

# ポイント-1：大阪・関西の成長・活力を支える交通

## ◆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、阪神港などの広域拠点へのアクセス性向上、環状交通機能の強化、府県間の連携強化に資する道路を重点的に整備します。

### 幹線道路ネットワークの整備



【環状交通機能の強化】



阪神高速 大和川線  
(令和2年3月供用)

【府県間の連携強化】



国道371号

### <令和2年度の主な事業路線（国・NEXCO・阪神高速の事業含む）>

#### ○三大都市圏環状道路

- ・新名神高速道路〔八幡京田辺JCT・IC～高槻JCT・IC〕（令和5年度 供用予定）
- ・淀川左岸線2期〔海老江JCT～(仮称)豊崎IC〕（令和8年度 完成予定）

- ・淀川左岸線延伸部〔(仮称)豊崎IC～門真JCT〕（令和13年度 完成予定）

令和2年度  
知事重点事業

#### ○府県間道路

- ・国道371号〔石仏バイパス〕（2020年代前半供用予定）

#### ○新名神アクセス道路

- ・府道 長尾八幡線（令和5年度 供用予定）

### 【重要物流道路制度】

『重要物流道路』制度とは、平常時・災害時を問わず安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網として指定し、機能強化や重点支援を実施する制度です。

大阪府では令和2年4月1日現在、計502kmが指定されています。

今後、事業中・計画中路線を含めた追加指定についても、国等とともに、検討を進める予定です。

## ◆ 高速道路料金体系の一元化

運営主体や路線ごとに体系が異なり、複雑で利用しにくい近畿圏の高速道路料金を見直し、利用者の視点に立って公平で分かりやすく、ネットワークが有効活用される料金体系の実現に取り組みます。

### 高速道路料金体系の一元化のイメージ

運営主体や路線ごとの料金設定を距離に応じた対距離料金に統一することで、乗継による割高感を軽減

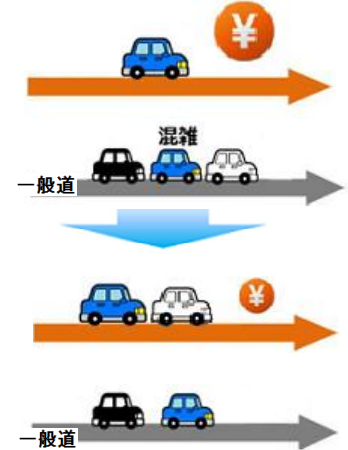
#### 路線ごとに「固定額+距離料金」



経路によらず、同一料金とすることで、交通分散による渋滞緩和に寄与



対距離料金による短距離料金引き下げに伴い、高速道路の利用促進、一般道の渋滞緩和に寄与



### <令和2年度の主な取組み>

- ・高速道路料金体系の一元化に向けた第一ステップとして、平成29年6月から対距離料金を基本とした新たな料金体系を導入したところであり、引き続き、より利用しやすい料金体系をめざします。
- ・他の高速道路と接続している大阪府道路公社路線の高速道路会社への移管を進めます。

