

# 第 1 回

## 1989 年 平成元年 受賞事業

001 建設大臣賞 常磐浜寺線整備事業

002 建設大臣賞 若宮・西町緑陰歩道整備事業

---

003 都市局長賞 川内南小泉線道路改良事業

004 都市局長賞 大手前通りシンボルロード整備事業

---

005 会長賞 青海川線立体交差事業

006 会長賞 大手通りモール整備事業

---

007 特別賞 大滝上町線シンボルロード整備事業  
(アーバンリフレッシュ賞)

008 特別賞 岡山駅西口広場整備事業  
(デザイン賞)

009 特別賞 唐人町福浜線整備事業  
(デザイン賞)

010 特別賞 オリーブ通り整備事業  
(ふるさと賞)

大阪府土木部（受賞当時）  
常磐浜寺線整備事業

Project Profile

プロフィール

事業地：大阪府堺市

事業期間：昭和54年度～62年度

事業費：2,377百万円

規模：延長1,681m

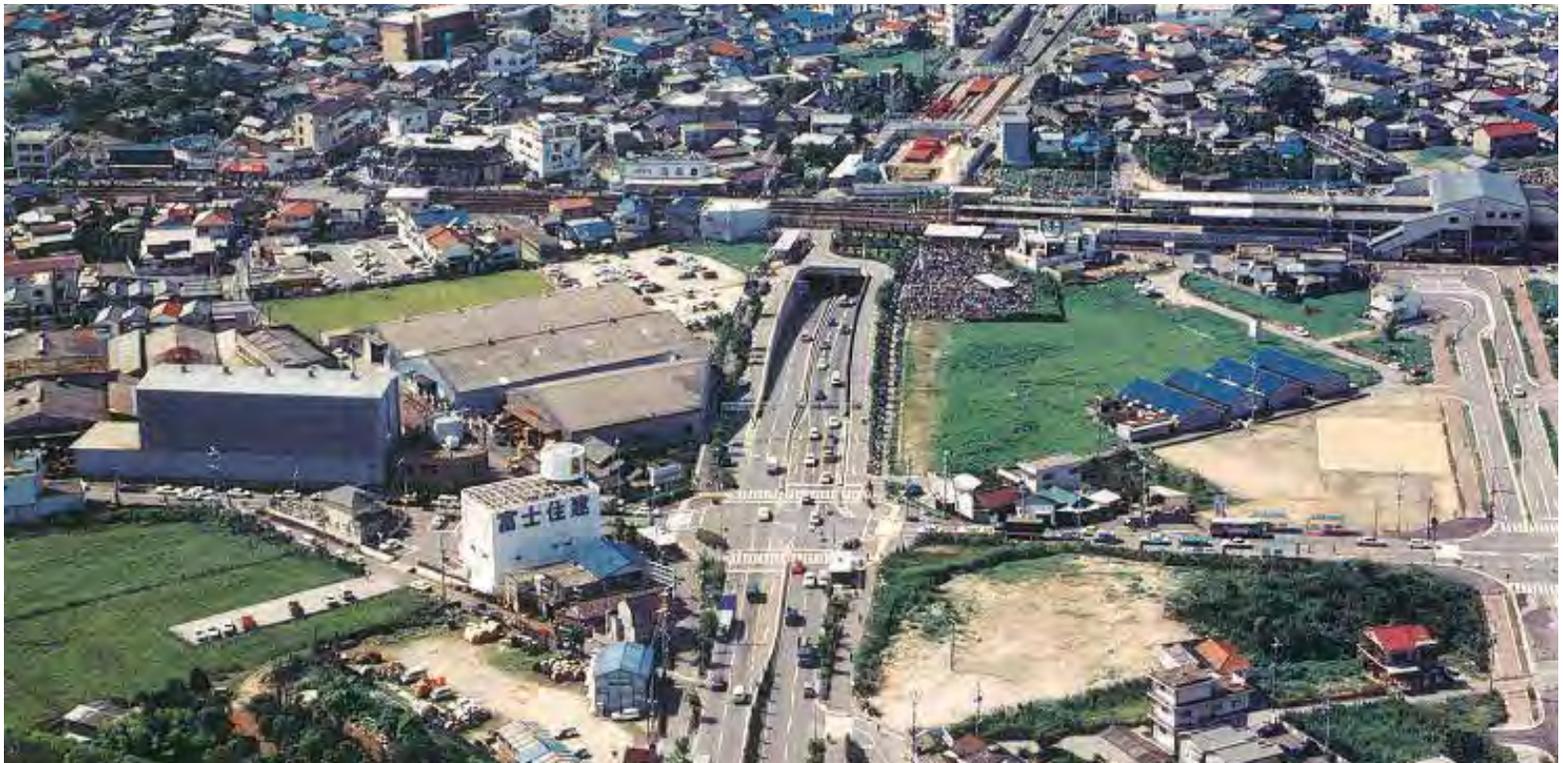
Outline 事業概要

この事業は、大阪府域の新都心として整備が進む堺市の中百舌鳥地区において、南海高野線及び泉北高速鉄道との立体交差（アンダーパス）を行ったものである。本事業と併せて、地下空間には共同溝を設置するとともに、大阪市が地下鉄（大阪市高速鉄道1号線）を、さらに堺市が街路のアンダーパス部分の上空を活用して自転車駐車を一体的かつ複合的に整備を行い、土地利用の高度化を図ったものである。

Comment

**【表彰理由】**市街化の進展しつつある本地区において、地下鉄、共同溝、自転車駐車を一体的かつ立体的に整備し、新市街地にふさわしい土地の高度利用を実現したものであり、計画性、経済性に優れた事業として評価されたものである。

**【受賞者のコメント】**本路線の整備にあたっては、限られた工期の中で、「新都心にふさわしい環境、景観に配慮した先行的な都市基盤整備に努める」ことを基本に、無電柱化を目指した共同溝、駐輪対策としての都市計画駐輪場を加えた街路空間の立体利用へと発想を拡げ、一体的な取り組みに努めた。受賞を励みとして、今後とも街路事業の推進に努力したい。



整備後の常磐浜寺線



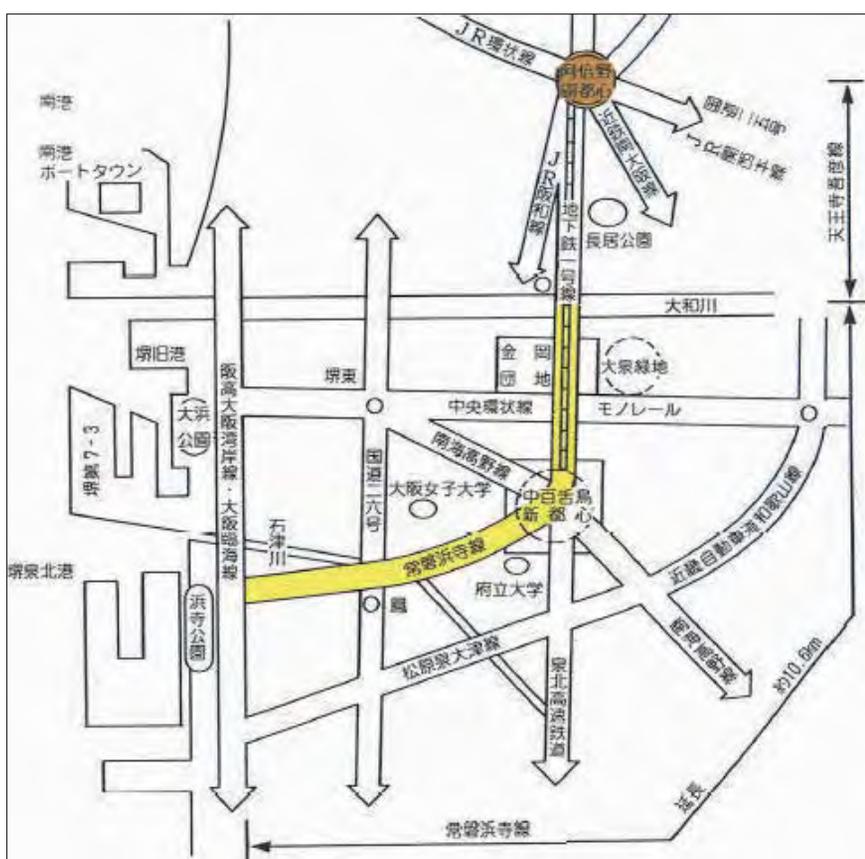
上：交差点から北を望む 下：府道との交差点から南を望む



鉄道から北を望む



(自転車駐車場)  
当地区では2千台以上の駐車が、地下鉄開通後はさらに増加することが予想されたため、常磐浜寺線の本線上部を駐車場として有効利用することとし、新たに700台の駐車を確保した。



## STOCK REVIEW

### 事業の効果

この事業の完成により、大阪都心部と中百舌鳥新都心が、自動車交通と鉄道の両方で直結され、新都心の形成に大きく貢献するとともに、鉄道による地域分断の解消及び地域交通の円滑化が図られた。また、都市基盤施設の一体的整備がなされたことから、街路、鉄道駅、駅前広場、自転車駐車場等の都市施設間の歩行者連絡がスムーズになり、利用者の利便性の向上が図られた。



▲地下歩道と一体的に整備を行った地下鉄入口



002

シンボルロード事業

## 豊田市都市整備部都市整備課 若宮・西町緑陰歩道整備事業

第一回

### Project Profile

#### プロフィール

事業地：愛知県豊田市

事業期間：昭和61年5月～  
昭和63年3月

事業費：約724百万円

規模：延長960m  
幅員12～6m

### Outline 事業概要

当歩道は、大型商業施設や商店街、市役所等の官公署、文化福祉施設が集積する中心市街地に位置し、名鉄豊田市駅を中心に南北960mの歩行者専用道路を水路と一体的に整備した。

基本的な整備方針は、自然が後退した都市部に「せせらぎ」や「緑」を蘇生し、そこに集う人々や歩行者に「やすらぎ」と「うるおい」を提供すると共に、隣接する鉄道の高架下を一体的に整備し、中心市街地における憩いの空間を創出した。

整備にあたり、水路は「母なる矢作川」をシンボリ化し、せせらぎを時の流れに見立て、上流は過去として自然的流れを曲線で構成し、下流は未来をイメージした直線を基調としている。

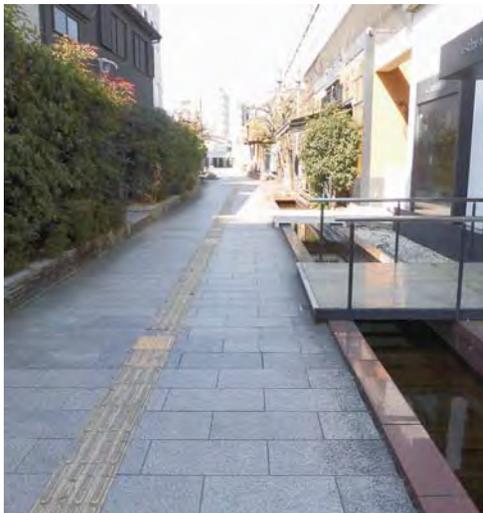
### Comment

【受賞者のコメント】整備後は、通勤通学や中心市街地の各所への歩行者道路として有効利用されると共に、地元の方々による花の飾りつけ、イルミネーションの設置等、市民の憩いの場としても定着している。

今後も、世代を超えて親しまれ、引き続き中心市街地の人々のふれあいの場として様々な活用を期待したい。



現在の緑陰歩道



左：若宮緑陰歩道【上流】 右：西町緑陰歩道【下流】



上：親水テラス 下：ハッ橋池周辺



豊田市駅西口広場と緑陰歩道



左：段滝広場 中央：四季桜と緑陰歩道 右：モニュメント「女」

## STOCK REVIEW

### 若宮・西町緑陰歩道の役割と今後の展開

中心市街地に求められる都市機能は、更に多様化しており、そこに居住する人々や集う人々に対し、やすらぎ・うるおいを提供する場としての役割が重要視されている。

整備後30年以上が経過し、施設の老朽や市民のニーズも変化するなか、施設の更新や植栽の維持管理等を柔軟に対応し、水景施設の改修や広場の改修を行うほか、歩道隣接地では次世代低炭素型移動支援システムの実証実験など先進的な取組も行っている。

こうした継続的な取組により、現状でも中心市街地における市民の快適性の向上が図られ、憩いの場所の一つとして定着している。

今後は、誰もが来街しなくなる魅力的な拠点となるように平成28年3月に策定した都心環境計画の中で駅前の一體的な整備も予定されている。



仙台市建設局道路部南道路建設課  
川内南小泉線道路改良事業

Project Profile  
プロフィール

事業地：仙台市若林区大和町～  
若林区古城

事業期間：昭和41年～昭和62年

事業費：4810百万円

規模：延長1,800m  
幅員36m

Outline 事業概要

本路線（都市計画道路網の見直しにより「台原南小泉線」に名称変更）は、仙台市の環状線の一部を担うとともに、仙台市東南部と北東部を結ぶ仙台市の骨格幹線道路に位置付けられている重要な路線である。

本事業は、都市計画道路狐小路尼寺線から国道4号仙台バイパス間の延長1,800mの道路改築事業であり、通過交通を生活道路から走行安全性の高い幹線道路への転換による住環境の改善、慢性的に渋滞が発生する国道4号の交通分散とともに、沿線の適正な土地利用の促進を図るものである。また、地下鉄東西線薬師堂駅へのアクセス道路の一部も担っており、仙台市の目指す軌道系交通機関を基軸とする公共交通を中心とした交通体系の構築に寄与するものである。

Comment

**【表彰理由】**昭和41年に事業に着手した本事業は、一部の地権者からの強い反対等があり、事業期間の大幅な延伸を余儀なくされたが、粘り強い交渉により事業用地を取得し、事業を完了させた地道な努力が評価されたものである。

**【受賞者のコメント】**本事業は、昭和41年に事業認可を受けて以来、約21年にわたり、一部の地権者の反対に遭いながらも粘り強く交渉を行い事業用地の確保に努めた。また、国道4号仙台バイパスへ取り付ける際周辺交差点の改良工事を行い交通の円滑化を図っている。



住宅地内に流入していた通過交通が幹線道路に転換されたことにより、沿線地域の住環境が大幅に改善された。



市街地を南北に貫く動脈路として、仙台市の今後の発展を支える。

STOCK REVIEW

宮城の萩大通り

この道路は、地元振興会等からの要望を受けて、平成9年3月に道路愛称「宮城の萩大通り」と命名された。昔、この界隈には、萩が繁茂していた由来があり、地元振興会等で命名募集をした結果によるものである。

現在は、沿線の商店事業所等の店名は「宮城の萩大通り店」と命名されることが多く、愛称が市民の皆様に着実に定着して、親しみを持たれていることから、利便性の向上のみならず、まちづくりの推進にも寄与していると認識している。

## 姫路市建設局道路建設部街路建設課 大手前通りシンボルロード整備事業

### Project Profile

#### プロフィール

事業地：姫路市

事業期間：昭和 58 年度～  
昭和 62 年度

事業費：1,138 百万円

規模：延長 830m  
幅員 50m

### Outline 事業概要

JR 姫路駅と国宝姫路城を結び、姫路市の都市軸である都市計画道路駅前幹線、通称「大手前通り」は、戦災復興事業として計画され、昭和 30 年に完成した。その当時から無電柱化を実現するなど城との景観の調和を考慮した道路である。

しかし、姫路市として、また西播磨地域の中心都市としての都市核の充実を図るため、道路の再生を目的として、昭和 58 年度にシンボルロード整備に着手したものである。

本事業では、既存のイチヨウ並木と並列し、クスノキを複列植栽としたり、彫刻のある街づくりを目指し、歩道上に彫刻を設置した。また道路照明や標識、電話ボックスなど、姫路城を意識した一体的な景観を保持できるよう考慮するなど、緑豊かで市民に親しまれ風格ある街並み景観を創生した。

### Comment

**【表彰理由】**国宝姫路城を背景に緑と文化の香りの感じられる街路整備を行った。随所に細やかな心づかいが感じられ、姫路祭や青空バザールなどを通じて市民が楽しめる街路整備が行われたほか、市街地に地下駐輪場を確保したことなどが評価された。

**【受賞者のコメント】**大手前通りが装いも新たな公園道路としてその姿を人々の前に披露し、市民から大変好評を得ている。本道路が今後益々文化の香り高い街づくりの推進に寄与し、祭りや行事等に機能を最大に発揮する自由度の高い空間を備えた道路として、市民に愛され、多目的かつ有効に活用されるよう祈念する。



大手前通りの全景。JR 姫路駅より姫路市のシンボルである国宝姫路城をのぞむ。

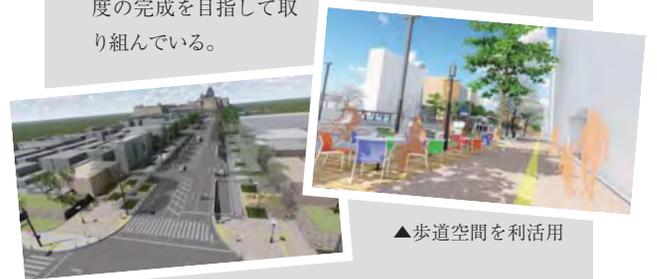


上：複列植栽による樹陰帯。左下：「彫刻のある街づくり」をめざし、彫刻を設置。  
右下：築城の偉業を称えるお城まつり。

### STOCK REVIEW

#### 大手前通り再整備事業

シンボルロード整備事業から約 30 年が経過した通りの再生を図るため、また、道路空間を利活用し、滞留性・回遊性を高めることで、中心市街地に賑わいを創出するため、平成 28 年から再整備工事に着手。「歩いて楽しい、大好きなお城への道～「ひと」が集い、「まち」とつながる大手前通り～」をコンセプトに、姫路城を眺めながら散策ができ、また、オープンカフェなどが並ぶ歩道空間の整備に平成 31 年度の完成を目指して取り組んでいる。



▲お城を眺めながら散策

▲歩道空間を利活用

新潟県糸魚川地域振興局地域整備部  
青海川線立体交差事業

## Project Profile

## プロフィール

事業地：新潟県糸魚川市大字青海

事業期間：昭和55年～昭和63年

事業費：1,570百万円

規模：延長460m

幅員7m

## Outline 事業概要

都市計画道路青海川線は、国道8号よりJR北陸本線を跨いで山側の工業地帯に連結する県道橋立青海停車場線である。事業前は、鉄道輸送に代わり自動車輸送が増大したこと、また、車両の大型化により、北陸本線第12北陸街道踏切での交通渋滞が著しく、地域住民から「開かずの踏切」と言われていた。当該地は、国道8号、JR北陸本線及び2級河川青海川に挟まれた狭隘な土地条件であったが、関係機関と協議調整し河川敷内に橋脚を設け、ループ橋によりJRとの立体化を図ることにより、地元の永年の懸案であった踏切の遮断と交通渋滞の解消及び踏切事故の防止を実現した。事業は、「踏切道改良促進法第三条に基づく法指定」（昭和55年4月15日付第11次法指定）に基づき実施した。

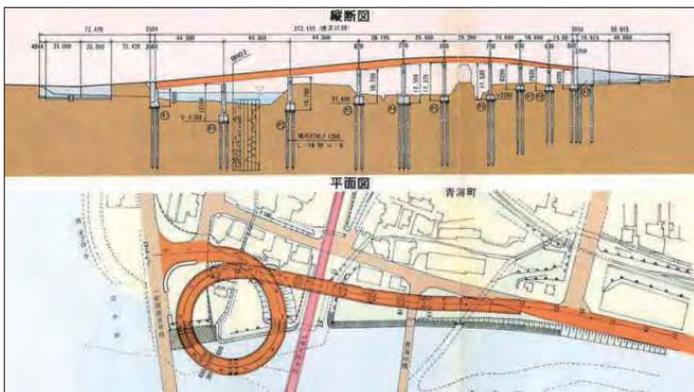
## Comment

**【表彰理由】**国道8号、JR北陸本線及び2級河川青海川に挟まれた狭隘な土地条件にあるが、関係機関の理解を得て河川敷内に橋脚を設け、ループ橋によりJRとの立体化を図ることにより、地元の多年の念願であった「開かずの踏切」の解消など悪条件を克服し事業を実施したことが評価された。

**【受賞者のコメント】**国道8号よりJR北陸本線までの距離が約100mと短く、更に道路脇に2級河川青海川が流れるという狭隘な土地条件において、必要な道路縦断勾配を確保するためループ方式を採用した。「開かずの踏切」の解消により安全で円滑な地域交通を確保し、事業から30年経た今日でも地域に必要な道路として活用されている。



（事業完了直後の状況）日本海上空よりループ橋を望む。手前は国道8号、上側の線路はJR北陸本線（現えちごトキめき鉄道）、河川は青海川。



【写真】（事業完了直後）ループ橋を横から望む。【図面】計画図と事業位置図

## STOCK REVIEW

## 事業完了から30年が経過して

現在の交通量は約2,600台/日で、そのうち大型車交通量が約1,500台/日と工場等からの大型車交通が占める割合が高い状況である。この状況の中でも、踏切を停車することなく通行できることで、渋滞や事故の発生もなく国道8号へのアクセスが円滑化し、安定した物流ネットワークや安全な地域交通が形成されている。近隣工場も安定した生産稼働を続けており、今後も地域交通の確保に寄与していくものである。



▲現在の状況

## 富山市活力都市創造部都市計画課 大手通りモール整備事業

### Project Profile

#### プロフィール

事業地：富山市大手町

事業期間：昭和62年9月～  
平成元年3月

事業費：660百万円

規模：延長300m  
幅員27m

※平成20年から21年にかけて行われた市内電車環状線化事業で再整備

### Outline 事業概要

大手通りは、豊かな緑を提供し、市民のシンボルである富山城の大手門より伸びる歴史性を持ったみちであり、市の中心商店街である総曲輪通り西口に面し、西町、中央通り等商店街が隣接している。通りには、文化、レクリエーションの拠点として整備された「市民プラザ」のほか、城址公園と総曲輪通りを結ぶ快適な回遊空間を意識して整備された。その結果、大手モールは、賑わいのある景観が形成され、市民が集う、交流の場として、都心の顔にふさわしい空間となった。現在は、「公共交通を軸にしたコンパクトなまちづくり」に向けた利便性の向上やまちの活性化のため、道路空間に軌道に移設し、市内電車をシンボルとした魅力ある都市景観を目指して再整備され、市民に愛される街路空間となっている。

### Comment

【受賞者のコメント】自動車の通行動線となっていない穏やかに湾曲した広い道路空間を生かし、中央に幅6.5mの車道を設けるなど、歩行者通行帯と車道間を一体的に整備した。全長約290mのモールという細長い空間に、並木、広場などを整備することで、楽しんで散策できる空間を創出した。



現在、トランジットモールを意識して整備された市道大手線（愛称「大手モール」）は、官民が一体となって賑わい創出に向けたまちづくりが進められている。



大手通りは、平成初期の整備以前から、地元商業者などが中心となって賑わいづくりが進められている。

### STOCK REVIEW

#### 富山都心地区の顔となる地域

富山市は今後の人口減少と高齢化に備え、鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、「拠点集中型のコンパクトなまちづくり」を目指している。大手モールは、富山の玄関口である富山駅から約2km南、富山城の正面に位置しており、都心地区の顔として、当時の大手通りモール整備のほか、近年では、市内電車環状線化事業や再開発事業など大手モールを取り巻く環境は変化している。現在は、官民協働でまちづくりが進められている。



▲大正末期の大手前通り

▲平成初期の大手モール

神奈川県横須賀土木事務所  
大滝上町線シンボルロード整備事業

## Project Profile

## プロフィール

事業地：横須賀市大滝町

事業期間：昭和62年8月～  
平成元年3月

事業費：1,601百万円

規模：延長483m  
幅員22m

## Outline 事業概要

横須賀随一のにぎわいがあり、商店街・業務街の骨格ともなっているメインストリート「横須賀中央大通り」は、常日頃から様々なイベントを通じて市民に親しまれ、利用されてきたが、道路空間は、狭い歩道空間内に乱立した電柱・電線が都市景観の悪化を招き、横須賀の象徴空間にふさわしいものではなかった。このため、都市を代表する“横須賀シンボルロード”として整備し、より充実した文化や商業・業務の拠点となるまちづくりを誘導することを目的として行われた。横須賀の未来を担う中心市街地の都市整備計画の先導役として、キャブシステム事業があわせて実施された。

## Comment

**【表彰理由】**事業前の本路線は狭い歩道空間に電柱類が乱立しているうえに、暗くて古いアーケードが都市景観を著しく損なっていた。この路線を、事業の実施によって横須賀を代表する顔として、統一感があり、落ち着いた風格のある道路空間として変貌させたことなどが評価された。

**【受賞者のコメント】**平成元年の事業竣工後、シンボルロードの隣接は再開発が進められ、商業、業務および都市型住宅が集積されたことにより、横須賀中央駅周辺は、楽しく回遊できる、にぎわいと魅力ある空間となった。今後は、時代の趨勢にあわせた改修を行い、市民に親しみをもってもらえる空間を維持していきたい。



道路の修景計画は、黒船の来航や製鉄所といった横須賀の歴史性と、海に近いという地域特性の2つのイメージを基本に据えて検討し、全体の統一感を確保するよう努めた。



車道舗装は、2種類のカラーチップ骨材を組合せ、当時としてはオーダーメイドだった。

## STOCK REVIEW

## 地元と創ったシンボルロード

面的な計画である横須賀市中心市街地整備計画の中で、横須賀シンボルロードを核プロジェクトとして位置づけ、計画段階から地元商店街や企業者の協力を得ながら実施してきたことにより、横須賀を代表する顔として統一感があり、落ち着いた風格のある道路景観を創造できた。また、商店街および自治会と行政との間で美化協定やまちづくり協定が締結され、その後の街並みの保全・開発に寄与している。



▲黒船をモチーフに

▲横須賀ジャズに因んで



平成元年

1989年

特別賞

デザイン賞

008

駅前広場整備

自転車施策関連事業

沿道市街地との一体整備(開発型)

## 岡山市都市整備局道路計画課 岡山駅西口広場整備事業

### Project Profile

#### プロフィール

事業地：岡山市

事業期間：昭和62年7月～  
昭和63年3月

事業費：建設費 約159百万円

規模：広場面積 約7,300m<sup>2</sup>

### Outline 事業概要

交通・輸送の重要拠点であるJR岡山駅西口広場を再整備したものである。広場はバス用に5バース、タクシープール用に16バース、一般車用に10バース、乗降客用に各2バースを設けたほか、広場内に地下駐輪場を設けて放置自転車対策とした。また、駅周辺の商店街活性化等を念頭に、市民が集える、魅力ある空間として、各種修景施設のデザインや色彩に配慮するとともに、カラクリ時計を設けるなど、駅前広場にふさわしい整備とした。

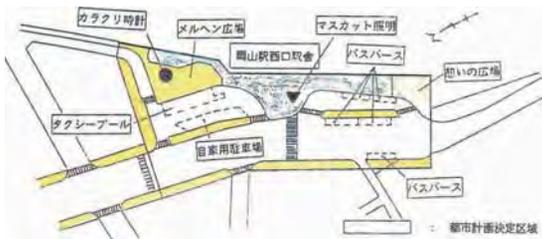
### Comment

**【表彰理由】**瀬戸大橋、山陽自動車道の開通、新岡山空港の開港等による交通量の増大に対し、再整備したものであるが、整備にあたって、備前焼をアレンジしたレンガブロックを使用したり、名産マスカットをモチーフにした街路灯、更には広場内にカラクリ時計を設けるなど、優れたデザイン性が評価された。

**【受賞者のコメント】**周辺の商店街に活性化を図り、若者が集い語り合える場を提供するため、東口とは違った色調と個性的なデザインを施し、ビルの上からの眺めも立体感を味わえるように工夫している。また、歩道の部分沈下を防ぐため、路材をすべて横面でロックし、歩行者や交通弱者への安全性も考慮している。



岡山駅の玄関口としてふさわしい魅力あふれる駅前広場として再生した



左上：再整備計画 右上：整備前（昭和37年当時）

左下：駅舎北側尾のメルヘン広場に立つカラクリ時計 右下：駅前広場には2,350台収容の地下駐輪場が設けられている

### STOCK REVIEW

#### 本地区の街路事業コンクール再受賞（第24回）について

岡山駅西口駅前広場の交通結節点事業は、このうち、更なるアクセス交通の増大や鉄道に分断されたままの駅東西地区の著しい格差、また、利用者のユニバーサルデザインによる安全・快適性向上に対する要請に基づき、20余年を経て平成22年度、駅周辺と一体的に再々整備されました。この「岡山駅交通結節点改善事業」は、平成24年度第24回街路事業コンクールにて、再び特別賞を受賞しました。詳細につきましては、本誌P301に掲載しております。



▲現在の岡山駅西口交通広場

福岡市道路下水道局計画部道路計画課  
唐人町福浜線整備事業

## Project Profile

## プロフィール

事業地：福岡市中央区唐人町一丁目～中央区唐人町三丁目

事業期間：昭和60年度～昭和63年度

事業費：1,340百万円

規模：延長700m  
幅員25m

## Outline 事業概要

福岡市の東西方向の幹線道路である博多姫浜線と千鳥橋唐人町線、荒津豊浜線を結ぶ幹線道路の整備事業である。道路用地が通称「黒門川」とよばれる水路であったため、黒門川を継承する“せせらぎ”を緑道部分にとり入れて整備したものである。

## Comment

**【表彰理由】**緑道のせせらぎや舗装、植栽等の計画について住民と一体となった検討がなされ、市民に親しみやすい緑道が創出された。緑道の全区画にわたって緑道計画の理念が活かされており、デザイン性の高い街路となったことが評価された。

**【受賞者のコメント】**この緑道は、福岡市の中心部にある大濠公園の池の排水機能を果たしている黒門川を暗渠化し、その上に道路を作ったもので、車道よりも緑道の幅員が広い道路で、歩く人に配慮した道路である。また、計画段階から地元の意見等を参考にしながら、地域性、歴史性を重視した緑道として整備した。



酒好きの漁師と酒好きの河童の話がモチーフになった「河童の松物語」にちなんで作られた河童の壁泉。「せせらぎっば」と命名されている。



位置図、断面図（左上）。緑道内のあずま屋（右上）。緑道内のせせらぎ（左下）。湧き出る岩清水（右下）

## STOCK REVIEW

## 歴史と文化の香りがする緑道

本道路は、車道よりも緑道の幅員が広い幅員構成で、歩く人に配慮した緑道となっており、人里の生活水路などをイメージした“せせらぎ”、地域にちなんだモニュメントなどが設置され、歴史と文化の香りがする緑道となっている。

また、本道路は黒門川を暗渠化して“せせらぎ”を配慮した風景あふれる道路として整備した経緯を踏まえ、「黒門川通り」という道路愛称となり、福岡市の第21回都市景観賞にも選ばれ、身近な水辺空間として地域の人たちに親しまれている。



▲整備前の状況。



▲整備後の状況。



# 香川県土庄土木事務所 オリーブ通り整備事業

## Project Profile

### プロフィール

事業地：香川県小豆郡土庄町

事業期間：昭和40年度～平成元年度

事業費：1,000百万円

規模：延長1,844m  
幅員16m

## Outline 事業概要

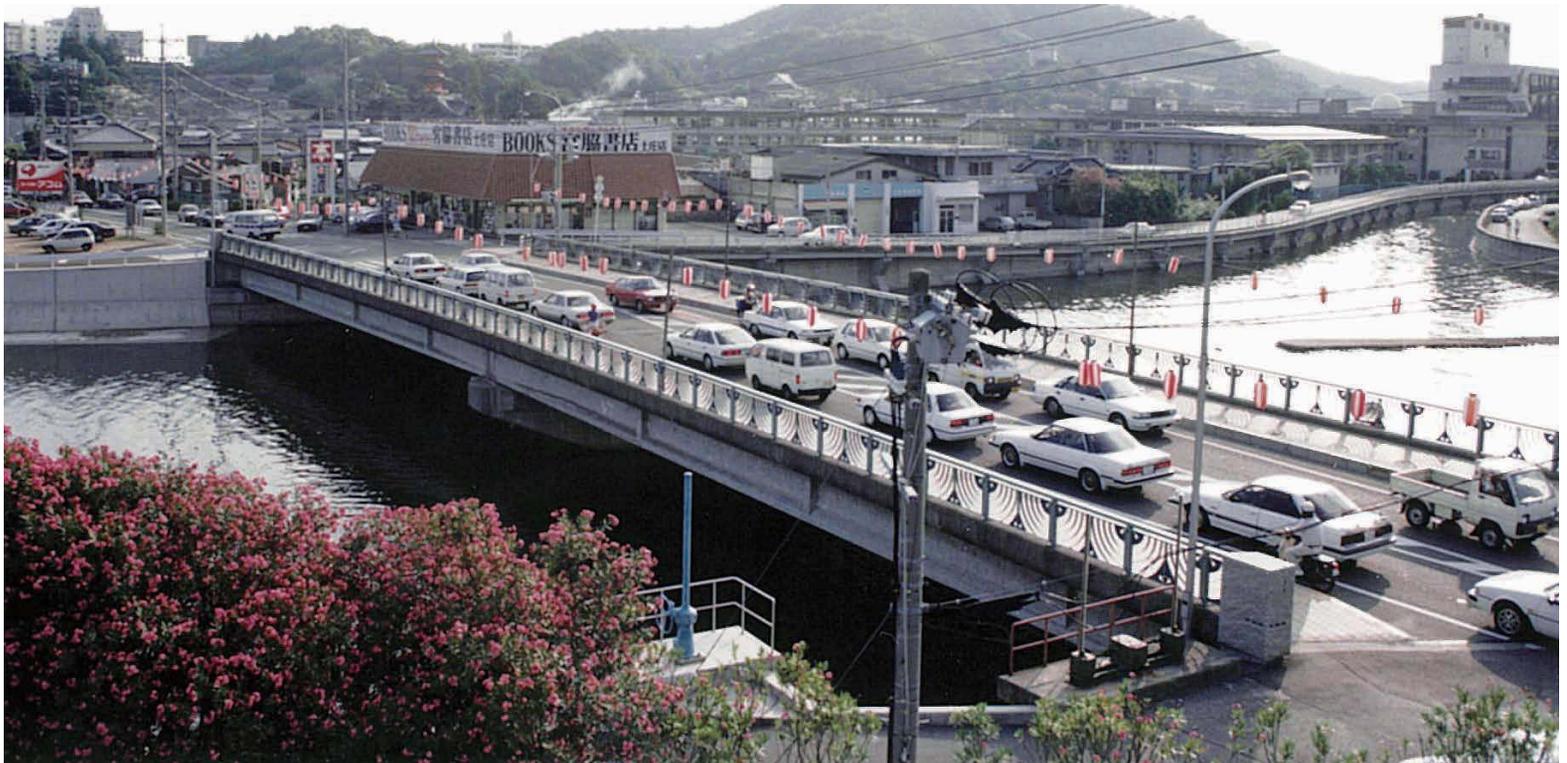
この事業は、オリーブの島「小豆島」の玄関口である土庄港から国道436号までの区間を結ぶ東港線整備事業の一環として実施されたもので、観光港として賑わう土庄港を中心とした土庄町前島地区の旧市街地の交通混雑緩和と地域の活性化を図るとともに、前島地区の新しい骨格道路としての役割を果たすものである。

事業の進捗とともに地元関係者との協力関係が築かれ、地元中学校の美術部員が橋梁のデザイン考案に参加、歩道のレンガ舗装、親柱の修景を行った。また「オリーブ通り」、「オリーブ橋」の名称も地元から寄せられるなど、地元と一体となって事業の完成を迎えた。

## Comment

**【表彰理由】**この事業は、用地取得、漁業補償等が難航し、長期間を要したものの、ねばり強い交渉により事業着手から25年の歳月を経て完成に至った。事業の進捗とともに地元関係者の理解と協力体制が整い、橋のデザインや名称決定への地元参加など、地域との一体性が評価された。

**【受賞者のコメント】**「オリーブ」は小豆島のシンボルであり、また香川県の県木でもある。「オリーブ通り」、「オリーブ大橋」の名称は、地元の提案によって名付けられ、またオリーブ大橋の親柱等のデザインは地元中学生が考案するなど、地元住民の参加によって町の新たな顔となる街路が整備された代表事例である。



オリーブ大橋。親柱やレンガ舗装など、橋の修景には地元土庄中学校の美術部員たちがデザインした。



上：オリーブや二十四の瞳をデザインした親柱と土庄中学校美術部員たち。  
下：受賞を記念して表彰状のレプリカを設置。

## STOCK REVIEW

### 地域における街路整備のありかた

「オリーブ通り」は、小豆島のシンボルであるオリーブにちなんだ愛称である。事業の完成には用地取得に加え、漁業補償など地域特有の事情も絡み、長期間を要した。しかしながら、各種の課題を一つひとつ解決していくなかで、地元の理解と協力関係が築かれ、完成時には地元提案による愛称やデザインを採用した。受賞当時は夏の「小豆島まつり」の舞台にもなり、道として、地域の活性化に寄与した。



▲オリーブ通りの夏祭り



# 第 2 回

## 1990 年 平成 2 年 受賞事業

011 建設大臣賞 予讃線丸亀駅周辺市街地活性化事業

012 都市局長賞 駐車場案内システム整備事業  
(高崎駅観音山線)

013 都市局長賞 都市計画道路 赤萩町線整備事業

014 会長賞 都市計画道路 大迫田代々木線

015 会長賞 神戸新交通 六甲アイランド線  
整備事業

016 特別賞 (アーバンリフレッシュ賞) 都市計画道路 大町通歩行者専用  
道路整備事業

017 特別賞 (アーバンリフレッシュ賞) 大博通りシンボルロード整備事業

018 特別賞 (にぎわいプロムナード賞) 中山道街路事業

019 特別賞 (広々デザイン賞) 都市計画道路 浦安橋明海線  
シンボルロード整備事業

020 特別賞 (景観デザイン賞) 都市計画道路 安浦下浦線街路  
整備事業

021 特別賞 (ふれあい空間賞) 都市計画道路 桜橋線道路改良事業

香川県善通寺土木事務所、丸亀市都市開発部  
予讃線丸亀駅周辺市街地活性化事業

Project Profile

プロフィール

事業地：香川県丸亀市

事業期間：昭和56年度～  
平成元年度

事業費：全体事業費 27,900 百万円  
(街路事業費 17,500 百万円)

規模：連立事業 2,748m、  
駅前広場 7,000m<sup>2</sup>、  
地下駐車場 263 台

Outline 事業概要

当該事業は、瀬戸大橋及び四国横断自動車道の開通によって、新しい広域高速交通時代を迎えることを展望した事業である。丸亀市の中心部を東西に横断する JR 予讃線を連続立体交差化し、新しい時代に対応した交通結節機能とアメニティに富んだ駅前広場の整備、また、あわせて周辺地区の再開発、美術館、図書館等の公共施設の整備を進めることで、駅周辺市街地の活性化を図るものである。

これら各種事業の組み合わせにより生まれた一つのコミュニティスペースが、丸亀市の新しい顔となるよう、丸亀駅周辺地区の持つ特性を生かしながら、県と市が協力し進めた事業である。

Comment

**【表彰理由】**瀬戸大橋や四国横断自動車道の開通など、新しい広域高速交通時代を迎え、連続立体交差事業を中心市街地活性化事業の中核事業に位置付け、関連する他の事業と組み合わせて実施した実績とその総合力が評価されたものである。

**【受賞者のコメント】**「瀬戸大橋」という世界一大きな橋の架橋に合わせ、日本で一番小さな県「香川県」が丸亀市とともに精いっぱいに取り組んだ事業である。また市においても、この受賞を機に事業効果を高めるべく周辺市街地整備を引き続き進めており、地域の活性化に重要な役割を果たしている。



新丸亀駅舎及び南口駅前広場。周辺と一体感をもたせた人の集まる空間を創出。新たな都市の顔として大きく寄与している。

広場計画図



駅前広場配置図。自動車交通を集約し、歩行者動線に配慮。交通結節点として乗り継ぎの利便性向上を図った。



夜間は間接照明により幻想的な雰囲気を作り出す。美観上重要な役割も担う。



現在の駅前広場の様子。かつて噴水であった場所は花壇に変え、季節ごとの花が観光客や駅利用者を出迎える。花壇となったことで、駅前がより柔らかな雰囲気となった。



左：高架下を利用した駐輪場の整備 中央：駅前には美術館も 右：連立、駅前広場等と一体的に整備した地下駐車場は駅周辺の混雑緩和と、駐車場難の解消を目的に整備された。

## STOCK REVIEW

### 新たな時代を迎えた丸亀市と都市交通

丸亀市は香川県のほぼ中央、昭和63年4月に開通した瀬戸大橋から西へ約5kmのところに位置している。古くから京極六万石の城下町として、また、こんぴら参りの港町として栄え、幕藩時代には塩業、うちわ産業が定着した。昭和40年代の塩業廃止に伴い、沿岸部の埋め立てによる工業団地の造成を図り、県の中西部の中核的な商工業地域として発展した。JR予讃本線の連続立体交差化は、瀬戸大橋や四国横断自動車道の整備など広域高速交通の時代を迎え、瀬戸大橋に対応した鉄道体系の整備を図るとともに、丸亀市の中心市街地の分断と踏切による交通混雑の緩和、交通事故の軽減等に向け、市民の総意により事業を推進し、完成に至った。また、都市の新たな顔となる駅前広場などの都市施設や駅周辺の再開発も一体的に進めることで、丸亀市は新たな時代を迎えることとなった。



