

## 国・府における交通関連計画等の概要(抜粋)

### 理念・指針

南部大阪都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(都市計画マスタープラン)

大阪府交通道路マスタープラン

公共交通戦略～利用しやすい公共交通を目指して～

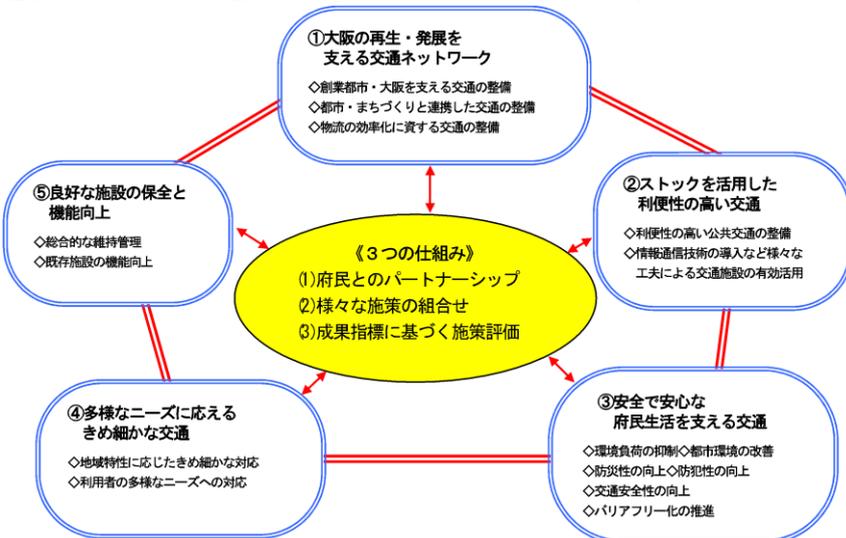
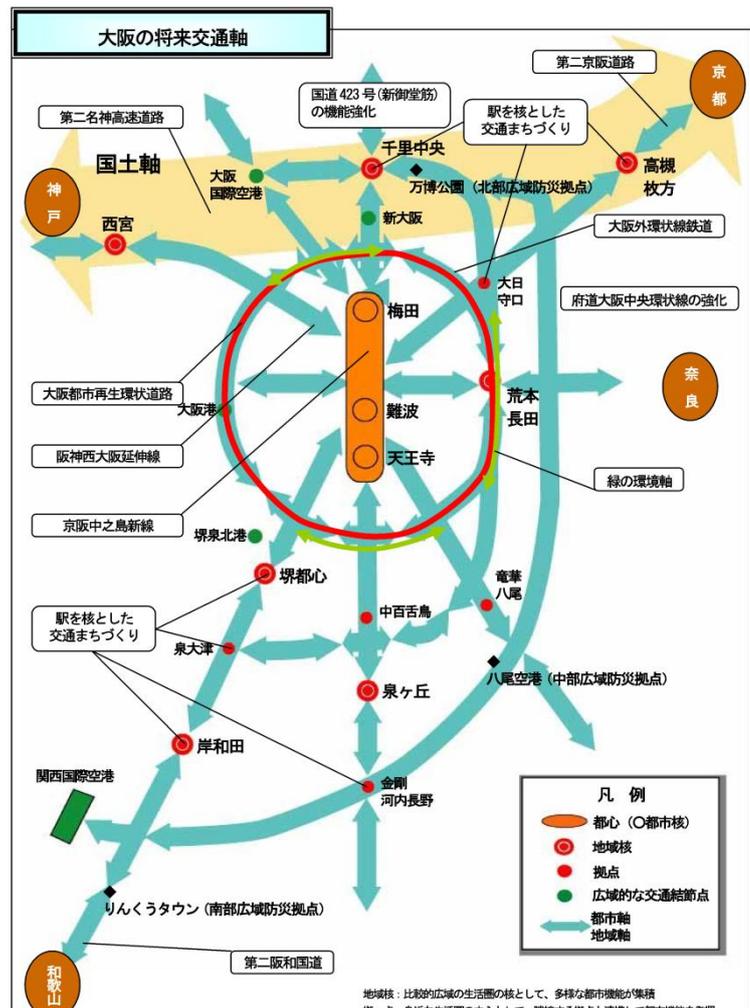
### 新たな施策

