第21回

2009年
平成21年　受賞事業

201 大臣賞　JR土讃線連続立体交差事業（高知駅付近）

---

202 会長賞　地域高規格道路　秋田中央道路都市計画街路事業

203 会長賞　葛西駅地下自転車駐車場整備事業

---

204 優秀賞　新交通日暮里・舎人線建設事業（日暮里～見沼代親水公園）

205 優秀賞　都市計画道路　八代緑の回廊線整備事業

---

206 特別賞　都市計画道路　毛越寺志羅山地区街路整備事業

207 特別賞　松本駅周辺交通施設整備事業

208 特別賞　JR東海東海道本線・名鉄蒲郡線蒲郡駅付近連続立体交差事業

209 特別賞　駅前幹線整備事業

210 特別賞　杵築都市計画道路事業　宗近魚町線

平成21年
2009年
大臣賞

201

幹線道路の整備・改良　駅前広場整備　駅周辺環境整備　連続立体交差事業

高知県土木部
JR 土讃線連続立体交差事業（高知駅付近）

Project Profile
プロフィール

事業地：高知県高知市

事業期間：平成 8 年～平成 21 年

事業費：約 49,000 百万円

規模：高架延長 4,080m
車両基地 3ha
除却踏切 11 箇所

Outline　事業概要

本事業は、高知駅周辺土地区画整理事業（高知市施行）と都市計画道路はりまや町一宮線（高知県施行）等の関連街路事業と一体となった高知駅周辺都市整備の中核的な事業である。

JR 土讃線は、高知市の中心部を東西に縦貫しており、南北方向の円滑な交通が阻害されるばかりか、南北の市街地が分断され一体的な発展に大きな障害となり、都市機能を著しく低下させる要因となっていた。

本事業は、こうした状況を解消するため、高知駅を含む東西 4,080m 区間の鉄道を高架化し、道路と鉄道を連続立体交差化することで、11 箇所の踏切を除却し、都市交通の円滑化と安全を確保するとともに、南北市街地の活発な地域間交流と均衡のとれた発展に寄与するものである。

Comment

【表彰理由】11 箇所の踏切除却と新しい幹線道路の整備により、深刻な踏切事故や慢性的な交通渋滞が解消され、南北間交通の安全・円滑化を図り、生活環境・都市機能の向上に多大な効果が発現されたことが高く評価され、さらには周辺の街並みと調和のとれた高架橋デザインも評価された。

【受賞者のコメント】景観設計を取り入れ、高知県の玄関口にふさわしい、斬新で高知らしいデザインをコンセプトに、駅舎を覆う大屋根には県産材を全面に使用し、全国的にも例のない構造となっている。また、高架橋の橋脚のスリム化を行い、周辺の街並みと調和を図り、沿線住民の方々にとって圧迫感の少ない景観になったのではないかと思う。

鉄道高架区間（高知駅～入明駅間）（※写真右側線路が本線、左側線路は留置線）

位置図（上段）、鉄道高架前（下段左側）と整備後（下段右側）

高架前の渋滞状況（写真上）と整備後（写真下）の状況

高知駅舎（愛称：くじらドーム）を覆う大屋根には県産材を全面に使用しており、全国的にも例のない構造となっている。

高架化による線路跡などのスペースは、側道や公園としての利用や、週に一度、街路市（金曜市）が開催されるなど、地域住民の交流の場となっている。

新高知駅舎の開業から 10 周年を迎えた記念イベントの様子。

駅舎南口広場は、県内観光の発信拠点「こうち旅広場」として整備され、高知が誇る 3 志士が観光客を迎えている。

平成21年
2009年
会長賞

202

地域高規格道路整備　シンボルロード事業

秋田県秋田中央道路建設事務所
地域高規格道路　秋田中央道路都市計画街路事業

Project Profile
プロフィール

事業地：秋田県　秋田市

事業期間：平成12年度～
平成19年度

事業費：約66,300百万円

規模：延長2,550m
幅員9.0m

Outline　事業概要

秋田中央道路は国道7号と秋田自動車道・秋田中央ICを結ぶ延長約8kmの地域高規格道路である。これまでJR秋田駅の東西を結ぶ幹線道路は2本しかなかったため、通勤・通学時間帯や降雪時には慢性的に渋滞していた。そこで、秋田市中心部と秋田自動車道や秋田空港とのアクセス向上、秋田駅東西間の渋滞解消、秋田市中心市街地の活性化支援を主な事業目的として、本路線を整備した。 本事業区間はJR秋田駅を地下で通過するトンネル構造の自動車専用道路であり、施工区間の大半でシールド工法を採用し、低土被り及び大断面の困難な条件の中で、二次覆工省略型セグメントの採用等で工期短縮を図り、設計・施工一括発注の採用等により、大幅なコスト縮減を図った。

