

(仮称)淀川左岸線延伸部の事業概要書について

1. (仮称)淀川左岸線延伸部の概要
2. 有識者委員会によるPIプロセスの実施
3. 大深度地下空間の活用
4. (仮称)淀川左岸線延伸部の計画概要
5. 環境影響評価・都市計画決定に関する手続き状況
6. 事業概要書
7. 大深度地下使用法手続きの流れ
8. 事前の事業間調整手続き(法第12条)

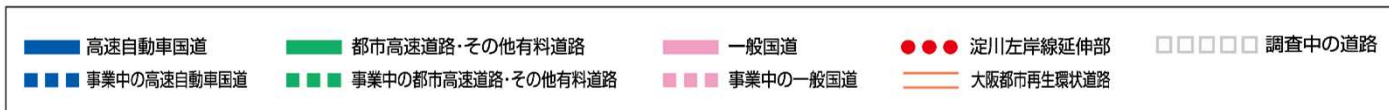
平成28年7月28日

近畿地方整備局 浪速国道事務所

1. (仮称)淀川左岸線延伸部の概要

(1) 概 要

- (仮称) 淀川左岸線延伸部は、阪神高速湾岸線、近畿自動車道等と一体となって、延長約60kmの「大阪都市再生環状道路」を形成する道路
- 大阪都市再生環状道路は大阪湾環状道路、関西中央環状道路、関西大環状道路とともに、「関西4環状ネットワーク」を構成



1. (仮称)淀川左岸線延伸部の概要

(2)現 状

- 大阪都市圏は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、渋滞が発生
- 大阪都市再生環状道路のうち、(仮称)淀川左岸線延伸部は未だ調査中の区間であり、完成の目途が立っておらずミッシングリンクとなっている



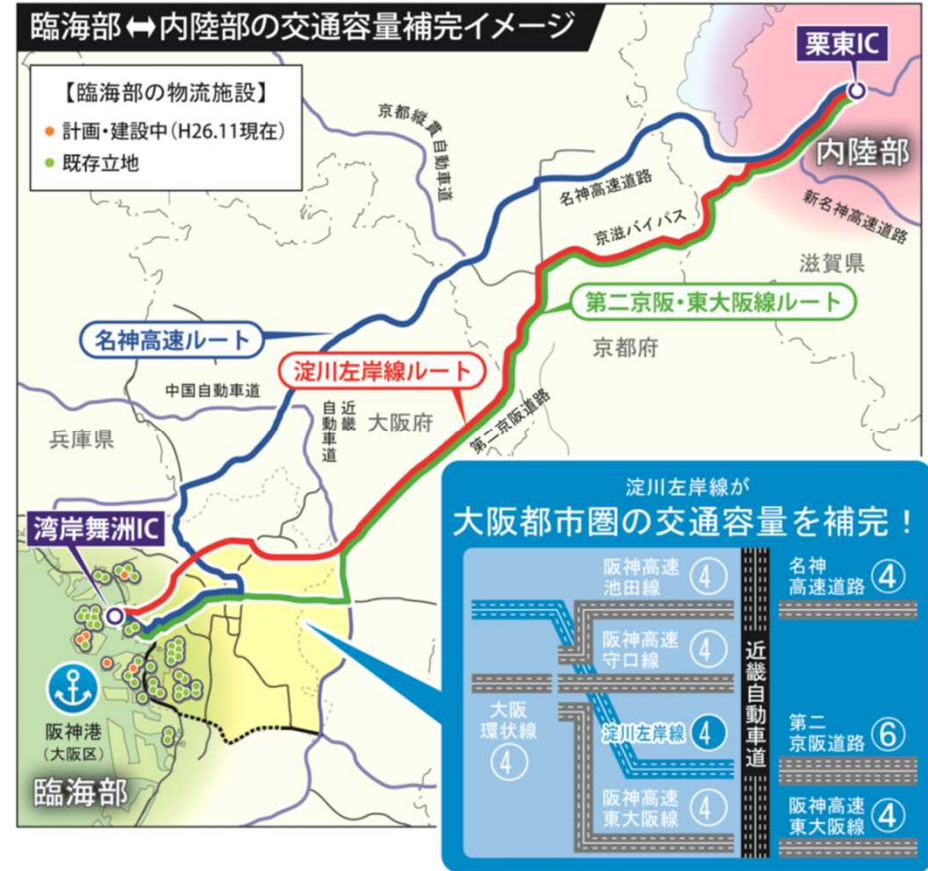
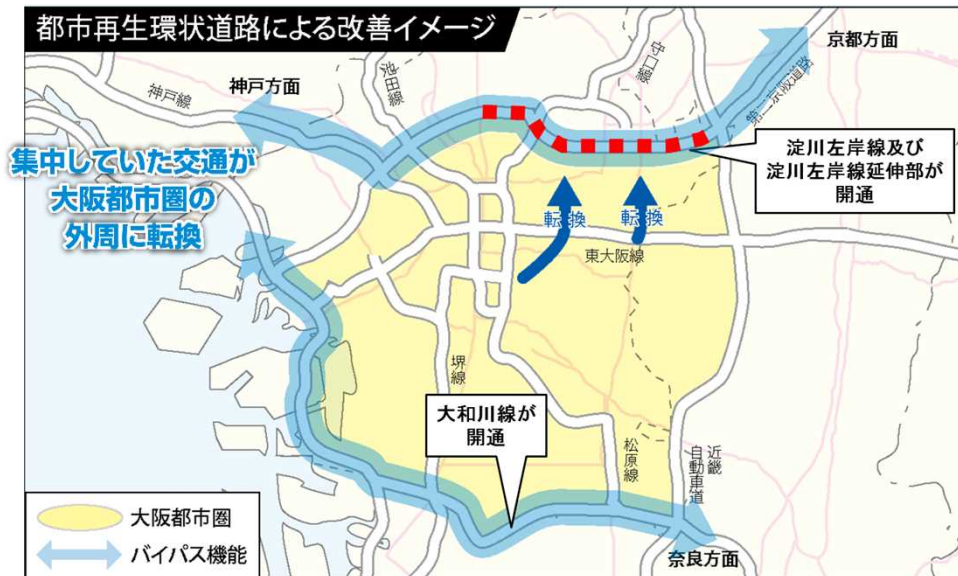
※大阪都市圏とは、都市再生環状道路に囲まれた地域であり、概ね、大阪市域のうち、淀川以北、湾岸線以西を除く区域および近畿自動車道以西の東大阪市・守口市・門真市の区域

※ミッシングリンクとは、道路網における未整備区間で途中で途切れている区間のことを指す

1. (仮称)淀川左岸線延伸部の概要

(3) 整備効果①

- (仮称) 淀川左岸線延伸部の整備により、都心部に集中する通過交通を分散させ、渋滞緩和、沿道環境を改善するなど、交通の流れを抜本的に改善
- 臨海部と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、高まる物流ニーズへの対応も期待



※●内の数字は車線数 ■は大阪都市圏

1. (仮称)淀川左岸線延伸部の概要

(3) 整備効果②

- 災害時の避難・救援活動を支える広域的な輸送ルートや、並行する阪神高速東大阪線のう回路としての機能も期待



2. 有識者委員会によるPIプロセスの実施

(1) PIプロセスの実施

- 平成16年3月に「淀川左岸線延伸部有識者委員会」を設立
- 委員会では、沿道市民アンケート等により広く意見を聞きながら、意見の把握、分析をおこない、比較案の評価を実施
- 平成18年12月に「推奨すべき計画案のルート・構造の考え方」について提言書としてとりまとめ