▲建設当時の瀬戸大橋。



▲連立と周辺整備により新たな時代を迎えた。



▲連続立体交差化は市民の夢であった。

## 高崎市都市整備部都市施設課 駐車場案内システム整備事業（高崎駅観音山線）

### Project Profile

#### プロフィール

事業地：高崎駅周辺地区

事業期間：昭和61年度～  
平成元年度

事業費：420百万円

規模：ブロック案内板12基、  
個別案内板22基

### Outline 事業概要

高崎駅を中心とする市街地において、特定駐車場の混雑、駐車場さがしによる交通渋滞の発生や路上駐車による混雑等を解消するため、全国に先がけて駐車場案内システム整備事業を実施したものである。

中心市街地にある37駐車場の満空情報をブロック案内板12基と個別案内板22基により提供を開始した。駐車場案内システムの導入により、利用率の低い駐車場の利用向上や、混雑する駐車場の利用をされるといった利用の平準化が図られ、中心市街地における迷走交通等の改善が確認された。また、平成10年4月に開局したコミュニティFM局「ラジオ高崎」を利用し、音声での各駐車場における「満車」、「空車」、「休業」の状況について案内サービスを実施した。

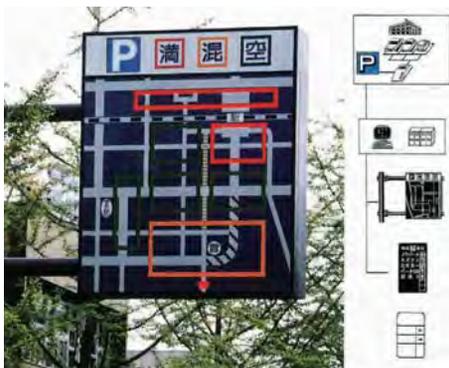
### Comment

**【表彰理由】**新制度の創設とともに、事業化されたものであり、その先進性が認められ、計画段階から道路管理者、地元商店街、警察、大型商業施設、駐車場事業者の協力を得るなど、事業実施の総合調整の努力が評価の対象となったものである。

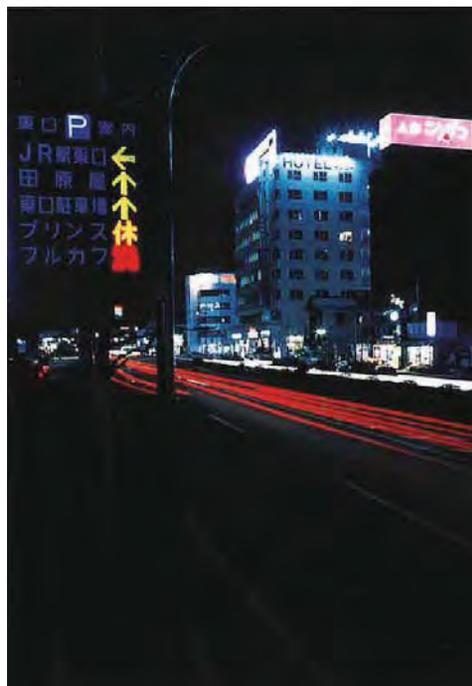
**【受賞者のコメント】**個々の駐車場における満空情報を沿線道路で情報発信するだけでなく、中心市街地への流入路でブロック別の混雑状況を提供し交通の円滑化を図ったことが特徴といえる。また、中心市街地への来街者の交通手段は圧倒的に車での利用が多いため、駐車場案内システムの果たす役割は大きいものであったと認識している。



国道17号より中心市街地へ主要導入部におけるブロック案内板



ブロック案内板（赤色はほとんどの駐車場が満車）および個別案内板による情報提供



### STOCK REVIEW

#### 高度情報化時代に対応した情報提供に向けて

交通の円滑化に大きな役割を果たしてきた駐車場案内システムであるが、中心市街地における駐車場の整備が進み、駐車待ちがほとんど見受けられなくなったことや、整備後28年が経過しメンテナンスが大きな課題となったことにより、平成26年3月をもって事業廃止に至っている。

今後は、高度情報システムの進展によるVICSとの連携や携帯端末での検索など、高度情報社会に対応した多様性のあるシステムの構築を検討していきたい。

名古屋市計画局筒井都市整備事務所  
都市計画道路 赤萩町線整備事業

Project Profile  
プロフィール

事業地：名古屋市  
事業期間：昭和56年度～  
平成2年度  
事業費：3,454百万円  
規模：延長378m  
幅員30m

Outline 事業概要

この事業は、都心東部の市街地を南北に通る赤萩町線の一部、東区黒門町および百人町の378mを整備したものである。この地区は、戦災を免れて焼け残った家屋が密集していたことや、その他の戦後の住宅事情などにより、街路整備が遅れていた。しかし昭和50年代に入り都心部の発展とともに交通量も著しく増加したため、幹線道路として赤萩町線の整備が急務となった。そして昭和56年度から事業に着手し、69戸の建物を移転し10,380㎡の道路用地を取得するなど、地元関係者の協力を得て平成2年度に完成した。なお道路整備にあたっては、中央分離帯と歩道に連続植栽帯を設けるとともに、たまり空間としての「街園」を配備し、路線と居住地を一体化した緑化に努めた。

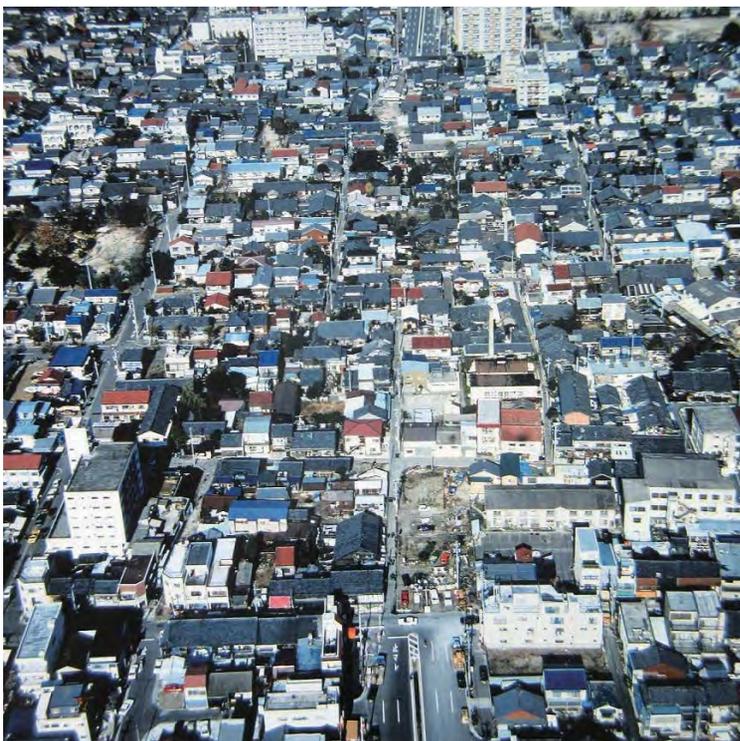
Comment

【表彰理由】老朽住宅密集地の用地買収には、地元関係者の協力を多数かつ早急に得る必要があり、大きな困難を伴ったが、結果的に短期間で事業完成にこぎつけたばかりでなく、街路と住宅地を一体化した緑化に努めたことなどが評価された。

【受賞者のコメント】赤萩町線周辺には戦災を免れた地区が3地区存在し、老朽家屋の密集、都市施設の整備などの課題があった。これらの課題解決に向け、地域で整備手法等の検討を進めていたが、この赤萩町線の整備を出発点に順次3地区での土地区画整理事業が立ち上がるなど周辺整備への波及効果があった。



道路分断が解消され、幹線道路として利用されている



建物が密集し、道路が分断されている

STOCK REVIEW

地域に寄り添う整備

前述のとおり、赤萩町線の整備により当時3地区の土地区画整理事業が立ち上がったが、周辺をも巻き込み地域に多大な影響を与えたこの道路は、今となっては地域に必要不可欠なものであり、今後も継続して利用して頂きたいと思えるものである。赤萩町線は名古屋市中央部と名古屋市北部との橋渡しをする役割を持ちつつも、緑化等により住宅街において快適な街路空間も形成している。こういった地域に寄り添った道路が今後も増えていくことを願う。



▲たまり空間を確保した

▲配備した街園の様子

## 周南市都市整備部区画整理課 都市計画道路 大迫田代々木線

### Project Profile

#### プロフィール

事業地：周南市御幸通り～平和通り

事業期間：昭和63年～平成元年

事業費：1,543百万円

規模：延長300m

幅員15m

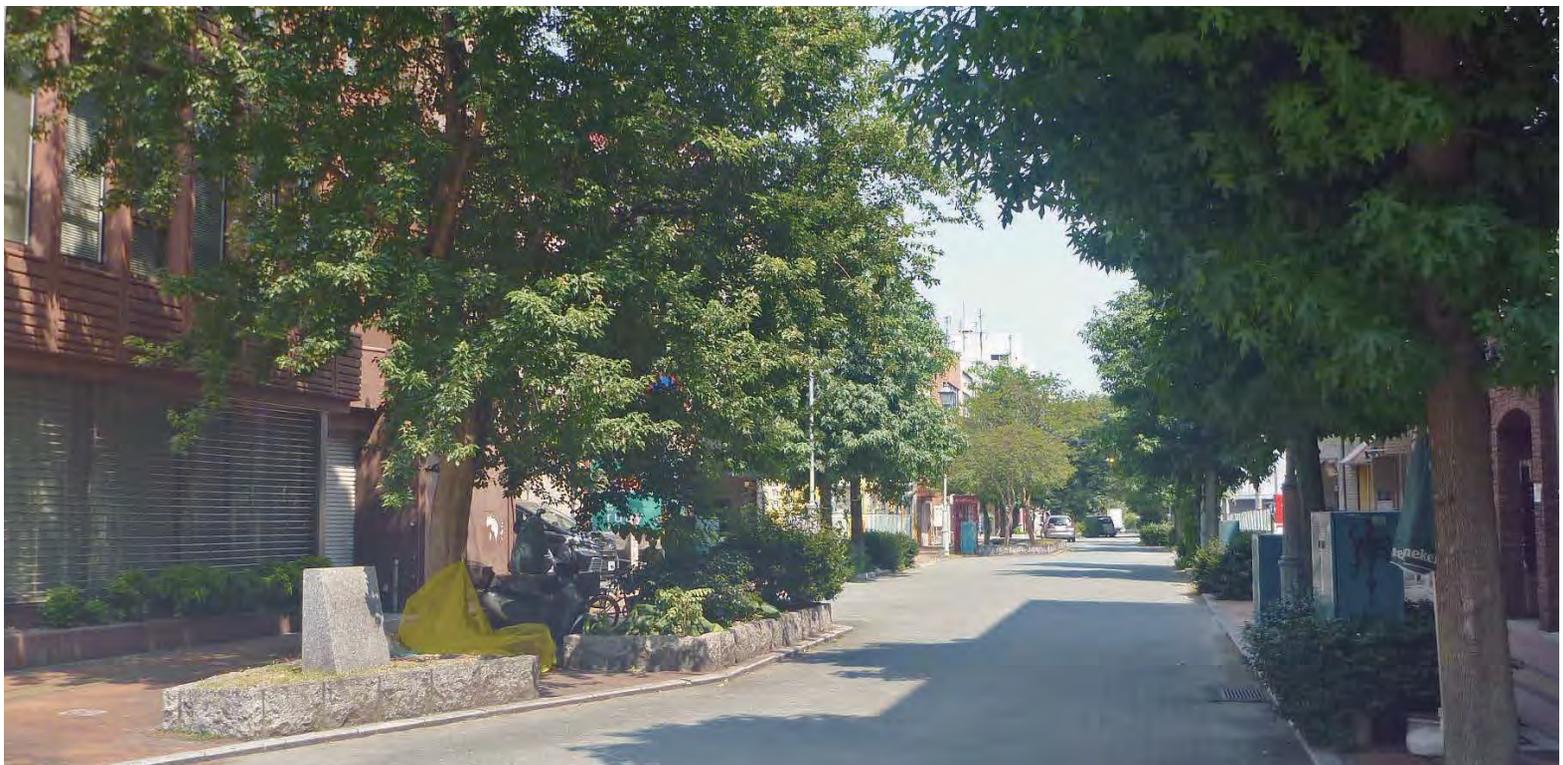
### Outline 事業概要

この事業は、大迫田代々木線（通称平和通り）と徳山停車場線（通称御幸通り）の間を整備する事業であり、JR徳山駅の東方に広がる商業業務の中心地域に位置する幹線道路である。当時、業務施設の更新が積極的に進められた店舗等も、市民意識の多様化に沿って個性のある近代的な意匠が取り入れられていたが、整備以前の道路は戦災復興事業により整備されたものであり、老朽化が著しく歩道も狭く、商店街の魅力が半減していた。このため、地元の若手店主たちが中心となり新しい街づくりのための働きかけがなされ、その結果NTT-A型資金の活用により憩いの場、交流の場となるアメニティ街路が整備されたものである。

### Comment

**【表彰理由】**事業実施にあたり地元商店街が協同組合を結成し、街路灯の電気料の支払いやフラワーポットの維持管理も協同組合が行うなど、極めて協力的であり、官民一体となって市民の憩いの場を創出したことが評価された。

**【受賞者のコメント】**歩道上のタイル、街路灯、色彩等地元と協議を進め、「キャンドルナイト」やフリーマーケット、12月は街路樹等へのLED電飾を施し街中に彩りを添えてきた。しかし、完成後30年を経て、路線の景観を印象づける歩道部のタイルは街路樹の成長による根元周辺の隆起、沿道パーキング乗入部等での損傷等が目立ち始めている。



現在のびーえっちどおり。春は新緑の爽やかさを、夏の酷暑には街行く人々に安らぎと一息つける木陰を提供する緑豊かな空間を提供。



周南市（旧徳山市）で出生し、「ぞうさん」等で有名な、まど みちお氏を称え、ゾウの噴水像を設置。



### STOCK REVIEW

#### 新駅ビルとの連携に向けて。

完成後30年間憩いの場として市民に親しまれている。当時は歩道部のタイル敷き等、市内でも見ない華やいだ雰囲気を醸し出す空間であり、特に歩行者等の利便性・快適性を提供してきた。昨今では、人口減少や市街地商店街の衰退の影響もあり、往時の輝きに陰りが見られる状況にある。今後、中心市街地の活性化を目指して今年2月にオープンした駅ビルと周辺整備に併せ、人を呼び寄せ、回遊性を持った市街地形成施設としての活用が期待される。



▲駅ビルと駅前図書館

▲街中に緑の潤いを提供



神戸市建設局道路部工務課  
神戸新交通 六甲アイランド線整備事業

Project Profile  
プロフィール

事業地：神戸市  
事業期間：昭和60年～平成2年2月21日  
事業費：約41,900百万円  
規模：総延長約4.5km

Outline 事業概要

神戸市では、国際港湾都市としての発展を図るため、近代的な港湾施設の充実と新しい都市空間の創造を目指しポートアイランドに引き続き第二の海上文化都市六甲アイランドの建設を進めていた。一方、既成市街地部のJR住吉駅周辺は、東部地域の生活都心として位置づけられ、行政、福祉、文化の核および交通拠点として都市整備が進められていた。そこで、この海上文化都市と既成市街地を結び神戸市東部地域の南北交通の強化を図る都市交通機関として新交通システムの導入を決定し、昭和60年から事業に着手し平成2年2月21日に開業したものである。

Comment

【表彰理由】ポートアイランドにつぐ第二の海上文化都市を創出するため、新たな都市インフラ施設が整備されたが、六甲アイランド線はその根幹的な施設となるものである。周辺景観との調和を図り、美しい景観の創出に努めつつ事業完成にこぎつけたことなどが評価された。

【受賞者のコメント】住吉川河川軸に付加される新たな景観構成要素をより優れたものとするとともに、周辺景観との調和適合を図るため地元住民、学識経験者等を委員とした協議会を設置し、景観設計に反映させた。また、基礎工事の施工においては、河川護岸に近接した工事となるため防災対策に万全を期すとともに計測管理を実施し安全に施工を行った。



六甲山をバックに走行する六甲ライナー

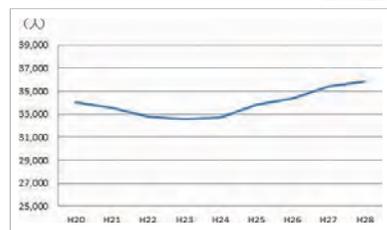


六甲大橋添架部を走行する六甲ライナー

STOCK REVIEW

六甲アイランドと市街地を連絡

六甲ライナーは、平成2年の開業から既に27年（平成29年時点）が経過しており、六甲アイランドと既成市街地（阪神電鉄魚崎駅、JR住吉駅）を結ぶ公共交通機関として、1日あたり3万人～3万5千人の方に利用頂いている。引き続き、多くの方に利用頂けるよう、安全運行や施設の老朽化対策などに取り組んでいく。



▲六甲アイランド内

▲六甲ライナー利用者数



016

歩行者専用道

# 旭川市土木部 都市計画道路 大町通 歩行者専用道路整備事業

第2回

## Project Profile

### プロフィール

事業地：旭川市大町2条7丁目  
～北門町9丁目

事業期間：昭和61年度～  
平成元年

事業費：858百万円

規模：延長1,170m  
幅員10.0～48.0m

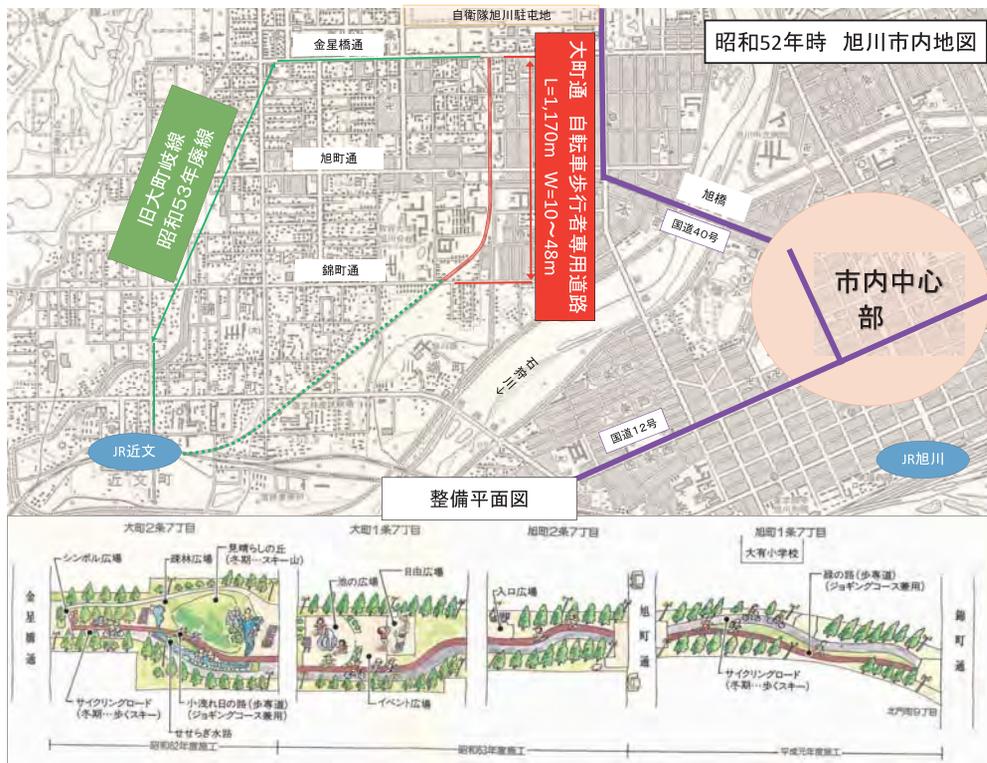
## Outline 事業概要

計画地は明治32年より、現JR近文駅から現自衛隊施設所在地までを結ぶ物資及び旅客輸送を担う国鉄用地（大町岐線）である。昭和53年に大町岐線が廃止されたことに伴い、旧国鉄用地の跡地利用として、安全で快適な歩行者、自転車利用者の空間創出と共に自然とのふれあいが楽しめる潤いのあるオープンスペースの確保により、多種多様な市民のレクリエーション需要を受け止めるため、緑に囲まれたジョギングコースやサイクリングコースの設置、せせらぎ水路や噴水のある広場の設置、バリアフリー化したさわやかトイレの設置等を行い、市民が憩い、楽しむことのできる道路の整備を実施したものである。

## Comment

**【表彰理由】**快適な歩行、ジョギングができるよう歩道路面にソフト舗装を使用したり、広場部分にベンチ、自転車置場を設けるなど、利用者がゆっくり休憩できるような配慮がなされており、都市の活性化につながるものであることが総合的に評価された。

**【受賞者のコメント】**鉄道用地から自転車歩行者専用道路として見事な転身をとげ、整備から30年たった現在においても緑豊かな潤いのある空間として存在感を有している。古くは木材系の工場が多かった地区ですが現在は住宅地となっており、市民が憩えるスペースとして今後も機能していくものと思われる。



様々な幅員の用地を有効利用すべく、広幅員の箇所はオープンスペースとして利用する等、市民が集い・憩える空間を創造している。



池の広場に設置した噴水は現在も稼働しており、潤いを演出している。

## STOCK REVIEW

### 緑の回廊

植栽は、北海道の四季を代表する花木を植えており、季節により様々な景色を楽しむことができる。当初、小さかった木々も約30年経過した現在は大きくなり、緑量豊かな空間を形成している。



▲当時の状況

▲現在の状況



## 福岡市道路下水道局計画部道路計画課 大博通りシンボルロード整備事業

### Project Profile

#### プロフィール

事業地：福岡市博多区博多駅中央街～博多区石城町

事業期間：昭和49年度～昭和63年度

事業費：8,300百万円

規模：延長1,960m  
幅員50m

### Outline 事業概要

福岡市マスタープランの中で「緑のプロムナード計画」の一つとして位置づけられているこの路線は、都市交通において人と車の調和を図り都心に緑とうるおいのある道路づくりをめざしたものである。

大博通りは、陸の玄関口 JR 博多駅と海の玄関博多港を結ぶ重要な幹線道路であり、市制100周年事業の一つとして「アジア太平洋博覧会」の開催に合わせ“福岡の顔”となるようなシンボルロード事業として整備したものである。

### Comment

**【表彰理由】**整備が遅れていた地区を福岡市の歴史を生かして「歴史の散歩道」と位置づけ、再生させた着想の斬新性が評価の対象とされた。

**【受賞者のコメント】**本事業の中で、道路拡幅に伴う文化財発掘調査を実施してきたが、博多が古くから海外交流の拠点として発展してきたことがうかがえる資料が数多く出土したため、出土品や地元で伝わる古地図などをレプリカやセラミックによる絵付き陶板などで展示し、歩きながら博多の歴史や文化を知ることができる「歴史の散歩道」として整備した。



博多駅から博多港を望む。



位置図 (左上)。案内 (大博通り 歴史の散歩道) (右上)。おボンブ様 (左下)。金印 (右下)。

### STOCK REVIEW

#### 大博通り歴史の散歩道

本路線は、市制100周年記念事業の一つとして「大博通りシンボルロード事業」(大博通り歴史の散歩道)に着手している。歩道はカラーブロック舗装とし、歩道には道路拡張時の文化財調査を生かし、歩道の18カ所に弥生時代から近世までの福岡の歴史を示す古地図や鴻臚館遺構など、市内の遺跡からの出土品の写真を焼き付けた陶器タイルやレプリカを設置することで、歴史の散歩道として市民や福岡市を訪れる人々に親しまれている。



▲整備前の状況。



▲整備後の状況。



018

シンボルロード事業

## 埼玉県県土整備部道路街路課 中山道街路事業

第2回

### Project Profile

#### プロフィール

事業地：旧浦和市（現さいたま市浦和区）

事業期間：昭和48年～平成7年

事業費：約4,000百万円

規模：延長535m  
幅員15m

### Outline 事業概要

中山道は、五街道の一つとして栄え、江戸日本橋を起点として京都へ至る街道である。昭和後期には、浦和駅西口の商店街の中核をなす路線として、夏には地元祭りである「浦和まつり」が、冬には明治時代から続く大歳の市の「十二日まち」などが行われ、市民のコミュニティ形成の場としても利用されていた。

一方、自動車交通量が多いにもかかわらず歩車道が分離されておらず、交通安全上危険な状態であった。また、電柱や電線の存在は都市景観を著しく低下させていた。

そこで、地元の協力のもと、「風格と落ち着きのある街」をテーマに文化的、社会的な魅力に富んだ緑とコミュニティのある街づくりを目指し街路整備を行うとともに、キャブシステムを導入し電線類地中化を行ったものである。

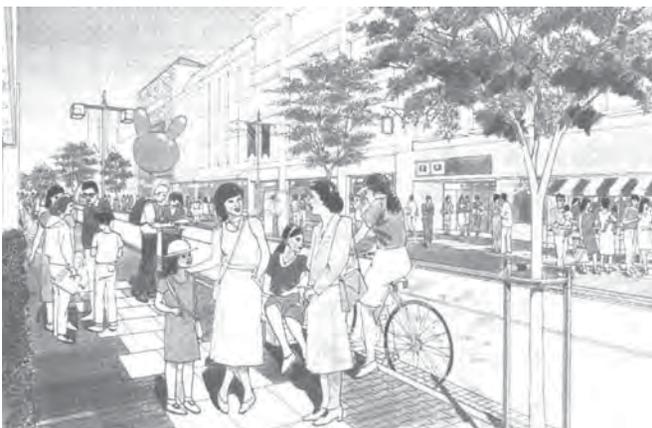
### Comment

**【表彰理由】**事業の実施にあたり地元商店街で構成される「ショッピングモール化委員会」から計画、施工、費用面で積極的な協力体制がとられた。また、浦和宿という歴史性を考慮した風格と落ち着きのある街を基本テーマに、人が集まり憩える街として再生されたことが評価された。

**【受賞者のコメント】**本事業は、街路事業と地元による商店街の環境整備を協働して進めたものである。ランドスケープの設置、グレードアップした歩道の整備や電線類地中化により、すっきりした街並み空間が創出され、風格と落ち着きのある街並みに生まれ変わり、完成当時、地元商店街からは目に見えて客足が増えたと聞き及んでいる。



中山道の現在の様子 再整備が行われた後も、当初整備した照明灯などが残されている。



上：事業実施時の予想完成パース 左下：レリーフ板付きの車止め 右下：「中山道浦和宿」の石碑

### STOCK REVIEW

#### 受け継がれる街並み

本路線は、さいたま市が政令指定都市になる際に管理が移管されている。その後、さいたま市によって歩道の修繕等が行われているが、レリーフ板や石碑などのランドスケープは現在も残されており、当時のコンセプトは引き継がれている。写真のからくり時計は、沿道地権者の協力を得て設置されたもので、事業完了後約30年が経過する現在でも、1日4回可愛い歌声で季節に合った歌を披露し、市民に時を告げている。



▲からくり時計（遠景）

▲からくり時計（近景）



## 浦安市都市整備部市街地整備課 都市計画道路 浦安橋明海線シンボルロード整備事業

### Project Profile

#### プロフィール

事業期間：昭和63年度～平成3年度

事業費：2,210百万円（うち街路事業費987百万円）

規模：延長920m  
幅員80m

### Outline 事業概要

浦安市は、海面埋立により市域を4倍に拡大し、東京ディズニーランドを中心とするアーバンリゾート地域として注目を集め、個性豊かな住宅都市として発展を続けている。JR京葉線の開業とその新駅周辺整備は、旧市街地と埋立地の新市街地とを結ぶ重要な都市軸を形成するものとして、浦安市の最重要課題と位置づけられていた。このため、新浦安駅周辺地区において、新都心にふさわしい都市景観形成を目指し、駅前広場や沿道の公園、緑地等を総合的に整備したものであり、シンボルロード整備事業は、これら事業の中でも中心的なものである。

### Comment

**【表彰理由】**事業のデザインテーマとして「みどり」「あかり」「みず」「れきし」を掲げ、埋立地区内における新たな緑の拠点整備を目指して、個性と魅力ある整備を行った。地元の商店主、デベロッパー、住民等を計画段階から取り込み、協力関係を保持しながら、セットバック用地や公共緑地広場を活用して、広々として、しかもデザイン的にも優れた歩行者空間を整備したことなどが評価された。

**【受賞者のコメント】**デザインテーマとして「みどり」「あかり」「みず」「れきし」を掲げ、埋立地区内における新たな緑の拠点整備を目指して、個性と魅力ある整備を「浦安シンボルロード整備地元協議会」を発足させ事業を推進した。



入船中央交差点から新浦安駅方面



左：水路により親しみのある水辺空間

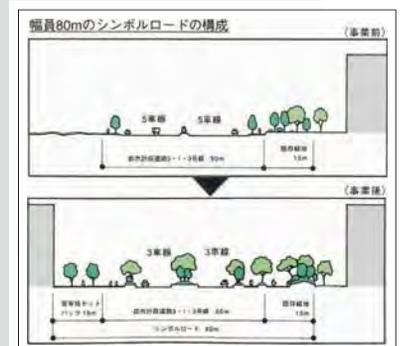


右上：海と関わり深い浦安らしく星と波をモチーフにしたモニュメント 右下：ゆとりと潤いのある歩行者空間

### STOCK REVIEW

#### 幅員80mのシンボルロードの構成

シンボルロードは幅員50mの都市計画道路3・1・3号線、幅員15mの既存緑地と幅員15mの民間セットバック用地（地区計画で都市計画決定された用地）を組み合わせて幅員80mの大通りを構成している。幅員50mの都市計画道路3・1・3号線は片側5車線を3車線に縮小し、この用地をゆとりある歩行者空間と中央分離帯の緑地に割り当てた。



神奈川県横須賀土木事務所  
都市計画道路 安浦下浦線街路整備事業

## Project Profile

## プロフィール

事業地：神奈川県横須賀市岩戸二丁目

事業期間：昭和61年4月～平成2年3月

事業費：1,920百万円

規模：延長300m  
幅員22m

## Outline 事業概要

都市計画道路安浦下浦線は、横須賀市の放射状道路として計画決定された路線であり、市中心部と三浦市域とを結び、また一般有料道路横浜横須賀道路のアクセス道路として主要な幹線道路である。受賞区間は、二車線の現道を斜面側に拡幅し四車線とするものだが、斜面頂部は法肩まで住宅が建っている大規模な住宅地であり、それらに影響を与えず法切りを行うため深礎擁壁とアンカー併用もたれ擁壁により拡幅を行った。

受賞区間は既に供用開始しており、現在はこれに続く工区を施工している。現在施工中の深礎擁壁も困難な地質条件だが、本区間のノウハウを活かしながら慎重かつ着実に進めている。

## Comment

**【表彰理由】**本地区は、衣笠断層を通過する等地形地質的にも困難があったが、これを克服した。また、もたれ擁壁部や深礎工部においては、表面修景を施すことにより、周辺環境との調和に配慮しており、デザイン的にも優れていることなどが評価された。

**【受賞者のコメント】**地質は活断層が区間中央部を走り、その周辺は極度に風化された脆弱な泥岩であるため、深礎杭はラーメン構造とし杭頭の変位を抑えた。また、アンカー併用擁壁については施工中の崩落を防ぐため逆巻工法を用いた。大規模な構造物となり威圧感があるため、それを和らげるデザインを検討し、写真の様なものとした。



深礎擁壁の表面をピシャン仕上げにて処理することにより、巨大な構造物にありがちな威圧感を和らげている



道路幅員を確保するため歩道を張り出し構造とした

## STOCK REVIEW

## 巨大構造物は地域のシンボルに

本地区は、沿道開発が急激に進み、また、一般有料道路「横浜横須賀道路」の佐原インターチェンジが接続されたことにより、車道幅員6m程度の道路の交通量が增大した時期もあったが、本事業の完成により広域的な道路ネットワークが形成され、渋滞も解消した。

深礎擁壁は、地形及び周辺環境等の悪条件を克服し、環境と構造物との一体化を考慮したデザインとしたことにより、今では地域のシンボリックな存在になった。



▲現在施工中の状況



## 福井市都市戦略部都市計画課 都市計画道路 桜橋線道路改良事業

### Project Profile

#### プロフィール

事業地：中央3丁目、つくも1丁目、左内町

事業期間：昭和63年度～平成元年度

事業費：1,283百万円

規模：延長 127m  
幅員 12m

### Outline 事業概要

福井市の中心市街地を流れている足羽川は、桜並木のある散策路として市民をはじめ県民の方々に親しまれている河川である。

この足羽川に架かる桜橋は、河川の改修に伴い、福井市の都心部における重要な「橋」として魅力ある都市環境を形成するために整備したものであり、足羽川堤防沿いの美しい桜並木との調和や足羽山からの眺望を考慮し、近代的な中にも古風さを表現した意匠となっている。

また、橋梁本体の意匠化にとどまらず、「潤い」と「ゆとり」のある市民の「ふれあいの空間」として市民に提供し、心豊かな市民感情の意思向上を図るため橋梁のライトアップを行った。

### Comment

**【表彰理由】**足羽川は市民を初め県民の多くの人々に親しまれている河川であり、本橋梁の架け替えに当たっては、河川の特長及び景観に考慮し、高欄は木目調の鋼製高欄、桁隠し、4ヶ所のバルコニー、照明灯、季節に応じたライトアップ等を行うなど市民にふれあい空間を提供した。

**【受賞者のコメント】**桜橋の地理的条件から、近代的な中にも古風さを強調した日本調の橋梁とするために、高欄は木目調、灯具は扇形とし、桁隠しを設けた。また、ライトアップについては、「ふれあえる空間」づくりのため、夏季は「涼感」を、冬季は「暖か味」を演出するために光源を切り替えるように工夫した。



全景の様子。足羽川堤防沿いの美しい桜並木との調和を図っている。



ライトアップにより「ふれあいの空間」を提供している。

### STOCK REVIEW

#### 歴史のみちの形成

市民の散策路として親しまれる場所であるため、照明器具の位置、色光などに配慮し、季節に応じたライトアップを行うなど、橋が川面に映え、市民にふれあい空間を提供している。また、古風な外観を活かし、福井藩主松平家の別邸であった「養浩館庭園」や、柴田勝家によって開かれた愛宕大権現の別寺院及び足羽神社への参道である「愛宕坂」といった歴史資源をつなぐ回廊（歴史のみち）の形成に寄与している。



▶位置図



# 第 3 回

## 1991 年 平成 3 年 受賞事業

022 大臣賞 都市計画道路 鴨川東岸線整備事業

---

023 都市局長賞 都市計画道路 桜馬場長慶寺線  
道路改良事業

---

024 都市局長賞 都市計画道路 旭山の田線整備事業

---

025 会長賞 都市計画道路 国道線整備事業

---

026 会長賞 都市計画道路 石越四ッ谷線整備事業

---

027 特別賞 都市計画道路 下知伊野線整備事業  
(快適ネットワーク賞)

---

028 特別賞 都市計画道路 和歌浦廻線整備  
事業「あしべ橋」  
(景観デザイン賞)

---

029 特別賞 都市計画道路 鈴蘭通改良工事  
(ふれあいプロムナード賞)

---

030 特別賞 都市計画道路 周防町通線道路改良事業  
(アーバンリフレッシュ賞)

---

031 特別賞 都市計画道路 東町中町線県単街路事業  
(ふるさとデザイン賞)

京都市建設局道路建設部道路建設課  
都市計画道路 鴨川東岸線整備事業

Project Profile

プロフィール

事業地：京都市東山区一橋宮ノ内町～左京区下堤町

事業期間：昭和59年～平成3年

事業費：約2,000百万円

規模：延長3,270m

Outline 事業概要

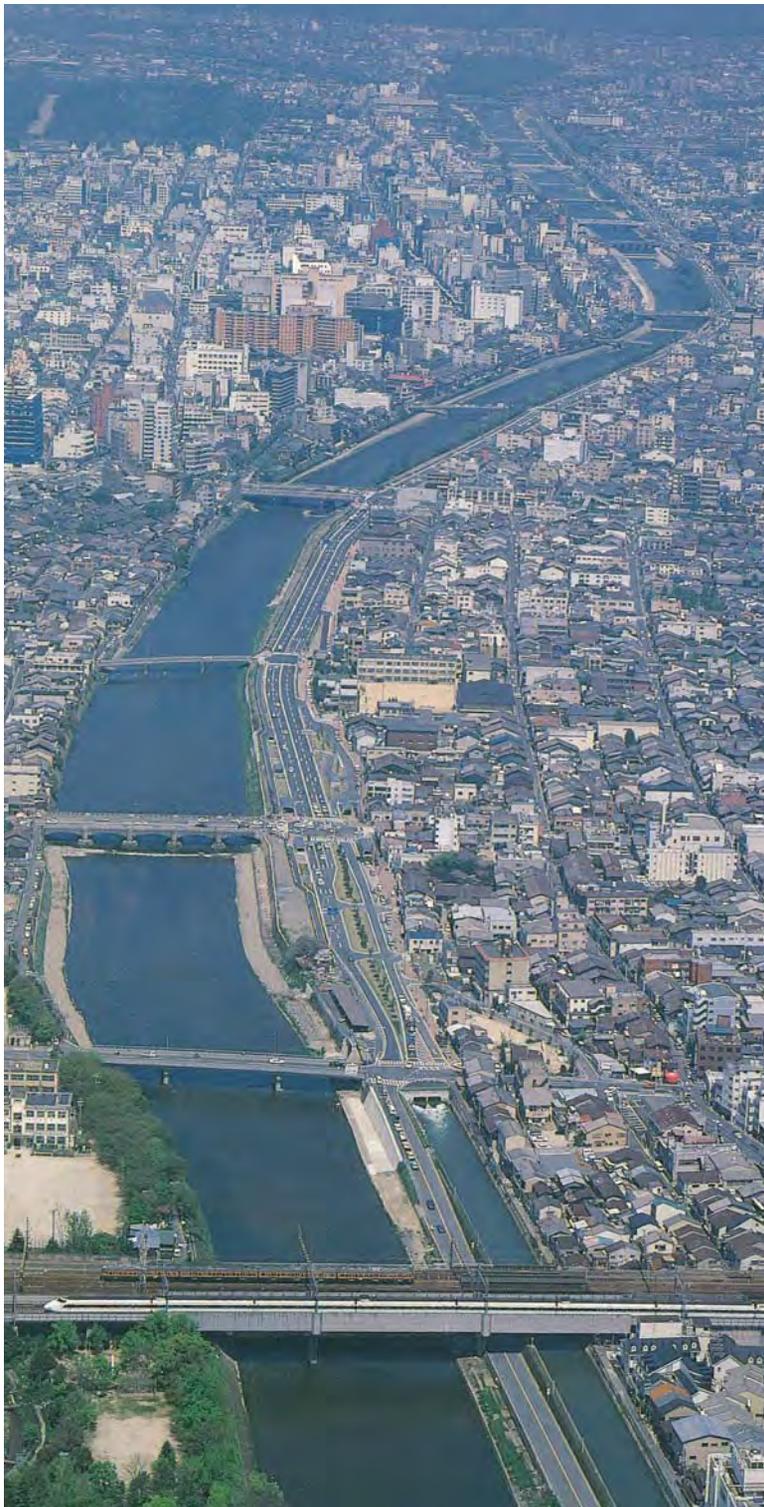
昭和30年代以降の自動車の普及に伴って、京都市中心部の幹線道路では慢性的に交通渋滞が発生し、都市の活動が大きく阻害される状況にあった。さらに京都市中心部の東側地域では、鴨川に沿って南北に走る京阪本線のため平面交差する東西幹線道路とその影響を受けた河原町通や東大路通などの南北幹線道路においても、渋滞による交通機能の低下が著しい状態であった。

都市計画道路「鴨川東岸線」は、連続立体交差化事業によって地下化した京阪本線の跡地に新しい南北軸として整備し、中心部の基盤目状の東西・南北幹線道路の連携を強化し、低下していた交通機能の改善をさせるとともに、周辺細街路の通過交通を減少させ、都市の活性化と地域環境の改善を図った事業である。

Comment

**【表彰理由】**京阪本線を地下化し、その上に琵琶湖疏水を暗渠で構築し、地表に鴨川東岸線を建設する三層構造により高度利用を図るとともに、幹線道路整備による渋滞緩和や地域の活性化に貢献した。また、歩道に緑地帯や琵琶湖疏水を利用した「せせらぎ」を設け、潤いのある都市空間を創出した。

**【受賞者のコメント】**鴨川東岸線は、交通容量が不足する南北方向において、幹線道路網の主要な軸として大きな役割を果たしている。また交通機能の改善だけにとどまらず、都市の活性化や地域環境の改善にも効果を発揮した。本事業が京都市中心部に与えた影響は非常に大きく、世界に誇る観光都市としての魅力あるまちづくりに貢献したものと考えている。



