

平成28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
・ 都市の魅力を支える交通	P.7

安心・安全

・ 災害に強い都市を支える交通	P.9
・ 安全・安心な暮らしを支える交通	P.11
・ 戦略的な維持管理	P.14

◆◆資料編◆◆

○H28年度の事業について《都市整備部》	P. 資料1
○交通道路室の予算（H27年度補正+H28年度当初）	P. 資料2
○道路整備の重点化方針	P. 資料3
○公共交通戦略の推進	P. 資料4
○施策の進捗状況	P. 資料5
○道路・鉄道の整備状況	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/sesakupoint28.html>

施策のポイント

- ◆ 大阪・関西の「成長・活力」「安全・安心」の実現に向け、交通機能を充実・強化します。
- ◆ 「つくる」「まもる」「つかう」の観点から、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

- Ø 道路ネットワークの充実・強化
- Ø 高速道路料金体系の一元化
・ミッシングリンク整備
- Ø 鉄道ネットワークの充実・強化
- Ø 公共交通の利便性向上
- Ø 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〕

ポイント-2： 都市の魅力を高める交通

- Ø 道路の無電柱化
- Ø 公共交通の利用促進
- Ø 歴史と文化を活かした街道づくり



〔駅機能の充実〕



〔歴史街道〕

安全・安心

ポイント-3： 災害に強い都市を支える交通

- Ø 災害に強い交通インフラの構築



〔耐震性強化〕



〔道路法面対策〕

ポイント-4： 安全・安心な暮らしを支える交通

- Ø 歩行空間の確保
- Ø 大阪府自転車条例に基づく施策の推進
- Ø 交通安全の普及啓発
- Ø 道路・鉄道施設のバリアフリー化



〔歩行空間の確保〕



〔バリアフリー化〕

ポイント-5： 戦略的な維持管理

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



〔道路パトロール〕

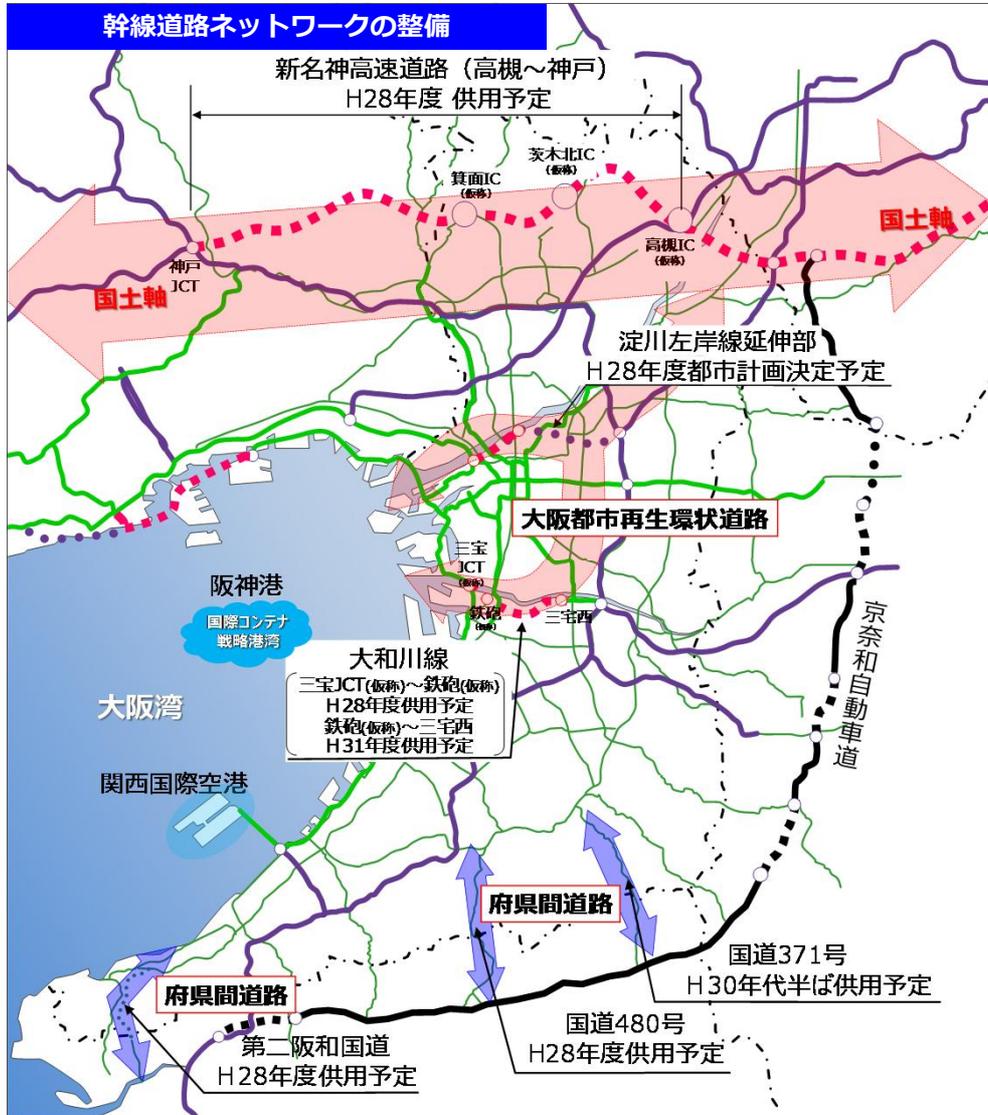


〔トンネル点検〕

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。



国土軸へのアクセス強化



国道423号 ((仮称) 箕面ICアクセス)

環状交通機能の強化



大和川線

府県間の連携強化



国道371号

<平成28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 【高槻～神戸】 (平成28年度供用予定)
【八幡～高槻】 (平成35年度供用予定)
- ・大和川線 (平成31年度全線供用予定)
- ・淀川左岸線 [2期 : 海老江JCT～豊崎] (平成33年春供用予定)
[延伸部 : 豊崎～門真JCT] (平成28年度都市計画決定予定)

○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28年度供用予定)
- ・第二阪和国道 [国道26号バイパス (暫定2車線)] (平成28年度供用予定)

○新名神アクセス道路

- ・国道423号
 - ・伏見柳谷高槻線 [高槻東道路]
 - ・都市計画道路 大岩線 [西側区間]
- } 平成28年度供用予定

◆ 高速道路料金体系の一元化・ミッシングリンク整備

運営主体や路線ごとに体系が異なり、複雑で利用しにくい阪神圏の高速道路料金を見直し、利用者の視点に立って公平で分かりやすく、ネットワークが有効活用される料金体系の実現に取り組みます。
また、淀川左岸線延伸部などのミッシングリンク（未整備区間）の早期整備に取り組み、利用しやすい高速道路ネットワークの実現を目指します。

<平成28年度の主な取り組み>

- ・対距離料金を基本とした平成29年度からの新たな料金体系の実現に向け、関係者間で具体的な料金案の検討を進めます。
- ・新たな料金体系の実現にあわせ、他の高速道路と接続している大阪府道路公社路線の高速道路会社への移管を目指します。
- ・淀川左岸線延伸部の平成29年度事業着手を目指し、事業スキームの検討を進めます。

