

■このパンフレットについてのご質問・お問い合わせは・・・

国土交通省 近畿地方整備局 浪速国道事務所 調査課

大阪府枚方市南中振3丁目2番3号 TEL.072-833-0261(代表)
<http://www.kkr.mlit.go.jp/naniwa/>

**大阪府 都市整備部 交通道路室 道路整備課
都市計画室 計画推進課**

大阪府大阪市中央区大手前2丁目 TEL.06-6941-0351(代表)
<http://www.pref.osaka.lg.jp/doroseibi/>
<http://www.pref.osaka.lg.jp/sokei/>

大阪市 都市計画局 計画部 都市計画課(幹線道路担当)

大阪府大阪市北区中之島1丁目3番20号 TEL.06-6208-7871
<http://www.city.osaka.lg.jp/toshikeikaku/>



大阪都市再生環状道路 淀川左岸線延伸部

1 大阪都市再生環状道路の概要

大阪都市再生環状道路の一部を構成する 淀川左岸線延伸部

淀川左岸線延伸部は、政府の「都市再生プロジェクト」に位置付けられた「大阪都市再生環状道路」の一部を構成する道路で、大阪市北区豊崎付近から門真市^{ひえじま}穂島付近までの延長約8.7kmの自動車専用道路です。

この道路は、事業中の大和川線・淀川左岸線及び整備済みの湾岸線、近畿自動車道とともに、延長約60kmの「大阪都市再生環状道路」を形成します。

【大阪都市再生環状道路】

第二京阪道路を介して、名神高速道路等と阪神港及び関西国際空港を結ぶ主要な幹線道路であり、また、大阪都心部の慢性的な渋滞の緩和や沿道環境の改善とともに、新たな拠点エリアを誘引する都市活性に繋がる道路です。

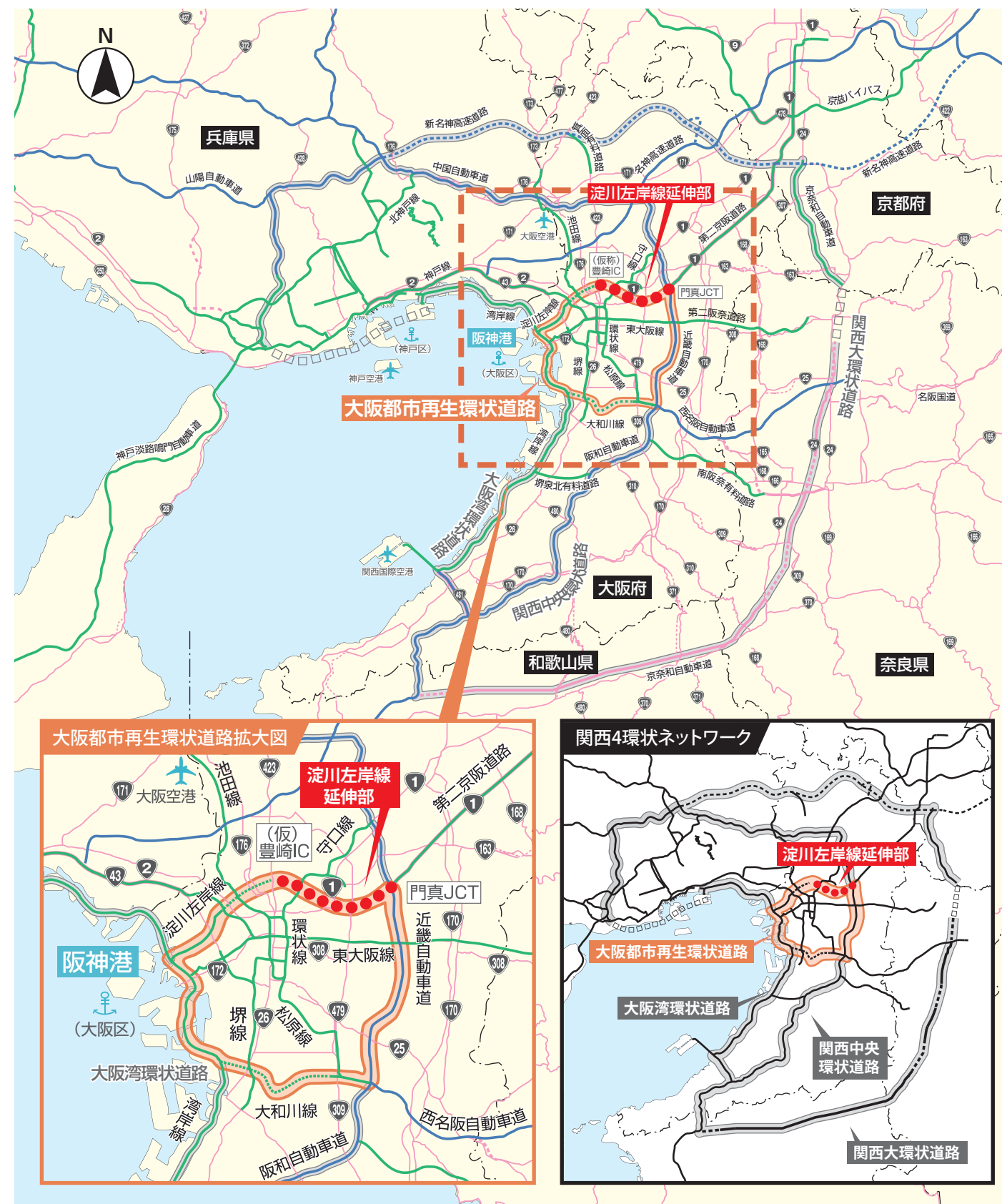
大阪湾環状道路、関西中央環状道路、関西大環状道路と共に、関西4環状ネットワークを構成します。

目次 Contents

1.大阪都市再生環状道路の概要	1
2.「高速道路ネットワークの整備」について	3
3.これまでの経緯	5
4.都市計画について	7
5.淀川左岸線延伸部の概要	9(見開き)
6.淀川左岸線延伸部の必要性	13
7.淀川左岸線延伸部の整備効果 1/2	15
8.淀川左岸線延伸部の整備効果 2/2	17

