

# 東日本大震災から 10 年、 震災を風化させない

一般社団法人宮城県建設業協会 専務理事兼事務局長 にしむら 西村 ひろひで 博英

## 1. はじめに

各地の被害状況もわからないまま、宮城県との具体的な対応の打ち合わせもなく真っ暗闇の中を協会事務所への徒歩での帰路途中、今後どのような対応になるのか全く想像もつかない、とてつもない不安と恐怖を感じた 2011.3.11 の夜から節目の 10 年。

震災時は「命の道」となり、復興のリーディングプロジェクトとして進められる計画延長 359 km 「三陸沿岸道路（青森－福島）」も岩手県内の一部区間（普代－野田 13.1 km）を除き、令和 2 年度内の全線開通が見込まれる異例のスピードで進捗しています。

宮城県内では、復興のシンボルとなる延長 1,344 m の気仙沼湾横断橋が、夜にはライトアップも計画、橋の魅力向上によって観光客の誘客にも期待が持たれており、この橋を含む「気仙沼港 IC－唐桑半島 IC」間（延長 7.3 km）が、この 3 月 6 日の開通によって、念願の県内全線供用となります。

また、巨大津波によって貴重な財産がガレキと化し、甚大な被害となった沿岸部一帯においても、生業の再生・復興、あらたな街づくりや海岸防潮堤、復興祈念公園等、全世界の皆さまからご

支援を受け、被災地の姿も様変わりし、着実に復興への歩みを進めてまいりました。

## 2. 3.11 東日本大震災発生直後

午後 2 時 46 分、宮城県牡鹿半島の東南東沖 130 km 付近の海底を震源とするマグニチュード 9.0 の国内観測史上最大の東北地方太平洋沖地震が発生し、宮城県北部で最大震度 7 を記録し、震源域は岩手県沖から茨城県沖までの南北約 500 km、東西 200 km の広範囲に及びました。ライフラインは遮断され、通信手段は途絶、道路が渋滞し、大パニックに陥る中、大津波警報が発令されました。

私自身、仙台駅付近から事務所に戻る途中で地震に遭遇し、信号機が止まるなどの交通渋滞から徒歩にて事務所に着くも、（耐震）建物の 6 階に位置する事務所内は書類やモノが散乱し足の踏み場もない状況に。会長及び近隣役員も駆け付け、災害対策本部が設置できたのは 15 時 30 分、被害状況等の情報把握に努めるも各機関においてもなかなかまとめることができずに、指示や要請も出せない状況でした。

### 3. 初動対応

22 時ようやく、宮城県から災害協定に基づく要請として、自衛隊・消防・警察等が被災地に入れるよう、早朝からの緊急輸送路確保のためのパトロール・段差解消の指示が出されました。

当協会は内陸部 4 支部、沿岸部 5 支部で構成されており、全 9 支部中、沿岸部 3 支部を除く 6 支部と連絡ができました。内陸では震災直後より各機関との連携のもと対応を行い、次の日の段取りも終わっているとのことでした。

また、当協会では国土交通省東北地方整備局との協定において、管轄の国道路線全 44 区間を会員企業が担当し、震度 5 弱以上の地震が発生した時には自主的に 2 時間以内に担当区間を点検し、被災箇所を報告する内容としていました。

この大震災においても、沿岸部の大津波警報地区の国道 45 号線を除いては、点検作業を終えており、内陸部の国道 4 号線等が無事だったこと等が早期に確認できていたため、その後の沿岸部への道路啓開が早期に実施できました。

### 4. 道路啓開作業

後になって道路啓開という言葉が定着しましたが、当時は緊急輸送路の確保という形で作業に当たっていました。被災地への支援の道を一刻も早く車両が通行できる 1 車線分を確保することが求められました。

