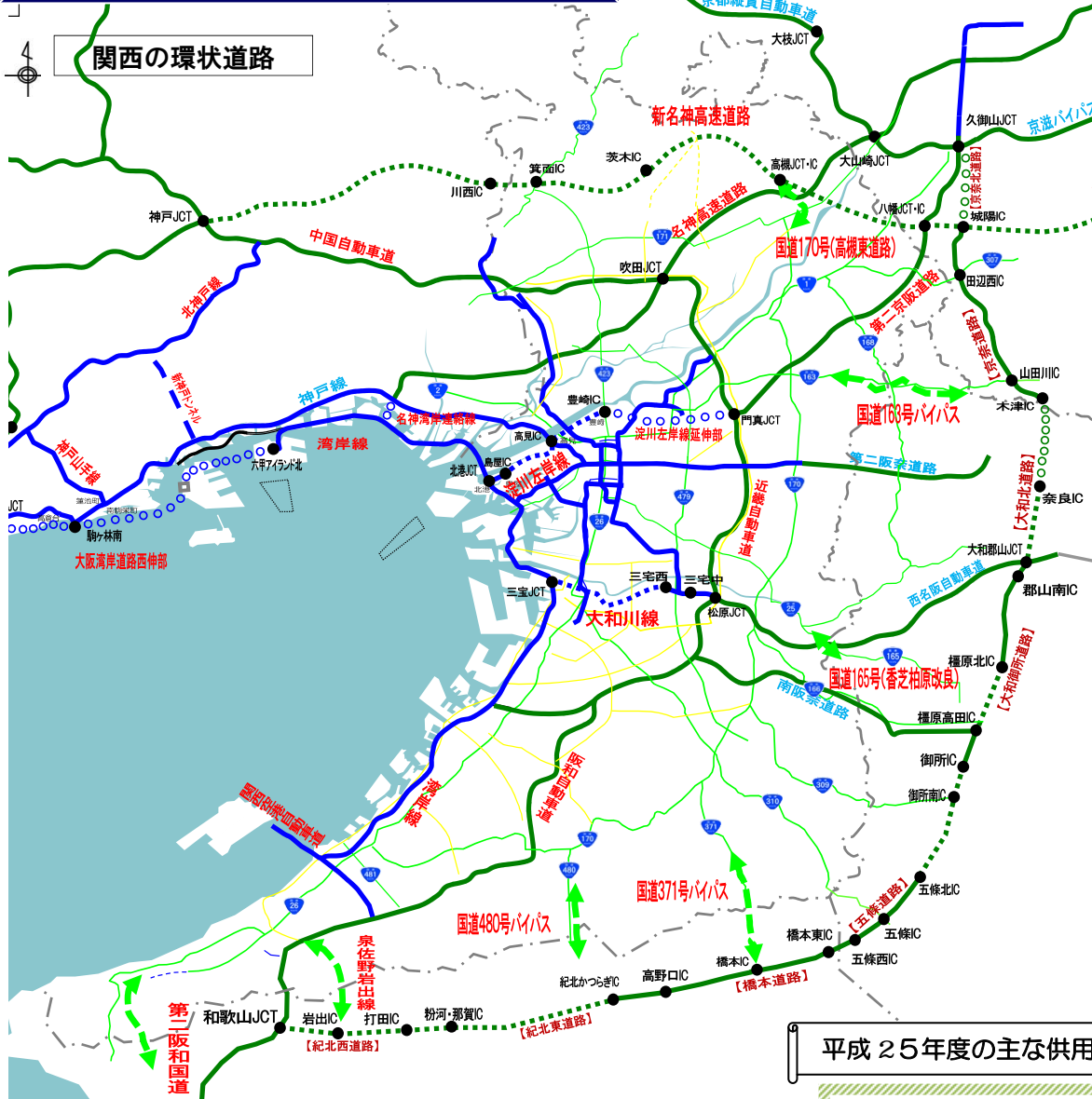


# 施策—1 都市の成長を支えるインフラの強化

## 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 25 年度の主な供用路線

### ◆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
  - ・ 都市計画道路 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 25 年度全線 2 車線供用予定)
- 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 29 年春全線供用予定)
  - (平成 25 年 3 月 21 日一部暫定供用済)
  - ・ 淀川左岸線 (1 期: 島屋～高見 平成 25 年 5 月 25 日供用予定)
  - (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 年度全線供用予定 (暫定 2 車線))

