

Who's Who

阪神高速しごと

備えあれば憂いなし、冬季の雪氷対策。
 冬季におけるお客さまの安全走行の確保および利用不能時間の最小化を目的とし、イザという時、阪神高速グループが一体となって雪氷対策に取り組める体制を築いています。

雪氷障害の早期解決を図る配備体制

冬季は、降雪や路面凍結の影響で交通の遅れが起こり易く、事前にこれらの原因を除去することが私たちの課題となります。この冬季の課題を、雪氷障害のレベルに応じて解決するため、阪神高速道路株式会社（以下「道路株」）では、阪神高速技術株式会社（以下「技術株」）と連携し、適切な雪氷対策に取り組める体制を築いています。その実働部隊を仕切るのが技術株工事部の社員たち。北大阪・南大阪・兵庫・京都地区を管轄する4事業所では、夕方5時に道路株管理本部通課から発令される指示を待ち受けています。

路面状況と気象予測を勘案し、雪氷体制スタンバイ

毎夕、株式会社気象工学研究所が発表する予報をもとに道路株管理本部交通課では、各路線の路面状況と気象予測を勘案し適切な雪氷体制を決定します。その基準は、部分散布レベル（O体制）から、全面散布レベル（A体制）、除雪レベル（B体制）、積雪5cm程度の除雪レベル（C体制）まで。そして夕方5時、「本日の雪氷体制」が各事業所へFAXされ翌日迄の技術株工事部各事業所での動きが決まります。

深江浜事業所で兵庫地区の雪氷対策を担当する井上専門は語ります。「比較的寒さが激しい兵庫地区でも、B体制までの発令が多く、普段は湿塩散布車により凍結防止剤の部分散布や全面散布を行っています。しかし、雪が降りだすと状況は「変身」します。」

C体制が発令されると緊張感が走る

C体制が発令されると、総勢100人にも及ぶ要員が各基地に集められ、宿泊施設で待機します。神戸市西区の南開、北区の藍那、五社などにある基地を拠点に点検班、規制班、出荷班、散布班、除雪班を配置し、利用客の多い第1優先路線から除雪を開始。湿塩散布車をはじめグレーダー、ホイールローダーが大きな力を発揮します。除雪が完了すると次の路線へと移行し早期開放をめざします。「重機車輛免許を持つ協力会社の社員が通行まで現地まで移動できない場



阪神高速技術株式会社
 工事部 深江浜事業所
 藍那維持作業所 専門役

井上雅文

Masafumi Inoue

殊免許などを取得し、重機車輛による除雪作業に参加しています。

本社班の後方支援で円滑に短時間除雪を実現
 本社工事部工事統括課の成尾主任は、います。「技術株における現場除雪作業全体の司令塔が藍那維持作業所の役割ならば、私たち本社社員の役割は後方支援です。C体制に入ると、本社社員による人力除雪班をはじめ食料配給班などを現地へ動員したり、現場では調達できない人と物資の不足分を補っています。特に重機車輛を操作できる資格取得者を対象に、本番に備えて2ヶ月に一度の実習訓練を開催し、運転点検、除雪板操作の習熟に力を入れています。」

このような実働部隊をフォローアップする全社挙げての支援体制が、阪神高速道路の円滑な除雪作業を支え、冬季における安心・安全・快適な走行をご提供



工事部 工事統括課
 主任 成尾 謙三



(右上下) 湿塩散布車の前面に付属する除雪板を操作し、除雪を行っているところ。
 (下) ランプや出入口など、狭くて除雪車が入れないところは、人力除雪を行います。

前開基地には、除雪作業員のための夜間待機用の宿泊施設があり、朝の作業にそなえます。

五社基地に勢揃いしているグレーダー（上、下左）とホイールローダー（下右）。

18%濃度の塩化カルシウム溶液を路面に撒き、凍結路面や固くなった雪水を融かします。

(上) 塩化カルシウム溶液の貯蓄タンクのダクト。(下) タンクローリー車の前方から散布しているところ。

(上) 湿塩散布車は塩化ナトリウムの粒と水を攪拌し、後方より路上へ散布し路面の凍結を防ぎます。(下) 塩化カルシウム溶液をローリー車へと注入操作を行っているところ。

3mmほどの塩化ナトリウムの粒は貯蔵庫2階にあげられ天井のダクトより湿塩散布車に注入されます。

前開基地の貯蔵庫に備蓄されている塩化ナトリウム（塩・凍結防止剤）と塩化カルシウム（融氷剤）。

FAXによる「本日の雪氷体制」を受け、各路線への配備人員調達のため協力会社に連絡する井上専門役。