



## 第2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

～事業に対する課題への対応内容について共有～

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ため「第2回大阪湾岸道路西伸部事業連絡調整会議」を開催し以下の事項を共有したので、結果を公表します。

○事業費の見直しについて

(全体事業費で約1,740億円の増額を予定しており、今後、近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る予定。)

○事業化以降の物価上昇について

○大阪湾岸道路西伸部事業の課題への対応等について

○コスト縮減について

○前回会議の兵庫県・神戸市からの意見に対する回答

○兵庫県・神戸市からの意見

今後も事業連絡調整会議を通じ、事業の進捗や事業費の精査などの情報共有を丁寧にはかってまいります。

1. 日 時 令和6年12月2日(月) 10:00～
2. 場 所 神戸港湾空港技術調査事務所 3階会議室
3. 議 題 大阪湾岸道路西伸部事業の課題への対応等
4. 出席者 別紙1のとおり
5. 議事概要 別紙2のとおり
6. 会議資料 別紙3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2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	土木部長	上田 浩嗣
	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	石原 洋
阪神高速道路 株式会社	計画部長	大儀 健一
	建設企画部長	(代理)企画課長 仲野 貴俊
	神戸建設部長	糸川 智章

## 第 2 回 大阪湾岸道路西伸部事業連絡調整会議 議事概要

1. 開催日時：令和 6 年 12 月 2 日（月） 10:00～
2. 開催場所：神戸港湾空港技術調査事務所 3 階会議室
3. 出席者：兵庫県 土木部長 上田 浩嗣  
                   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 石原 洋  
                   阪神高速道路（株）  
                   計画部長 大儀 健一  
                   建設企画部長  
                   （代理）企画課長 仲野 貴俊  
                   神戸建設部長 糸川 智章

## 4. 議 事：

○大阪湾岸道路西伸部の第 2 回事業連絡調整会議を開催し以下の事項について共有した。

## I. 事業費の見直しについて

- ・物価上昇による資機材、労務費の増額、地質調査を踏まえた橋梁構造の見直しや橋梁形式の変更に伴う基礎の見直しにより、約 1,781 億円の増額が生じたため、コスト縮減を図ったものの、全体事業費で約 1,740 億円の増額を予定しており、今後、近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る予定

## II. 事業化以降の物価上昇について

- ① 事業化後の資機材・労務費の上昇によって、増額の必要が生じた  
 （六甲アイランド：358 億円、新港・灘浜航路部：458 億円）

## III. 大阪湾岸道路西伸部事業の課題への対応等について

- ② 地質調査を踏まえた橋梁構造の見直しによる増【+328 億円増】
  - ・事業化時点では既存のデータベース（神戸市地盤データベース）より地震時の水平抵抗力を設定
  - ・事業化後に、現地土質試験により地震時の水平抵抗力を算出したところ、事業化時点よりも小さくなることが判明。杭の変形を抑えるため、杭本数の増加や柱断面の大型化など橋梁構造の見直しを実施

③ 橋梁形式の変更に伴う基礎の見直しによる増【+637億円増】

- ・事業化時点では既存地質調査結果から支持層を設定
- ・事業化後に橋梁形式が変更となり、各基礎設置位置で地質調査を行ったところ、当初支持層\*として設定していた層に軟弱な地盤が多数確認されたため、より深い位置を支持層に変更(\*支持層：基礎からの荷重を安全に支持できる良質な地盤をいう。)
- ・上記の条件のもと必要な支持力を確保するための基礎の先端位置・平面寸法を検討し必要な見直しを実施

IV. コスト縮減について

④ コスト縮減の取り組み 【△41億円】

- ・路肩の幅員見直し、箱桁の構造見直し等により約41億円のコスト縮減を実施
- ・今後も幅員や車線数の見直し等の検討を含め、コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進

○ 前回会議の兵庫県・神戸市からの意見に対する回答

・早期全線開通 【神戸市】

早期開通に向け事業を推進

・ポートアイランド以西の暫定4車線化も含めたコスト縮減の検討【神戸市】

神戸市からの要望をふまえ、ポートアイランド以西の暫定4車線化も含めたあらゆるコスト縮減策について今後検討

・地方負担の軽減【兵庫県・神戸市】

労務費等が高騰している状況にあるが、阪神高速として、引き続きコスト縮減などの取り組みを進めてまいる。西伸部は、H29.6の近畿圏料金改定を行った際に、自治体からのご要望も踏まえ、追加的な料金負担などの様々な工夫をした上で有料事業化を行ったところ。更に有料事業を拡大するのであれば、料金見直しなども含め、今後検討する必要

