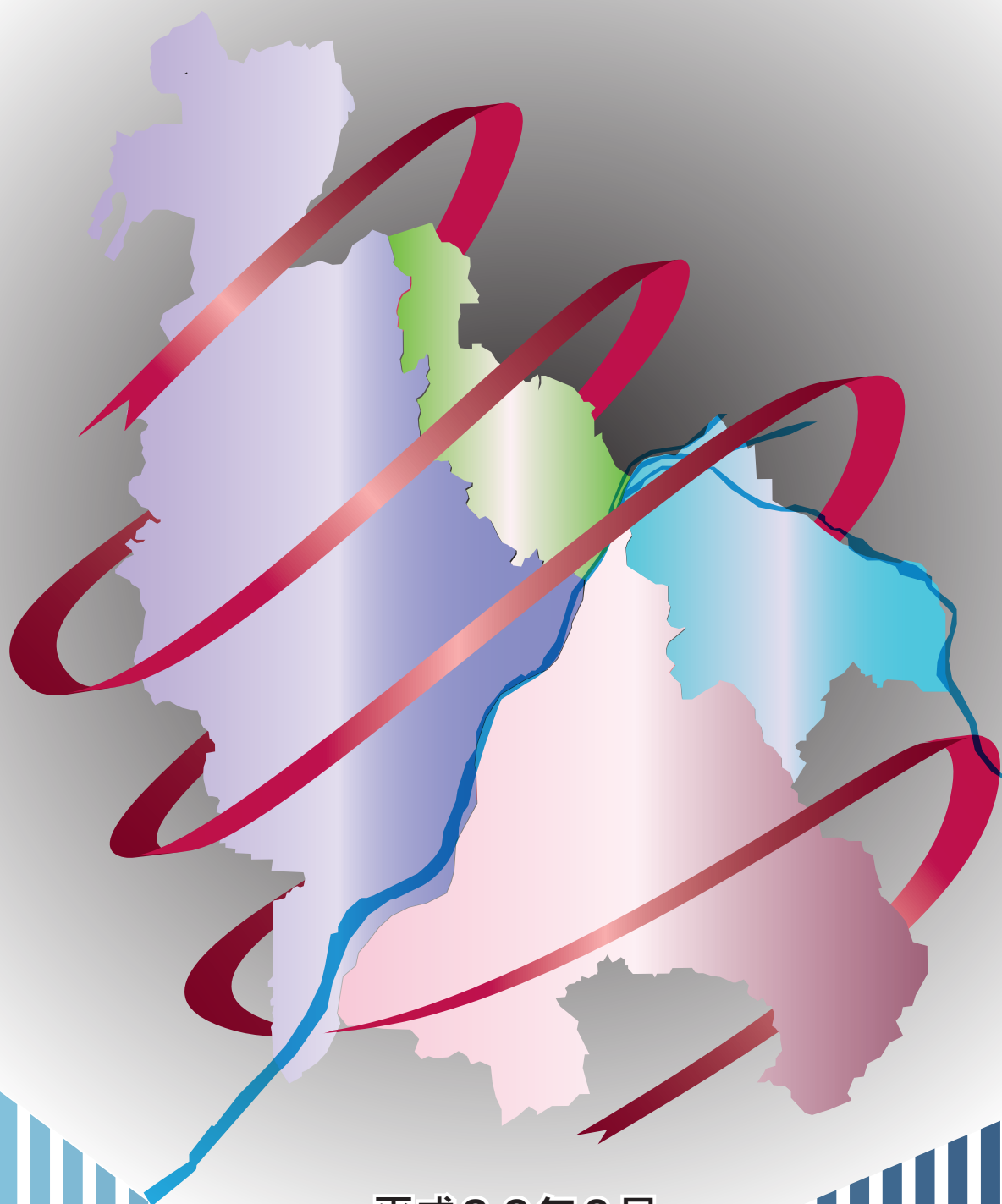


# 淀川渡河橋の検討



平成26年3月  
枚方市

## 淀川渡河橋の検討趣旨

大阪の北東部に位置する本市は、古くから大阪と京都を結ぶ要衝地として栄え、人口40万都市のベッドタウンとして発展してきましたが、国道1号や170号などの幹線道路の交通渋滞が慢性化しており、市内交通の円滑化を図るためにも、道路ネットワークの整備が必要となっています。とりわけ、高槻・島本地域と結ぶルートは、本市南端に位置する枚方大橋が唯一となっており、その上流12kmに位置する京都府域の御幸橋までの間は、淀川を渡ることができず、交通の集中とともに、地域交流の促進の妨げとなっています。

