

平成26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 ～

総合的な交通施策の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P.1

施策－1 都市の成長を支えるインフラの強化

- ・ 道路ネットワークの充実・強化・・・・・・・・・・・・・・・・ P.2
- ・ 公共交通ネットワークの充実・強化・・・・・・・・・・・・ P.6

施策－2 維持管理の重点化

- 予防保全型の維持管理・・・・・・・・・・・・・・・・ P.8
- 効率的・効果的、きめ細かな維持管理・・・・・・・・ P.8

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・・・・・・・・・・・・・・・・ P.9
- ・ 交通安全対策・バリアフリー化の推進・・・・・・・・ P.10

施策－4 連携と協働による都市の魅力づくり

- ・ エネルギーの省力化・創出・・・・・・・・・・・・・・・・ P.11
- ・ 府民・企業との協働によるみちづくり・・・・・・・・ P.11
- ・ 自主財源の確保による維持管理・・・・・・・・・・・・ P.12
- ・ 歴史と文化を生かしたまちづくり・・・・・・・・・・・・ P.12

◆◆資料編◆◆

- H26年度の都市整備部事業について・・・・・・・・ P.14
- 交通道路室の予算（H25年度補正+H26年度当初） P.15
- 今後の道路整備の重点化方針・・・・・・・・・・・・ P.16
- 既存計画の進捗状況・・・・・・・・・・・・・・・・ P.17
- 道路・鉄道の整備状況・・・・・・・・・・・・・・・・ P.18
- 地方分権の推進・・・・・・・・・・・・・・・・ P.23
- 地域の主要渋滞箇所・・・・・・・・・・・・・・・・ P.24
- 交通量・パーソントリップ調査（人の移動）について P.25

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/sesakupoint26.html>

総合的な交通施策の推進

- 大阪・関西の成長に向けたインフラ整備の推進【つくる】
- 施設の保全等による府民の安全・安心の確保【守る】
- 利用者の視点からの利便性向上や連携・協働による都市魅力の向上【活かす】

の観点により、総合的な交通施策を推進します。



〔道路の整備〕



〔鉄道の整備〕

【つくる】

- 道路ネットワークの整備
- 鉄道ネットワークの整備
- 立体交差化、交差点改良による渋滞解消



〔歩行者の安心・安全確保〕



〔交通結節機能の充実〕

総合的な交通施策の推進

【守る】

- 計画的な補修による長寿命化
- 耐震性の強化
- きめ細やかな維持管理
- 歩道や自転車通行空間の確保
- 歩道のバリアフリー化

【活かす】

- 利用者の視点に立った高速道路料金体系の実現
- 公共交通の利便性向上/利用促進
- 道路敷地での太陽光発電
- 府民・企業との協働によるみちづくり
- 既存施設活用による自主財源の確保
- 歴史と文化を活かしたみちづくり



〔自転車通行空間の確保〕



〔きめ細やかな維持管理〕



〔府民協働によるみちづくり〕

施策—1 都市の成長を支えるインフラの強化

道路ネットワークの充実・強化

道路ネットワークの整備

大阪・関西の成長に向け、都市の再生や広域連携の強化、国土軸へのアクセス強化に寄与する道路を「選択と集中」による重点投資により整備し、道路ネットワークの強化・充実を図ります。



【新名神高速道路】

東西二極を結ぶ国土軸について、複数ルートを確認。京奈和自動車道と併せて関西大環状道路を形成

【大阪都市再生環状道路】

都心部における交通渋滞を緩和し、都市の経済・産業活動を活性化。
(湾岸線、淀川左岸線、淀川左岸線延伸部、近畿自動車道、大阪松原線、大和川線で構成)

【主な事業路線 (国・NEXCO・阪神高速事業含む)】

- 新名神高速道路 [高槻～神戸] (平成28年度供用目標)
[八幡～高槻] (平成35年度供用予定)
- 大阪都市再生環状道路
 - ・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～海老江JCT] (平成25年5月25日供用済)
[2期: 海老江JCT～豊崎] (平成33年春供用予定)
- 府県間道路
 - ・国道371号 [石仏バイパス] (平成30年代半ば供用予定)
 - ・国道480号 [父鬼バイパス] (平成20年代後半供用予定)
 - ・第二阪和国道 [国道26号バイパス 淡輪ランプ～和歌山県境(暫定2車線)] (平成27年度供用予定)
- 新名神アクセス道路
 - ・国道423号
 - ・国道170号 [高槻東道路]
 - ・都市計画道路 大岩線 [西側区間]
 (新名神供用に合わせ供用予定)

【平成26年度の主な供用路線】

都市計画道路 十三高槻線 (正雀工区I期)



都市計画道路 大阪岸和田南海線 (王子工区)



利用者の視点に立った高速道路料金体系の一元化

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いるため、利用しにくく、都心に交通が集中し、ネットワークが有効活用されていないという課題があります。そこで、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います。

【阪神圏の高速道路料金一元化に向けた取組み】

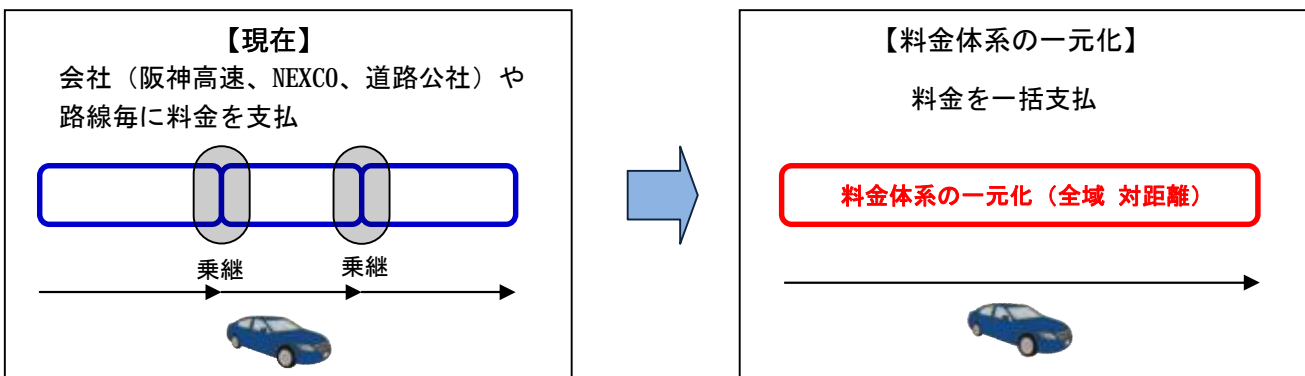
- 平成 25 年 9 月、阪神圏の高速道路料金を検討する「国と地方の検討会」において、平成 29 年度当初の料金体系一元化を関係者間で確認しました。
- また、平成 25 年 12 月の国の「新たな高速道路料金に関する基本方針」においては、大都市圏の新たな料金体系を検討する「有識者検討会」を設置し、検討を進める方針も示されました。
- 今後、その実現に向け、「国と地方の検討会」を通じ、具体的な検討を進めていきます。

「新たな高速道路料金に関する基本方針」(抜粋)

大都市圏の料金について

- ・ 阪神圏においては、平成 29 年度当初にシームレスな料金体系を導入
- ・ 料金体系の見直し検討にあたっては、平成 26 年度、有識者検討会において検討を開始

