



第1回大阪湾岸道路西伸部事業連絡調整会議を開催しました

～事業進捗や事業費精査などの情報を引き続き共有～

大阪湾岸道路西伸部事業について第1回大阪湾岸道路西伸部事業連絡調整会議を開催したので、結果を公表します。

大阪湾岸道路西伸部の事業連絡調整会議の規約（別紙2）を確認しました。

事業化時点での内容に対しての以下の課題を共有しました。

- ・六甲アイランドの陸上橋について、地質調査を踏まえた橋梁構造の見直しを行い、工事を進めているところ。
- ・新港・灘浜の海上部長大橋について、断層影響を回避した橋梁形式の変更を行い、それに伴う基礎の見直しを実施しており、施工に向けた検討をおこなっているところ。
- ・新港・灘浜の海上部長大橋の上下部工について、橋梁形式の変更に伴う耐風・耐震対策の見直しを実施し、今後、詳細設計を行う予定。
- ・ポートアイランド以西については、今後、海上部の長大橋について基本構造を検討するとともに、地質調査や現地調査を行い、調査を踏まえた橋梁構造の検討、構造物の耐震対策・耐風対策の検討が必要。

事業連絡調整会議を通じながら事業の進捗や事業費の精査など情報共有を丁寧にはかっ
てまいります。

1. 日 時 令和6年9月18日（水） 16:30～17:00

2. 場 所 神戸市役所4号館 6階 会議室

3. 議 題 大阪湾岸道路西伸部事業の進捗状況 等

4. 出席者 別紙1のとおり

5. 規 約 別紙2のとおり

6. 議事概要 別紙3のとおり

7. 会議資料 別紙4のとおり

<取扱い> _____

<配布場所> 近畿建設記者クラブ、大手前記者クラブ、兵庫県政記者クラブ、
神戸市政記者クラブ、神戸海運記者クラブ、みなと記者クラブ、
神戸民放記者クラブ

<問合せ先> 近畿地方整備局 浪速国道事務所
事業対策官 永見 晃之（ながみ てるゆき）
電 話 06-6581-1802（代表）

近畿地方整備局 神戸港湾事務所
技術企画官 朝木 祐次（あさき ゆうじ）
電 話 078-331-6701（代表）

阪神高速道路（株）CS推進・広報部広報課
報道担当課長 水野 慎児（みずの しんじ）
電 話 06-6203-8832（ダイヤルイン）

第1回 大阪湾岸道路西伸部事業連絡調整会議
出席者名簿

〔敬称略〕

兵庫県	土木部次長	宇野 文章
	道路企画課長	松岡 禎典
神戸市	湾岸・広域幹線道路本部長	新見 達彦
	港湾局長	長谷川 憲孝
近畿地方 整備局	道路部長	田中 倫英
	港湾空港部長	古土井 健
	浪速国道事務所長	中西 健一郎
	神戸港湾事務所長	中本 隆
阪神高速道路 株式会社	計画部長	大儀 健一
	建設企画部長	中辻 陽一
	神戸建設部長	糸川 智章

大阪湾岸道路西伸部事業連絡調整会議 規約

(名称)

第1条

本会は、大阪湾岸道路西伸部事業連絡調整会議（以下「会議」という）と称する。

(設置)

第2条

会議は、近畿地方整備局浪速国道事務所長、神戸港湾事務所長、阪神高速道路(株)神戸建設部長が設置する。

(目的)

第3条

会議は、大阪湾岸道路西伸部事業における事業進捗状況等について関係機関で情報共有を図り連携を強化していくことを目的とする。

(会議)

第4条

会議の構成員は、別紙のとおり構成する。なお、必要に応じ、構成員以外のものを会議に出席させることができる。

(会議の公開)

第5条

会議は非公開とするが、その結果については公表する。

(事務局)

第6条

会議の事務局は、近畿地方整備局浪速国道事務所に置く。

(開催時期)

第7条

会議の開催は、必要に応じて随時開催する。

(WGの設置等)

第8条

本会議の下部組織に必要に応じてWGを設置することができる。

(雑則)

