

道路ネットワークの充実・強化

大阪・関西の成長に向け、国土軸や関西国際空港などの広域拠点へのアクセス性向上、関西圏・地域間の交流・連携強化に資する道路を「選択と集中」により重点的に整備します。



【H27年度の主な供用予定路線】

【主な事業路線（国・NEXCO・阪神高速事業含む）】

○高速道路の整備

- ・ 新名神及びアクセス道路（新名神（神戸～高槻））〔H28供用〕
- ・ 都市圏環状道路（大和川線・淀川左岸線）〔継続〕
- ・ 淀川左岸線（延伸部）〔H27都市計画決定・事業スキーム検討〕

○府県間道路の整備

- ・ 国道371号（石仏バイパス）〔継続〕
- ・ 国道480号（父鬼バイパス）〔継続〕
- ・ 第二阪和国道（淡輪ランプ～和歌山県境）〔H28供用〕



▲〔府〕大阪枚岡奈良線（東大阪市）



▲〔府〕大阪和泉泉南線（熊取町）

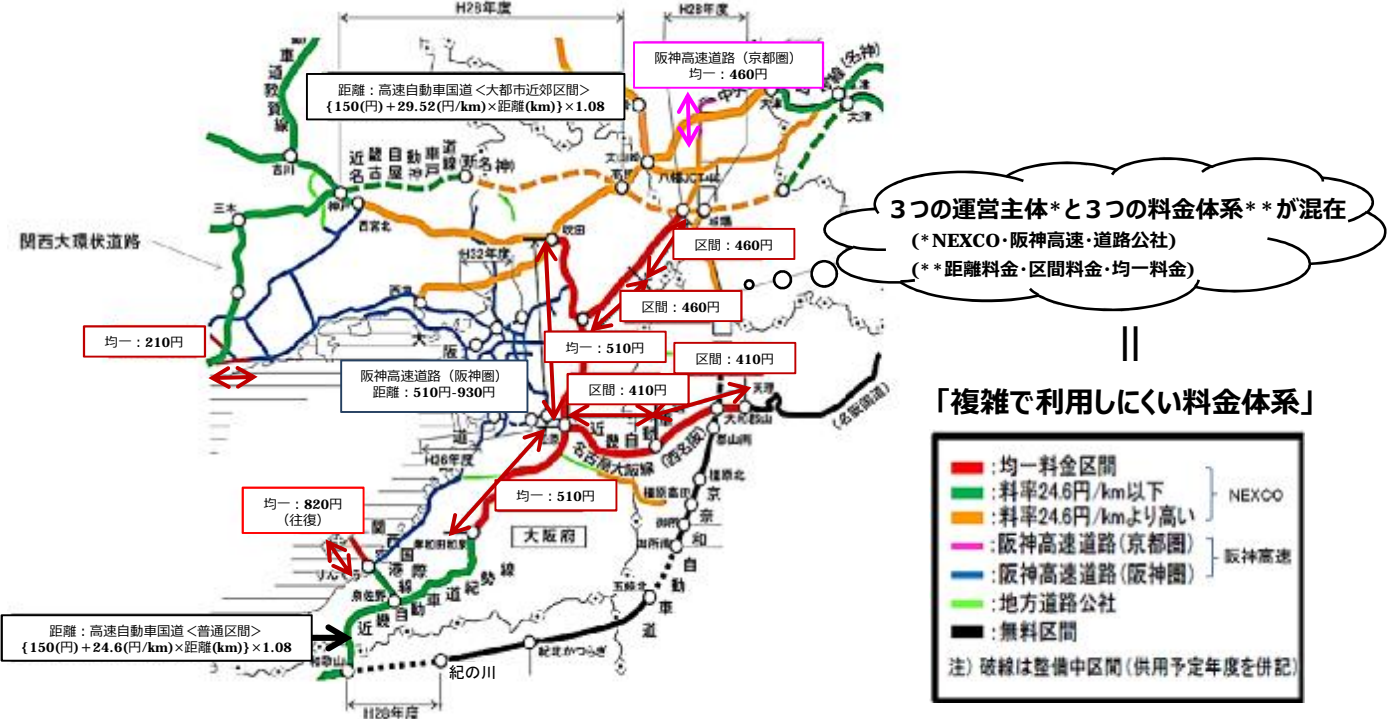
# 高速道路料金体系一元化・ミッシングリンク整備

阪神圏の高速道路は、複数の運営主体と料金体系が混在しており、利用しにくく、ネットワークが有効に活用されていないという課題があるため、利用者の視点に立った高速道路料金の一元化を目指し、関係自治体とともに、国等の関係者に働きかけを行うなどの取組みを進めてきました。

平成25年12月には、国の「新たな高速道路料金に関する基本方針」において、阪神圏は平成29年度当初にシームレスな料金体系を導入すべく検討を進める方針が示されました。さらに、平成27年1月には、国の『高速道路を中心とした「道路を賢く使う取組」の基本方針』において、大都市圏の高速道路料金として、対距離制を基本とした料金体系への統一や、混雑状況等に応じた政策的な料金の導入などの取組方針が示されました。引き続き関係自治体と連携し、利用者の視点に立った高速道路料金の実現に向けて、着実に取り組んでいきます。

