



—① 琵琶湖大橋本体 耐震対策—

これまでの耐震対策

○旧橋

- H9 落橋防止システム設置
- H11 上部耐震補強工事
- H13 下部耐震補強工事



○新橋

- H14 落橋防止システム設置
- H15 下部耐震補強工事



今回の耐震対策 以下の工法を組み合わせることで地震で橋が壊れないようにします

(1) 橋脚の補強

橋脚をより強固にするため、橋脚の周りに鉄筋コンクリートや炭素繊維を巻きます

(2) フーチングの増厚

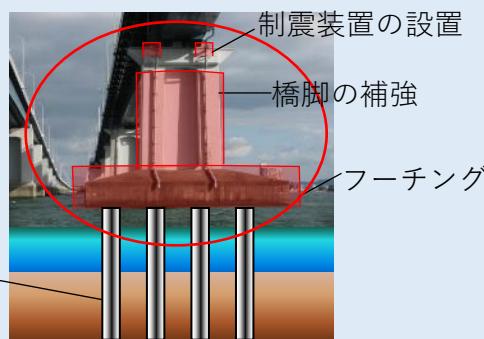
地震時に橋全体を支えるために、フーチングを増し厚します

(3) 制震装置の設置

地震による上部工の移動を低減するために、鋼板を溶接した製品を設置します

○旧橋

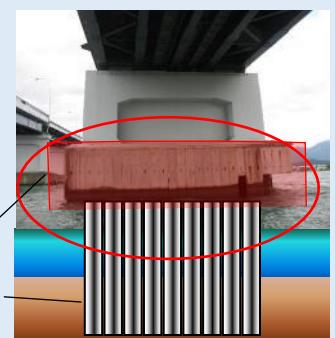
- 橋脚の補強
- フーチングの増厚
- 制震装置の設置



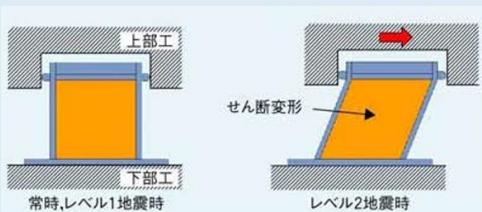
(多柱式鋼管基礎)

