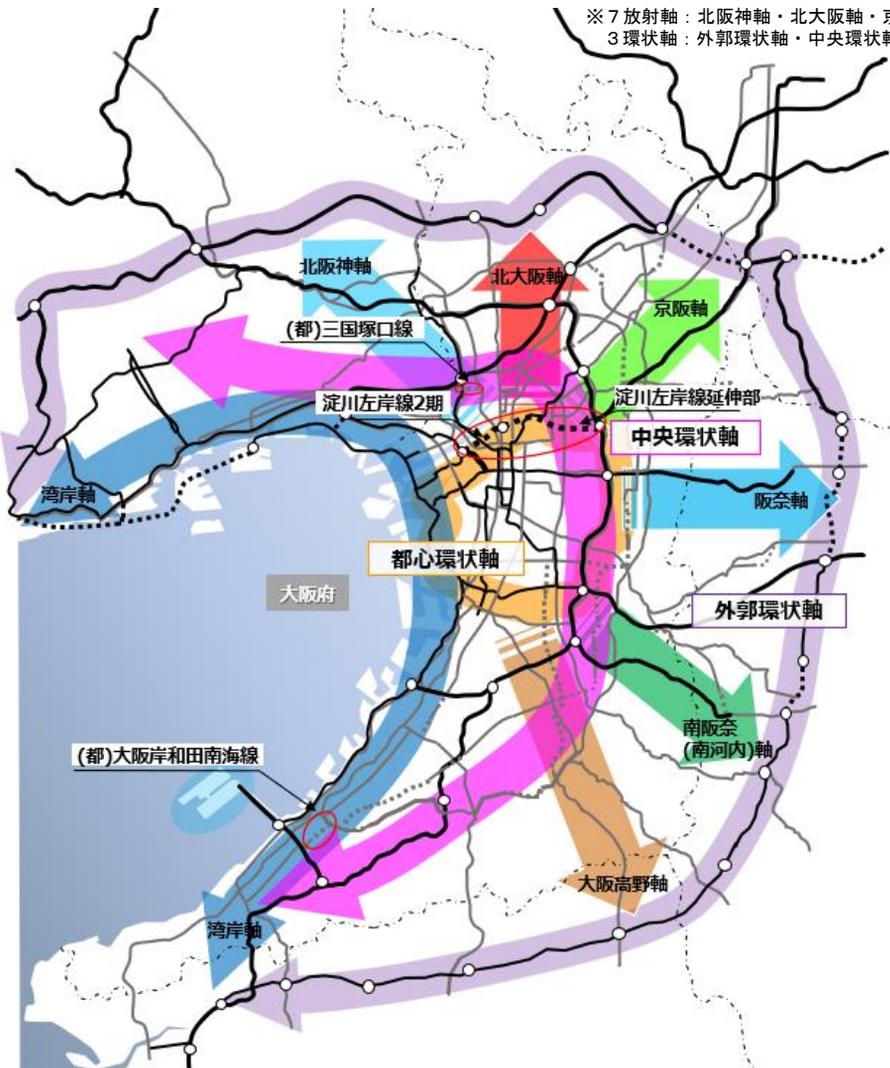


# ポイント-1：大阪・関西のさらなる成長に必要なインフラの強化

## ◆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2期・延伸部  
((仮称)豊崎IC)

### 【府県間の連携強化】



都市計画道路 三国塚口線

### 【7放射軸・3環状軸の強化】



都市計画道路 大阪岸和田南海線

### <令和7年度の主な事業路線>

#### ・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〕 (事業主体：大阪市・阪神高速)
- 淀川左岸線延伸部〔(仮称)豊崎IC～門真JCT〕 (事業主体：国・阪神高速・NEXCO西日本)

令和7年度  
知事重点事業

- 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) (事業主体：NEXCO西日本)

#### ・府県間道路

都市計画道路三国塚口線〔国道176号～府道大阪池田線〕

#### ・7放射軸・3環状軸の強化に資する道路

- 都市計画道路 十三高槻線〔吹田市域〕
- 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 大阪岸和田南海線 (和泉市域)

## ◆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みます。

### 【道路・鉄道との立体交差化】



【道路高架】  
都市計画道路 梅が丘高柳線・JR学研都市線（寝屋川市）



【道路高架】  
都市計画道路 泉州山手線・水間鉄道（貝塚市）

### <令和7年度の主な事業箇所>

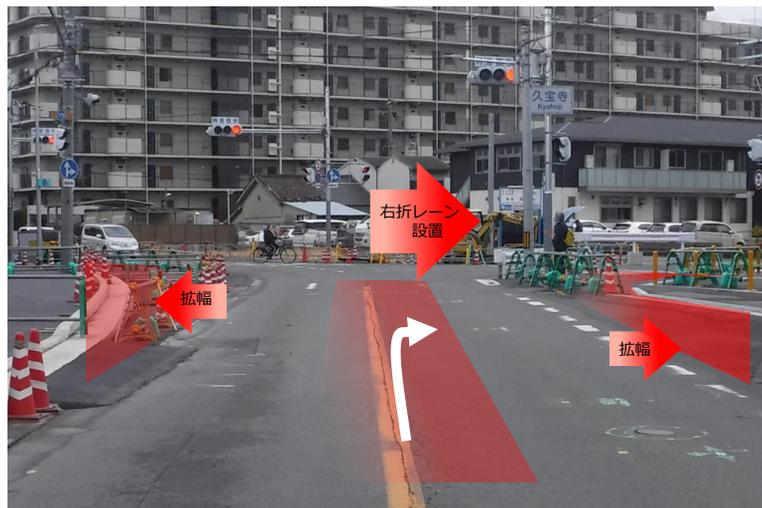
#### 鉄道との立体交差

- ・都市計画道路 豊中岸部線（岸部南工区）（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）
- ・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（車線の拡幅）】  
玉井交差点（東大阪市）



