

施策方向 1 大阪の再生・発展を支える交通ネットワーク





重点施策

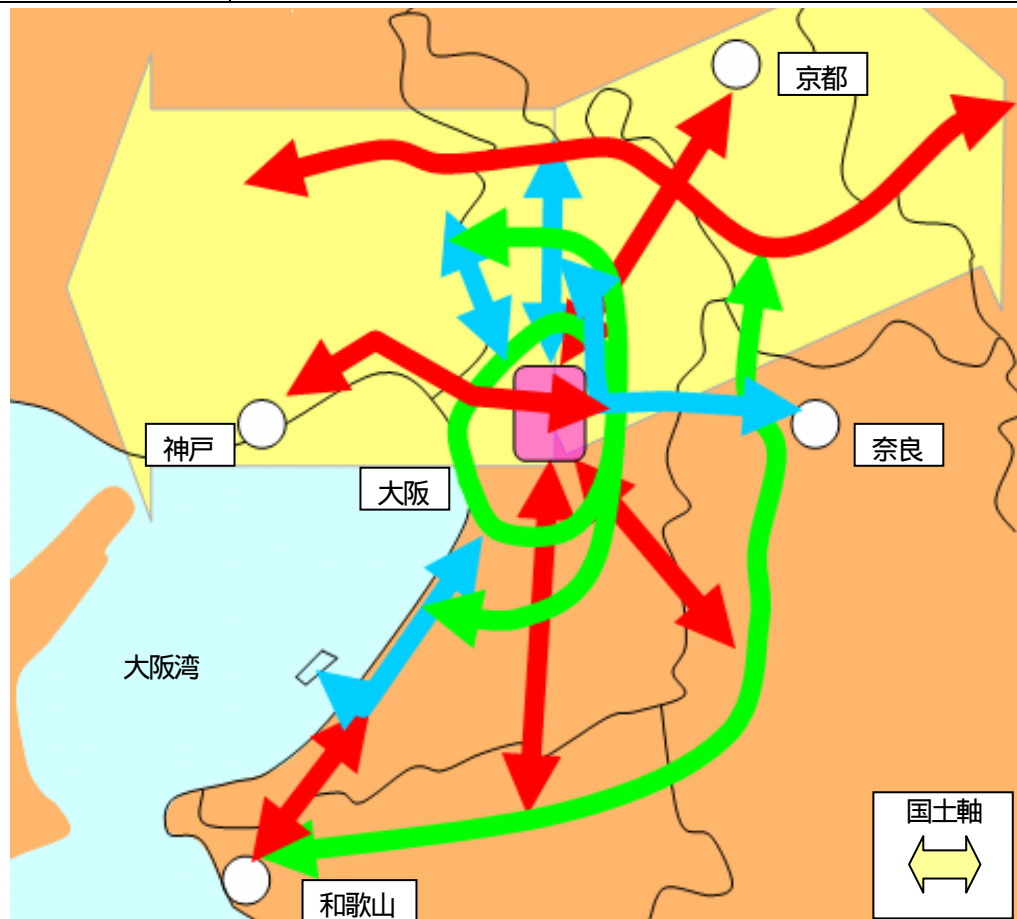
1) 創業都市・大阪を支える交通の整備

機能的な交通ネットワークの形成

自動車交通と公共交通による機能的な交通ネットワークを形成し、産業の競争力や観光・集客機能等の向上を図るため、「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、鉄道などを整備強化します。

〔整備の基本方針〕

	()は事業例 _____は鉄道
関西圏の連携強化 	・大阪と神戸、京都、奈良、和歌山など主要都市間の連絡強化 (第二名神高速道路、第二京阪道路、南阪奈道路、第二阪和国道、国道371号バイパス、阪神西大阪延伸線 など)
広域交流拠点(空港、港湾)や国土軸への連絡強化 	・関西国際空港、大阪国際空港、大阪港、堺泉北港などへの連絡強化 ・新大阪駅、第二名神高速道路などへの連絡強化 (新御堂筋の機能強化(公共交通の活用、改築など)、大阪外環状線鉄道 など)
環状交通機能の強化 	・関西圏の環状交通機能の強化 (大阪都市再生環状道路、府道大阪中央環状線の機能強化(公共交通の活用、改築など)、京奈和自動車道 など)
都心部の交通機能強化 	・都心部での公共交通ネットワークの充実 (京阪中之島新線、など)



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、整備効果や緊急性の高いバイパス道路の整備や鉄道・道路の立体交差化を進めるとともに、即効性のある「するっと交差点对策」などの地域の交通事情に応じたきめ細かな渋滞対策を推進します。

