

NPO 国境なき技師団 —土木学会インフラパートナーシップ制度団体— オンラインセミナー「災害復興プロジェクト、現場代理人が語る」のご案内

東日本大震災から10年が過ぎました。発災直後に国、自治体は破壊したインフラの復旧、復興のため様々な建設プロジェクトを立ち上げ、呼応して建設会社は災害時の特別な環境下で工事を遂行しました。災害列島の非常時に施工を担当した現場代理人の声は貴重な記録です。

(土木学会認定 CPD プログラム：申込先 [NPO 国境なき技師団](http://www.ewb-japan.org)、H/P www.ewb-japan.org)

第1回 三陸道路・吉浜トンネル工事「復興の現場で何ができたか」

開催日時：令和4年3月1日（火） 14時～16時

ウェビナーURL：[H/P www.ewb-japan.org](http://www.ewb-japan.org) から受講申し込み後 URL をお送りします。

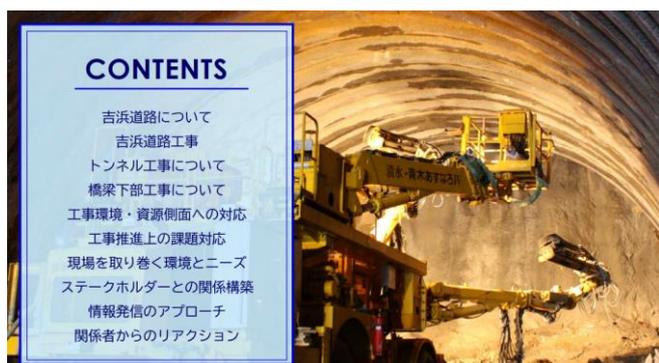
講師：清水建設 三原泰司 氏（清水建設株式会社 土木技術本部 上席エンジニア）
（元 清水・青木あすなろ特定建設工事共同企業体 吉浜道路工事 現場代理人）

(1) 講演概要：

三陸沿岸道路計画は仙台から八戸まで三陸地方を縦断するもので、救援物資の輸送や緊急医療への搬送が期待されることから、震災後、従来計画されていた道路建設を前倒して建設することになりました。

岩手県大船渡市・吉浜では三陸道のトンネルと高架橋を含む全長3.6キロ区間で震災から1年後の2012年3月に工事契約が締結され、高架橋下部工の建設とトンネル掘削を並行して施工し、丸3年をかけて2015年3月に竣工しました。

講演内容は、大震災被害地域の特殊な環境下、大規模なトンネルおよび高架橋下部工工事を進める中で経験したこと、苦労談、地域の方たちとの交流など、多岐にわたります。土木技術者としての振り返りをご紹介します。



完成したトンネル内では地元の子供たちが歌う、「花は咲く」が響きました。



(2) 講演項目・内容の抜粋

① 吉浜道路について：青森、岩手、宮城の各県を結ぶ三陸沿岸道路は、市mm最後のまさしく復興道路であり、その開通が急がれました。吉浜道路は岩手県内における 3.6km の、トンネル、高架橋を含む工事です。いくつかの事業目的の中でも緊急輸送道路の信頼性確保は復興に相応しいテーマです。



