

施策—1 都市の成長を支えるインフラの強化

機能的な交通ネットワークの形成(道路網)

～ 「選択と集中」に基づく重点投資により、放射、環状方向の道路を整備し、ネットワークを強化 ～



平成 24 年度の主な供用路線

阪神高速道路 大和川線 三宅 JCT



府道泉佐野岩出線 (泉南市～和歌山県境)

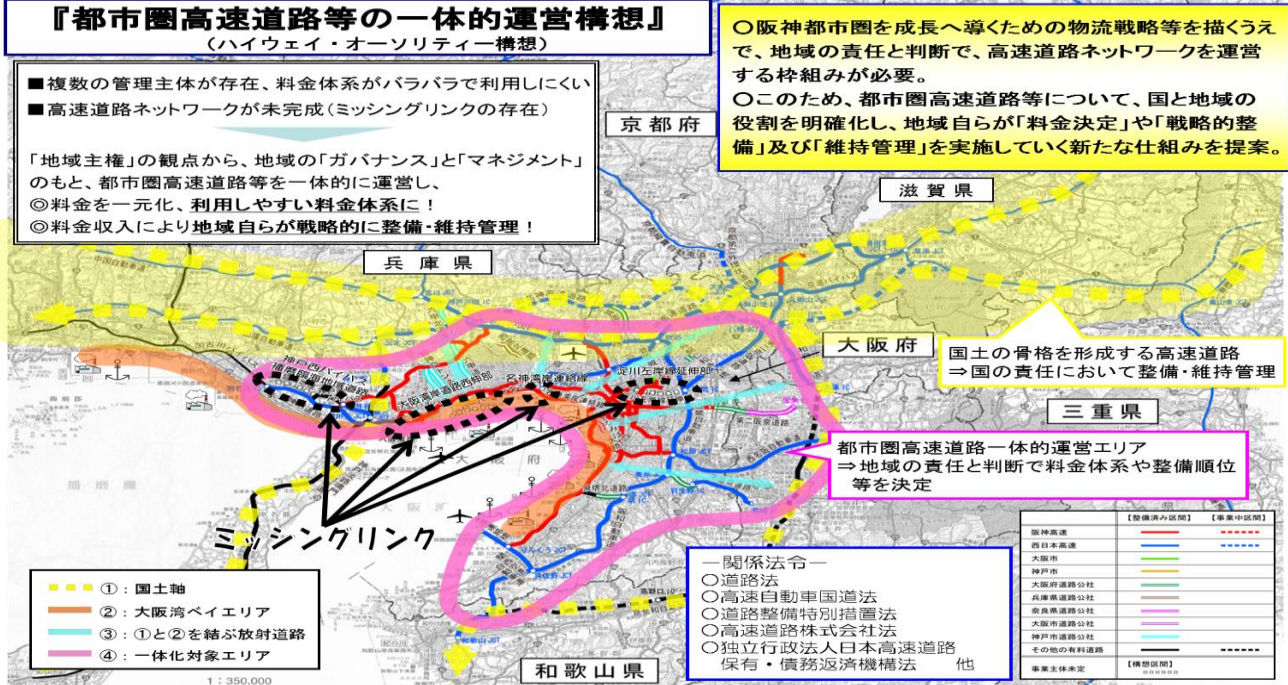


◆主な事業路線 (国・NEXCO 事業含む)

- 関西大環状道路 (新名神高速道路、京奈和自動車道)
 - 新名神アクセス道路
 - ・ 国道 423 号
 - ・ (都) 大岩線
 - ・ 国道 170 号 (高槻東道路)
 - 京奈和アクセス道路 (府県間道路)
 - ・ 国道 371 号 (石仏バイパス)
 - ・ 国道 480 号 (父鬼バイパス)
 - (和泉市～和歌山県境 府県間トンネルは直轄代行業業)
 - ・ 府道泉佐野岩出線 (泉南市～和歌山県境) (平成 24 年度暫定供用)
- 大阪都市再生環状道路 (阪神高速道路 大和川線・淀川左岸線他)
 - ・ 大和川線 (平成 25 年春暫定供用予定・平成 27 年春全線供用予定)
 - ・ 淀川左岸線 (1 期: 島屋～高見 平成 25 年春供用予定)
 - (2 期: 高見～豊崎 平成 33 年春供用予定)
- 第二阪和国道 (国道 26 号バイパス)
 - (淡輪ランプ～和歌山県境 平成 27 年度末全線供用予定 (暫定 2 車線))

