

令和 8 年 8 月 28 日
14 時 00 分
西日本高速道路株式会社

令和 8 年熊本地震による E3 九州自動車道 川田橋の4車線復旧見込みについて

NEXCO 西日本九州支社(福岡市博多区、支社長:西岡 大造)が管理する E3 九州自動車道 川田橋(宇城氷川スマート IC^{きひかわ}～八代 IC^{やつしろ} 間)について、令和8年熊本地震により上下線ともに大きな被害を受けましたが、被害の小さい下り線を応急的に復旧、活用し、8月14日より対面通行(2車線)で運用しているところです。

今般、橋の損傷状況の詳細調査および有識者からの意見も踏まえ、上下線ともに被害を受けた桁の一部を再構築していくこととなりました。このため、今後、対面通行を上下線で切替えて本復旧工事を行うことにより、4車線復旧時期については、令和9年末頃を見込んでおります。

お客様には大変ご迷惑をおかけいたしますが、ご理解・ご協力をお願いいたします。

また、今後、九州自動車道において、川田橋以外の箇所でも復旧工事に伴う交通規制を実施する場合があります。交通規制の内容や実施時期については、決まり次第お知らせします。

1. 損傷概要

- 1) 損傷内容 橋梁部ジョイントの損傷、桁端部の横倒れ座屈、路面の段差・開き(段差約1m、開き約0.5m)、橋台の損傷、検査路落下
- 2) 住 所 熊本県八代市川田町東

(8/14 応急復旧完了時点)

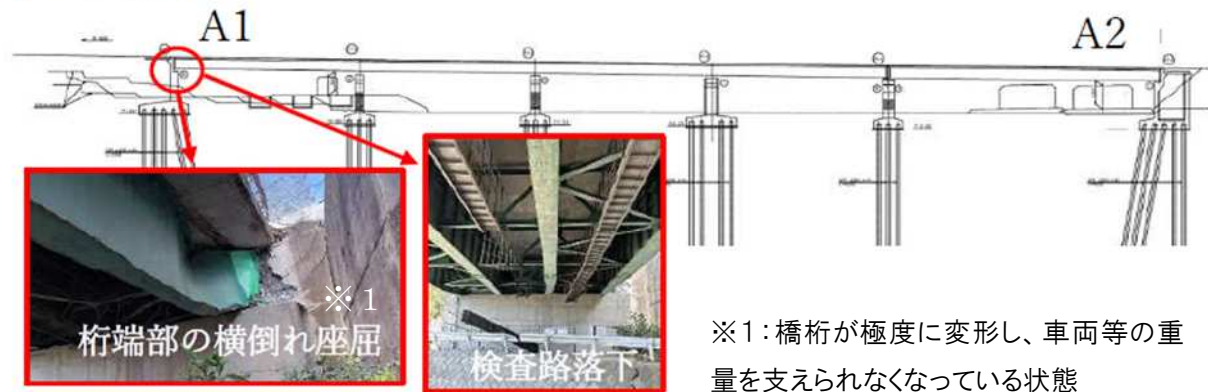


2. 位置図



3. 主な損傷状況

【上り線】



【下り線】



4. 応急復旧の状況

損傷した橋桁をコンクリートで巻き立て補強し、段差が生じていた路面を補修しました。



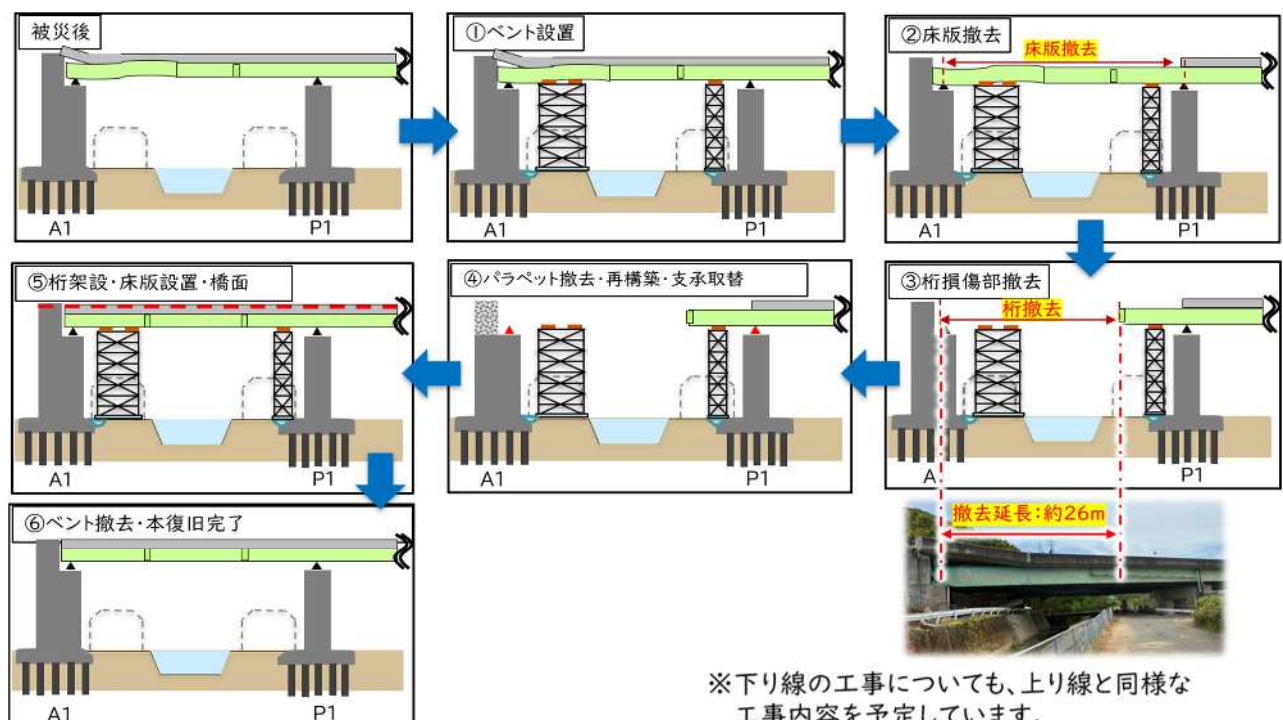
5. 本復旧の方向性

上下線ともに、橋桁の座屈及び橋台の損傷が確認されています。特に、橋桁については損傷が激しいことから、健全度調査を実施し、損傷度合いから再利用が困難と判断された区間を部分的に撤去し、再製作していきます。