② トンネルと高架橋工事について：



吉浜トンネル
L=1644m

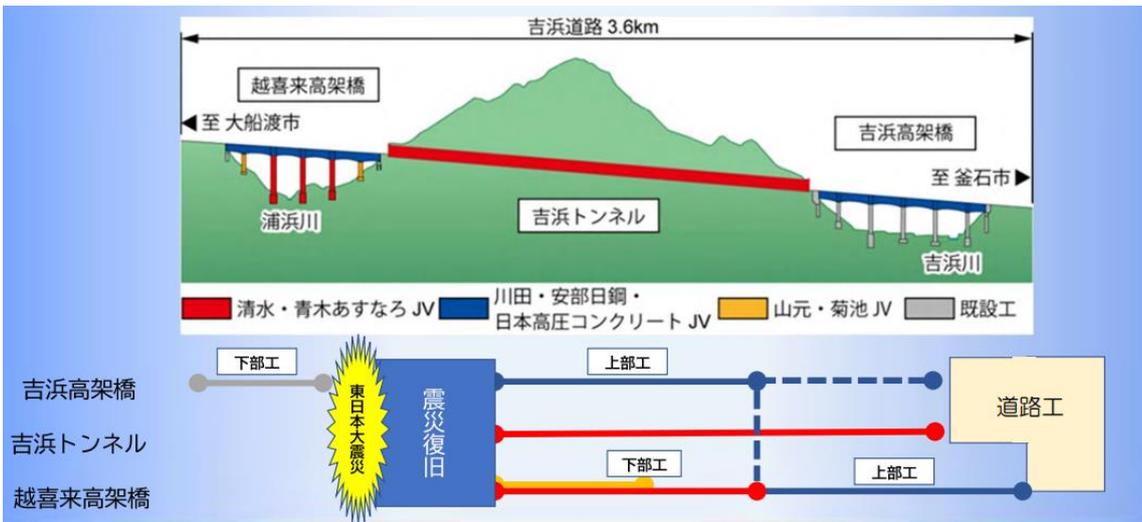


越喜来高架橋 (L=584m)
下部工 3本 H≒70m

復興工事としての大ロット発注への対応

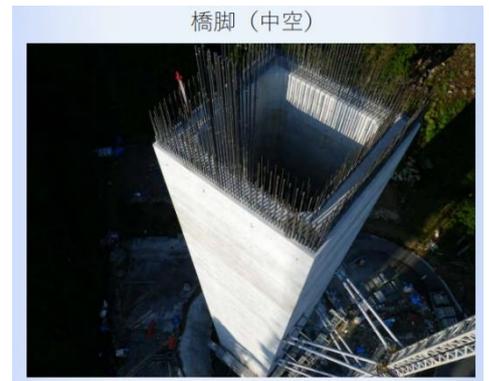
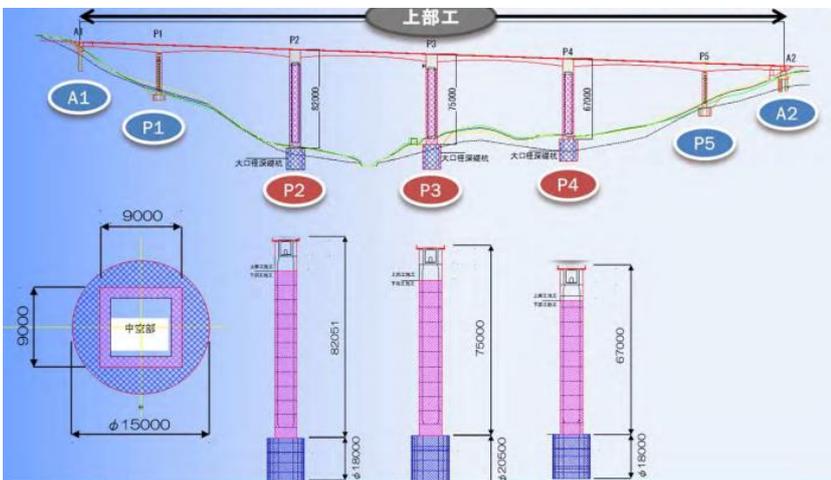
“普通ではない環境の中で果たさなければいけない役割は何か”

A. 隣接工事との競合、工程の調整について説明します。



B. 掘削サイクル → 覆工コンクリート

C. 橋梁下部工事：深礎工法、橋脚上部、施工サイクル を説明します。



③ 工事環境・資源側面への対応：図に示す6つの項目について説明します。

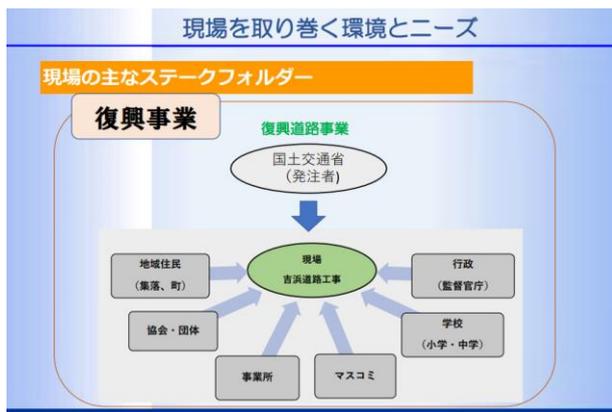


④ 工事推進上の課題対応：技術的課題を次の6つについて説明します。



⑤ その他：次のような事柄について写真、イラストを含めて具体的に説明いたします。

- ・連続ベルトコンベアシステムについて、
- ・トンネル掘削残土の搬出では近隣の復興利用に貢献できたこと、
- ・発破音(低周波)については坑内に吸音ボックスを設置して環境に配慮したこと、
- ・破砕帯の突発湧水、軟弱地質などの RISK 対策について、
- ・ハイピア施工の墜落災害リスクの低減について、
- ・工事推進上の課題対応として、工程マイルストーン、コストアップの要因について、
- ・追加工事が不調案件対策協力になったこと、
- ・地域と一体となった復興の推進について、
- ・ステークホルダーとの関係構築に尽力した内容について、



最後に「活動についてのリアクション」を紹介します。

中でも「橋の連結式や」「トンネルの貫通式」は地域の参画もあり印象的です。

以上