

平成24年度

交通道路施策のポイント

大阪府都市整備部
交通道路室

～ もくじ ～

施策一 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）・・・・・・・・・・・・・・・・ P 1
- ・ インフラ・ストックの利便性向上・・・・・・・・・・・・・・・・ P 2
- ・ 機能的な交通ネットワークの形成（鉄道網）・・・・・・・・・・・・・・・・ P 3
- ・ 公共交通機関の利便性向上、利用促進・・・・・・・・・・・・・・・・ P 4
- ・ 慢性的な交通渋滞の解消・・・・・・・・・・・・・・・・ P 5
- ・ 効率的な物流システムの構築・・・・・・・・・・・・・・・・ P 6

施策一 2 維持管理の重点化

- ・ 予防保全型の維持管理・・・・・・・・・・・・・・・・ P 7
- ・ 効率的・効果的、きめ細かな維持管理・・・・・・・・・・・・・・・・ P 7

施策一 3 減災、安全・安心のまちづくり

- ・ 減災のまちづくりの推進・・・・・・・・・・・・・・・・ P 8
- ・ 交通安全対策・バリアフリー化の推進・・・・・・・・・・・・・・・・ P 9

施策一 4 連携と協働による都市の魅力づくり

- ・ 環境の保全と創出・・・・・・・・・・・・・・・・ P 10
- ・ 地域力の再生、笑働 OSAKA の推進・・・・・・・・・・・・・・・・ P 10
- ・ 賑わい・街並みの形成・・・・・・・・・・・・・・・・ P 11

◆◆資料編◆◆

- 今後の都市基盤整備 P 13
- 地方分権の推進 P 15
- 交通道路マスタープランの進捗状況 P 17
- 貨物車交通プランの進捗状況 P 17
- 平成24年度 交通道路室の予算 P 18
- 大阪府道路公社の管理路線 P 19
- 大阪モノレール P 19
- 大阪の交通の現状 P 20

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)

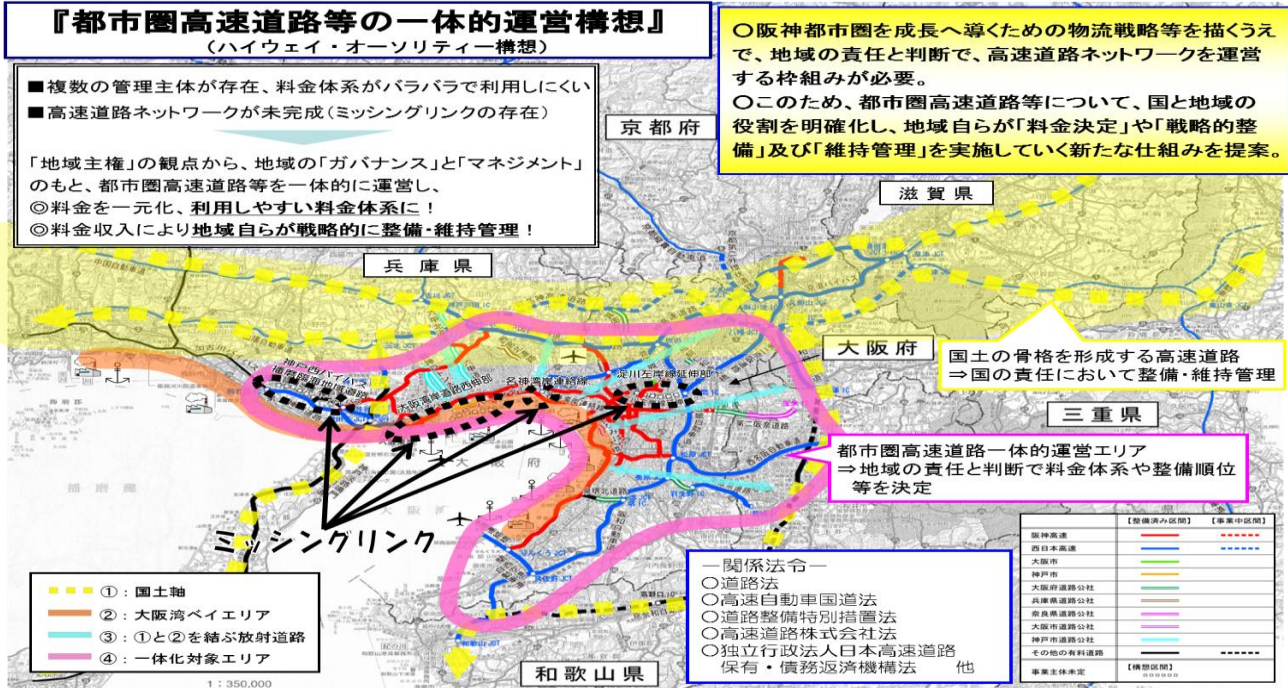


◆主な事業路線 (国・NEXCO 事業含む)

- 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。



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

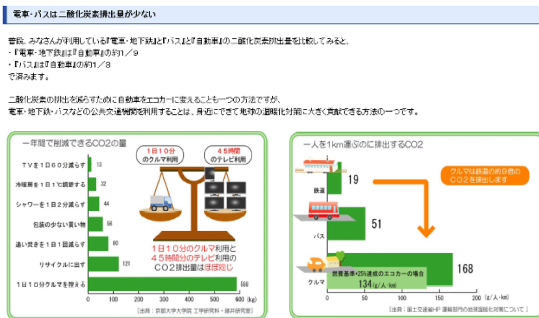
乗継ぎ時の運賃加算等負担の軽減方策の検討や観光など新たな需要を誘発するための企画きっぷ等の実施について検討。



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

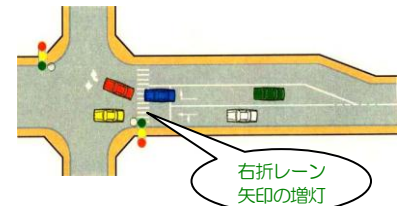
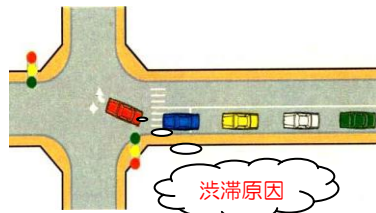
◆事業路線

- ・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



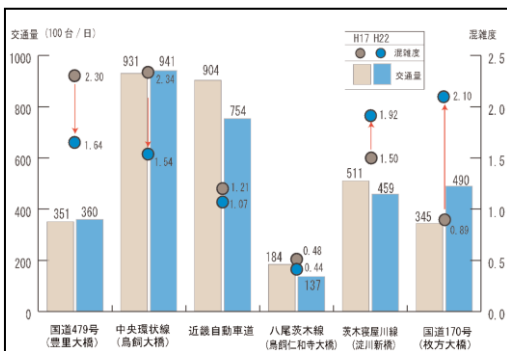
東大阪流通業務地区内マナーアップキャンペーン
(平成 23 年 5 月 13 日実施)

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）



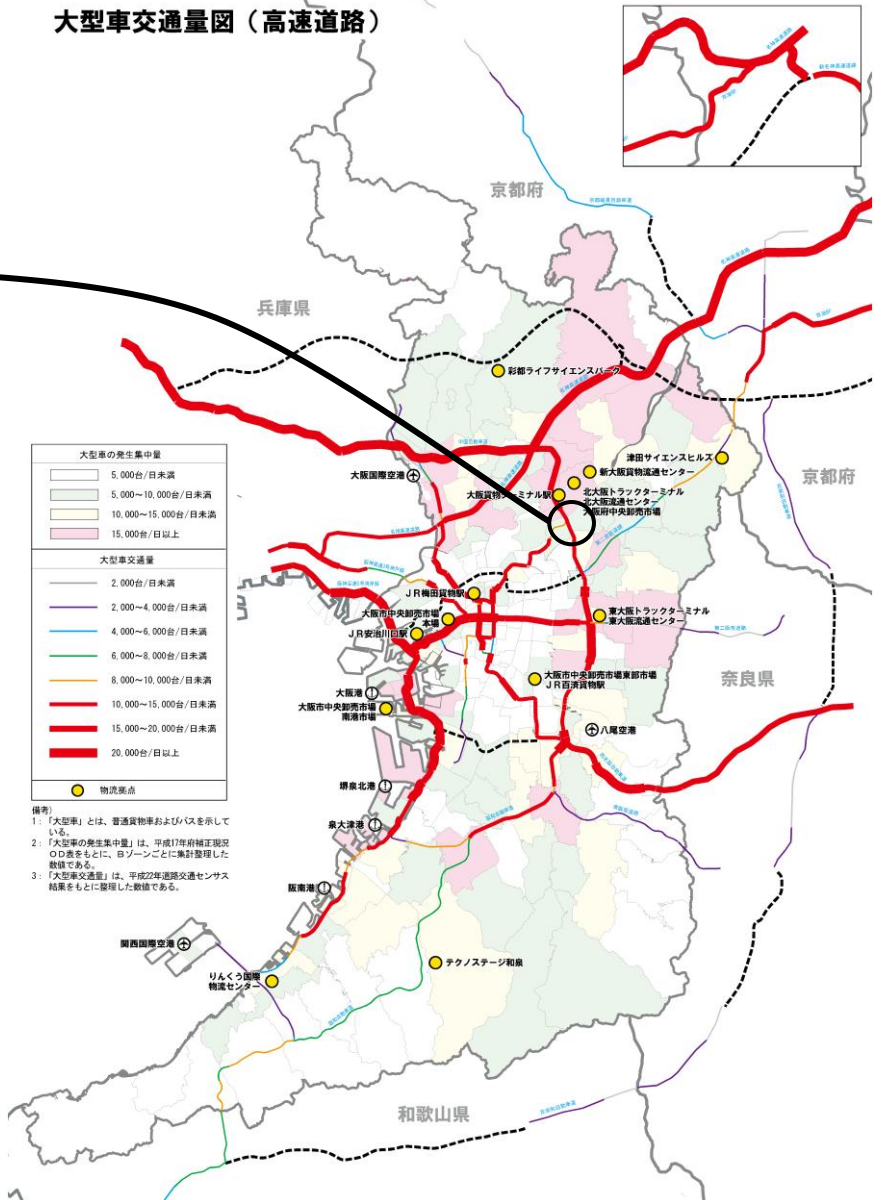
府道大阪中央環状線鳥飼大橋 3車線化（北行）
平成 23 年 4 月 重さ指定道路追加指定
(ボトルネック箇所の解消)