(2) 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

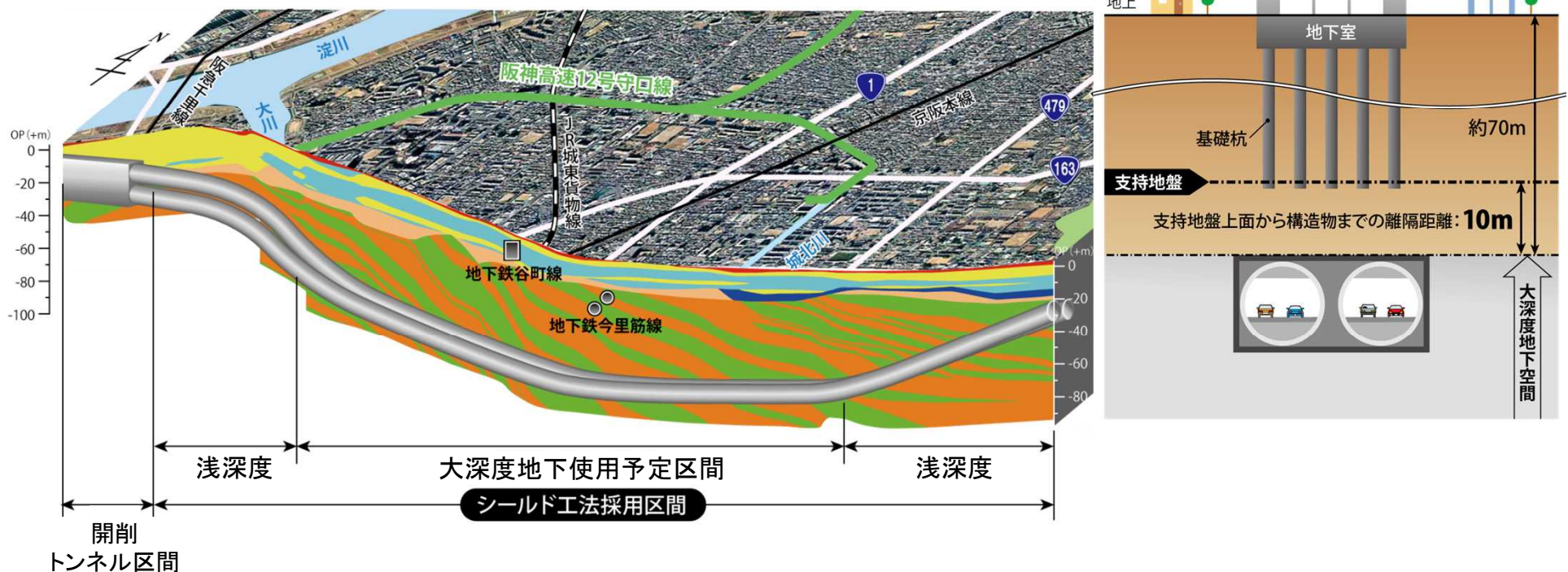
- 沿道地域への影響に配慮し、用地買収、および環境保全対策などの調整区間が少なくなるよう**トンネル構造**を主体とすることが望ましい。
- また、トンネル構造区間においても、用地補償を伴わない**大深度地下空間**(深さ40m以上)を極力活用することが望ましい。それにより事業期間の短縮を図ることができ、早期整備の効果が期待できる。
- 計画段階におけるルートの選定にあたっては、中間部でのインターチェンジの設置等を考慮して、沿道地域への影響に配慮し、地上部への影響が少ない**公共空間(都市計画道路区域内等)**を出来るだけ活用することが望ましい。
- なお、沿道地域の移動利便性の観点からは、**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

3. 大深度地下空間の活用

(1) 大深度地下空間の活用

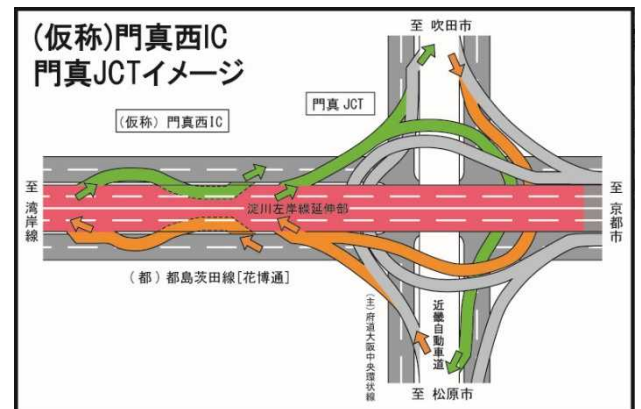
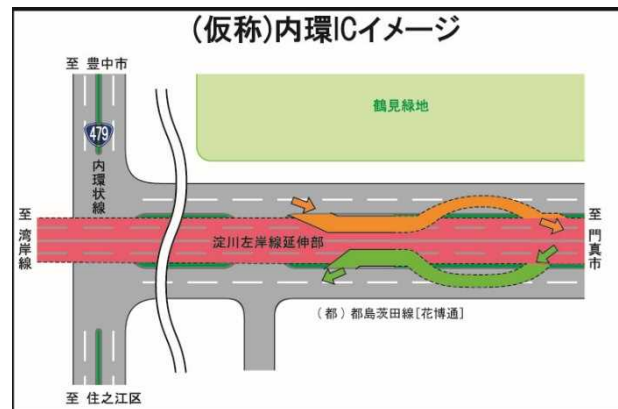
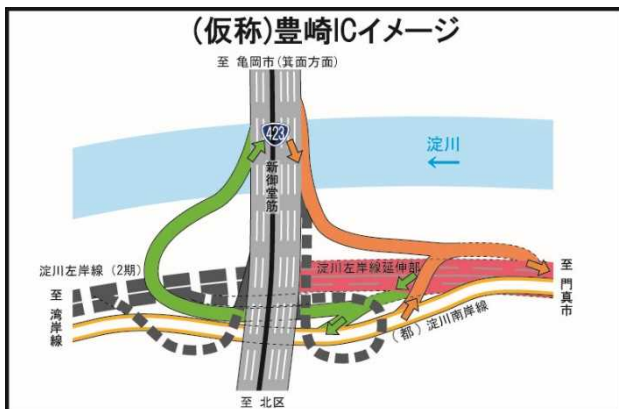
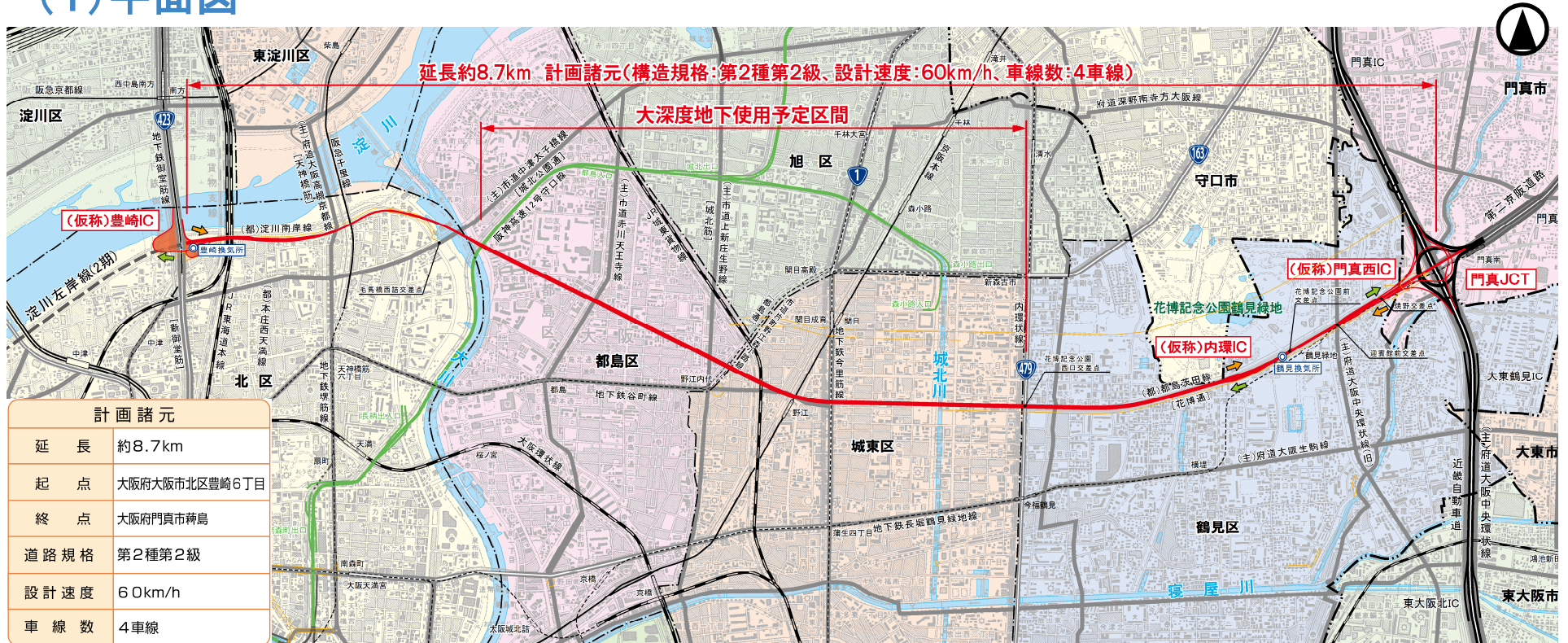
- (仮称) 淀川左岸線延伸部は、H18.12の「淀川左岸線延伸部有識者委員会」による『推奨すべき計画案のルート・構造の考え方』(P I 提言) にもとづき、大深度地下空間の活用を前提としてルート・構造について検討

