

第1回やすらぎ堤デザイン検討委員会資料

平成27年2月5日(木)

検討の観点・視点に係る 現状について

(目次)

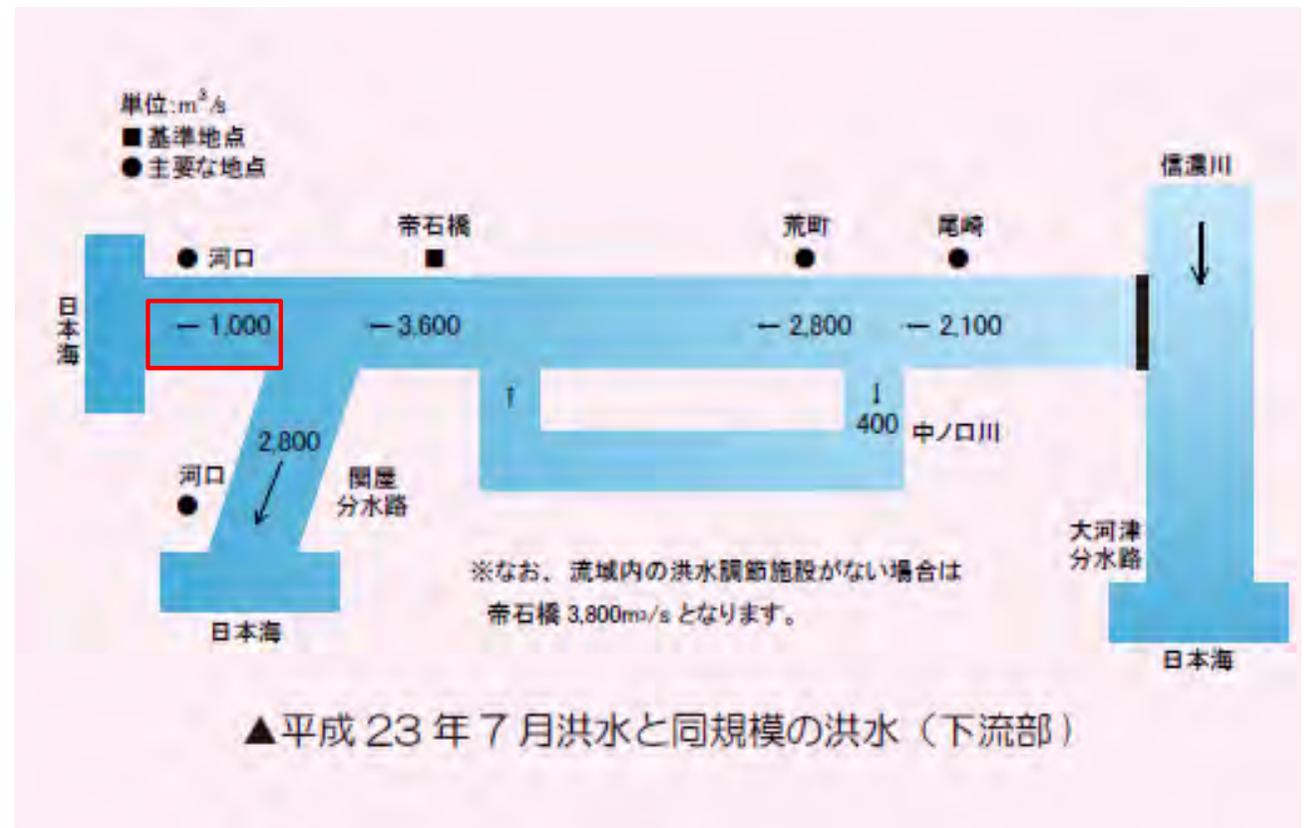
1) 安全の確保	1
2) 利用の現状と近年の動向	6
3) 自然環境の保全	12
4) 設備の経年変化	13
5) 設備の意匠・素材・色調	15
6) まちづくり計画との連携	17

1) 安全の確保

河川整備計画の概要

「水系一貫となって災害防止・被害最小化を図る観点から、上下流、本支川バランスを確保し、県境区間や支・派川等の整備に関する情報を共有するなど、関係する河川管理者と連携を図りつつ水系全体として治水安全度の向上を図る。」