Comment

【表彰理由】秋田中央道路への交通の転換により、既存道路の交通渋滞が解消し、秋田県中心部と秋田自動車道のアクセス性が大幅に向上した。
また、路線バスなどの円滑な交通が確保され、公共交通の機能が向上した事や、秋田駅東西間の交流が拡大し、中心市街地の活性化に寄与した。

【受賞者のコメント】秋田中央道路は平成19年9月に供用し、1日あたりの交通量は約2万台となっており、秋田市中心部における交通の分散化が図られている。また、冬期間の通勤時間帯では所要時間が秋田中央IC～県庁間で36分の短縮されるなど渋滞による損失が大幅に減少することができた。

秋田中央道路のシールドトンネル区間の供用後の様子。

上：旭北出入口の状況　左下：中央街区出口の状況　右下：駅東出入口の状況

上：函渠内にてシールドマシンを横引。下：セグメント組立状況。

平成21年
2009年
会長賞

203

駅前広場整備　自転車施策関連事業

江戸川区土木部街路橋梁課
葛西駅地下自転車駐車場整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：江戸川区中葛西五丁目、東葛西六丁目

事業期間：平成17年度～平成19年度

事業費：6,680百万円

規模：整備面積5,600m^2
収容台数9,400台（うち機械式6,480台）

Outline　事業概要

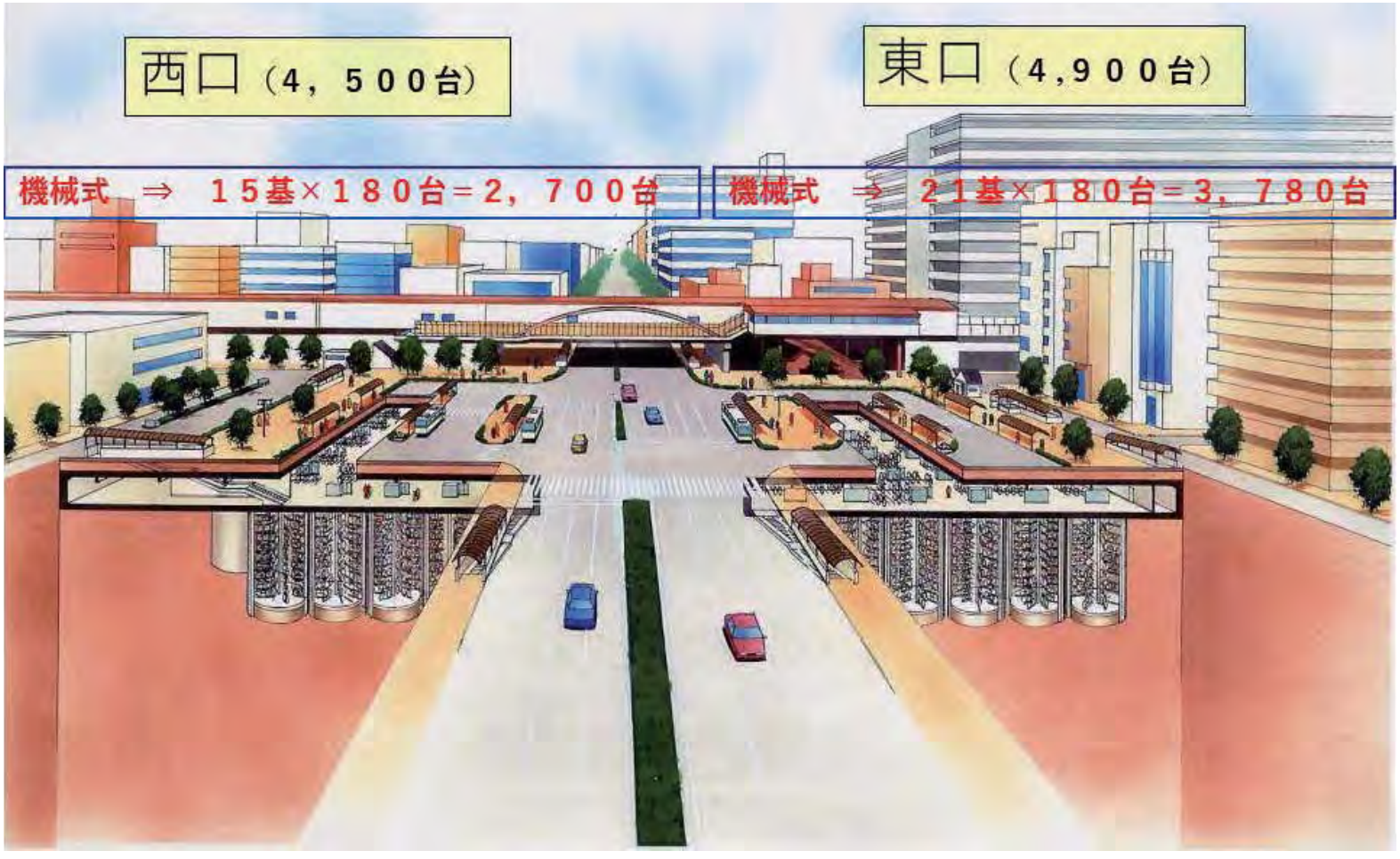
土地区画整理事業（組合施行）により生み出された公共施設（交通広場）の地下空間を利用し、収容台数日本一の地下自転車駐車場を整備した。駅前の放置自転車対策として、限られた地下空間（5,600m^2）に、将来需要予測により算出された必要台数（9,400台）を確保するため、機械式駐輪施設（6,480台）を併用した。また、バスターミナルとして供用中の交通広場地下を施工するため、作業時間に大幅な制限があり、全体工事の約8割が深夜間施工となったが、本体工事の約77%にコンクリート2次製品を採用し、現場打ちコンクリート打設（66箇月）と比較して、23箇月と大幅な工期短縮を図り、事業効果の早期発現に努めた。この結果、整備前後の周辺自転車放置率は約84%減少した。

