

Column

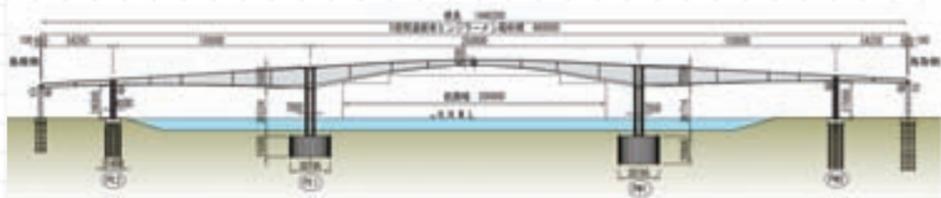
噂のPC橋! 江島大橋

米子鬼太郎空港に着陸する際に、機内から巨大なコンクリート橋をみてとることができます。この橋こそ、ダイハツ工業株式会社のCMにでてきた「ベタ踏み坂」を有する江島大橋です。インターネット上でも大きな話題になったあの坂は、CGなどではなく実在するプレレストコンクリート橋の一部なのです。



CMの舞台となった江島大橋は、鳥取県境港市と島根県松江市の間に位置する1級河川斐伊川(中海)を渡り、両市を結ぶ全長1.4キロにも達する橋梁です。この橋は、取付高架橋と主橋梁部で構成され、主橋梁部は5径間連続の有ヒンジPCラーメン橋です。主橋梁部の中央支間の長さは250mで、これはPCラーメン橋として、国内はおろか東洋で第1位、世界でも第3位の長さになります。

この地域は、近くに重要港湾である境港があるうえ、両県の工業団地となっており、貨物輸送として重要な役割を果たしてまいりました。かつて中浦水門管理橋によって結ばれておりましたが、同橋は跳ね橋構造であり、重量制限があったため、交通量の増加にとまぬ、道路交通に支障が生じるよう



になりました。そのため、輸送のコストや時間削減、広域的な交通ネットワークの一翼を担うことを目的として昭和60年より江島大橋の計画がスタートし、平成9年に工事が着手され、16年より供用が開始されております。

さてCMに登場した例の坂は、この橋の松江市側の取付部になります。この勾配は6.1%あり、角度にすると約3.5度になります。数字で見てもあまり実感がわきませんが、いざ橋の取付け部に立つと確かにとてつもない急坂のように見え、ついついアクセルをベタ踏みしないと上っていかなそうな気にさせます。このような勾配になった背景には斐伊川に計画されている5000トン級船舶の航行が可能な桁下空間が必要であったためです。それゆえに橋梁の最高地点は高さ44.7mにも達します。

施工方法は張出し架設工法を採用しましたが、工期を短縮するために通常の施工方法に比べて4倍も能力の大きい移動作業車を用いました。また柱頭部高さが15.5mもあるためコンクリートを5回に分割して打設したとのことですから、まさに圧巻のスケールです。

この大きな姿で、冬場は風雪厳しい日本海側の環境に耐え、地元の発展に寄与し、さらに地域住民に愛されていることを思うと、PCの無限の力を感ずることができます。

三井住友建設(株) 片 健一



提供:ダイハツ工業株式会社

三陸鉄道・望月正彦社長



「三鉄、いつ動くんだ?うちの子供が、三鉄で高校に通うんだ」

震災から2日後、地元住民の発したこの一言が、未曾有の震災からわずか3年で全線再開にこぎ着ける原動力になったと望月社長は回想する。

死者1万5885人、行方不明者2623人(注:警視庁調べ)2014年4月10日現在を出した東日本大震災で大きな被害を受けた東北地方の企業の中で、わずか3年余りでの復旧を果たした三陸鉄道の望月社長に話を聞いた。