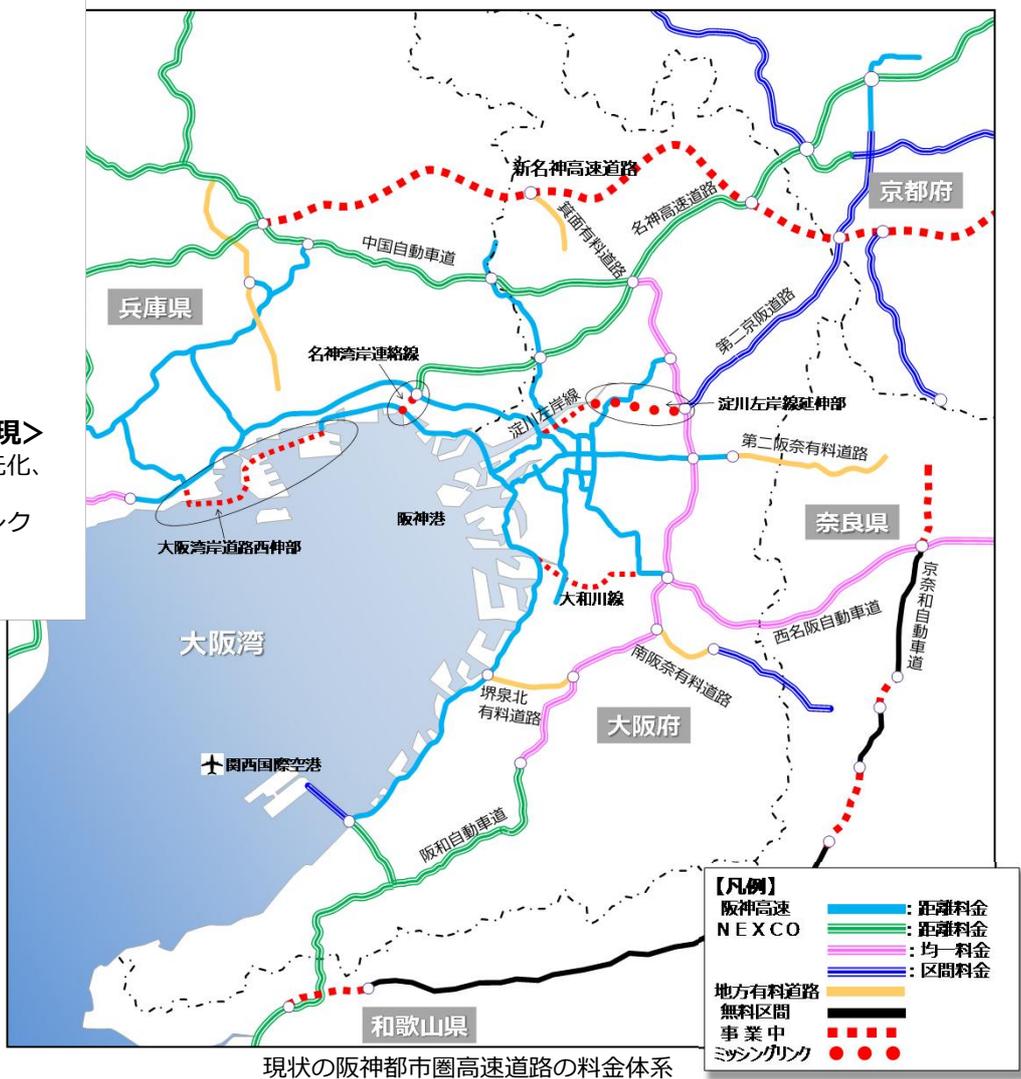
<現状・課題>

- ① 3つの運営主体※と3つの料金体系**が混在し、複雑で利用しにくい
(※NEXCO、阪神高速、道路公社)
(**距離料金、区間料金、均一料金)
- ② ミッシングリンクが存在



