

阪神高速道路の大規模更新・修繕事業

～ 事業実施に係る課題と求める新技術～

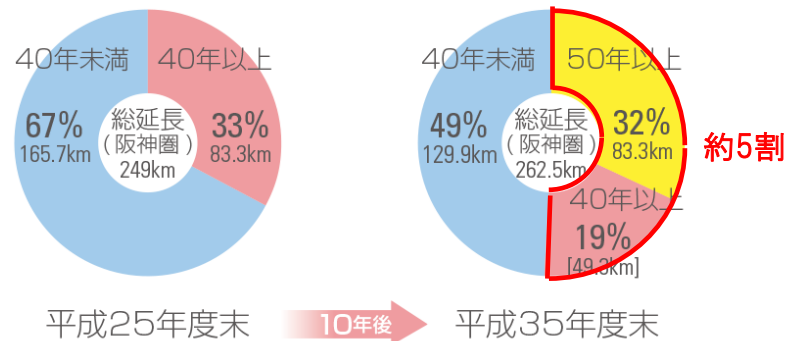
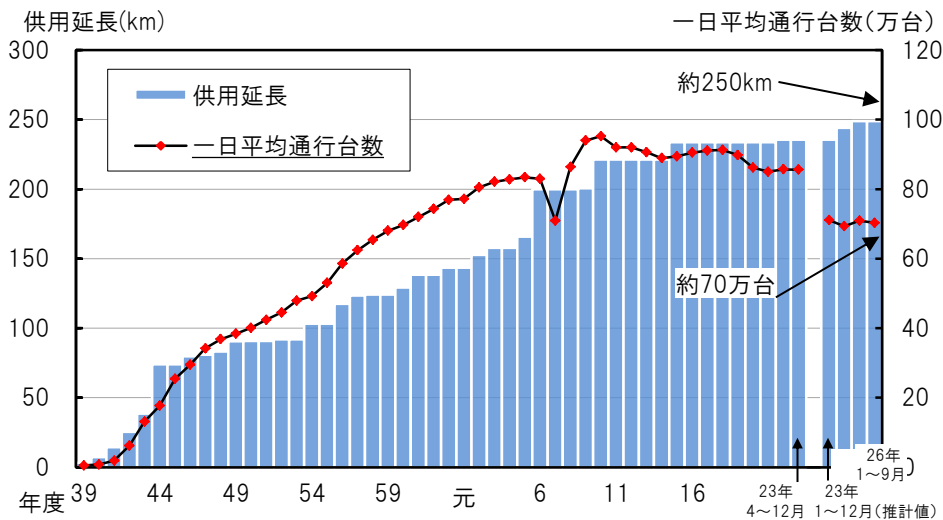
平成27年5月8日

大規模更新・修繕の概要

平成27年5月8日

- 昭和39年の開通以降現、阪神圏の開通延長はおよそ**250km**に達し、1日約**70万台**の自動車を利用
- 阪神都市圏における自動車貨物輸送量の**約50%**が阪神高速道路を利用するなど、経済産業活動を支える極めて重要な社会基盤
- 開通延長のうち、10年後には**約5割が40年以上**を経過、また、橋梁などの構造物比率が9割を超え、非常に過酷な使用状況にあり、ひび割れや疲労亀裂等の損傷が顕在化

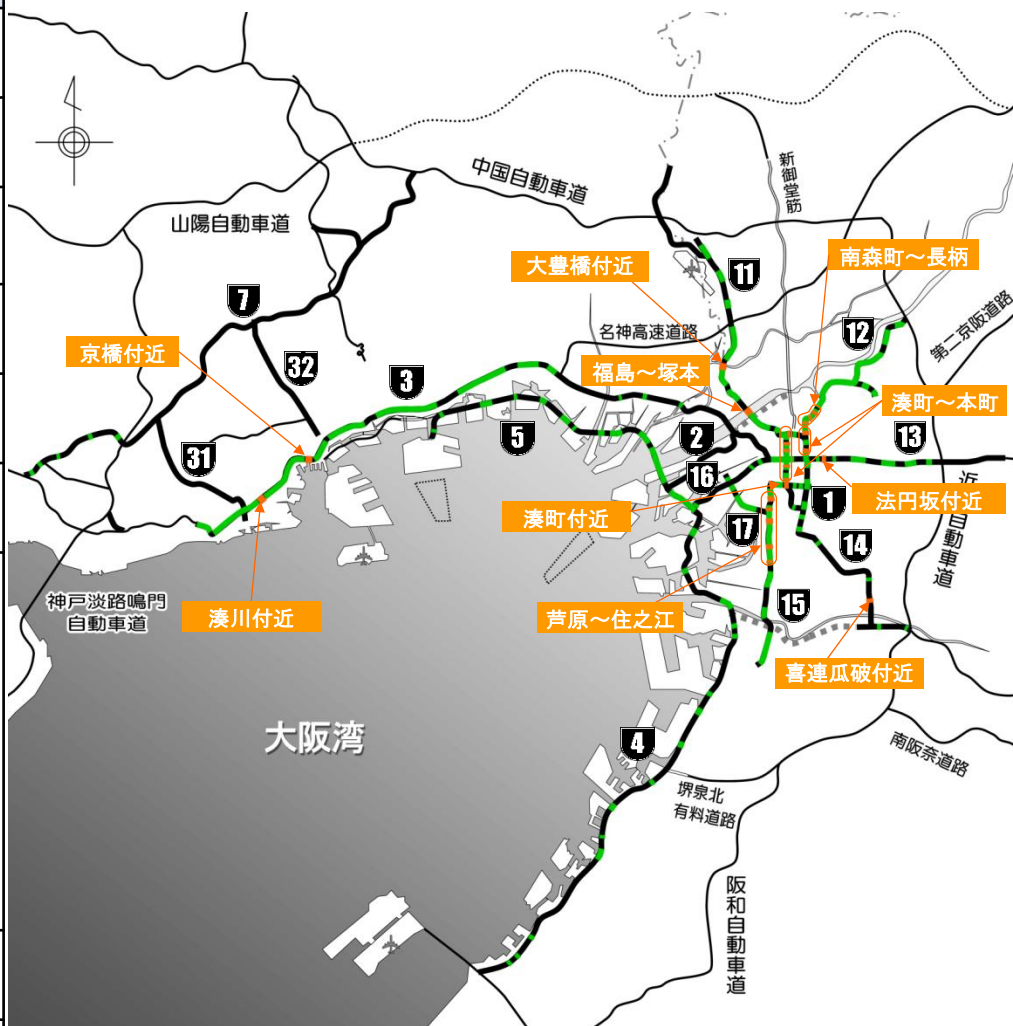
通行台数・開通延長(阪神圏)の推移



※平成24年1月より距離別料金制へ移行
 ※平成23年(1~12月)は、阪神圏1回の利用で1台とした場合の推計値
 ※平成24年、25年は1~12月、平成26年は1月~9月の平均通行台数

阪神高速道路の更新・修繕計画

| 区分 | 路線 | 対象箇所 | 延長 | 開通年 | 事業費(税込) | 事業年度 | |
|-------|----------------|----------|----------------|-------|---------|--------|--------|
| 大規模更新 | 橋梁全体の架替 | 3号 神戸線 | 京橋付近 | 0.3km | S41 | 249億円 | H33~40 |
| | | 14号 松原線 | きれうりわり 喜連瓜破付近 | 0.2km | S55 | 238億円 | H32~38 |
| | 橋梁の基礎取替 | 15号 堺線 | みなとまち 湊町付近 | (9基) | S47 | 191億円 | H27~36 |
| | 橋梁の桁・床版取替 | 3号 神戸線 | みなとがわ 湊川付近 | 0.4km | S43 | 162億円 | H28~32 |
| | | 11号 池田線 | おおとよばし 大豊橋付近 | 0.3km | S42 | 126億円 | H37~41 |
| | | 13号 東大阪線 | ほうえんざか 法円坂付近 | 0.2km | S53 | 56億円 | H39~41 |
| | 橋梁の床版取替 | 1号 環状線 | みなとまち 湊町~本町 | 0.6km | S39 | 488億円 | H27~41 |
| | | 11号 池田線 | 福島~塚本 | 0.3km | S42 | | |
| | | 12号 守口線 | みなみもりまち 南森町~長柄 | 0.5km | S43 | | |
| | | 15号 堺線 | あしはら 芦原~住之江 | 1.7km | S45 | | |
| 小計 | | | 5km | - | 1,509億円 | - | |
| 大規模修繕 | 4号湾岸線、11号池田線ほか | | 57km | - | 2,176億円 | H27~41 | |
| 合計 | | | 62km | - | 3,685億円 | - | |



— : 大規模更新箇所(約5km)
— : 大規模修繕箇所(約57km)

○ 長期耐久性、維持管理性の確保と道路機能の強化

- **最新**の技術的**知見**、**技術基準**適用により長期耐久性を確保

例： 現行基準による疲労照査を行い、疲労耐久性の確保・向上

- 維持管理の**容易な構造**等の採用により、維持管理性を向上

例： 維持管理空間の確保(桁端部のマンホール設置)

- 更新にあわせて最新基準を適用し、**騒音・振動の低減**及び走行性向上など道路機能を強化

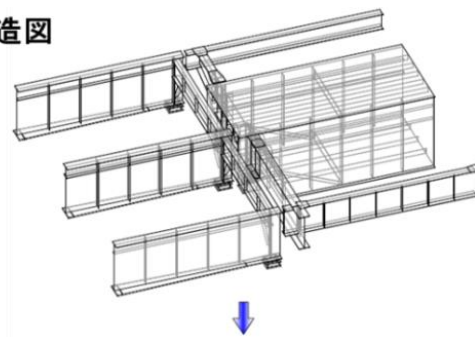
例： 桁の連続化(ノージョイント化を推進)



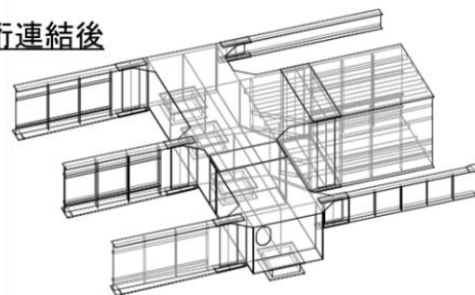
桁端マンホール設置例

補強構造図

現況



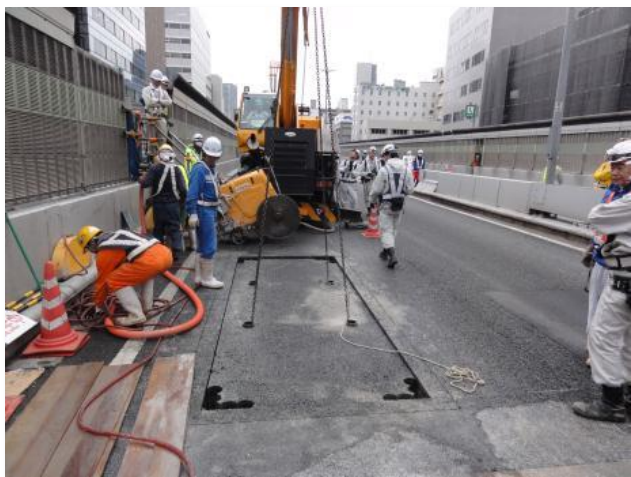
異種桁連結後



桁連続化のイメージ

- 施工法等の工夫による交通影響軽減、工程短縮、コスト縮減
 - 民間の**技術力・ノウハウの活用**も含めた、構造・施工法等の検討
例： 民間との**共同研究**等積極的な推進(現在4件実施中)、**新技術公募**
 - 構造物の**評価・診断技術**、**劣化予測技術**の精度向上
例： 健全な構造物(部材)の有効活用によるコスト縮減・交通規制期間の短縮
 - **急速施工**(撤去工事含む)等の施工法の開発・導入
例： 阪神淡路大震災のノウハウの活用
 - **効果的な広報**の実施などによる公共交通の利用促進等
 - 仮設迂回路設置や半断面施工、対面通行の採用等による**通行止め回避**、もしくは**交通規制期間**の短縮

○ 工事の早期着手、効果的な工事実施を目指し、**事前調査**の開始・実施中



R C床版
切り出し



湊町鋼製
フーチング
内部状況調査



A S R橋脚 基礎調査

An aerial photograph of a dense urban cityscape, likely in Japan, showing a complex network of buildings and a prominent highway interchange with multiple overpasses. The image is slightly faded to serve as a background for the text.

