

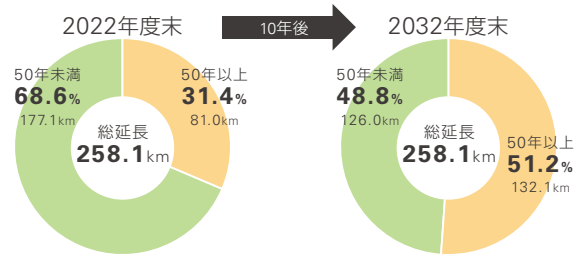


リニューアルプロジェクトの 着実な推進（構造物の長寿命化）

プロジェクト発足の意義と背景

阪神高速道路は開通から50年以上が経過し、車両の大型化、交通量の増加などによる「構造物の老朽化」に直面しています。定期的な点検や日々のメンテナンスに努めていますが、抜本的な改善には至っていない箇所が多くあります。そこで、高速道路の健全性を永続的に確保し、高速道路ネットワークの機能を将来にわたり維持していくため、2015年より「高速道路リニューアルプロジェクト」を立ち上げ、約91kmの区間で老朽化した構造物の抜本的な対策を実施しています。またこの度、新たに約22kmの区間においても対策の必要性があることが判明しました。100年先も安全・安心・快適にご利用いただける阪神高速道路を目指して、引き続きリニューアルプロジェクトを推進していきます。

構造物が10年後に到達する経過年数比率
(2022年度末時点の供用区間対象)



構造物の老朽化が発生



現行の大規模更新・大規模修繕事業

リニューアルプロジェクトによる大規模更新・修繕箇所は阪神高速道路の広範囲に及びます。効率的かつ効果的に事業を実施するために、実施時期や社会的影響の低減などを考慮し、関係者と調整を行いながらプロジェクトを進めています。

3号神戸線 湊川
(1968年開通)

新設橋脚梁架設

- ▶ 耐久性の向上および最新の耐震基準へ適合するため、既設の橋脚間に新たな橋脚を設置する作業を完了

15号堺線 湊町
(1972年開通)

掘削後状況

- ▶ 先行施行分(全9基の鋼製基礎のうちの3基を対象)のうち1基は掘削完了し支取替に向けた準備を実施
- ▶ 残り2基については、掘削および保護コンクリートの撤去工事を実施中

16号大阪港線 阿波座
(1997年車線拡幅)

- ▶ 縦目地構造を解消し、安全性の向上、騒音の低減を図るため桁架替え工事を実施中
- ▶ 橋脚架拡幅および既設桁撤去後に新設桁を順次架設



大規模更新工事の一例 ～喜連瓜破付近の橋梁架替え工事～

工事の目的

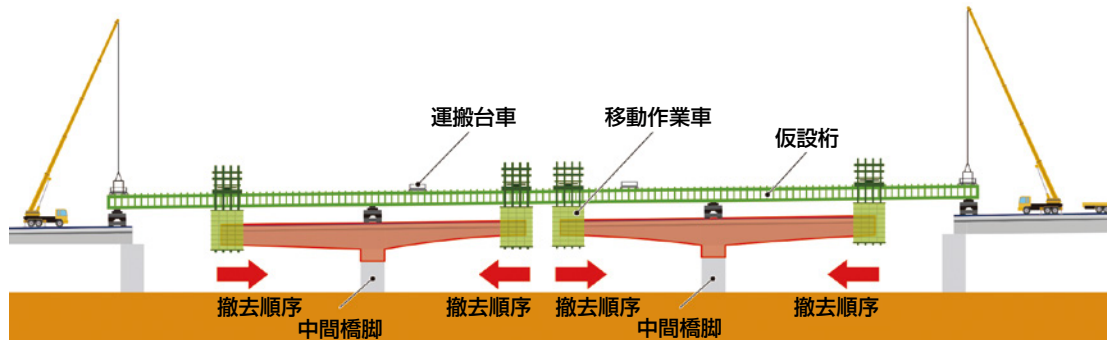
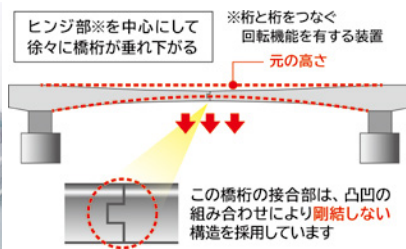
橋桁の中央部分が設計時の想定よりも大きく沈下。100年先を見据えた安全性の高い橋桁へ