<利用しやすい高速道路ネットワークの実現>

- ① 運営主体を超えた料金体系一元化、利用者視点の料金体系の構築
- ② 料金収入によるミッシングリンク整備



現状の阪神都市圏高速道路の料金体系

運営主体を超えたシームレスな料金体系の実現へ！

料金体系一元化のイメージ①

現状

運営主体や路線ごとに料金が設定されており、乗り継ぐと割高



今後

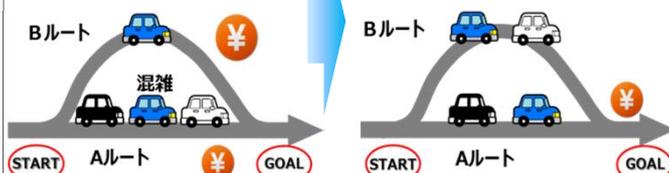
運営主体や路線によらず、距離に応じた対距離制の料金に統一



料金体系一元化のイメージ②

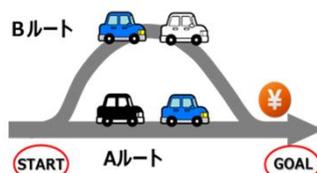
現状

ルートによって料金が異なり、低料金のルートに交通が集中



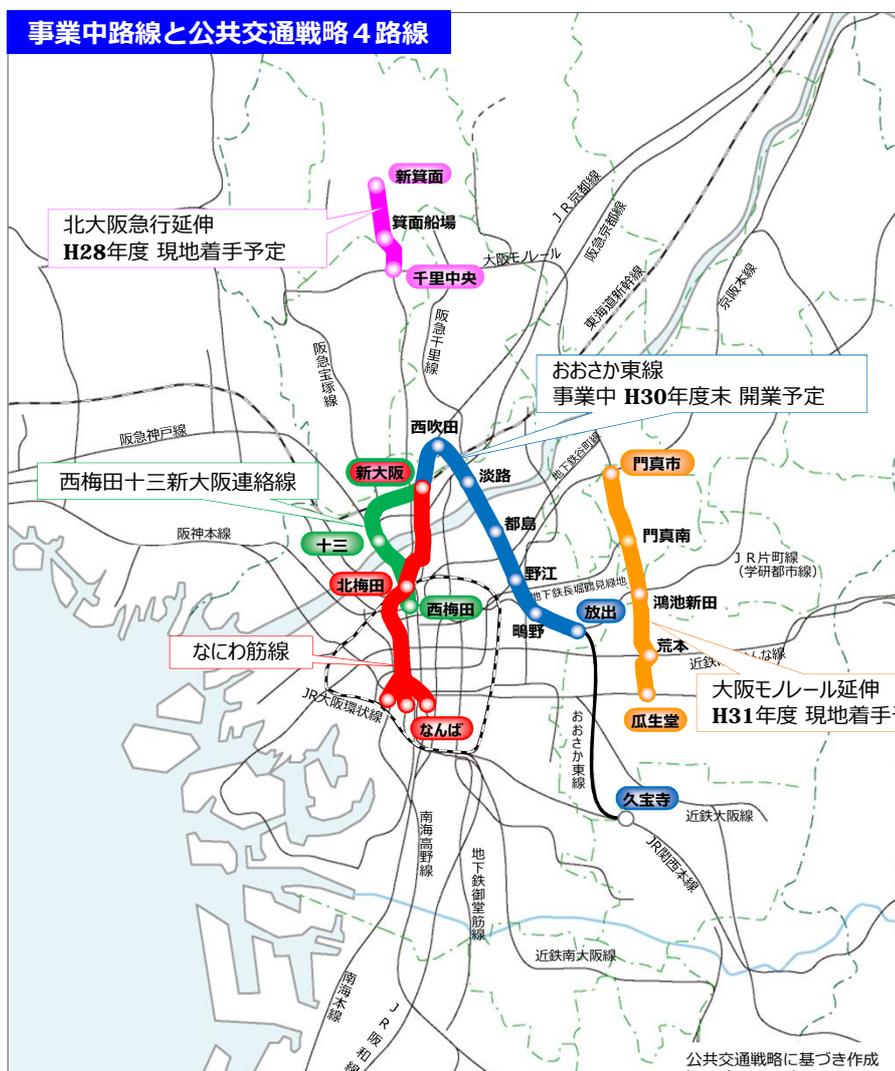
今後

発着地が同一であれば料金も同一、都心部の混雑を緩和



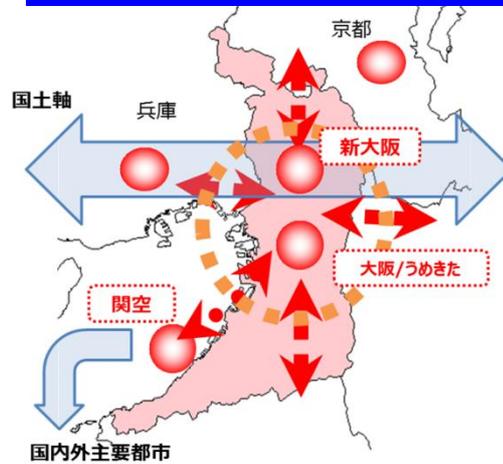
◆鉄道ネットワークの充実・強化

平成26年1月に策定した「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。



※事業中路線と公共交通戦略4路線（北大阪急行延伸、大阪モノレール延伸、なにわ筋線、西梅田十三新大阪連絡線）の駅名は全て仮称

取組みイメージ



西吹田駅（仮称）付近



新大阪駅～西吹田駅（仮称）間

平成28年度のトピックス
大阪モノレール延伸 事業化に向け始動！
北大阪急行延伸 現地着手！

<平成28年度の主な事業路線>

- ・大阪モノレール延伸〔門真市～瓜生堂※〕（平成41年開業目標）
（事業主体：大阪府等、大阪高速鉄道株）
- ・北大阪急行延伸〔千里中央～新箕面※〕（平成32年度開業目標）
（事業主体：北大阪急行電鉄株・箕面市）
- ・おおさか東線〔放出～新大阪〕（平成30年度末開業予定）
（事業主体：大阪外環状鉄道株）

平成28年度
知事重点事業

※駅名は仮称

・なにわ筋線〔新大阪～なんば〕については、鉄道事業者等とともに事業化に向けて検討中

◆公共交通の利便性向上

平成28年度
知事重点事業

【相互乗入れ、乗継改善の検討】

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、検討を進めます。

<平成28年度の主な取組み>

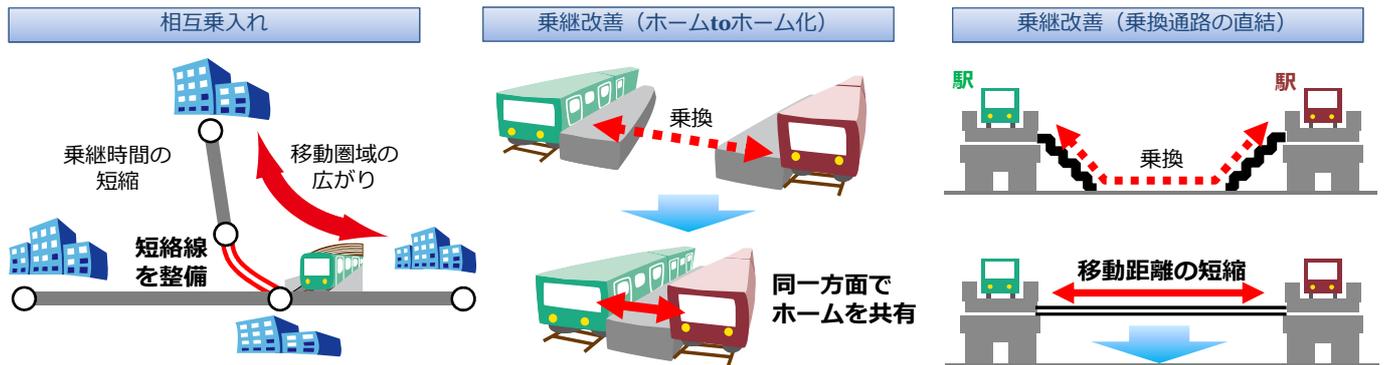
広域的な観点から駅・路線の重要性を考慮して選定した15箇所のうち、平成27年度に府として検討案を作成した5箇所については、鉄道事業者などと協議・調整を進めます。併せて、**残る10箇所のうちの5箇所について検討**を行います。

《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

※下線はH27年度検討箇所、H28年度検討箇所は今後決定予定。

(なお、中百舌鳥駅などは過年度から別途検討中。)



◆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〕堺港大堀線・松原市)



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・香里園駅付近・寝屋川市)

<平成28年度の主な事業路線>

○道路と鉄道との立体交差

〔都〕十三高槻線 (吹田市)、〔都〕大泉本郷線 (柏原市)、〔都〕堺港大堀線 (松原市)、〔府〕美原太子線 (富田林市)、〔府〕岸和田港塔原線 (岸和田市) 【H27.2 下り線高架化】

○連続立体交差事業

《事業中路線》南海本線・高師浜線 (高石市) 【H28.5 下り線高架化切替完了】

京阪本線 (寝屋川市・枚方市)、近鉄奈良線 (東大阪市) 【H26.9高架切替】、

南海本線 (泉大津市) 【H24.8高架切替】、

大阪外環状線 (東大阪市) 【H20.3高架切替】

《計画路線》 阪急京都線 (摂津市)

【交差点の機能向上】

付加車線の設置や信号現示の変更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。



<平成28年度の事業路線>

- ・ 国道307号（枚方市）杉1丁目交差点（右折レーンの延伸）
- ・ 〔府〕（旧）大阪中央環状線（八尾市）八戸ノ里駅前交差点（右折レーンの設置）など

ポイント-2：都市の魅力をも高める交通

◆道路の無電柱化

安全で快適な歩行空間の形成、良好な景観の保全と形成、都市防災の向上を図るため、電線共同溝を整備し、道路上の既存の電線類を地中化するなど、道路の無電柱化を推進します。



大阪高槻京都線（吹田市）



堺阪南線（岸和田市）

<平成28年度の事業路線>

〔府〕大阪港八尾線（八尾市）、〔府〕大阪枚岡奈良線（東大阪市）、〔府〕堺阪南線（高石市） など

◆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。

<平成28年度の主な取組み>

「家族でお出かけ節電キャンペーン」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。



関西広域連合の節電キャンペーンと
連動した利用促進



交通安全キャンペーンと連携した利用促進
(交通すごろくの実施)

◆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

竹内街道では、2013年に敷設1400年の節目を迎えたことを契機に、街道沿線の自治体が一体となり、市民・企業・大学等が参画・連携・協働し、さまざまな活性化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



