

大阪都市再生環状道路 淀川左岸線延伸部

■このパンフレットについてのご質問・お問い合わせは・・・

国土交通省 近畿地方整備局 浪速国道事務所 調査課

大阪府枚方市南中振3丁目2番3号 TEL.072-833-0261(代表)
<http://www.kkr.mlit.go.jp/naniwa/>

大阪府 都市整備部 交通道路室 道路整備課 都市計画室 計画推進課

大阪府大阪市中央区大手前2丁目 TEL.06-6941-0351(代表)
<http://www.pref.osaka.lg.jp/doroseibi/>
<http://www.pref.osaka.lg.jp/sokei/>

大阪市 都市計画局 計画部 都市計画課(幹線道路担当)

大阪府大阪市北区中之島1丁目3番20号 TEL.06-6208-7871
<http://www.city.osaka.lg.jp/toshikeikaku/>

1 大阪都市再生環状道路の概要

大阪都市再生環状道路の一部を構成する 淀川左岸線延伸部

淀川左岸線延伸部は、政府の「都市再生プロジェクト」に位置付けられた「大阪都市再生環状道路」の一部を構成する道路で、大阪市北区豊崎付近から門真市^{ひえじま}葺島付近までの延長約8.7km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。

【大阪都市再生環状道路】

第二京阪道路を介して、名神高速道路等と阪神港及び関西国際空港を結ぶ主要な幹線道路であり、また、大阪都心部の慢性的な渋滞の緩和や沿道環境の改善とともに、新たな拠点エリアを誘引する都市活性に繋がる道路です。

大阪湾環状道路、関西中央環状道路、関西大環状道路と共に、関西4環状ネットワークを構成します。

目次 Contents

1.大阪都市再生環状道路の概要	1
2.「高速道路ネットワークの整備」について	3
3.これまでの経緯	5
4.都市計画について	7
5.淀川左岸線延伸部の概要	9(見開き)
6.淀川左岸線延伸部の必要性	13
7.淀川左岸線延伸部の整備効果 1/2	15
8.淀川左岸線延伸部の整備効果 2/2	17

