

## レポート 公務公共サービスの後退は許さない 道路・河川の緊急復旧にむけ大車輪

国土交通省全建設労働組合中央執行副委員長 葛西浩徳

### 引き継ぐ教え！ 津波被害から 人命を守る“てんでんこ”

2011 年 3 月 11 日 14 時 46 分宮城県牡鹿半島沖を震源とする、M 9.0 (注1) の巨大地震が発生し、その後連続的に東北から関東の太平洋の沖合で地震が発生した。

これにより、最大 9.3 メートル以上（福島県相馬市）からそれ以下も含めた津波が、青森県から千葉県の約 400km の沿岸を襲い、死者と行方不明者 2 万 4829 名という大災害を生み出した。

特に三陸地方～福島県の沿岸は、平地が海沿いに連なり背後は即高台や岩場である。当然、平地に住宅が密集しており、巨大な津波は防波堤や防潮堤を乗り越え、多くの住民が住んでいる住宅地を飲み込み、多数の老若男女の命をも飲み込んだ。そして、引き波で全ての建物を破壊し、多くの人間を海の彼方に連れ去った。行方不明者が多いことが、津波の巨大さと津波被害の悲惨さを物語っている。今回の巨大地震と巨大津波に対して、人類が出来ることの限界を示した。

それでも、明治と昭和の三陸津波の経験から生まれた、「てんでんこ」の諺の意味と教訓により命を守った人たちがいることは、今後の全国各地で起こる巨大地震とそれによる津波被害から人命を守る教訓として、引き継ぐべき教えである。

中央防災会議が 2007 年に発表している、海

溝型地震の今後 10 年、30 年、50 年の地震発生確率では、宮城県沖地震については「M 7.5 前後」「地震発生確率 10 年以内 70%、30 年以内 99%」「平均発生間隔 37.1 年」としていたが、中央防災会議も想定していない地震であった。

今回と同じ規模の地震についても中央防災会議は予測している。「三陸沖から房総沖の海溝寄り」の「津波地震」の規模は「Mt 8.2」、「地震発生確率 10 年以内 7%程度」と予測していた（Mt とは、津波の高さから求める地震の規模である）。

こうした経緯があり、政府関係者は「想定外」「巨大地震」と述べている。しかし、宮城県沖だけに限っては、規模は違うものの地震発生確率 10 年以内 70%と想定していたので、この想定による警鐘をマスコミも含め、政府も国民に啓蒙していれば、多くの国民の避難を早めた可能性があるとも言える。

ちなみに、中央防災会議は相模トラフ沿いの地震について、「その他の南関東の M 7 程度の地震」については、「M 6.7 ～ 7.2 程度」規模で「地震発生確率 10 年以内 30%程度、30 年以内 70%程度」としている。更に、「南海トラフの地震」である「南海地震」については、その地震の規模「M 8.4 前後」が「地震発生確率 10 年以内 10 ～ 20%、30 年以内 60%程度」である。また、「東南海地震」については、その地震の規模「M 8.1 前後」が「地震発生確率 10 年以内 20%、30 年以内 70%」となっている。

まさに、関東地方、東海地方、近畿地方、四

国地方は、今後 30 年以内に地震が発生する危険性が極めて高い。従って、関東地方から四国地方の沿岸部の住民の方は、最高度の警戒を行い、まず、避難先を確認し、訓練を行うことが重要である。

(注1) マグニチュードが「1」増えると 30 倍のエネルギー、「2」増えると 1000 倍のエネルギー規模となる。1896 年の「明治三陸地震」で M 8.2、1933 年の「昭和三陸地震」M 8.1、1948 年の福井地震は大地震 M 7.1 であった。

## 全国の事務所・出張所から被災地に支援！

### 《現場は復旧に不眠不休で奮闘！》

国土交通省は、直ちに本省に災害対策本部を立ち上げ、各地方の事務所は被害状況の把握のために巡視を開始した。全建労本部も非常体制という認識のもとで、災害対応へ全面的に協力することとした。国土交通省内では各部局毎に全国から職員を派遣し、災害対応にあたったのである。

