

3. 1 1 東日本大震災 被災地支援活動の歩み

国土交通省
管理職ユニオン

号外
2011.10.3

発行
国土交通省管理職
ユニオン
所在地
東京都千代田区霞ヶ
関 2-1-2 中央合同庁
舎 2 号館
TEL 03-3509-1138
Eメール
k-union@alpha.ocn.
ne.jp
ホームページ
http://www7.ocn.
ne.jp/~k-union

はじめに

三月十一日に発生した東北地方太平洋沖地震は、我が国の観測史上最大級のマグニチュード九・〇を記録し、宮城県栗原市で震度七、宮城県、福島県、茨城県、栃木県で震度六強など広い範囲で強い揺れを観測しました。また、太平洋沿岸を中心に高い津波を観測し、特に東北地方では三〇メートルを超す大津波が襲来し、死者・行方不明者は約二万人にのぼり、家屋・家財の損壊などの被害を含めると被災者は数百万人の規模に達しています。

さらに大震災は人災というべき原発事故を引き起こし、すでに高濃度の放射性物質が拡散し、農畜産物や海産物に被害を生じさせ多くの人々の居住環境を奪うなど、我々が経験したことのない、大規模かつ複合的な大災害となりました。

国土交通省では、震災直後の一四時四六分に非常災害対策本部を立ち上げ、六万人組織の総力を挙げて災害対策に取り組んできました。地震発生当初から広大な浸水区域と膨大な瓦礫、寸断された交通網、停電や通信途絶、足りない燃料など数多くの困難の中を各部署や現場で様々な工夫をしながら、人命救助、道路啓開、航路啓開、被災自治体支援、救援物資の輸送、応急排水、物流の確保、仮設住宅の建設等を実施してきました。また、全国の職員がTEC-FORCEとして被災地に駆けつけ、専門性を活かした支援活動を展開しました。

本紙では、被災地で行われた河川・道路を中心とした支援活動の内容を紹介すると共に、大規模災害における地方整備局の重要な役割を検証するものです。

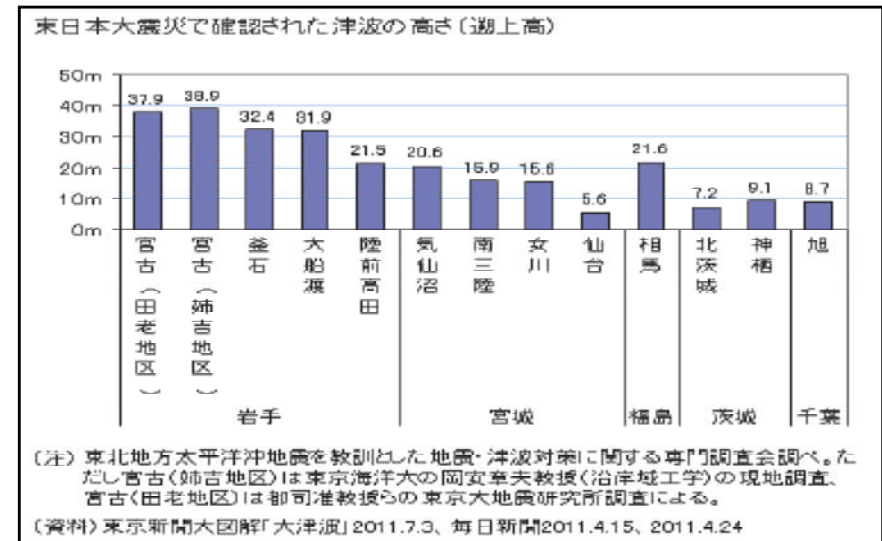
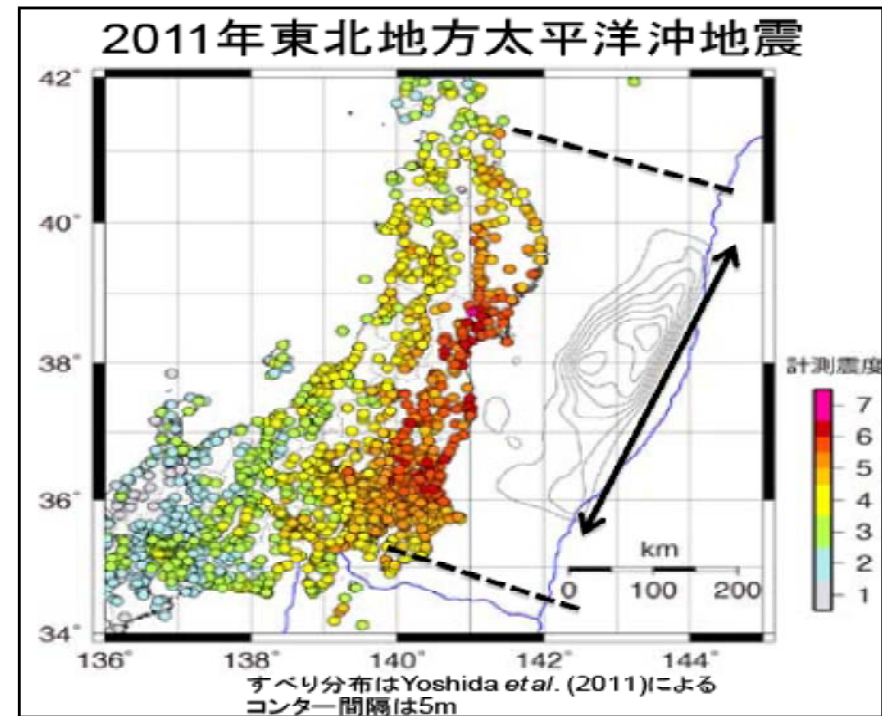
本紙添付資料
につきまして
は、国交省及び
各地整、各自治
体等のホームペ
ージから掲載さ
せて頂きたい
と。た。