○新橋

- フーチングの増厚

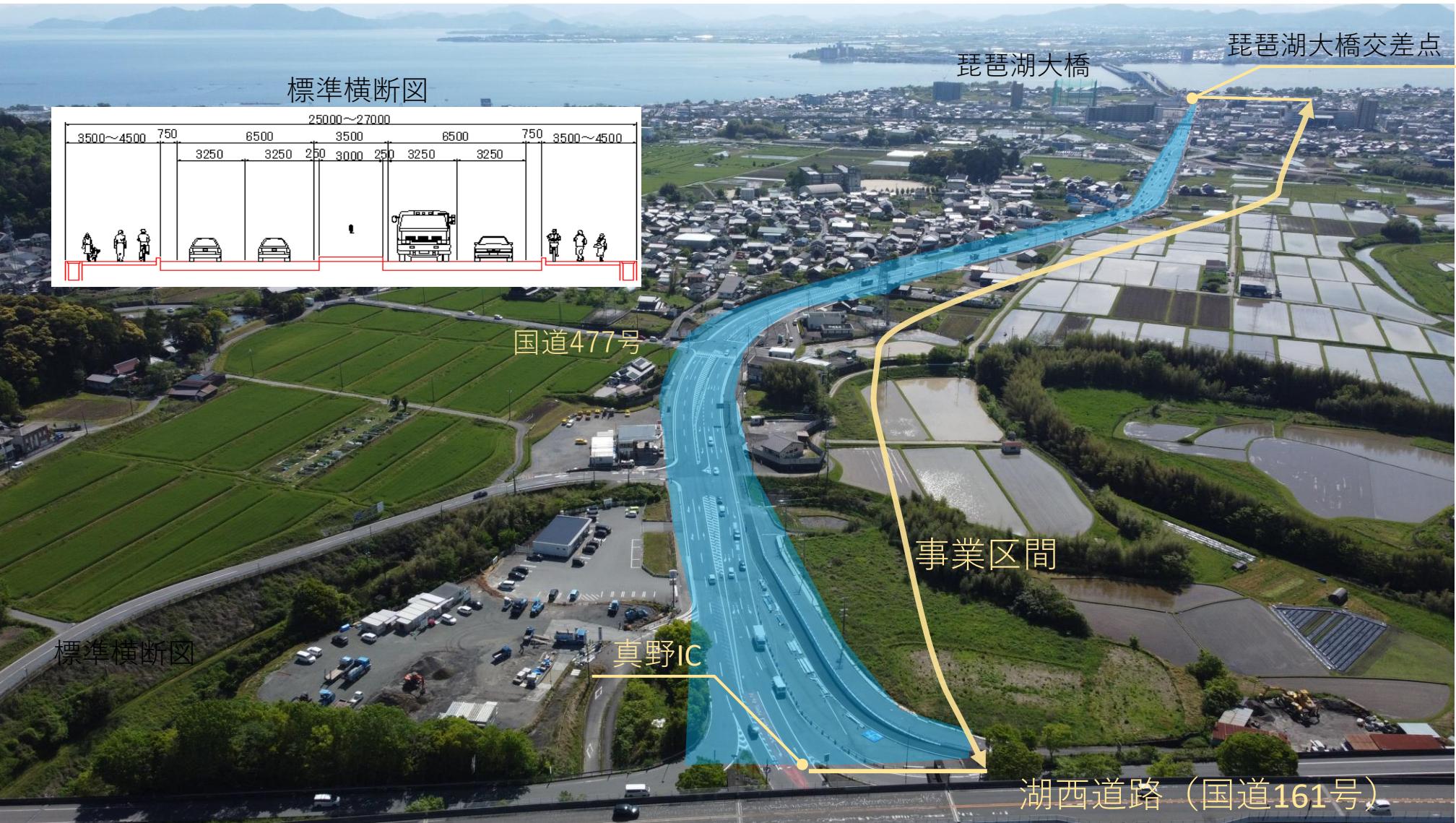


(井筒型鋼管矢板基礎)



② 大津側 4車線化

R161号真野IC ~ 琵琶湖大橋交差点



③ 守山側 4車線化

琵琶湖大橋東詰交差点 ~ 水保町中野交差点



琵琶湖大橋有料道路 第6期事業 料金徴収期間の延長にご理解ご協力をお願いいたします

令和7年3月

滋賀県道路公社では、琵琶湖大橋有料道路（第6期）事業として平成28年3月から、「琵琶湖大橋本体の耐震対策」、「取付道路（国道477号）の4車線化」、「ETCの導入」に取り組んでいます。

湖西道路真野ICから守山市水保町中野交差点までの事業区間4.2kmのうち、大津市側（1.9km）は令和6年5月に4車線化供用を開始しました。現在は、琵琶湖大橋本体の耐震補強対策と守山側（1.0km）の4車線化工事を実施しています。

今回、工事に必要な労務費や資材単価の上昇、ならびに琵琶湖大橋の新たな舗装改築など、工事内容の追加や変更があり、事業費の精査を行ったところ、事業費が不足することが判明しました。そのため、やむを得ず事業費の増額を行い、それに伴う料金徴収期間の延長（令和16年10月22日→令和29年1月21日）が必要となりました。

ご利用の皆様には、ご負担をおかけすることとなりますが、安全性・利便性の向上に努め、早期完成に努めてまいりますので、ご理解ご協力をお願いいたします。



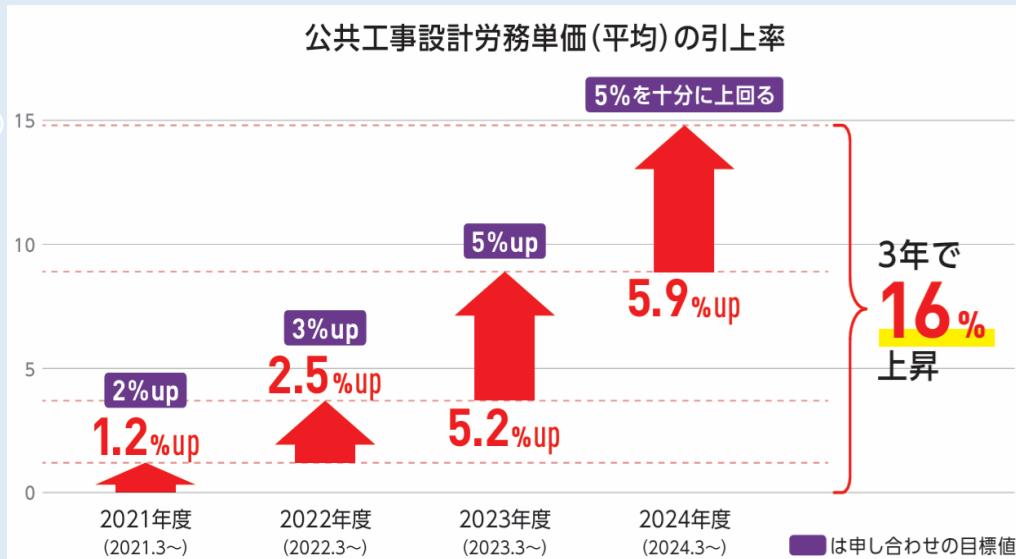
事業の変更内容について

労務費・資材費の単価上昇により、工事費を変更します

世界的な原材料および原油等エネルギーの品不足や価格高騰・円安の影響を受けて、資材価格などが高騰しています。

また、政府の賃上げの方針や労務単価の引き上げなどを受けて、建設現場で働く方の賃金も上昇しています。

結果、当初の想定よりも工事費に増額が生じました。



建設物価調査会総合研究所 資料(12月1日付け)より作成

一般社団法人日本建設業連合会 建設資材高騰・労務費の上昇等の現状(2024年12月版)より抜粋

琵琶湖大橋の舗装を改築し、耐久性と走行性を向上させます

現在、琵琶湖大橋の舗装は、平成13年の全面改修から23年が経過し、その間に大型車の通行が増加したため破損が頻発し、維持修繕費が増加してきました。

そのため、より高規格の舗装材料を使用した改修を行い、耐久性と走行性を向上させます。

○舗装が破損した状況の写真



工事中も安全にご通行いただけるよう、交通規制形態を見直しました

4車線化工事中、通学や歩行される方の安全性を確保するため、常時両側の歩道を確保し、改めて施工の際の交通規制方法を見直しました。



令和6年3月時点
(両側歩道を確保し、車両は南側を走行)