【地下空間の使用イメージ】



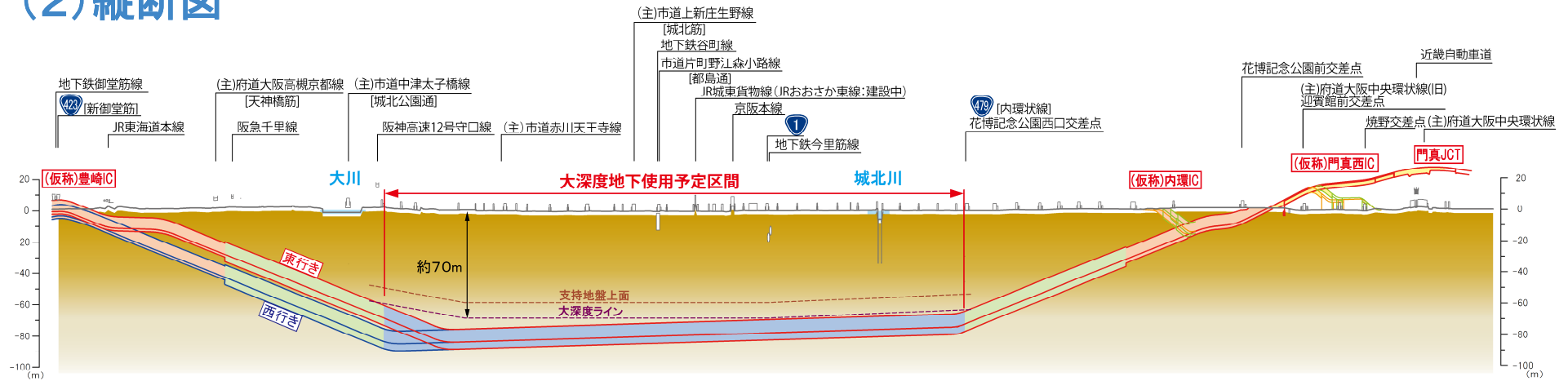
4. (仮称)淀川左岸線延伸部の計画概要

(1) 平面図

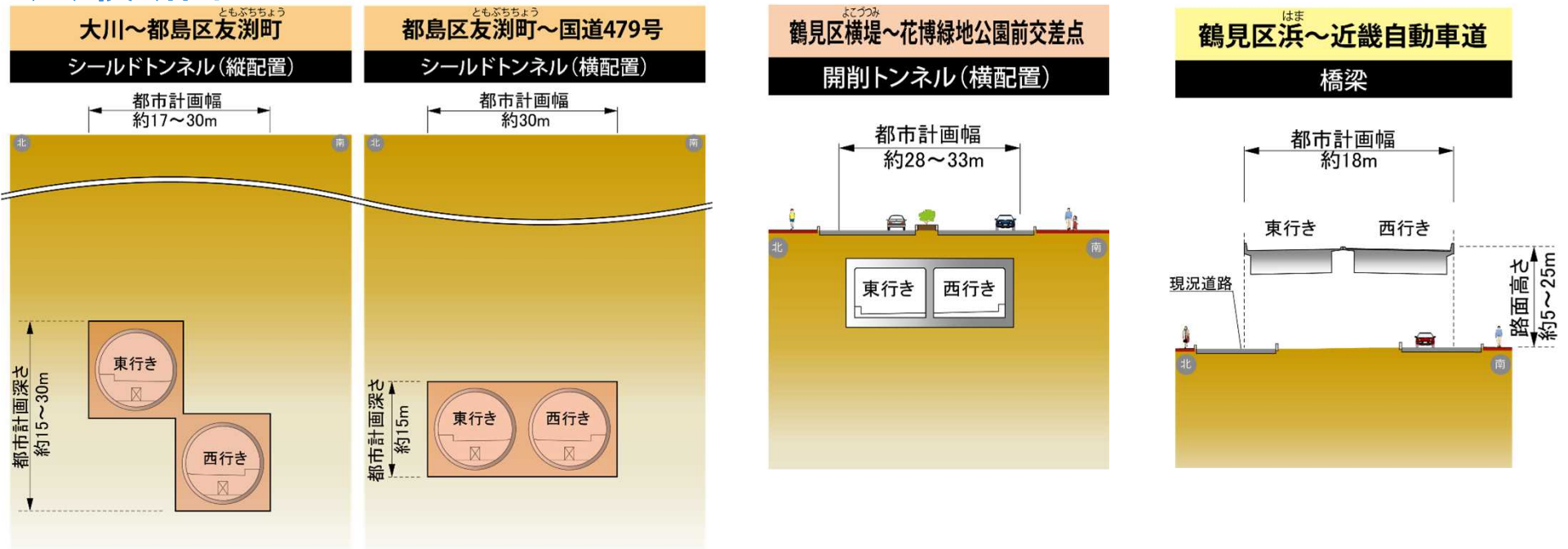


4. (仮称)淀川左岸線延伸部の計画概要

(2) 縦断図



(3) 横断図



道路整備に必要な空間

5. 環境影響評価・都市計画決定に関する手続き状況

(1) 経緯

平成25年1月～2月	環境影響評価方法書縦覧・説明会実施
平成27年2月～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月～11月	都市計画案及び環境影響評価準備書縦覧、環境影響評価準備書説明会実施
平成28年3月	大阪府知事から環境影響評価準備書に対する申述を受け、準備書に関する手続き完了

(2) 今後の予定

- 今後、「環境保全の見地からの意見」に配慮して準備書の記載事項について検討を加え、『評価書の公告・縦覧』、ならびに『都市計画の告示・縦覧』にむけ、必要な手続きを進めて参りたい

6. 事業概要書 (本文1/3)

事業概要書

国近整道調 第 5号
平成28年7月28日

国土交通大臣 石井 啓一 殿

事業者 大阪市中央区大手前一丁目5番44号
(予定) 国土交通省近畿地方整備局長 池田 豊人

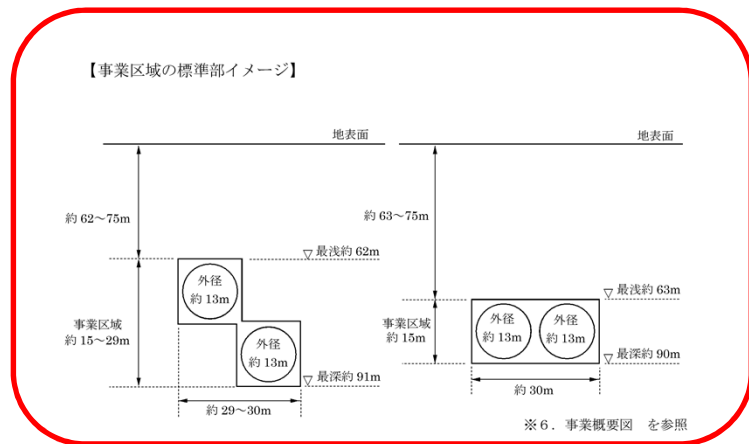
大深度地下の公共的使用に関する特別措置法第12条第1項の規定により、事業概要書を送付します。

1. 事業者の名称：国土交通省近畿地方整備局長(予定)
2. 事業の種類：一般国道(自動車専用道路)建設事業
3. 事業区域の概要：事業区域
(延長：約3.7km 土被り：約62m~75m)
○大阪市都島区友濶町一丁目、友濶町二丁目、高倉町一丁目、御幸町一丁目、都島北通二丁目、内代町一丁目、内代町二丁目
○大阪市城東区野江四丁目、成育二丁目、成育三丁目、関目一丁目、関目二丁目、古市一丁目

1. 事業者の名称：
国土交通省近畿地方整備局長(予定)
2. 事業の種類：
一般国道(自動車専用道路)建設事業
3. 事業区域の概要：
事業区域(延長：約3.7km
土被り：約62m~75m)

(以下省略)

6. 事業概要書 (本文2/3)



【事業区域の標準部イメージ】 (次頁)

4. 使用の開始の予定時期及び期間 権利取得の時期から施設の存続する限り

5. 事業計画の概要

- (1) 事業名 一般国道(自動車専用道路)建設事業((仮称)淀川左岸線延伸部)
- (2) 事業の目的及び内容

1) (仮称)淀川左岸線延伸部(以下、「計画路線」という)は、政府の都市再生プロジェクトとして位置づけられた「大阪圏の新たな環状道路(大阪都市再生環状道路)」の一部を構成する延長約8.7kmの自動車専用道路であり、また、第二京阪道路と接続することにより、大阪ベイエリア(阪神港、夢洲・咲洲地区)と名神高速道路などの主要な高速道路を結び、物流の効率化や周辺地域との連絡強化による大阪・関西の経済活性化、競争力強化に資する重要な路線です。

