



淀川左岸線（２期）事業だより（第 11 号）

合併施行方式について

淀川左岸線（２期）事業は、政府の第2次都市再生プロジェクトに位置付けられた「大阪都市再生環状道路」の一部を構成する、海老江ジャンクション（此花区高見 1 丁目）から新御堂筋（北区豊崎 6 丁目）までの約4.4kmの自動車専用道路として、大阪都心北部地域での交通混雑の緩和や市街地環境の改善を図るなど、近畿圏の広域ネットワークの強化を担う事業です。

平成 8 年に都市計画決定され、旧阪神高速道路公団が平成12年より事業を実施してきましたが、平成17年の道路関係四公団民営化に伴う事業見直しの結果、平成18年より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することとなりました。



【大阪都市再生環状道路】

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）

合併施行方式のイメージは右図のとおりです。

用地取得および本体工事など施工の一部を大阪市の街路事業でおこない、舗装および付属施設などの工事と有料道路の維持管理を阪神高速道路株式会社の有料道路事業でおこないます。

合併施行方式のイメージ

用地取得	街路事業 (大阪市)
工事	街路事業 (大阪市)
維持管理	有料道路事業 (阪神高速道路(株))

QAコーナー



Q. どうして大阪市が高速道路を共同で造ることになったの？

A. 淀川左岸線（２期）ができると、大阪都心部に流入する通過交通が大阪都市再生環状道路に転換され、都心部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となるため、阪神高速と大阪市が共同で整備を進めていくことになりました。

Q. 大阪市が造った区間と、阪神高速が造った区間で別々に料金ゲートができたりしないの？

A. 阪神高速が淀川左岸線（２期）における料金設備工事をすべてをおこない、高速道路として供用する時には、阪神高速が一体で管理するので区別はありません。

建設機械の紹介（はたらくるま）

淀川左岸線（2期）の工事では、いろいろな建設機械を使って作業を進めています。今回はその中から、工事用の仮栈橋（作業用の土台）をつくるために、柱になる「杭（くい）」を地面に入れるための機械、「三点式杭打機（さんてんしき くいうちき）」を紹介します。

杭打機は、長い鉄の柱（杭）を地面の中にもっすぐ入れるための大きな機械です。高い柱のような部分で杭をしっかりとつかみ、曲がらないように支えながら、強い力で地面に押し込みます。その中でも「三点式杭打機」は、機械を3つの方向から支えて固定できるタイプです。大きな杭を入れるときでも機械がぐらつきにくいので、ねらった場所に、ねらった角度で、より正確に杭を入れやすくなります。

さらに、この機械の先に「アースオーガ」というドリルを取り付けて、杭を入れる前に地面に穴をあける作業もできます。今回の工事では、杭を入れる前に地面を固める作業（地盤改良）をしています。地面が固いままだと杭が入りにくいので、先にドリルで掘っておくことで、杭をスムーズに入れられ、まっすぐ正しい場所に立てやすくなります。



新規採用者に研修を行いました！

4月9日に、令和8年度新規採用者へ、淀川左岸線（2期）事業に関する研修を行いました。当日は、事業の目的や整備効果、工事の進め方などについて担当者から説明し、事業に関する基礎知識を深めました。

その中で、VRゴーグルを使用して現場の3Dイメージを体験し、完成後の姿や空間的な広がりをも具体的にイメージしてもらいました。さらに実際に現場へ赴き、完成した区間を見学することで、公共工事で作る構造物を近くで確認してもらいました。

研修を通じて、事業への理解と関心を深めるとともに、今後建設局で働く若手職員のモチベーションアップにつながる有意義な機会となりました。



【VRゴーグルでの確認の様子】



【現場での説明の様子】

淀川左岸線トンネル整備工事 1-2工区の現場状況について

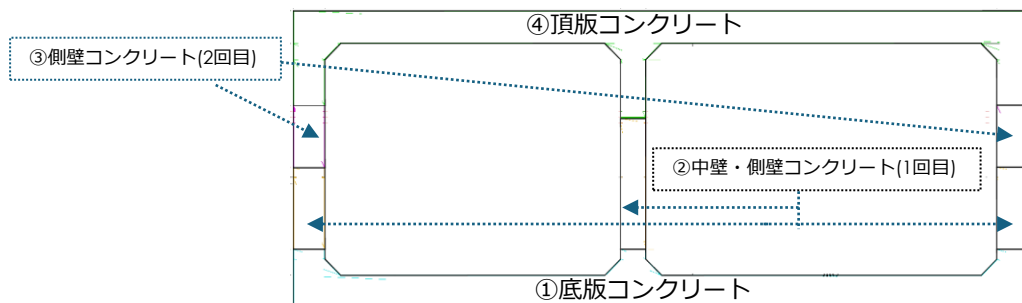


淀川左岸線（2期）トンネル整備工事は、第1～第3工区に分けて整備を進めています。今回は、第1工区のうち、1-2工区と呼んでいる、国道2号から阪神高速5号池田線付近までの延長約800mの区間（左図の黄色で囲んだ範囲）の工事状況をご紹介します。

