

大建 第 220 / 号
平成 20 年 11 月 6 日

国土交通省道路局長
金井 道夫 様

大阪市長
平松 邦夫



今後の道路行政についての意見・提案の提出について（回答）

平成 20 年 9 月 19 日付け国道企第 37 号にて依頼ありました標題の件につきまして、
別紙のとおり回答します。

（担当）
大阪市建設局総務部中長期計画担当
青山 （電話：06-6615-6573）

今後の道路行政についての意見・提案

平成20年10月
大阪市

今後の道路行政についての意見・提案

① 道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

(都市の道路整備・保全に対する意見・提案)

大阪市は、高密度な経済活動や国際的な集客観光施設等の集積により、関西の中核都市として、関西圏並びに我が国の経済発展に大きな役割を担っている。今後の本格的な人口減少・高齢化社会の到来や、東アジア地域の急速な経済成長など、社会経済状況の変化に的確に対応しながら我が国の国際競争力を高めていくためには、圏域の経済成長を牽引するエンジンである大都市の活力を再生し成長力を強化することが重要である。

このような大都市としての都市活動を支えていくためには、間断なく社会基盤を整備・更新していく必要があり、その中でも道路は、円滑に交通を処理するだけでなく、良好なまちなみを形成し、安全で快適な市民生活や産業活動を支える最も根幹的な社会基盤として、いつの時代も計画的な整備更新が求められている。

さらに本市では、早くから市街化が進み、道路についても一定の整備水準に達してきているものの、著しい市街化あるいは地価高騰による事業進捗の低下や、その後の財政状況の悪化に伴う公共事業の削減などにより、社会資本として十分なストックが確保できないまま成熟社会を迎えるに至っている。

加えて、大阪万博開催時を契機に大量整備した橋梁等の道路構造物が、今後一斉に更新時期を向けるため、計画的な維持保守を進めていくことが非常に重要となっている。

大阪市域における道路の具体的課題としては、広域幹線道路および都市計画街路の交通ネットワークが未完成であることや、開かずの踏切や放置自転車問題、バリアフリー化など都市的課題、安全・安心で快適な道路整備に対する市民ニーズへの対応、減少する維持管理財源を踏まえた道路保全レベルの確保などが挙げられる。

そのため今後、広域かつ総合的な視点から必要な道路については優先的・重点的な投資により整備を進め、維持・管理面を含めた持続可能な道路整備システムを構築することにより、これらの課題を解消し、市民生活や産業活動を支えていく必要があると考えている。

以上の点を踏まえ、今後の道路行政において次に示す意見を反映されるよう特段の配慮をお願いしたい。

- 関西圏の発展には、日本の物流の大動脈である国幹道とのネットワークの強化はもとより、圏域内における大都市と地方の連携が不可欠であるため、その牽引役となる**大都市の活力の再生と成長力の強化を支える都市内道路へ積極的な投資を行うこと。**

【具体事項】

- ・ 広域幹線ネットワークの整備や都市計画道路の計画的な整備など、大都市の活力の再生・成長力の強化につながる道路整備に対する国の継続的な支援
- ・ 大阪都市再生環状道路の整備など、国家レベルの施策について、国の強力な支援
- ・ 物流コスト低減や一般道路の渋滞緩和などのための高速道路料金の引き下げへの国費投入

- 開かずの踏切解消や、放置自転車問題、バリアフリー化など**喫緊に取り組むべき都市的課題について、積極的な対策を図ること。**

【具体事項】

- ・ 開かずの踏切対策など、安全・安心で快適な市民生活を支える都市基盤の整備に対する国の継続的な支援
- ・ 放置自転車問題やバリアフリー化など、喫緊の都市的課題の解消に向けた国の継続的な支援
- ・ 道路の適切かつ効率的な維持管理の実施に向けた予防保全事業に対する国の支援制度の創設

- 道路整備に必要な財源を確保するとともに、道路予算の約半分を地方の一般財源などによって賄っている**地方自治体の現状を改善し負担軽減をする必要がある。**

【具体事項】

- ・ 道路特定財源関連諸税の暫定税率を平成 21 年度以降も維持し、道路整備・保全に必要な財源を引き続き確保すること
- ・ 国道の整備及び管理に関わる国直轄事業負担金制度の見直し(地方負担の軽減)
- ・ 地方財政の実情に応じた事業制度の見直し及び弾力的な運用

- 指定都市においては、高速自動車国道を除き、**国道、府道及び市道について一体的で効率的な道路管理を行うべきである。**

【具体事項】

- ・ 指定都市の区域内における一般国道の都市計画決定、整備・管理の権限を移譲
- ・ 権限移譲に伴って必要となる財源については、税源移譲により措置

今後の道路行政についての意見・提案

②-1 地域の現状と抱える課題

(大都市の活力の再生・成長力の強化)

