



都市空間。  
緑の  
生まれる  
新しい道、

# 淀川左岸線 (1期)



## 事業の概要と整備効果

関西の社会・経済活動の中心である大阪都心部では、現在、慢性的な交通渋滞が目立ちます。この渋滞はおもに、都心部を通過するだけの、いわゆる通過交通が原因となっています。このような自動車交通の流れを改善するため、平成13年(2001)8月28日、内閣官房都市再生本部において「都市再生プロジェクト(第二次決定)」の中に、大阪都心部における新たな環状道路の整備が盛り込まれました。阪神高速道路株式会社では、この整備の一環として淀川左岸線等の事業を推進し、都心部の渋滞緩和や沿線環境の改善に取り組むことで、さらなる都市の活性化へとつなげます。

淀川左岸線(1期)は、阪神高速5号湾岸線(北港ジャンクション)と阪神高速3号神戸線(海老江ジャンクション【仮称】)とを結ぶ、延長5.7kmの自動車専用道路です。淀川左岸線(1期)と淀川左岸線(2期)の整備により、臨海部と大阪都心北部地域が連結し、東西の交通軸が強化されます。また、大阪北部から都心に流入する交通と、都心部を通過するだけの交通を分散させることが可能になるため、都心部の交通混雑が緩和されます。

これまで

**東西交通軸の強化と正蓮寺川の埋め立てが望まれていました**

18世紀に開削された正蓮寺川は、舟運の減少や環境の向上などを理由に、昭和39年(1964)以降、埋め立ての要望が出されていました。一方で、テクノポート地区(舞洲・夢洲・咲洲)では、都心との連携を十分に保てるよう、東西方向の交通軸の強化が求められてきました。