第9条

この規約に定めのない事項または疑義が生じた事項については、必要に応じて協議の上、対応するものとする。

大阪湾岸道路西伸部事業連絡調整会議 名簿

所 属		職 名
兵庫県	土木部	部 長
	土木部	次 長
	土木部道路企画課	課 長
神戸市	建設局 湾岸・広域幹線道路本部	本部長
	港湾局	局 長
近畿地方整備局	道路部	部 長
	港湾空港部	部 長
	浪速国道事務所	事務所長
	神戸港湾事務所	事務所長
阪神高速道路 株式会社	計画部	部 長
	建設企画部	部 長
	神戸建設部	部 長

第1回

大阪湾岸道路西伸部事業連絡調整会議資料

令和6年9月18日

浪速国道事務所

神戸港湾事務所

阪神高速道路(株)

目次

I . 大阪湾岸道路西伸部事業の概要

II . これまでの経緯

III . 令和6年度の実施内容

IV . 事業進捗状況と課題

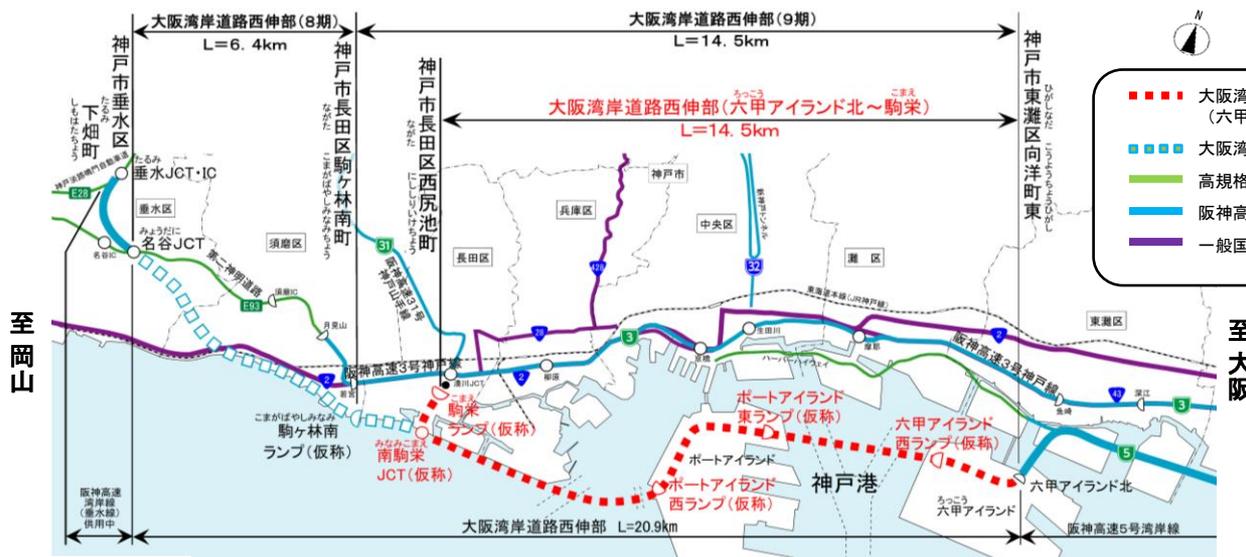
I . 大阪湾岸道路西伸部事業の概要

I. 大阪湾岸道路西伸部事業の概要

■大阪湾岸道路は、神戸淡路鳴門自動車道の垂水JCT から関西国際空港線のりんくうJCT に至る延長約80kmの高規格道路であり、その内、大阪湾岸道路西伸部(六甲アイランド北～駒栄)は、兵庫県神戸市東灘区から長田区に至る延長14.5kmの高規格道路です。