広域幹線道路ネットワークの整備

スーパー中枢港湾に指定された阪神港、第二滑走路の供用により24時間本格運用可能となった関西国際空港などとの広域ゲートウェイ機能強化を図り、今後整備が進む大阪駅北地区をはじめとした都市開発拠点の推進、さらには全国の主要都市との交流や物流ネットワークを構築し、大都市としての活力を再生するためには、広域幹線道路ネットワークの整備が必要である。

○現 状

- 国際競争力をもつ港湾機能
阪神港がスーパー中枢港湾指定(H16)
- 関西国際空港の拡充
第二滑走路供用(H19)⇒我が国初の「本格24時間空港」が実現

- 都心開発拠点の整備
大阪駅北地区
コスモスクエア地区
など

○課 題

「臨海部とのアクセス向上、都心北部地域の交通混雑緩和、市域を越えた関西の国際競争力の強化」が必要不可欠！

関西の活力の再生、成長力の強化、物流の効率化、広域幹線道路のネットワーク強化のために、「大阪都市再生環状道路の早期整備」が必要不可欠！



②-1 地域の現状と抱える課題

(大都市の活力の再生・成長力の強化)

都市計画道路の計画的な整備

○現状

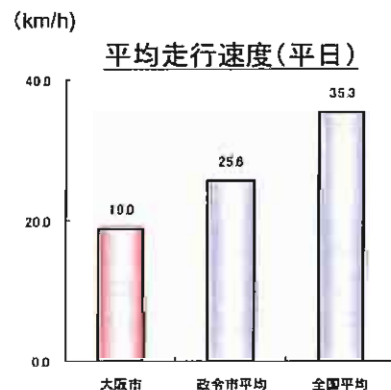
- 本市では、高度に人口・産業が集積しており、周辺地域からの通過交通の流入などによる慢性的な交通渋滞が発生しており、そのため他都市と比べて、自動車の平均速度は遅い。
- 交通渋滞は、市民生活や沿道環境に悪影響を与え、物流などの経済活動に支障をきたすばかりでなく、CO2 排出量が増すなど、様々な社会的損失の要因となっている。

大阪市における
都市計画道路の現状

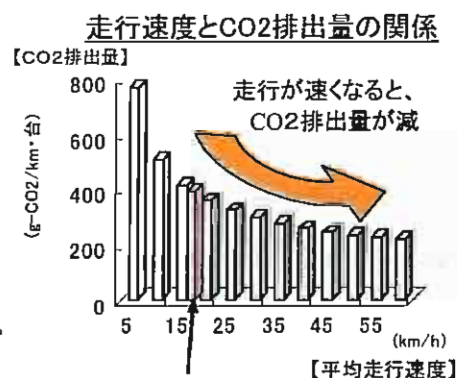
計画延長	524km
整備済延長	382km
(整備率73%)	
残延長	142km



渋滞の状況



※道路交通センサス(国土交通省)平成17年度
※「高速道路計」と「一般道路計」を足したものとす。
※政令指定都市のうち堺市、浜松市は除く



※国土交通省道路局資料

○課題

■ 幹線道路のネットワーク化

- ・ 大阪市の都市計画道路は、未だ整備途上であり、慢性的な交通渋滞の解消に向けて、道路の拡幅、新設により都市計画道路などの幹線道路を整備し、ネットワーク化を行なう必要がある。
- ・ 早期に事業効果を発現するため、完了期間宣言路線を定め、重点的に事業を実施しているが、事業中のその他改築路線や未着手路線が未だ多く残っている。
- ・ 特に渋滞の著しい交差点に対して、緊急ボトルネック対策が必要である。



都市計画道路 事業認可箇所図

○ 完了期間宣言路線
H22年度完成をめざす

- ・ 田辺出戸線
- ・ 歌島豊里線
- ・ 難波片江線
- ・ 加島天下茶屋線
- ・ 泉尾今里線
- ・ 津守阿倍野線
- ・ 北野都島線
- ・ 西淡路南方線

②-1 地域の現状と抱える課題

(大都市の活力の再生・成長力の強化)

高速道路料金の引き下げ

○現状

- 関西圏の高速道路料金は、有料道路事業者が異なるたびにターミナルチャージが課金されるなど割高感があることから、高速道路ネットワークの有効利用が妨げられており、また通過交通の都心部への流入により、交通混雑や都市環境の悪影響が生じている。
- 国の緊急経済対策のなかで、ネクスコ(旧 JH)等の高速道路料金に対しては、原油高騰対策として緊急的に料金の引下げ措置が講じられたが、阪神高速道路など都市高速道路については有効な対策がとられていない。

