

# 高速道路における耐震補強について

# 高速道路の耐震補強実施計画(概要)

○令和4年度末時点で、高速道路会社4社が管理する1万7,605橋のうち、

- ・「落橋・倒壊を防ぐ耐震対策」は、1万7,605橋全てで完了。
- ・「橋としての機能を速やかに回復させるための耐震対策」は、77%にあたる1万3,600橋で完了。

○残る4,005橋については、大規模地震時の緊急輸送道路としての機能を確保するため次のとおり取り組む。

- ①耐震補強工事の入札不調対策、新技術の採用などの取り組みとともに、高速道路会社の組織体制の強化により、耐震補強対策を加速化。
- ②上下線の橋脚が分離している橋梁では、どちらか一方の橋脚補強を優先するなどの手法を採用。



大規模地震発生確率が26%以上の地域は、令和12年度末までに地震時のミッシングリンクの解消を目指す。

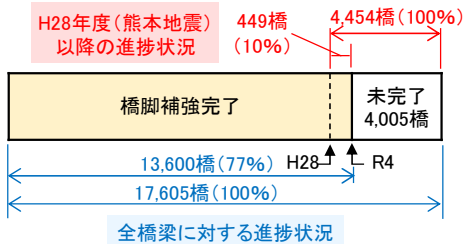
(それ以外の地域は、上記地域の進捗を踏まえつつ、更新事業とも合わせて効率的に対策を進め、令和20年度頃の地震時のミッシングリンクの解消を想定)

○適切な進捗管理に努め、定期的なフォローアップを実施。

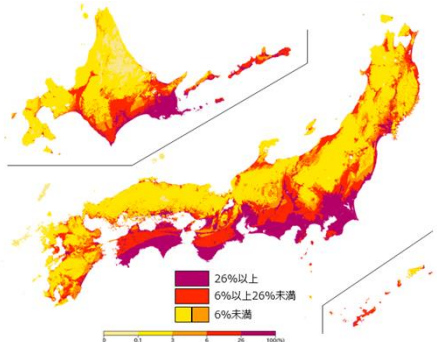
※現地条件や、それに伴う対外協議(占用・河川・地元等)を踏まえた施工上の制約等により、今後、計画を見直す可能性がある。

※片側整備の完了後に、引き続き未補強となっている残る片側の橋梁の耐震補強を継続

【参考】  
令和4年度末時点の耐震補強進捗状況(高速4社)



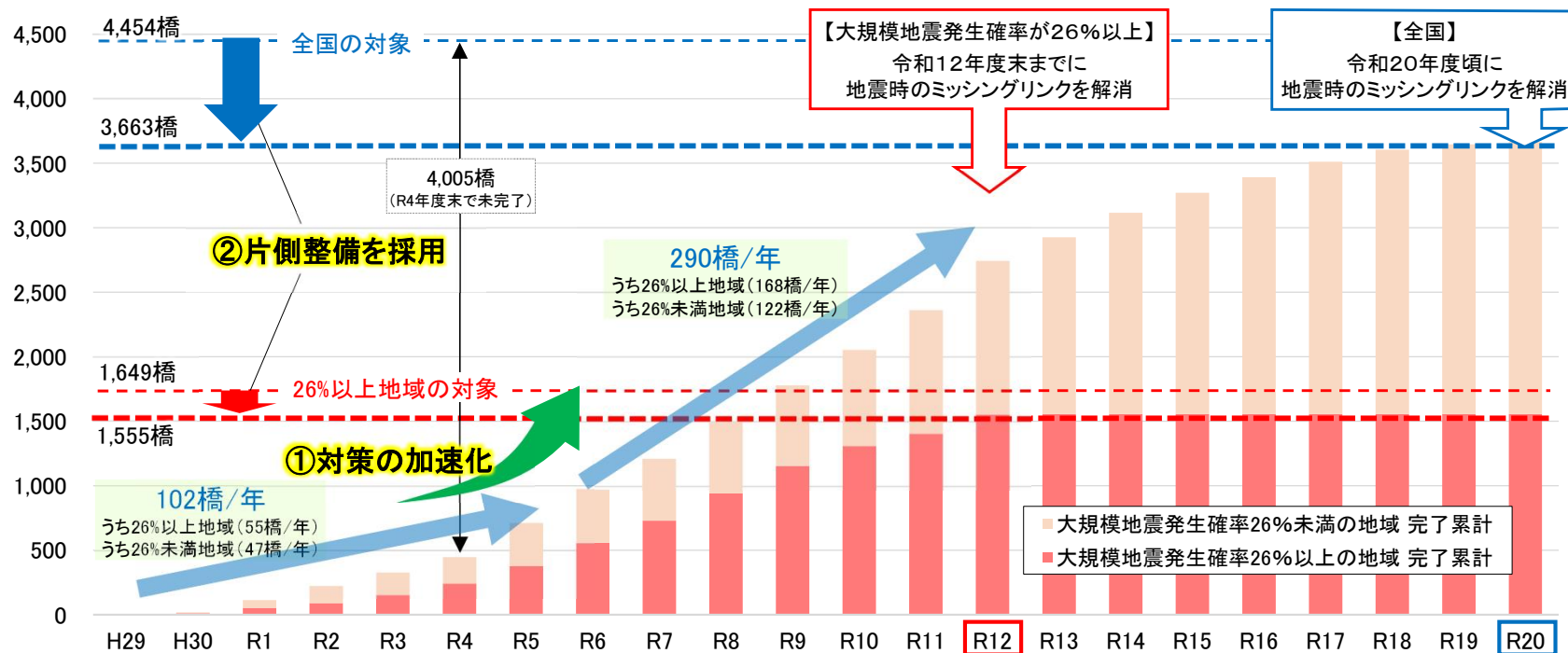
【参考】  
今後30年間に震度6弱以上の揺れに見舞われる確率



出典) 全国地震動予測地図2020年版(地震調査研究推進本部)