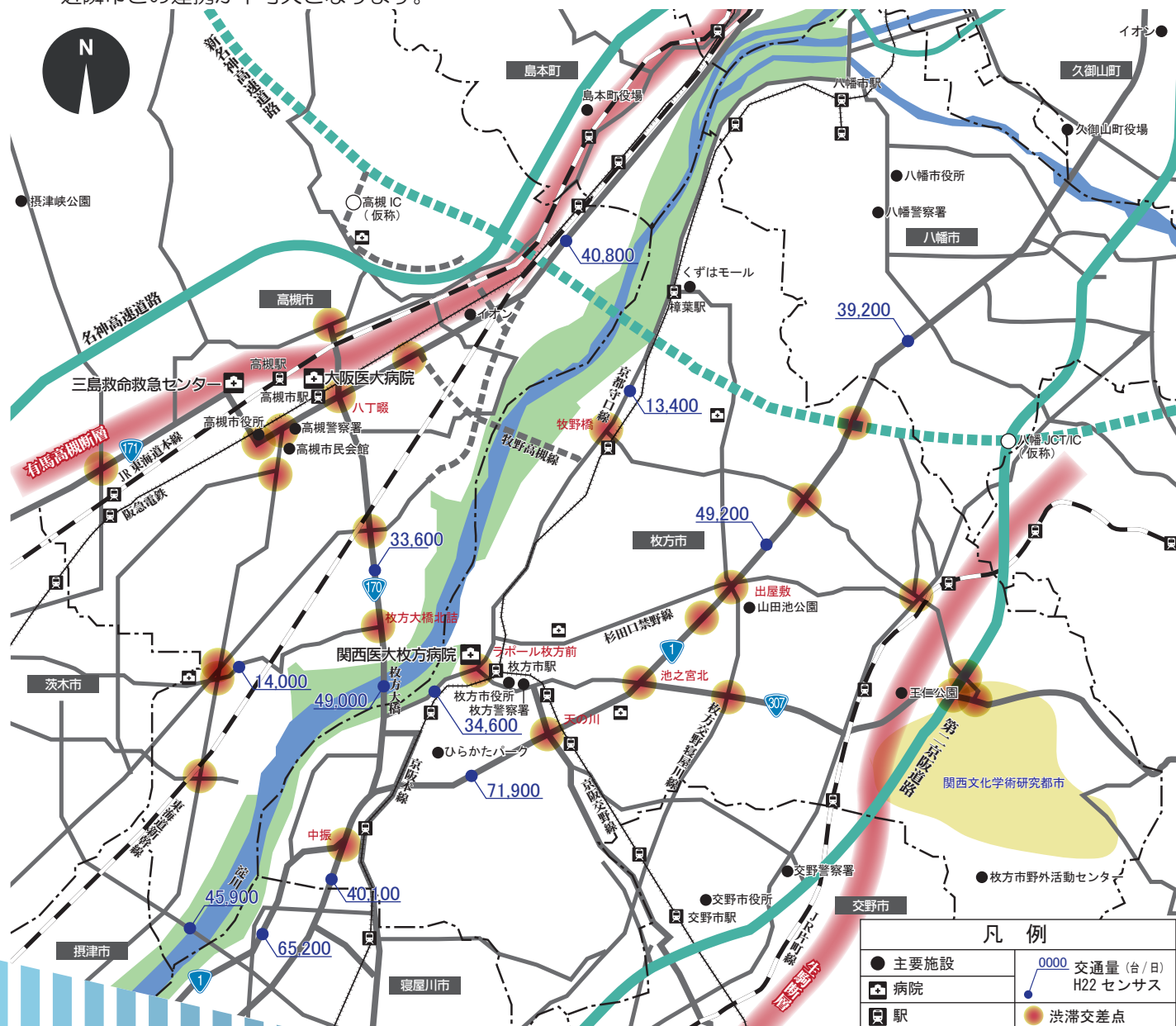
本市と対岸都市とあわせた80万人都市圏が形成された現在において、枚方大橋への交通集中は、本市南西部の渋滞要因となっているだけでなく、防災上の観点や街づくりの観点からも課題があり、新たに渡河橋を整備することが強く求められています。

このたび、淀川渡河橋の整備促進に向け、市民の皆様方をはじめ、関係機関の方々にも広くご理解を頂くため、課題の整理、整備の必要性、整備の効果について取りまとめを行いました。

## 周辺地域の現況

### 主要施設と交通状況

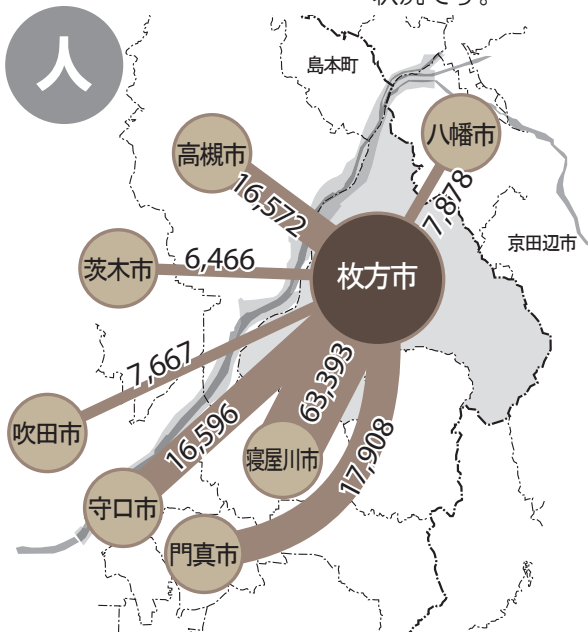
本市と高槻市及び島本町には、下図のとおり主要商業施設、病院や公共施設が立地しています。交通状況については、国・府などで組織する京阪神圏渋滞ボトルネック対策協議会で示された渋滞交差点が点在しており、その対策が求められています。また、付近には生駒断層帯や淀川を隔てた有馬断層帯が存在するため、災害時には近隣市との連携が不可欠となります。



