

国の行政機関は、その出先機関として地方支分部局を設置しており、地方自治体をはじめとして、さまざまな機関と連携を取りながら、広範囲に取り組みを行っています。

中部圏ネットワーク第2弾として、当財団の顧問に就任していただいている中部地域の地方支分部局長を訪問し、この地域における役割や主要なプロジェクトなどについてのお話を伺い、その活動についてご紹介していきます。

第1回は、国土交通省中部地方整備局長の八鍬 隆氏にお話を伺いました。

国内外との交流・連携のロータリーとして 中部地方整備局の役割といま



地域の発展を図り、安全を守る 中部地方整備局の業務

Q 国土交通省中部地方整備局（以下、「中部地整」）の責務と役割についてお聞かせください。

まず、現在がどのような時代かということから考えると、人口の減少による少子高齢化、そして財政制約、経済活動を取り巻く国際競争の激化に加え、2011年3月の東日本大震災を契機としたエネルギー制約、巨大災害の脅威、さらに地球規模での環境問題など、かつてないほどの困難な課題に直面している時代といえます。

しかしそのなかで、情報通信技術は飛躍的な発展を遂げ、新しい価値の創出も行われています。まさに技術革新と価値観の多様化によって、種々の課題が克服されるという期待を持てる時代でもあります。

このような変動の時代のなかで、中部地整は、社会資本整備を通じて中部の安全・安心を守り、明るく堅実な未来を築いていくということを第一の責務として考えています。それは、地理的にも、ものづくり産業の面でも日本のまんなかに位置する地域として、防災力を向上し、交流や連携の強化を図り、卓越したものづくり産業の集積地とし

での製造業を基軸として引き続き、将来の日本経済の牽引役を担うということになります。

国内外との交流や連携をもとに、「日本のロータリー」として、個性と魅力のある圏域の形成を将来像として、そこで内在するさまざまな課題に取り組んでいるところです。

Q 社会資本整備における中部地整の主な業務内容についてお聞かせください。

国土交通省の役割である「持続可能で活力ある国土・地域づくり」をもとに、中部地整では、日本のものづくりの中心である中部地域のさらなる発展に向けた施策を展開しています。

管轄区域は、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県の全域と長野県の一部（南信地域）の計5県ですが、歴史のある伝統産業から自動車産業、ロボット産業や航空宇宙産業まで、さまざまな分野をリードする産業が集まっています。

中部地域は製造品出荷額が全国の4分の1を占めており、日本のものづくりの拠点であることから、物や人の交流や連携をスムーズに行うとともに経済の活性化を支える社会基盤の創出と整備を行っています。さらに予期せぬ自然災害から地域を守るために必要な社会基盤の整備と適切な管理も極めて重要な課題です。

道路は、管轄区域内に20路線、管理延長1,929kmの国直轄管理の道路網があり、道路管理者として、巡回、橋りょうなども含めた定期点検、補修、補強工事などを行っています。また中部地域に特徴的な産業クラスターの形成を支える効率的な物流ネットワークの強化とともに、巨大災害にも強い道路網の実現に取り組んでいます。

また、河川の改修や維持管理、河川環境の点検、整備などを行っています。水害などを未然に防ぐため、河川改修を進めるとともにふだんから護岸や堤防などのきめ細かな維持管理が必要です。適切な管理は、災害が起こった時には被害を軽減することにつながります。管轄区域内には一級水系が13水系（直接管理区間延長1,106.5km）あり、国が直接管理するダムは9つを数え、機能を十分

に発揮できるよう適正な管理や操作に努めているほか、新丸山ダムや設楽ダムの整備に取り組んでいます。また、管内には土砂災害が発生する箇所も多く、各地で砂防施設の整備を行っています。

港湾は、管轄区域内に国際拠点港湾として名古屋港、四日市港、清水港の3港、重要港湾として衣浦港、三河港、御前崎港、田子の浦港、津松阪港、尾鷲港の6港があります。現在、名古屋港は12年連続取扱貨物量日本一を続けるなど、中部地域は日本の経済発展を支えており、コスト、スピード、安全性など国際水準を確保するためのコンテナターミナルなどの港湾インフラの整備を行っています。また、南海トラフ巨大地震への備えをはじめとした防災対策や緊急時の物資輸送ルートの確保が喫緊の課題となっています。