二 東日本大震災で地方整備局が果たした役割

道路網の回復は、人命救助・災害復旧などを開始するに当たって、最も優先されるべき課題の一つです。中でも今回の災害では沿岸部の被災が甚大でした。

これに対して東北地方整備局や地元建設会社などが一体となって、震災翌日（三月二日）には、東北道、国道四号から太平洋沿岸主要都市へのアクセスルートを一ルート啓開、確保し、三月十五日までに一五ルートを確保しました。さらに、三月十八日（震災から一週間）で、国道四五号等太平洋沿岸の縦方向の道路啓開を推進し、九七％が通行可能になりました。九月一二月現在、直轄国道の復旧率は原発警戒区域を除いて九九％（一、一八km／一、一九km）となっています。

河川では東北・関東地方整備局管内で二、一五箇所が堤防崩落・沈下・法崩れ等の被災を受ける中で、救援や物資輸送等に欠かせない道路兼用堤防五箇所（約五・五km）の復旧を最優先で実施し一七日間で道路交通を確保、九月二〇日現在、緊急復旧事業対象とした六水系五三箇所の対策を完了しています。また、大津波による湛水が搜索活動や施設の復旧活動の障害となったため、プロジェクトチームを編成し緊急排水を実施しました。全国から延べ一八、〇七二人の職員が地方自治体が行う災害対応に対する技術的な支援や排水ポンプ車、衛星通信設備・照明車・災害対策本部車・応急組み立て橋などを被災地に派遣し応急復旧を進めました。

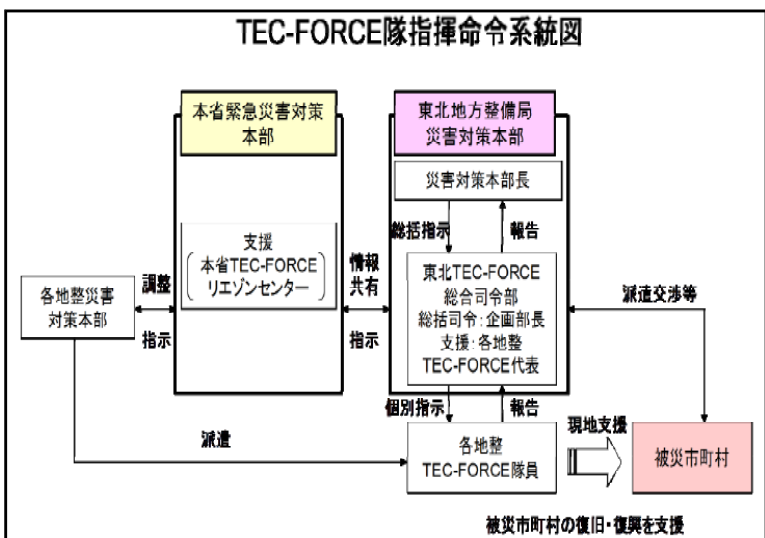


通信機器等の各地整毎延べ出動台数(台日) 東北地整管内 (3月11日～9月20日まで)