○ 兵庫県・神戸市からの意見

【兵庫県】

- ・技術面でのコスト縮減に加え、未着手区間の速やかな工事着手など、全線早期開通に向けた効率的な事業施行をお願いする。
- ・今後の事業費・事業スケジュールの早期情報提供、有料道路事業を最大限活用することを基本とした必要な財源確保を引き続きお願いする。

【神戸市】

- ・早期全線開通を図るため、有料事業の拡充や、暫定4車線化も含めたあらゆるコスト縮減検討を速やかに行っていただき、ポートアイランド以西の工事にも着手していただきたい。
- ・有料事業の拡充に向けては、これまでの経緯を踏まえた上で、料金値上げだけを前提とせず、あらゆる方策を検討願いたい。
- ・新港・灘浜区間について、できるだけ早い工事着手をお願いしたい。

○事業連絡調整会議を通じ、事業の進捗や事業費の精査などの情報共有を引き続き実施

以上

## 第2回

# 大阪湾岸道路西伸部事業連絡調整会議資料

令和6年12月2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. 事業費の見直し

II. 事業化後の物価上昇

III. 大阪湾岸道路西伸部事業の課題への対応等

IV. コスト縮減

# I . 事業費の見直し

# I. 事業進捗状況

- 大阪湾岸道路西伸部について、海上部長大橋(新港・灘浜航路部)の基本構造決定(R5. 8月)後、橋梁基礎の詳細設計を実施。
- 詳細設計や物価上昇をふまえ、全体事業費が増額する見込み。



### 【凡例】

高規格道路(直轄)	
開通済	4車線以上 2車線
事業中	-----
高規格道路(直轄外)	
開通済	4車線以上 2車線
事業中	-----
直轄国道	
開通済	4車線以上 2車線
事業中	-----
補助国道	
開通済	-----
事業中	-----
調査中	○ ○ ○

※用地進捗率: R6.3月末時点

### 新港・灘浜航路部

海上部で杭の載荷試験を実施中



### 海上部長大橋の詳細設計中



橋梁の外観イメージ(構造・デザイン・色彩)

一般国道2号	直轄	阪神高速
大阪湾岸道路西伸部(六甲アイランド北~駒栄)		
延長14.5km		
H28年度事業化	H29年度有料導入	
調査設計・用地・工事推進	用地進捗率: 約28%	
事業費(当初)	5,000億円	
(道路)	4,080億円	
(港湾)	920億円	
事業費(増額後)	6,740億円(+1,740億円)	
(道路)	4,730億円	
(港湾)	2,010億円	

### 六甲アイランド陸上部

六甲アイランドで橋梁上部工架設中



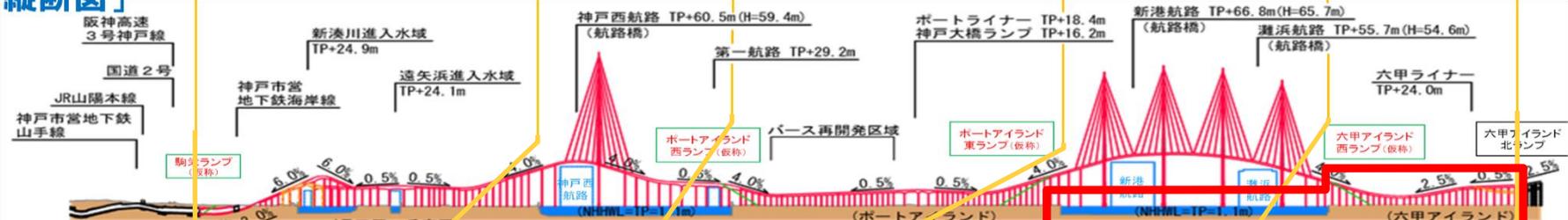
R6.10月撮影

# I. 事業費増額

○ 設計が進んだ海上部長大橋(新港・灘浜航路部)基礎工や、六甲アイランド陸上部の高架橋について、事業費が+1,740億円増額予定。



## [縦断図]



今回増額範囲 (新港・灘浜航路部の基礎工と六甲アイランド陸上部の高架橋)

