

復興のシンボル 「小名浜マリナブリッジ」

仙崎 達治

正会員 国土交通省東北地方整備局 小名浜港事務所 所長

小名浜マリナブリッジの概要

現在、福島県いわき市の小名浜港では国際バルク戦略港湾(石炭)として東港地区(人工島)の整備が急ピッチで進められている(写真1)。石炭の大量一括輸送を行うことで近隣に立地する石炭火力発電所の発電コスト削減を目指すものである。また、小名浜港の1・2号埠頭とその周辺部では再開発が進められ、観光客を中心に県内でも有数の賑わい空間となっている。2011年3月の東日本大震災から力強く復興の歩みが続ける小名浜港の新たなシンボルとして、3号埠頭から人工島につながる「小名浜マリナブリッジ」が2017年3月に完成した。本稿では小名浜マリナブリッジの完成までの道程と地域とのつながりについて報告する。

小名浜東港地区臨港道路は、人工島である東港地区において整備中の国際物流ターミナルで揚げられた石炭を背後地域へ陸送する連絡路となる。石炭の多くは、近隣の発電所の燃料となり、広く首都圏・東北地域へ電力供給される。小名浜マリナブリッジ(写真2)は、小名浜港の3号埠頭と東港を結ぶ臨港道路のうち、5径間連続PCエクストラードスド橋(航路部・延長510m)と二つの4径間連続PC箱桁橋(3号埠頭部・延長220m、東港部・延長197m)の3橋から構成される全長927mの橋梁である。小名浜マリナブリッジの計画は、東

港沖合人工島計画(139ha)が策定された1981年3月の港湾計画で初めて位置付けられたものである。その後、産業構造の転換や社会情勢の変化に伴い、2003年11月の港湾計画で人工島計画が現在の施設規模52haに改定された後、2008年度から国の直轄事業として事業着手した。小名浜マリナブリッジの設計にあたっては、2008～2009年度にかけて技術検討委員会(委員長・齋藤潮東京工業大学教授)を開催し、特に景観については地域住民の意見も取り入れながら、経済性、施工性、景観性、維持管理性等の観点から最適な橋梁形式の検討を行った。また、整備段階である2015年度には維持管理技術検討委員会(委員長・清宮理早

稲田大学教授)を開催した。本橋梁の特性を踏まえた効果的な点検手法の確立に向けて、管理の担い手となる地域の技術者の意見も取り入れながらも議論を行った。その結果、専門家以外でも使える点検時のマニュアルを作成したことに加え、点検をサポートするマーケティングや箱桁内部の簡易照明設置を取り入れた。

東日本大震災による被害と対応

2010年3月の着工から1年後、2011年3月11日に東日本大震災が発生、小名浜港背後のいわき市では家屋・建築物など人的・建物被害が生じるとともに、小名浜港でもほぼすべての係留施設が被災した。

