

**事業概要**

**中国道を取り巻く過酷な環境、大きな負担**

中国自動車道などの高速道路では、モータリゼーションの発展に伴い大型車交通が増加するとともに、規制緩和により車両の総重量が増加する傾向にあります。また、冬のスリップ事故を防止する目的で路面に散布する凍結防止剤（塩化ナトリウム）による塩害も発生するなど、高速道路は過酷な環境に置かれ、ひそかに悲鳴を上げています。

**中国自動車道の開通後経年数（吹田JCT～神戸JCT間）**

開通日	1974年 6月4日	1975年 10月16日	1970年 7月23日	1970年 3月1日
経過年数	約47年	約46年	約51年	
神戸JCT	1.8km	西宮北	西宮山口JCT	宝塚
西宮山口JCT	2.4km	宝塚	5.9km	中国池田
中国池田	2.6km	中国豊中	7.0km	中国吹田
中国吹田	1.1km	JCT		

**約5割**

供用中の道路の経年数比率  
10年未満 7%  
10年以上 17%  
20年以上 24%  
30年以上 18%  
40年以上 34%

**主な変わる  
中国自動車道  
リニューアルプロジェクト  
吹田JCT～神戸JCT**

**本工事に適用する 6つの新技術**

本工事では、100年先の安全・安心のために様々な技術を取り入れています。そのうちの6つの新技術をご紹介致します。

**1 高耐久性鋼床版**

急速施工のために鋼床版を採用した橋梁では、「取替用高性能鋼床版パネル(※)」の基本構造を国内の道路橋で初採用して、疲労耐久性を確保しています。  
(※)東京都市大学三木千尋学長を中心とする「取替用高性能鋼床版パネル開発研究会」にて開発(当JVの鋼床メーカー4社は全会員)

**2 ハート型高力ボルト**

鋼床版の添接部にハート型高力ボルトを採用しました。添接板のボルト孔をハート型に加工して締め付けます。

**3 鋼床版へのプレキャスト壁高欄の適用**

プレキャストコンクリート製剛性防護柵(製品名:PGF)を国内で初めて鋼床版に適用しました。