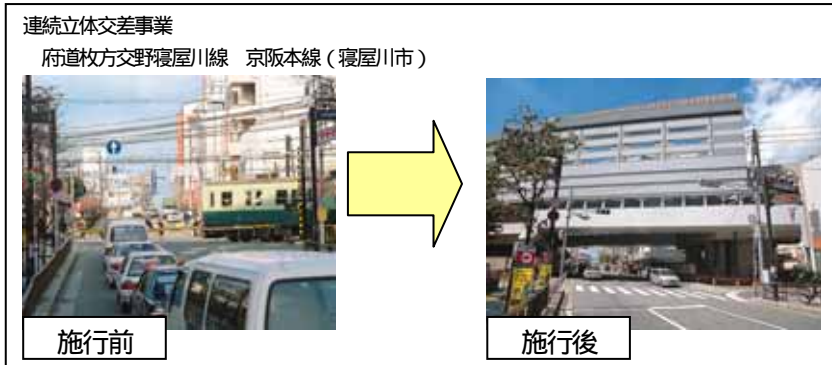
バイパス道路の整備

バイパス道路の整備により、現道の交通量を削減し、交通渋滞を解消します。



立体交差化事業の推進

鉄道や道路を立体交差化することにより、踏切や交差点での交通渋滞を解消します。



するっと交差点对策

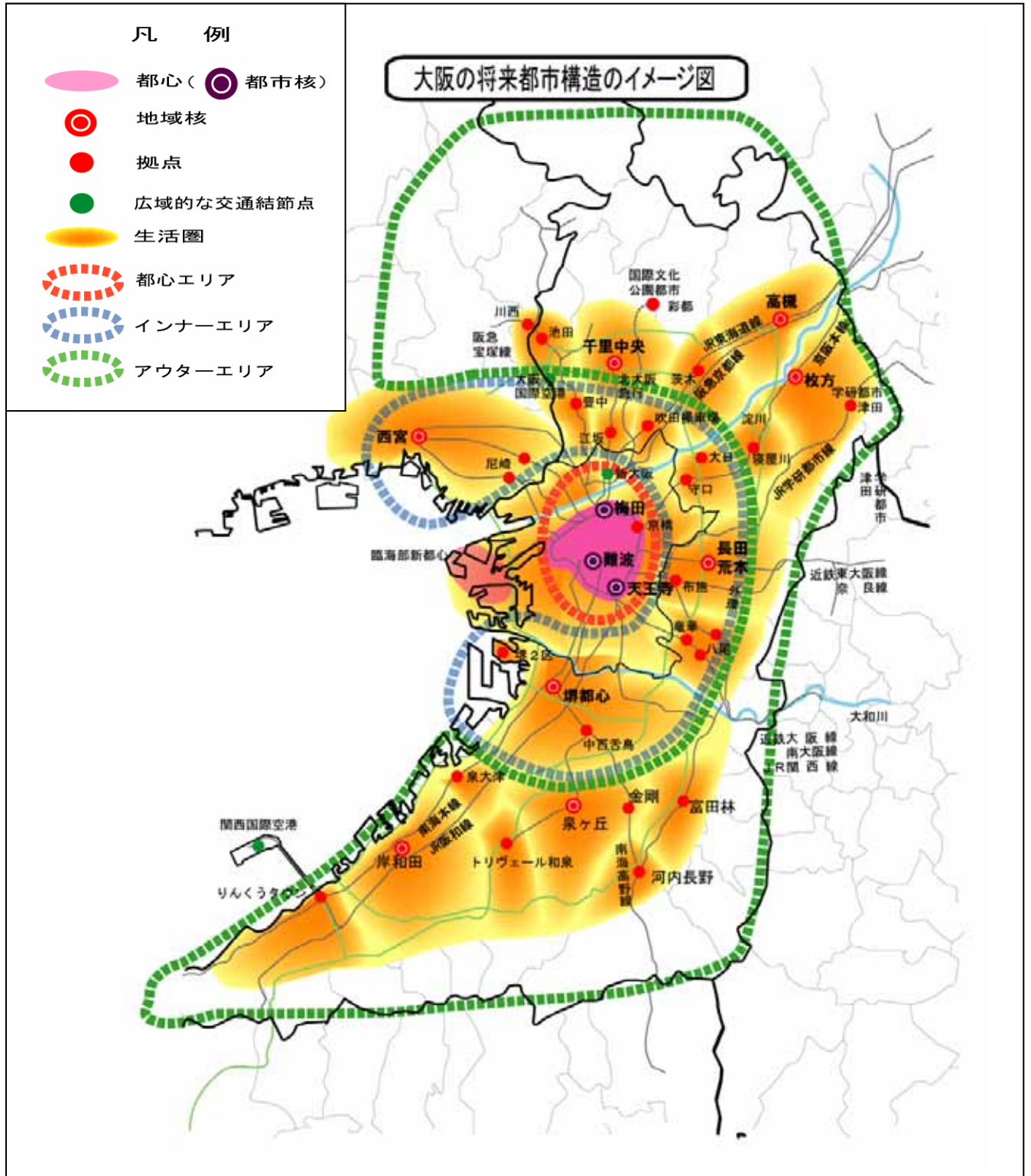
交差点において、右折レーンの設置や延伸をはじめとするハード面の整備と、信号表示時間の調整などのソフト面の整備を一体的に行い、府民が実感できる渋滞緩和・解消を早期に実現します。



