

復興道路・復興支援道路の全線開通に向けて

～東北の復興と命をつなぐ道～

東日本大震災から2年が経過した現在、復興に手が付いたところで、
全面的復興にはまだ時間がかかります。

住民の方は、今もなお不安を抱えながら日々の生活をおくっておられます。

そんな人々にとって“希望の光”となるよう、

復興道路・復興支援道路の整備を行っています。



豪快な笑いで何事も吹き飛ばす小嶋光康建設監督官は、作業員にとっても頼れる存在。(仮)吉浜トンネルの長さは1644m。1回の発破で約1mの岩盤を掘削。それを1日4回、24時間2交代でトンネル建設を進めている。

業務密着ルポシリーズ



File 21

復興道路・復興支援道路をつくる

平成23年、国会では、東北地方太平洋沿岸を縦貫する三陸沿岸道路を「復興道路」、内陸部から太平洋沿岸へ横断する釜石花巻道路などを「復興支援道路」とし、全線の事業着手が決定されました。

建設の目的は、他地域との連絡や交通の利便性を高めることで地域経済の活性化を導き、さらに災害時には緊急搬送を行い、緊急支援物資や災害復旧対応用資機材を輸送する「命の道」をつくることです。実際、東日本大震災時の二例では、6日前に開通した三陸沿岸道路の「釜石山田道路」⑤の法面を駆け上がり避難した多くの住民の命が救われ、全国で「釜石の奇跡」と報じられました。

南三陸国道事務所を新設

防災性や強靱性を兼ね備えかつ地域経済活性化の基盤となる道路の総延長は584kmにおよび、そのうち昨年末に事業着手が決定した区間は、事業に未着手であった224km。平成24年4月に国土交通省は、被災地復興のリーディングプロジェクトである復興道路・復興支援道路の整備を専門に担当する機関として、東北地方では、20年ぶりに、岩手県釜石市に南三陸国道事務所を設置しました。

担当区間は、宮城・岩手県境から岩手県下閉伊郡山田町までの約54km、職員は、他の地方整備局などからの応援職員を含む38名。釜石市よりお借りした仮設宿舎に住み、仮設庁舎で働いています。被災者と同じ地域で生活する職員は、道路開通が急務であることを肌で感じ、事業のスピードアップに努めています。

関係者と住民の協力で着工まで二年

国・県・自治体などの連携による「復興道路会議」で整備方針の明確化が図られています。また、地域住民の協力による用地買収前の埋蔵文化財調査、測量・設計・用地買収などの手続きをほぼ同時並行で行うことにより、通常は工事着工まで約4年かかるところを南三陸国道事務所では約1年に短縮しています。

設計や用地調査説明会などは、1



文中に①～⑥の道路を表記

年3カ月の間に約60回開催。急ぎながらも復興のための努力は惜しまず、きめ細やかな対応により早期着工を可能にしました。

丁寧な説明で現場と地域をつなぐ

住民の方が協力的なのは、この地域の特性や歴史が大いに関係しています。

三陸海岸は、河岸段丘とリアス式海岸が続く特殊な地形で、深い谷や複雑な地形から道路建設には大変難しい土地でした。地域を南北に縦貫する国道45号が道路の改良で2車線道路として繋がったのが昭和47年。沿岸諸都市間、内陸地域とのアクセスが大幅に改善し、生活環境の劇的変化や地域産業の活性をもたらしました。

また岩手県内では、1896年の明治三陸地震で1万8千人、1933年の昭和三陸地震で2千7百人も犠牲者を出すなど昔から津波に苦しめられてきた歴史的な背景もあり、道路にかける期待が非常に高い地域です。

しかし、建設に伴う生活環境の変化などの問題は少なからずあります。被災地の方々への心理的負担や不安を最小限にしながら工事を円滑に遂行するため、丁寧な説明と行動で、現場と地域をつないでいくのが、各道路の現場責任者である「建設監督官」です。

