

福島県広野町、JR常磐線広野駅上空から北側を望む。海岸線には嵩上げされた道路が走り、離岸堤などの津波対策も施された。

東日本大震災から8年が経過。

集中復興期間を経て、復興・創生期間へ、

国としての重点施策を展開する10年間のゴールが間近に迫っている。

インフラの整備が進み、産業、生業の再生、経済振興も総仕上げに向かいつつある。

しかし、道はまだ半ばだ。人口の減少、少子高齢化など日本を取り巻く課題が噴出するなか、復興にも新たな視点が求められている。

今回、訪れた福島県、宮城県も例外ではない。それでも東北は活力を取り戻している。

平成を超え、現実的な「未来」を語り始める東北をレポートする。

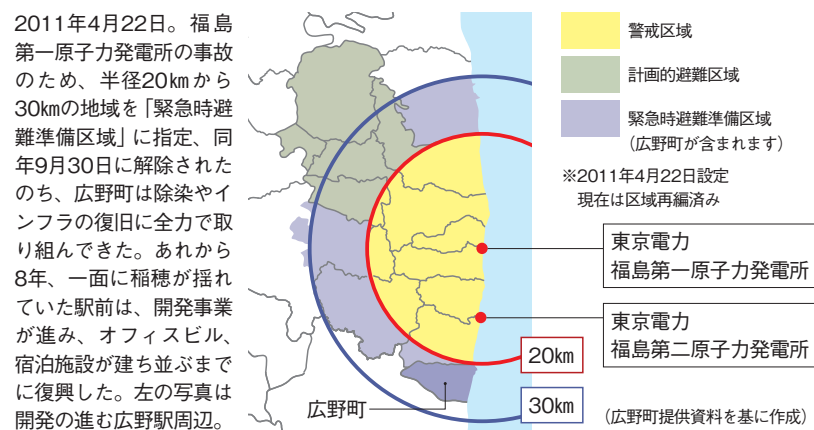
特集

震災から8年

未来を描き始めた東北

福島県 広野町の挑戦

福島県双葉郡の最南端に広がる広野町。
 太平洋を望み、豊かな自然に恵まれたこの静かな町も、
 震災直後には全町民に向け避難指示が発令された。
 あれから8年。町は活力を取り戻し、
 新たなチャレンジをスタートさせている。



一面の田んぼを新しい町に

福島第二原子力発電所の一〇キロ圏内に国から屋内退避指示が発令されたのは震災発生翌日、二〇一一年三月十二日のことだ。情報が錯綜するなか、その翌日には町長から全町民に避難指示が出される。「かつてない混乱のなか、『とにかく南へ避難してください』と呼び掛けるのが精一杯で。周辺の町村や、協定を結んでいた埼玉県三郷市さんのご協力を得ておよそ五、五〇〇名の町民が町の外へ無事避難できました」と振り返るのは広野町復興企画課の小松和真課長補佐だ。その静かな口調に悔しさがにじむ。緊急時避難準備区域が解除されたのは同年九月末。下水道や道路などのインフラを半年かけて復旧し、翌年の三月三十一日に避難指示が解除され、町民の帰町が始まる。現在までに町民の九割近くが町に戻ってきた。帰還を促した復興計画の着実な展開、その軸となったのが「広野

駅東側開発整備事業」だ。JR常磐線広野駅の海側にはかつて一面田畑が広がっていたが津波で被災し、家屋や農機具も流出、営農は困難な状況になった。その一帯を双葉地方の復興拠点として位置づけ、新たな市街地として整備した。「広野町は平地部が少なく、市街地も海岸線から一キロほどしか離れていません。高台に町の中心を移転させると行政サービスもままならない。この一面田んぼだった駅前の限られた平地を、町の復興拠点として再開発することになったんです」と小松課長補佐は説明する。

