

①ウポポイ（民族共生象徴空間）の整備 ～国立民族共生公園と周辺事業との連携について～

受賞機関 国土交通省 北海道開発局 札幌開発建設部 国営滝野すずらん丘陵公園事務所
国土交通省 北海道開発局 室蘭開発建設部 室蘭道路事務所
文化庁、北海道 胆振総合振興局、白老町、北海道旅客鉄道株式会社

キーワード アイヌ文化の復興、事業連携、交通アクセス改善

全建賞審査委員会の評価ポイント

国立アイヌ民族博物館及び国立民族共生公園の整備と道路・鉄道等の周辺施設の一体整備。多様な機関が連携し、景観的な配慮と共に交通計画、さらに公園と博物館が一体となつてのアイヌの世界観・自然観を学べる象徴空間を創出した点や、令和2年の上半期の観光客数が前年度に比べ4割増加している点が評価された。

1. はじめに

ウポポイ（民族共生象徴空間）は、アイヌ文化の復興等に関するナショナルセンターとして、アイヌの歴史、文化等に関する幅広い理解の促進の拠点並びに将来へ向けてアイヌ文化の継承及び新たなアイヌ文化の創造発展につなげるための拠点になるよう、北海道白老町に整備された。中核区域は国立アイヌ民族博物館（以下「博物館」）及び国立民族共生公園（以下「公園」）により構成され、令和2年7月12日に開業となった。



ウポポイ中核区域全景

2. 事業の概要

ウポポイは、公園と博物館が一体となって象徴空間としての機能を実現するため、関係機関（文化庁・北海道開発局等）による連携会議により相互に十分な調整を図りながら事業を推進した。また、開業に向けて国内外から多数の来場を見込んでおり、関係機関（国土交通省・北海道・白老町・北海道旅客鉄道（株））による交通アクセス検討会を組織し、道路拡幅、白老駅前広場、自由通路及びバリアフリー化等について連携して事業を実施した。



交通アクセス連携図

3. 事業の成果

公園（国土交通省）と博物館（文化庁）を連携して整備することにより、一体となる象徴空間の機能を実現し、美しい景観や豊かな自然を背景にアイヌの世界観、自然観を学べる空間を整備することができ、アイヌ文化の復興等に寄与した。

交通アクセス検討会では、来訪者のアクセスを支える道路・公共交通の確保、シームレスな交通誘導、地域の生活環境への配慮、ウポポイと連携した案内標識の配置・デザイン等を検討し、各事業を実施した。

関係機関と連携して整備を行った結果、目立った渋滞はなくスムーズな交通流となり、それぞれの事業の整備効果が十分に発揮されたことにより、交通アクセスの改善が図られた。

さらに、ウポポイのある白老地区における令和2年度上半期の観光客数が前年度に比べ約4割も増加しており、地域活性化に大きく寄与している。

4. おわりに

ウポポイでは、伝統的な歌や踊り、楽器演奏等によりアイヌの世界観を体感できる伝統芸能上演やアイヌ文化を体験できる様々なプログラムが用意されている。ウポポイでの様々な取り組みを通じて、アイヌ文化の理解促進、創造発展につながることを期待する。

賛助会員 パシフィックコンサルタンツ(株)

②CM方式の活用と公民連携による女川町震災復興事業の推進

受賞機関 宮城県 女川町、独立行政法人都市再生機構 岩手・宮城震災復興支援本部

キーワード 公民連携、復興CM方式、復興のトップバッター

全建賞審査委員会の評価ポイント

東日本大震災による津波で壊滅的な被害を受けた女川町における市街地整備と災害公営住宅の一体整備。復興CM方式による設計と施工を一体的かつ連続的に進め復興のスピードアップを図っている点や、住民が主体的にまちづくりにかかる体制を構築して進めてきている点が評価された。

1. はじめに

東日本大震災による津波で壊滅的な被害を受けた女川町では、町と独立行政法人都市再生機構（UR）が協働し公民連携の下、中心部（約222ha）・離半島部（14浜：約55ha）の復興を推進してきた。URは町とのパートナーシップ協定に基づき土地区画整理事業等の複数の事業を町から全面的に受託し事業を実施した。

2. 事業の概要

女川のまちづくりは「海を眺めて暮らすまちづくり」を基本方針とし、町全体の防災機能を高めるため、中心部では市街地全体を高上げた上で、国道398号沿いは商業・業務・水産加工業エリアを設けるとともに、居住地は高台へ集約した。さらに、駅を中心とする町中心部のエリアには都市の基本機能（行政、医療、福祉、交通、教育、商業）を集約し、街の中心へ人を呼び込むコンパクトシティへの再編を行った。離半島部の14の集落では、それぞれ高台住宅地を整備するとともに、低地部は水産関係用地を整備し、漁業集落の復興を推進した。