街道まつり



観光・PR展



フォトコンテスト



ウォークイベント

ポイント-3： 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】

地震時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。平成32年度末までに、広域緊急交通路の耐震対策完了を目指します。
(広域緊急交通路のうち重点14路線や大阪モノレールは対策完了)



橋脚の補強



落橋防止対策

<平成28年度の事業箇所>

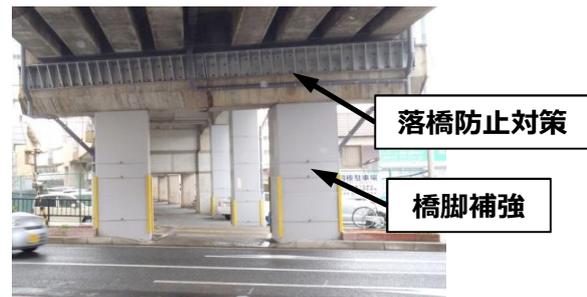
国道170号 有真香大橋（岸和田市）、〔府〕大阪臨海線 助松橋（泉大津市） など

【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・近接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。



鉄道駅耐震補強の状況



道路と鉄道が交差する箇所の耐震補強状況

<平成28年度の補助事業箇所>

- | | | | |
|----------|---------------------|---------|-------|
| ・ 阪急宝塚線 | 石橋駅～川西能勢口駅 | ・ 京阪本線 | 天満橋駅 |
| ・ 阪神なんば線 | 出来島駅～西九条駅 | ・ 近鉄奈良線 | 八戸ノ里駅 |
| ・ 北大阪急行線 | 江坂駅～桃山台駅 | | |
| ・ 南海空港線 | りんくうタウン駅（設計） | | |
| ・ JR貨物 | 吹田貨物ターミナル～大阪貨物ターミナル | | など |

【道路施設の防災対策】

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



落石・法面崩壊防止対策



道路情報提供装置



津波注意喚起看板

<平成28年度の事業箇所>

国道423号（池田市）、〔府〕茨木能勢線（箕面市）
国道310号（河内長野市）、国道371号（河内長野市） など

【鉄道施設の防災対策（地下駅の浸水対策）】

鉄道利用者の安全確保のため、巨大地震発生時に津波などによる浸水被害が想定される地下駅や地下トンネルの出入口において、鉄道事業者が実施する止水扉の設置などの浸水対策を支援します。



止水扉の設置状況（平常時）
（阪神本線 福島駅）



止水扉の設置状況（浸水時）
（阪神本線 福島駅）

<平成28年度の主な補助事業箇所>

阪神本線 福島駅

ポイント-4：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)

<平成28年度の事業路線>

〔府〕深野南寺方大阪線（門真市）、国道166号（太子町）、国道170号（旧）（和泉市） など

◆大阪府自転車条例に基づく施策の推進

大阪府自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例（H28.4.1施行）に基づき、府・自転車利用者・事業者などが協働して、自転車を安全適正に利用するための取組みを実施します。

平成28年度のトピックス 自転車条例に基づく対策強化！

<条例の4本柱>

自転車保険の加入義務化 (H28.7.1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

平成28年度
知事重点事業

【主な取組み（ソフト対策）】

- (1) 自転車保険の義務化について、学校において広報啓発活動を実施するとともに、自転車販売店、保険会社などと連携しながら、自転車保険についての普及・啓発を推進します。
- (2) 市町村などが開催する交通安全教室に自転車シミュレータを貸し出し、子供から高齢者まで自転車の安全適正利用が促進されるよう安全教育の推進を図ります。

【主な取組み（ハード対策：自転車通行空間の整備）】

自転車関連事故が多いなど、優先度が高い箇所から自転車通行空間を確保します。

また、府道だけでなく、市町村道などを含めたネットワーク形成を考慮した、整備計画づくりを進めます。



自転車レーンの設置
(自転車通行空間の確保)

＜平成28年度の事業路線＞

〔府〕伊丹豊中線（豊中市）、〔府〕京都守口線（枚方市）、〔府〕大堀堺線（松原市） など

◆交通安全の普及啓発

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。



春の全国交通安全運動



交通安全ファミリーフェスティバル



飲酒運転防止啓発活動

◆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交通バリアフリー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。

【道路のバリアフリー化】

駅や公共施設周辺の道路で、バリアフリー化を推進します。



歩道の段差、勾配改善



視覚障がい者誘導用ブロックの設置

＜平成28年度の事業路線＞

〔府〕箕面摂津線（吹田市）、〔府〕堺大和高田線（松原市）、〔府〕泉佐野岩出線（泉佐野市） など

【鉄道のバリアフリー化】

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。



可動式ホーム柵の設置（扉式）



可動式ホーム柵の設置（ロープ式）

<平成28年度の補助事業箇所>

- ・ JR東海道本線 大阪駅

ポイント-5： 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ていきます。

※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。



※アドプト・ロード・プログラム



企業と連携した民有地緑化例

※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

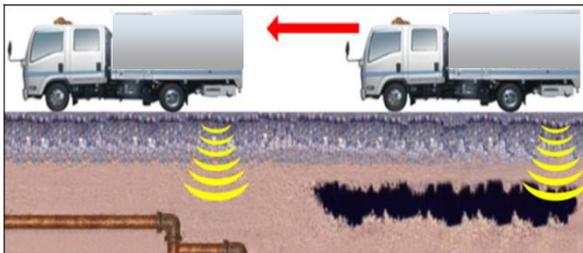
効率・効果的な維持管理の充実・強化のため、平成26年度に策定した「大阪府都市基盤施設長寿命化計画」に基づき、施設、設備の点検、劣化状況の診断、健全度の評価、補修、更新を実施し、施設、設備の更なる長寿命化、機能維持に取り組みます。