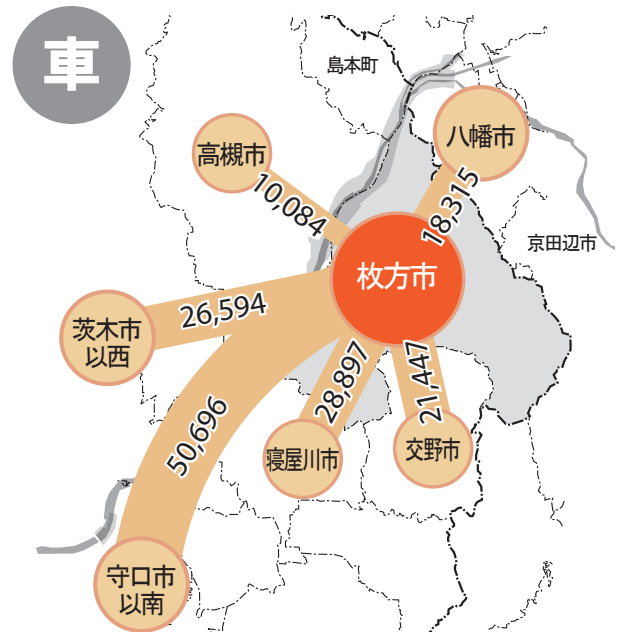
## 枚方市～周辺地域の人・自動車の動き

人の動きは、寝屋川市との往来が最も多くなっています。また、高槻市との人の動きも比較的多く、京阪沿線の守口市や門真市と同程度の往来があります。

一方、車の動きは、人の動きに比べ高槻市との往来は他の近隣市より大幅に少ない状況です。



単位:人/日  
※平成22年 第5回近畿圏パーソントリップ調査の結果より



単位:台/日  
※平成22年 国土交通省交通センサスより

## 淀川渡河橋の位置図

現在、淀川を渡河する架橋は、2～3kmごとに架設されていますが、枚方大橋から八幡市の御幸橋までの約12km区間には淀川を渡河する橋が架かっていません。

今回、その区間に新たに架ける橋として、都市計画道路牧野高槻線橋梁と新名神高速道路の併設橋について検討を行います。



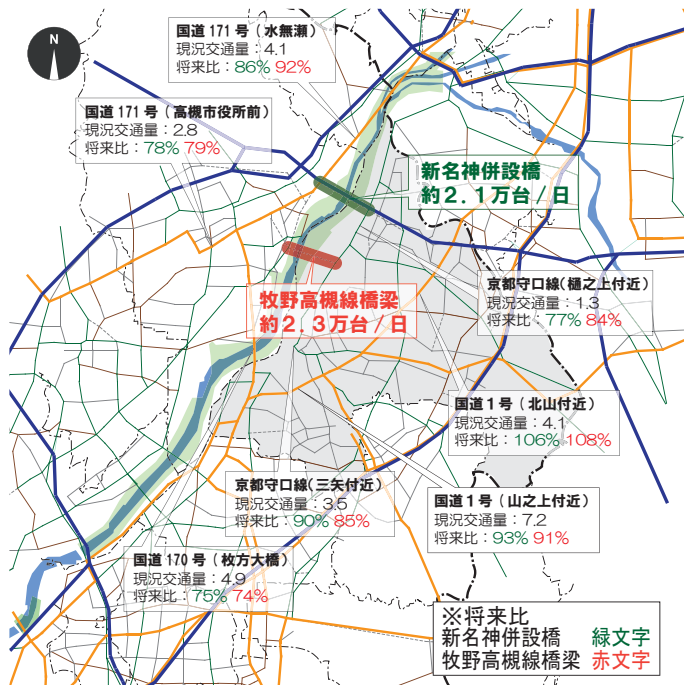


# 将来交通量の予測・分析

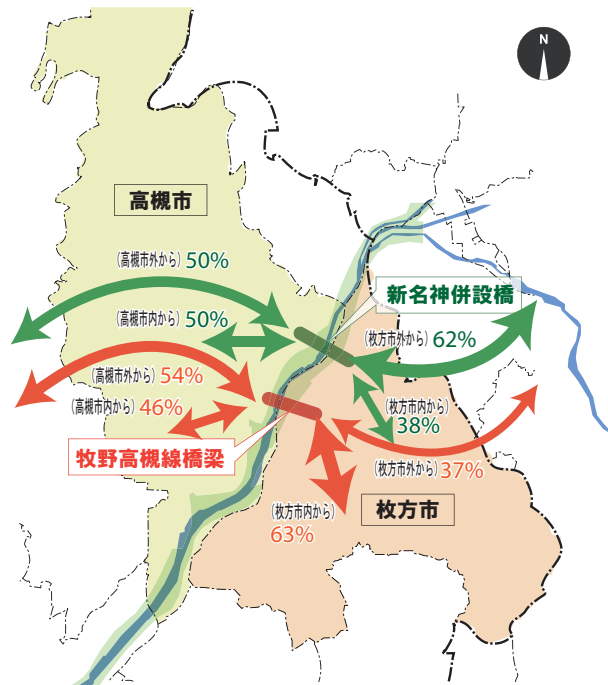
## 将来交通量と利用状況

新たな淀川渡架橋の将来交通量はいずれも2万台／日を超えます。幹線道路の将来交通量については、新たな橋ができることで分散効果がみられ、全体的に減少します。

橋梁利用者の流動については、枚方市域は、新名神併設橋利用の場合、市内を通過する交通の方が多く、牧野高槻線橋梁利用の場合、市内発着の利用者が多い傾向を示しています。一方、高槻市域は、どちらの橋も市内発着、通過交通とも同等程度となっています。



