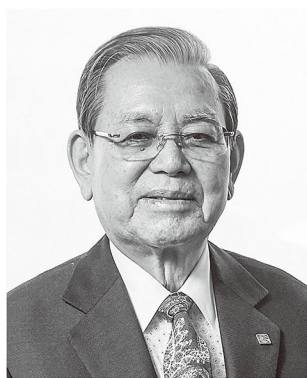


Bulletin

2022年9月8日発行 **臨時号**

代表理事 辞任ご挨拶



一般社団法人 日本構造物診断技術協会 代表理事
(工学博士)

森元 峯夫

当協会の代表理事辞任に際し、一言ご挨拶申し上げます。

まず、当協会設立以来、長きに亘りご多忙のなか献身的なご努力で協会活動を支えてくださった理事、委員、協会員各位に心から深甚なる御礼を申し上げます。

当協会設立の経緯と歴史的背景などについては、以前詳しくご説明いたしました。1982年6月9日、スウェーデンの首都ストックホルムで開催された第9回FIP (Fédération internationale de la précontrainte : 国際プレストレストコンクリート連盟) 会議に出席し、そこでフランス、ドイツ代表の先生の“Rehabilitation of structures” に関するご講演を聞いて「目から鱗」のカルチャーショックを受けました。フランス留学時の恩師(故人、講演のため3回来日していただいた) Prof. LACROIXのご指導とご支援を得て、親友の故人 野尻博士他数名で協会を設立し活動を始めました。

爾来、急速にこの分野の技術開発や専用の測定機器の他、補修・補強用の材料の開発が進められ、同時に大学関係機関との連携や公共研究機関との共同研究も進められてきました。同時に当協会では、この分野の専門技術者の適性を向上させるための

活動の他、町医者的な活動が行える国家資格相当の技術者「構造物診断士」を養成する制度を創設し、この分野の活動が容易に行えるようになり、建設コンサルタント活動において資格技術者として広く活動してきました。

一方、公共構造物を維持管理する地方自治体は、国土交通省や高速道路会社などと異なり、技術者不足、資金不足により構造物の老朽化に対応できていません。これに対応すべく、当協会の構造物診断士を中心に、この診断士を派遣する「アドバイザー制度」を作りました。地方の同様の組織の支援を続けるとともに「予算の裏付け」のため、例えば地方銀行から30年くらいの長期借入金で補修・補強を行い、このローン返済は地方交付税交付金の一部と国からの長期支援金で賄うなどの施策を行うといった活動も始められています。公共構造物の維持補修には、有資格技術者によって適切な診断を行うことが最も重要です。その上で適切な材料、施工法によってこれを行う必要があります。このことが最も重要なLCC(ライフサイクルコスト)の保証につながるものです。

また、少子高齢化で国の収入が将来的に減少することが予想されています。公共構造物、特に橋梁などは、建設後50年以上経過し老朽化したものが増えています。補修・補強の予算の関係でなかなか事業が進まないのも現実です。このため、補修には超高強度コンクリートを用い、床版などの軽量化とともに、凍害や過剰荷重による亀裂などを防ぐ工夫とその実施が待たれています。

以上のように、当協会の活動として、社会インフラの維持補修とこれに関係する技術開発、人材の育成、さらにアドバイザー制度の益々の強化を持続させなければなりません。

このような重要な時期に代表理事を辞任いたしますが、経験と知識の豊富な方々に役目を譲り、当協会の活動をさらに活性化して、公のこの分野への貢献をいたしたいと熱望いたします。

■ これからの日本構造物診断技術協会のあり方



一般社団法人日本構造物診断技術協会代表理事
松村 英樹

当協会（以下NSI）の代表理事就任にあたり、一言ご挨拶申し上げます。

9月8日の第13期社員総会、理事会において森元代表理事が辞任され、代表理事に選任いただきました。

1987年に設立されたNSIは森元代表理事の確かな先見性と適切なご指導により着実に発展してまいりました。今日まで築き上げていただきましたNSIのさらなる発展に大きな責任を感じております。

NSI会員各社の方々にご支援、ご協力をいただき協会活動に尽力して参りたいと存じます。

現在、カーボンニュートラル社会の実現に向けて各分野で具体的な施策が提案され実行に移されています。建設関連業界ではインフラの計画・設計、施工の各段階でのCO₂削減にソフト面、ハード面で技術開発を進められていますが、維持管理段階ではインフラの長寿命化によるCO₂削減が求められています。今あるものを直しながら大事に使うことによりCO₂削減に貢献できます。インフラは、適切な対策を講じて長寿命化を図り、安心・安全に供用できることが求められます。

全国の道路橋は2014年度から5年毎の定期点検がスタートし、一巡目が2018年に完了しました。点検で対策必要とされた道路橋のうち対策が実施されたのは国土交通省管理で42%、高速道路会社45%、地方自治体35%とされています。半数以上の道路橋で対策されていません。理由は様々あると思いますが、ひとつには厳しい財政状況があると考えます。

このような状況では「損傷はあるが、進行は緩やかで当面供用する上では問題ない」、「損傷は軽微だが、急速に進行し構造

安全性を脅かす可能性がある」等の判断により対策実施の優先順位を決めていく必要があります。これらの判断には客観的な根拠が必要で、橋梁に関する幅広い知識を持った技術者でないと高い精度の判断はできないと考えます。

NSIでは土木構造物の専門知識を持っている方々の技術力を認定する構造物診断士認定資格制度を2001年に発足させ、2021年12月時点で一級構造物診断士240名、二級構造物診断士303名の方が登録されており、2015年には国土交通省の技術者登録資格となりました。

財政状況の厳しい中でCO₂削減を目指していかなければならない現状においては構造物診断士が活躍できる機会は広がっていきものと考えます。今後も多く技術者の方々が受験され、資格を保有されることを期待したいと思います。

また、NSIでは2019年にインフラの維持管理に従事されている方々の相談窓口として技術アドバイザー室を開設いたしました。「身近な橋のお医者さん」として更なる充実を図っていきたくと考えておりますので、多くの方にご活用いただきたく、さらにPRしていきたいと思っております。

現在、橋梁点検の効率化や精度向上を目的にドローンやロボット等を用いた点検支援技術の開発が各機関で進められています。またAI技術を活用した道路橋の診断の効率化に関する研究が土木研究所で進められています。

一方、再劣化による性能低下事例が増加してきており、長期間安定した性能が維持できる補修・補強材料や工法の技術開発が各機関等で進められています。

NSIではこのような新技術の普及や開発にも取り組んでいきたいと考えており、研究機関との協力機会があれば、積極的に参画したいと考えております。

NSI会員各社のおよび構造物診断士会の方々には、今後ともご支援よろしくお願い申し上げます。