

平成27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 ～

交通道路室 施策のポイント	P.1
---------------	-------	-----

成長・活力

・ 大阪・関西の成長・活力を支える交通	.....	P.2
・ 都市の魅力を高める交通	.....	P.8

安全・安心

・ 災害に強い都市を支える交通	.....	P.9
・ 安全・安心な暮らしを支える交通	.....	P.11
・ 戦略的な維持管理・更新	.....	P.14

◆◆資料編◆◆

○H27年度の事業について《都市整備部》	.....	P.21
○交通道路室の予算（H26年度補正+H27年度当初）	.....	P.22
○道路整備の重点化方針	.....	P.23
○公共交通戦略の推進	.....	P.24
○施策の進捗状況	.....	P.25
○道路・鉄道の整備状況	.....	P.26

本資料は以下ホームページに掲載しています。

大阪府 交通道路施策のポイント

検索



<http://www.pref.osaka.lg.jp/doroseibi/kakusyusesaku/sesakupoint27.html>

交通道路室 施策のポイント

交通は、府民の社会生活の確保、活発な地域間交流、円滑な物流等を実現するための社会的な基盤であり、大阪府の「**成長・活力**」、「**安全・安心**」の実現に向けては、その機能の充実・強化が不可欠です。

このため、大阪府では、「**つくる**」、「**まもる**」、「**つかう**」の観点から、徒歩、自転車、自動車、鉄道などさまざまな交通手段の特性に応じた総合的な交通施策を推進します。

成長・活力

大阪・関西の成長・活力を支える交通

- 道路ネットワークの充実・強化
- 高速道路料金体系の一元化・ミッシングリンク整備
- 鉄道ネットワークの充実・強化
- 公共交通の利便性向上
- 慢性的な交通渋滞の解消
- 重さ・高さ指定道路の追加



〔道路の整備〕



〔鉄道の整備〕



〔道路と鉄道の立体交差〕



〔連続立体交差〕

都市の魅力を高める交通

- 道路の無電柱化
- 公共交通の利用促進
- 歴史と文化を活かしたみちづくり



〔駅機能の充実〕



〔歴史街道〕

安全・安心

災害に強い都市を支える交通

- 道路の耐震性強化
- 鉄道の耐震性強化
- 道路の集中豪雨対策
- 地下駅の浸水対策
- 道路法面の対策



〔耐震性強化〕



〔道路法面对策〕

安全・安心な暮らしを支える交通

- 歩行者の安全・安心の確保
- 自転車総合対策
- 交通安全の普及啓発
- 道路のバリアフリー化
- 鉄道駅のバリアフリー化
- 踏切の安全対策



〔歩行空間の確保〕



〔バリアフリー化〕

戦略的な維持管理・更新

- 日常的な維持管理
- 計画的な維持管理



〔道路パトロール〕



〔トンネル点検〕

道路ネットワークの充実・強化

大阪・関西の成長に向け、国土軸や関西国際空港などの広域拠点へのアクセス性向上、関西圏・地域間の交流・連携強化に資する道路を「選択と集中」により重点的に整備します。



【H27年度の主な供用予定路線】

【主な事業路線（国・NEXCO・阪神高速事業含む）】

○高速道路の整備

- ・ 新名神及びアクセス道路（新名神（神戸～高槻））〔H28供用〕
- ・ 都市圏環状道路（大和川線・淀川左岸線）〔継続〕
- ・ 淀川左岸線（延伸部）〔H27都市計画決定・事業スキーム検討〕

○府県間道路の整備

- ・ 国道371号（石仏バイパス）〔継続〕
- ・ 国道480号（父鬼バイパス）〔継続〕
- ・ 第二阪和国道（淡輪ランプ～和歌山県境）〔H28供用〕



▲〔府〕大阪枚岡奈良線（東大阪市）



▲〔府〕大阪和泉泉南線（熊取町）

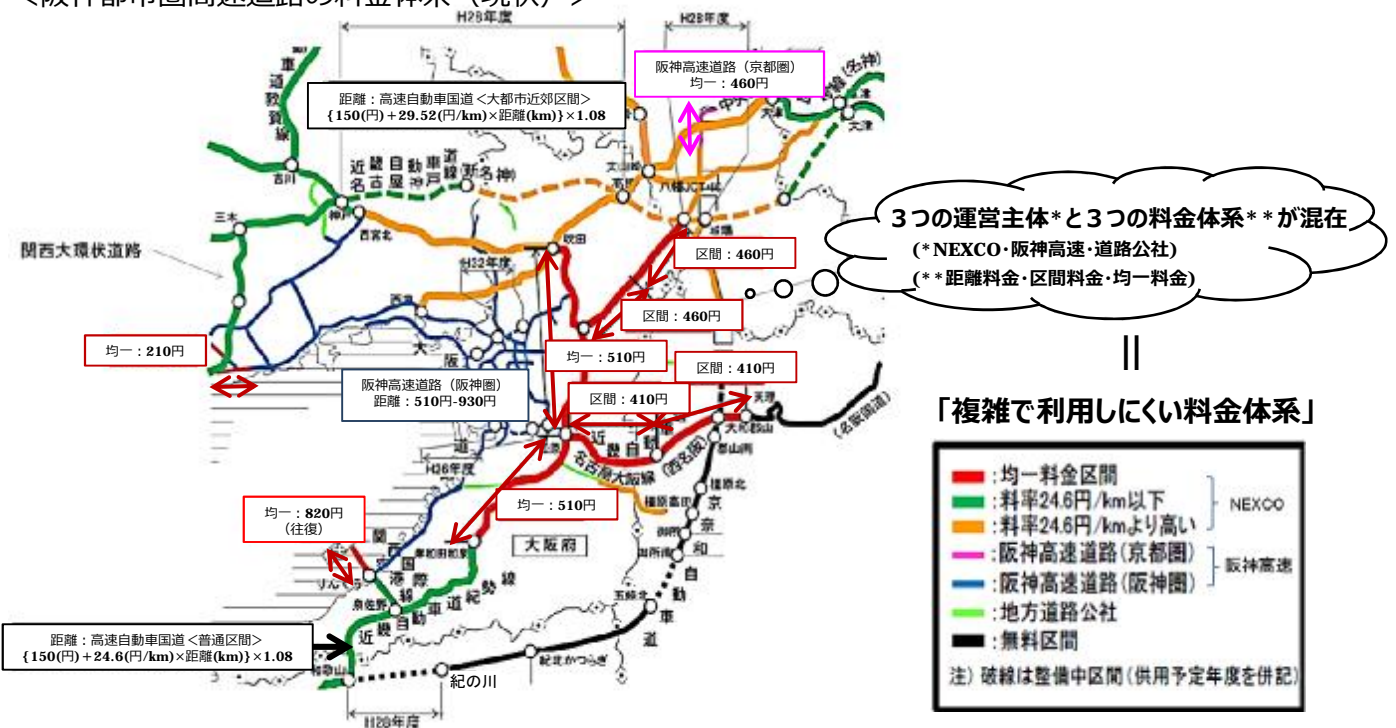
高速道路料金体系一元化・ミッシングリンク整備

阪神圏の高速道路は、複数の運営主体と料金体系が混在しており、利用しにくく、ネットワークが有効に活用されていないという課題があるため、利用者の視点に立った高速道路料金の一元化を目指し、関係自治体とともに、国等の関係者に働きかけを行うなどの取組みを進めてきました。

平成25年12月には、国の「新たな高速道路料金に関する基本方針」において、阪神圏は平成29年度当初にシームレスな料金体系を導入すべく検討を進める方針が示されました。さらに、平成27年1月には、国の『高速道路を中心とした「道路を賢く使う取組」の基本方針』において、大都市圏の高速道路料金として、対距離制を基本とした料金体系への統一や、混雑状況等に応じた政策的な料金の導入などの取組方針が示されました。引き続き関係自治体と連携し、利用者の視点に立った高速道路料金の実現に向けて、着実に取り組んでいきます。