沿岸部一帯がガレキの山と化し、橋が落橋、孤立集落が点在し、道路が何処にあるかもわからない過酷な状況下では、その地域の地形・地象・実情を熟知し、人員及び資機材能力を有する地域建設業でなければ即時の対応ができなかったものと実感しています。早いところでは当日の 17 時から道路啓開作業の準備に入り、内陸部も翌日の段取りを終え、早朝より道路啓開作業を行っていま



写真－1 2011 年 3 月 12 日石巻市雄勝町道路啓開



写真－2 仙台市若林区啓開

した。何よりも、被災した気仙沼市や女川町、石巻市等でも愛する地域のために使命感を持って、翌日より道路啓開に入っていました。

また、沿岸部への支援の道となる道路啓開作業は、「くしの歯作戦」とも呼ばれました。内陸部を南北に貫く東北自動車道と国道 4 号線から、「くしの歯」のように沿岸部に伸びる何本もの国道を、救命・救援ルート確保に向けて切り啓く作戦のことです。地域建設業が東北地方整備局等と一丸となって道路啓開作業を続け、青森－福島間において翌日の 12 日には 11 ルート、15 日には 15 ルートが啓かれました。救急車や警察、自衛隊などの緊急車両を通行可能にしたことで、医療チームも被災地に入ることができ、必要な支援物資なども届けられました。

## 5. 遺体捜索からガレキ処理、仮埋葬作業等

作業は道路啓開からガレキ処理へと移行しましたが、度々現地の実態を見ないままガレキ撤去が遅れている、との報道がなされていました。5月上旬頃までは遺体捜索を中心としていましたので、組織的に本格的なガレキ処理に動き出した5月から8月までには9割以上を仮置き場へと移動できた状況で、思い出がいっぱい詰まった貴重な財産がガレキと化し、震災直後のヤードがない、道がない、渋滞している等の環境下では、現地で毎日状況を見ているものとしては、この期間でよくできたという思いが強くなりました。

特に、所有者が見守る中、丁寧な作業を強いられる状況では、地域建設業だからこそ、安心・信頼され、任せられたものと実感しています。

また、この大震災では仮埋葬から掘り起し作業、水産加工物の分別・海洋投棄等、今まで経験をしたことのない様々な作業を担ってまいりました。特に、他産業、個別企業では受けない作業であっても、協会組織として過酷な作業も受けざるを得ませんでした。

## 6. ガレキ処理に関する経費等

目の前の応急対応に当たる地域建設業において、年度末・年度初めの時期、取引は現金等、協会組織としても資金面においてできる限りの融資がなされるよう金融機関等にも働き掛けをする中で、ガレキ処理関係が環境省所管であることから業務としての積算体系による実費のみの当初の計上で、会社経費等が確保できない状況がありました。佐藤信秋参議院議員が何度となく被災地に足を運ばれ、現場の実態・窮状を確認され、国会の中でガレキ処理関係経費を取り上げられたことで、工事と同様の経費も含めた積算体系となったことは、被災地で懸命の作業に当たる地域建設業

にとって最後までやり遂げる非常に大きな一因となりました。

実際に、阪神・淡路大震災時の復旧作業について2015年12月に兵庫県建設業協会に視察を実施しましたが、積算体系は同様に業務としての形状で、大変厳しい単価での地域建設業でのガレキ処理対応でした。一方で、被災したビルや高速道路等、技術的難易度が高い工事も多く、本格復旧では地域建設業があまり従事できなかった実態から、多くの地域建設業が撤退した話を伺いました。

今回の東日本大震災では、巨大津波により面的な被害は大きくとも、技術的難易度は地域建設業でも十分に施工できる内容であったことから、本格復旧に移行しても施工可能な案件はできるだけ地元活用となったことが、過去の大災害との対応の違いになったものと感じています。

また、かつてない膨大な災害廃棄物は、宮城県全体で1,951万tとなり、仮設焼却施設も12地区に設置され、大手建設業を中心とした企業体に地域建設業も参画する形で震災から3年後の2014年3月をもって全て完了しています。

