

令和8年度

道路施策のポイント

大阪府都市整備部
道路室

～ もくじ ～

道路室 施策のポイント	P.1
-------------	-------	-----

成長・活力

・ 大阪・関西のさらなる成長に必要なインフラの強化	P.2
---------------------------	-------	-----

安全・安心

・ 災害に強い都市の構築	.....	P.5
・ 安全・安心で住みやすい都市の形成	.....	P.7
・ 戦略的な維持管理	.....	P.8

都市魅力

・ にぎわい・都市魅力の創出	P.10
----------------	-------	------

◆◆資料編◆◆

○道路室の予算（令和7年度補正＋令和8年度当初）	.....	P. 資料1
○道路事業実施の考え方	.....	P. 資料2
○道路の整備状況	.....	P. 資料3
○道の駅	.....	P. 資料5

本資料は以下ホームページに掲載しています。

大阪府 道路施策のポイント

検索

施策のポイント

◆ 「成長と活力の実現」と「安全と安心の確保」を基本に「都市魅力の向上」に資する道路政策を推進し、豊かな暮らしを実感できる大阪の実現をめざします。

成長・活力

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
- 慢性的な交通渋滞の解消
- 新御堂筋の機能強化
- ビッグデータを活用した渋滞対策
- 利用しやすい高速道路料金体系の実現



〔道路ネットワーク機能強化〕

安全・安心

ポイント-2：
災害に強い都市の構築

- 道路施設の耐震補強
- 道路施設の災害対策
- 道路の無電柱化



〔耐震性強化〕



〔道路法面对策〕

ポイント-3：
安全・安心で住みやすい都市の形成

- 歩行者等の安全な通行確保
- 安心して自転車が利用できる環境整備



〔歩行空間の確保〕



〔自転車通行空間の確保〕

ポイント-4：
戦略的な維持管理

- 日常的な維持管理
- 計画的な維持管理
- 維持管理のための財源の確保



〔道路パトロール〕



〔トンネル点検〕

都市魅力

ポイント-5：
にぎわい・都市魅力の創出

- サイクルラインの充実
- 歴史街道と沿道地域の歴史・文化を活かしたまちづくり
- 「道の駅」の活用



〔サイクルライン〕



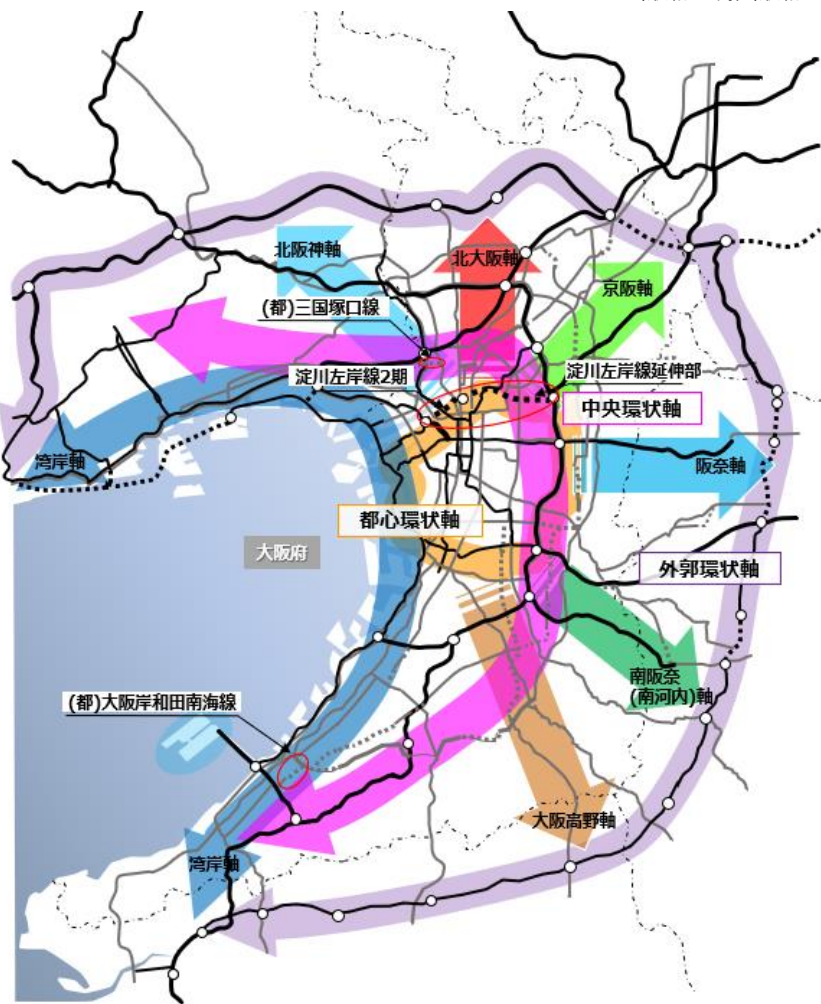
〔歴史街道〕

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8年度の主な事業路線>

・大阪都市再生環状道路など

令和8年度
知事重点事業

○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)

○新名神高速道路〔八幡京田辺JCT・IC～高槻JCT・IC〕 (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8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）・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）
- ・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）】
槇尾中学校交差点（和泉市）

<令和8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 大阪和泉泉南線 和泉中学校前交差点・市役所北交差点（和泉市）（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

◆新御堂筋の機能強化

令和8年度
知事重点事業

新御堂筋は、広域交通のハブ拠点である新大阪駅周辺エリアと新名神高速道路などの国土軸や大阪都心部を南北に結ぶ、大阪北部地域の主要な幹線道路であり、交通量が非常に多く渋滞など諸課題への対策が必要です。