あわせて、淀川左岸線延伸部等の「ミッシングリンク」の早期整備を実現し、利用者にとって真に利用しやすい高速道路ネットワークを目指します。

<阪神都市圏高速道路の料金体系（現状）>



「複雑で利用しにくい料金体系」

複数の管理主体と料金体系が混在

管理主体を超えたシームレスな料金体系の実現へ！

<参考：「阪神都市圏高速道路に関する提案(H25.3)」(大阪府、兵庫県、大阪市、堺市、神戸市)抜粋

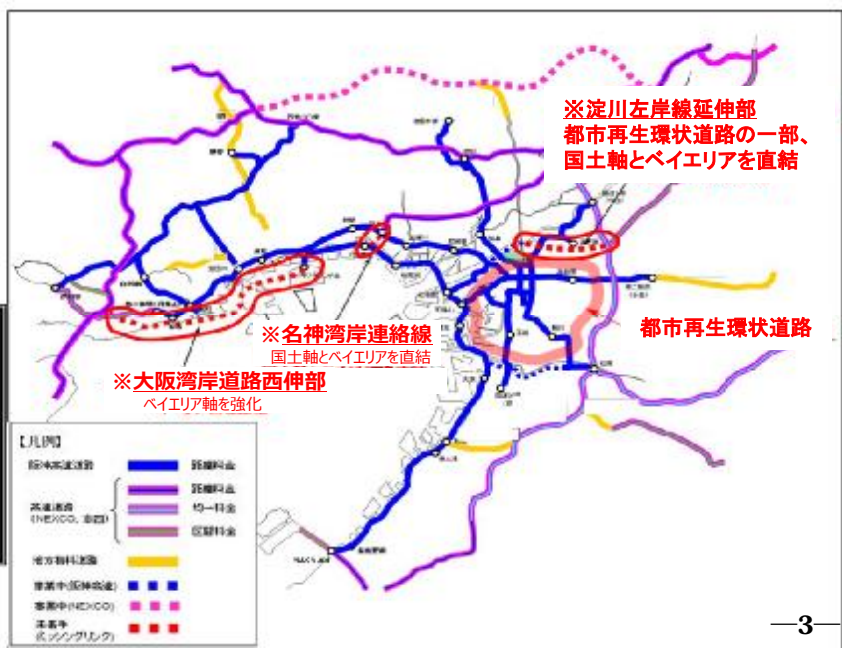
■ 阪神圏の高速道路における課題

- 複数の運営主体と料金体系が混在し、利用しにくく、ネットワークが有効活用されず
- ・国土軸 ・バイエリア、空港 ・産業、物流拠点 を相互に連絡するネットワークにミッシングリンク*が存在
- 膨大な橋梁等の維持管理、更新 (例) ・阪高259kmのうち、高架部81%、地ト部11% ・うち83kmが、供用から40年以上経過

○ 料金体系一元化、利用者の視点に立った料金体系の構築

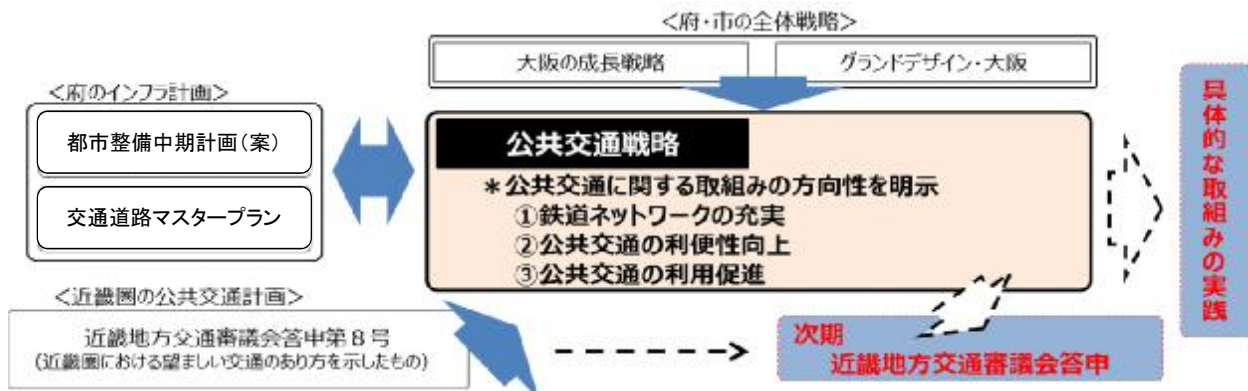
○ 料金収入によるミッシングリンク整備、適切な維持管理・更新

○ 受益者負担に基づく償還率も見直し



公共交通戦略

大阪・関西の成長に向け、国土軸アクセスの強化／関空アクセスの強化／放射環状型鉄道ネットワークの形成といった鉄道ネットワークの充実・強化や乗継ぎ時の移動負担の軽減といった公共交通の利便性向上、公共交通の利用促進に向けた取組みを進めるため、平成26年1月「公共交通戦略」を策定しました。事業者や関係機関とともに、公共交通戦略の実践に向け、取組みを進めます。



鉄道ネットワークの充実・強化

【公共交通戦略路線の推進】

公共交通戦略において、具体化に向けて検討を進める路線を位置付け、鉄道ネットワークの充実に向けた取組を進めています。

路線名	平成27年度の取組み	取組み状況	今後の方針
なにわ筋線	・事業化検討調査 (大阪府、大阪市、南海、JR西日本 共同調査)	・検討会 (平成26年7月～) ・需要予測等を実施中	事業費精査、事業スキームの検討を行い、平成27年度の事業化判断を目指す
大阪モノレール延伸	・第三者による採算性の検証 ・事業費の精査 など	・採算性の検証中 ・関係者との負担協議中	平成27年度の事業化意思決定を目指す
北大阪急行延伸	・北大阪エリア全体の広域交通対策検討	・平成25年度末に基本合意 ・軌道法等の法的手続きに着手	平成27年度に都市計画決定等を行い、関係者間で基本協定締結予定。平成32年度開業目標

【おおさか東線】

おおさか東線は、大阪東部地域と新大阪を連絡するとともに、放射状に広がる既存鉄道と結節し、広域鉄道ネットワークを形成します。平成30年度末の開業に向け、工事を着実に進めています。(事業主体：大阪外環状鉄道㈱)

