

施策—1 都市の成長を支えるインフラの強化

道路ネットワークの充実・強化

道路ネットワークの整備

大阪・関西の成長に向け、都市の再生や広域連携の強化、国土軸へのアクセス強化に寄与する道路を「選択と集中」による重点投資により整備し、道路ネットワークの強化・充実を図ります。



【新名神高速道路】

東西二極を結ぶ国土軸について、複数ルートを確認。京奈和自動車道と併せて関西大環状道路を形成

【大阪都市再生環状道路】

都心部における交通渋滞を緩和し、都市の経済・産業活動を活性化。
 (湾岸線、淀川左岸線、淀川左岸線延伸部、近畿自動車道、大阪松原線、大和川線で構成)

【主な事業路線 (国・NEXCO・阪神高速事業含む)】

- 新名神高速道路 [高槻～神戸] (平成 28 年度供用目標)
 [八幡～高槻] (平成 35 年度供用予定)
- 大阪都市再生環状道路
 - ・大和川線 (平成 29 年春全線供用予定)
 (平成 25 年 3 月 21 日一部暫定供用済)
 - ・淀川左岸線 [1 期: 島屋～海老江 JCT] (平成 25 年 5 月 25 日供用済)
 [2 期: 海老江 JCT～豊崎] (平成 33 年春供用予定)
- 府県間道路
 - ・国道 371 号 [石仏バイパス] (平成 30 年代半ば供用予定)
 - ・国道 480 号 [父鬼バイパス] (平成 20 年代後半供用予定)
 - ・第二阪和国道 [国道 26 号バイパス 淡輪ランプ～和歌山県境 (暫定 2 車線)] (平成 27 年度供用予定)
- 新名神アクセス道路
 - ・国道 423 号
 - ・国道 170 号 [高槻東道路]
 - ・都市計画道路 大岩線 [西側区間]
 (新名神供用に合わせ供用予定)

【平成 26 年度の主な供用路線】

都市計画道路 十三高槻線 (正雀工区 I 期)



都市計画道路 大阪岸和田南海線 (王子工区)



利用者の視点に立った高速道路料金体系の一元化

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いるため、利用しにくく、都心に交通が集中し、ネットワークが有効活用されていないという課題があります。そこで、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います。

【阪神圏の高速道路料金一元化に向けた取組み】

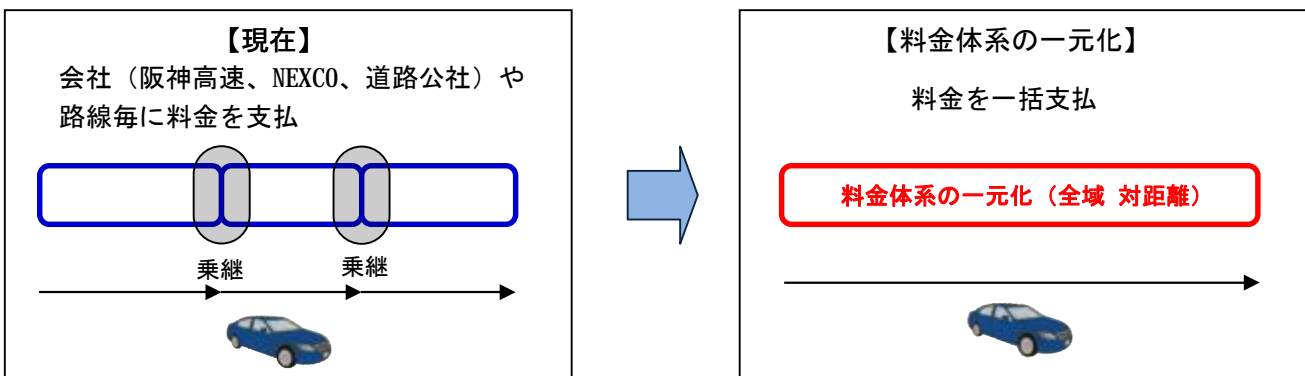
- 平成 25 年 9 月、阪神圏の高速道路料金を検討する「国と地方の検討会」において、平成 29 年度当初の料金体系一元化を関係者間で確認しました。
- また、平成 25 年 12 月の国の「新たな高速道路料金に関する基本方針」においては、大都市圏の新たな料金体系を検討する「有識者検討会」を設置し、検討を進める方針も示されました。
- 今後、その実現に向け、「国と地方の検討会」を通じ、具体的な検討を進めていきます。

「新たな高速道路料金に関する基本方針」（抜粋）

大都市圏の料金について

- ・ 阪神圏においては、平成 29 年度当初にシームレスな料金体系を導入
- ・ 料金体系の見直し検討にあたっては、平成 26 年度、有識者検討会において検討を開始

