

# 魂込め究極の発注者責任

—北陸地域の印象について

「就任から5カ月が経過（インタビュー時）、自治体の首長、経済界の幹部などさまざまな方にお会いしたが、異口同音に聞かれるのが、直轄事業の推進と適確な災害対応への大きな期待だ。それに応えるため、社会インフラの整備と管理を着実に進めていくとともに、災害対応能力を適切に向上させなければならぬと痛感している」

—良好な受発注者関係の構築に向けて

「当然ながら（片務的なものではなく）、対等な関係を築かなければならない。そのためには双方の努力が欠かせないと考えている。発注者としては、工事や業務に関する制度、仕組みなどのルールを適切に運用していく必要がある。ただ、それは書いてあるとおりに活用するという意味ではない。制度や仕組みが構築された背景を理解し、文面の本当の意図をくみ取らなければならぬ。そこに気付く

インタビュー

## 北陸地方整備局長 野田 徹氏



「ここで、われわれに工夫の余地が生まれ、制度や仕組みに魂が込められる。また、（制度や仕組みの）形骸化が避けられ、『発注者が原因となるようなことで、受注者に損をさせてはならない』という究極の発注者責任を果たすことになる」

「受注者が適切に現場を運営し、工期内に所定の品質を確保するには、法令順守を前提とした安全衛生、工程、品質の各管理が求められる」

「国として他の発注機関をリードしていく。具体的には人札・契約制度のみならず、その背景を伝えながら、監督・検査や生産性向上に資する取り組みなどを扱っていきたい。また、同協議会と両輪である地方公共工事契約制度連絡協議会を通じ、各発注機関の契約担当者にも発注者の姿勢を示したい」

「担い手の確保、育成策について」

「『三方良しの公共事業改革』について」

「官民共同による北陸若手技術者育成支援検討会が既に動き出している。就労環境の改善策などが活発に議論されることを期待している」

「教育機関を巻き込んだ若年層の人職対策を検討している。わたし自身、学生時代に社会資本を整備する上での根幹となる土木工学を学んだが、それが国民生活に何をもたらしてきたかについては不勉強だった。どのように造るだけでなく、なぜ

「受注者の協力により現場見学会を実施しているが、『見る』だけでなく、『聴く』以外に、丁張りや測量などの作業を実際に体験することで、（現場を）より有効な教育のフィールドとして活用でき

「建設産業の魅力向上に向けて」

## 担い手確保へ戦略的広報

アベノミクスの効果で日本経済に明るい兆しが見えつつある。建設産業界も民需回復基調とともに15カ月予算による公共投資の増加に加え、設計労務単価の大幅な引き上げ、調査基準価格の改正など機動的な政策展開で、企業の経営環境を巡る風向きは大きく変わり始めている。一方で、需給バランスの急転換は担い手

### 新潟支局

### 新春企画

不足問題を顕在化させ、今後人口減少が本格化する中、人材の確保・育成は今、産業としての最重要課題へとせり上がってきた。安全・安心で活力ある北陸地域に向け、社会資本の整備・維持をどのように進め、担い手たる建設産業政策をいかに展開していくのか。北陸地方整備局の野田徹局長に聞いた。

# 広義の「三方よし」目指す

## 大河津分水路改修事業 山地部と河道を掘削



河口からみた分水路（13年5月撮影）  
工事費の内訳は第二床固改築（大河津分水路）が373億6,700万円、堤防整備（58\*）が270億9,800万円、河道掘削（1,572万5,000立方\*）が656億8,800万円、護岸（10\*）が84億7,500万円、樋門（1基）が5億5,000万円、付帯工事が115億3,500万円となる。

北陸地方整備局は、信濃川水系整備計画を関係省庁との協議、関係知事の意見聴取を経て、1月6日に策定した。これを受けて、同計画の中核をなす大河津分水路改修事業の抜本的改修の取り組みを進めていく。

信濃川中流部治水対策の計画段階評価では、大河津分水路の山地部と河道の掘削を中心とする案が対応方針（築堤、第二床固改築、分水路護床工、橋梁架け替え含む）となっている。

同計画では、中流部の全体事業費を2,037億4,100万円と算出。このうち、大河津分水路改修事業を含む工事費として、1,507億円を見込んでいる。これを基にした費用対効果（費用と便益は年4%割引し、現在価値で評価）は、計画期間全体（30年間）がB/C8.6（総便益1兆0,875億円/総費用1,269億円）、堤防整備と河道掘削などを実施する当面7年間で同1.7（768億円/444億円）と試算している。

## 日東道朝日温海道路 路線測量などに着手



13年11月6日に中心杭を設置

概要は、新潟県村上市川端から山形県鶴岡市大岩川までの長さ40.8\*。このうち新潟県側区間が約34.1\*となる。幅員は13.5\*で、車道が2車線（1車線当たり3.5\*）と中央分離帯（1.5\*）で構成する。長大橋梁とトンネルは路肩部を1.75\*とし、幅員を12\*とする。

構造物は橋梁が30橋。内訳は長さ100\*以上が9橋（総延長1,588\*）、同100\*未満が21橋（1277\*）。トンネルは18本（1万7,464\*）で、区間内の構造物の総延長は2万0,329\*を見込む。

インターチェンジは朝日まほろば、大須戸、大須戸第2、北中、勝木、府屋の6カ所。いずれもダイヤモンド型を採用する。

総事業費は1,900億円と試算している。

## 新潟空港耐震化事業 B滑走路の地盤強化

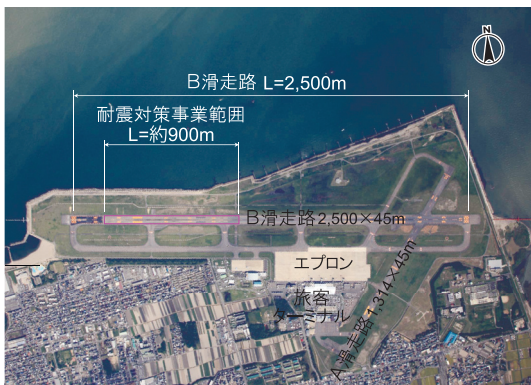
新潟空港は、「地震に強い空港のあり方検討委員会報告」（2007年4月国土交通省航空局）で、滑走路など空港施設の耐震性向上を必要とする、航空輸送上重要な13空港の一つに位置付けられた。

これを受けて、B滑走路（長さ2500\*、幅員45\*）では、大規模地震

の発生により液状化が想定される範囲（長さ約900\*、幅員45\*、深度約10\*）の地盤強度を高める耐震化事業に着手した。

09年に実施した試験施工の成果を踏まえ、10年度から本格的な工事（長さ23\*、幅員45\*）にとりかかったが、その後の一般空港整備予算の大幅な減額で同事業は頓挫していた。

13年度予算では、事前防災のための国土強靱化の推進として



関連経費が計上され、現在、長さ100\*、幅員45\*を対象に工事を行っている。

14年度以降も引き続き、航空機の安全運航に不可欠な空港の耐震化を含む防災・減災対策を進めていく。

