

## 特別寄稿



# 一歩先の調査を目指して

日本道路公団仙台建設局

建設部長 元山 宏

東北地質調査業協会の会員の皆様におかれましては、日頃から日本道路公団（JH）の事業推進に多大の御尽力を賜りまして、厚く御礼申し上げます。お陰様で平成4年度も磐越自動車道の猪苗代磐梯高原IC～会津坂下IC間約35kmをこの10月29日に開通させることが出来、これによって東北地方の高速道路の供用延長も約770kmとなり、全体計画（約1,900km）の約40%を達成するに至りました。今後も引き続き、秋田自動車道、山形自動車道及び磐越自動車道の東北横断自動車道並びに常磐自動車道等を中心に事業の促進を図ってまいりたいと考えております。

さて、私どもJHでは、現在、高速道路の有料道路事業としての採算性確保のため、建設コストの節減を最重要テーマとして取り組んでおります。一般に、道路の建設事業費は平面線形、縦断線形に応じた切土、盛土、橋梁及びトンネルと云ったような道路の構造を決める段階で概ね算定されます。従って、路線選定や平面及び縦断線形を決定する初期の段階が極めて重要な意味をもっております。殊に、高速道路の建設が山地部の多い横断自動車道を主体に進められている今日では、地表地質踏査や調査ボーリングの結果如何が路線や線形、道路構造を決め、その結果必然的に建設費用をも決めると云っても過言ではありません。具体的には、東北地方に比較的多く分布する地滑り地帯を地形図や地表地質踏

査を基に極力避けて路線選定を行い、トンネルや橋台、橋脚を地形、地質条件の良好な場所に選定し、平地部の避ける事の出来ない軟弱地盤地帯では土質調査を基に縦断線形を検討して、経済的かつ効果的な対策工法を選定することによって、莫大な建設費を要する地滑り対策工、構造物の基礎工、トンネル工、軟弱地盤処理工等費用を大きく節減する事が可能であると確信しております。

しかしながら、これまで私どもの実施してきた調査段階での土質調査等では、調査箇所も限定されている等の制約もあって、残念ながら必ずしも満足のいくものとはなっておりません。私どもが期待しているのは、正確な調査結果はもちろんの事、報告書における、豊富な経験と実績に裏付けられた専門技術者としての考察や提言にあります。例えば、調査段階の報告書には路線選定や線形検討、道路構造等の計画に対する土質、地質上の問題点は無いのか、有るとすればどんな解決策があるか、又、そのために今後どんな調査が必要となるか、と云ったような、一歩先を見越した具体的な考察、提案が不可欠であると考えております。こうした意味から、私どもJHでは本年4月に「土質地質調査要領」の改訂を行い、調査結果に基づく計画、設計、施工上の問題点とその解決策及び追加調査の計画案等を成果品と共に報告する事を義務付けております。

東北地質調査業協会の皆様におかれましても、前にも述べましたように、地滑り、軟弱地盤、トンネルや橋梁の多い東北地方の高速道路建設にとって、土質調査の果たす役割が極めて大きい事をご理解の上で、これまでに蓄積されました貴重な調査データ等をこれまで以上に本来のコンサルティング業務に大いに活用されまして、調査報告書のより一層の充実を図られますよう切にお願いする次第であります。