

サステナブルなまちづくり実現のための 3つのキーワード

将来にわたる安全・安心・快適をつくるために3つのキーワードで取り組みを進めています。

1

サステナブル (持続可能)

新しいネットワークを使いながら、古いネットワークに手を入れることでネットワーク全体を使い続けていく。

📖 リニューアルプロジェクトの
着実な推進(構造物の長寿命化) P.32

2

インクルーシブ (包摂)

関西の多様な個性ある都市を新しい広域的なネットワークで一つにつないでいく。

📖 ネットワーク整備の推進
(ミッシングリンクの解消) P.35

3

レジリエント (強靱)

自然災害が起きた場合を想定し、被害にあっても速やかに復元し緊急輸送道路として機能する。

📖 災害に強い阪神高速 P.39

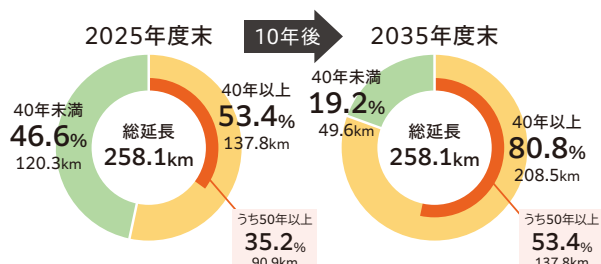
リニューアルプロジェクトの着実な推進(構造物の長寿命化)

阪神高速グループでは、高速道路を100年先も安全・安心・快適にご利用いただくため、2015年より「高速道路リニューアルプロジェクト」を立ち上げ、これまでに培った知見や最新の技術を駆使して大規模な工事に取り組んでいます。

プロジェクト発足の意義と背景

阪神高速道路は最初の開通から約60年が経過し、「構造物の老朽化」に直面しています。また、車両の大型化、交通量の増加など、過酷な使用状況に起因する劣化が発生しています。定期的な点検や日々のメンテナンスに努めていますが、抜本的な改善には至っていない箇所が多くあります。そこで、高速道路の健全性を永続的に確保し、高速道路ネットワークの機能を将来にわたり維持していくため、2015年より「高速道路リニューアルプロジェクト」を立ち上げました。2023年度には、新たに更新が必要であることが判明した約22kmを追加し、合計約113kmの区間で老朽化した構造物の抜本的な対策を進めています。

〈構造物が10年後に到達する経過年数比較(2025年度末時点の供用区間対象)〉



構造物の老朽化による損傷状況



完了プロジェクトの紹介 ～喜連瓜破橋大規模更新工事～

14号松原線喜連瓜破付近の橋梁では、経年とともに橋桁中央のヒンジ部を中心に設計時の想定を上回る垂れ下がりが進行し、路面が大きく沈下していました。垂れ下がり解消のためにケーブルによる補強を行ったうえで、必要な調査点検を継続的に実施し、安全に走行していただける状態で管理していましたが、抜本的な解決には至っていませんでした。そこで、2022年6月より14号松原線（喜連瓜破～三宅JCT）の終日通行止めを伴う橋梁架替え工事を実施し、2024年12月に通行を再開しました。

本工事は、直下に大阪有数の交通量を誇る交差点が存在し、かつ住宅密集地域であるという非常に厳しい施工条件下で、154mに及ぶ既設コンクリート橋桁の撤去および新設鋼製桁の架設を行いました。そのため、交差点の交通を阻害しない世界初の工法や、超低騒音・振動の工法を積極的に採用し、周辺への影響を最小限に抑えつつ工事を確実に進めただけでなく、地域の皆さまをはじめ、多くの方々のご理解・ご協力をいただいたことで、当初約3年間の予定であった通行止め期間を、2年半に短縮することができました。

今後も社会的影響の軽減に努めながら「高速道路リニューアルプロジェクト」を推進し、構造物の抜本的な対策を実施するとともに維持管理性の向上も図りながら、100年先の安全・安心・快適を確保していきます。



中央径間部の架設状況



架替え完了後

VOICE

100年先も安全・安心・快適を目指して

喜連瓜破など特定の箇所での大規模更新工事のほかにも、100年先も安全・安心・快適に利用できる高速道路を目指して、阪神高速道路(株)では定期的に路線単位で終日通行止めによるリニューアル工事を実施しています。これは、経年劣化による道路損傷の効率的な補修や、道路の長寿命化に寄与する対策を施すために実施しており、現在は次のリニューアル工事の準備を進めています。工事の際は渋滞や騒音などで、お客さま・地域の皆さまへご迷惑をおかけしますが、事前広報や渋滞軽減に向けた対策を入念に実施し、工事の影響を最小限にとどめるよう、阪神高速グループ一丸となって取り組みますので、ご協力をお願いいたします。



阪神高速道路株式会社
管理本部大阪保全部保全管理課
課長代理

関川 洋介

PICK
UP!

阪神高速リニューアルプロジェクト

大規模更新・修繕事業について、概要や事業意義に加え、事業ごとの工事内容や規制情報などを阪神高速ホームページで詳しく紹介しています。

詳しくはコチラ



進行中プロジェクトの紹介 ～湊町・難波地区鋼製基礎大規模更新工事～

事業経緯 ～限られた都市空間で重なり合う複雑な構造物～

15号堺線湊町付近は、大阪の中心部であるミナミの繁華街を横断する区間であり、建設当時から地下に複数の鉄道の駅や地下街が上下に重なり合うように張り巡らされていました。橋梁の建設において、地下街直上では杭を使用することができず、地下構造物への負担をできる限り軽減する必要があることから、杭が不要で、軽量の鋼製基礎を採用していました。

建設後の周辺環境の変化で地下水位が上昇し、内部が空洞になっている鋼製基礎の内部に地下水が流れ込み、腐食が進行していました。さまざまな腐食対策を行いましたが、抜本的な解決には至っていませんでした。

施工内容 ～橋脚基礎部分の更新工事～

本工事では、地上・地下ともに構造物と交通への影響を考慮した施工方法を採用し、地下街の上に設置している鋼製基礎(全9基)を対象に、基礎本体の防食や支承などの取替え、維持管理空間の確保などを更新基本形として工事を実施しています。

なお、2025年度までに、全9基のうち3基についての工事が概成しています。

〈工事イメージ〉

