

## (仮称) 淀川左岸線延伸部の概要について

### 経緯

- ・淀川左岸線延伸部について
- ・有識者委員会によるP Iプロセス
- ・比較検討を行ったルート・構造案
- ・推奨すべき計画案のルート・構造の考え方
- ・推奨案のルート構造の考え方と参考イメージ

### 近況

- (1) 大阪都市再生環状道路の整備状況
- (2) ルート概要及び主な経緯

# 淀川左岸線延伸部について



淀川左岸線延伸部は、大阪市北区豊崎付近から門真市<sup>ひえじま</sup> 穨島付近までの延長約10km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。

政府は、21世紀におけるわが国の活力の源泉である都市の魅力と国際競争力を高めるため、「都市再生本部」(本部長：内閣総理大臣)を設置し、大都市圏の都市再生に取り組んでいます。

都市再生本部は、大都市圏において自動車交通の流れを抜本的に変革する環状道路を整備し、都心部の多数の慢性的な渋滞や沿道環境の悪化等を大幅に解消するとともに、その整備により誘導される新たな都市拠点の形成等を通じた都市構造の再編を促すため、平成13年8月28日に「大阪圏の新たな環状道路(大阪都市再生環状道路)」の整備を「都市再生プロジェクト(第二次決定)」として位置づけました。

## 淀川左岸線延伸部 計画検討の経緯

平成13年 8月	都市再生プロジェクト(第二次決定)
<b>PIプロセス</b>	
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 ～平成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17年11月	沿道市民アンケート実施
平成18年12月	淀川左岸線延伸部有識者委員会「提言」



# 有識者委員会によるPIプロセス

## 淀川左岸線延伸部有識者委員会

淀川左岸線延伸部有識者委員会は、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、PI(パブリック・インボルブメント)プロセス<sup>※</sup>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取りまとめることを目的として、平成16年3月に設立されました。合計24回の委員会を開催し、平成18年12月15日に提言をとりまとめました。

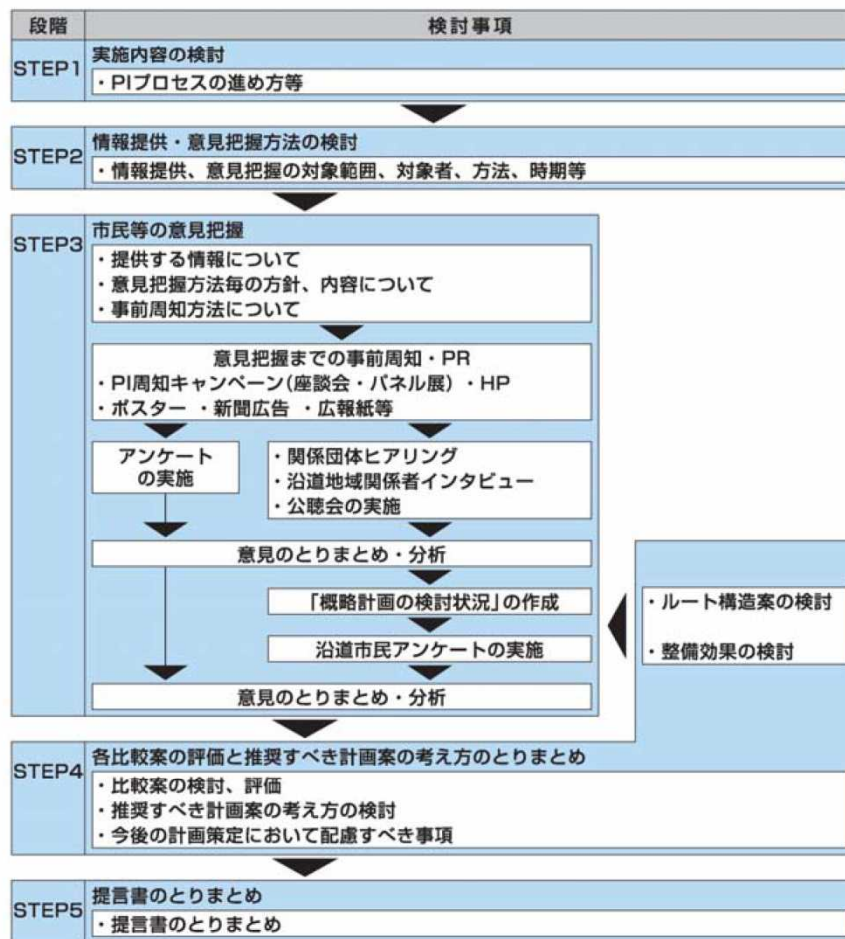
※：PI(パブリック・インボルブメント)プロセスとは、事業の計画づくりの早い段階(構想段階)から、市民参画(情報提供と意見把握)の導入を図り、手続きの透明性、客観性、公正さを高め、計画に市民等の皆さんの意見を反映させ、より良い計画づくりを進めていく取り組みです。