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	地質調査、詳細設計 未了	橋梁形式決定 構造検討、詳細設計 未了	地質調査、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(載荷試験実施中)	詳細設計済 工事着手済

# I.事業費の見直し

## ■全体事業費の見直し

○物価上昇による資機材、労務費の増額、地質調査を踏まえた橋梁構造の見直しや橋梁形式の変更に伴う基礎の見直しにより、約1,781億円の増額が生じたため、コスト縮減を図ったものの、全体事業費で約1,740億円の増額を予定しており、今後、近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る予定

(5,000億円⇒6,740億円(約35%増))

## ■事業費増加の要因

○六甲アイランド、新港・灘浜航路部基礎工の資機材費及び労務費の増(①)

○地質調査を踏まえた橋梁構造の見直しによる増(②)

○橋梁形式の変更に伴う基礎の見直しによる増(③)

## ■コスト縮減の取組

○構造の見直しによるコスト縮減(④)

▼事業費増加の内訳

(単位:億円)

No.	主な増加理由	金額	
		増額	減額
①	六甲アイランド、新港・灘浜航路部基礎工の資機材費及び労務費の増	+816	
②	地質調査を踏まえた橋梁構造の見直しによる増	+328	
③	橋梁形式の変更に伴う基礎の見直しによる増	+637	
④	[コスト縮減案] 路肩の幅員見直しによる削減 箱桁の構造見直しによる削減		△33 △8
	合計	1,740	

## Ⅱ. 事業化後の物価上昇

## II. 事業化後の物価上昇

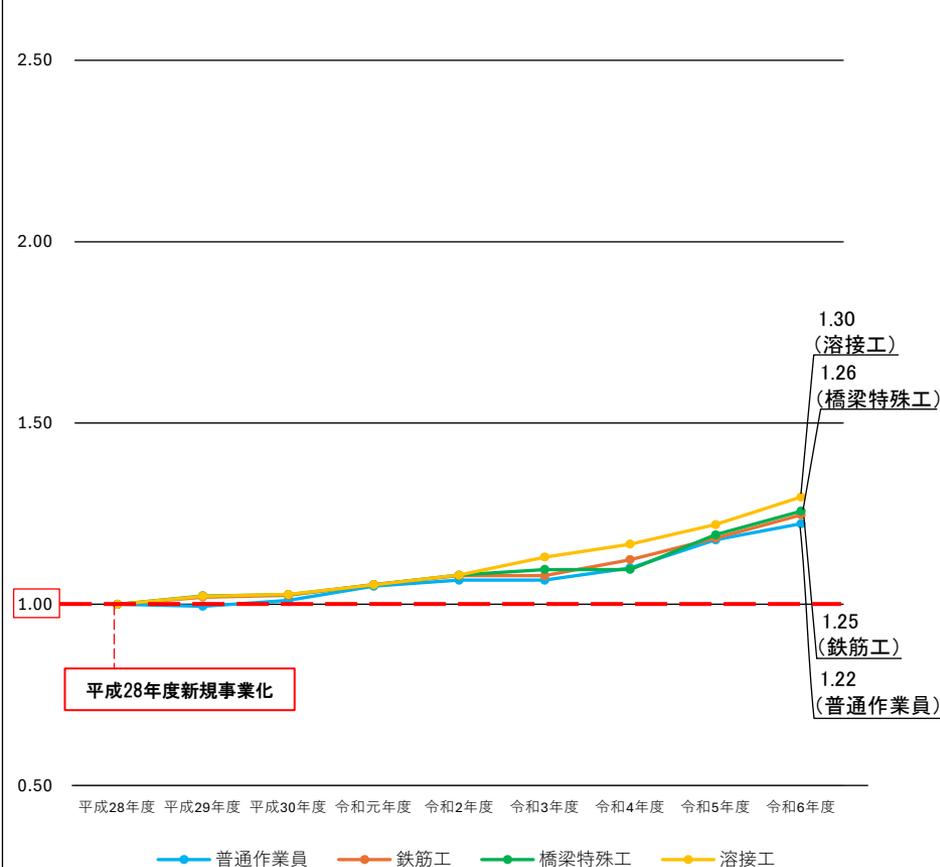
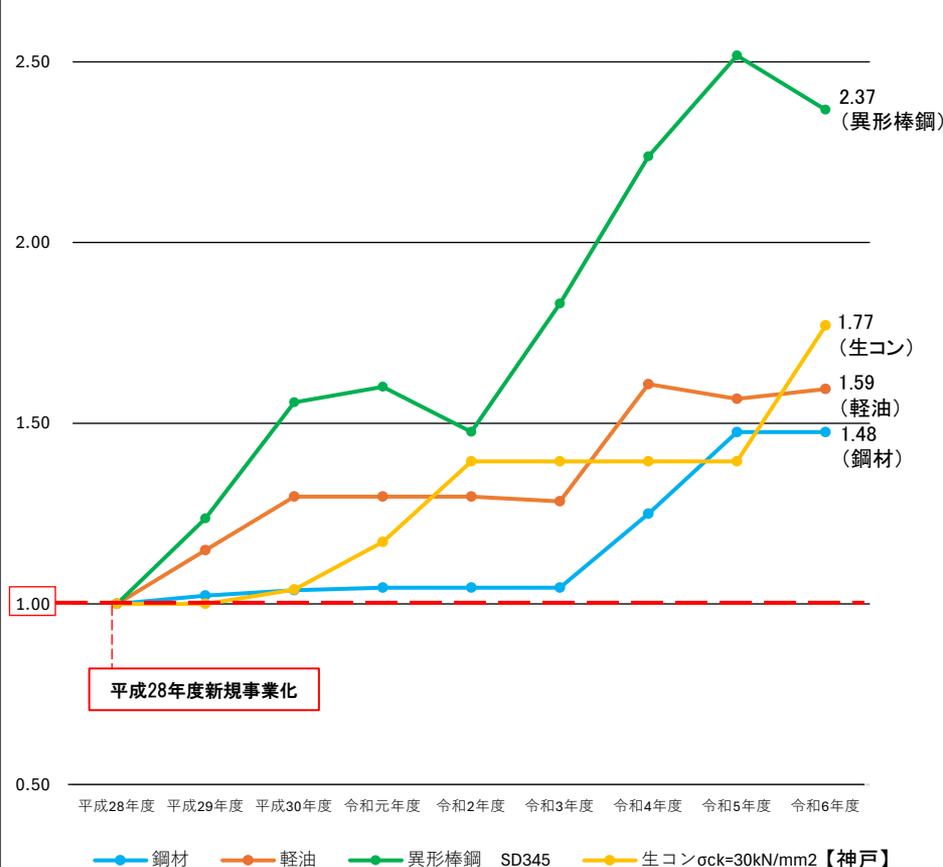
## ① 資機材及び労務費の増 【+816億円増】

