阪神高速
先進の道路サービスへ

長期維持管理技術委員会
報告

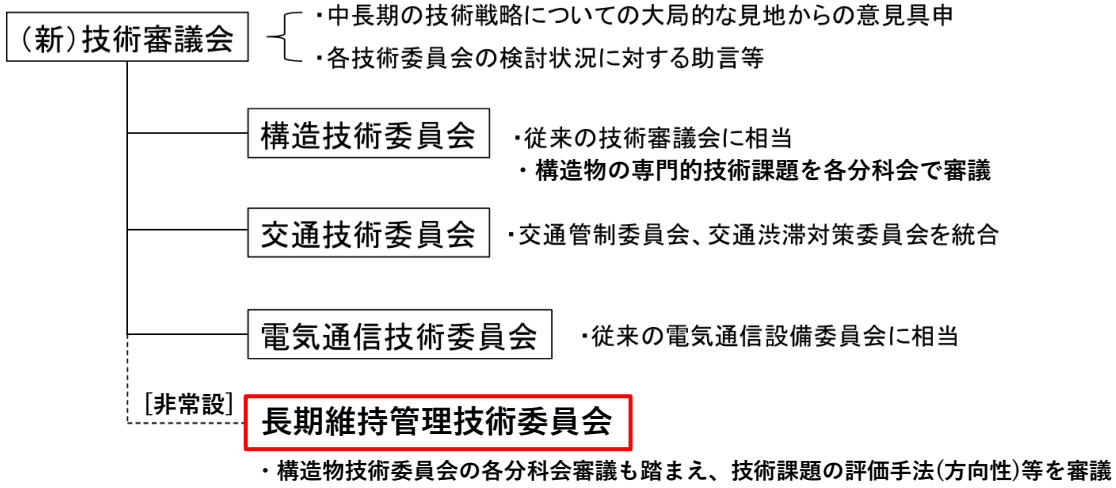
2026年10月2日

保全交通部
保全企画課／保全計画課

長期維持管理技術委員会概要

阪神高速

- 技術審議会を2013年（会社創立50周年）に改組し、非常設の技術委員会として2014年より開催
  開催頻度は1～2回/年程度
- 本委員会では、構造物の健全性評価手法（対象構造の選定手法・考え方）、維持管理システムの高度化、
  また、最新の知見に基づく大規模更新・修繕の事業方針に係る事項等を審議。⇒開催結果はHPにて公表



〔引用〕 阪神高速道路株式会社　平成２５年度　技術審議会
【資料No.2】 技術委員会の再編と技術審議会における今後の審議方針（一部修正）

2025･2026年度の委員長･委員･顧問

【委員長】

京都大学　清野 純史　名誉教授（耐震構造）

【委員】

神戸大学　森川 英典　教授（Co構造）
京都大学　杉浦 邦征　教授（鋼構造）
東京大学　羽藤 英二　教授（交通計画）
京都大学　山本 貴士　教授（Co構造）
関西大学　石川 敏之　教授（鋼構造）

【顧問:2名】

京都大学　宮川 豊章　名誉教授
京都大学　小林 潔司　特任教授

これまでの審議・報告事項(2022年度以降)