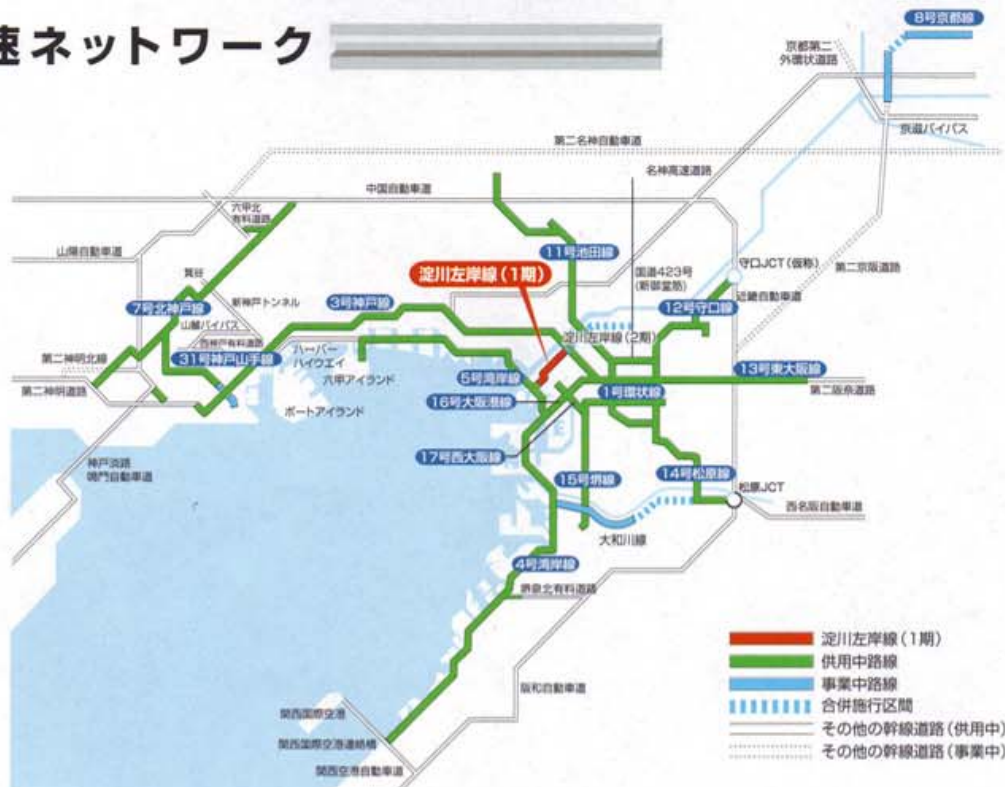
そこで

**都市整備と連携した道路建設を行います**

淀川左岸線(1期)の完成によって、新たな道路ネットワークが形成され、交通を分散させることが可能になります。また道路建設に併せて、正蓮寺川の地下化、広域下水道の整備、公園の整備などからなる正蓮寺川総合整備計画が推進され、周辺地域の居住環境においても、快適性の向上が期待されています。



## 阪神高速ネットワーク



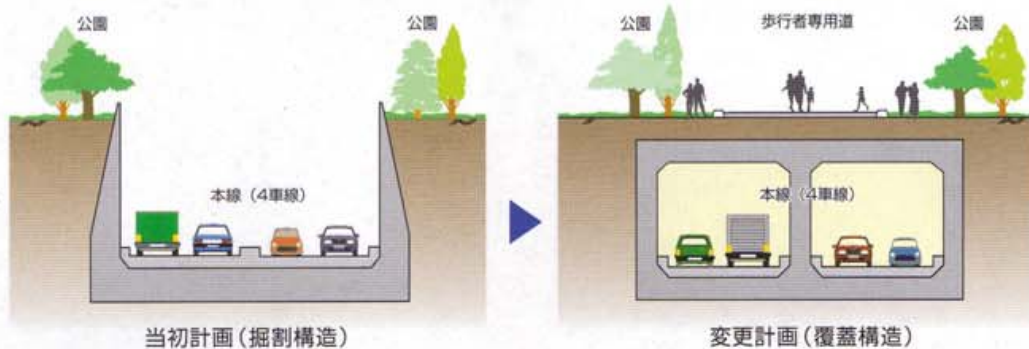
# 都市計画の変更について

平成14年(2002)7月12日、大阪府告示第1202号において、都市計画の変更が決定されました。それに基づいて、以下の事業についても内容が変更されることになりました。都市空間が一層有効に活用され、ゆとりと潤いのある快適な空間が創出されます。

## 1. 淀川左岸線(1期)【阪神高速道路株式会社事業】

### ●構造の変更(掘割構造→覆蓋構造)

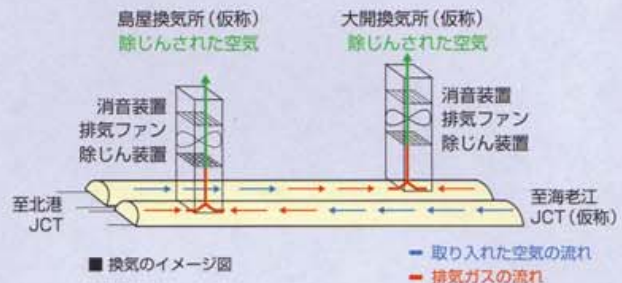
此花区島屋2丁目～正蓮寺川区間において、掘割構造を地下式の覆蓋構造に変更し、排気ガスや騒音をさらに低減します。



### ●換気所の設置(2カ所)

島屋、大開の2カ所に換気所を設置し、周辺の環境保全につとめます。

換気所は、地下構造区間の自動車排気ガスを換気するもので、安全かつ円滑な交通のために必要な施設です。トンネル内の排気ガスは、換気所内の除じん装置によって十分にほこりを除去したあと、排気ファンで上空約100mまで吹き上げます。このため、地上付近の大気への影響はほとんどありません(最大で周辺大気濃度の1%未満)。換気所では、消音装置を設置して騒音を抑えるほか、景観にあわせたデザインを取り入れるなど、環境に配慮します。