いわき市の被害の特徴は、大地震、大津波、そして原子力発電所事故が重なった世界でも類を見ない複合災害という点にある。

震災直後は、日々、同時多発的に起こる複数の事象に対し、国も自治体も24時間体制で、人命や財産を守るための対応が行われた。

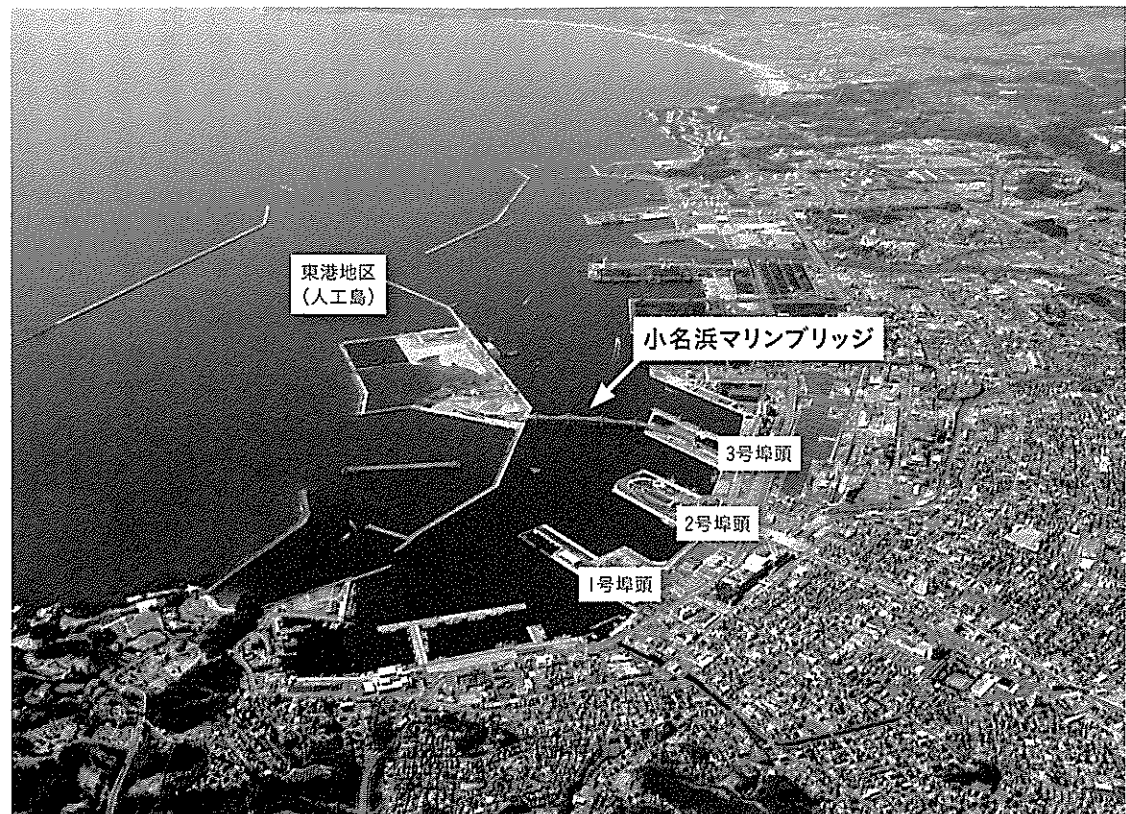


写真1 小名浜港全景

その後も、被災された方々の生活支援を最優先に据えながら復興への土台づくりが精力的に進められ、いわき市が復興に向けた具体的な取組みを示す「いわき市復興事業計画」を同年12月に策定し、いわき市の復興を加速させている。

一方、小名浜港の場合は、写真3に示すような津波被害も大きかったが、地震動による岸壁の傾斜や法線のずれ、液状化によるエプロンの沈下、荷役機械の被害が大きく、物流機能が著しく低下した。

被災した港湾施設の復旧にあたっては、地域の復旧・復興を支援するため、港湾関係行政機関、港湾利用者、港湾周辺立地企業等から構成される「小名浜港復興会議」を立ち上げ、港湾利用ニーズに的確に対応する「復旧・復興方針」を策定し、計画的に復旧に取り組みることとなった。

まずは物流機能の回復のため、岸壁における荷役作業が可能となるよう、エプロン舗装等の応急復旧工事を実施し、背後立地企業の操業再開に必要な物流機能を一定程度確保した。これにより震災からおおむね3ヶ月後には7割程度の岸壁が暫定供用され、背

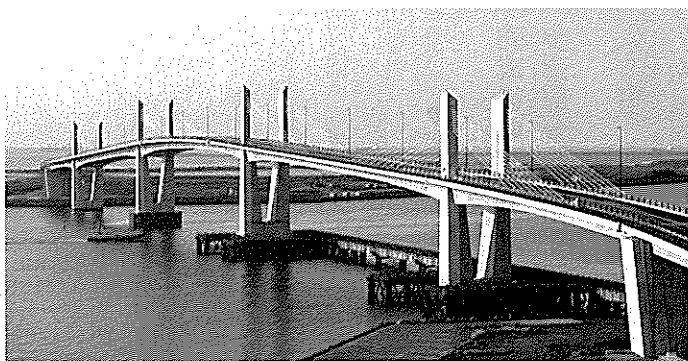


写真2 小名浜マリナブリッジ全景

後の火力発電所、精錬所等の事業所の活動再開も伴い、港を利用する貨物も徐々に増加し、2013年度末には、おおむね計画通りに小名浜港の直轄による災害復旧事業はすべて完了した。

他方、小名浜マリナブリッジ航路部についても災害復旧事業と同時期に並行する工事となり、港湾利用船舶と作業船が幅較する中で必要な航路・泊地を確保しなければならぬことから、工事関係者間で「東港関連工事部会」を設置し、工事の予定につい

SENZAKI Tatsuji
九州地方整備局下関港湾事務所 所長、
港湾局海岸・防災課広域連携推進官、
国土政策局総合計画課企画専門官を
経て現職、43歳。



港湾利用者に対して情報提供を行い、円滑な施工に努めた。この部会は、小名浜港における直轄港湾災害復旧事業が終了し、国際バルク戦略港湾の整備にシフトした現在も継続している。

