

事業概要

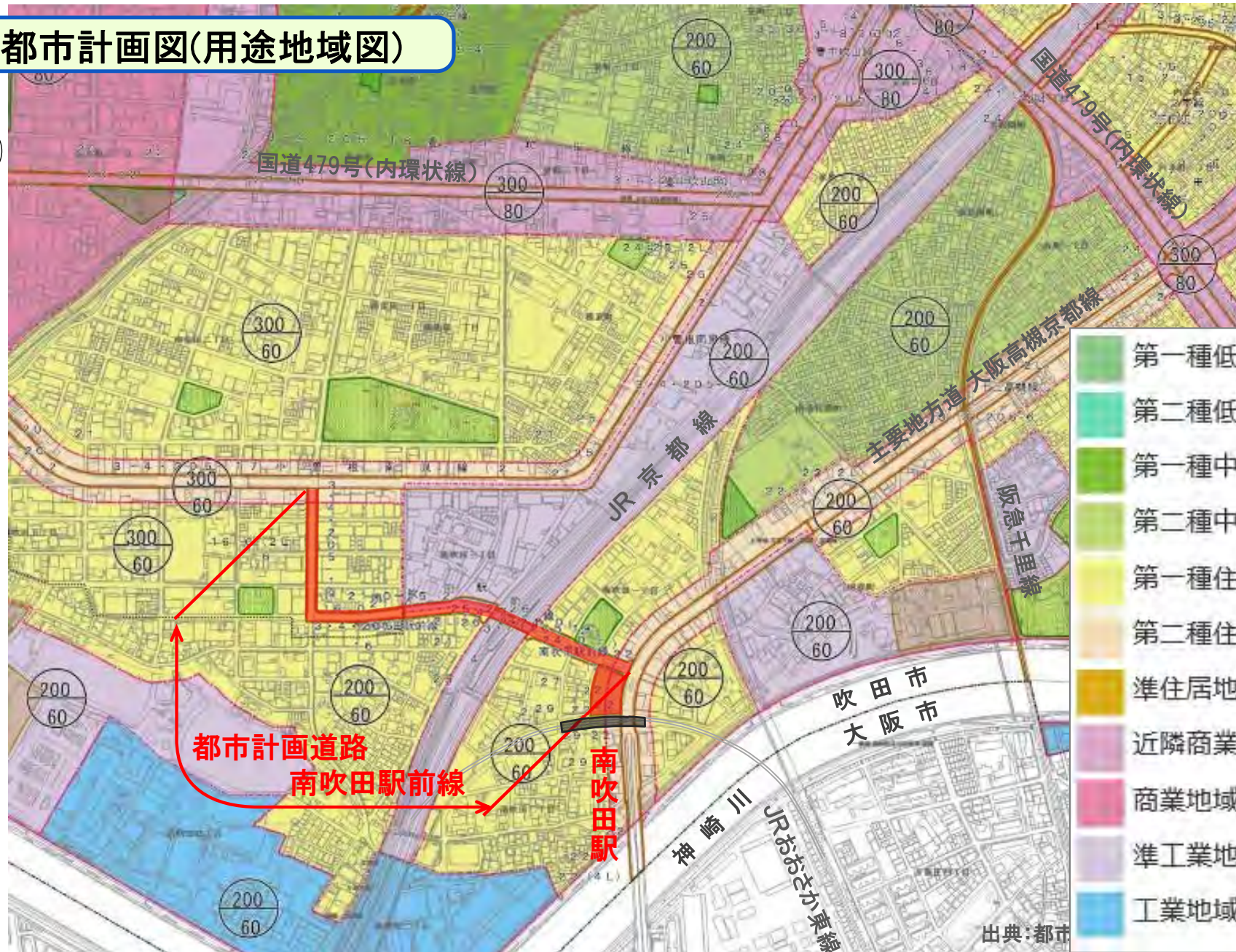
応募No.	15		
事業主体	大阪府 吹田市	実施都市名	吹田市
応募者名	大阪府 吹田市 土木部 地域整備推進室		
ふりがな 事業名称	としけいかくどうろみなみすいたえきまえせんりったいこうさじぎょう 都市計画道路南吹田駅前線立体交差事業		
事業概要 (400字以内)	南吹田駅前線は、延長750mの都市計画道路で、昭和51年に南吹田第1土地区画整理事業において延長360m区間が整備完了していた。平成23年にJRおおさか東線の計画に合わせた都市計画変更を経て、南吹田駅前線立体交差事業は未整備であったJR京都線と交差する延長390m区間について、南吹田新駅へのアクセス道路としてアンダーパスを整備し、平成31年3月に開通した。 本事業で吹田市南部における東西方向の交通路を確保したことにより、機能的な幹線道路のネットワークを形成し、交通の円滑化を図るとともに、JR京都線による地域分断を解消することができた。 あわせて電線共同溝による無電柱化やアンダーパス両端にエレベーターを設置しバリアフリー動線を確保し、安全で快適な歩行者空間を形成した。 また交通結節点として整備した駅前交通広場は、計画段階からワークショップの意見を取り入れ、広場やモニュメントのデザインを決定した。		
事業規模	事業延長	390m	
	幅 員	14.3～26.7m	
	事業期間	平成23年度～平成30年度	
	事業費	113億円	

