

6. 国土交通省九州地方整備局と日本建設業連合会九州支部

6.1 ヒアリングを行った経緯

当初、国の対応や全国規模のゼネコンの動きはヒアリングの対象としていなかったが、熊本県下の自治体、建設業界にヒアリングを進めている中でリエゾンやテックフォースの役割は大きかったという話を各所で聞いたため、一度話を聞いておくべきだと考え、ヒアリングを行うことになった。

6.2 テックフォース・リエゾン、および日建連の活動概要

6.2.1 テックフォース・リエゾンの活動概要

テックフォースは大規模自然災害への備えとして、迅速に地方公共団体等への支援が行えるよう、平成20年4月に創設され、平成23年3月の東日本大震災をはじめ平成26年11月の長野県北部地震等の地震災害、台風災害、豪雨災害、噴火災害等に派遣されている。平成28年4月の熊本地震においては地震発生後の15日には活動を開始し、全国の地方整備局等から日最大440人、累計では8000人日を超える隊員を派遣、リエゾンが被害状況・支援ニーズを収集するとともに被害状況調査を実施、県道、市町村道の道路啓開や応急復旧等を行った。

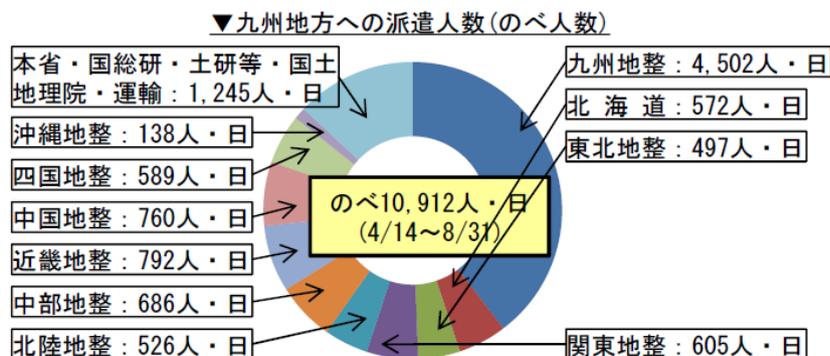


図 6-1-1 国土交通省 平成28年4月熊本地震への派遣
国土交通省ホームページ (<https://www.mlit.go.jp/river/bousai/pch-tec/activity/achievements/pdf/h2804.pdf>) より抜粋

自治体所管施設の被害状況調査



道路施設の被害調査



首長に調査結果を報告

土砂災害危険箇所の点検



土石流危険渓流の点検



熊本県知事に報告

道路啓開による緊急車両の通行確保



南阿蘇方面への通行を確保

図 6-1-2 国土交通省 テックフォースとリエゾンの活動状況
国土交通省ホームページ (<https://www.mlit.go.jp/river/bousai/pch-tec/activity/achievements/pdf/h2804.pdf>) より抜粋

6.2.2 日建連の活動概要

日建連では地震直後に対策本部を設置し、高速道路ののり面崩壊、高架橋の落橋に対応した。また、大規模斜面崩壊が発生した阿蘇大橋地区では無人化施工、俵山トンネルの復旧工事、宇土市役所庁舎の現地調査等を実施している。

6.3 ヒアリング調査結果

6.3.1 国土交通省九州地方整備局

場所：九州地方整備局会議室

日時：2019年7月2日（月）14:00～16:00

出席者（ヒアリング先）：2名

出席者（土木学会）：4名

1) 地震直後の動き（プッシュ型における事前連絡、事業者選定等）

・リエゾン・テックフォースはプッシュ型で現地に駆け付けたが、自治体の首長に連絡は入れている。現地では首長から災害対応部署への連絡がなく、受入れに戸惑われることもある。自治体の災害対応部署には事前に連絡するように努めている。

・災害時にはテックフォースと他地域の災害協業者も一緒に災害現場に入ることもあり、地元の建設業事業者の反発がある場合もあるが、災害現場はかなり混乱しており、自治体は人命救助や避難所の運営に手を取られるので最初は調整なしに始める場合も多々ある。その場合は被災自治体と打合せができるようになってから分担等を相談して進めている。

2) 費用分担

・自治体では「国が支援に来る」と聞いて、費用も国が負担すると思われるところもあるが、災害対策基本法では施設管理者が「その所掌事務に係る応急措置をすみやかに実施する」こととなっている。

九州地方整備局と自治体と締結している災害協定では、所管施設の被害状況の把握・情報連絡網の構築・リエゾンの派遣は、応援する九州地整が負担するが、災害応急措置やその他の事項については、災害規模や被害拡大防止、対応を実施すべき者が明確になっていない場合等により、九州地整が負担するものと自治体が費用を負担するものがある。

・備蓄品などは場合によっては拋出して持ち込んでいるが、基本は自治体が負担することになっている。

・いずれにしても自治体からは「テックフォースが来なければ、こんなに早く復旧できなかった」という声が多い。国交省は各地に事務所・出張所があるため現地に早く行けるので初動の支援活動が実施可能となっている。

