

資料 1 - 3
第 1 回
淀川左岸線（2期）事業 に関する技術検討委員会

淀川左岸線（2期）事業の概要、道路線形について

平成 23 年 5 月 13 日

1 計画概要

1.1 路線概要

事業区間：大阪市此花区高見1丁目～北区豊崎6丁目

道路区分：2種2級

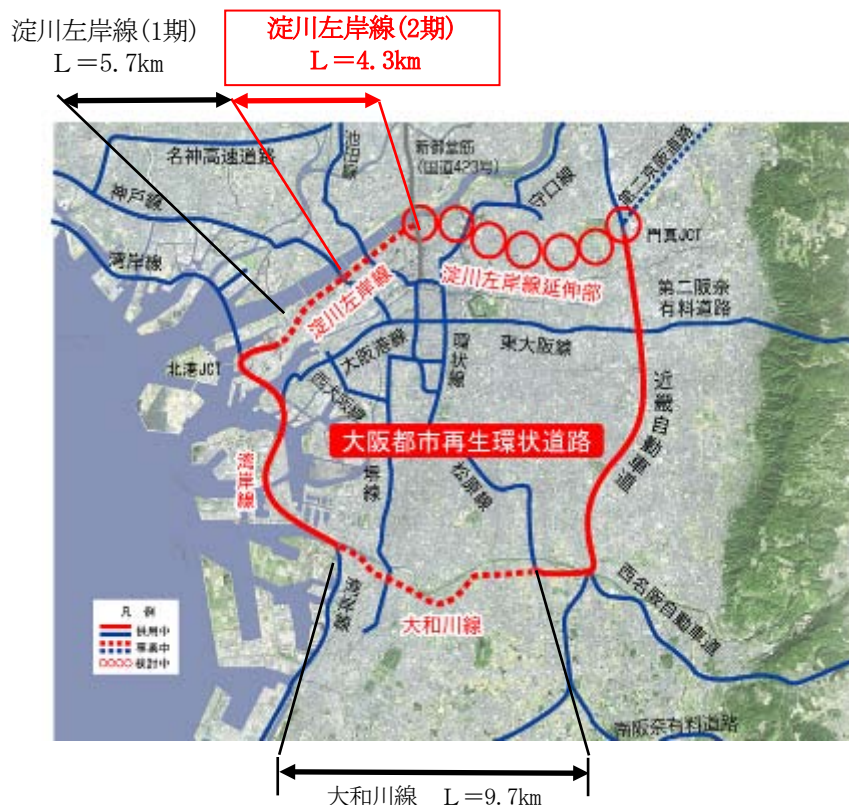
延長・幅員：延長約4.3km、幅員約25m

1.2 路線の役割・特徴

淀川左岸線（2期）は、現在事業中の淀川左岸線（1期）、大和川線とあわせて「大阪都市再生環状道路」の一部を形成し、関西の活力再生や成長力を強化する重要な路線であり、平成13年の政府の第2次都市再生プロジェクトにも位置付けられている。

本路線の整備により、以下の整備効果があると考えられている。

- 広域幹線道路ネットワークを充実させ、関西国際空港や阪神港など国際物流拠点のあるベイエリア、市中心部、新名神など国土軸を結び、物流の円滑化に貢献
- うめきた地区（梅田北ヤード）など民間開発に対応するインフラとして経済活動に貢献
- 慢性的に渋滞している阪神高速環状線や、左岸線2期に並行する国道2号など、市中心部の幹線道路の渋滞を緩和し、市街地環境を改善
- 淀川堤防と一体的な構造とすることで堤防を強化し、安全・安心なまちづくりに寄与するとともに、トンネル構造とすることで川と街が繋がった憩いの空間を創出
- 左岸線2期に並行する淀川南岸線の同時整備により、地域の防災性、利便性も向上



2. 事業経緯

2.1 都市計画決定（ルート設定）の経緯

淀川左岸線 2 期および淀川南岸線については、平成 8 年 3 月に都市計画決定されているが、淀川左岸における道路計画は、昭和 21 年の戦災復興計画による『淀川南岸線』の都市計画決定に始まる。

