

阪神高速道路株式会社

阪神高速道路の長期維持管理及び更新に関する技術検討委員会（第3回）資料

No.3-1

日付：平成25年1月28日

## 第2回委員会 議事要旨

平成25年1月28日

阪神高速道路株式会社

阪神高速道路の長期維持管理及び更新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24年12月22日（土）10:00～12:10

場所：阪神高速道路（株）11F 会議室

出席：委員長：渡邊 英一（京都大学名誉教授）

委員：小林 潔司（京都大学経営管理大学院 教授）

杉浦 邦征（京都大学大学院工学研究科 教授）

西井 和夫（流通科学大学総合政策学部 教授）

森川 英典（神戸大学大学院工学研究科 教授）

議事：

1. 第1回委員会議事要旨の確認
2. 阪神高速における橋梁マネジメントの現状及び課題
3. 長期維持管理及び更新の考え方
4. 検討構造物の抽出と劣化予測
5. その他

主な意見：

- ・ 構造物の劣化には、劣化の早いグループと劣化の遅いグループがある、この劣化速度のばらつきを考慮して保全しなければならない。
- ・ LCCだけでなく、構造物の特性を考えて、予防保全を充実しておく必要がある。例えば、PC構造物は損傷を発見しにくい、一度起こってしまうと十分な補修を行いくく、腐食を止められない。このため、特に塩化物の侵入を防止することが重要で、寿命に大きく影響する。
- ・ ASR橋脚に関しては補修効果のモニタリング、地震荷重に対する抵抗性について技術開発を行う必要がある。
- ・ 今後は長期の劣化特性を把握するための診断技術と予測技術の向上を図る必要があり、そういった技術開発への投資が必要。
- ・ 劣化シミュレーションの精度向上並びに判断基準の議論も必要であるが、劣化予測の精度向上には限界がある。
- ・ H-BMS（阪神高速道路橋梁マネジメントシステム）では現在の知見を最大限使いながらPDCAを継続して回すことが重要であるが、この委員会そのものがC（チェック）、A（アクション）であると認識すべき。これがH-BMSの進化の契機になればよい。
- ・ H-BMSは予防保全を前提にしたもので、大規模更新は前提としていない。よって、今までの枠組みを超えるのか、それがどの程度の規模となるのか、議論が必要。