

# 道路構造物の安全をめざして

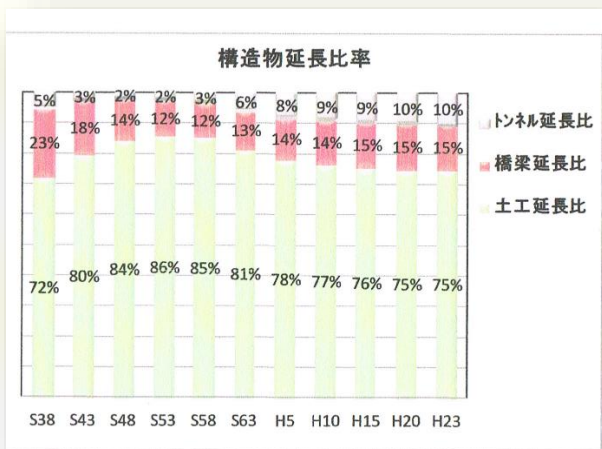
道路の安全性向上協議会  
理事 大田 孝二



我が国の道路においては、欧米に比して道路構造物延長比率、すなわち道路延長におけるトンネルと橋梁の延長距離が長いことが指摘されてきた。平野の少ないわが国は、国土の中央に山岳地形が横たわるため、道路を構成するトンネルや橋梁の比率が高くなるのは止むを得ないことかもしれない。図<sup>1)</sup>に示すように、最近ではトンネル延長は道路全長の10%程度、橋梁延長は15%程度になっており、構造物比率25%という値を示している。この値は欧米の道路に比べて極めて高い値であり、例えばアメリカでは、6.6%という数字が見られる<sup>2)</sup>。また、この道路構造物は、切土や盛り土区間の道路に比して維持管理や点検に手間を要するだけでなく、万一、地震や地滑りなどの災害が生じた場合に、その復旧に甚大な時間を要することも多い。そのため丁寧な維持管理、点検を継続しておかないと、思わぬ事故や予期せぬ損傷を引き起こすことにもつながる。したがって、わが国の道路の安全を継続して確保することは欧米に比べて技術的にも、また、予算的にも大きな課題と言える。

国土交通省は、このような背景から平成26年の橋梁点検要領に「5年に一度の定期点検」を「近接目視」によって実施するように定めた。「近接目視」とは「肉眼により部材の変状などの状態を把握し評価が行われる距離まで近接して目視を行うことを想定している」との注がついている。これに応じて、道路構造物を維持管理する現場では点検に従事する人材の育成や予算措置、とくに建設時点から30~50年経過した道路構造物に対し、改築、更新に要する工事費の確保などが大きな問題となってきている。

当NPOでは、講演や研修、また改築や更新工事の見学会（写真参照）などを実施することにより、道路の安全性確保に資する活動を実施してきている。写真は床版取り替えの見学時に行ったPC床版の接合部に関する説明状況である。これらによって見学者各位が、道路構造物の損傷を確認し、また、その改築、更新技術の実態を把握し、道路の維持管理の設計施工技術の改良・開発への取り組みが大いに推進されることを期待したい。



1) <https://www.c-nexco.co.jp/corporate/pressroom/committee/pdf/document.pdf>、p.5

2) <http://www.mlit.go.jp/tec/cost/cost/130821/tokutyo.pdf> (社) 国際建設技術協会の調査による、とある