		ネクスコ3社	阪神高速 (料金社会実験)
平日	22時～0時	30%OFF	10%OFF
	0時～4時	50%OFF	10%OFF
休日	9時～17時	50%OFF	10%～30%OFF

国の「安心実現のための緊急総合対策」で10月から実現したネクスコ等の高速道路料金引下げと、阪神高速道路の料金社会実験による割引率には大きな差がある。

○課題

- 利用者が高速道路をより利用しやすく、またネットワーク全体を有効的に活用できるよう、弾力的な料金の運用が必要である。
- 阪神高速道路など都市部における高速道路について、物流コストの引下げを通じ市民生活や地域経済の支援に資するため、料金引下げを早急に実現することが必要である。



②-1 地域の現状と抱える課題

(喫緊に取り組むべき都市的課題)

開かずの踏切・ボトルネック踏切等の解消〈鉄道の立体交差化〉

○現状

■ 大阪市における、「開かずの踏切」は、JR阪和線の連続立体交差事業により12箇所が解消したが、現在もなお29箇所が存在している。

■ 踏切遮断により、交通渋滞や地域分断等を引き起こしている。



大阪市内の開かずの踏切箇所



踏切遮断による渋滞例



踏切による地域分断状況

○課題

・ 開かずの踏切・ボトルネック踏切等の解消〈鉄道の立体交差化〉
鉄道の連続的な高架化を実施し、交通渋滞の解消、事故の解消、まちの一体化、土地利用の促進などをめざすこととし、連続立体交差事業などを強く推進する必要がある。



連続立体交差事業 実施箇所図

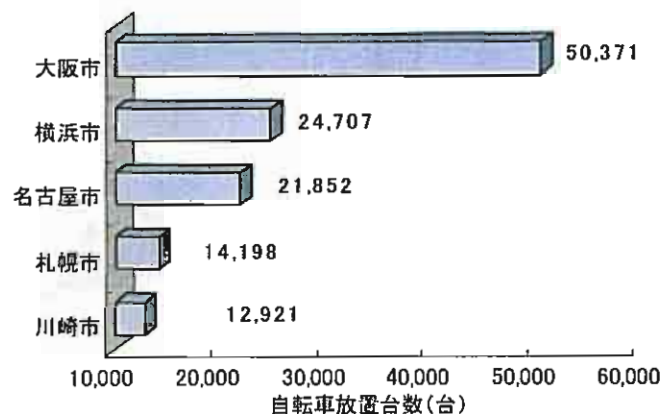
(喫緊に取り組むべき都市的課題)

放置自転車問題

○現状

■ 放置自転車は、歩行者の通行の妨げだけでなく、まちの美化や活性化の大きな障害となっている。大阪市の駅周辺における放置自転車の台数は**全国ワースト1**の現状。

そのため、鉄道駅の周辺や中心市街地における放置自転車問題は、都市における喫緊の課題となっている。



※平成19年「駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果」(内閣府)



放置自転車の状況

○課題

(市民の身近な暮らし)

・ 放置自転車の解消

鉄道駅を中心に駐輪場の整備、放置禁止区域の指定、駐輪場の有料化を、さらに進めていく必要がある。

さらに市民の方と連携した「サイクルサポーター」の取り組みなどハード・ソフトを組み合わせた対策の推進が必要である。



歩道上に設けられた有料駐輪場



放置禁止区域標識



即時撤去の状況



「サイクルサポーター」の活動

②-1 地域の現状と抱える課題

(喫緊に取り組むべき都市的課題)

道路施設のバリアフリー化(交通安全施設整備)の推進

○現状

■ 高齢化社会等に対応し、市民の誰もが安全・安心に通行できるように、道路においても歩道の段差解消や勾配修正などのバリアフリー化を進めている。

しかしながら、バリアフリー化が必要な鉄道駅が、市内に多数存在し、他都市と比べてバリアフリー化率が低い状況にある。

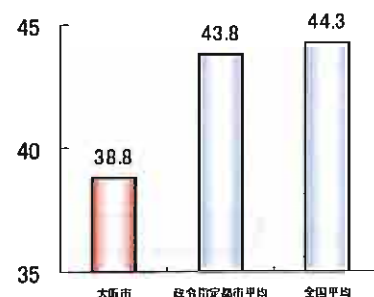


きつい勾配



大きい段差

道路のバリアフリー化率(%)



