

橋・トンネル点検強化

国交省 赤外線本格導入へ

国土交通省は、国や自治体が管理する橋やトンネルなどの老朽化対策について、赤外線を使ってコンクリートのひび割れの有無などを確認する調査を本格的に導入する。異常が疑われる場合は目視による再確認も行い、事故の未然防止の効果を高める。老朽化したインフラ（社会基盤）の改修が全国的な課題となる中、人手が不足する地方自治体で点検の精度を高める狙いもある。

修繕の人材確保狙う

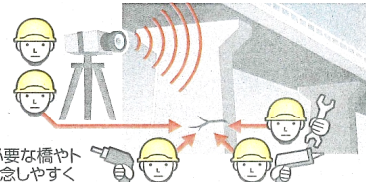
国や高速道路会社、地方自治体が管理する橋やトンネルに一度の点検が義務付けられ、歩道橋は全国に77万本あり、道路法施行規則に基づき「点検要領」に従って点検が行われている。国交省は今年度中に原則として目視に限っていた要領を緩和し、来年度以降、赤外線点検を約200平方メートルの橋やトンネルに導入する。点検は、約200平方メートルの橋やトンネルに導入する。点検は、約200平方メートルの橋やトンネルに導入する。

チェックしたり、ハンマーでたたいたりして確認しなければならぬ。国交省は今年度中に原則として目視に限っていた要領を緩和し、来年度以降、赤外線点検を約200平方メートルの橋やトンネルに導入する。点検は、約200平方メートルの橋やトンネルに導入する。

赤外線による検査は、17年度以降、約270カ所の橋で試験的に行われてきた。国交省によると、目視や点検車などによる従来の検査は、約200平方メートルの橋やトンネルに導入する。点検は、約200平方メートルの橋やトンネルに導入する。

橋やトンネルなどの点検のイメージ

赤外線を使った調査でひびや隙間の有無などをチェック
目視に比べ2割程度
人手やコストを削減
技術者は緊急対策が必要な橋やトンネルの補修などに専念しやすくなる



保守・管理 市町村に負担

国内では道路橋の約9割、トンネルの約7割が地方自治体が管理している。だが、財政余力が乏しい小規模自治体にとって点検や修繕は大きな負担となっているのが実態だ。国土交通省は2016年に行った調査では、早期に修繕などの対策を取る必要がある橋について、約6割の市町村が予算確保を理由に「5年以内に対策を行うのは難しい」と答えた。専門知識を持つ職員も不足しており、2割の市町村では対策が必要と判断された橋のうち、国の管理は62%です。すでに対策に着手済みだが、しかし、政令市を除く市町村の管理では13%にとまっている。国交省は点検作業の効率化やコスト削減を進め、技術者が修繕工事に優先的に取り組めるようにしたい考えだ。

(経済部 岡本朋樹)

※2018年10月4日掲載 読売新聞社

概要

読売新聞によると、国土交通省は2019年度から、国や自治体が管理する道路橋の老朽化点検を効率化するため、**赤外線**を使用した道路橋点検を導入する考えを発表しました。現在の道路法に基づく点検要領を年度内に改正するとの事です。

背景

- 老朽化したインフラの改修が全国的な課題となる中、**財政難**や**人手不足**が深刻な自治体で精度を高める狙いがあります。
- 精度の高い新技術を使い、従来の目視による点検より大幅に**費用削減**が見込めると試算しています。

2012年12月、中央道・笹子トンネル天井板崩落事故の後、管理者による5年に1度の定期点検が義務付けられています。

弊社では

- 「**Jシステム**」を3年前から利用しており、このたび本格的に導入しました。

国土交通省では

- 次世代社会インフラ用ロボット技術の検証の結果、「**Jシステム**」は、「**コンクリート構造物のうき・剥離を検出可能な非破壊検査技術**」と認定されました。

要求性能を満足する非破壊検査技術は

「Jシステム」のみです。(2018年11月現在)

NETIS登録番号:SK-110019-VE

★平成29年度準推奨技術

新技術活用システム検討会議(国土交通省)

詳しくは、お問い合わせください。