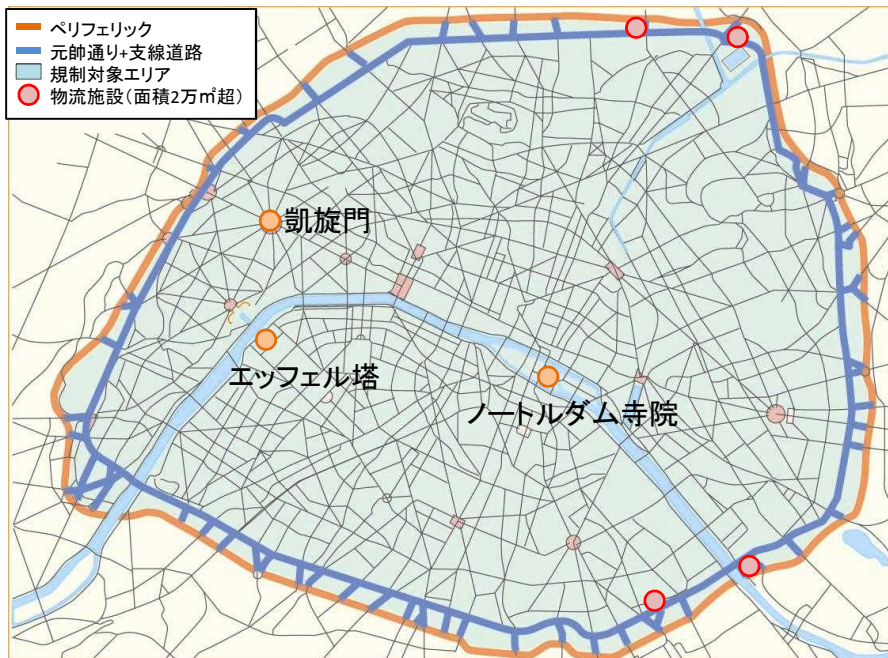
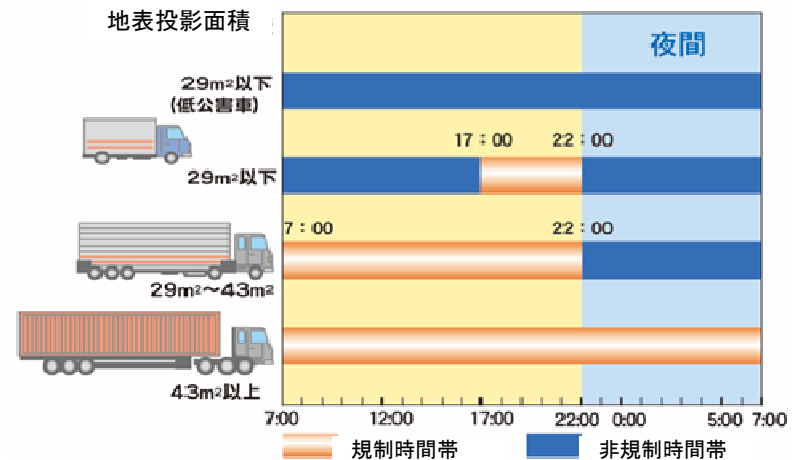


図 パリ市の貨物車規制対象エリア

■ 貨物車の走行・路上駐停車規制時間帯



■ 違反車両の取締り

- ・取締りは警察官により実施。
- ・道路交通法の反則金(90ユーロ)が科される。
- ・反則金は支払時期により異なる。支払いが遅延するほど高くなる(最大で375ユーロ)。

※1ユーロ:136円(2015年10月)

ロンドンのローリーコントロールスキーム(イギリス)

