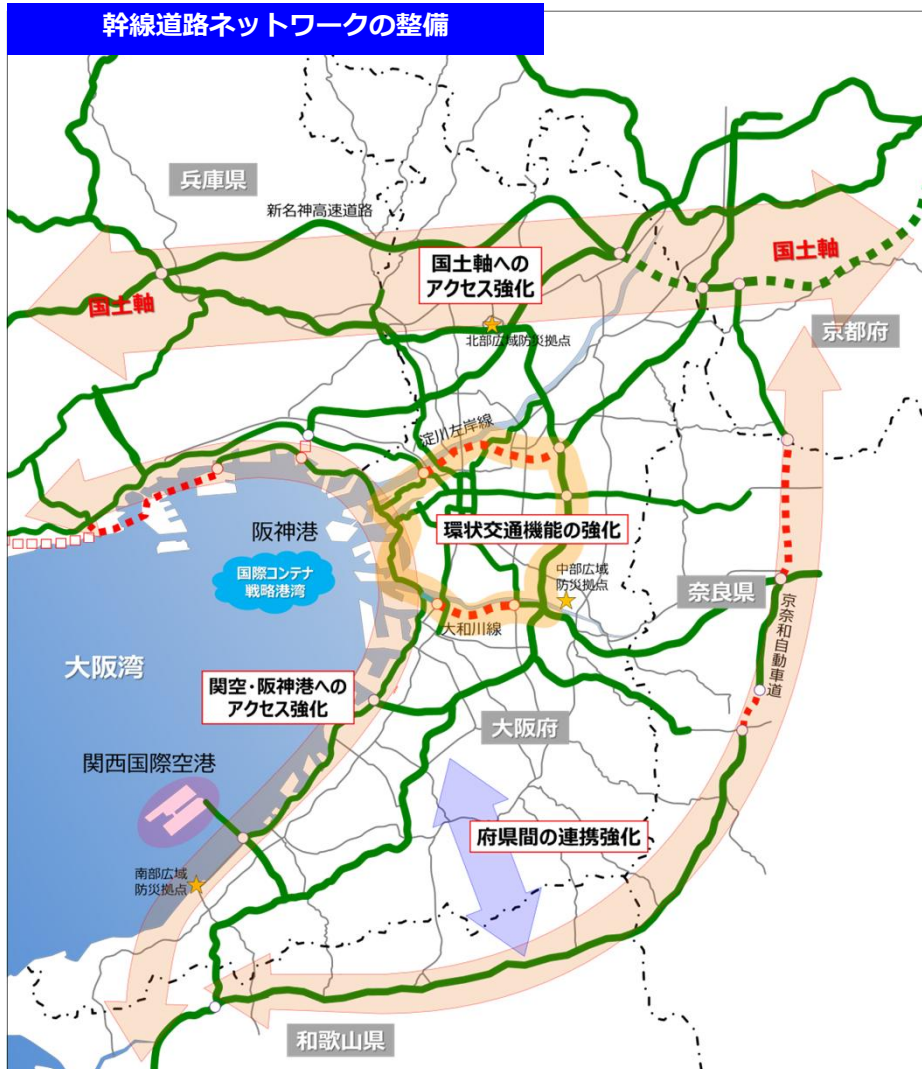


ポイント- 1 : 大阪・関西の成長・活力を支える交通

◆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。



国土軸へのアクセス強化



高槻東道路（新名神高速道路アクセス）
（2017.3 供用開始）

環状交通機能の強化



大和川線

府県間の連携強化



国道371号

<平成30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～高槻〕（2023年度(平成35年度) 供用予定）
- ・大和川線（2019年度（平成31年度）全線供用予定）
- ・淀川左岸線2期〔海老江JCT～豊崎〕（2026年度（平成38年度）供用予定）

- ・淀川左岸線延伸部〔豊崎～門真JCT〕（2017年度（平成29年度）事業化）

平成30年度
知事重点事業

○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）

○新名神アクセス道路

- ・府道 長尾八幡線（2023年度(平成35年度) 供用予定）

◆ 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

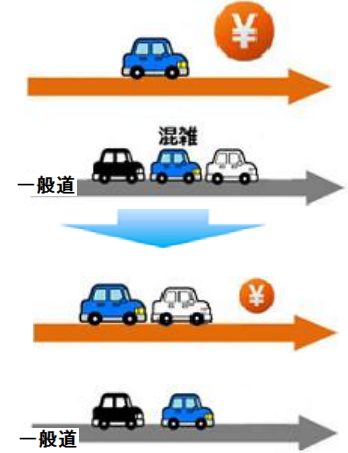
路線ごとに「固定額+距離料金」



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



<平成30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、より利用しやすいシームレスな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

