

淀川左岸線の整備効果

整備効果① 都心部の交通混雑を緩和、市街地環境の改善

都心部に流入する通過交通を大阪都市再生環状道路に転換し、交通を円滑にすることにより、市街地環境の改善を図ります。



大阪都心部の通過交通 (通過交通割合*)



*台数及び割合は環状線利用交通のうち、大阪都心部に流入する通過交通
 出典：平成29年度新規事業採択時評価結果 (淀川左岸線延伸部)

整備効果③ 観光都市の広域的な連携を支援

臨海部はユニバーサル・スタジオ・ジャパン™などが立地するほか、新たな国際観光拠点「夢洲」のまちづくりで今後も多くの観光客が訪れると見込まれており、淀川左岸線の整備により都心部から観光施設へ向かうアクセスが向上します。

令和4年10月、都市再生緊急整備地域に指定された新大阪駅周辺地域は、リニア中央新幹線や北陸新幹線との接続など、スーパー・メガリージョン®の西の拠点としての役割が期待されており、淀川左岸線は新御堂筋を経由して臨海部など各方面へ連絡する重要なアクセス道路となります。

●スーパー・メガリージョンとは

リニア中央新幹線の開業によって、東京・名古屋・大阪の三大都市圏が約1時間で結ばれることにより形成される、人口7,000万人規模、GDP世界第5位の世界最大の巨大都市圏のこと。



整備効果② 物流の効率化、企業立地の促進

大阪湾ベイエリアには大型物流施設が多数立地しており、臨海部と内陸部の連携強化による物流の効率化が進むことで、さらなる企業投資を誘発します。



臨海部と内陸部のアクセスが向上



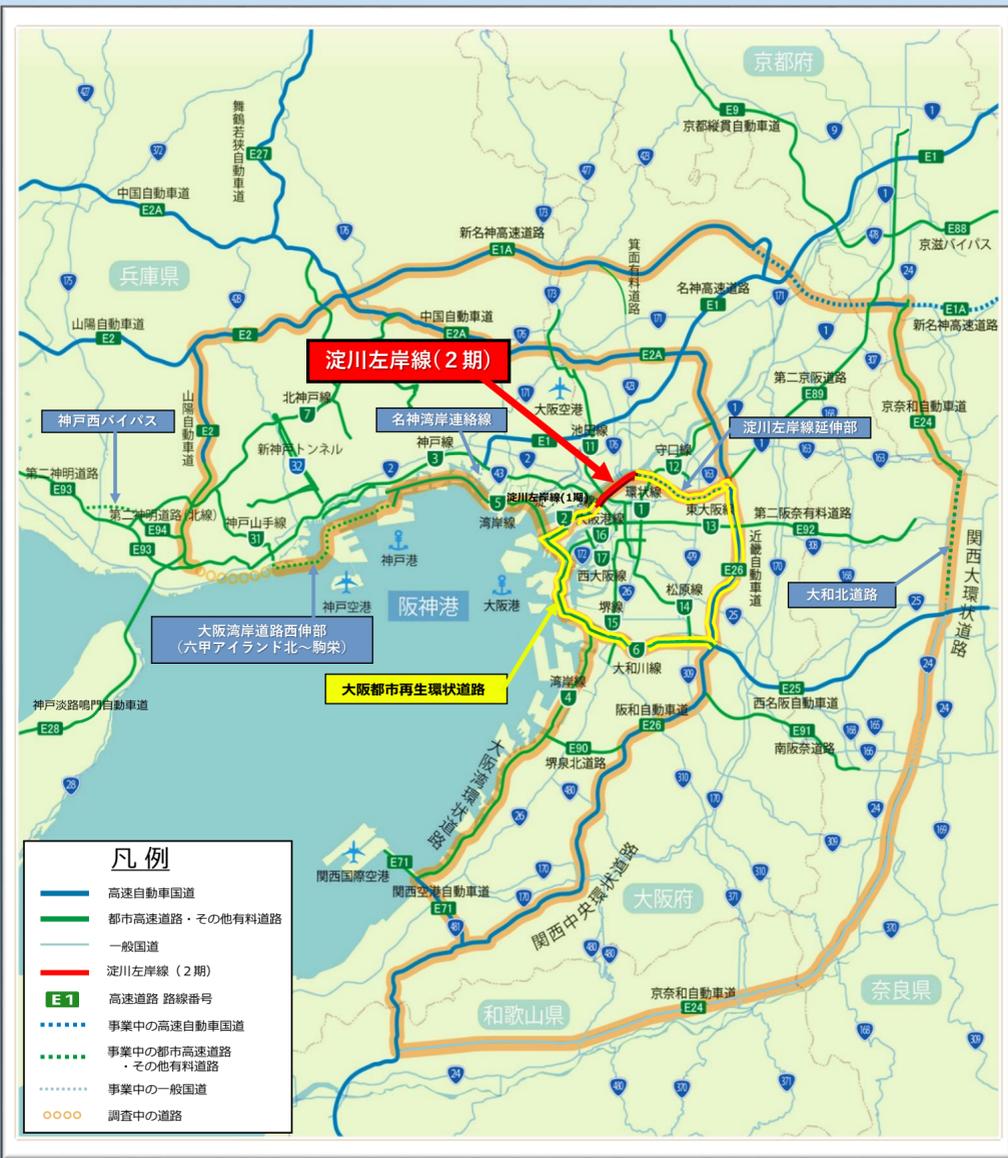
出典：ETC2.0プローブデータ(R1.10平日)
 【混雑時】渋滞が非常に多い時の所要時間(95%タイム)
 淀川左岸線ルートは、ETC2.0プローブデータ+淀川左岸線延伸部(設計速度60km/h)で算出

