

特記仕様書①

1. 業務目的

大阪市における都市インフラは早くから市街化が進み、安全・安心で快適な市民生活、活力あふれる都市活動を支える都市空間の実現のため、重要な役割を担っている。

これらの都市インフラは、大阪の都市機能や都市経済活動に応じて、創意工夫を凝らした先駆的な取り組みの積み重ねによって整備されている。その結果、わが国でもトップクラスの道路インフラがストックされている。

今後の道路整備を進めるにあたり、持続可能な発展を目指すためには、財政状況を考慮したうえで、既存の道路インフラを有効に活用しながら事業を展開することが重要となる。

また、都市の魅力向上や都市の強靭化を目指し、歴史・文化的まちなみ創出事業の推進や、次期無電柱化の策定、道路分野の脱炭素化の推進など、効率的かつ効果的な施策運営を行う必要がある。

このため、道路インフラストックや交通ネットワーク特性などの基本的な道路情報に加えて、沿道土地利用、地域特性、インバウンド情報、再生エネルギー（太陽光・風力等）導入検討など、多様なデータを活用し、道路整備および都市の魅力向上を目的とした、効率的な施策の策定および計画の検討を行う。

2. 業務内容

2-1. 道路整備と魅力向上のあり方検討

都市の成長と発展を支える基盤としての道路整備は、市民生活の安全・安心の確保のみならず、経済活動、防災、多様な都市機能の維持・向上に必要となっている。近年は、市民や企業のニーズの多様化、グローバル化の進展、環境配慮型社会への転換など、新たな時代背景を踏まえた道路整備が求められている。都市の魅力向上の観点からも、交通の利便性や都市景観の改善、歴史・文化資源の活用など、多面的な価値創出が重要となっている。そこで、大阪市における道路整備の基本方針は、都市全体の持続可能な発展や都市競争力の強化、官民連携によるまちづくり、利便性と快適性の両立など、総合的な視点であり方を検討する。

- (1) 都市魅力向上に向けた、道路からのアプローチ手法の検討を行う。
- (2) 道路整備と都市の魅力向上に資する具体的な施策（交通利便性向上、景観形成、歴史的資源活用等）の整理分析（既存施策や他都市事例との関連性分析含む）を行う。
- (3) 沿道の魅力的な空間形成・沿道の緑化や歩行者空間の充実、沿道店舗などとの調和やストリートデザインの導入による景観性向上の検討を行う。
- (4) 公共施設に限らず、商業施設等や民間施設を活用した回遊性の向上、人流の円滑性などの検討を行う。
- (5) 安全性、快適性の向上や、自転車利用などの対策など、利用者誘導の検討を行う。
- (6) 地域との連携の重要性、地域資源や文化施設、商店街や地域コミュニティの形成に関する検討を行う。
- (7) 災害時の安全性や避難ルートの確保、防災機能の強化に関する検討を行う。

- (8) エリア特性に応じた土地利用状況（住宅地、商業地、観光地等）と道路整備要望とのマッチング分析（24 区及び各区の主要駅近隣、周辺部など、各区エリア診断）を行う。
- (9) 交通アクセスや都市活動の活性化につながる道路ネットワークの役割について、現状の分析を通じて課題や強みを整理し、今後の道路整備方針への反映を検討する。

