

かお・人・interview

2019年2月1日

新所長
 インタビュー

 国土交通省 九州地方整備局
 福岡国道事務所 所長

鈴木通仁氏

michihito SUZUKI

九州の国道事務所の中で、リーダーにも位置づけられるのが福岡国道事務所だ。管内には九州経済の中心、福岡市が位置している。市民の生活や産業を支える道路の中でも国道3号などの幹線道路整備を担っている。昨年、博多バイパスは全線開通。有明海沿岸道路も一部開通を迎えた。主要な事業は山場を越え、福岡は新しい事業を創出する転換期に入った。今後取り組む整備事業や課題などについて新任の鈴木所長に話を伺う。

Q 所長就任にあたっての抱負

福岡国道事務所は、全国でも有数の大事務所です。管内には、福岡市があり、人口も150万人を超えて増加を続けており、元気な街といえば、福岡市の名前が挙がるほどです。その福岡都市圏や筑後地域を支える役割にしっかり応えるのが重要だと考えています。



▲写真提供：福岡市

経済が活性化しているからこそ、道路交通混雑の緩和が期待されます。この課題に対しどのような道路整備が求められるのか、広くニーズを探る必要があります。私はこれまで、首都圏の環状道路計画に携わっており、この経験が役に立つかもしれないと考えています。もう10年以上前になりますが、当時、東京外かく環状道路の都内区間を地下化する計画変更に関わりました。東京外環の整備には反対運動も強く、懸念や不信感を払しょくできるよう、住民の方々と話し合いを繰り返した経験は有意義な時間でした。また、直近では、関東地整で、同じく東京外環の最後の区間の計画立案に関わっていました。

福岡は主要な事業が峠を越え、新しい事業を創出するタイミングに立っています。計画立案の経験を活かして、今後の取り組みに貢献できればと考えています。

Q 九州や福岡県とのかかわり

九州とのかかわりは、福岡と大分です。20年前に建設省に入省して最初に赴任したのが福岡国道でした。当時は、福岡外環状道路や今宿道路も建設中で、都市高速道路も大宰府IC、福岡IC





◀博多バイパス



◀電線共同溝
(八江戸・大牟田地区)



◀浦島橋架替

新しい道を通して人流・物流の変化が 広範囲になり、それが地域の発展につながる。

接続に向け工事中だったのを覚えています。改めて福岡の街を見ると、外環状道路、博多バイパスは開通、都市高速も九州道や今宿道路に接続し、幹線道路の整備がかなり進んでいる印象を受けました。

大分県に赴任して感じたのは、地方の高速道路の役割です。東九州自動車道は佐伯 IC 以南は無料区間で直轄で整備されていましたが、道路公団改革に携わった際には採算性の低い地方部の高速道路整備に疑問を持ったのを覚えています。ですが、現地に足を運ぶと、その認識が変わりました。たとえば、小さな港町だった蒲江は「道の駅かまえ」がきっかけになり、新鮮な海鮮丼を目的に週末は行列ができています。高速道路が、人流・物流の流れを広範囲に広げ、地域の発展に貢献しているのを改めて感じました。

赴任先では地元の見解を直接聞くように意識しています。話をすることで何に困っているのか、必要なものは何なのか、地域が求める道路のニーズが見えてきます。

Q 当事務所の紹介(事業内容、組織、特徴)

福岡国道事務所は九州地方整備局の国道事務所を代表するような位置づけだと感じています。新しいことへの取り組みや新技術の採用なども積極的に行い、技

術力向上の取り組みにも熱心です。ひとつひとつの自治体では難しいけれど、国が主導して事務所で役割分担・試行錯誤しながら新技術の導入や技術力向上を図る試みは重要で、福岡国道もその役割を率先して担うべき事務所だと考えています。

