

淀川左岸線延伸部有識者委員会

提 言

平成18年12月15日

提言にあたって

近年、価値観の多様化や国や地方自治体の財政難を背景に、公共事業に対する国民の目が厳しさを増しており、社会全体に役立つ事業であっても、国民のコンセンサスを得た上でないと事業を進められない時代となっています。

市民生活に大きな影響を及ぼす高速道路等の社会資本整備にあたっては、計画策定に必要な情報を市民に提供し、幅広い市民の意見に耳を傾けて、公開の場で計画の構想について検討を進める等、計画決定プロセスの早い段階から市民参画（P I：パブリック・インボルブメント）の機会を確保することが必要となってきました。

このような背景のもとで、大阪都市再生環状道路・淀川左岸線延伸部の構想段階における計画策定にあたっては、透明で客観性のある公正な手続きを確保するため、P Iプロセスを導入することとし、平成16年3月、淀川左岸線延伸部の必要性や推奨すべきルート及び構造の考え方等について提言することを目的として淀川左岸線延伸部有識者委員会が設置されました。

本委員会では、まず、P Iプロセスをどのように進めていくかを検討した上で、積極的な情報提供と幅広い意見把握を行い、淀川左岸線延伸部の必要性やルート及び構造に関する考え方を集約することにしました。

また、本委員会における議論および検討資料はすべて公開し、討議内容の透明性の確保に努めたほか、比較的知名度の低い本計画をできるだけ多くの市民に周知することも委員会の大きな役割であると考え、委員会での審議状況のみならず、アンケート等により市民の皆さんから頂いた意見等についても広報紙等により積極的に情報提供しました。さらに、委員が赴き、直接沿道にお住まいの市民の皆さんと意見を交換する場を設け、コミュニケーションの向上にも努めました。

そのようにして得られた知見をもとに、委員会では専門的な立場から、真に公益性と沿道への影響に配慮した本事業のあり方について様々な視点から検討を加え、市民の皆さんの意見を集約して推奨すべきルート及び構造の考え方を提言としてとりまとめることができました。したがって、計画決定プロセスの早い段階から市民参画の機会を確保するという当初の目標を達成できたのではないかと考えています。

今後、この提言を十分に踏まえ、ルート・構造等道路計画の熟度が高められることを望むとともに、整備効果の早期発現が必要であると考えられることから、事業手法等についても十分な検討を行ったうえで、多大な整備費用を要する本計画の円滑な推進に向けて諸手続きが進められることを期待します。そして、今後、都市計画等の必要な諸手続きを進めるに際しては、市民の皆さんに対して行政としての説明責任が十分に果たされるよう望みます。

また、今回のP Iプロセスで得られた成果や課題は、今後の道路事業等の社会資本整備においても事例として活かされるよう期待します。

最後に、本委員会の活動にあたってご協力並びに貴重なご意見を頂いた多くの市民の皆さんや関係機関の方々に対して、衷心よりお礼を申し上げます。

平成18年12月15日

淀川左岸線延伸部有識者委員会
委員長 池田 敏雄

淀川左岸線延伸部有識者委員会 提言

目 次

1. 有識者委員会の役割と淀川左岸線延伸部の概要	1
1. 1 有識者委員会の役割	1
1. 2 淀川左岸線延伸部の概要	2
2. P I プロセスの概要	3
2. 1 P I プロセスの流れ	3
2. 2 情報提供及びP I プロセスで得られた意見の概要	6
3. 必要性の検討と比較案の抽出	12
3. 1 整備による効果と課題	12
3. 2 多様な案の検討	16
3. 3 比較案の抽出	18
4. 比較案を基にした評価	20
4. 1 評価の考え方	20
4. 2 評価項目ごとの比較案の評価	21
4. 3 評価における重要項目の抽出	28
4. 4 比較案を基にした評価	31
5. 推奨すべき計画案及び配慮すべき事項	36
5. 1 推奨すべき計画案の考え方	36
5. 2 計画策定あるいは実施に際して配慮すべき事項	38
参考 淀川左岸線延伸部有識者委員会 提言資料編目次	40

1. 有識者委員会の役割と淀川左岸線延伸部の概要

1. 1 有識者委員会の役割

淀川左岸線延伸部有識者委員会（以下「本委員会」という。）は、淀川左岸線延伸部の道路計画の策定にあたって、手続きの透明性、客観性、公正さを一層高める趣旨に基づき、公正中立な立場から、P I（パブリック・インボルブメント）プロセス^{※1}の進め方を審議し、市民等の意見の把握、分析を行い、それらを踏まえて、当該道路の整備の妥当性、推奨すべき計画案について、広く意見を聞きながらとりまとめることを目的として、平成16年3月に設立された。¹⁾

< 委員長 >

関西大学法学部

教授

いけだ としお
池田 敏雄

< 委員 >

兵庫県立大学経済学部

教授

かとう よしまさ
加藤 恵正

京都大学大学院工学研究科

教授

こばやし きよし
小林 潔司

京都大学大学院地球環境学堂

教授

こばやし まさみ
小林 正美

大阪市立大学大学院工学研究科

教授

ひの やすお
日野 泰雄

（五十音順）

本委員会の所掌事項

- ① P I プロセスの進め方について
- ② 市民等の意見の把握、整理及び分析について
- ③ 淀川左岸線延伸部の必要性について
- ④ 推奨すべき計画案の検討及び選定について
- ⑤ 計画策定あるいは実施に際して配慮すべき事項について
- ⑥ その他、必要事項の検討について

※1：P I（パブリック・インボルブメント）プロセスとは、事業の計画づくりの早い段階（構想段階）から、市民参画（情報提供と意見把握）の導入を図り、手続きの透明性、客観性、公正さを高め、計画に市民等の皆さんの意見を反映させ、より良い計画づくりを進めていく取り組みです。

1)：p. 39参照、提言資料編との対応を示す（以降の本文中の上付き文字²⁾～¹³⁾についても p. 39を参照）

1. 2 淀川左岸線延伸部の概要

淀川左岸線延伸部は、政府の都市再生プロジェクト（第二次決定）として位置づけられた「大阪圏の新たな環状道路（大阪都市再生環状道路）」の一部を構成する、大阪市北区豊崎付近から門真市^{ひえじま}菟島付近までの延長約10kmの自動車専用道路である。

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」の一部を形成する。²⁾



図1 淀川左岸線延伸部の位置

大阪都市再生環状道路は、第二京阪道路を介して、国幹道である名神高速道路と阪神港及び関西国際空港を結ぶ物流の主要な幹線道路であり、また、大阪都心部の慢性的な渋滞や沿道環境の悪化等の解消とともに、その整備により新たな拠点エリアを誘引する都市活性にも繋がる道路として位置づけられている。

2. P I プロセスの概要

2. 1 P I プロセスの流れ

本委員会で行った検討の流れを以下に示す（p. 4 図2 P I プロセスの流れ 参照）。³⁾

(1) 実施内容の検討

本委員会では、まず、P I プロセスの進め方について審議を行った。

- ・本委員会は、従来 of 事業の進め方とは異なり、計画プロセスの透明性、客観性、公正さを高めるため、構想段階ではあるが、市民等への情報提供や意見把握をきめ細かく行うこととした。
- ・淀川左岸線延伸部は、都市圏の高速道路として様々な利用が想定され、また、都市部の高度に利用された市街地を通る等の特性を踏まえて、P I プロセスについて慎重に検討することとした。

(2) 情報提供・意見把握方法の検討

淀川左岸線延伸部のP I プロセスに沿った情報提供・意見把握方法等について検討を行った。

- ・情報提供・意見把握を行うための対象範囲、対象者、方法、時期等の検討を行った。
- ・幅広い情報提供を行うため、本委員会の活動経過とその内容に関する情報を掲載したパンフレットや広報紙「P I 通信」を作成・配布した。また、道路利用者、事業所、沿道地域の市民等の幅広い意見を把握するため、アンケートやヒアリング・公聴会等を行うこととした。
- ・また、P I プロセスについての周知・啓発のため、「紙上座談会」や「パネル展」を実施した。

(3) 市民等の意見把握

淀川左岸線延伸部について、より具体的な情報提供を行うことにより理解を深めていただき、アンケート調査等を行うことにより市民等の淀川左岸線延伸部に関する考えや意見の把握を行った。

- ・本委員会では、まず、淀川左岸線延伸部の効果や影響についての考え等を把握するために、1回目のアンケート調査を幅広い地域の市民や道路利用者・企業等を対象に行い、次に、淀川左岸線延伸部のルート・構造等についての沿道地域の皆さんの考えを把握するために、2回目のアンケート調査として、沿道地域の皆さんを対象に「沿道市民アンケート調査」を実施した。なお、沿道市民アンケート調査は、1回目のアンケート調査等で寄せられた疑問や指摘事項を踏まえたうえで、実施した。
- ・また、幅広い方々の意見を聞くため、淀川左岸線延伸部に関心の高い応募者から公開で直接意見を聞く「公聴会」、関係する分野の団体等から意見を聞く「関係団体ヒアリング」、沿道地域の皆さんから地域の状況や意見を聞くため、各委員によるインタビュー形式の意見交換「沿道地域関係者インタビュー」等を実施した。
- ・さらには、ホームページの中で「意見箱」を設置し、淀川左岸線延伸部や本委員会のP Iプロセス等に関する意見を自由に書き込んでもらえるようにし、より多くの方々の意見集約に努めた。

(4) 各比較案の評価と推奨すべき計画案の考え方のとりまとめ

淀川左岸線延伸部のルート・構造案の検討にあたっては、アンケート調査やインタビュー等の意見把握結果を踏まえ、ルート構造等の比較案の選定を行った。

比較案の選定では、本委員会で設定した3案（A案・B案・C案）について、ヒアリング・公聴会等で意見をお聞きし、意見や提案を基に、新たに5案（D案・D二階建案・E案・F案・F改良案）を設定し、大阪都市再生環状道路の交通機能確保の視点で検討を行った。その結果、『A案・B案・C案・D案』を比較案として選定するとともに、整備しない場合も含めて検討すべきという市民等からの意見を参考に、『淀川左岸線延伸部を整備しないケース』についても検討することとした。

その後、各案を比較評価するための項目を、沿道市民アンケート調査を踏まえて選定し、比較案を基にした評価を行った。その評価結果を踏まえ、「推奨すべき計画案の考え方」、ならびに計画策定あるいは実施に際して「配慮すべき事項」をとりまとめた。

2. 2 情報提供及びP Iプロセスで得られた意見の概要

2. 2. 1 情報提供

本委員会の活動経過とその内容に関して、ホームページ、広報紙、パンフレット、パネル展示、新聞広告等により積極的かつ広く情報提供した（p. 7 表1 情報提供方法一覧 参照）。⁴⁾