昭和 42 年には『淀川南岸線』の上部空間に『大阪高槻線』（高架構造）が都市高速道路網構想の一路線として公表されたが、環境悪化を理由とした地元住民の反対運動もあり、昭和 57 年に『大阪高槻線』に変わる新たな都市高速道路として『淀川左岸線』が公表され、構造形式も環境に配慮したトンネル構造が検討された。

このような過去の道路計画の経過を踏まえ、『淀川左岸線』のルートについては、以下の考え方で設定されている。

- ① 大阪湾臨海部と都心北部地域を連絡し、市中心部に流入する交通を分散させ慢性的な交通混雑を緩和する第二環状線としてのルート
- ② 市中心部の業務・商業地域や隣接する居住・商業複合地域へ道路サービスを最大限に提供できるルート
- ③ 淀川南岸線の都市計画道路区域や淀川の河川空間、海老江下水処理場、水道大淀配水場など、既存公共施設空間を可能な限り活用し、民地買収を可能な限り少なくして道路の採算性や経済性が確保できるルート
- ④ 新たな地域分断を回避でき、既存幹線道路とも円滑に交差・接続できるルート

一方、昭和 60 年に淀川スーパー堤防の構想が出され、左岸線の道路構造についても、学識者や河川管理者からなる委員会を開催し、スーパー堤防と一体となった「半地下構造案」が提案されている。

昭和 62 年にはスーパー堤防整備推進の答申が出され、スーパー堤防事業としても積極的に推進する方向性が打ち出され、河川管理者との協議を重ね、平成 6 年の都市計画の事前協議を経て、平成 8 年 3 月に河川区域内にルートをとる左岸線 2 期の都市計画決定がされている。

【都市計画決定、事業化までの経緯】

平成 6 年	6 月	淀川左岸線 2 期の都市計画の事前協議（大阪市長→近畿地建局長）
	9 月	都市計画原案の送付（大阪市→大阪府[都市計画決定権者]）
	10 月	事前協議に対する回答（近畿地建局長→大阪市長）
平成 7 年	11 月	大阪府都市計画地方審議会において承認
平成 8 年	3 月	都市計画決定告示
平成 11 年	3 月	基本計画の指示（建設大臣→阪神公団）
	12 月	工事実施計画書の認可（建設大臣→阪神公団）※事業化の承認



