

完璧な耐震設計は技術的に可能、問題は経済性

防災対策はソフト面の充実も必要

ん予算を投入すればどんな地震にも耐える設計にすることは可能ですが、経済的な面で無理があります。これまで人口密集地と過疎地では耐震基準を変えてきたのですが、今回の地震を機に全国すべての地域で同じレベルの基準にしようとするれば、途方もない経費を要することになります。

地震の被害は大都市と過疎地とではまったく異なるわけです。本道は一昨年の1月から釧路沖地震、北海道南西沖地震、北海道東方沖地震と大規模な地震に見舞われていますが、問題は被災地にどんな施設が配置されているかということだと思います。したがって、ハード面での対応だけでなく、ソフト面での対応つまり大震災が起きても人的被害を最小限に止め、物資輸送に支障がないような防災対策にも一層の工夫をすることが重要だと思われます。

—— 5期総計も完成の時期に入りましたが、今後の道路、河川及び海岸事業の整備方針についてお聞きしたい

北條 北海道は、国土面積の約五分の一を占めており、豊かな発展可能性を有しています。

この国土資源を活用して、多極分散型国土の形成、豊かさを実感できる国民生活の実現など、国全体の課題の解決に貢献していくことが期待されています。

このため、第五期北海道総合開発計画では、わが国の長期的発展に貢献するとともに、力強い北海道の形成を目指し、その主要施策として「高度な交通、情報、通信ネットワークを形成」し、「安全でゆとりある地域社会の形成」を図ることを掲げています。

道路事業については、北海道は都市間距離が全国の約二倍にも及ぶ広域分散型社会を形成しており、旅客・貨物とも自動車交通が圧倒的なシェアを占めているとともに、自動車保有台数は引き続き増加傾向にあるなど全国平均を上回る車社会となっており、道路網の体系的な整備の重要性はますます大きなものとなっています。

しかしながら、北海道においては、基軸となる高規格幹線道路の供用率が全国の半以下の約23パーセントと、全国との隔たりがまだかなりあるほか、一般国道については、不通区間や隘路の解消、冬期交通の確保、交通安全対策、都市の交通環境改善など、北海道の道路はまだ多くの課題を抱えており、今後ともその整備を強力に押し進める必要があります。

また、北海道の自然、風土をいかした観光についても、近年の余暇活動の活発化に伴って入り込み客数が増加しており、観光リゾート地域へのアクセス道路整備や休日の交通混

雑を解消する事業も進め、さらに、貴重な自然や美しい景観にも配慮した、北海道にふさわしい道路整備を進める必要があります。

平成5年度から、21世紀を見通し、「ゆとり社会」の実現を目指した第十一次道路整備五箇年計画がスタートしており、北海道においても「交流」、「活力」、「くらし」、「環境」、「ふゆ」という5つの視点から道路整備を推進することとしています。今後は、この五箇年計画をふまえた道路整備事業を着実に推進するとともに、生活者を重視することを基本とし、多くの方々の衆知を結果し、国民とともに作り育てていく道路の整備を目指していきたいと考えています。

河川事業については、洪水を始めとする災害のない安全な社会基盤を形成するとともに、水と緑あふれる豊かな国土を21世紀に引き継ぐために、また、多岐に亘る水の需要にこたえ、良質で安定した水資源を確保するために、鋭意、整備を推進しているところです。

しかしながら、北海道には、河川が氾濫する恐れがある地域は、全道で65万ヘクタールに上っており、そこに全道人口の55パーセント約300万人が居住しています。これらの地域は、土地の利用効率が高く、水資源にも恵まれているなど、都市、工業、農業などの立地に適した地域で

あり、また、火山山麓では、恵まれた観光資源を生かした、地域開発が活発に行われています。このように、一度氾濫が発生すると広大な範囲に深刻な被害が及ぶなど生活環境や地域経済は、自然災害の影響を受けやすい条件下にあります。

また、北海道は、全国で最も長い海岸線を有しており、かつ、全道的に浸食傾向が激しい海岸が多いのですが、全国に比べて整備が遅れています。

このため、治水及び海岸事業の整備は緊要な課題であり、第八次治水事業五箇年計画及び第五次海岸事業五箇年計画に基づき、国土の安全性を高め、水と緑豊かなうるおいのある生活環境を創出するため、国土保全、水資源開発、環境整備等の諸施策を強力に推進していきたいと考えています。

—— 地元市町村や地域プロジェクトとの連携について

北條 ガット・ウルグアイラウンド農業合意など農畜産物の自由化問題を始め、北洋漁業の規制強化、石炭産業の縮減などの諸問題、加えて、地方の中核となる都市や農山漁村における人口減少や高齢化など北海道開発の推進に当たって配慮しなければならない課題も数多く抱えています。

