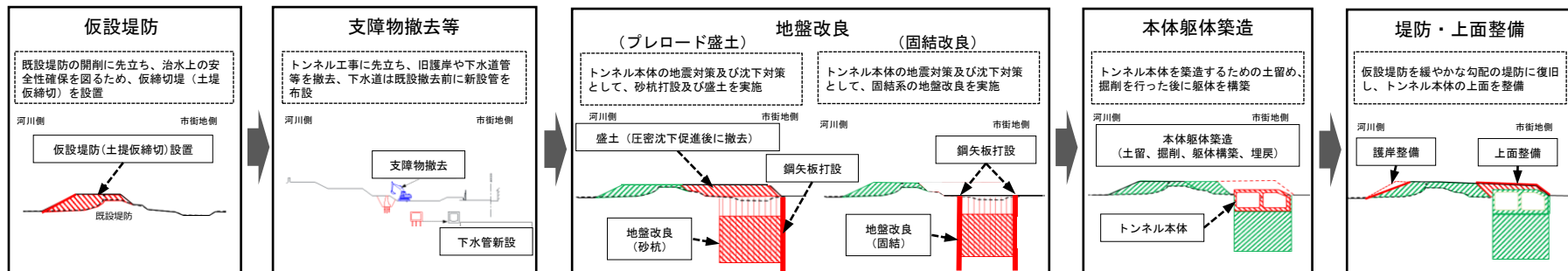


淀川左岸線(2期) 事業概要



ステップ図



淀川左岸線(2期)

- ・事業者：大阪市・阪神高速道路株式会社 (合併施行方式)
- ・延長：約4.4km (うち街路事業 約4.3km)
- ・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

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る。

大阪都心部の通過交通

(通過交通割合※)

10万台/日 (31%)

7万台/日 (20%)

※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)

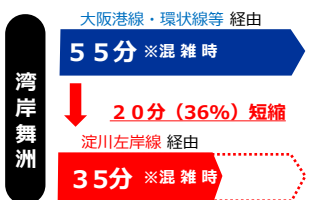


写真：阪神高速道路(阿波座合流部)

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されており、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する。

臨海部と内陸部のアクセスが向上

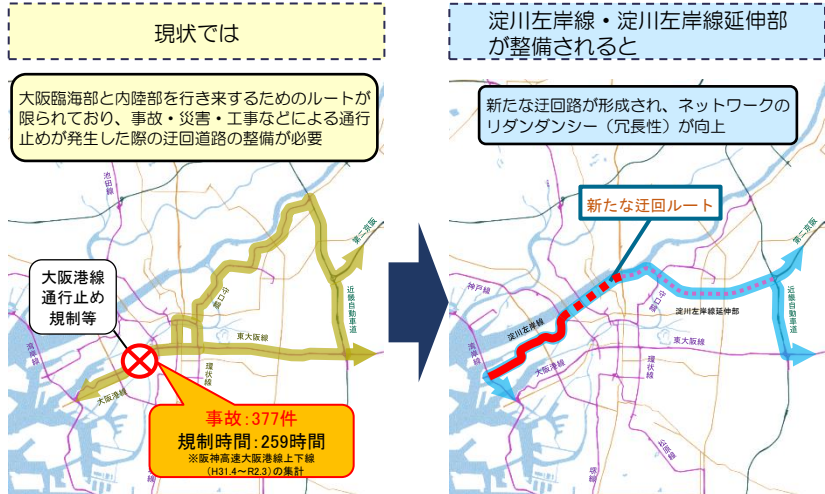


出典：ETC2.0プローブデータ(R1.10平日)
【混雑時】渋滞が非常に多い時の所要時間(95%タイル)
淀川左岸線ルートは、ETC2.0プローブデータ+淀川左岸線延伸部(設計速度60km/h)で算出



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より強いネットワークとなる。



出典：【事故件数・規制時間】阪神高速道路株式会社資料 (H31.4~R2.3集計)

淀川左岸線(2期)事業 完成イメージ

淀川堤防と一体となった特殊な構造の整備イメージ

淀川南岸線

- ・事業者：大阪市
- ・延長：約6.9km
- ・幅員：約11～45m
- ・道路構造：国道2号（東側） 車道2車線、歩道
国道2号（西側） 車道4車線、歩道