広野駅東側の駅前である約一五畝の土地には広々としたバスやタクシーの駐車スペースと駐輪場からなる広場が設けられ、通りを挟



広野町復興企画課課長補佐
小松和真
 Kazuma Komatsu

んでホテルや医療施設、オフィスビルが整然と建ち並んでいる。一帯は津波対策として二層ほど嵩上げしたという。北側には新しい建物の工事も進んでいた。線路と並行して南北を流れる水路には「せせらぎゾーン」と名付けられたプロムナードが設けられ、町民が一息つけるスペースになっている。かつてここに田園風景が広がっていたとは想像がつかない。「開発整備事業の第一期として、産業地区としての駅前整備を先行させました。現在、第二期として住宅地区の整備に着手しているところですよ。本来なら一期と二期を並行して展開したいところですが、用地買収や開発許可などに大変な時間がかかります。まずは拠点として生活に欠かせない医療機関や企業を誘致してこの産業地区を整え、賑わいを取り戻したかった。それが住環境の整備を加速させることにつながると考えています」と小松課長補佐は話す。

当り前の風景の大切さ

子どもたちの姿も戻りつつあ

る。二〇一一年八月から、広野小学校、広野中学校はいわき市内の校舎を間借りして授業を再開。除染や施設の再整備を急ピッチで進め、翌年の二学期から子どもたちはもとの学び舎に戻ることができた。「帰町が始まった後もしばらくは、町中で子どもたちの姿を見掛けることがありませんでした。でも、時間の経過とともに子どもたちの声が聞こえるようになりました。そこかしこに子どもの気配がある。そうした当り前の光景の大切さを改めて教えられた気がします」と話すのは同復興企画課の阿部加奈子主任主査だ。広野の大人は子どもたちからパワーをもらっているのだという。

県立の中高一貫校の整備も進んでいる。その名も「福島県立ふたば未来学園」。双葉郡内にあった五つの高校を統合する形で広野中学校の校舎と仮設校舎で二〇一五年に開校した。今春、竣工する新校舎で中学校も新たに開校する。駅前で建設中の建物はふたば未来学園の寮だという。「子どもたちの声や姿と同様に、高校生たちの



広野駅の東側では今も開発が進む。2016年にはオフィスビル「広野みらいオフィス」(右上)が竣工し、建設、不動産、放射線管理、警備などの事業所や富岡労働基署などの公的機関も入居する。その他にもクリニック(右下)、ホテル(左上)に加え、町民の憩いの場となる水路「せせらぎゾーン」(上)が整備されている。

若さが町に明るさと活力を与えてくれています。高校生は地域の期待を担っています。プレッシャーもあるかもしれませんが、彼らはきつと新しい広野町、ひいては双葉郡を創造してくれるでしょう」と阿部主任主査は期待を寄せている。震災当時小学生だった若者たちが、広野の未来を拓いていく。

バナナで、アートで、 広野を興す

震災直後に閉鎖状態となった広野町工業団地でも新たに進出した企業が操業を開始しており、四万平方メートルの敷地は計画も含めすべて埋まっている。津波で海水を被り、一時、復興資材の仮置き場となっていた農業エリアの地盤改良も完了し、この春から稲作が再開でき



広野町復興企画課企画振興係 主任主査
阿部加奈子
Kanako Abe

てこの事業を育て、民間事業者との連携、販売ルートの開発を進めるという。「小松さんはバナナがあまり好きではないんですけどね(笑)」と言う阿部主任主査に、小松課長補佐がこう応えた。「好き嫌いとはもなく、安全運転を心掛けた取り組みだけでは前に進めないと感じています。話題性や収益性も検証したうえで町を挙げて新しいものに挑戦しよう。広野町の食の安全についてもいまだに根拠のない風評が暗く影を落としていることも事実です。広野に来て、

ここでしか食べられないものを食し、町を体験していただくための取り組みをコツコツと続けていくことで、安全が確立されていることをわかっていただけたらと思うんです」。今後数年間は守りに徹するだけでなく、チャレンジが必要

だと小松課長補佐は繰り返した。その挑戦は広野駅東側開発の次のステージでも繰り広げられる。産業用地の第一期事業が終了しつつあるなか、第二期事業においても用地購入の目途がつき、今後は住環境の整備が本格化する。その



上／広々とした駐車スペースが設けられた広野駅東側の様子。1期工事にあたる「産業ゾーン」だ。2期工事では集合住宅などの「住宅ゾーン」の整備が進む。右／広野町振興公社は昨年9月、ニッ沼総合公園で寒冷地でも栽培が可能なバナナの栽培を始めた。3年間で5回収穫できる品種だという。新たな広野町の特産品となるか、注目を集めている。(写真提供：広野町)