「震災直後から、大津波警報が注意報に変わるまでの2日間ずっと考えていたことは、三鉄がこれからも必要な会社かどうかだった」

この自問自答に対する答えが、冒頭の地元住民の一言だ。開業から30年。旅客数の減少に伴い、20年も赤字経営が続

いている三陸鉄道に対し、不要論を唱える人がいても不思議はない。しかし、岩手県と沿線市町村からの支援で成り立つ第三セクターでもある三鉄は、採算だけで列車を走らせる鉄道会社とは事情が異なる。動かせるなら動かした方がいいと望月社長は決断し、3年という目標を設定。実行した。

必要論だけでは語れないエピソードもある。三鉄の誇りの一つは、駅などに落書きがひとつもないことだ。というのも、三鉄が開通するまで、沿線に住む学生の多くは高校にすら通えなかった。3年間親が車で送り迎えをするのは大変な労力がかかる。お年寄りにとっては、一人で通院も出来ない。こうした土地柄だからこそ、三鉄を必要とし、愛する土壌が生まれる。震災後の5月には、沿線で草刈りや駅舎の掃除をしている地域の人を見かけることもあったという。不通区間で、しかも誰に頼まれたわけでもないのに、である。こうした地元の熱望が、三鉄職員を支えたことは言うまでもないだろう。

三鉄にはレトロなデザインのお座敷列車をはじめ、ドラえもんやスヌーピーなどのキャラクターが描かれた「手をつな号」など様々なデザイン車両があるが、その中にアラビア文字が刻まれたものもある。というのも、震災発生後、世界中から届いた支援の中にクウェートから無償提供さ

れた500万バレルの原油があった。これを売った資金が日本赤十字を通じて被災者に配分され、三鉄の車両に姿を変えたことから、アラビア語で「ご支援に感謝します」と記してあるのだ。

「実はクウェート大使にちよっとおねだりをした」

望月社長は、クウェートの国章を車体に使うことを願った。

「一人単価500円で年間10万人のツアー客が来ても三鉄には5000万円しか入らないが、三陸に泊まり、食事や酒を楽しみ、お土産を買って1万円でも使ってくれば、地域への波及効果は10億円にのぼる」

三陸には、美しい景観や海の幸など他の地域にはない特色がある。しかし三鉄はそれに甘んじることなく、様々な企画で観光客をもてなす努力を怠らない。赤字経営を逆手に取った「三鉄赤字せんべい」や大きな骨付きチキンが入っている「三鉄カレー」、アニメ風のキャラクター「鉄道むすめ」と「鉄道ダンシ」によるグッズ販売は土産品として好評を博している。また、震災後には「震災学習列車」を走らせ、職員をガイドに付けて被災地の実態を案内する取り組みも行っている。「あまちゃん人気をあとも1年引っ張る」望月社長はそう言うて笑う。しかし、ブームはいつか下火になることも知っている。開業からちょうど30周年。二度目の開業を迎えた三鉄は、復興の始発駅となる覚悟だ。



新調車体に使用されたクウェートの国章

取材を終えて

三年前の震災以来、全線での運行再開が待望されていた三陸鉄道は、四月五日に南リアス線、六日に北リアス線が運行再開の運びとなりました。三陸鉄道には、津波の洗礼を受けても耐えて残った横木沢橋梁をはじめとして、意欲的な試みで新形式のPC橋が数多く架けられています。その中の一つである「安家川橋梁」を表紙に選びました。

現地取材するにあたって、多忙を極めておられた三陸鉄道(株)の望月社長には快くインタビューに応じていただき心よりお礼申し上げます。清水川さんには貴重な写真を提供いただきありがとうございます。

また、今回の復旧の立役者である、鉄道運輸機構東京支社三陸鉄道復興工事課の佐々木課長と三陸鉄道復興鉄道建設所の進藤所長には、本当にお忙しい中現地のご案内と丁寧なご説明をいただき感謝に堪えません。

三陸鉄道は全線開通しましたが、鉄道沿線の復興はこれからということをお今回の取材で痛感しました。全線開通が観光へ与えるインパクトにより地域が活性化して、震災復興のさきがけになることを祈念しています。(取材班)