3) 災害協定・建設業事業者の選定

・災害協定は整備局の事務所が複数の協力業者と協定を結んでいるが、被災地の協力業者が対応できない場合、本局が災害協定を結んでいる建設業協会に依頼するか、もしくは防災業務計画に基づく事務所間応援で近隣地域の協力業者に応援を求めることもある。熊本地震の時のように地元整備局職員の手が足りていない場合は九州の他事務所職員及び他地整の職員がテックフォースとして現地の職員を応援することもある。

・災害時の初動においては事務所が契約している維持工事の建設業事業者と連絡を取り作業を始める。ちょっとした災害補修なら本契約内で済ませるが、数か月かかるような大規模な工事だと事務所の判断で別の事業者と契約する場合もある。

4) 災害時の補償等

- ・災害時の緊急工事で協力業者が事故に遭った時は通常の労働災害補償制度の活用しかない。警察や消防の場合は公務災害補償が手厚いと聴いている。災害協定では危険な作業を指示するような前提で協定を結ぶ仕組みがない。仮に国の指示で災害現場に派遣された事により、人身事故が発生した場合に被災者が労災での補償が不十分であると判断した場合は、訴訟にも成りかねず、国の責任が問われることとなる。

6.3.2 日建連九州支部

場所：日建連九州支部会議室

日時：2019年2月22日

出席者（ヒアリング先）：2名

出席者（紹介者・質問者）：3名

1) 地震時の動き・建設業事業者の選定等

- ・最初は NEXCO 西日本からの依頼に対応した。九州縦貫道路関連がほとんどだが一部大分方面も。工事個所登録システムを活用（日建連の対策本部と整備局の防災課で確認できる）し、対応できる建設業事業者をセレクトした。調査には各社の技術者が行き、日建連の対策室で集約し NEXCO 西日本に連絡していた。
- ・整備局には日建連から出向いて体制を説明した。その後、整備局からの要請が来るようになった。まず、宇土市役所が崩壊しそうなので調査に行ってくれという要請があり対応した。また、俵山トンネルも整備局から連絡があり建設業事業者を選定して対応した。阿蘇大橋も調査の要請があり対応した。
- ・内閣府の対策本部（熊本）からも、最初は整備局経由でブルーシート等の支援要請があり、その後は直接要請が来るようになった。
- ・直接の道路啓開の要請はなかったが南阿蘇の崩落現場は整備局との協定に基づいて建設業事業者を選定している。

2) 事前協定・防災システム等

- ・防災訓練は整備局の防災訓練の中に一緒に入っている。あと、各社の防災訓練にも日建連九州支部としても参加している。また、会社間のメールのやりとりの訓練と合同会議を行っている。
- ・被災情報の収集システムは持っておらず、テレビの報道と行政との電話・メールの連絡と調査報告を収集した。対応の要請は国交省と内閣府、熊本県から直接もあった。協定上は整備局の要請で対応することになっている。日建連の他支部では包括協定を他県と結んでいるが、九州支部はあえて窓口は整備局におねがいして、そこからの要請に対応する形にしている。

3) 活動内容

- ・要請件数は九州地方整備局関係が2件、NEXCO 西日本関係が10件。調査については重機の調査、ブルーシートの在庫調査、土嚢調査、現地調査等。他に行方不明者の探査技術がないかの問い合わせがあった。

4) 課題と考えられること

- ・対策本部の交代要員の体制強化。あとは会員会社へ情報提供。
- ・行政との日ごろからの関係構築。直接携帯電話での状況確認等が可能になる。
- ・行政の対策本部に人を常駐させるのはすべての会社の事情を把握できる人がいないので難しい。

5) 応急復旧時に大手の建設会社に協力できそうなこと

- ・新幹線の高架の復旧は大手ゼネコンが対応している。重機も大手が手配しやすい。当時、鹿児島本線の高架工事などで工事を行っていた関係もある。逆に大規模でないものは地元中心でやれるところは

やることになる。

- ・大手ゼネコンが乗り込んだり日建連でまとめるのは難しい。各公共機関では応援協定のようなものがある。民間でも地元の建設業事業者と近隣地域の建設業事業者、もしくは大手ゼネコンと応援協定を結んでおき、災害時には連絡を取り合って応援に行くことはできるかもしれない。十分な重機があれば早く啓開ができる。

6.4 調査結果の考察

- ・テックフォース・リエゾンの活動がスムーズに開始できるように自治体側の BCP・震災対策マニュアル等の作成時に国交省からのプッシュ式の応援があることを想定しておく必要がある。
- ・災害時の事故の補償は特別なものがあつた方が良いが、それがあるが故に危険な作業を強要することにならないように注意が必要である。
- ・建設業事業者の選定時に過去の工事实績のデータベース等が参考になる。
- ・各公共機関の応援協定のように、民間でも地元の建設業事業者と近隣地域の建設業事業者、もしくは大手ゼネコンと応援協定を結んでおくことで災害時の対応力の強化につながる可能性がある。