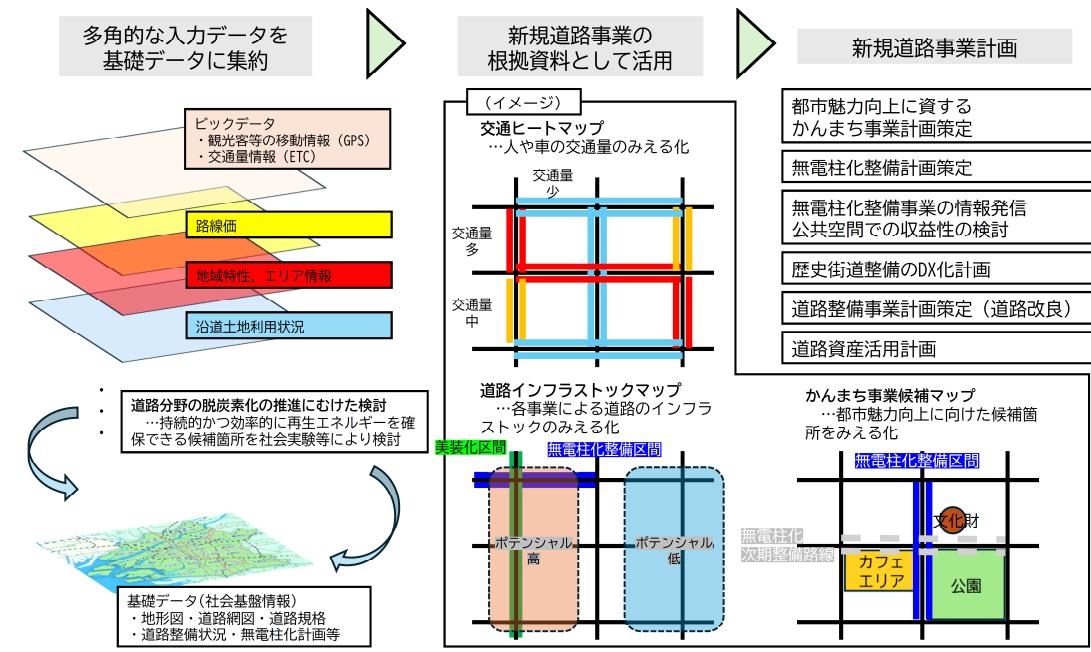
2-2. 道路インフラのストック情報整理および見える化検討

都市インフラの中でも道路インフラは長期にわたり蓄積されてきた重要な資産であり、その現状把握と情報管理は資産価値の保全や効率的維持に必要となるが、施設の老朽化や利用形態の変化、技術進展等に対応するためには、現状の把握のみならず、継続的な情報収集・整理、可視化による分かりやすいビッグデータの構築が重要となる。

そこで、道路インフラのストック情報を見る化することによって、課題の把握や改善点の抽出が容易となり、的確な計画策定、限られた財源での施策展開、関係者間での情報共有など、より高度な道路インフラマネジメントを行う。

- (1) 市内の道路におけるインフラ資源の種類や構造、交通特性、歩行者量など利用状況を網羅的に調査し、現状の全体像を把握する。
 - ・道路規格、道路整備状況（道路交通状況）
 - ・無電柱化の整備状況
 - ・バリアフリー対策など、ユニバーサルデザインな整備状況（包摂性）
 - ・自転車通行空間の確保、自転車駐車場の整備状況
 - ・生活道路安全対策（ゾーン 30 など）
 - ・都市ライフライン（上下水道、ガス、通信など）の耐震化
 - ・横断歩道橋や渡河部橋梁などの耐震化
 - ・災害時の道路啓開ルート
 - ・災害時のハザード情報（地震（直下型、津波）、風水害）
- (2) 道路交通情報、道路利用情報及び沿道土地利用など、道路整備及び魅力向上に資するデータを収集し、「道路インフラ基盤データ」としてデータ基盤を作成する。
- (3) 道路分野における脱炭素化推進に向けて、再生エネルギーの導入可能性検討を行う。
- (4) 大阪市における観光情報や民泊などを整理し、インバウンド等の情報も把握し、必要な基盤情報として整理する。
- (5) どのようなエリアで経済活動が活発に行われているかなど、大阪市内での経済活動の把握を行う。

道路インフラ基盤データのイメージを以下に示す。



●参考収集例として、データの属性（どのようなデータ）、データ名称を以下に示す。

(参考データ例)

- ・人口データ（昼夜間別、居住別、年齢層別等）【国勢調査】
- ・事業所及び従業者数【経済センサス】
- ・自動車交通量【交通センサス】
- ・交差点事故状況【大阪府警】
- ・ゾーン30規制箇所【大阪府警】
- ・地価【国土数値情報】
- ・路線価【マップナビ大阪】
- ・土地利用状況【マップナビ大阪】
- ・防災関連情報【マップナビ大阪】
- ・小中学区情報【マップナビ大阪】・通学路情報【大阪市教育委員会】
- ・バリアフリー重点整備地区【マップナビ大阪】
- ・都市景観に関する情報・都市景観資源【マップナビ大阪】
- ・大阪市地域防災計画【大阪市提供】
- ・大阪府域道路啓開計画【大阪市提供】
- ・大阪市都市計画情報【大阪市提供】
- ・無電柱化整備計画【大阪市提供】
- ・電線共同溝の未抜柱箇所一覧【大阪市提供】
- ・その他道路整備計画【大阪市提供】
- ・人流データ【購入】
- ・購買データ【購入】