整備効果④ 事故・災害・工事等に対する迂回路の確保

既存の高速道路を接続するため、ネットワークのリダンダンシーが向上し、事故・災害や、今後実施が必要な大規模補修工事等に伴う通行止めにも強いネットワークとなります。



淀川左岸線(2期)及び大阪都市再生環状道路



大阪市 建設局 淀川左岸線2期建設事務所
 〒553-0005 大阪市福島区野田6丁目2番16号
 TEL: 06-6466-2180

阪神高速道路株式会社 建設事業本部 大阪建設部
 〒553-0003 大阪市福島区福島7丁目15番26号 (JMFビル大阪福島0110F)
 TEL: 06-6136-6440 (代表)

第3版 2023.4

淀川左岸線(2期)

～ 未来をつなぐ 関西の環 ～



OSAKA CITY 大阪市 阪神高速

第3版 2023.4

淀川左岸線(2期)事業

淀川左岸線(2期)は、阪神高速道路3号神戸線(海老江JCT)から国道423号新御堂筋((仮称)豊崎IC)を結ぶ地域高規格道路であり、新名神高速道路、淀川左岸線(1期)、淀川左岸線延伸部、阪神高速道路6号大和川線及び第二京阪道路とともに近畿圏の広域ネットワークの強化を担っています。

2006年度からは大阪市と阪神高速道路株式会社との合併施行方式により事業を実施しており、淀川左岸線(2期)を整備することで、大阪都心北部地域での交通渋滞の緩和と市街地環境の改善を図ることが可能となります。

淀川左岸線(2期)		大阪都市再生環状道路	
計画諸元			
事業者	大阪市・阪神高速道路株式会社 (合併施行方式)	現在の大阪の高速道路は、都心部に位置する阪神高速道路の環状線から、放射状に周辺地域に延びるネットワークが形成されています。	
事業区間	此花区高見1丁目～北区豊崎6丁目	そのため、周辺地域から他の地域に移動するだけの通過交通も都心部に集中し、環状線などで慢性的な交通混雑を引き起こすため、周辺環境の悪化や、社会経済活動への影響が問題となっています。	
延長	約4.4km (うち、街路事業4.3km)	こうした問題を抜本的に改善するために計画されたのが「大阪都市再生環状道路」であり、大阪市中心部の外側を取り巻く、延長約60kmの自動車専用道路です。(下図参照)	
幅員	約22m		
道路構造	本体(地下・掘削・高架構造)4車線 ランプ部(掘削・高架構造) 換気所2ヶ所		
事業経緯			
1996年3月 (平成8年)	都市計画決定	大阪都市再生環状道路	
2000年 (平成12年)	阪神高速道路公団により事業着手	淀川左岸線(2期)	
2005年10月 (平成17年)	道路公団民営化 (阪神高速道路株式会社の設立)	大阪都市再生環状道路	
2006年9月 (平成18年)	都市計画事業認可 (大阪市の街路事業と阪神高速道路株式会社の有料道路事業との合併施行方式により事業を継続実施)	大阪都市再生環状道路	
2011年5月 (平成23年)	淀川左岸線(2期)事業に関する技術検討委員会を設立	大阪都市再生環状道路	
2016年11月 (平成28年)	都市計画変更	大阪都市再生環状道路	
2018年10月 (平成30年)	工事着手(仮堤防工事)	大阪都市再生環状道路	

万博開催地へのアクセスルートとしての活用

「大阪・関西万博 来場者輸送具体方針(アクションプラン) 初版(2022年10月)」において、淀川左岸線(2期)は公共交通利用(バス・鉄道)の3つの主要ルートの一つに位置付けられています。

