

令和2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
---------------------------	-----

安全・安心

・ 災害に強い都市を支える交通	P.7
・ 安全・安心な暮らしを支える交通	P.9
・ 戦略的な維持管理	P.12

都市魅力

・ 都市の魅力を高める交通	P.16
---------------------	------

◆◆資料編◆◆

○交通道路室の予算（令和元年度補正＋令和二年度当初）	P. 資料1
○道路整備の重点化方針	P. 資料2
○公共交通戦略の推進	P. 資料3
○施策の進捗状況	P. 資料4
○道路・鉄道の整備状況	P. 資料5
○道の駅	P. 資料6

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/sesakupoint-r2.html>

施策のポイント

- ◆ 交通道路インフラの「**充実・強化**」や「**安全・安心の確保**」により「**都市魅力の向上**」を図り、「大阪・関西の成長」につなげる、よき循環の構築を目指す。
- ◆ 「**つくる**」「**まもる**」「**つかう**」の観点から、近年のインバウンドの急増や大阪・関西万博の開催なども踏まえ、徒歩・自転車・自動車・鉄道など、様々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

ポイント-1： 大阪・関西の成長・活力を支える交通

- 〇 道路ネットワークの充実・強化
- 〇 高速道路料金体系の一元化
- 〇 鉄道ネットワークの充実・強化
- 〇 公共交通の利便性向上
- 〇 公共交通の利用促進
- 〇 慢性的な交通渋滞の解消



〔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〕

安全・安心

ポイント-2： 災害に強い都市を支える交通

- 〇 災害に強い交通インフラの構築
- 〇 防災・災害復旧対策
- 〇 道路の無電柱化



〔耐震性強化〕



〔道路法面对策〕

ポイント-3： 安全・安心な暮らしを支える交通

- 〇 歩行空間の確保
- 〇 道路・鉄道施設のバリアフリー化
- 〇 大阪府自転車条例に基づく自転車対策の強化
- 〇 踏切の安全対策
- 〇 交通安全の普及啓発
- 〇 未就学児の移動経路における交通安全対策



〔歩行空間の確保〕



〔バリアフリー化〕

ポイント-4： 戦略的な維持管理

- 〇 日常的な維持管理
- 〇 計画的な維持管理
- 〇 維持管理のための財源の確保



〔道路パトロール〕



〔トンネル点検〕

都市魅力

ポイント-5： 都市の魅力を高める交通

- 〇 道路の無電柱化（※再掲）
- 〇 歴史と文化を活かした街道づくり
- 〇 広域的な自転車通行環境の充実
- 〇 「道の駅」の活性化
- 〇 万博記念公園周辺エリアの魅力向上



〔駅機能の充実〕



〔歴史街道〕

ポイント-1：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

大阪・関西の成長に向け、国土軸や関西国際空港、阪神港などの広域拠点へのアクセス性向上、環状交通機能の強化、府県間の連携強化に資する道路を重点的に整備します。

幹線道路ネットワークの整備



【環状交通機能の強化】



阪神高速 大和川線
(令和2年3月供用)

【府県間の連携強化】



国道371号

<令和2年度の主な事業路線（国・NEXCO・阪神高速の事業含む）>

○三大都市圏環状道路

- ・新名神高速道路〔八幡京田辺JCT・IC～高槻JCT・IC〕（令和5年度 供用予定）
- ・淀川左岸線2期〔海老江JCT～(仮称)豊崎IC〕（令和8年度 完成予定）

- ・淀川左岸線延伸部〔(仮称)豊崎IC～門真JCT〕（令和13年度 完成予定）

○府県間道路

- ・国道371号〔石仏バイパス〕（2020年代前半供用予定）

○新名神アクセス道路

- ・府道 長尾八幡線（令和5年度 供用予定）

令和2年度
知事重点事業

【重要物流道路制度】

『重要物流道路』制度とは、平常時・災害時を問わず安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網として指定し、機能強化や重点支援を実施する制度です。

大阪府では令和2年4月1日現在、計502kmが指定されています。

今後、事業中・計画中路線を含めた追加指定についても、国等とともに、検討を進める予定です。

◆鉄道ネットワークの充実・強化

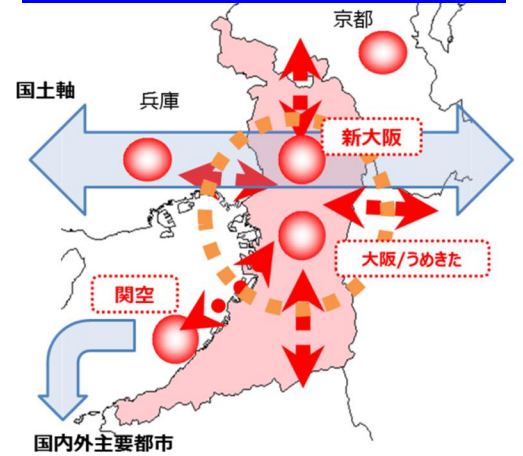
令和元年11月に改訂した「公共交通戦略」に基づき、大阪・関西の成長に向け、事業者や関係機関とともに、国土軸や関西国際空港へのアクセス強化、放射環状型の鉄道ネットワーク形成といった取組みを進めます。

公共交通戦略路線



- ・北大阪急行延伸以外の新駅名は仮称
- ・公共交通戦略（令和元年11月改訂）を基に作成（※新たに位置付けた戦略路線）

取組みイメージ



北大阪急行延伸



高架区間 桁架設状況



シールド区間 内部施工状況

<令和2年度の主な事業路線>

令和2年度
知事重点事業

- ・なにわ筋線〔北梅田※～JR難波・南海新今宮〕（令和12（2030）年度末開業目標）
（事業主体：関西高速鉄道株）
- ・大阪モノレール延伸〔門真市～瓜生堂※〕（令和11（2029）年開業目標）
（事業主体：大阪府・大阪高速鉄道株）
※駅名は仮称
- ・北大阪急行延伸〔千里中央～箕面萱野〕（令和5（2023）年度開業目標）
（事業主体：箕面市・北大阪急行電鉄株）

◆公共交通の利便性向上

【乗継改善等の検討】

乗継時の移動負担の軽減など、利用者の目線に立った公共交通の利便性向上に向けた取組みを進めます。

<令和2年度の主な取組み>

広域的な観点から駅・路線の重要性を考慮して選定し、平成27年度から平成29年度の3か年で作成した15箇所の検討案について、鉄道事業者などと幅広く意見交換を実施し、少しでも乗継改善が図られるよう、取組を進めます。

《検討箇所》

天王寺、梅田、難波、京橋、鶴橋、新大阪、新今宮、淀屋橋、天下茶屋、上本町、柏原・道明寺、河内長野、日根野、西九条、河内磐船
(なお、中百舌鳥駅は過年度から別途検討中。)

また、利用者の利便性を早期に向上させるため、駅構内などにおいて、乗継案内表示や多言語による案内モニター（他路線やバスなどの乗継や運行情報などを表示）、経路床面案内表示（乗継や行先情報などを表示）などを充実し、利用者にわかりやすい案内や乗継情報の提供ができるよう、鉄道事業者とともに取組を進めています。

<整備イメージ>



乗継案内表示
(三国ヶ丘駅 (R1整備箇所))



多言語による案内モニター
(大阪難波駅 (H30整備箇所))

◆公共交通の利用促進

【利用促進に向けた取組み】

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。

<令和2年度の主な取組み>

「みんなでお出かけクールシェア」や「交通安全キャンペーン」と連携した公共交通利用の啓発活動、鉄道からバスへの乗り換え情報の検索などの情報が入手できるOSAKAバスナビといったウェブサイトによる情報発信など、機会を捉えた公共交通の利用促進に向けた取組みを進めます。
交通事業者、市町村などと協働し、地域のにぎわいづくりや観光と連携した取組みにより、公共交通の利用機会の増加を促します。