- (6) 蓄積した道路インフラ情報をデータベースとして道路インフラ基盤データを統合管理し、多様な関係者がスタンダードアロン形式で簡単に活用できる仕組みの構築を行う。
- (7) 地理情報システム（GIS）やデジタルツイン技術などを用いて道路情報を多面的かつ効率的な管理を構築する。
- (8) 道路状況や資産価値などをわかりやすく見える化するため、可視化ツールやダッシュボードの導入を行う。

2-3. 道路インフラ基盤のデータマネジメント検討

蓄積された道路インフラ基盤データをもとにして、効率的なデータマネジメントを行う。道路インフラ基盤のデータマネジメントを行うことで、道路インフラ施設の安全性を図り、限られた財源の中で効率的な運用ができるよう検討を行う。

また、技術革新やデータ分析の活用など新たなアプローチに積極的に活用し、持続可能で実用的なデータストックマネジメントを実現するための検討を行う。

- (1) ヒートマップによる可視化・GIS上で、道路資産の整備からの経年、修繕、交通量、事故発生件数などを色分け・濃淡等で表現し把握が可能とする。
- (2) バリアフリー対応状況や自転車空間の整備状況、災害リスク分布などもヒートマップとして表現をイメージする。
- (3) ストック（資産）の見える化をするため、保有する道路情報（無電柱化、道路改良等）の経年などを俯瞰的にマップ化する。
- (4) 土地利用状況や道路整備状況、路線等の情報から、沿道の利用状況をカウント化し、道路インフラの資産価値として濃淡を用いて可視化・把握できるようにする。
- (5) さらに、次期投資効果が高く優先度の高い箇所を判断するために必要なファクターを整理し、安全度が低下している箇所や投資の優先度が高い箇所などについて、優先度を検討するための条件を設定する。
- (6) また、災害リスクマップの作成による災害対応の強化も併せて検討する。
- (7) 資産の状況把握など、一括表示するダッシュボードを整理し、地図上で資産・施設状況を自由に検索・表示できるようにする。
- (8) 維持管理費用の低減や財政負担の軽減を図るため、新たな技術や手法の導入についても積極的に検討する。

2-4. 道路における都市魅力向上に向けた施策検討

都市空間における道路は、単なる移動のための交通機能にとどまらず、都市の空間を形成するうえで非常に重要な社会基盤です。道路は都市の品格や魅力の向上だけでなく、景観の形成、歴史や文化の醸成、環境の保全など、多くの面で重要な役割を果たしている。

そこで、データマネジメントに基づく分析結果を踏まえ、道路分野からの魅力向上に向けたアプローチとして、エリア価値向上を目指した道路事業の積極的な展開を検討する。

- (1) 観光魅力向上のための歴史文化的なまちなみ創出事業（以下、「かんまち事業」という。）のエリア候補地及びエリア内の無電柱化路線候補選定の検討を行う。

- (2) 歩行者空間の安全・快適性向上のための無電柱化事業の候補地及び路線候補選定の検討を行う。
- (3) 公共空間（無電柱化事業含む）における収益性確保に向けた検討を行う。
(例：照明灯バナー、地上機器やハンドホール、サイン、サイネージ等の有効活用など)
- (4) 歴史文化の薫る道路整備に関するデジタル技術等、新たな整備手法の検討を行う。
- (5) 上記の検討を踏まえ、以下の事業計画を施策立案する。
 - ・かんまち事業計画策定
 - ・公共空間での収益確保に向けた事業計画
 - ・道路資産活用計画
 - ・歴史街道整備計画

2-5. 道路の整備等に関する施策検討

道路は、もっとも身近な社会基盤のひとつであり、都市計画、沿道土地利用、交通特性、防災機能、グリーンインフラの導入や脱炭素化の推進、再生エネルギーの活用など多岐に渡る関係施策との連携が重要となります。

