

東日本大震災から12年、熊本地震からやがて7年が経つ。現在も被災地では国と地域、住民、そして建設業界が復興を目指して途切れることなく力を尽くしている。地域の復興、インフラの復旧はまだ途上にあるものの、一方ではその先を見据えた多様な取組みも始まっている。日本は未曾有の災害に毅然と対峙し「創造的復興」を掲げて立ち向かってきた。ただ単に旧来の状態に戻すだけでなく、来るべき成熟社会にふさわしい復興を成し遂げる。その覚悟が「創造」という言葉に込められている。およそ百年前の関東大震災、その後の東京大空襲をはじめとする戦禍で焦土と化した東京、各地の主要都市は、残された物的・人的資源を総動員してかつてない都市を創出した。その背景に創り直すという気概があったことは確かだろう。そして今、福島で、熊本で、地域の再構築が始まっている。土木の力で道路や鉄道を復旧させ、更なる新たなインフラで復興を越えようとする地域創生の胎動に耳を澄ます。

震災復興を越える土木のチカラ

特集

復旧から、創生へ



立野駅から高森駅まで17.7kmをつなぐ南阿蘇鉄道。熊本地震により立野駅～中松駅間では橋梁、トンネルの損傷、盛土や軌道の変状、落石や護岸の崩壊など40カ所以上で被害が確認された。(下写真提供：南阿蘇鉄道株)

火の国 南阿蘇によみがえる 新たな鉄路



南阿蘇鉄道株式会社
株式会社福田組

市民の足を止める「痛み」

雄大な阿蘇山の南側の山裾を東西に走る全長一七・七キロの南阿蘇鉄道。一九八五年、存続の危機にあった旧国鉄高森線が地元の熱意に後押しされ第三セクターに移管し、翌年開業した。そして住民の足を支える公共交通機関として、また、トロッコ列車「ゆうすげ号」など南阿蘇エリアの観光業をけん引する重要なインフラとして親しまれてきた。

だが、このエリアのシンボルとも言える交通インフラが、二〇一六年四月十六日に発生した熊本地震で甚大な被害を受ける。西側起点の立野駅から長陽駅間の第一白川橋梁、犀角山トンネル、立野橋梁といった構造物の損傷や変形、盛土の変状、覆工のひび割れなどによって通常運行は不可能な状態となった。当時の状況を南阿蘇鉄道(株)の津留恒誓専務に振り返っていただいた。「発災直後に終点の高森駅から沿線を点検して回りました。一番気になっていたのは第一白川橋梁です。

鉄道マンが土木に挑む

路線の復旧事業は南阿蘇鉄道が発注者として主導することになった。ところが指揮を執る津留専務は生粋の鉄道マンだ。長く設備関係や運行管理を担ってきたものの、発注業務をはじめとする復旧事業に関する知見はほとんどなく、想像以上に苦労したと話す。「土木に関する知識もなく、資金の調達から入札、発注業務まで一切経験したことがない。それが一番不安でした。でも体を張ってでもやるしかないと思ってくりました」。災害復旧には行政から専門家の人的支援も考えられるが、一民間企業に対する措置となるとハードルが高い。わからないことは一から勉強して知識を身に付け、行政やコンサル会社、土木業者と折衝したという。

最も難易度が高かったのは路線最大の構造物、第一白川橋梁の架け替え工事だった。一九二七年竣工のこの鉄道橋は全長一六六・三メートル、川面からの高さ約六〇メートルは完成当時日本一を誇っていた。このアーチ



南阿蘇鉄道株式会社
専務
津留 恒誓 Tsunetaka Tsuru

橋は残っていましたが、接続する犀角山トンネルとともにダメージが大きかった。路線中間の中松駅から立野駅までは山間に位置していて、法面の崩落や軌条変動があり復旧には相当な時間がかかることは明らかでした」。

その後の国の調査により、橋梁の架け替え、土工事、トンネルの補修を含む全線復旧には約五年を要し、最低でも六五から七〇億円という概算予算が示された。それでも社として可能な限り全線復旧を目指すという基本方針を打ち出す。発災から約三カ月後の七月三十一日には高森駅～中松駅区間の七・一キロメートルにおいて部分運転を再開したものの、中松駅～立野駅区間の一〇・六キロメートルは現在も不通となっており鋭意大規模な復旧工事が展開されている。

