第11回

1999年
平成11年　受賞事業

103 大臣賞　岐阜駅周辺連続立体交差事業
都市計画道路栄町竜田町線他（駅前広場）
整備事業

---

104 会長賞　府中四谷橋及び関連道路整備事業

105 会長賞　京成ユーカリが丘駅北口整備事業

---

106 優秀賞　都市計画道路　環状3号線
（杉田第2地区）街路整備事業

107 優秀賞　南海本線連続立体交差事業

---

108 特別賞　上田駅温泉口周辺整備事業

109 特別賞　都市計画道路3・2・3天童鮎洗線街路事業

110 特別賞　市役所通線立体交差事業

111 特別賞　人吉都市計画道路事業3・5・4号
人吉駅蓑野線

112 特別賞　松山環状線（岩崎）整備事業

平成11年
1999年
大臣賞

103

駅前広場整備　駅周辺環境整備　連続立体交差事業

岐阜県都市建築部都市整備課
岐阜駅周辺連続立体交差事業　都市計画道路栄町竜田町線他（駅前広場）整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：岐阜市

事業期間：昭和56年～
平成10年

事業費：約74,800百万円

規模：連続立体事業：
JR東海道本線 約6,970m、
JR高山本線 約1,530m
道路延長259m、
幅員28～60m
駅広約7,300m^2

Outline　事業概要

○岐阜駅周辺連続立体事業
昭和56年に着手し、昭和61年には西岐阜駅と岐阜貨物ターミナル駅が開業、平成8年には高架が完了した。さらに、平成9年には岐阜駅の新駅舎が完成して営業を始めた。高架事業により15箇所の踏切が撤去され、高架下には道路が29路線整備された。

○（都）栄町竜田町線他（駅前広場）整備事業
県都岐阜市の玄関口として、より安全で円滑な交通乗継施設、潤いのある快適な歩行空間の確保、出会いとふれあいの交流スペースを創出し、発展する南部地域のシンボルとして幹線道路（JR岐阜駅南口駅前広場含む）を整備した。バリアフリーをめざして段差の解消、視覚障害者用音声案内システムを導入した。

Comment

【表彰理由】長年にわたった工事を完成に導いたことにより、踏切による慢性的な交通渋滞の解消と新たなまちづくりによる地域の活性化に寄与したこと。また、岐阜駅南口周辺は、バリアフリー化が図られたほか、県産品の材料を用いて魅力ある都市空間が創出されたことが高く評価された。

【受賞者のコメント】本事業により、鉄道による市街地の分断や踏切による慢性的な交通渋滞を解消し、従来市街地にあって開発を阻害していた貨物駅（ヤード）を郊外へ移転したことで、この地域の区画整理が可能となった。JRについては、名古屋への所要時間が2～4分短縮、運行本数はほぼ倍に、乗降客数は6割増となった。

JR高架事業では、東海道本線5.0km及び高山線1.5kmを高架化するとともに、貨物設備を岐阜駅西方約4kmへ移転した。

事業前の岐阜駅周辺

上：（都）愛宕町線付近（事業実施前）
下：（都）愛宕町線付近（事業実施後）

JR 高架事業にあわせて、岐阜駅周辺では高架下空間に商業施設や公共施設、駅南口に駅前広場等を整備した。

左：JR 岐阜駅南口　中央：高架下空間　右：駅前広場

STOCK REVIEW

高架事業と合わせた街づくり

岐阜市は、名古屋市の北方約 30 キロメートルに位置し、中京圏北部の中心都市である。

高架化により市街地の交通渋滞は緩和され、周辺においても新たなまちづくりが進められている。また、この事業を契機として市街地再開発事業、広大な高架下空間の開発、駅前広場整備、立体駐車場の建設、周辺の街路整備事業等が行われている。

高架下空間の開発として、岐阜市では図書館、体育館、生涯学習センター、女性センターなど、市民が気軽に利用できる生涯学習拠点施設「ハートフルスクエアーＧ」を整備している。県では情報発信拠点、体験型ショッピング施設、健康施設、地元アパレル産業の拠点施設など、体感型商業施設「アクティブＧ」を整備し、市と県が連携して新たなふれあいの場を創り出している。

今後も岐阜駅周辺を活力ある、魅力的な空間として積極的に整備し、県都岐阜の玄関口としてふさわしい地域としていきたい。

▲高架下開発（岐阜市）

▲ハートフルスクエアーＧ（岐阜市）

アクティブＧ（岐阜県）▶

平成11年
1999年
会長賞

104

立体交差道路整備　橋梁整備

東京都建設局
府中四谷橋及び関連道路整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：東京都　国立市、府中市、日野市、多摩市

事業期間：昭和62年度～平成10年度

事業費：約54,000百万円

規模：事業延長3,285m
（府中四谷橋446m
一ノ宮立体529.5m）

Outline　事業概要

府中四谷橋は、多摩川を横断する道路で、周辺景観との調和に配慮するため検討委員会を設置して検討を行い、3径間連続鋼斜張橋と決定し、関戸橋の上流に架設したものである。また、関連道路としては、多摩川を挟んで左岸側の国立市・府中市と右岸側の日野市・多摩市を結び、橋の右岸側では、交差する京王線と川崎街道を一ノ宮立体として整備したものである。

Comment

【表彰理由】景観に配慮された橋梁を中心とした、多摩地区の多摩ニュータウンと中央道国立府中インター間の幹線道路整備により、多摩地区南北方向のネットワークの強化、周辺道路の慢性的な交通渋滞の解消が図られ、地域の連携と均衡ある発展に大きく寄与するものであると評価された。

府中四谷橋全景

左上：一ノ宮立体坑口（南側）付近　左下：一ノ宮立体坑口（北側）付近
右：一ノ宮立体坑口（北側）より府中四谷橋を臨む

上：府中四谷橋
下：橋名板

第11回

平成11年
1999年
会長賞

105

歩行者専用道　駅前広場整備　駅周辺環境整備　新交通システム

佐倉市土木部道路建設課

京成ユーカリが丘駅北口整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：千葉県佐倉市ユーカリが丘4-8-1

事業期間：平成9年度、10年度

事業費：約1,920百万円

規模：約5,000m^2
地上部面積　3,000m^2
人工地盤面積　2,095m^2

Outline　事業概要

佐倉市は北総台地の豊かな自然に恵まれ、また、多くの歴史、文化資産を有するなど、ゆとりある居住環境とともに、都心から40km圏という立地性から、首都圏のベッドタウンとして急速な発展を遂げてきた。その代表的な居住エリアであるユーカリが丘地域に位置する、京成電鉄ユーカリが丘駅北口において、駅前のバリアフリー化や機能強化に合わせ、街のシンボルとなる景観を有する駅前整備を、国の街並み・街づくり総合支援事業等の活用、また、居住地開発事業者とも協力しながら、官民連携の下で実現した。

Comment

【表彰理由】京成ユーカリが丘駅周辺の朝夕の交通渋滞、また、駅と商業施設や住居地域との間における国道の横断といった、歩行者の安全性や駅前の利便性の面での課題解消に向け、バリアフリー化、商業施設との一体化など、駅前広場の安全性、多機能性の向上を官民一体で実施した。

【受賞者のコメント】当事業は居住地開発事業者との連携により、駅舎、ホテル、商業施設との連結、更には市の駅前出張所の設置など、市内外の人たちが利用し、集う、新たな拠点が生まれ、季節ごとのイベントの開催など、幅広い年齢層に親しまれる、当市を代表する活気ある歩行空間として進化し続けている。

ユーカリが丘駅周辺には、ホテル、商業施設、高層住宅街などがあり、駅を中心に多くの人々が集うエリアに発展している。

デッキは新交通システムユーカリが丘線にも連絡し、様々な人の流れを生んでいる。

STOCK REVIEW

市民に愛される駅前広場へ。

当初、駅前広場のバリアフリー化や渋滞解消を主目的としていたが、隣接の商業施設の建設が進んでいたこともあり、駅周辺施設との連携を含めた整備に至った。駅前という複雑な土地権利関係や駅前封鎖が伴う工事など、多くの苦労があったが人工地盤ではウッドデッキやモニュメントを配するとともに、エレベーター、エスカレーター、スロープの設置も進め、本格高齢社会を迎えた現在においても、大いに機能的で使いやすい広場となっている。

▲通勤客の安らぎ空間に

▲週末はイベント会場に

平成11年
1999年
優秀賞

106

放射・環状道路整備　幹線道路の整備・改良

横浜市道路局
都市計画道路　環状3号線（杉田第2地区）街路整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：横浜市磯子区新杉田五丁目から磯子区杉田坪呑

事業期間：平成5年12月～11年3月

事業費：12,700百万円

規模：延長680m
幅員22m

Outline　事業概要

環状3号線は、横浜市の経済活動や円滑な移動を支える道路網の骨格として重要な環状道路であり、都心部に集中する交通の分散と郊外部の連絡強化を目的とした路線である。
当該道路は、磯子区杉田五丁目（国道16号）から国道1号（戸塚区戸塚町）を経て都筑区佐江戸町までの延長約28kmを標準幅員22m、4車線で結んでいる。
このうち杉田第2地区は、国道16号を起点とし、隣接する小学校脇の丘をトンネルで約90m通過、京浜急行本線と立体交差する約120mが橋梁構造となっている。騒音の少ない低騒音舗装を用い、トンネル坑口部には吸音板を設置、さらに橋梁部には防音壁を取り付けている。また、周辺環境になじむよう、トンネル上部は緑化を行い、公園として整備している。

Comment

【表彰理由】整備済み区間と国道16号が接続されたことで、臨海部と内陸部の連絡強化、それに伴う生活道路の通過交通の減少などの効果があった。また、鉄道交差の橋梁やトンネルと構造が多岐にわたる中、4年半という短時間で効果を発現でき地域への負担も軽減することができた。

【受賞者のコメント】本路線は、学校や住宅が近接することから、地域の方々と協議を行いながら設計を進めた。
施工にあたり、騒音、振動等の環境対策に重点を置く他、トンネル部をプレキャスト部材の活用により築造するなど、工期を短縮し、工事期間中の地域住民の負担軽減に努めた。坑口形状についても、竹割構造を採用し景観にも配慮した。

国道16号を望む全景　プレキャスト部材を用いた大断面アーチカルバートを構築するモジュラーチ工法による杉田梅林トンネル

左上：トンネル上部より国道16号を望む　左下：京急本線と交差する橋梁　右：環状3号線及び杉田第2地区

STOCK REVIEW

環状道路網の形成に向けて一歩前進

本事業が完成したことにより、移動の円滑化だけでなく、経済活動の促進等に貢献できたほか、地域住民の方々にとっても生活の安全性向上に繋がることができ、整備の効果を実感することができた。
また、本事業の施工にあたっては、周辺環境への影響を配慮をして取り組みを進めており、地域の方々のご理解やご協力をいただきながら、短期間で整備が完了できたことをとても感謝している。

▲国道16号との接続

▲トンネル坑口

平成11年
1999年
優秀賞

107

連続立体交差事業

大阪市建設局道路部街路課（鉄道交差担当）
南海本線連続立体交差事業

Project Profile
プロフィール

事業地：西成区玉出東～住之江区西住ノ江（1期）西成区萩之茶屋～西成区玉出（2期）

事業期間：昭和46年度～昭和62年度（1期）
昭和55年度～平成11年度（2期）

事業費：約30,400百万円（1期）
約49,500百万円（2期）

規模：延長3.4km、踏切除却数13箇所（1期）
延長2.4km、踏切除却数7箇所（2期）

Outline　事業概要

本事業は、南海本線の萩之茶屋駅と大和川までの間、約5.1kmを2期に分けて高架化することにより、4本の幹線道路の踏切を含む20箇所の踏切を除却した。事業着手前の20箇所の自動車交通量の合計は78,415台/日、平均踏切遮断時間は8.8時間/日、踏切遮断交通量は853,525台時/日であった（昭和45年交通量調査）。

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】今まで渋滞や事故の原因となっていた踏切が除却され、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ことが評価された。

【受賞者のコメント】事業着手から2期28年もの長期間にわたり、地下鉄延伸に伴う駅舎の同時施工、車両工場の移設、支線の廃止、駅の統合廃止など、様々な課題を乗り越えて完成させた本事業は、課題解決に費やした苦労は計り知れず、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る。

天下茶屋駅付近

2期区間全景

STOCK REVIEW

関西空港へのアクセス路線

南海本線は、現在では大阪の都心「ミナミ」と関西国際空港を結ぶアクセス路線として重要な鉄道路線となっており、連続立体交差事業を実施していなかった場合、周辺には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。

今後、計画されているなにわ筋線が開通すると、もう一つの大阪の都心「キタ」とも結ばれることになり、本路線の重要性はますます高まっていくと考えられる。

▲整備前

▲整備後

平成11年
1999年
特別賞

108

幹線道路の整備・改良　立体交差道路整備　駅前広場整備

上田市都市建設部都市計画課
上田駅温泉口周辺整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：上田駅周辺地区

事業期間：平成２年度～
平成10年度

事業費：約6,100百万円

規模：上田駅南駅前線
延長50m 幅員20m
駅前広場 面積6,000m²
南天神町常田線
延長410m 幅員16m

Outline　事業概要

上田市は長野県の東部に位置し、古くは奈良時代から京都と東北地方を結ぶ「東山道」の拠点として栄え、現在も道路や鉄道により、長野、松本、諏訪、佐久等周辺の都市と結ばれるなど交通の要所となっており、周辺の４町３村（当時の小県郡）とともに上田小県地域（上小地域）を形成し発展してきた。平成６年度に地方拠点法による地方拠点地域の指定を受ける中で、広域的な交通結束点の役割を持ち、地域の玄関口として相応しい都市空間を創出するため、平成９年10月の長野（北陸）新幹線の開業に合わせ、周辺の都市計画道路の整備とともに、これまで未整備であった上田駅の南側を上田駅温泉口として、駅舎と一体となるような広場整備を行った。

Comment

【受賞者のコメント】これまでお城口だけであった上田駅へのアプローチが、温泉口広場や接続する道路の整備により、駅周辺の円滑な交通が確保され、利用者の利便性を大きく向上させることができた。また、地域の新たな玄関口として魅力ある整備が図られ、都市の防災機能の向上にも寄与できたものと感じている。

地域の姿を象徴するモニュメントを中心にロータリーを配置し、歩道の高質化やベンチ、明るく清潔なトイレ、駐輪場などの整備も併せて行い、緑豊かな憩いのある広場となっている。

広場中心に建つモニュメントは、周囲の山々や千曲川の流れを表現し、上昇発展する地域の姿を象徴した。

STOCK REVIEW

アクセス道路の整備

上田駅周辺地区における、温泉口への主要アクセス道路である都市計画道路「南天神町常田線」の整備において、上田電鉄別所線高架化事業を実施、主に夜間工事での施工となったが、関係者や近隣地権者の協力のもと完成することができた。駅環状道路にも位置付けられている本路線の整備は、駅周辺道路の渋滞緩和や温泉口利用者の利便性を高める上で必要不可欠の事業であり、踏切解消による安全性の確保と同時に交通の円滑化が図られた。

▲着工前（踏切）

▲完成後（高架化）

平成 11 年
1999年
特別賞

109

幹線道路の整備・改良　立体交差道路整備　橋梁整備

山形県（村山総合支庁建設部）
都市計画道路 3・2・3 天童鮎洗線街路事業

Project Profile
プロフィール

事業地：山形県山形市

事業期間：平成元年度～
平成 10 年度

事業費：約 8,700 百万円

規模：延長 943m
幅員 24m～29m

Outline　事業概要

本路線は、国道 13 号と国道 112 号を結ぶ 4 車線の幹線道路で、山形市の外郭環状線の一部としても位置付けられている。付近には山形市総合スポーツセンター、県立中央病院等の主要施設が立地するとともに、馬見ヶ崎川左岸の西部では、嶋地区、馬見ヶ崎地区の土地区画整理事業によって新市街地が形成されている。本事業区間には、JR 奥羽本線の落合アンダーパスと馬見ヶ崎川に架かる万歳橋があり、市街地の重要構造物で多くの人の利用が見込まれることから、都市景観に配慮して整備を実施した。具体的には、アンダーパスの壁面は冷たい印象や圧迫感を和らげるようコンクリート表面に半円形デザインの化粧仕上げを施し、橋梁の歩道には椅子を置いた休憩スペースを設け視点場を確保した。

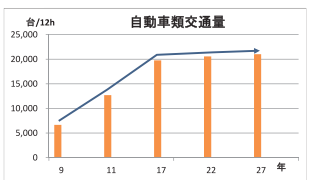
アンダーパス交差市道より。遠くには奥羽山系の山々が望まれる。（平成 11 年 2 月）

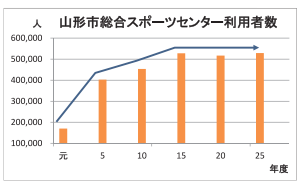
左上：事業箇所図　右上：万歳橋親柱（平成 30 年 3 月）
左下：アンダーパス終点側より（平成 30 年 3 月）　右下：万歳橋休憩スペース（平成 30 年 3 月）

STOCK REVIEW

整備効果

本事業区間の開通によって、交通流の大きな転換がなされ、現在では 12h 交通量が 2 万台を超えており、山形市北部における交流人口の拡大に大きな役割を果たしている。例えば、落合交差点の南東角に位置する山形市総合スポーツセンター利用者数は、本事業が開始された平成元年に約 17 万人であったが、以降大幅な増加傾向を示し、事業が完了した平成 10 年には約 45 万人、近年では 50 万人超を記録している。





平成11年
1999年
特別賞

110

立体交差道路整備　シンボルロード事業

熊谷市建設部道路課
市役所通線立体交差事業

Project Profile
プロフィール

事業地：埼玉県熊谷市

事業期間：平成5年12月～平成11年3月

事業費：約6,300百万円

規模：490m

Outline　事業概要

市役所通線は、市役所隣の中央公園と荒川緑地を結ぶ延長1080m、幅員18～36mの都市計画道路である。
鉄道（JR高崎線）とは平面交差であったため、鉄道輸送の増加により開かずの踏切と呼ばれ、慢性的な交通渋滞により都市機能が麻痺していた。そのため、鉄道交差部の立体交差化及びシンボル化による交通渋滞の解消と街の活性化を図るべく、整備に至ったものである。
立体交差化は地下方式で行い、歩道は地下道の暗いイメージをなくすために防犯カメラやギャラリーを設置し、明るく快適に通行できる空間とした。また地上部は沿道の風景や街路樹の緑と行き交う人々が主役となるよう、地域の人々が関われる空間を設けた。

Comment

【受賞者のコメント】本事業の完成により、熊谷駅を中心とする南北市街地の一体化が図られ、また、開かずの踏切の解消により、交通渋滞の緩和に著しい効果が認められた。
また、本事業と星川通線によりクロスシンボルロードを形成し、電線地中化や広幅員の舗道及びギャラリーの設置などにより、中心市街地の活性化を図る骨格路線となった。

立体交差部を北より望む。日中の6割以上閉まっていた開かずの踏切による交通渋滞は緩和され、円滑な交通が実現されている。

立体交差部の南側には通行及び地域のコミュニケーションの場となるなごみの広場が設けられている。

STOCK REVIEW

身近なシンボルロードとして

整備後は、熊谷駅南北の中心市街地を繋ぐシンボルロードとして定着しており、うちわ祭りのメイン会場として従来以上のにぎわいをもたらしている。
また、分離帯を収納式ブロックとし、広々としたフラットな祭り空間を創出しており、クロスシンボルロードの交差部ではお祭り広場として、さらにうちわ祭りの演出に活用されている。
近年では、熊谷市都市環境改善基本計画に基づき、自転車通行帯を整備するなどの改修も計画されている。

▲分離帯収納後の様子

▲お祭り広場

平成 11 年
1999年
特別賞

111

幹線道路の整備・改良

熊本県県南広域本部球磨地域振興局土木部

人吉都市計画道路事業 3・5・4 号人吉駅蓑野線

Project Profile
プロフィール

事業地：熊本県人吉市中青井町

事業期間：平成 3 年度～
平成 10 年度

事業費：約 3,100 百万円

規模：延長 313m
幅員 18m

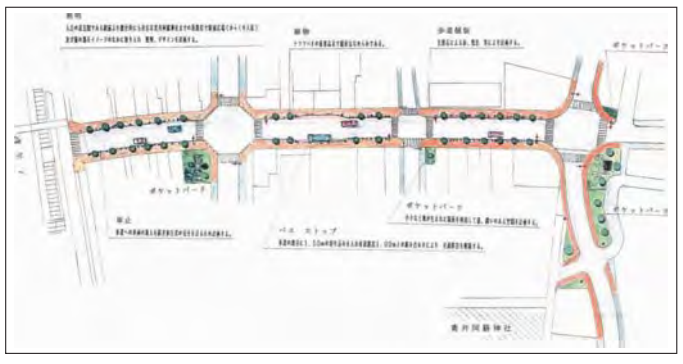
Outline　事業概要

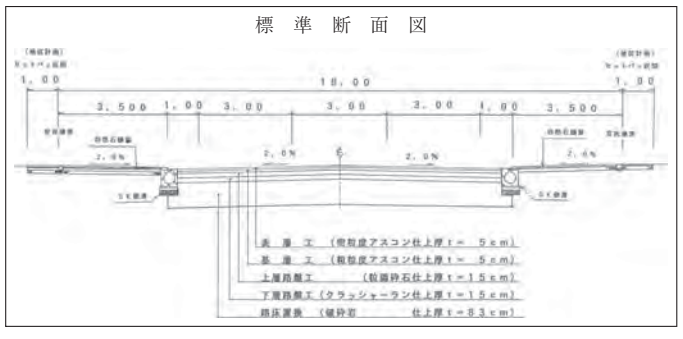
本事業は、人吉球磨地域の玄関口である JR 人吉駅を起点とし、国宝「青井阿蘇神社」までの延長 313 m を拡幅整備したものである。本地区は、古くから人吉球磨地域の中心商業地区として親しまれてきたが、時代とともに街並みの老朽化や沿線商店街の空洞化といった問題が生じていた。そのため、地元住民が中心となって「人吉駅通りまちづくり振興会」や「人吉駅前商店街活性化委員会」を設立し、自然石による歩道整備や、県下初となる沿線建築物の意匠制限やセットバック等を盛り込んだ地区計画を制定する等、住民・人吉市・熊本県が一体となった街路整備事業及び街並み整備を推進した。

Comment

【受賞者のコメント】本事業の特徴は、住民、市町村及び県が一体となってまちづくりを行った事で、歴史ある街並みの風景を残したままの街路整備が実現し、地域の活性化に繋げることが出来た事だと思われる。平成 22 年には人吉駅前広場が完成し、地域の玄関口である駅と一体となって、さらなる地域の活性化に貢献している。

人吉駅から見た都市計画道路人吉蓑野線とその沿線商店街





整備計画（左上、左下）及び周辺景観に配慮した照明灯写真（右上）、自然石による歩道舗装写真（右下）

STOCK REVIEW

人吉球磨地域の玄関口として

人吉駅は、平成 22 年に駅前広場が整備された事でバス・鉄道等の交通結節点としての機能が向上している。その南側に位置し、国宝「青井阿蘇神社」にもほど近い本整備地区は、地元市民の日常生活および観光客の散策ルートとして、非常に重要な地区になる。今後も皆様に親しまれる魅力と活力ある街並みを形成するための地域の軸としての機能と、人吉球磨地方の玄関口としての役割を果たしていく。

第11回

平成11年
1999年
特別賞

112

幹線道路の整備・改良

松山市都市整備部道路建設課
松山環状線（岩崎）整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：松山市岩崎二丁目～持田町一丁目

事業期間：平成5年度～平成10年度

事業費：6,900百万円

規模：延長700m
幅員18m

Outline　事業概要

松山環状線は、松山城を中心に半径約2km、岩崎町二丁目から平田町に至る延長約13kmの路線で、中心市街地から放射状に延びる各国道や主要幹線道路等を結び、市内中心部に目的のない通過交通の排除と、中心部に流入する交通の分散を図ることを目的に整備された。

松山環状線岩崎工区は、長年の懸案であった道後温泉への観光アクセス道路として整備されたが、住宅密集地のうえ、松山一地価の高い高級住宅地であることから、計画から完成までに10年以上を費やし、平成11年2月に開通した。

事業開始以来32年を要して松山環状線全線が開通したことで、松山市の道路網の特徴である放射環状型の道路網体系が形成された。

Comment

【受賞者のコメント】松山環状線岩崎工区は、当時、平成12年度開通予定だったが、瀬戸内しまなみ海道（本四連絡橋今治―尾道ルート）全通に合わせて2年早めることになった。起点部には、松山環状線の全線開通を祝し、道後温泉本館振鷺閣や周辺を優雅に散策する人力車の車輪をデザインした記念碑が設置された。

松山市の道路網の特徴は、国道などの主要幹線が都心部から放射状に伸び、都心部の外周約2kmに松山環状線が、約4kmに松山外環状道路が存在する放射環状型の道路形態にある。

開通当時の新聞記事

起点部に設置された記念碑

現在の松山環状線岩崎工区（起点部）の状況　（手前は、道後に向かう「坊っちゃん列車」と観光バス）

STOCK REVIEW

更なる渋滞解消の道路整備が急務

人や物の大動脈として機能する松山環状線が全線開通したことで、本市の発展に大きな期待が持たれ、これまでに多くの商業施設やマンション等が立地するなど、有益な土地利用がなされた。しかしながら、増え続ける交通により、松山環状線が飽和状態であることから、主要交差点の立体化が進められ、更に現在、松山環状線の外側に、地域高規格道路である松山外環状道路の整備が進められている。

▲整備中の外環状道路

▲渋滞箇所の立体化

第12回

2000年
平成12年　受賞事業

113 大臣賞　仙石線連続立体交差事業

---

114 会長賞　関西本線（今宮駅～JR難波駅間）連続立体交差事業

115 会長賞　都市計画道路駅前吉島線（田中町交差点）立体化事業

---

116 優秀賞　都市計画道路片原町伏間江線街路事業（沿道区画整理型街路事業）

117 優秀賞　札沼線連続立体交差事業

---

118 特別賞　都市計画道路3・3・11環状1号線整備事業

119 特別賞　都市計画道路8・6・1鬼怒川橋通り整備事業（鬼怒川温泉ふれあい橋）

120 特別賞　多摩都市モノレール整備事業

121 特別賞　呉駅前三条線・新栄橋整備事業

122 特別賞　国際会館駅自転車等駐車場整備事業・国際会館駅前広場整備事業

平成12年
2000年
大臣賞

113

連続立体交差事業　沿道市街地との一体整備(開発型)

仙台市建設局道路部道路計画課
仙石線連続立体交差事業

Project Profile
プロフィール

事業地：仙台市青葉区～宮城野区（あおば通駅～苦竹駅間）

事業期間：昭和56年度～平成12年度

事業費：65,400百万円

規模：延長3,933m
うち地下式3,530.5m、
地表式（堀割式）402.5m

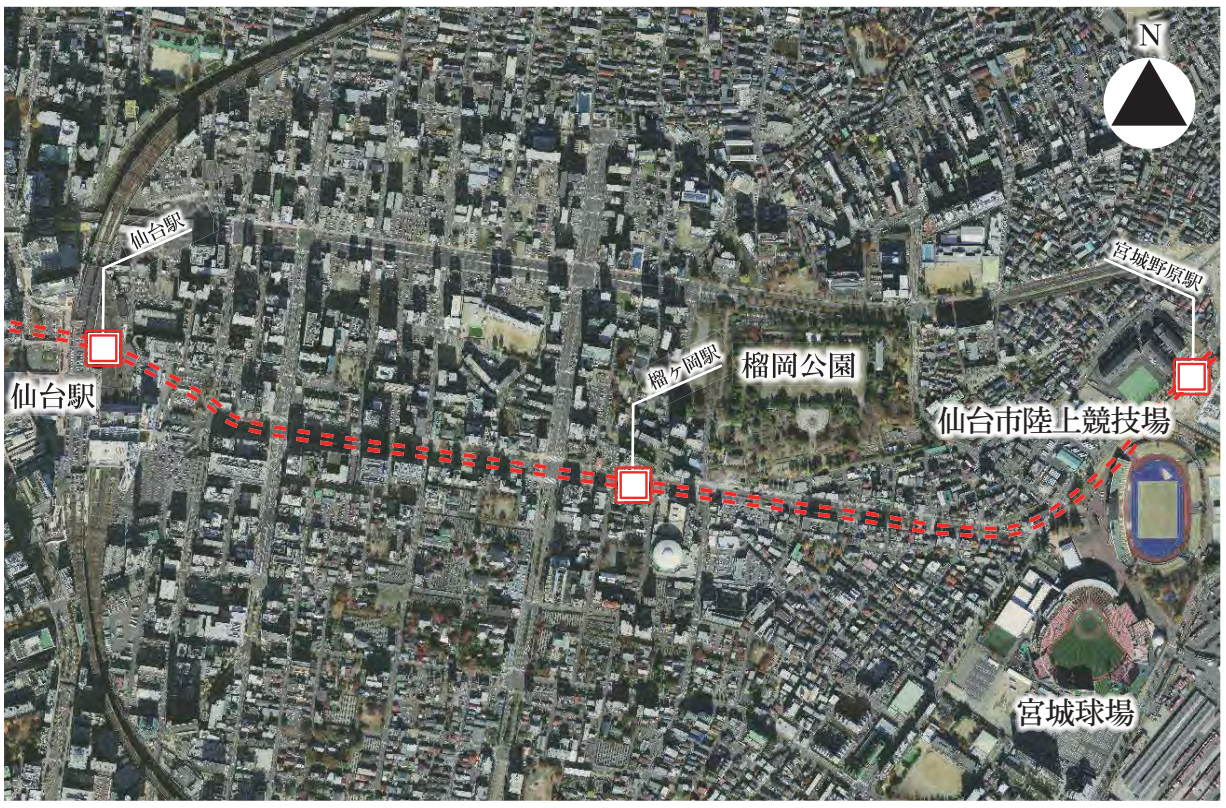
Outline　事業概要

本事業は、仙台都市圏骨格交通体系の東西軸の一端を担う仙石線において、東北の中枢拠点都市にふさわしい、より便利な交通ネットワークづくりに向けて、仙台駅～苦竹駅間（約3.9km）にある14ヵ所の踏切を除去し、市街地における交通渋滞ならびに交通事故の低減を図るとともに、市営地下鉄南北線との結節により利便性を向上させ、公共交通の利用促進を図るものである。

また、仙石線による市街地の分断等により有効的な土地利用が図られていないことに加え、道路空間の不足や建物の老朽化等多くの課題を抱えている仙台駅東地区の区画整理事業と連携して整備を推進することで、市街地の秩序ある発展と均衡のとれた都市構造の形成を図るものである。

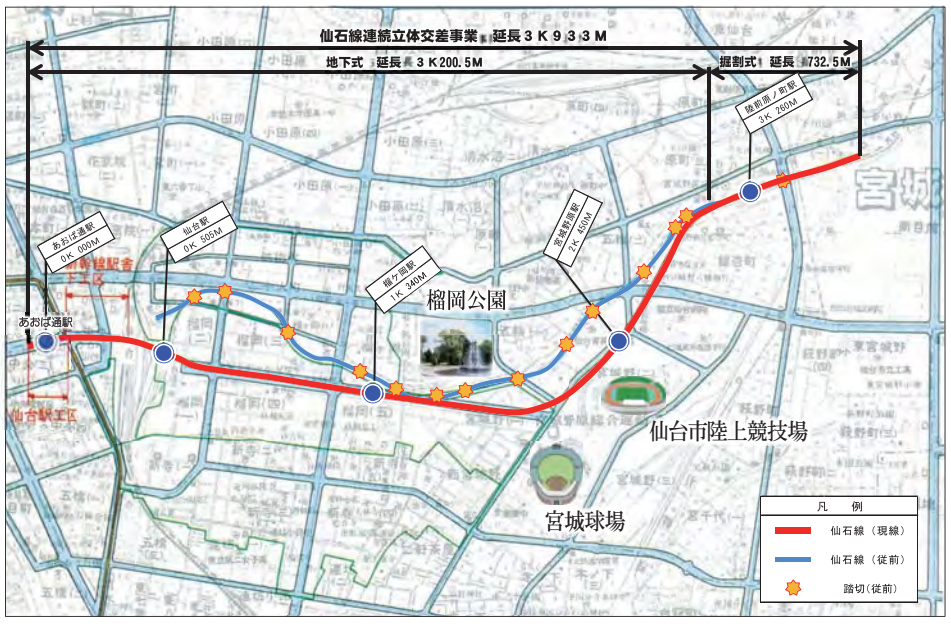
Comment

【受賞者のコメント】15年の歳月と約654億円の事業費をかけて進めてきた大事業であり、本事業の完成により、踏切遮断による交通渋滞の解消のみならず、地下鉄仙台駅のホームとJR仙石線あおば通駅のホームの直結により乗り継ぎ利便性も飛躍的に向上した。仙台駅東地区の新しいまちづくりに向けた起爆剤になったと考えている。



区画整理事業と連携した事業展開により、道路等公共施設の適正な配置、仙石線の土地の有効活用やこれらを生かした市街地形成が促進され、高次な都市機能の集積が進んでいる。

仙台駅周辺地区の一体性確保と土地の有効活用が図られた。



上：14箇所の踏切道が慢性的な渋滞を引き起こす要因の一つであった。（整備前の太田見踏切）
下：一方通行で歩道のない狭隘道路が多数存在し、交通及び生活環境の改善が大きな課題であった。

仙台駅東地区は、仙台の新しい顔として「宮城野通」を中心に景観的に美しく、合理的な土地利用のもと、「賑わい」と「潤い」を持つ都心商業業務地としてのまちづくりが進んでいる。

関連プロジェクトの東西地下自由通路、東口駅前広場や東西自由通路の再整備により、交通機関相互の乗り換え機能が向上、魅力ある快適な移動空間の確保に伴って賑わいが創出されている。

STOCK REVIEW

公共交通の利便性向上により暮らしやすさを確保し、賑わいのあるまちづくりを目指して

仙台市は、東北を統括する広域的な商業・業務機能が集積する東北の中枢的都市機能を有し、また、国内外や東北各地をつなぐ仙台空港、仙台塩釜港、東北新幹線などによって交通の要衝となっている一方、定禅寺通や青葉通に代表される緑美しいケヤキ並木や都心を流れる清流広瀬川など、豊かな自然環境と市街地の多様な都市機能が調和した魅力的な都市空間を有している。

近年、市内外からの集客や交流の求心性が高まっていることから、東北の玄関口として国際的、広域的な交流機能を高め、東北各都市との連携の拡充を図っていく必要から、現在、その核であり、仙台市の顔でもある仙台駅の大改造を進めているところである。

今般、仙台市では、受賞した仙石線連続立体交差事業や地下鉄東西線の開業などにより、軌道系交通機関を基軸とした公共交通体系の骨格が形成されたことから、交通結節点の機能強化や主要駅のバリアフリー化など、公共交通の利便性向上による暮らしやすさの確保や、にぎわいの創出に向けて、今後も引き続き、誰もが安全・安心、快適に移動できるまちづくりに取り組んでいく。

▼西口及び東口駅前広場の機能分担により、さらなる利便性向上を図るため、仙台駅西口駅前広場の再整備を行っている。

平成 12 年
2000年
会長賞

114

連続立体交差事業

大阪市建設局道路部街路課（鉄道交差担当）
関西本線（今宮駅～JR 難波駅間）連続立体交差事業

Project Profile
プロフィール

事業地：今宮駅～JR 難波駅

事業期間：平成元年度～
平成 11 年度

事業費：約 18,200 百万円

規模：延長 2.2km
踏切除却数 5 箇所

Outline　事業概要

本事業は、JR 関西本線の今宮駅と湊町駅（現 JR 難波駅）の間、約 2.2km を高架化又は地下化することにより、2 本の幹線道路の踏切を含む 5 箇所の踏切を除却した。

本事業と同時に、湊町地区においては、旧貨物ヤードを含めて土地区画整理事業を実施し、湊町駅は複合交通センターと一体的に整備し、交通結節点としての機能の充実を図った。

また、今宮駅付近においても、高架化に併せ土地区画整理事業を実施し、大阪環状線に新駅を設置した。

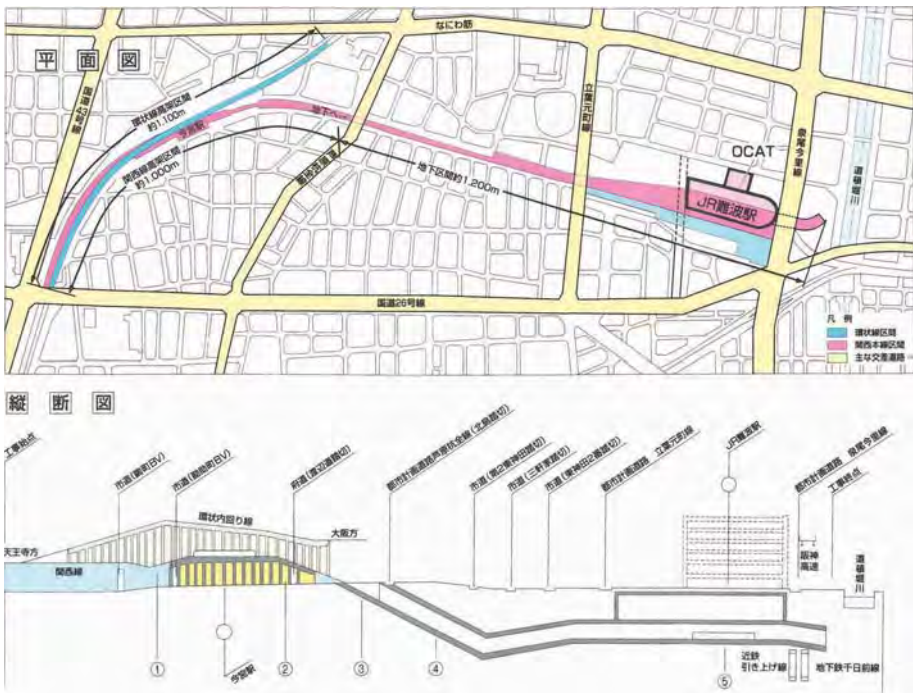
本事業の完成により、幹線道路等の交通渋滞の解消と列車運転保安の向上並びに地域分断の解消に大きく寄与した。

Comment

【表彰理由】本事業は、幹線道路の踏切除却による交通渋滞の解消による効果のみならず、2 箇所の土地区画整理事業や、交通結節点としての機能を充実させるなど、連続立体交差事業の実施により多面的な事業効果の発揮ができたことが評価された。

【受賞者のコメント】湊町地区は、大阪市の都心「ミナミ」の一画を占め、道路・鉄道などの交通の要衝であり、本事業の完成により、踏切除却などの効果だけにとどまらず、土地区画整理事業などとの連携により、新しい都市拠点として、湊町地区の街づくりのバックアップに大きく貢献できたと考えている。