大規模修繕・更新 実施にあたっての取り組み



大規模修繕・更新の実施方針と取り組み

○長期耐久性、維持管理性の確保と道路機能の強化

- 最新の技術的知見、技術基準の適用により長期耐久性を確保
- 維持管理の容易な構造の採用等により、維持管理性を確保
- 更新にあわせて最新基準を適用し、騒音・振動の低減及び走行性向上など、道路機能を強化

○施工法等の工夫による交通影響軽減、工程短縮、コスト縮減

- 民間の技術力・ノウハウの活用も含めた、構造・施工法等の検討
- 構造物の評価・診断技術、劣化予測技術の精度向上
- 急速施工（撤去工事含む）等の施工法の開発
- 効果的な広報の実施などによる公共交通機関の利用促進等
- 仮設迂回路設置や半断面施工、対面通行の採用等による通行止め回避、もしくは交通規制期間の短縮



大規模更新 実施箇所



大規模更新

特殊な構造や部材の老朽化が原因となり、損傷が顕在化した構造物に対して繰り返し補修を行ってきたが、改善が期待できない箇所は将来通行止を伴う致命的な損傷への進展も考えられ、効率的・効果的な対策として**構造物の全体的な取り替え(大規模更新)**を実施。



新たな交通需要への対応

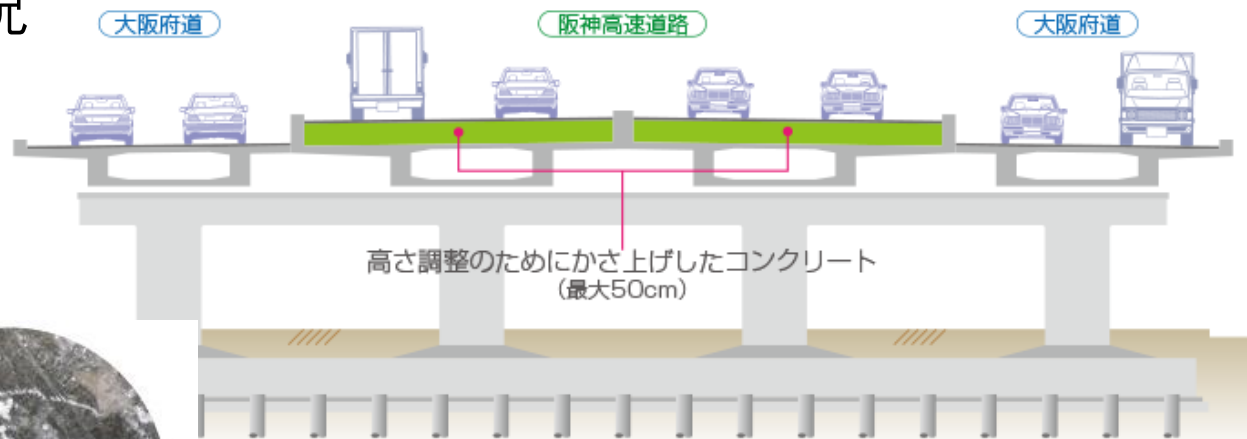


[主な原因と損傷]

大阪万博開催に向け、既存橋梁を有効利用したコンクリートによるかさ上げや大型車交通量の増大が、床版や桁への大きな負担となりひび割れなど損傷が発生。



損傷原因と損傷状況

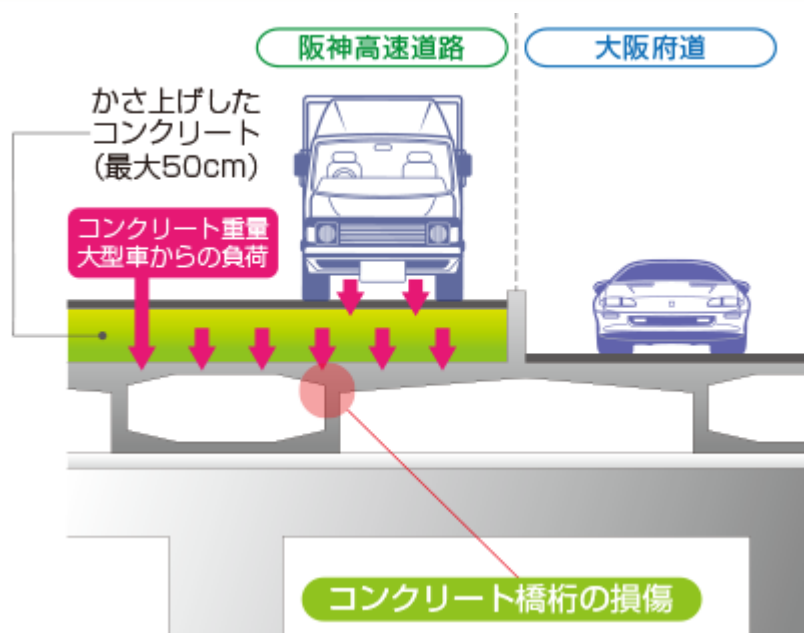


コンクリートの損傷状況

遊離石灰(白い部分)を含む浸水が発生し、鉄筋の腐食やコンクリートの劣化を促進。

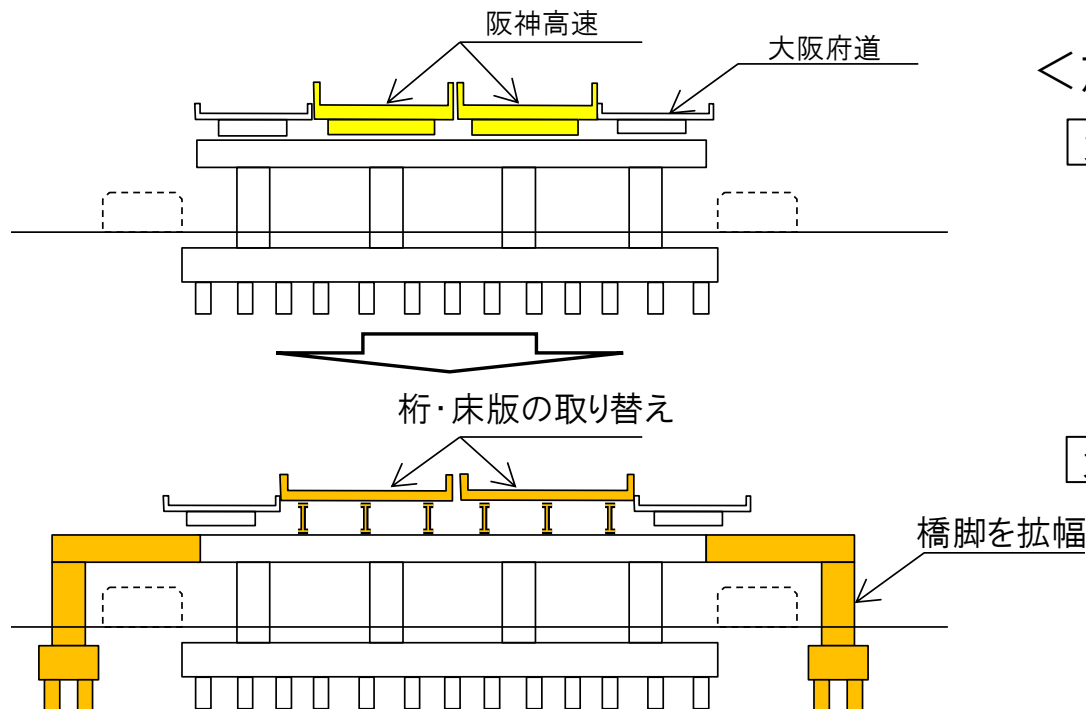


大きくひび割れが入り、浸水で腐食した鉄筋の錆汁が中から流れ出しています。



事業計画

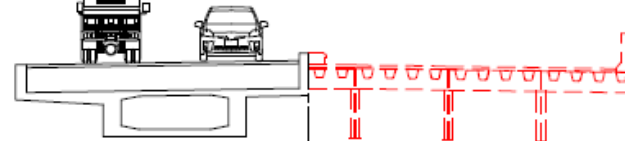
- ✓ 上部構造: 桁の取り替え(路肩拡幅含む)、府道は既設利用
- ✓ 下部構造: 橋脚の拡幅



< 施工中の交通処理 >

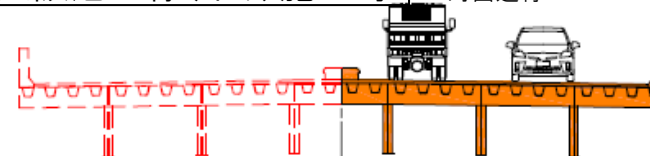
大阪池田線(上り)施工時

対面通行



大阪池田線(下り)施工時

対面通行



□ : 更新箇所 ■ : 更新後

実施にあたっての課題

- ✓ 既設構造物の有効活用
- ✓ 桁の取り替え際の撤去及び架設期間を短縮できる構造・工法

地下に眠る難波宮遺跡を後世に残すため



[主な原因と損傷]