完成後事業区間全景（南から北を望む）



用地の高度利用を図るため、京阪本線、琵琶湖疏水、鴨川東岸線の3層構造を採用



現在の鴨川東岸線（（上）国道1号から北を望む、（下）七条通から北を望む）



現在の鴨川東岸線（三条通から北を望む）

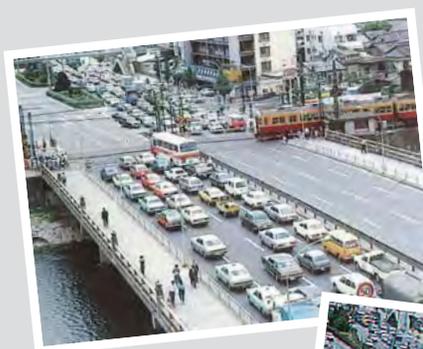


（左）改築された琵琶湖疏水路（仁王門放水口付近）、（中）改築された琵琶湖疏水路の流末部（塩小路通付近）、（右）せせらぎ水路（団栗通～柿町通間）

STOCK REVIEW

都市計画道路「鴨川東岸線」の開通による効果

鴨川東岸線の開通により、京都市中心部の東側地域の南北交通容量は飛躍的に増大をした。その結果、並走する河原町通や東大路通の混雑緩和のみならず、河原町通のさらに西に位置する烏丸通でも混雑緩和が見られ、広い範囲に効果が現れた。また、南北幹線道路の交通がスムーズになったことに伴い、周辺細街路の通過交通も減少し、周辺地域の環境改善にもつながった。東西幹線道路の交通量は増加が見られたが、これは東西・南北幹線道路の連携強化により、交通が円滑化したことによるものと考えられる。以上のように、京阪本線の地下化と都市計画道路「鴨川東岸線」の整備は、京都市中心部における交通環境の改善と、都市の活性化に大きな効果をもたらした。



◀事業着手前の国道1号交差点



事業完了後の国道1号交差点▶

富山県高岡市都市創造部道路整備課  
都市計画道路 桜馬場長慶寺線道路改良事業

Project Profile

プロフィール

事業地：富山県高岡市

事業期間：昭和55年度～  
平成2年度

事業費：619百万円

規模：延長180m  
幅員25m

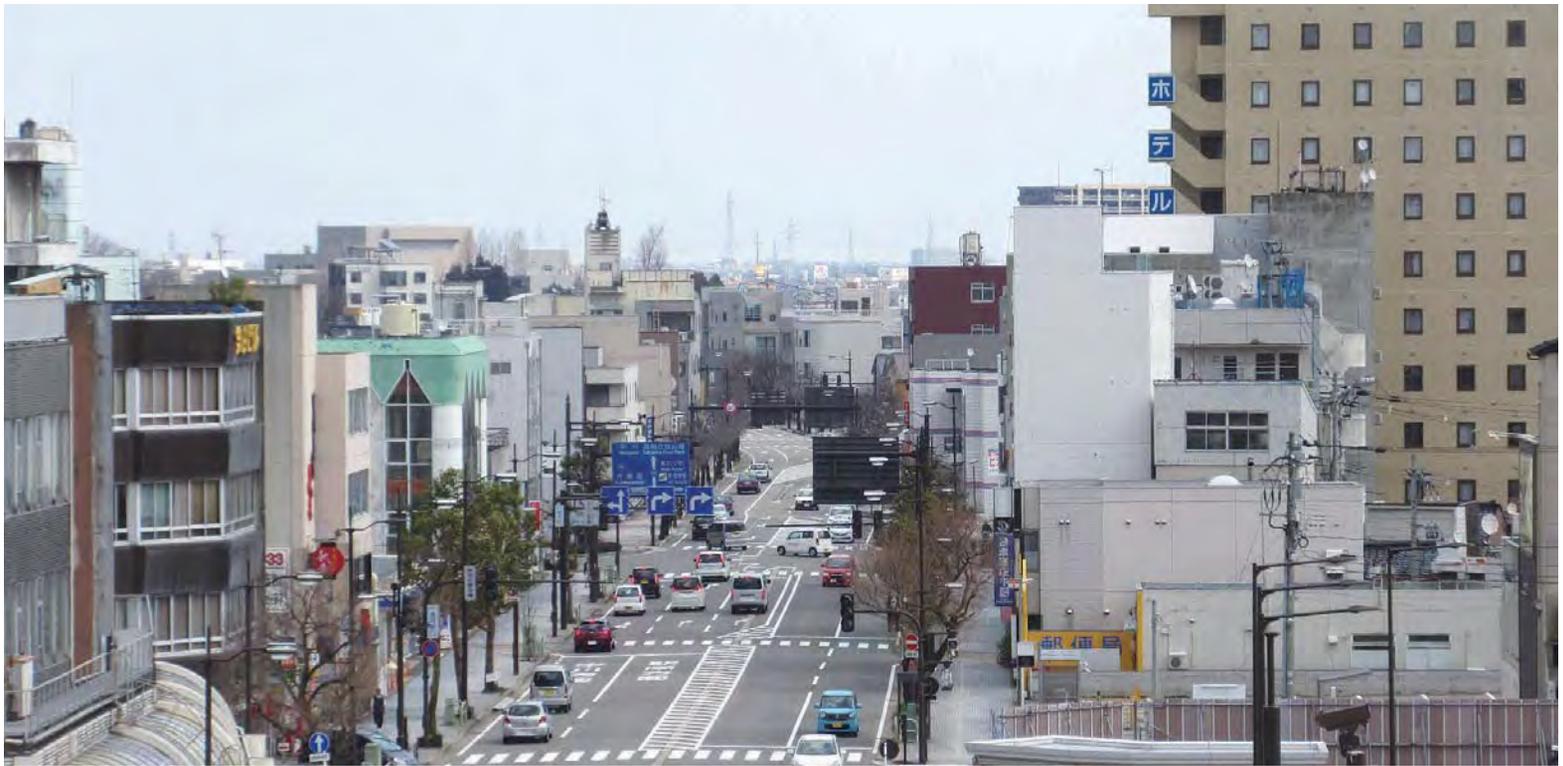
Outline 事業概要

この路線は、高岡市の玄関口である高岡駅前を中心市街地にあつて「都市の顔」となる道路で、都心環状線に位置付けられており、都市部へのアクセシビリティの改善、歩行系ネットワークの確立、新しい都市イメージの創出など都心的魅力を高める必要があつた。道路拡幅事業に当たっては、駅前周辺の交通渋滞の緩和や景観形成を図る上で阻害要因となる電線類の地中化や路面のデザイン化、安全で快適な歩行空間の確保のため、歩道の無散水融雪やストリートファニチャーを設置して、「本市の顔」にふさわしく、美しい道路景観と快適な歩行空間の創出を図つたものである。

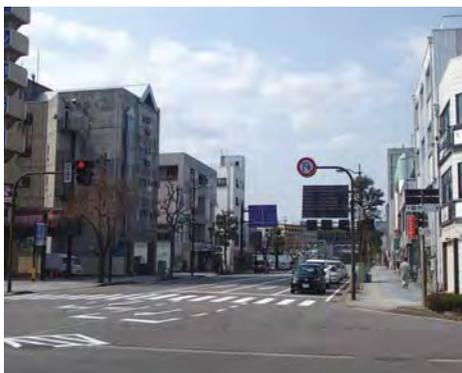
Comment

**【表彰理由】**高岡市の表玄関にふさわしい街路として、景観に配慮した魅力ある都市空間の整備を行った。案内板の色調、デザインについて都市景観に配慮するとともに、地場産業である銅鑄物を使用するなど地域に密着した街路整備を行い、魅力ある都市景観形成に貢献した。

**【受賞者のコメント】**高岡市が持つ恵まれた自然環境や豊かな歴史的資産を生かし、風格や多様な魅力を備えた都市景観の形成を図るため、「高岡市都市景観デザイン委員会」が平成元年に設置され、本道路の景観形成について、委員会より初めて提言を受け、地元協議会からの意見も入れながら景観整備計画を策定し、着手したものである。



都市環状線としての交通機能が著しく、良好な都市景観が形成された。



無電柱化をはかりすっきりとした道路景観



STOCK REVIEW

事業の効果

この事業により、駅前周辺の交通渋滞は緩和され、併せて安全で快適な歩行空間を確保した。景観形成を図るうえで阻害要因となる電線類を地中化し、美しい都市景観を形成したことから、無電柱化への関心が高まり、周辺道路の更なる整備促進にもつながった。また歩道の案内板や銘板などに地場産業である鑄物技術を使用するなど地域に密着した街路整備を行い、魅力ある都市景観形成に貢献した。



▲歩道を飾る銘板



▲方向案内のための道標

山口県土木建築部都市計画課  
都市計画道路 旭山の田線 整備事業

Project Profile

プロフィール

事業地：山口県下関市  
事業期間：昭和58年度～平成2年度  
事業費：約600百万円  
規模：延長250m  
幅員25m

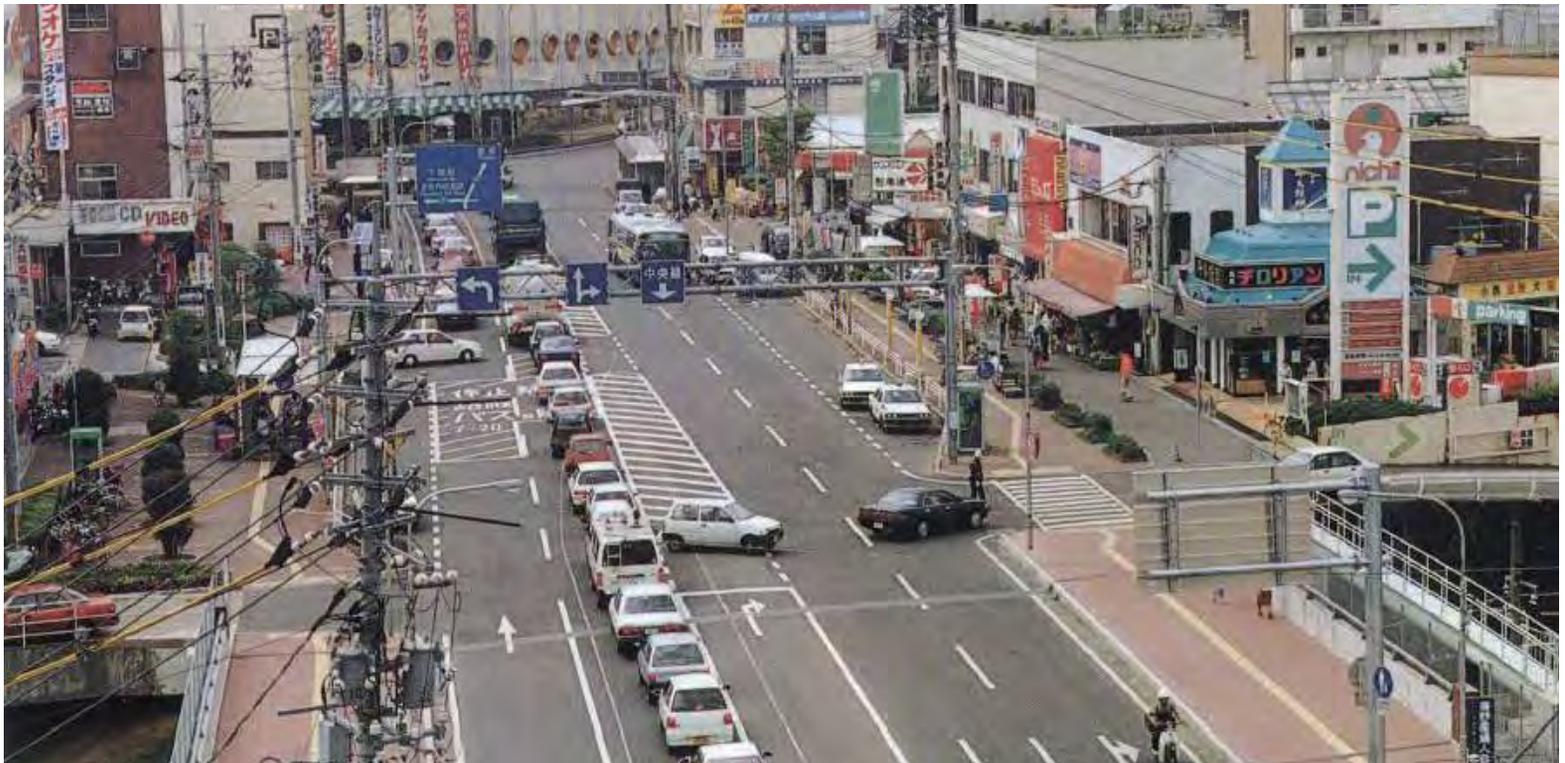
Outline 事業概要

本路線は、下関市の中心部を南北に走る幹線道路であり、下関市の中心市街地と山陰側の主要幹線道路である国道191号とを結ぶ重要な役割を担っている。周辺地域の発展に伴う交通量の増加により、本事業区間では朝夕の通勤時間帯を中心に著しい交通混雑が生じていたため早期の整備を行う必要があった。このことから、交差点よりJR跨線橋部を含めた250mの区間を4車線に拡幅改良し、交通混雑の緩和を図ったものである。本事業の実施に伴い、朝夕の通勤時間帯を中心に発生していた著しい交通混雑は解消した。また、景観に配慮した歩道整備を合わせて行うことにより、ゆとりある空間の確保が図られた。

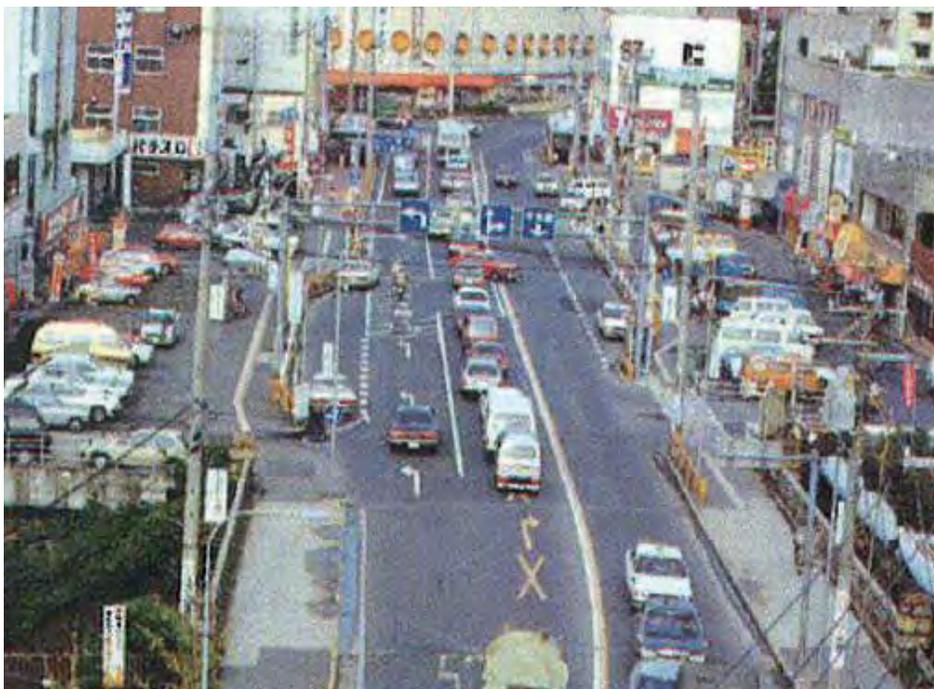
Comment

【表彰理由】施工に当たり、山陽本線・山陰本線の跨線橋の拡幅工事を交通規制を行わずに3分割して施工するなどその工法が技術的に高い評価を得た。また、地元自治会、JR、商店会、警察等と工程や安全対策などについて事前に調整を行い、工事影響を最小限に抑えた点も評価された。

【受賞者のコメント】本事業区間は、交通の輻輳する区間であったため、施工にあたってはJR山陽本線、及び、JR山陰本線の跨線橋の拡幅改良を交通制限を行うことなく実施した。また、地元自治会、商店会、JR、警察等と工事工程や安全対策等の調整を綿密に行い、地元の協力により工事の影響を最小限に抑えることができた。



全景（整備後）



全景（整備前）

STOCK REVIEW

工事の影響を最小限に

本事業区間は交通の輻輳する区間であったため、交通制限を行うことなくJR山陽本線、及び、JR山陰本線の跨線橋の拡幅工事を実施した。工事の実施にあたっては、事前に地元自治会、JR、商店会、警察等と工程や安全対策などの細部について綿密な調整を行った結果、施工中における工事の影響を最小限に抑えることができ、工事完了後には、朝夕の通勤時間帯を中心に生じていた著しい交通混雑が解消された。



▲跨線橋部（整備後）

兵庫県姫路土木事務所  
都市計画道路 国道線整備事業

Project Profile

プロフィール

事業地：兵庫県姫路市

事業期間：昭和48年度～  
平成2年度

事業費：約3,400百万円

規模：延長899m  
幅員27～30m

Outline 事業概要

国宝姫路城を擁する姫路市は、兵庫県播磨地域の中心都市である。

本事業は、姫路城に接し、市の中心市街地を東西に結ぶ都市計画道路国道線（一般国道2号線）を、史跡との調和を図りつつ、拡幅整備を行ったものである。

Comment

**【表彰理由】**特別史跡「姫路城」の調和・保存に配慮し、ゆとりと潤いのある都市空間の創設に寄与。特に、文化財の現状保存に配慮し、城をイメージしたデザイン、地元になじみ深い材料により整備。清掃等維持管理に対する協力等、地域住民の積極的参加により、シンボルとしての役割を果たした。

**【受賞者のコメント】**国宝姫路城に接する幹線道路であり、白鷺橋の石組や親柱の再利用、姫路城の門跡を復元・保存できるよう対応した。また、文化財である土塁の復元と調和した整備や、キャブ事業の同時施行、断地下歩道の入り口部分は城をイメージしたデザインとするなど、ゆとりある空間の創出と城周辺の景観に配慮している。



土塁の復元と調和した整備



城周辺の景観に配慮



STOCK REVIEW

事業遂行上の工夫

- 街路と史跡の調和・保存を課題とし、ゆとりと潤いのある都市空間の創出を図った。主な内容は、
1. 道路敷内の文化財は現状保存または埋蔵位置の明示を行った。
  2. 横断地下歩道の外観を城をイメージしたデザインとした。
  3. 白鷺橋の石組、親柱は、昭和初期の架設時のものを再利用した。
  4. キャブシステムにより地中化を行った。

宮城県土木部北部土木事務所 栗原地域事務所  
都市計画道路 石越四ッ谷線整備事業

Project Profile

プロフィール

事業地：宮城県栗原市若柳川北  
中町及び新町

事業期間：昭和59年度～  
平成3年度

事業費：約2,800百万円

規模：延長441m

Outline 事業概要

本路線は、JR東北本線石越駅を起点とし、栗原市若柳を東西に貫く幹線道路で、当地区では交通渋滞の緩和、安全で快適な歩行空間の確保を図ることにより、健全で魅力のある街並みの形成を目指し、街路事業と併せ商店街近代化事業を導入して整備し、賑わいの創出に大きく寄与した。過年度の迫川の狭窄部改修事業や、それに伴う都市計画道路川北川南線の街路整備など、総合的なまちづくりの一つとして整備したものの。

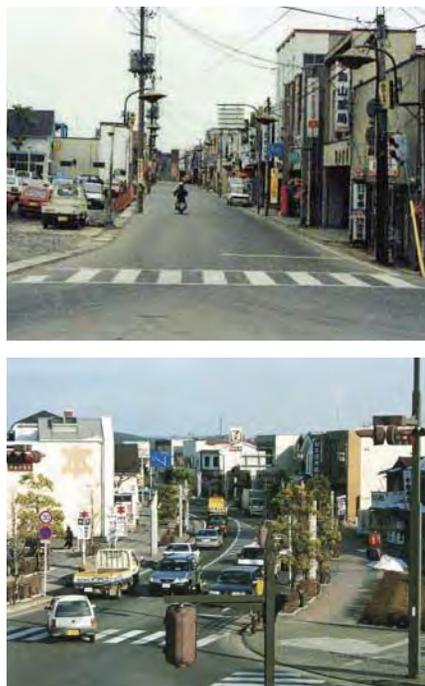
Comment

【表彰理由】建設にあたり、地元商店街が建築協定を結び、自主的にセットバックし、ゆとりある歩道空間を設けるなど、歩行者に配慮した設計を行った。また、歩道、照明灯、植樹柵、ベンチ等のデザインに配慮して都市環境形成に貢献し、維持管理についても地元共同組合の協力がある。

【受賞者のコメント】川北地区商店街は、石越駅四ッ谷線沿いも含めて、北浦・中町・新町の3つの商店街から成り立っており、中町においては商店街近代化事業を導入するなど各商店街の個性を生かしつつ、調和のとれたまちづくりを行った。街路の無電柱化、歩道のカラーブロック舗装、個性を生かした街路灯などが主な特徴になっている。



無電柱化、グレードアップによるカラーブロック舗装や植樹など、魅力あるまちづくりに貢献



左：近代化事業の導入によるモニュメントの設置 右上：整備前状況 右下：整備後状況

STOCK REVIEW

災害に強く、賑わうまちづくり

若柳の中心部は迫川によって分断され、若柳大橋付近で川幅が極端に狭くなっており、幾度となく水害にみまわれていた。

県では、迫川総合開発建設事務所若柳出張所を昭和48年に設置し、それから河川改修や街路事業等を実施し、約25年の歳月をかけて現在の街並みを形成した。



▲昭和51年航空写真



▲昭和61年航空写真



027

幹線道路の整備・改良

放射・環状道路整備

立体交差道路整備

## 高知県高知土木事務所 都市計画道路 下知伊野線整備事業

### Project Profile プロフィール

事業地：高知市鴨部  
事業期間：昭和63年4月～  
平成3年3月  
事業費：4,865百万円  
規模：延長772m  
幅員24m

### Outline 事業概要

本事業は、国道33号や周辺道路の渋滞解消、国道56号のバイパス（土佐道路）を結ぶ市街地環状道路としての整備を目的に着手した。国道33号は、県西部から高知市を結ぶ幹線道路であるものの、鏡川橋は高知市内へ向かう経路として、周辺道路からの交通が集中し、朝夕を中心に激しい混雑と慢性的な交通渋滞が発生しており、早期整備が望まれていた。こうした状況を解消するため、国道56号と国道33号を結ぶ本路線を整備し、市街地環状道路として集中していた交通を分散させ、国道33号（国土交通省整備）の道路拡幅事業と一体となって、立体交差事業を実施し交通渋滞の解消を図ったものである。

### Comment

**【表彰理由】**高知市の西の玄関口として、国道33号の道路拡幅事業と併せて整備することにより、慢性的な交通渋滞の解消に貢献した。また、工事施工に際しては、カラー舗装等により表面修景を行うなど周辺環境に配慮したデザインにより、都市景観の形成に貢献した。

**【受賞者のコメント】**建設省（現国土交通省）、高知県、高知市が一体となって、カラー舗装、デザイン照明をはじめユニークなスタイルの歩道橋やモニュメントを配置するなど、都市の新たな景観形成の配慮にも取り組んだ。現在も、高知自動車道伊野ICへ繋がる幹線道路として、多くの方に利用されている。

第3回



国道33号立体交差部の全景



(中央上) 平面図、(左下写真) 十字歩道橋より展望、(右下写真) カラー舗装及び統一された照明

### STOCK REVIEW

#### 産業振興に大きく貢献

完成後27年が経過し、本路線は国道33号や周辺道路の渋滞解消はもとより、国道33号高知西バイパスの整備によって、高知自動車道伊野インターチェンジと国道56号土佐道路を結ぶ幹線道路としての機能を発揮している。



◀ 国道33号立体交差部から伊野IC方向を望む

▶ 立体交差部の十字歩道橋





平成3年

1991年

特別賞

景観デザイン賞

028

橋梁整備

歴史的環境整備街路事業

## 和歌山県県土整備部道路局道路建設課 都市計画道路 和歌浦廻線整備事業「あしべ橋」

### Project Profile

#### プロフィール

事業地：和歌山県和歌山市和歌浦中3丁目～和歌浦南3丁目

事業期間：昭和63年度～平成2年度

事業費：864.5百万円

規模：延長78m  
幅員11m

### Outline 事業概要

和歌浦廻線整備事業は、和歌山市の南部に位置する和歌浦地区の外周道路を整備する事業である。和歌浦地区内を通る県道新和歌浦線は混雑が激しく、また通過交通が60%以上あるので、地区内交通の緩和を計り、良好な生活環境を形成するため外周道路の整備が強く求められていた。このため、和歌浦廻線整備事業の一貫としてあしべ橋架橋工事に昭和63年から着手したものである。

### Comment

**【表彰理由】**本路線は、万葉の歌にも詠まれた古い歴史を有する景勝地で事業を実施するため、歴史的景観に配慮された計画により施工されている。また、地元ゆかりの材料で施工するとともに、バルコニーや親水性護岸を設置するなど、ゆとりと潤いのある都市形成に貢献した。

**【受賞者のコメント】**本事業の完成により、当路線で発生していた交通混雑が解消され、和歌浦地区住民の良好な生活空間の形成に寄与した。また、片男波海水浴場へのアクセスが向上したことにより、当該海水浴場の利用客が年々増加しており、地域の発展にも寄与した。



完成当時の「あしべ橋」全景（平成3年3月）当事業の完成により、和歌浦地区周辺の交通状況が大きく改善された。



夜間にライトアップされた「あしべ橋」

### STOCK REVIEW

#### 石造り風のアーチ橋で景観に配慮

和歌浦地区は、万葉の歌にも詠まれた歴史ある景勝地であり、当地区の景観を損なわないよう計画する必要があった。そのため、当地区のシンボルである不老橋と同様の構造である石造り風のアーチ橋にすることで、景観への配慮を図った。現在のあしべ橋は、不老橋と合わせて和歌浦地区の歴史ある景観を構成する一部となっている。和歌浦地区住民の生活道路としてだけでなく、片男波海水浴場へのアクセス道路としても広く利用されている。



▲現在の「あしべ橋」



029

幹線道路の整備・改良

シンボルロード事業

駅周辺環境整備

## 北海道滝川市建設部 都市計画道路 鈴蘭通改良工事

### Project Profile

#### プロフィール

事業地：北海道滝川市

事業期間：平成元年～平成2年

事業費：274百万円

規模：延長530m

幅員20m

### Outline 事業概要

3・4・7 鈴蘭通は、一般国道451号から滝川市の中心商店街を通り、JR滝川駅前広場に至る幹線道路である。滝川市は北海道のほぼ中央に位置し、古くから中空知圏の中核商業都市として発展してきたが、大都市圏への人口流出、あるいは近隣産炭地の炭鉱閉山等により購買力の低下が著しく、商業を取り巻く情勢は非常に厳しい現実となっている。そのような中で、地域経済の活性化を図るため、地元商店街主導による商店街近代化事業に着手することとなった。これを受けて、当市では地域の一体的な環境整備を図るため、街路事業により平成元年度から2カ年で事業に着手したものである。

### Comment

**【表彰理由】**流雪溝の設置、デザイン照明や植樹柵を設置するなど、「冬に強い街づくり」として、ゆとりと潤いのある都市形成に貢献した。また、地元商店街振興組合による植樹柵の管理あるいは歩道の清掃等の積極的な協力により、本路線がシンボリックな道路として市民に親しまれている。

**【受賞者のコメント】**計画策定段階より地元と一体となって進められており、「ゆとりと潤いのある街づくり」「冬に強い街づくり」をコンセプトとし、流雪溝や近代的なアーケードを設置した。完成後、地元商店街振興組合では、「ベルロード」の愛称をつけ、植樹柵、歩道の清掃等の維持管理についても積極的な協力が得られている。



下が整備前、上が整備後の街並み。採光性のある近代的なアーケードにより、通り全体が明るいイメージとなっている。



整備後の街並。地元商店街振興組合によるホワイトイルミネーションの様子と流雪溝の使用前後の様子。

### STOCK REVIEW

#### 中心市街地のメインストリートへ

事業終了後、鈴蘭通は「ベルロード」の愛称がつけられ、市民に親しまれている。地元商店街振興組合は、植樹柵の管理や歩道清掃等を積極的に行っており、冬場は本事業により設置された流雪溝を使用することにより、雪の多い滝川市においても、快適な道路空間を維持している。そうした取組みによって、鈴蘭通は中心市街地におけるメインストリートとして、年間を通して各種イベント等が開催されるなど、市民の憩いの空間となっている。



▲市民による除雪ボランティアの様子。

▲鈴蘭通でのイベントの様子。



## 大阪市建設局道路部街路課 都市計画道路 周防町通線道路改良事業

### Project Profile

**プロフィール**  
 事業地：大阪市中央区  
 事業期間：昭和60年度～平成6年度  
 事業費：755百万円  
 規模：延長1,400m  
 幅員12.8m

### Outline 事業概要

周防町通線は、大阪を代表する都心商業地区「ミナミ地区」の中心を東西に走る地区内幹線道路である。沿道はブティックやレストランなど高感度な店舗が立ち並び、人通りが多い一方で、歩道が狭く、路上駐車もあるなど、交通環境上の課題の存在のほかに、電柱や架空線が輻輳し、都市景観を著しく損なっていた。一方で、地元においても、「ヨーロッパ村」、「アメリカ村」としての街づくりの機運が高まっていた。

昭和58年度、国の都市景観形成モデル事業に採択されたことを機に、現道内での幅員構成の見直しによる歩道拡幅を行うとともに、大阪市で初めて電線類の地中化に取り組み、安全で快適な歩行者空間の確保と都市景観の形成および都市防災性の向上を図った。

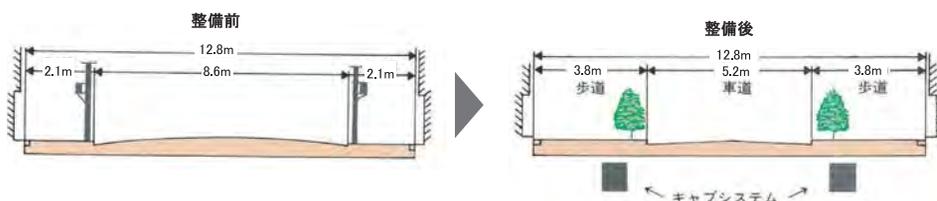
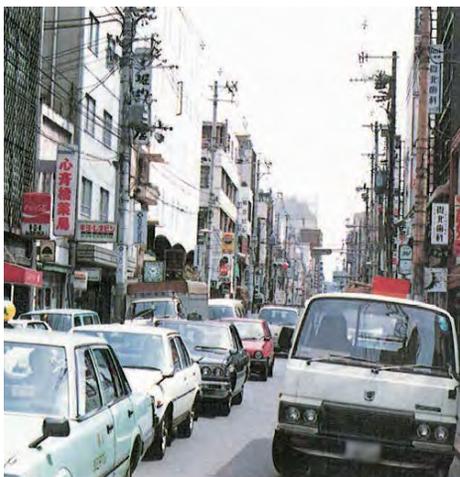
### Comment

**【表彰理由】**現道内での幅員構成の見直しによる歩道拡幅、電線類の地中化により、安全で快適な歩行者空間を創出するとともに、都市景観の形成等に貢献した。また、設計計画段階から地元で組織する委員会の協力により、グレードアップされた道路として整備された。

**【受賞者のコメント】**地元や電線管理者の協力を得ながら、安全で快適な歩行者空間へと幅員を再配分するとともに、道路地下を収容空間として活用した本市で初めてのキャブシステムを導入した。この結果、都市景観の形成や都市防災性の向上等も含め、都市内道路のもつ整備効果を最大限発揮し、都市魅力の向上に寄与できたと考えている。



整備後のヨーロッパ村。歩道を拡げて電線類を地中化し、石畳をイメージした車道・歩道部のブロック舗装をはじめ重厚な照明灯や車止めを整備し、美しい街に生まれかわった。



左上：整備前のヨーロッパ村 右上：若者の街らしく明るいイメージで整備したアメリカ村 下：断面図

### STOCK REVIEW

#### 先駆取組が生んだ多様な整備効果

歩道拡幅や電線類地中化、景観に配慮した道路整備を行うことで、歩行者の通行空間、インフラ等の収容空間、まちなみの形成、都市防災性の向上など、都市内道路である街路のもつ多様な整備効果を最大限に発現し、現道における諸課題へ対応した事例であると考えている。また、電線管理者と共に先進的に電線類地中化に取り組み、設計計画段階から地元のまちづくりへの協力を得ながら進めるなど、事業実施の手法においても、後進事業に与えた影響は大きい。



▲整備前の様子

▲整備により整った街並



平成3年

1991年

特別賞  
ふるさと  
デザイン賞

031

幹線道路の整備・改良

橋梁整備

## 岐阜県大垣土木事務所 都市計画道路 東町中町線県単街路事業

### Project Profile プロフィール

事業地：関ヶ原町

事業期間：昭和53年～  
平成2年

事業費：1,400百万円

規模：延長1,638m

### Outline 事業概要

都市計画道路東町中町線は、関ヶ原町地内にある国道365号と国道21号を連絡する幹線道路である。交通の要衝である関ヶ原町では、交通量の激増による交通渋滞が問題となっており、特に冬期に交通量が集中していた。そこで、町中心部を迂回して名神高速道路「関ヶ原IC」へアクセスする道路整備が急務であり、地域開発の促進や、冬期の交通確保を図ることを目的として本事業に着手した。「わざみ野橋」はその一環として施工したものであり、一帯は天下を分けた合戦が行われた古戦場として有名であることから、歴史に配慮した修景で歴史とロマンを醸し出している。

### Comment

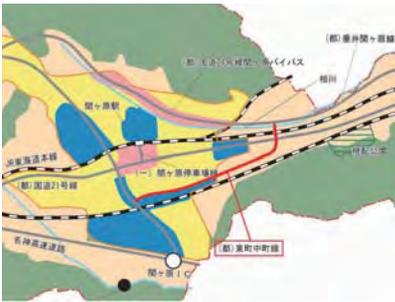
**【表彰理由】**本路線は、国道21号と国道365号を結び交通渋滞の解消を図るとともに、関ヶ原の歴史と伝承を48枚のイロハカルタとして橋の高欄にはめ込み、表面修景を行うなど周辺環境に配慮したデザインにした。

**【受賞者のコメント】**「わざみ野橋」の高欄には、「関ヶ原カルタ」の絵札を配置し、石畳を歩く人々が町の由来、伝承文化に触れられる趣向になっている。また、歩道の梅のレリーフやみかげ石、橋近くの石のモニュメントは、民間の寄付によるもので、官民総出の修景事業として人々に親しまれている。

第3回



都市計画道路東町中町線事業の一環で施工されたわざみ野橋の全景



左上：関ヶ原町都市計画総括図

右上、下：わざみ野橋の高欄にはめ込んだイロハカルタ

### STOCK REVIEW

#### 東町中町線の完成による効果

関ヶ原町では、交通量の激増、特に冬期に交通量が集中していたが、町中心部を迂回して名神高速道路「関ヶ原IC」へアクセスする当該道路が整備されたことにより、冬期の交通確保を図ることが出来た。また、当該事業の一環で施工した「わざみ野橋」は歴史に配慮した修景で歴史とロマンを醸し出しており、親しまれている。



▲整備後（関ヶ原町関ヶ原）1



▲整備後（関ヶ原町関ヶ原）2

# 第4回

## 1992年 平成4年 受賞事業

**032** 大臣賞 都市計画道路 元寺小路七北田線  
(将監トンネル) 整備事業

---

**033** 都市局長賞 都市計画道路 放射第5号線  
(御苑地区) 街路整備事業

**034** 都市局長賞 都市計画道路 駅前後楽園線  
シンボルロード整備事業

---

**035** 会長賞 都市計画道路3・3・11環状1号  
線ツインハープ橋橋梁整備事業

**036** 会長賞 都市計画道路 青葉通線  
青葉シンボルロード整備事業

---

**037** 特別賞 都市計画道路 末広高台通整備事業

**038** 特別賞 都市計画道路 城下町線歴史的  
地区環境整備街路事業

**039** 特別賞 都市計画道路 南駅口美保橋線  
道路改良事業

**040** 特別賞 都市計画道路 本城和田線  
(和田トンネル) 整備事業

## 仙台市建設局道路部北道路建設課 都市計画道路 元寺小路七北田線（将監トンネル）整備事業

### Project Profile

#### プロフィール

事業地：仙台市泉区泉中央2丁目～泉区将監4丁目

事業期間：昭和59年4月～平成3年5月

事業費：約6,300百万円

規模：事業延長978.5m  
幅員15.0m

### Outline 事業概要

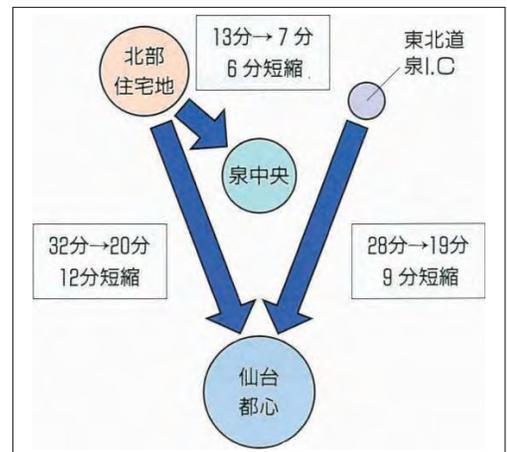
本路線は、仙台市都心部と旧泉市（昭和63年に仙台市と合併し、現在は仙台市泉区）を經由し主要幹線道路である国道4号に至る、仙台都市圏の骨格幹線道路網における放射線道路を担う延長7.8kmの重要な路線である。

本事業は、旧泉市中心市街地から住宅団地を経て国道4号に至る区間におけるトンネル整備事業であり、通過交通を生活道路から走行安全性の高い路線への転換による住環境の改善、慢性的に発生している国道4号の渋滞緩和を含む交通整流化を図るものである。また、仙台市のベッドタウンとして住宅地開発が盛んな富谷市から地下鉄南北線泉中央駅へのアクセス道路としての機能も有しており、仙台市が目指す軌道系交通機関を基軸とする公共交通を中心とした交通体系の構築に寄与するものである。

### Comment

**【表彰理由】**沿道市街地の環境や地形に対応した道路の構造及びデザインへの配慮、幾多の困難を克服して都市の骨格を形成する幹線街路を完成させたことが評価されたものである。

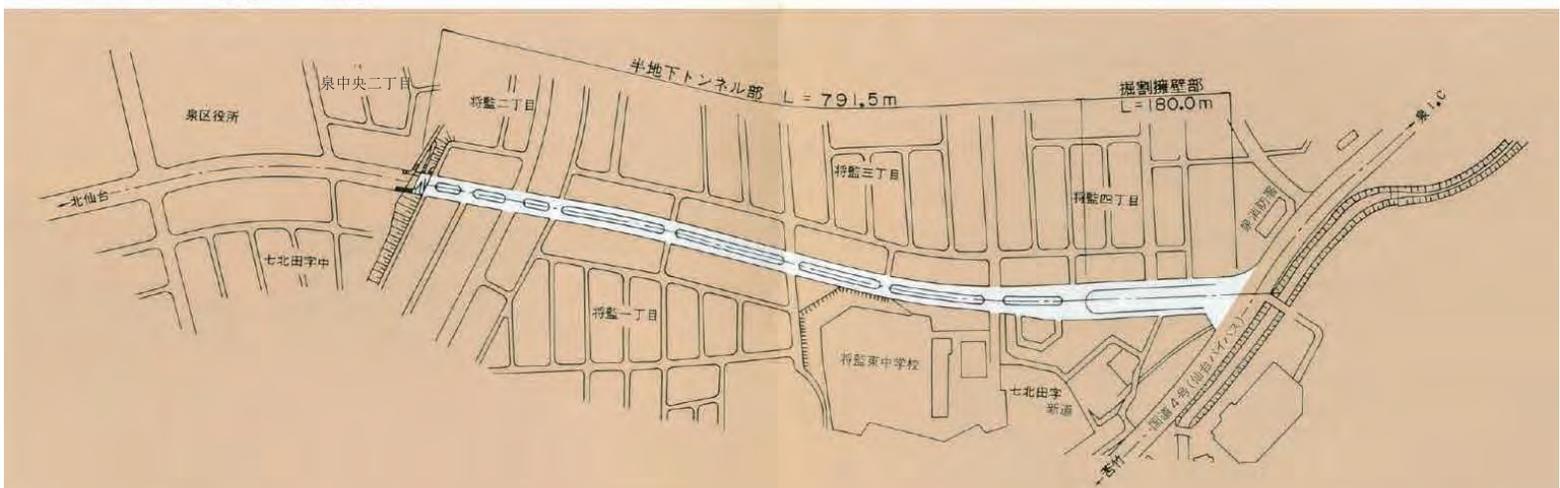
**【受賞者のコメント】**本事業は、泉中心市街地の区画整理による沿道の新しい街並みの形成とともに進めてきた経緯から、住環境や都市デザインと両立した街路整備のモデルになるものと考えている。平成11年度には将監トンネル連絡橋が完成し、交通円滑性がさらに向上したことから、隣接市町村との交流をはじめ様々な分野において多様な効果を期待している。



