

# みんなで作る「みち」

「みち」は利用される方一人ひとりのものです。みんなで「みち」を有効に役立てましょう。

## 一人ひとりの心がけが、バリアフリーな「みち」をつくれます!

道路のバリアフリーを実現するためには、歩道に自転車や看板を置かないなど、一人ひとりの心がけが大切です。

### 道路のバリアフリー点検

「交通バリアフリー法\*」の制定を受けて、大阪市では、高齢者・障害者及び地域の方々と一緒にバリアフリー点検を行っています。駅や周辺道路を実際に歩いてみて、利用者の視点から感じる問題点を把握・共有します。



バリアフリー点検の様子

### かたづけ・たい

道路にある張り紙や立て看板などを撤去するボランティアの方々が「かたづけ・たい(路上違反簡易広告物撤去活動員制度)」として認定しています。



かたづけ・たいの活動

### 放置自転車は、サイクルサポーターが許しません!

放置自転車の多い鉄道駅周辺では、サイクルサポーター(放置自転車啓発指導員)が正しい自転車利用の啓発活動などを行っています。



サイクルサポーターによる啓発活動

\*「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化に関する法律」

## きれいな「みち」が商店街の活性化への近みち!

商店街の方々と一緒に考えたデザインをもとに、商店街の舗装をアスファルトからブロック舗装等に美装化します。

みちが明るく快適になり、商店街で買い物を楽しむことができます。



整備前



整備後

## 打ち水やって、涼しい「みち」に!

保水性舗装に、打ち水を行うことで、路面の温度を下げる効果が高めることができます。

★保水性舗装は、1m四方あたり2リットル用ペットボトルで2本半ぐらいの水を吸収します。それ以上の打ち水は吸収されずに舗装の表面にたまりますので注意してください。

★保水性舗装は、少しずつ水を吸収します。少しずつ打ち水をしてください。じょうろなどでシャワー状にして打ち水をする効果的です。

★打ち水の時間について決まりはありません。できるときに行ってください。



打ち水をあるときには、歩行者や自転車などに注意してくださいね。



## みんなで育てて、楽しい「みち」に!



花苗を植えている様子

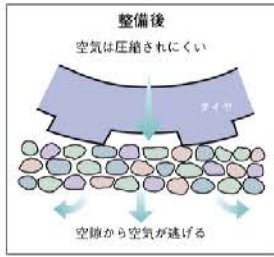
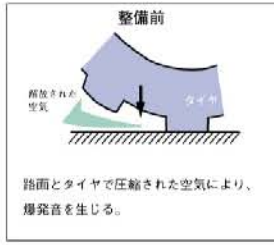
「みち」からはじまる、新たな地域コミュニティとして、「種から育てる地域の花づくり運動」を一部地域で実施しています。

幹線道路の歩道の一部に花壇を作り、地域の住民が、種から育てた花苗を植え、日々の水やり、清掃を行い、美しいまちにするとともに、みんなで活動することにより、新たな地域コミュニティが生まれ、「みち」が憩いの場に替わります。

# 静かな「みち」づくり

# 住みやすい環境づくり

# 空気のきれいな「みち」づくり



大阪市では、夜間の自動車交通騒音が環境基準（65dB以下）を超える道路が多く存在します。自動車交通騒音の発生要因としては、エンジンの機械音や、タイヤの溝にある空気が路面とタイヤで圧縮され開放時にバースト音を発する等があります。

自動車交通騒音対策を行う一つの手法として、表面のアスファルトを通常のアスファルト舗装から低騒音舗装に材料の変更を行います。低騒音舗装とは、通常のアスファルト舗装の表面が密に締め固められた舗装となつているのに対して、表面にできるだけ多くの空隙を設けた舗装となつています。

低騒音舗装は、表面の空隙が自動車の走行音を吸収して騒音を低減します。その効果は、通常のアスファルト舗装と比較して一般に3dBの騒音低減効果があると言われています。

**音を吸収する舗装（低騒音舗装）**

**渋滞のないみち②（連続立体交差）**

近畿圏では、古くから大阪を中心に放射線状に鉄道網が発達し、大阪市内周辺部の発展に大きな役割を果たしてきました。しかし、一方で鉄

道が平面を走ることによる障害が顕著になってきました。その一つにボトルネック踏切（ピーク1時間あたりの踏切遮断時間が40分以上の踏切（開かずの踏切）、または、踏切交通遮断量が5万台時/日以上）の踏切と、道路が高架化された地下化方式と、鉄道が高架化または地下化する方式があります。