また、国営公園の木曾三川公園の整備と管理を行っているほか、快適で個性ある都市づくりのための都市施設の整備などを支援しています。

さらに、建設産業の持続的な発展と育成にも取り組んでいます。

中部地方を特徴づける 経済・交通・地形・自然

Q 中部地域といえば製造業が強い地域として知られていますが、ほかの地域と違った特徴があればお聞かせください。

管轄区域内にはものづくりの技術産業が集中しており、中部地域が日本の経済活力を支えているといってもいいでしょう。中部地域の製造品出荷額をみると、全国282兆円（2012年度実績値）のうち75兆円で、全国の4分の1を占めています。この地域にはとりわけ輸送用機械器具にかかわる技術産業が集積し、多くのものづくり拠点が存在しています。

そのうち自動車関連産業は19兆円で4割を超えています。電気機械工業、航空機産業、工作機械、IT産業のほかにも、伝統的な楽器、毛織物、製茶、みそ製造などのシェアが高くなっています。中部地域の人口一人当たりの製造品出荷額などを

みてもほかの地域と比べて非常に高いのが特徴です。

また、農業生産額をみると、愛知県が全国6位を占めるなど都市近郊型の農業も盛んで、産業のバランスがとれた地域といえます。

Q 中部地域の地勢的な特徴はどのようにとらえられるでしょうか。

中部地域は地理的に日本のほぼ中央に位置しています。東西交通の要衝であり、東京や大阪をはじめ東海道メガロポリスを結ぶ高速交通網の要と言ってもいいでしょう。

地形的には日本を代表する3,000m級の山々が南北に縦走しており、これらの急峻な山々が河川の水源地となることから、多量の雨が短時間で急勾配の河川を流れ下ることになります。また濃尾平野は日本最大の海拔ゼロメートル地帯で、河川の氾濫や津波、高潮などによる洪水の危険性が高いことは否めません。木曾三川（木曾川、長良川、揖斐川）をはじめとする河川下流域は、そのほとんどが洪水位より低く、堤防によって洪水から守られているのが現状です。

また、中央構造線などの断層が圏域を貫き脆弱な地質構造が見られることから、山崩れや土石流も多く発生しています。

さらに近い将来に発生が懸念される南海トラフ巨大地震の震源から近く、津波の到達時間が非常に短くなっています。

これらの地理的・地形的条件から、さまざまな災害に対する対策をソフトとハードの両面から行い、災害に強い中部地域を目指しています。特に、1959年9月の伊勢湾台風や2011年3月の東日本大震災の未曾有の災害から教訓を得て、高潮や巨大地震、津波などへの対策を進めています。

Q リニア中央新幹線の開通にも期待が高まっていますが、いかがでしょうか。

リニア中央新幹線は、2027年に東京－名古屋間で開業予定です。甲府市付近、南アルプス中南部を經由して、最短で40分で結びます。リニア中央

新幹線開通によるあらたな発展像として東京、大阪、名古屋の三大都市圏の一体化をはじめ、北陸地域と中部地域との連携強化も期待されます。また、基幹道路や高速鉄道との併用で交通ネットワークの重層化も図れます。

リニア中央新幹線を生かした中部地域づくりには、停車駅が設置される各自治体を中心になって検討を進めています。名古屋市では「名古屋駅周辺まちづくり構想懇談会」、中津川市では「中津川市リニアのまちづくり推進本部」、飯田市では長野県の「リニアを活かした地域づくり勉強会」が開催され、当局も参加しています。2014年2月には、「リニア開業に向けた地域づくりと地域の特性を活かした3駅からの発展シナリオ」をテーマに、停車駅予定地の自治体の長がはじめて一堂に会して「中部圏地域づくりフォーラム」を当局の主催で開催しました。