一例を上げると、緊急災害対策派遣隊等として 4 月 11 日現在のべ 9749 人が東北の道路や河川の管理区間の被災地の応援に駆けつけ、現在でも交代で派遣されている。このように、国が管理している国道や河川施設に対する緊急調査及び応急復旧への支援のため、被災地域に北海道開発局、全国の地方整備局、国土技術政策総合研究所、国土地理院等から派遣されている。

国土交通省が所管している機械についても、災害対策ヘリコプター 3 機 (延べ 119 機)、災害対策機材 (排水ポンプ車 78 台、照明車 44 台、衛星通信車 7 台、対策本部車等 64 台) 計 193 台 (延べ 5780 台) を派遣し、引き続き支援を継続している。通信手段の途絶えた自治体に対

しては、衛星通信車等を関係 13 市町村等に派遣し、3 月 15 日から順次運用が開始され、現在も支援を継続している。

被害を受けた、東北の仙台河川国道事務所の気仙沼出張所は、出張所の母屋と鉄塔施設の骨組みを残して、すべて津波によって破壊された(写真 1)。



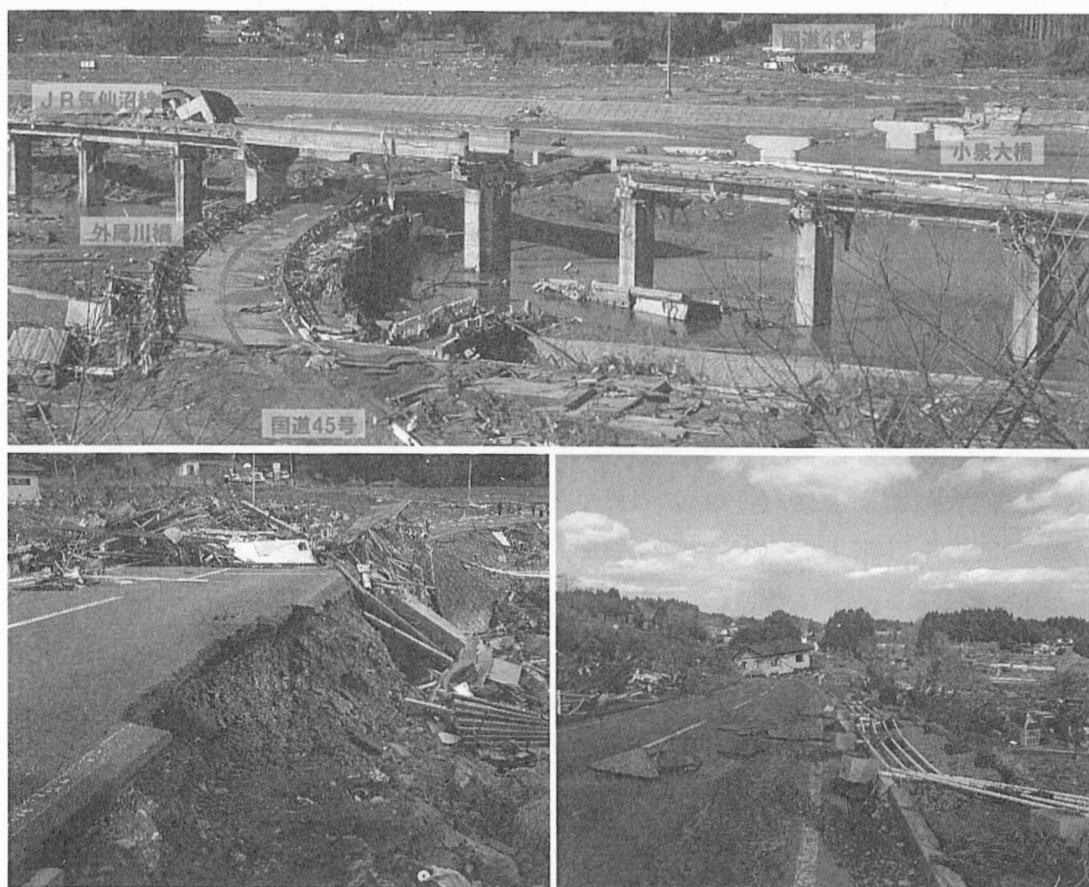
(写真 1) 東北地方整備局 仙台河川国道事務所 気仙沼出張所の津波被害の状況

この状況でも出張所は機能を別の場所に移して、行政機能を維持して奮闘している。東北地方整備局管内では、巨大地震と津波による人命は、職員としては一人も命を落としてはいなかったが、親族では多くの犠牲者を出している。多くの親族が犠牲となり避難所生活となっている中で、東北地方整備局の職員は懸命に困難と悲しみをこらえ、道路の復旧や河川堤防の復旧に日夜を問わず従事し、今でも交代で従事している。

## 人命を守る建設業者の不眠不休の活躍

### 《不眠不休で復旧作業》

東北地方整備局で被害が大きかった北上川下流河川事務所では、大津波による管理区内の橋梁、堤防、管理施設が多数流出・浸水、地震による堤防陥没等により災害箇所が 861 カ所



(写真2) 大打撃を受けた国道45号(宮城県気仙沼市)

にも及んだ(写真2)。

職員は、JR・バスなどの公共交通機関が完全不通になったことと、ガソリンが無くなり事務所泊まり込みで復旧作業に対応したが、事務所は停電のため発電機の油がなくなり、断水と電話回線も不通となる中での対応を余儀なくされ、節約のため暖房もつけずに奮闘した。