その結果、淀川左岸線延伸部の認知度については、平成16年11月中旬～平成17年1月下旬と平成17年11月での2度のアンケート調査の結果、本委員会の活動について「内容を知っていた」が5%から8%に、「言葉を聞いたことがあった」が13%から25%に増加し、時間経過とともに認知度が向上したことから、情報提供の効果が確認された。

(1) ホームページ

多くの方が、いつでも詳細な情報を入手できるように、ホームページを活用し、委員会の開催案内、委員会資料と結果（議事録）、広報資料等、委員会活動に関わる多くの内容を逐次公表した。

(2) 広報紙、パンフレット

積極的な情報提供を行うため、また、ホームページが閲覧できない方のことも考慮し、本委員会の検討状況を記載した広報紙「P I通信」を作成し、周辺地域への新聞折込みや沿道地域へのポスティング（各戸配布）を行うとともに、行政機関等の窓口にも置いた。

また、アンケート調査の実施にあたっては、本委員会での検討状況や具体の計画案の内容をわかりやすく説明したパンフレットを作成し、主として調査対象者に配布することにより、有効な回答が得られるよう努めた。

・第1回のパンフレット

（「大阪都市再生環状道路 淀川左岸線延伸部 みなさんの声を集めて」平成16年10月発行）

「P Iプロセス」、「大阪の道路交通事情」、「淀川左岸線延伸部の整備により期待される効果・懸念される影響」等についてとりまとめ、広く市民等の皆さんに配布した。

・第2回のパンフレット

（「大阪都市再生環状道路 淀川左岸線延伸部 概略計画の検討状況」平成17年11月発行）

「いただいた意見やそれに対する有識者委員会の考え方」、「淀川左岸線延伸部の必要性（公益性）」、「計画案（ルート・構造等）の概要」等についてとりまとめ、沿道地域の市民等に配布した。

(3) パネル展示

平成16年10～11月には、淀川左岸線延伸部やP Iプロセス等の認知度をより向上させることを目的として、人の多く集まる鉄道駅周辺の広場（クリスタ長堀、京橋コムズガーデン）において、「パネル展」を開催した。パネル展では、委員会資料が閲覧できるようにするとともに、パンフレット等の資料を配布した。さらに、アンケートに回答いただくことで、意見の把握も行った。

(4) その他の情報提供

多様な方法による情報提供を行うため、前述した方法による情報提供の他、「新聞広告による委員会開催案内」や「委員会後の記者発表」等、マスメディアを活用した広報にも努めた。また、沿道地域関係者へのインタビュー等の際には、委員が沿道地域に直接出向いて、淀川左岸線延伸部の道路計画の概要やP Iプロセス等について説明した。

表1 情報提供方法一覧

手法	活動実績
ホームページ	○本委員会の活動内容等について ○平成16年4月9日「淀川左岸線延伸部有識者委員会ホームページ」の開設 ○アクセス数：約32,000件（開設～平成18年12月13日）
ポスター	○2種類 ・vol.1：P Iプロセスの紹介（平成16年10月） ・vol.2：アンケート調査の告知（平成16年11月） ○行政機関、道の駅、高速道路のSA・PA等約200箇所で掲示
新聞広告	○委員会開催のお知らせ、公聴会での意見発表者の募集等について ○第1回：平成16年5月29日（土）～第24回：平成18年12月12日（火） ○5大紙（朝日、毎日、読売、産経、日経）、大阪セット版（大阪府域及び近隣府県の主な都市）に掲載
広報紙	○本委員会の活動内容、アンケート調査及びヒアリングの結果等について ○P I通信 ○行政機関、道の駅、高速道路のSA・PA等での平積み（約200箇所、約10,000部）、周辺地域※の5大紙（朝日、毎日、読売、産経、日経）に折込み（約300万部）、又は、沿道地域への直接個別配布（約63,000部）
パンフレット	○第1回パンフレット（平成16年10月発行） 「大阪都市再生環状道路 淀川左岸線延伸部 みなさんの声を集めて」 ○行政機関、道の駅、高速道路のSA・PA等での平積み（約200箇所、約10,000部）、パネル展示会での配布（約1,900部）、第1回アンケート調査対象者への配布（約60,000部） ○第2回パンフレット（平成17年11月発行） 「大阪都市再生環状道路 淀川左岸線延伸部 概略計画の検討状況」 ○沿道市民アンケート調査対象者等への配布（約1,000部）
座談会	○タイトル「P Iプロセスとは何か、そのあり方を考える」 ○平成16年9月25日開催、平成16年10月24日（日）新聞掲載 ○読売新聞朝刊 大阪セット版（大阪府域及び近隣府県の主な都市）に掲載
パネル展示	○淀川左岸線延伸部や大阪都市再生環状道路等の情報をパネルで掲示 ○2回開催 ・クリスタ長堀 滝の広場：平成16年10月1日（金）～3日（日） ・京橋コムズガーデン：平成16年11月5日（金）～7日（日） ○来場者数3,100名（クリスタ長堀708名、京橋コムズガーデン2,392名）

※周辺地域とは、大阪府の大阪市、豊中市、吹田市、摂津市、寝屋川市、枚方市、交野市、四條畷市、大東市、八尾市、松原市、堺市、池田市、箕面市、茨木市、高槻市、兵庫県の尼崎市、伊丹市である。

2. 2. 2 得られた意見の概要

これまでの様々な取り組みの結果、P Iプロセスの進め方、淀川左岸線延伸部の整備により期待される効果や懸念される影響、ルート・構造の考え方等、本委員会が検討を行う上で必要となる多くの意見を把握することができた。

表2 意見把握方法一覧

手法	活動実績
ホームページ	○淀川左岸線延伸部についての意見（自由記述） ○本委員会ホームページ上に「意見箱（自由意見）」コーナーを開設 ○意見数：129件（コーナー開設～平成18年12月6日まで）
アンケート調査 （第1回）	○アンケート配布・回収期間：平成16年11月中旬～平成17年1月下旬 ○対象者及び配布・回収数 ・市民（沿道地域）：2,880票配布、2,525票回収 ・市民（周辺地域）：3,100票配布、2,653票回収 ・道路利用者：50,000票配布、5,955票回収 ・事業所：3,595票配布、3,372票回収 ・任意回答者：713票回収 計15,218票回収
沿道市民 アンケート調査 （第2回）	○アンケート配布・回収期間：平成17年11月 ○対象者及び配布・回収数 ・無作為抽出者※：500票配布、345票回収 ・意見交換出席者：49票配布、33票回収 ・地元推薦者：184票配布、82票回収 ・任意回答者：33票回収 計493票回収 ※住民基本台帳より、比較案の近傍地域（概ね片側500mの範囲にある町丁目）の20歳以上の方々から無作為に選ばせていただいた対象者
パネル展示 会場での意見	○淀川左岸線延伸部についての意見（自由記述） ○パネル展示会場に「意見箱（自由記述）」を設置 ○意見数：95（クリスタ長堀33、京橋コムズガーデン62）
公聴会	○平成17年4月2日（土）開催 ○発表者数：公募による10名
関係団体ヒア リング	○平成17年1月（第7回委員会）～平成17年4月（第12回委員会） ○対象団体、組織等（13団体等） ・経済界：（社）関西経済同友会 ・運輸・交通：（社）大阪府トラック協会、（社）大阪バス協会 （社）大阪タクシー協会、（社）日本自動車連盟[JAF]大阪支部 ・港湾：大阪港運協会 ・消防：大阪市消防局 ・観光：（財）大阪観光コンベンション協会 ・医療：日本赤十字社 ・福祉：（財）大阪市身体障害者団体協議会 近畿大学 三星昭宏教授 （大阪市交通バリアフリー推進委員会 委員長） ・環境：大阪市立環境科学研究所 特定非営利活動法人 大阪府民環境会議 ※意見を文章で頂いた団体（1団体） ・経済界：（社）関西経済連合会
沿道地域関係者 インタビュー	○平成17年4月開催 ○対象者：大阪市内5区（北区、旭区、都島区、城東区、鶴見区）の地域振興会、商店連合会の代表者等 ○出席者数：大阪市内北区（10名）、旭区（9名）、都島区（13名）、城東区（11名）、鶴見区（10名） 計53名

以下に、市民等の皆さんから寄せられた主な意見を示す。⁵⁾

(1) P I プロセスの進め方について

○第1回アンケート調査（対象：沿道市民、周辺市民、道路利用者、事業所等）

・P I プロセスへの関わり方として

「自分の意見を言う」、「有識者委員会の情報を得る」という項目について、市民の約3割、道路利用者の約半数が重要と回答。

・どのような内容の情報を得たいと思われているか

「ルート・構造」、「整備効果」、「環境影響」という項目について、全対象で概ね4割以上の方が情報を得たいと回答。

・P I プロセスを進める上で重要なことは

「影響についての十分な検討」、「必要性の十分な議論」という項目について、全対象で約半数が重要と回答。

○関係団体ヒアリング、公聴会、沿道地域関係者インタビューによる意見

・「将来の交通量、建設にかかる費用、事業主体、府民の負担、費用対効果等の情報を公開すべき」

・「将来、沿道の市民に迷惑がかかるので、今から地域の方々の意見をよく聞いておくべき」

・「住民の意見を聞くという取り組みは、非常に良い」等

(2) 整備に関する期待について

○第1回アンケート調査（対象：沿道市民、周辺市民、道路利用者、事業所等）

・淀川左岸線延伸部が整備された場合の効果について

「移動時間短縮」、「渋滞緩和」、「予定時間到着」、「迂回路確保」、「事故減少」、「大気汚染問題の改善」という項目について、全対象で半数以上が重要と回答。

中でも「渋滞緩和（重要：回答者の63～87%）※」、「迂回路確保（重要：回答者の64～84%）※」、「移動時間短縮（重要：回答者の58～85%）※」で、重要との指摘割合が高い。

※アンケート調査の対象が、沿道市民、周辺市民、道路利用者、事業所等と複数で、結果に違いがあるため、幅を持った表現としている。

○関係団体ヒアリング、公聴会、沿道地域関係者インタビューによる意見

・「延伸部整備は、都心部の渋滞緩和や環境改善等に効果があり期待している」

・「道路と、港湾・空港・鉄道も含めた物流の有機的ネットワークの構築が、関西経済の活性化に不可欠である」等

(3) 整備に関する懸念について

○第1回アンケート調査（対象：沿道市民、周辺市民、道路利用者、事業所等）

- ・淀川左岸線延伸部の計画検討の際の配慮事項について

「出入口周辺の道路混雑」、「沿道の環境影響」、「周辺景観との調和」、「地下水への影響」、「大規模災害にも強い道路」、「移転建物を少なく」、「整備費用を少なく」、「整備期間を短く」という項目について、全対象で半数以上が重要と回答。

