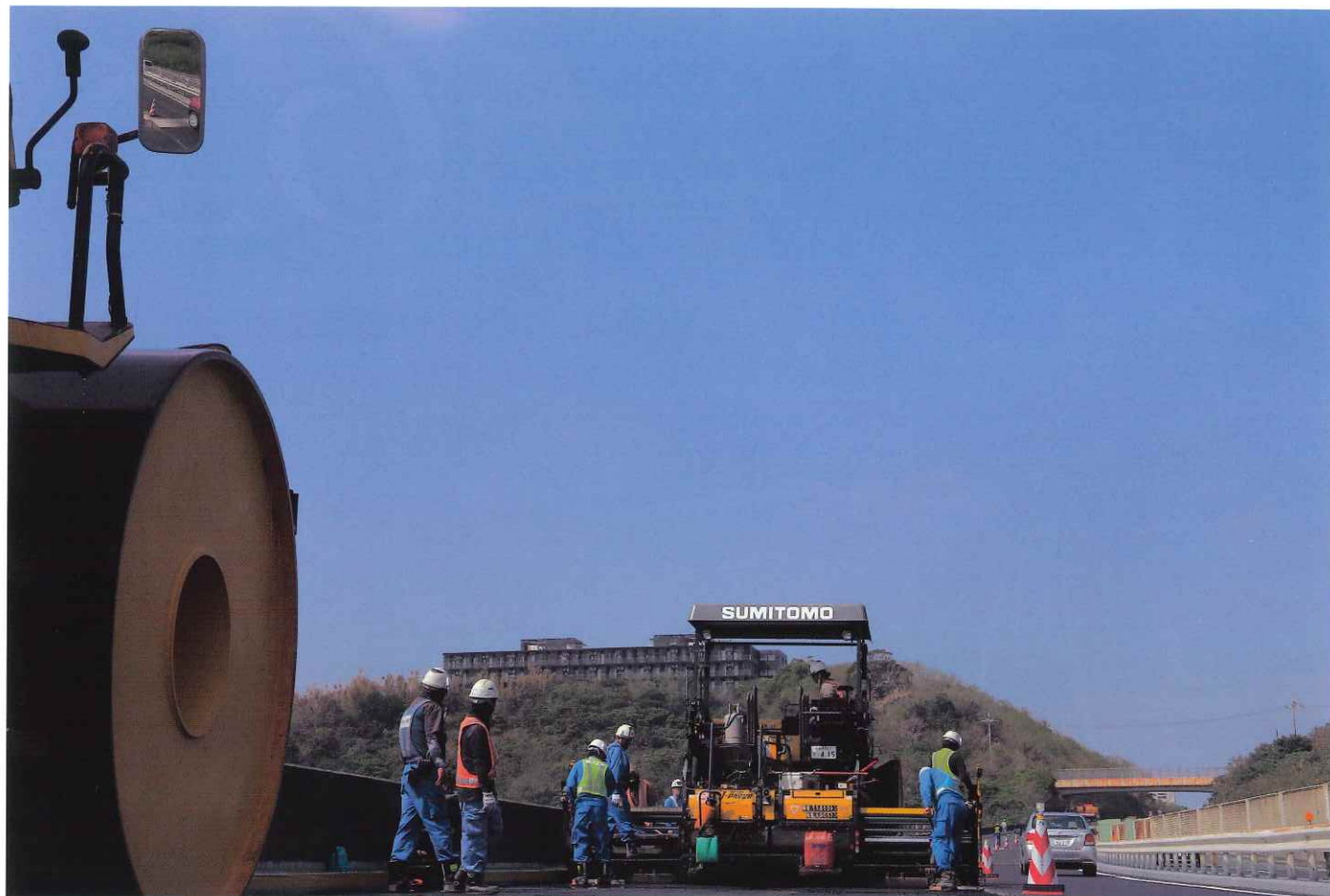


供用50年を迎える「地域の足」、 昼夜連続規制で橋梁舗装リニューアルを担う。



沖縄で車は生活必需品である。自家用車の一世代当たり保有台数1.28台*は全国24位(世帯数71万、ちなみに1位は福井県1.67台・世帯数30万、47位は768万世帯の東京都0.40台)、とくに軽自動車の比率は53.2%と全国トップクラス。移動距離は少ないものの、起伏や変化に富んだ多様な地形となれば頷ける。