【交差点改良事例（右折レーンの設置）】  
久宝寺交差点（八尾市）

### <令和7年度の主な事業箇所>

- ・主要地方道 八尾茨木線 玉井交差点（東大阪市）（車線の拡幅）
- ・主要地方道 大阪港八尾線 久宝寺交差点（八尾市）（右折レーンの設置）
- ・国道 170号 槇尾中学校南交差点（和泉市）（右折レーンの設置） など

## ◆ビッグデータを活用した自動車交通流の分析

令和7年度  
知事重点事業

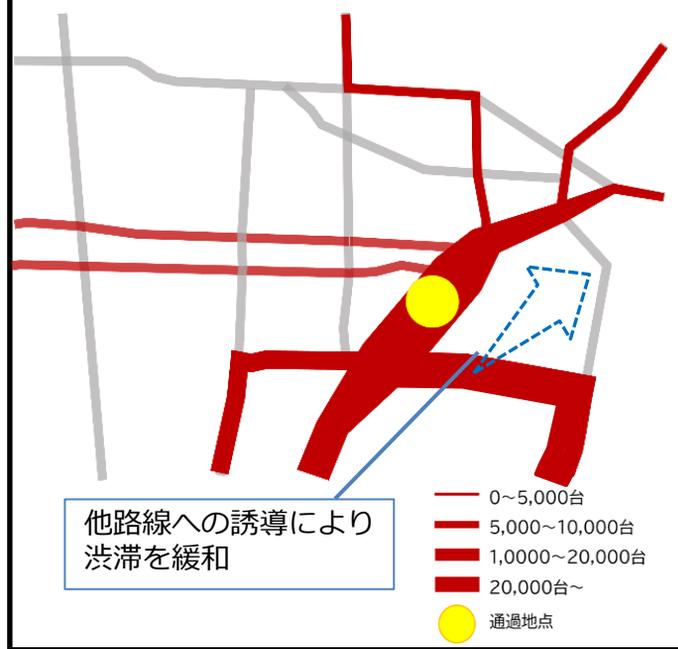
5年に1回の地点・区間における交通情勢調査に併せ、ビッグデータを活用し、自動車の動きを面的にとらえ分析・評価することで、いつどこでどの程度の交通集中・移動の需要があるのかを把握します。時間帯・区間毎の旅行速度や移動経路等を可視化することで、ハード・ソフト両面から地域の交通事情に応じた効果的・効率的な渋滞対策に活用していきます。

時間帯・区間毎の渋滞状況  
(旅行速度・所要時間)を可視化



府内の渋滞状況イメージ

断面交通量だけでなく、通過した自動車の移動経路を可視化し、交通需要を把握



交通流の分析イメージ

## ◆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た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。

### 【現在の料金体系】

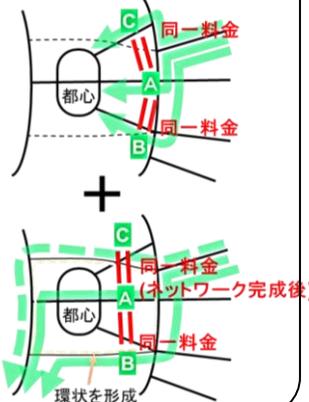


【料金体系】(料金水準)	
名神高速、中国道等	黄色
【(150+29.52L)×1.10円】	
阪神高速、第二京阪、第二阪奈	青
【(250+29.52L)×1.10円】	
(上限料金1,950円 ※普通車の場合)	
箕面有料道路(大阪府道路公社)	緑
【区間料金】 (点線は整備中区間)	

### 利用しやすい料金体系の実現のイメージ

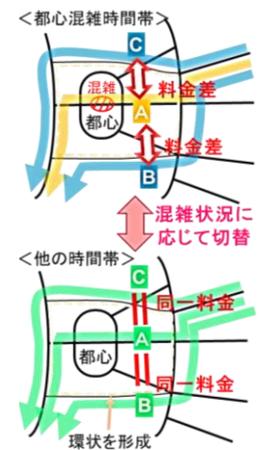
#### 【現在】

- 経路によらない同一料金  
⇒都心流入の料金措置  
⇒都心通過の料金措置  
令和6年度より一部導入



#### 【将来のイメージ】

- 管理主体統一を進め、継ぎ目のない料金体系の導入
- 混雑状況に応じた機動的な料金の実現



影響を検証した上で

### <令和7年度の主な取組>

令和6年6月から、新たな上限料金の設定や料金割引の拡充・導入など、近畿圏の新たな高速道路料金が導入されました。引き続き、国や関係自治体と連携しながら、公平で利用しやすい料金体系の実現に向けて、着実な取組を推進していきます。