○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



施策－２ 維持管理の重点化

予防保全型の維持管理

橋梁の高齢化対策

◆「予防保全」による長寿命化に努めます。(LCC(ライフサイクルコスト)最小化)

大阪中央環状線等交通量が多く重要度の高い路線や橋梁の健全度が低いものから優先的に補修・長寿命化することで、今後橋梁全体にかかる維持経費を低減させます。

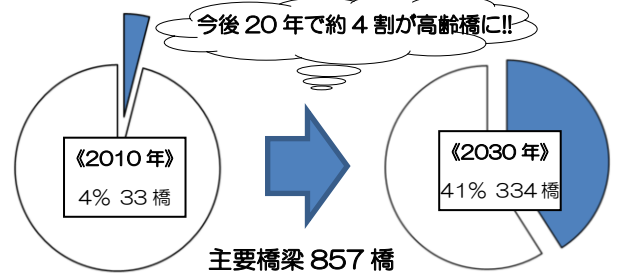
舗装の劣化対策

走行性や通行安全性に配慮した効率的な維持管理を目指して、大阪中央環状線など重要な幹線道路は、管理レベル(MCI)を「5」以上、その他の道路は、管理レベル「3」を確保することとし、劣化した舗装を計画的に補修していきます。

※MCIとは路面の状況を表す維持管理指標で、舗装のひび割れ程度、わだち掘れ量、平坦性を数字で表したものです。

(参考)補修工事後のMCIは「8」。MCI「3」を下回ると、走行に不安がでてきます(供用限界)。

建設後60年を経過した橋梁の割合



※主要橋梁とは、橋長15m以上、鉄道を跨ぐ全ての跨線橋等



効率的・効果的、きめ細かな維持管理

徒歩パトロール

府民の安全・安心を確保するために、車両による道路パトロールで発見できない歩道等の不具合箇所を徒歩により発見し、不具合箇所の即対応することにより管理瑕疵を未然に防止します。



大阪府営駐車場指定管理者制度の導入

3箇所の大阪府営駐車場について、府民ニーズに合致した質の高いサービスの提供と効率的な施設運営を一層推進することを目的に、民間ノウハウを活用する指定管理者制度を導入しています。

■府民ニーズに合致した質の高いサービス

- ・利用しやすい料金設定の導入
- ・電気自動車(EV)充電設備の設置
- ・クレジットカード精算の導入

■効率的な施設運営

- ・民間ノウハウによる、管理運営費の縮減

大阪府営駐車場一覧表

駐車場名	所在地	駐車場名
大阪府江坂立体駐車場	吹田市	193台(うち身障者スペース6台)
大阪府新石切立体駐車場	東大阪市	60台(うち身障者スペース2台)
大阪府茨木地下駐車場	茨木市	160台(うち身障者スペース2台)

○指定管理者名：タイムズ24株式会社

特殊車両の取締りの実施

特殊車両(※)の通行は、道路の構造を保全し、交通の危険を防止するため、道路管理者による許可制となっています。土木事務所では所轄警察署の協力を得て、無許可など違法通行による橋梁や舗装の劣化を未然に防止するために取締りを実施しています(道路法第47条～同条の3)。

平成23年度実績：取締り回数＝14回、指導警告件数＝43件

※ 特殊車両：次の値を超えるもの(道路法第47条第1項、車両制限令第3条)

〔重量〕 総重量 20t(～25t)、軸重 10t、隣接軸重 18t～20t、輪荷重 5t

〔寸法〕 幅 2.5m、高さ 3.8m(～4.1m)

〔最小回転半径〕 12m

施策－3 減災、安全・安心のまちづくり

減災のまちづくりの推進

津波減災対策

道路情報提供装置等の整備

想定を超えるの津波が発生した場合に、浸水エリアとなる大阪臨海線の車両誘導対策として道路情報提供装置を12基設置します。

平成24年度：泉佐野市～岸和田市：6基

平成25年度：高石市～泉大津市：6基



津波啓発看板



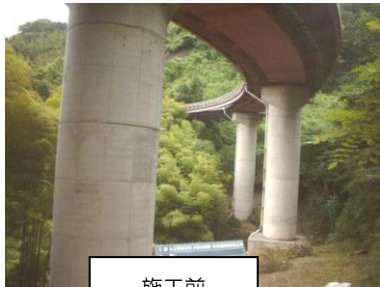
津波情報提供装置の設置（例）

インフラの防災機能強化

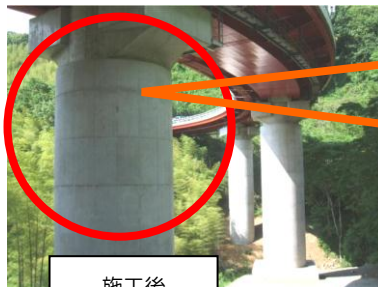
広域緊急交通路の耐震性強化

平成24年度に耐震化する主な橋梁 主)大阪臨海線 大津川大橋等

災害時においても安全で円滑な通行を確保するため、橋梁等の耐震補強工事を実施しています。



施工前



施工後

橋脚補強

橋脚の外周に鋼板を巻いたり、コンクリートを内部に充填するなどにより、丈夫にして、地震時に橋脚の倒壊を防止します

落橋防止対策

橋脚と桁をケーブルで連結し、地震時の桁落下を防止します



耐震対策（大阪モノレール）

大阪モノレールの耐震性強化

乗客の安全確保、並びに、広域緊急交通路である大阪中央環状線等の機能確保の観点から、耐震対策を実施します。

交通安全対策・バリアフリー化の推進

歩行者の安全と安心を確保する歩道整備

歩道を整備し、歩行者の安全を確保

府道岸和田港塔原線（岸和田市）



路肩のカラー化

府道春木岸和田線（岸和田市）



カラー化

歩行空間の整備

◆事業箇所

- ・府道深野南寺方大阪線
（門真市三ツ島）
- ・府道河内長野美原線
（大阪狭山市東池尻）
- ・府道枚方茨木線（枚方市宮之阪）
など

歩行者と自転車利用者の安全を確保する自転車通行環境の整備

自転車と歩行者の事故が増加している現状を踏まえ、歩行者と自転車双方の安全を確保していく必要があります。このため、府警本部や他の道路管理者と共に、「大阪府版自転車通行環境整備ガイドライン」を作成し、自転車通行環境の整備に取り組みます。



自転車道 設置例

歩道・踏切のバリアフリー化

～ お年寄りや、障がい者の方も、歩きやすい歩道へ ～

府道大阪生駒線（大東市）



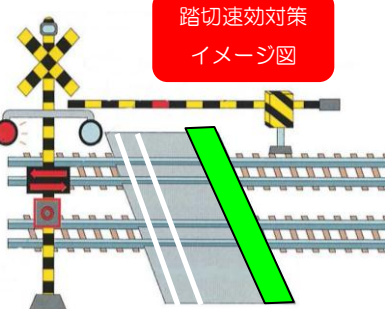
- ・車いす等が安全、円滑に移動できるよう歩道の段差、勾配を改善
- ・視覚障がい者誘導用ブロックを適切に配置

◆事業路線

- ・府道豊中摂津線（地下鉄桃山台駅周辺）
- ・国道（旧）170号（近鉄富田林駅周辺）
など

歩行者の安全と安心を確保する踏切整備

踏切速効対策
イメージ図



歩車道境界明示
歩道設置
バリアフリー対策
点字ブロック

歩車境界明示

府道山本黒谷線（八尾市）



踏切内歩道設置

府道鳥取吉見泉佐野線（泉南市）



子どもの自転車ヘルメット着用促進

各種イベントでの啓発活動



ひろメットチーム



◆実施内容

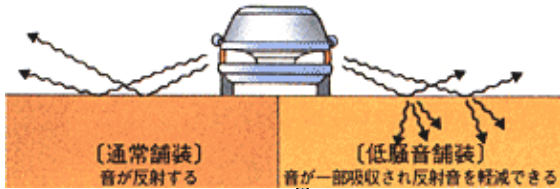
- ・各種イベントで、自転車ヘルメットの安全性を紹介し、啓発活動を実施。
- ・地域で活躍する少年クラブ等を自転車ヘルメット着用啓発チーム「ひろメットチーム」に任命し、着用普及の促進。

施策－４ 連携と協働による都市の魅力づくり

環境の保全と創出

車道の低騒音舗装

沿道の自動車騒音を低減するため、低騒音舗装等の整備をしています。



道路照明のLED化

LED(発光ダイオード)道路照明灯は、既存の道路照明灯(水銀灯、ナトリウム灯)に比べて消費電力が小さく寿命が長い特性があります。ただし、JIS規格が定められていないなど、活用にあたり製品の信頼性・有用性の把握が課題となっていました。そこで平成21年度、全国先駆けとなって一定以上の水準技術を有する製品を認定する「大阪府LED道路照明技術評価制度」を創設し、新設・更新する際には認定製品を使用することでLED化を進めてきました。平成23年度については6社の製品を認定しました。

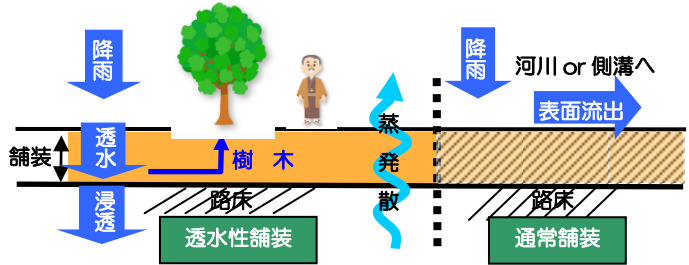
また平成24年度からは、“道路照明灯まるごとLED化”に向けた取組みとして、リース方式によるLED道路照明灯の導入を進めて、平成25年度内に大阪府の管理する道路照明灯約23,000灯の全灯LED化を完了します。