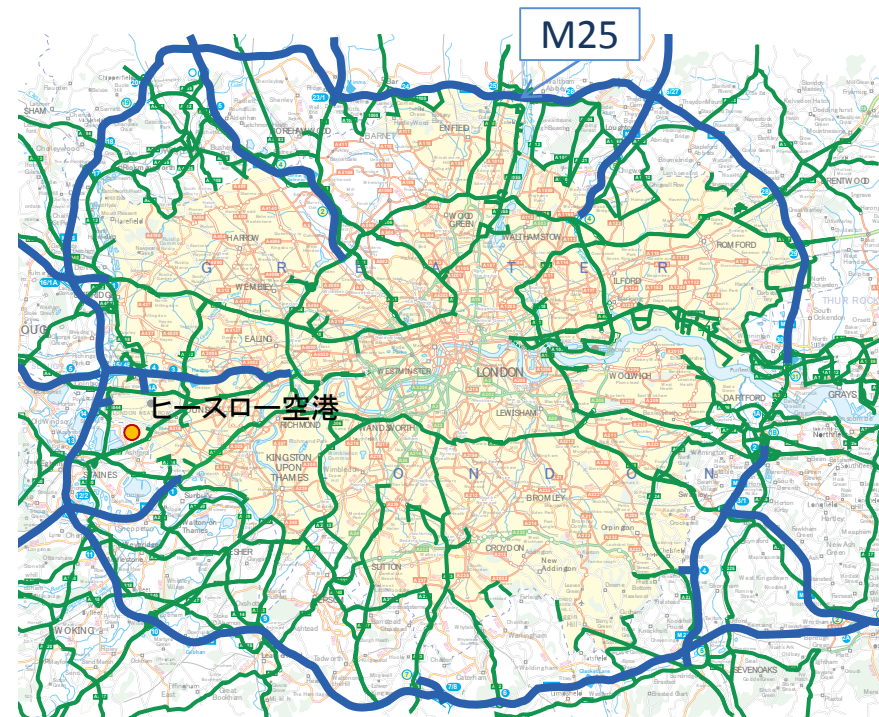
○1986年以降、グレーターロンドン全域では、平日の夜間・早朝及び週末における大型貨物車の通行が原則として禁止され、許可が必要とされるとともに、一部、許可なく通行可能な道路が指定されている。

■概要

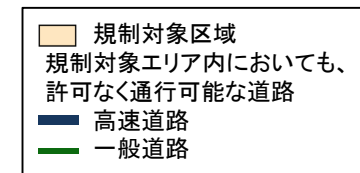
項目	概要
規制内容	定められた時間帯に指定道路以外の道路を通行する場合は許可が必要
規制時間帯	・平日の21時から翌朝7時まで ・土曜日の13時から月曜7時まで
対象地域	グレーターロンドン全域
規制車両	車両総重量18トン以上の貨物車
許可条件	必要性 貨物の積降し、車両修理等のための目的地に規制対象道路を通行しないと到達できない場合、又は、交通規制や警察の指示がある場合
	許可する走行ルート 目的地付近までは指定道路を通行することとし、そこから目的地までは沿道への影響の少ないルート(沿道が工場、商業施設、オープンスペース)を特定して許可
反則金	・運転手 130ポンド ・運送会社 550ポンド ・パトロールと監視カメラにより取締り
許可状況	年間55,000台の許可を発行 約13%の申請を却下(1999年)

※1ポンド:185円(2015年10月)

■規制対象エリアと許可なく通行可能な道路



- ・規制対象エリアは、橙色部分
- ・青色および緑色の道路は、規制対象エリア内においても、許可なく通行が可能



バンコクにおける環状道路の整備と貨物車規制の取組(タイ)

- バンコク市内中心部の混雑緩和を目的に、1990年代からピーク時間における貨物車の市内中心部への流入を規制。
- 流入規制とあわせて、外環状道路を整備するとともに、3箇所トラックターミナルの整備を行うことで市内の一般道を走行する大型車を抑制し、都心の渋滞緩和に貢献。

■トラック流入規制区域とトラックターミナル配置



■流入規制の状況

路線及びエリア	規制時間帯	
内環状道路内 (エリア規制)	6時	21時
Expressway	5時 6時 9時	15時 16時 20時 21時
外環状線(西側)	6時 9時	16時 20時

0時 3時 6時 9時 12時 15時 18時 21時 24時

凡例: 6輪車以上規制 (紫) 10輪車以上規制 (黄)

(参考)

6輪車(例)

10輪車(例)