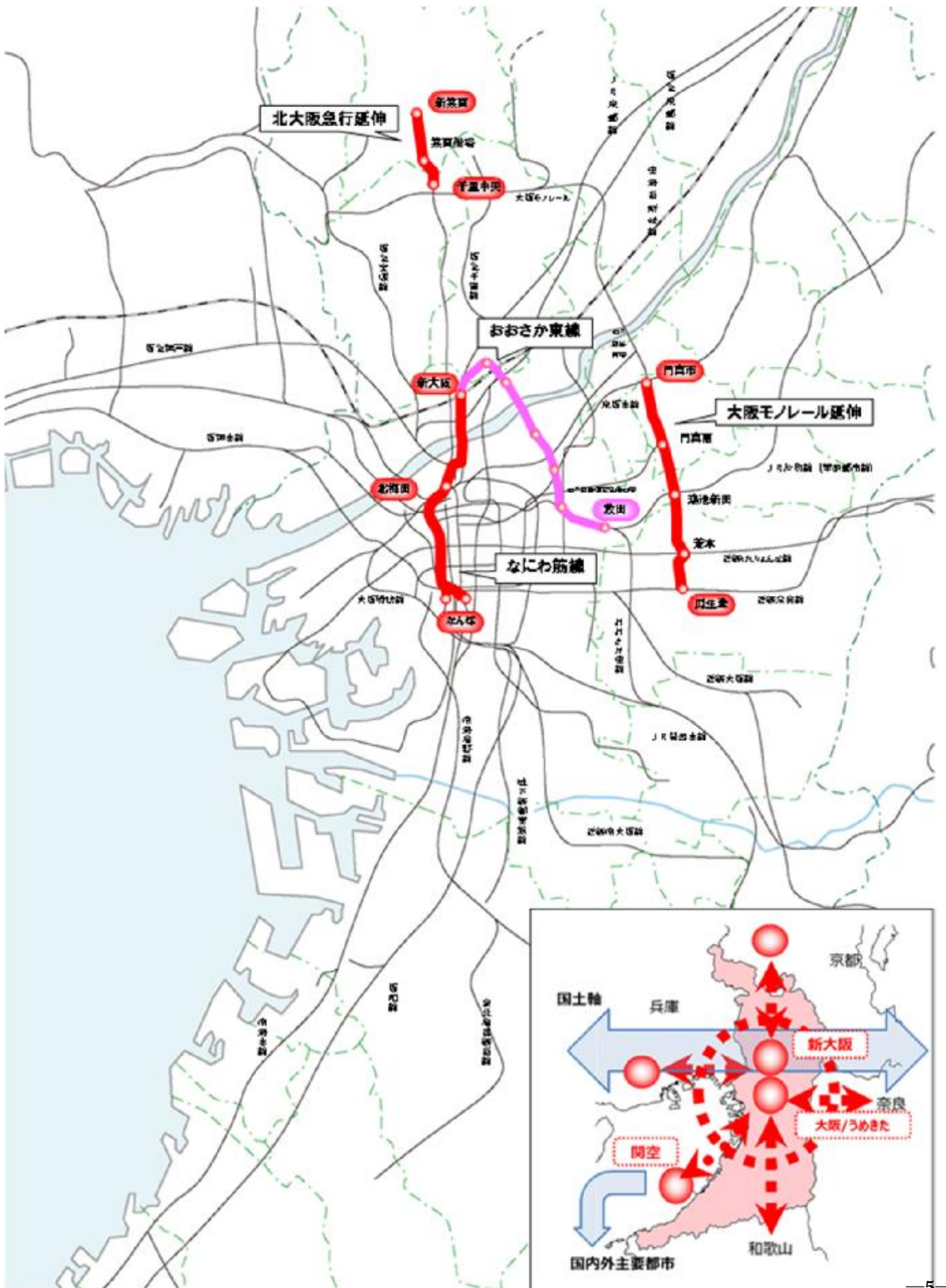


▲都島（仮称）新駅高架工事



▲野江（仮称）新駅高架工事

【路線図】



公共交通の利便性向上

公共交通戦略に基づき、乗継ぎ時の移動負担の軽減など、公共交通の利便性向上に向けた取組みを進めます。

【相互乗入れ、乗継改善の検討】

大阪府域の乗継利用が考えられる箇所のなかから、乗継利用規模や広域的観点から絞り込んだ代表箇所について、鉄道事業者との協議・調整を行うため、実施方策の検討、概略図作成、費用対効果の算定などを行います。

<実施方策のイメージ>



効率的な物流ネットワークの構築

経済・産業活動の活性化に向け、貨物輸送の効率化を図るため、貨物車交通プランを策定(H21.3)し、幹線道路網の整備、渋滞対策など道路機能の強化を図るとともに、物流の円滑化に資する重さ・高さ指定道路の指定を推進するほか、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。

<具体的施策例>

◆ 重さ、高さ指定道路の追加

大型トラックの走行経路は、特殊車両の通行許可が不要となる「重さ・高さ指定道路」にある程度誘導されますが、現状はこれらが十分にネットワークしていないため、ネットワーク形成による輸送効率化と環境改善の観点から抽出した路線の指定を推進します。

◎ 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27年4月1日指定：国道**423**号、〔府〕伊丹豊中線及び〔府〕伊丹池田線の一部区間)

◎ 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

(平成27年4月1日指定：国道**170**号及び〔府〕春木岸和田線の一部区間)

※ 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。

重さ指定道路及び高さ指定道路の状況

検索

URL : <http://www.tokusya.ktr.mlit.go.jp/PR/shiteidouro/tokusya/q02-f/index.html>

慢性的な交通渋滞の緩和

膨大な経済損失と環境負荷を発生させる慢性的な交通渋滞の緩和に向け、道路拡幅やバイパス整備、立体交差化、交差点改良など、地域の交通事情に応じた渋滞対策に取り組んでいます。

【道路と鉄道の立体交差化】

- 道路と鉄道の立体交差化により、踏切に起因する渋滞や事故などを解消します。

◆平成27年度事業箇所

【道路と鉄道との立体交差】 ※〔都〕：都市計画道路 〔府〕：府道
〔都〕十三高槻線（吹田市）、〔都〕大泉本郷線（柏原市）、〔都〕堺港大堀線（松原市）、
〔府〕美原太子線（富田林市）、〔府〕岸和田港塔原線（岸和田市）【H27.2下り線高架化】

【連続立体交差事業】

《事業中路線》京阪本線（寝屋川市・枚方市）、近鉄奈良線（東大阪市）【H26.9高架化切替】、
大阪外環状線（東大阪市）【H20.3高架化切替】、南海本線・高師浜線（高石市）、
南海本線（泉大津市）【H24.8高架化切替】
《計画路線》 阪急京都線（摂津市）

<道路と鉄道の立体交差>



▲〔都〕堺港大堀線
（松原市）

<連続立体交差事業>



▲南海本線・高師浜線
（高石市）高石駅



▲京阪本線（寝屋川市・枚方市）
香里園駅付近

【交差点の機能向上】

- 右折レーンをはじめとした付加車線の設置や信号現示の変更を組み合わせた交差点改良事業などにより、交差点における交通渋滞を緩和します。

◆平成27年度事業箇所

〔府〕大阪中央環状線(旧)（八尾市）、国道170号(旧)（富田林市）など

<交差点改良事業例>

付加車線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、短期間に少ない投資で効果発現が期待できます。



歩道橋撤去

左折レーン
を設置

▲〔府〕大阪中央環状線 奈良交差点（茨木市）

道路の無電柱化

安全で快適な歩行空間の形成、良好な景観の保全と形成、都市防災の観点から、電線共同溝等を整備し、道路上の既存の電線類を地中化するなど、道路の無電柱化を推進します。

◆事業箇所

- ・国道479号（吹田市）、〔府〕大阪枚岡奈良線（東大阪市）、〔府〕堺阪南線（高石市） など



▲〔府〕大阪高槻京都線（吹田市）



▲〔府〕堺阪南線（岸和田市）

公共交通の利用促進

観光・商業・まちづくりなど、様々な主体と連携した取組みや啓発活動などにより、公共交通の利用機会の増加を促します。

【様々な主体と連携した取組】

- ・ 利用促進のキャンペーンやウェブサイトによる情報発信、交通環境学習など、機会を捉え、公共交通の利用を働きかけていきます。
- ・ 交通事業者、市町村、地元ボランティアガイドなどと協働し、観光や地域のにぎわいづくりと連携した取組みなどにより、公共交通の利用機会の増加を促します。
- ・ バスなどの地域公共交通の活性化のため、市町村などの地域実情に応じた取組みが進むよう、支援していきます。



関西広域連合の節電キャンペーンに連動した公共交通の利用促進

歴史と文化を活かしたみちづくり

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8つの歴史街道で、さまざまな事業に取り組んでいます。

（例）竹内街道における取組

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2013年に敷設1400年の節目を迎えたことを契機に、府県を越えて沿道市町村、企業・大学・地域・民間と連携し、地域活性化の取組みを進めています。



“竹内街道・横大路 ～難波から飛鳥へ～日本最古の官道（大道）1400年祭”の様子

道路の耐震性強化

災害時における緊急車両等の安全で円滑な通行を確保するため、広域緊急交通路の橋梁の耐震性強化を図ります。 ※ 大阪モノレールの耐震化は平成26年度に完了

- ◆平成27年度事業箇所
 国道371号 かつらぎ跨道橋（河内長野市）、〔府〕国道173号 法塚橋（豊能郡能勢町） など



▲ 橋脚の補強



▲ 落橋防止対策

鉄道の耐震性強化

鉄道利用者等の安全確保、および広域緊急交通路等の機能確保のため、鉄道事業者が実施する耐震補強事業に補助を行います。

- ◆平成27年度補助事業箇所
- | | | | |
|----------|---------------------|-----------|------|
| ・ 阪急京都線 | 茨木市駅 | ・ 京阪本線 | 枚方市駅 |
| ・ 阪神なんば線 | 西九条駅 | ・ 南海本線 | 難波駅 |
| ・ 近鉄大阪線 | 鶴橋駅 | ・ 大阪市営地下鉄 | 御堂筋線 |
| ・ 北大阪急行 | 江坂駅～桃山台駅 | | |
| ・ JR貨物 | 吹田貨物ターミナル～大阪貨物ターミナル | | など |