都市計画道路 十三高槻線 (正雀工区)



府道泉佐野岩出線 (泉南市～和歌山県境)



## インフラ・ストックの利便性向上

国土軸とバ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。

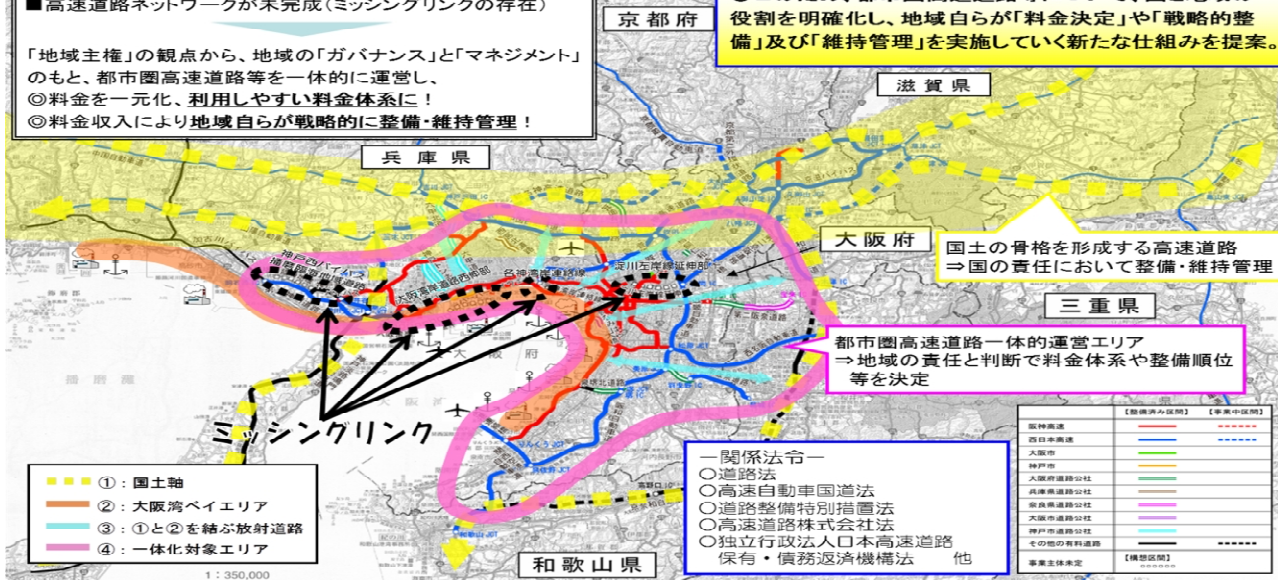
### 『都市圏高速道路等の一体的運営構想』

(ハイウェイ・オーソリティー構想)

- 複数の管理主体が存在、料金体系がバラバラで利用しにくい
- 高速道路ネットワークが未完成(ミッシングリンクの存在)

「地域主権」の観点から、地域の「ガバナンス」と「マネジメント」のもと、都市圏高速道路等を一体的に運営し、  
 ◎料金を一元化、利用しやすい料金体系に！  
 ◎料金収入により地域自らが戦略的に整備・維持管理！

○阪神都市圏を成長へ導くための物流戦略等を描くうえで、地域の責任と判断で、高速道路ネットワークを運営する枠組みが必要。  
 ○このため、都市圏高速道路等について、国と地域の役割を明確化し、地域自らが「料金決定」や「戦略的整備」及び「維持管理」を実施していく新たな仕組みを提案。



