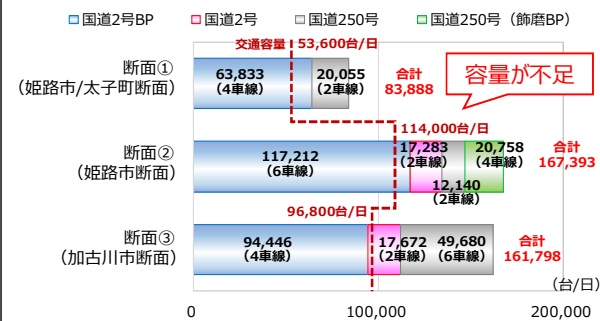


国道2号バイパスのいま

- 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



出典：H27年度全国道路街路交通情勢調査
 交通容量は道路構造令における設計基準交通量を採用
 国道2号BP：第1種第3級 (11,000台/車線)
 国道2号・国道250号：第4種第1級 2車線区間 (9,600台/2車線)
 多車線区間 (7,200台/車線)

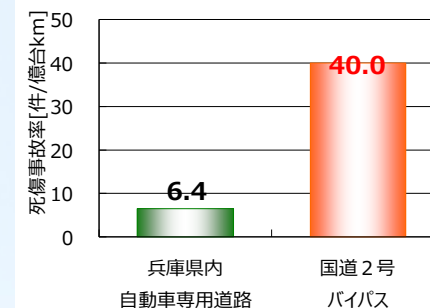


死傷事故率と事故の種別



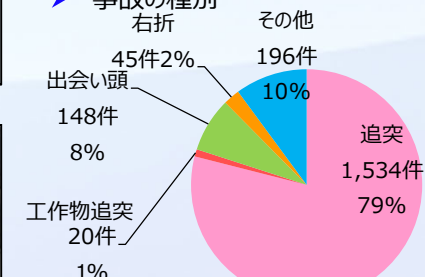
平均死傷事故率 (H27～H30年)

- 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



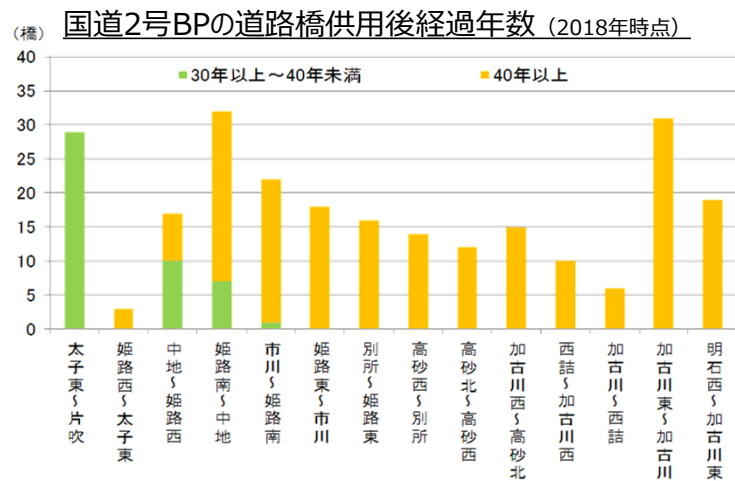
渋滞が主な要因である、追突による事故が約8割と県内平均※を上回る

※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



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

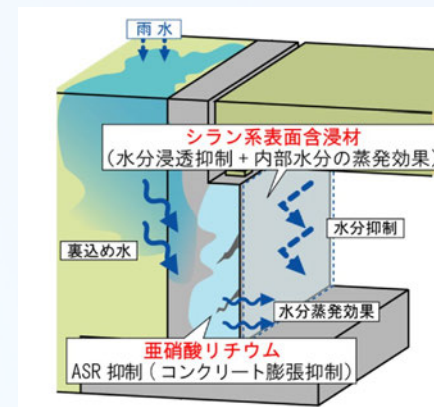
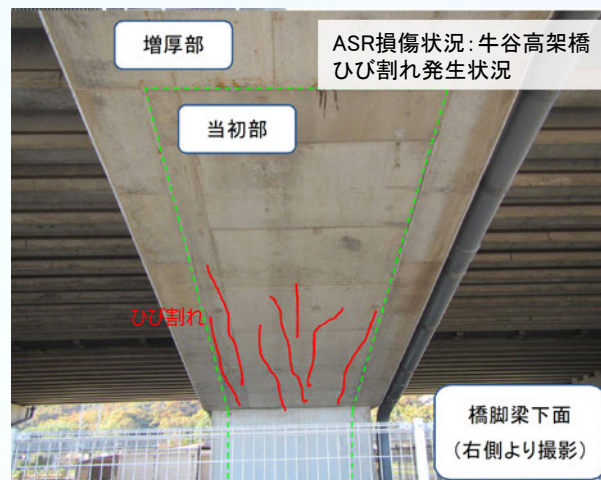


橋梁のひび割れ

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



荷重が繰り返し作用することで、亀裂が発生

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。