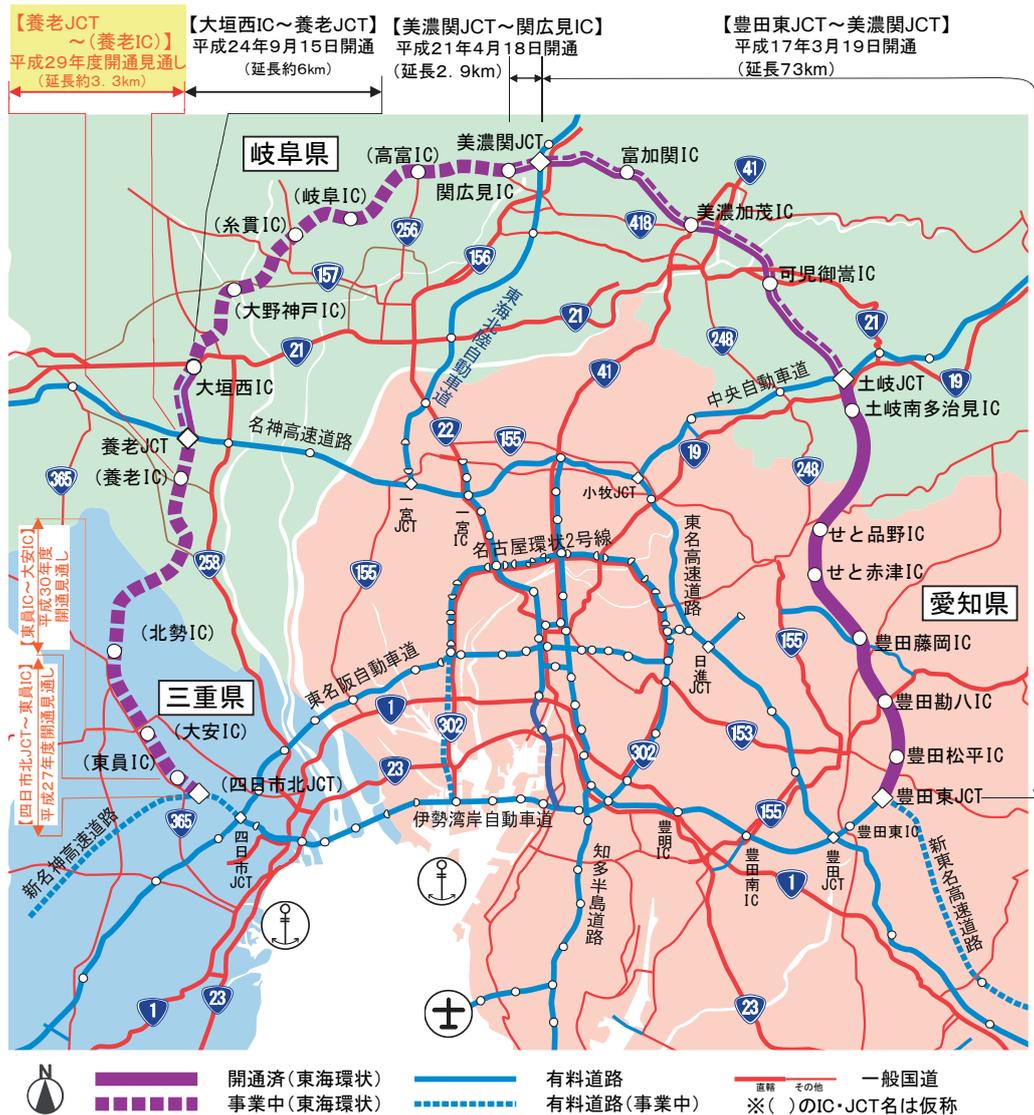
なかでも名古屋駅周辺の取り組みでは、まちづくり構想策定に向けて、名古屋駅周辺のターミナル機能強化について検討しています。また、名古屋大都市圏の玄関口にふさわしく、「名古屋駅周辺」と「栄周辺」の2極を一体化した「名古屋駅周辺、伏見、栄地域」が整備地域として指定されています。

リニア中央新幹線の東京－名古屋間の開通による経済効果は約10.7兆円といわれ、日本の経済活動の活発化や豊かな生活圏の形成などさまざまな波及効果が期待されます。日本のまんなかとして、リニア中央新幹線開業を踏まえてさらに強い経済基盤を備えた中部地域の構築が望まれます。

**様々なネットワークを構築
中部の未来を支えるプロジェクト
〈2014年度の主な事業〉**

Q 地域間の連携や発展に重要な、中部地域と他の地域をつなぐ交通網の整備についてお聞かせください。

2014年度の道路事業では、東海環状自動車道の整備が主要事業のひとつです。この道路は、名古屋



提供：中部地方整備局

屋市の周辺30～40km圏に位置する愛知、岐阜、三重3県の豊田、瀬戸、土岐、関、岐阜、大垣、四日市などの諸都市を環状に連絡する延長約160kmの高規格幹線道路です。