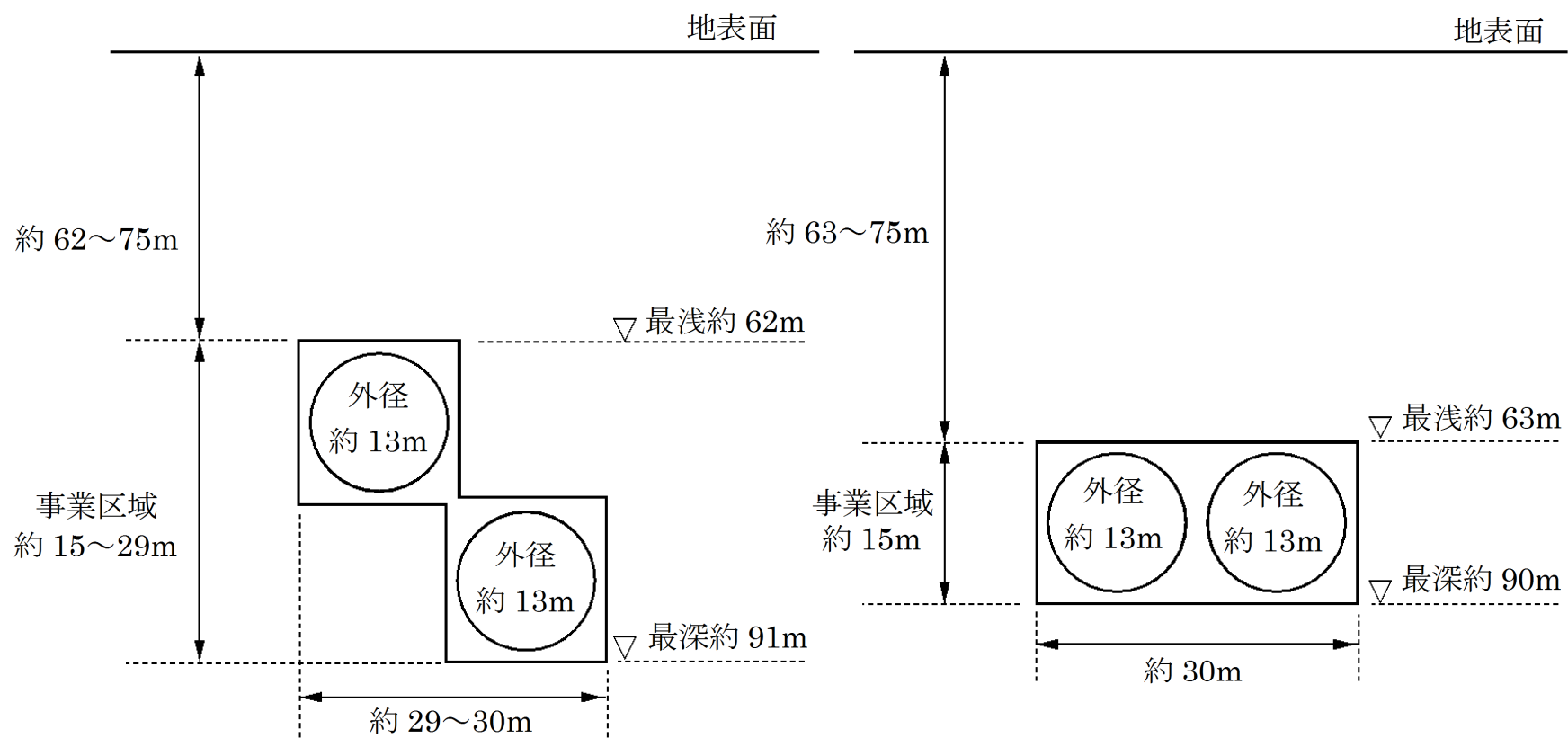
計画路線の整備により、都心に流入する交通を分散させることによって都心部の渋滞緩和や移動利便性の向上、事故及び災害時等の迂回機能の確保、安全性の向上による道路利用者への整備効果等が期待されます。

2) 計画路線は、淀川左岸線及び第二京阪道路と本線により接続し、近畿自動車道とジャンクションにより接続し、国道423号(新御堂筋)、国道479号(内環状線)、主要地方道府道大阪中央環状線との出入りのためインターチェンジを設置します。

本線の構造は主にトンネル構造となり、ジャンクション・インターチェンジ部は、トンネル構造、平面構造、高架構造、またはそれらの組み合わせとなります。

6. 事業概要書 (本文2/3)

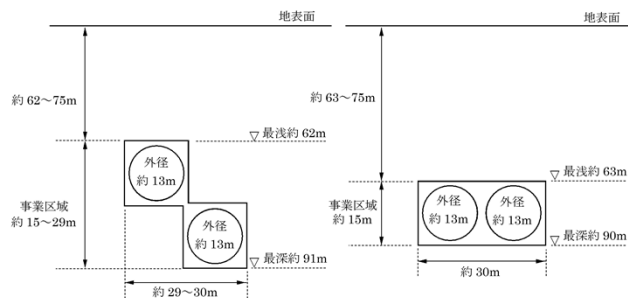
【事業区域の標準部イメージ】



※ 6. 事業概要図 を参照

6. 事業概要書 (本文2/3)

【事業区域の標準部イメージ】



※6. 事業概要図を参照

4. 使用の開始の予定時期及び期間 権利取得の時期から施設の存続する限り

5. 事業計画の概要

- (1) 事業名 一般国道(自動車専用道路)建設事業((仮称)淀川左岸線延伸部)
- (2) 事業の目的及び内容

1) (仮称)淀川左岸線延伸部(以下、「計画路線」という)は、政府の都市再生プロジェクトとして位置づけられた「大阪圏の新たな環状道路(大阪都市再生環状道路)」の一部を構成する延長約8.7kmの自動車専用道路であり、また、第二京阪道路と接続することにより、大阪ベイエリア(阪神港、夢洲・咲洲地区)と名神高速道路などの主要な高速道路を結び、物流の効率化や周辺地域との連絡強化による大阪・関西の経済活性化、競争力強化に資する重要な路線です。

計画路線の整備により、都心に流入する交通を分散させることによって都心部の渋滞緩和や移動利便性の向上、事故及び災害時等の迂回機能の確保、安全性の向上による道路利用者への整備効果等が期待されます。

2) 計画路線は、淀川左岸線及び第二京阪道路と本線により接続し、近畿自動車道とジャンクションにより接続し、国道423号(新御堂筋)、国道479号(内環状線)、主要地方道府道大阪中央環状線との出入りのためインターチェンジを設置します。

本線の構造は主にトンネル構造となり、ジャンクション・インターチェンジ部は、トンネル構造、平面構造、高架構造、またはそれらの組み合わせとなります。

4. 使用の開始の予定時期及び期間

権利取得の時期から施設の存続する限り

5. 事業計画の概要

(1) 事業名 一般国道(自動車専用道路)建設事業

((仮称)淀川左岸線延伸部)

(2) 事業の目的及び内容

(以下省略)

6. 事業概要書 (本文3/3)

3) 事業実施段階における作業工程については、事業化後に詳細が決まることとなりますが、参考に、当該路線の環境影響評価準備書に用いた作業工程を示します。

地区	工事区分	年目												
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10			
(仮称)豊崎 IC ～シールド区間	準備工	■												
	立坑		■	■	■	■								
	開削トンネル			■	■	■	■	■	■	■				
	高架			■	■	■	■	■	■	■				
	土工(掘削)									■	■	■		
シールド区間	シールド機組立					■	■	■	■	■	■			
	掘進					■	■	■	■	■	■			
シールド区間～ (仮称)内環 IC・(仮称)門 真西 IC・門真 JCT	準備工	■												
	立坑		■	■	■	■								
	開削トンネル			■	■	■	■	■	■	■				
	高架			■	■	■	■	■	■	■				
	土工(掘削・盛土)									■	■	■		
換気所									■	■	■			
—	付帯工												■	■

※出典:「(仮称)淀川左岸線延伸部 環境影響評価準備書 平成27年9月 大阪府・大阪市」

(3) 計画位置・区間

大阪府大阪市北区豊崎六丁目～大阪府門真市大字葺島
(事業区域: 大阪市都島区友割町一丁目～大阪市城東区古市一丁目)

(4) 施設概要(本線)

1. 計画延長 : 約 8.7 km
2. 構造規格 : 第2種第2級
3. 車線数 : 4車線
4. 設計速度 : 60 km/h
5. 計画交通量 : 3.0万台/日～4.6万台/日
※幹線道路ネットワークの整備が完了した状態を想定した平成42年の予測
6. 最少曲線半径 : 300 m
7. 最急縦断勾配 : 5%

6. 事業概要図

- (1) 平面図
- (2) 縦断図
- (3) 横断図

3) 事業実施段階における作業工程 (次頁)

