

三陸の復興に向けて

# 地域とともに、命の道をつなぐ

三陸国道事務所は、久慈、宮古、釜石、大船渡に出張所を持ち岩手県沿岸部の道路整備を行っている。震災から一年、あの日の教訓と反省を活かし、現在「太平洋沿岸を南北につなぐ三陸沿岸道路」と「内陸と太平洋沿岸をつなぐ横断道路」の整備を進めている。復興はもとより、今後予測されている巨大地震に備えて人々の命と生活を守るまちづくりが始まっている。

津波によるがれきで  
ふさがれた道を啓く

三陸地方は、青森・岩手・宮城の太平洋岸沿いにリアス式海岸が続く地域で、古くから津波による大きな被害を被ってきた。

これまでも防潮堤や防波堤などさまざまな施設やハザードマップなどソフト面の整備も行われてきたが、一年前の大津波は防潮堤を乗り越えまちは壊滅状態になった。

11日14時46分地震発生後、津波警報発令を予測した宮古維持出張所で



釜石市両石町にある、明治と昭和の大津波記念碑。犠牲者への慰霊と後世への警鐘として津波到達地点に点在していた碑を合祀。東日本大震災の津波はそれを越えた。中央は国道45号、その上の高架は三陸沿岸道路の一部である釜石山田道路。

は、直ちに沿岸部を走る国道45号の通行止めを警察などの関係機関に通報。

15時過ぎには、国道の監視カメラのマルチ画面に宮古市役所前の歩道橋の下を市街地へ向けて船舶が流れている映像が映し出された。一方で、市役所より北の高台に位置する宮古維持出張所前では、それを知らないドライバーが通行止め抗議して職員ともめている映像も。

「そうしたドライバーに対し、職員は津波が押し寄せた市役所前のカメラ画像をコピーし、停車中の車両に一台ずつ手渡し説明してまわりました。これを繰り返し300枚を超えるコピーを配りました。

地震直後から、出張所職員が道路の被害状況を調査、津波で孤立した地区へは、事務所の支援職員が山側のルートを通って海沿いの国道45号の現況調査に向かいました」と、管理課専門官の渡邊文勝は振り返る。

12日早朝、岩手河川国道事務所の職員も応援にかけつけ、自主的に参集してくれた地元建設業者とチームを組んだ。そして、内陸部の東北縦貫道・国道4号から海沿いの国道45号へ抜ける道や、仙人峠道路などを確保するための道路啓開が始まった。

地震発生直後で余震が続く中、家族の安否も確認できないまま、あるチームは山崩れに遭遇、ある職員は車

のバックミラー越しに釜石湾の防潮堤を越えてくる津波を見ながら、またがれきの中のご遺体に遭遇しながら作業を進め、ガソリンが切れた後は徒歩で調査と啓開作業を続けた。

6日後の17日には、陸前高田市の気仙大橋を除く南北を結ぶ道路を確保した。

「しかし、陸前高田から気仙沼へ行く場合、通常なら気仙大橋を渡って車で30分程度ですが、落橋による迂回と渋滞で約2時間。道幅が狭く大型車両の迂回は一関市経由で約70kmを要し、復旧作業や物資の輸送にも大きな支障をきたしていました。

長さ約210mの仮橋建設は、9月末完成予定で着手し、日あたり最大90人の作業体制で休日を返上。早朝から夕方まで時間を延長して工事を行いました。その結果、二カ月早い7月10日に開通し、被災地における交通状況が大幅に改善されたのです」と副所長の三ヶ田章は説明する。

## 地域と手を取り合って生活道路の本復旧へ

大震災を経て緊急時には、内陸にある都市と沿岸部にある都市を結ぶ道路が、速やかな救急搬送や救援物資輸送のために重要なこともわかった。

現在の国道45号は、従来のルートを一時的に確保したのだが、本復旧



約180mあった元の気仙大橋は、左側の橋脚だけ残っている所にあった。緊急に仮橋を架ける応急復旧工事を行い、予定より2カ月以上早い7月10日に仮橋が開通した。



岩泉町小本地区にある避難階段。小本小学校の生徒は高さ12mの防潮堤を越えて川を遡ってくる津波からこの階段で学校の背後にある国道45号へ避難し難を免れた。階段は町長からの要請で平成21年3月に三陸国道事務所が整備した。

