

■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
総合計画課**

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.jp/doroseibi/>
<http://www.pref.osaka.jp/sokei/>

大阪市 計画調整局 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/keikakuchosei/>

大阪都市再生環状道路

淀川左岸線延伸部

1 淀川左岸線延伸部の概要

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」や大阪府・大阪市策定の「ランドデザイン・大阪」にも位置付けられた「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稚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。

【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。

目次 Contents

1. 淀川左岸線延伸部の概要	1・2
2. これまでの経緯	3
3. 事業の概要	4
4. 「ランドデザイン・大阪」について	5・6
5. 淀川左岸線延伸部の必要性	7・8
6. 淀川左岸線延伸部の整備効果	9・10

注：「(仮称)淀川左岸線延伸部環境影響評価方法書」における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。

大阪都市圏の道路ネットワーク

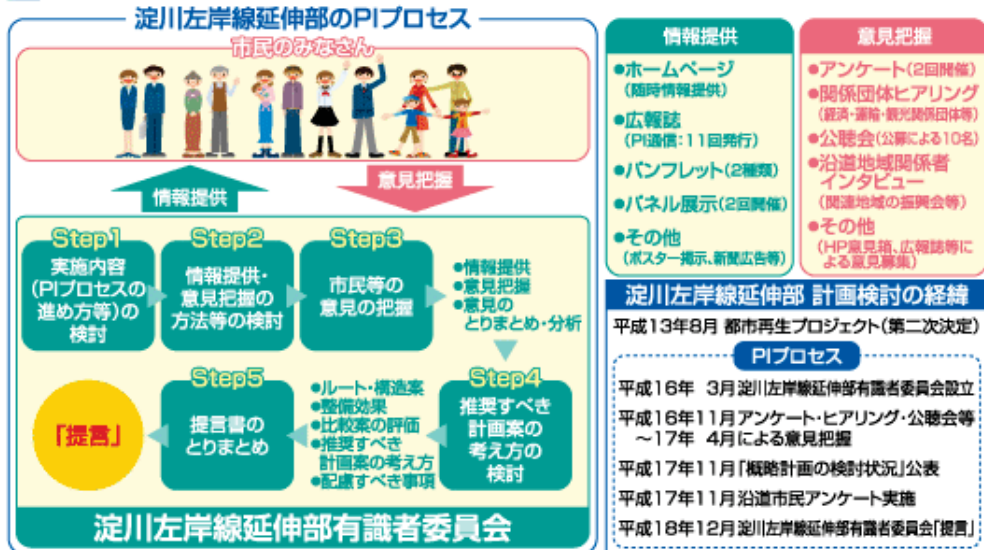


2 これまでの経緯

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、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、平成18年12月に行政に提言されました。

淀川左岸線延伸部のPIプロセス



【有識者委員会による提言内容(抜粋)】

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。

3 事業の概要

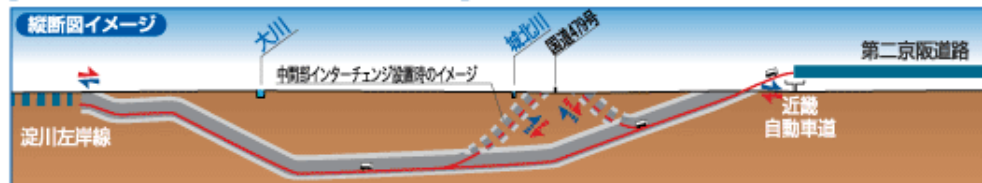
【道路規格】

- 事業区間 / 起点:大阪府大阪市北区豊崎(とよさき) 終点:大阪府門真市葦島(ひえじま)
- 延長 / 約10km
- 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】



【推奨すべき計画案の参考イメージ】



参考: 淀川左岸線延伸部有識者委員会 提言



沿道地域への影響に配慮し、大深度地下の使用を計画しています。

大深度地下とは

- ①②のいずれか深い方となります。
- ①地下室の建設のための利用が通常行われない深さ(地下40m以深)
- ②建築物の基礎の設置のための利用が通常行われない深さ(支持地盤上面から10m以深)