<高速道路料金体系一元化のイメージ>



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

■ 阪神圏の高速道路における課題

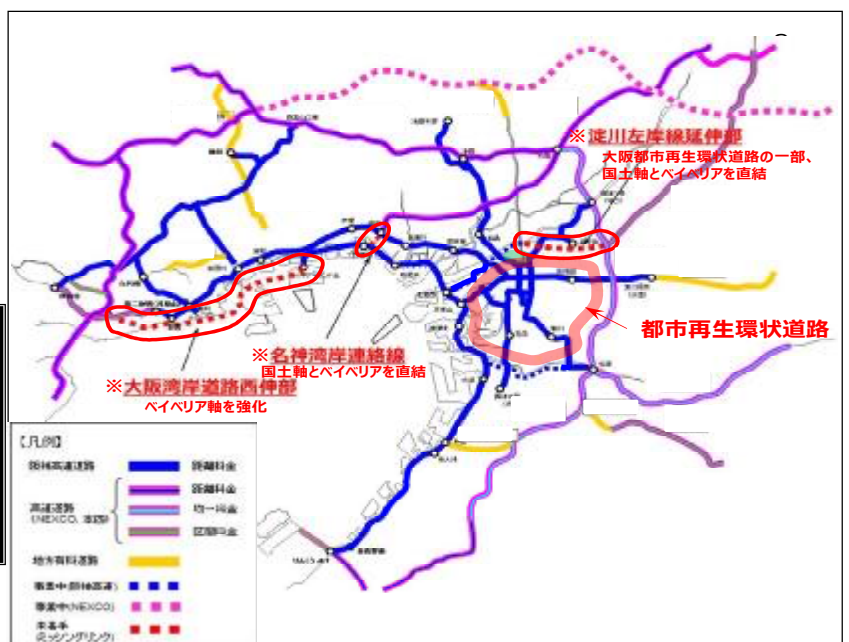
- 複数の運営主体と料金体系が混在し、利用しにくく、ネットワークが有効活用されず
- ・国土軸 ・ベイエリア、空港
・産業、物流拠点 を相互に連絡するネットワークにミッシングリンク*が存在
- 膨大な橋梁等の維持管理、更新
(例) ・阪高259kmのうち、高架部81%、地下部11%
・うち83kmが、供用から40年以上経過

○ 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システム見直し

地域の責任と判断による一体的な運営



*H22.4 大阪府、兵庫県、大阪市、堺市、神戸市により、「都市圏高速道路等の一体的運営構想」を提案

慢性的な交通渋滞の解消

慢性的な交通渋滞の解消に向け、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。

【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を解消します。

◆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）、大泉本郷線（柏原市）

【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高架化切替予定】、

大阪外環状線（東大阪市）【H20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高架化切替】

《計画路線》 阪急京都線（摂津市）



▲南海本線・高師浜線 高石駅（高石市）



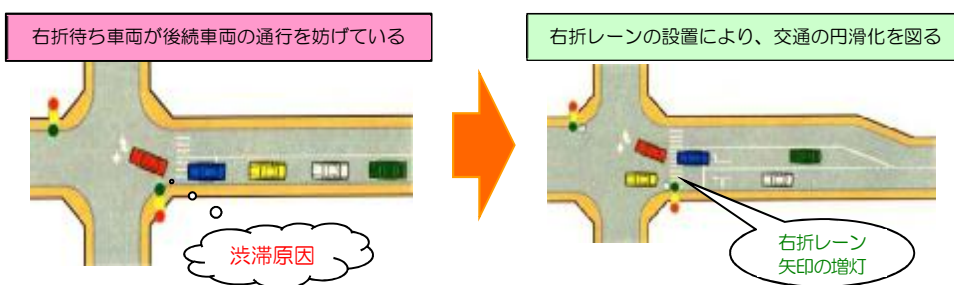
▲近鉄奈良線（東大阪市） 河内花園駅付近



▲十三高槻線（吹田市）

【するっと交差点対策】

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た「するっと交差点対策」により、交差点における渋滞緩和・解消を図ります。



▲国道 168 号 天の川交差点（枚方市）

◆事業路線

（旧）大阪中央環状線（東大阪市）、箕面摂津線（吹田市）など

「するっと交差点対策（案）」

渋滞損失時間等の客観的な指標や道路利用者へのアンケート等から渋滞箇所の調査を実施し、そのうち現道幅員内、もしくは少しの用地買収により対策可能な 17 箇所を平成 24 年 3 月に新規追加し、平成 27 年度を目標に対策を進めます（全箇所数：116 箇所、対策済：84 箇所）。

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

◎ 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 25 年度指定：府道岸和田牛滝山貝塚線の一部区間、府道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>

◆ 大阪中央環状線東大阪休憩所の管理

大型車の路上駐車が渋滞や事故の原因になっているため、物流拠点が集積する東大阪地域において、大阪中央環状線の未利用地等を活用し、物流パーキングとして、主にトラックを対象とした駐車休憩施設を整備し、管理しています。これにより、休憩や荷待ち等による路上駐車が減少し、円滑な交通流の確保と交通安全の向上に寄与しています。



◆ 東大阪 FQP 協議会による荷待ち駐車マネジメント

（FQP…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解決するため、本協議会で「アクションプラン」をとりまとめ、地域の関係者が協働し、道路構造の改善や啓発活動、美化活動などに取り組んでいます。



東大阪流通業務地区内マナーアップキャンペーン
（平成 26 年 4 月 14 日実施）

〔協議会構成員〕

大阪府、東大阪市、大阪府警、大阪府トラック協会、新潟運輸株式会社、トナミ運輸株式会社、大阪府都市開発株式会社、東大阪商工会議所、大阪機械卸業団地協同組合、協同組合大阪紙文具流通センター、大阪メルカート協同組合

公共交通ネットワークの充実・強化

大阪が首都圏と両輪で日本の成長をけん引するためには、『都心機能の強化』、『都市間連携』が不可欠であり、そのためには、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に向けた取組みを進めることが必要です。

大阪府では、「鉄道ネットワークの充実」と、乗継ぎ時の移動負担の軽減などの「公共交通の利便性向上／利用促進」を取組みの柱とした「公共交通戦略」を平成26年1月に策定しました。

引き続き、事業者や関係機関とともに、公共交通戦略の実現に向けて取り組んでいきます。

鉄道ネットワークの充実

【戦略4路線】

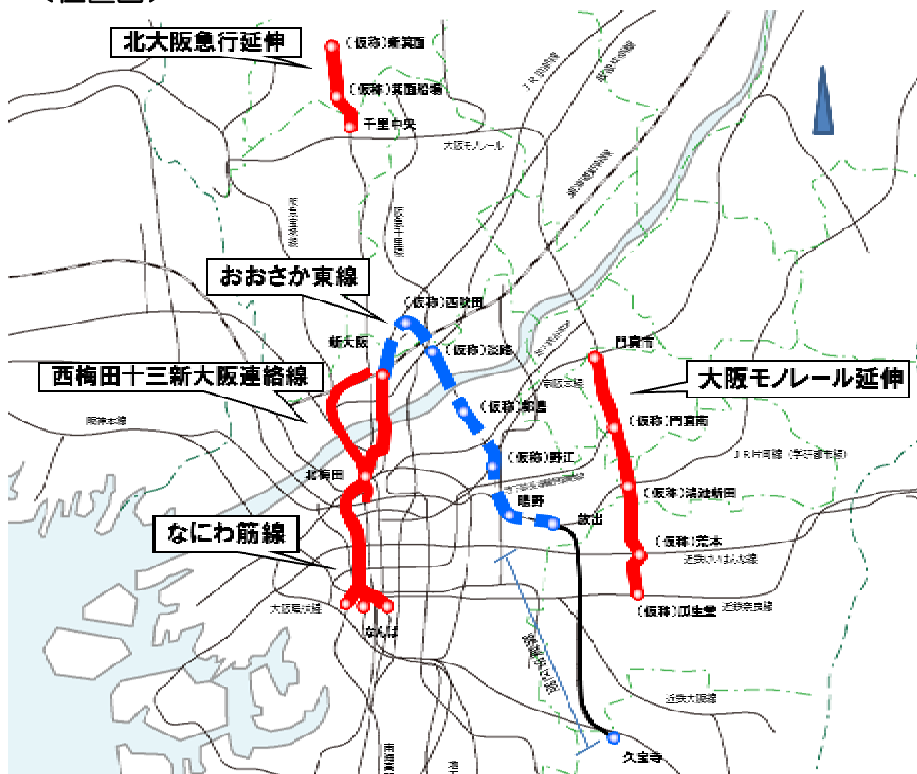
「公共交通戦略」において、大阪・関西のさらなる成長や府民の暮らしの充実を図るため、今後、事業実施の可否について、個別に検討が必要な路線（戦略4路線）を位置づけており、「鉄道ネットワークの充実」に向けた取組みを進めます。