やすらぎ堤区間は、計画規模の洪水が発生した場合、 $1,000\text{m}^3/\text{s}$ の洪水流を流下させる必要がある。



1) 安全の確保

河川整備計画の概要

■ 堤防整備

「洪水時に家屋等への被害が生じる恐れのある未施工区間及び高さや断面が不足する区間において、堤防の新設・改築を行う。」

やすらぎ堤区間では、関新地区、新光町地区(上下流)の3区間が未整備。

(次頁参照)

■ 河道掘削

流下能力が不足している区間の解消のため、河道掘削を行う。

本川下流では、3.0k~7.3k区間で掘削が必要。



1) 安全の確保

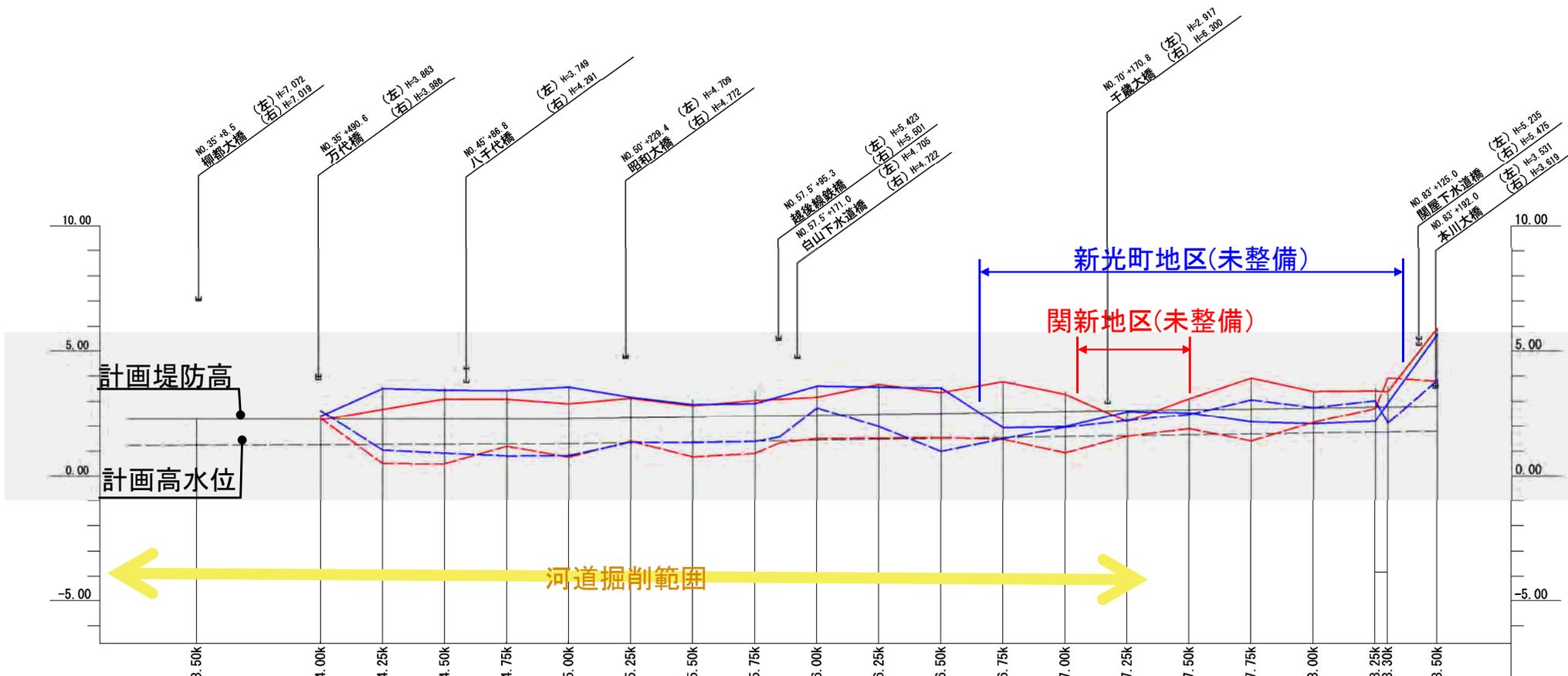
堤防高縦断図

■ 現況堤防高、堤内地盤高

やすらぎ堤区間の現況堤防高は、未整備の関新地区、新光町地区の2区間で計画堤防高を下回っている。
堤内地盤高は、関新地区が新光町地区より低い。

凡 例

	現	左岸堤防高
		右岸堤防高
	況	左岸堤内地盤高
		右岸堤内地盤高
	最深河床高	
	低水路平均河床高	



1) 安全の確保

転落防止柵の設置等に関する考え方

○河川の自由使用等に係る安全対策に関する提言(粹)
(平成24年3月、河川の自由使用等に係る安全対策に関する懇談会)

