

復興道路・復興支援道路の概要

国土交通省 東北地方整備局 道路部 道路計画第一課

東日本大震災の被災地復興のリーディングプロジェクトとして、三陸沿岸道路をはじめとする「復興道路・復興支援道路」が震災後に事業化され、鋭意事業を進めているところである。

三陸沿岸道路を中心に、復興道路等の概要として計画の経緯や設計の考え方、事業執行の体制等について述べるとともに、現在の進捗状況や事業を進めるうえでの地域との連携などについて事例も含めて紹介する。

キーワード：復興，地域支援，コミュニケーション

1. はじめに

東日本大震災からの復旧・復興の取組みも4年を経過し、被災地においては、復興の「実感」が感じられるよう、諸事業が積極的に進められているところである。

国が担当する基幹的な道路事業においては、これまで徐々に整備を進めてきた三陸沿岸道路等が被災地の早期復興のリーディングプロジェクトとして、「復興道路・復興支援道路」（以下「復興道路等」）に位置づけられ、未事業化区間すべてが震災後に事業化され、鋭意事業を進めているところである。

本稿は、主に三陸沿岸道路を中心に、復興道路等の概要として計画の経緯や設計の考え方、事業執行の体制等について述べるとともに現在の進捗状況や事業を進めるうえでの地域との連携などについて事例も含めて紹介するものである。

2. 復興道路等の概要

政府の諮問会議である東日本大震災復興構想会議による「復興への提言」（平成23年6月）において「太平洋沿岸軸（復興道路＝三陸沿岸道路）の緊急整備や太平洋沿岸と東北道をつなぐ横断軸（復興支援道路＝4路線うち1路線は宮城県が事業）の強化について整備スケジュールを明確にした上で防災面の効果を適切に評価しつつ重点的に整備すべきである」とされた。

この提言を受け、東日本大震災復興対策本部（本部長：内閣総理大臣）が同年7月、「東日本大震災からの復興の基本方針」を策定した。これらの提言や基本方針に基づき、同年11月の第三次補正予算の成立により、三陸沿岸道路等の未事業化の18区間・224kmが新規に事業化された。また、東北中央自動車道の霊山（りょうぜん）～福島間（12km）については、平成25年5月に新規事業化されたところである（図-1、表-1）。

2.1 三陸沿岸道路の設計の考え方

震災時における三陸沿岸道路の開通延長は全体の3割程度（129km）であったものの、大きな被害を受けなかったことから各地域において避難路・避難場所として利用さ

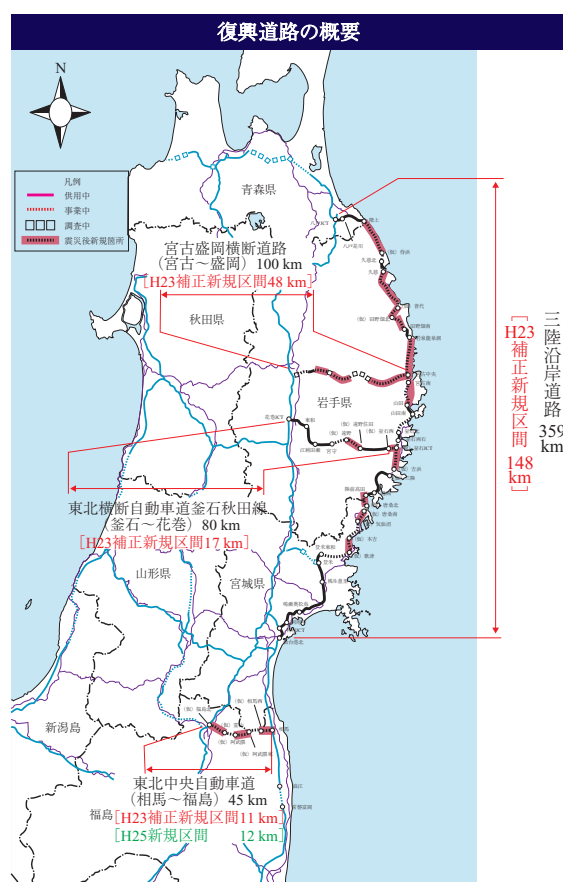


図-1 復興道路・復興支援道路 位置図

表-1 復興道路・復興支援道路の整備状況

平成26年3月末時点

	計画延長	開通延長	事業中延長	うち	
				H23補正新規	H25新規
三陸沿岸道路	約359 km	152 km	207 km	148 km	-
宮古盛岡横断道路	約100 km	8 km	58 km	48 km	-
東北横断自動車道 (釜石～花巻)	約80 km	54 km	26 km	17 km	-
東北中央道 (相馬～福島)	約45 km	0 km	45 km	11 km	12 km
合計	約584 km	214 km	336 km	224 km	12 km

