

# 淀川左岸線延伸部(国道1号)の ルート・構造の概要



# 1. 道路の概要

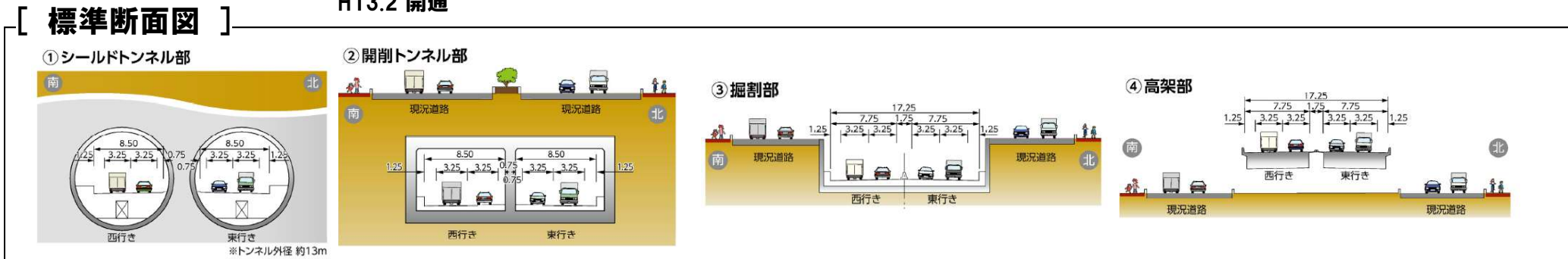
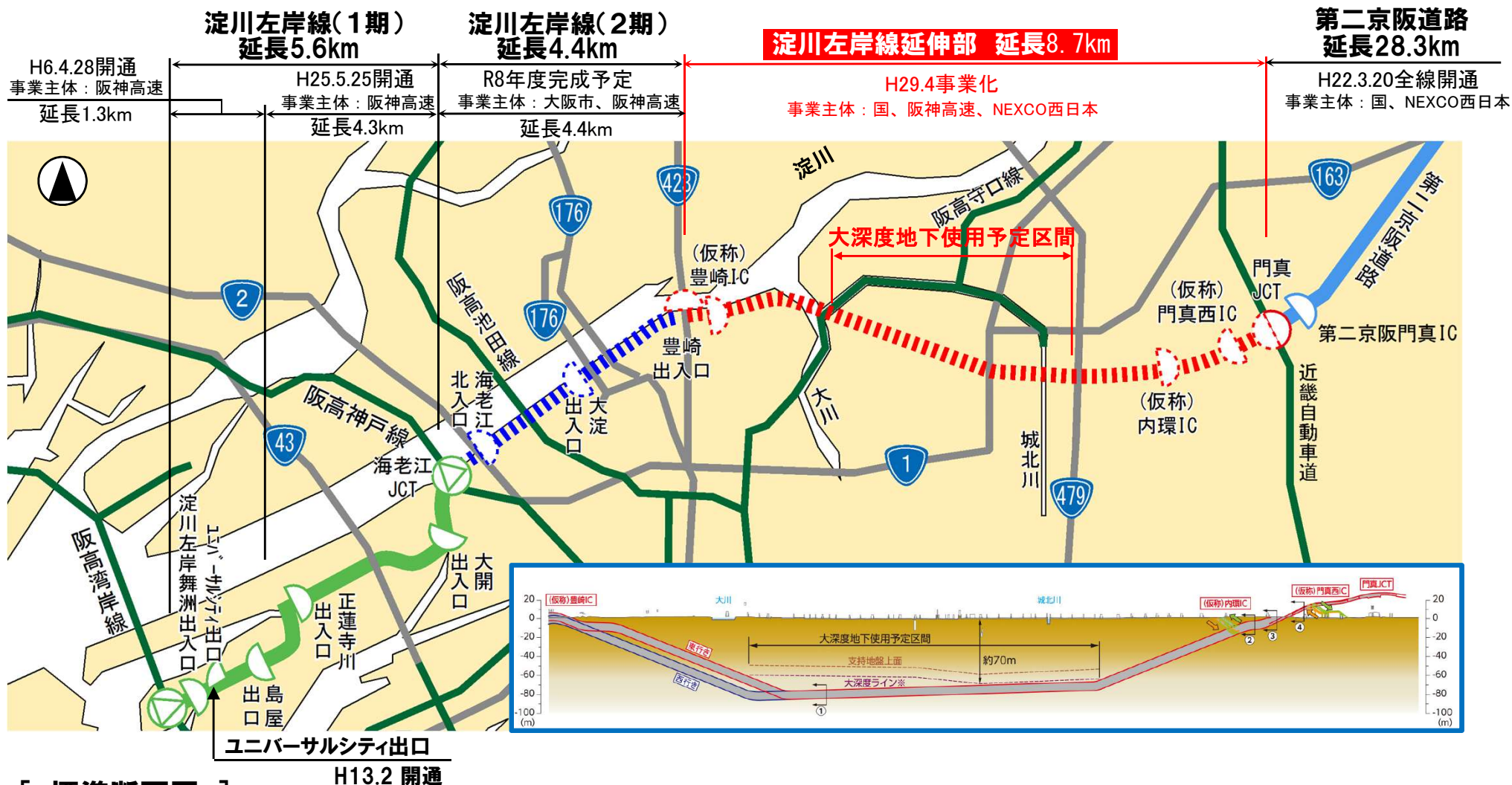
概要：淀川左岸線延伸部は、政府の都市再生プロジェクト（第二次決定）に位置づけられた延長60kmの『大阪圏の新たな環状道路（大阪都市再生環状道路）』の一部を構成する、淀川左岸線（2期）豊崎IC（仮称）から第二京阪門真JCTまでの延長8.7kmの自動車専用道路である。

