

スペシャル
対談

写真家

山崎エリナ^{さん}



関東道路メンテナンスセンター長

荒川 正秋



関東道路メンテナンスセンター発足を記念して、インフラメンテナンスの現場を撮り続ける写真家・山崎エリナさんと、荒川センター長が対談。メンテナンスの大切さを発信したいという思いを語り合いました。(文中敬称略)

現場の「人」に魅了されて

荒川: インフラメンテナンス大賞の優秀賞受賞おめでとうございます。

受賞された写真集「インフラメンテナンス」を拝見しましたが、メンテナンスに従事する方々や特徴が実によく写し出されておりました。

私も15年ほど前、現場の所長として、道路の草刈りや舗装を修繕する工事の監督を担当しておりましたが、その頃を思い出して懐かしい思いに駆られました。

山崎: ありがとうございます。

私は2017年に、福島県のある建設会社に声をかけていただいて、初めてインフラメンテナンスの現場に入ったのですが、草刈りの現場が最初だったんです。

「草刈りもインフラメンテナンスなんだ」とすごく驚きましたが、その驚きとともに魅了されたのは、人の力なんです。一見簡単そうに見える草刈りも、コンクリートすれすれギリギリのところをスッと、何ミリというレベルを極めている技術に感嘆しました。

人手不足という問題もありますから、AIの活用も当然の流れだと思いますが、やはり人の力、人の技術が不可欠なんだと思いました。

荒川: たしかに、最近の建設現場は機械による施工に移り変わりつつあります。

ゲームさながらの遠隔操作により、バックホウを操り地面を掘削する、ブルドーザーで地面を敷きならすことはできるのですが、バックホウのバケットに付いた土を取り除くのは、人なんですよね。

機械による施工と言いつつも、人の係わりを無くすことはあり得ないんですよね。

山崎: やはりそうなんですね。

私自身、人に魅了されて、気が付いたら至近距離で撮っていたということがよくあったのですが、やはり現場で汗を吹き出しながらドリルでコンクリートを掘る、その熱量を写真に閉じ込めるには、自分も同じように体感しないと伝わらないと思いました。

現場の方も「山崎さんが感じたままに撮ってください」と言ってくださったこともあり、至近距離で撮ることをモットーにしています。

100kmを超える高速で車が走り抜ける、自分の体が持っていかれそうな現場で作業し続ける集中力の凄さを間近で体感してこそ作業員の方の大変さが伝わると思うのです。

関東道路メンテナンスセンターの役割

荒川: 題材にインフラメンテナンスを選ばれたきっかけはなんだったのでしょうか？

山崎: 自身も経験した阪神淡路大震災が根っこにあると思います。

自宅が全壊し、分断された高速道路の横を通ったこともありますし、道路が陥没しているのを目の当たりにしていましたが、でもいつのまにか元通りになっているんですね。

「誰かが直してくれたんだ」とイメージはしても、でも実際に誰が、というリアルな実像には結びつきませんでした。

それが、東日本大震災から7年後の福島で、初めてメンテナンスの現場に入ったときに、「あ、これだ、この人たちだったんだ」と気付いたんです。

そこからですね、どんどん、インフラメンテナンスというテーマを追求したくなったのは。

そもそもインフラメンテナンスは日の当たらない仕事で、たとえば橋梁にしても橋桁の真下で作業しているなんて思いもよらず、「えー？ こんな真下でやってたんだ」という、ひとつひとつが驚きでした。それを知らなかった頃は、私たちの安全を守っている人がいるのに、そのために車線規制して道路が渋滞していると「あー、また工事してるわ」と思っていたけれど、それは違うと気づいたんです。

写真家として現場の方の「人としての魅力」に引き込まれたこと、そして一般市民として有り難いと思う気持ちがあいまって、インフラメンテナンスを撮りたいと思うようになりました。

荒川: なるほど。

道路のメンテナンスを取り巻く状況をお話しますと、平成24年の中央自動車道笹子トンネル天井板落下事故をきっかけとして、全ての管理者に5年に一度の定期点検が法律で義務付けられました。