<高速道路料金体系一元化のイメージ>



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

■ 阪神圏の高速道路における課題

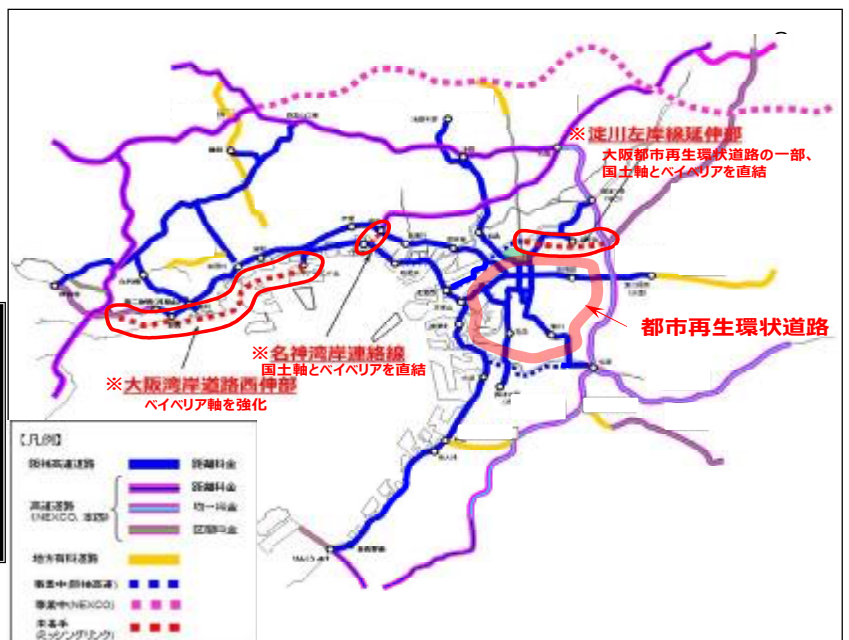
- 複数の運営主体と料金体系が混在し、利用しにくく、ネットワークが有効活用されず
- ・国土軸 ・ベイエリア、空港
・産業、物流拠点 を相互に連絡するネットワークにミッシングリンク*が存在
- 膨大な橋梁等の維持管理、更新
(例) ・阪高259kmのうち、高架部81%、地下部11%
・うち83kmが、供用から40年以上経過

○ 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システム見直し

地域の責任と判断による一体的な運営



*H22.4 大阪府、兵庫県、大阪市、堺市、神戸市により、「都市圏高速道路等の一体的運営構想」を提案

慢性的な交通渋滞の解消

慢性的な交通渋滞の解消に向け、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。

【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を解消します。

◆事業路線

【道路と鉄道との立体交差】

十三高槻線（吹田市）、堺港大堀線（松原市）、岸和田港塔原線（岸和田市）、大泉本郷線（柏原市）

【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高架化切替予定】、

大阪外環状線（東大阪市）【H20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高架化切替】

《計画路線》 阪急京都線（摂津市）



▲南海本線・高師浜線 高石駅（高石市）



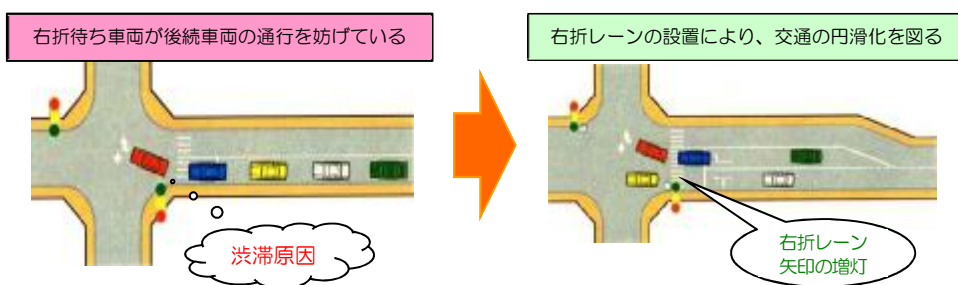
▲近鉄奈良線（東大阪市） 河内花園駅付近



▲十三高槻線（吹田市）

【するっと交差点対策】

右折レーン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た「するっと交差点対策」により、交差点における渋滞緩和・解消を図ります。



▲国道 168 号 天の川交差点（枚方市）

◆事業路線

（旧）大阪中央環状線（東大阪市）、箕面摂津線（吹田市）など

「するっと交差点対策（案）」

渋滞損失時間等の客観的な指標や道路利用者へのアンケート等から渋滞箇所の調査を実施し、そのうち現道幅員内、もしくは少しの用地買収により対策可能な 17 箇所を平成 24 年 3 月に新規追加し、平成 27 年度を目標に対策を進めます（全箇所数：116 箇所、対策済：84 箇所）。