## [ 諸元 ]

- 区 間 : 門真市ひえ島町～大阪市北区豊崎 とよさき
- 延 長 : 8.7km
- 通 過 市 : 大阪市、門真市、守口市
- 構造規格等 : 第2種第2級 設計速度 60km/h
- 車 線 数 : 4車線
- 事業費 : 約4,000億円
- 計画交通量 : 約40,500台/日
- B/C : 1.04



# 1. 道路の概要





## 2. これまでの経緯

### (1) 大阪都市再生環状道路の整備状況

- 大阪都市再生環状道路を構成する大和川線が2020年3月全線開通、淀川左岸線（2期）（事業期間：H18～R8年度(予定)）の整備が進捗

淀川左岸線(1期)

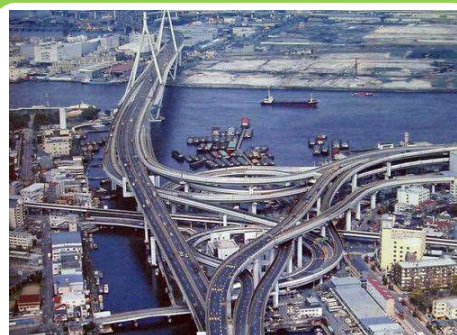


①H25.5 高見



②H25.5 海老江JCT

湾岸線



③H5 天保山JCT

位置図



大和川線



④H29.1 三宝JCT



⑤R2.3 遠里小野

近畿自動車道



⑥H26.3 守口JCT

## 2. これまでの経緯

### (2) 淀川左岸線延伸部の経緯

平成 6年12月	地域高規格道路 計画路線指定(阪神高速道路)、候補路線指定(大阪門真線)
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環境影響評価への協力を依頼
平成25年 1～ 2月	環境影響評価方法書縦覧・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	都市計画案及び環境影響評価準備書縦覧、環境影響評価準備書説明会実施
平成28年 7～ 8月	大深度地下の公共的使用に関する特別措置法に基づく事業概要書の縦覧
平成28年11～12月	都市計画決定の告示・縦覧、環境影響評価書の縦覧
平成29年 4月	事業化(直轄事業と有料道路事業との合併施行)

## 2. これまでの経緯

### (3) P Iプロセスの経緯と提言内容

- 平成18年12月に淀川左岸線延伸部有識者委員会において、推奨すべき計画案について提言

#### P Iプロセスの経緯

平成16年3月	淀川左岸線延伸部有識者委員会設立
平成16年11月～17年4月	アンケート・ヒアリング・公聴会等による意見把握
平成17年11月	「概略計画の検討状況」公表
平成18年12月	淀川左岸線延伸部有識者委員会「提言」

