

## 今後の都市基盤整備

財政構造改革プラン（案）における今後の公共施設（インフラ）のあり方

平成 22 年 10 月

※大阪府財政構造改革プラン（案）より抜粋

### 建設から維持管理への重点化

都市基盤整備の見直しによって、将来の建設事業費を圧縮 ⇒ 維持管理費に重点化

#### 都市基盤整備の見直し

- > 道路等の見直し・・・物流の効率化や広域連携の強化、安全・安心の確保、早期に効果発現が可能であるなどの視点から重点化し、今後の道路整備計画を策定するとともに、将来の必要性、実現性を考慮して、未着手である道路等の都市計画について、見直しを進める。

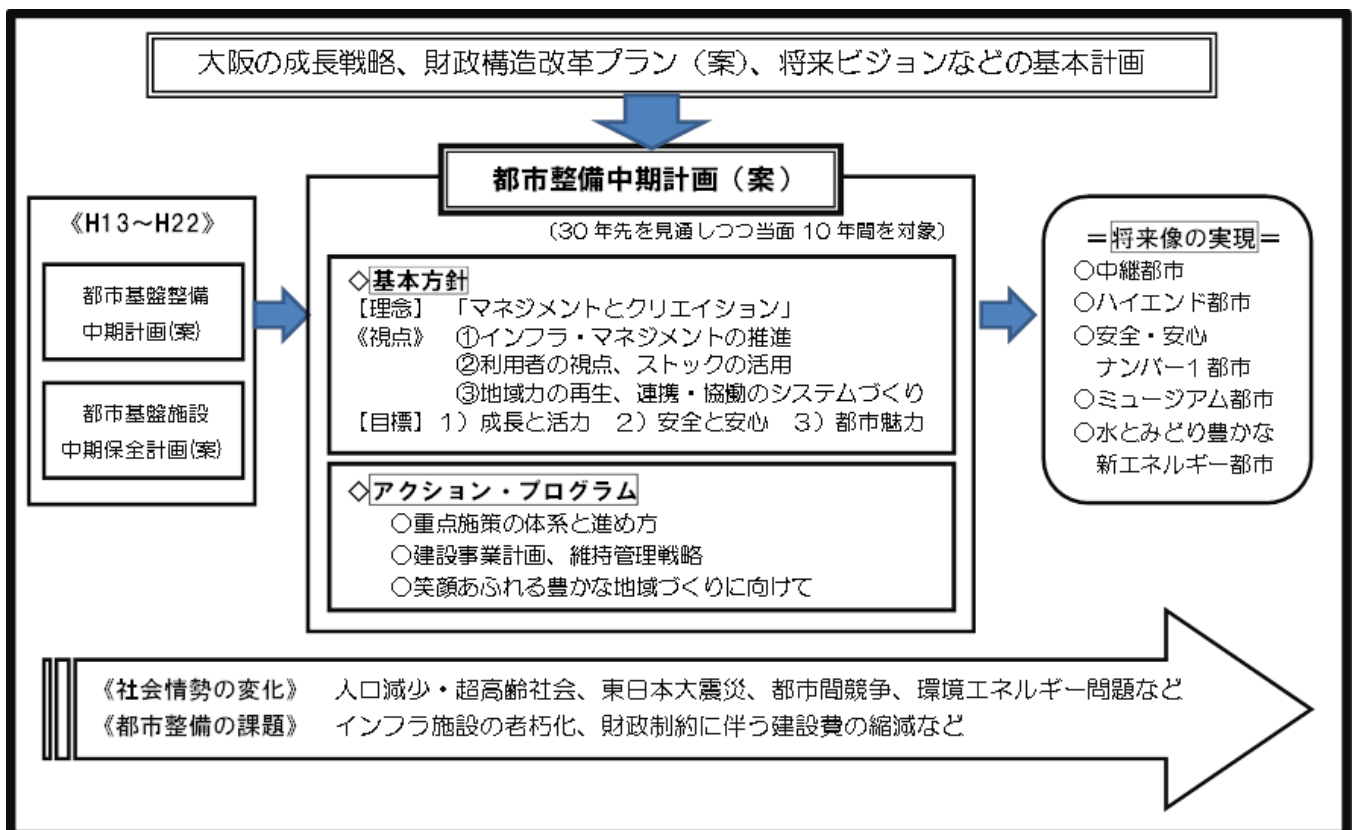
#### 維持管理費への重点化

- > 「維持管理の戦略」の策定・・・高度成長期に整備したインフラを計画的に効率よく補修・更新することが必要。施設の長寿命化、維持管理費の平準化及びライフサイクルコストの縮減を着実に進めるため、予防保全の観点をさらに重視した維持管理の戦略を策定。
- > 維持管理財源の充実確保・・・多額を要する維持補修については、地方債を含め、必要な財源を充実確保できるよう、国に提言

### 大阪府都市整備中期計画（案）

平成 24 年 3 月

大阪の成長戦略や財政構造改革プラン(案)等に示された大阪の将来像や財政運営の方向性を踏まえ、都市インフラ政策の総合的指針として、概ね 30 年先を見通しつつ、当面の 10 年間を対象とした「大阪府都市整備中期計画（案）」を策定。



## 今後の道路整備の重点化方針

「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

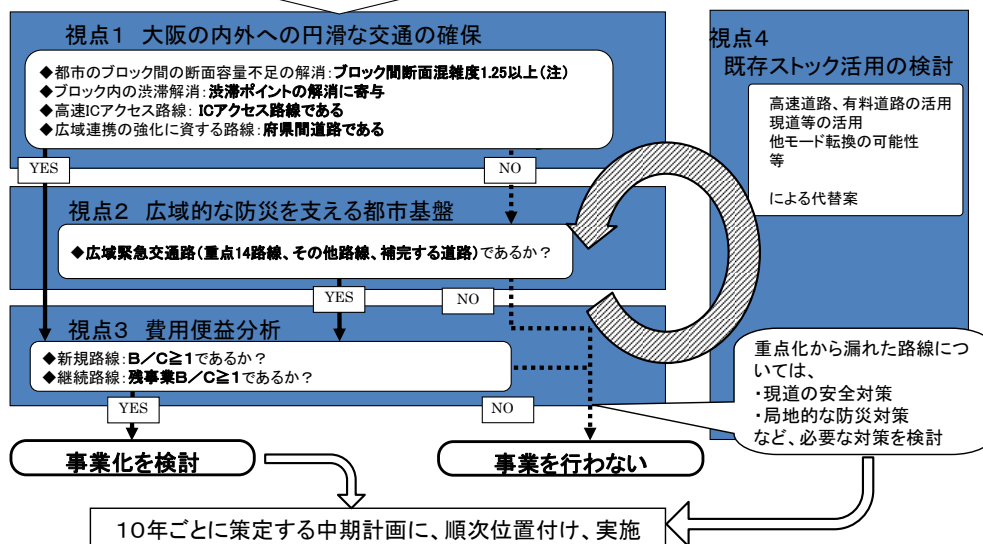
- ◆開かずの踏切対策(道路と鉄道の立体交差化)
- ◆歩行者・自転車走行空間確保、バリアフリー化
- ◆防災を支える都市基盤整備

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)



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

#### (2) 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