令和8年度は、新大阪周辺の開発などを踏まえつつ、渋滞解消や大規模更新、高速道路等との接続による利便性向上などの観点から、機能強化に向けた検討などに取り組みます。



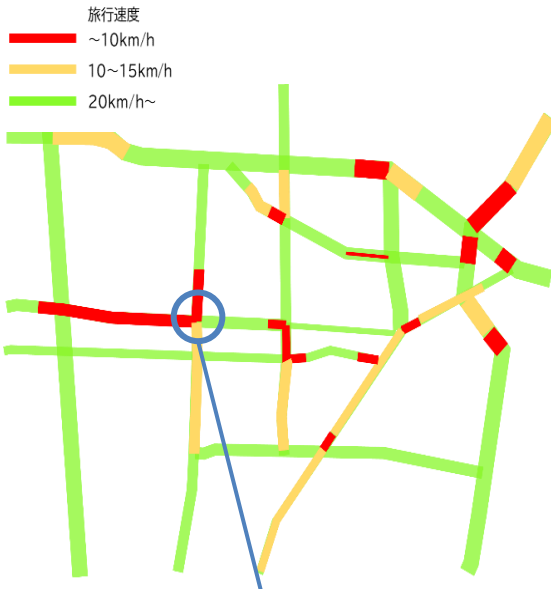
新御堂筋の交通状況

◆ビッグデータを活用した渋滞対策

令和8年度
知事重点事業

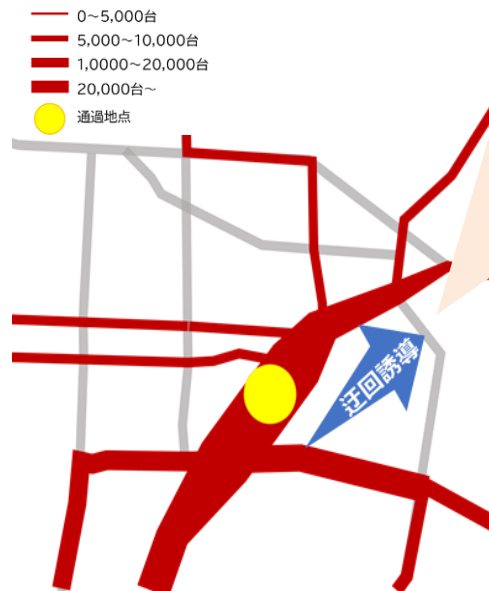
令和7年度に実施した車両の走行情報（経路・速度等）の分析結果を踏まえ、他のルートへの迂回誘導による交通分散を図るなど、地域の交通事情に応じた効果的・効率的な渋滞対策に取り組みます。

時間帯・区間毎の渋滞状況 (旅行速度・所要時間)を可視化

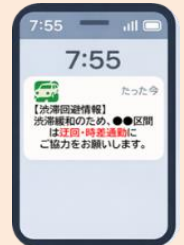


渋滞ポイントを可視化し
効果的な対策を検討

車両の交通量や移動経路を可視化、交通需要を把握し、 他路線への誘導等により渋滞を緩和



【迂回誘導例】



プッシュ型通知



標識による誘導

◆利用しやすい高速道路料金体系の実現

淀川左岸線等の高速道路ネットワークの整備の進展に応じ、さらに利用しやすいシームレスな料金体系の実現に向け、取り組みます。

①利用度合いに応じた公平な料金体系

②管理主体を超えたシンプルでシームレスな料金体系

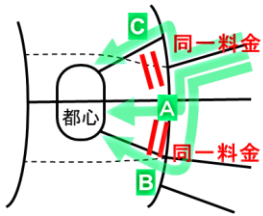
③交通流動の最適化のための戦略的な料金体系

(例)経路によらない料金設定のイメージ

【H29年度より】

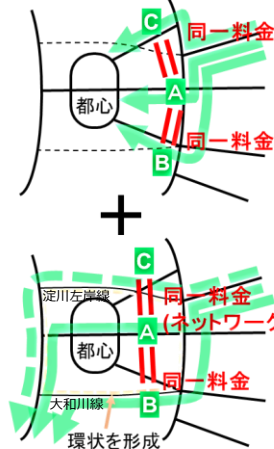
○経路によらない同一料金の“導入”
⇒都心流入の料金措置

Aルートの料金 } 同一料金
Bルートの料金 }
Cルートの料金 }



【現在】

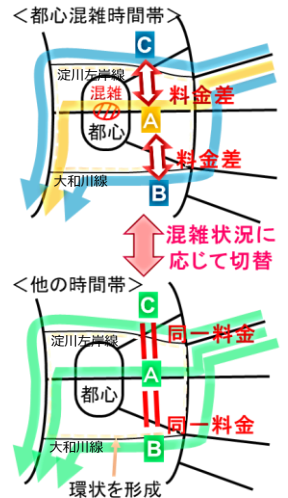
○経路によらない同一料金の“拡大”
⇒ 都心流入の料金措置
都心通過の料金措置
令和6年度より一部導入



【将来のイメージ】

○混雑状況に応じた機動的な料金の実現
【都心通過の料金措置の場合】

影響を検証した上で



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)

【阪神高速】

- ・対距離料金の導入(激変緩和措置として上限料金を1,320円に設定 ※普通車の場合)
- ・経路によらない同一料金の導入(都心流入割引の導入)

【道路公社】

- ・路線の移管(堺泉北道路・南阪奈道路・第二阪奈道路)

第2ステップ(令和6年6月1日以降)