◆慢性的な交通渋滞の解消

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みます。

【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、踏切による渋滞や事故などを解消します。



道路と鉄道の立体交差化
(〔都〕大泉本郷線・柏原市)



連続立体交差化
(南海本線・高師浜線・高石市)



高架化前の混雑状況
(京阪本線・寝屋川市・枚方市)

<令和2年度の主な事業箇所>

○道路と鉄道との立体交差

都市計画道路 十三高槻線 (吹田市)、都市計画道路 大泉本郷線 (柏原市)、
府道 美原太子線 (富田林市)

○連続立体交差事業

《事業中路線》 南海本線・高師浜線 (高石市) 【平成28年5月 下り線高架切替】
京阪本線 (寝屋川市・枚方市) 【平成25年12月 事業認可取得】
近鉄奈良線 (東大阪市) 【平成26年9月 高架切替】
阪急京都線 (摂津市) 【平成30年2月 事業認可取得】

【交差点の機能向上】

付加車線の設置や信号現示の最適化を組み合わせた交差点改良事業など、混雑状況に応じた対策により交差点における交通渋滞を緩和します。



交差点改良事例



<令和2年度の主な事業箇所>

- ・ 府道 (旧) 大阪中央環状線 桜塚交差点 (豊中市) (右折レーンの設置)
- ・ 府道 (旧) 大阪中央環状線 八坂橋交差点 (豊中市) (右折レーンの設置)
- ・ 国道307号 杉1丁目交差点 (枚方市) (右折レーンの延伸)
- ・ 府道 大阪港八尾線 久宝寺交差点 (八尾市) (右折レーンの設置) など

ポイント-2： 災害に強い都市を支える交通

◆災害に強い交通インフラの構築

近い将来発生が懸念されている南海トラフ巨大地震や、近年増加している集中豪雨などの災害に対応するため、「強さ」と「しなやかさ」を持ったインフラの構築を進めます。

【道路施設の耐震性強化】

地震発生後に緊急車両が確実に通行できるよう、広域緊急交通路の橋梁の耐震性強化を図ります。令和2年度末までに、広域緊急交通路の耐震対策完了をめざします。

(広域緊急交通路のうち重点14路線や大阪モノレールの支柱補強や落橋防止対策は完了)



橋脚の補強



落橋防止対策

<令和2年度の主な事業箇所>

府道 大阪高槻京都線 野々宮跨道橋 など

【鉄道施設の耐震性強化】

鉄道利用者などの安全確保、および鉄道と交差・並走する広域緊急交通路などの機能確保のため、鉄道事業者が実施する耐震補強事業に補助を行います。



橋脚補強

鉄道駅耐震補強の状況



橋脚補強

道路と鉄道が並走する箇所の耐震補強状況

<令和2年度の主な補助事業箇所>

高架駅：阪急神戸線ほか 大阪梅田駅、阪神なんば線 西九条駅 など

高架橋など：北大阪急行南北線 江坂～千里中央、Osaka Metro中央線・近鉄けいはんな線 長田駅 など

◆防災・災害復旧対策

【道路施設の防災対策】

南海トラフ巨大地震による津波や、近年増加している集中豪雨などの災害に対応するための対策を実施します。



ドローンを活用した法面点検



道路情報提供装置



空気式遮断機による通行規制



道路照明灯の更新

<令和2年度の主な事業箇所>

国道173号(能勢町)、国道423号(豊能町) など

◆道路の無電柱化

平成30年3月に策定した「大阪府無電柱化推進計画」に基づき、効率的に無電柱化を進めるとともに、大阪府無電柱化地方部会の市町村部会において、情報共有や技術支援を行い、市町村管理道路の無電柱化を促進します。

大阪府無電柱化推進計画【概要】

■無電柱化の目的、優先的に取り組む箇所について

- ①都市防災の向上
広域緊急交通路（重点14路線）
（后方支援活動拠点から沿岸部に向かう緊急車両の通行ルート）
防災拠点へのアクセス道路
（自動車専用道路および重点14路線からアクセスする道路）
密集市街地事業地区（地区内の幹線道路）
- ②安全で快適な歩行空間の確保
バリアフリー重点整備地区
（特定道路、生活関連経路） など
- ③良好な都市景観の確保
観光地周辺
（世界遺産、日本遺産周辺などの道路） など

上記に関わらず、市街地における新設道路は無電柱化

■無電柱化を推進する方策

- ①電線共同溝（従来方式）に加え、新たに低コスト手法を活用するとともに既存ストックについても有効活用
- ②地中化によらない手法として、裏配線や軒下配線の導入を検討
- ③道路の占用の制限等を活用
- ④市町村との連携、技術支援



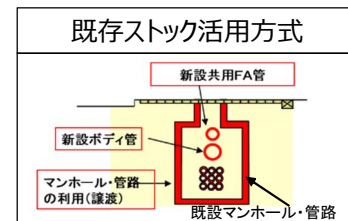
倒壊による道路閉鎖



歩行空間の阻害



電線による景観阻害



既に占用埋設されている、通信設備(管路・マンホール・ハンドホール)を活用した地中化手法

<令和2年度の主な事業路線>

国道170号（羽曳野市）、府道大阪港八尾線（八尾市）、府道岸和田港塔原線（岸和田市） など

【無電柱化の事例】



(旧)国道170号（富田林市）



(都) 十三高槻線（吹田市）

ポイント-3：安全・安心な暮らしを支える交通

◆歩行空間の確保

交通量が多い道路や通学路に指定されている道路などで、歩道の整備や路肩のカラー化を行うことで、歩行者の安全・安心の確保を図ります。



歩道の整備



路肩のカラー化（歩行空間の明示）

<令和2年度の主な事業路線>

府道 枚方山城線（枚方市）、府道 大阪高槻京都線（吹田市）、府道 父鬼和気線（和泉市） など

◆道路・鉄道施設のバリアフリー化

高齢者や障がい者、妊産婦など誰もが安心して利用できるよう、大阪府福祉のまちづくり条例やバリアフリー新法に基づき道路や公共交通のバリアフリー化を推進します。



段差、勾配の改善



視覚障がい者誘導用ブロック設置

<令和2年度の主な事業路線>

府道 摂津富田停車場線(高槻市)、府道 堺大和高田線(松原市)、府道 堺阪南線(岸和田市) など

【鉄道のバリアフリー化】

「大阪府内の駅ホームにおける安全性向上の取組みについて（平成30年3月）」に基づき、ハード・ソフトの両面で駅ホームからの転落事故の未然防止を図ります。

ハード対策：鉄道事業者が実施する可動式ホーム柵整備に対し、補助を行います。

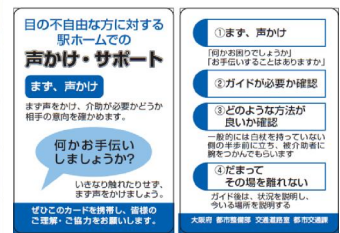
ソフト対策：目の不自由な方への声かけが促進されるよう啓発活動を実施します。



可動式ホーム柵の設置（扉式）



声かけの啓発活動



(表)

(裏)

声かけ・サポートカード

<令和2年度の主な補助事業箇所>

Osaka Metro 江坂駅、梅田駅、あびこ駅など

◆大阪府自転車条例に基づく自転車対策の強化

「大阪府自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例（平成28年4月1日施行）」に基づき、幅広い世代を対象とした交通安全の周知啓発活動や、企業と連携した条例の普及啓発、保険の加入促進などを推進します。また、平成31年3月に策定した「大阪府自転車通行空間10か年整備計画（案）」（平成28年度策定の緊急3か年計画を含む10年間）に基づく自転車通行空間の整備を進めます。