6. 事業概要書（本文3／3）

3) 事業実施段階における作業工程については、事業化後に詳細が決まることとなりますが、参考に、当該路線の環境影響評価準備書に用いた作業工程を示します。

地区	工事区分	年目									
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
(仮称)豊崎 IC ～シールド区間	準備工	■									
	立坑		■	■	■	■					
	開削トンネル		■	■	■	■	■	■	■	■	
	高架		■	■	■	■	■	■			
	土工(掘割)								■	■	■
	換気所		■	■	■	■	■	■			
シールド区間	シールド機組立					■					
	掘進						■	■	■	■	
シールド区間～ (仮称)内環 IC・(仮称)門 真西 IC・門真 JCT	準備工	■	■								
	立坑		■	■	■	■					
	開削トンネル		■	■	■	■	■				
	高架		■	■	■	■					
	土工(掘割・盛土)						■	■	■	■	
	換気所						■	■	■		
—	付帯工									■	

6. 事業概要書 (本文3/3)

3) 事業実施段階における作業工程については、事業化後に詳細が決まることとなりますが、参考に、当該路線の環境影響評価準備書に用いた作業工程を示します。

地区	工事区分	年目									
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
(仮称)豊崎 IC ～(仮称)区間	準備工	■									
	立坑		■	■	■						
	開削(トンネル)			■	■	■	■	■	■		
	高架			■	■	■	■	■	■		
	土工(掘削)									■	■
(仮称)区間	トンネル 機組立				■						
	掘進					■	■	■	■	■	
(仮称)内環 IC・(仮称)門 真西 IC・門真 JCT	準備工	■									
	立坑		■	■	■						
	開削(トンネル)			■	■	■	■	■	■		
	高架			■	■	■	■	■	■		
	土工(掘削・盛土)									■	■
—	付帯工										■

※出典:「(仮称)淀川左岸線延伸部 環境影響評価準備書 平成27年9月 大阪府・大阪市」

(3) 計画位置・区間

大阪府大阪市北区豊崎六丁目～大阪府門真市大字葎島
(事業区域: 大阪市都島区友洲町一丁目～大阪市城東区古市一丁目)

(4) 施設概要(本線)

1. 計画延長 : 約 8.7 km
2. 構造規格 : 第 2 種第 2 級
3. 車線数 : 4 車線
4. 設計速度 : 60 km/h
5. 計画交通量 : 3.0 万台/日～4.6 万台/日

※幹線道路ネットワークの整備が完了した状態を想定した平成42年の予測

6. 最少曲線半径 : 300 m
7. 最急縦断勾配 : 5 %

6. 事業概要図

- (1) 平面図
- (2) 縦断図
- (3) 横断図

(3) 計画位置・区間

大阪府大阪市北区豊崎六丁目～
大阪府門真市大字葎島
(事業区域: 大阪市都島区友洲町一丁目
～大阪市城東区古市一丁目)

(4) 施設概要(本線)

1. 計画延長: 約 8.7 km
2. 構造規格: 第 2 種第 2 級
3. 車線数: 4 車線
4. 設計速度: 60 km/h
5. 計画交通量: 3.0 万台/日～
4.6 万台/日

※幹線道路ネットワークの整備が完了した状態を想定した平成42年の予測

6. 最少曲線半径: 300 m
7. 最急縦断勾配: 5 %

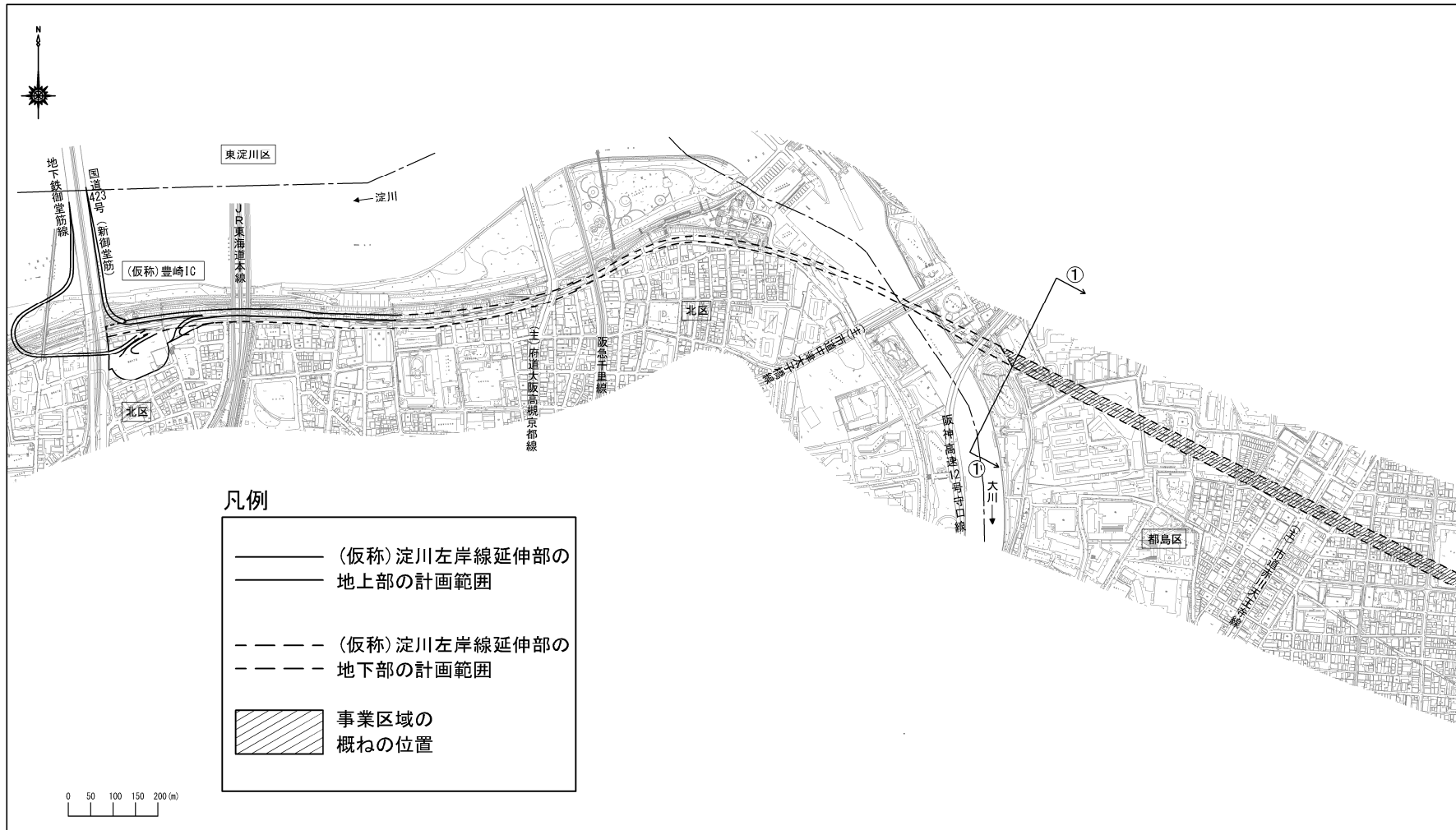
6. 事業概要図

- (1) 平面図
- (2) 縦断図
- (3) 横断図

6. 事業概要書 (平面図1/3)

