

(3)震災に対する安全性の向上

○指標の実績と目標

指標 4：橋梁の耐震補強率

■実績値と目標値

目標達成

<H15年度現況値>	<H16年度目標値>	<H16年度実績値>	<H17年度目標値>	<H19年度目標値>
77%	82%	82%	90%	概ね完了

○小田原地区の小余綾高架橋等の耐震補強整備事業を推進し、平成16年度目標値を達成しました。

●橋梁の耐震補強率

※高速自動車国道、都市高速道路等を除く

橋梁の耐震補強率＝緊急輸送路上等の耐震補強完了橋梁数
／緊急輸送路上等の重要橋梁のうち耐震補強対象橋梁数×100

○現状と課題

●大規模な地震の危険性の高さ

南関東地域は、地震の活発な地域とされ、切迫性が指摘される東海地震や神奈川県西部地震などは、神奈川県に著しい被害を及ぼすと想定されています。



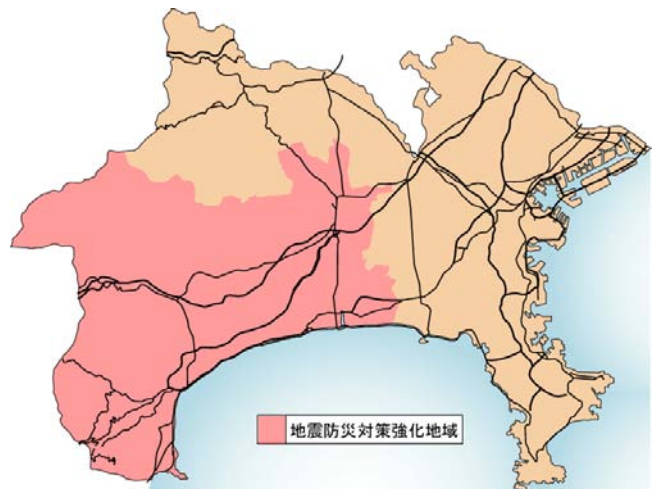
神奈川県に影響を与える想定地震の震源域分布

出典：神奈川県地域防災計画（神奈川県防災会議、平成12年）

●国の地震防災対策強化地域に指定

県西部を中心とした8市11町が「地震防災対策強化地域」に指定されています。

地震防災対策強化地域：東海地震が発生した場合に、大きな災害が生じるおそれがあるため、地震防災に関する対策を強化する必要がある地域として内閣総理大臣が指定。



神奈川県内の地震防災対策強化地域

出典：中央防災会議資料（平成14年）

□課題

大規模な地震の危険性が高い神奈川県域において、震災時における緊急輸送路の安全・確実な確保が課題となっています。

交通渋滞の解消

交通事故の削減

震災に対する安全性の向上

歩行時の安全性と快適性の向上

自動車専用道路へのアクセスの向上

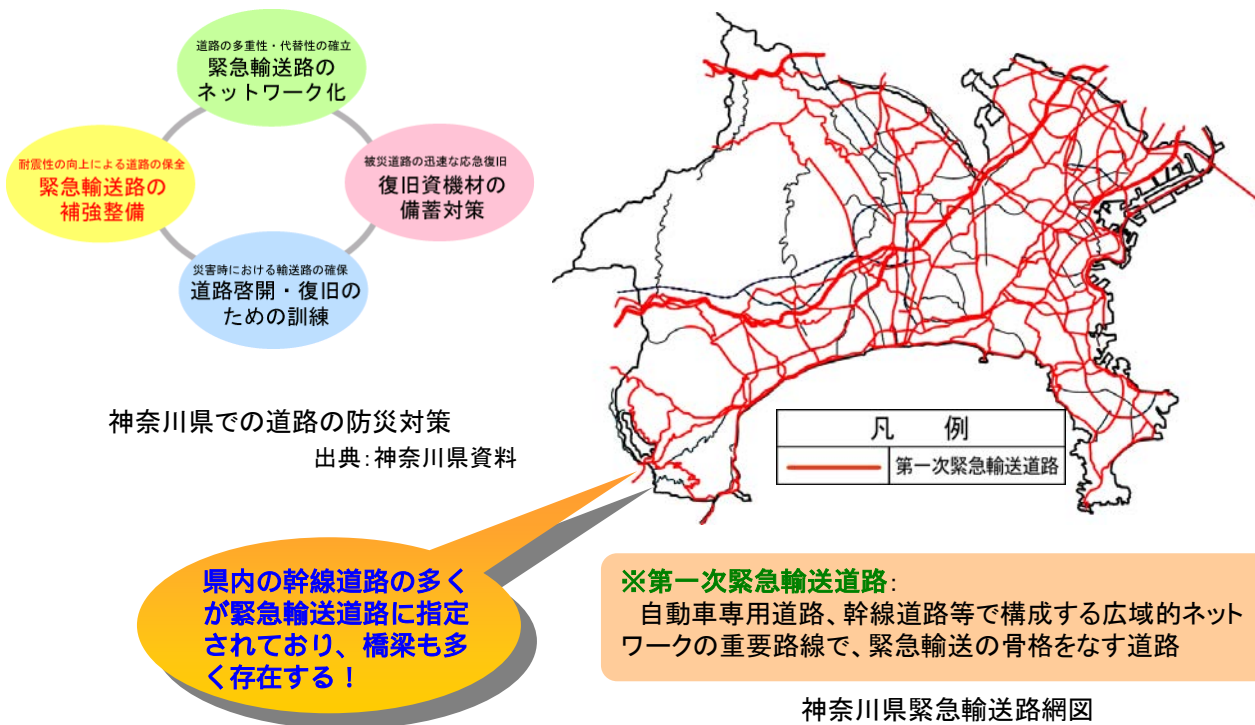
沿道環境の改善

○課題の要因

災害発生時に、応急対策活動に必要となる物資や機材、人員などを県内外から広域的かつ円滑に輸送するために、市町村対策本部、物資受入港、ヘリポート等を結ぶ緊急輸送路が指定されており、道路の防災対策として、災害に強い道路のネットワーク化による多重性・代替性の向上や、道路の耐震性向上など、地震等災害発生時における緊急輸送路の安全性・確実性が求められます。