橋を全撤去し、同様の形式で新設する。橋のすぐ横では立野ダムの巨大な現場が展開している。工程調整も容易ではなかった。

「橋台や橋脚、基礎部が脆弱になっており、更に現場が急峻な谷間に位置することから下部工の設計、施工計画、施工ヤードの確保など、課題が山積して何度も計画変更しました。その都度コンサル業務を担う八千代エンジニアリング(株)、元請のエム・エムブリッジ(株)、下部工を担当する(株)福田組をはじめとする事業者と綿密な打ち合わせを繰り返しながら工事を進めてきました」と津留専務は話す。更に震災二カ月後の豪雨で橋に接続する犀角山トンネル付近の法面が崩落し、坑口には石が流入した。山肌が削られてトンネルの健全性は完全に失われた。中長期的に鉄道の安全性を担保するためにトンネルは全撤去することになった。結果、第一白川橋梁の架け替え工事の施工ヤードを確保することができたものの、全長一二五メートルのトンネルを山ごと削って平地にする大工事が追加された。

「鉄道インフラを担う我々公共交通事業者は、市民の足となり人を運ぶことが使命です。これを運休せざるを得ない。その痛みが真っ先に走りました。利用者の足がなくなる、それが辛かったですね」と津留専務

は当時の心境を明かす。被災した南阿蘇村、高森町も混乱の極にあった。南阿蘇鉄道の社長でもある高森町の町長に直談判し、かろうじてバスによる代替輸送にこぎつけたという。

発注者に寄り添う 土木屋魂

直轄工事の立野地区斜面掘削工事を担っていたのが福田組だ。その施工ポイントが南阿蘇鉄道の現場と輻輳していたこともあり、南阿蘇



第一白川橋梁につながる犀角山トンネルは山を掘削して撤去された。(提供：㈱福田組)

鉄道が発注する犀角山掘削工事も請け負うことになった。津留専務はその仕事ぶりを目の当たりにして「第一白川橋梁の下部工にも参画してほしいと切望したという。」「難しい工事です。立野地区周辺の状況を知っている福田組にお願いしたかった。何よりも丁寧な仕事を見ていてそう感じました。」

要請は実を結び、福田組は犀角山の施工に続きエム・エムブリッジの下請企業として第一白川橋梁の下部工に力を尽くすことになった。その難易度と厳しい工程に照らして必ずしも大きな利益が得られる仕事ではなかったかもしれないと津留専務は気遣う。「それでも南阿蘇鉄道の復旧に魂を込めて施工に当たってくださいました。鉄道のことしか知らない私をことあるごとに助けてくれました。その土木屋魂に敬意を表するとともに、現場のスタッフだけではなく本社の英断にも感謝しています」と多大な謝意を隠さない。

若手のフットワークの良さにも感心したという。次世代の担い手確保と育成は鉄道業界でも課題になっている。そうした土木技術者の成長

にも期待を寄せていた。「経験の浅い若手の対応にはいささか不安になることもありましたが、福田組の若手にそう感じたことは一度もなかった。同社が担い手の育成に力を入れていることがよく分かりました。その取組みを継続して、更に信頼性の高い業界を引き続き目指していたきたいと思っています」と話してくれた。

単なる復旧を越えて

南阿蘇鉄道の復旧事業は、今夏七月十五日の全線運転再開を目指して最終段階に入っている。震災前にはなかったJR豊肥本線への直通運転も決まった。熊本空港の最寄り駅である肥後大津駅に接続し、更に計画中の空港アクセス鉄道が実現すれば空港から一度の乗り換えで南阿蘇エリアを訪れることができる。立野・高森両駅舎とその周辺の整備も進む。沿線では震災を機にマングヤアニメーションとコラボレートした復興プロジェクトも活況を呈している。観光振興に大きく寄与することになるだろう。復旧を越えた

