



阪神高速15号堺線・17号西大阪線
全線終日通行止めによるリニューアル工事の実施について



阪神高速では、安全・安心・快適を未来につなげるため、阪神高速道路の長寿命化に向けた「阪神高速リニューアルプロジェクト」に取り組んでいます。今回、その一環として、15号堺線・17号西大阪線の上下線全線で終日通行止めによるリニューアル工事を実施します。

阪神高速道路をご利用されるお客さま、沿道にお住まい及び関係者の皆さまには、ご迷惑、ご不便をおかけいたします。ご迷惑などを最小限とするよう取り組んでまいります。阪神高速道路及び周辺道路の混雑が予想されることから、お車のご利用をお控えいただくか、ご利用時間帯の変更をご検討いただきますよう、ご理解とご協力をお願いいたします。なお、工事期間中は、4号湾岸線 大浜出入口～15号堺線 堺出入口の乗り継ぎはご利用いただけませんので、ご注意ください。

通行止めの期間中は、「15号堺線・17号西大阪線リニューアル工事専用 Web サイト」を開設し、工事の進捗状況や交通影響予測などをご提供いたしますので、是非ご覧ください。

●通行止めの期間●

平成 30 年 11 月 2 日(金)午前 4 時 ～ 平成 30 年 11 月 12 日(月)午前 6 時

※ 床版取替工事のために現在閉鎖中の玉出入口も、リニューアル工事終了時に開放します。

●通行止めの区間●

阪神高速 15号堺線の上下線全線 約 13.4km

上り線：15号堺線 終点

～ 1号環状線 合流部（湊町 JCT）

下り線：1号環状線 千日前線分岐（高津 JCT）

・ 15号堺線 高津入口～15号堺線 終点

阪神高速 17号西大阪線の上下線全線 約 3.8km

上り線：17号西大阪線 安治川入口

～17号西大阪線・15号堺線 合流部

（南開 JCT）

下り線：15号堺線・17号西大阪線 分岐部（南開 JCT）

～ 17号西大阪線 安治川出口



<乗り継ぎ不可>

4号湾岸線 大浜出入口

⇄ 15号堺線 堺出入口

※ 通行止めの期間中、4号湾岸線 大浜出入口～15号堺線 堺出入口の乗り継ぎはご利用いただけません。

また、通行止めの区間の全ての出入口及び湊町 PA、弁天町ミニ PA もご利用いただけません。

通行止めの期間

平成 30 年 11 月 2 日(金) 午前 4 時 ～平成 30 年 11 月 12 日(月) 午前 6 時 (10 日間連続)

通行止めの区間

●阪神高速 15 号堺線の上下線全線 約 13.4km

<本線>

上り線：15 号堺線 終点～1 号環状線 合流部（湊町 JCT）

下り線：1 号環状線 千日前線分岐（高津 JCT）・15 号堺線 高津入口～15 号堺線 終点

※ 通行止めの期間中は、4 号湾岸線 大浜出入口～15 号堺線 堺出入口の乗り継ぎはご利用
いただけません。

<出入口・パーキングエリア>

出口：湊町出口（1 号環状線）、湊町出口（15 号堺線）、玉出出口、住之江出口、
堺出口（安井町出口）、堺出口（国道 26 号直結）、津守出口、芦原出口〔計 8 箇所〕