## 2. 正蓮寺川公園【大阪市事業】

区域が拡大(約12.7ha→約18.8ha)され、さらなるゆとりが創出されます。

## 3. 歩行者専用道の整備【大阪市事業】

延長2,660m、標準幅員12mの歩行者専用道が設けられ、都市生活の安全性と快適性が確保されます。

## 正蓮寺川総合整備計画【大阪府・大阪市・阪神高速道路株式会社 事業】

### 河川空間が緑豊かな空間に生まれかわります。

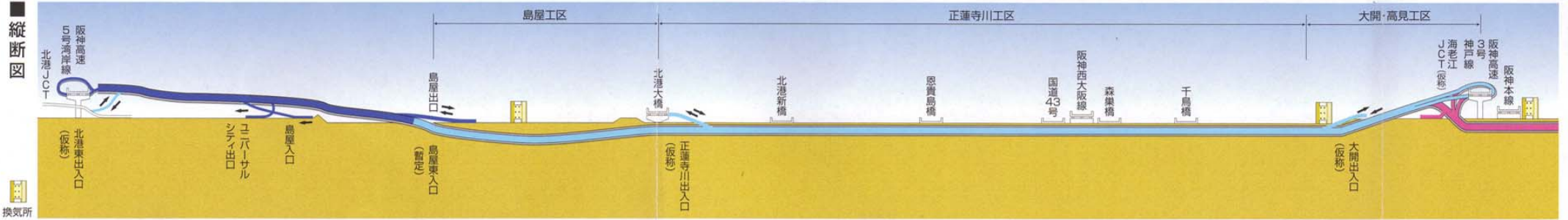
正蓮寺川の陸地化に伴い、河川ボックスや下水ボックスが地下に整備されます。また、道路の覆蓋化によって生まれる連続した上部空間が正蓮寺川公園として総合的に整備され、歩行者専用道も設けられます。これによって、ゆとりと潤いのある空間が生まれるとともに、災害時の避難空間の確保や、生活の安全性や快適性の向上にもつながり、都市空間を一層有効に活用することができます。