▲ 鉄道駅の耐震補強の状況



▲ 道路と交差箇所の耐震補強状況

道路の集中豪雨対策

道路の冠水による事故を未然に防止するため、道路施設の維持管理を徹底するとともに、排水施設や道路情報板などの整備を進めます。



▲ 道路の冠水



▲ 集水枘飲み口の拡大



▲ 道路情報板

地下駅の浸水対策

鉄道利用者等の安全確保のため、南海トラフ巨大地震発生時に津波等による浸水被害が想定される地下駅や地下トンネルの出入口において、鉄道事業者が実施する止水扉の設置に補助を行います。



▲ 止水板の設置事例



▲ 止水扉の設置事例

◆平成27年度補助事業箇所
阪神本線 福島駅

道路法面の対策

集中豪雨や台風による土砂崩れや落石等に対応するため、崩壊の危険性のある箇所について災害を未然に防ぐための対策を進めます。



対策前



対策後

交通安全対策の推進

歩行者の安全・安心の確保

交通量が多い道路や通学路に指定されている道路について、歩道の整備や歩行空間の明示などにより、歩行者の安全・安心の確保を図ります。

◆事業箇所

- ・国道477号（豊能町）、〔府〕深野南寺方大阪線（門真市）、〔府〕大阪和泉泉南線（岸和田市）

など



▲ 歩道の整備
〔府〕河内長野美原線（大阪狭山市）



▲ 路肩のカラー化（歩行空間の明示）
〔府〕西京高槻線（島本町）

自転車総合対策

大阪府交通対策協議会で定めた「自転車安全利用推進のための重点行動指針」に基づき、「ルール周知・安全教育」、「指導取締りの強化（※）」、「自転車通行空間の確保」の3本柱により自転車安全利用推進の強化を図ります。（※）指導取締りの強化は大阪府警による取組み

【ルール周知・安全教育】

自転車シミュレーターの活用による参加・体験型交通安全教室の導入や実技を取り入れた交通安全教室の開催などにより自転車利用者の交通ルール遵守、交通マナーの向上を図ります。

また、交通安全教育とあわせた自転車保険の加入促進に取り組めます。



▲ 実技を取り入れた交通安全教室

【自転車通行空間の確保】

自転車を安全に利用できるように、自転車レーンの設置をはじめとした自転車通行空間の確保に向け、国のガイドラインに基づき、自動車や自転車の通行状況等に応じて、自転車の通行位置・進行方向が直感的に理解できる路面表示の設置を進めます。

◆平成27年度事業箇所

- ・〔府〕豊中亀岡線（豊中市）
 - ・〔府〕信太高石線（高石市）
- など



▲ 自転車レーンの設置
〔府〕杉田口禁野線（枚方市）



自転車通行空間の統一路面表示
（大阪府自転車通行空間法定外表示
実施要領から抜粋）

交通安全の普及啓発

【全国交通安全運動】

交通事故の防止に向けた全国的な運動の一環として、キャンペーンの実施や、ポスター・リーフレットの制作など、交通安全の普及啓発活動を行います。



▲ 交通安全ファミリーフェスティバル

【高齢者運転免許自主返納サポート制度】

高齢者の交通事故の防止に向け、運転に自信のなくなった高齢者に免許を返納頂く制度の促進に取り組みます。



▲ 企業や店舗での割引サービス

【飲酒運転の防止】

飲酒運転による交通事故が集中する時期（3月・12月）に官民一体となって啓発活動を実施します（飲酒運転防止ピリオド）。



▲ 飲酒運転防止ピリオドの取組



【自転車ヘルメット着用の啓発】

自転車ヘルメット着用啓発チーム「ひろメットチーム」「ひろメットチームS」を発足させるなど、子供や高齢者に対する自転車ヘルメットの普及促進に取り組みます。



▲ 自転車ヘルメットの着用

バリアフリー化の推進

道路のバリアフリー化

高齢者や障がい者、妊産婦など誰もが安全で安心できる道路環境を整備するため、駅、公共・福祉施設周辺等について、重点的かつ一体的なバリアフリー化を推進します。

(例)

- ・ 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。

◆平成27年度事業箇所

- ・ 〔府〕吹田箕面線（吹田市）、〔府〕大阪東大阪線（東大阪市）、〔府〕堺阪南線（泉大津市）
など



▲ 段差、勾配の改善
〔府〕大阪八尾線（東大阪市）



▲ 視覚障がい者誘導ブロック設置
〔府〕大堀堺線（松原市）

踏切の安全対策・バリアフリー化

踏切における歩行者の安全と安心を確保するため、歩車道境界の明示、歩道設置、視覚障がい者誘導用ブロックの設置などに取り組んでいます。



▲ 踏切内歩道設置
〔府〕桜井停車場線（箕面市）

鉄道駅のバリアフリー化

鉄道利用者の安全確保のため、鉄道事業者が実施する可動式ホーム柵整備に補助を行います。

◆補助事業箇所

- ・ JR京都線 高槻駅、JR学研都市線・東西線 京橋駅



▲ 可動式ホーム柵の設置状況
（扉式）



▲ 可動式ホーム柵の設置状況
（ロープ式）

大阪府では、都市基盤施設を良好な状態で将来世代に引き継ぐため、平成23年度より「維持管理の重点化」を掲げ、府民の安全・安心を最優先に日常的な点検パトロール等の充実を図りつつ、予防保全の観点から計画的に補修等を行い、施設の長寿命化に取り組んでいます。

また、より一層戦略的な維持管理を推進するため、「都市基盤施設長寿命化計画」を平成26年度末に策定しました。この計画に基づき、これまでの取組みを着実に実践することに加え、点検の充実や、点検データの蓄積等による予防保全の高度化を図るとともに、将来に備えて、施設の更新時期を見極めていきます。

日常的な維持管理

府民の安全・安心を確保するため、車道舗装の不具合を早期に発見し、損傷が小さい段階で補修を実施するなど、道路施設の点検や補修といった日常的な維持管理を着実に実施します。

徒歩パトロール

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、速やかに対応します。



▲ 道路照明灯の修繕



▲ 境界ブロック補修



▲ 植樹枿補修

特殊車両の指導取締り

特殊車両の通行に際しては、道路構造の保全や交通の危険防止の観点から、道路管理者の通行許可を取得する必要があります。

重量を違法に超過した車両総重量20tを超過する大型車両は、全走行車両のうち0.3%ですが、道路橋の劣化には約9割以上の影響を与えており、道路を劣化させる主要因となっています。

大阪府では、所轄警察署の協力を得て、無許可など違法通行の取締りを実施しているところですが、国に準じて、悪質な重量超過等の違反者に対する指導・取締りの強化を実施するため、処分基準を厳罰化することとしました。（平成27年度より実施）

※特殊車両とは、車両寸法が長さ12m、幅2.5m、高さ3.8m、重量20tのいずれか一つを超える車両のこと。

計画的な維持管理

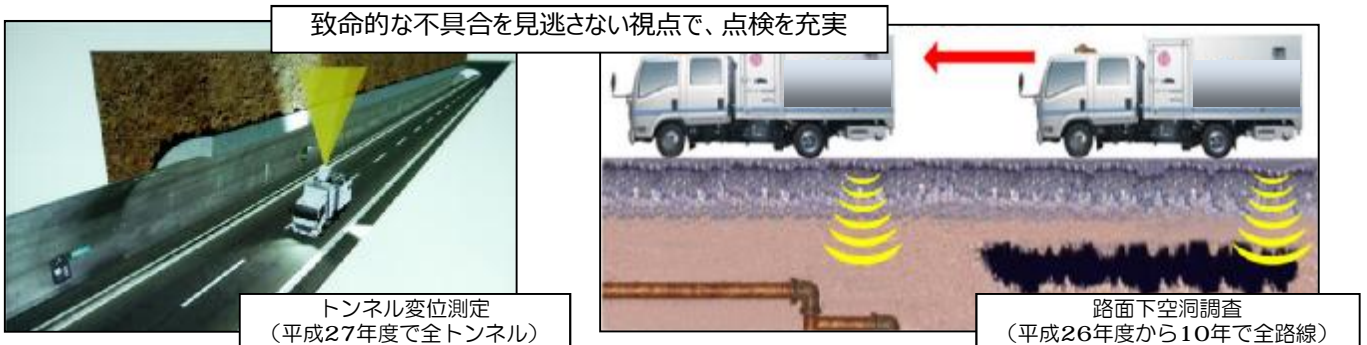
高度成長期に建設された都市インフラの長寿命化に向け、予防保全による計画的な維持管理による道路施設の長寿命化を基本とし、更新時期についても的確に見極めていく等、効率的・効果的な維持管理を推進します。