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

◎ 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 25 年度指定：府道岸和田牛滝山貝塚線の一部区間、府道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>

◆ 大阪中央環状線東大阪休憩所の管理

大型車の路上駐車が渋滞や事故の原因になっているため、物流拠点が集積する東大阪地域において、大阪中央環状線の未利用地等を活用し、物流パーキングとして、主にトラックを対象とした駐車休憩施設を整備し、管理しています。これにより、休憩や荷待ち等による路上駐車が減少し、円滑な交通流の確保と交通安全の向上に寄与しています。



◆ 東大阪 FQP 協議会による荷待ち駐車マネジメント

（FQP・・・Freight（貨物）Quality（品質）Partnership（協力）の略）

東大阪流通業務地区及びその周辺におけるトラック交通に起因した路上駐車などの諸課題を解決するため、本協議会で「アクションプラン」をとりまとめ、地域の関係者が協働し、道路構造の改善や啓発活動、美化活動などに取り組んでいます。



東大阪流通業務地区内マナーアップキャンペーン
（平成 26 年 4 月 14 日実施）

〔協議会構成員〕

大阪府、東大阪市、大阪府警、大阪府トラック協会、新潟運輸株式会社、トナミ運輸株式会社、大阪府都市開発株式会社、東大阪商工会議所、大阪機械卸業団地協同組合、協同組合大阪紙文具流通センター、大阪メルカート協同組合

公共交通ネットワークの充実・強化

大阪が首都圏と両輪で日本の成長をけん引するためには、『都心機能の強化』、『都市間連携』が不可欠であり、そのためには、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に向けた取組みを進めることが必要です。

大阪府では、「鉄道ネットワークの充実」と、乗継ぎ時の移動負担の軽減などの「公共交通の利便性向上／利用促進」を取組みの柱とした「公共交通戦略」を平成26年1月に策定しました。

引き続き、事業者や関係機関とともに、公共交通戦略の実現に向けて取り組んでいきます。

鉄道ネットワークの充実

【戦略4路線】

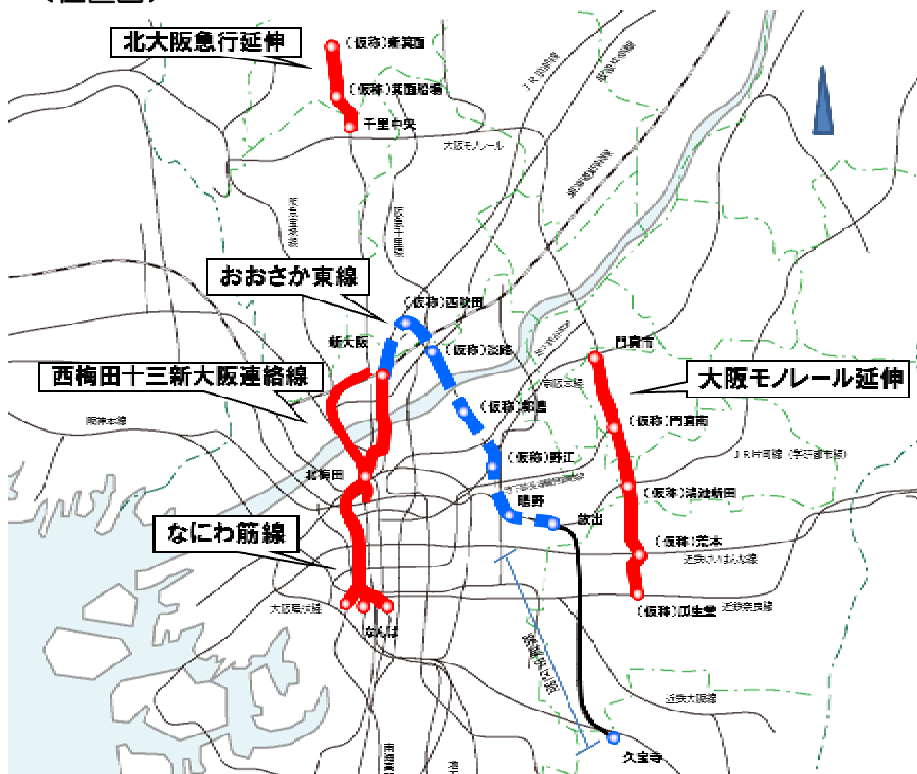
「公共交通戦略」において、大阪・関西のさらなる成長や府民の暮らしの充実を図るため、今後、事業実施の可否について、個別に検討が必要な路線（戦略4路線）を位置づけており、「鉄道ネットワークの充実」に向けた取組みを進めます。

