

論点に関する議論  
(更新・維持管理について)  
関連資料

# 社会資本メンテナンス戦略小委員会

## 今後の社会資本の維持管理・更新のあり方について 中間とりまとめの概要（H25.3.19）

### 主旨

維持管理・更新に関する現状と課題を踏まえ、**今後目指すべき戦略的維持管理・更新に関する基本的考え方**及び**国土交通省等が取り組むべき施策**に関して、これまでの委員会での議論を踏まえ、**緊急提言(H25.1)**における提言事項から更に内容の充実を図ったもの。

### 第1章 維持管理・更新の現状と課題

- 社会経済情勢とこれまでの取組
- 国土交通省所管施設の実態と課題
- これまでの技術的進歩の推移と課題
- 地方公共団体における維持管理・更新の実施状況と課題
- 維持管理・更新費用の将来推計に関する課題
- 制度面、体制面の現状と課題

### 第2章 今後目指すべき維持管理・更新に関する基本的な考え方

社会資本によって人々にもたらされる恩恵が次世代へも適切に継承されるよう、今後目指すべき**9つの基本的な考え方**を整理

- 国による、基準等の制度化、国管理施設での率先した取組、地方公共団体支援等
- 国民の理解と協力を促すための積極的な情報発信
- 技術力、マネジメント力、人材力を備えた管理者による維持管理・更新の着実な実施
- 安全・安心の確保のための、修繕等の機会を捉えた、防災・耐震等の性能向上
- 豊かな暮らし・環境や活力ある経済社会実現のための更新等の機会を捉えた、質的向上
- 社会構造の変化を踏まえた集約化や撤退の検討
- 予防保全等、機能・費用のバランスの取れた維持管理・更新
- ストック全体の中での重要性、緊急性等を踏まえた対応方針の立案
- 関係省庁間、分野間、国・地方間の連携や、官民連携等

### 第3章 戦略的な維持管理・更新のために重点的に講ずべき施策

現在直面している課題を克服するために**国土交通省等が重点的に講ずべき具体的施策**を提言

#### 2. 維持管理・更新をシステマチックに行うための取組

- 維持管理・更新への、予防保全、性能・機能等の向上、集約化・効率化等の考え方の導入
- 点検・診断-評価-計画・設計-修繕等、一連の業務プロセスをPDCAサイクルとして実施
- 長期的視点に立った計画の策定
- 維持管理・更新に係る予算確保
- 組織・制度の充実、人材育成

#### 1. 施設の健全性等を正しく着実に把握するための取組

- 施設の健全性等を正しく着実に把握するための仕組みの確立
- 情報の収集・蓄積とカルテの整備
- 施設の健全性等及びその対応方針の国民への公表

#### 3. 維持管理・更新の水準を高めるための取組

- 効率的・効果的な技術開発等とその成果の基準化・標準化
- 分野や組織を超えた連携と多様な主体との連携
- 地方公共団体等への財政的、技術的支援

- 「社会資本メンテナンス元年」として、今後3か年にわたる当面講ずべき措置を工程表にとりまとめ
- 総点検と必要な修繕を速やかに実施し、H26年度以降、長寿命化計画の策定等を通じた本格的なPDCAサイクルへ移行

※工程表については、随時、見直し

### 現場管理上の対策

#### 【主な課題】

#### 【当面講ずべき措置】

##### [点検]

- 日常・定期点検では把握されていない要対策箇所への対応

- 緊急点検の実施(H25年3月中に完了)  
(港湾トンネル附属物の修繕は6月、新幹線トンネルは7月)
- 優先施設への集中点検  
(原則、出水期又はH25年度内に完了)

※多くの施設を管理する地方公共団体等においては、H26年度以降も継続する場合がある

##### [基準・マニュアル]

- 管理者間での点検手法等のばらつき

- 各施設の基準等を見直し(原則、H25年度中)  
H26年度から新基準等で運用

##### [施設状況等の把握]

- 情報の体系的な蓄積

- データベース化(H25年度中)
- プラットフォームの運用開始(H26年度)

