

復興を支え 災害に強い「命の道」

三陸沿岸道路・吉浜道路工事

三陸沿岸道路 吉浜道路工事

部分的に事業化されていた東北被災3県の高規格道路網の計画が、平成23年11月、国の第3次補正予算により全面事業化された。国道45号、283号のリダンダンシー機能となる三陸沿岸道路や東北横断自動車道釜石秋田線など（総延長584km）が東北の復興を牽引する復興道路として位置づけられている。吉浜道路は三陸沿岸道路のうち、岩手県大船渡市三陸町越喜来から吉浜を結ぶ3.6kmの自動車専用道路。震災前から着工していたが、現在、大型化工事発注により、高架橋とトンネルの建設工事が進んでいる。



ネットワークの 早期構築が復興への 道のりを支える

三陸沿岸をうねりながら急勾配のアップダウンを繰り返し、峠を縫っていく国道四五号。背後に山が迫る市街地を見ると、津波で流された住宅の基礎が雑草に埋もれる光景がいたるところに広がっている。復興はこれからだ。

仙台・八戸間三五九キロメートルを結ぶ三陸沿岸道路の整備計画は、厳しい地形環境の暮らしを支える交通基盤を、高規格道路によって強化する目的で、二〇年以上前から取り組まれてきた。だが、財政が逼迫するなかで、隘路などが集中す

る区間から事業化されたため、未着手の区間が多く、不連続のままとなっている。「震災直後に四五号が絶たれて孤立する地域もありました。交通渋滞もひどかった。三陸沿岸道路の供用率は三六%と低く、もしも全線がつながっていたら、救援や復旧活動をもっと早く進めることができたでしょう」。国土交通省東北地方整備局南三陸国道事務所の柴田吉勝所長が振り返る。

復興道路が果たす役割は大きい。東北全体に格子状の道路ネットワークを構築することで、地域間の連携を高めるとともに、津波などの災害に強い道路が迅速な救助・救援を可能とする。



復興道路は三陸沿岸道路（359km）、宮古盛岡横断道路（100km）、東北横断自動車道釜石秋田線（80km）、東北中央自動車道（45km）で構成され、東北縦貫自動車道などにつながることで、広範囲な道路ネットワークが実現する。

一日も早い完成をめざして



国土交通省 東北地方整備局
南三陸国道事務所 事務所長
柴田吉勝

南三陸国道事務所は昨年4月に釜石市の鶴住居町に新設され、宮城県境から山田町間の三陸沿岸道路など6区間を担当しています。この街にはかつて6,000人以上が住んでいましたが、震災で600人余りの方が亡くなったり行方不明となりました。沿岸部の多くの地域が被害を受け、住宅建設をはじめ、復興はまだこれからという状況です。そのなかで、私たちの使命の一つは、地域の皆さんに少しでも明るい話題を提供することです。道路の着工状

況、工事の進捗など、様々な情報を発信していきたいと思っています。事業の状況を逐時入手できることが皆さんの安心感にもつながるのではないのでしょうか。この道路の事業化が多くの尊い犠牲のもとに決定されたこと、従来から地域の皆さんの悲願だったという気持ちと大きな期待を私たちは強く感じています。民間技術者チームにも参加いただきながら総力戦で臨んでおり、一日も早い完成に向けて、一丸となって取り組んでいきます。

強靱化への挑戦



地域との交流を図るため、工事関係者が共同で開いた「吉浜中学校キャリア学習セミナー」。他校からも開催が要望されている。(提供:清水建設)

高架橋の下部工橋脚とトンネルを施工しているのは清水・青木あすなろ特定建設工事JVだ。橋梁上部工は川田建設・安部日鋼工業・日本高圧コンクリート特定建設工事JVが担当。「下部工ができてすぐに上部工に取り掛かり、トンネルの完成と同時に上部工とつなぐ工事が行われますので、国交省の指導の下で、お互いの工程調整をし、情報共有しながら、安全第一で進めています」と語るのは清水・青木あすなろ特定建設工事JVの三原泰司所長。限られた広さの建設ヤードも共有し、効率アップを図る。また、共に工事に携わる立場から、地域との親交を深める機会を数多く設け、工事や