(橋梁数)

耐震補強実施計画グラフ <高速道路会社4社>

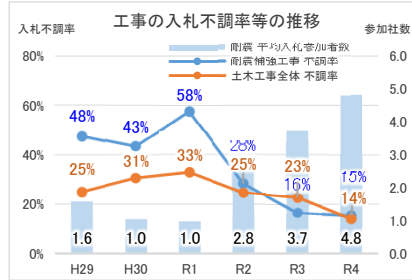


# 高速道路の耐震補強実施計画(概要)

①耐震補強工事の入札不調対策、新技術の採用などの取り組みとともに、高速道路会社の組織体制の強化により、耐震補強対策を加速化。

## ○耐震補強工事の入札不調対策

一般的な土木工事に比べ、厳しい現地条件等により入札不調が高い水準となっているが、積算の改善(例: 点在積算制度の導入など)や効率的な工法の積極的採用(例: 連続繊維シート巻き立て工法など)により、入札不調の改善を図る。



## ○新技術等の採用

耐震補強工事において、作業の合理化に資する新技術や新工法(例: プレキャストコンクリートパネルによる橋脚巻き立てにより河川内の作業工程を短縮)を積極的に採用することで、工事工程の短縮を図る。



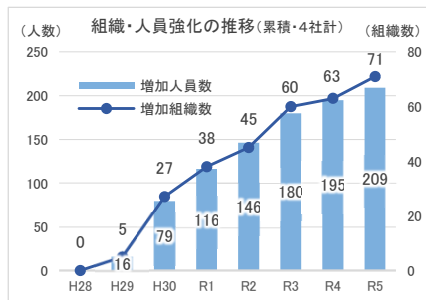
## ○地元協議の円滑化

各関係機関の協力を仰ぎながら、必要な地元協議を円滑に実施し、耐震補強工事を着手できる環境を整える。



## ○高速道路会社の組織体制の強化

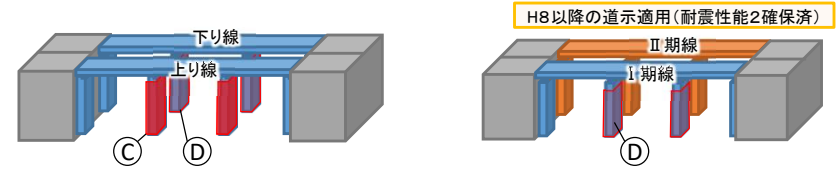
耐震補強工事の実施にあたって、関係機関と協議・調整、地元対応を円滑に進めるため、こうした業務に従事する社員の増員や組織設置により、高速道路会社の組織体制を強化。



②上下線の橋脚が分離している橋梁では、どちらか一方の橋脚補強を優先することで、地震時のミッシングリンクを解消

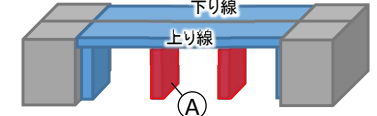
### 見直し 上下線の橋脚が分離している橋梁

- 上下線で、どちらか一方の耐震補強を優先
- Ⅱ期線側が耐震性能2を確保している場合は、Ⅰ期線側の耐震補強時期を見直し

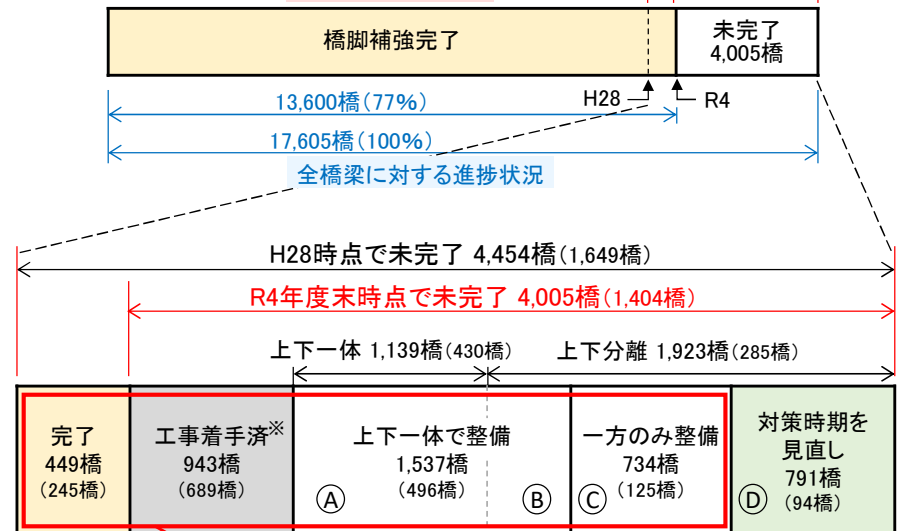


### 継続 上下線の橋脚が一体となっている橋梁

- 一体となった橋脚全体の耐震補強を推進



【会計検査院の指摘】 H28年度(熊本地震)以降の進捗状況 449橋 (10%) 4,454橋(100%)



※R5年12月時点  
( )内は大規模地震発生確率が26%以上の地域の橋梁数