延長373mの(仮)吉浜高架橋。現在、上部工(橋桁部分)を施工中。橋脚から両側に1ブロック(約3m)ずつ張り出していく「張り出し架設工法」で施工。下を通る市道の交通規制が不要という利点がある。



陸前高田ICから通岡IC間は、平成25年度の供用に向け舗装工事が始まっている。



「大丈夫」「まかせろ」といった周りを安心させる言葉で現場をぐいぐいひっぱっていく親方気質の佐藤正建設監督官。復興道路と交差する市道を通す「ボックスカルバート」を施工中。



キャリア学習セミナーの様子。小嶋と受注工事業者が講師となり、地元中学生に建設業や工事の仕組み、道路の必要性を説明する。



(仮)吉浜IC付近で施工中の岩手県農地復旧事業へ土砂を提供。県とも連携して地域の早期復興を支援。

三陸沿岸道路はほぼ全区間で山林の立木の伐採が必要。地権者の負担軽減と伐採期間の短縮を図るため、立木も国が買い取り、国が複数の所有者にまたがる立木を一括して伐採。伐採した木は集積し入札により売り払う。



最も高い所で地上80mを超える越喜来高架橋。橋脚の基礎は直径15m。17mを超える深さまで岩盤を掘り下げていく。人家が近いため、岩盤掘削時の発破は火薬量を抑え、鉄板や防音シートで覆うなどの騒音、振動対策を行っている。



住民との交流を深め工事の円滑化

三陸沿岸道路の宮城県境～陸前高田IC①、陸前高田IC～大船渡碁石海岸ICまでの高田道路②、(仮)三陸IC(仮)吉浜IC③までの吉浜道路の現場を担当するのは、小嶋光康建設監督官。宮城県で東日本大震災を経験し、道路の重要性を痛感している一人です。

「リアス式海岸ならではの起伏に富んだ山間地が多くを占めており、橋梁やトンネルが必要です。現在、越喜来地区で着工中の橋梁は、長さ584m。橋脚の高さは三陸沿岸道路で最大級の約80mにもなります。橋梁の基礎は、15mを超える大口径深礎杭施工にレーザー計測を導入するなど精度や品質の向上に気を配っています。用地買収箇所が発生した木の枝などは、粉碎しチップにして道路法面の吹きつけ緑化材料として活用しています」

また、現場では小嶋を中心に工事を受注した民間事業者が一体となり住民との交流を大切にしています。昨年は、地元郷土史家を講師に迎えた地域郷土史勉強会や、地元中学校で生徒を対象にしたキャリア学習セミナーを行いました。

「男女問わず建設に興味を持ってくれる生徒さんがいたことが嬉しかったですね。このような活動を通じて、『で

きることは何でも協力する。なんとか早く使えるようにしてくれ！』などの声をいただくことも多く、とにかく一刻も早い開通を目指しています」

道路を通じ農地復興の一翼を担う

小嶋の担当区間から北側の(仮)吉浜IC～釜石④の現場責任者は、平成23年12月から三陸国道事務所内の復興道路プロジェクトチームで三陸沿岸道路の計画策定を担当した佐藤正建設監督官。担当区間は、小嶋監督官と同様に起伏に富んだ山間でトンネルと橋梁が約7割を占めます。

「昨年に新規着手した区間で、これから本格的に工事が始まります。(仮)吉浜IC周辺は、歴史的に津波の被害が多かった地域で山裾に居住区が点在しています。昔から生活用水や飲料水に沢水を使用している家庭も多く、道路をつくる過程で大切な沢水運ぶパイプを切断しないよう、一軒一軒を回りパイプの位置を調べています。中には位置を把握していない家もあり、手堀で家の周辺にあるパイプを探し、工事の本格化に備えています」

現在、(仮)吉浜ICから南側では三陸沿岸道路と交差する市道を通すためのボックスカルバート工事を行っています。この現場から発生した土を、東日本大震災で被災した農地復旧

