

防災の最前線にたつ 地域建設業の現状と展望

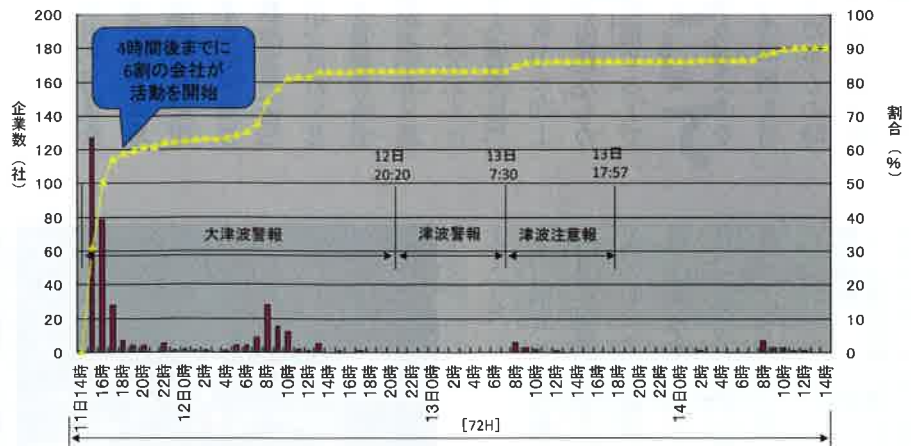
大震災復旧における 地域建設業の闘い

国土省東北地方整備局が東北6県の地域建設業を対象にまとめた調査によると、大震災直後の初動対応に従事した業者のうちの約6割が発災から4時間以内に、道路啓開などの活動を開始していた(図1)。こうした初動対応に従事した企業の約7割は自らも被災していた。にもかかわらず、迅速に活動できた要因は、オペレータや建設機械を自社保有し、地元の地理や地形に精通しており、真っ先に現地にかかけつけることができたためである。地域の建設業協会等が、日頃から行政と「災害協定」を結んでいたことが初動を早めた。

2011年7月に開催した建設トップランナーフォーラム「東日本

大震災―現場からの証言―では、岩手県・宮城県の地域建設業者が、「地域を守る」意識を持ち、自衛隊や消防隊が通るための道を開き、防災と救援の先頭をたつたことを報告した。福島県では、被ばくの危険と闘いながら、住民が避難したあとのまちに残り、道路の啓開・排水作業等のために重機を動かした。

地域防災の最前線にたつのは地元の建設業である。しかし、メディアでこのことが報道されることは少ない。地方建設記者の会とともに、発災後の各地の地域建設業の動きを調べ、「大震災からの復旧―知られざる地域建設業の闘い」を上梓した。貴重な証言と記録を日本の各地の人びとに伝えるとともに、後世に伝えられればと願っている。



3月18日までに活動を開始した地元建設企業のうち、411社から回答そのうち、6割(242社)が、発災後4時間以内に活動を開始

図1 地元建設企業が震災後に初動対応を開始した時期(出典:国土省東北地方整備局「東日本大震災における地元建設企業の活動調査」東日本大震災発生後の3月11日～3月18日までに実施した活動について、東北建設業協会連合会会員を対象にアンケートを実施)

大震災後の 地域建設業の現状

わが国の建設投資は、1992年度の約84兆円をピークに、2010年度の約41兆円までほぼ半減したが、東日本大震災後の復旧・復興需要に伴い、2012年度は45兆円(見込)と時的に増加

している。被災3県の仕事が急増する一方で、被災地以外は依然として低迷が続いている。

大震災の発生から1年半が過ぎたが、被災地の復旧現場は課題山積である。たとえば、防潮堤については、地盤が動いたため測量からやり直さなければならぬ。技能労働者の不足から労務単価が上昇し、建設資材はセメントも骨材も砂も足りない。自治体の職員は入札用の書類づくりに追われているが、入札では不落が増えて、膨大な発注業務が滞っている。今後の復旧・復興需要の本格化とともに、公共工事の積算単価と実勢単価の乖離が広がり、入札不調の増加が懸念されている。被災地以外の建設企業は、被災地の建設企業と復興J・Vを組めば復旧工事に参入できるが、従業員の交通宿泊費と宿泊先の確保が容易ではない。

