


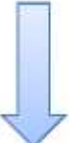


今後の検討の進め方

6. 今後の検討の進め方

- 第3回高速道路資産の長期保全及び更新のあり方に関する技術検討委員会
 - 提言の中間とりまとめ
- 第4回高速道路資産の長期保全及び更新のあり方に関する技術検討委員会
 - 対策の優先順位と対策時期の検討①
- 第5回高速道路資産の長期保全及び更新のあり方に関する技術検討委員会
 - 対策の優先順位と対策時期の検討②
 - 更新実施における課題の整理
- 第6回高速道路資産の長期保全及び更新のあり方に関する技術検討委員会
 - 最終提言に向けた整理
- 第7回高速道路資産の長期保全及び更新のあり方に関する技術検討委員会
 - 提言

中間とりまとめに向けて

7. 中間とりまとめに向けて

高速道路の現状

1. 高速道路の概況

高速道路3会社が管理する高速道路は、昭和38年7月16日に我が国最初の高速道路として名神高速道路栗東～尼崎が開通して以降、順次整備を進め総延長8,716km(平成24年3月31日現在)が供用している。利用台数は約700万台/日に達し、大型車の通行台数も約200万台/日となるなど、国民生活に欠かせない道路となっている。

2. 高速道路の役割

高速道路は、全国の産業や生活を支える大動脈として、我が国経済の高度成長とその成果である豊かな暮らしを支えている。現在、ネットワークが順次整備され人々の日常生活の足としてまた、地域経済の発展や緊急医療・災害時の支援など社会基盤として様々な役割を担っている。

長期保全等検討の着目点

① 経過年数の増大

償還期間満了時の平成62年には、供用延長の約8割が50年以上を経過し、また経過年数が長い構造物ほど変状比率が増大傾向にある。

② 使用環境の影響／変化

高速道路ネットワークの拡充により大型車交通量が増大すると共に、車両制限令の規制緩和により交通荷重も増大している。

③ 維持管理上の問題

毎年の凍結防止剤(塩化ナトリウム)の散布により構造物の変状リスクが高まっている。また、近年の異常降雨の多発により土砂災害の発生リスクも高まっている。

④ 設計／施工基準類の変遷

設計、施工基準の変遷により既存不適格の構造物が存在し、変状リスクが高まっている。

⑤ 明確なかたちでは考慮できなかった変状リスク

PC橋のPC鋼材、切土のり面アンカーの損傷やトンネル内空の変状(盤ぶくれ)の発生など、明確なかたちでは考慮できなかったリスクが顕在化してきている。

7. 中間とりまとめに向けて

大規模更新・修繕の必要性

過酷な使用環境にある高速道路を永続的に使用するため、償還計画に含まれていない大規模更新や大規模修繕を計画的に実施して行くことが必要。

- ◎ ある一定の要件を持つ構造物については、大規模更新が必要となる。
- ◎ 大規模更新の対象外となる構造物についても、大規模修繕による長寿命化が必要となる。

◆ 中間とりまとめに向けて

構造物毎に変状データの分析を行い、過去の対策事例や設計基準などを整理のうえ、大規模更新・大規模修繕の抽出要件のとりまとめを実施する。