注：都市計画対象道路事業の名称は、「(仮称)淀川左岸線延伸部」ですが、本パンフレットでは(仮称)を省略し「淀川左岸線延伸部」に表現を統一しています。

【近畿地方の環状道路ネットワーク】

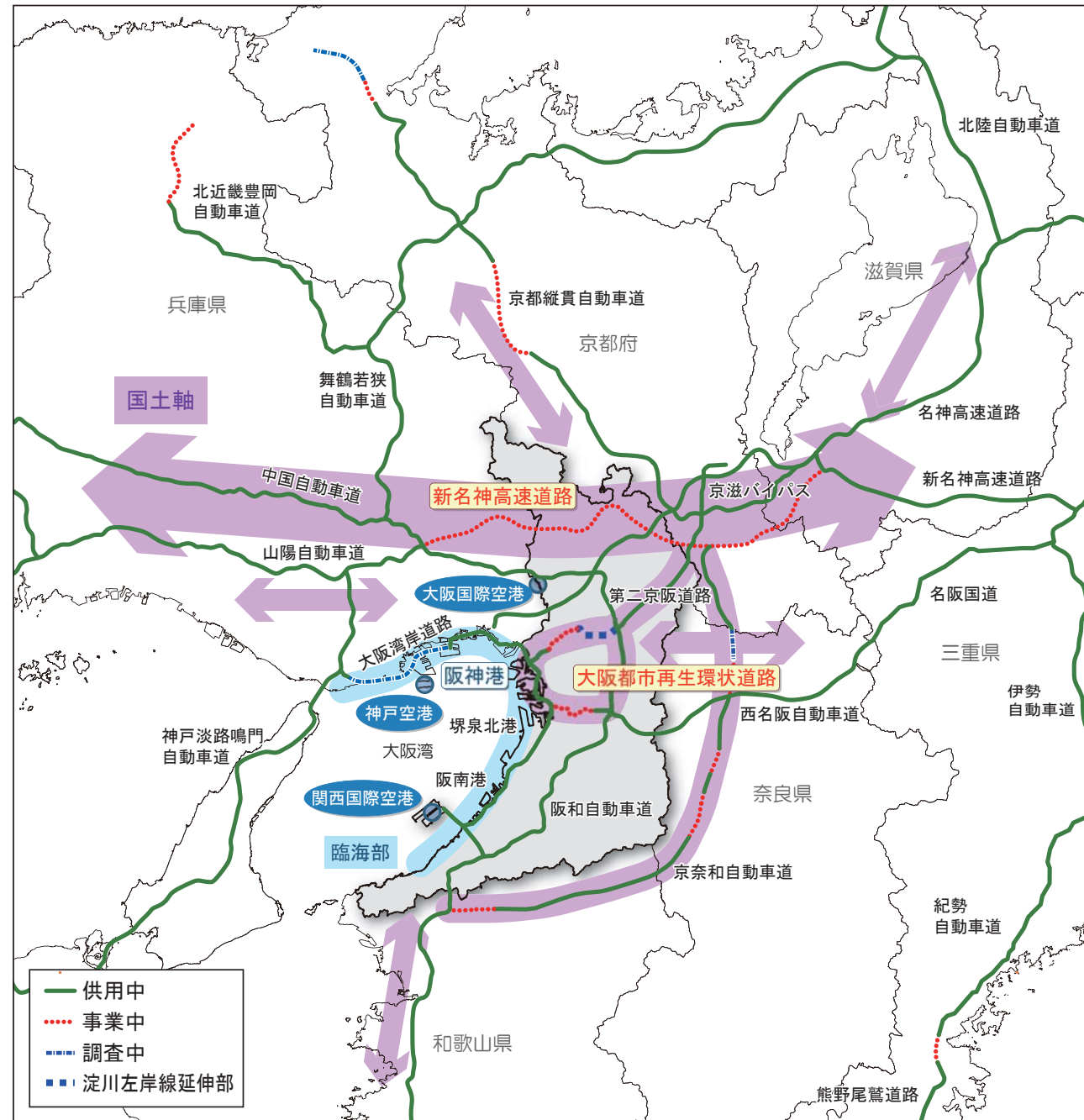


■ 高速自動車国道 ■ 都市高速道路・その他有料道路 ■ 一般国道 ■ 淀川左岸線延伸部 ■ 調査中の道路
■ 事業中の高速自動車国道 ■ 事業中の都市高速道路・その他有料道路 ■ 事業中の一般国道 ■ 大阪都市再生環状道路

2 「高速道路ネットワークの整備」について

にぎわい・活力ある大阪 (国内外から多様な企業や人が集まる都市の形成)

【広域的な道路ネットワーク】



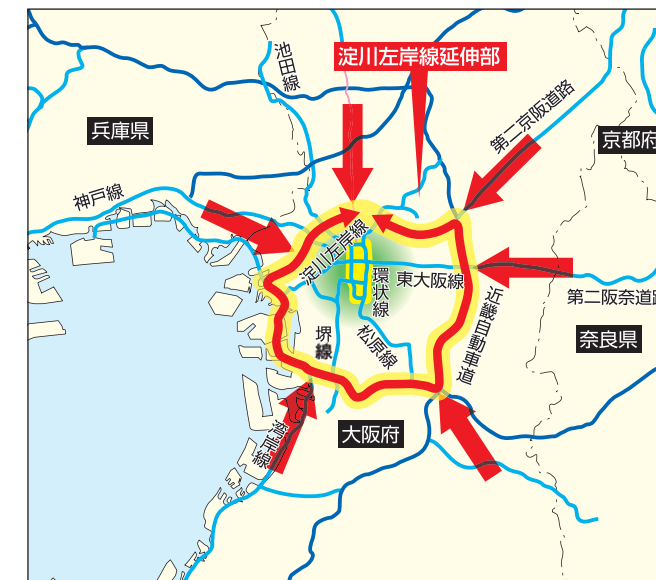
出典：大阪府「大阪府国土利用計画（第四次）」（平成22年10月）を基に道路の開通状況を反映（平成26年7月現在）

世界や日本の各都市との人・物の交流拡大を
図るため、広域的な交通ネットワークを強化

将来像の実現に向けた取り組みの方向 (道路ネットワーク)

- 阪神高速道路や近畿自動車道などで構成する大阪都市再生環状道路をはじめ、新名神高速道路、大阪湾岸道路西伸部、名神湾岸連絡線などのミッシングリンク整備を進めるとともに高速道路ネットワークの充実を図る。

【環状道路で通過交通を迂回処理】



【高速道路ミッシングリンクの解消】



※ミッシングリンクとは、未整備区間の部分

淀川左岸線延伸部の整備により
大阪都市再生環状道路が完成し、
都心部の通過交通の迂回処理が可能に

整備効果

- 大阪都市再生環状道路を構成する「淀川左岸線延伸部」の整備により、
 - 渋滞が減少し、快適な走行が可能になる
 - 広域物流ネットワークが強化される
 - 二酸化炭素や窒素酸化物が減るなど、都市環境が改善するなど、魅力ある都市の実現に寄与します。

3 これまでの経緯

淀川左岸線延伸部の計画検討では、広く情報提供を行いながら、市民の意見を計画に反映する「PI(パブリック・インボルブメント)プロセス」を導入しました。

また、手続きの透明性、客観性、合理性、公正さを高めるため、学識経験者からなる第三者機関の「淀川左岸線延伸部有識者委員会」を設置し、全24回の委員会を経て、推奨すべきルート計画案が平成18年12月に行政に提言され、環境影響評価・方法書の手続きを実施しました。