左上：鉄道地下部、右上：鉄道高架部、左下：整備前、右下：整備直後



上：平面図・下：縦断図

STOCK REVIEW

なにわ筋線により更なる発展へ

本事業、及び、関連する土地区画整理事業などの完成により、湊町地区、及び、今宮地区のまちづくりに大きく貢献することができた。

また、本事業区間は、計画されているなにわ筋線が開通すると、大阪の都心「キタ」と関西国際空港を結ぶアクセス路線として、今後ますます重要な鉄道路線となり、本事業を実施していなかった場合、周辺には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。

▲全景

▲ JR 難波駅の現在

平成12年
2000年
会長賞

115

立体交差道路整備

広島市道路交通局
都市計画道路駅前吉島線（田中町交差点）立体化事業

Project Profile
プロフィール

事業地：広島市中区西平塚町～富士見町

事業期間：平成3年度～平成12年度

事業費：約14,100百万円

規模：立体部延長668m（うちトンネル部394m）
幅員40m（トンネル部）

Outline　事業概要

田中町交差点は、広島市のシンボルロードである平和大通りと都市計画道路駅前吉島線が交差する主要な交差点で、都心部環状型道路の一部に位置づけられたこと、比治山トンネルの整備や段原再開発事業、広島駅南口周辺地区市街地再開発事業など周辺で大規模な都市開発事業が進行中であったことなどから、交差点を機能強化する必要性が高まり、田中町交差点とその前後2つの交差点を合わせ、3つの交差点を立体化することになった。

本事業により、3つの交差点が立体化され交通混雑の解消、通過時間の短縮、通過交通の適正誘導が図れるとともに、歩行者・自転車の分離が図れ安全性も向上した。

Comment

【表彰理由】交通混雑の解消や通過時間の短縮に大きな効果を発揮したことや、大規模な開削工事を交通量の多い市街地で行い施設を整備したこと、また歩道舗装や照明灯の美装化などを行い都市景観に配慮したことなどが高く評価された。

【受賞者のコメント】トンネル部の施工にあたっては、地下水による被圧耐水地盤を最大深さ12.5mで、約11万m^3を掘削する大規模開削工事であったことから市内でも有数の難工事となった。また美装化した照明柱の設置や歩道のインターロッキング舗装、中央分離への緑豊かな植栽など景観面にも配慮した。

南側からみた田中町交差点

圧迫感軽減やデザイン性を考慮したトンネル構造。平和大通りとの連続性も考慮し、緑豊かな中央分離帯。

STOCK REVIEW

整備効果

田中町交差点の整備により、交通混雑の解消、通過時間の短縮、通過交通の適正誘導が図れた。広島駅～市役所間では、通退勤時間限定のバス路線が新設され、既存路線に比べ所要時間が6分間短縮された。

▲スムーズな交通

平成12年
2000年
優秀賞

116

幹線道路の整備・改良　沿道市街地との一体整備(整理型)

高岡市都市創造部都市計画課

都市計画道路片原町伏間江線街路事業(沿道区画整理型街路事業)

Project Profile
プロフィール

事業地：高岡市中央町地内

事業期間：昭和63年度～平成10年度

事業費：2,561百万円

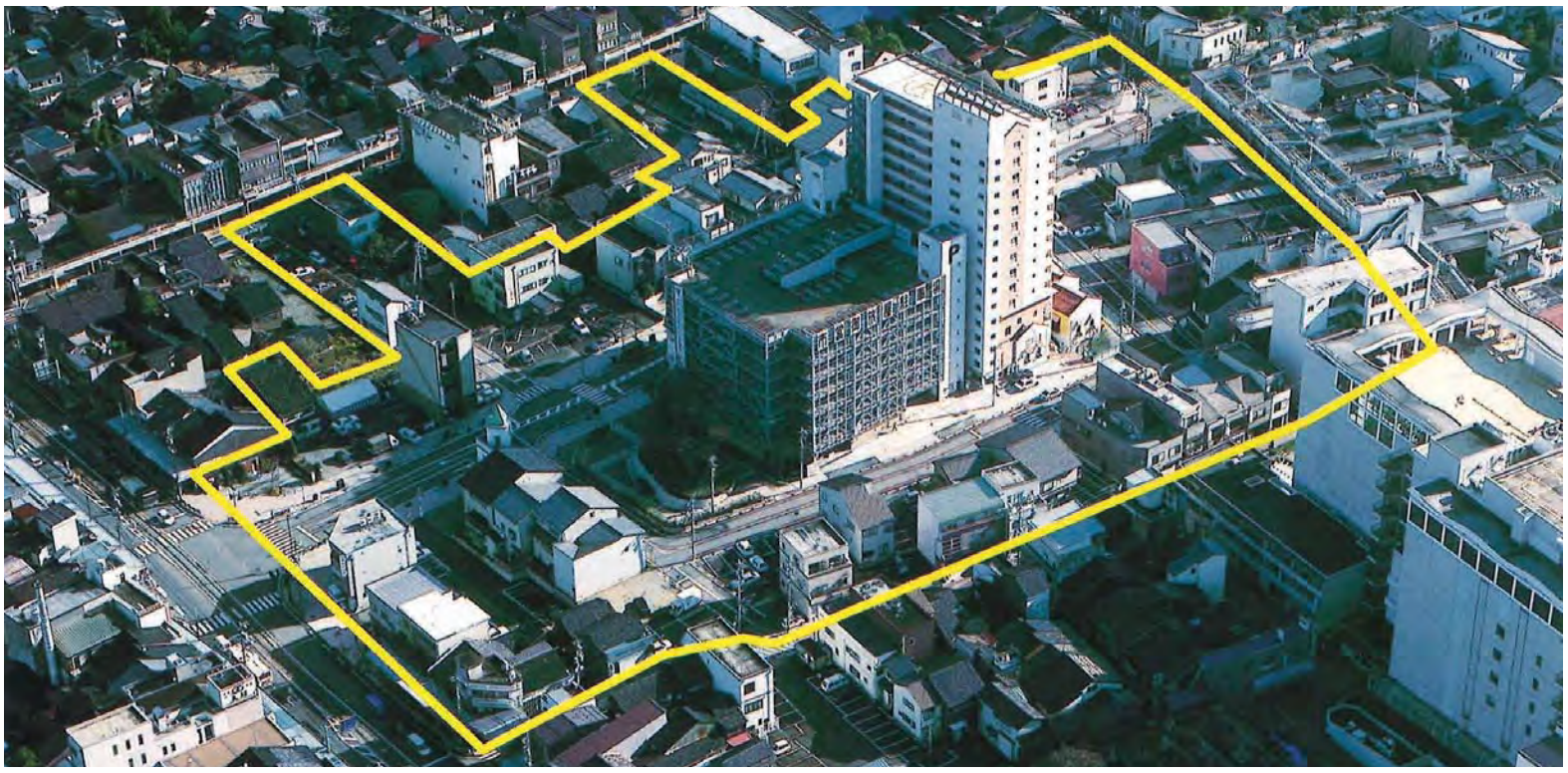
規模：地区面積23,000m^2
延長211m
幅員18.0m

Outline　事業概要

都市計画道路片原町伏間江線の整備にあたっては、現道のない密集市街地を貫通させなければならず、従来の街路事業（用地買収方式）では、大半の関係者が地区外転出を余儀なくされるとともに、街路沿道に残る不整形な残地の処理など数多くの問題があったため、沿道周辺の土地の高度・有効利用を促進し、中心市街地にふさわしい都市基盤を整備することを目的に、土地区画整理事業の手法を取り入れた沿道区画整理型街路事業により整備した。また、本事業とあわせ、密集住宅市街地整備促進事業を実施し、無接道宅地の解消や無雪害道路の整備を行い中心市街地にふさわしい土地利用を促進するとともに、都市型居住施設、商業業務施設及び駐車場施設を有する複合型再開発事業を同時施行した。

Comment

【受賞者のコメント】都市計画道路片原町伏間江線を含む高岡市御旅屋西通り地区（23,000m^2）の整備には、土地区画整理事業、街路事業、密集住宅市街地整備促進事業、第1種市街地再開発事業、そして再開発ビルには、特定公共賃貸住宅と公営駐車場整備事業を組み合わせて整備をしたもので、全国的にもめずらしい事例であった。



沿道区画整理型街路事業（街路・区画整理）、密集住宅市街地整備促進事業、市街地再開発事業の同時施行により整備された高岡市御旅屋西通り地区

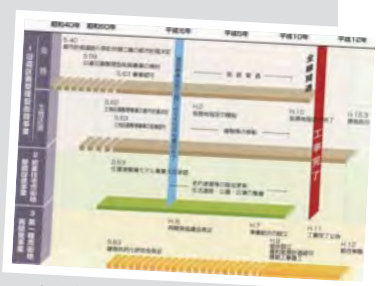
○商店、飲食、住宅などが混在し、老朽化した木造家屋等が密集
左：区画整理設計図　右：老朽住宅等分布図

STOCK REVIEW

生まれ変わった御旅屋西通り地区

本地区は、高岡駅から500mに位置した高岡市の中心商店街の一部を構成しているにも関わらず、商店、飲食店、住宅等が混在し、老朽化した木造家屋等が密集した地区だった。このため、高岡市のモデルケースとなり得る街づくりをめざし、都心交通ネットワークの形成である片原町伏間江線街路事業や都市居住環境の改善のための区画整理や公園の整備とともに、中心市街地の活性化を図る都市拠点施設の整備も同時施行したものである。

▲再開発ビル



▲事業年表

平成12年
2000年
優秀賞

117

連続立体交差事業　踏切除却・改良事業

札幌市建設局土木部
札沼線連続立体交差事業

Project Profile
プロフィール

事業地：北海道札幌市北区
（新川通～創成川通）

事業期間：平成8年度～
平成11年度

事業費：約18,100百万円

規模：事業延長3,700m
踏切除却10箇所

Outline　事業概要

JR札沼線は沿線開発によって利用者が増加し、これに伴う列車本数の増加や札幌市北部地域及び石狩市方面からの自動車交通量の増大により幹線道路の踏切部における交通混雑が著しくなっていた。また、このJR札沼線は市街地を東西に分断し、均衡ある街づくりを進めるうえでの障害にもなっていた。

本事業は、これらの問題の抜本的な解決を図るため、JR札沼線の新川通から創成川通までの区間を高架化する連続立体交差事業である。これにより、10箇所の踏切を除却し、交通渋滞を緩和するとともに、鉄道により分断されている市街地の一体化を図り、均衡のとれた街づくりを目指すものである。

Comment

【表彰理由】本事業により踏切事故がなくなり、交通渋滞が改善されるとともに、鉄道によって東西に分断されていた市街地が一体化され、地域の均衡ある発展が可能になった。また、住民と協力して、緑道の整備を行ったことなどが評価された。

【受賞者のコメント】本事業は、仮線も含めた工事を鉄道用地内で施工可能であったこともあり、事業費が低く抑えられたことや、事業期間も短くなるなど、費用対効果の高い事業であった。また、整備後から現在までの街並み等をみると、連続立体交差事業はまちの発展に大きく貢献しており、地域の活性化を支えている。

・高架化されたJR札沼線（札樽自動車道との交差付近）
・連続立体交差事業にあわせて鉄道整備基金による複線化事業を実施している

区間内の既設の高架道路と交差する箇所はエクストラドーズド橋による高々架方式を採用している

STOCK REVIEW

主な事業効果について

周辺道路交通に関する効果に着目すると、ピーク時の各路線の渋滞長の総和が約1.4kmに及ぶ状況であったものが解消され、ほぼ全ての路線において旅行速度が上昇するなど、道路混雑の緩和により、路線バスの定時性の確保のほか渋滞解消に伴う排気ガスの減少といった環境面での効果も挙げられる。また、踏切事故は供用前の4年間で人身事故13件、うち死亡事故2件発生しているが、これらの事故が踏切除却により無くなったことも大きな効果である。

▲高架化前

▲高架化後

平成12年
2000年
特別賞

118

放射・環状道路整備

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号線整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：旭川市

事業期間：平成4年度～平成11年度

事業費：12,273百万円

規模：延長3,930m
（うち橋梁部390m）

Outline　事業概要

道北の拠点であり、「川と橋の街」旭川都市圏の都市計画道路網は2環状8放射で構成されており、本路線はこの骨格環状道路約30kmの最後の整備区間である。4大河川（石狩川、牛朱別川、忠別川、美瑛川）により5地域に分断されている市街地を連結し、都心に集中する交通混雑を解消するとともに、道北の各都市との交通の円滑化を図ることを目的としている。当該整備区間約4kmは西神楽地区や雨粉地区を貫く路線であり、忠別川を横断し、国道237号、JR富良野線と立体交差している。国道・JRとの立体交差箇所では、屋根付き立体横断施設を設け、さらに、一部高盛土箇所の法面では、住民による「法面景観検討委員会」活動を通じて、植樹・植栽への意見を採り入れた。

Comment

【表彰理由】市街地中心部を結ぶ放射道路を利用する交通量が減少し交通混雑が緩和され、環状道路としての機能を十分発揮していると認められる。また、法面等の植栽について、住民による検討委員会の意見を採り入れ地域に密着した道づくりを実践した点などが評価された。

【受賞者のコメント】この区間の整備により、環状1号線が持っている機能を全面的に発揮できることとなった。橋長390mの雨粉大橋やJRとの立体交差など多彩な工事内容がありましたが、地域の方々と一緒に話し合いをしながら、地域の要望を取り入れ、短期間で作り上げることができた。

《都心から農業地域へ》都心への交通網が確立され近隣する他都市への交通がスムーズとなり、人々の生活や産業の活性化が図られる。

地域住民との協働によるツツジやナナカマドの植栽を実施した。

STOCK REVIEW

環状道路による交通網の形成

計画面では、都市計画における目論見通り市内放射道路の交通量が減少した。技術面では、美瑛川を渡る雨粉大橋ではPC5径間連続桁形式を採用し、橋脚工事ではニューマチックケーソンとした。また、JR立体交差区間では場所打ち杭を用いた。地域住民とは立体歩道や歩道シェルター、高盛土区間での法面植栽などを通じた協働の事業を展開したが、バルコニーで佇む姿に結実を感じた。

▲2環状8放射の道路網

▲雨粉大橋

第12回

平成 12 年
2000年
特別賞

119

橋梁整備

日光市建設部都市計画課
都市計画道路 8・6・1 鬼怒川橋通り整備事業(鬼怒川温泉ふれあい橋)

Project Profile
プロフィール

事業地：栃木県日光市鬼怒川温泉滝地内

事業期間：平成 3 年～平成 11 年

事業費：1,751.6 百万円

規模：橋長 98.5m

Outline　事業概要

鬼怒川温泉は、日光国立公園内に位置する温泉街であり、一級河川鬼怒川に沿って大型ホテルが林立している。しかしながら温泉街の中心においては約 2km にわたって両岸を結ぶ橋が無かったため、独特の渓谷美等、河川景観が適切に活用されるスペースが少ないうえ、観光客の行動範囲はホテル内で逗留するため市街地が閑散化する傾向にあった。そこで、市街地の活性化を図る重要な手法として歩行者ネットワークを検討し、スコーレ（学びながら遊ぶ）活動の可能な街づくりを主要テーマとして本橋を整備した。

Comment

【受賞者のコメント】本橋は、温泉街の中心に位置する事から、1）鬼怒川の自然に調和、2）町のシンボル性、3）河川条件橋脚位置、等から 2 不等径間連続鋼フィーレンディール橋を採用した非常にシンボル性の高い形式の橋梁である。

歩行者専用道路鬼怒川橋通りのシンボル橋として観光の拠点になる事はもちろん、地域イベントの誘導、地域防災道路、下水道の水管橋として多大な役割を担っている。

鬼怒川温泉発展の原点となった大正時代（大正ロマネスク）をイメージする懐古調デザインを取り入れている。

STOCK REVIEW

鬼をイメージしたデザイン

高欄、照明は鬼怒川の“鬼”をイメージした金棒型､階段擁壁にはデザインレリーフを用いるなど、歩いて楽しい空間づくりを演出している。

平成12年
2000年
特別賞

120

都市モノレール

東京都建設局、多摩都市モノレール株式会社
多摩都市モノレール整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：東京都　多摩市、八王子、日野市、立川市、東大和市

事業期間：昭和63年度～平成11年度

事業費：242,200百万円

規模：延長約16km

Outline　事業概要

多摩都市モノレールは、多摩地域の交通混雑、交通不便地域の解消等の必要性から、多摩市の多摩センターから東大和市の上北台までに至る延長約16kmの区間で整備された。沿線は、多摩センターや立川基地跡地といった立地であり、都市開発や面的整備と一体となって整備が進めてられてきた。本路線は多額の事業費を要することから、需要動向や周辺開発の進捗を勘案して、段階整備を行うこととし、第一期区間を立川北～上北台間の約5.4km（昭和63年度着工、平成10年度竣工）、第二期区間を多摩センター～立川北間の約10.6km（平成2年度着工、平成11年度竣工）として工事を行い、平成12年1月に全線開業した。

Comment

【表彰理由】本路線の開業により、東京都市部から放射状に伸びる鉄道網とバス路線とで構成されていた多摩地域において、多摩地域の核となる各都市を結ぶ南北方向の移動時間を短縮させ、利便性向上による都市間交流の活性化を実現したことが高く評価された。

【受賞者のコメント】多摩都市モノレールは、全線16kmで線路の軌道桁が1,318本にも及び、標準で22mの長さのPC軌道桁が、1期区間には420本、2期区間では662本になるなど、大規模な工事となった。また、2か所の鉄道との立体交差工事や八王子市と日野市間の多摩丘陵部分でのトンネル工事など、多くの検討、調整を要した。

完成全景

左上：多摩センター駅　左下：立川南駅　右：路線図

STOCK REVIEW

沿線都市開発との一体整備

当時、多摩都市モノレールは、東京の都市構造を一極集中型から職と住のバランスの取れた多心型都市構造に誘導する都市政策が検討される中で構想され、ルート選定にあたっては、沿線の大規模開発や施設を結ぶことにより、都市開発と公共交通の整備が相乗効果を発揮するよう整備された。開業後は、沿線開発の進展もあり乗客数は着実に増加し、平成20年度の一日平均乗客数は十二万人を超えるなど、モノレール開業の効果は極めて高いものとなった。

完成全景2 ▶

平成 12 年
2000年
特別賞

121

橋梁整備

呉市土木整備課
呉駅前三条線・新栄橋整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：広島県呉市西中央 1 丁目地内外

事業期間：平成 3 年 9 月～平成 12 年 3 月

事業費：750 百万円

規模：延長 63.3m
幅員 19.2m

Outline　事業概要

新栄橋は、JR 呉駅と国道 31 号を結ぶ重要な幹線道路である市道呉駅前三条線の二河川に架かる橋で、JR 二河川鉄橋のすぐ上流に位置している。総事業費は 750（百万円）で、全長 63.3m、全幅 19.2m であり、欄干には花崗岩、親柱は先代の石を使用するなど保存と景観に配慮している。当初この橋は、鉄道敷設の土木工事を行うために架設され、明治 37 年市が収受した。明治 40 年に県道の二河橋の架け替えの余剰資材を譲り受けて改修され、戦前は二川町より呉駅及び海軍構内に通じる市内で最も交通量の多い橋の一つとなりその後、平成 12 年に現在の橋に掛け替えられた。

Comment

【受賞者のコメント】できるだけ建設当時の姿を保存するように努め、親柱は修復し再利用することが出来たが、欄干は傷みも激しく安全基準を満たすことができないため、あらためて製作し、設置した。製作には熟練した石工が多数必要であり、全国から探し求めることとなり、人材の確保に苦慮した。

新栄橋全景

親柱

STOCK REVIEW

事業の効果

昭和 14 年に架橋され、車道、歩道ともに幅員が狭く交通のボトルネックになっていた。特に歩行者や自転車の交通量にに比べ、歩道の幅員が狭く、すれ違うにも苦慮する状態であった。新栄橋の整備後は歩道の幅員が 4.6m となり、旧橋の歩道に比べ 2 倍以上の幅員を確保することが出来た。近隣には学校や病院なども点在し、児童が安全に通学し、また、車いすなども容易に通行できるようになった。

▲安全な歩道

平成12年
2000年
特別賞

122

駅前広場整備　駅周辺環境整備

京都市建設局道路建設部道路建設課

国際会館駅自転車等駐車場整備事業・国際会館駅前広場整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：京都市左京区岩倉大鷺町

事業期間：平成9年～平成12年

事業費：自転車駐輪場：約2,000百万円
駅前広場：約800百万円

規模：自転車駐輪場：
床面積　約4,000m²
駅前広場：
施工面積約4,200m²

Outline　事業概要

平成9年の市営地下鉄烏丸線の北伸による国際会館駅の開業に合わせ、国際会館駅前広場を整備することとなった。

駅前広場には5箇所のバス乗降場とタクシー乗降場およびタクシープールを設置。またその地下には計3,000台を収容する自転車駐輪場を設置しており、幅広い利用者に対応する交通結節点として、機能の充実を図った。

Comment

【受賞者のコメント】駅隣接には国際コンベンションシティ京都を代表する国際会議場の京都国際会館や、京都市最大の都市計画公園である宝ヶ池公園があり、駅前広場は、その玄関口としてふさわしい空間とするため、周囲の景観と調和したデザインとしている。市民はもとより、国際会議等に参加される国内外からの訪問者を含む多くの方々に駅と駅前広場をご利用いただいている。

整備後の駅前広場

プールで待機するタクシーと到着したバス（上・左下）、天窓から自然光を取り入れた自転車等駐車場（右下）

STOCK REVIEW

誰にとっても利用しやすい施設へ

駅前広場整備では、歩道、照明灯、バス停の上屋等に周囲の景観と調和するようなデザインを採用した。さらに地下自転車等駐車場は、自然光を取り込むための天窓の整備やサイクルコンベヤーの設置等、利用者にとって優しく利用しやすい施設としている。

また、当初は駅前広場への一般車両の進入を禁止していたが、平成17年の「京都市みやこユニバーサルデザイン推進条例」の施行に伴い、身体障害者専用乗降場を新設した。

▲景観と調和した整備

▲身体障害者専用乗降場

第12回

第13回

2001年
平成13年　受賞事業

123 大臣賞　都市計画道路　環状2号線街路整備事業

---

124 会長賞　阪急伊丹駅周辺街路整備事業
（都市計画道路 阪急駅前線外1線・
阪急駅前自転車駐車場整備事業）

125 会長賞　出雲市駅付近連続立体交差事業、
街路事業（今市地区）

---

126 優秀賞　星川通線シンボルロード整備事業

127 優秀賞　都市計画道路　3・5・126　小ヶ倉
蛍茶屋線（出雲工区）

---

128 特別賞　都市計画道路　湖岸通り線整備事業

129 特別賞　阪急宝塚線（豊中市）連続立体交差事業

130 特別賞　都市計画道路　元町新庄線・
駅前扇ヶ浜線整備事業

131 特別賞　身近なまちづくり支援街路事業
長府地区・宮の内線

132 特別賞　都市計画道路 本通線（安房大橋）
整備事業

平成13年
2001年
大臣賞

123

幹線道路の整備・改良　地域高規格道路整備　放射・環状道路整備

横浜市道路局

都市計画道路　環状2号線街路整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：磯子区森三丁目から鶴見区上末吉五丁目

事業期間：昭和48年から平成12年

事業費：約320,000百万円

規模：延長24.5km
幅員42m

Outline　事業概要

横浜市は、開港以来港を中心に発展してきたことから、道路も港を中心として放射型に形成されてきた。
そのため、都心部に車両が集中し、慢性的な交通渋滞を招いている状態であった。
このような道路状況を改善すべく、高速道路整備と併せて、放射道路と環状道路の整備を急務として取り組んできた。
環状2号線は、横浜市磯子区森町の国道357号を起点とし、新横浜駅前を経て鶴見区上末吉町までの24.5kmを標準幅員42m（車道12m×2、歩道9m×2）で整備された道路であり、途中、鉄道6線、自動車専用道2路線、国道2路線、自然渓谷（風致）公園を横断するものである。

Comment

【表彰理由】環状道路が整備されたことにより、都心部に流入する交通量が大幅に減少し、交通渋滞が緩和された。さらに、生活道路における大型車の抜け道利用が減少したこと、緊急時の避難路確保や火災時の延焼防止など防災面の機能が向上したことで、市民の安全性や環境改善に大きく貢献した。

【受賞者のコメント】環状2号線開通前は、道路渋滞による移動時間の不確実性、住宅街の通過交通車両による交通事故･騒音･振動などの懸念があったが、本事業の完成により安全性向上、環境問題の改善などに著しく貢献できた。
また、広域拠点である新横浜へのアクセスが向上し、本市経済の活性化にも貢献した。

戸塚区東戸塚駅周辺を貫く環状2号線（交通量：約4万台／12時間合計）

横浜市の幹線道路網と環状2号線の位置

陣ケ下渓谷公園内陣ケ下高架橋　2001年度　土木学会　田中賞

2003年度　土木学会　デザイン賞　最優秀賞

市街地環境（騒音）対策：土工部に設置された遮音壁（透光タイプ）

高架下利用状況：左から保育園、街区公園、高架下緑地

STOCK REVIEW

横浜市民の交通事情は、環状２号線開通で劇的に変わった。

◆整備効果・役割として、以下のものが挙げられる。

・バイパス効果　都心部を通過していた車（特に大型車）の減少による、交通混雑（大型車混入率減少）の緩和・走行時間の短縮

・地域相互の結びつき強化　郊外部の各地域同士の結びつきが強まり、バランスのとれた地域発展の促進

・土地利用促進・利便性向上　沿道の計画的な街づくりの促進・土地の高度利用化、鉄道駅などの交通拠点との接続により、通勤・通学・買物の足となり、更なる利便性を確保

・都市の中の貴重なオープンスペース

・環境の保全　低・中・高木を組合せた連続植樹帯、斜面緑地の保全整備などによる緑あふれる環境づくり

・安全で快適な歩行空間　最大 9m の広い歩道で歩行者は、車道から街路樹などで分離されることで安心歩行、木々の緑が憩いの場創出

・緊急輸送路として防災へ寄与　災害時避難・救護活動をサポートする道路、また火災時の延焼防止機能の発揮

▲広い歩道・無電柱化

▲連続植栽により分離された歩道

平成13年
2001年
会長賞

124

幹線道路の整備・改良　駅前広場整備　駅周辺環境整備　自転車施策関連事業

伊丹市都市交通部道路室道路建設課
阪急伊丹駅周辺街路整備事業（都市計画道路 阪急駅前線外１線・阪急駅前自転車駐車場整備事業）

Project Profile
プロフィール

事業地：阪急伊丹駅周辺

事業期間：平成９年７月～平成13年３月

事業費：約7,800百万円

規模：5,400m^2

Outline　事業概要

阪神・淡路大震災により崩壊した阪急伊丹駅及びその周辺地区の復興にあたり、「伊丹市震災復興緊急整備条例」を制定し、駅舎を含む2.1haを重点復興地域に指定することにより、緊急かつ重点的に都市機能の再生強化を図るとともに、すべての人が安全・快適に移動・利用できる人にやさしい駅前広場を実現した。

重点復興地域内での事業は、伊丹市と阪急電鉄株式会社が互いに連携を図り、協働して実施してきたものであり、伊丹市が施行したのは、当時の建設省都市局所管の都市計画事業〈街路事業〉として、駅前広場、歩行者優先道路、駅前広場地下自転車駐車場、電線類地中化を主体とする都市基盤の整備である。

Comment

【受賞者のコメント】小さな改善を必要とする点は残るものの、利用者の９割が利用しやすくなったと感じ、専門家の間でも高い評価を得ることができた。成功に導いた最も大きな要因は、事業プロセスにおいて高齢者や障がい者の参画の仕組みを導入したこと、関係者が連携し心をひとつにして協働したことである。

すべての人にやさしい施設とターミナル機能が両立した駅前広場（阪急伊丹駅周辺上空）

地下自転車駐車場・歩道段差のないタクシー乗り場・広幅員の歩行者優先道路・障がい者団体とのワーキング

STOCK REVIEW

人にやさしいまちづくりに向けて

駅舎と駅前広場の交通施設としての機能性や利便性と、すべての人に対するやさしさが両立し、伊丹市の玄関口としての復興を目的とした阪急伊丹駅周辺街路整備事業を通して、公共事業として経済性や合理性の他、バリアフリーやユニバーサルデザインの意義、必要性など、様々なことを改めて教えられた。復旧ではなく復興を目指した事業の施設整備が、充分とは言えないが一つの事例として、今後のまちづくりに少しでも役立つことになれば幸いである。

▲完成した駅前広場

▲幅4mの連続上屋

平成13年
2001年
会長賞

125

幹線道路の整備・改良　立体交差道路整備　駅前広場整備　駅周辺環境整備
連続立体交差事業　沿道市街地との一体整備(開発型)

島根県土木部都市計画課、島根県出雲市都市整備部
出雲市駅付近連続立体交差事業、街路事業（今市地区）

Project Profile
プロフィール

事業地：島根県出雲市

事業期間：連立：平成3年～平成12年
街路：平成9年～平成18年

事業費：連立：約16,400百万円
街路：約28,900百万円

規模：連立：2,300m
街路：1,370,000m^2

Outline　事業概要

今市を中心とした出雲市は、鉄道の開通とともに発展したが、鉄道により市街地が分断されたことでまちづくりの支障となっていた。これを解決し、山陰の拠点となる都市圏を形成するため、旧市街地が広がる駅北側と、土地区画整理事業等で基盤整備を進めている駅南側を、鉄道高架化により一体化させ、鉄道高架下の活用と併せて街の活性化に取り組んだ。また、同時に身近なまちづくり支援事業を導入することにより、鉄道高架化事業と併せ市街地の交通機能の向上を図っている。さらに、駅前広場には、伝統的な大社造りの神社建築をモチーフとしたポーチや音楽の街出雲を象徴したからくり時計を設置するなど、地域の個性を表現している。

Comment

【表彰理由】鉄道高架事業と同時に駅南口周辺の土地区画整理事業が進められ、旧市街地や鉄道高架下の商業ゾーンと一体的に市街地の形成が図られていること。また、駅南地区の都市機能の強化に併せて民間の開発計画が進行し、街に活気がでてきたこと。さらに、駅周辺の基盤整備と共に、まちづくり景観条例や景観整備基本計画に沿った景観誘導を進め、官民一体となりまちづくりを進めている点が高く評価された。

【受賞者のコメント】本事業をはじめ、周辺区画整理や河川改修などの事業も導入し、分断されていた南北市街地が一体化し、魅力的で賑わいのある空間への再生を図ることができた。

JR山陰本線約2.3km、一畑電鉄北松江線約1.0kmを高架化し、5箇所の踏切を除却。4本の都市計画道路と立体交差させた。

左上：JR出雲市駅北口駅前広場　左下：JR出雲市駅南口駅前広場　右：駅前広場のポーチ

STOCK REVIEW

事業を振り返って

駅南口周辺地区では、事業の進捗と共に次々とビジネスホテルや分譲マンション、店舗等が建築されるなど、市街地の発展に大きく貢献した。また、駅前広場や地域交流センター等の整備に加え、高架下には土産物や生活雑貨等を扱う店舗がオープンし、出雲市の玄関口に相応しい、賑わいのある空間へと再生した。交通状況においても、踏切の解消により、課題となっていた通勤時間帯の交通渋滞が緩和されるなど、市街地交通の円滑化に大きく寄与している。

▲高架下店舗

▲地域交流センター

第13回

平成13年
2001年
優秀賞

126

シンボルロード事業

熊谷市建設部道路課

星川通線シンボルロード整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：埼玉県熊谷市

事業期間：平成7年1月～
平成12年5月

事業費：約3,600百万円

規模：760m

Outline　事業概要

星川通線は、戦災復興事業により整備され、駅前拠点と本町･鎌倉町商業拠点を結ぶ東西軸として、重要な役割を担っている。計画以前の状況は、川沿いに歩道がなく二つの商業核を結ぶ軸としての魅力に乏しいことから、貴重な水辺を利用したアメニティ空間としての整備が求められていた。このため、南北方向にのびる市役所通線と、星川通線を市民の憩いの空間となる十字のネットワーク軸を設定し、熊谷市の顔となるようなクロスシンボルロード事業をスタートした。
舗装にはレンガ及び御影石を用いた。また、星川は農業用水の機能とせせらぎを創出するために、農林水産省大里農地防災事業と共同で水路の地下に導水用パイプラインを敷設した。

Comment

【表彰理由】景観について学識・行政組織と地元住民組織で協議を重ねて策定した協議書に基づき質の高い遊歩道を整備したこと。また、夏の風物詩であるとうろう流しに使いやすいよう親水広場に飛び石を設けるなど、既存機能の維持に加え、地元の方々が楽しめるよう配慮した点が高く評価された。

【受賞者のコメント】同時に整備した市役所通線との連携によるクロスシンボルロードとして整備され、中心市街地にゆとりとうるおいを与えるコミュニティー空間となった。景観についての協議や、住民参加型の交通実験を実施することで、地元沿道関係者の理解と協力を得ながら事業を実施することができた。

車道や歩道部はレンガや御影石を用いている。また、街灯や車止め等の修景施設は星川のためにデザインされたものを設置し、一体感を演出している。

各交差点部には広場が設けられている。街路樹としてはハナミズキを採用している。

STOCK REVIEW

熊谷市の顔となる道

星川通線は戦後復興事業により水路のある道路として整備され、駅前拠点と星渓園や熊谷寺のある商業拠点を結ぶ軸として、歴史、経済、文化等重要な役割を担ってきた。その後、本事業によりさらに整備され、市役所通線と共に緑と水のクロスシンボルロードを形成することで、熊谷市の顔となる道となった。整備後はうちわ祭りをはじめ、とうろう流しやだるま市、あおぞら市といった行事に利用され､市民生活のオアシスとして親しまれている。

▲とうろう流し

▲だるま市

平成13年
2001年
優秀賞

127

幹線道路の整備・改良

長崎県長崎振興局

都市計画道路　3・5・126　小ヶ倉蛍茶屋線（出雲工区）

Project Profile
プロフィール

事業地：長崎県長崎市

事業期間：昭和63年度～
平成11年度

事業費：約5,700百万円

規模：延長1,643m
幅員13m

Outline　事業概要

都市計画道路　小ヶ倉蛍茶屋線は、長崎市中心部を通る主要幹線道路（国道34号、499号）の慢性的な渋滞対策のために、中心市街地の南東部の環状道路として計画された幹線道路で、都市部の通過交通排除による都心部の都市機能の強化を図るとともに、通過する斜面市街地内の交通環境、居住環境の改善を目的に整備を行った。整備にあたっては、斜面市街地内を通過することから、将来の土地利用を見据え、橋梁や擁壁などの構造物を多く用いることで、用地買収面積を少なくしている。現在は、出雲工区以外の全工区（約9.5km）についても完成し、中心市街地の渋滞緩和に寄与している。

Comment

【受賞者のコメント】長崎市特有の地形である斜面市街地内の道路計画であり、ルートの選定にあたっては、地域のコミュニティへの影響を極力小さくすることに留意した。今後も、当該地周辺のさらなる地域環境の改善に資する事を期待している。

写真右下から左上にかけて斜面市街地内に整備された道路が都市計画道路小ヶ倉蛍茶屋線である。

斜面市街地内を通過することから、橋梁や擁壁などの構造物を多く用いている。

STOCK REVIEW

斜面市街地の土地利用

斜面市街地内に計画された全体約9.5kmの都市計画道路小ヶ倉蛍茶屋線が整備されていくにつれて、斜面市街地の利便性が向上し、斜面地内の土地利用が促進された。また、街路沿線に新たな都市公園の整備や、長崎の夜景観光スポットとなる展望台の再整備が行われたことによる新たな賑わいが創出されており、中心市街地の渋滞緩和といった環状道路の効果だけでなく、斜面市街地内の都市環境の改善に大きく寄与している。

▲街路沿線の都市公園

▲再整備された展望台

平成13年
2001年
特別賞

128

幹線道路の整備・改良　シンボルロード事業

長野県下諏訪町建設水道課都市整備係
都市計画道路　湖岸通り線整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：長野県諏訪郡下諏訪町

事業期間：平成9年～平成13年

事業費：約920百万円

規模：延長1,660m
　　幅員22m

Outline　事業概要

都市計画道路湖岸通り線整備事業は、平成7年に町が策定した諏訪湖岸整備の一環として諏訪市境から岡谷市境の3.5kmを拡幅する計画であった。事業地は、富士山を望む自然公園的な諏訪湖の岸辺で、周辺には公園・美術館・公認ボートコース等があり観光やレクレーションの拠点となっていたが、整備前の道路幅員は5m程度と狭く、通行に支障をきたしていた。そこで、町の戦略プランの中で、観光地としての公園的機能（散策路・ジョギングロード等）を持ち、ひとと自然に優しい、緑と潤いのある湖周幹線道路として延長1,660m、道路幅員22mとして整備した。

Comment

【表彰理由】ジョギングロードとして、平日から多くの人に利用されていながら周辺の山林、水辺などの豊かな自然を活かしながら、観光・スポーツ・レクレーション等の活動にも利用されている。また、既存の樹木をそのまま活かしながら歩道等の位置を設定している。

【受賞者のコメント】住民や観光客が利用しやすい道路をめざし整備を行ったが、現在では毎年約8,000人が参加する諏訪湖マラソンのコースやウォーキングにも利用されるなど憩いの道路としても活用されている。また、平成30年2月に5年ぶりに出現した諏訪湖の御神渡りの際は、多くの観光客でも賑わった。

従来の自然を極力守りながら、緑地帯には山モミジを中心にコブシやヤマボウシなど400本以上植樹を行い四季を感じることのできる道路となっている

道路からは富士山も望むことができ、地元小学校のマラソンコースとしても活用されている

STOCK REVIEW

潤いいっぱいの道路

湖岸通線り整備は諏訪湖を巡るにふさわしい潤いのある道路として整備を行うことを目的とし、平成9年度から平成13年度に渡る4年間の事業であったが、住民や観光客が利用しやすい道路をめざし整備を行い、周辺に駐車場やバリアフリートイレも4ヶ所設置した。また、日没後に点灯するソーラー灯も53基備えるなど、現在も子どもからお年寄りまで幅広い方々に利用をいただく道路となっている。

▲湖岸通り線航空写真

▲湖岸通り線桜並木

第13回

平成13年
2001年
特別賞

129

立体交差道路整備　駅前広場整備　駅周辺環境整備　連続立体交差事業

大阪府都市整備部交通道路室都市交通課
阪急宝塚線（豊中市）連続立体交差事業

Project Profile
プロフィール

事業地：豊中市服部元町２丁目～刀根山３丁目

事業期間：昭和54年度～平成12年度

事業費：約55,815百万円

規模：事業延長3.75km
踏切除去14箇所

Outline　事業概要

阪急宝塚線（豊中市）連続立体交差事業は豊中市中心部の東西方向の交通渋滞の解消や、市街地の分断の解消、地域一体となった都市機能の向上を図るため大阪府が事業主体となり着手した。
この事業は豊中市域のうち、歴史的に中心部として発展してきた地域である曽根駅、岡町駅、豊中駅を含む服部地区～蛍池地区間の3.75kmの区間を高架化する事業で、14箇所の踏切を除却する鉄道高架工事と、これに関連して鉄道線形の変更に伴う機能回復、および仮線用地としての使用の後、沿線地区の生活環境の改善を図ることを目的とした、阪急西側線、蛍池南線の側道整備工事と踏切除却後の交差道路工事から成っている。