路線名	概要	効果など	26年度取組内容
北大阪急行延伸	延長:約2.5km 区間:千里中央～新箕面	* 北大阪地域と大阪都心との直結 * 拠点形成とセットによる北大阪地域の活性化	* 都市計画決定や鉄道事業にかかる許認可など、事業化の手続きを進める
大阪モノレール延伸	延長:約9.0km 区間:門真市～瓜生堂	* 放射環状型ネットワークの形成 * 交通結節点の形成、都市構造を変革	* 採算性の検証、沿線市との負担協議を進め、事業化の意思決定を目指す
なにわ筋線	延長:約10.2km 区間:新大阪～JR・南海難波	* 関空アクセス強化 * 大阪都心、国土軸（新大阪）アクセス強化	* 関係者と検討会を立ち上げ、事業主体、整備手法等について検討を行う
西梅田十三新大阪連絡線	延長:約5.2km 区間:西梅田～新大阪	* 神戸、宝塚方面などから新大阪、なんばへアクセス強化	* リニア、うめきた、東海道支線の地下化等の状況を踏まえ対応

【おおさか東線】

大阪東部地域から国土軸である新大阪へ連絡するとともに、放射状に広がる既存鉄道を結節し、広域鉄道ネットワークを形成します。平成20年3月、久宝寺駅から放出駅区間（9.2 km）が開業し、現在、事業中の放出駅から新大阪駅間の区間について、平成30年度末の開業に向け、着実に事業を推進します。（建設主体：大阪外環状鉄道㈱）

<位置図>



おおさか東線
（仮称）西吹田駅周辺



おおさか東線
（仮称）淡路駅周辺

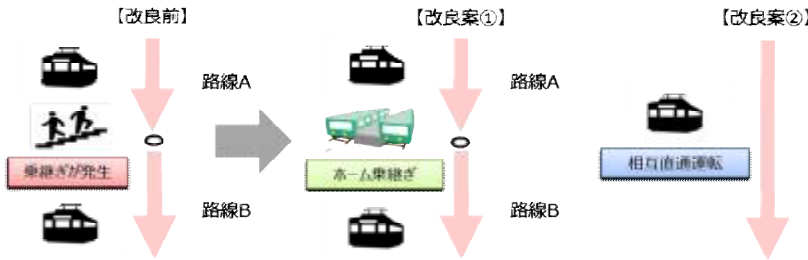
公共交通の利便性向上/利用促進

◎移動の負担軽減（乗継改善）や乗継案内情報の充実など、公共交通のさらなる利便性向上を図るため、交通事業者や市町村等と連携し取り組みます。

◎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。

【乗継駅における駅機能の充実/相互直通運転の実施】

既存の鉄道ネットワークを有効活用し、部分的な改良などにより、事業者が相互に乗り入れ運転するなど、乗継負担の軽減を図れるよう、関係者と連携し検討を進めます。



【乗継案内情報の充実】

乗継駅や商業施設などにおいて、関係者と連携し、乗継案内モニターなどを設置することにより、利便性の向上を図ります。

また、乗継案内とあわせ、観光集客の観点から、目的地や駅周辺の情報などについて、多言語表記により情報発信します。



【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します。



【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機会を提供します。



【交通環境学習プログラム】

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します。平成14年度～平成25年度で延べ64校実施しました。

☆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）

<取り組みイメージ ～既存ストックを最大限に活用～>

<移動の負担軽減>

- ・駅前広場の整備、駅へのアクセスの充実
- ・乗継駅における駅機能の充実



<ネットワークの充実・強化>

- ・相互直通運転の実施

<情報提供>

- ・乗継案内情報の充実



<利用促進>

- ・交通環境学習や利用促進キャンペーンの実施
- ・観光や地域のにぎわいづくりと連携した利用促進



<利用しやすい運賃>

- ・料金負担の軽減

<安全の確保>

- ・鉄道の連続立体交差の整備
- ・鉄道駅耐震補強、可動式ホーム柵設置 など



施策－２ 維持管理の重点化

予防保全型の維持管理

橋梁・モノレールの長寿命化

橋梁やモノレールの支柱、桁等の維持管理について、重要度が高く健全度が低いものから長寿命化対策を実施するなど、ライフサイクルコストを縮減し、維持管理費の平準化を図ります。

舗装の劣化対策

利用者の安全確保と走行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、舗装路面の状況を表す維持管理指数で、ひび割れ程度、わだち掘れ量、平坦性を総合的に評価したもの。

（参考）補修工事後のMCIは「8」。MCI「3」を下回ると、安全を確保することが困難であり早急な補修が必要です。

効率的・効果的、きめ細かな維持管理

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ています。

また、補修に併せて、騒音低減のための低騒音舗装や、ヒートアイランド抑制のための透水性舗装などの環境対策も実施しています。

H26年度においては、目視だけでは確認できない路面下の危険な空洞を見つけ出すため、新技術を取り入れた空洞調査を試行的に実施します。

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。

【舗装陥没】



【集水桝開口部】



特殊車両の取締り

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25年度実績（平成26年2月末時点）：取締り回数＝12回、指導警告件数＝36件

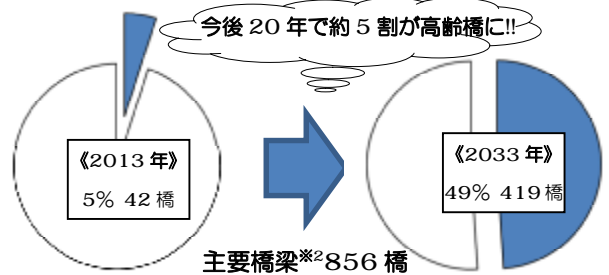
※ 特殊車両：次の値を超えるもの（道路法第47条第1項、車両制限令第3条）

〔重量〕 総重量 20t（重さ指定道路の場合 ～25t）、軸重 10t、隣接軸重 18t～20t、輪荷重 5t

〔寸法〕 幅 2.5m、高さ 3.8m（高さ指定道路の場合 ～4.1m）

〔最小回転半径〕 12m

建設後60年^{※1}を経過した橋梁の割合



※1 橋梁の耐用年数（減価償却資産の耐用年数等に関する省令）

※2 主要橋梁とは、橋長15m以上、鉄道を跨ぐ全ての跨線橋等



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

広域緊急交通路、モノレールの耐震性強化

災害時においても安全で円滑な通行を確保するため、広域緊急交通路における橋梁やモノレールの支柱や桁等の耐震補強工事を実施しています。(完了予定年度 モノレール：H26 橋梁：H32)

◆事業箇所

国道 371 号 野間里跨道橋、大阪臨海線 助松橋
大阪モノレール彩都線 阪大病院前～万博記念公園

など



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



鉄道施設の耐震性強化

利用者等の安全確保、並びに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。

◆H26 補助対象箇所

- ・近鉄大阪線 鶴橋駅
- ・南海本線 難波駅
- ・北大阪急行 江坂駅～桃山台駅
- ・京阪本線 枚方市駅、守口市駅
- ・阪神なんば線 西九条駅

道路の無電柱化

地震時に電柱の倒壊などによる道路閉塞を防止し、緊急車両の進入路・避難路として機能する道路を確保することにより、円滑かつ迅速な避難・救援活動を支援します。

また、重点整備地区内の生活関連経路を中心に、歩道の有効幅員を阻害する電柱を地中化することで高齢者や障がい者など全ての方が安全で快適に利用できる歩行空間を確保し、バリアフリー化を推進します。