##### [既存技術の活用や新技術の導入]

- 既存技術の分野横断的な活用
- 新技術の速やかな導入・共有化

- 非破壊検査技術等の現場への試行的な導入
- ニーズを踏まえた先端的技術の適用性等の検討とインフラでの実証等

現場を支える制度的な対策

【課題】

【当面講ずべき措置】

[予算]

○安定的な予算の確保

[体制]

○行政職員の人員・技術力の確保  
○建設産業の人材確保・育成  
○分野横断的な実施体制の整備

[法令等]

○維持管理等に係る法律整備

○**防災・安全交付金**を創設(H24年度)し、  
支援メニューの充実(H25年度)

<地方公共団体への支援>

○地方整備局等の**相談窓口機能**等の強化・拡充  
○**技術講習**の実施、**研修制度**の拡充  
○**基準・マニュアル**の提供 等

<維持管理等の担い手支援>

○**複数業務の包括発注、複数年契約、地域維持型契約の更なる活用**の検討・実施  
○**技能労働者等**の適正評価・育成策を検討・実施 等

<国の一元的なマネジメント体制の整備>

○本省に**社会資本老朽化対策推進室**を設置 等

○**点検の規定の整備**等  
(道路法、河川法、港湾法等)

※道路法及び港湾法の改正案は既に今国会に提出済み

長寿命化計画の推進

【課題】

【当面講ずべき措置】

[長寿命化計画]

○内容の充実と策定率の向上

○**策定対象の拡大**や、**防災・安全交付金**を活用した  
**策定率の向上**  
○**記載すべき事項**等の見直し



## 1. 道路の賢い使い方による多様な利用者の共存

### (1) 多様な利用者が共存する道路空間の形成

#### ① 道路空間の再配分等による自転車通行空間、歩行空間の形成

- ・地域の道路を面的に俯瞰して、道路毎に誰が主役なのかを明確にし、限られた道路空間を有効活用する再配分を推進
- ・幹線道路については、バイパス等の整備による自動車交通の転換や分散を行いつつ、車道空間を歩行者・自転車等へ再配分

#### ② 生活道路における歩行者・自転車優先の徹底

- ・生活道路における人優先のエリア作り

#### ③ 「スローな交通」への対応等の多様な利用者の共存

#### ④ ユニバーサルデザイン、無電柱化、通学路の整備等の連携

#### ⑤ 多様な利用者の共存に向けた仕組みの構築

- ・一定のエリアにおける道路利用に関して、関係機関が一体的な計画を策定・実施する仕組みを構築
- ・行政と地域住民との合意形成や地域における様々な意見を学識経験者がコーディネートする仕組み
- ・事故に関するデータや全国の取り組み状況をモニタリングして公表し、地方公共団体の取り組みを促進

### (2) 交通事故削減のための更なる効率的・効果的な取り組み

- ・幹線道路と生活道路における事故対策を両輪に展開
- ・プローブデータの活用等による危険箇所の面的かつ効率的な把握
- ・環境負荷の小さいラウンドアバウトの導入・展開

### (3) 利用者責任の明確化も含めた道路の適正な利用の徹底

#### ① 路上駐車、路上工事による影響の最小化

- ・渋滞損失等の影響を面的かつ簡易にモニタリングできる仕組みを構築
- ・利用者と道路管理者との協働による路上駐車防止に関する計画づくり
- ・レーンレンタル制度等を参考にした最適な工事時間や時間帯等の設定とその実現のための誘導策の導入等による路上工事の縮減