際に導入する手法がデベロッパー型の事業計画だ。用地を不動産事業者に委託し、建売住宅として販売する事業形態を検討していると小松課長補佐はこう話す。「宅地分譲エリアに関しては町外からの流入を想定しています。例えば近隣で暮らす二〇代、三〇代の若い世代。子育てや教育の支援策を新たに開発し、広野に住む多彩なメリットをひとまとめに打ち出したい。戸建ての購入や子育てを望む若い世代の方々にそうした行政サービスを大きな魅力として捉えていただき、定住人口の増加につなげていきたいと思っています」。

マーケティングの発想や、デベロッパーの知見、ノウハウも必要になってくる。ある意味、これまでの行政の枠を超える取組みとも言えるだろう。文字通り大きなチャレンジだ。しかし、言い換えれば、広野町の新しいカタチを創造する作業でもある。震災を乗り越え、未来に目を向ける広野町の姿が垣間見える。「一方、広野町だけが充実すればそれでいいという考え方から脱却する必要もあると

る目途が立った。

小松課長補佐は更なる目論見を明かす。「実はこれから、広野町振興公社の大型の農業用ハウスでバナナを作ろうと考えているんです。新しい特産品、広野産のバナナ。専門家のもとに研修に向うき、その時に苗を分けていただきました。大きなチャレンジになりますが、六月には収穫できるはずですよ」。東北以北では初の試みだ。公社の事業形態を最大限に活用してこの事業を育て、民間事業者との連携、販売ルートの開発を進めるという。「小松さんはバナナがあまり好きではないんですけどね(笑)」と言う阿部主任主査に、小松課長補佐がこう応えた。「好き嫌いとはもなく、安全運転を心掛けた取り組みだけでは前に進めないと感じています。話題性や収益性も検証したうえで町を挙げて新しいものに挑戦しよう。広野町の食の安全についてもいまだに根拠のない風評が暗く影を落としていることも事実です。広野に来て、

自家用車二台持ちが 常識の島

JR気仙沼駅から気仙沼湾を迂回するように南下すると、海上のすぐそこに気仙沼大島が見えてくる。本土との距離は最も狭いところで二三〇メートルだ。しかし、この島と本土を結ぶ橋は長年にわたって存在しなかった。タクシーの運転手さんがこうつぶやいた。「大島から気仙沼へは、フェリーが唯一の足。通勤する人は、島と本土側の船着き場それぞれに車を置いていく人が多いんです。養殖のいかだを迂回するからフェリーも時間がかかるし。大変だよね」。急病人の救急搬送は最低でも一時間はかかる。フェリーは一時間に一本。夜七時気仙沼発の最終便に乗り遅れると帰宅もかなわない。気仙沼で下宿生活を送る高校生も



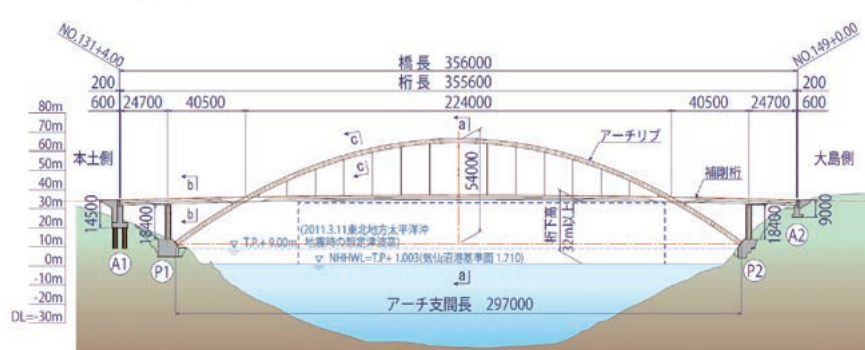
株式会社橋本店
磯草道路改良工事
現場代理人
大澤宜広
Norihiro Osawa

少なくないという。そんな大島で二〇一七年三月、東日本最長となる長大なアーチ橋が一晩で一括架設された。支間長二九七メートルの「鶴亀大橋」という愛称も決まった「気仙沼大島大橋」だ。海上の道となる部分の中央径間が国内最大級の起重機船に吊られて曳航され、下部工にゆっくりと据え付けられる。島民が待ち望んでいた橋の架設工事の様子は、新聞やテレビでも大きく報じられた。「津波さん」が来たことをきっかけに橋ができた。島の暮らしも大きく変わるよね。気仙沼の名物になれば嬉しい。このところぐっと減ってしまった子どもたちの姿も戻ってくるかもしれない」。運転手さんの表情が和らいだ。

