

関西の発展に貢献してきた 阪神高速道路

阪神高速道路は、高度経済成長のさなかの1964年、土佐堀～湊町間で初めての区間が開通して以降、交通渋滞の解消、物流の効率化といったさまざまな課題の解決を目指しながら整備が進められました。阪神高速グループは、この60年、高速道路サービスを提供し続けることで皆さまの暮らしと経済を支え、関西の成長と発展に貢献してきました。

阪神高速道路の歩み



<p>1960</p> <p>1964年 営業延長 2.3km</p> <p>放射路線と 都市環状線との 整備</p>	<p>1962(昭和37)年 阪神高速道路公団が設立</p> <p>1964(昭和39)年 1号環状線土佐堀～湊町間2.3kmが開通 (阪神高速道路初の開通)</p> <p>1965(昭和40)年 梅田～道頓堀間4.2kmが開通</p> <p>1966(昭和41)年 3号神戸線京橋～柳原間3.3kmが開通</p> <p>1969(昭和44)年 交通管制システムを導入</p>
<p>1970</p> <p>1970年 営業延長 74.1km</p> <p>放射路線と 都市環状線との 整備や 大阪と神戸の直結</p>	<p>1970(昭和45)年 15号堺線湊町～堺間11.5kmが開通するなど、 日本万国博覧会開催に向けて各路線が順次開通し、 総延長74.1kmの高速道路網が完成</p>
<p>1980</p> <p>1981年 営業延長 117.6km</p> <p>湾岸線などの建設による 機能的ネットワーク の整備</p>	<p>1980(昭和55)年 14号松原線山王～松原JCT間11.2kmが開通</p> <p>1981(昭和56)年 3号神戸線西本町～西宮IC間14.3kmが開通し、 大阪・神戸間を直結</p>
<p>1990</p> <p>1994年 営業延長 200.0km</p> <p>兵庫地区の震災復旧と 格子状ネットワークの 整備</p>	<p>1992(平成4)年 立体道路制度を活用しビルを貫通する形で 建設された梅田出口が開通</p> <p>1994(平成6)年 関西国際空港と神戸を結ぶ 湾岸線(2区間31.1km)が開通</p> <p>1995(平成7)年 阪神・淡路大震災により3号神戸線などに 甚大な被害が発生</p> <p>1996(平成8)年 3号神戸線武庫川～深江間9.3kmの工事が完了し、 全線が復旧開通</p>
<p>2000</p> <p>2003年 営業延長 233.8km</p>	<p>2001(平成13)年 ETCサービスを開始</p> <p>2003(平成15)年 31号神戸山手線神戸長田～白川JCT間 7.3kmが開通し、7号北神戸線とあわせて 神戸地区のネットワークが充実</p> <p>2005(平成17)年 阪神高速道路株式会社が設立</p> <p>2008(平成20)年 8号京都線上鳥羽～第二京阪道路接続部間 5.5kmが開通</p>
<p>2010～</p> <p>2021年 営業延長 258.1km</p> <p>ミッシングリンクの 解消に向けた整備</p>	<p>2012(平成24)年 距離料金を導入、新神戸トンネルを 神戸市道路公社から移管</p> <p>2013(平成25)年 2号淀川左岸線島屋～海老江JCT間4.3kmが開通</p> <p>2017(平成29)年 6号大和川線三宅JCT～鉄砲間1.4kmが開通 新たな料金制度を導入</p> <p>2019(平成31)年 8号京都線を京都市と西日本高速道路株式会社へ 移管</p> <p>2020(令和2)年 西船場JCT信濃橋渡り線が開通 6号大和川線鉄砲～三宅西間7.7kmが開通</p>

(注)ミッシングリンク:その区間が未整備となっているために道路のネットワークが有効に機能しない計画路線など。
JCT:ジャンクション IC:インターチェンジ