喜連瓜破付近の橋梁は、供用から約40年経過したコンクリート橋です。経年とともに橋桁中央のヒンジ部を中心に設計時の想定を上回る垂れ下がりが進行し、路面が大きく沈下しました。

垂れ下がり解消のためにケーブルによる補強を行ったうえで、必要な調査点検を継続的に実施し、安全

に走行していただける状態で管理していましたが、抜本的な解決には至っていませんでした。

そこで、2020年に供用した6号大和川線をう回路として活用し、2022年6月より14号松原線（喜連瓜破～三宅JCT）の終日通行止めを伴う橋梁架替え工事を行っています。



施工方法

周辺交通への影響を最小限にする方法を採用

架替えを行う橋梁がある瓜破交差点周辺付近は自動車・自転車・歩行者の交通が多い場所であり、都市内のため施工スペースにも制約があります。今回の工事では、既設コンクリート橋梁の撤去時に周辺地域への影響

が最小限になるよう一般道路の通行をできるだけ妨げない工法を採用しました。また、新設橋梁の架設時には、短期間の一般道路の規制で施工可能な工法を採用しました。

お客さまへの影響が最小限になるよう、さまざまな取り組みを進めます

リニューアルプロジェクトを進めるにあたり、大規模な通行止めや車線規制を伴う工事があり、お客さまにはご迷惑・ご不便をおかけしています。阪神高速では、混雑区間を避けたい回路に対し利用しやすい料金設定を行うなど、お客さまへの影響が最小限となるようにさまざまな取り組みに尽力していきます。また、通行止めの詳細情報やう回情報、渋滞予測などは特設サイトを開設し情報発信していますので、ぜひご覧ください。

喜連瓜破付近橋梁大規模更新工事 特設サイト
<https://www.hanshin-exp.co.jp/renewal/kireuriwari/>



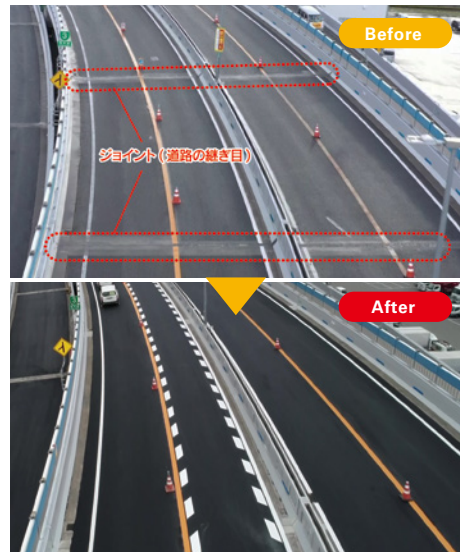
2022年度に完了したリニューアル工事について

3号神戸線(2022/4/15~4/25)

前回実施した大規模な通行止め工事から10年以上が経過し、舗装などに損傷が頻発している状態でした。損傷部を含む舗装を全面的に更新したほか、継手部分をジョイントレス化するなど、安全・安心・快適に使い続けるための対策を行いました。



リニューアル工事区間(摩耶~芦屋)



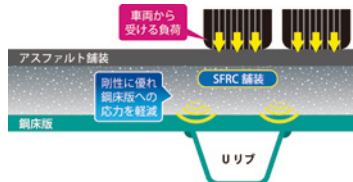
ジョイントレス工事前後

4号湾岸線(2022/11/15~11/25)

関西国際空港の開港に先駆けて1994年4月に開通して以来、約28年が経過しており、鋼床版の疲労対策が必要な状態でした。床版の耐久性を高め、ひび割れの進行を防ぐ高性能な舗装への更新を行うなど、長寿命化対策を実施しました。



SFRC舗装施工



SFRC舗装施工による補強イメージ



リニューアル工事区間(貝塚~りんくうJCT)

VOICE

高速道路に願いを

私は、入社後まもなく2022年神戸線リニューアル工事を経験いたしました。高速道路には、目に見える安全対策はもちろん、目に見えない構造物の長寿命化など、お客さまに対するさまざまな社員の「願い」が散りばめられていることを知りました。例えば、芦屋本線料金所では、「生産性を向上させて地域の持続可能な発展に貢献したい」という願いを込めて、ETCレーンのカラー舗装を延長しました。これからは、私の「願い」を形にし、お客さまに持続可能な高速道路をご提供できるよう、尽力してまいります。



神戸管理・保全部
保安全管理課
植永 智也