

主な整備効果

交通の円滑化

大阪都市圏^{※1}では、阪神高速の環状線を中心に交通が集中し渋滞しています。淀川左岸線延伸部の整備により、大阪都市圏の外周をネットワーク化することで、阪神高速の環状線を通する交通を外周に転換し、交通を円滑にします。

現在(令和元年度) 大阪都市圏における渋滞状況

阪神高速1号環状線利用車内、大阪都市圏に用事のない車が10万台(34%)も流入^{※3}

将来 大阪都市再生環状道路整備による改善イメージ

淀川左岸線延伸部の整備により大阪都市圏内の渋滞緩和に期待!

現在(令和元年度) 大阪都市圏における渋滞状況

阪神高速1号環状線利用車内、大阪都市圏に用事のない車が10万台(34%)も流入^{※3}

将来 大阪都市再生環状道路整備による改善イメージ

淀川左岸線延伸部の整備により大阪都市圏内の渋滞緩和に期待!

迂回機能の確保

都市高速道路においては、渋滞時に事故が発生しやすく、東大阪線では渋滞損失時間が**全国ワースト4位**[※]であり、大阪港線では事故が年間**377件**発生しています。

淀川左岸線延伸部の整備により通行規制時の迂回路としての機能はもちろん、災害時の避難・救護活動を支える広域的な輸送ルートとしての機能が期待されます。

淀川左岸線延伸部利用時のルート

22分

東大阪線利用時のルート

27分

一般道路利用時のルート

53分

事故: 377件
規制時間: 259時間
※阪神高速大阪線上下線(H31.4-R2.3)の累計

1日あたり約11件以上の事故が発生!

地域の活性化

臨海部と内陸部間の貨物の取扱量が年々増加し、平成5年と比較して約3倍に増加しています。淀川左岸線延伸部の整備により、物流が効率化し、沿線地域への新たな企業進出等、地域経済の活性化が期待されます。

阪神港(大阪区)～内陸部の輸出入コンテナ貨物量(陸送)の推移

平成5年と比べて、約3倍に増加

枚方学研IC⇄湾岸舞洲における混雑時、通常時の所要時間[※]安定性比較

ルート	混雑時	通常時	差
第二京阪・淀川左岸線ルート	35分	30分	5分の差
第二京阪・近畿道・東大阪線ルート	37分	37分	18分の差

淀川左岸線延伸部 関西の夢・まち・未来をつむぐ道

淀川左岸線延伸部

近畿圏の環状道路ネットワーク

高規格幹線道路・その他有料道路 阪神高速道路 一般国道 淀川左岸線延伸部 高速道路 路線番号

事業中の高規格幹線道路・その他有料道路 事業中の阪神高速道路 事業中の一般国道 調査中の道路

国土交通省 近畿地方整備局 浪速国道事務所

〒550-0025 大阪府大阪市西区九条南1-4-18
TEL | 06-6581-1802 (代)