#### 淀川左岸線延伸部有識者委員会による提言内容（抜粋）

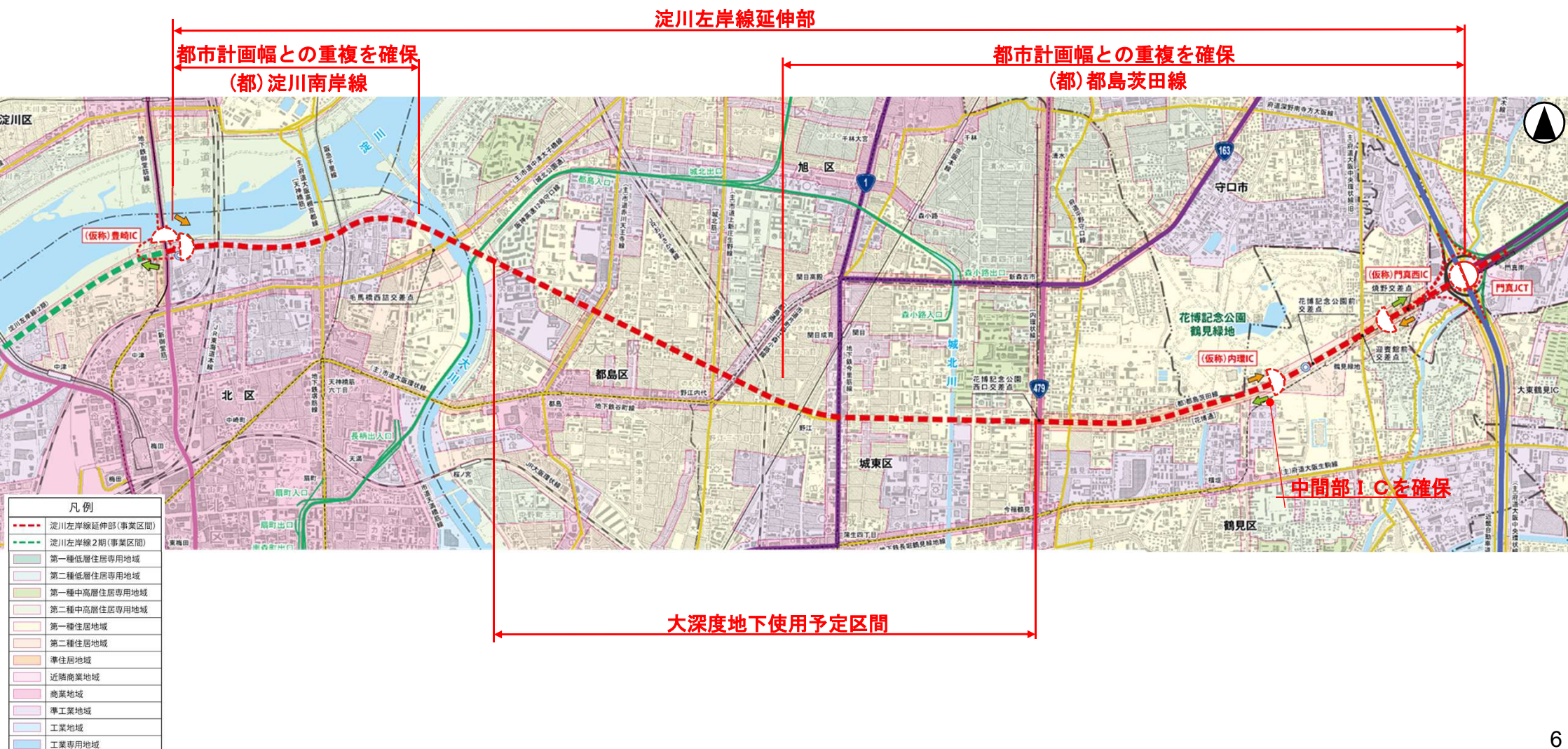
- 沿道地域への影響に配慮し、用地買収、および環境保全対策などの調整区間が少なくなるようトンネル構造を主体とすることが望ましい。
- また、トンネル構造区間についても、用地補償を伴わない大深度地下空間（深さ40m以上）を極力活用することが望ましい。それにより事業期間の短縮を図ることができ、早期整備の効果が期待できる。
- 計画段階におけるルートを選定にあたっては、中間部でのインターチェンジの設置等を考慮して、沿道地域への影響に配慮し、地上部への影響が少ない公共空間をできるだけ活用することが望ましい。
- なお、沿道地域の移動利便性の観点からは、中間部にインターチェンジ機能を有することが好ましいが、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。



### 3. ルート・構造（案）の概要

#### (1) 道路線形設定方針（平面線形）

- P I 提言※H18.12等を踏まえつつ、都市計画道路区域との重複を確保し、既存の公共空間を最大限活用（用地買収等を回避）
- 都市計画道路と重複しない区間においては、大深度地下空間を活用し、用地買収など地域への影響を回避  
→ 大深度地下空間へのアプローチ区間において公共空間を活用するため、区分地上権の設定等も回避
- 本線の走行安全性等に配慮しながら、鉄道、道路など、既設構造物への支障を回避
- P I 提言を踏まえ、中間部 I C 機能（内環 I C、門真西 I C）を確保

