

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1回委員会 議事要旨

日 時 平成25年7月30日（火） 10：00～12：00

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) 委員会設置の目的について
- 2) 名古屋高速道路のネットワークの状況について
- 3) 名古屋高速道路の構造物の状況について
- 4) 大規模修繕等の必要性和考え方について
- 5) 今後の検討内容及びスケジュール（案）について

（主な意見）

構造物の状況について

- ・ P34 対策が必要な損傷が増加傾向にある損傷数と補修数について、どの路線のものかが分かるようにすること。
- ・ P31 樋の損傷は、どの時点で発見が可能なのか。水漏れが発生しないと発見できないのか。PC桁の損傷の様に見えない箇所は作り変えようという考え方もあるので、大規模修繕の必要性を判断するために日常点検で発見できて対応が可能なのかどうかを明確にすること。

大規模修繕等の定義について

- ・ 一般的に言われている予防保全とは、ある程度劣化進行が分かっている損傷が出る前に補修するという概念であり、点検の結果、補修が必要と判断し実施するものを事後保全と整理されている。P45の様に、C, Dランクのみが予防保全というのは言葉の使い方を整理した方がよい。

- ・ 予防保全的な大規模修繕と考えると、寿命を大きく伸ばす大規模修繕という考え方もあるのではないか。
- ・ 大規模修繕を路線単位で実施する場合、健全度にばらつきがあるため、健全度が低いものをどの程度許容できるかが問題となるのではないか。
- ・ 大規模更新、大規模修繕、予防保全の言葉の定義を、他機関の定義も参考に再度とりまとめること。

#### 今後の検討内容について

- ・ P26 鋼製型枠の錆は構造的に問題が無くても、見た目も考えて対策を行っても良いのではないか。
- ・ 道路線形を少し変更する等の対策は、大規模修繕等を含むという観点で議論を進めてた方が良いのではないか。
- ・ 名古屋高速道路のネットワークを変えることで交通量を分散させ、構造物の負荷を軽減することも可能ではないか。例えば、都心環状線の交通を東西線に分散することも効果的であるのではないか。
- ・ 安全性という観点から、今後の点検と補修については、管理の体制も含め、今回の検討の中で可能な範囲で議論した方が良いのではないか。
- ・ 首都高速、阪神高速より早い段階で検討することにより、より効率的に維持管理ができると思う。大規模な修繕が必要になる、ということではなく、早くから効率的に点検や修繕を行うことで、LCCが最小化できることを主張できるのではないか。

#### その他

- ・ P11 事故多発箇所については、曲線半径が小さいとか、渋滞による追突事故など、事故の発生要因について補足説明を追記すること。
- ・ 今後実施する劣化予測にあたっては、示方書等の改訂時期についてもファクターとして考慮すること。
- ・ 第2回委員会の開催は、平成25年10月22日（火）15時からとする。