■道路交通状況の改善効果

- ・都心部の平均速度が10km/h前後から15~20km/hに改善

出典:タイ運輸省 陸上運輸局(DLT)提供資料
花岡(2007)「バンコクの都市交通政策の変遷とその効果」
運輸政策研究所第21回研究報告会

東京の大型貨物車の都心部通行規制(日本)

○大型貨物車による騒音、振動等の交通公害低減のため、土曜日の夜の都心部(環七通り以内、環八通りの一部)において大型車の通行を禁止。

■ 規制エリア



■ 道路標識の例



■ 規制概要

● 規制開始時期

1978年9月から開始

● 規制時間

土曜日22時から日曜日7時まで

● 規制区域

- ・環七通り以内都心全域(環七通りも通行不可)
ただし、【大森東交差点から環七大井ふ頭間】
【平和島1~4丁目内全域】は通行可
- ・環八通りのうち、田園調布警察署前交差点から
四面道交差点までの間

● 規制対象車両

- ・特定中型貨物自動車
- ・大型貨物自動車
- ・大型特殊自動車

出典: 警視庁HPより

ブレーメンの貨物車推奨ルート(ドイツ)

- ブレーメン州(市)では、1997年から、「貨物車推奨ルート」を設定し、貨物車交通を特定の道路に集中させ、それ以外の道路の交通量を減少させようとしている。
- ルートの指定は道路状況、都市の状況の変化に合わせて、2006年と2014年に変更されている。
- 取締り等のルートを強制的に利用させる措置はとられていないが、導入当初には他の道路における貨物車の交通量は11%減少した(1996/97の比較)。