あわせて、淀川左岸線延伸部等の「ミッシングリンク」の早期整備を実現し、利用者にとって真に利用しやすい高速道路ネットワークを目指します。

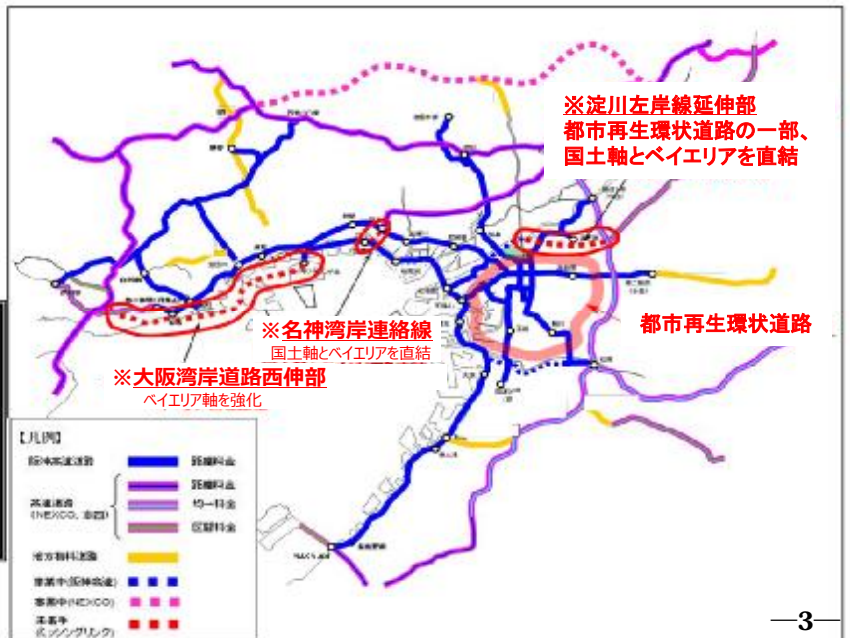
## <阪神都市圏高速道路の料金体系（現状）>



複数の管理主体と料金体系が混在  
**管理主体を超えたシームレスな料金体系の実現へ！**

<参考：「阪神都市圏高速道路に関する提案(H25.3)」(大阪府、兵庫県、大阪市、堺市、神戸市)抜粋

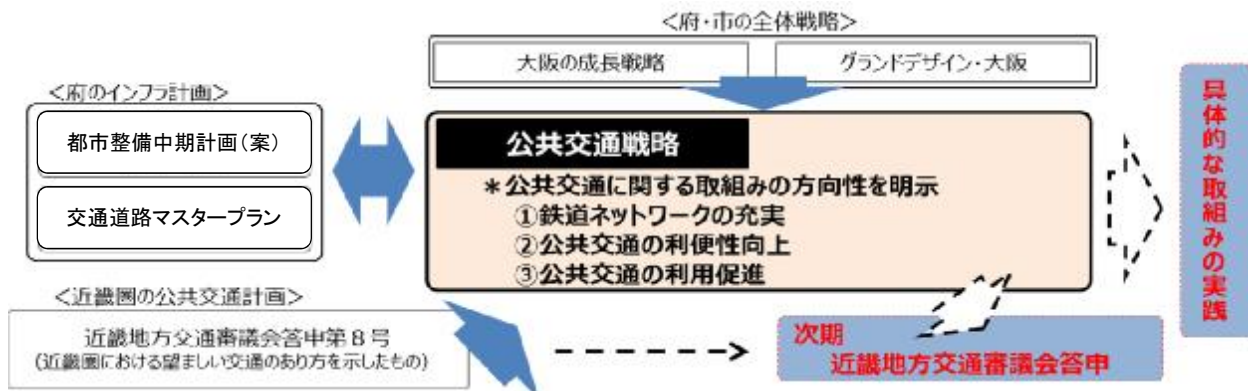
- 阪神圏の高速道路における課題
  - 複数の運営主体と料金体系が混在し、利用しにくく、ネットワークが有効活用されず
  - 国土軸・ベイエリア、空港・産業、物流拠点 を相互に連絡するネットワークにミッシングリンク\*が存在
  - 膨大な橋梁等の維持管理、更新  
 (例) 阪高259kmのうち、高架部81%、地ト部11%のうち83kmが、供用から40年以上経過
- **料金体系一元化、利用者の視点に立った料金体系の構築**
- **料金収入によるミッシングリンク整備、適切な維持管理・更新**
- **受益者負担に基づく償還率も見直し**