#### ② 沿道利用変化に伴う影響の最小化

- ・交通アクセスメント制度の導入可能性の検討

#### ③ 大型車両の利用適正化

- ・事業者等への啓発を行った上で、大型車両の違反通行データ等の活用、違反者の公表等による指導・取締りの実効性向上

## 2. 道路が有する新たな価値の創造

### (1) 道路空間のオープン化・多機能化

#### ① 道路の上下空間に建物を建設するための空間としての活用

- ・立体道路制度の制度拡充を通じた民間開発・まちづくりと一体的な更新手法の整備、自由通路・駅ビル等の一体的整備

#### ② たまり場や収益活動の場としての活用

- ・街の秩序や美観を保つためのまちづくり関係者が連携する仕組みの検討

#### ③ 公共空間としての機能向上

- ・地域の顔として誇れる景観形成、津波対策の標高表示等による公益に資する空間形成、街路樹管理へのボランティアの活用

### (2) 道文化の再発見・醸成・創造

- ・文化が交流する道としての認識、街道・古道といった既存の道文化の再発見、新たな道文化の創造などを通じた道路の持つ機能の発揮
- ・NPOや地域住民などとの連携・協調により、道路の文化的な価値や機能を層高め、活用していく取り組みが必要

## 3. 交通結節機能の充実・高度化、公共交通利用の促進

### (1) 交通結節機能の充実・高度化

#### ① 主要な空港、港湾、鉄道駅などへのアクセス向上

- ・高速道路から主要な空港、港湾、鉄道駅等の交通拠点へのアクセス状況について、再点検し、スムーズなアクセスへと改善

#### ② 交通結節点における乗り換え利便性の向上

- ・交通結節点での案内の充実・上下移動を抑制した歩行者動線確保等により、交通手段毎の動線を整序、乗換利便性の向上を実現

#### ③ 交通結節点の高度利用の推進

- ・駅前広場の立体的整備、道路空間の上空利用により、都市機能を集積
- ・特定地域での集中的事業を可能とする事業制度を創設、民間施設を含めた立体的整備を可能とする制度も拡充

### (2) 公共交通利用の促進

#### ① バス等の利便性向上

- ・リバーシブルレーン・バス専用レーンの導入等により公共交通の利用を促進
- ・利用者とのコミュニケーションや啓発活動を通じた過度な自動車利用から公共交通や自転車の利用への行動変容を促す取り組みの実施
- ・相乗りマッチング等のTDMに取り組む民間組織の育成・支援

#### ② 移動困難者への対応

- ・福祉施策との連携やNPOとの協働等によるコミュニティバスやデマンドバス等の小規模な公共輸送サービスの確保

## 4. 基幹ネットワークの戦略的な整備・活用

### (1) 大都市・ブロック中心都市におけるネットワークの緊急強化

- ・環状道路など、飛躍的にネットワーク機能を高める抜本的対策を加速
- ・「渋滞の名所」と呼ばれるボトルネック箇所への集中的対策を実施
- ・路肩の活用などの運用改善、既設出入口の時間運用等ネットワークを最大限に活かす工夫

### (2) 国土のミッシングリンクの迅速・効率的な解消

- ・人口減少社会に対応し、地域間で機能・役割を効率的に分担する連携生活圏を形成するためには、基盤となる道路ネットワークが重要
- ・脆弱な地域の災害への対応力を高めるため、走行性の高い国道も活用し、国土のミッシングリンクを迅速かつ効率的に解消

### (3) 整備プロセスの透明化

- ・高速道路や並行する国道などを含め、整備計画の制度等を一体的に整理し、整備プロセスを透明化

### (4) 効率的な物流ネットワークの強化

- ・コンテナの大型化に対応した物流ネットワークの再検証
- ・橋梁補強、バイパス整備等の緊急対策の実施による国際海上コンテナ車の通行支障区間解消
- ・道路構造物の状況、物流効率化を考慮した、特殊車両通行許可制度の見直し