【阪神高速】

- ・対距離料金の推進(上限料金を1,320円から1,950円に見直し ※普通車の場合)
- ・経路によらない同一料金の拡大(都心迂回割引の導入)



【料金体系】(料金水準)	
名神高速、中国道等	— (Yellow line)
[(150+29.52L) × 1.10円]	
阪神高速、第二京阪、第二阪奈	— (Blue line)
[(250+29.52L) × 1.10円]	
路面有料道路(大阪府道路公社)	— (Green line)
【区間料金】 (点線は整備中区間)	⋯ (Dotted line)

<将来像>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

ポイント-2：災害に強い都市の構築

◆道路施設の耐震補強

「大阪府都市整備部 地震防災アクションプログラム」(令和7年3月改定)の実施計画に基づき、大規模災害時に緊急車両が確実に通行できるよう、道路橋の耐震化を図ります。具体的には、府が管理する広域緊急交通路(重点14路線・その他路線)の橋梁、大川を跨ぐ橋梁などの496橋のうち、令和7年度は2橋の耐震化が完了し、合計450橋の耐震化が完了しました。令和8年度以降も引き続き大川を跨ぐ橋梁など46橋の耐震化に順次、着手していきます。



変位制限装置

【変位制限装置の設置】



【橋脚補強】

府道 八尾茨木線 鳥飼仁和寺大橋 (寝屋川市)

<令和8年度の主な事業箇所>

府道 八尾茨木線 鳥飼仁和寺大橋 (寝屋川市) など

◆道路施設の災害対策

南海トラフ巨大地震による津波や、近年増加している集中豪雨などの災害に対応するための対策を図ります。具体的には、令和3年度道路防災点検結果に基づく要対策箇所138箇所のうち、令和7年度から約30箇所の対策に着手し、8箇所完了しました。引き続き、要対策箇所の対策を実施します。

〈整備前〉



〈整備後〉



【道路法面对策】府道 木ノ本岬線 (岬町)



【道路法面对策】

府道 中垣内南田原線 (大東市)



【道路法面对策】

府道 中垣内南田原線 (大東市)

<令和8年度の主な事業箇所>

国道 173号 (豊能郡能勢町)、国道 310号 (河内長野市) など

◆道路の無電柱化

令和4年4月改定の「大阪府無電柱化推進計画」に基づき、都市防災の向上や安全で快適な歩行空間の確保、良好な都市景観の確保の観点から無電柱化を推進します。また、大阪府無電柱化地方部会の市町村部会などにおいて、情報共有や技術支援を行い市町村管理道路の無電柱化も促進します。

大阪府無電柱化推進計画【概要】

■無電柱化の目的、優先的に取り組む箇所について

①都市防災の向上(R12年度末までに約19km完了)

広域緊急交通路（重点14路線）のうち、後方支援活動拠点から、南海トラフ巨大地震などの大規模地震で大きな被害が想定される都心部や沿岸部へ向かう緊急車両の通行ルートや防災拠点へアクセスする道路

【整備状況】

令和7年度末までに約4km完了、令和8年度は約15kmで事業中

②安全で快適な歩行空間の確保(R12年度末までに約9km着手)

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（以下バリアフリー法）」に基づく、移動円滑化が特に必要な道路である特定道路や生活関連経路で、市町村と連携が図れる箇所

【整備状況】

令和7年度末までに約1km完了、令和8年度は約8kmで事業中

③良好な都市景観の確保(R12年度末までに約3km着手)

観光地周辺の道路や市町村の市街地開発事業等で、一体的に整備が図れる箇所

【整備状況】

令和7年度末までに約2km完了、令和8年度は0.7kmで設計着手
上記に関わらず、市街地における新設道路は無電柱化



倒壊による道路閉鎖



歩行空間の阻害



電線による景観阻害

■無電柱化を推進する方策

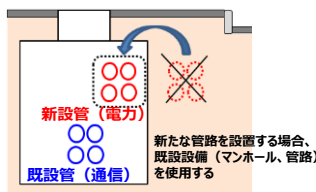
①広域緊急交通路の無電柱化を加速

（第1次国土強靱化実施中期計画に基づく予算などの積極的な活用）

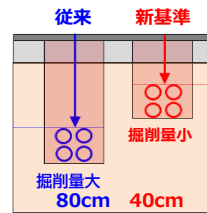
②低コスト手法の導入（既存設備を利活用した整備、埋設位置を浅くした整備）

③道路の占用制限など（電柱新設を禁止する占用制限）

④関係者相互の連携・協力と市町村への技術支援



既存設備を利活用した整備



埋設位置を浅くした整備

<令和8年度の主な事業路線>

国道176号（豊中市）、府道大阪高槻京都線（摂津市）、国道170号（枚方市）
府道大阪港八尾線（八尾市）など

【抜柱前】



【抜柱後】



【無電柱化の事例】国道170号（羽曳野市）

ポイント-3：安全・安心で住みやすい都市の形成

◆歩行者等の安全な通行確保

通学路や未就学児の移動経路、歩行者や自転車の交通量が多い道路、バリアフリー法に基づく移動円滑化が特に必要な道路である特定道路などにおいて、歩道の整備や路肩のカラー化などを行い、歩行者等の安全な通行空間の確保を図ります。

