

点検一巡結果の概要

～阪神高速道路の適切な維持管理について～

阪神高速道路株式会社 保全交通部
2020年 11月16日

背景と目的

- 阪神高速道路株式会社では、5年に1度の近接目視を基本とした定期点検が法令化されてから7年目となり、二巡目の定期点検を迎えている。
- 構造物をより効果的・効率的に維持管理することを目的に、5年間の定期点検結果を踏まえ、阪神高速道路における点検・補修の現状を把握する。

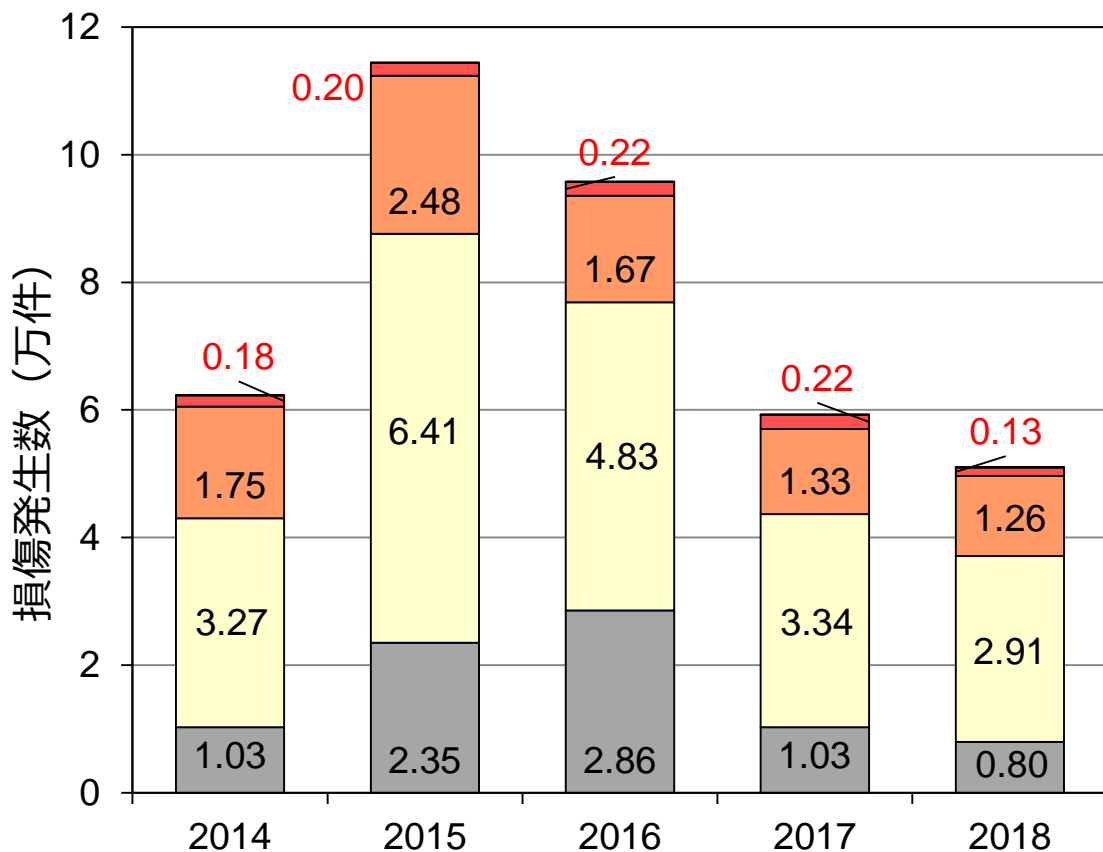
検討項目

- 5年間の定期点検結果を踏まえ、道路構造物の損傷傾向、未補修の損傷に対する対応を取りまとめた。
- また、点検困難箇所や不可視箇所など、容易に近接目視が出来ない箇所を整理し、今後の対応について取りまとめた。

点検一巡目の結果

H26年度～H30年度の損傷発見数

- 約2200径間/年に対して、近接目視による点検を実施。
- Sランク損傷は約20件/年、Aランク損傷は約2000件/年確認されている。
- Aランク損傷は、要補修損傷として対策区分（T1～T3）が付与され、補修期限が対策区分毎に定められている。
→今後、損傷への手当に遅れが生じないように、これらAランク損傷に注視する必要あり。