← 大阪市此花区

→ 京都市



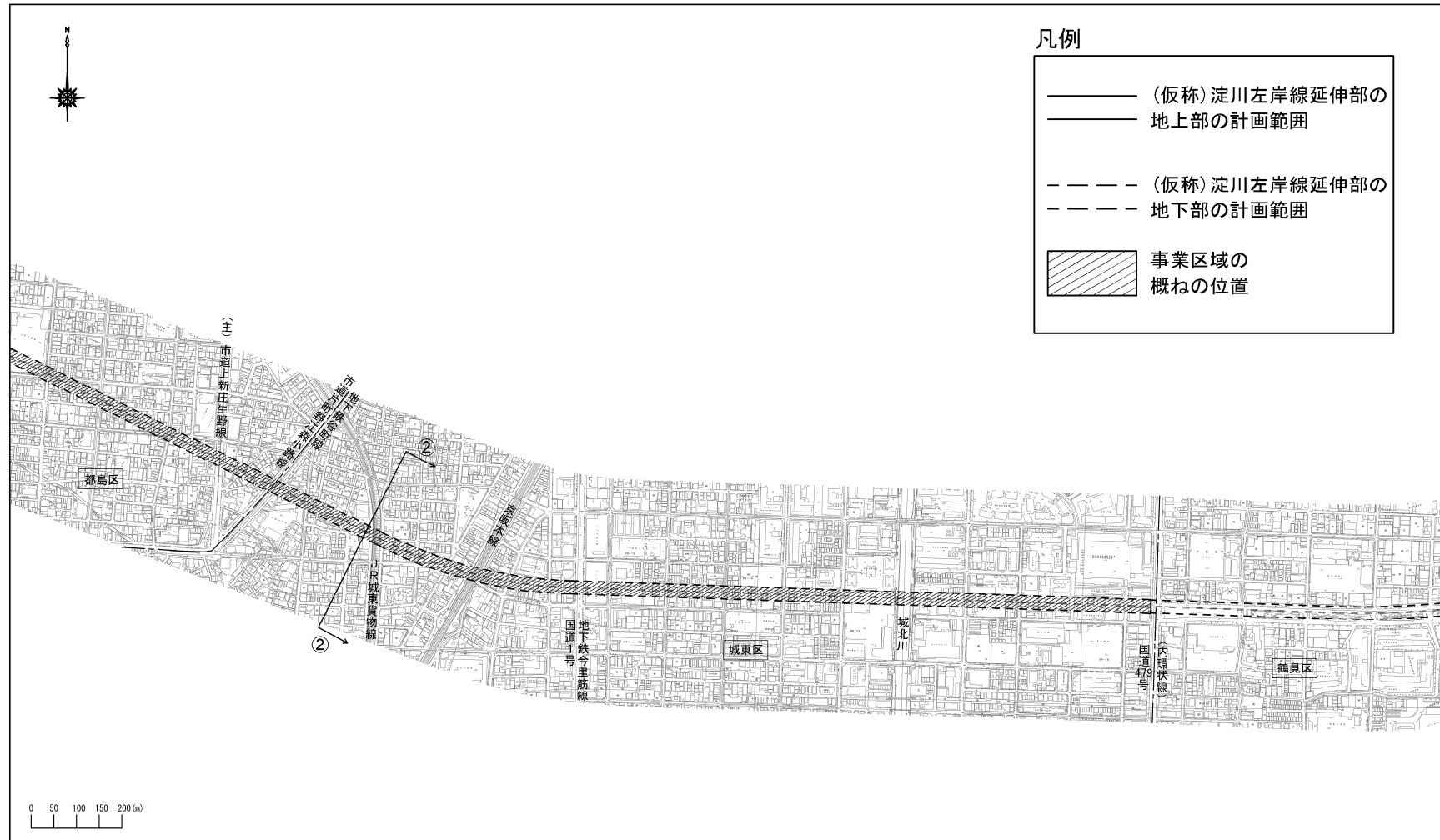
◎ 図中における事業区域

大阪市都島区 友瀨町一丁目、友瀨町二丁目、高倉町一丁目、御幸町一丁目

6. 事業概要書 (平面図2/3)

← 大阪市此花区

→ 京都市

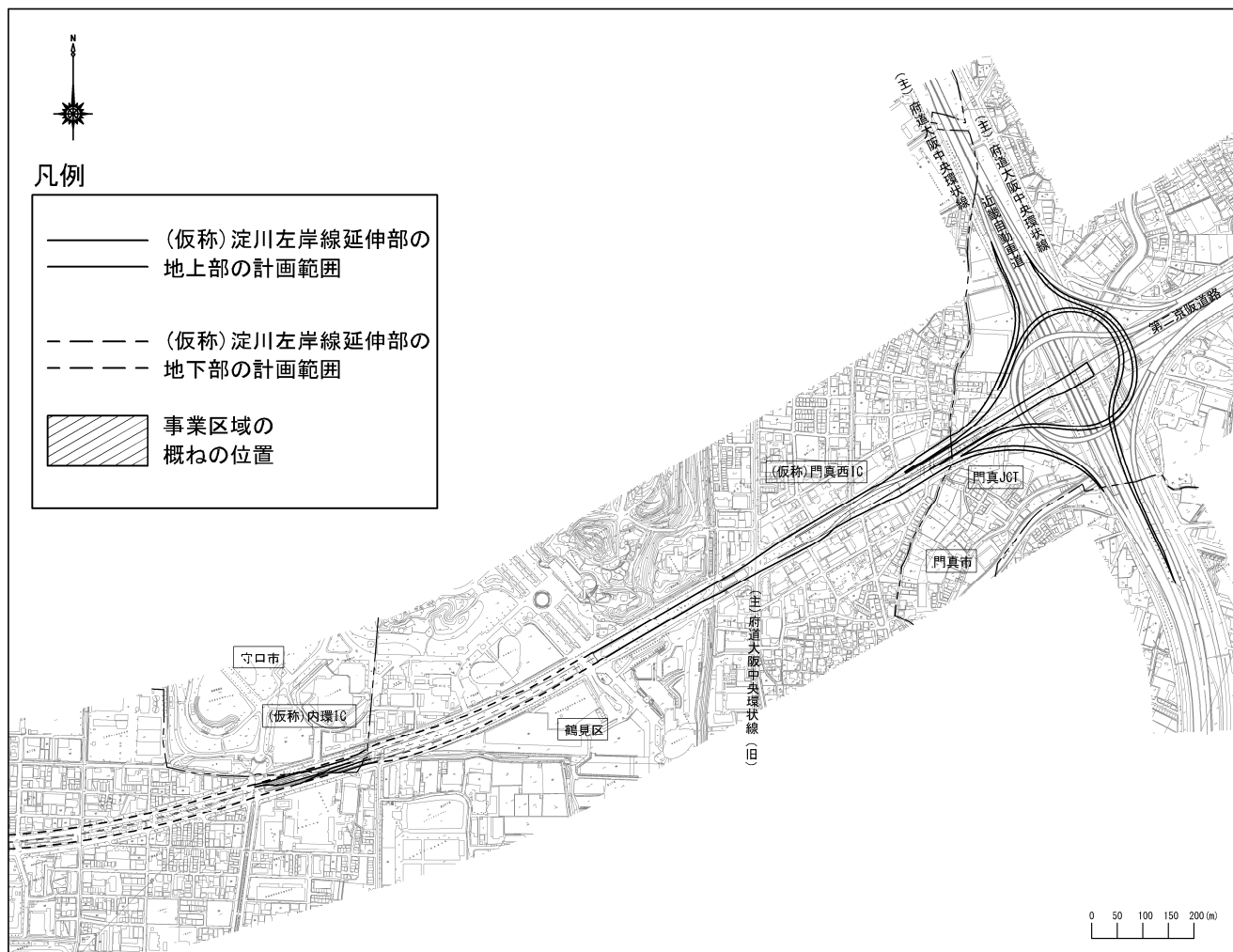


大阪市都島区 御幸町一丁目、都島北通二丁目、内代町一丁目、内代町二丁目
 大阪市城東区 野江四丁目、成育二丁目、成育三丁目、関目一丁目、関目二丁目、古市一丁目

6. 事業概要書 (平面図3/3)

← 大阪市此花区

京都市 →



6. 事業概要書（平面図の記載）

- ※ 本図は大深度地下の公共的使用に関する特別措置法第2条第3項の事業区域の概ねの位置を網掛けで表示したものです。
- ※ 本図に示す事業区域は概ねの位置であり、詳細については今後検討してまいります。
- ※ 本図は都市計画上の権利制限の範囲、用地買収の区域、区分地上権設定の区域を示すものではありません。
- ※ 本図の地形図は、航空写真に基づき作成したものであり、多少の誤差や現在の建物の立地状況と合致していない点があります。
- ※ 本図に示す構造物以外に、地下には換気に必要な管路や避難路が設置されます。