事業位置図



出典:地理院地図

都市計画図(用途地域図)

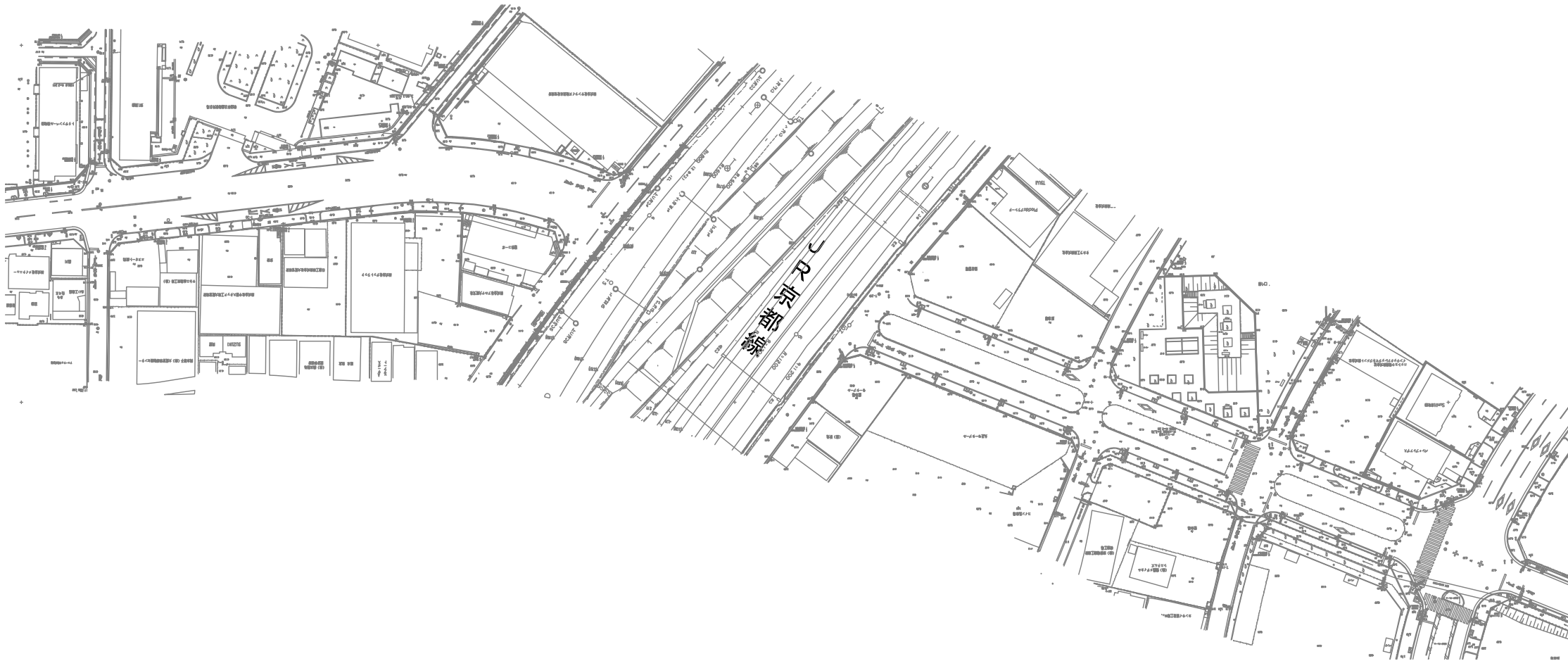


凡 例

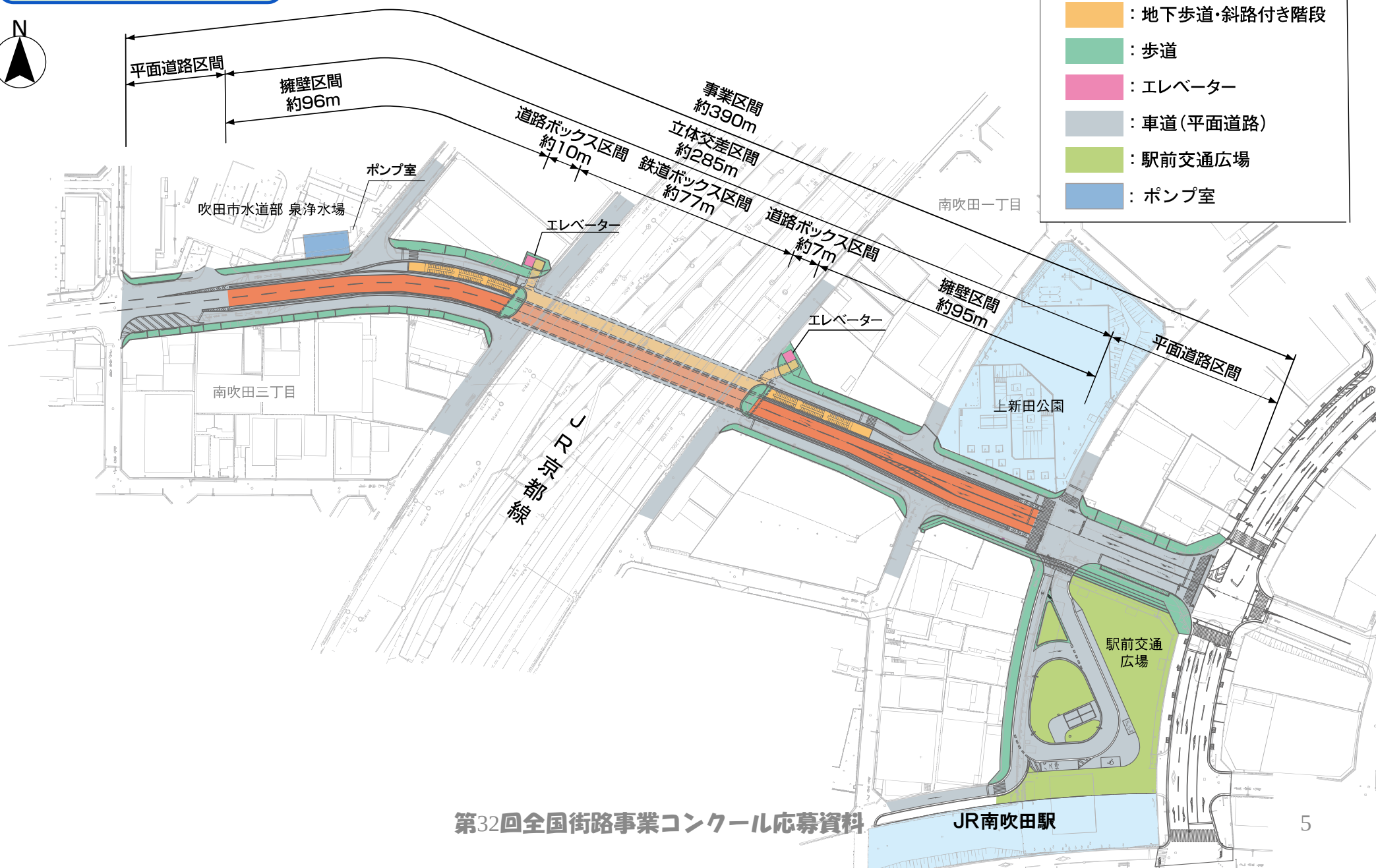
- 第一種低層住居専用地域
- 第二種低層住居専用地域
- 第一種中高層住居専用地域
- 第二種中高層住居専用地域
- 第一種住居地域
- 第二種住居地域
- 準住居地域
- 近隣商業地域
- 商業地域
- 準工業地域
- 工業地域