とから一気に事業化が加速しました。震災当時、大規模な津波によって島内は分断され、唯一の海上輸送手段だったフェリーも被災、航行不能となった。島は長期間にわたって孤立状態に陥った。

施工の所掌範囲は橋脚と橋台が

気仙沼大島大橋側面図



(提供：(株)橋本店)

二基ずつ。加えてこの橋に連なる本土側と大島側の道路整備事業を含む。道路整備は現在も展開中で、五本のトンネルはすべて貫通し、今春の全面供用を目指して工事は佳境を迎えている。

海に張り出した構台から施工

「大島架橋本体工事」の着工は二〇一四年九月、東北復興のリーディングプロジェクトとして期待を集めた。その翌年の二月に下部工が始まる。大澤所長に当時の様子を聞いてみた。「震災直後、仙台などの復旧工事に携わり、三年以上経った頃、大島に着任しました。仙台では復旧が収束しつつあるなか、気仙沼の市街地では橋の高欄が曲がったままでした。正直、復興が遅れているのかと。だからこそ、なおのことこの橋を一日でも早く架けたいという思いに駆られたことを覚えています」。

下部工の施工で最も苦慮したのは、硬い岩盤質に覆われた島側の急峻な施工ポイントでいかに安全

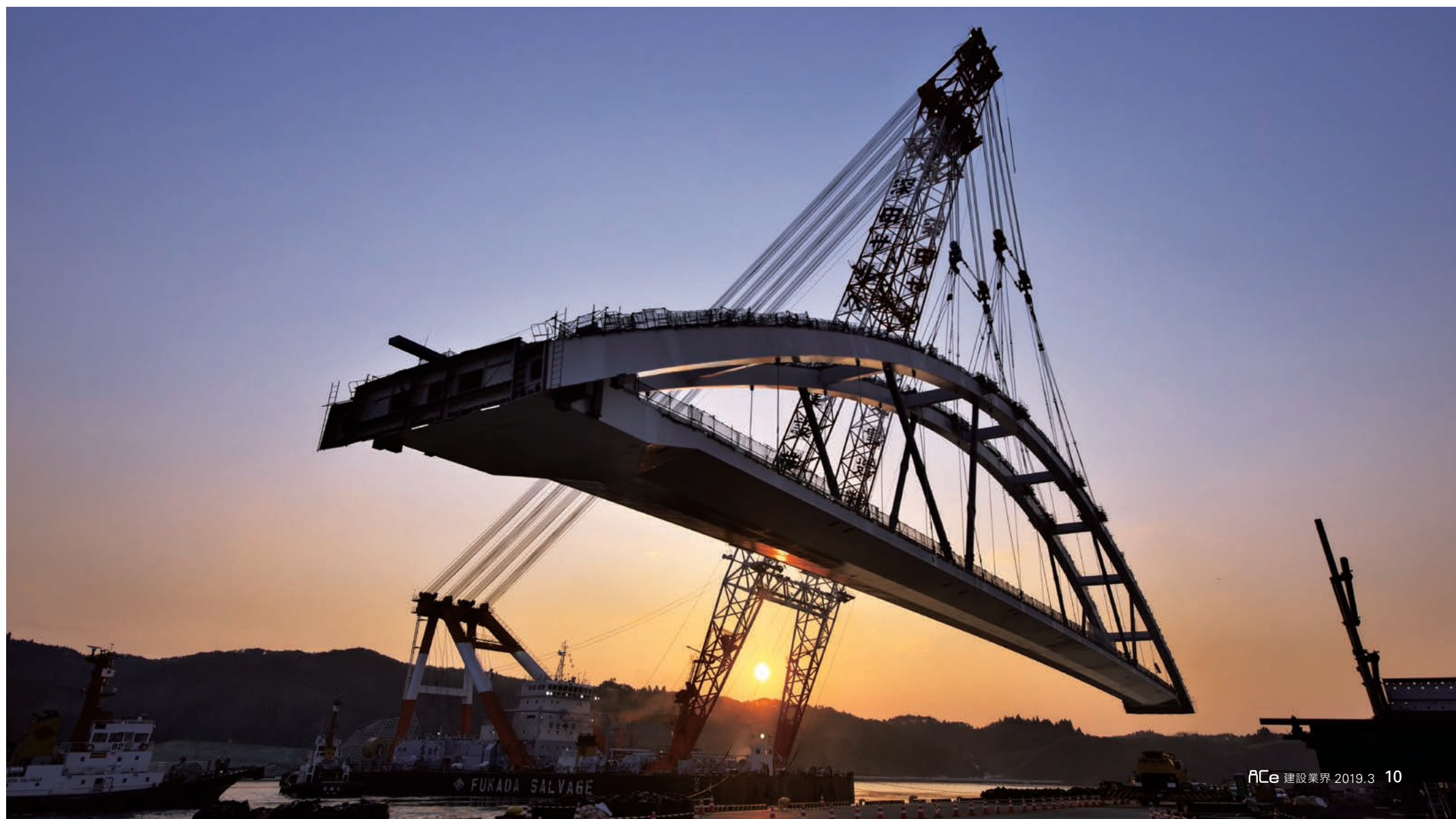
島に未来を架ける

宮城県

島民が半世紀もの間待ちわびた橋が架かった。気仙沼湾口に浮かぶ離島・大島と本土をつなぐ気仙沼大島大橋。東日本最大級のアーチ橋の架橋プロジェクトは、施工に携わった技術者たちの心に深く刻まれる事業でもあった。



一昨年3月、宮城県の気仙沼で本土と大島を結ぶアーチ橋が一括架設された。





海に面した斜面(下)からひさしのように構台を張り出させ(上)、その上をヤードとして資材搬入、コンクリートの打設を行った。構台の直下は橋台の施工ポイントなので、海側の橋脚を構築した後に、ヤードを後退させ、改めて橋台の施工に着手した。(写真提供：㈱橋本店)

性、施工性を確保しながら橋台(A2)と橋脚(P2)を構築するか、ということだった。目の前は海だ。本土側の施工場所も条件としては大きく変わらない。当初は山肌を迂回させた工事用道路を仮設する計画だったが、勾配が一五%にもなる斜面では難しい。覆工盤での施工も検討したが、冬季には盤面が凍結し、危険度が高い。そこで、陸に近いA2を構築する