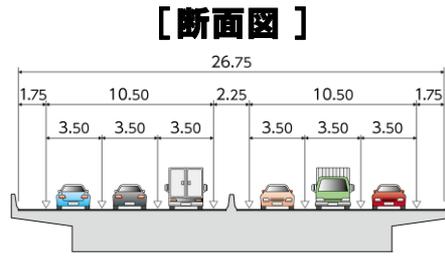
■令和6年度は、調査設計、用地取得、公共移設補償、橋梁上下部工事を推進します。

- 区 間: 神戸市東灘区向洋町東
～神戸市長田区西尻池町
- 延 長: 14.5km
- 構造規格: 第2種第1級(本線部)
第2種第2級(神戸山手線接続部)
- 幅 員: 26.75m(6車線・本線部)
- 設計速度: 80km/h(本線部)
60km/h(神戸山手線接続部)



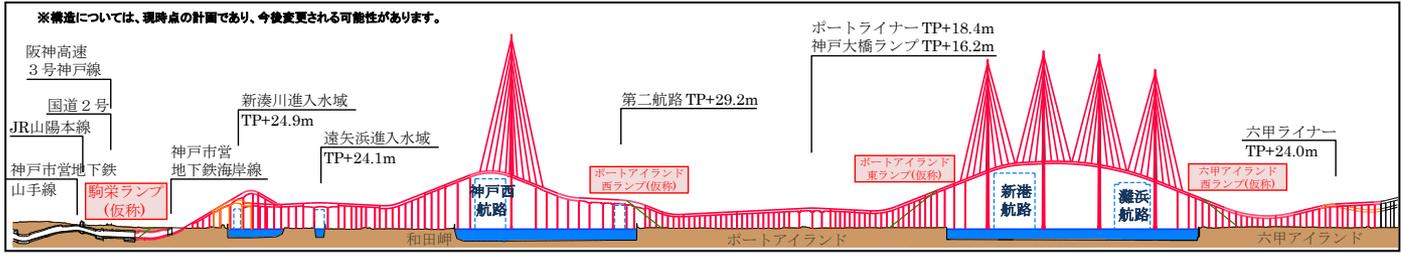
断面図

- 大阪湾岸道路西伸部 (六甲アイランド北～駒栄)
- 大阪湾岸道路西伸部 (8期)
- 高規格道路等
- 阪神高速道路
- 一般国道



阪神高速3号神戸線の京橋ランプ付近の渋滞状況

縦断面図



Ⅱ. これまでの経緯

Ⅱ. これまでの経緯

平成21年 3月 都市計画決定

平成28年 4月 事業化

平成29年 3月 神戸港港湾計画の一部変更

平成29年 4月 公共事業と有料道路事業との合併施行方式の導入

平成29年 9月 大阪湾岸道路西伸部技術検討委員会設立

平成30年 7月 事業評価監視委員会で港湾事業の参画を承認

平成30年12月 起工

令和元年12月 海上部長大橋の橋梁形式の選定

令和 5年 8月 海上部長大橋(新港・灘浜航路部)の基本構造決定

海上部長大橋中間とりまとめ(Ⅱ)概要(令和元年12月公表)

■新港・灘浜航路部の橋梁形式は、連続斜張橋を選定

① 維持管理性が高い

- 地震時に損傷リスクの高い桁端部(下部●部)が少ない
- 桁端部が陸上に近接した箇所が存在し、緊急点検時のアクセス性や修復性に優れる
- 国際航路間の中央海上橋脚(下部▲部)が無く、点検・補修が容易である

② 景観性に優れる

- 2つの人工島を結ぶ一本の線として連続性を有する

③ 地震動や地盤変位に対する構造冗長性が高い

※ただし、断層上の堆積層に見られる地層の傾斜(とう曲)範囲に位置する3P主塔基礎については、今後、詳細な検討により安全性を確認する
⇒ 現地調査を行い、主塔基礎の安全性を有識者に確認し、令和5年8月に公表した基本構造に反映