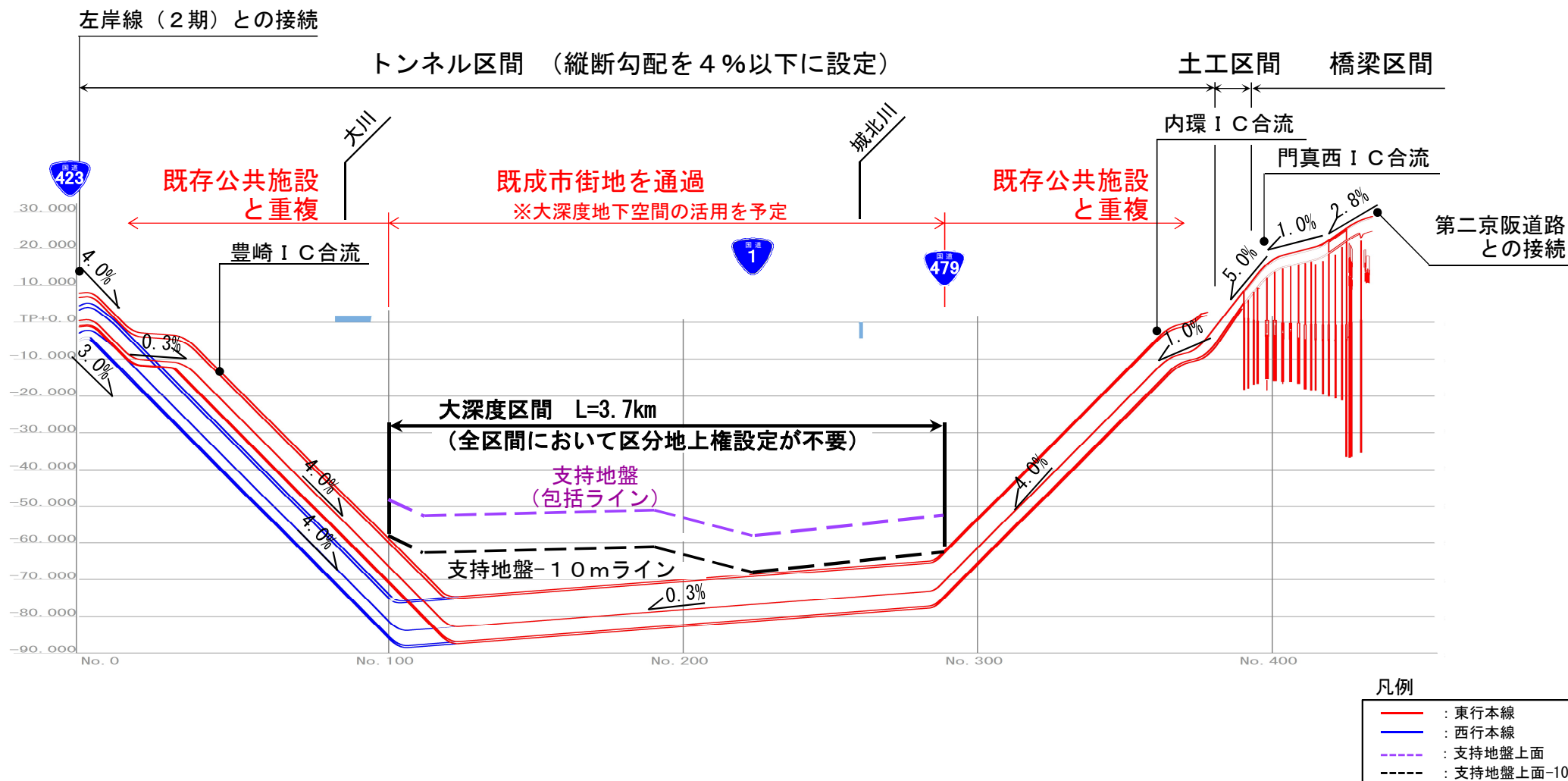




### 3. ルート・構造（案）の概要

#### (2) 道路線形設定方針（縦断線形）

- 近年の自動車排出ガス規制などの情勢の変化を反映し、トンネル部の換気を考慮した縦断勾配（4%以下）を採用
- さらに、既成市街地が形成されている区間において、大深度地下空間を活用することで用地買収・区分地上権の設定など、地域への影響を回避（開削・シールドトンネル区間において、用地取得が不要）



### 3. ルート・構造（案）の概要

#### (3) 淀川左岸堤防並行区間の考え方

- H18.12 P I 提言（沿道地域への影響（用地買収、環境保全対策）を小さくする）をふまえ、淀川左岸堤防並行区間のルートを設定

- H18.12.15 P I 提言（淀川左岸線延伸部有識者委員会）において、
    - 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こと。
    - トンネル構造区間についても、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。
    - 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をできるだけ活用すること。
- について提言。

