

■期待される整備効果

新湊大橋の開通により、東西地域の人や物の流れの円滑化・効率化が図られるとともに、地域住民の利便性の向上など、様々な効果が期待されます。

- ・富山新港開発に伴い分断された東西地域が再びつながることによる地域住民の利便性の向上
- ・東西埋立地の一体的開発
- ・「恋人の聖地」に選定された海王丸パークなど周辺施設へのアクセスの向上
- ・環日本海交流のランドマークとしての観光資源
- ・港湾関連車両の走行時間、走行距離の短縮
- ・国道415号などの既存道路の混雑緩和や輸送距離短縮に伴うCO₂排出量の削減

港湾関連車両で渋滞する周辺道路



にぎわいをみせる海王丸パーク



平成24年度 土木学会賞 田中賞（作品部門） 受賞

| | | | |
|------|--|--------|--------|
| 橋名 | 「新湊大橋」(歩行者用通路「あいの風プロムナード」) (平成19年度に一般公募により決定) | 設計速度 | 50km/h |
| 幅員構成 | 2車線(桁下に歩行者用通路) | 最急縦断勾配 | 4% |

国土交通省北陸地方整備局 伏木富山港湾事務所

〒930-0856 富山市牛島新町11-3

TEL : 076-441-1901 FAX : 076-443-1408

<http://www.toyama.pa.hrr.mlit.go.jp/>

(平成25年6月)

国際拠点港湾 伏木富山港 臨港道路富山新港東西線

～つながる地域 広がる未来～



平成24年 照明学会 照明普及賞受賞

国土交通省北陸地方整備局
伏木富山港湾事務所

臨港道路富山新港東西線 新湊大橋建設の背景

伏木富山港新湊地区は、港の発展に伴って周辺に多数の企業が立地し、コンテナを扱う国際物流ターミナルや旅客船バース、海王丸パークなどにより、現在では物流・産業・交流の拠点としての中核的役割を担っています。平成23年度には日本海側拠点港にも選定され、さらなる発展が期待されています。

開発の歴史を振り返ると、新湊地区は、かつての放生津湊を開削して行われました。当時は、現在の港の入り口には砂州が形成されており、その上を富山地鉄射水線と県道が通じており、市街地も連続していました。しかし、昭和42年に港の開発に伴い交通が分断され、以降、地域の通行は迂回するか、県営の渡船を利用することを強いられました。こうしたなかで計画された新湊大橋は、50年近く分断された地域間の交流や絆をとりもどす地域住民の悲願として、また、増大する港湾物流の円滑化・効率化を図り、さらには新たな観光資源となるべく建設されました。

延長 : 3600m (うち主橋梁部(新湊大橋)600m、自転車歩行者道 延長480m)
 主な経緯 : 昭和61年 港湾計画決定
 平成9年度 設計・調査開始
 平成14年度 現地工事着手
 平成24年9月23日 車道部開通
 平成25年6月16日 自転車歩行者道開通

●富山新港の開発

開発前の放生津湊 (昭和30年)



現在 (平成24年11月撮影)



●新湊大橋の施工状況

アプローチ部 張出架設 (平成19年撮影)



主橋梁部 主塔上部 大ブロック架設 (平成21年撮影)



主橋梁部 主塔下部 大ブロック架設 (平成20年撮影)

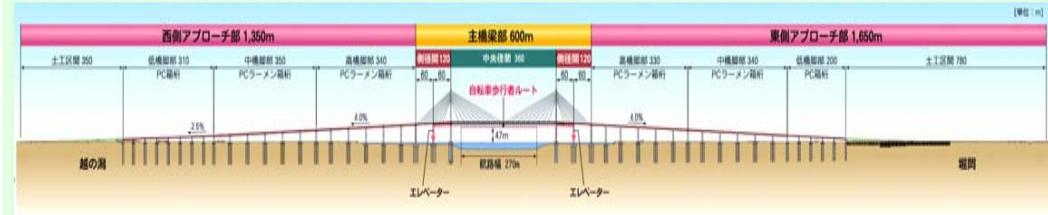


主橋梁部 中央径間 ブロック架設 (平成22年撮影)



臨港道路富山新港東西線 新湊大橋の概要

新湊大橋は5径間連続複合斜張橋であり、中央径間長360m、主塔高さ127mはともに日本海側で最大となります。自立式構造物としても富山県内でもっとも高いものです。また、中央3径間480mの主桁はエレベーターでアクセス可能な歩行者用通路を一体的に設置した二層構造となっています。船舶が行き交う航路上に架かっているため、55,000トン級の貨物船が通れるように桁下高さは47mを確保しています。



【デザイン】

古き良き伝統を踏まえ、21世紀の環日本海地域の新たな象徴、交流と安らぎの場を創出する橋梁をコンセプトにしています。デザインのポイントとなる主塔は、上部にA型、下部にH型を採用し組み合わせたことで、スレンダーな印象になっています。色彩は、港湾施設の複数の色彩に対して、存在を強調しない明度の高い白を採用しています。



主塔

【耐震性能】

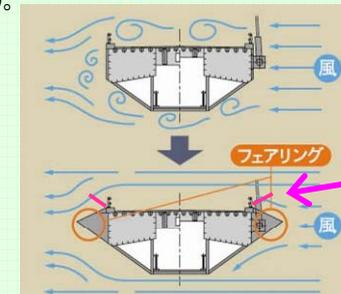
スリムな構造を可能にしたのは、最新の制震装置(地震対策)を使用しているためです。地震が発生したときに、地震のエネルギーを吸収したり、橋がゆっくりと揺れるようにする制振装置を取り付け、レベル2地震動(阪神淡路大震災クラス)に対応しています。



主塔に設置されている制振装置

【耐風性能】

日本海側の冬の強風にさらされるため、風洞実験で耐風安定性の検討を重ね、橋梁の形状を決定しました。主塔については、四隅を澄切りして空気の渦の発生を抑制する工夫をしています。また、桁の振動対策としてフラップを設置したことにより、現在桁振動はほとんど発生していません。



風に対する桁形状の工夫



振動対策(フラップ)