

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。

淀川左岸線（2期）の整備により、大阪都心北部地域での交通混雑の緩和と市街地環境の改善を図ることが可能になります。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、2026年度末の完成をめざして事業進捗に努めています。

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)
2026年度末(令和8年度末)	事業完成予定

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)

※淀川左岸線（2期）事業に関する技術検討委員会

「淀川左岸線（2期）事業に関する技術検討委員会」は、淀川左岸線（2期）事業の実施にあたり、道路ボックスと堤防を一体構造とした構造物の安全性、施工方法、維持管理手法等について技術的な検討事項の審議を行うことを目的とした委員会であり、2011年5月より審議が開催され、2017年11月に技術検討報告書を取りまとめました。

○道路ボックスと堤防の安全性（技術検討委員会による）

- 降雨時に堤防内の水位上昇を防ぐために降雨浸透対策を実施
- 大規模地震により堤防が沈下しても、必要な堤防高さを確保
- 洪水に対して堤防が浸食されないよう、護岸ブロックを設置