鉄道沿道まちづくりガイドライン

計画名	南部大阪都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(都市計画マスタープラン)(平成23年3月)			
計画期間	2011～2020			
概要	<p>(1)都市づくりの将来像と基本方針</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本マスタープランでは、「大阪府国土利用計画(第四次)」の基本理念を踏まえつつ、当計画の「土地利用の将来像」を「都市づくりの将来像」とし、「土地利用の基本方針」を「都市づくりの基本方針」と位置づけている。(下図)</li> </ul> <div style="border: 1px solid green; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center; background-color: #008000; color: white; border-radius: 15px; padding: 5px;">土地利用の基本理念</p> <div style="border: 1px solid orange; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <ul style="list-style-type: none"> <li style="width: 50%; text-align: center;">● 大阪の特性・魅力を活かした土地利用</li> <li style="width: 50%; text-align: center;">● 人と自然が共生する土地利用</li> <li style="width: 100%; text-align: center;">● 多面的な価値を活かした土地利用(民有地の公益的な利用=セミパブリック)</li> </ul> </div> </div> <div style="border: 1px solid green; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center; background-color: #008000; color: white; border-radius: 15px; padding: 5px;">土地利用の将来像 ⇒ 「都市づくりの将来像」に</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin: 10px 0;"> <div style="border: 1px solid orange; padding: 5px; text-align: center;">にぎわい・活力ある大阪</div> <div style="border: 1px solid orange; padding: 5px; text-align: center;">みどり豊かで美しい大阪</div> <div style="border: 1px solid orange; padding: 5px; text-align: center;">安全・安心な大阪</div> </div> </div> <div style="border: 1px solid green; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center; background-color: #008000; color: white; border-radius: 15px; padding: 5px;">土地利用の基本方針 ⇒ 「都市づくりの基本方針」に</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 33%; padding: 5px; vertical-align: top;"> <p>①国内外から多様な企業や人が集まる都市の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広域交通ネットワークの強化</li> <li>・次世代産業の誘致・集積の促進</li> <li>・観光資源を活かしたまちづくり</li> </ul> <p>②集約・連携型都市構造の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道駅勢圏のコンパクトシティ化</li> </ul> </td> <td style="width: 33%; padding: 5px; vertical-align: top;"> <p>①みどり豊かで環境負荷の少ない都市・地域づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・みどりの拠点・軸の保全・創出</li> <li>・低炭素型の都市づくり・地域づくり</li> </ul> <p>②健全な生態系・水循環の構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・エコジカルネットワークの形成</li> <li>・健全な水循環の構築</li> </ul> <p>③地域資源を活かした美しい景観の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域固有の景観の保全・形成</li> </ul> </td> <td style="width: 33%; padding: 5px; vertical-align: top;"> <p>①誰もが暮らしやすい生活環境の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・歩いて暮らせる快適な生活環境の形成</li> <li>・ユニバーサルデザインの配慮</li> </ul> <p>②災害に強い都市・地域づくりの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・災害リスクの低減(洪水・地震等)</li> <li>・円滑な救援・救助に向けた整備</li> </ul> </td> </tr> </table> <p style="text-align: center; margin: 10px 0;">+</p> <div style="border: 1px solid orange; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px auto; width: fit-content;">多様な主体との連携・協働による地域づくり</div> </div> <p>(2)都市施設の整備及び市街地開発事業に関する方針 ～真に必要な施設を整備します～</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>将来の人口減少や地球環境問題への対応等を踏まえ、<u>人流は主として「公共交通」に転換し、物流は主として「自動車交通」による対応</u>を進める。</li> </ul> <p>①交通施設に関する今後の方針</p> <p>〈都市高速鉄道等〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自動車から公共交通の利用に転換するため、公共交通の利便性を向上させ、併せてモビリティマネジメント等を実施することにより公共交通の利用促進を図る等、<u>公共交通を中心としたまちづくりを促進</u>する。</li> <li>バスによる公共交通機能の維持が困難となることが予測される地域においては、<u>デマンドバス等も含めたバスサービスのあり方を検討</u>することが必要である。</li> <li>都市交通の安全性の確保と円滑化を図るため、<u>南海本線、高野線等の連続立体交差事業やJR 阪和線の立体交差事業を推進</u>する。</li> <li>関西国際空港へのアクセス強化を図るための検討と併せて、広域的な観点から近畿地方交通審議会答申第8号(平成16年10月)も踏まえ、<u>既存の鉄道路線等を連絡する公共交通ネットワーク充実のための検討</u>を進める。</li> </ul>	<p>①国内外から多様な企業や人が集まる都市の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広域交通ネットワークの強化</li> <li>・次世代産業の誘致・集積の促進</li> <li>・観光資源を活かしたまちづくり</li> </ul> <p>②集約・連携型都市構造の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道駅勢圏のコンパクトシティ化</li> </ul>	<p>①みどり豊かで環境負荷の少ない都市・地域づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・みどりの拠点・軸の保全・創出</li> <li>・低炭素型の都市づくり・地域づくり</li> </ul> <p>②健全な生態系・水循環の構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・エコジカルネットワークの形成</li> <li>・健全な水循環の構築</li> </ul> <p>③地域資源を活かした美しい景観の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域固有の景観の保全・形成</li> </ul>	<p>①誰もが暮らしやすい生活環境の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・歩いて暮らせる快適な生活環境の形成</li> <li>・ユニバーサルデザインの配慮</li> </ul> <p>②災害に強い都市・地域づくりの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・災害リスクの低減(洪水・地震等)</li> <li>・円滑な救援・救助に向けた整備</li> </ul>
<p>①国内外から多様な企業や人が集まる都市の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広域交通ネットワークの強化</li> <li>・次世代産業の誘致・集積の促進</li> <li>・観光資源を活かしたまちづくり</li> </ul> <p>②集約・連携型都市構造の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道駅勢圏のコンパクトシティ化</li> </ul>	<p>①みどり豊かで環境負荷の少ない都市・地域づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・みどりの拠点・軸の保全・創出</li> <li>・低炭素型の都市づくり・地域づくり</li> </ul> <p>②健全な生態系・水循環の構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・エコジカルネットワークの形成</li> <li>・健全な水循環の構築</li> </ul> <p>③地域資源を活かした美しい景観の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域固有の景観の保全・形成</li> </ul>	<p>①誰もが暮らしやすい生活環境の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・歩いて暮らせる快適な生活環境の形成</li> <li>・ユニバーサルデザインの配慮</li> </ul> <p>②災害に強い都市・地域づくりの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・災害リスクの低減(洪水・地震等)</li> <li>・円滑な救援・救助に向けた整備</li> </ul>		

