首都高速道路株式会社
インフラ長寿命化計画（行動計画）

平成２６年度～平成３２年度

平成２７年3月３１日

首都高速道路株式会社

目　次

Ⅰ．はじめに・・・

（３）地方公共団体等との情報共有
（４）道路法違反車両への取締強化

２．基準類の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１４
（１）新技術や新たな知見等の基準類への反映
（２）具体的な取組み

３．情報基盤の整備と活用・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１５
（１）情報の効率的な収集・蓄積活用
（２）具体的な取組み

４．個別施設計画の策定・推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１５
（１）計画の策定・推進
（２）具体的な取組み

５．新技術の開発・導入・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１６
（１）技術開発の推進・知的財産の活用
（２）具体的な取組み

６．予算管理・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１６

７．体制の構築・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１６
（１）技術者の確保、技術力の向上及び組織力の強化
（２）具体的な取組み

Ⅶ．フォローアップ計画・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１８

Ⅰ．はじめに

首都高速道路は、昭和37 年の京橋～芝浦間（4.5km）に始まり、平成２６年度末現在で延長310.7km が供用しており、平均で約９５万台/日のお客様にご利用いただく首都圏の自動車交通の大動脈として、国民生活や社会経済活動を支える基幹的な役割を担っている。

供用から約50 年を迎えた首都高速道路は、経過年数が40 年以上の構造物が約３ 割を占め、過酷な使用状況により、損傷は年々増加しており、維持管理に係る費用は将来的に増大していくことが懸念される。

このような状況の中、「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」を設立し、首都高速道路が 100 年先の未来においても、国際都市東京の重要な道路網として、安全を基礎に安心なものであり続けるため、首都高速道路全線にわたる構造上、維持管理上の問題や損傷状況等を精査しながら検討を進め、首都高速道路の大規模な更新・修繕計画を策定し、その取組に着手したところである。

一方、政府全体の取組として、平成２５年１０月４日、「インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議」が設置され、同年１１月２９日には、国民生活やあらゆる社会経済活動を支える各種施設をインフラとして幅広く対象とし、戦略的な維持管理・更新等の方向性を示す基本的な計画として、「インフラ長寿命化基本計画（以下「基本計画」という。）」がとりまとめられた。今後は、国を始め、地方公共団体や民間企業などの様々なインフラの管理者が一丸となって戦略的な維持管理・更新などに取り組むことにより、国民の安全・安心の確保、中長期的な維持管理・更新などに係るトータルコストの縮減や予算の平準化、メンテナンス産業の競争力確保を実現する必要があるとしている。

また、国土交通省では、平成２４年１２月２日に発生した、中央自動車道笹子トンネル天井板落下事故の教訓を反映し、このような事故を二度と起こさないよう、平成２５年を「社会資本メンテナンス元年」と位置づけ、「社会資本の維持管理・更新に関し当面講ずべき措置」を取りまとめ、これに基づく取組を進めるとともに、「インフラ長寿命計画（行動計画）平成２６年度～平成３２年度」（平成２６年５月２１日、国土交通省）が策定されたところである。

このような背景の中、首都高速道路株式会社においても、管理・所管するあらゆるインフラの維持管理・更新等を着実に推進するための中長期的な取組の方向性を示す計画として、「首都高速道路インフラ長寿命化計画（以下「行動計画」という。）」を策定する。

行動計画では、道路構造物のきめ細やかな点検、的確な補修・補強、長期的な安全性を確保するための大規模な更新・修繕、維持管理の高度化、効率化等の安全・安心を追求する取組をとりまとめ、将来にわたって首都高速道路の機能を発揮するとともに、維持管理の高度化・効率化によるメンテナンスサイクルの継続的な発展につなげるものである。

Ⅱ．首都高速道路株式会社の役割

首都高速道路株式会社は、高速道路株式会社法（平成１６年法律第９９号。以下「道路会社法」という。）第一条の規定おいて「高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理を効率的に行うこと等により、道路交通の円滑化を図り、もって国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与することを目的とする株式会社」とされており、その目的を達成するための業務を行っている。

業務の実施に当たっては、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構と道路会社法第６条及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法（平成十六年法律第百号。以下「機構法」という。）第１３条第１項の規定に基づき、協定を締結し、道路整備特別措置法（昭和三十一年法律第七号）第３条第１項の事業許可を受けることとされており、許可を受けて新設又は改築した高速道路について維持、修繕、災害復旧を行うこととなる。

