

首都高速道路構造物の大規模更新のあり方に関する調査研究第4回委員会 議事要旨

日時：平成24年8月29日（水）15:00～17:00

場所：イイノホール&カンファレンスセンター Room A1

出席：委員長 涌井 史郎（東京都市大学環境情報学部 教授）
委員 秋池 玲子（ボストンコンサルティンググループ パートナー&マネージング・
ディレクター）
石田 東生（筑波大学大学院システム情報工学科 教授）
勢山 廣直（（独）日本高速道路保有・債務返済機構 理事長）
藤野 陽三（東京大学大学院工学系研究科 教授）
前川 宏一（東京大学大学院工学系研究科 教授）
真下 英人（（独）土木研究所道路技術研究グループ グループ長）
三木 千壽（東京都市大学総合研究所 教授）

議事：

1. 委員からの主な意見と論点整理
2. 首都高速道路における大規模更新と大規模修繕の定義
3. 大規模修繕と大規模更新の比較検討
4. その他

（主な意見）

- ・ 定義の仕方について、耐久性が100年のものを大規模更新とするような言い方にするか、または、定義の欄の表現の仕方を工夫した方がよい。
- ・ 「耐久性」という言葉が誤解を招く。「想定供用期間」というのはどうか。ここでの供用期間とは、通常レベルの維持管理を行えば健全に使用できる期間であり、それが過ぎれば使えなくなるという意味ではない。
- ・ 今の技術で施工すれば、大規模更新の後に大規模修繕が発生することはない。RC床版の大規模修繕で、30～50年というのは、新設での寿命との比較からみて、いい数字であると考ええる。

- ・ STEP2-1 のフローで、「構造上、問題がある」もの全てが、大規模更新になるように誤解されるので、補修できないまたは作り替えでないと対応出来ない等の補足が必要ではないか。
- ・ 「現行基準では選択しえない構造」は沢山ある。それらがすべて更新になるわけではないので、表現を変える必要がある。
- ・ 比較検討案の設定については、バックキャストिंगの観点が出ていない。
- ・ CO₂の影響とカーブ区間の事故減少に関する評価については、貨幣換算するのではなく、CO₂の排出トン数や事故件数で表現した方が、理解されやすい。
- ・ 中間とりまとめでは、なぜこのような状況になったか、すなわち、首都高速の使用環境がいかに苛酷であるかを説明することが必須である。2002年まで疲労設計をしてないこと、交通量が多いこと、過積載車両が多いこと、大型車の混入率が高いことなどの問題がある。
- ・ 首都高速道路は当面は安全であると言いつつ、このままの維持管理体制では、安全性の確保が困難になると想定され、大規模更新や大規模修繕なしでいけば、多くの構造物に損傷が進行し、危険となるとともに、もはや所要の機能を発揮することができなくなるということを盛り込むべきである。
- ・ この委員会でわかったことを書くべきである。あとの報告書に入ると思われるバックデータと対応して、説明できることが必要である。
- ・ 誰が検証しても同じ結果になるというエビデンスをキッチリ、積み上げていく作業を今後していく必要がある。
- ・ 中間のとりまとめということではなく、中間報告というのがよいのではないか。