図 2.1 淀川左岸線（2期）・淀川南岸線 路線図

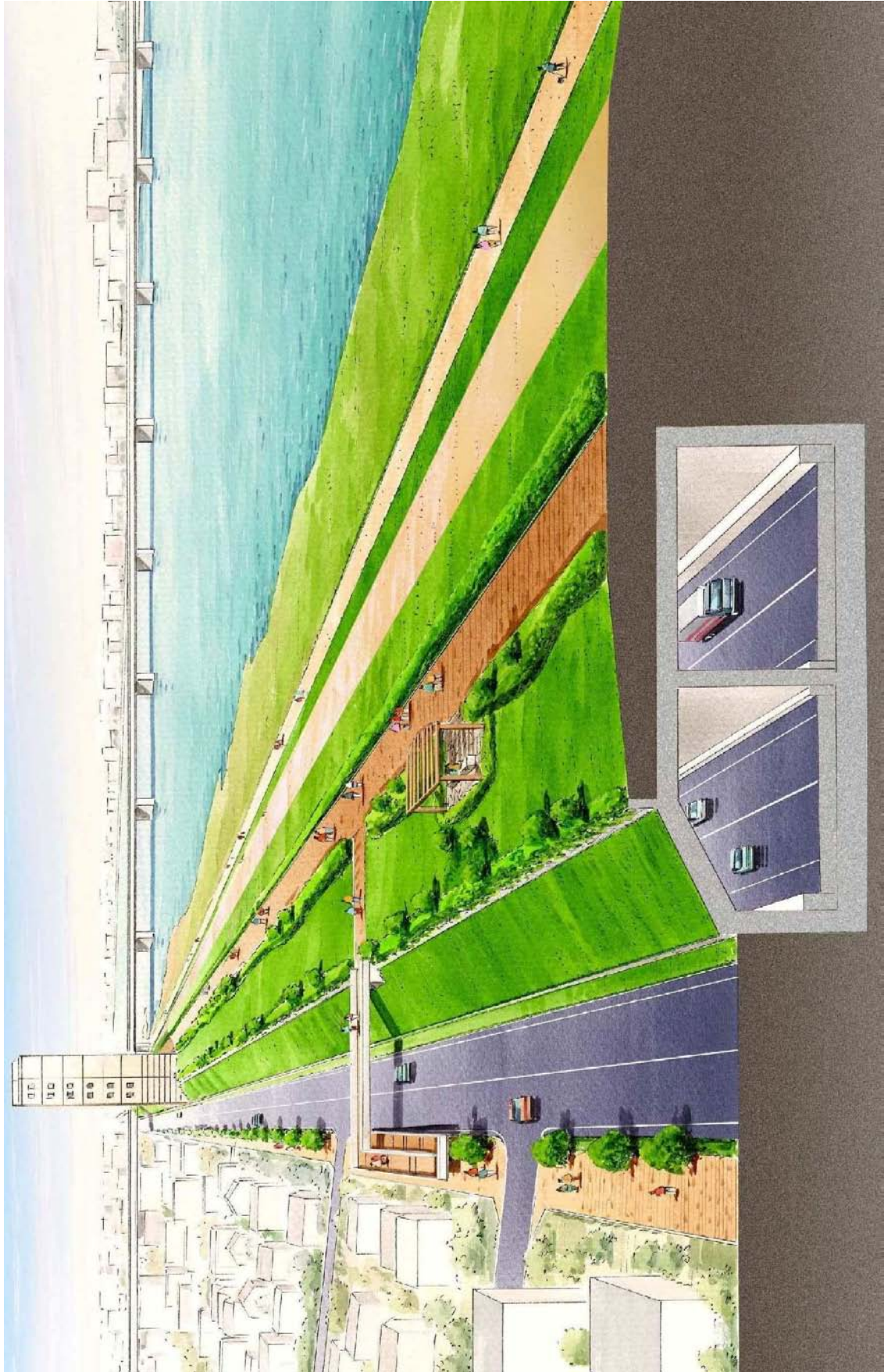


图 2.2 淀川左岸線（2期）・淀川南岸線 完成イメージパース

2.2 技術的検討（委員会開催）の経過

淀川左岸線（2期）の構造や環境への影響に関する技術的な検討については、これまで数度にわたり学識経験者による委員会を開催し、議論されてきている。

その経過は以下のとおりである。

【委員会開催の経過】

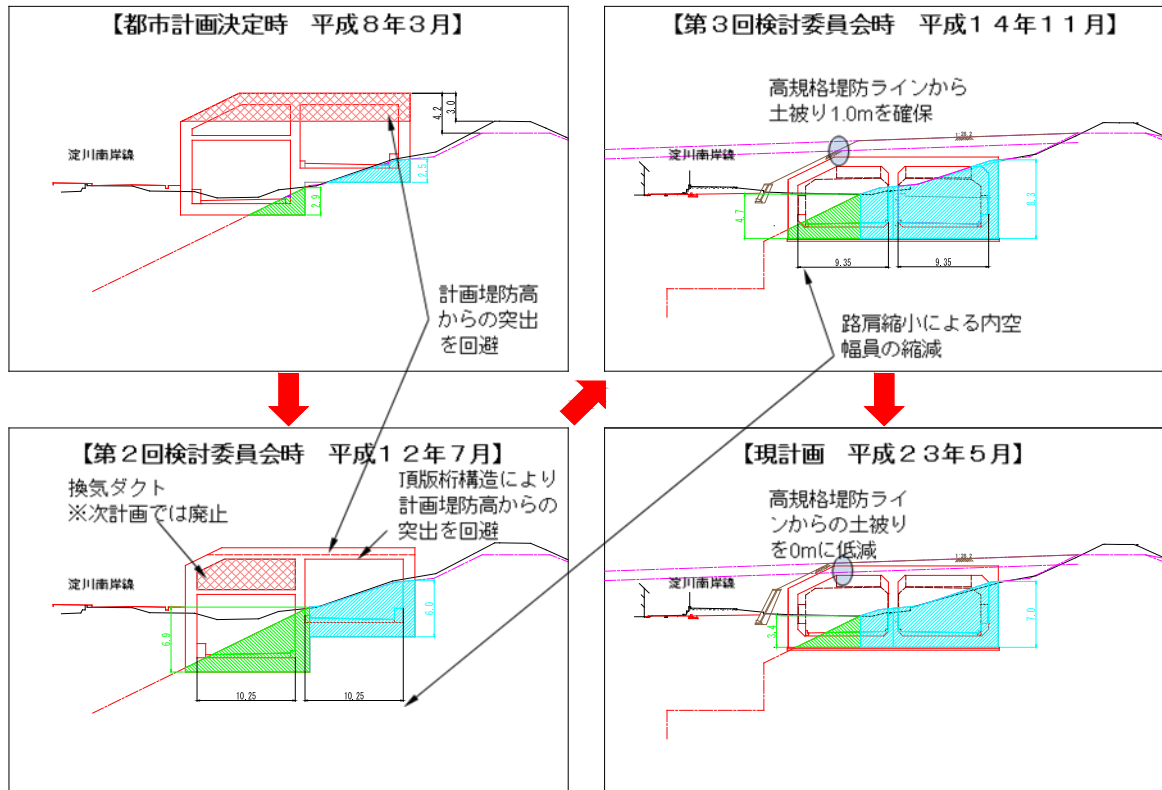
昭和 60 年度～62 年度	
「淀川左岸線と淀川の河川構造物に関する検討委員会」	委員長：土岐教授
「淀川左岸線と淀川の河川環境に関する検討委員会」	委員長：足立名誉教授
平成 11 年度～15 年度（全 7 回）	
「淀川左岸線（2期）の建設に関する検討委員会」	委員長：大西教授
平成 15 年度（全 3 回）	
「淀川左岸線（2期）自然環境検討委員会」	委員長：綾教授