## 公共交通戦略

大阪・関西の成長に向け、国土軸アクセスの強化／関空アクセスの強化／放射環状型鉄道ネットワークの形成といった鉄道ネットワークの充実・強化や乗継ぎ時の移動負担の軽減といった公共交通の利便性向上、公共交通の利用促進に向けた取組みを進めるため、平成26年1月「公共交通戦略」を策定しました。事業者や関係機関とともに、公共交通戦略の実践に向け、取組みを進めます。



## 鉄道ネットワークの充実・強化

### 【公共交通戦略路線の推進】

公共交通戦略において、具体化に向けて検討を進める路線を位置付け、鉄道ネットワークの充実に向けた取組を進めています。

路線名	平成27年度の取組み	取組み状況	今後の方針
なにわ筋線	・事業化検討調査 (大阪府、大阪市、南海、JR西日本 共同調査)	・検討会 (平成26年7月～) ・需要予測等を実施中	事業費精査、事業スキームの検討を行い、平成27年度の事業化判断を目指す
大阪モノレール延伸	・第三者による採算性の検証 ・事業費の精査 など	・採算性の検証中 ・関係者との負担協議中	平成27年度の事業化意思決定を目指す
北大阪急行延伸	・北大阪エリア全体の広域交通対策検討	・平成25年度末に基本合意 ・軌道法等の法的手続きに着手	平成27年度に都市計画決定等を行い、関係者間で基本協定締結予定。平成32年度開業目標

### 【おおさか東線】

おおさか東線は、大阪東部地域と新大阪を連絡するとともに、放射状に広がる既存鉄道と結節し、広域鉄道ネットワークを形成します。平成30年度末の開業に向け、工事を着実に進めています。(事業主体：大阪外環状鉄道㈱)