機械名	北海道 開発局	東北 地整	関東 地整	北陸 地整	中部 地整	近畿 地整	中国 地整	四国 地整	九州 地整	計
ヘリテレ可搬局	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2
衛星通信車	43	161	5	69	64	110	44	0	41	537
Ku-SAT	36	1,738	8	73	42	0	40	0	6	1,943
簡易画像伝送	0	268	0	0	0	0	0	0	0	268
合計	79	2,167	13	144	106	110	84	0	47	2,750

排水ポンプ車等の各地整毎延べ出動台数(台日) 東北地整管内 (3月11日～9月19日まで)

機械名	北海道 開発局	東北 地整	関東 地整	北陸 地整	中部 地整	近畿 地整	中国 地整	四国 地整	九州 地整	計
照明車	0	666	0	1,499	728	312	380	370	0	3,955
排水ポンプ車	302	1,454	872	1,832	973	914	678	606	745	8,376
対策本部車	38	276	0	117	0	259	60	74	0	824
待機支援車	66	281	63	188	280	0	138	118	161	1,295
散水車	0	2,482	1,696	0	0	0	0	0	0	4,178
情報収集車	0	0	0	39	0	0	0	0	0	39
パトロールカー	0	0	0	0	0	0	47	0	0	47
応急組立橋	0	0	0	26	0	0	0	0	0	26
合計	406	5,159	2,631	3,701	1,981	1,485	1,303	1,168	906	18,740



TEC-FORCE結団式(2011/03/13)

東日本大震災「初動の記録」

緊急災害対応体制の構築

① TEC-FORCE 総合司令部を東北地方整備局に設置することで、被災市町村毎に異なる支援ニーズを迅速に把握するとともに、市町村との派遣調整を実施し、その情報を本省緊急災害対策本部と共有することにより、的確な自治体支援が可能となった。

② 津波警報（大津波）が発表される中、職員の到着を待たずに離陸することにより、ヘリを津波から守りその後の被災状況確認が可能となった。通信が麻痺している中でホットラインにより速やかに飛行指示を出すことができた。

③ 本省及び現地PTの連携のもと、全国の地方整備局に配備している排水ポンプ車を集結し（最大時九六台稼働）機動的・重点的に緊急排水を実施することにより効果的な湛水解消を可能にした。

④ 排水対策について、首長・自衛隊・国交省の緊急打ち合わせを実施し三者合意。湛水により排水ポンプ車の配置箇所が限られる中、水位低下に伴う配置場所の増加に合わせて、段階的に排水ポンプ車を増強し、各被災地で行方不明者捜索の早期着手に貢献。

⑤ 津波により浸水した仙台空港で、排水ポンプ車を集中投入し、緊急排水を行うことで仙台空港の湛水深を低下させ、空港の早期再生に寄与。

「仙台空港再生」の第一歩

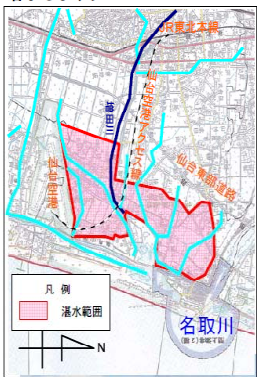
平成23年3月27日現在

～仙台空港再生に向けた排水作業が次の段階に～

仙台空港周辺の低平地は、東北地方太平洋沖地震による津波により広範囲にわたって浸水しました。国土交通省では、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湛水区域において、平成23年3月20日から広範囲の湛水解消を重点的・機動的に実施しています。仙台空港周辺では、名取市や岩沼市、土地改良区等の協力を得て、この1週間の緊急排水で水位が低下したことによって、陸上自衛隊の捜索活動が開始されたほか、水没していた仙台空港アクセス線のトンネル部が水面上に姿を現しました。28日からは、仙台空港アクセス線再開に向けてトンネル内の排水に着手します。