阪神高速

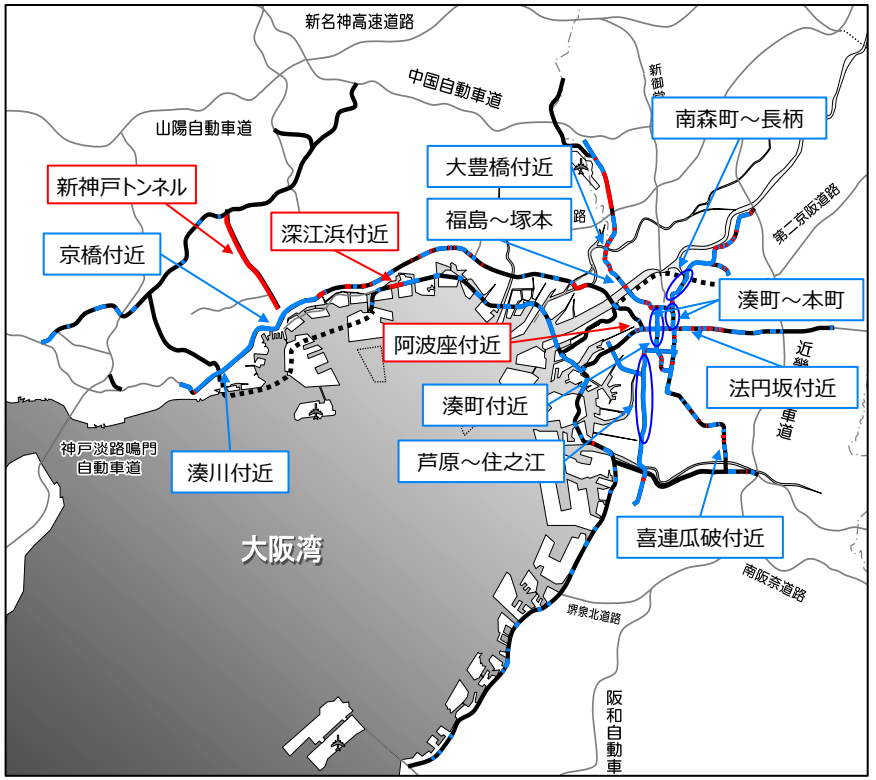
開催回	項目	審議・報告内容	残課題
2022年度第1回 R4.12.20	現行の更新事	現在の事業進捗	事業のさらなる推進
	RC床版	更新優先度と修繕内容選定方法	上面・下面対策の順番の考慮 床版上面の含水率の測定、内部水の状態の把握
	点検	点検結果の分析	合理的な補修・修繕の実施
2022年度 第2回 R5.1.26	新たな更新計画	更新が必要なトンネル・橋梁	事業内容の精査
	大豊橋	詳細調査の結果	実施方針の具体化
2023年度 第1回 R5.4.27	大豊橋	追加詳細調査結果、今後の進め方	実施方針の具体化
2023年度 第2回 R5.12.28	新たな更新計画	更新が必要なトンネル・橋梁	実施方針の具体化
2024年度 第1回 R7.2.19	法円坂	事業方針確定に向けた検討ロードマップ提示	事業実施方針の見極め
	湊町	施工状況報告および調査結果、今後の整備方針	今後の整備方針（残る３基）
	湊川	点検強化の結果報告、今後の監視計画	-
2026年度 第1回 R8.6.25	湊町	残る3基の整備方針	-
	法円坂	既存橋梁を活用とする整備方針について	-
	京橋	埋立て事業の具体化に伴う事業方針の転換について	技術的課題への対応

大規模更新・大規模修繕事業について

阪神高速

- 2023年第2回長期維持管理技術委員会にて新たな更新計画について審議し、所定の手続きを経て計画の内容を令和6年3月に事業化した。これにより、更新事業は対象箇所延長112.9㎞、事業費6,461億円の規模となった。
- 今後も引き続き、長期維持管理技術委員会にて大規模更新・大規模修繕の事業方針の審議・報告を行う。

協定	区分		路線	対象箇所	延長	開通年	事業費（税込）	工期（協定）
H27.3	更新	橋梁全体の造替	3号 神戸線	京橋付近	0.3km	1966	253億円	2021～2028
			14号 松原線	喜連瓜破付近	0.2km	1980	242億円	2020～2026
		橋梁基礎の造替	15号 堺線	湊町付近	（9基）	1972	194億円	2015～2029
		橋梁の桁･床版取替	3号 神戸線	湊川付近	0.4km	1968	163億円	
			11号 池田線	大豊橋付近	0.3km	1967	129億円	
			13号 東大阪線	法円坂付近	0.2km	1978	57億円	
		橋梁の床版取替	1号 環状線	湊町～本町	0.6km	1964-1965	494億円	
			11号 池田線	福島～塚本	0.3km	1967		
			12号 守口線	南森町～長柄	0.5km	1968		
			15号 堺線	芦原～住之江	1.7km	1970		
		小計			4.5km	―	1,532億円	―
	修繕	4号湾岸線、11号池田線ほか			86km	―	2,760億円	2015～2029
R6.3	修繕	32号新神戸トンネル			7.8km	1976(北行) 1988(南行)	689億円	2024～2036
		4号湾岸線、11号池田線ほか			14.6km	―	1,480億円	2024～2033
合　計					112.9km	―	6,461億円	―