「親水施設等の施設については、計画段階においても周辺の急激な深みの存在など、利用者がリスクに遭遇することが明白な場所を避けるとともに、高齢者、子供、障害を持つ人の利用も想定した万全の安全設備が必要である。また、河川管理者が責任を問われた訴訟は、河川管理者が想定した親水施設の外へ出た児童が水難事故に遭った場合であって、親水施設の外へ出ることを防止する措置が不十分であった場合のものがほとんどであるから、特にこの点に留意する必要がある。」

○防護柵の設置基準(粹)
(平成16年3月31日、道路局長通達)・・・河川においても実質的に準用

「歩行者等の転落防止を目的として設置する柵の路面から柵面の上端までの高さは1.1mを標準とする。歩行者等の横断防止などを目的として設置する柵の路面から柵面の上端までの高さは0.7～0.8mを標準とする。」

「歩行者自転車用柵の色彩は、良好な景観形成に配慮した適切な色彩とするものとする。」

「歩行者自転車用柵は、別表に示す種別に応じた設計荷重に対して塑性変形しないものでなければならない。」

1) 安全の確保

船舶航行ルール

やすらぎ堤区間では、水面利用協議会で議論を行い、海上交通法規に基づく通航方法の他、河川法に基づき特有の通航方法を規定している。

河川特有の通航方法とは？

「右側通航のルール」や「衝突をさけるための動作ルール」などの海上衝突予防法に基づく通航方法の他に、以下のような河川特有の通航方法を新たに定め、より安全で秩序ある水面利用を図っていきます。

(河川を横断する動力船の通航方法)
 第八節 河川が交通している水域において、本河川を通航している動力船は、本川と河川に沿って通航している他の動力船の通航と干渉を避けなければならない。ただし、本河川を通航している動力船が、河川を横断する動力船と衝突する危険がある場合は、この限りでない。

(河川を通航している動力船の通航方法)
 第九節 河川を通航している動力船は、本川と河川に沿って通航している他の動力船の通航と干渉を避けなければならない。ただし、本河川を通航している動力船が、河川を横断する動力船と衝突する危険がある場合は、この限りでない。

(通航禁止の区域)
 第十節 通航禁止の区域は、河川を通航している動力船の通航と干渉を避けなければならない。ただし、本河川を通航している動力船が、河川を横断する動力船と衝突する危険がある場合は、この限りでない。

(通航禁止の区域)
 第十一節 通航禁止の区域は、河川を通航している動力船の通航と干渉を避けなければならない。ただし、本河川を通航している動力船が、河川を横断する動力船と衝突する危険がある場合は、この限りでない。

(通航禁止の区域)
 第十二節 通航禁止の区域は、河川を通航している動力船の通航と干渉を避けなければならない。ただし、本河川を通航している動力船が、河川を横断する動力船と衝突する危険がある場合は、この限りでない。

(通航禁止の区域)
 第十三節 通航禁止の区域は、河川を通航している動力船の通航と干渉を避けなければならない。ただし、本河川を通航している動力船が、河川を横断する動力船と衝突する危険がある場合は、この限りでない。

(通航禁止の区域)
 第十四節 通航禁止の区域は、河川を通航している動力船の通航と干渉を避けなければならない。ただし、本河川を通航している動力船が、河川を横断する動力船と衝突する危険がある場合は、この限りでない。

(通航禁止の区域)
 第十五節 通航禁止の区域は、河川を通航している動力船の通航と干渉を避けなければならない。ただし、本河川を通航している動力船が、河川を横断する動力船と衝突する危険がある場合は、この限りでない。

(通航禁止の区域)
 第十六節 通航禁止の区域は、河川を通航している動力船の通航と干渉を避けなければならない。ただし、本河川を通航している動力船が、河川を横断する動力船と衝突する危険がある場合は、この限りでない。

(通航禁止の区域)
 第十七節 通航禁止の区域は、河川を通航している動力船の通航と干渉を避けなければならない。ただし、本河川を通航している動力船が、河川を横断する動力船と衝突する危険がある場合は、この限りでない。

(通航禁止の区域)
 第十八節 通航禁止の区域は、河川を通航している動力船の通航と干渉を避けなければならない。ただし、本河川を通航している動力船が、河川を横断する動力船と衝突する危険がある場合は、この限りでない。