## 5. 防災も含めた国土の信頼性確保

### (1) 大規模広域地震への備え

#### ① 道路網の防災・減災対策による国土・地域の耐災性の向上

- ・ネットワークの多重性・耐災性を適正に評価、ミッシングリンクを解消
- ・道路施設が持つ副次的機能による減災への貢献

#### ② 発災後の的確な災害対応の実施

- ・広域的な道路啓開・応急復旧等、大規模地震に対する事前準備

### (2) 全国各地で頻発する集中豪雨や大雪に対する道路網の信頼性と安全性の確保

- ・災害に対する道路の通行確保の程度(アベイラビリティ)を明確化
- ・豪雨等に対する通行規制の運用等を改善

### (3) 様々な手段を効果的に活用した災害情報の提供

- ・通行止め情報等の一元的かつわかりやすい提供
- ・情報収集・提供にあたっての沿線店舗等の協力、カーナビ・携帯電話の活用

## 6. 持続可能で的確な維持管理・更新

### (1) 道路ストックの長寿命化

- ・道路橋の予防保全によるライフサイクルコストの縮減
- ・道路構造物の棚卸しによる将来的な維持修繕・更新費の算定
- ・技術開発や技術者の育成を通じたアセットマネジメントシステムの確立
- ・事業者等への啓発を行った上で、大型車両の違反通行データの活用、違反者の公表等による指導・取締りの実効性向上

### (2) 効率的な維持管理の実施

- ・データ収集・分析による的確な維持管理レベルを設定
- ・コスト縮減等の工夫と地域・利用者との協働による維持管理

## 7. 低炭素型モビリティの普及促進に向けた対応、道路空間のグリーン化

### (1) 低炭素型社会への対応

#### ① 交通流対策によるCO<sub>2</sub>発生抑制

- ・道路ネットワーク整備・ボトルネック踏切等の対策やITSの推進による交通流の円滑化

#### ② 低炭素型モビリティの普及促進への対応

- ・電気自動車向けの充電施設の設置、自転車利用環境の整備・支援

#### ③ 道路施設の省エネ化

- ・LED照明の積極的な採用、再生可能エネルギー発電施設の活用

### (2) 道路空間のグリーン化

#### ① ヒートアイランドへの対応

- ・街路樹の再整備、芝生舗装等の活用

#### ② 持続可能な社会への貢献

- ・道路における環境負荷の低減(リサイクル材などの環境にやさしい材料や工法の採用、生物多様性に配慮した環境保全措置)

#### ③ 沿道環境の保全・創造

- ・良好な沿道環境の保全・創造(遮音壁の設置など沿道騒音対策の推進、TDM施策等による沿道環境の保全)



# 道路メンテナンス技術小委員会「中間とりまとめ」の骨子(案) (H25.4.16)

## 1. はじめに

- ・点検・診断あるいは調査に基づき計画的に修繕等を行う「メンテナンスサイクル」の構築に関する論点について、中間とりまとめを行う。

## 2. 道路構造物の維持管理に関する基本的な考え方

### 2-1 道路構造物の維持管理に関して一般的に考慮すべき視点

#### (1) 道路管理者による適切な維持管理とそれを支える国の役割

- ・道路管理者は、安全かつ円滑な交通に支障が及ばないよう道路構造物を適切に維持管理し、必要に応じて修繕・更新することが責務。
- ・国は道路構造物やその管理の実態を把握するとともに技術的知見を入手・蓄積し、全ての道路管理者による適切な維持管理・更新がなされるよう必要な制度や基準類の整備等を行うべき。
- ・交通の安全性は一定の水準が確保されるべき一方、円滑な交通の確保の必要性は道路の機能に応じて異なる。各道路管理者は、道路が担う機能や通行規制の難易等を勘案し、確保すべき管理水準を設定の上、構造物の特性も考慮し、道路構造物ごとに維持管理の内容を具体化すべき。

#### (2) 「メンテナンスサイクル」の構築

※ メンテナンスサイクルの定義:安全・安心の確保を目的に予防的保全を効率的、効果的に進める、点検⇒診断⇒措置(補修等)⇒記録からなる維持管理のサイクル。

- ・メンテナンスサイクルの構築により、安全性その他必要なサービス水準の確保を、最小のライフサイクルコストで達成する効率的な維持管理・更新の実現が目標。
- ・点検に関し全ての構造物に共通に取り組むべき課題として、①劣化事故により重大な被害が想定される非構造部材の点検、②計画的な実施、③前回点検結果の次回点検への反映のための記録・保存を充実すべき。
- ・更に技術的知見を蓄積し、経過年数に応じた点検頻度や、劣化のシナリオ等の知見に基づき点検内容を充実することが重要。
- ・新設・更新に際しては、維持管理が容易な構造や、フェイルセーフ構造の採用など設計面の工夫を積極的に検討すべき。
- ・道路利用状況、管理体制等に応じて、道路管理者の「責務」としての管理だけでなく、沿道住民や道路利用者からの情報を活用する等「協働」による管理の仕組みについても検討していくべき。
- ・国際標準におけるアセットマネジメントの動向も念頭に検討を進めるべき。