ポイントの真上に構台を張り出させ、そこから資材やコンクリートを現場に搬入しP2を構築し、その後、改めてA2の施工に着手するという工法を提案した。「本来ならA2、P2とも並行して施工したほうが工期も短縮できるのですが、そのメリットは捨てざるを得ませんでした。しかし、橋脚は下部から立ち上げてくるので、施工性が良く、結果的には構台の採

用が奏功したと言えます」と大澤所長は振り返る。

下部工は二〇一六年十二月に完成した。しかし、その段階での大澤所長に本当の達成感はまだなかった。確実な施工をしたことは断言できるが、海をまたぐ中央径間が載せられて初めて役割を果たすのが下部工だ。「二括架設した朝の風景が一番印象に残っています。工程が楽ではないなか、発注者の

島民の希望に応える 道路整備

もう一つ、これまでの施工を通して大澤所長の記憶に刻まれたのが、島民が抱く期待感の大きさだ。これまでに五〇回以上開催された見学会のたびに「頑張ってるね」と応援する声を掛けられた。「見学会に見えたお婆あちゃんらは四〇年前、島に住む旦那さんに『すぐに橋が架かるから』と口説かれて嫁

いできたそうです。それがこんなに長い時間かかってしまった。夢のようだと笑っていました」。

島内では道路改良工事が急ピッチで進んでいた。至る所で土工現場が展開している。民家と隣接する現場も少なくない。それでも騒音や振動に対する苦情はないという。加えて大澤所長は架設当日に見学に来た一般市民の、車いすのお年寄りから幼稚園児まで、喜びに満ちた多くの人の姿を覚えている。一日も早く、という着工当時の気概が今も変わらないのは、島民の期待感を実感し続けているからだろう。

この橋は「自分たちの橋」

大島大橋の上部工、アーチ橋本体の製作は気仙沼港の朝日ふ頭を地組ヤードとして行われた。担当したのはJFEエンジニアリング。同社の津製作所で製作した橋の部材を朝日ふ頭まで曳航し、アーチ橋を組み上げた。この完成したアーチ橋を架設するまでが同社の仕

