

首都高速道路構造物の大規模更新のあり方
に関する調査研究委員会

(第3回委員会資料)

～ 首都高速道路における大規模更新の考え方 ～

平成24年6月26日
首都高速道路株式会社

【第2回委員会での意見】

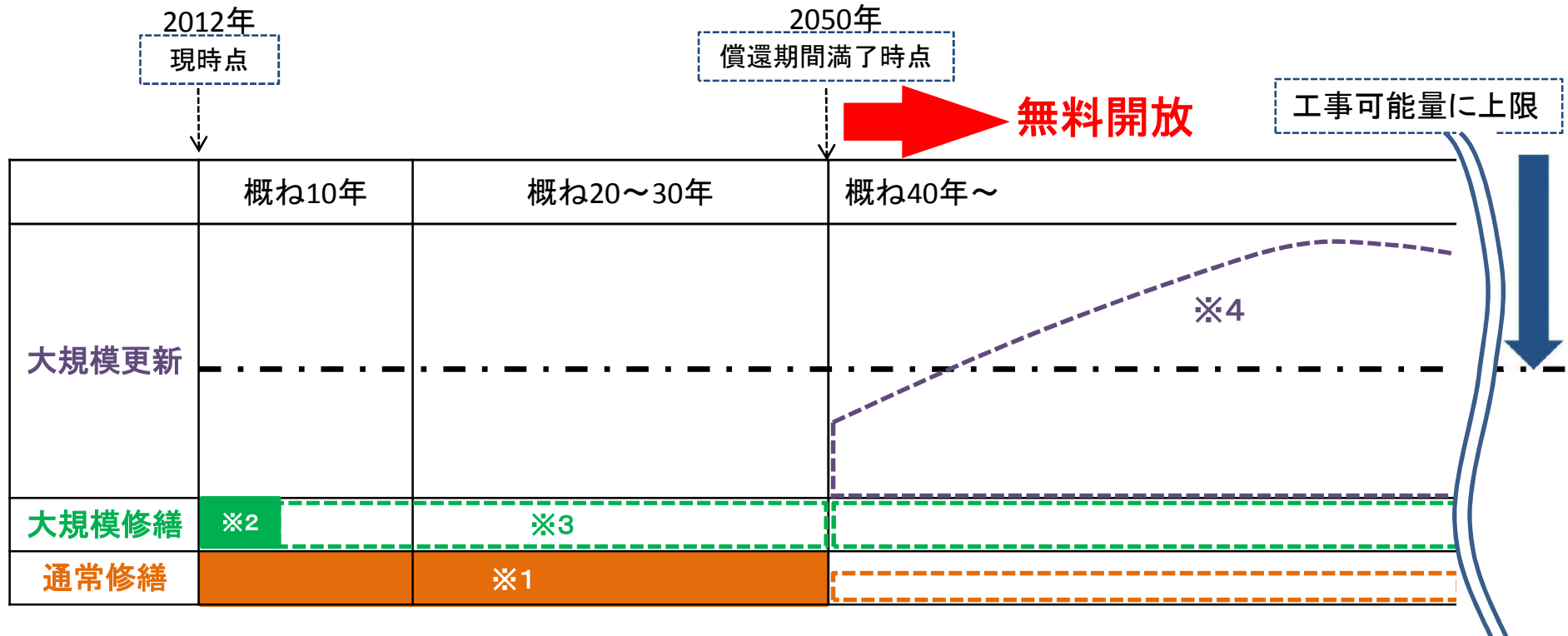
- 更新決定要因※等で抽出された区間とともに、構造物の損傷状況の経年変化を見据えた優先順位の検討と、中長期的な計画を立案する必要がある。
- 時間軸の検討には、投資可能額、更新による社会的影響度合い、対応できる工事量などの制約条件を考慮する必要がある。
- 安全、安心といった首都高速道路の内的要因に関する更新の必要性と、環境改善、まちづくり、東京の将来像と首都高速との関係において、どうあるべきかという外的要因による更新のあり方を整理する必要がある。

※該当すれば更新検討が必要となる要因(キラー要因)。



大規模更新に係わる基本的な考え方を整理

現行制度における大規模更新の実施イメージ



※1) 償還満了まで健全な状態を保つため、修繕費を一定額計上。

※2) H24～H25の2年間については、耐久性向上対策工事として約200億円(約400径間)が償還計画に盛り込まれている。

※3) 償還期間満了後の大規模更新等費用の急増を抑制するため、大規模修繕(大規模な補修・補強、耐久性向上対策等)が必要と考えられるが、償還計画には含まれていない。

※4) 償還期間満了後に劣化が進み、架け替えが必要になると想定。

ネットワーク整備と大規模更新の実施タイミング(案)

	中央環状線完成 (H26頃)	三環状概成 (H34頃)	ミッシングリンク 整備後
ネットワーク図			
充実するネットワーク	品川線供用	外環(東名以南除く)、圏央道(一部区間を除く)が供用 横浜環状北線・北西線供用 小松川JCT、中環拡幅事業完成	構想路線のうち、ミッシングリンクを整備 (1号線Ⅱ期、晴海線Ⅱ期、外環東名以南)
整備により迂回の可能性が高まる路線	1号羽田線	1号羽田線 4号新宿線、7号小松川線 都心環状線※	1号羽田線、3号渋谷線 4号新宿線、6号向島線 7号小松川線 都心環状線※

※) 都心環状線については、詳細な検討が必要

— : 整備路線 — : 1次抽出路線

— : 1次抽出路線のうち、迂回の可能性が高まる路線

⋯⋯⋯ : 構想路線
○○○ : 構想路線

大規模更新に係わる基本的な考え方(案)

I. 更新決定要因で抽出された区間に配慮しつつ、通常の維持管理を継続するよりも、大規模な更新をした方が合理的なもの※¹を優先して、大規模更新に着手

1) なお、社会的影響の大きさから、損傷状況が進行していても更新に着手できないものは、大規模修繕、補強※²により、更新時期を遅らせる

2) 事業の実施に当たっては、ネットワークの充実に従い、更新投資の平準化※³を図りながら、段階的に大規模更新を実施

II. まちづくり、環境改善、景観等、外部からの要請がある場合は、関連するプロジェクトと連携した更新を実施

※¹: 損傷状況や維持管理性、社会的影響に配慮したLCC、防災・減災等の総合的な観点から、更新した方が優位となる区間

※²: 更新時期を想定した、適切な規模の補強

※³: 大規模更新費用だけでなく、更新投資の平準化のために必要な大規模修繕・補強の費用についても、新たな制度が必要

首都圏のネットワーク整備の推移

参考

(参考) 首都圏環状道路の整備見通し



出典) 第3回 首都高速の再生に関する有識者会議 (国土交通省) 資料3