特に、「大規模災害にも強い道路（重要：回答者の77～90%）^{*}」の重要度が高く、次いで、市民では「沿道地域への環境影響（重要：回答者の73～78%）^{*}」、道路利用者・事業所では「出入口周辺の道路混雑（重要：回答者の82～89%）^{*}」で、重要との指摘割合が高い。

^{*}アンケート調査の対象が、沿道市民、周辺市民、道路利用者、事業所等と複数で、結果に違いがあるため、幅を持った表現としている。

○関係団体ヒアリング、公聴会、沿道地域関係者インタビューによる意見

- ・「淀川左岸線の延伸計画に反対し、再考を求める」
- ・「延伸部を整備することを前提とした検討ではなく、整備しない場合も含めて検討すべき」
- ・「整備しない場合の地域への影響（環境、渋滞、事故等）を教えて欲しい」等

(4) ルート・構造について

○沿道市民アンケート調査（無作為抽出者）

- ・淀川左岸線延伸部を整備するとした場合の「構造形式」について

高架構造よりもトンネル構造が良いとする意見がやや多かった。

（高架構造が良い：25%、トンネル構造が良い：29%）

なお、その主な理由としては、「沿道地域の環境と景観の保全になる」であった。

- ・淀川左岸線延伸部を整備するとした場合の「途中の出入口（インターチェンジ）の必要性」について

途中に出入口を設置する必要があるとの意見が多かった。

（設置する必要がある：44%、設置する必要はない：18%）

なお、その主な理由としては、「多方面への移動の利便性が向上し、沿線からの利用も多くなる」であった。

- ・淀川左岸線延伸部を整備するとした場合の「地上の都市計画道路の一体整備」について

都市計画道路と一体的な整備が重要との意見が多かった。

（重要である：42%、重要でない：9%）

なお、その主な理由としては、「地域住民にとって一体整備は重要である」であった。

○関係団体ヒアリング、公聴会、沿道地域関係者インタビューによる意見

- ・「淀川沿いを北上させ、近畿自動車道に接続させたらどうか」
- ・「守口線を活用した案も検討すべきである」
- ・「トンネル構造の場合、地域の景観や環境への配慮が可能になると考えられる」
- ・「道路を造るのであれば地元インターチェンジを作ってほしい」
- ・「この地域では、高速道路に乗るのにそう不便ではないので、インターチェンジが整備されても、あまり便利にならないのでインターチェンジは必要ない」等

3. 必要性の検討と比較案の抽出

3. 1 整備による効果と課題

3. 1. 1 大阪都市圏における現状の問題点

淀川左岸線延伸部の必要性を検討するにあたり、大阪都市圏における現状の問題点を整理した。⁶⁾

(1) 大阪都市圏の経済の停滞

大阪都市圏の経済は現在大きく落ち込んでいるといわれており、商業年間販売や製造品出荷額等のシェア、観光客数や港湾輸出入額等、いずれも伸び悩みの状況にある。

(2) 都市部の慢性的な渋滞

大阪市内においては、主要な幹線道路を中心に慢性的な渋滞が発生している。特に、国道1号や国道2号等、都心部に集中して分布している状況にある。また、阪神高速道路においても、環状線合流部付近で発生している渋滞が原因となり、阪神高速道路における大阪市内の混雑時平均速度は、28.2km/h（国土交通省調べ [H16.9/8・9・14]）と低い状況にある。

(3) 都市部の交通環境

都市部の幹線道路では交通が集中し、交通事故発生件数は増加傾向にある。また、阪神高速道路においても、環状線や池田線では、1日平均1件以上の交通制限を伴う事故が発生している。また、沿道での大気環境については、二酸化窒素（NO₂）において、環境基準が未達成の状況であり、環境改善に向けた対策が必要である。

(4) 大阪港と内陸部（背後地）を結ぶ交通

現在、大阪港と内陸部（背後地）とを結ぶ主要路線として、名神高速道路、近畿自動車道等により、都市部周辺まではアクセスできるものの、そこから港湾部に向かう阪神高速東大阪線及び守口線等で慢性的な渋滞が生じており、東西方向の交通ネットワークの強化が必要である。

3. 1. 2 淀川左岸線延伸部の整備による効果と課題

(1) 淀川左岸線延伸部を整備しない場合

大阪都市圏における現状の問題点を踏まえると、将来淀川左岸線延伸部を整備しない場合には、現在の渋滞等の交通状況は改善されず、以下に示す現状および近い将来の課題が、何ら解決し得ない。⁷⁾

- ・都市部の一般道路、阪神高速道路での慢性的な渋滞
- ・都市部での交通事故や沿道環境等、道路交通環境の悪化
- ・大阪港と内陸部との脆弱な結びつき
- ・第二京阪道路の供用に伴う他路線への交通負荷 等

また、大阪都市再生環状道路整備による、大阪都市圏の活性化や地域産業界の再生に対する期待は非常に大きいものと考えられる。

(2) 淀川左岸線延伸部を整備する場合

淀川左岸線延伸部を整備する場合には、「道路利用者」、「市民生活」、「社会経済」等に対する様々な効果が期待される。以下に、本委員会で検討した、淀川左岸線延伸部の整備により期待される効果を示す。⁸⁾

なお、以下に示す整備効果の例は、淀川左岸線延伸部の起点と終点を新規の路線で結び、中間部にインターチェンジを設けたルートを仮定して、将来平成42年時点の推計交通量を基に算出した試算値である。

1) 道路利用者への整備効果

①都心部の渋滞緩和

整備しない場合に比べ、阪神高速道路では、環状線の交通量が、約2万台/日減少し、並行する東大阪線では、約1万3千台/日、守口線では約8千台/日減少する等、都市部を中心に渋滞緩和に貢献する。併せて、一般道路においても、鶴見区周辺の東西方向の幹線道路の交通量が約1割減少することが期待される。

②移動利便性の向上

例えば、門真ジャンクション→北港ジャンクション間で現況と比べた場合、約2分短縮される等、混雑時の所要時間が短縮される。

③迂回機能の確保

阪神高速東大阪線が災害や事故等により通行止めになった場合の迂回路として機能する。なお、阪神高速東大阪線では、203件/年（平成15年度、旧阪神高速道路公団資料による）の交通制限を伴う事故が発生している。

④安全性の向上

将来、大阪府内の死傷事故件数は、大阪都市再生環状道路が整備されることにより、約340件/年減少すると算出される。そのうち、淀川左岸線延伸部の整備効果は、約100件/年減少と約30%を占める。

2) 市民生活への整備効果

①環境の改善

一般道路から高速道路へ交通が移り、走行速度が向上することにより、大阪府内での大気汚染物質等の排出量が削減され、年間に、窒素酸化物が約24トン、浮遊粒子状物質が約1.8トン、二酸化炭素が約1万7千トンの削減が想定される。

②生活行動範囲の拡大

新幹線駅や空港等の交通拠点へのアクセス性が向上するとともに、買物・レジャー・通院等、日常生活における行動範囲が広がることが期待される。なお、城東区役所からの30分圏は大きく拡大し、例えば、大阪大学医学部附属病院高度救命救急センター、済生会千里病院千里救命救急センター（旧大阪府立千里救命救急センター）が範囲内となる。

③災害時の交通機能確保

災害時の避難・救援活動を支える広域緊急交通路として機能することが期待される。また、関連する都市計画道路が一体的に整備された場合には、避難路としての機能や周辺の災害拠点病院への連絡強化が期待される。

④安全・快適なみちづくり

淀川左岸線延伸部の整備にあわせて関連する都市計画道路が一体整備された場合には、広幅員の歩道、緑地帯等が設けられ、歩行者等の安全性や快適性の向上が期待される。また、火災の延焼を抑える防災空間、ライフライン等の収容空間としての機能が拡充される。

⑤公共サービス等の向上

渋滞の緩和により、バス・タクシー等の所要時間の信頼性の向上が期待される。また、例えば、城東区役所から国立循環器病センターの所要時間が約10分短縮する等、救急・救命活動における搬送の迅速化、高齢者や障害者の福祉移送サービスの向上にも寄与すると期待される。

3) 社会経済への整備効果

①経済効果

大阪都市再生環状道路の整備による交通事故の減少、走行経費の減少、走行時間の短縮により、道路利用者が受ける経済的な便益は、約 890 億円/年と試算され、このうち淀川左岸線延伸部の整備による便益は、約 400 億円/年と全体の約 45% を占めることが想定される。

②新たな都市拠点の形成

交通ネットワークの整備を通じて、商業・業務・文化等の機能を持つ新たな都市拠点の形成をバックアップすることが期待される。

③産業の活性化等

大阪港へのアクセスが向上することで、円滑で効率的な物流が確保され、企業立地の促進、産業の活性化に対する支援、また、観光の面からも、主要な観光地域である大阪港周辺エリアと京都をはじめとした阪神間の各観光エリアとの連絡強化も期待される。

3. 2 多様な案の検討

淀川左岸線延伸部のルート・構造等を検討するため、複数の「比較案」を設定することとした。⁹⁾

比較案の検討にあたっては、本委員会で設定した3案（A案・B案・C案）と、市民等の皆さんからいただいた意見や提案を基に、新たに5案（D案・D二階建案・E案・F案・F改良案）を加えて検討することとした（p. 17 図3 ルート・構造案の概要 参照）。

- ・ A案 : 既にある道路の空間及び都市計画道路事業予定地の空間（上空または地下）を主に活用し、起点部からのトンネル構造を最も長くしたトンネルを主体とした案
- ・ B案 : 既にある道路の空間及び都市計画道路事業予定地の空間（上空または地下）を主に活用し、起点部からトンネル構造により、大川や鉄道等の地下を通過した後、速やかに高架構造に移行するトンネルを短くした案
- ・ C案 : 土地の権利が及ばない大深度地下を活用し、起終点を可能な範囲で最短に結んだ案
- ・ D案 : 阪神高速守口線と森小路線を活用する案
- ・ D二階建案 : 阪神高速守口線の上空を高架で通り、森小路線を活用する案
- ・ E案 : 阪神高速守口線と近畿自動車道を活用する案
- ・ F案 : 淀川沿いを通り、近畿自動車道と接続する案
- ・ F改良案 : 淀川沿いを通り、阪神高速守口線の北側部分を活用し、併せて阪神高速森小路線と第二京阪道路をつなぐ案