出典:都市

事業前平面図

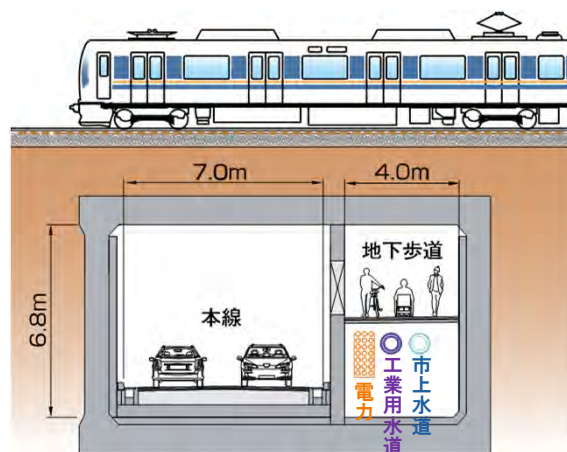


事業後平面図

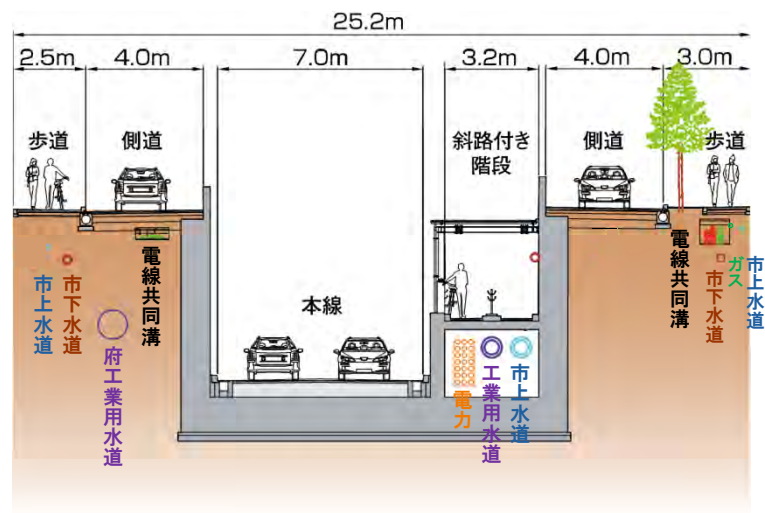


横断図

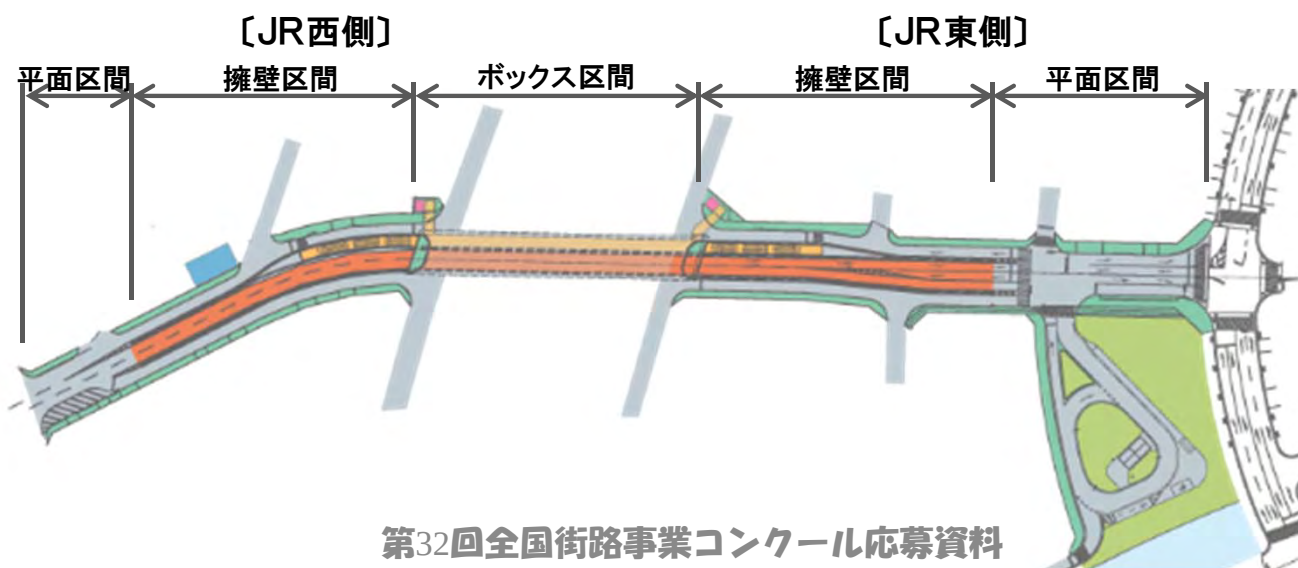
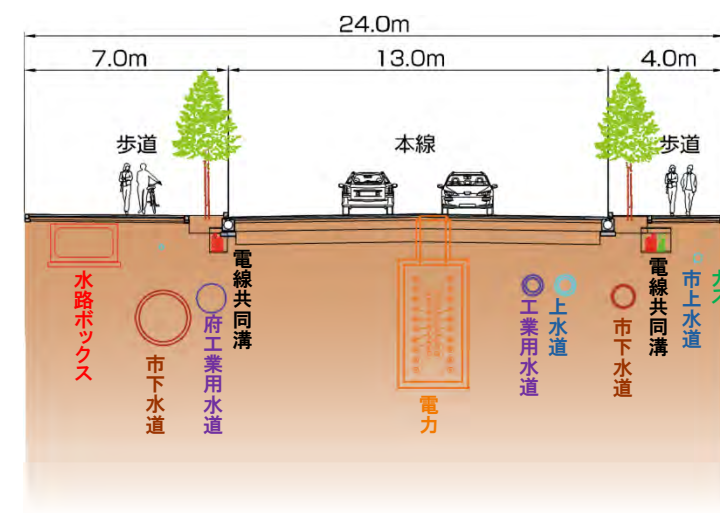
ボックス区間