北の拠点である泉中央地区と国道4号仙台バイパスを結ぶ幹線道路として、既存の住宅地に配慮しながらトンネルを整備

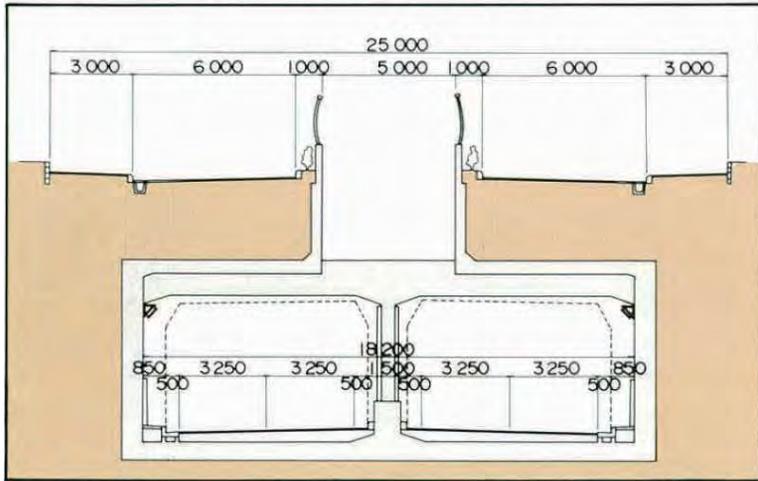
元寺小路七北田線開通前の県道仙台泉線の渋滞状況

### 平面図 (Plan View)

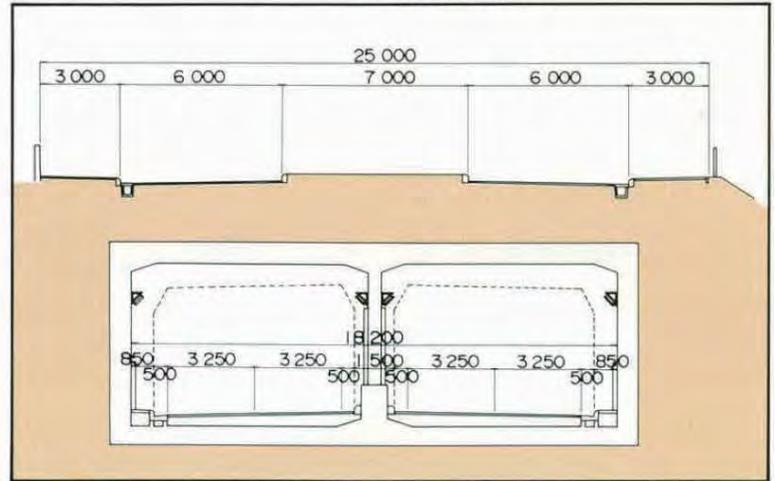


将監トンネルの開通によって、北部住宅団地から都心へのアクセスが向上

開口部横断図



トンネル部横断図



幅員 18.2m、高さ 5.7m のトンネル上部に、幅 5m の開口部を設けたトンネルは、防災、環境、維持管理の面で優れた構造となっている。

トンネル内部



地表部



半地下形式のトンネル内部には、遮音壁を設けるなど既存の住宅地に配慮した構造となっている。

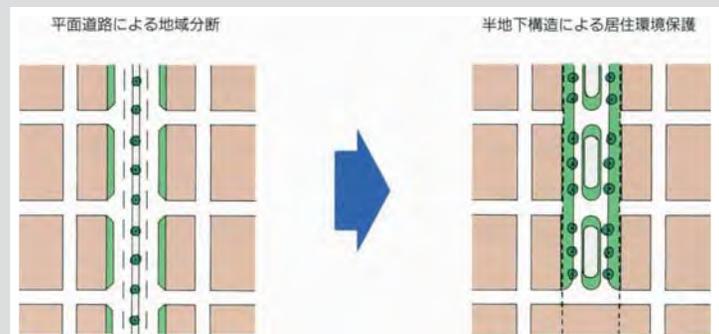
STOCK REVIEW

環境にやさしい街路づくりを目指して

仙台市では、公共交通を中心とした交通体系や、災害時も含めた人流・物流などの都市活動を支える道路ネットワークを構築するため、都市計画道路の整備を鋭意進めており、今後は周辺住環境等への配慮がこれまで以上に必要になってくるものと考えている。

そのような中、約 30 年前に完成した本事業は、既存住宅地への騒音対策や団地内を分断しないようトンネル構造に配慮したことなど、先駆的に取り組んだ事例と自負している。

今や泉中央周辺地区は大型店舗等が多数立地し、仙台市の広域拠点として大発展を遂げ、多くの賑わいが創出されていることから、本事業が泉中央周辺地区のまちづくりの起爆剤になったものと認識している。



▲住宅地域を分断せず地域に溶け込む街路づくり

東京都第七建設事務所  
都市計画道路 放射第5号線(御苑地区)街路整備事業

Project Profile

プロフィール

事業地：東京都

事業期間：昭和61年度～  
平成6年度

事業費：約52,000百万円

規模：事業延長：1,150m  
(トンネル延長840m)  
幅員22.5～40m

Outline 事業概要

放射第5号線は、皇居近くの麴町から新宿を経て杉並区久我山に至る、延長約15kmの都市計画道路であり、路線の大部分が一般国道20号(甲州街道外)となっている。

放射第5号線(御苑地区)は、都心と新宿副都心を結ぶ主要な幹線道路として、さらに、新宿地区の慢性的な交通渋滞の緩和を図るため整備したものである。

本事業区間は、都民の憩いの場となっている新宿御苑と重複する地域になっている。整備にあたっては、新宿御苑の緑豊かな環境と広域的な骨格幹線道路との調和を図るため、トンネル形式とするとともに上部を公園として復元した。

Comment

**【表彰理由】**新宿御苑の緑豊かな環境の保全を図り、東京都の骨格をなす重要な幹線道路として整備がなされた。

**【受賞者のコメント】**本事業整備区間内に、一般に開放された歴史的に由緒のある新宿御苑がある。このため、新宿御苑の緑豊かな環境保全と道路整備との調整を図り、道路構造をトンネル形式にし、樹木への影響や景観等に配慮した。



新宿御苑トンネル(新宿側坑口上空)



左上、右上：整備後の新宿側坑口付近 左中央、左下：整備後の四谷側坑口付近 右下：トンネル内部

上：トンネル上部①(新宿御苑)  
下：トンネル上部②(新宿御苑)

岡山県土木部都市局都市計画課  
都市計画道路 駅前後楽園線シンボルロード整備事業

Project Profile

プロフィール

事業地：岡山市北区駅前町～丸の内

事業期間：平成元年度～3年度

事業費：1,762百万円

規模：延長1,080m  
幅員50m

Outline 事業概要

駅前後楽園線シンボルロード整備事業は、岡山の玄関口であるJR岡山駅前から日本三名園「後楽園」を結ぶ街路を整備するもので、沿線には商業・業務系ビル及び店舗が立ち並ぶなど、岡山を代表する目抜き通りであり、市民から「桃太郎大通り」の愛称で親しまれている。本事業では、路面電車の架線のセンターポール化、デザイン石張舗装とした広幅員の歩道、郷土色豊かな並木大通りの形成等により岡山のシンボルロードとして整備したものである。

Comment

**【表彰理由】**路面電車の軌道架線のセンターポール化、ゆったりとした歩道等都心部の街路にふさわしい整備がなされ、地下広場や地下駐車場等の多様な都市施設の建設とあいまって、魅力ある都市空間を創出した。

**【受賞者のコメント】**本路線は、市内でも有数の交通要衝であり1日約3万台の車両の円滑な流れと路面電車の約5分間隔運行を確保しながら、特に、沿線環境対策等に万全を期し昼夜施行するという難工事となった。沿道商業関係者や道路占用者の協力を得て、道路整備を進めることができた。



全景（後楽園側からJR岡山駅側を望む）



上：桃と瀬戸大橋をデザインしたセンターポールの設置（JR岡山駅側から後楽園側を撮影）  
左下：路面電車岡山駅前停留所付近（背後はJR岡山駅）  
右下：地上から街路状況（後楽園側からJR岡山駅側を撮影）

STOCK REVIEW

誰でも歩きたくなる  
明るい楽しい広場通り

本街路は、「桃太郎大通り」という道路の愛称もあいまって、岡山を印象づけるシンボルロードとなっている。沿道には、商業・業務系施設や都心居住施設が集積しており、沿道の高度利用化された姿は、堂々とした風格が漂う街路景観を形成している。また、歩行者の通行機能の向上のため、ユニバーサルデザイン化、サインの改善、花や緑の充実をはかるとともに、「自転車先進都市おかやま」の自転車利用環境の向上のため、歩行者と自転車の走行空間の分離をはかるなど新たな取り組みも進められている。



◀歩道に設置されている桃太郎のブロンズ像、他にもいぬ・きじ・ざるを設置



▲沿道には商業施設や居住施設が立ち並ぶ

北海道上川総合振興局旭川建設管理部事業室道路課  
都市計画道路3・3・11環状1号線ツインハープ橋橋梁整備事業

Project Profile

プロフィール

事業地：旭川市

事業期間：昭和62年度～  
平成3年度

事業費：4,200百万円

規模：橋長280m  
幅員28m

Outline 事業概要

ツインハープ橋は旭川市の南東部に位置し、都市計画道路3・3・11環状1号線に整備されたPC斜張橋である。

この橋は、宅地開発が進む東光地区と旭川医大などの文教施設を有する緑が丘地区を結ぶことでの利便性向上はもとより、旭川空港から旭川市街への玄関口のランドマークであり、大小700を超える市内の橋の中のシンボルである。

橋名は公募により決定された。開基百年を迎え、国際化を目指す旭川を2対のハープがたたえ、奏でるかのような美しい橋に相応しいモダンな橋名である。

デザイン面でも様々な配慮が加えられ、当時国内最大規模であった1面吊PC斜張橋という形式の橋を架けたことは、北国における施工技術の礎でもある。

Comment

**【表彰理由】**最新技術(当時日本国内で最大の規模)により施工され、土木技術に貢献するとともに、(専門家と市民で構成された景観検討委員会で美しい一面吊の斜張橋が選定され)市民の意見を反映したデザインにより新たな市のシンボリックな景観が創出された。

**【受賞者のコメント】**市内に数ある橋の中でも象徴的な存在であり、空港から旭川への入口を飾る2対の斜張橋は、景観的にも優れたランドマークと自負している。構造面では、道路中央部に定着部を配置したことで、車や歩行者に開放感を与えることができた。北国における橋梁施工技術の進展にも寄与できた。



ライトアップされたツインハープ橋。2本の主塔が夜空に突き刺さるように浮かび、ランドマークとして強調されている。



橋面舗装はシンプルで落ち着いたモノトーン基調によるデザインで美しい歩行空間を作っている。

STOCK REVIEW

北の都のランドマーク橋

施工面では、ケーブル一括緊張、移動足場、自動計測という技術を導入し、研究機関での調査対象となったことで、当時の橋梁施工の進展に寄与した。専門家と市民等による景観検討委員会でデザインを検討し、モノトーンを基調としたシンプルながら強さで都市景観に配慮したものとなった。開通時は花火大会や綱引きなど多彩なイベントが盛り込まれた、市民1万人参加によるフェスティバルが展開された。



▲架橋位置



▲1面吊PC斜張橋モノトーン基調のデザイン

静岡市道路部道路計画課  
都市計画道路 青葉通線 青葉シンボルロード整備事業

Project Profile

プロフィール

事業地：静岡県静岡市葵区両替町二丁目～常磐町二丁目地先

事業期間：昭和63年度～平成3年度

事業費：約1,600百万円

規模：延長525m  
幅員36m  
(歩道4m×2、車道5m×2、中央分離帯18m)

Outline 事業概要

青葉シンボルロード整備事業は、静岡市の都心に位置する市道青葉通線を市民の憩いの場、うるおいの場として、中心市街地における魅力ある都心空間の確保を図り、都市の顔となるよう常磐公園を含め一体的に整備したものである。

市役所静岡庁舎から常磐公園までを結ぶ青葉シンボルロードは、「光」・「イベント」・「安らぎ」・「水」の4つのゾーンで構成されている。光のゾーンには「天使の虹の階段」のモニュメント、安らぎのゾーンには彫刻「出会い」及び「ZEN」、水のゾーンには親水施設の池や水の彫刻等を配置し、多くの人々の訪れを誘っている。

Comment

【表彰理由】市民の憩いの場、うるおいの場として、楽しい魅力ある道路空間が創造された。

【受賞者のコメント】青葉シンボルロードは、市中心地の商業地域と隣接しているため、工期の短縮と工事車両を軽減することを念頭に交通処理を行う必要があったが、シンボルロード基本構想の段階から地元代表者が計画に参画したことにより商店街の協力が得られ、結果、工期を短縮することができた。



青葉シンボルロード全景（常磐公園側より撮影）



上：位置図 左下：全景（市役所側より撮影） 右下：完成後利用状況（大道芸ワールドカップ）

STOCK REVIEW

青葉シンボルロードの現状と予定

現状、シンボルロードのうち、市役所付近等東側については静岡市都心の貴重な緑のオープンスペースとなっており、イベントも多数実施される等賑わいを見せているが、西側（常磐公園側）については東側に比べると利用が少ない状況である。そのため、静岡市・地元住民・イベント主催者を中心とし、平成26年度から現在に至るまでワークショップ、シンポジウム、空間活用調査等を行い、シンボルロードをより魅力的な空間に再整備することを計画している。

空間活用調査の状況▶



## 旭川市土木部 都市計画道路 末広高台通整備事業

### Project Profile

#### プロフィール

事業地：旭川市末広6条1丁目  
～春光台2条6丁目

事業期間：昭和63年度～  
平成4年度

事業費：2,844百万円

規模：延長1,470m  
幅員18.0～31.5m

### Outline 事業概要

末広高台通は、国道40号と道道旭川幌加内線を結び鷹栖町と連絡する延長約5.1kmの幹線街路である。本事業は、冬期間においてスリップによる渋滞が起こる難所坂の急勾配解消及び線形改良を図ると共に、交差点付近にはロードヒーティングを設置することにより、安全性の向上を目的としたものである。

また、地域や利用される方々に潤いをもたらす空間を創造するため、橋梁については地元大学や高校へデザインを検討を委託する等、市民参加形式を取り入れると共に、地域のシンボルバード（エゾフクロウ、クマタカ）を配したデザイン照明を設置する等、心の和む道路空間を形成している。

### Comment

**【表彰理由】**交通難所の解消が図られると共に、擁壁、橋梁への美観への配慮、住民主体によるフラワーロードづくりなどにより心なごむ演出もされている。

**【受賞者のコメント】**勾配緩和のため現道に対して最大8m程度の切土となることから、供用しなごらの施工が困難であったため、迂回路を設置することにより施工区間を通行止めとし、学生等の通行者や車両通行の安全を確保すると共に、工期の短縮を図り短期間で事業効果を発揮することが出来た。



最大13%あった車道勾配は、6.0%に緩和されスリップ等による事故の減少と共に、通学路として人に優しいみちづくりを体現している。



車道の勾配緩和と共に設置されたロードヒーティングは、現在も安全な冬期間の車両通行に寄与している。

### STOCK REVIEW

#### 耐震補強・修繕工事の実施

平成3年度に完成した旭川新道を跨ぐ末広高架橋は、「旭川市橋梁長寿命化計画」及び「旭川市橋梁耐震補強計画」に基づき平成26～27年度にかけて修繕及び耐震補強工事が実施された。本橋梁は、昭和61年道路橋示方書に基づき建設されたものだが、落橋防止装置の設置、伸縮装置の取替、躯体の補強及び断面修復、床板防水等を行い、地域間の交通の要として安全性・信頼性の向上を図った。



▲橋脚の補強

▲修繕状況



038

歴史的環境整備街路事業

# 篠山市まちづくり部地域計画課 都市計画道路 城下町線歴史的地区環境整備街路事業

## Project Profile

### プロフィール

事業地：兵庫県篠山市南新町地内

事業期間：昭和58年度～平成3年度

事業費：147百万円

規模：延長540m  
幅員5～12m

## Outline 事業概要

篠山市は古くから城下町として栄え、現在もなお篠山城跡地を中心として歴史的な街並みが残る地域である。この歴史的文化遺産保全し、活用することにより、個性と活力のある街づくりを目指している。その一環として、武家屋敷群の残る御徒士町、篠山城址、そして妻入商家群が残る河原町を回遊できる歩行者専用道路である本路線を歴史的地区環境整備街路事業として整備したものである。

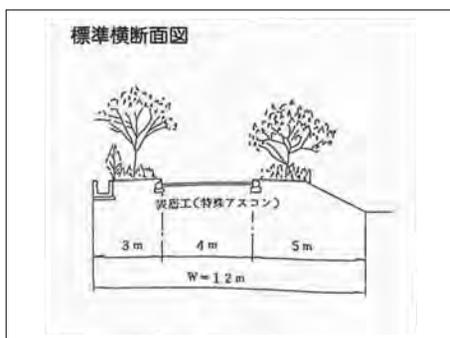
## Comment

**【表彰理由】**城下町をめぐる散策路として自然を活かした整備が図られ、ゆとりとのおいのある歩行者空間が創設された。

**【受賞者のコメント】**本路線は、篠山市における歴史的居住環境の整備の一環として、廃川敷を有効利用し、歴史的文化遺産や自然環境を結ぶ歩行者専用道路として整備するとともに、市街地における歩行者空間を創出した。



自然色玉砂利を利用した特殊舗装を施したみち



左：濠と歩行者専用道路の間の群生林を活かし、ゆとりある空間を創出 右上：城下町線概要図 右下：標準横断面図

## STOCK REVIEW

### 新たな歴史のみちすじの情景

歴史のみちすじとして城周辺の景観に配慮し、歴史的な環境を創出するため、特殊アスファルト（自然色玉砂利）舗装としている。維持管理については、地元町内会及び造園組合等と協力しながら行っている。



▲街かどに立つサインにも自然石を利用している

## 鳥取県県土整備部道路建設課 都市計画道路 南駅口美保橋線道路改良事業

### Project Profile

#### プロフィール

事業地：鳥取県鳥取市扇町  
事業期間：昭和59年4月～  
平成8年3月  
事業費：944百万円  
規模：延長261.0m  
幅員16.0m

### Outline 事業概要

本事業箇所である鳥取駅南地区は昭和27年の鳥取大火後の火災復興整備を契機に、既成市街地に分散していた工場の移転が積極的に推進され、工場の集中化が図られた地区であるが、昭和44年に事業着手された鳥取駅を中心とした連続立体交差事業が本格化する中、当地区を駅北地区と一体となった都心地区として再整備する機運が高まり、昭和53年に「鳥取駅南地区総合交通施設整備計画」が策定された。本事業はこの計画の一部に位置づけられ、鳥取駅南地区の南北軸形成のための幹線街路として整備され、鳥取駅へ向かうシンボリックな道路として位置づけられている。

### Comment

**【表彰理由】**沿道地権者の協力により官民境界から控えて建物が建築（セットバック）され、その提供された空間を活用した「うるおいとゆりのある広幅員（5m）の歩道空間」を創出したことが評価された。また本事業により土地利用の促進と豊かな都市環境の形成が期待されることも評価された。

**【受賞者のコメント】**建物のセットバックにあたっては沿道地権者のご協力が必須であるため、計画段階から地権者や近隣住民への説明会を何度も開催し、ご理解をいただきながら計画を立案した。セットバックし幅広になった歩道に植樹柵やサポーターベンチ等を配置し、快適な歩道空間の形成に努めた。



歩行者と車両が植樹帯を挟んで分離され、交通の安全性が向上



上：セットバックされた建物と提供された空間を活用したゆりのある歩道空間  
下：セットバックにより広がった歩道空間に、アクセントをつけた植樹柵とサポーターベンチを配置

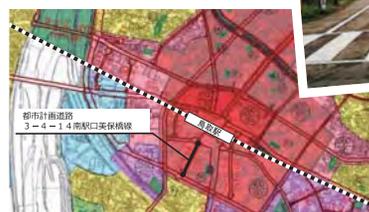
### STOCK REVIEW

#### 事業を振り返って

計画段階から沿道地権者や関係住民と何度も交渉を重ねた事業であり、鳥取駅南地区における都市開発の礎となる街路事業として、安全安心で豊かな道路空間の創出が実現できたことは、沿道地権者や関係者皆様のご理解とご協力があったからこそと、事業を思い起こして改めて感じているところである。利用者の目線を大切にし、安心して快適に使っていただける道路空間の形成に、引き続き尽力していく。



▲事業着手前の状況



◀都市計画図



## 鹿児島県鹿児島地域振興局建設部土木建築課 都市計画道路 本城和田線（和田トンネル）整備事業

### Project Profile

**プロフィール**  
事業地：鹿児島県鹿児島市和田  
事業期間：昭和62年10月～平成4年3月  
事業費：約2,400百万円  
規模：延長470m  
幅員25m

### Outline 事業概要

鹿児島市南部に位置する都市計画道路本城和田線（一般県道玉取迫鹿児島港線）は、鹿児島市を南北に走る国道225号と一般県道郡元鹿児島港線（通称産業道路）の渋滞解消を図るため、有料道路の主要地方道指宿鹿児島インター線の谷山ICと一般県道郡元鹿児島港線を結ぶ外郭環状道路として整備した。

整備にあたっては県と市が工事を分担し、街路事業、土地区画整理事業、道路事業を一体的に施工し、昭和49年の着手以来15年の歳月を経て、平成4年11月に全線供用を開始した。

このうち街路事業は、和田トンネル（延長275m）を含む延長470mを担い、市街地部を走る幹線道路ということもあり、周辺環境に配慮した設計施工を行った。

### Comment

**【表彰理由】**市街地部にある歩道橋及びトンネル取付部に化粧型枠を使用し、自然石積の感じを出したり、鹿児島のシンボル桜島をイメージした照明のデザインポールを採用するなど地域に合った設計施工がなされ、都市の外郭環状道路として都市内交通の円滑化に多大な寄与がなされた。

**【受賞者のコメント】**本道路と直交する国道225号との立体交差を2連ボックスで施工するにあたり、土被りが小さいためH型鋼親杭方式による開削工法を採用したが、一般車両の安全を確保するため仮設道路を何回も切り回しながら施工を行った。供用から四半世紀が経ち、交通量も1.5倍に増え、バイパス道路としての効果を発揮している。



市街地を抜ける外郭環状道路として都市内交通の円滑化に寄与している。



立体交差でスムーズな交通が確保され、薩摩半島南部から高速道路網へのアクセス道路となっている。

### STOCK REVIEW

#### 鹿児島島の南の玄関口

本線の開通により、指宿スカイラインの谷山ICへのアクセスが容易になり、鹿児島市内を南北に縦断する国道225号及び一般県道郡元鹿児島港線の交通渋滞の緩和に寄与している。また、谷山や指宿方面からの九州自動車道へのアクセスも容易となり、九州の交通ネットワークの一環を担っている。街路事業にて、2連ボックスの立体交差を採用するなど、地域の都市景観にも配慮しており、鹿児島島の南の玄関口としてふさわしい幹線道路となっている。



# 第5回

## 1993年 平成5年 受賞事業

041 大臣賞 都市計画道路 宮渕新橋上金井線  
改良事業

042 都市局長賞 都市計画道路 水戸駅千波線道路  
改良事業

043 都市局長賞 都市計画道路 比治山東雲線  
(比治山トンネル) 整備事業

044 会長賞 東大宮駅東口地下自転車駐車場整備事業

045 会長賞 有田内山地区歴史的地区環境整備  
街路事業 年木谷通り線

046 特別賞 都市計画道路 東の参拝道線  
(歴史的地区環境整備街路事業)

047 特別賞 都市計画道路 深大寺線整備事業

048 特別賞 都市計画道路 小金井久留米線  
外街路事業(沿道区画整理型街路事業)

049 特別賞 都市計画道路 小田原早川線街路  
整備事業 (青橋架替え事業)

050 特別賞 都市計画道路 高田町通り線街路事業

051 特別賞 大分都市計画道路 庄の原佐野線  
街路事業

## 長野県松本市建設部建設課 都市計画道路 宮渕新橋上金井線改良事業

### Project Profile

#### プロフィール

事業地：松本市 開智一丁目・  
城西二丁目・丸の内

事業期間：昭和59年度～  
平成4年度

事業費：3,100百万円

規模：延長765m  
幅員16.0～19.5m

### Outline 事業概要

都市計画道路宮渕新橋上金井線は、城下町松本を東西に貫く重要な道路であり、沿線には年間100万人近くが訪れる国宝松本城がある。この事業は、交通渋滞の解消並びに歩行者及び自転車の安全を確保することはもとより、国宝松本城周辺に相応しい歴史と文化に配慮した景観整備を図るため、都市景観形成モデル事業として施行したものである。松本市都市景観形成基本計画を受け、景観整備・誘導を行う都市計画道路として、「松本城周辺まちづくり検討委員会」を設置して方針の策定を行った。日本の伝統的な水平構成を踏襲した計画を行うことにより、松本城や松本神社の歴史的な保存景観と、現代の市街地景観の共存・融和を目指し、歴史的な都市の記憶を内包した現代の道路として蘇った。

### Comment

**【表彰理由】** 国宝松本城の景観と周辺環境の保全に配慮した道路構造やデザインに工夫がなされ、沿線地権者の協力により交通の円滑化と自然に優しい道路空間が創り出された。

**【受賞者のコメント】** 国宝松本城の景観と周辺環境の保全に配慮した道路整備やデザインの工夫と、沿道関係者の協力により、交通の円滑化と自然にやさしい道路空間が創り出され、高く評価されることができた。これを機に、より一層「安全かつ、快適で、うるおいのある街づくり」を目指した街路事業を積極的に進めていく。



松本城と宮渕新橋上金井線。地元住民の協力により電線を民地の裏にまわして、無電柱化を図ることができた。



歩道と架け替えた木橋

二の丸への橋を木橋に架け替え、歩道舗装は鳥城と呼ばれる松本城の外観を踏まえ、白黒を基調とした。

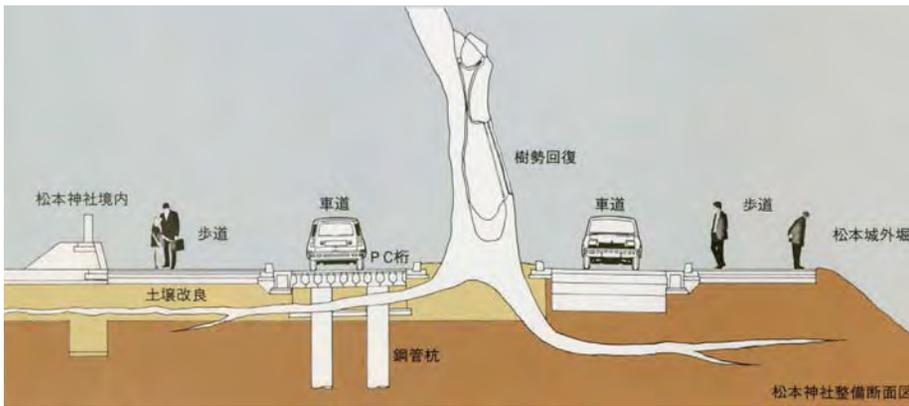


深志橋とゲート信号機



深志橋

深志橋の架け替え  
ゲート（東門的）信号機、道路と連続するデザイン



松本神社の御神木を保存するため、道路の縦断勾配と線形を変更し、桁を架け、樹勢回復工事を行った。



松本城の土格子を記号化した間接照明

STOCK REVIEW

国宝松本城周辺にふさわしい、歴史と文化、  
景観に配慮した街路整備を

当初の計画では松本神社の御神木である大ケヤキ5本が道路用地にかかり、伐採することになっていたが、これを知った市民から保存を望む声があがり、計画が見直された。その結果、道路の中央分離帯や歩道を広げて5本のケヤキを元の位置で保存できるように計画幅員16mをその部分について19.5mに拡幅する変更が行われた。また、黒瓦タイルと白御影石による歩道の舗装や、ライトアップされる松本城天守閣の景観に配慮し、歩道の照明を路面の下に設置して、間接照明とするなどの歴史的環境に配慮した整備も行われている。このように、住民のみなさんをはじめとして、様々な関係者の理解と協力を得て、松本市全域へ波及しうる景観事業を、多元的に進めることができた。今後も、市民・企業・行政が一体となった、美しく活気のある、すぐれた景観づくりを推進していく。



◀残すことができた松本神社の大ケヤキ



松本神社から松本城を見る▶

茨城県土木部都市局都市整備課  
都市計画道路 水戸駅千波線道路改良事業

Project Profile

プロフィール

事業地：茨城県水戸市

事業期間：平成2年8月～  
平成5年3月

事業費：6,100百万円

規模：延長1,650m  
幅員12～18m

Outline 事業概要

本事業は、偕楽園公園、千波公園において開催された第10回全国都市緑化いばらきフェア会場へのアクセス道路として、水戸市の南北軸である水戸駅千波線を改築したものである。

当区間の大部分は軟弱地盤であり、また低地帯であったため、地盤改良工（深層混合処理）を施工するとともに、増水時の道路水没対策として道路計画高を最大で約1.5m高くした。また、公園区域内を通過する道路であるため、特に景観との調和を重視し、橋梁部、歩道部、照明、信号等についてはハイグレードのデザインとした。

Comment

**【表彰理由】**軟弱地盤の改良工法、交差点処理などの構造に工夫が見られるほか、偕楽園公園の歴史的な景観にも配慮したデザインにより、公園と一体になったゆとりと潤いのある都市空間が創出された。

**【受賞者のコメント】**近接するJR常磐線への影響を回避しながらの地盤改良工など、工期が短い上に予想以上の困難な工事となったが、全国都市緑化いばらきフェアの開催までに完成させることができた。変則交差点の改良等により交通の円滑化が図られ、県内有数の景勝地である当地区の景観にも溶け込んで、行き交う人々に親しまれている。



偕楽橋から水戸駅側を望む。左には偕楽園、右には千波湖が広がっている。



観光周遊拠点づくりを推進。偕楽園の好文亭からデザインを取り入れた田鶴鳴橋。

STOCK REVIEW

歴史的景観まちづくりと一体となった街路整備

本事業が平成4年に完成してから、県庁舎の移転を含めた南部地域の開発に合わせて、都市計画道路を延伸し、平成9年に現在の水戸駅平須線に名称を変更した。本路線は、水戸市の中心市街地と南部地域を連結する道路として重要であるとともに、近年、日本遺産となった偕楽園・弘道館や千波湖が周辺に点在していることから、本路線の整備が交通利便性を向上させたことはもとより、観光客数の増加にも貢献している。

まちの更なる発展と観光周遊拠点の魅力向上の一助となる道路として今後とも期待される。

広島市道路交通局  
都市計画道路 比治山東雲線（比治山トンネル）整備事業

Project Profile

プロフィール

事業地：広島市南区比治山本町  
～南段原町

事業期間：昭和56年度～  
平成4年度

事業費：約6,400百万円

規模：延長405m(トンネル  
259m)

幅員26.5m～29.6m  
(トンネル11.25m×2ラ  
イン)

Outline 事業概要

比治山トンネルは、広島市中心市街地に位置し、現代美術館などの文化施設の整備が進む比治山公園（比治山）の直下を貫く道路トンネルである。本路線は、比治山により隔てられた段原地区と都心部とを直結する幹線道路であり、完成により利便性が大きく向上した。また原爆の災禍から免れた古い街並みを再開発し、近代的な街づくりを進める段原土地区画整理事業と一体的な整備を図ったものである。

Comment

【表彰理由】公園直下の少ない土被り、複雑な岩盤を最新技術により克服して、土木技術の向上に貢献するとともに、デザイン的にも周辺景観との調和を図り、ゆとりある歩行者空間を備えた幹線道路（トンネル）として整備したことが評価された。

【受賞者のコメント】トンネル中心間隔を近接させたメガネトンネル構造であり住宅密集地に近接し、都市公園直下でしかも土被りが極めて小さいことなどから、機械掘削による慎重な施工を要した。また坑口部は石張工等により周辺環境に調和させるなどの工夫も行った。



整備後の遠景



都心側から見たトンネル坑口部と内部のゆったりとした歩行空間



STOCK REVIEW

整備効果

比治山トンネルの開通により、段原地区と都心部のアクセス機能が向上した。また、トンネル工事と一体となって整備を進めてきた段原地区の土地区画整理事業が平成25年に完了した。そのことも相まって、段原地区において住宅施設、商業施設等の立地が進展し、当地区の発展に大きく寄与したと考えられる。



▲段原土地区画整理事業

さいたま市建設局土木部道路計画課  
東大宮駅東口地下自転車駐車場整備事業

Project Profile

プロフィール

事業地：東大宮駅周辺（さいたま市見沼区東大宮4丁目）

事業期間：平成元年10月～平成4年4月

事業費：2,566百万円

規模：建築面積：6,360.9m<sup>2</sup>  
駐車台数：5,400台

Outline 事業概要

この事業は、JR東大宮駅の東西口周辺の放置自転車対策として、駅前広場の地下に大規模な自転車駐車場を建設するとともに、駅前広場の景観の向上に努めたものである。

東大宮駅周辺においては、約8,000台程度の自転車等の駐車があり、駅周辺における無秩序な自転車等の放置が、通行の障害となり、交通事故の危険性を増していた。

さらに、駅前広場の景観を大きく損ない、本来の駅前広場としての機能を低下させ、特に、緊急自動車の交通の障害にもつながっていた。

これらの放置自転車の対策、ならびに当時の駐車需要増加に対応するため、地下自転車駐車場と駅前広場を一体的に整備したものである。

Comment

**【表彰理由】**利用者の利便性と安全に配慮した設備、管理システムより、地下大規模自転車駐車場として駅周辺の放置自転車の解消に多大な効果と駅前広場のゆとりある空間の創出に寄与した。

**【受賞者のコメント】**線路及び駅ホームの地下を、箱型ルーフSC工法による推進工事でも東西連絡通路の完成により、西口からの自転車も直接、東口自転車駐車場に入ることができるため、東口周辺はもちろん、西口周辺も放置自転車がなくなり、東西両口ともに本来の駅前広場の機能の回復が図れた。



東口駅前広場



左上：1階出入口 左下：ミニバイク駐車スペース利用状況  
右上：自転車駐車スペース利用状況 右下：搬送コンベア

STOCK REVIEW

事業の振り返り

子どもからお年寄りまで、気軽に便利に使える自転車は、通勤や通学、買い物といった普段の生活での移動手段である一方で、無秩序な自転車等の放置が交通事故の危険性を高めていたが、地下に大規模な自転車駐車場を建設したことにより、放置自転車が見られなくなり、歩行者の安全性の確保や駅前景観の向上を図れた。

また、近年の自転車の利用ニーズの高まるなかで、今後の自転車駐車の対策としても大きく寄与するものである。



▲整備後状況

◀整備前放置状況

佐賀県有田町建設課  
有田内山地区歴史的地区環境整備街路事業 年木谷通り線

Project Profile  
プロフィール

事業地：佐賀県有田町泉山地区  
事業期間：平成3年～平成5年  
事業費：35.2百万円  
規模：延長 182m  
幅員 2.7m

Outline 事業概要

有田内山地区歴史的環境整備街路事業は、日本磁器発祥の地であり、町内でも史跡、窯跡、伝統的街並みなど歴史的文化遺産の多く残る有田内山地区（現在の上有田）を『国際的な陶磁文化のふるさと』として整備を図ることにより、歴史的環境の保全や個性あふれる街づくりを行うことを目的とし、主に幅員4m以下の裏通りを単なる通行路としてだけでなく、史跡、文化財等を快適につなぐ道筋として位置づけた魅力的な散策路として整備することとし、平成3年度から平成5年度にかけて事業にしたものである。整備後、約25年が経過した現在でも来訪者や町民の方々にも魅力的な散策路として親しまれている。

Comment

【表彰理由】地域の歴史的環境に合った材料の選択と設計施工がなされ、単なる通行路としてではなく、沿道の施設と一体となった魅力的な散策路として潤いのある道路空間が創造されたと評価していただき表彰を受けることが出来た。

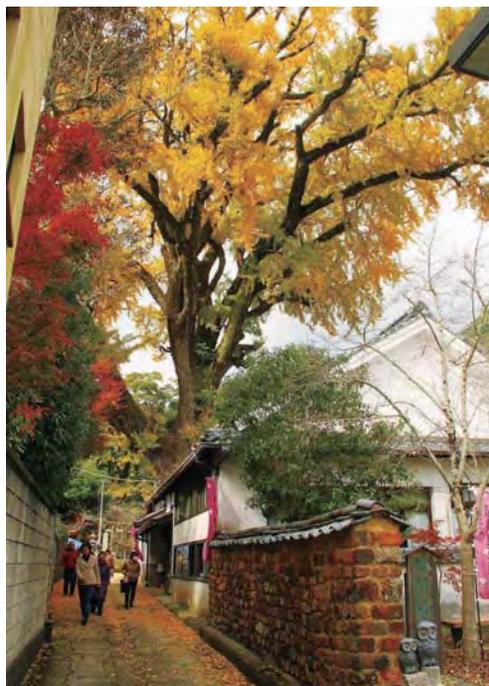
【受賞者のコメント】自然景観、裏通りの景観にあわせ違和感のない自然に馴染んだものとなるように配慮した。この地域で昔から利用されている三間坂石等の自然石が有田らしい歴史的雰囲気を作り豊かにするとおもわれ、きめ細かなデザインになるように配慮した。この整備手法が有田内山地区の環境整備に大きな影響を与えた。



平成30年2月に撮影した受賞箇所の現況。受賞当時と変わりなく魅力的な散策路として来訪者や町民の方に親しまれている。



民家の石積みや有田特有のトンバイ堀が有田らしい景観をつくる。



STOCK REVIEW

日本磁器発祥の地『有田』

有田町は、日本における磁器発祥の地であり、その後のヨーロッパ陶磁器に大きな影響をおよぼした歴史をもち、現在もお、多くの方が窯業関連の仕事に携わっているやきもの町である。特に有田内山地区は江戸時代初期の創業期から有田焼産地の中心地であり、寺社や古窯跡など窯業と深いかかわりを伝える史跡・文化財等が多くある。こうした有田内山地区の歴史と景観を継承し、更に魅力ある町へ発展することを期待して本事業が展開された。



▲毎年、ゴールデンウィーク期間中に開催される有田陶器市

▲有田内山伝統的建造物群保存地区 059

日光市建設部都市計画課  
都市計画道路 東の参拝道線(歴史的地区環境整備街路事業)

Project Profile

プロフィール

事業地：栃木県日光市山内地内

事業期間：昭和63年～  
平成5年3月

事業費：401百万円

規模：延長760m

Outline 事業概要

日光市は、男体山等の日光連山や中禅寺湖・華厳の滝に代表される「自然美」と、江戸初期の建築芸術の粋をつくした東照宮や二荒山神社、輪王寺の二社一寺の「文化遺産」等の歴史的文化的な伝統あるまちとして発展してきた国際観光都市である。「東の参拝道線」は、「歴史的地区環境整備街路事業」として二社一寺への参拝道を周辺の歴史的景観との調和に配慮し整備したものである。

Comment

**【表彰理由】**自然石による階段、水路の配置など歴史と生活が調和したデザイン、施工に工夫が見られ、歴史的資源に配慮し魅力ある道路空間が創設された。

**【受賞者のコメント】**起点から約70mの階段部は古い石垣との調和を図るため自然石の石段とし、片側にあった側溝を中央部に移し地場産の石を使い日光の清流と小滝を表現した水路とした。歩車道部は御影石平板を用い擬宝珠のついた車両防護柵を、歩車道分離に御影石柱を置き街路灯は燈籠風とした。地区内の主要道路の電線類は地中化した。



山内への玄関口のひとつであるこの道は、聖域へ導く道としての荘厳な雰囲気を大切にされた整備が行われた。石段はもとの自然石をいかしてその改修を行った。



ミカゲ石のピンコロ舗装とし、冬季の凍結によるスリップ防止も兼ねた。

STOCK REVIEW

日光市山内の環境整備

日光山内は日光山の聖域であり、歴史的にはもちろん宗教的、文化的にも重要な地域である。日光の核ともいえるこの山内の道路を、自然や建物とおだやかに調和する「格調高い参拝の道」づくりが行われた。道路は歩行者優先とし、歴史的雰囲気を楽しみながらくつろいで散策できるよう整備が行われた。



