

現場のいまREPORT

六甲アイランド地区 非常に強度の高い橋脚工事が完了しました。



株式会社吉田組
原 幸夫 さん

六甲アイランド地区の西側に立つ橋脚工事で、柱部分まで完了しました。6車線の高速道路を支える橋脚で、大きな荷重を支えるため、橋脚の基礎となる底版には大量のコンクリートが使用されており、国内最大である直径51mmの鉄筋が15cmの間隔で配置されるなど、高い強度を確保しています。



コンクリート打設前の橋脚。国内で最も太い鉄筋を使用しています。

海上部 工事中に船が安全に航行できるよう検討しています。



公益社団法人
神戸海難防止研究会
上席研究員
伊藤 雅之 さん

大阪湾岸道路西伸部は、神戸港を横断して橋が架けられる計画であり、現在、海上部では、クルーズ船やコンテナ船等の一般船舶が安全に航行できるように航路切り替え等の必要な工事が先行して進められています。海上の工事にあたっては、一般船舶や工事作業船等の安全を確保するために、学識経験者や海事関係者らを含めた委員会にて航行安全対策を取りまとめています。



海上長大橋を想定し航路の安全をシミュレーション。ポートアイランドにある「神戸港海上工事航行安全情報管理室」では、海上工事の情報を提供し、一般船舶の航行安全を監視しています。

駒栄地区 埋設物や周辺環境に配慮して工事をしています。



清水・奥村・佐藤
特定建設工事
共同企業体
下徳 直毅 さん

2018年から開削トンネル工事を進めています。トンネルが交差する平面道路には上下水道や電気・通信線・ガスなどの地下埋設管が複雑に配置されており、また供用中の阪神高速道路のランプや神戸市営地下鉄海岸線のトンネルと近接・立体交差することから、非常に複雑な施工現場となっております。そのため、各施工箇所ですべての地下埋設物管を移設しているほか、近接する既設のトンネルに影響を及ぼさないよう対策を講じつつ、また民家が隣接していることを踏まえて、防音、防振、防塵対策など周辺環境に配慮しながら施工を進めています。



トンネル本体工を進めています。一部では側壁が立ち上がり、トンネルの全容が見えつつあります。

期待の声 外国人観光客の安定した輸送に向け、渋滞を解消する西伸部に期待。



公益社団法人 兵庫県バス協会
専務理事 水田 節男 さん(左)
総務部長 新屋敷 昭一 さん(右)

南京町や北野の異人館などの異国情緒が魅力の神戸は、外国人観光客よりもむしろ日本人に人気の高い観光地です。しかし、神戸空港に2030年前後から国際線が就航すれば、海外からの観光客が大勢神戸に降り立つことが期待され、そうなれば神戸空港から大阪や京都、または但馬方面へと向かうバスの需要は高まるでしょう。現在、三宮発着の関空・伊丹の空港リムジンバスは、阪神高速の慢性的な渋滞により定時性が読めない状況にあり、それを回避するためにも、一日も早い大阪湾岸道路西伸部の開通が待たれます。

また、阪神・淡路大震災の時には、断絶した鉄道の代替として、バスが人や物資の輸送に大きな役割を果たしました。万一の大災害時の代替路としても大阪湾岸道路西伸部は重要だと考えています。

大阪湾岸道路西伸部のアンケートへのご協力をお願いします。

浪速国道事務所では、ホームページで大阪湾岸道路西伸部に関する特設アンケートを設けています。選択ボタンで簡単です！みなさまのご意見をお聞かせ下さい。
<https://www-1.kkr.mlit.go.jp/scripts/naniwa/goiken/02/> **大阪湾岸道路西伸部アンケート** **検索**

発行・監修
国土交通省 近畿地方整備局 浪速国道事務所
大阪湾岸道路整備推進室
〒651-0082 兵庫県神戸市中央区小野浜町7-30
TEL:078-381-8141
ホームページ <https://www.kkr.mlit.go.jp/naniwa/>

国土交通省 近畿地方整備局 神戸港湾事務所
〒651-0082 兵庫県神戸市中央区小野浜町7-30
TEL:078-331-6701
ホームページ <https://www.pa.kkr.mlit.go.jp/kobeport/>

阪神高速道路株式会社 建設事業本部 神戸建設部
〒650-0023 兵庫県神戸市中央区栄町1-2-10
TEL:078-331-9820(代)
ホームページ <https://www.hanshin-exp.co.jp/company/>

「海の道便り」に関するお問い合わせは浪速国道事務所大阪湾岸道路整備推進室まで

浪速国道事務所のホームページから、大阪湾岸道路西伸部の事業が確認できます！

● 国土交通省浪速国道事務所 **浪速国道** **検索**

<https://www.kkr.mlit.go.jp/naniwa/>

道路緊急ダイヤル 道路の異状を発見したらお知らせ下さい

全国共通 電話番号 **#9910**

無料・24時間受付

落石 落木 雪崩 気象災害 路面の穴ぼこ 道路施設の破損 など

VEGETABLE OIL INK

2023.03

海側に、もうひとつの道

海の道便り

神戸をつなぐ、世界とつながる。
大阪湾岸道路西伸部

2023 春号

西伸部がつながれば、神戸の渋滞が緩和！

新たな接続により、交通の流れもスムーズに。



大阪湾岸道路とは...