連続立体交差事業とは、踏切を連続的に立体化し、多数の踏切を一挙に除却することを目的とする事業です。これにより、騒音、排気ガスなどの交通公害を削減したり、踏切遮断による交通渋滞を解消させることができます。また、毎年あととを絶たない痛ましい踏切事故に対し、踏切がなくなるにより、技術対策として有効な事業です。

**渋滞のないみち①（ボトルネック対策）**

騒音レベルと身近な音との比較

騒音レベル	身近な音
100dB	電車が通るときのガード下
80dB	電車の車内
60dB	普通の会話
40dB	市内深夜・図書館
20dB	木葉の触れあう音
0dB	最小可聴限度

います。これは、現在の交通量が半減したと同じ効果が得られたこととなります。



道が平面を走ることによる障害が顕著になってきました。その一つにボトルネック踏切（ピーク1時間あたりの踏切遮断時間が40分以上の踏切（開かずの踏切）、または、踏切交通遮断量が5万台時/日以上）の踏切と、道路が高架化された地下化方式と、鉄道が高架化または地下化する方式があります。

連続立体交差事業とは、踏切を連続的に立体化し、多数の踏切を一挙に除却することを目的とする事業です。これにより、騒音、排気ガスなどの交通公害を削減したり、踏切遮断による交通渋滞を解消させることができます。また、毎年あととを絶たない痛ましい踏切事故に対し、踏切がなくなるにより、技術対策として有効な事業です。

大阪市において現在事業中のJR阪和線では、平成16年10月に複線の片側である上り線の高架切替を行ったところ、交通渋滞については切替前と比較すると、平均渋滞長が約9割減少するなど、大幅に解消されました。今後、平成18年5月の全線高架切替により踏切が除却されると、交通渋滞が完全に解消され、二酸化炭素などの排出量が減少し、空気がきれいになります。

# 涼しい「みち」づくり

近年、都市特有の環境問題として、ヒートアイランド現象が深刻化しています。大阪市においても様々な対策を実施しています。その一つに保水性舗装があります。

大阪市内の道路は、大部分がアスファルトで舗装されています。アスファルトで舗装された道路は、日中の太陽の熱をため込みます（真夏には道路の表面温度は60℃近くになることもあります）。このため、道路から放出されることで、気温が高くなり、ヒートアイランド現象の原因の一つとなっています。

保水性舗装は、水分をためる（保つ）ことができる舗装です。雨水や打ち水などの水分を舗装内に吸収し、その水分が蒸発するとき、熱を奪うことにより、道路表面の温度上昇を抑制することができます。つまり、道路表面が熱くならない、涼しい舗装と言えます。

現在までの調査で、通常のアスファルト舗装と比べると、道路表面の温度が10℃程度、道路上の気温で1℃程度下がることがわかっています。また、通常のアスファルト舗装よりも舗装自身の蓄熱量が少ないため、ヒートアイランド現象の緩和効果が期待されている舗装です。

大阪市は、平成10年度より全国の自治体で最初に保水性舗装を実施し、現在も引き続き整備を進めています。

近年、都市特有の環境問題として、ヒートアイランド現象が深刻化しています。大阪市においても様々な対策を実施しています。その一つに保水性舗装があります。

大阪市内の道路は、大部分がアスファルトで舗装されています。アスファルトで舗装された道路は、日中の太陽の熱をため込みます（真夏には道路の表面温度は60℃近くになることもあります）。このため、道路から放出されることで、気温が高くなり、ヒートアイランド現象の原因の一つとなっています。

保水性舗装は、水分をためる（保つ）ことができる舗装です。雨水や打ち水などの水分を舗装内に吸収し、その水分が蒸発するとき、熱を奪うことにより、道路表面の温度上昇を抑制することができます。つまり、道路表面が熱くならない、涼しい舗装と言えます。

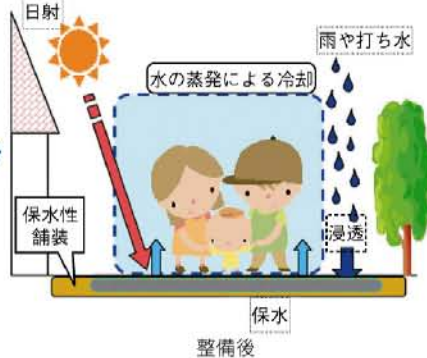
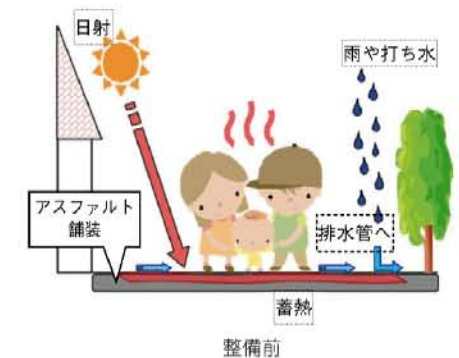
現在までの調査で、通常のアスファルト舗装と比べると、道路表面の温度が10℃程度、道路上の気温で1℃程度下がることがわかっています。また、通常のアスファルト舗装よりも舗装自身の蓄熱量が少ないため、ヒートアイランド現象の緩和効果が期待されている舗装です。