計画名	南部大阪都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(都市計画マスタープラン)(平成23年3月)
計画期間	2011~2020
概要	<p>近畿地方交通審議会答申第8号(一部抜粋)</p> <p>&lt;参考&gt;関連する計画</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大阪府都市基盤整備中期計画(案)(H17.3)(アクションプログラム H18.11改訂)【改定中】</li> <li>・貨物車交通プラン(H21.3)</li> <li>・するっと交差点対策(案)(H15.3)</li> <li>・大阪府交通安全計画(H18.6)</li> <li>・近畿地方交通審議会答申第8号(H16.10)等</li> <li>・大阪府交通道路マスタープラン(H16.3)</li> <li>・大阪府歩道整備計画(案)(H14.12)</li> <li>・大阪府無電柱化推進計画(案)(H16.4)</li> </ul> <p>&lt;道路&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大阪都市再生環状道路(阪神高速大和川線)や府県間連絡道路の整備を進めます。</li> <li>・高速道路ネットワークの有効な活用を図るため、<b>ハイウェイ・オーソリティ構想の実現に向けての検討</b>を引き続き実施します。</li> <li>・渋滞緩和・解消を図るため、バイパス整備や交差点改良等により、<b>効率的なネットワークを形成</b>します。</li> <li>・歩行者の安全・安心を確保するため、<b>歩行者・自転車走行空間の確保やバリアフリー化等を実施</b>します。</li> </ul>

計画名	南部大阪都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(都市計画マスタープラン)(平成23年3月)
計画期間	2011～2020
概要	<p>&lt;空港&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国土交通省成長戦略の具体策が早期に示され、<b>関西国際空港が、首都圏空港と並ぶ国際拠点空港となるよう、国への働きかけ</b>などに努めます。</li> </ul> <p>&lt;港湾&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>堺泉北港においては、阪神港としてコンテナ海上輸送における西日本の内航ハブ港を目指すうえで、<b>内航定期航路網の充実・強化</b>に取り組むとともに、<b>大阪港、神戸港との連携の強化</b>を図っていきます。</li> <li>阪南港では、<b>事業用地への企業誘致</b>を進め、引き続き、利用促進に努めます。</li> </ul> <p>②市街地開発事業に関する今後の方針</p> <p>&lt;既成市街地の再生、防災性の向上&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>主要鉄道駅周辺部における都市機能等の再生(<b>岸和田市岸和田駅周辺地域</b>等)</li> <li>都市居住の推進(和泉市和泉府中駅東第一地区等)</li> <li>交通結節点(駅前広場等)の整備(和泉市和泉府中駅東第一地区等)</li> <li>密集市街地の整備(堺市新湊地区、<b>岸和田市東岸和田駅東地区</b>等) 等</li> </ul> <p>&lt;都市拠点の形成など広域的なにぎわいづくり&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>都市再生緊急整備地区の整備</li> <li>りんくうタウンの整備 等</li> </ul> <p>&lt;幹線道路沿道等のまちづくり&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>阪神高速大和側線等の沿道まちづくり 等</li> </ul> <p>&lt;多角化する居住ニーズへの対応と産業集積の促進&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>阪南スカイタウン、トリヴェール和泉の整備 等</li> </ul> <p>&lt;都市的土地利用と農地が調和したまちづくり&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>岸和田丘陵地区</b> 等</li> </ul> <p>&lt;府有施設跡地等、公共施設跡地の活用と促進&gt;</p> <p>③都市計画施設等の見直しに関する今後の方針</p> <p>&lt;長期未着手の都市計画道路について&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>長期未着手の都市計画道路については</b>、ネットワーク機能や市街地形成機能、都市防災機能等を考慮した「必要性」や時間軸の観点からの「実現性」について総合的に検証を行った上で、別途定める基本方針に基づき、<b>見直し</b>を進める。</li> <li>今後、都市計画道路見直しの結果を踏まえ、具体的路線について変更・廃止を含めた都市計画変更の手続きが必要となる。</li> <li>なお、市町村においては、市町村マスタープランとの整合を図る必要が生じる場合がある。</li> </ul> <p>&lt;公園・緑地・墓園について&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>公園・緑地・墓園については絶対量が不足</b>しているものの、「都市のみどり」という観点では、鎮守の森など既存のみどりや港湾緑地など他の方法により創出されたみどりが一体的に評価されていない。</li> <li>そのため、都市計画公園・緑地・墓園だけでなく、施設緑地や地域制緑地等を一体的に評価する仕組みについて検討する。</li> </ul> <p>&lt;土地区画整理事業について&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>土地区画整理事業については</b>、民間による開発が行われた結果、<b>部分的に未整備状態となっている残区域について整備手法を検討</b>する。</li> <li>併せて、計画どおりに事業を実施した場合に確保される区画道路や公園緑地について検証したうえで、見直しを進める。</li> </ul>