歩道の透水性舗装

※透水性舗装とは、雨水を空隙の多い舗装体を通し、直接路体に浸透させる構造のものです。

市街地で利用者の多い地域の歩道部を中心に整備しています。



地域力の再生、笑顔 OSAKA の推進



アドプト・ロード・プログラム

アドプトとは「養子縁組をする」という意味であり、府民の方々に道路の清掃や緑化活動を行っていただくもので、平成23年度末には約400団体に活動していただき、大阪府はその活動の支援をしています。この活動を通して、コミュニティの活性化や、各々の地域特有の魅力づくりへと、様々な取組みへ展開していきます。



大阪中央環状線一斉清掃「中環をきれいにする日」

府道大阪中央環状線において、沿道企業や学校、自治会、ボランティアなどの多くの方々の協力を得て、昭和60年度より毎年9月に中環の歩道の一斉清掃や啓発活動を行っています。平成23年度は台風の接近の為に清掃活動のみ延期実施し、延べ1,452人の参加がありました。また、32団体の企業等より協賛金、配布グッズ、企画・運営等の協賛(金銭換算できるもののみで約120万円)を得て、官民協働で盛り上げました。今後も「笑顔 OSAKA」の旗印のもと、感謝と笑顔の輪を広げていきます。



高架下・道路予定区域の有効活用



高架下・道路予定区域を公募を介して占用させ、当該箇所の維持管理に係る手間・費用を減らすとともに、当該箇所の占用許可に係る占用料を道路の維持管理費に充当します。

光の回廊づくり「アドプト・ライト・プログラム」

安全に安心して暮らせるまちづくりを推進するとともに、道路照明灯の効率的かつ効果的な維持管理を行うことを目的に、企業と大阪府が協働で、日常点検・維持管理を行うもので、参加企業には照明灯の電気代相当を負担頂きます。平成23年度実績（年度末見込み）として115本（230万円）で実施しました。今後も広く募集をし、維持管理費の確保を目指します



歩道橋リフレッシュ事業

企業等に歩道橋の塗替えを負担頂く代わりに、病院、大学、大規模商業施設等の事業所への道先案内を表示するものです。

平成17年度から実施しており、平成23年度までに10橋で実施しました。府民とかがわる様々な場面で、引き続き事業PRを実施し、歩道橋の適切な維持管理と交通の円滑化に寄与していきます。



主要地方道大阪中央環状線 葺島歩道橋

ネーミングライツ事業

道路施設の名称（通称）を命名する権利を企業等に売却することで、契約料を得るものです。得られた収入は道路の維持管理費に充当されます。平成21年度に第1弾として枚方市伊加賀緑町の伊加賀歩道橋を対象に公募を行った結果、「大阪スバル枚方パーク店前伊加賀歩道橋」（年額45.4万円 5年間）に決定し、平成23年度までに全5橋を決定しております。また平成24年2月より府内165橋の歩道橋を対象を拡大して随時受付を行っております。



大阪スバル枚方パーク店前伊加賀歩道橋

賑わい・街並みの形成

道路等の無電柱化、街並みの形成

大阪高槻京都線（吹田市）



◆重点化方針

- ・大阪ミュージアムなど景観に配慮する地域の無電柱化を重点。
- ・駅前、官公庁街など市街地路線の無電柱化を実施。

◆事業路線 府民協働による道しるべの設置

- ・府道美原太子線（太子町）
- ・府道大阪港八尾線（八尾市） など

歴史と文化を活かしたまちづくり

◆地域の歴史文化を活かして、誰にでも親しめる街道づくりを目指し、府内を通る七つの歴史街道（※）を位置づけ、さまざまな事業に取り組んでいます。

※歴史街道：

「熊野街道」「京街道」「西国街道」「竹内街道」「東高野街道」「西高野・高野街道」「暗越奈良街道」

◆街道の歴史や見どころを知り、街道散歩をより楽しんでいただけるよう、「街道ウォーキングマップ」を作りました。マップはWebページから自由にダウンロードできます。

詳しくは、[大阪 歴史街道](#)

[検索](#)

URL:<http://www.pref.osaka.jp/doroseibi/kakusyusesaku/rekishikaidou.html>

◆竹内街道では、NPO、企業、行政が一体となって、「最古の官道“竹内街道”ルネッサンス構想推進協議会」を組織し、竹内街道と地域が持つ魅力を掘り起こし、交流の歴史や道の役割を広くPRしています。また、竹内街道において、歴史街道推進協議会が中心となり、NPO法人、ボランティア団体、関係自治体が連携・協働し、地域の魅力を再発見できるようウォーキングマップをリニューアルしました。



熊野街道（泉南市）



竹内街道「灯路祭り」（太子町）

施策のポイント
資料編

今後の都市基盤整備

財政構造改革プラン（案）における今後の公共施設（インフラ）のあり方

平成 22 年 10 月

※大阪府財政構造改革プラン（案）より抜粋

建設から維持管理への重点化

都市基盤整備の見直しによって、将来の建設事業費を圧縮 ⇒ 維持管理費に重点化

都市基盤整備の見直し

- 道路等の見直し・・・物流の効率化や広域連携の強化、安全・安心の確保、早期に効果発現が可能であるなどの視点から重点化し、今後の道路整備計画を策定するとともに、将来の必要性、実現性を考慮して、未着手である道路等の都市計画について、見直しを進める。

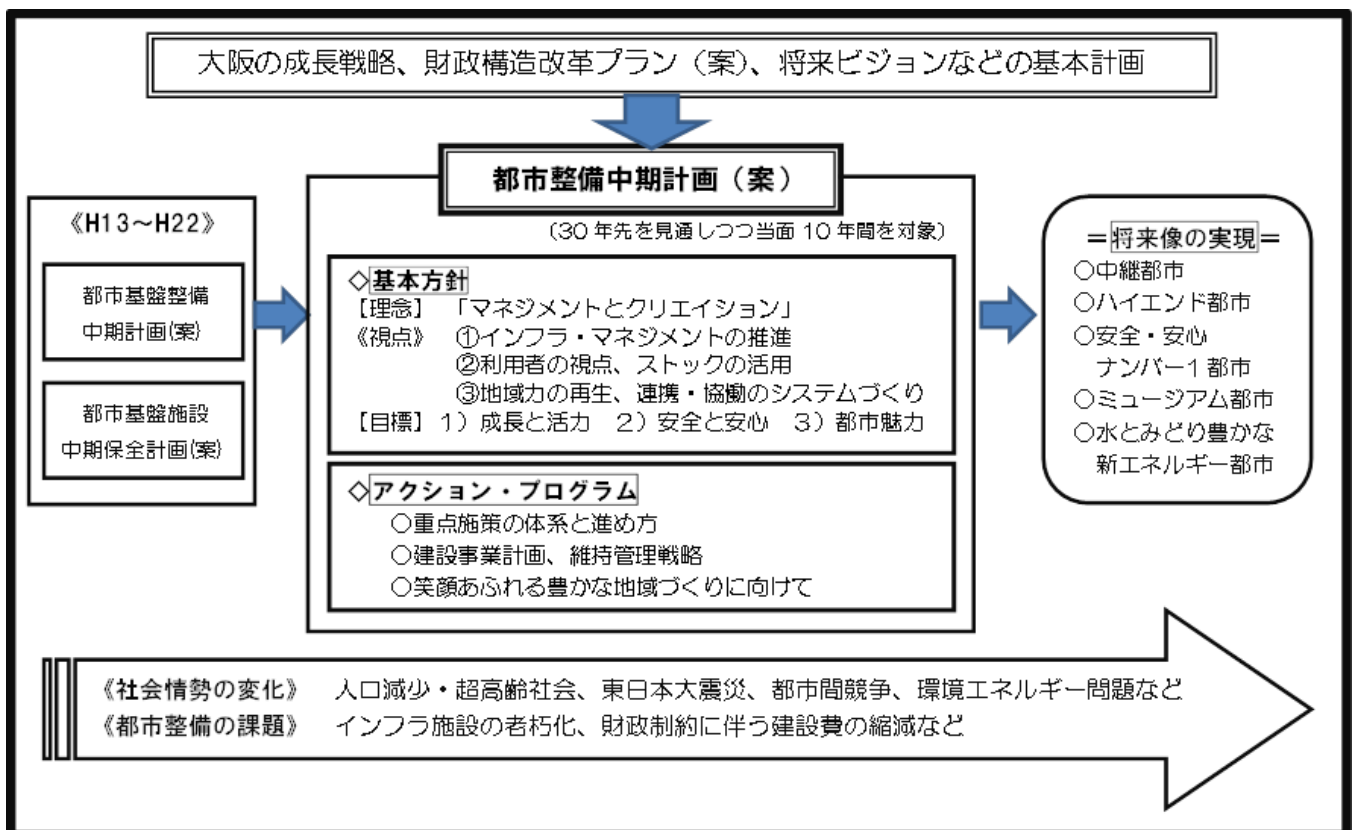
維持管理費への重点化

- 「維持管理の戦略」の策定・・・高度成長期に整備したインフラを計画的に効率よく補修・更新することが必要。施設の長寿命化、維持管理費の平準化及びライフサイクルコストの縮減を着実に進めるため、予防保全の観点をさらに重視した維持管理の戦略を策定。
- 維持管理財源の充実確保・・・多額を要する維持補修については、地方債を含め、必要な財源を充実確保できるよう、国に提言

大阪府都市整備中期計画（案）

平成 24 年 3 月

大阪の成長戦略や財政構造改革プラン(案)等に示された大阪の将来像や財政運営の方向性を踏まえ、都市インフラ政策の総合的指針として、概ね 30 年先を見通しつつ、当面の 10 年間を対象とした「大阪府都市整備中期計画（案）」を策定。



今後の道路整備の重点化方針

「大阪の成長戦略」「財政構造改革プラン(案)」「将来ビジョン・大阪」などの基本計画を踏まえ、「活力・成長」、「安全・安心」の2本柱で実施

“活力・成長”

「世界をリードする大阪産業」を支えるための物流の効率化や広域連携の強化に資する道路整備

～国内外への広がり確保する道路ネットワーク～

- ◆大阪の内外への円滑な交通の確保に寄与する路線
- ◆産業拠点開発等に必要な路線

“安全・安心”

