

関係機関との協働

市職員から国職員、立場が変わって感じたこと

山口俊輔¹

¹九州地方整備局 長崎河川国道事務所 工事課 (〒851-0121 長崎県長崎市宿町 316-1)

諫早市の職員から国交省長崎河川国道事務所へ出向して本明川ダムに関する業務に従事し、1年が経った。

本明川ダムについては今年6月に総事業費ならびに完成年の見直しを行い、現在は付け替え道路等の整備を中心に事業展開しており令和5年度の本体発注に向けて鋭意進めている。

今回は事業を進めるうえで諫早市と調整を図る際に逆の立場になったことで感じた気付きについて報告する。

キーワード ダム建設事業、働き方改革、事業調整

1. はじめに

本明川は、三方を海に囲まれ、多良岳を源流とし上流の急流部から一気に流れ下り、諫早市街部を貫流して有明海に流れ込む幹線流路延長 28km, 流域面積 249km² の1級河川である。(図-1)

諫早湾の潮受堤防から約 20km 上流に位置している本明川ダムは、「洪水調節」「流水の正常な機能の維持」を目的としたダムであり、高さ約 60m、堤頂長約 340m、総貯水容量 620 万 m³の九州で初めてとなる砂と礫をセメントで固めて造る台形 CSG (Cemented Sand and Gravel の略) ダムである。(図-2)

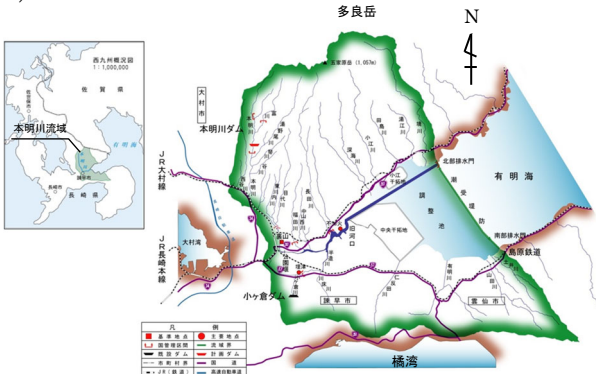


図-1 本明川流域図

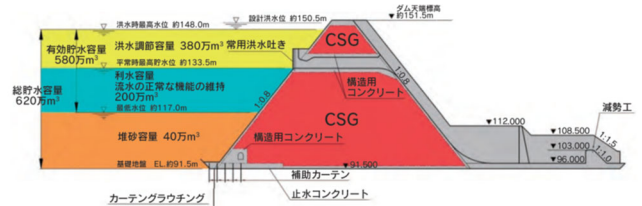


図-2 本明川ダム計画諸元

1990年に実施計画調査に着手、その後1994年に建設事業に着手し、地質調査や環境調査、設計等を行ってきた。2017年には「本明川ダム建設事業に伴う損失補償基準協定書」に調印した。2018年に付替道路着工式を開催し、本格的な工事に着手、現在は令和5年度の本体工事発注に向け付替県道及び市道、工事用道路と全路線にて工事進捗を図っている。

また、ダムに近接し残存家屋(堤体右岸上流20数戸、母材山周辺10数戸)が多いため、生活環境の確保の面からも、付替県道及び市道、工事用道路の早期完成が望まれている。

2. 関係機関との協働

(1) ダム事業の進捗状況

先に述べたように現在は令和5年度の本体着手に向け付替県道(2.18km)及び市道(2.37km)、工事用道路(4.31km)の整備を進めており、本体着手に向けて付替県道を令和4年度末、工事用道路並びに付替市道を令和5年度末までの完成を目標とし進捗を図っている。工事用道路と付替市道にあつては、残存家屋及び集落間の往来への影響を低減させることから、一部区間を除き現道拡幅での整備を行っている。このことから、近隣住民の生活環境及び車両交通に特に配慮した施工が必要となり、地域住民・諫早市との連携が非常に重要となっている。



図-3 本明川ダム完成イメージ

(2) 施設管理者等との調整とその過程で感じたこと

付替県道及び市道、工事用道路が完成した際は、道路管理者(長崎県、諫早市)へ管理引継ぎを行い供用させることとなるが、引継ぎ後に道路管理者より改善要望等が生じないように、構造について道路管理者と頻りに調整を行っている。

