

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。

また「2025年日本国際博覧会(大阪・関西万博)」の成功に向け、会場となる夢洲への来場者の円滑な交通アクセス確保のために会場へ向かうシャトルバス等のアクセスルートとして、万博開催期間中に建設中区間を暫定的に利用できるよう整備を進めています。

淀川左岸線（2期）	
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)
事業区間	此花区高見1丁目～北区豊崎6丁目
延長	約4.4km（うち、街路事業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
事業経緯	
1996年3月（平成8年）	都市計画決定
2000年（平成12年）	阪神高速道路公団により事業着手
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)
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)
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
2016年11月（平成28年）	都市計画変更
2018年10月（平成30年）	工事着手（仮堤防工事）
2032年度（令和14年度）	事業完了予定（トンネル工事等が順調に進捗した場合）

大阪都市再生環状道路

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。

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。

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）

凡例

- 高速自動車国道
- 都市高速道路
- 淀川左岸線（2期）
- 一般国道
- 大阪都市再生環状道路
- 事業中の都市高速道路・その他有料道路

都心部の慢性的な混雑

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）の建設中区間を暫定的に利用できるよう整備を進めています。