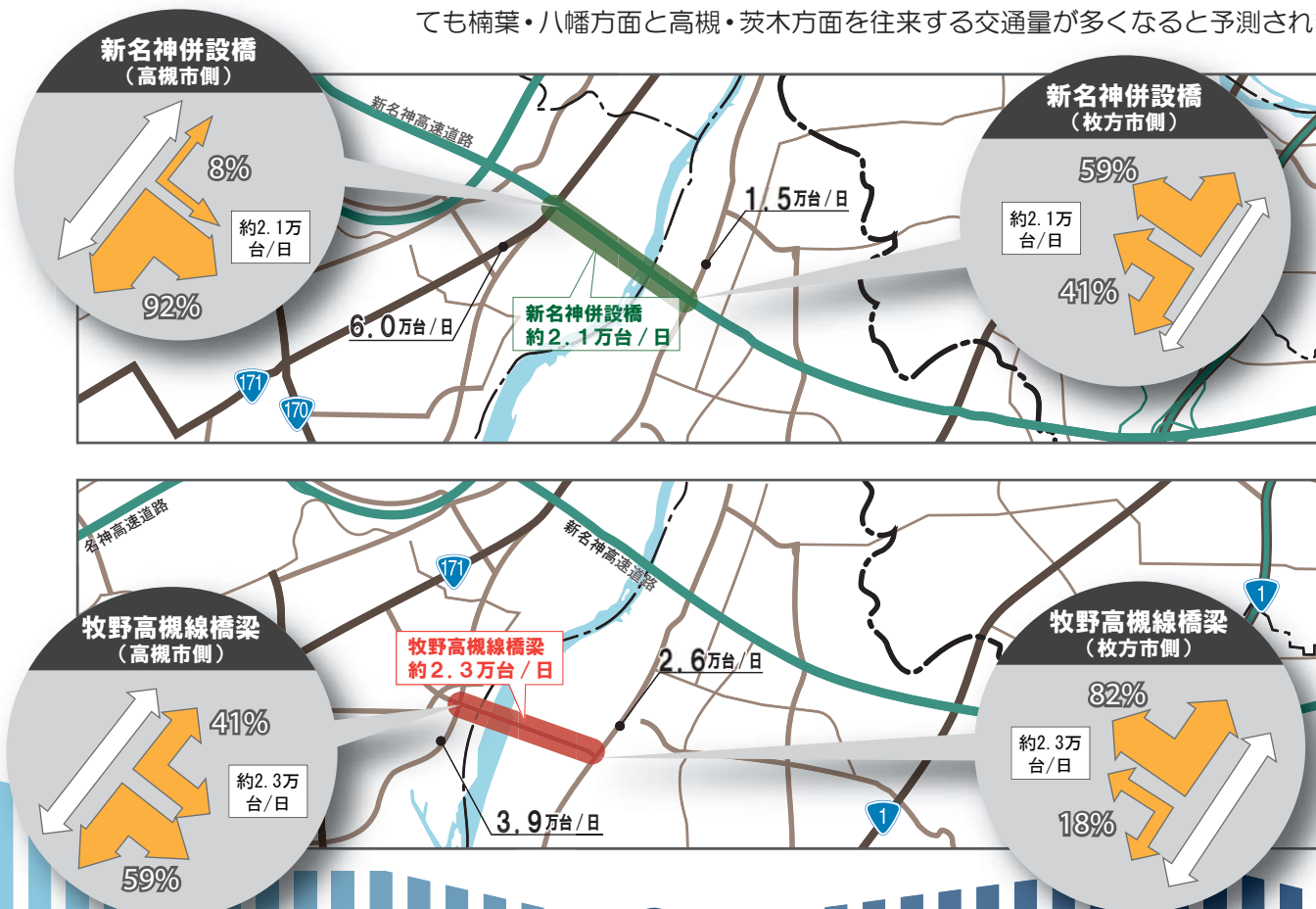
将来交通量予測(平成42年)



橋梁利用者の流動

## 接続道路の将来交通量

新名神併設橋の交通量は、約2.1万台／日、牧野高槻線橋梁の交通量は、約2.3万台／日と推定しています。接続する道路から橋への利用予測は、いずれの橋においても楠葉・八幡方面と高槻・茨木方面を往来する交通量が多くなると予測されます。



