

北海道開発局 室蘭開発建設部 有珠復旧事務所

災害を経験し、 噴火に強い道づくり

有珠山噴火から7年の時を経て、新一般国道230号が復旧し供用が開始されました。そこで北海道開発局唯一の復旧事務所である「有珠復旧事務所」の取り組みや、一般国道230号についてお話をうかがいました。

事務所にみなぎる緊張感と団結力

自然災害の恐ろしさと、自然の猛威の前で人はなす術が無いことを痛いほど知らされた、2000年（平成12年）3月31日の有珠山噴火。周辺地域は甚大なダメージを被りました。

この噴火により、一般国道230号は道路上に噴火口や断層が発生するなど直接的な被害を受け寸断。道路として放棄せざるをえないという、最悪の状況に陥りました。住民生活はもとより、観光を含む地域経済にも大きく寄与する国道230号の復旧は非常に重要な意味を持つことから、翌2001年（平成13年）

4月1日に北海道開発局唯一の復旧事務所として、虻田道路維持事業所と室蘭道路事務所第2工事課が合併し「有珠復旧事務所」が誕生。噴火から7年後の2007年（平成19年）3月28日には、一般国道230号の新ルートが開通し、ひとつの大きな節目を迎えました。



復旧工事課 課長
東 茂さん

復旧工事課の東茂課長は「ここで有珠山噴火を





第2建設係長
山田 弘幸 さん

経験したり、復旧工事の初期の段階に御苦労された職員の皆さんは転勤され、全道各地の職場で活躍しています。今日、当時の話が聞ければよかったのかもしれませんが、それぞれに時間がない中、使命感にもえて現場監督、地元協議にと。と

にかく大変な苦労があったと思いますよ。本当に頭が下がります。」と、感慨深い表情でした。

有珠復旧事務所に着任して2年目に入った山田弘幸第2建設係長は「最初にこの事務所へ来た日、何ともいえない緊張感と団結力を感じました。もちろん大小に拘わらず、どの工事も大切ですが、復旧という大きな課題に取り組んでいくことの責任の重大さに、身が引き締まるような、反面、ここでやっていけるんだろうかと、少々不安な気持ちにもなったのも事実です。」と苦笑い。口ではそう言いますが、もちろん計画通り国道230号を開通させるため全力を尽くしてきました。

「本当は、災害によって復旧しなければならない国道工事など無いほうがいいわけです。しかし、今回は非常に重要な経験をさせていただきました。」と話すのは復旧工事課の吉田敬さん。(現在、防災対策課)

すでに地域住民も平穏な日々を取り戻し、2008年7月には「北海道洞爺湖サミット」の開催も決定しています。こうした中で国道230号の開通は、災害を乗り越え確実に歩みを前に進める周辺地域の活性化、特に観光事業に弾みをつけるものと考えられます。

ルートの80%がトンネル。避難路としても活用

今回の道路の被災状況は、国内の道路災害でも類を見ない大きなものとなり、「国道230号の復旧、存続は無理である。」という判断が下されました。室蘭開発建設部ではルートの早期復旧を目指し、道道豊浦洞爺湖線・豊浦京極線の一部約15.3kmを国道230号の代替ルートとして国道に編入。有識者による委員会からの助言をもとに新ルート設定、調査など新規国道230号の整備が図られると同時に、代替ルートの国道レベルへの調整も行われ、幹線道路の機能確保にも努めてきました。



新たな復旧ルートは、洞爺湖側の珍小島から国道37号の清水地区を結ぶ総延長4.6kmの区間で、三豊トンネルと青葉トンネルが総延長の約80%を占めるトンネルルートとして計画されました。工事は2002年(平成14年)に始まり、2005年(平成17年)8月に三豊トンネル。また2006年(平成18年)9月に青葉トンネルが貫通しています。この間、トンネルの前後の改良舗装も同時に進行し、日付けこそ3月28日で若干異なりますが、噴火があった同じ時間帯午後1時07分を開通の時間としました。

ルート選定には幾つかのポイントがあり、まず有珠山の火山活動に関する防災性に配慮されています。有珠山には将来また、噴火する可能性が無いわけではなく、噴石、火災サージ、火災流区域を回避することの重要性に留意しています。国道としての幹線性はもちろんのこと、避難路としての活用性。シェルター機能も兼ね備えたトンネルであることも、大きな特徴といえそうです。洞爺湖温泉地域をはじめ、西胆振地域の早期復興及び地域への支援も視野に入れられました。