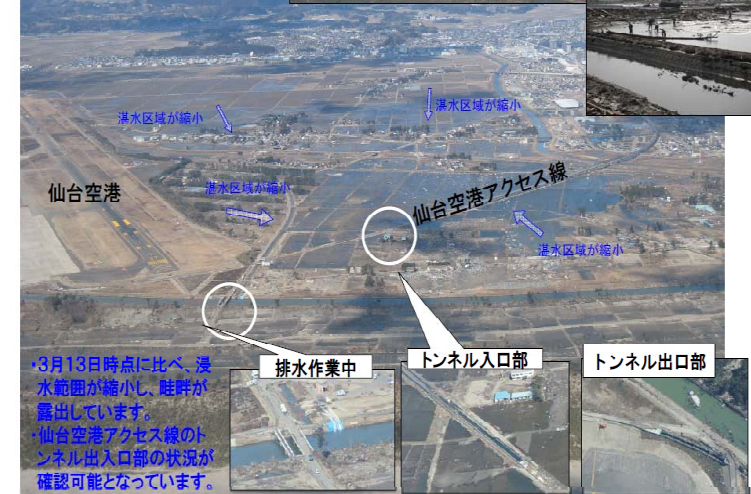
【緊急排水概要(3月26日時点)】

- ・排水ポンプ車配備延べ台数 176台・日
 - ・排水開始 3月20日(一部は13日から開始)
 - ・[試算]これまでに排水された量 約440万m3※
- ※25mプール(25×12×1.2)の約12,200杯分に相当。水量は、ポンプ車で排水したおおよその量であり、湛水量の他降水量や流域の排水量も含む。



【仙台空港北部の湛水状況】

平成23年3月27日撮影



・3月13日時点に比べ、湛水範囲が縮小し、陸上自衛隊の捜索活動が開始されています。

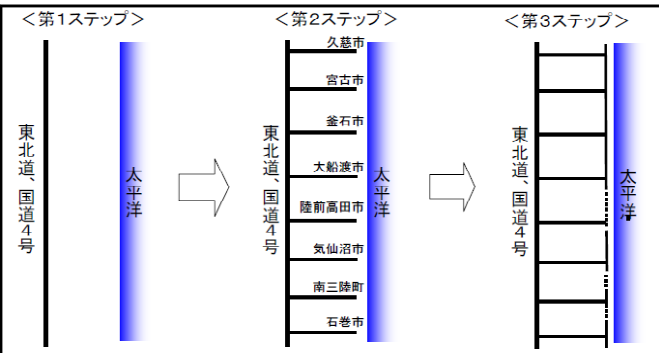
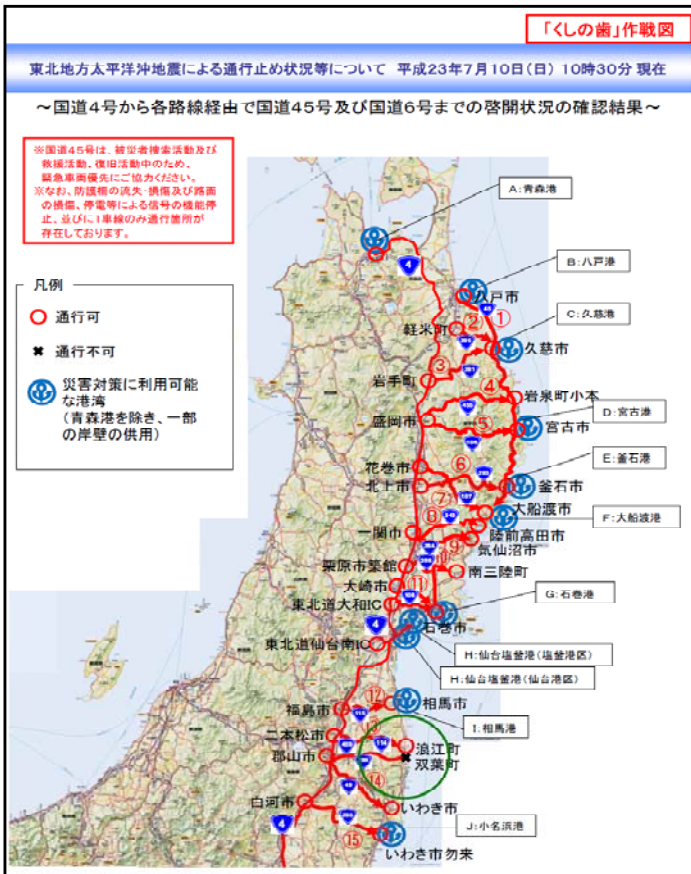
・仙台空港アクセス線のトンネル出入口部の状況が確認可能となっています。

防災情報の提供

⑥ 国道四五号水尻橋（宮城県南三陸町）の落橋により志津川地区は南北に分断。南地区について一刻も早い孤立状況の解消が待たれる中、自衛隊との連携により応急組立橋を設置することにより速やかな啓開が可能となり、現地作業開始から二日目で交通解放。

緊急物資輸送等支援

① 太平洋沿岸道路が津波による大きな被害が想定され、被災当日に「くしの歯」救援ルートを設定することを決断。翌朝から集中的に点検・調査を実施し、県・自衛隊と連携し、災害協定締結済みの地元建設業者等の協力を得て、道路啓開を優先して実施した。