▲石垣や水路はそのまま

▲燈籠風の街路灯を設置



### 東京都調布市都市整備部街づくり事業課 都市計画道路 深大寺線整備事業

#### Project Profile

##### プロフィール

事業地：東京都調布市深大寺元町

事業期間：昭和58年8月～平成4年12月

事業費：1,362百万円

規模：延長815m  
幅員12m

#### Outline 事業概要

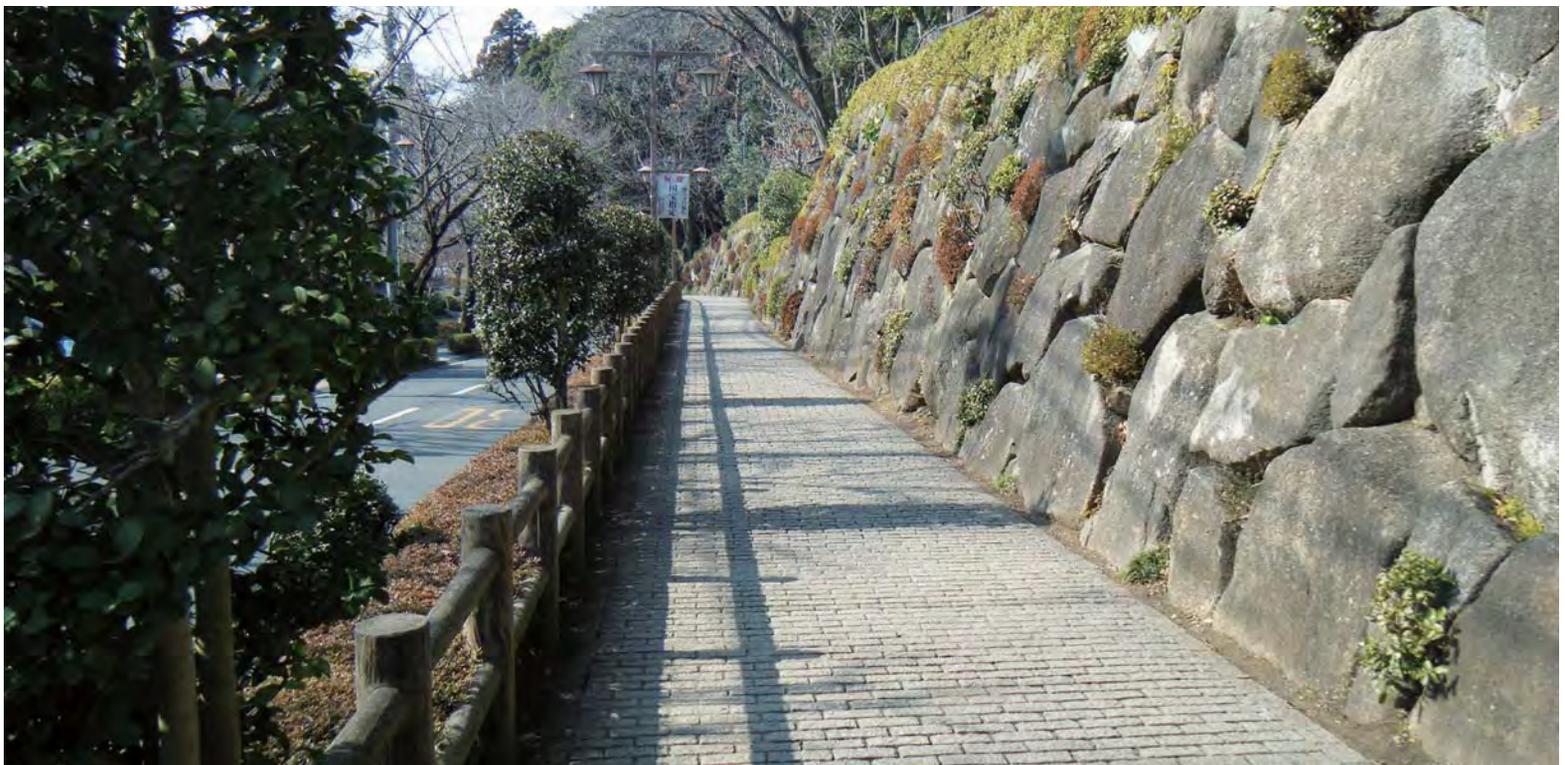
深大寺地区は調布市最大のシンボリックな緑とレクリエーションの拠点であり、市民及び都民の憩いの場となっている地区である。

調布都市計画道路3・5・12号深大寺線は深大寺地区を東西に貫く幹線道路であり、調布市のシンボル道路として位置づけられている。当道路の歩車道整備事業は深大寺地区にふさわしい地域特性を生かし歩行者優先の快適で楽しく散策できる道路として昭和61年度から工事に着手し平成4年度に完了した。

道路を整備する一方で、沿道に水車小屋を復元したり、深大寺小学校の塀を瓦葺きの土塀風に改造するなどの景観整備もおこなった。

#### Comment

【受賞者のコメント】できた当時は御影石の白さが非常にまぶしく、周りの景観とそぐわず浮き上がっていた。それが3年経ち5年が過ぎていくと階段には苔が生え、積み上げた木曾石の間から草木が芽生え、今では深大寺の長い歴史の中にすっかり溶け込み、周りの奥深い緑や自然となじむようになってきた。



朝夕は児童の通学路になっているが、平日の昼間は静寂が訪れる。休日は深大寺への参拝客から賑わっている。毎年3月3日・4日は、厄除け元さん大師祭とだるま市が行われている。



この坂を下り深大寺へむかう。石畳と石垣が、風情を醸し出す。

#### STOCK REVIEW

##### 鐘の音に心が澄む

昔、坂の上に多門院と言う寺子屋があったと言われ、現在建っている石碑に当時の字体を写すため、大事な書物をお貸し下さった地元の方、深大寺のお寺の方々、参道のお店の方々、地域の方々の御理解、御協力があって、ようやく完成に至った。

2017年9月15日に深大寺白鳳仏「銅造釈迦如来椅像」が国宝に指定された。今後も、地元の方々の協力を得ながら、末永く観光名所として賑わって欲しい。休みの日には、お蕎麦屋さんに行列ができる。



▲鐘の音におくられて

東久留米市都市建設部都市計画課  
都市計画道路 小金井久留米線外街路事業(沿道区画整理型街路事業)

Project Profile

プロフィール

事業地：東京都 東久留米市  
本町一丁目、三丁目及  
び東本町の各一部

事業期間：平成元年度～  
平成5年度

事業費：2,769百万円

規模：延長597m  
幅員16～18m

Outline 事業概要

東久留米駅の西口地区は改札口もなく、駅前広場とこれに接続する都市計画道路の整備が急務であった。本市の将来の中心市街地としてふさわしいよう、面整備も含めた検討がなされ、東京都で初めての沿道区画整理型街路事業による整備が採用された。市民が集い、心から愛着が持てるような“ふれあいの場”としての都市空間創出を目指し、安全性と景観に十分配慮して整備を行った。電線類を地中化するとともに、地区計画導入による壁面後退で歩道部分をプラス2m確保し、沿道に建築物が建設される際には、市の助成により歩道と一体的に整備されることとなっている。

Comment

【表彰理由】面的整備と一体的に交通機能の改善を図るとともに、地区計画の導入により、建物のセットバックによるゆとりある歩道空間の確保が図られた。

【受賞者のコメント】本事業実施には、二十数年にわたる地元への取組があった。面的整備に対する地元の理解と協力が無ければ、決してなし得ない事業であった。また、地区計画導入に際しては、商業、業務系中心の街づくりを推進するため、かなり積極的な内容を取り入れており、これも地元と一体となり決定したものである。



駅西口広場からのびるシンボルロード（まろにえ富士見通り）



左/駅西口から望むダイヤモンド富士 右/市内小中学生から募集した絵をもとに製作した歩道用カラー平板

STOCK REVIEW

快適な歩行空間の創出

完成から約25年経過し、沿道の建物の立地が進むにつれ、壁面後退部の歩行空間整備も進み、通勤や沿道店舗等へ向かう人々にとって快適な歩行空間が創出できた。また、最近では、本道路の先に見える富士山が、「ダイヤモンド富士」の名所としてマスコミ等にとりあげられることも多くなった。一方で、壁面後退部には、駐輪など歩行上支障となるものもあるため、地権者の協力を得ながら適切な維持管理を行い、さらなるまちの賑わい創出に努めたい。



▲竣工時の様子

▲ゆとりある歩行空間

## 神奈川県県西土木事務所小田原土木センター 都市計画道路 小田原早川線街路整備事業（青橋架替え事業）

### Project Profile

#### プロフィール

事業地：小田原市城山三丁目～  
城内地内

事業期間：昭和59年度～  
平成4年度

事業費：約2,700百万円

規模：延長272m  
幅員15～41.9m

### Outline 事業概要

都市計画道路小田原早川線は、小田原駅西口から小田原城址裏側を通り、国道1号を経て小田原漁港に至る全長2,350mで、小田原駅周辺と国道1号方面との連絡を強化するとともに、小田原市中心市街地の東西を結ぶ重要な役割を担った路線である。このうち、本区間は東海道新幹線交差部を起点とし、東海道本線及び箱根登山鉄道と交差した延長272mについて整備をしたものである。特に大正14年に架設された「青橋」の架け替えは、隣接する小田原城址との歴史的景観にふさわしいものとするため、明るく近代的な中にも落ち着いたものとなるよう、小田原提灯をモチーフとした照明灯や灯籠をイメージした親柱、橋桁や高欄の色彩に配慮した設計としている。

### Comment

**【表彰理由】**青橋は小田原城址に隣接するため学識経験者を含めた「景観検討委員会」を設け、小田原城と調和するよう景観に十分配慮し、小田原提灯をモチーフとした照明灯や灯ろうをイメージした親柱を設置するとともに、無電柱化するなど、史跡と共存する街路整備事業を行ったこと。

**【受賞者のコメント】**大正14年に架設された旧青橋は、長く市民に親しまれてきたことから、新橋の橋名選考において多くの支持を受けて「青橋」の名を引き継いだ。また、本路線は小田原城址に近接し一部史跡にかかることから、地元住民や文化団体への説明や、埋蔵文化財調査に多くの時間を費やした。



小田原城址に隣接する本橋は、城を望める絶好のロケーション。また、周辺には高台も多くあり、城と橋が一体的に望めるため、修景に配慮したデザインとした。



小田原提灯をモチーフとした照明灯。灯籠をモチーフにした親柱。



### STOCK REVIEW

#### 史跡と共存する橋

昭和46年に事業着手をしたが、史跡保存、環境保全の観点から地元住民及び文化団体から強い保存要望があり、史跡と環境との共存を図りながら交通の円滑化を図るため、小田原市域の道路網計画を見直し、昭和58年に車線数を4車線から2車線に変更して事業を再開をした。このように多くの時間を費やして供用を開始出来たのも、先人達の事業に対する熱い思いがあったからこそである。本受賞が、教訓を後人へ伝えていくきっかけとなったことに感謝する。



▲小田原城からの眺め

▲大改修した小田原城



050

幹線道路の整備・改良

シンボルロード事業

## 新潟県十日町地域振興局地域整備部 都市計画道路 高田町通り線街路事業

### Project Profile

#### プロフィール

事業地：新潟県十日町市高田町  
2丁目

事業期間：平成元年8月～  
平成5年3月

事業費：850百万円

規模：延長226m  
幅員15.0m～16.0m

### Outline 事業概要

高田町通り線は、織物の産地十日町市街地を東西に横断する幹線道路である。またこの地域は県内でも有数の豪雪地帯であり、昭和56・59・60・61年豪雪時には、市内の道路が麻痺状態となったこともあり、雪対策が大きな課題となっていた。そこで本事業では、街路事業の他に次の2つの事業を同時期に施行した。

○地元商店街組合事業（歩道ロードヒーティング敷設）

○商店街活性化街路事業（街路灯設置20基、街路樹植栽21本、歩道カラー舗装舗設）

街路事業と2つの事業を組み合わせることにより、商店街の活性化と雪に強く緑豊かな街づくりを目指したものである。

### Comment

**【表彰理由】**街路事業による道路の拡幅にあわせて、電気・通信の電柱の道路敷地外への建柱、街路樹の植栽、街路灯設置により沿道商店街の景観への配慮がなされるとともに、沿道住民による融雪装置の設置、植樹の維持管理等、住民参加により潤いのある都市空間が創出された。

**【受賞者のコメント】**十日町市は豪雪地帯であり冬期間の雪対策は重要で、街路事業の実施に合わせて地元実施の事業による歩道融雪装置を設置することにより冬季の歩行空間を確保できるとともに、植樹、街路灯等も設置することにより、以前の雁木通りから、緑があり夜間でも安全で新しい街並みの形成に県としても貢献できたと思う。

第5回



終点から起点を望む。シンボリックな街路灯が青い空に映える。



街路灯は「太陽と緑の町」十日町をモチーフとし、照明器具を太陽、照明ボールを緑の葉と見立てている。



### STOCK REVIEW

#### 地域の活動を支える重要道路

本事業区間を含む当該街路は、十日町市の中心市街地の南側に位置する東西に横断する道路で、本事業区間の連なりには商店街が形成されていることや当該道路周辺に高等学校や病院があることから、車だけでなく歩行者も多く、当該区間に街路事業を実施したことは事業効果があったと思う。また、当該事業区間完了後は未整備区間である西側の949mを整備し、延長1,450mの都市計画道路を平成19年度に事業を完了することができた。



▲歩行者の利用状況



051

幹線道路の整備・改良

## 大分市土木建築部道路建設課街路建設担当班 大分都市計画道路 庄の原佐野線街路事業

### Project Profile

#### プロフィール

事業地：大分市大字三芳外

事業期間：昭和52年3月～  
平成4年10月

事業費：7,390百万円

規模：延長1,935m  
幅員25m

### Outline 事業概要

大分都市計画道路 庄の原佐野線は、九州横断自動車道長崎大分線（大分自動車道）大分インターチェンジより大分市中心市街地の国道210号を結ぶアクセス道路として、重要な位置づけにあるが、昭和51年当時、同自動車道別府～大分間の供用開始を間近に控え当路線の整備は後には持越せない重要な課題となっていた。

また、当路線は市域内の東西方向の幹線街路にもなっており、周辺に新興大型団地（青葉台、にじヶ丘）の開発に伴い整備する必要性も高まっていた。このため昭和51年度末に事業に着手し、平成4年10月に完成をみたものである。

同自動車道別府～大分間も同年12月に供用開始された。

### Comment

**【表彰理由】**都市間交通のアクセス道路として都市の骨格をなす新たな幹線道路を完成させるとともに、その効果として新たな都市空間を現出させつつある。

**【受賞者のコメント】**交通量も多く、人家連たんした区間の現道拡幅であり、地区住民も地域の分断や環境の悪化等種々の不安を抱いていたため、地区住民対応や合意形成に難航を極めた。そのために住環境の整備や生活道路の整備も同時に進め、地区住民とのコンセンサスを得ながら4年間で家屋移転109戸、街路用地買収24,157m<sup>2</sup>を完了した。



大分自動車道 大分インターチェンジ方向より市街地方向（国道210号）を望む



市街地方向（国道210号）より大分インターチェンジ方向を望む

### STOCK REVIEW

#### 東西骨格軸となる地域高規格道路

庄の原佐野線は本事業完成から2年後の平成6年に地域高規格道路に指定され、大分県施行により延伸整備が進められており、平成20年9月には国道10号までの約2.2km区間が供用開始された。また本年1月には大分川河口部では約半世紀ぶりの架橋となる宗麟大橋の完成によりさらに東に延伸され、大分市地域間の連携を促進するとともに都市内交通の改善が図られるなど、本市東西骨格軸となる幹線道路として大きく期待されている。



# 第 6 回

## 1994 年 平成 6 年 受賞事業

- |     |     |                                       |
|-----|-----|---------------------------------------|
| 052 | 大臣賞 | 阪急京都線（高槻市駅周辺）連続<br>立体交差事業             |
| 053 | 会長賞 | 都市計画道路 官庁街通り線<br>シンボルロード整備事業          |
| 054 | 会長賞 | 都市計画道路幹線街路<br>環状第 8 号線羽田トンネル整備事業      |
| 055 | 優秀賞 | 都市計画道路 高崎駅西口線<br>緊急地方道路整備事業           |
| 056 | 優秀賞 | 都市計画道路 加島天下茶屋線<br>外 1 路線と阪神本線との立体交差事業 |
| 057 | 特別賞 | 都市計画道路 向中野安倍館線<br>夕顔瀬橋架替整備事業          |
| 058 | 特別賞 | 銚子駅前通りシンボルロード整備事業                     |
| 059 | 特別賞 | 都市計画道路 由比ヶ浜関谷線                        |
| 060 | 特別賞 | 都市計画道路 湖周線整備事業                        |
| 061 | 特別賞 | 駐車場案内システム整備事業                         |
| 062 | 特別賞 | 日豊本線宮崎地区 連続立体交差事業                     |



平成6年  
1994年

大臣賞

052

立体交差道路整備

駅前広場整備

連続立体交差事業

沿道市街地との一体整備(整理型)

## 大阪府都市整備部交通道路室都市交通課 阪急京都線（高槻市駅周辺）連続立体交差事業

### Project Profile

#### プロフィール

事業地：高槻市上田辺町～高垣町

事業期間：昭和53年度～  
平成5年度

事業費：約30,317百万円

規模：延長2.814km

### Outline 事業概要

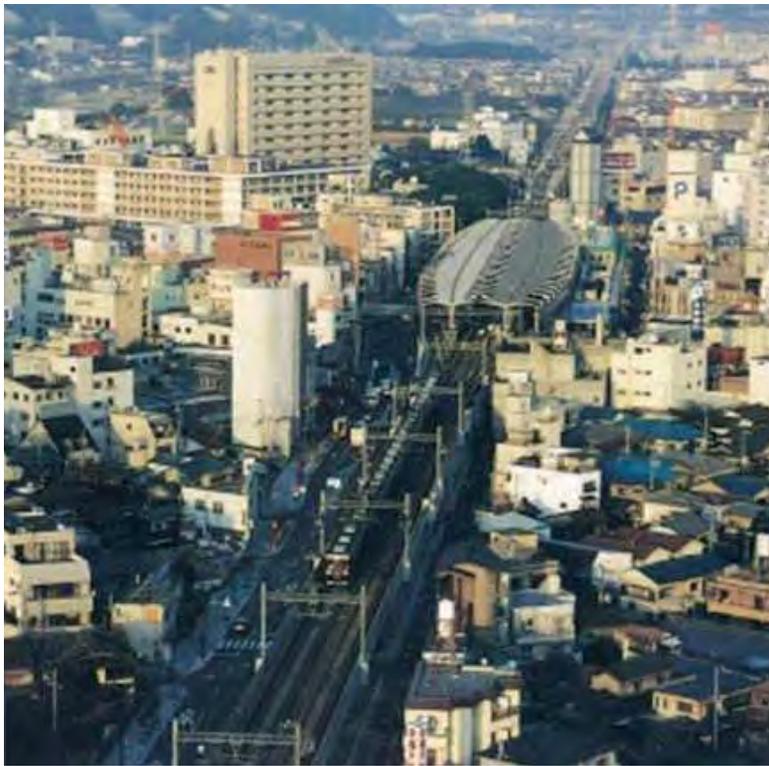
本事業は、高槻市中心部の南北方向の交通渋滞の緩和や市街地の分断の解消を通じて、都市機能の向上を図るため、昭和54年1月に大阪府が事業主体となり着手した。

この事業は高槻市駅を含む芥川～檜尾川の2.814kmの区間を高架化すべく計画され、10箇所の踏切を除却する鉄道高架工事と、これに関連して沿線地区の生活環境の改善を図ることを目的とした阪急南側線の側道整備工事から成っている。大阪府が事業主体として事業の統括を行い、高槻市が用地買収および関連側道工事を、阪急電鉄株式会社が鉄道高架化工事をそれぞれ担当し、三者の密接な協力のもとに事業が進められた。

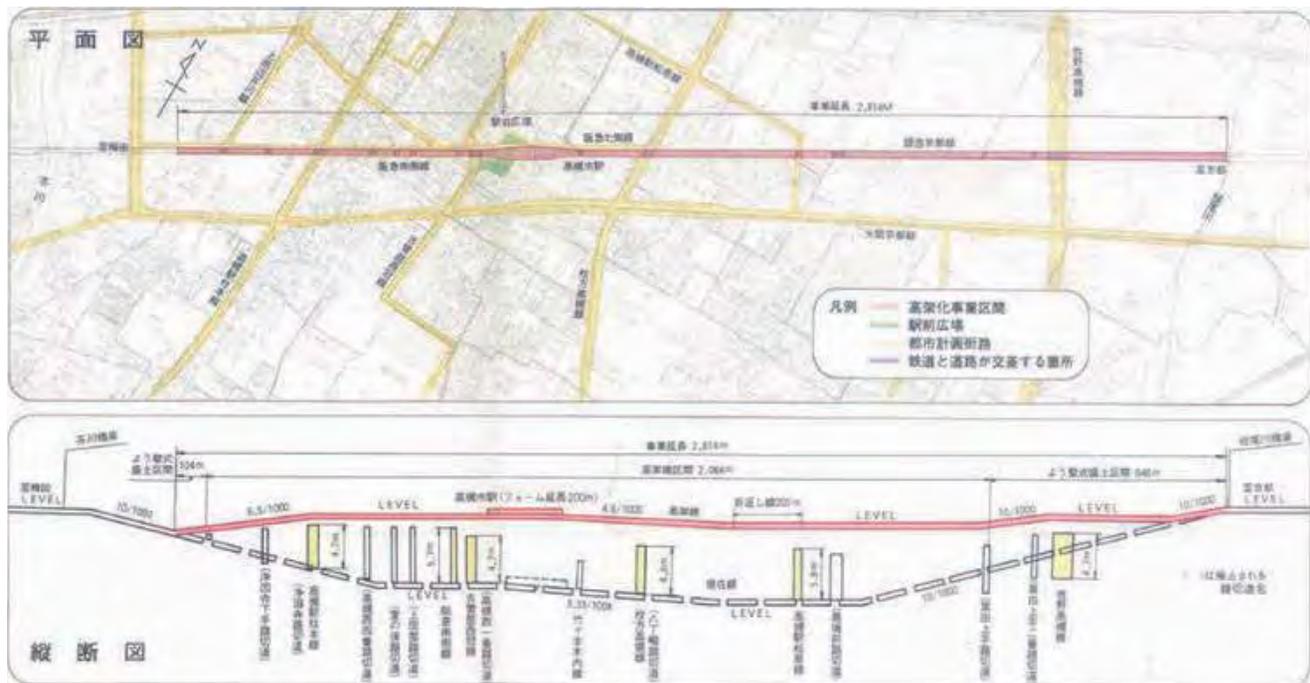
### Comment

**【表彰理由】**交通の要衝となっている中心市街地の踏切が、幾多の困難を克服して除却され、併せて関連街路の整備により、周辺街路の交通渋滞が解消され、また、高架下利用の工夫、駅舎における障がい者や高齢者への対応等、府が目指す福祉のまちづくりに大いに貢献しているとして評価された。

**【受賞者のコメント】**連続立体交差事業により、10箇所の踏切が除却されたほか、併せて駅前広場が整備されたことにより、駅周辺の交通流は円滑なものとなった。高架下には新たに18,880m<sup>2</sup>の空間が生み出され、自転車駐輪場や商業施設等に活用されることとなり、市民の利便性が向上した。



左：全景（大阪方から京都方面） 右：遠景（西から東方面）



平面図及び縦断面図



事業後の八丁畷架道橋付近（左上：事業前の八丁畷踏切道付近）



側道整備状況

STOCK REVIEW

事業を振り返って

事業完了後に市民アンケートを実施しており、施行前と比較すると、「街全体の印象」「駅構内やホームの環境」に高い評価をいただいた。高架下空間についても、「高架下の雰囲気」「店舗・自転車駐輪場ができたこと」の満足度が高かった。駅周辺の道路交通状況では、「踏切待ちがなくなった」「線路の反対側へ行きやすくなった」との声が多く、地域の分断が解消されたことがわかる。

15年の歳月にわたった事業を振り返ってみると、多くの方の努力と知恵と協力により、成し遂げられた事業であり、完成後24年の月日が経ったが、高架事業とともに駅周辺のまちづくりへとより一層の発展につなげることができた。



▼駅舎

▲駅前広場



## 十和田市建設部都市整備建築課 都市計画道路 官庁街通り線シンボルロード整備事業

### Project Profile

#### プロフィール

事業地：青森県十和田市西十二番町～西二番町（官庁街通り線）

事業期間：昭和63年4月～平成6年3月

事業費：約1,200百万円

規模：延長1,040m

幅員36.0m(車道11.0m  
歩道12.5m×2(両側))

### Outline 事業概要

本事業は、片側12.5mの歩道を確保し、既存の「桜と赤松並木」とそのコントラストを生かしつつ、かつては馬の産地であった『馬』にこだわった車止めや、十和田市の開拓の源である人口河川「稲生川」をイメージした「せせらぎ水路」や、日本有数の観光地である「奥入瀬渓流」の「滝」を配し歴史と風土を表現することに努めた。

さらには、触ったり乗ったりできる「馬のオブジェ」や「蹄鉄型案内板」等を配置し、“学習の道”としての整備にも努めた。

### Comment

**【表彰理由】**昭和61年、『日本の道100選』の指定を契機に、官庁街通りを開拓の歴史と風土を取り込み、既存の桜と赤松並木を保存しつつ、歴史性と親愛性を重視し、高質な都市空間の確保、都市の魅力の向上、都市の活性化及び都市の顔となる道づくりに貢献した。

**【受賞者のコメント】**歴史的背景と自然景観が調和した都市空間の整備、更には歴史や文化を学習できる施設等の整備などと併せ、ゆとりと潤いのある都市空間の創出に寄与し、魅力あふれるシンボルロードが整備できた。



毎年、様々な祭りやイベント等が開催され、スポーツ・芸術文化など市民の交流や憩いの場となっている。



春には、桜が満開となり市民だけではなく海外ツアーによる観光客も訪れている。

### STOCK REVIEW

#### Arts Towada 構想

平成13年度から官庁街通り周辺を“Arts Towada”（野外芸術文化ゾーン）構想に位置付け、現在では「十和田市現代美術館」、「アート広場」、「Art Station Towada」等が整備され、特に「十和田市現代美術館」は年間13万人以上が訪れる新たな観光スポットとなっている。



▲アートステーション



◀十和田市現代美術館

東京都第二建設事務所  
都市計画道路幹線街路 環状第8号線羽田トンネル整備事業

Project Profile  
プロフィール

事業地：東京都  
事業期間：昭和61年度～平成5年度  
事業費：約18,100百万円  
規模：延長1,539m  
(トンネル688m)  
幅員22.9m

Outline 事業概要

環状第8号線は、区部の一番外側の環状道路であり、都心へ流入する通過交通を分散し、周辺の都市相互間の連絡を強化する重要路線である。整備区間は、羽田空港の沖合展開事業と連携して実施した事業であり、そのほとんどが埋立地内で軟弱地盤であった。また、滑走路の近くで工事を行うことで、空域制限や、施工面、行程面で様々な制約を受ける中での事業であった。

Comment

【表彰理由】超軟弱地盤や航空機荷重などの課題を最新技術により克服し、道路本来の機能としての走りやすさの確保に努めるとともに、空港にふさわしい景観の検討を進め、トンネル内や出入口など全体にデザインが施され、景観の向上を図っていることが評価の対象となった。

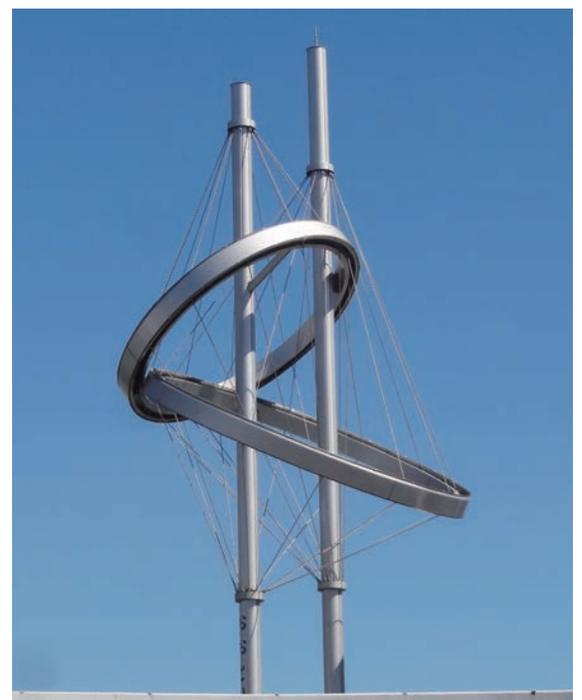
【受賞者のコメント】羽田空港の沖合への展開事業は、旧空港の沖合に新しく埋め立てて、空港施設を移転するものであった。本事業の整備によって、環状第8号線は国道357号線や首都高速湾岸線と新たに接続された。



西側坑口（蒲田から国道357号線方向を望む）



上：トンネル東側坑口（国道357号線から蒲田方向を望む）  
左下：トンネル内部（西側坑口方向を望む） 右下：トンネル内部（東側坑口方向を望む）



空港トンネル付近のモニュメント



平成6年

1994年

優秀賞

055

シンボルロード事業

## 群馬県土木部 都市計画道路 高崎駅西口線 緊急地方道路整備事業

### Project Profile プロフィール

事業地：群馬県高崎市  
事業期間：昭和62年度～平成5年度  
事業費：約2,000百万円  
規模：道路改良 延長300m

### Outline 事業概要

本事業は、高崎駅西口広場と行政・文化の中心地区である城址公園地区を結ぶ、アメニティー豊かで、風格ある街路空間の形成を目的としたシンボルロードとして整備した事業です。同時に整備した共同溝工事により、電線・電柱が無くなり、シンボルロードにふさわしい景観を創出している。

### Comment

**【表彰理由】**中心市街地に流入する交通の慢性的渋滞が解消されるとともに、城址の歴史的な施設に配慮しつつ周辺の公共施設と一体となった美観的演出が図られ、文化的色彩を醸し出す魅力ある都市景観が形成されているとして評価された。

**【受賞者のコメント】**本路線は、渋滞緩和だけでなく高崎市中心市街地のシンボルロード的な位置づけであることから、周辺施設との調和や景観向上に配慮した。歩道や照明などの選定に苦労したが、完成後には道路を利用する方々から「綺麗になった」、「利用して気持ちが良い」など好意的な意見をもらうことができ、やりがいを感じる事が出来た。

第6回



シンボルロード計画区間



ライトアップされた高崎駅西口線



共同溝内部 見学会状況

### STOCK REVIEW

#### 事業効果

本事業は高崎市役所や群馬音楽センター等が存在する高崎市中心市街地のシンボルロード整備であり、事業完了により良好な景観が生み出された。また、平成19年度には、継続事業として高崎駅西口までの共同溝工事が完成し、駅から中心市街地までの無電柱化が完了しており、広幅員の歩道と良好な景観から、現在でも多くの歩行者が利用しているシンボルロードとして活用されている。

大阪市建設局道路部街路課（鉄道交差担当）  
都市計画道路 加島天下茶屋線外1路線と阪神本線との立体交差事業

Project Profile  
プロフィール

事業地：野田駅～梅田駅間  
事業期間：昭和59年度～平成5年度  
事業費：30,595百万円  
規模：延長1,660m  
踏切除却数6箇所

Outline 事業概要

阪神本線は、大阪市内6.6kmのうち4.7kmは既に高架化が完了しており、残り1.9kmのうち1.3kmの地平（0.6kmは梅田地下駅）区間には6箇所の踏切があった。その中でも特に都市計画道路加島天下茶屋線（なにわ筋）と交差する浄正橋筋踏切は、市内でも有数の交通混雑箇所であったが、阪神本線地下化に伴い、全6箇所の踏切を除却した。

当該事業が完了したことにより、今まで渋滞や事故の原因となっていた踏切が除却され、人や車の円滑かつ安全な通行の確保が可能となった。さらに、鉄道による地域の分断が解消されることで都市の一体化を図り、魅力のある街づくりの実現に大きな役割を果たし、沿線地域の発展と交通安全にも大きく寄与した。

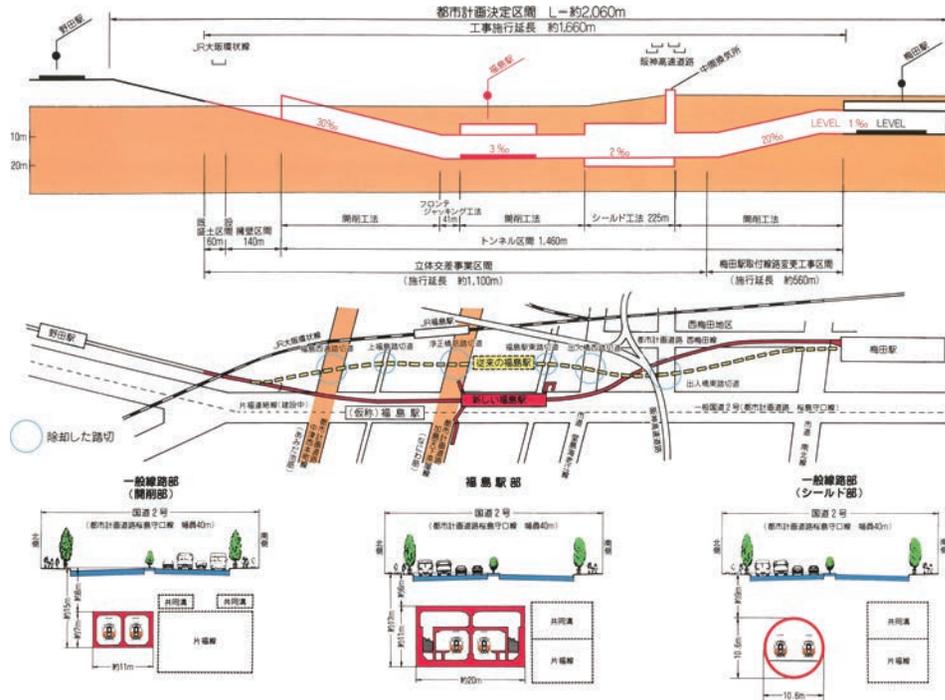
Comment

**【表彰理由】**大阪市内の中心部に位置し、厳しい工事上の制約のなかで、既存の道路空間を利用して鉄道を移設、地下化したことにより慢性的交通渋滞が解消され、地域経済の発展に大きな役割を果たすなどその効果が著しく大きいとして評価された。

**【受賞者のコメント】**本事業は、短区間ながら、都心に位置するが故の種々の制約条件から、開削工法、フロンテジャッキング工法、シールド工法と地下工事を代表する3つの工法を採用し、その設計・施工には大変苦慮したことがうかがえる。その結果、現在の都市の発展に大きく寄与しているものと考えている。



左上：地下移行部、右上：鉄道地下部、左下：整備前、右下：整備後（浄正橋筋踏切除却後）



上：縦断面図 中央：平面図 下：横断面図

STOCK REVIEW

現在の状況

本事業で除却した浄正橋筋踏切の北側には、新大阪方面から大阪環状線を経由して関西国際空港を結ぶ東海道線支線の踏切が存しており、関西国際空港の開港以降、関西国際空港へのアクセス路線としてその重要性が増しており、踏切を通過する列車本数も増加している。

本事業が実施されていなければ、連続する2つの

踏切により、周辺に深刻な交通渋滞を引き起こしていたことは容易に想像できる。



▲整備前の阪神梅田駅周辺



▲現在の阪神梅田駅周辺

平成6年  
1994年

特別賞

057

幹線道路の整備・改良

橋梁整備

## 岩手県県土整備部都市計画課 都市計画道路 向中野安倍館線夕顔瀬橋架替整備事業

### Project Profile

#### プロフィール

事業地：岩手県盛岡市  
事業期間：昭和63年～平成5年  
事業費：約3,000百万円  
規模：橋長93.0m  
幅員25.0m

### Outline 事業概要

都市計画道路向中野安倍館線は、盛岡市の中心部を南北に貫く都市の骨格をなす路線であり、中心市街地と南北の住宅地とを結ぶ延長約8kmの重要な幹線道路である。このうち対象事業は、北上川に架かる夕顔瀬橋の老朽化等に伴う架け替えを行ったものである。

旧橋は昭和15年に旧内務省により架設されたゲルバートラス橋で、50余年にわたり盛岡の交通要所で重要な役割を果たしてきたが、都市化の進展と自動車の増加に対応できず慢性的な渋滞が生じていた。また、平成5年にFISアルペンスキー世界選手権大会の岩手開催が決定し、その関連道路の整備が必要となったことから、中心市街地と競技会場の雫石町とを結ぶ主要ルートに位置する夕顔瀬橋の架け替えを行ったものである。

### Comment

**【表彰理由】**架け替えにより4車線の幹線道路として十分な幅員が確保されるとともに、橋詰部の食い違い交差点を改良したことで円滑な交通が確保され、中心市街地のボトルネックを解消する街路事業として高く評価された。また、橋上の石灯籠など旧街道の歴史に配慮したデザインも評価された。

**【受賞者のコメント】**夕顔瀬橋は北上川の洪水で幾度となく流失したが、昭和15年に戦争による資材調達の苦勞を乗り越え初めて永久橋として架設された歴史がある。そのため、岩手山を背景に望む旧トラス橋は盛岡の顔として半世紀にわたり市民から愛されてきた。架け替えから四半世紀が経つが、現在も盛岡の代表的な景観スポットとなっている。

第6回



三川が合流する場所にある盛岡は川の街、橋の街でもある。北上川に架かる橋上に立ち川面から望む岩手山は、昔から市民に愛されてきた景観スポットとなっている。



3車線から4車線に、右折レーンを設けて交通が円滑になった。歩道も拡幅し歩行者の安全性も向上した。

### STOCK REVIEW

#### 今も必要な幹線道路の整備

夕顔瀬橋は盛岡都市圏の道路網で都心環状道路として幹線道路に位置付けられている。旧橋では交通量増加に対応するためリバーシブルレーンが運用されていたものの渋滞が激しかったが、橋梁架け替えで4車線に拡幅されボトルネックが解消した。架け替えから25年が経過したが、この夕顔瀬橋と国道4号バイパスとを結ぶ都市計画道路では4車線拡幅工事が現在行われている。中心市街地の活性化にも寄与する都市計画道路の整備は今後も必要である。



▲暫定供用中の状況

▲完成後の状況

## 銚子市都市整備課 銚子駅前通り シンボルロード整備事業

### Project Profile

#### プロフィール

事業地：千葉県銚子市 JR 銚子駅前広場から河岸公園前交差点まで

事業期間：昭和63年度～平成5年度

事業費：1,404百万円

規模：延長610m  
幅員36m  
(駅前広場6,900m<sup>2</sup>+ポケット広場600m<sup>2</sup>)

### Outline 事業概要

銚子駅前通りは、JR 銚子駅前広場から利根川に至る延長610mの道路である。沿道は、駅を核として、商業やサービス業を中心とした商店街が形成され、銚子市の骨格ともいえる道路である。当時、銚子市が進めていたリゾート都市事業の先駆け事業として位置付けられており、銚子の玄関口としてふさわしい、魅力あるシンボルロードとして整備されたものである。

### Comment

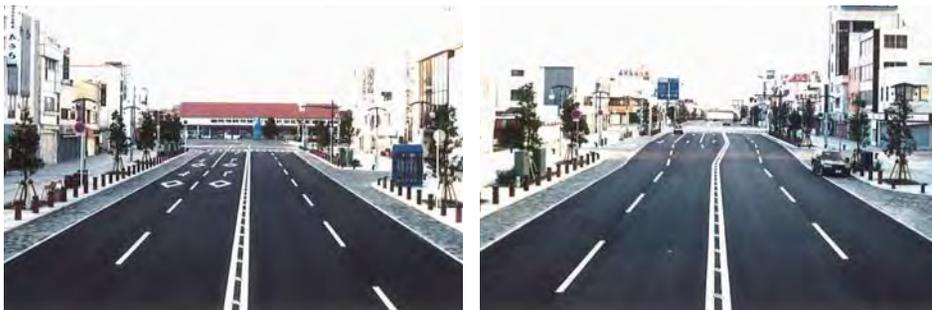
【受賞者のコメント】このシンボルロードは、車道部分は一般的なアスファルト舗装だが、交差点内と路側帯は、インターロッキングブロック舗装で、歩道部分は、御影石の自然石が張り詰められている。また、交差点近くの歩道部分には「青海波模様」を施し、街路灯は、錨型、灯台型、マスト型にし、車止めの一部は、船の係留型にしている。全体なカラーを、黒潮カラーの青で統一し、「黒潮とみなど」を表現した銚子らしさを演出したものである。



漁港の街をイメージに歩道は『青海波模様』、街路灯には錨や灯台のデザインを採用し、信号機にいたっても『黒潮カラー』の青で統一され、海のまちを表現している。



駅前には、小さな池をオアシスのように配置し、景観に潤いを与えている。



### STOCK REVIEW

#### 漁港の街をイメージ

銚子駅前通りは、当時、地方都市としては例の少ない36mという幅員の道路であり、電線等の地中化も行い整備された。シンボルロードのイメージは『犬吠埼・屏風ヶ浦に代表される自然環境及び漁港の街をイメージした空間づくりを行い、「黒潮」と「みなど」を表現し「銚子らしさ」を創造する。』となっており、本市の玄関口であり銚子市の顔として現存も「銚子らしさ」を表現している。



▲青海波模様の歩道



▲船の係留型とレッドウツの車止め



平成6年  
1994年

特別賞

059

幹線道路の整備・改良

## 神奈川県藤沢土木事務所工務部道路都市課 都市計画道路 由比ヶ浜関谷線

### Project Profile

#### プロフィール

事業地：鎌倉市関谷地内

事業期間：昭和44年～  
平成5年

事業費：6,300百万円

規模：延長1,617m  
幅員15.0～22.0m

### Outline 事業概要

首都圏と湘南地域を結ぶ道

鎌倉市北部や藤沢市東部地域では国道1号に至る道路が少なく、県道23号（原宿六ツ浦）や県道30号（戸塚茅ヶ崎）などの幹線道路は常に交通渋滞に悩まされている。

このような状況を改善するため、都市計画道路由比ヶ浜関谷線を整備することにより国道1号と接続され、首都圏と湘南地域東部とを結ぶ新たな幹線道路として機能することが期待されている。