同時に、提言を踏まえたルート・構造などの計画を進めてきました。

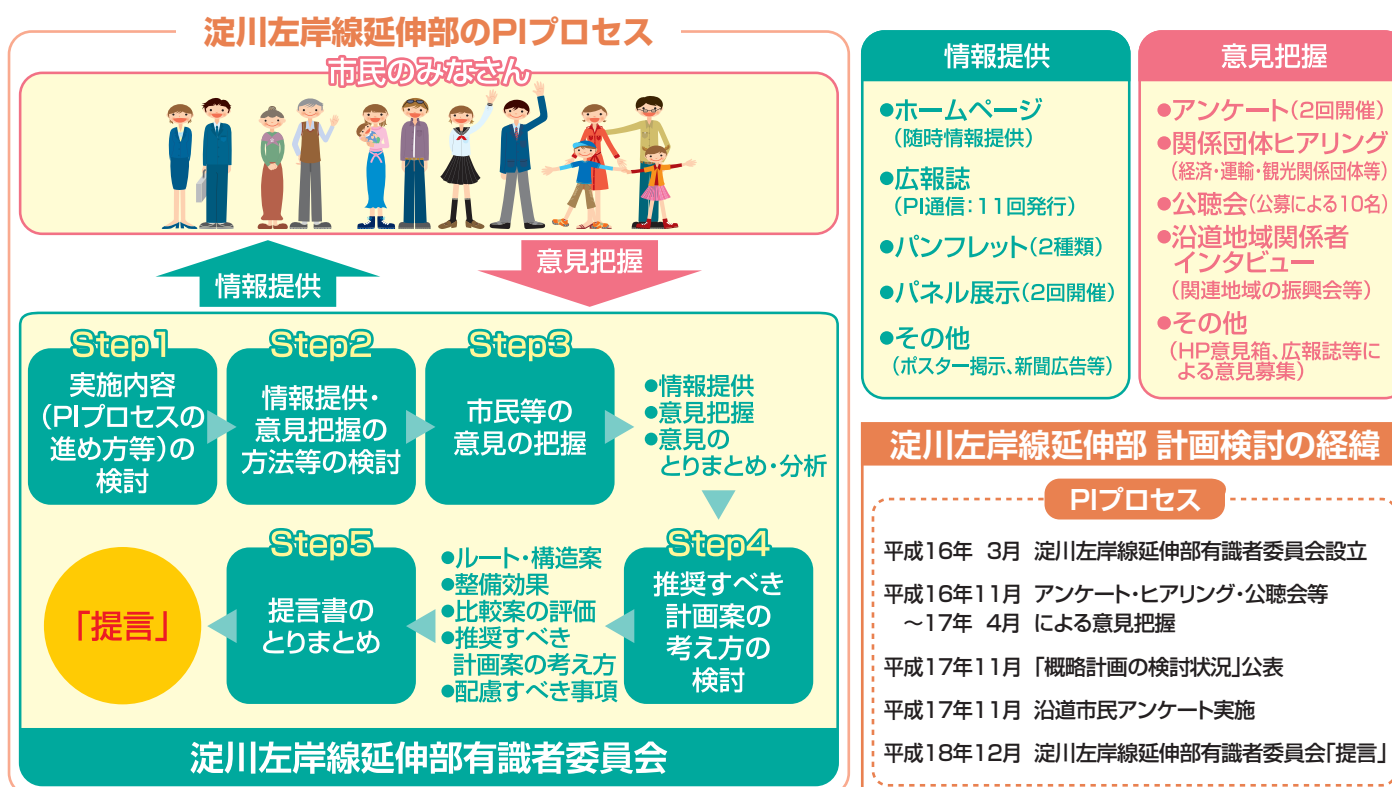
経緯・概要

平成13年 8月	都市再生プロジェクトに淀川左岸線延伸部が位置づけ(第二次決定)
平成16年 3月	大阪府、大阪市、国により「淀川左岸線延伸部有識者委員会」を設立
平成18年12月	淀川左岸線延伸部有識者委員会が「推奨すべき計画案のルート・構造の考え方」について提言
平成24年 7月	大阪府知事、大阪市長から近畿地方整備局へアセス協力を依頼
平成24年11月	近畿地方整備局長から大阪府知事、大阪市長へ方法書(事業予定者案)を送付
平成25年 1～ 2月	方法書縦覧・説明会実施
平成27年 2～ 3月	都市計画素案説明会実施・意見聴取会(大阪市)の開催
平成27年10～11月	都市計画案及び準備書縦覧、準備書説明会実施

淀川左岸線延伸部のPIプロセス

PI(市民参画)プロセスとは？

早い段階から地域の方々等関係者へ情報提供や意見把握などを積極的に行い、検討過程に第三者機関を設けることで計画策定の透明性・客観性・合理性・公正さを向上させ、よりよい道づくりを目指す過程のことです。



有識者委員会による提言(PI提言)

推奨すべき計画案のルート・構造の考え方

- 沿道地域への影響に配慮し、用地買収、および環境保全対策などの調整区間が少なくなるよう**トンネル構造**を主体とすることが望ましい。
- また、トンネル構造区間においても、用地補償を伴わない**大深度地下空間**(深さ40m以上)を極力活用することが望ましい。それにより事業期間の短縮を図ることができ、早期整備の効果が期待できる。
- 計画段階におけるルートの選定にあたっては、中間部でのインターチェンジの設置等を考慮して、沿道地域への影響に配慮し、地上部への影響が少ない**公共空間(都市計画道路区域内等)**を出来るだけ活用することが望ましい。
- なお、沿道地域の移動利便性の観点からは、**中間部にインターチェンジ機能を有することが**好ましいが、その設置については、周辺環境に対する配慮及び整備効果の早期発現の観点から、今後、計画案の策定を進める中で十分に検討が行われることを望む。

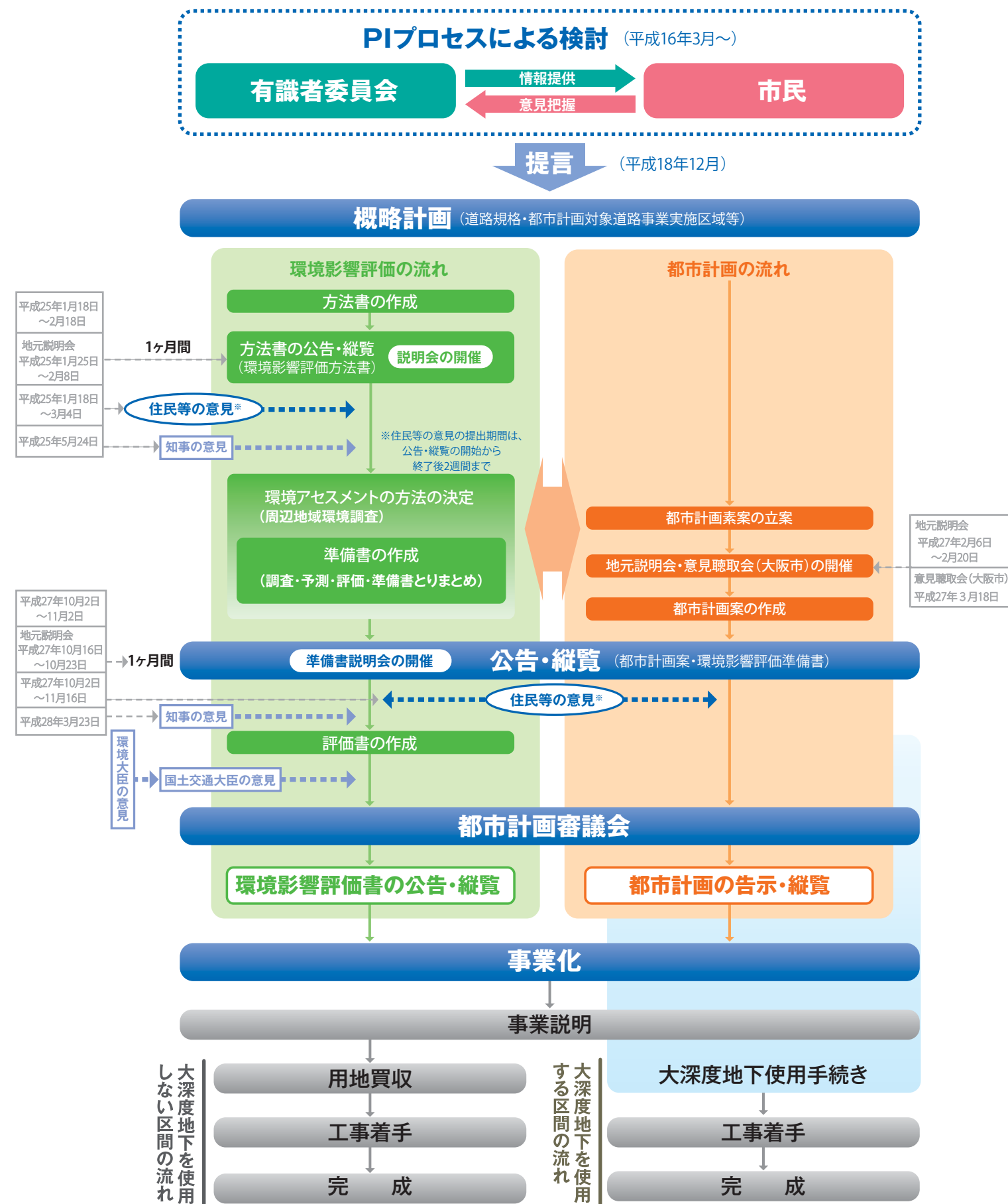
PI提言をふまえた計画イメージ

【都市計画対象道路事業の実施区域の位置】



4 都市計画について

今後の手続きの流れ

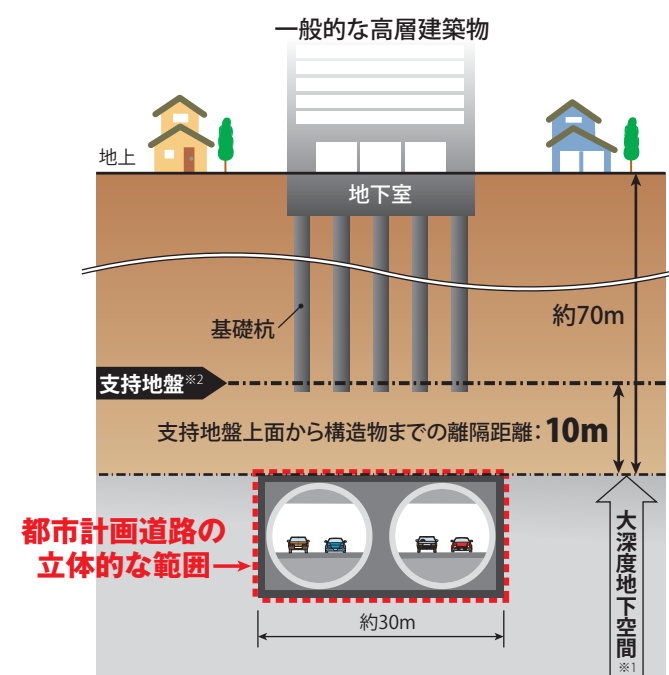


立体的な範囲を定める都市計画

通常の利用が行われない大深度地下空間において、道路整備に必要な空間だけを都市計画道路の「立体的な範囲」として都市計画に定めます。これにより、地上面および地下*を従来どおり利用できます。

