

淀川左岸線（２期）事業だより

令和８年９月
大阪市建設局

（第 12 号）

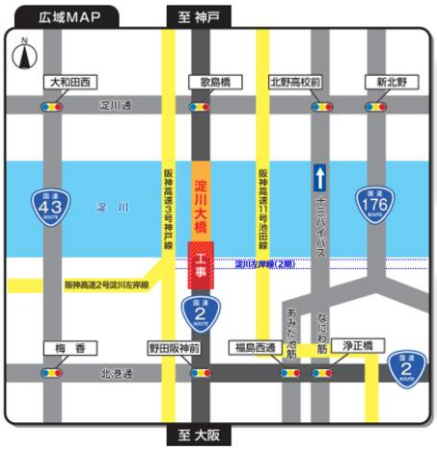
まさかの一時解除や！淀川大橋南詰の車線規制

令和８年１月13日から実施している国道２号（淀川大橋南詰）の交通規制については、工事の進捗に伴い、令和８年10月10日（土曜日）午前５時から当面の間、解除する予定としております。

なお、今後再度交通規制を行う予定です。その際は、大阪市建設局ホームページにてあらためてお知らせいたします。

引き続き、ご理解とご協力をいただきますようお願いいたします。

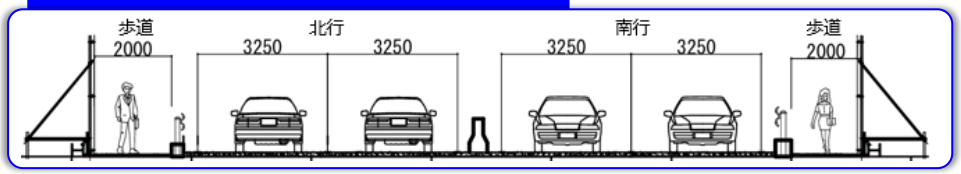
大阪市建設局
ホームページ



交通規制（４車線→２車線）



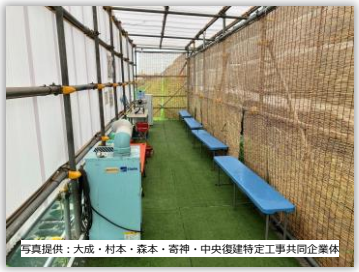
交通規制解除（令和８年10月10日より）



ガチンコ勝負！炎天下から作業員を守る“熱中症対策”大公開

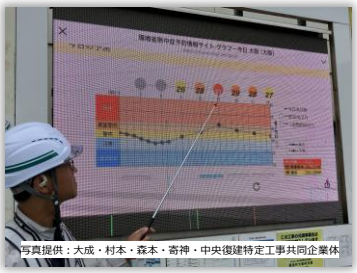
夏場も炎天下で作業を続ける現場では暑さとどのように向き合っているのかについて、淀川左岸線（２期）トンネル整備工事－３（受注者：大成・村本・森本・寄神・中央復建特定建設工事共同企業体）の工事現場が取材を受け、その内容がインターネットのニュースのサイトに掲載されました。取材を受けた内容から、作業員を“暑さから守る”安全対策の内容の一部をご紹介します。

熱中症対策ルーム


写真提供：大成・村本・森本・寄神・中央復建特定工事共同企業体

屋根とすだれで囲まれた休憩所が複数箇所に設置され、大型ファンやスポットクーラーが稼働しています。また、作業時に履いている長靴を脱いで体温を下げられるよう、足元には人工芝が敷かれています。さらに、経口補水液や塩タブレットが常備されているほか、冷凍庫にはシャーベットも用意されています。作業前に塩タブレットを摂取することを促す『一粒運動』も行われています。