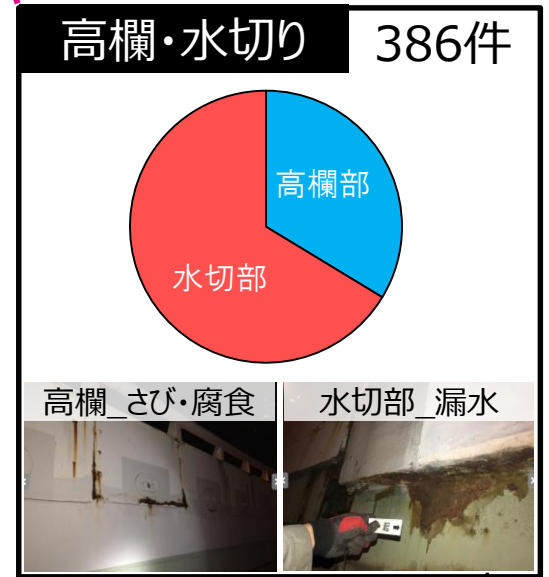
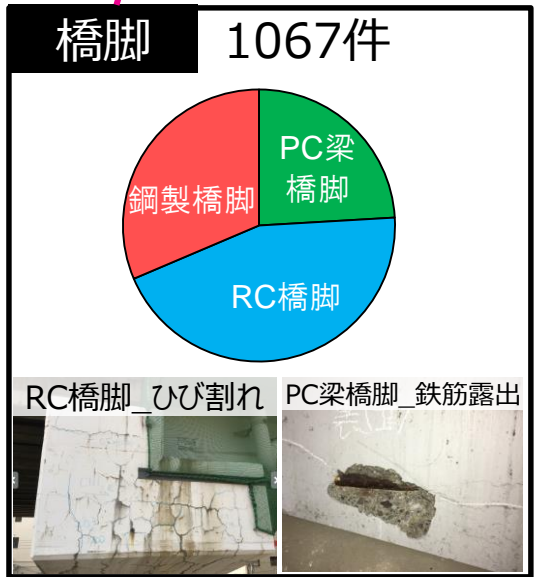
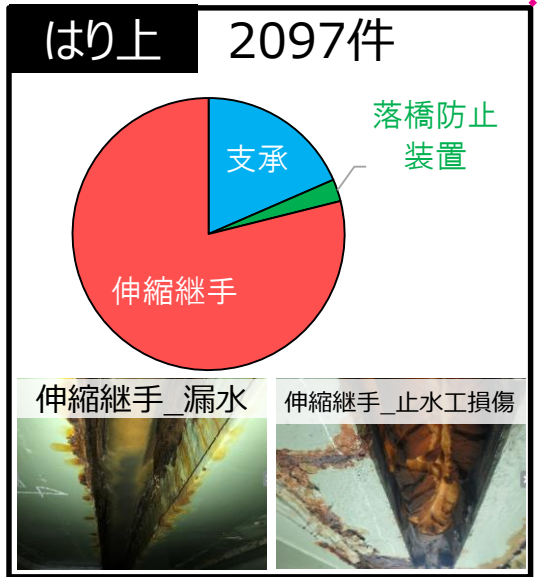
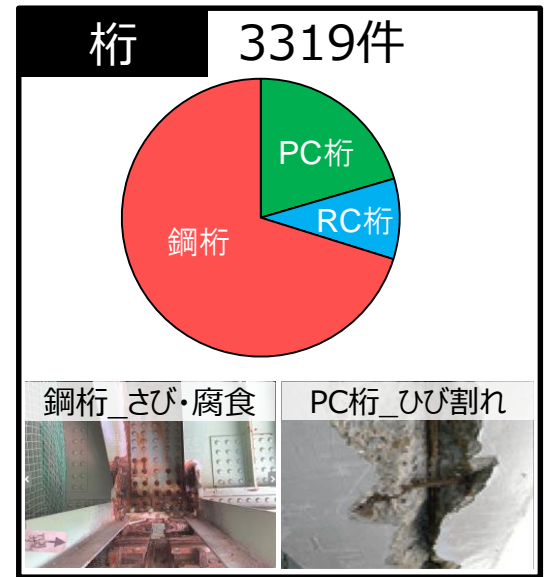
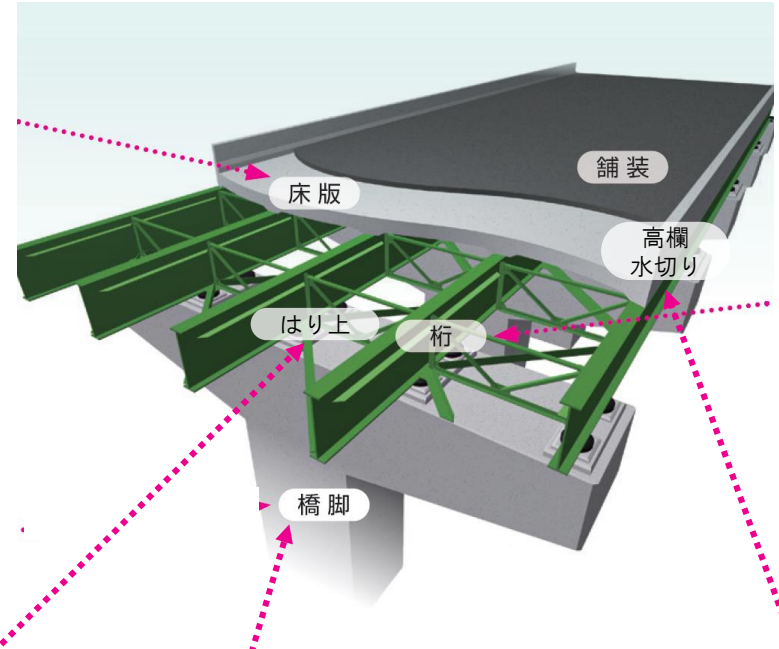
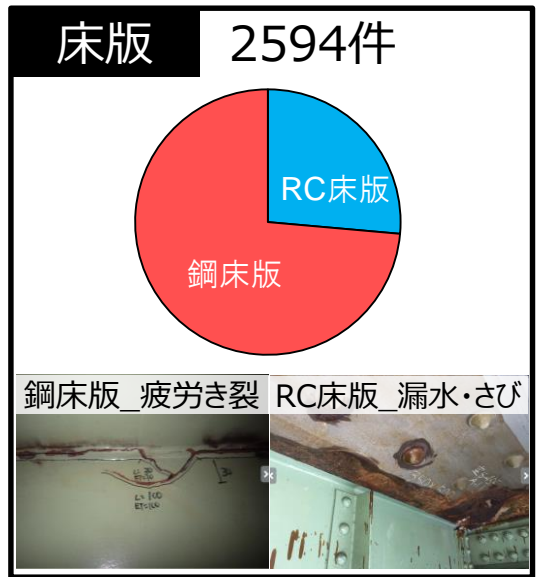