行動計画については高速道路の管理を着実に実施するための必要な取組について取りまとめる。

Ⅲ．計画の範囲

１．対象施設

首都高速道路株式会社が管理する施設について、法令等で位置付けられた施設を対象とする（具体的な対象施設は次表のとおり）。

表３.１　対象施設

対象施設	主な根拠（関連）法令等
道路施設（橋梁、トンネル、大型の構造物（横断歩道橋、門型標識等）等）	道路法第二条第一項

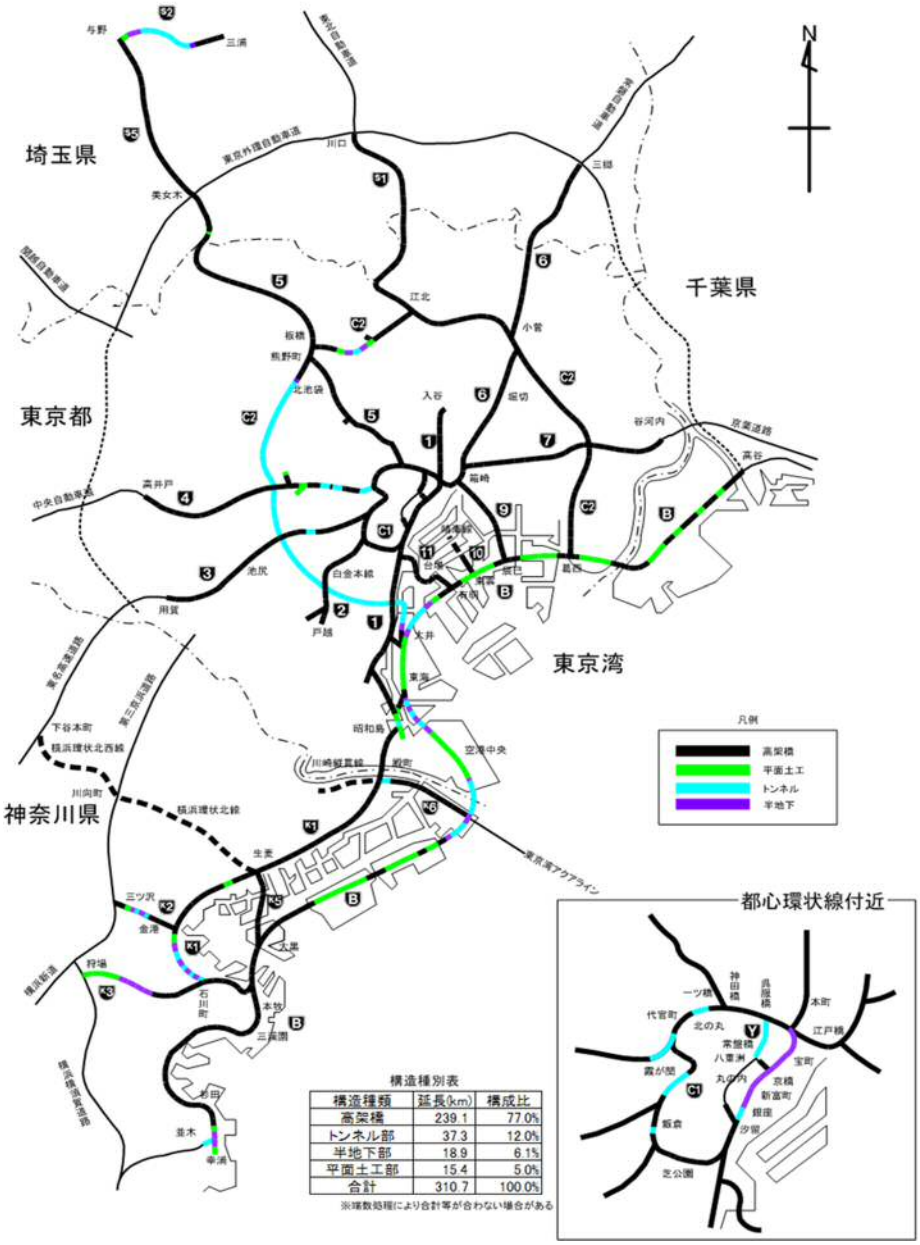


図 3.1　首都高速道路の構造種別延長（平成２７年３月現在）

表３.２　対象施設数

（平成２７年３月現在）

路線名	橋梁（2m以上）（橋）	トンネル（チューブ）	横断歩道橋（橋）	門型標識等（基）
高速都心環状線	15	10	7	72
高速八重洲線	3	2	0	4
高速1号上野線	3	0	0	10
高速1号羽田線	7	2	0	61
高速2号目黒線	8	0	0	21
高速3号渋谷線	6	2	0	38
高速4号新宿線	10	6	3	55
高速5号池袋線	17	0	0	94
高速埼玉大宮線	4	0	0	36
高速埼玉新都心線	5	2	0	16
高速中央環状線（東京西地区）	13	8	0	56
高速6号向島線	4	0	0	55
高速6号三郷線	4	0	0	71
高速7号小松川線	3	0	0	19
高速9号深川線	2	0	0	31
高速10号晴海線	2	0	0	6
高速11号台場線	2	0	0	15
高速湾岸線（東京地区）	13	6	0	173
高速中央環状線（東京東地区）	4	1	0	78
高速川口線	4	0	0	49
高速神奈川1号横羽線	10	8	0	72
高速神奈川2号三ツ沢線	5	4	0	16
高速神奈川3号狩場線	3	2	7	61
高速神奈川5号大黒線	1	0	0	26
高速神奈川6号川崎線	1	2	0	36
高速湾岸線（神奈川地区）	7	13	0	124
合計	156	68	17	1,295

２．計画期間

平成２６年度（２０１４年度）を初年度とし、基本計画に示されたロードマップにおいて、一連の必要施策の取組に一定の目途を付けることとされた平成３２年度（２０２０年度）までを計画期間とする。

Ⅳ．対象施設の現状と課題

首都高速道路は、昭和37 年の京橋～芝浦間（4.5km）に始まり、平成２６年度末現在で延長310.7km が供用しており、最初の供用から約50年を迎えている。

現在、経過年数40 年以上の構造物が約3 割（約108km）、30 年以上が約6 割（約173km）を占めており、きめ細かな維持管理が必要な高架橋やトンネルなどの構造物比率が約95%と高くなっている。また、首都高速道路は、平均で約９５万台/日の自動車が利用しており、最大断面交通量は、約16万台/日となっている。大型車の交通量は、東京23 区内の地方道の約5 倍であり、床版設計の基本となる軸重10 トンを超える軸重違反車両の通行が多い。このため、過酷な使用状況による損傷は年々増加している状況となっている。

このような状況の中、将来にわたって首都高速道路の安全性を確保するためには、現場が直面している課題を明らかにし、道路構造物のきめ細やかな点検、的確な補修・補強、長期的な安全性を確保するための大規模な更新・修繕、維持管理の高度化、効率化等の安全・安心を追求する取組を進める必要がある。