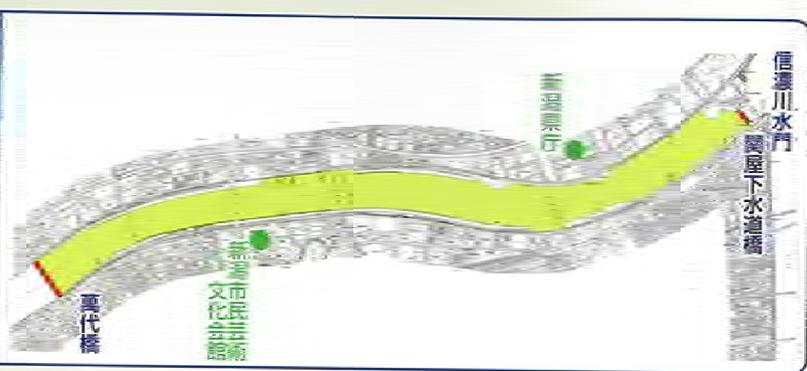
(通航禁止の区域)
 第十九節 通航禁止の区域は、河川を通航している動力船の通航と干渉を避けなければならない。ただし、本河川を通航している動力船が、河川を横断する動力船と衝突する危険がある場合は、この限りでない。

(通航禁止の区域)
 第二十節 通航禁止の区域は、河川を通航している動力船の通航と干渉を避けなければならない。ただし、本河川を通航している動力船が、河川を横断する動力船と衝突する危険がある場合は、この限りでない。

水域番号1

萬代橋から関屋下水道橋までの区域

(1) 速度制限(徐行・減速)
 (3) 急発進・急加速・急回転の禁止



水域番号2

関屋下水道橋から分派点までの区域

(1) 速度制限(徐行・減速)
 (2) 非動力船の通航制限
 (3) 急発進・急加速・急回転の禁止
 (4) 追越し禁止
 (5) 回転禁止
 (6) すれ違い禁止



信濃川(信濃川水門、新潟市中央区関高地先)



河川沿野川(右岸0.5km付近、新潟市北区松浜地先)

2) 利用の現状と近年の動向【イベント等の利用】

- 萬代橋～八千代橋、りゅーとぴあ周辺で多くのイベントが開催。
- 春～秋に開催されるイベントが多い。



- 区間内をウォーターシャトルが航行する他、水面は、漁業、ボートで使用。
- 区間内には、暫定係留施設や船着き場が配置。



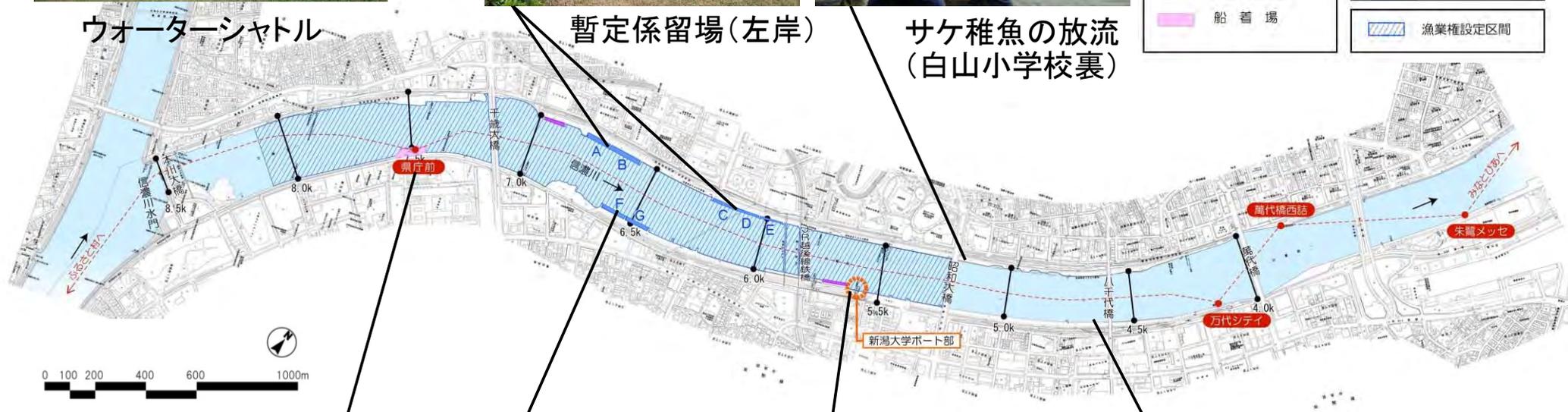
ウォーターシャトル



暫定係留場(左岸)



