

■ これからの道路等インフラ維持管理に向けて、技術面での取り組みに求められていること

丹 野 弘*



歳のせいか、高度成長期に数々のビックプロジェクトを進めてこられた先輩方から昔お聞きした話を思い出すことが少なくありません。そのなかで、とくに今も求められることとして、新しいことへのチャレンジが重要だと考えています。

先輩方の成功の多くは、魅力的な大規模プロジェクトが目白押しで、突き進む必要があったこと、時代的にもチャレンジングな取り組みを許容する世の中だったこと、加えてそれまでの経験を踏まえ、段階を追い、より難しい課題に取り組んだ慎重さと大胆さの適切な組み合わせがあったことの存在があったことなども、論を待たないところと考えます。

一方、成熟社会ともいわれることが多い昨今ですが、社会全体が前例に習い、物事が決定され、それ以外の新しい選択肢を避ける風潮が出てきているのではないかと危惧しています。

急務とされているインフラの老朽化対策について、内閣府より昨年11月、「国土交通省所管分野における社会資本の将来の維持管理・更新費の推計」が出され、改めて、インフラの適切な維持管理・更新に必要とされる費用の膨大さと安定確保が必要であることが、明らかにされました。政府は「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」を同12月に閣議決定した中の重点分野の一つとして、「国民経済・生活を支える重要インフラ等の機能維持」を掲げ、総額約7兆円の対策のなかから、『陸海空の交通ネットワークの確保』のため約2兆円を投じる計画を決定するなど、対策に取り組んでいます。

この経緯については皆さん御承知のとおりですが、前提となる内閣府の、将来の維持管理・更新費の推計の総額は、『予防保全の考え方によるインフラメンテ

ナンスの実施』を基本として推計したもので、その実現のためには、当然のことながら『予防保全の考え方によるインフラメンテナンス手法』の早期の確立が不可欠です。同時に示された、いわゆる『事後保全』で試算した総額からは、今後30年間に要する費用から32%縮減する必要があることが示され、大幅に事業の進め方を転換する必要があります。そのためには、いくつかの課題克服が必要と考えます。

一つ目の課題は、「計画が立てられているとすれば、すでにその実現のための方法は確立されている」との過誤の存在です。実際には予防保全の具体策は、研究開発段階のものも少なくなく、現状を正しく理解し、必要な予算や体制を確保し、早期に実施計画を立案・運用する必要があると考えます。

二つ目の課題は、補修工事などの現場における新技術活用へのチャレンジングな取り組みの不足です。成熟社会で陥りやすい課題ともいえますが、これまでどおりの取り組みでなんとかなるかと考えがちです。現場において積極的に、開発された新工法・新材料を活用する取り組みが重要になると考えます。

三つ目の課題は、インフラの大多数を管理する地方公共団体等での技術者不足です。補強工事等に着手した割合が低いなどの状況も、技術者不足が、要因の一つであると考えています。技術者が不足する機関でも、実施可能な新技術の採用や、維持管理を含む体制の確立なども重要になると考えます。

民間企業の皆さんの社内には、たくさんの有用な新技術が埋もれていると思います。今こそ、上述の課題を克服し、民学官一体となり新技術の活用にチャレンジすることが求められているのではないのでしょうか。

* Hiroshi Tanno：本工学会理事
(一財)土木研究センター 専務理事