

第 2 回広島高速道路における大規模修繕等に関する技術検討委員会
議事録

- 1 日 時 令和 7 年 9 月 25 日（木） 9：30～10：30
- 2 場 所 広島大学工学部 A2 棟 622 会議室
- 3 出席者 資料 2「出席者名簿」のとおり
- 4 傍聴者 1 名
- 5 報 道 1 社

（新 聞）日刊建設工業新聞社

6 議事概要及び結果

事務局から、資料 4「第 2 回広島高速道路の大規模修繕等に関する技術検討委員会資料」により、第 1 回技術検討委員会における意見を踏まえた対応、具体的な工法選定について説明

（1）RC 床版の損傷傾向について

委 員）同一路線の橋梁であっても、床版の損傷の程度に差があるとの説明であったが、前提として、同一路線の橋梁については、設計条件や交通量・凍結防止剤の散布量といった環境条件が概ね同様であるという理解でよいのか。

事務局）そうである。

（2）床版防水の工法選定について

委 員）複合防水について、20 年という耐用期間は床版防水の中で最長のものなのか。また、LCC を比較したうえで、最適であるという理解でよいのか。

事務局）現行では、30 年の耐用期間を目指した製品もあるが、これまでの調査から既設床版への適用が難しいことが分かっている。現在、既設床版への適用が可能な防水としては、複合防水の 20 年が最長と考えており、LCC においても最も有利になると考えている。

（3）剝落対策の優先順位について

委 員）剝落防止対策についても、相当数の橋梁が大規模修繕の対象となっていることから、優先順位を設定し、効果的に対策を進めていくことが必要である。

事務局）剝落防止対策についても、優先順位の設定を検討する。

(4) 塗装の塗替えについて

委員) 塗装の劣化については、通常であれば、表面から少しずつ摩耗していくというケースが多いが、塗装系の組合せが原因となり、一度に大きく剥がれ落ちる事例も県内で確認されているため、個別橋梁ごとに塗装の劣化度を確認しながら対策を進めることが望ましい。

また、塗装の塗替えについては、剥落対策による第三者被害の防止という目的だけではなく、鋼製部材の腐食を防止し、構造物を長寿命化させるという重要な役割があるということを念頭に置き、対策を進めてもらいたい。

事務局) 了解した。

(5) LCC のイメージ図について

委員) 管理限界を迎えるまで通常修繕を繰り返す場合と、それよりも早期に更新を行う場合に分けて図化されているが、更新費用はどちらの場合も同額となることを想定しているのか。また、早期に更新を行うことで、通常修繕費用は抑えられるという想定か。

事務局) 更新費用については、どちらの場合も同額となることを想定している。通常修繕費用については、劣化の進んだ橋梁が健全性の維持に多額の費用を要するのに対し、早期に更新した橋梁は高い健全性をより少ない費用で維持できることから、早期の更新が通常修繕費用の抑制につながると考えている。

委員) 資料中のイメージ図では、すでに相当な損傷が確認された RC 床版に対して、今後 100 年間通常修繕を繰り返した方が、更新を実施する場合よりもコストを抑制できるという誤解を与えるのではないか。

「劣化の進んだ床版は、管理限界に達した時点で更新が必要となり、その際にコストが大幅に上がるため、トータルのコストでは更新が優位となる。」という、我々がもっているイメージをわかりやすく図化してもらいたい。

事務局) 資料を修正して対応する。

(6) 計画の実現性について

委員) 技術的・理論的にはこれまでの取りまとめで整理されていると思うが、一斉に全ての大規模更新・修繕に着手するというのは、予算等の観点から現実的ではない。実際に大規模更新・修繕を実施する際に、予算の制約や優先順位に応じて後回しになるものについては、ただ順番が回ってくるのを待つのか、あるいは一定の修繕を行うことで延命化しつつ順番を待つのか、というところまで踏み込んで考えておいた方がよいのではないか。

管理している橋梁群や路線・区間全体として、年ベースで投資する金額についても考慮し、実現性のある事業計画とすることが重要である。

事務局) ご指摘の点を踏まえ、事業計画(案)を取りまとめ、次回の技術検討委員会で説明する。

(7) 全体の総括について

委員) 本日の指摘や意見を踏まえ、資料の追加または修正を行うこと。特に、LCCのイメージ図については、我々の維持管理に対するイメージ・概念をわかりやすく表現してもらいたい。

事務局) 了解した。

以上