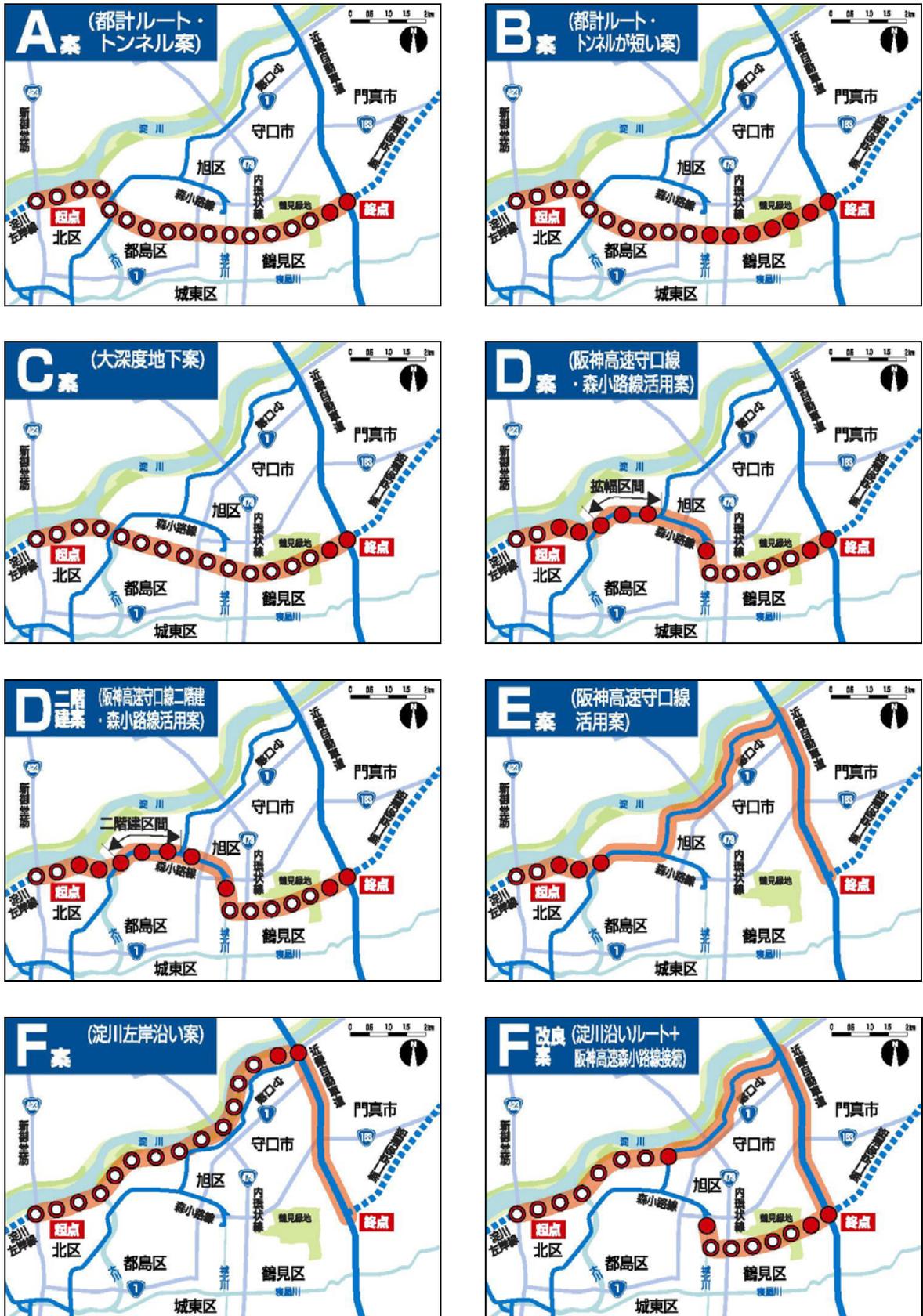


図3 ルート・構造案の概要

3. 3 比較案の抽出

比較案の検討では、大阪都市再生環状道路の交通機能が以下の①～④と考えられることから、その機能を有しているか否かについて検討した。¹⁰⁾

- ①阪神高速環状線を通過する交通を排除させる機能
- ②並行路線である阪神高速守口線と東大阪線の混雑を緩和させる機能
- ③大阪臨海部と北東部とを連結させる機能
- ④第二京阪道路からの利用交通の受け皿となる役割

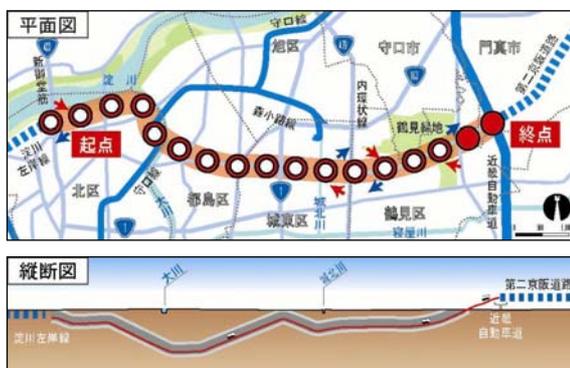
検討の結果、E案とF案は、①と④の機能が他の案より劣っており、また、D二階建案とF改良案は、①と②の機能が他の案より劣っていることから、比較案として選定しないこととした。

一方、「確保すべき4つの交通機能」を概ね有している「A案・B案・C案・D案」を、比較案として選定した（p. 19 図4 各比較案の概要 参照）。

さらに、意見把握での「延伸部を整備することを前提とした検討ではなく、整備しない場合も含めて検討すべき」という意見を踏まえて、「淀川左岸線延伸部を整備しないケース」を比較の基準として位置づけることとした。なお、A案・B案・C案・D案が淀川左岸線延伸部として妥当な案であるかを評価した結果を踏まえて、整備の可否を判断することとした。

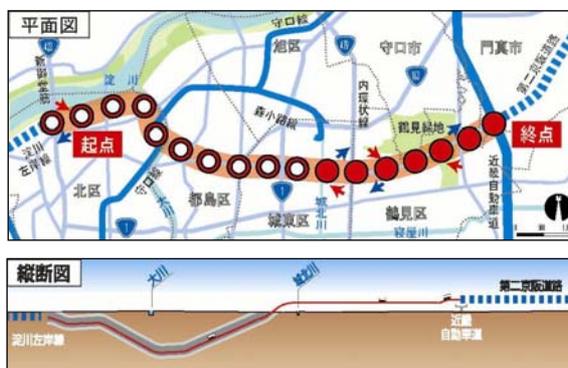
■ A案（都計ルート・トンネル案）

- ・既にある道路の空間及び都市計画道路事業予定地の空間（地上または地下）を主に活用する。
- ・起点部からのトンネル構造を長くし、終点部の近畿自動車道に高架構造で接続するトンネルを主体とした案。
- ・中間部（国道479号）にインターチェンジを設置する。



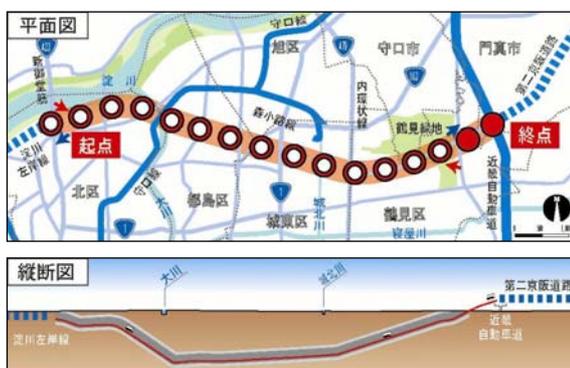
■ B案（都計ルート・トンネルが短い案）

- ・既にある道路の空間及び都市計画道路事業予定地の空間（地上または地下）を主に活用する。
- ・起点部からのトンネル構造で大川や鉄道等の支障物を避けた後、速やかに高架構造に移行するトンネルを短くした案。
- ・中間部（国道479号）にインターチェンジを設置する。



■ C案（大深度地下案）

- ・支障となる土地や建物への影響の軽減を図るため、土地の権利がおよばない大深度地下の空間を活用する。
- ・大深度地下を利用するため最短ルートとなる。
- ・中間部のインターチェンジは、道路が深い位置にあるため設置しない案とする。



■ D案（阪神高速守口線・森小路線活用案）

- ・阪神高速守口線と森小路線を活用する。
- ・守口線は、4車線のままでは交通混雑が激化するため、6車線化することとしている。
- ・インターチェンジは、既設のインターチェンジの機能を残して新たに中間部（国道479号）に設置する。

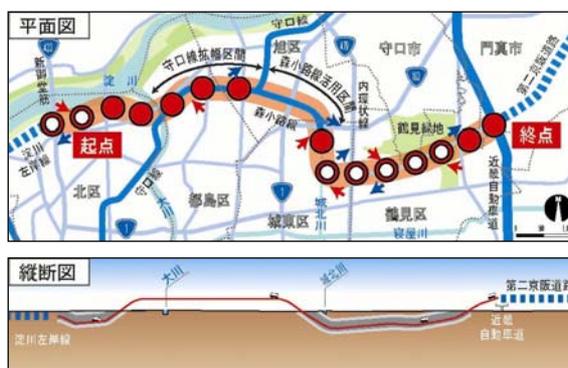


図4 各比較案の概要

4. 比較案を基にした評価

4. 1 評価の考え方

淀川左岸線延伸部は、広域な交通ネットワークを形成することから、様々な人の利用が想定されるとともに、市街地を通ることから、幅広い視点を盛り込んだ評価項目を設定することとした。

それらの項目については、意見把握で得られた意見を踏まえ、「期待される効果」と「懸念される影響」の観点から設定した。そして、設定した項目の妥当性について、改めてアンケート調査を行う等、市民等の意見を重視した評価項目の設定に努めた。

評価項目としては、幅広い視点を盛り込んだ結果、14項目を設定したが、比較案を評価する上では、その中でも特に重視すべき項目として、都市再生及び沿道配慮の観点で、重要項目を抽出することとした。また、それら重要項目の内容を踏まえて、淀川左岸線延伸部に望まれる基本的な考え方を整理し、各比較案の評価を行うこととした。

4. 2 評価項目ごとの比較案の評価

4. 2. 1 評価項目の設定

具体的評価項目の設定にあたっては、第1回アンケート調査において、「期待される効果」と「配慮すべき事項（懸念される影響等）」として想定していた項目に、関係団体ヒアリング・公聴会・沿道地域関係者インタビュー等で得られた項目を加え、それらの中から、構想段階でもある程度定量的に表現できる評価項目を選定した。¹¹⁾

次に、選定した評価項目の妥当性について、沿道市民アンケート調査で意見を聞いた。「不足している項目がある」が10%、「特に問題ない」が32%という結果であったが、本委員会では、不足項目についての具体の意見も踏まえて評価項目の見直しを行い、上述の評価項目が概ね妥当であると判断した。

