

4. アクション・プログラム

◇計画の基本方針を踏まえ、将来像の実現に向けて、都市整備上の課題に対応する「重点施策」を体系化し、計画指標の設定・管理、多様な連携と施策のパッケージ化を重視しながら、施策・事業の推進を図ります。

◇「建設事業計画」、「維持管理戦略」として、当面の事業や取組みを具体化するとともに、「笑顔あふれる豊かな地域づくり」に向けて、連携・協働の場（ボード）の設定や施策メニューの活用などを行います。

（１）めざすべき将来像

１）成長と活力の実現

◇“中継都市”や“ハイエンド都市”として成長するとともに、国土構造のデュアル化の観点から首都機能をバックアップする《強い大阪・関西》の実現に向けて、物流・交通インフラや都市拠点の形成を進めます。

《施策例》

- ・ 関西国際空港、阪神港の国際ハブ化
- ・ 物流を支える高速道路や幹線道路機能の強化
- ・ 人流を支える鉄道アクセスネットワークの強化
- ・ 空港、港湾、道路、鉄道などの利便性の向上

２）安全と安心の確保

◇ 東日本大震災を踏まえ、大規模災害への備えを充実するとともに、交通事故の縮減やバリアフリー化の推進などにより、“安全・安心ナンバー１都市”の実現を目指します。

《施策例》

- ・ 開かずの踏切対策、交通安全対策の推進
- ・ 施設やインフラのバリアフリー化の促進
- ・ 地震、津波、高潮、豪雨等の自然災害対策の充実
- ・ 防災、まちづくりをはじめとした地域力の再生

３）都市魅力の向上

◇ 府民や企業等と連携・協働し、都市魅力向上に取組み、“ミュージアム都市”“水とみどり豊かな新エネルギー都市”実現を目指します。

《施策例》

- ・ みどりの風を感じる大阪づくり
- ・ 低炭素社会を先導する都市づくり
- ・ にぎわいのある水都大阪づくり、景観形成
- ・ 地域資源を活かした魅力、にぎわいづくり

(2) 重点施策の体系

1) 都市の成長を支えるインフラの強化

①物流・交通ネットワークの強化、交通渋滞の解消

- a. 「インフラ・ストックの利便性向上」
 - ◇ハイウェイ・オーソリティ構想の推進 ◇大阪湾諸港の経営民営化・一元化
 - ◇公共交通の利便性向上、利用促進
- b. 「物流・交通ネットワークの強化」
 - ◇道路網の機能強化 ◇鉄軌道網の機能強化 ◇阪神港の機能強化
- c. 「慢性的な交通渋滞の解消」
 - ◇立体交差化 ◇渋滞対策

②都市拠点を支えるインフラ整備

- ◇ものづくり・物流・産業拠点や総合特区等へのアクセス強化
 - ・駅前などの市街地再開発、土地区画整理事業の促進
 - ・再開発ビルのリニューアルに向けた取組み

2) 維持管理の重点化と建設事業の見直し

①戦略的な維持管理の推進

- ◇予防保全対策の強化（計画的補修による長寿命化など）

②建設事業・計画の見直し（道路、公園、治水対策の転換等）

- ◇即効性、実現性を重視した「さらなる選択と集中」
 - ・道路整備の重点化（成長・活力と安全・安心）
 - ・道路や公園の都市計画の見直し
 - ・新たな治水対策への転換（地先の危険度の共有、「逃げる」「凌ぐ」「防ぐ」施策の組合せ）

