

第4回 空港内の施設の維持管理等に係る検討委員会 議事概要

日時：平成25年10月7日(月)16:00～18:00

場所：東京航空局東京空港事務所 1階特別会議室

○最終とりまとめ骨子(案)について

- ・ 笹子トンネル事故のみならず、昭和50年代後半のコンクリートクライシスや、平成11年の山陽新幹線トンネルのコンクリート塊落下事故等、維持管理を考える上で重要な契機となった事実とその対応等について、全体像を包括的に記述してはどうか。
- ・ 維持管理を適切に遂行していくために、必要となる体制、技術職員の数と専門性を把握しておく必要があるのではないか。
- ・ 発注者側の技術力の低下、技術継承が困難になっていることについて、その原因を把握するとともに、求められる技術力の内容を把握しておく必要があるのではないか。技術職員の不足だけが問題ではないと考えられる。
- ・ PDCAサイクル(及びこれをチェックする上位のPDCAサイクル)について、時間軸に沿って具体的に何を行うのか整理する必要があるのではないか。・上位のPDCAサイクルについては、設計の考え方や、点検の手順、評価、対象などの根本的な部分について、定期的な見直しを組み込んだシステムを構築すべきではないか。定期的な見直しにあたっては、見直しを行わないコアの部分と、見直し・追加を行っていく部分に分けてはどうか。
- ・ 点検項目の絞り込みを行うために、設計の段階から点検項目を減少させるため、維持管理しやすい構造物の検討(例えば、構造物を覆う化粧板の撤去)を行うことも必要ではないか。

○舗装の劣化予測について

- ・ PRIの構成要素(ひび割れ、わだちぼれ、平坦性)について、ひび割れは時間軸による影響、わだち掘れは実際の走行回数による影響が大きいと考えられるため、将来予測においては異なる評価軸での整理が必要ではないか。
- ・ 更新時期については、PRIの3つの構成要素について個別に判断を行うことも考えられる。PRIで判断するのであれば、各要素を総合的に判断するメリットや使い分けを整理する必要があるのではないか。