上閉伊地域(釜石市・遠野市・大槌町)復興住宅協議会の顧問を務めているが、高台移転への住民の合意形成、土地造成、区画整理に、時間と手間がかかるため、復興住宅の建設予定地がまだ確保できない。震災直後の東北地方整備局をはじめとする道路復旧や応急復旧

の動きは目覚ましかったが、その後の動きは鈍い。被災地は現在でも非常事態が続いており、非常時モードの行政手続きの大幅な簡略化、価格変動への迅速な対応、現場の裁量権の拡大が必要である。

災害の安全保障としての地域建設業

日本列島は地震の活動期に入りつつある。地域建設業の役割を考えると、災害対応力の強化が急務となっている。東日本大震災で、太平洋プレートの沈み込みにより、日本海溝の深部プレート境界が、断層の長さ約450km、幅約150kmにわたり最大30mずれ動いた。プレート境界が動いた時、その隣のプレートがまだ動いていなければ、次にそこが動く可能性がある。東海、東南海、南海トラフの海溝型地震は連動して起こるのではないかと懸念されている。さらに2011年の大地震の後に活断層の動きが活発になっており、内陸地震も警戒しなければならない。実際に、過去2000年の東日本太平洋側のマグニチュード8以上の地震は、4例中3例が18年以内に東海・東南

海・南海地震と連動し、4例中4例が10年以内に首都直下地震と連動している。

終戦後から阪神・淡路大震災の1995年までの約50年間は、日本の歴史上、甚大な地震災害の少ない幸せな時代であった。この間、日本経済は高度成長し、GDP世界第2位の経済大国になった。日本の国土建設に関わる制度や業界は、この高度成長期に形成されてきた。

近年、公共事業費の削減がつづき、建設業の技術者や技能者が離職し、地域防災力が低下しつつある。宮城県の建設業者は「大震災に地元の建設業協会は連携して復旧に全力を挙げている。仮にこの災害が5年後に起こっていたら、建設業者はさらに減っており、今のような対応はできなかつただろう」という。

全国建設業協会が2011年2月に発表した資料によると、自治体と「災害協定」を結んだ企業が存在しない災害対応空白地帯が全国に172市区町村ある。「災害協定」を結ぶ全国の建設業者の数はこの10年で3分の2に減少し、災害対応に必要な重機を自社で保有する業者も減っている。また、



写真2 2011年3月15日仙台市 被災車の撤去(写真提供:H. Kit Miyamoto)

若年入職者の減少と高齢化が進み、2011年には建設業就業者のうち55歳以上が33%、29歳以下が12%となっている。型枠、大工、鉄筋をはじめ技能工不足が顕在化し、若手技術者の育成が大きな課題になっている。

このような状況ではあるが、巨大地震の発生が危惧されている上に、台風、豪雨、豪雪などの災害が多いわが国では、風土を熟知した優良な建設会社各地域に残り、社会

基盤や構造物を整備・維持するとともに、災害などの緊急時に出勤できる態勢を続けて確保する必要がある。災害は全国どの地域でも発生する可能性がある。無駄な公共事業は不要であるが、地元の建設業の適正規模や重機の保有について、災害からの安全保障の面から再考する必要がある。

政府の方針として、数十年に一度の頻度で起きる大災害には、構造強化・施設整備によるハード面の防災で対処すること、数百年に一度の頻度で起きる巨大災害には人命の犠牲を最小にするべく、ハード面の整備とあわせて、避難設備の整備、避難教育などの総合的なソフト面の対策を組み合わせた減災で対処することとされている。

