

新しい道路資産建設と管理の時代を迎えて

審 議 役

大 志 万 和 也

阪神高速道路は、昭和39年の環状線供用（土佐堀～湊町，2.3km）を開始して以来、今春の北神戸線5.3kmの供用を加え、総延長は現在226.4km、関西の大動脈としての役割を果たしています。このうち、供用後30年以上経過した区間が3分の1を超え、20年以上経過した区間も半分に達しています。

このような中、鋼製橋脚隅角部の疲労亀裂やコンクリート橋脚のアルカリ骨材反応による鉄筋破断の問題など、経年劣化した構造物が急増する状況となっています。こういった道路資産の機能をいかに維持し、再生させていくかが大きな課題となっており、構造物に対するLCCによる評価、アセットマネジメント手法の確立などが、今後重要性を増すものと考えています。

一方、昨今の厳しい社会経済情勢から通行台数の減少傾向が見られるとともに、公共事業費の抑制により、高速道路建設のあり方そのものが問われています。現在供用中の約9割は高架構造ですが、最近では土地の高度利用や道路環境に対する配慮等から、地中構造物の割合が増えています。現在建設中の淀川左岸線（1期）や神戸山手線、さらには淀川左岸線（2期）や大和川線についてもほとんどの区間がこのような開削トンネル等の地中構造物で占められています。今後の公団事業におきましては、こういった地中構造物のコスト縮減と安全性の両立が大きな課題になるものと考えられます。

今回の技報発表論文につきましても、上述の状況を反映し、新しい道路資産の建設と管理という視点からの切り口で、橋梁の維持管理や地中構造物に関する話題を論じたものが多くなっています。

ところで、最近改訂が行われたコンクリート標準示方書や道路橋示方書におきまして、性能照査型設計の考え方や耐久性重視の方針が織り込まれました。設計耐用期間を百年に設定して、耐久性の検討を行う条項等が盛り込まれています。現行の仕様設計から性能設計への移行に向けて、今後ますます技術力向上への要求と技術開発の自由度が高まるとともに、技術者各人の責任も拡大するものと思われれます。

技報21号の発刊にあたり、公団技報の技術蓄積に敬意を表するとともに、今後の技術者各位の技術力研鑽を願うものです。