#### ■ 淀川左岸堤防並行区間

⇒（都）淀川南岸線を含めた公共空間を導入空間として活用

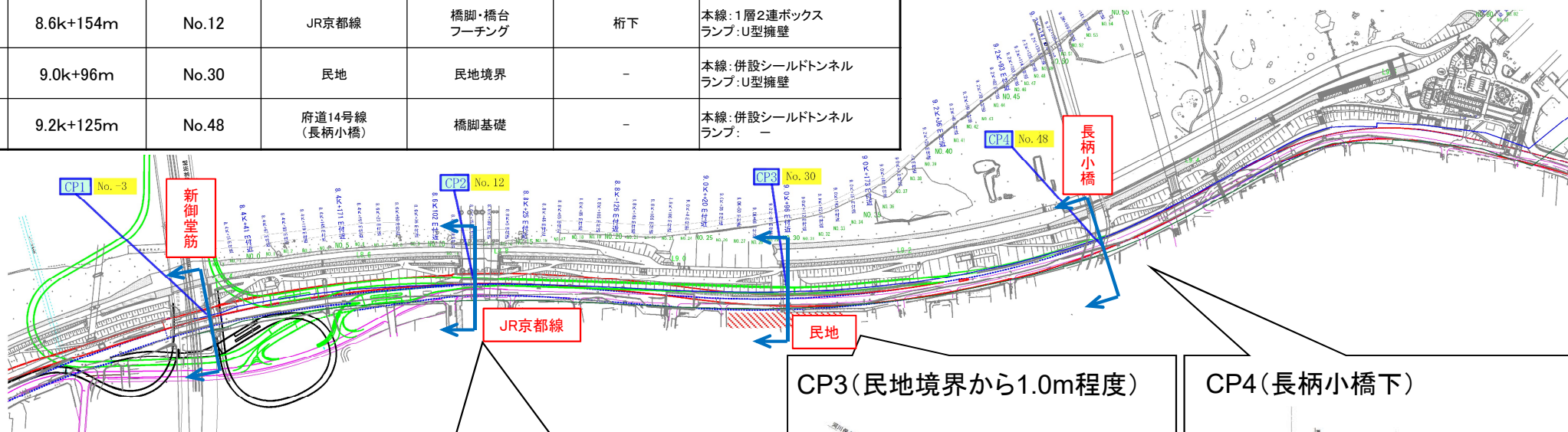


### 3. ルート・構造（案）の概要

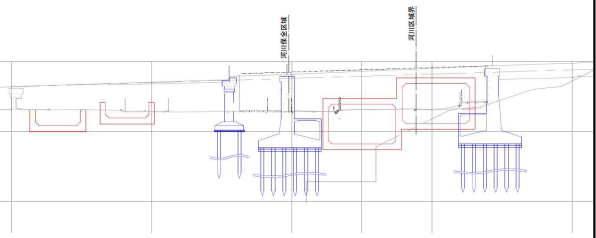
#### (4) 淀川左岸堤防並行区間のコントロールポイント

- 淀川左岸線延伸部の事業区間では既設橋梁との交差が存在
- 交差部付近の橋梁の桁下、橋脚、橋脚基礎の位置等がコントロールポイントとなり、左岸線延伸部の平面線形・縦断線形が決定

No.	河川距離標	道路測点	交差・隣接施設名	平面コントロール	縦断コントロール	淀川左岸線延伸部構造形式
CP1	8.2k+163m	No.-3	国道423号線 (新御堂筋)	橋脚フーチング	桁下	本線:1層2連ボックス ランプ: -
CP2	8.6k+154m	No.12	JR京都線	橋脚・橋台フーチング	桁下	本線:1層2連ボックス ランプ:U型擁壁
CP3	9.0k+96m	No.30	民地	民地境界	-	本線:併設シールドトンネル ランプ:U型擁壁
CP4	9.2k+125m	No.48	府道14号線 (長柄小橋)	橋脚基礎	-	本線:併設シールドトンネル ランプ: -

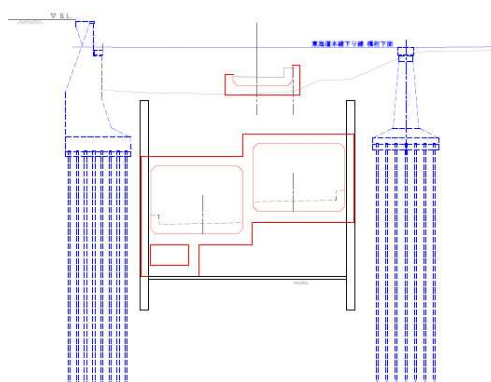


CP1(新御堂筋下)



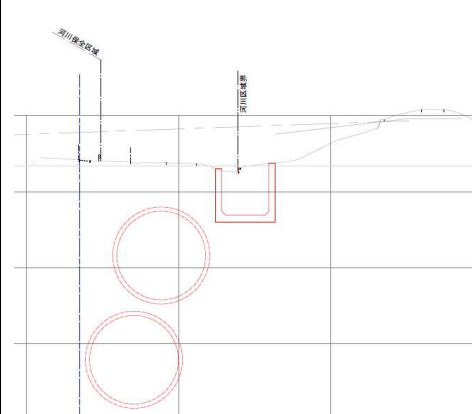
・新御堂筋との交差部であり、**道路ボックスは橋脚間に配置**することが必要となる。

CP2(JR京都線下)



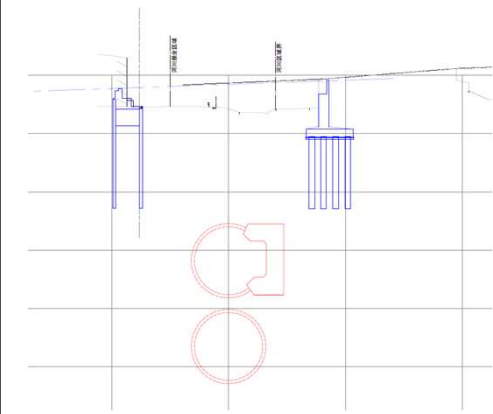
・JRとの交差部であり、**道路函体は橋脚間に配置**することが必要となる。

CP3(民地境界から1.0m程度)