入口：湊町入口、高津入口、汐見橋入口、津守入口、堺入口（安井町入口）、
堺入口（国道 26 号直結）、住之江入口、玉出入口（※）〔計 8 箇所〕

パーキングエリア：湊町 PA

※ 玉出入口は、床版取替工事のため、平成 30 年 7 月 10 日より閉鎖中です。

●阪神高速 17 号西大阪線の上下線全線 約 3.8km

<本線>

上り線：17 号西大阪線 安治川入口 ～ 17 号西大阪線・15 号堺線 合流部（南開 JCT）

下り線：15 号堺線・17 号西大阪線 分岐部（南開 JCT）～ 17 号西大阪線 安治川出口

<出入口・パーキングエリア>

出口：大正東出口、弁天町出口、安治川出口、大正西出口、北津守出口〔計 5 箇所〕

入口：北津守入口、大正西入口、安治川入口、弁天町入口、大正東入口〔計 5 箇所〕

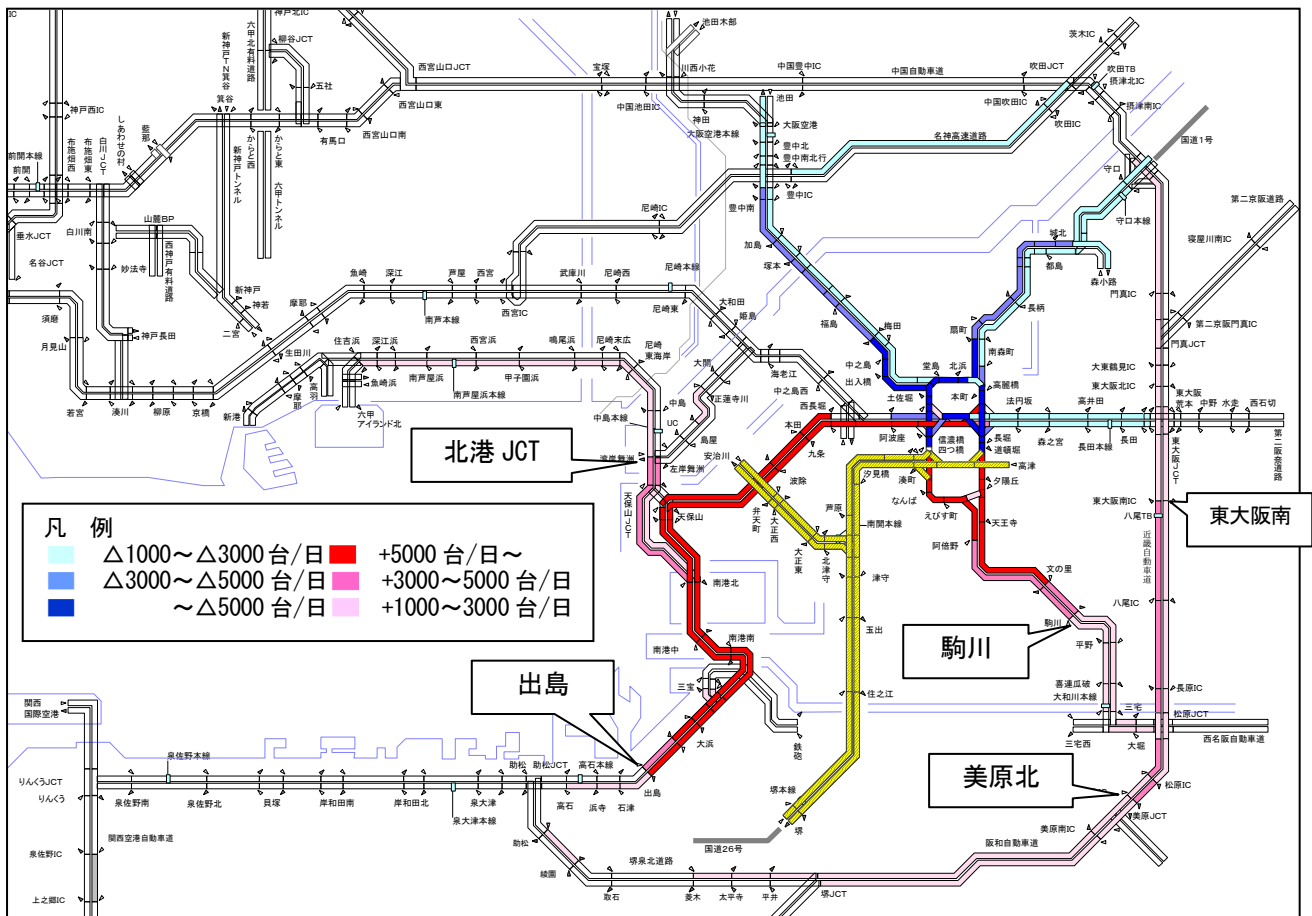
パーキングエリア：弁天町ミニ PA

リニューアル工事期間中のお客さまや沿道にお住まいの皆さまへの影響（交通影響）

リニューアル工事期間中は、う回経路となる4号湾岸線、14号松原線、16号大阪港線、及び近畿道などの高速道路では、交通量が増加し渋滞が見込まれます。また、15号堺線、17号西大阪線に並走する国道26号、国道43号などの一般道路でも交通量の増加が見込まれます。