このため、「開発行政に関する管内市町村連絡会議」や「開発行政に



インタビュー

北海道開発局建設部長
北條 紘次氏

北海道は開発後進地と言われて久しい。道路は作っても作ってもまだ足りない。河川はどれほど整備しても不十分で、護岸工事も必要箇所がまだまだある。さらに、千歳川放水路建設も重要課題だ。しかし、基盤整備は量的拡大だけでなく質的向上も重視され、しかも第5期北海道総合開発計画、国土庁の4全総など長期計画も終了に近づいたため、新時代を象徴するキーワードの模索とそれに適した事業展開の構想確立が求められている。また、今回の兵庫県南部地震による神戸市の道路、港湾の被害状況から見て、本道の基盤の耐震性についても問い直されることになる。そうした重要な局面に直面し、北條紘次建設部長は全知全能をフルに稼働しながら深淵なテーマに取り組んでいる。同部長に局が抱える様々な課題について語ってもらった。

新時代を迎えた道路、河川、海岸整備

—— 兵庫県南部地震では、高速道路、港湾、新幹線など大規模構造物の強度について問題提起されたが、本道の場合は

北條 まだ十分な説明はされていないが、直下型地震の場合、従来の設計基準では問題があり見直すべきだとの意見が出ています。もちろ

関するシンポジウム」などを通じ、道内各地域の要望に配慮しつつ所管事業の効果的な実施に努めております。

また、市町村等で構想される地域プロジェクトにつきましては、魅力と活力ある地域社会を形成していく上で重要な取組と考えており、部局の地域振興対策室やはまなす財団との連携により、これらの育成推進に務めるとともに、開発事業の実施に当たっては、基幹的な公共施設の機能の高度化と多角的活用や多様な事業の総合的活用を図るソフト化事業の本格的な展開に一層務めていきたいと考えております。

—— 千歳川放水路計画について、今後、どの様に進める考えですか

北條 千歳川放水路は、千歳川が洪水時に本川である石狩川の高い水位の影響を長時間継続して受け、その結果、水害常襲地帯となっている沿川の広大な低平地の抜本的な治水対策として計画されたもので、洪水時に水門により、石狩川から千歳川

への水位の影響を絶ち、放水路を通じて洪水を安全に太平洋に流すことで千歳川の水位の上昇を防止し、千歳川流域の洪水被害の解消を図るものです。

平成6年7月には、北海道知事から提出されていた事業推進に当たっての要望に対し、慎重に調査、検討し、地域の意向も踏まえて、開発局としての基本的な考え方・方針を示すとともに、北海道の一層の協力を要請し、知事からは、要望に沿って美々川源流部のルートを迂回することとしたことへの感謝と、必要な協力を行うことが表明されました。

同時に、様々な方々から寄せられてきた質問・意見に答えてきたものも含め、治水対策の技術的内容や周辺環境への影響と対策等技術的な事項について、これまでの調査資料をまとめ、技術報告として公表したところです。

これらに基づき、関係する方々に説明を行う一方、局内の推進体制を

整えるとともに、現在、局、道、関係自治体からなる協議会などにおいて、地域の課題解決に向け協議を続けており、また、地域の意向を踏まえて、農業、漁業への対策等の具体化のための調査、試験を継続して推進しています。

さらに、放水路が効果を発揮するまでの間、多少なりとも流域の洪水被害を軽減するために、平成6年11月に発足した千歳川流域洪水対策協議会において、当面の洪水対策を推進するための整備計画策定に向け、精力的に協議を進めており、関係機関の連携のもとに速やかに対策を実施していく方針です。

事業の推進が、千歳川流域の住民を始め多くの方々から強く要望されており、関係機関の協力をいただき、地元自治体や関係者の理解と協力を得まして、円滑に事業が推進されるよう全力を傾けていきたいと考えています。



北條 紘次 ほうじょう・こうじ

昭和16年9月11日生。39年北海道大工卒。43年旭川開建大雷ダム建設調査設計班計画係長、45年局河川計画課計画第2係長、46年建設省土木研究所、52年建設省土木研究所ダム部フィルダム研究室長、54年帯広開建帯広河川所長、56年局河川工事課長補佐、57年局河川計画課長補佐、58年室蘭開建沙流川ダム建設所長、59年局河川計画課河川企画官、61年函館開建次長、63年局河川計画課長、平成2年庁水政課長、4年石狩川開建部長、5年6月局官房次長、6年11月現職。