4 「グランドデザイン・大阪」について

■「グランドデザイン・大阪」とは

- 変化し、躍動する大阪の今後の方向性を、広く世界に発信するもの。
- 2050年を目標とする大都市・大阪の都市空間の姿を分かりやすく示すもの。
- 世界の大都市圏に人口が集中する傾向をとらえ、創造的な人材が集積し、住み、働き、楽しみたくなる魅力・環境を備えた大都市・大阪をめざすもの。

■大都市・大阪の将来像

多様な価値を創造する大都市・大阪の実現
～圧倒的な魅力を備えた“都市空間”の創造～

- 個別開発にとらわれることなく、ストック、ポテンシャルを活用し圧倒的な魅力があり、住み、働き、楽しみたいと思える都市空間をつくります。
- 創造的な人材を集め、新しい産業の創造やクリエイティブな活動を生み出す都市の基盤をつくります。

強い大都市・大阪 ～国際競争に打ち勝つ～

- 若者を中心に国内外から人々をひき寄せ、人口を集積
- 広域インフラで都市圏を結合し、市場を拡大

便利で快適な大都市・大阪

- 利用者視点に立った利便性の高い交通システム
- 自動車を抑制し、都心部を人に開放する、歩いて楽しい都市

多様な人材が集積する大都市・大阪

- 職・住・学など、多様な機能が混合する知的創造を支える都市
- 大学や研究機関の集積と交流

都市魅力あふれる大都市・大阪

- みどりや水辺など圧倒的な都市魅力と品格ある都市景観
- 歴史・文化を身近に感じ、働き、学び、遊び、暮らせる都市

安全・安心な大都市・大阪

- 安全・安心で、首都機能をも代替し得る都市

■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)

- 2050年に向けて御堂筋などの大阪都心部を中心に「車から人に開放する都市構造」をめざす。
- 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、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、新大阪駅などの交通結節点と高速道路網との接続を図るなど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、未整備区画の部分

環状道路の整備により、
都心部の通過交通の迂回処理が可能に

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、都心部を走行する車が減少し、

- 道路空間に余裕が生まれる
- 渋滞が減少し、快適な走行が可能になる
- 二酸化炭素や二酸化窒素が減るなど、生活環境が改善するなど、魅力ある都市の実現に寄与します。

※大阪府・大阪市策定の「グランドデザイン・大阪」を基に作成

5 淀川左岸線延伸部の必要性

都市圏を通過する交通の減少

大阪都市圏に用事のない交通21万台/日が、流入することにより大阪市内の交通機能を低下させています。これらの通過交通を大阪都市圏へ流入させないことが重要です。

現状の通過交通のイメージ



渋滞する阪神高速 環状線(堂島付近)

大阪都市再生環状道路で囲まれる地域に用事のない交通**21万台/日**
うち阪神高速道路利用 **16万台/日(約8割)**

算出方法:平成17年度道路交通センサス及び平成16年度阪神高速道路終点調査結果に基づく推計結果

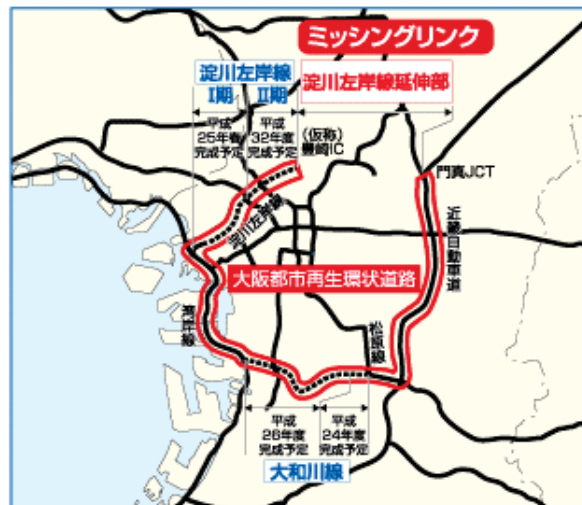
将来の通過交通のイメージ



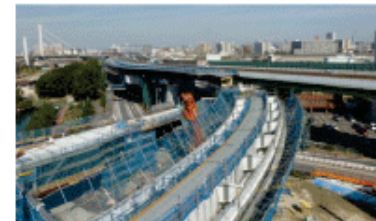
淀川左岸線延伸部の整備で大阪都市再生環状道路が形成され、通過交通が淀川左岸線延伸部を利用することで大阪都市圏を通過する交通の減少が期待されます。