お客さま及び沿道にお住まいの皆さまには大変ご不便をおかけしますが、お車のご利用を控えていただきますよう、ご理解とご協力をお願いいたします。

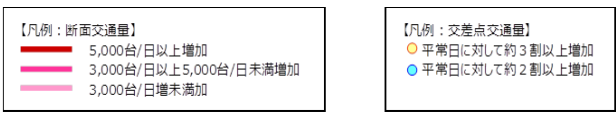
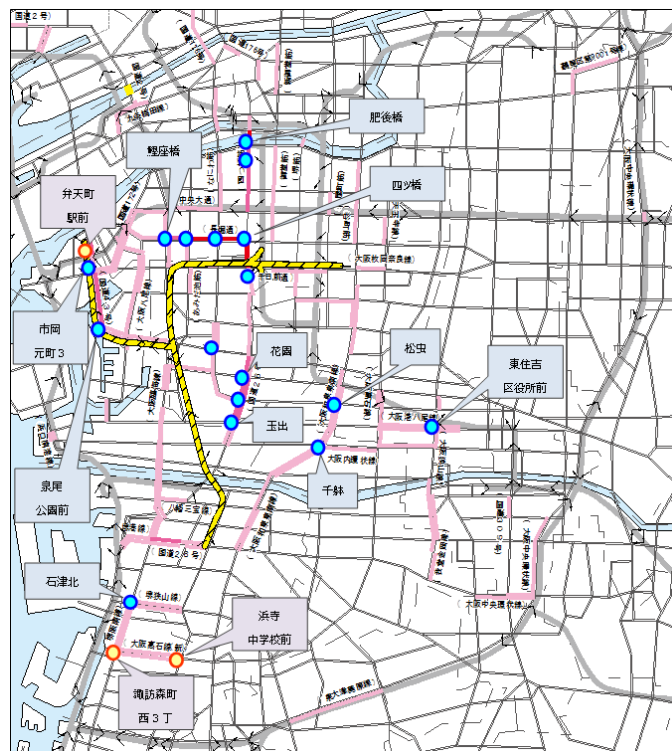
●阪神高速道路・他の高速道路 交通量変化（平日）●



路線名	渋滞の先頭	4km以上の渋滞が 予想される時間帯	最大渋滞長	
			渋滞長	発生時間
4号 湾岸線上り	大浜	7時～13時	17.6 km	8 時台
4号 湾岸線下り	三宝	16時～20時	9.4 km	18 時台
1号 環状線 13号 東大阪線上り	西船場JCT	7時～12時	10.9 km	8 時台
13号 東大阪線下り	森之宮	—	2.4 km	17 時台
14号 松原線上り	松環合流	—	2.9 km	8 時台
14号 松原線上り	駒川	7時～10時, 16時～19時	9.8 km	8 時台
16号 大阪港線上り	阿波座	7時～11時, 16時～20時	7.1 km	17 時台
16号 大阪港線下り	天保山JCT	8時～12時	7.9 km	8 時台

●一般道路 交通量変化と交通量増加の著しい交差点（平日）●

路線名	交差点名	(断面)	増加交通量
国道 43 号	弁天町駅前	北側	65 百台/日増
国道 43 号	市岡元町 3	南側	53 百台/日増
国道 43 号	泉尾公園前	北側	53 百台/日増
なにわ筋	中開	北側	38 百台/日増
長堀通	鯉座橋	東側	45 百台/日増
長堀通	白髪橋	東側	47 百台/日増
長堀通	西大橋	東側	45 百台/日増
四ツ橋筋	四ツ橋	南側	55 百台/日増
四ツ橋筋	湊町南	北側	55 百台/日増
四ツ橋筋	渡辺橋北詰	南側	57 百台/日増
四ツ橋筋	肥後橋	北側	57 百台/日増
国道 26 号	花園	南側	75 百台/日増
国道 26 号	岸里	南側	81 百台/日増
国道 26 号	玉出	北側	81 百台/日増
大阪高石線	浜寺中学校前	西側	35 百台/日増
堺阪南線	石津北	南側	33 百台/日増
大阪高石線	諏訪森町西 3	東側	40 百台/日増
大阪和泉南線	松虫	南側	35 百台/日増
大阪和泉南線	千鉢	南側	44 百台/日増
大阪港八尾線	東住吉区役所前	東側	53 百台/日増