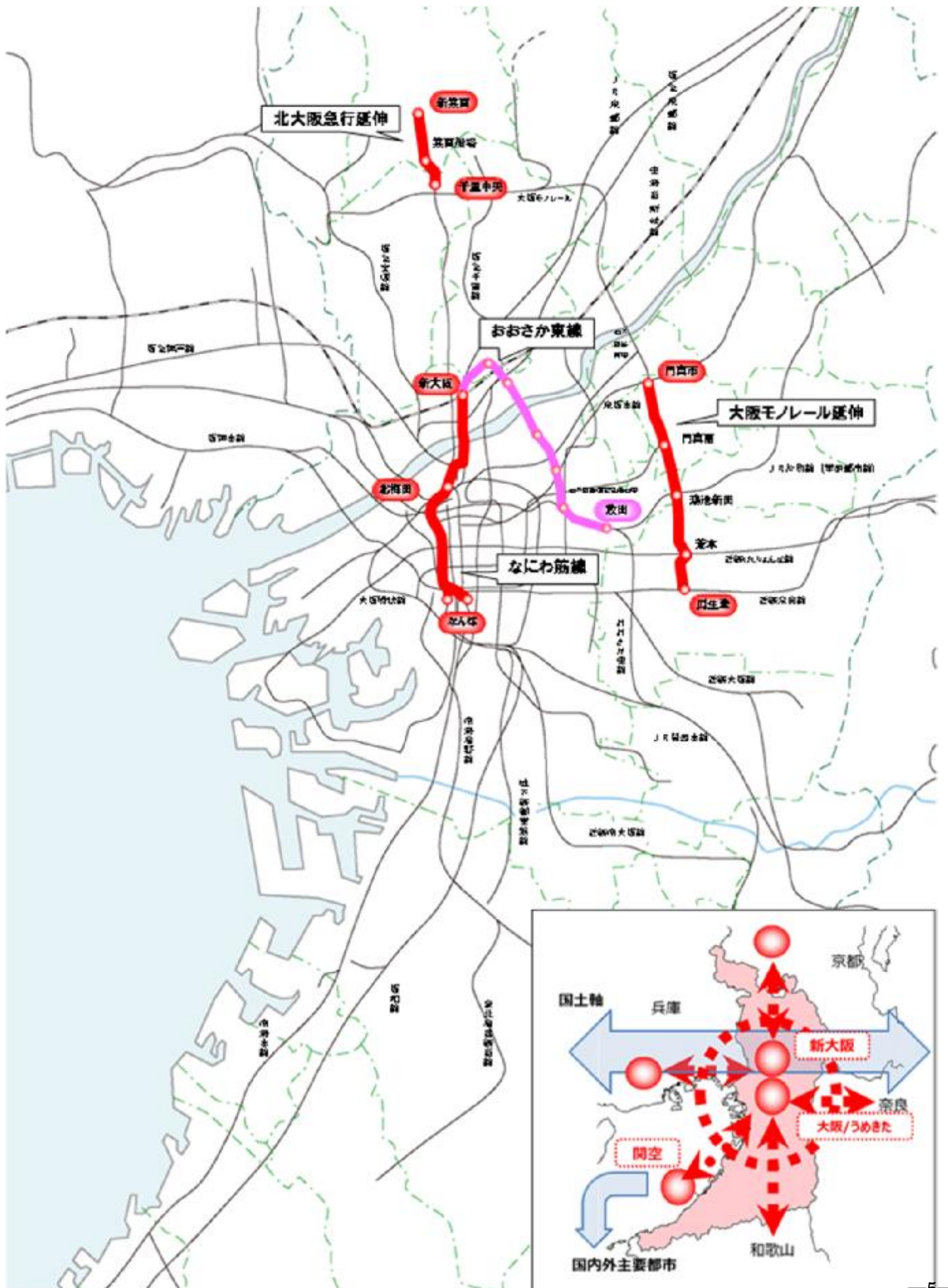


▲都島（仮称）新駅高架工事



▲野江（仮称）新駅高架工事

【路線図】



## 公共交通の利便性向上

公共交通戦略に基づき、乗継ぎ時の移動負担の軽減など、公共交通の利便性向上に向けた取組みを進めます。

### 【相互乗入れ、乗継改善の検討】

大阪府域の乗継利用が考えられる箇所のなかから、乗継利用規模や広域的観点から絞り込んだ代表箇所について、鉄道事業者との協議・調整を行うため、実施方策の検討、概略図作成、費用対効果の算定などを行います。