注：都市計画対象道路事業の名称は、「(仮称)淀川左岸線延伸部」ですが、本パンフレットでは(仮称)を省略し「淀川左岸線延伸部」に表現を統一しています。

【近畿地方の環状道路ネットワーク】



大阪都市再生環状道路拡大図



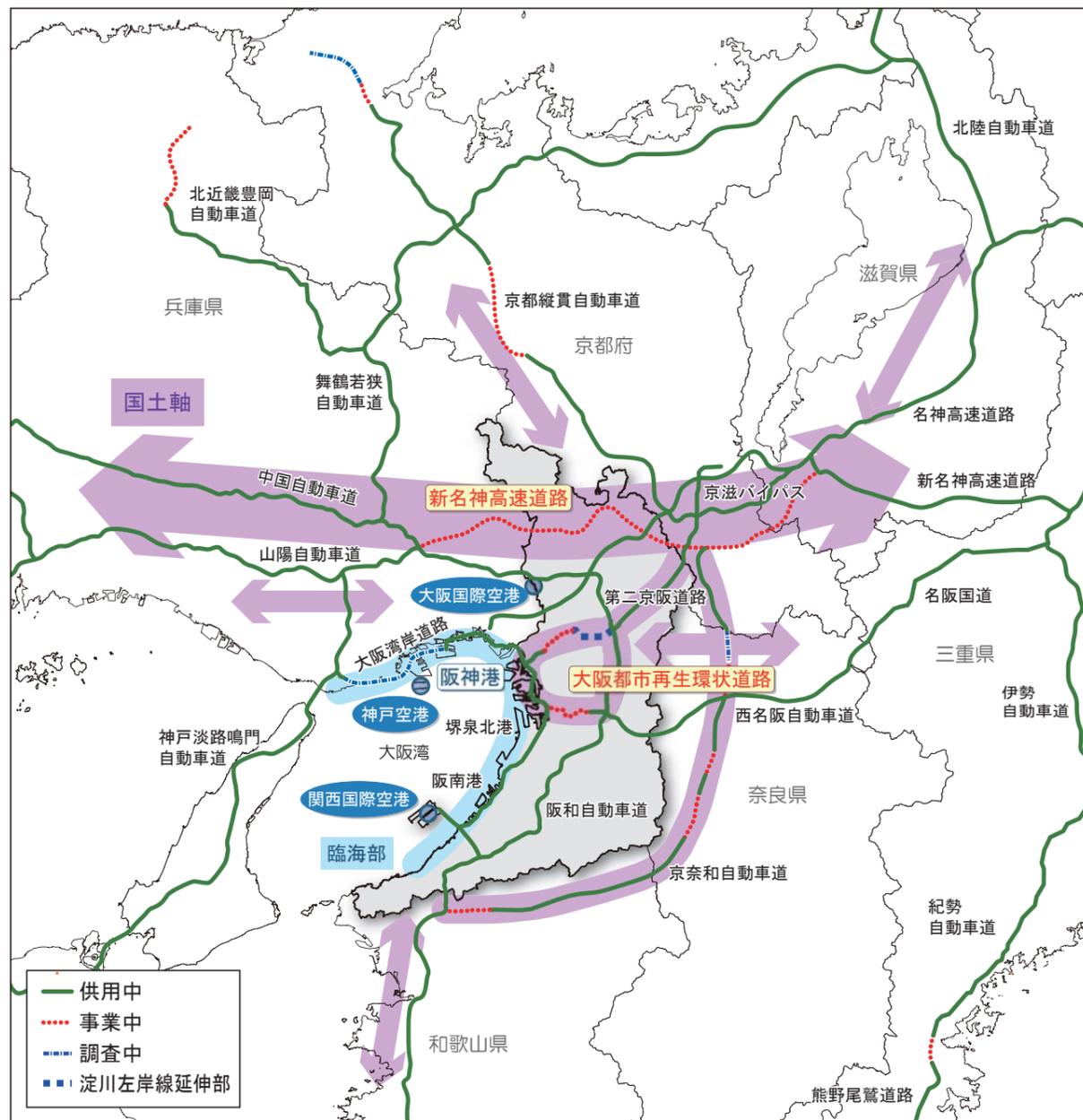
関西4環状ネットワーク



2 「高速道路ネットワークの整備」について

にぎわい・活力ある大阪 (国内外から多様な企業や人が集まる都市の形成)

【広域的な道路ネットワーク】



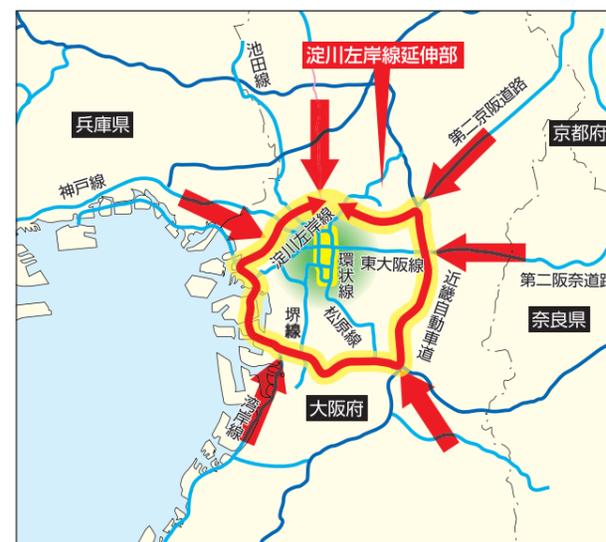
出典：大阪府「大阪府国土利用計画(第四次)」(平成22年10月)を基に道路の開通状況を反映(平成26年7月現在)

世界や日本の各都市との人・物の交流拡大を図るため、広域的な交通ネットワークを強化

将来像の実現に向けた取り組みの方向 (道路ネットワーク)