特に現道拡幅区間については、個人所有地への進入路や既存道路への取り付け構造についても、意見の食い違いが生じないように、取り組んでいる。

また、本明川ダム沿線の集落には、諫早市の管理する上下水道施設が存在しており、付替道路及び工事用道路、ダム本体施工中も残存家屋に対する給排水機能を確保しなければならないが、ダム本体工事に伴い既存給排水管が支障となるため、付替県道及び市道への機能移転(上水道導

水管・送水管・配水管7.3km、下水道本管1.9km)が必要となる。(図-4)上下水道の整備に関しては施設管理者(諫早市)による工事实施が伴うため、進捗管理を行う上での重要な相手となっている。この調整・協議が円滑に進むか否かで本明川ダム事業の全体工程に大きな影響を与えるため、早めの調整が重要な鍵となってくる。

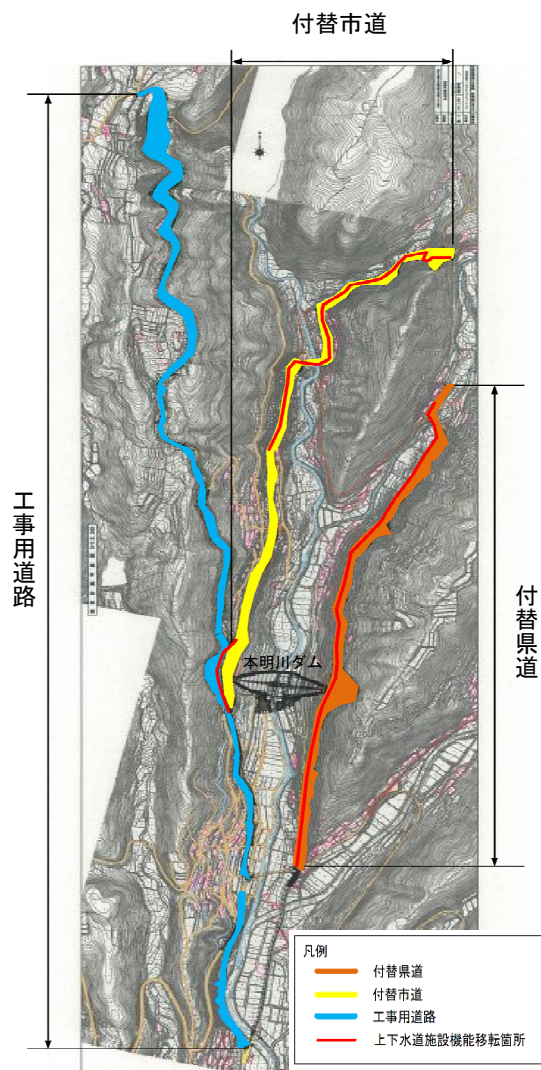


図-4 上下水道管路移設路線

このような調整・協議は逐次行っているが、協議に先立ち「この内容で話を持って行ったら、市の担当者はどういう反応を示すのか」と言った相談を受けることがあり、分かる範囲でアドバイスを行っている。手前味噌ではあるが微力ながら円滑な調整・協議の潤滑油になっていると

感じている。

一方、諫早市の担当者だった時のことを思い出すと、国からの協議は切羽詰まってからの相談が多く、場合によっては予算措置を行っていないため対応が出来ない場合もあり「もう少し早くに相談していただけないのか」と内心思うこともあった。しかしながら国に来てみて感じたことは、設計から関係機関協議、工事発注・施工と慌ただしく進行しているため、早めの協議開始の必要性を理解していても、実態が追いつかないことも見えてきた。

(3) 円滑に事業を進めるための協働

このような実情を踏まえ、長崎河川国道事務所と諫早市、長崎県の関係者で「本明川ダム建設事業連絡調整会議（調整会議）」を定期的に開催し、国・県・市それぞれの事業進捗の見込み、地域住民からの苦情や要望事項等を含めた各種調整事項などを情報共有し、円滑な事業執行を図ることが可能となっている。