地域への負荷を最小限に



田畑や民家のすぐそばで吉浜高架橋と吉浜トンネルの工事が同時に進む。

三陸沿岸道路はルートの九五％が津波浸水区域を回避している。震災後の計画では、低コスト化を図りながら地域の防災に役立つ機能を併せ持つよう見直しが行われた。従来は、基本的に四車線、トランペット型のインターチェンジで計画していたが、地域の交通量に合わせた二車線、コンパクトなインターチェンジとして低コスト化を図り、地域の利便性や災害時を考慮した配置としている。また、避難機能の強化として、

建設業の姿を伝えている。現場はいま、発破によるトンネルの掘削が本格化した段階だ。山中の工事は騒音が遠方まで響くという。周辺地域への影響を最小限に抑えるために、入り口付近の工事段階から防音壁・防音扉を設け、夜間工事も避けてきた。今後は掘り進んだ空間を利用して更なる騒音対策の充実を図り、昼夜フル稼働で平成二十六年十月の工事完了を目指していく。



右／吉浜トンネルの入り口。延長は1,644m。現在30m掘り進んでいる。(提供:清水建設)左／越喜来では、高架橋の橋脚基礎の深礎工事が進んでいる。

地域の復興計画や地元の方々などと調整を図りながら緊急避難路や避難階段を設置していく。震災当日、釜石市の小中学生たちが、津波に追われながら六日前に開通した釜石山田道路へ逃れた例があり、高所の道路が「命の道」となることが再認識されている。さらに早期の道路開通を目指して、建設工事を効率的に進めるために、複数の工事を同時に発注する大型化工事も行われている。大船渡市内で建設が進む吉浜道路三・六キロもその一つだ。高架橋とトンネルが一括で複数のJVに発注され、連携を図りながらほぼ一挙につくりあげる。東北地方整備局五件のうち、三件が南三陸国道管内で実施されている。



「三陸沿岸道路は地元の悲願」という看板を掲げた建物も津波で被災。この願いを一日も早く実現したい。

E
engineer

地域を学び、地域のニーズに応える交流を

清水・青木あすなろ
特定建設工事共同企業体 所長
三原泰司

地域の方々にわれわれの仕事への理解を深めて頂くには、われわれももっと地域のことを知らなければなりません。そこで先日は吉浜の郷土史研究家を招いて、工事に携わるJV、関係会社職員を対象とした講演会を開きました。吉浜が昔起きた津波で高台移転をした歴史などを一緒に勉強したんです。

また、地域と交流を図るといっても、工事の説明だけでは一方通行になりがちです。地域の方々が望まれる交流手法を企画するのも大切でしょう。例え

ば地元中学生の総合学習の一つとして「吉浜中学キャリアセミナー」を催しました。校長先生に相談し、企画したもので、中学3年生16人と一緒にテーブルを囲んで、われわれが感じるやりがいについて主にお話し、質疑応答、意見交換を行いました。さらに後日、工事関係者に対して校長先生から防災教育の意義についてお話し頂きました。今後も地域の方々に応援して頂けるように、地域のニーズに応える相互交流を重視していきたいと思います。



急カーブ、急勾配が続く越喜来・吉浜間の難所を解消し、8.2kmが3.6kmに、所要時間も短縮され安全で快適な通行を実現。吉浜道路は一括で複数のJVに発注されている。吉浜トンネルと越喜来高架橋下部工(清水・青木あすなろ特定建設工事JV)、越喜来・吉浜高架橋上部工(川田建設・安部日鋼工業・日本高圧コンクリート特定建設工事JV)。吉浜高架橋下部工については建設済み。