

令和3年10月28日

阿賀野市議会議長 市川英敏様

産業建設常任委員会委員長 山口功位

所管事務調査報告書

本委員会は、令和3年第4回議会定例会において議決を経た、閉会中の所管事務調査を下記のとおり行ったので、会議規則第110条の規定により報告します。

記

- 1 調査事項 阿賀野バイパス工事の進捗状況について
- 2 調査期日 令和3年10月28日(木) 午前9時30分
- 3 調査経過

令和3年10月28日、阿部産業建設部長並びに担当職員の出席を求めて本委員会を開催し、調査事項について担当課から説明を受け、質疑、意見集約を行いました。

- 4 調査結果

国道49号阿賀野バイパス(水原バイパス区間)8.1kmは、15工区(寺社～百津)・16工区(百津～月崎)・17工区(月崎～下黒瀬)の3工区で構成され、平成12年に事業化、15年に用地着手、17年に工事着手となり、令和4年内に暫定2車線16工区、17工区の延長5.4kmが開通予定です。16工区、17工区は、阿賀野川が氾濫した場合を想定し、高盛土構造となっています。

なお、本事業は、資材リサイクルの観点から信濃川・阿賀野川等の河道掘削で発生した土砂を盛土に使用し工事がなされています。当初、全区間の同時開通を予定していましたが、想定以上に河川掘削土砂の水分含有量が多く、土質改良が追加が必要となることが判明したことにより、工程の見直しが行われ、15工区の2.7kmの開通が遅れることとなりました。今後5か年程度での、全線暫定2車線開通をめざし、急ピッチで工事が進められています。

この度は、「16工区に接続する大野交差点」、「16工区・百津地先(土橋)と月崎地先(JR跨線橋)」、「17工区・姥ヶ橋、上黒瀬、下黒瀬地先」について、現地視察を実施いたしました。

整備により期待される効果

- |                                  |                                    |  |
|----------------------------------|------------------------------------|--|
| <input type="checkbox"/> 交通の円滑化  | <input type="checkbox"/> 交通安全の確保   | <input type="checkbox"/> 生活環境の改善         |
| <input type="checkbox"/> 防災機能の強化 | <input type="checkbox"/> 救急救命活動の支援 | <input type="checkbox"/> 阿賀野市の観光・交流・産業支援 |

## ■大野交差点

当交差点は、国道 49 号安田方面から左折する際に、隅切りが取れていないことから、特に、大型車の通行に支障が生じています。阿賀野バイパスの暫定開通により、アクセス路となる市道大野土橋線の交通量の増加が見込まれることから、通行の円滑化を図るため、地権者の方のご協力を得ながら交差点改良を行う予定です。

## ■百津地先（16 工区起点）：福島潟西部幹線用水路との交差点

阿賀野のバイパス（16.17 工区・高盛土構造）に合わせ、県道は現状より約 2 m 高くなります。また、西部幹線用水路はサイホン構造で県道を横断していますが、これを約 1 m 底上げし、ボックス構造に改修することにより、水流の安定化を図ることとしています。

そのため、用水路を切り回し、現在、県道の迂回路を造っています。迂回路は、12 月初旬までには供用する予定で、その後にサイホン構造の用水路を撤去し、ボックス構造の用水路工事が行われます。

## ■月崎地先（16 工区 J R 跨線橋）：橋台背面の軽量盛土

J R 羽越本線を越える跨線橋では、当地区が軟弱地盤であるため、軽量盛土材（発砲スチロール）で橋台背面（橋梁の裏側）の盛土を行っています。

従来盛土材と比較すると、コスト高となるものの、約 90 分の 1 の軽さで、1 個当たり約 20 kg（50 cm×1m×2m）となっています。現場では、荷重に対応した密度の異なる 3 種の発砲スチロールを軽量盛土材として、約 6000 個使用しています。

これにより、橋台や周辺地盤に悪影響を与える土圧等の荷重を軽減しているとのことでした。

また、発砲スチロールは紫外線により劣化するため、太陽光が当たらないようパネルで囲い、保護するような形で設計、施工されています。

なお、この発砲スチロール土工法は、昭和 60 年頃から日本に導入され様々なところで施工実績があるとのこと。軽量盛土部と従来盛土部との境界部に段差が生じないように、盛土後に 3 か月程度経過してから余盛部を除去する「サーチャージ盛土」を施し、対処しています。

## ■姥ヶ橋地先（17 工区新潟安田線 I C 橋）：インターチェンジ形成

主要地方道新潟安田線との立体交差点の箇所であり、現在、舗装工事前のサーチャージ盛土の、余盛部を除去しているところでした。平面交差点では、阿賀野川の氾濫により浸水する可能性があるため、暫定開通時でも唯一のインターチェンジ形式になっています。

なお、16・17 工区における暫定開通時平面交差の箇所は、将来、完成 4 車線になるときは立体交差になる予定ですが、4 車線化は今後の交通状況等によるとのことでした。

また、高速道路のように I C 間・交差点間距離が長くないため、緊急車両の出入

口が一定間隔に設定されていませんが、河川氾濫した場合に高盛土部へ避難できるよう、工事用として使った坂路は何箇所か残す予定とのことです。

#### ■窪川原地先（17工区上黒瀬交差点）：土質改良

阿賀野バイパスと県道水原亀田線が交差する上黒瀬交差点で、完成時、現在より県道は約1m高くなります。同場所では、河道掘削で発生した土砂が仮置き（天日干し）されていましたが、土砂水分が多いため、そのまま工事に使用出来ないことから、自走式土質改良機でセメント系固化材を1m<sup>3</sup>あたり50～90kg混ぜ、使える盛土材に改良を行っていますが、作業にかなりの時間が要されています。

なお、この箇所（県道水原亀田線を境に道の駅終点側までの間）は、軟弱地盤層が薄いため、サーチャージ盛土が不要とのことでした。

#### ■下黒瀬地先（17工区下終点）：道の駅、国道49号線切り替え

阿賀野バイパスの工事進捗状況に合わせ、下黒瀬交差点の盤上げを行うために、令和3年10月27日23時30分から下黒瀬交差点付近の国道49号の通行が仮設迂回路に切り替えられました。

また、国土交通省が道の駅のトイレ・情報発信施設の建築工事と設備工事の契約を行ったところです。

#### ■その他

本事業に関し、5年に一度の事業再評価が令和3年9月に行われ、土砂改良経費等含め60億円の増額となったものの、事業評価監視委員会より事業継続が妥当であるとの了承を得たと説明がありました。

#### 委員会意見

阿賀野バイパスの工事については、市民の関心も高く、通行のイメージが持ちやすいことから、設置される交差点の概要、自転車の迷侵入の防止策の進め方など、市民の方への周知について検討する必要があります。

月崎にあるJR跨線橋の工事現場では、羽越本線の下に地下道が設置され、道路横断時の事故防止策が図られています。同様に、阿賀野バイパス完成に合わせて、接続する道路、交差点の安全状況の確認と必要な対策が求められ、予めの対処を願うところでもあります。

一方、観光・施設案内等の標示について、街づくり計画と連動させながら、また関係機関・団体との協議を合わせて進めることが重要であることから、作業が未着手ならば、その対応を、着手済みであれば、その経過状況を随時、報告することを願い、以上、産業建設常任委員会の所管事務調査の委員長報告といたします。