この調整会議を開催することにより、一般車両や市が運行する乗り合いタクシー事業の迂回路設定、地域住民から寄せられた懸案事項や要望に関する対応策の検討を迅速に行うことができ、円滑な事業進捗を図れている。

また、調整会議以外にも、地域住民からの要望事項の確認及び意見の食い違いを無くすために、諫早市と合同で地域住民と立会を行い、状況を確認し、対応方針を速やかに決定するなど、良好な関係を築いている。



(4) 今後に向けて

付替県道及び市道、工事用道路の工事は残り

2年半となり、支障物件の解消や懸案事項の解決には関係機関との協働が必要不可欠である。

ダム事業においては、最も密接に関係するのは地元自治体であると考えているが、窓口となるダム事業の担当課以外にも道路管理担当課や上下水道担当課等、様々な部署と並行して協議を進めていく必要があるため、特に注意が必要である。

付替道路及び工事用道路において、令和4年度には部分的に完成形での仕上がりが想定されることから、地中埋設物のみならず、電力柱や道路安全施設、バス停留所等の地上工作物についても各管理者との調整が必要となってくる。

今後は、明確なスケジュール管理と合わせ合意形成を適時確実に実施していくことが重要であり、そのためには日頃より関係機関との連携・協働が重要であると考えている。

3. その他の気付き

(1) 防災対応

防災対応については、諫早市においても当然行っていたが、国に出向して驚いたことは、防災体制が細かく班分けされており、有事の際の初動体制に始まり状況に応じて細分化された役割毎に円滑な動き出しができる体制となっていたことである。もちろん諫早市においても防災担当課を筆頭に迅速な対応を行ってはいるが、それぞれの担当課の役割毎に独立して動いている体制であるため、情報の共有に関しては少々手間がかかる面もある。

(2) 入札制度の変化が早い

入札契約制度においては、制度（総合評価落札方式）の変化が早いこと、常に意識を持つことが重要であると感じている。地方公共団体では、工事1件当たりの発注金額が国と比較して小規模となることから、多くが指名競争入札で行っている。諫早市では、入札手続きに関しては全て契約担当課が行っており、発注担当者は入札手続きにはあまり関係しない。

国に出向して驚いたことは、入札制度自体がその時の社会情勢を反映するために、同一年度内でも常に更新されていくことである。短い間隔で変化する制度の確認を心掛けながらの事業執行は大変な面もあるが、制度を所掌する国ならではのと感じたところである。

(3) 職場におけるコミュニケーション

長崎河川国道事務所は河川・道路の事業に加え雲仙砂防管理も所掌している。長崎の庁舎では河川と道路が仕事をしており、工事設計書作成や防災対応について事務所内で横断的に意見を求め、多様な意見を頂戴できる機会に恵まれている。

しかしながら、新型コロナの影響で出張の機会が皆無となり、例えば整備局で行われる予算ヒアリングなどの場がWEB会議による開催となり、対面による緊張感や予算要求のポイントなどを直接聞く機会に恵まれなかったことが残念である。

加えて、夜の懇親会等も自粛されているため、期待していた多様な人脈づくりが達成できていないことも心残りである。

4. おわりに

冒頭述べたとおり諫早市から出向してきて1年あまりが経過したが、未だ工事発注に没頭する日々が続いている。

今後は工事課に在席した状態でダム計画や河川の計画、環境保全の取り組みなどのスキルを習得していきたいと考えている。

一方、昨今のコロナ禍や働き方改革のほか、職員そのものの定員が減る中では「生じた問題についての解決方法を提案できず、単にスルーパスする場合は希にある。思考停止となった状態のまま所内で相談しても問題解決どころか関係性や信頼性が損なわれる懸念がある。このため、諸課題が生じた場合でも自分なりの解決方法を提案するように努めていきたい。このことは今後部下職員が出来たときにも教えていきたいと

考えている。

さらに人脈づくりや合意形成のスキルも習得し、将来諫早市に戻った際、国土交通省や県など関係機関との調整・協議を行う際に活かして行きたいと考えている。