今回開通した区間は、鎌倉市関谷地区において都市計画道路横浜藤沢線と交差し、大船駅、藤沢市街地、江の島といった湘南地域東部の主要地へとつながる重要な交通の要衝となっている。

### Comment

【受賞者のコメント】本路線の整備により、住宅地に入り込んでいた車が排除されたほか、湘南地区の玄関口として明るく軽快なイメージと、湘南地域に入ったことが自然に感じ取れる景観が演出されるようになった。

第6回



湘南地域のゲートづくりと周辺環境への調和を考えたデザイン



### STOCK REVIEW

#### 印象的な道路景観を見せるランプ橋

開通した区間は、橋梁部と一般道路部により構成されていて橋梁部は都市計画道路由比ヶ浜関谷線の本線である直線橋2本と都市計画道路横浜藤沢線へと通じる曲線橋2橋の計4橋で構成され、湘南地域の玄関口に位置し印象的な道路景観を見せるランプ橋という特徴を持っている。

また、現在においては湘南地域東部へのアクセスのみでなく、横浜方面へ向かう横浜湘南道路 栄IC・JCTへのアクセス道路の一部となり、この路線の重要度は更に増している。



▲印象的な道路景観を見せるランプ橋



060 シンボルロード事業

## 長野県建設部都市・まちづくり課 都市計画道路 湖周線整備事業

### Project Profile

#### プロフィール

事業地：長野県諏訪市  
事業期間：昭和61年度～平成5年度  
事業費：3,500百万円  
規模：延長2,570m  
幅員24m

### Outline 事業概要

都市計画道路湖周線は、長野県の観光資源である諏訪湖を一周する街路の一部であり、「さざなみロード」の愛称で呼ばれ、諏訪地域におけるシンボルロードである。

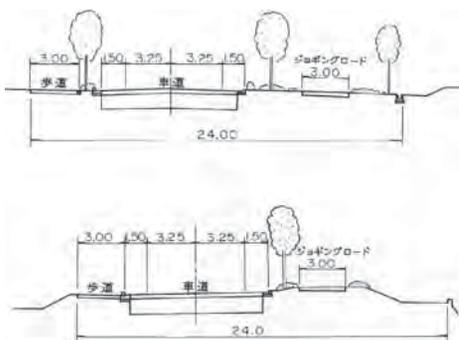
当事業は、諏訪地域における渋滞緩和や都市交通の円滑化を目的とした街路整備を行うとともに、諏訪湖畔という恵まれた立地条件であることから、諏訪湖周辺のにぎわいや観光・交流空間の創出および、市民の健康づくりを支援するため、諏訪湖畔側へ幅員9～11mの環境施設帯を都市計画決定し、緑地や休憩施設、ジョギングロードを整備するなど、ゆとりのある親しみやすい街路整備を行った。

### Comment

【受賞者のコメント】諏訪湖周道路の渋滞解消や地域の幹線街路としての都市内交通の円滑化といった整備効果以外にも、ジョギングロードや緑地、休憩施設等を整備したことにより、健康・体力づくり、さらには、観光・交流等レクリエーションの場としても有効に利用され、地域の方や観光客の方々に歓迎されている。



都市計画湖周線は、「ゆとりとうるおいのあるまちづくり」をテーマに計画し湖畔側に緑地帯、ジョギングロード、多目的広場を設け、良好な歩行者空間の創造に努めている。



ジョギングロードの舗装は、ゴムチップウレタンを使用し、適度な断力性と快適性、安全性を持たせている。

### STOCK REVIEW

#### 自転車利用への対策

諏訪湖周道路の整備が進むにつれて、自転車利用者が増加しており、環境施設帯における安全な移動空間を確保するため、歩行空間と自転車走行空間を分離する必要性が高まっている。また、健康づくりや観光面での活用など、自転車へのニーズが高まっていることから、県と市町が連携して、新たに、諏訪湖周サイクリングロードを整備するために、街路および道路の再構築が計画されている。



▲自転車利用状況

▲自転車利用状況

## 熊本市都市建設局都市政策部交通政策課 駐車場案内システム整備事業

### Project Profile

#### プロフィール

事業地：熊本市

事業期間：平成4年度～  
平成5年度

事業費：678百万円

規模：コントロールセンター、  
各種案内板、駐車場端末機

### Outline 事業概要

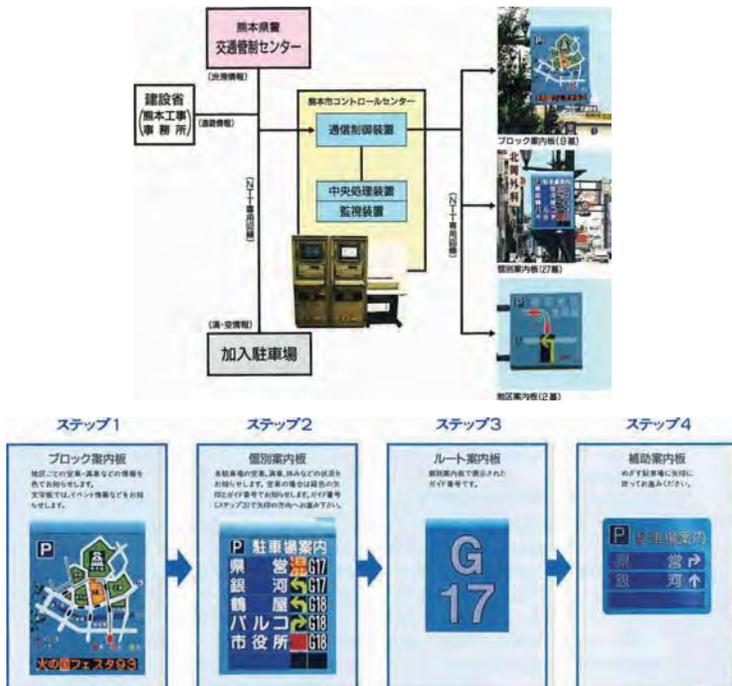
熊本市中心市街地の既設駐車場においては、その規模や立地条件等により需要の片寄りが著しいため、これらの効率的利用を図るとともに交通混雑を緩和するため、駐車場案内システムを導入し、駐車場の満空情報、道路の渋滞情報などを提供したものである。商業・業務地区と熊本城を含む中心地176haを案内対象地区とし、幹線道路で区切り、下通、新市街、桜町、熊本城の5地区にブロック分けた。中心部の収容台数30台以上の一時預り駐車場26駐車場が加入。全収容台数は約5,400台で、案内地区の約70%をカバー。4種類の案内板で目的の駐車場に案内する。①ブロック案内板/9基、②個別案内板/27基、③ルート案内板/39基、④補助案内板、その他に、電車通りの渋滞状況を知らせ、ドライバーを桜町地区に案内・誘導する「地区案内板」が2基。

### Comment

【受賞者のコメント】交通混雑につながる駐車場捜しのうろつき運転、駐車待ちの車を減らし、効率的に駐車場を利用できるようになった。駐車場案内システムに加入した駐車場については、その利用率が向上し、加えて駐車場利用の平準化についても大きく寄与し、車社会に対応した快適な都市環境づくりが進んだ。



ブロックごとの駐車場満空情報、道路渋滞情報等提供



各駐車場の満空とルート案内/ルート上の各駐車場の方向を案内

### STOCK REVIEW

#### 新たな時代の情報提供を目指して

整備後約20年の間、カーナビゲーションシステムや携帯電話、VICSなどによる代替手段の普及などとともに、時間貸コインパーキングの増加、システムの老朽化による維持費の増大などから、平成20年3月31日をもって事業廃止に至った。今後は、高度情報社会に対応したインターネット上での案内など多様性のある新たなシステムの構築を検討していきたい。



平成6年  
1994年

特別賞

062

駅周辺環境整備

連続立体交差事業

踏切除却・改良事業

## 宮崎県土木部都市計画課 日豊本線宮崎地区 連続立体交差事業

### Project Profile プロフィール

事業地：宮崎市

事業期間：昭和61年度～  
平成5年度

事業費：14,900百万円

規模：3,440m

### Outline 事業概要

宮崎市では、宮崎港の整備や宮崎・日南海岸リゾート構想など、東部地区の開発が積極的に進められてきた。しかし、これに伴う東西間の交通が増大し、市街地を南北に縦断する JR 日豊本線により、踏切事故や交通渋滞などが生じ、円滑な交通の妨げとなっていた。

また、鉄道による市街地の分断は、健全な都市の発展や市街地の整備を阻害し、東西格差の原因となっていたことから、このような問題を解決するため、宮崎地区連続立体交差事業により、JR 日豊本線の宮崎駅付近約 3.4km を高架化することで、多数の踏切の除却や新設道路との立体交差を一挙に実現し、市街地の一体的な発展を図った。

### Comment

**【表彰理由】** 鉄道の高架化に伴い、7 箇所 の踏切除却と、21 箇所（うち都市計画道路 7 箇所）の新たな交差道路の整備により、踏切事故や交通渋滞が解消されたこと、また東西市街地の一体的な発展の促進が図られたことなどが評価された。

**【受賞者のコメント】** 高架化事業と平行して、宮崎駅東部地区を中心とした 42ha の区域について、宮崎市において土地区画整理事業を実施し、東口駅前広場を確保している。又、西口の駅前広場については、高架完了後に約 11,000m<sup>2</sup> を県の街路事業にて再構築を行う他、関連する鉄道残地の土地利用も図った。



整備された JR 宮崎駅



上：全景 左下：立体交差された市道一ツ葉通線 右下：旧鉄道敷を利用して整備された自転車歩行者道

### STOCK REVIEW

#### 宮崎駅周辺の更なる整備

連続立体交差事業の完了後は、平成 23 年度に宮崎駅西口拠点施設として整備された「宮崎グリーンズフィア (KITEN ビル)」内にバスセンターが入ることによって、鉄道・バスの乗り換え利便性が向上している。また、駅の東口から宮崎港を結ぶ（都）宮崎駅東通線については、交通の円滑化や利便性の向上、災害時の緊急輸送道路や避難路としての機能確保などを目的とした街路事業が施行中であり、駅周辺の更なる整備が進められている。



▲宮崎駅東通線



▲宮崎グリーンズフィア



# 第 7 回

## 1995 年 平成 7 年 受賞事業

**063** 大臣賞 福岡都市計画都市高速鉄道西日本鉄道  
大牟田線（福岡～平尾間）連続立体交差事業

---

**064** 会長賞 都市高速鉄道相模鉄道本線  
大和駅周辺連続立体交差事業

**065** 会長賞 都市計画道路 3・4・27 号本町線  
シンボルロード整備事業

---

**066** 優秀賞 都市計画道路環状線 道路改築事業

**067** 優秀賞 都市計画道路 杉ヶ町高畑線整備事業

---

**068** 特別賞 都市計画道路 3・2・10 基坂通整備事業

**069** 特別賞 都市計画道路 3・4・119 伊達街道整備事業

**070** 特別賞 赤谷線自転車歩行者 専用道路整備事業

**071** 特別賞 駐車場案内システム整備事業

**072** 特別賞 都市計画道路 大口駅国ノ十線外 1 線  
整備事業

福岡市道路下水道局計画部道路計画課  
福岡都市計画都市高速鉄道西日本鉄道大牟田線(福岡～平尾間)連続立体交差事業

Project Profile

プロフィール

事業地：福岡県福岡市中央区天神2丁目～中央区平尾2丁目

事業期間：昭和57年度～平成8年度

事業費：約35,300百万円

規模：鉄道部1,620m  
(高架部1,525m  
盛土部95m)  
側道部2,600m(7路線)

Outline 事業概要

西鉄天神大牟田線は、福岡市の都心である天神を起点として福岡県南部の大牟田市に至る基幹鉄道である。

事業区内(福岡(天神)駅～平尾駅間の延長約1.62km)の踏切については、交通量の増大に伴い、踏切における交通渋滞は深刻化していた。特に薬院1号踏切(薬院駅横踏切)については、一日のうち約5時間以上も、人や車の流れが遮られるなど市街地の一体的発展の大きな支障となっていた。このような現状の抜本的解決を図るため、区間内の鉄道を高架化することにより、9箇所の踏切を廃止し、都市計画道路3路線を含む14箇所を道路と鉄道との立体交差化を図った事業である。

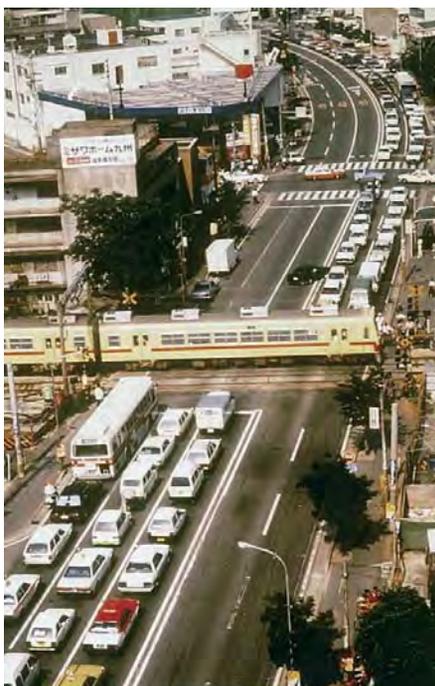
Comment

**【表彰理由】**厳しい工事上の制約を最新技術の導入により克服し、鉄道の高架化により中心市街地の踏切が除却され、慢性的な交通渋滞が解消されるとともに、分断されていた街が一体化され、均衡ある都市の発展が期待されるなど、その効果が著しく大きいとして評価された。

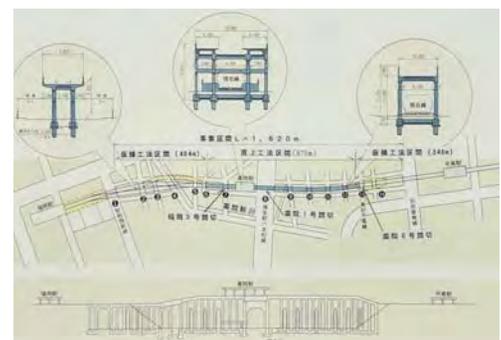
**【受賞者のコメント】**昭和57年度に着手した本事業は、福岡市都心部での難工事であったが、多くの困難を克服し事業を完了できたことは、その後の連続立体交差事業を推進する上での大きな財産となると思われる。また、西鉄福岡(天神)駅では鉄道事業者による大規模な再開発も実施され、都心機能の増進に大きく寄与した。



薬院駅付近の鉄道高架化直後の様子。写真右が天神側。左が大牟田側。



薬院駅付近の高架前(左)と高架後(右)。踏切の渋滞が解消されているのがわかる。



位置図(上)。平面図(下)。福岡市中心部での工事であった。



事業完了から20年以上経過した現在の薬院駅。高架化後、周辺には商業業務機能がさらに集積した。また、地下鉄七隈線の薬院駅も開業するなど交通結節機能も高まっている。



薬院駅の工事は、交通量の多い都市計画道路博多駅六本松線と交差する位置に計画されており、また直上施工でもあったことから、関係機関との協議に多くの時間を費やした。

STOCK REVIEW

福岡市中心部における連続立体交差事業の完成までを振り返って

西鉄天神大牟田線は福岡市と福岡県南部地域とを結ぶ大動脈であり、市民生活や経済活動を支える重要な役割を担っている。

本事業着手前の福岡市内の西鉄天神大牟田線における立体交差区間は、昭和36年に高架化された福岡（天神）駅付近および昭和53年度に連続立体交差事業が完了した平尾～大橋間（延長3,420m）のみで、その中間に位置する福岡～平尾間（延長1,620m）では都心部でありながら交通量の多い幹線道路との平面交差が残り、踏切での交通渋滞や交通事故の原因となっていた。そのため、昭和57年度から平成8年度の15年間にわたり本事業が実施された。直上施工はさることながら、仮線部においても3次切替まで行うなど工事上の大きな制約があったが、それらを克服し平成7年3月25日に高架切替を迎えることができた。

その後平成7年度に薬院駅が完成、側道整備も翌年度に完了し、沿線の交通環境は飛躍的に向上した。



◀薬院駅完成式典。

▶仮線部（1次仮線）の施工状況。



◀仮線部（2次仮線）の施工状況。

神奈川県県土整備局道路部道路整備課  
都市高速鉄道相模鉄道本線 大和駅周辺連続立体交差事業

Project Profile

プロフィール

事業地：神奈川県大和市

事業期間：昭和60年度～  
平成6年度

事業費：38,300百万円

規模：延長1,640m(地下区間  
1,090m、取付区間550m)

Outline 事業概要

大和市の中心市街地、大和駅は、市内を東西に走る相模鉄道本線(神中鉄道)が大正15年に開業し、南北に走る小田急電鉄(小田原急行鉄道)江ノ島線が昭和4年に開業し、鉄道の重要な結節点となった。

しかし、昭和30年代後半からの急激な人口及び交通量の増加、並びに相模鉄道本線は国道467号などの6路線と平面交差しているため、交通渋滞等の要因となっていた。また、鉄道の交差により市の中心部が4つに分断され、健全な市街地の発展が阻害されていた。

このため、これらの弊害をなくし、魅力ある街づくりを促進するために相模鉄道本線の大和駅周辺を地下化したものである。

Comment

**【表彰理由】**長年にわたる幾多の困難を克服し、様々な工夫を施しながら施工された連続立体交差事業により、交差する2本の鉄道によって4分割されていた大和駅周辺の市街地の一体化をはかり、ゆとりと潤いある都市空間を創出し、新しい街づくりに貢献したことが評価された。

**【受賞者のコメント】**大和駅周辺連続立体交差事業は、昭和52年鉄道高架調査着手以来、昭和56年都市計画決定、昭和60年12月事業認可、神奈川県と相模鉄道(株)の2者による協定締結、工事着手、そして平成6年10月の完成まで18年間にわたる数多くの人達の努力により完成した。



整備後の大和駅周辺の状況



整備前の大和駅周辺の状況

STOCK REVIEW

関連事業による一体的な街づくり

相模鉄道本線が地下に切り替えられ、6箇所の踏切が除却され、交通渋滞の解消、交通の安全及び列車の運行の安全に寄与した。また、分散されていた駅前広場を一体的に整備する大和駅前広場整備事業、盛土高架区間を高架橋化する小田急電鉄江ノ島線の改築事業や大和駅周辺市街地再開発事業、相模鉄道本線の旧軌道敷を利用した歩行者専用道路整備事業が連立事業と同時に実施され、大和駅周辺の街づくりに寄与した。



▲整備後の大和駅前広場

▲整備後の相模鉄道本線

彦根市都市建設部都市計画課  
都市計画道路3・4・27号本町線シンボルロード整備事業

Project Profile

プロフィール

事業地：滋賀県彦根市本町一丁目、二丁目

事業期間：昭和60年度～平成10年度

事業費：約3,760百万円（うち街路事業費 約3,170百万円）

規模：街路延長 350m  
幅員 18m  
地区計画 31,000m<sup>2</sup>

Outline 事業概要

本路線は、彦根市の中心市街地を南北に通る延長350mの都市計画道路である。本路線がある本町は、慶長9年（1604）の彦根城の築城とともに、武家屋敷に続いて、町人の居住区の町割をこの本町から割り始められたという歴史的に由緒ある町であった。しかし、整備前の道路は、築城時の幅員（6m）であり、行き交う多くの車両と歩行者が錯綜し非常に危険な状況となっていたため、城下町における安全・安心なアクセス道路として街路整備を行った。この整備では、道路拡幅により幅員（18m）とし、歩道の石畳、無電柱化などによる街路の高質化を行った。沿道においては、彦根城に隣接する場所であったことから、地元住民らとともに、歴史的景観に配慮した新しいまちなみの形成を図った。

Comment

【表彰理由】地元住民と専門家そして行政が一体となって個性あるまちづくりに取り組み、旧城下町としての歴史的景観のイメージに配慮した歩車道の整備などを行ったことにより、多くの来訪者が訪れ、地域の活性化に大きく貢献しているとして評価された。

【受賞者のコメント】本路線は、「夢京橋キャッスルロード」の愛称として知られ、年間約25万人の来訪者が訪れる本市の観光スポットとして定着している。城下町の風情と調和した新しいまちなみには、地元住民を中心に取組んだ、多くの先人が築いてきた歴史と伝統や風土に根ざしたまちづくりへの熱意が感じられる。



城下町の歴史的景観に調和した街路とまちなみ整備によるまちづくり



左上：全景（京橋から望む） 左下：整備前の状況（京橋から望む）  
右：整備された街路も一つの舞台として行われる秋の風物詩である「城まつり」

STOCK REVIEW

「OLD・NEW TOWN」

まちづくりのコンセプトを「OLD・NEW TOWN」“古いよさを生かした新しい活気のみなぎる町”として地元住民らのまちづくりはスタートした。結果として、伝統的な景観を生かして再生されたまちなみが誕生し、旧城下町に賑わいが生まれたことによって、中心市街地における他の商店街のまちづくりに波及したことは大変意義がある。このまちが、個性を生かして活気づくまちとして生き続けられるよう、次の世代への発展的な継承に期待する。



▲石畳の歩道と修景されたまちなみ

▲来訪者でにぎわうまち



平成7年  
1995年

066

放射・環状道路整備

## 高崎市都市整備部都市施設課 都市計画道路環状線 道路改築事業

### Project Profile

#### プロフィール

事業地：群馬県高崎市

事業期間：昭和38年～  
平成7年

事業費：約12,000百万円

規模：延長11,110m  
幅員25m

### Outline 事業概要

高崎環状線は、昭和33年に都市計画決定し、その後昭和38年に事業着手してから、平成7年までの息の長い事業である。

高崎環状線は、群馬県高崎市上豊岡町から高崎市下之城町を結ぶ総延長11.110kmの市道である。この道路と国道17号高崎バイパス、国道18号豊岡バイパスを合わせて、高崎市の市街地を取り囲む環状線を形成しており、高崎市内に起終点がある放射道路を連絡、短絡する役目を担っている。この道路の開通により、通過交通の排除による市街地内交通の利便性の向上、周辺部から高崎に来やすい街づくりの前進、歩道部の植栽による緑の回廊の形成、防災空間の確保等さまざまな効果を生み出すものである。

### Comment

**【受賞者のコメント】**高崎環状線は、公共交通や自動車、自転車などのあらゆる交通手段が相互に連携した、円滑で利便性が高く、安全で、人や環境にもやさしい、誰もが利用しやすい交通環境である。また、環状型ネットワークとして、朝夕の交通渋滞の緩和にも役立っており、今では高崎市民にとっては、欠かすことのできない環状道路である。

第7回



平成7年開通当時の高崎市問屋町周辺



高崎市筑縄町周辺の、平成7年開通当時と現在の写真

### STOCK REVIEW

#### 円滑で利便性の高い環状道路

高崎環状線は、公共交通や自動車、自転車などのあらゆる交通手段が相互に連携した、円滑で利便性が高く、安全で、ひとや環境にもやさしい、誰もが利用しやすい交通環境である。また、本市は、周辺の市町村はもとより、東京や新潟、長野などの主要な都市を結ぶ道路交通の拠点となっており、この高崎環状線も地域間の交流や産業・経済活動を支える道路として、とても重要な役割を果たしている。



▲開通式の様子

▲開通を記念し、地元の中学生による駅伝大会の様子



平成7年  
1995年

優秀賞

067

幹線道路の整備・改良

## 奈良市建設部道路建設課 都市計画道路 杉ヶ町高畑線整備事業

### Project Profile

#### プロフィール

事業地：奈良市北風呂町～福智院町

事業期間：昭和50年6月20日～平成8年3月31日

事業費：約5,600百万円

規模：延長923m  
幅員16m

### Outline 事業概要

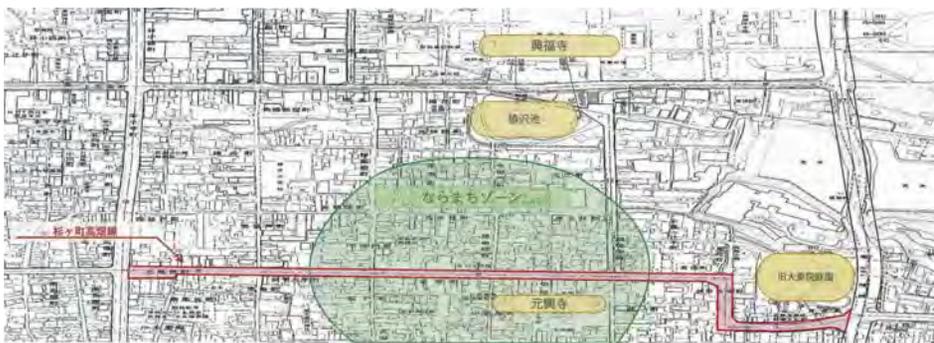
当街路事業の周辺は中世の原型を色濃く残す「奈良町」と呼ばれる地域で、趣ある佇まいを現在に引継いでいる。しかしながら、この事業が古い伝統的な街並みを形成している町家を一部取壊すことを意味し、その後続く、街並み保存運動や「都市景観形成地区」の指定へと繋がる継起となった。そこで、古い街並みに溶け込む道路とするため、材料として擬石ブロックや日本瓦を模した平板ブロック、提灯型の照明等を使用した。また、地域の神木を保存するため歩道の形態を一部変更したり、道路に変化をもたらせるため数カ所に彫刻を配置し、市民の憩いの場も築造されている。

### Comment

【受賞者のコメント】奈良市は、東大寺や興福寺などの既存の観光資源だけでなく、新しい観光資源として「奈良町」を位置付けている。近年、この「奈良町」を訪れる観光客が急増し、町が大きく変貌している。現在の杉ヶ町高畑線は、車やそぞろ歩く観光客のための観光ルートとして大きな役割を担っていると考えている。



事業完成当時の写真。道路右側には古きまち並みを偲ばせる長い築地塀、中央やや左手奥に興福寺五重の塔が望める。



興福寺・猿沢池、「奈良町」、旧大乘院庭園をそぞろ歩きながら廻る歩行空間と安全性が向上。

### STOCK REVIEW

#### 道路の維持管理の問題点

狭隘な道路からなる「奈良町」は、そぞろ歩きするにはあまりにも窮屈であり、歩行者に対して快適な歩行空間を与えることが町の課題であった。その解消への役割を杉ヶ町高畑線が担い、現在は多くの住民や観光客に利用され、奈良市の観光を中心とする「まちづくり」に大きく貢献している。一方で、周辺の古い街並みの雰囲気を壊さないために使用した「日本瓦」を模した平板ブロックは傷みが激しく維持管理に苦慮しており、今後の課題となっている。



▶傷みが激しく…



平成7年  
1995年

特別賞

068

歴史的環境整備街路事業

## 函館市土木部道路建設課 都市計画道路3・2・10 基坂通整備事業

### Project Profile

#### プロフィール

事業地：北海道函館市元町33番14号

事業期間：平成5年～平成6年

事業費：約390百万円

規模：延長187m  
幅員36.36m

### Outline 事業概要

基坂通のある函館市西部地区は、我が国最初の国際貿易港として開港したことを受け、諸外国文化の影響を強く受けた建造物が数多く残され、函館独特の異国情緒ある街並みが形成されてきた。

そのため歴史的地区環境整備街路事業（歴みち事業）として、西部地区の優れた歴史的景観と一体となった環境整備を図るため、石畳舗装、電線類の地中化、並木の更新・再配植、ガス灯風のデザイン照明の設置などを行ったほか、坂道の急な勾配に対応するため車道部にはロードヒーティングを設置し、歴史的特性を生かした魅力ある安全でゆとりのある道路空間が創造された。



函館有数の観光拠点である旧函館区公会堂を正面に据えた、幅員約36mの広い坂道街路であり、旧イギリス領事館などが沿道に建ち並び、シンボル性の高い景観軸となっている。



広幅員の歩道の両側に植樹帯を配置することで、ツツジなどの開花時には観光客を和ませている。

### STOCK REVIEW

#### 連続した歩行観光ルートの確立。

函館市では、基坂通のほか八幡坂通、二十間坂通、港が丘通においても歴みち事業による街路整備を行っているが、これらによって連続した歩行観光ルートが確立され、さらに西部地区で人気の高い観光スポットを有機的に結んだことにより、回遊性が高まり訪れる多くの観光客で賑わっている。また、歴史的な周囲の街並みと調和したクラシックな雰囲気を演出する街路が再生され、道路自体が重要な観光資源となっている。



▲整備前の石畳

## 北海道胆振総合振興局室蘭建設管理部 都市計画道路3・4・119 伊達街道整備事業

### Project Profile

#### プロフィール

事業地：北海道伊達市

事業期間：昭和63年度～  
平成6年度

事業費：2,362百万円

規模：延長480m  
幅員16m

### Outline 事業概要

伊達市の「顔」となるようなまち並みづくりを、明治3年に仙台藩亙理領主伊達邦成公とともに集団移住した家臣団が開拓した歴史、風土を踏まえ、近代和風調にアレンジして表現することとし、商店街近代化事業をはじめ、沿道商店街が自ら定めた、白壁・瓦屋根、セットバックなどの「まちづくり協定」により、官民が一体となって整備を行った事業である。

建設省（当時）からはシンボルロード整備事業として採択され、当時としてはまだ珍しかった自治体管路方式により電線類地中化が図られ、沿道の市役所、金融機関等に対する防災強化の役目を果たしている。街路樹には「北の湘南」伊達市ならではの「柿の木」が植栽され、晩秋にはたわわに実った「柿の実」が沿道に更なる彩りを添えている。

### Comment

**【表彰理由】**街路事業はもとよりシンボルロード整備事業として官民が一体となった事業への熱心な取組姿勢や自治体管路方式による電線類地中化が実現したため、全国的にも大きな注目を浴びることとなり、関係者の永年に亘った努力が評価された結果である。

**【受賞者のコメント】**伊達市をはじめとする地元商店街、住民との会議や電線類地中化における事業者協議に大きな時間と調整を要し、事業期間も限られる中、当時の関係者が受けた重圧は計り知れなかったようである。事業完成後は道内をはじめ全国から多くの団体が視察に訪れ、地方の小都市である伊達市と関係者に大きな自信を与えることとなった。



円滑な交通が確保され、沿線建築物の白壁と瓦屋根による景観の統一により武士による開拓の歴史を表現するとともに、電線類地中化により、ゆとりある歩行空間の確保が図られた。



「まちづくり協定」に基づき、整備後の歩道幅員は1m拡幅され、安全、快適な歩行空間が創出された。

### STOCK REVIEW

#### 整備後の状況と今後の課題

「伊達街道」の整備により、まちを代表する一大イベントである「伊達武者まつり」のメインルートとして活用されており、市役所をはじめ金融機関が集中する中心市街地の活性化にも大きな役割を果たしている。しかしながら整備から既に20年以上が経過し、施設の老朽化が進行する中、住民の急速な高齢化も進んでおり、まち全体として人に優しいまちづくりにどう取り組んでいくかが喫緊の課題となっている。



▲「伊達武者まつり」



▲たわわに実った柿の実



070

歩行者専用道

## 新潟県新発田市地域整備課 赤谷線自転車歩行者専用道路整備事業

### Project Profile

#### プロフィール

事業地：新潟県新発田市

事業期間：平成3年度～平成7年度

事業費：747百万円(うち街路事業費 615百万円)

規模：延長4.03km(受賞時)  
※全長12.3km  
幅員10m

### Outline 事業概要

昭和59年3月、国鉄民有化改革により旧国鉄赤谷線が廃止され、その後新発田市では『気軽に楽しめる、都市と自然を結ぶ新発田へらしい街道の創造』という構想のもと、廃線敷を活用して自転車歩行者道の整備を実施した。

本路線は「健康づくりの道」、「田園の道」、「山辺の道」の3つのゾーンに区分され、環境に応じたそれぞれのテーマが特色になっており、沿線には、公園や史跡などの自然との潤いや和らぎなど広く親しまれる空間づくりが配慮され、地域とのコミュニケーションがふれあう道となっている。

受賞時には街路事業として4kmの整備が完了していたが、平成8年からは建設省のウォーキングトレイル事業にて整備を継続し、全長12.3kmの専用道路が完成した。

### Comment

【受賞者のコメント】本事業は「歴史探勝の道」をコンセプトに掲げ、健康づくりの道として整備を行った。整備後は歴史、自然、文化を感じさせる自転車歩行者専用道路として、通勤、通学、買物等の利用の他、ウォーキング・サイクリングやスポーツ関係団体・学校・地域団体による各種イベントに活用され魅力ある地域づくりに貢献している。



市街地と内の倉ダムとを結ぶ自転車・歩行者道（全景）。沿線には史跡が多数あり、春の桜や秋の紅葉は見応えのある景色が楽しめる。

第7回



左：健康づくりの拠点ウォームアップ広場  
右上：田園風景の中の二王子展望の道 右下：五頭連峰を望む桜並木とせせらぎの道

### STOCK REVIEW

#### 事業着手までの道のり

「赤谷線」は、全国でも珍しい起点から終点まで新発田市の行政区を走る路線として多くの人に親しまれてきた路線であったが、国鉄民有化改革により廃線となった。

その後新発田市では「ふるさと創生事業」について新発田ふるさと創生事業検討委員会に諮問し、平成元年「旧赤谷線用地の有効活用と整備促進事業」が適当である旨の答申があり、平成3年から自転車歩行者専用道路として整備に着手した。



▲整備前の「赤谷線」

### 高松市都市再開発課、香川県高松土木事務所 駐車場案内システム整備事業

#### Project Profile

##### プロフィール

事業地：香川県高松市

事業期間：平成4年度～平成6年度

事業費：全体事業費 608 百万円  
(うち街路事業費 313 百万円)

規模：ブロック案内板 7 基、  
個別案内板 29 基、  
補助案内板 12 基

#### Outline 事業概要

高松市の中心市街地における既存駐車場の効率的な利用、中心市街地の自動車交通の円滑化、商業の活性化等を図るため、駐車場整備地区内(約200ha)において30台以上の時間貸し駐車場である公営駐車場6箇所と民間駐車場43箇所の合計49箇所(約3,600台収容)を案内するシステムを整備した。

案内方式は2段階方式で、地図式のブロック案内板、文字式の補助案内板及び個別案内板を幹線道路に設置し、各駐車場からの情報を中央センターの中央制御装置で処理し、各案内板に表示するものである。

当システムの完成により、駐車場探しのうろつき交通、違法駐車が減少、また駐車場利用の平準化が図られるものである。

#### Comment

**【表彰理由】**中心市街地に流入する自動車交通量の増加に伴う駐車場待ち渋滞の発生に対応し、市街地周辺部からブロック案内板による早めの情報提供を行うことで、中心市街地交通流の円滑化と駐車場利用の平準化が図られたことが評価されたものである。

**【受賞者のコメント】**経済発展に伴うモータリゼーションの進展は、地方都市においても経済の活性化をもたらすとともに中心市街地部では交通流の阻害や路上駐車増加などの問題ももたらしていた。このシステムを導入は、駐車場利用台数の増加や駐車場待ち渋滞の発生による損失の軽減などに大きく寄与した。



高松市の市街地縁端部に位置するブロック案内板。市街地中心部には個別案内板、補助案内板を段階的に配置することで駐車場へと誘導し、交通流の円滑化を図った。



左：地図式のブロック案内板 中央：補助ブロック案内板 右：個別案内板による段階的な案内でドライバーを誘導。

#### STOCK REVIEW

##### 駐車場探しがひと目で

経済発展に伴う自動車交通の中心市街地への流入の増加は、高松市においても例外ではなく、違法駐車増加により中心市街地道路の交通容量が低下、慢性的な交通混雑の発生に加え、交通事故の増加など、社会問題となっていた。

当該システムは増大する駐車場需要に対応し、既存駐車場の効率的な運用と、中心市街地交通の円滑化、商業の活性化への一策として実施したものである。

本事業の完成により、駐車場利用の平準化と平均利用率の向上が図られた。



▲システムのPRパンフ

伊佐市役所建設課  
都市計画道路 大口駅国ノ十線外1線整備事業

Project Profile

プロフィール

事業地：鹿児島県 伊佐市  
事業期間：平成5年度～6年度  
事業費：全体事業費：260百万円(うち街路事業費：34百万円)  
規模：延長74m  
幅員51～54m

Outline 事業概要

国鉄宮之城線が昭和62年に、昭和63年にはJR山野線が相次いで廃止となり、かつては多くの人々で賑わっていた駅前がさびれる一方だった。そこで、市では沈滞化する市勢を活性化しようと駅跡地再開発構想を掲げ、土地区画整備事業や街路事業等により、市民の憩いの広場として「大口スクウェア」を整備した。駅跡地の活用として整備された「大口スクウェア」は、広幅員の歩道空間や沿道の既存空間に斬新なオリジナルデザインの噴水やモニュメント等を設置した。また、広場や歩道の舗装と同じ素材で道路を整備し、隣接する大口ふれあいセンターと一体となった市のシンボル広場として整備を行った。

Comment

【受賞者のコメント】駅跡地を活用して、噴水のデザインなどに斬新な工夫が施され、周辺の公共施設と一体となった整備により、市の新しいシンボル広場として、ゆとりと潤いを創出している。また、鉄道跡地を利用して市街地から桜の名所忠元公園へ通じる道路も整備し、街路樹には桜が植えられており、市民の憩いの散策道にもなっている。



駅跡を整備してできた「大口スクウェア」



隣接する大口ふれあいセンターと、スクウェアに設置されたオリジナルデザインのモニュメント

STOCK REVIEW

中心市街地へ通ずる交通の要衝

「大口スクウェア」とともに整備された都市計画道路大口駅国ノ十線は鉄道跡地を利用し、桜の名所100選にも選ばれた忠元公園へと通じる道路として整備された。

さらに、土地区画整理事業によって「大口スクウェア」から市街地へ通ずる道路として都市計画道路西水流線も整備された。

これらのことにより、交通拠点であった駅が廃止された現在でも交通の要衝としての役割をもち続けている。



# 第 8 回

## 1996 年 平成 8 年 受賞事業

**073** 大臣賞 山陽電鉄本線連続立体交差事業・  
都市計画道路駅前線（駅前広場）整備事業

---

**074** 会長賞 都市計画道路外環状線

**075** 会長賞 都市計画道路 寺町今町線シンボル  
ロード整備事業

---

**076** 優秀賞 千葉都市モノレール建設事業

**077** 優秀賞 大阪駅前ダイヤモンド地区地下交通  
ネットワーク整備事業

---

**078** 特別賞 都市計画道路 羽黒橋加茂線街路改築事業

**079** 特別賞 都市計画道路 辻堂停車場辻堂線(羽鳥立体)

**080** 特別賞 宇治橋橋梁整備事業

**081** 特別賞 都市計画道路 和歌山港鳴神山口線 整備事業

**082** 特別賞 都市計画道路 八代臨港線整備事業

**083** 特別賞 沿道区画整理型街路事業本町通線

兵庫県土木部・明石市都市計画部  
山陽電鉄本線連続立体交差事業・都市計画道路 駅前線(駅前広場)整備事業

Project Profile

プロフィール

事業地：兵庫県明石市大明石町  
1丁目 (JR明石駅・  
山陽明石駅 付近)

事業期間：連立：S53.9.26～  
H7.3.31  
駅広：H4.8.7～  
H9.3.31

事業費：連立：24,400 百万円  
駅広：8,400 百万円

規模：連立延長 1,950m  
駅広面積 9,200m<sup>2</sup>

Outline 事業概要

連続立体交差 (事業主体：兵庫県 高架駅：山陽  
明石・人丸前)

駅前広場整備 (事業主体：明石市)

明石駅は、JR 山陽本線、山陽電鉄本線、神姫バス、  
明石市バス、神戸市バス、淡路航路等が結節する  
一大ターミナルであるが、山陽電鉄踏切等により  
慢性的に交通が渋滞しており、バスターミナル等  
も不十分であることから、こうした交通渋滞の解  
消とバスターミナルの確保のため、鉄道の高架化  
と併せて駅前広場を整備した。

また、景観に配慮し、電線類の地中化のためのキャ  
ブシステムの整備やモニュメントとしてカリヨン  
12 個を擁し四季に応じたメロディーを奏でる「鐘  
の鳴る時報塔」を設置するなど明石市の都心・玄  
関口にふさわしい空間整備を行った。

Comment

【表彰理由】震災等幾多の困難を克服し、交通の要  
衝となっている中心市街地の踏切除却と比較的幅  
の狭い市街地における工夫を凝らした駅前広場の  
整備により、慢性的な交通渋滞の解消と交通機関  
相互の乗り継ぎ利便性の向上が図られるなど、そ  
の効果は著しく大きい。

