

1. 経緯

- 昭和 54 年 7 月 25 日 高速 3 号大高線（高辻～大高：10.9km）が開通
- 順次都市高速道路ネットワークの拡大
- 平成 25 年 11 月 23 日 現計画延長 81.2km の全線開通
⇒高速 3 号大高線は開通から 35 年が経過

2. 維持管理の現状と課題

○現状

- ・点検（日常点検・定期点検など）により構造物の損傷状況を把握。
- ・損傷状況に応じて優先順位を定め、損傷箇所を部分的に補修する対応を実施。

○課題

- ・第 1 期開通から 35 年が経過しており、供用からの経過とともに構造物の損傷が顕在化。
- ・先行して建設された他の高速道路の事例から、古い基準で設計された構造物を中心として健全性の低下が明らかになってきており、今後、損傷が飛躍的に増加することが想定される。
- ・名古屋高速道路においても古い基準で設計された構造物は、部分的な補修を繰り返し実施しても構造物の健全性を引き上げることが困難であり、今後、重大な損傷や第三者に被害を及ぼす損傷に進展し、通行止め等が発生する恐れがある。

3. 有識者による技術検討委員会の設置・提言

- 平成 25 年 7 月 30 日 『名古屋高速道路の長期維持管理及び大規模修繕等に関する技術検討委員会（委員長：梅原秀哲名古屋工業大学大学院教授）』を設置

- 平成 26 年 3 月 20 日 技術検討委員会から提言

〈基本的な考え方〉

- ・名古屋高速道路の構造物の健全性を将来にわたって確保するためには計画的な大規模修繕が必要。
- ・名古屋高速道路は構造物の年齢が比較的若く、他の高速道路より早い段階で補修、補強に着手出来ることから、構造物を更新するのではなく計画的に大規模修繕等を実施し、長寿命化を図るべき。

〈実施時期〉

- ・劣化が進行している路線については、早急に大規模修繕を実施する必要がある。

4. 大規模修繕計画

- 平成 26 年度 愛知県・名古屋市・名古屋高速道路公社の 3 者で名古屋高速道路の長寿命化に向けた具体的な実施内容等について検討

- 平成 27 年 7 月 大規模修繕計画を公表〔今回〕

〈大規模修繕計画の基本的な考え方〉

古い基準で設計された箇所、今後、重大な損傷や第三者に被害を及ぼす損傷に進展し、通行止め等が発生する恐れがある箇所について、主要構造物全体に対して計画的に大規模修繕を実施することにより、大規模な構造物の更新を回避し、長寿命化を図る。

5. 財源の確保に向けた取り組み

- 平成 26 年 6 月 適正な料金水準のもと採算性を確保しつつ大規模修繕を実施するため、愛知県・名古屋市・公社の 3 者で償還期間の延長を国に要望。
- 平成 27 年 1 月 平成 27 年度政府予算案で「名古屋高速道路の償還期間延長」が新規制度として認められた。
- 平成 27 年 4 月 平成 27 年度予算の国会可決成立により「名古屋高速道路の償還期間延長」が新規制度として創設された。
- 今後、速やかに償還期間の延長に必要な手続きを進める。