道路構造物と河川堤防の一体整備に伴う河川堤防の安全性については、平成 11 年度～15 年度に開催された「淀川左岸線（2期）の建設に関する検討委員会」において、各種検討と審議が行われており、その審議項目は以下のとおりであった。

H11年度	第1回	<ul style="list-style-type: none"> ・ 淀川左岸線 2 期の路線概要 ・ 今後の課題検討
H12年度	第2回	<ul style="list-style-type: none"> ・ 縦断線形計画における河川計画堤防との位置関係 ・ 計画区間における地盤概要と外力条件の整理 ・ 河川スペックによる浸透影響検討 ・ 河川スペックによる動的影響検討 ・ 地盤対策工法の検討
H14年度	第3回	<ul style="list-style-type: none"> ・ 検討概要と基本条件の整理 ・ 完成時における安定性検討 ・ 軟弱地盤の沈下による影響検討 ・ 施工時における安定性検討 ・ 地盤対策工法の検討
H15年度	第4回	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地震時の影響検討 ・ 軟弱地盤の沈下による影響検討 ・ 堤体安定性評価手法の提案 ・ 地盤対策工法の検討 ・ 施工法検討
	第5回	<ul style="list-style-type: none"> ・ 堤体安定性検討 ・ 土留鋼矢板の残置に対する検討 ・ 動的影響検討および交通振動影響検討 ・ 自然環境検討委員会審議概要
	第6回	<ul style="list-style-type: none"> ・ 静的影響および地盤対策工法の検討 ・ 堤体安定性検討 ・ 淀川左岸線 2 期施工法検討 ・ 地下水位現況予備調査 ・ モニタリング調査計画(案)
	第7回	<ul style="list-style-type: none"> ・ 堤体安定性検討 ・ 施工法検討 ・ 開削トンネル設置に伴う地下水流動への影響 ・ 自然環境検討委員会からの意見 ・ 委員会総括

2.3 断面変更の経緯

淀川左岸線（2期）の断面形状については、都市計画決定以降、堤防への影響を考慮してこれまでに以下のとおり見直しを行ってきている。



2.4 事業主体の変更

淀川左岸線（2期）事業は、平成8年に都市計画決定して以降、旧阪神高速道路公団が平成12年度から事業を実施していたが、その後、平成15年度に道路四公団民営化に伴う事業見直しの結果、平成18年度より大阪市の街路事業と阪神高速道路（株）の有料道路事業の合併施行方式により事業を継続実施することとなった。