2) 都市・まちづくりと連携した交通の整備

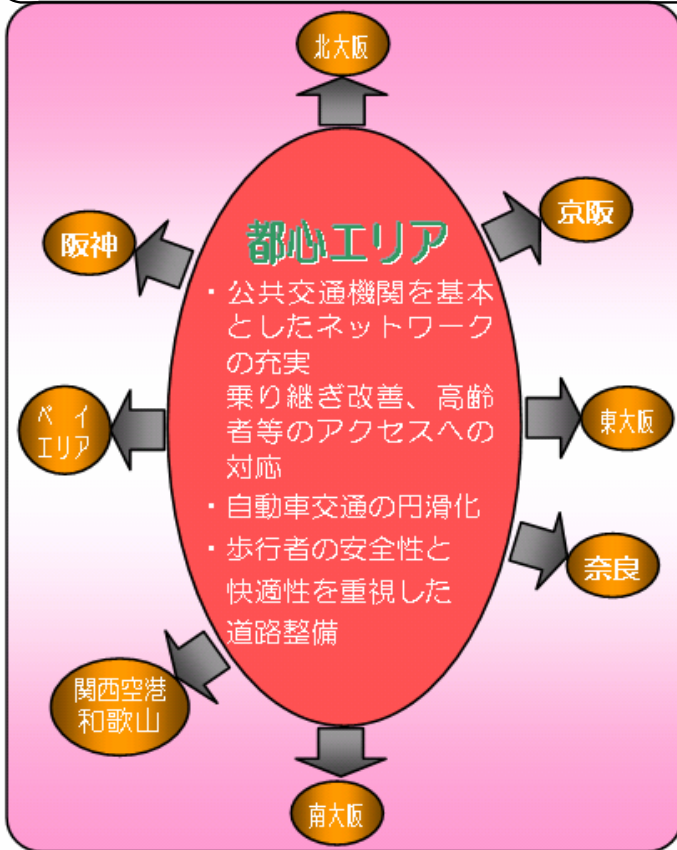
機能集約型都市構造の形成

都市核(都心エリア)、拠点(インナーエリア)、地域核(アウターエリア)、それぞれに必要な都市機能を適切に集積した「機能集約型都市構造」の形成を促進するため、都市核、拠点、地域核となる主要駅などへのアクセスを強化するとともに、まちづくりプロジェクトと連携した道路や鉄道などの整備を推進します。



