

『地域の守り手』として期待される 建設の役割

能登半島地震をはじめ、ますます大災害が激甚化、多発化している昨今。

近い将来に南海トラフ巨大地震の発生も確実視される中で、

私たちはいかに備え、どのように向き合えば良いのか。

建設業の使命と役割、為すべきことを国土交通省(前)近畿地方整備局長・長谷川朋弘氏に伺った。



はせがわ ともひろ
長谷川 朋弘氏

国土交通省(前)近畿地方整備局長 2025年7月より国土交通省大臣官房付

うめもと まさき
梅本 正樹氏

日本建設業連合会関西支部 広報委員長

で道路啓開を国が代行して行いました。そこでは日建連加盟企業の皆様に大変お世話になりました。半島特有のアクセス制限もあったため、陸地からだけではなく、自衛隊と連携して揚陸艇LCCAC(ホバークラフト)により海側から日建連加盟企業のバックホウや資材の搬入も行いました。現在、災害対策基本法の改正に伴い、民間の企業の皆様もTEC-FORCEのパートナーとして従事できるよう枠組みを検討しています。建設業者もその一員です。

梅本 期待が持てますね。地方自治体への支援や連携についてももう少し聞かせて下さい。

長谷川 地方自治体への災害対応支援はとても重要な役割です。被災状況把握のほか、自治体の密接な連絡体制を確立するため、リエゾン(国と地方の橋渡し役)の派遣などスムーズに行えるよう体制を整えています。このほか、地方自治体の要請に応じ、照明車、排水ポンプ車、衛星通信車などを派遣したり、復旧対策における技術面でのアドバイスも行っています。

梅本 能登半島地震では、ボランティアの活動についても様々な意見がありました。宿泊場所や食料も足りない現地にも何も持たずに来るボランティアも見かけました…。

長谷川 災害の現場にはまず最初に道を切り開くため建設企業の皆様が乗り込み、人命救助のための消防や警察、自衛隊が入ることが重要です。ボランティアや民生の活動はそれからというのが原則だと私は思います。タイミングを間違えると現場は混乱しますし、被災地にとってマイナスになる危険も孕んでいます。能登半島地震では、1月2日の夜に普通車での通行が可能になったとの報道がなされたため、何とか車1台通れる道幅の道路に多くの車両が

集中して、大混乱をきたしました。初動においては、国交省、消防、警察、自衛隊が連携して行う人命救助オペレーションを優先させ、緊急車両のみを通すことが必要だと思います。

このこれまでの経験では、勤務時間外に緊急召集された経験が多くあります。そこで調べてみたのですが、東日本大震災以降に発生した震度6以上の地震は36回あり、その86%にあたる31回は夜間とか休日の時間帯に起こっているんです。これはすごい偏りですね。ですが、ある意味あたりまえで、北陸地方整備局が計算していますけど、1日8時間勤務で、土日祝日は休暇という前提で考えると、勤務時間外に地震が発生する確率は77%となります。このことから、いざという時に慌てないため集まれる場所や当番を決めるなど普段から備えておくことが大切ですね。

梅本 『災害は不慮の時にやってくる』ということですね。

長谷川 その通りです。ハード面はもちろんソフト面も組み合わせた事前の防災対策がとても大事で、常日頃から防災意識を高めて欲しいですね。

あらゆる分野で、 巨大災害対策が進行中

梅本 近畿地方は、地震災害以外にも、過去には豊岡や福知山、福



能登半島地震へのTEC-FORCE支援状況



将来の業界を背負って立つ人材の確保も、
今後の課題です

PROFILE 梅本 正樹

大成建設株式会社関西支店理事・副支店長、2024年4月より日本建設業連合会関西支部
広報委員長

井、紀伊半島などで大水害や大阪では高潮被害も発生しています。水災害などこれまでの教訓を踏まえ、河川、港湾などのインフラ対策はどのように？

長谷川 河川については、いま流域全体のあらゆる関係者と共に水害を軽減させる『流域治水』を進めています。ハード面では、これまでは被災箇所に対する再度災害防止が中心で、事前防災の事業まで手が回っていませんでしたが、国土強靱化5カ年加速化対策によって、ようやく計画的に進められるようになりました。今回新たに第一次国土強靱

