

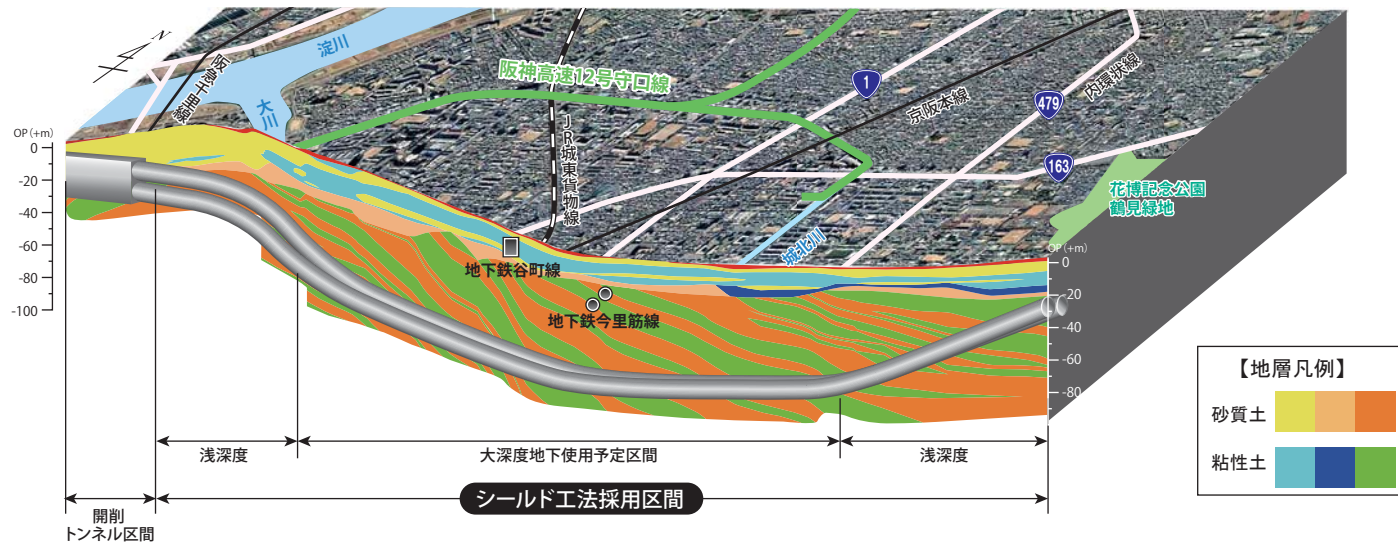
# 5 淀川左岸線延伸部の概要

## 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】

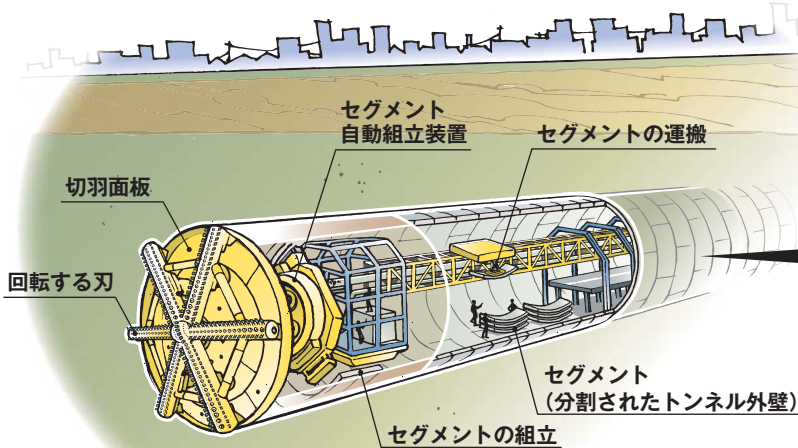


## 大深度地下使用によるメリット

- 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、コスト削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。