※ 両方向（断面）合計の増加交通量を示す

お客さま及び沿道にお住まいの皆さまには大変ご不便をおかけしますが、お車のご利用を控えていただきますよう、ご理解とご協力をお願いいたします。


●通行止め時の所要時間●


通行止めに伴う、阪神高速道路及び周辺道路の混雑により、目的地までの所要時間が通常よりも多く掛かることが予想されます。そのため、お車のご利用をお控えいただくか、やむを得ずお車をご利用される方は、ご利用時間帯の変更をご検討いただきますよう、ご理解とご協力をお願いいたします。

<堺⇄大阪市中心部 所要時間>





【上り方面: 8時台】

(通常) 
堺市⇒15号堺線(堺入口)⇒1号環状線(信濃橋出口)[所要時間: 約25分]

(通行止め日) 
堺市⇒4号湾岸線(大浜入口)⇒16号大阪港線(阿波座出口)[所要時間: 約42分(+17分)]

【下り方面: 17時台】

(通常) 
1号環状線(長堀入口)⇒15号堺線(堺出口)⇒堺市[所要時間: 約15分]

(通行止め日) 
16号大阪港線(阿波座入口)⇒4号湾岸線(大浜出口)⇒堺市[所要時間: 約43分(+28分)]

お客さまや沿道にお住まいの皆さまへのリニューアル工事に関する情報

お出かけ前のお客さまや沿道にお住まいの皆さまにお車のご利用を控えいただくよう工事の内容をお知らせするとともに、工事の進捗状況などをご確認いただけるよう、以下①～⑨の取り組みによる情報提供を行います。

① マスメディアを活用した情報提供

15号堺線・17号西大阪線の通行止めに関して、広域のお客さまに広報が可能な広告媒体(テレビCM、ラジオCM、新聞広告)を充実し、多くのお客さまにお知らせする機会を確保します。

また、15号堺線・17号西大阪線のご利用頻度が高いと考えられる沿線エリア(堺市堺区・北区、大阪市住之江区・住吉区・西成区・浪速区・中央区・西区・天王寺区)には、新聞折込みチラシを配布します。

② インターネット広告を活用した情報提供

昨今、インターネットの利用機会が増加していることから、下記のウェブサイトやアプリの広告枠を活用して情報提供を行います。

ネット 広告	Yahoo!Japan プライムディスプレイ、NAVITIME、Gunosy、Smartnews、Twitter、Facebook、行政ホームページ(大阪府、兵庫県)、YDN、GDN、YouTube 動画
-----------	--

③ 「15号堺線・17号西大阪線のリニューアル工事専用Webサイト」による情報提供

「15号堺線・17号西大阪線リニューアル工事専用Webサイト」を開設し、通行止めの詳細情報や交通影響予測、工事の進捗状況など、きめ細やかな情報提供を行います。



玉出入口床版取替工事の事例

④ Twitter・Facebookによる情報提供

Twitter や Facebook を活用し、工事進捗状況や交通状況など、きめ細やかな情報提供を行います。



⑤ リーフレット・ポスター・ポケットティッシュによる情報提供

高速道路におけるパーキングエリアや公共施設の他、バス・タクシー・トラック協会などに配布します。

⑥ 横断幕・看板・標識覆幕（高速道路上及び一般道路上）の設置による情報提供

阪神高速道路をご利用されるお客さまや、沿道にお住まいの皆さまに対して、目に留まりやすい場所に横断幕や看板・標識覆幕を設置し、情報提供を強化します。



横断幕



標識覆幕

⑦ 道路情報板などを活用した情報提供

道路情報板、道路情報ラジオ（1620kHz）、自動電話案内（愛ウェイダイヤル 06-6576-1620（大阪地区）／078-321-1620（兵庫地区））、道路情報ターミナル、ETC2.0、VICSなどで情報を提供するとともに、日本道路交通情報センターなどへも協力を依頼します。