現在、東回りの豊田東JCTから関広見IC区間の延長約76kmと、西回りの関広見ICから四日市北JCT区間のうち大垣西ICから養老JCTまでの延長約6kmが開通しています。

2014年度は約393億円の予算で西回りの各区间で事業を推進しており、東海地域の骨格として、新東名・新名神高速道路、東名・名神高速道路や中央自動車道・東海北陸自動車道等と広域的なネットワークを形成することを目指しています。

また先立って開通した東回り区間では、さまざま

な効果が見られます。中部地域にはものづくりの拠点都市が連なっていますが、その都市同士が連携しやすくなったり、開通により沿線地域の工業団地立地数が開通前と比べて約3倍に増加しています。また環状道路内側の通過交通量が減少し、混雑が緩和され人や人の流れがスムーズになりました。このように産業活動の活発化に大きく貢献しています。

さらに西回り区間でも、今後沿線都市間の所要時間が大きく短縮されることが期待できるため、工業団地の造成や分譲が進んでいます。防災の面でも、海拔ゼロメートル地帯を迂回しており、緊急時の輸送路としても役割を果たすことが期待できます。

そのほかに、名古屋環状2号線の名古屋西JCTから飛島JCT（仮称）までの12.2kmについては、都市内の渋滞緩和を目的に工事を進めています。この区間が完成すると名古屋環状2号線が全線つながり、交通経路の分散による渋滞の緩和や、物流拠点へのアクセスの強化など、国際競争力の強化に大きく寄与すると考えています。

紀伊半島を一周する近畿自動車道紀勢線の一角を構成する紀勢自動車道が今年3月30日に開通し、名古屋から尾鷲まで高速道路がつながりました。引き続き、新宮までつながるよう整備を進めています。

また静岡県沼津市から下田市に至る延長約60kmの伊豆縦貫自動車道も開通に向け事業を推進しており、伊豆半島への慢性的な交通渋滞の緩和が期待されます。

長野県飯田市から静岡県浜松市に至る三遠南信自動車道では、中央自動車道、新東名高速道路と連絡し、地域間の連携と発展を目的として延長約100kmの事業に取り組んでいます。

Q 南海トラフ巨大地震への対策についてお聞かせください。

東日本大震災を受け、中部地域において、国や地方公共団体、経済団体、学識経験者、報道機関などが幅広く連携し、今後起こるであろう南海トラフ巨大地震に対して一体となって取り組むため、2011年10月に「南海トラフ地震対策中部圏戦略会議」を設立しました。

このなかで中部圏地震防災基本戦略をとりまとめ、各機関の密接な連携によって対処すべき課題を「優先的に取り組む連携課題」として、10項目選定しました。中部地整は、そのうち「災害に強いまちづくり」、「防災拠点のネットワーク形成に向けた検討」、「道路啓開・航路啓開等のオペレーション計画の策定」について幹事機関となり、重要な課題として取り組んできました。

その結果、道路では人命救助のための救援・救護ルートの確保、港湾や空港と防災拠点などを結ぶ緊急物資輸送ルートの確保、航路では大規模な

緊急物資の受け入れを可能にする海上輸送ルートの確保などを具体化したオペレーション計画を策定しています。また海拔ゼロメートル地帯が浸水した場合の排水対策についても策定しています。

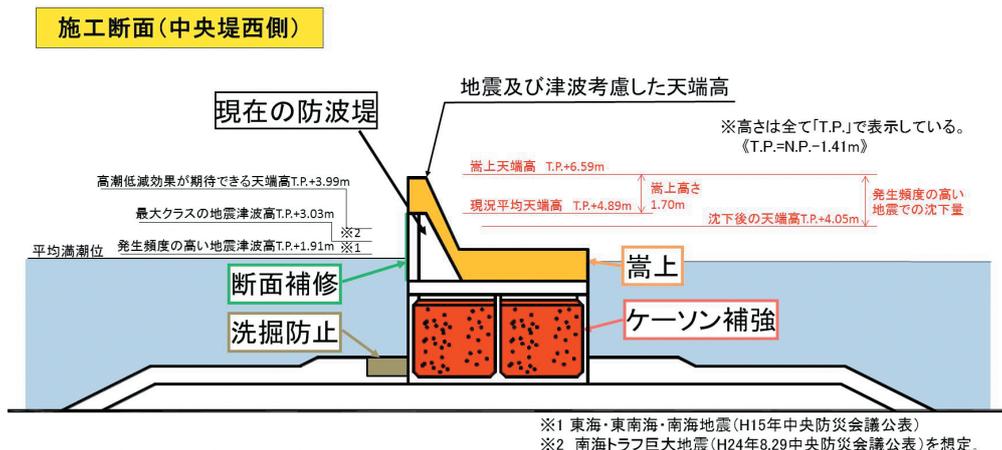
また、2014年3月の中央防災会議にて策定された「南海トラフ地震防災対策推進基本計画」で、初めて大規模な広域防災拠点などを設置することが明記されましたが、中部地域では、名古屋市中区三の丸の名古屋合同庁舎2号館と静岡県庁を司令塔機能を担う施設として選定するとともに、名古屋空港、名古屋港、静岡空港を緊急支援物資の配送、支援部隊の活動支援などを広域的に行う施設として提示しました。