■ 損傷の判定区分

凡例	判定区分	損傷状況
	S	機能低下が著しく、緊急に対策の必要がある
	A	機能低下があり、対策の必要がある
	B	損傷の状態を観察する必要がある
	C	損傷が軽微である
	OK	上記以外

■ Aランク損傷の対策区分

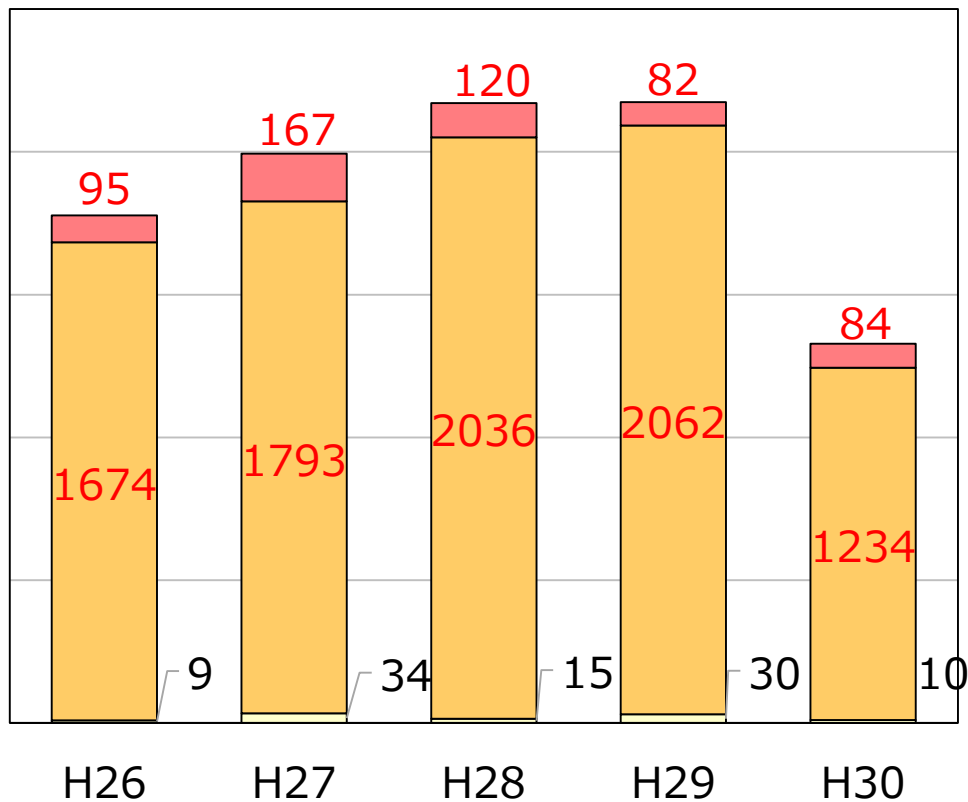
対策区分	補修期間の目安
T1	次回点検（5年）
T2	次々回点検（10年）
T3	—