<条例の4本柱>

自転車保険の加入義務化

（平成28年7月1日施行）

自転車利用者が損害賠償責任を負った場合の経済的負担の軽減と、被害者の保護を図るため、自転車損害賠償保険の加入を義務化しました。

交通安全教育の充実

児童・生徒に対する交通安全教育の指導強化や家庭職場における交通安全教育の実施に努めましょう。

自転車の安全利用

●高齢者のヘルメット着用

65歳以上の高齢者が自転車に乗車するときは、ヘルメットを着用し、自分の身を守りましょう。ヘルメットは自転車で転倒したときに頭を守ってくれます。

●自転車の点検及び整備

反射器材の装着、タイヤの空気圧やブレーキの効きなどの自己点検のほか、異常を感じた際には、販売業者の点検整備を受けましょう。

交通ルール・マナーの向上

自転車は車両です。

ルール・マナーを守って自転車を安全・適正に利用しましょう。

●自転車は車道の左側を走りましょう

●歩道は歩行者優先

●交差点での一時停止と安全確認

●信号を守りましょう

●夜間はライトを点灯

【主な取組み（ソフト対策）】

- （1）自転車条例に基づき、自転車の安全適正利用に対する府民意識の醸成を図るため、学校などでの自転車安全講習会や各種リーフレット配布、自転車保険の加入義務化についての更なる広報啓発活動などを実施します。
- （2）保険加入については、保険会社、自転車販売店などと連携しながら、自転車保険の種類、加入方法などについて効果的な普及・啓発を推進します。

【主な取組み（ハード対策：自転車通行空間の整備）】

平成31年3月に策定した10か年整備計画では、自転車専用通行帯や車道混在（青矢羽根）などの整備を進めることとしており、令和2年度は府管理道路において約14kmの整備を進めます。あわせて、府管理道路だけでなく、市町村管理道路などを含めた自転車ネットワークの形成に向け、市町村による自転車ネットワーク計画の策定を促進します。



自転車通行空間の整備

<令和2年度の主な事業路線>

府道 大阪高槻線（摂津市）、府道 大阪枚岡奈良線（東大阪市）、府道 箕面池田線（箕面市）など

◆踏切の安全対策

鉄道事業者や地元市町が参画する踏切対策検討会において、地域の実情も踏まえながら危険な踏切の対策を検討し、交通事故の防止、交通の円滑化のため、歩道設置、歩道拡幅、歩行空間のカラー舗装、案内誘導看板の設置など、踏切内の安全対策を進めます。

BEFORE



AFTER



カラー舗装による歩車分離事例

◆交通安全の普及啓発

学校などでの自転車安全講習会やリーフレット配布や交通安全イベントの実施などにより交通安全の普及啓発を図ります。



自転車マナーアップイベント



小学生に対する交通安全教室

◆未就学児の移動経路における交通安全対策

幼稚園児や保育園児が日常的に集団で移動する経路等において、道路管理者・警察署と緊急合同点検を実施の上抽出した要対策箇所に対し、対策が可能な箇所から順次対策を実施します。

(127箇所中約100箇所対策済み(令和元年度末時点))



路面表示の設置
(こども注意)



施工前



施工後

交差点部における交通安全対策

ポイント-4： 戦略的な維持管理

◆ 日常的な維持管理

道路施設の点検、補修、清掃などの日常的な維持管理を着実に実施します。



道路パトロール



不具合の早期発見・補修



道路施設の清掃

【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。
- ・総重量**20t**を超える特殊車両で重量を違法に超過している車両は全走行車両のうちのわずか**0.3%**ですが、橋梁の劣化には約**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、平成**27**年度より処分基準を厳罰化しており、所轄警察署の協力を得て、違反者に対する指導・取締りを引き続き強化します。

※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です。



【府民・企業との連携による維持管理】

府民や企業との協働の輪を広げ、清掃・緑化をはじめ地域課題の解決に向けた取組みを進めます。



中環をきれいにする日



※アドプト・ロード・プログラム

※アドプト・ロード・プログラム

アドプト・ロード・プログラムは、府が所管する道路の一定区間において、地域の団体などが継続的に美化活動を行っていただくものです。

◆計画的な維持管理

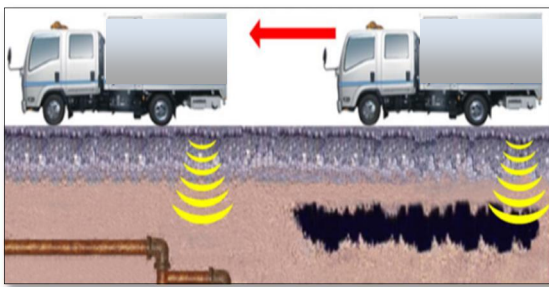
効率・効果的な維持管理の充実・強化のため、平成26年度に策定した「大阪府都市基盤施設長寿命化計画」に基づき、施設、設備の点検、劣化状況の診断、健全度の評価、補修、更新を実施し、施設、設備の更なる長寿命化、機能維持に取り組みます。

【点検手法の充実】

道路施設の致命的な不具合を確実に把握するため、橋梁やトンネル、モノレールなどは5年に1回の近接目視点検を実施し、不可視部分については、道路路面下空洞調査などの新技術の導入により、点検手法の充実を図ります。また、点検結果に基づき健全性を評価するとともに、蓄積したデータを活用して適切な施設の維持管理に努めます。



橋梁や標識の点検



路面下空洞調査（舗装点検）

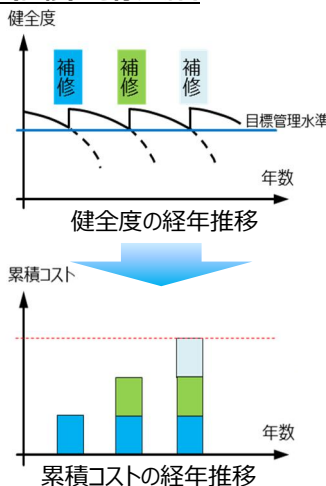
走行型画像計測（トンネル点検）

【施設の実態に応じた維持管理手法の体系化】

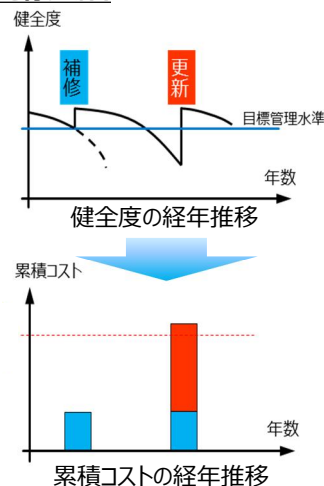
施設の安全性確保と将来に渡る維持管理費（ライフサイクルコスト）低減の観点から、施設の損傷や劣化が進行する前に補修を実施する「予防保全」を原則としながら、施設毎の実態や重要度を考慮し最適な維持管理手法を設定します。