橋梁名称公募と橋名板の作製

小名浜マリブリッジは、周辺から工事の進捗状況が確認できるため、工事中から市民の注目を集めていたことから、名称を公募により決定するこ



写真3 津波により被災した「いわき小名浜みなどオアシス」

とにした。2016年8月25日から9月30日までの約1ヶ月間で、5歳から94歳まで幅広い年代の方々から288通もの応募をいただいた中から、小名浜港東港地区臨港道路橋梁名称選定委員会(委員長・齋藤潮東京工業大学教授)において、その名称を「小名浜マリブリッジ」に決定した。名称決定を受け、いわき応援大使である女流書家の金澤翔子さんに「小名浜マリブリッジ」文字の揮毫を依頼したところ快諾いただき、エクストラードーズ橋起点側(3号埠頭側)の橋名板にその文字を刻んでいる。金澤さんが橋の名前を揮毫されたのは小名浜マリブリッジが初めてとのことである。

この橋名板については、完成記念式典に先立つ2017年4月17日に除幕式を行い(写真4)、お披露目することになった。

完成披露式と完成記念ウォーク

2017年4月23日(日)、小名浜マリブリッジ完成披露式を行った。晴天の下、国会議員をはじめ、自治体や港湾関連団体等多くのご来賓の出

席をいただき、盛大に挙行された。地元選出の吉野正芳衆議院議員(現復興大臣)から挨拶をいただいたのをはじめ、多くのお祝いの言葉をいただいた。式に続いて三世代夫婦による渡り初めを行ったが、これには市民から15組もの応募をいただき、家族も含めて総勢100名近くにのぼる盛大な渡り初めとなった。

午後に行われた

完成記念ウォーク(写真5)では、半日で約6千人もの市民がこの橋を渡るために来訪した。午後1時からのオープンを予定していたが、あまりにも多くの人が押し寄せ、長蛇の列となる事態となったため、急きよ、開催時刻を繰り上げるなど、いわき市民の港にかける熱意を感じる光景であった。さらに、この日の夕方には橋梁照明



写真4 橋名板除幕式(前列中央が橋名を揮毫した金澤翔子さん)

完成後の歩道部一般開放

小名浜マリブリッジは完成を迎えたが、対岸の人工島が造成中である

ことから、当面の間、橋は工事関係車両のみの利用としていた。しかし、橋の開放を求める市民の声の高まりに押されて、橋を管理する福島県では、2017年8月から毎週日曜日の昼間に限り、歩道を一般開放することとした。この一般開放でも多くの市民が訪れており、多い日には2800人以上の方が散策を楽しんでいる。1. 2号埠頭にある観光物産センター「いわき・ら・ら・ミュウ」や海洋文化学習施設「アクアマリンふくしま」等の観光資源を擁する「いわき小名浜みなどオアシス」と一体となり、小名浜マリブリッジは港に人びとを呼び込む存在となっている。

小名浜マリブリッジの完成とこれからの小名浜港

港の拡大とともに、工場進出の増加によって地域の経済発展を支えてきた小名浜港であるが、機能的な面では工業港の色彩が強い。その一方で、市街地にも近接することから、商業機能や賑わい空間の確保といった多様な地域の要請にも応えていかなければならない。前述の再開発事業の進捗により、着実に人びとを呼び込む

エリアが広がってきているが、さらに2018年6月にはこの背後に大型ショッピングセンターが完成予定であり、3号埠頭東側でも福島県により緑地整備の計画が進行中である。また、小名浜マリブリッジの完成により、人工島への車両によるアクセスが可能になったことから、関係機関が一丸となって東港地区国際物流ターミナルの整備を早期に進めることとしている。

このように、小名浜マリブリッジの完成を弾みとして、小名浜港は人々がさらに活発に行き交う港として大きく生まれ変わるうとしている。小名浜港は、地元市民の熱い思いがみなとづくりを後押ししてきた。これに対して、国や自治体は市民と一緒に考えて、地域と一体となったみなとづくりにより、地元の発展に寄与してきた。ここ小名浜では、地元市民による「小名浜まちづくり市民会議」という団体があり、小名浜のまちの将来像を市民自ら描き続けている。これからも地元市民と一体となってみなとづくりに取り組んでいきたい。

(担当編集委員・鈴木貴洋)



写真5 完成記念ウォークの様子(2017年4月23日)