3) 減災、安全・安心のまちづくり

①国土構造のデュアル化

- ◇首都機能のバックアップ ◇新名神など国土軸のデュアル化

②減災のまちづくりの推進（「逃げる」「凌ぐ」「防ぐ」施策の組合せ）

- ◇津波防災対策
 - ・東日本大震災を踏まえた避難体系の強化（避難ビル指定、駅舎、高架道路の活用、地下街避難対策等）
 - ・道路情報提供装置等の整備
- ◇新たな治水対策・土砂災害対策
 - ・流域全体での総合的な治水対策・土砂災害対策の推進
 - 地先の危険度開示と当面の治水目標設定、情報伝達・避難体系強化、流域下水道整備など
- ◇インフラ防災機能の強化
 - ・橋梁等の耐震対策、防潮堤・岸壁等の耐震強化（国の新たな知見を踏まえた対応）
 - ・津波・高潮対策（水門遠隔操作化、鉄扉電動化、水門等の防御施設耐水化等）
 - ・下水処理場・ポンプ場の防災無線網整備 ・防災セーフティ・ロード（徒歩帰宅者の誘導・支援）
 - ・広域緊急交通路ネットワークの強化 ・府営公園の防災機能強化
 - ・市街地再開発事業、準防火地域の指定促進など市街地不燃化の促進等

③交通安全対策、バリアフリー化の推進

- ◇歩道整備、バリアフリー化、交通安全教育など
- ◇鉄道駅の耐震補強・可動式ホーム柵の整備促進
- ◇府営公園のユニバーサルデザイン・バリアフリー化

4) 連携と協働による都市の魅力づくり

①地域力の再生、笑顔 OSAKA の推進

- ◇地域力の再生、地域支援業務 ◇笑顔 OSAKA の推進

②水都大阪の推進

- ◇水都大阪「水と光のまちづくり構想」

③環境の保全と創出

- ◇みどりの風を感じる大阪の実現 ◇LED照明灯の導入促進
- ◇大阪湾や河川などの水質改善 ◇豊かな水辺空間の創出 ◇新エネルギーの活用促進

④賑わい・街並みの形成

- ◇道路等の無電柱化、街並みの形成 ◇歴史や文化を活かしたまちづくり ◇水辺のにぎわい創出

1) 都市の成長を支えるインフラの強化

①物流・交通ネットワークの強化、交通渋滞の解消

a. 「インフラ・ストックの利便性向上」

◇ハイウェイ・オーソリティ構想の推進

- ・料金体系の一元化、ミッシングリンク整備スキームの構築

◇大阪湾諸港の経営民営化・一元化

- ・国際コンテナ戦略港湾「阪神港」の機能強化
- ・大阪湾諸港の管理者の一元化
(港湾投資の効率化、資産の有効活用、広域課題への対応)

◇公共交通機関の利便性向上、利用促進

- ・公共交通のシームレス化、モビリティ・マネジメントの推進

b. 「物流・交通ネットワークの強化」

◇道路網の機能強化

- ・国土軸のデュアル化（新名神高速道路の全線整備）
- ・国土軸、バイエリアへのアクセス強化
- ・府県間の連携強化
- ・貨物車交通プラン推進（重さ指定道路のネットワーク化等）

