

■「大都市戦略」の策定について

急激に進む人口減少や異次元の高齢化、そして切迫する巨大災害、更にグローバル競争の激化など社会・経済情勢の変化を背景に、いかに都市の魅力・活力を向上させるかという社会・経済が成熟化する時代にふさわしいものへと転換が始められています。

その中で、大都市の政策については、「国土のグランドデザイン2050」や新たな国土形成計画を踏まえ、人口流入と都市圏の拡張を前提とした、地域を含めたわが国経済を牽引していく「国家戦略」が求められる時代となってきています。

「大都市戦略」は、このような時代の要請に応えるため、国際協力の強化・防災性の向上・高齢者の急増への対応など大都市が直面する共通の課題及び大都市圏域外の連携・交流や相互補完も視野に入れた対処方針であり、中長期的な視座に立ちつつ、今後10年程度を見通した政策のあり方を示したものであります。

そこで、平成27年3月より、国土交通省では、「大都市戦略検討委員会」を設置し検討を重ねてきましたが、平成27年8月に「大都市戦略～次の世代を担う大都市のリノベーションをめざして～」を策定いたしました。

以下に「大都市戦略」の概要をご紹介します。

【概要】大都市戦略～次の世代を担う大都市のリノベーションをめざして～



位置付け

- グローバルな都市間の競争の激化、高齢者の急増など大都市が直面する課題に対応するため、「国土のグランドデザイン」や「新たな国土形成計画」で示された「対流促進型国土の形成」、「コンパクト＋ネットワーク」の考え方を大都市において具体化する戦略を提示。
- 今後10年程度を見通した大都市共通の戦略を共有し、スーパー・メガリージョンの形成を視野に入れて、大都市のリノベーションに着手。

目指す大都市の姿

- ①グローバルにビジネスがしやすいまち ②高齢者が住みやすく、子供が生まれるまち ③水や緑にあふれ、歴史・文化が薫る美しいまち ④安全・安心なまち

3つの基本的方針

【1】「都市再生の好循環」の加速

- ・都市再生制度の深化
(都市の国際競争力強化)
- ・最先端の防災・減災機能の実装
(業務継続性確保・避難できる都市)
- ・効率的な物流環境整備
(物流拠点再整備・端末物流効率化)

【2】大都市「コンパクト＋ネットワーク」の形成

～新たな「公共交通指向型まちづくり」の推進～

- ・官民一体での鉄道沿線まちづくり
- ・少子・高齢化対応の環境整備
(医職住の近接化など)
- ・水と緑・農の保全・再生
(水と緑の保全・再生、都市農地の保全・活用など)

【3】「災害に強い大都市」の構築(防災・減災)

- ・広域防災・減災の取組 ・密集市街地の改善 ・地下街の安全性向上 等

上記に当たり、「都市の個性的蓄積を活かし・伸ばす」、「連携・相互補完で、より高い多様性と持続可能性を確保する」視点が重要

- 都市再生制度等の改正
- 都市再生基本方針、広域地方計画及びそれと一体で策定する大都市圏計画へ反映

1. 概要

近年多発している台風により被災した堤防での災害復旧事業^{注)}において、現状の漁港の利用状況を加味して漁業関係者等と実施した協議・合意を基に、経済的かつ有効な改良整備を行なった事例についてご紹介します。

注) 災害復旧事業とは、暴風、洪水、高潮、地震、その他の異常な気象現象に因り生ずる災害において、被災された施設を原形に復旧する(原形に復旧することが不可能な場合においては当該施設の従前の効用を復旧するための施設を建設することを含む。)ことを目的とするもの。

2. 対策工検討実施上での課題と問題点

本検討実施時における課題と問題点は以下の2点でありました。

- 1) 対象となった堤防は何回も被災しており、過去に実施した検討結果では、「全区間に消波工設置の必要性があったが、堤頭部においては消波ブロックが港内側に張り出すことから、開口部が狭まって船舶航行の安全上好ましくない」との理由から整備できなかった経緯がある。
- 2) 防波堤改良については、災害復旧事業として整備していく方針であるため、工事費を災害復旧の予算内に抑える必要がある。

3. 技術的提案

- 1) 堤頭部港内側整備の可否について

過去の災害被災時から現在に至るまでの当該漁港における漁業形態の変化(漁獲量、組合員数、漁船数等)に着目し、これまでの推移を整理したうえで、漁業関係者を対象としたヒアリング調査の実施を提案。

- 2) 低コストを図るための防波堤改良断面の構造形式について

従来の防波堤改良断面の構造形式は、消波ブロック巻き立て工法であるが、この工法では災害復旧事業費より工費がかさむため、被災メカニズムを解明し、原因に対して最小限かつ適切で経済的な改良断面を提案する。

4. 技術的成果

堤頭部港内側整備の可否については、遠洋漁業が最盛期で大型船の航行が多かった昭和62年と比べ、現時点では漁船数が30%程度まで減少しているとともに、大型船自体が減少している実態がありました。

以上の実態を基に、船舶関係者や関係機関への説明と協議を実施した結果、消波ブロック設置を含め、開口部を狭めることとなる堤頭部港内側での改良を行うことが可能となりました。

防波堤改良断面の構造形式は、被災メカニズムは「堤体の滑動」及び「偏心傾斜荷重による基礎マウンドの破壊」であることを検証により究明しました。

以上を踏まえ、これらの対策案として被災再発防止が可能となり、災害復旧事業費で対応が可能となる構造形式として以下を設定しました。

- ① 嵩上げもしくは腹付けにより堤体重量を増加させる。(堤体滑動の抑制)
- ② 基礎マウンドの拡幅により基礎工を補強する。(マウンド崩壊の防止)

5. 技術的評価と今後の展望

関係機関との調整により堤頭部の改良が可能となり、既往資料の整理や被災状況を分析して被災メカニズムを解明したことで、災害関連事業として採用可能な方策を提案でき、コスト削減への寄与ができたものと評価しています。

これからも、近年の異常気象により、建設時に想定した設計条件以上の外力が作用して被災する施設もあるものと思われます。そのためにも、災害復旧を行う上では、建設当時と現在の状況を十分に勘案して改修条件を適宜設定していくことが必要であると考えます。

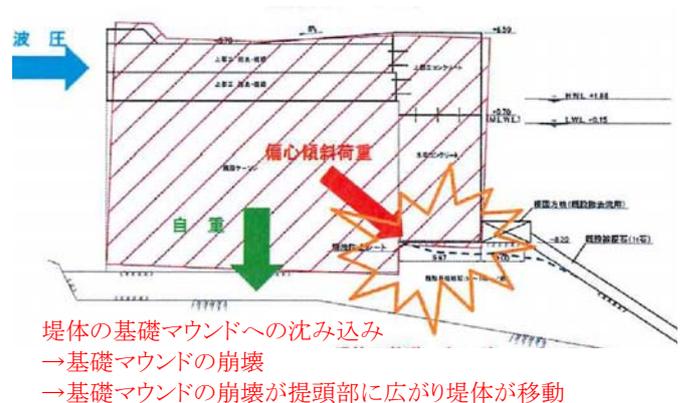


図-1 被災メカニズム概要図