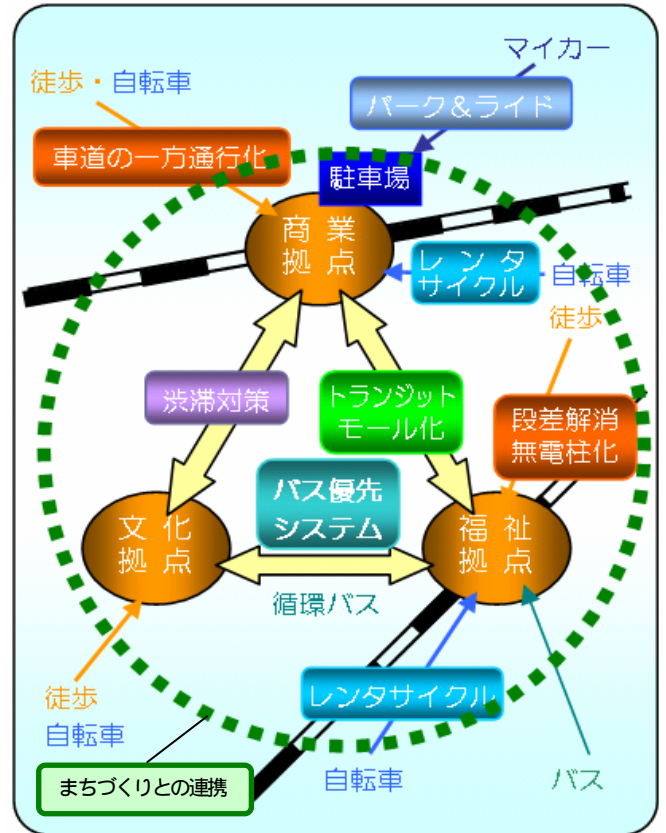
都心エリアの整備イメージ

公共交通の充実強化 など



インナーエリアの整備イメージ

拠点間の連携強化や拠点へのアクセス強化 など



まちづくりプロジェクトとの連携

国際文化公園都市(彩都)

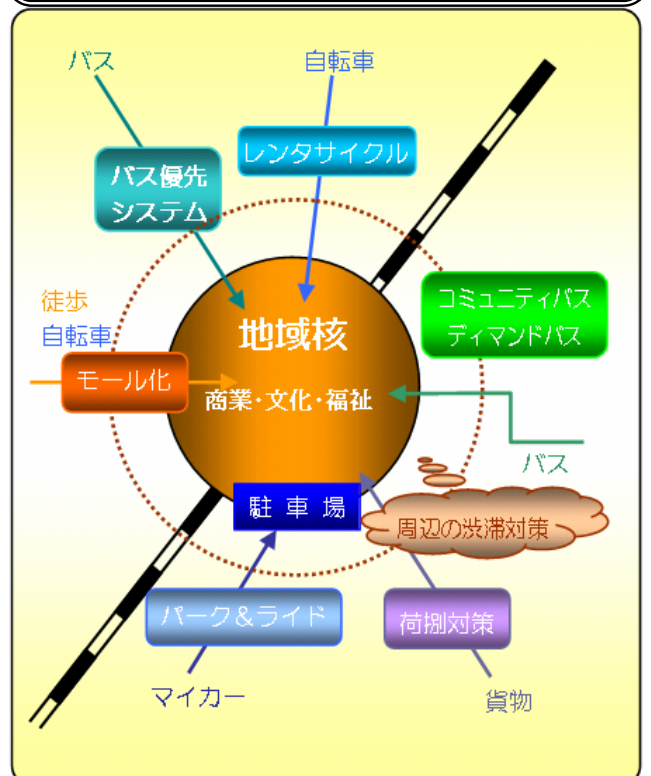


国際文化公園都市モノレール(彩都線)



アウターエリアの整備イメージ

地域核となる主要駅へのアクセス強化



3) 物流の効率化に資する交通の整備

効率的な物流のシステムの構築

港湾・空港や流通センターなど物流拠点の機能向上により、経済・産業活動の活性化を図るため、渋滞対策や車両の大型化(25t化)対応など、幹線道路ネットワークの機能強化を進めるとともに、民間企業と連携しながら物流施策の検討を進めます。