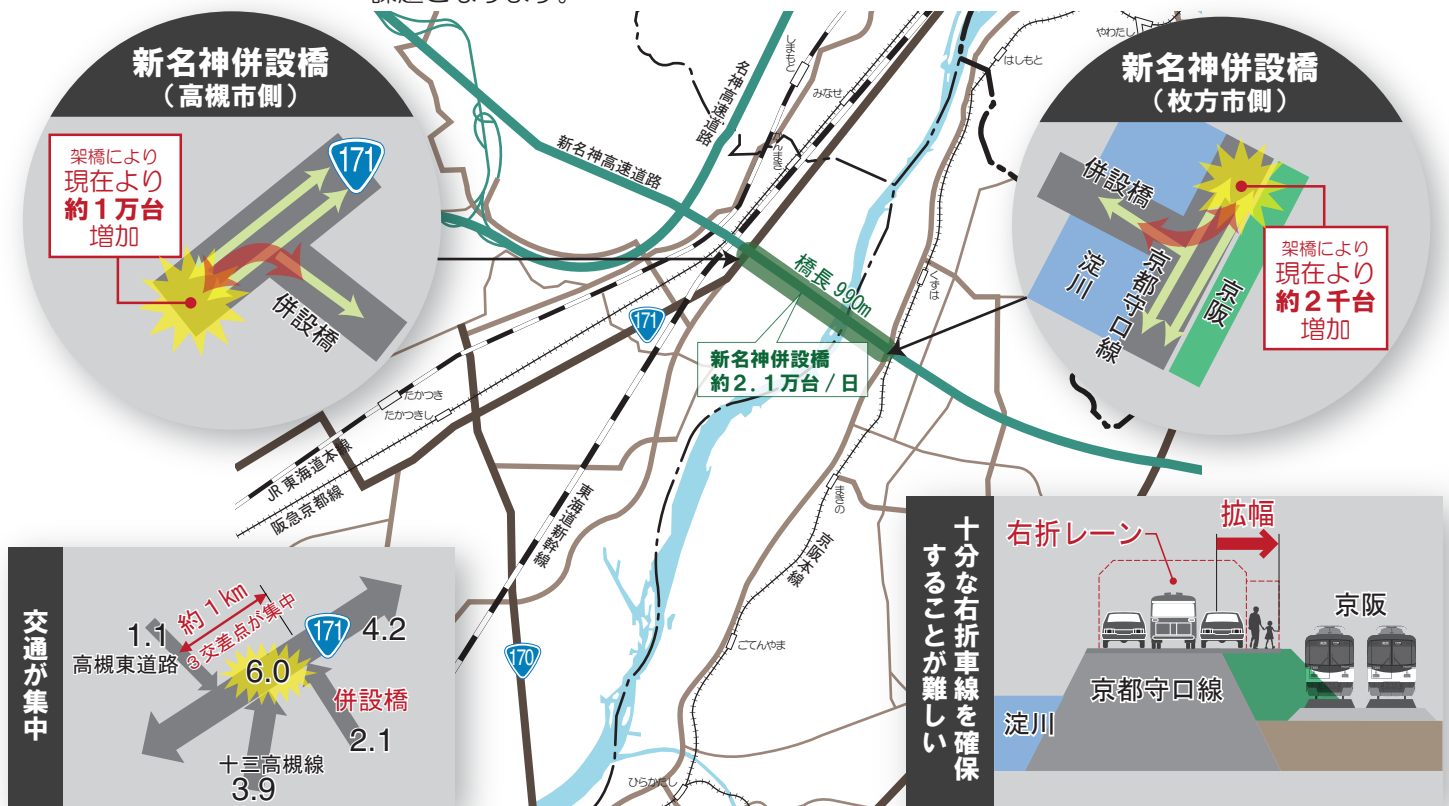


# 将来の道路ネットワークにおける課題

## 新名神併設橋

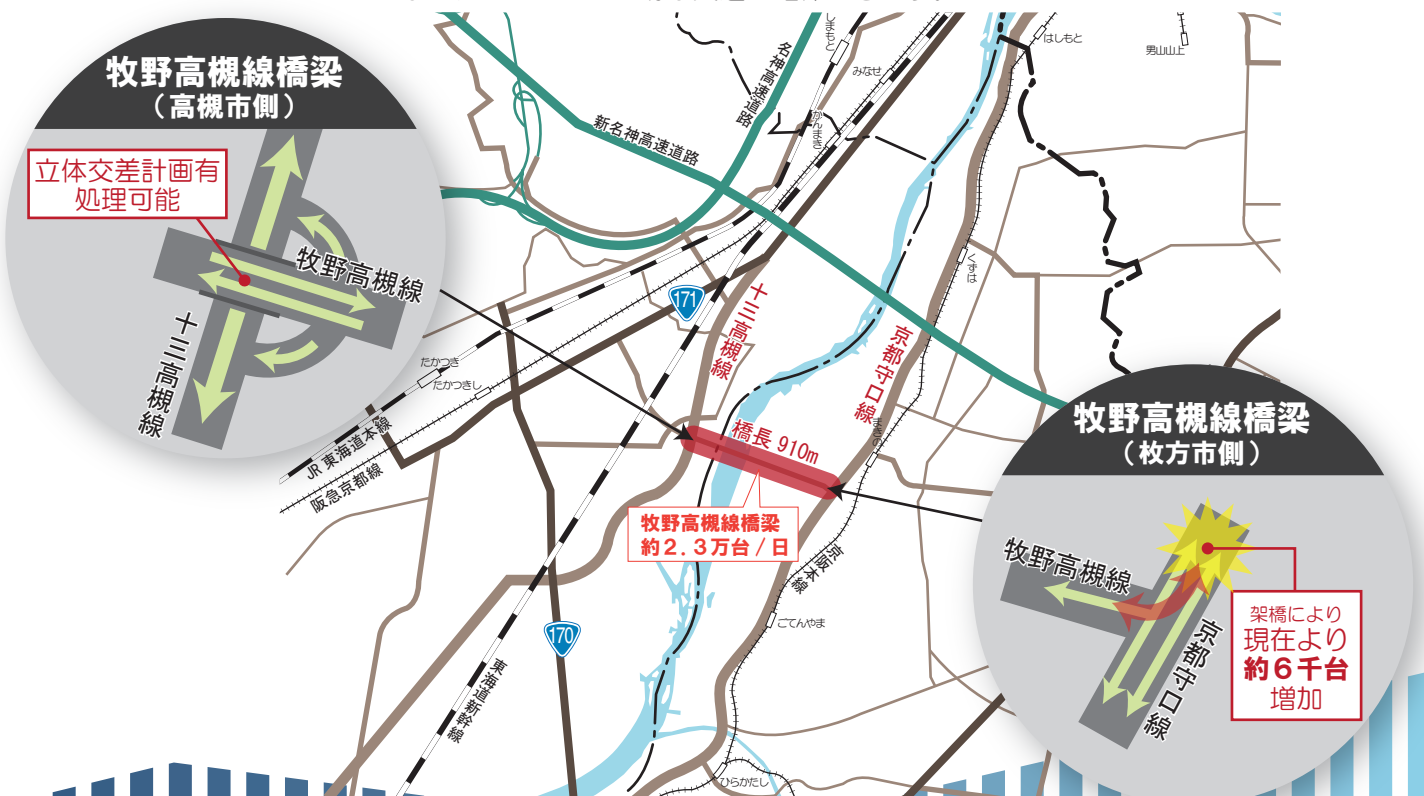
枚方市側の京都守口線では、現在より交通量が大幅に増加し、その対策が必要となりますが、京都守口線に新たな右折車線を設けるには、京阪電車と淀川堤防があり、拡幅するためには十分なスペースの確保等が課題となります。

高槻市側においては、国道171号の約1km区間に3つの交差点が集中し、その対策が課題となります。



## 牧野高槻線橋梁

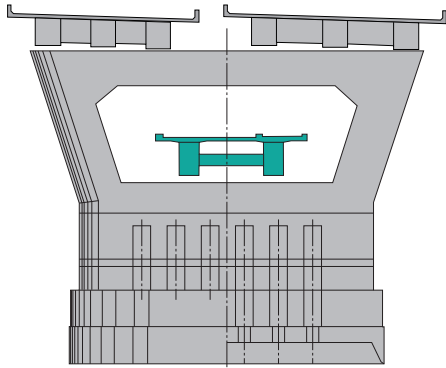
枚方市側の京都守口線では、渡河橋取り付け部の交通量の増加対策が課題となります。一方、高槻市側の十三高槻線との接続部においては、既に都市計画により立体交差化の計画がなされているため円滑な交通が確保できます。



## 併設橋の技術的課題

新名神高速道路本線の橋梁に併設道路を整備するには二層式や並列式が考えられますが、牧野高槻線橋梁のような単独橋とは異なり、併設橋として整備するには施工条件が大幅に制限されるため、技術的な課題が発生します。