Comment

【表彰理由】区間内の３駅を含む約3.8kmが高架化され、14箇所の踏切除却や19箇所の交差道路の整備によって分断されていた市街地の一体化、高架下空間には行政サービスコーナーや自転車駐輪場の整備など、踏切の解消に留まらず、駅周辺の活性化に大きな役割を果すとして評価された。

【受賞者のコメント】本事業の関連事業として、豊中駅西口地区市街地再開発事業、３駅の駅前広場整備、側道整備、高架下施設整備などを実施したことにより、地域一体となった都市基盤整備が実現し、複合的な効果を得られた。これらの基盤施設が整備されたことにより、豊中市の中心部である当該地域が、今後ますます発展する礎となっている。

阪急宝塚線は、豊中市をはじめ近郊都市と大阪都心とを結ぶ大量輸送機関として、地域の発展に寄与。都市交通の円滑化と市街地整備を目的に高架化事業を行った。（竣工後　曽根駅）

市域交通混雑は著しく、踏切部における東西間の交通渋滞、地域分断は都市機能に多くの弊害が生じていた。
（上）竣工後　曽根駅　（下）着工前　曽根駅

STOCK REVIEW

安全でやさしさあふれる駅・鉄道

豊中市は大阪府の北部に位置し、大阪市に隣接していることからも交通・運輸面において至便な都市である。しかし、市内中心部の交通渋滞は大きな課題であり、都市問題であった。特に歩行者利用の多い駅周辺では、日常の市民活動に大きな影響を及ぼしていた。
これらの課題解消に向け、大阪府、豊中市、阪急電鉄株式会社の３者により事業実施したものである。地域一体となった都市基盤整備が実現し、今後ますます発展する礎となるものと期待される。

▲竣工後　豊中駅

▲着工前　豊中駅

平成13年
2001年
特別賞

130

沿道市街地との一体整備（整理型）

和歌山県県土整備部道路局道路建設課
都市計画道路　元町新庄線・駅前扇ヶ浜線整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：和歌山県田辺市

事業期間：平成７年度～
平成12年度

規模：元町新庄線
延長177m
幅員18m
駅前扇ヶ浜線
延長111m
幅員18m

Outline　事業概要

元町新庄線及び駅前扇ヶ浜線は、沿道に商店街があり、歩行者が多い状況であるにも関わらず、現道が狭小かつ歩道もないことから、早期の整備が求められていた。当路線の整備事業は、人と車の安全で円滑な通行空間の確保だけでなく、沿道商店街の活性化も事業目的として取り組むこととした。当路線の事業形式は、用地買収方式による現道拡幅事業では、地権者が立ち退くことになり、商店街の活性化という事業目的の達成が困難となることが十分に考えられるため、沿道区画整理型街路事業により道路を整備することとし、それに併せて電線の地中化、建物デザインの統一などにより、街並みの美観の向上を図るとともに、体の不自由な方やお年寄りに優しいバリアフリーな道路整備も実施した。

Comment

【受賞者のコメント】当路線の整備により、歩行者と車の安全で円滑な通行空間が確保された。また、電線の地中化や建物デザインの統一、照明の設置などにより、新しい街並みの空間づくりがなされたことで、買い物客が増加し、商店街や地域の活性化に大きく寄与した。

事業完成後の銀座商店街。街並みがきれいになったとの住民の声も寄せられた。

事業完成後のアオイ通り商店街。

STOCK REVIEW

道路整備に併せた商店街立て直し

当該路線の沿道商店街（銀座商店街、アオイ通り商店街）は事業実施前は、活力の低下が始まっており、商店街の活性化を図ることが重要な課題となっていた。当路線の整備に併せて両商店街においても、建物デザインの統一や、照明施設を設置するなど、新たな街並み空間の形成を図ることで、買い物客が増加し、商店街だけでなく、地域の活性化にも大きく寄与した。現在でも、両商店街は紀伊田辺駅前の主要商店街として、地域の活性化に寄与している。

▲現在の銀座商店街

▲現在のアオイ通り商店街

平成13年
2001年
特別賞

131

歴史的環境整備街路事業　歩行者専用道

下関市建設部道路河川建設課

身近なまちづくり支援街路事業 長府地区・宮の内線

Project Profile
プロフィール

事業地：山口県下関市

事業期間：平成7年度～平成12年度

事業費：680百万円

規模：延長130m
幅員25m

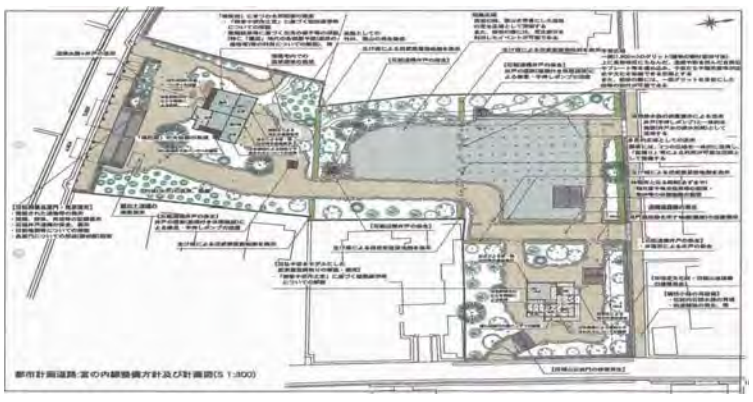
Outline　事業概要

長府地区・宮の内線は、下関市長府地区歴史的環境整備事業の一環として整備された歩行者専用道路であり、地区の中心である忌宮神社の北側に位置する約3,300m^{2}の区画である。長府地区は城下町の町割のままの狭小街路で構成されているため、観光客や地区住民が安心して歩ける道すじが不足していた。このことから、旧武家屋敷跡の空地部分を活用し、歴史的拠点である忌宮神社、功山寺や毛利邸等と生活拠点である商店街とを結びつけ、かつ城下町散策や地区生活におけるコミュニティ形成の場・憩いの場となる歩行者交流拠点空間として、歴史的地区景観に調和した歩行者専用道路を整備したものである。

Comment

【受賞者のコメント】本事業箇所は、埋蔵文化財包蔵地「長門国府跡」のほぼ中心に位置しているため、工事に着手するまでの埋蔵文化財に関する協議・調整に苦労した。また、旧武家屋敷の長屋門・表門が事業地内に残されていたことから、これらの貴重な建造物を一度解体し、可能な限り材料を再利用し、当時の技法で復元した。

長府地区・宮の内線の全景。足元灯の配置により、夜間の安全性確保と昼間の城下町の景観に配慮している。



長府地区・宮の内線の全体平面図および城下町長府地区を散策する人々

STOCK REVIEW

整備効果

街路事業を含めた長府地区の面的整備により散策ルートが整備され、長府地区の観光客数の増加が確認された。また、地区住民による伝統的街なみ保全の機運が高まり、本工事の整備箇所を含めた4地区において街づくり協定が締結され地区住民による自主的な街づくりが進められてきた。その結果、平成25年度には城下町長府地区として、都市景観大賞「都市空間部門」において国土交通大臣賞である「大賞」を受賞している。

▲下関観光ガイドブック

第13回

平成13年
2001年
特別賞

132

幹線道路の整備・改良　橋梁整備

鹿児島県熊毛支庁屋久島事務所建設課
都市計画道路 本通線（安房大橋）整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：鹿児島県熊毛郡屋久町安房

事業期間：平成元年10月～平成13年3月

事業費：約3,900百万円

規模：延長960m
幅員16m

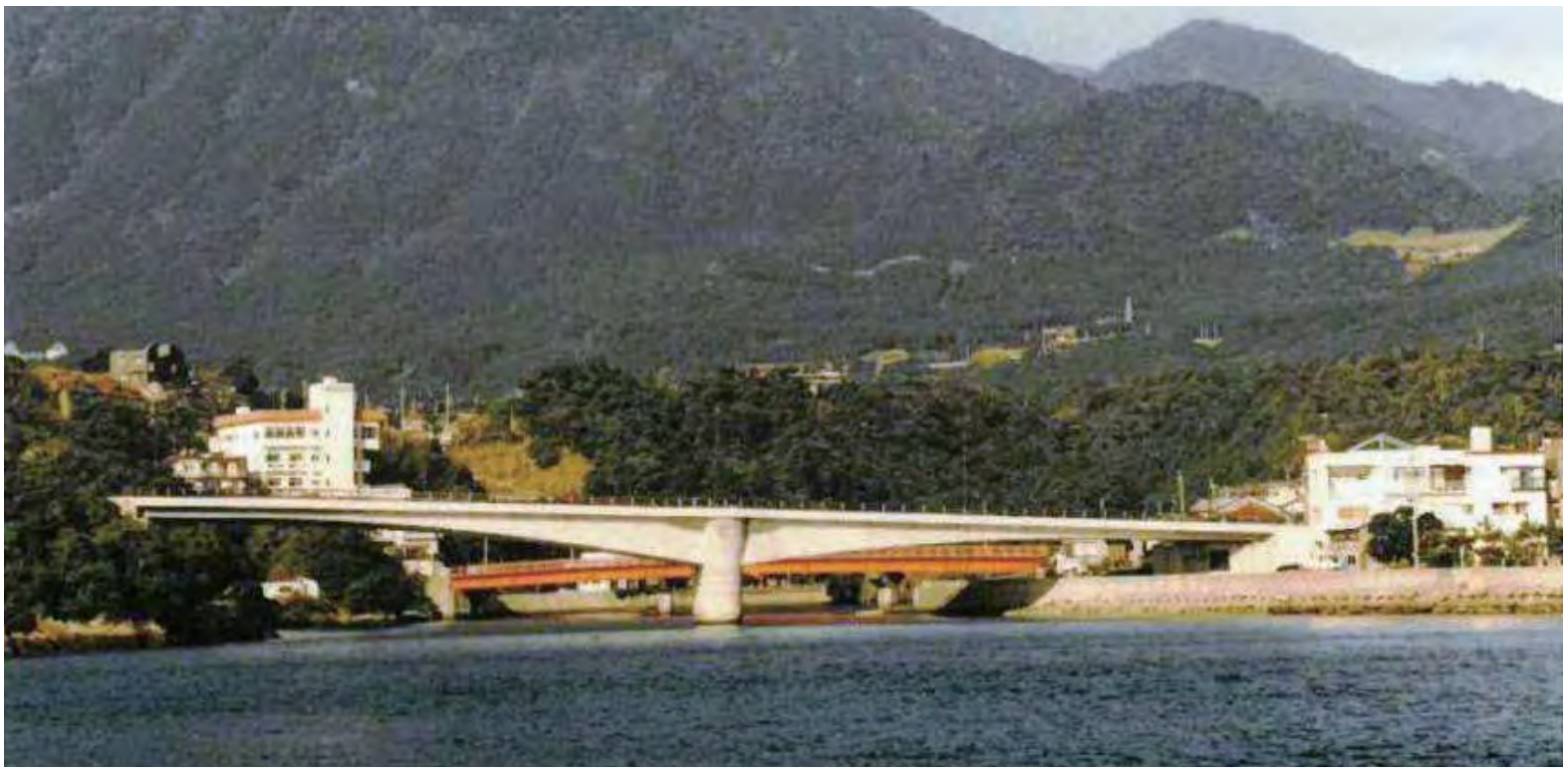
Outline　事業概要

安房大橋がある屋久島町は、東京から南西におよそ1,000km、鹿児島市から130km離れた太平洋と東シナ海の境に浮かぶ屋久島にあり、九州最高峰の宮之浦岳など1,800mを超える峰々がそびえている。
平成5年に世界自然遺産に登録され、地元はもとより国内外の注目を集めるようになった。
屋久島町安房地区は、古くは屋久杉の搬出、現在は種子島や鹿児島市とを結ぶ高速船の発着港である、安房港の周囲に形成された市街地である。本通線は、屋久島の一周道路を形成する主要地方道上屋久屋久線の安房地区の中心部に位置し、世界自然遺産地へ通ずる道路で、生活道路として、また、地域産業や観光の振興のための重要な路線となっている。

Comment

【表彰理由】安房大橋の完成により、周辺地区は、地域産業と観光振興のための重要な交通の要所として、また、世界自然遺産地へ通ずるシンボルロードとして、自然環境と調和のとれた都市空間を創出している。

【受賞者のコメント】屋久島は雨が多いことから、歩道舗装は滑り止めに配慮した平板ブロック舗装とした。
また、橋の中央部にはバルコニーを設け、幼稚園児の足型を銅板で填め込むなど、地元に愛される橋を目指し、平成13年3月に完成した。



安房大橋は、地域産業と観光振興のための重要な交通の要所として、また、世界自然遺産地へ通ずるシンボルロードとして、自然環境と調和のとれた都市空間を創出している。

安房大橋は、PC2径間連続Tラーメン箱桁橋で、延長110.5m、幅員16mとなっている。

STOCK REVIEW

世界自然遺産の島「屋久島」

昭和41年に掛けられた旧安房橋は、架橋から34年が経過し、橋の幅員も4.3mと狭く歩道も無いことから、交通の隘路個所となっていた。
このため、前後の街路整備と併せて安房大橋を整備した。
安房大橋の整備に当たっては、世界自然遺産の島、屋久島にふさわしい景観整備を図ることとし、橋種や高欄、照明、歩道舗装などの整備方針について、2年の歳月をかけて地元と調整し、事業着手することができた。

第14回

2002年
平成14年　受賞事業

133 大臣賞　都市計画道路　環状通（北大構内）整備事業

134 会長賞　新座駅南口　地下自転車駐車場整備事業

135 会長賞　都市計画道路　小立野鈴見線　整備事業

136 優秀賞　江原駅東地区　沿道区画整理型街路事業

137 優秀賞　都市計画道路　元町東1号線・2号線整備事業

138 特別賞　都市計画道路 中央線（蛇の崎橋）緊急街路整備事業

139 特別賞　都市計画道路　小田原早川線街路整備事業

140 特別賞　都市計画道路　沖田七尾線街路整備事業

141 特別賞　都市計画道路　恵美須町油屋町線街路整備事業

142 特別賞　都市計画道路　日吉元石川線限度額立体交差事業

平成14年
2002年
大臣賞

133

幹線道路の整備・改良　放射・環状道路整備　トンネル整備

札幌市建設局土木部
都市計画道路　環状通（北大構内）整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：北海道札幌市北区（新川通～新琴似連絡線）

事業期間：平成9年度～平成13年度

事業費：約20,000百万円

規模：事業延長1,070m（トンネル730m、アプローチ部170m*2）

Outline　事業概要

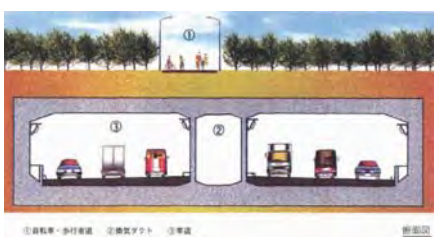
環状通（総延長22.65km）は、本市の交通体系の骨格を成す「2高速3連携2環状13放射道路」を構成する環状道路であり、都心への通過交通を抑制し、地域間交通の円滑化を図る重要な路線である。また地震等の災害時において復旧活動の基軸となる第1次緊急輸送道路にも位置付けられているものの、北海道大学構内を含む約1.1kmが未整備であった。

本事業の施行においては、北海道大学キャンパスの一体化を図り、良好な教育・研究環境の確保も求められたため、車道を地下式（アンダーパス方式）とし地上から車両を分離するとともに、トンネル内の排気ガス対策として集中換気方式を導入した。また、地上部は歩行者が自然と触れ合える遊歩道として整備し、安全で快適な空間を創出した。

Comment

【受賞者のコメント】本事業は、都心への通過交通の抑制や地域間交通の円滑化という骨格幹線道路としての機能強化とともに自転車・歩行者の安全で快適な通行の確保、北海道大学キャンパスの一体化、良好な教育・研究環境の確保など多様な課題があったが、地下式を採用することで、解決することができた。

・北海道大学の地下には日交通量が3万台を超える幹線道路が整備されている
・整備後は周辺道路の混雑が解消された



・構造形式を地表式から地下式へ都市計画変更
・8工区に分けてトンネル部・アプローチ部の工事を行った

工事に先立ち埋蔵文化財発掘調査を実施。土被りが浅く開削工法を採用

第14回

自動車排気ガス対策として換気所などの換気施設を配置するとともに、交通騒音の影響を低減させるため、トンネル出入口付近には吸音板や遮音壁を設置するなど、周辺環境に配慮した

地上部に整備した歩行者自転車道には、歩行者が歩きやすいウッドチップ舗装を採用することや、水はけの良い透水性の樹脂舗装を施すなど、安全で快適な歩行空間を創出した

STOCK REVIEW

幹線道路としての機能強化を図るとともに周辺環境への調和を実現。

平成 13 年 7 月の供用開始以来、トンネルの利用台数は順調に増加し、平成 14 年 7 月までの 1 年間で日交通量が約 3.6 万台と整備前の約 2.5 倍となった。隣接する主要幹線道路については、数千台規模での交通量の転換が図られ、渋滞対策としても十分に効果を発揮した。

従来からの道路整備の目的である円滑な交通対策を目指す事業に加えて、教育と研究の場という特殊な沿道環境であることから、計画段階や施工中も、大気や騒音などの環境対策に十分配慮した事業であり、目指すべき道路整備の方向性を示した事例と言える。

地上部の遊歩道は、学生や周辺住民の憩いの場、自然とふれあえる遊歩道として定着しており、市民が親しめる道路整備となっている。

▲緑あふれる大学敷地内の道路整備

平成14年
2002年
会長賞

134

自転車施策関連事業

新座市市民生活部交通防犯課

新座駅南口　地下自転車駐車場整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：埼玉県新座市

事業期間：平成11年10月～平成13年12月

事業費：約1,500百万円

規模：延床面積3,918m^2
収容台数3,814台（地下一層式）

Outline　事業概要

本事業は、平成13年度に完了した新座駅南口土地区画整理事業に伴い、新座駅周辺の公共自転車駐車場の不足を解消するため、駅前広場の地下に恒久的な自転車駐車場を整備したものである。一時利用の管理方式については機械管理方式を採用し、管理業務の負担を軽減している。出入口は、あらゆる方向からの利用を考慮し3か所設け、自転車搬送用コンベアを装備しており、また、大部分の利用が駅利用者であることから駅改札に一番近い位置に歩行者専用階段を設けている。

Comment

【表彰理由】駅利用者等の通行を妨げ、災害時の危険性や景観上大きな問題となっている放置自転車の解消対策として、土地区画整理事業で生み出された駅前広場の地下空間を有効利用した恒久的な大規模自転車駐車場を整備することにより、交通の円滑化や都市の景観形成に著しい効果を上げている。

【受賞者のコメント】土地区画整理事業を活用することにより、新たに用地を取得することなく自転車駐車場を整備することができた。また、自転車駐車場を整備することにより、新座駅周辺で問題となっていた駅利用者による違法駐車・放置自転車が解消された。現在、自転車駐車場の利用率は約85%となっている。

新座駅南口駅前広場の写真。この地下に自転車駐車場を整備している。

上：自転車駐車場内の写真　左下：自転車搬送用コンベアの写真　右下：歩行者専用階段の写真

STOCK REVIEW

利用の変化に対応していく

自転車駐車場運用開始当初は、近隣住民の通勤・通学の利用が主でしたが、土地区画整理事業による駅前の再開発に伴いマンション建設が進み、子育て世帯や共働き世帯の転入により、チャイルドシート付き自転車の利用が増加している。また、電動アシスト付き自転車やマウンテンバイクの利用も増加しているため、既存設備を一部撤去して新たな駐車スペースを確保するなどして、利用状況の変化に柔軟に対応していく。

平成14年
2002年
会長賞

135

放射・環状道路整備　トンネル整備

石川県県央土木総合事務所

都市計画道路　小立野鈴見線　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2年度～平成13年度

事業費：8,800百万円

規模：事業延長811m
幅員20m

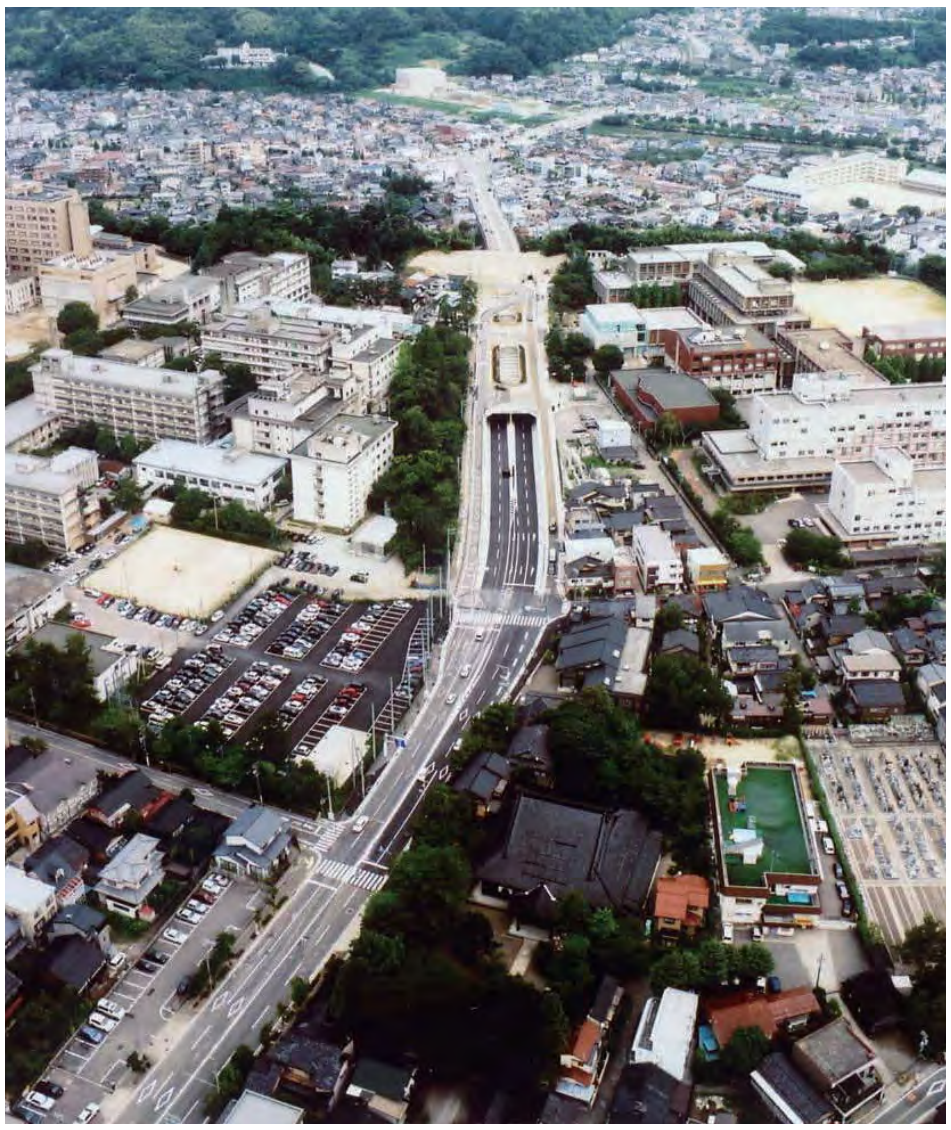
Outline　事業概要

小立野鈴見線は、金沢市街地の通過交通を分散排除し、市街地中心部の交通混雑の緩和を図るための中環状道路として位置付けられている。本事業の主な構造物としては、小立野トンネル（L=233m）と天神高架橋（L=197m）があり、高架橋部は橋桁と橋脚を一体化し、地震に強い構造を採用するとともに周辺環境に配慮した防音壁を設置、トンネル部は換気対策および自然光を取り入れるためスリット構造を採用し、地上部にゆとりのある歩行者空間や緑地を確保している。さらに、地上部の利用面積を広くとることにより、多機能空間を創出し景観にも配慮している。

Comment

【表彰理由】環境・景観に配慮した街路整備という要望に対し、度重なる検討・調整を行い、大学側と一体となった景観に配慮した整備がされたこと。また、安全で快適な通行を確保するとともに、走行時間の短縮や渋滞緩和が図られただけでなく、地域の活性化や街づくりにも大きく寄与したこと。

【受賞者のコメント】小立野台地上と浅野川周辺地区の連絡強化が図られるとともに、周辺の交通渋滞が緩和され、交通事故発生件数も大きく減少し交通の安全性が向上した。小立野トンネル上部の空間は、景観への配慮と有効利用の観点から、緑地やテニスコートが設置され、地域住民の憩いの空間として活用されている。



全景写真

小立野トンネル上部空間の活用

左：整備前　右：整備後

STOCK REVIEW

渋滞緩和が図られた

この中環状線の事業により「小立野台地上と浅野川周辺地区の連絡強化」「周辺交通渋滞の緩和」など大きな効果が得られた。

▲小立野トンネル

▶天神高架橋

平成14年
2002年
優秀賞

136

幹線道路の整備・改良　駅前広場整備

兵庫県県土整備部土木局道路街路課
江原駅東地区　沿道区画整理型街路事業

Project Profile
プロフィール

事業地：豊岡市

事業期間：H７～H13

事業費：2,860 百万円

規模：10,000m²
駅前線（延長 74m、幅員 18m）、駅前広場(2,175m²)
電線共同溝（延長 320m）、無散水消雪設備(495m²)

Outline　事業概要

兵庫県の日高町（市町合併町）において、JR 山陰本線により東西に分断された中心市街地の一体的整備の一環として、江原駅東地区の市街地整備を行ったものである。区画整理手法により、駅前広場・ポケットパークの整備やターミナル機能の強化を行うとともに、沿道建物の外観の統一、電線の地中化など官民共同で、中心市街地の魅力ある空間の創出を図った。

Comment

【表彰理由】事業を進めるにあたり、地元住民の理解を求めるための努力を徹底し、さらに、地元住民で組織する街づくり委員会において、住民自ら町並みの検討、景観形成基準の作成を行い、良好な景観の確保に努めるなど、計画段階からの住民参加型公共事業の取組みの成功事例として高く評価された。

駅前線（整備後）

整備前の状況

整備後の状況

無散水消雪設備と無電柱化

駅前広場の状況

STOCK REVIEW

良好な駅前の景観形成について

江原駅東側地区においては、沿道区画整理型街路事業を実施前は、古くからの駅前商店街が老朽化し、駅前の地域特性を活かせていない状況であった。本事業により、景観等に配慮し、商店街の町並みを面的整備により一新することで、日高町（当時）の玄関口にふさわしい駅周辺の街づくりを実施することができた。

平成14年
2002年
優秀賞

137

歩行者専用道

神戸市建設局道路部工務課

都市計画道路　元町東１号線・２号線　整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：神戸市

事業期間：平成 9～13 年度

事業費：約 1,700 百万円

規模：延長 466m
　　幅員 6m

Outline　事業概要

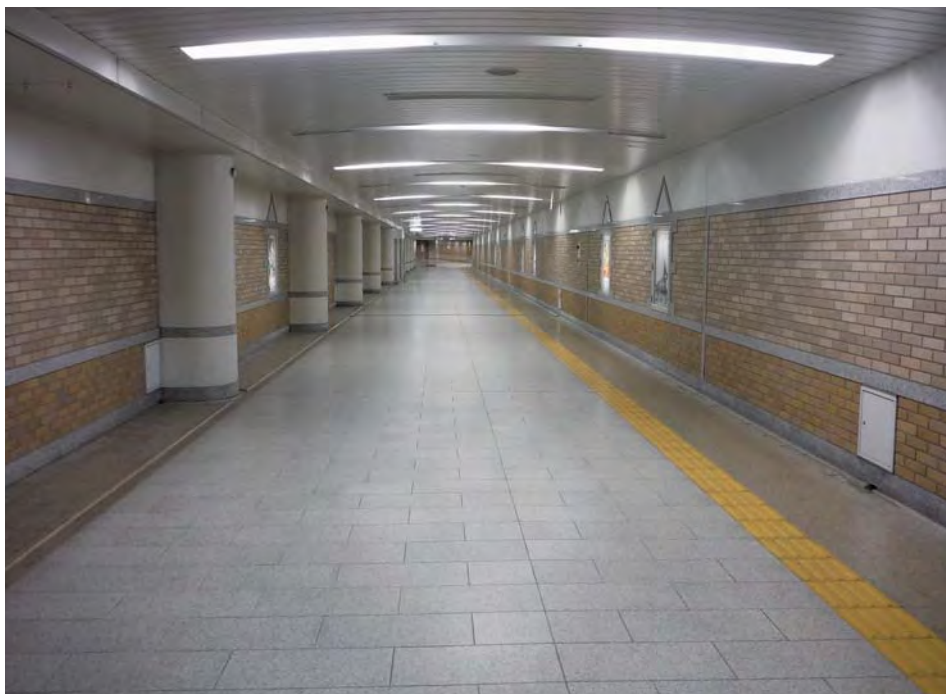
神戸市では阪神・淡路大震災の教訓を踏まえ、市街地中心部における歩行者の安全性を確保し、さらに魅力ある街づくりを進めるため、地下・地上・デッキの各層レベルにおける歩行者ネットワークの強化を進めている。
当該地下道整備はその一翼を担うものであり、整備に際しては地下鉄・地下駐車場との一体整備など経費の削減にも努めている。

Comment

【表彰理由】地下・地上・デッキレベルの鉄道駅に対応して、歩行者動線をネットワーク構築する３層ネットワークは、全国初の事例で相乗効果の高い事業である。震災の教訓を踏まえ、歩車道の立体分離による安全性の確保、駅及び周辺商業施設や地下街などとの回遊性の強化による賑わいの創出、避難経路の確保など投資効果の高い点が評価された。

【受賞者のコメント】地下鉄海岸線及び三宮中央通り駐車場の整備にあわせ、地下連絡通路として、元町東１・２号線が新たに整備されることにより、地下レベルの歩行者動線が新たに拡充され、歩行者の回遊性を高め、安全・快適で魅力ある都心空間が形成されることとなった。

元町東１号線（完成時）



元町東２号線（平成 28 年時点）

STOCK REVIEW

歩行者の回遊性の向上

元町東１号線・２号線は、三宮エリアと元町エリアを東西に結ぶ地下レベルの歩行者動線として活用されている。周辺では賑わい・憩いの空間としての活用方策を検討するなど歩行者の回遊性、滞留性を高める取組みを進めている。

▲隣接する地下公共空間

平成14年
2002年
特別賞

138

幹線道路の整備・改良　橋梁整備

秋田県平鹿地域振興局建設部
都市計画道路 中央線（蛇の崎橋）緊急街路整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：秋田県　横手市

事業期間：平成８年～平成 13 年

事業費：約 2,640 百万円

規模：延長 281m（内 蛇の崎橋 橋長 99m）
幅員 22m

Outline　事業概要

蛇の崎橋は、城下町として形成された横手市街地を緩やかに蛇行して流れる「横手川」に分断された南北の地域を結ぶ旧羽州街道の橋として、古くから交通アクセスのうえで重要な橋であった。
また、毎年８月には橋上で地域の伝統行事である「送り盆祭り」が行われるなど、古くから横手市のシンボル的存在となっていることから、橋の色彩、高欄、照明灯デザイン、伝統行事をあしらった親柱等、周辺景観にも配慮した設計・施工を行った。
橋の周辺では当地域の冬の恒例行事である「かまくら」の会場が点在しており、これらを結ぶ観光道路としても活用されている。

Comment

【表彰理由】計画の段階から地元住民による会議を設置し、住民意見を設計に反映させたり、高欄、親柱、照明灯のデザインを市報で一般公募するなど、官民共同での事業推進を図り、地域の新たなシンボルとして中心市街地の賑わいにも役立っていることなどが高く評価された。

【受賞者のコメント】「蛇の崎橋」は、毎年冬期に横手市内各所で開催される「かまくら」行事会場の中心に位置し、各会場間を結ぶ巡回バスルートにもなっているほか、橋のたもとの川原は無数のミニかまくらの設置会場にもなっているなど、観光面でも重要なシンボル的な橋になっており、広く市民や観光客からも親しまれる橋になった。

横手川に架かる蛇の崎橋。町のシンボル的な橋として親しまれている。

蛇の崎橋に接続する区間も街路事業により平成 28 年に供用開始となり、アクセス機能が益々向上した。

STOCK REVIEW

進むリノベーションまちづくり

横手市内では街路事業や土地区画整理事業などの事業の進捗と合わせ、街の古い建物のリノベーションによる活用も民間主導で進んでいる。蛇の崎橋近くにある「平源」は明治６年創業の老舗旅館で大正時代に建築された本館は国登録有形文化財ともなっていたが、平成 20 年に閉館。その４年後、「ゲストハウス平源」として建物をリノベーションし再オープンし、現在は本館をウェディングスペース、隣接する蔵をチャペルとして活用されている。

▶現在の「平源」の建物

平成14年
2002年
特別賞

139

幹線道路の整備・改良　立体交差道路整備　橋梁整備　トンネル整備

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

Project Profile
プロフィール

事業地：小田原市城内～南町地内

事業期間：昭和46年度～
平成13年度

事業費：約11,000百万円
（青橋工区含む）

規模：延長950m
幅員10.5～15.0m（青橋工区含む）

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ガード下を起点とし、東海道本線及び箱根登山鉄道と交差する青橋、延長223mのトンネルを経由し、国道1号に至る区間について整備をしたものである。青橋工区は、延長272mで平成4年10月23日に供用を開始した。また、トンネルは土被りが6～13mと浅いため、補助工法（AGF工法）の採用や坑内外で常時計測管理を行うことで安全に竣工へと導き、平成13年4月13日に全線を供用開始した。

Comment

【表彰理由】事業の完成により、慢性的な交通渋滞が緩和されるとともに、「城址公園」に隣接したゆとりと潤いのある都市空間を創出し、多くの市民に親しまれていること。国指定史跡「小田原城址」にかかるため、長い年月をかけ地域住民及び文化団体に粘り強く説明しながら事業を進めたこと。

【受賞者のコメント】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。トンネル部は東海道線に近接していることから列車が走らないわずかな時間を活用して軌道変位などの計測管理を行い、また土被りが薄いことから、補助工法を用いて地盤沈下の影響を最小限に抑えたことが苦労したポイントである。

国道1号側のトンネル坑口部と大擁壁

小田原駅側坑口部のボックスカルバートとトンネル内部

STOCK REVIEW

史跡と共存する道路

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。

▲大改修後の小田原城

▲完成式典の様子

平成14年
2002年
特別賞

140

幹線道路の整備・改良　歴史的環境整備街路事業

島根県都市計画課
都市計画道路　沖田七尾線街路整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：島根県益田市

事業期間：昭和63年度～平成13年度

事業費：約2,200百万円

規模：780m

Outline　事業概要

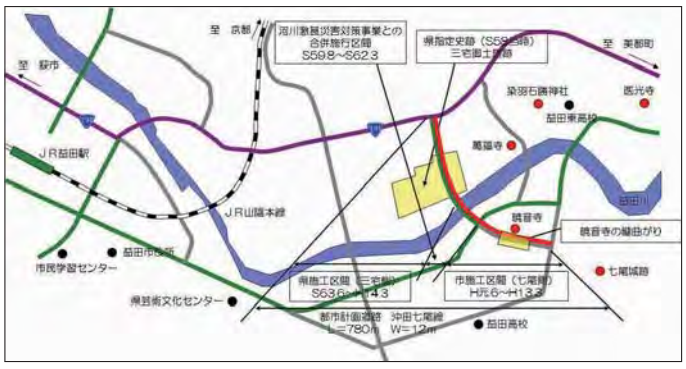
昭和58年7月に島根県西部をおそった集中豪雨により益田市も多大な被害を受けたことから、緊急時における地区内の防災道路として本路線の整備に着手した。当該事業箇所は、県指定史跡「三宅御土居跡」を通過することから、EPS工法（発泡スチロール工法）による保護盛土や、車両の速度抑制を目的としたハンプ・狭窄部の設置により遺跡の保護対策を行った。また、遺構は「おどい広場」として、発掘調査で明らかとなった井戸や鍛冶場跡を展示するなど、地域住民をはじめとした利用者が歴史や遺跡について学ぶことのできる空間を創出し、歴史的シンボル軸としてふさわしい史跡と調和した街路空間を創出している。

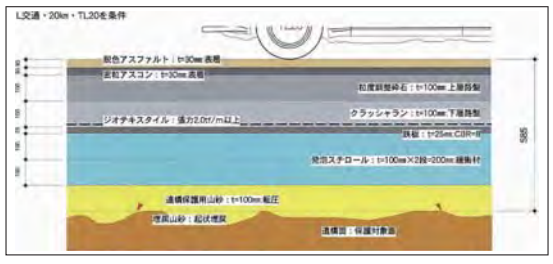
Comment

【表彰理由】中世の史跡や道路形態を保護保全する道路構造とし、また通過車両の速度を抑制する工夫をしたこと。また、舗装、植栽、照明等景観に配慮し、遺構や中世の歴史について学習できる広場も整備することで、多くの利用者や観光客から利用しやすく愛着のある道路として喜ばれていることなどが高く評価された。

【受賞者のコメント】事業着手後に遺跡保全運動が活発化し、長期に渡り工事の中断を余儀なくされたが、学識経験者の意見を取り入れながら、道路構造や遺跡の保護活用について検討を行い、道路改築と歴史的遺産をうまく調和させた整備を実施することができ、地域に愛される道となっている。

沖田七尾線とおどい広場（右側）。広場では発掘調査で明らかとなった井戸や鍛冶場跡を展示している。





上：沖田七尾線周辺位置図
左下：おどい広場平面図　　右下：EPS工法（発泡スチロール工法）盛土・舗装構成

STOCK REVIEW

事業を振り返って

本道路計画により三宅御土居跡の重要性や中世益田氏の位置付けが明らかとになり、平成16年には三宅御土居跡と七尾城が国指定の史跡となった。また、三宅御土居跡の取扱いについて議論を深めていくなかで、歴史を活かしたまちづくりに対する多くの県民の意識向上に寄与している。その後、三宅御土居跡では、土地の国有化、史跡の発掘作業が着実に進められており、史跡の全面発掘が待たれるところである。

▲沖田七尾線完成式典　▲おどい広場

平成14年
2002年
特別賞

141

幹線道路の整備・改良　沿道市街地との一体整備(整理型)

長崎県長崎市土木部土木建設課
都市計画道路　恵美須町油屋町線街路整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：長崎市　栄町～鍛冶屋町