大阪高槻京都線（吹田市）

◆事業路線

国道 479 号（吹田市）、大阪枚岡奈良線（東大阪市） など

交通安全対策・バリアフリー化の推進

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

- ・枚方茨木線（枚方市）
- ・国道170号（和泉市）
- ・通学路の緊急合同点検による要対策箇所 など



歩道の整備
枚方茨木線（枚方市）



カラー化
路肩のカラー化（歩行空間の明示）
柳谷島本線（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

①ルール周知・安全教育

- ・主に中学生、高校生、高齢者の方を対象に、府警や府教育委員会等と連携し、自転車シミュレータの活用による参加・体験型交通安全教室を積極的に導入するなど、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。



自転車シミュレータの活用

②自転車通行空間の確保

- ・国のガイドラインに基づき、車の速度や交通量等に応じた自転車通行空間の確保に向けた取組みを進めます。

◆事業箇所

- ・豊中亀岡線（豊中市）
- ・信太高石線（高石市）
- ・八尾道明寺線（八尾市）



自転車レーンの設置
大阪高槻京都線（茨木市）

- ・自転車の通行位置・進行方向が利用者に直感的に理解できるような路面表示の設置



大阪府自転車通行空間法定外表示実施要領より

歩道のバリアフリー化

駅を中心とする地区や、高齢者、障がい者が利用する主要施設を結ぶ地区など（重点整備地区）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。

- ・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

- ・箕面摂津線（吹田市）
- ・堺阪南線（泉大津市）
- ・泉佐野岩出線（泉佐野市）

など



大阪生駒線（大東市）

歩行者の安全と安心を確保する踏切整備

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、バリアフリー対策、点字ブロックの設置などに取り組んでいます。

◆事業路線

- ・富田林泉大津線（河内長野市） など



歩車道境界明示
山本黒谷線（八尾市）



踏切内歩道設置
泉佐野熊取線（泉佐野市）

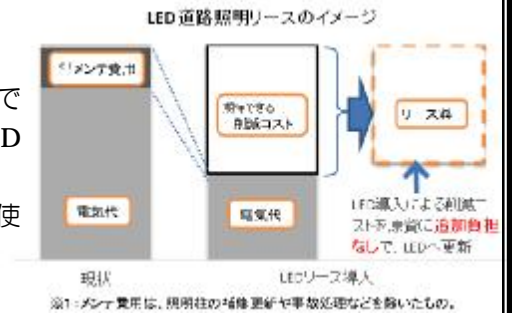
施策－4 連携と協働による都市の魅力づくり

エネルギーの省力化・創出

道路照明のLED化

平成24年度から、リース方式による道路照明灯のLED化に取り組んでおり、平成25年度までに府が管理する道路照明灯約23,000灯の全灯LED化を完了しました。

製品は「大阪府LED道路照明技術評価制度」により認定されたものを使用しています。

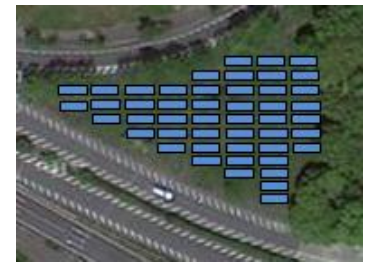


太陽光発電設備の道路占用

道路法施行令の改正により、平成25年4月に太陽光発電設備が道路占用物件に加えられたことから、道路施設を活用した太陽光発電の普及に取り組めます。事業者を公募により選定する予定です。

◆公募箇所

- ・国道170号（河内長野市）
- ・大阪臨海線（高石市）



太陽光発電道路占用（イメージ）

府民・企業との協働によるみちづくり

みどりの風を感じる大都市・大阪

みどりの風促進区域内の道路や沿道の民有地の緑化を進めることにより、府民が実感できるみどりづくりを創出するとともに、ヒートアイランド現象の緩和や官民一体となったオール大阪でのみどりづくりの取組みを進め、「みどりの風を感じる大都市・大阪」を目指しています。



沿道の民有地緑化事例

府道大阪中央環状線（豊中市）



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25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など、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」

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25年は9月20日に開催し、約2,300名の方に参加頂きました。また、11団体の企業等から協賛金、配布グッズ等の協賛を得て、官民協働で盛り上げました。今後も協働活動を通じ、笑顔と感謝の輪を広げていきます。



自主財源の確保による維持管理

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。

① 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25年度までに10橋実施
〔収入額 約700万円〕

平成26年度に対象施設を拡大（橋梁・トンネル）し公募する予定です。

② 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〕

③ 光の回廊づくり「アドプト・ライト・プログラム」

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25年度までに110灯で実施
〔収入額 約1,300万円〕



▲ 千里中央駅 連絡通路

④ 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するものです。

【実績】平成17年度から平成25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〕



京都守口線 市駅前横断歩道橋種島歩道橋

⑤ 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



泉大津美原線高架下（和泉市）

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8つの歴史街道で、さまざまな事業に取り組んでいます。

8つの街道：「竹内街道」「熊野街道」「京街道」「西国街道」「東高野街道」
「西高野街道」「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くための「街道ウォーキングマップ」をホームページからダウンロードできます。

大阪府 街道ウォーキングマップ

検索

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



府民協働による道標の設置（緑の一里塚）
難波宮跡公園（大阪市）

◆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



施策のポイント
資料編

H26年度の都市整備部事業について

「府民の安全・安心の確保」に向け、南海トラフ巨大地震対策をはじめとする防災減災対策や都市インフラの戦略的維持管理を充実強化すると共に、

「大阪・関西の成長」につながる道路・鉄道ネットワークの強化など、**戦略的なインフラマネジメント**を推進します。

■平成26年度当初予算

2,716 億円(特別会計含む)

《府民の安全・安心の確保》 1,161 億円

(1) 南海トラフ巨大地震をはじめとする防災減災対策の充実・強化	186 億円
・防潮堤液状化対策や三大水門の補強の緊急実施	
・下水道施設、緊急交通路の耐震化	
・避難地や防災活動拠点の整備	
(2) 集中豪雨や大型台風などの水害対策の充実・強化	317 億円
・地域住民と災害リスクを共有し「逃げる・凌ぐ・防ぐ」を推進	
・地下河川や下水道増補幹線など治水施設整備のスピードアップ	
・地先の危険度に基づく治水・土砂災害対策の推進	
(3) インフラ維持管理戦略の充実・強化	620 億円
・致命的な損傷や被害を防ぐ計画的な補修等	
・効率的・効果的な維持管理手法や仕組みの具体化	
その他、通学路等交通安全対策 等	37 億円

《大阪・関西の成長の実現》 782 億円

(4) 鉄道ネットワークの充実・強化	120 億円
・公共交通戦略に基づく戦略4路線の推進	
・おおさか東線の着実な事業推進	
・連続立体交差事業と周辺まちづくりの一体的推進	
(5) 広域道路ネットワークの充実・強化	421 億円
・都市の再生や、広域連携の強化、国土軸へのアクセス強化、防災機能強化 (大阪都市再生環状線道路、府県間道路など)	
・高速道路の新たな料金体系の構築	
(6) まちづくりの推進	155 億円
・箕面森町におけるまちづくりの推進	
その他、港湾機能の充実・強化 等	85 億円
・大阪湾諸港の一元化を目指した府市港湾の統合	

《地域協働》

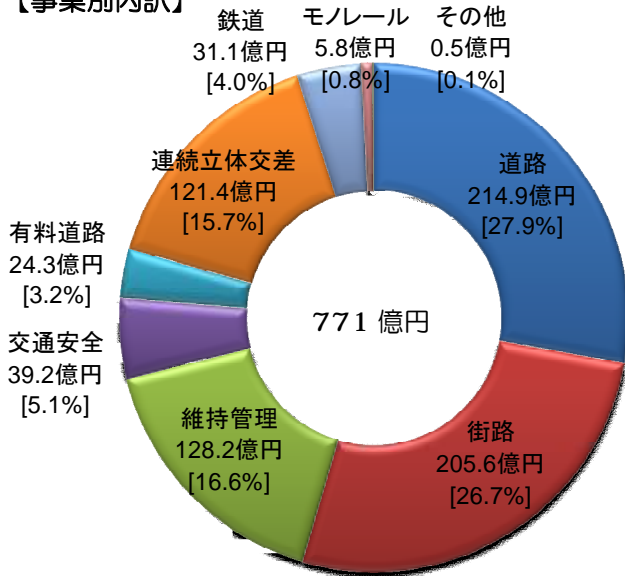
(7) 笑顔OSAKAの推進
・府民や地域との協働や企業のCSR(社会貢献活動)との連携による、 新たなビジネスモデルの構築や地域の魅力づくり等の促進
・官民連携による「みどりの風を感じる大阪」の実現
・ホームページやブログ等による「見える化」、「担い手の育成」など