・JR交差部と長柄小橋交差部を曲線でつなぐにあたり、基準を満足する線形計画(R300※)、当該ポイントが最も河川堤防から離れるが**民地境界があるため離隔については制約が発生**(民地境界から1.0m程度)。

CP4(長柄小橋下)



・長柄小橋との交差部であり、**道路函体は橋脚間に配置**することが必要となる。

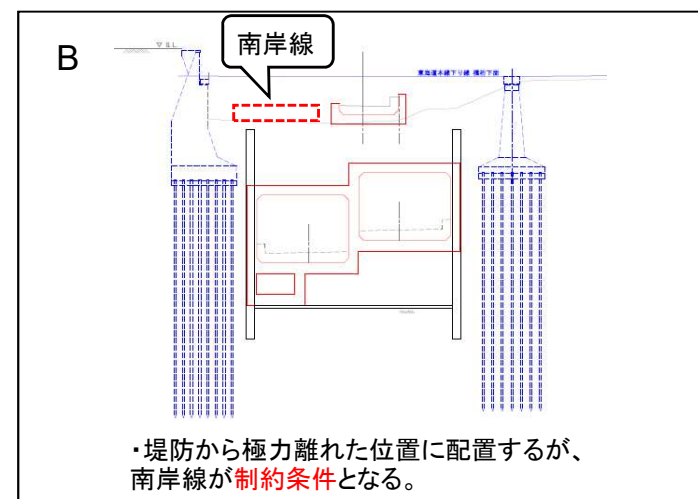
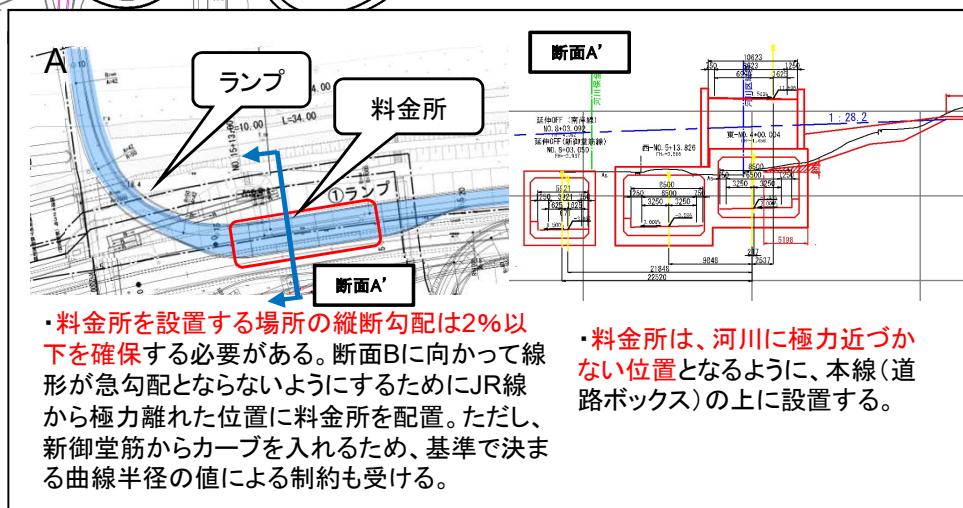
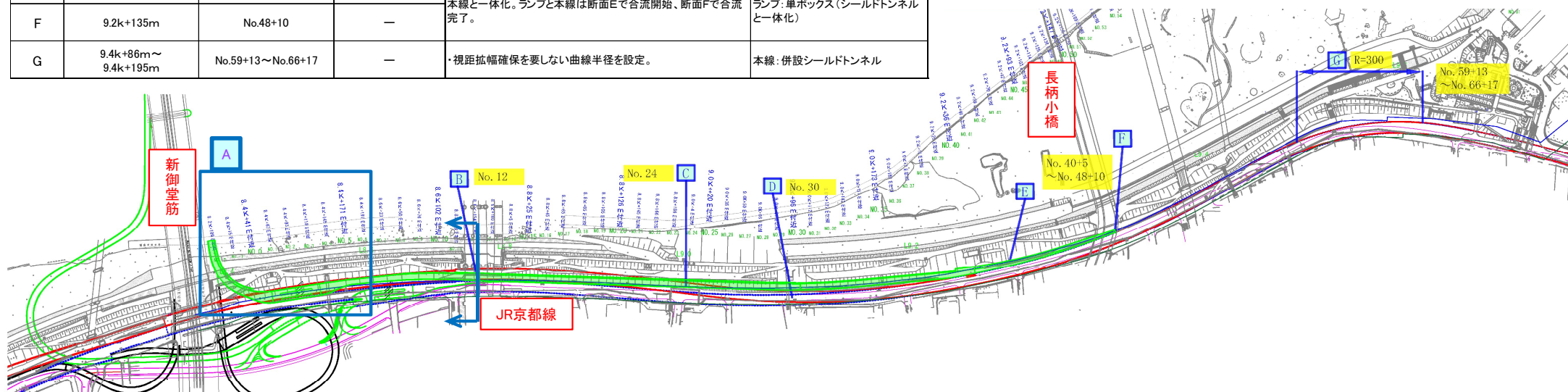
※道路構造は検討中