点検の充実

橋梁の近接目視点検は5年に1回を基本に実施し、路線の重要性や損傷状況等に応じて3年に1回に頻度を高めます。

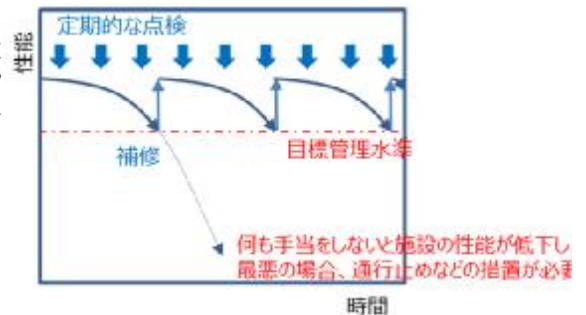
また、目視できない部分に対して、非破壊検査などの新技術を定期的な点検に導入しております。

- ・道路下の空洞化に対して、走行型レーダー調査を実施（平成26年度から10年で全路線）
- ・トンネルの変位やコンクリートの剥離に対して、レーザー計測調査を実施（平成27年度で全トンネル）



施設の特性に応じた維持管理手法の体系化

安全性・信頼性の確保やライフサイクルコスト最小化の観点から、施設の更新フローに基づく点検を実施し、更新すべき施設の抽出を行うとともに、抽出した施設について、具体的な更新方法や時期を今後、順次明らかにしていきます。



持続可能な仕組みの構築

府内すべての道路管理者が参画する道路メンテナンス会議や、地域維持管理連携プラットフォームを活用し、大学や管内市町村と連携し、維持管理におけるノウハウの共有や、人材育成、技術連携に向けた取組を進めます。



維持管理に関する財源の確保

道路の維持管理に使用する費用を確保するための取組みを進めています。

【ネーミングライツ事業】

道路施設の名称（通称）の命名権を企業等に売却。

【実績】歩道橋：平成21年度から平成26年度までに12橋実施
〔収入額 約1,000万円〕

今後対象施設を拡大（橋梁・トンネル）し公募する予定



▲〔府〕大阪中央環状線
意岐部歩道橋（東大阪市）

【道路施設を活用した広告事業】

千里中央駅の連絡通路において、支柱に広告を掲出。

〔収入額 年間55万円〕※H24年度実績



▲ 千里中央駅 連絡通路

【光の回廊づくり「アドプト・ライト・プログラム」】

企業と大阪府が協働で、道路照明灯の日常点検・維持管理を行うもので、参加企業には1灯あたり年間2万円を協賛いただきます。

【実績】

平成19年度から平成26年度までに約180灯で実施
〔収入額 約1,500万円〕



【歩道橋リフレッシュ事業】

企業等に歩道橋の塗替え費用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。

【実績】平成17年度から平成26年度までに11橋実施
〔金額換算で約5,000万円の費用を企業等が負担〕



▲〔府〕京都守口線 枚方市駅前横断歩道橋

【高架下・道路予定区域の有効活用】

高架下や道路予定区域を有効活用するため、公募により占用許可。



▲〔府〕茨木摂津線清水高架橋下
（茨木市）



▲一般国道170号新町跨道橋高架下
（東大阪市）

資料編

平成 27 年度の事業について 《都市整備部》

- 「府民の安全・安心の確保」と「大阪・関西の成長」を実現するため、平成 27 年度当初予算に必要額を計上しインフラ政策を推進する。

平成 27 年度当初予算 2,819 億円 (H26:2,716 億円 特別会計含む)

◆主要事業

《府民の安全・安心の確保》 H27 当初：1,295 億円 (H26 当初：1,161 億円)

(1) 地震・津波対策の充実・強化 ・都市整備部地震防災アクションプログラムの見直し	H27 当初：251 億円 (H26 当初：185 億円)
(2) 土砂災害対策・治水対策の充実・強化 ・土砂災害対策の推進 ・治水対策の促進	H27 当初：342 億円 (H26 当初：331 億円)
(3) インフラ維持管理の充実・強化 ・大阪府都市基盤施設長寿命化計画の策定	H27 当初：663 億円 (H26 当初：607 億円)
その他 交通安全対策	H27 当初：39 億円 (H26 当初：38 億円)

《大阪・関西の成長の実現》 H27 当初：776 億円 (H26 当初：762 億円)