浪速国道事務所ホームページ <https://www.kkr.mlit.go.jp/naniwa/>

道路緊急ダイヤル #9910

道路の異状を発見したらお知らせ下さい

全道共通 24時間受付

落下物 落石 崖崩 気象災害 路面の穴ほこ 道路施設の破損 など

西日本高速道路株式会社 関西支社 建設事業本部 大阪建設部 新神大阪事務所

〒550-0025 大阪府大阪市西区九条南1-4-18
TEL | 06-4394-8534

西日本高速道路株式会社 関西支社 建設事業本部 大阪建設部 新神大阪事務所

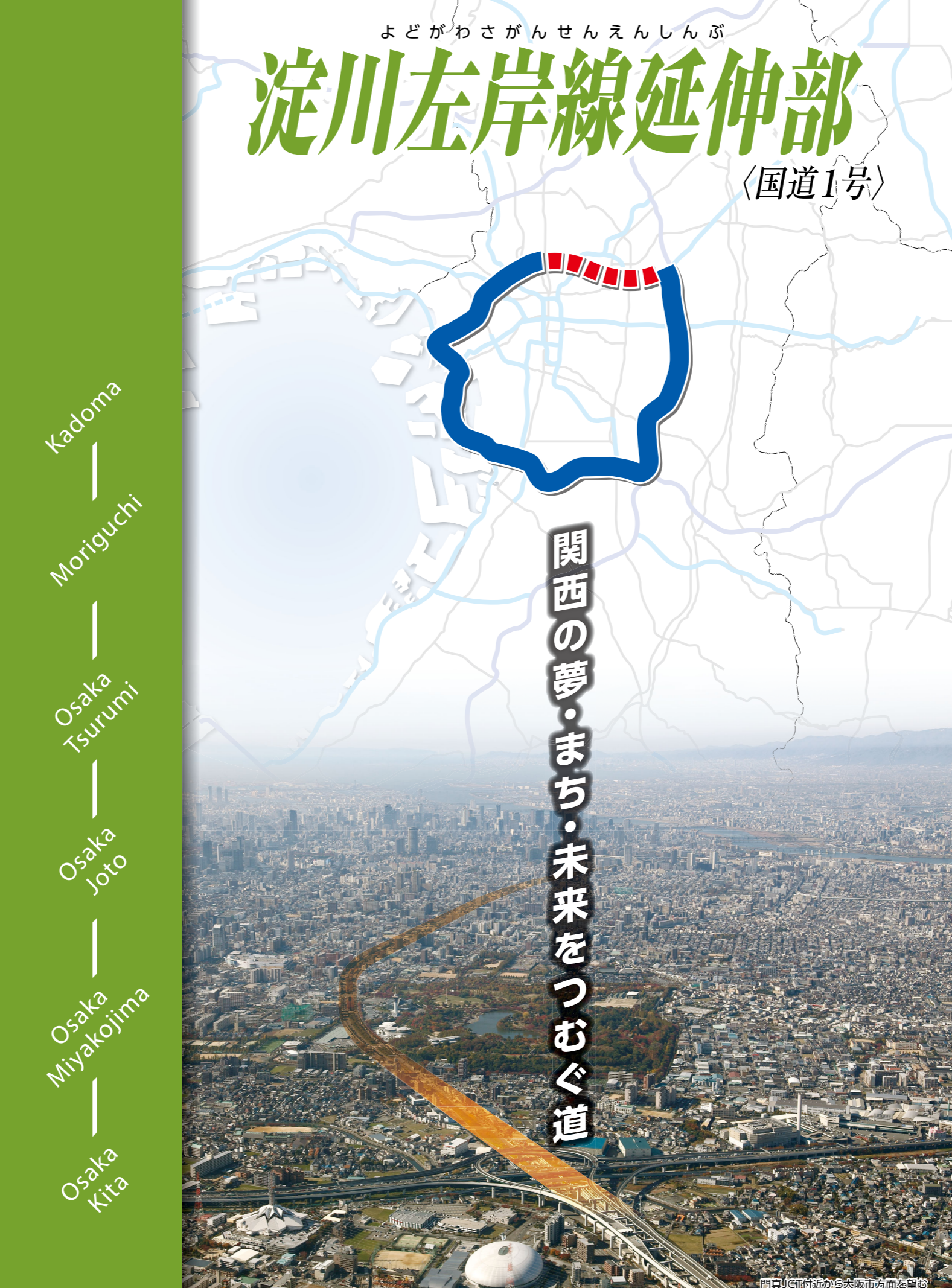
〒573-1171 大阪府枚方市三葉2丁目5番1号
TEL | 072-809-4740 (代)

西日本高速道路ホームページ <https://www.w-nexco.co.jp>

阪神高速道路株式会社 建設事業本部 大阪建設部 淀川左岸線建設事務所

〒553-0003 大阪市福島区福島7丁目15番26号
大阪YMビル10F TEL | 06-6136-6440 (代)

阪神高速道路ホームページ <https://www.hanshin-exp.co.jp>



淀川左岸線延伸部(国道1号)

計画概要

淀川左岸線延伸部は、政府の都市再生プロジェクトとして位置づけられた「大阪圏の新たな環状道路(大阪都市再生環状道路)」の一部を構成する道路で、門真市ひえ島町から大阪市北区豊崎を結び延長8.7kmの自動車専用道路です。

第二京阪道路と接続することにより、大阪ベイエリア(阪神港・夢洲・咲洲地区)と名神高速道路などの主要な高速道路を結び、物流の効率化や周辺地域との連絡強化による大阪・関西の経済活性化、競争力強化、災害時の避難・救護活動を支える重要な路線です。

計画諸元

事業名	国道1号 淀川左岸線延伸部
事業区間	門真市ひえ島町～大阪市北区豊崎
延長	8.7km
道路規格	第2種第2級
車線数	4車線
設計速度	60km/h

事業経緯

平成13年 8月 都市再生プロジェクトに淀川左岸線延伸部が位置づけ(第二次決定)