遺跡保存のため採用した特殊な構造が原因で、鋼桁に疲労き裂が発生。繰り返し補修を行っても損傷が進行。

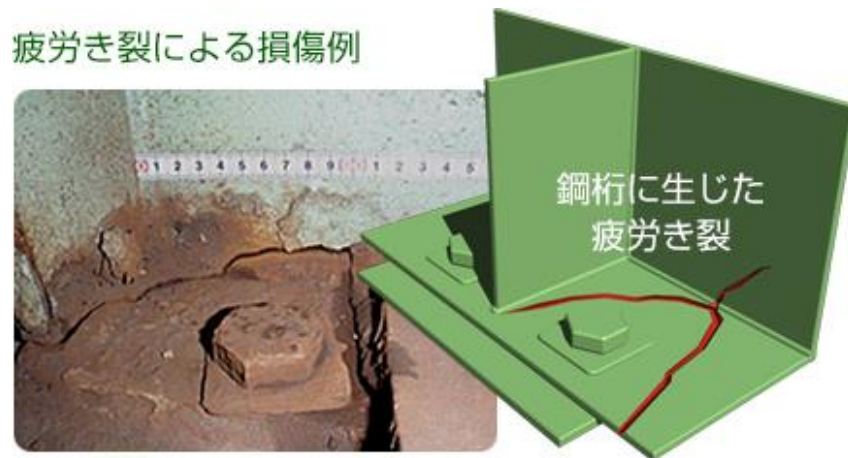


損傷原因と損傷状況

この区間の構造物は立地条件から杭を使わない基礎と、軽量な上部構造を採用。交通量も多く、軽量な構造物が大型車荷重を繰り返し受けることで、金属疲労によるき裂が鋼桁の随所に発生し、路面に段差が発生。

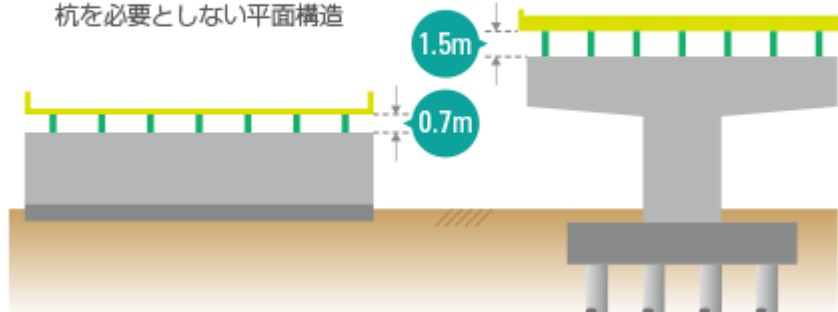
補強による応急対応を行っているものの、今後も繰り返し損傷が発生すると考えられ、構造を根本的に改める必要あり。

疲労き裂による損傷例



法円坂付近の構造物

上部工が通常より薄く
杭を必要としない平面構造



一般的な構造物

杭を用いた高架構造

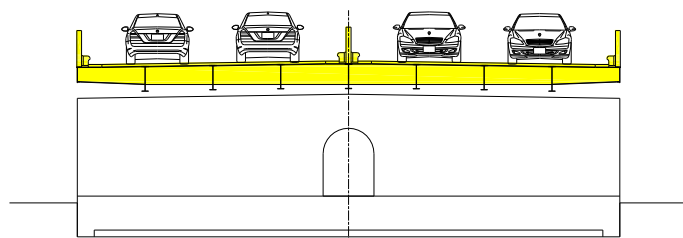
応急対応



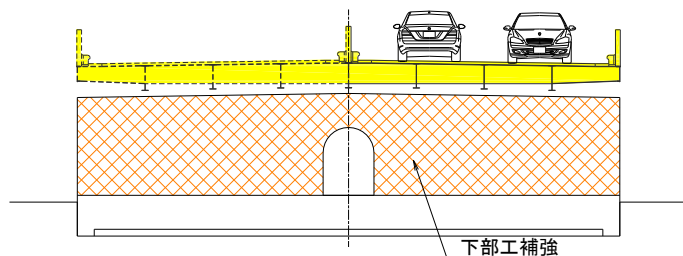
事業計画

- ✓ 上部構造: 桁の取り替え
- ✓ 下部構造: 橋脚の補強

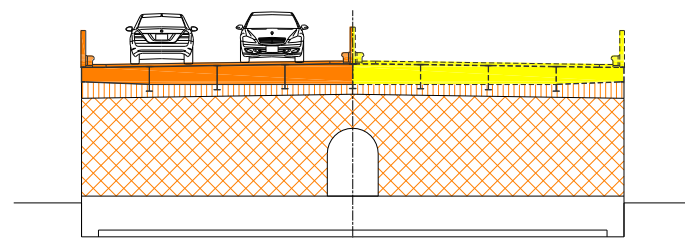
① 現状 (鋼床版鉄桁)



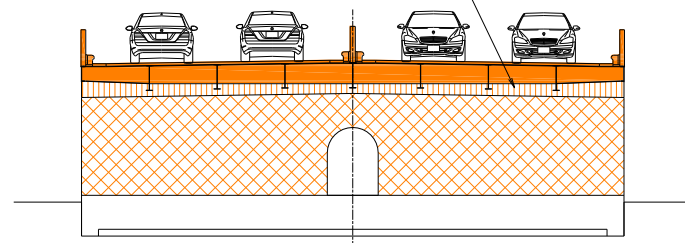
② 交通を片側対面通行に切り替え
阪神高速部の半分を切断し撤去の後、上部工を再構築



③ 交通を反対側対面通行に切り替え
阪神高速部の残分を撤去の後、上部工と下部工を一体化させ再構築



④ 再構築後 (鋼床版鉄桁: 上下部一体化)
上下部工一体化



実施にあたっての課題

- ✓ 遺跡に配慮し、軽量かつ耐久性の高い構造
- ✓ 桁の取り替え際の撤去及び架設期間を短縮できる構造・工法

合理的な設計思想に潜む想定を超える沈下



[主な原因と損傷]

橋桁の中央付近にあるヒンジ形式の継ぎ目が、設計当時の想定を上回り大きく垂れ下がり、これに伴い路面が沈下。

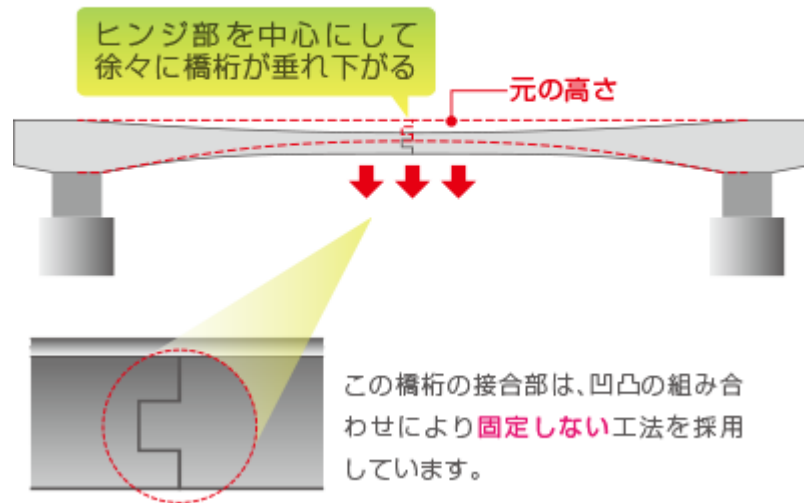


損傷原因と損傷状況

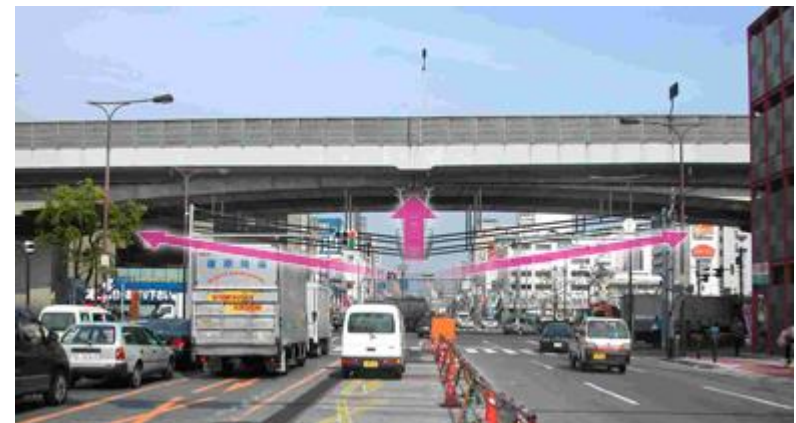
この区間の立地条件に対して、建設当時は「合理的」とされていた工法を採用したが、橋桁の中央付近にあるヒンジ部が徐々に垂れ下がり、これに伴い路面が大きく沈下。

応急対応として、垂れ下がった橋桁をケーブルで引き上げる対策を行っているが、十分な回復が見られず再び沈下が進行する恐れあり。

橋桁中央部の垂れ下がり



橋桁の中央付近が設計時の想定よりも大きく沈下

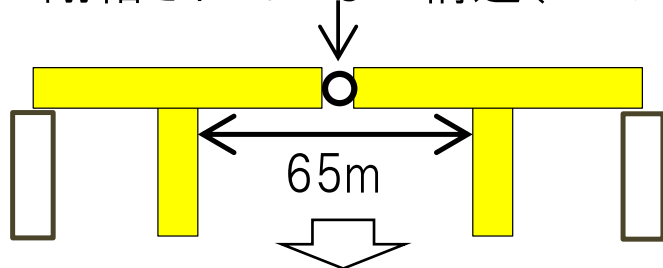


ケーブルで左右から引き上げて中央を持ち上げる対策を実施

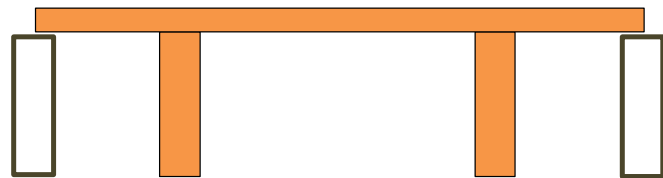
事業計画

- ✓ 上部構造: 桁の取り替え
- ✓ 下部構造: 橋脚の新設

剛結されていない構造(ヒンジ)

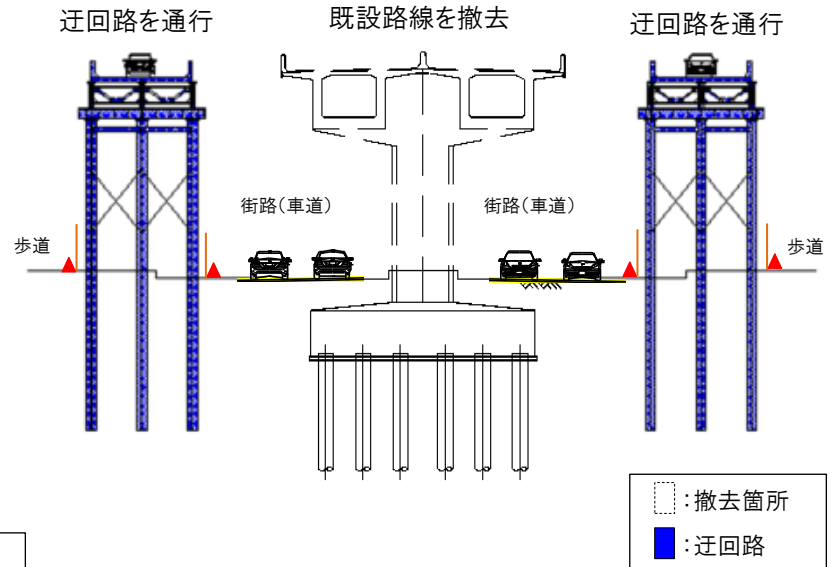


鋼製の連続桁(ヒンジなし)に
構造変更(構造物全体を架替)