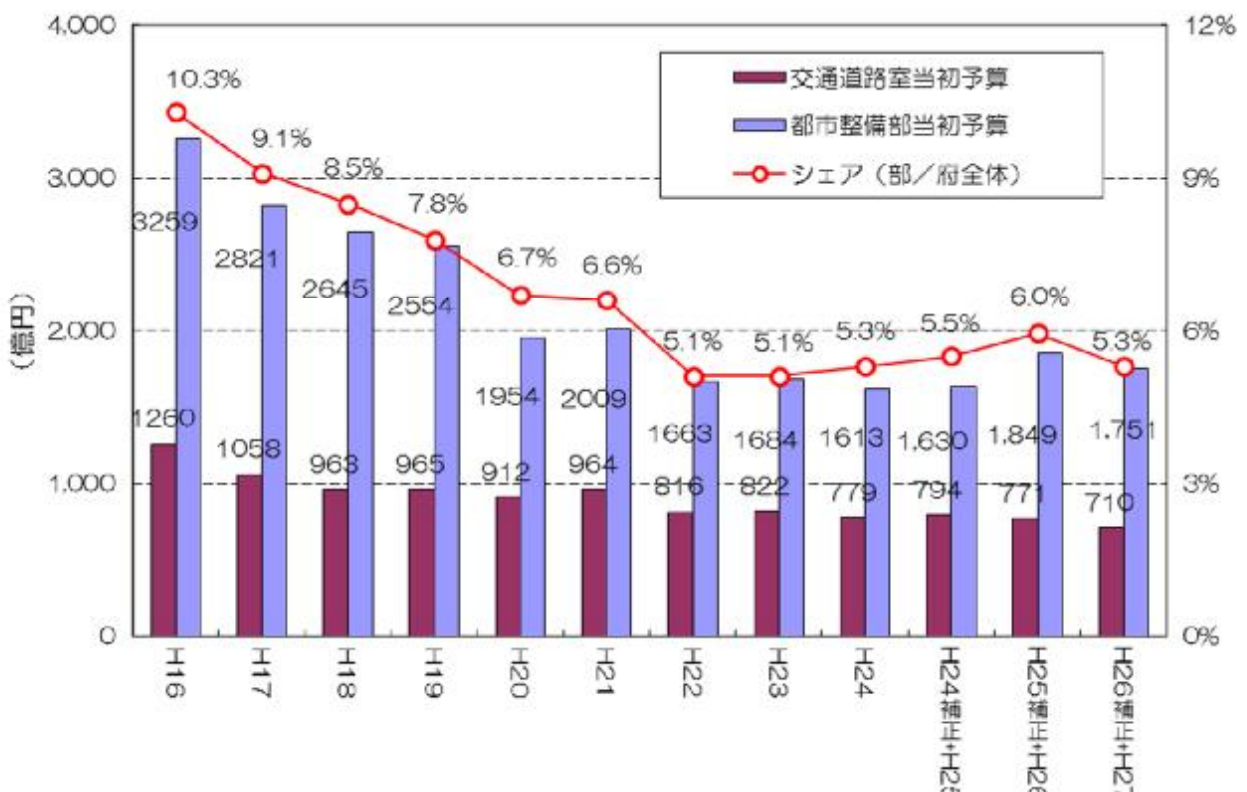
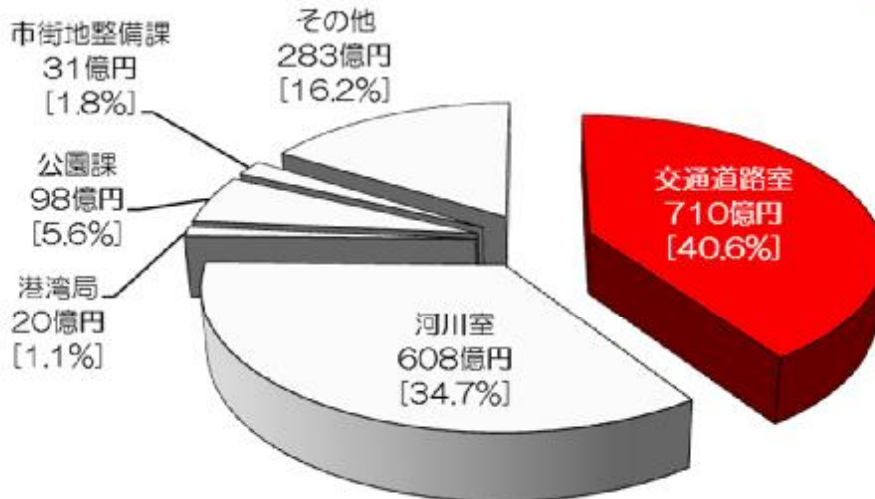
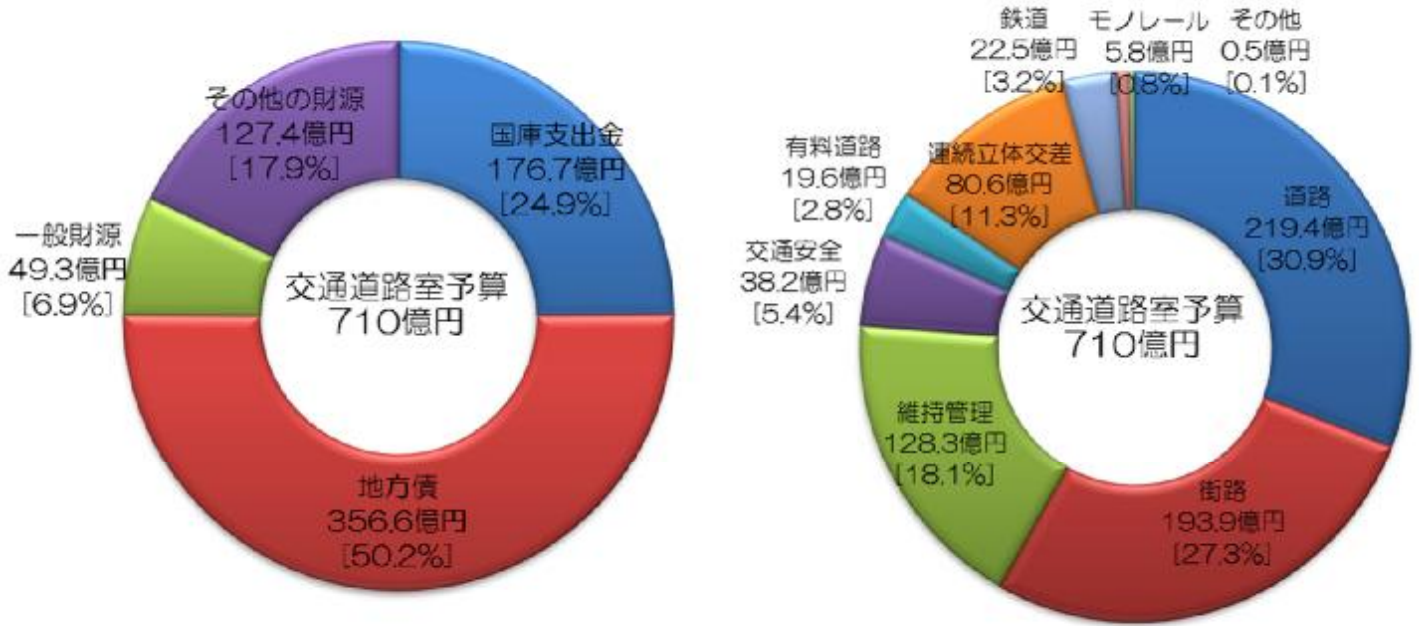
(4) 鉄道ネットワークの充実・強化 ・公共交通戦略の推進 ・おおさか東線・連続立体交差事業の着実な推進	H27 当初：99 億円 (H26 当初：120 億円)
(5) 道路ネットワークの充実・強化 ・新名神アクセスや府県間道路などの整備推進	H27 当初：434 億円 (H26 当初：421 億円)
(6) 箕面森町事業の推進	H27 当初：103 億円 (H26 当初：71 億円)
その他 港湾機能の充実・強化 など	H27 当初：140 億円 (H26 当初：150 億円)

《地域連携・協働の取り組み》

- ・笑働大阪の推進
- ・地域維持管理連携プラットフォームの構築
- ・土砂災害対策として市町村が実施する警戒避難体制の整備支援（ハザードマップ作成等）

※その他（繰出金、人件費等） H27 当初：748 億円 (H26 当初：793 億円)

交通道路室の予算（H26年度補正 + H27年度当初）



道路整備の重点化方針

※大阪府都市整備中期計画（案）
H24.3 から抜粋

「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の路線

“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

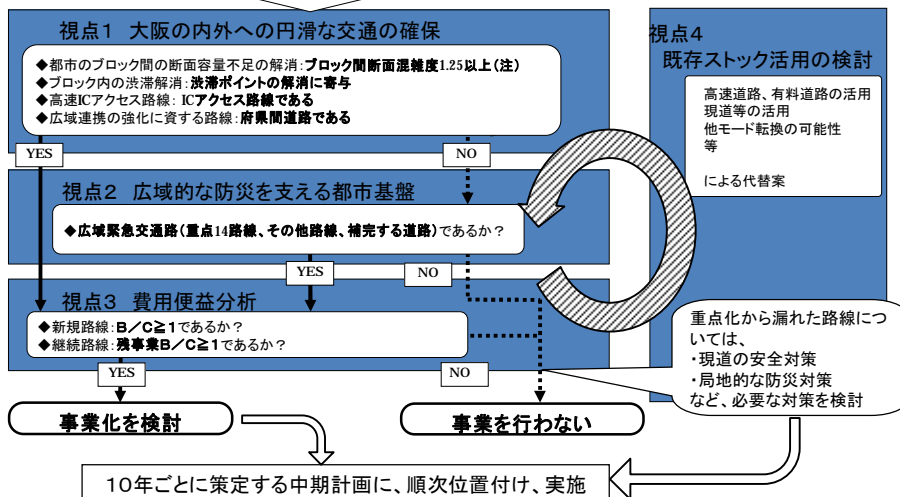
- ◆開かずの踏切対策（道路と鉄道の立体交差化）
- ◆歩行者・自転車走行空間確保、バリアフリー化
- ◆防災を支える都市基盤整備

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)



(1) 第1ステージ 大規模継続事業にメド（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
- ・自歩道整備、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
- ・自歩道整備、事故危険対策、バリアフリー化 等