「だれもが安全・安心 No.1 大阪」を支えるための道路整備

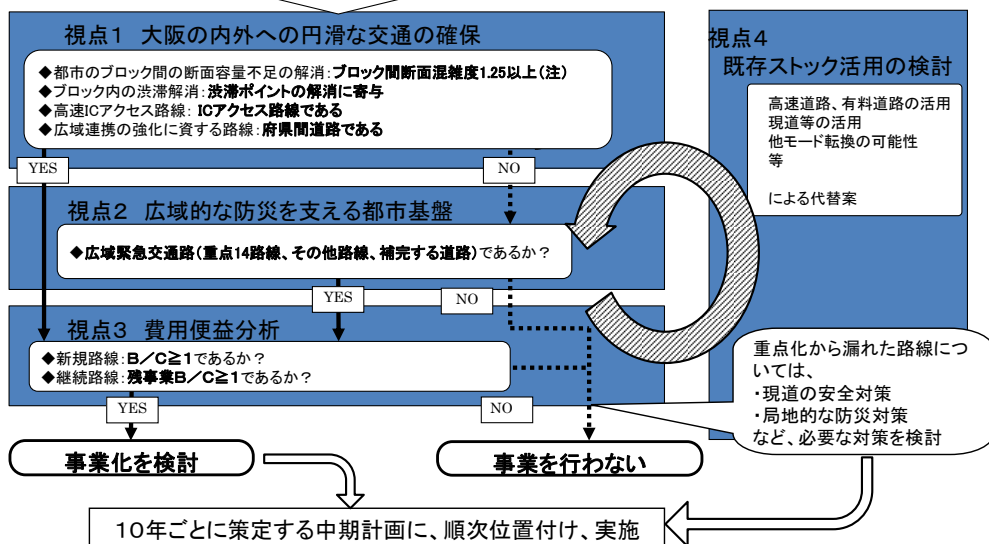
- ◆開かずの踏切対策(道路と鉄道の立体交差化)
- ◆歩行者・自転車走行空間確保、バリアフリー化
- ◆防災を支える都市基盤整備

など



※産業政策、総合特区、物流戦略、防災力強化など、広域的な都市経営の観点から成長に必要な路線は別途対応

大阪府がこれまで整備を考えていた路線全て(約280km)



今後、概ね30年で幹線道路ネットワークを概成させ、大量更新時代に向け維持管理に投資をシフト

(1) 第1ステージ 大規模継続事業にシフト (平成23年度～平成32年度)

「国際競争力を高めるための物流・産業活動を支える都市の戦略インフラが概成」

- <活力・成長> 大和川線、新名神高速道路アクセス、府県間道路 等
- <安心・安全> ・連立事業(東大阪・高石・泉大津)
- ・道路施設の長寿命化、ライフサイクルコストの抑制など戦略的な維持管理に移行
- ・歩道整備、事故危険対策、バリアフリー化 等

(2) 第2ステージ 成長の定着と安全・安心の充実 (平成33年度～平成42年度)

「戦略インフラの効果を府域に定着させる」

- <活力・成長> 広域幹線道路ネットワークの更なる整備推進
- <安心・安全> ・連立事業(枚方・寝屋川・摂津)
- ・道路施設の長寿命化、ライフサイクルコストの抑制など戦略的な維持管理
- ・歩道整備、事故危険対策、バリアフリー化 等

(2) 第3ステージ 大量更新時代への移行 (平成43年度～)

「府民に密着した道路の質の向上と大規模更新事業をスタート」

- <活力・成長> 現道拡幅事業などネットワークの総仕上げ
- <安心・安全> ・戦略的な維持管理に加え、幹線道路の橋梁架替に着手(健全度の低いものから)するなど、大量更新時代に向け、投資をシフト
- ・歩道整備、事故危険対策、バリアフリー化 等

地方分権の推進

国出先機関改革（直轄国道移管）

国出先機関（地方整備局等）の事務・権限の地方への丸ごと移管に取り組んでいます。

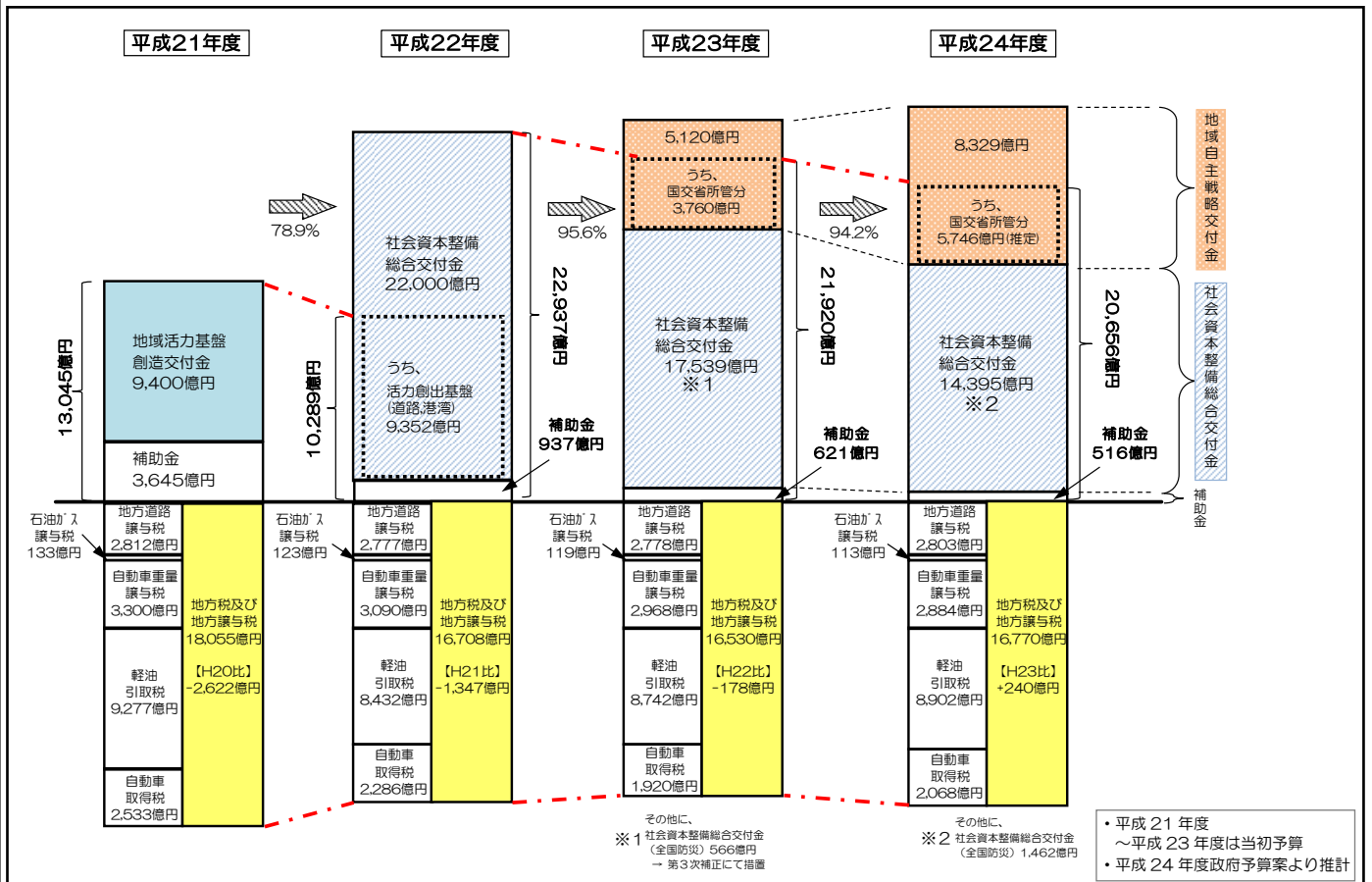
■地方側の動き 関西広域連合発足（平成22年12月）

- ・国出先機関の丸ごと（ヒト・モノ・権限）移管を目指す
- ・国出先機関対策委員会（委員長：嘉田知事）を設置し、国と協議を開始
- ・国出先機関対策PTに「国出先機関対策検討会（連絡窓口）」を設置。府県の検討体制を強化
- ・広域連合議会に移管等も含む全分野の調査協議を行う総務常任委員会を設置

補助金の一括交付金化

◆道路財源の変遷

平成21年度	・道路特定財源の一般財源化にあたり、地方税、譲与税、補助金、交付金として、従来地方に配分されてきた道路財源の総額を踏まえ、「地域活力基盤創造交付金」が創設。
平成22年度	・既存の道路、治水、海岸、下水道、住宅、港湾の各補助金・交付金を統合した「社会資本整備総合交付金」が新たに創設。
平成23年度	・「ひも付き補助金」を段階的に廃止し、地域の自由裁量を拡大するための「地域自主戦略交付金」が創設。 ・平成23年度は、第一段階として都道府県を対象に、投資補助金が一括交付金化。{全体で5,120億円（内、国交省分3,760億円）} ・既設の社会資本整備総合交付金についても、現行の4分野を一つに統合。
平成24年度	・地域自主戦略交付金の対象が政令市にも拡大。{全体で8,329億円（内、国交省分5,746億円（推定値））} ・対象事業の拡充に伴い、社会資本整備総合交付金から、地域自主戦略交付金及び沖縄振興一括交付金へ2,182億円を移行。 ・また東日本大震災を教訓として、即効性のある防災・減災施策のための全国防災枠を設置（全体1,462億円）。



義務付け・枠付けの見直し

地域の実情に応じた道路整備を推進するため、国が全国一律に定めていた道路の構造の技術的基準を地方の条例で定めることができるようになりました。

改正の対象となる事項

自治事務の内、法令による義務付け・枠付けをし、条例で自主的に定める余地を認めていないもので、次のような事項を対象

- ①施設・公物設置管理の基準
- ②協議、同意、許可・認可・承認
- ③計画等の策定及びその手続き等

関係法律を一括し改正

自治体の自主性を強化し、自由度の拡大を図るため、義務付け・枠付けを見直し

改正の対象となる事項

例えば、

- ①' 国が決めていた基準に代えて条例で基準を規定＝地方の独自性の発揮
- ②' 国の関与を、廃止又は弱い形態の関与へ
- ③' 計画等の策定義務を廃止へ

直轄事業負担金

直轄事業負担金とは、国が国道や一級河川などの整備等を自ら実施する場合、法令の定めによって、地方公共団体が負担しなければならない経費をいいます。

大阪府では、権限と財源が地方に移され、地方が自立的に地域経営を行う「地域主権」の観点から、直轄事業負担金の廃止を求めてきました。

- ・平成 21 年度は業務取扱費のうち、営繕宿舍費、退職手当が負担金の対象から除外。
- ・平成 22 年度からは、業務取扱費が負担金の対象範囲から除外。また、維持修繕に関する負担金が一部を除き廃止。
- ・平成 23 年度からは、維持修繕に関する負担金が全廃。

