

# 新方式を導入し、復興事業とインフラ再生の効率化を進める

清水建設  
第一土木営業本部  
本部長 久保 周太郎



東日本大震災からの早期復興に向けて、土木工事においては新しい方式を導入し、効率的な道路整備や宅地造成が進められています。また、老朽化したインフラの再生などには、建設業界を挙げてさまざまな課題に取り組んでいます。そうした中で、当社が果たすべき役割や実際に携わっている社会基盤強化の事例を紹介します。

## 官民一体の新方式で、復興事業のスピードアップを目指す

震災復興を進める上で、重要な事業の1つとなっているのが、復興道路の早期整備です。2011年11

月の第3次補正予算の成立により、「復興道路・復興支援道路」として、三陸沿岸道路で148km、宮古盛岡横断道路、東北横断自動車道釜石秋田線、東北中央自動車道の3路線で計76km、合計224kmの新たな事業化が決定。2018年3月末までの全線開通（供用中と事業中の道路も含め総延長584km）を目指すこととなりました。

しかし、新規事業区間の事業量は従来、三陸国道事務所が行ってきた延長区間の約5倍に相当します。短い期間で、それに関わる調査・設計や協議、用地取得といった発注業務を関連する国道事務所だけで行うのは困難が予

## 業界全体での取り組み強化と並行し、当社内にインフラ再生プロジェクト室を新設

また、当社は岩手県陸前高田市の高田地区（図2）、今泉地区や宮城県気仙沼市において、宅地の造成にも携わっています。これら震災復興事業では、UR都市機構が地方自治体から事業を受託し、設計施工を一括発注するCM（コンストラクション・マネジメント）方式を採用。さらに地元企業の活用と事業のさらなるスピード化の観点から、適正な予算額や施工体制を事前に提出し、透明性のある支払を行うオープンブック方式と、調査設計が終わった部分から順次工事を始めるファストトラック方式で事業が進められています。

【図2】高田地区の中心市街地の計画イメージ



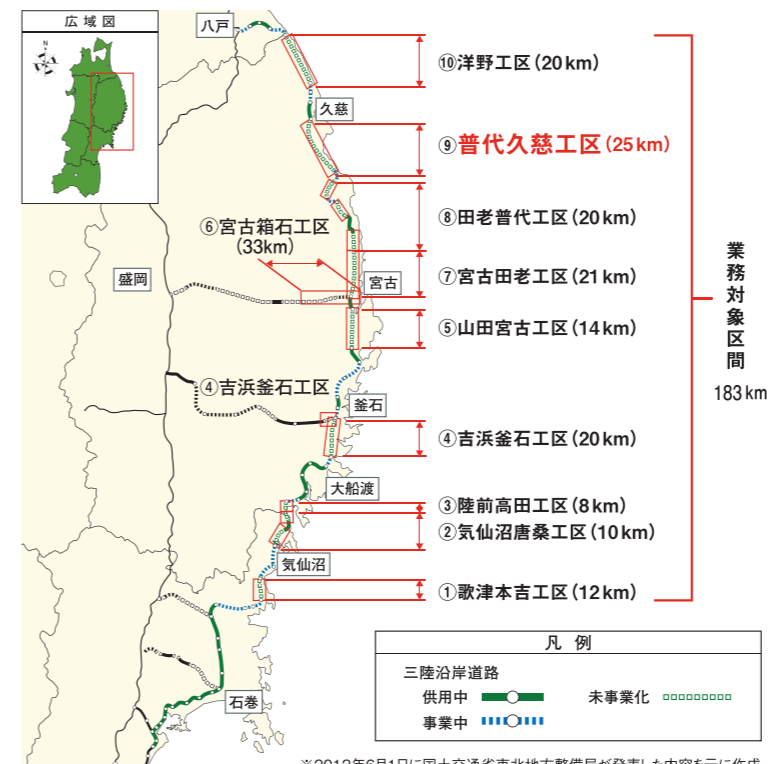
老朽化したインフラの再生に対しては、2013年1月、日本建設業連合会がインフラ再生委員会を立ち上げ、当社の柿谷達雄代表取締役副社長が委員長に就任しました。委員会は再生戦略部会と技術部会で構成されています。各社が保有するインフラの維持管理や更新の技術などを集約しながら、再生戦略部会では施工ノウハウを適切に活用できる入札契約制度や専門技術者の育成などを、技術部会ではICT（情報通信技術）の活用などをそれぞれ検討しています。

