

東北の復興と今後の取り組み

国土交通省 東北地方整備局長 いなだ まさひろ 稲田 雅裕

1. 震災10年、復旧・復興の軌跡

令和2年度で東日本大震災から10年に及んだ第1期復興・創生期間が終わり、令和3年12月18日の復興道路（三陸沿岸道路）の全線開通をもって、東北地方整備局が担ってきた復旧復興プロジェクトもほぼ完了を迎えた（写真-1）。ここに至るまでの歴代関係者の並々ならぬご苦労とご尽力に深く敬意を表するとともに感謝を申し上げます。

昨夏、一般社団法人東北地域づくり協会により、震災復旧復興に従事した技術者を対象としたアンケート調査が実施された。この中では、「発災直後の啓開作業や瓦礫処理の中心的役割は地元建設業が担ったこと」、「着工前の調査や調整が不

十分なまま着工すると、結局工期長期化や費用増につながること」、「資機材不足や工事車両渋滞などで作業効率が悪化する中であって、異なる発注者間での作業量平準化に向けた調整が欲しかったこと」など、今後への教訓となる生の声が多数寄せられた。発災直後から急速な復興事業の遂行に至るまで担当者が経験されたご苦労の集大成ともいえ、非常時のオペレーションを考える上で非常に役立つものであると感じた。

震災前の当整備局直轄事業費はおおむね2,500億円であったが、復興事業期間（H24～R3）は復興特別会計から合計約2兆円の予算が配分され、ピーク時（H29）で4,600億円と、平時の2倍弱の事業費で推移した。この間、被災3県（岩手、宮城、福島）以外の事業量は震災前の水準を維持しながら、被災3県では平時の5倍速で復興事業を進めたイメージとなる。

事業量が倍増する一方、当整備局の職員数は、震災直前の約3,000人が国の定員削減計画により漸減し、令和元年には約2,700人となるなど厳しい事業実施環境にあった（図-1）。このため、事業執行に当たっては平時では考えられない効率化が求められ、通常発



写真-1 「三陸沿岸道路 普代～久慈」開通式典
（令和3年12月18日 岩手県久慈市）

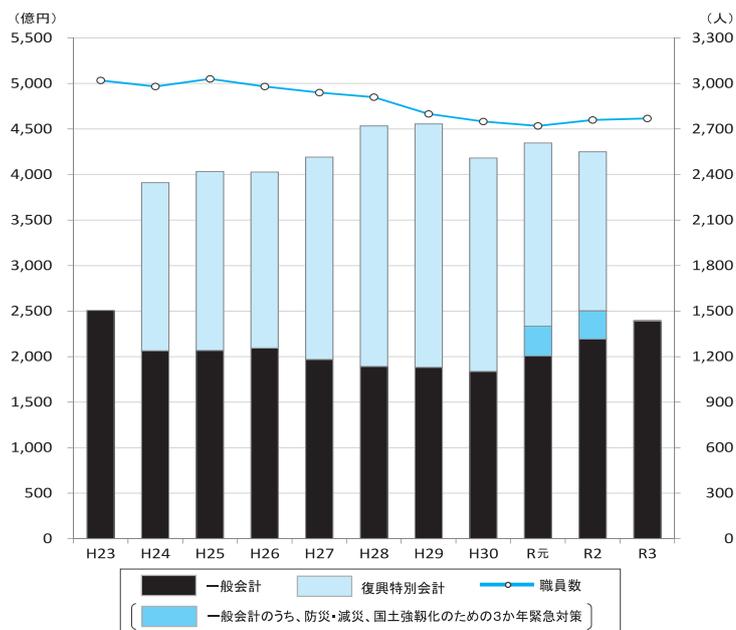


図-1 東北地方整備局の直轄事業費・職員数の推移

注者側で担っていた事業進捗・工程管理や関係者間の協議・調整業務などを、民間技術者（調査設計・施工の専門技術者）とチームを組んで官民パートナーシップ体制で進める“事業促進 PPP (Public Private Partnership)”によって早期着工と効率化を図った。そのほか、各地方整備局より100人規模の応援派遣をお願いするなど、今後起こりうる大規模災害時のモデルとなる取り組みを先導的に導入してきた。

なお、復興事業の象徴である復興道路 (359 km)・復興支援道路 (191 km) では、全体の約3割を構造物が占め、橋梁 258 橋 (総延長 48 km)、トンネル 112 本 (総延長 110 km) が整備されている (図-2)。