また、事業推進に向けて復興CM方式を活用するとともに、土地区画整理事業・防災集団移転促進事業など多様な事業の組合せにより市街地整備と災害公営住宅建設とを一体的に実施した。

あわせて、町は「復興まちづくりデザイン会議」を設置し、公民連携による誇りと愛着が持てる空間づくりを目指した。同会議は町長、都市デザイン専門家を委員としたが、町民は誰でも参加し、まち全体や公共施設等の整備方針について利用者の視点で意見を述べる事ができた。また、町担当者、UR、CMR（コンストラクションマネージャー）も参加し、関係者全員での意見交換が行われ町長がその場で方針を定めるという、非常にスピード感を持った実質的な合意形成・意思決定の場であった。



事業完了後の様子（女川中心部：2020年3月撮影）

3. 事業の成果

東日本大震災復興第1号となる復興CM方式を導入して、町・UR・CMRが三者一体で事業に取り組むことで、工事の大幅なスピードアップと効率的な工事展開を実現し、女川町の復興事業が復興のトップバッターと言われるまでに至った。また、デザイン会議での決定事項を速やかに設計に反映させ、工事のスピードを落とさずに女川駅前シンボル空間など高質なインフラ空間の形成を実現した。



女川駅前シンボル空間（女川駅前レンガみち）

4. おわりに

震災復興はハード面を造って終わりではなく、女川のまちづくりは引き続き行われていく。東日本大震災から10年を経て、今現在も続く公民連携による女川の取り組みが、今後人口が減少していく日本の他の地方都市のまちづくりの参考となることを期待する。

賛助会員 鹿島建設(株)

③志津川地区における復興市街地整備事業と 災害復旧事業等との連携

受賞機関

宮城県 南三陸町

独立行政法人都市再生機構 岩手・宮城震災復興支援本部

キーワード 全体工程調整会議、国道と河川の位置の入れ替え、共同利用街区

全建賞審査委員会の評価ポイント

東日本大震災による津波で全域が浸水した志津川地区における土地区画整理事業等による市街地整備。高台は住まい、低地部は生業の再生の場と計画しつつ、一体的なまちづくりを進めている点や、道路と河川の位置を入れ替えて全体の最適化を目指すという大胆な計画案を短期間に作成・合意し、実践した点が評価された。

1. はじめに

志津川地区では、復興まちづくりの方針「なりわいの場所は様々であっても、住まいは高台に」のもと、住宅や公共施設は安全な高台に整備し、既存の市街地である低地部は、生業の再生の場として、幹線道路（国道・県道）や河川、防潮堤といった輻輳する他事業と連携・調整しながら土地区画整理事業の換地手法を用いて整備を行った。独立行政法人都市再生機構（UR）は、町から複数の事業を受託し事業を推進した。



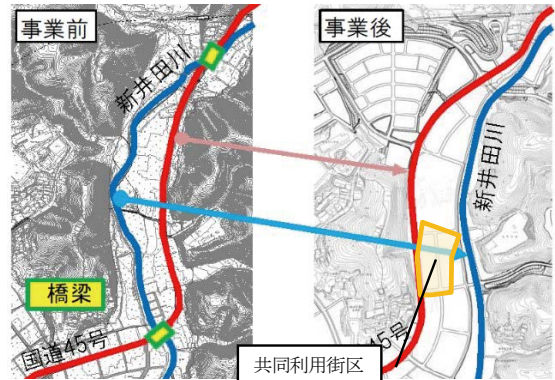
事業完了後の状況（令和2年10月撮影）

2. 事業の概要

他事業との連携・調整にあたっては、国・県・町の各事業主体及び宮城復興局、所轄警察署、インフラ事業者、JR東日本など復興事業に関係するすべての関係者が一同に会する、全体工程調整会議を設置した。同会議では、町とURが共同で運営し、関係者間の役割分担、現場への乗り込み時期、迂回路の調整等の様々な工事調整課題の共有や解決を図った。

特に、事業前に新井田川東側を通過していた国道45号については、山裾にあり土砂災害の影響を受けやすい位置にあったが、地域防災性向上等に向け復興事業にて新井田川と位置の入れ替えを行った。さらにこれにより、道路と河川に挟まれたエリアに整形かつ大規模な街区を生み出し、ここに交通利便性を生かした大規模集客施設