神戸淡路鳴門自動車道(垂水ジャンクション)から関西国際空港(りんくうジャンクション)までを結ぶ延長約80kmの自動車専用道路です。大阪湾沿岸地域の既存幹線道路の交通負荷を軽減し、都市環境の改善を図るとともに、大阪湾沿岸諸都市を連絡して、都市の活力を向上させることを目的に整備が進められています。現在は、「大阪湾岸道路西伸部」のうち、六甲アイランド北から駒栄区間の整備を進めています。

事業の実施状況	都市計画決定	事業化	測量・地質調査等	設計	工事
六甲アイランド地区	●	●	●	○	○
六甲アイランド～ポートアイランド間海上部	●	●	●	○	○
ポートアイランド地区	●	●	●	○	○
ポートアイランド～和田岬間海上部	●	●	●	○	○
和田岬以西地区	●	●	●	○	○

凡例

- 完了 ○ 実施中
- 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(都市計画決定済)
- 大阪湾岸道路 供用中
- 阪神高速道路(破線は事業中)
- 高規格幹線道路・他有有料道路
- 一般国道(破線は事業中)

大阪湾岸道路西伸部ができれば...

どんな**メリット**があるの?

徹底解剖!!

おでかけ編



現在、建設が進む大阪湾岸道路西伸部。完成すれば、阪神臨海地域の交通渋滞が緩和され、阪神港の物流の効率化、災害や事故など緊急時の代替機能確保に加え、多彩な観光資源に恵まれる神戸周辺の魅力がさらに発揮されることが期待されています。

明石海峡大橋開通後、舞子垂水周辺や淡路島、北神エリアには数々の観光スポットがオープンし、都市近郊型の観光地として京阪奈方面からも日帰り楽しめるドライブコースとして人気です。しかし、そんな前に立ちのぼるのが「神戸の慢性的な渋滞」問題。淡路島へ遊びにいった家族をモデルに、大阪湾岸道路西伸部のメリットをご紹介します。

神戸の渋滞を考へてみる!

淡滞が頻発する道路からの交通新換

ポートアイランド東ランプ(仮称)

六甲アイランド西ランプ(仮称)

ポートアイランド西ランプ(仮称)

駒栄ランプ(仮称)

南駒栄JCT(仮称)

淡川JCT

大阪湾岸道路西伸部(六甲アイランド北~駒栄) 14.5km

いつも渋滞するんだよね...

神戸の道路の課題 慢性的な渋滞

神戸は東京を抜いて全国渋滞ワースト1。到着時間が読めないなどの弊害が発生しています。

順位	路線名
1	阪神高速 3号神戸線(下り) 西宮JCT→第二神明接続部
2	阪神高速 3号神戸線(上り) 第二神明接続部→西宮JCT
3	首都高速 湾岸線(西行) 東間道接続部→葛西JCT
4	阪神高速 13号東大阪線(上り) 東大阪JCT→東船場JCT
5	首都高速 5号池袋線(上り) 美女木JCT→板橋JCT

京橋ランプ付近の渋滞状況

神戸市東灘区向洋町東

Copyright(C) NTT 空間情報 All Rights Reserved.

都市高速道路の交通状況ランキング (H31・R1年)

JCT区間別*1の渋滞ワーストランキング*2(年間合計)

*1 上(下)行(東行・西行)を分けて集計 *2 対象は7時~19時(12時間) 出典:国土交通省公表資料

行き 神戸周辺まではスイスイ。中心部三宮へ近づくほどノロノロ



理由その1 東西を通過する車線数が少なくなることが原因

神戸市街地を貫通する高速道路は阪神高速3号神戸線しかなく、片側2車線(両側4車線)しかありません。周辺の道路は車線数が多く、西宮JCTから第二神明接続部までの通過交通を十分に流す車線が足りないのが深刻な渋滞を起こす大きな原因です。

大阪湾岸道路西伸部で東西の通過交通を補う

阪神間は六甲山が迫り、海岸低地の狭い地形に都市機能が密集し、これ以上低地で道路整備ができない問題を抱えています。西伸部は海側へ建設され、片側3車線で計6車線を計画。阪神高速5号湾岸線と接続し、神戸の中心部を迂回するため3号神戸線の交通集中が分散され、移動時間の短縮が図られます。

海側に片道3車線計6車線が増えます!



帰り 事故に遭遇すると、抜け道がない3号神戸線。



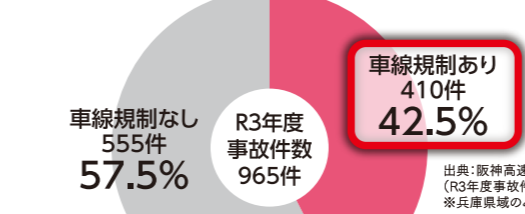
理由その2 事故件数が多い3号神戸線

阪神高速3号神戸線は、事故件数も多く平均して1日約1件の車線規制が発生するなど、これがさらに渋滞の一因になっています。

大阪湾岸道路西伸部で代替路の確保

ルートを選択肢が増え、渋滞を回避できる高速道路が2路線となることで、車線規制時のリスクに対応。一般道への交通集中も緩和され、また災害時の代替路の役割も果たします。

3号神戸線の事故による車線規制状況



平均して1日約1件の車線規制が発生。渋滞の一因に。

3号神戸線の代替路ともなる西伸部