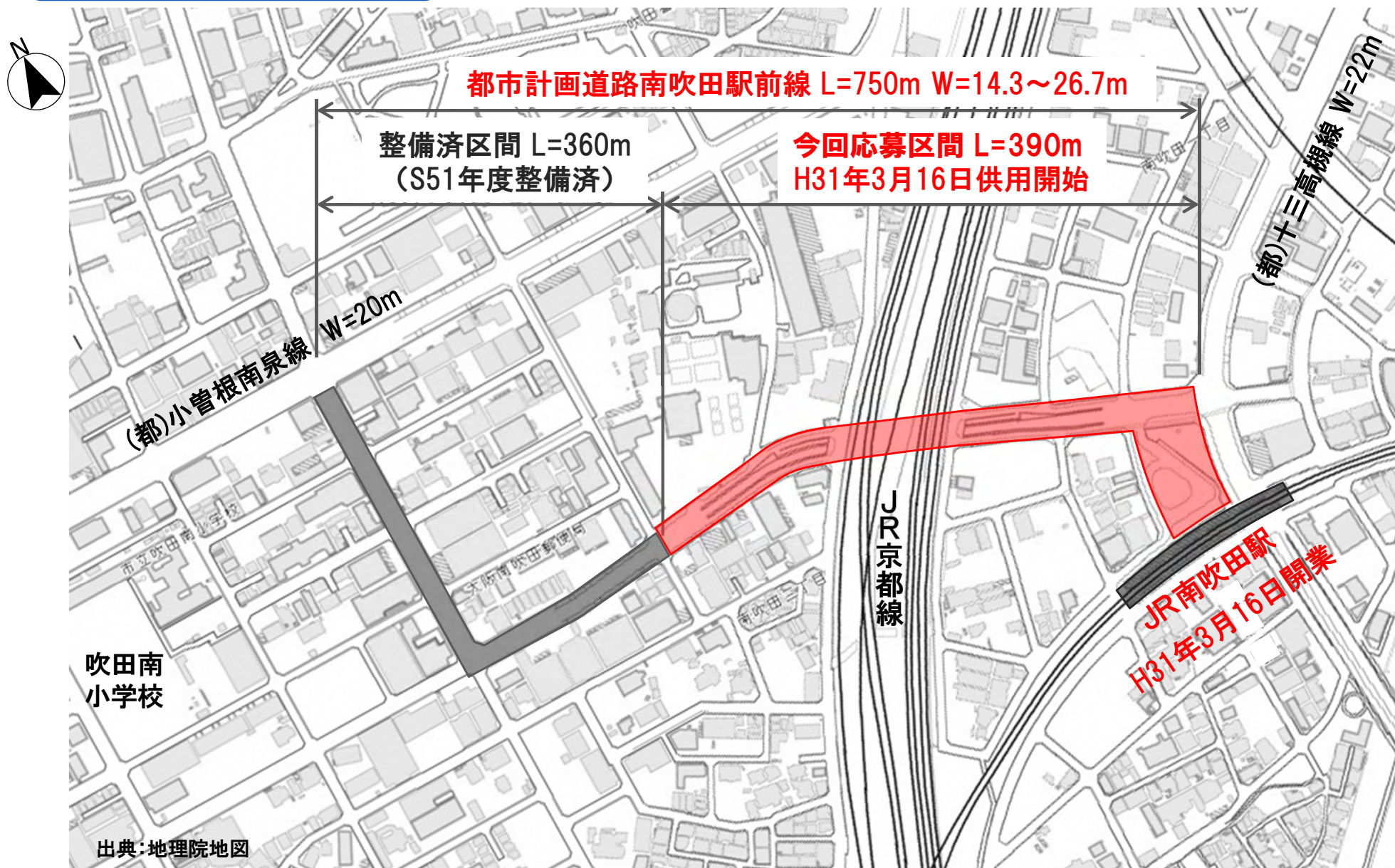
擁壁区間



平面区間



路線全体の進捗状況



事業前写真

平成24年5月撮影



JR東側区間



JR西側区間

事業後写真

令和元年10月撮影



JR東側擁壁区間



JR西側擁壁区間



JR東側自転車歩行者出入口



JR西側斜路付き階段

事業後写真

令和元年10月撮影



JR南吹田駅 交通広場



JR東側区間（電線共同溝による無電線化）



ボックス区間 車道部分



ボックス区間 地下歩道部分



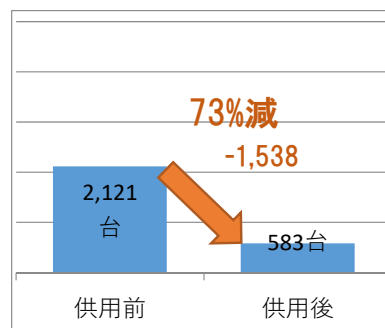
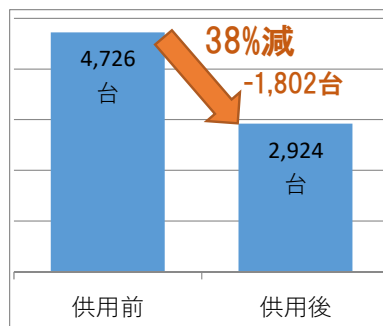
