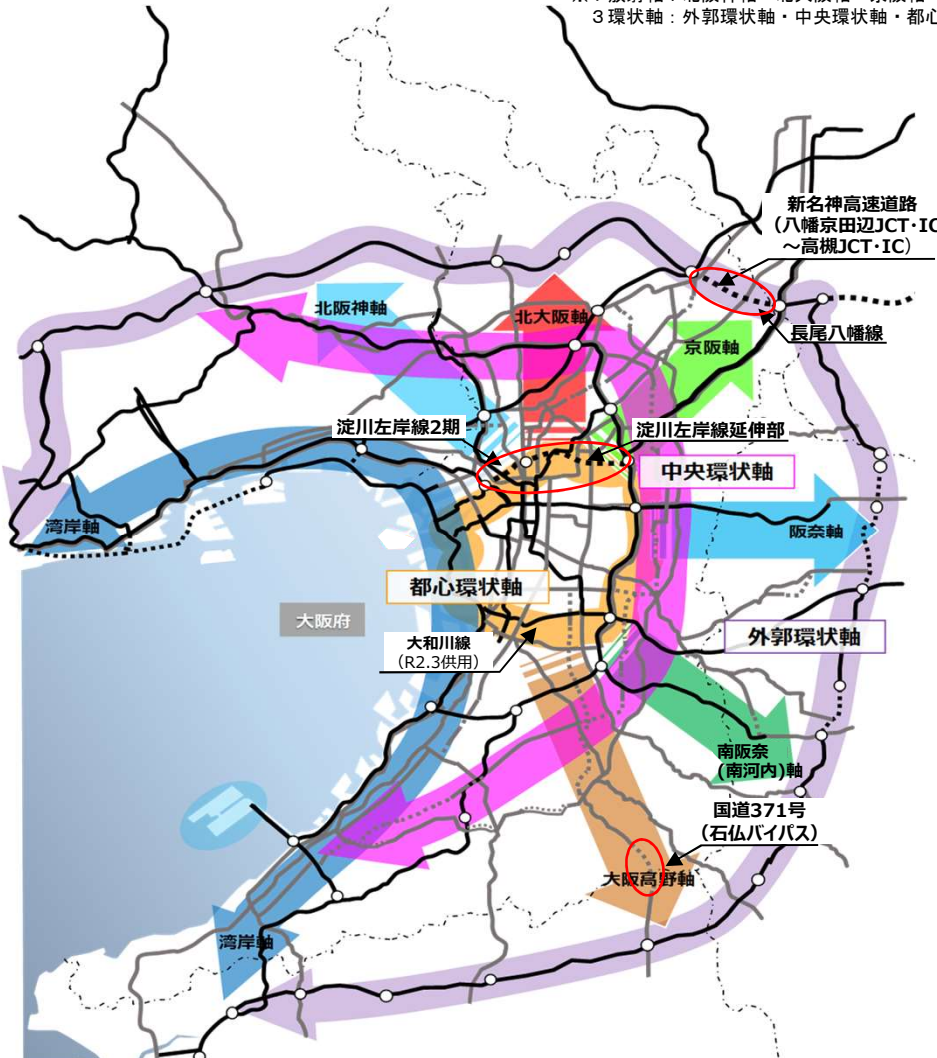


ポイント-1：大阪・関西のさらなる成長に必要なインフラの強化

◆道路ネットワークの機能強化

大阪・関西の成長に向け、国土軸やベイエリア・関空等へのアクセス道路、府県間道路など都市の骨格となる7放射軸・3環状軸※の形成をめざし、道路ネットワークの充実・強化を図ります。

※7放射軸：北阪神軸・北大阪軸・京阪軸・阪奈軸・南阪奈(南河内)軸・大阪高野軸・湾岸軸
3環状軸：外郭環状軸・中央環状軸・都心環状軸



【環状交通機能の強化】



淀川左岸線
((仮称)豊崎IC)