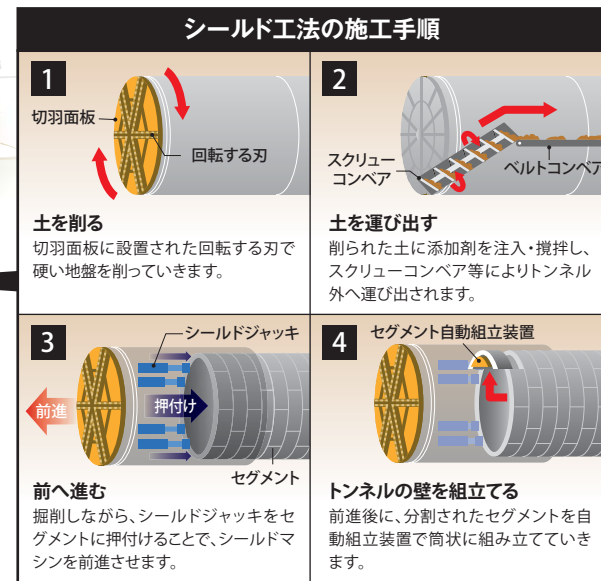
## シールド工法とは

### 【シールド工法(イメージ)】

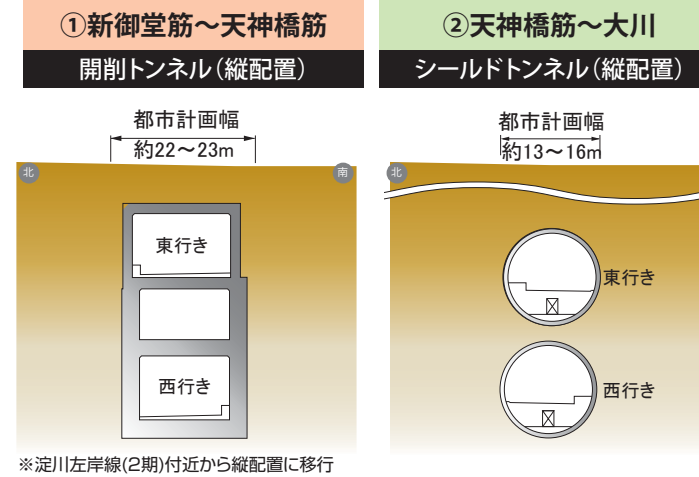


シールド工法のメリット

- 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)