路線名	概要	効果など	26年度の取組内容
北大阪急行延伸	延長:約2.5km 区間:千里中央～新箕面	* 北大阪地域と大阪都心との直結 * 拠点形成とセットによる北大阪地域の活性化	* 都市計画決定や鉄道事業にかかる許認可など、事業化の手続きを進める
大阪モノレール延伸	延長:約9.0km 区間:門真市～瓜生堂	* 放射環状型ネットワークの形成 * 交通結節点の形成、都市構造を変革	* 採算性の検証、沿線市との負担協議を進め、事業化の意思決定を目指す
なにわ筋線	延長:約10.2km 区間:新大阪～JR・南海難波	* 関空アクセス強化 * 大阪都心、国土軸（新大阪）アクセス強化	* 関係者と検討会を立ち上げ、事業主体、整備手法等について検討を行う
西梅田十三新大阪連絡線	延長:約5.2km 区間:西梅田～新大阪	* 神戸、宝塚方面などから新大阪、なんばへアクセス強化	* リニア、うめきた、東海道支線の地下化等の状況を踏まえ対応

【おおさか東線】

大阪東部地域から国土軸である新大阪へ連絡するとともに、放射状に広がる既存鉄道を結節し、広域鉄道ネットワークを形成します。平成20年3月、久宝寺駅から放出駅区間（9.2 km）が開業し、現在、事業中の放出駅から新大阪駅間の区間について、平成30年度末の開業に向け、着実に事業を推進します。（建設主体：大阪外環状鉄道㈱）

<位置図>



おおさか東線
（仮称）西吹田駅周辺



おおさか東線
（仮称）淡路駅周辺

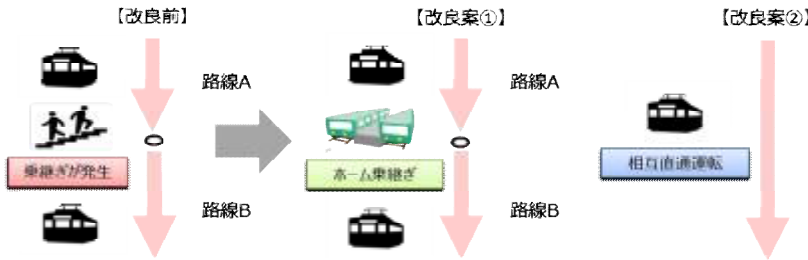
公共交通の利便性向上/利用促進

◎移動の負担軽減（乗継改善）や乗継案内情報の充実など、公共交通のさらなる利便性向上を図るため、交通事業者や市町村等と連携し取り組みます。

◎クルマから公共交通への利用転換を目的とした啓発、公共交通利用に資する情報発信、小学校における交通環境学習など、公共交通機関の利用を促進するための取り組みを推進します。

【乗継駅における駅機能の充実/相互直通運転の実施】

既存の鉄道ネットワークを有効活用し、部分的な改良などにより、事業者が相互に乗り入れ運転するなど、乗継負担の軽減を図れるよう、関係者と連携し検討を進めます。



【乗継案内情報の充実】

乗継駅や商業施設などにおいて、関係者と連携し、乗継案内モニターなどを設置することにより、利便性の向上を図ります。

また、乗継案内とあわせ、観光集客の観点から、目的地や駅周辺の情報などについて、多言語表記により情報発信します。



【公共交通の利用促進に関するキャンペーン】

クルマから公共交通への利用転換を目的とした啓発を実施します。



【公共交通情報の発信】

Web ページにより、大阪の交通の状況をわかりやすくお伝えするとともに公共交通利用のメリットも紹介（環境、クルマの維持費、健康、交通事故防止）し、日常の交通手段を考える機会を提供します。



【交通環境学習プログラム】

小学校を対象に、日々の暮らしの中で社会や環境にやさしい行動を考え実践し、習慣として身につくことができるような授業支援プログラムを提供します。平成14年度～平成25年度で延べ64校実施しました。

☆課題発見学習（空気汚れ調べ等）／実践学習（電車・バスマップを作ろう等）／出前講座（かしこいクルマの使い方）

<取り組みイメージ ～既存ストックを最大限に活用～>

<移動の負担軽減>

- ・駅前広場の整備、駅へのアクセスの充実
- ・乗継駅における駅機能の充実



<ネットワークの充実・強化>

- ・相互直通運転の実施

<情報提供>

- ・乗継案内情報の充実



<利用促進>

- ・交通環境学習や利用促進キャンペーンの実施
- ・観光や地域のにぎわいづくりと連携した利用促進



<利用しやすい運賃>

- ・料金負担の軽減

<安全の確保>

- ・鉄道の連続立体交差の整備
- ・鉄道駅耐震補強、可動式ホーム柵設置 など