業務取扱費：工事費、用地費など直接工事にかかる経費以外の経費
(職員人件費、事務費など)

◆ 府の負担状況

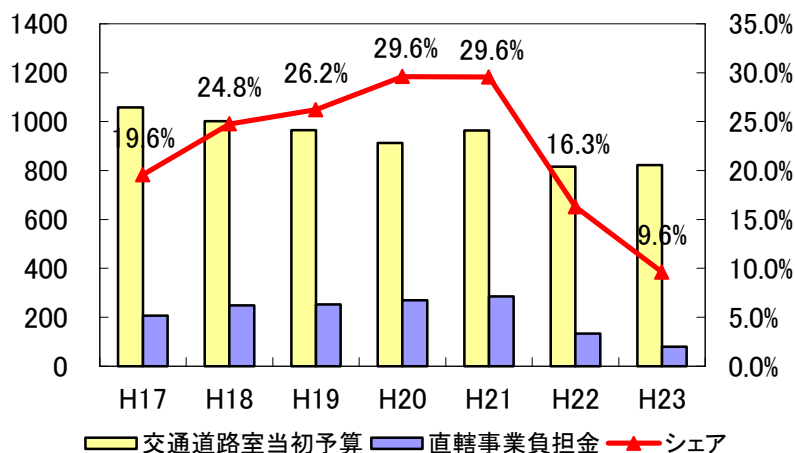
(単位：百万円) 最終予算額

	H19	H20	H21	H22	H23
負担額 (道路)	25,269	27,033	28,508	10,621	6,466

- ・負担割合は、個別の根拠法令で規定【道路法第 50 条、河川法第 60 条等】
新設・改築について 1/3 を地方が負担
- ・平成 21 年度末の第二京阪の供用開始に伴い、府域の事業量が大幅に減少し、平成 22 年度より負担額も大幅減。

◆ 交通道路室予算に占める直轄事業負担金の割合

(単位：億円)



交通道路マスタープランの進捗状況

概ね平成 37（2025）年を目標とした長期的な交通政策の方向を示す「大阪府交通道路マスタープラン」（平成 16 年 3 月）を策定し、総合的な交通政策を推進しております。

○大阪の再生・発展を支える交通ネットワーク

- ・関西圏における主要都市間の移動時間を短縮

区 間	整備前	整備後	備 考
神 戸～奈 良	88分	76分	阪神なんば線開業（平成21年3月）
大阪市～京都市	120分	60分	第二京阪道路供用（平成22年3月）

- ・渋滞の激しい交差点の通過時間を削減

成果指標	現 況	備 考
4割削減	45%	すろっと交差点対策箇所57箇所で調査

○多様なニーズに応えるぎめ細かな交通

- ・「地域の魅力・顔づくりプロジェクト」を展開

成果指標	現 況	備 考
府域のすべての駅	35駅	平成23年度末時点

- ・アドプト・ロード・プログラムなどへの府民参加を拡大

成果指標	現 況	備 考
10万人以上	1.6万人	平成23年度

○安全で安心な府民生活を支える交通

- ・NO₂、SPM の環境基準を達成

NO₂、SPM ともに 100%（平成 21 年度末）

- ・沿道騒音の環境保全目標をおおむね達成

環境保全目標達成率：91.9%（平成 21 年度末）

- ・広域緊急交通路の重点 14 路線において耐震性を強化

（阪神淡路大震災と同等の地震発生時においても、交通機能を確認）

延長 353.3km（14 路線）において耐震化完了

- ・ ひったくり犯罪件数を半減

平成12年度末	現 況	備 考
10,973件	1,761件	平成23年中

- ・密集市街地アクションエリアの不燃領域率を向上

（密集市街地のアクションエリアにより、市街地の燃えにくさ向上）

成果指標	現 況	備 考
40%	36.3%	平成20年度末

- ・交通死傷事故発生件数を抑止

安心歩行エリア内

成果指標	現 況	備 考
約2割	約1割	平成19年度末

事故危険箇所

成果指標	現 況	備 考
約3割	約17%	平成19年度末

- ・主要駅の対象地区においてバリアフリー化を推進

基本構想策定地区：122 地区 181 駅（平成 24 年 3 月末）

貨物車交通プランの進捗状況

“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るものであり、大阪では、『貨物車交通』がその中でも重要な役割を担っています。このプランは、貨物輸送の効率化と都市環境の改善を目指して、道路整備などのハード施策と走行誘導等のソフト施策を合わせたものになっています。

○大型トラック走行マネジメントの取組み状況

大型トラック走行マネジメントとして、重さ指定道路の追加指定が望ましい路線を抽出しています。

	路線数	路線延長 (km)
重さ指定道路の追加指定が望ましい路線	25	187.4
重さ指定状況（平成24年4月1日時点）	9	42.6

○中型トラック走行マネジメントの取組み状況

中型トラック走行マネジメントとして、交通渋滞、沿道環境、交通安全面の改善の視点から、渋滞が著しい箇所又は沿道環境が悪い箇所を、整備が望ましい箇所とし、財政状況を見ながら、整備計画に盛り込むこととしています。

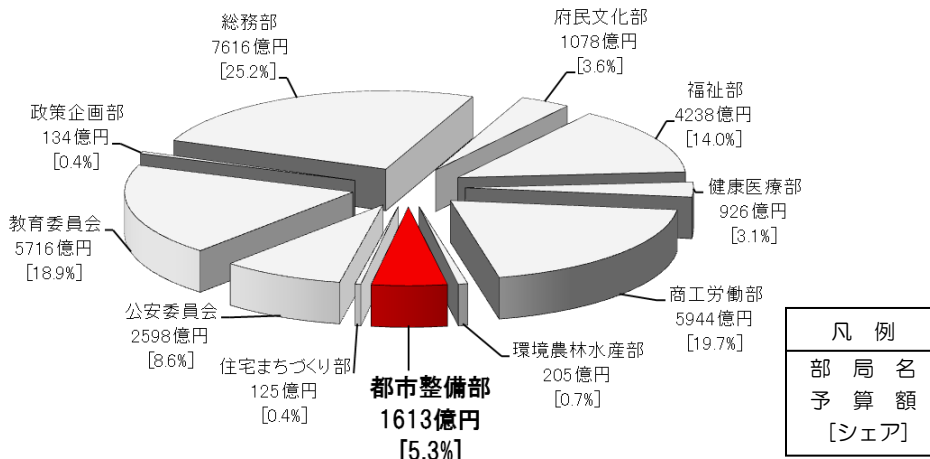
	整備が望ましい箇所	整備が望ましい路線	
		路線数	路線延長 (km)
一般道路ネットワークの整備が望ましい路線	6 路線（9 箇所）	8 路線	38.0
整備済路線（平成24年4月1日時点）	2 路線（3 箇所）	3 路線	22.8

○トラック走行マネジメントの主な連携施策の取組状況

大阪府では、走行誘導方策として、物流マップの検討などの取組みを行っています。

平成24年度 交通道路室の予算

平成24年度大阪府当初予算の部局別内訳



大阪府当初予算

3兆192億0百万円
(対H23比 -6.9%)

都市整備部当初予算

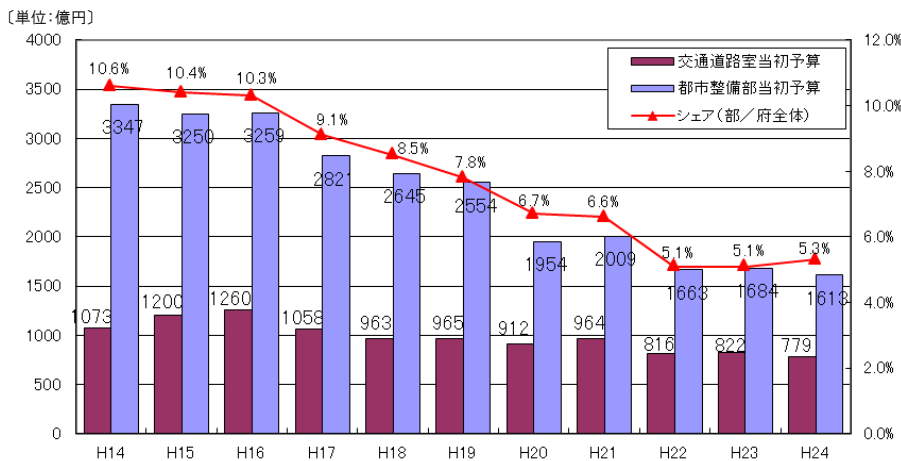
1,613億442万円
(対H23比 -4.2%)

※特別会計を除く

凡例

部局名
予算額
[シェア]

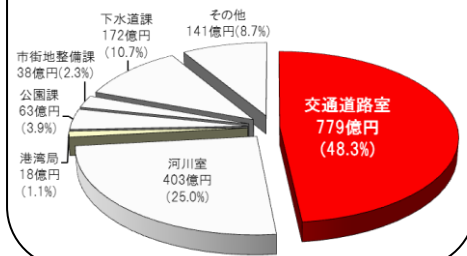
交通道路室の当初予算額と都市整備部予算の推移



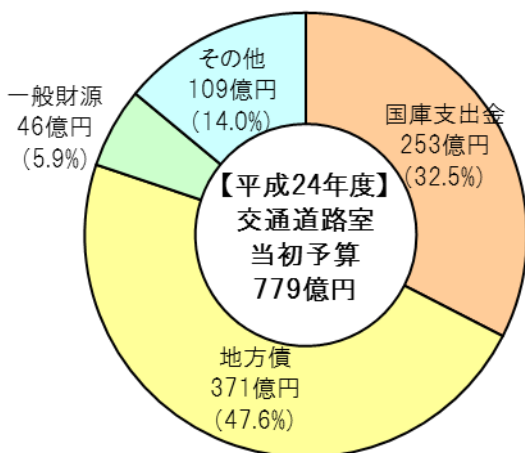
交通道路室当初予算

778億9,834万円
(対H23比 -5.3%)