インフラ・ストックの利便性向上

国土軸とベイエリアとの連携を強化すると共に、都心部の渋滞解消を図り、関西の国際競争力を強化していくため、わが国の大動脈である新名神高速道路などの早期完成や、淀川左岸線延伸部などミッシングリンクの早期解消、また、利用者の視点に立った既存高速道路ネットワークの有効活用などの取り組みが必要となります。



ミッシングリンク解消・利用しやすい料金体系実現に向けた取り組み

① 『ハイウェイ・オーソリティー（都市圏高速道路等の一体的運営主体）構想』の具体化
[平成22年4月 大阪府・兵庫県・大阪市・神戸市・堺市で提案]

・阪神高速は平成24年1月より、料金圏が撤廃された対距離料金へ移行されました。
今後、ネクスコ等を含めた阪神都市圏の高速道路の利用者の視点に立った料金体系の一元化を目指し、次に地域自らがミッシングリンクの整備を行える新たな枠組みづくりがなされるよう、「国と地方の検討会」を通じ検討していきます。

●平成23年9月 国と地方の検討会 確認事項

- ・阪神圏料金体系の一元化、ミッシングリンクの整備の実現につながる償還スキームの見直し
- ・将来の維持管理や更新対応として維持管理有料制度の導入等

国土軸のデュアル化を支える広域交通インフラ

新名神高速道路全線早期整備の必要性

○東西二極を結ぶ新名神・新東名は、広域インフラとして必要不可欠。

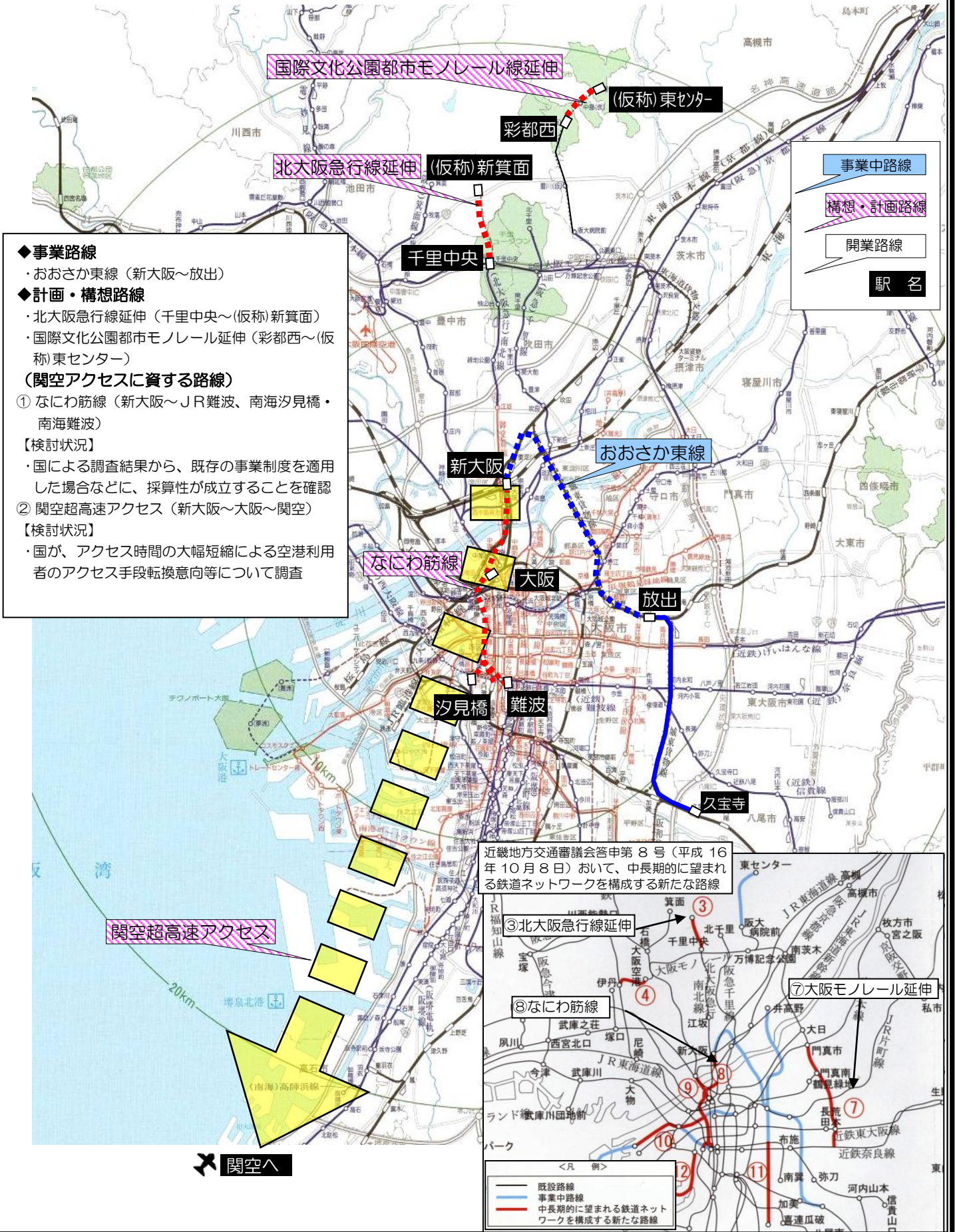
○新東名高速道路は平成32年度全線整備予定。

⇒東西二極を結ぶ複数ルートを確認するため、新名神高速道路は広域インフラとして必要不可欠であり、全線早期整備に向け、取り組みます。



機能的な交通ネットワークの形成(鉄道網)

- ・「選択と集中」に基づく重点投資により、放射・環状方向の鉄道路線等を整備し、ネットワークを強化
- ・自動車から鉄道への移動手段転換促進により、道路混雑緩和、環境負荷低減
- ・関空へのアクセス改善



公共交通機関の利便性向上、利用促進

「公共交通シームレス計画」の検討 ～さらに利便性の高い公共交通ネットワークを目指して～

