

# 防災、国土保全、森林整備の役割担う

## 異種の道 ネットワークで 避難路づくり

東日本大震災では、大津波によって沿岸の道路が寸断され、多くの集落が孤立状態となった。その際、地域住民の「命の道」となったのは、集落山側の林道、農道、林業作業道などだった。こうした、さまざまな道を接続し、災害時の避難路の選択肢を広げることにはできないか。昨年6月、国土交通省や農林水産省らで構成する「多様な主体が管理する道活用」連絡会（座長・米田雅子慶応義塾大学先端研究センター特任教授）が発足した。官庁の壁を越え、「異種の道ネットワーク」を実現させるための動きがいよいよ本格化する。

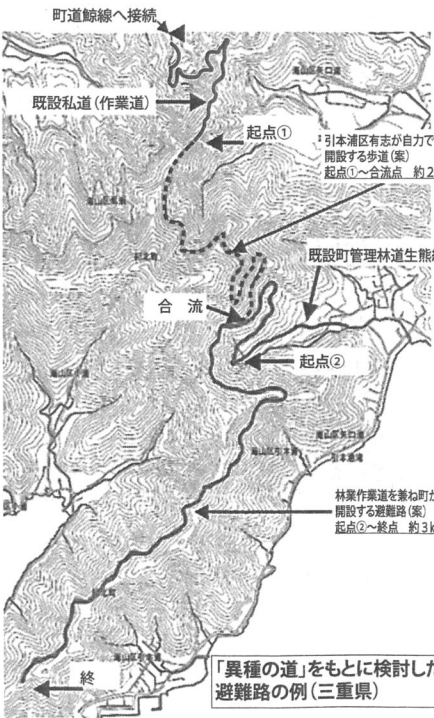
### 官の壁越え「命の道」づくり

全ての道を把握した上で最小コストでネットワーク化し、防災・国土保全、森林整備のための道とする。「異種の道ネットワーク」構想は、2011年3月の東日本大震災が契機となっている。大津波によって沿岸の道路が寸断され、孤立状態となった岩手県釜石市の平田尾崎白浜地区では林道が避難路や救助・復旧路として、陸前高田市では災害時に農道が国道の迂回（うりか）路として利用された。異種の道のネットワークづくりには、それぞれの道の現状調査・把握が必要となる。具体的にはGISなどを利用し、孤立予想集落や土砂災害危険箇所、民間道、国有林道、国道、市町村道などの各種データを統合・可視化させていく。これを電子国土基本図に反映させたり、接続道路の新設・補強につながる最終的な目的だ。

米田氏はこれまで、岐阜県の高山市、下呂市、郡上市などでパイロット事業を実施。孤立予想集落からの回避ルートを検討など、事業化の可能性を探ってきた。その結果、浮かび上がったのは、さまざまな課題だ。それ

は整備コストであり、管理の在り方だった。そこで「多様な主体が管理する道活用」連絡会の議論に際しては、異種の道を「比較的小さい道」「比較的大きな道」に分類することで、これらの課題解決を目指すことになった。比較的小さい道の情報は、その地域の住民に限定して提供する。れを受けて、住民が自らの避難ルートを検討することになる。米田氏の言う「自助・共助」の部分である。一方、比較的大きな道については、重要度の高い避難ルートで公道と私道をつないで避

難路・代替輸送路を計画。さらに国土強靱化（きょうじん）地域計画への反映を目指すことになっている。主に公費が投入されるのは「公助」としての位置付けだ。コスト面で期待されているのが、低価格で崩れにくい道の技術開発だ。「林建協働」が開発した基幹作業道をベースとした道路開発技術と、鉄鋼スラック舗装、セメント系舗装、簡易構造物などの資材の技術開発で、従来の林道単体の10分の1が目指せるといふ。これらの技術には、施工の容易性、柔軟性という



### 「多様な主体が管理する道活用」連絡会座長・米田雅子氏に聞く

道というと、国道、県道、市町村道、林道などを思い浮かべる方が多いでしょう。避難路や緊急輸送路は、これら公道を使って計画されているわけですが、山には他にもいろいろな道があります。町管理や道管理、林業・農業者が使っている道などがそうです。「災害列島」日本の避難路の在り方を考えたとき、民間の道も使ってネットワーク化すれば選択肢が増えるはず、と思ったのがきっかけです。

## 災害列島、民間の道も選択肢

の皆さんが分かるようにしたいのです。グループや航空レーザー測量など、技術が発達した現在、小さな道を見つめる精度も上がっているわけですから、もともと、財政状況が厳しい中で、すべてを公費で整備するわけにはいきません。孤立集落防止のために新たな道を作るといっても、巨額の費用がかかります。既存の道を最大限活用し、最小コストでネットワーク化することが必要になります。それから、官と民の連携も重要です。異なる道をつなぐことで

新しい効果が生まれるはず。これまで、「林建協働」の取り組みが進んでいた高山市など、岐阜県内でパイロット事業を行ってきました。森林再生という観点から、木材搬出のために道をつくる必要もあつたからです。林業はこれまで、突込み林道が主流で、道のネットワーク化という発想はなかったのですが、林建協働のおかげで

ネットワークの重要性が浸透してきました。「多様な主体が管理する道活用」連絡会では、パイロット事業で明らかになった課題を踏まえ、異種の道を「比較的小さい道」と「比較的大きな道」に分けました。「自助・共助」と「公助」の使い分けです。これにより、管理やコストなど多くの課題をクリアできるはず。道の整備に当たっては、この他、事業評価の在り方が課題です。通常の道路評価、いわゆる「B/C」では費用対効果が認められませ



命の道として利用された林道(岩手県釜石市)

た利点もある。整備に当たってはまた、評価の在り方も課題となっている。通常の道路評価は田舎な道路交通確保の観点から、走行時間の短縮、走行経費の節約、交通事故の減少を評価し、事業実施が判断される。しかし、これらの指標だけでは事業化が難しいこともあり、孤立被害の軽減や救急活動の支援といった「防災」「災害対策」「国土保全」と「森林再生・環境保全」など、異種の道ネットワークの目的・効果に見合った指標の追加が提案されている。

昨年6月11日の連絡会初会合には、国土交通省、農水省、林野庁、内閣官房といった関係省庁の他、検討対象7県の担当者、電気通信事業者らが参加した。座長としてあじさいに立つた米田氏は、「組織の垣根を越え、異種の道をつなぐことができれば多くの人命が救われる」と希望を述べている」と述べ、異種の道のネットワーク化に意欲を見せた。

当面の対策エリアとして岐阜、静岡、三重、和歌山、徳島、高知、宮崎の各県を想定し、南海トラフ巨大地震などに備えるという。現在、対象エリアとされた7県ではそれぞれ取り組みが進んでおり、15年度内に開かれる第2回会議で進捗状況が報告される見込みだ。

都市空間の再生企業



木山興産株式会社

代表取締役 木山 貢

〒130-0022 東京都墨田区江東橋2-7-10  
(HO-ELビル4F)  
TEL (03) 3633-1965  
FAX (03) 3633-1966