※その他(人件費等) 773 億円

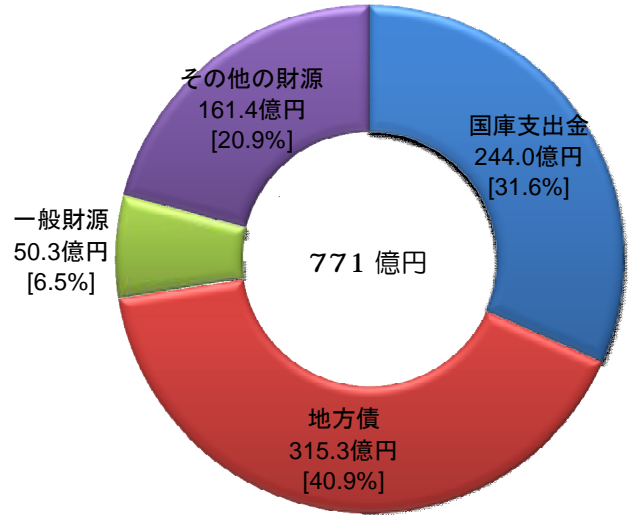
交通道路室の予算（H25 年度補正+H26 年度当初）

交通道路室予算 **H25 年度補正：59 億** **H26 年度当初：712 億** **計：771 億**
 （対 H24 補+H25 比 -2.9%）

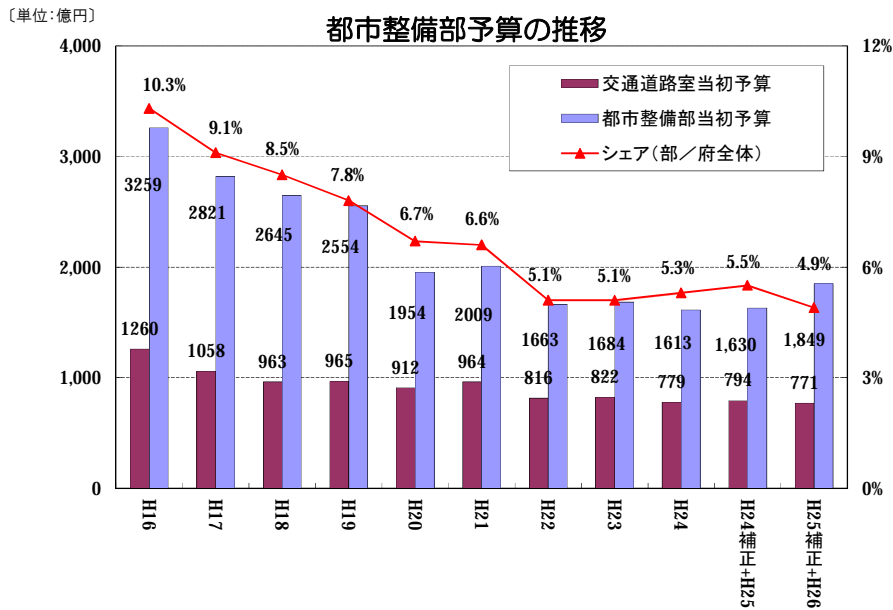
【事業別内訳】



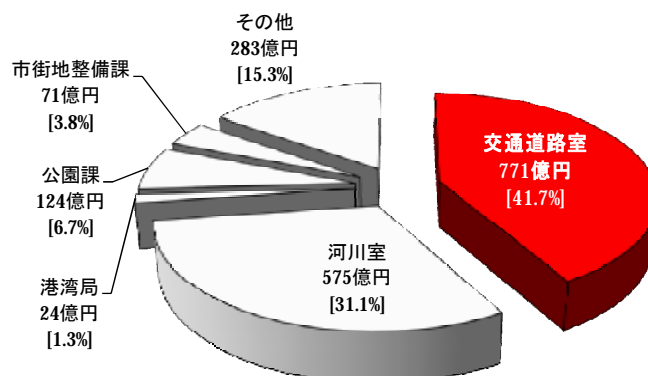
【財源構成】



【参考】



都市整備部室課別内訳（H25 年度補正+H26 年度当初）



今後の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～

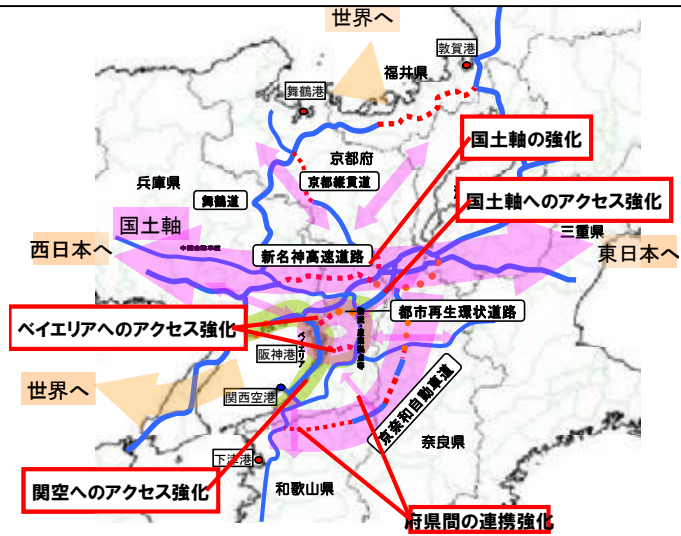
- ◆大阪の内外への円滑な交通の確保に寄与する路線
- ◆産業拠点開発等に必要な路線

“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

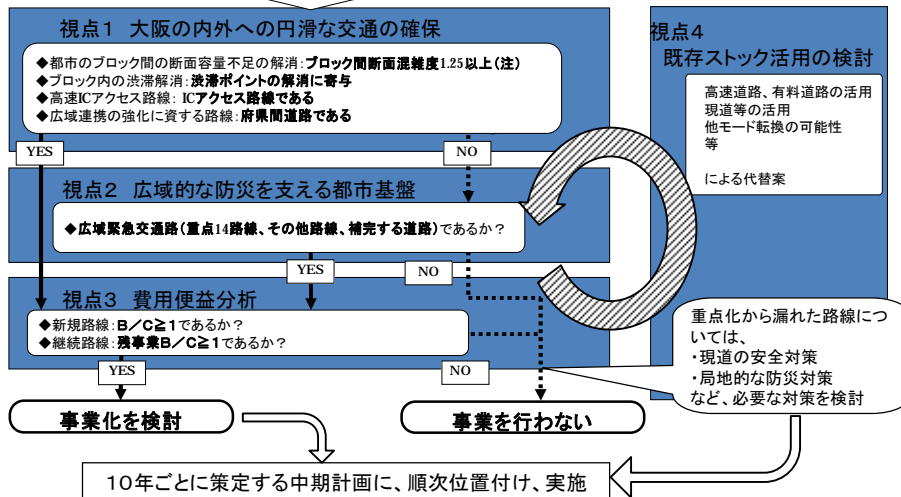
- ◆開かずの踏切対策（道路と鉄道の立体交差化）
- ◆歩行者・自転車走行空間確保、バリアフリー化
- ◆防災を支える都市基盤整備

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)