化実施中期計画が閣議決定されたおかげでこれまでの流れを途切れさせることなく進められます。近畿の特徴として、高潮時の台風直撃や南海トラフの津波が非常に心配で、地下鉄や地下街への浸水対策も進める必要があります。

梅本 大阪は特に地下街が多いので、浸水対策がカギになりますね。港湾対策についても教えてください。
長谷川 令和7年4月に港湾法が一部改正され、災害時に現場周辺の石材などを応急復旧に活用したり、民有港湾施設の所有者等との協定により、民間リソースが活用できるよ

長谷川 災害時は職員が渋滞に巻き込まれ、現場に到着するまでかなり時間がかかります。そこで力を発揮するのが『三輪トライク』です。普通免許で運転ができて、125cc以下の場合でも高速道路の走行が可能で、もちろん荷物も運べます。近畿地方整備局でも昨年度以降、順次導入してきているところです。

持続可能な建設業に
なるために

梅本 能登半島地震や奥能登豪雨、最近では埼玉県八潮市の道路陥没

など、いつどこで何が起こるか予想がつかない時代になりました。そんな中で建設業界の使命と役割についてのお考えを聞かせてください。

長谷川 建設業は『社会資本整備の担い手』であると同時に、災害時には最前線で地域社会の安心と安全確保を担う『地域の守り手』として、なくてはならない存在だと考えます。応急対応や早期復旧には建設業界の協力は欠かせないわけで、災害時に迅速に対応できるためには、日頃



Ku-SAT
(国土交通省専用衛星小型
画像伝送装置)



滋賀国道に納入された三輪
トライク

からの情報共有が重要だと思っています。

梅本 建設業界へ期待する事や、われわれが持続可能な業界になるためのアドバイスを頂けませんか。

長谷川 公共事業の予算確保、担い手確保、省人化の3つが連動すれば、建設業の魅力も高まるでしょうし、処遇改善にも繋がります。災害対応を含めて持続可能な業界になるのではないのでしょうか。

梅本 将来の業界を背負って立つ担い手の確保も今後の課題です。入社面接をした時に「何らかの社会貢献がしたいので、ゼネコンで働きたい」という学生がいました。建設業界の我々が被災地でボランティアをして、もマスコミに取り上げられることはまずありません。

その辺りを知ってもらえたら就職希望者が増えるかなと思いますが、社会へ上手にアピールする方法はありませんか。



能登半島地震時に寸断された道路

組みを加速化させています。AI技術を活用した道路異常の感知やダム施設の管理、ドローンを活用した管理も実施しています。さらに、災害時に携帯電話が使えない場所への支援に、衛星ブロードバンドインターネットサービス『スターリンク』の活用を検討しているほか、災害時の被災状況や復旧状況について衛星通信を利用してリアルタイムに映像を送るKu-SATについて、今年度、インターネットへの接続ができるよう改良を行う予定です。

梅本 他に取り組まれていることはありますか。

長谷川 なかなか難しい質問ですね。例えば被災地で活動する際、消防のレスキュー隊はオレンジ、自衛隊は迷彩服など一目でわかるカラーイメージがあります。日建連もユニフォームの色を統一するなど、現地で目立つように工夫してはどうですか。認知度を高めたり、社会貢献のアピールももちろん大切ですが、やはり若者や女性にとって魅力を感じられる業界になることです。待遇や働き方を見直し、生産性向上を図れるよう、長時間労働を前提としない適正な工期の設定も必要ですね。



若者や女性が魅力を感じられる
業界になることです

PROFILE 長谷川 朋弘

1992年東京大学大学院工学系研究科修了、建設省入省。中国地方整備局岡山国道事務所所長、道路局総務課高速道路経営管理室企画専門官、企画課国際道路調査官、国道防災課国道事業調整官、同保全企画室長、長野県建設部長、道路局高速道路課長、同国道・技術課長、大臣官房審議官(道路局担当)。2024年5月より近畿地方整備局長

建設業界へ一言

通信手段の確保が災害時のカギに

南海トラフ地震が発生した際に、日頃の通信手段が寸断されることが想定される中、速やかに復旧作業に取り掛かることが求められます。被災現場の状況把握と復旧に向けた調整をスピーディに行い、いかに通信手段を確保できるかがカギとなります。そのため、日頃から衛星通信ネットワークなどの通信手段をいかに確保していくか、一緒に考えていきたいと思います。