また、施設の健全度、耐震性能の要求度の高まり、経済性などを総合的に評価し、施設更新の必要性を判断していきます。

予防保全（補修）を行う場合



更新を行う場合



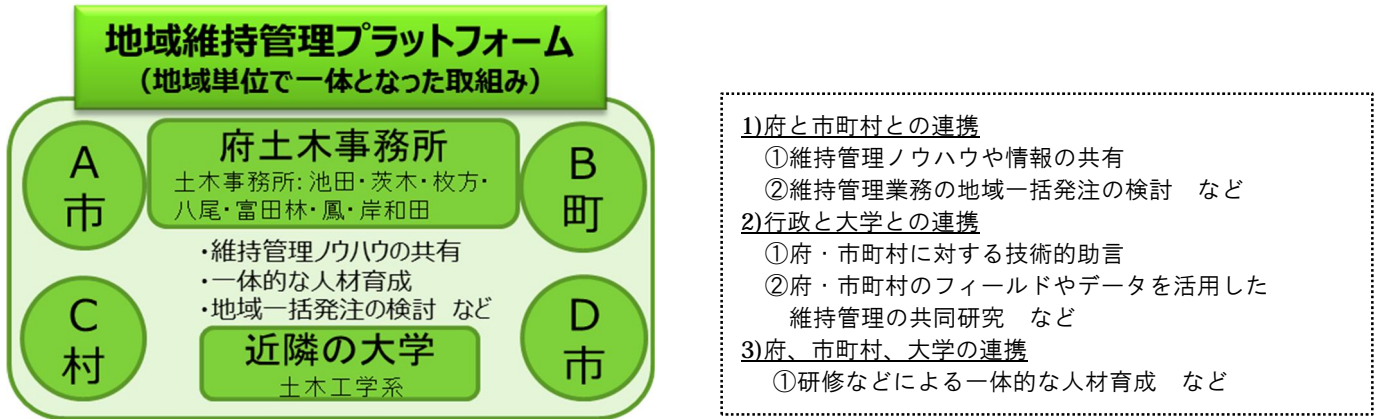
・健全度
・耐震性能
・経済性
などを比較

適時、適切な保全対策により、ライフサイクルコストを低減

【人材育成や技術力向上に向けた取組み】

国、大学や管内市町村と連携しながら地域維持管理連携プラットフォームや道路メンテナンス会議を活用し、維持管理における人材育成、技術連携に取り組みます。

また、効率的かつ効果的な維持管理に取り組むため、道路、港湾、海岸、公園、河川について、データを一元的に管理し、施設の劣化予測や補修対策の検討に活用する維持管理データベースの開発を進めており、令和元年度から市町村共同利用による本格運用を開始し、順次市町村の参画を促進しています。



◆維持管理のための財源の確保

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）の命名権を企業などに売却

歩道橋：平成21年度から令和元年度までに26橋実施。

（平成27年度からは橋梁・トンネルについても公募を開始。）

【令和元年度実績：約630万円（21橋分）】



▲一般国道170号
伊加賀歩道橋(枚方市)

【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、平成24年度から令和元年度までに支柱6本で広告を掲出。

【令和元年度実績：約49万円（1本分）】



▲千里中央駅 連絡通路
(豊中市)

【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年度から令和元年度までに182灯で実施

【令和元年度実績：約174万円（48灯分）】※複数年度の協賛を含む



【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して頂く代わりに、病院、大学、大規模商業施設などへの道先案内を表示するものです。

【実績】

平成17年度から令和元年度までに13橋実施

【令和元年度実績：約110万円（2橋分）】

※実施済み橋梁の当該年度収入を含む



▲府道 京都守口線
枚方市駅前横断歩道橋（枚方市）

【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民間事業者等に占用させることで、地域の活性化に寄与するとともに、占用許可に係る占用料を道路の維持管理に有効活用しています。

【令和元年度実績：約18,000万円（43箇所分）】



▲国道423号榎坂高架橋下
(吹田市)



▲国道170号新町跨道橋高架下
(東大阪市)

【府営駐車場の有効活用】

廃止を予定している江坂立体駐車場と新石切立体駐車場はさらなる有効活用を図るため、高架下占用の候補者選定を進めます。なお、茨木地下駐車場は引き続き府営駐車場として効率的な管理運営を行うため、指定管理者選定に向けた手続きを進めます。



▲江坂立体駐車場
(吹田市)



▲新石切立体駐車場
(東大阪市)

ポイント-5：都市の魅力を高める交通

◆道路の無電柱（※再掲）

平成30年3月に策定した「大阪府無電柱化推進計画」に基づき、効率的に無電柱化を進めるとともに、大阪府無電柱化地方部会の市町村部会において、情報共有や技術支援を行い、市町村管理道路の無電柱化を促進します。

◆歴史と文化を活かした街道づくり

地域の歴史文化を活かして、誰もが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つの歴史街道：「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」

(例) 竹内街道における取組み

竹内街道・横大路（大道）沿線の自治体で実行委員会を組織し、さまざまな事業を展開しています。

※「竹内街道・横大路（大道）活性化実行委員会」の取組みは、下記ホームページでご覧になれます。

<http://www.saikonokandou.com/>

竹内街道・横大路（大道）

検索

“竹内街道・横大路（大道）活性化実行委員会”の活動の様子



竹内街道・横大路（大道）まつり



観光・PR展



ウォークイベント

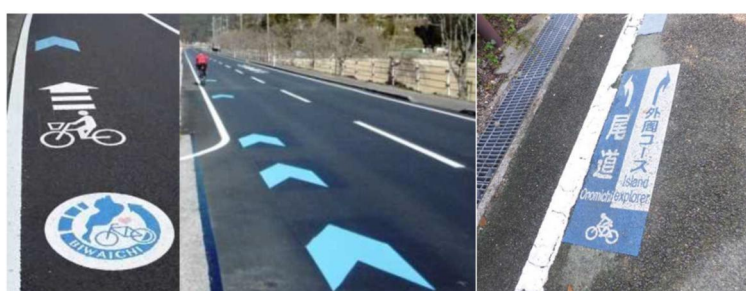
◆広域的な自転車通行環境の充実

令和2年度
知事重点事業

既存の大規模自転車道を活かした、広域につながる自転車の通行空間において、大阪市や堺市などの関係機関と連携し、路面表示によるルート案内や注意喚起など、安全で快適な自転車通行環境の充実に取り組むための検討を進めます。



既存の大規模自転車道
（北河内サイクルライン）



路面表示の設置例（ビワイチ、しまなみ海道）
【出典：ナショナルサイクルルート制度検討小委員会資料】

◆「道の駅」の活性化

大阪府「道の駅」連絡会において、大阪府内の道の駅と連携し、大阪市内でのPRイベントやスタンプラリーの実施などにより、情報発信機能の拡充や大阪府「道の駅」全体の活性化を図ります。



「道の駅」ポスター展
(JR北新地駅：曾根崎地下歩道)



大阪府「道の駅」
スタンプラリー

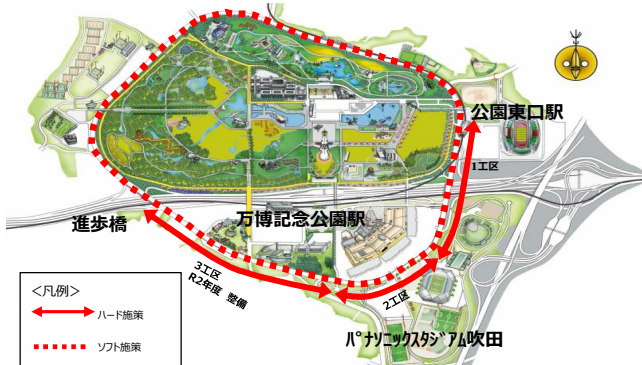


近畿「道の駅」
スタンプラリー

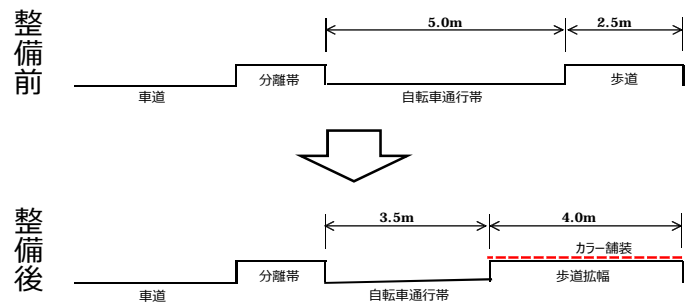
大阪府内の道の駅：「ちはやあかさか」「近つ飛鳥の里・太子」「能勢（くりの郷）」「かなん」「しらとりの郷・羽曳野」「いずみ山愛の里」「とっとパーク小島」「愛彩ランド」「みさき」「奥河内くろまるの郷」