町村の活性化が加速しようとしている。

現時点で、運転再開を目前にした感慨というものは正直なところさほど感じてはいないと津留専務は明かす。「本来の営業を再開し、最初の列車が警笛を鳴らしながら走り出したときには間違いなく感無量になるでしょうね」と笑った。そしてこう言葉を継ぐ。「これだけの大事業です。ただ単に復旧しただけでは意味がない。第一白川橋梁をはじめとするインフラの再構築の重要性を周辺の皆さん、子どもたちに知ってもらえるようなイベントも検討していきたい。それは同時に土木の力を伝えていくことにもつながっていくでしょう」。

提案を繰り返す

現場を動かす

犀角山の掘削工事、第一白川橋梁の下部工などを担った福田組土木部の大越良広部長は当時をこう振り返る。「犀角山の掘削工事は土砂の運搬が大きな課題になりました。残土処理は約二六万立方メートルに換算すると一、〇〇〇立方メートルから三〇〇立方メートルが必要になります。発災直後でダンプの需要がひっ迫しており台数の確保がとても難しかった。現場にアクセスする道路も狭く、車両の詳細な運行管理を徹底して進めました」。

土質は阿蘇地方特有の砂礫質が主体。法面の復旧では施工場所ごとに工法を検討する必要がある、コンサル会社をはじめ連携する事業者と何度も細部を詰めながら施工に当たったという。

第一白川橋梁の下部工では急斜面の掘削にセーフティークライマー工法を提案した。現場はほとんど崖といつていい急傾斜地だ。無人のバックホウをワイヤーで吊り下げ遠隔で操作しながら岩肌を削るセーフティークライマー工法は必須だと判断した。

法面に打設する基礎杭は鋼管内にグラウトを充填して地盤に定着させるマイクロパイル工法を提案して採用された。山岳傾斜地などの狭隘な施工空間でも基礎構造物を着実に補強する杭工法だ。コンクリートの打設にもその時々々の気温に配



上／三角屋根の建物が建設中の立野駅。写真奥側から走ってくる南阿蘇鉄道はここでJR豊肥本線に乗り入れることになる。
下左／県内では人気漫画「ONE PIECE」と連携した復興プロジェクトが展開されている、高森駅にはキャラクターの銅像が建立され、多くのアニメファンを惹き付けている。
下右／とんがり屋根、水色の駅舎が印象的な阿蘇白川駅。舎内にはカフェも併設。そのかわいらしい佇まいから訪れる観光客も多い。



上／旧橋と同様の構造で復旧した第一白川橋梁。今年中に予定されている立野ダム試験湛水の際には半分ほどが水面下に沈む。その風景も楽しみだと津留専務は話す。下／施工中の様子。左がセーフティークライマー工法、右が高耐力マイクロパイル工法（いずれも提供：株福田組）



立野駅に近い立野橋梁は橋脚が大きく損傷したため鋼材を巻き立てて補強された。この橋梁と犀角山の斜面は立野ダムの建設現場と輻輳していたため厳密な施工計画、工程管理が求められた。

慮しながら施工のタイミングを見極めて、詳細な温度管理、混和剤を施しながら行った。

無事故無災害施工が厳命されていた。安全性はもちろん、施工性や効率性を考慮して積極的に多種多様な提案を繰り返した。「谷底に下る仮設通路からの景色は絶景ですが足が震えるような高さ。風の吹き上がりも強くて冬季は底冷えがする現場です。一つ間違えると重大な転落事故になりかねない。常に緊張感がありました。基礎杭の施工、コンクリートの打設は協力会社と工程を綿密に打ち合わせて進めてきました」と大越部長は話す。

地域、若手とともに復旧を目指す

大越部長は当時の現場所長が周辺住民とのコミュニケーションを大切にしていたことを覚えている。小正月に無病息災を願って開催するお焚き上げ「どんど焼き」を小学生たちと楽しんだり、南阿蘇鉄道の車窓の風景を着に車内でビールをふるまうビール列車のイベントに参加