中部地整では、これらの防災活動の中心となる基幹的防災拠点のうち、名古屋合同庁舎2号館と名古屋港の整備を進めています。合同庁舎は司令塔としての役割から、会議スペースや通信機能にかかる施設改修の設計のため2014年度に700万円の予算を計上しています。名古屋港は金城ふ頭が防災拠点の候補になっており、海上からの緊急支援物資の輸送拠点として具体的な整備のあり方を検討しています。

Q 水を治めるダムや河川の管理・整備についてお聞かせください。

台風や集中豪雨に対する治水対策として、河川の堤防整備、河道堀削、あるいは、内水対策として排水機場の整備などを推進しています。また、南海トラフ巨大地震が発生しても河川堤防が液状化により沈下しないよう、堤防の液状化対策を必要性の高いところから緊急的に実施することとしており、すでに庄内川については整備が終了し、現在木曾川水系などで実施中です。今年度は、巨大地震の津波被害リスクが高い木曾川（三重県木曾岬町源録・松蔭地区）と揖斐川（三重県桑名市の白鷄・城南地区）の河川堤防の耐震化や液状化対策を実施しています。

ダム検証の結果、事業継続が決まった新丸山ダムと設楽ダムにつきましては、本体工事の着工に向けて、鋭意整備を推進していきます。このうち、



※1 東海・東南海・南海地震(H15年中央防災会議公表)
 ※2 南海トラフ巨大地震(H24年8.29中央防災会議公表)を想定。

提供：中部地方整備局

新丸山ダムについては、木曾川上流の岐阜県八百津町と御嵩町に接する既設の丸山ダムの堤体をかさ上げして洪水調節機能を高め、貯水量を拡大するダム再開発事業を行い、新丸山ダムとしてリニューアルする予定です。これによって巨大洪水などで引き起こされる木曾川中下流域の氾濫から人々の生活を守ります。また、設楽ダムは、豊川の洪水調節、流水の正常な機能の維持、かんがい用水や水道水の供給を目的に愛知県設楽町に建設するものであり、早期完成が求められています。

Q 海外に開かれた重要な交通の要衝でもある港湾についてお聞かせください。

名古屋港の港口部に位置する鍋田堤と中央堤(ポートアイランド)、知多堤に至る「名古屋港外港地区防波堤(高潮防波堤)」は、完成から約50年が経過して老朽化が著しく、また、沈下しており、大規模地震などの際には津波、高潮に対し、その機能を十分に果たせないことが懸念されます。

南海トラフ巨大地震に備えるため、今年度は約4.5kmの防波堤の改良工事を行います。具体的には、現在の防波堤の天端(てんば)のかさ上げやケーソン補強などを実施しており、来年度の完成を目指しています。現在、T.P.(東京湾平均海面)3~5mとなっている天端高を6.6m程度までか

かさ上げし、地域の安全を確保します。

ほかにも名古屋港飛島ふ頭地区航路増深、四日市港霞ヶ浦北ふ頭地区道路整備、清水港新興津地区防波堤整備などの海上コンテナターミナル整備事業を進めるとともに三河港神野地区で自動車運搬船用の耐震強化岸壁整備事業を実施しています。近年、着実に増加する大型コンテナ貨物船や自動車運搬船に対応した機能を強化することにより、国際競争力や流通アクセス機能の強化などを図っています。