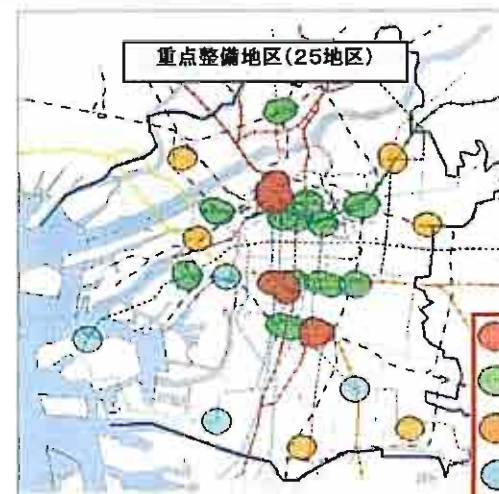
※国土交通省
H18年度達成度報告書/H19年度業績計画書



高齢者をはじめ車椅子の方などが安全・安心かつ快適に移動できない状況にある。

○課題

- 道路施設のバリアフリー化(交通安全施設整備)の推進
重点整備地区を中心に視覚障害者誘導用ブロックの設置、歩道の段差解消・勾配修正、歩道の拡幅が必要である。



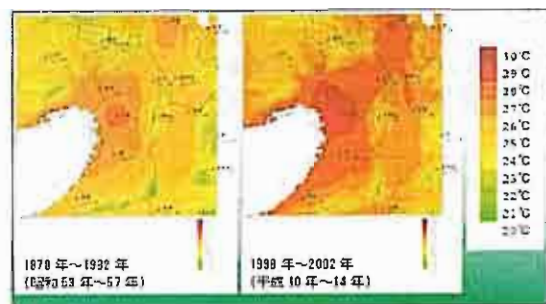
- 第一次基本構想策定地区(3地区)
- 第二次基本構想策定地区(12地区)
- 第三次基本構想策定地区(6地区)
- 第四次基本構想策定地区(4地区)

(喫緊に取り組むべき都市的課題)

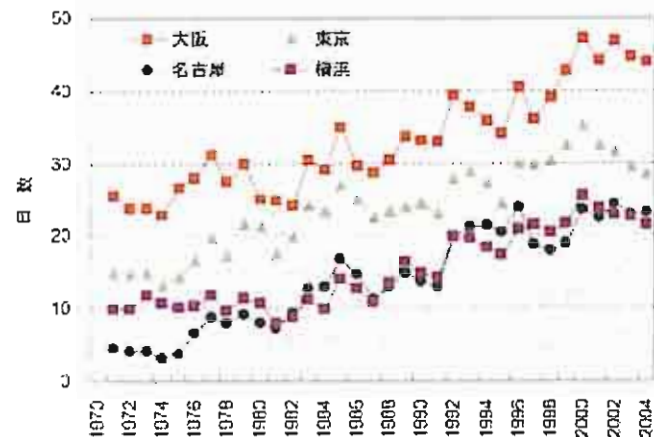
都市のヒートアイランド現象への対応

○現状

- 大阪市の 8 月の平均気温は、周辺地域より平均気温が高く、年々上昇傾向にある。さらに、熱帯夜日数が年々増加しており、大都市の中でも多い状況にある。



8月の平均気温 ※大阪市都市環境局H.P



大都市における熱帯夜日数(5年移動平均)

※大阪府環境白書2007

○課題

- ・ 都市のヒートアイランド現象への対応
舗装内に水を蓄え蒸発による冷却効果が期待できる保水性舗装を実施する必要がある。
また、地元と連携した「打ち水」を推進する必要がある。

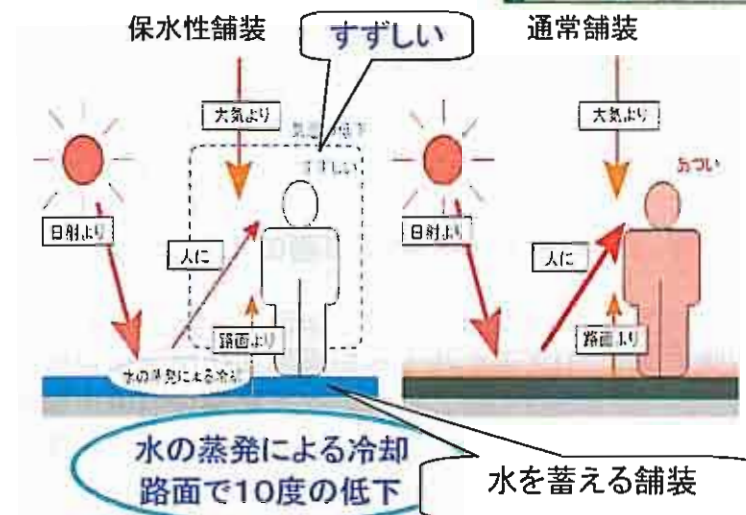
■期待される効果

路面温度で最大10度の温度低下
(気温で約1度の温度低下)