なったはずですが」と大越部長は所長の心中を推し量る。

地元住民との交流、若手技術者に対するまなざし、そうした真摯な姿勢が発注者にも響き、信頼関係が更に深まっていったことは想像に難くない。

インフラを残し、次世代に引き継ぐ

福田組は第一白川橋梁下部工に



感謝状の贈呈式は数々の工事写真が掲載されたパネルの前で行われた。（提供：株福田組）

したり、ことあるごとに地域との交流を深めていたという。「参加者からは工事の進捗や工法について尋ねられることもあり、その都度丁寧に説明していました。津留専務をはじめ南阿蘇鉄道の方々と公私で同道、連携しながら信頼関係を築いていたのだと思います」。

更に若手の育成にも力を入れていた。所長はこの現場に赴く際、敢えて入社一年目、二年目の若手技術者の配属を会社に要請した。「私が育てますと、若手を伴って現場に向かいました。所長は『俺の背中を見て学べ』という、どちらかというと昔気質な性格。まずはトライして仕事を覚えさせるという目論見があったのでしよう。それでも特殊な現場で多様な工法を目の当たりにして、若手には大きな刺激、貴重な経験に



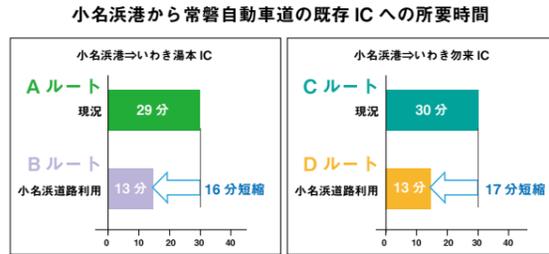
株式会社福田組 土木部 部長 大越 良広 Yoshihiro Okoshi

携わったことにより、当初の予定を越えて着工約五年後に立野地区の現場を撤収した。現在、下部工の上部には真新しいアーチ橋が架けられ軌条の敷設も完了、設備工事など最後の仕上げ段階にある。大越部長は震災復興、インフラの復旧を無事故無災害で全うできたことを誇りに思っている。加えて震災や気候変動に伴う災害の現場にいち早く駆け付け対処することは建設業の使命だと言う語る。「全国各地で豪雨災害などが頻発するようになりました。そこで働く意義が建設会社にはあります。先頭に立って復旧に力を尽くす、その施工に携わりたい、携わってインフラを維持し、次世代に引き継いでいきたい、そうした気概は建設業界に絶対に必要だと考えています」。四の五の言わずにとにかく全力で復旧する、お金の話は重要だが最後でいいと大越部長は快活に笑った。

福田組は南阿蘇鉄道の災害復旧に力を尽くし多大な功績を残したことが高く評価され、同社より感謝状を贈られた。その尽力と成果の先に南阿蘇の未来が描かれていく。

いわきの未来を拓く 自動車専用道路

ふくしま復興再生道路と小名浜道路



(福島県いわき建設事務所提供資料を基に作成)



国際的な物流拠点として発展を続ける小名浜港(提供:福島県小名浜港湾建設事務所)

港と内陸を結ぶ 新たな道路

二〇一一年三月十一日の東日本大震災から二二年の歳月が経つ。国と地方行政、建設業界が全力で取り組んできた東北の復興は、ハード面の整備において着実な成果を見せている。その一方で、震災と原発事故という未曾有の複合災害に見舞われた福島県には未だ三万五千人を超える人々がふるさとを離れ避難生活を余儀なくされる現実がある(二〇二二年三月現在)。

地域産業の再生やインフラ整備が進展するなか、今なお複雑で多様な課題の解決に向けて復興事業を加速させている。二〇一一年に策定された県の第一期復興計画は満了を迎え、二〇二二年から第二期復興計画に基づいた切れ目のない復興、創生が継続中だ。現在の復興計画の重点施策の一つ「安全・安心な暮らしプロジェクト」に掲げられたのが「ふくしま復興再生道路」の整備事業だ。福島県いわき建設事務所の緑川正樹課長にお話を伺った。「県は避難解除区域やその周辺の交通・

族館、商業施設を集約した再開発が進み、港と市街地が一体となったまちづくりが進められている。この地域と常磐自動車道を接続させ、内陸への物流アクセスを飛躍的に向上させる。