計画名	大阪府交通道路マスタープラン
計画期間	2004～2025
概要	<p>(1) 概要</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>大阪府道路整備長期計画(レインボー計画 21(昭和 62 年策定))の進捗や社会情勢の変化を踏まえ、大阪のみならず、関西圏の再生・発展に貢献する今後の道路整備や鉄道、バスなどの公共交通のあり方など「総合的な交通政策」の方針を提示するもの。</li> </ul> <p>(2) 将来像</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>大阪の活力と豊かな生活を支える総合的な交通</b>        &lt;今後の交通政策の「5つの施策方向」および「3つの仕組み」&gt;</li> </ul>  <p>&lt;大阪の将来交通軸&gt;</p>  <p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>都心 (〇都市核)</li> <li>地域核</li> <li>拠点</li> <li>広域的な交通結節点</li> <li>都市軸</li> <li>地域軸</li> </ul> <p>地域核：比較的広域の生活圏の核として、多様な都市機能が集積        拠点：身近な生活圏の中心として、隣接する拠点を連携して都市機能を発揮</p>

計画名	大阪府交通道路マスタープラン
計画期間	2004～2025
概要	<p>(3) 今後の交通政策の「5つの施策方向」</p> <p>施策方向－1 大阪の再生・発展を支える交通ネットワーク</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・府内のあらゆる都市活動を支え、都市の骨格形成やまちづくりを先導する道路や鉄道などの交通施設を充実・強化することにより、大阪の再生・発展を実現する。</li> </ul> <p>① 創業都市・大阪を支える交通の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・機能的な交通ネットワークの形成</li> <li>・慢性的な交通渋滞の解消</li> </ul> <p>② 都市・まちづくりと連携した交通の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・機能集約型都市構造の形成</li> </ul> <p>③ 物流の効率化に資する交通の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・効率的な物流のシステムの構築</li> </ul> <p>&lt;成果指標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都心部の通過交通を削減し、渋滞緩和と環境改善を図る。</li> <li>・主要都市間をはじめとする <b>関西圏内の移動時間短縮</b> を図る。</li> <li>・ <b>交差点通過時間の短縮</b> を図り、慢性的な交通渋滞を改善する。</li> <li>・地域の交通特性を踏まえ、 <b>自動車交通と公共交通の利便性</b> を高める。</li> </ul> <p>施策方向－2 ストックを活用した利便性の高い交通</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通需要マネジメント(TDM)施策の推進など、府民や事業者との協働のもと、既存の交通施設を有効活用することにより、公共交通と自動車交通が調和した円滑で効率的な交通体系を形成する。</li> </ul> <p>① 利便性の高い公共交通の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅へのアクセス性の改善</li> <li>・乗継ぎ利便性の向上</li> </ul> <p>② 情報通信技術の導入など様々な工夫による交通施設の有効活用</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高度道路情報システム(ITS)の導入</li> </ul> <p>&lt;成果指標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・様々な TDM 施策を推進し、 <b>駅へのアクセス時間を短縮</b> する。</li> <li>・高速道路における料金所での渋滞を解消する。</li> </ul> <p>施策方向－3 安全で安心な府民生活を支える交通</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・環境の改善や防災・防犯などに資する交通の整備を推進することにより、安全で安心な府民生活を実現する。</li> </ul> <p>① 環境負荷の抑制</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・機能的な交通ネットワークの構築(再掲 施策方向－1)</li> <li>・慢性的な交通渋滞の解消(再掲 施策方向－1)</li> <li>・TDM 施策による公共交通の利用促進(再掲 施策方向－2)</li> <li>・低公害車の普及促進</li> </ul> <p>② 都市環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「緑の環境軸」の形成</li> <li>・自動車騒音の低減</li> </ul> <p>③ 防災性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広域緊急交通路の耐震性強化</li> <li>・木造密集市街地などにおける道路の整備</li> </ul> <p>④ 防犯性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・街頭犯罪等の抑止</li> </ul> <p>⑤ 交通安全性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事故の抑制</li> </ul> <p>⑥ バリアフリー化の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道等のバリアフリー化の推進</li> </ul>