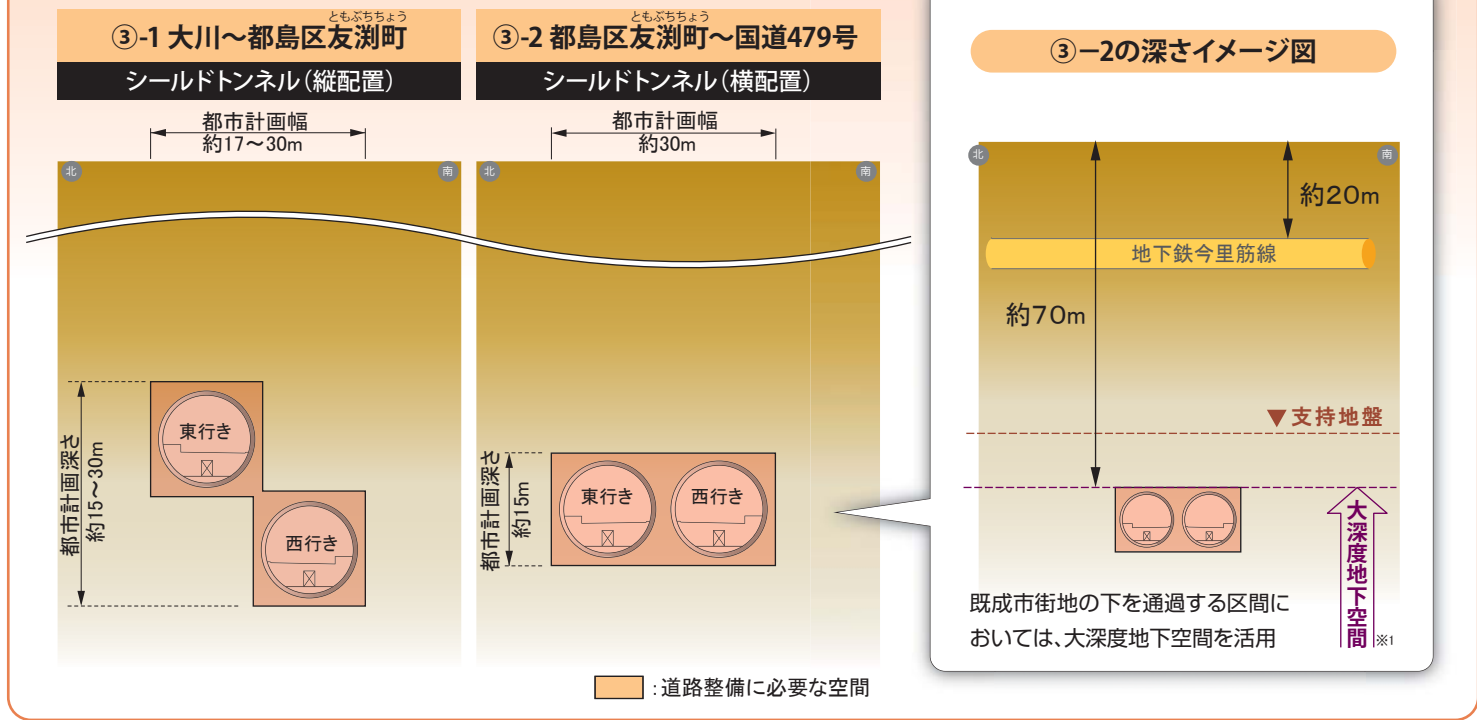
## 横断面図



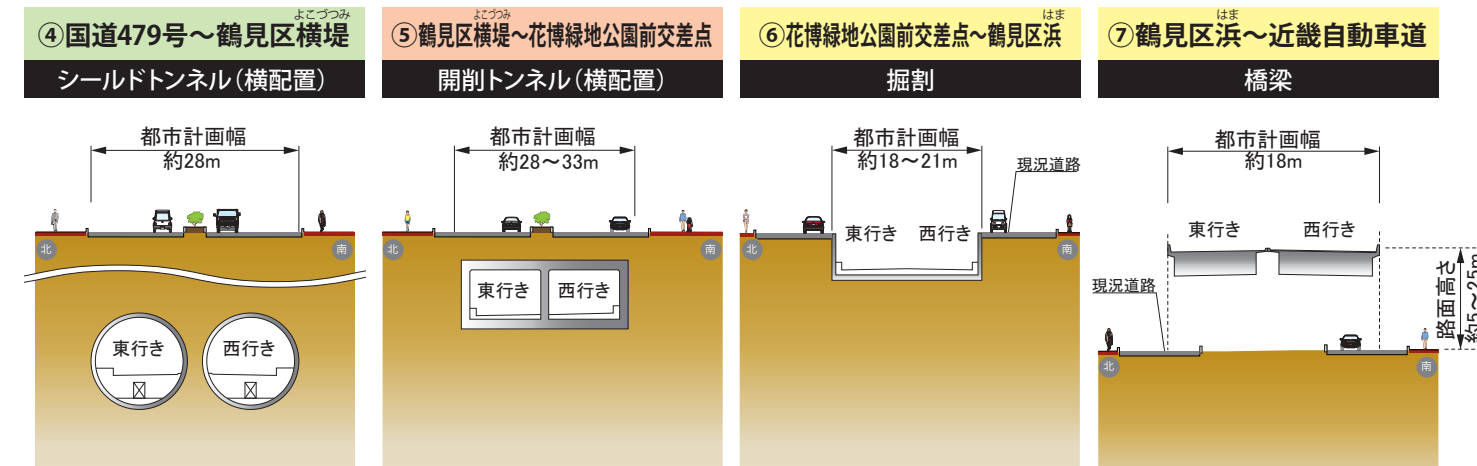
※淀川左岸線(2期)付近から縦配置に移行

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	大阪府門真市葺島
道路規格	第2種第2級
設計速度	60km/h
車線数	4車線