そのため、データマネジメントに基づく分析結果を踏まえ、各施策を体系的・総合的に整理し、効率的な道路整備を展開する必要がある。

- (1) 無電柱化整備計画の次期整備エリア候補及び路線候補選定の検討を行う。(防災機能向上、景観向上、歩行者安全対策など)
- (2) 道路空間における脱炭素化の推進のための再生エネルギー導入可能性検討を行う。(太陽光、風力など)
- (3) 環境負荷低減に配慮した道路整備の検討を行う。
- (4) 道路空間におけるグリーンインフラ導入の検討を行う。
- (5) 上記の検討を踏まえ、以下の事業計画を施策立案する。
 - ・無電柱化整備計画の策定
 - ・電線共同溝マニュアルおよび電線共同溝に係る仕様書の改訂
 - ・道路整備計画事業計画（道路改良）の策定
 - ・道路環境再生（創出）事業計画（グリーンインフラ含む）

2-6. 道路の整備効果検証計画、事業の進め方（ロードマップ）検討

道路整備事業を円滑かつ適切に推進するためには、これまで検討してきた内容の事業計画について、その効果を継続的に検証する必要がある。また、各工程を着実に進め、事業全体を適切に管理していくために、事業期間中の進行管理が円滑に行えるよう、進め方（ロードマップ）を作成する。

事業効果の検証にあたっては、効果を定量的に把握・評価できるよう、検証指標の設定や評価方法の確立、検証結果を事業運営に反映するフィードバックサイクルの構築を行う。

また、事業全体の計画や工程を示すロードマップを策定し、短期・中期・長期で取り組むべき課題や目標を明確化することで、計画的かつ効果的に事業を推進する。

2-7. 無電柱化事業、歴史街道事業等 情報発信検討

無電柱化事業や歴史街道事業など、都市の魅力向上に資する取り組みにおいて、広く市民等に理解を深めてもらうため情報発信の強化が必要となっている。

- (1) 事業の内容や進捗状況、住民・来訪者・事業関係者などの認知度や理解度を調査し、情報発信に関する課題（発信手段・内容・ターゲットなど）を抽出する。
- (2) 伝えたい事業の価値や都市の魅力、将来像を明確化し、ターゲット層を設定し、広報の目的（認知の拡大・理解促進・参加・協働など）を決定し、ホームページやSNS、パンフレット、イベントなど多様な手段を組み合わせて活用するよう情報発信戦略を立案する。
- (3) 歴史街道整備におけるデジタル化検討（コンテンツ作成）

具体的な作成イメージ：現地にQRコード等を設置し、個人スマート端末からアクセスできる仕組みを検討し試行実施を行う。その際には、コンテンツ情報とともに、アンケート調査を行い、利用者のニーズ把握を行う。

- ・街道整備路線：7街道のうち、主要3路線程度
- ・坂道整備路線：30坂道のうち、主要10箇所程度
- ・歴史の散歩道：全5コースのうち、2コース程度を作成する。

2-8. 脱炭素化の推進に向けた再エネ導入社会実験検討（検討・立案・実施）

道路空間への太陽光発電設備の導入可能性を検討し、その技術的課題やエネルギーの使途、転換手法など、維持管理上の課題などを抽出し、道路分野における再生エネルギー普及に向けたデータを収集し、効果検証を行ったうえで、次への展開などの施策提案を行う。

①社会実験計画の作成、事前調査

- ・社会実験の実施にあたり、候補地の選定をはじめ、現地踏査を行い、再エネ導入可能性の検討を行う。
- ・実施に際しては、関係者間との調整を行った上で、実験計画書の立案を行う。
- ・実験場所について、日照条件や地理的要件、道路構造上の問題などを事前に整理しておく。
- ・実験で用いる再生エネルギー活用設備の選定については、エネルギー効率性や耐久性、維持管理の容易性、設備投資効果と環境負荷低減への貢献度など、十分な検討を行う。

②実験の実施

- ・実施に際しては、道路占用や道路使用など、道路上での行為に必要な手続きを行う。
- ・脱炭素化の推進といったテーマ性をもった社会実験ということと認識し、必要な情報発信、PR活動を行う。

③効果検証

- ・道路空間での太陽光発電設備の発電量の計測、日影の影響検証、設備性能の評価、維持管理面などの影響、安全性などのデータを整理する。
- ・そのデータに基づき、再エネ導入の効果と検証を取りまとめる。