### 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。

NEXCO 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。

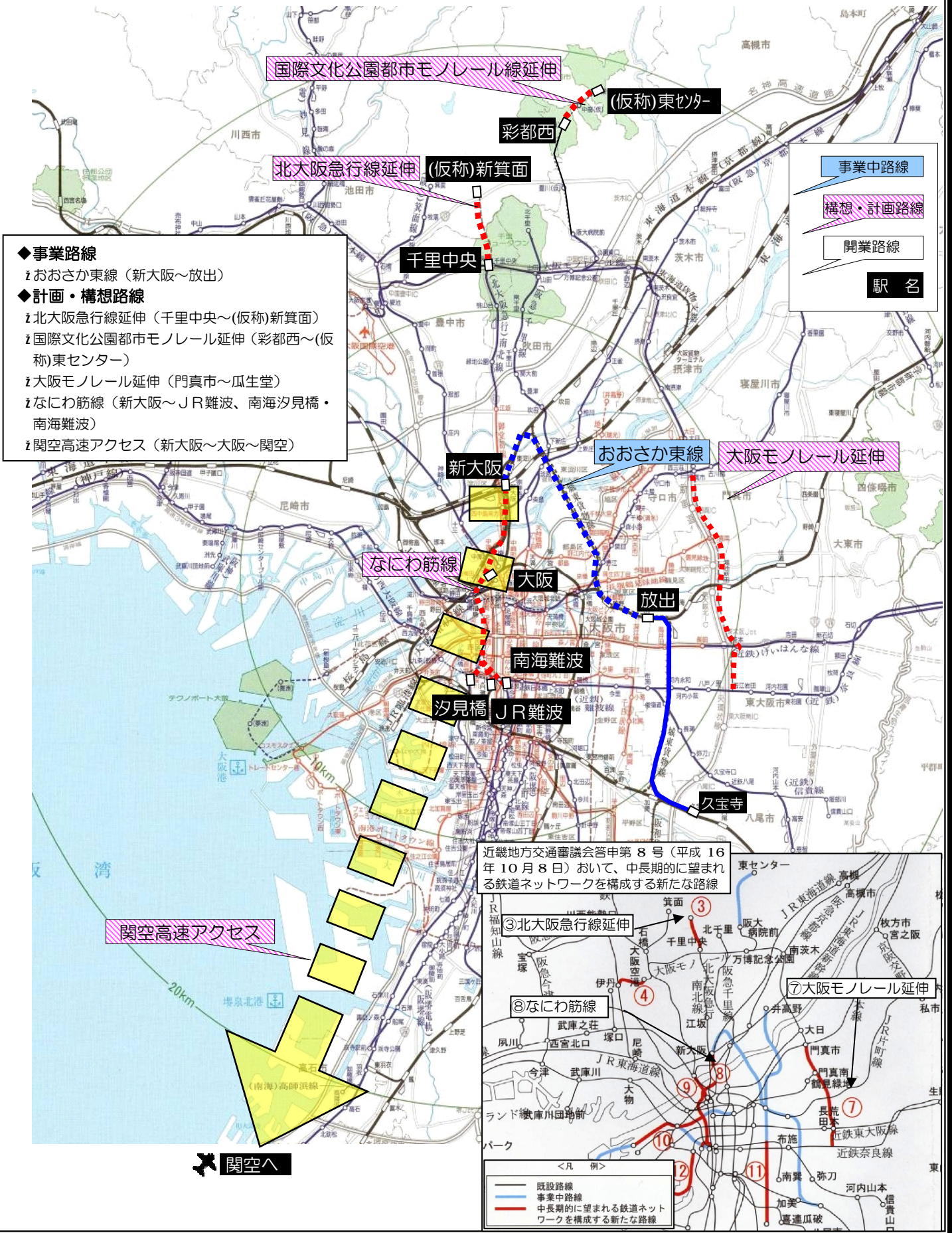
⇒東西二極を結ぶ複数ルートを確認するため、新名神高速道路は広域インフラとして必要不可欠であり、全線早期整備に向け、取り組みます。