以上のような検討過程を経て、比較案の効果や影響の度合いを評価するための評価項目として、「期待される効果」に関する7項目と、「懸念される影響等」に関する7項目を選定し、具体の効果や影響等を算出した。

■ 評価項目

【期待される効果】

- ①都心部の渋滞緩和
- ②環境の改善
- ③安全性の向上
- ④移動利便性の向上
- ⑤事故及び災害時等の迂回機能の確保
- ⑥安全で安心なみちづくり
- ⑦経済効果

【懸念される影響等】

- ①出入口周辺の道路混雑
- ②地域の分断
- ③沿道地域の環境
- ④事業期間中の影響
- ⑤トンネル内事故での安全性
- ⑥景観保全地域との調和
- ⑦整備費用

4. 2. 2 評価項目ごとの比較案の評価

比較案の評価にあたり、選定した評価項目について、算出した値を相対的に見るだけでなく、値自体の持つ固有の意味を十分に勘案し、案の優劣等を評価することが重要であると考えた。以下に、評価項目の選定理由と評価項目ごとの比較案の評価結果を示す。¹²⁾

なお、算定値は、整備しない場合に対するA案・B案・C案・D案との差で示す（p. 27 表3 比較案に関わる検討結果 参照）。

【期待される効果】

①都心部の渋滞緩和

[選定理由]

大阪都市再生環状道路に囲まれる大阪都市圏の通過交通の一部が、淀川左岸線延伸部へ移行することにより、阪神高速道路等の渋滞緩和につながることから、「都心部の渋滞緩和」を評価項目として設定した。

[評価項目ごとの比較案の評価]

- ・ A案・B案・C案・D案ともに、阪神高速環状線、並行する阪神高速道路、周辺的一般道路（幹線道路）の交通量の減少が見込まれ、都市部の渋滞緩和に寄与すると考えられる。
- ・ しかし、D案では守口線の交通量が約6千台/日増加する結果となっており、都市部での渋滞緩和を図るといふ都市再生環状道路の計画の趣旨からすると極めて問題である。

②環境の改善（大阪府内の自動車専用道路・一般道）

[選定理由]

淀川左岸線延伸部の整備による渋滞緩和や、一般道路から高速道路への交通転換により、車の走行速度が上がるため、排出ガス量が削減され、大気環境の改善につながることから、「環境の改善」を評価項目として設定した。

[評価項目ごとの比較案の評価]

- ・ A案・B案・C案・D案は、概ね同程度の環境改善効果がある。

③安全性の向上

[選定理由]

高速道路で事故が発生する確率は、一般道路（幹線道路、生活道路）よりも1/10以下と極めて低いことを勘案すると、これまで一般道路を走っていた車の一部が、淀川左岸線延伸部を利用することで、死傷事故件数が減少すると考えられることから、「安全性の向上」を評価項目として設定した。

[評価項目ごとの比較案の評価]

- ・ A案・B案・C案・D案は、概ね同程度の安全性の向上効果がある。

④移動利便性の向上

[選定理由]

淀川左岸線延伸部の整備により、例えば、大阪市北東部から大阪湾に向かう場合には、都市部を通過する必要がなくなる等、移動時間が短縮されるとともに、中間部にインターチェンジを設置した場合には、沿道地域の移動利便性が向上することから、「移動利便性の向上」を評価項目として設定した。

[評価項目ごとの比較案の評価]

- ・ A案・B案・C案・D案とも移動時間が短縮され、移動利便性の向上が図られる。また、周辺地域の方々の移動利便性を考慮すると、中間部にインターチェンジを新設するA案・B案・D案は、その効果が大きいと言える。

⑤事故及び災害時等の迂回機能の確保

[選定理由]

他路線が災害や事故等によって通行止めになった場合、淀川左岸線延伸部が、迂回路や代替ルートとして機能することが期待されることから、「事故及び災害時等の迂回機能の確保」を評価項目として設定した。

[評価項目ごとの比較案の評価]

- ・ 阪神高速東大阪線が通行不能になった場合には、A案・B案・C案・D案ともに迂回路としての機能を有する。また、阪神高速守口線（拡幅区間を除く）で通行不能になった場合にも、A案・B案・C案・D案ともに迂回路としての機能を有することになる。そのため、A案・B案・C案・D案は、概ね同程度の迂回機能を有している。

⑥安全で安心なみちづくり

[選定理由]

淀川左岸線延伸部の整備を契機に、都市計画道路の早期整備を図ることが可能になれば、広幅員の歩道や緑地帯等が設けられることによって、歩行者等の安全性や快適性の向上が期待されるとともに、火災の延焼を抑える防災空間やライフライン等の収容空間として機能することから、広幅員の歩道等の整備（都市計画道路の一体整備の可能性）による「安全で安心なみちづくり」を評価項目として設定した。

[評価項目ごとの比較案の評価]

- ・ A案・B案では、淀川左岸線延伸部の整備とともに、地上部の都市計画道路の一体的な整備が可能であるため、都市計画道路との一体的な整備による事業効果が期待できる。

⑦経済効果（道路利用者が受ける経済効果）

[選定理由]

淀川左岸線延伸部の整備による、交通事故の減少、走行経費の減少、走行時間の短縮により、道路利用者が経済的な便益を得ることから、道路利用者の経費の削減による「経済効果」を評価項目として設定した。

[評価項目ごとの比較案の評価]

- ・ A案・B案・C案・D案ともに年間数百億円の道路利用者の経費の削減が見込まれ、一定水準の削減効果を確保しているが、中でもD案の効果は、年間 560 億円と最も大きい。

【懸念される影響等】

①出入口周辺の道路混雑

[選定理由]

淀川左岸線延伸部の中間部にインターチェンジが設置された場合、インターチェンジを利用する交通で周辺道路が混雑する可能性があることから、「出入口周辺の道路混雑」を評価項目として設定した。

[評価項目ごとの比較案の評価]

- ・ 都島茨田線・国道 479 号交差点の交通量の合計は、C案・D案で約 3～4 千台/日減少すると見込まれる。一方、A案・B案では約 4 千台/日増加すると見込まれるが、各方向の混雑状況については、ラッシュ時以外の混雑は生じないと予測される。そのため、A案・B案・C案・D案ともに、出入口周辺の交通状況に大きな影響を及ぼすことはないと考えられる。

②地域の分断（交差道路の迂回）

[選定理由]

淀川左岸線延伸部の本線や中間部のインターチェンジの道路構造物によって、既存の街路が分断され、迂回する必要があることから、「地域の分断」を評価項目として設定した。

[評価項目ごとの比較案の評価]

- ・ 分断される街路数は、A案・B案・D案では 3～5 箇所と想定され、C案では分断が生じない。街路の分断が想定されるA案・B案・D案では、歩行者等の迂回が生じるため、事業実施にあたっては機能復旧等の調整が必要になる。なお、A・B案では都市計画道路の整備と併せた調整が可能である。

③沿道地域の環境

[選定理由]

淀川左岸線延伸部の整備により、その地上部区間で、沿道地域の生活環境が変化し、道路と沿道地域の間に植樹帯等を設ける環境施設帯や遮音壁の設置等の保全対策が必要となる可能性があることから、「沿道地域の環境」を評価項目として設定した。

[評価項目ごとの比較案の評価]

- ・ A案・B案・C案・D案ともに、計画段階では事業実施に伴う周辺環境への影響について検討し、必要に応じて環境保全対策を講じることになるが、D案が約6 km、次いでB案が約4 kmと調整区間が長い。
- ・特に、D案は調整区間が最も長く、守口線拡幅区間で交通量が増加すること等から、特段の環境保全対策を講じることが必要である。

④事業期間中の影響

[選定理由]

淀川左岸線延伸部は、市街地を通過するため、工事期間中の通行規制、騒音・振動等の影響、道路予定地の幅に物件が含まれることが想定される。また、用地の取得や建設に、多くの時間を要する可能性があることから、沿道地域への影響（環境・施工時の影響）に配慮すべき地上部の工事延長、道路用地の幅に含まれる物件数、想定される整備期間（用地取得＋建設に係る期間）についての「事業期間中の影響」を評価項目として設定した。

[評価項目ごとの比較案の評価]

- ・ A案・B案・D案は道路用地の幅に含まれる物件数が、約900件～3,300件と想定され、事業の実施には多くの時間を要する可能性がある。
- ・特にD案は、約3,300件と突出して多く、沿道地域への影響が大きく、事業の実施には特に多くの時間を要する可能性がある。

⑤トンネル内事故での安全性

[選定理由]

トンネル区間においては、トンネル内で万が一事故が起きた場合、閉鎖された空間のため、トンネル出入口から救助に向かうことが想定され、事故現場に到着するまでに、ある程度時間を要する可能性があることから、「トンネル内事故での安全性」を評価項目として設定した。

[評価項目ごとの比較案の評価]

- ・ C案のトンネル出入口間距離は、約7 kmであり、救助の視点で定められた危険物積載車両の通行規制の対象となる延長5 kmを上回る。なお、A案・B案・C案・D案ともに水底トンネルに該当するため、危険物積載車両の通行規制の対象となる。

⑥景観保全地域との調和

[選定理由]

大川及びその周辺は、都市計画法に基づく大川風致地区及び景観形成地域に指定されており、貴重な景観が形成されているが、淀川左岸線延伸部の整備に伴い、景観の変化が想定されることから、「景観保全地域との調和」を評価項目として設定した。

[評価項目ごとの比較案の評価]

- ・ A案・B案・C案は、大川風致地区及び景観形成地域をトンネル構造で通過するため、景観の変化は生じない。一方、D案は大川を高架構造で通過するため、景観上の配慮・検討が必要である。

⑦整備費用（概算）

[選定理由]

淀川左岸線延伸部の整備には、建設費、用地・補償費等、多くの費用を要することから、「整備費用」を評価項目として設定した。

[評価項目ごとの比較案の評価]