〈整備前〉



【歩道の整備】（寝屋川市）

〈整備後〉



【路肩のカラー化】（豊中市）



【バリアフリー化】（高石市）
（視覚障がい者誘導用ブロック設置など）

＜令和8年度の主な事業路線＞

- 府道 大阪高槻京都線（茨木市）
- 府道 北大日竜田線（守口市）
- 府道 和歌山貝塚線（貝塚市） など

Topics 令和4年4月に近鉄橿原線の踏切内で発生した視覚障がい者の死亡事故を受け、関係団体等との協議が整った箇所において、令和7年度は25箇所の踏切内の誘導用ブロックの設置を行いました。令和8年度は、残り5箇所の踏切について、国のガイドライン（R6.1.15改定済）を踏まえ、引き続き実施していきます。

〈整備前〉



〈整備後〉



【踏切内の誘導用ブロックの設置】
（泉南市）

◆自転車を安心して利用できる環境整備

「大阪府自転車通行空間10か年整備計画（案）」に基づき、交通状況や市町村が策定する自転車ネットワーク計画等を踏まえた優先整備区間において、カーボンニュートラルにも資する自転車通行空間の整備を推進します。具体的には、平成28年度から令和7年度の10年間で、自転車通行空間（青矢羽根型路面表示など）約200kmの整備が完了しました。

今年度、新たな10か年計画を策定し、自転車関連事故や自転車交通量が多い区間などの整備に加え、市町村の自転車ネットワーク計画に位置付けられた府管理道路や、既存の自転車通行空間との連続性が確保される区間を新たな整備区間とし、自転車の利用環境の更なる充実に向け約215kmの整備を進めています。

〈整備前〉



〈整備後〉



【自転車通行空間の整備】（箕面市）

＜令和8年度の主な事業路線＞

- 府道 山田上小野原線（吹田市）、府道 泉佐野岩出線（泉佐野市） など

ポイント-4：戦略的な維持管理

◆日常的な維持管理

道路施設の点検、補修、清掃などの日常的な維持管理を着実に実施するとともに、一部路線において年間を通して草丈を一定の高さ以下に保つなどの性能規定を含む除草業務の試行実施を継続します。

<令和8年度の主な取組>

スマートフォンなどを活用した道路情報（路面の段差・穴ぼこなど）の効率的な収集とAIを用いた自動検知などを道路パトロールに試行導入します。

令和8年度
知事重点事業



道路パトロール



不具合の早期発見・補修



道路施設の清掃



除草業務

【特殊車両通行許可】

- 特殊車両の通行は、道路の構造を保全し、交通の危険を防止するため、道路管理者による許可制となっており、令和5年から行政DX化により申請をオンライン化し、令和8年からは電子署名を用いた許可証の電子交付により、許可取得の利便性向上を図っています。
- 大阪府では、平成27年度から特殊車両の取締りの処分基準を厳罰化しており、所轄警察署の協力を得て違反者に対する指導を実施するとともに、適正な許可取得に向けての啓発を行っています。

※特殊車両とは、車両寸法が長さ12m、幅2.5m、高さ3.8m、重量20t等、いずれかを超える車両のことです。



① 総重量を守らないトラック



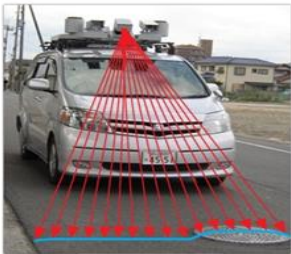
② 道路や橋が劣化



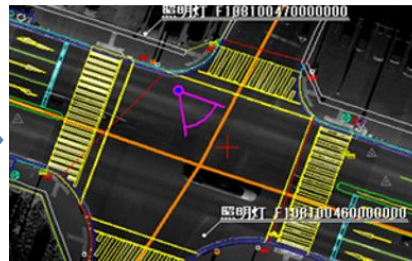
③ 騒音、振動、事故が発生

【道路台帳DX化】

- Web閲覧による府民サービスの向上や現地に即した台帳整備・省力化などをめざし道路台帳システムの構築を実施します。



MMS（車載写真レーザ測量）による点群データ取得（実施済）



道路台帳電子化（実施中）



システムの構築

【府民・企業との連携による維持管理】

- 府民や企業との協働の輪を広げ、清掃・緑化をはじめ地域課題の解決に向けた取組を進めます。



府道 大阪中央環状線（池田市）

←中環をきれいにする日

※毎年秋に大阪の大動脈である府道大阪中央環状線において、地元自治会やボランティア、周辺企業の皆様のご協力を得て、歩道の清掃や美化啓発活動を行っています。



府道 大阪臨海線（岸和田市）

←アドプト・ロード・プログラム

※府が所管する道路の一定区間において、地域の団体などが継続的に美化活動を行っていただくものです。

◆計画的な維持管理

効率・効果的な維持管理の充実・強化のため、令和6年度に改定した「大阪府都市基盤施設長寿命化計画」に基づき、施設・設備の点検、劣化状況の診断、健全度の評価、補修・更新を実施し、施設・設備の更なる長寿命化、機能維持に取り組みます。

【点検手法の充実】

道路施設の致命的な不具合を確実に把握するため、橋梁などは5年に1回の近接目視点検を実施しています。また、新技術を活用し、照明柱の不可視部分の非破壊調査による点検など、点検手法の充実を図ります。さらに、点検結果に基づく健全性の評価、蓄積したデータの活用により適切な維持管理に努めます。