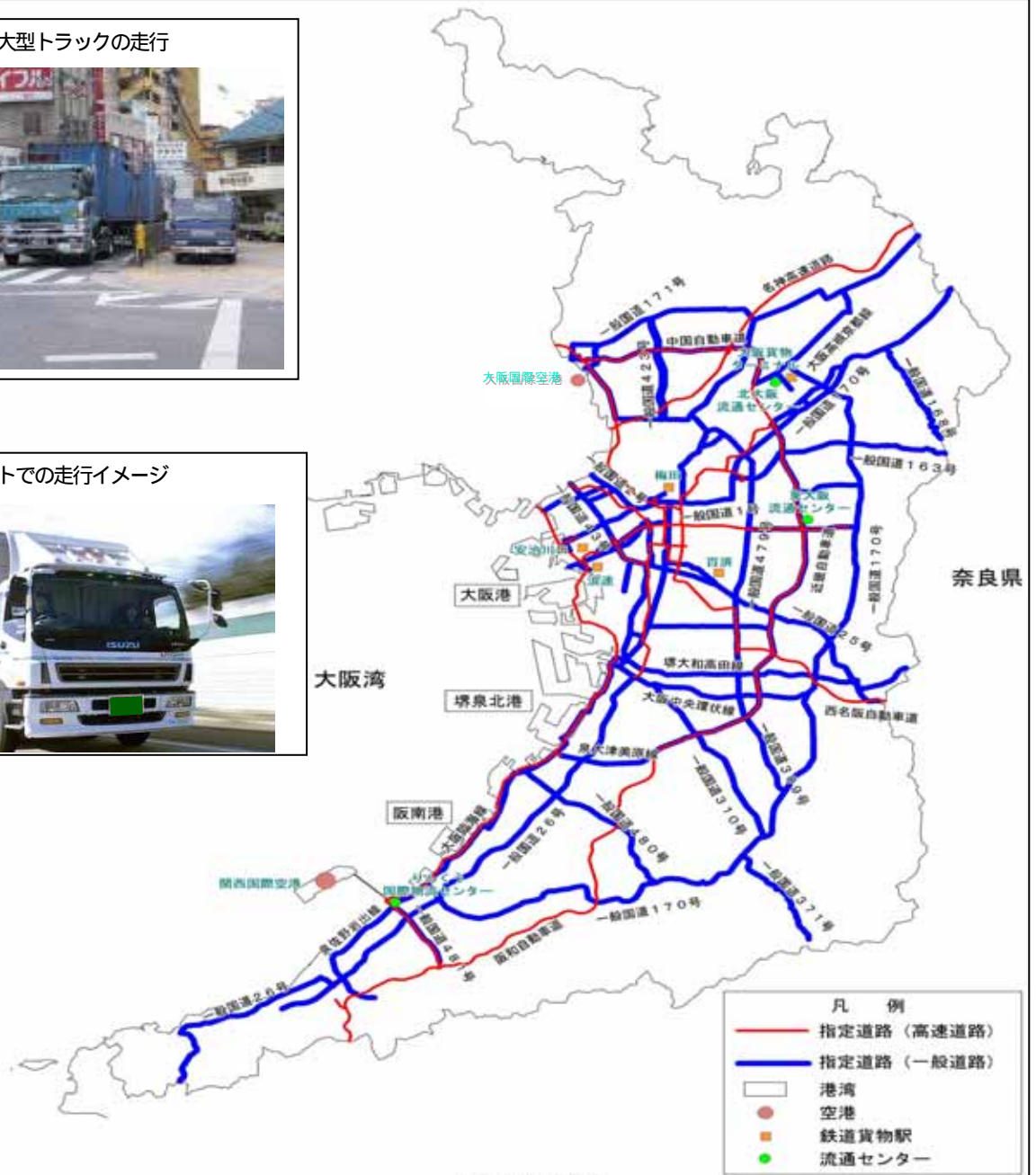
大型トラックルート対策

橋梁補強等による25t指定路線のネットワーク化を図るとともに、環境ロードプライシング や夜間割引などによる有料道路利用促進策の検討、国際貨物の内陸輸送対策などに取り組みます。

一般道路における大型トラックの走行



大型トラックルートでの走行イメージ



大阪府指定道路(25t)の現状

※指定道路は道路情報便覧(平成15年3月)を元に作成

環境ロードプライシングとは
 交通量が多く大気汚染が著しい地域の環境負荷を
 軽減するため、並行する有料道路の路線間に料金
 格差をつけることによって、交通量の多い路線の
 車を、交通量が少ない路線に転換させる手法。

現在は、兵庫県の国道43号・阪神高速3号神
 戸線の沿道環境の改善を目的に阪神高速道路公団
 により試験的に実施されています。

イメージ図



大型トラックの駐車、休憩施設の整備

荷待ちなどによる大型トラックの駐車、休憩需要に対応するため、民間企業のノウハウを最大限に活用した物流パーク
 ングの実現に取り組みます。

大型トラックの路上駐車状況



物流パーク(イメージ)



路上での荷物の積卸し対策

物流事業者や地域住民等と共に、駅前など都市部での迷惑駐車の主要因となっている路上での荷物の積卸し対策に取り
 組みます。

路上での積卸し状況



(取り組み方策案)