# 淀川左岸線(1期)計画図

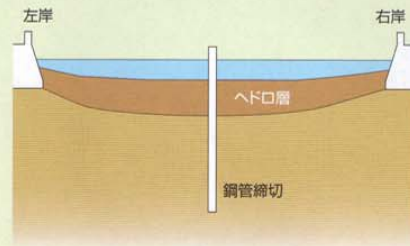


〈凡例〉 ■ 淀川左岸線(1期・供用中) ■ 淀川左岸線(1期・事業中) ■ 淀川左岸線(2期) ■ 淀川南岸線(一般道路・大阪市事業) ◀ 出入口 ● 換気所



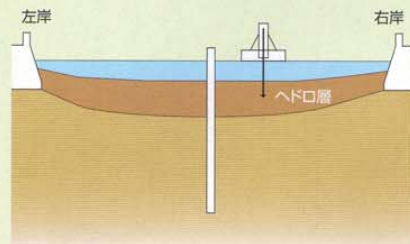
## 正蓮寺川工区の標準施工手順

### ① 右岸側の締切



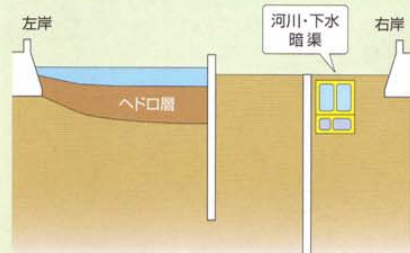
河川のほぼ中央に鋼管矢板を打設し、右岸側を締め切ります。

### ② 右岸側の陸地化



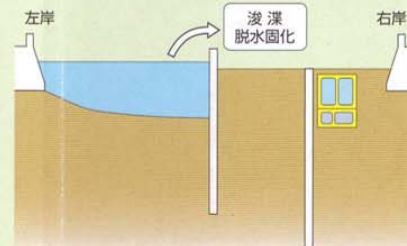
右岸側のヘッド扉を現位置で固定し、陸地化します。

### ③ 河川・下水暗渠の築造



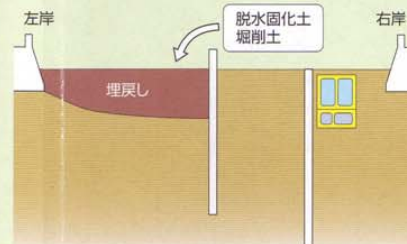
陸地化した地盤に河川・下水暗渠を築造します。

### ④ 左岸側の浚渫



左岸側のヘッド扉を浚渫して脱水固化します。

### ⑤ 左岸側の陸地化



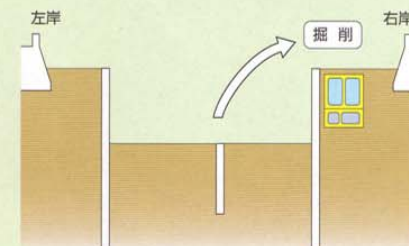
脱水固化土または掘削土を左岸側の水域に投入し、陸地化していきます。

### ⑥ 土留工



陸地化した左岸側に、掘削をするための土留壁を施工します。

### ⑦ 掘削工



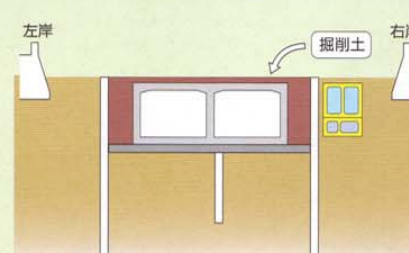
道路本体を構築するための掘削を行います。

### ⑧ 道路本体の築造



道路本体を構築します。

### ⑨ 埋戻し



道路本体を構築したあと、埋め戻します。

## 法的手続

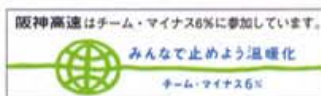
地方公共団体のしごと	都市計画決定	昭和61年8月1日
	都市計画変更	平成14年7月12日
	路線認定	昭和62年6月11日
	自動車専用道路の指定	昭和62年7月9日
国のしごと	基本計画の指示	昭和62年7月10日
	工事実施計画書の認可	昭和63年1月28日
	都市計画事業承認	昭和63年2月16日
	事業許可	平成18年3月31日
機構*のしごと	協定締結	平成18年3月31日

(\*注) 機構…独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構

## ランプ等名称および位置

路線名	大阪市道高速道路 淀川左岸線	
工事の区間	大阪市此花区 北港2丁目～ 此花区高見1丁目	
道路の延長	5.7km	事業中 4.4km
		供用中 1.3km
道路の区分	本線	第2種第2級
	出入路	C規格
車線数	本線	4車線
	出入路	1車線
設計速度	本線	60km/h (一部40km/h)
	出入路	40km/h

ランプ等名称	位置	主要な連絡施設	備考
北港ジャンクション	大阪市此花区北港1丁目付近 及び北港2丁目付近	阪神高速5号湾岸線	供用中
北港東(仮称)	出口	大阪市此花区北港1丁目付近	此花大橋
	入口		
ユニバーサルシティ	出口	大阪市此花区北港1丁目付近	大阪市道福島桜島線 供用中
島屋東(暫定)	入口	大阪市此花区島屋2丁目付近	大阪市道福島桜島線 供用中
島屋	出口	大阪市此花区島屋2丁目付近	大阪市道福島桜島線 供用中
	入口	大阪市此花区北港1丁目付近	
正蓮寺川(仮称)	出口	大阪市此花区島屋1丁目付近	大阪市道恩貴島尼崎線
	入口	大阪市此花区西島3丁目付近	
大開(仮称)	出口	大阪市福島区大開4丁目付近	都市計画道路淀川南岸線
	入口		
海老江ジャンクション(仮称)	大阪市此花区高見1丁目付近 及び福島区大開4丁目付近	阪神高速3号神戸線	
本線接続	大阪市此花区高見1丁目付近	大阪市道高速道路淀川左岸線	



阪神高速道路株式会社

本社 〒541-0056 大阪市中央区久太郎町4-1-3 大阪センタービル  
TEL.06-6252-8121 <http://www.hanshin-exp.co.jp/>

大阪建設部 〒552-0007 大阪市港区弁天1-2-1-1900オーク一番街19F  
TEL.06-6599-1733