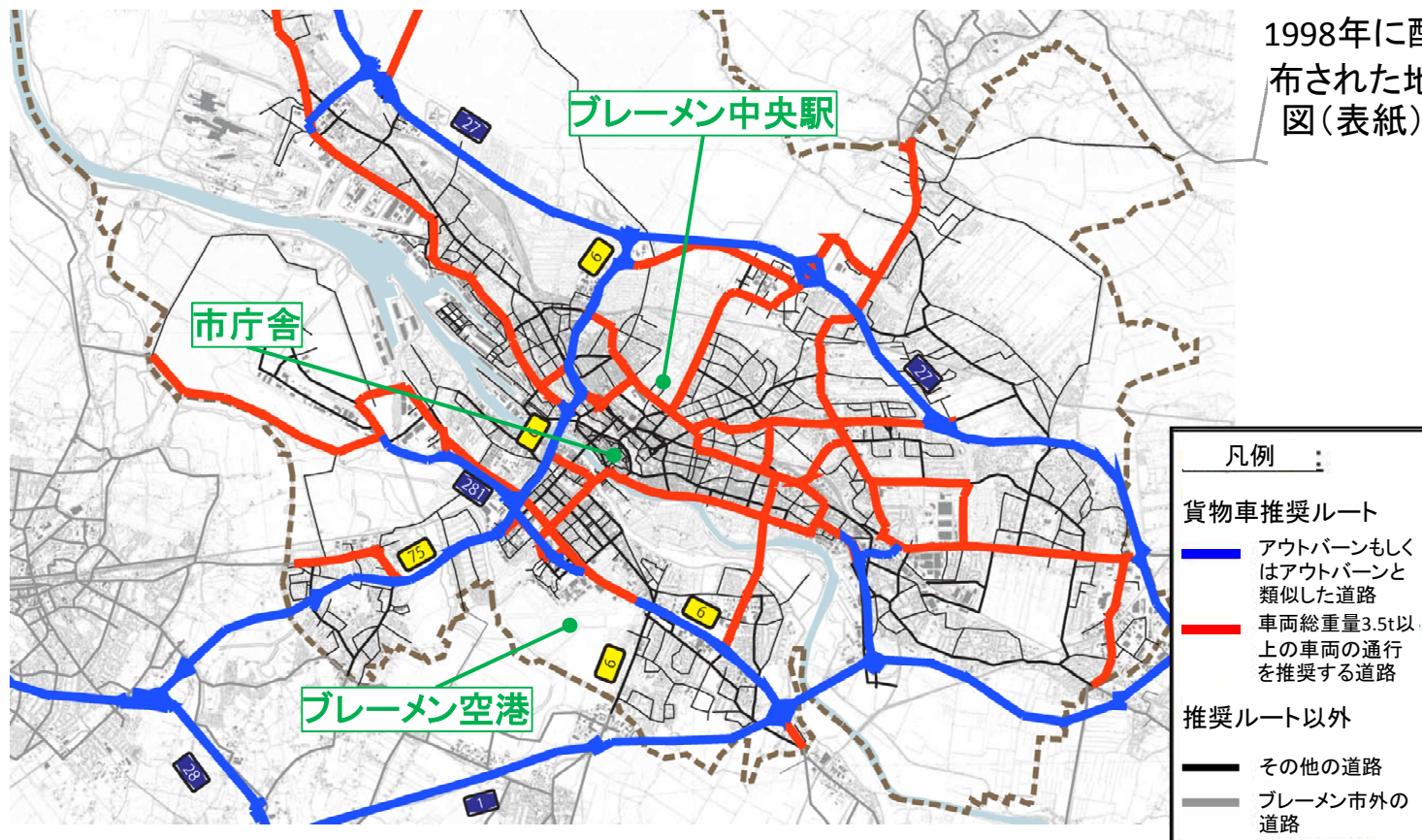


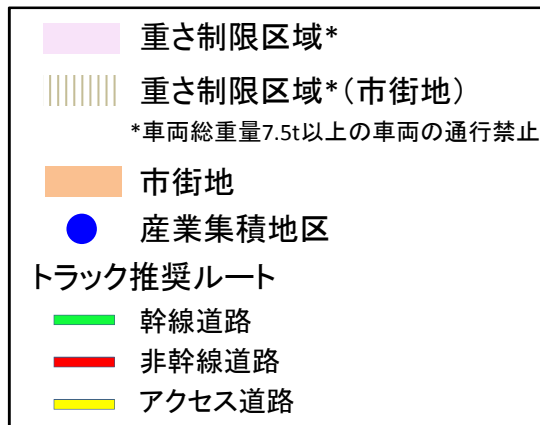
図 ブレーメンの貨物車推奨ルート

ダービーのFQP (Freight Quality Partnership) (イギリス)

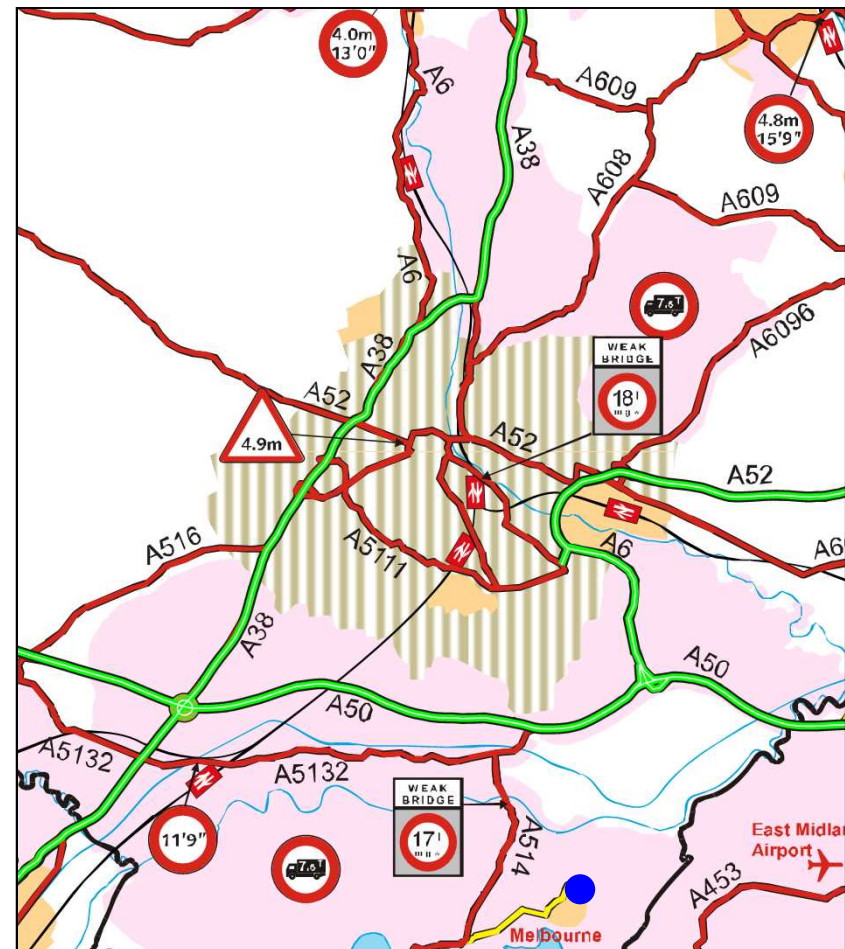
- イギリスでは、運送事業者、荷主、警察、自治体、地域住民など幅広い利害関係者がパートナーシップの精神で調整、協力していく仕組みであるFQPを通じて貨物輸送問題に取り組んでいる。
- 2005年、ダービーFQPでは、貨物車の推奨ルートマップを作成している。