平成16年 3月 淀川左岸線延伸部有識者委員会によるPIプロセス導入

平成18年 12月 淀川左岸線延伸部有識者委員会による提言

平成28年 11月 都市計画決定

平成29年 4月 事業化

全体図

淀川左岸線(1期) 5.6km

淀川左岸線(2期) 4.4km

淀川左岸線延伸部 8.7km

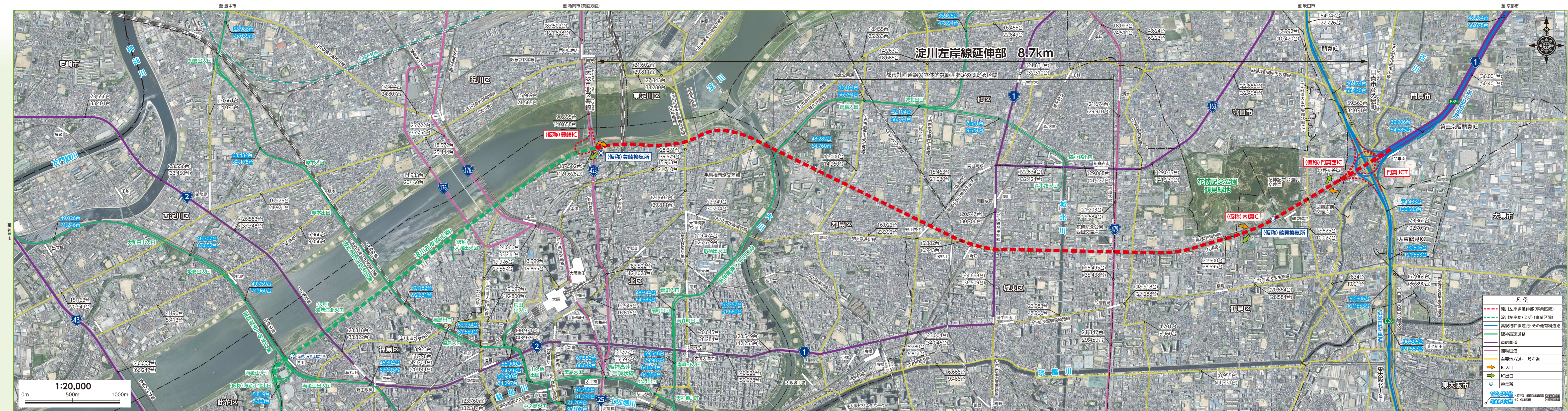
大深度地下使用

大深度地下空間とは、大都市において一般的な高層建築物の基礎などの建設に使用されない地下の空間を、道路・鉄道など公共的な施設の設置のために活用する地下空間のことを指します。

淀川左岸線延伸部では、沿道地域の環境に配慮しトンネル構造を主体に計画しており、一部の区間においては、大深度地下空間を活用します。

大深度地下使用手続きの流れ

- 事業計画書の作成
- 事業計画書の作成・内容の確定
- 事業計画書の環境・社会への配慮
- 使用目的申請書
- 申請書の公告・縦覧
- 本審査(利害関係人の意見提出、関係行政機関の意見聴取等)
- 協議会又は評議会の開催
- 許可
- 登記簿の閲覧



立体的な範囲を定めている都市計画

通常の利用が行われない大深度地下空間において、道路整備に必要な空間だけを都市計画道路の「立体的な範囲」として都市計画に定めています。これにより、地上面および地下※1を従来どおり利用できます。

トンネルは、一般的な高層建築物(50階建て程度)の建築物荷重を想定しているため、通常の建築物等の建築には影響ありません。

※1 地上面から都市計画道路の立体的な範囲までの地下空間
 ※2 支持地盤—一般的な高層建築物の基礎杭が支持できる地盤(地質調査結果より、杭の許容支持力2500kN/m以上を有する層を指した仮定の地盤層)
 ※3 大深度地下空間については今後、「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」の使用認可を受けて決定されます

【都市計画道路の立体的な範囲】

縦断面図

① シールドトンネル部 ② 開削トンネル部 ③ 掘削部 ④ 高架部

※大深度ラインについては今後、「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」の使用認可を受けて決定されます。

標準断面図

単位：m

① シールドトンネル部

※トンネル外径 約13m

② 開削トンネル部

③ 掘削部

④ 高架部

JCT・ICイメージ

(仮称)豊崎ICイメージ

(仮称)内環ICイメージ

門真JCT (仮称)門真西ICイメージ