### 3. ルート・構造（案）の概要

#### (5) 淀川左岸堤防並行区間における道路線形の設定

断面	河川距離標	道路測点	交差・隣接施設名	道路線形設定	淀川左岸線延伸部 構造形式
A	8.4k+145m	No.4	—	・平面：河川堤防との重複を極力回避 ・縦断：縦断勾配2%以下（料金所区間）	本線：1層2連ボックス ランプ：U型擁壁
B	8.6k+154m	No.12	JR京都線	・平面：JR橋脚・橋台間にランプと淀川南岸線を配置。ランプは河川堤防との重複を極力回避。	本線：1層2連ボックス ランプ：U型擁壁
C	9.0k+4m	No.24	—	・平面：上流に向け、東行本線が堤内地側に移行し、西行本線と縦配置に。断面Dにおいて、ランプが東行本線の横に。	本線：併設シールドトンネル ランプ：U型擁壁
D	9.0k+96m	No.30	—	・縦断：ランプ部の縦断勾配を本線に合わせ4%に設定し、東行本線と一体化。ランプと本線は断面Eで合流開始、断面Fで合流完了。	本線：併設シールドトンネル ランプ：単ボックス（シールドトンネルと一体化）
E	9.2k+41m	No.40+5	—	・縦断：ランプ部の縦断勾配を本線に合わせ4%に設定し、東行本線と一体化。ランプと本線は断面Eで合流開始、断面Fで合流完了。	本線：併設シールドトンネル ランプ：単ボックス（シールドトンネルと一体化）
F	9.2k+135m	No.48+10	—	・縦断：ランプ部の縦断勾配を本線に合わせ4%に設定し、東行本線と一体化。ランプと本線は断面Eで合流開始、断面Fで合流完了。	本線：併設シールドトンネル ランプ：単ボックス（シールドトンネルと一体化）
G	9.4k+86m～ 9.4k+195m	No.59+13～No.66+17	—	・視距拡幅確保を要しない曲線半径を設定。	本線：併設シールドトンネル



