

ハザードマップ 生かされず

写真は日本経済新聞 10 月 16 日朝刊「長野市ではハザードマップで想定されたエリアが浸水した」。そこに JR 東日本の長野新幹線車両センターがある。記事を抜粋して紹介する。

長野市は 2007 年 3 月に洪水ハザードマップを作成し、19 年 3 月に更新したばかり。従来の「100 年に一度」の想定に「1000 年に一度」も加え、同年夏に広報紙と一緒に各家庭に配布していた。台風 19 号による浸水地域の周辺は、19 年版では最大 10～20 釐の浸水が想定されていた。



今回の浸水地域内には県立病院、大型商業施設のほか、JR 東日本の長野新幹線車両センターがあり、北陸新幹線の車両 120 両も水に漬かった。同社は氾濫時に浸水の恐れがあることを認識していたが、車両を「避難」させていなかった。

洪水のハザードマップは、19 年 3 月時点で対象となる 1374 市区町村の約 98%が公表し、広く定着している。住民の避難行動を促す形での活用が進む一方、街づくりへの活用はハードルが高い。国交省によると商業施設や住宅を集約する「コンパクトシティ」の計画を策定した自治体では多くの場合、住民の居住を誘導する区域に災害リスクのあるエリアが含まれていた。

インフラ整備での水害対策には財政面の限界がある。19 年度の国の治水関連予算は臨時の措置を入れて 10 年ぶりに 1 兆円を超えたが、国交省の推計では、河川管理施設などの維持管理・更新だけでも今後 30 年間で最大約 25 兆円かかる。

国土を保全し、国民の命と財産を守るうえで、予算を河川管理に重点投入することは欠かせないのではないか。災害列島にあって、予算の優先順位こそが問われる。それにしても、ハザードマップが生かされなかったのは、どうしてなのか。県立病院や新幹線車両基地という重要な施設について、その検証を求めたい。

『建設政策』186 号に寄稿した論文に、「国土強靱化の一方で」として、次の事例を紹介した。全国でコンパクトシティ形成をめざす立地適正化計画の策定が進んでおり、120 以上の市町が居住を誘導する区域を設定している。名古屋市の計画では、庄内川沿いの広範囲で 1 ないし 2 メートル以上の浸水の恐れがあるのに居住誘導地域となっている。市の原案に対し、計画を検討した有識者の間には「リスクが高い地区に誘導する必要があるのか」との異論は根強くあったが、「すでに主要な交通網や市街地が形成されており、誘導地域から外すのは妥当ではない」と主張する市の事務局が押し切った。

(2019 年 10 月 19 日)