1-2工区では、現在、鉄筋コンクリート構造であるトンネル本体の構築を進めています。

トンネルの本体は、底版（トンネルの底の部分）、側壁・中壁（トンネルの壁の部分）、頂版（トンネルの天井の部分）の部位に分け、各部位ごとに「鉄筋の組立」⇒「型枠の設置」⇒「生コンクリートの打設（型枠への生コンクリートを流し込み）」の順に作業を進めます。

打設直後の生コンクリートは柔らかいのですが、時間の経過とともに硬化して強度が増します。この硬化の過程でコンクリートの内部が発熱する影響で、コンクリートのひび割れが発生することがあります。そのため、事前に計算（解析）を行いコンクリートに発生するひび割れリスクや安全性を確認したり、生コンクリートにひび割れを抑える薬剤を混合することで、トンネルの品質確保につなげています。



底版から頂版までの施工イメージ（例）

本工区では全体を30程度のブロックに分割し、ブロックごとに構築を進めています。

2026年5月末現在、約20ブロックが頂版まで施工済、残りのブロックにおいても底版の構築作業まで完了しており、ひきつづき側壁・中壁及び頂版の構築を進めてまいります。



鉄筋の隙間から
生コンクリートを流し込みます

組み上がった鉄筋の様子です。
コンクリートが流し込まれる前のわずかな期間だけ見ることができます。

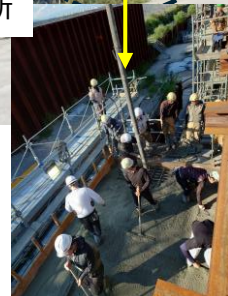


ポンプ車

コンクリートミキサー車

打設箇所

ミキサー車からポンプ車に生コンクリートを移して、圧力をかけてポンプ先端から鉄筋の隙間に流し込みます。職人・作業員の連携により、事故なく、かつ迅速に作業を進めます。



1-2工区で使用する鉄筋は約9,000トン、コンクリートは約55,000立方メートルになります。

コンクリートの体積は、標準サイズの25mプールに換算すると約140杯分（1杯あたり約400トン換算）に相当します。

現場では、多い時で約100人の職人・作業員が作業に従事しています。淀川左岸線の工事はもうしばらく続きますが、引き続き進捗を見守っていただくと幸いです。

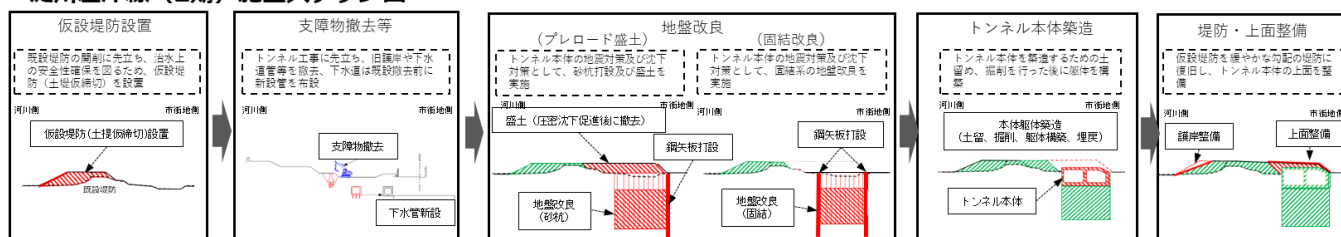
工事の進捗状況

淀川左岸線（2期）事業は、全長4.4kmの区間を大きく1～3工区の3分割にして下流側の1工区から順次工事を進めています。河川の堤防を一部掘削してトンネルを構築することから、治水上の安全性を確保するために、仮設堤防を川側に構築したうえで、トンネルを構築しております（下記ステップ図参照）。

令和8（2026）年6月現在、1工区の国道2号付近からJR神戸線間ではトンネル本体の躯体を築造中です。2工区、3工区では、軟弱地盤への対策として行っていた地盤改良が概ね完了し、本体躯体を築造するため、掘削作業や仮栈橋の設置作業等を行っております。



淀川左岸線（2期）施工ステップ図



現在の施工段階（令和8年6月時点）

令和8年6月の工事状況（ドローン空撮）



▲ 1工区（海老江JCT～JR神戸線）



▲ 2工区（JR神戸線～阪急電鉄）

最新の施工状況は大阪市建設局YouTubeチャンネルでご覧いただけます。

■ ドローン映像URL（再生リスト）

<https://youtube.com/playlist?list=PLt8->

[6DQr_zPYIrx618lhmAHj3OYfNJRmL&si=NeAVgcm-EXBa5bnc](https://youtube.com/playlist?list=PLt8-6DQr_zPYIrx618lhmAHj3OYfNJRmL&si=NeAVgcm-EXBa5bnc)



▲ 3工区（阪急電鉄～新御堂筋）

お問い合わせ

大阪市建設局 淀川左岸線 2期建設事務所

住所：大阪市福島区6丁目2番16号

電話：06-6466-2185