地下歩道へのエレベーター（バリアフリー動線）

事業効果アピール資料

南吹田駅前線の開通による周辺街路の負荷軽減

■周辺街路の通過交通が減少し安全に

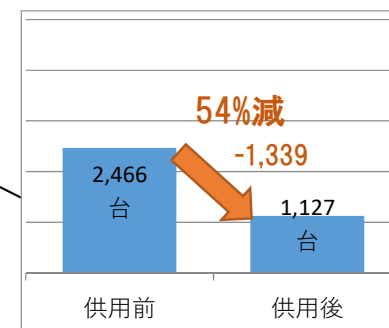
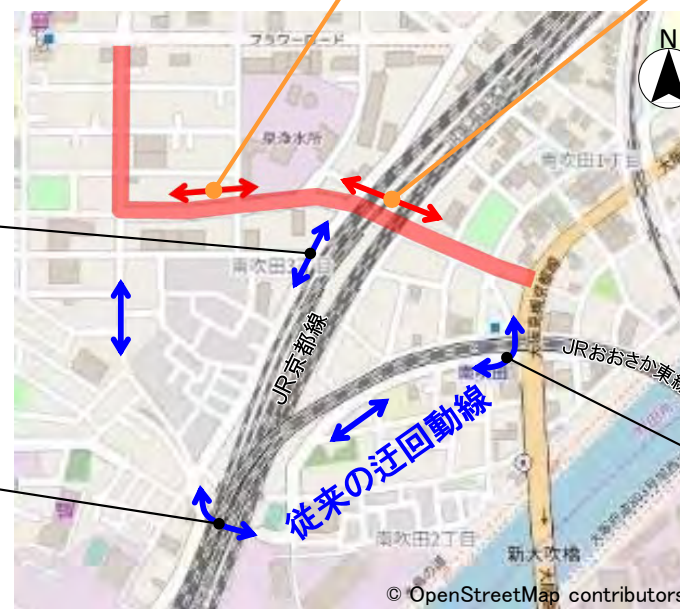
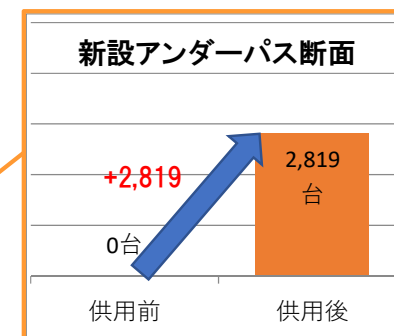
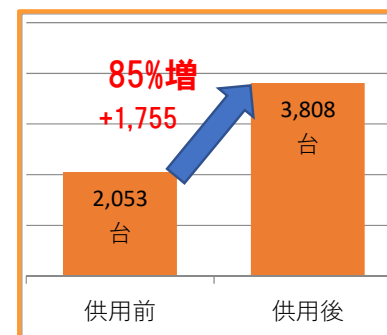
- ・ JR京都線による地域分断により、周辺街路に迂回していた交通が、今回整備されたJRアンダーパス(南吹田駅前線)に転換し、周辺街路から通過交通が排除され安全性が向上した。
- ・ 従来、迂回路として利用されてきた南側ガード下では交通量が約7割減少した。