事だ。当時、所長を務めた同社の社会インフラ本部橋梁事業部の稲村康工事室室長を訪ねた。

「長い間橋梁事業に関わってきたので、今回もこれまでと同様に橋を架けに行くという感覚でした。しかし、実際に気仙沼で仕事を始めると、地元の期待感、熱意の大きさに驚かされました。これは今までの仕事とは明らかに違うとひしひしと感じたことを覚えています」。現場に赴任した直後から、島民から待ちわびたように「来てくれてありがとう」「いつ架かるの?」という声を掛けられた。「この橋を見るために長生きするよ」とおっしゃるお年寄りもいらした。橋を地組している時も、徐々に構造物が高くなり、アーチ部が見えてくるにつれ、地元の皆さんが朝日ふ頭近辺まで見に来られるんです。こんなことはこれまでにありませんでした」と、橋本店の大澤所長と同様の感慨を口にする。稲村室長は過去に高速道路の橋梁施工を多く担当してきた。不特定多



島内ではトンネルや道路の整備が進んでいた。新しい道路は従来のルートより山側を走る。民家が隣接する現場も少なくない。安全と、振動や粉じんには細心の注意を払っている。

数の利用者のための道路、橋梁に比べ、この大島大橋は島民にとって「自分たちの橋」という意識が非常に強く感じられたと回想する。

「一生もの」の架橋プロジェクト

今回の大島架橋本体工事は、施工分担型の乙型JVとして発注された。下部工は橋本店と東日本コンクリート(株)、並行する橋の製作、架設がJFEエンジニアリング。事務所も離れており、ともすれば疎遠になりがちだ。稲村室長は日頃から頻繁に連絡を取り合うよう心掛けたという。構造物は巨大だが、施工はミリ単位の繊細さが求められる。分担型とはいえ双方の進捗状況をつぶさに確認する必要があった。「下部工を担当されている橋本店さん、東日本コンクリートさんとのコミュニケーションを最初から重視していました。こちらは土地勘もない。わからないことは素直にお聞きしました。真摯に対応していただいた分、我々サイドにもその姿勢に応えようという気運が生まれます。最終的に

は『いい橋を架けたい』という三社のモチベーションが合致し、理想的な連携体制がとれたと思います」。

橋の架設は一昨年の三月初旬から始まった。本土側、島側の双方にアーチリブ、補剛桁を順次架設。三月二十八日の深夜から翌朝にかけて中央径間を一括で載せた。計五回のイベントで全工程が完了。稲村室長にとって最も印象深い工程は、やはり最後の一括架設だ。

深夜、吊重量三、〇〇〇ト、全長一〇〇㍎を超える大型起重機船「富士」が朝日ふ頭に待機。午前〇時、玉掛けが始まった。しかし、極寒の暗闇で視界が悪く、アーチ橋を包囲する足場には霜が降り、安全確保に時間がかかった。作業は難航する。二十九日の朝一番のフェリーが出港する前に架設ポイントまで橋を曳航する必要があった。「しかし、想定外のことが次々と起こり、起重機船が岸壁を離れる時間が遅くなってしまいました。稲村室長の表情がにわかに曇った。結果的に二便を欠航させてしまったが、一括架設は事故も



JFEエンジニアリング
株式会社 社会インフラ
本部 橋梁事業部
改築プロジェクト部
工事室 室長

稲村 康

Yasushi Inamura

なく順調に終わることができた。作業時間はおおよそ一三時間。架設の瞬間は涙が止まらなかったと明かす。工事を終えて「ありがとう」と言われたことはこれまででなかっ

た。大勢の見学者のなかには橋に向かって手を合わせているお年寄りもいたという。「発注者である宮城県のご担当者や施工者のメンバーたちと握手を交わしたときは本当に涙が出てきました。無事橋を架けることができた安堵感と、フェリーを遅らせてしまった申し訳なさ、悔しさが同時に湧き上がってきました」と稲村室長は話す。しかし、大島大橋を架設した達

成感と感動、そして施工上の教訓が深く心に刻まれた。稲村室長が橋梁建設を志した頃には、憧れだった本四架橋をはじめとするビッグプロジェクトは終わっていた。今後、大島大橋ほどの長大橋新設