照明柱の非破壊調査



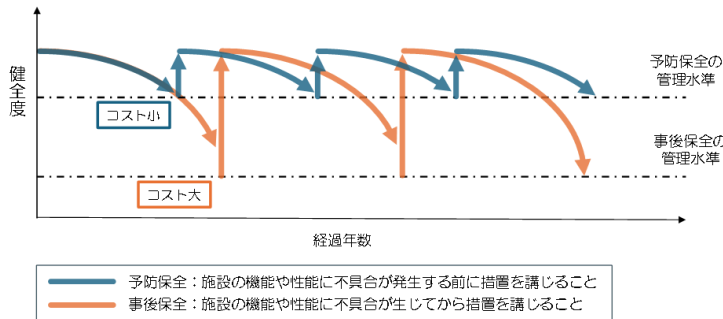
ドローンを活用した橋梁点検



走行型計測車を活用したトンネル点検

【施設の特性に応じた維持管理手法の体系化】

施設の安全性確保と将来にわたる維持管理費（ライフサイクルコスト）低減の観点から、施設の損傷や劣化が進行する前に補修を実施する「予防保全」を原則としながら、施設毎の特性や重要度を考慮し最適な維持管理手法を設定します。また、施設の健全度、耐震性能の要求度の高まり、経済性などを総合的に評価し、施設更新の必要性を判断していきます。



適時、適切な保全対策により
ライフサイクルコストを低減

◆維持管理のための財源の確保

道路の維持管理に必要な財源を確保する取組を進めています。

【ネーミングライツ事業】

道路施設の名称（通称）の命名権を企業などに売却するものです。

歩道橋：平成21年度から令和7年度までに48橋実施

（平成27年度からは橋梁・トンネルの公募を開始）

【令和7年度実績：約1,096万円（39橋分）】



石切大阪線 東鴻池歩道橋（東大阪市）

【光の回廊づくり「アドプト・ライト・プログラム」】

企業と大阪府が協働で道路照明灯の日常点検・維持管理を行うもので、参加企業には1灯あたり年間2万円を協賛いただきます。

【実績】

平成19年度から令和7年度までに186灯で実施

【令和7年度実績：約68万円（34灯分）】

※複数年度の協賛を含む。



【高架下・道路予定区域の有効活用】

高架下や道路予定区域において、民間事業者等に占用許可を与えることで、地域の活性化に寄与するとともに、占用許可に係る占用料を道路の維持管理に活用しています。

【令和7年度実績：約3億9,000万円（73箇所分）】



国道423号 江坂高架橋下（吹田市）

ポイント-5：にぎわい・都市魅力の創出

◆サイクルラインの充実

令和8年度
知事重点事業

大阪・関西万博の開催を契機に、国内外からの多くの来訪者が安全、快適に府内各地を周遊できる環境の創出に向けて、カーボンニュートラルにも資する自転車の通行環境の整備（自転車通行空間の整備や府内で統一的な案内サイン等の設置）の充実に取り組んでいます。

令和8年度は、大阪ベイサイドサイクルラインのりんくう公園以南について、自転車通行空間の整備を進めるとともに、他のサイクルラインについても、自転車による更なる周遊促進を図るため、広域的なネットワークの整備拡大に向け、検討・調整を行います。

※整備完了区間：約120km

（淀川リバーサイドサイクルライン：約50km、大和川リバーサイドサイクルライン：約25km、石川リバーサイドサイクルライン：約15km、大阪ベイサイドサイクルライン：約30km）



案内サイン看板



路面表示



走行風景

◆歴史街道と沿道地域の歴史・文化を活かしたまちづくり

歴史街道と沿道地域の歴史・文化を活かして、地域振興及び都市魅力の向上のための取組を行っています。竹内街道・横大路（大道）は平成29年に日本遺産に認定されており、沿線の自治体等が連携し、魅力向上に向けた取組を行っています。

また、歴史街道を通して地域の歴史文化に触れ、歩いて親しんでいただけるよう、府内8つの歴史街道のウォーキングマップをホームページで公開しています。



竹内街道・横大路（大道）まつり



沿道地域の観光等PR



府内の歴史街道

※「竹内街道・横大路（大道）活性化実行委員会」では、沿線の府県を越えた12自治体等で連携し、日本遺産認定継続に向けた取組を行っています。実行委員会の取組は、下記ホームページでご覧になれます。

<http://www.saikonokandou.com/>

竹内街道・横大路（大道）

検索

◆「道の駅」の活用

近年、「道の駅」は基本機能（休憩機能、情報発信機能、地域の連携機能）に加え、災害時における防災拠点機能や「道の駅」同士の連携等によるにぎわい創出や観光の加速化など、様々な役割が求められています。

市町村が行う「道の駅」を核とした地域活性化等の取組に対し、大阪府も道路管理者として必要に応じて支援しており、今年度も引き続き、スタンプラリーを実施するなど、道の駅の魅力発信に取り組んでいます。

