

日本道路公団維持施設部補修第一課

正会員

森谷英昭

1. はじめに

日本道路公団が、全精力を傾けて作り上げた名神高速道路が尼崎〜栗東間約66kmを皮切りに供用を開始してから、はやくも11年以上の年月が流れた。この間に順調なモータリゼーションの進展と共に、高速道路の建設も全国的な規模で展開され、その結果として現在では、北は北海道から南は九州まで約1,360kmもの高速道路が日夜自動車交通を支える動脈として利用され、更に今後毎年約200km位の高速道路が、供用開始していく予定である。ところで本稿では、これまでとなく議論の対象になることの少ない、高速道路の維持管理というもののについて、その概要を紹介するとともに、その中に含まれている二、三の問題点について述べてみたい。

2. 高速道路の維持管理の概要

道路の管理は、大別すると、次の三つに分かれる。

- (1) 道路の構造を保全し、かつ改善する道路維持管理業務
- (2) 道路上を流れる交通を管理する道路交通管理業務
- (3) 道路という財産を管理する道路財産管理業務

更に、当公団の場合は、有料道路であるという性格上

- (4) 料金收受を行なう道路営業管理業務

これらの業務が中心となり、更にこれに道交法上の取締りを行なう警察と、消防救急を行なう各自治体町村の協力を得て道路の管理が行なわれている。

又、これらの業務を遂行するために、数百kmに1ヶ所程度の割合で管理局が設けられ、更に各道路とも50km位を1単位として、これらの業務の現場執行機関としての管理事務所が設けられている。各現場機関での作業内容は、(1)に属するものとしては、巡回、路面及び付属施設の清掃、樹木や芝等の手入れ、舗装や法面や構造物等の修繕工事、交通事故による物損の復旧工事、雪及び路面凍結のための作業、災害復旧工事、改良工事などが上げられる。(2)に属するものとしては、巡回、無線や非常電話の管理、事故故障車の排除、及び援助、道路情報の提供、及び車両制限令に基づき違々車両の指導などを行なっている。そして(3)については、高架下等の道路敷の管理、占用、請願工事等の審査、立会、不法占用の排除、不要地等の処分などがある。これらの業務のうち、(1)の中の特的なもの及び(2)については、24時間体制をとって交通の円滑な流れの確保と、万一の非常時に備えている。

3. 管理の基準について

このような体制のもとで高速道路の管理がなされ、大量の安全、円滑、かつ高速な自動車の流れの確保の努力が続けられていながら、このような中での問題点を記すと次の通りである。

先ず第一に、管理はどきどきされるべきかということである。“理想的な管理”と“実際に行なっている管理”との間には、道路に限らず維持管理されるものすべてについて、大なり小なり隔りがある。これは、予算面、組織面から考えてやむを得ないことであろうが、日常茶飯時の如くおこる交通事故の中の数多くが道路の管理瑕疵に関係する問題をはらみ、それらの判例等も流動的な現状を考えると、我々としては、真剣に考えなければなら

らない。“理想的な管理”に近づける努力は続けなければならないが、同時に“実際に行っている管理”を絶えずチェックして、“少なくとも、これだけはしなければならない管理”より高いレベルで保持しておかなければならない。そして、この“しなければならない管理”とは、その維持管理されるものの本質を管理することであろう。高速道路といえば、大量な交通を安全に円滑に通すことである。このためには、走行上第1番目に問題となる路面の管理と、万一災害につながる要素のチェックとが基本となる骨組であろう。これらの徹底的な管理がなくては、他の管理などはないと考えられる。高速道路としての機能を高めようと考えずあまり、かなりの施設が導入され、開発されてきたが、このあたりで、それらのチェックを行ない、必要なものは、必要なもの、将来必要になるものの区別をつけて、管理すべきものの簡素化を図っていかなければならない時期に来ていると思われる。

4. 管理面から考える建設

次に建設への向題提起をすると次の通りである。これも道路に限った話ではないが、建設時に非常に細心の注意を払って施工しても、必ず 使用されている間に破壊してくる所がある。例えば、橋梁の伸縮継手とか、排水系統とかは、高速道路では必ずおこる向題である。このような現象に対応する方法として二通りの方法がある。一つは、壊れにくいものを作る技術であり、もう一つは、壊れたときに復旧の簡単なものを作る技術である。とかく、前者への追求が熱心であり、又、そうあるべきであるが、現実の構造物の管理に携わると、後者もまた、真剣に考えなければならない向題である。

5. 技術基準の考え方

時代の変遷に伴ない各種諸基準の変化を与儀なくされることがある。ところが、すでに建設されたものへの導入は、構造的にも、技術的にも、予算的にも向題が多い。例えば橋の設計の基準がJT43をベースにした考え方で作られている一方では、東名、名神では、数段階以前の基準で作られた現実に一日数万台の交通を通してゐる。又、防護柵の基準にしても数度変更が行なわれて来ているが、これについても、一朝一夕に新しい形へ変更することは難かしい。このような技術基準を変更する場合には、管理に携わりの側のフォローは容易ではないことを確認しなければならない。

6. 終りに

本稿は、高速道路の維持管理の概要と、その中に含まれる向題点の提起を、私見の強いまとめで行なっているわけで、皆様方の良識を御批判願ければ、幸いである。ただ、このような中から維持管理をするという業務が、非常に向題を含んでおり、それに対する明確な解答がないということを少しでも御理解願ければ、幸いである。