

エンジニアパーク

Engineer Ring Park

最近、融解期の3月に、アスファルト舗装の路面の凸凹にタイヤやハンドルが取られることが多くなったような気がします。私は、舗装に関する仕事をする機会が多いのですが、春先に多発する舗装路面の穴ぼこ（ポットホール）は近年発生数が増加傾向にあるようで、建設コンサルタントで寒冷地舗装の構造設計を扱う者として、被害が更に広がる可能性について危惧しています。

舗装の構造設計は、2001年（平成13年）の「舗装の構造に関する技術基準」の策定により、性能設計である理論的設計方法の導入が図られましたが、道内の実績は少ないように見受けられます。どちらかといえば従来の“経験にもとづく設計法”を扱ってきたオールドタイプなので、ポットホールのような破損が増えていくことに経験がなく、舗装の構造設計で対応可能かどうか不安になることがあります。

舗装の構造設計は、大型車の輪荷重に対する疲労破壊抵抗性の考え方で設計されており、北海道のような積雪寒冷地では、地域によって異なる厳しい気象条件に耐えうる技術が、経験則を含めて舗装の構造設計法に付加されています。前述したポットホールの発生は輪荷重の増加が原因か？ 地球規模の気象変動か？ その両方か？ それとも舗装の寿命なのか？ 舗装に理論的設計法を積極的に導入し、コスト縮減や長寿命化を図っていくなかで、ポットホール抵抗性は今後、性能指標の一つとなるかもしれません。

北海道の道路舗装は、先輩技術者たちが築いた技術や経験則を最新技術に補完・更新しながら進化しており、更なる進化に向けて各機関が連携してポットホールの課題解決に当る必要があると思います。春先のガタガタ路面は、買ったばかりの新車が壊れそうで怖いので、みんなで何とかしましょう。

久保 裕一（くぼ ゆういち）

●建設部門（道路、港湾および空港）

勤務先

株式会社 開発調査研究所
交通計画部



⇒次号は、橋本松市さん（建設部門）

私は平成6年に大学を卒業した後、測量会社に就職、転職後コンサルで20数年が経過し、現在老眼と格闘しながら仕事に従事しています。

現在の会社では主に海洋施設の設計を行っていますが、これまでに測量、道路設計、公園やグラウンドなどの面設計にも携わり、河川構造物も少ししかじったりと幅広い分野の土木設計を経験しています。実を申しますと、そもそも私は土木系の出身ではありません。高校時代の進路を決める段階でたまたま見た雑誌で工業デザインを知り、自動車のデザイナーを志望して大学では芸術工学部を専攻しました。就職難の時代でもあり求人も少ない中、デザインも取り入れたいという測量設計会社に入社したのがこの業界に入ったきっかけです。

もともと工業系ではないため、土木系の試験には苦労しました。それでもどうにか技術士を取得することができ、何よりも所属している勉強会において、様々な業種の方に触れ、多くの刺激を受けています。もともとの志望から大きく軌道がずれてしまいましたが、分野こそ違えど「ものづくり」の最前線にいるという自負があります。

土木もデザインも単なる装飾ではなく、使う人のことを考えることが重要です。近年、業界内外にかかわらず、「IT・ICT・IoT・i-Construction」といった単語が盛んに使われています。いつの時代も技術の発展は大切なことですが、土木業界においてはここ数年で急速に導入が進んでいる感があります。技術の進歩は否定しませんが、忘れてはいけないのは、これらの技術を用いて「ひと」のために何ができるのか。これを肝に命じ、アナログ（おやじ）世代として柔軟に頑張っていきたいと思います。

土木もデザインも単なる装飾ではなく、使う人のことを考えることが重要です。近年、業界内外にかかわらず、「IT・ICT・IoT・i-Construction」といった単語が盛んに使われています。いつの時代も技術の発展は大切なことですが、土木業界においてはここ数年で急速に導入が進んでいる感があります。技術の進歩は否定しませんが、忘れてはいけないのは、これらの技術を用いて「ひと」のために何ができるのか。これを肝に命じ、アナログ（おやじ）世代として柔軟に頑張っていきたいと思います。

前田 健志（まえだ たけし）

●水産部門（水産土木）

勤務先

株式会社 豊水設計



⇒次号は、桑田一良さん（建設・水産部門）