- 阪神高速道路や近畿自動車道などで構成する大阪都市再生環状道路をはじめ、新名神高速道路、大阪湾岸道路西伸部、名神湾岸連絡線などのミッシングリンク整備を進めるとともに高速道路ネットワークの充実を図る。

【環状道路で通過交通を迂回処理】



【高速道路ミッシングリンクの解消】



※ミッシングリンクとは、未整備区間の部分

淀川左岸線延伸部の整備により
大阪都市再生環状道路が完成し、
都心部の通過交通の迂回処理が可能に

整備効果

- 大阪都市再生環状道路を構成する「淀川左岸線延伸部」の整備により、
 - 渋滞が減少し、快適な走行が可能になる
 - 広域物流ネットワークが強化される
 - 二酸化炭素や窒素酸化物が減るなど、都市環境が改善するなど、魅力ある都市の実現に寄与します。

3 これまでの経緯

淀川左岸線延伸部の計画検討では、広く情報提供を行いながら、市民の意見を計画に反映する「PI(パブリック・インボルブメント)プロセス」を導入しました。

また、手続きの透明性、客観性、合理性、公正さを高めるため、学識経験者からなる第三者機関の「淀川左岸線延伸部有識者委員会」を設置し、全24回の委員会を経て、推奨すべきルート計画案が平成18年12月に行政に提言され、環境影響評価・方法書の手続きを実施しました。