対面通行させながらの工事となるため、上り線本復旧後は、対面通行を上り線へ切り替え、下り線を本復旧する必要があります。

6. 本復旧工事等のステップ案

被災後から本復旧工事完了までのステップ案は以下のとおりです。

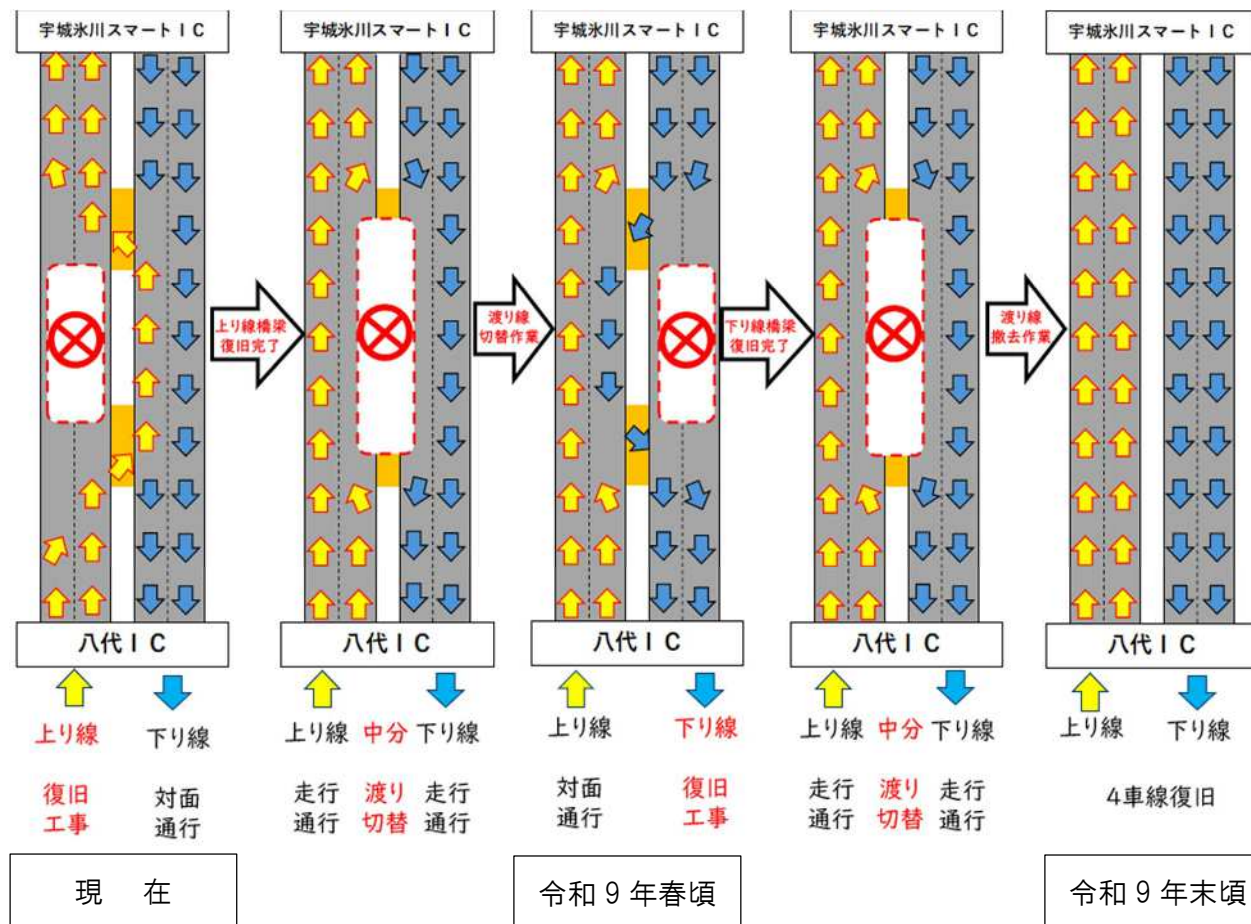


7. 本復旧工事に伴う交通運用計画案

本復旧工事に伴う川田橋における交通運用計画案は以下のとおりです。

	横断図	作業内容
R8.7.28 ~R8.8.8		下り線側の応急復旧
①下り線対面通行規制 (現在) 緊急車両:R8.8.9~ 一般車両:R8.8.14~		上り線側の本復旧工事
②上り線対面通行規制準備		渡り線切替作業
③上り線対面通行規制 (令和9年春頃)		下り線側の本復旧工事
④4車線運用準備		渡り線撤去作業等
⑤4車線運用 (令和9年末頃)		4車線復旧

【①下り線対面通行規制】 【②上り線対面通行規制準備】 【③上り線対面通行規制】 【④4車線運用準備】 【⑤4車線での運用】



8. 学識者の意見

8月23日(日)に学識経験者である松田泰治教授(九州大学名誉教授・熊本大学名誉教授)から、川田橋の被災状況をご確認いただき、以下の所感をいただきました。

(別添1:E3 九州自動車道 川田橋の被災状況・応急復旧状況に関する現場公開資料)

○応急復旧工事内容の妥当性

- ・被災後の測量結果から、A1橋台とP1橋脚間で双方が接近する方向に変位し、橋桁が橋台に衝突して損傷したこと
- ・被害が限定的であった下り線の桁を暫定的にコンクリートで巻き立て、ベント設置により補強することなどにより、対面通行規制で応急復旧するとした方針は適切であったこと
- ・交通開放に際しては載荷試験で安全性を確認するとともに、開放後もベントの傾斜等を常時監視し、安全確保に十分配慮した運用を実施していること

○当該橋梁の耐震補強について

- ・橋脚等の耐震補強を行っており、経験したことがない被災形態においても落橋を免れ、一定の効果を発揮したと考えられる。

○今後の復旧の方向性

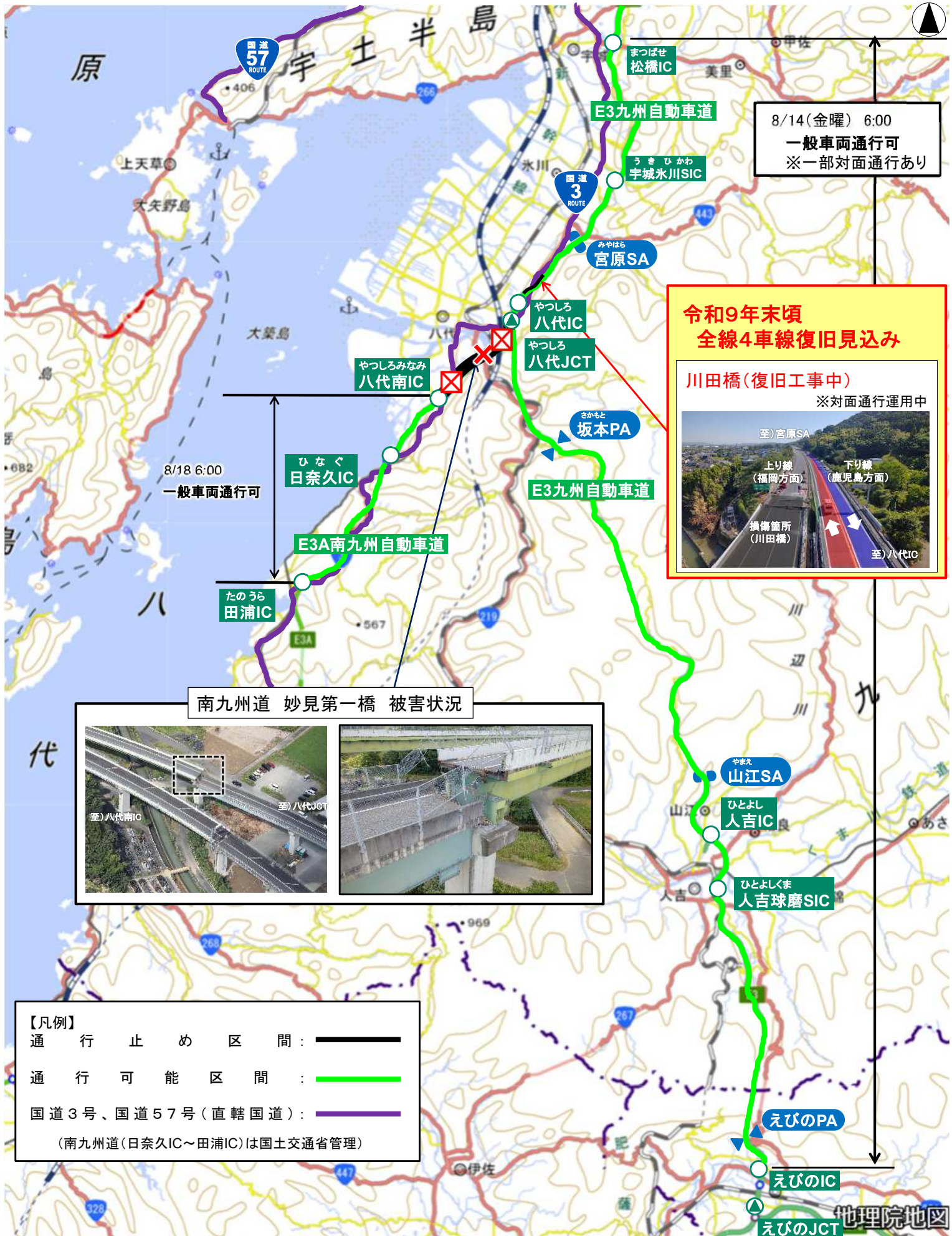
- ・現在の対面通行で活用している下り線の橋梁は、座屈した桁をコンクリートで巻き立てた暫定形状である。よって、橋梁の上下線ともに、長期的な耐久性確保のため、再利用が困難な損傷桁を部分撤去・再製作する必要がある。
- ・このため、上り線本復旧後は対面通行を上り線へ切り替え、下り線の本復旧を進める必要がある。
- ・本復旧にあたっては、橋としての機能を速やかに回復するための更なる耐震性能を確保できる対策を実施するべき。

