

1年近くが経過して

久留米支部 久留米県土整備事務所 安河内秀輔

2018年4月に私が入庁してもうすぐ1年になる。4,5,6月と研修に次ぐ研修の日々であったが、夏季休暇も堪能し、ようやく本腰入れて業務に取り組み始めた10月に、「鳥栖朝倉線」のバイパスの開通式があった。

県が小郡市福童の西鉄端間駅付近で事業を行っていた、
県道鳥栖朝倉線バイパスが全線完成し、開通することとなりました。

(福岡県 HP - 記者発表資料 - 『県道鳥栖朝倉線のバイパスが開通します』より引用)

鳥栖朝倉線——佐賀県鳥栖市から福岡県朝倉市にかけて小郡市、大刀洗町を經由して東西に走る主要地方道である。そのうち、小郡市福童地区の交通混雑の解消を目的としたバイパスを作るというのが今回の事業であり、平成25年3月に1期区間(L=0.8km)が完成、このたび2期区間(L=0.85km)の工事が行われた。



図 県道鳥栖朝倉線バイパス箇所

私は、本線の業務にはほぼ関わっていない。設計書は作っていないし、関係者協議も参加していない。そして、工事を途中から受け持ったということもない。係の先輩の、そして私の指導員の方の受け持つ箇所だから、何度も連れて行ってもらったというだけだ。しかし、入庁して今まで私が関わったどの路線よりも印象に残っている。

初めて工事箇所に行ったのは4月か5月か。新端間橋へ繋がる福童高架橋に鳥栖側より接続するために土を盛り上げる必要があるのだが、当時はまだ盛り上げていなかったと記憶している。先述したように研修祭りだったため、実務については今以上に理解しておらず、現場に行くといわれても観光気分だったことは否定できない。そのような状態で現場をぼんやりと見ていて、「あれ(福童高架橋)に繋がるようにする」と教えて頂いたのだが、全くビジョンも実感も湧かなかった。当時、同年の10月に開通させるということも知らなかったため、「何年かかかるのだろうか」「大変そうだな」といった感想しか出てこなかった。

それから夏にかけて何度か現地へ赴き、徐々に現場が進んでいくのを目の当たりにしながら、私に任せられた日々の業務に努めていた。8,9月に入るとやはり担当の先輩の忙しさ

は傍目から見ても尋常ではなく、舗装を始め信号や照明といった開通に必要なものを敷設する工事の数が多いことから、地元の方々や業者からの電話が非常に多くかかってきた記憶がある。私も当初引き継いだ工事のひとつが完了し、ある程度は手が空いていたため、舗装の幅や延長といった出来形の測定や確認等の手伝いをしていたが、この時点で、ある程度形が見えてきたことに少し感動を覚えていた。開通式が近づくと、その手伝いをすることになり、係の先輩より説明があった。その時期には概ね工事は完了しはじめ、開通式用のパンフレット用写真の撮影やスケジュール等、さまざまな協議が行われており、当日の開通へ向けて進んでいるという実感がようやく湧いてきていた。

そして当日、私は駐車場から開通式会場への誘導役や式典の撮影役、開通時の手伝いをしていた。誘導役をしているときに待ち時間が多くあったのだが、式典用の『祝県道鳥栖朝倉線バイパス開通』のアーチを始め、開通の準備が整った「県道鳥栖朝倉線バイパス」のあちらこちらに「すごい」という酷くシンプルな感想が頭の中で繰り返されていた。他にも、開通1時間前や30分前に自転車やバイクが待っていることがわかってにやりとしたり、開通時にパトカーが先導して後ろに車が続くさまを見て再度「すごい」という感想を繰り返したりと多くの事が印象に残っている。ただ、今まで工事を行っていたため道路の真ん中を歩くことができていた部分が、自由に歩けなくなるといったことだけは少々残念に思えた。



写真 県道鳥栖朝倉線バイパス開通式直前

業務にほぼ関わっていない私ですら印象深く感動した道路の開通、これを1年目に経験できたことは思いがけない幸運だった。長く続いた事業であることから、計画・設計より顔も知らない多くの方々の努力のもと開通したことは理解しているが、「今の、自分の係が、作り上げた」と自慢したい感情がある。そして、開通後にも事後処理で大変そうな係の姿を見ながら、多くの路線のうちの1本ではあるが「県道鳥栖朝倉線バイパス」の開通に関われたこと、そのことを私は誇らしく思う。

これから何度も何度も多くの道路や河川の整備に携わることになるだろう。

しかし、この時抱いた感情を忘れてはならないと思う。