■南吹田駅前線の交通量 (7:00~19:00)

		供用前(H22)	供用後(R1)	交通量増減
西断面	自動車類	2,053台	3,808台	+1,755台 (+85%)
	歩行者類	—	—	—
アンダーパス断面	自動車類	—	2,819台	+2,819台
	歩行者類	—	1,457人	+1,457人

調査日：供用前 平成22年12月7日(火)
供用後 令和元年9月18日(水)



事業効果アピール資料

南吹田駅前線の開通による地域分断解消と安全性向上

■大型車の迂回が大幅に軽減

- ・ JR京都線による地域分断により、大型車は約2.2kmの区間で横断が困難であったが、南吹田駅前線の整備により迂回が大幅に軽減された。

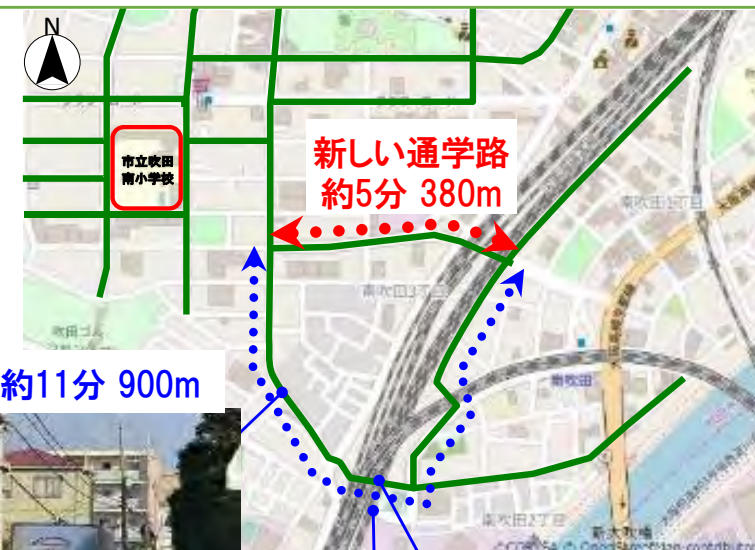
■緊急車両の通行困難な区間が縮小し安全・安心に

- ・ 緊急車両(消防車)の吹田西消防署から南吹田駅までの距離と所要時間は3.5km、約5.3分から1.7km、約2.6分へと大幅に縮小された。



■通学路の迂回が軽減され安全性も向上

- ・ JR京都線による地域分断により、吹田南小学校の児童は歩道幅の狭い道路への迂回を強いられていたが、南吹田駅前線の整備により、迂回が少なく安全な道路で通学できるようになった。



■狭隘道路の安全性向上

- ・ JR京都線により分断された東西地区を結ぶ狭隘なJRガード下道路では交通が錯綜していたが、南吹田駅前線の整備により交通量が7割減少し、安全性が向上した。



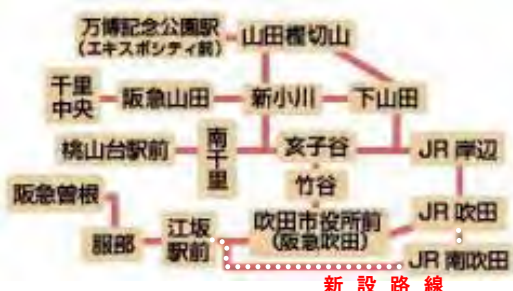
交通錯綜状況(供用前)

事業効果アピール資料

公共交通の利便性向上

■バス路線の新設により公共交通の利便性が向上

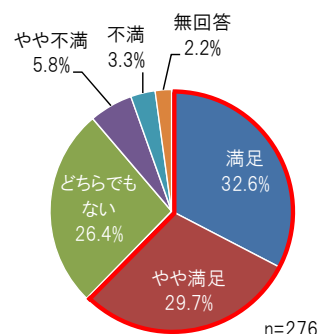
南吹田駅前線の整備により、大型車のJR京都線横断が可能となり、JR南吹田駅開業に合わせてバス路線(JR吹田～JR南吹田～江坂駅前)が開設され、公共交通の利便性が向上した。