事業期間：昭和60年度～
平成13年度

事業費：約7,050百万円

規模：延長343m
幅員15m

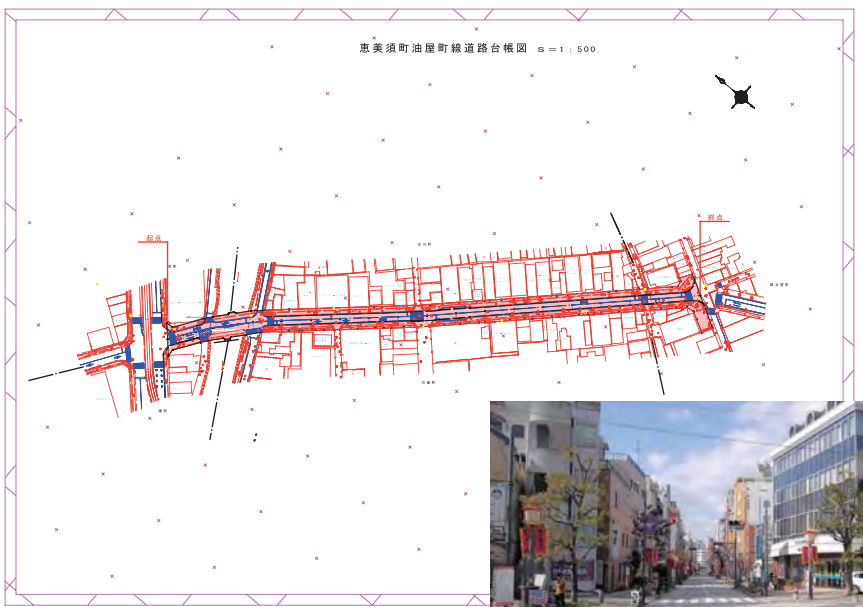
Outline　事業概要

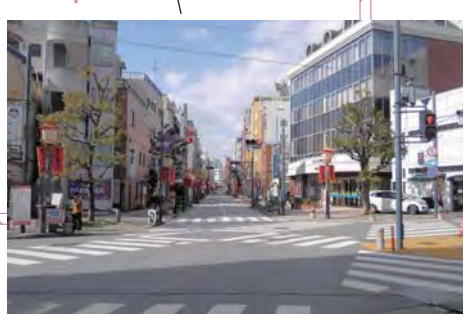
長崎市は斜面地に囲まれているという地形的制約があるため、平地の限られた箇所に道路網が集中し、中心市街地では慢性的に交通渋滞が生じている。特に市最大の商業集積地である浜町一帯では、狭小幅員の道路も多く、国道324号線の補完道路として交通を分散させることにより交通渋滞を解消し、また、歩行者の安全性確保、さらには道路整備と併せて商店街の活性化を図るため、当該路線の整備を行った。整備区間は眼鏡橋を始めとする石橋群、寺院群、浜町の商業集積地に隣接しているため、観光散策ルートの形成など地区の特性に合った景観の創出と歩行者空間への配慮を行っている。

Comment

【表彰理由】歩行者の回遊、新しい店舗の進出などにより、沿道の建物と調和のとれた通りとして地区の活性化に寄与するとともに、中心部の渋滞緩和と交通利便性の向上に効果があったこと。また、歩道幅員、舗装材、植栽、照明灯などに地元の意向も取り入れたことなどが高く評価された。

商業施設へのアクセスや景観創出の考慮など、整備効果の高い街路となった。



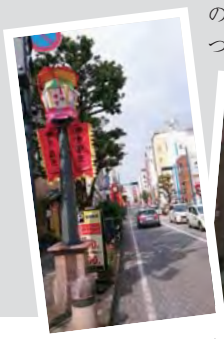


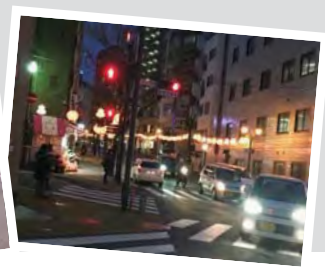
眼鏡橋と寺院群など、観光地域同士を結ぶ観光散策ルートの形成も図っている。

STOCK REVIEW

観光イベントでは…

中国の旧正月の時期に合わせて行われるランタンフェスティバルというイベントの際には、市内浜町周辺に多くのランタンや中国色豊かなオブジェが設置される。恵美須町油屋町線にも同様にランタンが飾られたり、オブジェが設置されたりと、普段の観光施設に合わせた景観創出とはまた違う表情をイベントの際に見ることができる。また、夜にはランタンに明かりが灯されるので、期間中の昼と夜でも全く違う印象を持つことができる。





▲イベント時の道路

平成14年
2002年
特別賞

142

幹線道路の整備・改良　限度額立体交差事業

横浜市道路局
都市計画道路　日吉元石川線限度額立体交差事業

Project Profile
プロフィール

事業地：横浜市港北区綱島西一丁目～港北区日吉本町一丁目

事業期間：平成6～14年度

事業費：約23,200百万円

規模：事業延長1,753m（2線2柱ラーメン高架橋）

Outline　事業概要

都市計画道路日吉元石川線は、横浜市の骨格となる3本の環状道路と10本の放射道路の一路線であり、市内北部の重要な放射道路に位置付けられている。

一方、都市計画道路日吉元石川線と交差する東急東横線は、横浜と渋谷を結ぶ大動脈であり、綱島駅から日吉駅間では、ピーク時、上下線合わせて48本が通過しており、2箇所の踏切が道路交通上のボトルネックになっていた。

周辺では激しい交通渋滞や緊急活動への影響が問題となっていたことから、東横線の綱島駅から日吉駅間の約1.8kmを高架化することにより、4箇所の踏切を除却し、本路線と新たに1箇所の交差道路を設け、地域交通の円滑化、緊急活動の迅速化、踏切事故の解消等を図った。

Comment

【表彰理由】鉄道の高架化に併せ、幹線道路を整備することにより、地域交通の円滑化、緊急活動の迅速化、踏切事故の解消等を図ることができた。また、5年間という短時間で効果を発現することができ、夜間工事等による地域への負担も軽減することができた。

【受賞者のコメント】都市計画道路日吉元石川線は、住宅密集地であり、鉄道の高架化による周辺への環境悪化（騒音、振動等）が懸念されたことから、構造上の対策として、①高架橋のスラブを厚くする、②ロングレールを採用、③レールの重量化、④防振枕木の採用と枕木の重量化等を実施した。

新設した都市計画道路日吉元石川線と高架化した東急東横線

事業位置図と高架化前後の様子

STOCK REVIEW

ボトルネックが解消

東急東横線を高架化し、新たに都市計画道路日吉元石川線と他1路線を整備したことにより、区間内にある自動車交通のボトルネックとなっていた2箇所の踏切が解消された。

また、歩行者交通については、通行ルートの分散化が図られたほか、自動車交通との分離が進んだことで、歩行者の安全性が向上した。

第15回

2003年
平成15年　受賞事業

143 大臣賞　都市計画道路　開運橋飯岡線街路事業

144 会長賞　都市計画道路　旧国道線 緊急街路整備事業

145 会長賞　都市計画道路　環状線橋梁整備事業

146 優秀賞　西武池袋線　線増連続立体交差事業

147 優秀賞　都市計画道路　富高財光寺通線
（塩見橋）整備事業

148 特別賞　交通連携推進街路事業「長泉新駅（仮）地区」

149 特別賞　都市計画道路　袖師大手前線宍道湖
大橋街路事業

150 特別賞　JR宇野線大元駅付近連続立体交差事業

151 特別賞　佐世保都市計画　都市高速鉄道
佐世保駅周辺鉄道高架化事業

152 特別賞　都市計画道路　南大浦線
（斜行エレベーター）街路整備工事

平成15年
2003年
大臣賞

143

幹線道路の整備・改良　橋梁整備　シンボルロード事業

盛岡市建設部道路建設課

都市計画道路　開運橋飯岡線街路事業

Project Profile
プロフィール

事業地：岩手県盛岡市

事業期間：昭和49年12月～平成15年3月

事業費：25,390百万円

規模：延長1,163.3m
幅員23.8～40.5m

Outline　事業概要

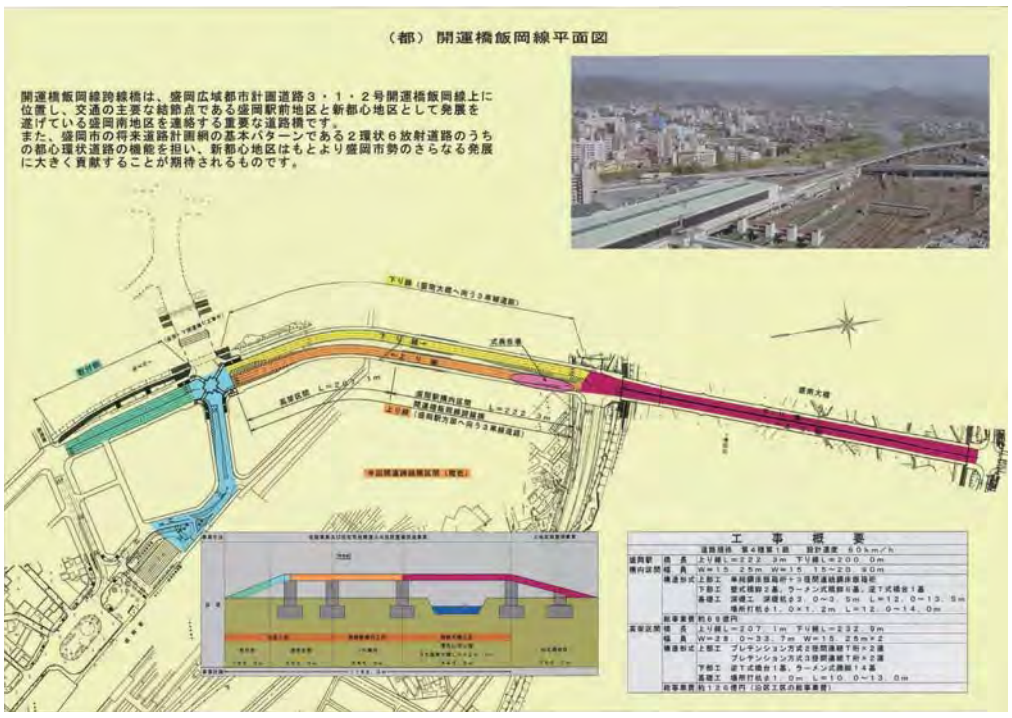
本事業は、盛岡市の将来道路計画網である2環状6放射道路のうち、都心環状道路の機能を担う重要な路線として、JR東北新幹線・東北本線と立体交差し、雫石川に架橋する道路構造で整備を行った。主な整備内容としては、交差点内に整備したエレベーター装備のセンターホール式の地下横断歩道、電線共同溝整備による無電柱化、冬期間における歩行者安全確保のための歩道内消融雪装置、統一された色彩デザインによる照明灯・標識柱・高欄・エレベーター上屋等の整備、堤防沿いの歩道内に設置したブナやシラカシなど周辺河川敷と調和のとれた樹木を植えている植栽帯等がある。

Comment

【表彰理由】本事業の完成により、北東北の拠点として盛岡市の西南部への発展に大きく寄与すること。また、環境デザイン委員会の選定による統一された色彩デザインのエレベーター上屋等を整備し、魅力ある都市空間が創出されていることが高く評価された。

【受賞者のコメント】用地取得について、直接買収方式のほか沿道区画整理型街路事業を導入した。JR敷地については有償譲渡及び区分地上権設定により権原を取得した。歴史的背景を考慮し、デザイン委員会において景観を検討したことにより魅力ある街路ができた。本路線の完成により、周辺道路の交通緩和が図られることとなった。

盛岡南地区へのアクセス利便性が向上



平面図（開通式典パンフレットより）

事業パンフレット

本路線の完成により駅周辺の開発が促進された

上空から（完成当時）

STOCK REVIEW

街路事業による整備効果について

本路線が完成したことにより、雫石川に分断されていた現市街地と新市街地が直接結ばれ、交通の利便性向上とともに、盛岡市の新都心としての役割が期待される盛岡南地区の開発促進に大きく貢献することとなった。また、盛岡駅前広場拡張によりタクシー待機台数が増加したため、既存道路内に設けていたタクシー待機スペースを廃止することができ、道路機能の強化が図れた。更に、以前は新旧市街地を連絡する路線が不足することにより、局所的に渋滞していた周辺道路の交通緩和が図られることとなった。本事業の中で、盛岡市環境デザイン委員会により未来性と自然と歴史に恵まれた盛岡らしさを活かした照明灯、標識柱、高欄等のデザインが施されたことは、魅力ある街路景観の形成に寄与している。

盛岡広域都市計画道路

開運橋飯岡線跨線橋 本日開通

▲当時の新聞記事

▲照明のデザイン

◀着工前後の写真
（上空から）

平成15年
2003年
会長賞

144

幹線道路の整備・改良

秋田県雄勝地域振興局建設部
都市計画道路　旧国道線 緊急街路整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：秋田県　湯沢市

事業期間：平成6年～平成14年

事業費：約6,320百万円

規模：延長510.2m
　　幅員16m

Outline　事業概要

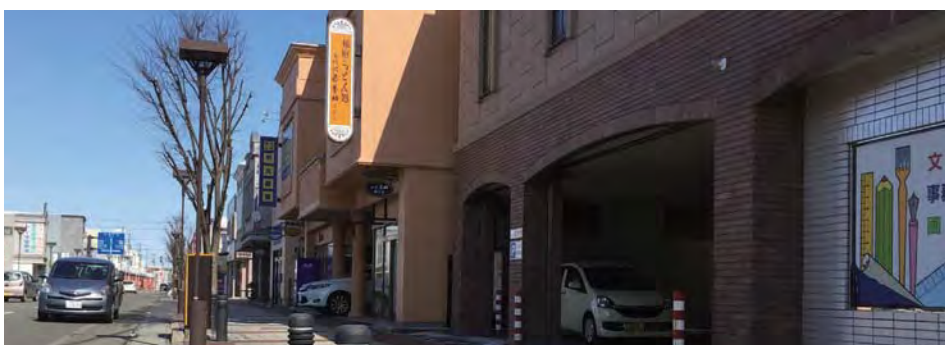
本事業は、秋田県湯沢市の中心市街地を南北に縦貫する幹線道路である旧国道線の大町・田町地区における交通渋滞の解消と歩行者の安全確保を図るため街路整備を行ったものである。当市は県内有数の豪雪地帯であるため、四季を通じて安全で快適な道路空間の確保と都市景観の向上、まちづくりの支援を目的として、路肩の雪を排雪する流雪溝や無散水消雪施設を設置するとともに、無電柱化の実施や、照明、植栽についても周辺の景観に配慮した街路整備を行った。本工区の完成により、昭和58年から進められてきた「旧国道線」が20年の歳月を経て全線(1,330m)完成に至った。

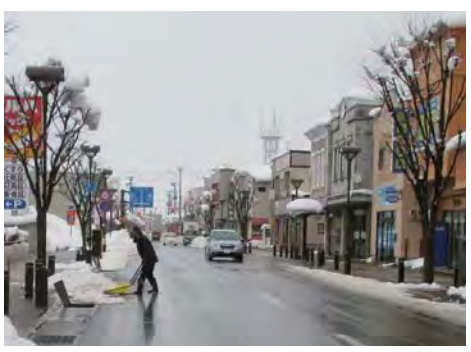
Comment

【表彰理由】事業主体である県では湯沢市や地域住民と度重なる意見交換を実施しながら事業を進め、地元商店街振興組合により提案された建築意匠の統一や建物壁面後退等を基にに湯沢市が定めた地区計画と一体となって良好な景観の確保に努めるなどしたことが高く評価された。

【受賞者のコメント】当該市が豪雪地であることを踏まえ、地域ニーズを反映させた歩道融雪設備や排雪のための流雪溝整備など冬期の安全な歩行空間確保に配慮した街路整備を実施し地域住民にも喜ばれている。また地区計画と一体となった商店街振興にも資する街路整備として市民からも評価をいただいている。

整備した区間は旧羽州街道として古くから地域の中心的街道であった場所であり、道路沿いには商店も多く地域住民の日常生活に欠かせない商店街となっている。





植栽、照明、ボラードによるリズムある歩行空間の創出と、歩道融雪や流雪溝により冬期環境にも配慮した。

STOCK REVIEW

地区計画と一体となった街路整備

湯沢市では地元商店街振興組合の提案により、当工区の街路整備に合わせて平成12年4月に「湯沢都市計画　地区計画」を策定し、建築物の用途制限、壁面位置の制限（道路境界から外壁1mバック）、意匠制限（外壁等の色彩は灰・茶系統）等を行った。この地区計画により魅力ある都市景観の形成が図られ、現在も地域生活に密着した中心市街地の商店街として多くの住民に愛されている。

▲街路沿線の佇まい

平成15年
2003年
会長賞

145

幹線道路の整備・改良　放射・環状道路整備　橋梁整備

岐阜県岐阜土木事務所
都市計画道路　環状線橋梁整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：岐阜市

事業期間：平成６年～平成14年

事業費：19,940百万円

規模：延長1.15km

Outline　事業概要

都市計画道路環状線は、岐阜市中心部の交通混雑緩和と良好な市街地形成を目的として計画された、延長13.6km、片側２～３車線の幹線街路である。

本事業は、東回りルート4.3kmのうち「鵜飼い大橋」を含む延長1.15kmの区間を整備したものであり、本事業の完了により一般国道21号、156号と繋がり、環状道路が完成した。

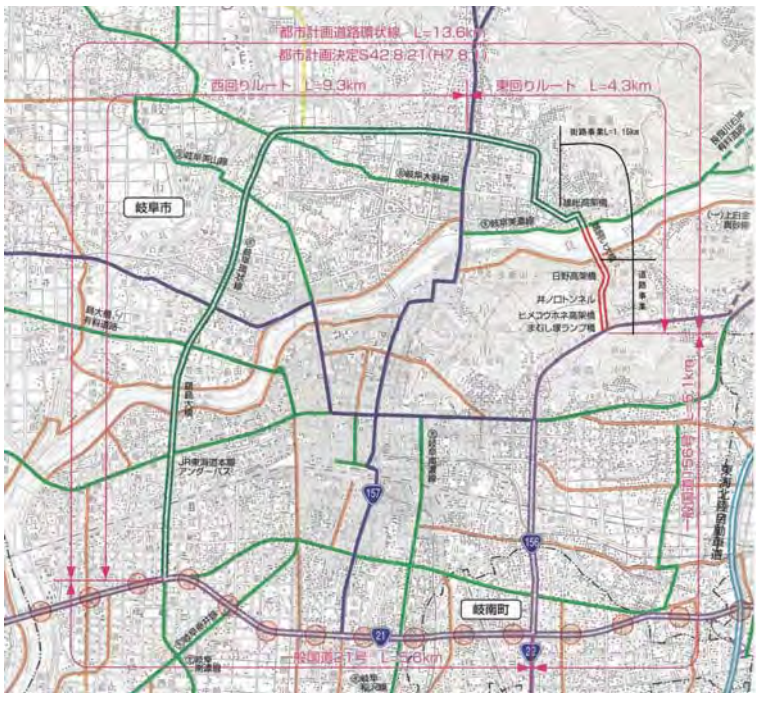
長良川では、約1300年の伝統行事である「岐阜長良川鵜飼」が毎年５～10月に開催される。鵜飼は、６隻の鵜舟が横一列になり、鵜匠が手綱の先の鵜を操り、鮎を捕獲する漁法で、「鵜飼い大橋」は、その鵜飼に配慮し、流水部を鵜匠が鵜を操る様子をイメージした斜張橋形式とした。

Comment

【表彰理由】本事業の完成により、長年に渡って継続的に整備されたきた環状線が完成し、中心市街地の慢性的な交通渋滞の緩和、沿線地域や周辺都市における商工業・観光等への波及効果が期待されること。また、「鵜飼い大橋」のデザインの美しさ、桜木の移植及び擁壁部ツル性植物の植栽等、環境への配慮が評価された。

【受賞者のコメント】鵜飼は、漆黒の闇の中で、鵜舟にかがり火を焚き、幻想的な世界の中で行う伝統漁法である。その闇をつくるために、鵜飼い大橋を通過する車両の光が漏れないように歩車道境界に壁高欄を作ったり、歩道照明をフットライトとするなど配慮しており、この橋が岐阜県のシンボルとなることを期待したい。

「鵜飼い大橋」は、清流長良川を渡河する橋長469 m（鋼単径間斜張橋154.0 m＋６径間連続非合成箱桁橋315.0 m）の橋梁である。



街路事業1.15kmのうち雄総高架橋は平成14年に、鵜飼い大橋は平成15年に供用開始された。

STOCK REVIEW

（都）環状線の整備効果

本事業の完了により、道路ネットワークが強化され、名古屋市をはじめ、周辺都市との交通が一層スムーズになった。また、「鵜飼い大橋」は、近隣小中学校の学習の場となるなど、地域の人々との密接な関係を保持している。なお、岐阜県では「清流の国ぎふ」づくりを推進しており、平成27年３月２日に「長良川の鵜飼漁の技術」が国の重要無形文化財に指定され、平成27年12月15日に「清流長良川の鮎」が世界農業遺産に認定され、観光地として国内外に強くアピールすることができた。

▲長良橋の渋滞の緩和

▲児童の総合学習

平成15年
2003年
優秀賞

146

連続立体交差事業

東京都建設局道路建設部鉄道関連事業課
西武池袋線　線増連続立体交差事業

Project Profile
プロフィール

事業地：東京都練馬区

事業期間：昭和46年度～平成14年度

事業費：約142,100百万円（うち都市側負担　681億円）

規模：延長約5.4km
除去踏切数：19箇所

Outline　事業概要

本事業は、東京都練馬区の中心地を東西に貫く西武池袋線の高架化により、踏切での交通渋滞の解消、鉄道・道路の安全性の向上及び鉄道に分断されていた地域の一体化を図るとともに、魅力ある街づくりを進めるため駅前広場や道路等の整備を行った。事業は、富士見台駅～石神井公園駅間の約1.5kmを第1期、江古田駅～中村橋駅間の約1.9kmを第2期、練馬駅～石神井公園駅間の約2.0kmを第3期として、段階的に事業を行った。練馬駅周辺では、本事業にあわせて、再開発事業による公共施設、商業施設、住宅の新設が進むなど街全体の活性化につながった。

Comment

【表彰理由】長年にわたった事業を、絶え間ない努力により完成に導いたこと。また、都内でも有数の幹線道路である目白通りと西武池袋線の交差形態を一晩の内に逆転させる切換工事を、多くの関係機関との連携により施工する等、密集市街地の厳しい条件の中、事業実施したことが高く評価された。

【受賞者のコメント】道路（目白通り）と鉄道（西武池袋線）を上下逆に切り換える逆立体化切換工事においては、平成13年3月3日（土）午後10時から翌朝7時までの9時間に渡り、目白通りの豊玉北六丁目交差点～谷原交差点間約3kmを車両通行止めし、作業員約1,700人、クレーン計14台等を投入した、大規模な工事となった。

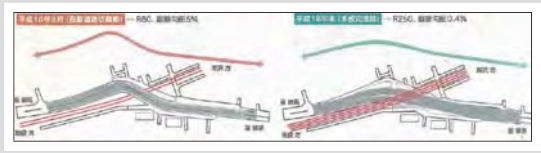
目白通りと西武池袋線の交差部（逆立体化後）

事業平面図

STOCK REVIEW

道路と鉄道の逆立体化による効果

目白通りの西武池袋線との交差部分は、昭和37年に中村陸橋が完成して以来、道路が鉄道の上を急勾配、急カーブで交差していたため、事故を誘発する懸念があり道路線形を改良する必要があった。逆立体化切換後、目白通りの線形の改良を概ね4カ年で実施し、急カーブがR60からR250に、急勾配が5％から0.4％にそれぞれ緩和され、交通事故の減少や渋滞の解消に大きく寄与した。



▲逆立体化概略図

第15回

平成15年
2003年
優秀賞

147

幹線道路の整備・改良　橋梁整備

宮崎県日向土木事務所・日向木の芽会

都市計画道路　富高財光寺通線（塩見橋）整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：日向市

事業期間：平成７年度～
平成13年度

事業費：2,300百万円（河川費含む）

規模：322m

Outline　事業概要

日向市の中心市街地において、交通渋滞の解消と歩行者の安全確保を図るとともに、塩見川の河川改修事業とあわせて街路事業を実施することにより、快適な都市環境の創出を図った。

古くから地域の人々に親しまれていた塩見橋の周辺整備を進めるにあたっては、道路沿線の商工会や自治会、まちづくり委員会などとの意見交換会やまちづくりワーキングを行い、計画段階から住民の意見を反映している。

また、ユニバーサルデザインに配慮した補助手摺りやベンチは、市民団体の「日向木の芽会」や日向市と意見交換を行い、天然ブナを利用することとし、「日向木の芽会」が中心となった地元住民で塩見橋の補助手摺り取り付け作業を行った。

Comment

【表彰理由】計画段階から住民の意見を反映したことや、整備後も「日向木の芽会」が中心となって地元住民と定期的に清掃・塗装などのメンテナンスを続けており、公共施設の今後の新たな維持管理のあり方を提案するものとして評価された。

【受賞者のコメント】塩見橋周辺は、街路と河川が調和した安全で快適な都市環境が創出され、潤いとゆとりのあるシンボリックな都市空間の形成が図られた。

また、塩見橋と富高財光寺通線全体のデザインを一体的に計画したことから、塩見橋の完成は、街路全体の景観を先導し、魅力ある中心市街地の整備に大きく寄与している。

完成直後の塩見橋（市街地方面を望む）

塩見橋整備状況

STOCK REVIEW

新たな維持管理のあり方を提案

補助手摺りなどに使用した天然ブナは数年で腐食が発生し、取り替えが必要となったことから、県木材利用技術センターや日向木の芽会などと「日向地区外構木材利用検討懇談会」を設立し、材料、部材強度、耐用年数などを設定した外構木材利用のガイドブックを作成した。

また、補助手摺りの付け替えでは、イベント化したことで市民が参加し、その後も定期的に清掃を実施するなど、住民参加型の維持管理が継続されている。

▲手摺り付替えイベント

▲作成したガイドブック

平成15年
2003年
特別賞

148

駅前広場整備

静岡県駿東郡長泉町
交通連携推進街路事業「長泉新駅（仮）地区」

Project Profile
プロフィール

事業地：静岡県駿東郡長泉町

事業期間：平成12年～平成14年

事業費：1,220百万円

規模：4,100m²（西口駅前広場）

Outline　事業概要

本事業の周辺地域は、工業団地の整備や土地区画整理事業による宅地開発が進むなど確実な人口増加が予想され、さらに、静岡県立静岡がんセンターの開院により、広域的な交流人口の増加が見込まれるなど、社会環境の大きな変化に伴い、JR御殿場線に念願であった新駅「長泉なめり駅」の設置が決定した。

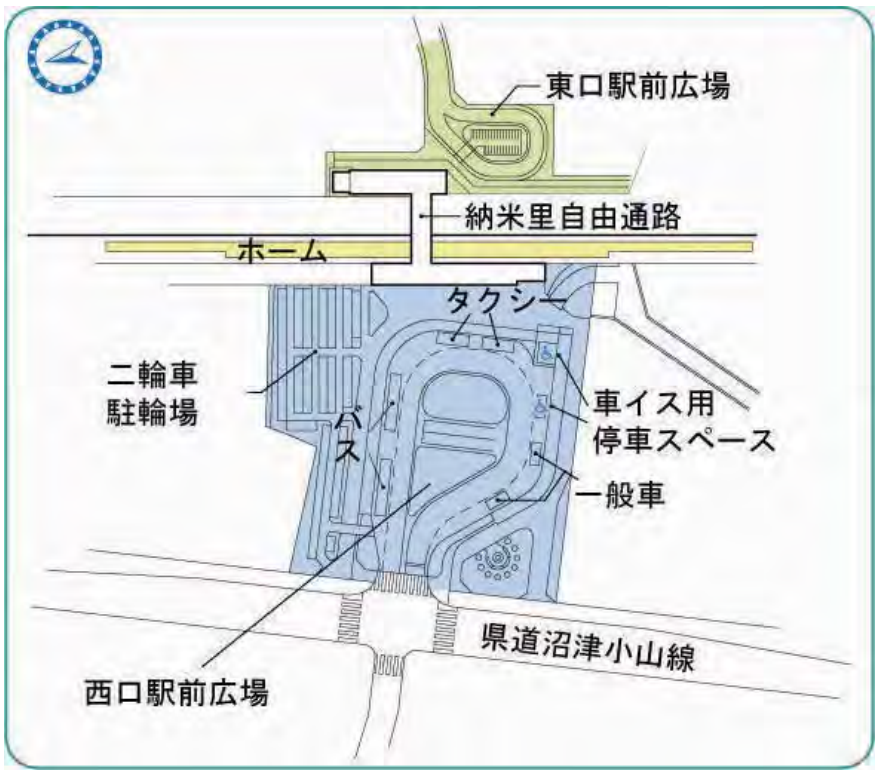
町では新駅の開業に合わせ、新駅と県道沼津小山線までの間に人にやさしいユニバーサルデザインを導入した駅前広場を整備した。駅前広場にはバス、タクシー等の乗降場、二輪車駐車場及び駅の東西を連絡する自由通路（跨線人道橋）を設置するとともに電線類の地中化を行い、魅力ある地域づくりを推進するため、にぎわいとゆとりある新たなコミュニケーションの場となる空間づくりを実現した。

Comment

【表彰理由】駅前広場の整備により交通結節機能を強化し、利便性の向上や産業・経済の活性化に寄与した。また、黄瀬川の豊かな流れを表現する歩道のライトサイン機能や駅ホームまでのバリアフリー、視覚障害者用ブロック、点字盤・音声誘導装置などのサポート機能を完備したことが評価された。

【受賞者のコメント】広場整備のテーマを「水と緑と風かおる　ゆとり空間の創造」とし、地域を流れる黄瀬川の豊かな流れを表現した舗装パターンと光のモニュメントの設置、町の木･花であるモッコク、サツキをデザインモチーフに利用、風に漂う白い雲に見立てた照明灯のかさの設置を行うなどゆとりある空間づくりに努めた。

長泉なめり駅　西口駅前広場

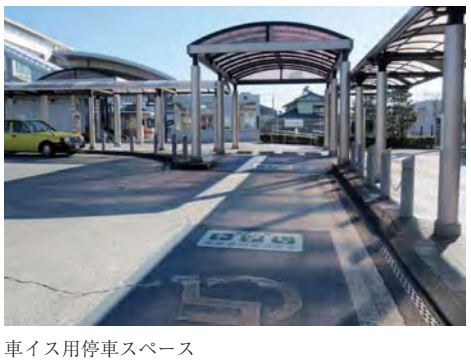


駅前広場配置図

納米里自由通路

バリアフリー（歩道からホームまで）

川の流れを表現した舗装パターン


車イス用停車スペース

STOCK REVIEW

さらなる発展を願って…

新駅にバス、タクシーなど交通結節点機能を備えた駅前広場と駅の東西を連絡する自由通路が設置され地域住民の利便性が向上するとともに、駅を起点としたバス路線網や周辺道路が整備された。また、自家用車から公共交通機関への転換が図られ、交通渋滞が緩和された。さらには、周辺の宅地需要が高まり、人口が増加したことで人の往来が増し、新たな交流が生まれ、産業・経済の活性化に寄与した。今後も、この地域のさらなる発展が期待される。

▲明るく照らされた西口駅前広場

平成15年
2003年
特別賞

149

幹線道路の整備・改良　橋梁整備

島根県松江土木事務所
都市計画道路　袖師大手前線宍道湖大橋街路事業

Project Profile
プロフィール

事業地：島根県松江市

事業期間：平成7年度～平成14年度

事業費：約11,700百万円（内宍道湖大橋 約530百万円）

規模：1,230m（内 橋長310m）

Outline　事業概要

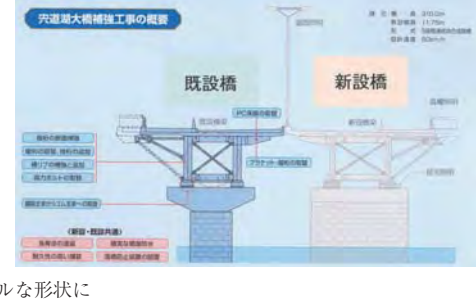
松江市の中心市街地は、大橋川により南北に分断されているため、南北の円滑な交通確保が大きな課題となっていた。特に県庁、松江市役所周辺では交通混雑が著しく、早急な対策が必要とされていたことから、宍道湖大橋の4車線化を含む街路整備を実施したものである。また、宍道湖大橋は「ふるさと島根の景観づくり条例」の宍道湖景観形成地域に指定されていることから、島根県環境デザイン検討委員会で検討を行い、新設橋と既設橋を併せた全体景観として景観設計を実施しており、橋梁前後の湖畔道路においても、住民や利用者を対象とした公開展示・ワークショップを開催し、宍道湖への眺望や周辺の環境に配慮した整備を行った。

Comment

【表彰理由】本事業の完成により南北方向の連絡が強化され、宍道湖大橋周辺の渋滞が大幅に緩和されたこと。また、事業実施の早い段階から住民・専門家等の参加を得て公開展示・ワークショップ等を開催し、宍道湖への眺望を考慮した宍道湖大橋のデザインの美しさが県立美術館・公園等の周辺の建築物等と一体となった景観を創出していることが評価された。

【受賞者のコメント】本事業は、松江市の中心という立地から市民の関心も高く、住民・利用者参加型の事業の進め方についても好意的な意見であった。工事は各関係者との調整や厳しい工程管理が求められるものであったが、地域の理解・協力もあり、当初予定通り供用開始することができた。

景観コンセプトは「松江市と宍道湖のシンボルとなる、のびやかで親しみのある橋」。橋梁の橋詰には広場などを一体的に整備し、連続性のある魅力的な空間を創出した。



上：床版のブランケットは高欄と一体感のあるシンプルな形状に
左下：バルコニー　右下：新設橋・既設橋の整備状況

STOCK REVIEW

事業を振り返って

新設区間の道路は、地形的な要因から有効な迂回路が無く、工事期間中の渋滞対策が大きな課題であったが、新設橋の暫定3車線供用やPR活動などハード・ソフト両面から検討し、交通対策を行った結果、工事による大きな渋滞の発生を回避することができた。現在、宍道湖大橋は水の都松江の新しい顔となり、交通渋滞の緩和はもとより、地域の経済、産業、観光などの振興に大きく寄与している。

▲宍道湖大橋と夕日

▲車両の走行状況

平成15年
2003年
特別賞

150

連続立体交差事業

岡山県土木部都市局都市計画課
JR宇野線大元駅付近連続立体交差事業

Project Profile
プロフィール

事業地：岡山市北区西島田町～南区西市地内

事業期間：平成6年度から平成14年度

事業費：17,000百万円

規模：延長3.3km、除却踏切数6箇所、交差道路数23路線

Outline　事業概要

岡山市南西部のJR宇野線大元駅付近は、鉄道により地域が分断されていたため一体的な土地利用が妨げられていた上に、昭和63年に瀬戸大橋が完成し、JR岡山駅とJR高松駅を結ぶ通称「瀬戸大橋線」の開業に伴う列車本数の増加等により、踏切での交通渋滞が著しく、都市の交通が阻害されていた。このため、連続立体交差化することにより、市街地の一体的な発展・都市交通の円滑化を図るために整備したものである。

Comment

【表彰理由】鉄道との立体交差化により、東西市街地の一体化が図られ交通渋滞の解消に著しい効果があること。あわせて行われる側道・駅前広場等の整備により、活力ある魅力的なまちづくりに寄与すること。また、度重なる説明会の実施により、短期間で事業が完成したことが評価された。

【受賞者のコメント】事業区間沿線は民家が密集するとともに、軟弱な地盤であったため、振動・騒音が懸念された。このため、仮線レールは極力継ぎ目を少なくするとともに、高架部分の軌道構造にはロングレールをはじめとし、従来のスラブ軌道に比べて騒音・振動の少ない着脱式弾性枕木直結軌道を採用するなど、周辺環境への負荷低減対策を実施した。

事業区間全景

JR大元駅付近全景

STOCK REVIEW

鉄道高架が新時代を呼ぶ!!
～もっとやさしい、もっと快適な、そんな新しい街づくり…。～

連続立体交差事業と一体となって、大元駅新駅舎の建設、駅前広場及び側道の整備、そして、高架下の一部を利用した遊歩道、自転車置き場等の整備を行い、快適で美しい街並みの形成が図られた。また、鉄道の高架化により東西地域の分断が解消され、交通渋滞の解消が図られるとともに、沿線では土地区画整理事業が実施されるなど、一体的なまちづくり、中心市街地の活性化と都市活動の新しい拠点づくりが進められている。

▲高架化による交通渋滞の解消

▲高架下の遊歩道、自転車置き場

平成15年
2003年
特別賞

151

限度額立体交差事業

長崎県県北振興局

佐世保都市計画　都市高速鉄道佐世保駅周辺鉄道高架化事業

Project Profile
プロフィール

事業地：長崎県佐世保市

事業期間：平成4年度～平成14年度

事業費：14,400百万円

規模：事業延長1,630m（高架区間1,460m、除却踏切3箇所）

Outline　事業概要

長崎県北部の中核都市である佐世保市において、JR佐世保線及びMR西九州線は佐世保市の市街地を分断し、主要道路は踏切による交通渋滞や事故など市中心部の円滑な交通に支障をきたしており、市街地の均衡ある発展を阻害していた。そのため、鉄道高架化事業により3箇所の踏切を除却することで、交通の円滑化や市街地の一体化を図り、健全で活力のある都市形成を図った。
また、佐世保駅周辺地区では、「土地区画整理事業」「市街地再開発事業」「西九州自動車道佐世保道路」「佐世保港ポートルネッサンス21計画」「文化ホール（アルカスSASEBO）」等の事業が一体的に展開され、佐世保市の中心拠点にふさわしい街を形成した。

Comment

【表彰理由】佐世保市のイメージを生かしたデザインの新駅舎を含む本事業の完成により、新しい時代に向けた国際・観光都市佐世保市の玄関口として大きく変わったインパクトを与えた。また、交通渋滞が解消され、市街地の一体感が生まれ駅周辺の今後の展開に寄与することが評価された。

【受賞者のコメント】鉄道高架により、市街地にある踏切を除却したことから交通の円滑化や市街地の一体化が図られ、中心市街地の発展に大きく寄与した。さらに佐世保駅は国際・観光都市の玄関口にふさわしいデザインとし、高架下の有効活用や山側と海側の交通アクセスが容易になるなど、魅力的で賑わいのある都市空間を創出することができた。

現在の佐世保駅です。駅を中心に交通広場やバス停、海側にはフェリーターミナルが集積し、商業施設やホテル、マンションなども立地し、にぎわいのある市街地となっている。

塩浜踏切は交通量が多く、交差点が近接し大変危険な踏切だったが、鉄道高架で踏切の渋滞や事故が解消した。

STOCK REVIEW

昔の佐世保駅周辺

整備前の佐世保駅周辺は、遊休地などの低・未利用地が多く存在していたが、現在では商業施設や文化ホール、マンションなどが立地し土地利用が大きく変わり、鉄道高架により市街地の一体化が図られ、駅の山側と海側の通り抜けが可能となり、佐世保港側の海辺も身近に感じられ、賑わいがある市街地となっている。また、手狭だった駅前広場も整備され、交通結節機能が強化されただけでなく、イベント等にも利用され賑わいの創出にもつながっている。