Aランク損傷分析《対策判定》

- Aランク損傷は、要補修損傷として対策区分（T1～T3）が付与され、補修期限が対策区分毎に定められている。
- T1損傷（5年以内補修）は約**110**件/年確認されている。
- T2損傷（10年以内補修）は約**1700**件/年確認されている。
→今後、これらの損傷への手当に遅れが生じないように、確実な補修実施が重要。

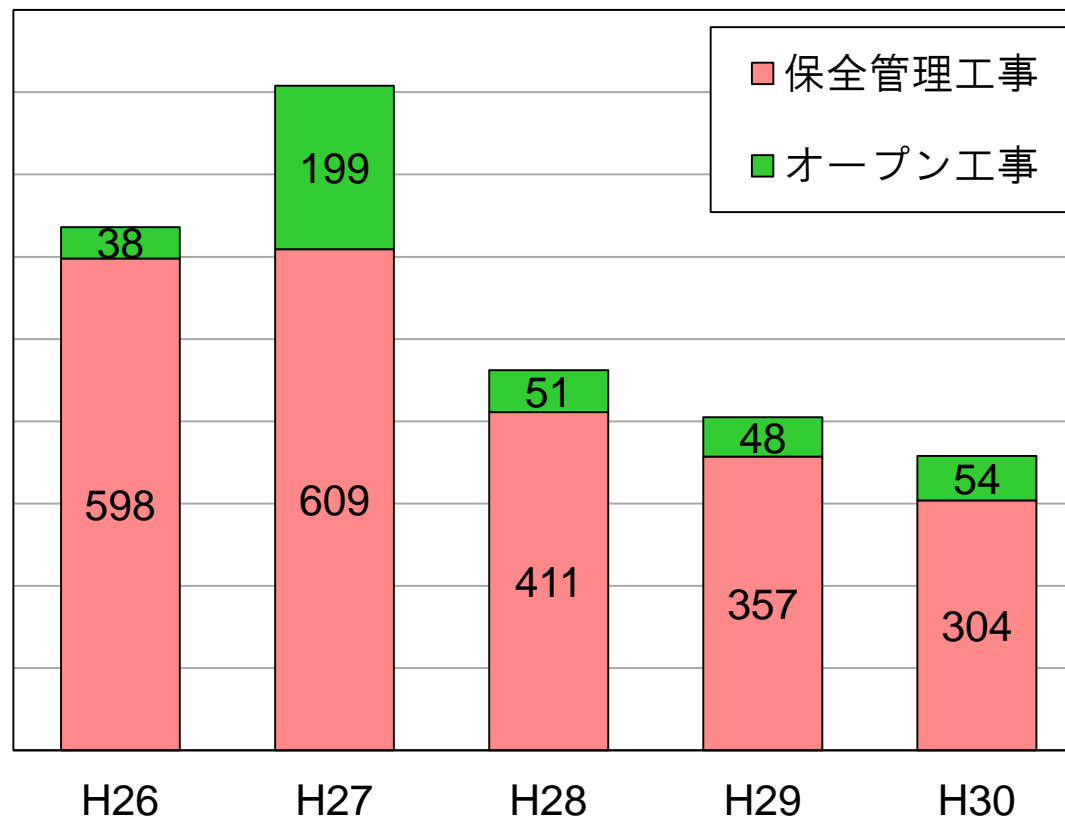
Aランク損傷発生数



凡例	対策区分	補修期間の目安
	T1 (個別補修)	次回点検 (5年)