## 立体的な範囲

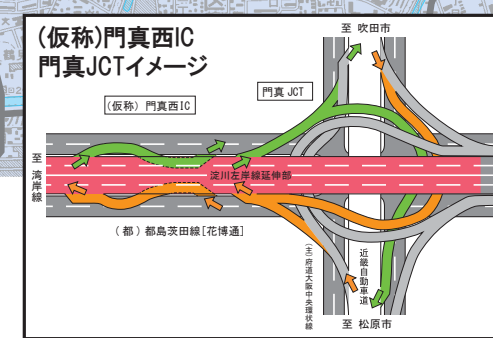
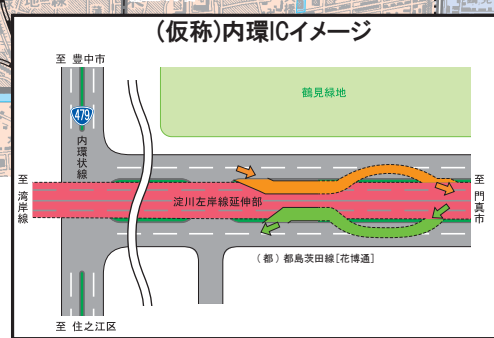
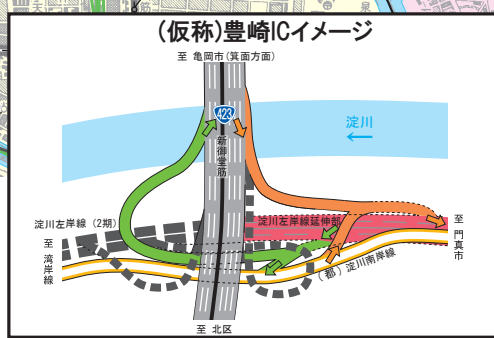
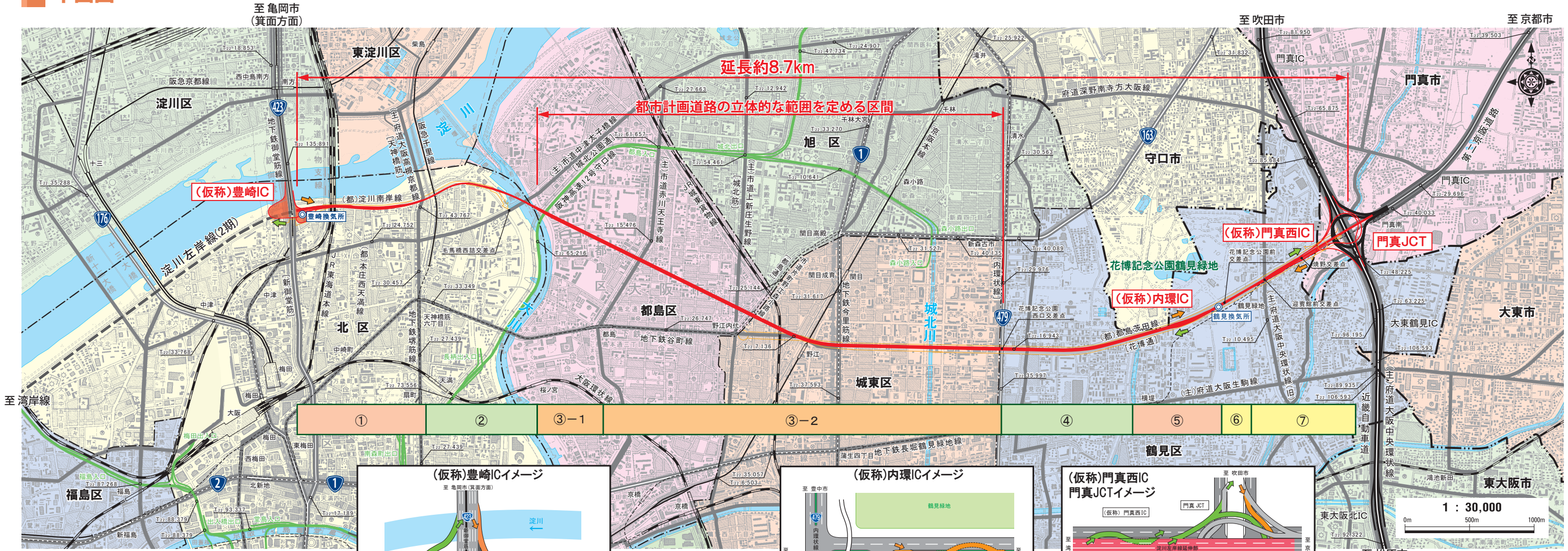


※都市計画決定告示までは未決定の内容であり、都市計画(案)を表示しています  
 ※1 大深度地下空間については今後、「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」の使用認可を受けて決定されます



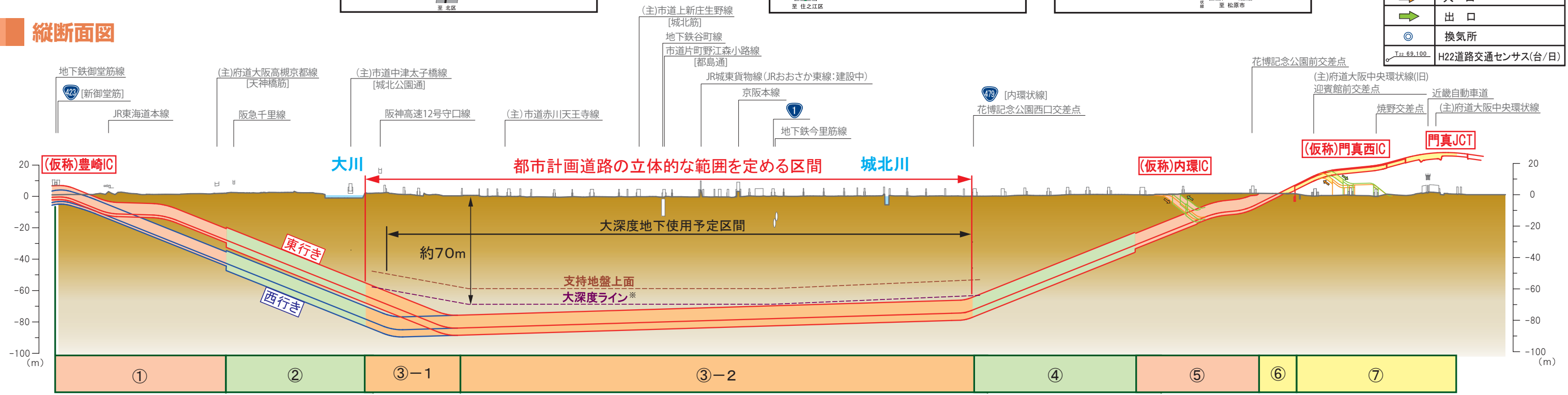
※④～⑦については、(都)都島茨田線[花博通]の地下及び地上部を使用します  
 ※図はイメージであり、淀川左岸線延伸部と現況道路との位置関係は一致しません  
 ※本イメージは淀川左岸線延伸部の本線のみを示しています