以 上

令和8年熊本地震による被災状況と復旧見込み

8月28日 14:00時点

～川田橋は令和9年末頃に4車線に復旧見込みです～



E3九州自動車道 ^{かわだばし}川田橋の
被災状況・応急復旧状況に関する現場公開

2026年 8月 23日(日)

みち、ひと…未来へ。



九州自動車道 川田橋 位置図



九州道 川田橋



出典：国土地理院「地理院地図」(<https://maps.gsi.go.jp/>)を基に作成

九州自動車道 かわだばし 川田橋の上空写真



九州自動車道 川田橋 橋梁位置図

かわだばし



九州自動車道 川田橋(上り線)橋梁概要



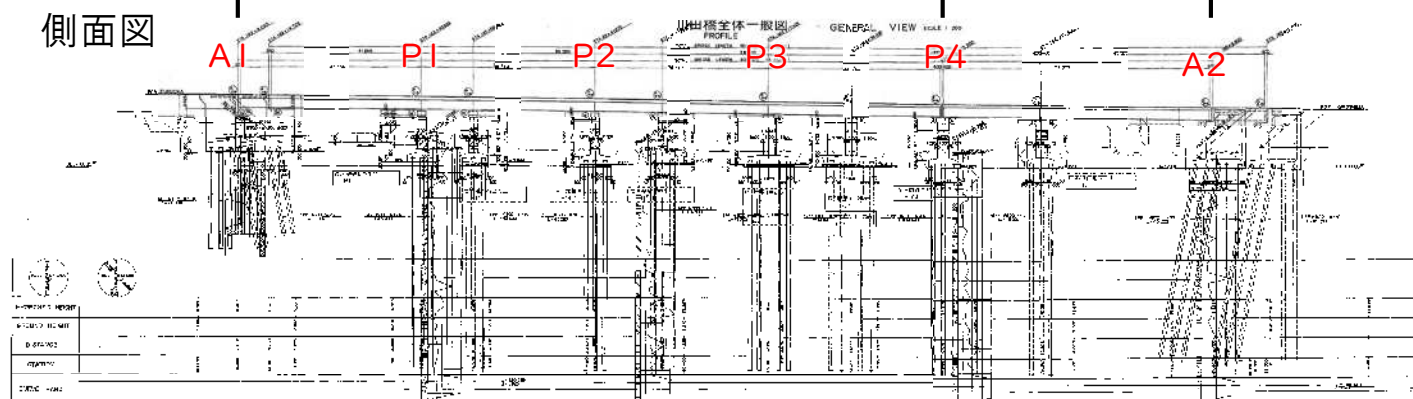
至 松橋IC

至 八代IC

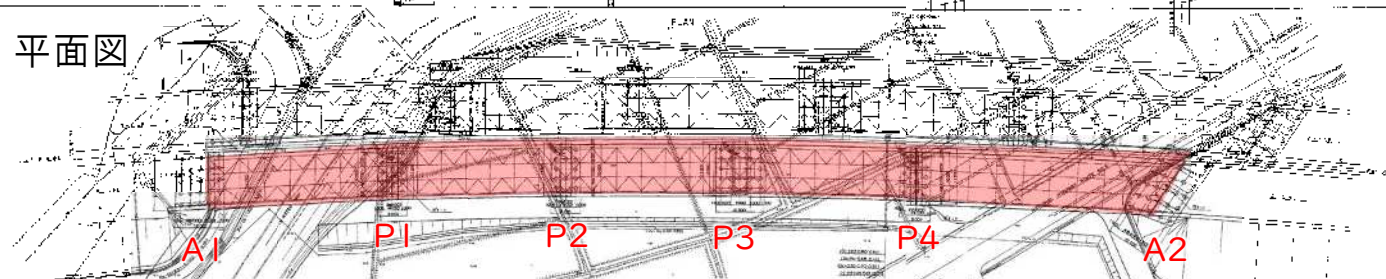
鋼4径間連続鈑桁

鋼単純箱桁

側面図



平面図



道路名	九州自動車道(S55.3.12供用)
橋梁名	川田橋
建設年次	1980年
設計年次 (適用道示)	1978年 (昭和46年 道路橋示方書)
上下線	上り線
橋長	200.8m
有効幅員	10.000m
上部工 形式	鋼4径間連続鈑桁 鋼単純箱桁
桁高	1,950mm
橋脚高	A1 11.400m P1 9.980m P2 9.980m P3 9.580m P4 9.995m A2 12.031m
耐震補強状況	落橋防止構造(桁連結)、 下部工巻き立て(RC、炭素繊維)