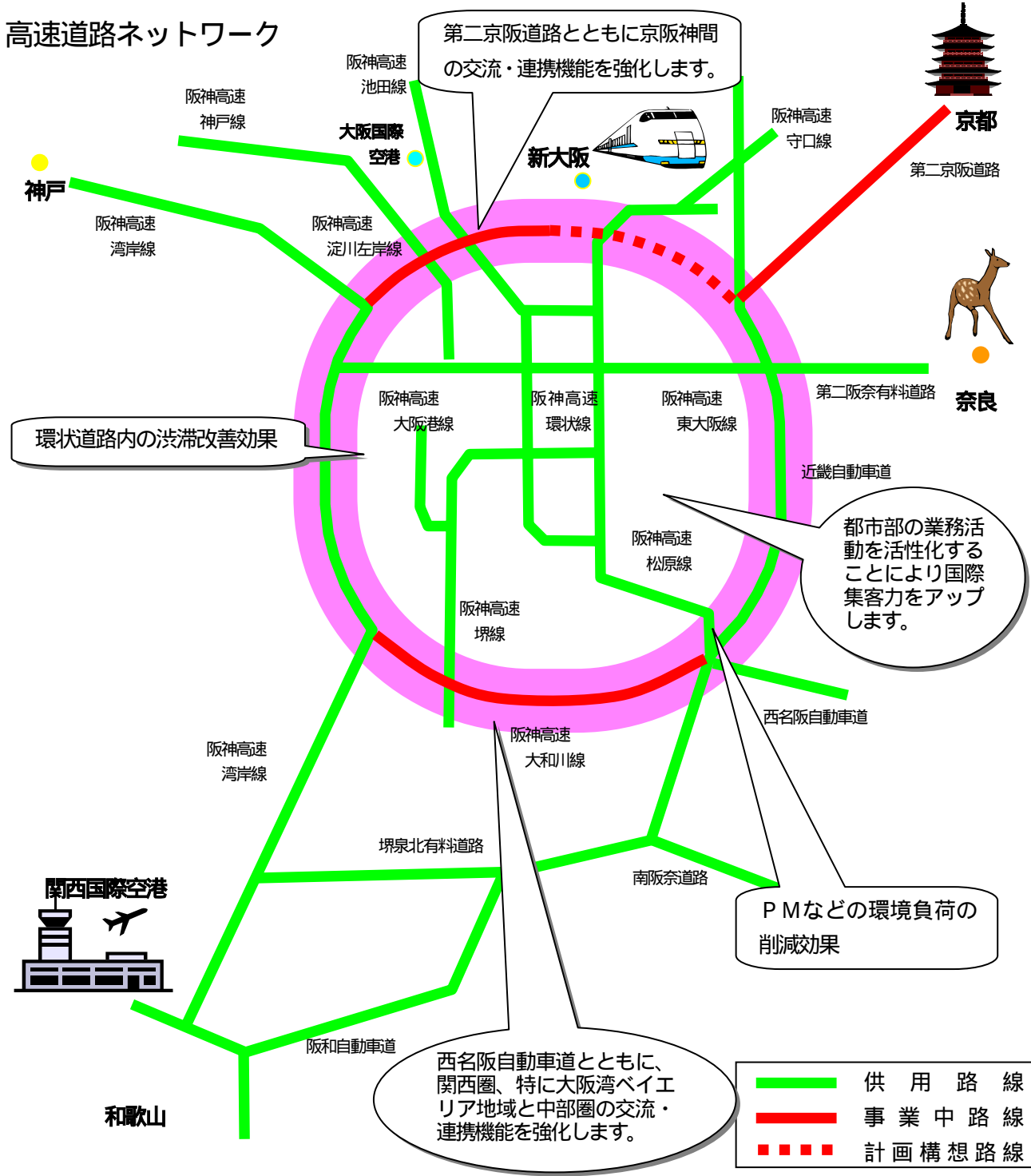
- 荷捌き施設の設置(大型ビルなど)
- 共同荷捌き施設の設置
- (コインパーキングの活用など)
- 共同配送による配送回数の低減
- 停車帯の効率的な活用
- (駐車マナーの向上など)
- 配送ルールの確立(時間帯など)

