

東日本大震災早期復興に向けた東北地方整備局の取組み — 事業促進PPPをはじめとする東北の工夫 —

The Project of Reconstruction of the Great East Japan Earthquake in Tohoku
Regional Bureau

いわさき やすひこ
岩崎 泰彦*

1. 新規区間が1年で着工

平成24年11月、三陸沿岸道路の新規事業化区間で着工が行われた。平成23年度第三次補正予算による新規事業化から僅か1年。通常、早くても4年程度はかかる準備を1年で行い着工にまでこぎつけた。これは地域の皆さん、被災地の市町村をはじめとする関係行政機関、建設会社、建設コンサルタント等の民間企業、そして国土交通省職員が一日も早い復興に向け心を一にして協力し、懸命な努力を重ねた成果である。

東日本大震災は、三陸をはじめ東日本の太平洋沿岸部のきわめて広い範囲に及ぶ未曾有の大災害である。国土交通省東北地方整備局は、東北六県を所管しており、特に被害の激しかった岩手県、宮城県、福島県を中心に、道路、河川、海岸、港湾などのインフラの復旧ならびに復興道路、復興支援道路などの復興事業を担当している。震災直後から整備局では一日も早い復興を目指し、膨大な復旧・復興事業を円滑かつスピーディーに実施するため多くの施策を講じてきた。本稿では、応急復旧がほぼ落ち着いた震災4ヶ月日以降、東北地方整備局が講じてきた施策を、主に復興道路である三陸沿岸道路を例にとりながら紹介する。

なお、“くしの歯作戦”で知られる道路啓開、震災直後の地元建設会社の献身的な活躍、市町村へのリエゾン派遣や物資支援、テックフォースの活動については既にその多くが紹介されている。巻末の参考文献を参照されたい。

2. “命の道” 三陸沿岸道路

三陸沿岸道路は、八戸から仙台を南北に結ぶ全長約360kmの自動車専用道路の計画である。図-1に示すように、このうち完成区間は約130kmに過ぎなかった。しかし完成区間は、文字通り“命の道”として機能した。例えば、釜石市では鶴住居地区の500人以上の児童生徒が6日前に開通したばかりの三陸沿岸道路を使って市内の避難

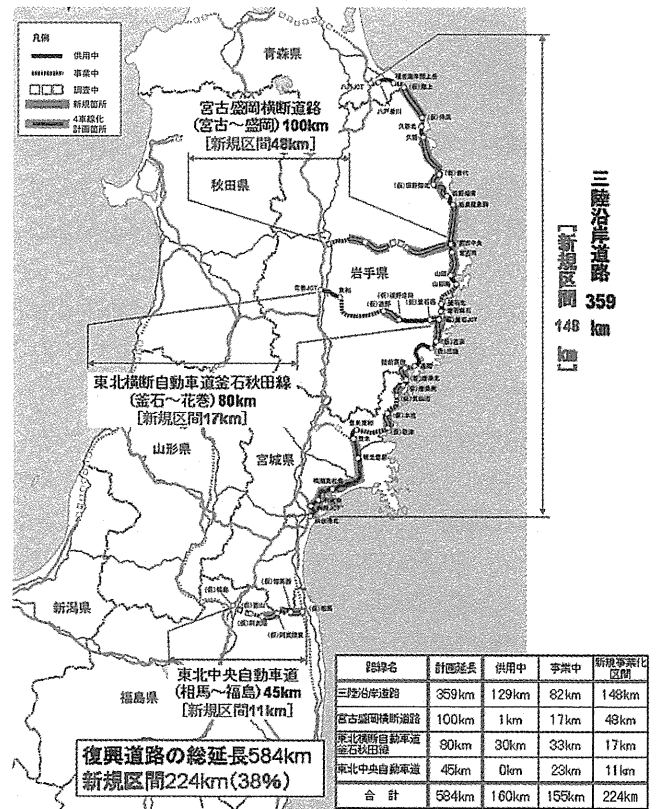


図-1 復興道路・復興支援道路の概要図

所に無事避難し“釜石の奇跡”と呼ばれている。このように三陸沿岸道路は、東日本大震災において津波被災地の避難、救命、救急、救援物資搬入等で“命の道”として機能した。さらに、地域経済の再生や生活環境の向上を支える復興のリーディングプロジェクトとして震災直後より県、被災市町村から未開通区間の早期整備が強く要望された。