◆万博記念公園周辺エリアの魅力向上

協働して実施する地域の魅力向上に向けた取組みの一環として、万博外周道路（主要地方道茨木摂津線）において、歩道拡幅や路面のカラー化など、歩道空間の改良をはじめとするエリアの魅力向上に向けた取組みを推進します。



【万博記念公園周辺エリア図】

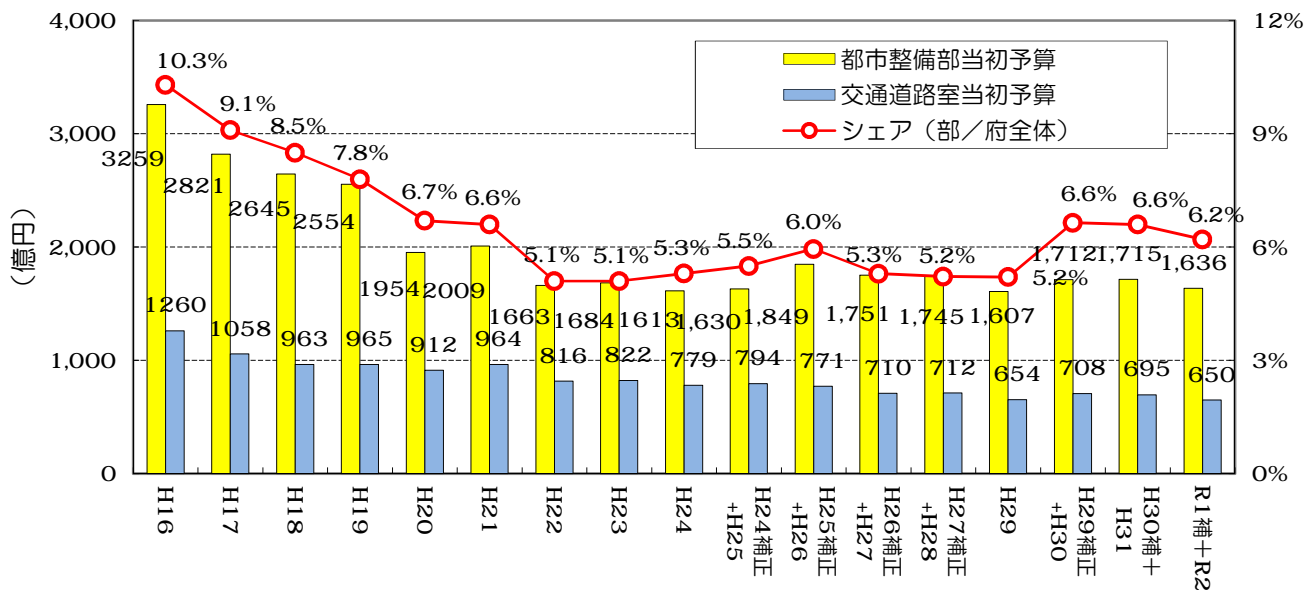
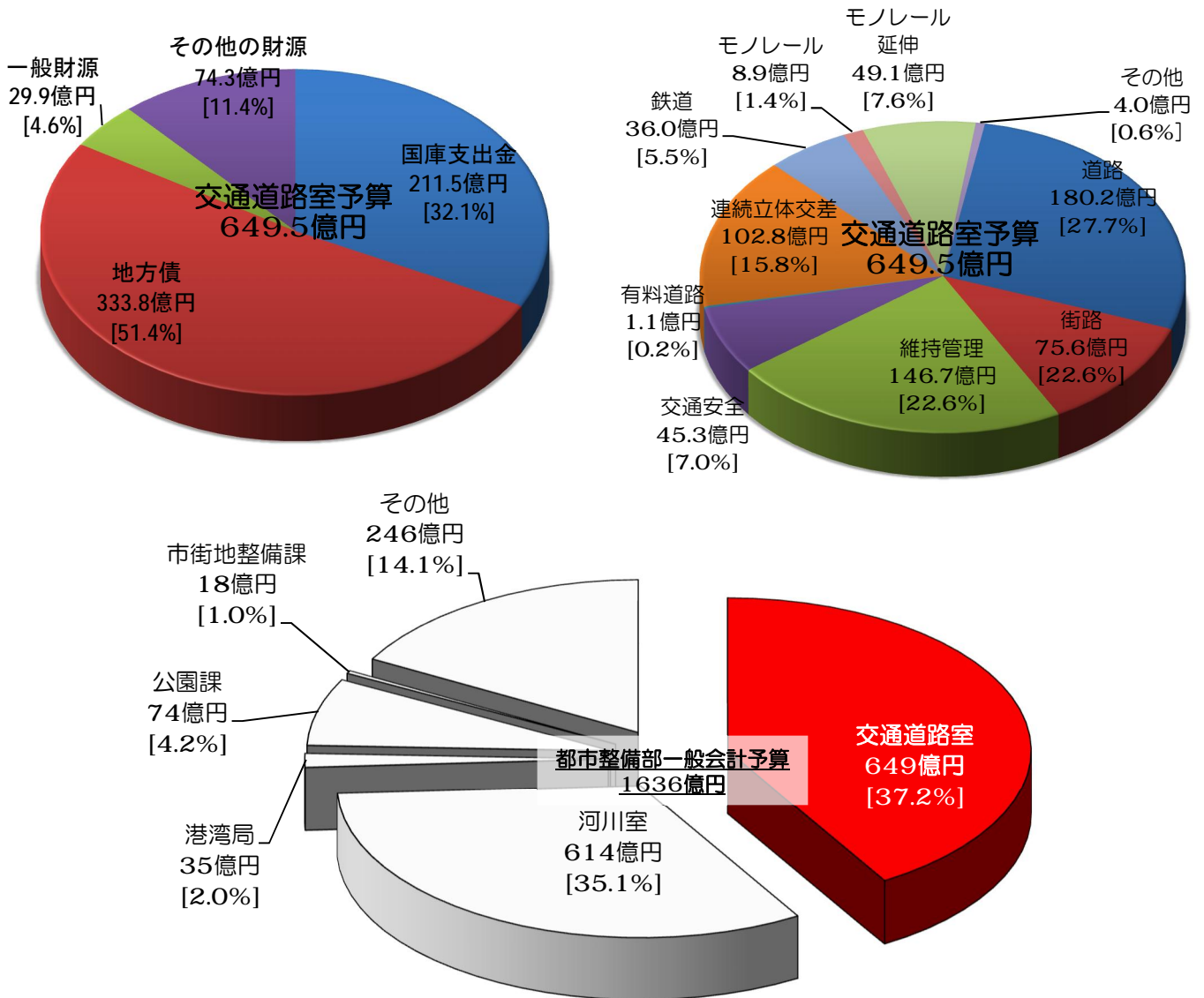


【整備イメージ】
歩道拡幅、路面のカラー化



資料編

交通道路室の予算（R1年度補正 + R2年度当初）



※ 別途H28補正予算(約71億円)あり

※

■“活力・成長” “安全・安心”の2本柱で実施

“活力・成長”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”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