東北・関東地本の仲間は、こうしたライフラインの復旧も不十分の中、強い使命感を持って不眠不休で復旧作業を行い、全国の各地方整備局等からもテックホースとして延べ9749名が派遣され、現地での被災状況調査や応急対策、情報通信の現地支援をおこなった。また、リエゾンとして宮城県や福島県等に108名が派遣され、災害対策機材については、累計277台

が現地に派遣されている。

### 《建設業者の大活躍》

建設業者のなかまも不眠不休で活動した。地震発生から3日後には東北地方の国道で緊急車両の通行を可能にしたのは、建設業者の活躍があったからに他ならない。

東北地方整備局では、建設業協会連合会との協定に基づき、延べ6233名、機械3113台が投入され復旧作業に当たった(3月30日現在)。関東地方整備局においても、緊急復旧工事の着工と、各県建設業協会が各事務所にブルーシートや「土のう袋」を支援した。

被災を受けた道路では、舗装版を撤去し、崩壊した土砂を再度ブルドーザ等で締め固めて、

碎石等を補充して頑丈な基盤を造り、その上に再度舗装を行い、道路を復旧した。河川堤防は、壊れた土砂を一部撤去して、再度ブルドーザ等で締め固め、雨水で堤防からの漏水がないように、ブルーシートや土のうで仮押さえ等を行った。

#### 《職員の家族7名が犠牲に》

今回の地震では、職員等の家族や庁舎にも被災は及んだ。3月30日現在、職員は重傷者が1名、職員家族の犠牲者が7名、3名が依然安否が不明である。犠牲となった方々のご冥福をお祈りする。

#### 《経験と知識に通じた地方整備局職員》

このように地方整備局の職員は、全国から災害現場に応援に行き、現地で建設業者と協議しながら、具体的方針を策定し、現場監督を行い災害復旧することを業務として役割を担っている。

被災した現場は、悲惨であるが悲しんでは居られない。それは、道路は被災地復旧の動脈であり、河川堤防は、被災地を河川の流水から守る壁である。流通の要である道路や河川は早急

に復旧しなければ、自衛隊や警察の人命救助の作業ができない。

マスコミでは、自衛隊や警察の人命救助の映像が流されることが多いが、その前に危険の中で現地に近づける道路や河川を緊急復旧しているのは、建設業者であり、それを監督しているのが地方整備局職員である（写真3）。