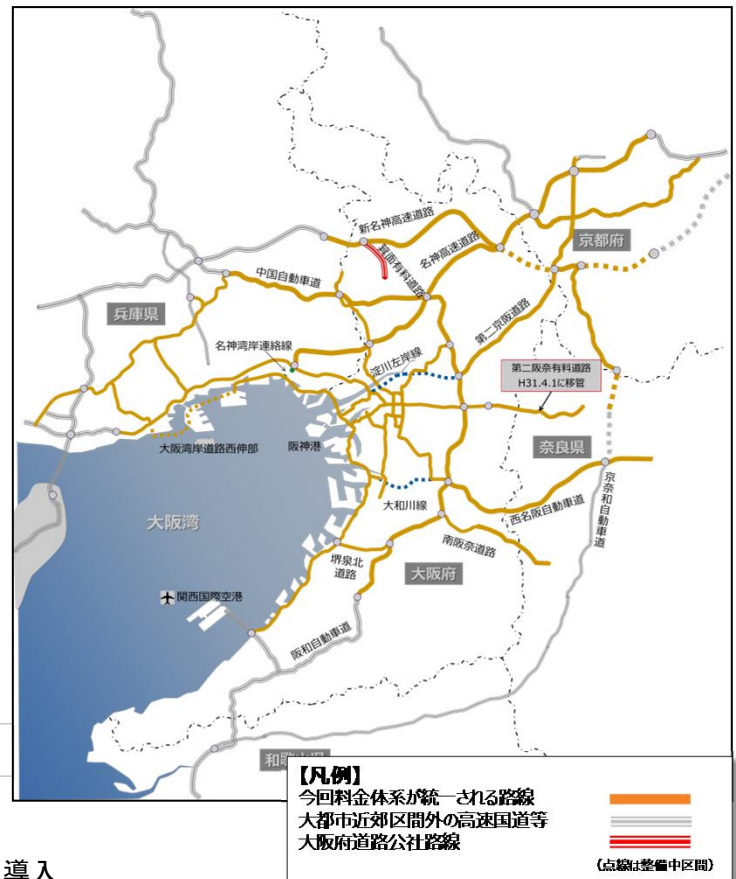
- ・NEXCO、阪神高速、道路公社と3つの運営主体
 - ・距離料金、区間料金、均一料金と様々な料金体系
- ⇒複雑で利用しにくい

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
(H30.4.1堺泉北・南阪奈、H31.4.1第二阪奈を移管)
- ⇒箕面有料道路については、引き続き早期移管を目指す

より利用しやすいシームレスな料金体系の実現

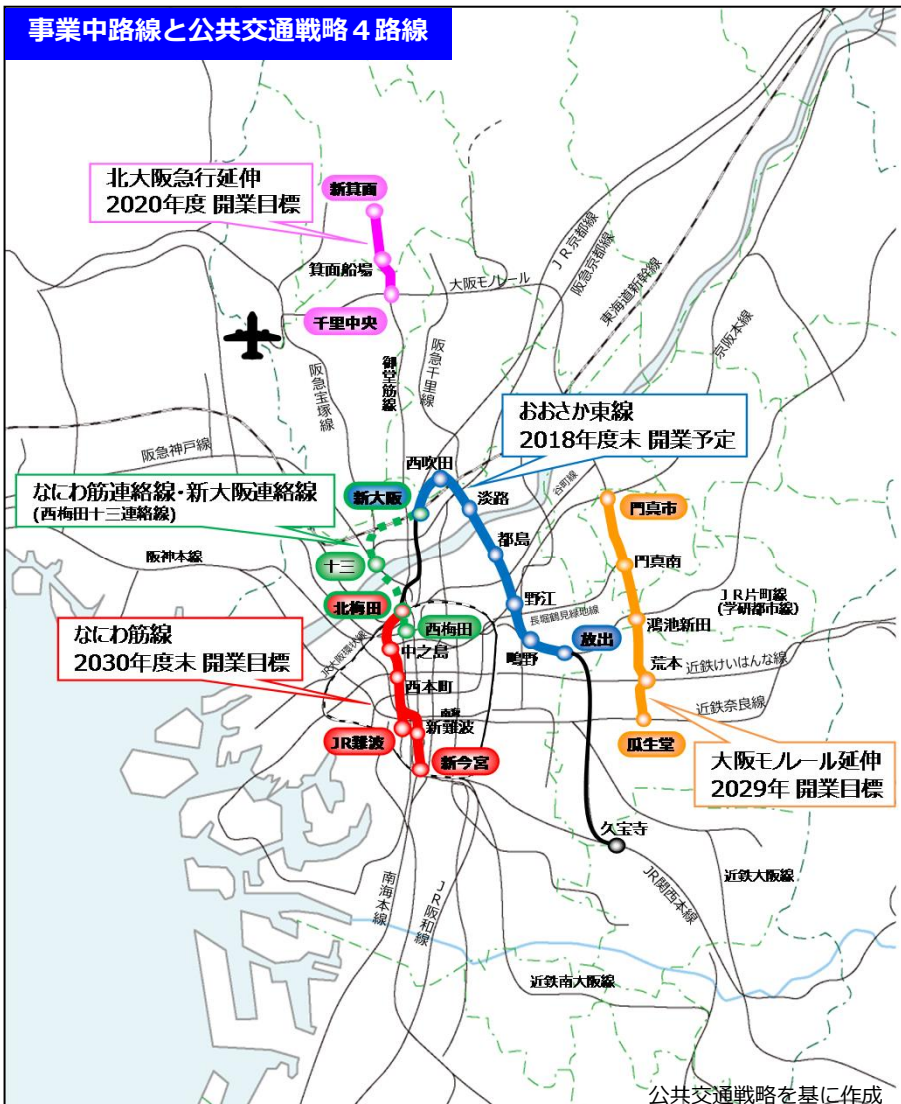
- ・管理主体の統一も含めた継ぎ目のない料金体系の導入
- ・ネットワーク整備の進展に合わせた戦略的な料金体系の導入