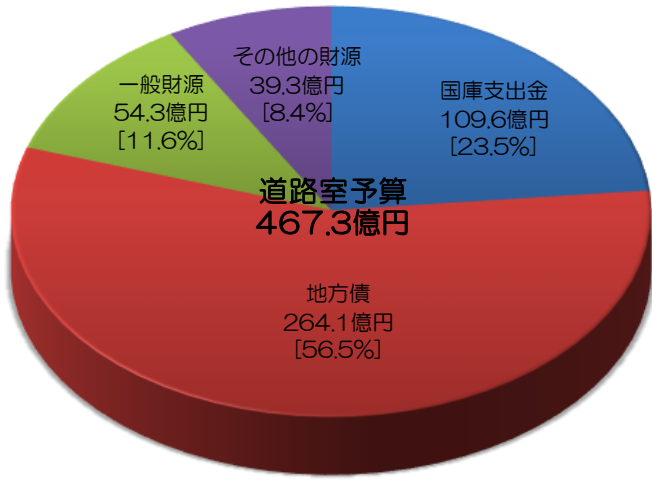


大阪府「道の駅」スタンプラリー

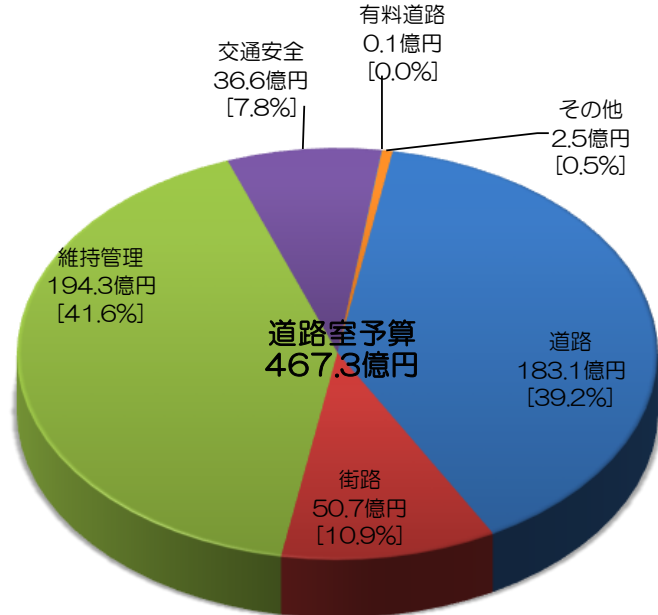
資料編

道路室の予算 (R7年度補正+R8年度当初)