▲整備前の駅周辺の状況

▲整備前の駅前広場

第15回

平成15年
2003年
特別賞

152

斜行エレベーター

長崎県長崎市土木部土木建設課

都市計画道路　南大浦線（斜行エレベーター）街路整備工事

Project Profile
プロフィール

事業地：長崎市　上田町～相生町

事業期間：平成9年度～
平成14年度

事業費：約1,423百万円

規模：延長約160m
幅員12m

Outline　事業概要

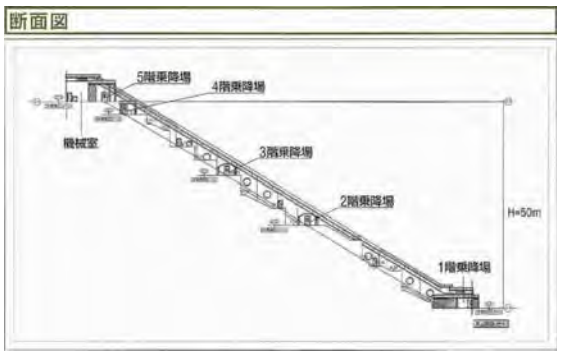
長崎市は地形的制約から平坦部が少なく、斜面地に市街地が発展してきた。南大浦地区は、斜面に密集市街地が広がる典型的な斜面市街地となっており、傾斜がきつく道路整備も困難であるため、住民の多くは日常的に長距離の階段昇降を余儀なくされていた。こういった中、斜面地の住環境を改善するためには、地区の特性に応じた新たな交通環境を整備することが必要不可欠であるため、交通弱者といわれる高齢者や障害者を含めた住民が安全で快適に移動できる新しい交通手段として斜行エレベーターの整備を行った。また、観光地にも隣接するため、エレベーターシャフト等にレンガタイルを張るなど景観にも配慮したものとなっている。

Comment

【表彰理由】街路事業では全国で初めて斜行エレベーターを導入した。新しい交通手段として期待され、憩いの場、交流の場も形成している。近くに観光施設が立地しており将来的には新たな観光ルートとしての活用も可能であり、地域の活性化・斜面地の再整備に寄与するものとして評価された。

【受賞者のコメント】平成15年5月の供用開始後も、1日約2,000人の利用者のうち高齢者や小学生の利用が多く、実際に住民の足として定着している。また、観光客も近隣にある観光施設のグラバー園へのアクセスとして利用している。利用者の中でも特に高齢者や買い物帰りの地域住民の方々から好評を得ることができた。

エレベーター上部には住宅地、小学校、観光施設。下部には日常生活の核となっている商店街がある。また、バス停及び電停があるため、公共交通との連携が可能である。



定員は17人、昇降口は5か所ある。最上階までは直行で1分10秒で到着できる。

STOCK REVIEW

グラバースカイロード

斜行エレベーターとは別に、斜面市街地における交通環境の改善と観光資源の活性化を図るため、近隣の観光施設であるグラバー園につながる垂直エレベーターを、平成13年から平成14年に整備を行った。この道路整備により、斜行エレベーター下部の路面電車の電停やバス停から、商店街を通り、上部の観光施設へつながる新しいルートが完成した。このルートを、長崎市が一般公募を行い、グラバースカイロードと命名した。

▲垂直エレベーター

第16回

2004年
平成16年　受賞事業

153 大臣賞　西鹿児島駅前広場整備事業

154 会長賞　都市計画道路　大垣環状線整備事業

155 会長賞　阪神電気鉄道本線（西宮市内）
連続立体交差事業

156 優秀賞　都市計画道路　今福寺線整備事業

157 優秀賞　都下到津線街路事業

158 特別賞　岩出山地区まちづくり総合支援事業
都市計画道路通丁南通り線街路事業

159 特別賞　海老名駅自由通路（東口駅広部）整備事業

160 特別賞　都市計画道路3・2・25中屋敷藤野
新田線（謙信公大橋）

161 特別賞　大和都市計画道路事業　中和幹線(東新堂)

162 特別賞　都市計画事業近鉄京都線 東寺・竹田間
連続立体交差事業

平成16年
2004年
大臣賞

153

駅前広場整備

鹿児島市建設局都市計画部市街地まちづくり推進課
西鹿児島駅前広場整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：鹿児島県鹿児島市

事業期間：平成14年1月～
平成16年3月

事業費：4,042百万円
（鹿児島市施行分）

規模：東口駅前広場30,800m^2
西口駅前広場7,000m^2

Outline　事業概要

西鹿児島駅前広場整備事業では、九州新幹線の開業を機に今後増加する広場利用者が快適に移動できるよう、送迎・憩いの場として駅前広場を整備した。歩行者ネットワークについては、地表部を最大限活かしながら、利用者の安全で円滑な動線確保が必要な箇所に地下通路を配置した。
また、これまで駅前広場の前面道路中央にて運行をしていた路面電車を駅前広場内に取り込み、電停を配置することにより、利用者の利便性・安全性を確保している。
さらに、景観整備としては、現存する「若き薩摩の群像」を中心に、明るく開放的な空間を設け、地下昇降口や通路等の上屋形状は海や波をイメージした流線形を取り入れており、緑化修景としてシンボルツリーを配置し、草花で季節を演出している。

Comment

【表彰理由】駅前において輻輳していた歩行者と車両を地下通路を設けることにより効果的に分離したことに加え、駅前広場前面の道路上を運行していた路面電車を駅前広場内に取り込み、電停を配置することにより、利用者の利便性・安全性を大きく向上させたことなどが高く評価された。

【受賞者のコメント】地元においては、駅前広場を整備することについて非常に好意的であったが、整備計画について様々な意見が出され、これを集約するため、再三にわたる説明会・話し合い等を開催し、合意に達している。この他、JR九州など民間の関係者も多く、調整を図るため地元以上に時間・労力を費やした。

整備後の東口駅前広場。整備前は全面道路中央に配置されていた市電の停留所を駅前広場内へ配置したことで、利用者の利便性・安全性を確保した。

写真下側が東口、上側が西口の駅前広場。九州新幹線の開業にあわせて整備を行った。

駅前広場内に配置した市電軌道及び地下通路。

整備後の西口駅前広場。道路を駅前広場に含めることで、整備前は緑地しかなかった駅前広場にバス・タクシー乗車場、バス・タクシープール、送迎車用駐車場を整備した。

東口駅前広場は、「若き薩摩の群像」を核に明るく開放的なつくりとし、シンボルツリーを配置。西口駅前広場は、周辺が住宅街であることから景観や静かな環境に配慮し、切子燈を配置。

STOCK REVIEW

交通結節機能の向上だけでなく、まちの魅力向上にも寄与した事業

西鹿児島駅前広場整備事業は、九州新幹線の開業にあわせ、交通機関相互の乗り継ぎの円滑化を図るとともに、鹿児島の陸の玄関にふさわしい、にぎわいとゆとりある快適な都市空間の創出を目的に行われた事業であり、地下通路の設置や電停の移設、バス停の集約などにより、利用者の安全性、利便性等の向上に効果があった。

また、周辺では、商業施設やホテル等の民間開発が進み、新たなにぎわいが創出され、駅前広場整備との相乗効果により、当地区の魅力は向上したと考えている。

さらに、現在も、東口駅前広場に面する中央町19・20番街区において市街地再開発事業が進行中であることや、周辺の商店街や企業等が一体となったまちづくり活動（賑わいづくり等のソフト面の取組）も行われていることから、まちの魅力は今後も増していくものと考えており、当事業は交通結節機能の向上だけでなく、まちの魅力向上にも寄与した事業であったと感じている。

▼中央町19･20番街区再開発ビルパース図

平成16年
2004年
会長賞

154

幹線道路の整備・改良　放射・環状道路整備　橋梁整備

岐阜県大垣土木事務所
都市計画道路　大垣環状線整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：大垣市

事業期間：昭和45年～平成16年

事業費：約35,300百万円

規模：延長12.5km

Outline　事業概要

都市計画道路大垣環状線は、大垣市中心部の交通混雑緩和と良好な市街地形成のため、国道21号和合インターから小泉町、米野町、割田、綾野を経て、桧町地内で再び国道21号と接続する都市内環状道路で、円滑な都市内交通の要となる重要路線である。

本事業は、昭和45年から平成16年にかけて延長約12.5km（一般国道を含めた延長18.5km）を整備した事業であり、平成16年3月に一級河川中之江川にかかる「米野橋」が完成したことにより全線が開通した。

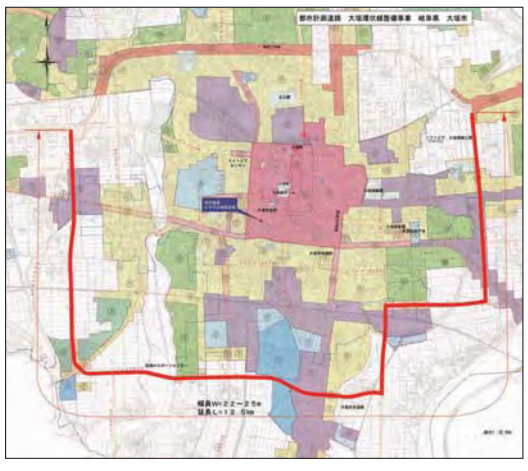
本路線は市街地や公園の近傍を通過することから、橋梁に杭瀬川スポーツ公園を一望するバルコニーを設置したり、擁壁の壁面にツタによる緑化を実施する等、景観面で配慮を行っている。

Comment

【表彰理由】水都大橋等6箇所の橋梁を含む延長12.5kmの環状線を約30年に渡って継続的に整備し、完成させたことにより、中心市街地における交通混雑の緩和・環境改善、沿線地域や周辺都市の発展に寄与することが評価された。

【受賞者のコメント】本事業により大垣市中心部の交通量が9,000台／日減少し、主要交差点での渋滞長が減少する等、通過交通が本路線に転換し、中心市街地の交通の円滑化に寄与したことが確認されている。また、医療施設へのアクセス性が向上し、歩道の整備により利用者の安全が確保されるなど、安全性や快適性の向上も図られた。

都市計画道路大垣環状線事業の一環で施工された水都橋の整備後の状況



上：都市計画図　左下：杭瀬川スポーツ公園より水都橋を望む　右下：米野橋の整備後の状況

STOCK REVIEW

大垣環状線の完成による効果

大垣環状線の完成により、これまで中心市街地に乗り入れていた通過交通が環状線を走行することにより、中心市街地における交通混雑が緩和され、市内相互間および市内通過に係る所要時間が低減した。また、滞留する自動車の排気ガスによる大気汚染の改善につなげるとともに、歩道の整備により利用者の安全が確保された。

▲整備前（大垣市綾野）

▲整備後（大垣市綾野）

平成16年
2004年
会長賞

155

幹線道路の整備・改良　駅周辺環境整備　連続立体交差事業

兵庫県阪神南県民センター西宮土木事務所
阪神電気鉄道本線（西宮市内）連続立体交差事業

Project Profile
プロフィール

事業地：兵庫県西宮市

事業期間：昭和48年～平成16年

事業費：83,330百万円

規模：延長4,390m

Outline　事業概要

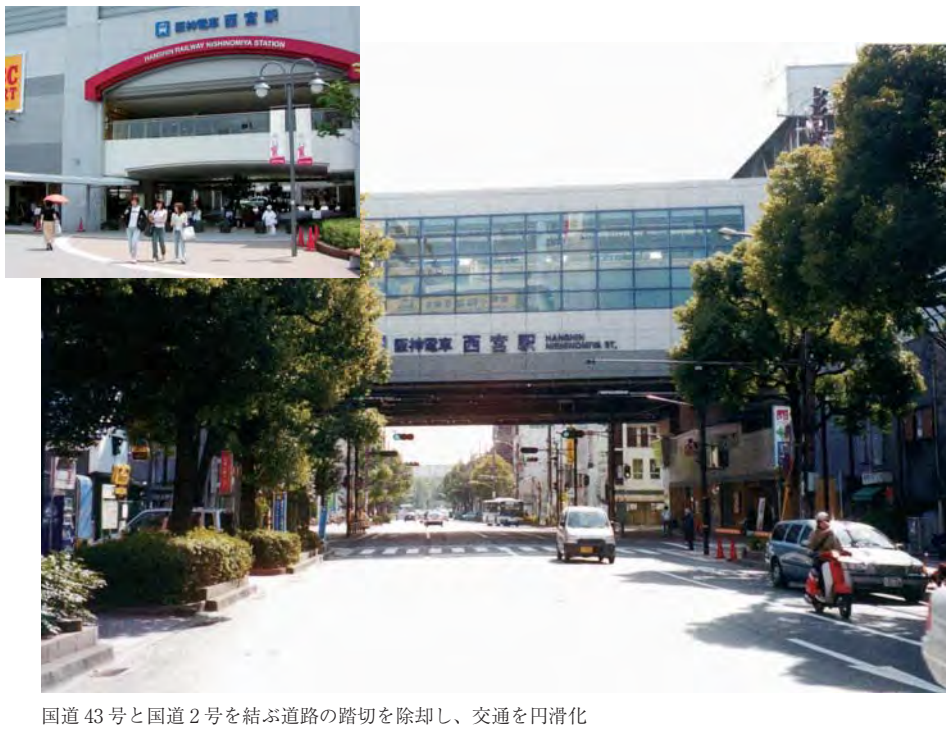
本事業は、西宮市南部を東西に走る阪神電気鉄道本線の芦屋市境～甲子園駅間の4,390mを立体交差化することにより、19箇所の踏切を除却し、13箇所の交差道路を立体化するものである。
本事業の完成により、踏切事故のない、安全なまちづくりと道路交通の渋滞解消が図られた。また、線路、駅舎、高架下等の有効利用が図られ、商業施設や公園、集会所、自転車駐車場などの設置により、従来住宅地や商店街が雑然と広がっていた市街地も改善され、南北一体となった発展を促進することができるようになった。

Comment

【表彰理由】連続立体交差事業により踏切に起因する交通渋滞の解消や南北市街地の一体化が図られ、大きな事業効果が得られたこと、市街地再開発事業等のまちづくり事業が促進され、都市の活性化が図られたこと、駅の統合等の地元調整を行い、完成に至ったことが高く評価された。

【受賞者のコメント】本事業においては西宮東口駅を廃止し、西宮駅と統合することについて地元住民から利便性等を理由に反対があった。これに対し、再三地元住民と協議を行い、駅入り口の新設やエレベーター等の設置、駅までの歩行空間の確保等の変更を行い、合意を得て事業に着手することができた。

阪神西宮駅付近（阪神本線の香櫨園駅から久寿川駅までの5駅を含んで芦屋市境から甲子園駅までの4390mを高架化し、19箇所の踏切を除却）



国道43号と国道2号を結ぶ道路の踏切を除却し、交通を円滑化

STOCK REVIEW

関連事業による地域の発展の貢献

連続立体交差事業に合わせて、西宮駅周辺2地区で市街地再開発事業を実施するとともに、阪神・淡路大震災からの復興事業として土地区画整理事業を実施された。これらの関連事業により、都市機能の向上、生活環境の改善が図られ、地域の発展に貢献した。

▲市街地再開発事業による駅周辺の活性化

平成16年
2004年
優秀賞

156

立体交差道路整備　歩行者専用道　駅周辺環境整備

阿南市特定事業部まちづくり推進課
都市計画道路　今福寺線整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：阿南市富岡町今福寺

事業期間：平成14年度～
平成15年度

事業費：592百万円

規模：延長140m
幅員2.5～3m

Outline　事業概要

都市計画道路今福寺線は、鉄道により分断された東西の市街地を結ぶ駅自由通路である。阿南市の中心市街地に位置するJR阿南駅は改札口が駅舎西口のみであったため、駅東側からの利用者は迂回を余儀なくされ利便性や安全性に問題があった。また、駅東側には高速バスの発着場が整備され、自動車や歩行者等による交通混雑が発生し、駅西側は朝夕の通勤通学者や送迎車両等による混雑で危険な状況であった。

こうしたことから、駅前の交通結節機能の改善を図るとともに、鉄道で分断された市街地の一体化と回遊性を高め、また駅舎の橋上化と一体的に整備することによるバリアフリー化への対応を図ることで、安全で快適なまちづくりと中心市街地の活性化を図っている。

Comment

【受賞者のコメント】地平駅舎を橋上化し駅西側と東側とを自由に行き来できる歩行者専用上空通路を整備したことで、バスと鉄道の交通結節機能の改善とともに、駅利用者の利便性の向上を図ることができた。また、駅舎のデザインも市の特産品である竹をイメージし、イベント時にはLEDの電飾が施される等、市民から親しまれている。

JR阿南駅と都市計画道路今福寺線（上空自由通路）。鉄道により東西に分断されていた市街地が駅舎の橋上化と上空自由通路により一体化され利便性が高まった。

駅舎2階と高速バス乗り場を上空自由通路で結ぶことで交通結節機能の改善も図られた。

STOCK REVIEW

駅を核とした魅力あるまちづくり

自由通路の整備と併せて駅舎の橋上化を図ったことで駅利用者の利便性の向上や交通結節機能の改善が図られ中心市街地の活性化に一定の効果があった。しかし近年は、人口の減少とともに空き店舗が増加し中心市街地としての機能の低下が懸念されている。

駅周辺の魅力づくりや賑わいを創出し中心市街地の活性化を図るため、駅前広場や骨格道路の整備の検討等、市の玄関口に相応しい魅力あるまちづくりを実現するための施策を検討している。

平成16年
2004年
優秀賞

157

地域高規格道路整備　トンネル整備

北九州市建設局道路部街路課
都下到津線街路事業

Project Profile
プロフィール

事業地：北九州市小倉北区都一丁目～下到津一丁目

事業期間：平成７年度～平成15年度

事業費：約17,500百万円

規模：延長1,170m
幅員21～38m

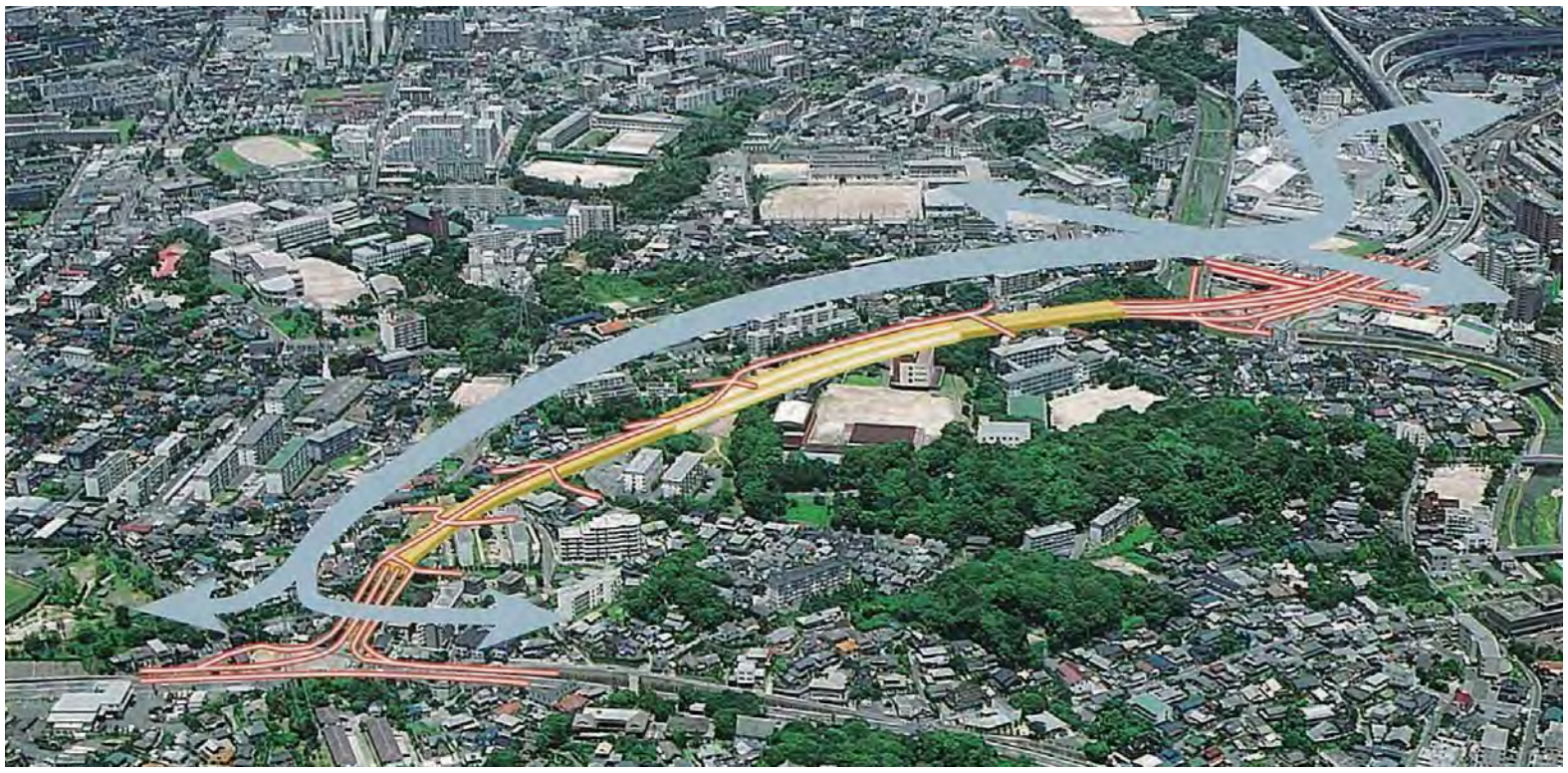
Outline　事業概要

都市計画道路都下到津線（下到津ランプ連絡道路）は、国道３号戸畑バイパスと都市高速道路１号線の下到津ランプ、県道下到津戸畑線及び都市計画道路鋳物師町線とを結ぶことにより、都市高速道路及び小倉都心部へのアクセス強化とともに、交通の分散を図り、都心周辺の円滑な交通流を確保するものである。本路線は「地域高規格道路」にふさわしい高い走行機能を確保するとともに、沿道地域の環境負荷を軽減し、生活基盤の充実にも貢献できるように地下式構造を多用し、本線と地区内道路の２層化を図った。また本路線は、トンネル部が680m、橋梁部が370m、一般部が120mで構成されているが、トンネル部については、NATM工法と開削工法（ボックスカルバート）を採用している。

Comment

【表彰理由】国道３号戸畑バイパスと都市高速道路が直結されたことにより広域交通ネットワークが形成され、国道３号戸畑バイパスから小倉都心部への交通分散が図られ、小倉駅やマイタウンマイリバー事業で整備した主要施設への時間短縮が図られるなど事業効果が大であることが評価された。

【受賞者のコメント】トンネル部の中央部については、地山の安定確保と騒音軽減に努めるため、NATM工法を採用した。また都市部に近いという地域性を考慮し、特に坑口部では、防音型機器類を採用し、防音ハウス、防音壁などを設置して、騒音・振動発生の軽減に努めた。



都心部に集中する交通が分散され、黒崎副都心部から小倉都心部へのアクセスが向上した。また国道３号戸畑バイパスと都市高速道路を直結し、下到津ランプへのアクセスが向上した。

※トンネル出入口（左上）、トンネルから橋梁移行部分（右上）、都市高速連結橋梁（左下）、トンネル上部地区内道路（右下）（全てCG）

STOCK REVIEW

都市高速道路への利便性向上

都市計画道路都下到津線の完成により都心部に集中する交通が分散され、黒崎副都心部から小倉都心部へのアクセス時間が短縮した。都市高速道路へのアクセスについては、国道３号線戸畑バイパスから下到津ランプを直結したことにより利便性が向上し、地域高規格道路としての役割を発揮している。また、現在整備中の都市計画道路戸畑枝光線の整備により、環状放射型の自動車専用道路のネットワークが形成され、本事業の更なる効果が期待される。

平成16年
2004年
特別賞

158

幹線道路の整備・改良

宮城県土木部北部土木事務所
岩出山地区まちづくり総合支援事業　都市計画道路通丁南通り線街路事業

Project Profile
プロフィール

事業地：宮城県大崎市岩出山二ノ構

事業期間：平成5～14年度

事業費：約3,800百万円

規模：延長406m

Outline　事業概要

本路線は、岩出山の中心商店街を南北に縦断する幹線道路であり、周囲に散在する藩政時代の城跡や藩校であった有備館にアクセスする重要路線である。現道は、JR陸羽東線岩出山駅に近接しており、歩道も無いことから、朝夕の通勤通学時間帯には歩行者の安全性や円滑な交通が確保できない状況であった。

本事業は、現道拡幅により歩行空間が創出され、岩出山駅利用者の安全性の確保が図られた。また、岩出山らしい歴史的伝統を感じさせる環境整備を行うため、まちづくり総合支援を活用し、併せて電線類の地中化を行ったことにより、観光客の回遊性向上が図られた。

Comment

【表彰理由】近接する観光地である「旧有備館及び庭園」と一体となった観光客の回遊性が高まり、地域活性化が図られること、南町商店街事業協同組合が発足し、「まちづくり協定」の策定や景観に配慮した街路灯整備、電線類地中化が実現されたことが評価された。

【受賞者のコメント】渋滞緩和や観光客の回遊性の向上が図られたほか、景観に配慮した整備を行うことにより、「政宗公まつり」の武者行列が町を練り歩く様子は、420年前の岩出山の状況をより鮮明に再現するものとなった。

「伝統を未来につなぐ歴史ののみちづくり」を整備テーマとして歴史的環境保全や個性あるまちづくりを推進

上：平成6年の道路状況　　下：政宗公まつり

STOCK REVIEW

「伝統を未来につなぐ歴史のみちづくり」

岩出山町では、観光商業の活性化、伝統の再構築、未来に向けたまちづくりの3つの視点をもとに「伝統を未来につなぐ歴史のみちづくり」を整備テーマに掲げて本事業以外にも個性あるまちづくりを実施している。本事業により、渋滞緩和や歩行者の安全確保の他、城下町をイメージさせる商業施設の建築を誘導するなど、賑わいの創出に寄与している。

▲平成16年事業完了後

▲平成16年事業完了後の政宗公まつり

平成16年
2004年
特別賞

159

駅前広場整備　駅周辺環境整備

神奈川県海老名市まちづくり部駅周辺対策課

海老名駅自由通路（東口駅広部）整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：神奈川県海老名市めぐみ町507番地の1

事業期間：平成13年3月～平成16年3月

事業費：約3,800百万円

規模：延長110m
（主要部中心延長）
幅員16m
（主要部有効幅員）
交通広場5,876m²

Outline　事業概要

本事業は小田急線、相鉄線、JR相模線の鉄道3線が乗り入れ、1日当たり約28万人の乗降客を有する交通利便性の高い海老名駅において、歩行者の安全確保、交通の円滑化、交通結節点機能の強化を目的に、海老名駅と海老名中央公園を結ぶ歩行者専用のペデストリアンデッキ及び交通広場の整備を行い、駅東西間を結ぶ、快適な歩行者空間を形成した。

この通路によって、歩車分離による周辺地区の回遊性が向上したことにより、駅利用者の誘導が図られた。また、駅前広場の改良も合わせて実施することにより、車両通行の円滑化も図られ、駅前の安全と利便性の向上とまちの賑わいを創出することに成功した。

Comment

【受賞者のコメント】平成15年度竣工の海老名駅自由通路東口駅広部の整備を皮切りに、平成17年に中央三丁目方面、平成22年に小田急・相模鉄道駅舎部、平成27年に駅間部、同じく平成27年に西口の整備を行い、海老名駅の東西を一体的に回遊できる歩行者ネットワークが整備され、駅周辺の活性化につながっている。

海老名駅自由通路（東口駅広部）と交通広場

海老名駅自由通路（東口駅広部）位置図

STOCK REVIEW

海老名のシンボルとなる自由通路

自由通路整備事業にあわせて、海老名駅の各鉄道事業者が駅舎改良を実施することで、乗り換えの利便性向上や、駅舎のバリアフリー化が同時に図られ、海老名の玄関口として大きな役割を果たしている。

また、現在駅間地区にて、民間企業による開発事業が着工しており、高層分譲マンションやオフィス、商業施設の建設が進んでいる。土地の高度利用を促進して商業や都市型住宅機能を集積することにより、中心市街地にふさわしい整備を進めている。

▲海老名駅自由通路（駅間部）開発の様子

▲海老名駅自由通路（東口駅広部）

平成16年
2004年
特別賞

160

幹線道路の整備・改良　放射・環状道路整備　橋梁整備　シンボルロード事業
沿道市街地との一体整備(開発型)

新潟県上越地域振興局地域整備部
都市計画道路 3･2･25 中屋敷藤野新田線（謙信公大橋）

Project Profile
プロフィール

事業地：新潟県上越市木田～藤野新田

事業期間：平成5年～平成15年

事業費：10,300百万円

規模：延長 1,190m
橋梁 241.4m
幅員 30m

Outline　事業概要

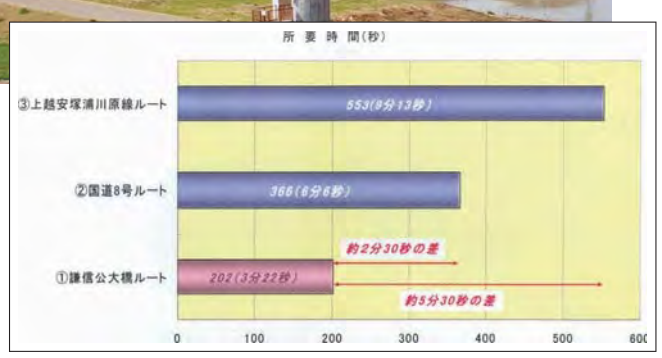
本路線の沿線は、上越市役所やえちごトキめき鉄道春日山駅の公共施設が立地し土地区画整理事業により居住環境整備が進む春日山地区と、大規模商業店舗が集積する藤野新田地区があり、この両地区は上越地方拠点都市地域整備基本計画の中で都市機能の集積を図る拠点地区として整備が進められている。本路線はこの両地区を結ぶ幹線道路としての高い重要性に加えて、一級河川関川に架設した「謙信公大橋」は、上越市のシンボルブリッジとして位置付けられており、新都市軸として相応しい橋梁景観の創造を目指し整備したものである。この道路の開通により、高速道路や南北軸である国道18号と山ろく線へのアクセスが飛躍的に向上した。

Comment

【表彰理由】本事業により、沿道には商業施設や地域の拠点となる公共施設ができ、潤いのある都市空間が創出された。また橋梁架設においては、非出水期施工の条件から、ヤードで地組したアーチを自走式多軸台車に搭載し所定の位置まで運搬し架設する、全国的にも珍しい一括架設工法を採用した。

【受賞者のコメント】シンボルブリッジとしての橋梁景観の最も重要な要素である橋梁構造の選定について、橋梁デザイン設計者の参画を図り、学識経験者、行政、住民によるデザイン懇談会を開催して優れた景観の創出を目指した。アーチの色彩についても「雪景色に力強く、春秋に優しい色」をコンセプトに検討を重ね、淡い黄色を採用した。

商業施設が集積する藤野新田地区から上越市役所、住宅地域がある春日山地区を望む



上：謙信公大橋全景。バックは名山である妙高山。　下：比較ルートの所要時間

STOCK REVIEW

春日山～かに池交差点間時間比較

謙信公大橋の開通前では春日山交差点からかに池交差点へ行くには、国道8号か上越安塚浦川原線での迂回ルートしかなかったが、橋の開通により最大で約5分所要時間が短縮された。また、供用開始後の交通量調査を実施したところ、本路線の交通量は平日12,355台／12h（上下流2橋の減少交通量合計の約75％）となり、交通量の転換が顕著に表れた。

▲比較ルート図

平成16年
2004年
特別賞

161

幹線道路の整備・改良

奈良県桜井市都市建設部都市計画課
大和都市計画道路事業　中和幹線（東新堂）

Project Profile
プロフィール

事業地：奈良県桜井市大字東新堂・大福地内

事業期間：平成6年11月～平成15年6月

事業費：330百万円

規模：延長1,324m
幅員22m

Outline　事業概要

本路線は、奈良県中部（桜井市、橿原市、大和高田市、広陵町、香芝市）を東西に横断する延長約20kmの主要幹線道路として、昭和55年に事業着手された。完成工区毎に供用を開始し、沿道周辺の開発を促進するとともに、走行時間の短縮、交通渋滞緩和と安全性の向上、観光振興と地域の活性化などをめざすものである。当該供用区間は、主要地方道桜井田原本王寺線から橿原市の境の延長約1,324m、幅員約22mである。また、広域的な幹線道路として整備されつつある京奈和自動車道や西名阪自動車道と連携することによる広域交通体系の拡充が期待される。

Comment

【表彰理由】本事業の完成により、桜井市と橿原市間の連絡強化に寄与することや、工事実施に伴い移転が必要となり、行政界を越えて残存することとなった二分八井堰についての地元及び近隣市との調整に約9年をかけ協議を続け、完成に導いたことが評価された。

【受賞者のコメント】二分八井堰は桜井市と橿原市の行政界に位置し、その水利権は橿原市の葛本町・常盤町・東竹田町にあり、中和幹線の中央部に取り残された状態であった。これをどう移設するかで、当該大字区長と協議を繰り返し地元説明会も開催したのを思い出される。この工事でいかに地元協議や隣接市の協力が必要かを学ぶ機会となった。

中和地域の東西ルートの充実により、観光開発に貢献。桜井市のシンボルでもある、三輪山が見える。

沿道の商業施設や公共施設の利便性が向上し、地域経済の活性化に寄与。

STOCK REVIEW

中和地域を結ぶ広域ネットワーク

当該幹線道路の供用により、緊急車輌による医療機関等への迅速な搬送ができるようになった。また、観光地間の移動をスムーズにし、中和地域の観光振興に大きく貢献した。
当該工区の中央分離帯には桜井市の頭文字「S」をデザイン化したガードパイプを設置。周辺景観に配慮した色彩であることや、植栽管理費が必要のないことから今後の道路工事でも採用していきたいと考えている。

▲「S」のガードパイプ

平成16年
2004年
特別賞

162

連続立体交差事業

京都市建設局道路建設部道路建設課

都市計画事業近鉄京都線 東寺・竹田間連続立体交差事業

Project Profile
プロフィール

事業地：京都市南区西九条蔵王町～伏見区竹田向代町

事業期間：平成2年～平成15年

事業費：約27,500百万円

規模：延長約1,977m

Outline　事業概要

京都市南部地域を縦断している近鉄京都線は、油小路通や十条通などの主要な幹線道路と交差をしており、事業前には踏切遮断時間が1時間当り約30分にも達し、各所で渋滞が発生する状況で、都市の交通機能を著しく阻害していた。このため、東寺駅南側から鴨川までの連続立体交差化により、6箇所の踏切を除却し、交通渋滞の解消を図ることとなった。

本事業は、京都駅と京都市南部地域を結ぶ油小路通の整備促進や、京都市基本計画（はばたけ未来へ！京（みやこ）プラン）に掲げるらくなん進都「高度集積地区」の形成に資するまちづくりの大きな足掛かりとなった。

Comment

【受賞者のコメント】高架施設については、有識者等で構成するデザイン検討委員会を設置し、南部地域の躍進を象徴したダイナミックさを基調としながらも、流麗さを表現した小さなアーチが連続する小気味良いデザインを採用した。これにより、周囲の景観に圧迫感を与えない地域と調和した構造物にすることができた。

事業区間（東寺駅～上鳥羽駅）を南側から望む

平面図（上）　小さなアーチが連続する小気味良いデザイン（左下）　高架下を駐車場として活用（右下）

STOCK REVIEW

活力と華やぎのあるまち京都

本事業で6箇所の踏切を一挙に除却することにより，交通渋滞と踏切事故の解消，東西に分断されていた市街地の一体化が実現した。さらに高架下空間を有効活用できるなど，本事業の効果は多岐にわたり，周辺地域のまちづくりの推進と活性化に大きく寄与した。鉄道の連続立体交差化は，景観に大きな変化をもたらすものであるため，周囲と調和するよう意匠を凝らした。

▲事業前の交通混雑

▲事業後の同道路

第17回

2005年
平成17年　受賞事業

163 大臣賞　都市計画道路　伊万里駅前線整備事業

164 会長賞　都市計画道路　諏訪町本通線整備事業

165 優秀賞　都市計画道路　住吉駅南線、
住吉川右岸線、住吉川左岸線

166 特別賞　都市計画道路3・3・18大雪通
新神楽橋橋梁整備事業

167 特別賞　東武鉄道伊勢崎線（草加・越谷地区）
連続立体交差事業

168 特別賞　東京都市計画道路幹線街路放射
第16号線整備事業

平成17年
2005年
大臣賞

163

幹線道路の整備・改良　駅前広場整備　駐車場整備関連事業　沿道市街地との一体整備(整理型)

伊万里市建設部都市政策課

都市計画道路　伊万里駅前線整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：伊万里市

事業期間：平成10年9月9日～
平成16年3月31日

事業費：1,910百万円

規模：延長354m
幅員30m
駅前広場面積1,840m^2

Outline　事業概要

伊万里駅周辺地区はJR・MR駅舎と鉄道敷地によって、南北に分断されており、市街地の活性化と駅周辺の土地利用や開発を大きく阻害していたため、かねてよりこの分断された地区を連絡する交通軸の整備や両駅を中心とした都市拠点の整備と合わせ、市街地の活性化が強く望まれていた地区であった。

そこで市は、国道202号を起点として中心市街地を通る幹線道路、都市計画道路伊万里駅前線（通称南北道路）と駅前広場等の公共施設の整備を図ることで、本市の玄関口にふさわしい都市景観の充実、中心市街地・駅周辺地区の活性化、駅前交差点を中心とした交通渋滞の解消を目的として、平成10年度に都市計画事業認可を受け、街路事業等の整備を行ってきたものである。

Comment

【表彰理由】鉄道で分断されていた市街地間のアクセスが容易になり、駅周辺は伊万里市の玄関口にふさわしい魅力あふれる都市施設の充実と都市環境が形成された。照明灯やベンチには伊万里焼の絵皿を使用したり、歴史的背景と重みを感じさせる「伊万里らしさ」を演出する街路空間の創出などが高く評価された。

【受賞者のコメント】伊万里駅前線は伊万里市の長年の念願であった中心市街地と幹線道路である国道202号へ直接アクセスができるというもので、鉄道分断という形で鉄道事業者の理解と協力を得て実現されたものである。ひと、ものの交流により地域活性化の起爆剤の役割として事業の完成を待ちわびていたところである。