【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。



橋梁やトンネルの点検



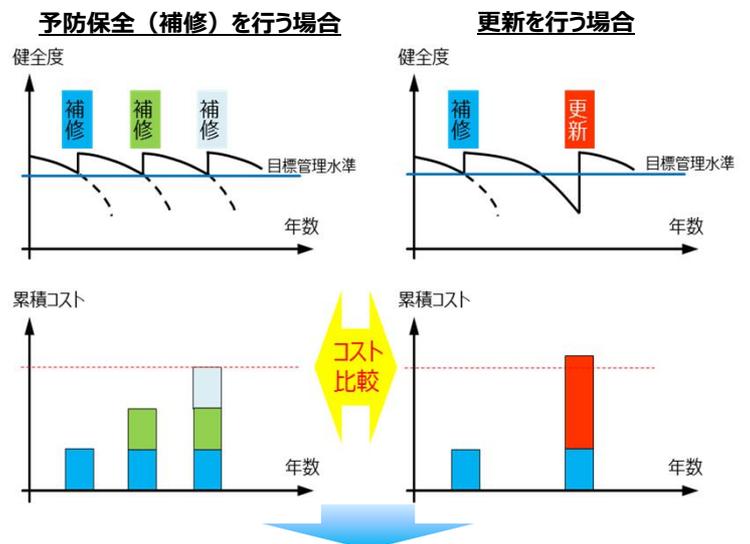
路面下空洞調査（H26～10年間で全路線）



トンネル変位測定（H27～5年に1回全トンネル）

【施設の特性に応じた維持管理手法の体系化】

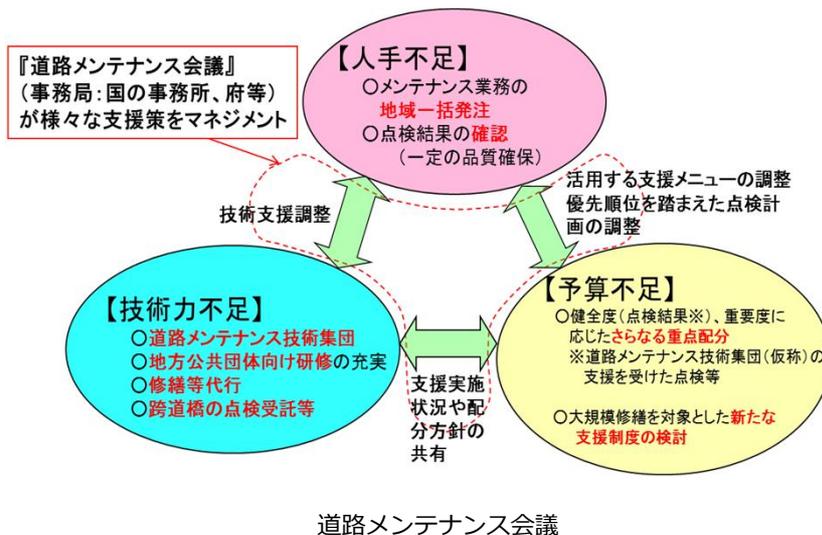
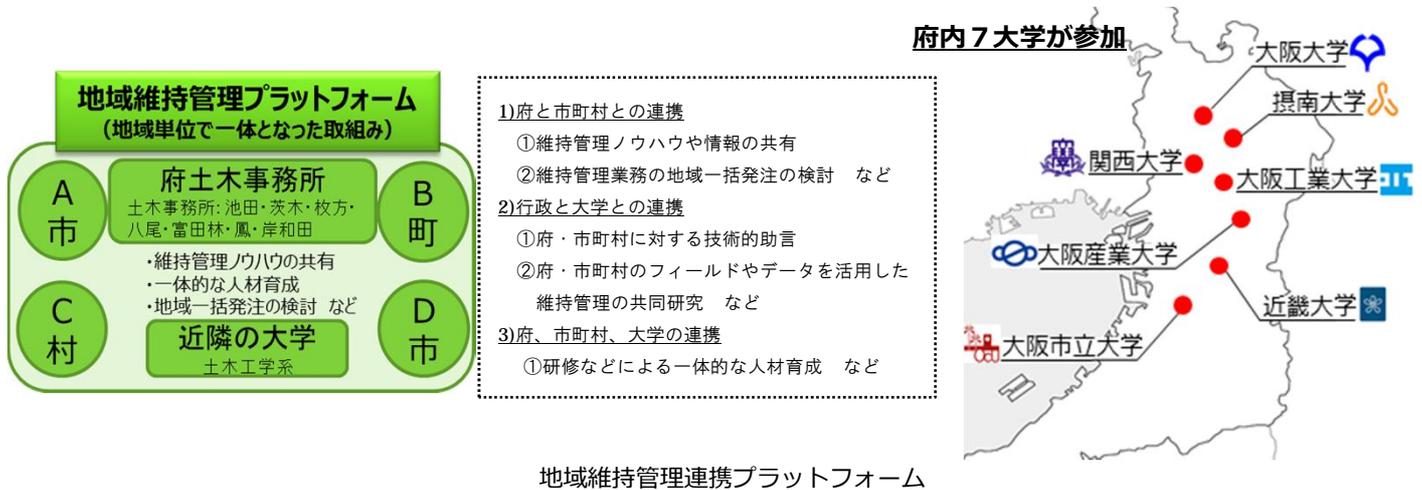
施設の安全性確保と将来に渡る維持管理費（ライフサイクルコスト）低減の観点から、施設の損傷や劣化が進行する前に補修を実施する「予防保全」を原則としながら、施設毎の特性や重要度を考慮し最適な維持管理手法を設定します。また、施設の健全度、耐震性能の要求度の高まり、経済性などを総合的に評価し、施設更新の必要性を判断していきます。



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、維持管理における人材育成、技術連携に取り組む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の活用、施設の点検・診断結果や補修履歴などのデータを一元的に管理しながら、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システムの構築に着手し、効率的かつ効果的な維持管理を推進します。



* 「大阪府都市基盤施設長寿命化計画（平成27年3月）【概要版】は●ページ参照

◆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年度から平成27年度までに14橋実施。

〔平成27年度実績：14橋、約387万円〕

（平成27年度からは橋梁・トンネルについても公募を開始。）



▲〔府〕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年度より支柱5本に、
平成27年度からは支柱1本を追加し広告を掲出。

〔平成27年度実績：約90万円〕



▲ 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年度から平成27年度までに約180灯で実施

〔平成27年度実績：53灯、約90万円〕



【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年度から平成27年度までに13橋実施

〔平成27年度実績：2橋、約850万円の費用を企業などが負担〕



▲〔府〕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に貸し出すことで、地域の活性化を促進するとともに、土地の
使用料を道路の維持管理に有効活用しています。

〔平成27年度実績：35箇所、約10,680万円〕



▲〔府〕茨木摂津線清水高架橋下
(茨木市)



▲一般国道170号新町跨道橋高架下
(東大阪市)

資料編

平成 28 年度の事業について <<都市整備部>>

「大阪・関西の成長」「府民の安全・安心の確保」「インフラマネジメントの推進」に向け、平成 28 年度当初予算に必要額を計上し、都市整備行政を推進する。

平成 28 年度当初予算 ……2,737 億円 (H27 : 2,819 億円 特別会計含む)

<<大阪・関西の成長の実現>> H28 当初 : 819 億円 (H27 当初 : 833 億円)

- | | |
|--|---|
| (1) 鉄道ネットワークの充実・強化 <small>☞主要事業1</small> | H28 当初 : 126 億円
(H27 当初 : 99 億円) |
| ・公共交通戦略の推進
大阪モルール延伸、北大阪急行延伸
・おおさか東線・連続立体交差事業の着実な推進 | |
| (2) 道路ネットワークの充実・強化 <small>☞主要事業2</small> | H28 当初 : 409 億円
(H27 当初 : 435 億円) |
| ・新名神アクセスや府県間道路などの整備推進 | |
| その他 港湾機能の充実・強化、まちづくりの推進 など | H28 当初 : 284 億円
(H27 当初 : 299 億円) |

<<府民の安全・安心の確保>> H28 当初 : 617 億円 (H27 当初 : 632 億円)