■ : 更新箇所 ■ : 更新後

< 施工中の交通処理 >



実施にあたっての課題

- ✓ 既設構造物の有効活用
- ✓ 桁の取り替え際の撤去及び架設期間を短縮できる構造・工法

限られた都市空間で重なり合う複雑な構造物



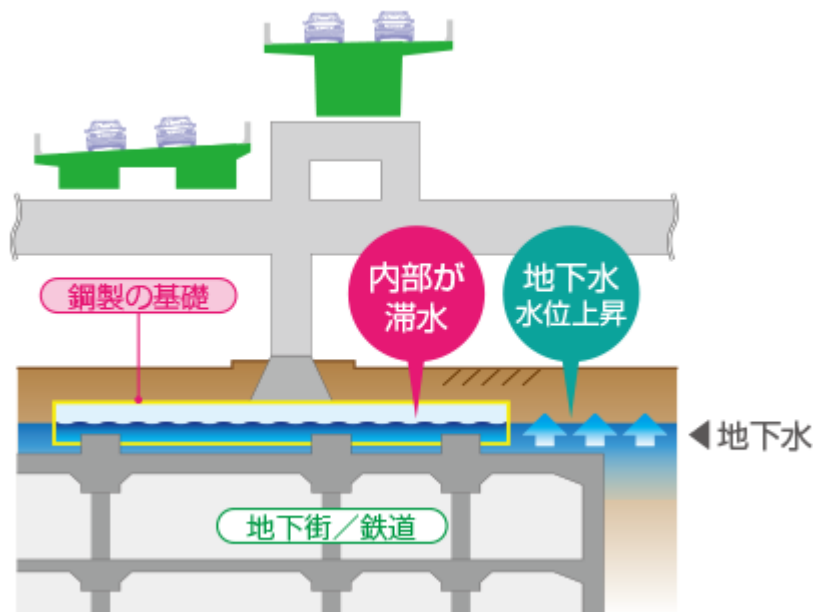
[主な原因と損傷]

基礎直下に地下街や鉄道が重なり合う立地を考慮して、構造物を軽くするために採用した鋼製基礎が、地下水の上昇により腐食が進行。

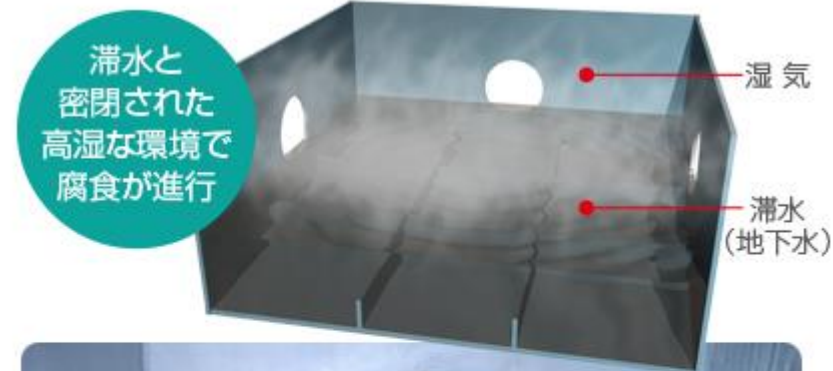


損傷原因と損傷状況

建設後の周辺環境の変化で、付近の地下水位が上昇。内部が空洞になっている鋼製の基礎内部に地下水が流れ込み、腐食が進行。内部の空間は、水位の増減を繰り返しながら常に高湿で保たれ、今後もさらに腐食が進行しやすい環境である。



滞水で腐食が進む鋼製の基礎内部



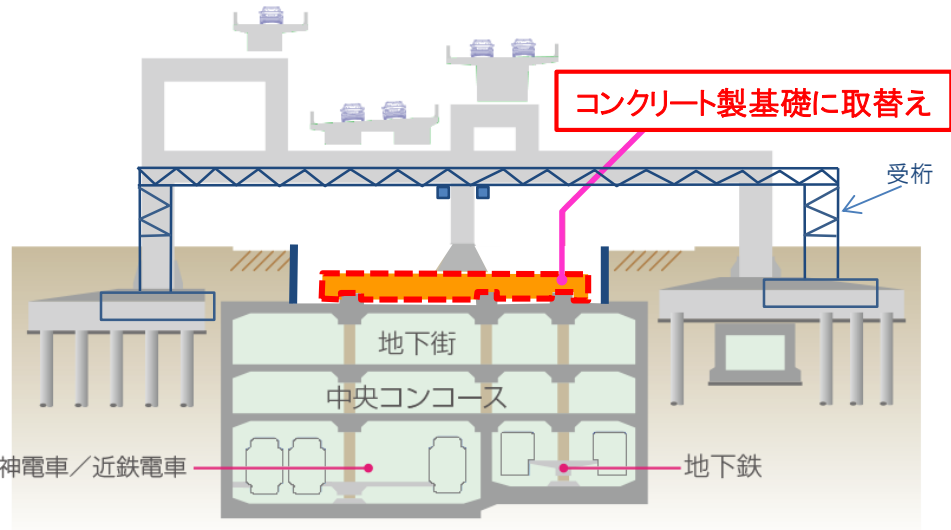
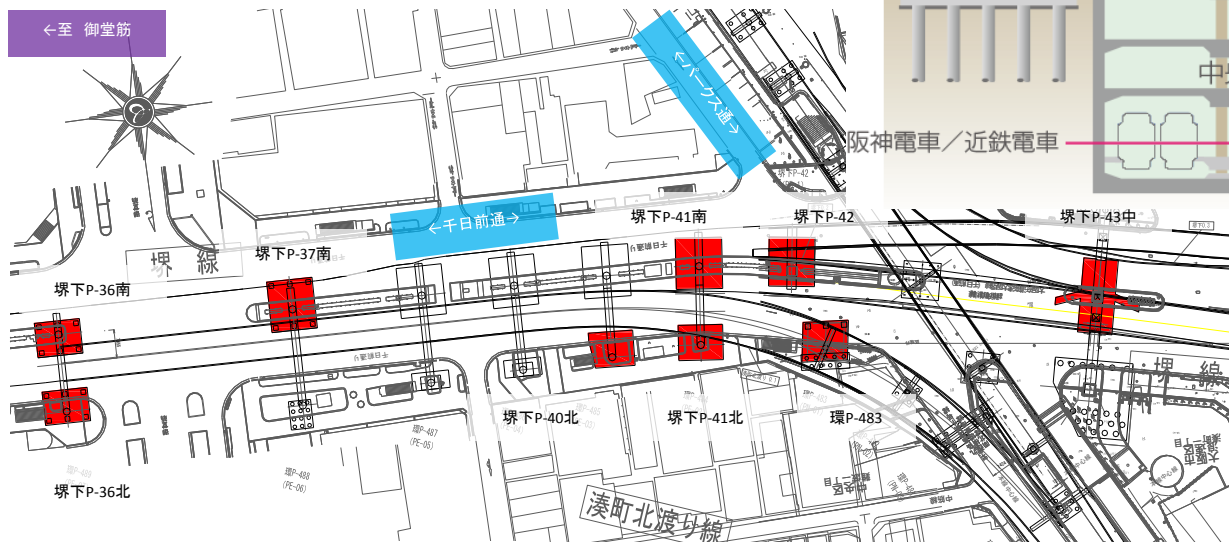
滞水の痕跡が残り腐食が進む鋼製の基礎内部

事業計画

- ✓ 下部構造:フーチング基礎の取り替え

＜施工中の交通処理＞

高速道路上の交通規制を伴わない
(高架下の一般街路の交通規制は必要)



- ✓ 鋼製フーチング(9基)対象

実施にあたっての課題

- ✓ 既設構造物の有効活用、死荷重を軽減できる基礎構造の検討
- ✓ 既設橋脚及び上部構造の仮受け工法の検討

建設当時の最新技術と想定を超える損傷の進行



[主な原因と損傷]

橋桁の中央付近にあるヒンジ形式の継ぎ目が、設計当時の想定を上回り大きく垂れ下がり、これに伴い路面が沈下。

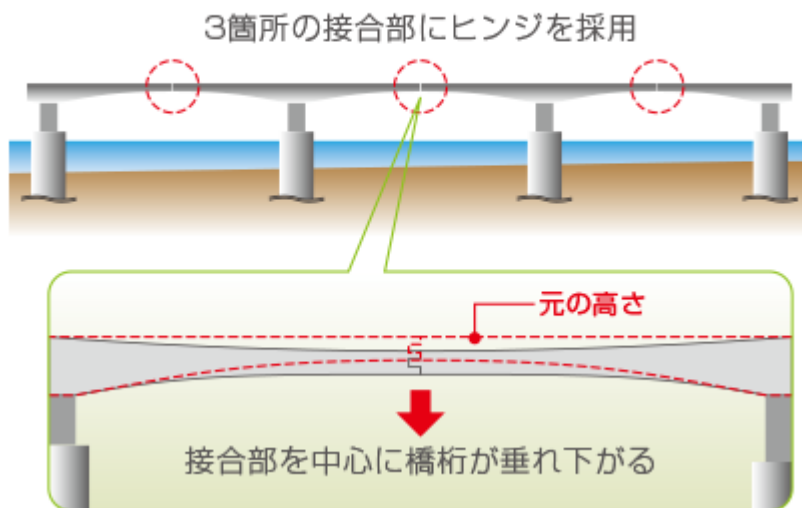


損傷原因と損傷状況

この区間の立地条件に対し、建設当時に「合理的」とされていた工法を採用したが、橋桁の中央付近にあるヒンジ形式の継ぎ目部が徐々に垂れ下がり、これに伴い路面が大きく沈下。

応急対応として、垂れ下がった橋桁を内部に設置したケーブルで引き上げる対策を行っているが、十分な回復が見られず再び沈下が進行。

3径間にわたる橋桁の垂れ下がり発生



中央部の垂れ下がりが進行する橋桁



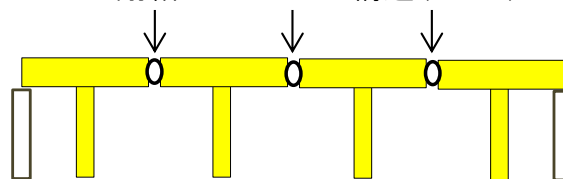
橋桁の中央付近が設計時の想定よりも大きく沈下

事業計画

- ✓ 上部構造: 桁の取り替え
- ✓ 下部構造: 橋脚の新設

■ : 更新箇所 ■ : 更新後

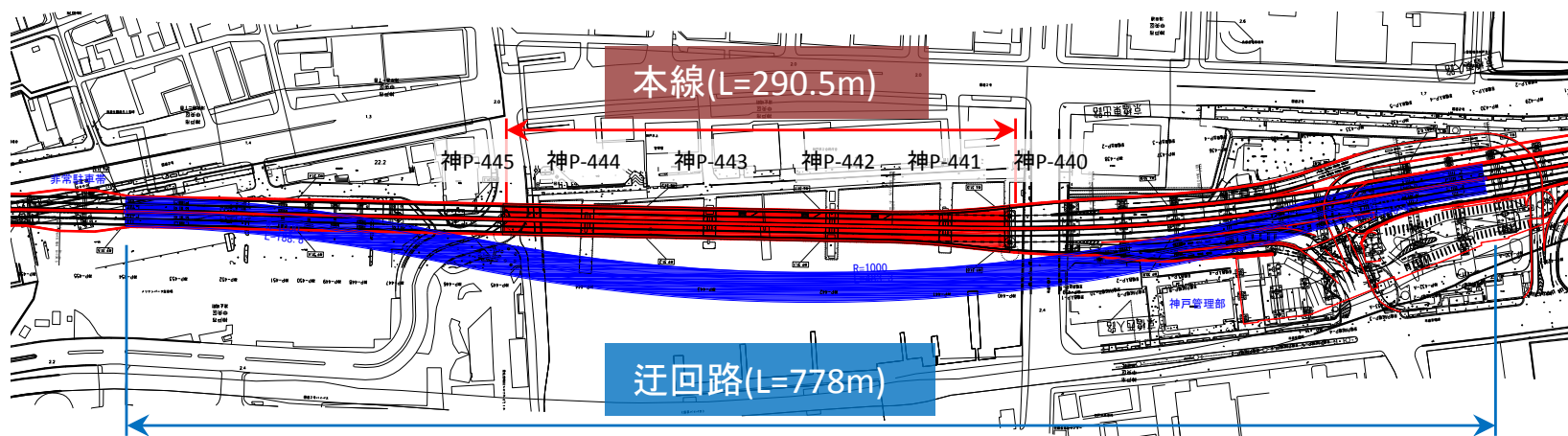
剛結されていない構造(ヒンジ)