計画名	大阪府交通道路マスタープラン
計画期間	2004～2025
概要	<p>〈成果指標〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大気環境(NO2、SPM)における環境基準の達成を図る。</li> <li>・沿道騒音における環境保全目標の達成を図る。</li> <li>・<b>広域緊急交通路重点 14 路線の全て(延長 353.3 km)において耐震性強化</b>を図る。</li> <li>・密集市街地アクションエリアの不燃領域率を 40%に向上させる。</li> <li>・ひたたくり発生件数(認知件数)の低減を図る。</li> <li>・死傷事故の発生を抑止する。</li> <li>・主要駅全てにおいてバリアフリー化を図る。</li> </ul> <p>施策方向－4 多様なニーズに応えるきめ細かな交通</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の特性やさまざまな利用者のニーズに応じた、よりきめ細かな交通の整備を推進することにより、個性豊かなまちづくりを先導する。</li> </ul> <p>①地域特性に応じたきめ細かな対応</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の歴史や文化に根ざした道路整備の推進</li> </ul> <p>②利用者の多様なニーズへの対応</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・生活者の視点に立った交通施策の展開</li> </ul> <p>〈成果指標〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「地域の魅力・顔づくりプロジェクト」を府下全駅に拡大し、府民の多様なニーズに応える。</li> <li>・アドプト・ロード・プログラムなどへの府民参加を 10 万人以上に拡大する。</li> <li>・乗降客数の多い主要駅周辺地域などを中心に、48 優先地区において、延長約 80km の無電柱化を進める。</li> </ul> <p>施策方向－5 良好な施設の保全と機能向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通施設の総合的な維持管理や既存施設の機能向上などを推進することにより、府民共通の財産として、より良好な状態で次世代に引き継いでいく。</li> </ul> <p>①総合的な維持管理</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ライフサイクルコストの縮減</li> <li>・IT の活用による維持管理の効率化</li> </ul> <p>②既存施設の機能向上</p> <p>〈成果指標〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・<b>道路施設の適正な保全</b>により、将来にわたって安全で安心して通行・利用できるようにする。</li> </ul> <p><b>(4) 施策展開にあたっての新たな「3つの仕組み」</b></p> <p>仕組み－1 府民との新たなパートナーシップの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通に関する課題やその解決に有効な取り組みなどの情報を積極的に提供するとともに、モニター制度の活用や社会実験への参画などを通じて、その効果を実感してもらうことにより、府民や事業者との連携を深めていく。</li> </ul> <p>仕組み－2 様々な施策の組み合わせ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の実情に即した効率的、効果的な対応を図るため、多様な施策の組み合わせ(パッケージ化)を進めるとともに、地域独自の税財源の確保を図るなど、真の地域主権の実現に努める。</li> </ul> <p>仕組み－3 施策の評価</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・施策目標として府民にわかりやすい「成果指標」を設定し、一定期間毎に施策を評価するとともに、必要に応じて再構築を図り、実効性を高める。</li> </ul>