打ち水の地域イベント



■保水性舗装のイメージ図



(喫緊に取り組むべき都市的課題)

密集市街地の解消

○現状

■ 大阪市内には、約1,300haもの密集市街地が広範囲に分布しており、そこには戦前長屋等の老朽化した木造住宅や狭隘道路が多数存在し、地震等の災害発生時には、家屋の倒壊により、避難、消火・救援活動等に支障をきたすなど防災上危険性が高い状況にある。

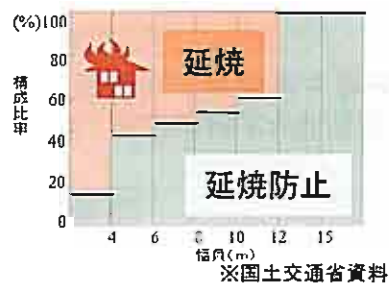


木造密集市街地の現状



○道路の幅員と延焼防止の関係

～阪神・淡路大震災における神戸市長田区の事例～
幅員12m未満の道路では延焼の危険性が高い



○課題

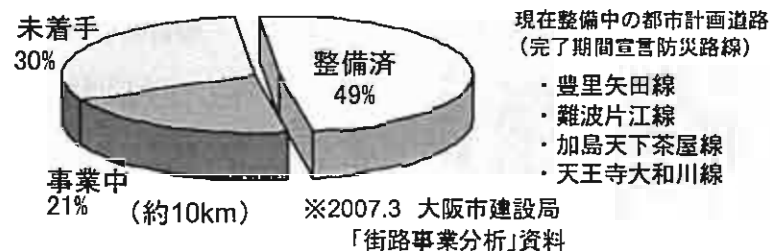
・密集市街地の解消

密集市街地内の道路整備を行うことにより、消防活動の困難な区域の解消のほか、建物の建替えの誘発により延焼防止効果が期待できる。

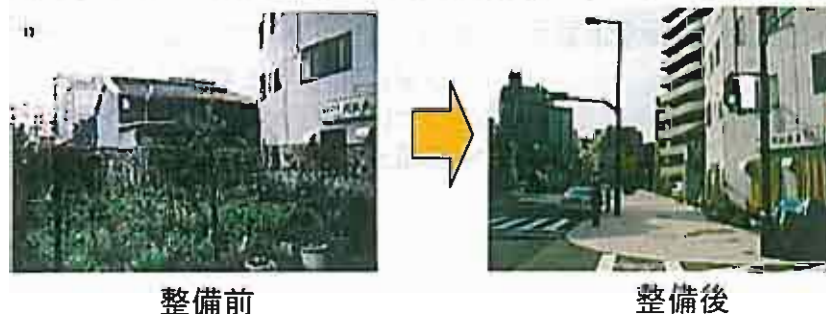
区画整理事業などの限定的・重点的实施により、良好な市街地の形成が図られる。

また、電線共同溝の整備を行い、無電柱化することで都市の防災機能を高める。

○重点密集市街地内の都市計画道路の整備率



道路の整備により沿道のマンション建設が進み耐火性も向上



②-1 地域の現状と抱える課題

(喫緊に取り組むべき都市的課題)

道路施設(橋梁)の耐震化

○現状

- 平成7年に発生した阪神・淡路大震災の教訓を踏まえ、将来に発生が予測される東南海・南海地震などの大規模地震への対応が急務となっている。



阪神・淡路大震災で倒壊した橋梁

主な耐震未対策橋梁



淀川に架かる大規模な橋梁や重要路線上の橋梁で耐震対策ができていない。



大規模地震により、広域緊急交通路が寸断される可能性あり。

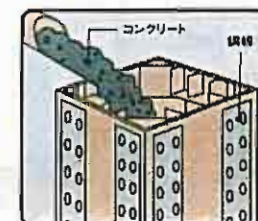
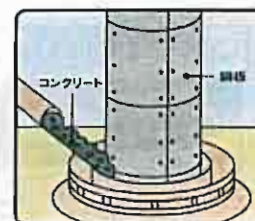
○課題

・ 道路施設(橋梁)の耐震化

地震発生時における落橋を防止し、災害発生時の救急・救援活動の支援、さらには物資の輸送や緊急輸送路の確保のため橋梁の耐震対策を早急に完了する必要がある。

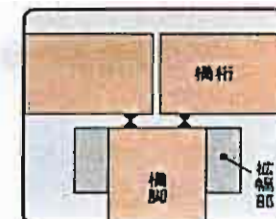
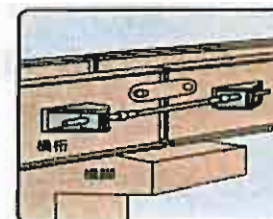
□橋脚補強