(六甲アイランド:358億円、新港・灘浜航路部:458億円)

■大阪湾岸道路西伸部では事業化後の資機材・労務費の上昇によって、増額の必要が生じた。

## ■建設資材単価の伸び率

## ■労務単価の伸び率

主要建設資材単価伸び率(兵庫県単価)  
(基準:平成28年度=1.00)労務費単価伸び率(兵庫県単価)  
(基準:平成28年度=1.00)

### **Ⅲ. 大阪湾岸道路西伸部事業の課題への対応等**

# III. 大阪湾岸道路西伸部事業の課題への対応等

## ②地質調査を踏まえた橋梁構造の見直しによる増【+328億円増】

- 事業化時点では既存のデータベース(神戸市地盤データベース)より地震時の水平抵抗力を設定。
- 事業化後に、現地土質試験により地震時の水平抵抗力を算出したところ、事業化時点よりも小さくなる事が判明。杭の変形を抑えるため、杭本数の増加や柱断面の大型化など橋梁構造の見直しを実施。

### 平面図 (六甲アイランド地区)

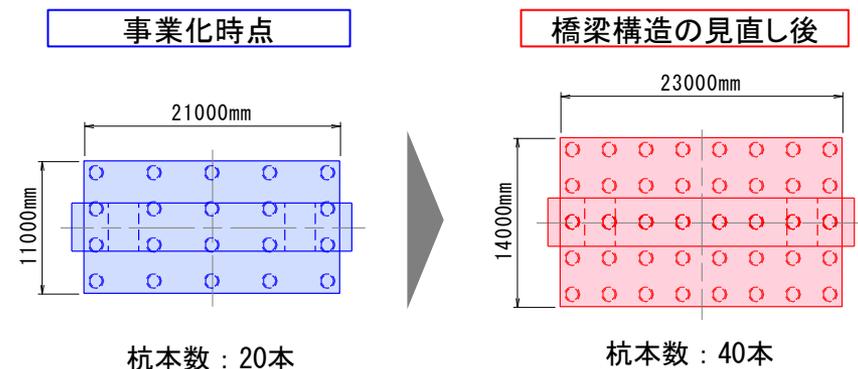
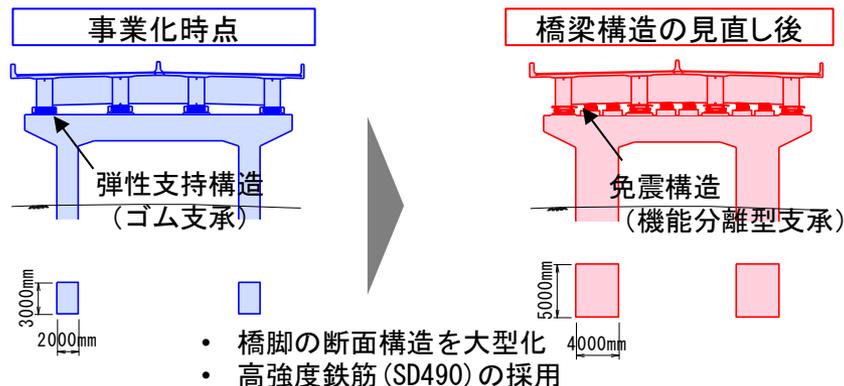


### 橋梁構造の見直し

代表橋脚(PE-10 RCラーメン橋脚)

- 下部工の柱断面の大型化や高強度鉄筋の採用
- 弾性支持構造(ゴム支承)から免震構造(機能分離型支承)へ変更

- 地震時の水平抵抗力を確保するため、杭本数を増加

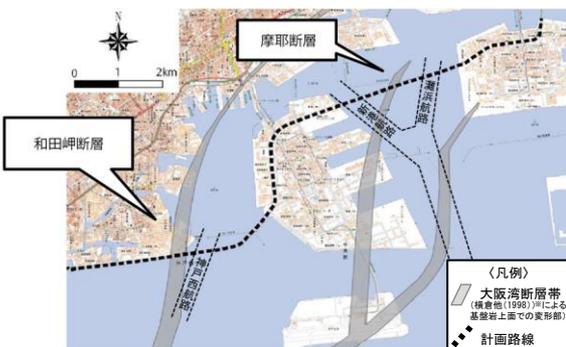
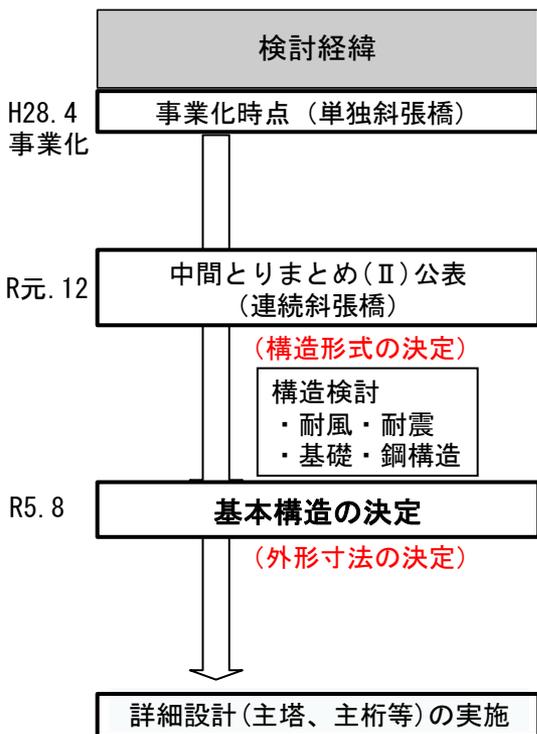