大阪の鉄道は全国でも比較的整備が進んでいる一方で、さまざまな事業者が運行していることから、乗り継ぎ時の場所が分りにくい、移動が不便、運賃加算による負担感等の課題があります。「中継都市・大阪」として結節機能の強化を図るとともに、地球環境・エネルギー問題、人口減少・高齢化社会に対応した交通体系を構築するため、公共交通利用における継ぎ目（シーム）をできるだけ軽減し、利用者にとってさらに利便性の高い公共交通ネットワークを目指す「公共交通シームレス計画」の検討を行っています。



平成 24 年度は、実証実験による効果検証を行うとともに、具体的な実施計画を定めるアクションプランの策定を行います。

情報のシームレス化

事業者間を超えた乗り継ぎ時の情報・案内の充実を図るため、公共交通運行情報の相互発信等改善策の実施について検討。



移動のシームレス化

ターミナル等の乗り継ぎ移動・待ち時間等の負担を軽減するため、駅やその周辺、列車運行の改善等の乗り継ぎ改善策の実施について検討。



運賃のシームレス化

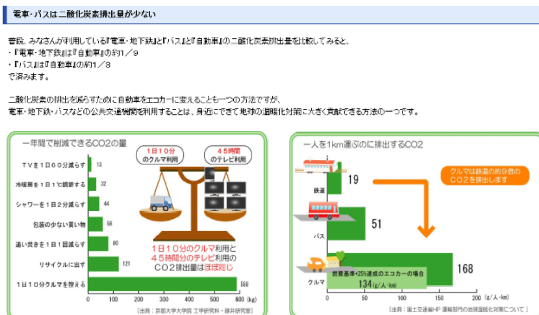
乗継ぎ時の運賃加算等負担の軽減方策の検討や観光など新たな需要を誘発するための企画きっぷ等の実施について検討。



公共交通の利用促進

公共交通情報の発信

◎Web ページにより、大阪の交通の状況をわかりやすくお伝えするとともに公共交通利用のメリットも紹介（環境、クルマの維持費、健康、交通事故防止）し、日常の交通手段を考えるきっかけを提供しています。



◎バスに関するキャンペーン
 クルマから公共交通（バス）への利用転換を目的とした啓発を行っています。



◎交通環境学習プログラム

平成 14 年度～平成 23 年度で延べ 61 校実施

小学校を対象に、日々の暮らしの中で社会や環境にやさしい行動を考え実践することで習慣として身につくことが学べる授業支援ツールです。

- ☆課題発見学習
 （空気汚れ調べ、交通ゲーム等）
- ☆実践学習
 （かしこいクルマの使い方を考える、電車・バスマップを作ろう 等）
- ☆出前講座
 （かしこいクルマの使い方）



◎啓発ポスター「家族ではじめる！身近なエコ」
 公共交通利用の環境への貢献をPRするポスターを制作し、庁舎や公共交通利用促進に関するイベント等でも掲出しています。