れ、また救急活動や物資の輸送等に大きく貢献し「命の道」として機能を発揮したところである。こうした事実を踏まえ、三陸沿岸道路の整備にあたっては、以下の設計コンセプトを策定した¹⁾。

- ① 強じん性の確保（ルートは津波浸水区域を回避）
- ② 低コストの実現（車線数やIC形状等の見直し）
- ③ 復興まちづくりの支援
- ④ 拠点と連絡するIC等の弾力配置
- ⑤ 避難機能の強化 など

2.2 事業のスタートダッシュ

地域からの期待が大きい復興道路等の事業を円滑に進め、一日も早い完成を目指すためには事業のスタートダッシュが重要である。そこで、関係機関相互の連携をはじめ、事業を進めるための組織体制の充実や民間の技術力の活用等に、さまざまな観点から総合的に取り組んできた。

(1) 地域と一体となった事業の推進

膨大な事業を円滑に進めるためには国・県・市町村等の関係機関が連携し、進めることが重要であることから「復興道路会議」を開催し、事業方針や進捗状況等について確認し認識の共有化を図っている。また、沿線の各自治体においては、復興道路推進室の設置や担当窓口の増員、用地事務の受託、自治体広報によるPR等、積極的な支援をいただいている。

(2) 事業執行体制の強化

三陸沿岸道路の新規区間は148kmと非常に長く、事業量が膨大であり、スタートダッシュを確実に行うためには組織の充実が不可欠であったため、事業展開上の拠点の一つとなる南三陸国道事務所を、岩手県釜石市に新たに設置した。また、全国の地方整備局等および東北地方整備局内から、用地および技術職員を復興道路等の担当として配置し、事業執行体制を強化した。

(3) 民間技術力の活用：事業促進 PPP の導入

事業促進 PPP（官民連携＝Public Private Partnership）は、これまで官が行ってきた施工前段階の調査・設計・用地の各業務や事業監理等の川上業務について、最終的な責任は発注者が負うことを前提とするものの、官と民間技術者チームがパートナーを組み、官民双方の技術力・経験を活かしながら、一体となって効率的なマネジメントを行うことにより、早期着工、円滑な事業の促進、早期完成を図ることを目的に平成24年6月より事業監理業務を実施している。平成23年11月に事業化された18事業区間のうち、三陸沿岸道路等13事業区間183kmを10工区に分割し、工区ごとに契約を行った。各チームは、事業監理、調査設計、用地、施工の専門家で構成し諸課題に対応することとしている（図-2）。また、平成25年度下半期以降、大規模工事が本格化したことから、工事進捗管理、工事間調整、関係機関との施工協議等を行う施工監理の専門家を追加している^{2,3)}。

3. 復興道路等の進捗状況

3.1 復興道路等の進捗状況

復興道路等の進捗状況は、工区により違いはあるが、概

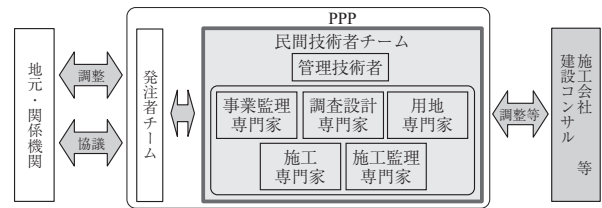


図 - 2 事業促進 PPP の仕組み

略的には、平成23年11月に新規事業化後、一斉に測量に伴う立ち入りの地元説明会に入り、12月末には中心杭の設置を行った。その後、平成24年3月から地元に対する設計説明会、6月から用地調査結果の確認会、8月末に用地契約会を順次実施し、早い箇所では11月から、新規事業化後1年を待たずに工事着工のはこびとなったものである。また、昨年9月には一年半遅れて事業化した霊山（りょうぜん）～福島間が着工のはこびとなり、これにより震災後事業化した19区間全てが工事着手し、現在は、各地において工事が本格的に進んでいる状況である。

平成26年12月末時点の進捗状況は、震災後の新規事業化区間19区間と既事業区間あわせて、用地進捗率および工事着手率ともに約9割となっている（表-2）。

表 - 2 復興道路等の進捗状況

路線名	H26.12月末現在		
	用地進捗率※1	工事着手率※2	主要構造物着手率※3
三陸沿岸道路	約90%	約98%	約70%
宮古盛岡横断道路	約90%	約80%	約40%
東北横断道釜石秋田線 (釜石～花巻)	約95%	100%	約70%
東北中央道 (相馬～福島)	約80%	約90%	約70%
合計	約90%	約90%	約60%