◇鉄軌道網の機能強化

- ・関空へのアクセス強化（なにわ筋線等）
- ・鉄軌道網の充実

◇阪神港の機能強化

- ・国際コンテナ戦略港湾の充実・強化
- ・内航フィーダー等の充実・強化、物流拠点の集約・再編

c. 「慢性的な交通渋滞の解消」

◇立体交差化

- ・連続立体交差事業
- ・道路と鉄道の立体交差

◇渋滞対策

- ・交差点改良の推進（交通データ、道路利用者ニーズの活用）
- ・公共交通の利便性向上と利用促進（再掲）

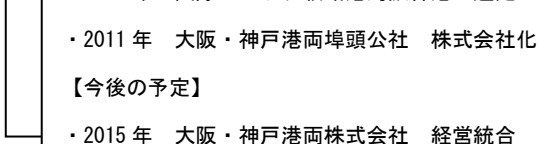
②都市拠点を支えるインフラ整備

◇ものづくり・物流・産業拠点や総合特区等へのアクセス強化

◇駅前などの市街地再開発、土地区画整理事業の促進

◇再開発ビルのリニューアルに向けた取組み

◇大阪湾諸港の経営民営化・一元化



◇公共交通の利便性向上、利用促進

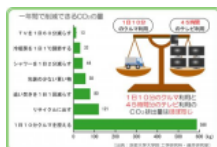
◆公共交通の乗継ぎ利便性向上

公共交通利用における「情報」「移動」「運賃」に関する継ぎ目（シーム）をできるだけ軽減し、利便性の高い公共交通を目指します。



◆公共交通利用促進

クルマ中心のライフスタイルから、電車やバスなどの公共交通の利用転換を促すコミュニケーション施策であるモビリティマネジメント（MM）の推進をはじめ、公共交通の利用促進に取り組みます。