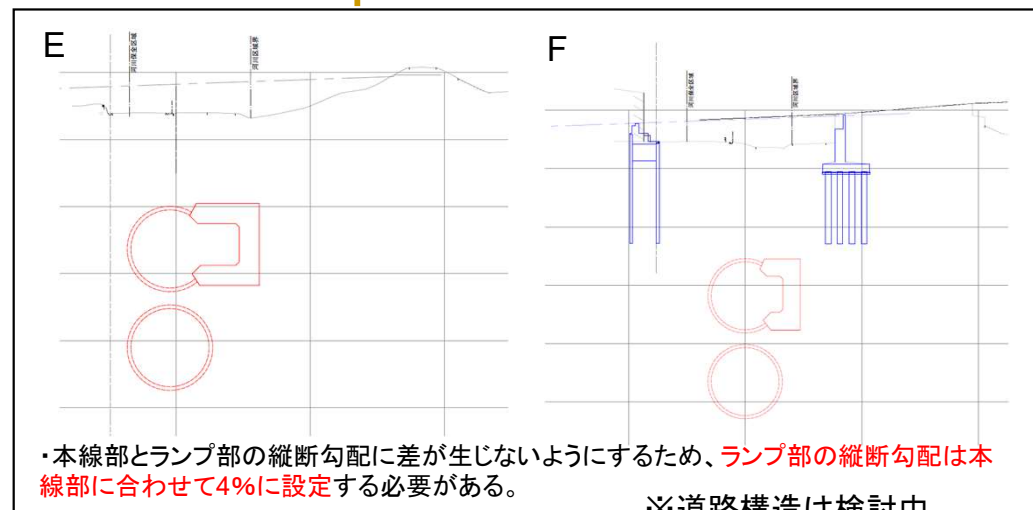
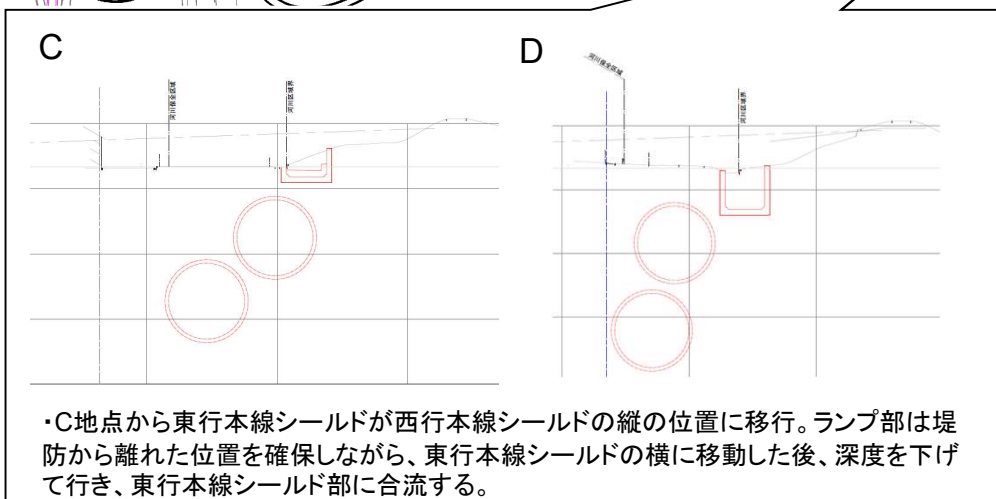
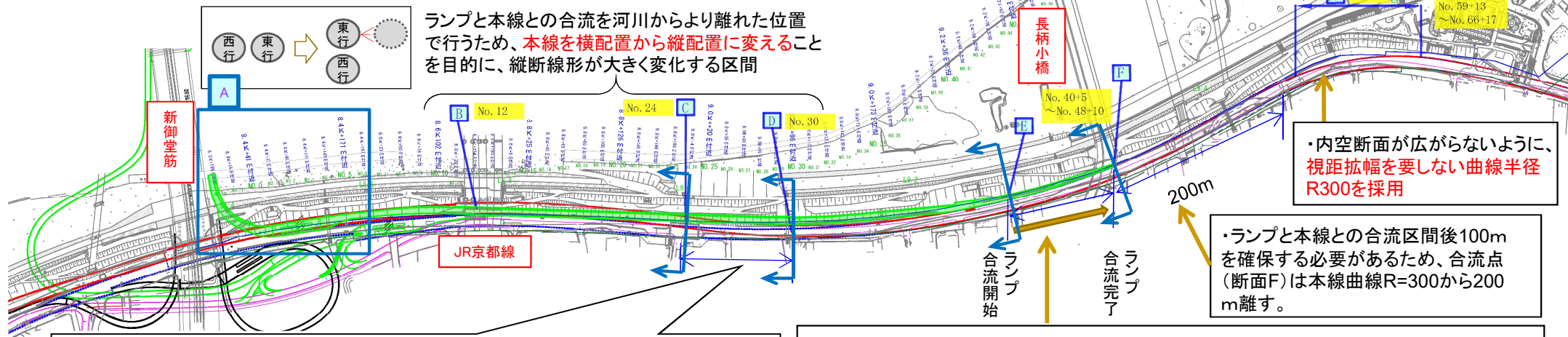
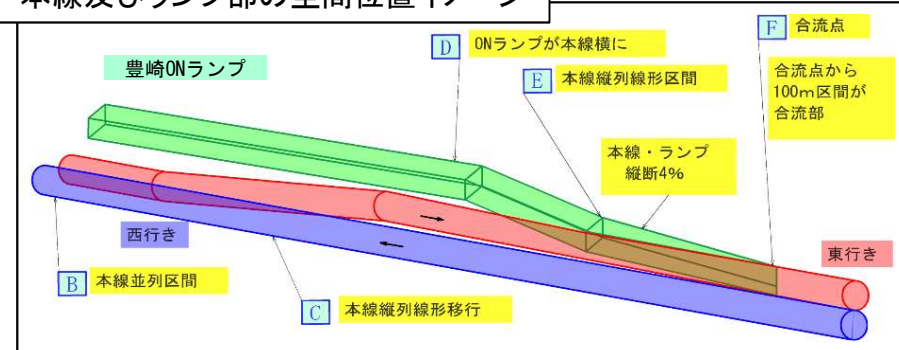


### 3. ルート・構造（案）の概要

#### (5) 淀川左岸堤防並行区間における道路線形の設定

断面	河川距離標	道路測点	交差・隣接施設名	道路線形設定	淀川左岸線延伸部構造形式
A	8.4k+145m	No.4	—	・平面：河川堤防との重複を極力回避 ・縦断：縦断勾配2%以下（料金所区間）	本線：1層2連ボックス ランプ：U型擁壁
B	8.6k+154m	No.12	JR京都線	・平面：JR橋脚・橋台間にランプと淀川南岸線を配置。ランプは河川堤防との重複を極力回避。	本線：1層2連ボックス ランプ：U型擁壁
C	9.0k+4m	No.24	—	・平面：上流に向け、東行本線が堤内地側に移行し、西行本線と縦配置に。断面Dにおいて、ランプが東行本線の横に。	本線：併設シールドトンネル ランプ：U型擁壁
D	9.0k+96m	No.30	—		
E	9.2k+41m	No.40+5	—	・縦断：ランプ部の縦断勾配を本線に合わせ4%に設定し、東行本線と一体化。ランプと本線は断面Eで合流開始、断面Fで合流完了。	本線：併設シールドトンネル ランプ：単ボックス（シールドトンネルと一体化）
F	9.2k+135m	No.48+10	—		
G	9.4k+86m～ 9.4k+195m	No.59+13～No.66+17	—	・視距拡幅確保を要しない曲線半径を設定。	本線：併設シールドトンネル

本線及びランプ部の空間位置イメージ



※道路構造は検討中