現在、小名浜港から常磐自動車道に乗るには北のいわき湯本IC、あるいは南のいわき勿来ICまで約三〇分かけて大きく迂回する必要がある。これが小名浜道路によって一三分と大幅に短縮される。

物流などを支える国道をはじめとする主要八路線を『ふくしま復興再生道路』として位置付け、重点的に整備を展開しており、その一つとして常磐自動車道から重要港湾小名浜港を結ぶ『小名浜道路』の新設を現在進めているところです」。

小名浜道路の起点となるのはいわき市泉町。ここから南北に縦貫する常磐自動車道と接続する(仮称)いわき小名浜インターチェンジ(IC)を経て更に西へ、いわき市山田町に至る全長約八・三キロの自動車専用道路(無料)だ。泉町から臨港道路を経て小名浜港を結ぶ新たな物流ネットワークが構築される。小名浜港は発電事業に供される安価で安定した石炭の供給拠点として国際バルク戦略港湾に指定されており、加えて背後には工業団地や水



福島県
いわき建設事務所 事業部 小名浜道路課
小名浜道路課長
緑川 正樹 Masaki Midorikawa

「所要時間の短縮もさることながら、災害時における支援物資の緊急輸送ルートとしての機能強化も小名浜道路の大きな使命になります。事実、震災時には緊急物資の受入港として小名浜港湾が物資の供給拠点になりました。小名浜道路は県民の安全と安心につながる新しい道路でもあります」と緑川課長は話す。

更に、避難生活を強いられている多くの市民にとって、ふくしま復興再生道路や小名浜道路の整備は、生まれ育ったふるさとに道路がつかっていくという点で、大きな勇気を与えることにもなるだろう。早期の帰還を実現し、その意欲を維持することも道路整備の意義になると緑川課長は強調する。

地域ならではの課題に 官民で取り組む

泉町から山田町に至る現場では土工、橋梁などの施工が順次進められている。現場一帯にはのどかな田園風景が広がる。一方で、田畑を貫通する道路が無かったため大型の

重機や資材の搬出入が大きな課題になったという。「田園地帯であることからそもそも現場にアクセスする幅の広いルートがありませんでした。重機の交錯やJ.Rの線路との近接など、住民の皆さんと話し合いながら細心の注意を払うよう努めていきました」。一見すると広大な施工ヤードを確保しやすいようにも思えるが、道路を拡幅することなどによる田畑や日常生活への影響を考慮すると、大掛かりな仮設工事は難しかった。工事車両がすれ違う簡易なポイントを設けるなど、工事を円滑に進める創意工夫には地域住民や地元建設会社との対話が欠かせなかったという。

工区の特異性を鑑みながらの発注も怠らなかつた。小名浜道路が常磐自動車道と接続するICを含む約二・五キロメートル間は高度な技術と安全管理が求められることから、東日本高速道路(株)(NEXCO東日本)に一括して委託した。そうしたことを含め地方のインフラ整備には地元、大手を問わず建設業界の多様な技術や知見が必要だと強調しながら緑川課長はこう言葉をつない

だ。「行政としても週休二日確保モデル工事の実施やワンデーレスポンスなど、働き方改革と担い手の確保に寄与できるよう取り組んでいきますので、行政とも手を携えながら引き続き持続可能な建設業界の構築を目指していただきたいと心から願っています」。

今後は、舗装工事や管理施設工事が控えている。現在進行中の工事の工程調整に重点を置きながら、残るすべての工程を早期に発注できるように準備を進めていくと緑川課長

は、残るすべての工程を早期に発注できるように準備を進めていくと緑川課長

は、残るすべての工程を早期に発注できるように準備を進めていくと緑川課長

常磐自動車道の新たな使命

当然のことながら同社の所掌は小名浜道路の整備にとどまらない。常磐自動車道の機能強化も大きな使命だ。いわき工事事務所では常磐自動車道の四車線化等事業として、



東日本高速道路株式会社
東北支社 いわき工事事務所
所長

川口 真史 Masafumi Kawaguchi



のどかな田園風景のなかを橋梁で跨ぎ、整備された法面に護られながら小名浜道路が走る。(上写真2点提供：東日本高速道路(株))