慢性的な交通渋滞の解消

～ 慢性的な交通渋滞を解消するため、鉄道、道路の立体交差化など、地域の交通事情に応じた渋滞対策 ～

立体交差化

◆事業路線

【道路と鉄道との立体交差】

- 十三高槻線（吹田市）
- 堺港大堀線（松原市）、岸和田港塔原線（岸和田市）

【連続立体交差事業】

《事業中》

- 近鉄奈良線、JRおおさか東線（東大阪市）
- 南海本線・高師浜線（高石市）
- 南海本線（泉大津市）

《都市計画決定、事業認可取得に向けた手続中》

京阪本線（寝屋川市・枚方市）

《計画検討中》

阪急京都線（摂津市駅周辺）



十三高槻線（吹田市）
平成 24 年 1 月現在



泉大津駅
南海本線（泉大津市）
平成 24 年 2 月現在



河内花園駅付近
近鉄奈良線（東大阪市）
平成 24 年 2 月現在

渋滞対策

するっと交差点対策

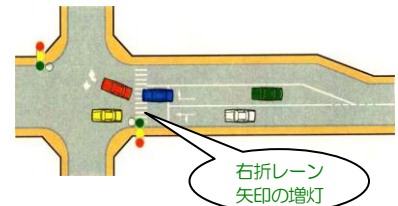
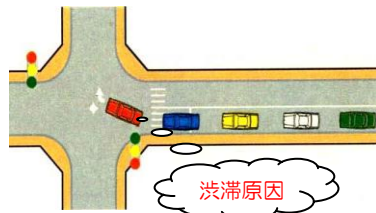
◆事業路線

- ・国道 479 号（守口市）
- ・(旧) 170 号（富田林市）
- など

右折レーンの設置などのハード整備と、信号現示の変更などのソフト整備を効果的に組み合わせ、渋滞緩和・解消を図ります。

右折待ち車両が後続車両の通行を妨げている

右折レーンの設置により、交通の円滑化を図る



左折車線がない道路



交差点を整備し、左折車線を設置

天の川交差点（枚方市）

○今後の渋滞対策（するっと交差点対策）について

【平成 24 年 3 月改訂】

対策候補箇所（※）のうち、現道幅員内、もしくは少しの用地買収により対策可能な 17 箇所を新規追加し、継続実施箇所 25 箇所とあわせて計 42 箇所について、平成 23 年度～平成 27 年度の 5 ヶ年で対策を進めます。

※対策候補箇所

府内の国道及び府道レベル以上の信号交差点のうち、以下の①または②を満たすもの（約 100 箇所）

①VICS^(注1) 及び平均旅行速度に関する民間データにより日常的に渋滞が確認される。

②道路管理者（土木事務所）、道路利用者（トラック事業者、バス事業者等）が、渋滞の発生を認識している。

(注1) VICS：国内の道路交通情報をリアルタイムで一括集約整理し、カーナビ等に表示するシステム。(財) 道路交通情報通信システムセンターにて運用。

効率的な物流システムの構築

経済・産業活動の活性化を図るため、港湾・空港・流通センターなど物流拠点の機能向上及び渋滞対策、車両の大型化（25t化）対応など道路機能の強化を図るとともに、荷主・運送事業者など関係者と連携しながら物流施策を進めます。

◆重さ、高さ指定道路の追加

高さ指定道路…高さ 3.8m を超え 4.1m 以下の車両が自由に走行できる指定道路

重さ指定道路…車両の長さ及び軸距に応じ、総重量 20～25t までの車両が自由に走行できる指定道路

平成 23 年 4 月 府道大阪中央環状線鳥飼大橋 重さ指定道路追加指定

◆道路情報に関するマップ、ウェブサイトの検討

特殊車両の通行に関しては、

URL: <http://www.pref.osaka.jp/doroseibi/omosa-takasa/index.html>

◆東大阪 FQP 協議会による荷待ち駐車マネジメント

(FQP とは…Freight (貨物) Quality (品質) Partnership (協力) の略)

東大阪流通業務地区及びその周辺におけるトラック交通に起因した路上駐車

などの諸課題を地域の関係者が協働し、解決する為の協議会です



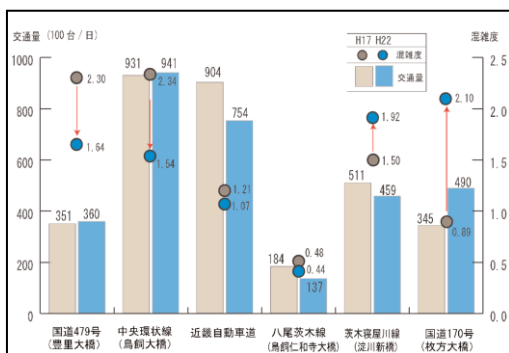
東大阪流通業務地区内マナーアップキャンペーン
(平成 23 年 5 月 13 日実施)