② 津波により国道の橋梁が流出したため、迂回路として県道・町道を利用していたが、大型車が通れないなどの隘路箇所があった。このため、県道と町道を国道区域に編入して隘路箇所を早期に解消した。

③ 地震や津波により道路の段差や舗装の流出などが多数発生したため、被災地ではこれらを応急復旧するために必要となる砕石や常温合材が不足した。このため、被害の少ない地域から応急復旧に必要な資材を輸送し、早期の応急復旧を実現。

④ 港湾空港班で作成した港湾施設への接続道路状況図と道路班で作成した直轄・補助国・地方道の緊急輸送道路被災状況図を一枚の地図に記載しHPで公開した。管内港湾周辺の道路の通行止め状況を一枚の地図にまとめることにより、緊急物資輸送ルートを選定、及び対応に活用された。

⑤ 地震や津波により被災した河川堤防で緊急復旧工事が必要な二九箇所のうち、救援活動に資する道路兼用堤防五箇所を最優先で復旧し、孤立や広域迂回を解消し、早期の救援物資等の輸送再開に寄与。



(4日間で道路交通確保)

＝ 国土地理院が果たした役割 ＝

国土地理院は、災害対策基本法に基づく指定行政機関として、地震発生直後に院長を本部長とする災害対策本部を設置し、国や地方公共団体等が災害活動を実施するうえで重要な、地震や津波がもたらした国土の変貌や被害の状況を表す地理空間情報の収集・整備・提供を実施した。また、TEC-FORCEを編成し、政府現地対策本部等と連絡を取り、様々な地理空間情報を提供した。特に、今回の地震の対応では、大きな被害を受けた自治体をその所掌エリアとする東北地方測量部において、職員自らも被災する中であって、その困難を乗り越え、現地を最も良く知る特性を最大限生かし、政府現地対策本部や各県の災害対策本部及び被災地域の市町村と連絡を行い地理空間情報を提供するなど、災害対応を献身的に行った。

○被災者・被災地支援

① 沿岸部の自治体は庁舎や職員が被災しており、自治体機能が麻痺していることから、発災当日からその場で判断できる本局官クラス、事務所副所長等を筆頭に派遣し、首長の片腕になるよう積極的な対応をすることを使命に約八〇日間活動した。情報共有や現地調査及び自治体のニーズの確かな把握等、積極的にかつ迅速な対応は自治体から評価された。

② 国土交通大臣の強いリーダーシップにより、被災自治体のニーズを基に、三月一三日より救援物資調達チーム（土工協等の協力）を結成し、輸送や通信が正常化し始めた三月三一日まで対応した。要望があつた救援物資を平均三日で九〇％以上対応することができた。

品目	総数量	要望件数	調達済件数
仮設ハウス	300 棟	12	8
カーペット	1,951 m ²	2	0
断熱材	6,990 m ²	2	0
仮設トイレ	1,039 基	11	1
アト	576 袋	7	1
埋葬箱	100 本	1	1
収納袋	883 袋	2	2
ガソリン	11,000 L	4	4
軽油	36,740 L	17	17
灯油	56,400 L	8	8
発電発電機	95 基	9	9
通信設備	1 台	1	1
衛星電話設置	1 式	1	1
バックホウ	6 台	2	2
水・米	31,900 本	8	8
日用品・食料品等	1 式	22	22
生埋用ナブキン	300 個	1	1
おむつ（子供用、大人用）	500 個	1	1
ふとん	300 組	1	1
洗濯機	30 台	2	2

↑ 救援物資調達チーム（東北地整内）



↑ 仮設ハウス（南三陸町仮庁舎）



↑ 洗濯機



↑ 仮設トイレ

③ 地震や津波により、電話回線、携帯電話の基地局が被災し、通信機能が麻痺している自治体や衛生車を派遣し、整備局と自治体間や自治体間

本庁と支所間の通信を回復した。その結果、被災情報や自治体のニーズ把握が可能となり、その後の自治体支援をよりの確に実施することができた。

④ 被災自治体からの要請のあつた物資のうち、事務所などで保有しているゴムボート、サニート、衛星携帯電話等を貸し出して支援した。物流が麻痺している状態であり、即時に支援が可能となつたため自治体から喜ばれたほか、人命救助や自治体の通信の回復等に役立った。

⑤ 盛土構造（高さ6m程度）の仙台東部道路は瓦礫混じりの海水を防ぐ「防波堤に役割」や地域住民が法面を駆け上がつて避難して助かる「避難場所」としての機能を果たした。