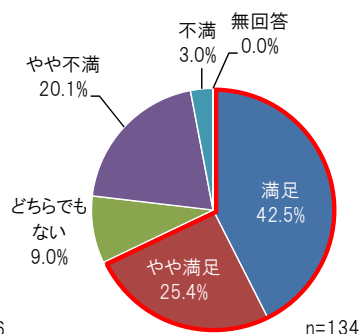
出典：阪急バス路線図

6割以上の利用者が駅前広場や地下道整備を歓迎

南吹田駅及び地下道利用者に対してアンケートを行った結果、6割以上の利用者が満足・やや満足と回答した。



駅前広場の満足度



地下道の満足度

【利用者の声】

- ・地下道のおかげで駅へのアクセスが良い。新大阪へのアクセスも非常に良くなった。
- ・JR地下道はきれいで通りがすくありがたいです。
- ・エレベーターが広く、ベビーカーでも移動しやすく助かっています！

第32回全国街路事業コンクール応募資料

防災に配慮した駅前広場の整備

■新しい地域拠点としての整備

吹田市南部の新しい玄関口としてふさわしい魅力ある駅前空間の整備を行った。また、歩行者広場は災害時の被災者支援活動に配慮した施設を配置した。



※ ドングロス風車をモチーフにしたモニュメントは、地域参加で選考



かまどベンチ



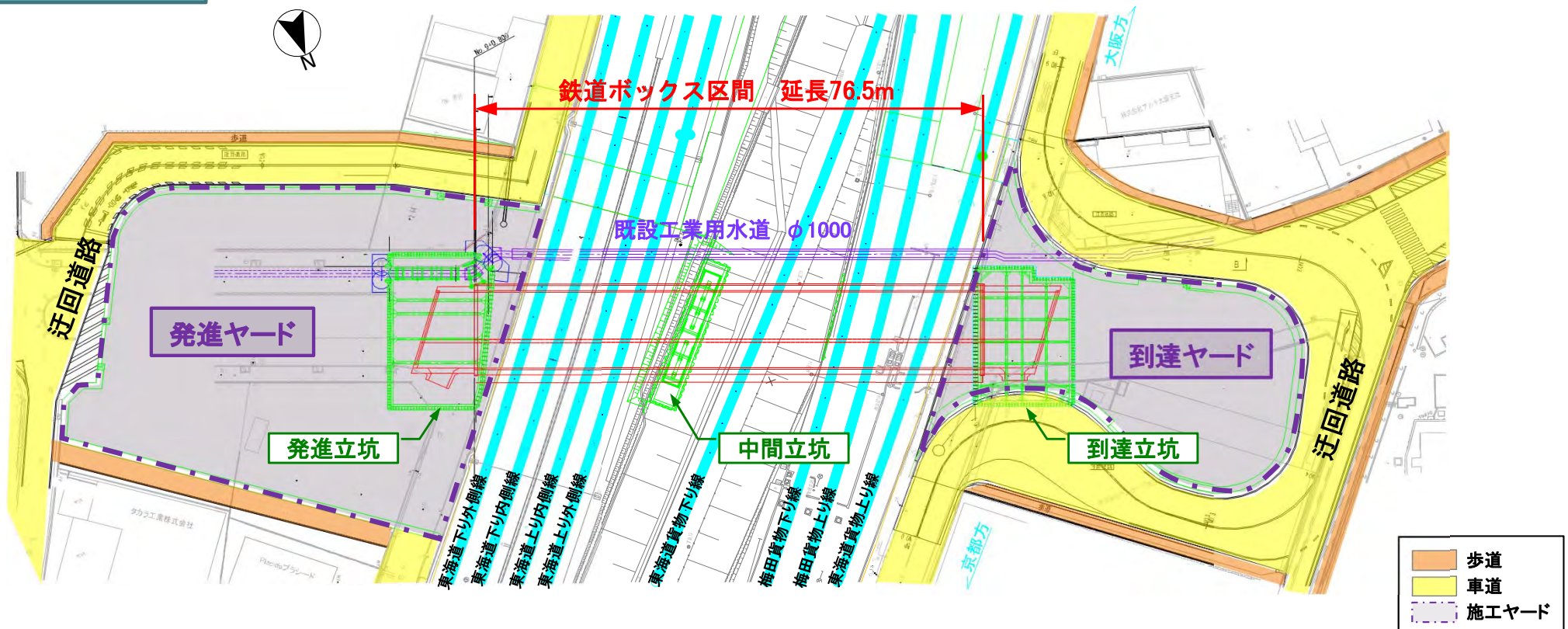
マンホールトイレ

苦労や工夫等アピール資料

URT工法では最長クラスの線路下ボックスの構築(1/2)

- ・ 本工事はURT工法では国内最長クラス(推進延長76.5m)のボックス工事であることに加え、地下水位以下の軟弱地盤層の下、最小土被り1.6mで掘削するため、高度な精度管理が必要であり、東海道本線(JR京都線) 8線の安全・安定輸送確保に配慮した施工を行った。