道路情報板

⑧ 案内専用ダイヤルなどの設置

通行止め区間、道路情報などのお問い合わせに対応する専用窓口を設置します。（フリーダイヤル 0120-84-1620）

また、工事期間中は、沿道のお住まいの皆さまへの窓口として、通行止め現地本部を設置します。

⑨ う回経路の所要時間に関する情報提供

既設所要時間表示板による情報提供の外、仮設情報板によるう回経路の所要時間の提供を行います。

1号環状線（西船場JCT）まで	
湾岸線ルート	20分
松原線ルート （阪和道経由）	60分
東大阪線ルート （阪和道経由）	60分

仮設情報板



出典：国土地理院ウェブサイト <http://www.gsi.go.jp/index.html>

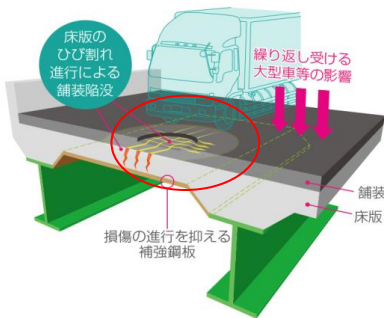
構造物の長寿命化（リニューアル）

1) RC 床版の高性能防水の実施

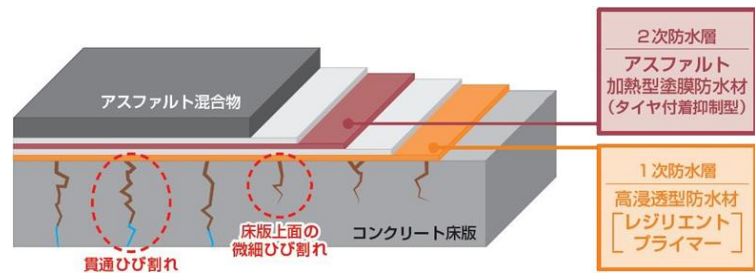
15号堺線・17号西大阪線のRC床版では、大型車の重荷重と大型車交通から長期に繰り返し受ける負荷の影響により、ひび割れが発生しています。その部分に雨水などが浸透することにより、ひび割れの劣化が加速し、RC床版自体の強度を低下させるとともに、陥没などの損傷につながる恐れがあります。

そこで、今回のリニューアル工事では、RC床版の耐久性を更に向上するため、床版のひび割れへの浸透性の高い1次防水層（高浸透型防水材）と2次防水層（アスファルト加熱型塗膜系防水材）を組み合わせた高性能床版防水を実施します。

これにより、ひび割れを1次防水層で閉塞し、万が一、その上の2次防水層が損傷した場合も、床版への雨水の進入を抑制するため、RC床版の長寿命化を図ることが期待できます。



RC床版の損傷概念図



高性能床版防水の概念図
(コンクリート床版の上面)

安全性・走行性の向上

2) 広範囲・大規模な新しい舗装への取り替え

15号堺線・17号西大阪線は、平成19年度のフレッシュアップ工事から10年以上が経過し、舗装の損傷（ポットホールなど）が発生しています。

そこで、今回のリニューアル工事では、損傷している舗装を新しい舗装に広範囲・大規模にわたって取り替えます。この結果、新しい舗装によってポットホールが発生しにくくなり、安全性・走行性が改善します。

○ 排水性舗装の採用

今回のリニューアル工事では、排水性舗装を採用します。

排水性舗装は、雨水による光の乱反射が軽減され、視認性が向上されるとともに、走行時のタイヤ音の低減に効果があり、工事後は安全性・走行性が向上します。



工事前（舗装表面に水たまり有）



工事後（舗装表面に水たまり無）

周辺環境の改善

3) ジョイントの取り替え

今回のリニューアル工事では、走行快適性と周辺環境への改善を図るため、損傷した古いジョイント（橋梁伸縮装置）を健全な新しいジョイントに取り替えます。また、床版連結工法やプレストレスト桁連結工法などの新技术を積極的に採用し、ジョイントレスを進めます。