淀川左岸線（2期）

- ・事業者：大阪市・阪神高速道路株式会社（合併施行方式）
- ・延長：約4.4km（うち街路事業 約4.3km）
- ・幅員：約22m
- ・道路構造：本体（地下・掘割・高架構造）4車線、
ランプ部（掘割・高架構造）、換気所 2ヶ所

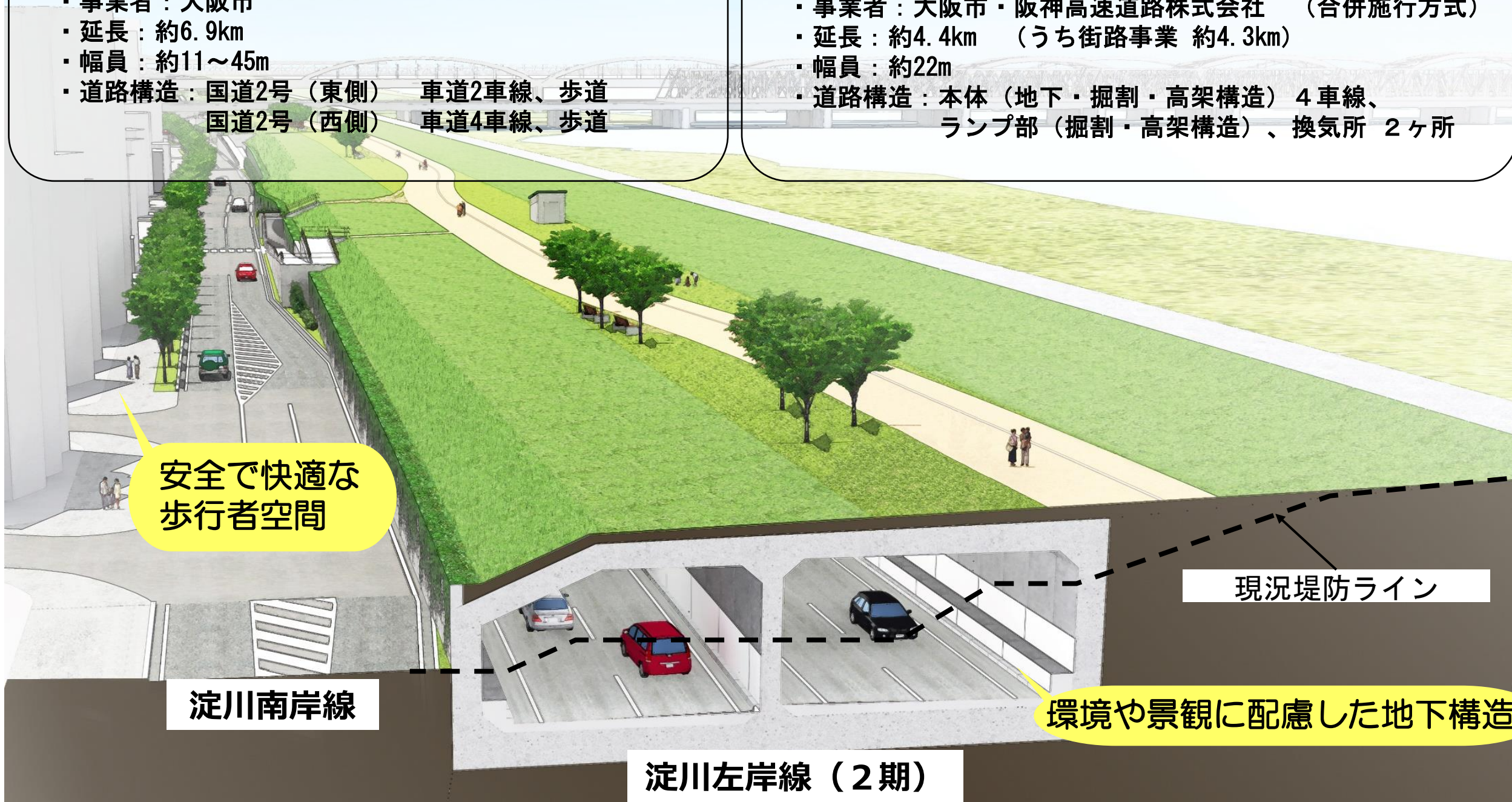
安全で快適な
歩行者空間

淀川南岸線

現況堤防ライン

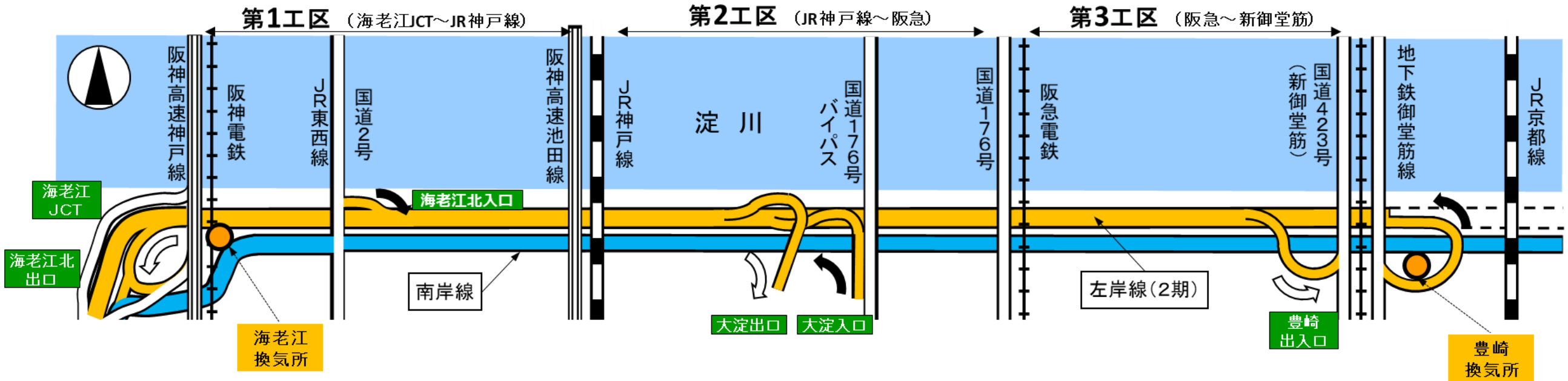
環境や景観に配慮した地下構造