【道路・街路事業進捗状況】

都市整備中期計画（案）に位置付けがある53路線のうち、13路線が概成（25%）、24路線が部分供用（45%）しており、重点化による効果が着実に発現している。

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

既存計画の進捗状況

交通道路マスタープラン

関西圏を見据えた広域交通ネットワークの充実、強化と合わせて、道路と鉄道を一体的にとらえ、公共交通の利便性向上を図るとともに、「生活者の視点」を重視しながら、「府民や事業者との協働・連携」に積極的に取り組むため、概ね平成 37（2025）年を目標とした「目指すべき成果指標」を設定し、総合的な交通政策を推進しております。

目指すべき成果指標 事例	実績
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 <<道路>> ・第二京阪道路による短縮（大阪市～京都市） <<鉄道>> ・阪神なんば線による短縮（神戸～奈良）	<<道路>> ・第二京阪道路供用（H22.3）により 大阪市～京都市：120分⇒60分 <<鉄道>> ・阪神なんば線開業（H21.3）により 神戸～奈良：88分⇒76分
渋滞の激しい交差点の通過時間を 4 割削減	約 4 割削減（H24） （※すると交差点対策実施箇所 62 箇所）
安全で安心な府民生活を支える交通	
《環境負荷の抑制》 NO ₂ 、SPM の環境基準を達成	NO ₂ 、SPM とともに達成（H24 年度末）
《防災性の向上》 広域緊急交通路の重点 14 路線 耐震性強化	橋梁耐震化完了
《防犯性の向上》 ひたたくり犯罪件数 半減（H12：10,973 件）	約 9 割減（H25：1,473 件）
《交通安全性の向上》 交通死傷事故発生件数あんしん歩行エリアで 約 2 割抑止	約 3 割抑止（H24）
《バリアフリー化の推進》 主要駅の対象地区においてバリアフリー化を推進	130 地区 190 駅（H25 年度末）

貨物車交通プラン

“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です。

○大型トラック走行マネジメントの取組み状況

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
重さ指定道路の追加指定が望ましい路線	25 路線 (10 路線)	187.4km (48.3km)

○ 内は平成 25 年度末時点

○中型トラック走行マネジメントの取組み状況

交通渋滞、沿道環境、交通安全面の改善の観点から、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。

	路線数	箇所
一般道路ネットワークの整備が望ましい路線	10 路線：38.0km (3 路線：22.8km)	9 箇所 (3 箇所)

○ 内は平成 25 年度末時点

○トラック走行マネジメントの主な連携施策の取組状況

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。

道路・鉄道の整備状況

大阪府管理道路

平成 25 年 4 月 1 日現在

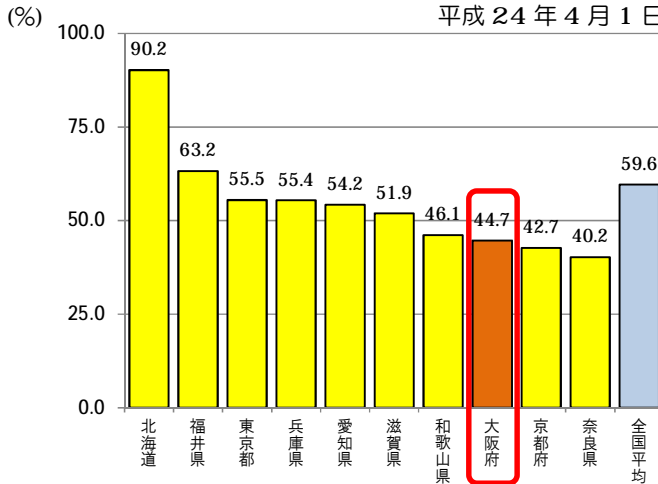
種 別	路線数	実延長 (m)	改良済		舗装済		橋梁数
			延長 (m)	率 (%)	延長 (m)	率 (%)	
一般国道	15	326,554	313,284	95.9	326,554	100.0	600
府 道	177	1,200,171	1,093,185	91.1	1,190,690	99.2	1,604
主要府道	46	667,434	624,222	93.5	661,402	99.1	1,061
一般府道	131	532,737	468,963	88.0	529,288	99.4	543
計	192	1,526,725	1,406,469	92.1	1,517,244	99.4	2,204

※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 2013
平成 24 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 24 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	2,019.4	651.6	125.8	1,241.1	413.6	85.8	61.5
大阪市内	628.3	421.0	93.5	476.5	309.4	84.3	75.8
堺市内	273.1	154.3	20.6	200.1	117.8	16.6	73.3
計	2,920.8	1,226.9	239.9	1,917.7	840.8	186.7	65.7

※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）

大阪府道路公社管理路線



路線名	延長 (km)	事業費 (億円)	交通量 (台/日) ※1	料金 (円) ※2	供用年月
鳥飼仁和寺大橋有料道路	0.7	102	11,495	100	昭和62年2月
堺泉北有料道路	4.7	208	41,300	100	平成3年3月
第二阪奈有料道路	13.4 (府域3.8)	2,336	33,597	620 (西石切～吉分)	平成9年4月
南阪奈有料道路	4.6	647	26,325	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	6,246	620 (410) ※3	平成19年5月

※1 平成24年度

※2 普通車料金 (平成26年4月～)

※3 料金割引社会実験での料金

◎管理路線 (5路線) すべて供用済み

阪神高速道路管理路線 (大阪府域)

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		158.8	140.2



交通安全施設等

平成 25 年 4 月 1 日現在

項目	数値
歩道延べ延長	1,519.3km
防護柵整備延長	1614.4km
バリアフリー 特定道路の整備率	約83%

特定道路：生活関連経路を構成する道路のうち、多数の高齢者、障がい者等の移動が、通常、徒歩で行われる道路であり、国土交通大臣が指定したものです。

橋梁の耐震化（広域緊急交通路）

対象	耐震化 対象橋梁数	H24末時点 完成橋梁数	完了目標
①重点14路線	168橋	168橋	H18済
②14路線を跨ぐ橋梁	9橋	9橋	H20済
③跨線橋(①、②を除く)	39橋	39橋	H23済
④広域緊急交通路（その他）	181橋	90橋	~H32

大阪府営駐車場

平成 25 年 4 月 1 日現在

<大阪府営駐車場一覧表>

()内は身障者スペース台数

駐車場名	所在地	駐車場名
江坂立体駐車場	吹田市	193台(6台)
新石切立体駐車場	東大阪市	60台(2台)
茨木地下駐車場	茨木市	162台(2台)