は、被災した自治体が公表している復興計画と整合性を図りながら整備を進めようとしている。

例えば高台移転するまちなら、海沿いを通る従前のルートではなく市民の生活圏を通るように路線変更することも検討している。



国道45号の車両通行可能な応急復旧は3月17日に完了。宮古市藤の川では、歩道の復旧工事を進めている。



津波浸水想定区域には、以前から津波標識を設置していた。昨年2月、先行的に宮古市で「津波警報板」を設置し始めたその約2週間後に地震が発生。「津波警報」が発令された時に、通行中のドライバーや歩行者にその情報を即時に提供し、自主的な避難を促すことが重要。津波警報板の整備を進めています（波邊）



## 被災地の望み 三陸沿岸道路

地元住民は、かねてから起伏に富みカーブが多く、また津波の影響を受けやすい国道45号以外に、災害に強く高速交通網を形成する「三陸沿岸道路」に大きな期待を寄せてきた。また、大津波発生時「宮古道路」の法面が津波をせき止め、そこに避難した住民約60人の命を救い、まさに「命の道」となった。

現在、新たに整備しているルートは、過去の震災の反省と教訓を踏まえて津波浸水区域を回避し、より災害に強い強靱な構造にしている。

車線数は4車線を2車線にし、インターチェンジはコンパクト型インターチェンジへ移行。低コスト化を図りつつ機能強化も図っている。

さらに緊急時に病院へ直接連絡する出入口を設置したり、従来よりもインターチェンジの配置間隔を短くするなど、より利便性に配慮している。

また、復興まちづくり支援のため、居住ゾーンとのアクセスに配慮するとともに、人が歩くことを想定していなかった自動車専用道路に緊急避難路、避難階段を設置して災害時の避難場所にする。

昨年7月には三陸沿岸道路が通るルートやインターチェンジの位置を

提示し、ホームページや住民アンケートによる意見募集を実施。市民や自治体から多くの意見や要望が寄せられた。宮古市からはルート変更を求める意見があり計画変更を行った。

三陸沿岸道路の新たな6つの考え方（P・13）は、全国の沿岸部に位置する都道府県から高規格道路の模範として注目されている。

## 予想される大地震に備え 災害に強いまちをつくる

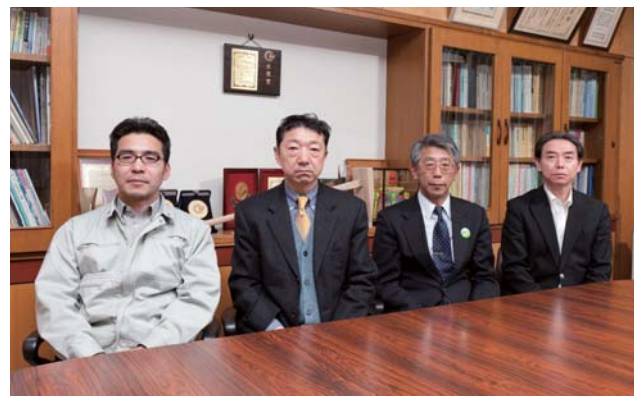
昨年11月21日に国会で三次補正予算が成立し、三陸沿岸道路や横断道（釜石・秋田線）など全体で224kmの新規区間が復興道路、復興支援助道路として一気に事業化した。そのうち事務所管内は161kmもの延長となっている。

成立から4日後の25日、従来は国、県、市町村などでそれぞれ調整を行っていた関係者が一同に集まる「復興道路会議」を開催。この会議で、事業への合意形成や問題解決を図り一刻も早い完成をめざしている。

27日には地域に対する測量などの立ち入り説明会を開催し、従来約3年を要している過程を約3カ月で行った。

事務所長の工藤栄吉は語る。

「広い東北でも地域の方から親しみを込めて「三国さん」と呼ばれる事務所はここだけではないかと思えます。かつてこの副所長だった頃から道路の



復興に取り組む三陸国道事務所の職員。左から管理課専門官の渡邊文勝、副所長（技術）三ヶ田 章、事務所長の工藤栄吉、調査課長の平岡弘志。



田野畑村の尾肝要（おかんよう）トンネル工事現場。この付近は三陸沿岸道路の予定ルートの中でも特に起伏に富んでいるため、開通後は大幅な時間短縮になる。平成24年度中の完成を目指して24時間体制で工事中。



大船渡市に建設中の吉浜高架橋。三陸沿岸道路を形成する道路。



完成を本当に待ち望んでおられる地域の方々とおれあえたこともあり、大変思い入れのある土地でした。震災当時は本局に在籍していて、ヘリコプターから被災状況を見たのですが涙が止まりませんでした。

被災した地域が早く復興を遂げるために、リーディングプロジェクトである三陸沿岸道路の一日でも早い開通が、私の使命だと思っています。復興に向けて住民や沿線市町村と一体となって取り組んでいます」