2013年4月には当社でも土木事業本部内にインフラ再生プロジェクト室を新設。今後は同室を中心に情報を積極的に収集し、老朽化が進む道路やトンネル、橋りょうなどについて、劣化や損傷のレベルと範囲、利用状況や頻度などに応じた最適な対策を提案していきます。

想されました。そこで導入されたのが、官民一体で発注事業を行う事業促進PPP（public-private partnership）です。設計・施工のノウハウを持つ建設会社が発注者側に入ったことで、品質やコスト、工期面で最適な発注業務や工事監理を行えるため、事業の効率化が大いに期待されています。

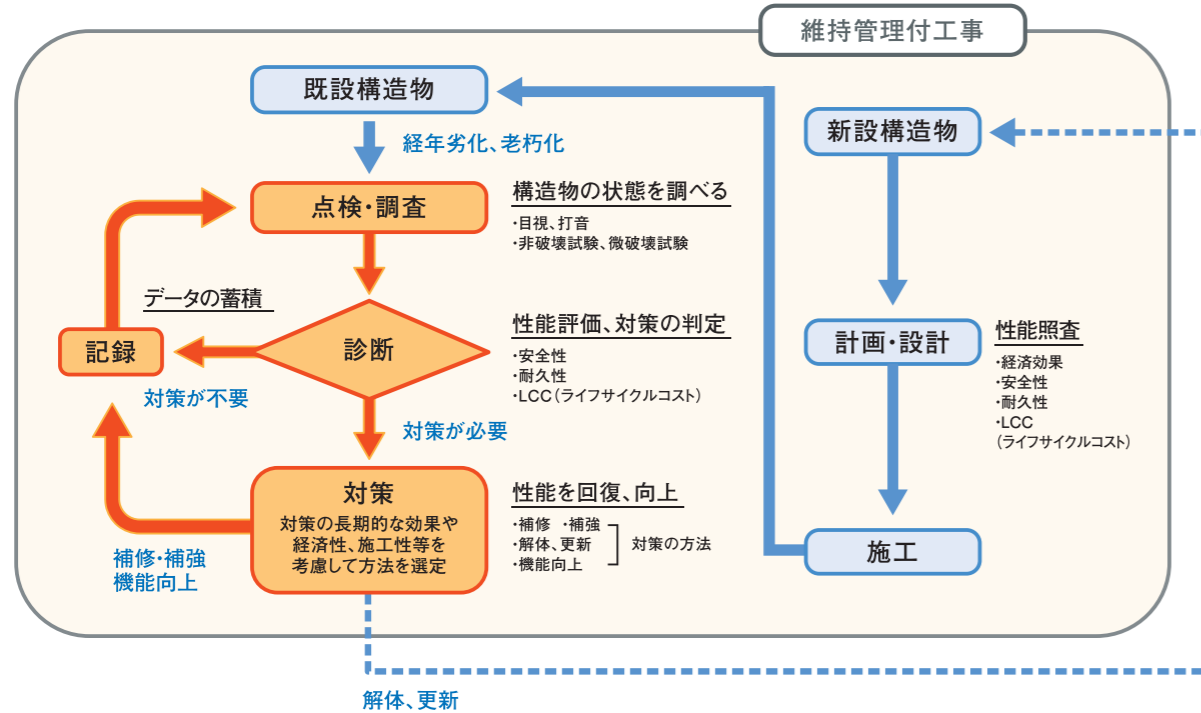
現在、三陸沿岸道路については、図1の通り、新規事業区間148kmおよび直接接続する復興支援道路を合わせた計183kmを10工区に分け、工区ごとにJV（共同企業体）を組成し、発注者支援業務を行っています。このうち、当社JVは普代久慈工区を担当（工期は2012年6月～2014年3月の予定）しています。

【図1】三陸沿岸道路におけるPPP実施10工区設定



※2012年6月1日に国土交通省東北地方整備局が発表した内容を元に作成

インフラ再生の流れ（日本建設業連合会インフラ再生委員会）



※P06-07に記載されている情報は2014年2月現在のものです。