＜阪神高速道路の供用延長：258.1km＞

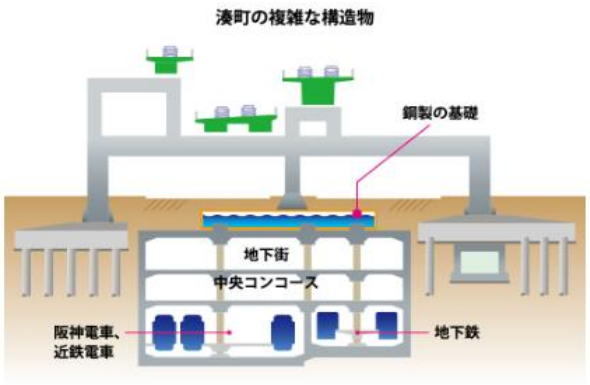
：R6.3協定以前に事業化された箇所（90.5km）

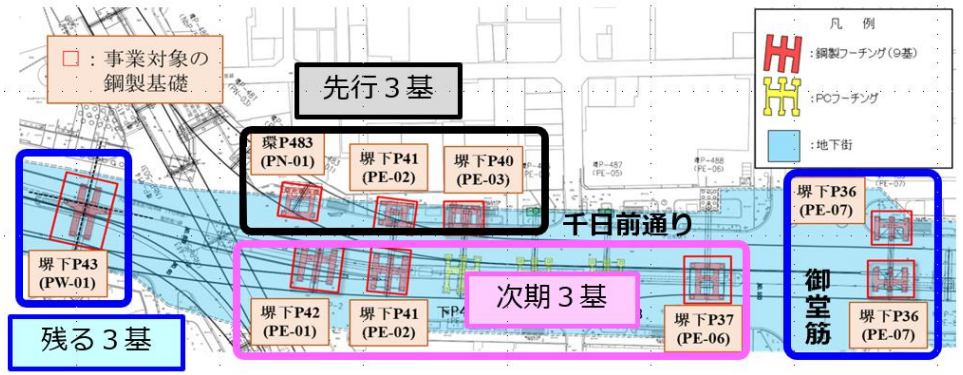
：R6.3協定時に事業化された箇所（22.4km）

大規模更新事業（湊町）についての審議

阪神高速

・鋼製フーチング基礎9基のうち、残る3基の整備方針について審議
（先行3基、次期3基は更新基本形により整備を実施中（先行3基は施工完了））





▼更新基本形（先行3基,次期3基）

更新基本形

健全性の評価
過年度の詳細調査結果より
鋼製フーチングは減肉些少

・鋼製フーチング本体は最大限活用（支承等は必要に応じ更新）

永続性の確保
止水対策・防食対策が必要
点検・管理を容易に

・管理用BOX設置による遮水壁の設置（維持管理空間も可能な限り確保）

安心・安全な構造物へ

最新基準を満足する構造物へ改造
→耐震性の確保

▼残る3基の整備方針

・鋼製基礎本体は活用

・腐食,滞水の程度が小さいことからBOXカルバートは設置しない
・鋼製基礎内部の防食工は実施する

・現況で耐震性能を満足することから、耐震補強（当て板補強やコンクリート充填、支承取替等）は実施しない

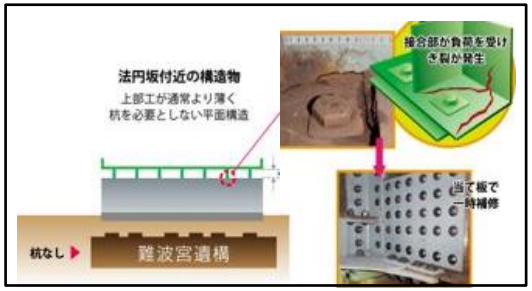
✓ 残る3基については、大規模掘削によるBOXカルバートは設置せず、基礎内部の補修とする整備方針が了承された。