たとえば、福岡国道が会長を務める「福岡県道路メンテナンス会議」では、自治体の担当者を対象とした橋

梁の点検セミナーを8月に実施しました。事務所では、橋梁のマイスター制度を設け、老朽化橋梁の点検を実施しながら技術の習得や予防保全の強化に取り組んでいます。

また、将来的な技術として期待されている構造物点検ロボットシステム「SPIDER & Giraffe」を用いた見学会を10月に開催しました。「SPIDER & Giraffe」はデジタルカメラを搭載したロボットで、人が近接することなく損傷写

真を撮ることが可能です。福岡県内の自治体職員など34名が参加し、新技術の作業を熱心に見学していました。

国が管理している道路の構造物は、比較的管理水準が高く、メンテナンスも定期的に行われてきています。一方で市町村の場合は、道路施設が多いにも関わらず、メンテナンスに対しては十分な対応ができていな

▼SPIDER& Giraffe



▼現場見学会



い自治体もあるように感じます。財政力の問題も大きいとは思いますが、橋梁などの構造物を長く使うためには、定期点検と補修の的確な実施が必要不可欠です。

セミナーの開催や、新技術の導入に取り組んだ成果はでてきており、自治体の意識向上につながっています。福岡国道としても、できる限りサポートを行うつもりです。

また、自動運転導入に向けた実験も行っています。全国で行われている取り組みの一環として、昨年度からみやま市で地域交通への自動運転導入に向けた実験を行っています。自動運転への期待は公共交通が不十分な地方ならではのニーズがあるので、道路行政としてどのようなことができるのか、地方部でどの程度の需要があるのか、調査しています。実験は、無人ではないのですが、将来完全な無人運転が普及すれば、地方の路線バスやタクシーの代替が低コストでできる可能性もあります。事故の減少につながる可能性も高いと考えています。こういった実験を行うことで、期待感が高まることも重要な効果だと考えています。

Q 平成30年の事業概要

福岡国道の事業は、改築予算約150億円のうち、約100億円を有明海沿岸道路に充てており、近年はこの道路を中心に事業を展開してきました。昨年度一部区間が開通し、平成32年度には筑後川の渡河区間(大川東IC～大野島IC)がつながり有明海沿岸道路の工事はピークを超えます。これまでの開通によって、並行する国道208号の交通混雑の緩和や沿線地域への企



▲有明海沿岸道路

業進出など目に見える形で整備効果は表れています。有明海沿岸道路事業のほかでは、改築事業として、八丁峠道路、鳥栖久留米道路、浮羽バイパスなど道路整備を推進しています。

Q 福岡市の発展に向けて

福岡都市圏は、人口も増加しており、クルーズ船対応や、福岡空港の機能拡張など、都市機能が今後も拡大していきます。天神のビッグバン(再開発)によって、都心部への集積が更に進められています。都心部の交通に関しては地下鉄の更なる整備も必要だと思いますが、道路交通の観点では特に市民の足として重要な役割をになっているバスに注目しています。九州の玄関口博多と福岡市の中核部でもある天神の2カ所にバスターミナルがあります。

天神のバスターミナルは、一日約2000本の高速バスが利用しています。天神周辺には路線バスも集中しているため、周辺道路は慢性的な渋滞に陥っています。都市の発展を支援するために、福岡国道がどういった事業で発展に貢献できるか、広く経済界や自治体、市民の意見を聞きながら交通結節機能の向上などに向け、検討を進めたいと考えています。

また、福岡都心部の国体道路についても考える必要があります。博多と天神を結ぶ重要な区間に位置していますが、幅員が狭く、自転車や歩行者も多く、賑わい感はあるものの歩みにくいのが実情です。将来的には、車線数を減らして歩行者優先にし、一般の車両は極力別の道を使ってもらうなど、自動車交通を主とする整備

これから必要になる道を企画し、
計画立案に向けて
実施するのが今後の課題です。





▲道守活動



▲道守活動

ではない、歩行者の回遊性を高めるような整備も考えていく必要があります。

Q 地域との連携・協働について

さまざまな連携を行っています。その中のひとつが「道守」活動です。福岡県内では113団体、約25000人の方々が積極的に清掃や花植え、植栽の手入れに参加していただいています。