九州自動車道 川田橋(下り線)橋梁概要



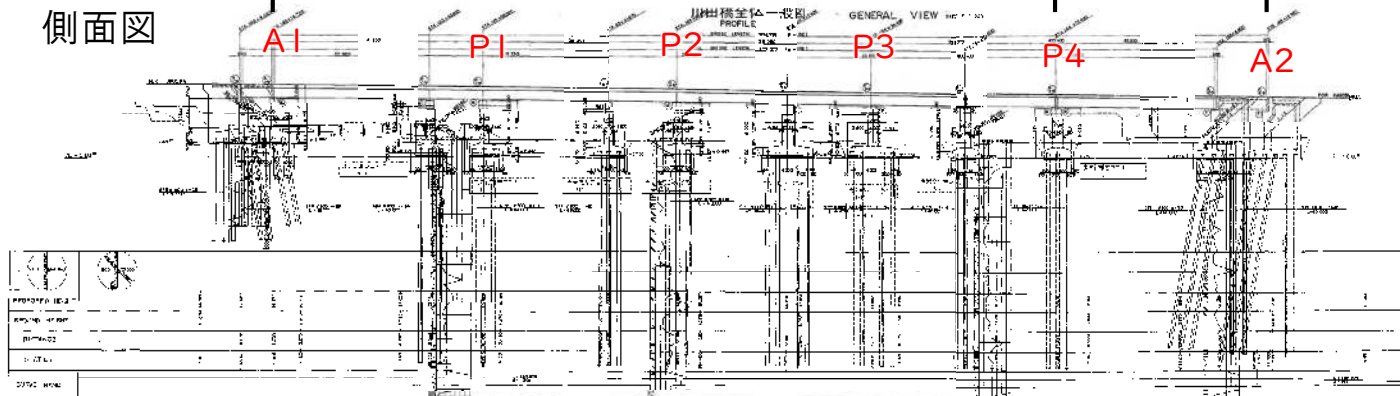
至 松橋IC

至 八代IC

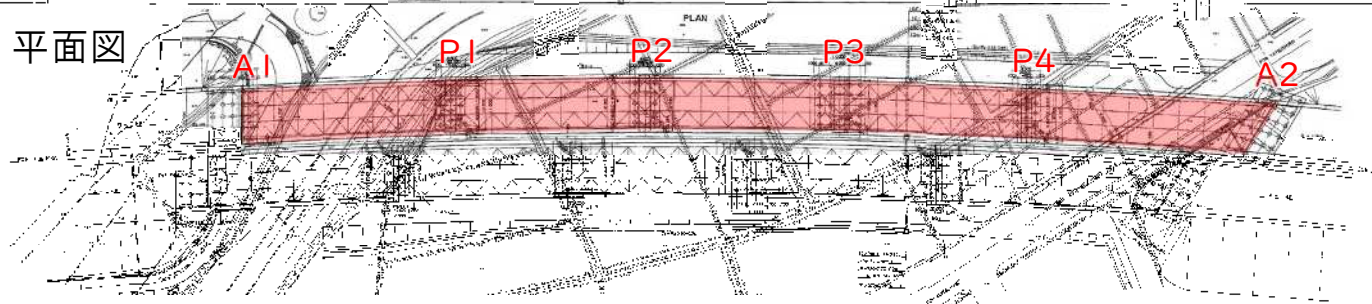
鋼4径間連続鈑桁

鋼単純箱桁

側面図



平面図



道路名	九州自動車道(S55.3.12供用)
橋梁名	川田橋
建設年次	1980年
設計年次 (適用道示)	1978年 (昭和46年 道路橋示方書)
上下線	下り線
橋長	205.2m
有効幅員	10.000m
上部工 形式	鋼4径間連続鈑桁 鋼単純箱桁
桁高	1,950mm
橋脚高	A1 11.400m P1 9.980m P2 9.980m P3 9.580m P4 10.060m A2 12.031m
耐震補強状況	落橋防止構造(桁連結)、 下部工巻き立て(RC、炭素繊維)

九州自動車道 川田橋(上り線)の損傷状況



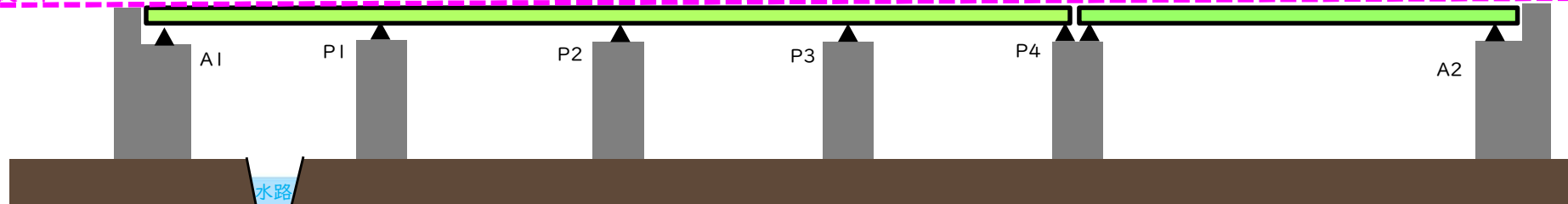
かわだばし

被災前

至 松橋IC

至 八代IC

縦断

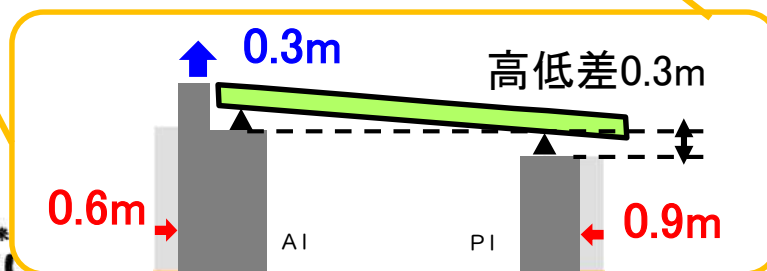
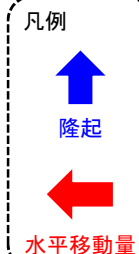
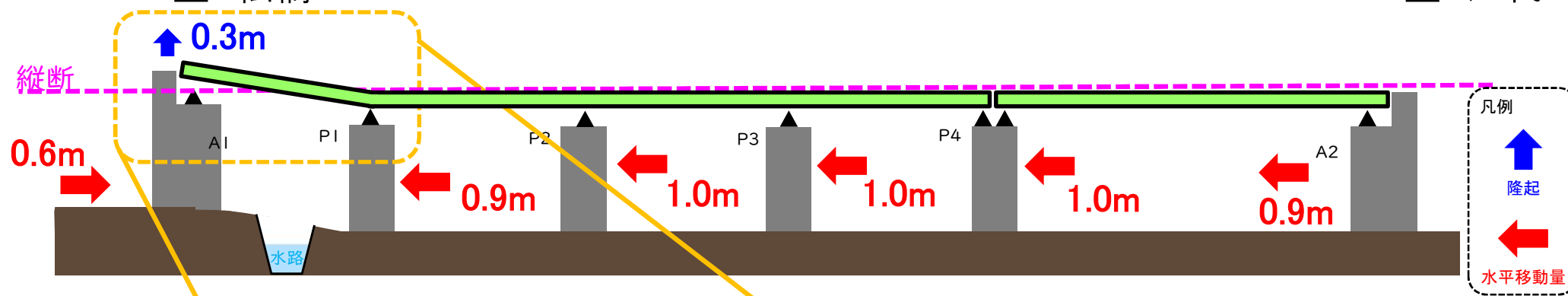