### 2-2 道路構造物毎のメンテナンスサイクル構築に求められる重要な視点

#### (1) 安全性の確保(第三者被害等防止)

- ・安全性確保のため全ての道路で、点検の制度化(法令上の位置づけの確立)を行うべき。
- ・制度化に当たっては、資金面、人材面、技術面の仕組み(特に、市町村への国からの適切な支援)を充実すべき。

#### (2) 長寿命化

- ・橋梁、トンネル、舗装等構造物の特性により計画的な修繕によるライフサイクルコストの低減が見込めるものに取り組むべき。特に、重要な幹線道路では、長寿命化計画の策定に積極的に取り組むとともに、計画的な補修による交通への影響の最小化に取り組むべき。
- ・自治体管理の道路は、長寿命化計画に基づくサイクルが導入されるよう、国は財政的、技術的支援の政策誘導を行うべき。

#### (3) 道路構造物の特性等を踏まえた対応

- ・防護柵等の道路附属物は、経済合理性等を確認の上、長寿命化ではなく、「点検・診断⇒取替」サイクルも選択肢の一つ。
- ・破損しても重大な被害の発生が想定されない道路附属物は、目視程度のスクリーニングを実施の上、必要に応じて詳細な点検を実施することが合理的。
- ・一方、破損により重大事故の発生のおそれのある道路附属物は、トンネル・橋梁等構造物単位の点検と併せて実施し、安全確保の上で盲点を作らないようにすべき。
- ・舗装は、ライフサイクルコストの低減の観点から予防保全の適切な実施や、耐久性が高いコンクリート舗装の適材適所での活用を図り、また、安全性確保の観点から、陥没発生を未然に防ぐための調査を適確に実施するとともに、調査技術の開発を進めるべき。
- ・自然斜面のうち災害発生のおそれが高いと考えられる箇所等は、モニタリングの導入や通行規制等の措置も活用。

### 2-3 メンテナンスサイクルに関する技術基準類の整備に当たっての重要な視点

- ・必要な維持管理の確実な実施のため、基準類に基づく計画的な維持管理が必要
- ＜メンテナンスサイクルに関する基本的な基準の法令上の位置付けの確立＞
- ・各道路管理者による維持管理の適切かつ確実な実施が担保されるよう、これまで蓄積された技術的知見を活かして点検等メンテナンスサイクルの構築のために必要不可欠な事項に関する基本的な基準は、法令上に位置づけられることが適当。
- ・個々の道路の維持管理では、道路の交通特性、地形、気候等の種々の要因を勘案して、各道路管理者が必要な維持管理の内容の具体化、適用すべき基準類の判断を行うことが必要。

#### ＜メンテナンスサイクルに関する基準類の整備に当たって必要な視点＞

- ・国は、技術的知見に基づき、維持修繕の基本的な考え方や適切な維持修繕のために勘案すべき事項等、基本的な事項を法令上の基準として定め、要領やマニュアル等を含む基準類全体を、整合性をもって道路管理者に示すことが重要。
- ・点検については、国が法令等で示す点検の目的、標準的な点検方法を踏まえ、道路の特性、当該道路構造物の破損等が重大事故につながる蓋然性等を勘案し、各道路管理者が点検方法の詳細を判断することとすべき。
- ・定期的な基準類の見直しに加え新たな技術的知見が確立されたときは、早急に基準類に反映すべき。