# 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





# 利用しやすい公共交通を目指して

## 公共交通戦略の策定

平成25年度は、大阪・関西の成長を支えるため、公共交通のあり方（「鉄道ネットワークの充実」、「公共交通の利便性向上」、「公共交通の利用促進」）について検討を行い、「公共交通戦略（仮称）」として取りまとめを行います。



## 鉄道ネットワークの充実

関空へのアクセス改善（なにわ筋線など）やモノレール門真市駅以南の延伸など、鉄軌道網の機能強化に向けた検討を進めます。

【関空アクセス改善に関する検討状況】

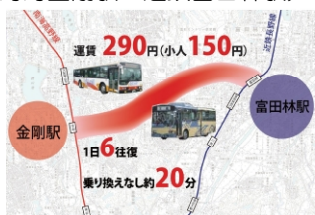
- ・なにわ筋線（新大阪～ＪＲ難波、南海汐見橋～南海難波）  
⇒国による調査結果から、既存の事業制度を適用した場合などに、採算性が成立することを確認
- ・関空高速アクセス（新大阪～大阪～関空）  
⇒国が、アクセス時間の大幅短縮による空港利用者のアクセス手段転換意向等について調査

## 公共交通の利便性向上

移動の負担軽減（乗り継ぎ改善）や乗り換え案内情報の充実など、公共交通の更なる利便性向上を図る取り組みについて、交通事業者や市町村等と連携し取り組みます。

【乗り換え回数の削減に関する取り組み事例（H24）】

2社のバスを乗り継ぎがなければならない区間に、直接結ぶ急行バスを運行。（南海海金剛駅⇄近鉄富田林駅）



【鉄道駅等におけるバス乗り換え情報の充実に関する取り組み事例（H24）】

バスを利用しやすくするために、リアルタイムのバス運行情報を映すモニターを設置。（京阪樟葉駅等）



【企画乗車券の発行に関する取り組み事例（H24）】

高速バス（往復）と路線バス（フリーパス）の企画乗車券を発行。

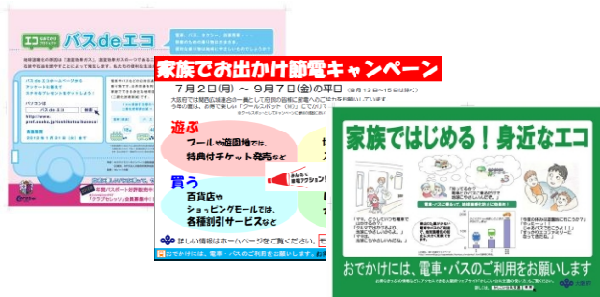


## 公共交通の利用促進

クルマから公共交通への利用転換を目的とした啓発、公共交通利用に資する情報発信、小学校における交通環境学習など、公共交通機関の利用を促進するための取り組みを推進します。

【公共交通の利用促進に関するキャンペーン】

クルマから公共交通への利用転換を目的とした啓発を実施。



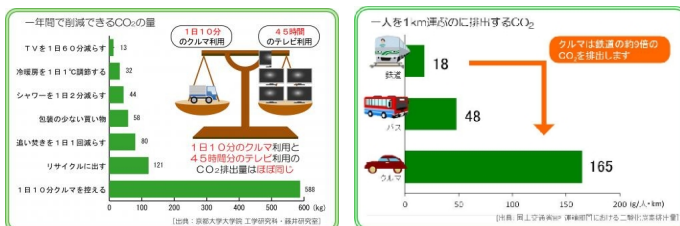
【公共交通情報の発信】

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。

電車・バスは二酸化炭素排出量が少ない

普段、みなさんが利用している『電車・地下鉄』と『バス』と『自動車』の二酸化炭素排出量を比較してみると、  
・『電車・地下鉄』は『自動車』の約1/9  
・『バス』は『自動車』の約1/3  
で済みます。

二酸化炭素の排出を減らすために自動車もエコカーに変えることも一つの方法ですが、電車・地下鉄・バスなどの公共交通機関を利用することは、身近にできて地球の温暖化対策に大きく貢献できる方法の一つです。