【府県間の連携強化】



国道 371号

【7放射軸・3環状軸の強化】



都市計画道路 十三高槻線

<令和5年度の主な事業路線（国・NEXCO・阪神高速の事業含む）>

・大阪都市再生環状道路など

- 淀川左岸線2期〔海老江JCT～(仮称)豊崎IC〕
(大阪・関西万博のアクセスルートとしての活用をめざす)
- 淀川左岸線延伸部〔(仮称)豊崎IC～門真JCT〕
- 新名神高速道路〔八幡京田辺JCT・IC～高槻JCT・IC〕（令和9年度 開通目標）

令和5年度
知事重点事業

・府県間道路

国道 371号〔石仏バイパス〕

・新名神アクセス道路

府道 長尾八幡線

・7放射軸・3環状軸の強化に資する道路

- 都市計画道路 八尾富田林線（八尾市域、藤井寺市域、羽曳野市域）
- 都市計画道路 泉州山手線（貝塚市域）
- 都市計画道路 大阪河内長野線（松原市域）
- 都市計画道路 十三高槻線（高槻市域、吹田市域）

◆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、バイパス整備に伴う立体交差化、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めます。

【道路・鉄道との立体交差化】



【道路高架】

都市計画道路 十三高槻線・阪急京都線（吹田市）



【鉄道高架】

府道 美原太子線・近鉄長野線（富田林市）

<令和5年度の主な事業箇所>

鉄道との立体交差

- ・都市計画道路 十三高槻線・阪急京都線（吹田市）
- ・都市計画道路 梅が丘高柳線・JR学研都市線（寝屋川市）
- ・府道 美原太子線・近鉄長野線（富田林市）
- ・都市計画道路 泉州山手線・水間鉄道（貝塚市） など

【交差点の機能向上】



交差点改良事例

（柏村橋交差点・八尾市）



<令和5年度の主な事業箇所>

- ・府道（旧）大阪中央環状線 八坂橋交差点（豊中市）（複合レーンの設置）
- ・国道 170号 槇尾中学校南交差点（和泉市）（右折レーンの延伸）
- ・府道 八尾茨木線 玉井交差点（東大阪市）（複合レーンの設置） など

◆利用しやすい高速道路料金体系の実現

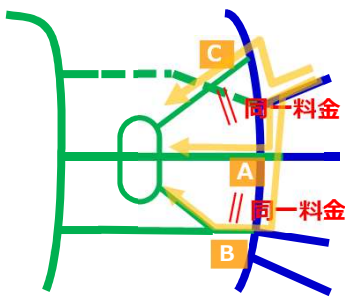
阪神高速道路大和川線の開通を踏まえ、高速道路ネットワークを有効に活用し、都心部の渋滞緩和を図るなど、利用者の視点に立って公平で分かりやすく、利用しやすい料金体系の実現に向け取り組みます。

利用しやすい料金体系の実現のイメージ

【現在】

○経路によらない同一料金
⇒都心流入の料金措置

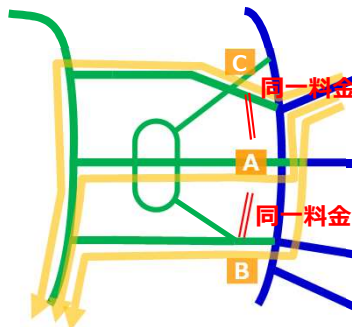
Aルート料金
Bルート料金
Cルート料金 } 同一料金



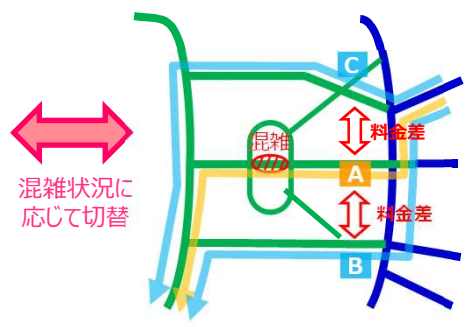
【将来イメージ】

<通常時間帯(都心非混雑時)>

Aルート料金
Bルート料金
Cルート料金 } 同一料金



<都心混雑時間帯>



<令和5年度の主な取組>

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ており、引き続き、渋滞緩和に寄与する利用しやすい料金体系の実現について、国及び関係自治体等と協議調整に取り組んでいます。

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)
- ⇒算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
- ・道路ネットワーク整備の進展に合わせた、渋滞を緩和し利用しやすい料金体系の導入