# III. 大阪湾岸道路西伸部事業の課題への対応等

## 新港・灘浜航路部の橋梁形式の検討経緯(参考)

- 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。

※ 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

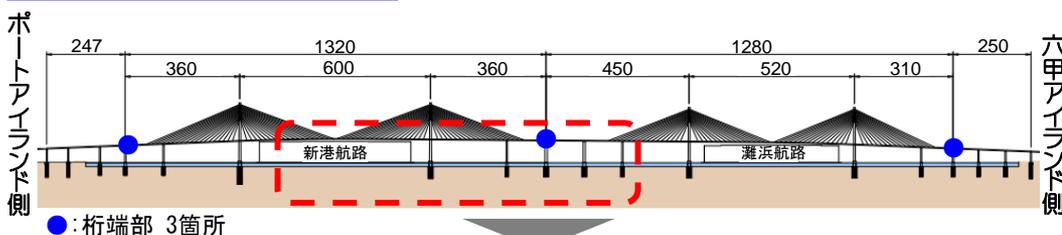


### ■ 連続斜張橋の優位性

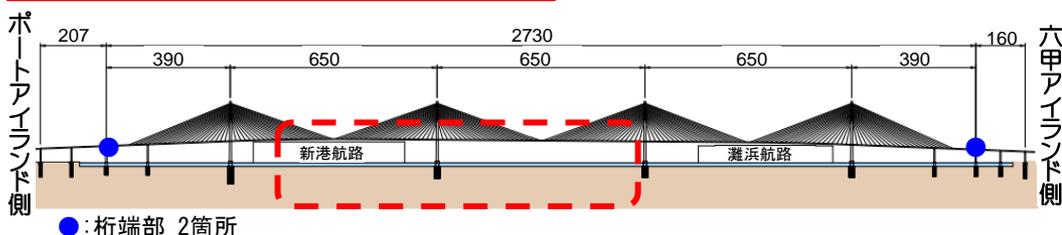
構造冗長性	掛け違い部が両端部のみであり、地震時のとう曲変位に対して冗長性が高い
維持管理性	海上橋脚数が少ない連続斜張橋は、維持管理の確実性および容易さが向上
景観性	主塔が等支間で連続するため、1本の線として連続性を創出(計画コンセプトに合致)

**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

H28(事業化時): 単独斜張橋



R1中間とりまとめ(Ⅱ): 5径間連続斜張橋



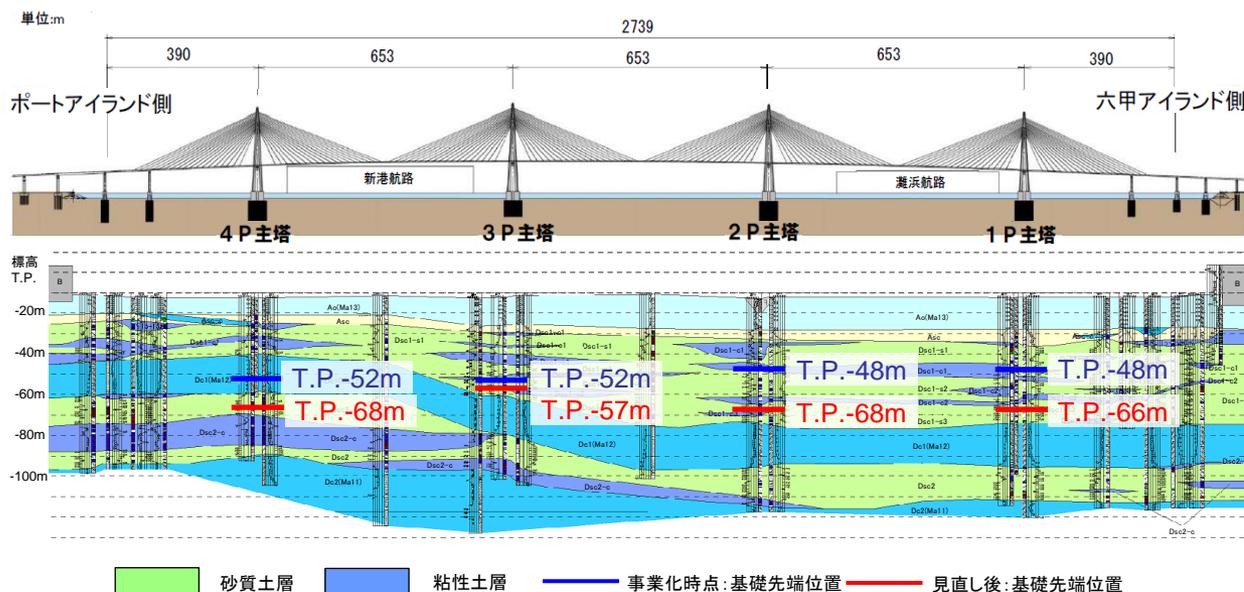
# III. 大阪湾岸道路西伸部事業の課題への対応等

## ③橋梁形式の変更に伴う基礎の見直しによる増 【+637億円増】

- 事業化時点では既存地質調査結果から支持層を設定。
- 事業化後に橋梁形式が変更となり、各基礎設置位置で地質調査を行ったところ、当初支持層※として設定していた層に軟弱な地盤が多数確認されたため、より深い位置を支持層に変更。
- 上記の条件のもと必要な支持力を確保するための基礎の先端位置・平面寸法を検討し必要な見直しを実施。