淀川左岸線（2期）

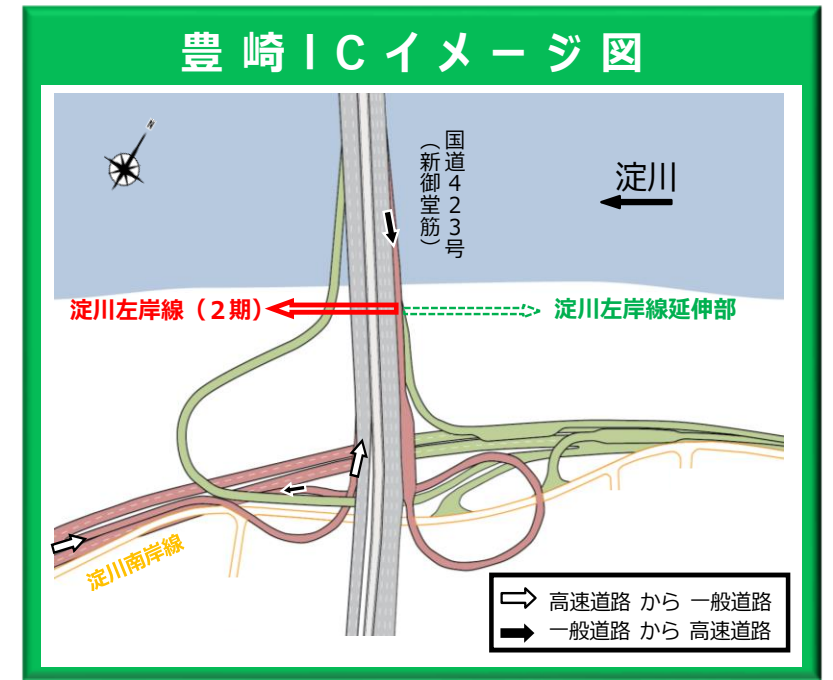
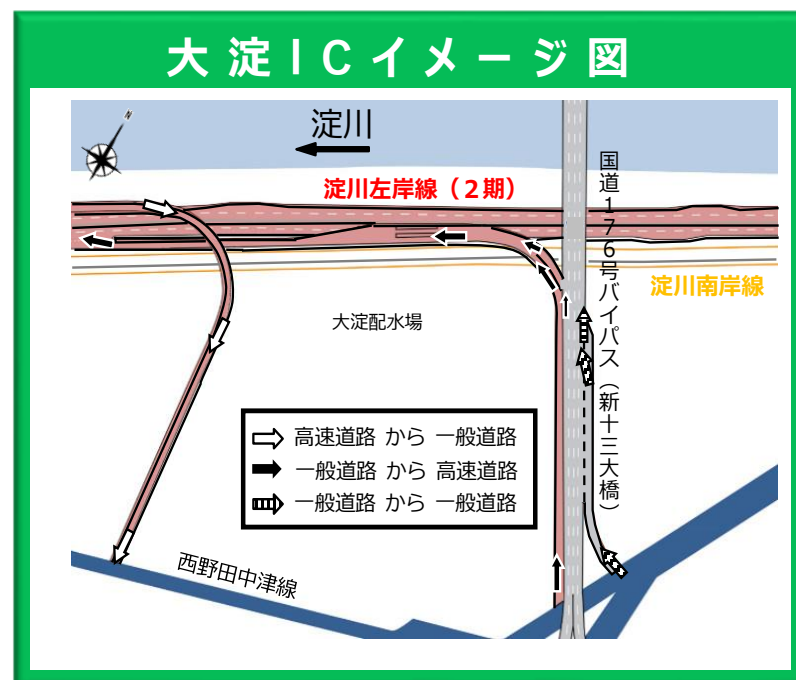
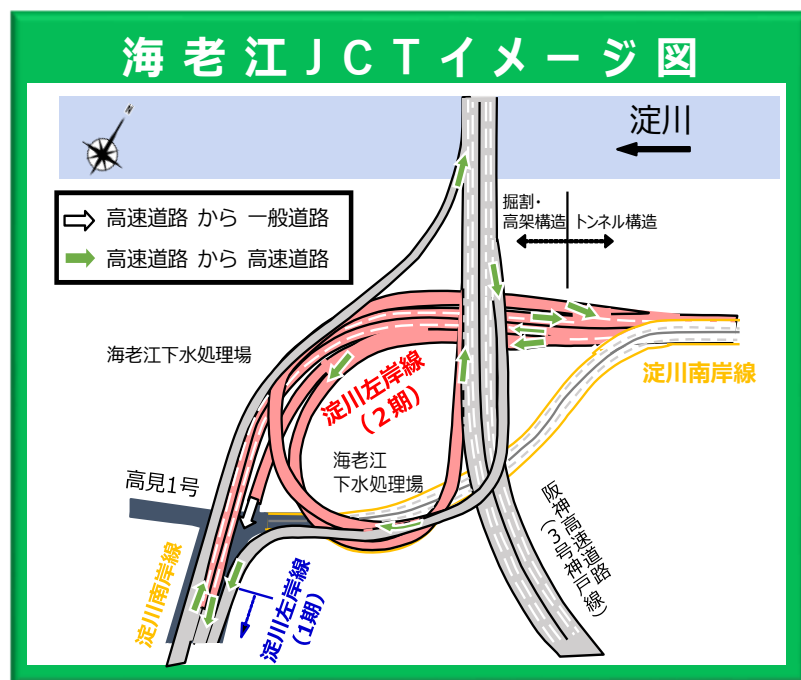