ジョイントの損傷
(ゴムのはがれ)



ジョイントの損傷
(浮き、段差発生)

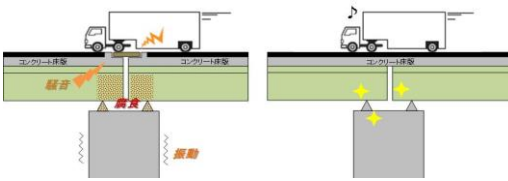


健全な新しいジョイント

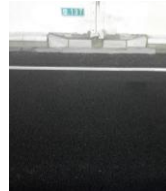
○ジョイントレス

ジョイントが無くなることで、安全性・走行性が向上するとともに、車両走行時の騒音、振動も大幅に低減します。

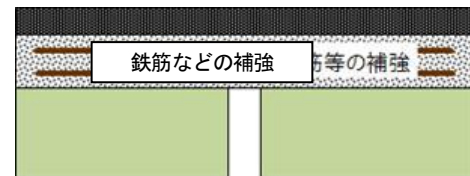
また、ジョイントから下部への雨水などの漏水が抑えられ、橋梁端部の鋼材の腐食が改善されます。



ジョイントレス前



ジョイントレス後



床版連結工法

サービスの向上

4) より見やすい案内標識の取り替え

照明装置を設置している従来型の標識は、ヘッドライトでも明るく反射する超高輝度標識に取り替えます。この取り替えによって、夜間の視認性向上を図るとともに、照明装置の保守点検や電球の交換に係る車線規制工事が必要なくなります。

また、お客さまサービスの向上のため、以下に示す新しいタイプの表示も試行的に導入する予定です。



超高輝度標識(例)



次の出口をはっきりと示す標識(例)

5) より快適なパーキングエリアへ

お客さまが安全・快適にご利用頂けるよう、湊町 PA 及び弁天町ミニ PA について、トイレの便器を全て洋式化・分煙化（喫煙ゾーンを区画）改修工事を行います。



トイレの洋式化



分煙化（喫煙ゾーンの区分化）

安全対策

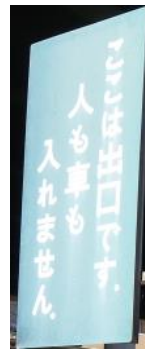
6) 新しい看板への取り替え（注意喚起、出入口部の誤進入対策）

合流部やカーブ区間の注意喚起看板は、より具体でわかりやすい看板に取り替えます。

また、逆走や歩行者、原付、自転車の誤進入への対策強化として、既にある古い看板を取り替えます。さらに、堺入口（国道 26 号直結）の誤進入対策として「有料」表示看板に取り替えます。



より具体でわかりやすい注意喚起看板



古い看板



注意喚起を強化した看板の例



堺入口（国道 26 号直結）の看板の取り替え

損傷した RC 床版の取り替え

7) 玉出入口床版取り替え工事

現在、15号堺線 玉出入口では、経年に伴う老朽化と大型車走行の繰り返しの繰り返しにより損傷した RC 床版を新しい床版に取り替える工事を行っています。

玉出入口は、平成30年7月10日から閉鎖中で、現在ご利用いただけませんが、15号堺線・17号西大阪線のリニューアル工事の終了に合わせて開放する予定です。

閉鎖期間中は、う回などが生じ、お客さまや沿道にお住まいの皆さまにご迷惑、ご不便をおかけしておりますが、ご理解とご協力いただきますようお願いいたします。



RC 床版の撤去



新しい床版の設置

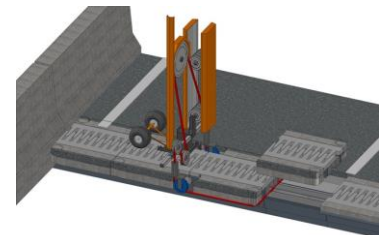
工事によるご迷惑を最小限とする取り組み

8) 通行止め期間短縮への取り組み

通行止め期間中の作業量を減らし、通行止め期間の短縮を図るため、ジョイント（橋梁伸縮装置）の一部を、事前規制で夜間に撤去します。なお、お客さまや沿道にお住いの皆さまへのご迷惑などが極力小さくなるように、新技術「SJS 工法」を用いています。