※ 本図は大深度地下の公共的使用に関する特別措置法第2条第3項の事業区域の概ねの位置を網掛けで表示したものです。

※ 本図に示す事業区域は概ねの位置であり、詳細については今後検討してまいります。

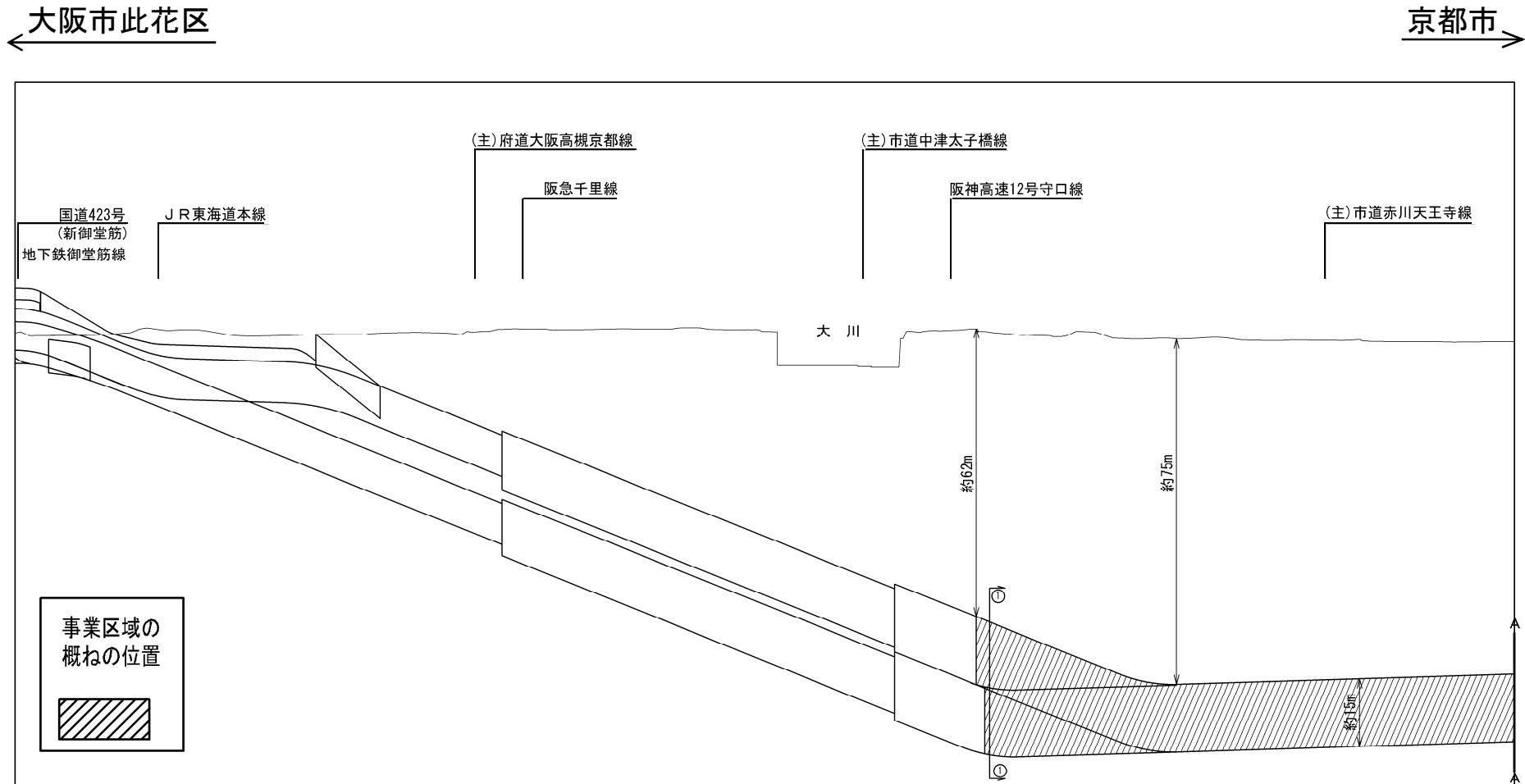
※ 本図は都市計画上の権利制限の範囲、用地買収の区域、区分地上権設定の区域を示すものではありません。

※ 本図の地形図は、航空写真に基づき作成したものであり、多少の誤差や現在の建物の立地状況と合致していない点があります。

※ 本図に示す構造物以外に、地下には換気に必要な管路や避難路が設置されます。

6. 事業概要書 (縦断図1/3)

【縦断図】



◎図中における事業区域

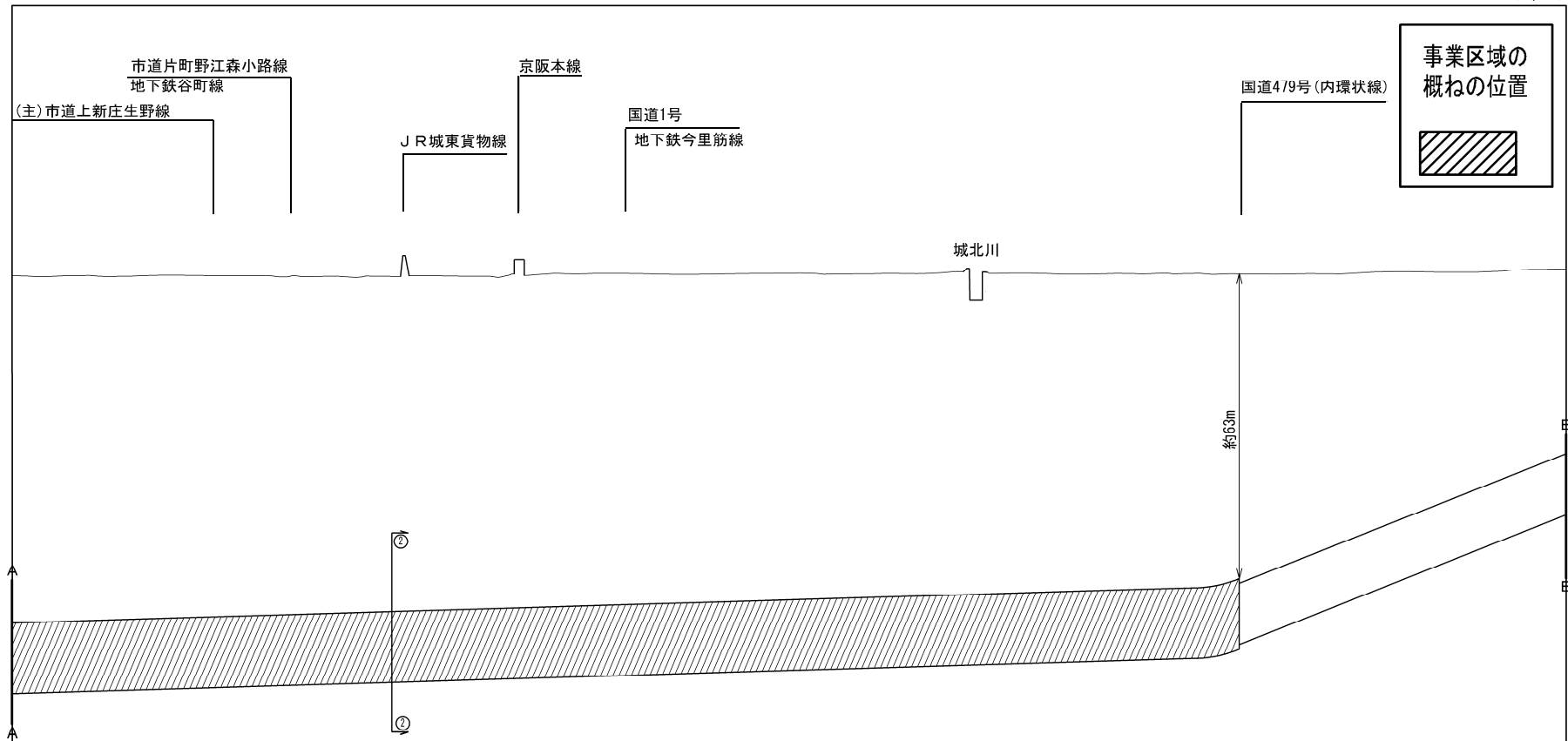
大阪市都島区 友瀧町一丁目、友瀧町二丁目、高倉町一丁目、御幸町一丁目

6. 事業概要書 (縦断図2/3)

