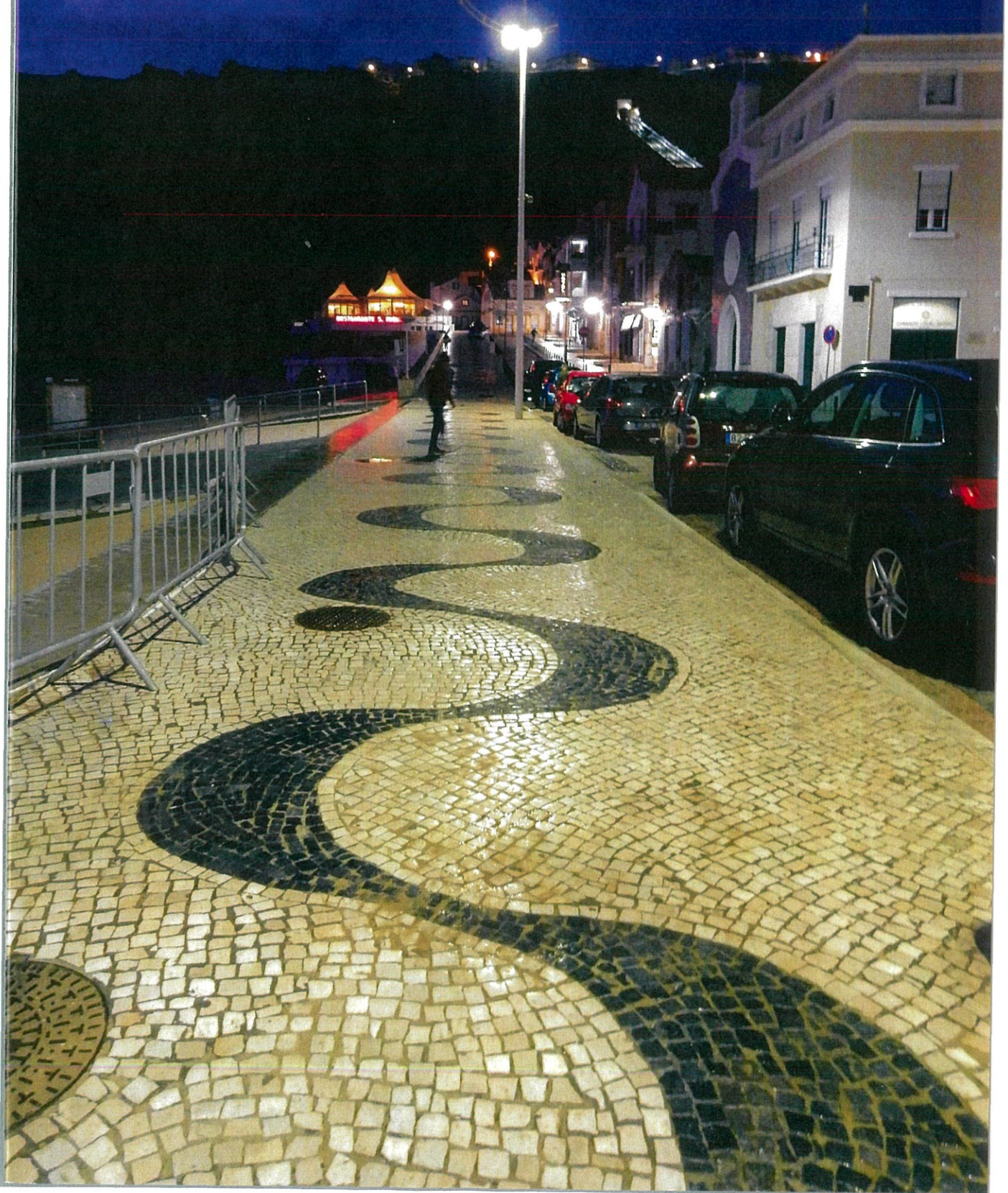


令和5年8月25日印刷・令和5年9月1日発行（年6回 隔月（奇数月）1日）・ISSN 0287-2595

道路建設

2023
No.800
（隔月刊）

9



災翌日の3月12日夜半には、宮古市街地から県立病院までのルートが確保された。

その翌日からは、宮古～釜石間の全通に全力をあげた。各閉塞地点には全個所災害協定業者が張り付き、堆積瓦礫の除去に奮闘した。唯一、宮古～釜石間で道路が流失寸断された大槌町浪板地区は、昼夜を徹して宮古側釜石側双方から復旧に臨んだ。山田町豊間根では、碎石詰め的大型コンパックを作り続ける部隊、その輸送部隊、現場での設置部隊、盛土部隊、徹底した分業とそれをつなぎ合わせるコネクションワーク、時には怒鳴り合いながらも事故なく3月17日には宮古釜石は全通を果たした。

4. 仙台市・国道45号等での日建工業(株)の事例^{4)、5)}

震災翌日の12日に「日建工業(株)巨大地震災害復旧本部」を立ち上げた。この巨大地震は、想定していた『災害対応マニュアル』をはるかに超えていたが、数年前に具体的対応策を講じていたことから、社員・直営作業員とその家族の安否、津波による家屋の流出確認、発電機や水中ポンプの調達、重機械の待機、燃料と食料の調達など落ち着いて対処できた。