工事に関わることでできる機会も

そう多くはないかもしれない。稲村室長はこう話す。「年齢や立場を考えると、今後は現場に出ることが少なくなるかもしれません。それでも、この現場で得られた経験は一生ものだと思います。これまでは橋を架ける技術的な興味、楽しさがモチベーションになっていましたが、自分が造ったものに対する住民の喜びが直接伝わってきた。エンジニア冥利に尽きます。こういう仕事もあるのだと。今後は耐震補強や補修が多くなると思いますが、この感慨を忘れずに取り組んでいこうと思います」。

宮城県の復興のシンボル、気仙沼大島大橋は本土と大島をつなぐだけでなく、東北の今と未来を結ぶ架け橋でもある。まさに島に希望を架ける事業だった。

大島大橋の架設は対岸の朝日ふ頭で大型起重機船で揚重、時速約1.6kmで架設ポイントまで運搬された。航行ルートはフェリー会社や漁業関係者と詳細な検討を重ね、操船シミュレーションを行ったうえで決定された。



上／架設が完了した気仙沼大島大橋。周辺ではトンネルや道路の工事が進められており、供用開始が待ち遠しい。

下／三重県の工場で製作された橋梁部材を朝日ふ頭まで曳航してアーチ橋を組み上げた。高さを増すごとに現場を訪れる見学者も増えていったという。



地域の守り手を 育成・確保

震災の教訓を伝承し
防災力を強化する

国土交通省東北地方整備局

～更なる深化に向けて～

「東北復興働き方・人づくり改革プロジェクト」

- 東北地方は全国に比して人口減や高齢化の傾向が顕著であり、建設業の担い手不足が深刻化
- 生産性向上や働き方改革、担い手の育成・確保を支援する「東北復興働き方・人づくり改革プロジェクト」の深化・拡大
- 取組を広げるためにも自治体や地元中小企業への普及促進のため、新たな取組みにチャレンジ

東北復興働き方・人づくり改革プロジェクト[深化・拡大]

生産性向上

- ICT、IoT活用で、生産性向上！

働き方改革

- 業務改善により、より効率的な働き方を！
- ワーク・ライフ・バランス改善をサポート！

担い手育成・確保

- 働く人々をサポート！（人づくり支援）

今後の主な取組み

①生産性向上

- ・自治体と連携し、監理技術者又は主任技術者を対象とした「ICT土工活用証明書」の取組みを拡大
- ・「東北地域版i-Construction大賞」の創設
- ・土工（河川・道路）の設計へBIM/CIM導入を拡大

②働き方改革

- ・自治体と連携し、監理技術者又は主任技術者を対象とした「週休2日実施証明書」の取組みを拡大
- ・自治体、業界団体と連携した「統一開所日」の設定
- ・ウェアラブルカメラ等を現場管理へ導入
- ・ウィークリースタンスの推進
- ・国と自治体の工事書類の標準化推進

③担い手確保

- ・自治体職員を含む人材育成協議会の活動拡大

（第9回復興加速化会議 国土交通省資料を基に作成）

施工会社、自治体の人材育成を目的とした講習会や研修が各地で行われている。（写真提供：国土交通省東北地方整備局）



希望の持てる建設業へ

一〇年間に及ぶ東北復興事業の総仕上げとなる復興・創生期間のゴールまで二年余り。東北の現在について国土交通省東北地方整備局の西尾崇企画部長にお話を伺った。「東北の復興は被災県の県民の皆さんのご理解とご協力、建設業界の献身的な貢献によって順調に進捗しています。しかし、日本全体で少子高齢化が進み、特に東北地方ではその傾向が顕著です。東北の未来をしっかりと見据え、地域の守り手、担い手が長期的に安定して存在できるような環境を整える必要があると考えています」。

その言葉通り、東北では先駆的な取組みが始まっている。復興事



国土交通省
東北地方整備局
企画部長

西尾 崇
Takashi Nishio

業は地域の守り手、担い手が存在して初めて達成できる。人材の確保と育成は大きなテーマだ。「東北復興働き方・人づくり改革プロジェクト」はその基軸となる事業だ。ICT、i-Constructionなどの導入促進による生産性の向上、自治体と連携した働き方改革、人づくり支援による担い手の確保が大きな柱となる。昨年からはじめた、ICTの導入を目指す企業にアドバイザーを派遣して支援する「チャレンジ型ICT活用工事」は今年も拡大する予定。来年度創設する「東北地域版i-Construction大賞」では、東北地方において積極的にICTに取り組み、優れた成果を上げた事業者を顕彰する。「東北地方におけるICT土工工事の件数は全国の約二割に達しています。地元業者さんの関心も高く、そうした意欲に、表彰や講習会、アドバイザーの支援を通して応援していきます」と西尾部長は抱負を語る。

