

# Who's Who

阪神高速しごと

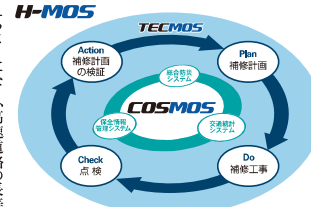
道路構造物の適切な維持管理を行い  
お客さまに安全・安心・快適な走行をご提供すること  
これが私たちの使命です。

## 道路老朽化時代の維持管理ソリューション。

高速道路の建設が始まったのは60年代、高度経済成長期に遡ります。以来50年を超える時間が経過し、各地の道路構造物は老朽化問題に直面し始めています。昨今の事象を踏まえ、国土交通省は老朽化対策として、橋梁やトンネル等は5年に1度の頻度で近接目視による点検を行うことを義務づけました。

## 損傷早期発見テクノロジーで、長寿命化を図る。

阪神高速グループでも、高速道路を形成する構造物すべてを対象に行う、点検、維持、補修、清掃などの「日常業務」のほか、経年劣化に伴う塗装の塗替、伸縮装置の取替、舗装の打替などの「年次計画」による補修を行うてきました。が、早期に構造物劣化を発見し、適切な補修を行うための統合システムを構築しました。それがH-I-M-O-S（阪神高速メンテナンスオペレーションシステム）です。道路構造物の長寿命化を目的としたシステムで、これまでに個々の部署が管理していたデータを地理情報システム（GIS）のもとに一元的にまとめ、ピンポイントで劣化状況を把握できます。これにより損傷を予測し、計画的な補修が適切かつ効率的に行えるようになり、高速道路の長寿命化を促進します。



## 定期点検が基本、見逃さない、目を離さない、どこも原因究明。

全体を総合的に見守りながら、細部の劣化を見逃さず、ことなく点検を行うのがメンテナンスの基本。営業路線259.1kmのうち81%を橋梁で占める阪神高速道路の維持

管理を担っているのは、グループ会社の阪神高速技術㈱。技術部調査点検課に所属する藤田は語ります。「事故が起きてからでは遅いんです。細部の劣化を見逃さない、損傷を早期発見して適切に補修し、事故を防ぐ。そういう意識で、緊張感をもって定期点検を行っています」。今年から本格的に走り出した「ドクターバト」に乗り、構造物のデータを収集し、そのデータを解析して報告書をまとめたり、補修計画を提案するのが藤田の仕事。「ドクターバト」は、路面、側面、前方と車両のあらゆる角度から高速道路の状態を計測するため、舗装から高欄・標識に至るまであらゆる構造物を隅々まで点検できます。



阪神高速技術株式会社  
技術部 調査点検課  
藤田 麗  
Rei Fujita

メラと赤外線カメラで撮影された画像を照らし合わせながら、損傷発生箇所を特定していきます。重大な損傷が見つかること、さらに詳細な調査を行います。地味な仕事ですが、データを追いかけて原因を突き詰めた時の達成感は大きく、手応えを感じています。大規模な改修工事に至る前に、小さな異変を見つけて悪化させない迅速な処置を実現するため、「ドクターバト」はこれからも走り続け、お客さまに安全・安心・快適な走行をご提供します。

事務所に戻り、PCモニター画面を見ながら異常がないかを確認しています。

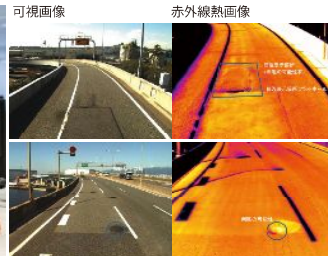
ドクターバトの赤外線熱計で扱う波長領域は3~5μm。舗装内部と床面上面の破損で起きる「路面温度」の異常部と健全部の相違をもとに、空洞や剥離などを特定していきます。



ドクターバト™は、今日もがんばって走っています。



事務所に戻り、PCモニター画面を見ながら異常がないかを確認しています。



ドクターバト™の赤外線熱計で扱う波長領域は3~5μm。舗装内部と床面上面の破損で起きる「路面温度」の異常部と健全部の相違をもとに、空洞や剥離などを特定していきます。



## 交通規制不要の「ドクターバト」登場！

これまで道路上で点検を行う際は交通規制を行っていましたが、点検は危険を伴う作業である上に渋滞が発生することが多く、お客さまにご迷惑をおかけすることがありました。これらの課題解決のため、高速で走行しながら高速道路上の構造物を点検する車両「ドクターバト」を開発、平成27年から本格稼働しています。

