

③6 都市計画道路 大和川線 建設事業

授賞機関 大阪府 富田林土木事務所 松原建設事業所
堺市 建設局 道路部 大和川線推進室
阪神高速道路株式会社 建設事業本部 堺建設部

キーワード 都市再生プロジェクト、近接施工、まちづくり
事業との一体整備

全建賞審査委員会の評価ポイント

大阪都市再生環状道路を構成する大和川線の整備。鉄道や下水処理場の直下におけるトンネルにおいて、リアルタイムに施工管理を行い高品質のトンネルを構築した点や、道路、河川、都市の大規模な連携事業において、事前の調整、計画協議をやり遂げるとともに、その効果は多岐にわたり、大きなストック効果を上げている点が評価された。

1. はじめに

大阪都心部の慢性的な渋滞や沿道環境を大幅に改善する新たな環状道路として阪神高速大和川線、湾岸線、淀川左岸線及び近畿自動車道などで構成する大阪都市再生環状道路を都市再生プロジェクトとして位置付け、事業が進められてきた。大和川線は、阪神高速道路4号湾岸線より分岐し、14号松原線に連絡する全長約10km、4車線の自動車専用道路であり、大阪府、堺市及び阪神高速道路株式会社が共同で整備を進め、既に一部区間（三宅西ランプから松原線との接続までの区間と、三宅JCTから鉄砲ランプまでの区間）は開通しており、令和2年3月29日に残る鉄砲ランプから三宅西ランプまでの7.7km区間が開通し、全線が開通となった。



鉄砲ランプ付近開通（3月29日）の様子

2. 事業の概要

大和川線の道路構造は、大和川の景観保護、周辺市街地の環境保全や沿道土地利用などを勘案して、全線の9割以上が地下構造であり、そのうち、シールドトンネル区間については、大断面で超近接した東行西行の2本の本線トンネルが長距離を併設した構造となっている。

鉄道、河川、下水処理施設等の直下におけるシールドトンネル施工にあたっては、シールド通過時の挙動を地

上の中央監視室でリアルタイムに確認しながらの施工や、後行トンネルによる先行トンネルへの併設影響に対して切羽土圧及び曲線施工における施工時荷重の影響を常に監視して施工を行うことで、高品質で高精度なトンネル構築ができた。



常磐出口付近の様子（開通前）

また、大和川左岸の阪神高速道路4号湾岸線から南海高野線までの約3.1km区間では、「高規格堤防整備事業」と、沿線市街地を整備する「まちづくり事業」と、「阪神高速大和川線の建設」の一体整備により、阪神高速道路の上部土地を住宅用地や公園緑地等とするまちづくりが進められている。

3. 事業の成果

大和川線の全線開通により、大阪都心部の慢性的な渋滞緩和や沿道環境の改善が期待されるとともに、大阪南部地域は各高速道路へのインターチェンジが近いという地域条件を活かすことが可能となり、大阪港や関西国際空港へのアクセスが大幅に向上するなど地域ポテンシャルが一層高まっている。

大阪内陸部では大規模物流施設の開発が進められており、国内最大級の物流拠点施設が竣工するなど社会経済活動の活性化が進んでいる。

4. おわりに

大阪南部地域は、世界文化遺産の百舌鳥・古市古墳群をはじめとした観光資源が豊富な地域であり、今後、2025年大阪・関西万博会場などの開発が進められる大阪湾岸地域との周遊性の向上により、大阪府南部地域の一層の発展に貢献することが期待されている。