■今後の道路投資の基本的考え方

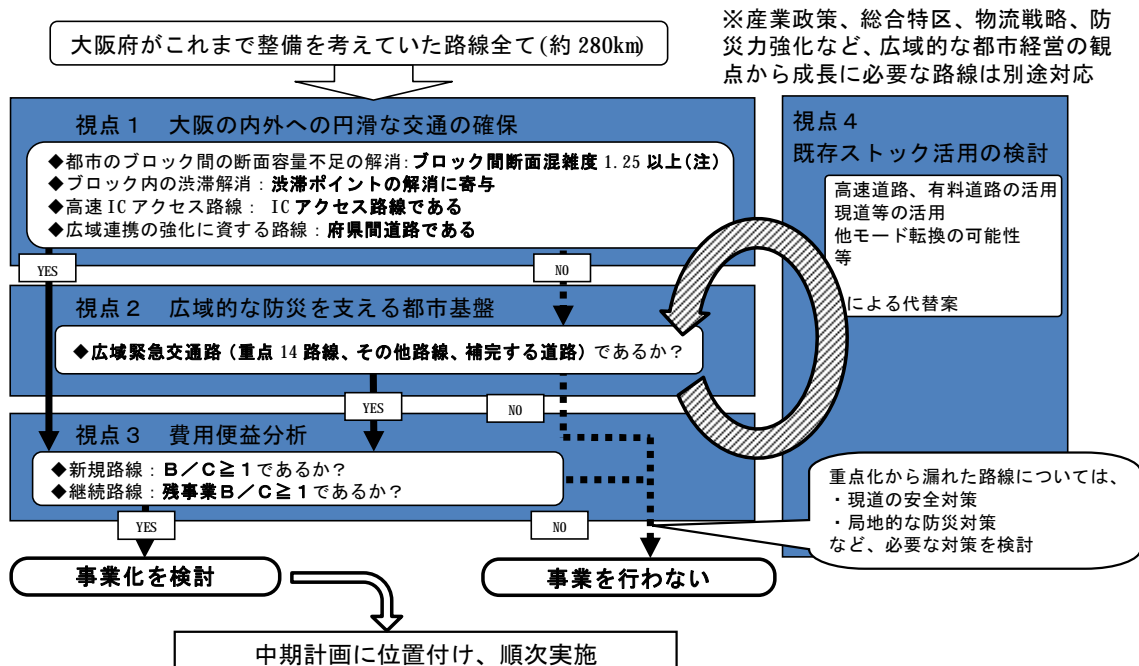
今後、概ね30年で幹線道路ネットワークを概成させ、大量更新時代に向け維持管理に投資をシフトします。

(1) 第1ステージ 大規模継続事業にメド（平成23年度～令和2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
＜安全・安心＞・連立事業（泉大津、東大阪）
・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（令和3年度～令和12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
＜安全・安心＞・連立事業（高石、寝屋川・枚方、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（令和13年度）
「府民に密着した道路の質の向上と更新・大規模修繕事業をスタート」
＜活力・成長＞現道拡幅事業などネットワークの総仕上げ
＜安全・安心＞・戦略的な維持管理、更新・大規模修繕事業
・自歩道整備、事故危険対策、バリアフリー化 等

■幹線道路ネットワークの将来形の見極め（路線仕分け）



(注) 混雑度 1.25 未満であれば、昼間 12 時間のうち、混雑する可能性のある時間帯が 1～2 時間。何時間も混雑が連続する可能性は非常に小さい。

公共交通戦略の推進

公共交通戦略（令和元年11月改訂）の概要

■ 目的

都市の成長・魅力向上や、府民の暮らしの充実を図るため、**公共交通に関する取組みの方向性を明示**

■ 取組みの方向性（3つの柱）

1. 鉄道ネットワークの充実 2. 公共交通の利便性向上 3. 公共交通の利用促進

1. 鉄道ネットワークの充実

○大阪・関西のさらなる成長のため、一定の公共交通ストック、魅力ある資源（商業・観光）の集積を最大限に生かしつつ、「新大阪・関西3空港・世界遺産へのアクセス強化」「京阪神各都市の結節強化」「放射状鉄道の環状結節」「都市防災機能の向上」などの観点から鉄道ネットワークの充実を図る

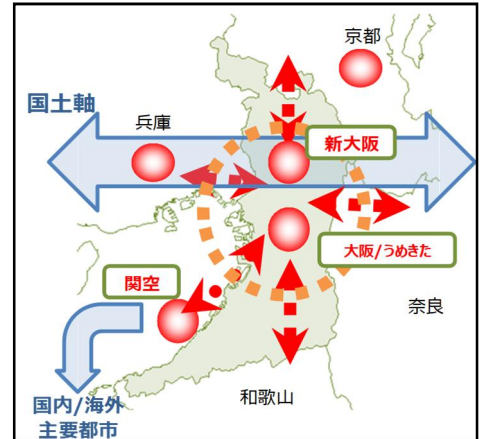
（取組みイメージ）

◆ 広域拠点へのアクセス性向上やネットワークの多重化

- * アジアと日本各地をつなぐ関西国際空港や、大阪・関西を代表的するターミナル駅である新大阪、大阪（うめきた）などへのアクセス性向上やネットワークの多重化を図る

◆ 都市間の連携強化、観光拠点へのアクセス性を向上

- * 大阪周辺都市や府内における地域間の連携を強化する
- * 観光拠点へのアクセス性向上を図る



《事業中の戦略路線》

- なにわ筋線 ○大阪モノレール延伸 ○北大阪急行延伸

《個別検討路線》

今回の改訂により、現時点において、料金収入により運営費を賄うことができるものとして、今後、事業実施の可否について、個別に検討が必要な路線として、

- なにわ筋連絡線・新大阪連絡線 ○中之島線延伸を位置付け

2. 公共交通の利便性向上 / 3. 公共交通の利用促進

- 利用者の視点にたった乗継ぎ時の移動負担の軽減や情報案内の充実などにより、さらなる利便性の向上を図る
- 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等により、公共交通の利用機会の増加を促す
- アクティブシニアやインバウンド等、ニーズの多様化を踏まえた、鉄道による周遊性の向上を図る
- 鉄道施設の耐震化等の防災対策や、災害時に迅速かつ適切な鉄道運行の情報提供に取り組むことで、利用者の安全を確保する。

<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



（多機能デジタルサイネージ等による乗継情報、運行情報などの発信）

<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（鉄道等に乗って巡るモデルルート等）



<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
- ・災害時の鉄道運行の情報提供



<交通手段のシームレス化>

- ・交通手段、事業者の垣根を越え利用者の視点による一元的な交通サービスへの展開

<利用しやすい運賃>

- ・料金負担の軽減

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）〔平成24年3月〕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	2019年度末時点	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） <small>※2011年度当時はH22センサスペースで算定して16分短縮予定であったが、現在H27センサスペースで算定すると13分短縮</small>	28分 42分	13分短縮 同左	16分短縮 —	— 22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 ・主要渋滞箇所等の対策取組箇所数	76% —	90% 80箇所	86% 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 <small>※ 0内は国、政令市管理含む</small>	14.2km (42.6km)	56.9km (90.2km)	45km	
高速道路料金体系一元化の達成	—	・対距離料金を基本に料金水準・車種区分を統 (H29.6) ・道路公社3路線 (堺泉北、南阪奈、第二阪奈)をネクス コ西日本へ移管	対距離料金 で統一	—
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	11分短縮	11分短縮	—
主要橋梁の目標管理水準の達成率	72.7%	76.8%	100%	
路面下空洞調査の達成率	—	55%	64%	100%
広域緊急交通路の 主要橋梁耐震補強達成数	74.3%	98.2%	100%	
踏切除却数（緊急対策踏切）	—	14箇所	19箇所	43箇所
年間事故死者数の減少	201人/年	130人/年	半減	
事故危険個所の対策達成率 (H21年国指定)	15%	100%	100%	
バリアフリー特定道路整備率	71.5%	92.0%	100%	
歩道整備延長	885km	+20.7km	+50km	
無電柱化率 (整備延長/計画延長)	—	37%	50%	
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31年4月1日現在