※地上面から都市計画道路の立体的な範囲までの地下空間

【都市計画道路の立体的な範囲】

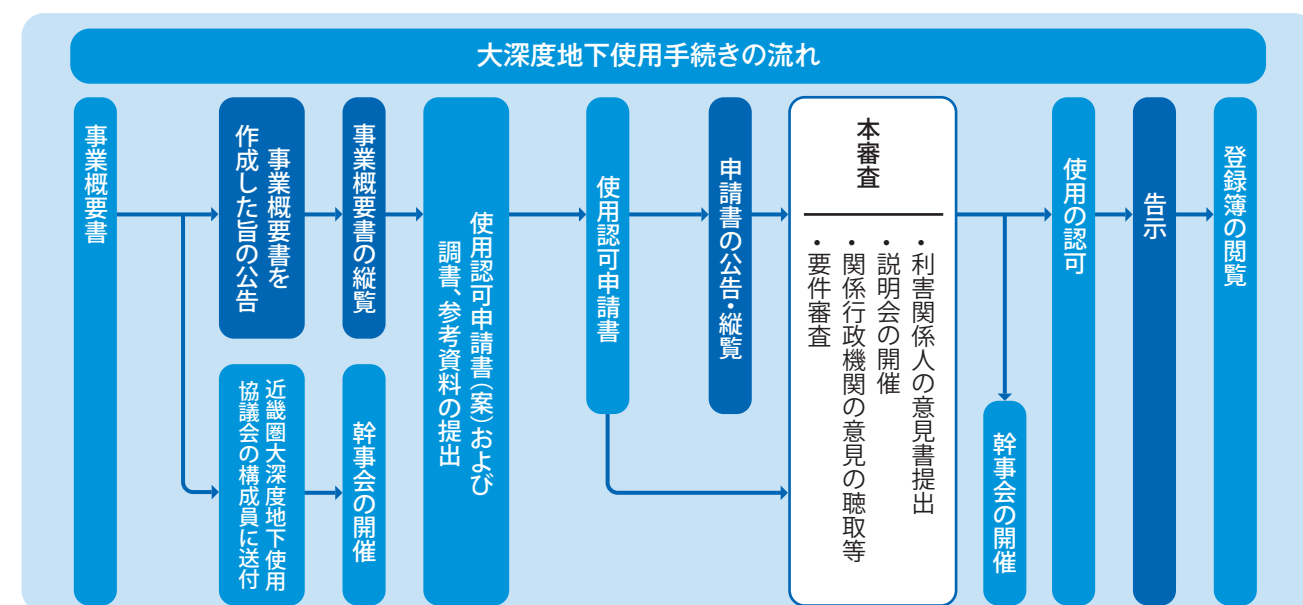


建築物の取扱い

- トンネルは、一般的な高層建築物（50階建て程度）の建築物荷重を想定しているため、通常の建築物等の建設に影響はありません。
※都島茨田線など他の都市施設の計画区域内は、従来どおり建築制限がかかります
- 都市計画道路の立体的な範囲の上で建築物等を建築する場合、トンネル構造に対して著しい支障を及ぼさないかを確認するために、建築の許可*が必要となります。
※都市計画法53条（建築の許可）に基づく手続き、都市計画事業施行中は都市計画法65条（建築等の制限）に基づく手続き

※1 大深度地下空間については今後、「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」の使用認可を受けて決定されます
※2 支持地盤：一般的な高層建築物の基礎杭が支持できる地盤（地質調査結果より、杭の許容支持力2500kN/m以上を有する点を結んだ仮想の地盤線）

大深度地下使用手続きの流れ



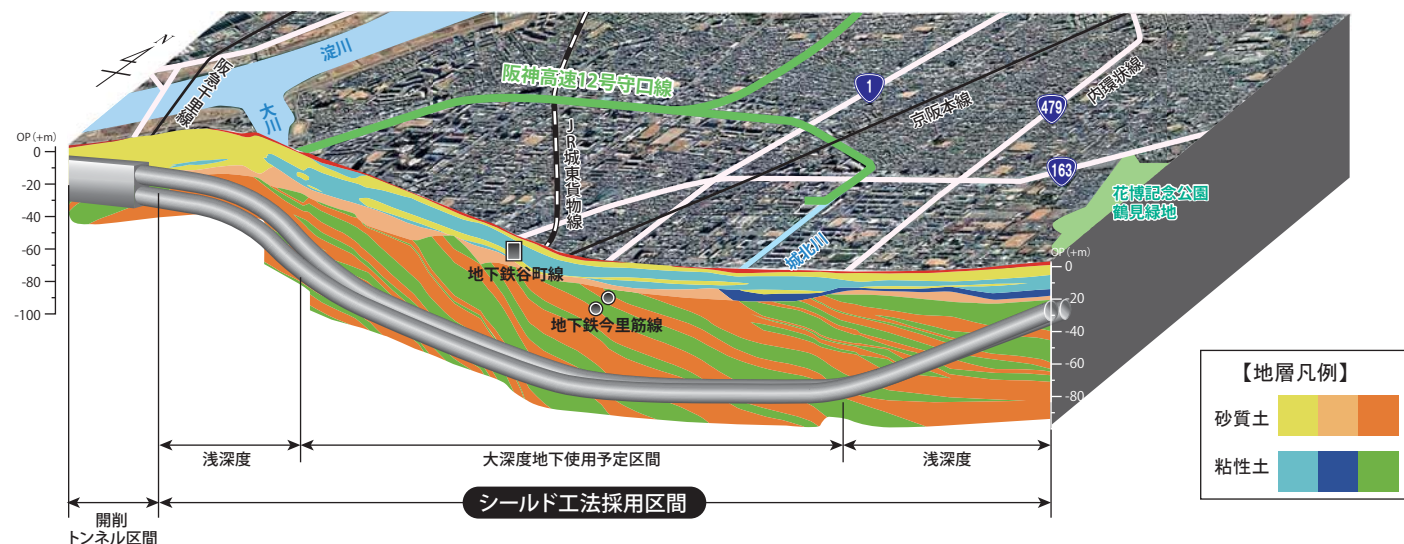
5 淀川左岸線延伸部の概要

大深度地下使用

淀川左岸線延伸部では、

- 沿道地域の環境に配慮し、トンネル構造を主体に計画します。
- 一部区間において、用地補償が伴わない大深度地下空間を使用します。(予定)
(土地の有効活用が可能となるよう都市計画道路の立体的な範囲を定めます)

【地下空間の使用イメージ】

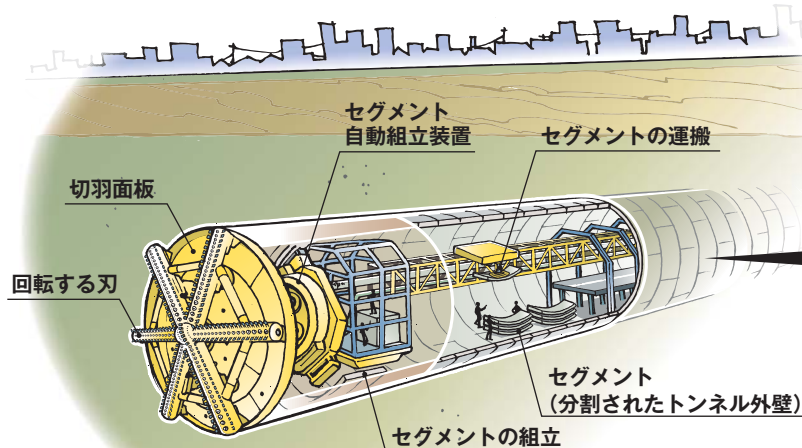


大深度地下使用によるメリット

- 上下水道、電気、ガス、電気通信のような生活に密着したライフラインや地下鉄、地下河川などの公共の利益となる事業を円滑に行えるようになります。
- 地上の物件に左右されず合理的なルートの設定が可能となる他、用地買収を伴わないため事業期間の短縮、コスト縮減にも寄与することが見込まれます。
- 大深度地下は地表や浅い地下に比べて、地震に対して安全であり、騒音・振動の減少、景観保護にも役立ちます。