大阪都心部は、豊富な交通インフラが日々の一般交通を支えているものの、平日の通勤・通学時間帯などで渋滞や混雑が生じている区間や場所があるため、新大阪駅・大阪駅等の大阪中心部より、定時性を確保した高密度なバス運行を可能とするため、淀川左岸線(2期)の建設中間区間を暫定的に利用できるよう整備を進めています。

【現在】：新御堂筋・環状線・大阪湾線ルート
 【整備後】：新御堂筋・淀川左岸線ルート

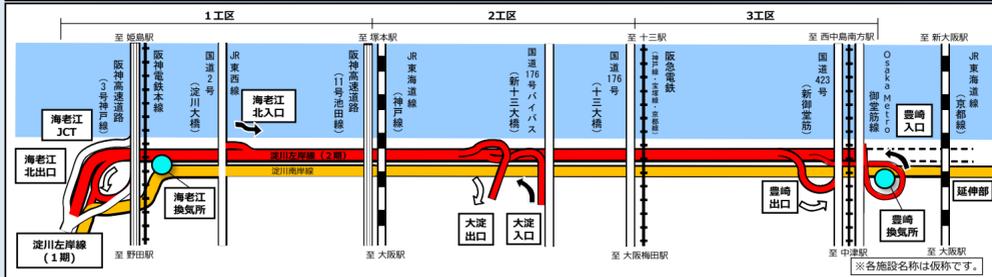
【淀川左岸線(2期)ルート効果】
 ⇒アクセス時間の短縮
 ⇒定時性の向上
 ⇒複数ルートの確保

第3版 2023.4

淀川左岸線（2期）事業 施工ステップ・施工状況

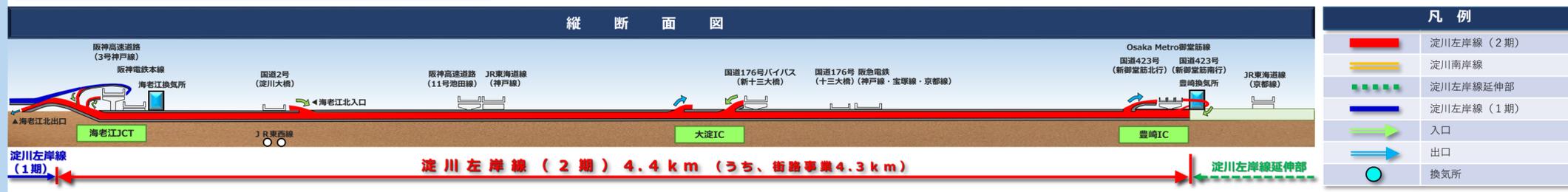
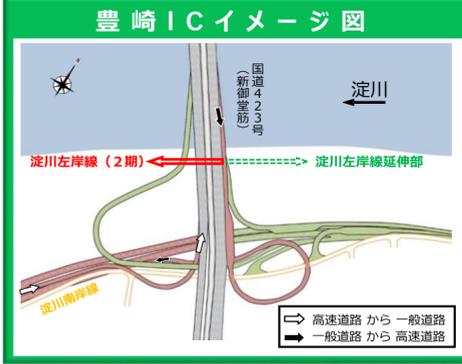
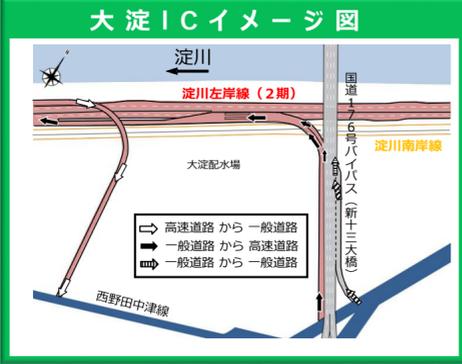
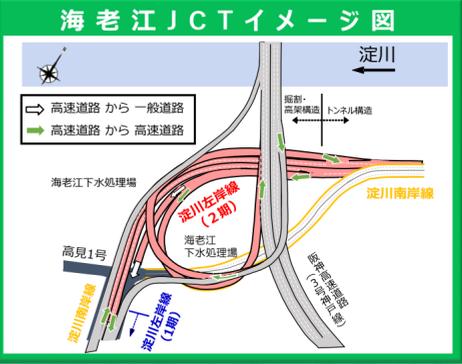
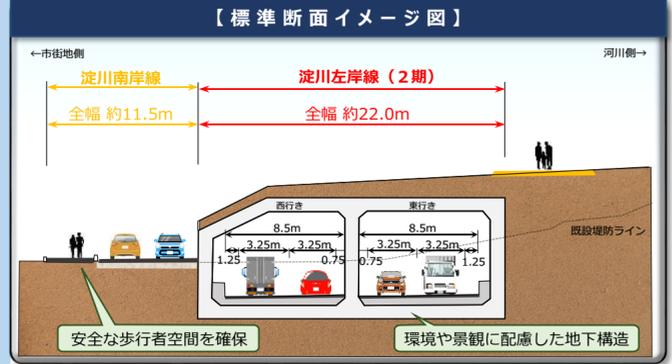
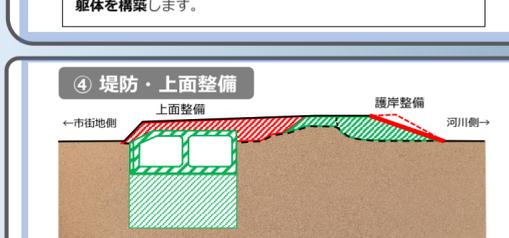
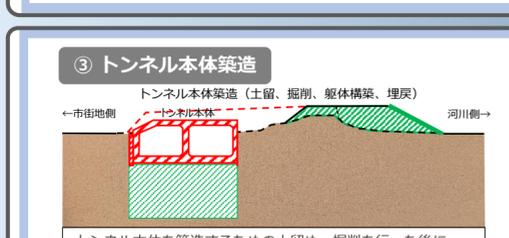
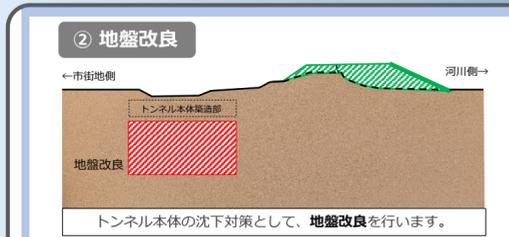
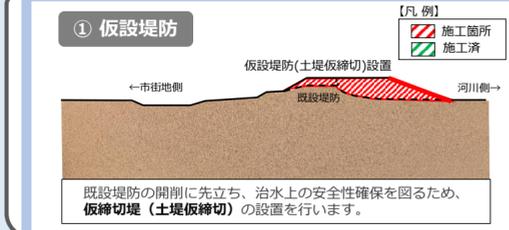
淀川左岸線（2期）事業計画図

