



令和元年12月10日14時00分
資料配布 近畿地方整備局
(阪神高速道路株式会社 同時発表)

おおさかわんがんどろせいしんぶ
**大阪湾岸道路西伸部技術検討委員会において
海上長大橋の橋梁形式が選定されました。**

～ 中間とりまとめ(Ⅱ)の公表 ～

- 大阪湾岸道路西伸部の海上長大橋について、学識経験者等で構成する「大阪湾岸道路西伸部技術検討委員会」において、最適な橋梁形式選定と橋梁・構造計画のための検討を行ってきました。
- このたび、海上長大橋の橋梁形式の選定に関して、一定の整理がなされたことから、中間とりまとめ(Ⅱ)として公表します。
- 今後、事業者としては、残された課題について、更なる検討を進めるとともに、部材等の基本構造における詳細検討を実施します。

※中間とりまとめ(Ⅱ)の本文については下記のリンクを参照してください。

https://www.kkr.mlit.go.jp/naniwa/17/pdf/seisinbu_tyukan_torimatome2.pdf

<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、大阪経済記者クラブ、大阪建設記者クラブ

<問合せ先> ■大阪湾岸道路西伸部事業全般に関するお問い合わせ

国土交通省 近畿地方整備局 浪速国道事務所
副所長 高橋 雅樹 事業対策官 谷 成二

国土交通省 近畿地方整備局 神戸港湾事務所
副所長 片岡 輝行 前任建設管理官 橋本 良介

TEL 078-381-8141(浪速国道事務所代表)

■海上長大橋に関するお問い合わせ

阪神高速道路(株)CS推進・広報部広報課
技術広報総括課長 本多 則雄 担当課長 岸 俊一

TEL 06-6203-8832(ダイヤルイン)

■新港・灘浜航路部の橋梁形式は、連続斜張橋を選定する

【比較橋種：単独斜張橋】

① 維持管理性が高い

- 地震時に損傷リスクの高い桁端部（下図●部）が少ない
- 桁端部が陸上に近接した箇所が存在し、緊急点検時のアクセス性や修復性に優れる
- 国際航路間の中央海上橋脚（下図▲部）が無く、点検・補修が容易である

② 景観性に優れる

- 2つの人工島を結ぶ一本の線として連続性を有する

③ 地震動や地盤変位に対する構造冗長性が高い

※ただし、断層上の堆積層に見られる地層の傾斜(とう曲)範囲に位置する3P主塔基礎については、今後、詳細な検討により安全性を確認する

橋梁形式：連続斜張橋

- ・中央径間を均等割にした5径間連続斜張橋(4本主塔)
- ・最大支間長が約650mで、連続斜張橋としては世界最大規模

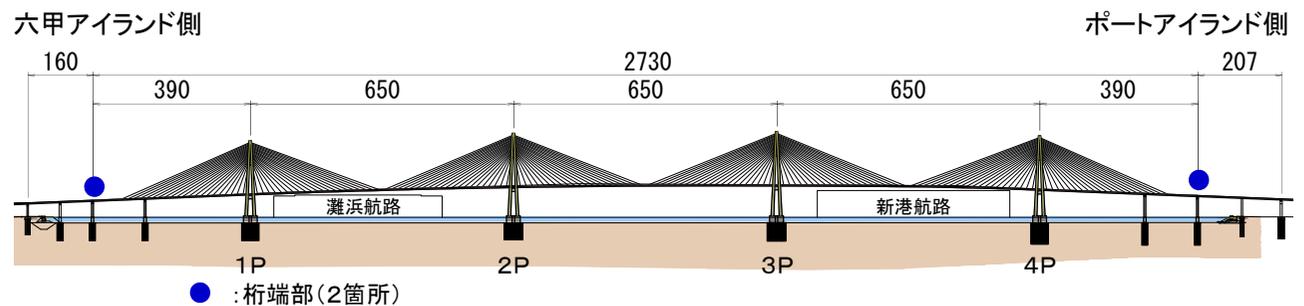
橋梁構造

- 主 桁：鋼桁
- 主 塔：鋼製主塔(橋軸A型を基本)
- 主塔基礎：鋼管矢板基礎

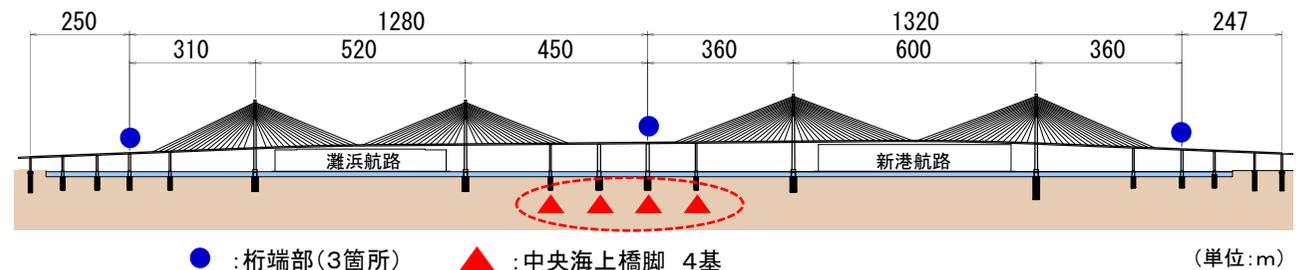
経済性(コスト)