※1 用地進捗率＝取得済面積（ha）/必要面積（ha）

※2 工事着手率＝工事に着手したIC間延長/計画済延長（開通済延長＋事業中延長）

※3 主要構造物着手率＝（着手済＋完成済構造物数）/全構造物数

※4 本表の進捗状況は、三陸沿岸道路4車線化、みやぎ県北高速幹線道路を除く

このように復興道路等については急ピッチで事業を進めてきた。震災後これまでに開通した区間は平成24年度～平成25年度の2ヵ年で東北横断自動車道釜石秋田線の宮守～東和間や三陸沿岸道路の尾肝要道路・高田道路など全部で7区間、延長53.3kmである。また、今後も復興関係予算が継続的に確保されることおよび事業を進捗するうえで特段の案件がない区間について開通見通しを公表しているところである。開通見通しは平成30年度までに113kmを予定しており、そのうち、5区間・42km（三陸沿岸道路の山田～宮古南間など）は震災後新規事業化した区間であり、事業化後6～7年とさきわめて早いスピードで開通見通しが確定したことになる。

3.2 復興加速化会議

震災後、被災地では各機関において各種事業の復旧・復興が従来にないスピードで急ピッチに進められていることから、工事の入札や労務・資機材等の確保など、諸課題への対策を講じることが一日も早い復興につながることにな

る。そこで、国土交通大臣の出席の下、国、県、関係業界団体等による「復興加速化会議」をこれまでに4回開催している。第1回会議（平成25年3月3日）においては、被災地において今後生コンクリートの需要が逼迫するおそれがあることから、三陸沿岸道路専用の生コンプラントを宮古市と釜石市に設置するよう大臣指示があった。この指示は、地域で行っている各種復興事業に必要な生コンクリートの需給に支障がおきないようにするものであり、第2回会議（平成25年10月7日）において、生コンプラントの稼働時期は平成26年9月との大臣指示があった（生コンプラントは平成26年9月から稼働済み）。第3回会議（平成26年2月1日）では、建設現場の省人化・効率化を図るため、現場打ちコンクリート構造物の工場製品への転換、復興係数の導入やスライド手続きの簡素化を速やかに実施するよう指示があった。第4回会議（平成26年9月27日）（写真-1）では、災害公営住宅の整備にあたり、「災害公営住宅工事确实実施プログラム」を開始することなどが確認された。



写真-1 第4回復興加速化会議（平成26年9月27日）

4. 事業過程における地域の復興支援

復興道路等の各区間の開通は、東北全体の復興の加速化を支援する役割を担うが、それだけでなく、東北地方整備局では、復興道路等の整備の過程においても、地域の復興の取組みを支援する視点を重視している。

たとえば、被災地では、急ピッチで復興まちづくり事業が進んでいるが、自治体が復興事業を進める上で住宅再建地区等の地盤かさ上げに伴う盛土材料が必要となっている。そのため、被災地の復興事業の加速化を支援するため、岩手、宮城両県の区画整理事業等の復興事業を行っている66箇所に対し、三陸沿岸道路の整備を進める過程で発生する建設発生土約230万m³（平成26年11月現在）の提供を行っており、そのいくつかの事例を以下に紹介する。

4.1 災害公営住宅の地盤かさ上げを支援

岩手県岩泉町中野地区の災害公営住宅建設にあたり、町から地盤かさ上げ用の盛土材提供の要望があったことから、三陸沿岸道路（宮古～田老工区）の建設発生土を提供し、早期の住宅再建を支援している（写真-2）。

4.2 区画整理地区等の地盤かさ上げを支援

釜石市では被災者の住宅等の再建事業として、鶴住居地区等の区画整理事業や両石地区等の漁業集落防災機能強化



写真-2 建設発生土の運搬トラック

事業を進めているが、地盤かさ上げ用の土砂が圧倒的に不足している。このため、市からの要請に基づき、当面20万m³の建設発生土を提供している（写真-3）。



写真-3 釜石市鶴住居地区への土砂提供

4.3 小学校の津波対策を支援

岩手県普代村の小学校では、震災時に津波がグラウンド近くまで押し寄せてきたことから、津波対策として、グラウンド標高を7.5mから10mにかさ上げすることになった。村の協力要請に基づき、東北地方整備局では、近傍で事業中の普代道路の建設発生土を提供することを決めた。村では、学校生活への影響が出ないよう、夏休み期間中に集中工事を実施し、地域や子供たちの安全・安心を確保することができた（図-3）。