「行政としても週休二日確保モデル工事の実施やワンデーレスポンスなど、働き方改革と担い手の確保に寄与できるよう取り組んでいきますので、行政とも手を携えながら引き続き持続可能な建設業界の構築を目指していただきたいと心から願っています」。

今後は、舗装工事や管理施設工事が控えている。現在進行中の工事の工程調整に重点を置きながら、残るすべての工程を早期に発注できるように準備を進めていくと緑川課長

は、残るすべての工程を早期に発注できるように準備を進めていくと緑川課長

は、残るすべての工程を早期に発注できるように準備を進めていくと緑川課長

は、残るすべての工程を早期に発注できるように準備を進めていくと緑川課長

高速道路を知り尽くしたプロフェッショナルの仕事

は気持ち新たにしている。「小名浜道路が開通した暁には観光に、仕事に、ぜひこの道路を走って小名浜港周辺などを訪れていただきたいですね。使っていただかないことには苦勞の甲斐がありません。PRも強化していきます」と言って笑った。

常磐自動車道を跨ぐ、IC橋と小名浜道路本線橋の施工を担って

は、残るすべての工程を早期に発注できるように準備を進めていくと緑川課長

は、残るすべての工程を早期に発注できるように準備を進めていくと緑川課長



いわき中央IC付近の様子。いわき中央IC～広野IC間は2021年6月に4車線化事業(約27km)がすべて完成した。(提供：東日本高速道路(株))

いポイントがあることも予想される。線量管理、除染などを視野に入れた事業を進めていくと川口所長は意気込む。「二十数年前に入社後初めて赴任したのがこのいわき工事事務所でした。歴史のある事務所です。震災復興という旗印のもと再び事業に携わることを中心から光栄に思っています。地元の皆さま、関係機関と連携しながら復興の加速化に貢献できるように鋭意事業を進めていきたいと考えています」と話してくれました。

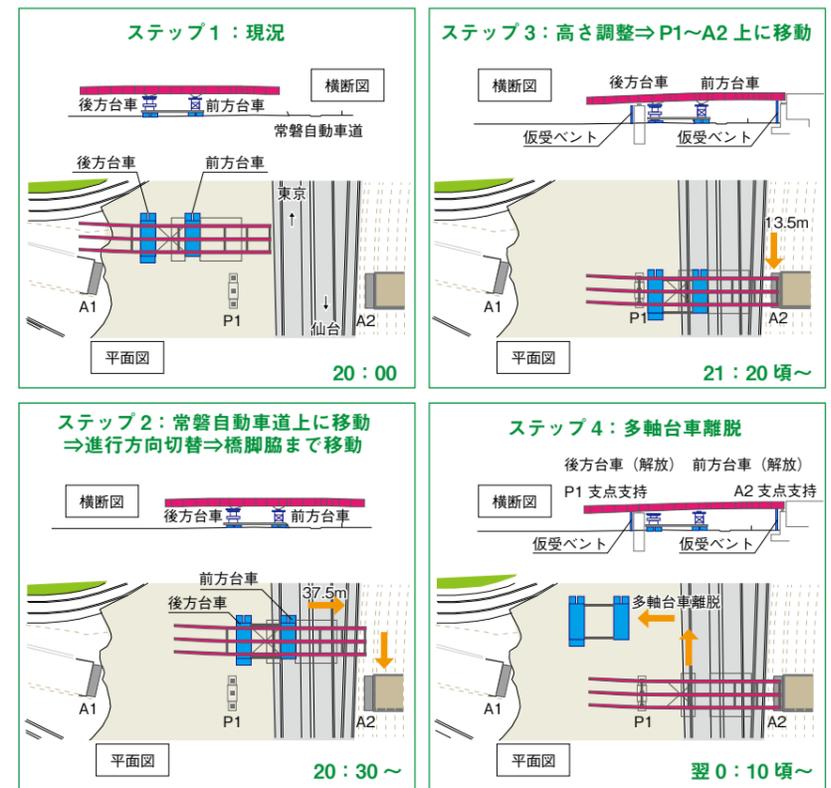
巨大な橋が一晩で高速道路を跨ぐ

昨年十二月二〇日、小名浜道路の小名浜IC橋(仮称)が常磐自動車道を一晩で跨いだ。

夜二〇時半、すでに通行止めとなった常磐自動車道のすぐ横から全長七二メートル、重量三二五トンの鋼製の橋桁が二台の多軸台車に搭載されて本線方向へ張り出すようにゆっくりと動きました。橋桁は全長一〇五メートルのIC橋の一部で、これを予め構築された橋台と橋脚の上に