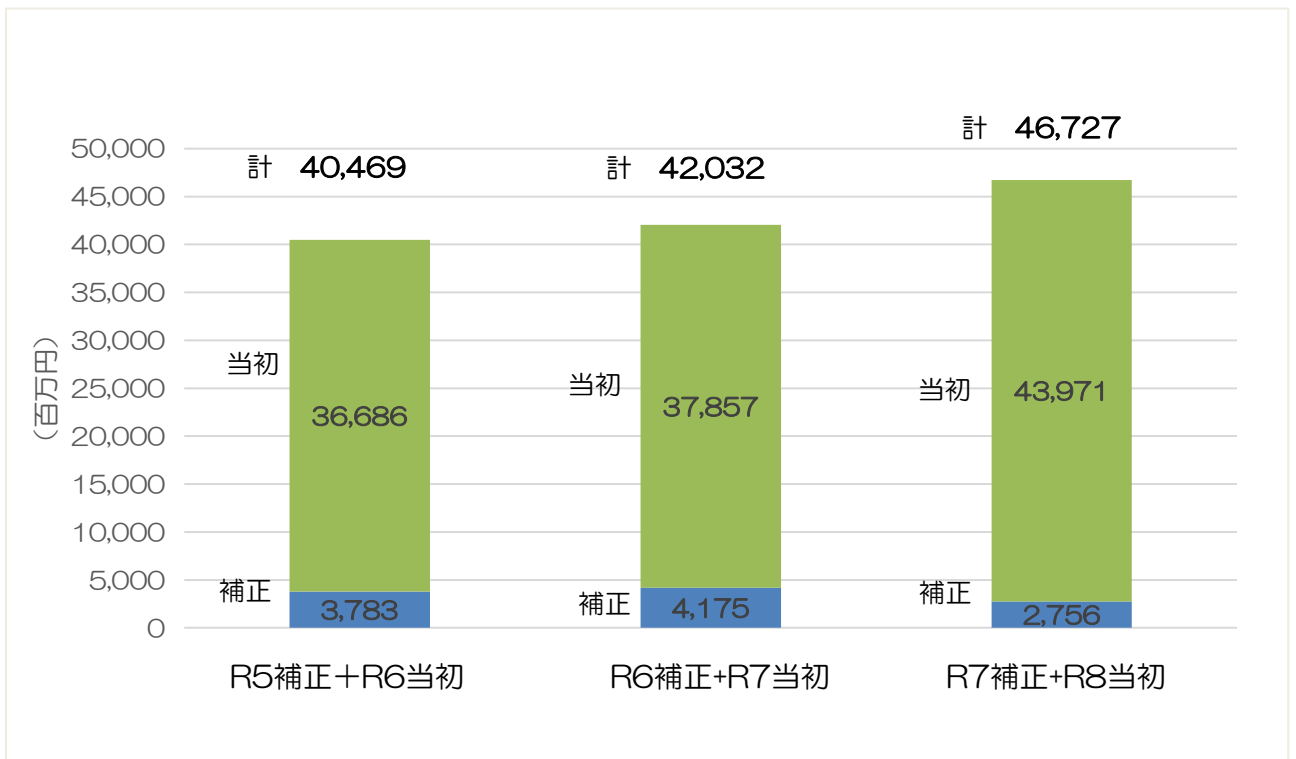
財源別内訳



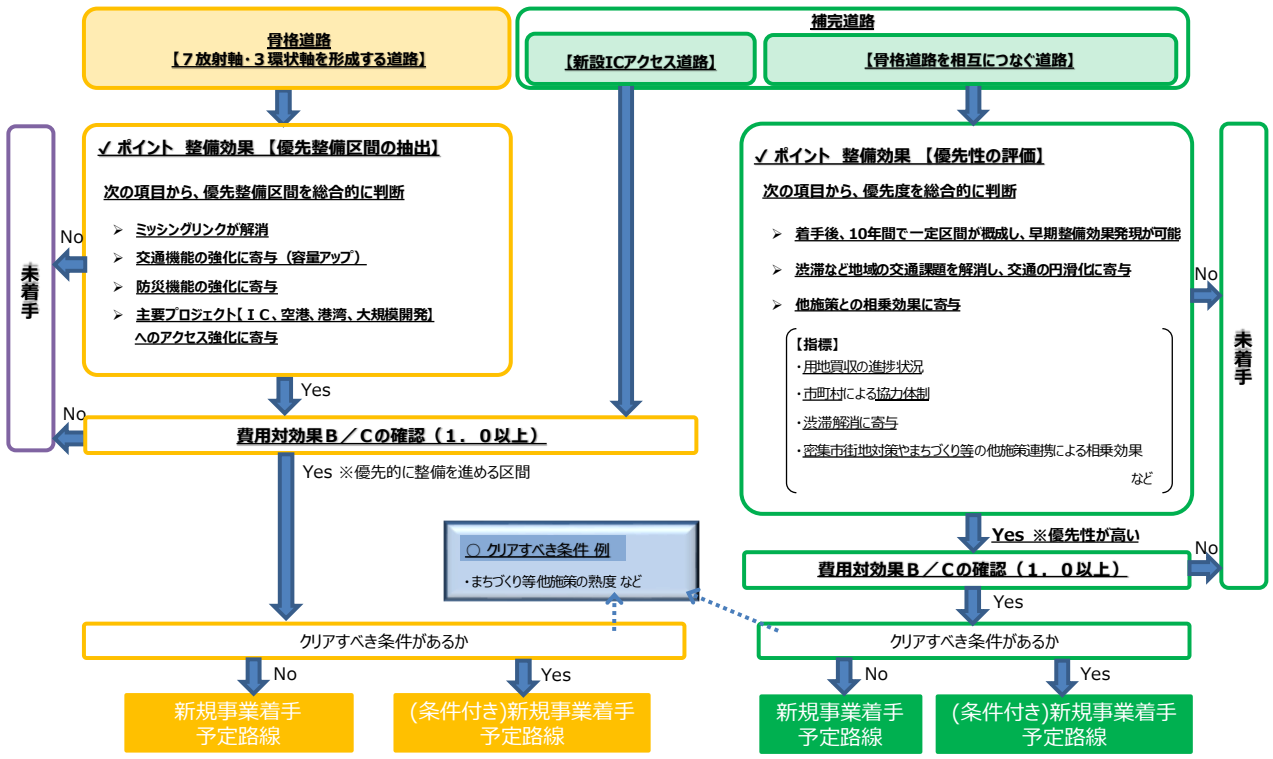
事業内容別内訳



道路室 予算額推移



【道路ネットワークの機能強化】新規着手事業の考え方



歩道整備事業の実施の考え方

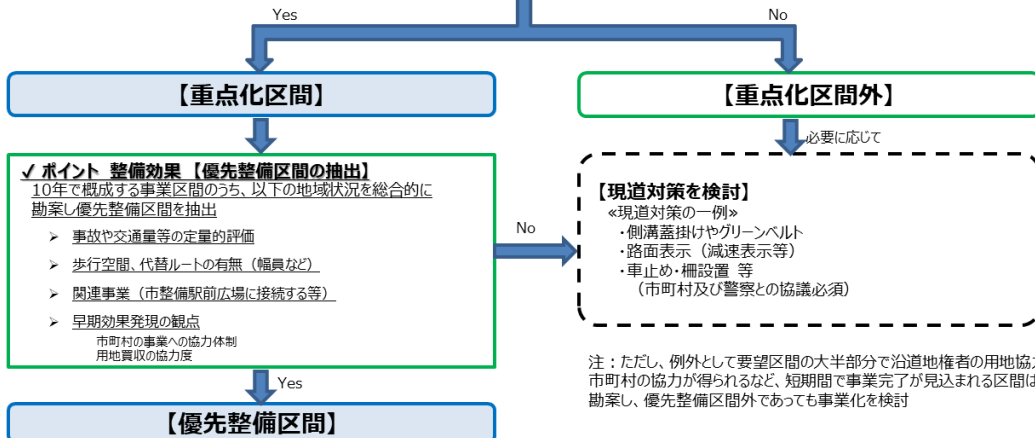
- ① 重点化区間を決定する視点については、通学路交通安全プログラム・未就学児童の移動経路における緊急合同点検の要対策箇所の視点を追加します。
- ② 早期効果発現の観点から市町村の事業への協力体制や、沿道地権者の用地買収の協力度など地域状況を総合的に勘案し、優先整備区間を定め、事業中箇所の進捗状況に応じ事業化（整備着手）を検討します。
- ③ 事業着手に至らない箇所においては、大型車の多寡や、幅員狭小など歩行者の安全確保の観点から緊急性が高い場合は、現道内の交通安全対策に努めます。

【対象路線】

○歩道未整備（歩道幅員2.0m未満のものを含む）の道路

◎ 次の要件のいずれかに該当

- ◆ 通学路・通学路交通安全プログラム指定・未就学児童の移動経路における緊急合同点検の要対策箇所のいずれかに位置づけ
- ◆ 歩行者交通量、自転車交通量の両方が多い（歩行者600人/12H以上かつ自転車700台/12H以上）
- ◆ バリアフリー法に基づく特定道路及び生活関連経路に位置づけ



注：ただし、例外として要望区間の大半部分が沿道地権者の用地協力が確実に行われる、かつ市町村の協力が得られるなど、短期間で事業完了が見込まれる区間は、事業費や利用状況を勘案し、優先整備区間外であっても事業化を検討