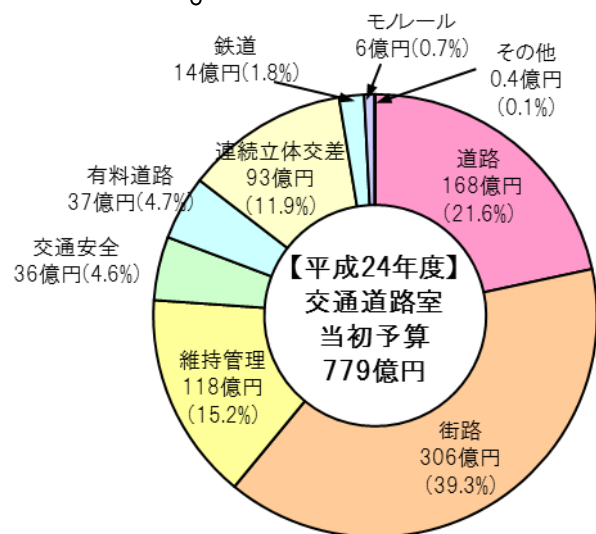
【部内各室課の内訳】



財源構成



事業別内訳



財源構成のうち国庫支出金に見込んでいる国からの交付金（社会資本整備総合交付金、地域自主戦略交付金）については、資料編「地方分権の推進」を参照ください。

大阪府道路公社の管理路線



有料道路事業については、国又は地方公共団体が道路を整備するに当たり、財源不足を補う方法として借入金を用い、完成した道路から通行料金を徴収してその返済に充てるという制度です。

また、箕面有料道路において、通行料金割引社会実験を行うことにより、箕面森町事業の保留地販売促進など地域の活性化とともに、平行する国道423号をはじめ、周辺道路からの交通転換により地域の交通環境の改善を図っています。

路線名	延長 (km)	事業費 (億円)	交通量 ^{※1} (台/日)	料金 ^{※2} (円)	供用年月
鳥飼仁和寺大橋	0.7	102	11,365	100	昭和62年2月
堺泉北	4.7	208	42,430	100	平成3年3月
第二阪奈	13.4 局域3.8	2,336	34,784	600 (西石切～巻分)	平成9年4月
南阪奈	4.6	647	24,248	200	平成16年3月
箕面	6.8	500	5,343	600	平成19年5月

※1 平成21年度、※2 普通車料金

【箕面有料道路社会実験(平成21年7月20日～)】

普通車 600円⇒400円 軽自動車 500円⇒350円

平成22年度平均交通量 : 約5,300台/日

平成23年度平均交通量 : 約5,700台/日 (約1割増加)

大阪モノレール

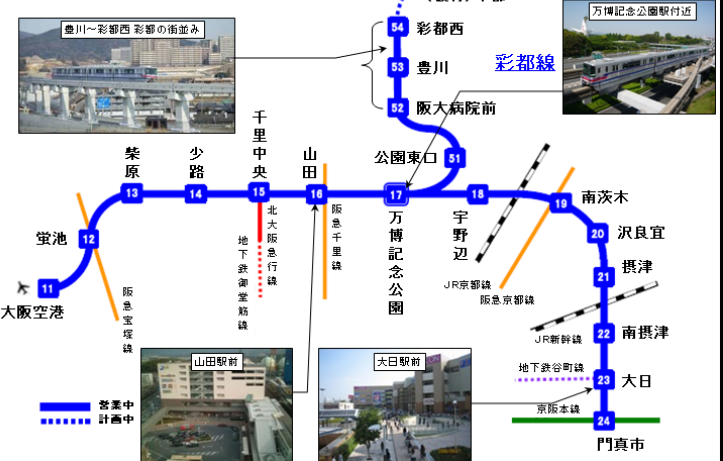
大阪都市圏は、大阪市を中心として発展し、鉄道網も放射状に形成されており、一点集中型の都市構造となっていることから、大阪市都心部では交通の過度の集中による弊害が生じています。また、大阪市周辺部では市街地の拡大により、既存鉄道のサービスを受けられない地域も生じておりました。

これらの課題に対応するため、各方面にわたる調査検討を行った結果、放射状に広がっている既存鉄道を環状方向に有機的に結節し、ネットワークを強化する新たな公共交通機関として、昭和57年度よりモノレールの整備を進めています。

大阪(環状)モノレールは、大阪空港～門真市間(約21.7km)が開業しており、阪急京都線、千里線及び宝塚線、北大阪急行線、地下鉄谷町線、京阪本線と連絡しております。また、彩都(国際文化公園都市)への主要なアクセスである国際文化公園都市モノレールは、平成10年10月1日に万博記念公園～阪大病院前間(約2.6km)、平成19年3月に阪大病院前～彩都西間(約4.3km)が完成したことにより、現在、全線約28.6kmが開通しております。(平成22年度の1日平均乗降客数: 豊川 1,997人、彩都西 4,863人)



大阪モノレール路線図



大阪の交通の現状

道路の整備率

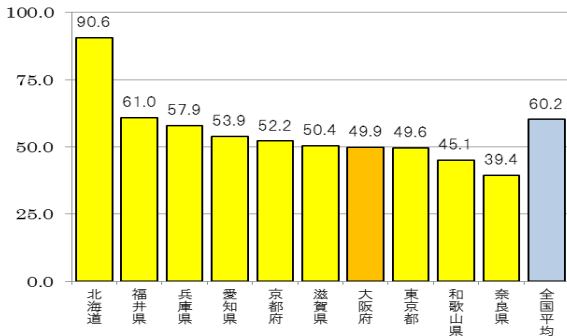
大阪府では、平成 22 年 4 月 1 日現在、直轄国道や、政令市管理分を含む府域の国・都道府県道の整備率は全国平均 60.2%に対し、49.9%となっており、全国で 39 番目となっています。

整備率＝整備済延長／道路実延長

整備済延長＝改良済延長のうち混雑度 1.0 以上の延長を除いた延長

※混雑度 1.0 以上の延長は、平成 17 年度全国道路交通センサスに基づく推計値

道路整備状況（平成 22 年 4 月 1 日現在）



道路統計年報 2011

大阪府管理道路について（平成 23 年 4 月 1 日現在）

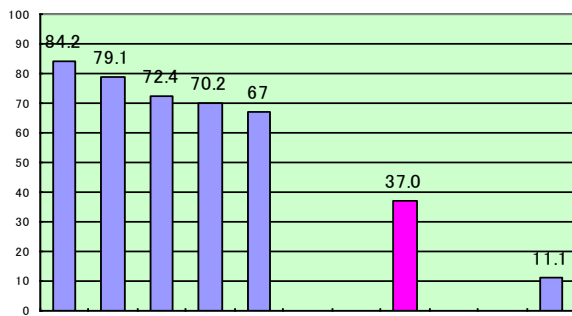
種別	路線数	実延長 (km)	橋梁数
一般国道	15	352.1	538
府道	183	1,205.9	1,595
主要府道	46	669.2	1,034
一般府道	137	536.7	561
計	198	1,531.0	2,133

平成 23 年度「道路現況調査」

バリアフリー化

安全かつ安心できる、人にやさしいみちづくりの実現のために必要な歩行者空間の整備状況は、全国平均の 44.3%に及ばず、全国で 35 番目となっています。

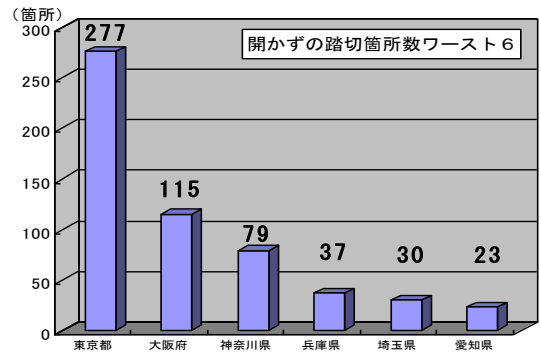
都道府県別バリアフリー化率



国土交通省道路行政の H18 達成度報告書/H19 業績計画書

開かずの踏切

全国で約 600 箇所あり、その 98%が東京、大阪、愛知等の三大都市圏に集中しており、大阪府は 2 番目に「開かずの踏切」が多い地域となっています。



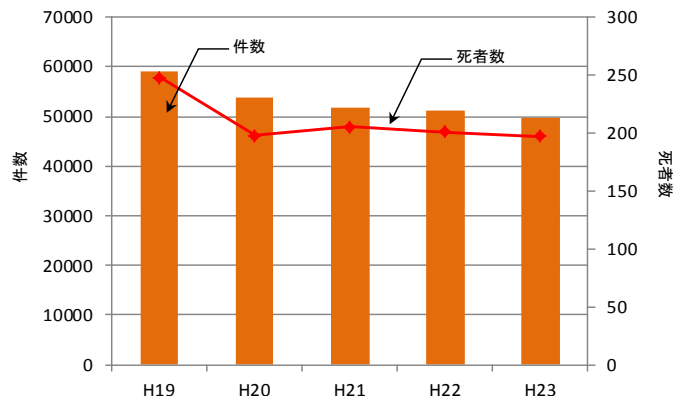
踏切交通実態総点検結果（平成 19 年 4 月公表）

府内の交通事故

大阪府下における平成 23 年中の交通事故は、件数 49,644 件、死者数 197 人、負傷者 59,489 人で、前年に比べると、件数、死者数及び負傷者数は減少しました。

