

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。



写真：阪神高速道路（阿波座合流部）

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）

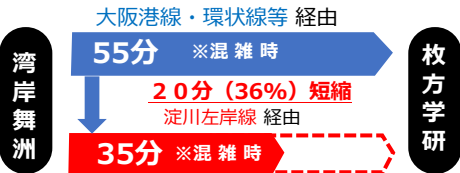
整備効果② 物流の効率化、企業立地の促進

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。



凡例
— 淀川左岸線ルート
— 大阪港線
— 環状線ルート

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

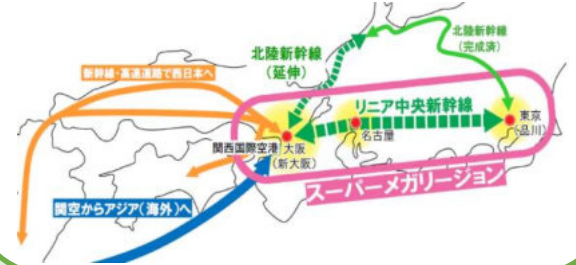
整備効果③ 観光都市の広域的な連携を支援

臨海部はユニバーサル・スタジオ・ジャパンTM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北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經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強いネットワークとなります。

