

(9) 緊急輸送道路における橋梁震災対策率



● **アウトカム指標の位置づけ**

災害時における地域の緊急活動等を支援する道路について、重点的な防災・震災対策を実施し、災害時における救援ルートを確認することが重要です。そのため、緊急輸送道路<sup>※19)</sup>における橋梁震災対策率を、防災機能強化を図るための指標として採用しました。

この指標は、第1次緊急輸送道路を対象としており、震災対策<sup>※20)</sup>が必要な橋梁数に対して対策が完了している橋梁数の割合で表されます。



● **現況把握**

現在、第1次緊急輸送道路において、阪神・淡路大震災規模の地震が発生しても、落橋などにより道路が分断されないように対策が行われた橋梁は、対策が必要な橋梁の約2割です。今後、こうした地震が発生しても、落橋等により道路が分断されることがないように、防災対策の強化の一環として震災対策を行っていくことが必要です。



出典：広島県新道路整備計画

図9-1 広島県緊急輸送道路網

(9) 緊急輸送道路における橋梁震災対策率



● 課題と要因分析

平成8年より前の道路橋示方書において設計・施工が行われた橋梁については、阪神・淡路大震災規模の地震が発生した場合、落橋等により交通が分断される可能性があります。

災害時における地域の緊急活動を支援するためには、第一次緊急輸送道路が最低限確保される必要があり、橋脚補強や落橋防止等の震災対策が必要です。

なお、国の管理する国道における橋脚補強や落橋防止等の震災対策が必要な橋梁数は 273 橋あり、今後も計画的に震災対策を実施していく必要があります。

● 施策の選定

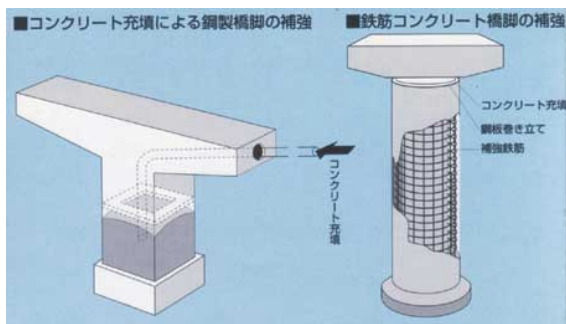
震災対策の整備順位は道路管理者毎に整備順位を決定していきます。

なお、国の管理する国道については、早急な震災対策が必要な橋梁として、昭和55年より前の道路橋示方書により架けられた橋梁で、かつ、二次災害<sup>注1)</sup>の発生する可能性が高い跨線橋や跨道橋などの震災対策から整備を進めています。

なお、この早急な対策が必要な橋梁については平成15年までに34%完了しており、平成16年は47%、平成19年は100%対策が完了する予定です。今後も優先度の高い橋梁から順次対策を実施していきます。

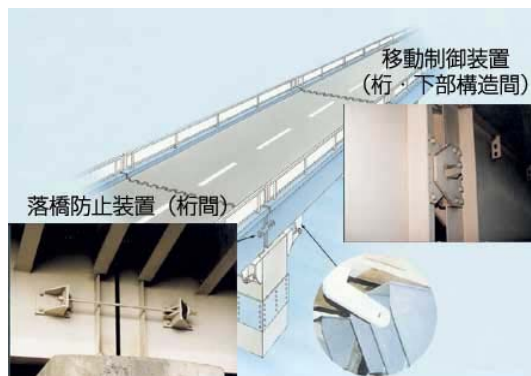
注1) 二次災害・・・国などが管理している橋梁の下を通っている道路や鉄道に対して地震などが発生して落橋した場合、その道路や鉄道を走行している自動車や列車などに被害が及ぶこと。

図9-2 橋脚補強



橋脚内部にコンクリートを充填し、鋼板を巻き立てて補強します。

図9-3 落橋防止装置



桁間に落橋防止装置、下部構造間に移動制御装置を設置することで補強します。

出典：国土交通省ホームページ

● 平成16年度の取り組み

平成16年度は、一般国道2号海田高架橋、一般国道31号海田高架橋ランプ等の橋梁震災対策を行います。