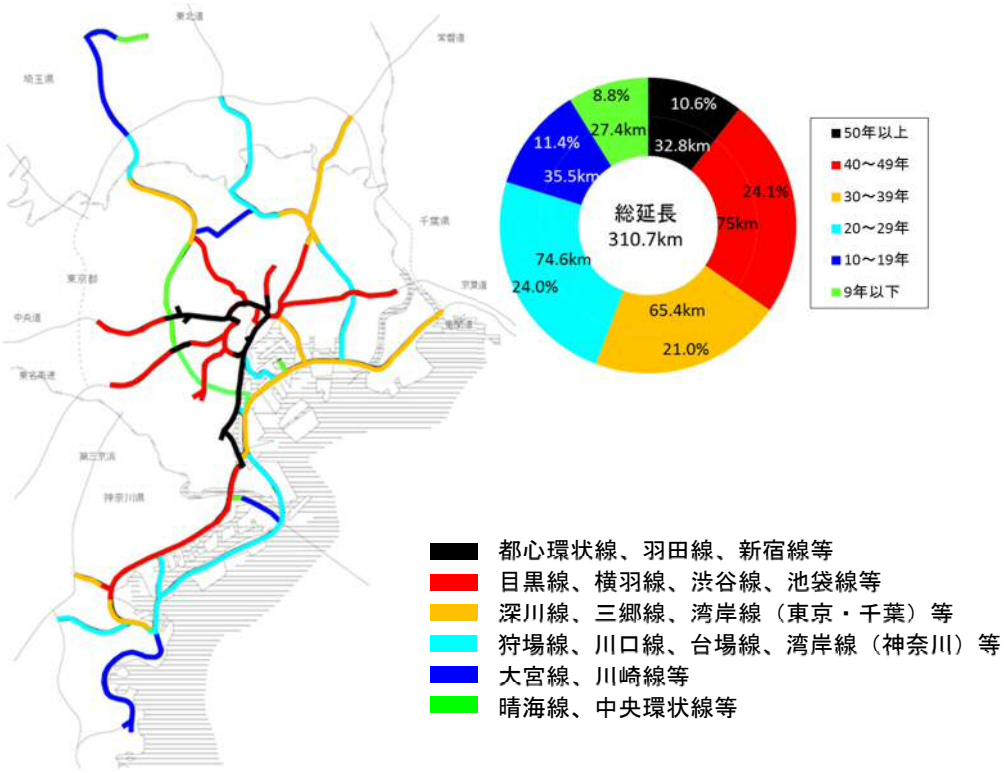


図 4.1 供用後経過年数（平成２７年３月現在）

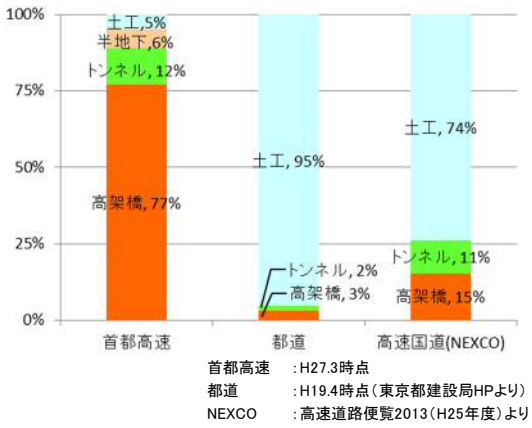
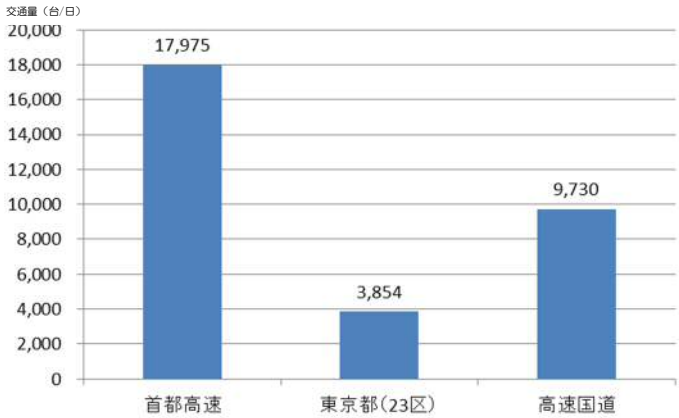


図 4.2　構造種別比較



出典：平成２２年度道路交通センサス

図 4.3　大型車交通量比較

１．点検・診断／修繕・更新等

（１）点検・診断

首都高速道路では、各施設の変状を適時・適切に把握するために、立地条件や構造に応じて適切な手法・頻度により、巡回点検、接近点検等を実施している。これらの点検はお客様や第三者の安全性を確保するために必要不可欠なものであり、２４時間、３６５日、様々な方法できめ細やかな点検を実施している。

なお、都市内高速道路という構造物の立地環境や構造上の制約等から点検が困難な箇所が認められるため、点検の効率化・高度化等の対策を講じていく必要がある。

■日常点検⇒構造物等の損傷等の状況および落下物や不法占用の有無を日常的に把握する巡回点検、徒歩点検等

■定期点検⇒接近目視または機器測定等で構造物等の損傷の状況を定期的に把握する接近点検等

■臨時点検⇒異常事態発生等、特別な理由で、構造物等の損傷状況を臨時に把握する点検

■日常点検（巡回点検）

■日常点検（徒歩点検）

■定期点検（接近点検）

図 4.4　点検の概要

（２）修繕・更新等

点検で把握した損傷は、その度合いにあわせて評価判定し、的確な補修補強を実施するとともに、施設の状態や対策履歴等の情報を記録し、次期の点検に活用していくという、ＰＤＣＡサイクルを構築し補修を実施している。

