

な値とすることができる。

## ②幹線貨物輸送対応の耐震強化施設

耐震強化施設(特定(幹線貨物輸送対応))の残留変形量の限界値は、所期の機能を回復できるまでの期間に基づいて定めるが、この期間は、内陸活断層地震のように比較的狭い範囲に被害が集中する地震よりも、海溝型地震のように広域が被災する地震に対して、より短く設定する方が、幹線貨物輸送機能の維持の観点からは合理的な場合がある。この場合、内陸活断層地震よりも海溝型地震に対してより小さい限界値を設定することができる。

耐震強化施設(特定(幹線貨物輸送対応))には、一般に、係留施設の耐震性とクレーンの耐震性を同等とするために、免震・制震機構を有するクレーンを設置することが多い。この場合、係留施設とクレーンの動的相互作用を考慮した地震応答解析を実施し、クレーンの構造部材の応答を弾性限界以内とする。詳細は【施】第7章2.2コンテナクレーンを参照することができる。

### 【参考文献】

- 1) 高橋宏直, 中本隆, 吉村藤謙: 兵庫県南部地震時の震災直後における海上輸送モードの対応状況に関する分析, 港湾技研資料, No.861, 1997.
- 2) 一井康二, 高橋宏直, 中本隆, 赤倉康寛: 地震時における重力式岸壁の許容被災変形量の評価, 第10回日本地震工学シンポジウム, K-4, 1998.
- 2-1) 安部智久, 伊藤直樹: 港湾利用に配慮した気候変動適応策に関する基本的検討, 国土技術政策総合研究所資料, No.1264, 2024.