3. 第三次補正で新規 224km が事業化

被災地の要望を受け、6月25日の復興構想会議で太平洋沿岸軸及び沿岸と東北道とを結ぶ横断軸の強化が提言され、その後8月26日の東日本大震災復興対策本部会合で、

*国土交通省 東北地方整備局 副局長
Vice Director-General, Tohoku Regional Development Bureau

三陸沿岸道路及び太平洋沿岸と東北道を繋ぐ未事業化区間を概ね10年で全線供用とする目標が示された。この動きを踏まえ、東北地方整備局では、まず復興道路に関して安全で利用しやすく経済的な構造とするためのコンセプトの作成を進め、あわせて未事業化区間のルートの具体化、事業評価手続きを精力的に進めた。

その結果、平成23年11月に成立した第三次補正予算において復興道路として三陸沿岸道路、復興支援道路として沿岸部被災地と東北道を結ぶ横断軸3路線、合計224kmの新規事業化が認められた。

4. 一日も早い復興に向けた総合的な取組み

三陸沿岸道路については、第三次補正で事業中82kmに加えて148kmが新規事業化となった。つまり事業量が一挙に震災前の約3倍となった。また、復興道路の完成目標は概ね10年。最近のデータによれば完成までに平均14、15年程度はかかっている。目標達成のためには今までの3倍事業を5割増しのスピードで進めていくことが必要である。

一方、執行体制について言えば、平成23年度時点で三陸沿岸道路は、岩手県内を三陸国道事務所、宮城県内を仙台河川国道事務所が担当していた。三陸国道事務所は、津波で大きな被害を受けた国道45号を管理しており、現道の復旧も含め多忙を極めていた。仙台についても国道45号の管理、復旧に加え内陸部の国道の復旧、さらに激甚な災害を受けた仙台海岸の復旧などで三陸と同様に全く余裕のない状況であった。

このような状況の中、東北地方整備局では、今は非常時であり早期復興に役立つものは従来の枠組みにとらわれず何でも試みるとの意気込みで、合意形成、事業実施体制の強化、事業促進PPP（Public Private Partnership）、入札契約制度の工夫、工事実施環境の整備、の観点から様々な施策を総合的に実施してきた。以下に要点を示す。

5. 合意形成

(1) 復興道路会議

これだけの規模の新規の復興道路事業をスピーディーに進めていくためには、多岐にわたる関係者の一致協力と地域からの後押しが不可欠である。そのため、復興道路、復興支援道路については、平成23年11月の新規事業化に合わせて、岩手、宮城、福島各県ごとに、県、沿道市町村、経済界、報道機関、整備局の各トップから構成する復興道路会議を設置・開催した。これがトリガーとなり、市町村長ご自身が各種説明会に率先して出席されるなど、トップのマネジメントにより地域をあげて協力し課題を解決していくとする機運が高まることとなった。

(2) 全国への発信

復旧・復興には全国からの支援が不可欠である。支援に感謝し引き続きの支援をお願いするとともに、大震災の経験を今後の防災に活かしていただくため、被災直後の対応や復旧・復興の状況、大震災を通じて得られた教訓などについて積極的な情報発信を行った。具体的には数多くの講演、パネル展・シンポジウムの開催、災害を物語る資料の展示会を行うとともに、東北圏の各県、東北経済連合会と協力して教訓集を発刊、全国市町村に配布した。

(3) 事業の見える化

地域の皆さんの復興事業についての理解を深めていただくため、事業の節目ごとに市町村長をはじめ地域の関係者が事業進捗を確認していただける催しを市町村単位で開催するとともに、報道機関へ積極的に情報提供を行った。