大規模更新事業（法円坂）についての審議

阪神高速

・既存橋梁を活用とする整備方針の可否について審議

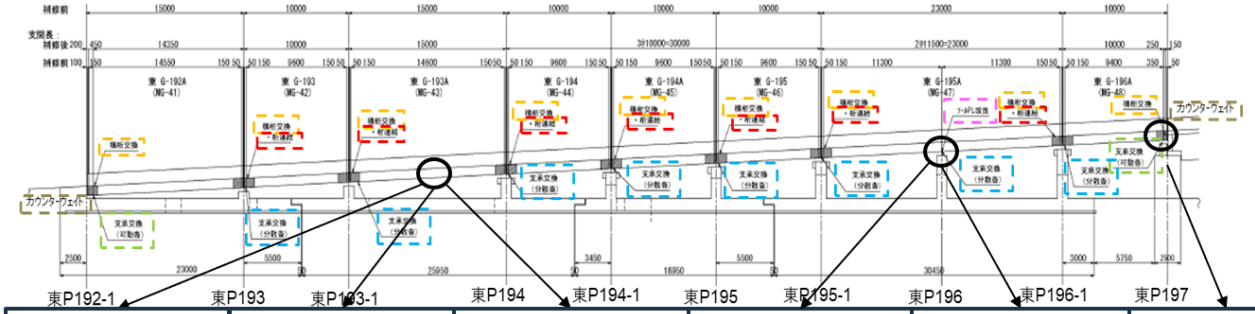
〈疲労損傷発生〉





〈対象区間（特殊構造箇所)）





対策例
(森之宮区間)

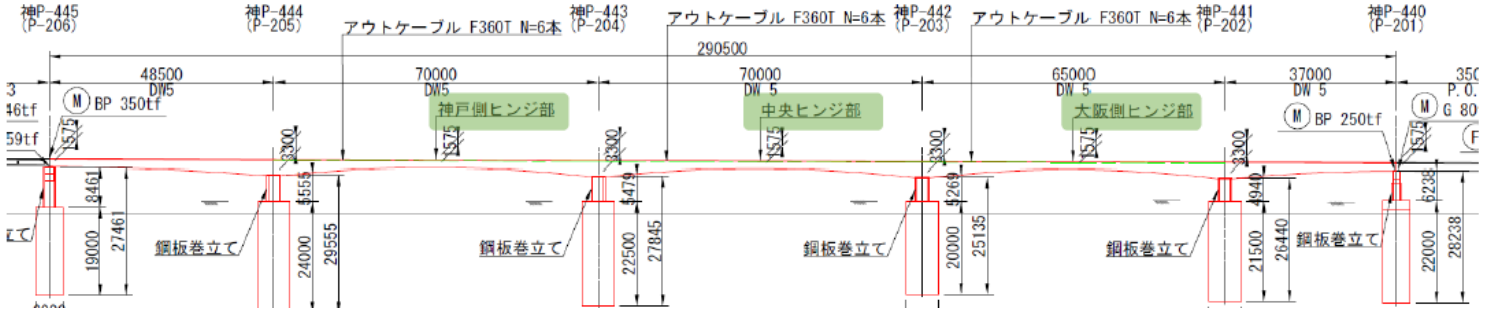
面外ガセット	垂直補剛材上端	鋼床版横リブ交差部	ウェブギャップ	スカラップ	端支点上
評価方法：公称応力 **疲労寿命**：短い **対策(案)**：ピーニング	**評価方法**：ホットスポット応力 **疲労寿命**：長い **対策(案)**：なし	**評価方法**：ホットスポット応力 **疲労寿命**：短い **対策(案)**：片側アングル当て板	**評価方法**：ホットスポット応力 **疲労寿命**：中間支点部のみ短い **対策(案)**：横桁取替	**評価方法**：ホットスポット応力 **疲労寿命**：短い **対策(案)**：横桁取替	**評価方法**：ひずみによる負反力の有無 **負反力の発生**：なし **対策(案)**：なし