また、平成 23 年の死者数については、昭和 23 年以降の統計史上、過去最少となりました。

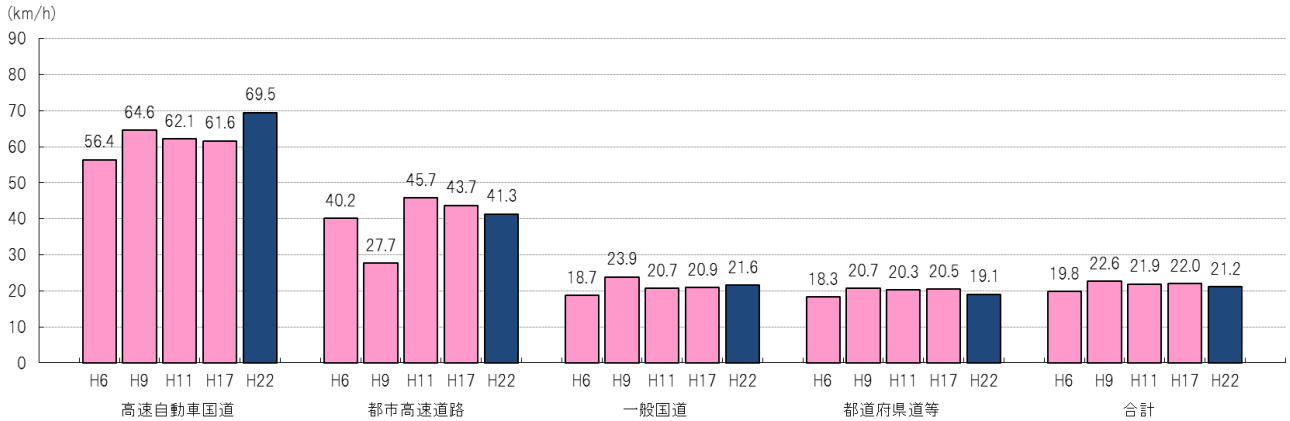
大阪の交通事故 経年推移



平成22年度 全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）

平成22年9月下旬から11月にかけて、国土交通省、都道府県、政令指定都市及び高速道路会社等の関係機関が連携し、今後の交通計画等を検討するための基礎資料を得ることを目的に、道路交通センサス（「車」に着目した調査）を実施しました。

◆混雑時旅行速度の推移



詳しくは、

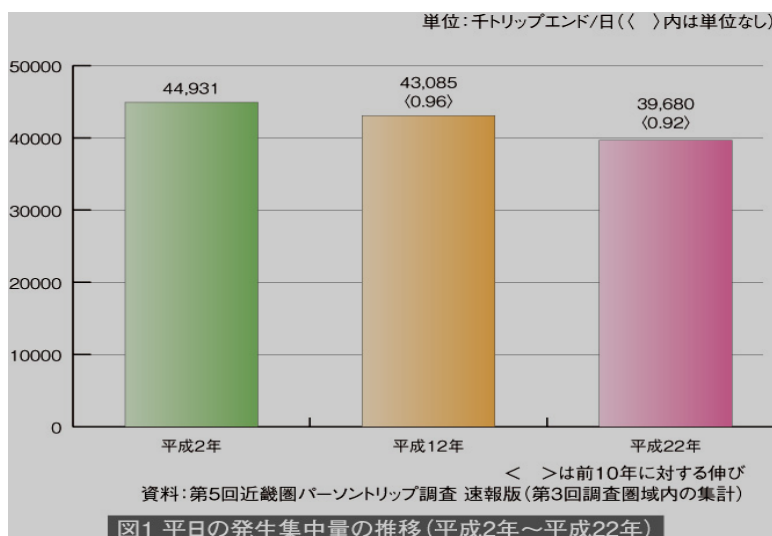
URL: <http://www.pref.osaka.jp/doroseibi/census/index.html>

平成22年度 近畿圏パーソントリップ調査（京阪神都市圏パーソントリップ調査）

近畿圏パーソントリップ調査は、昭和45年から10年に一度実施しており、国土交通省、近畿の府県・政令指定都市等の関係機関が連携し、人の移動の実態（日ごろの生活の中で、どのような交通手段・目的で移動しているかなど）を調査するものです。

平成22年度に実施した第5回近畿圏パーソントリップ調査の調査結果（速報版）は以下のウェブサイトで開催しています。

◆調査結果の一例：平日の発生集中量の推移（平成2年～平成22年）

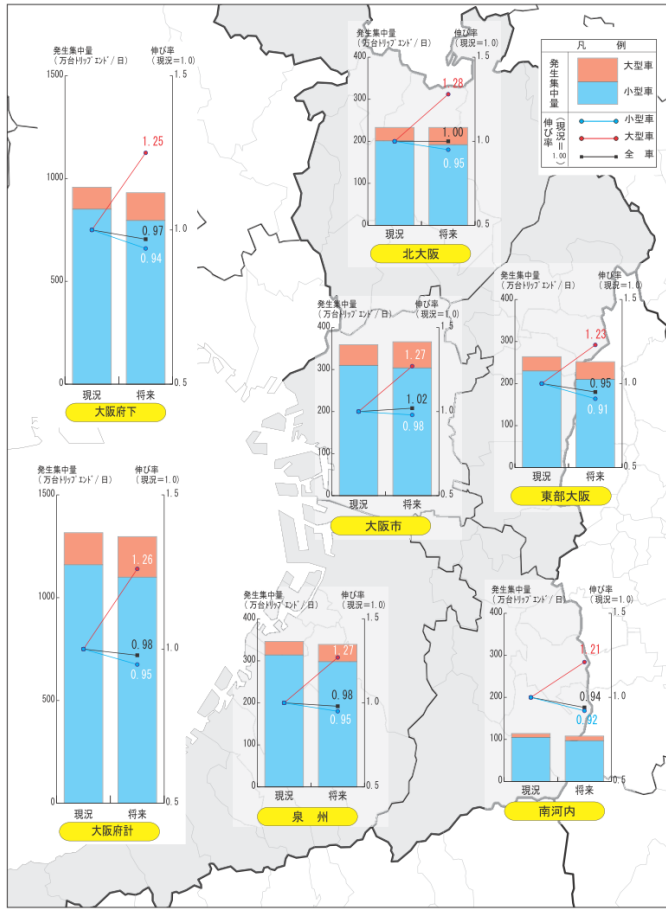


詳しくは、

URL: <http://www.pref.osaka.jp/toshikotsu/kinki-pt/index.html>

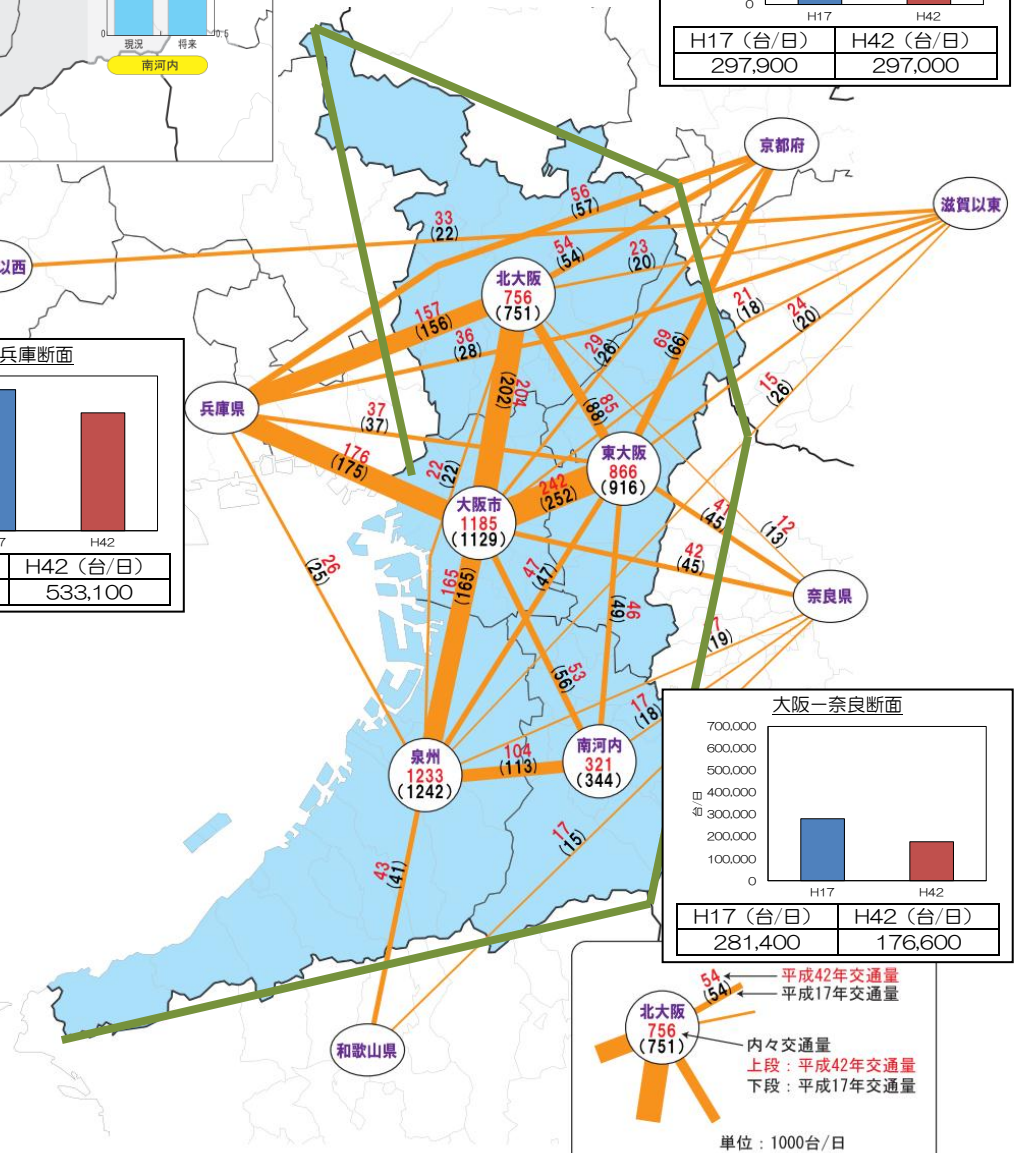
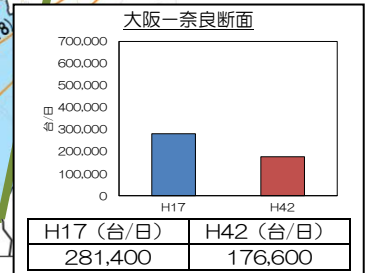
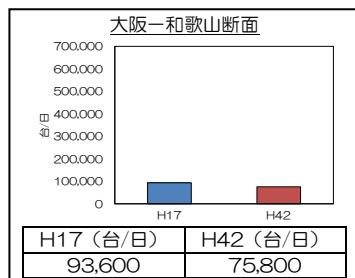
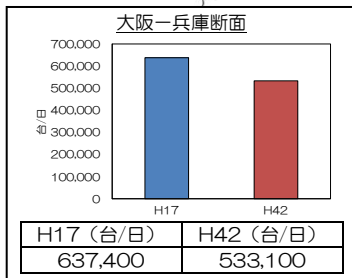
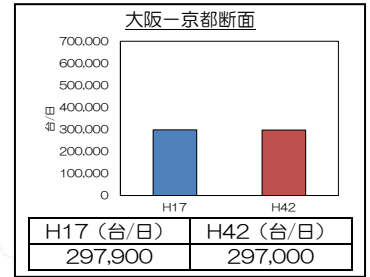
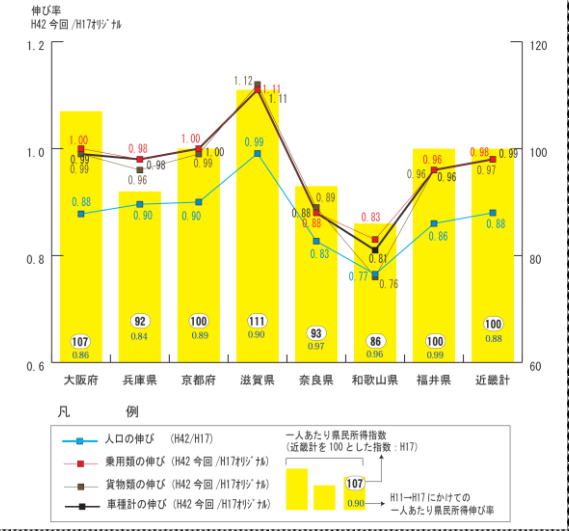
将来交通量の特徴 (国の動きに合わせた府実施結果)