6. 事業実施体制の強化

(1) 全国の地方整備局からの応援

人材の確保は、膨大な復旧・復興事業を進める上で最も重要である。

平成23年7月の北上川下流河川事務所への応援を皮切りに、全国の整備局から被災地の事務所に即戦力の精鋭職員87名が派遣された。合わせて、東北地方整備局では管内の被災しなかった事務所から75名の職員を被災地の事務所の応援に派遣した。

(2) 組織の強化

多くの新規事業が追加された三陸沿岸道路については、南三陸国道事務所を釜石市に新設するとともに、三陸国道事務所久慈維持出張所及び仙台河川国道事務所気仙沼国道維持出張所に復興道路推進チームを設置した。同時に、復興支援道路の相馬福島道路の推進のため相馬市に相馬出張所を設置した。

また、大震災後、宮城県の要請を受け権限代行で新たに17.9km、既管理区間とあわせて約32kmの海岸堤防災害復旧工事を担当することとなった仙台河川国道事務所に仙台湾南部海岸復旧推進室を設置した。

(3) 用地、埋蔵文化財

特に大規模な用地取得が必要となる三陸沿岸道路については、平成24年度当初に道路沿線12市町村、岩手県、岩手県土地開発公社、整備局事務所の参加のもと、三陸沿岸道路等用地連絡調整会議を設置し協力体制を整え、県、公社、市町村に用地事務を受託していただくなど地域の全面的な協力を得ている。また、埋蔵文化財についても県教育委員会及び地権者のご協力により用地取得前の試掘調査を

進めている。試掘の結果、文化財調査が必要な箇所や調査に要する期間が把握できることからより効率的で実現性の高い事業計画の作成が可能となっている。

7. 事業促進 PPP

(1) 背景

前述のとおり、直轄の新規事業化区間では完成まで平均14、15年を要している。復興道路、復興支援道路については完成まで概ね10年が目標であり、被災地からはさらに短縮の要望がよせられている。その期待に応えるためには、業務期間の大幅な短縮が必要である。しかも復興道路、復興支援道路については、通常の新規事業化延長が数kmから長くても数10km程度であるのに比べ、特に三陸国道事務所管内では新規事業化区間は198kmにも達し、通常の新規事業10本分に相当する業務が必要である。

そのため、膨大な業務を効率的に実施し事業期間を短縮できる仕組みの検討を進めた。事業期間を短縮するためには、通常6年余、早くても4年程度を要している工事着手までのいわゆる“川上”を短縮することが不可欠である。“川上”の業務には、測量立入り説明、測量、設計、設計協議、関係機関協議、用地調査、用地取得、埋蔵文化財調査等の多様な業務が含まれる。この内、測量や設計など従来から民間企業に委託している業務は地元の測量設計会社や全国の建設コンサルタントの力を借りることで執行力を確保することが出来る。一方、対外的な協議、調整や民間に委託した設計業務等の進行管理など、専ら職員が実施している業務については、広範なエリアにわたり膨大な量が予想され、全国の整備局から精鋭が応援に駆けつけても執行力が大幅に不足する状況が想定された。そのため、民間の優れた技術力を“川上”で活用する方策について、日本建設業連合会、建設コンサルタント協会、東京大学大学院の小澤先生をはじめ多くの関係者の皆様から貴重なご助言、ご協力をいただきながら検討を進めた。その結果“川上”で、民間の力を初めて本格的に活用する事業促進PPPを企画し導入することとした。

(2) 事業促進PPPとは

事業促進PPPとは、民間技術者から構成されるチームが、通常、発注者が行っている①地元や関係機関との協議・調整、②委託業務の進行管理、③事業計画の進行管理など施工前の業務を発注者チームと一体となって実施する新しい事業の推進方法と定義した。