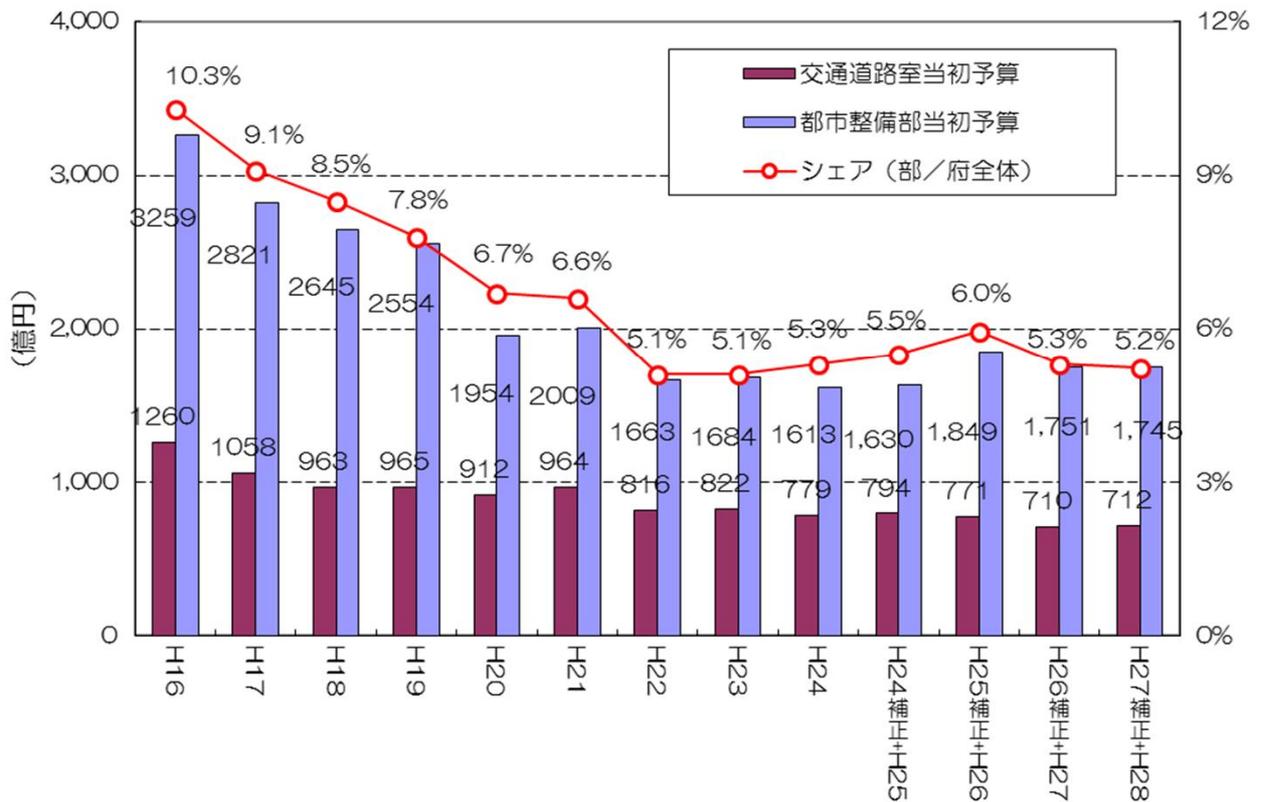
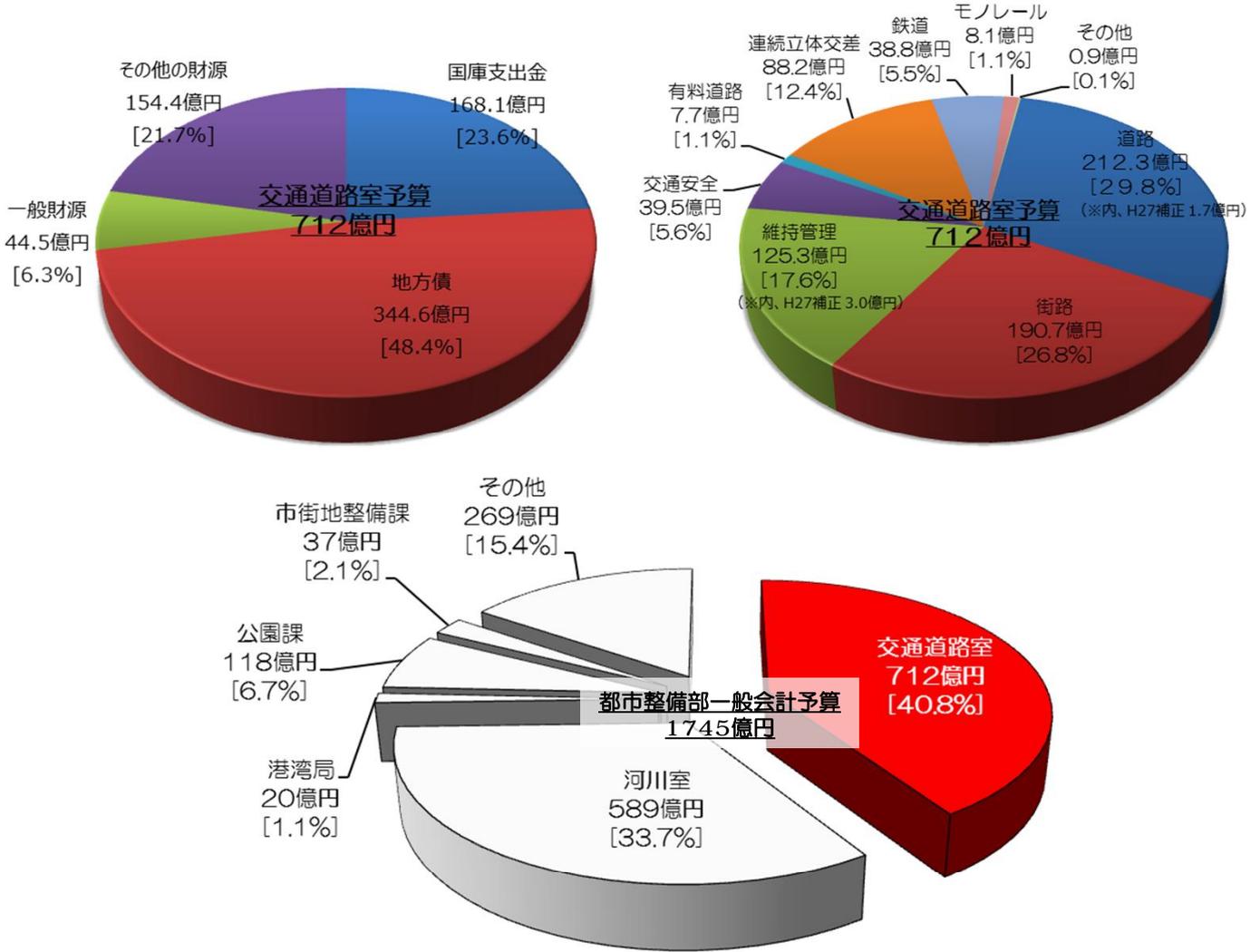
- | | |
|--|---|
| (3) 地震・津波対策の充実・強化 <small>☞主要事業3</small> | H28 当初 : 249 億円
(H27 当初 : 251 億円) |
| ・都市整備部地震防災アクションプログラムの推進 | |
| (4) 土砂災害対策・治水対策の充実・強化 <small>☞主要事業4</small> | H28 当初 : 327 億円
(H27 当初 : 342 億円) |
| ・土砂災害対策の推進
・治水対策の推進 | |
| (5) 交通安全対策の推進 <small>☞主要事業5</small> | H28 当初 : 41 億円
(H27 当初 : 39 億円) |
| ・自転車安全・適正利用対策の推進 | |

<<インフラマネジメントの推進>> H28 当初 : 548 億円 (H27 当初 : 606 億円)