伊万里駅は、JRとMR(松浦鉄道）駅舎と鉄道敷地によって、南北に分断されていたが、この事業において、通称南北道路（伊万里駅前線）が開通し利便性が格段に向上した。

道路及び駅前広場・公園の整備を行った。

施工前全景（平成12年撮影）と施工後全景（平成16年3月）

駅舎を結ぶペデストリアンデッキ、鉄道利用者のみならず市民の憩いの場ともなっている。

道路整備事業と合わせて、駅前広場・公園の整備を行っている。JR 側（東側）に駅前公園（都市公園）を、MR 側（西側）にロータリー及びパーキング整備を行った。

STOCK REVIEW

困難を乗り越え悲願達成を成し遂げた まちづくりに対する熱き思い

昭和 50 年代半ば以降、国道 202 号バイパスや駅南土地区画整理事業の完成に加え、モータリゼーションの発達による輸送形態及びライフスタイルの変化に伴い、中心市街地と駅南地区との分断化が表面化し、更には郊外大型店舗の立地等もあり中心市街地商店街の空洞化も課題となってきた。これにより地域活性化の起爆剤の役割を期待し、当該事業の実施を切望する声が高まることとなった。しかし、ここで障害となったのが鉄道の存在であり、鉄道事業者との長く困難な交渉が始まることとなった。最終的には当市のまちづくりに対する熱い思いに『分断やむなし』とのご理解を頂き、晴れて事業に着手、その後の完成をみるに至ったところであり、あらためて当時の鉄道事業者の英断に感謝する次第である。こうして長年の悲願であった南北の分断が解消され、その後の新たなまちづくりが始まり、本市の玄関口に相応しい街並み創出に至ったものである。

▲平成 12 年の駅　右が JR　左が MR

平成17年
2005年
会長賞

164

歴史的環境整備街路事業

富山市建設部土木事務所建設課

都市計画道路　諏訪町本通線整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：富山県富山市八尾町

事業期間：平成2年～平成9年

事業費：339百万円

規模：延長640m

Outline　事業概要

「おわら風の盆」として知られる富山市八尾町の旧町に位置する都市計画道路諏訪町本通線は、雪流しの道として「日本の道100選」に選定され、その後、歴史的地区環境整備街路事業として、行政が先導的に事業を進めた。

その際、道路幅は変更せず、自然石を利用した石畳舗装、周辺の景観にあわせた木製の街路灯や自然石の足元灯等の設置、あわせて通りにあった電線を軒下に配線するなどし、無電柱化も実施した。

また、この事業とともに、通りに沿って流れる「エンナカ」が奏でる水の音と「おわら」の音色が、風情を醸し出していることから、「残したい日本の音風景100選」に選定されたことにより、住民の地域に対する景観やまち並みに対する意識を高めるものとなった。

Comment

【表彰理由】木製の街路灯や側溝の蓋などセンスを感じさせ、訪れる者に懐かしさや温もりを感じさせる整備内容が評価された。

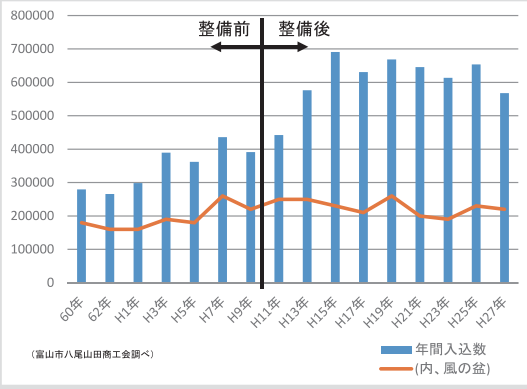
また、住民が自分のまちに誇りと愛着をもち、一般家屋も街並みに合わせ建て替えが行われるなど、住民の意識と合致していることも評価された。

【受賞者のコメント】本事業により歴史的景観拠点としての魅力が再認識され、住民の意識の高揚により自発的に景観・まち並みに配慮した住宅の建替えが促進され、石畳と民家との調和のとれた街並みが創出されたことにより、市内外から当地域を訪れる人も年々増え、9月の「おわら風の盆」のよき舞台として多くの観光客を魅了している。

STOCK REVIEW

八尾地域への年間入込客数の推移

この整備後、八尾地域への年間入込客数は、整備前と比較して約1.5倍となっており、八尾地域の活性化に貢献している。



平成17年
2005年
優秀賞

165

幹線道路の整備・改良　歩行者専用道

神戸市建設局道路部工務課

都市計画道路　住吉駅南線、住吉川右岸線、住吉川左岸線

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
昭和60年～平成2年
昭和61年～平成16年

事業費：約10,000百万円

規模：延長約440m
約840m
約840m

Outline　事業概要

住吉地区と海上都市である六甲アイランドを結ぶ新交通六甲アイランド線の関連街路として、河川沿いの良好な景観と調和するよう整備した。

住吉駅南線は住吉駅前広場と住吉川右岸線を連絡する歩行者専用道路で、植栽はクロマツ、舗装は御影板石舗装とし、所々に彫刻やモニュメントなどを設置するなど住吉川沿いの景観とも調和させ、新たな歩行空間を創出した。

住吉川左岸線・右岸線は約5mの道路を15mに拡幅し、約10mの広い歩道を設け既存のクロマツやヒマラヤ杉などの樹木を可能な限り活かすとともに、散策路の整備や住吉川との連続性の確保など快適な歩行空間を創出した。

Comment

【表彰理由】住吉川の広大な空間の両側に、潤いのある快適な歩行空間の創出や沿道の閑静な住宅街との良好な景観の確保など、市民の憩いのスペースとして利用されている点などが高く評価された。

【受賞者のコメント】住吉駅南線は、住吉駅と住吉川沿いの閑静な住宅街とを結ぶ、安全、快適な歩行者通路であり、JRと新交通住吉駅を利用する市民に利用されている。

住吉川左岸線・右岸線の歩道及び河川敷の遊歩道で多くの歩行者の通行があり、市民の憩いのスペースとして活用されている。

住吉川下流側より六甲山を望む。写真右側が住吉川左岸線、左側が住吉川右岸線、六甲ライナー（新交通）。

上：住吉川左岸線、右岸線（整備後）　左下：住吉川左岸線、右岸線（整備前）　右下：住吉駅南線

STOCK REVIEW

清流住吉川の良好な景観と調和

住吉川左岸線、右岸線の整備の際は、住吉川の良好な景観に配慮し、電線類地中化を行っており、住吉駅南線ではクロマツなどの植栽や御影石などの舗装を用いている。現在も河川沿には良好な景観が維持されており、河川敷の遊歩道はジョギングや散歩する人が多く見られ、現在も住宅地として魅力あるエリアとなっている。

◀六甲ライナーけた下のクロマツ

平成17年
2005年
特別賞

166

橋梁整備

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・18大雪通新神楽橋橋梁整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：旭川市

事業期間：平成9年度～
平成15年度

事業費：10,424百万円

規模：橋長280.8m
幅員18.5m～45.5m

Outline　事業概要

旭川市中心部に位置する本路線（3・3・18大雪通）は国道39号と国道237号を結ぶ重要な幹線街路であり、また、神楽岡地区や富良野方面から旭川駅周辺開発整備事業（北彩都あさひかわ）において集積されつつある行政拠点ゾーン（シビックコア）にアクセスする路線である。

忠別川を横断し、旭川市を代表する神楽岡公園に位置することから、河川空間と緑地空間との調和を図るよう、構造面・意匠面での創意を加え、本線橋は低いアーチ型としました。旧橋では渋滞を招きがちであった市道との交差を立体とし、また、狭くて冬季間の安全通行を難儀した歩道も拡げた。2003年8月供用のこの橋は北彩都事業での完成第1号であり、都心が生まれ変わる第一歩となった。

Comment

【表彰理由】本事業の完成により、慢性的な交通渋滞が解消され、中心市街地までの移動時間が大幅に短縮された。また、周辺の景観に違和感を与えない橋梁形式を選定するなど、自然環境に配慮した整備内容などが高く評価された。

【受賞者のコメント】都心の中の緑あふれる空間に位置し、通過交通や交差する交通を円滑に対応することに配慮した橋である。旧橋で見られた渋滞や冬季の危険な歩道を解決するため、構造面や意匠面では低いアーチを導入してシンプルに構築した。また、雪氷落下にも留意した形式とした。

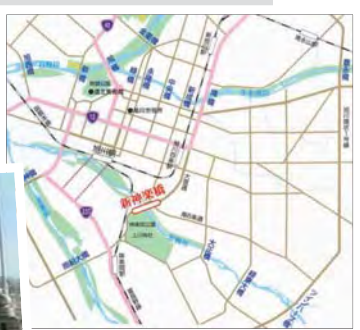
街並や川の流れと調和する新神楽橋

かつての交通渋滞が解消され、スムーズな交通の流れと歩行者の安全の確保が図られた。

STOCK REVIEW

忠別川の環境を生かした都心形成

旭川駅周辺のダイナミックな街つくり事業の一環で整備した橋で、中心部の北彩都地区と神楽岡地区や遠く美瑛町富良野市を結ぶ路線。大雪通と交差する市道や、橋が位置する神楽岡公園から発生する輻輳した交通を流すため、市道の跨道橋と一体として整備した。旧橋は歩行者専用とし、再活用を図った。公園と丘陵とアーチの主構造が意匠的に美しく調和し楽しんで通行してもらえる空間を醸し出した。



▲架橋位置

▲整備前の渋滞状況

平成17年
2005年
特別賞

167

駅周辺環境整備　連続立体交差事業　踏切除却・改良事業

埼玉県県土整備部道路街路課
東武鉄道伊勢崎線（草加・越谷地区）連続立体交差事業

Project Profile
プロフィール

事業地：埼玉県草加市・越谷市

事業期間：昭和55年～平成13年

事業費：約194,000百万円

規模：延長約12.5km
幅18m
駅数8駅
交差道路51路線

Outline　事業概要

東京都に隣接する草加市及び越谷市はその地理的利便性に加え、東武伊勢崎線と都心に直結する営団地下鉄（現：東京メトロ）日比谷線との相互乗り入れによって、人口がそれぞれ20万人、30万人を超える典型的な首都近郊都市として急速に発展してきた。

しかし、急激な都市化により、両市を南北に走る鉄道は、踏切での交通渋滞や事故、市民生活の分断、鉄道輸送力の限界等の諸問題を抱えるようになった。そこで、これらの問題を抜本的に解決するため、都市計画事業として既設線の高架化を行い、併せて東武鉄道が輸送力増強を図るため高架複々線化する線増連続立体交差事業を行った。

Comment

【表彰理由】本事業の完成によって、踏切の除却に伴う大幅な渋滞解消や、安全性が向上した。更に、複々線化に伴う輸送力の増強や、所要時間が短縮されるなど、利用者の利便性や安全性の向上に大きく寄与したことなどが高く評価された。

【受賞者のコメント】本事業は複々線化を伴う連続立体交差事業として、全国一の延長約12.5kmの事業である。事業効果として、交通渋滞の解消、市街地の一体化等があげられる。事業期間中の越谷市の市民世論調査では、「よくなってきたと思う施策」で常に1位であり大変評価されている。

鉄道により市街地が分断されていたが、新たな交差道路や自由通路により鉄道両側の往来が便利になった。

市街地再開発事業などの関連事業が誘導され、沿線まちづくりに大きな効果をもたらしている。

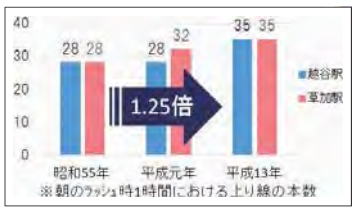
STOCK REVIEW

快適な通勤・通学の実現

本事業では、高架化に併せて鉄道事業者による複々線化も実施され、列車の運行本数が増えることで輸送力が大幅に向上し、通勤・通学の混雑が緩和された。さらに、大規模なダイヤ改正も行われ普通列車の急行列車等による待ち合わせがなくなり、運行時間が短縮された。

また、高架下空間は、地元市が観光物産拠点施設、集会場、公園等を設置し、鉄道事業者が駐輪場、駐車場等を設置しており、広く市民の方々に利用されている。

▲高架下を活用した公園



▲運行本数の増加

第17回

平成17年
2005年
特別賞

168

幹線道路の整備・改良　放射・環状道路整備　橋梁整備

東京都建設局
東京都市計画道路幹線街路放射第16号線整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：東京都江東区、江戸川区

事業期間：平成7年度～平成15年度

事業費：約37,800百万円

規模：延長約3.2km
幅員26～40m

Outline　事業概要

本事業は、荒川・中川を渡る橋梁部約1.3km、取付部約0.6km、及び平面街路部約1.3kmの合せて全長約3.2kmを整備するものである。

橋梁部約1,300mのうち、主径間である荒川・中川渡河部の約800mについては、橋長547.3mの景観面に優れた形式である「3径間連続鋼斜張橋」と橋長248.3mの「2径間連続鋼床版箱桁橋」となっている。

平面街路部については、電線類の地中化や歩道のバリアフリー化などを行い、安全で安心して利用できる道路整備を行っている。

Comment

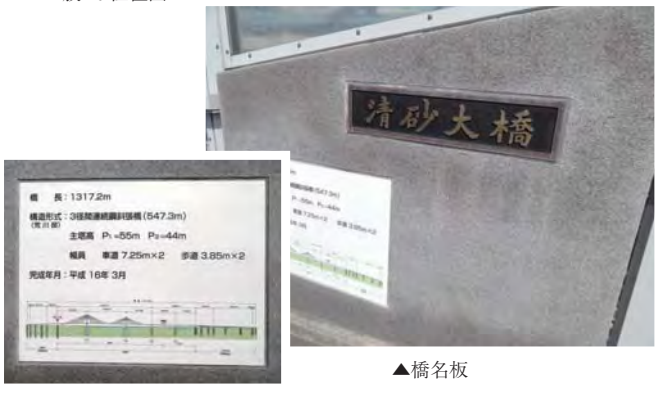
【表彰理由】本事業の完成により、環状第7号線から都心中心部が一気に結ばれ、非常に事業効果の高い幹線道路となった。また、江東区と江戸川区が直結され、周辺道路の渋滞緩和や地域の防災性向上に大きく貢献したことなどが高く評価された。

【受賞者のコメント】本事業における橋梁架橋位置は、営団地下鉄東西線の荒川橋梁と非常に近接している。工事の施工にあたっては、東西線の橋梁の変位を測定し、管理値に収まるように施工を行った結果、東西線の運行に影響を与えることなく竣工することができた。

清砂大橋全景

左上：現在の状況（江戸川区清新町1丁目付近）　左下：清砂大橋（江戸川区側）
右上：現在の状況（江東区新砂3丁目付近）　右下：清砂大橋（江東区側）

▲放16位置図



▲橋名板

第18回

2006年
平成18年　受賞事業

169 大臣賞　都市計画道路　尼崎港川西線外3線街路整備事業

---

170 会長賞　府中都市計画道路3・3・8号府中所沢線整備事業

171 会長賞　松山広域都市計画道路　東一万道後線整備事業

---

172 優秀賞　西播都市計画道路事業3・4・152号赤穂駅前大石神社線

173 優秀賞　福岡都市計画都市高速鉄道JR九州鹿児島本線・篠栗線（箱崎・吉塚地区）連続立体交差事業

---

174 特別賞　江差町中心市街地地区 環境整備街路事業 姥神津花通 中歌姥神通（いにしえ街道）

175 特別賞　都市計画道路3・3・29八幡坂通整備事業

176 特別賞　東武野田線（鎌ケ谷駅付近）連続立体交差事業

177 特別賞　都市計画道路　柳井駅門の前線　整備事業

178 特別賞　本城払川線街路事業

平成18年
2006年
大臣賞

169

幹線道路の整備・改良

兵庫県県土整備部土木局道路街路課

都市計画道路　尼崎港川西線外３線街路整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：兵庫県尼崎市東難波町～川西市西多田

事業期間：昭和34年～平成16年

事業費：約101,500百万円

規模：延長約15km
幅員20～40m

Outline　事業概要

都市計画道路尼崎港川西線外３線は、「産業道路」と呼ばれ、尼崎臨海地域から伊丹市を経て、住宅開発の進む川西市の北部地域までを結ぶ阪神間東部の主要南北幹線道路である。しかし、昭和30年代頃から、周辺開発の進展などによる自動車の交通量増大に伴い、慢性的な渋滞が発生し、物流などに大きな影響が生じていた。このため、車道、歩道の拡幅や、鉄道との交差部を立体化することにより、渋滞の解消や歩行者の安全確保を図り、地域の経済、産業、文化の発展や、地域間交流の活発化に資することを目的として事業を推進した。なお、事業期間中に発生した阪神大震災において、先行して供用していた区間は、広域災害時の復興、復旧で重要な役割を果たすこととなった。

Comment

【受賞者のコメント】路線としては３路線で、延長も長く、道路拡幅だけでなく、鉄道の逆転立体化など、長期間を要することとなったが、渋滞の解消、所要時間の短縮といった事業効果を上げている。また、沿道には、大型店舗など事業所が建ち並び、ストック効果の波及に大いに寄与しているものと思われる。

整備後の状況

鉄道との立体交差化（上：整備前　下：整備後）

事業の位置図

整備前の写真

整備後の写真

整備前の写真

整備後の写真

STOCK REVIEW

事業を振り返って

様々な課題がある中、事業が完成したのは、ひとえに地域（関係者）の協力によるものである。渋滞の解消や沿道地域の活性化など、事業（効果）が地域に還元できたのではないかと考える。念願の南北幹線の完成時期が、阪神大震災から 10 年という節目でもあったのは、何かの縁を感じるものであった。

▲記念式典

平成18年
2006年
会長賞

170

幹線道路の整備・改良

東京都建設局
府中都市計画道路3・3・8号府中所沢線整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：東京都府中市

事業期間：平成9年度～
平成16年度

事業費：約15,400百万円

規模：延長910m
幅員36m

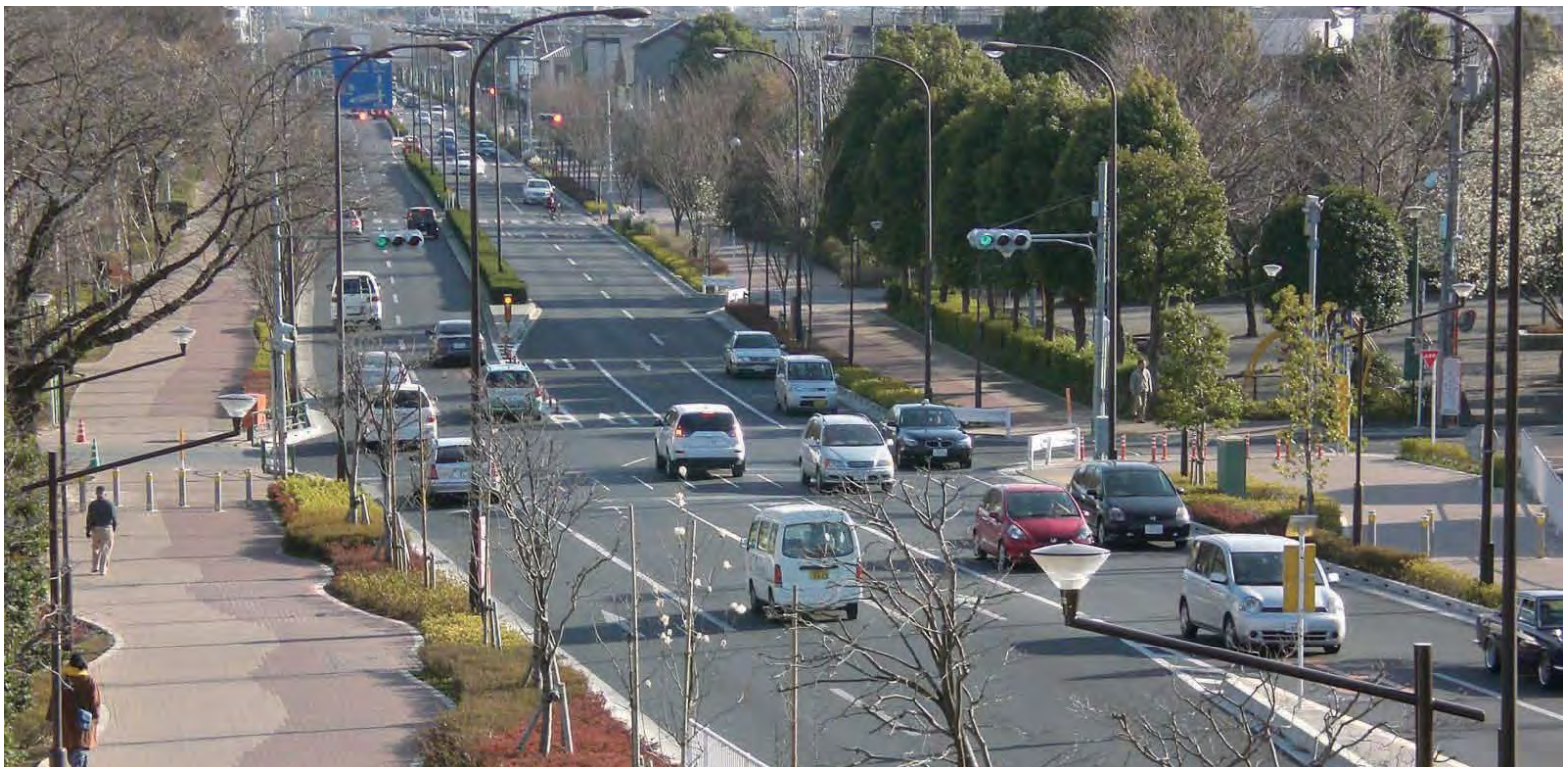
Outline　事業概要

府中所沢線は、東京都が重点的に整備を進めている多摩の南北幹線道路5路線のひとつで、沿道環境に配慮した質の高い道路とするため、多摩地域の道路としては初めて、幅員16mの車道の両側に10mずつの環境施設帯を設置し、総幅員36mの道路として整備したものである。

本整備区間では、3タイプの環境施設帯を設けることにより沿道環境の保全に一層の配慮を行い、車道全線に低騒音舗装を施すとともに、歩道では電線類を地中化し、バリアフリー化を行うなど、「すみよい街の道路」として整備した。さらに、沿道にある公園と一体となった緑豊かな空間を確保し、景観の向上にも努めた。

Comment

【受賞者のコメント】事業を進めるにあたり、事前に4パターンの環境施設帯のモデルを整備するなど、地元への周知に努めるとともに、地元住民との話し合いを基に整備タイプを決定した。また、整備区間の北側が高低差約12mの国分寺崖線を通過することから、沿道地権者の協力を得て、切り通し部に緑化ブロックを施し周辺環境との調和を図った。



事業後全景

左上、右上：事業後全景　左下、中央下：環境施設帯（周辺環境に配慮した歩道整備）
右下：低騒音舗装（環境に配慮した道路構造）

▲事業前

平成18年
2006年
会長賞

171

幹線道路の整備・改良　放射・環状道路整備

愛媛県土木部道路都市局都市整備課
松山広域都市計画道路　東一万道後線整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：愛媛県　松山市

事業期間：昭和58年度～
平成16年度

事業費：12,700百万円

規模：延長約1.1km
幅員30m

Outline　事業概要

本街路は、松山市中心部と日本有数の温泉地である道後温泉を結ぶ、延長1.1km、幅員30m（路面電車軌道含む）の幹線街路である。

本街路はそれまで、歩道のない片側1車線で、軌道内を自動車通行可にしていたことから、自動車と電車が交錯し、慢性的な渋滞を引き起こしていた。また沿線には、愛媛県県民文化会館、道後公園（国史跡の湯築城跡）等の集客施設が多数あり、車いすや歩行者等、交通弱者の安全確保も課題であった。

このため、車道について、4車線化を行い、新たに電停を設け、電車の良好な走行空間を確保するとともに、歩行者通行空間及び電停のバリアフリー化を図り、愛媛の観光拠点である道後温泉の玄関口にふさわしい街路整備を行ったものである。

Comment

【表彰理由】本事業の完成により、松山市の戦災復興時都市計画で決定された主な幹線街路が全て整備された。また、拡幅された自転車歩行者道は、誰もが利用しやすいように段差解消が図られ、街路樹名の掲示があるなど、沿道利用者や訪れる者に、きめの細かい配慮がなされている。さらに、松山市の観光の特色である路面電車の利便性が向上したことなどが、高く評価された。

上一万道後線　起点から終点方向を撮影（平成30年1月撮影：全線開通後約12年が経過）
今や愛媛の観光拠点である道後温泉の玄関口にふさわしいメインストリートとなっている。

本事業により、電車の良好な走行空間を確保するとともに、歩行者通行空間、電停のバリアフリー化を図った。

STOCK REVIEW

まちの賑わい創出に大いに貢献

本街路の終点部に位置する、路面電車の「道後温泉駅」前付近の道路については、元々県道であったが、県道の付け替え、交通規制などを行い、車両と歩行者の動線を極力分離する一方、歩行空間の拡大や動線を確保することにより、歩行者通行の安全確保を図るとともに、まちの賑わい創出に大きく貢献しており、特に、秋祭りの際の神輿の鉢合わせ場所として活用され、祭りを大いに盛り上げている。

▲神輿の鉢合わせ

▲道後温泉駅前の賑わい

平成18年
2006年
優秀賞

172

幹線道路の整備・改良　歴史的環境整備街路事業　沿道市街地との一体整備(整理型)

赤穂市建設経済部都市整備課

西播都市計画道路事業3・4・152号　赤穂駅前大石神社線

Project Profile
プロフィール

事業地：加里屋字東組～加里屋南

事業期間：平成9年度～
平成16年度

事業費：約5,500百万円

規模：延長408m
幅員20m

Outline　事業概要

本事業は、城下町の目抜き通りとして、和風のまち並み形成に向けた官民一体の沿道空間を目指す事業である。本路線は、赤穂市の中心市街地を南北方向に縦断する主軸であり、JR播州赤穂駅、加里屋地区の商業地域及び赤穂城跡の文化交流地域を結ぶとともに、シンボルロード（お城通り）として位置づけられている道路である。さらに沿道地区が市街地景観形成の地区指定をされていることから、街路拡幅と合わせて平成の城下町に相応しい和風のまち並みとにぎわいのある商店街の創出を図る。また既に整備済みの赤穂駅前の区間とのつながりに十分配慮し、観光機能の集積を前提とした魅力ある空間の形成を図るため整備した。

Comment

【受賞者のコメント】JR播州赤穂駅と赤穂城跡を繋ぐ、シンボルロード（お城通り）として、現在も多くの観光客がこの道路を利用している。しかし、道路が整備されてから10年以上が経過しており、経年劣化による舗装修繕が必要なことなど維持管理に関する課題や、観光客誘致のための新たな施策が必要である。

歩道は段差を極力排したバリアフリーの構造とし、さらに街路樹に黒松を配したり照明のデザインを工夫することで、和の雰囲気を感じられる空間づくりを心掛けた。

赤穂駅前大石神社線（お城通り）の拡幅による利便性向上の結果、交通量が25.3%増加した。

STOCK REVIEW

これからのまち並みづくり

本事業を行うことによって『城下町の風情溢れるまち並み』を形成することができた。さらに時代の変化にともない、ただ単にデザイン性が優れているだけではなく、バリアフリーの要素なども取り入れた。その結果、様々な人が過ごしやすい空間づくりに寄与できたのではなかろうか。今後は、今まで以上に利用者に満足してもらえるよう努めるべく、積極的に新たなことにも取り組んでいきたい。

▲事業前：平成9年撮影

▲事業後：平成30年撮影

平成18年
2006年
優秀賞

173

連続立体交差事業

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JR九州鹿児島本線・篠栗線(箱崎・吉塚地区)連続立体交差事業

Project Profile
プロフィール

事業地：福岡県福岡市東区筥松4丁目～博多区吉塚本町（鹿児島本線）、博多区吉塚本町～東区社領2丁目（篠栗線）

事業期間：平成6年度～平成16年度

事業費：約30,000百万円

規模：延長約4.5km（鹿児島本線約3.2km、篠栗線約1.3km）

Outline　事業概要

本事業は、JR九州鹿児島本線・篠栗線の福岡市箱崎・吉塚地区を中心に延長約4.5kmの区間において鉄道を高架化することにより、11箇所の踏切を廃止し、都市計画道路4路線を含む21箇所で道路と鉄道との立体交差化を図った事業である。箱崎駅部・吉塚駅部においては、鹿児島本線2面3線の高架橋で、周辺環境との調和に配慮した駅舎デザインとしたほか、エスカレータやエレベータを設置することによりユニバーサルデザインを実現した。また、駅部に整備された東西の駅前広場や高架下を活用した自転車駐輪場、コミュニティ施設など、交通結節点機能の強化とともに、地域住民と一体となった活力ある都市活動の拠点づくりに貢献した事業である。

Comment

【表彰理由】本事業により、事故や渋滞が発生していた踏切が除却され、安全確保や渋滞解消等の大きな効果が発現された。また、本事業にあわせて整備された周辺道路により、鉄道との結節機能が強化され、さらに駅周辺の景観に配慮した防護柵の採用などにより、良好な市街地が形成された。

【受賞者のコメント】本事業は、児童3名が踏切事故で亡くなった悲惨な事故を契機に、地元住民による事業促進期成会の立ち上げや粘り強い署名・要望活動等を経て実現したものであり、事業後の住民アンケートでは、多くの方が「安心して子供たちを通学・外遊びさせられるようになった。」と回答し、安全なまちづくりを成し遂げることができた。

鉄道高架直後の箱崎駅付近

JR箱崎駅。国指定の重要文化財である筥崎宮がイメージされた、周辺環境の調和に配慮したデザイン。

STOCK REVIEW

高架下スペースの有効活用

本事業では、鉄道高架化に伴い生まれる高架下スペースを有効活用し、自由通路を整備するなど鉄道両側の人の行き来を容易にするとともに、公園や老人いこいの家など沿線住民が集まれるゆとりスペースを整備することで、沿線の住環境向上やにぎわい等の創出により、福岡市東区の地域拠点としての発展を支えている。
箱崎地区は、今後、九州大学の移転に伴う跡地開発を控えており、福岡市の更なる発展を支えていく役割を期待されている。

▲老人いこいの家

▲自由通路（吉塚駅）

平成18年
2006年
特別賞

174

歴史的環境整備街路事業

北海道渡島総合振興局函館建設管理部事業室道路課
江差町中心市街地地区 環境整備街路事業 姥神津花通 中歌姥神通(いにしえ街道)

Project Profile
プロフィール

事業地：北海道檜山郡江差町

事業期間：平成8年度～
平成16年度

事業費：約7,000百万円

規模：延長1,060m
幅員13.0m

Outline　事業概要

江差町中心市街地地区は、かつて北前船の活躍を基盤に栄えた中心市街地であり、沿道には歴史的建造物や史跡、旧跡が数多く残され、昔ながらの街並みを形成している地区である。北海道では平成元年に、「中歌、姥神町一体の旧国道沿い地区」（通称いにしえ街道）を「歴史を生かす街並み整備モデル地区」に指定。江差町では平成8年に「ふるさと江差の街並み景観形成地区条例」を制定し、「歴まち中歌姥神地区」を「歴史を生かす街並み景観形成地区」に指定しており、歴史的建造物を生かした個性的な街並みを創造している。いにしえ街道は都市計画道路姥神津花通と中歌姥神通の2路線で構成されており、平成8年度に姥神津花通を、平成9年度に中歌姥神通を事業着手し、平成16年度に完成した。

Comment

【受賞者のコメント】いにしえ街道の整備にあたっては、江差町と地域住民が一体となり外観が統一され、現在、いにしえ街道は、日本の美しさと懐かしさを感じさせる歴史的な風情ある姿となった。
完成後、多数のイベント開催の場ともなっており、地元住民や観光客にも親しまれており、今後の町の発展につながる魅力的な道路となっている。

歴史的建造物を生かし、沿線の建物も含めた景観が整備され、電線・電柱のない良好な景観を形成している。

上：いにしえ街道の整備前（平成7年）　下：整備後（平成16年）

STOCK REVIEW

いにしえ街道の整備効果

いにしえ街道（姥神津花通、中歌姥神通）の整備で、沿線には歴史的建造物横山家などが立地しているほか、毎年8月に開催される江差姥神大神宮渡御祭には3日間で約6万人の観光客が訪れ、地区の賑わいを創出するなど地域活性化に貢献している。
平成27年10月2日「日本で最も美しい村」連合に加盟し、いにしえ街道は地域資源として登録された。

▲江差姥神大神宮渡御祭

▲歴史的建造物の横山家

平成18年
2006年
特別賞

175

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・3・29八幡坂通整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：北海道函館市元町14番1号

事業期間：平成13年～平成16年

事業費：約725百万円

規模：延長270m
幅員21.82m

Outline　事業概要

八幡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れ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、歩道の階段部と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。

函館湾を一望できる優れた景観により、観光客の撮影スポットとなっており、CMにも多数使われている函館の坂の中で最も人気のある坂道。

歩道端部の階段にロードヒーティングを施すことによって、冬期間でも安全、快適に通行することが可能。

STOCK REVIEW

連続した歩行観光ルートの確立。

函館市では、八幡坂通のほか基坂通、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。

冬のイルミネーション▶

平成18年
2006年
特別賞

176

連続立体交差事業

千葉県県土整備部道路整備課

東武野田線（鎌ケ谷駅付近）連続立体交差事業

Project Profile
プロフィール

事業地：東武野田線（馬込沢駅～六実駅間）

事業期間：平成4年3月5日～平成18年3月31日

事業費：約17,200百万円

規模：延長2,365m
除却踏切9箇所

Outline　事業概要

東武野田線（鎌ケ谷駅付近）連続立体交差事業は、鎌ケ谷市の中心市街地を南北に走る東武野田線について、馬込沢駅～六実駅間延長2,365mを連続的に高架化し、併せて複線化するものである。

本事業の実施により、国道464号を含む合計9箇所の踏切が除却され、踏切による交通渋滞が解消し、踏切事故も無くなるとともに、消防・救急活動の迅速化が図られた。

また、鉄道により分断されていた地域が一体化され、土地区画整理事業や都市計画道路事業の実施とあわせて、魅力ある街づくりに役立つものであり、さらに鉄道の複線化により輸送力の増強も図られた。

Comment

【受賞者のコメント】東武野田線（鎌ケ谷付近）連続立体交差事業は、平成4年3月の事業認可から14年かけて完了した。踏切の除却により、周辺の道路交通がスムーズになり、併せて市街地の整備が行われるなど、都市の発展に寄与することができた。

本事業にご協力いただいた方々、関係者のご尽力に厚く御礼申しあげます。

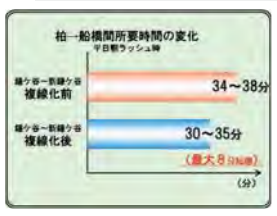
事業完了後の鎌ケ谷駅上空

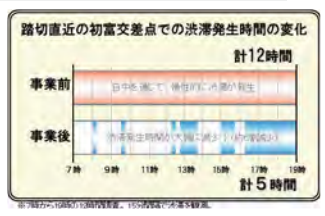
上：土地区画整理事業により整備された駅前広場
左下：事業実施前の初富交差点付近　右下：事業完了後の初富交差点付近

STOCK REVIEW

事業により生まれた様々な効果

東武野田線（鎌ケ谷駅付近）連続立体交差事業により、踏切が除却されたことで、幹線道路が交差する初富交差点の渋滞発生時間が大幅に減少した。また、鉄道高架化により創出された高架下空間が、店舗や歩行者通路として利用されるなど、市街地における貴重な都市空間として活用された。さらに、連続立体交差事業と併せて行われた鉄道の複線化により、上下列車の待ち時間が解消され、柏駅から船橋駅の所要時間が最大8分短縮された。





平成18年
2006年
特別賞

177

歴史的環境整備街路事業

山口県土木建築部都市計画課

都市計画道路　柳井駅門の前線　整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：山口県柳井市

事業期間：平成4年度～
平成16年度

事業費：約6,500百万円

規模：延長630m
幅員20m

Outline　事業概要

本路線は、JR柳井駅から中心市街地を南北に縦断し、サンビームやない（市民会館）に至るシンボル軸として位置付けられている都市計画道路である。周辺には重要伝統的建造物群保存地区に指定され、観光の拠点となっている古市・金谷地区があることから、地域に相応しい街路整備を行うためワークショップを開催するなどして地元住民と一体となって整備計画を策定した。柳井駅から本橋までの区間は「明治・大正・昭和初期のレトロ調の街並み」、また、本橋からサンビームやないまでの区間は「白壁の町並みにふさわしい江戸情緒の通り」を意識し、歴史・文化に配慮した景観形成を目指したものとし、電線類の地中化やバリアフリー化等を行い、安全で安心な街路整備を行っている。

Comment

【表彰理由】観光拠点に至るメインストリートとして、歩道には花壇や水路を設け、来訪者にうるおいのある歩行空間を提供している。また、歩道の舗装材が丁寧に作られていることや通常より小さな点字ブロックを使用するなど、きめの細かい整備が行われていることが高く評価された。

【受賞者のコメント】本事業では、街路整備における個々の使用材料や色彩など細かなところまで地元の意見を聞き入れるため、住民意向調査や市民ワークショップなどを実施した。その結果、住民の生活基盤の向上はもとより、人々が賑わい、歴史や文化をはぐくむ空間として市民や観光客に親しまれるものとなった。

地元商店街組織が主体となって策定した「街づくり協定」に基づきレトロ調の街並み景観を形成。車道部は白頭舗装、歩道部は素焼煉瓦を採用し、色彩バランスや統一感に配慮。

柳井市の顔である「白壁の街並み」にふさわしい江戸情緒あふれる通りを実現。

STOCK REVIEW

にぎわいにつながる街路づくり

山口県並びに柳井市では、歴史を活かしたまちづくりを推進し、歴史的地区特有の交通集中と複雑な地区内交通の適正化に対応するため「歴史的地区環境整備街路事業」をスタートさせ、市街地地区の活性化に取り組んできた。柳井市のシンボル的な街路である本路線の整備は、人々が賑わい、歴史・文化をはぐくむ空間として市民や観光客にしたしまれるものとして柳井市の祭りや日曜朝市の会場となるなど地域の生活にとけ込んだ街路となっている。

▲柳井金魚ちょうちん祭

▲柳井まつり

平成18年
2006年
特別賞

178

幹線道路の整備・改良　トンネル整備

北九州市建設局道路部街路課
本城払川線街路事業

Project Profile
プロフィール

事業地：北九州市八幡西区本城二丁目～大字本城

事業期間：平成9年度～平成16年度

事業費：約5,900百万円

規模：延長807m
幅員25.5～30m

Outline　事業概要

都市計画道路本城払川線は、副都心黒崎から「北九州学術研究都市」への重要なアクセス道路である。本路線の整備により、大学や研究機関等の施設の整備を促進するとともに、北九州市北西部の道路ネットワークの充実を図るものである。整備計画については、市内最大の緑地保全地区である本城緑地保全地区内を通過することから、周辺への環境へ与える影響が最も小さくなるようにルートを選定し、整備延長807mのうち、植生の回復を図るため491mの区間をトンネル構造としている。また池を通過する区間は、水辺の改変を避けるため橋梁形式（延長45m）を採用している。なお、トンネル上部の緑化復元については、地域住民等と植栽活動や植栽イベントを実施した。