工事平面図

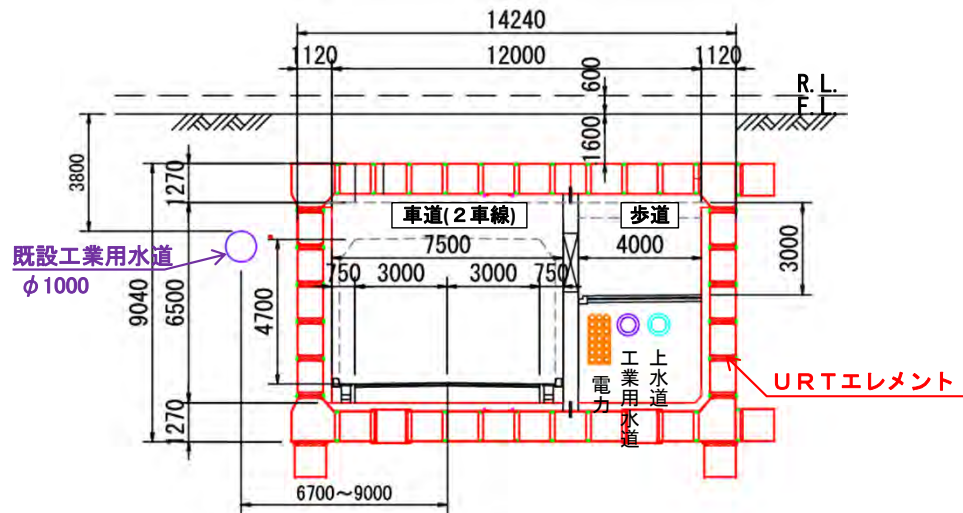


苦労や工夫等アピール資料

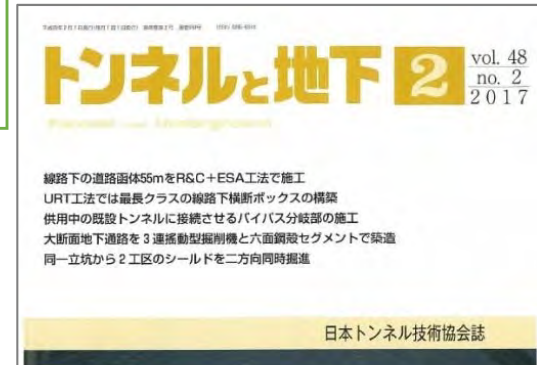
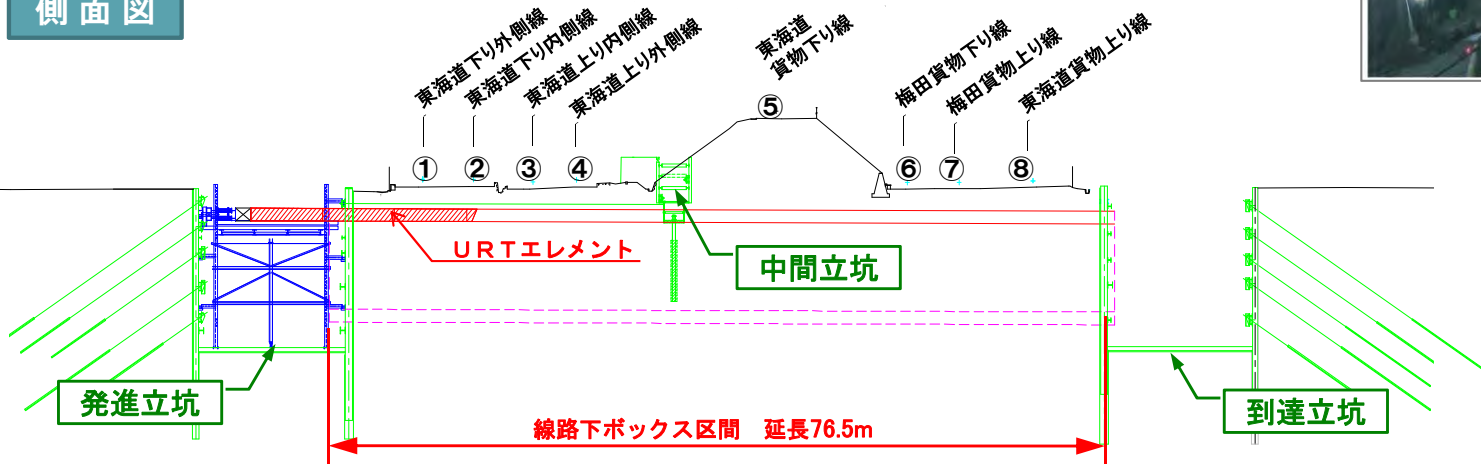
URT工法では最長クラスの線路下ボックスの構築(2/2)

- ・本工事はURT工法では国内最長クラス(推進延長76.5m)のボックス工事であることに加え、地下水位以下の軟弱地盤層の下、最小土被り1.6mで掘削するため、高度な精度管理が必要であり、東海道本線(JR京都線)8線の安全・安定輸送確保に配慮した施工を行った。

断面図



側面図



受賞歴・報道資料

平成29年10月7日 産経新聞



平成30年6月15日 産経新聞

道路トンネル 800人体感

吹田市、工事現場で見学会

吹田市の工事担当者の説明を聞く人たち
—同市

【参考】ワークショップによるモニュメント選考の様子



の工事担当者がガイドとなつて、道路トンネルを案内するツアーもあり、参加者は建設機械や鉄筋がむき出しになっている擁壁などを見ながら、説明に聞き入った。また、コンクリート床面に絵を描く「お絵かきコーナ」や子供がJR西日本の制服を着て写真が撮れる「記念撮影コーナー」なども設けられ、にぎわっていた。



【参考】見学会でのイベントの様子



J:COM TV 平成28年8月21日放映