## 3. メンテナンスサイクルの充実に向けて

### 3-1 メンテナンスサイクルの段階的な充実と実効性の担保

#### (1) メンテナンスサイクルの段階的な充実

- ・メンテナンスサイクルは、第三者等への安全対策を速やかに導入するとともに、施設の長寿命化を目標に管理体制の整備、技術的知見の蓄積とそのフィードバック、技術開発及びその積極的な導入等により段階的な充実を図っていくべき。
- ・点検や補修等のメンテナンス分野の産業を育成するとともに、大学等との連携によるメンテナンスエンジニアの人材育成を図るべきである。
- ・地勢等による共通の課題を有する広域的単位で、メンテナンスサイクル充実に向けた専門的組織体制の強化を行うとともに、自治体への技術支援を行う拠点の強化・充実を図るべき。
- ・高規格幹線道路等の重要な幹線道路については、国が修繕計画等を把握すべきであり、体制や仕組みを充実すべき。

#### (2) 全国の道路構造物を対象としたデータベースの構築と活用

- ・国は構造物の健全度を同じ尺度で評価した点検結果や補修履歴、構造物諸元等から構成されるデータベースの構築に取り組むとともに、点検結果や健全度を国民に積極的に情報発信し、構造物の維持管理に対する関心と国民理解の醸成。
- ・国は、研究機関における技術的知見の蓄積により、速やかに基準類に反映できる体制を充実すべき。

#### (3) 不具合情報の収集と啓発の仕組みづくり

- ・不具合情報や海外の類似事例については、国や各組織の責任ある担当部署に確実に伝達されるべき。
- ・国から各道路管理者への注意喚起等の実施や不具合の発生原因・対応策等を蓄積し、基準等への随時反映するための体制や仕組みを充実すべき。
- ・道路構造物の重大な不具合の原因究明や再発防止策の検討を行う専門家による組織体制の構築。

### 3-2 点検・診断等をサポートする技術開発や技術評価の推進

- ・非破壊試験等、点検や診断等の効率的かつ効果的な実施をサポートする技術開発や技術の掘り起こし、開発技術の実務への導入環境の整備を、国が中心となって、土研等と連携して取り組むことが必要。
- ・構造物の劣化傾向の把握や予測、長期的耐久性に関する研究、ICTの活用(点検結果の整理、変状等のモニタリング)、補修材料や補修補強の技術開発についても、産官学連携して取り組むことが必要。
- ・民間が開発した新技術や新材料等を有効に活用するため、性能等の客観的な評価や結果の公表、認証制度の充実等の仕組み作りを、国が主体となって取り組むべき。

## 4. 自治体でのメンテナンスサイクル導入に向けた体系的な支援について

### 4-1 自治体の体制、技術力、資金力の現状

- ・市町村が管理する橋梁やトンネルは、十分な点検等がなされているとは言えない状況。
- ・国に求める支援としては、財政支援や点検マニュアル類の整備等技術支援が多い。

### 4-2 国と都道府県が連携した支援策

- ・市町村に対する財政的支援及び技術的支援を充実すべき。
- ・財政的支援としては、維持管理・更新に活用可能な交付金の更なる充実や重点的な予算配分による政策誘導を図るべき。
- ・技術的支援としては、点検結果に基づき的確な措置を行うことができるよう教育・研修の更なる充実を図るべき。また点検マニュアル等維持管理・更新に資する情報を提供すべき。
- ・高度な技術的手当が必要な案件については国が代行措置を講ずることも視野に入れるべき。また、中央・各地方ブロックにおいて技術支援を行う拠点の更なる強化を図るべき。

# (参考)特定都市鉄道整備積立金制度を活用した事例

第5回首都高速の再生に関する有識者会議(H24.8.6)  
資料3-2より

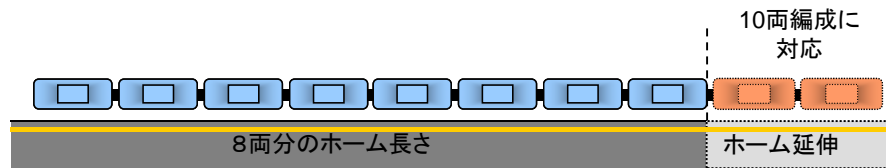
- ① 京王電鉄は、1987年に10年以内で実施可能な2事業に制度を活用して運賃値上げ
- ② 供用後、当初計画通りに運賃値下げを実施