施工ステップ



常磐自動車道に近接した施工ヤードから多軸台車で橋桁を送り出すように架設する。(東日本高速道路㈱提供資料を基に作成)

載せる工事だ。所定の位置まで移動した後、今度は本線と並行方向に進行を切り替え、再び移動を始める。前方、後方の多軸台車はそれぞれ八〇本のタイヤを備えており、このタイヤの角度、位置をミリ単位で微調整しながら移動、慎重に橋台と橋脚の上に降ろした。日付が変わった頃に多軸台車は離脱。朝五時に

常磐自動車道の通行止めは解除され、車の通行が再開した。この施工の指揮を執った(株)横河ブリッジの末澤寛所長は、入社以来四〇年余りにわたって数々の新設の架橋に関わってきた大ベテランだ。今回の多軸台車によるIC橋の一括架設もほぼ満点だったと自負している。一方で、いくつかの施工上

一括架設のタイムラプス動画は
こちら



IC橋の一括架設には多数の橋のプロフェッショナルが集結。各々が多様なスキルを最大限に発揮、繊細に連携しながら一晩での架橋を果たした。※一括架設の様子を二次元コードからご覧いただけます。



2022年12月21日7時頃の様子。常磐自動車道の通行止めも解除され、架設されたばかりの橋の下を車が走っていく。(提供：横河ブリッジ)

再生、創生という段階にシフトしてきているようにも思えます。現場はIC橋の一括架設後もこれに接続する橋桁や床板の施工が続きます。東北の再生に貢献しているという気持ち忘れずに、福島県やNEXCO東日本、地元の皆さんの期待に応えられるよう安全第一で現場を全うします。

物流、人流機能の向上と地域の賑わいを広げる真新しい道路の開通が待ち遠しい。



株式会社横河ブリッジ
小名浜道路
小名浜跨道橋(鋼上部工)工事
現場代理人
末澤 寛 Hiroshi Suezawa

のポイントがあったところ明かす。「今回の一括架設に当たっては、供用路線への影響を最小限にするため、多軸台車の離隔の制約を考慮したうえで、計画・施工を行う必要がありました。例えば、搭載する桁の長さや台車の位置関係を精査した上で、前・後方の台車反力が均等になるよう設定したり、桁と台車を剛結構造にしたりなど、諸々の手立てを行ったうえで、無事故は無難のこと、規制解放の遅延も起こさないよう施工する必要があり、そうした面で、緊張感がありました」。このため、末澤所長は発注者であるNEXCO東日本と綿密な議論を重ね、安全を確保するものとして現場に入ると振り返る。

また、橋桁を構築するヤードが高速度道路に近接していることも課題

になった。架設時に多軸台車が本線内に進入することを想定して、ヤードと高速道路のレベルを同一面に保つ必要があった。地面に少しでも凹凸があると、台車の繊細な移動に支障をきたすことになる。「ヤードには施工上の都合で目隠し板などの仮囲いを設置できませんでした。目の前を車が高速で走り抜けていく。小さな石などを飛ばしてしまふと大事故になる懸念もあります。毎日朝礼後などことあるごとに現場全体を限なく見て回りました」。

そしてこの工事には他の現場と異なる空気があったという。「東北の復興再生という旗印が立てられている工事です。小名浜道路には利便性、即時性の実現はもちろん、災害時の緊急アクセス道路としての使命もある。復興に貢献しているという意識は常にありました」。かつて関わった本四架橋や北陸新幹線の工事では、利便性の向上が主たる目的だった。今までの現場意識とは明らかに違ったと、最後にこう話してくれた。「この道路は震災前にはなかったインフラです。そうした意味でも福島の復旧・復興は地域の