修繕については、発見した損傷に対して、進行を防ぎ、機能を保持・回復させる補修を実施しているが、近年、施設の高齢化等に伴い補修が必要な損傷が増加傾向にある。

したがって、施設の状況に応じて、予防的な観点をとり入れ、損傷した構造物の性能・機能を回復するとともに、新たな損傷の発生を抑制し、構造物の延命化を図る必要がある。

これらの状況を踏まえ、的確な補修補強を行うとともに、長期の安全・安心を確保するための大規模更新・大規模修繕を着実に推進していく必要がある。

また、点検同様に構造物の立地環境や構造上の制約等から補修補強に関しても制約が多い箇所があることから、それらの状況に応じて、補修補強の技術開発等により補修の効率化を図る必要がある。

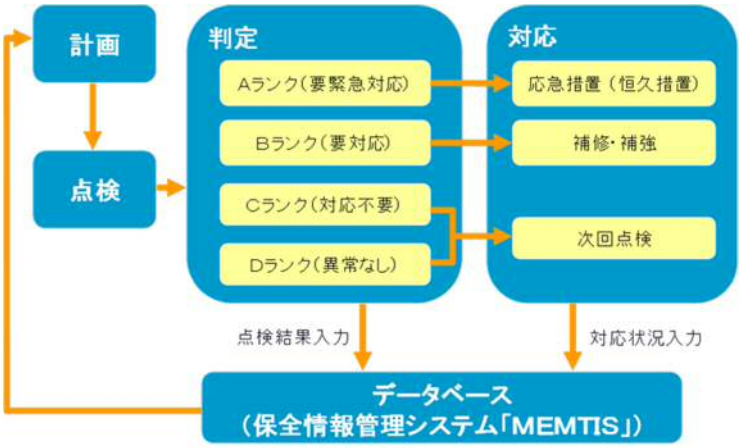


図 4.5　点検から補修の流れ

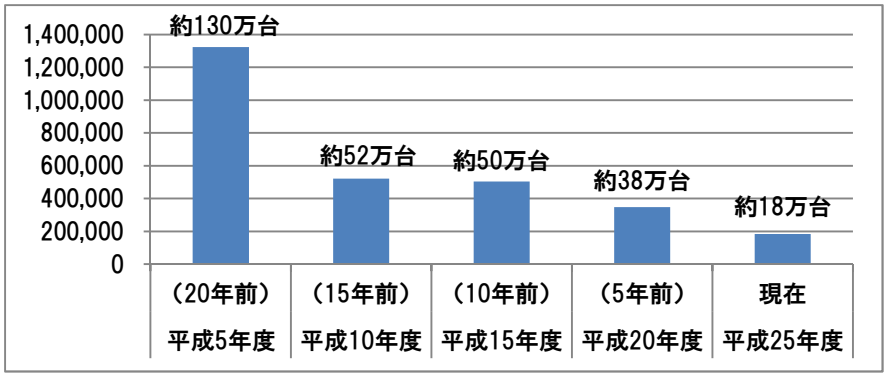
（３）地方公共団体等との情報共有

高速道路を跨ぐ橋梁（高速道路跨道橋）について、高速道路の安全・安心を確保する上で、跨道橋の各管理者と情報共有を図り、適切な点検・補修の実施に向けた協議・調整を図ることが必要である。

（４）道路法違反車両への取締

大型車の交通量が多い首都高速道路では、床版設計の基本となる軸重 10 トンを超える軸重違反車両の通行が多い。これは、過酷な使用状況の一因となっており、構造物の寿命に大きく影響していると考えられる。したがって、これまでも構造物に与える影響を踏まえた構造物保全の観点と交通の危険防止の観点から、道路法（車両制限令）違反車両に対する取締を実施してきたところである。

なお、平成５年度に約１３０万台存在していた軸重違反車両台数は、平成６年の道路交通法の改正の影響や取締の成果として平成２５年度には１８万台まで減少してきている。しかしながら、依然として年間１８万台もの軸重違反車両が存在することから、違反車両の撲滅に向けて一層の取締の強化が必要である。



※平成 5 年度から平成 10 年度の大幅な違反車台数減は、平成 6 年の道路交通法改正（過積載車両への罰則強化等）が大きく影響している。

図 4.6　軸重違反車両台数の推移

２．基準類の整備

（１）基準類の整備状況

維持管理に必要な基準類は、施設の特性を踏まえ、点検・診断および修繕の各段階で整合を図りながら、体系的に基準やマニュアル等として整備を図っており、これらに基づき維持管理を行っているところである。メンテナンスサイクルの取組をより確実に進めるにあたり、点検・診断手法の改善や保全対策に関する新たな技術や知見を活用するためには、速やかに基準類に反映していく必要がある。

（２）省令の制定に対応した点検要領の改訂

「道路法施行規則の一部を改正する省令（平成２６年７月１日施行）」を踏まえ、点検要領の改訂を実施しており、現在、運用上の課題等について検討を進めている。

３．情報基盤の整備と活用

道路の安全・安心を追求し、きめ細やかな点検、的確な補修を継続的に実施するためには、各施設の構造諸元等の基本台帳や点検・診断による損傷状況、修繕・更新状況など、必要な情報を効率的・効果的に収集・蓄積し、活用することが必要不可欠である。

（１）情報の効率的な収集

各施設の点検・診断による劣化・損傷情報、並びに構造物の修繕・更新等の実施情報など維持管理を行うため必要な情報を逐次収集している。今後、ICT 等の技術を活用し、必要な情報を如何に効率的・効果的に収集するかが課題である。

（２）情報の蓄積と集約

２００２年より、基本台帳や点検・診断、補修履歴の情報等を確実に蓄積し、修繕・更新等に必要な情報データベースとして「保全情報管理システム」を運用している。今後蓄積された情報を効果的・効率的に活用するための情報管理が必要である。