鋼製の連続桁(ヒンジなし)に構造変更
(構造物全体を架替)



< 施工中の交通処理 >



実施にあたっての課題

- ✓ 既設構造物の有効活用
- ✓ 上下部構造の撤去及び架設期間を短縮できる構造・工法

厳しい条件をクリアすべく小型化を目指した構造物



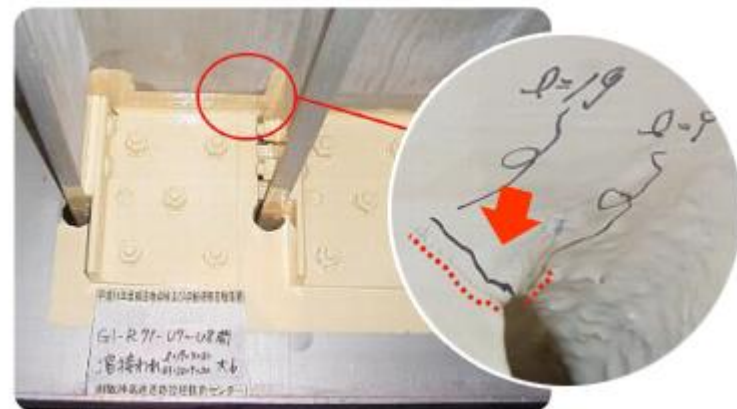
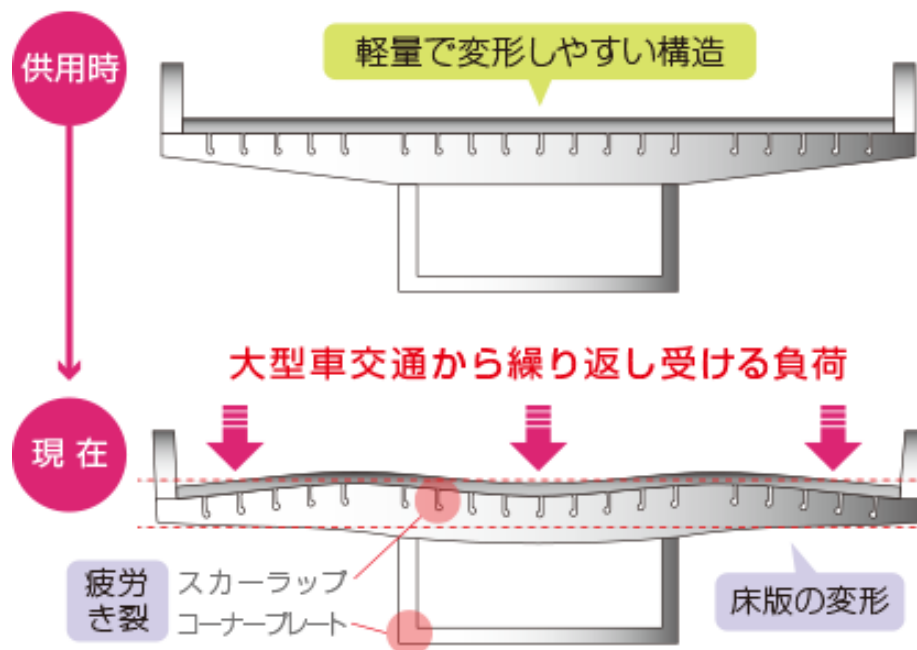
[主な原因と損傷]

立地条件の厳しい狭い敷地に、橋脚の間隔を長くして設置する必要があり、基礎や上部工を小型・軽量化した結果、床版や桁に亀裂が進行。



損傷原因と損傷状況

鋼床版、及び鋼桁の各所で疲労き裂が発生。原因は、鋼桁が軽量で変形しやすい構造である事や、増大する大型車交通による繰り返しの負荷に加え、兵庫県南部地震の影響など、複合的な要因によるものと考えられる。