### 平成29年6月3日以前の料金体系

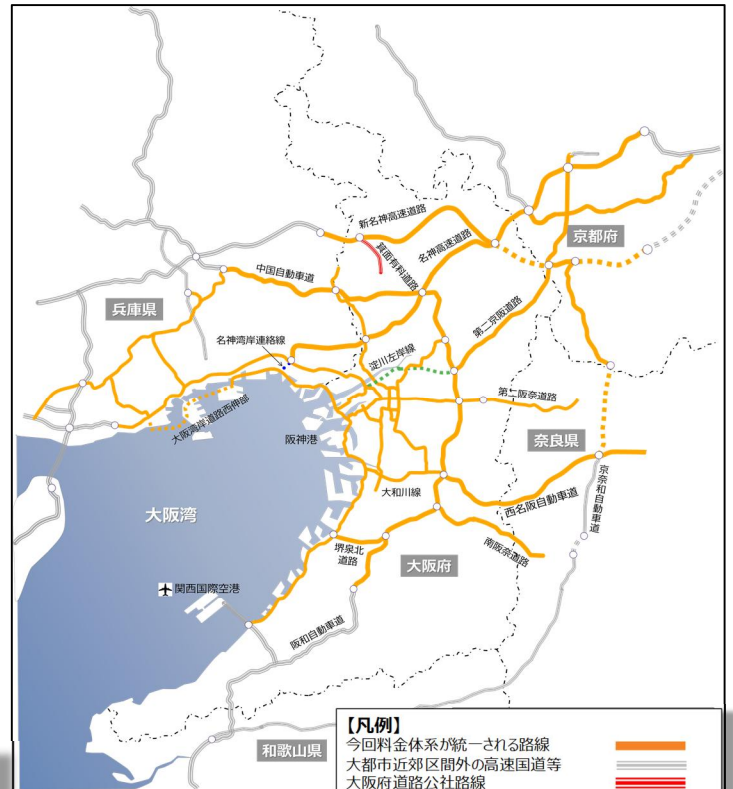
- ・NEXCO、阪神高速、道路公社と3つの運営主体
  - ・距離料金、区間料金、均一料金と様々な料金体系
- ⇒ 複雑で利用しにくい

### 第1ステップ(平成29年6月3日以降)

- ・対距離料金(高速自動車国道大都市近郊区間の水準)を基本とした料金体系に整理・統一(ただし路線毎の料金設定)
  - ・道路公社路線の移管  
(平成30年4月1日堺泉北道路・南阪奈道路を、平成31年4月1日第二阪奈道路を移管)
- ⇒ 実面有料道路については、引き続き移管をめざす

### より利用しやすい料金体系の実現

- ・管理主体の統一を進め継ぎ目のない料金体系の導入
- ・ネットワーク整備の進展に合わせた戦略的な料金体系の導入



## ◆鉄道ネットワークの充実・強化

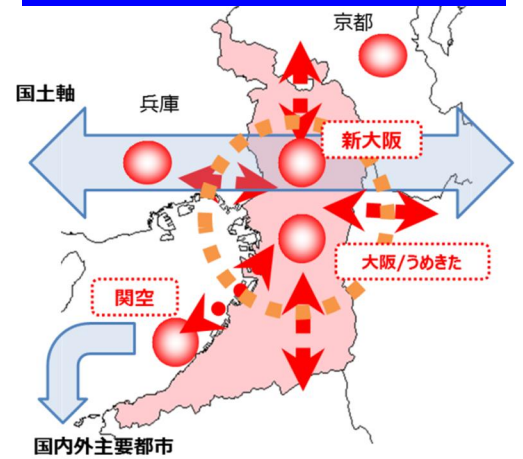
令和元年11月に改訂した「公共交通戦略」に基づき、大阪・関西の成長に向け、事業者や関係機関とともに、国土軸や関西国際空港へのアクセス強化、放射環状型の鉄道ネットワーク形成といった取組みを進めます。

### 公共交通戦略路線



- ・北大阪急行延伸以外の新駅名は仮称
- ・公共交通戦略（令和元年11月改訂）を基に作成（※新たに位置付けた戦略路線）

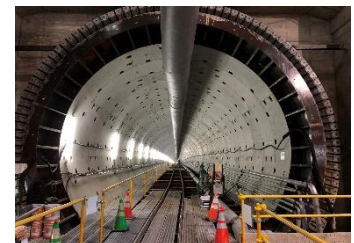
### 取組みイメージ



#### 北大阪急行延伸



高架区間 桁架設状況



シールド区間 内部施工状況

### <令和2年度の主な事業路線>

令和2年度  
知事重点事業

- ・なにわ筋線〔北梅田※～JR難波・南海新今宮〕（令和12（2030）年度末開業目標）  
（事業主体：関西高速鉄道株）
- ・大阪モノレール延伸〔門真市～瓜生堂※〕（令和11（2029）年開業目標）  
（事業主体：大阪府・大阪高速鉄道株）  
※駅名は仮称
- ・北大阪急行延伸〔千里中央～箕面萱野〕（令和5（2023）年度開業目標）  
（事業主体：箕面市・北大阪急行電鉄株）