そこで、平成26年から30年にかけて実施した点検の結果、関東1都8県にある11万5000橋の橋梁のうち、約1割が早急な補修が必要と診断されました。

しかし、補修を行ったのはそのうちの約半分です。

残りの半分は、予算や技術者が不足している実態から着

手されていないのが現状です。

そのような状況を鑑みて、2019年4月に関東地方整備局52番目の事務所としてスタートしたのが関東道路メンテナンスセンターです。

まだ総勢10名程度の小規模なメンバーですが、メンテナンスのプロ集団です。

関東地方整備局管内の国管理の橋梁をはじめとした構造物を点検・診断し、補修の内容や方法を検討するのは当然ですが、技術者が少ない、あるいは技術者がいない自治体から相談を受け、場合により現場に赴いてアドバイスするなどの支援も行います。

山崎: インフラメンテナンスは社会的にも重要なテーマになっていますが、そうした重要な分野を一手に引き受けられているのですね。↓



インフラメンテナンスの奥深さに会話は尽きない

荒川: 自治体の担当の方からは、「補修したいが、予算がない。なんとかできませんか」という相談も多くあります。

そのような現場に赴いて状況を自ら確認した上でレポートを作成して「まずは、この部分から補修に手を付けるとよいですよ」とか「この部分をこうなる前に補修すると延命化につながりますよ」などのアドバイスをしています。

日々のメンテナンスの大切さを伝えたい

山崎: 橋梁や構造物の保全のためには、市民の協力も必要になりますか？

荒川: たしかに、橋を利用する方々の協力も必要になると思います。

河川敷の橋の下でバーベキューをされている方がいらっしゃいますが、実は熱でコンクリートや鉄は傷むことがありますので、利用者の皆さんにも気をつけていただくと、ありがたいところです。

それから、私たちが現場を見るときには(ポケットから取り出して)、このようなスケールをひび割れに当てて、補修が必要かどうかを見極めるのですが、髪の毛を同じくらい細いひび割れですので、落書きなどがあると見づらくなってしまいます。構造物の寿命に関わるものですから、見落とすわけにはいかないのです。

山崎: ちょっとしたことのように見えますが、大事故につながりかねないんですよね。

私も現場で、点検した箇所にチョークで記録するのを見ま

したが、「どこにひびわれがあるの？」というくらいなんです。

それを見つける目が凄いなと思いました。

荒川: 目で視ることの「目視検査」とは別に、構造物をハンマー等で叩いた音により損傷の有無と程度を見極める「打音検査」もあります。

山崎: 私たちはつい「構造物は安全」と過信してしまう部分があるんですが、考えてみれば50年経っている構造物がすごく多いんですよね。

荒川: 阪神淡路大震災や東日本大震災などの大規模な自然災害による構造物の被害をできる限り減らすことにも



ひび割れの幅を測るスケールはメンテナンスの必需品



取り組んでおりますが、毎日道路を安心して利用してもらえるような、中央自動車道の笹子トンネルでの痛ましい事故を繰り返さないためにも、日々のメンテナンスが重要だということを、皆さんにご理解いただけたら嬉しいです。

山崎: インフラメンテナンスの写真展の機会をいただいたことがあるのですが、建設関係の方たちが肩を震わせて「これなんだよな、こういうことを伝えていかなきゃいけないんだよ」とウルウルされるのも印象的でしたが、一般の女性の方が号泣しながら見てくださっているのをよくお見かけするんです。「どうして泣いているのですか」とお聞きすると、「こんな風に私たちの安全を守っている人がいることに感動して。いつも看板を見ると、あらまた工事？って思ってたのが、そうじゃなかった。皆さんがひたむきに作業している背中や後姿を見ると誇りを感じる」とおっしゃるんです。