橋梁形式：連続斜張橋

- ・中央径間を均等割にした5径間連続斜張橋(4本主塔)
- ・最大支間長が約650mで、連続斜張橋としては世界最大規模

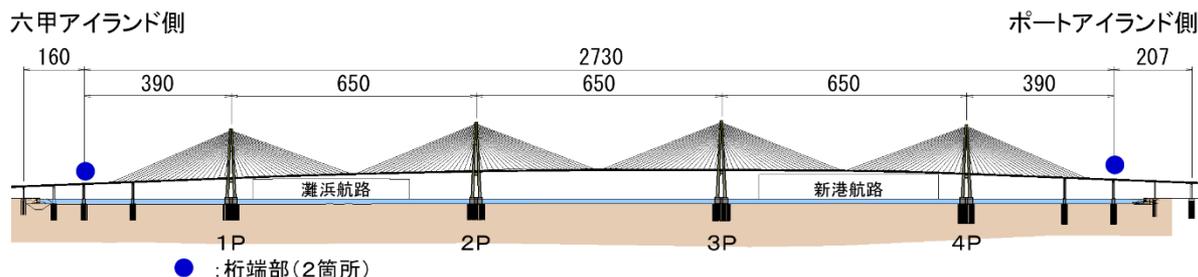
橋梁構造

- 主 桁：鋼桁
- 主 塔：鋼製主塔(橋軸A型を基本)
- 主塔基礎：鋼管矢板基礎

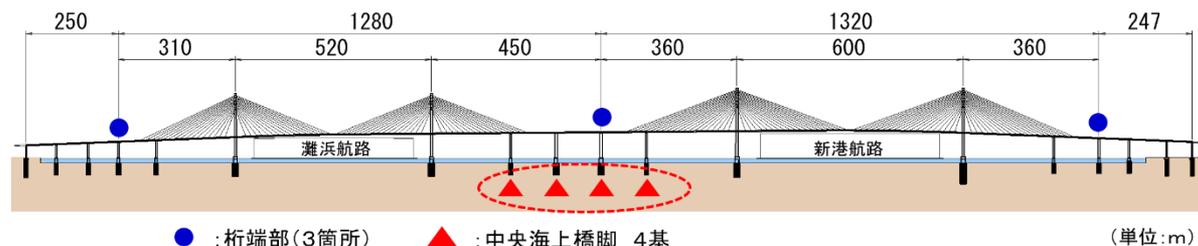
経済性(コスト)

- ・初期コスト：1.10
(単独斜張橋を1.0とした場合)
- ・LCC(100年)：1.04(同上)

連続斜張橋(選定橋種)

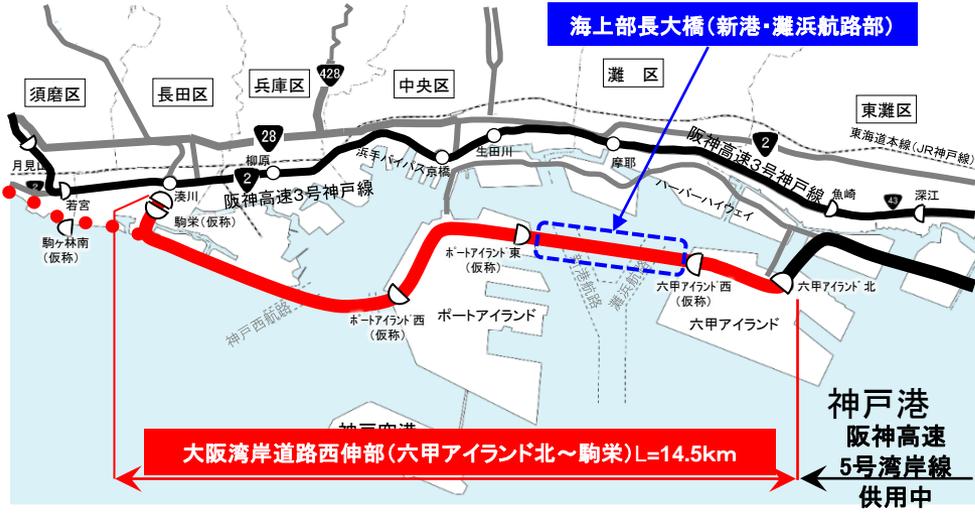


単独斜張橋(比較橋種)