事業計画図

平面図



JCT・ICイメージ図



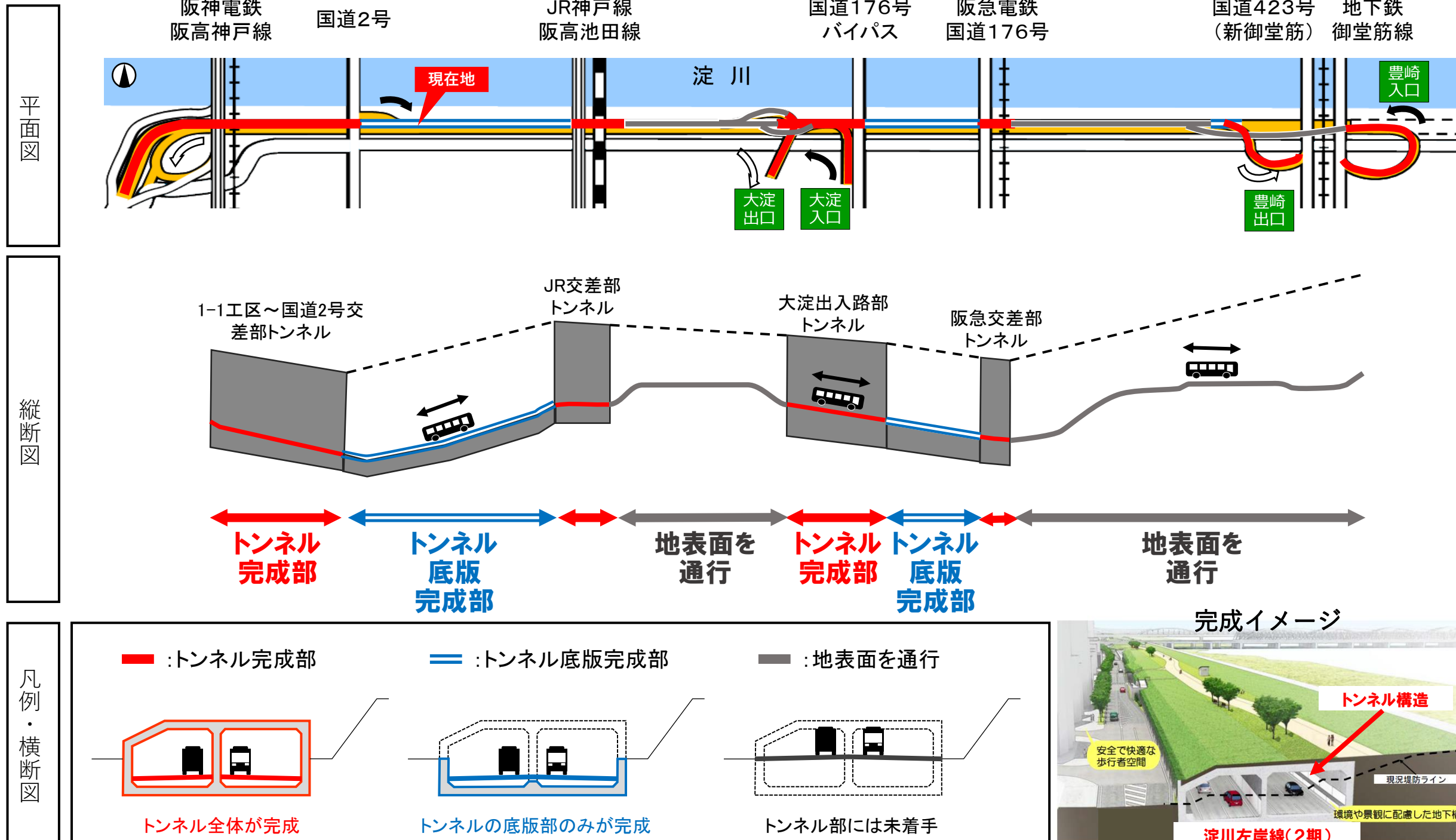
万博アクセスルートとしての暫定利用

○万博開催時に新大阪駅や大阪駅から万博会場となる夢洲へ向かうシャトルバス等のアクセスルートとして暫定的に利用できるよう事業を進めています。



万博開催時の整備状況（イメージ）

- 淀川左岸線（2期）の早期完成に向けて、引き続き、工事を最大限推進
- 万博時には、区間毎に整備状況は異なるものの、シャトルバス等のアクセスルートとして暫定利用可能