Webページ等により日常の交通手段を考えるきっかけや公共交通情報の発信
Webサイト「かしこい公共交通の使い方」



バスを利用する「きっかけ」を府民に提供
「バスに関するキャンペーン」

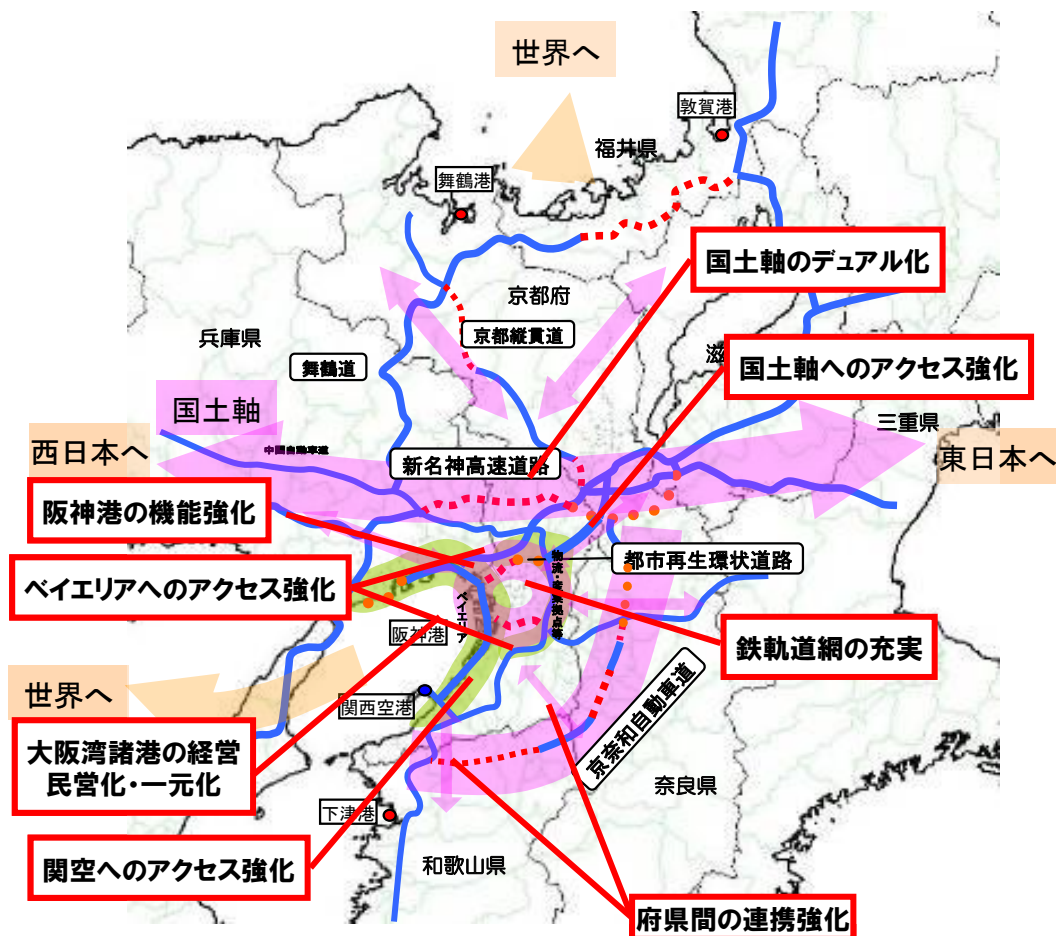


小学校対象に、日々の暮らしの中で社会や環境にやさしい行動について学べる授業支援ツール
「交通環境学習」

◇道路網の機能強化

◇鉄軌道網の機能強化

《物流・交通ネットワークの強化イメージ》



◇立体交差化

【連続立体交差事業】

○連続立体交差事業

- ・近鉄奈良線（東大阪市）
- ・大阪外環状線（東大阪市）
- ・南海本線・高師浜線（高石市）
- ・南海本線（泉大津市）
- ・京阪本線（寝屋川市・枚方市）
- ・阪急京都線（摂津市駅周辺）



近鉄奈良線（東大阪市）H23年2月現在



南海本線（泉大津市）H23年2月現在

【道路と鉄道の立体交差】

○道路と鉄道の立体交差

- ・都）十三高槻線（正雀工区）
- ・都）大県本郷線
- ・岸和田港塔原線



（都）和泉中央線（和泉市）H22年2月現在



H23年3月現在

◇渋滞対策（するっと交差点対策等）

○するっと交差点対策とは

- ⇒ ・短期間に少ない投資で渋滞削減効果が見込める箇所を選定し、府民が実感できる渋滞緩和・解消を図ります。
- ・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て実施します。

○対策箇所は①交通量（VICS（※））等の客観的なデータ②道路利用者（トラック・バス・タクシー事業者等）のニーズ等から選定します。（平成23年度改訂：対策箇所数116箇所、うち74箇所整備済み）