（３）情報の効果的な活用

維持管理計画を立案する際に、技術者の意思決定支援として「保全情報管理システム」を利用し活用している。今後デジタル地図などの ICT 等の技術を活用し、効率的な維持管理を支援する「保全情報管理システム」の高度化を図る必要がある。

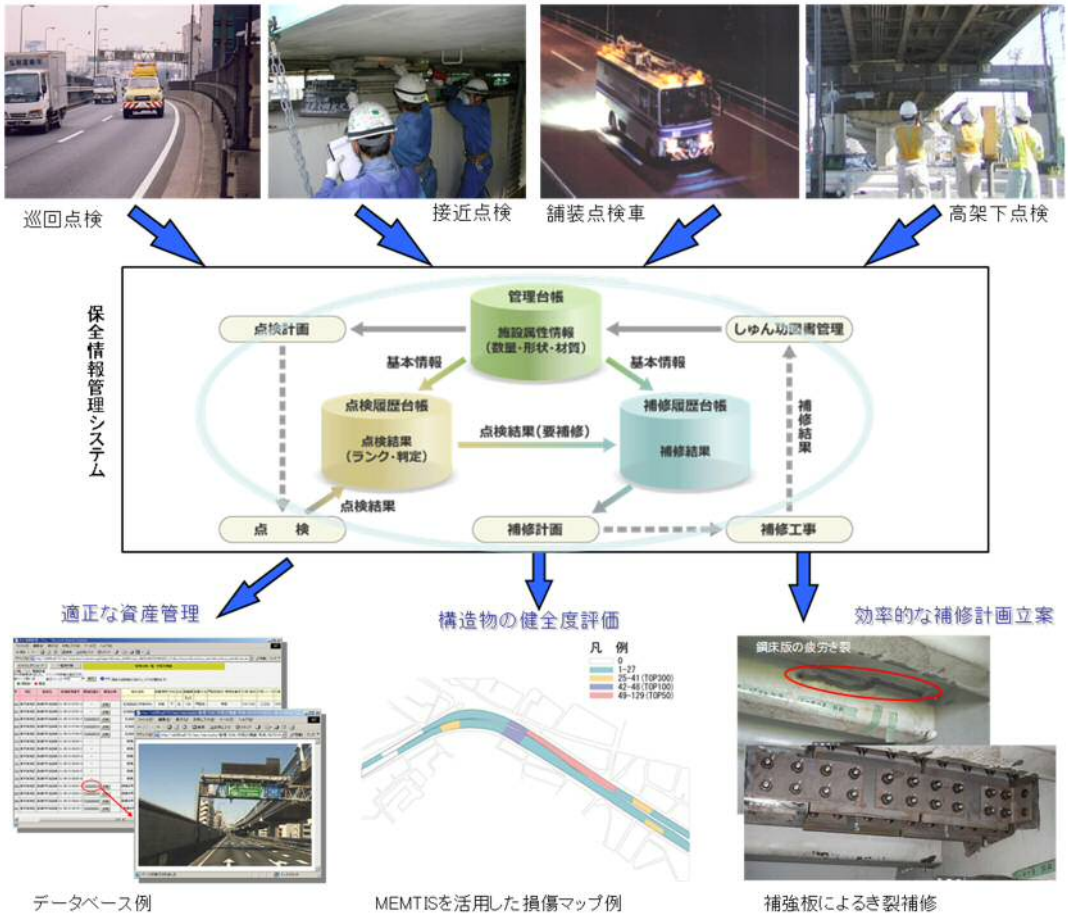


図 4.7　保全情報管理システムの概念図とその活用例

4．個別施設計画の策定・推進

道路の安全・安心を追求し、きめ細やかな点検、的確な補修を実施するためには、点検・診断等の結果を踏まえ、個別施設毎の具体の対応方針を定める計画として、個別施設計画を策定し、これに基づき計画的に対策をしていくことが重要である。

計画の策定に当たっては、施設の状態は、経年劣化や疲労等によって時々刻々と変化することから、定期点検サイクル等を考慮の上、計画期間を設定し、点検結果等を踏まえて適宜計画を精査することが必要である。

個別施設計画は点検診断結果を踏まえた計画的な補修と新規事業化を図った大規模更新・大規模修繕を取り込んだ計画とする。

5．新技術の開発・導入

首都高速道路では都市内高速道路という作業環境や構造物の損傷状況等を踏まえ、これまでも、点検・補修技術の開発に取り組んできたところである。

点検・診断では、都市内という空間の制約から狭隘部での点検技術の開発や非破壊検査技術の開発等により点検・診断の効率化に寄与している。また、補修・補強では、床版の耐久性向上技術等の開発を進め、補強を実施しているところである。

今後も、構造物の高齢化や過酷な使用状況による損傷の増大、維持管理技術者の減少等の社会情勢の変化を踏まえ、より一層の新技術の開発・導入や知的財産の活用を進め、業務の効率化を推進することが必要である。

簡易型高所点検用軽量ポールカメラ

コンクリート床版の繊維シート補強工法

図 4.8　開発・導入を行った技術の一例

６．予算管理

機構との協定に基づき、維持管理・更新等の取組を実施しているところであるが、高齢化の進行に伴い補修費用が増大する中、計画的な投資を行うためには、業務の効率化等によるコストの縮減を図り、予算の平準化に努めることが重要である。

最新の点検・診断結果による劣化・損傷の状況を踏まえ、施設毎に対策費用や対応の緊要性を検討の上、優先順位を検討し、長期的な維持管理コストの見通しを推定するとともに、新技術の開発・導入等により、一層の業務の効率化を図り、計画的な点検補修を実施していくことが必要である。