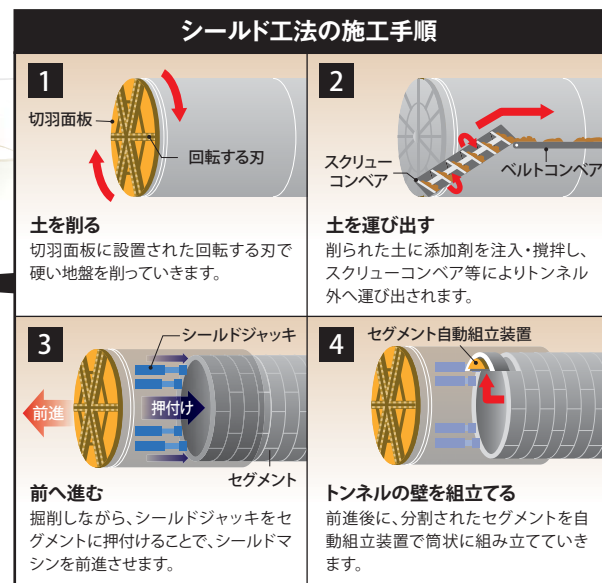
シールド工法とは

【シールド工法(イメージ)】



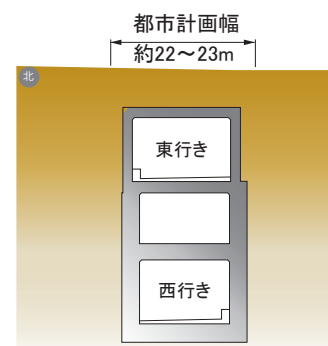
シールド工法のメリット

- ・施工時に地上の地形を改変しない(地上からの掘削施工が不要)



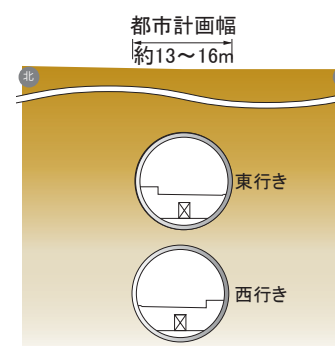
横断面図

①新御堂筋～天神橋筋
開削トンネル(縦配置)



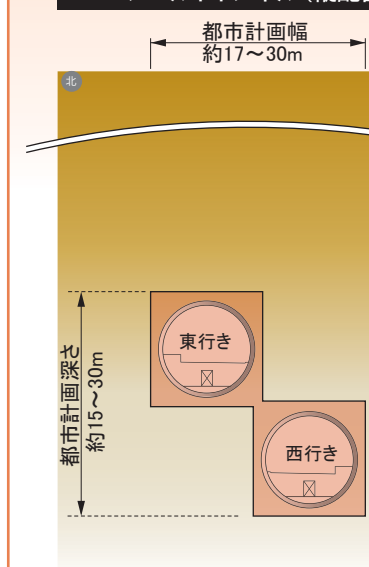
※淀川左岸線(2期)付近から縦配置に移行

②天神橋筋～大川
シールドトンネル(縦配置)

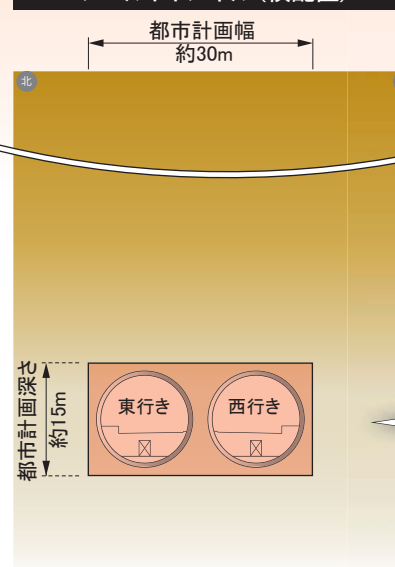


❖立体的な範囲

③-1 大川～都島区友渕町
シールドトンネル(縦配置)



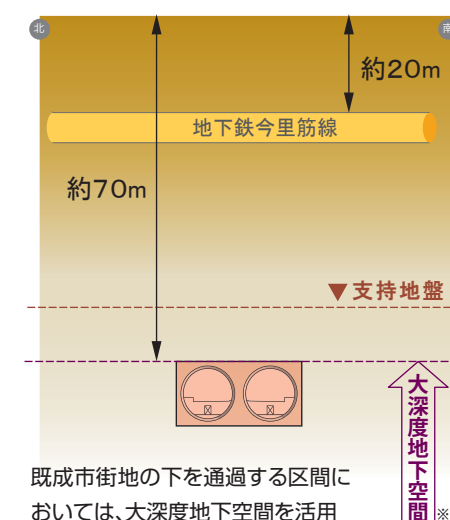
③-2 都島区友渕町～国道479号
シールドトンネル(横配置)



計画諸元

延長	約8.7km
起点	大阪府大阪市北区豊崎6丁目
終点	大阪府門真市樟島
道路規格	第2種第2級
設計速度	60km/h
車線数	4車線

③-2の深さイメージ図

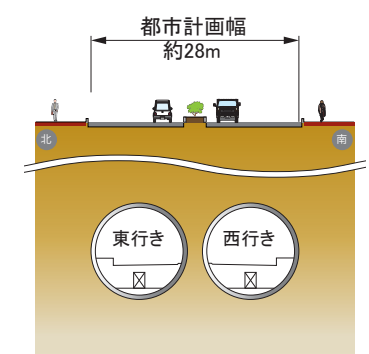


既成市街地の下を通過する区間においては、大深度地下空間を活用

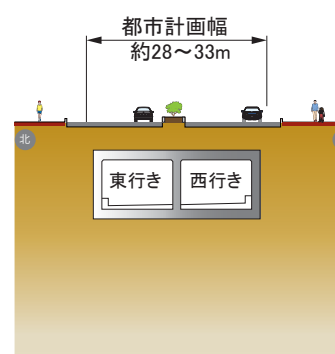
道路整備に必要な空間

※都市計画決定告示までは未決定の内容であり、都市計画(案)を表示しています
※1 大深度地下空間については今後、「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」の使用認可を受けて決定されます

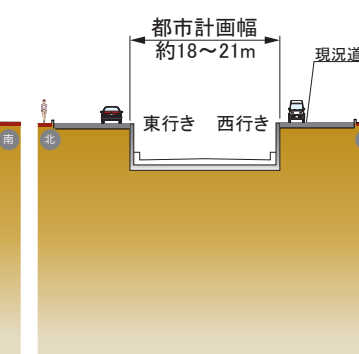
④ 国道479号～鶴見区横堤
シールドトンネル(横配置)



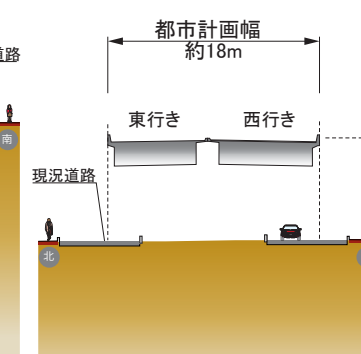
⑤ 鶴見区横堤～花博緑地公園前交差点
開削トンネル(横配置)



