

淀川左岸線道路問題

廣瀬平四郎（中津リバーサイドコーポ環境を守る会）

淀川左岸線(2期)事業の課題と現状

1 淀川左岸線（2期）事業の供用開始（開通日）が、平成33年4月から平成39年4月に変更されました。

☆大阪市は、淀川左岸線（2）期事業では、堤防区間3.9kmで液状化が発生、高速道路ボックス（80mの長さで12,520t）とその盛土の重みで圧密沈下が生じるため、地盤改良工事を実施する。但し地盤改良区域は道路ボックス下21,2m部分のみ実施。地層は堤防内外と続いているにもかかわらず道路ボックス下のみでは不安。

☆平成29年2月から平成30年2月末までに淀川左岸線（2期）事業区域内（4km）に埋設されている工業用水導水施設の一部約560mを撤去。残り3.44km部分の撤去計画は未定。下水道管を南岸線地下に移設し、撤去する工事計画も未定。

☆淀川左岸線（2期）工事の手順①仮堤防建設工事②地盤改良工事③本体工事を下流から上流に向けて実施する。

2 淀川左岸線（2期）事業の都市計画変更と淀川左岸線延伸部の都市計画決定が、平成28年10月17日開催された大阪市都市計画審議会でも原案通り可決されました。

淀川左岸線（2）期事業の都市計画変更の内容

- ① 換気所を5カ所から2ヶ所に変更する。（堤防上に作る予定の3カ所を廃止し海老江と豊崎に設置、豊崎換気所は新御堂筋東側に位置を変更し延伸部との共用とする）
- ② 淀川左岸線延伸部には、地下構造（トンネル）で接続する
- ③ 日本ペイント沿いの東行き開口部300mをトンネル化する。
- ④ 豊崎出入り口の変更（本線をトンネル化し、淀川左岸線（2）期と淀川南岸線、及び新御堂筋と淀川南岸線の出入り口を廃止）
- ⑤ 淀川南岸線の車線を4から2車線に変更、海老江ジャンクション付近の淀川南岸線の構造を高架式から地表式に変更、立体交差する箇所の見直し、堤防上の歩行者専用道路の線形を見直し。

液状化は淀川左岸線(2)期全区間で発生

技術検討報告書は、荷重区分の地層を考慮して選定した代表10断面の照査結果から堤防の沈下量は最大で1m程度で、照査外水位に対し2,5mの余裕があることから、堤防が河川耐震指針の地震外力に対し越流防止機能を確保していると推定しています。

しかし、兵庫県南部地震では淀川左岸の西島では液状化により3mも沈下しており、さらに、液状化対策工事が行われていた淀川右岸線でも、兵庫県南部地震による液状化で1.1,8m沈下している。また、液状化だけでなく、液状化した層が側方流動する問題が充分検討されていません。さらに、南海トラフ巨大地震は3分を超える長時間の地震動継続時間が想定され、この長さが液状化をより進行させることが東日本大震災で証明されており最悪のケースで検討しなければなりません。

これらを考慮して検討すると、照査外水位は7mを超える可能性が高く、堤防残留高を超えると

想定するのが妥当な考えです。さらに淀川を遡上した津波は、淀川左岸線（２）期事業区間に達し、津波の水位高は５ｍを上回り越流する可能性が高い。このように、南海トラフ巨大地震による淀川を遡上した津波が、地震動による液状化で損傷・沈下した堤防を襲い、越流し破壊する可能性についても詳細に言及すべきです。

道路ボックスによる圧密沈下

圧密沈下の原因である沖積粘土層のAc層は、N値が２～３と地盤支持力がきわめて弱い軟弱層です。淀川左岸線（２）期事業で重い道路ボックスを設置すれば、確実に圧密沈下する層です。Ac層は９０％以上が粘土を主体とする層では、層厚が１０ｍ以上と厚く、計画されている道路ボックスやさらに、プレロード盛土の荷重による沈下が心配されます。Ac層のさらに下位のAcs2層は層厚２～３ｍで、N値（※）が４～５程度とやはり軟弱な地層で、圧密沈下対象層に含めるべきです。（※N値が０～１０は液状化しやすい地盤）

これら軟弱な圧密沈下対象層の存在のため淀川左岸線２期事業地では、圧密沈下の無対策時には道路の残留沈下が５０ｃｍ以上となり、堤防天端との差である許容残留沈下量の１０ｃｍを大きく上回る。例えば、NO45地点では、残留沈下が８７，９ｃｍ、NO53地点では８４，３ｃｍ、NO103地点では７７，９ｃｍなど、多くが５０ｃｍを超える。すなわち、圧密沈下により許容以上に堤防を沈下させ、堤防機能を損傷させます。堤防天端の沈下量を補うため、プレロード工法（※）による盛土で余盛をすることでしています。事態はそれほど深刻な状況にあります。また、余盛りをすれば、さらに圧密沈下が促進されることにも触れるべきです。余盛が圧密沈下層への影響だけではなく、周辺の民間家屋地でも余盛による、引込沈下が起こり得る状況となり木造家屋に被害が予想される。大阪市は、木造住宅に居住する沿線住民への説明を全くしていません。（※プレロード工法とは、軟弱地盤対策）

淀川左岸線延伸部平成29年4月より事業化に着手

☆淀川左岸線延伸部は、平成29年4月事業化し平成44年4月供用開始予定。

☆概算事業費・約4000億円 **負担内訳** 国直轄事業として1200億円、大阪市と大阪府が各300億円、有料道路事業として阪神高速道路（株）が1600億円、ネクスコ西日本が600億円負担。新規事業として平成29年度に大阪市は、17,000,000円、大阪府は16,611,000円の調査費を予算計上しました。

淀川左岸線延伸部の都市計画決定内容

- ① 区間（大阪市北区豊崎～門真市稗島間8.7km・大阪市域8.3km、門真・守口市域0.4km）大阪市は、平成28年10月17日、大阪府は、門真市・守口市区間について平成28年10月31日都市計画決定をしました。
- ② 地下70mのトンネル区間と掘割・高架区間
- ③ 換気所は、豊崎と鶴見地公園内2カ所（豊崎換気所は、左岸線2期事業と合築供用）