７．体制の構築

道路の安全・安心を追求し、きめ細やかな点検、的確な補修を実施するためには、一定の技術的知見に基づき基準類を体系的に整備するとともに、道路管理者がそれらを正確に理解し、的確に点検・補修を実行することが不可欠である。また、新技術等によりメンテナンス技術の高度化が期待される中、それらを現場で有効に活用し、最大限の効果を発揮することが求められる。

今後もメンテナンスサイクルを継続的に進めるため、技術者の育成、技術力の向上及び首都高グループの組織力の強化を図ることが必要である。

Ⅴ．中長期的な維持管理・更新等のコストの見通し

維持管理・更新等に係る費用の縮減・平準化を図り、必要な予算の確保を進めていくためには、中長期的な将来の見通しを把握し、それを一つの目安として、戦略を立案し、必要な取組を進めていくことが重要である。

高速道路会社は機構との協定に基づき、維持管理・更新等に係る事業を実施しており、それらに要する費用も協定に定められ、公表しているところである。これらの計画については、社会情勢等の変化を踏まえ見直すこととされており、現在の協定には、本行動計画の「Ⅵ．必要施策に係る取組の方向性」において定めた特定更新等工事の実施、メンテナンスサイクルの確立により予防保全への転換を図るために必要な、点検強化、補修の集中的な実施について反映している。

なお、協定については、機構との協議により、今後のインフラ老朽化の進展に対応していくために必要なコストの見通しを確実に反映させる必要がある。

Ⅵ．必要施策に係る取組の方向性

「Ⅳ．対象施設の現状と課題」を踏まえ、24 時間 365 日、お客様に安全で安心な首都高を提供し、将来にわたって首都高速道路の機能を発揮するために以下の安全・安心を追求する取組を進める。

１．点検・診断／修繕・更新等

（１）きめ細やかな点検・診断、計画的な補修・補強の推進

点検・診断は、立地条件や構造に応じて以下のように、適切な手法・頻度できめ細かな巡回点検や接近点検等を実施し、道路の損傷等を早期に発見する。

発見した損傷等は度合いにあわせてランク分けし、緊急対応が必要な損傷は直ちに応急又は恒久措置を実施するとともに、その他の損傷は優先度を設定し、計画的に補修・補強を実施する。

なお、これらの取組を通じて得られた施設の状態や対策履歴等の情報を記録し、次の点検・診断等に活用するという、「メンテナンスサイクル」を継続的に発展する。

・事故による破損等の道路利用に伴う変状を把握するための日常的な点検
・経年劣化・損傷を把握するための５年に１回の定期的な接近点検
・災害発生時の変状を把握するための緊急点検等の不定期な点検等

点検補修の困難箇所への対応については、具体的な取組みとして、新技術（簡易型高所点検用軽量ポールカメラなどの新たな点検機器）の活用や、鉄道交差部等については恒久的な足場の設置を実施していく。

高所作業車による点検

ポールカメラによる点検

図 6.1　点検実施状況

図 6.2　メンテナンスサイクル

（2）特定更新等工事（大規模更新・大規模修繕）の推進

大規模更新では、長期の耐久性を確保し維持管理が容易な構造に更新する。また、更新に併せて渋滞緩和や走行安全性の向上等、道路機能の強化を図るとともに、周辺まちづくり（都市再生）と連携した更新について検討を進めていく。大規模修繕では、橋梁単位で全体的に補修を行うことにより、新たな損傷の発生・進行を抑制しつつ長期の耐久性を向上させる。

なお、特定更新等工事による大規模更新の実施にあたっては、迂回路の設置や半断面施工等の工夫により、長期間にわたる通行止めを行わない施工計画とし、既供用道路への更新工事における交通影響を軽減するために必要な措置を行う。