官、民の業務分担は、業務に関する最終的な責任は発注者が負うことを基本におきながら、発注者と民間チームが協議して決定するものとした。

(3) PPPチームの構成

民間技術者チームの構成には特に留意した。事業期間の短縮には、施工段階で手戻りのない合理的な設計が必要である。そのためには豊富な設計経験を持つ建設コンサルタント技術者の豊富なアイデアと設計どおりの施工が可能か適切に判断できるゼネコン技術者の“現場力”の融合が必要である。また、期間短縮には、用地の見通しを踏まえた事業計画の作成が重要であり用地に関する知識や経験をもつ専門家が必要である。さらに、膨大で複雑な事業工程の作成とその進行管理が必要であることから事業マネジメントの経験も重要となる。そのため、事業促進PPPの実行チームは、設計のプロ、施工のプロ、用地のプロ及び事業管理のプロを中核として構成することとした。

(4) PPPへの委託範囲

従来の民間委託は、設計なら設計そのものの実務を対象に行ってきた。同時に設計、用地調査、建設工事はあくまでも段階ごとに分割して委託してきた。さらに、各段階における発注もある橋の設計というように分割して委託してきた。事業促進PPPでは、設計そのものを委託するのではなく、業務のマネジメントを委託する。また、段階ごとに個別の業務のマネジメントだけを委託するのではなく、段階横断的かつ包括的なマネジメントをお願いするものである。つまり、設計、用地調査、建設工事のそれぞれを専門的に実施する企業及び企業に所属する技術者を事業マネジメントに総合的に活用することにより、日本の民間建設分野の高い能力を事業の効率的、効果的な実施に最大限活かしていこうと考えた。そのため委託は、それなりの固まり、具体的には1チーム当たり10kmから30kmの事業区間を対象とした。また、業務は、事業計画の検討や施工前の様々なマネジメント業務を包括的に委託することとし、事業全体を見渡ししながら周辺状況の変化も踏まえつつ、一つ一つの業務が、事業全体に照らして効果的、効率的に進むように進行管理をしていただくことを期待するものとした。

(5) PPPの構成員資格

構成員の資格については実務経験を重視した。事業管理、設計、施工、用地を担当する主任技術者については、それぞれの分野で道路事業に関する10年以上の経験を求めることとした。また、主任技術者を支える担当技術者については幅広く人材を集め、本業務を通じて経験を積んでいただくことを考え特別の要件を設けないこととした。さらに、管理技術者については、これらの主任技術者の力を引き出しチームとしての総合力を発揮させる重要な役割を担うことから指導的立場で業務をマネジメントした実務経験を求めるものとした。

(6) PPPの勤務態勢

復興道路、復興支援道路は被災地で実施する事業である。被災地の期待に答えて一日も早い事業の完成を目指すためには、地域をよく知り信頼を深めながら事業を進める必要がある。そのため、参加する技術者の皆さんに負担をかけることを承知しつつも、その志に期待し、主任技術者、担当技術者は現地常駐で勤務していただくこととした。

(7) PPPチーム選定手続き

対象区間は、三陸沿岸道路、宮古盛岡横断道路及び釜石花巻道路の新規事業区間183kmとし、地域状況等を参考に図-2に示す8kmから33kmの10工区に分割し、工区ごとに1チームを採用することとした。

