



# あした 未来へつなぐ

JR北海道グループは、お客様の安全を最優先に、安心してご利用いただけるサービスを提供し、お客様満足の向上をめざします。

## 平成二十九年から 高架橋の耐震補強工事を実施。 新札幌・千歳高架橋を優先的に施工します

**高**

高架橋の耐震基準は、大規模地震の発生などを契機に改訂が重ねられ、耐震性能の向上が図られてきました。JR北海道には、昭和五十八年以前の設計基準で建設され、耐震補強が必要な高架橋が八カ所存在します。このうち、新札幌高架橋と千歳高架

橋は輸送量も多いことから、東日本大震災や熊本地震を踏まえて、優先的に耐震診断を行い、それに基づいて耐震補強に取り組みることとなりました。

耐震診断は震度七程度の地震が発生した場合、高架橋の柱が大きく損壊するかどうかを計算により判定するもの。その結果、総延長二・四kmの新札幌高架橋は全七百八十二本のうち六百三十五本、総延長二・四kmの千歳高架橋は千二十六本のうち四百三十二本の柱がそれぞれ補強の対象となりました。



新札幌・千歳高架橋とともに、両高架駅の耐震補強工事にも取り組む予定。

工事は、平成二十九年～三十三年の五年間にわたって

実施する計画です。

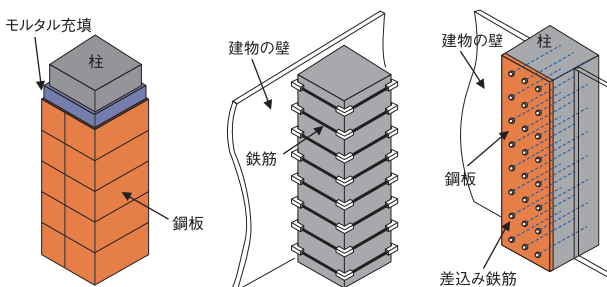
一方、平成十八年に国土交通省が出した通達では、二日の平均利用者数が二万人以上、かつ、折返し設備を有する、または他路線と接続している鉄道駅は耐震補強に努めること」とされており、高架駅においては新札幌駅と千歳駅が耐震補強の対象となりました。

高架橋、高架駅に要する工事費は総額七十四億円を見込んでおり、高架橋については平成二十九～三十一年度に国の助成金と無利子貸し付けなどの活用により、十八億六千万円をかけた工事を実施します。

なお、駅部の工事費は新札幌駅が二十七億円程度、千歳駅が十六億円程度を想定しており、国と関係自治体がそれぞれ三分の二ずつ負担する「鉄道施設総合安全対策事業費補助」の活用を含めて関係自治体と協議を進めています。

高架橋の耐震補強工事は、「鋼板巻き補強工法」「RB補強工法」「二面補強工法」の三つの施工方法の中から、各箇所施工条件に合ったものを選んで実施します。

JR北海道では、大規模地震の発生に備え、この後も残る六つの高架橋の耐震診断を行い、順次補強工事に取り組み予定です。



左から「鋼板巻き補強工法」「RB補強工法」「一面補強工法」