事務所の当初予算105億円に対し補正予算が514億円と併せて当初の約6倍となった。人々の命と平穏な暮らしを守るため、職員約90名に各地方整備局からの応援30数名を増員し、通常の道路事業では考えられない速さと強い決意をもって三陸の再生に向けた事業を遂行している

● 昨年の大震災の死者・行方不明者は約1万9千人。亡くなられた方の無念さに心を寄せ添わせ、後世に生きる人々にこの震災を風化させることなく語り伝えて、災害に強いまちをつくっていかねばならない。

そして、近い将来に首都直下型地震、東海・東南海・南海などの巨大地震が予想される今、三陸沿岸道路の新たな整備方針が「命の道」をつくる道しるべとなっている。

※法面：切土や盛土により人工的に造られた斜面のこと。

## 「三陸沿岸道路」の新たな6つの考え方

① 強靱性の確保 ルートは津波浸水区域を回避→三陸沿岸道路は**95%回避**。残りの5%は高さのある橋梁などで通過

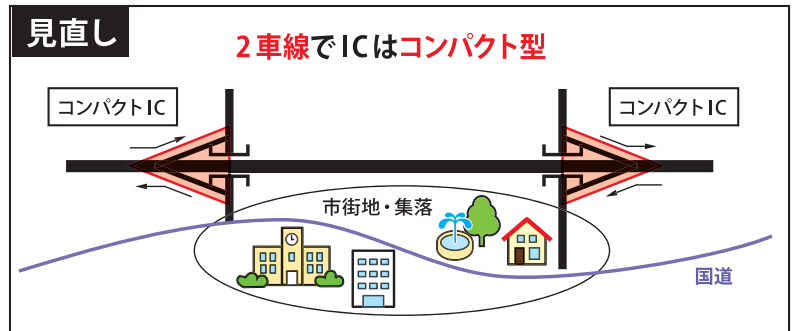
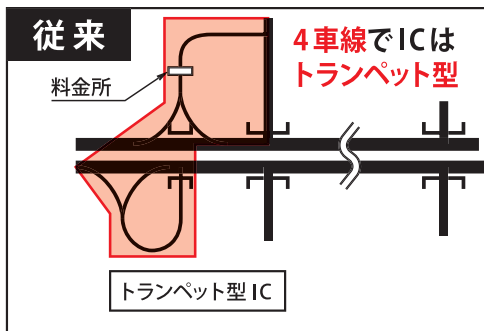
三陸沿岸道路（釜石山田道路）



三陸沿岸道路（山田道路）

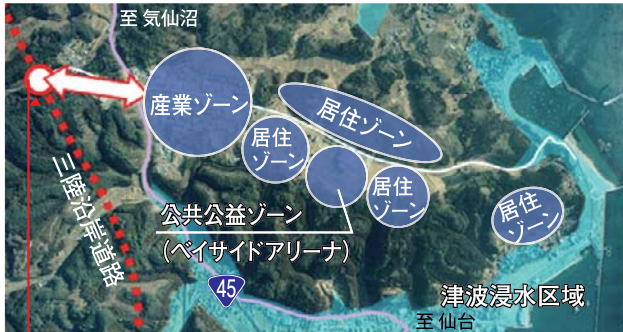


② 低コストの実現 (4車線・トランペット型IC→2車線・コンパクト型IC)



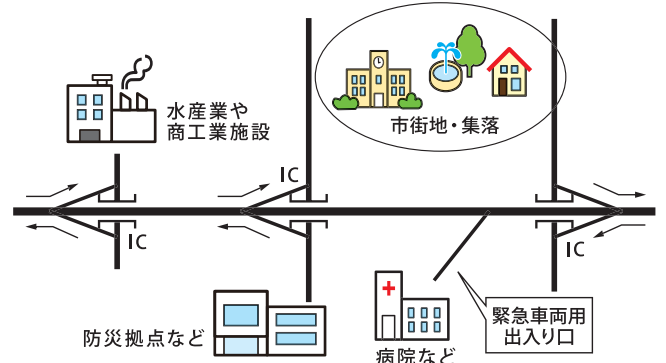
③ 復興まちづくりの支援 南三陸町の例

南三陸町の「志津川地区土地利用計画イメージ図(5~10年)」を基に作成



高台に計画されている居住ゾーンなどのアクセスに配慮

④ 拠点と連絡するICなどの弾力的配置



⑤ 避難機能の強化 緊急避難路、避難階段などの設置



⑥ ICT (情報通信技術) による通行可能性把握

車の走行情報を収集することにより、通行可能ルートなどの高精度な情報把握が可能となります。