■概要

- ・2000年3月、ダービーFQPを設立。
- ・ダービーFQPでは、トラック推奨ルートマップを作成し、地域内を走行する大型貨物車に対して、最適な走行ルートを推奨している。
- ・容易な目的地へのアクセス、迷走による渋滞悪化の防止や燃料消費削減が目的。
- ・警察やFQPメンバー(自治体、運輸事業者、環境団体等)による協議で決定。
- ・工業・商業地域までの走行ルートとして最適なルートの設定。
- ・規制および罰則等は設定されていない。



【ダービーFQPのトラック推奨ルートマップ】
(赤、緑、黄が推奨ルート)

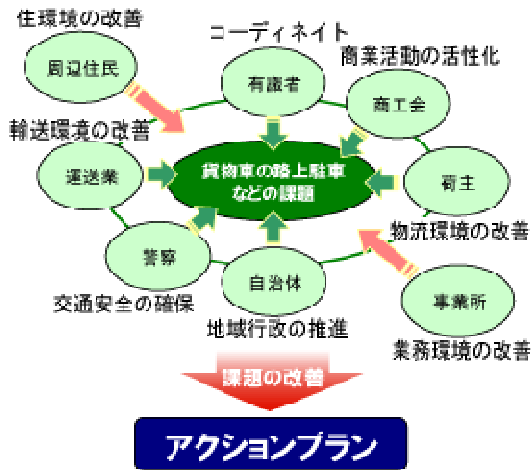


出典)Derby and Derbyshire FQP資料

東大阪FQP(日本)

- 大型貨物車の駐車休憩施設が不足しており、荷待ち等の貨物車が路上で長時間駐車待機している状況。
- 交通安全や地域の環境にも深刻な悪影響を与えている。
- 貨物車交通に伴う課題の改善に向けアクションプランを立案・実行。

2006年11月、東大阪FQP協議会を設立。貨物車の路上駐車が慢性化し深刻な状況である等地域の課題改善と地区のイメージ向上に向け、関係者のパートナーシップによる取り組み方針をまとめたアクションプランを2007年3月にとりまとめ。



【アクションプランのポイント】

- トラックの路上駐車解消
 - ・駐車取締り強化
 - ・道路構成の見直し
(車線数縮小の社会実験)
- 走行ルートマネジメント
 - ・事業所単位での指導による自主規制(生活道路への流入削減)
 - ・時間帯規制等による大型車両の通行制限(中長期に検討)
- マイカーの路上駐車削減
- 地区の環境改善

【アクションプランの実施状況】

- 路上駐車マナーアップキャンペーン
- トラックドライバー向け携帯情報サイトの試行
- 東大阪流通業務地区と最寄の高速道路インターチェンジのアクセスマップを作成
- トラック走行についての啓発チラシの作成・配布
- 車線減少社会実験(路上駐車対策のため、東大阪流通業務地区内において、中央分離帯側にバリケードを設置し、車線減少を実施)※2009年1月25日～

車線減少社会実験の実施箇所