ミッシングリンクの解消

淀川左岸線延伸部が未整備であると、大阪都市再生環状道路のネットワークが形成されず、臨海部と内陸部(京都・滋賀方面)を結ぶ高速道路ネットワークの脆弱性が解消されません。



阪神高速 淀川左岸線1期工事(高見工区)



阪神高速 大和川線工事(築港八幡町地区)

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	5.7km(4車線)	供用中(1.3km)、事業中(4.4km) 平成25年春完成予定
阪神高速 淀川左岸線II期	4.3km(4車線)	事業中 平成32年度完成予定
淀川左岸線延伸部	概ね10km(4車線)	調査中
近畿自動車道(門真~松原)	14.8km(6車線)	供用中
阪神高速 松原線(松原~三宅)	2.5km(4車線)	供用中
阪神高速 大和川線	9.7km(4車線)	事業中 平成24~26年度完成予定
阪神高速 湾岸線(三宝~北港)	10.4km(6車線)	供用中

【阪神高速道路の渋滞状況】



阪神高速 東大阪線(高井田付近)



阪神高速 守口線・環状線合流部

6 淀川左岸線延伸部の整備効果

経済(物流)の活性化を支援

「関西イノベーション国際戦略総合特区」に指定され、近年、企業立地(特に物流関連)が著しい阪神港と名神高速道路等とのアクセスが向上することにより、経済(物流)の活性化が期待されます。

阪神港(大阪区)のアクセスが向上



その他の期待される効果

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。

自動車専用道路の整備により、交通の転換が図れ、一般道路の交通が減少。



環境の改善

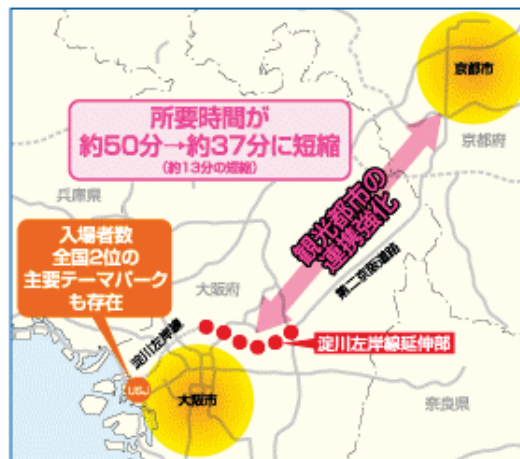
都心部の渋滞緩和に伴う大気汚染物質などの排出量の削減が期待されます。

速度が上がり一定速度で走行できるようになると排出ガスは少なくなります。



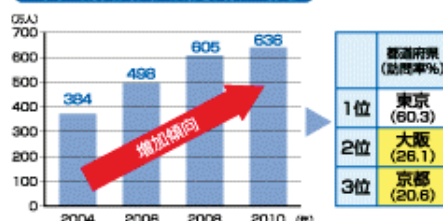
観光都市の広域的な連携を支援

国内では訪日外国人観光客が増加傾向であり、外国人観光客の主な訪問先の上位が「大阪」「京都」となっています。淀川左岸線延伸部は、これらの地域を最短で結び、観光都市の連携を強化することで、さらなる観光客の増加が期待されます。



算出方法: 京都(久賀山JCT)~USJ(北港西ランプ)間の所要時間を算出
 現況ルート(第二京阪・東大阪線ルート): H22道路交通センサス混雑時所要時間
 整備時ルート(淀川左岸線延伸部): H22道路交通センサス混雑時所要時間+設計速度

全国の訪日外国人観光客数の推移



主要テーマパーク年間入場者数(2007年)

順位	テーマパーク	所在地	年間入場者数(千人)
1位	東京ディズニーリゾート	千葉県	25,700
2位	USJ(ユニバーサル・スタジオ・ジャパン)	大阪府	8,500
3位	横浜・八景島シーパラダイス	神奈川県	5,119
4位	ハウステンボス	長崎県	2,216
5位	スペースワールド	福岡県	1,999

出典: 日本旅行業協会「数字が語る旅行業2011」より

迂回機能の確保

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。



阪神高速で起きたバスの事故