橋脚にコンクリートや鋼板を巻きたてることにより、橋脚が倒れたり、壊れたりするのを防止



□落橋防止

地震時に桁が橋脚や橋台から落橋を防ぐため、桁と桁、桁と橋台を連結させる。また、桁ののっている橋脚・橋台の台座部分をより広くして落橋を防ぐ

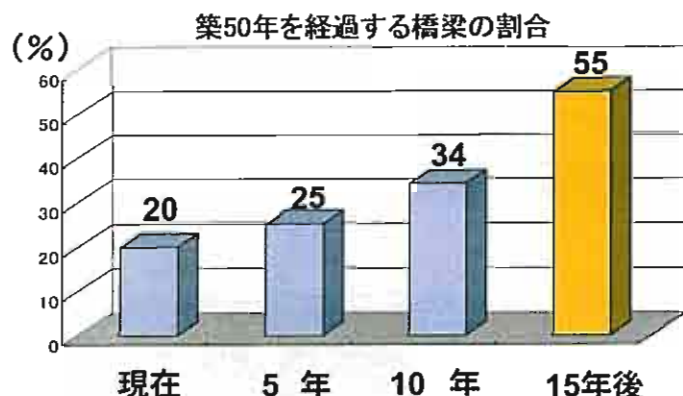


(喫緊に取り組むべき都市的課題)

橋梁における予防保全型維持管理を導入

○現状

- 大阪市では、早くから都市化が進み、道路など数多くの都市基盤の整備を進めてきた。現在、橋梁においては、763橋の管理を行っているが、今後、それらの大量更新時代が到来する。



適切な維持管理を怠り、道路施設における安全性が確保できない場合、アメリカの高速道路橋の崩落事故のように甚大な被害が発生する危険がある。



崩落した橋梁(米ミネソタ州ミネアポリス)

○課題

- ・ 橋梁における予防保全型維持管理を導入

道路施設である橋梁においては、**予防保全型維持管理を導入**し、適正な維持管理を行うことにより、長寿命化を図ることが必要である。

＜鋼桁塗装の例＞

【従来手法(事後保全)】

損傷が顕在化した段階で対策を実施



さびが広がってから塗装塗り替え

【予防保全】

損傷が顕在化する前に予防的に対策を実施



さびが広がる前にこまめに塗替

長寿命化の実現が可能となる

適正な維持管理を行うことにより

○最高齢 本町橋の事例
(橋齢95歳)

100歳を超えて長期
供用が可能

＜こまめな補修の実施＞

戦後の補修履歴

- 1959 塗装塗替
- 1968 塗装塗替
- 1979 橋梁補修
- 1982 塗装塗替
- 1996 塗装塗替



(喫緊に取り組むべき都市的課題)

道路施設の維持管理

○現状

■ 大阪市では、約3,830kmの道路を管理している。道路は舗装をはじめ、標識やアンダーパス、照明灯など様々な施設で構成され、施設量も膨大である。道路施設は日々劣化していくため、適切な保全や更新が必要である。



○課題

- ・ 道路施設の維持管理

道路施設の適切な保全や更新

調査・点検



補修・更新

日常的なパトロールによる異常の早期発見や定期的な調査・点検に努め、必要な補修・更新の実施により、道路の機能を適切に維持する。

(道路整備財源の確保)

道路の財源

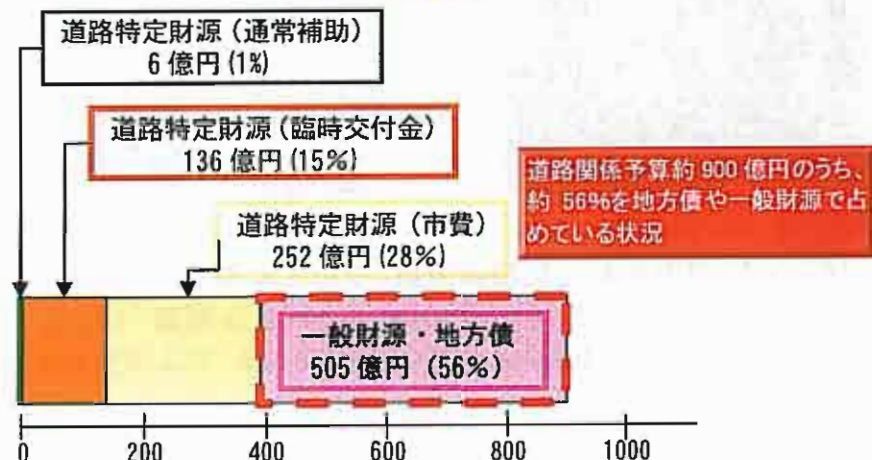
○現状

道路整備財源の不足！

～道路特定財源で賄っているのは約44%だけ～

H20年度大阪市における道路関係経費のうち、道路特定財源で賄われているのは約394億円であり、残り約56%は地方債や一般財源などで賄っている。

道路財源は今でも不足している



○課題

■ 道路特定財源の一般財源化にあたっては、これまで地方に配分されてきた以上の額を確保し、**地方が必要とする道路整備などの事業を地方の裁量で行えるよう**、自由度の高い地方税財源の充実強化を図る必要がある。