Comment

【受賞者のコメント】本路線が通過する本城緑地保全地区は、住宅地に隣接している都市に残された貴重な自然であるため、可能な限り動物や植物の生育環境を保全・復元することを基本的な考え方とした。道路の計画にあたっては、緑地保全地区に与える影響が最も小さくなるように、水辺部分を橋梁、陸域部分のほとんどをトンネル構造とした。

※トンネル上部は緑地保全地区
将来に渡って緑地保全地区の機能が損なわれないように、緑の復元を行った。

緑地保全地区に与える影響が最も小さくなるように、水辺部分を橋梁、陸域部分をトンネル構造とした。

STOCK REVIEW

学術研究都市へのアクセス向上

都市計画道路本城払川線は、副都心黒崎から北九州学術研究都市への重要なアクセス道路として整備されたものである。北九州学術研究都市は、周辺の自然環境や都市環境を活かしながら、先端科学技術に関する教育・研究機関の集積や良好な住宅宅地の供給などの複合的な街づくりを目指している。本路線においても、緑地保全地区を踏まえ周辺環境への影響が最も小さくなるように整備し、学術研究都市の複合的な街づくりとともに更なる事業効果が期待される。

第19回

2007年
平成19年　受賞事業

179	大臣賞	東京都市計画道路幹線街路環状第8号線整備事業
180	会長賞	都市計画道路　鈴見新庄線　街路事業
181	会長賞	街路平良駅通線整備事業
182	優秀賞	JR山陽本線等加古川駅付近連続立体交差事業
183	優秀賞	神戸新交通ポートアイランド線延伸・生田川右岸線
184	特別賞	室蘭圏都市計画道路3・4・114山下長和通3・4・121長和農社通外2街路事業
185	特別賞	弘前駅周辺整備事業（交通結節点環境改善）
186	特別賞	会津都市計画道路幹線街路亀賀門田線整備事業
187	特別賞	中村都市計画道路堤防廻線改良事業
188	特別賞	久留米都市計画都市高速鉄道西鉄天神大牟田線花畑駅付近連続立体交差事業
189	特別賞	大阪中央環状線（長吉長原東交差点）緊急ボトルネック対策事業

平成19年
2007年
大臣賞

179

幹線道路の整備・改良　放射・環状道路整備　トンネル整備

東京都建設局
東京都市計画道路幹線街路環状第8号線整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：東京都　練馬区、板橋区

事業期間：平成6年度～
平成17年度

事業費：約140,000百万円

規模：延長約4.4km
幅員25～44.5m

Outline　事業概要

本事業は、練馬トンネル約1.9km、練馬北町陸橋約0.4km、北町若木トンネル約0.6km、板橋相生陸橋0.7km及び平面街路0.8kmを整備したものである。練馬トンネルでは、既存の長大トンネルである井荻トンネルを改良し、半地下式トンネルを接合する構造とした。本線（半地下トンネル部）と側道（平面部）を上下に分離し、自然換気方式を採用することで、沿道環境に配慮した街路整備を行った。板橋相生陸橋では、首都高5号線及び補助第201号線との間に構築する三層立体構造となるため、大気汚染物質（NOx、SPM）を除去する大気浄化施設及びシェルターを整備した。平面街路部では、全線で電線類の地中化と沿道緑化を進め、バリアフリーかつ緑豊かな歩行者空間を創出した。

Comment

【表彰理由】環状第8号線の最後の未開通区間である約4.4kmが整備され、これにより周辺道路の混雑が緩和されるなど大きな効果が発現されたこと、沿道環境に配慮した整備を行ったこと等が高く評価された。さらに、半世紀の時間をかけて粛々と事業を行ってきた事業者の姿勢も高く評価された。

【受賞者のコメント】練馬トンネル換気塔位置をめぐり、強い地元反対があったが、半地下式の自然換気方式の採用で合意を得た。また環境対策・沿道緑化については何度も地元説明会を行い、理解を深めていった。環七通り、笹目通り等周辺道路の交通量の減少に伴い、旅行速度が上昇し、移動時間の大幅短縮、大気汚染物質の削減等の効果が得られた。

完成全景

上：南田中地区（事業前）　下：南田中地区（完成後）

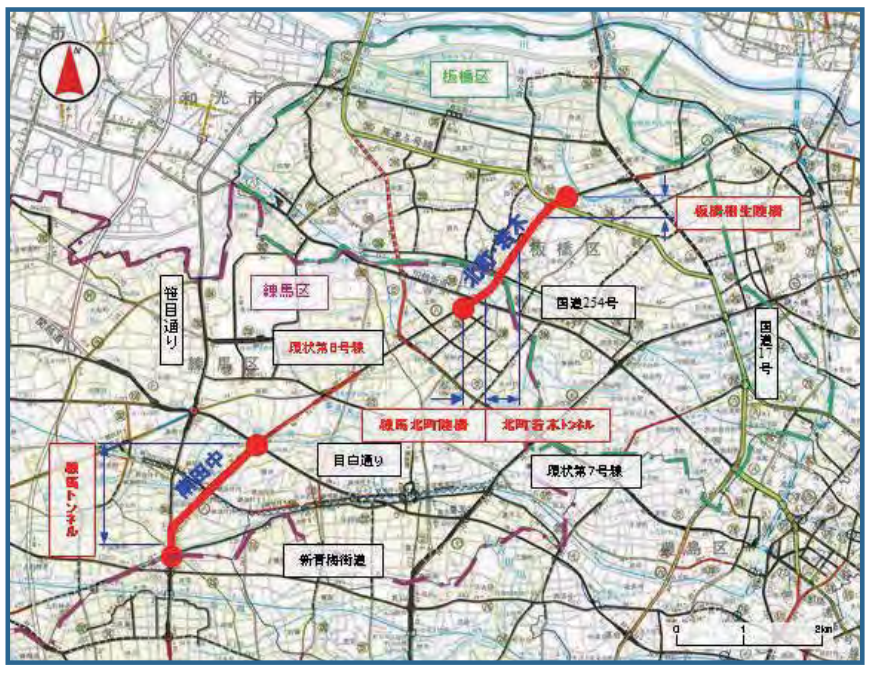
練馬トンネル貫井地区

第19回

若木～相生

換気塔

井荻トンネル分岐部



事業位置図

平成19年
2007年
会長賞

180

放射・環状道路整備　トンネル整備

石川県県央土木総合事務所

都市計画道路　鈴見新庄線　街路事業

Project Profile
プロフィール

事業地：石川県金沢市田上本町～四十万町

事業期間：平成3年度～平成17年度

事業費：35,800百万円

規模：延長3.9km
幅員25m～60m

Outline　事業概要

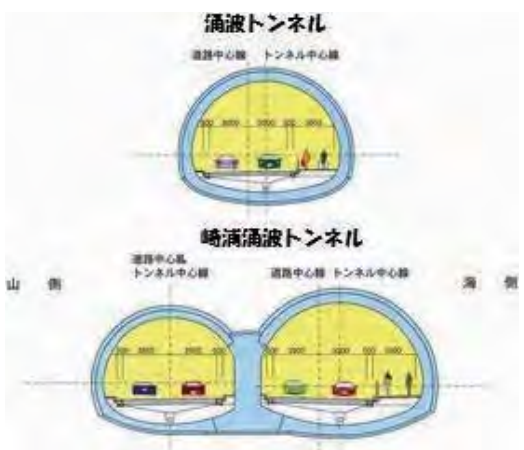
都市計画道路鈴見新庄線は、金沢都市圏の外郭を形成する金沢外環状道路山側幹線（山側環状）を構成しており、着手当時、山側環状は約26kmのうち約16kmが整備済みで、未着手となっていた約10kmを、県・市の街路事業、国の道路事業、区画整理事業で整備したものである。本路線の整備により、通過交通が排除され、都心部への流入交通が分散することにより、金沢市内の慢性的な渋滞が緩和され、中心市街地の活性化と市街地の均衡ある発展につながった。また、主要交差点の立体交差化することにより、安全・快適な走行の確保が図られた。

Comment

【表彰理由】本事業の完成により、金沢都市圏の外郭を形成する環状道路が整備され、都心部への流入交通が分散されることにより、金沢市内の慢性的な交通渋滞が大幅に緩和されるなど大きな効果が発現された。また、この道路の完成により、都市の交通体系が確立され、金沢都市圏の均衡ある発展につながる点について、高く評価された。

【受賞者のコメント】渋滞長や渋滞時間など数字で表れる効果はもちろん重要であるが、何より嬉しいのは「高速道路に出るのが便利になった。」「通勤が楽になった。」など、住民の方々の声である。今後も常に住民の目線に立ち、真に住民のためになる事業をスピード感を持って実施することが重要であると考えている。

整備後大桑地区



左上：整備前 浦波トンネル　右上：整備後 浦波トンネル　左下：位置図　右下：浦波トンネル平面図

STOCK REVIEW

山側環状の整備が進んでいます

山側環状の全線（暫定）供用により、市内中心部の交通混雑、特に北部方面から市内へ向かう道路の混雑状況が大きく改善された。山側環状の整備はその後も、平成21年度に鈴見交差点の立体交差化や神谷内インターの供用、平成29年度に神谷内～東長江間の4車線化などの整備が進められている。金沢のまちや人々の生活に大きな変化を与え、新たな活力のきっかけとなった山側環状は、私たちの生活にとって欠かすことのできない重要な道路になっている。

▲整備前四十万工区

▲整備後四十万工区

平成19年
2007年
会長賞

181

駅前広場整備

廿日市市建設部施設整備課
街路平良駅通線整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：広島県廿日市市

事業主体：廿日市市

事業期間：平成10年～
平成18年

事業費：約3,200百万円

規模：延長310 m
幅員20 m
駅前広場3,200 ㎡

Outline　事業概要

本路線は、シビックコア地区整備計画が進む新宮地区において、国道２号から広島電鉄廿日市市役所前駅までの区間をシンボルロードとなる都市計画道路として整備されたものである。 特に、駅周辺を幹線鉄道等活性化事業などと併せて整備を行い、乗り継ぎの円滑化を図り交通結節点機能を強化し、新しい交通拠点が形成されることにより新宮地区の拠点形成を高めるものである。
また､シンボルロードとしての位置づけのなかで、都市景観の向上を目指し、電線類の地中化やバリアフリー化等を行い、安全で快適な歩行空間の確保や駅及び周辺施設へのアクセスの向上を図るものである。

Comment

【表彰理由】本事業の完成により、駅周辺の安全で快適な歩行空間が確保されたとともに、駅とバス停の一体整備により乗り継ぎが容易となり、周辺施設へのアクセス向上が図られた。
また、人の流れが円滑化され、コンパクトなまちづくりに寄与していることについても高く評価された。

【受賞者のコメント】受賞にあたり、関係者の皆様に心からお礼申し上げます。
廿日市市は市民、公共交通事業者、関係行政機関等の協力のもと、「だれもが安心して、快適に移動できる交通環境づくり」の実現を目指していますが、この度の受賞により、なお一層の積極的な取り組みをしていきたいと考えております。

都市計画道路（駅前広場）整備に併せて駅周辺施設の整備を行い、乗り継ぎの円滑化（シームレス化）とともに交通結節点機能を強化し、新しい交通拠点が形成された。

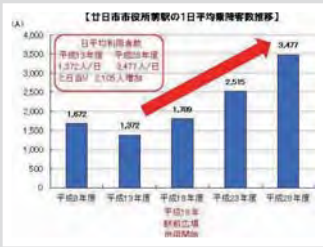
▲拠点形成を支援・誘導

平良駅通線は地区の主軸となるシンボルロードとして、快適な歩行空間、良好な景観が形成された

STOCK REVIEW

シビックコア地区の主軸を形成

平良駅通線（駅前広場）は地区の主軸となるシンボルロードとして、交通結節点機能強化を図る路線として整備が行われたことにより、都市的なにぎわい、快適な歩行空間、良好な景観を備えた拠点性の高いまちづくりが進められた。整備においては、関係機関である鉄道事業者との調整に苦労を要したが、駅周辺を一体的な整備を行ったことにより駅利用者数は大幅に増加し、公共施設等へのアクセスルートが明確となり、移動時間の短縮がなされた。



▲駅利用者数の変化

平成19年
2007年
優秀賞

182

駅前広場整備　駅周辺環境整備　連続立体交差事業

兵庫県県土整備部土木局道路街路課
JR山陽本線等加古川駅付近連続立体交差事業

Project Profile
プロフィール

事業地：加古川市

事業期間：平成4年～平成17年

事業費：約28,500百万円

規模：延長3,329m
踏切除却12箇所
交差道路15路線

Outline　事業概要

兵庫県の加古川市では、東西に走るJR山陽本線と北へ向かって延びるJR加古川線が市の中心部を分断し、12箇所あった踏切により慢性的な交通渋滞が発生していた。また、山陽本線北側の住宅地と南側の商業地は分断され、土地利用においても南北の一体的な利用が著しく阻害されていた。これらの弊害を連続立体交差事業により抜本的に解消し、地域の道路ネットワークを全面的に改善強化するとともに、市街地の一体化による魅力的なまちづくりを促進した。

関連事業：駅前広場・駅アクセス道路整備（高架側道含む）
加古川駅北土地区画整理事業
坂元・野口土地区画整理事業

Comment

【表彰理由】本事業の完成により、踏切に起因する交通渋滞が解消されるとともに鉄道で分断された地域が結ばれ、一体的な整備を進めることが可能となった。さらに、関連街路の整備により道路ネットワークが改善され、中心市街地における交通状況が大幅に改善されたことが高く評価された。

【受賞者のコメント】高架完成時と新駅舎の完成時に次世代を担う近隣の小学校と養護学校生に高架部や駅施設をまず最初に見てもらう高架見学会を開催し、大変喜んでいただけた。事業完成後も「加古川の顔」として、地域住民が誇れるような魅力ある都心が形成され、まちがますます発展することを期待している。

事業計画平面図…高架区間：山陽本線（県道野口尾上線～都市計画道路加古川左岸線（約2,376m）
加古川線（加古川駅～国道2号加古川バイパス（約953m））

0　1　2　3　4　5km

事業完成後（全景　南方向より撮影）

事業前

事業後

STOCK REVIEW

連続立体交差事業の効果について

事業の完成により、踏切に起因する交通渋滞が解消されるとともに、関連街路整備により道路ネットワークが改善され、中心市街地の交通状況が大幅に改善した。新しい駅はバリアフリー化を行い、コンコースや自由通路の設置により歩行者の南北交通を円滑化させ、高架下空間を多目的に利用する等、魅力あるまちづくりを進める基盤整備を行った。また、本事業の完成により区画整理事業等のまちづくり事業が促進され、中心市街地の活性化が図られている。

▲事業後の駅前
（平成17年10月撮影）

▲事業前の駅前（昭和58年撮影）

平成19年
2007年
優秀賞

183

幹線道路の整備・改良　新交通システム

神戸市建設局道路部工務課
神戸新交通ポートアイランド線延伸・生田川右岸線

Project Profile
プロフィール

事業地：神戸市

事業期間：平成13～17年度
平成9～17年度

事業費：約51,800百万円
約6,700百万円

規模：延長約5.7km
491m

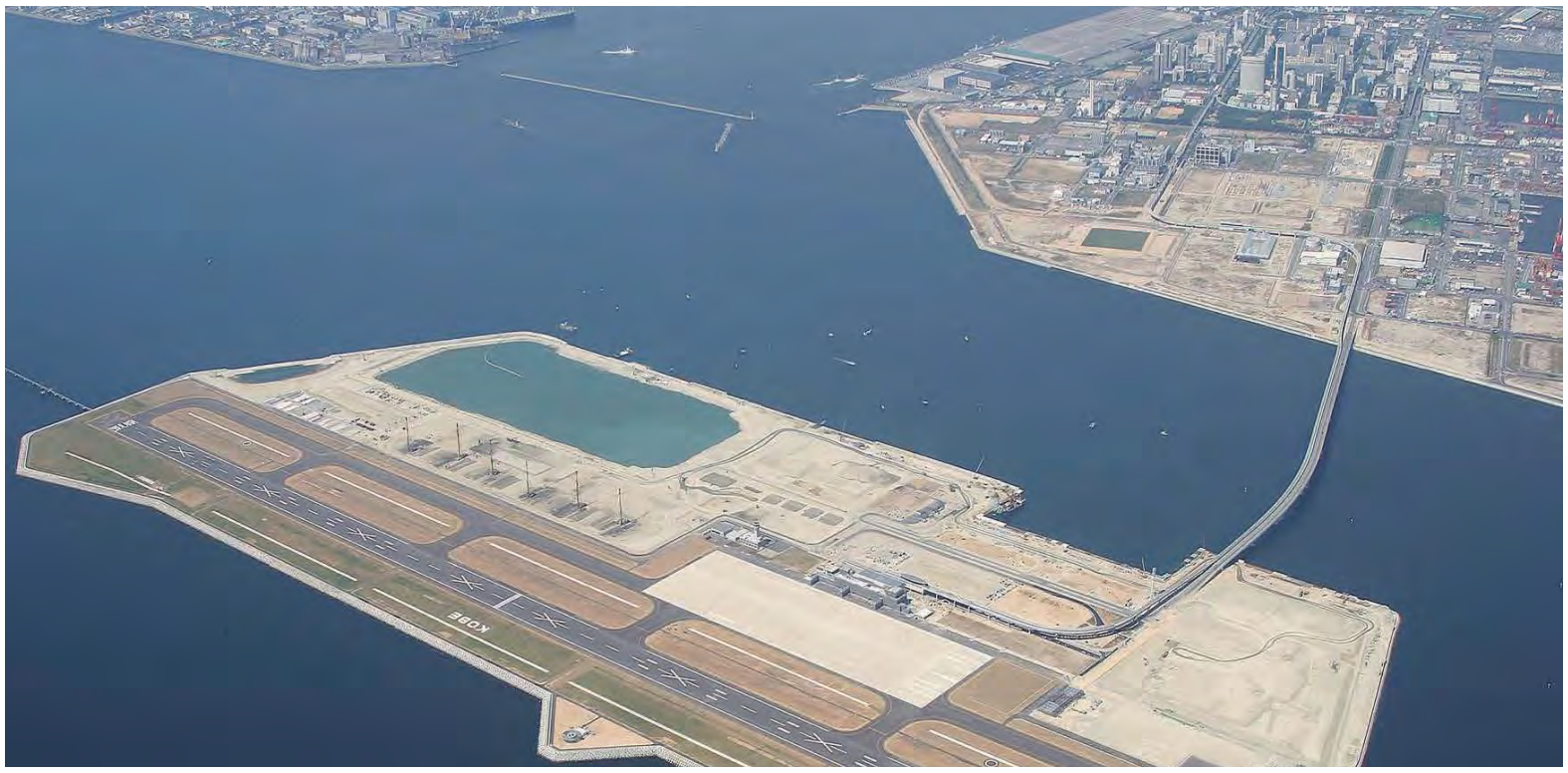
Outline　事業概要

神戸市は、震災復興のリーディングプロジェクトである神戸空港建設、ポートアイランド（PI）第2期での先端医療産業都市形成、PIでのコンテナ埠頭再開発、東部新都心（HAT神戸）地区土地区画整理事業を進めてきた。
本事業は、神戸市のマスタープランに位置づけられている中央都市軸の形成を目的とするもので、新交通PI線の延伸・複線化により三宮と神戸空港とを直結してPIの交通利便性を向上させ、PI第2期・神戸空港関連交通需要に対応するとともに、生田川右岸線の整備により新神戸駅、新神戸トンネル、国道二号、阪神高速道路神戸線、HAT東西線、港島トンネルを結んで、HAT神戸、PI二期・神戸空港関連自動車交通需要の円滑な処理を図るものである。

Comment

【表彰理由】新交通の延伸により、三宮から神戸空港が直結され、空港アクセスの利便性が大きく向上した。また、この開通に伴い周辺の土地利用の促進や自動車交通の抑制に寄与した。さらに、生田川右岸線の整備により新神戸駅から神戸空港間の円滑な交通が確保され、新交通と併せて利用者の利便性向上に大きく寄与したことについて高く評価された。

【受賞者のコメント】全線高架、電気駆動、ゴムタイヤ走行で環境適応性と効率性とに優れた都市型公共交通機関の延伸により、自動車交通の抑制と環境負荷の軽減を図った。
生田川右岸線は公園との一体整備等周辺環境に配慮し、阪神高速のランプ改築、浜手幹線の嵩上、貨物駅移設等を行った。



神戸空港と新交通ポートアイランド線延伸

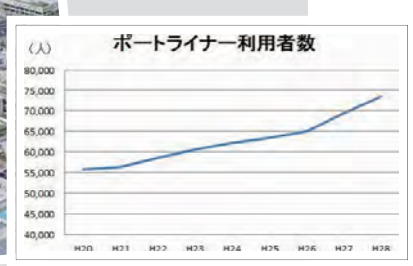
上：生田川右岸線（御幸通付近から国道2号方面を望む）　左下：延伸部（事業後）　右下：延伸部（事業前）

STOCK REVIEW

神戸空港へのアクセス確保・改善

本事業は神戸空港へのアクセス確保・改善、周辺土地利用の促進などを目的として行われたものである。神戸空港は関西3空港との一体運用が始まっており、今後の空港利用の需要増が予想される。また、ポートアイランドにはスーパーコンピューターの整備や医療産業の集積により企業立地件数が増加しており、本事業による生産性向上効果が現れている。

▲ポートアイランドの土地利用状況



▲新交通ポートアイランド線の利用者数の推移

平成19年
2007年
特別賞

184

幹線道路の整備・改良　立体交差道路整備　橋梁整備

北海道胆振総合振興局室蘭建設管理部
室蘭圏都市計画道路3・4・114山下長和通3・4・121長和農社通外2街路事業

Project Profile
プロフィール

事業地：北海道伊達市

事業期間：平成14年度～17年度

事業費：4,880百万円

規模：延長1,880m
幅員16.5～27.0m

Outline　事業概要

一般道道南黄金長和線は、伊達市南黄金町から伊達市街地、伊達長和工業団地を経由し、伊達市長和町を国道37号とほぼ並行して結ぶ、国道を補完する重要な路線である。

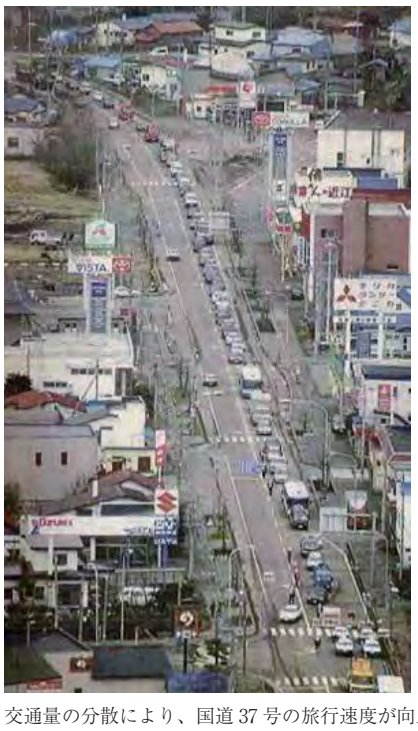
平成12年3月31日に発生した有珠山噴火時には、洞爺湖町から伊達市への主要なルートは国道37号のみであったため、伊達市長和町付近で渋滞が発生し、避難に支障をきたした。そのため、活動火山対策特別措置法に基づき、緊急災害時の避難ルートの確保と伊達長和工業団地への連絡輸送路を形成することを目的に、都市計画道路未整備区間について、新長流川橋（橋長182.1m）と長和跨線橋（橋長233.5m）を含む、延長約1.9kmの整備を行った。

Comment

【表彰理由】有珠山の噴火により緊急災害時の避難ルート確保が大きな課題であることが明らかになり、長大橋、鉄道跨線橋をはじめとする大規模な事業を平成14年度から平成17年度までのわずか4カ年という短期間で完成させ、地域の安全に大きく寄与することができた。

【受賞者のコメント】長大橋、鉄道跨線橋については河川管理者や鉄道事業者等との協議に大きな時間と調整を要し、地元からは一刻も早い事業の完成が望まれる中、無事に完成するに至ったことは多くの関係者からの協力が無ければなしえなかった。災害時の避難ルートだけでは無く、これからの地域の発展にも貢献できるように役立てていただきたい。

緊急災害時の避難ルートとして完成した新長流川橋。（橋梁は河口側から、北電パイプライン～本橋～JR室蘭本線～国道37号。遠望には有珠山、その手前は北海道縦貫自動車道）



交通量の分散により、国道37号の旅行速度が向上。（平均速度30km／h⇒38km／h）

STOCK REVIEW

整備効果と今後の課題

事業整備により、交通量が分散し国道37号の旅行速度が大きく向上した。また、有珠山噴火はもとより、想定されている日本近海の巨大地震により発生する大津波に対しても緊急時の避難経路として大きな役割を果たすものと期待されている。現在、中心市街地や伊達紋別駅へ通じる道路において車道拡幅、歩道新設とともに踏切構造改良の事業を実施中であり、歩行者の安全性確保や通行車両の更なる利便性向上が期待される。

▲位置図

▲幅員の狭い危険な踏切

平成19年
2007年
特別賞

185

歩行者専用道　駅前広場整備　駅周辺環境整備　駐車場整備関連事業
自転車施策関連事業　沿道市街地との一体整備(整理型)

弘前市都市環境部都市政策課管理・事業係
弘前駅周辺整備事業（交通結節点環境改善）

Project Profile
プロフィール

事業地：青森県弘前市表町

事業期間：平成10年～17年度

事業費：約7,200百万円

規模：
- 弘前駅自由通路延長80m
  幅員10m
- JR東日本弘前駅（橋上駅舎）
  面積1,600m^2
- 弘南鉄道弘前駅面積170m^2
- 都市計画道路3・4・31号城東中央福村線延長80m
  幅員16m
- 弘前駅城東口広場面積6,800m^2
- 弘前駅城東口駐輪場
  面積2,400m^2
- 弘前駅城東口駐車場
  面積4,300m^2
- 弘前駅中央口駐車場
  面積2,200m^2

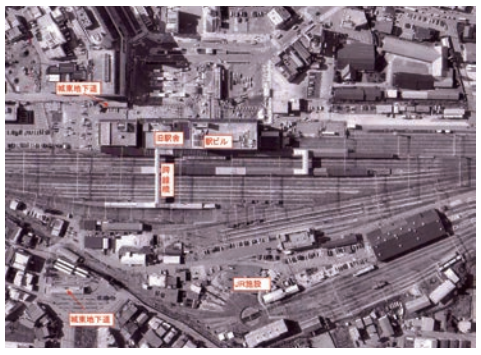
Outline　事業概要

弘前駅周辺整備事業（交通結節点環境改善）は、JR奥羽本線で分断されている東西市街地の連絡性・一体性の強化、歩行者の安全性・利便性の向上と、東側地区の都市機能の強化・充実を図り、弘前駅を核とした広域的な交通拠点の拡充を図るため、弘前駅自由通路、JR東日本弘前駅、弘南鉄道弘前駅、都市計画道路3・4・31号城東中央福村線、弘前駅城東口広場、弘前駅城東口駐輪場、弘前駅城東口駐車場、弘前駅中央口駐車場を整備したものである。

Comment

【受賞者のコメント】自由通路、駅舎などが整備され、東西の連絡性・利便性が飛躍的に向上したことにより、利用者が大幅に増加し、人が絶えず流れ、賑わいも出てきており、通年観光拠点（弘前桜まつり、弘前城雪燈籠祭りなど）として大いに活用されている。また、駅周辺での犯罪行為や違法駐車が減少し、安全性が強化された。

JR奥羽本線で分断された東西市街地の連絡性・一体性の強化、歩行者の安全性・利便性の向上と、東側地区の都市機能の強化・充実を図り、弘前駅を核とした交通拠点の拡充が図られた。



整備前の弘前駅は東口に改札口がなく、バス乗降場等の公共施設の整備が立ち遅れている状況であった。

STOCK REVIEW

「整備効果」

○東西の連絡性・利便性が飛躍的に向上…東西の移動時間が約1分短縮
○大幅な利用者増加、賑わい創出…城東地下道利用者の8割以上が利用（地下道歩行者数2,496人（平成8年8月調べ）⇒342～495人（平成17年9月、平成18年4月調べ））
○駅周辺での犯罪行為や違法駐車減少…安全性が強化
○私鉄駅乗降客数が4%増加
○バス利用者が6%増加
○隣接する駅ビルの売り上げが70%増加

▲事業前：平成10年3月

◀事業後：平成18年3月

第19回

平成19年
2007年
特別賞

186

幹線道路の整備・改良　シンボルロード事業　歴史的環境整備街路事業　沿道市街地との一体整備(整理型)

福島県事業部道路課

会津都市計画道路幹線街路亀賀門田線整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：会津若松市米代～会津若松市西栄町

事業期間：平成8年～平成17年

事業費：4,616百万円

規模：延長930m
幅員20～22m

Outline　事業概要

本事業により、鶴ヶ城に接する部分を含む延長930mを整備した。
改良前は、全幅員9.5m、うち歩道幅員1.5mと狭い道路であったが、改良後は、全幅員20～22mとなり、4mの幅広歩道や付加車線、停車帯を設け広く快適な道路空間を整備した。
また、本路線は交通バリアフリー、冬期バリアフリーに指定されており、事業区間の電線地中化を行うとともに、歩道に消雪施設を設置し、降雪地域においても通年で安全が確保され、歩行者に優しい歩道を整備した。
さらに、沿道にポケットパークを整備し、まちなかの憩いの空間を創出した。

Comment

【表彰理由】本事業の完成により、広幅員な歩道の整備をし円滑な交通が確保され、電線類地中化により歩行者等が安全で快適に通行できる歩行空間を確保、沿道建物と道路景観との調和が図られ、周辺景観の向上に寄与し、鶴ヶ城に接する道路として、お壕等の改変をしないことに高く評価した。

【受賞者のコメント】当該事業区間を含む「鶴ヶ城周辺地区」については、市の景観形成に重要な区域として位置づけられており、学識経験者、地元代表、各種団体等で構成する景観検討委員会により、歩道平板や歩車道境界ブロック、道路照明等のデザインや配色を決定した。
植樹帯については、沿道住民協力により良好に管理されている。

事業計画亀賀門田線と事業整備効果を期待される周辺路線全体図

事業前と事業後の道路状況

STOCK REVIEW

大雪でも安全な城下町の道

本路線は、通学路であると共に、会津若松の主要観光地である鶴ヶ城へ続く道として多くの生徒や観光客に利用されていたが、幅が狭くすれ違いも困難であった。
事業により拡幅、電線地中化、消雪整備を進めたことにより、積雪期でも幅広の歩道を安全・安心に通行できるようになり、さらに景観検討委員会を組織して自然石を用いる等、城下町の趣に配慮した街路として、観光客のさらなる増加が期待される。

▼整備後の祭事の様子

▲整備後の祭事の様子

平成19年
2007年
特別賞

187

幹線道路の整備・改良

四万十市まちづくり課

中村都市計画道路堤防廻線改良事業

Project Profile
プロフィール

事業地：四万十市中村一条通五丁目～四万十市中村東町三丁目

事業期間：平成15年4月～平成18年3月

事業費：294百万円

規模：延長980m
幅員13.0m

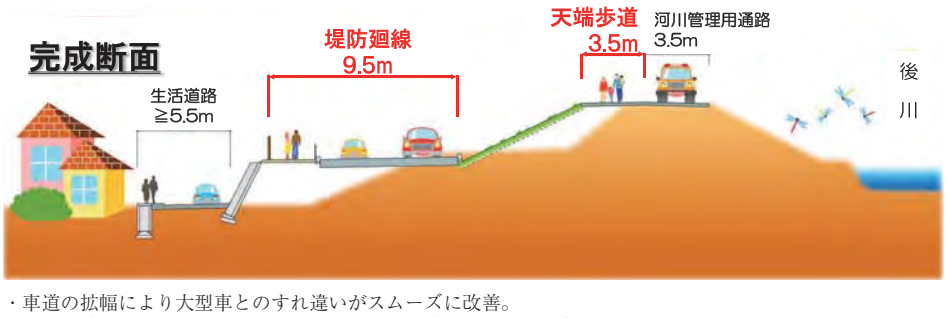
Outline　事業概要

四万十市の中心市街地は一級河川である四万十川と後川に囲まれ、主要な公共施設などの都市機能と居住機能が集積しており、治水安全度を確保するため、その防御機能の一つである「中村堤防」の早期補強対策が望まれてきた。
また、この堤防沿いを走る「都市計画道路堤防廻線」は市街地内の内環状線として重要な役割を担っているが、幅員が狭隘であったことから、自動車や歩行者の交通に支障をきたしていた。
そこで、国土交通省が実施する「中村堤防」の改修に併せ、整備不十分であった歩道の確保並びにバリアフリー化等を行い、安全で安心して通れる道路を確立し、都市おける適正な交通体系を確保したものである。

Comment

【受賞者のコメント】本街路の全幅は13m（第4種第3級）で中村堤防の小段を利用し、車道と片側歩道を設置している。併せてもう片方の歩道＋自転車道（3.5m）については堤防天端を利用し車道と分離することで、歩行者等の安全性を確保できた。
また、このような道路計画を採用することにより、用地補償費の節減につながった。

堤防事業と街路事業の合併施行で、中心市街地の防災力向上と適正な都市交通体系を確保した。



・車道の拡幅により大型車とのすれ違いがスムーズに改善。
・堤防天端に片側歩道を設置したことで歩行者の安全性が格段に向上。

STOCK REVIEW

安全で快適な都市基盤づくりへ

堤防廻線の街路事業を通じ、国土交通省との合併事業で堤防補強したことで、中心市街地の治水安全度が向上。都市機能並びに居住機能の誘導と集約が可能となり、持続可能なコンパクトシティ形成に向けての礎石となる。
あわせて、内環状線の機能が向上し、都市の円滑な交通体系を確保したことで、中心市街地を通る国道439号及び市道の通過交通が減少するとともに交通事故件数が激減。市民にとって安全・安心な生活空間を確保することができた。

▲交通事故の件数（国道439号）

平成19年
2007年
特別賞

188

連続立体交差事業

福岡県久留米土木事務所
久留米都市計画都市高速鉄道西鉄天神大牟田線花畑駅付近連続立体交差事業

Project Profile
プロフィール

事業地：福岡県久留米市東町～福岡県久留米市津福本町

事業期間：平成8年～平成17年

事業費：約25,500百万円

規模：延長約2.0km
除却踏切6箇所

Outline　事業概要

本事業は、西鉄天神大牟田線の西鉄久留米駅～試験場前駅間の約2.0kmにおいて鉄道を高架化することにより6箇所の踏切を除去し、都市交通の円滑化を図るとともに、分断された市街地の一体化による都市活性化を図る事業である。
花畑駅周辺は、久留米市の中心商業地域の一角に位置し、市の都心部である久留米駅付近に隣接しており、複数の主要幹線道路が地区内を通過していることもあって地域的に利便性が高い地区である。しかし、踏切遮断による交通渋滞の慢性化、鉄道線路によるまちの分断によって、市街地の発展が阻害されており、これらの改善を図るため連続立体交差事業を行うものである。

Comment

【表彰理由】本事業により、6箇所の踏切が除却され歩行者の安全性確保や交通渋滞の解消、分断されていた市街地の一体化等、大きな効果が発現された。また、本事業に合わせ駅前広場や街路が整備されるなど鉄道との結節機能が強化され良好な市街地の形成に寄与したことなどが、高く評価された。

【受賞者のコメント】本事業は、連絡協議会が設置されて以降、多方面からの検討を重ね、完成までに15年の期間を要した、福岡県における大規模なプロジェクトだった。都市基盤が整備されつつある今、これからが本当の意味での花畑駅周辺地区を核としたまちづくりの始まりであり、今後の発展に期待するところである。

西鉄試験場前駅～花畑駅付近全景写真（久留米市中心部を望む）

踏切除去に伴い遮断に伴うロスが無くなった。

STOCK REVIEW

事業の効果・影響

都心部を中心に放射状に伸びる幹線道路での大幅な交通環境改善により、様々な効果が発現されています。例えば、一般国道3号苅原交差点から久留米市役所までの所要時間が15分→8分と7分短縮され、都心部へのスムーズな移動が可能となった。
また、久留米大学病院までの所要時間が18分→11分と短縮され、かつ踏切遮断に伴う不確実な時間ロスも無くなり、スムーズな移動が可能な交通環境へ改善されている。

▲花畑駅周辺の道路

▲主要地点間の所要時間

平成19年
2007年
特別賞

189

立体交差道路整備

大阪市建設局道路部街路課（特定街路担当）
大阪中央環状線（長吉長原東交差点）緊急ボトルネック対策事業

Project Profile
プロフィール

事業地：大阪府大阪市平野区長吉出戸6丁目～長吉長原東2丁目

事業期間：平成14年度～平成17年度

事業費：約1,800百万円

規模：高架部2車線（約600m）側道2車線

Outline　事業概要

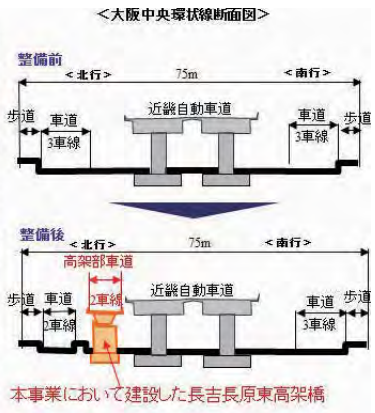
整備時の長吉長原東交差点は、1日平均7万台の車が往来する6車線の大阪中央環状線と1日約4万台の車が往来する4車線の都市計画道路敷津長吉線（長居公園通）がT字で交差し、交通量が飽和状態で慢性的な渋滞が発生していた。そのため、本交差点は、大阪地区渋滞対策協議会において策定された大阪府域第3次渋滞対策プログラムで主要渋滞ポイントとして位置づけられ、一刻も早い渋滞解消が望まれていた。そこで、本交差点では、平成14年度から平成17年度において緊急ボトルネック対策として大阪中央環状線の北行き3車線を4車線に増設するとともに、そのうち2車線を立体交差化することで平面交差点への流入を減らし、交通の円滑化を図ったものである。

Comment

【表彰理由】本事業は、既存の道路空間を最大限利用し、柱式橋脚を採用することで、交通への影響を抑えつつ工期短縮を図るとともに、建設当時の新技術であった鋼コンクリート合成床版及び開断面箱桁を採用することで、橋の重量軽減によるコスト縮減に取り組み、大変高い事業効果が発現された。

【受賞者のコメント】本事業による費用便益比は10.8と大変高く、また、事業開始からわずか3年、総事業費約18億円で整備できた。整備後は、北行き車線の最大通過時間が14分から3.5分に大幅に減少するとともに、旅行速度も約8km／hから約16km／hになるなど成果の高い事業となった。