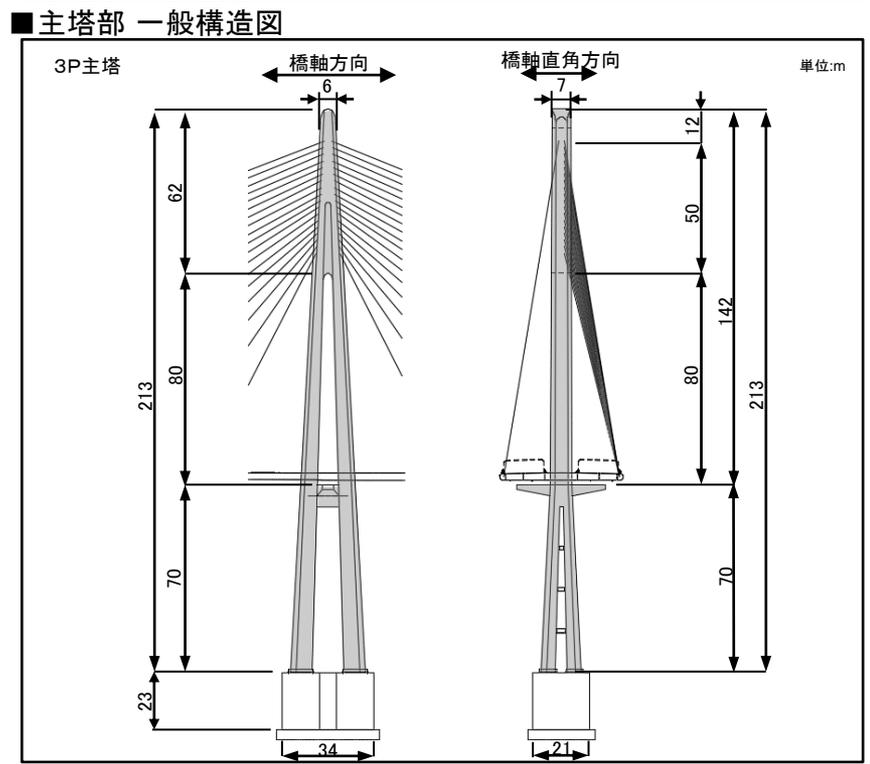
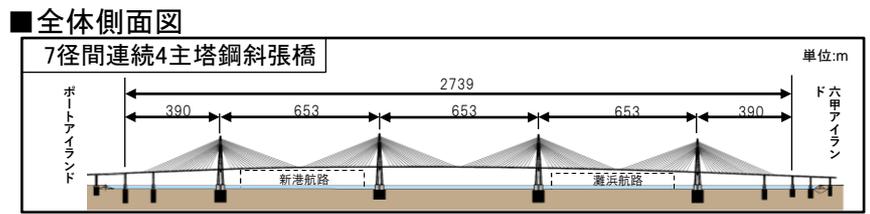


海上部長大橋(新港・灘浜航路部)の基本構造の決定概要(令和5年8月公表)