合併施行方式では、用地取得や設計及び本体工事の大半を大阪市の街路事業で実施し、舗装や付属施設などの工事及び有料道路の維持管理を阪神高速道路（株）の有料道路事業で実施します。

合併施行方式のイメージ



※用地取得及び本体工事など施工の一部を街路事業で行い、舗装及び付属施設などの工事と有料道路の維持管理を有料道路事業で行います。

3. 道路条件(道路構造・諸元)について

3.1 淀川左岸線2期(本線)

- ・道路規格 : 第2種第2級
- ・設計速度 : 60km/h
- ・計画交通量 : 54,800 台/日 (海老江～大淀)
- ・車線数 : 往復4車線
- ・適用基準 : 道路構造令、阪神高速道路計画基準
- ・標準断面

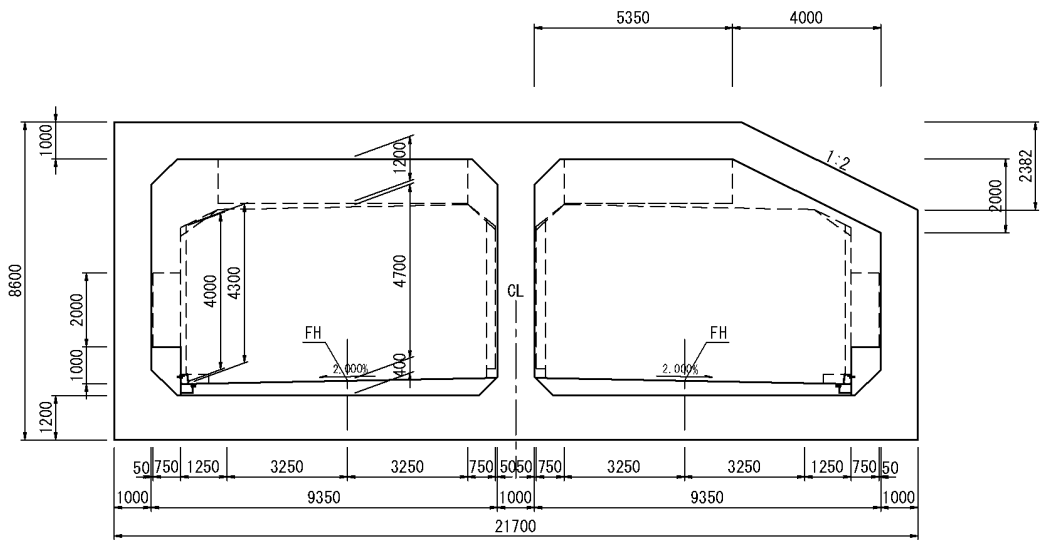


図 3.1 標準断面図 (淀川左岸線(2期))

3.2 淀川左岸線2期(出入口)

- ・ランプ規格 : A規格 (海老江 JCT)、C規格 (海老江北、大淀、豊崎)
- ・設計速度 : 40km/h
- ・車線数 : 片側1車線
- ・適用基準 : 道路構造令、阪神高速道路計画基準
- ・標準断面

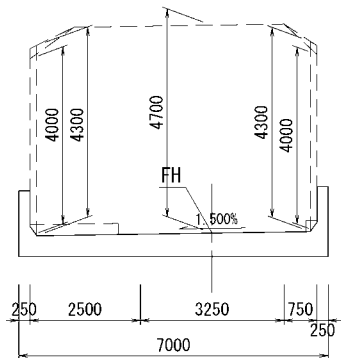


図 3.2 標準断面図(A規格ランプ)

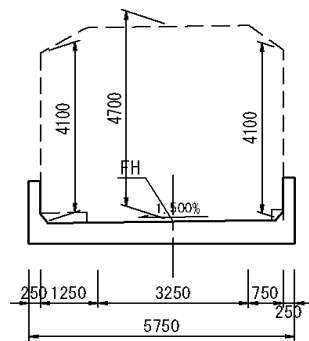


図 3.3 標準断面図(C規格ランプ)

3.3 淀川南岸線

- ・道路規格 : 第4種第2級
- ・設計速度 : 40km/h
- ・計画交通量 : 6,400台/日
- ・車線数 : 往復4車線(海老江JCT~国道2号)
往復2車線(国道2号~国道423号(新御堂筋))
- ・適用基準 : 道路構造令
- ・標準断面