スカーラップ部に発生した疲労き裂

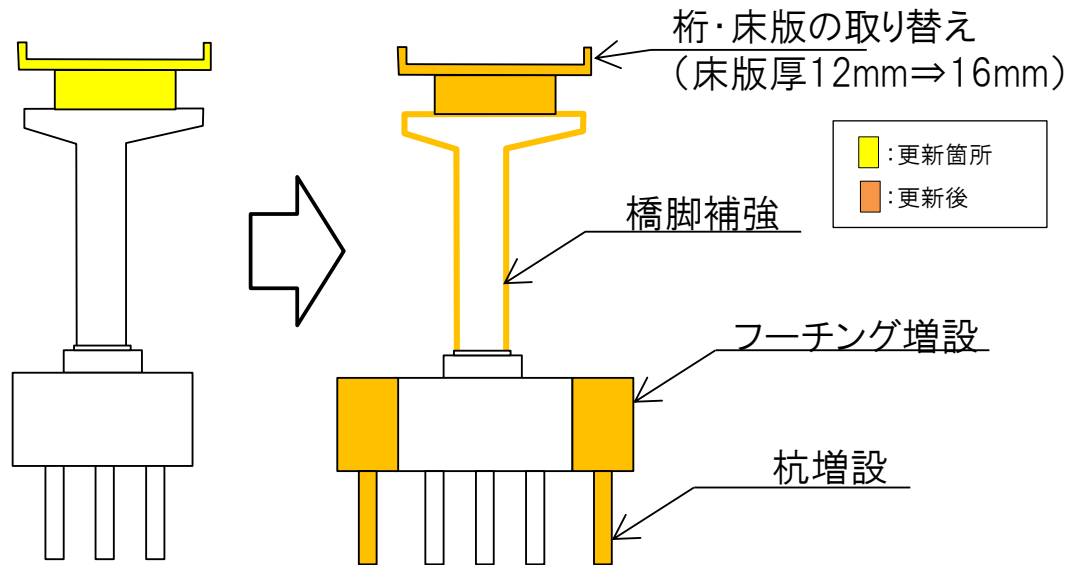


コーナープレート溶接部分の疲労き裂

事業計画

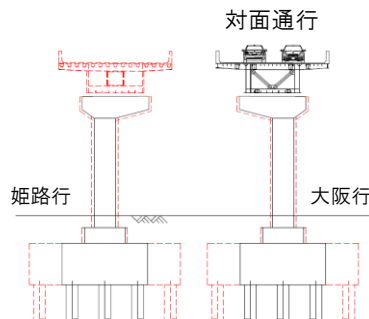
- ✓ 上部構造: 桁の取り替え
- ✓ 下部構造: 橋脚の補強

今回対象となる構造物

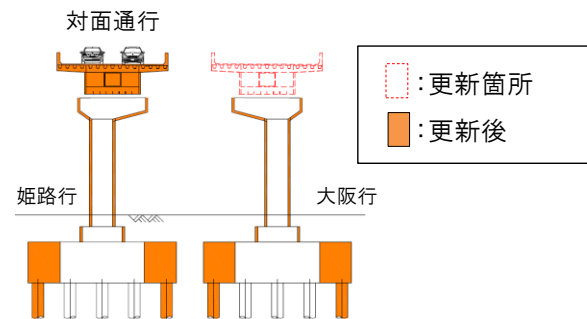


< 施工中の交通処理 >

神戸線(下り)施工時



神戸線(上り)施工時



実施にあたっての課題

- ✓ 死荷重を軽減できる上部構造の検討、狭隘な施工空間での下部構造の補強方法
- ✓ 桁の取り替え際の撤去及び架設期間を短縮できる構造・工法

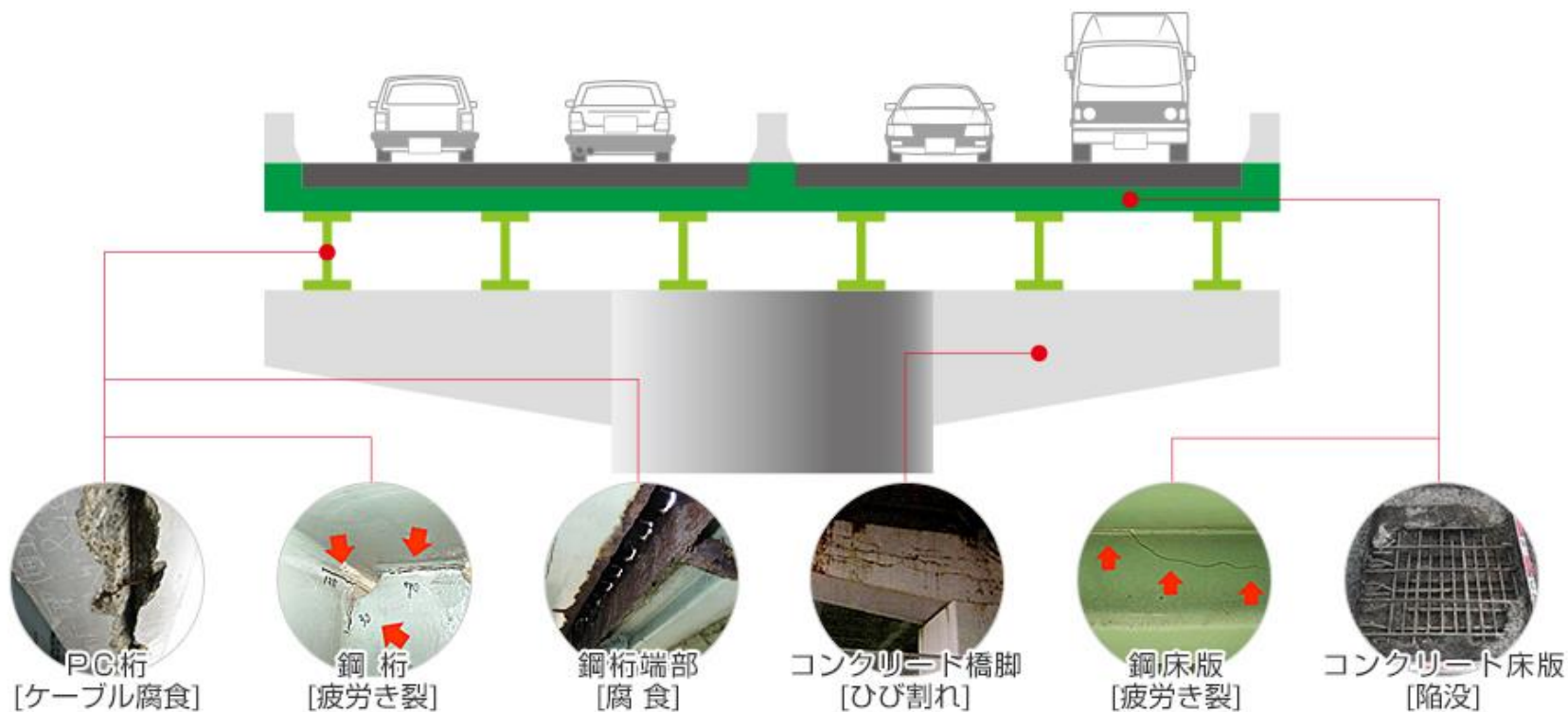


大規模修繕 実施箇所



大規模修繕

損傷が顕在化した構造物に対して、繰り返し補修を行った場合でも改善が期待できないものの構造物の全体的な取り替え(大規模更新)を必要としないレベルの箇所に関しては、**主要構造の全体的な補修(大規模修繕)**を行う事で、健全性の大幅な引き上げを図る。

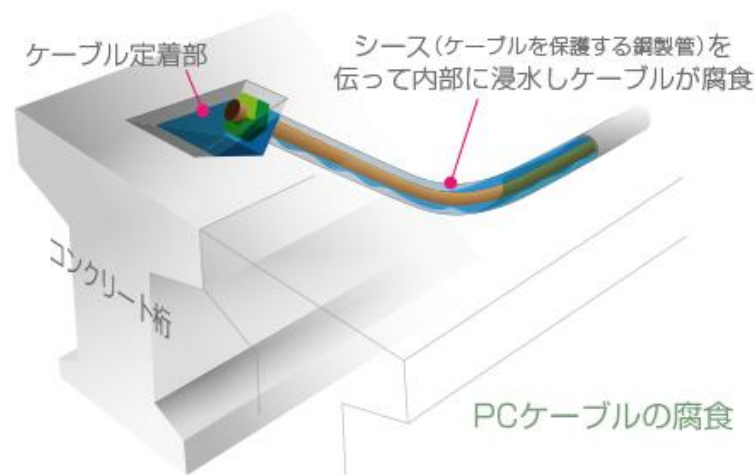


01 PC桁：ケーブル腐食

浸水に伴うPCケーブルの腐食



PC桁は、コンクリートの中に埋め込んだケーブルを強く引っ張り強度を向上させている構造である。ケーブルを固定する端部が床版上面にあり、老朽化により、そこから雨水などが徐々に内部へ浸水し、ケーブルやこれを保護するための鋼製の管が錆びて膨張することで、コンクリートがひび割れや剥離を起こしたり、ケーブルの破断に至る。これらの損傷が著しい箇所について、腐食したケーブルや損傷を受けたコンクリート構造物の一体的な修繕を行う。

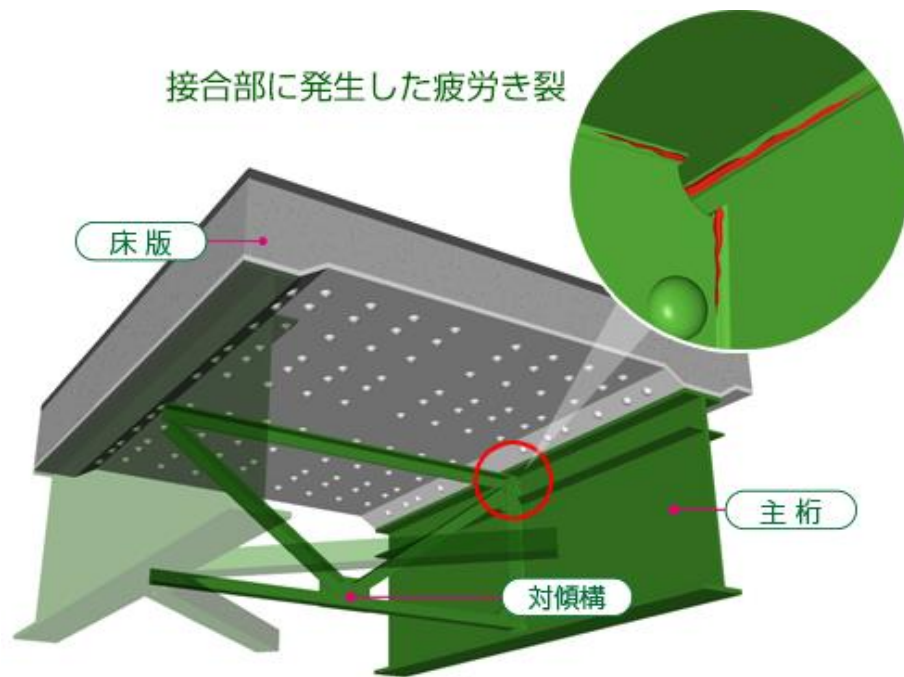


02 鋼桁：疲労き裂

大型車の増大と長期に蓄積された疲労



長期に渡って構造物に負荷が蓄積されることで、鋼桁に疲労き裂が発生。また、大型車の交通量が多い区間で、このような損傷が多く発生しており、損傷が著しい箇所に対して大規模な修繕が必要。



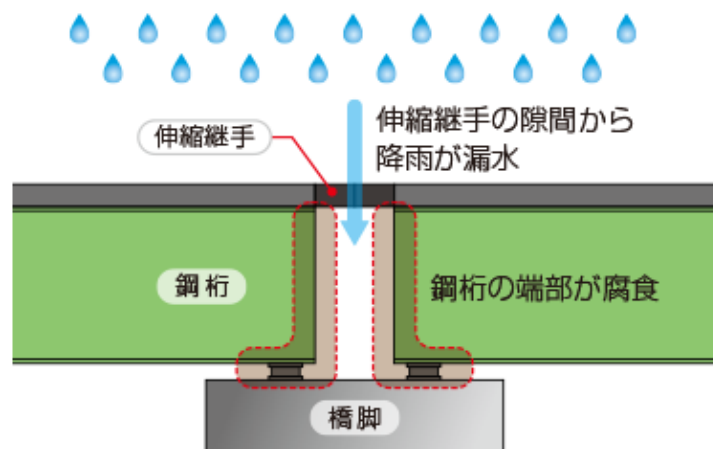
伸縮継手からの浸水による腐食



橋桁どうしの継ぎ目には「伸縮継手」と呼ばれる部品を設置しており、この部品が劣化して変形や割れが発生すると、道路上の雨水が橋桁の端部付近に漏水し、鋼桁端部に錆や腐食が発生する。

特に古い年代に建てられた橋梁の桁端は、維持管理を行うための空間が十分に設けられておらず、鋼材の腐食が内部で著しく進行している場合があります。現在の規格を満たすものにするなど大規模な修繕が必要。

漏水による鋼桁端部の腐食

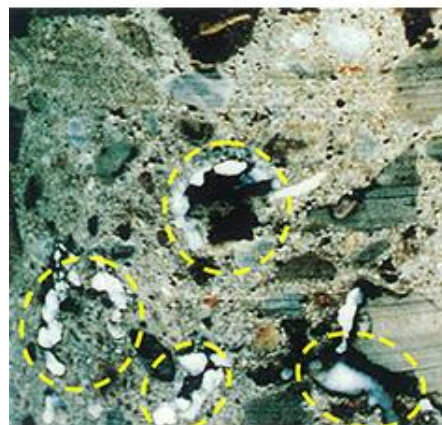


04 コンクリート橋脚：ひび割れ

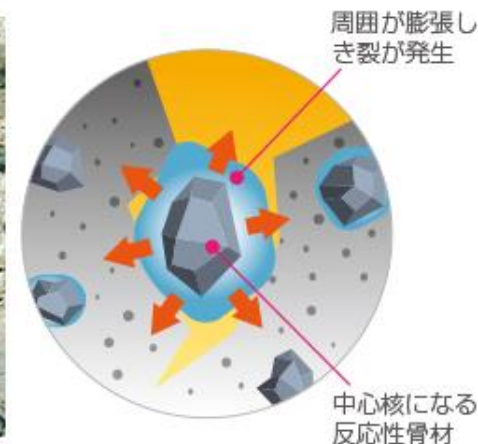
ASRによるひび割れの進行



ASR(アルカリシリカ反応)とは、コンクリートに用いる砂利などに含まれる成分がセメントのアルカリ成分と反応して異常に膨張するもので、コンクリートのひび割れや内部の鉄筋破断につながる場合があります。ASR損傷の進行が著しい箇所の修繕を行うもの。ASR損傷は1980年代に研究が進み、現在は抑制対策がとられるようになってきているが、それ以前の年代に建てられた対策が行われていない構造物に発生することがある。