【受賞者のコメント】江戸時代の武家屋敷跡で  
あったため埋蔵文化財発掘調査に時間と費用を要  
した。

市民からアイデアを募集した、シンボルモニュメ  
ント「鐘の鳴る時報塔」の設置工事中に阪神淡路  
大震災に襲われたが翌年に完成できた。



高架になった山陽明石駅とその南側に位置する明石駅前広場 中央のシンボルモニュメントは12個のカリヨンを擁する「鐘の鳴る時報塔」



上：駅前広場平面図 左下：西ロータリーのタクシー乗り場 右下：東ロータリーのバス乗り場

連続立体交差事業による駅前線(幅30m)の踏切除却前と除却後



広く市民からアイデアを募集して設置した「鐘の鳴る時報塔」12個のカリヨンで四季に応じたメロディーを奏で「時のまち明石」を表現



市民によってデザインされる花壇と総合案内板

| カリヨン曲目 |              |              |               |                    |                |
|--------|--------------|--------------|---------------|--------------------|----------------|
|        | 春 (3/1~5/31) | 夏 (6/1~8/31) | 秋 (9/1~11/30) | クリスマス (12/1~12/25) | 冬 (12/26~2/28) |
| 8:00   |              |              | 牧場の朝          |                    |                |
| 9:00   |              |              | ドレミの歌         |                    |                |
| 10:00  | 花            | 浜辺のうた        | 小さい秋みつけた      | もろ人こぞりて            | エーデルワイス        |
| 11:00  |              |              | 明石市歌          |                    |                |
| 12:00  | シンコペイデットクロック | うみ           | シンコペイデットクロック  | 喜びの歌               | シンコペイデットクロック   |
| 13:00  |              |              | スカボロフェア       |                    |                |
| 14:00  |              |              | 明石市民の歌        |                    |                |
| 15:00  | 「四季」より春      | 赤い河の谷間       | 赤とんぼ          |                    | ローレライ          |
| 16:00  |              |              | イエスタディー       |                    |                |
| 17:00  | 虹のかなたに       | 絆のわが家        | 虹のかなたに        | サンタが街にやってきた        | 虹のかなたに         |
| 18:00  |              |              | 家路            |                    |                |
| 19:00  |              |              | 一日の終わり        |                    |                |
| 20:00  |              |              | 星に願いを         |                    |                |
| 22:00  |              |              | トロイメライ        |                    |                |

季節に応じたカリヨン曲目の一覧表



コンコースを南に出た正面の噴水とカモメをモチーフにした歩道照明

## STOCK REVIEW

### 賑わいの再生と公共交通利用促進を目指した更なる駅前広場のリニューアル

山陽電鉄立体交差事業にあわせて駅前広場が平成7年に完成した後、淡路島と神戸を陸路で結ぶ明石海峡大橋が平成10年に完成し、交通結節点としての明石駅の役割も大きく変化した。

海上交通の利用者の減少や人の流れの低下により、平成17年には駅前のダイエー明石店が撤退するなど、まちの衰退が進む中、駅から中心市街地全体への回遊性の向上や賑わいの再生を目的に、駅前広場を含む駅前南地区の再開発事業が実施され、平成28年に完成した。

駅前広場は、バス停の集約やバスロケーションシステムの導入など、公共交通機能の強化を行い、再開発ビルの建築にあわせた立体歩行者デッキの整備による回遊性の向上やビルのデザインにあわせた舗装やサインのカラーリングなどの景観整備により、平成7年の駅前広場整備後もまちの変化に対応したリニューアルを行い市民からも愛される空間として日々利用されているところである。



▲駅前の歩行者空間



◀夜間のロータリーの景観



▲駅と再開発ビルをつなぐ立体歩行者デッキ

栃木県県土整備部都市整備課  
都市計画道路外環状線

Project Profile  
プロフィール

事業地：宇都宮市  
事業期間：昭和 46 年度～  
平成 7 年度  
事業費：34,103 百万円  
規模：13,200m

Outline 事業概要

宇都宮市の都市計画道路は、宇都宮中心市街地から近隣拠点や隣接都市を結ぶ放射状道路と、都心環状、内環状と宇都宮環状道路の3つの環状道路を主要な骨格として構成されており、宇都宮環状道路は3つの環状道路の最も外側、宇都宮市街地外縁部を通り、一周約 34,000m で結ぶ都市環状道路である。

宇都宮環状道路は、広域的な通過交通を排除し、宇都宮環状道路内側の渋滞を解消する目的で、昭和 45 年から事業に着手している。

宇都宮環状道路は、総延長 34,300m の大規模な環状道路であることから、完成した区間から順次供用開始して投資効果の早期発現に努めるとともに、道路事業と街路事業を計画的かつ有効的に活用して、平成 8 年 4 月 10 日に全線供用開始となった。

Comment

【受賞者のコメント】宇都宮環状道路の整備及び全線供用により、従来市街地に流入していた通過交通が分散され、市街地の道路の混雑緩和や移動性向上などに効果が得られた。また、環状道路は交通流動面以外でも、沿道土地利用への波及効果も大きく、宅地や商業施設が増加し都市活動の活性化に寄与している。



広域的な通過交通が排除され、市街地の通行が円滑化され、交通中他が緩和されることになり、快適な交通環境に改善され、沿線の土地利用も進んだ。



JR 日光線との立体交差部（下砥上アンダー）

STOCK REVIEW

供用後の宇都宮環状道路について

宇都宮環状道路は、平成 8 年 4 月の供用開始時には、主要交差点を暫定平面交差で整備されていたが、全線開通により交通量が増大し、主要な放射状道路との交差点部で慢性的な交通渋滞が発生した。このため、環状線と放射状道路の本来の機能を確保すべく、立体交差化を進めている。宇都宮環状道路全体の立体交差計画は 23 箇所、現在は 18 箇所が整備済み、1 箇所が事業中、4 箇所が暫定平面交差となっている。



▲宮環・雨情陸橋

▲宮環・駒生陸橋 2001



075

幹線道路の整備・改良

橋梁整備

シンボルロード事業

## 石川県県央土木総合事務所 都市計画道路 寺町今町線シンボルロード整備事業

### Project Profile

#### プロフィール

事業地：石川県金沢市

事業期間：平成4年度～  
平成7年度

事業費：2,000百万円

規模：事業延長 569m  
幅員 19m～27m

### Outline 事業概要

寺町今町線は金沢内環状道路に位置づけられるとともに兼六園周辺文化ゾーンの中心を貫く道路であるが、跨道橋石川橋下付近が幅員狭小で慢性的な交通渋滞に陥り、また歩道もないことからその早急な解決が求められ、石川橋の架替を含めた抜本的な整備を図るべく検討を行い、県都金沢のシンボルロードとして整備したものである。

また、石川橋の架替にあたっては、明治以来親しまれてきた旧石川橋のデザインを継承したものとし、景観の保全に努めている。本事業の完成により、金沢内環状道路に残されたボトルネックが解消されるとともに、無散水消雪装置を施した歩道の整備により年間を通して安全で快適な道路空間が創出された。

### Comment

**【表彰理由】**歴史的景観を有する兼六園周辺において、内環状道路としての交通隘路の解消と歩行者動線の確保を図り、また公園との一体的な利用や昔のなごりを残した石川橋の架け替えを行うなど、歴史的特性を生かした魅力ある道路空間を創造しているとして評価された。

**【受賞者のコメント】**平成27年3月、待望の北陸新幹線の金沢開業が実現し、多くの観光客で県都金沢は賑わいをみせている。なかでも、兼六園、金沢城公園の入園者は例年の約2倍となるなど、徒歩にて市内を回遊する観光客の姿が顕著となっている。



整備後（広坂側から石川橋を望む）



左上：整備前、右上：整備後、左下：整備前石川橋、右下：整備後石川橋

### STOCK REVIEW

#### 金沢城公園整備業が始まる

兼六園と金沢城を結ぶ石川橋の架換え工事を含む本事業の完了年度である平成7年度から、金沢城公園の第一期整備事業が始まり、現在は、第三期事業を進めている。



▲埋蔵文化財調査の状況



平成8年  
1996年

優秀賞

076

都市モノレール

沿道市街地との一体整備(開発型)

## 千葉市都市局都市部交通政策課 千葉都市モノレール建設事業

### Project Profile

#### プロフィール

事業地：千葉市

事業期間：昭和56年度～  
平成10年度

事業費：建設費160,000百万円

規模：建設キロ15.4km

### Outline 事業概要

高度成長期の昭和40年代から人口や自動車が急増したことにより、千葉市内の交通事情は悪化し、道路の混雑、都市機能の低下、環境の悪化等様々な問題が顕在化していた。

このため、千葉都心部の慢性的な交通渋滞を緩和するとともに、内陸部と中心市街地さらに臨海部とを結ぶことにより、千葉市の都市交通体系の骨格を形成するために、既存の道路空間を利用して新しい交通システムとしてモノレールが整備された。昭和56年度に着手されたモノレール建設事業は、昭和63年度にスポーツセンター～千城台間を第1次開業し、平成3年度仮千葉～スポーツセンター間、平成7年度千葉みなと～千葉間、平成10年度千葉～県庁前間と順次開業し、建設キロ15.4キロとなっている。

### Comment

**【表彰理由】**鉄道を跨ぐ駅舎の建設及び線路と再開発ビルの合併施工という困難を克服し、千葉市の交通体系の骨格を大きく変える都市モノレールが建設されたことにより、内陸部と臨海部が直結され利用者の利便性が飛躍的に向上するなど、市街地交通の健全化に大きく寄与したとして評価された。

**【受賞者のコメント】**本市のモノレールは、その機能・特性から、道路交通の混雑緩和、街づくりの軸となる都市交通インフラとして、沿線の市街地形成を誘導、促進してきた。今後、超高齢社会に対応した公共交通機関として、また、環境負荷を低減する優れた交通施設として、便利で快適な環境を届けていきたい。



千葉駅からセンシティビル（再開発ビル）の上空を走るモノレール「アーバンフ라이어」

第8回



中心市街地を走るモノレール・雪の中を走るモノレール



### STOCK REVIEW

#### 千葉市とモノレール

箱型軌道桁のため天候の影響を受けず、定時性や安全性に優れた公共交通機関として1日約5万人に利用されている。懸垂型モノレールを目的に訪れる外国人も多く、また、懸垂型モノレールとして営業距離世界最長(15.2km)のギネスレコードに登録されている。今後、モノレール沿線にある千葉港の旅客棧橋や千葉公園、動物公園、加曾利貝塚、若葉区の公園・農場を結ぶ交通機関として広く利用されるよう期待する。



▲モノレール路線図



▲記念フリーきっぷ



平成8年  
1996年

優秀賞

077

歩行者専用道

駅周辺環境整備

駐車場整備関連事業

沿道市街地との一体整備(開発型)

## 大阪市建設局道路部街路課（特定街路担当） 大阪駅前ダイヤモンド地区 地下交通ネットワーク整備事業

### Project Profile プロフィール

事業地：大阪府大阪市北区梅田  
1丁目

事業期間：平成元年度～  
平成7年度

事業費：約 50,000 百万円(うち  
街路事業費：約 4,800  
百万円)

規模：延長 780m

### Outline 事業概要

本事業は、西日本最大のターミナル地区である大阪駅前地区において、都心部における交通環境の改善、都市地下空間の有効活用の観点から、隣接する7つの鉄道駅を相互に連絡するとともに、地区内の建築物と接続した公共地下歩道と、その歩道沿いに個性豊かな店舗などを設け、併せて公共地下駐車場を整備することにより、安全で快適な魅力ある地下交通ネットワークの形成を図ったものである。公共地下歩道については、幅員や天井高を大きくとることに併せ、端部や分岐点には地下広場を設けるなど、安全かつ迅速な避難に配慮した計画としており、加えて、屋外からの自然採光を取り入れる吹き抜けを確保するなど、地下を感じさせない空間の創造を行うことにより、防災性及び快適性の向上を図っている。

### Comment

**【表彰理由】**隣接する鉄道駅や建築物を相互に連絡する公共地下歩道と、自動車駐車場を一体的に整備するなど、地下を立体的に利用し、天井を可能な限り高くとり、自然光を地下街に取り入れるなど、これからの都市の地下整備の参考となる様々な工夫を凝らしていることが評価された。

**【受賞者のコメント】**地下街の新設・増設については、昭和48年に防災上の観点で国から抑制方針が出されていたが、昭和60年代に入って都市の健全な発展を図る上での社会的要請などを背景に容認する方針が示されたことに加え、本市としても十分な防災性を確保すべく本地下街の全体計画の精査を行ったことで、平成元年に事業化が実現した。



大阪駅前ダイヤモンド地区は、都市機能が高度に集積した大阪を代表する都心地区であり、地下街の整備により地下交通ネットワークの形成を図り、さらなる発展を目指す。



高い天井や自然採光による快適な空間創造のほか、地上交通の円滑化のため地下駐車場の整備も行われている。

### STOCK REVIEW

#### 更なる発展を目指し今なお進化中

大阪駅前ダイヤモンド地区に整備された本地下街は、ディアモール大阪として様々な店舗が立ち並び、大阪を代表する地下街として現在も賑わいを見せている。そうした中、更なる発展を目指し、当地区の北東に位置する阪神百貨店の入居ビルなどで建て替え計画が進行しており、ダイヤモンド地下街と接続する阪神百貨店前の公共地下歩道の拡幅も実施される予定である。このような計画を含め、大阪駅前地区は更なる発展を目指し今なお進化を続けている。



▲現在の地下街の様子



▲発展への新たな計画

山形県（庄内総合支庁建設部）  
都市計画道路 羽黒橋加茂線街路改築事業

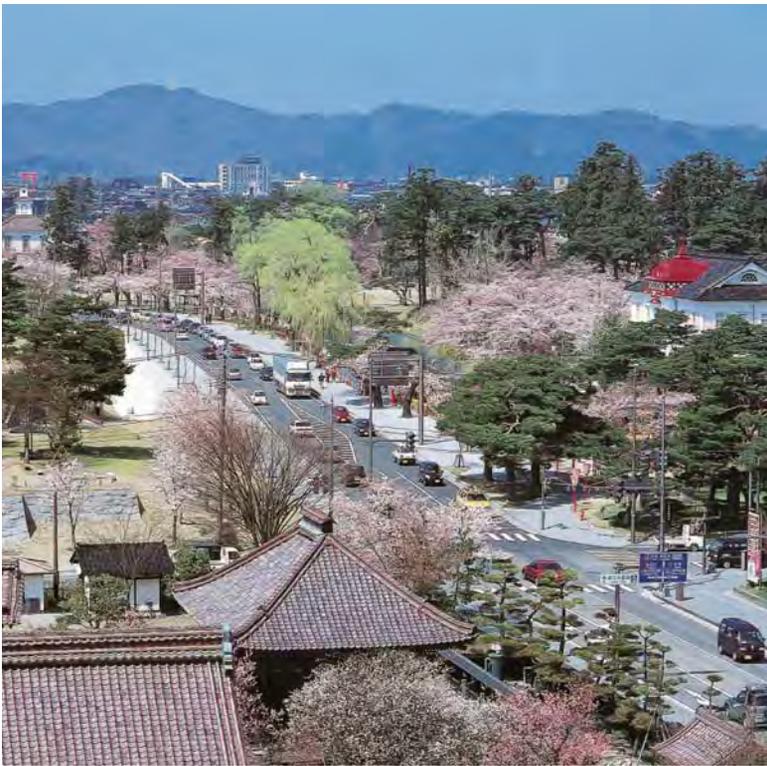
Project Profile

プロフィール

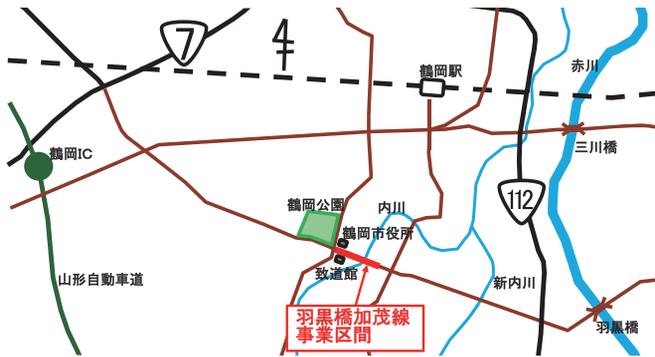
事業地：山形県鶴岡市  
事業期間：平成4年度～平成7年度  
事業費：約1,200百万円  
規模：延長307m  
幅員18～19m

Outline 事業概要

本路線は、鶴岡市の外環状線である国道7号と国道112号に連絡し、中心市街地を東西に横断する幹線道路であり、山形自動車道鶴岡ICへのアクセス道路である。沿道には市役所等の公的施設や鶴岡公園、致道館等の歴史的文化的施設が集中している。さらに本事業区間終了後も、慶應義塾大学先端生命科学研究所以及東北公益文科大学大学院の文教施設が開学している。このように沿道環境は城下町の余薫に包まれながらも都市集積度が非常に高く、景観形成の重点地区に位置付けられていることから、空間形成や視点場を意識した整備が求められ、裏配線により電線類を排除した。また、冬期間においても周辺施設への快適な回遊性を確保するために、無散水消雪施設を歩道に設置した。



左：本路線を基軸とした緑溢れる都市空間（H14.4月） 右：無電柱化によって見通しが良くすっきりとした景観（H30.3月）



STOCK REVIEW

整備効果（観光交流人口拡大）

①本路線がパレードコースとなっている鶴岡天神祭（写真左 H29.5月）は、菅原道真公を祀る鶴岡天満宮の例祭であり、毎年多くの観光客で賑わう。② H28.4月に出羽三山地域をテーマとした「自然と信仰が息づく『生まれかわりの旅』」が日本遺産に認定されている。本路線がアクセス道路である羽黒山（写真中 国宝五重塔）は、今後さらなる観光客の増加が見込まれる。③クラゲの展示で全国的に知られる加茂水族館は H26.6月に新館がオープンしたことで来場者が急増している。



上：事業箇所図 左下：起点側から（H30.3月） 右下：内川に架かる鶴岡橋（H30.3月）





平成8年  
1996年

特別賞

079

踏切除却・改良事業

沿道市街地との一体整備(整理型)

## 神奈川県藤沢土木事務所工務部道路都市課 都市計画道路 辻堂停車場辻堂線 (羽鳥立体)

### Project Profile

#### プロフィール

事業地：藤沢市辻堂新町一丁目  
～辻堂元町一丁目地内

事業期間：昭和63年～  
平成14年

事業費：8,400百万円

規模：延長 404.5m  
幅員 12.0～16.5m

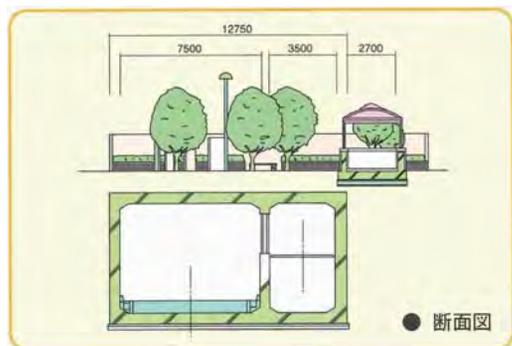
### Outline 事業概要

辻堂地区は、JR 東海道線の辻堂駅を中心とした藤沢の西の玄関口として期待されている地域である。しかし、南北地域を結ぶ唯一の主要道路である県道 308 号 (辻堂停車場辻堂) は、JR 東海道線羽鳥踏切により長い間分断されてきただけでなく、周辺は商店街や工場などが混在し、適正な土地利用がなされていなかった。

そこで、神奈川県が羽鳥踏切の立体化事業を行い、鉄道による地域交通の分断の解消と交通の安全を図り、藤沢市が土地区画整理事業を行い駅前にふさわしい土地利用の整備を行い、新しい都市拠点として、魅力ある地域環境の形成と活力あるまちづくりを進めた。

### Comment

【受賞者のコメント】本路線の整備により辻堂駅周辺地区の南北の連携が強化され、交通の利便性だけでなく地域のシンボルとして快適な生活空間を提供している。



『沿道区画整理型街路事業』を採用し、道路整備を単独で行わず計画的なまちづくりの一環として整備が行われた。



JR 東海道線の羽鳥踏切は、1日に11.7時間、ピーク時には48分間も踏切が閉鎖され、南北が分断された状態に近いことから、分断の解消が永年の懸案だった。

### STOCK REVIEW

#### 地域の発展に寄与する道路

開通後20年以上経過し本路線に接続する更に大きな再開発事業も行われ、辻堂駅周辺地区の環境は大きく変化しているが、現在も本路線はこの地区には欠かせない重要な通路として利用されている。



▲現在もこの地区には欠かせない重要な通路として利用されている



平成 8 年  
1996 年

特別賞

080

橋梁整備

歴史的環境整備街路事業

## 京都府建設交通部道路建設課 宇治橋橋梁整備事業

### Project Profile

#### プロフィール

事業地：京都府宇治市

事業期間：昭和 62 年度～  
平成 7 年度 (H8.3.28  
橋梁部供用開始)

事業費：全体事業費：8,800  
百万円  
うち街路事業費：7,100  
百万円

規模：延長 552m (うち橋梁部  
155.4m)  
幅員 25m

### Outline 事業概要

宇治橋は、千三百年以上もむかしに架けられたと伝えられている、我が国最古級の橋です。長い歴史のなかで、洪水や地震などの被害はもちろん、戦乱に巻き込まれたことも数えきれない。橋がそのつど架け直されてきたのは、宇治の地が、交通上重要な場所であり続けたことのあらわれである。宇治橋が架かる(都)京都宇治線は、京都市と宇治市を結ぶ幹線道路であり、京滋バイパスの開通や宇治市東部の住宅開発等により交通量が増大し、さらに鉄道駅に近接し、幅員も狭小であることから慢性的な交通渋滞が発生していた。このため、都市内の円滑な交通確保と歩行者等の安全確保を図るため宇治橋の架け替えが急務となり、街路事業として実施したものである。

### Comment

**【受賞者のコメント】**宇治橋は、お茶と観光のまち宇治の中心に位置し、古代には「瀬田唐橋」、「山崎橋」と並び日本三大橋と呼ばれ、宇治川の自然や橋周辺の歴史的遺産とも調和しながら、優れた景観を形成しており、創建以来千有余年の歴史を誇っている。幾多の流失と再建を経て今日に引き継がれてきた宇治橋の架け替えに当たり、治水機能の確保はもとより、橋の歴史的価値や景観を踏まえて、周辺環境と調和したデザインに配慮した。この「平成の宇治橋」が親しまれ、活力ある地域づくりに寄与すること、その歴史が継承されていくことを念願する。



交通機能の役割を果たすだけでなく、豊かな歴史・自然環境を楽しみながら安全で快適な散策ができるよう、幅広の歩道を設けるとともに、桧づくりの高欄や茶の木を植樹している



往事を偲ばせる外観・形状を継承した鳥居状の橋脚や桁かかし、歩道から張り出した「三の間」

### STOCK REVIEW

#### 宇治橋周辺の環境整備

宇治橋周辺は世界文化遺産である平等院や宇治上神社などの歴史的遺産に囲まれていることに加え、地域住民の生活の場にもなっている。周辺の環境整備においては、宇治のもつ歴史的な景観に配慮するだけでなく、観光や通勤通学時の安全で快適な道づくりを目指して公募によるワークショップや交通社会実験、学識経験者等による委員会を踏まえて、地域の方々等と協働し整備を進めた。



▲(都)宇治川線

▲宇治橋通り



081

幹線道路の整備・改良

## 和歌山県県土整備部道路局道路建設課 都市計画道路 和歌山港鳴神山口線 整備事業

### Project Profile

#### プロフィール

事業地：和歌山県和歌山市雑賀  
屋町東ノ丁～一番丁

事業期間：平成元年度～  
平成7年度

事業費：5,800百万円

規模：延長 550m  
幅員 25m

### Outline 事業概要

都市計画道路和歌山港鳴神山口線は和歌山市湊を起点とし、終点の和歌山市山口までを結ぶ延長約14kmの道路であり、阪和自動車道和歌山ICへのアクセス道路として利用されている和歌山市中心部を通る幹線道路である。当路線のうち、当該区間（延長550m）のみが片側1車線であり、道路交通のボトルネックとなっていたため、交通渋滞が多発する箇所であった。このため、ボトルネックの解消と、交通渋滞の緩和を図るべく、平成元年度から当該区間の整備に着手した。また、和歌山市の代表的な景観を形成するため、道路整備に併せた電線の地中化や和歌山城周辺地域の景観にマッチするような計画での整備を行うこととした。

### Comment

【受賞者のコメント】当該区間の整備により、道路交通のボトルネックが解消され、交通渋滞が緩和されたことにより、円滑な交通空間が確保され、和歌山ICへのアクセス道路としての役目を十分に果たす道路となった。また、和歌山城周辺地域の景観とマッチするような計画で整備したことにより、和歌山市の代表的な景観形成にも寄与している。



整備直後の和歌山港鳴神山口線（平成8年3月）当区間の整備により、交通渋滞が大幅に緩和された。



夜間にライトアップされた和歌山城と道路の様子。

### STOCK REVIEW

#### 和歌山城を中心とした景観形成

和歌山港鳴神山口線の当該整備区間は、和歌山市の観光名所としても有名な和歌山城の周辺道路であり、道路整備に併せた電線の地中化や周辺地域の景観とマッチした計画で整備を行うなど、歴史ある景観を損なわないよう配慮した計画で事業を実施した。現在においても、和歌山城を中心とした周辺地域の歴史ある景観は損なわれておらず、和歌山市を代表する景観の形成に大きく寄与できたと考えている。



▲現在の和歌山港鳴神山口線



082

幹線道路の整備・改良

沿道市街地との一体整備(開発型)

## 熊本県県南広域本部土木部工務課・八代市建設部建設政策課 都市計画道路 八代臨港線整備事業

### Project Profile

#### プロフィール

事業地：熊本県八代市東片町～  
郡築六番町

事業期間：昭和50年度～  
平成7年度

事業費：20,000百万円（うち街  
路事業費12,500百万  
円）

規模：全体延長9,970m（うち街  
路事業延長4,230m）、  
幅員32m

### Outline 事業概要

都市計画道路八代臨港線は、国道3号の九州縦貫自動車道八代IC付近を起点に八代市街地の北部を東西に通過し、八代港までを最短距離で結ぶ幹線道路である。

この道路は、産業道路として重要なパイプになることはもちろん市街地の交通混雑を解消し、八代地域のさらなる発展を期待して、昭和41年9月に都市計画決定され、昭和50年度から工事に着手し、平成8年3月に工事が完成し、全線供用となった。

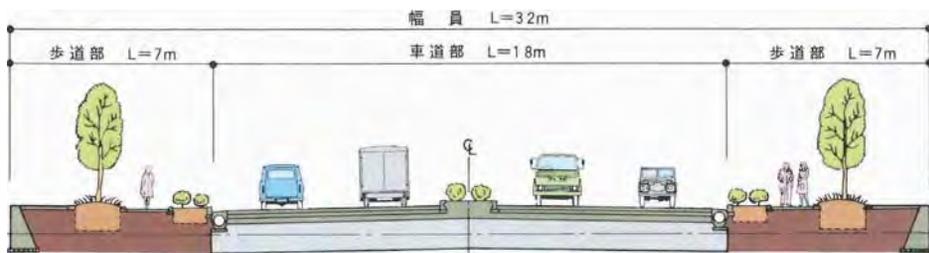
全体延長9,970mのうち熊本県が6,810m（街路事業2,370m、道路事業3,460m、港湾事業980m）、八代市が2,960m（街路事業1,860m、土地区画整理事業1,100m）を施工した。

### Comment

**【受賞者のコメント】**近年は、八代港のコンテナ貨物取扱量が過去最高を記録し、また八代港への外国籍クルーズ船寄港も急増している。八代港と八代ICを最短距離で結ぶ都市計画道路八代臨港線は、これらの物流及び観光を支える重要な路線として、大きなストック効果を発揮している。



写真手前右側の八代ICから写真奥の八代港を直結する『都市計画道路 八代臨港線』



標準断面図（上）及び標準部写真（左下）、JR跨線橋部写真（右下）

### STOCK REVIEW

#### ストック効果のさらなる増大

八代臨港線は、八代ICと重要港湾八代港を結ぶ幹線道路で、平成8年3月に全線供用開始した。平成29年7月に国際旅客船拠点形成港湾に指定された八代港は、九州中央部の大型クルーズ船受入拠点を指すとともに、平成30年度には3万トン級貨物船対応のガントリークレーンが供用開始され、今後、クルーズ客やコンテナ貨物の着実な増加が見込まれます。本線は、物流・人流を支える動脈として、引き続き大きな役割を担っている。



▲新ガントリークレーン

▲外国籍クルーズ船



## 南さつま市建設部都市整備課 沿道区画整理型街路事業本町通線

### Project Profile

#### プロフィール

事業地：南さつま市 加世田本町ほか 地内

事業期間：昭和62年度～平成7年度

事業費：2,577百万円

規模：延長 345m  
幅員 16m

### Outline 事業概要

本町通線は、旧南薩鉄道加世田駅前が発達した南さつま市加世田地域の中心市街地にあり、魅力ある商店街としての賑わいを取り戻すべく、地区一体として整備を図るため、沿道区画整理型街路事業を実施したものである。

『賑わいと活気に満ちた街づくり』を理念とし、地元商店街と一体となり、安全で楽しく歩ける街として煉瓦造りで部分的なワンポイントのある歩道、デザイン街路灯、ステンレス製ベンチ等の街並み整備がなされた。また、当路線延長の中央付近に、ふれあいの場、憩いの場としての「ポケットスペース」を造り、街に潤いの場を設けた。当事業実施により、「本町通り」は中心市街地の核となり、商業系の土地利用が活発化し、健全な市街地が形成されることとなった。

### Comment

【受賞者のコメント】事業に携わってはいないが、当時の商店街の住民や関係者の「活気に満ちた街づくり」への強い思いを感じる。現在、事業完了から約20年を経過し、公共施設は老朽化がみられる状況だが、愛着のこもった街並みの変化に柔軟に対応し、適切に維持管理することが重要と考えられる。



本町通線の沿道区画整理型街路事業は、南さつま市を代表する商店街である本町通り一帯を、良好な商業地に再構築するため、区画整理事業を併用し昭和62年度から事業に着手した。



街路事業により快適な道路空間を生み出し、区画整理事業と併用することで、健全な市街地が形成された。

### STOCK REVIEW

#### 地元の「街づくり事業」との連携

沿道区画整理型街路事業は、昭和62年度に事業決定がなされたが、その後、この事業を軸とした商店街の活性化を具体的に検討し、街路事業の効果をより一層高めるよう、平成4年度において地元商店街組織が小売商業商店街近代化事業に取り組むこととなった。こうして、街路事業と街づくり事業を合併施行することにより、公共施設と沿道の建物等の整備が同時に図られ、中心市街地としての活性化を取り戻す大きな契機となった。



▲南さつまフェスタ



▲ポケットスペース



# 第9回

## 1997年 平成9年 受賞事業

084 大臣賞 都市計画道路 中央線整備事業

---

085 会長賞 身延駅前通り地区土地区画整理事業

086 会長賞 都市計画道路 金沢駅通り線整備事業

---

087 優秀賞 シンボルロード整備街路事業（栃木  
大通り）・身近なまちづくり支援街路事業

088 優秀賞 錦糸町駅北口地下自転車駐車場

---

089 特別賞 都市計画道路 駅前通整備事業

090 特別賞 都市計画道路 大町横塚線立体交差事業

091 特別賞 都市計画道路 古川玉津橋線整備事業  
(幸町地区)

092 特別賞 高千穂通線シンボルロード整備事業



秋田県仙北市建設部建設課  
都市計画道路 中央線整備事業

Project Profile

プロフィール

事業地：仙北市角館町

事業期間：昭和63年度～平成8年度

事業費：約1,800百万円

規模：延長125m

幅員20m

駅前広場面積7,000m<sup>2</sup>

Outline 事業概要

秋田県角館町（現仙北市）は、みちのくの小京都として多くの観光客が訪れ、秋田新幹線の開業後は東京からの直接乗り入れが可能となり、さらなる観光客の増加が予想された。

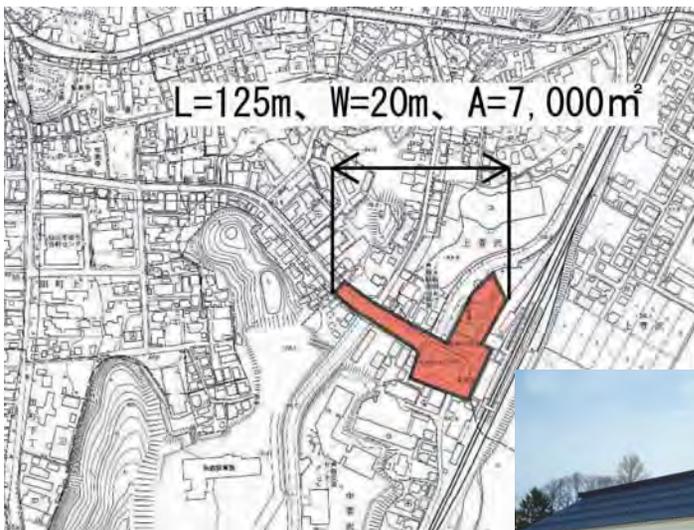
本事業は、秋田新幹線の開業に合わせて、角館駅周辺の慢性的な交通混雑を解消するとともに、他の公共交通とのアクセスを容易にすることを目的として歴史的まちなみに配慮しつつ、駅周辺を総合的に整備した事業である。駅前広場の整備に合わせ、駅舎や駅前交番などの周辺建物の外観は、町家風の意匠に統一。また旧農協の米倉庫（昭和7年建築）を移転保存したことで、現在は「駅前蔵」として、観光情報センターやバス・鉄道の待合所として利活用されている。

Comment

【受賞者のコメント】当初の事業期間は、昭和63年度から平成4年度までであったが、用地交渉が難航し事業の進捗に支障をきたしたため、平成8年度までに事業の変更を行った。旧農協倉庫の保存修景など、関係機関の協力を頂き、「歴史と文化の町」「みちのくの小京都」角館町にふさわしい駅前広場となった。



駅前広場全景 みちのくの小京都角館町にふさわしい町家風の意匠に統一。



観光情報センター駅前蔵 事業地内にあった旧農協の米倉庫を駅前のシンボルとして、移転改装。



駅前広場夜景 角館駅停車中の秋田新幹線こまち



角館駅まつりの様子 地域の賑わいとして各種イベントで活用されている。



左：駐輪場 木造平屋建てで、雨や雪を防ぐガングィ風の下屋を設ける  
中央：駅前ポケットパーク 観光案内板、ベンチ、公衆トイレとして活用  
右：バスロータリー 路線バス、観光バスが乗り入れ可能となる

STOCK REVIEW

みちのくの小京都角館町らしい駅前広場を

角館町は、小京都・城下町・武家屋敷・シダレ桜・桜のトンネル・樺細工等で全国に知られるようになった。秋田内陸縦貫鉄道の全線開通、秋田新幹線の開業に合わせ、みちのくの小京都角館町は「歴史と文化の町」として、「心の休まる・安らぎのある町」の玄関口として駅前広場の整備を目指した。当初は解体予定であった農協の蔵が、昭和初期の建造物として構造的に価値があると確認され、関係者からのご指導・ご協力を受け、曳屋を行い駅前のシンボルとして改装を行った。さらにシダレ桜の植栽も行い、桜の町として春には美しい花をさかせている。

この事業の完成により角館駅周辺は、みちのくの小京都と呼ばれる武家屋敷の町の顔にふさわしい魅力ある都市景観が形成された。



▲曳屋を行う旧農協の米倉庫



## 山梨県身延町建設課 身延駅前通り地区土地区画整理事業

### Project Profile

#### プロフィール

事業地：山梨県南巨摩郡身延町  
角打 身延駅前通り

事業期間：昭和63年度～  
平成10年度

事業費：5,152百万円

規模：面積41,000m<sup>2</sup>  
延長661m  
幅員12.0～20.5m

### Outline 事業概要

身延駅前通り地区は、南北に縦断する県道富士川身延線の沿道に発展した住商混合地であり、東西をJR身延線と一級河川富士川とに挟まれた南北に細長い地形となっている。かつては、鉄道輸送による身延山詣での参拝客で賑わったが、道路、駐車場等の利便施設の貧弱性から、交通体系の変化に立ち遅れ、商業力の低下が深刻化していた。これから課題の解消に向け、身延駅前通り線（県道）及び駅前広場の拡幅と沿道商業地の活性化を図るため、沿道区画整理型街路事業を柱に河川改修や下水道、駐車場等の総合的な都市基盤整備を実施し、商店街の近代化事業も併せて行っている。

### Comment

**【表彰理由】**沿道区画整理型街路事業を導入し、駅前広場や街路の整備に併せ、地元と一体となった沿道市街地の整備を推進した。この結果、和風イメージで統一された街並みが完成し、商店街の活性化も期待されるなど、地元商店街との一体性が評価の対象となった。

**【受賞者のコメント】**今から30年以上前に、「地元をどうにかしなければ！」と立ち上がった人々がいた。何度も議論を重ねてエリア内の全戸から同意を得て、この大きな事業を成し遂げた人々がいた。数年前から担当となった私は、ことあるたびに莫大な資料を確認してみるのだが、先人達の志に本当に頭が下がる思いである。



官民一体で「平成の古都」づくりに取り組み、魅力ある商店街に再生した



家紋・看板・自動販売機など、和風の工夫を施している

### STOCK REVIEW

#### 事業実施の効果

「平成の古都」を基本理念に、官民一体で街づくりに取り組み、街路整備及び電線地中化を行った。住民自ら建築協定を結び、統一された和風の街並みが身延山久遠寺の玄門口にふさわしい都市景観を創出している。街の活性化となり、特に観桜期にはたくさんの観光客が訪れ賑わいをみせている。時が流れて、現在は後継者等さまざまな問題があり店舗数も減ってしまっているが、もう一度団結し商店街が盛り上がっていただけるよう願っている。



▲統一された街並み

▲施行後全景

## 金沢市土木局道路建設課 都市計画道路 金沢駅通り線整備事業

### Project Profile

#### プロフィール

事業地：金沢市安江町地内

事業期間：昭和63年度～  
平成8年度

事業費：約6,900百万円

規模：延長210m  
幅員36.0m

### Outline 事業概要

金沢駅通り線は、県都金沢の玄関口である金沢駅と、歴史的な景観が残され伝統文化が息づく中心市街地を結ぶ都心軸を形成するとともに、金沢の顔となるシンボルロードとして位置付けられている。金沢駅通り線の整備と特定交通安全施設等整備事業による地下駐車場の整備を一体的に実施することにより、円滑な交通処理を行い、長年の懸案であった金沢駅周辺の交通渋滞の緩和を図るとともに、赤御影を使用した幅員8.5mの歩道や用水をイメージしたせせらぎを整備することにより、ゆとりと潤いのある歩行空間を創出した。なお、整備にあたっては、有識者による懇話会を設置し、専門的な見地から提言をいただきながら、シンボルロードにふさわしい近代的都市景観の創出を図った。

### Comment

**【表彰理由】**長年にわたって懸案であった金沢駅周辺の交通渋滞を緩和するため、金沢駅通り線と地下駐車場を一体的に整備し、円滑な交通処理を確保したもので、交通処理の難しい金沢市の交通路に変革の方向性を示すなど、都市内交通の円滑化に大きく寄与したとして評価された。

**【受賞者のコメント】**半世紀をかけた金沢駅通り線の開通により、交通渋滞が緩和されるとともに、シンボルロードにふさわしい近代的都市景観が形成され、都心軸の開発のポテンシャルを高めることとなった。また、ゆとりと潤いのある歩行空間には、北陸新幹線金沢開業から4年が経過した現在も、多くの市民や観光客がそぞろ歩く姿が見られている。



金沢駅通り線は、県都金沢の玄関口である金沢駅と、中心市街地を結ぶ都心軸を形成するとともに、金沢の顔となるシンボルロードとして位置付けられている。



左上：ゆとりと潤いのある歩行空間 左下：整備前 右：市街地再開発事業などとの一体整備

### STOCK REVIEW

#### 交流拠点都市のシンボルロード

市街地再開発事業など一体で整備が進められた金沢駅通り線は、休日歩行者数の増加（平成11年：1,892人→平成29年：5,010人）や駅周辺オフィス空室率の低下（平成16年：12.9%→平成29年：2.8%）に寄与するなど、多くのストック効果を発現させている。今後も、新たな市街地再開発事業やオープンカフェの整備、夜間景観の充実など、「世界の交流拠点都市・金沢」のシンボルロードとして、更なる魅力の向上を図っていききたい。

平成9年  
1997年

優秀賞

087

シンボルロード事業

歴史的環境整備街路事業

## 栃木県県土整備部都市整備課 シンボルロード整備街路事業（栃木大通り）・身近なまちづくり支援街路事業

### Project Profile

#### プロフィール

事業地：栃木市

事業期間：平成2年度～平成8年度・平成4年度～平成8年度

事業費：1,683百万円・294百万円

規模：延長935m  
幅員18.0m  
延長830m  
幅員5.5m

### Outline 事業概要

栃木市は、江戸時代から京都と日光を結ぶ例幣使街道の宿場町として栄え、また市街地中心部を流れる巴波川の舟運を利用した商業都市としても繁栄した。当時の面影を残す蔵や巴波川情緒が今も残り、毎年多数の観光客が栃木市を訪れている。栃木大通りや巴波川沿いの綱手道は、観光の周遊ルートの幹線として位置づけられており、栃木大通りを栃木市の顔（シンボル）として都市景観の創出と市の振興に寄与するためシンボルロード整備事業を行った。また、巴波川沿いのみち「巴波川綱手道」を、水に親しみながら散策が楽しめる道すじとして整備を行い、柳並木などを保全しながら石張り舗装とし、かつての綱手道のイメージを再生した。

### Comment

【受賞者のコメント】栃木大通りは、円滑な車両の通行を確保しながら従来の車道部分の幅員を少し狭め、その分歩行空間を広げて歩行者が快適に散策できるようにした。また、人溜まりとなる広場なども設け、道いく人々憩いの空間を整備している。さらに、無電柱化を行い景観と歩行者の快適性の向上を図った。



