

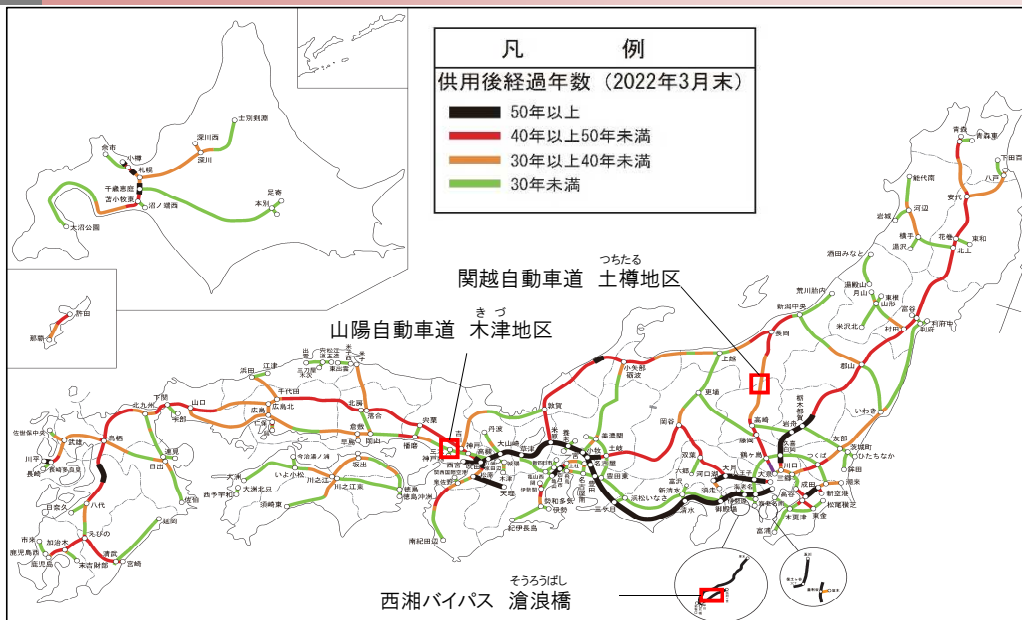
# 【概要版】NEXCO（東・中・西日本高速道路）の更新計画（概略）について



## 1 更新事業の必要性

- NEXCOが管理する高速道路約10,000【約20,000】kmのうち約3,000【約6,000】km(約3割)が開通後40年以上経過しており、約1,360【約2,220】kmで更新事業を実施中。
- 定期点検及び変状箇所における点検技術の高度化を踏まえた詳細調査の結果、著しい変状が確認され新たに更新が必要な箇所が約500【約960】km判明し、対策として約1兆円の更新事業が必要。  
注) 【 】は上下線別の延べ延長

## 2 開通からの経過年数



## 3 更新計画(概略)の概要

区分	主な対策	延長※1	概算事業費
橋梁	桁の架替、充填材の再注入	約 30 km【約 50 km】	約 2,500億円
	床版取替	約 20 km【約 30 km】	約 4,500億円
土工・舗装	舗装路盤部の高耐久化	約440km【約870 km】	約 2,400億円
	切土区間のボックスカルバート化+押え盛土	2 箇所	約 200億円
	盛土材の置換	約 4 km【約 8 km】	約 400億円
合計※2		約500km【約960 km】	約 10,000億円

※1 【 】は上下線別の延べ延長

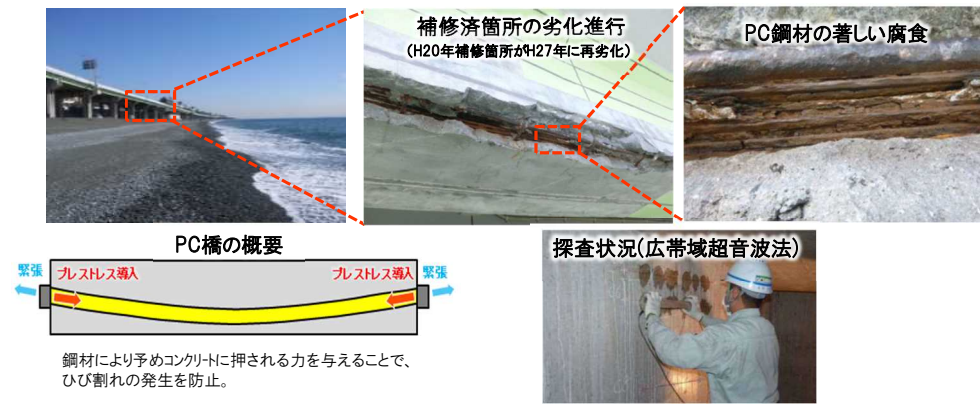
※2 端数処理の関係で合計が合わない場合がある

注) 上記の新たに更新が必要となった箇所と同様の構造・基準の箇所等において、今後著しい変状に進行する可能性があることから、今後の点検結果等を踏まえ、更新事業の追加を検討

## 4 新たに更新が必要な箇所の例

### ●E84西湘バイパス 滄浪橋(橋梁 桁の架替)

- 1971年(S46)開通。全長5,685mのPC(プレストレストコンクリート)橋。
- 塩害により、特にPC鋼材の充填材の不足箇所では著しく劣化。
- 調査技術の高度化により、充填材の不足箇所が把握できるようになった。



### ●E17関越自動車道 土樽地区(土工・舗装 舗装路盤部の高耐久化)

- 1985年(S60)開通。水上IC～湯沢IC間。
- 交通荷重の繰返しにより、上層路盤下面からのひび割れが発生。



### ●E2山陽自動車道 木津地区(土工・舗装 切土区間のボックスカルバート化+押え盛土)

- 1998年(H10)開通。三木JCT～神戸西IC間。
- これまでグラウンドアンカー等による対策を繰り返しているが、のり面の変状が止まらない状況。
- 地下水や降雨の影響により地山の強度低下や地すべりが進行。