## 7. 本格化する復旧・復興事業

ガレキの処理や応急復旧から、復興計画や街づくり計画が各自治体において策定され、本格化する復旧・復興事業において、沿岸部一帯を中心に地盤沈下により、ライフラインはもとより、堤防・かさ上げ・防災集団移転等の工事が進められました。特に大量の山砂・砕石・捨石・生コンクリート（骨材を含む）等の資材が必要とされる中で、それら資機材や人員の確保が非常に窮屈な状況へと追い込まれる環境となり、資材供給企業はフル稼働でも間に合わない、かつ、工事用車両等での渋滞が慢性的になり、採石場には何十台もダンプが並ぶ光景が連日のように見受けられました。

各工事現場においては予定数量の資材が入らず、小運搬作業等が発生するなど効率の悪い作業を強いられ、標準歩掛での施工単価では到底間に



写真-3 海岸防潮堤工事

合わずに赤字だけが膨らむ現場実態にありました。

そのような実態も協会組織として把握し報告書等を作成し、国土交通省を中心に設置された「復興加速化会議」や「資材対策会議」等の施工確保に向けた各種場面で説明をすることで、これまでにない被災地特例施策として、「復興歩掛り」、「復興係数」、「労務単価の引き上げ」、「前金払の引き上げ」、「復興JV制度」、「円滑地からの資材調達」や「見積活用方式」等、本当に様々な施策の構築が円滑な施工確保対策へとつながり、赤字要因を払拭できたことが、これまでの事業推進を大きく後押ししてきたものと実感しています。

また、営繕関係においても、一時災害公営住宅等の施工単価の価格上昇に追いつかない実態が問題化し、営繕部局とも実態調査等も重ね、営繕積算方式の導入や積算の見える化等により改善が図られました。

## 8. 防災・減災・国土強靱化へ

東日本大震災以降、中央自動車道笹子トンネルで起きた天井板崩落事故や各地で頻発する自然災害等の発生により、戦後急速に整備された我が国のインフラ老朽化対策、「南海トラフ」、「首都直下型」などの巨大地震を想定した問題から、地域ならびに住民の防災・減災対策等、防災機能の強化と将来に備えた災害に強い国づくりに向けた投

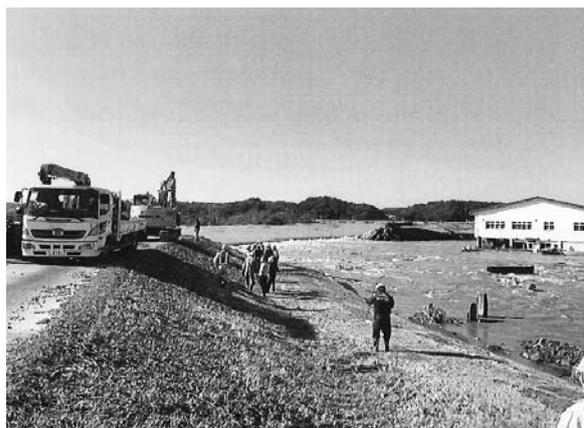


写真-4 東日本台風 吉田川堤防決壊対応

資や、それらを担う建設業の必要性が再認識されたことにより、「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」が別枠計上で実施されました。

昨年12月には防災・減災、国土強靱化の取組の深化・加速化を図るための5か年加速化対策としての15兆円が閣議決定したことは、今後の安全・安心にも直結する非常に重要な施策であり、維持更新時代を迎えている国内においては、国際競争力強化も含め安定的・継続的に対策を進める必要があります。

宮城県内でも、2015年関東東北豪雨や2019年東日本台風では河川の氾濫・決壊による甚大な被害が発生しており、その都度、東日本大震災復旧・復興事業と並行しながらも協会組織を挙げての応急復旧等を実践してまいりました。

