

# 事務局からの報告事項

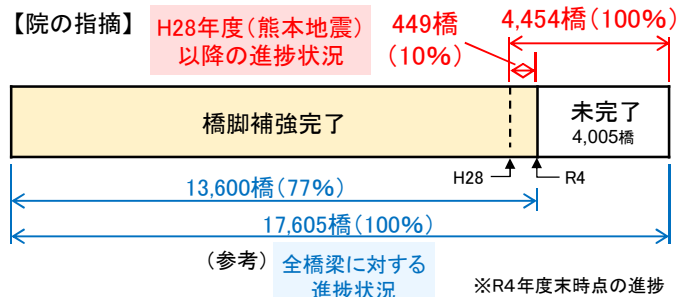
# 高速道路における耐震補強について

# 「高速道路における橋脚補強の整備手法について」(会計検査院による意見表示)

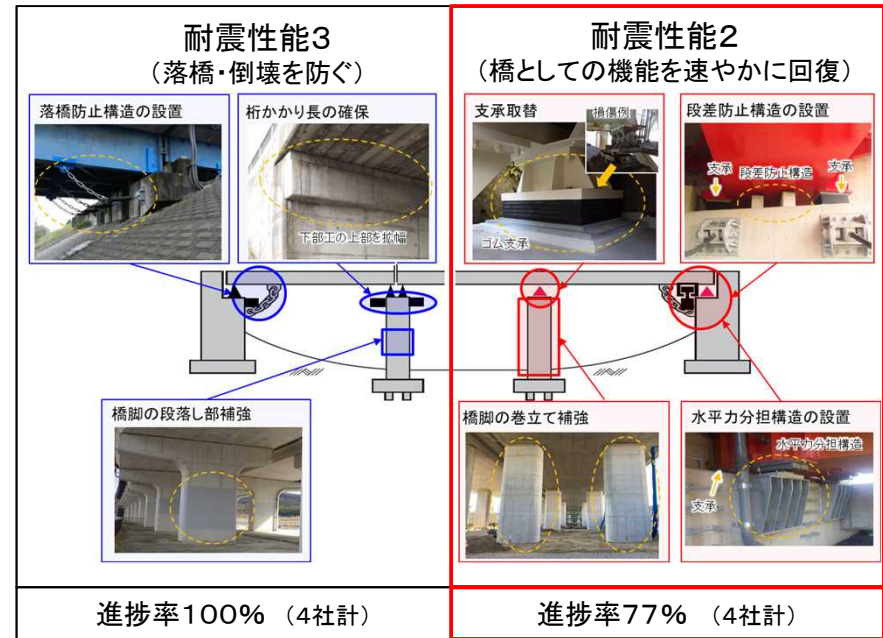
## (1) 検査対象

- ・ネクスコ3社と本四高速 計4社
- ・平成28年熊本地震時点で  
耐震性能2の橋脚補強が完了していない橋 4,454橋

4社の橋梁全体17,605橋のうち、  
耐震性能3(落橋・倒壊を防ぐ対策)は100%完了  
耐震性能2(橋としての機能を速やかに回復するための対策)は77%完了



## 【参考】耐震補強の内容について



## (2) 指摘概要 令和5年10月13日意見表示

### ① 橋脚補強の進捗・地震時のミッシングリンク

- ・検査対象の4,454橋のうち、

先行整備地域	1,616橋のうち1,371橋(約85%)未完了
その他地域	2,838橋のうち2,634橋(約93%)未完了

- ・67路線381区間で  
『地震時のミッシングリンクが生ずるおそれがある状況』

### ② 上下線の橋脚が分離している橋梁の橋脚補強

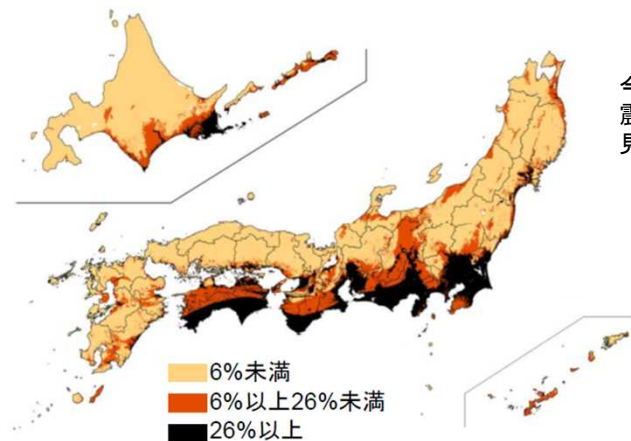
- ・どちらか一方の補強を暫定的に実施する手法を用いていない

### ③ 段階的に4車線化した路線等の橋脚補強

- ・既に地震時のミッシングリンクが生ずるおそれがない区間の補強を実施している

## 【参考】「高速道路における安全・安心基本計画」(令和元年9月)

令和8年度までに橋梁の耐震補強を完了  
うち、大規模地震発生確率の高い地域は令和3年度までに完了



今後30年間に  
震度6弱以上の揺れに  
見舞われる確率

## 国土交通大臣 会見要旨(令和5年10月17日)

- 先週13日(金)、会計検査院より、ネクスコ3社及び本四高速の高速道路会社4社に対して、各会社が管理する橋脚の耐震補強の実施状況に関する意見表示がありました。会計検査院や一部報道では、耐震対策完了は1割、との指摘もありましたが、耐震補強の進捗状況については、次のとおりです。
- まず、平成7年の兵庫県南部地震以降、優先して「落橋・倒壊を防止するために必要な対策」を行い、その後「橋としての機能を速やかに回復させるために必要な耐震対策」、例えば段差の発生を防止するための補強などに取り組んできました。つまり阪神淡路大震災の後、全面的に見直し、橋脚に対して耐震補強を2段階でやってきました。(中略)
- その結果、第1段階目は高速道路会社4社が管理する橋梁1万7605橋全てで既に完了しています。また、第2段階目についても、令和4年度末時点で全体の77%にあたる1万3600橋で完了しています。
- その上で、会計検査院の御指摘は、平成28年熊本地震発生時点において、橋としての機能を速やかに回復させるために必要な耐震対策、つまり2番目の耐震対策ですが、未完了となっていた4454橋のうち、令和4年度末までの約6年間で新たに対策完了に至ったものがその約1割に当たる、449橋にとどまっており、4005橋で未完了となっていた、というのが会計検査院の御指摘ですが、どこを時間の原点でとるかにより、大きく数字が変わってくることを御理解いただきたいとします。現在、「橋としての機能を速やかに回復させるために必要な耐震対策」の一層の進捗を図っていますが、残る箇所については、急峻な山岳部に位置し大規模な工事用道路が必要となるなど、施工上の制約がある難工事の箇所も多くなっている状況です。
- 国土交通省としても、高速道路の耐震化は、大規模地震発生時に、緊急輸送道路として円滑で迅速な復旧活動を支える観点等から、極めて重要であると考えています。
- このため、先ほど申し述べたような状況ですが、今回指摘のあった残る4005橋について、耐震対策をより迅速かつ確実に進めることが必要と考え、今後の耐震補強の実施計画を改めて年内目途で策定するよう高速道路会社4社に指示したところです。引き続き、今年改正した道路整備特別措置法に基づく料金徴収期間の延長による財源も活用し、高速道路の更新事業とあわせ、耐震補強対策をしっかりと進めていきたいと決意しています。