

稀にみる多大な被害を及ぼした、平成16年9月の台風18号により、神恵内村の大森大橋が落下。

仮橋による復旧作業も迅速に対応し、平成19年3月21日からは、一般国道229号大森トンネル供用開始



北海道開発局 小樽開発建設部
岩内道路事務所 米田 義弘 所長



国道229号(平成16年9月の台風18号により大森大橋が落下)

学校へも病院へも、ぐるっと迂回 村中心部と分断されたのは約200人

2004年(平成16年)9月8～9日未明にかけて、猛烈な風を伴った台風18号が北海道各地に大きな被害を与えました。札幌市では観測以来最高の最大瞬間風速(50.2m/sec)を記録。倒木による道路の寸断のほか、海岸部では越波や高波による道路路肩の決壊など、道路被害も数多く発生しました。中でも神恵内村にある一般国道229号大森大橋の落下は想像を絶するもので、道内外のニュースで大きく報じられました。神恵内村中心部から分断された地域住民の落胆ぶりは痛々しく、小樽開発建設部は9月15日から復旧作業を開始。その出先機関である岩内道路事務所が復旧に向け大きな役割を担うこととなりました。

「開発局では9月13日にはもう、学識経験者や専門家による『一般国道229号神恵内村大森大橋応急対策検討委員会』を発足しています。住民に対する説明会も開催し、非常にスピーディーに対応したと考えられます。12月10日には大森大橋片側交互通行供用開始、さらに12月16日からは大森大橋2車線が供用開始となりました」と、応急復旧対策のプロセスを説明する米田所長。仮橋だったとはいえ、大型観光バスもすれ違ふことが可能な、機能的には一般の橋と比べても何ら遜色のないものでした。

被災した大森大橋の北側、柵内地区、川白地区には当時97世帯、195人が住んでおり、大森大橋を通過して約15キロ先の神恵内村中心部にある勤務先や学校、病院へ通う人も数多くいました。落橋により迂回をよぎなくされ、ルートは積丹半島を横断する道道古平神恵内線を利用。距離は一気に80キロも延び、スクールバスで20分程度だったのが、迂回ルートを通ると110分に。子供たちにも大きな負担をかけることとなりました。ほかにも村の診療所からの巡回診療が通常の週2回から1回へ。ゴミ収集が週3回から1回へ。郵便物の配達も午後までかかり、速達には対応できませんでした。

橋が持ち上がるという異常事態 地形的に新橋よりも新トンネルを選択

米田所長は「確かに、大森のエリアは地形的に波が大きくなりやすく、越波などで交通止めになることが年に4、5回ぐらいはありましたが、まさか橋

が落ちるとは…。昭和60年建設ですから、とりたてて古い橋でもありません。ただ、構造的に橋は下から持ち上げられるということを想定していません。河川の氾濫で上流から倒木などが流れてきて橋が壊れることはありますが、全国的にも稀なケースだと思います」と言い、いかに異例の事象だったかがうかがえます。

被災のメカニズムは、まず台風による気圧の低下と強風により大森大橋付近の水位が異常に上昇。陸上部のリーフ状地形や、背後の崖及びその湾状地形により、波が崖で反射。それによりリーフ状での水位はさらに上昇します。水位が上昇することでリーフ状の高波は増大し、また崖から反する波と重複し、水塊が橋桁に作用したと考えられています。

こうした地形的な背景からも、今後新橋を作ったとしてもまた被災する可能性は高く、新トンネルが必要と判断され、2005年（平成17年）6月トンネル工事の掘削が開始されました。

新トンネル（1,482m）は大森大橋の山側を迂回し、既存トンネルであるウエンチクナイトンネル（1,027m）と接合して利用するという方法が取られ、2006年（平成18年）2月に貫通。一般国道229号大森トンネル（2,509m）として2007年（平成19年）3月21日に供用が開始され、より安全に走行できるようになりました。

「わたしも開通の式典に出席させていただきましたが、村民の皆さんも大変喜んでらっしゃいまして、本当に良いトンネルができたと思います。開通前の3月4日には『キッズ・アート・イン・かもえない』というイベントが開催され、神恵内の子供たちが神恵内の未来をテーマに布絵を作成しました。災害のことを忘れることなく、村の未来を考えようということで、参加した子供たちは一生懸命作品を作ってくれました」と話します。



大森トンネル(平成19年3月供用開始)



事務所外観

既存の道路をより快適に 地域住民との連携も大切

岩内道路事務所は、2000年（平成12年）4月に岩内道路維持事業所を母体に、神恵内道路建設事業所を統合して発足しました。現在、岩内町、共和町、蘭越町、泊村、神恵内村の3町2村にある、一般国道5号、229号、276号の3路線91.7kmを管轄しています。

地域的な特色として、海岸線が多いことから消波ブロックの設置と魚場の確保の兼ね合いがあり、地元関係者との話し合いも大切にしています。落石を回避するためにもトンネルの重要性は高く、雷電地区に貫通した弁慶トンネルの供用に向け作業が続けられています。古いトンネルの更新も一通り行われ、積丹半島の安全な道路環境も整いました。

また、ボランティアサポートプログラムに参加する地域住民とも交流を図り「道路に自分たちできれいな花を植えると、道路に愛着がわき、ゴミなども少なくなっています。これからも地域の方たちと協力し合いながら、美しい道路作りを進めていきたいですね」と熱の込められた口調になります。

職場内では「風通しのいい環境」を心掛け、「隣の課で何をやっているのか知らない」という状況を作らないようにしています。工事の会議に維持の担当者が出席、あるいは維持の会議に工事の担当者が出席し、会議の中で「そういう工事の仕方では、後々の維持が大変です」と有意義な意見交換がなされています。職場内の垣根を取り除くという小さな事でも、国道や国道使用者などに数多くのメリットが生まれているはずです。

若い頃は「新しい道路ができることが、とても楽しかった」と話しますが、「最近では、例えば舗装をきれいにすることで、大変走りやすくなり喜んでいただけるなど、既存の道路の維持管理の重要性が実感できるようになりました。今ある道路を、どうやって快適にするか。非常にやりがいのあるテーマです」と、笑顔を見せる米田所長でした。