✓ 現地計測、疲労耐久性評価の結果より、疲労耐久性が低い部分は限定的であり、疲労対策の実施を前提に、<u>現況構造を最大限活用する整備方針</u>が了承された。

大規模更新事業（京橋）についての審議

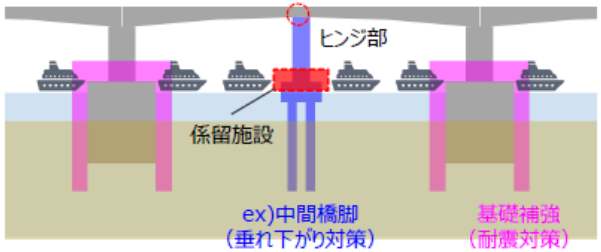
阪神高速

・神戸市埋立て事業の具現化に伴う事業方針の転換について審議



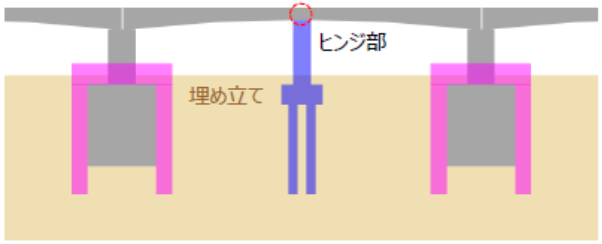
神戸市による埋立て事業の具体化に伴い、海上施工では実現できなかった既存橋梁活用による更新が可能に

【更新後の高架下利用形態イメージ（埋立無し）】

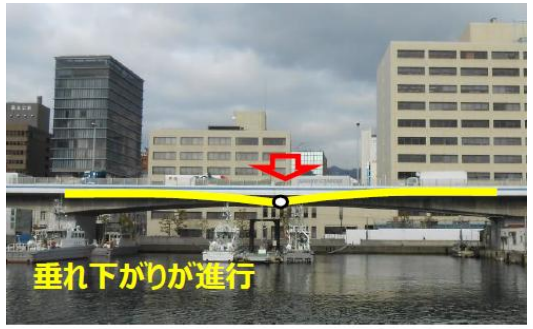


・垂れ下がり対策及び補強後の下部工との干渉（港湾施設機能の阻害）

【更新後の高架下利用形態イメージ（埋立有り）】



・港湾施設の本移設に伴い，制約条件無く高架下活用が可能



垂れ下がり対策（中間橋脚設置等）及び耐震補強の実施が可能

✓ 周辺環境の変化（埋め立て事業）をうけ、景観への配慮や技術的課題への対応を前提に、架け替えから現況構造を最大限活用する方針への転換が了承された。

審議結果および今後の審議予定

阪神高速

2026年度 第1回 審議結果　⇒3件の更新事業について、下記のとおり了承された。

●湊町

・残る鋼製フーチング3基の整備方針（大規模掘削を行わず基礎内部から補修することにより現橋を最大　限活用する方針）について、了承する。

●法円坂

・必要な疲労対策の実施を前提として、現橋を活用する方針について、了承する。

・特徴的な構造であるため、懸念箇所については応力状態を継続的にモニタリングすることも考えられる。

●京橋

・ウォーターフロント再開発計画を活かし、方針転換を検討することは評価される。

・神戸市とも連携した景観対策ならびに阪神高速の維持管理性も鑑み総合的に検討・ 判断されたい。

・既存橋梁を活用するにあたり、長期耐久性を確保するための技術的課題への対策を検討すること。

・指摘のあった景観への配慮や技術的留意点を踏まえることを前提に、架け替えではなく「既存橋梁を活用とする方針転換について、了承する。

2026年度 第2回 審議内容(第4四半期開催予定)　⇒２件の更新事業について、審議・報告を予定

●大豊橋

・事業方針についての審議

●喜連瓜破

・事業完了の報告　　など