- ・ 想定される整備費用は、B案・C案で約3千億円、A案・D案では約4千億円と見込まれ、B案・C案が優位である。

表3 比較案に関わる検討結果

	評価項目	評価する内容	評価項目ごとの委員会の評価	淀川左岸線延伸部を整備しないケース	A案 (都計ルート・トンネル案)	B案 (都計ルート・トンネルが短い案)	C案 (大深度地下案)	D案 (阪神高速守口線・森小路線活用案)	
期待される効果	都心部の渋滞緩和	都心部の利用交通の減少 (阪神高速環状線)	・A・B・C・D案ともに都心部の渋滞緩和に寄与すると考えられる。 ・しかし、D案で守口線の交通量が増加し、渋滞が悪化すると見込まれることは、環状道路の計画の趣旨からすると、極めて問題である。	(この案が比較の基準)	約2万2千台/日減少	約2万2千台/日減少	約2万台/日減少	約2万1千台/日減少	
		一般道路の交通量の減少(国道163号、都島茨田線、大阪生駒線の交通量の合計)		(この案が比較の基準)	約8千台/日減少	約8千台/日減少	約4千台/日減少	約8千台/日減少	
		並行する阪神高速道路の交通量の減少		阪神高速守口線	(この案が比較の基準)	約8千台/日減少	約8千台/日減少	約6千台/日減少	約6千台/日増加
				阪神高速東大阪線	(この案が比較の基準)	約1万3千台/日減少	約1万3千台/日減少	約1万2千台/日減少	約2万2千台/日減少
	環境の改善 (大阪府内の自動車専用道路・一般道)	窒素酸化物(NO _x)排出量の削減効果	・A・B・C・D案は概ね同程度の環境改善効果がある。	(この案が比較の基準)	約24トン/年削減	約24トン/年削減	約17トン/年削減	約37トン/年削減	
		浮遊粒子状物質(SPM)排出量の削減効果		(この案が比較の基準)	約1.8トン/年削減	約1.8トン/年削減	約1.6トン/年削減	約2.9トン/年削減	
		地球温暖化物質(CO ₂)の排出量の削減効果		(この案が比較の基準)	約1万7千トン/年削減	約1万7千トン/年削減	約1万3千トン/年削減	約3万トン/年削減	
	安全性の向上	死傷事故件数の減少 (大阪府内の自動車専用道路・一般道)	・A・B・C・D案は概ね同程度の安全性の向上効果がある。	(この案が比較の基準)	約100件/年減少	約100件/年減少	約60件/年減少	約150件/年減少	
	移動利便性の向上	所要時間の短縮 (混雑時、門真ジャンクション→北港ジャンクションまで)	・中間部にインターチェンジを設置するA・B・D案は、沿道地域の移動利便性の向上効果が大きい。	(混雑時：約42分)	約22分短縮	約22分短縮	約23分短縮	約21分短縮	
		中間部インターチェンジの箇所数 (ハーフインターを1箇所とする)		0箇所	2箇所	2箇所	0箇所	4箇所	
事故及び災害時等の迂回機能の確保	他路線が通行不能になった場合の迂回機能 (阪神高速東大阪線・守口線)	・A・B・C・D案は概ね同程度の迂回機能を有している。	迂回機能なし	迂回機能あり	迂回機能あり	迂回機能あり	守口線不通時は迂回機能なし		
安全で安心なみちづくり	広幅員の歩道等の整備 (都市計画道路の一体整備の可能性)	・A・B案では、都市計画道路との一体的な整備による事業効果が期待できる。	一体的に整備されない	一体整備が可能で安全及び防災性が向上	一体整備が可能で安全及び防災性が向上	一体的に整備されない	一体的に整備されない		
経済効果 (道路利用者が受ける経済効果)	道路利用者の経費の削減 (走行時間短縮、走行経費減少、事故減少)	・A・B・C・D案ともに道路利用者の経費の削減効果は一定水準を確保しているが、中でもD案の効果が大きい。	(この案が比較の基準)	約400億円/年	約400億円/年	約300億円/年	約560億円/年		
懸念される影響等	出入口周辺の道路混雑	出入口周辺の交通状況(都島茨田線・国道479号交差点の交通量の合計)	・A・B・C・D案ともに、出入口周辺の交通状況に大きな影響を及ぼすことはない。	(この案が比較の基準)	約4千台/日増加	約4千台/日増加	約4千台/日減少	約3千台/日減少	
	地域の分断 (交差道路の迂回)	出入口及び本線の道路構造物で分断が想定される街路数	・A・B・D案では、歩行者等の迂回が生じるため、事業実施にあたっては機能復旧等の調整が必要になる。なお、A・B案では都市計画道路の整備と併せた調整が可能である。	0箇所	3箇所	5箇所	0箇所	4箇所	
	沿道地域の環境	沿道地域の生活環境との調整区間 (地上部区間)	・A・B・C・Dのどの案においても環境保全対策を講じることになる。 ・特に、D案は調整区間が長く、守口線拡幅区間で交通量が増加すること等から、特段の環境保全対策を講じることが必要である。	0km	約1km	約4km	約1km	約6km	
	事業期間中の影響	沿道地域への影響(環境・施工時の影響)に配慮すべき地上部の工事延長	・A・B・D案は道路用地の幅に含まれる物件数が多いので、事業の実施には困難を伴う恐れがある。 ・特にD案は、約3,300件と突出して多く、事業の実施には大きな困難を伴うと考えられる。	0km	約5km	約6km	約3km	約8km	
		道路用地の幅に含まれる物件数		0件	約900件	約1,500件	約100件	約3,300件	
		想定される整備期間 (用地取得+建設に係る期間)		整備期間なし	約15年弱	約15年弱	約10年強	約20年弱	
	トンネル内事故での安全性	トンネル出入口間の距離	・C案のトンネル出入口間距離は、救助の視点で定められた危険物積載車両の通行規制の対象となる延長5kmを上回る。なお、A・B・C・D案ともに水底トンネルに該当するため、危険物積載車両の通行規制の対象となる。	0km	約5km	約5km	約7km	約2km	
	景観保全地域との調和	大川風致地区及び景観形成地域の景観の変化	・D案は大川を高架構造で通過するため、景観上極めて問題である。	現状のまま	現状のまま	現状のまま	現状のまま	橋梁で渡河するため配慮が必要	
整備費用(概算)	想定される整備費用 (建設費用+用地・補償費用)	・想定される整備費用では、B・C案が優位である。	整備費用なし	約4千億円	約3千億円	約3千億円	約4千億円		

※表中の : 「評価項目ごとの委員会の評価」で、明らかに他案に比べ影響がある、あるいは、効果が小さいと判断された箇所について着色。

4. 3 評価における重要項目の抽出

4. 3. 1 評価における重要項目の抽出

各案を比較・評価するうえでは、評価項目を全て同列で扱うのではなく、集約して考えるべき項目、あるいは評価する内容が一定水準を満たしている項目があること等から、評価項目の中からより重視すべき項目として、以下の項目を抽出した。¹³⁾

淀川左岸線延伸部は、広域な交通ネットワークを形成し、都市活動を支える社会資本であり、整備に伴う沿道地域への影響を最小限に軽減することが必要であるとの判断から、公益性に関する「都市再生」と、沿道地域に関する「沿道配慮」という2つの観点でより重要視すべきと判断した項目、あるいはアンケート調査結果にて、過半数の方が関心を持っていた項目を中心に抽出した。

- 都市再生の観点での重要項目：
- ・「都心部の渋滞緩和」
 - ・「移動利便性の向上」(所要時間の短縮)
 - ・「事故及び災害時等の迂回機能の確保」
 - ・「事業期間中の影響」(想定される整備期間)

- 沿道配慮の観点での重要項目：
- ・「移動利便性の向上」
(中間部のインターチェンジの箇所数)
 - ・「沿道地域の環境」
 - ・「事業期間中の影響」
(沿道地域への影響に配慮すべき地上部の工事延長、道路用地の幅に含まれる物件数)

【選定理由】

・「都心部の渋滞緩和」

「都心部の渋滞緩和」については、アンケート調査で、過半数の方が「重要である」と回答(第1回アンケート調査[道路利用者]:65%、沿道市民アンケート調査:63%)。

また、評価項目のうち「環境の改善」、「安全性の向上」、「経済効果」の3項目は、「都心部の渋滞緩和」の程度に依存すること、さらに、都市部の慢性的な渋滞を解消することは都市再生として重要と考えられることから、「都心部の渋滞緩和」を都市再生の観点での重要項目とした。

・「移動利便性の向上」

「移動利便性の向上」における「所要時間の短縮」については、アンケート調査で、過半数の方が「重要である」と回答（第1回アンケート調査 [道路利用者]：62%）。

大阪港と内陸部を円滑に短時間で結ぶことは、物流の効率化や企業立地の促進等、産業の活性化につながると考えられることから、都市再生として重要と考えられる。

また、沿道地域関係者インタビューで、5地域のうち4地域から関連した意見が寄せられる等、沿道市民の関心も高く、地域の移動利便性の向上に係わる中間部のインターチェンジの設置は、沿道地域への配慮の観点から重要と考えられるため、「移動利便性の向上」を都市再生の観点及び沿道配慮の観点での重要項目とした。

・「事故及び災害時等の迂回機能の確保」

「事故及び災害時等の迂回機能の確保」については、アンケート調査で、過半数の方が「重要である」と回答（第1回アンケート調査 [道路利用者]：55%）。

事故等により並行する阪神高速東大阪線や守口線が通行止めになった場合、淀川左岸線延伸部が迂回路や代替ルートとしての機能を有することや、災害時の避難・救急活動を支える広域緊急交通路として機能することが期待されることから、「事故及び災害時等の迂回機能の確保」を都市再生の観点での重要項目とした。

・「沿道地域の環境」

「沿道地域の環境」については、アンケート調査で、過半数の方が「重要である」と回答（第1回アンケート調査 [周辺市民]：52%、[道路利用者]：54%、沿道市民アンケート調査：52%）。

関係団体ヒアリング、公聴会、沿道地域関係者インタビューにおいても、関連した意見が多く寄せられる等、幅広い層からの関心も高く、淀川左岸線延伸部の整備に伴う影響が想定される地域は住居が密集しており、沿道地域への配慮を考えるうえで重要と考えられることから、「沿道地域の環境」を沿道配慮の観点での重要項目とした。

・「事業期間中の影響」

「事業期間中の影響」については、沿道地域関係者インタビューで、5地域のうち3地域から関連した意見が寄せられる等、市民の関心も高く、評価する内容の「沿道地域への影響に配慮すべき地上部の工事延長」及び「道路用地の幅に含まれる物件数」は、淀川左岸線延伸部の整備に伴う影響が想定される沿道地域への配慮を考えるうえで重要と考えられる。

また、早期に、淀川左岸線延伸部を含む大阪都市再生環状道路の整備効果を発現することが重要と考えられることから、「事業期間中の影響」を都市再生の観点及び沿道配慮の観点での重要項目とした。

4. 3. 2 淀川左岸線延伸部の基本的な考え方

都市再生の観点及び沿道配慮の観点で、比較・評価する重要な評価項目を抽出し、それぞれの観点ごとに、重要項目の内容を踏まえて、淀川左岸線延伸部に望まれる基本的な考え方（以下、「淀川左岸線延伸部の基本的な考え方」という。）を以下のとおり整理した。

