

「北側復旧ルート」は工期を1年以上短縮

森田 康夫

国土交通省九州地方整備局
熊本河川国道事務所 所長

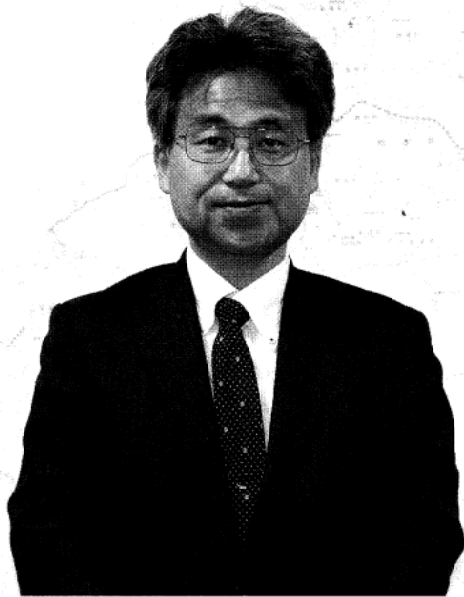
20(平成32)年度の開通に向け、国道57号北側復旧ルートの工事のスピードアップに全力を注ぐ熊本河川国道事務所(東区西原)の森田所長。新たな発注手法の導入で工期の1年以上短縮を実現している。

避難坑活用で掘削スピードアップへ

「昨年4月の熊本地震から1年半が過ぎました。率直な感想から。」

森田 国道57号南阿蘇村立野地区ではこれまでに例を見ない規模の斜面崩壊が発生するな

ど、発災直後の対応は困難を極めました。しかし、応急復旧段階ではミルクロードやグリーンロードなど迂(う)回路の確保を最優先とし、その後は、代行事業で進めてきた県道熊本高森線



もりた やすお
三重県出身、1966(昭和41)年3月22日生まれ、51歳。京都大学工学部土木工学科卒。88年建設省(現国土交通省)入省、97年九州地方建設局道路部道路計画第一課長、01年国土交通省道路局国道課長補佐、05年同局国道・防災課企画専門官、11年国土技術政策総合研究所建設マネジメント技術研究室長などを経て15年12月から現職。二男一女。趣味は「先人達の郷土への働きかけを調べてブログ『熊本国土学』にまとめること」

俵山トンネルルートを昨年12月に、ことし8月には村道栃ノ木と立野線長陽大橋ルートを開通させることで、地域の復旧・復興に国として貢献することができたのではないかと思っています。当事務所が担当する国道57号北側復旧ルートは6月に着工し、2020(平成32)年度の供用を掲げていますが、1日でも早く開通できるように頑張らなければ、との思いを強くしています。

「北側ルート」は6月の着工から4カ月が経ちましたが、現在の状況は。

森田 ポイントとなる「三重峠トンネル」は阿蘇市と大津町、両側から本坑と避難坑の2本のトンネルを同時に掘削しています。10月16日現在で大津側の避

難坑が57.5m、本坑が99m、阿蘇市側は避難坑が33.9m、本坑が20m掘り進んでいます。大津側の坑口付近はミルクロードの真下を通過するため、強固な地山補強を実施することで通行に支障が出ないようにしたほか、阿蘇側の現場は民家が近く、振動や騒音に細心の注意を払い、工事を進めています。

「昨年7月にルートが決まり、8月には用地買収着手、ことし6月にトンネルが着工しましたが、このスピードについては？」

森田 異例の速さです。13kmのルートを5年未満で開通させるのは私自身も初めての経験です。調査や設計、測量、発注、工事をほぼ同時に進行させ、できる限りのスピードアップを図っています。用地買収も順調で全体の進捗率は約90%。阿蘇市側は100%の状況です。地元の方が大変協力的です。でも有り難く感じています。

「スピードアップを図るために新たな工法などは導入していますか。」

森田 トンネル掘削をいかに早めるかがポイントになること



国道57号北側復旧ルート「二重峠トンネル」坑口付近(阿蘇工区)。工事は24時間態勢で進んでいる

から、「ECI」（技術提案・交渉方式）と呼ばれる手法を採用、詳細設計と工事発注手続きを同時進行させ着工を半年以上前倒しし、施工業者の技術提案を設計に反映させることで工期の1年以上短縮を図っています。24時間態勢の掘削は阿蘇と大津、両側からに加え、避難坑から横穴を開け本坑途中の3カ所から掘削を進め、少しでも工事をスピードアップさせたい考えです。

― 幹線道路整備についてですが、今年度重点を置いている路線は。

森田 まず九州横断道延岡線の小池高山IC(御船町)と北中島IC(山都町)間10・8km区間。来年度の供用開始に向け、全面展開しています。工事は舗装や付帯工事を残し仕上げ段階と言えます。詳しい供用時期については未定です。北中島と矢

「熊本北」「植木」に重点、渋滞緩和を

― そのほかのポイントは。

森田 12年の九州北部豪雨をきっかけとして事業化した中九州横断道路「滝室坂道路」のトンネル(4・6km)工事を近く発注する予定です。年度内に契約を済ませ来年度の着工を見込んでいます。外輪山を貫くため、水文調査に加え、工事も地下水に配慮した工事になると見込んでいます。このほか、熊本都市圏の「熊本北」「植木」両バイパスの整備に力を入れています。都市圏の中でも一帯の渋滞は著しく、少しでも緩和を図りたい。熊本西環状道路との連携により、環状機能も高まるため、整備を急がなければなりません。

― 渋滞をはじめ、熊本道路の課題について考えを。

部IC間10・4kmは用地買収と同時に、順次橋の下部工を着工しています。南海トラフ地震発生時の救援ルートとして存在感も増しており、リダンダンシー(多重性)確保の意味でも未整備区間の事業化は課題です。

森田 一つ目は渋滞をどう緩和、解消していくか。着任してみて、県内の幹線道路は、他県と比べ車が多いと感じました。特に、熊本都市圏は菊陽町や合志市など東部エリアに人口が厚みを増している、朝は特定の時間帯に市内中心部に向かって一気に通勤のマイカーが集中するといった状況です。公共交通機関の利用が少なく、道路が通勤交通のすべての役割を受け持っている。渋滞緩和に向けて「植木」「北」両バイパスの整備は最低限必要ですが、今後新たな道路の整備や拡幅だけで渋滞が解消できるかは疑問です。ここを整備すれば解消できるといった「特效薬」はなく、もっと広い観点で総合的に考える必要がある

と思います。

例えば公共交通機関の利用促進や都市圏に流入する車を抑制、マネジメントするといった考え方も必要でしょう。通勤時の決まった時間が混雑してしまから、解消のためのフレックスタイム導入などもその一つかと思えます。都市圏交通のビジョンとなる「熊本都市圏都市交通マスタープラン」が昨年策定され、県や市町村、交通事業者、国などでアクションプラン策定のための戦略会議がスタートしています。その中でソフトを含めた渋滞解消についての議論が始まっており、当事者の一人として議論の進展に注視しています。

二つ目は軸となる幹線道路のネットワークの重要性です。熊本地震では国道57号立野地区の寸断などで東西軸の流動が麻痺(まひ)してしまいました。中九州横断道路や熊本天草幹線道路などが該当しますが、一本だけではない、リダンダンシー(多重性)効果を生む横軸の整備をしつかりと進めていく必要があると痛感しています。