## 淀川左岸線延伸部有識者委員会メンバー

委員長	いけだ としお 池田 敏雄	関西大学法学部教授
委員	かとう よしまさ 加藤 恵正	兵庫県立大学経済学部教授
	こばやし きよし 小林 潔司	京都大学大学院工学研究科教授
	こばやし まさみ 小林 正美	京都大学大学院地球環境学堂教授
	ひの やすお 日野 泰雄	大阪市立大学大学院工学研究科教授

(五十音順)

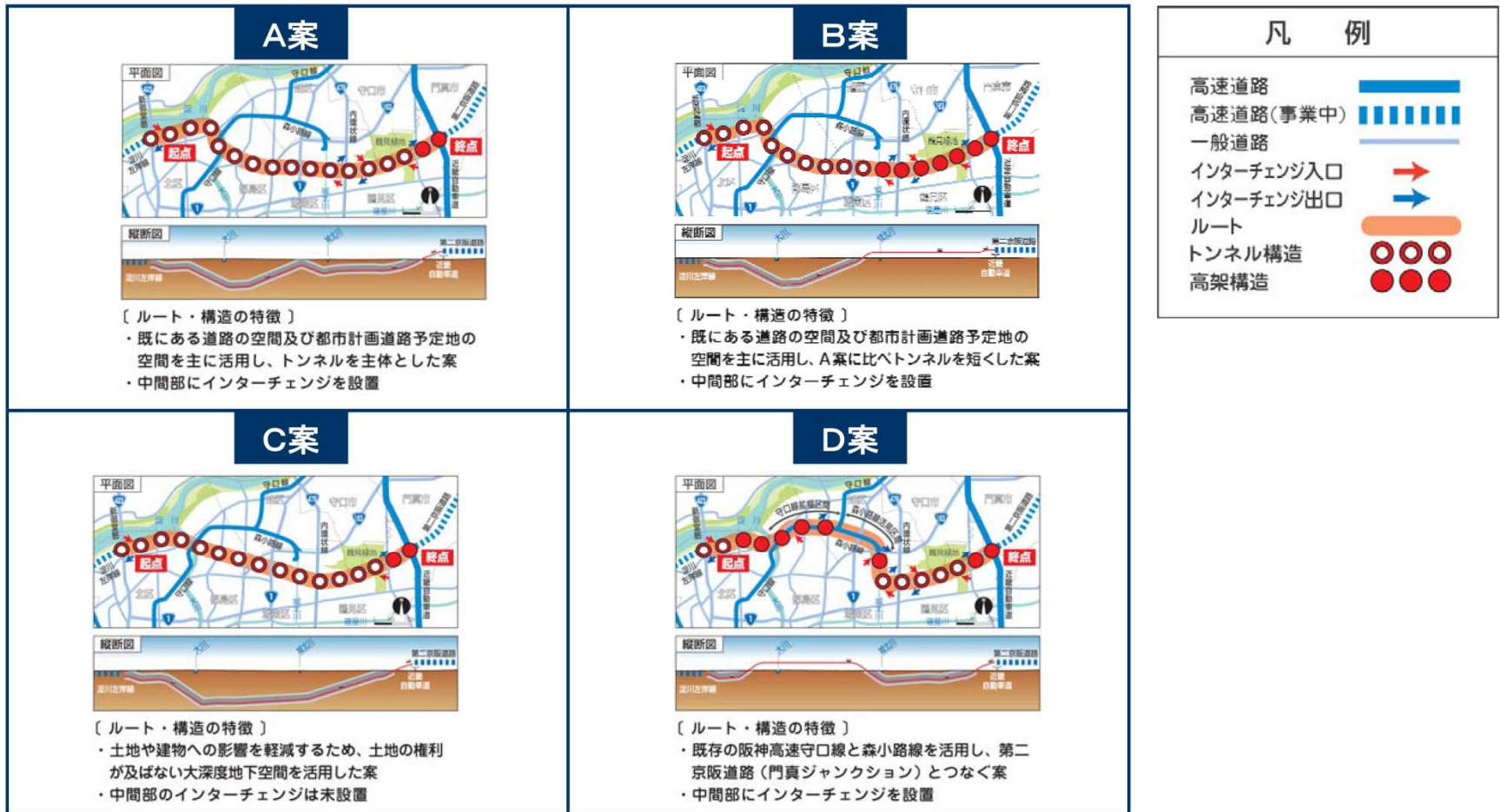
## PIプロセスの流れ



# 比較検討を行ったルート・構造案

## 比較検討を行ったルート・構造案(比較案)

市民などのみなさんからいただいた意見や提案などを踏まえ、大阪都市再生環状道路の交通機能確保の視点により、複数のルート・構造案の中から、比較案としてA案、B案、C案、D案を選定し、検討を行いました。また、淀川左岸線延伸部を整備しない場合についても併せて検討しました。