淀川左岸線（2期）事業に関する技術検討委員会



施工ステップ

施工状況写真・イメージ



凡例

■	淀川左岸線 (2期)
■	淀川南岸線
■	淀川左岸線延伸部
■	淀川左岸線 (1期)
→	入口
←	出口
●	換気所

「淀川左岸線（2期）事業に関する技術検討委員会」は、淀川左岸線（2期）事業の実施にあたり、道路ボックスと堤防を一体構造とした構造物の安全性、施工方法、維持管理手法等について技術的な検討事項の審議を行うことを目的とした委員会であり、2011年5月より審議が開催され、2017年11月に技術検討報告書を取りまとめました。

○ 道路ボックスと堤防の安全性（技術検討委員会による）

降雨時に堤防内の水位上昇を防ぐために降雨浸透対策を実施

大規模地震により堤防が沈下しても必要な堤防高さを確保

洪水に対して堤防が浸食されないよう、護岸ブロックを設置

洪水時の水位

通常時の水位

地震時の液状化対策として地盤改良を実施

圧密沈下対策として地盤改良を実施

環境への影響について

淀川左岸線（2期）事業を進めるにあたり、環境の保全について適正な配慮を行っていく一環として、近年の自動車排出ガスに係る規制等の動向など、最新の状況や知見に基づき、大気質や騒音等の生活環境、動物や植物等の自然環境について、環境への影響に関する予測を2015年度に行いました。以降、予測内容を踏まえ、具体的な環境保全措置について検討し、必要に応じた対策を実施するなど、環境の保全に努めております。

(生活環境)
大気質・振動・低周波音の予測値については、基準値や参考となる値を下回ることを確認し、騒音の予測値については、基準値を下回る。もしくは、計画道路に環境保全措置を講じることによって、現状レベルから増加しないことを確認しました。

(自然環境)
現地調査を実施した上で、計画道路による直接改変など、事業による影響が大きいと予測される重要種及び重要な生態系の把握を行いました。

↓なお、詳細は以下の大阪市ホームページアドレスか右のQRコードからご確認ください。
<https://www.city.osaka.lg.jp/kensetsu/cmsfiles/contents/0000326/326803/haifu2.pdf>

QRコードはこちら

淀川左岸線（2期）関連街路事業 都市計画道路 淀川南岸線

現在の河川沿いの道路は、淀川左岸の周辺地域を東西方向につなぐ路線ですが、道路幅が狭く、歩道が未整備なため危険な状態となっています。淀川南岸線事業は、淀川左岸線（2期）事業と合わせて道路拡幅を行い、歩道の設置や車道幅を確保することで、歩行者等の安全性や沿道地域の利便性を向上させるための街路事業です。

淀川南岸線 完成イメージ