サケ稚魚の放流
(白山小学校裏)



船舶利用施設		ウォーターシャトル	
	暫定係留場		乗船場
	漁船仮係留場		運行ルート
	船着場		漁業権設定区間



防災船着場(県庁前)



暫定係留場(右岸)



新潟大学ボート部



サケ稚魚の放流
(南万代小学校裏)

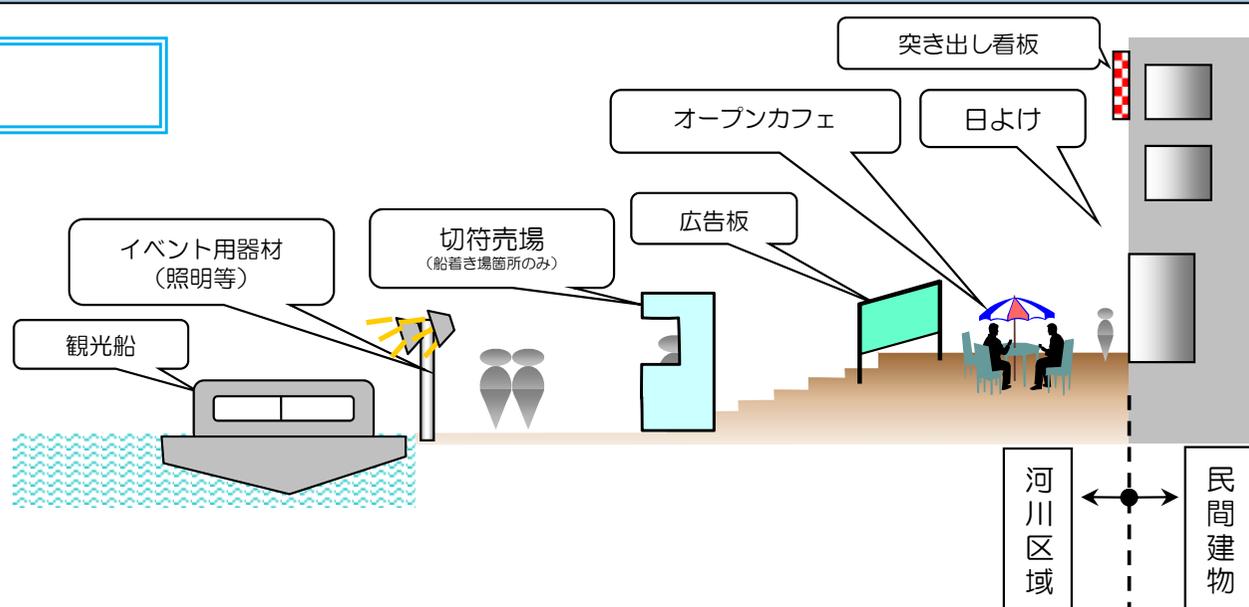
2) 利用の現状と近年の動向

民間資本等による地域の核となる賑わい空間創出の取組(占用許可準則の緩和)

占用許可の柔軟化

平成23年3月の準則改正により、全国の河川で民間事業者が、飲食店、オープンカフェ、広告板、照明・音響施設、バーベキュー場等を設営することが可能となった。

全国で水辺空間の様々な利用が加速している。



河川占用許可準則(平成11年8月改正)

全国の河川

占用施設

公園、運動場、橋梁、送電線等の公共性又は**公益性のある施設**

占用主体

地方公共団体、公益事業者等の**公的主体**

特例措置(平成16年3月通知)

社会実験として以下の8河川

沙流川(平取町)、利根川(香取市)、堀川(名古屋市)、堂島川等(大阪市)、道頓堀川(大阪市)、箕面川(箕面市)京橋川等(広島市)、那珂川等(福岡市)

占用施設

左記施設に加え、
①広場、イベント施設等(これらと一体をなす飲食店、オープンカフェ、広告板、広告柱、照明・音響施設、バーベキュー場等)
②日よけ、船上食事施設、突出看板

占用主体

①の施設は、公的主体
②の施設は、公的主体又は**民間事業者**

河川占用許可準則(平成23年3月改正)

全国の河川

占用施設

左記施設と同じ
①同左



京橋川(広島県)