2. 元気な東北の形成に向けた主要施策

令和7年度完成に向けて浪江町・双葉町に整備中の福島県復興祈念公園や、東日本大震災以降の災害（平成28年台風第10号災害、令和元年東日本台風災害、令和2年7月豪雨等）対応などはあるものの、復旧復興事業によって基本的に整った基幹的なインフラを十全に活用するとともに、さ



図-2 復興道路・復興支援道路

らに発展させていくことが求められる。

背負ったハンディを克服し、やっと正常状態にキャッチアップしてきた段階にある東北地方が、ここから飛躍し元気に発展していくことをしっかり後押しするとともに、その基盤である安全安心を提供していくことが東北地方整備局の使命であると心得ている。

治水関係では、管内の12の一級水系において令和2年度末に流域治水プロジェクトを全て公表済みであり、防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策予算を活用してハード整備を加速するほか、流域治水協議会を通じてソフト対策も含めた流域全体の安全性向上に向けた取り組みを強化する。

事前防災をさらに推進するため、気候変動による影響を加味した河川整備基本方針や河川整備計画の見直しを図る。また、成瀬ダム（秋田県）、鳥海ダム（秋田県）、鳴瀬川ダム（宮城県）の三つの新規直轄ダムの建設を促進するほか、四十四



写真-2 ICTを活用した施工の実施，成瀬ダム
(秋田県東成瀬村)



写真-3 基地港湾の整備状況(能代港大森地区)

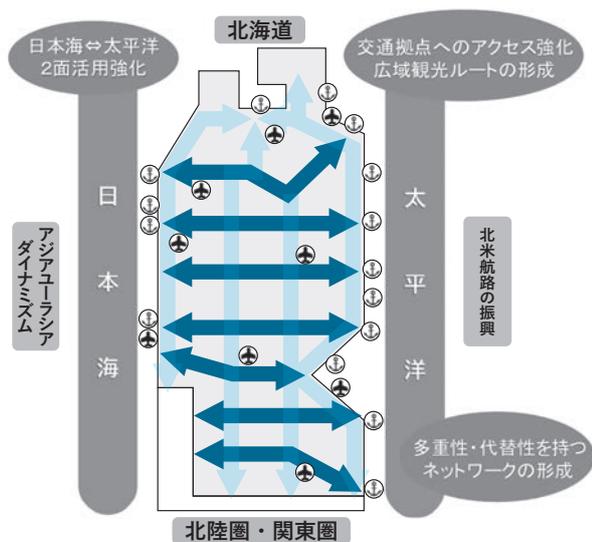


図-3 東北の主軸となる4縦貫7横断格子状ネットワーク

田ダム(岩手県)の嵩上げなどのダム再生を進める(写真-2)。

道路関係では、令和3年7月に策定した「東北地方新広域道路交通計画」に基づくネットワークの構築を推進していく。東北の道路ネットワークの主軸は“4縦貫7横断”のラダー(格子状)であり、各地の産業拠点と沿岸の重要港湾とを効率的につなげ、日本海・太平洋の2面活用を強化することで、立地競争力と雇用の維持発展を図ること、東北の魅力をもっと楽しめる広域観光ルートを形成していくことが基本思想であり、その基盤整備となるものである。縦軸はほぼ全部が整備済み、または事業段階にあるため、今後の焦点は横軸の強化ということになる(図-3)。

港湾関係では、新たな東北港湾ビジョンを令和2年度末に策定済みであり、管内産業競争力の強

化に資する物流効率化のための港湾整備に加え、脱炭素時代に特に注目を浴び、立地適地でもある洋上風力発電施設建設・維持のための基地港湾など、資源エネルギー産業などの拠点形成や港湾自体の低炭素化を図るカーボンニュートラルポート(CNP)形成を進めていく(写真-3)。

3. 担い手・守り手である建設業の維持発展に向けて

冒頭に記載したとおり、地元建設業は災害発生時の早期復旧のためにはなくてはならないものであり、いうまでもなく社会インフラの整備・維持管理の重要な担い手であるほか、雪国における冬期道路交通確保のための大事な守り手である。しかしながら、管内某県の建設業協会長の話によると、同県内の建設業界では高卒者の半分、大卒者の3割が入社後4年以内に退社してしまうといい、その理由としては仕事がきついから、という意見もあったとのことである。

これらの背景には、冬期における夜中の除雪作業や長時間待機が、若者の働き方に大きな負担となっていることなどが推察される。過酷な環境下にある地元建設業界の労苦に少しでも報いられるよう、除雪作業の軽減に向けた技術開発や相応の報酬の実現などの取り組みを進めてまいりたい。