	T2 (計画補修)	次々回点検 (10年)
	T3 (点検強化)	—

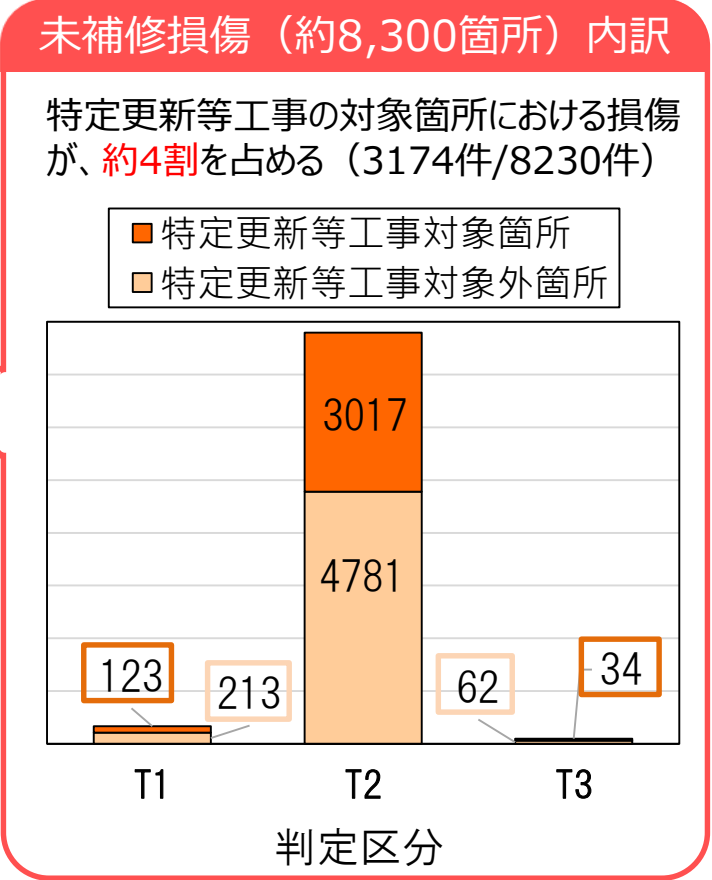
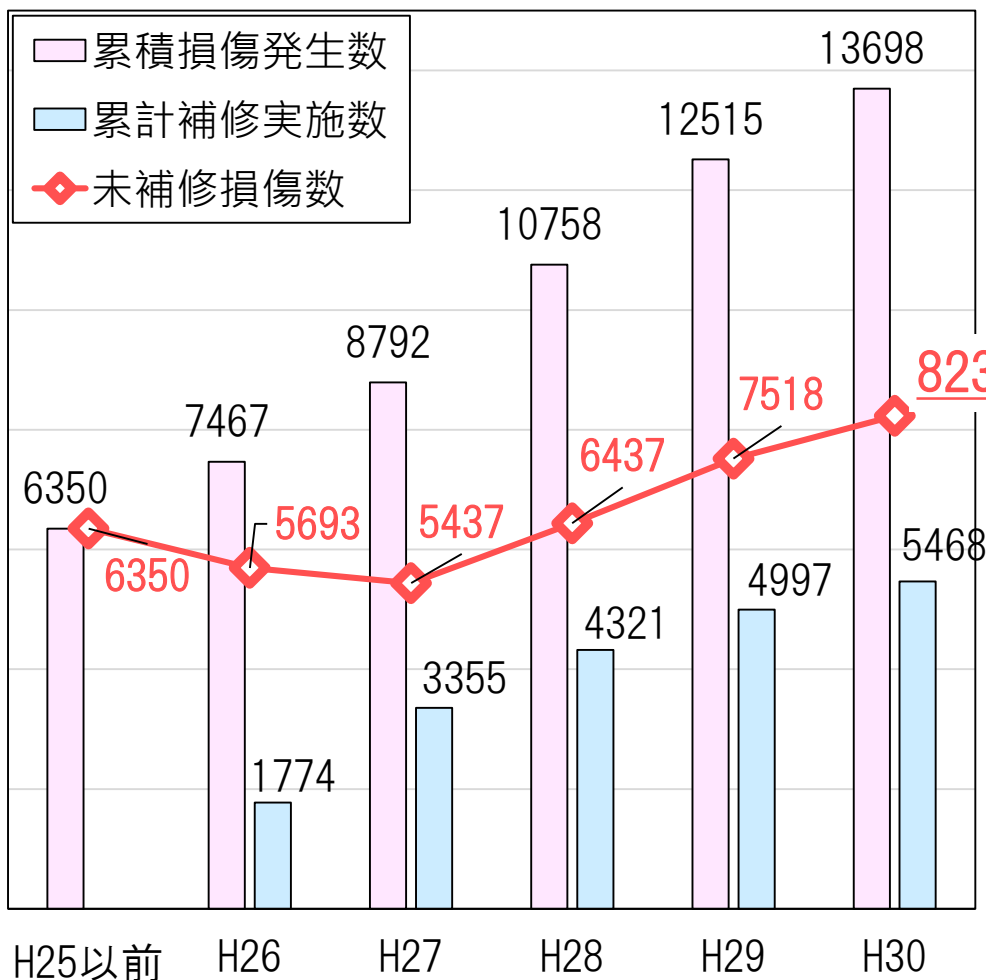
- Aランク損傷については、約**550**件/年の補修を実施している。
- 損傷への手当に遅れが生じないように、保全管理工事（グループ会社による補修工事）により、約**450**件/年の補修を実施している。
- その他、オープン工事（一般競争入札工事等の通常発注工事）にて、約**100**件/年補修を実施している。