- | | |
|---|---|
| (6) インフラ維持管理の充実・強化 <small>☞主要事業6</small> | H28 当初 : 548 億円
(H27 当初 : 606 億円) |
| ・大阪府都市基盤施設長寿命化計画の推進 | |

※その他 (繰出金、人件費等) H28 当初 : 753 億円 (H27 当初 : 748 億円)

交通道路室の予算（H27年度補正 + H28年度当初）



■“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

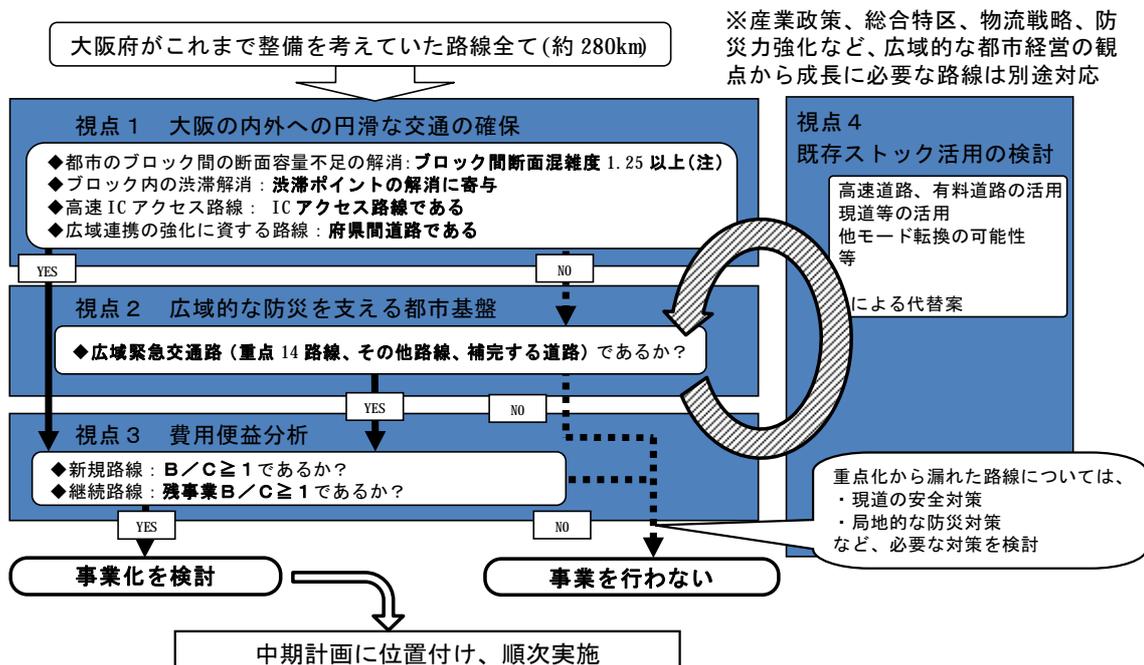
今後、概ね30年で幹線道路ネットワークを概成させ、大量更新時代に向け維持管理に投資をシフトします。

(1) 第1ステージ 大規模継続事業にメド (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）



公共交通戦略の推進

公共交通戦略の概要

■ 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）の集積を活かしつつ、「都市機能の強化」、「関西の連携強化」、「観光集客」などの観点から鉄道ネットワークの充実を図る

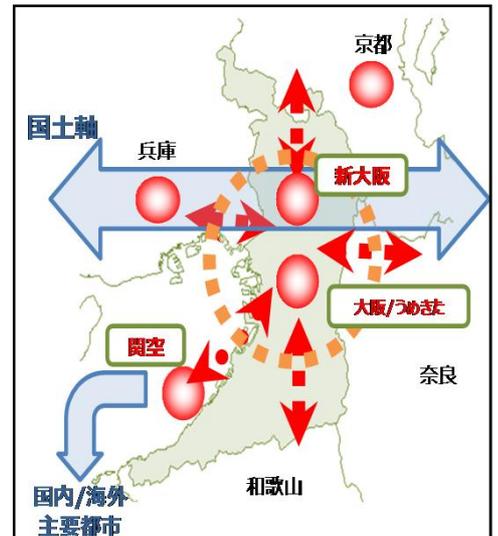
（取組みイメージ）

◆広域拠点へのアクセス性を向上

* アジアと日本各地をつなぐ関西国際空港や、大阪・関西の代表的な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を図る

◆都市間の連携強化、観光地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
- * 観光地へのアクセス性の向上を図る



◎大阪の鉄道ネットワークを形成する路線のうち、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「戦略4路線」を位置付け

《戦略4路線》

- 北大阪急行延伸
- 大阪モノレール延伸
- なにわ筋線
- 西梅田十三新大阪連絡線

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

（取組みイメージ）

<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



<利用しやすい運賃>

- ・料金負担の軽減

<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



<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



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）〔H24.3〕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	2015年度	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）	28分 42分	同左 同左	16分短縮 —	— 22分短縮
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	同左	11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 ・主要渋滞箇所対策箇所数	76% —	同左 20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	42.6km	16km追加	31km追加	
橋梁の目標管理水準の達成率	628橋	704橋	859橋	
舗装の目標管理水準（MCI）確保	約30万㎡ で未達成	同左	すべての 管理道路に おいて達成	
広域緊急交通路の 主要橋梁耐震補強達成数	274橋	345橋	397橋 (100%)	
踏切除却数（緊急対策踏切）	—	12箇所	19箇所	43箇所
年間事故死者数	201人／年	143人／年	半減	
事故危険個所の対策達成率 (H21年国指定)	15%	58%	100%	
バリアフリー特定道路整備率	71.5%	87.3%	100%	
歩道整備延長	885km	+ 13.2km	+ 50km	
無電柱化率 (無電柱化済延長／計画延長)	約25%	約33%	50%	100%
道路照明のLED化率	7%	100%	100%	

道路・鉄道

大阪府管理道路

平成26年4月1日現在

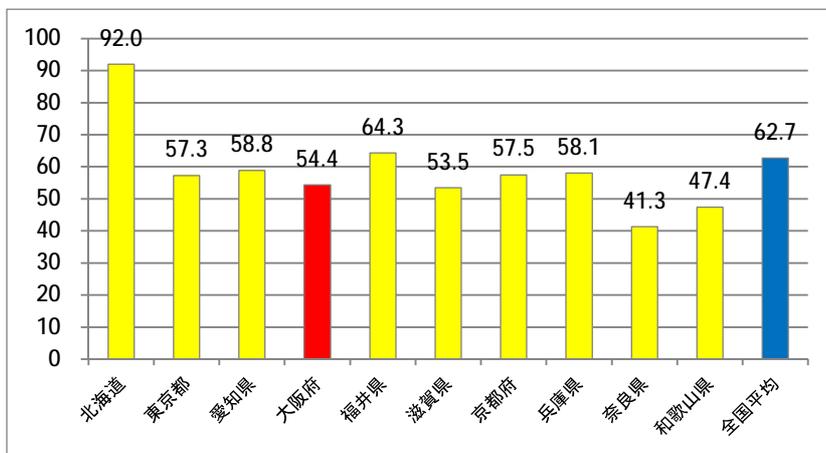
種 別	路線数	実延長 (m)	改良済		舗装済		橋梁数
			延長 (m)	率 (%)	延長 (m)	率 (%)	
一般国道	15	326,594	313,324	95.9	326,594	100.0	600
府 道	177	1,203,256	1,096,444	91.1	1,193,775	99.2	1,609
主要府道	46	668,677	625,492	93.5	662,645	99.1	1,067
一般府道	131	534,579	470,952	88.1	531,130	99.4	542
計	192	1,529,850	1,409,768	92.2	1,520,369	99.4	2,209

