

淀川左岸線（2期）事業について

令和4年2月8日

大阪市建設局 淀川左岸線2期建設事務所

淀川左岸線(2期)の事業概要-1

位置図



淀川左岸線(2期)の事業概要-2

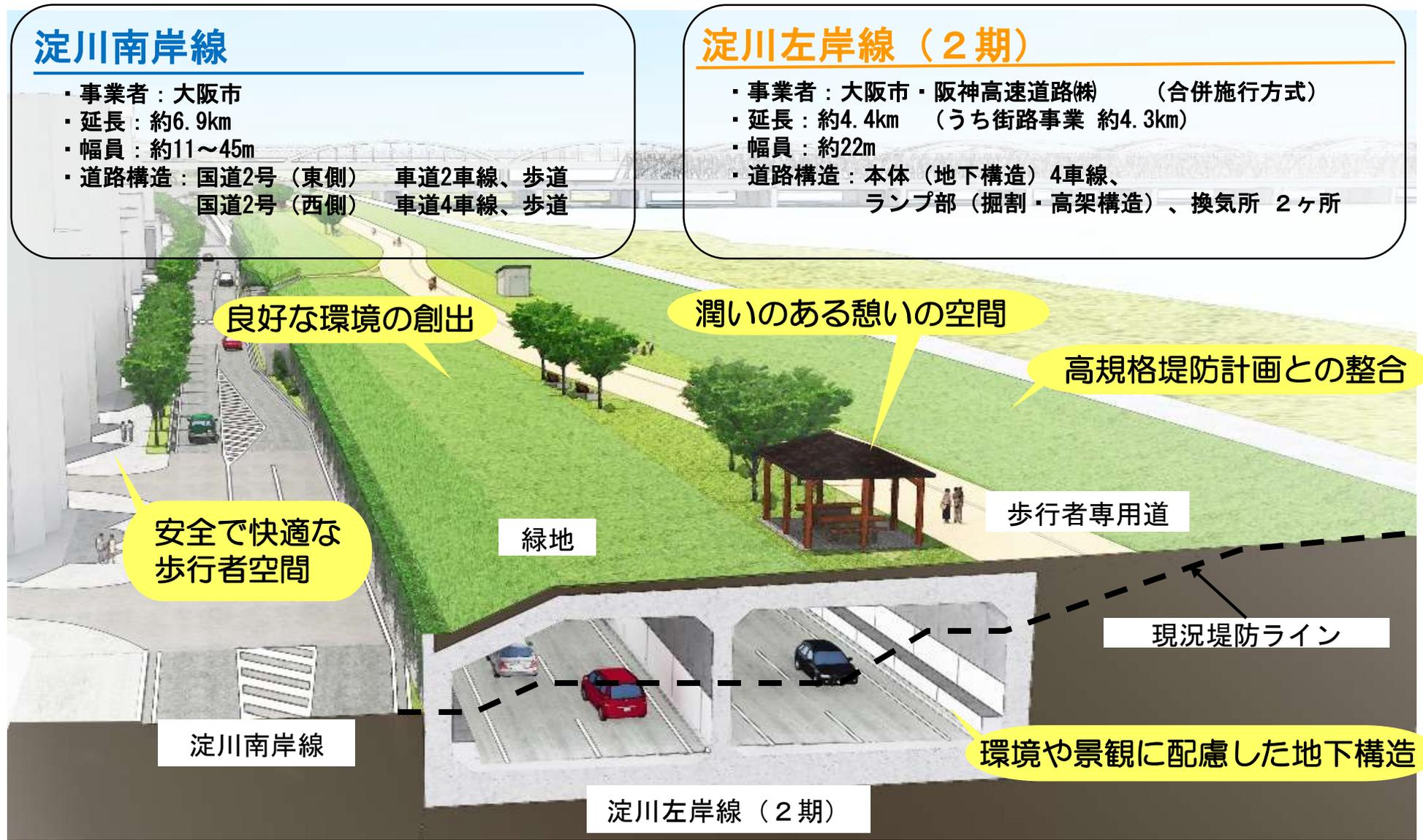
淀川堤防と一体となった特殊な構造の整備イメージ

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（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（地下構造）4車線、ランプ部（掘割・高架構造）、換気所 2ヶ所



良好な環境の創出

潤いのある憩いの空間

高規格堤防計画との整合

安全で快適な歩行者空間

緑地

歩行者専用道

現況堤防ライン

環境や景観に配慮した地下構造

淀川南岸線

淀川左岸線（2期）

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

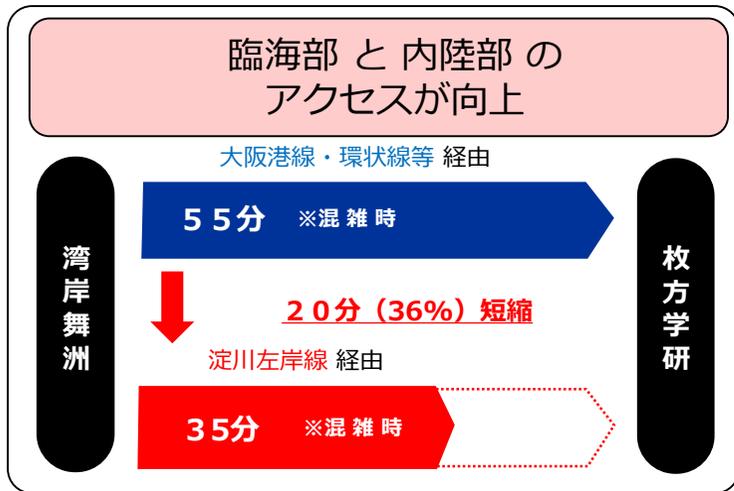
出典：平成29年度新規事業採択時評価結果（淀川左岸線延伸部）



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。



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。

現状では

大阪臨海部と内陸部を行き来するためのルートが限られており、事故・災害・工事などによる通行止めが発生した際の迂回道路の整備が必要



淀川左岸線・淀川左岸線延伸部が整備されると

新たな迂回路が形成され、ネットワークのリダンダンシー（冗長性）が向上



事業の必要性 万博開催地(夢洲)へのアクセス道路整備 ⑥

○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専用のアクセスルートとして利用できるように早期整備を進めています。



工事を前倒し、暫定運用により交通アクセスを充実