同時に、提言を踏まえたルート・構造などの計画を進めてきました。

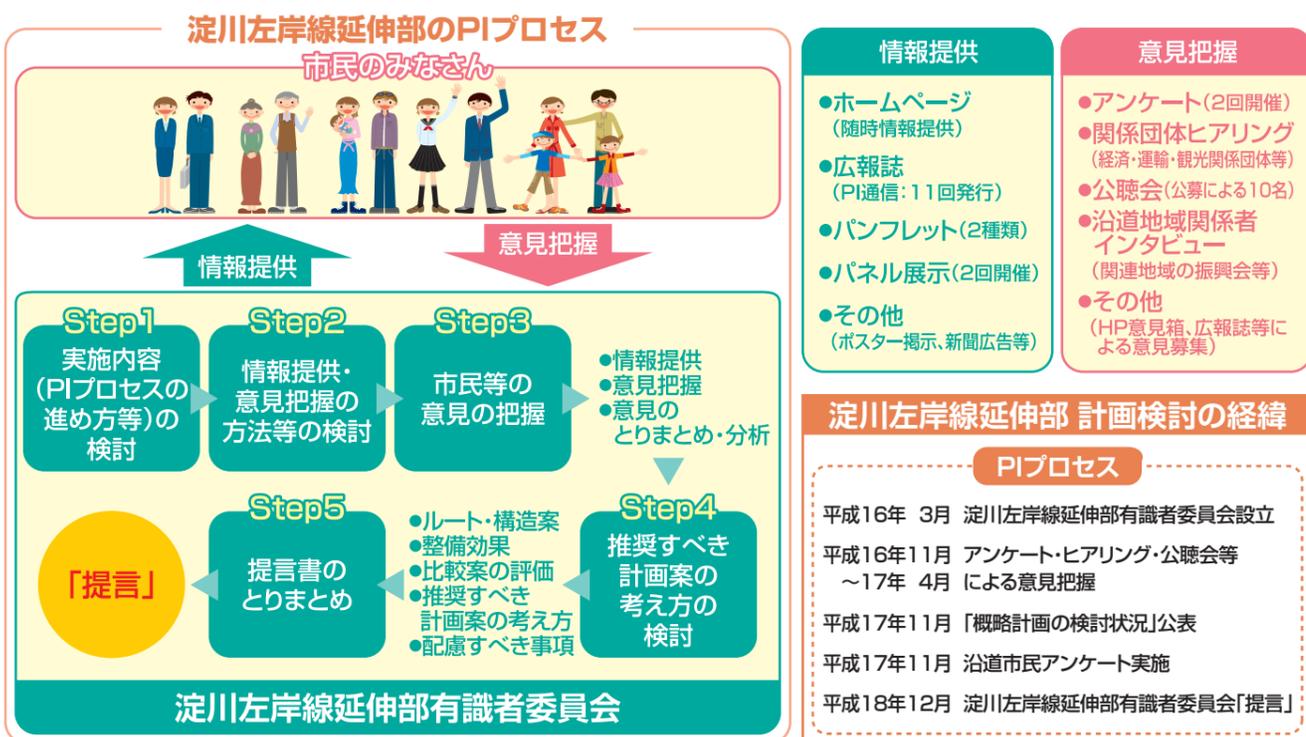
経緯・概要

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アセス協力を依頼
平成24年11月	近畿地方整備局長から大阪府知事、大阪市長へ方法書(事業予定者案)を送付
平成25年 1~ 2月	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	都市計画案及び準備書縦覧、準備書説明会実施

淀川左岸線延伸部のPIプロセス

PI(市民参画)プロセスとは?

早い段階から地域の方々等関係者へ情報提供や意見把握などを積極的に行い、検討過程に第三者機関を設けることで計画策定の透明性・客観性・合理性・公正さを向上させ、よりよい道づくりを目指す過程のことです。



有識者委員会による提言(PI提言)