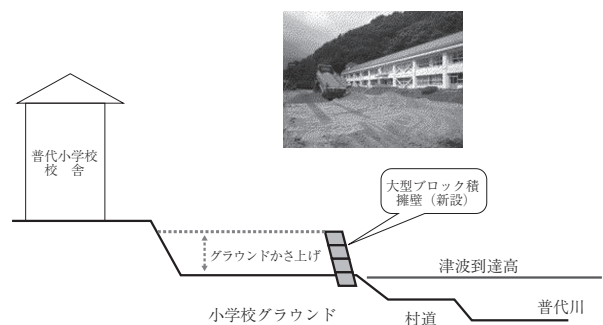


図-3 小学校への土砂提供

5. 地域とのコミュニケーション活動

復興道路等の整備をかつてないスピード感をもって進めるには地域住民のご理解とご協力が不可欠である。そのため、現場見学会の開催、事務所HP等による積極的な情報発信や、各種式典等を通じた地域とのコミュニケーション

をより重視して取り組んでいるところであり、主な取組みを以下に紹介する。

5.1 思い出のタイル貼り体験学習

国道45号最大の峠部難所を解消する尾肝要道路（岩手県田野畑村）では、地域住民等に対しきめ細やかな説明を行うことを目的に、地元とも連携して現場見学会を開催し、約2千名が参加した。

完成間近のトンネル中間地点においては、地元の小学6年生に、校章と村章の入った内装板用の記念タイル貼りをしてもらうなど、地域にとって長年の悲願であったトンネルの完成に際し、身近な生活インフラとして親しんでいたための体験学習を実施した（写真 - 4）。



写真 - 4 タイル貼りの体験学習

5.2 「事業の見える化」による広報の充実

復興道路等の事業を円滑に進めるため、調査や用地、工事の進捗状況等のあらゆる機会を捉えて積極的に情報発信し、「事業の見える化」を推進している。

(1) 積極的な記者発表

調査や工事の進捗、現場体験の実施等

(2) 整備局・事務所 HP の充実

工区ごとの進捗状況等を随時更新

(3) 「かわら版」等の発行・配付

地域住民や地元自治体等を対象に、現場担当者や事業促進 PPP による事業の進捗に関するお知らせ等（図 - 4）



図 - 4 現場担当者や事業促進PPPが発行する「かわら版」

5.3 地域と一体となった復興工事

国道45号の線形不良区間を解消し、走行性・安全性の向上を図る吉浜道路（岩手県大船渡市）では、吉浜道路工事連絡協議会を設立し、地域の清掃・除雪への協力、社会学習の受入、通学児童の見守り活動、地域行事への参加など積極的に CSR 活動に取り組んでいる（写真 - 5）。

また、地元中学校の学校祭では、中学生が演じる津波防



写真 - 5 除雪への協力（左）、児童の見守り（右）

災をテーマとした演劇において、復興事業の象徴である復興道路建設の進展を表現するために、トンネルの貫通のシーンが取り上げられた。トンネル請負企業体の関係者により、脚本の作成協力や演技のポイント指導など専門的な考証も含めて準備段階から協働した。

このような取組みにより、地域の方々から工事に対して理解を得るとともに、子供たちの道路に対する関心の向上、中学校の卒業式へ来賓としての招待、地域で出会う人からの激励など、地域と親密な関係が構築され、また、吉浜トンネル貫通式等に地元の小・中学校の生徒約200名が参加するなど、地域と一体となって復興工事を進めている（写真 - 6）。



写真 - 6 吉浜トンネル貫通式

6. おわりに

復興道路等の整備については、地元から大変大きな期待が寄せられており、これまで県や沿線市町村など絶大な協力をいただき、また事業促進 PPP の導入や本省ならびに各地方整備局の協力をいただくなど官民一体となって事業を進め、この3年間スタートダッシュに邁進してきたところである。現在、全面展開で工事が本格化し、ここ2～3年が施工のピークであるが、復興道路等の一日も早い完成に努めたい。

参考文献

- 1) 東北地方整備局道路部（2012-3：「道路」）『復興道路・復興支援道路』着工！
- 2) 岩崎泰彦（2013-3：「土木技術」）『東日本大震災早期復興に向けた東北地方整備局の取り組み』
- 3) 東北地方整備局道路部（2013-3：「土木施工」）『復興道路・復興支援道路の概要』

【2015年1月15日受付】