- ・ 地方が行なう道路整備に必要な財源の確保及び充実強化
(地方道路整備臨時交付金の更なる拡充を図ること)
- 国と地方の役割と負担の考え方
 - ・ 国道の整備及び管理に関わる国直轄事業負担金制度の見直し
(地方負担の軽減)
 - ・ 地方財政の実情に応じた事業制度の見直し、及び弾力的な運用
→ 大阪都市再生環状道路など、大規模な道路整備に関しては、早期整備が図れるよう国の強力な支援が必要。



今後の道路行政についての意見・提案

②-1 地域の現状と抱える課題

(一体的で効率的な道路管理)

権限委譲

○現状

- 大阪市を含む大都市では、集積性・高次性・中枢性を背景とし、相対的に高い経済成長を続け、不況期においても一貫して高い生産性を保持しており、日本社会を牽引する役割を担っている。
- しかし、必要となる権限や財源が十分に確保されていない。

○課題

国と地方の役割分担を見直す必要がある。

住民に身近な事務は、可能な限り基礎自治体が処理すべきであり、さらに道府県に比肩する高度な行政能力を有する指定都市は、真に国・道府県が担わなければならない事務以外の事務を全て担うべきと考える。

- ・ 市域内の交通計画に欠かせない道路、まちづくりや景観と密接にかかわりのある道路については、市が主体的に管理すべき
- ・ 権限移譲に伴って必要となる財源については税源移譲により措置

