

阪神高速道路の長期維持管理及び更新に関する技術検討委員会

設立趣意書

阪神高速道路（株）は、平成 17 年の民営化以降（独）日本高速道路保有・債務返済機構と平成 62 年の償還満了までの間構造物を安全に維持管理するための必要最小限の費用を計上した協定を締結している。

しかし近年、構造物の高齢化、老朽化に起因する損傷も増加傾向が見られ、積極的に補修工事を実施しているものの、機能低下を補うための対策が必要な損傷は増加している。こうした状況に対応するため、別途予防保全費を使い、構造物の抜本的対策をとることにより、将来の維持管理費の増大を押さえ、構造物の延命化に取り組んでいるところである。

一方、阪神高速道路は供用延長 254 k m のうち橋梁延長が約 208 k m あるなど、構造物の比率が高い（92%）のが特徴である（平成 24 年 10 月時点）。また、経過年数 40 年以上の構造物が約 80 k m、30 年以上が約 120 k m あり、構造物の高齢化が進んでいる。また、阪神高速道路は、1 日約 70 万台の自動車を利用しており、1 号環状線や 3 号神戸線の断面交通量は最大 10 万台／日超の膨大な交通量となっている。更に、大型車交通量は、大阪府内道路の約 6 倍であり、重交通を負担することにより極めて過酷な使用状況にある。

このような厳しい環境下で、構造物の老朽化の状況の的確な把握につとめ、予防保全等の維持管理を実施しているところであるが、阪神高速道路を将来にわたって健全な状態で管理していくため、構造物の更新の必要性、ならびに更新の実施に必要な環境整備等を含め、長期的な視点での維持管理のあり方について、委員会を設置し、技術的観点から検討を行うものである。