そのような中で、この加速化対策は、未来への投資であるとともに、被災地宮城県の発展に向けた復興の後押しとなることに大きな期待が持たれています。

## 9. 被災地特例施策の全国展開

東日本大震災復旧・復興事業では、広範囲で膨大な事業量であることから既存の制度では対応しきれない環境において、各方面の理解のもとに現場実態を捉えた様々な施工確保対策が実施されました。

2016年に熊本県を中心として九州地方に甚大

な被害をもたらした「熊本地震」では、震災直後より各地域の地域建設業が復旧作業に奔走する中で、熊本県建設業協会より東日本大震災での経験がある当協会に復旧・復興事業の円滑化に向けての助言や問題点への対応策についての依頼がありました。震災初動経験等を伝えることで、熊本県においても被災地特例としての「復興歩掛り」、「復興係数」等の施策が講じられるなど、それ以降に全国各地で発生した様々な災害において、この被災地特例施策が前例となり、現場実態を捉えた各種施策の導入が現在も実施されています。

## 10. 震災を風化させない

東日本大震災から 10 年、気候があらたなステージに移行し、全国各地で激甚化する様々な災害が頻発している中では、「大震災」が過去のものとなり忘れ去られている現状にあるのではないのでしょうか。あの時の光景や震災を教訓とした「命を守る」行動は果たして皆さま方の心に残っているのでしょうか。

全国の建設関係者からの、震災直後の地域建設業の活動が全く見えないとのご指摘に対し、当初、被災現場の最前線に立って必死に作業に当たっている中で、写真や映像を撮って発信するというのはあまりにも酷なことだとの思いしか、私自身もありませんでした。

それが、時間の経過とともに、一般の方や関係者に対して地域建設業が過酷な作業を担っている実態をしっかりと情報発信する重要性・必要性を実感し、当協会でも遅ればせながら震災記録誌「宮城県建設業協会の闘い」として、2012 年 12 月第 1 弾を発刊しました。以来、毎年、復興の進展とともに地域建設業の直面する課題を掲載し、今回第 9 弾の運びとなります。

被災地においては、教訓を学ぶための震災遺構や展示施設を結んだ震災伝承施設をネットワーク化する「3.11 伝承ロード」の活用も進められており、産学官民が連携した「一般財団法人 3.11 伝



写真-5 石巻復興祈念公園



写真-6 記録誌「3.11 東日本大震災 宮城県建設業協会の闘い 1～9」

承ロード推進機構」が設立されました。

震災遺構も整備が進められ、国が地方と連携して、犠牲者への追悼と鎮魂や、日本の再生に向けた復興への強い意志を発信する復興の象徴となる「復興祈念公園」も被災 3 県に 1 か所ずつ設定されており、宮城県においては多くの犠牲があった宮城県石巻市南浜地区に 2020 年度内に完成予定となっています。

当協会としても推進機構などと連携し、震災を風化させない、教訓を伝え続ける役割を担っていることを強く認識し活動を展開してまいります。

## 11. おわりに

東日本大震災の復興の現状は、全世界より受けた様々な支援によりここまで進んでまいりましたことにあらためて御礼を申し上げます。

一方で、10 年が経過しますが、復興完遂へは公共施設を含めハード面でもある程度の時間を要



写真-7 三陸沿岸道路開通式



写真-9 気仙沼大島大橋



写真-8 気仙沼湾横断橋現場見学



写真-10 南三陸町の現在

し、心の復興にはさらに時間が必要とされています。これまで長い年月をかけて整備した施設が一瞬で破壊され、10年の短期間で元どおり以上の整備をすることは本当に大変な事業であったと実感しています。

各地にある伝承施設にも度々足を運んでいます。当時実際に経験した以外の出来事も学べるとともに、建設業とは違った視点での教訓も得られる大変有意義な機会となっていることから、さらなる輪の広がる活動が風化の防止につながっていくものと期待しています。

災害があれば当たり前のように地域建設業が出動する。今、将来の担い手の確保が大きな課題となる建設業界において、引き続き、各地域での守り手となる地域建設業が存続し続けられるような展開を節に願っています。