大阪府における貨物車の交通量・発生集中量と緩和策

大型車交通量図（高速道路）



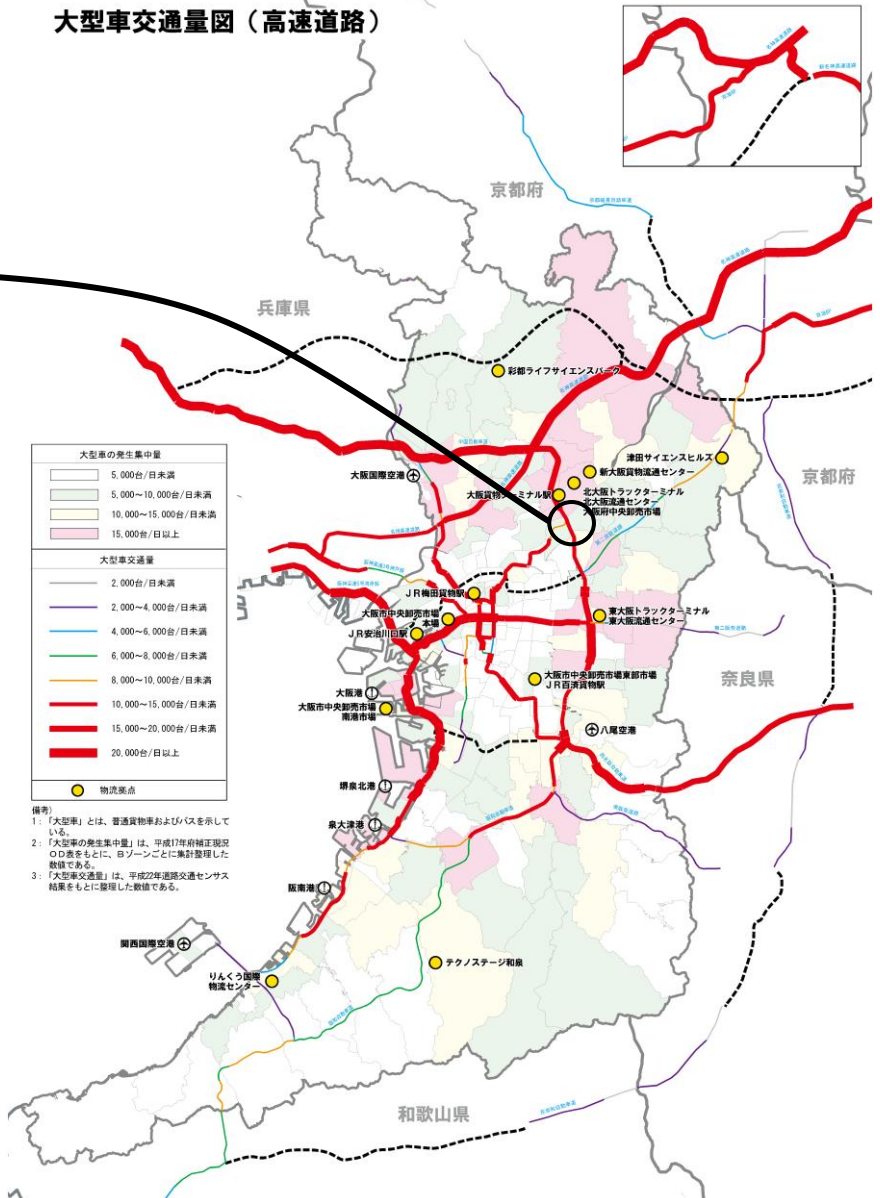
府道大阪中央環状線鳥飼大橋 3車線化（北行）
平成 23 年 4 月 重さ指定道路追加指定
(ボトルネック箇所の解消)



○鳥飼大橋 3車線化（北行）の整備効果

平成 17 年と平成 22 年の淀川渡河部の断面交通量の比較

- ・鳥飼大橋（大阪中央環状線）
普通車⇒約 6 千台/日減
大型車⇒約 7 千台/日増



(備考)
1: 「大型車」とは、普通貨物車およびバスを示している。
2: 「大型車の発生集中量」は、平成17年府轄現況OD表をもとに、50ゾーンごとに集計整理した数値である。
3: 「大型車交通量」は、平成22年道路交通センサス結果をもとに整理した数値である。