右折待ち車両が後続車両の通行を妨げている



渋滞原因

右折レーンの設置により、交通の円滑化を図る



右折矢印
信号の増灯



左折車線がない道路



交差点を整備し、左折車線を設置

国道168号（府管理）「天の川交差点」【枚方市】

（※）VICS：国内の道路交通情報をリアルタイムで一括集約し、カーナビ等に表示するシステム。（財）道路交通情報システムセンターにて運用

◇都市拠点を支えるインフラ整備

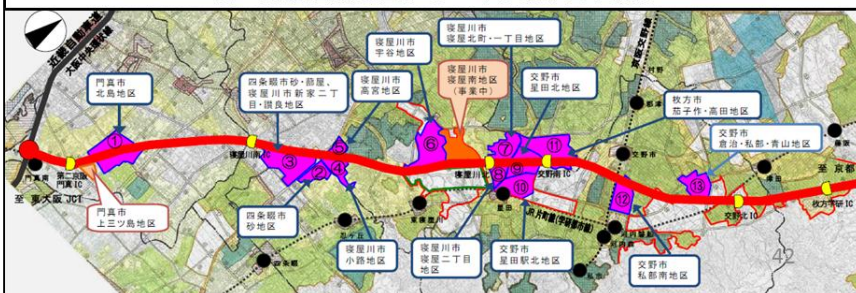
市街地再開発事業



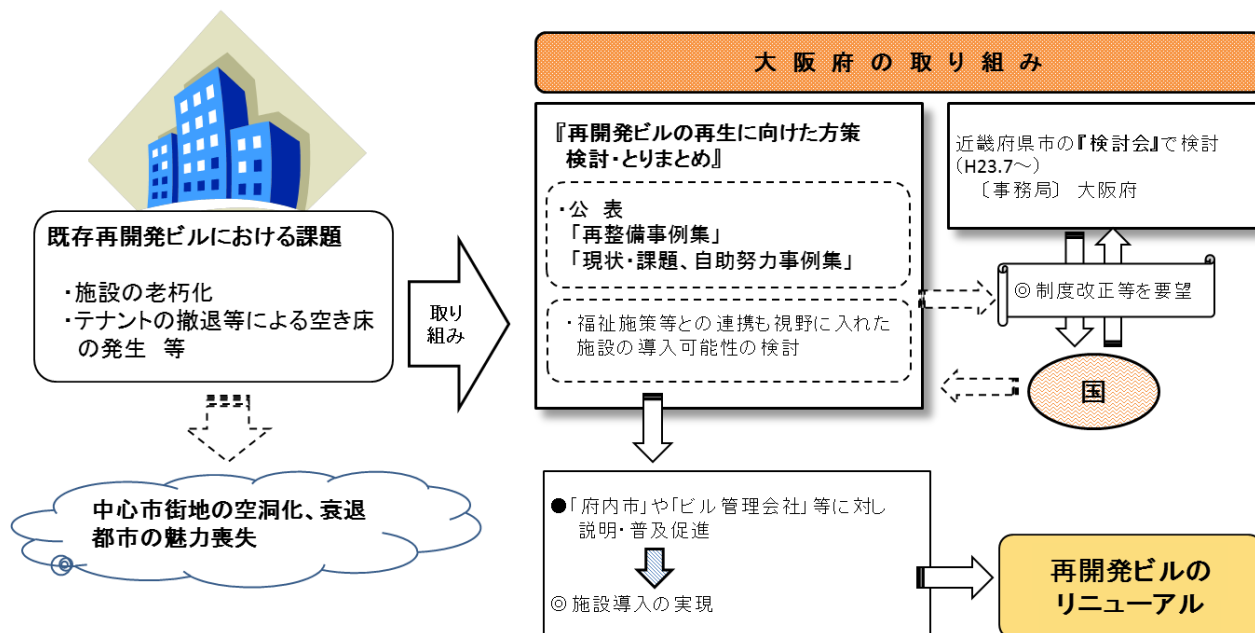
土地区画整理事業



第二京阪道路沿道まちづくり取り組み状況



再開発ビルのリニューアルに向けた取り組み



2) 維持管理の重点化と建設事業の見直し

① 戦略的な維持管理の推進

◇ 『予防保全対策の強化』(計画的補修による長寿命化など)

- ・ 傷みが少ないうちにきめ細かく補修を行う「予防保全対策」を強化し、施設の長寿命化を促すことにより、将来の更新時期の平準化、ライフサイクルコスト低減。維持管理予算の平準化を図ります。

〔財政縮減効果の試算〕 (一般会計)