⑥ 花博緑地公園前交差点～鶴見区浜
掘削

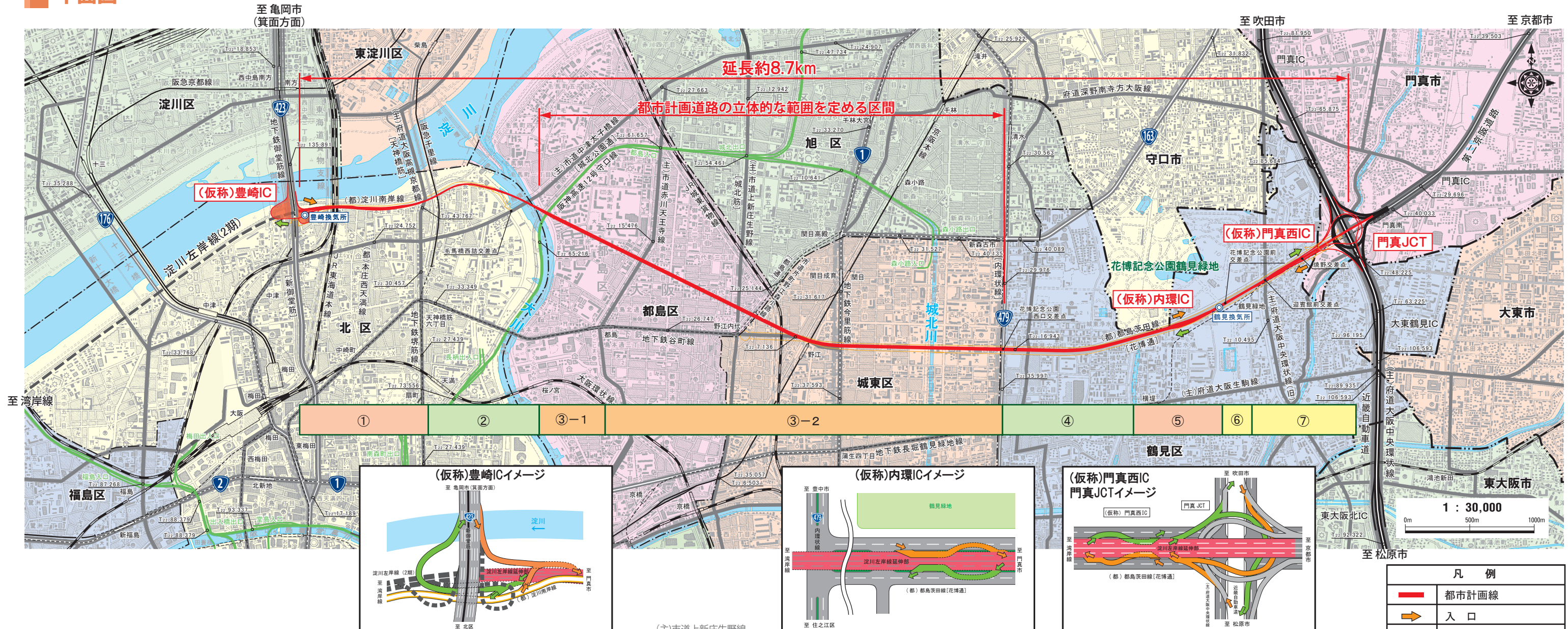


⑦ 鶴見区浜～近畿自動車道
橋梁

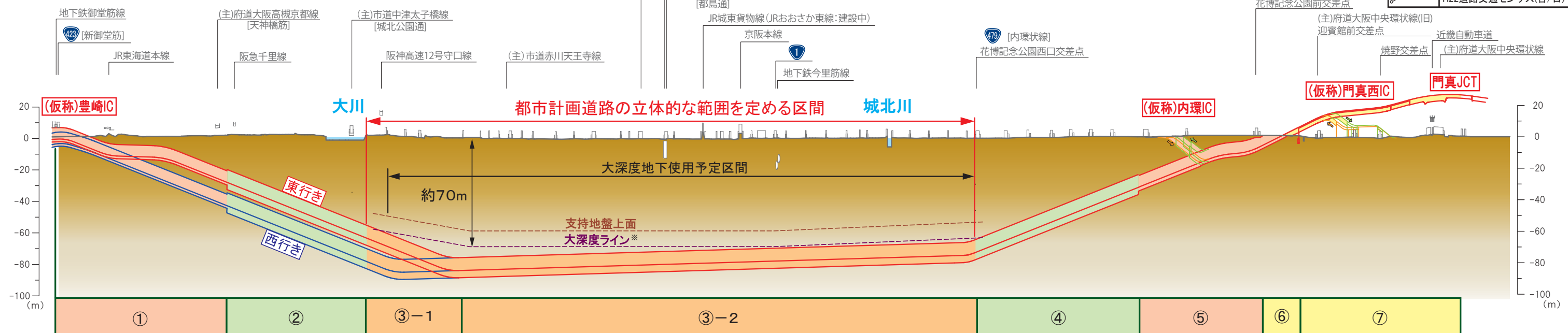


※④～⑦については、(都)都島茨田線[花博通]の地下及び地上部を使用します
※図はイメージであり、淀川左岸線延伸部と現況道路との位置関係は一致しません
※本イメージは淀川左岸線延伸部の本線のみを示しています

平面图



縦断面図



※大深度ラインについては今後、「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」の使用認可を受けて決定されます

6 淀川左岸線延伸部の必要性

ミッシングリンクの解消

大阪都市再生環状道路が整備されると、都心部に集中する通過交通を分散させ交通渋滞を緩和するとともに、沿道環境を改善するなど、交通の流れが抜本的に改善されます。



【大阪都市再生環状道路を構成する路線の概要】

路線名称	延長(車線数)	事業の段階
阪神高速 淀川左岸線1期	5.6km (4車線)	開通
阪神高速 淀川左岸線2期	4.4km (4車線)	事業中
淀川左岸線延伸部	8.7km (4車線)	調査中
近畿自動車道(門真～松原)	14.8km (6車線)	開通
阪神高速 松原線(松原～三宅)	1.6km (6車線)	開通
阪神高速 大和川線	9.7km (4車線)	開通(0.6km) 事業中
阪神高速 湾岸線(三宝～北港)	10.8km (6車線)	開通



阪神高速 淀川左岸線 Ⅰ期



阪神高速 大和川線



阪神高速 東大阪線の交通集中状況



阪神高速 守口線・環状線合流部の交通集中状況

近畿圏4環状道路の整備状況

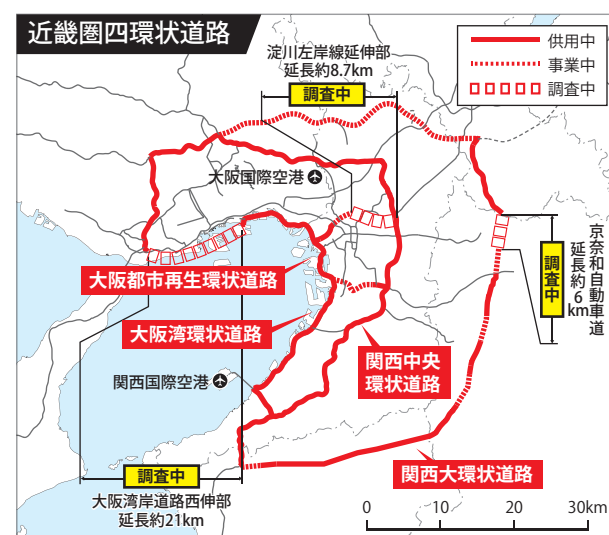
内側から「大阪都市再生環状道路」「大阪湾環状道路」「関西中央環状道路」「関西大環状道路」の4環状道路で構成されるネットワークであり、未だ調査中の区間が点在するなど、完成の目処が立っていません。

【整備状況】

調査中:3箇所 **目処が立っていない!**

環状道路内の人口:1,822万人

※整備率:平成26年6月末時点 人口:平成18年3月時点



7 淀川左岸線延伸部の整備効果 1/2

効果1：大阪都市圏を通過する車両が減少し、交通がスムーズに

現状 都心部(阪神高速環状線)を避ける道がないため、交通が集中し渋滞!

