

## 既存計画の進捗状況

### 交通道路マスタープラン

関西圏を見据えた広域交通ネットワークの充実、強化と合わせて、道路と鉄道を一体的にとらえ、公共交通の利便性向上を図るとともに、「生活者の視点」を重視しながら、「府民や事業者との協働・連携」に積極的に取り組むため、概ね平成 37（2025）年を目標とした「目指すべき成果指標」を設定し、総合的な交通政策を推進しております。

目指すべき成果指標 事例	実績
<b>大阪の再生・発展を支える交通ネットワーク</b>	
関西圏における主要都市間の移動時間を短縮 <<道路>> ・第二京阪道路による短縮（大阪市～京都市）  <<鉄道>> ・阪神なんば線による短縮（神戸～奈良）	<<道路>> ・第二京阪道路供用（H22.3）により 大阪市～京都市：120分⇒60分 <<鉄道>> ・阪神なんば線開業（H21.3）により 神戸～奈良：88分⇒76分
渋滞の激しい交差点の通過時間を 4 割削減	約 4 割削減（H24） （※すると交差点対策実施箇所 62 箇所）
<b>安全で安心な府民生活を支える交通</b>	
《環境負荷の抑制》 NO <sub>2</sub> 、SPM の環境基準を達成	NO <sub>2</sub> 、SPM とともに達成（H24 年度末）
《防災性の向上》 広域緊急交通路の重点 14 路線 耐震性強化	橋梁耐震化完了
《防犯性の向上》 ひたたくり犯罪件数 半減（H12：10,973 件）	約 9 割減（H25：1,473 件）
《交通安全性の向上》 交通死傷事故発生件数あんしん歩行エリアで 約 2 割抑止	約 3 割抑止（H24）
《バリアフリー化の推進》 主要駅の対象地区においてバリアフリー化を推進	130 地区 190 駅（H25 年度末）

### 貨物車交通プラン

“物流”は、効率的な企業活動と便利で快適な府民生活を支えるものであり、大阪では、『貨物車交通』がその中でも重要な役割を担っています。このプランは、貨物輸送の効率化と都市環境の改善を目指して、道路整備などのハード施策と走行誘導等のソフト施策を合わせたものです。

#### ○大型トラック走行マネジメントの取組み状況

重さ指定道路の追加指定が望ましい路線を抽出しています。

	路線数	路線延長
重さ指定道路の追加指定が望ましい路線	25 路線 (10 路線)	187.4km (48.3km)

○ 内は平成 25 年度末時点

#### ○中型トラック走行マネジメントの取組み状況

交通渋滞、沿道環境、交通安全面の改善の観点から、渋滞が著しい箇所又は沿道環境が悪い箇所を整備が望ましい箇所とし、財政状況を見ながら、整備計画に盛り込むこととしています。

	路線数	箇所
一般道路ネットワークの整備が望ましい路線	10 路線：38.0km (3 路線：22.8km)	9 箇所 (3 箇所)

○ 内は平成 25 年度末時点

#### ○トラック走行マネジメントの主な連携施策の取組状況

走行誘導方策として、物流マップの検討などの取組みを行っています。