※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26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2015

都市計画道路

平成26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)	1,779.57	612.26	119.35	1,188.93	401.31	72.48	66.8%
大阪市内	611.31	414.76	93.47	524.49	360.38	89.51	85.8%
堺市内	273.11	154.29	20.6	202.41	119.3	17.67	74.1%
計	2,663.99	1,181.31	233.42	1,915.83	880.99	179.66	71.9%

※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

平成28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	10,768	100	昭和62年2月
堺泉北有料道路	高石市綾園～堺市平井	4.7	208	41,815	100	平成3年3月
第二阪奈有料道路	東大阪市西石切 ～奈良市宝来町	13.4 (府域3.8)	2,345 (府域1,242)	33,943	620 (西石切～壱分)	平成9年4月
南阪奈有料道路	堺市美原区～羽曳野市蔵之内	4.6	647	28,036	210	平成16年3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	6,824	620 (410)*3	平成19年5月

※1 平成26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

阪神高速道路(株)管理路線

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～北区豊崎	10.0	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		158.6	145.1

高速道路ネットワーク図

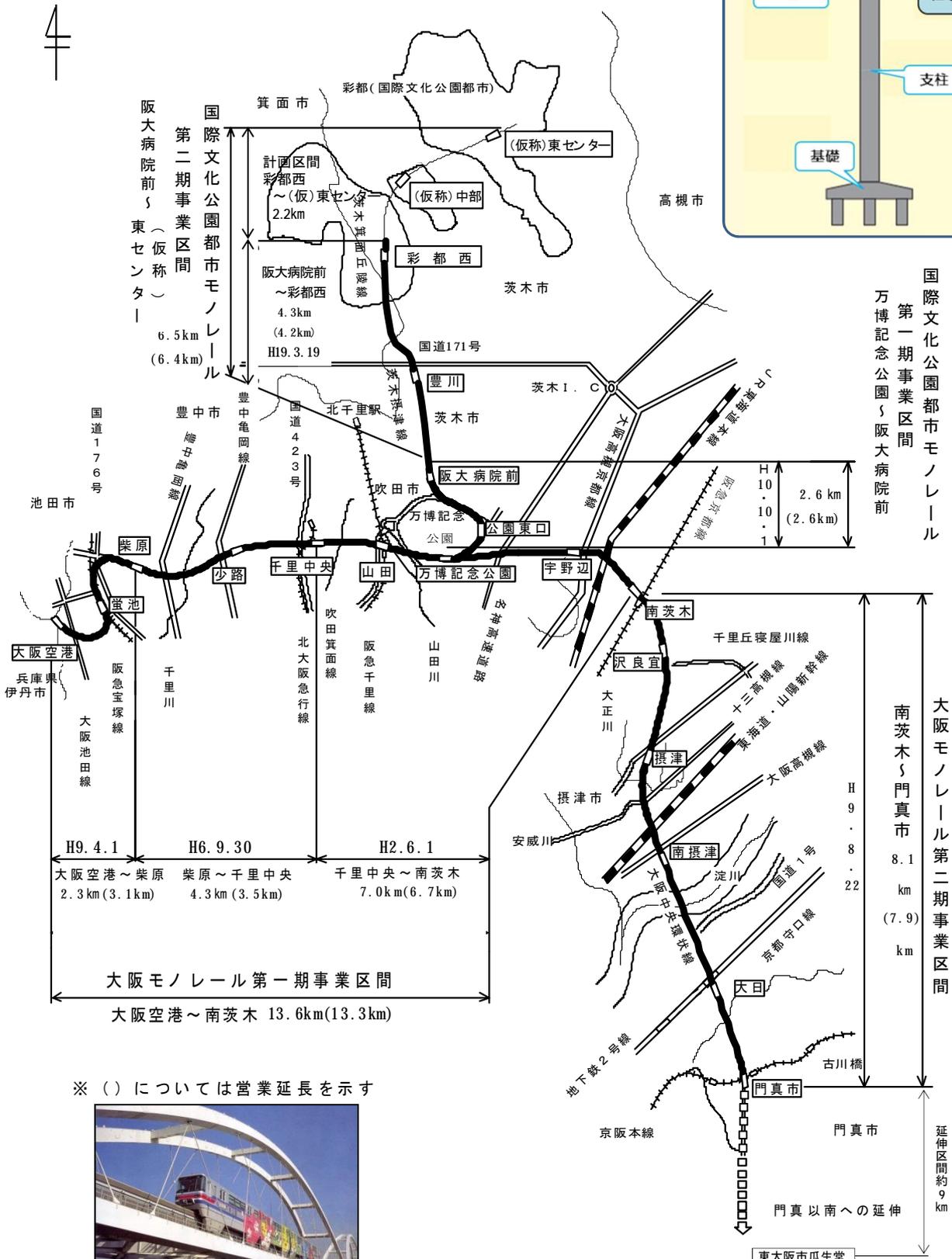
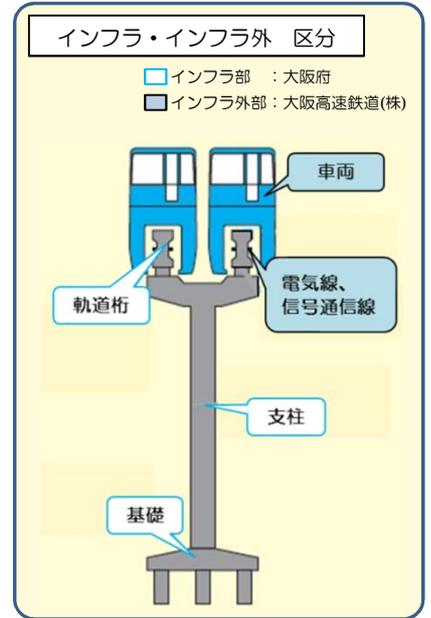


凡 例	
西日本高速	供用中 ●●●●●●
阪神高速	供用中 ●●●●●●
大阪府道路公社	供用中 ●●●●●●
その他の 有料道路等	供用中 ●●●●●●
事業主体未定	計画中 □□□□
	事業中 ●●●●●●

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（泉佐野市）など、府内13箇所40.8kmの事業を完成し、131箇所の踏切を除却しました。また、事業中路線においても28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

(平成28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、豊島駅	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28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	2
近鉄奈良線 (東大阪市)	岩江岩田駅、河内花園駅、 東花園駅	3.3	68,300	H5~H32	9 (済)	89
大阪外環状線 (東大阪市)	JR長瀬駅	2.2	19,746	H12~H29	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	79
南海本線 (泉大津市)	松ノ浜駅 泉大津駅	2.4	45,904	H8~H29	8 (済)	98
計(5路線)		17.5	295,747	—	34	—

(2) 計画中路線

(平成28年4月1日現在)

路線名 (都市名)	事業延長 (km)	年度※	踏切 除却数
阪急京都線 (摂津市)	2.1	H24	5

※社会資本総合整備計画への位置付け年度