②同左

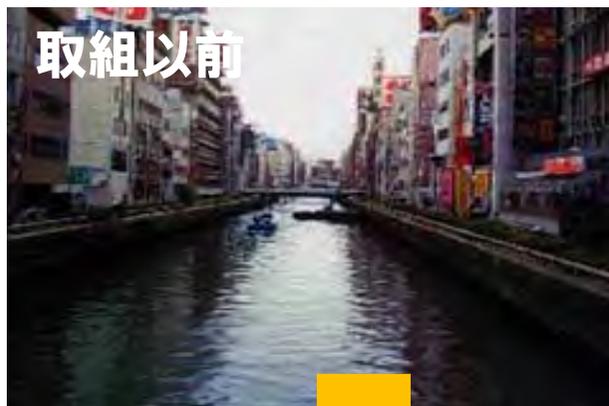
占用主体

①②の施設の区別なく、公的主体又は**民間事業者**

2) 利用の現状と近年の動向

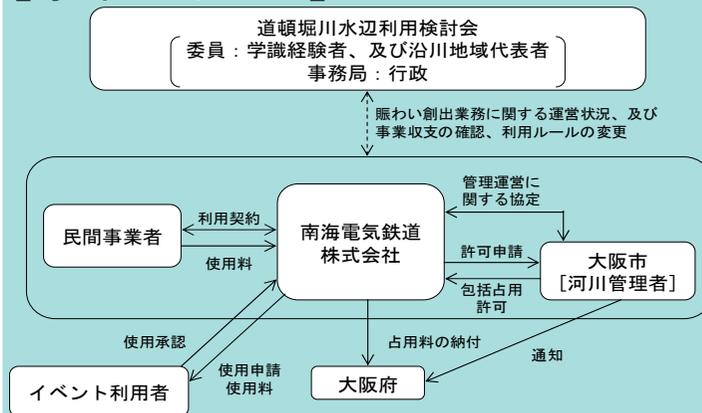
規制緩和と民間活力による地域活性化（道頓堀川：大阪市）

- 民間事業者による河川敷地での営利活動を可能にする河川敷地占用許可準則の緩和により、大阪市の道頓堀川では、大阪市と民間企業による川の兩岸の遊歩道（とんぼりリバーウォーク）の整備や船着場の整備に合わせ、**オープンカフェの設置やイベントの開催等によって、にぎわいのある水辺を創出。**