【縦断図】

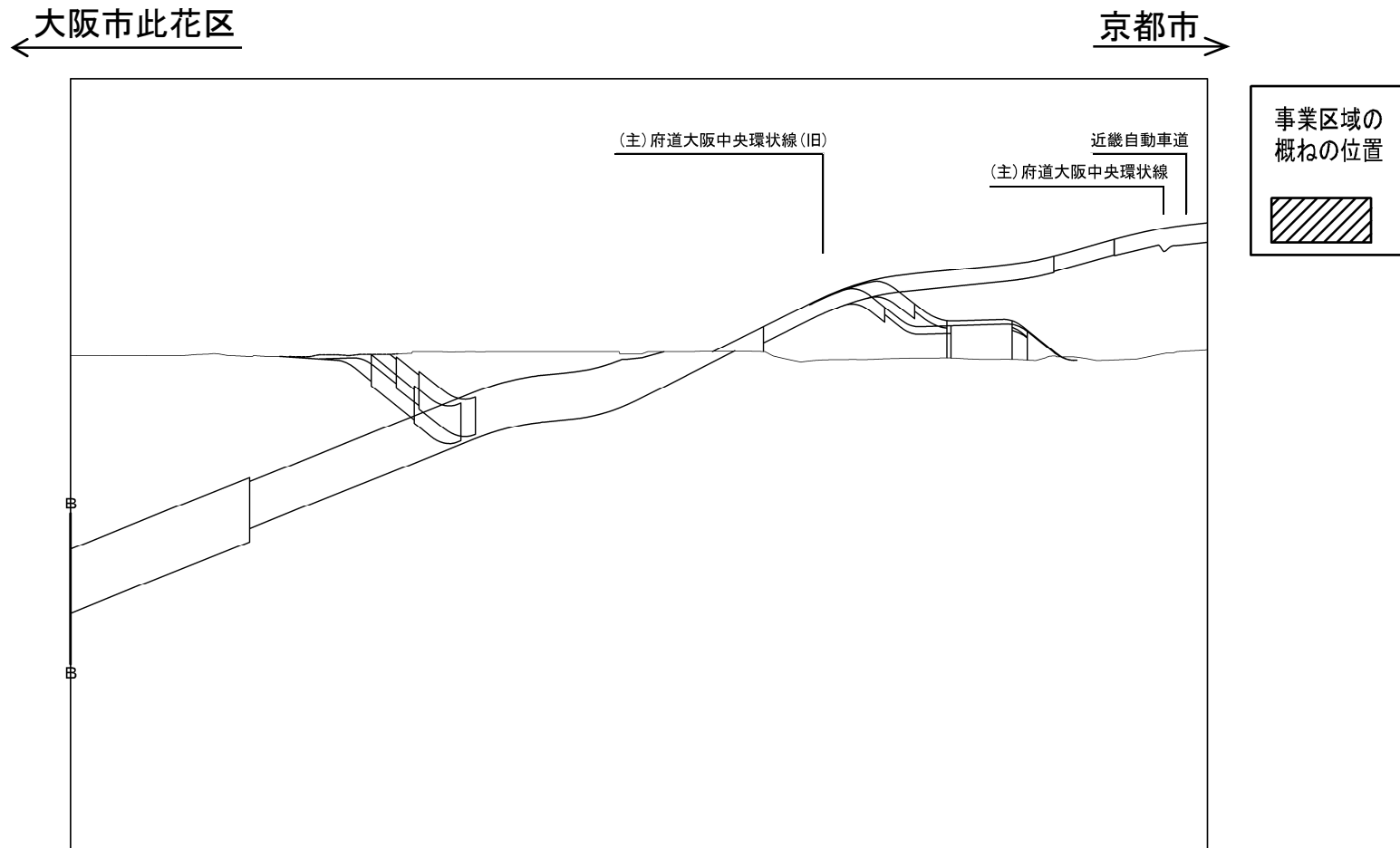
← 大阪市此花区

京都市 →



大阪市都島区 御幸町一丁目、都島北通二丁目、内代町一丁目、内代町二丁目
大阪市城東区 野江四丁目、成育二丁目、成育三丁目、関目一丁目、関目二丁目、
古市一丁目

6. 事業概要書 (縦断図3/3)



6. 事業概要書 (縦断図の記載)

- ※ 本図は大深度地下の公共的使用に関する特別措置法第2条第3項の事業区域の概ねの位置を網掛けで表示したものです。
- ※ 本図は都市計画上の権利制限の範囲、用地買収の区域、区分地上権設定の区域を示すものではありません。
- ※ 本図に示す構造物以外に、地下には換気に必要な管路や避難路が設置されます。
- ※ 本図に示す事業区域は概ねの位置であり、詳細については今後検討してまいります。
- ※ 地表面は、航空写真に基づき作成した地形図によるものであり、誤差や現在の地形状況を合致しない点があります。

※ 本図は大深度地下の公共的使用に関する特別措置法第2条第3項の事業区域の概ねの位置を網掛けで表示したものです。

※ 本図は都市計画上の権利制限の範囲、用地買収の区域、区分地上権設定の区域を示すものではありません。

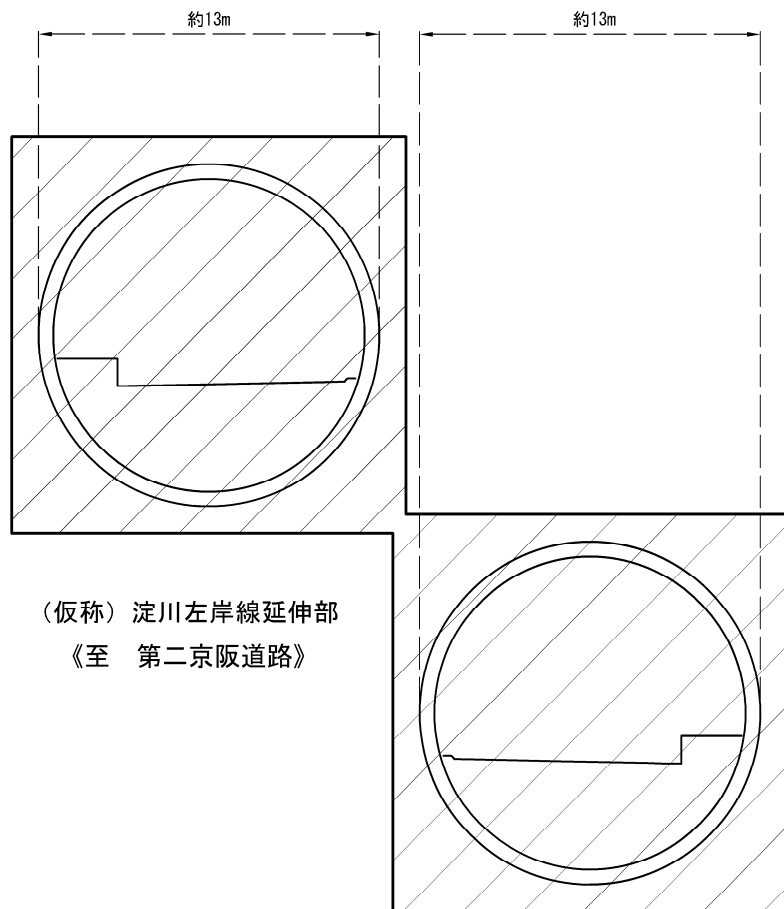
※ 本図に示す構造物以外に、地下には換気に必要な管路や避難路が設置されます。

※ 本図に示す事業区域は概ねの位置であり、詳細については今後検討してまいります。

※ 地表面は、航空写真に基づき作成した地形図によるものであり、誤差や現在の地形状況を合致しない点があります。

6. 事業概要書 横断図(標準部)

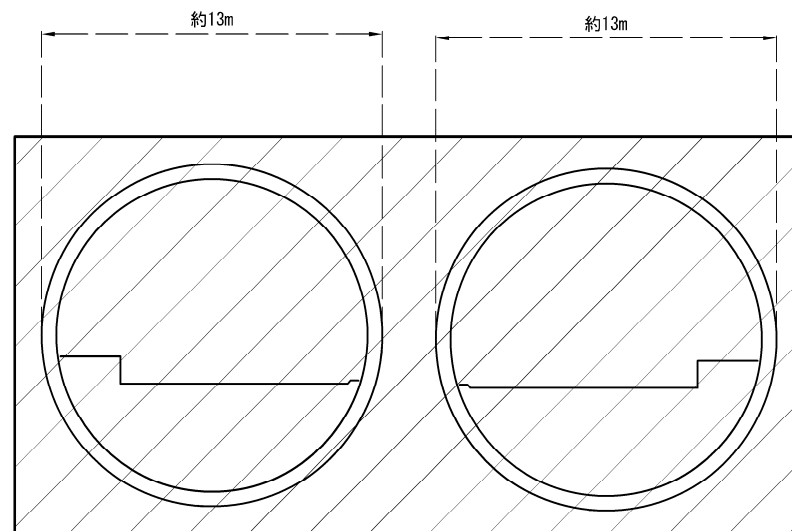
①-①断面



(仮称) 淀川左岸線延伸部
《至 第二京阪道路》

(仮称) 淀川左岸線延伸部
《至 淀川左岸線 2 期事業》

②-②断面



(仮称) 淀川左岸線延伸部
《至 第二京阪道路》

(仮称) 淀川左岸線延伸部
《至 淀川左岸線 2 期事業》

 : 事業区域の概ねの位置

※この断面は、平面図及び縦断面に
おける①-①、②-②断面を示しております。

7. 大深度地下使用法手続きの流れ

事前の事業間調整

- 計画の概要や、概ねの事業区域を記載した「事業概要書」を公告・縦覧し、大深度法の対象となる事業者（道路、河川、鉄道など公共の利益となる事業）を対象に、事業の共同化や事業区域の調整等の申出を募集
- 調整の申出があれば事業者との調整

(現地調査等)

- 地質調査、物件（井戸）調査
- 関係機関との調整

大深度地下使用の認可申請

(審査等)

認可庁（国土交通省）による審査
申請書の公告・縦覧、利害関係人の意見書提出、関係行政機関の意見の聴取等

大深度地下使用の認可（使用权の設定）

7. 事前の事業間調整手続き(法第12条)

H28.7.28 (木)	事業概要書の送付	国土交通大臣へ送付
H28.7.28 (木)	事業概要書の公告	官報へ公告
	事業概要書の縦覧	大阪市役所、浪速国道事務所にて7/28～8/26までの間縦覧

◎ 事業間調整の申出

- 対象
大深度地下使用法第4条に定める事業者
- 調整の申出
事業の共同化、事業区域の調整その他事業の施行に関し必要な調整についての申出
- 申出の方法
郵送もしくは浪速国道事務所へ持込んでいただくこともできます

H28.8.26 (金) 事業概要書の縦覧満了日