

伊達橋の交通規制について

【現在までの取組】

1. 亀裂の処理

■委員会等の助言を受け、44箇所／56箇所について対策を実施

①SH施工：亀裂の進展リスクを大幅に低減（22箇所）

②切削除去：応力集中部を除去。（22箇所）

2. 亀裂の監視

■カメラ監視

・橋梁の全体状況、危険亀裂（7箇所）の24時間監視

■定期目視観察

・2日に一度の直接目視観察

※H26.12月現在で亀裂の進展はない。

・H26.12月に亀裂全箇所（切削除去箇所含む）で再度MT試験を実施

※亀裂の進展及び亀裂の再発確認はない。

3. 荷重の軽減

■歩道のマウントアップ撤去（死荷重の低減：約－100t）

■大型車の迂回（特車の通行規制、大型車の迂回願ひ）

※大型車交通量の推移

・H22 センサス（714台/日）

・H26.2.4（480台/日）【片側交互通行】

・H26.11.26（221台/日）【片側交互通行】

4. 待ち受け工の設置

■起点終点側の側径間部の待ち受け工を設置

・橋梁が変状した際、大規模な変位・変形を回避

【片側交互通行解除に向けた基本的考え方】

亀裂の発見以降その進展は認められないが、改めて全ての亀裂を対象に、応急対策も踏まえつつ、その進展の可能性、進展した場合の影響、監視の必要性を評価し、片側交互通行の解除の可能性及びとるべき対策を検討

【とるべき対策（想定）】

1. 高度な監視体制の構築

・上記の評価結果に応じて、各亀裂についてカメラによる常時監視又は週に数回の目視

・橋梁の全体的な変状（※）について、カメラによる常時監視を行うとともに、1回／2日の道路巡回時に徒歩での確認を実施

※・ジョイント部の段差や目違い、ずれ

・車両通過時の振動、異音

・橋梁形状の歪み

2. 大型車両の迂回

・これまでの大型車迂回措置（特殊車両の通行規制、大型車両の迂回願ひ）を継続

3. 衝撃緩和のための措置

・減速帯や注意看板等の措置による車両の速度抑制を実施

4. 異常時の通行止め体制の構築

・地震発生時や亀裂の進展確認時には速やかに通行止めできる体制を整備