# 推奨すべき計画案のルート・構造の考え方

## ■ 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に、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

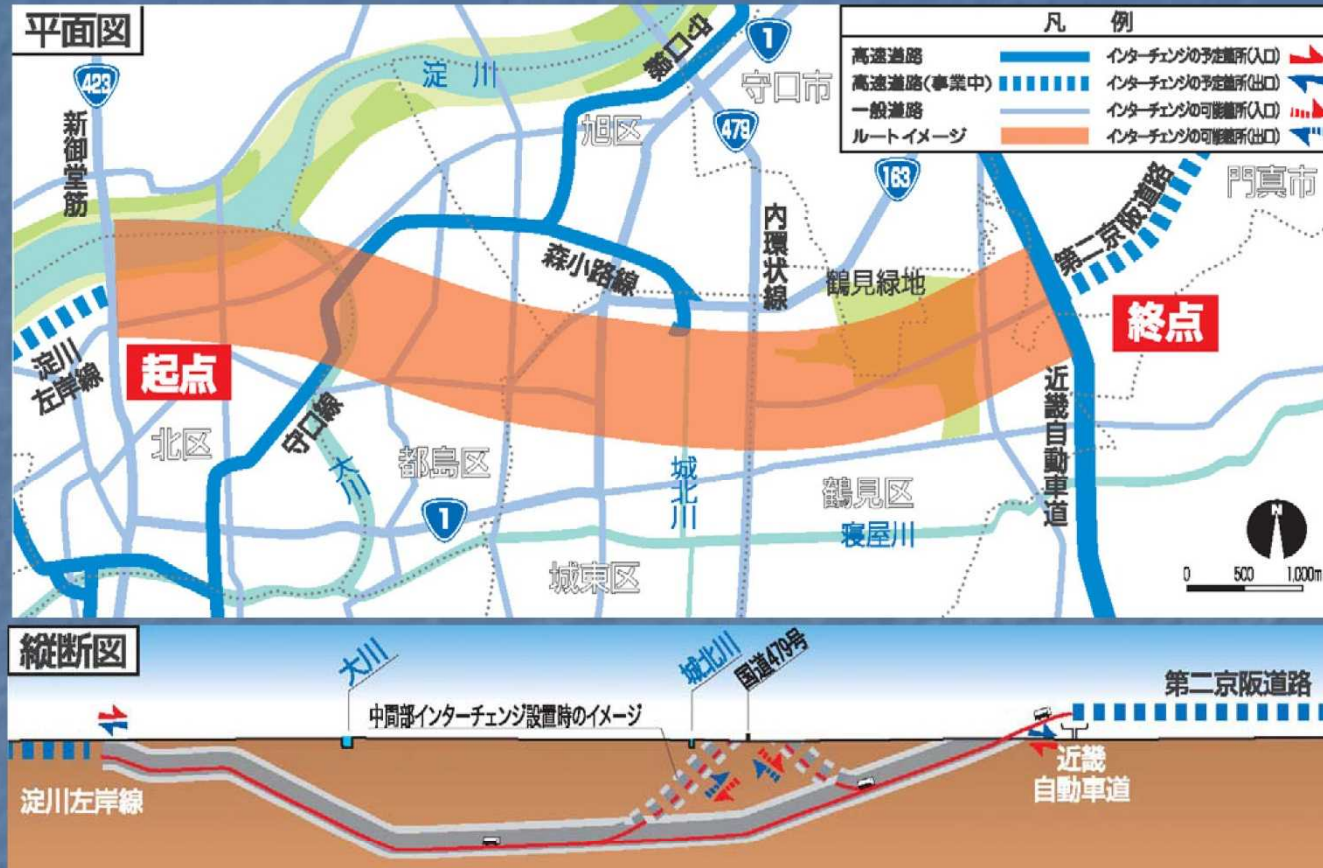
- 沿道地域への影響に配慮し、用地買収、および環境保全対策等の調整区 間が少なくなるようトンネル構造を主体とすることが望ましい。
- また、トンネル構造区間においても、用地補償を伴わない大深度地下空間(深さ40m以上)を極力活用することが望ましい。それにより事業期間の短縮を図ることができ、早期整備の効果が期待できる。
- 計画段階におけるルートの選定にあたっては、中間部でのインターチェンジの設置等を考慮して、沿道地域への影響に配慮し、地上部への影響が少ない公共空間(都市計画道路区域内等)を出来るだけ活用することが望ましい。
- なお、沿道地域の移動利便性の観点からは、中間部にインターチェンジ機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