## ■事業概要

- 1987年 特定都市鉄道整備事業計画認定(2事業)
- 1988年 運賃改定時から上乗せ開始(運賃6.0%上乗せ)
- 1997年 工事竣工・供用開始(運賃9.1%値下げ)

### ① 京王線長編成化工事(全工事費303億円)

- ・全駅長編成化(8両→10両化)に伴うホーム延伸(21駅)



### ② 井の頭線車両大型化工事(全工事費329億円)

- ・車両大型化(18.5m→20m編成長増)に伴うホーム延伸(11駅)



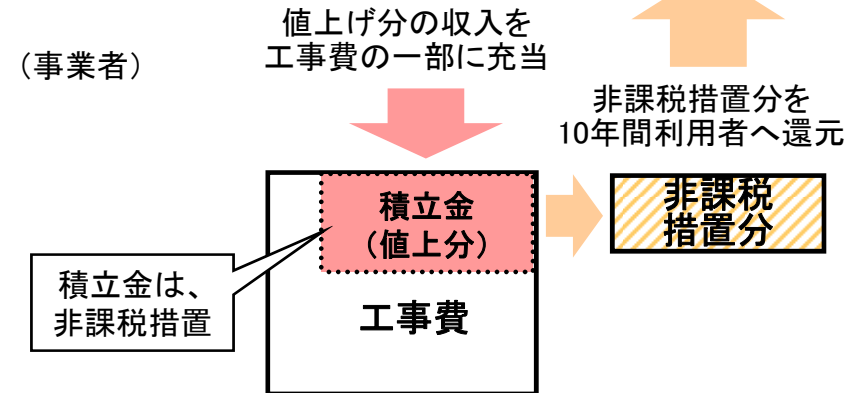
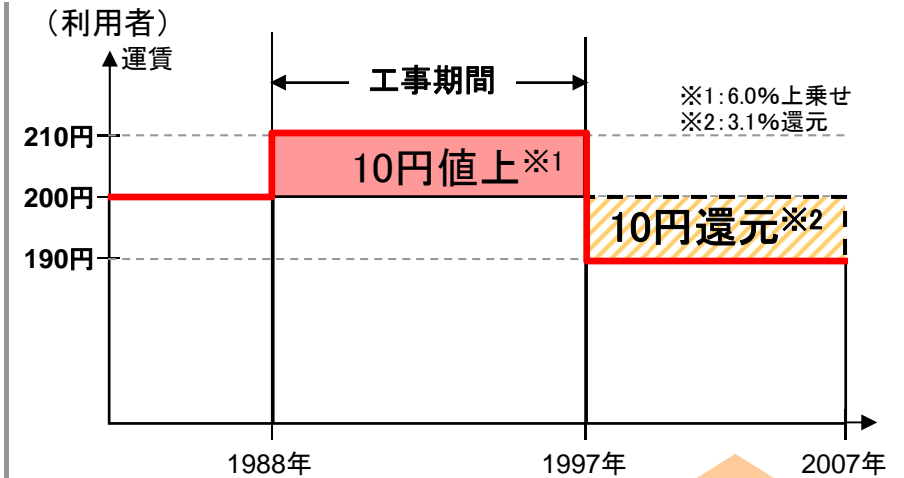
井の頭線3000系(18.5m、3ドア車両)

車両  
大型化



井の頭線1000系(20m、4ドア車両)

## ■運賃改定の変遷(事例として200円とした場合)



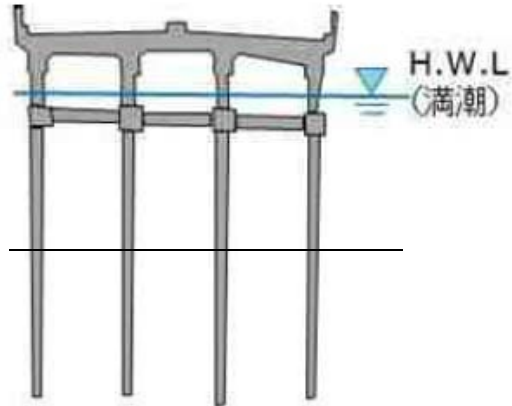
輸送需要が好調だったこと、経営努力を行ったことから、2007年以降も運賃を据え置きにすることができた。