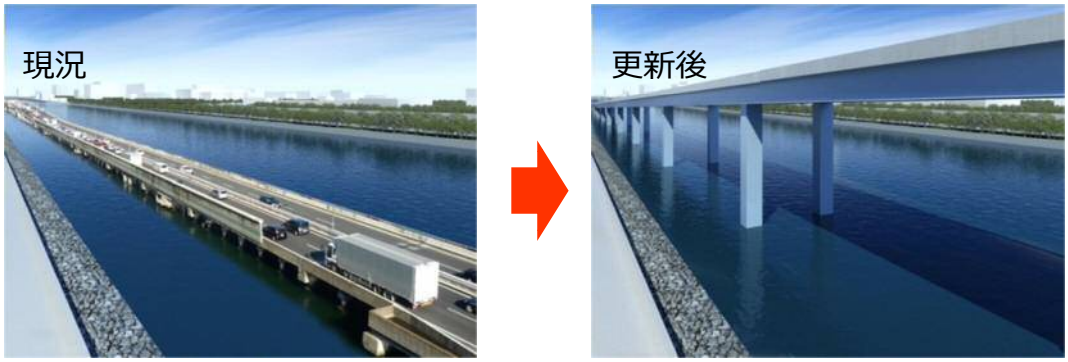


図 6.3　大規模更新イメージ【1 号羽田線（東品川桟橋・鮫洲埋立部）】

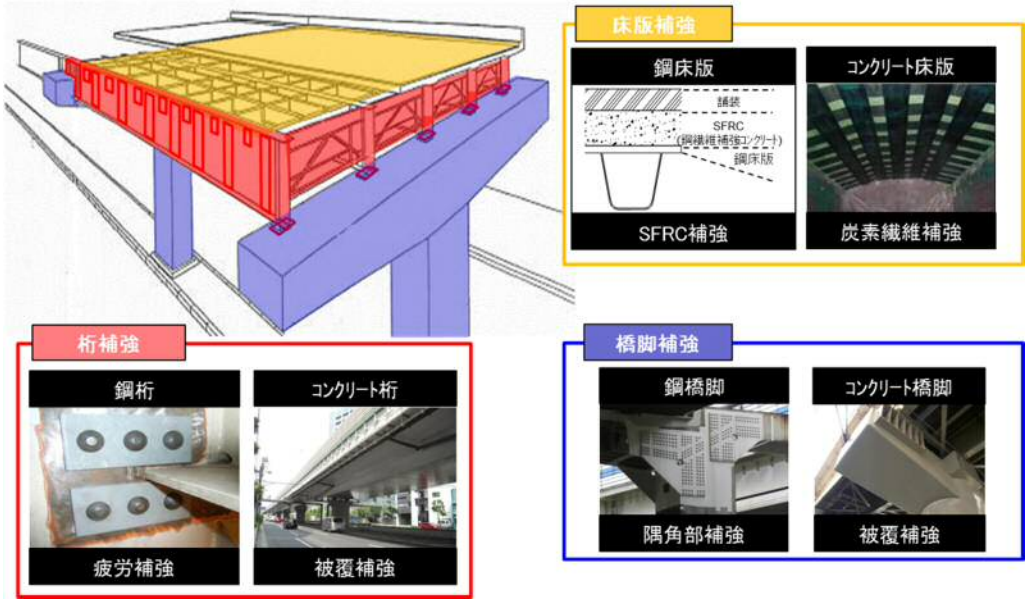


図 6.4　大規模修繕の実施内容例

（3）地方公共団体等との情報共有

高速道路を跨ぐ橋梁（跨道橋）について、跨道橋の管理者と情報共有を図り、適切な点検・補修の実施に向けた協議・調整を図る。

具体的な取組みとしては、道路メンテナンス会議等を通じて、高速道路の管理者と点検・補修の計画実施に向けた情報共有や調整を図るとともに、必要に応じ高速道路跨道橋管理者からの受託による点検・補修も実施して行く。

（４）道路法違反車両への取締強化

道路法違反車両の撲滅に向けて、首都高の複数料金所での同時取締や国道との同時取締等、効果的な取締を実施する。

具体的な取組みとしては、重大な違反者には、その場で積荷の分割により総重量の軽減措置を命じる等、厳正に対応し、料金所で実施している重量の自動計測・カメラ画像に基づく警告書の発行対象者を拡大し、重量違反者への取締を強化する。

また、道路法違反者に対する指導の強化として、反復違反者には、講習会により、是正指導、講習会欠席者や悪質違反者には、個別訪問による指導、是正が見られない違反者は速やかに告発する等の対応を行う。

国道との同時取締実施状況

首都高（川口本線）　　国道４号(足立区平野)

総重量の軽減措置

図 6.5　道路違反車両の取締強化

２．基準類の整備

（１） 新技術や新たな知見等の基準類への反映

維持管理に係る各種基準・マニュアル等について、引き続き適切に運用するとともに、適時・適切に改訂を行う。新規整備から定期的な点検・診断、修繕に至る各段階で基準類相互の整合性が図られるよう、施設毎に関連性や補完状況等の確認を行い、その結果、過不足がある場合には相互に調整を実施し、維持管理に配慮した基準類の反映を進める。

また、メンテナンス全体の底上げを図るため、メンテナンスの質の向上、作業の効率化、利用者への影響の最小化、工期の短縮、トータルコスト縮減等の観点から新技術の普及状況や、同じような事故・災害の再発防止の観点から得られた新たな技術や知見について、関連する基準類に反映を行う。

（２） 具体的な取組み

新技術や新たな知見等の基準類への反映を進めるとともに、橋梁、トンネル等の点検については、５年に１回の接近点検を継続的に実施し、診断については、省令の制定に対応した点検要領の改訂として、国の定める「健全性の診断の分類に関する告示（平成 26 年７月施行）の４つの判定に区分に変換するものとする。

３．情報基盤の整備と活用

（１）情報の効率的な収集・蓄積活用

メンテナンスサイクルを継続して進めるため、保全情報管理システムにより、点検・診断および修繕等の情報管理及び逐次更新、蓄積されたデータの活用を効率的に、確実に実施する。