①都市再生の観点 : ・ 都市再生に寄与する機能を備えた計画とする ・ 早期に整備することができる計画とする

都市再生の観点で重要項目とした「都心部の渋滞緩和」、「移動利便性の向上」（所要時間の短縮）、「事故及び災害時等の迂回機能の確保」を踏まえ、大阪都市圏の交通問題を改善するとともに、大阪港と内陸部を円滑に短時間で結び、災害時等には迂回路や代替ルートとして機能するといった、「都市再生に寄与する機能を備えた計画とする」ことを都市再生の観点での基本的な考え方とする。

また、「事業期間中の影響」（想定される整備期間）を踏まえ、近年、経済的な地盤沈下が叫ばれている大阪都市圏を、豊かで快適な、経済力に満ちあふれた地域として速やかに再生するため、淀川左岸線延伸部を含む大阪都市再生環状道路の整備効果を十分に発現することが大切であることから、「早期に整備することができる計画とする」ことも都市再生の観点での基本的な考え方とする。

②沿道配慮の観点 : ・ 沿道地域や沿道環境に配慮した計画とする

淀川左岸線延伸部は市街地を通過し、計画地に住居等の建物が多く存在しているため、沿道配慮の観点で重要項目とした「沿道地域の環境」、「事業期間中の影響」を踏まえ、沿道の生活環境への影響をできるだけ軽減し、用地買収物件を少なくするといった、「沿道地域や沿道環境に配慮した計画とする」ことを沿道配慮の観点での基本的な考え方とする。

また、「移動利便性の向上」における「中間部でのインターチェンジの設置」は、沿道地域の移動利便性の向上に寄与するものと考え、「沿道地域や沿道環境に配慮した計画とする」との考え方に盛り込むこととした。

4. 4 比較案を基にした評価

淀川左岸線延伸部は、社会資本整備による公益性を実現するため、都市再生に寄与する機能を最大限備えるとともに、沿道地域の生活環境への影響を最小限に抑えることが重要である。

そこで、比較案（A案・B案・C案・D案）について、淀川左岸線延伸部の基本的な考え方として整理した「都市再生の観点」及び「沿道配慮の観点」から、各比較案の特徴を踏まえて評価を行った。

4. 4. 1 各比較案の特徴の整理

「評価項目ごとの比較案の評価結果」を踏まえて、特に重要項目に着眼してA案・B案・C案・D案の特徴を整理した（p. 33 表4 比較案の特徴 参照）。

①A案（都計ルート・トンネル案）

A案は、淀川左岸線延伸部を含む大阪都市再生環状道路の整備により、都市部の渋滞緩和に寄与し、大阪港と内陸部を円滑に短時間で結ぶとともに、災害時等には迂回路や代替ルートとしての機能を有する案である。

また、A案は、既にある道路の空間や都市計画道路事業予定地の空間を活用し、トンネル構造を主体とすることから、沿道地域の生活環境との調整区間が短く、道路用地の幅に含まれる物件数は900件とやや多いものの、C案に次いで少なく、沿道地域に影響の少ない案である。また、中間部にインターチェンジを設置することから沿道地域の移動利便性が向上すると考えられる。

②B案（都計ルート・トンネルが短い案）

B案は、A案の記載内容と同様に、都市再生に寄与する機能を有する案である。

ただし、B案は、トンネル構造が短いことから、道路用地の幅に含まれる物件数が多く、沿道地域の生活環境との調整区間がやや長く、沿道地域への配慮の点で他案より劣ると考えられる。なお、中間部にインターチェンジを設置することから沿道地域の移動利便性は向上すると考えられる。

③C案（大深度地下案）

C案は、A案の記載内容と同様に、都市再生に寄与する機能を有する案である。なお、中間部にインターチェンジを設置しないため、一般道路の交通量の減少効果は他案の半分程度となっている。

また、C案は、大深度地下空間を活用することから、道路用地の幅に含まれる物件数が最も少なく、約10年強と最も短い期間での整備が可能となり、沿道地域の生活環境との調整区間も最も短く、沿道地域に影響の少ない案である。しかし、中間部にインターチェンジを設置しないため、沿道地域の移動利便性の向上が望めない。

④D案（阪神高速守口線・森小路線活用案）

D案は、A案の記載内容と同様に、都市再生に寄与する機能を有する案であり、既存の阪神高速守口線と森小路線を活用することから、阪神高速環状線に連絡できる特徴がある。しかし、阪神高速守口線の交通量が増加し、渋滞が悪化すると考えられる。

また、D案は、守口線との共用区間での交通量の増加に伴う拡幅の必要性から、道路用地の幅に含まれる物件数は3,300件と最も多く、整備には約20年弱と最も時間を要することになり、沿道地域の生活環境との調整区間も最も長く、沿道地域への配慮の点で他案より劣ると考えられる。なお、中間部にインターチェンジを設置することから地域の利便性は向上すると考えられる。

表4 比較案の特徴

		A案（都計ルート・トンネル案）	B案（都計ルート・トンネルが短い案）	C案（大深度地下案）	D案（阪神高速守口線・森小路線活用案）	
ルート・構造の概要		<p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> 高速道路: 赤線 高速道路(事業中): 赤点線 一般道路: 青線 インターチェンジ入口: 赤矢印 インターチェンジ出口: 青矢印 ルート: 赤線 トンネル構造: 赤丸 高架構造: 赤点 <p>【ルート・構造の特徴】</p> <ul style="list-style-type: none"> 既にある道路の空間及び都市計画道路事業予定地の空間を主に活用し、トンネルを主体とした案 中間部にインターチェンジを設置 	<p>【ルート・構造の特徴】</p> <ul style="list-style-type: none"> 既にある道路の空間及び都市計画道路事業予定地の空間を主に活用し、A案に比べトンネルを短くした案 中間部にインターチェンジを設置 	<p>【ルート・構造の特徴】</p> <ul style="list-style-type: none"> 土地や建物への影響を軽減するため、土地の権利が及ばない大深度地下空間を活用した案 中間部のインターチェンジは未設置 	<p>【ルート・構造の特徴】</p> <ul style="list-style-type: none"> 既存の阪神高速守口線と森小路線を活用し、第二京阪道路(門真ジャンクション)とつなぐ案 中間部にインターチェンジを設置 	
都市再生観点	都市部の渋滞緩和	都心部の利用交通の減少（阪神高速環状線）	約2万2千台/日減少	約2万2千台/日減少	約2万台/日減少	約2万1千台/日減少
		一般道路の交通量の減少（国道163号、都島茨田線、大阪生駒線の交通量の合計）	約8千台/日減少	約8千台/日減少	約4千台/日減少	約8千台/日減少
		並行する阪神高速道路の交通量の減少	約8千台/日減少	約8千台/日減少	約6千台/日減少	約6千台/日増加
		阪神高速守口線	約1万3千台/日減少	約1万3千台/日減少	約1万2千台/日減少	約2万2千台/日減少
		阪神高速東大阪線				
	移動利便性の向上	所要時間の短縮（混雑時、門真ジャンクション→北港ジャンクションまで）	約22分短縮	約22分短縮	約23分短縮	約21分短縮
	事故及び災害時等の迂回機能の確保	他路線が通行不能になった場合の迂回機能（阪神高速東大阪線・守口線）	迂回機能あり	迂回機能あり	迂回機能あり	守口線不通時は迂回機能なし
	事業期間中の影響	想定される整備期間（用地取得+建設に係る期間）	約15年弱	約15年弱	約10年強	約20年弱
沿道配慮観点	移動利便性の向上	中間部のインターチェンジの箇所数（ハーフインターを1箇所とする）	2箇所	2箇所	0箇所	4箇所
	沿道地域の環境	沿道地域の生活環境との調整区間（地上部区間）	約1km	約4km	約1km	約6km
	事業期間中の影響	沿道地域への影響（環境・施工時の影響）に配慮すべき地上部の工事延長	約5km	約6km	約3km	約8km
		道路用地の幅に含まれる物件数	約900件	約1,500件	約100件	約3,300件
特徴のとりまとめ	都市再生観点	<ul style="list-style-type: none"> 都心部の渋滞緩和に寄与し、広域的な移動利便性の向上効果が図られる等都市再生に寄与する機能を備えている。 	<ul style="list-style-type: none"> 都心部の渋滞緩和に寄与し、広域的な移動利便性の向上効果が図られる等都市再生に寄与する機能を備えている。 	<ul style="list-style-type: none"> 都心部の渋滞緩和に寄与し、広域的な移動利便性の向上効果が図られる等都市再生に寄与する機能を備えている。 想定される整備期間が約10年強と最も短期間での整備が可能である。 	<ul style="list-style-type: none"> 広域的な移動利便性の向上効果等が図られる。 守口線の交通量増加による渋滞悪化が見込まれる。 想定される整備期間が約20年弱と整備に最も期間を要する。 	
	沿道配慮観点	<ul style="list-style-type: none"> 道路用地の幅に含まれる物件数は約900件とやや多い。 沿道地域との生活環境の調整区間が最も短く、沿道地域への影響は少ない。 中間部でのインターチェンジの設置による沿道地域の移動利便性の向上が期待できる。 	<ul style="list-style-type: none"> 道路用地の幅に含まれる物件数はD案に次いで約1,500件と多い。 沿道地域との生活環境の調整区間が約4kmとやや長いことから沿道地域への影響が大きい。 中間部でのインターチェンジの設置による沿道地域の移動利便性の向上が期待できる。 	<ul style="list-style-type: none"> 道路用地の幅に含まれる物件数が約100件と最も少なく、沿道地域との生活環境の調整区間が最も短いことから沿道地域への影響が小さい。 中間部にインターチェンジを設置しないため、沿道地域の移動利便性の向上が望めない。 	<ul style="list-style-type: none"> 道路用地の幅に含まれる物件数が約3,300件と最も多い。 沿道地域との生活環境の調整区間も最も長いことから沿道地域への影響が最も大きい。 中間部でのインターチェンジの設置とともに、既設のインターチェンジも存在することから沿道地域の移動利便性の向上が期待できる。 	

※表中の [] : 「評価項目ごとの委員会の評価」で、明らかに他案に比べ影響がある、あるいは、効果が小さいと判断された箇所について着色。

4. 4. 2 淀川左岸線延伸部の基本的な考え方に基づく評価

整理した比較案の特徴を踏まえ、淀川左岸線延伸部の基本的な考え方の「都市再生の観点」及び「沿道配慮の観点」から評価を行った。

なお、整備しない場合については、各比較案を比較する際の基準として位置づけ、その評価は、整備する場合の比較案（A案・B案・C案・D案）が淀川左岸線延伸部として妥当な案であるかを評価した結果を踏まえて判断することとしてきたが、整備する場合の比較案の優位性を審議する中で、淀川左岸線延伸部の基本的な考え方に合致する案が見いだせたことから、評価対象としないこととした。