成果指標

1 - 1 都心部の通過交通を削減し、渋滞緩和と環境改善を図ります。

大阪都市再生環状道路により、都心部の通過交通を削減し、渋滞を緩和するとともに、自動車から排出される、NO₂やPMなどの大気汚染物質の発生を抑制します。


高速道路ネットワーク



1 - 2 主要都市間をはじめとする関西圏内の移動時間短縮を図ります。


阪神西大阪線延伸により、神戸～奈良の直通運転が可能になるとともに、大阪都心部へのアクセス性が高まります。

神戸～奈良
 現状：約82分（阪神・地下鉄・近鉄）
 ↓
 将来：約68分（阪神・近鉄）




大阪外環状線鉄道により、東大阪や奈良から新大阪へのアクセス性が高まります。

新大阪～奈良 現状：約57分（JR） ↓ 将来：約48分（JR）	新大阪～東大阪 現状：約40分（地下鉄） ↓ 将来：約33分（JR）
---	---




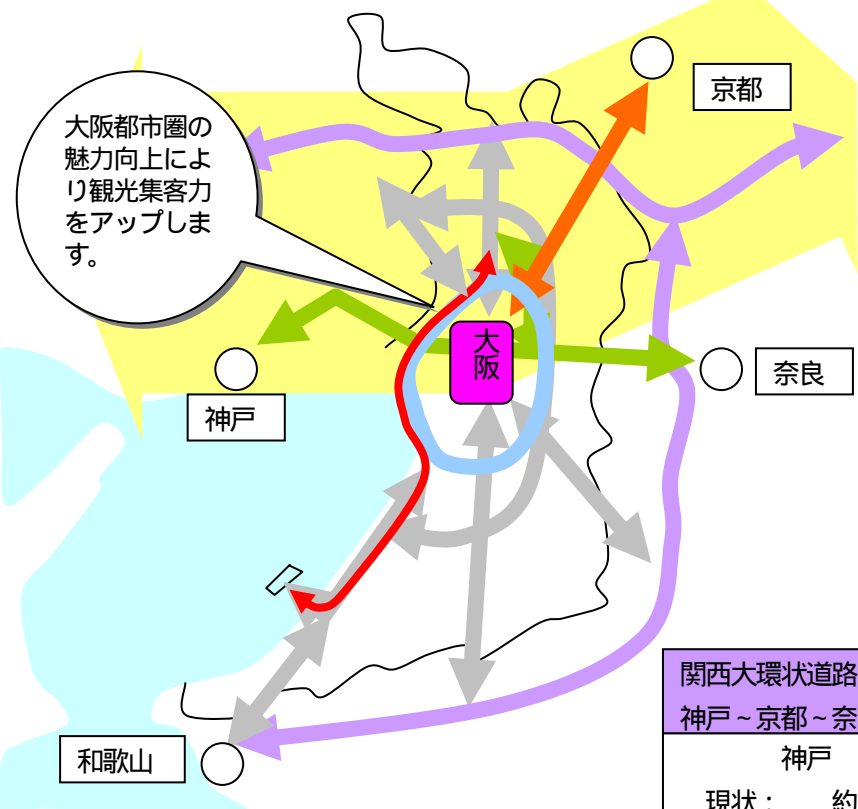
第二京阪道路により、大阪市～京都市の所要時間が大幅に短縮されます。

大阪市～京都市
 現状：約180分（国道1号渋滞時）
 ↓
 将来：約60分（第二京阪道路）




都市再生環状道路により、関西国際空港～新大阪の所要時間が大幅に短縮されます。

関西国際空港～新大阪
 現状：約80分
 ↓
 将来：約50分

関西大環状道路（第二名神高速道路、京奈和自動車道）により、神戸～京都～奈良～和歌山間の移動が大変便利になります。

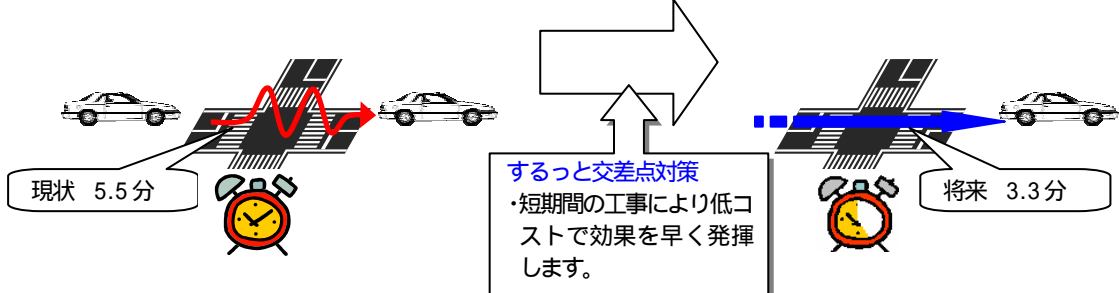
神戸	～	京都	～	奈良	～	和歌山
現状：約120分		約30分		約170分		
		↓				
将来：約50分		約15分		約50分		