災害への緊急対策派遣隊「TEC-FORCE」の活躍

Q 中部地方整備局のニューヒーロー「TEC-FORCE」とは、どのような活動をされているのでしょうか。

TEC-FORCE(テック・フォース)については、もっと広く知られても良い活動だと思うのですが、大規模自然災害が発生した場合、または発生するおそれがある場合に、被災地方公共団体の依頼により、緊急災害対策派遣隊TEC-FORCEが支援に駆けつけます。TEC-FORCEは2008年5月に創設され、被災状況の迅速な把握や被災地の早期復興、二次災害の防止などに力を尽くして

(※1) 堤防の一番高い部分。

(※2) 鉄筋コンクリートで作った箱で、防波堤や船を接岸させるための岸壁として使用されている。

(※3) 国土交通省緊急災害対策派遣隊(Technical Emergency Control Force)

います。

全国の国土交通省職員の中から災害対応を経験した職員や、現場で技術の研さんを行っている職員など6,533名（うち中部地整880名、2014年4月1日現在）が隊員として任命されており、事前に人員や物資の派遣態勢を整備しているため、迅速に派遣でき専門的な支援活動ができます。平時には各自の本来業務を実施する傍ら、訓練を行いスキルアップにも取り組んでいます。

被災地において初動対応をいち早く行い、専門チームでの集中対応や技術指導、現地での災害危険度予測、緊急輸送の調整など、もてる力を最大限に発揮しています。災害の発生およびその被害の拡大を抑えて、より早い復旧へと向かう道筋をつくっています。

Q 実際にどのような活動をされたのかお聞かせください。

2013年度は4月から5月にかけて延べ日数24日、延べ人員90名が、浜松市天竜区「門島地区」の地すべりの現場へ支援に向かいました。静岡県からの要請で専門家の派遣、照明車や衛星通信車の配備、地すべりなどが観測できる地上設置型合成開口レーダーの設置などを行っています。

10月には延べ日数18日、延べ人員214名の態勢で、台風26号によって土石流被害が起きた伊豆大島へ支援に行っています。ご存知のとおり広範囲な表層崩壊により大規模な土石流が伊豆大島の中心街に流下したため死者が35名、行方不明者5名という大きな被害が発生しました。TEC-FORCEは、ヘリコプターでの被災状況調査や土石流危険渓流などの緊急危険度点検、被災地域の巡回監視、応急復旧資材の運搬などを行い、二次災害の防止に努めました。

2014年2月には延べ日数9日、延べ人員133名が、豪雪による孤立集落の解消のため、群馬県神流町、上野村の応急対策に取り組むとともに、除雪車両10台を派遣しました。この地区では、国道、県道、町村道など20路線で約110kmの除雪作業を実施しています。

そして、今年度は台風8号に伴う大雨により、7月9日に長野県南木曾町の梨子沢において土石流が発生し、中学生1名が亡くなるなど人や家屋などに甚大な被害が生じました。このため、発生直後から7月15日まで被災状況の調査、南木曾町への結果報告や被災した県道264号梨子沢橋の橋りょう点検、仮設橋の設置（7月16日開通）などの支援を行いました。

また、2011年3月11日の東日本大震災の際には、宮城県で排水ポンプ車による支援を行いました。仙台空港北部に国土交通省が全国に配備している排水ポンプ車を集め、名取川河口から阿武隈川河口の広範囲な湛水地帯で、3月17日から排水を実施しました。1週間の緊急排水で水位が低下したことによって、陸上自衛隊の捜査活動を早期に開始することができました。3月26日時点で、排水ポンプ車は延べ台数176台/日（うち中部地整は30台/日）稼働し、排水量は約440万 m^3 にも上るというものでした。

さらに海外にも派遣しており、2011年11月から1カ月間、タイの洪水被害への支援を行っています。排水技術指導のため職員を延べ人員19名派遣しました。中部地整の排水ポンプ車10台を初めて海外に送り、810万 m^3 の排水を実施しました。

Q 被災地を一步一步踏み固めて復興の足固めをするTEC-FORCEの存在は、もっと世の中に知られても良いのではないのでしょうか。

TEC-FORCEの活動に限らず、さまざまな災害事故支援を行ってきましたが、かつては、それは仕事として当然のことをしているまでのこととして、特段、それについての広報には、力を入れてきませんでした。しかし、被災現場での緊急支援の様子を紹介することは、中部地整の活動をより具体的に知ってもらうことにつながり、被災地の状況もよりリアルに伝わるのではないかと考えて、TEC-FORCEにも広報班を設置しました。