④実装に向けた施策展開

- ・社会実験及び効果検証を踏まえて、実装に向けた施策をどのように展開し進めていくのか

を検討する。

- ・具体的な施策展開の検討を行うとともに、気候変動への対応に資する効果的、効率的な施策を検討する。

2-9. その他、必要な調査計画及び実施等

(1) 各種現地調査等の立案

調査実施にあたり、調査箇所、内容、スケジュール、調査結果の検討方法および管理体制等を記載した調査計画書を作成し、監督職員の承認を得るものとする。

調査にあたっては、別途本市から貸与するこれまでの調査結果や現況の交通規制状況を十分に理解すること。

(2) 各種現地調査等の実施

交通量調査

調査項目	調査箇所	調査日時	調査対象
交差点交通量調査	北久宝寺町3	平日及び休日の計2回 24時間	歩行者、自転車、自動車
	北久宝寺町2		
	北久宝寺町1		
	船場中央2・久太郎町2交差点		
	船場中央1・久太郎町1交差点		
	南船場3交差点		
	南船場2交差点		
	南船場1交差点		
	三休橋交差点		
	長堀橋交差点		

- ・調査は、平日及び休日の計2回実施すること。調査時間は24時間とする。
- ・実施日については天候等を考慮したうえで決定することとし、事前に監督職員の承諾を受けること。
- ・調査にあたっては、別途本市から貸与するこれまでの調査結果や現況の交通規制状況を十分に理解すること。
- ・交差点交通量は、種別、方向別（上り・下り、直進・右左折など）の交通量を10分毎に1時間単位で計測すること。
- ・自動車の調査種別は、大型車、小型車、タクシー、動力付き二輪車類とする。
- ・交通量については、本線車道部、側道（緩速車線）部、歩道部に分けて調査を行うこと。
- ・24時間のうち、昼夜（昼（7-19）、夜（0-7、19-24））で集計すること。

2-10. 協議・調整資料作成

監督職員より別途貸与するこれまでの経過資料を十分に理解したうえで、関係機関や警察、地元等と検討にかかる調整・協議等を行うための資料を作成すること。また、各会議・協議等には、必要に応じて同席したうえで、議論した内容を取りまとめた報告書（議事録等）を作成し、速やかに監督職員に提出するものとする。監督職員と協議の結果、協議・調整回数に変更が生じた場合は設計変更の対象とする。

（1）協議・調整資料作成

- ・関係者調整回数は3回とする。（行政機関、埋設企業体への説明資料等）
- ・警察協議回数は3回とする。（無電柱化計画、道路改良計画等 説明資料等）
- ・地元協議回数は3回とする。（地元沿道等への説明資料など）
- ・有識者ヒアリングは3回とする。

2-11. 報告書作成

本業務の報告書は、「道路の整備と魅力向上のあり方検討業務委託（報告書）」としてとりまとめ、A4版（キングファイル形式）を2部提出するものとする。

また、「道路の整備と魅力向上のあり方検討業務委託報告書（概要版）」としてとりまとめ、通常の報告書作成とは別にA4版2つ折り糊付け製本を2部提出するものとする。また、報告書（概要版）の冒頭には、ダイジェスト版（Microsoft Word を基本）（A4版10枚程度）及びその他関係資料（Microsoft PowerPoint を基本）を作成し、添付するものとする。

特記仕様書②

1. 適用

本業務は、各特記仕様書及び大阪市建設局作成による以下の仕様書に基づき、実施しなければならない。

- ・業務委託共通仕様書（平成28年9月）<令和5年9月1日以降発注分より適用>

【業務委託共通仕様書のダウンロードについて】

<https://www.city.osaka.lg.jp/kensetsu/page/0000538650.html>

2. 歩掛適用年月

本業務の積算に用いている歩掛は、設計業務等標準積算基準書（令和7年度版：国土交通省監修）を適用しています。

【積算基準関係図書のダウンロードについて】

<http://www.city.osaka.lg.jp/kensetsu/page/0000035398.html>

3. 単価適用年月について

本業務の積算に用いている設計業務委託等技術者単価については、国土交通省より令和7年2月14日付で示された「令和7年度 設計業務委託等技術者単価」及び「令和7年3月から適用する公共工事設計労務単価」を適用しています。

4. 監督職員

- ① 発注者は、本業務における監督職員を定め、受注者に通知する。
- ② 監督職員は、契約図書に定めた範囲内において、設計数量等の把握をすると共に、承諾、協議を行う。
- ③ なお、監督職員と担当職員が兼務することがある。

