

## 1. 角館バイパス工事

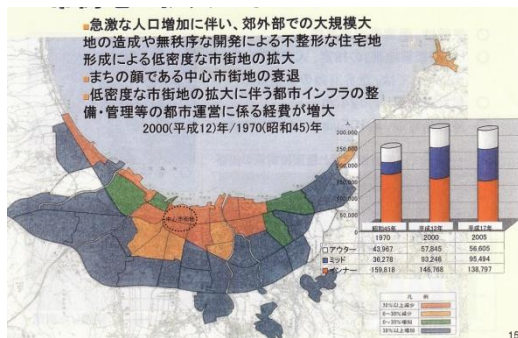
(国土交通省東北地方整備局秋田河川国道事務所 秋田県仙北市)

国道 46 号は盛岡市を起点として秋田市に至る総延長約 120km の主要幹線道路だが、角館付近は慢性的な渋滞が発生しておりバイパスによる交通環境改善が実施されている。バイパス延長は 6.1km、事業費は 230 億円が見込まれているが、暫定 2 車線の予算は 172 億円となっている。観光地角館の景観整備のために着工後景観検討会が設けられ土工、橋梁、函渠、付属物など景観デザインが実施されている。また、コスト削減に向けた取組では橋梁への耐候性鋼材の採用、鉄道管理者との協議による橋梁下部工の規模縮小が図られている。



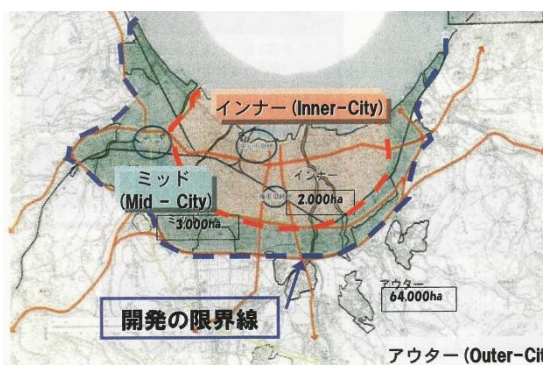
## 2. 都市と自然が調和したまちづくり (コンパクトシティ)

(青森市議会 青森県青森市)



東北新幹線新青森駅が開業し注目を集める青森市、6 月定例会の代表質問で取上げたコンパクトシティについて、コンパクトシティの形成と中心市街地活性化に取り組む青森市のまちづくりについて青森市都市整備部都市政策課から説明を受ける。

青森市の人口は今後 10 年で 1 割の減少、高齢化率は 30% 台になり人口ピラミッドは坪型に変わることが予測され少子高齢化が危惧されている。また市街地の拡大による除排雪経費の増大は財政を圧迫している。更に、県をはじめとする公益施設の郊外移転も伴い市街地の拡大と中心部の空洞化が進展した。1970 年当時の市街化区域相当面積約 3,760ha、1995 年 4,695ha、2005 年 4,991ha、2010 年 4,991ha である。



青森市がコンパクトシティを目指した原点は「雪」であり、平成 11 年策定の都市計画マスタープランから都市運営コストの低減や自然環境との調和など集約型都市構造 (コンパクトシティ) の形成を目指し 20 年間継続している。都市づくりの基本的な考え方は開発の限界線を設けその外側を市街化を抑制する「アウト」、その内側を良好な宅地供給を計画的に実施する「ミッド」、

都市機能の集約、公共交通の充実を図る「インナー」と同心円状に 3 つの区域に分けている。大規模集客施設の郊外立地を規制するなど全国初の取組もしているが、有効なインセンティブも行えず集約には時間がかかるとのこと。また、中心市街地活性化基本計

画は国の第1号認定（平成19年2月）を受けているが、施設見学した地下に地元の新鮮市場が入居しているアウガではキーテナントのイオンが計画途中で出店を見合わせる（現在は市民図書館が入居し市民に喜ばれている）など紆余曲折があったとのこと。

### 3. 橋梁維持管理におけるアセットマネジメントの取組

（青森県議会 青森県青森市）

道路を資産として捉え構造物全体の状態を定量的に把握・評価し中長期的な予測を行うとともに予算制約の下で対策の最適化を決定するアセットマネジメントを全国に先駆けて橋梁アセットマネジメント（BMS）を導入（プロジェクトチームX、3年で若手職員を中心に構築）した青森県土木整備部道路課から説明を受ける。

平成15年から着手し橋長15m以上の800橋の整備を目指して5カ年のアクションプランを策定し運用を開始、その後国の長寿命化方針のため橋長2m以上の2,200橋の修繕計画を策定。15m以上の橋梁では建設後50年以上経過橋梁は5%、20年後には40%以上に増大する。一方、県の財政状況は平成16年当時公共投資はピーク時の2/3に減少、財政改革プランでも投資的経費は平成20年度の対15年比は40%削減となっている。独自に開発した橋梁点検支援システムにより点検コストを大幅に削減、点検ハンドブックにより客観的に健全度評価している。更に予算事業計画策定支援システムのシミュレーションではLCC（50年）を最大1200億円投資削減の結果となり、予防保全807億円をもとに青森県橋梁アセットマネジメントアクションプランが策定されている。

### 4. 八戸港の復旧・復興に向けた取組

（国土交通省東北地方整備局八戸港湾・空港整備事務所 青森県八戸市）

青森県土木整備部からも、東日本大震災（3月11日14時46分）の津波被害により人的被害は第1波到達までの時間的余裕（ピークは16時50分）もあり最小限ながら、北東北の中核的港湾である八戸港を中心に沿岸部の工場操業停止など経済的被害は甚大、港湾施設や県管理道路施設の被害状況の報告を受ける。東北地整の説明では八戸港は震度5強、津波の高さは4.2m以上（最大8.4m 三菱製紙(株)八戸工場）で、護岸背後の洗掘・損壊、防波堤の倒壊、マウンド洗掘・ケーソン流出、航路・泊地埋没など港湾施設は大きな被害を受けている。八太郎北防波堤中央部の被災のメカニズムは堤体背後の洗掘によりケーソンが移動、押さえが無くなった消波ブロックが法崩れしたことによる。復旧は最長となるハネ部で平成25年度末概成、26年度末完成見込みだが、津波に対する検討はこれからとのこと。