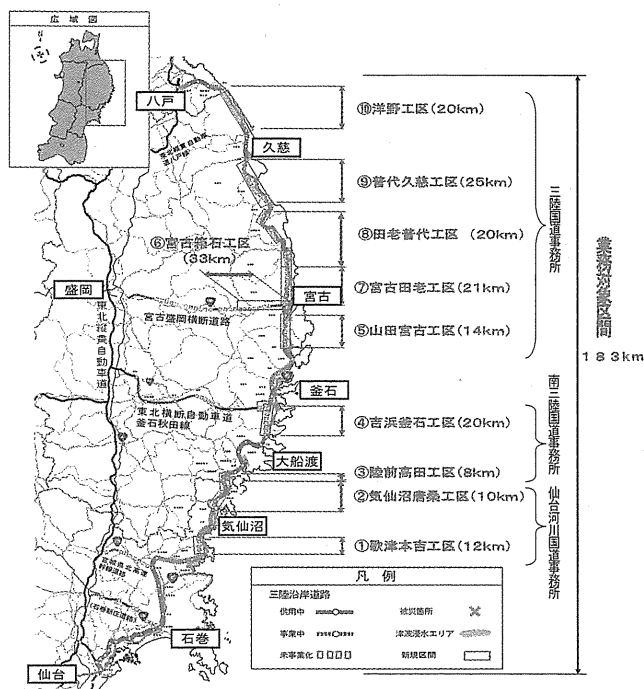


図-2 新規事業区間の工区図

公募の対象は、前述した要件を満たす構成員を確保することができる建設コンサルタント、ゼネコンなどの企業単体もしくは共同企業体とした。

選定は、提出された技術提案の評価結果および管理技術者及び主任技術者に対するヒアリング結果によるものとした。工区の割り当ては、応募時点で応募者から10工区の全てについて担当を希望する順位の提出を求め、評価の高い者から順に希望に沿って工区を割り当てることとした。

また、公正性、中立性を確保するため、事業促進PPPの担当する企業等は、担当する工区でPPP契約後に発注される業務、工事等の入札に参加してはならないものとした。

(8) PPPチームの募集・選定結果

従来にない全く新しい業務であり勤務条件の厳しい被災地での業務であることから、応募者が集まるか大変心配し

ていた。結果として予想を大幅に上回る24者から応募をいただいた。内訳は、コンサル同士のJVが7者、ゼネコンとコンサルのJVが16者、企業単体が1者であった。24者を会社単位でみると、ゼネコン22社、コンサル等51社である。合計73社もの企業に復興促進という事業促進PPPの趣旨にご賛同いただいた。応募していただいた関係者の皆様に心から感謝を申し上げたい。

技術提案、ヒアリングの評価の結果、選定された工区ごとの担当を表-1に示す。10工区のうち9つの工区がゼネコンとコンサルタントのJVとなった。

表-1 担当工区一覧及び管理技術者の感想と抱負

番号	工区名	工区区長	管理技術者名		これまでの感想と今後の抱負
			管理技術者名	副管理技術者名	
⑩	洋野工区	20km	日本工営・関東建設弘済会・大成建設・福山コンサルタントJV	林崎 吉克	国道4号橋沿線集落通過ルートで、埋蔵文化財、各地権者要望及び関係機関調整に多くの時間が割かれている。スピード感を持って設案かつ丁寧な対応により、焦らずに一歩一歩確実に進めることを心掛けた。
			清水建設・オリエンタルコンサルタンツ・URリネージュ・五洋建設・飛鳥建設JV	千葉 陸	アットという間の8ヶ月、ゼネコン出身の私に、発注者の担当業務は未経験の世界、職員のリーダーには幸甚強く指導を蒙った。業務の質と量、そして現地対応の多様さに戸惑いながらも、三治道を通して復興貢献と考えている。
⑨	菅代久慈工区	25km	片平エン지니어リング・拓進工営・日本国土開発JV	熊谷 明芳	監理業務に着手し早業が過ぎた。ようやく施工前段階の種々業務の内容及び目標設定が明確となった。本業務の目的である早期着工、事業促進に向けて官民一体となり、スピード感と丁寧さを基本に業務に邁進したい。
⑧	田老菅代工区	20km	みちのくコンサルタント・復興技術コンサルタント・三協コンサルタント・戸田建設JV	大和 信敬	業務がスタートして8ヶ月、協議等を積極的に進めた結果「即年着工」の起工式開催やドネル工事の入札公告・宮古市民の皆様に道路の利用方法等をお知らせできました。今後は今迄以上の「知恵と工夫」でチーム力を高め、事業を促進させてまいります。
⑦	宮古田老工区	21km	東北建設協会・イト日本技術開発・鉄建建設JV	永澤 新作	業務着手から8ヶ月経過して、官民のパートナーシップが本格的に機能し、高品質のマネジメント業務が実現しつつあります。残る期間、部下の健康に留意しつつ、与えられた目標に邁進する覚悟です。
⑥	宮古箱石工区	33km	鹿島建設・ネクストエンジニアリング東北・中央復興コンサルタント・三井住友建設JV	園谷 光弘	試行錯誤のなかPPPチーム連絡会として取りまとめた評価と課題、本局を交えた意見交換の中で方向性が見えてきた。現在は最初の工事着手に向け日々と業務に邁進しており、いち早く工事の全面展開を図りたい。
⑤	山田宮古工区	20km	熊谷組・三井共同建設コンサルタント・公共用地補償機構・オリエンタル白石JV	広瀬 俊文	チーム若手は川上業務の多種多様性に戸惑いながらも業務に取り組み、昨年11月「即年着工」起工式に至ることができました。「命の道」の早期開通に向け各技術者の英知を結集し、地域のみならず安全安心に繋がる様努力します。
④	吉浜釜石工区	20km	長大・ドーコン・ウヌマ地域総研・前田建設工業JV	江中 正宏	民間の技術ノウハウを發揮し、関係機関との密な連携により業務着手から8ヶ月という短期間で工事着手を達成しました。改めて川上業務の重要性を認識すると共に、今後は、地域の皆様との協働により工事の円滑化を目指します。
③	陸前高田工区	8km	東日本高速道路(株)	阿部 公一	これまで蓄積した経験と実績に直視の視点も加わり、高規格道路建設に改めて新鮮さを感じている。業務を通して被災地の復興復興に参画している事を意識しながら地元調整等もしっかり進めたい。
②	気仙沼唐桑工区	10km	大日本コンサルタント・北光コンサル・西松建設JV	依谷 亘一	事業の導入段階における全園初の事業促進PPPとしては地元の熱意に背中を押され軌道に乗れたと感じている。しかし現場での課題は山積しており、民間の技術力を發揮し、誠意をもって効率的なマネジメントを進めたい。
①	歌津本吉工区	12km			