(3) 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

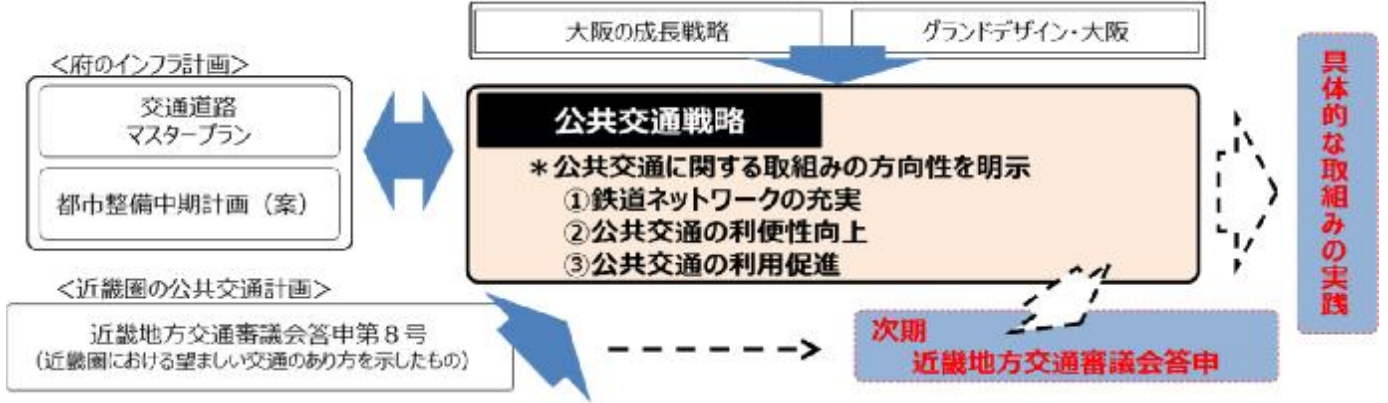
- ・自歩道整備、事故危険対策、バリアフリー化 等

公共交通戦略の推進

公共交通戦略の概要

大阪・関西の成長に向け、国土軸アクセスの強化／関空アクセスの強化／放射環状型鉄道ネットワークの形成といった、鉄道ネットワークの充実・強化に向けた取組みを進めるため、平成26年1月「公共交通戦略」を策定。事業者や関係機関とともに、公共交通戦略の実践に向け、取組みを進めます。

＜府・市の全体戦略＞



戦略路線の推進

路線名	概要
北大阪急行延伸	* 延長：約2.5km * 区間：千里中央～新箕面
大阪モノレール延伸	* 延長：約9.0km * 区間：門真市～瓜生堂
なにわ筋線	* 延長：約10.2km * 区画：新大阪～JR・南海難波
西梅田十三新大阪連絡線	* 延長：約5.2km * 区間：西梅田～十三～新大阪
おおさか東線(北区間)	* 延長：約11.1km * 区間：放出～新大阪



施策の進捗状況

主要な計画指標の進捗状況

大阪府都市整備中期計画（案）〔H24.3〕策定以降の施策の進捗状況は以下のとおりです。

指標	当初	現状	目標	
	2011年度	2014年度	2020年度	2040年度
移動時間短縮、圏域拡大（道路） ・堺浜～近畿道（松原JCT） ・大阪港～近畿道（門真JCT）	28分 42分	同左 同左	16分短縮	22分短縮
移動時間短縮、圏域拡大（鉄道） ・放出～新大阪（おおさか東線）	27分	同左	11分短縮	
交通混雑の解消 ・主要ブロック間21断面の断面混雑度1.25以下の割合 ・主要渋滞箇所対策箇所数	76% —	86% 16箇所	80箇所	100%
貨物車の輸送円滑化 ・重さ指定道路のネットワーク化	42.6km	16km追加	31km追加	
橋梁の目標管理水準の達成率	72.7%	86.1%	100%	
舗装の目標管理水準（MCI）確保	約30万㎡ で未達成	同左	すべての管理道路において達成	
広域緊急交通路の主要橋梁耐震補強達成率	74.3%	86.9%	100%	
緊急対策踏切除却数	—	12箇所	19箇所	43箇所
年間事故死者数	201人／年	143人／年	2011年度を半減	
事故危険個所の対策達成率（H21年国指定）	15%	58%	100%	
バリアフリー特定道路整備率	71.5%	88% (2013年度)	100%	
歩道整備延長	—	+8.7km (2013年度)	+50km	
無電柱化率 (無電柱化済延長／計画延長)	約25%	約33%	50%	100%
道路照明のLED化率	7%	100%	100%	

道路・鉄道の整備状況

大阪府管理道路

平成26年4月1日現在

種 別	路線数	実延長 (m)	改良済		舗装済		橋梁数
			延長 (m)	率 (%)	延長 (m)	率 (%)	
一般国道	15	326,594	313,324	95.9	326,594	100.0	600
府 道	177	1,203,256	1,096,444	91.1	1,193,775	99.2	1,609
主要府道	46	668,677	625,492	93.5	662,645	99.1	1,067
一般府道	131	534,579	470,952	88.1	531,130	99.4	542
計	192	1,529,850	1,409,768	92.2	1,520,369	99.4	2,209

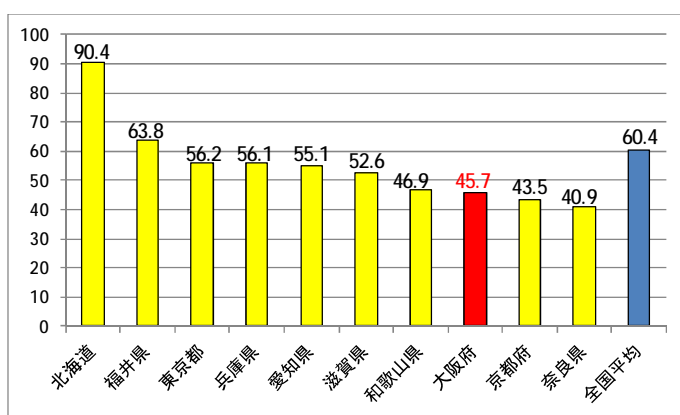
※大阪市内・堺市内の府道は、大阪市・堺市がそれぞれ管理しています。

※改良済とは、車道幅員5.5m以上の道路延長（ただし、S.45.10構造令以前に改築のものは、車道幅員4.5m～5.5mでも改良済となる）

国・都道府県道の整備率

出典：道路統計年報2014

平成25年4月1日現在



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

都市計画道路

平成25年4月1日現在

	計画(km)			改良済(km)			整備率 (%)
	全延長	幅員22m以上	自動車専用道	全延長	幅員22m以上	自動車専用道	
大阪府内(大阪市、堺市除く)	1,991.44	644.2	128.1	1,234.10	407.88	88.36	62.0%
大阪市内	611.31	414.76	93.47	517.65	353.88	89.09	84.7%
堺市内	273.11	154.29	20.6	201.13	118.47	17.11	73.6%
計	2,875.86	1,213.20	242.17	1,952.88	880.23	194.56	67.9%

※計画とは、都市計画決定された道路延長

※改良済とは、道路用地が計画幅員のとおりに確保されており、一般の通行の用に供している道路延長

(事業中の区間については、事業決定区間の全体事業費に対する当該年度末換算完成延長)

大阪府営駐車場

平成27年4月1日現在

駐車場名	所在地	駐車台数	駐車料金	供用日
江坂立体駐車場	地下鉄 江坂駅前	193台(6台、1台)	7～24時200円/30分 24～7時100円/60分 24時間最大1200円	平成4年12月
新石切立体駐車場	近鉄 新石切駅前	60台(2台、1台)	7～23時100円/20分 23～7時100円/60分 24時間最大600円(第1) 24時間最大700円(第2)	平成7年4月
茨木地下駐車場	JR 茨木駅前	162台(1台、1台)	7～22時100円/30分 22～7時100円/60分 24時間最大900円	平成18年4月

※台数、料金は自動車。()内は車いす利用者用駐車区画、ゆずりあい駐車区画の数。

各区画の概要は左記参照→<http://www.pref.osaka.lg.jp/keikakusuishin/rivousyouseido/>

大阪府道路公社管理路線

路線名	延長 (km)	事業費 (億円)	料金* (円)	供用年月
鳥飼仁和寺大橋有料道路	0.7	102	100	昭和62年2月
堺泉北有料道路	4.7	208	100	平成3年3月
第二阪奈有料道路	13.4 (府域3.8)	2,336	620 (西石切～ 吉分)	平成9年4月
南阪奈有料道路	4.6	647	210	平成16年3月
箕面有料道路 (箕面グリーンロード)	6.8	500	620	平成19年5月