### 二層式併設橋

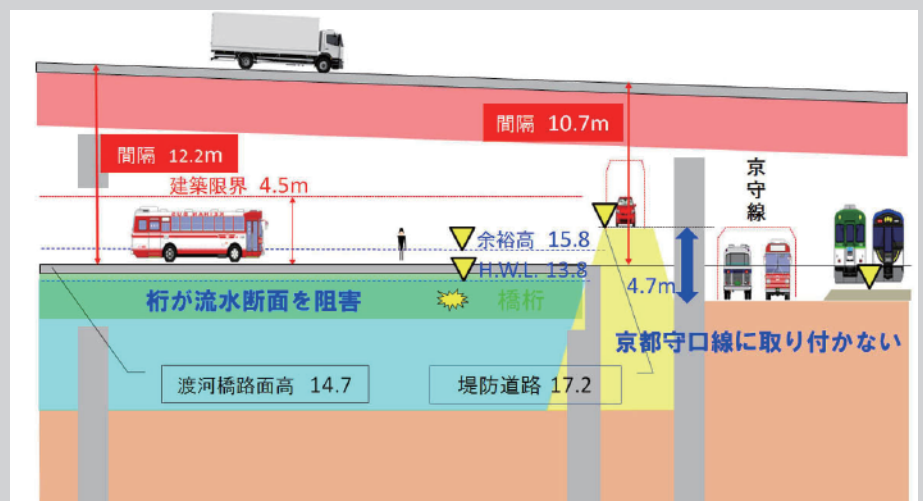
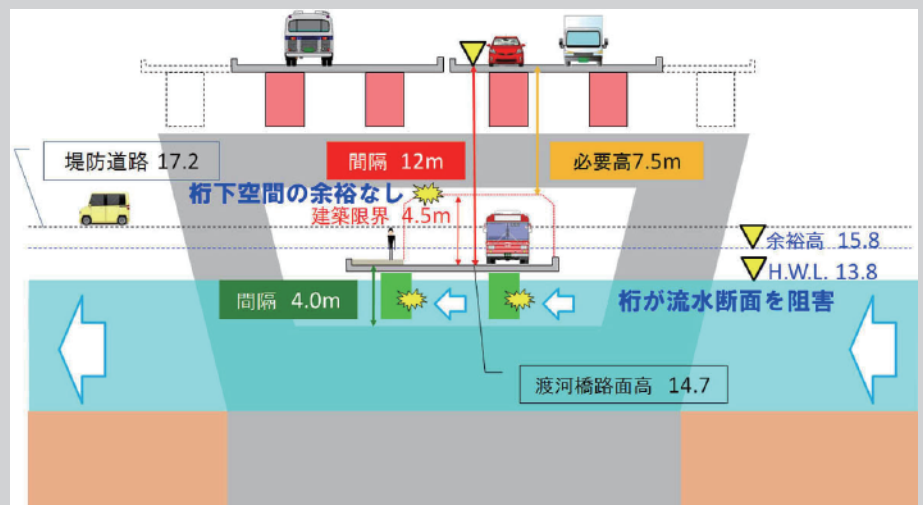


新東名高速道路 & 県道 井川湖御幸線  
【葵大橋 静岡県】  
平成 23 年開通



本線の桁下空間に併設道路を整備するのが二層式併設橋です。

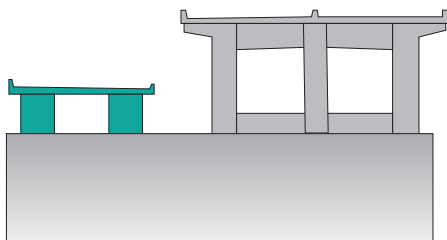
この二層式での課題は、本線の高さが決まっており、十分に桁下空間が確保できないため、併設道路の桁が、淀川の流水断面を阻害することになります。



## 並列式併設橋

国道 478 号

京滋バイパス



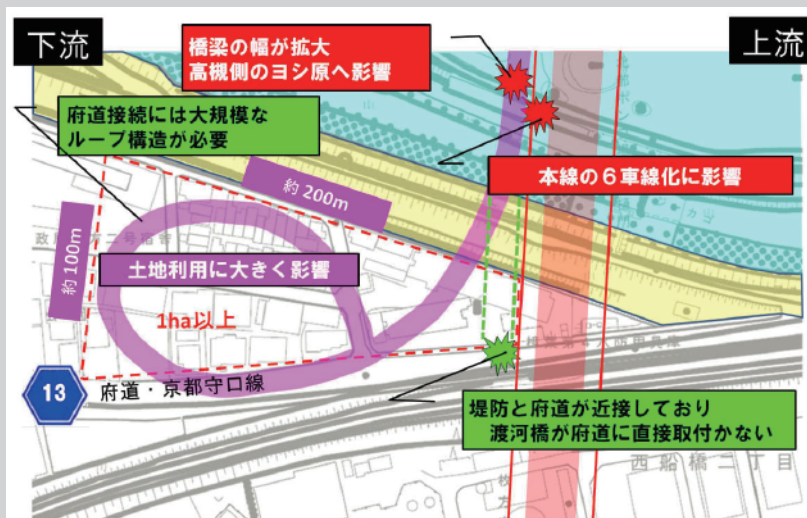
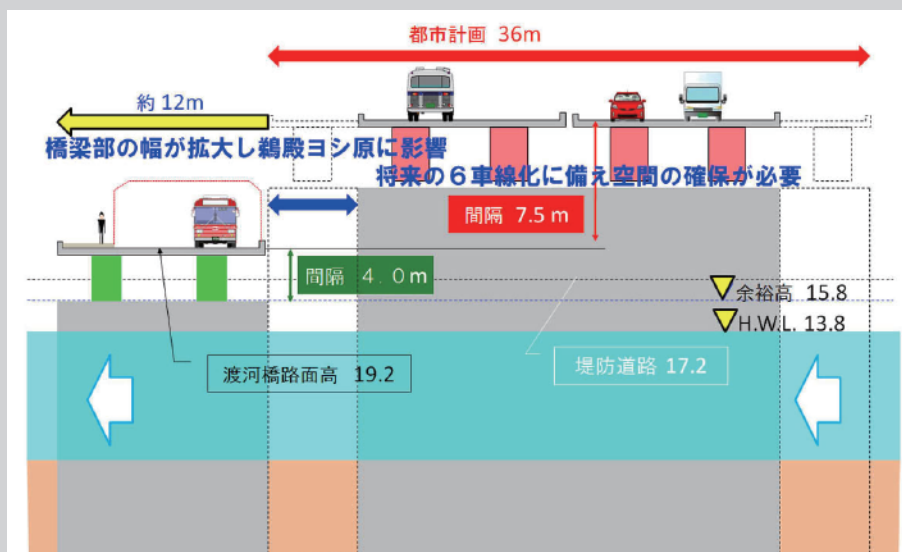
京滋バイパス & 国道 478 号  
平成 15 年開通