長吉長原東交差点における緊急ボトルネック対策事業により、大阪中央環状線の北行き車線を立体化し、慢性的な渋滞が解消された。



北行き車線では、直進車の渋滞により左折レーンに入れない状況もあった。

STOCK REVIEW

緊急整備と事業効果

整備当時の長吉長原東交差点では、南行き車線の高架化も検討していたが、事業としての緊急性を考え、北行き車線のみを高架化することで事業効果の早期発現を図った。
現在は、敷津長吉線が東側に延伸整備され、十字交差点になっているが、緊急的な対策を要する状況にはなっていない。北行き車線に限定した高架化により、事業単位を効率よく設定することができ、大変効果的な事業であった。

第20回

2008年
平成20年　受賞事業

190	大臣賞	大阪都市計画都市高速鉄道JR阪和線連続立体交差事業
191	会長賞	川越都市計画道路事業3・4・3号中央通り線ほか6路線
192	会長賞	都市計画道路　富山ライトレール線整備事業（特殊街路）
193	優秀賞	県中都市計画道路郡山駅庚坦原線整備事業
194	優秀賞	近鉄名古屋線・JR関西本線連続立体交差事業
195	特別賞	弘前広域都市計画道路3・3・3号下白銀町福村線 道路改築事業
196	特別賞	高畠都市計画道路3・4・2号中央通り線外1線改築事業
197	特別賞	八王子都市計画道路事業3・4・57号並木町横川線
198	特別賞	都市計画道路　山手幹線街路整備事業（神崎・戸ノ内）
199	特別賞	日南都市計画道路山瀬東郷線街路整備事業
200	特別賞	三宮駅南交通広場および三宮駅前東線（三宮駅前第1地区都市再生事業）

平成20年
2008年
大臣賞

190

連続立体交差事業

大阪市建設局道路部街路課（鉄道交差担当）
大阪都市計画都市高速鉄道　JR阪和線連続立体交差事業

Project Profile
プロフィール

事業地：大阪市阿倍野区文の里四丁目～大阪市住吉区杉本三丁目

事業期間：昭和58年度～平成19年度

事業費：約80,000百万円

規模：延長4,860m
除却踏切12箇所

Outline　事業概要

本事業は、JR阪和線の美章園駅と杉本町駅の間、約4.9kmを高架化することにより、4本の幹線道路の踏切を含む12箇所の踏切を除却した。そのうち工事中に廃止した1箇所を除く11箇所は「開かずの踏切」であった。また、本事業区間には、一日踏切交通遮断量で全国ワースト10となる踏切が3箇所存しており、大阪市内の一日踏切交通遮断量約380万台・時／日のうち、約100万台・時／日を占めていた。これらの踏切が除却されることにより、深刻な踏切事故（毎年発生）の解消と慢性的な交通渋滞が解消され、大幅な環境改善や安心・安全なまちづくりの形成に多大な効果が発現された。

Comment

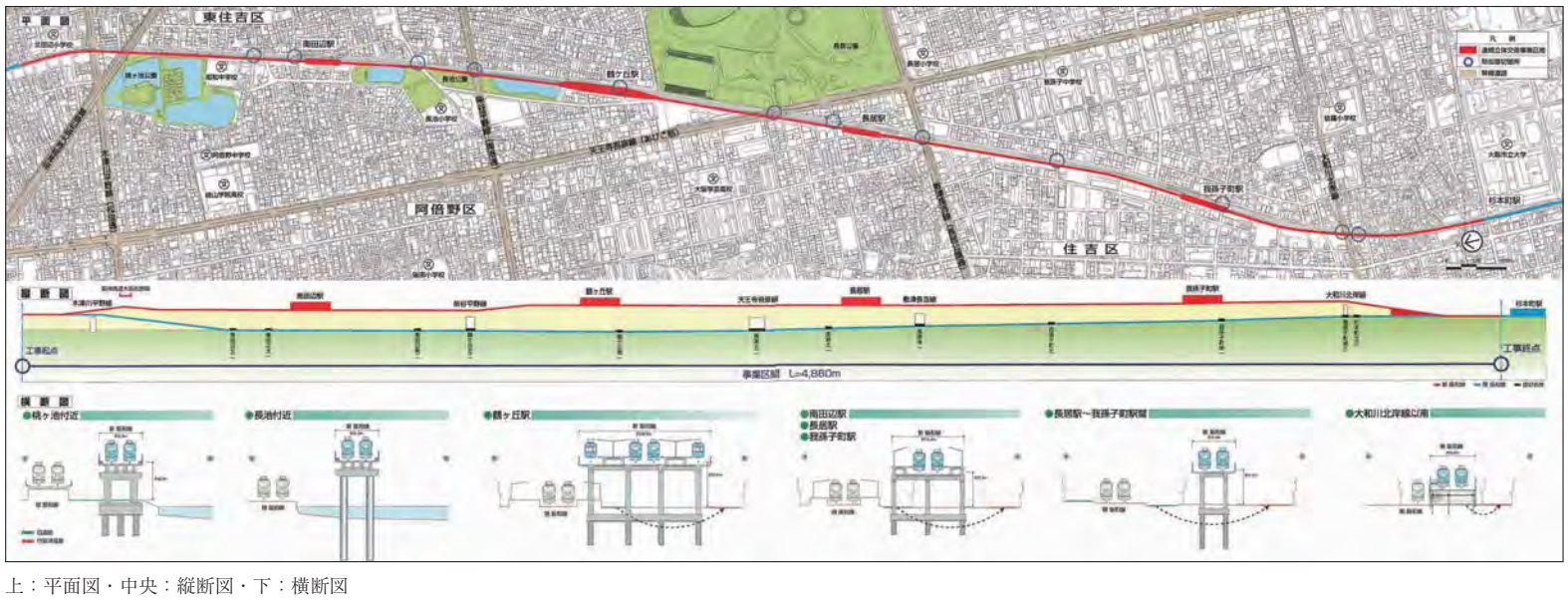
【表彰理由】本事業は、その事業効果に加え、阪神大震災後、当初計画における高速道路との一体構造物に対する耐震安全性への不安の高まりなどによる着工の遅れを、関係機関や周辺住民との粘り強い調整により、高速道路を分離して事業を進めたことに対する事業者の姿勢が高く評価された。

【受賞者のコメント】一体構造として既に事業着手し、用地買収が進むなど、多額の事業費が投入されていた高速道路の計画を分離して工事に着手することは、その当時の担当者の苦労は計り知れず、その結果、早期に事業を完了することができ、現在の都市の発展に大きく寄与しているものと考える。

高架橋部の概観（南田辺駅）

整備前後（都市計画道路 天王寺吾彦線）

整備前後（都市計画道路 敷津長吉線）



上：平面図・中央：縦断図・下：横断図

工事経過（長居駅）〈左：平成 11 年、左から二番目：平成 15 年、右から二番目：平成 17 年 12 月、右：平成 18 年 3 月撮影〉

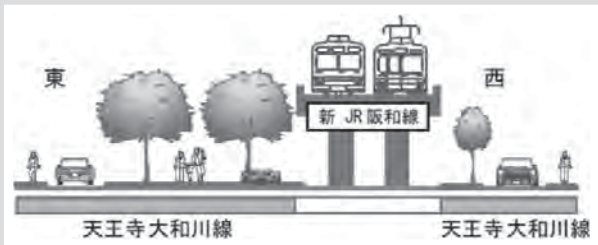
STOCK REVIEW

高速道路計画との分離とその後の計画変更

平成 7 年 1 月の阪神・淡路大震災の発生により、連続立体交差事業と一体構造として検討されていた高速道路計画に関して、地域住民から、それまでの環境に対する不安に加え、一体構造（3 階建）の耐震性に対する不安が噴出した。そのため、構造物の安全性が確認されるまで工事着手が見送られることとなった。その間にも、JR 阪和線の踏切の状況は毎年死者が出るなど深刻であったことから、連続立体交差事業の早期完成が望まれたため、高速道路との一体構造の見直しを行い分離構造へと変更し先行着手することとした。

その後、分離した高速道路計画については、計画当初からの将来人口の減少、都市の成熟化、産業のソフト化などの社会経済状況の変化が、将来自動車交通予測にも影響し、多額の事業費に対する費用対効果が低下したため、平成 16 年 3 月に、計画そのものが廃止され、新たに都市計画道路天王寺大和川線として整備されることになる。

▲当初の計画



▲現在の計画

平成20年
2008年
会長賞

191

シンボルロード事業　歴史的環境整備街路事業

埼玉県県土整備部道路街路課・川越市建設部道路街路課
川越都市計画道路事業3・4・3号　中央通り線ほか6路線

Project Profile
プロフィール

事業地：埼玉県川越市

事業期間：平成元年度～平成18年度

事業費：約1,130百万円

規模：延長1,301m
幅員4～11m

Outline　事業概要

本事業地一帯は、江戸初期の町割の上に、主に明治期に建築された蔵造りの町家を中心とした歴史的建造物が数多く残されていた。これらの建造物や歴史的な町並みを保存するため、昭和63年には地元住民による町づくりの規範の制定、平成11年には本事業地周辺の約7.8haが重要伝統的建造物群保存地区に選定されるとともに、中央通り線の都市計画幅員の縮小などを行った。
中央通り線及び街区道路6路線では、電線類地中化による歩行空間の確保や、中央通り線から街区道路へと石張り舗装を連続的に配することで、訪れる人の回遊性の向上を図った。地元、市、県が協力して事業を進めたことにより、歴史的な町並みや道筋を保全し、観光地としての景観や地域の魅力の向上を図ったものである。

Comment

【表彰理由】地元と一体となった委員会の設置や町づくりの規範の制定を行い、約20年の歳月をかけ粛々と整備を進めた事業者の姿勢や歴史的な町並みの保全や地域の魅力向上が図れたことが評価された。また、今後のまちづくりの見本となる歴史的な町並み形成の好事例としても評価された。

【受賞者のコメント】事業に先立ち、中央通り線は都市計画幅員を20mから9～11mに縮小変更を行った。町並みの保全や景観形成に伴う幅員縮小の計画変更は県内でも事例がなかったものの、地元市とも連携し、伝建地区への通過交通が発生しないよう新たに外環状線を計画し、川越市全体の交通ネットワークを見直したことで実現したものである。

休日の中央通り線蔵造りの町並みの様子。観光客でにぎわっている。

左：現在の時の鐘つき通り線の様子　右上：大正浪漫夢通り線の様子　右下：菓子屋横丁通り線の様子

STOCK REVIEW

小江戸川越の魅力アップ

本事業の完了後、観光資源の増加や回遊性の向上により整備直後の平成18年は550万人であった川越を訪れる観光客は年々増加し、10年後の平成28年には704万人に達している。毎年秋に行われ、中央通り線も舞台となる川越まつりが平成28年にユネスコ無形文化遺産に登録され、地元では海外を含め更なる観光客の増加を期待している。引き続き、地元と連携して県内随一の観光地である小江戸川越の魅力アップにつながるみちづくりに努めたい。

▲観光客数の推移

▲川越まつりの様子

平成20年
2008年
会長賞

192

路面電車（LRT）関連

富山市活力都市創造部路面電車推進課

都市計画道路　富山ライトレール線整備事業（特殊街路）

Project Profile
プロフィール

事業地：富山市明輪町～富山市永楽町地内

事業期間：平成17年～平成18年

事業費：900百万円

規模：延長1.1km
幅員3.0m（軌道）

Outline　事業概要

本事業は、富山市が目指す「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」のリーディングプロジェクトとして、利用者の減少が続くJR富山港線をLRT化する取組のうち、富山駅北停留場と奥田中学校前駅間の約1.1kmにおいて軌道路盤を整備するものである。これに、JR富山港線の既存鉄道区間を活用し、計7.6kmのLRT路線として再生した。
レールとコンクリート路盤を樹脂で固定する「樹脂固定軌道」を国内で先進的に採用し、騒音・振動の大幅な軽減やメンテナンス性の向上を図った。開業後（平成18年度）の利用者数は開業前に比べて平日は約2倍、休日は約5倍に増加するとともに、自動車からの転換やCO_2排出量削減、高齢者らの外出機会創出など多岐にわたる効果が発現した。

Comment

【表彰理由】本事業により、公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりや中心市街地の活性化に大きく寄与したことや、既存ストックを最大限に活用し身近な公共交通として再生を図ったこと、環境負荷の低減へ寄与したことなどが大きく評価された。

【受賞者のコメント】富山市が目指すコンパクトなまちづくりのリーディングプロジェクトとして、公共交通活性化に行政の立場として積極的に関与した。また、車両や停留場などを統一したコンセプトでデザイン設計を実施する「トータルデザイン」の考え方を導入しモビリティとしての魅力向上を図るなど、整備効果を最大限に引き出せるよう工夫した。

利用者の大幅な増加はもとより、沿線居住の促進や賑わい創出など「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」のリーディングプロジェクトとして広範囲に及ぶ波及効果が現れている。

シミュレーションによる検証や付加車線を考慮した軌道線形など、自動車交通流に影響しないよう配慮した。

STOCK REVIEW

路面電車南北接続事業

富山駅南側の市内電車と富山駅高架下で接続する、南北接続事業を推進している。第1期区間（市内電車を新幹線高架下へ延伸）が平成27年3月に開業し、第2期区間（富山ライトレールを在来線高架下へ延伸し接続）は平成31年度末の完成を目指している。
完成すれば、富山駅を中心にLRTネットワークが形成され利便性がさらに向上することから、路面電車の利用促進や中心市街地の活性化、市民のライフスタイルの変化など広範な効果が期待されている。

▲高架下停留場イメージ

▲富山駅北口イメージ

平成20年
2008年
優秀賞

193

幹線道路の整備・改良　駅周辺環境整備

福島県土木部

県中都市計画道路郡山駅庚坦原線整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：郡山市駅前二丁目～郡山市大町一丁目

事業期間：平成13年～平成18年

事業費：約1,480百万円

規模：延長350m
幅員30m（4車線）

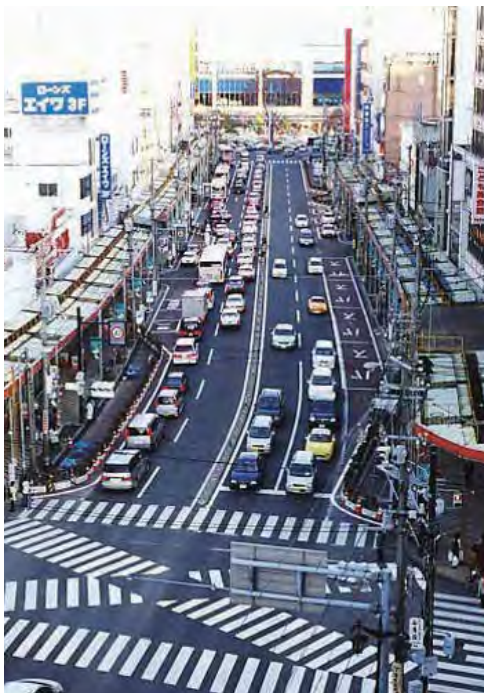
Outline　事業概要

県中都市計画道路郡山駅庚坦原線は、JR郡山駅と郡山市西部を結ぶ約延長8kmの幹線道路で、駅、市役所及び学校などの公共施設や商業施設が集積しており、本事業区間350mには商業施設が集積し、交通量が多いうえに、バス、タクシーや荷捌きトラックなどの停車により、慢性的な交通渋滞が発生し交通の阻害となり、歩道内では、障害物が歩行者の妨げになっていた。これらの問題を解消するため、並行する街路に交通量を転換し、車線を6車線から4車線に減らすことで、荷捌きスペースを整備し、歩道のバリアフリー化と電線類の地中化で、歩行空間の快適性を向上させ、駅前のシンボルロードとして、商店街のアーケード改修と併せ、中心市街地の活性化に寄与する整備を実施した。

Comment

【受賞者のコメント】整備計画の策定に際し、地域との意見交換会等を実施し、意見を積極的に取り入れ、道路空間の再構築に向けて、交通社会実験を実施した。荷さばきスペースの設置により、渋滞が緩和し、歩道の拡幅と電線の地中化により快適な歩行空間を創出し、周辺の空き店舗が半減するなど、市街地活性化に寄与する事ができた。

JR郡山駅を望んだ完成写真。車道に荷下ろしスペースやタクシーベイを設置したことにより、円滑な交通が確保された。



整備前は、慢性的な渋滞が発生しており、解消に向け、地域との意見交換や交通社会実験を実施した。

STOCK REVIEW

終わりに

交通渋滞緩和は、交通事故の減少はもとより、周辺の空き店舗の解消にもつながった。これは、混雑して行きにくい場所から、行きやすい環境に変えることにより、人が集い街に賑わいを取り戻し、経済活動が活性化したものと考える。どのようにして整備するかを、官が押しつけるのではなく、地域の人が知恵を持ち寄り、社会実験して整備を進めたこの事例を、一過性のものとせず、今後に生かしていきたいと思う。

▲荷さばきスペース

▲創出された歩行空間

平成20年
2008年
優秀賞

194

立体交差道路整備　連続立体交差事業

名古屋市緑政土木局道路建設部道路建設課
近鉄名古屋線・JR関西本線連続立体交差事業

Project Profile
プロフィール

事業地：名古屋市中村区長戸井町～中川区富田町

事業期間：平成5年度～平成18年度

事業費：約66,000百万円

規模：延長約3.5km
除却踏切15箇所

Outline　事業概要

本事業は、名古屋駅から西へ、中村区と中川区の区界を並行に運行し四日市方面とを結ぶ「JR関西本線」と「近鉄名古屋線」を黄金橋付近から庄内川付近までの間、延長約3.5kmを2路線同時に高架化する事業である。これにより、15箇所の踏切が除却され、交差道路は都市計画道路3路線を含む20箇所を新設した。併せて、側道としてJR側4路線・近鉄側3路線の計7路線の都市計画道路の整備も実施した。
八田地区においては、本事業にあわせて近鉄とJRの両駅を地下鉄八田駅付近に移設し、地下鉄連絡や立体横断施設などで連結し、さらに自動車やバスの発着などが可能になる駅前広場の整備を行うことにより総合駅化が完了した。

Comment

【表彰理由】本事業の完成により、慢性的な交通渋滞の解消と南北方向の交通改善や鉄道で分断されていた地域が一体化され、市街地の活性化が図られたことが高く評価された。また、八田地区において、本事業に併せて近鉄とJR及び地下鉄八田駅とを集約化したことにより、乗り継ぎが容易となったことや、駅前広場を整備したことにより、地域の活性化が図られたことが評価された。

【受賞者のコメント】「JR関西本線」と「近鉄名古屋線」の2路線を同時に高架化するという名古屋市の一大事業が、昭和50年度の補助事業調査から実に32年、平成18年度に無事完成し10年以上経過した。完成により交通の円滑化や地域分断の解消など街の発展に寄与していることを実感している。

鉄道を高架化し駅前広場を整備したJR八田駅付近

連立事業でJRと近鉄の八田駅を地下鉄八田駅付近に移設し、3駅の乗り換えの利便性の向上を図った

STOCK REVIEW

長い間行き止まりだった道が開通

都市計画道路高畑町線は、鉄道交差部において道路が分断されており、人と自転車だけの踏切であったため、隣接した狭い道路への迂回交通により交通渋滞などを引き起こしていた。本事業の完成により、高畑町線など都市計画道路3路線を含む20か所の交差道路が整備され、南北方向の交通が改善された。今後は、JR・近鉄・市営地下鉄の3駅の交通結節点という利点を生かした街の発展が望まれる。

▲行き止まりの高畑町線

▲供用した高畑町線

平成20年
2008年
特別賞

195

幹線道路の整備・改良

青森県県土整備部都市計画課
弘前広域都市計画道路3・3・3号　下白銀町福村線 道路改築事業

Project Profile
プロフィール

事業地：青森県弘前市大字和徳町～松ヶ枝五丁目地内

事業期間：平成2年11月～平成19年3月

事業費：約11,800百万円

規模：延長765m

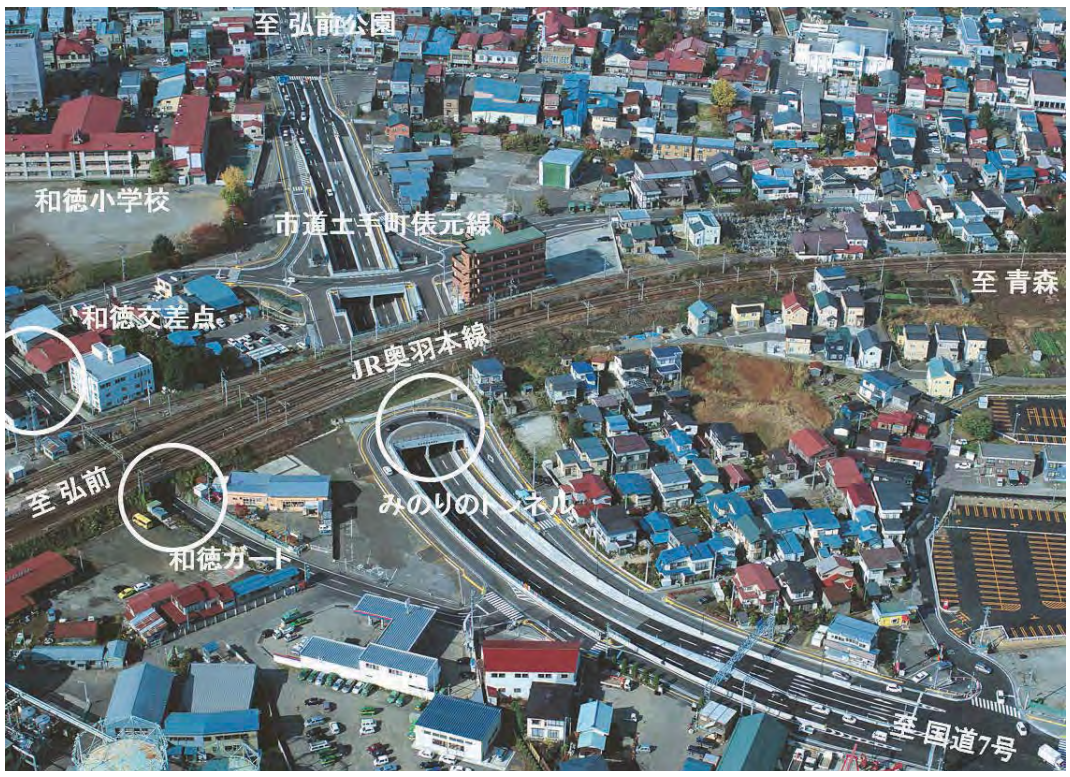
Outline　事業概要

本路線は、弘前駅東西地域を結ぶ主要幹線道路であり、通勤・通学や地域経済を担う重要な路線である。駅東側では急速な宅地化や郊外型市街地が形成されており、すでに国道7号および地域高規格道路（弘前黒石IC関連道路）である国道102号は4車線化されており、円滑な自動車交通や地域住民の安全に大きく貢献している。
しかし、本路線の現道は狭幅員で、特にJR奥羽線を地下で横断する区間（和徳ガード）は、急勾配になっており、冬期になると深刻な交通渋滞とともに交通安全上極めて危険な状況となっていた。
本路線の整備は、駅東西地域の連絡強化及び都市内交通の円滑化を図るとともに、JRアンダー分の狭幅員・急勾配の解消は、地域住民生活の安全・安心を確保するものである。

Comment

【表彰理由】本事業の完成により、通勤・通学や地域経済を担う重要路線が開通し、弘前駅東西地域の分断解消や都市内交通の円滑化と広域ネットワークの形成に大きく寄与したことが高く評価された。また、旧道は、狭幅員かつ急勾配であり、歩道がないため、安全上極めて危険な状態であったが、広幅員の歩道とヒートポンプによる融雪装置の設置により、安全性と利便性の向上に大きく寄与したことが評価された。

【受賞者のコメント】本事業は、道路改良工延長765m、4車線（うちU型・逆T型擁壁工延長390.5m）、またJR奥羽本線を供用させながらのフロンテジャッキ工法によるこ道橋（みのりトンネル）延長66.5m、さらに歩道部には空気熱源ヒートポンプ方式による融雪装置を整備し、慢性的な渋滞の解消と安心・安全な道路整備を行った。



弘前駅東西両地域の分断解消、東西市街地の連絡強化、都市内交通の円滑化と広域的ネットワークの形成が図られることになった。

JR奥羽線を地下横断する区間。狭幅員かつ急勾配で、冬期には深刻な交通渋滞が発生。

STOCK REVIEW

お城とさくらとりんごの街

弘前市はまち全体が「桜の弘前城」を中心に名所、旧跡を従時のまま残し、緑濃い自然景観に恵まれた歴史的な趣があり、四季折々の季節感あふれる行事（桜祭り、ねぷた祭り、恭灯籠祭り）が訪れる観光客を魅了し楽しませている。当該路線の整備は、都市内交通の円滑化に寄与し、県内外からの観光客増加にも大きく貢献し、地域への影響は非常に大きく、まちづくり・地域活性化につながったものと考える。

◀道路正面に岩木山

平成20年
2008年
特別賞

196

幹線道路の整備・改良

山形県置賜総合支庁建設部
高畠都市計画道路3・4・2号中央通り線外1線改築事業

Project Profile
プロフィール

事業地：山形県東置賜郡高畠町

事業期間：平成9年度～
平成17年度（平成18年7月末完成）

事業費：約4,400百万円

規模：延長343m+164m=507m
幅員16m～18m

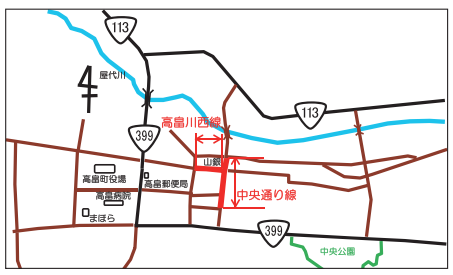
Outline　事業概要

本路線は、高畠町を南北に縦貫し、国道113号と国道399号を結ぶ幹線道路である。沿線は高畠町の中心商店街であり、青竹ちょうちん祭り等の開催場所として親しまれているほか、小中学校等の文教施設も近接しており、一般者のみならず生徒児童等多くの歩行者が利用する路線である。しかしながら、整備前は幅員が狭小で歩道も無く、歩行者が安心して買い物や散歩を楽しむことが困難な状況にあった。本事業により道路拡幅と歩道整備を行うことで、円滑で安全な交通が確保された。また、景観条例に基づく景観形成地域の指定と電線類の地中化により、「まほろばの里」にふさわしい沿線一体となった街並みの形成が図られ、魅力あるまちづくりと中心商店街の活性化に大きく寄与した。

Comment

【表彰理由】本事業の完成により、広幅員の歩車道整備と電線類の地中化により快適な歩行空間と都市景観が創出された。特に、まちづくり景観条例に基づき、地域と一体となった街づくりを進め、近代和風の建物に統一し、落ち着きのある街並みが形成されたことが高く評価された。また、沿線住民の協力によるセットバックを併せて行い、快適な街並み空間が形成されたことも評価された。

景観条例により街並みが近代和風に統一され、電線類地中化によって視距も改善された。（平成19年5月）

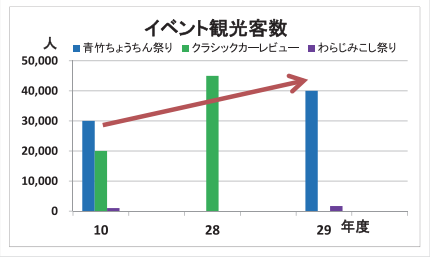


上：街並み委員会の審査を受けて新築された商店（平成19年5月）　左下：事業箇所図　右下：青竹ちょうちん祭り

STOCK REVIEW

整備効果

本事業区間では年間を通じて多彩な祭事・イベントが開催され、交流の場として盛り上がりを見せている。夏の「青竹ちょうちん祭り」では、千数百人の踊子がパレードし、4万人以上の観客で賑わう。秋の「クラシックカーレビューIN高畠」では、往年の名車をカメラに収める愛好者など4万5千人が集う。冬の「大日如来わらじみこし祭り」（写真平成30年1月）では、担ぎ手である裸の若者たちが多くの観客を魅了する。



平成20年
2008年
特別賞

197

幹線道路の整備・改良　トンネル整備

八王子市道路交通部計画課
八王子都市計画道路事業3・4・57号並木町横川線

Project Profile
プロフィール

事業地：八王子市長房町～横川町

事業期間：平成3年2月～平成19年2月

事業費：約6,100百万円

規模：延長715m（トンネル345m）
幅員16m

Outline　事業概要

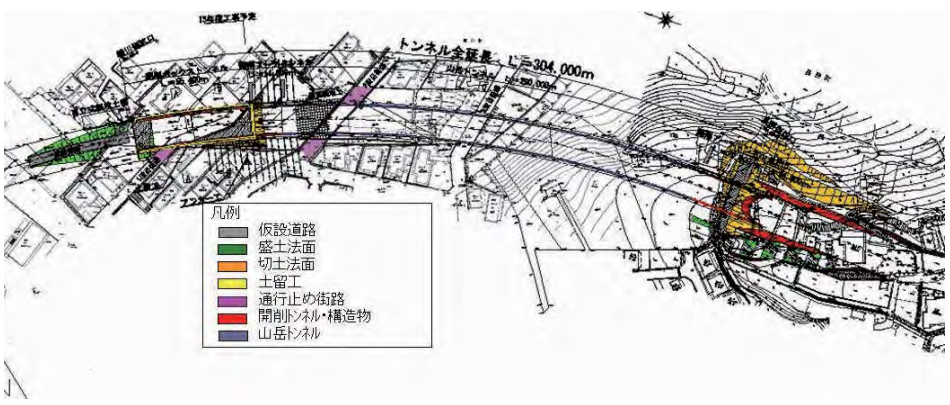
本路線は、国道20号線（甲州街道）から都道八王子あきる野線（高尾街道）に至る全長2,080m、幅員16mの都市計画道路であり、昭和41年9月に都市計画決定、平成3年2月に事業認可取得、平成19年2月に供用開始をした路線である。この事業で未整備区間の715mを整備し、国道都道間を全線開通させたことにより、本市北西部地域から中心市街地へのアクセス向上、都道上野原八王子線（陣馬街道）の交通渋滞緩和、周辺の生活道路の安全性向上などの事業効果が発現された。また、延長345m、対面式2車線、両側歩道付の「つつじヶ丘トンネル」を合わせて整備した。

Comment

【表彰理由】本事業により、交通アクセス機能が飛躍的に向上し、併せて、バス路線の開設で地域住民の利便性向上にも寄与、周辺道路の交通渋滞緩和が図られたことが評価された。また、トンネル坑口は自然との調和を図るデザインとし、丘陵地の景観を大切にした整備を行ったことも評価された。

【受賞者のコメント】トンネル整備箇所は住宅密集地で延長345mのうち約7割が10m以下の低土被りという条件であったため、都市型のNATM施工を採用し、周辺家屋の安全確保に細心の注意を払い施工した。また、丘陵地の景観を大切にするため、坑口部の形状や表面のデザインは自然との調和を配慮し、景観に馴染む坑口のデザインとした。

国道20号（甲州街道）側から見た開通後の様子



光学式地盤変位計で地山変異の挙動をリアルタイムに把握、グランドアンカーによる補強工事

STOCK REVIEW

市民参画・協働による道づくり

3・4・57号線の全線開通で圏央道八王子西I.Cへのアクセスが向上し、15分以内でI.Cに行ける短縮エリアが3km^{2}増加するなど、交通の利便性・快適性の中長期的効果がもたらされた。また、地域に密着した身近な道路にするため、工事見学会の開催、トンネル名称、街路樹選定等、計画段階から市民参画を行い、整備後はトンネル上部にアドプト制度の導入、市民との協働による緑の復元と散策路整備など、地域コミュニティーの活性化も図られた。

▲工事見学会

▲開通式

平成20年
2008年
特別賞

198

幹線道路の整備・改良　シンボルロード事業

兵庫県県土整備部土木局道路街路課

都市計画道路　山手幹線街路整備事業（神崎・戸ノ内）

Project Profile
プロフィール

事業地：兵庫県尼崎市戸ノ内町～神崎町

事業期間：昭和48年～平成18年

事業費：約15,100百万円

規模：延長約1.3km
幅員27～38m（4車線）

Outline　事業概要

山手幹線は、神戸市から尼崎市までの4市を結ぶ延長約30kmの東西幹線道路である。阪神淡路大震災時には、阪神高速神戸線の倒壊により、国道43号が交通規制されたため、国道2号へ交通が集中したことで、避難、救助、消防活動や緊急物資等の輸送に大きな支障をきたした。このため、兵庫県をはじめ関係各市において、震災復興のシンボルロードとして山手幹線の未整備区間の解消と早期の全線供用を目指し事業に取り組むこととなった。

本工区は河川等で囲まれた地域であり、震災時には橋梁付近等の被災により地区が半孤立の状態となった。これを解消するため、まちづくり協議会を通じながら、橋梁架替（耐震化）、道路拡幅・歩道整備を行った。

Comment

【表彰理由】東西主要幹線道路の本工区完成により、南北主要幹線道路等と接続し、アクセスが向上したこと、事業実施にあたり、地域プランナーを配置し、まちづくり協議会を中心とした地元と行政の信頼関係を築き上げ、意見集約を図り、参画と協働による道づくりが実現できたこと。

【受賞者のコメント】住民との合意形成のテーマは、地域特性に応じて多岐にわたったが、CGの活用、地域プランナーを介した協議など、多様な対話手法を用いて取り組んだ。事業の実施においても、低騒音舗装、遮音壁、残地を活用した空間の整備など、対話の過程で生まれた環境対策が実施され、地域に愛される街路として根付いている。

完成した工区を上空から撮影（撮影方向：南から北方向）

上：完成した橋梁　下：拡幅された歩道を歩く歩行者

STOCK REVIEW

事業を振り返って

地元住民との関わりに定まったものはなく、地道な協議の遂行に加え、既成概念にとらわれない、新たな発想、手法に挑戦すること等、柔軟な発想が必要なことを認識した。また、地元の方々が、満足いただける道路を整備できたことは、行政として、とても充実した事業であったのではないかと考える。

▲まちづくり協議会

平成20年
2008年
特別賞

199

幹線道路の整備・改良

日南市建設課

日南都市計画道路　山瀬東郷線　街路整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：日南市大字星倉

事業期間：平成11年度～
平成18年度

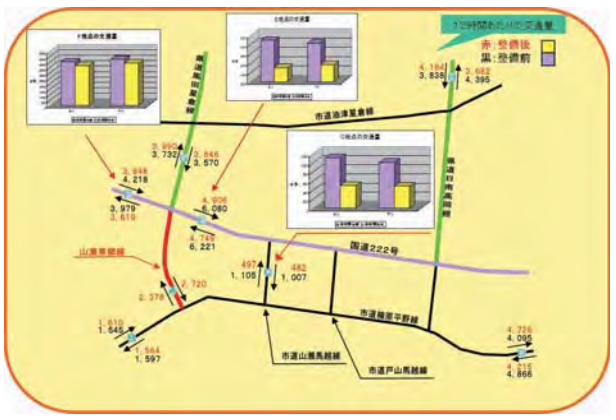
事業費：約500百万円

規模：延長340m
幅員16m

Outline　事業概要

日南市星倉地区は、当時、東西に結ぶ2本の幹線道路を相互に連絡する道路として複数の市道があるものの、いずれも人家連たん地区にあり、地域交通と経過交通の混在により交通混雑や事故多発等が問題となっていた。このことから、国定公園で有名な日南海岸（国道220号）から市街地及び九州の小京都と呼ばれる飫肥城下町に向け日南市を東西に結ぶ主要幹線である国道222号と、国道と平行に走る補助幹線市道楠原平野線を連結することにより、周辺地域の交通の分離・分散を行い、朝夕通勤時間帯の渋滞解消や通学路の安全確保を図ることを主な目的として道路整備事業を行った。その結果、中心都市へのアクセスの向上や歩行者・自転車の安全な通行空間の確保に至った。

写真は、平成30年2月現在の写真である。整備から12年経ち、周辺には当時なかった商業施設が目立つようになった。



上は、整備前後を比較した交通量の図。左下、右下は、整備前後（起点側）の写真である。

STOCK REVIEW

山瀬東郷線ができるまで……

当時、山瀬東郷線は、平成16年完成予定だったが、JR日南線の踏切改良について、協議調整について時間を要したことから、平成18年完成となった。主な協議内容としては、当初、一般部と同じ踏切内の道路幅員16mの内、停車帯を1.5mに設置する予定だったが、停車帯を設置した場合、踏切事故事故防止の観点から望ましいことではないと判断し、路肩0.75mに変更し、交通の安全と円滑を図ることとした。

▲踏切整備前

▲踏切整備後

平成20年
2008年
特別賞

200

駅前広場整備

神戸市建設局道路部工務課
三宮駅南交通広場および三宮駅前東線（三宮駅前第1地区都市再生事業）

Project Profile
プロフィール

事業地：神戸市

事業期間：平成16～18年度

事業費：2,710百万円

規模：約1,300m^2（既設バスターミナル等を含む面積約5,000m^2）
延長約80m

Outline　事業概要

三宮駅周辺は、商業、業務、文化施設等が集積するとともに、複数の交通機関が集まる神戸市内最大のターミナルで、ポートライナーによって神戸空港とつながっている。㈱神戸新聞社が阪神淡路大震災で倒壊した旧神戸新聞会館跡地に複合ビル（ミント神戸）の整備を行い、神戸市がビルと一体的な交通機関施設やデッキ、地上、地下の各レベルをネットワーク化する3層ネットワークの整備を通じた交通結節機能の強化を行うことで、神戸の玄関口にふさわしい広域的かつ多様な都市拠点の形成を図る。

Comment

【表彰理由】本事業の完成により、デッキ・地上・地下の3層がエレベーター・エスカレーターにより繋がり、バリアフリーの歩行者導線が拡充され、交通機関への乗り継ぎの利便性や回遊性が向上されたことが評価された。

【受賞者のコメント】ミント神戸の1階及びビル北側の既設バス停を三宮バスターミナルとして整備。長距離バスを主体とした41路線を集約し、交通結節機能が向上している。
また、ビル西側にデッキを整備し、3層の各レベルをつなぐことで交通機関の乗り継ぎ利便性と回遊性が向上している。その他、バス事業者によるバスターミナルの自主的な運営を行うための仕組みづくりなどの取組みを行っている。

三宮駅南交通広場および三宮駅前東線の完成時の様子

左上：整備前の様子（平成7年1月震災直後）左下：整備前の様子（平成16年4月）右：バスターミナルの完成時の様子

STOCK REVIEW

三宮周辺地区の再整備

本事業の整備後には、阪神三宮駅改良事業により新改札口が整備され、デッキ（三宮駅前東線）の延伸やオフィスビルの建替など周辺のまちづくりが活性化している。神戸の玄関口である三宮周辺地区のさらなる飛躍に向けて、民間活力の導入を図りながら、魅力的で風格ある都市空間を実現すべく、『再整備基本構想』を策定した。この構想ではバスターミナルの拡張が位置づけられており、交通結節機能の向上にむけた取組みを進めていく。

▲新たなバスターミナル

▲『再整備基本構想』