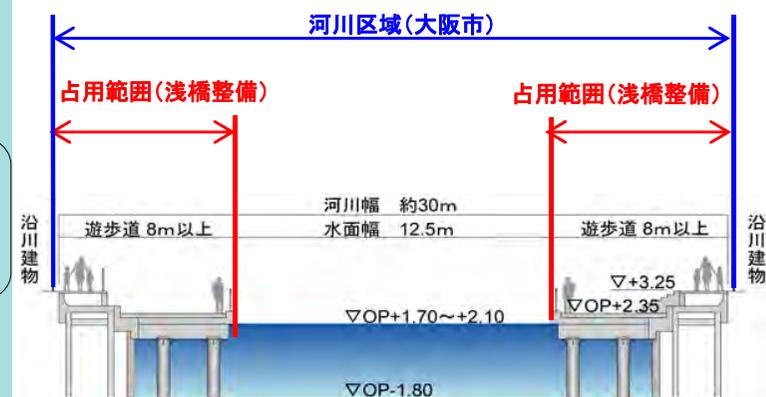


取組以前

【事業スキーム】



【断面模式図】



現在の状況

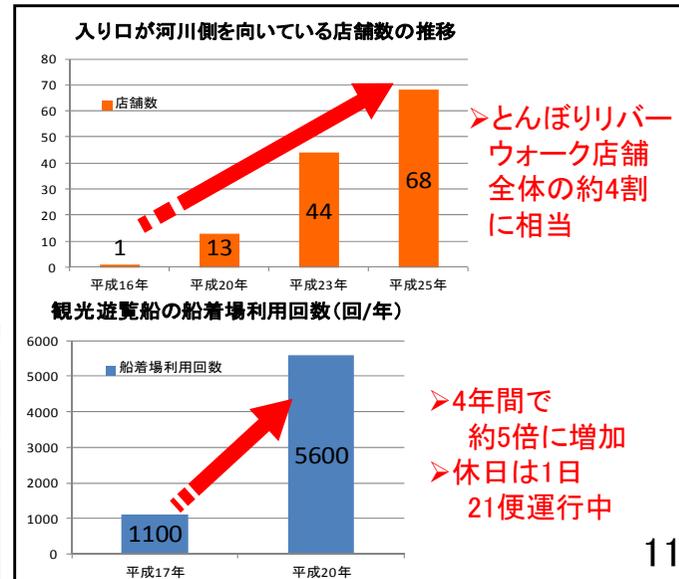
【入り口が河川側を向いている店舗の例】



【イベントの開催】



【取組の効果】



3) 自然環境の保全

自然環境の分布状況

- まとまった自然のヨシ群落、未整備の新光町地区、関新地区に形成。この地区では、ヨシ等の抽水植物が生育する環境が広がり、湿地環境・止水環境を好むメダカ、クロベンケイガニ、コウガイモ等が生息・生育する他、周辺はカモ類の集団越冬地となっている。
- やすらぎ堤整備区間ではナゴヤサナエの羽化が見られ、特に新光町地区のコンクリート護岸では羽化個体が多く確認されている。
- 当該区間は、信濃川の河口に位置し、サケ、サクラマス、モクズガニ等が通し回遊で通過。



4) 設備の経年変化

護岸・生垣

- 直立護岸タイプでは、護岸自体の劣化は確認されていないが、転落防止用の生垣の劣化が散見される。
- 階段護岸タイプは、一部区間で若干の不等沈下が発生。
- 入江タイプ護岸は、ゴミや土砂が堆積し、維持管理の手間がかかる箇所もある。

直立護岸タイプ



階段護岸タイプ



入江タイプ



4) 設備の経年変化

植生

- 護岸前面に抽水植物(マコモ、ガマ)の植栽を配置した区間があるが、一部では流出したり、外来種に遷移するなどして維持できていない。

木枠防波タイプ



木板防波タイプ



5) 設備の意匠・素材・色調

河川管理施設のデザイン

- 市街地内の貴重な水辺空間、オープンスペースとして良好な景観を形成。
- 萬代橋をはじめ、やすらぎ堤に架かる橋梁は地域のランドマーク的存在であり、一部の設備類は萬代橋をモチーフにしている。
- 区間全体あるいは河川管理施設・許可工作物を通しての意匠・素材・色調は不統一。



萬代橋のブランド力を生かした水辺



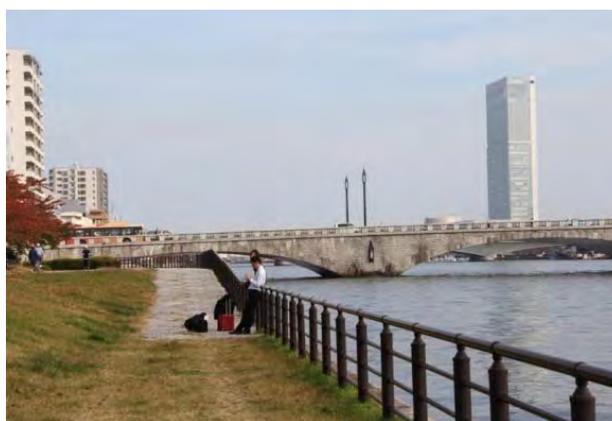
連続した並木景観と街路灯



堤防(1:5の緩傾斜護岸)