大阪都市圏の外周をつなぐ高速道路がないため、用事のない車両が都心部に集中し混雑を招いています。



都市高速(首都圏・中京圏・阪神圏)渋滞時間トップ5

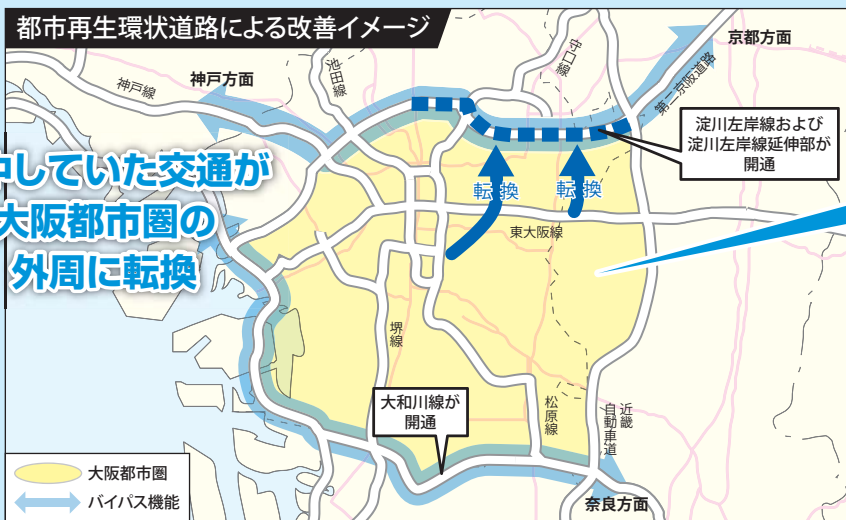
3号神戸線の大阪都心部に向かう阿波座付近・中之島付近は国内有数の渋滞区間(首都圏・中京圏・阪神圏の都市高速の比較)

平日・夕方の8割が渋滞!

順位	路線名	場所	渋滞時間
1	阪神高速3号神戸線(上り)	阿波座付近	625時間
2	首都高速6号向島線(下り)	日本橋兜町付近	618時間
3	首都高速3号渋谷線(下り)	渋谷付近	575時間
4	阪神高速3号神戸線(上り)	中之島付近	546時間
5	首都高速3号渋谷線(下り)	渋谷付近	534時間

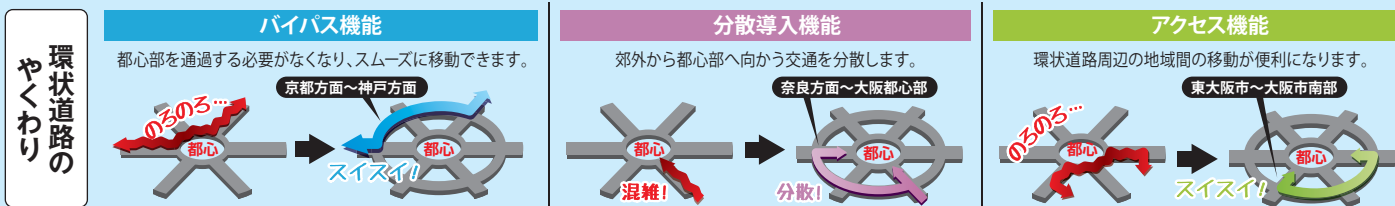
算出条件：センサス区間単位、H24年度車両走行速度調査(民間プローブデータ)、平日のみ日別・時間帯別(16～18時台)速度20km/h以下の時間数の総和

効果 用事のない車を外周に分散し、都心部の交通をスムーズに。



淀川左岸線延伸部の整備により大阪都市圏内の渋滞緩和に期待!

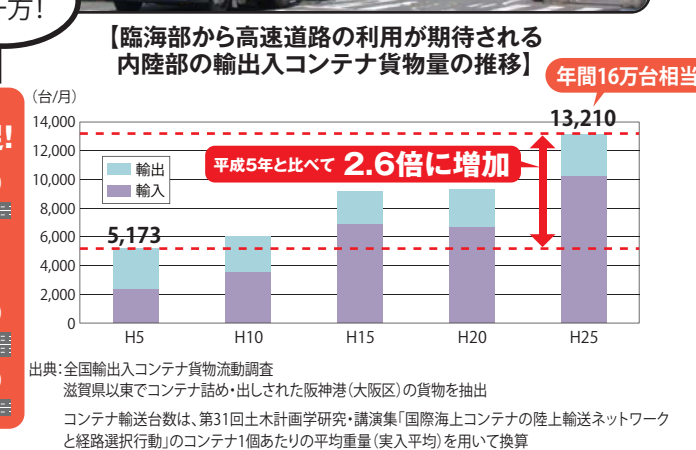
大阪都市圏の外周をネットワークすることで、混雑する都心部を避けたルートが選択出来ます。



効果2：物流もスムーズになり、臨海部 ↔ 内陸部の連携が強化

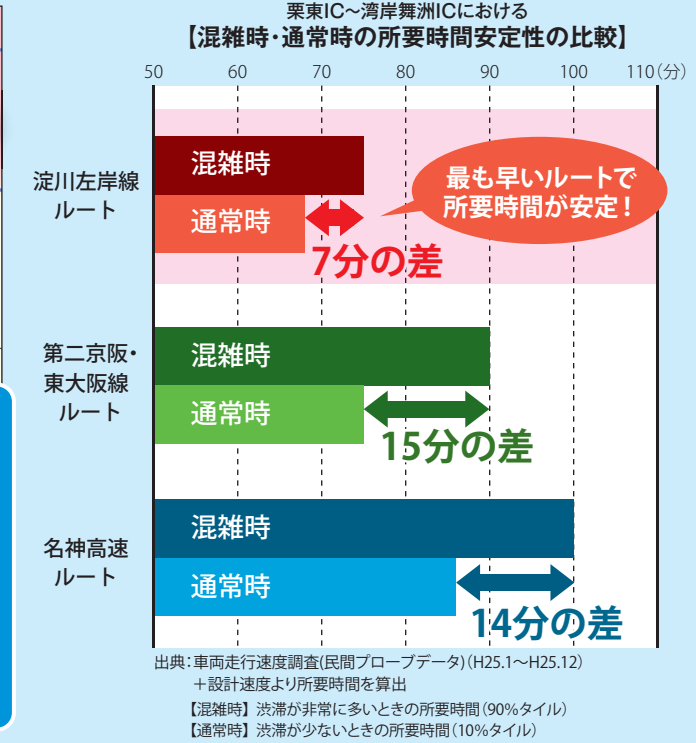
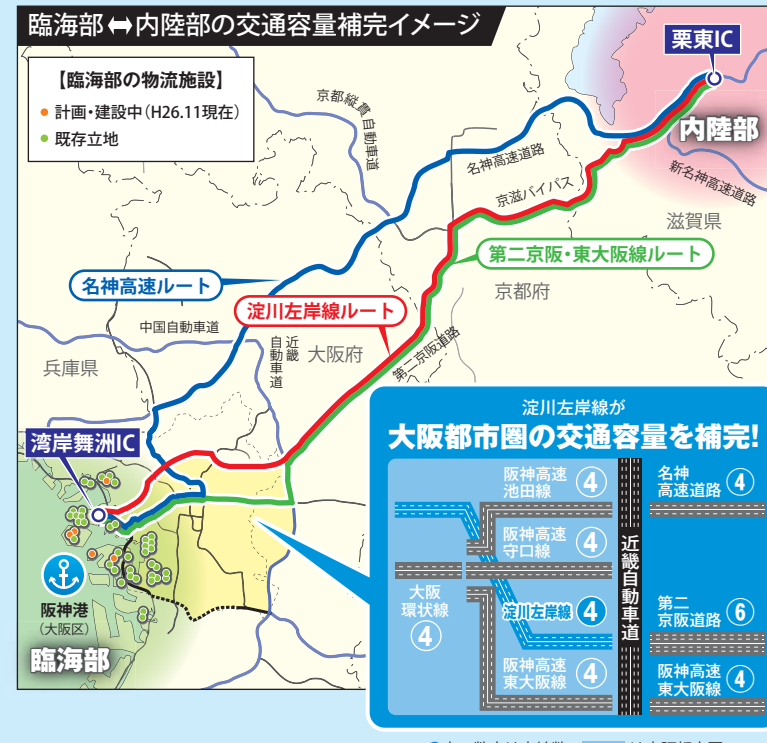
現状 高まる物流ニーズに対して、高速道路の交通容量が不足!