# 平面図



凡例	
<span style="color: red;">—</span>	都市計画線
<span style="color: orange;">→</span>	入口
<span style="color: green;">→</span>	出口
<span style="color: blue;">○</span>	換気所
<span style="color: blue;">○</span>	H22道路交通センサス(台/日)

# 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
<b>淀川左岸線延伸部</b>	<b>8.7km (4車線)</b>	<b>調査中</b>
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

## 近畿圏4環状道路の整備状況

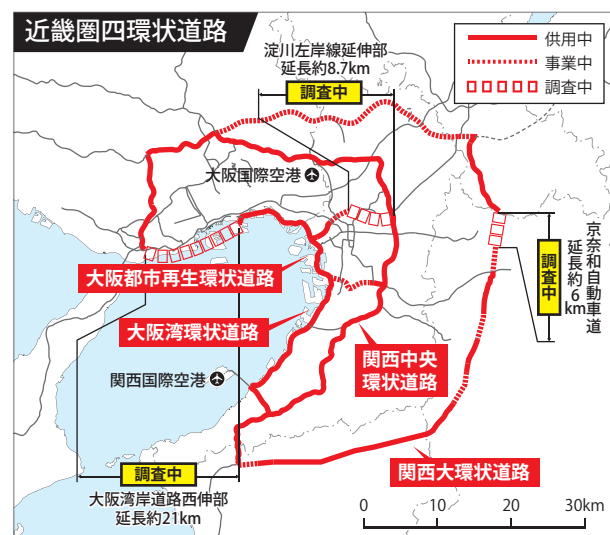
内側から「大阪都市再生環状道路」「大阪湾環状道路」「関西中央環状道路」「関西大環状道路」の4環状道路で構成されるネットワークであり、未だ調査中の区間が点在するなど、完成の目処が立っていません。

【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



阪神高速 淀川左岸線1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

# 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。



大阪都市圏に用事のない車が1日に21万台も流入!

都市高速(首都圏・中京圏・阪神圏)渋滞時間トップ5

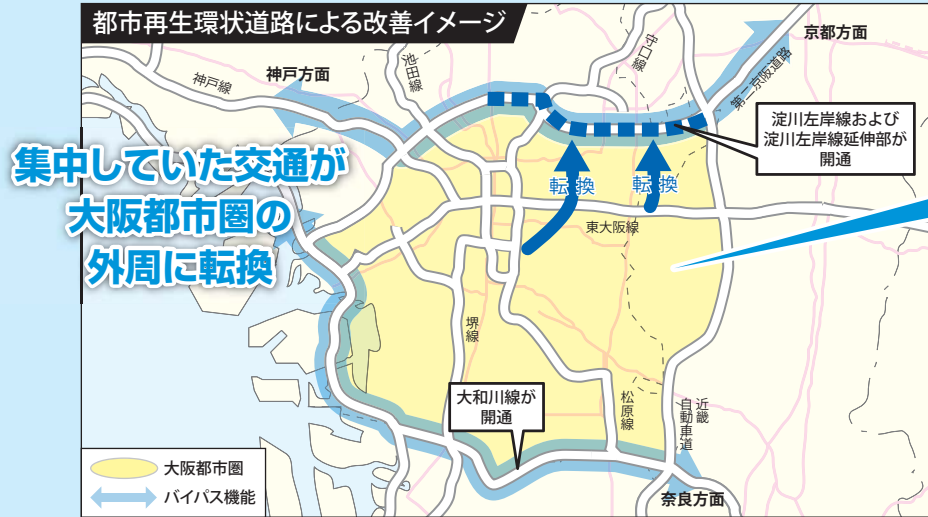
3号神戸線の大阪都心部に向かう阿波座付近・中之島付近は国内有数の渋滞区間(首都圏・中京圏・阪神圏の都市高速の比較)