転落防止柵等の河川管理施設の統一感・連続性



人工的な印象の施設

5) 設備の意匠・素材・色調

看板類

- 公園部分や許可工作物を含め、看板のデザインは不統一。
- 老朽化したものについては、撤去・更新等が必要。



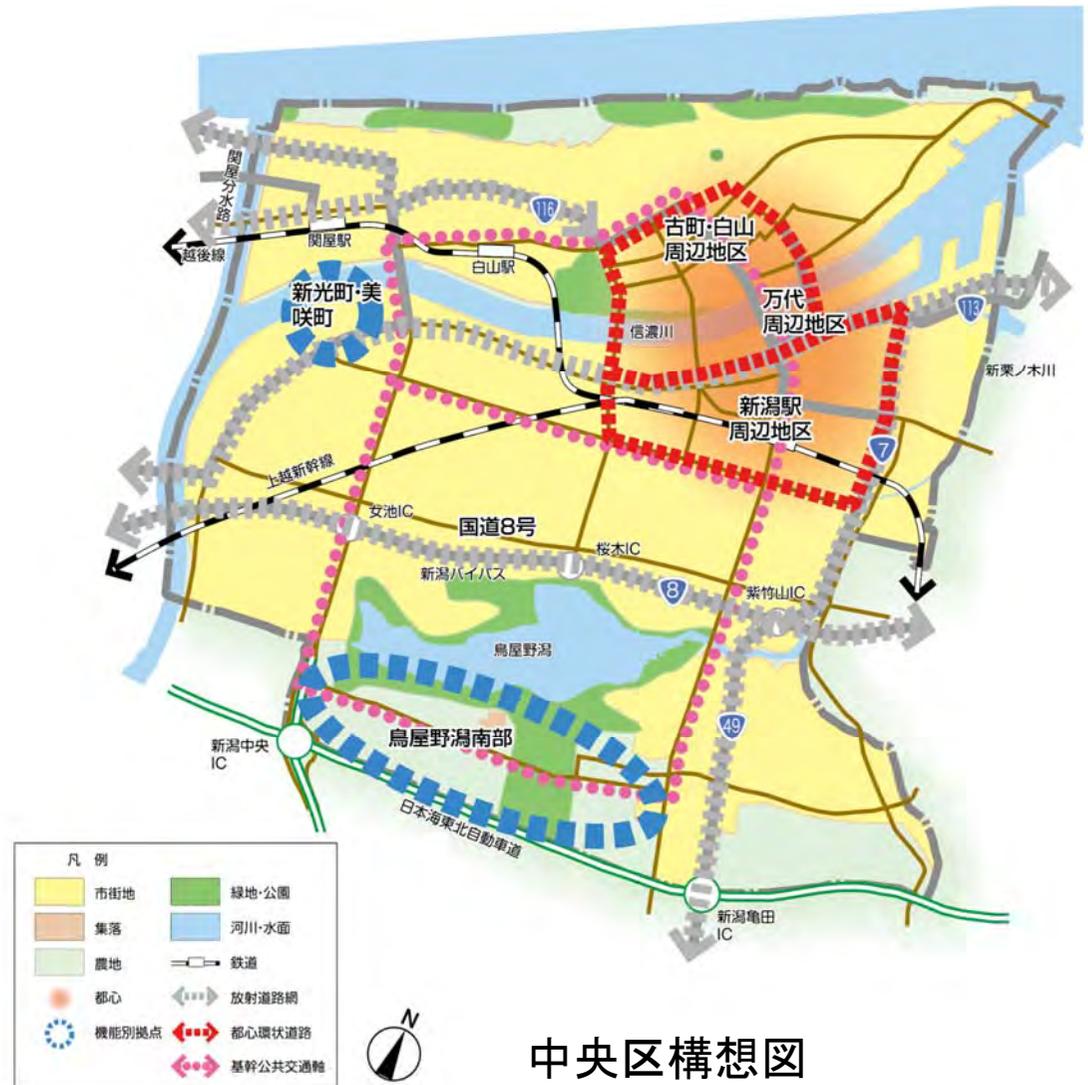
6) まちづくり計画との連携

新潟市都市計画基本方針(都市マスタープラン)<H20.7>

都市づくりの理念: 全市レベルの理念 : 持続的に発展する政令市
生活圏レベルの理念: 誰もが暮らしやすい個性ある地域

中央区の区づくりの方向性

- ①日本海側拠点都市新潟を中心核として、都心の活性化のための施策や新潟駅周辺地区の整備など、都市の拠点づくりに取り組むことにより、まちの賑わいと都市の魅力を高める。
- ②基幹公共交通軸の強化など誰もが快適に移動しやすい交通環境や、まちなか居住の促進など良好な住環境の整備を行うとともに、景観に配慮した「まちなみ」の形成を行ない、住んで快適、訪れて楽しい区間を創造する。
- ③鳥屋野潟および周辺の緑地や信濃川、海岸林における豊かな自然を保全し、市民生活の安全を確保する施設として整備を促進するとともに、潤いとやすらぎを提供する水辺空間として活用を図ります。



中央区構想図

6)まちづくり計画との連携

萬代橋西詰立体歩道橋橋梁整備事業

都市再生整備計画(萬代橋地区)の基幹事業の一つであり、萬代橋左岸上流部に萬代橋西詰広場からホテルオークラ新潟を經由し、やすらぎ堤を結ぶ立体歩道橋の整備が計画されている。



イメージパース
(萬代橋より)
※この図は計画時点のものです



イメージパース
(やすらぎ堤より)
※この図は計画時点のものです