なお、保全情報管理システムに蓄積されたデータは個別施設計画へ適切に反映する。

（２）具体的な取組み

効率的な維持管理を支援するために、モバイル端末によるスマート ICT や地図情報などの情報通信技術を活用し、保全情報管理システムの高度化を図る。

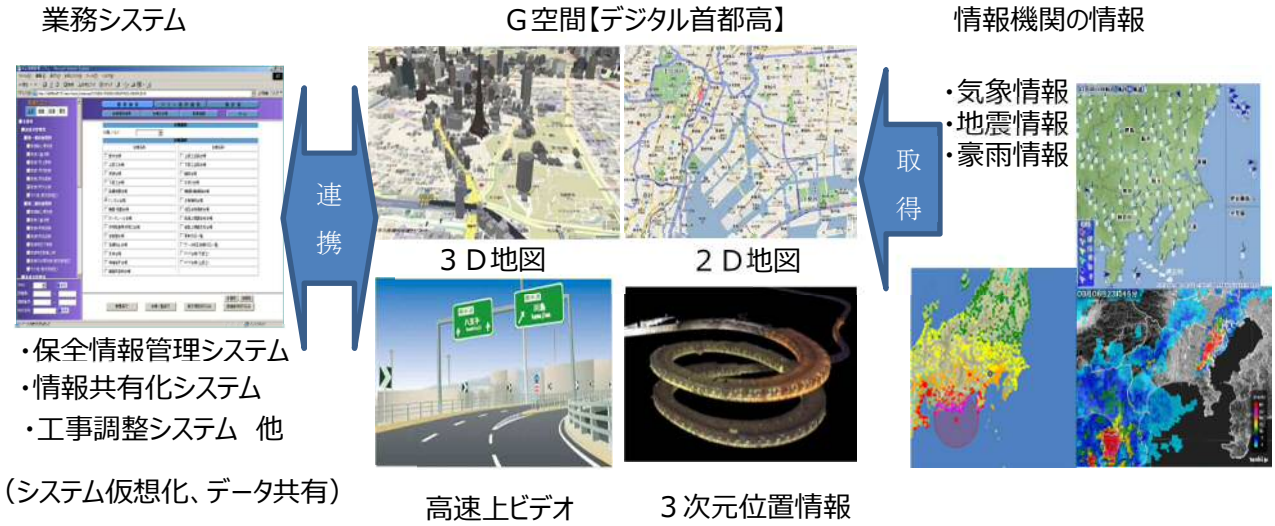


図 6.6　保全情報管理システムの高度化

４．個別施設計画の策定・推進

（１）計画の策定・推進

個別施設計画の策定にあたっては、施設毎の点検・診断やその結果を含む情報の蓄積を活用し、施設毎にメンテナンスサイクルの取組の状況に応じた対策とする。なお、点検診断結果等に応じて、適宜計画を精査することが必要である。

点検診断により、発見された損傷は優先順位をつけて計画的に補修するとともに、新規事業化を図った大規模更新・大規模修繕をあわせて推進していく。

（２）具体的な取組み

行動計画の対象施設について、点検診断結果を踏まえ、平成 27 年度迄に橋梁、トンネル、平成 28 年度迄に大型構造物等について個別施設計画を策定する。

５．新技術の開発・導入

（１）技術開発の推進・知的財産の活用

構造物の耐久性向上のための技術開発やメンテナンスを効率的に実施するための新たな技術開発の推進や知的財産の活用により、業務の効率化を図ることが必要である。

高齢化に伴い増大する道路構造物の損傷に対しては、確実かつ早期に発見、監視を行うことが、道路の安全性を高め、適切な時期に確実に補修・補強を行うためにも重要であることから、点検技術の効率化、高度化を目指すと共に、合理的かつ効率的な補修・補強技術の開発・導入を推進する。

（２）具体的な取組み

技術開発は大学、他企業、首都高速道路技術センター等と幅広い連携を行い、道路の補修・補強・更新、点検診断の技術開発を推進し、活用していく。

＜主な技術開発と活用＞

- 制約が多い鉄道交差部、交差点部や交通規制を伴う道路上、狭隘な高架橋桁端等の点検を効率的に実施する技術開発
- 三次元点群データを活用した構造物点検支援システムの技術開発
- 鋼構造物疲労損傷への補修・補強技術、点検診断技術開発及び活用
- 維持管理業務を軽減する高架橋の床版上面保護工法等耐久性向上技術開発等

６．予算管理

高齢化に伴い補修費用が増大する中、最新の点検・診断結果による劣化・損傷の状況を踏まえ、施設毎に優先順位を検討し、中長期的な維持管理コストを見通した上で、個別施設計画を策定し事業を推進する。また、新技術の開発・導入等による業務の効率化等により、安全・安心に影響のない範囲で可能な限りのコスト縮減・予算の平準化を図る。

なお、点検診断結果等を踏まえ、今後、高齢化の進行に伴い、更なる補修費用の増大が見込まれる場合には、維持管理費用を適宜精査していくことが必要である。

７．体制の構築

（１）技術者の確保、技術力の向上及び組織力の強化

構造物の精度の高い点検や迅速確実な補修等の維持管理を実施して、安全・安心・快適なサービスを提供するため、グループ会社を含めた技術者の確保や技術力の維持・向上、組織力の強化を図る。

（２）具体的な取組み

社内の技術力の向上と技術継承の基本的な指針となるエンジニア育成プランに基づき、高度な専門技術力と幅広い仕事力を身につけたエンジニアの育成を推進していく。

また、首都高速道路を点検する技術者に対し、点検員資格認定制度の拡充として、一定の技術力を求めた点検技術者資格認定制度の継続に加え、技能確認に基づく中間審査を新たに義務付け、技術者の確保、技術力の向上を図る。

Ⅶ．フォローアップ計画

本計画を継続し発展するため、「Ⅵ．必要施策に係る取組の方向性」に示した取組について引き続き充実・深化させる。

なお、取組の進捗状況を把握し、進捗が遅れている施策の課題の整理と解決方策等の検討を行い、計画をフォローアップする。また、併せてホームページ等を通じて適宜、情報提供を図る。

工程表

	～平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度
1．点検・診断 修繕・更新等	【点検・診断】 5年に1回の点検を実施 → 道路法改正（H25年）に対応した点検要領に基づき、5年に1回の近接目視点検・健全性診断を実施							
	【修繕・更新等】 機構との協定、個別施設計画等に基づく取組みを実施							
2．基準等の運用・整備	現行の基準類について、新たな技術や知見を適時・適切に反映							
3．情報基盤の整備と活用	データベースの高度化 → 点検・補修データの蓄積・更新・活用							
4．個別施設計画の策定・推進	橋梁・トンネルについて個別施設計画を策定 → 個別施設計画に基づき維持管理・更新等推進							
	大型の構造物について個別施設計画を策定 → 個別施設計画に基づき維持管理・更新等推進							
5．新技術の開発・導入・活用	技術動向の把握・開発検討 → 現場への導入・活用							
6．予算管理	機構との協定に基づき維持管理・更新等を実施							
7．体制の構築	【技術者の確保・育成】 研修等により高度な技術力を有する人材の育成・確保							
	点検・診断に関する資格制度の継続等、技術的な水準の確保							