大阪市基本構想(平成 17 年 3 月 29 日議決)【抜粋】

■ めざすべき将来像

「めざすのは、「大阪はええとこや」と、みんなが誇りをもって言えることです。

大阪に集い、暮らし、活動する人々が、互いに人権を尊重し、将来にわたる安心を感じ、自らの夢に挑戦できるまち。

平和な社会の確立や、地球環境問題の解決などが課題となるグローバル社会の中で、世界の都市とともに持続的に発展するまち。

そんな大阪にするために、3つの都市像を掲げ、日本社会の発展をリードしてきた歴史ある大阪の蓄積を生かし、人々が互いに力をあわせ、未来を切り開いていきます。」

- アジア交流圏の拠点として都市の活気にあふれる大阪
- 人が集まり、育ち、新しいものを生み出す大阪
- 暮らしたい、訪れたい、魅力あふれる大阪

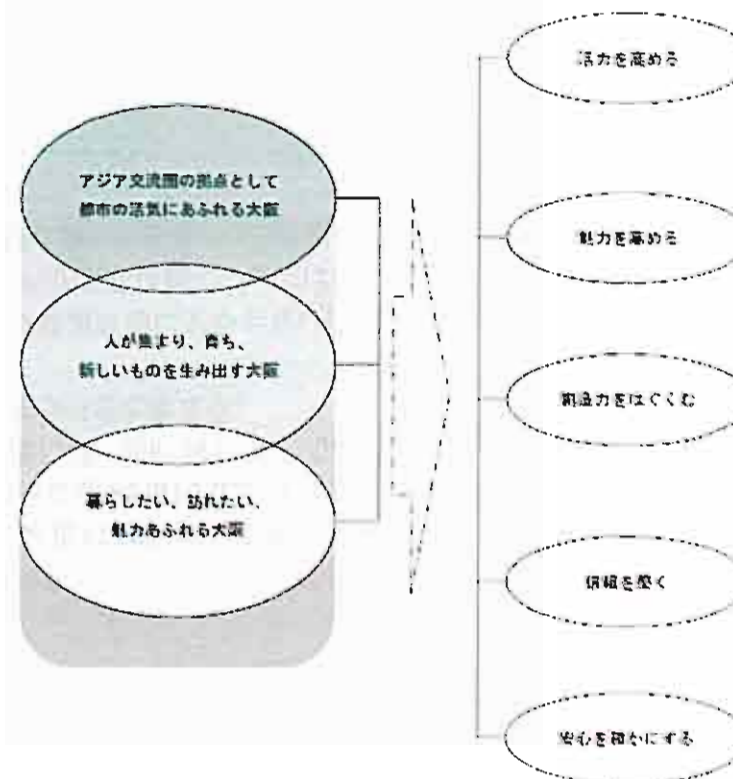
大阪市基本計画 2006～2015(平成 17 年 12 月策定)【抜粋】

■ 政策の方向

社会経済環境の変化をふまえ、大阪に集い、暮らし、活動する人々が、「大阪はええとこや」と誇りをもって言えるまちをめざし、次のとおり政策の方向を定めている。

- 活力を高める 内外をつなぐ交通拠点としての機能を向上させる
都市内における移動の利便性を向上させる など
- 魅力を高める 魅力ある景観やうおいを感じる空間を創出する など
- 想像力をはぐくむ 創造的で実践的な教育・研究機能を強化する など
- 信頼を築く 健やかな生活を実現する など
- 安心を確かにする 地球温暖化を防止し、ヒートアイランド現象を緩和する
自然災害に対する安全性を高める など

大阪市基本構想…………… 政策の方向……………



③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

○その他

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
・大都市の活力の再生・成長力の強化 ・喫緊に取り組むべき都市的課題	淀川左岸線の整備 完了期間宣言路線の整備 代表路線：歌島豊里線 外 7 路線 連続立体交差事業 代表事例：阪急京都線・千里線	関西の国際競争力を高める。 ■ 大阪港を中心とした物流を効率化し、スーパー中枢港湾の国際物流拠点としてのポテンシャルを高めていく。 ■ 各方面を幹線道路で直結し、大阪駅北地区やコスモスクエア地区などの企業立地促進等による経済活性を図る。 慢性的な渋滞の解消 ■ 各方面から都心部に流入する慢性的な渋滞を解消する。 道路ネットワークの構築・強化による円滑な交通を確保する。 ■ 良好な市街地の形成を図り、安全で快適な都市生活と機能的な都市活動に寄与する。 ■ 踏切による交通渋滞や踏切事故が解消するほか、騒音、排気ガス等道路環境が改善する。 ■ 高架下空間や鉄道用地跡を自転車駐車場や地域集会所など多目的に利用することにより周辺市街地活性化に寄与する。 ■ まちの分断が解消され、市街地の一体化や土地利用の促進が図れる。 ■ 側道整備により、地域の生活環境や利便性が向上する。 ■ 鉄道の安全性の増大、踏切経費の節減等がもたらされる。	

今後の道路行政についての意見・提案

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

○重点事項	○代表事例	○ 期待する効果や評価等	○その他
・喫緊に取り組むべき都市的課題	放置自転車対策 駅周辺における放置自転車台数 【約5万台】 ・ 自転車駐車場の整備 ・ 放置自転車撤去の実施 ・ 啓発指導等 道路施設のバリアフリー化 梅田地区外 23 地区 都市のヒートアイランド現象への対応 保水性舗装 地元と連携した「打ち水」の実施	放置自転車の削減により、安全で快適な歩行者空間などが確保される。 ■ 駅から病院などの施設を結ぶ道路を、車いすの方や高齢者等が、安全・安心かつ快適に移動できる。 ■ 歩道の段差の解消や勾配の改善のため、視覚障害者をはじめ誰もが安心して歩くことが可能になる。 ヒートアイランド現象の原因の一つであると言われている路面温度の改善を図る。 ■ 路面温度で最大10度の温度低下 (気温で約1度の温度低下)	

今後の道路行政についての意見・提案

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

大阪市

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他										
・喫緊に取り組むべき都市的課題	完了期間宣言防災路線 代表事例:加島天下茶屋線 外 3 路線 道路施設の耐震化 長柄橋外 20 橋(H19 年度末) 道路施設の維持管理 大阪市管理の橋 (平成 19 年 4 月 1 日現在) <table><tr><td>認定管理橋数</td><td>763 橋</td></tr></table> 大阪市管理の道路 (平成18 年 4 月 1 日現在) <table><tr><td>路線数</td><td>11,836</td></tr><tr><td>延長</td><td>3,838km</td></tr><tr><td>面積</td><td>36,824 千 m2</td></tr><tr><td colspan="2">高速道路・国道指定区間は除く</td></tr></table>	認定管理橋数	763 橋	路線数	11,836	延長	3,838km	面積	36,824 千 m2	高速道路・国道指定区間は除く		消防活動の困難な区域の解消及び災害時の被害の軽減を図る。 災害発生時の緊急車両の通行や物資の輸送を確保し、災害時の都市防災性の向上を図る。 ■ 円滑で安全な交通を確保する。 ■ 道路という重要な社会資本を良質な状態で後世に引き継ぐ。	
認定管理橋数	763 橋												
路線数	11,836												
延長	3,838km												
面積	36,824 千 m2												
高速道路・国道指定区間は除く													