を誘致すべく、地権者の申出換地による共同利用街区を土地利用計画に組み込んだ。



国道45号と新井田川の入替図（事業前後）

3. 事業の成果

国道と河川の位置の入れ替えにより土砂災害リスクが軽減され、橋梁による横断箇所が無くなり新井田川の河道線形も改善されたことで国道走行の安全性が高まるとともに、災害時の河川氾濫リスクが軽減されるなど、地域の防災性が大幅に向上することとなった。また地権者による共同利用街区には、大型商業施設が立地し、地域活性化に寄与した。



共同利用街区に立地した大型商業施設

4. おわりに

志津川地区では全国にその名を知られる「南三陸さんさん商店街」が平成29年3月にリニューアルオープンし、来春には道の駅と震災伝承館も完成予定である。さらに国際認証（ASC、FSC）を受けた水産業、林業など豊かな自然を生かした新たな取組みなど、東日本大震災から10年を経た南三陸町の今後の展開に期待が高まる。

賛助会員 飛鳥建設(株)、三井共同建設コンサルタント(株)

④令和2年7月豪雨における 国道41号下呂市小坂町門坂地区災害の応急復旧工事

受賞機関 国土交通省 中部地方整備局 高山国道事務所

キーワード 早期復旧、鉄道事業者・河川管理者との連携

全建賞審査委員会の評価ポイント

令和2年7月豪雨により被災した国道41号とJR高山線の応急復旧事業。道路事業と鉄道事業の壁を越えて連携協働し、期間短縮とパフォーマンスの向上を達成した点や、出水期中であったが河川管理者と連携し施工ヤードを幅広く確保した点、復旧にスピード感の求められる手立てのモデルとして期待できる点が評価された。

1. はじめに

令和2年7月豪雨は全国各地に甚大な被害をもたらした。岐阜県飛騨地方でも記録的な豪雨となり、高山国道事務所が管理する国道41号岐阜県下呂市小坂町門坂地区では、飛騨川の水位上昇による洗掘により7月8日早朝に延長約500mに渡って道路が崩壊し通行不能となった。隣接するJR高山本線も、擁壁の基礎部が不安定となり運休し、生活や物流に多大な影響が及ぶ事態となった。

2. 事業の概要

応急復旧工事の着手と同時に、道路管理者、河川管理者、鉄道事業者及び関係自治体で構成する「国道41号・JR高山線復旧調整会議」を7月14日に設立し、交通インフラの早期復旧に向けた調整を開始した。

調整により、JR高山本線と並行する被災区間を優先的に復旧することで鉄道運行再開を図り、地域交通手段の早期回復を目指す方針とした。

工事工程の短縮を図るため緊急時の特例として軌道敷を工事作業員の移動経路として使用するほか、鉄道敷を利用して法面復旧作業の親綱を敷設するなど、鉄道事業者との連携により、被災からわずか16日経過後の7月23日からJR高山本線が運行再開し、地域交通手段の途絶を回避した。



JR高山本線並行被災区間の法面復旧作業

また、河川内工事は非出水期に施工するのが原則であるが、出水期ではあったが河川内に工事用道路を施工する計画を立案し、河川管理者の了解を得ることが出来た。

あわせて、県管理の河川護岸も被災したことから国道・河川護岸被災箇所において一連で瀬替えを実施して施工ヤードを幅広く確保し、応急仮復旧に必要な資材の相互貸与を行うなど、相互の綿密な調整により一連区間の早期復旧に向けた連携を図った。



河川内の施工ヤード確保

3. 事業の成果

8月17日に応急復旧が完成し、片側交互通行で交通開放を行った。発災からわずか40日という短期間で約500mの応急復旧工事を完成させる中で培った鉄道事業者・河川管理者との連携が2車線本復旧工事に継続して活かされており、高山国道事務所の他事業にも好影響を与えている。

本復旧に向けた設計、計画について河川管理者と合意を得たことにより、10月14日から本復旧工事を推進している。

4. おわりに

今回の復旧作業では着手早々再び降雨により河川が増水し構築した工事用道路が流されてしまうなど現場に重苦しい空気が漂うことも度々あった。しかし、昼夜休日を問わず懸命に作業を行う現場に地域住民の方々から暖かい応援のメッセージをたくさん頂いた。

この期待に応えるため、安全・安心な道路整備を更に進めるものである。

賛助会員 大日コンサルタント(株)、中央復建コンサルタンツ(株)