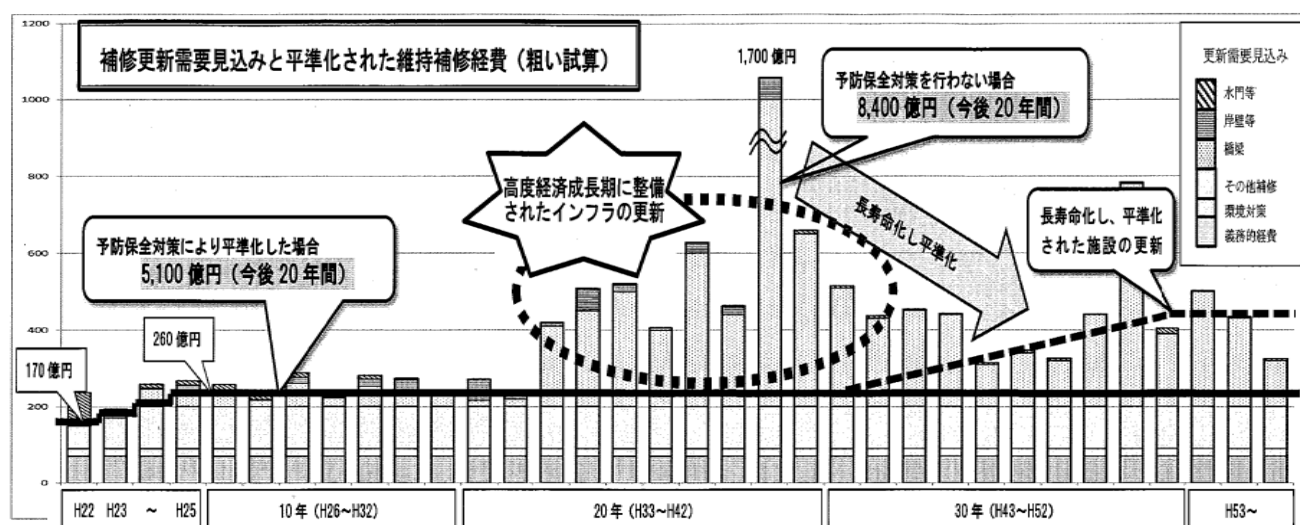
「20年間で3300億円、年間165億円の財政縮減効果を見込む」

① 20年間の財政縮減効果

- ・ 今後20年間で、予防保全対策を行わない場合、約8400億円の維持管理費が必要となることに対し、予防保全対策を講じた場合は、約5100億円に縮減でき、△3300億円(年平均:△165億円)の効果が見込まれます。

② 維持管理予算の確保

- ・ 予防保全の強化を含む年間260億円の所要額に向けて、三年間をかけて段階的に擦り付けることをめざし、平成23年度予算では30億円の増額を措置。
- ・ 財源確保については、建設費からの予算シフトは限界に達しているため、予防保全対策による歳出縮減効果額を見込み、地方債を活用します。



②建設事業・計画の見直し

◇即効性、実現性を重視した『さらなる選択と集中』

- ・ 道路整備の重点化（成長・活力と安全・安心）
- ・ 道路や公園の都市計画の見直し
- ・ 新たな治水対策への転換
（地先の危険度の共有、「逃げる」「凌ぐ」「防ぐ」施策の組合せ）

《道路》

- ・ 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観点から重点化。
- ・ 将来の必要性、実現性を考慮して、未着手である道路の都市計画についても見直しを進める。

《公園》

- ・ 都市づくりにおいて「みどり」に関する施策を重要視。
みどりの充実を一層しっかりと行っていける現実性のある施策を展開するため、都市計画公園・緑地等の施設緑地だけでなく、既存の民有緑地の保全等の地域制緑地等を一体的に評価する仕組みについて検討。
- ・ 必要性、代替性、実現性を考慮し、未着手である府営公園の都市計画について見直しを進める。

《治水》

- ・ 「人命を守ることを最優先」を基本理念に“洪水を川に閉じ込める治水”から“川から溢れても人命を守る治水”へ転換し、河川氾濫や浸水の程度により判定した地先（家屋など）の危険度に応じて、河川ごとに新たに今後20～30年の当面の治水目標や治水手法を設定する。