- ・初期コスト：1.10
(単独斜張橋を1.0とした場合)
- ・LCC(100年)：1.04(同上)

連続斜張橋(選定橋種)



単独斜張橋(比較橋種)



■神戸西航路部の橋梁形式は、1主塔斜張橋(ポートアイランド側主塔)を選定する

【比較橋種：1主塔斜張橋(和田岬側主塔)、2主塔斜張橋】

- ① 維持管理性が高い
 - 一般的に点検が困難である主塔が1本である
- ② 景観性に優れる
 - 主塔が1本であることにより、デザイン性が高い
- ③ 不測の事態に対するリスクが相対的に最も小さい
 - 断層上の堆積層にみられる地層の傾斜(とう曲)を避けた位置に主塔を配置

橋梁形式：1主塔斜張橋

(ポートアイランド側主塔)

- ・航路幅より決定される支間長を設定し、1主塔でケーブルを配した斜張橋
- ・最大支間長が約480mで1本主塔の斜張橋としては世界最大規模

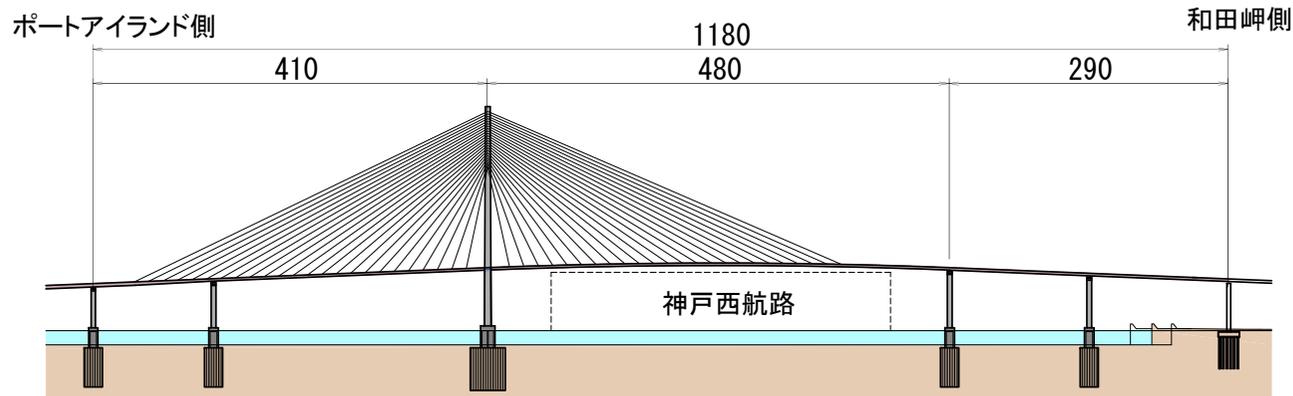
橋梁構造

- 主 桁：鋼桁
- 主 塔：鋼製主塔(ダイヤ型を基本)
- 主塔基礎：鋼管矢板基礎

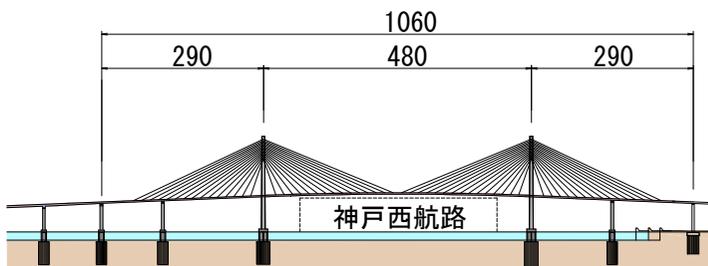
経済性(コスト)

- ・初期コスト: 1.01
(2主塔斜張橋を1.0とした場合)
- ・LCC(100年): 0.99(同上)

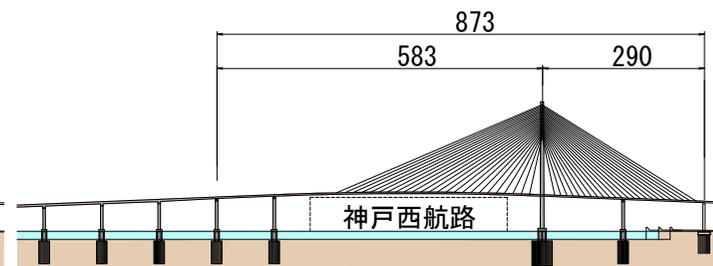
1主塔斜張橋(ポートアイランド側主塔)(選定橋種)



2主塔斜張橋(比較橋種)



1主塔斜張橋(和田岬側主塔)(比較橋種)



(単位:m)