

首都高速の補修・更新のあり方探る

東京都市大などがセミナー「都市インフラの再生を考える」

人材、ノウハウ不足 コスト負担など課題山積

・トンネルなどの構造物の多さが費用増大要因に
・上下分離方式により通行料金を更新費用に当てられず
・一般道路では日常点検が行われていないところも

東京都市大学は、「都市インフラの再生を考える」をテーマにした公開セミナーをこのほど都内のホテルで開いた。首都高速道路の宮田年耕取締役執行役員、三本千壽都市大副学長の講演を踏まえ、首都高速道路の大規模更新など道路整備のあり方を中心に討論した。この中で、都市インフラの観点から道路の点検・整備やスピード感のある補修・更新実現の重要性が指摘された。一方で、財源問題、人材不足などが課題との発言が相次いだ。

今回の公開セミナーは東急アール・ワンと共催する第36回「渋谷クロスコム」のプログラムとして実施した。テーマは都市インフラの再生だが、議論は開通50年を経過し、今年初めに提言が出されたばかりの首都高速道路の大規模更新を中心に進めた。

初めに講演した宮田取締役は、国土交通省道路局長経験者でもあり、首都高速だけではない、全国の道路整備にも詳しい。首都高速の特徴は、まず東京オリンピック開催にあわせ突貫工事で整備され、供用がスタートしたこと。このため、最初のルートは既存のインフラを最大限に活用した放射状が多く、曲がりくねったものとなった。宮田取締役は「それが今の構造物の問題につながっている」と述べる。

首都高速道路の総長は現在、300mを越えるが、高架橋、トンネルなどの構造物の割合が他道路に比べて高く、約95%に上る。NEXCOは約25%。しかも、首都高速は経過年数40年以上の構造物が約3割を占め、きめ細かな維持管理が必要となす。中には損傷状態が外部から目視できない構造物もある。

また、首都高速は過剰な使用条件となす大型車の通行量が多い。東京23区内の道路と比べて約5倍、NEXCO系の高速度と比べても倍近い通行量。宮田取締役によれば、地震対策では、地震対策では、阪神・淡路大震災クラスの耐震性に補強済み。



しかし、過酷な使用や複合的な要因から疲労損傷が多数発生し、補強が困難な箇所も存在する。その補修費用は将来、飛躍的に増大

課題は、これら委員会を選定された区間の大規模更新・修繕をどう実施するか。宮田取締役によれば、各高速道路会社は民営化に際し施設の上下分離方式を導入。道路会社は高速道路機構から道路を借りて運営するかたちとされた。問題は、その契約の契約が全行われていない」ところが少なくないという。点検、整備を行うにも人材、業者が見つからないというケースも発生している。

だが、三本副学長は道路などの存在となす学問的にも「日陰ジネス（収益にならない）」と多くの問題を掲げる。このため、携わる人材が育たず、インフラ劣化を見えない、見過ごし、先送りになりがちになっているのが実態だ。

道路といえば、整備が早かった首都高速1号線、NEXCOや阪神高速道路などの高速道路でも老朽化対策が課題となる。さらに一般道も含めると、補修箇所は膨大している。日常的な点検、整備が行われていない高速道路と違って、こうした一般道では「日常点検が全行われていない」ところが少なくないという。点検、整備を行うにも人材、業者が見つからないというケースも発生している。

●この記事・写真等は日刊自動車新聞社の許諾を得て転載しています。無断で複製等、著作権を侵害する一切の行為を禁止します。