三なぜ対応できたのか

① 三月一日（金）一四時四六分地震発生時は、勤務時間中・昼間であつたことから、地方整備局、事務所、出張所の職員が災害対応の初動体制を迅速・確実なものにできた。

② 家族の安否確認ができないまま応急復旧を昼夜連続で行つたなど、災害時における職員の危機管理意識が高いこと。

③ 災害対応や応急復旧に関する技術や経験が豊富な各地方整備局、事務所、出張所の職員を一定期間集中的に動員できる体制が整備されていたこと。（一・八万人の動員）

④ 大規模災害を想定した災害対策用機械、通信機材、資機材が各地方整備局、事務所、出張所に常時配備され、短期間で全国から配置できたこと。

⑤ 災害時に人員・重機等を確実に手配できる建設業者が地元が存在していたこと。その地元建設業者との災害協力協定を締結していたことが迅速かつ確実な道路・河川等の復旧を確実なものとした。

⑥ 大規模災害に備えた防災訓練等を毎年実施し緊急時のノウハウを常日頃から習得していたこと。各地方整備局が同じ法律・基準のもと土木工事や維持管理を行つており、組織形態も全国同じであり、指示命令系統にすれがなくなつたこと。

⑧ 全国組織であり各地方整備局、事務所が災害対応という共通の目的に対し、一丸となつて対応できる組織であつた。



Ku-SAT



衛星通信車

= 各界からの声 = 地方整備局に対する応援メッセージ

※ 衆議院国土交通委員会での徳田委員（自民）の発言

国交省が震災以来、本当に持てる力をすべて発揮してそうした復旧に当たってきていただいたことを承知しています。そして、道路や港湾、空港も、そうしたところをいち早く復旧していただいたからこそ、やはり救助のための人員の派遣そして救援物資の輸送などにも大きく役立てていただいたのではないかと思います。そしてまた、今回の復旧に当たり、やはり整備局や運輸局が大きな役割を果たしたのではないかと考えております。

しかし、今、政府では、昨年の六月に地域主権戦略大綱の閣議決定がありました。そしてまた、十二月には出先機関の原則廃止に向けてのアクションプランという閣議決定がありましたが、その中で、こうした出先機関の整理、統合、廃止なども含めてということが盛り込まれております。

しかしながら、これから中長期的な復興支援を行っていく意味では、やはりこうした整備局が大きな役割を果たしていくのではないかと。だからこそ、閣議決定というのは極めて重いものではありませんが、そうした方針を見直していただきたい、または、こうした整備局のこれからの機能についても体制を強化拡充していただきたいと思います。

※ 新潟県三条市国定市長のブログより抜粋

「前略」。で、今日の話題っていうのは…“国土交通省の地方支分部局の廃止、地方移管には反対”ということ・・・「中略」。そして、人間が叡智を結集していくためには、経験の積み重ねが不可欠ということ。そうした経験の積み重ねを考えた場合、例えば、水害における防災・減災の要というべき河川管理の主体は、どこが担うことが理想なのか？私に言わせれば、それは論を待たないと思います。それは、市町村よりも都道府県、都道府県よりも国でなければなりません。

それが万が一のことを考慮したときに、影響が広範囲にわたる河川であればなおのことです・・・「中略」。つまり、市町村単位では、大災害というものは、1人の首長が1回経験するどころか、一般の職員が職場人生を通して1回あるかどうかの経験値に過ぎません。都道府県になれば、こうした経験確率は、複数市町村を管轄する広域行政体であるが故に、高まっていきます。でも、その都道府県ごと、それぞれの経験確率は、国が経験する経験確率には遠く及びません。現実、今回の水害に際しても、その経験に基づく安定感、安心感は、流石のものがありません。今回の避難勧告発令にあたっても、実は、国土交通省の事務所長さんの所見には、随分と助けられたのも事実です。それをわざわざ、経験確率の低い主体に、くどいようですが、水害における防災・減災の要というべき河川管理を委ねようとする発想そのものが理解できない「以下略」。

○手続き・基準等の

弾力的な運用

① 断水が続く中、河川からの取水制限を弾力的に運用し、避難住民等へ給水活動やお風呂の提供活動に協力。また、直轄管理ダムを弾力的に運用し、水力発電の取水量を一六ダム合計で約一・七倍に増量し、電力供給に協力。