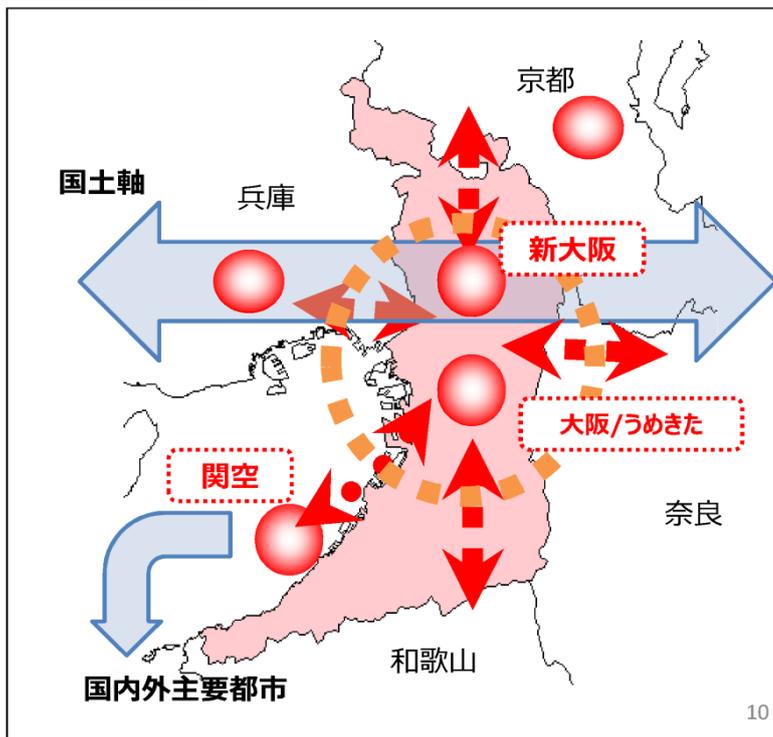
計画名	公共交通戦略～利用しやすい公共交通を目指して～(平成26年1月)						
計画期間	2014～						
概要	<p>(1) 公共交通戦略の必要性・大阪の公共交通の特色/改善・強化すべき点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「グランドデザイン・大阪」において、“大阪の魅力を高め、さらなる成長を実現するために”必要と位置付けられている<u>鉄道やバスの利便性向上に向けた公共交通施策を加速</u>させることを目標とする。</li> <li>・公共交通戦略を策定するにあたって、まずは大阪の公共交通の特色及び改善・強化すべき点について整理している。</li> </ul> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">特色</th> <th style="text-align: center;">改善・強化すべき点</th> <th style="text-align: center;">取組みの方向性</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="vertical-align: top;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆公共交通が充実</li> <li>◆関西を代表する広域拠点が存在</li> <li>◆魅力ある資源(商業・観光)が集積</li> <li>◆京都、神戸と共存し、人の動き(通勤・通学)が分散</li> <li>◆北陸新幹線、リニア中央新幹線、『うめきた開発』などの大規模プロジェクトが進行中</li> </ul> </td> <td style="vertical-align: top;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆都心から国土軸、関西国際空港、観光拠点へのアクセス               <ul style="list-style-type: none"> <li>* 都心を貫いていない国土軸</li> <li>* アジアの主要空港と比べるとアクセス性が不十分</li> </ul> </li> <li>◆関西圏・地域間の連携               <ul style="list-style-type: none"> <li>* 移動の際に乗継ぎが多い</li> </ul> </li> <li>◆利用者の視点にたった利便性の向上               <ul style="list-style-type: none"> <li>* 乗継ぎ時の利用者の負担感(移動時間、料金)</li> <li>* わかりにくい乗継ぎ案内</li> <li>* 鉄道やバスの利用者減少によるサービス低下の恐れ</li> </ul> </li> </ul> </td> <td style="vertical-align: top;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆鉄道ネットワークの充実               <ul style="list-style-type: none"> <li>* 広域拠点へのアクセス性の向上を図る(国土軸、関空、都心など)</li> <li>* 既設路線間を有機的に結節し、都市間の連携強化や、観光地へのアクセス性の向上を図る</li> </ul> </li> <li>◆利便性向上               <ul style="list-style-type: none"> <li>* 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利便性の向上を図る</li> </ul> </li> <li>◆利用促進               <ul style="list-style-type: none"> <li>* 観光地とタイアップした利用促進策などにより利用機会の増加を促す</li> </ul> </li> </ul> </td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right; margin-right: 5px;">6</p>	特色	改善・強化すべき点	取組みの方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆公共交通が充実</li> <li>◆関西を代表する広域拠点が存在</li> <li>◆魅力ある資源(商業・観光)が集積</li> <li>◆京都、神戸と共存し、人の動き(通勤・通学)が分散</li> <li>◆北陸新幹線、リニア中央新幹線、『うめきた開発』などの大規模プロジェクトが進行中</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆都心から国土軸、関西国際空港、観光拠点へのアクセス               <ul style="list-style-type: none"> <li>* 都心を貫いていない国土軸</li> <li>* アジアの主要空港と比べるとアクセス性が不十分</li> </ul> </li> <li>◆関西圏・地域間の連携               <ul style="list-style-type: none"> <li>* 移動の際に乗継ぎが多い</li> </ul> </li> <li>◆利用者の視点にたった利便性の向上               <ul style="list-style-type: none"> <li>* 乗継ぎ時の利用者の負担感(移動時間、料金)</li> <li>* わかりにくい乗継ぎ案内</li> <li>* 鉄道やバスの利用者減少によるサービス低下の恐れ</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆鉄道ネットワークの充実               <ul style="list-style-type: none"> <li>* 広域拠点へのアクセス性の向上を図る(国土軸、関空、都心など)</li> <li>* 既設路線間を有機的に結節し、都市間の連携強化や、観光地へのアクセス性の向上を図る</li> </ul> </li> <li>◆利便性向上               <ul style="list-style-type: none"> <li>* 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利便性の向上を図る</li> </ul> </li> <li>◆利用促進               <ul style="list-style-type: none"> <li>* 観光地とタイアップした利用促進策などにより利用機会の増加を促す</li> </ul> </li> </ul>
特色	改善・強化すべき点	取組みの方向性					
<ul style="list-style-type: none"> <li>◆公共交通が充実</li> <li>◆関西を代表する広域拠点が存在</li> <li>◆魅力ある資源(商業・観光)が集積</li> <li>◆京都、神戸と共存し、人の動き(通勤・通学)が分散</li> <li>◆北陸新幹線、リニア中央新幹線、『うめきた開発』などの大規模プロジェクトが進行中</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆都心から国土軸、関西国際空港、観光拠点へのアクセス               <ul style="list-style-type: none"> <li>* 都心を貫いていない国土軸</li> <li>* アジアの主要空港と比べるとアクセス性が不十分</li> </ul> </li> <li>◆関西圏・地域間の連携               <ul style="list-style-type: none"> <li>* 移動の際に乗継ぎが多い</li> </ul> </li> <li>◆利用者の視点にたった利便性の向上               <ul style="list-style-type: none"> <li>* 乗継ぎ時の利用者の負担感(移動時間、料金)</li> <li>* わかりにくい乗継ぎ案内</li> <li>* 鉄道やバスの利用者減少によるサービス低下の恐れ</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆鉄道ネットワークの充実               <ul style="list-style-type: none"> <li>* 広域拠点へのアクセス性の向上を図る(国土軸、関空、都心など)</li> <li>* 既設路線間を有機的に結節し、都市間の連携強化や、観光地へのアクセス性の向上を図る</li> </ul> </li> <li>◆利便性向上               <ul style="list-style-type: none"> <li>* 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利便性の向上を図る</li> </ul> </li> <li>◆利用促進               <ul style="list-style-type: none"> <li>* 観光地とタイアップした利用促進策などにより利用機会の増加を促す</li> </ul> </li> </ul>					
	<p>図 大阪府公共交通の“特色”と“改善・強化すべき点”(まとめ)</p>						
	<p>(2) 基本的方向性</p> <p>&lt;目的&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市の成長・魅力向上や、府民の暮らしの充実を図るため、<u>公共交通に関する取組の方向性</u>を明示</li> </ul> <p>&lt;目指すべき姿&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・北陸新幹線やリニア中央新幹線等の東西二局を結ぶ広域インフラの早期整備に向けた取組にあわせてこれらの整備効果を最大限に発現できるよう、<u>大阪における一定の公共交通ストック</u>や<u>魅力ある資源(商業・観光)の集積</u>を最大限に活かし、以下の2点を目指す。</li> <li>・<u>広域拠点(関空、新大阪、大阪(うめきた))へのアクセス性の向上</u>や、<u>大阪周辺都市や府内における地域間の連携強化、観光地へのアクセス性の向上</u>を図る。</li> <li>・利用者の視点に立った、<u>乗継ぎ時の移動負担の軽減</u>などにより、さらなる<u>利便性の向上</u>を図る。</li> </ul> <p>&lt;取組の方向性&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道ネットワークの充実       <ul style="list-style-type: none"> <li>→ <u>広域拠点へのアクセス性の向上</u>、<u>都市間の連携強化</u>、<u>観光地へのアクセス性</u>の向上</li> </ul> </li> <li>・公共交通の利便性向上       <ul style="list-style-type: none"> <li>→ <u>移動負担の軽減</u>や<u>情報案内の充実</u>などによる利便性の向上</li> </ul> </li> <li>・公共交通の利用促進       <ul style="list-style-type: none"> <li>→ <u>様々な主体と連携した取組</u>や<u>啓発活動</u>などによる利用の促進</li> </ul> </li> </ul> <p>&lt;活用方針&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・府民や事業者や行政が、取組の方向性を共有し、公共交通施策をさらに加速</li> <li>・次期近畿地方交通審議会答申の検討にあたって、地方から国への提案材料として活用</li> </ul>						

