



名古屋大学 名誉教授  
山田 健太郎

十年ほど前に、名古屋駅前にある渦巻き状のモニメントの清掃を著名な登山家がやっている新聞記事を見た。橋の点検に使えば、足場費用の削減と日本の登山家の支援になる。何人かに相談したが、それが出来ない理由ばかりを並べられて閉口した記憶がある。ビルの窓ふきでは常識であっても、橋の分野では非常識だったようだ。その後、ロープワークで橋を点検する会社が出現した。常識を打破した人がいたのである。

2005年にスイス・ベルンの古いアーチ橋の計測では、ロッククライマーがセンサーを設置してくれた。この橋では足場無しで塗替え塗装もやったと言う。同じ橋を5年後に訪問したら、まさにその最中であった。同様の作業はロンドンのテムズ川でも見た。欧州ではロープワークによる部分塗装が常識になりつつあるのだろうか。

米国では、大型機械を使った効率的なブラストの現場をいくつか見た。当時、日本では「鋼橋の塗替え塗装は3種ケレンが常識だ」と言われた。その基準の作成者は「活膜がある場合に限る」と言う。素地まで錆びる前に塗替え塗装するのが当初の常識であった。それがいつの間にか「現場は3種ケレン」が横行して、ひどく錆びた場合でも3種ケレンで塗装していた。現場を見ずに仕様を決めたのだ。そのため、腐食が進行した鋼桁が続出した。

先日、英国のセバーン橋やアースキン橋の補修・補強の現場を見る機会があった。長大橋の維持・管理を長期で請負うやり方もさることながら、橋桁へのアクセスが容易なことに感心した。たとえば、歩道・

自転車道を使って現場へ行き、20～30mごとに設置された大きなハッチ(1.2 x 1.2m)を通して箱桁内に入り込んだ。これなら良い仕事ができそうだ。日本の鋼橋のマンホールは小さく、小柄な私でさえ入るのが容易でない。さらに、旅の途中で見たニューカッスルのハイレベル橋は、蒸気機関車で有名なロバート・スチープンソンが1849年に建設した。日本では江戸末期にあたる。160年前の橋が、補修・補強されて、鉄道・道路併用橋として現役で使われていることにも驚いた。先人の偉業を受け継ぎ、次の世代に伝える姿勢が垣間見える。

幕末や明治に日本が手本にした英国との違いがなぜ生まれるのか、旅行中に考えた。根本に「人を大切にする」考えがあるのでは、と思いついた。点検や補修に便利な施設を整備すれば、安全で楽な仕事を保障し、結果的に良い仕事につながることを、発注者側も請負側も共通認識として持っているのだろう。日本の道路橋の設計寿命は100年(英国は120年)であり、その間に必要な塗替え塗装や補修・補強は人が行う。「人を大切にすること」で、はじめて100年が達成できると言っても過言ではない。

日本の常識が「世界の非常識」にならないように、これまでの常識を見直す時期に来ている。

(中日本ハイウェイ・エンジニアリング名古屋(株)顧問)