＝都市計画道路見直しの基本方針＝

【見直しの視点】

活力・競争力のある都市の形成

- 次世代産業の誘致、集積
- 物流機能の強化

集約・連携型都市構造の強化

- 鉄道駅を中心とした都市機能の維持・強化

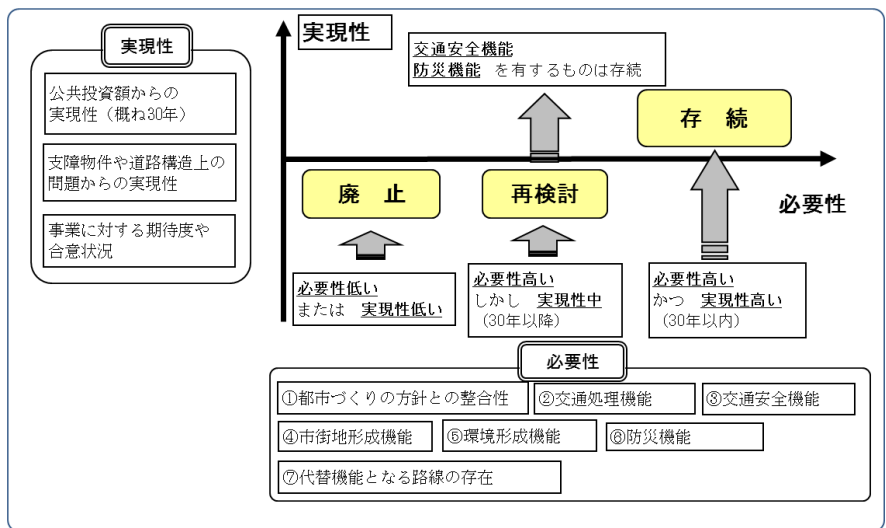
環境負荷の小さい都市の形成

- 駅へのアクセス機能強化
- 緑陰に覆われた多様な街路空間の形成

安全で安心な都市の形成

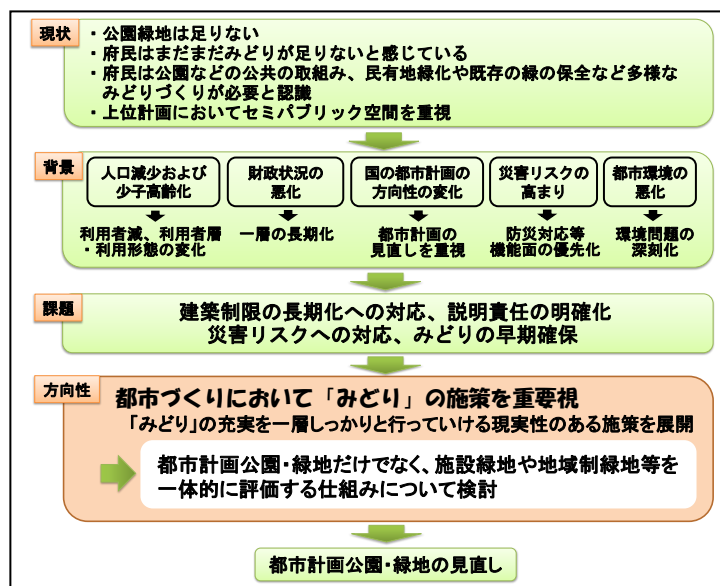
- 充実した歩行空間や自転車走行空間の確保
- 災害時の円滑な救護・救援機能の強化