被災後

至 松橋IC

至 八代IC

縦断



※今回の測量は、日本測地系2024(JGD2024)の座標で基準点を作成し、測量したものである。

このため、今後、国土地理院から熊本地震に伴う地殻変動を補正する標高・座標補正パラメータが公開された場合は、別途、測量値の補正が必要となる。

かわだばし 九州自動車道 川田橋(上り線)の損傷状況

NEXCO



P4: 落橋防止ボルト破断



P4: 支承状況



A2: 上沓を中心に損傷



P3: ピン支承下フランジ変形



P2: すべり支承状況



P1: ピンローラー支承破損
A1側に変位



至 松橋IC

九州自動車道

上り線

P1

P2

P3

P4

九州産交運輸

新川

コストア

至 八代IC

国道3号

新川



A1: 床版のめくれあがり



橋台前面にクラック

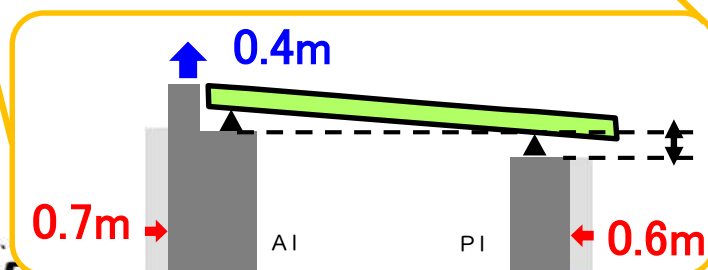
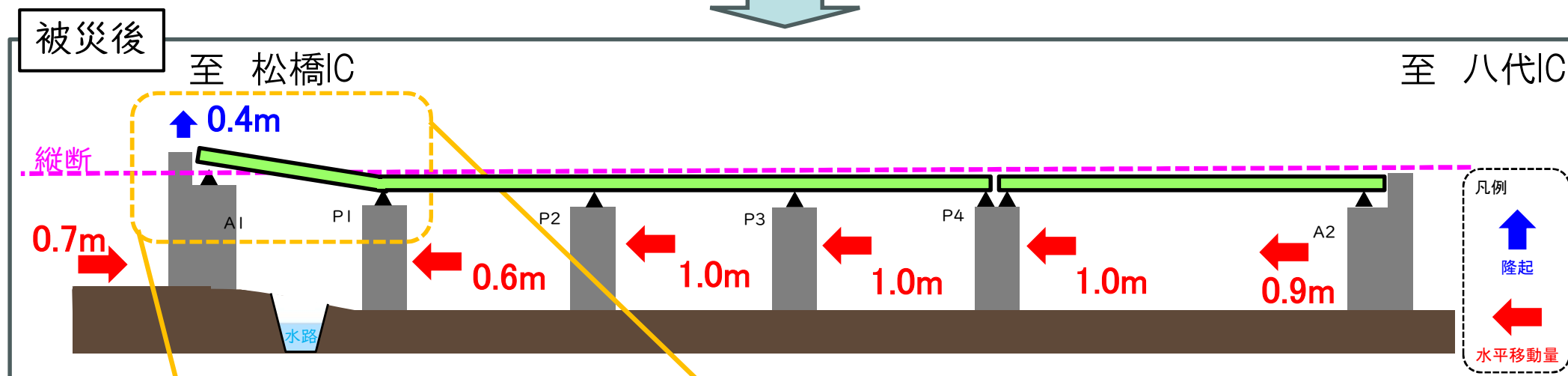
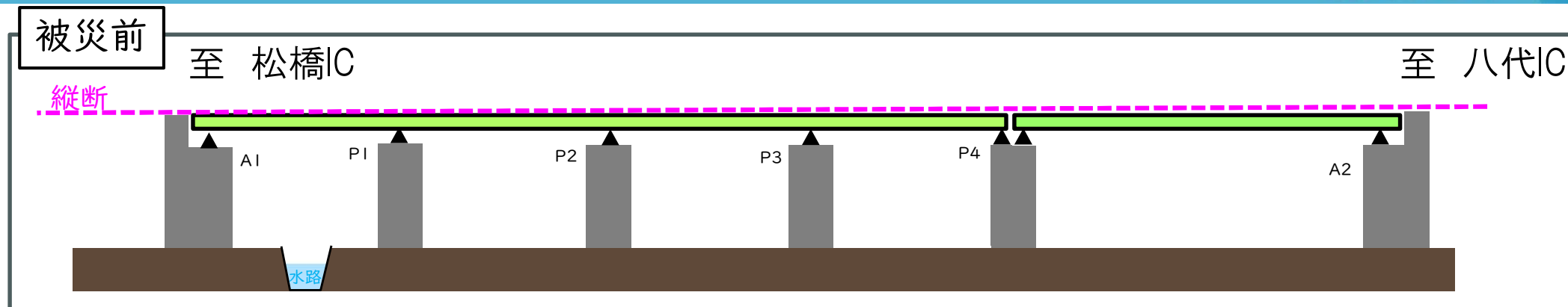


主桁衝突により橋台パラペットが損傷・主桁座屈・床版はく離



※座屈とは、鋼部材が圧縮力を受けた際に、部材が大きく変形し曲がって耐荷性能が低下する現象

九州自動車道 川田橋(下り線)の損傷状況



※今回の測量は、日本測地系2024(JGD2024)の座標で基準点を作成し、測量したものである。

このため、今後、国土地理院から熊本地震に伴う地殻変動を補正する標高・座標補正パラメータが公開された場合は、別途、測量値の補正が必要となる。

九州自動車道 川田橋(下り線)の損傷状況



かわだばし

A1: 橋台パラペットに主桁衝突・主桁座屈・床版はく離

G1
(路肩側)



G4
(中分側)



※座屈とは、鋼部材が圧縮力を受けた際に、部材が大きく変形し曲がって耐荷性能が低下する現象



至 松橋IC

P1: ピンローラー支承破損
A1側に変位



P2: すべり支承破損



P3: ピン支承下フランジ変形



A2: 上沓を中心に損傷



P4
落橋防止ボルト破断



支承破損状況



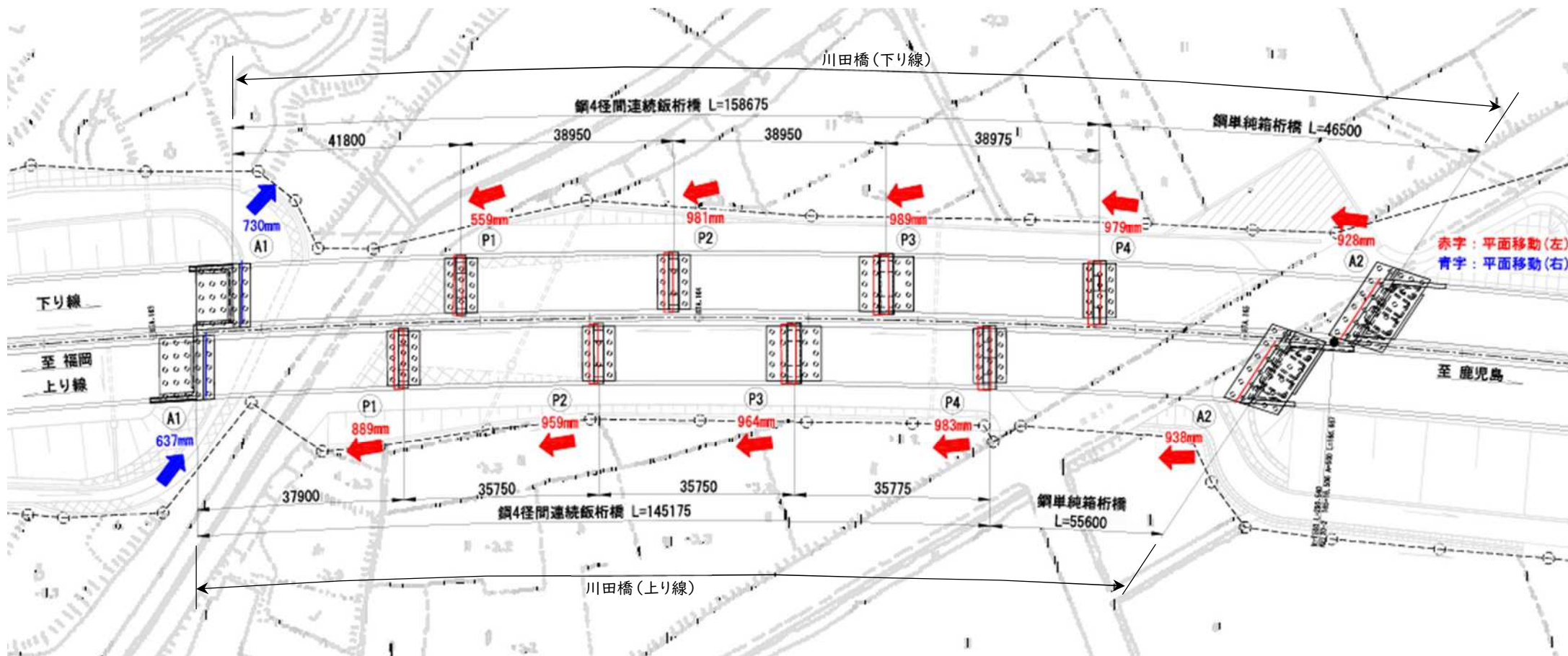
至 八代IC

みち、ひと...未来へ。
NEXCO
西日本

国道3号

令和8年熊本地震後の測量結果

実測平面図(水平方向)



測量実施日 2026.8.6

※今回の測量は、日本測地系2024 (JGD2024) の座標で基準点を作成し、測量したものである。
このため、今後、国土地理院から熊本地震に伴う地殻変動を補正する標高・座標補正パラメータが
公開された場合は、別途、測量値の補正が必要となる。

九州自動車道 川田橋 応急復旧方針

○上り線は、桁が座屈※しており、横断方向に大きく変形していることから、現状の橋桁で
車両等の交通荷重を支持すること、ベントで仮受けすることが困難であった。

※座屈とは、鋼部材が圧縮力を受けた際に、部材が大きく変形し曲がって耐荷性能が低下する現象

○下り線は、桁の座屈は生じているものの、範囲が端部で限定的である。

○早期交通開放を優先し、被害が限定的であった下り線の損傷した橋桁を暫定的に
コンクリートで巻き立てベントを設置し補強するなどして、応急復旧する方針とした。



九州自動車道 川田橋(下り線)の応急復旧ステップ

応急復旧STEP

発災(通行止め)
7.28(火)16:27
熊本地震発生



作業概要



路面段差



橋台に橋桁衝突



支承破損

STEP1
(緊急車両通行に向けた
復旧作業)
7.28(火)~8.9(日)