Aランク損傷補修実施数



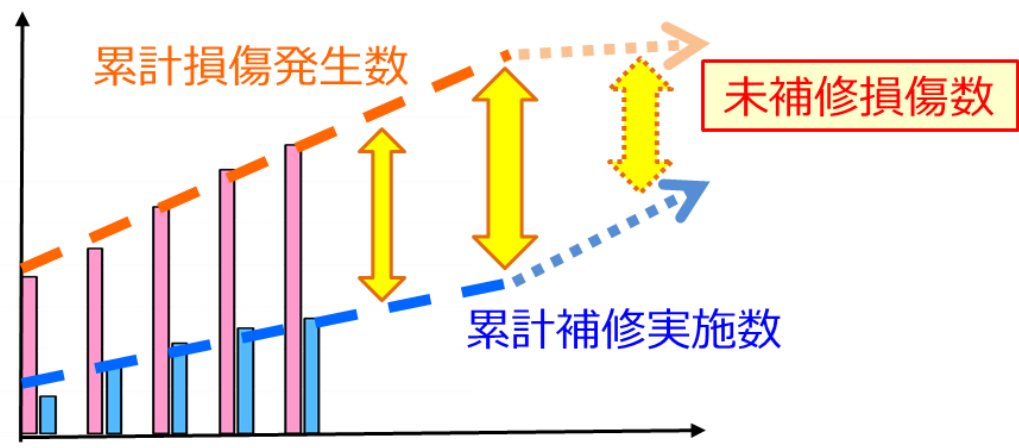
Aランク未補修損傷の推移

- 2018年度末時点でAランク未補修損傷を約8,300箇所保有。（増加傾向）
- 一巡目の補修実績を考慮すると、
 - ✓ T1損傷（5年以内）→ 目標期間内の補修が可能と思慮
 - ✓ T2損傷（10年以内）→ 特定更新等工事を含めた予防的対策が必要と思慮。



- 構造物の老朽化により、今後の損傷発生数は更に増加すると推察される。
→ 損傷の**予防保全**として、損傷発生**の抜本的な要因の解消**を図る。
→ **更なる補修促進**と**特定更新等工事の確実な実施**を今後の目標とする。

○増加するAランク未補修損傷



未補修損傷数には、特定更新等工事対象箇所の損傷が、約半数を占める。よって、特定更新等工事を含めた予防的対策が必要。

例

- ・鋼床版き裂
- ・鋼桁端部腐食
- ・PC桁
- ・ASR橋脚
- ・RC床版

○特定更新等工事により『確実な補修促進』、『抜本的な要因の解消』

例