緊急輸送路上には高架橋をはじめ、河川横断、鉄道・道路との立体交差など、多くの橋梁が存在します。地震災害時にこれらの崩落や損壊が起きますと、重要な役割である輸送路の確保ができなくなることから、神奈川県での道路の防災対策においても、「緊急輸送路の補強整備」が一つの柱となっています。現在、県内の自動車専用道路及び幹線道路の橋梁の耐震補強は、いずれも2割程度残っており、これらの**橋梁の耐震補強が急務**となっています。

○安全性・確実性が求められる緊急輸送路



神奈川県緊急輸送路網図

出典：神奈川県地域防災計画（神奈川県防災会議、平成17年）

○求められる橋梁の耐震補強

神奈川県での耐震補強対策の現況

	耐震補強対象橋梁	耐震補強済み橋梁	耐震補強率
自動車専用道路等	5492基（橋脚）	4313基（橋脚）	79%
幹線道路等	764橋	627橋	82%

資料：国土交通省・神奈川県・横浜市・川崎市・東日本高速道路(株)・中日本高速道路(株)・首都高速道路(株)データ（平成16年）

交通渋滞の解消

交通事故の削減

震災に対する安全性の向上

歩行時の安全性と快適性の向上

自動車専用道路へのアクセスの向上

沿道環境の改善

○平成16年度実施事業

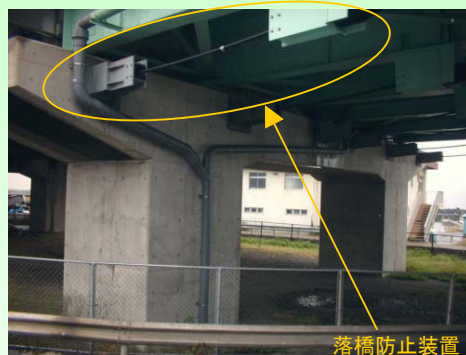
【小余綾高架橋(国道1号西湘バイパス)】

小余綾(こゆるぎ)高架橋は国道1号西湘バイパスの神奈川県中郡大磯町大磯から東大磯の海岸地帯に架設された橋長約1kmの高架橋です。沿岸部に位置することから、塩害対策の他、震災に対する耐震補強を実施しました。

＜小余綾高架橋＞



＜落橋防止装置の整備状況＞



出典:国土交通省資料

交通渋滞の解消

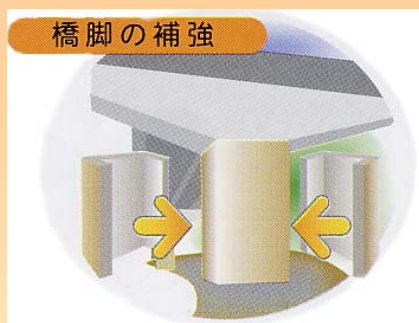
交通事故の削減

震災に対する
安全性の向上

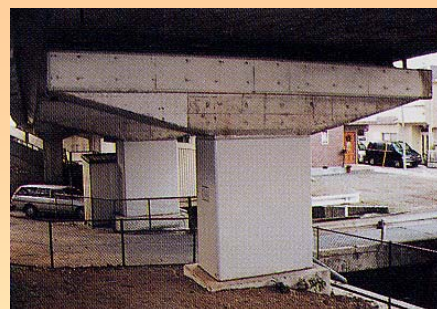
○目標達成に向けた取り組み

◆橋脚の耐震補強

地震時の橋梁橋脚の損壊に耐えられるように、鉄板を巻きつける「鋼板巻立て」等による橋脚の補強を順次進めます。



＜鋼板巻立て整備状況＞



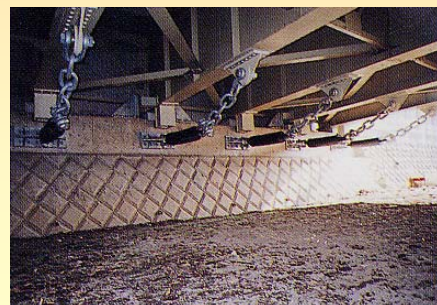
出典:神奈川県資料

◆落橋防止装置

地震時の落橋を防止するために、チェーン等で桁と橋台を結ぶ「落橋防止装置」の設置を順次進めます。



＜落橋防止装置整備状況＞



出典:神奈川県資料

歩行時の安全性と
快適性の向上

自動車専用道路への
アクセスの向上

沿道環境の改善