Comment

【表彰理由】全国で初めて駅前広場地下に自走式と機械式駐輪施設を併設、日本一の規模収容台数9,400台を整備した。また、初めて自転車にICタグを添付し、瞬時に登録認識を行うシステム導入のより1分間に2台以上の入出庫を可能とし、利用者の利便性を格段に向上させた。

【受賞者のコメント】日本一の規模収容台数9,400台を整備することにより、整備前後で自転車放置率が約84%減少し、バスターミナルを有する駅前広場として、交通結節点機能が格段に向上した。このことにより都市機能や景観向上だけでなく、「やさしさ」と「快適性」の共存する「まち」を形成することが出来た。

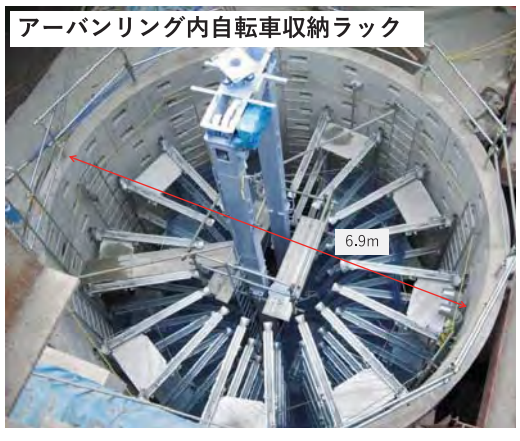
葛西駅地下自転車駐車場断面図



全国初の自走式・機械式併設の地下駐輪場。日本一の収容台数9,400台。機械式駐輪施設は180台／基 ×36基＝6,480台。ツリーサークル配置により4台／m^{2}の高収納を実現