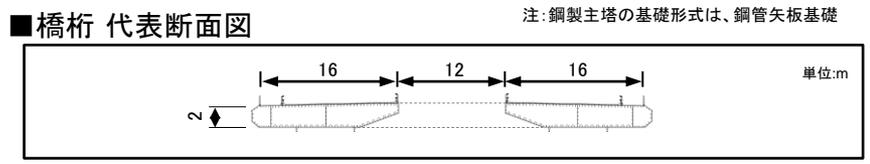
<位置図>



<基本構造概要>



<橋梁の外観イメージ(構造・デザイン・色彩)>



Ⅲ. 令和6年度実施内容

Ⅲ 大阪湾岸道路西伸部 進捗状況写真



海上部工事箇所

【工事概要】

- ・海上部工事
- 国(港湾)が杭の載荷試験を実施



六甲アイランド地区工事箇所

【工事概要】

- ・橋梁工事
- 国(道路)が、橋梁上下部工を施工中。
- 阪神高速道路株が、橋梁下部工等を施工中。



工事実施状況



写真① PE2~5橋梁下部工



写真② PPE-7下部工



IV. 事業進捗状況と課題

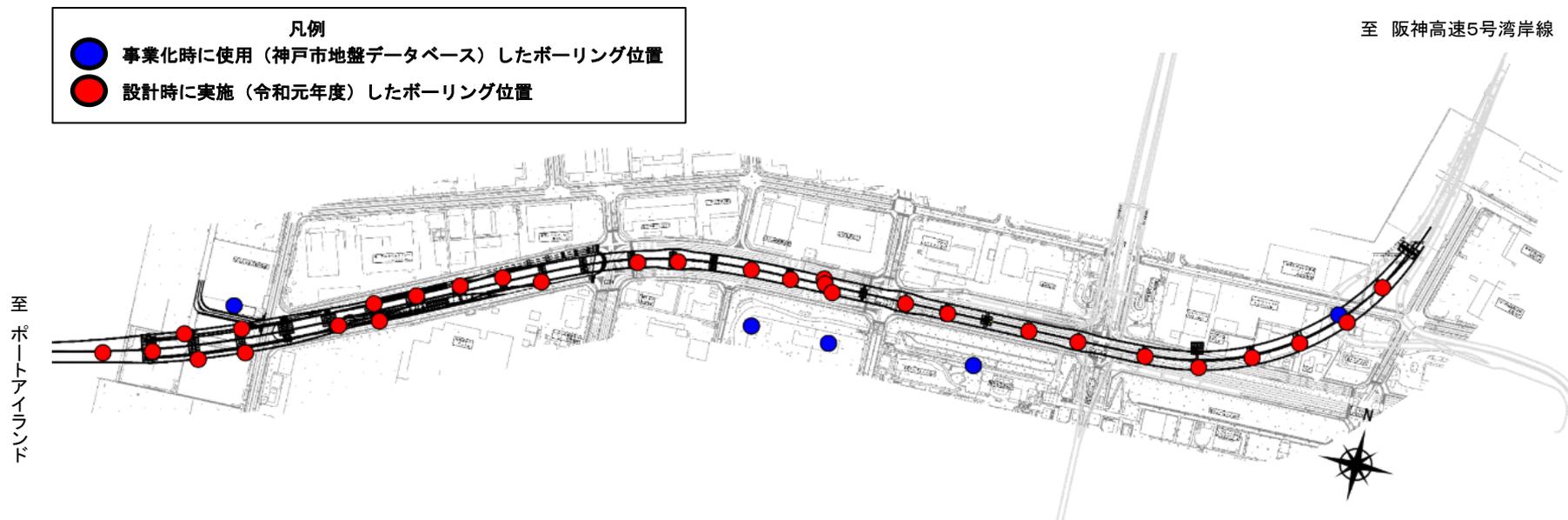
IV 大阪湾岸道路西伸部 事業進捗状況と課題(箇所図)



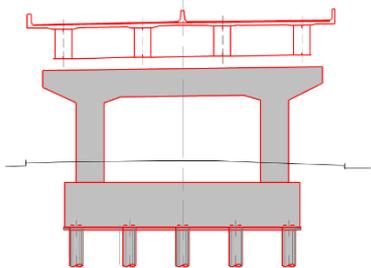
地区	和田岬	神戸西航路部	ポートアイランド	新港・灘浜航路部	六甲アイランド
進捗状況	詳細設計未了	橋梁形式決定 詳細設計未了	詳細設計未了	橋梁形式、基礎構造決定 上下部：詳細設計未了、基礎：詳細設計済	詳細設計済 工事着手済
事業化時点での内容における課題	設計済	—	—	<ul style="list-style-type: none"> 断層影響を回避した橋梁形式の変更 橋梁形式の変更に伴う基礎の見直し 	<ul style="list-style-type: none"> 地質調査を踏まえた橋梁構造の見直し
	今後設計	<ul style="list-style-type: none"> 地質調査を踏まえた耐震対策、風洞実験を踏まえた耐風対策への対応が必要 	<ul style="list-style-type: none"> 橋梁形式の変更に伴う耐風・耐震対策の見直し(今後、詳細設計) 	—	

