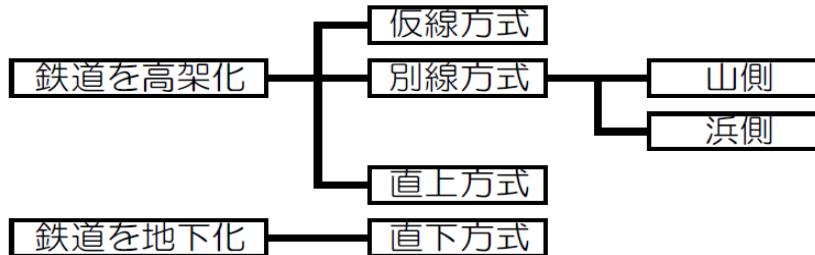


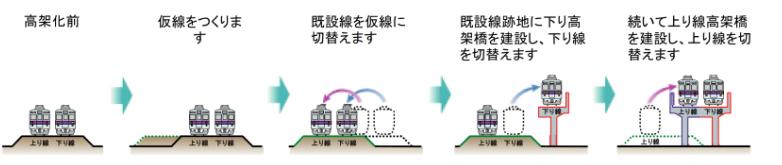
# 阪神なんば線淀川橋梁改築計画（案）

資料-5  
阪神なんば線淀川橋梁改築に係る事業調整協議会  
(平成29年1月11日)

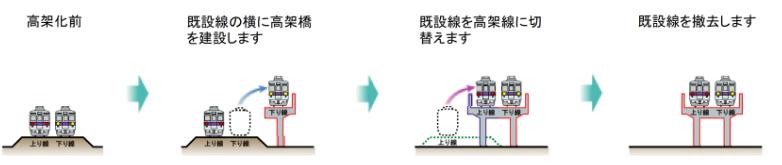
橋梁の嵩上げに伴う新線の立体交差方式による検討



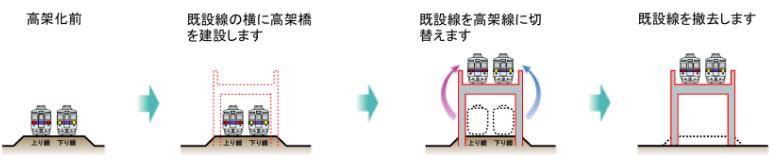
## 1. 仮線方式



## 2. 別線方式



## 3. 直上方式



## 4. 直下方式



出典) 大阪府の連続立体交差事業 パンフレット 大阪府連続立体交差事業協議会

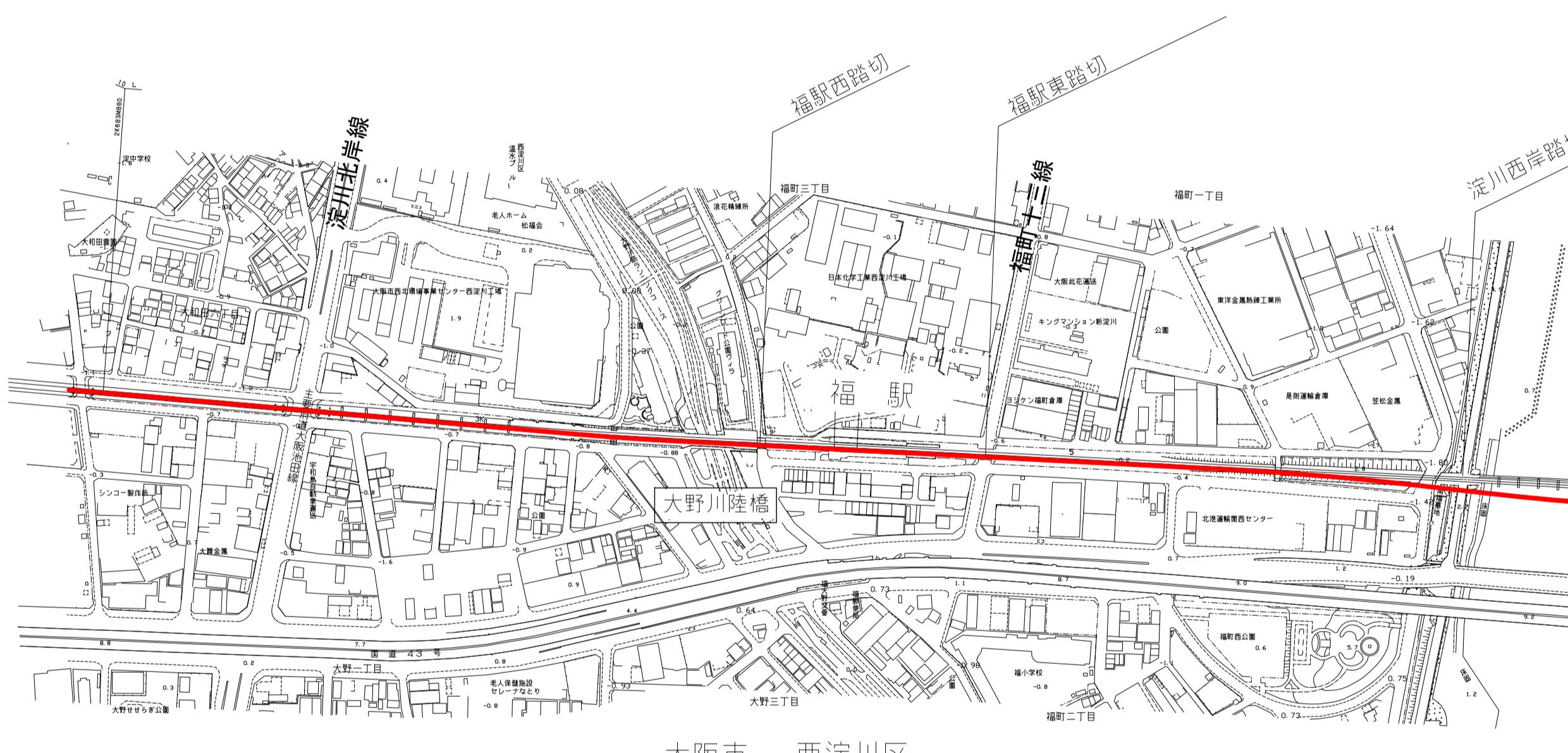
仮線方式	別線方式	直上方式	直下方式
山側	山側	浜側	
河積阻害率が4.2%となり、河川管理施設構造令(5%以内)を満足する。	河積阻害率が4.2%となり、河川管理施設構造令(5%以内)を満足する。	河積阻害率が2.9%となり、河川管理施設構造令(5%以内)を満足する。	完成時には、河積を阻害しないため治水の観点からは最適である。

	別線方式 (山側)	別線方式 (浜側)	直上方式	
計画概要	橋梁区間の架替位置 陸上区間の架替位置 橋梁区間の河積阻害(完成後)	山側 山側 ~現在線 4.2%	浜側 浜側 ~現在線 4.2%	直上 直上 ~現在線 2.9%
選定条件	事業費	△	○	▲

※別線方式（浜側）が最も有利

## 図 阪神なんば線淀川橋梁改築 計画(案)

起点方(至尼崎)



終点方(至大阪難波)



凡例

計画線