貨物の取扱量・物流施設が増加し、臨海部と内陸部間の物流が活性化しているため、車線数が不足しています。



効果 臨海部 ↔ 内陸部の交通容量を確保し、高まる物流ニーズに対応!

生産拠点多く分布する内陸部への物流ラインが新たに加わることで、交通容量が拡大し定時性が向上します。



8 淀川左岸線延伸部の整備効果 2/2

効果3: 交通の分散により、大阪都市圏の慢性的な渋滞を削減

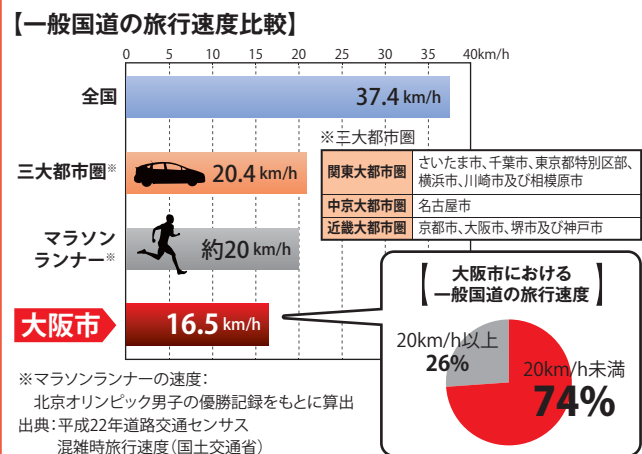
現状

慢性的な渋滞に悩まされ続ける、大阪都市圏の一般道路

大阪都市圏の一般道路では慢性的な渋滞が発生し、旅行速度は全国・三大都市圏平均を大きく下回っています。



大阪都市圏の一般国道の旅行速度は 全国・三大都市圏平均を下回る!



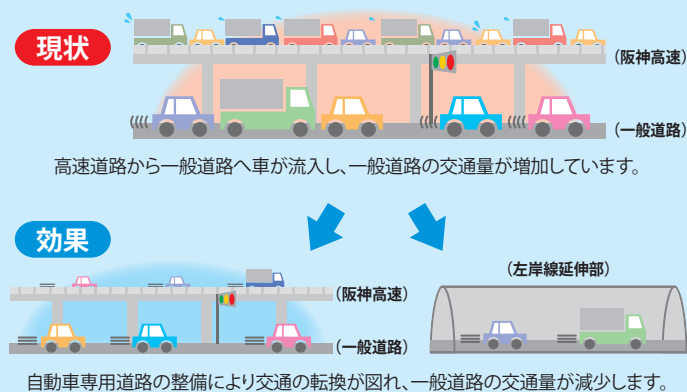
効果

大阪都市圏の渋滞が緩和され交通がスムーズに!

淀川左岸線延伸部の開通により交通の分散が促され、渋滞緩和や沿道環境の改善などの効果が期待されます。

❖ 一般道路の交通円滑化

一般道路から自動車専用道路に交通が転換し、都心部の渋滞緩和が期待されます。



❖ 環境の改善

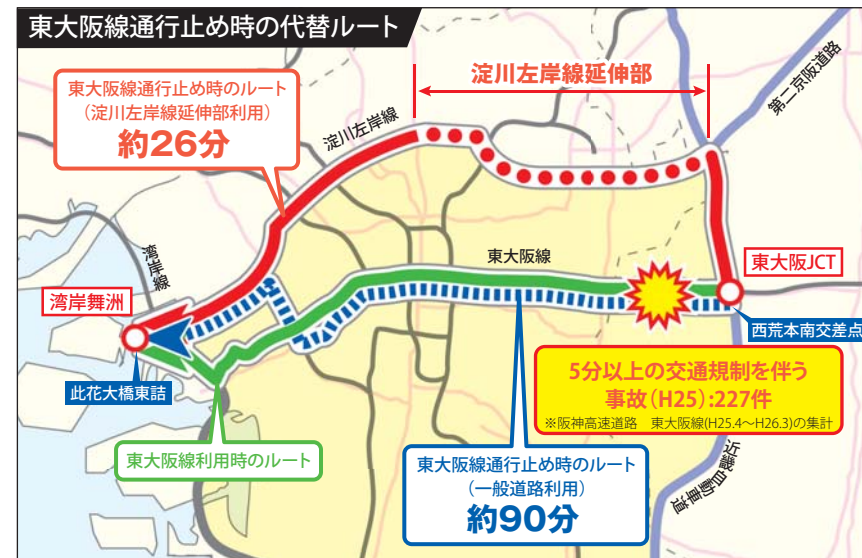
都心部の渋滞緩和に伴い、大気汚染物質などの排出量の削減が期待されます。



その他の効果: 京都 ↔ 大阪の緊急時のルート確保、国際観光活性化にも貢献

◎ 迂回機能の確保 (京都方面～湾岸舞洲IC間の高速道路利用時)

高速道路ネットワークの一部として、災害時の避難・救援活動を支える広域的な輸送ルートとしての機能が期待されます。また、並行する阪神高速東大阪線の迂回路としての機能も期待されます。

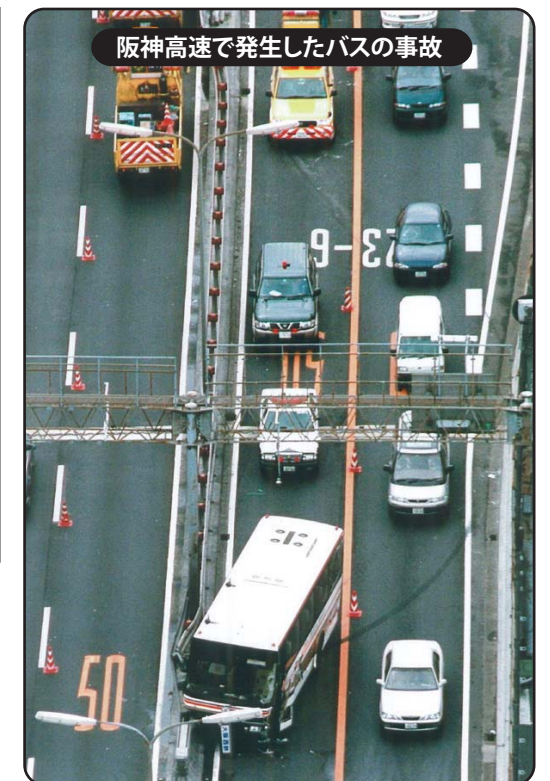


【東大阪線事故時 東大阪線東大阪JCT→湾岸線湾岸舞洲の所要時間】

一般道路利用 約90分
西荒本南交差点→此花大橋東詰

左岸線延伸部利用 約26分
東大阪JCT→湾岸舞洲

出典:【交通規制を伴う事故】阪神高速道路株式会社資料(5分以上の規制を伴う事故が対象)
【左岸線延伸部利用所要時間】浪速国道事務所調査(H25.12.20所要時間調査)+設計速度
【一般道路利用所要時間】浪速国道事務所調査(H25.12.20所要時間調査)

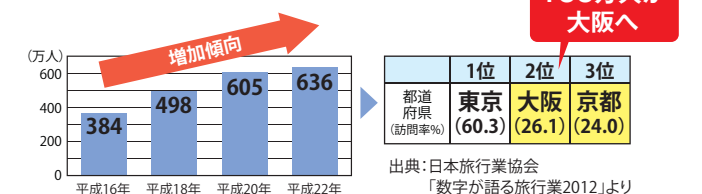


◎ 外国人の観光ニーズに対応



国内では訪日外国人観光客が増加傾向であり、主な訪問先上位が「大阪」「京都」となっています。また、大阪への外国人観光客のうち約4割(66万人)がバスを利用しており、大阪市(臨海部)と京都市を最短で結び、観光都市の連携が強化されることで、さらなる観光客の増加が期待されます。

【全国の訪日外国人観光客数の推移】



【外国人観光客が大阪で利用した交通機関】