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。

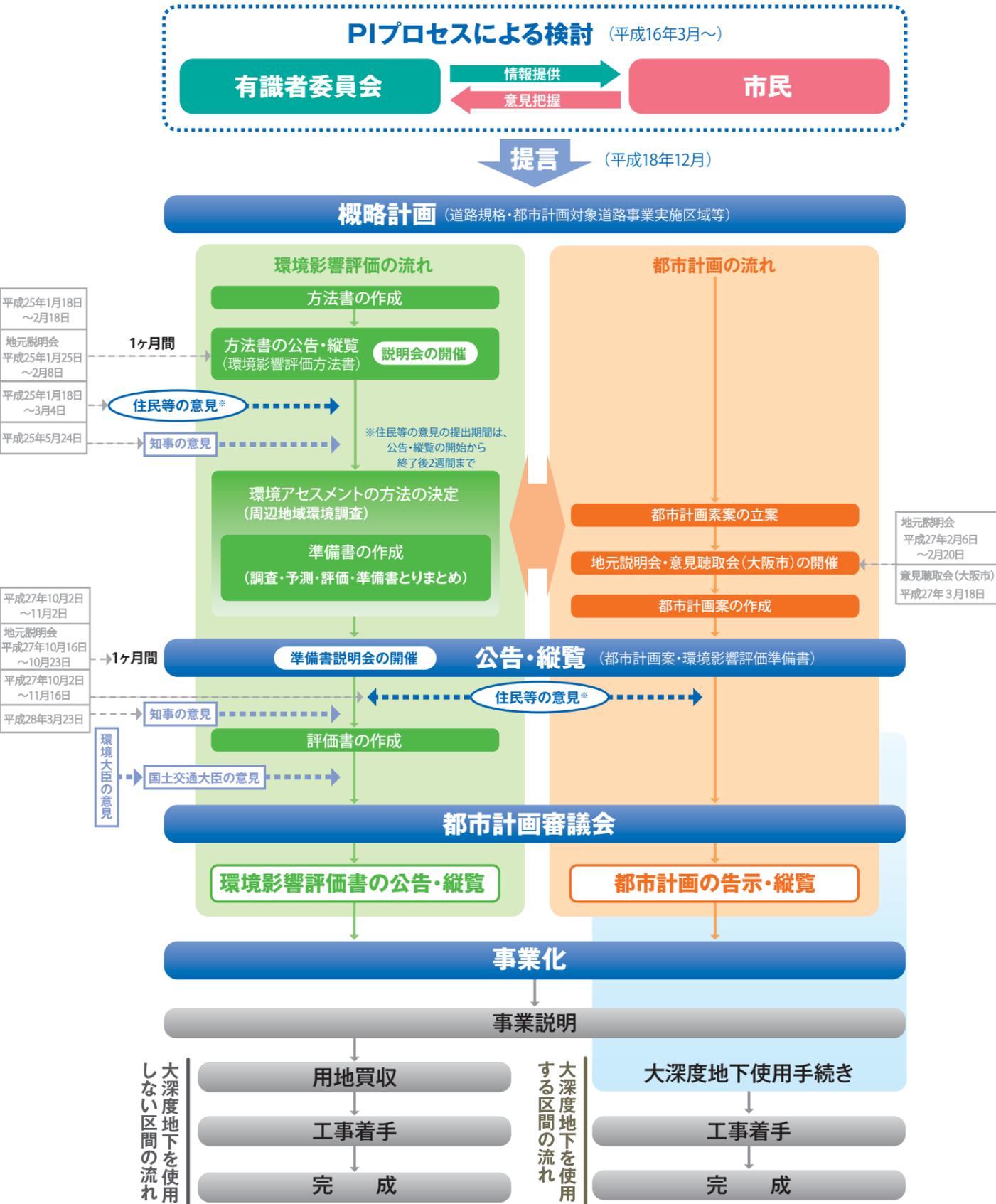
PI提言をふまえた計画イメージ

【都市計画対象道路事業の実施区域の位置】



4 都市計画について

今後の手続きの流れ

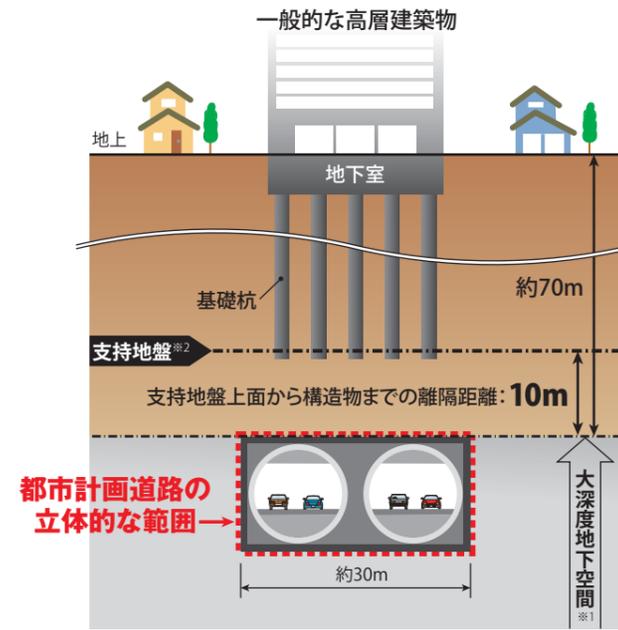


立体的な範囲を定める都市計画

通常の利用が行われない大深度地下空間において、道路整備に必要な空間だけを都市計画道路の「立体的な範囲」として都市計画に定めます。これにより、地上面および地下*を従来どおり利用できます。

※地上面から都市計画道路の立体的な範囲までの地下空間

【都市計画道路の立体的な範囲】



建築物の取扱い

- トンネルは、一般的な高層建築物 (50階建て程度) の建築物荷重を想定しているため、通常の建築物等の建設に影響はありません。
- ※都島茨田線など他の都市施設の計画区域内は、従来どおり建築制限がかかります
- 都市計画道路の立体的な範囲の上で建築物等を建築する場合、トンネル構造に対して著しい支障を及ぼさないかを確認するために、建築の許可*が必要となります。
- ※都市計画法53条 (建築の許可) に基づく手続き、都市計画事業施行中は都市計画法65条 (建築等の制限) に基づく手続き

※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

※2 支持地盤：一般的な高層建築物の基礎杭が支持できる地盤 (地質調査結果より、杭の許容支持力2500kN/m以上を有する点を結んだ仮想的な地盤線)

大深度地下使用手続きの流れ