都市再生

沿道配慮



# 推奨案のルート構造の考え方と参考イメージ



## ■ 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。

# ● (仮称) 淀川左岸線延伸部

## (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淀川左岸線Ⅱ期(H32開通予定)、および大和川線(H28開通予定)において整備が進捗

### 淀川左岸線Ⅰ期



①H25.5 高見



②H25.5 海老江JCT

### 4号湾岸線



③H5 天保山JCT

### 位置図



### 大和川線

(工事進捗率40.9% H26.12月末現在)



④H26.12 東浅香山町



⑤H26.12 松屋町

### 近畿自動車道



⑥H26.3 守口JCT



# ● (仮称) 淀川左岸線延伸部

## (2) ルート概要及び主な経緯

- 事業区間 起点:大阪府大阪市北区豊崎(とよさき)  
                  終点:大阪府門真市蕨島(ひえじま)
- 延長 約 8.7km

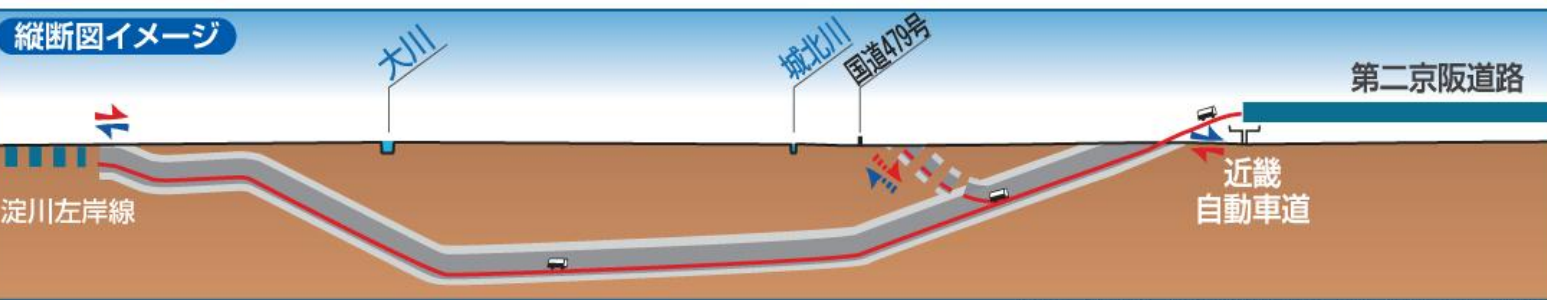
- 車線数 4車線
- 設計速度 60km/h
- 基本的な道路構造  
主に地下式(トンネル構造)、嵩上式(高架構造)

都市計画対象道路事業の実施区域の位置



### 【主な経緯】

- H24. 7. 20 大阪府知事より環境影響評価への協力依頼
- H24. 7. 30 大阪市長より環境影響評価への協力依頼
- H25. 1. 18 環境影響評価 方法書の縦覧 (~H25. 2. 18まで)



参考: 淀川左岸線延伸部有識者委員会 提言



大深度イメージ