#### 《全国どこからでも災害に結集》

地方整備局職員は、全国各地で様々な災害に対応した経験を持った職員がいる。人事異動も市町村の枠を超え、それぞれの地方で県をまたいで異動する。当然家族も転居する場合も多い、長時間通勤にもなる職員が多い。しかし、多くの地域での災害対応の経験は、今回の大震災でも有効に機能している。国民の命と生活を守るために、国土交通省地方整備局職員は、全国どこからでも災害に結集する、それが使命だからだ。

### 災害から人命を守る 土地利用に転換を！

東北地方の宮城県牡鹿半島は、今回の地震で太平洋側に「5メートル」も引き込まれ、「1.2



（写真3）各地で寸断された国道6号（宮城県山元町）

## 国道340号



(写真4) 業者とともに応急復旧によって1日で修復された  
国道340号線(岩手県・陸前高田市)

メートル沈下」したことが明らかになっている。東北から関東地域沿岸の地点でも同様の状況である。その地盤の移動や巨大な揺れは、地面を沈下させ高速道路や一般道路を亀裂や崩壊をさせ構造物との段差を造り、広範な道路機能を奪ってしまった。

当然、広範な地域で電線網を破壊し大規模停電を引き起こした。鉄道の盛土の崩壊、線路の

蛇行・沈下、送電線の破壊によって鉄道網も分断され停止した。新幹線でも大きな横揺れによって、送電線の電柱が倒壊し、全停止してしまった。河川ではもともと河口付近の沖積平野では、液状化現象が発生し、堤防もろとも崩壊し堤防機能がなくなった。大津波により港湾機能も崩壊し、停止した。こうして私たちの先輩各位が営々と努力して作り上げた社会資本は、巨大地震と津波によって、福島第一原子力発電所も含め崩壊させられてしまった。

これらの状況からは、地球の地殻変化に対抗した社会資本は、作れないと言うことであり、いくら立派な防波堤や高速道路を造っても、人命は守れないと言うことである。従って、我々ができうることは、人命を守るためには、地球の地殻変動を前提にその脅威を幾世代にも伝える教育と防災計画を持ち避難を迅速にする、都市機能の分散化と避難を前提とした都市計画、幾重にも破壊されることを前提とした防災施設とともに、人命を守るシェルター機能の都市防災計画の立案である。誰でもどこでも安全に住めるなどという現在の土地政策は、間違いであったことが明白となった。比較的地殻変動が少ない時代の考えで方であった。今回の東日本大震災の結果から言えることは、災害から人命を守る土地利用計画に転換しなければならないことである。(かさい ひろのり)

市民防災研究家 玉木 貴  
災害時トラブル対処の決定版！  
災害発生から生活再建まで  
**被災生活ハンドブック**



第1章 事前決めよう！ 災害時の基本方針  
日頃の基本方針



第2章 いざ災害、被害軽減のポイント  
発生～半日程度



第3章 救出作業とケガの応急手当  
～発生～半日程度



第4章 避難と被災生活のスタート  
～発生当日



第5章 被災生活を乗り切る知恵  
被災翌日～



第6章 被害の復旧づけと応急復旧  
被災数日後～半月



第7章 生活再建に向けて  
被災半月～

定価：1000円(税込)  
新書判・112ページ  
ISBN978-4-7807-0342-9

発刊中！

災害時トラブル対処の決定版！  
災害発生から生活再建まで  
**被災生活ハンドブック**  
市民防災研究家 玉木 貴  
前編 災害発生から生活再建まで  
後編 被災生活の再建まで

本の泉社

本の泉社 ☎ 〒113-0033 東京都文京区本郷2-25-6 ✉ mail@honnoizumi.co.jp

www.honnoizumi.co.jp/ ☎ 03(5800)8494 ☎ 03(5800)5353