

平

成二十四年十二月に発生した中央自動車道笹子トンネルでの天井板落下事故を契機に、国・地方公共団体、高速道路会社などのインフラ管理者を中心に、戦略的なメンテナンスの取組みが推進されてきた。中でも大きな動きとして、平成二十六年三月に公布された道路の点検基準等を定める省令により、全国の橋梁やトンネルなどの点検は、「国が定める統一的な基準により、五年に一回の頻度で近接目視により行うことを基本とする」ことが定められた。

メンテナンスシステムを確立するにあたって、特に重要な課題となるのが、メンテナンスの知識を有する技術者の確保である。全国約七三万橋の橋梁のうち、約七割以上となる約五二万橋が市町村道にあるのに対して、地方自治体で実施されている点検の八割は遠望目視のみであり、町の約三割、村の約六割で橋梁保全業務に携わる土木技術者すら存在しない、という現状は非常に深刻な事態と言える。

このような中、土木系学科を有するいくつかの大学で、メンテナンスに携わる技術者を養成するプログラムが立ち上がってきた。長崎大学における道守養成講座や、岐阜大学におけるメンテナンスエキスパート(ME)養成講座などが先行し、既に国土交通省の点検や診断業務に関する技術者資格として登録されている。四国でも愛媛大学が平成二十五年からプログラムを開始し、私の所属する徳島大学でも、愛媛大学

各 人 各 説

大学におけるメンテナンス エキスパートの養成

徳島大学大学院 理工学研究部 教授

上田隆雄

Takao Ueda



や岐阜大学からのサポートを受けながら、橋梁を対象を絞ったME養成プログラムの試行を実施することができた。対象者は官公庁、コンサルタント、ゼネコン関係などの実務者で、徳島での関心は高く、昨年は三〇名の定員を超える応募があった。

大学においてプログラムを継続的に実施していくにあたって、課題点は、予算の確保と、受講生を集めるための仕組みづくりであろう。養成講座は多くのコマの講義や実習から構成されており、複数の大学や企業などから講師をお願いする必要はある。さらに、事務的な作業も多く、大学教員がボランティアで実施するのは限界があるため、予算の確保は必須である。また、一度プログラムを受講して終わり、ということではなく、日進月歩のメンテナンス技術を継続的に学び、修了生が次の受講生を指導するような仕組みができれば、一過性の取組みとはならず、波及効果も大きくなると思われる。

このような取組みは大学にとってもメリットは大きく、特に地方大学は地元への貢献実績となるだけでなく、将来は大学で研究を志す企業や人材発掘につながることも可能となる。我々大学教員も、日頃接する学生とは異なる、実務者の真摯な受講態度に刺激を受けることが多い。大学が地元の人々に認められ、生き残っていくためにも、このような取組みが発展的に続いていくことが必要であろう。