震災伝承の取組み ～「3.11伝承ロード」の構築に向けて～

震災伝承ネットワーク協議会
(2018年7月発足)

[構成] 整備局、被災4県1市

震災伝承検討会
(2018年12月発足)

[構成] 学識者、被災市、民間業団体等

＜具体的な取組み＞

1. 震災伝承ネットワークの運営・伝承ロード形成
2. 防災プログラムの基盤形成と開発
3. 復興に向けた地方創生・地元支援

震災伝承施設の募集

募集対象：東日本大震災に関わる遺構、資料館、慰霊碑等の施設

施設の特性により分類

訪問しやすさ=駐車場、トイレなど

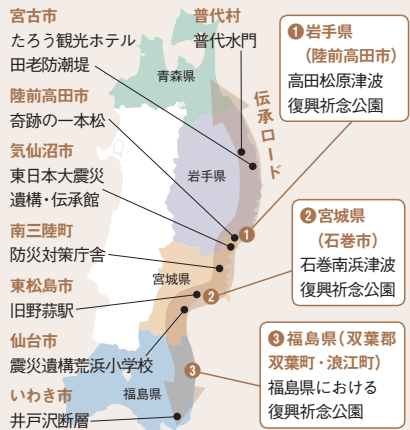
理解しやすさ=案内人、多言語対応など

分類に応じ、統一した標準(ピクトグラム)の運用



案内看板(イメージ)

3.11伝承ロードの形成のイメージ



（第9回復興加速化会議 国土交通省資料を基に作成）

働き方改革については、県や市と連携しながら、週休二日の実現を進める。昨年からは地方整備局として、監理技術者、主任技術者を対象に「週休二日実施証明書」を発行し、次回入札時に総合評価で加点する制度を始めた。来年度からは、東北六県と仙台市でも証明書を発行し、直轄事業の入札において加点対象とする。

また、事業を効率的に進めるため、一週間あたりの業務計画を受発注者間で事前に取り決める「ウ

震災の教訓を未来につなぐ

そしてもう一つ、全国的にも大きなテーマとなるのが、大震災の記憶や体験、教訓をいかに将来に伝承するかだ。その仕組みづくり

を加速したいと西尾部長はこう話す。「東北には大震災の遺構や石碑などが多く残されています。建設業界の活動や貢献の記録もある。そうした震災遺構や資料館などは、個々の拠点だけでは震災を総体として捉えることができず、将来への教訓として役に立ちません。震災を俯瞰的に理解できるよう、複

数の拠点を結んで『3・11伝承ロード』を形成し、国内外の多くの方にこのルートを巡っていただく。震災や津波について学び、それへの備えをわがこととして考えていただきたいと考えています」。

この取組みを進めるため、復興加速化会議や昨年末から開催されている震災伝承検討会では、東北地方整備局、自治体、産業界、学界などの連携強化を目指していくことが示された。

「近年頻発化している大規模災害に備えるためには、過去の教訓に学ぶことが大前提です。市民だけでなく、地域の守り手である全国の建設業関係者の方々にも、ぜひ『3・11伝承ロード』で学んでいただきたいと思います」と西尾部長。

更に今後の東北地域の社会資本整備については、「復興・創生期間はまだ二年ですが、その後も東北が他の地域と肩を並べて地域間競争のステージに立てるよう、国土強靱化など必要なインフラの整備を進めていきます」と西尾部長は決意を新たにしました。



東日本大震災の遺構だけではなく、古来受け継がれてきた石碑など、伝承施設は多岐にわたる。（写真提供：国土交通省東北地方整備局）



今年1月に開催の第9回復興加速化会議において石井啓一国土交通大臣をはじめ宮城・福島県両知事、岩手県副知事、仙台市長ら関係者が一堂に会し、「東北復興働き方・人づくり改革プロジェクト」を力強く推進することが確認された。（写真提供：国土交通省東北地方整備局）