② 河川堤防や道路が震災による復旧が完了していないため、河川では被害の大きい宮城県で四月一日より基準水位を一律ワンランクダウンする緊急的暫定運用を実施。六月一日に応急復旧を加味した基準水位を再設定。道路では降雨による注意体制基準を当面六〇八割にダウン。通常より早期に防災体制に入ることにより不測の事態に備えた。

○監視・観測体制強化

地震や津波により排水機場の壊滅的な被害や広域的な地盤沈下による浸水被害軽減のため、排水ポンプ車の広域整備による迅速かつ機動的な支援を行うと共に、ソフト対策として浸水リスクマップ公表、浸水センサーの設置及びメール等による情報提供を行った。

※ 東北建設業界連合会大概専務理事の発言

自衛隊や消防の活動のため道路啓開作業が必要だった。津波の影響でどこが道路か解らないため、東北地方整備局と打合せをしながら啓開活動を実施した。人命救助の一助になった。災害日本における地方整備局の必要性・重要性を感じた。

※ 森田実氏の発言

被災地の東北・北関東の建設業者は大震災が発生した瞬間より、誰よりも早く動いて危機管理産業として責任を果たした。災害協定に基づき地方整備局と一体となって復旧作業に取り組んできた結果。

※ 土木学会阪田会長

道路復旧について、明確なゴールや優先順位を設定した復旧作業により幹線道路が迅速に回復しており、緊急時の集権的な対応の重要性が再確認された。地域の実情をよく知っている国の出先機関の役割が非常に重要である。

⑨ 国土交通省は、企画・立案・実施部門が一体となった組織であり、「くしの歯作戦」、「全国の水ポンプ車集結」等、決断した施策が即座に現地及び各地方整備局に指示され迅速な対応が可能であること。又、現地状況の変化などの情報も逐次上部機関に反映され次の対応を準備できたこと。

⑩ 全国にある事務所、出張所が災害時に単独で情報収集できる機能・ノウハウを持っており、その情報が速やかに上部機関に伝わることで迅速な判断や対応ができたこと。

四 大震災で明らかになった地方整備局の重要性

① 地方整備局が現在整備・管理している一般国道や一級河川等は、高速自動車国道と一体となって我が国物流基幹ネットワークの大宗を担う機能を有する一方、大規模災害発生時等には国民の生命・財産や国土保全上・国民経済上甚大な被害や影響を及ぼす特性も有している。

② 東日本大震災ではまさにこの状況が発現したが、人命救助、道路啓開、緊急復旧、被災自治体支援、救援物資の輸送、応急排水、物流の確保等が確実に実施できた。この背景には、地方整備局の事務所、出張所が各県・市町村に在りし、職員が日常的な維持管理を行っていることから現場に精通し、災害対応や応急復旧に関する技術や経験を有し、現地状況を踏まえた対策を立案・実行したことが迅速な対応を可能とした。

③ TEC-FORCE派遣、排水ポンプ車、衛星通信設備・照明車・災害対策本部車等の迅速な現地配備は防災官庁ならではの体制整備が各地方整備局で日常的に図られているという事であり、それを実現できた原動力は各地方整備局職員の防災・危機管理に対する意識の高さである。

④ 地震や豪雨による大規模災害が発生し甚大な被害をもたらしている中、全国を網羅する防災官庁は国土交通省しかなく、そのネットワーク・拠点となる地方整備局の役割は東日本大震災を経験する中で益々重要性を帯びてきている。

⑤ 近年、「二重行政」批判による国の出先機関廃止が押し進められようとしているが、今回の東日本大震災の様々な対応で、地方整備局の存在が「二重行政」であるとの論評は聞いたことがない。逆に、被災地の各自治体からは道路網の早期回復、応急排水、被災自治体支援、救援物資の輸送などで感謝されているのが実態である。

⑥ 大規模災害では、住民の安否確認、救助や支援を地方自治体が主体となって実施するため、その主眼は自治体の内へと向いている。しかし、被災対応には災害発生地域外からの人的・物的支援が重要であり、そのため地域外とを結ぶ輸送ルートの確保を迅速に行う必要がある。その役割を担えるのは地方整備局以外に無い。