(往復4車線+歩道+植樹帯)

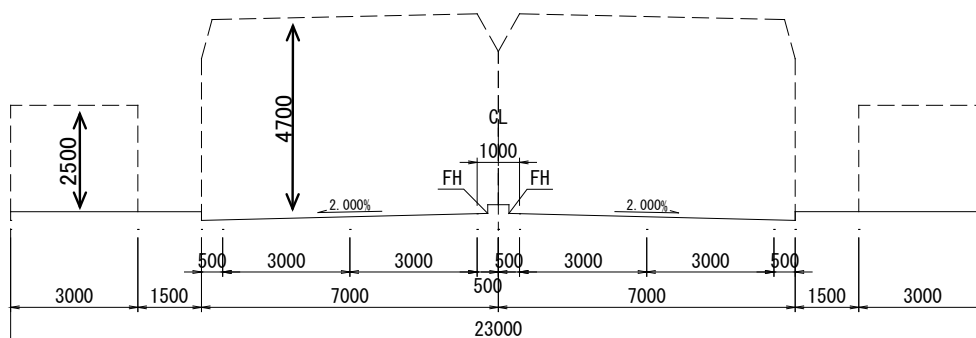


図 3.4 標準断面図 (淀川南岸線)

(往復2車線+歩道+植樹帯)

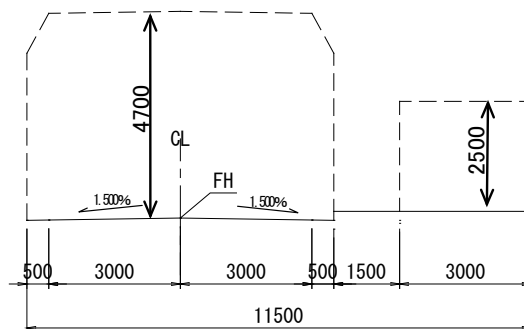


図 3.5 標準断面図 (淀川南岸線)

4. 堤防への影響を極力低減するための道路構造・線形設定の考え方

4.1 道路線形設定の考え方

淀川左岸線（2期）の道路線形の設定にあたっては、堤防への影響が極力出ないように考慮する必要があり、道路構造物が堤防堤体内にできるだけ入り込まないように、道路構造と平面・縦断線形を設定している。

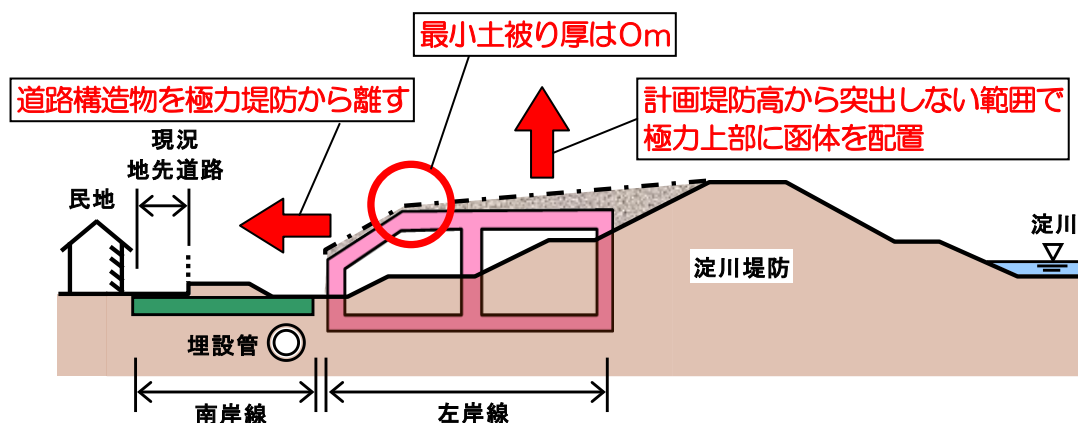


図 4.1 線形設定の考え方（イメージ）

4.2 道路構造設定の考え方

淀川左岸線（2期）の道路構造は、過去の委員会時においても、堤防への影響を極力低減するよう断面変更が行われてきた経過があるが、線形を再精査した結果、西行き東行きそれぞれの縦断線形を変えて、道路構造物を階段状にして堤防への抵触を軽減することができる箇所があったため、見直しを行っている。