1 - 3 交差点通過時間の短縮を図り、慢性的な交通渋滞を改善します。

交差点通過時間の短縮
 ・交差点の最大通過時間を平均で4割短縮します。

H15～H19年度：府管理道路の76箇所を実施予定

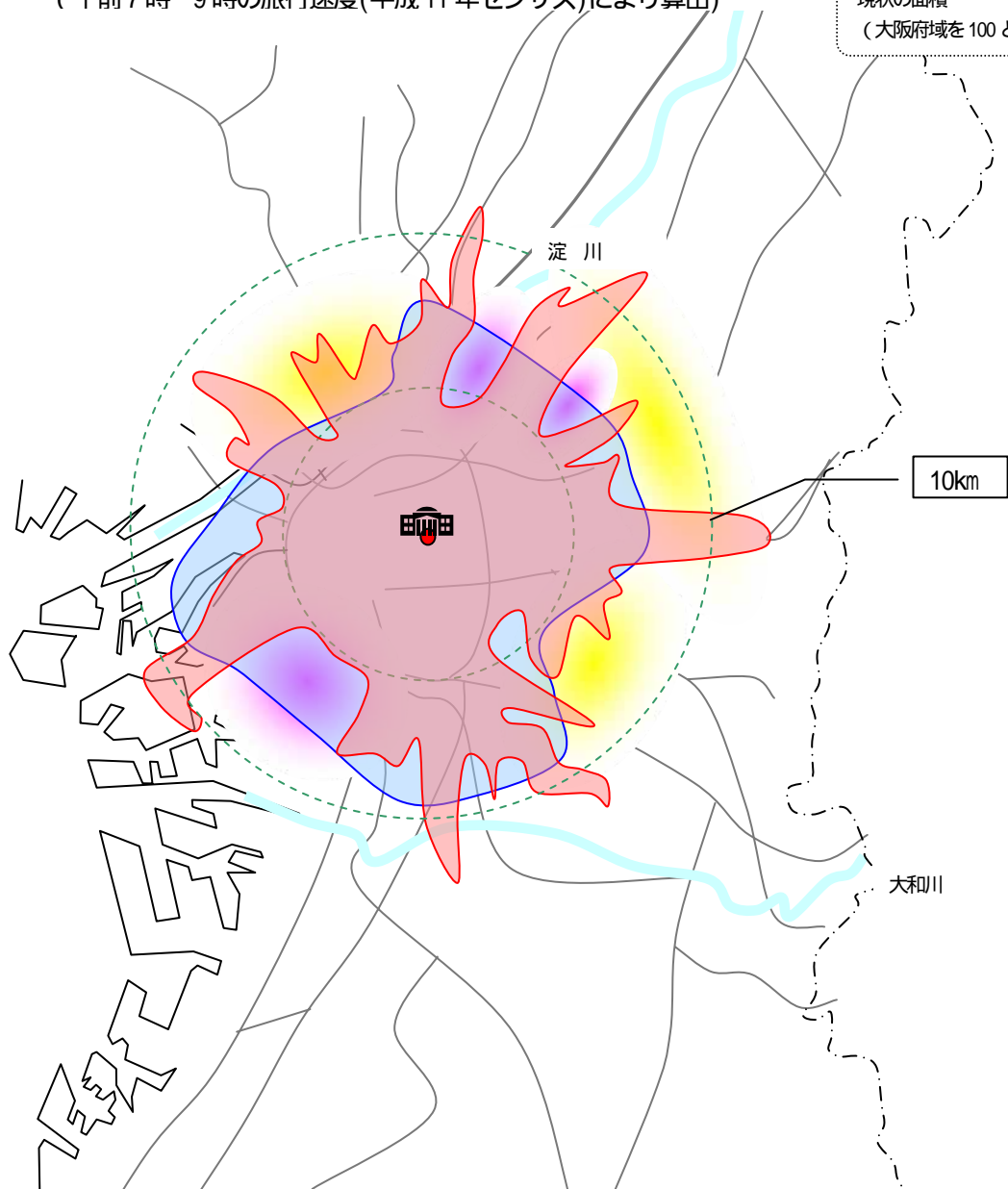


1 - 4 地域の交通特性を踏まえ、自動車交通と公共交通の利便性を高めます。

大阪都心への30分移動可能圏域(検討ケース1)

- 大阪府庁へ鉄道を利用した場合(午前8時~9時の移動を想定して算出)
(駅までは徒歩として算出) 約8%
- 大阪府庁へ自動車を利用した場合(高速道路利用を除く)
(午前7時~9時の旅行速度(平成11年センサス)により算出) 約8%

現状の面積
(大阪府域を100とした場合)



鉄道不便地と
考えられる地域

鉄道網の充実や、鉄道
駅へのアクセス改善
などにより解消

自動車不便地と
考えられる地域

道路網の充実や渋滞
対策などにより解消

30分移動可能圏域
の拡大

下記の検討ケース1、2のような検討・分析をもとに、地域の交通特性を把握し、TDM等のソフト施策を含めて、移動圏域の拡大を図ります。

大阪都心への60分移動可能圏域(検討ケース2)

- 大阪府庁へ鉄道を利用した場合(午前8時~9時の移動を想定して算出)
(駅までは徒歩として算出) 約4.1%
- 大阪府庁へ自動車を利用した場合(高速道路利用を除く)
(午前7時~9時の旅行速度(平成11年センサス)により算出) 約2.7%

現状の面積
(大阪府域を100とした場合)