ベント仮受け



損傷部の撤去



舗装作業

STEP2
(一般車両通行に向けた
復旧作業)
8.9(日)~8.14(金)



載荷試験



損傷部の補修



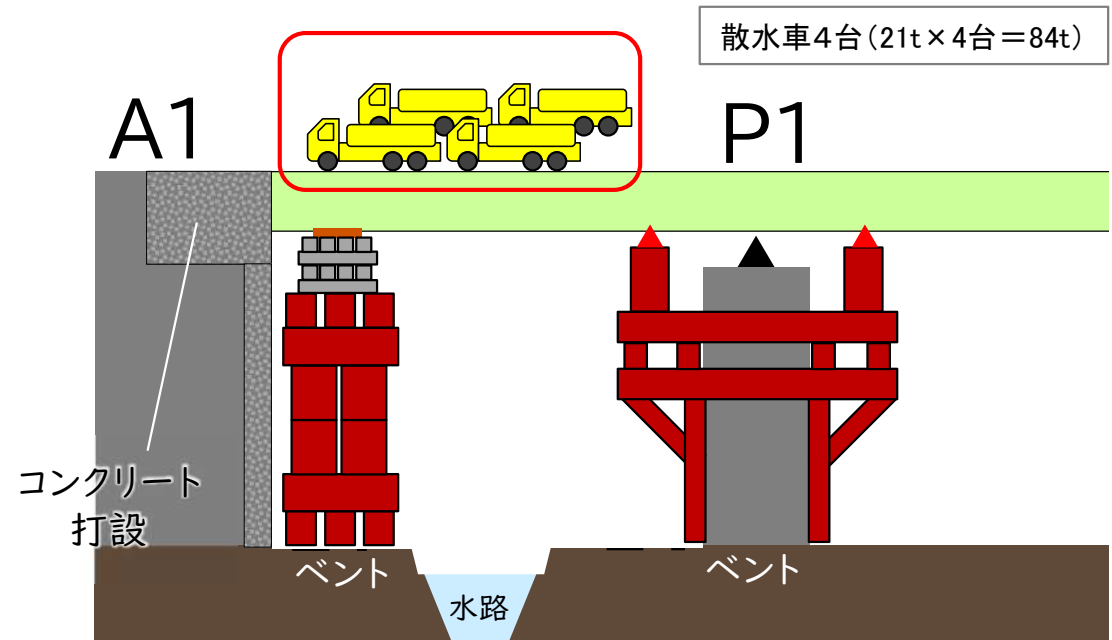
橋脚部補強

九州自動車道 かわだばし 川田橋(下り線)の載荷試験・監視モニタリング

通行止め規制

載荷試験

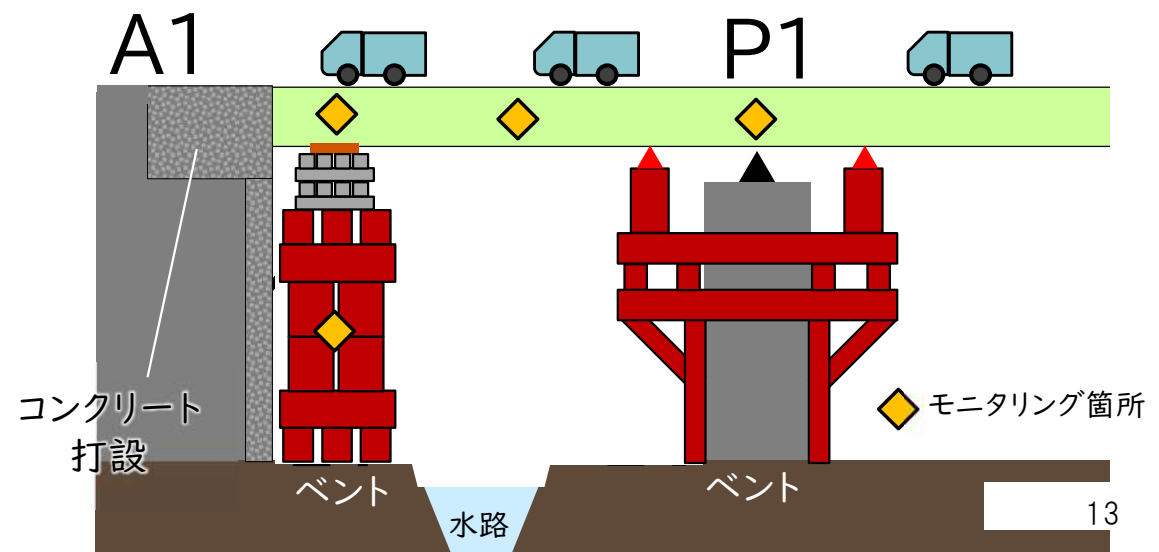
- ・A1-P1間の支間中央に散水車4台載荷
- ・橋桁のたわみやひずみを計測
⇒一般車走行に問題がないことを確認



通行止め規制解除

監視モニタリング

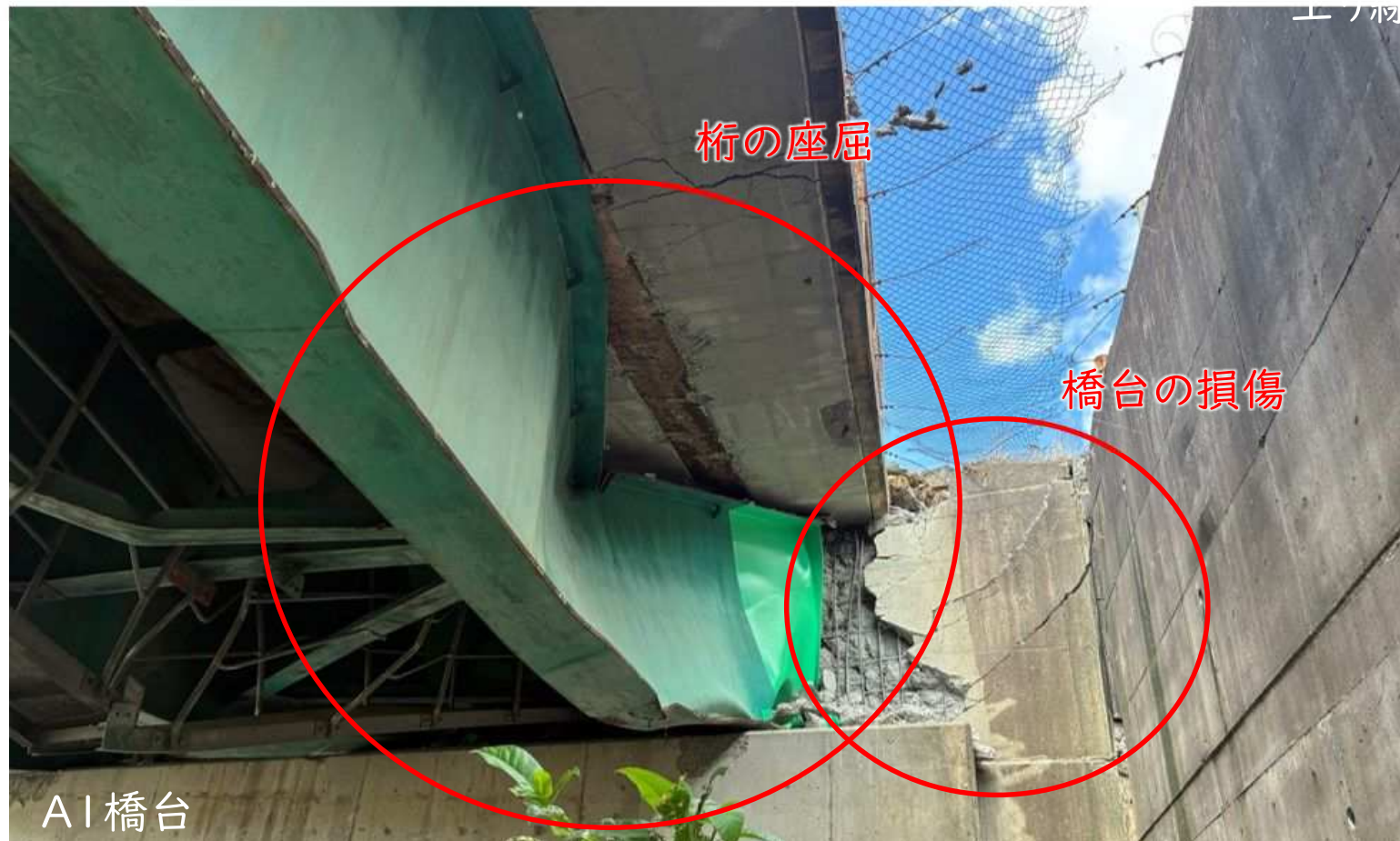
- ・管理限界値を設定して常時監視
- ・ベントの傾斜、橋桁のたわみ・ひずみをモニタリング
- ・管理限界値が超過すれば、通行止めや点検を実施