地域建設業には、防災施設の維持だけでなく、避難施設やハザードの標示、避難誘導などの総合的な減災を、自治体と協力して現場で担う役割も期待されている。

「異種の道をつなぐネットワークづくり」の提案

災害時に道路網が「命の道」の

役割を果たしたことはよく知られている。山間部の公道や民道を結び、国土保全や防災に活用する「異種の道をつなぐネットワークづくり」が必要である(図2)。具体的には、国道や地方道、林道などの公道と、電力管理道や林業路網などの民道、国有林道、砂防施設管理道などを結び合わせ、ネットワーク化によって有効活用を図り、最小のコストで道路のミッショングリンクを解消する施策である。

山間地域の道路は、民間道も含めて実態把握できていない箇所も多い。はじめに、どこにどんな道があるのかを把握し、GISデジタル情報を用いて集約化する。次に、道の維持管理の状況調査を行う。そして、効果的な接続や維持管理の方法について検討を行う。

災害時、緊急時、森林整備時には、民道も使用できる官民の協定を結ぶ。この取組みは、道路における新しい官民連携の形である。この構想は数年前から温めてきたが、釜石市で大震災の直前に完成した林業作業道を使って孤立した集落に物資を運んだ例をみて、異種の道のネットワーク化は、災害時には命の道になること

を確信した。2012年5月に日本プロジェクト産業協議会森林再生事業化委員会からこの構想を発表し、2012年7月に全国に先駆けて、岐阜県飛騨地域(高山市・下呂市・飛騨市・白川村)が異種の道ネットワークの研究会を発

を確信した。

2012年

5月に日本

プロジェクト

産業協議会

森林再生事

業化委員会

からこの構

想を発表し、

2012年

7月に全国

に先駆けて、

岐阜県飛騨

地域(高山

市・下呂市・

飛騨市・白

川村)が異種

の道ネットの

研究会を発

足し、パイロット調査に着手した。

日本の社会基盤の成熟とともに

に、維持管理・更新投資が増加

し、今後、新設費が圧迫されるこ

とが予想されている。そのなかで、

既存の官と民の道をつなぐという

新しい発想でコストを抑えながら

地域防災力を高めることが期待

できる。この担い手は地域建設業

である。このほかにも、地域の視点

にたてば、既存の公共施設を避難

異種の道をつなぐネットワークづくり

2012年5月31日 JAPIC 森林再生事業化委員会委員長 建設トプランナー 倶楽部代表幹事 慶応大学特任教授 米田啓子

最少コストでネットワークを構築

- (1)目的
- ・国土保全、環境保全
 - ・防災・命の道
 - ・森林の整備(森林・林業の再生)

- (2)具体的な施策
- 「山間地の道ネットワークの形成」
(シームレスに道をつなぐ)

- ①公道(国道、地方道、農道、林道等)、民道(電力管理道、通信管理道、林業路網等)、国有林林道、砂防施設管理道等、異種の道をつなぐネットワークを形成
- ②官民の連携強化(災害時、緊急時、森林整備時には、民道も使用できるよう協定を官民で締結)と体制の整備(維持管理体制の検討)
- ③そのために必要なデジタル情報基盤(通行規制(車両重量、雨量)、緊急種別等)の整備と相互利用の推進

- (3)体制
- 国土交通省、農林水産省、総務省、内閣府
関係自治体(都道府県、市町村)、関係民間企業等

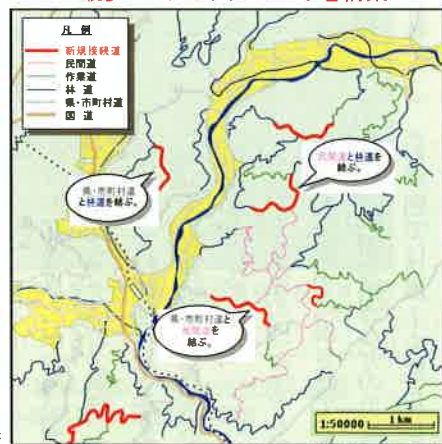


図2 異種の道をつなぐネットワークづくり