

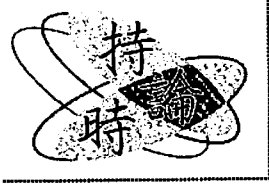
東日本大震災発生から今日10日、1ヶ月となる。被災した各自治体で復興計画が策定されつつあるが、この中で気になるのは、道路を掘り土構造にするいわゆる「二橋掘」の問題だ。道路や線路などの交通施設を高盛り土にして、防潮堤を越えてきた津波に対し多重に防御しようという計画だが、この計画にはハード面、ソフト面で重大な欠陥が含まれている、と警告する。

私は土木工学専攻の研究者であり、宮城県沿岸部の津波被災地を何度も訪ねた。そこで二橋掘計画の再考を訴えたい。

◆ ◆ ◆
第一に、道路や線路は見た目は堤防と同じだが技術的には交通施設として設計はされているものの、防災施設として設計されていない。

◆ ◆ ◆
今回、仙台東部道路が津波の侵入を防いだことから二橋掘論議が出てきたが、仙台東部道路で津波が止まったのは幸運が作用した面が強い。海岸から数キロ離れ、津波の力が減衰したところにたまたまあったのがこの道路であった。もし津波が直撃する海浜近くにあったら、斜面の保護も幸くない仙台東部道路は断形もなく破壊されていた可能性が大きい。事実、コンクリートでできた防潮堤ですら多くが破壊されている。土でできた構造物は、いったん波が越えたら簡単に洗い流される性質がある。従って単に高盛り土をたかからせたりして、防潮堤としての役割を果たすわけではない。

道路や鉄道には交差する道路や水路の



岩手県立大総合政策学部教授 元田 良孝 (60歳・盛岡市)

防災・生活 両面に配慮を

盛り土安心論に異議

ために開口部や橋を設けるが、これが多くと津波が通り抜けてしまう。災害時に役立つか役立たないか、あやふやな構造物を防災計画に取り入れ、防災施設として余分なコストをかけて建設することはなほだ疑問だ。防災施設として海岸の防潮堤の内側にも一つ防潮堤が必要なら、単に道路や線路を高盛り土にした二橋掘ではなく、防潮堤として設計された施設を設けるべきである。道路や線路の設置スペースがなければ防潮堤を造つたその上に道路や線路を設置すべきだ。

◆ ◆ ◆
第二に、二橋掘は平時には大変使いづらい。街へ入り阻害する施設になる可能性が大きいからだ。例えば平地にある道路を二橋掘にするために高盛り土すると、沿道からの利用が大きく制限される。沿道に商業施設をつくって商売をしようにもできず、乗り入れも自由にできない。ただ通過するだけの道路になってしまう。また高盛り土の道路、鉄道は地域を分断し、住民の交流を阻害してしまう。さらに津波を防ぐだけの高土にする、景観が阻害され住居感のある環境に阻まれたようになる。

◆ ◆ ◆
現在は災害の直後なので、全ての復興計画が災害時を中心に組まれていくという感があるが、災害は毎日襲ってくるものではない。仮に今回のような千年に一度の災害に備える防災施設は、安心感は別として、結果は一日しか機能を使わない。従って平時と非常時のバランスが必要であり、防災のみの街づくりはあり得ない。街なかに防潮堤を築いた巨大な構造物を造るのであれば上記の問題点を十分に検討し、日常の生活の支障にならないことを確認してから進めるべきだ。仙台東部道路で助かった人や財産があったことは評価するが、二橋掘については慎重な判断が求められる。(投稿)