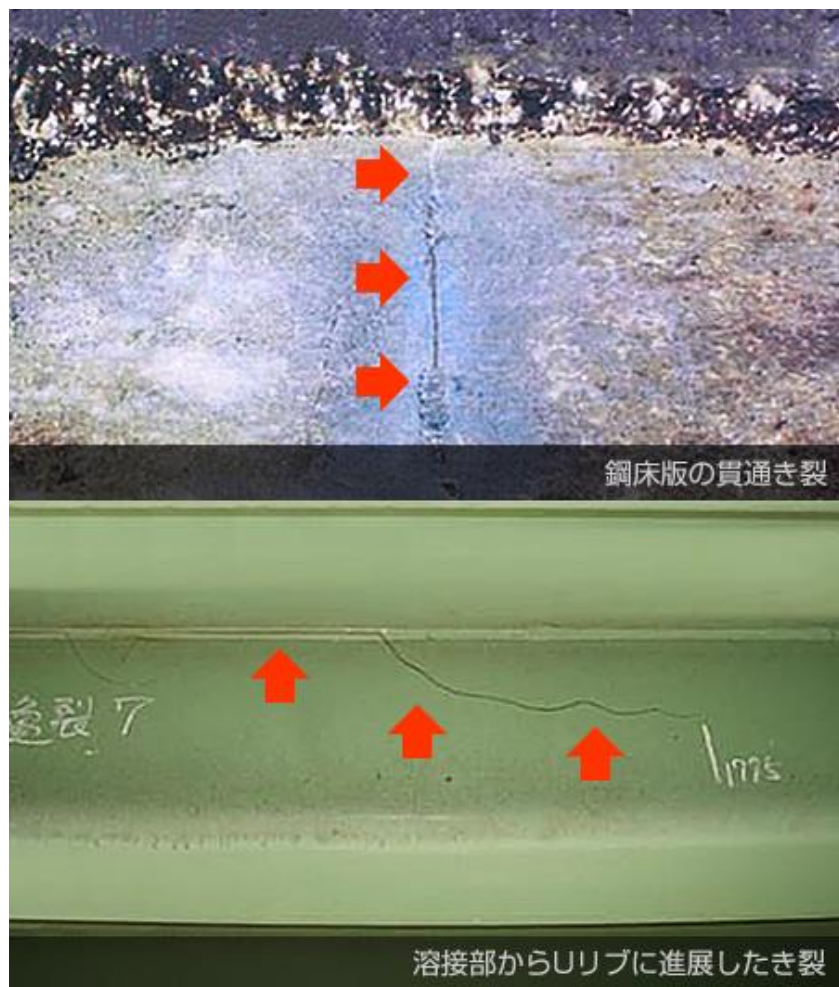


反応により骨材周囲が白く膨張



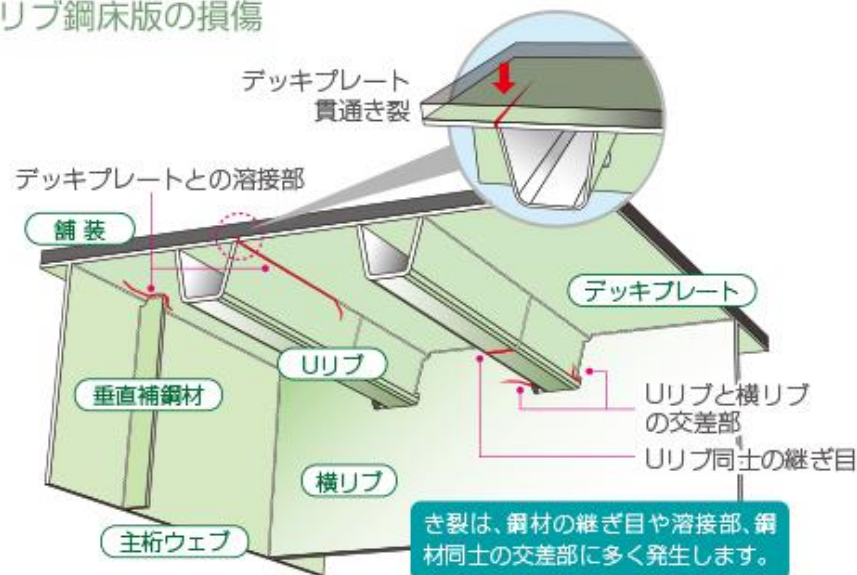
05 鋼床版：疲労き裂

輪荷重による鋼床版の疲労き裂



鋼板部材を溶接して構成する道路床面（鋼床版）では、大型車交通から長期に繰り返し受ける負荷の影響により、疲労き裂が発生しており、補修しても新たなき裂が再発する箇所に対しては、抜本的・大規模な修繕を行い、現在の基準を満たすレベルまで健全性を引き上げることが必要。

Uリブ鋼床版の損傷



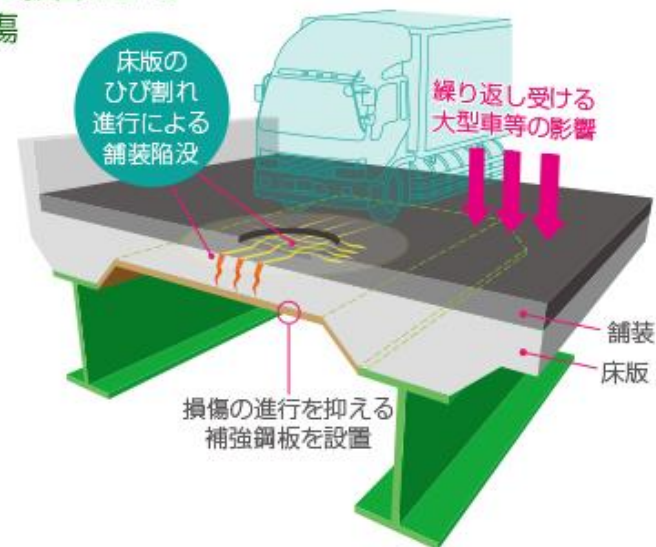
06 コンクリート床版：陥没

大型車の増大によるひび割れ・陥没



コンクリート製の道路床面(コンクリート床版)では、大型車の重量増加と、大型車交通から長期に繰り返し受ける負荷の影響により、ひび割れや舗装面の陥没が発生しており、補修しても損傷が再発する箇所に対しては、抜本的・大規模な修繕を行い、現在の基準を満たすレベルまで健全性を引き上げることが必要。

大型車等の影響による床版の損傷



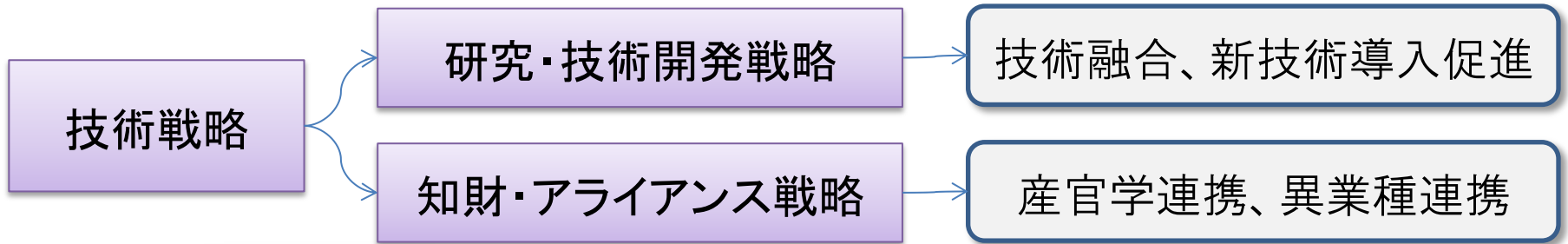
新技術の導入促進

～ コミュニケーション型共同研究をはじめました～

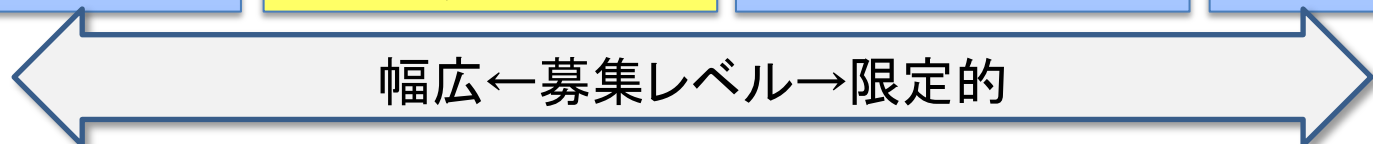
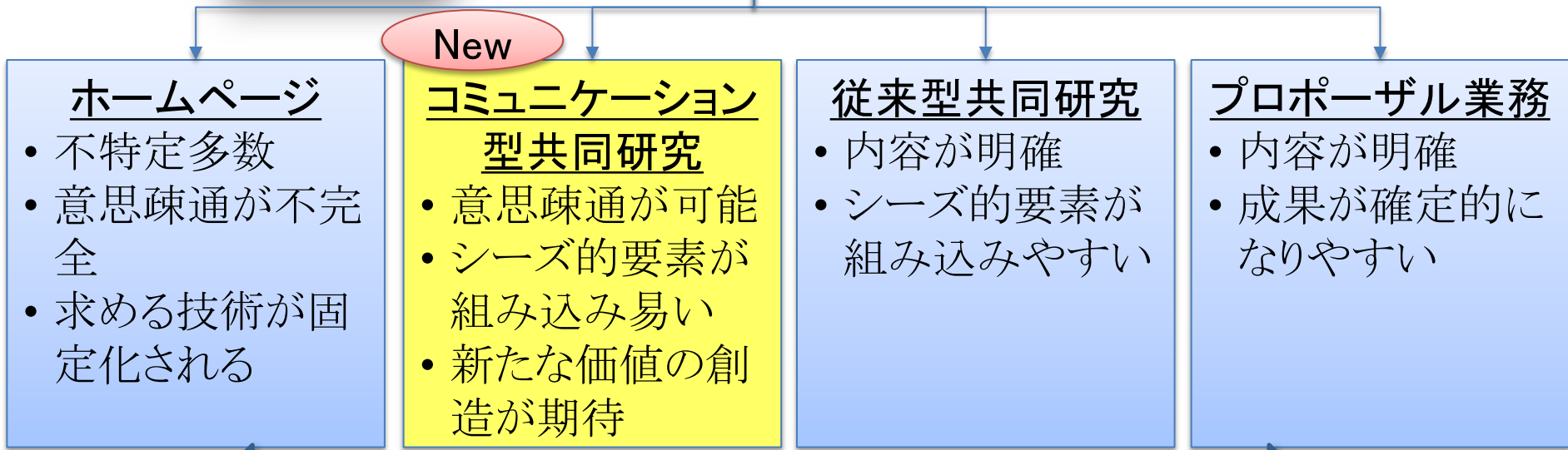
弊社のニーズ（大規模修繕・更新、長寿命化、減災、ビッグデータ、ITS、異分野・業種融合等）について、皆さまがお持ちの幅広いシーズ（技術・材料・工法）を募集しています。

従来の新技術募集や技術開発では解決することが出来なかった課題に対して、相互にコミュニケーションをとりながら、新たな価値を創造しませんか。

平成27年5月8日



新技術導入・募集



道路(株)企業情報サイト

2019.04.00 [長期維持管理技術委員会\(平成28年度 第8回\)を開催しました](#)

2015.04.08 [建設工事共通仕様書の一部改訂について](#)

2015.04.06 [【Loop A】イベント・ギャラリ企画のお知らせを更新しました](#)

2015.04.01 [「お客さまの声を形に」を更新しました](#)

2015.04.01 [土木工事共通仕様書の一部改訂について](#)

採用情報

法人向け情報

- ▶ 入札契約情報
- ▶ **新技術の募集**
- ▶ 電子納品の手引き

▶ 工事現場責任者認定制度
工事現場責任者認定試験(平成26年度 第4回)募集終了
について [PDF:110KB]