昨年10月の伊豆大島への派遣では、広報班による報道機関への取材協力を積極的に行い、その結果、報道機関からその活動を大きく取り上げられ、

梨子沢橋へ仮橋架設に着手



南木曾町土砂災害支援 2014.7.13
 ~梨子沢橋の仮橋架設に着手~
 国土交通省 中部地方整備局

提供：中部地方整備局

海上からコンテナ船を見学



提供：中部地方整備局

被災地で支援する隊員の姿を国民の皆様に伝えることができました。

また、大きな災害だけでなく、その地域でのちょっとした災害や事故においても、県、市町からの要請を受けて、中部地整で保有している照明車や排水ポンプ車などの特殊車両を派遣しています。お役に立てる場があれば、できるかぎり支援していきます。

今後もTEC-FORCEの活動を通して被災地支援を行うとともに、災害の情報をいち早く伝えられればと思います。

より多くの人々に身近な中部地整へ

Q 最近の取り組みとして、工事現場の見学会を開催していると伺いましたが、具体的にはどのようなことをされているのでしょうか。

中部地整では、河川、道路、港湾、防災などの生活と関わりの深い社会資本整備の現場を公開しています。普段はなかなか足を踏み入れることのない工事現場やダム施設などを事前に予約をすることで、現地の職員の説明を聞きながら現場を見学できるので、なかなか好評です。

今しか見られない“旬な現場”と称して、冊子やWebサイトで紹介しています。たとえば、岐阜県瑞浪市と恵那市の境にある小里川ダムでは、ダムの内部を自由に見学できたり、また、ダム湖（おりがわ湖）の周りには約8kmのウォーキング

コースが整備されていてウォーキング大会も行われています。さらに、普段は入ることのできないゲート室などの場所を職員が案内をする見学会も行っていて、見学者からは「ダムには大きな役割があることが分かった。」「普段は入れないところまで見学でき大変貴重な経験ができた。」といった声が寄せられ、ダムの迫力を間近に感じることができると思います。

三遠南信自動車道や伊豆縦貫自動車道ではトンネルの掘削工事を、また、東海環状自動車道の北勢・四日市間では橋を架ける工事を見ることができます。

名古屋港高潮防波堤では、南海トラフ巨大地震の発生に備えてかさ上げや補強工事を実施していますが、その様子を見学することができます。最大クラスの津波にも負けない粘り強い構造を有する防波堤の建設現場を確かめてみてはいかがでしょうか。

工事現場の見学は密かなブームになっていると聞いています。季節ごとに見学できる“旬の現場”とともに、通年で見学できるところも多いので、ぜひ足を運んでいただきたいと思います。

Q 最後に、八鍬局長がご覧になった中部や名古屋の印象と今後の都市像についてお聞かせください。

中部地域はものづくり産業のフロントランナーとしての先進的な部分と、独特の歴史や文化、伝

統芸能が調和、共存しており、とても魅力的な地域だと思います。名古屋市内の幹線道路は幅が広く充実しており、利便性が高い印象です。これは戦後の都市計画がしっかりしていたため、先人の先見性と努力に敬意を表します。これだけの大都市なのに町がきれいで緑も豊かであり、しかも物価がそれほど高くなく住みやすい都市であるというのが実感です。

町の構造が碁盤の目状で、栄は久屋大通の中心にテレビ塔があるところが、私の出身地札幌によく似ており、住みやすいと感じる一因かもしれません。

また、私は雪国で少年・青年期を過ごし、札幌冬季オリンピックに夢中になった世代であり、スキーやジャンプ、スケートなどに馴染みがありますが、中部地域は浅田真央選手はじめ優秀な選手を大勢輩出するなど、フィギュアスケートのメッカでもあり不思議な縁を感じます。

今後も伝統的な文化を大事にしながら、航空宇宙産業のような次世代型の新しい産業の立地にも努め、日本のものづくりの中心としてさらに大きく発展することを期待しています。



プロフィール

八鍬 隆 (やくわ たかし)

1956年生まれ 57歳

1979年 北海道大学工学部土木工学科卒業

1981年 北海道大学大学院修士課程工学研究科修了後、運輸省入省

2008年 国土交通省国土計画局 計画官

2010年 国土交通省北海道運輸局長

2013年 国土交通省国土技術政策総合研究所 副所長

2014年 国土交通省中部地方整備局長 (現職)