※地域主権という言葉に引っかかされることなく国の責任において生活を守る体制確立を

「地域主権」という言葉には、あたかも「地域」が尊重されるような響きがあり、実際に、国の「束縛」から地方が「自由」になるものと誤解して支持する論調もあります。しかしその本質は、「自立自助」の名のもと、県・市町村に農業・地場産業・医療・教育・社会福祉など身近な生活分野の予算の切り捨て等の「構造改革」をさせこれまでに以上に国民に「我慢」を強いることを狙いとしているのです。また、国の定める「基準」は、地方自治体を縛って不自由にしようとするものではなく、国が施策の内容は財源に責任を持つ「支え」として、定めたものです。このような基準の破壊は、国の法令が社会福祉を向上・増進させる基準を破壊しようとするものです。憲法25条は国民の生存権を保障したうえで、国の責任において全ての生活部面の増進に努めることを義務づけています。河川・道路事業においても当然国として国民の生命・財産を守る義務を負っています。わたしたちは、国民の安全・安心を守るのはやはり国の責任において実施すべきであり、そのためには、国土交通省の地方整備局・事務所・出張所を存続させ、その執行体制を拡充すべきだと考えます。

※二重行政という批判は間違っています

国と地方の役割分担は、法律で決められています。たとえば一級河川の指定した区域以外は国、二級河川は県、準用河川は市町村管理、国道は、一般国道の指定区域は国、都道府県道は県、市町村道は市町村。やっている仕事はにっていますが、同じ場所を整備・管理していることではないのです。

私たち国土交通省管理職ユニオンは、

一九九八年二月に管理職員の労働組合として結成され、今年で一三年になります。

全国のユニオンの仲間は、

国民・住民の皆様の、安全・安心な暮らし実現に向けて、日夜奮闘しています。

これからも、皆様のご支援・ご協力をよろしくお願い致します。

全国各地に広がる 市町村と地方整備局の災害時協定締結

○ 青森県中津軽郡西目屋村

西目屋村とリエゾン（災害対策現地情報連絡員）の協定を締結しました！5月14日（木）西目屋村中央公民館において、**西目屋村と国土交通省東北地方整備局が「災害時の情報交換に関する協定」を締結**しました。今回の協定が締結されたことにより「大規模な災害が発生した場合、支援の窓口として西目屋村に、国土交通省の職員（リエゾン）を派遣」します。これにより、リエゾンを通じて得られた西目屋村の被災状況の情報を基に、TEC-FORCEや災害対策車の派遣等、西目屋村に対する支援を円滑に実施することが可能となります。



可能な支援内容

1. 被害状況の把握
2. 連絡情報網の構築
3. 現地情報連絡員の派遣
4. 機材提供などの応急処置

○ 三重県名張市

国土交通省中部地方整備局と災害時の情報交換に関する協定を締結しました

国土交通省中部地方整備局と名張市は、同じく平成23年8月4日、本市において重大な災害が発生し又は発生のおそれがある場合において、国土交通省中部地方整備局長及び名張市長は必要とする各種情報交換について「災害時の情報交換に関する協定」を締結しました。内容は、一般被害状況に関することや道路、河川、急傾斜地、都市設備等の被害状況やその他必要な事項について情報交換を行い、適切な災害対策を行うようにします。又、市内に重大な災害が発生し又は発生のおそれがあるとき等において、名張市長から要請があった場合又は国土交通省中部地方整備局長が必要と判断した場合は市長が設置する災害対策本部等に「現地情報連絡員（リエゾン）」を派遣して、情報交換を行うこととします。

○ 埼玉県狭山市

「国土交通省関東地方整備局との協定」を締結

「災害時の情報交換に関する協定」を締結
平成23年4月1日（火曜日）、狭山市と国土交通省関東地方整備局が、「災害時における応援協力に関する協定」を締結しました。大規模災害等の発生には、被災状況の把握や災害応急対策など迅速かつ的確な初動対応を行えるように、発生直後から国と市での情報共有が重要であります。このことから、災害時における市への情報連絡員（リエゾン）を派遣し各種情報交換を行い迅速かつ的確な災害対応を行います。

○ 鳥取県倉吉市

国土交通省中国地方整備局と「災害時における情報交換に関する協定」を締結

平成23年6月14日（火）に国土交通省中国地方整備局長と「災害時における情報交換に関する協定」を締結しました。



平成23年8月18日付 西日本新聞

九地整が災害時協定

ざつまなど 資機材や人員支援



国土交通省九州地方整備局は17日、豪雨や地震など大規模災害時の対応に関する協定を、九州各地の市町村と締結した。文部科学省と連携し、災害時の対応に備える。国土交通省九州地方整備局は、豪雨や地震など大規模災害時の対応に関する協定を、九州各地の市町村と締結した。文部科学省と連携し、災害時の対応に備える。国土交通省九州地方整備局は、豪雨や地震など大規模災害時の対応に関する協定を、九州各地の市町村と締結した。文部科学省と連携し、災害時の対応に備える。