

持続的なインフラの維持管理にむけて



館石和雄
論説委員
名古屋大学 教授

2013年に国土交通省がメンテナンス元年を宣言してから4年が経ち、官民学を挙げて、様々な方面でインフラの維持管理に対する取り組みが強化されている。2014年には約73万橋の橋梁と約1万本のトンネルを対象に、5年に1度の近接目視点検が義務づけられた。これは劇薬ともいえ、市町村などでは、これまで点検を行ってこなかったツケを払うべく、維持管理業務に追われている。

当初から懸念されていたことではあるが、点検を実施するための人や予算は不足しており、特に地方自治体では苦しい対応を迫られている。市町村の多くは点検業務をコンサルタント会社に発注しているが、会社による技術力のばらつきが顕在化している。まったく経験のない業者が点検を請け負う事例もあると聞く。新規参入を阻むのはよろしくないが、一定の質を保つ工夫は必要である。資格制度を活用することなどにより、技術レベルの底上げは可能であると思われるが、資格そのものも、国交省に登録された民間資格を見るとわかるように、様々な学協会、団体、会社、大学などが主体となったものが乱立状態にあるといってもよい。過渡期の混乱であり、将来は収斂するものと期待したい。

さて、本題である。現在では、人材不足を解消すべく、各所で維持管理を担う人材育成を目的とした研修会等が行われている。研修会では、多くの場合、構造物に生じる劣化の種類や、その原因、対策などが紹介される。これらの知識を学ぶことは重要であるが、もちろんそれだけでは十分ではない。維持管理は、力学や材料学はもちろん、構造物の設計、製作、施工などに関する広範な知識を必要とする総合的な技術分野である。特に、適切な診断や措置を行うためには、構造物の成り立ちに関する深い理解と洞察が必要となる。学ばなければならないことは際限がないといってもよい。維持管理は

とても難しいのである。

自省も含めていうが、維持管理技術者には不断の研鑽と経験の積み重ねが必要である。そのためには、情熱や熱意を持ち続けなければならない。しかし、毎日の進捗が実感できる新設工事と異なり、維持管理は成果が見えにくく、モチベーションの維持は容易ではない。全体で見れば、問題なく使われている構造物の方が多い。5年に1度、苦勞して見に行っても、特に問題がないという状態が繰り返されれば、だんだんと緊張感が薄れてくるのは仕方のないことである。維持管理に携わる技術者の緊張感と責任感とやりがいを、いかに持続させられるかが問われる時期に入ってきているように思う。点検制度そのものに柔軟性を持たせたり、助成制度、発注方法、人事などを工夫して、よい仕事をした人がきちんと報われるようなシステムの作りこみが必要であろう。

持続的な維持管理のためには、新しい人材を常に養成し続けていかなければならないことはいうまでもない。若い人に、いかにしてこの分野への関心を持ってもらうかが鍵である。維持管理は、総合工学であると同時に、SIP（戦略的イノベーション創造プログラム、土木学会誌2017年10月号参照）での研究開発に見られるように、新技術の利活用の余地が大きい分野でもある。その幅広さと奥深さを魅力として伝えることができるよう、個人的にも努めていきたいと思う。何よりも、維持管理に携わる技術者が、正当な社会的評価を受け、活き活きと仕事をしている姿を見せることが、若い人への最良の刺激になるであろう。そのような環境ができるだけ早く整うことを望みたい。

ある町役場の方が、「橋は大好きだが、立場上、橋ばかりに関わっているわけにはいかない」と嘆いておられたことを思い出す。よくあることなのであろうが、橋への思いを活かせないのはもったいないと感じた。構造物への愛着は維持管理の最良のモチベーションである。ゴルフの熟練者が、家でゴルフクラブをなめるように磨き上げ、手入れをしているシーンをテレビでみることがある。ものに対する愛着を感じるシーンである。構造物に対しても同じような感覚を持って維持管理に臨む人が増えれば、きっとこれまで以上に構造物は長持ちするに違いない。