それを聞いて、私ももらい泣きしてしまって(笑)。

私の仕事は、そうした一瞬を切り取り、写真に閉じ込めることですが、ドリルを握る力強い手を間近で見て感動する、その感動の瞬間を切り取るからこそ、写真を見てくださった方にもその一瞬をじっと見つめてもらって、感じてもらえるのかなと思っています。

災害時にテレビを見るとボランティアや自衛隊の方がクローズアップされますが、実際に地域の道路を直してくれるのは建設やメンテナンスに関わる方たちなんですよ。それをどうにか伝えられないかなと。

ですからオファーをいただければ、どんな現場にも出かけて行って、発信していきたいと思っていますし、写真展を開催する機会も、もっと持てたらと思っています。



松尾芭蕉が「奥の細道」の旅へ、ここから出発したと伝わる千住大橋にて

荒川: たしかに、大規模な災害が発生した直後の報道では、自衛隊、消防隊や警察の方々の活躍がクローズアップされがちです。

しかし、救援の方々が被災地に辿り着くための道路を切り開いているのは地元の建設業の方々や重機を動かす技術を持っている方々です。

そのようなところが前面に報道されないことのジレンマを感じています。アピールの仕方が私たちはちょっと下手なのかもしれません。

山崎: 現場の方たちも、「僕たちはいいんだよ」と、自分は表に出なくていいとおっしゃるんです。一様に謙虚なんですよ。その意味でも、どこまで発信していくのか見極めるのは難しいですね。

荒川: さて、今後、山崎さんはインフラメンテナンスに対してどのように関わろうとお考えですか。どんな現場を撮りたいとお考えですか。

山崎: 引き続き道路や橋梁、トンネルなど撮影していきたいと思っています。

トンネルは作る場所を福島で一年追いかけていますが、補強する鉄を作る会社が新潟にありまして、工場で作るところから撮影させていただいています。

点検という分野については、まだ深く撮影に入っていないので、ぜひ撮らせていただきたいですね。

いろんな視点、いろんな角度から、現場の方たちの力強さ、技術を追いかけてつともインフラメンテナンスの重要性を伝えたいと思っています。

「構造物を、私たちの安全を支えている人たちがこれだけ沢山いるんだよ」ということと、道路や橋梁がどのように作られ補修されていくか、そのプロセスを知ってもらい、インフラメンテナンスの大切さに気付いてもらえたらと思っています。

微々たる小さな力ですけれども。

荒川: 今度はぜひ、橋梁点検車に乗っていただいて、橋梁の診断をしているところを撮影してください。

山崎: ぜひ！ センター長のあとを追いかけて撮影させていただきたいです！（笑）。今後もインフラメンテナンスの広報活動の一環として写真集続編も進行中ですので、これからも邁進していきたいと思っています。

荒川: 現在のところ、関東では50歳を超える橋が30%くらい、これが20年後には約70%になり、橋をはじめとした構造物も超高齢化時代を迎えます。

つまり、莫大な補修の費用が必要になるということです。そうならないためにも、点検を診断を確実に実施して、適切な時期に適切に補修する予防保全型の維持管理が重要です。

人と同じで痛いところを放っておくと手術が必要になりますが、早いうちの処置であれば簡単な治療で済むということですね。

令和元年から橋梁をはじめとした道路構造物の定期点検は、二巡目が始まりました。

関東道路メンテナンスセンターは、国道上の橋梁はもとより、市区町村の皆様力になれるように頑張りますので、そこの写真で広く伝えていただければ、とてもうれしいです！

◆『インフラメンテナンス』に関する最新情報はこちら

山崎エリナさんの公式サイト

<http://yamasakielina.com/>

インフラメンテナンス情報

<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/maintenance/>

国土交通省 道路の老朽化対策

<http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/yobohozen/yobohozen.html>

関東の道路施設の老朽化対策

<http://www.ktr.mlit.go.jp/road/shihon/index00000031.html>

関東地方整備局 老朽化対策の取り組み

http://www.ktr.mlit.go.jp/road/shihon/road_shihon00000063.html