「WBGT値（暑さ指数）」を共有

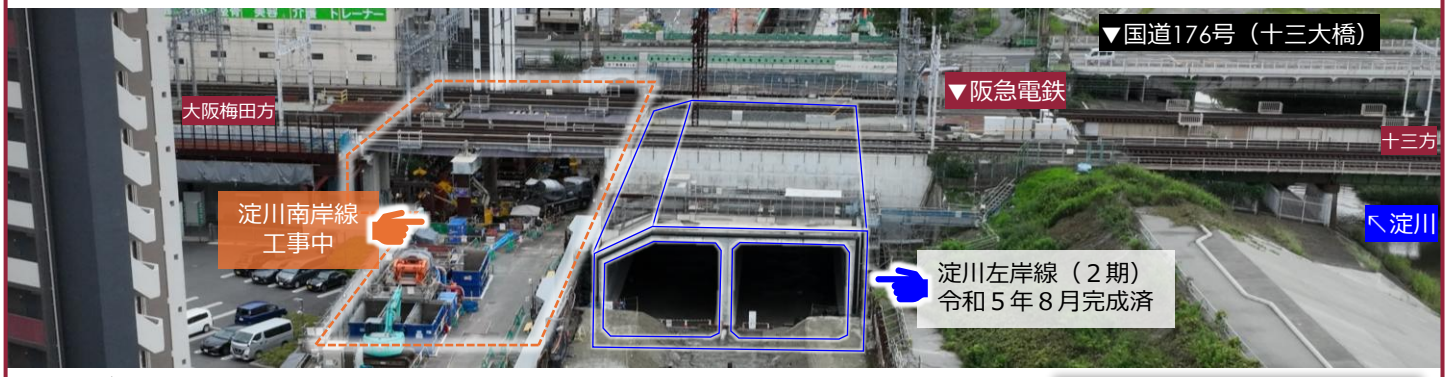

写真提供：大成・村本・森本・寄神・中央復建特定工事共同企業体

毎朝の朝礼では、その日の「WBGT値（暑さ指数）」の予測が掲示され、作業員全員で当日のリスクと対策が共有されています。また、場所ごとのWBGT値の変化を自動で検知するシステムも導入されており、熱中症対策推進者が携帯型のWBGT計を携行して、リアルタイムで数値を確認しています。

・WBGT28以上
　厳重警戒として、１時間に10～15分の休憩と30分に１回の給水を義務付け。
・WBGT31以上
　全作業を強制的に一時中断。体調不良者がいないか確認したうえで、作業所長の許可を得てから再開する。

WBGT値とは、人体と外気との熱のやりとり（熱収支）に着目した指標で、人体の熱収支に与える影響の大きい ①湿度、②日射・輻射（ふくしゃ）など周辺の熱環境、③気温の３つを取り入れた指標のこと。（環境省ホームページ「熱中症予防情報サイト」より）

走る阪急、動く現場：始発までに終わらせる“工事桁架設”ミッション



阪急電鉄の神戸線・宝塚線・京都線との交差部では、営業線橋梁の直下および営業線の橋梁に近接する箇所にトンネル本体を築造する必要があるため、工事を阪急電鉄株式会社に委託し、淀川左岸線・南岸線と阪急電鉄との立体交差工事を実施しています。

淀川左岸線（２期）との交差部では、トンネル本体は令和５年８月に完成しています。これに続き、令和６年２月に神戸線・宝塚線のトラス橋を撤去しました。さらに、令和６年６月には京都線のガーダー橋を撤去しました。







現在は淀川南岸線・下水幹線を整備中

令和８年９月現在は、トンネル本体の築造に先立ち、基礎杭の打設工事を進めています。あわせて、下水幹線の築造に向けた鋼矢板の打設も進めています。

淀川南岸線の整備にあたっては、阪急電鉄の高架橋や橋台が支障となります。しかし、営業中の阪急電鉄を運休することはできないため、仮設の工事桁12連（各線４連）を架設し、工事を進めています。

工事桁の架設は、最終列車通過後から始発列車通過前までの限られた時間内に実施する必要があります。その状況は、阪急電鉄ホームページ「はんきゅうキッズ」に掲載されています。