マイカー依存社会の沖縄。さて唯一の高速自動車道の成り立ちとなると……。1973年(昭和48)、一般国道329号のバイパス(沖縄縦貫道路)として名護市許田から石川市石川間が起工されたことに始まる。許田IC～石川ICが有料道路「沖縄自動車道」となって開通したのは沖縄海洋博(1975年)の直前。米国民政府時代と同様、右側通行で供用された。沖縄全域が左側通行に変更されるのは「ナナサンマル」こと78年7月30日である。翌79年、石川～那覇間が高速自動車国道路線に指定され、87年、石川IC～那覇IC間の全線開通とともに許田IC～石川IC間も格上げされて現在の沖縄自動車道全長57.3kmとなった。

物流および観光、産業と居住エリアといった生活圏拡大への貢献は、開通時の人口120万から現在は146万人、全国で唯一プラスだった人口自然増(出生-死亡)が最近でこそマイナスに転じたものの、依然として全国トップを維持していることにも頷けている。

とは言え、南部区間で40年、北部の供用から50年ともなると劣化は必至。2016年から大規模な更新・修繕工事が順次進められている。通勤・通学利用が NEXCO 西日本の他路線に比べて格段に多いだけに、「地域の足」としてますます期待に応えねばならない。

*自動車検査登録情報協会調べ:2025年3月末現在

世紀東急工業(旧世紀建設)は、施政権返還によって沖縄県・沖縄開発庁が誕生した1972年に沖縄に進出、74年に事業所を本社直轄とし、翌年にかけて金武舗装工事(沖縄縦貫道路)を手掛け、合併して世紀東急工業となった後の86～87年には沖縄自動車道西原舗装工事を担当している。世紀建設以来、主要国道の各所に足跡を残し、金武プラントの設置と相まって、沖縄サミット前の許田IC～沖縄北IC間舗装改良(JV)、西原JCTで接続する那覇空港自動車道の南風原舗装(西原JCT～南風原南IC)、サミット後には津嘉山舗装(南風原南IC～豊見城・名嘉地IC)と、沖縄の高速道路にたびたび関わってきた。



左=西原IC方向、上方は那覇空港自動車道下り線、前方が施工の終わった池田高架橋、奥に西原JCT料金所
上=南風原高架橋、前方1.3kmほどに那覇IC(沖縄自動車道の起点は許田ICだがKP、IC標示は那覇ICから順位に振られ、那覇IC方面が上り、許田IC方面が下りとなっている)

那覇IC付近、 2箇所の高架橋舗装補修、 床版補修を施し、 念入りに床版防水層を施工。

ご紹介するのは、那覇ICから2km付近の本線池田高架橋、1km付近の南風原南高架橋上下線の橋梁舗装補修、および那覇空港自動車道と接続する西原JCT上り線料金所舗装補修である。切削オーバーレイ工10,148㎡、橋梁部では特定箇所の床版補修を施し、床版防水9,215㎡を施工する。

沖縄自動車道の24時間交通量は増加傾向にあり、最近では約106,000台程度と非常に多い重交通路線だが、担当区間に限れば13,000台と少なくスムーズに流れるレベルである。昨年9月から一回の規制期間1ヵ月を基準に昼夜連続規制を張ってきたが、交通量が少ないとえどやはり規制時間の短縮が求められる。取材時点で池田高架橋は上下線ともに施工を終え、南風原高架橋は下り線および上り線追越車線を終えて、取材当日は走行車線およそ220mの床版防水工、レベリング層舗装工である。

沖縄自動車道の本格的な本線舗装補修は沖縄サミット(2000年)後初めてかも、と現場代理人の増島孝行さん。1993年の入社、北関東で NEXCO、国交省工事をこなし、岩手営業所長から本工事のために着任。「危惧していた雨も少なく、ほぼ順調な進捗、3月中には本線施工を終える予定です。担当工区のポイントは床版補修工。コンクリート厚不足から来る劣化、ひび割れ等に対処するため、探査機で調査、コアを抜いたり削ったりして状態を確認し、必要箇所にはコンクリートを打設して補修しました。今日は床版防水工の最終日で本村工業



左=防水材塗布の終わった南風原高架橋、この付近の追越車線には床版補修が施されている
右上=防水材吹付け作業中の本村工業の皆さん、追越車線側の吹付け作業は車両走行時は一旦止める
右下=管理者立会いの下、ピンホール探知機で床版防水層の空隙をチェック。南風原高架橋の施工箇所8区画のうち7区画はすでに舗装まで終え、残るは取材当日施工の1区画のみ



