

## 第624回建設技術講習会 現場研修事業の概要

### 1. 一般国道7号 栗の木道路・紫竹山道路整備事業 …………… 新潟市中央区沼垂東～紫竹山

栗ノ木バイパスは、新潟県新潟市中央区万代島地内の万国橋交差点から、同区紫竹山三丁目地内の紫竹山ICに至るバイパス道路で、全線が新潟市の都市計画道路の計画路線および整備路線に指定されています。国道区間のうち、事業名称で「栗ノ木道路」及び「紫竹山道路」として、バイパスの一部を連続立体交差化する事業が進められています。



一般国道7号は、新潟市中心部へアクセスする道路のうち、紫竹山IC～栗ノ木橋交差点間の交通量が最も多く、朝夕を中心に著しい渋滞が発生しているとともに死傷事故が多発しており、特に安全性の確保が課題となっています。交差点の立体化により、交通の流れがスムーズになり、笹越橋交差点や紫雲橋交差点、紫竹山交差点等の慢性的な渋滞が緩和するとともに、直進車と右左折車が分離されることにより、笹越橋交差点・馬越交差点や紫竹山交差点等の交通事故の減少が期待されています。

また、万代・新潟駅周辺等の商業業務地区へのアクセス利便性が向上し、まちづくりを支援や“広い幅員”と“高架構造”の道路整備により、標高の低い地域が多い新潟市中心部のまちづくりにおいて求められる防災機能強化策として、被災時の“避難空間の創出”と“緊急輸送路の確保”の一翼を担うことが期待されています。

(視察キーワード：交通ネットワーク、都市防災、地域活性化等)

### 2. 新潟西海岸 侵食対策事業 …………… 新潟市中央区

新潟西海岸は、信濃川河口部左岸より関屋分水までの約6kmの間に位置し、明治頃までは信濃川から供給された豊富な土砂の堆積により発達してきた海岸です。明治以降、河川改修による流送土砂の減少、河口突堤の整備による供給土砂の遮断、更に急激な地盤沈下などにより、河口部に位置する新潟西海岸では、海岸汀線の後退が始まり、明治の後半から昭和の後半に至るまでに、最大約350mもの後退を余儀なくされました。



侵食対策工事は、昭和の初めから始まり、縦堤や離岸堤を設置してきましたが、現実には多くの被災、構造物の沈下、飛散等を経験し、その都度復旧と改良が加えられ、この機能を維持するためには、半永久的な補強工事が必要とされました。また、離岸堤の沖合の広い範囲では、依然として海底面の侵食が進んでおり、将来的には離岸堤の倒壊にも繋がりがかねない状況にありました。

このため、新潟西海岸の新たな海岸侵食対策として、海岸地形をより安定的、持続的に防護、維持し、且つ、より快適で潤いある海岸環境の創出が可能となる『面的防護工法』を導入することとし、昭和61年度より本工法による侵食対策事業を実施しています。

この面的防護工法とは、約500m沖合の潜堤及び海岸から直角に伸びる突堤等の構造物を複合的に配置し、さらに潜堤背後に砂浜を造成する工法です。従来の工法が海岸侵食の主要因である波浪を浅海域の離岸堤で一気に遮断するのに対し、面的防護工法は、沖合の幅広天端の潜堤及び砂浜等により波のエネルギーを漸次減衰させる方式であり、潜堤前面の海底面を含め海岸地形を安定的に維持することが可能です。また、広い静穏水域と幅の広い砂浜が創出されることから、親水空間等として、より多様な機能の導入や利用が可能となります。

(視察キーワード：治水、自然環境等)

### 3. 早川堀通り 水と緑のみちづくり推進事業 [H26年度全建賞] …………… 新潟市中央区

早川堀通りは、1級市道古町通柳島町線の一部で、国の重要文化財「旧新潟税関庁舎」と市指定文化財「旧小澤家住宅」を結ぶ重要な通りです。市内に縦横に張り巡らされていた堀割は、新潟湊に北前船が往来した江戸時代から、湊町新潟の発展を支えていましたが、車社会の到来とともに、堀は昭和39年に全て埋められ、ほとんどが道路になりました。



その後、堀と柳があったかつての景観の復活を望む声が高まり、その中で浮上した候補地の一つが早川堀でした。平成18年6月に地元住民による勉強会「早川堀通り周辺まちづくりを考える会」が組織され、事業完了までに333回もの議論がなされました。事業実施にあたり、