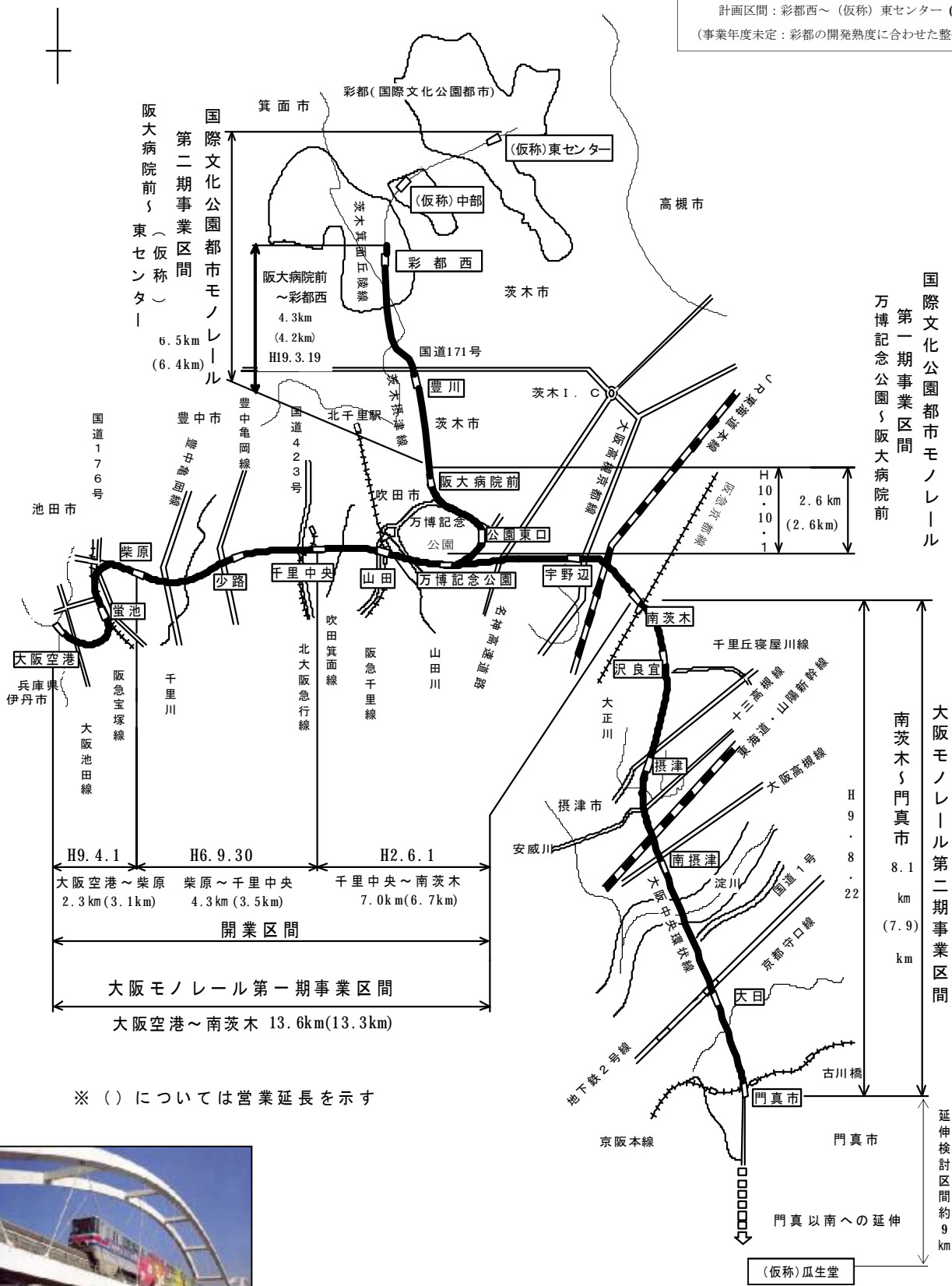
※ 指定管理者による管理を行っています。

大阪モノレール

<営業区間>

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

計画区間：彩都西～(仮称)東センター (L=2.2km)
 (事業年度未定：彩都の開発熟度に合わせて整備を図る予定)



※ () については営業延長を示す



連続立体交差事業

府内には約 860 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、著しい交通渋滞を引き起こす他、安全性にも大きな支障をきたしています。大阪府では、これまで南海本線（泉佐野市）等、府内 13 箇所 40.8 km の事業を完成し、131 箇所の踏切を除去しました。

連続立体交差事業の概要

(1) 事業完了路線

(平成26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26年4月1日現在)

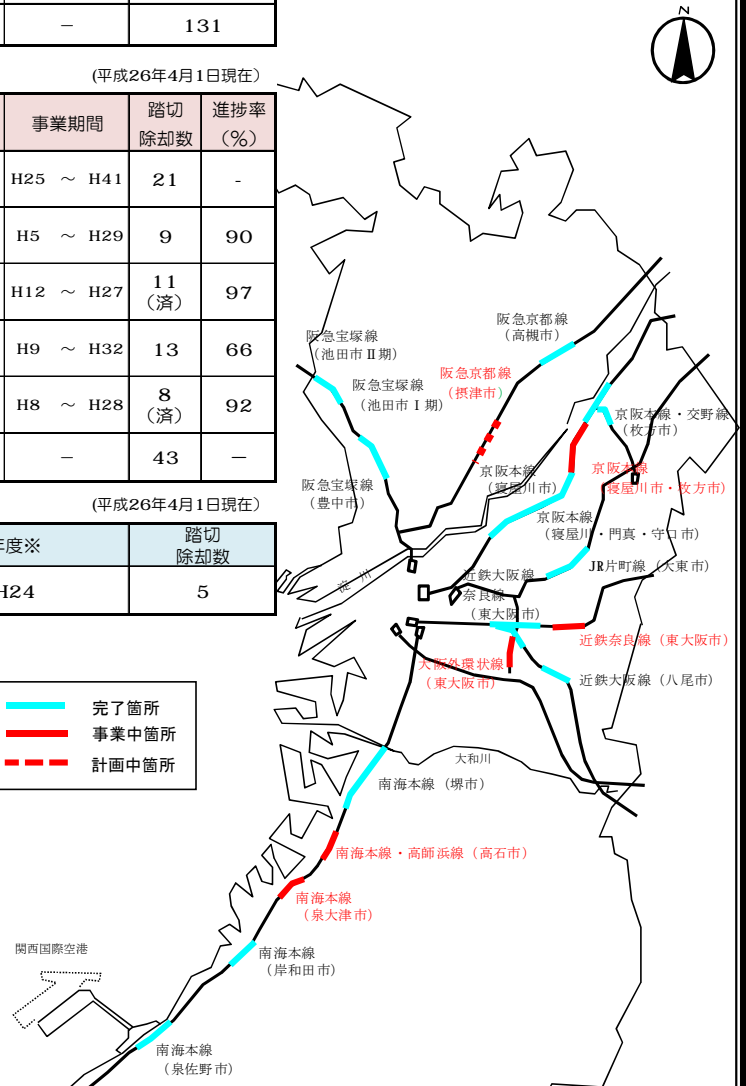
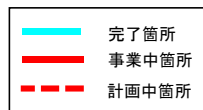
路線名 (都市名)	区間内の駅	事業延長 (km)	全体事業費 (百万円)	事業期間	踏切 除却数	進捗率 (%)
京阪本線 (寝屋川市・枚方市)	香里園駅、光善寺駅 枚方公園駅	5.5	106,737	H25 ~ H41	21	-
近鉄奈良線 (東大阪市)	若江岩田駅、河内花園駅 東花園駅	3.3	63,300	H5 ~ H29	9	90
大阪外環状線 (東大阪市)	JR長瀬駅	2.2	19,746	H12 ~ H27	11 (済)	97
南海本線・高師浜線 (高石市)	羽衣駅 高石駅	4.1	55,060	H9 ~ H32	13	66
南海本線 (泉大津市)	松ノ浜駅 泉大津駅	2.4	45,305	H8 ~ H28	8 (済)	92
計(5路線)		17.5	290,148	-	43	-

(3) 計画中路線

(平成26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



地方分権の推進

地方分権に向け、広域自治体と基礎自治体の役割分担を見直す取組みなどを進めています。

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）移管を目指し、国出先機関対策委員会にて国と協議
- ・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

■国の動き

事務・権限の移譲等に関する見直し方針について（平成 25 年 12 月 20 日閣議決定）

直轄国道の事務・権限の移譲に関する現時点の考え方が示され、国と都道府県・政令市において個別路線について協議を行い、合意が図れた路線から移譲を進めるものとする。

大阪府の基本的な考え方

- ・将来的に関西広域連合への近畿地方整備局の事務・権限の丸ごと移管を求めています。
- ・それまでの間、直轄道路の事務・権限の移譲については、府内すべての一般国道直轄区間について、将来にわたる適切な維持管理や更新に要する財源等を確保し、移管を行うことを求めています。

府道の市町村への移管

大阪発“地方分権改革ビジョン”（平成21年3月）を踏まえ、道路などの都市基盤施設にかかる権限の市町村への移譲を進めています。

○府が管理する道路は、広域的な流通や災害時の対応に必要な府県間道路、大阪都市圏の骨格を形成する幹線道路とし、それ以外の府道は、“ニアイズベター”の観点から市町村への権限移譲に取り組んでいきます。

○年月の経過に伴い府道としての機能が減少した道路（停車場線等）やバイパス整備済の旧道については、積極的に市町村への移管を進めています。（平成25年度 5路線3.7km移管）