5. 配置技術者

- ① 本業務の実施に際し、業務委託共通仕様書の規定に従い実施するものとする。
- ② 各配置技術者（管理技術者、担当技術者）は、本業務委託で実施した公募型プロポーザル方式の際に提出した、技術提案書の業務実施体制（様式3）に記載された人物と同一でなければならない。

ただし、病休、死亡、退職等のやむをえない理由により変更を行う場合は、本市が要求する資料等の提出を行ったうえで、同等以上の技術力を持つ技術者であるとの了解を得なければならない。

6. 安全管理

現地踏査等に関して、工事請負共通仕様書（大阪市建設局）に基づき、道路交通に支障をきたさないよう安全管理上必要な対策を講じ、万全の体制で行うこと。

7. 関係官公庁への手続き

本業務を実施するに当たっては、所轄警察署への道路使用許可申請や建設局各工営所等への必要な諸手続きを行うものとし、許可条件を遵守し業務を実施すること。

8. 設計協議

- ① 原則として業務着手時においては管理技術者、成果品納入時においては管理技術者・照査技術者が立ち会うこととする。また、打合せ内容については毎回議事録を作成し速やかに提出すること。
- ② 中間打合せについては22回を計上しているが、監督職員と協議の上打合せ回数を変更できるものとする。ただし、受注者側の理由によるものは設計変更の対象としない。また、中間打合せは、各担当職員が行うものとする。
- ③ 監督職員が特に指示する場合は、現地での立会を行うものとする。

9. 成果品の納入

成果品は、業務委託共通仕様書を標準とし、詳細については監督職員の指示に従うこと。

最終の成果品については、報告書2部、電子媒体2部（報告書に格納）を提出すること。

図面等についてはデータ1式（記憶媒体：CD-Rを原則とするが、容量に応じて監督職員に確認する。）を提出すること。

図面についてはSXF形式またはDXF形式ファイル、数量計算書についてはMicrosoft Excel形式ファイルを標準とし、本市システムで対応可能なバージョンであるか監督職員に確認をすること。

監督職員の指示がある場合にはPDF形式ファイルでもデータを作成し提出すること。

なお、データの提出に際しては、ウイルス等の検査を行い、当局のシステムに障害を及ぼさないようにし、ウイルス検査の結果を監督職員に報告すること。

なお、最終の成果品については監督職員と協議するものとする。

10. 再委託について

- 1 業務委託契約書第16条第1項に規定する「主たる部分」とは次の各号に掲げるものをいい、受注者はこれを再委託することはできない。
 - (1) 委託業務における総合的企画、業務遂行管理、業務の手法の決定及び技術的判断等
 - (2) 解析業務における手法の決定及び技術的判断
 - (3) 各種検討、協議・調整資料作成、報告書作成

11. その他

- ① 本市設計積算システムの更新に伴い業務実施時及び業務完成時に受注者が提出する書類の一部が追加されたので様式について監督職員の指示に従い作成すること。

【追加となる様式】

- ・ 業務委託料請求内訳書（または中間金請求内訳書）
- ② 本業務により得られた情報は、他に漏洩しないこと。

特記仕様書③

(条例の遵守)

第1条 受注者および受注者の役職員は、当該業務の履行に際しては、「職員等の公正な職務の執行の確保に関する条例」（平成18年大阪市条例第16号）（以下「条例」という。）第5条に規定する責務を果たさなければならない。

(公益通報等の報告)

第2条 受注者は、当該業務の履行について、条例第2条第1項に規定する公益通報を受けたときは、速やかに、公益通報の内容を発注者（建設局総務部総務課）へ報告しなければならない。

2 受注者は、公益通報をした者又は公益通報に係る通報対象事実に係る調査に協力した者から、条例第12条第1項に規定する申出を受けたときは、直ちに、当該申出の内容を発注者（建設局総務部総務課）へ報告しなければならない。

(調査の協力)

第3条 受注者及び受注者の役職員は、発注者又は大阪市公正職務審査委員会が条例に基づき行う調査に協力しなければならない。

(公益通報に係る情報の取扱い)

第4条 受注者の役職員又は受注者の役職員であった者は、正当な理由なく公益通報に係る事務の処理に関して知り得た秘密を漏らしてはならない。

(発注者の解除権)

第5条 発注者は、受注者が、条例の規定に基づく調査に正当な理由なく協力しないとき又は条例の規定に基づく勧告に正当な理由なく従わないときは、本契約を解除することができる。

(発注者：大阪市 受注者：請負者)