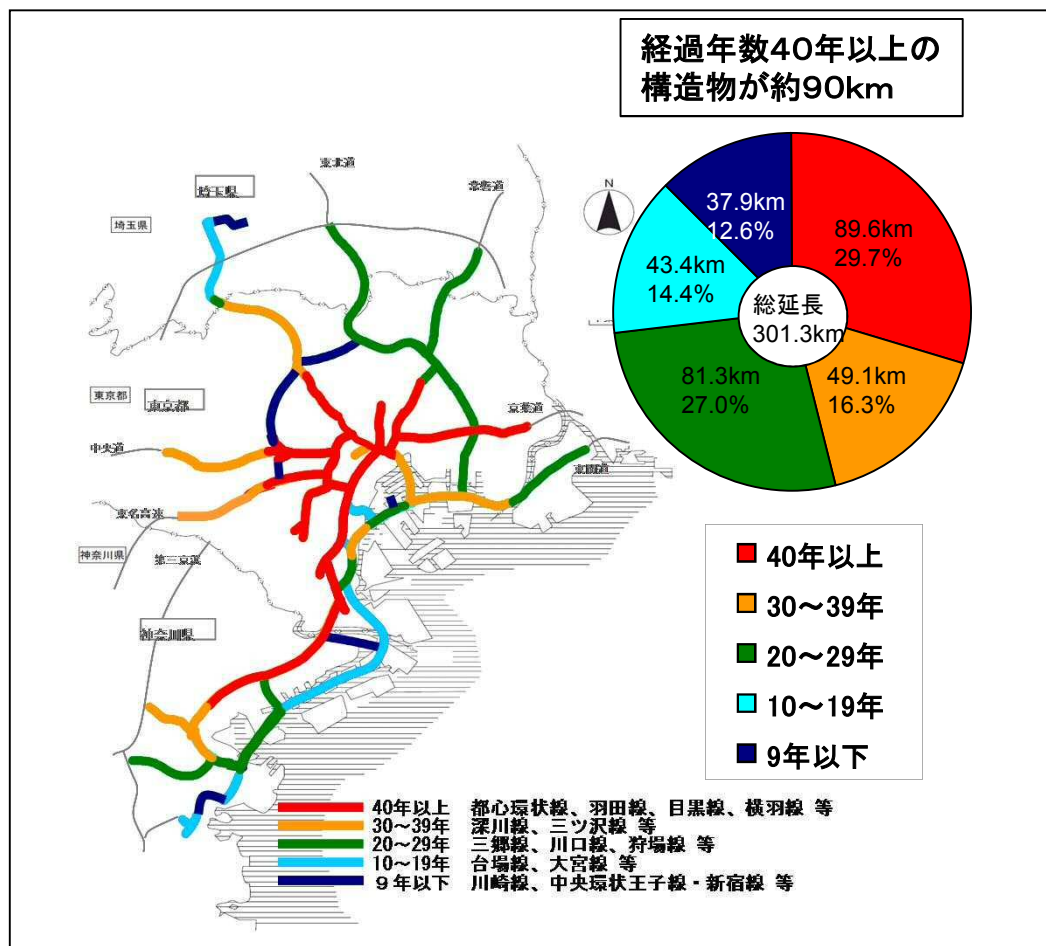


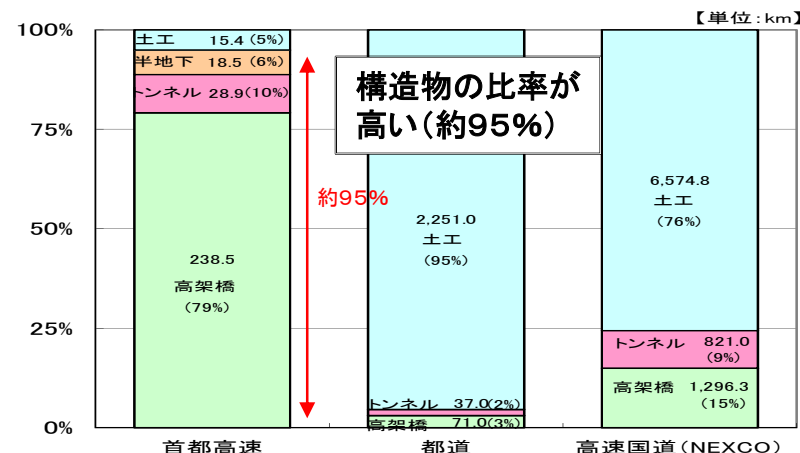
～大規模更新等の必要性について～

首都高速道路の現状

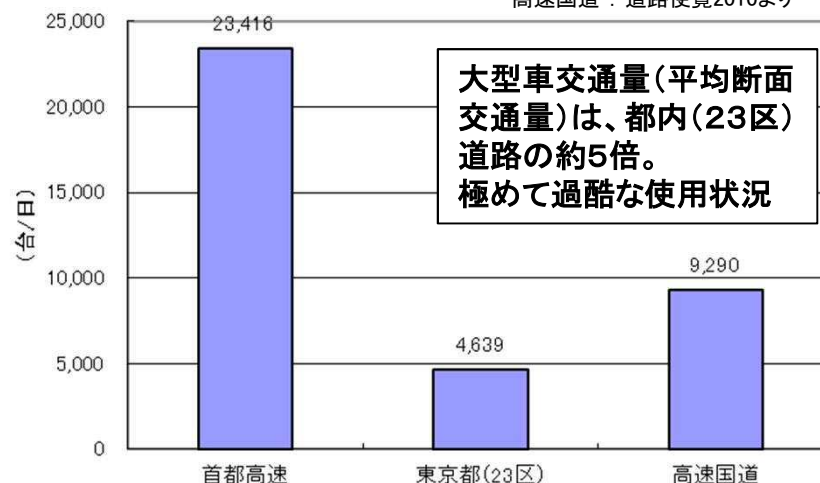
● 総延長約300kmのうち、経過年数40年以上の構造物が約3割(約90km)、30年以上が約5割(約140km)あり、老齢化が進んでいる。



開通からの経過年数 (H23.4時点)



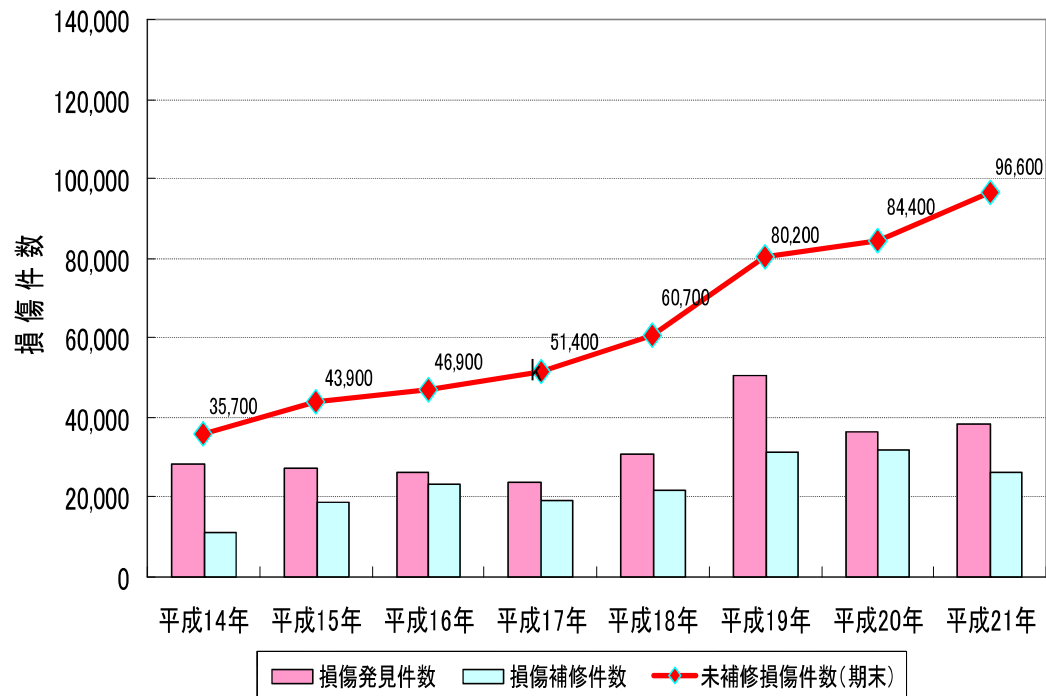
首都高速：H23.4時点
 東京都：H19.4時点(都建設局HPより)
 高速国道：道路便覧2010より



出典:平成17年度道路交通センサス

首都高速道路の損傷状況

- 老齢化が進み重交通を支える首都高速道路において、全体で約9.7万件(約3百件/km)、経過年数が40年以上になる都心環状線では、約9千件(約6百件/km)の損傷数がある(H21年度末)
- 構造物点検により発見された損傷は修繕費等にて補修を進めているが、構造物の老齢化に伴い損傷は増加傾向



主な損傷



鋼製橋脚の疲労き裂



鋼桁の疲労き裂



支承の腐食



床板のひび割れ



高欄水切り部の剥落



伸縮継手の損傷

大規模更新等の必要性について

- 重交通を負担する首都高速の構造物は、老齡化の進展に伴い損傷が増加傾向
- 民営化時に大幅なコスト削減を実施。協定には、構造物の安全性を確保するための最小限のメンテ費用を計上
- しかしながら、首都高速道路ネットワークの管理に要するライフサイクルコストを最小限にしつつ、長期に亘り道路機能の維持を図るためには、大規模更新等の対策を適時・適切な時期に実施することが必要