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

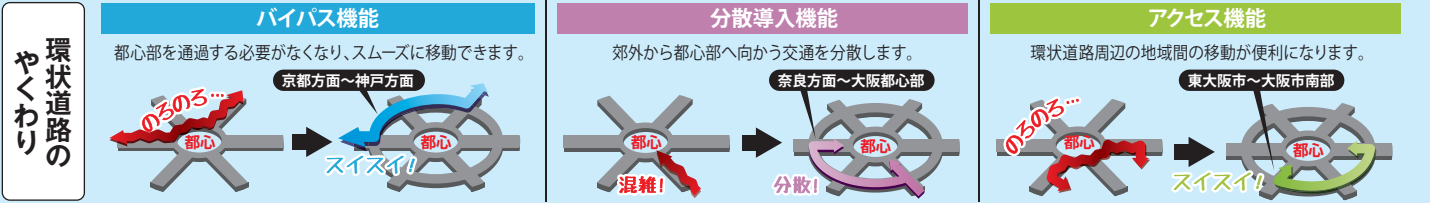
算出条件:センサス区間単位、H24年度車両走行速度調査(民間プローブデータ)、平日のみ日別・時間帯別(16~18時台)速度20km/h以下の時間数の総和

**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!

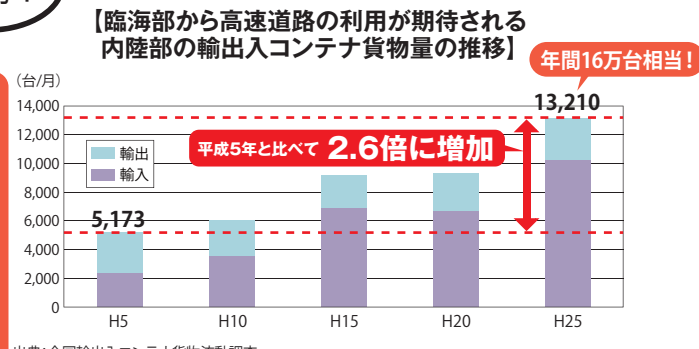
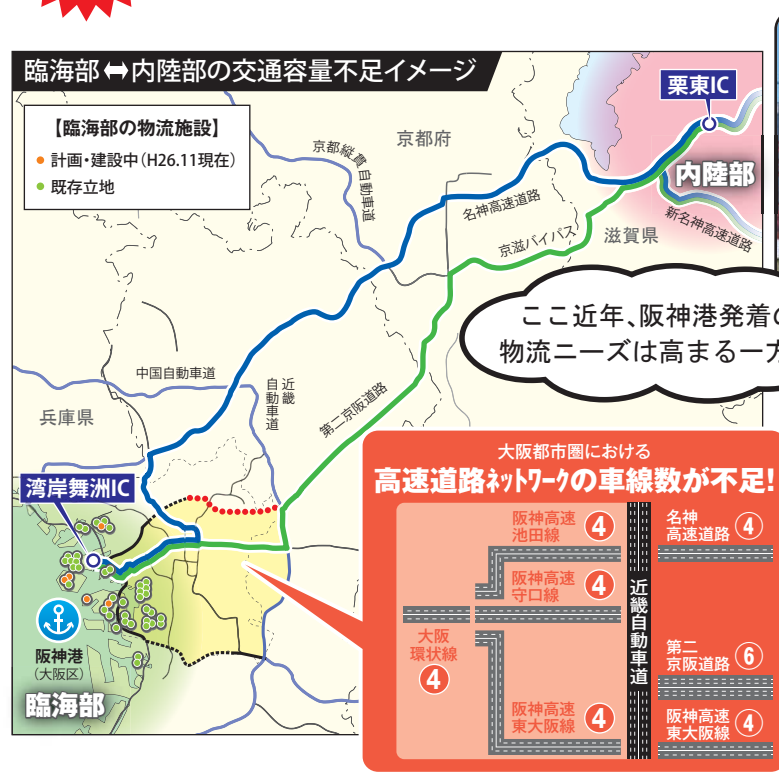
大阪都市圏の外周をネットワークすることで、混雑する都心部を避けたルートが選択出来ます。