六甲アイランド地区【地質調査を踏まえた橋梁構造の見直し】

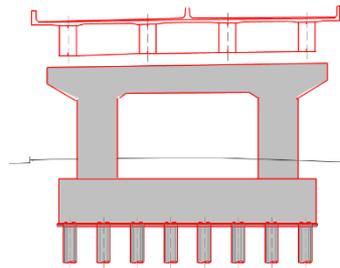
- 事業化時は既存のデータベース(神戸市地盤データベース)より地震への抵抗力を推定。
- 事業化後に、現地土質試験により地震への抵抗力を精査したところ、事業化時の推定よりも小さくなるのが判明したため、下部工断面の大型化や杭本数の増加など橋梁構造の見直しを実施し、工事を進めているところ。



事業化時の橋梁構造



橋梁構造の見直し



下部工断面の大型化

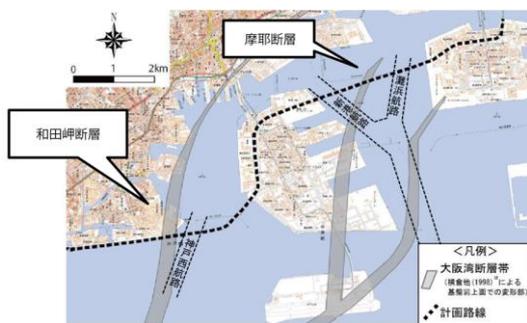
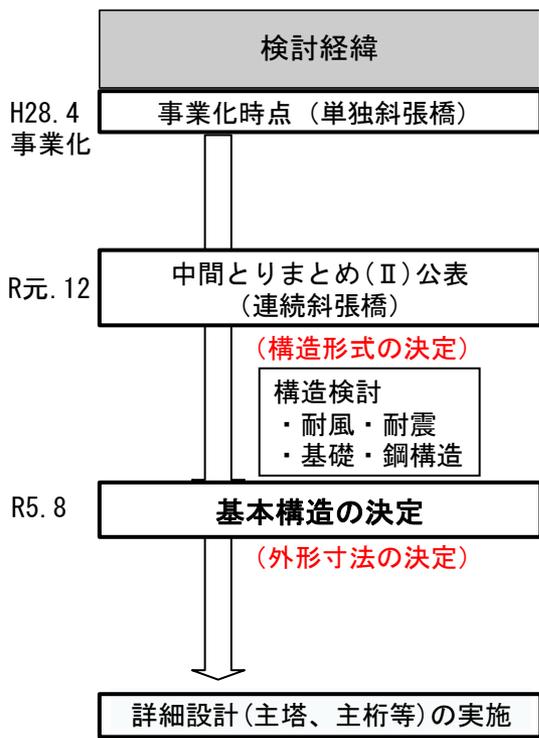
杭本数の増加

順次、工事を実施

新港・灘浜航路部 【断層影響を回避した橋梁形式の変更】

- 事業化時点においては、既往地質条件などを踏まえ、これまで実績のある橋梁形式として単独斜張橋で計画。
- 事業化後に現地調査を行い、とう曲の位置及び大規模地震時の変位量を推定し、技術検討委員会※において橋梁構造への影響を含め議論した結果、構造冗長性や維持管理性が高く、景観性に優れた連続斜張橋形式へ見直し。
- その後、外形寸法など基本構造を令和5年8月に決定し、令和6年秋から詳細設計(主塔、主桁等)を進める予定。

※ 大阪湾岸道路西伸部技術検討委員会(委員長:藤野陽三 城西大学 学長)
 大阪湾岸道路西伸部における設計・施工に関する技術的検討を行うため技術的知見の助言を受けることを目的に、学識経験者により構成された委員会



■ 連続斜張橋の優位性

構造冗長性	掛け違い部が両端部のみであり、地震時のとう曲変位に対して冗長性が高い
維持管理性	海上橋脚数が少ない連続斜張橋は、維持管理の確実性および容易さが向上
景観性	主塔が等支間で連続するため、1本の線として連続性を創出(計画コンセプトに合致)

とう曲範囲
 とう曲:断層活動によって地層が変形し、堆積層に傾斜が生じる現象