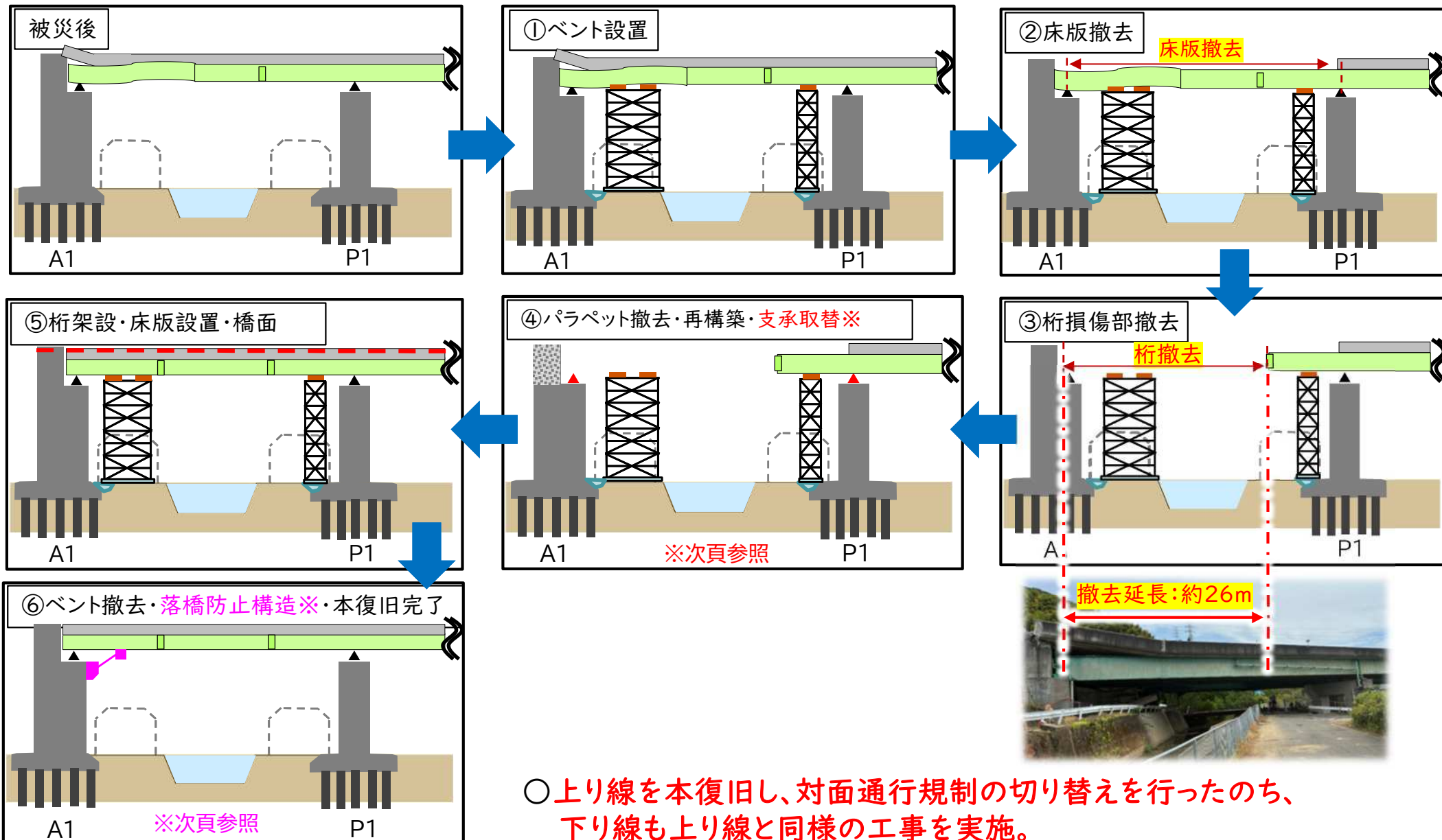
九州自動車道 ^{かわだばし} 川田橋 今後の本復旧の方向性について



- 上下線ともに、桁の座屈及び橋台の損傷が確認されている。特に、桁については損傷が激しいことから、健全度調査を実施し、損傷度合いから再利用が困難と判断された区間を部分的に撤去し、再製作する。
- 対面通行させながらの工事となるため、上り線本復旧後は、対面通行を上り線へ切り替え、下り線を本復旧する必要がある。



九州自動車道 川田橋 本復旧ステップ案



○上り線を本復旧し、対面通行規制の切り替えを行ったのち、
下り線も上り線と同様の工事を実施。

※工事の細部については今後変更の可能性があります。

九州自動車道 かわだばし 川田橋 本復旧計画



① 支承取替



② 落橋防止構造



上り線

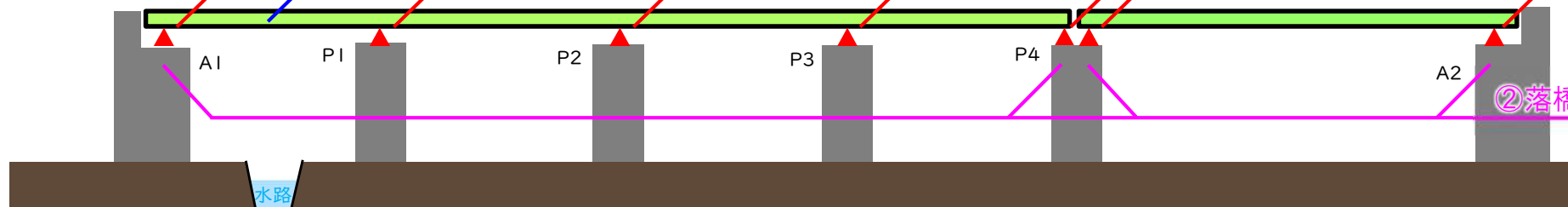
至 松橋IC

損傷桁の撤去・再製作

至 八代IC

① 支承取替

② 落橋防止構造



○橋としての機能を速やかに回復するための更なる耐震性能を確保できる対策を本復旧に合わせて実施する。

○細部については今後変更の可能性があります。

九州自動車道 川田橋 交通運用計画案

かわだばし

NEXCO

	横断図・作業内容	規制形態図
R8.7.28 ～R8.8.8	下り線側の応急復旧 上り線 下り線	宇城水川スマートIC 八代IC
①《下り線対面通行規制》 R8.8.9～ 緊急車両通行開始 R8.8.14～ 一般車両通行開始	上り線側の本復旧工事 上り線 下り線	宇城水川スマートIC 八代IC
②上り線 対面通行規制準備	渡り線の切り替え作業 上り線 下り線	宇城水川スマートIC 八代IC
③《上り線対面通行規制》	下り線側の本復旧工事 上り線 下り線	宇城水川スマートIC 八代IC
④四車線運用準備	渡り線の撤去作業 上り線 下り線	宇城水川スマートIC 八代IC
⑤四車線での運用	上り線 下り線	宇城水川スマートIC 八代IC

