

巻頭言

人材育成の秘訣は「待つ」ことにあり

西川 和 廣



昨年6月、道路法が改正され、道路橋の点検技術基準が法令に位置付けられた。さらに本年3月、省令（道路法施行規則）の改正及び大臣告示が公布された。それらによれば、道路管理者は、すべてのトンネル、橋などの道路構造物について、5年に1度、近接目視による点検を行うことを基本とし、そして、その結果に基づいて健全性の診断を行い、国土交通大臣の定めるところ（告示）により4つの区分に分類し、その記録は構造物が供用されている期間保存することとされた。

一昨年の中央道笹子トンネルの天井版落下事故を受け、文字通り国が先頭に立ってインフラ施設の維持管理を本格化させている。先頃提出された社会資本整備審議会道路分科会の建議「道路の老朽化対策の本格実施に関する提言」でも、その冒頭に「最後の警告—今すぐ本格的なメンテナンスに舵を切れ」と、檄文とも言えそうな強い調子で関係者の奮起を促している。

従来から橋の維持管理の重要性を唱えてきた筆者にとって、ようやく訪れた本格的な動きは大歓迎であるが、これまで維持管理への取組みが手薄だった地方自治体、とくに全体の75%、50万橋を超える橋を管理する市町村がどのようにこれを受け止めたのか気になるところである。2007年に長寿命化修繕計画策定を義務づけられ、既に一種の免疫は出来ていたかもしれないが、新たに一段と高いハードルを2つ突きつけられる形になった。1つは橋長15m以上の主要な橋だけで良いと思っていたら支間2m以上の橋すべてが対象とされたこと、もう1つは自治体毎に簡易な点検要領を定めて行っていたのが、国の定めた基準に統一されることである。

このたびの動きの中では、国は地方自治体に義務を負わせるだけでなく、様々な支援方策を用意している。都道府県ごとに『道路メンテナンス会議』を設置しての業務の地域一括発注等、国の職員による『直轄診断』、国や高速道路会社による点検や修繕等の代行、地方公共団体職員や民間企業の社員を対象とした研修の充実など、今までになかった手厚い対応である。ただ、地域に専門技術者がいない自治体では、その育成に時間がかかるという悩みが残る。しかしながらこれを待つ

ことが出来ず、形だけ整えて取り繕うようなことを続けていると、人材が育つという大切な機会をみすみす逃してしまうことになり、将来に禍根を残すことになるので要注意である。

学校や研修会などで得た知識は、そのまま使い物になるわけではない。先任の技術者等について実務を行い、時には失敗も経験しながら知識と現実とを見比べて修正し、反芻し、他の様々な要素との関係を付け加えて脳神経細胞の回路を充実させるプロセスがどうしても必要なのである。経験を重ねる度にそれまでの自分よりも一歩ずつレベルアップしたことを実感する。これが人の成長には不可欠である。

点検基準の文言は、冒頭に述べたように「基本とする」となっているが、これが重要なメッセージだと考えたい。これまで点検らしいことをしてこなかった市町村がいきなり満点を取れるとは考えられないが、「基本」である高い目標は安易に妥協して簡略化すべきではない。たとえ目標の水準には届かなかつたとしても、曲がりなりにも一巡の点検を終えた後には、そこまでに蓄積されたものが残る。二巡目の点検はその上に乗った形でスタートするわけであるから、前回に比べずっと見通しがきくようになるし、余裕も出てこよう。ここで大切なのは、「基本」の旗を降ろさず根気よく目標到達を目指すことである。

時間はかかるかもしれないが、5年で一巡する度に点検診断の精度は高くなっていくはずであるし、業務に当たった人材も成長しているはずである。5年、10年と我慢してじっくりと成長を待つことが人材育成の秘訣なのである。点検の精度を犠牲にしてよいというつもりは全くないが、結果としてこの方がインフラの持続性に対しては明らかにプラスである。

橋梁調査会では、橋梁点検技術研修会を20年にわたって続けており、人材の育成にも寄与してきた。このたび道路橋点検士制度に衣替えしたところであるが、今後とも実務と人材育成の両面からインフラメンテナンスの一端を担って行きたいと考えている。