①都市再生の観点による比較案の評価

A案・B案・C案は、いずれの案も、慢性的な渋滞の緩和に寄与し、大阪港と大阪都市部（内陸部）を円滑に短時間で結ぶとともに、災害時等には迂回路や代替ルートとしての機能を有すると考えられる。また、C案は土地の権利の及ばない大深度地下空間（深さ40m以上）を活用するため、約10年強と最も短期間での整備が可能である。

D案は、既存の阪神高速守口線を活用するため、守口線の交通量が増加し、渋滞が悪化すると考えられ、道路用地の幅に含まれる物件数が約3,300件と多く、約20年弱と整備に最も時間を要することから、都市再生の観点で他の案より劣ると判断できる。

②沿道配慮の観点による比較案の評価

B案は、既存の道路空間や都市計画道路事業予定地等を通るトンネル構造区間が短く、高架構造区間の長い案であり、D案は既存の高架構造の阪神高速守口線との共用区間で拡幅が必要な案である。両案とも、環境保全対策を講じる区間が長く、道路用地の幅に含まれる物件数が多いため、事業の実施には多くの時間を要すると予想される。特にD案は、環境保全対策を講じる区間が最も長く、道路用地の幅に含まれる物件数が約3,300件と最も多いことから、特に多くの時間を要するものと予想されるとともに、守口線の拡幅区間では交通量が増加することから、特段の対策を講じる必要がある。以上のことから、沿道配慮の観点でB案・D案は他の案より劣ると判断できる。

A案は既存の道路空間や都市計画道路事業予定地等を通り、トンネル構造を主体とする案であり、C案はトンネル構造でも大深度地下空間を活用する案である。両案とも、沿道地域の環境保全対策を講じる区間が短く、沿道環境への影響が少ない案である。また、A案は、中間部にインターチェンジを設置することから、沿道地域の移動利便性が向上すると期待され、C案は、道路用地の幅に含まれる物件数が約100件と最も少ないことから、両案ともに沿道に配慮した案である。

しかし、A案は、道路用地の幅に含まれる物件数が約900件とやや多く、C案は、中間部にインターチェンジを設置しないため、沿道地域の移動利便性の向上が望めない等、両案ともに課題を有する。

③比較案の評価のまとめ

- ・ A案とC案が、都市再生の観点、沿道配慮の観点で優位と言える。
- ・ 都市再生の観点から、事業期間を短くし早期に整備効果を発現させることが重要である。
- ・ 沿道環境への配慮からは、最短での整備が可能で、道路用地の幅に含まれる物件数が最小となるC案の大深度地下構造が好ましく、一方、沿道地域の移動利便性からは、A案のインターチェンジ機能を有することが好ましいと考えられる。なお、インターチェンジの設置にあたっては、周辺環境に対する配慮及び本線の早期整備の両観点から、十分な検討が必要である。
- ・ 以上のことから、A案では道路用地の幅に含まれる物件数がやや多く、C案では沿道地域の移動利便性の向上が望めない等、両案ともに課題を有するため、構造的には大深度地下空間を活用しつつ、機能的には中間部のインターチェンジ設置の方法を検討する等の課題改善が必要である。

5. 推奨すべき計画案及び配慮すべき事項

5. 1 推奨すべき計画案の考え方

これまでのアンケート調査等をはじめとした様々な意見を踏まえながら、都市再生及び沿道配慮の観点から、推奨すべき計画案について議論を重ねた。

推奨すべき計画案のとりまとめとしては、「大深度地下でのインターチェンジの設置」の可能性があることが確認できたことから、優位と判断したA案、C案の構造及び機能を踏まえて、以下の通り「推奨すべき計画案のルート・構造の考え方」を整理することとした。

【淀川左岸線延伸部の基本的な考え方】

- 本路線は、都市再生プロジェクトである「大阪都市再生環状道路」の一部として位置付けられており、都心の渋滞緩和や地域の物流ネットワークの形成あるいは地域の利便性の向上等、都市再生に寄与する計画とする。
- 本路線の計画ルートには、住居等の建物が多く存在するため、沿道地域への影響に配慮した計画とする。
- 本路線の整備効果を十分に発揮できるよう、事業期間を短縮し、早期に整備することが望ましい。

【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等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。

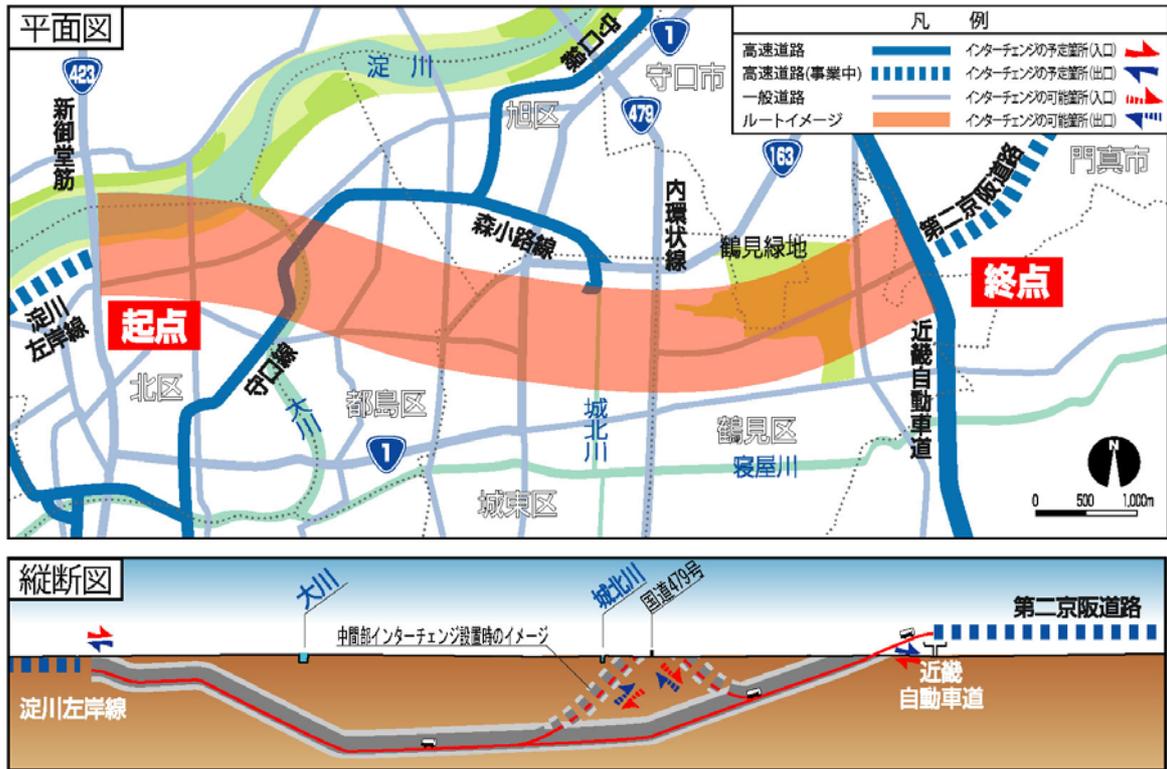


図5 推奨すべき計画案の参考イメージ

5. 2 計画策定あるいは実施に際して配慮すべき事項

推奨すべき計画案の考え方を踏まえ、計画策定あるいは実施に際しては、次のような事項に留意されたい。

【計画策定あるいは実施に際して配慮すべき事項】

- ・本路線の整備効果を十分かつ早期に発揮できるように、さらなる整備期間の短縮に努めるよう配慮されたい。
- ・建設技術等を勘案しつつ、コストの縮減に努めるよう配慮されたい。
- ・中間部でのインターチェンジ設置を検討する場合は、本路線のルートと重複している都市計画道路（平面街路）の一体整備を図る可能性についても検討されたい。

- 1) 資料編 1.1.1 「設立趣旨」、1.1.2 「委員会規約」
- 2) 資料編 1.2.1 「都市再生プロジェクトにおける位置づけ」
- 3) 資料編 2.1.1 「有識者委員会の開催経緯」
- 4) 資料編 2.2.1 「情報提供」
- 5) 資料編 2.2.2 「意見把握」
- 6) 資料編 3.1.1 「大阪都市圏における現状の問題点」
- 7) 資料編 3.1.2 「淀川左岸線延伸部の整備による効果と課題」 ①淀川左岸線延伸部を整備しない場合
- 8) 資料編 3.1.2 「淀川左岸線延伸部の整備による効果と課題」 ②淀川左岸線延伸部を整備する場合
- 9) 資料編 3.2.1 「ルート・構造の検討」
- 10) 資料編 3.3.1 「各案の比較検討」
- 11) 資料編 4.2.1 「評価項目の設定」
- 12) 資料編 4.2.2 「評価項目ごとの比較案の評価」
- 13) 資料編 4.3.1 「評価における重要項目の抽出」

参 考

淀川左岸線延伸部有識者委員会 提言資料編目次

1. 有識者委員会の役割と淀川左岸線延伸部の概要
 1. 1 有識者委員会の役割
 1. 1. 1 設立趣旨
 1. 1. 2 委員会規約
 1. 2 淀川左岸線延伸部の概要
 1. 2. 1 都市再生プロジェクトにおける位置づけ
2. P I プロセスの概要
 2. 1 P I プロセスの流れ
 2. 1. 1 有識者委員会の開催経緯
 2. 2 情報提供及びP I プロセスで得られた意見の概要
 2. 2. 1 情報提供
 2. 2. 2 意見把握
3. 必要性の検討と比較案の抽出
 3. 1 整備による効果と課題
 3. 1. 1 大阪都市圏における現状の問題点
 3. 1. 2 淀川左岸線延伸部の整備による効果と課題
 3. 2 多様な案の検討
 3. 2. 1 ルート・構造の検討
 3. 3 比較案の抽出
 3. 3. 1 各案の比較検討
4. 比較案を基にした評価
 4. 1 評価の考え方
 4. 1. 1 評価の流れ
 4. 2 評価項目ごとの比較案の評価
 4. 2. 1 評価項目の設定
 4. 2. 2 評価項目ごとの比較案の評価
 4. 3 評価項目における重要項目の抽出
 4. 3. 1 評価における重要項目の抽出
 4. 3. 2 淀川左岸線延伸部の基本的な考え方
 4. 4 比較案を基にした評価
 4. 4. 1 各比較案の特徴の整理
 4. 4. 2 淀川左岸線延伸部の基本的な考え方に基づく評価
5. 推奨すべき計画案及び配慮すべき事項
 5. 1 推奨すべき計画案の考え方
 5. 2 計画策定あるいは実施に際して配慮すべき事項