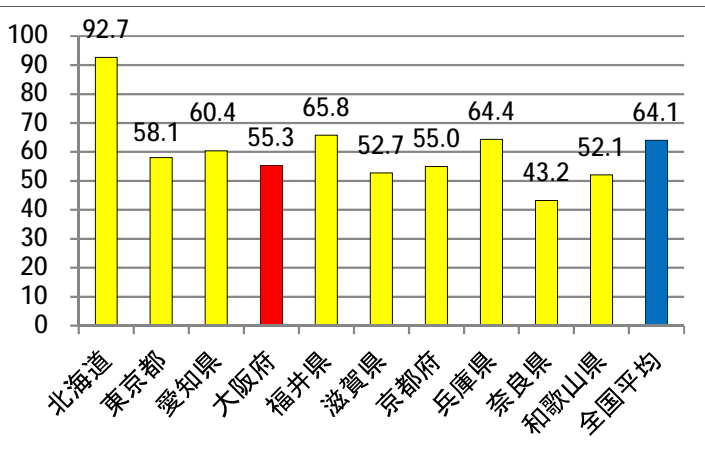
種 別	路線数	実延長 (m)	改良済		舗装済		橋梁数
			延長 (m)	率 (%)	延長 (m)	率 (%)	
一般国道	15	331,719	318,472	96	331,719	100	584
府 道	172	1,211,037	1,105,704	91	1,201,534	99	1,647
主要地方道	46	676,488	633,305	94	670,456	99	1,075
一般府道	126	534,549	472,399	88	531,078	99	572
計	187	1,542,756	1,424,176	92	1,533,253	99	2,231

※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

平成30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

出典：道路統計年報2019

都市計画道路

平成31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）	1718.7	581.6	127.9	1246.4	420.0	95.8	72.5%
大阪市内	611.3	414.8	93.5	529.4	360.3	89.5	86.6%
堺市内	273.1	154.3	20.6	203.4	120.0	18.1	74.5%
計	2603.1	1150.7	242.0	1979.2	900.3	203.4	76.0%

※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未換算完成延長）

大阪府駐車場

令和2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700円(第1) 24時間最大600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。()内は車いす使用者用駐車区画、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/riyouseido/>

大阪府道路公社管理路線

路線名	区間	延長 (km)	事業費 (億円)	交通量※1 (台/日)	料金※2 (円)	供用年月
鳥飼仁和寺大橋有料道路	摂津市鳥飼中 ～寝屋川市仁和寺本町	0.7	102	10,696	100	昭和62年2月
箕面有料道路 (箕面グリーンロード)	箕面市萱島～下止々呂美	6.8	500	9,246	630 (420)※3	平成19年5月

※1 平成30年度
 ※2 普通車料金 (令和元年10月～)
 ※3 料金割引社会実験での料金

高速道路ネットワーク図



阪神高速道路(株)管理路線

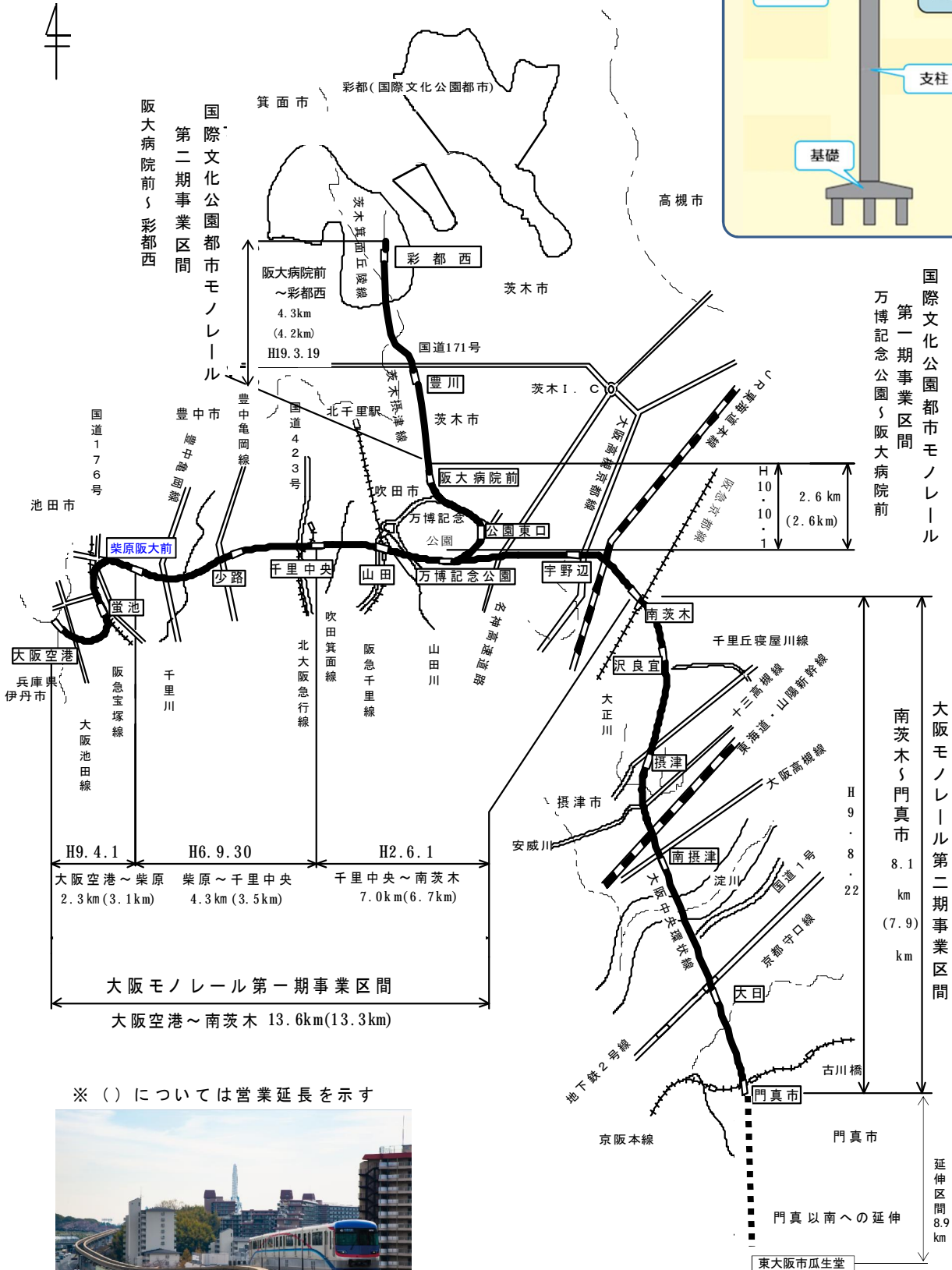
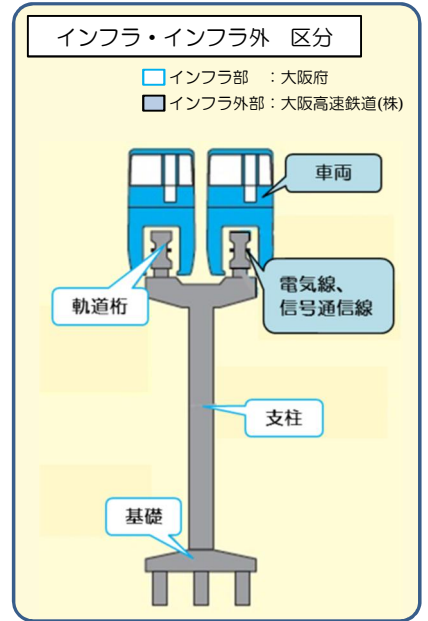
令和2年4月1日現在