【交通環境学習プログラム】

平成14年度～平成24年度で延べ62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し、習慣として身につくことができるような授業支援プログラムを提供。

- ☆課題発見学習（空気汚れ調べ等）
- ☆実践学習（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）



# 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】

《事業中路線》

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）

《事業採択路線》

京阪本線（寝屋川市・枚方市）

阪急京都線（摂津市駅周辺）



十三高槻線（吹田市）  
平成 25 年 3 月現在



泉大津駅  
南海本線（泉大津市）  
平成 25 年 2 月現在



河内花園駅付近  
近鉄奈良線（東大阪市）  
平成 25 年 2 月現在

## するっと交差点対策

### ○するっと交差点対策について

「するっと交差点対策（案）」【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。（平成 23 年度～平成 24 年度に 6 箇所対策済）

#### ※対策候補箇所

市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<sup>(注1)</sup>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。

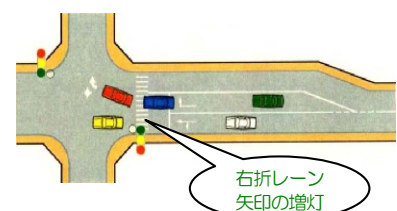
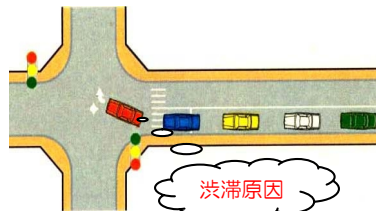
②道路管理者（土木事務所）、道路利用者（トラック事業者、バス事業者等）が、渋滞の発生を認識している。

（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。

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



### ◆事業路線

- ・国道 479 号（守口市）
- ・大阪高槻京都線（摂津市）
- ・富田林泉大津線（泉大津市）
- など



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）



## 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（25 t 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 24 年度指定道路】

##### <高さ指定>

国道 423 号の一部区間、国道 477 号の一部区間、府道大阪高槻京都線の一部区間、  
府道泉大津美原線（大阪府道路公社管理道路）の一部区間

##### <重さ指定>

府道美原太子線の一部区間

※ 重さ指定道路及び高さ指定道路の状況（ガイドマップ）は国土交通省ホームページでご覧になれます。

特殊車両通行

検索

<http://www.tokusya.ktr.mlit.go.jp/PR/shiteidouro/tokusya/q02-f/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 24 年 9 月 26 日実施）



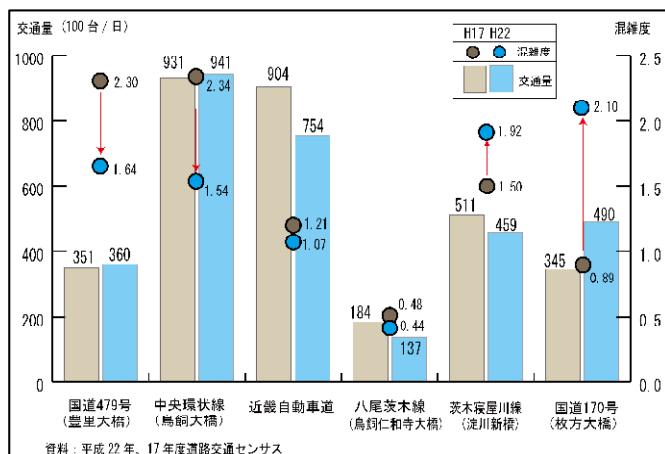
## 貨物車通行緩和策例

### <府道大阪中央環状線鳥飼大橋>

- 平成 22 年 2 月：鳥飼大橋架替 3 車線化（北行、暫定供用）
- 平成 23 年 4 月 重さ指定道路追加指定



### 【淀川断面の交通量と混雑度の変化（H17→H22 センサス）】



### ○鳥飼大橋 3 車線化（北行）の整備効果 淀川渡河部の断面交通量（H17・H22 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