※ 普通車料金（平成26年4月～）

阪神高速道路(株)管理路線

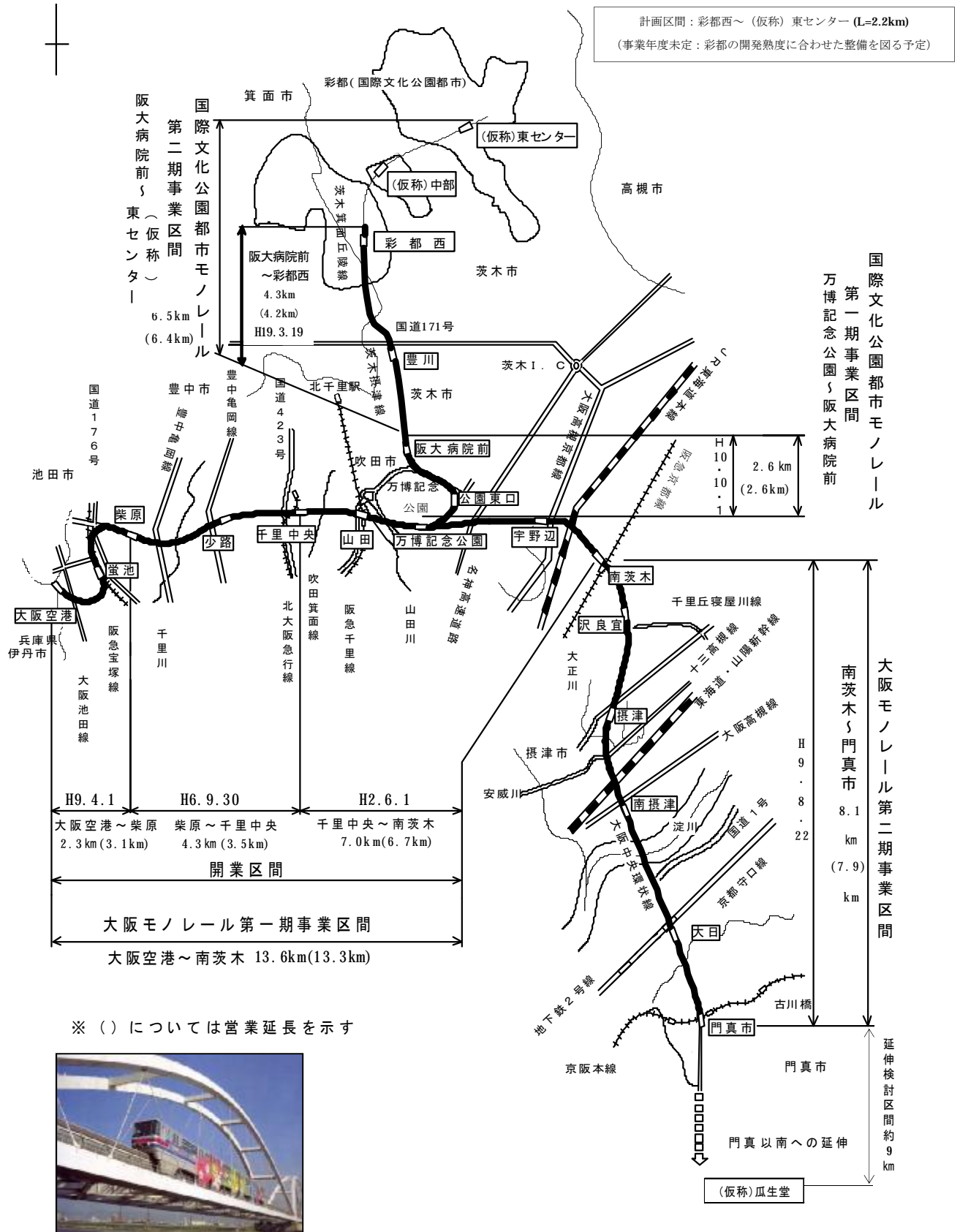
路線名	区間	計画延長 (km)	供用延長 (km)
大阪池田線	西成区山王～池田市木部町	30.2	30.2
大阪守口線	北区中之島～守口市大日町	10.8	10.8
大阪東大阪線	港区港晴～東大阪市西石切町	19.7	19.7
大阪松原線	西成区山王～松原市大堀町	11.2	11.2
大阪堺線	中央区高津町～堺市堺区翁橋町	13.4	13.4
大阪西宮線	西区西本町～西淀川区佃	7	7
森小路線	旭区中宮～旭区新森	1.3	1.3
西大阪線	西成区南開～港区弁天	3.8	3.8
湾岸線	西淀川区中島～泉佐野市りんくう往来北	41.5	41.5
淀川左岸線	此花区北港～北区豊崎	10	5.6
大和川線	堺市西区築港八幡町～松原市三宅中	9.7	0.6
計		158.6	145.1



大阪モノレール

営業線

区間	距離
大阪空港～門真市	21.7km
万博記念公園～彩都西	6.9km



連続立体交差事業

府内には約830箇所（うち政令市約270箇所）に踏切が設置されており、特に市街地内において、交通渋滞を引き起こす他、安全面でも課題となっております。

大阪府では、これまで南海本線（泉佐野市）等、府内13箇所40.8kmの事業を完成し、131箇所の踏切を除却しました。また、事業中路線においても28箇所の踏切を除却しました。

連続立体交差事業の概要

(1) 事業完了路線

(平成27年4月1日現在)

路線名 (都市名)	区間内の駅	事業延長 (km)	全体事業費 (百万円)	事業期間	踏切 除却数
阪急宝塚線 (池田市・I期)	-	2.0	1,477	S43 ~ S46	6
近鉄大阪線・奈良線 (東大阪市)	布施駅、河内永和駅 河内小坂駅、俊徳道駅	5.2	16,694	S46 ~ S55	19
近鉄大阪線 (八尾市)	八尾駅	2.2	10,004	S49 ~ S55	6
京阪本線 (守口市・門真市・寝屋川市)	守口市駅、西三荘駅、門真市駅 古川橋駅、大和田駅、萱島駅	5.8	30,385	S47 ~ S57	20
阪急宝塚線 (池田市・II期)	池田駅	1.3	13,497	S52 ~ S62	3
南海本線 (堺市)	七道駅、堺駅 湊駅、石津川駅	5.4	25,201	S47 ~ S63	20
JR片町線 (大東市)	住道駅	3.3	18,973	S51 ~ H4	7
阪急京都線 (高槻市)	高槻市駅	2.8	30,317	S54 ~ H6	10
京阪本線・交野線 (枚方市)	枚方市駅	2.7	35,679	S51 ~ H7	5
南海本線 (岸和田市)	岸和田駅	1.7	22,159	S53 ~ H8	8
阪急宝塚線 (豊中市)	曾根駅、岡町駅 豊中駅	3.8	55,815	S54 ~ H13	14
京阪本線 (寝屋川市)	寝屋川市駅	1.8	37,600	S57 ~ H14	4
南海本線 (泉佐野市)	泉佐野駅	2.8	52,555	S62 ~ H23	9
計(13路線)		40.8	350,356	-	131

(2) 事業中路線

(平成27年4月1日現在)

路線名 (都市名)	区間内の駅	事業延長 (km)	全体事業費 (百万円)	事業期間	踏切除却 予定数	進捗率 (%)
京阪本線 (寝屋川市・枚方市)	香里園駅、光善寺駅 枚方公園駅	5.5	106,737	H25 ~ H41	21	0
近鉄奈良線 (東大阪市)	若江岩田駅、河内花園駅 東花園駅	3.3	63,300	H5 ~ H29	9 (済)	94
大阪外環状線 (東大阪市)	JR長瀬駅	2.2	19,746	H12 ~ H29	11 (済)	97
南海本線・高師浜線 (高石市)	羽衣駅 高石駅	4.1	55,060	H9 ~ H32	13	68
南海本線 (泉大津市)	松ノ浜駅 泉大津駅	2.4	45,305	H8 ~ H28	8 (済)	93
計(5路線)		17.5	290,148	-	62 (済28)	-

(3) 計画中路線

(平成27年4月1日現在)

路線名 (都市名)	区間内の駅	事業延長 (km)	年度※	踏切 除却数
阪急京都線 (摂津市)	摂津市駅	2.1	H24	5

※ 社会資本総合整備計画への位置付け年度