路線名	区間 (大阪府域)	計画延長 (km)	供用延長 (km)
池田線	西成区山王～池田市木部町	30.2	30.2
守口線	北区中之島～守口市大日町	12.1	12.1
東大阪線	港区港晴～東大阪市西石切町	19.7	19.7
松原線	西成区山王～松原市大堀町	11.2	11.2
堺線	中央区高津町～堺市堺区翁橋町	13.4	13.4
神戸線	西区西本町～西淀川区佃	7.0	7.0
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～鶴見区緑地公園	17.6	5.6
大和川線	堺市西区築港八幡町 ～松原市三宅中	9.7	9.7
計		166.2	154.2

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800箇所（うち政令市約240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（泉大津市）など、府内15箇所45.4kmの事業を完成し、150箇所の踏切を除却しました。また、事業中路線においても9箇所の踏切を除却しています。

連続立体交差事業の概要

(1) 事業完了路線

(令和2年4月1日現在)

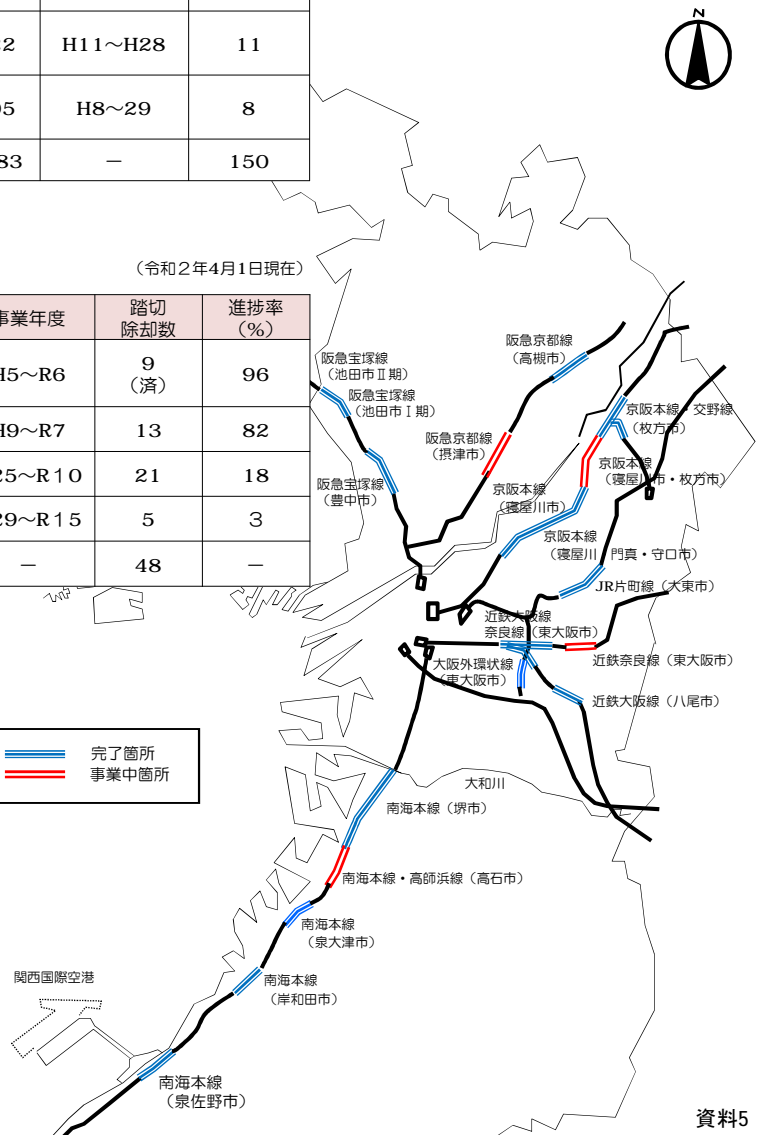
路線名 (都市名)	区間内の駅	事業延長 (km)	全体事業費 (百万円)	事業年度	踏切 除却数
阪急宝塚線 (池田市・I期)	—	2.0	1,477	S43~S45	6
近鉄大阪線・奈良線 (東大阪市)	布施駅、河内永和駅 河内小坂駅、俊徳道駅	5.2	16,694	S46~S54	19
近鉄大阪線 (八尾市)	八尾駅	2.2	10,004	S48~S54	6
京阪本線 (守口市・門真市・寝屋川市)	守口市駅、西三荘駅、門真市駅、 古川橋駅、大和田駅、豊島駅	5.8	30,385	S47~S56	20
阪急宝塚線 (池田市・II期)	池田駅	1.3	13,497	S52~S61	3
南海本線 (堺市)	七道駅、堺駅、 湊駅、石津川駅	5.4	25,201	S47~S62	20
JR片町線 (大東市)	住道駅	3.3	18,973	S50~H3	7
阪急京都線 (高槻市)	高槻市駅	2.8	30,317	S53~H5	10
京阪本線・交野線 (枚方市)	枚方市駅	2.7	35,679	S50~H6	5
南海本線 (岸和田市)	岸和田駅	1.7	22,159	S53~H7	8
阪急宝塚線 (豊中市)	曾根駅、岡町駅、 豊中駅	3.8	55,815	S54~H12	14
京阪本線 (寝屋川市)	寝屋川市駅	1.8	37,600	S56~H13	4
南海本線 (泉佐野市)	泉佐野駅	2.8	52,555	S62~H22	9
大阪外環状線 (東大阪市)	JR長瀬駅	2.2	16,022	H11~H28	11
南海本線 (泉大津市)	泉大津駅、松ノ浜駅	2.4	45,905	H8~29	8
計(15路線)		45.4	412,283	—	150

(2) 事業中路線

(令和2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)	事業年度	踏切 除却数	進捗率 (%)
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	71,310	H5~R6	9 (済)	96
南海本線・高師浜線 (高石市)	羽衣駅 高石駅	4.1	71,690	H9~R7	13	82
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~R10	21	18
阪急電鉄京都線 (摂津市)	摂津市駅	2.1	43,184	H29~R15	5	3
計(4路線)		15.0	292,921	—	48	—

完了箇所
事業中箇所



道の駅

(1) 大阪府内の道の駅一覧

(令和2年4月1日現在)

名称	路線名	駐車場	設置者	登録年月
ちはやあかさか	国道309号 (村道水分延命寺線)	63台	千早赤阪村	平成5年4月
近つ飛鳥の里・太子	国道166号	31台	太子町	平成8年8月
能勢(くりの郷)	国道173号	38台	能勢町	平成12年8月
かなん	国道309号	52台	河南町	平成15年8月
しらとりの郷・羽曳野	府道美原太子線	85台	羽曳野市	平成18年8月
いずみ山愛の里	国道170号	130台	和泉市	平成20年5月
ととパーク小島	府道岬加太港線	67台	岬町	平成21年3月
愛彩ランド	国道170号	265台	岸和田市	平成23年3月
みさき	国道26号	80台	岬町	平成28年10月
奥河内くろまるの郷	国道170号 (市道宮ノ下線)	302台	河内長野市	平成29年4月

(2) 大阪府内の道の駅位置図