被災地には令和3年10月末現在289の震災伝承施設があり、これらを「3.11伝承ロード」とし

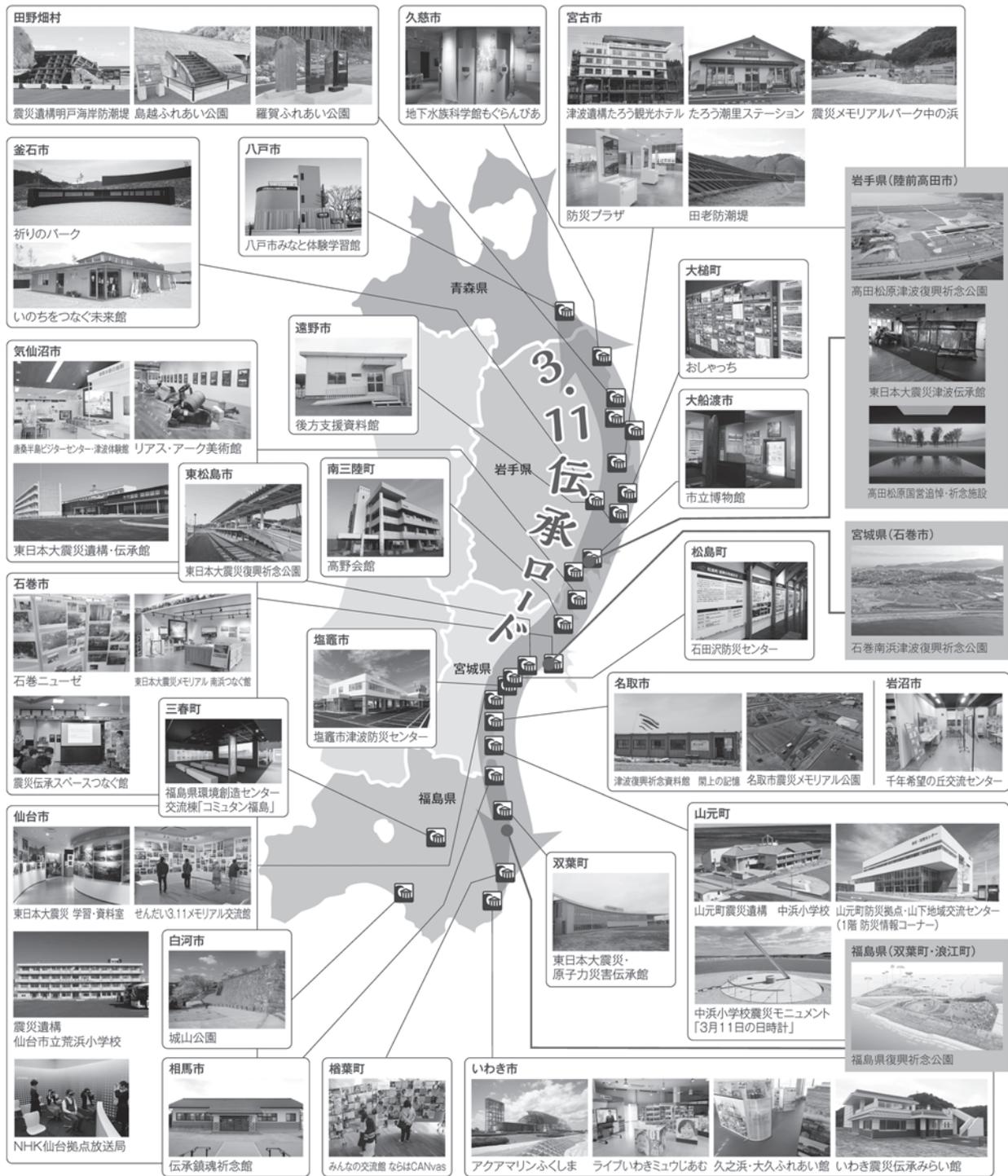


図-4 教訓・伝承の道『3.11 伝承ロード』イメージ図

てネットワーク化し、防災に対する学びや備えを後世に伝える取り組みを進めている。充実しつつある交通ネットワークを活用した広域観光ルートが拡大していく中で、1カ所でもこれら震災伝承施設を訪問いただくことで震災を風化させないようにしたいと思うとともに、震災伝承施設と連携

のもと、地域の復旧復興で建設業界が果たした大きな役割を発信していただき、それを見た若い入職者が建設業の担い手・守り手としての役割を再認識することで自信と誇りを持ち、建設業をライフワークとしてまい進していただきたいと願っている（図-4）。