計画名 公共交通戦略～利用しやすい公共交通を目指して～(平成 26 年 1 月)

計画期間 2014～

概要 (2)取組の方向性

- 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)の集積を最大限に活かしつつ、「都心機能の強化」/「関西の連携強化」/「観光集客」などの観点で鉄道ネットワークの充実を図る
- ＜取組イメージ 1：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・関西を代表する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の向上を図る
- ＜取組イメージ 2：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



- 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(鉄道⇄鉄道、鉄道⇄バスなど)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などにより、公共交通の利用機会の増加を促す

＜取組イメージ ～既存ストックを最大限に活用～＞

<p><b>中長期的な対策として検討を行うもの</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・相互直通運転の実施 (部分的な改良など)</li> <li>・乗継駅における駅機能の充実</li> <li>・料金負担の軽減 など</li> </ul>
<p><b>引き続き取組むもの</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道の連続立体交差の整備</li> <li>・駅前広場の整備、駅へのアクセスの充実</li> <li>・乗継案内情報の充実</li> <li>・交通環境学習や利用促進キャンペーンの実施</li> <li>・観光や地域のにぎわいづくりと連携した利用促進</li> <li>・鉄道駅耐震補強、可動式ホーム柵設置 など</li> </ul>

計画名	鉄道沿線まちづくりガイドライン(平成27年12月)
計画期間	2015～
概要	<p>(1) 鉄道沿線まちづくりとは</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道沿線を軸に都市機能が集積するという構造を活かしつつ、<b>交通結節点である駅周辺に福祉、子育て支援、買い物等の生活支援機能を誘導</b>するとともに、<b>拠点病院、大規模商業施設、文化ホール等の高次の都市機能については沿線の市町村間で分担・連携し、あわせてサービス向上等によってフィーダー(支線)交通を含む公共交通機能の強化</b>を図るものである。</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: flex-start;"> <div style="width: 45%;"> <p>人口減少・高齢化を背景に、都市サービス、都市経営の持続性の低下が懸念</p> <p>地方公共団体、鉄道事業者双方にとって「鉄道沿線まちづくり」が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 沿線市町村と鉄道事業者を含む<b>協議会</b>の設置</li> <li>・ 「<b>鉄道沿線まちづくり方針</b>」の作成</li> <li>・ 具体的方策に関する「<b>鉄道沿線まちづくり計画</b>」の作成</li> </ul> <p>広域連携の視点をもって鉄道沿線の各市町村が<b>立地適正化計画</b>を作成することにより、<b>鉄道を軸とした都市機能の再編</b>によるコンパクトシティ形成に向けた取組の推進につながる</p> </div> <div style="width: 50%; text-align: center;"> <p>鉄道沿線まちづくりのイメージ</p> <p>高次都市機能の例: <span style="color: blue;">■</span> 拠点病院 <span style="color: green;">■</span> 文化ホール等 <span style="color: red;">■</span> 大規模商業施設</p> </div> </div> <p>(2) 鉄道沿線まちづくりの進め方</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道沿線まちづくりの実施において想定される手順を以下に示す。</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 30%;"> <p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">①体制の構築</p> <p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">②現状の把握</p> <p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">③目標の共有</p> <p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">④方策の検討</p> <p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">⑤役割の分担</p> <p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">⑥方策の実施</p> <p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">⑦連携の拡大</p> </div> <div style="width: 65%;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 定期的に集まる場(勉強会・協議会等)を設置</li> <li>● 初期段階での検討では、担当者レベル、あるいは少数のメンバー間での意見交換から始めることも可能で、学識経験者の参画も有効</li> <li>● 定量的、客観的なデータに基づく議論により、円滑な議論の進展を期待</li> <li>● 初期段階のデータ整理においても、今後の継続的なモニタリングの実施を念頭に置くことが必要</li> <li>● 公共施設の再編や医療・福祉施策等を含め、まちづくりと交通の連携の必要性について認識の共有を図ることが重要</li> <li>● ビジョンを公表することで、各地方公共団体・鉄道事業者の総合計画等や施策に位置付けしやすくなる</li> <li>● 「<b>鉄道沿線まちづくり方針</b>」及びそれに基づく具体的方策に関する「<b>鉄道沿線まちづくり計画</b>」を作成</li> <li>● 互いにメリットがわかりやすいソフトから推進することや、方策を適切に組み合わせることで実施することが有効</li> <li>● 想定される関係主体の例・・・沿線市町村、都道府県、鉄道事業者、二次交通事業者(バス事業者等)、地域住民、地元商工会等、開発事業者等(宅地・再開発事業者等)、国、専門家(学識経験者)</li> <li>● 進捗状況及び効果を確認し、「<b>鉄道沿線まちづくり計画</b>」の内容の改善を図るなど、PDCAサイクルの構築が必要</li> <li>● 取組の継続性を確保するため、その効果を定量的、客観的なデータで把握することが重要</li> <li>● 方策の実施結果を踏まえ、連携分野やエリア、参画主体を拡大</li> </ul> </div> </div> <p style="text-align: center; background-color: #d9ead3; padding: 5px;">各市町村の<b>立地適正化計画</b>へ反映</p> <p>&lt;鉄道沿線まちづくりを進めるうえでのポイント&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ <b>地方公共団体がリーダーシップを発揮</b>する</li> <li>・ <b>広域行政主体(都道府県)が複数市町村間の連携調整</b>を担う</li> <li>・ 関係する組織それぞれにおいて<b>窓口の一元化</b>を図る</li> <li>・ <b>ゆるやかな連携</b>から始める</li> <li>・ 取組に関する<b>情報共有・発信を積極的</b>に行う</li> </ul>