大阪府関連 OD 交通量について (H17-H42 の傾向)



府県別自動車発生集中量と人口の伸び率

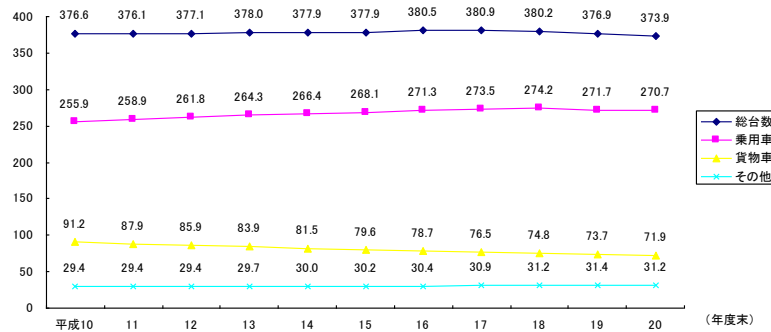
※自動車発生集中量の伸び率は H17 ヲガ→H42



自動車保有台数

府域における自動車保有台数は、372万台（平成21年12月末）で府民2.4人に1台の割合で自動車が保有されていることになり、車種別にみると乗用車が72%、貨物車が19%を占めています。自動車保有台数の推移は、この5年間で2.2%減少しています。

大阪府における自動車保有台数

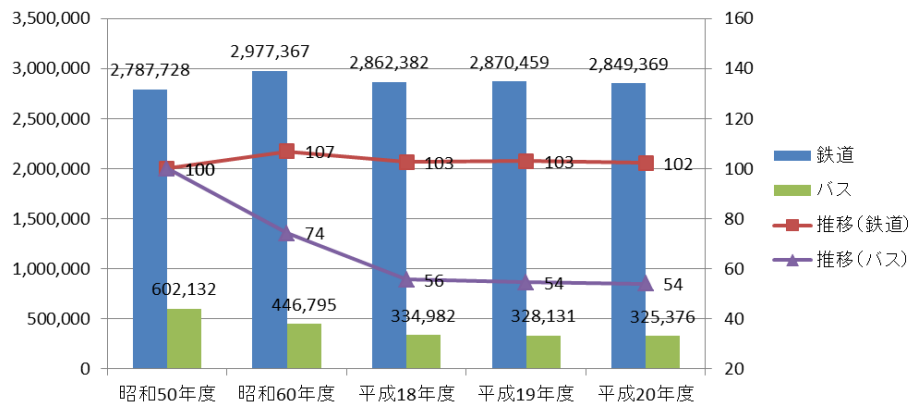


資料：(財)自動車検査登録協会の資料

鉄道・バス利用者数の推移

府域における鉄道・バス利用者数は、昭和50年を100とすると、平成20年では鉄道が102、バスが54となっており、特にバスの利用者数が大きく減少しています。

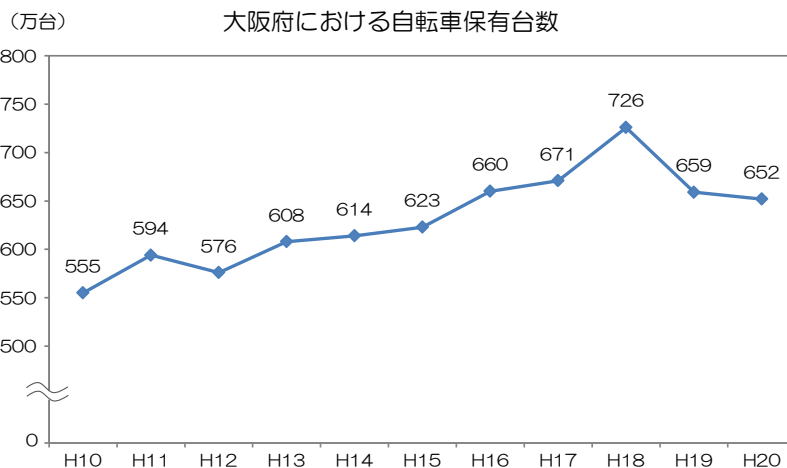
大阪府における鉄道・バス利用者数の推移



資料：平成21年版地域交通年報

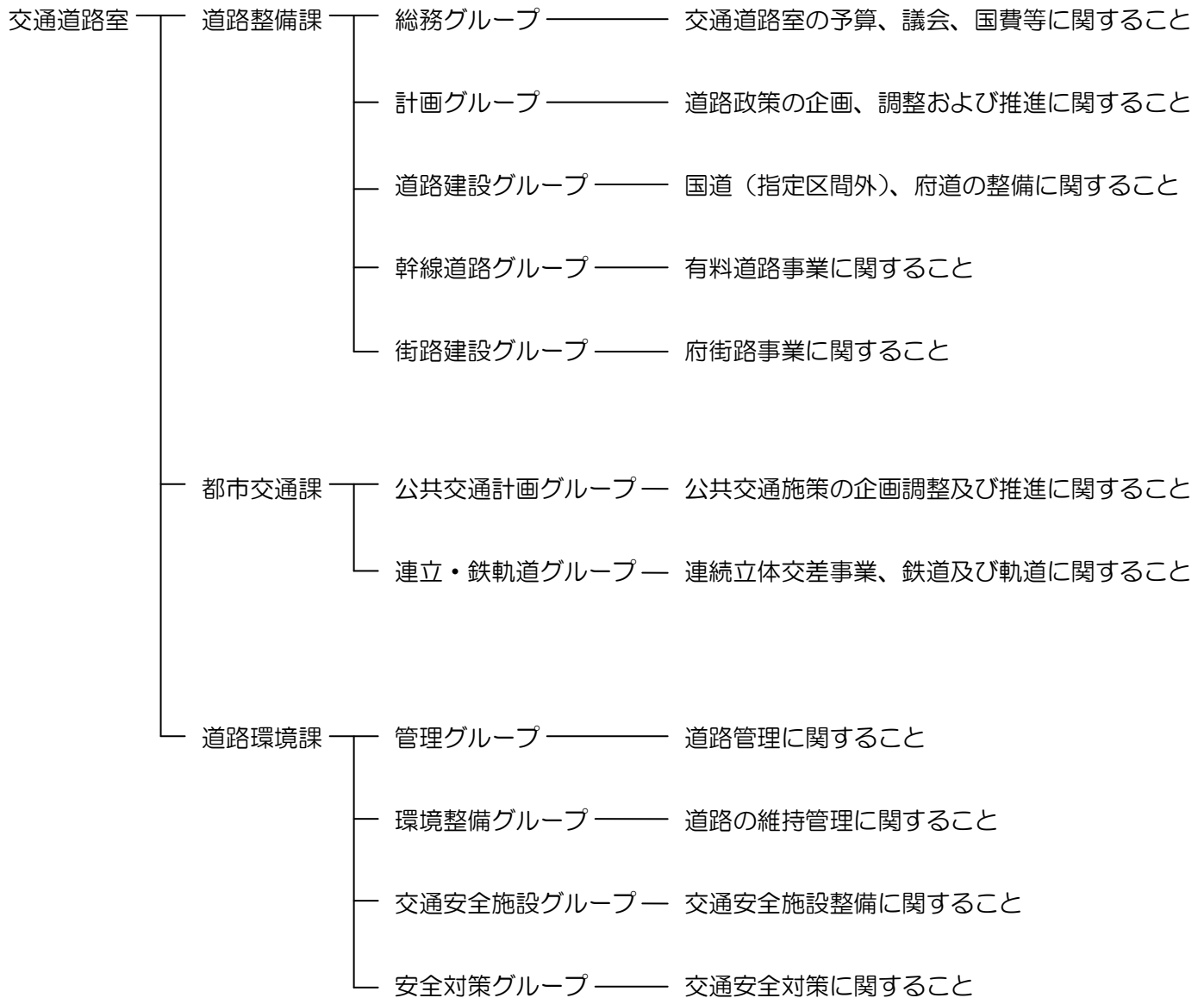
自転車保有台数

府域における自転車保有台数は、652万台（平成20年度末時点）で府民1.36人に1台の割合で自転車が保有されていることとなります。なお、全国では自転車保有台数は6910万台で、国民1.85人に1台の割合で自転車が保有されており、大阪府では自転車の保有率が非常に高いことがわかります。



資料：(財)自転車産業振興会の資料

交通道路室の概要



都市整備部 交通道路室

〒540-8570 大阪府中央区大手前二丁目

Tel 06(6941)0351 / Fax 06(6944)6787

E-mail kotsudoro@sbox.pref.osaka.lg.jp

http://www.pref.osaka.jp/s_kotsudoro/index.html

Ver-1.1

平成24年4月発行