◆鉄道ネットワークの充実・強化

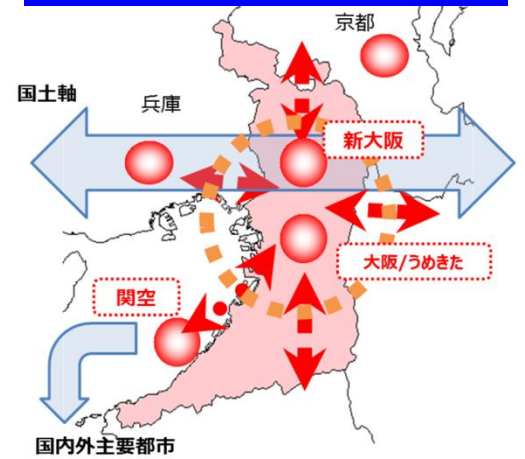
平成26年1月に策定した「公共交通戦略」に基づき、大阪・関西の成長に向け、事業者や関係機関とともに、国土軸や関西国際空港へのアクセス強化、放射環状型の鉄道ネットワーク形成といった取り組みを進めます。

事業中路線と公共交通戦略4路線



※新駅名は全て仮称

取組みイメージ



おおさか東線



JR東海道本線乗り越し部

北大阪急行延伸



(仮称) 箕面船場駅付近

<平成30年度の主な事業路線>

- ・おおさか東線〔放出～新大阪〕（2018年度末(平成30年度末) 開業予定）
（事業主体：大阪外環状鉄道(株)）
- ・北大阪急行延伸〔千里中央～新箕面※〕（2020年度(平成32年度) 開業目標）
（事業主体：北大阪急行電鉄(株)・箕面市）
- ・大阪モノレール延伸〔門真市～瓜生堂※〕（2029年(平成41年) 開業目標）
（事業主体：大阪府・大阪高速鉄道(株)）
- ・なにわ筋線〔北梅田※～JR難波・南海新今宮〕（2030年度末(平成42年度末) 開業目標）
（事業主体：関西高速鉄道(株)）

平成30年度
知事重点事業

※駅名は仮称

なお、万博・IRの誘致など、人の流れに大きなインパクトを与える新しい動きが出てきていることを踏まえ、公共交通戦略路線の見直しに取り組みます。

◆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。

<平成30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、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、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、中百舌鳥駅などは過年度から別途検討中。)

○公共交通機関等と連携した受入環境整備（宿泊税充当事業、企業版ふるさと納税対象事業）

鉄道駅における乗継案内表示など、観光客の受入環境整備に取り組む鉄道事業者に補助を行います。

<平成30年度の主な取組み>

駅構内などにおいて、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）や、経路床面など案内表示（乗継や行先情報などを表示）を新たに整備又は拡充する鉄道事業者に対して、事業費の1/2を補助します。

<整備イメージ>



乗継案内モニター



床面案内表示



壁面案内表示

(参考)

H29年度実績 (24,000千円、4駅)

- | | |
|----------------------------|-----------------|
| ・新大阪駅 (情報案内モニター、経路床面案内表示) | (JR西日本/大阪市交通局) |
| ・鶴橋駅 (情報案内モニター、経路床面案内表示) | (JR西日本/近畿日本鉄道) |
| ・弁天町駅 (情報案内モニター) | (JR西日本/大阪市交通局) |
| ・難波駅 (経路床面案内表示/吊り下げ式案内サイン) | (近畿日本鉄道/大阪市交通局) |

▼ 鶴橋駅における経路案内 (近鉄)



(イメージ図：大阪城方面・内回り)



※ 近鉄からJR環状線への乗換の際、「外回り」と「内回り」の乗り間違いが多いため、大阪城のイラストなどを用いた乗継案内表示。

◆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〕堺港大堀線・松原市)



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・香里園駅付近・寝屋川市)

<平成30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）、
都市計画道路 堺 港大堀線（松原市）、府道 美原太子線（富田林市）、
府道 岸和田港塔原線（岸和田市）【H29.10 全線高架切替】

○連続立体交差事業

《事業中路線》南海本線・高師浜線（高石市）【H28.5 下り線高架切替】、
京阪本線（寝屋川市・枚方市）、
近鉄奈良線（東大阪市）【H26.9高架切替】、
阪急京都線（摂津市）【H30.2 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変更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



<平成30年度の主な事業箇所>

- ・ 国道307号 杉1丁目交差点（枚方市）（右折レーンの延伸）
- ・ 府道（旧）大阪中央環状線 八戸ノ里駅前交差点（東大阪市）（右折レーンの設置）など