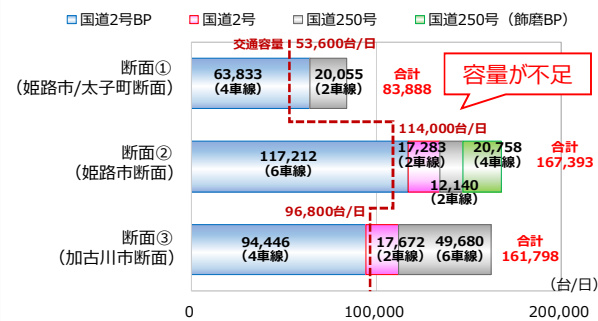


国道2号バイパスのいま

- 交通容量が不足しており、**慢性的な渋滞**が発生
- 死傷事故率が県内平均より高く、**安全性の確保**が課題

交通容量不足による渋滞の発生

断面①②③における交通量の現状

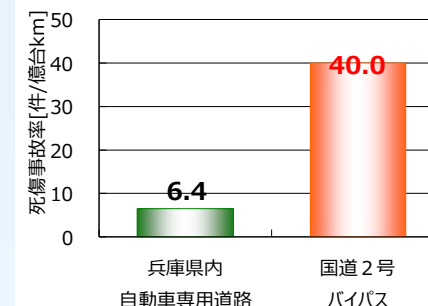


死傷事故率と事故の種別



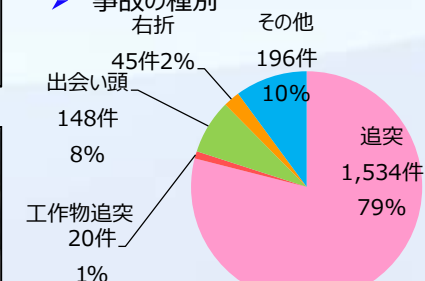
平均死傷事故率（H27～H30年）

- 県内平均を上回る死傷事故率



事故の種別（国道2号バイパス）

- 平均事故件数：486件/年
- 事故の種別



渋滞が主な要因である、追突による事故が約8割と県内平均※を上回る

※追突事故の割合は県内平均で約4割（全国道路・街路交通情勢調査 交通調査基本区間を対象）

出典：ITARDAデータ（H27～H30年）

国道2号バイパスのいま

進行する老朽化

国道2号BPの道路橋供用後経過年数 (2018年時点)



出典：近畿地方整備局橋梁の長寿命化修繕計画リスト

- 大部分の橋梁が建設後40年以上が経過しており、早急に老朽化対策が必要

鋼橋の腐食やひび割れが発生



鋼桁の腐食が進行

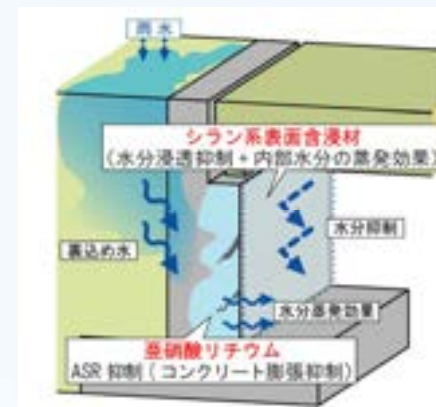


橋梁のひび割れ

建設から30年～50年が経過し、道路施設が高齢化

国道2号バイパスはコンクリートのひび割れや鋼橋の疲労亀裂など、老朽化による様々な問題ができています。

ひび割れなど、様々な劣化が進行



ASR対策イメージ

アルカリ骨材反応(ASR)とは…

- 骨材(砕石や砂)中の特定の鉱物とコンクリート中のアルカリ成分との間で起こる化学反応
⇒時間とともにコンクリート内部で骨材による局所的な膨張が生じ、コンクリートがひび割れ、強度が低下

鋼橋の疲労亀裂の発生



国道2号バイパスでは日々、管理と修繕をおこなっていますが、
そろそろ… **大規模な修繕工事が必要**な時期がきています。