私も自治体のみなさんと、10月には「道守久留米ネットワーク」による明治通りの除草ボランティアに参加したり、11月は「道守おおむたネットワーク」と花植活動を行うなど、機会があればお手伝いしています。福岡維持出張所など、各所に点在する出張所は地元と密接につながっています。地域の力を借りて除草や花植など、道を通した絆を強化してほしいと伝えています。職員と地元住民が共同作業をすることで、道の役割を再認識してもらおう機会だと考えています。

Q 地域建設業への要望・メッセージ

災害時の対応も含めて、公共事業には地元建設業の力は不可欠です。ゼネコンや九州大手企業だけではなく、それぞれの現場に密着した土木の力が必要です。有明海沿岸道路がピークアウトし、新しい事業が立ち上がるまでには時間がかかります。一時的に福岡国道の事業費に谷間ができるのは否めません。

そんな時期にこそ、ICT土工など新技術に取り組み競争力を高めてほしいと考えます。それが生産性向上にもつながり、若手技術者の新しい技術へのやる気につながります。構造物の点検などでも、ドローンの活用や、ひび割れが認識できるようなレーザー技術も日進月歩です。将来的には近接目視をしなくても機械がその仕事を担っていく日が来るでしょう。建設業の発展のためにも、積極的に取り組むようお願いしたいと思います。

Q 働き方改革への取り組み

建設業界を取り巻く環境は変化しています。労働生産性を高めるために、新技術の活用が言われていますが、建設業界は特に若年層に関し相当な労働力不足に陥っていきます。このまま担い手不足が解消されなければ、何か災害が起こったときの対応力にも課題が生じかねません。

建設業が魅力ある職場になるため「働き方改革」が不可避ですが、国土交通省も率先して働き方を変えていく必要があると感じています。今は業界や行政にとつて、働き方を変えるタイミングです。

Q この仕事にはいったきっかけと趣味や健康法について

「都市部をより良くしたい」、国全体の整備を描くような仕事を希望していましたので、国交省（当時建設省）に入り現職につきました。

健康に関してはゴルフを楽しんだり、ジムで体を動かすことがあるくらいです。趣味は仕事とも重なりますが、街や地域の状況を知るために、市街地や景色のいい場所をドライブして楽しんでいます。

福岡は都心部から、海も山も楽しめるので絶好のロケーション。たとえば、1時間も車を走らせれば、海岸沿いが魅力的な糸島まで行けます。さらに近隣ならば、海の中道や油山など、自然豊かで海も山も両方楽しめる。以前いた大分では、「やまなみハイウェイ」をよくドライブしました。別府、湯布院から阿蘇までのコースは、季節を問わず、くじゅう連山の眺望が満喫でき何度走っても感動します。

プロフィール



出身地：愛知県田原市
 生年月日：昭和48年4月9日（45歳）
 H10年 建設省入省 九州地方建設局 福岡国道工事事務所工務課
 H11年 九州地方建設局 筑後川工事事務所調査課
 H12年 建設省道路局 日本道路公団・本州四国連絡橋公団管理監付 係長
 H14年 内閣府 道路関係四公団民営化推進委員会事務局 主査
 H15年 国土交通省道路局 企画課道路事業分析評価室 係長
 H16年 国土交通省関東地方整備局 東京外かく環状道路調査事務所 調査課長
 H16年 国土交通省関東地方整備局 道路部 計画調整課長
 H20年 国土交通省関東地方整備局 道路部 道路計画第一課長
 H21年 国土交通省総合政策局 環境政策課 課長補佐
 H23年 国土交通省都市局 都市計画課都市計画調査室 課長補佐
 H25年 大分県 土木建築部 道路課長
 H28年 国土交通省関東地方整備局 道路部 道路企画官
 H30年 7月 九州地方整備局 福岡国道事務所長