

基本目標3 「潤い・快適・活力」のにぎわいのまち

分野別政策9 地域経済活力や生活利便性を高める都市基盤づくりとマネジメント

施策 No. 28 道路基盤の整備

10年後のめざす姿

市内道路網及び広域道路網が整備され、市内外のネットワークが強化されるとともに、誰もが安心して移動できる道路環境が構築されています。

住みよさ指標	当初	単位	実績値の推移					目標値 (H37)	評価	
			H28	H29	H30	H31	H32			
1 「道路や橋などの交通網」に関する市民満足度	14.4	%	目標値	15.0	15.6			17.5	20.0	↘
			実績値	12.7						
2 アドプト・ロード・プログラム団体数(府+市)	26	団体	目標値	27	29			27	29	○
			実績値	28						
3 アドプト・ロード・プログラム団体数(市)	12	団体	目標値	13	15			13	14	○
			実績値	14						
4 緊急交通路等の橋梁の耐震化率	20.0	%	目標値	20.0	24.5			30.0	39.0	○
			実績値	20.0						
5 舗装修繕計画の補修率	3.0	%	目標値	4.7	6.4			11.0	19.0	○
			実績値	4.7						

総合評価	住みよさ指標の状況
<b>B</b>	<p>道路や橋梁などの維持補修については、短期的目標はほぼ達成しているが、長期的な視点からみると目標達成には国からの補助金の増減に左右されるところが大きく、今後減額の傾向にあり、早期の達成は難しいと見込まれる。</p> <p>市内道路網及び大阪南部高速道路をはじめとする広域道路網のネットワーク形成には、国、府や近隣市町村などの支援が不可欠であることから、定期的な要望活動や近況報告などを地道に行い、更なる安心・安全な道路環境の構築をすすめていく。</p> <p>アドプト・ロード・プログラム団体数においては、H32年の目標値を上回る実績を残せた。</p>
	<p><b>施策を構成する事業の状況</b></p> <p>大阪河内長野線は平成28年8月に大阪府都市整備中期計画(案)に位置付けされ、事業の方向性が示された。</p> <p>大阪南部高速道路の事業化促進は、大阪府知事に取り組み状況を説明し国土交通大臣に要望書を提出した。</p> <p>うじの大橋の補修補強工事や市道の舗装修繕など計画どおり行った。</p>

これまでの取り組み	<p>国道371号バイパスや大阪河内長野線、堺市方面へのアクセス道路などの道路網整備について、府や関係市との調整を行ってきた。</p> <p>大阪南部高速道路事業化促進協議会を平成27年12月に設立し、現在15市町村が構成団体になる。国土交通省や府などに事業説明や要望活動を行った。</p> <p>長寿命化計画に基づき、国の補助金を活用し橋梁や道路舗装修繕等を行ってきた。</p> <p>市民との協働によるアドプト・ロード制度を周知、啓発活動を行い、道路環境の美化を図ってきた。</p>
課題 (めざす姿との差)	<p>大阪河内長野線に関連する面整備や堺市道の拡幅などにかかるスケジュールが不明確である。</p> <p>大阪南部高速道路に関する要望活動が早期に具現化することが難しい。</p> <p>市税や国の補助金などの歳入面が減少し、高度経済期に造られた橋梁や道路が更新時期を迎え、修繕箇所が増加する状況のなかで、優先順位づけが必要である。</p> <p>アドプト・ロード実施団体で会員の高齢化で会員数の減少化となり、活動に支障をきたすおそれがある。</p>
今後の方向性	<p>大阪河内長野線、堺市方面へのアクセス道路などの道路網整備について、府や関係市との調整を行っていく。</p> <p>大阪南部高速道路に関連する予算が確保されるよう関係機関に働きかけていく。</p> <p>国の補助金を積極的に導入し、中長期的な長寿命化計画から適正な維持管理を図っていく。</p> <p>アドプトロード実施団体の活動実態を把握し、活動内容を精査し、活動に支障が出ない実施団体の確保に努める。</p>