13日には電気と電話は回復し、これにより情報収集が進み、早々に、国交省・宮城県・仙台市・道建協東北支部・仙建協から復旧要請があって、対策本部は一挙に慌ただしくなった。

3月14日から県北営業所では「宮城県や登米市と合同パトロール隊に参加」し、4週間にわたって自らの故郷を守るために、県道や市道の災害復旧工事を行った。

仙台市では、宮城野区と泉区から管内道路災害復旧工事の要請があった。仙台市内のほとんどのアスファルトプラントではサイロが転倒して稼働不能に陥ったため、青森県から常温合材を調達して、緊急災害復旧を行った。また、国交省から、仙台市宮城野区日の出町周辺の段差

補修とR45パトロール点検の依頼があり、約1か月にわたり、国道パトロール隊を編成して道路維持に努めた。

3月15日、宮城県から仙台港区支障物撤去工事が要請された。これはイベントホールの夢メッセと周辺幹線道路における津波漂流の車や、瓦礫の撤去作業で、夢メッセ周辺だけで約300台の車を撤去しながら、行方不明者も捜索するというものであった(写真-4)。



写真-4 夢メッセ 仙台港区支障物撤去工事

3月16日、道建協から石巻市に散水車派遣を要請。3月17日、仙台市経済局から仙台市東部地区緊急排水業務委託が要請された。七北田川から名取川間の仙台平野4カ所の排水機場すべてが津波で破壊され排水不能に陥り、家屋は流され、東部道路まで海水で冠水した。ここは、200～300人の遺体確認が報道発表された場所であった。同時期に、仙台市環境局から「宅地がれき隊」が要請され、作業終息後には続いて仙台市経済局から「農地がれき隊」が要請された。想定外の作業が生じる中、遺体が見つかれば警察の検視があり、津波被害者と判明されるまで全工区が作業中止になり、この作業は9か月間続いた。

5. 仙台空港における前田道路(株)の事例^{1)、6)、7)}

震災直後の15時56分、大きな白波を立て、高さ約5.7mの大津波が仙台空港に襲来した。この津波により、仙台空港において中大型機が使用するB滑走路は約2,000台の車両や家屋の瓦礫などが

流れ着き、空港全体には大量の土砂が堆積した。旅客ターミナルビル地下1階の主要設備は、ほぼ崩壊状態、地上1階のフロアは全壊状態に陥った。ターミナル地区の被災状況を写真-5に示す。



写真-5 ターミナル地区の被災状況

3月13日、航空局からの要請により、緊急輸送活動を受け入れるために最低限必要な区域、滑走路および駐機場を確保することになった。車のヘッドライトを頼りに夜通しの作業の末、15日には救急救命・緊急輸送用ヘリ離着陸スペースを確保し、自衛隊ヘリが着陸した。17日には緊急物資を運ぶ米軍C-130輸送機の離着陸が行えるよう、B滑走路・誘導路・エプロンなどを驚異的な速さでスペースを確保した(写真-6)。以降、「トモダチ作戦」と称して米軍の輸送機が次々と飛来し、物資輸送や車両撤去・瓦礫撤去など、米軍が多大な支援を行った。



写真-6 B滑走路の瓦礫撤去状況

6. 大成ロテック(株)の福島原発事故対応^{7),8)}

震災翌日12日の午後、東京電力福島第一原子力発電所では1号機で水素爆発が起こり、その後3号機も続き、2号機からも大量の放射性物質

の放出が確認された。

3月20日に大成建設(株)から、福島第一原子力発電所20 km圏内の国道6号の応急復旧依頼があった。これは、支援物資や復旧資機材輸送路の確保のほか、当該事故に対応するため、大型放水車両の通行確保の目的もあった。慣れない防護服・ゴーグル・防塵マスク着用に加え、作業員の被ばく確認など安全にも配慮し、通常の数倍時間のかかる過酷な作業の末、無事大型放水車両が福島原発に到着し、4号機は水素爆発を免れた(写真-7)。



写真-7 国道6号での緊急路面補修状況

7. おわりに

今回紹介した仙台空港と福島原発事故対応事例は、(一社)3.11伝承ロード推進機構のホームページにある映像アーカイブ事業⁷⁾で、それぞれ「仙台空港を啓開せよ!」「第二の水素爆発を防げ」と題し、ドキュメンタリーとして公開されているので、ぜひご覧いただきたい。

【参考文献】

- 1) (一社)日本道路建設業協会東北支部、道建協とうほく(増刊)、2012.3.21
- 2) 梶 太郎、「地域の守り手」である道路建設業の現状と課題、道路建設、2011.6
- 3) 三好 健志、東日本大震災を経験して、道路建設、2011.6
- 4) 伝野 得男、東日本大震災 仙台市、国道45号線の復旧工事、道路建設、2011.6
- 5) 伝野 得男、震災から5年～復興の歩み～、道路建設、2016.3
- 6) 前田道路(株) 提供資料
- 7) (一社)3.11伝承ロード推進機構、映像アーカイブ事業 <https://www.311densho.or.jp/archive/index.html?no=7>
- 8) 大成ロテック(株) 提供資料