基本理念である「住民を置き去りにしない」に沿って、住民との対話による議論を重ね、4車線の車道を2車線に狭め、歩道の拡幅と合わせ、かつての堀をイメージした水路を整備することが決まりました。対話の中で、下町地区が自慢できる町に、また、湊町新潟の顔となるよう、水路の水深や植栽の種類、舗装材の色や材質、照明の照度に至るまで、湊町の風情や景観をどのようにつくり出すか徹底的に議論され、実証実験なども交えながら検討を行いました。計画から施工に至るまで、さまざまな反対意見や要望が多く寄せられましたが、その都度、個別訪問や説明会などで丁寧に対応したことにより、地域住民との信頼関係を築くことができ、電線類地中化を含む約640mの改良工事を約3年で完了することができました。平成26年5月に整備は完了し、現在は維持管理協定に基づき、地域住民による維持管理が行われています。当初は反対の立場であった方も、自宅前の水辺の清掃を自主的に行うようになり、通りの整備に合わせて自宅や塀を改修するなど、住民の意識も変わってきています。

なお、この事業は、道路空間の再配分に併せ、かつて市内に張り巡らされ昭和39年までに埋め立てられた堀割水路をイメージした水辺の整備を行うなど、歴史的なまちなみと調和する素材を用いた良好な景観づくりが行われた点が高く評価され、「平成26年度全建賞」を受賞しました。

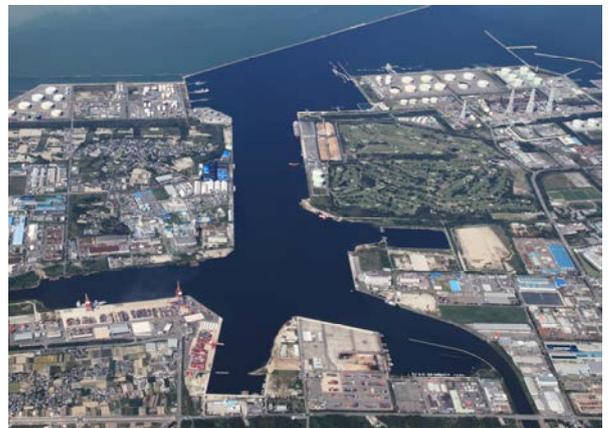
(視察キーワード：住民参加、歴史的街並み、景観、全建賞等)

### 4. 新潟港（東港区） …………… 新潟市北区～北蒲原郡聖籠町

新潟港は日本海沿岸のほぼ中央に位置し、本州日本海側唯一の政令指定都市である新潟市を背後に擁し、明治元年(1869年)の開港以来、新潟県及び周辺地域の人流・物流の拠点として重要な役割を果たしています。

昭和42年には日本海側初の特定重要港湾に指定され、平成7年には日本海側唯一の中核国際港湾に、そして平成23年には日本海側の総合的拠点港に位置づけられるなど、日本海側を代表する港として発展してきました。

今日の新潟港は、人流中心の西港区と、物流中心の東港区という機能分担のもと、港湾機能の充実を図っています。



東港区は昭和44年に開港した掘り込み港湾で、周辺に多くの企業が立地し臨海工業地帯を形成している他、

LNG、木材、完成自動車、穀物等の様々な貨物を取り扱う、国際物流拠点・エネルギー拠点として発展を続けています。また、対岸諸国との定期コンテナ航路が充実し、本州日本海側最大のコンテナターミナルとして重要な役割を担っています。近年、対岸諸国との取引の活発化により、コンテナ貨物取扱量が順調に増加する一方で、岸壁数の不足によりコンテナ船の沖待ちが深刻化したことから、これを解消するとともに、大規模地震発生時においてもコンテナ輸送機能が維持できるよう、耐震強化岸壁を整備し、平成24年6月に完成しました。さらに、魅力的で競争力のある港づくりを目指し、民の視点を取り入れた効率的な港湾運営を推進するため、平成26年度から(株)新潟国際貿易ターミナルを運営会社に指定し、船社や荷主への柔軟なサービスの提供などにより、選ばれるコンテナターミナルの実現に向け取り組んでいます。

また、平成27年3月に15年ぶりに港湾計画の改訂を実施し、東港区に係る改訂では、コンテナ貨物増加に対応する外貿コンテナターミナル拡張、国際輸送モードの多様化を実現するための国際RORO船に対応した機能強化、クルーズ船受入れ体制の確保、太平洋側のバックアップ機能を担う国際海上コンテナ輸送等に対応したターミナルの防災拠点機能の強化等を位置づけました。昨年度、南ふ頭木材岸壁において、大型クルーズ船受入れのための機能強化を行い、これにより、今年5月に本県では過去最大となる7万5千トン級のクルーズ船が入港しました。

(視察キーワード：国際物流拠点等)