## ◆公共交通の利便性向上

### 【乗継改善等の検討】

乗継時の移動負担の軽減など、利用者の目線に立った公共交通の利便性向上に向けた取組みを進めます。

#### <令和2年度の主な取組み>

広域的な観点から駅・路線の重要性を考慮して選定し、平成27年度から平成29年度の3か年で作成した15箇所の検討案について、鉄道事業者などと幅広く意見交換を実施し、少しでも乗継改善が図られるよう、取組を進めます。

#### 《検討箇所》

天王寺、梅田、難波、京橋、鶴橋、新大阪、新今宮、淀屋橋、天下茶屋、上本町、柏原・道明寺、河内長野、日根野、西九条、河内磐船  
(なお、中百舌鳥駅は過年度から別途検討中。)

また、利用者の利便性を早期に向上させるため、駅構内などにおいて、乗継案内表示や多言語による案内モニター（他路線やバスなどの乗継や運行情報などを表示）、経路床面案内表示（乗継や行先情報などを表示）などを充実し、利用者にわかりやすい案内や乗継情報の提供ができるよう、鉄道事業者とともに取組を進めています。

#### <整備イメージ>



乗継案内表示  
(三国ヶ丘駅 (R1整備箇所))



多言語による案内モニター  
(大阪難波駅 (H30整備箇所))

## ◆公共交通の利用促進

### 【利用促進に向けた取組み】

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します。

#### <令和2年度の主な取組み>

「みんなでお出かけクールシェア」や「交通安全キャンペーン」と連携した公共交通利用の啓発活動、鉄道からバスへの乗り換え情報の検索などの情報が入手できるOSAKAバスナビといったウェブサイトによる情報発信など、機会を捉えた公共交通の利用促進に向けた取組みを進めます。  
交通事業者、市町村などと協働し、地域のにぎわいづくりや観光と連携した取組みにより、公共交通の利用機会の増加を促します。

## ◆慢性的な交通渋滞の解消

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みます。

### 【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、踏切による渋滞や事故などを解消します。



道路と鉄道の立体交差化  
(〔都〕大泉本郷線・柏原市)



連続立体交差化  
(南海本線・高師浜線・高石市)



高架化前の混雑状況  
(京阪本線・寝屋川市・枚方市)

### <令和2年度の主な事業箇所>

#### ○道路と鉄道との立体交差

都市計画道路 十三高槻線（吹田市）、都市計画道路 大泉本郷線（柏原市）、  
府道 美原太子線（富田林市）

#### ○連続立体交差事業

《事業中路線》南海本線・高師浜線（高石市）【平成28年5月 下り線高架切替】  
京阪本線（寝屋川市・枚方市）【平成25年12月 事業認可取得】  
近鉄奈良線（東大阪市）【平成26年9月 高架切替】  
阪急京都線（摂津市）【平成30年2月 事業認可取得】

### 【交差点の機能向上】

付加車線の設置や信号現示の最適化を組み合わせた交差点改良事業など、混雑状況に応じた対策により交差点における交通渋滞を緩和します。



交差点改良事例



### <令和2年度の主な事業箇所>

- ・ 府道（旧）大阪中央環状線 桜塚交差点（豊中市）（右折レーンの設置）
- ・ 府道（旧）大阪中央環状線 八坂橋交差点（豊中市）（右折レーンの設置）
- ・ 国道307号 杉1丁目交差点（枚方市）（右折レーンの延伸）
- ・ 府道 大阪港八尾線 久宝寺交差点（八尾市）（右折レーンの設置）など