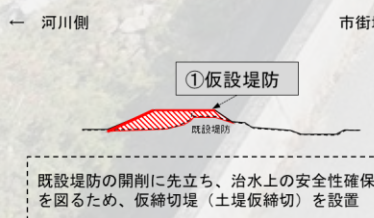


淀川左岸線(2期)事業 工事状況写真 撮影箇所①

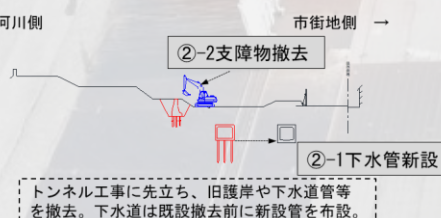
第1工区(阪神本線～国道2号) 現場状況 (R5.10撮影)



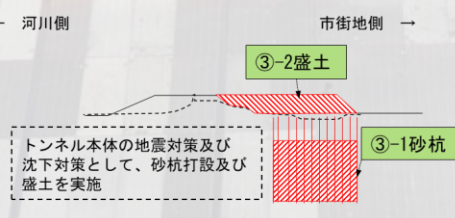
①仮設堤防【完了】



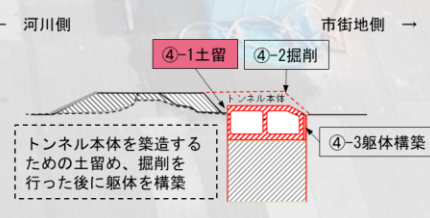