道路の整備状況

大阪府管理道路

令和8年3月31日現在

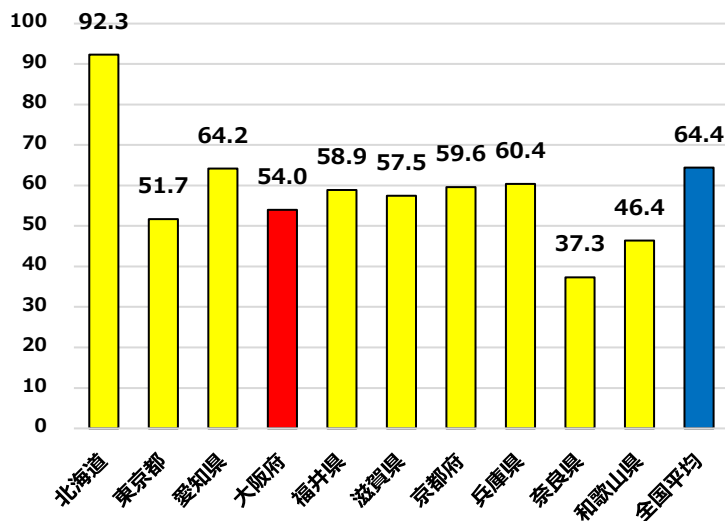
種別	路線数	実延長(m)	改良率		舗装率		橋梁数
			延長(m)	率(%)	延長(m)	率(%)	
一般国道	15	341,455	331,250	97	341,455	100	669
府道	172	1,231,439	1,130,666	92	1,222,196	99	1,739
主要地方道	46	676,587	634,090	94	670,605	99	1,138
一般府道	126	554,852	496,576	89	551,591	99	601
計	187	1,572,894	1,461,916	93	1,563,651	99	2,408

※大阪市内・堺市内の府道は、大阪市・堺市がそれぞれ管理しています。

※改良済とは、車道幅員5.5m以上の道路延長（ただし、S.45.10構造令以前に改築のものは、車道幅員4.5m～5.5mでも改良済となる）

国・都道府県道の整備率

令和6年3月31日現在



整備率 = 整備済延長 / 道路実延長

整備済延長 = 改良済延長のうち混雑度1.0以上の延長を除いた延長
(幅員が十分に確保され渋滞が生じずスムーズに走行できる道路の延長)

出典：道路統計年報2025

都市計画道路

令和6年3月31日現在

	計画 (km)			改良済 (km)			整備率 (%)
	全延長	幅員22m以上	自動車専用道	全延長	幅員22m以上	自動車専用道	
大阪府内 (大阪市、堺市除く)	1682.8	563.2	119.0	1168.2	394.9	95.4	69.4%
大阪市内	622.8	419.1	101.8	537.8	356.6	91.7	86.4%
堺市内	275.9	152.2	20.6	209.3	122.9	20.6	75.9%
計	2581.5	1134.5	241.4	1915.3	874.4	207.7	74.2%

※計画とは、都市計画決定された道路延長

※改良済とは、道路用地が計画幅員のとおりに確保されており、一般の通行の用に供している道路延長
(事業中の区間については、事業決定区間の全体事業費に対する当該年度未換算完成延長)

大阪府道路公社管理路線

路線名	区間	延長 (km)	事業費 (億円)	交通量※1 (台/日)	料金※2 (円)	供用年月
鳥飼仁和寺大橋有料道路	摂津市鳥飼中～寝屋川市仁和寺本町	0.7	102	10,333	100	昭和62年2月
箕面有料道路 (箕面グリーンロード)	箕面市萱島～下止々呂美	6.8	500	11,895	630 (420)※3	平成19年5月

※1 令和6年度
 ※2 普通車料金
 ※3 料金割引社会実験での料金

高速道路ネットワーク図



阪神高速道路(株)管理路線

令和8年4月1日現在

路線名	区間 (大阪府域)	計画延長 (km)	供用延長 (km)
池田線	西成区山王～池田市木部町	30.2	30.2
守口線	北区中之島～守口市大日町	12.1	12.1
東大阪線	港区港晴～東大阪市西石切町	19.7	19.7
松原線	西成区山王～松原市大堀町	11.2	11.2
堺線	中央区高津町～堺市堺区翁橋町	13.4	13.4
神戸線	西区西本町～西淀川区佃	7.0	7.0
西大阪線	西成区南開～港区弁天	3.8	3.8
湾岸線	西淀川区中島～泉佐野市りんくう往来北	41.5	41.5
淀川左岸線	此花区北港～鶴見区緑地公園	17.6	5.6
大和川線	堺市西区築港八幡町～松原市三宅中	9.7	9.7
計		166.2	154.2

西日本高速	供用中	事業中
阪神高速	供用中	事業中
大阪府道路公社	供用中	事業中
その他の道路	供用中	事業中

道の駅

(1) 大阪府内の道の駅一覧

(令和8年4月1日現在)

名称	路線名	駐車場	設置者	登録年月
ちはやあかさか	国道309号 (村道水分延命寺線)	84台	千早赤阪村	平成5年4月
近つ飛鳥の里・太子	国道166号	31台	太子町	平成8年8月
能勢(くりの郷)	国道173号	40台	能勢町	平成12年8月
かなん	国道309号	70台	河南町	平成15年8月
しらとりの郷・羽曳野	府道美原太子線	276台	羽曳野市	平成18年8月
いずみ山愛の里	国道170号	133台	和泉市	平成20年5月
ととパーク小島	府道岬加太港線	86台	岬町	平成21年3月
愛彩ランド	国道170号	364台	岸和田市	平成23年3月
みさき	国道26号	100台	岬町	平成28年10月
奥河内くろまろの郷	国道170号 (市道宮ノ下線)	342台	河内長野市	平成29年4月

(2) 大阪府内の道の駅位置図