大阪市は、平成10年度より全国の自治体で最初に保水性舗装を実施し、現在も引き続き整備を進めています。

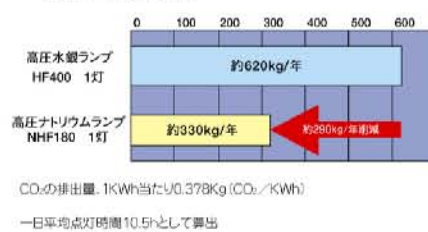
**熱くならない舗装（保水性舗装）**



J R 阪和線連続立体交差事業 長居北2踏切（あびこ筋）



CO<sub>2</sub>の年間排出量



1879年にトーマス・エジソンが電球を発明して以来、明るく安全な夜間の生活空間を手に入れました。こうした豊かで快適な生活を実現した一方で、地球温暖化など、環境に大きな影響を及ぼしています。平成17年2月16日に地球温暖化防止を目的に「京都議定書」が発効され、日本では2008年と2012年における温室効果ガス排出量を1990年比、6%削減することが必要であり、エネルギー消費量の抑制、削減が求められています。

大阪市の道路照明灯は、平成15年度より従来の高圧水銀ランプから、消費電力が約半分の、効率の良い高圧ナトリウムランプに順次変更し、現在の明るさを損なうことなく、温室効果ガスの排出抑制に努めています。

**効率よく明るいみち（道路照明灯）**

# いつまでも安心で快適な「みち」

大阪市は、「みち」をいつまでも安心、快適に使えるよう維持管理しています。

毎日、多くの車が走り、人が歩く「みち」。

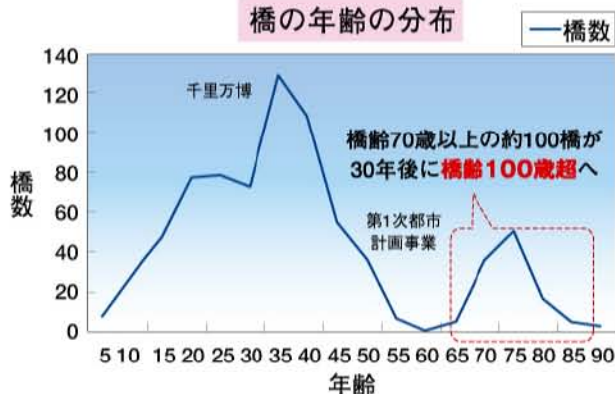
つくられた時はキレイでも、時間が経つにつれ、次第に傷みがでてきます。

大阪市は、「みち」を安心して快適に保てるように日々、道路パトロールなどで「みち」を点検しています。また、傷んでいる箇所をみつけた場合は、補修などを行っています。



舗装の補修

## 橋の年齢の分布



大正2年建設  
94歳

大阪市最高齢橋 本町橋（中央区）

橋を長持ちさせるためには、傷みが進行して重症になってから治すのではなく、橋の傷みの兆しを早期に発見し、軽症なうちに治す「予防保全」を行う必要があります。

大阪市では、計画的な「予防保全」により、いつまでも安心して快適な「みち」を保つための取り組みを進めています。

また、長期的な視点から、これまでつくってきた「みち」を、安心して快適に保つための仕組みづくりも進めています。

例えば、橋については、平成17年4月1日現在、762橋を管理していますが、その多くが昭和初期の第1次都市計画事業時と高度経済成長期の千里万博前後につくられています。

このうち、昭和初期につくられた約100橋が、これからの30年間で100歳を超え、架け替えも検討しなければならない時期を迎えます。

このため限られた予算の中で、将来にわたって、橋を守り、「みち」を安全で快適に保つためには、橋を長持ちさせ、架け替えの時期が一時期に集中することを避けなければなりません。

例えば、橋の桁はサビがひどくなる前に予防的に塗り替えることで、長持ちさせることができます。また補修費用も安くなります。