新名神高速道路の橋脚を使用して、併設道路を横に並べて架けるのが並列式併設橋です。

この並列式での課題は、将来の新名神高速道路の 6 車線化を見込んだ下部構造の整備が必要です。

また、接続しようとする京都守口線との高低差によりループ構造にして取り付けることになります。そのためには、大規模（1 ha 以上）な事業用地が必要となります。





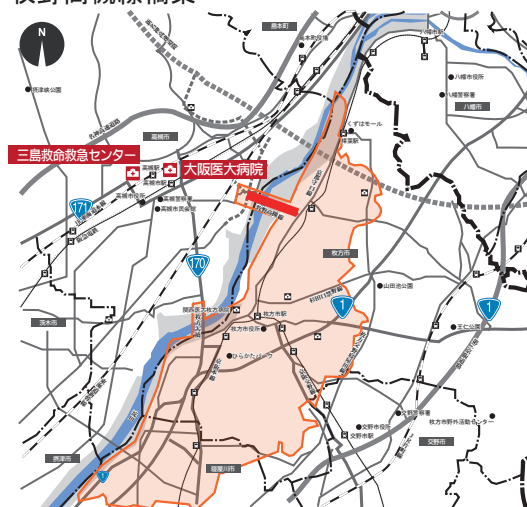
# 淀川渡河橋の必要性

## 災害時における医療連携

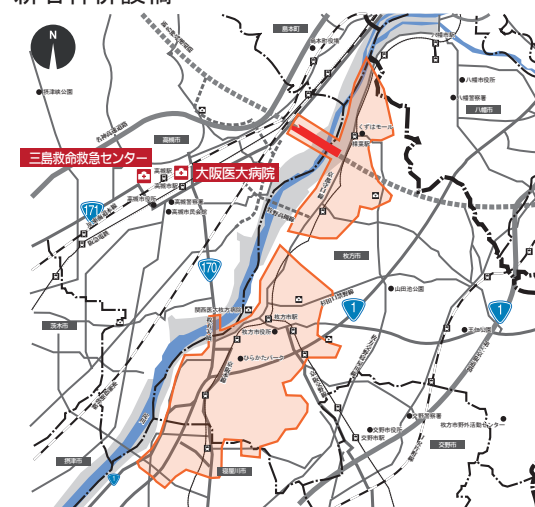
災害時において、枚方市から高槻市の大阪医科大学付属病院及び三島救急医療センターに30分以内で搬送することができる範囲を示しています。

新名神併設橋では、本市の面積の約29%、牧野高槻線橋梁では、約38%が30分圏域に入ります。

牧野高槻線橋梁



新名神併設橋



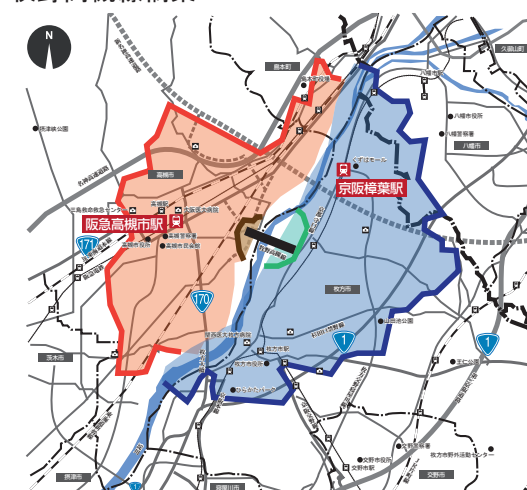
30分圏域

## 主要商業施設の商業圏

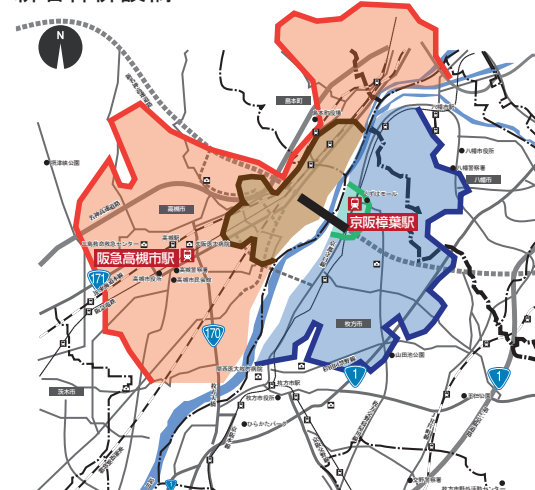
樟葉駅・阪急高槻市駅周辺の5km・10kmの商業圏を示しています。

いずれの場合においても渡河橋整備により両市の商業施設の商業圏が拡大することから、市民の利便性の向上にも繋がると考えられます。

牧野高槻線橋梁



新名神併設橋



| 樟葉駅   |       |
|-------|-------|
| 5km圏  | 10km圏 |
|       |       |
| 阪急高槻駅 |       |
| 5km圏  | 10km圏 |
|       |       |