## 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

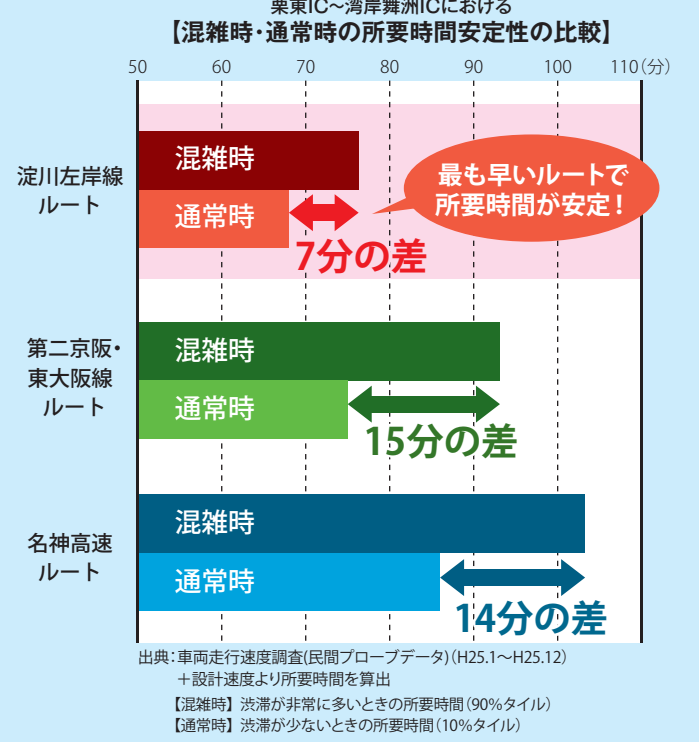
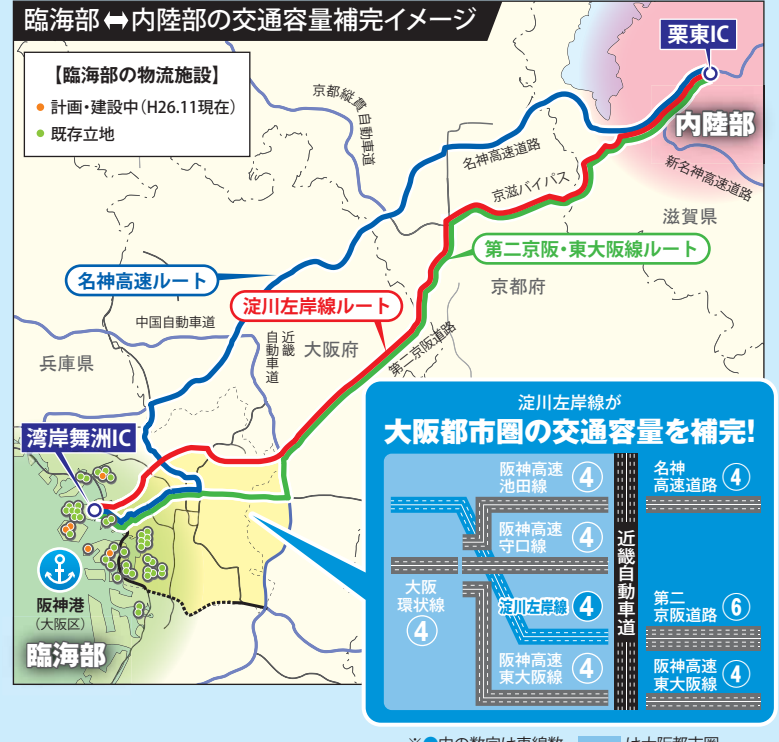
**現状** 高まる物流ニーズに対して、高速道路の交通容量が不足!

