

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
第2回委員会 議事要旨

日 時	平成25年10月22日(火)	15:00~17:00
場 所	名古屋高速道路公社 黒川ビル	2階 大会議室
出 席	委員長 梅原 秀哲 (名古屋工業大学大学院教授) 委員 加藤 義人 (三菱UFJリサーチ&コンサルティング(株)) 館石 和雄 (名古屋大学大学院教授) 中村 光 (名古屋大学大学院教授) 秀島 栄三 (名古屋工業大学大学院教授) 山田 基成 (名古屋大学大学院教授)	

議 事

- 1) 大規模修繕の必要性と考え方について
- 2) 構造物の大規模修繕等の対策について
- 3) 構造物の健全性の劣化予測とその経過について
- 4) 大規模修繕等とネットワークの整備について
- 5) 今後の管理体制のあり方について

(主な意見)

構造物の大規模修繕等の対策について

- ・ P11 大規模修繕を実施する場合は、現状で劣化している欠損部及び劣化部だけ修復するのではなく、将来的に劣化進行が予測される範囲も合わせて除去、修復することが、構造物の長寿命化を図るうえで必要である。
- ・ 大規模修繕工事を行う際は、現在実施しているリフレッシュ工事(6日間程度通行止)より、少し長い期間通行止めを実施することとなる。

構造物の健全性の劣化予測とその経過について

- ・ 路線毎のkmあたりの損傷数を用いてサービスレベルの設定を行うことについて、床版と橋脚、桁端部等、全てをこの劣化曲線で考えることは、現段階では妥当と思われる。
- ・ P32 概算費用の検討について、投資の評価は投資時期を先送りするほど小さく評価するのが通例なので、グラフが逆転することはないと考えられるが、最終的な評価は、現在価値で評価することが望ましい。

大規模修繕等とネットワーク整備について

- ・ P38 ハード対策には時間がかかるが、ソフト対策は割と容易にできる対策であると考えられる。料金施策との兼ね合いもあると思うが、できるだけ早い段階で実施して欲しい。
- ・ P38 ハード対策については、都心環状線の代替え機能だけでなく、東山線を有効に使うことで交通を分散でき、分散することで構造物の損傷を抑制できる効果も評価に入れて、検討を進めて欲しい。

今後の管理のあり方について

- ・ 今後の名古屋高速道路公社の業務は、道路の保全、維持業務が中心となる。道路の保全に関する人員の増員、技術力の向上等、多くの課題を抱えるなか、公社の組織がどの様に保全、維持業務にシフトしていくかが重要である。
- ・ 管理体制のあり方も含めLCC最小化を考える必要がある。データベースには、コストについても明示する必要がある。
- ・ 維持管理には、判断できるエキスパートも必要である。今回100年の修繕計画を策定したのであれば、100年の人材育成計画を考えても良いのではないか。これまで構造物の設計、建設に携わってきた職員が保全、維持業務を行うことで、設計、建設、保全の関係を知った上で後進に伝えることで、より良い保全、維持業務を構築することができる。
- ・ データベースの活用方法として、損傷数や損傷度を積極的に社会に出していくことで、社会と何らかの接点を持って業務を進めて欲しい。
- ・ 確実に点検できる手段の確保としてハード的な整備は非常に大事であるため、順次整備を進めて欲しい。
- ・ 首都高速、阪神高速等は、名古屋高速道路と比較し損傷が激しいため管理体制も進んでいると考えられる。他団体の管理体制の実情について、調査して欲しい。
- ・ P45 課題③について、どこに問題があるのかを明確にして、100年大規模更新を行わなくても良い新たな維持管理のあり方を構築するために、これをやり遂げられる体制作りを検討して欲しい。

その他

- ・ 第3回委員会の開催は、平成26年1月30日（木）14時からとする。