File 21

大型化工事で進めている(仮)八雲第1、2トンネル。近接するトンネル工事用の設備を共有化するなど効率よく施工。その工事現場へ続く山道の路面には震災廃棄物を使用。



香木和義建設監督官と女遊部(おなっぺ)地区の皆さん。「タンブカーが家の前の道を通り、騒音や泥はねがあったんだけど、香木さんに相談したらすぐに対応してくれました。ちゃんと話を聞いてくれる人だから、工事も安心して任せられますよ」「かわらばんは道路工事が進んでいることがわかってうれしい」



八雲第3トンネルと水海(みずうみ)トンネルの間では、発生した土砂を活用した補強土擁壁を施工中。高さ20mにもなるため、壁面の傾きや沈下を日々計測・管理しながら施工している。また、一部箇所では京都大学と施工者が共同開発中の3次元センサーによる計測管理システムの試験を行っている。



延長184mの(仮)水海(みずうみ)高架橋は、橋脚から左右1ブロックずつ、コンクリートを張り出していく工法で橋桁部分を施工。

工事の大型化で効率よく

事業に提供しています。農地整備の場合、土の質を検討しながら提供する必要があるが大変ですが、道路工事の段階から地域の復興につながる支援ができるのは、とても嬉しいことです。今後も復興に貢献できる道づくりを目指していきます」

三陸沿岸道路の釜石山田道路は、東日本震災の6日前に二部区間が開通し、住民の避難や分断された国道の代替路として復旧・支援活動に効果を発揮しました。しかし、それ以外は釜石市内で二部工事が始まっていただけでした。この(仮)釜石中央ICと釜石両石IC間の約7割は、トンネルや橋梁が占めています。現場を担当する香木和義建設監督官は岩手県三陸沿岸出身で、三陸国道事務所勤務が長く地域の道路に精通しています。

「これまではトンネル、橋梁など構造物単位で工事を発注していましたが、今回は複数のトンネルや橋をまとめて発注した大型化工事で事業を進めています。山間部の狭隘な区間でも資機材や設備を置く場所や運搬路の確保を含め、効率的で安全に工事を進めることができます。さらに、関係機関への申請などの回数も減らすことができます。また、がれき処理の促

進、資機材不足への対応を図るため工事用道路の路面は碎石ではなく、コンクリート系の震災廃棄物を活用しています。

現場までの道沿いには集落があり、震災後は仮設住宅も加わりました。高齢者が多い山間地区ですから、ホームページに掲載するだけでなく「釜石山田道路かわらばん」を毎月1回配布して工事の進捗状況やトピックスを伝えたり、見学会を開催しています。住民の方から『昔、説明会で津波が来てもこの道路は大丈夫と聞いた時は嘘だと思ったけど本当だった。頑張ってください』との言葉もいただいています。

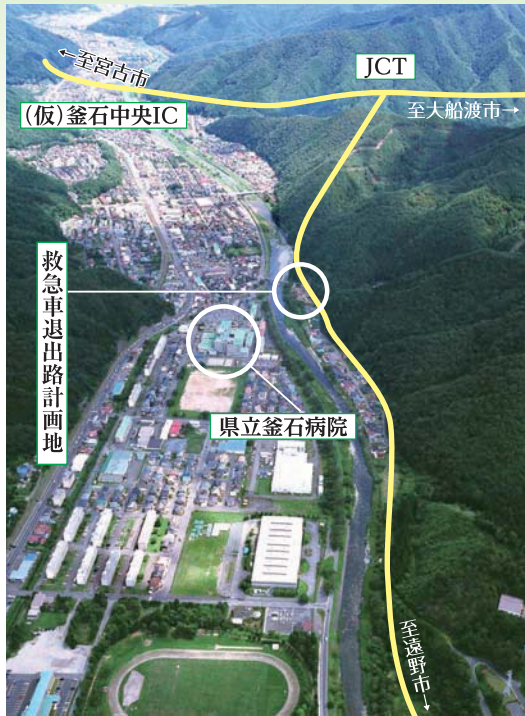
また、集落内の狭い市道を工事車両が通るため、地区の方々と一緒に点検し、待避所設置や路面補修などを行い、地域の方々の理解を得ながら工事を進めるよう努めています。復興道路が三陸沿岸の復興や発展につながることを願い、早期開通に向けて郷土三陸のためにも尽力していきます」