(9) 導入効果

①即戦力としての活躍

事業促進PPPを導入した三陸沿岸道路の新規事業化区間は、事業から僅か1年で工事着手にこぎ着けた。ここでPPPチームが即戦力として果たしている役割は大きい。一つは既に事務所から発注済みの膨大な設計等の業務の進行管理である。チーム内の設計実務経験豊富な主任技術者が、適確な進捗管理を行っている。また、チーム内の施工担当の主任技術者により施工面でのフィージビリティチェックも確実に進められている。もう一つの役割は、県、市町村を初めとする関係機関との協議・調整である。協議・調整は、これまで専ら発注者が実施してきた。そのため民間技術者には初めての経験となる。そのため職員の指導、助言は欠かせないが、職員と同行を繰り返すことで概ね1、2ヶ月ほどで自ら協議、調整を実施できるようになり、現時点では、整備局職員との調整を行いつつも主体的に多くの協議、調整を行っている。

②事業全体の最適な進行管理

最大の導入効果は、職員と設計、施工、用地の3分野の民間技術者が一堂に会して業務を行うことによって生み出される効果である。つまり、関係者との協議に伴うリスク、用地に関するリスク、埋蔵文化財に関するリスク、施工時のリスクを総合的にアセスメントしながら事業の全工程を描き、これに基づき個々の業務の進行管理が行われることである。例示的に言えば、最も工程的に厳しい区間について、工期短縮工法を提案することや協議、調整、埋蔵文化財調査等を集中して重点的に実施する、あるいは前倒して実施することなど様々な視点から課題解決のアプローチがなされている。

(10) 事業促進PPPの今後の展望

三陸沿岸道路で導入した事業促進PPPは、発注者、建設コンサルタント、用地補償コンサルタント、建設業の、それぞれの知識、経験、技術を事業のマネジメントに活かそうとするものである。表-1に示すように、本業務に従事されている技術者の復興に対する並々ならぬ熱意もあって、発注者の執行力の不足を補うことはもちろん、効率的、効果的な事業進行管理を可能とする仕組みとして機能してきている。