東課長は「開通後、何度も三豊トンネル、青葉トンネルを通っていますが、カーブもゆるやかで、車道幅も広くまた、明るくて本当に走りやすく快適なトンネルです。避難路の確保という点から、歩道幅は3mもあります。十分、地域の方々に活用していただける素晴らしいトンネルができたと感じており、観光客の方々にも安心して快適な印象を持って下さると思います。」と付け加えます。

また北海道の気象条件からも冬道の安全性を確保する上で、トンネルは大きな役割を果たします。噴火後に市街地と洞爺湖温泉街を直接結ぶ道路として、町道虻田ノットコ線が開通し、その後、2003年(平成15年)11月に町道泉公園線が開通しています



全長1,719mの青葉トンネル

が、やはり地域からの「国道を通してほしい」という希望は日増しに高まっていったようです。

「早く開通を」という地域住民の期待を背に

もう少し詳しく両トンネルについてふれていくと、三豊トンネルは洞爺湖町洞爺湖温泉と同三豊を結ぶ全長1,970mのトンネルです。有珠山噴火により被災を受けた洞爺湖町下水道を歩道下に埋設しました。青葉トンネルは洞爺湖町三豊と同清水を結ぶ全長1,719mのトンネルです。トンネル中央付近で、北海水力発電導水路トンネルが本坑口の約11m上方を通過していたため、トンネル掘削による影響が懸念されました。掘削の影響や掘削工法を有識者で構成される「一般国道230号洞爺道路トンネル技術検討会」からの助言をもとに工事を進めました。

こうした課題を抱えながらも、開通を心待ちにしていた住民にとっては、昼夜2交代制でトンネル工事を進めていても「いつなのか」「まだなのか」という思いが強く、山田係長は「わたしが開通まで携わったのは最終年の1年間だけでしたが、『開発局がやるのだから、きちんとやって当たり前。あとは少しでも早く作ってほしい。』という空気がひしひしと伝わってきて、非常にやりがいのある現場でした。」と話します。

さらに両トンネルを掘削した区間には、重金属を含む地層が分布しています。これは火山が近くにあり特有なものなので、何ら不思議のないことです。掘削作業によりズリが発生し、通常なら土は有効に再利用されますが、重金属の含有量などにより厳密な処置、管理が必要となります。

ズリという言葉には景観的にもあまり良いイメージを持ちづらいかもしれませんが、遮水シートを用いるなどして適切に処理、及び管理がなされ、植樹

なども行い公園のようなくつろげる空間づくりがなされています。説明会を開き、住民に不安を与えないようにその内容を公開。皆「それなら安心」と納得しました。日頃からのパトロールでも、異変がないか十分に注意を払うようにしています。



防災対策課
吉田 敬さん

新ルート of 整備効果としては、有珠山防災マップにおける火砕サージ被害想定区域外にあることから、火山災害に強い幹線道路網の形成があります。また洞爺湖温泉街への観光支援からのアクセスの向上は言うに及ばず、緊急搬送や物流時間の短縮、通院・通学など地域生活の利便性アップにも大きく寄与するものとなり、地域にとっては、なくてはならない大事な国道と期待されています。

「着任してから開通までの2年間、いろいろ苦勞したこともありましたが、あらためて土木の世界の醍醐味を実感したように思います。出身地である室蘭市の白鳥大橋の建設から開通までを目の当たりにし、高校生の時、将来自分の進む道は土木だと決めていました。今、こうして道路を作る仕事に携わり、縁の下の力持ち的なことも多いのですが、地域のために役立てるので充実感がありますね。」と、吉田さんは若いながらもしっかりと自分の意見を述べます。

山田係長は「前任者たちの苦勞があってこそ、今回の開通です。復旧事務所を離れても、きっとそれぞれの職場から、“いいルートが完成したね。後は維持、管理もしっかりな”というメッセージを、影ながら送ってきているように感じます。この7年間の多くの方の苦勞がやっとな実を結び、その場面に立ち会えた事を、これからの仕事に生かしていきたいと考えています。」と、決意を新たにします。

最後に東課長は「火山との共生。これからも、この地域は大きな自然の力と向き合っていかなければなりません。そのためにも噴火に強い道づくりを目指しました。おかげさまで、地元住民の皆さんの反応も良く、大変喜ばれているようです。新しい国道230号が開通したことで、地域がより豊かになっていくことを願っています」と結びました。