○ SJS 工法（サイレンス・ジョイント・スライス工法）

SJS 工法は、特殊なワイヤーソーによって、乾式水平切断を可能とした橋梁伸縮装置の撤去工法です。コンクリートブレーカーを使用せずに橋梁伸縮装置が撤去できる上、低振動・低騒音であるため、夜間作業が可能です。



ワイヤーソー（水平切断機械）

9) 通行止め期間中の工事騒音抑制のための取り組み

鋼床版上の舗装の撤去では、新技術「IH ヒーターを使用した舗装撤去工法」を積極的に採用します。

この新技術は、撤去前の舗装の下にある鋼床版を特殊なヒーターで加熱することで、鋼床版とアスファルトを剥離させ、撤去を容易にするものです。大きな音の出る人力の剥取り作業が無くなるため、騒音が抑制され、周辺環境にやさしい工事ができます。



IH ヒーターを使用した舗装撤去工法

通行止め工事により実施する理由

●工事期間の大幅な短縮●

今回の工事で実施する舗装及びジョイント補修などを通常の車線規制工事で実施する場合、工事日数が約300日必要になります。

また、舗装補修やジョイント補修を車線規制工事で実施する場合、交通量の多い平日には行うことができません。さらに、舗装やジョイントの撤去に大きな音が発生することから、昼間作業でしか行うことができません。

そのため、これらの工事は、連休や大規模イベントのない比較的交通量の少ない日及び祝日の昼間に実施せざるをえず、試算では約5年の期間が必要となります。

しかしながら、今回終日通行止めを行うことで工事を集約化、効率化することにより、10日間の工事期間でこれらの工事を実施することが可能になります。

●社会的損失の大幅な縮減●

工事による阪神高速の渋滞量を通常の車線規制工事と通行止めによる工事とで比較すると、通行止め工事とすることで渋滞量を約60%に縮減することができます。また、工事渋滞によるお客さまの遅れ時間は、延べ約120万時間短縮され、時間便益の損失額は、通行止め工事では約35億円の縮減効果が見込まれます。

【通行止め工事による効果】

項目	車線規制工事(a)	通行止め工事(b)	(b) - (a)	(b) / (a)
規制日数	約300日(約5年)	10日	—	—
阪神高速渋滞量※1	約4,921km・h	約3,071 km・h	約▲1,850 km・h	約60%
渋滞による遅れ時間※2	約145万時間	約25万時間	約▲120万時間	約20%
時間便益の損失額※3	約43億円	約7億円	約▲35億円	約20%

※1：渋滞量とは、渋滞のボリュームを表す値で渋滞長×渋滞時間で示され、本表の阪神高速渋滞量は平常日と工事日の渋滞量の総和を差し引いた値

※2：平常日と工事日の一般道路を含めた総走行台時間の差（通行止め区間に該当する大和川断面交通量を対象に算出）

※3：渋滞による遅れの損失を金額で表したもの

●工事内容●

工事内容	単位	全体数量	工事数量	備考
1. 走行性・安全性向上				
舗装補修及びジョイント補修による安全性・走行性の向上				
舗装補修	m ²	278,000	225,000	
(うち、高性能舗装)	(m ²)		145,000	
2. 周辺環境の改善				
ジョイント補修による補修の段差修正				
ジョイント補修	レーン	2,367	242	
3. サービスの向上				
わかりやすい道路標識への取り替え				
道路標識・看板取替	式	—	1	
4. 安全対策				
出入口部の逆走・誤進入を防止する路面標示など				
出入口部逆走対策	式	—	1	
5. 快適性向上				
パーキングエリアの改修				
美装化	式	—	1	
6. 点検の実施				
工事区間全線における構造物の点検				
構造物点検	式	—	1	