②支障物撤去等【完了】



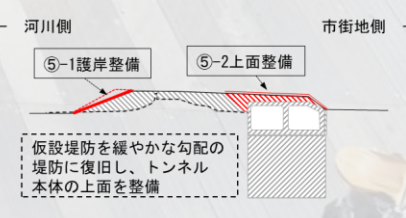
③地盤改良【完了】



④本体躯体築造【施工中】



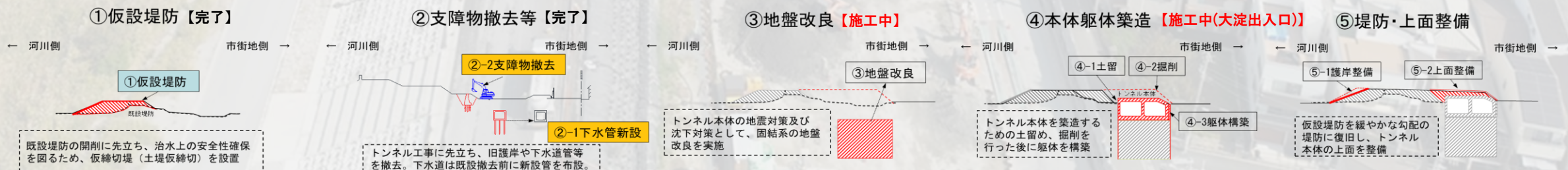
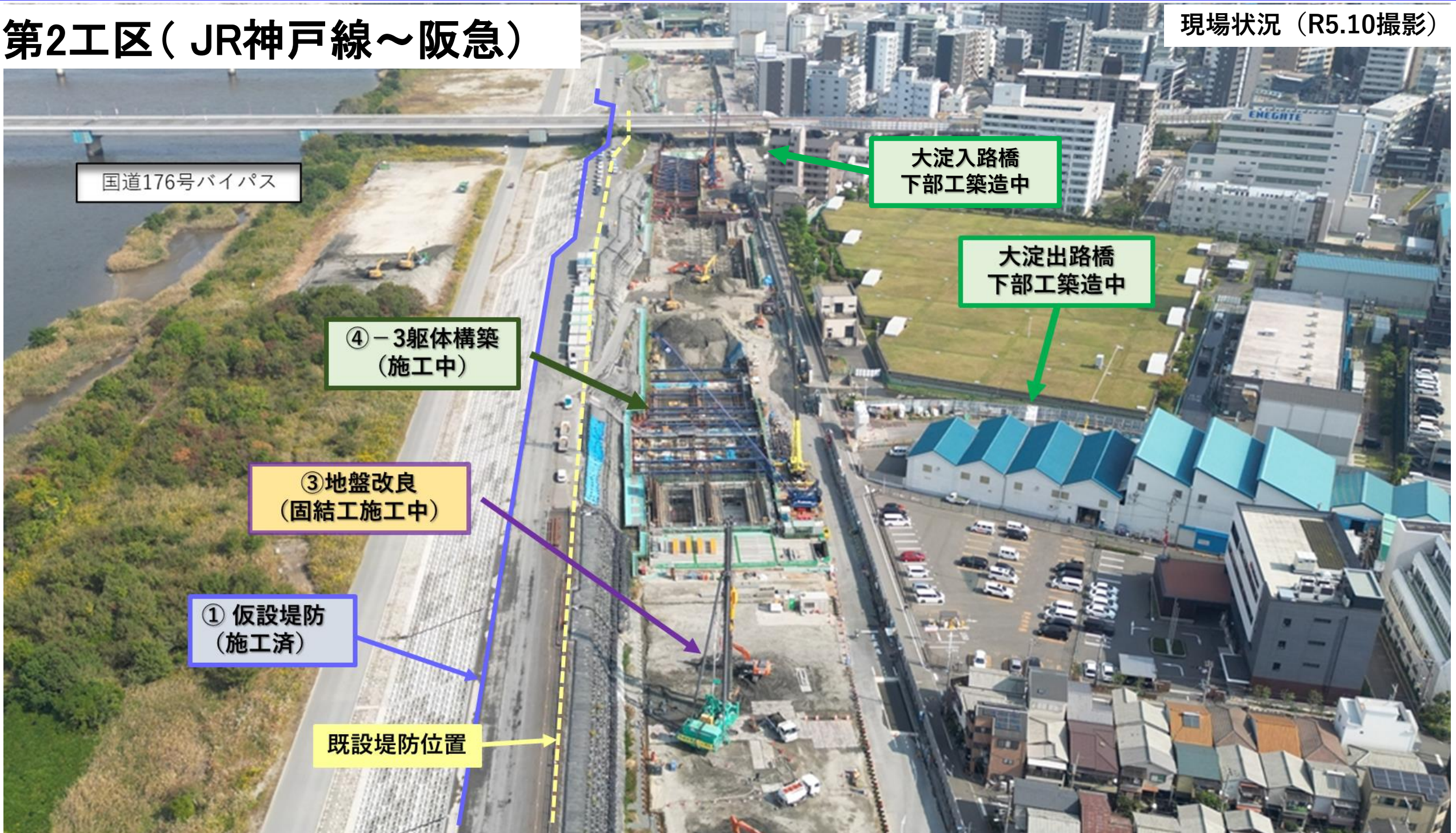
⑤堤防・上面整備



淀川左岸線(2期)事業 工事状況写真 撮影箇所②

第2工区 (JR神戸線～阪急)