昨今、全国で大規模な災害が頻発し、さらに東南海、首都圏をはじめとして深刻な震災が懸念される中、市町村をはじめとして技術系職員の不足が顕在化しており、復旧や復興を迅速に行う上での一つの懸念材料となりつつある。一方でこのような大災害の復旧に備えて十分な職員を常時確保することは難しい側面もあり、大災害時に被災地の復旧・復興を手助けする仕組みが重要である。行政機関相互の応援体制の整備も必要であるが、民間の力を活用する仕組みの構築も急務であると考えられる。事業促進PPPはその一つの有効な解になると考える。

さらに、8ヶ月ではあるがこれまでの三陸沿岸道路における事業促進PPPの活動や成果をみると、事業を効率的かつ効果的に進めることのできる優れた仕事の進め方と評価できる。非常時に限らず平常時においても事業促進PPPの積極的な活用を期待したい。

8. 入札・契約制度の工夫

(1) 発注手続きのスピードアップ

被災直後の緊急的な復旧工事については、緊急随意契約及び指名競争入札の活用を図った。その後の復旧工事においては、総合評価一般競争入札方式を基本としたが、技術提案項目数を減らした形式を活用することにより競争性を確保しながら手続期間の短縮を行った。また、通常予定価格が3億円を超える工事の入札手続きは東北整備局本局で実施しているが、3億円以上であっても出先事務所で発注

できることとし事務所・本局間の調整を削減し発注までの準備期間の短縮を図った。

(2) 被災地建設会社の活用と技術者不足への対応

被災地の復旧工事の円滑な執行にあたっては地域に精通した地元建設会社の活用が有効である。また、工事を監理する技術者の不足が復旧工事の遅れの原因とならないようにするための対策が必要である。そのため次の施策を講じた。

① B+C

地元建設会社の活用と技術者不足に対応するため、平成23年末から技術的に比較的平易な3億円から5.8億円までのBランク工事の一部については、通常3億円までの工事に参加できる地元のCランク会社も参加できることとした。

②復興JV

地元建設会社の活用と技術者不足の深刻化に備え、平成24年度から一部の工事については、被災地の建設会社と全国の建設会社のJVによる参加を可能とした。

③地域要件の緩和

技術者不足の深刻化に備え、平成24年度から一部の工事については、被災地の建設会社に加え、東北整備局管内のCランク会社も単独で参加可能とした。

④技術者専任要件の緩和

技術者不足の深刻化に備え、平成24年度から5km以内に近接する2つの工事について監理技術者の兼任を認めることができることとした。

⑤拡大C

技術者不足が深刻となってきた平成24年度途中から、技術者不足への対応と官民双方の入札業務負担の軽減を図るため、Cランクで想定していた比較的平易な工事についてロットの大型化を行うとともに、大型化された3億円から5.8億円の工事をCランクの会社を対象に発注することとした。

⑥余裕期間の活用

多くの工事が年度末に完了することから、これらの工事の監理技術者が停滞なく次の復興工事を担当することが可能となるよう、あわせて資材等の計画的な準備が進められるよう、平成25年1月以降に公告する工事については余裕期間を設定し契約時期にかかわらず工事着手は4月1日からとした。

(3) 技術提案一括審査方式による業務負担の軽減

総合評価一般競争入札の技術提案の作成に関する建設会社の負担、その評価に関する発注者の負担を軽減する目的で、平成24年度から工事内容に照らし要求する技術提案を共通化できる工事については、複数の工事に対して一つの技術提案のみを求め、その評価結果を複数の工事の総合評価に利用する技術提案一括審査方式を全国で初めて導入した。

これにより、競争性や総合評価の利点を確保しつつ業務

量の大幅な削減を実現した。

9. 工事実施環境の整備

(1) 工事の早期立ち上げ

①前払い金の増額

復旧・復興工事の迅速かつ円滑な立ち上げを促進するため、国の全ての発注機関においては、通常40%以内の前払い金が50%以内に増額変更された。

(2) 技術者・技能工の確保

①インフレスライドの適用

被災地では建設従事者の賃金の急激な上昇が想定されたことから、オイルショック後はじめてインフレスライドを適用出来ることとした。

②労務単価の更新間隔の短縮

被災地では賃金の急激な変動が想定されたことから、通常年1回行っている公共工事設計労務単価の見直しを、賃金の変動状況を調査し結果に応じて年数回程度実施することとした。

