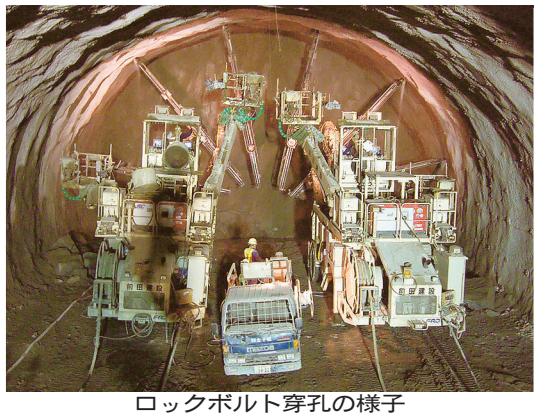
復興のリーディング事業「吉浜釜石道路」

施工＝前田建設

新鍬台トンネル ズリ出し量日本新記録

早期開通目指し急ピッチ

南三陸国道事務所の佐藤所長



ロックボルト穿孔の様子

三陸沿岸道路は、東日本大震災からの復興に向け、急ピッチで事業が進む。中でも「吉浜釜石道路」は、復興のリーディングプロジェクトとして、1日も早い開通が求められている。東北地方整備局南三陸国道事務所の佐藤和徳所長は「可能な限り早く建設すること」を目標に掲げる。「時間のかかる構造物から着手した」（佐藤所長）が、課題は管内に18本あるトンネル工事。すでに5本は完成し、残りの13本も本格化している。2018年度開通を目指しており、「トンネル工事が影響して事業全体が遅れることはない」と語る。

吉浜釜石道路は、緊急輸送道路の信頼性確保と迅速な救急搬送による住民生活の安全・安心の向上に加え、新たな観光ルートの形成に伴う観光振興効果などが期待される。信頼性の面では、大規模震災時でも寸断されない道路ネットワーク形成、救急搬送では釜石病院から大船渡病院までの搬送時間を60分から35分に短縮できる。

また観光振興では、三陸沿岸地域には観光資源が数多くあることから、これらを回る広域周遊ルートを形成する。観光とともに、釜石港で水揚げされた魚介類や工業製品などを運ぶため流通業などの進出が既に始まっている。

南三陸国道事務所は13年4月、復興道路などを建設するために新設した。管内の工事は急ピッチで進む。19年には岩手県釜石市で、復興のシンボルともなるラグビーワールドカップが開催される。遅れは許されないという思いも、工事の進捗に拍車を掛ける。

1日も早い開通に向け、施工者は技術提案などを駆使してさまざまな工夫している。その提案に基づき「どの施工者も工夫に富んだ工事をしてくれている」（佐藤所長）。「例えば、三陸沿岸道路で最長の新鍬台トンネル（岩手県大船渡市三陸町～同釜石市唐丹町。3330㍍）を施工している前田建設では、月間のずり出し量2万6738立方㍍という、発破方式NATMの山岳トンネルとしては日本記録を樹立してもらった」。従来記録である北陸新幹線「五里が峯トンネル」の1万9670立方㍍を大きく上回った。月進長も掘削断面積115平方㍍ながら、232・5㍍を達成した。

月間ずり出し量新記録達成のために同社では、3ブームジャンボの2台配備によるせん孔速度アップやマルチバルーン配備による発破待避時間短縮と換気効率の向上、導火管付雷管とANFO（硝安油剤）爆薬による発破威力の向上、吹付速度アップのための吹付機2台配備のほか、ずり出し用3・5立方㍍ホイルローダを2台、残土運搬用積み込み機械2台などを導入した。

さらに、適正な支保工パターンの選定のため、PSワイヤラインエ法、せん孔探査法、反射法切羽前方探査、切羽前方の地質の不連続個所（破砕帯、カルスト空洞、帯水累層など）を短時間で探査するTSP303といった技術も採用した。

「東日本大震災では高速道が不通で、コンビニエンスストアから商品がなくなったり、ガソリンがなくなるといった事態が起きた。産業や生活を下支えしているというインフラとしての高速道路の効果が明らかとなった。だからこそ被災地の復興のためには、インフラとしての復興道路などの整備が不可欠。無料の高速道路なので全線開通すれば青森から仙台間の大型車料金も東北道経由より約5000円安くなる」。県外の人たちにとっても早期開通が待たれている。