#### <実施方策のイメージ>



## 効率的な物流ネットワークの構築

経済・産業活動の活性化に向け、貨物輸送の効率化を図るため、貨物車交通プランを策定（H21.3）し、幹線道路網の整備、渋滞対策など道路機能の強化を図るとともに、物流の円滑化に資する重さ・高さ指定道路の指定を推進するほか、荷主・運送事業者など関係者と連携しながら物流施策を進めます。

#### <具体的施策例>

##### ◆ 重さ、高さ指定道路の追加

大型トラックの走行経路は、特殊車両の通行許可が不要となる「重さ・高さ指定道路」にある程度誘導されますが、現状はこれらが十分にネットワークしていないため、ネットワーク形成による輸送効率化と環境改善の観点から抽出した路線の指定を推進します。

##### ◎ 重さ指定道路

車両の長さ及び軸距に応じ、総重量**20～25t**までの車両が自由に走行できる指定道路

（平成27年4月1日指定：国道**423**号、〔府〕伊丹豊中線及び〔府〕伊丹池田線の一部区間）

##### ◎ 高さ指定道路

高さ**3.8m**を超え**4.1m**以下の車両が自由に走行できる指定道路

（平成27年4月1日指定：国道**170**号及び〔府〕春木岸和田線の一部区間）

※ 重さ指定道路及び高さ指定道路の状況（ガイドマップ）は国土交通省ホームページでご覧になれます。

重さ指定道路及び高さ指定道路の状況

検索

URL : <http://www.tokusya.ktr.mlit.go.jp/PR/shiteidouro/tokusya/q02-f/index.html>



## 慢性的な交通渋滞の緩和

膨大な経済損失と環境負荷を発生させる慢性的な交通渋滞の緩和に向け、道路拡幅やバイパス整備、立体交差化、交差点改良など、地域の交通事情に応じた渋滞対策に取り組んでいます。

### 【道路と鉄道の立体交差化】

- 道路と鉄道の立体交差化により、踏切に起因する渋滞や事故などを解消します。

#### ◆平成27年度事業箇所

【道路と鉄道との立体交差】 ※〔都〕：都市計画道路      〔府〕：府道

〔都〕十三高槻線（吹田市）、〔都〕大泉本郷線（柏原市）、〔都〕堺港大堀線（松原市）、  
〔府〕美原太子線（富田林市）、〔府〕岸和田港塔原線（岸和田市）【H27.2下り線高架化】

#### 【連続立体交差事業】

《事業中路線》京阪本線（寝屋川市・枚方市）、近鉄奈良線（東大阪市）【H26.9高架化切替】、  
大阪外環状線（東大阪市）【H20.3高架化切替】、南海本線・高師浜線（高石市）、  
南海本線（泉大津市）【H24.8高架化切替】

《計画路線》 阪急京都線（摂津市）

#### <道路と鉄道の立体交差>



▲〔都〕堺港大堀線  
（松原市）

#### <連続立体交差事業>



▲南海本線・高師浜線  
（高石市）高石駅



▲京阪本線（寝屋川市・枚方市）  
香里園駅付近

### 【交差点の機能向上】

- 右折レーンをはじめとした付加車線の設置や信号現示の変更を組み合わせた交差点改良事業などにより、交差点における交通渋滞を緩和します。

#### ◆平成27年度事業箇所

〔府〕大阪中央環状線(旧)（八尾市）、国道170号(旧)（富田林市）など

#### <交差点改良事業例>

付加車線の設置などのハード整備と、信号現示の変更などのソフト整備を効果的に組み合わせ、短期間に少ない投資で効果発現が期待できます。



歩道橋撤去

左折レーン  
を設置

▲〔府〕大阪中央環状線 奈良交差点（茨木市）