

●道路法等の一部を改正する法律案

<予算関連法律案>

資料3

(高速道路の計画的な更新とスマートインターチェンジの整備等による地域活性化を図る法案)

首都高速道路等の高速道路の老朽化に対応した迅速かつ計画的な更新事業を行うとともに、高速道路の活用を図るため、現行の料金徴収期間後の一定期間における継続的な料金徴収、立体道路制度の既存の道路への適用拡大、スマートインターチェンジの整備に対する財政支援等の所要の法的措置を講ずる。

1. 背景・必要性

○建設開始後半世紀を経て老朽化が進む高速道路の更新を、厳しい財政状況の中でも迅速かつ計画的に推進する必要



鉄筋コンクリート桁における
主要な鉄筋の腐食

橋脚部における
コンクリートのひび割れ

○都市再生や地域活性化を進めるため、高速道路の活用を図るための新たな方策が必要



未活用の状態にある
首都高速道路の上部空間

アメリカ	5Km
ドイツ	7Km
イギリス	4Km
日本	10Km

諸外国と比べて広いインターチェンジ間隔(スマートICを除く)

2. 改正事項

(1) 高速道路の計画的な更新の実施

①計画的な更新を行う枠組みの構築

- ・ 高速道路機構・高速道路会社間の協定と、高速道路機構の業務実施計画に、更新事業を明記(国土交通大臣が業務実施計画を認可)【高速道路機構法】

②更新需要に対応した新たな料金徴収年限の設定(世代間の負担の平準化)

【道路整備特措法】



(2) 高速道路の活用による維持更新負担の軽減と地域活性化

①道路上部空間の活用による、都市再生事業と高速道路の維持更新事業との連携

- ・ 立体道路制度の既存の高速道路への適用拡大【道路法】

②高架下空間の活用

- ・ 占用基準の緩和、入札方式の導入【道路法】

③地域活性化のための高速道路の活用



- ・ スマートインターチェンジの整備に対する財政支援【高速道路機構法】

高速道路の更新について

【首都高速1号羽田線 鮫洲埋立部(昭和38年開通)の例】

仮設で用いられる構造で50年が経過

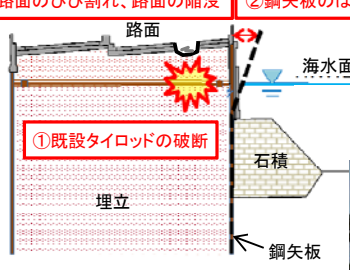

(建設中の鮫洲埋立部)

海水により、土中でタイロッドが腐食し破断
⇒鋼矢板がはらみ出し、路面にひび割れ及び陥没が発生

③路面のひび割れ、路面の陥没

②鋼矢板のはらみ出し

舗装下の空洞

長さ 250cm

幅 180cm


深さ 150cm

路面の陥没(2008年6月発生)

※路面の損傷を受け、グラウンドアンカーにより応急補強

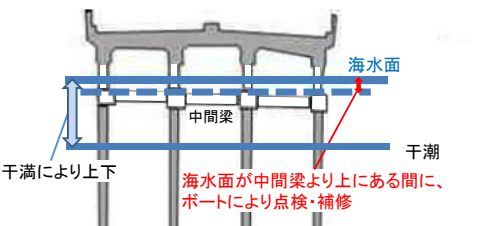
【首都高速1号羽田線 東品川栈橋(昭和38年開通)の例】

桁下と海水面が近接しており、維持管理が困難
＜建設時には矢板で締め切り、水を抜いて施工＞



海水面に最も近接している箇所(大井埠頭橋付近)

※ 1日のうち2~3時間しか点検・補修ができない




干満により上下


干潮

海水面が中間梁より上にある間に、ボートにより点検・補修


コンクリートの剥離、鉄筋腐食が発生
＜足場を設置する空間が確保出来ず、補修が困難＞



※可能な限り補修を実施(海水面と近接していない箇所)



➔

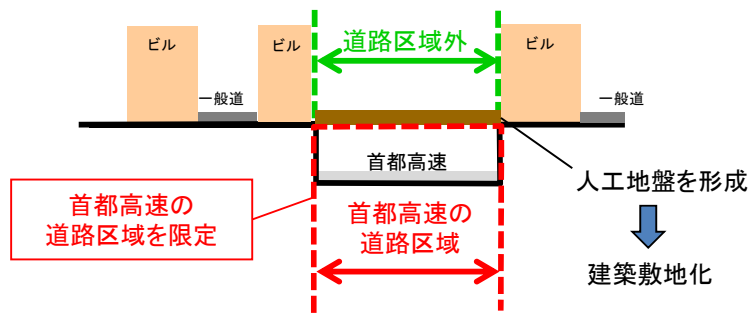


大規模更新等の概算事業費

首都高速 約 6,300 億円
 NEXCO 約 30,200 億円
 阪神高速 約 3,700 億円

高速道路の活用による維持更新負担の軽減と地域活性化のための制度スキーム

立体道路制度の既存の高速道路への適用拡大【道路法】

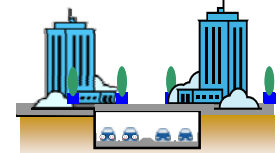


※道路区域は、原則、道路の上下にわたっている
 ※道路区域を立体的に限定する制度は、現在、新設・改築に限定
 （都市部における円滑な道路整備のため、平成元年に創設された制度）

首都高速・築地川区間における上部空間の活用イメージ



（上部空間の高度利用イメージ）



※現況の首都高速都心環状線の土地利用状況から想定されるケース

高架下空間の占用基準の緩和、入札方式の導入【道路法】

占用料の増収による維持更新負担の軽減を図るため、以下の措置を講じる。

①高架下空間の占用基準の緩和

道路区域以外に余地がある場合は占用を認めないという基準を、高架下については適用除外。

②入札方式の導入

①の措置等に伴う占用者の公平な選定を図るため、占用者と占用料を入札により決定する制度を導入。



※高架下の占用イメージ(店舗)

スマートインターチェンジの整備に対する財政支援【高速道路機構法】

〔本線直結型〕



〔SA・PA型〕



- ・ETC専用のため、料金徴収施設を集約する必要がなく、コンパクトな整備が可能
- ・料金徴収にかかる人件費も節約可能
- ・開通70箇所、事業中59箇所（平成25年度末予定）

〔負担の区分〕