阪神高速道路が求める技術

| 大分類 | 求める技術内容 | 時期 |
|------------|-------------------------------------|----|
| 道路改良 | 建設副産物の新たなリサイクル技術 | 短期 |
| 道路改良 | 簡単に迅速に開閉可能で必要な強度を有する中央分離帯開閉口部 | 中期 |
| 道路改良 | アンカーに変わる法面保護工法 | 中期 |
| 舗装 | 排水性舗装のすべり止め対策に関する技術 | 短期 |
| 舗装 | SMA舗装縁端部の締め固め方法及止水性の確認方法 | 短期 |
| 舗装 | リバーシブルレーン対応分離帯及びその設置移動装置 | 中期 |
| 舗装 | 舗装の耐久性向上に関する技術(空疎詰まりしない、オイルに強い) | 長期 |
| 舗装 | 夜間・雨天時にも視認できる路面表示(蛍光、起層水等) | 長期 |
| 橋梁下部工 | SMW非泥や浚渫ヘドロのリサイクル技術(本体内利用等) | 短期 |
| 橋梁下部工 | 工事期間が短く経済的な海上基礎 | 長期 |
| 鋼橋上部工 | 鋼構造物添接部の塗装密着型防食力パーシート | 短期 |
| 鋼橋上部工 | 鋼製橋脚等のマンホールに適した軽量新素材 | 短期 |
| 鋼橋上部工 | ゴム支脚に関する技術(高防食性、低プロファイル) | 短期 |
| 鋼橋上部工 | 伸縮装置に関する技術(安価、大移動量対応、高耐久性、非排水) | 中期 |
| 鋼橋上部工 | 防食に関する技術(安価、長寿命、高耐久性、高性能耐食性鋼材) | 中期 |
| 鋼橋上部工 | 鋼構造物の錆部にケレン無しで使用可能な塗装 | 長期 |
| 鋼橋上部工 | 温度伸縮をキャンセルできる桁 | 長期 |
| コンクリート橋上部 | ひび割れのでない埋設ジョイント | 中期 |
| トンネル(NATM) | 防水シート接合部・欠損部の安価・確実な止水方法 | 短期 |
| トンネル(矢板) | 土留の不要な開閉トンネル施工法 | 長期 |
| トンネル(開削) | 底盤改良など先行地中梁に適用可能で、経済的な地盤改良工法 | 短期 |
| トンネル(開削) | 土留欠損防護工に適用可能で、経済的な地盤改良工法 | 短期 |
| トンネル(開削) | 開削トンネル側部の経済的な防水材料(先防水材、後防水材料) | 短期 |
| トンネル(開削) | 排水量が少なく経済的な柱列式中連続壁工法 | 短期 |
| トンネル(その他) | 支保工応力状態の簡易な判定法 | 中期 |
| 道路維持 | コンクリートの後止水技術 | 短期 |
| 道路維持 | 凍結防止に関する技術(舗装、床版、凍結防止剤) | 短期 |
| 道路維持 | 橋脚等の落書き防止に関する技術 | 中期 |
| 道路維持 | 高速点検技術(舗装のひび割れ、プロファイル、遮音壁、標識柱等) | 中期 |
| 道路維持 | コンクリート表面クラックの簡易処置方法 | 中期 |
| 道路維持 | 耐食性鋼材における錆安定度の判定法 | 中期 |
| 道路維持 | 排水性舗装の機能回復に関する技術 | 中期 |
| 道路維持 | 区画線書換・消去に関する技術(舗装を傷めない、交通規制を必要としない) | 長期 |
| 道路維持 | 損傷モニタリング手法(タッチ式鋼板、光ケーブル、固有周期等) | 長期 |
| 道路修繕 | 舗装除去に関する技術(低騒音、確実、床版等を傷めない) | 短期 |
| 造園工 | 高架下の緑化技術 | 長期 |
| 構造物の検査・検測 | コンクリート中の鉄筋、PC鋼材の探査、点検に関する技術 | 中期 |
| 構造物の検査・検測 | 遠隔操作可能な無人点検システム | 長期 |
| 施設 | 事故時の脱臼・洗滌防止策 | 短期 |
| 施設 | 新しい道路照明・標識照明(メンテナンス不要) | 中期 |
| 施設 | 情報伝達に関する技術(トンネル内、地下区間、光映像等による) | 中期 |
| 施設 | トンネル内火災における即効性のある消火法 | 中期 |
| 施設 | 自然エネルギー(太陽、風、水等)の利用に関する技術 | 長期 |
| 工事管理システム | リアルタイムで簡便な環境調査(大気、騒音、振動)に関する技術 | 中期 |
| 工事管理システム | 簡易で精度の高い地質調査 | 中期 |
| 工事管理システム | コンクリート強度の非破壊検査手法 | 中期 |
| 工事管理システム | 都市部でのGPS測定の適用 | 中期 |
| その他 | 騒音・振動の低減に関する技術(伸縮継手、舗装) | 短期 |

阪神高速道路が求める新技術の募集

GUIDELINE FOR APPLICANTS WITH NEW TECHNOLOGIES

トップページ

求める技術

入力システム

活用希望の公示

採用の履歴

新技術募集の概要

阪神高速道路の事業は、従来の高架橋の建設を主体とするものから、トンネル建設、構造物の維持修繕および改築に変化し、これらの事業を推進する上で、一層のコスト削減、省力化、効率化が求められています。また同時に洗滌対策、安全対策、環境対策などのサービスが求められています。阪神高速道路では、与えられたこれら課題の解決策の一つとして、新技術の積極的な活用を考え、皆様からの新技術情報の募集を行っております。(詳細は下記「阪神高速道路が求める技術」参照)

提供された情報は社内のデータベースに登録され、全社員が情報を共有することで、課題の解決に役立てたいと考えております。貴社において開発された新材料、新製品、新工法など、新技術に関する情報を提供していただける場合は、下記「新技術入力システム」からお手続き頂けるよう、よろしくお願いたします。

提案された技術について、当社にて活用を希望するものがある場合は、下記「新技術活用希望の公示」に掲載し、一定期間(10日間)で類似技術の募集を打ち切った後、応募された技術に対して社内での活用に係る審査を行います。なお、審査の結果によっては、応募された技術は必ずしも当社事業において活用されるとは限りません。また、原則として期日終了後も新技術の募集は継続するものとします。なお、この他に期間を限定して募集を行う特定新技術については募集の条件等をその都度公示します。

ご応募の手順

STEP-1

「**阪神高速道路が求める技術**」新技術活用希望の公示」を参照してください。

STEP-2

「**新技術情報入力システム**」およびマニュアル*をダウンロードしてください。
(プログラム×1種、マニュアル×2種)

STEP-3

マニュアル※を参照し、入力システムをインストールしてください。
※(プログラムインストールマニュアル)

STEP-4

マニュアル※を参照し、必要事項を入力してください。
※(プログラムの操作マニュアル)

STEP-5

作成した必要書類を、電子メールまたは郵送にてお送りください。

受付

→ **社内情報サイトへ登録**

最新のITS技術等を活用
した安全・安心快適の追
及

ジョイントレス阪神高速


地震対策・減災への取り
組み

都市高速道路の建設・
維持管理の経験を活かし
た新規路線建設

超長期を視野に入れた供
用を実現

徹底した維持管理の効率
化

- ・ 維持管理が容易な都市高速道路の建設
- ・ 地球環境に配慮した都市高速道路の建設
- ・ 最新技術を導入した都市高速道路の建設
- ・ 構造物の点検, 診断による健全性評価
- ・ 構造物の耐久性向上による長寿命化
- ・ 都市内における維持, 修繕, 更新施工



各テーマ
を提示

- 「建設技術展2014近畿」で**公募相談会**を開催（H26/10/29, 10/30）
 - ✓ 「**社内説明会**」を開催し応募9社の技術紹介，質疑（グループ会社，センターを含めて関係者が参加）（H27/1/7）
 - ✓ 継続的に6社とコミュニケーション中.



【共同研究(従来の公募)】

相手方の公募

共同研究説明書の配布(HP)
(企画書提出依頼)

企画書の提出・審査・選定

共同研究企画書の提出(応募者→当社)
共同研究企画書の審査(当社)

【コミュニケーション型共同研究】

相手方の公募

公募相談会のアナウンス(HP)
公募相談会(応募者→当社)
社内説明会等(応募者→当社)
企画書提出依頼(当社→応募者)

企画書の提出・審査・選定

共同研究企画書の提出(応募者→当社)
コミュニケーション型共同研究審査
専門部会(当社)

相手方の選定・通知(当社→応募者)



協定の締結

共同研究申請書の提出(選定者→当社)

協定書の作成, 協定の締結(当社←→共同研究者)

共同研究実施計画書の提出(共同研究者→当社)

共同研究の開始(当社・共同研究者)

平成26年度コミュニケーション型技術募集・共同研究の応募案件→方向決定

- ✓ 共同研究の企画、契約、試験施工、新技術データベースへの登録など

平成27年度に2回の公募相談会を実施予定

- ✓ 第1回:5/20、5/21(建設交流館)－技術研究発表会とあわせて開催－
- ✓ 第2回:10/28、10/29(マイドームおおさか)－建設技術展2015近畿－

| 月 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 1 | 2 | 3 |
|--------------------------|---------|--------------|------------------------|---------|---|-------------|---------------|------------------------|---------|---|---|---|
| 公募相談会のアナウンス | ← 1ヶ月 → | | | | | ← 20日～2ヶ月 → | | | | | | |
| 公募相談会 | | 5/20,21 ★ | | | | | 10/28,29 ★ | | | | | |
| 社内説明会等による コミュニケーション | | | 社内説明会 ○ ← 10日～3ヶ月 → | | | | | 社内説明会 ○ ← 10日～3ヶ月 → | | | | |
| コミュニケーション型 共同研究審査専門部会 | | | | ← 不定期 → | | | | | ← 不定期 → | | | |
| 共同研究契約 | | | | ← → | | | | | ← → | | | |

[ホーム](#)[企業情報](#)[IR情報](#)[阪神高速の取り組み](#)[入札契約情報](#)[阪神高速グループ](#)[ドライバースサイト](#)[▶ プレスリリース](#)[▶ トピックス&ニュース](#)[ホーム](#) > [トピックス](#) > [コミュニケーション型技術募集・共同研究の公募相談会を開催します](#)

トピックス TOPICS

コミュニケーション型技術募集・共同研究の公募相談会を開催します

平成27年4月21日

阪神高速道路株式会社はコミュニケーション型技術募集・共同研究の公募相談会を、開催致します。

当社のニーズ(大規模修繕・更新、長寿命化、減災、ビックデータ、ITS、異分野・業種融合等)について、皆さまがお持ちの幅広いシーズ(技術・材料・工法)を募集しています。従来の新技術募集や技術開発では解決することが出来なかった課題に対して、相互にコミュニケーションをとりながら、新たな価値を創造しませんか。応募していただいたシーズと当社のニーズのマッチングを模索し、試験施工や共同研究による技術開発に結びつけたいと考えています。

当社のニーズについては、「[阪神高速ビジョン2020](#)」、「[中期経営計画](#)」、「[新技術の募集](#)」、「[阪神高速道路の更新計画](#)」をご参照ください。また、コミュニケーション型技術募集・共同研究の公募相談会に来ていただき、お話しさせていただきたいと考えています。

日 程 : 平成27年5月20日(水)~21日(木) 10:00~16:30

会 場 : 建設交流館 7F 701号室

事務局 : 阪神高速道路株式会社 技術部技術開発課 篠田(しのだ)

TEL ; 06-4963-5616(ダイヤルイン)

E-mail ; ryusaku-shinoda@hanshin-exp.co.jp

*1 5月15日(金)17時まで事前に事前登録をお願い致します。

事前登録は会社名、担当者名、参加希望日時をメールで事務局に連絡してください。

なお、参加希望日時は調整させて頂く場合もありますので、ご了承願います。

*2 シーズの説明資料(パンフレット、電子データ等)をご持参ください。

会場には、パンフレットを置いていただくスペースを準備しております。

会場には、パソコンを設置する予定です。

*3 「新技術の募集」のリンク先において、登録は不要です。