③宿泊費の実費精算

被災地で不足する労働力を確保するため、通常は率計算で積算している宿泊費、宿舍の借上費等については、実際にかかった費用を設計変更の対象にできるものとした。

(3) 資材の確保

①生コン不足対応

被災地における生コン不足の最大の要因は、公共事業費の削減に伴う生コン工場の生産能力の低下である。宮城県では生コン工場の生産能力はピークの約30%まで低下している。さらに生コン材料の砂の供給が不足し生産能力を限界まで発揮できない状況も想定された。そのため以下の対策を講じた。

i) 情報共有による需給調整

平成23年12月の相馬を皮切りに石巻、釜石、大船渡、宮古、久慈で復旧・復興工事連絡会を設置し、発注者、生コン供給者、建設業界の関係者間で建設資材の需給見通しを共有するとともに、地域ごとに関係者が協力して需給調整を行うことができる体制を整備した。

ii) 砂のストックヤードの確保

生コン材料の砂の不足により生コン工場の供給能力がフルに発揮できない状況が想定されたことから、域外からも砂を調達できるよう港湾に砂のストックヤードを確保した。

iii) 二次製品の活用

生コン供給に遅れが生じてきたことを踏まえ、直轄工事においては現場打ちから二次製品使用への転換を積極的に実施した。

iv) ミキサ一船の活用

大量の生コンを使用する港湾の災害復旧工事においてはミキサ一船を活用することとした。

②速報価格の採用

資材価格の変動が著しい状況を踏まえ、生コン、アスファルト混合物、碎石の積算単価については、価格調査機関から公表される速報値も利用し月2回更新することとした。

③資材輸送費の実費精算

資材の供給が逼迫し入手が困難な資材について遠隔地から調達する場合は、実際にかかった輸送費を設計変更の対象とすることとした。

10. 一日も早い復興に向けて

東北地方整備局では、1日も早い被災地の復興を目指し、ここで紹介した様々な工夫を行ってきた。これらは、人材、資材が不足する状況下で事業を迅速に進めるための工夫である。今後、全国で発生した災害の迅速な復旧、復興あるいは補正予算等の円滑な執行を進める上でも参考になれば幸いである。

おかげさまで、被災地の皆さん、県、市町村の方々、建設コンサルタンツ、補償コンサルタンツ、建設会社をはじめとする民間の皆さん、本省そして応援に駆け付けて頂いた全国の整備局の皆さん、そして東北地方整備局の職員の皆さんのお力により、国が事業を担当している基幹的な道路、河川、港湾施設の震災前の状況への復旧はほぼ完了し、現在は東日本大震災を踏まえた構造を確保するための本格復旧が進められている。また、復興道路である三陸沿岸道路も従来にないスピードで事業が進んでいる。これまでの間、ご支援、ご協力に心から感謝を申し上げる次第である。

被災地では大震災から2年を迎える今年こそ復興を実感できる年にしたいと関係者一同気持ちを引き締めている。東北地方整備局も全力で復興に取り組んでまいりますので、全国の皆様の変わらぬご支援、ご協力をお願いいたします。

参考文献

- 1) 麻生 幾, 前へ 東日本大震災と戦った無名戦士たちの記録 2011.8 新潮社
- 2) 米田雅子・地方建設記者の会, 大震災からの復旧 2011.12 ぎょうせい
- 3) 日刊建設工業新聞社, 証言東日本大震災 命と地域を守る 2012.3
- 4) 稲泉 連, 命をつないだ道 東北・国道45号線をゆく 2012.3 新潮社
- 5) 道下弘子, 東日本大震災語られなかった国交省の記録 2012.7 JDC出版
- 6) 佐藤のぶあき, 「五強」防災立国論 2012.8 産経新聞出版
- 7) 大島章宏 「東日本大震災 緊急対応88の知恵 国交省初動の記録」 2012.10勉誠出版