また、ランプ部においても道路の建築限界を確保した上で、掘割構造ではなく、BOX 構造として堤防への抵触を極力抑える見直しなども行っている。

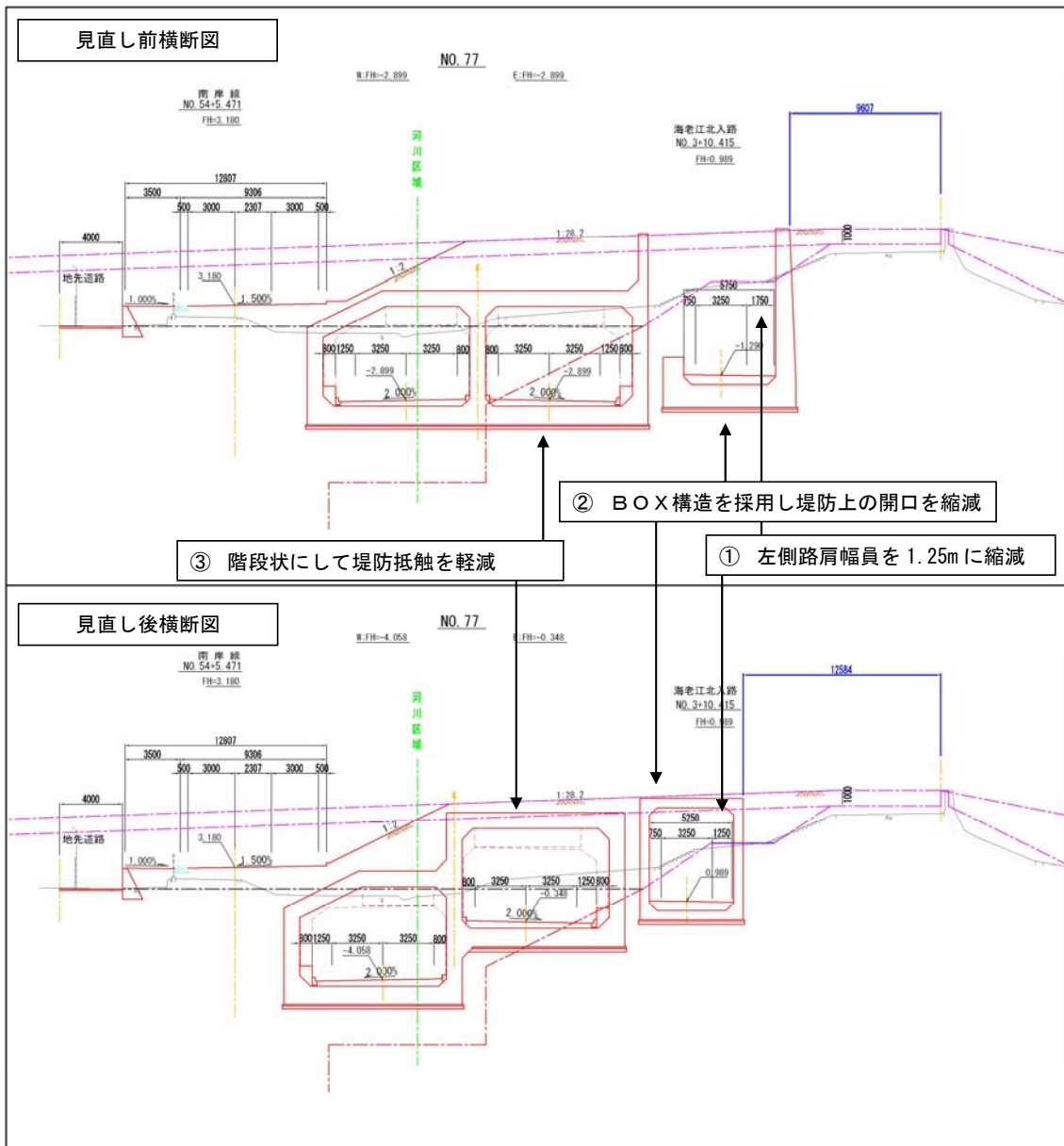


図 4.2 堤防への影響を低減するための構造の見直し