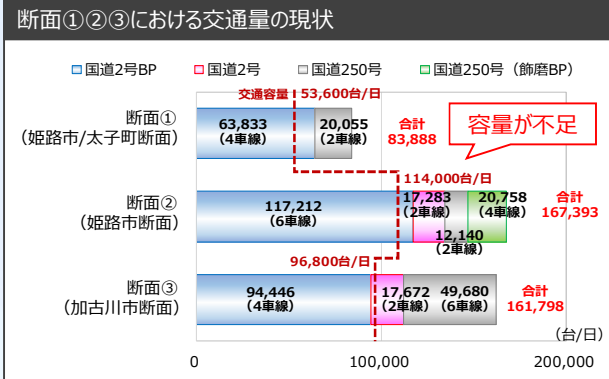


# 国道2号バイパスのいま

- 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



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)

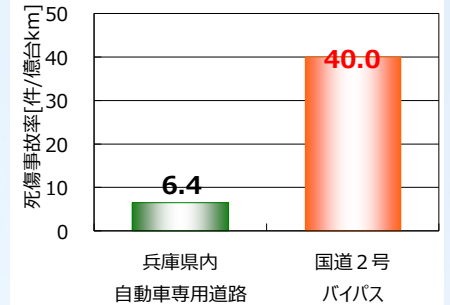


## 死傷事故率と事故の種別



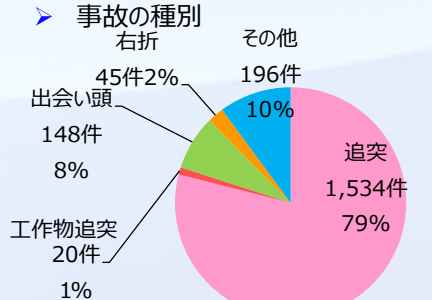
### 平均死傷事故率 (H27~H30年)

- ▶ 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



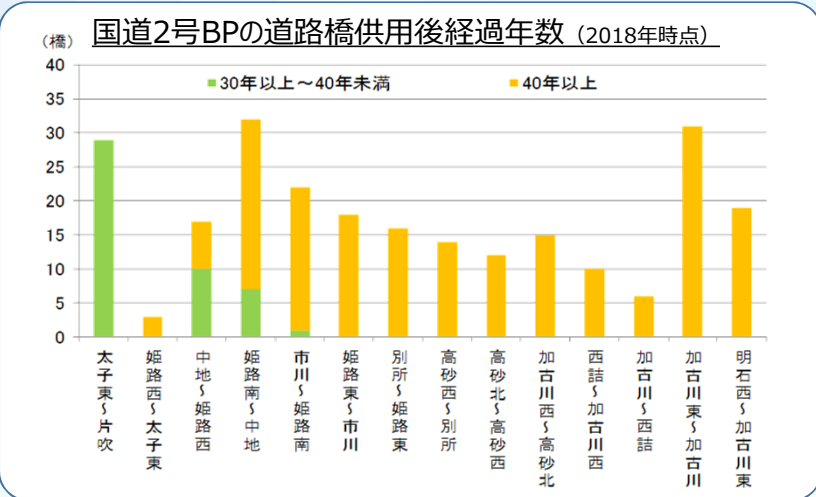
渋滞が主な要因である、追突による事故が約8割と県内平均\*を上回る

\*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

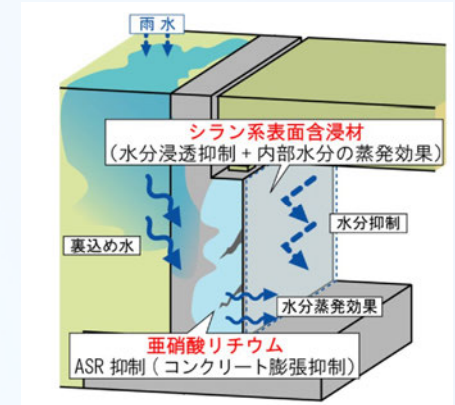
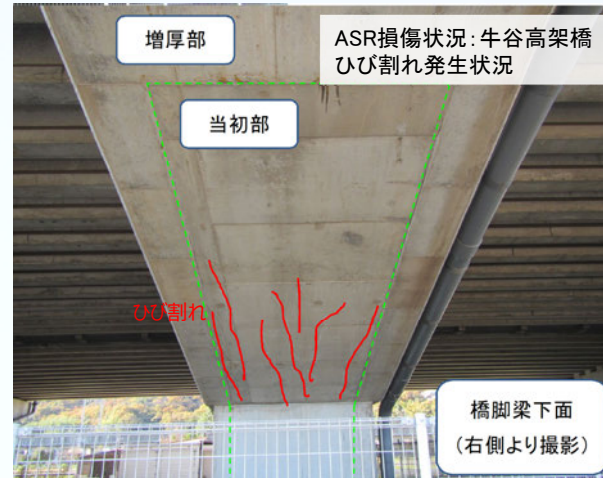


橋梁のひび割れ

# 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。