



インタビュー

釧路土木現業所長

倉持 寿夫氏

釧路地方は昨年、2度も大きな地震の直撃を受けた。10月の東方沖地震は釧路沖地震に比べて被害規模は3倍に達した。その悪夢も覚めやらぬうちに兵庫県南部地震の発生で、日本列島は震撼させられている。問題は都市基盤や構造物の耐震性だが、同時に復旧がどのように行われていくのか、また、復旧後の強度はどうかといった点も無関心ではられない。現在、管内の災害復旧に当たり、陣頭指揮を取っている釧路土木現業所の倉持寿夫所長に復旧の手順、ポイント、進捗状況と合わせて、管内の振興計画などについて聞いた。

百億円に達する災害復旧費

— 昨年十月の東方沖地震による道路、河川、港湾等の被害状況からお伺いしたい

倉持 公共で災害復旧費が採択

されるのは被害額が60万円以上となっています。今回、採択されたのは道路、河川などの建設省関係が359か所で41億円、漁港、海岸など

北海道東方沖地震 震災後10分以内

の水産庁関係が75か所で50億円です。国の査定額は実際の工事単価を下回ることが多いので、予算上はこの1割増しになる見通しです。このほか、被害額60万円以下は1千か所を超えます

— 管内の市民生活、産業活動に大きな影響を与えた被害は

倉持 やはり道路の不通でしょう。管内の道路は全長1,300キロになりますが、うち26路線、31区間が交通止めになりました。特に中標津空港への重要なアクセスとなっている根室・中標津線の交通止めは1か月続き、酪農地帯の生乳の出荷に大きな影響を与えました。10月末にはなんとか一車線確保できました。

昨年1月にも釧路沖地震を経験しており、土現職員や道路維持の担当業者が素早く対応し、発生から10分以内に現場のパトロールを始め、直ちに必要な措置を取ることが出来ました。釧路沖地震の経験が生きたと思います。津波がなかったのも幸いでした。

— 二次災害を未然に防ぐためにも敏速な対応は大事ですね

倉持 ええ、そうです。今回の被害は釧路沖に比べて3倍の規模でした。余震も相当回数ありました。知床公園羅臼線は発生してから20日

の被害は道路、河川で359カ所、漁港、海岸で75カ所に職員がパトロールを開始

後に交通止めにしたほどです。表面の舗装、発生直後は分からなくても余震で路面が陥没することがあるんです。

復旧状況ですが、道路はすべて交通が確保され、復旧の見通しが立ちました。片側交通区間を一日も早く二車線確保したいですね。堤防の亀裂か所は融雪洪水時までには復旧させる計画です。港湾については釧路は流水が接岸しないので冬も港を利用していますが、冬季間はコンクリート工事がしづらいので、操業に支障のない範囲で緊急度の高い事業から優先的に取り組むことにしています。気候が緩む2月末から3月に入ってから発注にウエートを置くことになるでしょう。

— 「災害に強いまちづくり」の観点から工法、資材の活用に工夫の余地はありませんか

倉持 そんなに目新しい工法はないんですが、盛土の安定強化のため基礎に排水性のいい切り込み砂利を使うとか、漁港の設計震度の基準をワンランクアップすることは考えられます。

ただ、災害復旧は原形復旧が基本なんです。釧路沖でも今回の東方沖地震でも二度も同じ被害を繰り返したケースがあり、強化対策について



▲摩周湖中標津線



▲中春別依橋線



▲泉川線



▲中春別床丹線



▲標津川堤防天端の亀裂



▲散布漁港海岸 防潮堤の沈下・傾斜

内部でもいろいろ議論がありますが、地震の発生が予想しにくいだけに、例えば一般の道路に必要な以上の予算をつぎ込むのがベターなのかどうか議論の分かれるところです。高速道路や橋は最初から耐震構造の設計になっていますが、道路の盛土が崩れた場合なら応急手当で比較的簡単に対応出来るということで、難しい面があります。

さらに、災害復旧工事の査定は発生した年の年内に終了することになっており、今回もわずか1か月半で300本の査定を受けるというハードスケジュールで申請書等を作成する作業をしていますので、この仕組みを変えない限り、国との協議に1年かかる新工法の採用は非常に難しい問題があります。

——次に管内の活性化に向けて土現としてはどのような振興計画を持っておられますか

倉持 管内はとにかく広大な面積を抱えています。行政区の面積で見ますと、十勝管内足寄町はわが国一番、別海町は二番目ですが、足寄町は全体の八割が山林です。その点、別海町は全域が住めるといっても過言ではない。酪農家は60～100haの牧草地を所有しています。その意味でも道路が住民の生活と産

業を支えています。道路網の整備が一番重要な課題です。

降雪量が少ないため逆に雪道に慣れていない面があり、冬道対策も重要です。こう配のきつい坂は緩くしたり、カーブの直線化など二次改築に力を入れていきたい。

知床、阿寒、釧路湿原と管内は三つの国立公園があり、観光開発への期待は大きい。国道だけを走る素通り観光ではなく、滞在型・体験型観光を盛んにすることが地域の活性化につながるので、そういった視点をとらえて道路整備に取り組むつもりです。

走りやすい快適な道路も欠かせない視点だと思います。例えば、湿原の展望台を兼ねた駐車公園、釧路と根室を結ぶ根室・浜中・釧路線（道道）は北太平洋シーサイドラインと呼ばれ、所どころ海岸の絶壁から海が見える風光明媚な路線なので、駐車公園とかさわやかトイレの整備を

できるところからやっていきたい。

ダム整備はこれから本格化しますが、工業用水の確保と洪水対策ということで、釧路工業団地の活性化に必要な事業と考えています。

空の玄関口の新しいルートとして釧路空港線は今年から用地買収に着手するなど本格的に取り組めます。釧路市内の幹線交通網の整備の一環として旭橋の掛け替えは今年1月から半断面2車線で供用開始しました。漁港整備では魚の陸揚港を集約し流通機能を高めるため標津漁港の拡充を計画していますが、合わせて隣接地区に海洋性レクリエーション機能を持った海岸整備を進めます。



▲散布漁港 物揚場の沈下

今年の最大の目玉事業は旧釧路川の整備事業です。幣舞橋を中心に釧路の顔として市民の憩いの場所を造りたい。具体的な肉付けはこれからですが、ダムを1、2基造るような事業規模になりますので、夢のあるプランにしたい。洪水対策を主体とした土現の案は出来ていますが、旧釧路川は釧路の街の原点でもありますので、周辺整備は歴史的背景をきちんと位置付けつつ、市民の要望をお聞きしてから肉付けします。

倉持 寿夫 くらもち・としお
昭和16年生まれ、埼玉県出身、北大農学部卒。
40年入庁、57年開発調整部大規模工業基地開発事務局主査、60年網走土現治水課長、62年土木部空港港湾課主任技師、平成元年札幌土現技術部企画調整室長、2年土木部参事（苫小牧港管理組合派遣、4年同河川課長、5年12月現職。