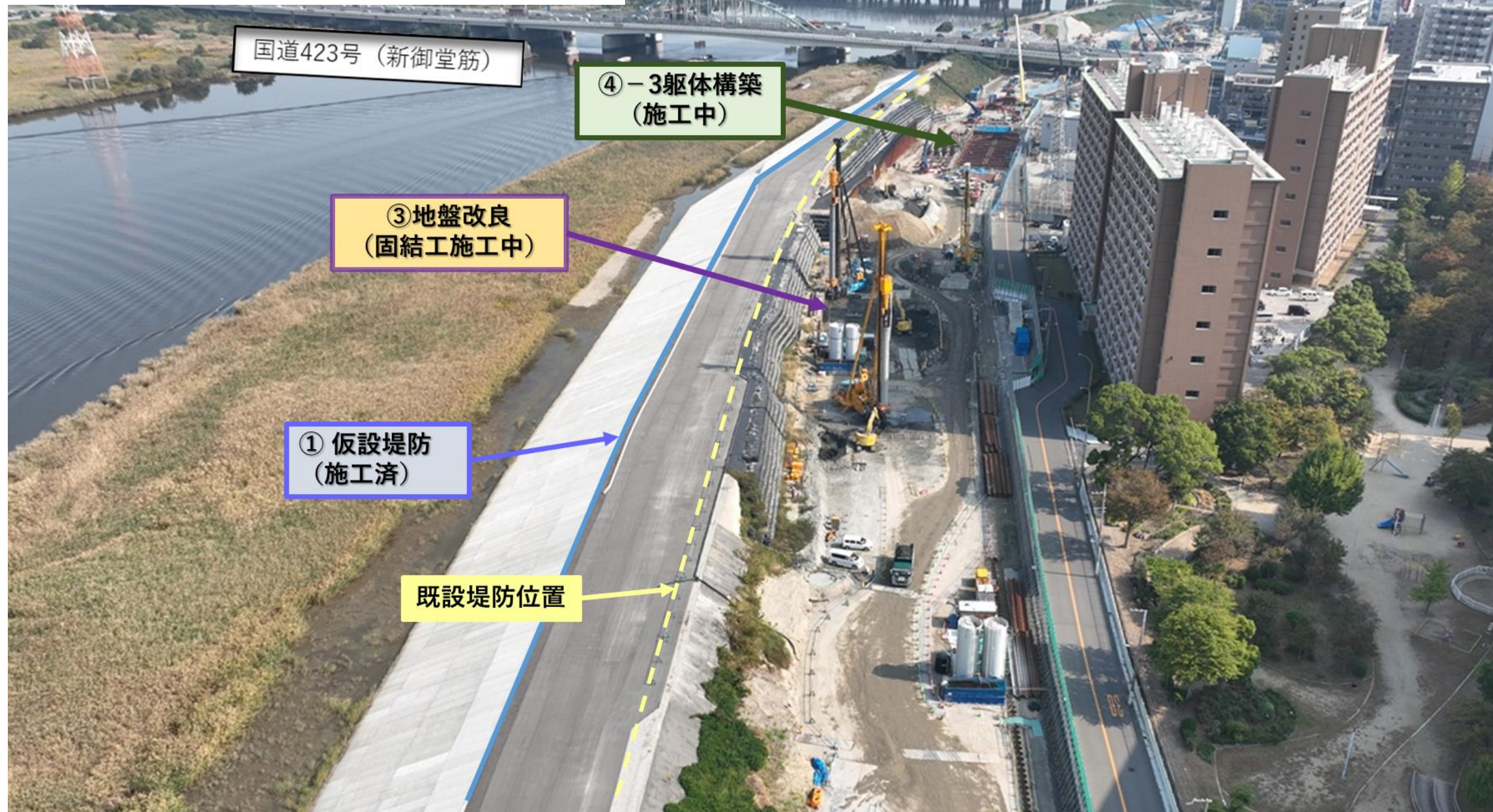
現場状況 (R5.10撮影)



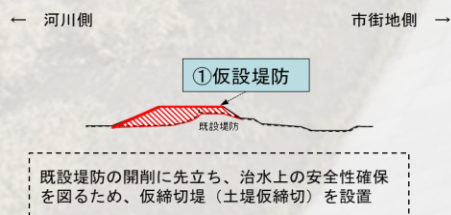
淀川左岸線(2期)事業 工事状況写真 撮影箇所③

第3工区(阪急～新御堂筋)

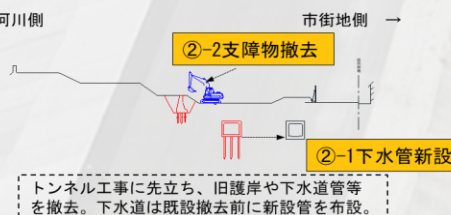
現場状況 (R5.10撮影)



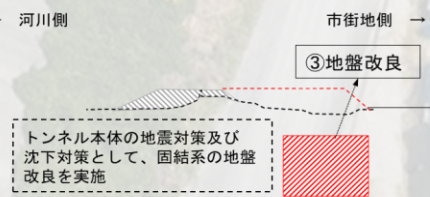
① 仮設堤防【完了】



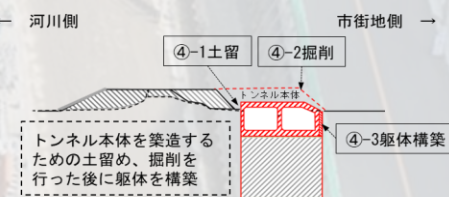
② 支障物撤去等【完了】



③ 地盤改良【施工中】



④ 本体躯体築造【施工中(豊崎出口)】



⑤ 堤防・上面整備