## 広域緊急交通路の代替性

淀川氾濫時に想定される被害の範囲を示しています。

高槻側の広域緊急交通路の国道170号・171号は浸水の影響が大きく、枚方大橋の代替橋が必要となります。

※淀川河川事務所 HP より引用

牧野高槻線橋梁



新名神併設橋

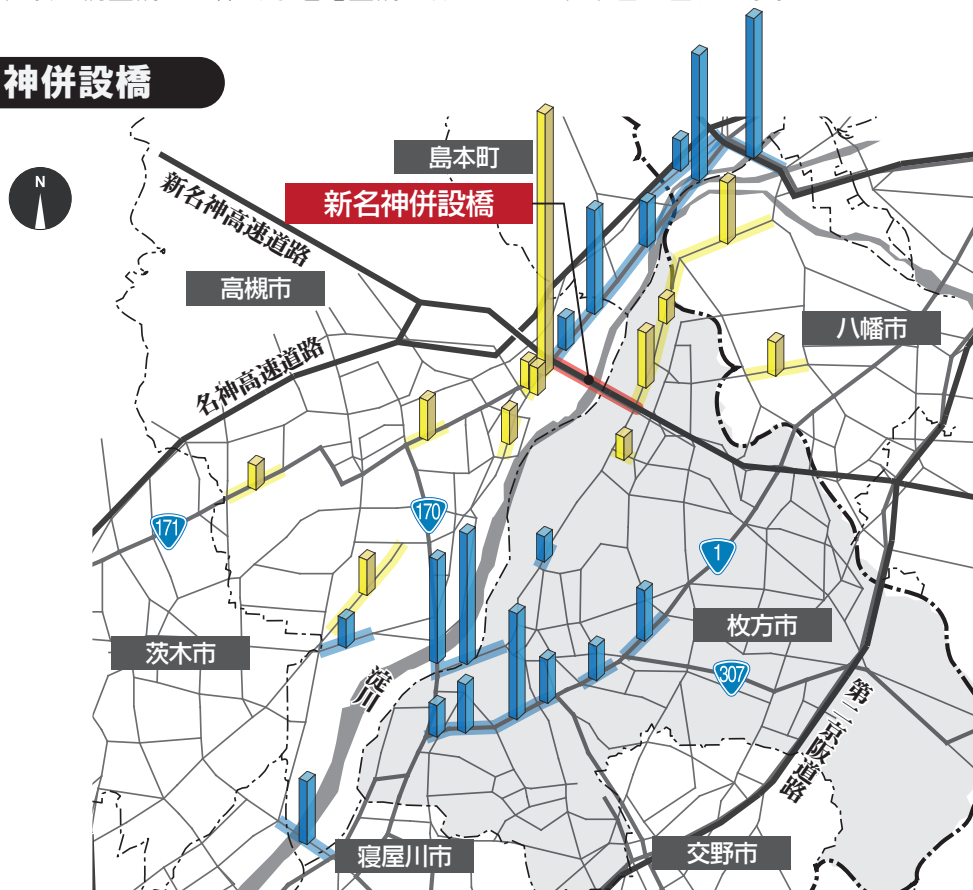
| 凡例    |       |
|-------|-------|
| 0.50m | 1.00m |
| 1.00m | 2.00m |
| 2.00m | 3.00m |
| 3.00m | 5.00m |
| 5.00m |       |

# 渡河橋整備の効果

淀川渡河橋を整備することで、枚方大橋及び渡河橋周辺道路の渋滞が緩和されるとともに、災害時の近隣市との連携、交流機会の拡大などの効果が期待されます。これらの効果のうち、定量化できる「走行時間の短縮」、「走行経費減少」、「交通事故減少」の3つについて、便益額を算出し、効果が顕著に現れる箇所について以下の図に示しています。

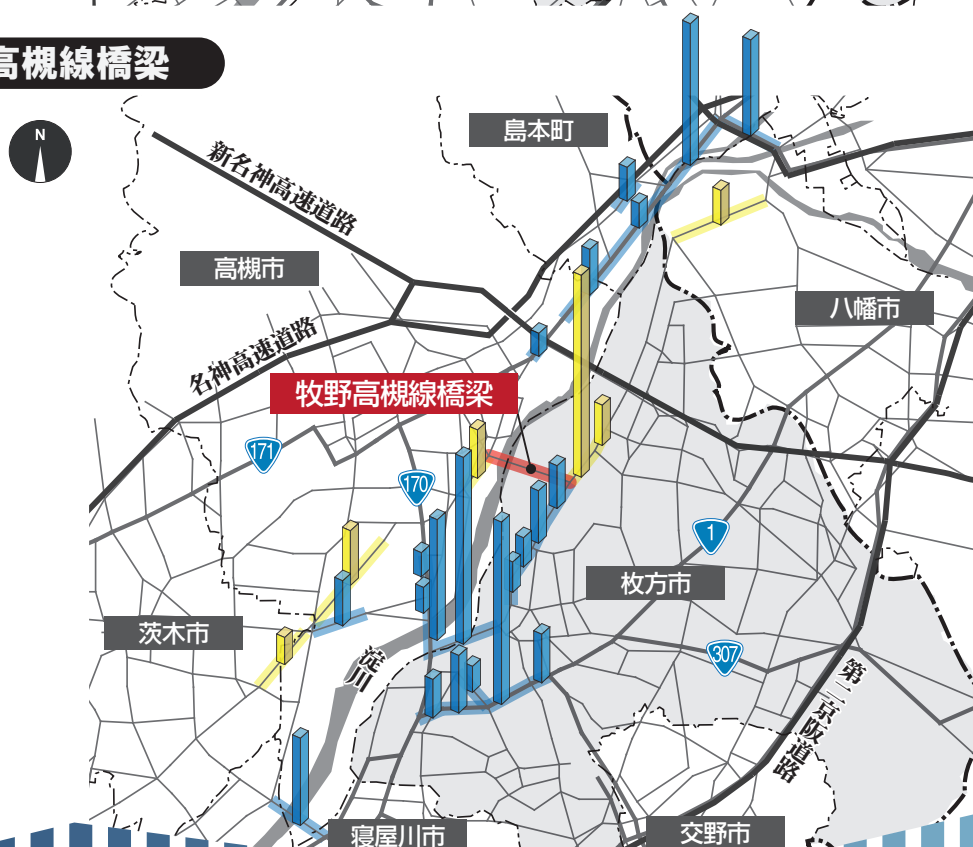
渡河橋を整備することで、新たなネットワークが形成され、交通の分散化により便益が向上する箇所が見られます。なお、新たに整備される渡河橋の取り付け部については黄色色で示すとおり便益がマイナスとなっていますが、渡河橋整備と一体的な道路整備を行うことで、改善が図れます。

## 新名神併設橋



総便益  
約 220 億円/年

## 牧野高槻線橋梁



総便益  
約 230 億円/年