工事桁架設の様子（はんきゅうキッズ おしごと動画より）







はんきゅうキッズ

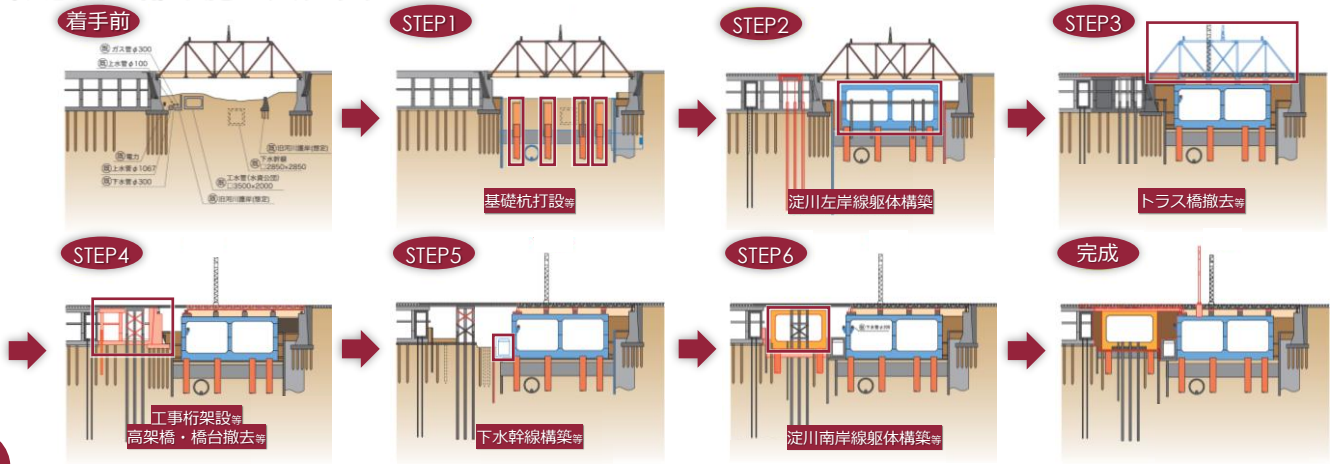






はんきゅうキッズ
おしごと動画

阪急交差部の施工ステップ



重機が走る“空中の作業床”爆誕！

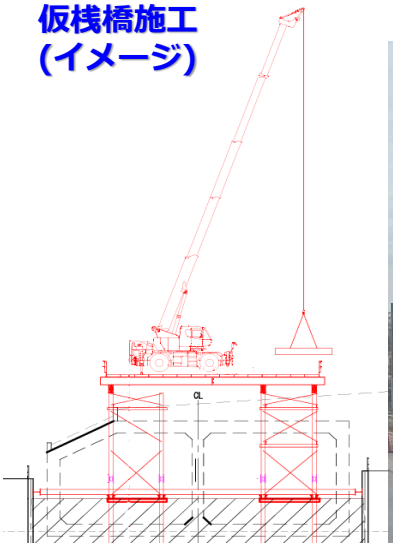


今回は、第２工区のうち２－１工区と呼んでいる、JR神戸線から大淀出路付近までの延長約700ｍの区間（左図の黄色で囲んだ範囲）の工事状況をご紹介します。

２－１工区では、現在、トンネル本体の構築に先立ち、仮桟橋（作業用の仮の足場）の設置と掘削作業を進めています。

本現場では、土砂掘削および躯体構築の進捗に伴い施工ヤードが狭隘になるため、作業動線や重機の作業床を確保することを目的に、仮桟橋を設置しています。下の写真は、仮桟橋を設置している状況です。鋼製杭（長さ20～30m程度）を地面に打ち込み、その上に鋼材を組み立てて仮桟橋を構築しています。

仮桟橋施工（イメージ）



仮桟橋の設置状況



また、掘削作業では最大約14mの深さまで掘削するため、深掘りや土砂の吊り上げに用いる「テレスコクラム」を使用しています。従来機のバックホウでは、アームの長さが固定されており５m程度の深さまでしか掘削することは出来ませんが、テレスコクラムではバケットを垂直に下降させることで従来機では届かない深さにも対応することができ、土砂の積み込みを安全かつ効率的に行えます。右の写真が使用時の状況です。開閉式バケットで地下の土砂を掴み、上部の桟橋まで搬送して積み込みます。



本現場ではこれから本格的にトンネル躯体の構築作業に進みます。淀川左岸線の工事はしばらく続きますが、安全対策を徹底しながら進めてまいりますので、今後ともご理解・ご協力のほどよろしくお願いいたします。

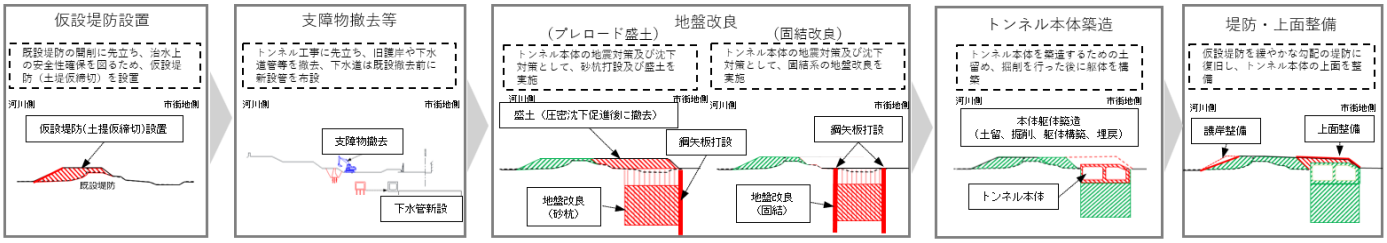
淀川左岸線（２期）いまどこまで進んだ？

淀川左岸線（２期）事業では、全長4.4kmの工事区間を第１～第３工区の３つに分け、淀川下流側の第１工区から順番に工事を進めています。トンネルは川の堤防を一部掘削して構築するため。下記のステップ図のように、洪水時の安全を保つ目的で川側に仮設堤防を設けたうえで工事を行っています。

令和８年９月現在、第１工区の国道２号付近からJR神戸線間と、第２工区の大淀出路付近から国道176号間では、トンネル本体の構築を進めています。第２工区のJR神戸線から大淀配水場間と第３工区では、トンネル本体構築に向けた掘削や、作業のための仮桟橋の設置などを進めています。



淀川左岸線（2期）施工ステップ図



1工区、2工区、3工区（令和８年９月時点）

令和８年７月の工事状況 （ドローン撮影）



▲１工区（海老江JCT～JR神戸線）



▲２工区（JR神戸線～阪急電鉄）



▲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

大阪市建設局YouTubeチャンネル
淀川左岸線（２期）事業再生リスト

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。

大阪市ホームページ
「淀川左岸線（２期）事業だより」

過去の「淀川左岸線（２期）事業だより」は大阪市ホームページでご覧いただけます。