府市統合

<府市統合本部>

◎平成 23 年 12 月 27 日 大阪府市統合本部 設置

大都市制度のあり方など府市共通の課題に関し、行政として協議し、重要事項の方針を決めるために設置したもので、大都市制度の検討や広域行政・二重行政の仕分けを行うとともに、府市共通の重要事項の協議などを行うこととしています。

◎平成 25 年 2 月 1 日 大阪府・大阪市特別区設置協議会 設置

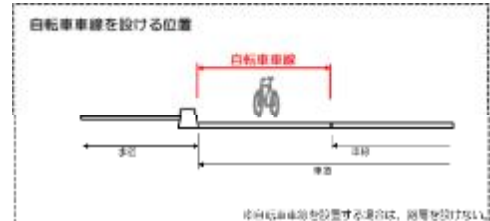
大阪府と大阪市を再編し、「新たな広域自治体」と、公選区長・区議会を置く基礎自治体である複数の「特別区」を設置するための具体的な制度設計を議論し、「特別区」の区割り（区域）や区の名称、大阪府と大阪市が現在行っている行政サービスの担い手（事務分担）などを整理し、特別区の設置について定めた特別区設置協定書をまとめるために設置したものです。

- ▶交通道路室の所管事務についても、新たな広域自治体と基礎自治体の事務分担等について、大阪市とともに検討してまいります。

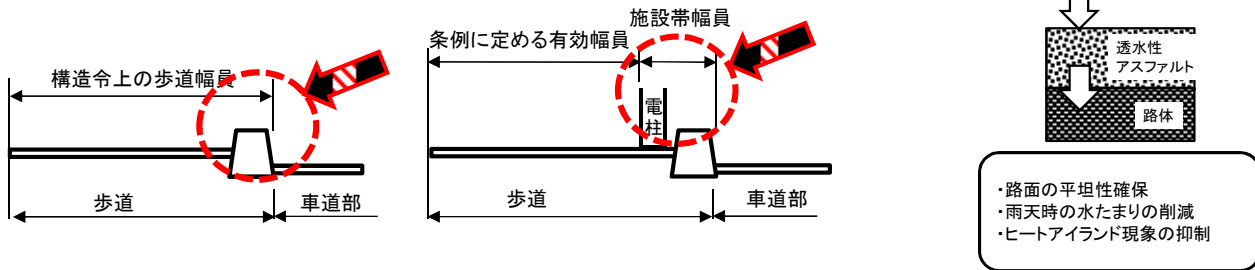
地方分権一括法の施行（平成 23 年 4 月 1 日）に伴い、道路構造基準、道路標識の寸法等に関する基準の一部、及び特定道路の移動等円滑化基準を定める「大阪府道の構造の技術的基準及び道路標識の寸法を定める条例」が、平成 25 年 4 月 1 日に施行されました。

府が独自に定めた基準

- ◎ 交通量によって一律に車線数を決定するのではなく、地域の実情に応じ柔軟に車線数を選択できる規定を盛り込み。
- ◎ 必要に応じ自転車車線を設置できることとした。



- ◎ 府民ニーズを踏まえ、幅員 **2.0m** 以上の実質的な歩行空間を確保。(有効幅員規定を盛り込み)。
歩道等は透水性舗装を標準とし、それにより横断勾配を緩和する規定。



- ◎ 歩行空間等を確保しつつも緑化推進のため、植樹帯に限らず植樹柵で代替できる規定を盛り込み。

地域の主要渋滞箇所

「今後の高速道路のあり方 中間とりまとめ (H23.12)」において、効率性を阻害する渋滞ボトルネック対策の重要性が指摘されたことなどを受け、「京阪神圏渋滞ボトルネック対策協議会」が設立され、H25.2月に客観的データやパブリックコメントにより抽出した「地域の主要渋滞箇所」が公表されました。

大阪府においても、主要渋滞箇所の解消に向け、道路拡幅やバイパス整備、立体交差化、交差点改良等を着実に推進します。

▼地域の主要渋滞箇所数（大阪府内）

道路管理者	一般道路						高速道路		
	国	大阪府	大阪市	堺市	その他	計	NEXCO	阪神高速	計
箇所数	111	151	40	22	3	327	7	9	16

<京阪神圏渋滞ボトルネック対策協議会の構成員>

公益社団法人関西経済連合会、(社)京都経済同友会、(社)大阪府トラック協会、(社)京都乗用自動車協会、公益社団法人兵庫県バス協会、公益社団法人京都府観光連盟、国土交通省近畿運輸局、国土交通省近畿地方整備局、京都府、大阪府、兵庫県、京都市、大阪市、堺市、神戸市、京都府警察本部、大阪府警察本部、兵庫県警察本部、西日本高速道路(株)、阪神高速道路(株)

交通量・パーソントリップ調査（人の移動）について

道路における交通量調査(交通量・旅行速度・車線数等)

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。

◆調査結果の一例

【混雑時旅行速度の推移】



詳しくは以下ホームページをご参照ください。

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

人の移動の実態調査（交通手段・目的・トリップ数）

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結果は以下ホームページをご参照ください。

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

◆調査結果の一例

【平日トリップの代表交通手段(※1)構成比の推移

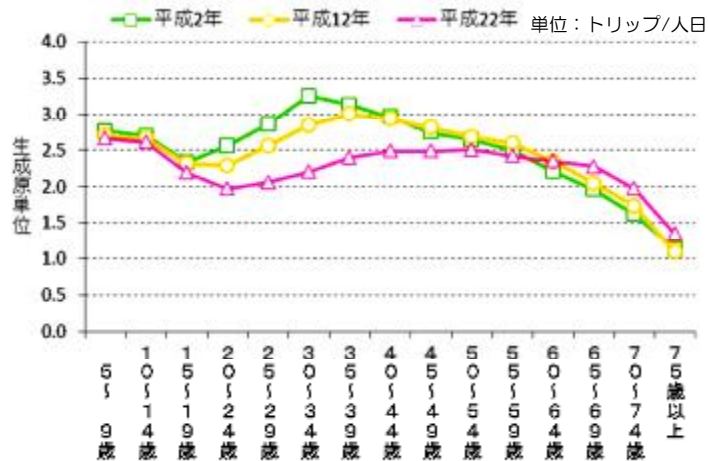
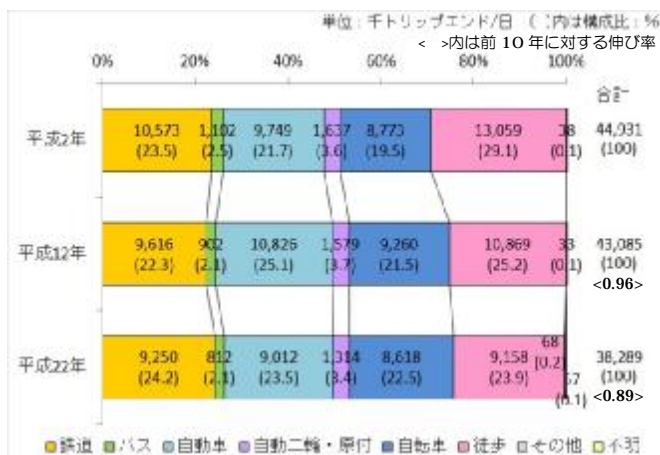
(平成2年～平成22年)

総移動量は、前回と比較して約10%減少しています。
手段別では、自動車・徒歩が大きく減少しています。

【年齢階層別に見た平日の生成原単位(※2)の推移

(平成2年～平成22年)

20歳代から40歳代の生産年齢層で減少していますが、一方で65歳以上の高齢者層は増加の傾向にあります。



※1 代表交通手段：1トリップ中で複数の交通手段がある場合の主な交通手段
鉄道→バス→自動車→二輪（自転車、原付・自動二輪車）→徒歩
の順で、最も優先順位の高いものとしています。

※2 生成原単位：1人1日あたりの平均トリップ数
例えば、1日に1人の方が自宅とスーパーマーケットを往復した場合は2トリップ/人日となります。