【見直しの評価軸】

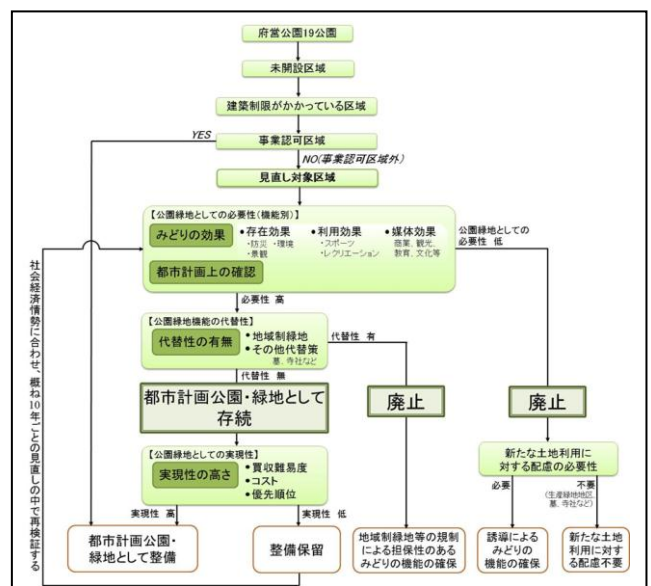


＝都市計画公園・緑地（府営公園）見直しの基本方針（案）＝

【見直しの方向性】



【見直しの流れ】



=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～

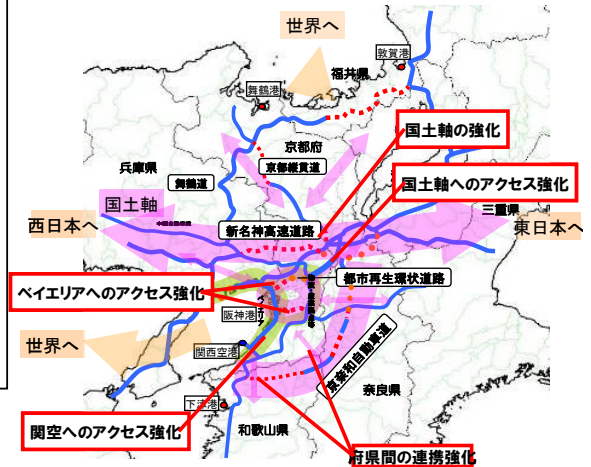
- ◆大阪の内外への円滑な交通の確保に寄与する路線
- ◆産業拠点開発等に必要の路線

“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

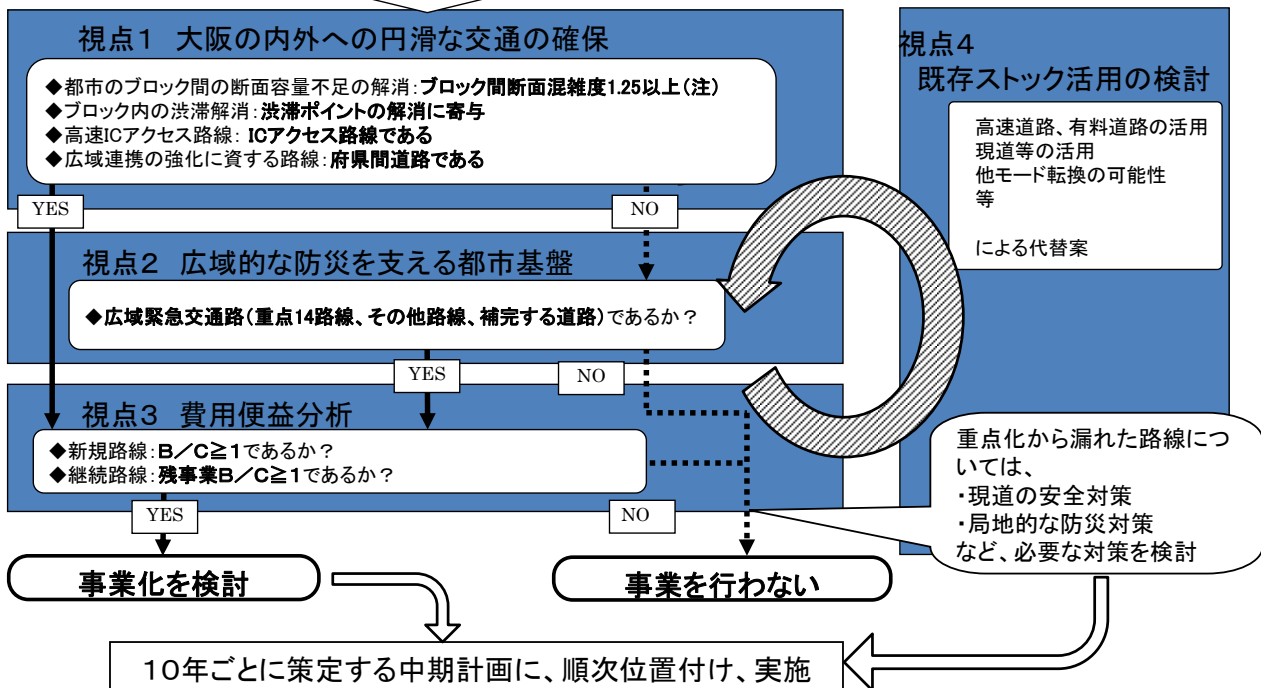
など



■幹線道路ネットワークの将来形の見極め（路線仕分け）

大阪府がこれまで整備を考えていた路線全て（約280km）

※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



（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。

■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

(1) 第1ステージ 大規模継続事業にメド (H23~H32)

「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（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 (H33~H42)

「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（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 (H43~)

「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

＜安全・安心＞・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