出典:京王電鉄(株)HP



# 大規模更新が必要な区間の例（首都高速）

## ＜1号羽田線 東品川栈橋＞（昭和38年供用）



栈橋構造

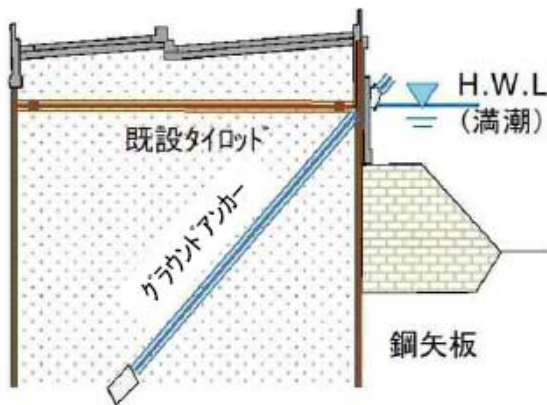


鉄筋腐食によるコンクリート剥落



満潮時の栈橋構造  
（海面近接部）

## ＜1号羽田線 鯨洲埋立部＞（昭和38年供用）



護岸埋立構造



矢板変位による路面ひび割れ



グラウンドアンカーによる補強  
（平成20年）



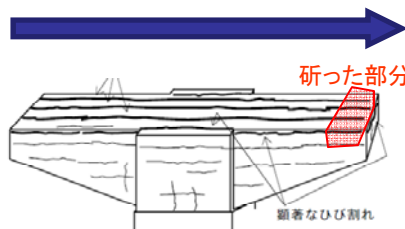
# 大規模更新が必要な区間の例（阪神高速）

＜ 16号大阪港線 <sup>ほんでん</sup> 本田付近 ＞ （昭和48年供用）



アルカリ骨材反応による橋脚のひび割れ

梁側面側の天端コンクリートを研り鉄筋を確認



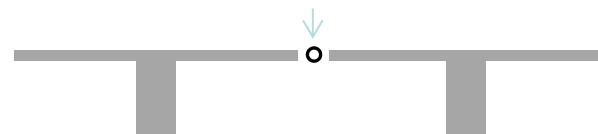
鉄筋の破断

＜ 14号松原線 <sup>きれうりわり</sup> 喜連瓜破付近 ＞ （昭和54年供用）



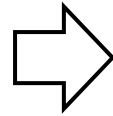
支間中央有ヒンジ部において、路面の垂れ下がりが進行k

剛結されていない構造(ヒンジ)

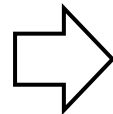


## 課題

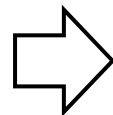
- ✓ 東京の将来像、果たすべき機能をどのように考えるか
- ✓ 首都高速再生と都市再生プロジェクトをどのように連携するか
  - ・都心環状線の現況と連携イメージ
  - ・必要な制度の整備
  - ・事業間調整



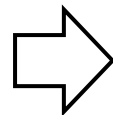
- 世界的に見ても東京は経済的・文化的なポテンシャルが高く、激化する国際競争の中で東京の持つポテンシャルを活かすことは重要
- 首都高速の再生は、東京のポテンシャルを活かすためのリーディングプロジェクトの一つの候補であり、都市再生プロジェクトと連携することで、その可能性は高まる



- 現在の首都高速の土地所有状況などを勘案すれば、用地を所有している築地川周辺が有力な候補。ただし、更新の優先順位や、東京の都市再生全体から見た築地川周辺の位置づけについては整理が必要
- 設置するIC・JCT周辺での都市再生プロジェクトとの連携を模索することが必要



- 道路の上下空間を積極的に活用するため、立体道路制度の改良など必要な制度改正について検討が必要
- 連携する都市再生プロジェクトの推進のため、資金面で応援する制度の検討も必要



- 首都高速再生と都市再生プロジェクトとの連携を進める上で、事業間調整、特に事業スケジュールの調整が重要