計画名	鉄道沿線まちづくりガイドライン(平成27年12月)
計画期間	2015～
概要	<p>(3) 鉄道沿線まちづくりの事例</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道沿線まちづくりは、地域の有する特性や課題内容によって様々な進め方があるが、以下に参考となる他都市の取組事例を示す。</li> </ul> <div style="border: 1px solid red; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center; color: red; font-weight: bold;">南海鉄道と河内長野市の連携</p> </div> <p><b>包括的な体制の構築事例</b></p> <p><b>事例A: 市町村と鉄道事業者による協定</b></p> <p>観光資源が多くある鉄道沿線において、鉄道事業者主催のハイキングイベントなどの観光関連の事業で関係部署間の協力関係があった市と鉄道事業者の間で連携協力に関する基本協定を締結</p> <p><b>事例B: 都道府県と鉄道事業者による協定</b></p> <p>大都市のベッドタウンとしての役割を果たしている県において、県下の多くの市町村が公共交通を活かしたまちづくりに積極的に取り組んでいることを踏まえ、県と鉄道事業者が包括連携協定を締結</p> <p><b>事例C: 都道府県境を越えた複数市と鉄道事業者の連携体制の構築</b></p> <p>もともと一体感があった県境を越える一帯の地域で、地理的に中心となる市の市長の声掛けをもとに市長会が立ち上がり、それをきっかけに、地域の移動を支える沿線の鉄道事業者も加わって協議会を設立</p> <p><b>人口減少・高齢化に対応するための連携型まちづくり事例</b></p> <p><b>事例D: 郊外まちづくり構想</b></p> <p>高齢化が進行する市と鉄道事業者の間で「郊外住宅地とコミュニティのあり方研究会」を立ち上げ検討を重ね、「次世代郊外まちづくり」の推進に関する協定を締結</p> <p><b>事例E: 団地再生の推進</b></p> <p>地域とともに発展してきた鉄道事業者・バス事業者・地方銀行等で構成する協議会を設立し、地方公共団体と地方銀行が連携して取り組む「親元近居住宅ローン」などにより団地再生を推進</p> <p><b>事例F: 高齢者向けの公共交通利用促進の社会実験</b></p> <p>少子高齢化などの課題を隣接4市が共同で解決することを目的としてまちづくり協議会を設置し、のちに鉄道事業者との間で協定を締結し、それに基づき高齢者向け乗車券の社会実験を実施</p> <p>(4) 鉄道沿線まちづくりに関連する制度・施策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 複数地方公共団体が連携を図るうえで活用できる制度や施策について以下に示す。</li> </ul> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p><b>活用可能な制度・施策</b></p> <p>(1) 沿線市町村間の連携</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 連携協約(地方自治法)</li> </ul> <p>(2) 都市機能の分担・連携</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 広域連携によるコンパクトシティ化の取組支援</li> <li>・ 広域的地域活性化基盤整備計画(広域的な地域活性化のための基盤整備に関する法律)</li> </ul> <p><b>その他の関連する制度・施策</b></p> <p>(1) 鉄道沿線まちづくりの素地となり得る市町村間の連携</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 定住自立圏(定住自立圏構想推進要綱)</li> <li>・ 連携中枢都市圏(連携中枢都市圏構想推進要綱)</li> </ul> <p>(2) 鉄道沿線まちづくりの推進にあたって留意すべき制度・施策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公共施設等総合管理計画(公共施設等総合管理計画の策定にあたっての指針)</li> <li>・ 保健医療圏域(医療法)</li> </ul> </div> <p style="text-align: center;">広域連携によるコンパクトシティ化の取組支援の概要</p>