蔵の町並みに合わせ、都市景観の向上や安全で快適な通行空間を確保するため電線類の地中化を行い、個性とうらおいのある都市空間を整備した。



観光の周遊ルートの幹線として位置づけられている、巴波川沿いの綱手道

### STOCK REVIEW

#### 蔵の街・栃木大通りの景観整備

栃木大通り周辺では、歴史的建造物の点在する地区を「歴史的町並み景観形成地区」に指定し、建物などの改築や模様替えに対する基準「町並みガイドライン」を定め、町並みに調和した修景費に対する補助金や資金の融資制度を制定し、栃木大通りの整備と一体的な町並み景観形成を支援している。歩道の舗装やボラード（車止め）の素材は、街路空間の質と品格を保つためにグレー系の御影石で統一した。



▲栃木大通り

▲巴波川沿いの綱手道



平成9年  
1997年

優秀賞

088

自転車施策関連事業

## 墨田区都市整備部都市整備課 錦糸町駅北口地下自転車駐車場

### Project Profile

#### プロフィール

事業地：東京都墨田区錦糸2丁目2番2号

事業期間：平成6年10月  
～平成9年3月

事業費：1,939百万円

規模：敷地面積 3,320m<sup>2</sup>  
収容台数 3,000台  
構造 地下1層式、鉄筋  
コンクリート  
高さ 地下7.5m

都市計画決定：平成6年3月17日

### Outline 事業概要

本事業は、錦糸町駅を新しい東の副都心の核とするための、錦糸町駅北口地区第1種再開発事業が施行されることに伴い、錦糸町駅周辺の放置自転車対策や歩行者の安全性と都市景観の向上を図るため、将来の需要に対応した都市計画自転車駐車場として錦糸町駅北口交通広場の地下空間を有効利用して整備したものである。

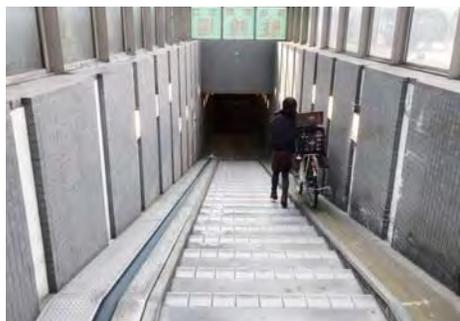
### Comment

**【表彰理由】**錦糸町駅北口再開発事業に伴い、地下空間を利用して、防災対策にも十分配慮した自転車駐車場を整備したもので、これにより、放置自転車の解消が図られ、東京の新しい副都心にふさわしい景観形成に寄与したとして評価されたものである。

**【受賞者のコメント】**東京の東の副都心錦糸町駅にふさわしい景観形成に配慮した地下式自転車駐車場を整備したことで、これまでの駅周辺の放置自転車対策に大きく貢献しており、利用状況においても毎年、満車に近い状況となっている。今後も、安全・快適に利用しやすい施設の整備に取り組んでいきたい。



公共交通機能と人の滞留スペースを効率よく配置し、利用者の利便性の向上と快適性を確保した駅前交通広場の地下空間を利用し、区内初の地下自転車駐車場を整備した。



2か所の出入り口には機械式スロープが設置されており、場内のラックには多くの自転車が置かれている。

### STOCK REVIEW

#### 人気のある地下自転車駐車場

開設当初は、自転車駐車場の上段ラックの利用がまばらであったが、今日までの周知を含めた駅周辺の放置自転車対策や錦糸町駅への半蔵門線乗入れによる駅利用者の増加に伴って、現在は、日常的に多くの利用がある。このことから、駅周辺の放置自転車による歩行障害の解消にも大いに役立ったといえる。

今後は、施設維持を計画的に進めていき、放置自転車の無い安全・安心に通行ができるまちを継続するために貢献していきたい。





089

駅前広場整備

## 紋別市建設部都市建築課都市計画係 都市計画道路 駅前通整備事業

### Project Profile

#### プロフィール

事業地：北海道紋別市幸町

事業期間：平成4年度から  
平成8年度

事業費：783百万円

規模：延長230m  
幅員22m  
交通広場1,800m<sup>2</sup>

### Outline 事業概要

紋別市における都市計画道路駅前通整備事業は、旧JR名寄本線の廃止に伴う跡地利用計画と連携し、鉄道で分けられた中心市街地を本事業と他事業の実施により街路と整備したものである。本事業と他事業は、鉄道で分けられていた中心市街地を街路で結ぶことで都市交通の円滑化を図り、新たに交通広場を整備することで鉄路に代わる新たな都市交通体系の根幹となるバスターミナルを確保し、地域コミュニティの拠点として交流プラザを併設した。また、街路は中心市街地を通ることから部分的に無電柱化を実施し景観に配慮、歩道部はブロック舗装などを施し歩行者の回遊を促すようにして中心市街地のシンボルとなるようにした。

### Comment

**【受賞者のコメント】**本事業の完成と他事業の実施により、都市内における移動の利便性を向上させ、市の中心部にふさわしい魅力ある都市空間が創出できた。事業完了後約20年経過した今も都市内交通の重要な役割を担うとともに、紋別市の玄関口、更には市内中心から港を望むことができる空間として観光の魅力を高め、来訪者の歩行を促している。



駅跡を新たな紋別の玄関口として魅力溢れる空間として再生

第9回



事業完了前（左・中）と事業完了後（右）の上空写真

### STOCK REVIEW

#### 紋別市中心市街地の核となる地域

本街路は、旧JR名寄本線に分断されていた中心市街地を貫通する街路と交通広場を一体的に整備し、紋別の玄関口としてふさわしい港を一望できる景観と中心市街地のシンボルロードとして多くのイベントが実施され、中心部と港を繋ぐ魅力あふれる交流空間を形成している。今後、交通施設についてはバリアフリー化をはじめ誰もが利用しやすいユニバーサルデザインを導入し、安全で快適な交通施設の形成に努めていく。



▲中心市街地のシンボル

▲快適な歩行空間



### 郡山市都市開発部都市計画課（現：建設交通部道路建設課） 都市計画道路 大町横塚線 立体交差事業

#### Project Profile

**プロフィール**  
事業地：郡山市大町一丁目～郡山市字向河原町地内  
事業期間：昭和54年度～平成8年度  
事業費：12,333百万円  
規模：延長688m(うち地下道部延長244m)、幅員25.0m(うち地下道部幅員27.5m・地下歩道幅員5.5m)

#### Outline 事業概要

福島県の中央部に位置する郡山市は、商工業を中心に大いなる発展を遂げ、現在では、県内一の経済・産業都市としてその中枢を担っている。経済の発展に伴い、高速交通体系も着々と整備拡充している。  
大町横塚線「美術館通り」は、東部地域と駅前を中心市街地とを結ぶ重要路線として昭和54年に計画され、両地域のアクセスをスムーズにすること、特に、朝夕に集中する駅周辺の交通渋滞の緩和を目的に、東北新幹線及び東北本線を立体で横断する幹線道路である。工事は昭和54年度に開始。そして、18年の歳月を費やし、平成8年度ついに完成した。本路線は、東部地域と駅前市街地をつなぐ地域の新しい生活道路として、その役割が大いに期待されている。

#### Comment

**【受賞者のコメント】**「暗い」、「臭い」、「危ない」など当時の地下道イメージを払拭し、「明るく」、「快適で」、「安全な」コミュニティスペースとして開通した本線歩道部の「ゆうゆう地下道」は、非常警報装置や防犯カメラなど安全面を強化するなど安全・安心の国際基準であるセーフコミュニティ承認の象徴的存在として定着しつつある。



大町横塚線は、駅西側の大町一丁目から東側の東部幹線まで688mの区間で片側2車線で東北新幹線の下をくぐる立体交差である。地下歩道部分は市民ギャラリーやベンチを備えている。



東北新幹線、東北本線などの立体交差で市内一長い244mの地下道が通る。愛称は、「ゆうゆう地下道」

#### STOCK REVIEW

##### 東部地域と市街地を結ぶ新ルート

市内東部地域と市街地を有機的に結ぶ本路線には、慢性的な交通渋滞の緩和策及び市内最大の住宅団地である東部ニュータウンからの通過交通を担う役割等が期待されていた。整備後、周辺道路との交通の分散化が効果的に図られたことで期待したストック効果が発現している。本路線には、当時日本初となるFM受信機器を地下道内に備え、携帯電話の通話が途切れない地下道として安全面、防災面の強化が図られた重要幹線道路として認知されている。



▲整備後の周辺状況



▲整備後の周辺状況



平成9年  
1997年

特別賞

091

幹線道路の整備・改良

## 西条市建設部都市計画整備課 都市計画道路 古川玉津橋線整備事業(幸町地区)

### Project Profile

#### プロフィール

事業地：愛媛県西条市

事業期間：昭和62年度～  
平成8年度

事業費：2,379百万円

規模：延長258m  
幅員18m

### Outline 事業概要

昭和26年に都市計画決定された本都市計画道路は、県道壬丹生川新居浜野田線（延長L=1,440m 幅員12m、16m）と市道古川玉津橋線（延長L=1,970m 幅員18m、16m）で構成される総延長L=3,140mの道路である。受賞区間である幸町周辺地区は慢性的な交通渋滞を解消するため、昭和62年度より事業に着手し、平成8年度に完成した。当市の中心市街地を東西に貫通する幹線道路であることから、景観に配慮して電線類を地中化し、両側4.5mの歩道は石張とし、水のモニュメントを設置するなど市民の憩いとふれあいの場となるよう整備を行った。

### Comment

【受賞者のコメント】事業完成後は、市民の散歩コースや市民総参加によって行われる産業文化フェスティバルのメイン会場となるなど、憩いとふれあいの場として市民に利用されている。また、当市の中心市街地であることから、特に景観に配慮し、街路のグレードアップ化を図るべく無電柱化とした。



受賞区間の現況写真



街路の全体計画と整備が進む最終区間の鳥瞰図

### STOCK REVIEW

#### 最終区間を施工中

本都市計画道路は昭和26年に都市計画決定され、その後、昭和31年と昭和40年に市の発展状況にあわせ幅員などを変更してきた。昭和62年度から平成8年度にかけて受賞区間である幸町地区の整備を行い、また、平成21年度からは都市再生整備計画により、紺屋町周辺の整備を行った。現在は慢性的な交通渋滞と周辺区域の浸水を解消す



べく平成24年度より最終区間の施工に着手し、平成30年度の完成を目指している。



▲施工中写真

▲大雨時の浸水状況

## 宮崎県土木部 高千穂通線シンボルロード整備事業

### Project Profile

#### プロフィール

事業地：宮崎市

事業期間：平成3年度～  
平成8年度

事業費：1,900百万円

規模：700m

### Outline 事業概要

高千穂通線は、宮崎市の玄関口である JR 宮崎駅と宮崎市のメインストリートである橋通線を結ぶ主要地方道であり、JR 宮崎駅の鉄道高架や駅前広場と一体となった「宮崎の顔づくり」として整備をしたものである。

車道部においては、右折レーン、バスベイ、タクシーベイの設置や路肩を拡幅することで、安全で円滑な都市交通を確保している。

また、歩道幅員を7.7mから11mに広げるとともに、樹木、噴水、ベンチ等を置くことで、ゆとりと潤いを感じる空間を作り出している。さらに歩道舗装材には自然石の御影石を使い、風格ある落ち着いた雰囲気となっている。

### Comment

**【表彰理由】**右折レーン、バスベイなどの設置により交通渋滞が解消されて、バスやタクシーに安全に乗降できるようになったことや、歩道の幅員を広げて、噴水、照明、自然石舗装等の整備を行い、快適な歩道空間が確保されたことなどが評価された。

**【受賞者のコメント】**事業計画段階で、国や県・市をはじめ、学識経験者や警察、商工会議所などで組織された「高千穂通シンボルロード検討委員会」により、整備構想や基本計画を策定している。また、事業実施段階では、以前よりあった樹齢40年の楠の状態を損なうことなく移植させ、剪定を極力少なくする「姿造り」という工法を採用した。



ベンチや水飲み場が設置された快適な歩道空間



左上：全景 右上：橋通との交差点から高千穂通を望む  
左下：右折レーン、バスベイを設置 右下：ゆとりと潤いのある歩道空間

### STOCK REVIEW

#### シンボルロードとしての歩み

整備から約20年が経過したが、これまで高千穂通では様々な変化もでてきている。

まず、平成19年度に宮崎市が策定した景観計画の中で重点景観形成地区に定められ、地区ごとの方針や基準などにに基づき、重点的・先導的に景観形成を推進することとなった。

また、まちなかに芸術の雰囲気が漂う憩いの空間を創出し賑わいをもたらす「パブリックアート事業」を宮崎市が実施し、彫刻作品2点が設置されている。



▲現在の高千穂通線

▲彫刻「時空の蕾」



# 第10回

## 1998年 平成10年 受賞事業

093 大臣賞 東京都市計画道路幹線街路環状第8号線  
井荻立体化事業

---

094 会長賞 川西市都市基盤整備事業

095 会長賞 小倉駅周辺交通施設整備事業

---

096 優秀賞 重要幹線街路事業

097 優秀賞 大阪モノレール事業（大阪空港～門真市）

---

098 特別賞 都市計画駐車場 北朝霞駅自転車  
駐車場整備事業

099 特別賞 長野中心市街地地区街路事業  
（県庁大門町線・ターミナル南通り・  
駐車場案内システム）

100 特別賞 都市計画道路 竹田駅前山手線整備事業

101 特別賞 都市計画道路 外環状線整備事業  
（羽束師橋）

102 特別賞 明石海峡大橋関連街路整備事業

東京都第三建設事務所  
東京都市計画道路幹線街路環状第 8 号線井荻立体化事業

Project Profile

プロフィール

事業地：東京都 杉並区

事業期間：昭和 63 年度～  
平成 9 年度

事業費：約 64,500 百万円

規模：事業延長 1,895m  
幅員 25～33m

Outline 事業概要

環状第 8 号線井荻地区は、環状第 8 号線と西武新宿線の踏切及び 3 本の都市計画道路が平面交差していたことから、都内でも有数の交通渋滞の著しい地域であった。

本事業はこの渋滞の解消を図るため、これらの踏切及び道路を連続的に立体化する延長 1,263m のトンネルと地域交通のための跨線橋を整備するとともに、トンネル内の換気のための換気塔を南北に 1 箇所ずつ設けたものである。

Comment

**【表彰理由】**工事の実施に当たっては、限られた道路空間の中で交通を止めることなく安全に施工し、また、道路事業の意義、工事内容などを住民に常時情報公開し、地域の理解と協力を得る努力をした姿勢は、今後の街路事業を推進するうえで模範となるものであるとして評価された。

**【受賞者のコメント】**トンネル開通 6 か月後の交通量調査に基づき、本事業の効果を測定したところ、交通量が約 29,000 台/日から 57,000 台/日へと約 2 倍に増加し、トンネルを挟む谷原交差点～四面道交差点間 4.6km を通過する最長旅行時間の比較で外回り 78 分から 11 分へと短縮されるなど、交通の円滑化による効果が顕著に現れた。



南側上空から見た井荻トンネル



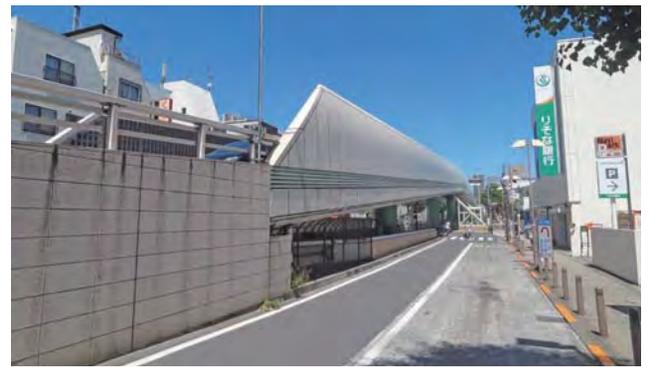
南側坑口より換気塔を望む



上：開通前の南側坑口  
下：トンネル開通前の鉄道交差部跨線橋



換気塔



上：トンネル上部  
下：鉄道交差点跨線橋



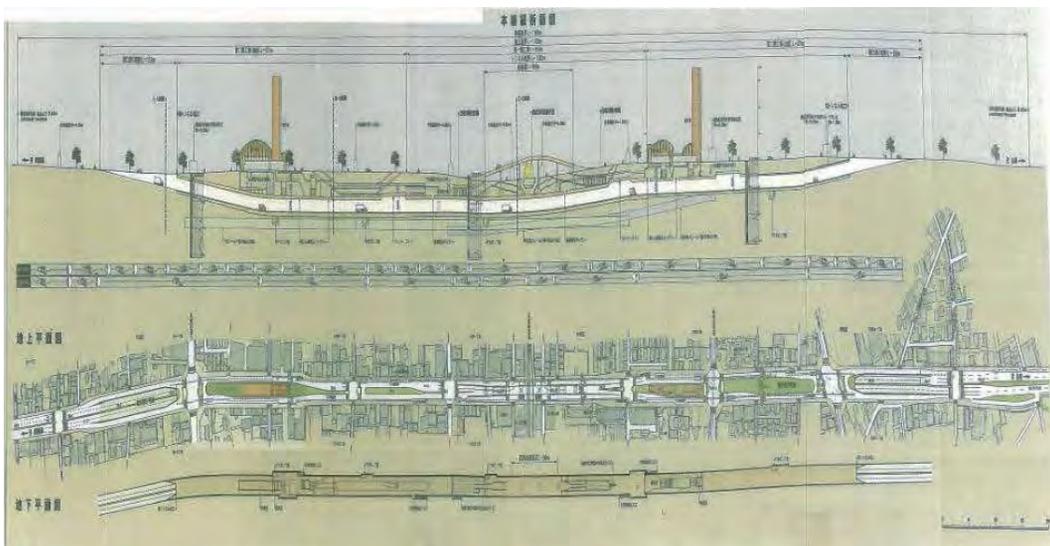
整備前



案内図



位置図



平面・縦断面図

兵庫県川西市都市政策部都市政策室都市政策課  
川西市都市基盤整備事業

Project Profile

プロフィール

事業地：兵庫県川西市

事業期間：昭和 55 年度～  
平成 9 年度

事業費：76,308 百万円 うち街  
路事業費 57,437 百万円

規模：約 150,000m<sup>2</sup>

Outline 事業概要

川西市北部地域では、昭和 40 年代から大阪圏のベッドタウンとして次々と大規模住宅開発が行われ、市施行昭和 29 年当時の人口約 3 万 3 千人から、平成 9 年頃には約 4.4 倍の約 14 万 8 千人となり、急激な人口増で自動車交通の増大が発生した。川西市では、昭和 48 年度に川西能勢口駅周辺の都市機能の更新と住環境の整備を図るため 380,000m<sup>2</sup> の区域について「駅周辺都市整備計画基本構想」を策定し、駅周辺の公共施設の整備、商業活動の活性化等の実現に向けて、街路事業、再開発事業等の手法により、都市計画道路と駅周辺の根幹的な都市基盤の整備を、兵庫県と協働して行った。

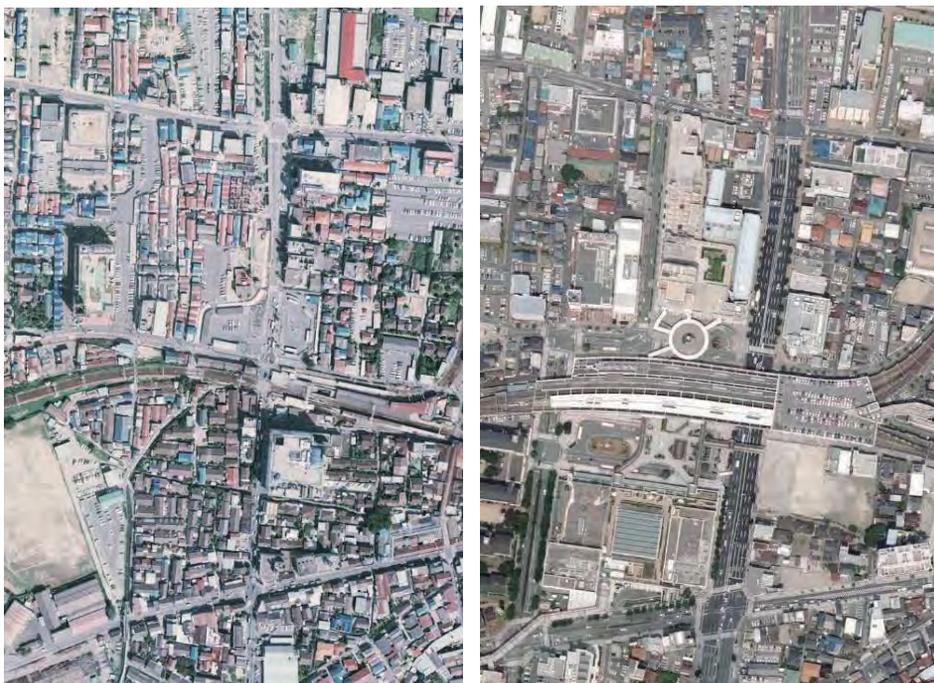
Comment

**【表彰理由】**鉄道の高架化と主要幹線道路の整備により、周辺の交通の円滑化が図られ、また、駅舎の一体化と駅前広場の整備により、利用者の利便性が向上し、賑わいのある駅前空間が創出されるなど中心市街地の活性化に寄与するものであると評価された。

**【受賞者のコメント】**阪急・能勢両鉄道駅舎の一体化と駅前広場の整備により、交通機関相互の乗り継ぎが効率的・快適になっただけでなく、川西市の玄関口としての潤いと賑わいのある駅前空間が生まれ、また、一体的な整備により阪神淡路大震災でも大きな被害がなかった。今後とも時代変化に対応したまちづくりを進めていく。



連続立体交差事業後の川西能勢口駅



昭和 54 年と平成 24 年の航空写真を見比べる

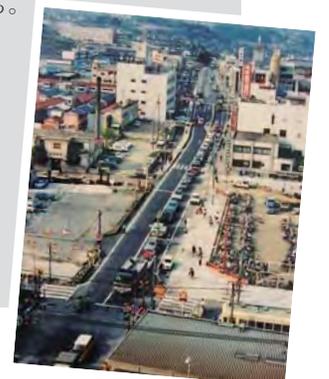
STOCK REVIEW

都市基盤整備を行った結果

各事業を行ってきた職員等は、定年を迎え退職されているが、当時の急速な街の大改造を乗り越えてきた功績は大きいと感じている。まちづくりビジョンを考える視野の広さに加え、権利者調整や、整備に尽力してきたことの苦労は個々の事業誌等から大変なものであったことを感じる。これらの事業手法について、技術の継承やこれからのまちづくりのビジョンの形成をしっかり後世に受け継ぐことが課題である。



▲事業前の駅のラッシュ



▲事業前の渋滞の様子

北九州市建築都市局計画部都市交通政策課  
小倉駅周辺交通施設整備事業

Project Profile

プロフィール

事業地：福岡県北九州市小倉北区浅野一丁目1番

事業期間：平成6年度から平成10年度

事業費：30,600百万円

規模：14,300m<sup>2</sup>

Outline 事業概要

北九州市の都心部であるJR小倉駅周辺地域では、商業・業務機能の拡充や土地利用の高度化、都市交通機能の改善等に取り組んでいたが、「交通機関相互の連続性が不十分」「地区がJR線等で分断」「駅周辺に公共・歩行者空間が不足」といった緊急課題を解決するため、平成6年度から平成10年度にモノレール延伸を始めとして、小倉駅南口駅前広場、南北公共連絡通路、小倉駅北口デッキ整備事業を一体的に行った。これらの整備により、公共交通機関相互の結節やバリアフリーに対応した立体的な歩行者ネットワークを形成することで、北九州市の小倉都心の賑わいづくりの推進に大いに貢献している。

Comment

**【表彰理由】**長年、JRとモノレール駅が離れており、都心としての機能が発揮できずにいたが、都市モノレールがJR小倉駅に乗り入れたことにより、交通機関相互の結節性が飛躍的に向上し、さらに南北公共連絡通路の整備などによるネットワークの形成により一体化され、都市として評価された。

**【受賞者のコメント】**モノレールの延伸でJRと一体となった軌道系ネットワークやバスターミナルの整備による公共交通機関のネットワークが完成したことにより、モノレールやJR小倉駅の乗降客数がともに増加しているほか、周辺の歩行者数が増加し、街の賑わいのあるまちづくりにも大きく寄与している。



小倉駅小倉城口（南口）への北九州モノレール乗り入れを望む。車体は北九州市にゆかりのある松本零士氏代表作「銀河鉄道999」ラッピング車両



小倉駅新幹線口（北口）の風景。平成29年2月にオープンしたミニワールドスタジアム北九州へは徒歩7分

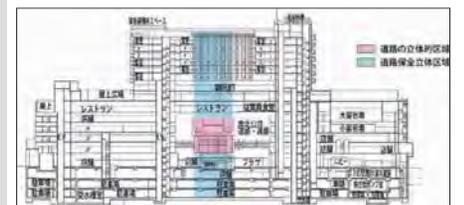
STOCK REVIEW

立体道路制度による駅ビル乗入

立体道路制度の創設により、困難とされていたモノレールの駅ビルへの乗入が可能となり、スムーズな乗継、駅前空間の景観への影響緩和、駅ビルとの一体構造による低コスト化等の利点を生かした整備を行った。現在も駅ビルに隣接した再開発ビルの建設や、新幹線口（北口）では、スタジアムが完成する等、駅周辺の開発が進んでおり、交通機関の結節性の向上や歩行者ネットワークの形成により、駅南北地区が一体化された効果が発揮されている。



▲モノレール小倉駅



▲小倉駅ビル断面図



平成10年  
1998年

優秀賞

096

幹線道路の整備・改良

## 福島県土木部（県中建設事務所道路課） 重要幹線街路事業

### Project Profile

#### プロフィール

事業地：福島県須賀川市上北町  
～宮先町地内

事業期間：昭和63年～  
平成9年

事業費：2,145百万円

規模：延長415m  
幅員16m

### Outline 事業概要

須賀川駅並木町線は、自然や高速交通体系に恵まれ、県内唯一の「福島空港」を有し、新たな文化を生み出す「臨空都市」須賀川市にあり、JR須賀川駅前から須賀川市中心市街地を結ぶメインストリートで、市民の利用が最も多い道路となっている。しかし現道は道幅が狭く、歩道も無かったため、朝夕には交通の混雑が生じていた。これらの解消のため地元商店街振興組合と協力し、県が街路事業による歩車道の拡幅や電線類地中化を実施し、地元が商業基盤施設整備事業により御影石の歩道舗装、街路灯及びベンチなどの整備を行った。共に福祉の観点を取り入れ、安全で快適な美しい道路を整備し、県の空の玄関として地元の活性化と円滑な道路交通の確保を図ったものである。

### Comment

【受賞者のコメント】車道拡幅による渋滞解消等とともに、電柱等の障害物が無く、歩車道の段差が少ない“セミマウンドアップ型”歩道の採用や、低音で水はねの少ない排水性の車道舗装を採用し、また地元委員会の計画調整により、ベンチや自然石歩道舗装等を採用し、地域の生活空間に「美しさ」「やさしさ」そして「ゆとり」を加えた。



翠ヶ丘公園で開催される伝統の火祭り「松明あかし」の松明をイメージした街路灯を設置し、夜の街の「美しさ」を醸し出している。

第10回



無電柱化及び道路拡幅により、防災性が向上し、安全で円滑な交通を確保した。

### STOCK REVIEW

#### 終わりに

事業区間は、別名「松明通り」と言われ、商店街のメインストリートで市民の利用が最も多い道路です。以前は、道幅が狭く、歩道もなかったため、朝夕には交通の混雑が生じていた。こうした問題の解消のため、地元商店街振興組合との協力のもと、「人にやさしい空間づくり」をめざし、賑わいとゆとりのある町並みを整備することができたことを、今後も生かしていきたい。



▲完成した「人にやさしい空間づくり」



平成10年  
1998年

優秀賞

097

都市モノレール

## 大阪府都市整備部交通道路室都市交通課 大阪高速鉄道株式会社 大阪モノレール事業（大阪空港～門真市）

### Project Profile

#### プロフィール

事業地：池田市、豊中市、吹田市、茨木市、摂津市、守口市、門真市

事業期間：昭和57年度～平成9年度

事業費：全体事業費：約286,700百万円  
うち街路事業費：約157,100百万円

規模：建設延長21.7km  
営業延長21.2km

### Outline 事業概要

大阪の都市圏は、大阪市を中心として発展し、鉄道網も放射状に形成されていたため、一点集中型の都市構造になっていた。このため、都心部では交通の過度の集中による弊害が生じ、一方、大阪市周辺部では市街地の拡大により、既存鉄道のサービスが受けられない地域が拡大される傾向にあり、放射鉄道と有機的に結節する環状方向の鉄軌道の実現が待ち望まれていた。

大阪モノレールは、既存放射状鉄道を環状方向に結び、一点集中型の都市構造からもたらされる都市部への交通混雑の緩和及び駅周辺地域の発展による多核都市構造の創出を目的としている。昭和57年に事業に着手し、平成2年6月の開業から、順次延伸し、平成9年8月に、大阪空港から門真市までの21.2kmについて営業を開始した。

### Comment

**【表彰理由】**大阪都市圏において初めて北部環状軌道系公共交通システムを整備し、放射鉄道路線と緊密な連絡を図ることによって、多核都市構造の基盤づくりを行った点が今後の大阪都市圏の発展に寄与する施設として評価された。

**【受賞者のコメント】**大阪モノレールの利用者数は、順調に伸びており、平成30年には1日あたり13万人のお客様を運ぶまでとなった。大阪空港から門真市までの開業後も駅周辺人口は増加傾向にあり、大型商業施設が立地する等、地域の発展に寄与するインフラとして成長している。今後、さらなる延伸により、沿線の皆様の利便性がさらに向上し、地域のさらなる発展を目指したい。



山田駅（阪急千里線交差部）



（左）府道大阪中央環状線沿いを走行する大阪モノレール（右上）淀川横断部（右下）門真市駅上空写真

### STOCK REVIEW

#### 大阪モノレールの建設にあたって

大阪モノレール路線は、大幹線である府道大阪中央環状線など複雑な構造の幹線道路の中を利用して建設しており、設計・施工に厳しい制約を受けた。こうした中、交通規制方法の検討にあたっては、工事交通対策委員会を設けて学識経験者、警察、道路公団などの多くの方々から意見を聞き、あらゆる方向から検討を行い、既設道路の全面通行止めは回避し、交通規制期間も短期となるよう努めた。



▲建設工事中的の写真（吹田市山田西付近）

朝霞市都市建設部まちづくり推進課  
都市計画駐車場 北朝霞駅自転車駐車場整備事業

Project Profile

プロフィール

事業地：朝霞市浜崎1丁目1番地

事業期間：平成7年度～9年度

事業費：全体事業費：1,502百万円  
うち街路事業費：1,460百万円  
国庫補助金730百万円

規模：敷地面積 4369.50m<sup>2</sup>  
延床面積 3264.30m<sup>2</sup>  
施設構造 RC造 地下1階  
2段式ラック(油圧式)  
収容台数 定期利用 2,914台(供用開始. 当時)  
一時利用 586台(供用開始. 当時)

Outline 事業概要

増加する駅周辺の放置自転車を解消するため、また、将来的な自転車駐車場の需要に対して恒久的な施設の整備を目的として、市としては2つ目となる駅前広場の地下に自転車駐車場を整備し、平成9年5月1日に供用を開始した。

Comment

【受賞者のコメント】施設の特徴といたしましては、管理システムをサーバーにより市役所からの一元管理を可能としたことや、スロープやコンベヤーによる自動運転にして高齢者や女性など利用者に配慮したことや、各通路に防犯カメラを設置して場内の防犯性を高めたことや、雨水を再利用してトイレや清掃に使用したことや、場内に自然光が入るよう採光設備を設けた地下空間としたことなど、安全で安心な自転車駐車場を目指して整備した。



自然光の採光設備  
・天井に自然光が入るよう採光設備を設けたゆとりある地下空間



雨水の再利用設備  
・地上部分共用歩廊の屋根排水(雨水)を場内清掃、トイレ中水、植木散水に再利用

STOCK REVIEW

1日の乗降客数が16万人を超えて

この自転車駐輪場は、高齢者をはじめとする駐輪場を利用される方々に配慮し、オートスロープの設置や二段式ラックの上段を油圧式にした。また、先進地の事例を参考にし、環境面への配慮した施設である。1日の乗降客数が増え自転車の形状等も日々変化する中で、今後においても、変わりない市民サービスを提供できるよう、限られた財源の中で、お客様の声を聞きながら、少しでもより良いサービスを提供していきたいと考えている。



▲北朝霞駅東口広場全景

長野市都市整備部都市政策課  
長野中心市街地地区街路事業（県庁大門町線・ターミナル南通り・駐車場案内システム）

Project Profile

プロフィール

事業地：長野県 長野市

事業期間：昭和63年度～平成9年度

事業費：13,187百万円

規模：県庁大門町線（延長460m、幅員22m）、ターミナル南通り（延長70m、幅員25m）、駐車場案内システム（面積100ha、対象駐車場24箇所2,700台）

Outline 事業概要

昭和55年、長野市は中心市街地の活性化や交通渋滞解消などを図るため、「交通セル方式」を基本とする「長野市総合都市交通施設整備事業基本計画」を策定している。本事業はその計画の根幹となる環状道路を整備する事業であり、長野冬季五輪の開催を控え、早急に環状道路を供用させるために都市計画道路の未整備区間である、県庁大門町線とターミナル南通りを完成させたものである。

また、駐車場案内システムは、駐車場の位置、満空情報などを路側表示板等で提供することにより、駐車場の有効活用を促進し、路上駐車やうろつき交通の解消を目的に導入したものであり、平成14年度の整備効果の調査では、システム参加駐車場間での利用者の分散傾向が確認できるなど、相応の効果を発揮した。

Comment

【受賞者のコメント】約124haの中心市街地を囲む、約5.3kmの環状道路の完成により、渋滞解消や循環バスの運行が可能となり、中心市街地の発展に寄与している。駐車場案内システムは、参加駐車場の減少やシステムの更新費用が課題となり、平成22年度には廃止している。



都市計画道路県庁大門町線は、善光寺門前で長野駅と善光寺を結ぶ中央通りと、その東側に位置する長野大通りを東西につなぐ幹線で、現在は国道406号となっている。



左：位置図（中心市街地） 右上：駐車場案内システムパンフレット 右下：ターミナル南通り



STOCK REVIEW

これからの中心市街地

本事業で環状線（位置図：青点線）が完成したことにより、中心部の通過交通が減少し、都市軸となる中央通り（約1.6km）の歩行者優先道路化が可能となった。平成11年から調査・検討を行い、善光寺寄りの延長約700m（位置図：黄点線）の車道幅を3m減少させ、両歩道を1.5mずつ拡幅する改修を行った。平成27年の完成後は、多くの人々から高い評価をいただいております。今後は未整備区間等の整備を進め「交通セル計画」の完成をめざしたい。

▲歩行者天国の様子

## 竹田市都市デザイン課 都市計画道路 竹田駅前山手線整備事業

### Project Profile

#### プロフィール

事業地：大分県竹田市大字竹田

事業期間：平成元年～  
平成9年度

事業費：約 1,401 百万円

規模：延長 780m 幅員 14m

### Outline 事業概要

「都市計画道路竹田駅前山手線」は鉄道交通の拠点、竹田市の玄関口となる JR 豊後竹田駅前を起点とし、大分県の地方行政機関が存する山手地区に至る。終点側の山手地区では国道 502 号に接続し、その導線は一般国道 57 号に連結する。延長 780m、幅員 14m で一級河川稲葉川沿いを並行して走り、中心市街地と主要国道を結ぶ重要な幹線道路である。事業は平成元年より着手し、一級河川稲葉川に係る中小河川改修事業と合わせ、整備を進めた。竹田市は、全国名水百選に選定される山紫水明の都市であることから、そのイメージを事業の中に表現し、歩道沿いに水路を整備している。流水は、河川からサイフォン方式により引水し、水路に通水している。河川沿いを走る道路の歩道に、重ねて名水水路が流れ、それに加えて流水の水音が、竹田城下町の風情をさらに際立たせている。竹田市の街路景観を代表する路線であり、市民や観光客が楽しみながら歩くことのできる憩いの散策道、回遊空間となっている。

### Comment

【受賞者のコメント】竹田城下町の景観に配慮した街路づくりに評価をいただいたことにより、地域の誇りを向上させるとともに、来街者への PR が図れたものと考えている。街路事業と河川事業を合併施工することで、事業費の削減が図られ、また、道路に親水性を待たせるという稀有な取り組みが可能となった。

沿線には、「いぬのおまわりさん」や「グッドバイ」など、多くの童謡を作詩した竹田市出身の詩人、佐藤義美を顕彰する「佐藤義美記念館」が建設されており、今後も地域住民や竹田市来街者にとって、街路沿線が憩いの空間で在り続けるよう、周辺の景観を含め維持向上を図って行きたいと思う。



都市計画道路竹田駅前山手線全景



竹田駅前山手線路線図



左上：起点竹田駅前の街路景観 中央・右下：佐藤義美記念館と街路、河川の一体的景観

### STOCK REVIEW

#### 幹線街路としての位置付け

平成元年度に着手し、9年度に整備完了した竹田駅前山手線は、当初の目的・効果を期待した幹線街路の役割を十分に果たしている。竹田城下町に来街目的を有しない、単純な通過交通を本路線に誘導し、城下町内の交通混雑を緩和するとともに、国道 502 号、57 号へ繋ぎ、円滑な交通体系を構築することが出来ている。城下町のまちづくりを進める上で、本街路の整備は一つの重要な要素となっており、今後も道路交通網及び街路景観に果たす役割は高い。



▲終点山手地区の国道 502 号に連結



## 京都市建設局道路建設部道路建設課 都市計画道路 外環状線整備事業 (羽束師橋)

### Project Profile プロフィール

事業地：京都市伏見区羽束師鴨川町～伏見区横大路草津町  
事業期間：平成元年～平成9年  
事業費：約6,500百万円  
規模：橋長742m

### Outline 事業概要

都市計画道路「外環状線」は、京都市山科区の山科駅前三条通を起点として、伏見区の醍醐、桃山を経て、長岡京市、向日市を経由し、西京区で国道9号に接続する、京都市の東部・南部・西部を結ぶ主要幹線道路である。羽束師橋はこの都市計画道路「外環状線」の橋梁であり、伏見区において、桂川に隔てられた横大路地域と羽束師地域を結ぶものである。羽束師橋の整備は、桂川の兩岸を幹線道路で接続し、京都市南部地域の交通渋滞の緩和と地域の発展を目指した事業である。橋長742m、幅員16m(4車線)の車道橋の下に、橋長240m、幅員4mの自転車歩行者専用橋を設置しており、二重構造が特徴的な橋梁となっている。

### Comment

【受賞者のコメント】羽束師橋の開通は、京都市南部地域における交通の増加に対応するとともに、歩行者等が安心かつ便利に往来できるよう、二重構造の橋梁とした。この橋は京都市南部地域の交通混雑の解消と地域の活性化に大きく貢献しているとともに、特徴的な橋梁で、市民の皆様に親しまれている。今後も京都市南部地域の更なる発展を支え続ける存在であると考えている。



架橋後の羽束師橋全景



位置図

羽束師橋の位置図

### STOCK REVIEW

#### 羽束師橋の開通による効果

羽束師橋の整備は、平成8年度に策定した「もっと元気に・京都アクションプラン」における「まちの元気策」のひとつとして、桂川により分断された東西地域を幹線道路で結ぶ事業であった。羽束師橋は、京都市南部地域の大動脈を構成する橋梁として、交通の円滑化はもとより、地域の活性化に効果を発揮している。



▲昭和14年架橋の旧橋

▲自転車歩行者専用橋

神戸市建設局道路部工務課  
明石海峡大橋関連街路整備事業

Project Profile

プロフィール

事業地：神戸市

事業期間：平成元年度～9年度

事業費：全体事業費 約15,700  
百万円（うち街路事業  
費 約9,600百万円）

規模：延長約2km

Outline 事業概要

明石海峡大橋のもとに位置する舞子地区において、道路交通の円滑化やターミナル機能の強化を図るため、豊かな自然との調和を図りつつ、海、山、鉄道に囲まれた狭い地形を有効に活用し、駅前広場、歩行者専用道路などの整備を行った。

Comment

【受賞者のコメント】舞子駅周辺における海岸や公園の整備により多くの来訪者が予想されるため、鉄道駅と高速バス停との連絡性の向上や駅前広場と公園を一体的に整備することにより、人に優しく快適で利便性の高い歩行者空間が確保された。



舞子駅南駅前広場、舞子駅南線



舞子駅南線

STOCK REVIEW

四国地方からの玄関口

明石海峡大橋関連街路整備事業として、舞子駅南駅前広場などの整備が行われた後、平成9～14年度にかけて舞子駅前、舞子公園駅北地区の2箇所で市街地再開発事業が実施されており、街路事業と一体となったまちづくりが進められてきた。今後も、四国地方からの玄関口としてふさわしいま

ちとして、道路や駅前広場などの公共施設や住環境の維持改善に努めていく。



▲舞子公園駅北再開発