以下、参考資料

みち、ひと…未来へ。

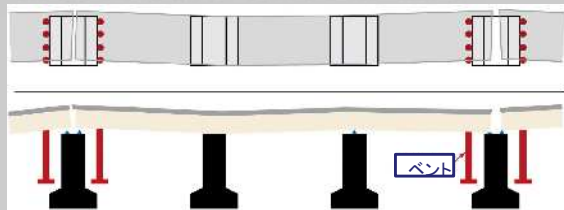


平成28年 熊本地震 きやまがわばし 木山川橋の復旧概要

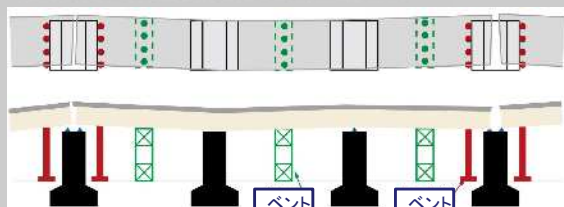


復旧ステップ

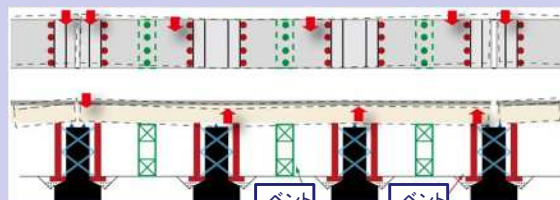
STEP1 緊急車両通行開始 前震から5日後
 損傷の激しい箇所にはベントを設置し通行開始



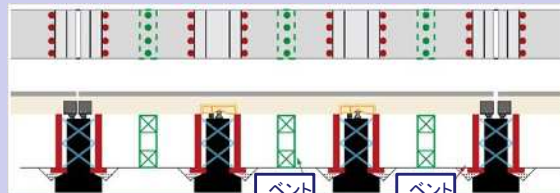
STEP2 一般車両通行開始 前震から15日後
 支間中央部分に借り受け台を追加設置



STEP3 本復旧作業
 ① 桁移動



② 損傷桁・支承の取替



STEP4 4車線解放 発災から約13ヶ月後

通行規制ステップ

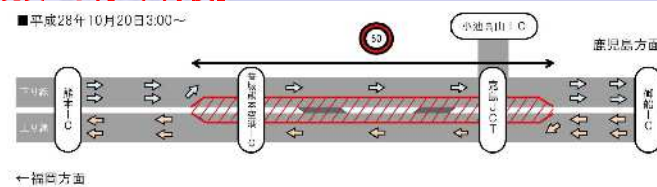
STEP 1・2 下り線本復旧（一部対面通行）※20km/h規制
【発災から 5日後（緊急車両走行可）】
【発災から15日後（一般車両走行可）】



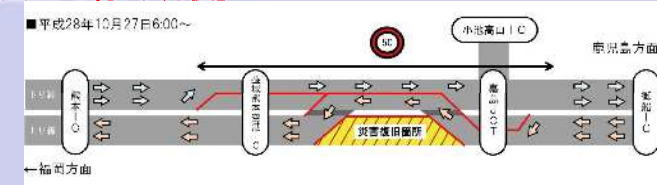
STEP 3-1 下り線本復旧（一部対面通行）※50km/h規制
【発災から約1.5ヶ月後】



STEP 3-2 外々運用
【発災から約6ヶ月後】



STEP 3-3 上り線本復旧
【発災から約7ヶ月後】



STEP 4 4車線解放 発災から約13ヶ月後

平成28年 熊本地震 並柳橋の復旧概要

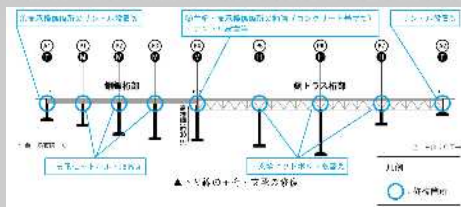
なみやなぎばし



復旧ステップ

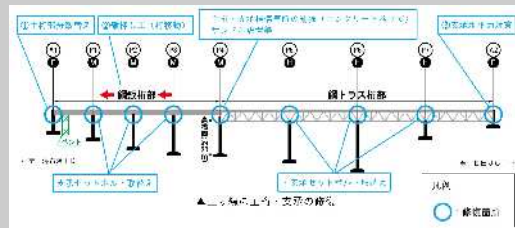
STEP1 一般車両通行開始 前震から25日後

コンクリート巻き立て・サンドル設置により通行開始



STEP2 応急復旧作業

主桁部分取替、桁移動、支承水平力対策



STEP3 4車線解放（応急復旧）発災から約5ヶ月後

STEP4 詳細設計・工事発注

STEP5 本復旧作業

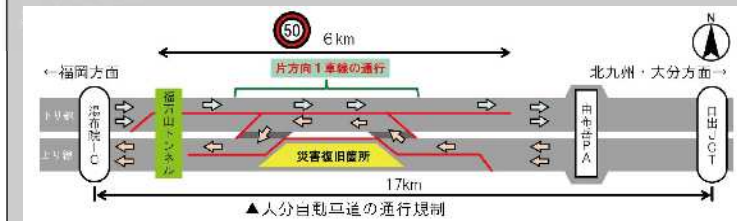
桁・床版の部分取替、支承取替



STEP6 4車線解放（本復旧）発災から約24ヶ月後

通行規制ステップ

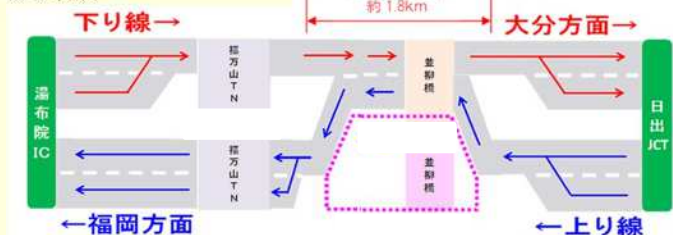
STEP 1・2 一般車両通行開始（一部対面通行）【発災から25日後】



STEP 3・4 4車線解放（応急復旧）発災から約5ヶ月後 平成28年9月～

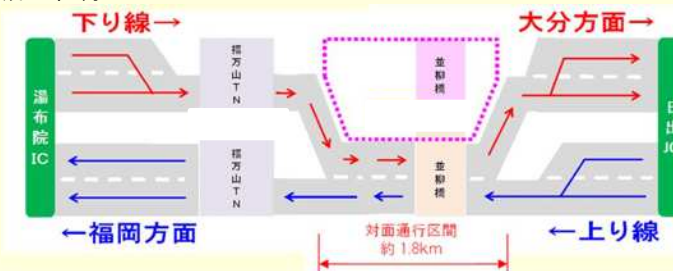
STEP 5-1 上り線本復旧 【発災から約16ヶ月後】

平成29年8月～



STEP 5-2 下り線本復旧 【発災から約21ヶ月後】

平成30年1月～



STEP6 4車線解放（本復旧）平成30年4月～ 発災から約24ヶ月後

2車線
5ヶ月

4車線
11ヶ月

2車線
8ヶ月