山裾ルートで地域に配慮

釜石市街地の入口に当たる(仮)釜石西IC付近は、仙人峠から吹き降ろす強風によって工事を中断せざるを得ないこともしばしば。冬期は、低温や雪など特に厳しい環境下で工事を行っています。釜石花巻道路(釜石)



なるべく住居の移転を避けるよう、復興道路は川沿いの山裾を通るルートに決定。また病院に直結した救急車退出路を整備し、より迅速な救急活動を支援。



中国地方整備局の東北への思いを背負い、「じゃけん」「じゃけん」で何事にも慎重かつ豪快に突き進む高崎修建設監督官。担当するのはここから市街地に沿って進みJCT※を経て(仮)釜石中央ICへ至る区間。



釜石西⑥、三陸沿岸道路(釜石山田道路釜石市街地部)の現場を担当するのは、中国地方整備局から応援に来た高崎修建設監督官。高崎も佐藤建設監督官と同様、三陸国道事務所復興道路プロジェクトチームで計画策定から携わった二人です。

「釜石花巻道路は、市街地を通る道路なので、なるべく住居を避け甲子川を挟んだ山裾を通るルートにしました。市街地を通る国道283号の渋滞緩和と都市と沿岸部を結ぶ道としての機能も役割の一つです。また、病院に直結した救急車退出路を設置することで、より迅速な救急活動を支援します。」

計画説明会などでは、相当数の方へ事前説明を行いました。山裾に道路を通すのは、被災された住民の方々の負担をできるだけ少なくした

かったからです。それでも一部は住居移転をお願いしなければならぬということもありますが、概ね賛同していただいています。道路建設に好意的な方が多く、釜石花巻道路(釜石く

石西)の設計説明会には大勢の住民の方々が参加してくださり、終了時に拍手がわいて、期待の大きさを実感しました。

現在は、(仮)釜石西IC近くの工事を行っています。これから市街地に近接した区間の工事也开始する予定です。周辺で工事が始まると不安を感じる方がいらつしやるかもしれませんので配慮しながら進めていきます。復興道路の開通で少しでも安心していただければと考えています」

命と希望をつなぐ復興の道

住民の方は、自身の生活を考えるだけで大変な中、道路整備のための説明会や立ち会いに時間をさいて参加してくださいありがとうございます。その協力的な姿勢と、復興道路への待望の声を事務所の全職員が重く受け止めています。「震災前にこの道路ができていれば…」など悲鳴とも思える期待の声には、想像を遙かに超えるものがあります。

震災を乗り越え前に進むようとしていらっしゃる方に、少しでも明るい話題を二日も早く一つでも多くお届けしたい。地域の方々にも少しでも元氣を取り戻していただけるように復興道路・復興支援道路の一刻も早い開通を目指しています。

南三陸国道事務所は、「東日本大震災を風化させることなく安全・安心な国土をつくる」という強い信念

を掲げて、「地域の皆様とともに」、「地域の復興とともに」を合言葉に日夜業務に取り組んでいます。

- ※法面のりめん：切土や盛土により人工的に造られた斜面。
- ※(仮)：名称が正式決定していないため(仮)で記載。
- ※IC……インターチェンジ。
- ※JCT……ジャンクション。自動車専用道路を接続する施設。



事務所前で1日も早い復興道路・復興支援道路の全線開通を目指し缶バッジデザインをプリントしたTシャツで一致団結する事務所メンバー。缶バッジ「三陸の奇跡、つなげよう!命の道」は、釜石市から始まり東北全体に広まっている。(H24.8.30撮影)