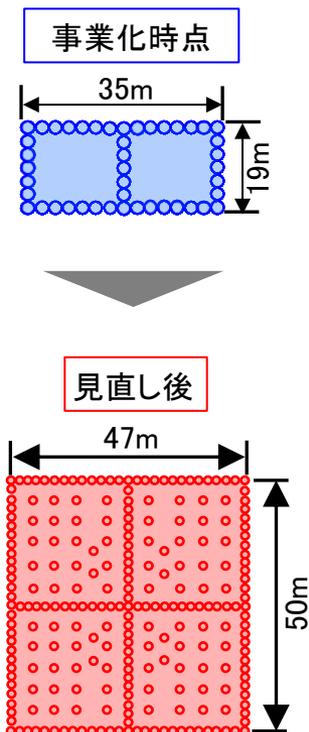
※支持層：基礎からの荷重を安全に支持できる良質な地盤をいう。

### 基礎の先端位置の見直し



### 基礎の平面寸法の見直し

(2P主塔の例)



## IV. コスト縮減

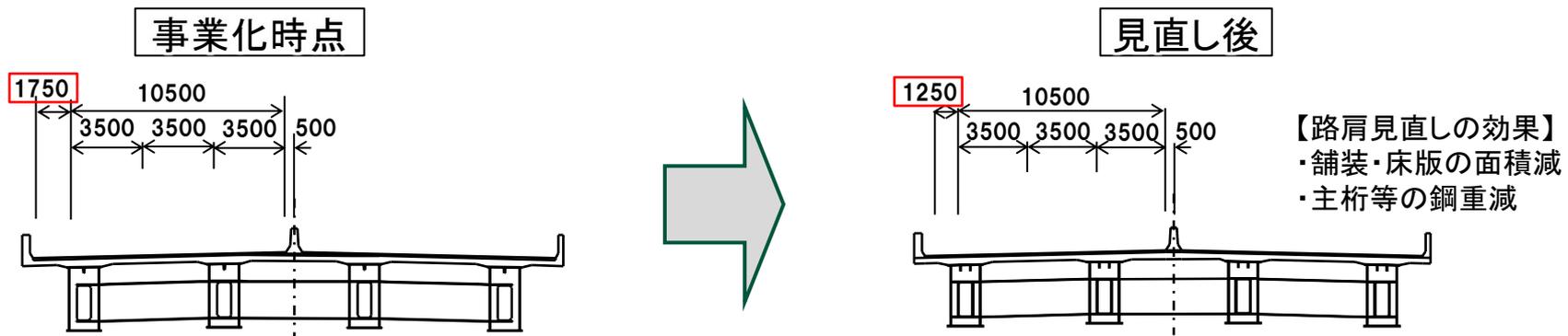
## IV. コスト縮減

### ④コスト縮減の取り組み【△41億円】

- 路肩の幅員見直し、箱桁の構造見直し等により約41億円のコスト縮減を実施。
- 今後も幅員や車線数の見直し等の検討を含め、コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進。

#### ■ 路肩の幅員見直しによるコスト縮減 【△33億円】

- 事業化時点では既供用接続区間との連続性を考慮し、路肩幅を $W=1.75\text{m}$ で計画。
- 道路線形を考慮し、安全性の確認を踏まえ路肩幅を $W=1.25\text{m}$ に見直し、コストを縮減。



#### その他コスト縮減対策を行った項目

- 箱桁の構造見直しによるコスト縮減 【△8億円】

#### コスト縮減対策として検討する項目

- 海上部長大橋(新港・灘浜航路部)のケーブルに対する新材料の採用
- 床版形式の見直しによるコスト縮減策の検討
- 暫定4車化を含めたあらゆるコスト縮減策の検討