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

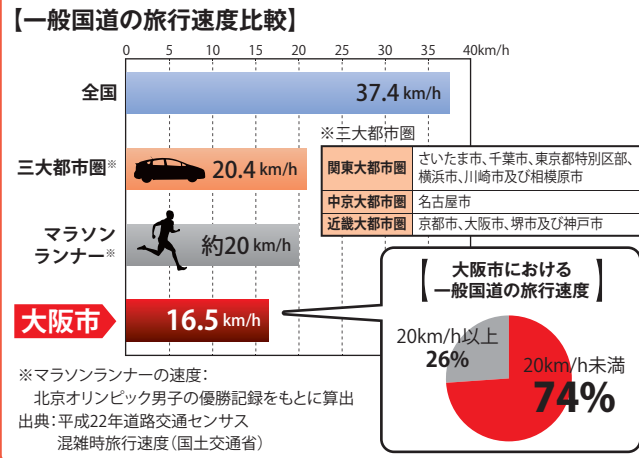
## 効果3: 交通の分散により、大阪都市圏の慢性的な渋滞を削減

### 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!



高速道路の渋滞状況:写真①



一般道路の渋滞状況:写真②

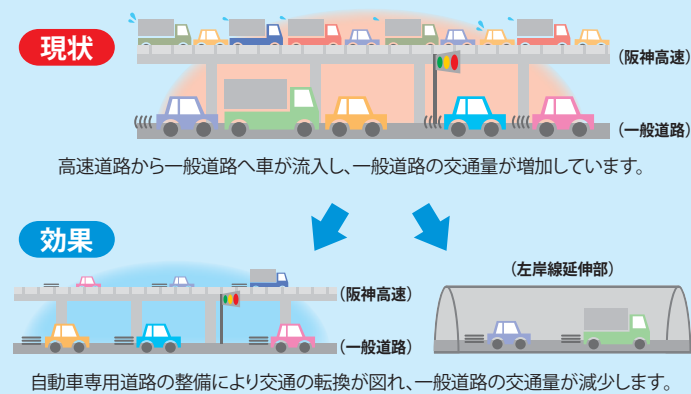


### 効果 大阪都市圏の渋滞が緩和され交通がスムーズに!

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。

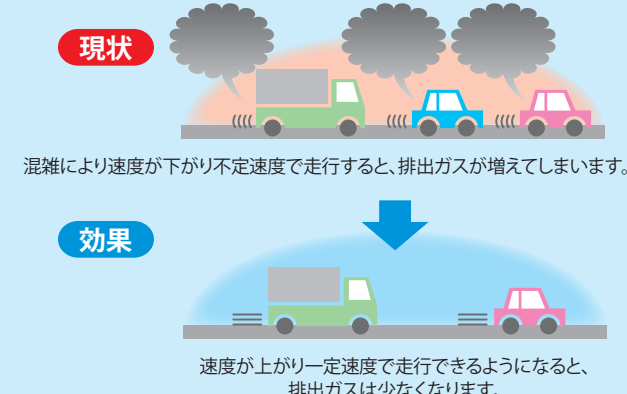
#### ❖ 一般道路の交通円滑化

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

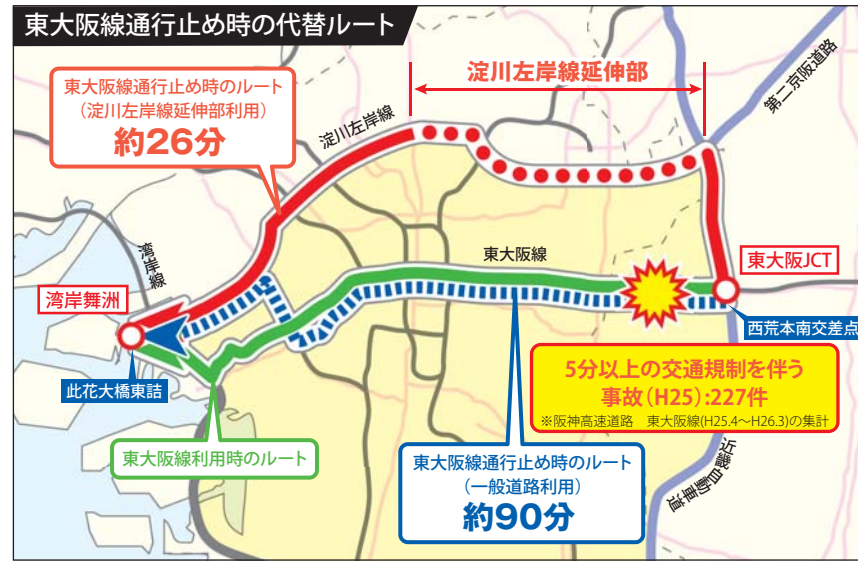
都心部の渋滞緩和に伴い、大気汚染物質などの排出量の削減が期待されます。



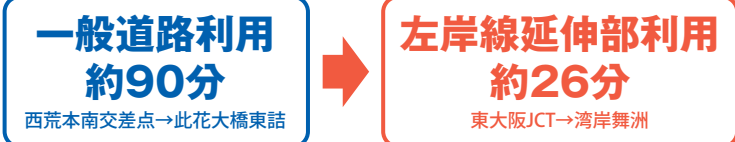
## その他の効果: 京都 ↔ 大阪の緊急時のルート確保、国際観光活性化にも貢献

### ◎ 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】



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。