取材2日目、現場稼働前8時。前日に施工された舗装接着剤塗布路面。右手に見える連続高架橋が那覇空港自動車道



本日の舗装起点、橋長は300m、舗装区間は那覇IC方向の後方・前方2箇所合わせて220mほどになる



レベリング舗装を控えてスタンバイする大和土木の皆さん



待つこと暫し、合材ダンプがやって来た

9時55分、舗設開始



フィニッシャーアイロン台据付け



レベリング舗装厚40mm(ここでは余盛りを見込んで表層舗装厚7.5mm)の舗設が進む。ジョイント部、縁石際も丁寧に



取材日は両日とも天候に恵まれた。大きな空の下、舗設、転圧を繰り返す



さんに入ってもらっていますが、全国区で仕事され、工程調整にも柔軟に対応してもらっています。明日は舗装工で、大和土木さん。長いお付き合いで段取り、出来栄も安心です」。

監理技術者は2008年入社の大塚恭平さん。NEXCO工事は初めてのことだが、国交省の現場では現場代理人を務めてきた。「この区間の走行車両はそれほど多くないのですが、規制線すれすれに走る車両が多く気を抜けません」。車輛への注意喚起は工事担当、2013年入社の松下大気さんも同じ。高速道路はこれまでもたびたび経験してきたが、「沖縄のドライバーは慣れているのかどうか、みんな結構飛ばしますね。ドライバーには何時も注意していなければなりません」と「もらい事故」が一番気に掛かる。

規制線内作業に声掛け、合図を忘れず、沖縄自動車道の再生に安全、きれいな仕事を尽くす。

本工事には、切削オーバーレイ工に有限会社大和土木、切断工に有限会社金城工業、床版防水・床版補修工に株式会社本村工業、補修工に株式会社東城建設の防災協会の皆さんが参加している。

床版防水工担当、本村工業の職長廣瀬 充さんはこの道15年、奈良からスタッフ5人で現場入りしている。「一般車



後方区間のレベリング層舗設が終わり、午後は前方区間の舗設に移る



本村工業の職長、廣瀬 充さん



バルーン照明トップに世紀東急マスコット「エスティーとケイ」のご愛敬

輛が作業場所すれすれをスピードを緩めずに走りますから、モノや人が規制線からはみ出さないよう絶えず注意していなければなりません。また防水材が飛散しないよう、車輛が接近してきた時には吹付け作業を一旦止めることにしています。防水材、溶剤を扱っていますからミストを吸い込まないなど、化学物質使用時の対策にも留意しておかなければなりません」。細かな確認修正は残るが、主な担当作業は当日が最終日となった。

取材2日目はレベリング舗装。大和土木の職長仲地正洋さんは前身の外間組でオペレータから始め舗装一筋、40年の経験を持つベテラン。当日は合材ダンプ誘導を担当しながら現場作業に眼を配る。「去年11月から現場に入り、今日は10名体制で作業です。現場では走行車輛に注意し、規制線外に出ないように、作業箇所周りの声掛け、合図を心掛けています。世紀東急さんの仕事は、段取りや作業打合せなどが明確で、こちらの



右側左から現場代理人の増島さん、工事担当の松下さん、監理技術者の大塚さん、同行した九州支店安全管理担当の益崎達生課長、左側職長の仲地正洋さん(右から5人目)と大和土木の皆さん



午後、検温を済ませたダンプが舗設位置へ、最終区間のレベリング舗装が始まる。中央奥から右のアーチ橋が那覇空港自動車道

話もよく聞いていただいてやり易い。私たちが朝のミーティングで段取り等を打ち合せ、準備していますから、いちいち指示しなくても職員各自が自主的に動き、担当作業を進めています。どの現場でも、とにかく丁寧、きれいな仕上げが目標です」。翌日に予定されている表層

舗装で本線舗装は終わり、路面標示工、セメントミルク注入を済ませ規制撤去。この後、西原JCT上り線料金所の切削オーバーレイ工が待っている。久々の本線本格補修に現場一丸、沖縄の元気を支える。
(取材:2026年3月26、27日)

令和6年度 沖縄自動車道(特定更新等)那覇IC～西原IC間舗装補修工事

発注者:西日本高速道路株式会社 九州支社
施工場所:沖縄県島尻郡南風原町(KP 0.0)～沖縄県浦添市西原(KP 5.6)
工期:2025年5月23日～2027年1月12日
工事概要:切削オーバーレイ工10,148m²、床版防水工9,215m²、路面標示工2,439m²、床版補修工4箇所、その他
世紀東急工業担当者:現場代理人/増島孝行、監理技術者/大塚恭平、工事担当(現場安全整備)/松下大気