アーバンリング工法　RCセグメント

隣接する周辺の構造物への影響を考慮し、都市部では珍しいオープンケーソン（アーバンリング工法）を採用。



全国初ICタグによる自転車登録識別システム。

平成21年
2009年
優秀賞

204

新交通システム

東京都建設局道路建設部鉄道関連事業課
新交通日暮里・舎人線建設事業（日暮里～見沼代親水公園）

Project Profile
プロフィール

事業地：東京都荒川区、北区、足立区

事業期間：平成9年度～平成19年度

事業費：約86,900百万円

規模：延長約9.8km

Outline　事業概要

新交通日暮里・舎人線沿線は、東京都区部北東部に位置し、都心に近接した地域でありながら、公共交通網の整備が十分とは言えない“交通不便地域”であり、また、地域の主要道路である放射第11号線（尾久橋通り）は、道路交通渋滞が日常化し、その解消が急務となっていた。このため、本路線の整備により交通不便地域の解消、交通渋滞の緩和、沿線地域の新たなまちづくりの誘導などを目的として整備を進めてきた路線である。

本事業は、荒川区の日暮里駅を起点として、足立区の舎人地区に至る延長約9.8kmの新交通システムである。本路線は、平成9年12月に工事に着手し、平成20年3月に開業した。

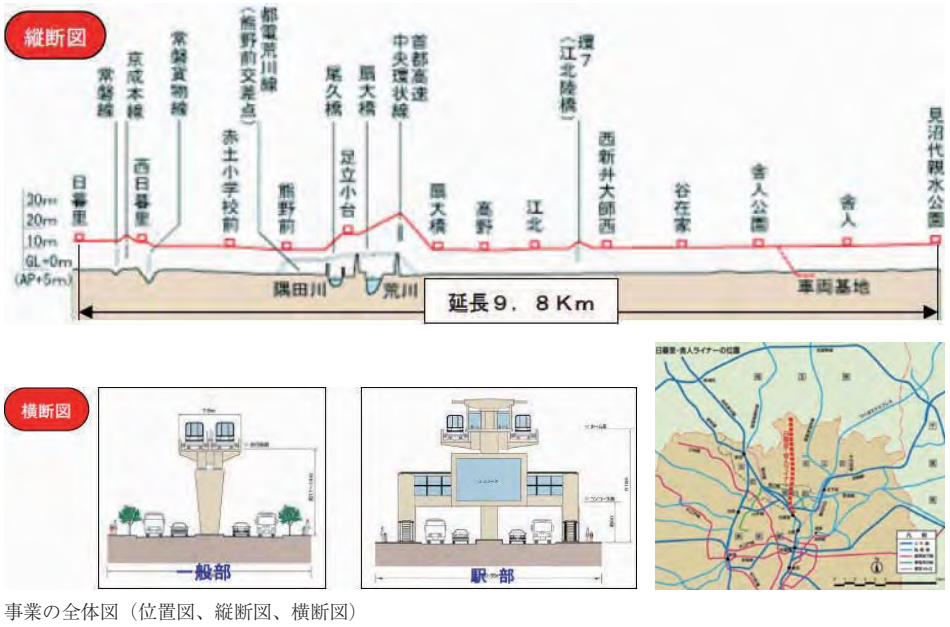
Comment

【表彰理由】本路線の開業により区部北東部の交通不便地域の解消が図られたとともに、道路混雑の緩和や近接する鉄道路線の混雑緩和にも寄与したことが高く評価された。

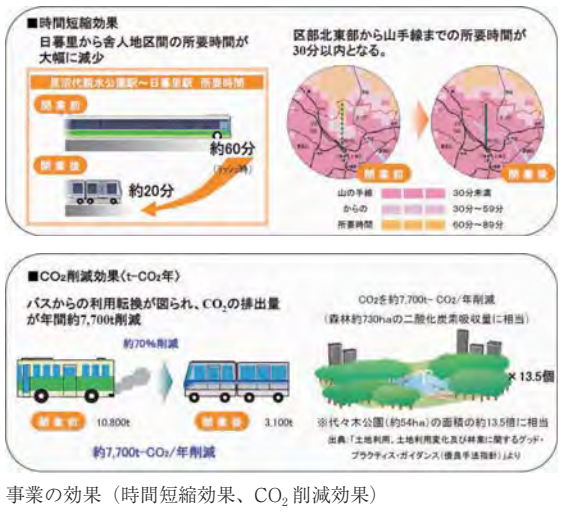
また、地域の交通利便性の飛躍的向上や、沿線地域のまちづくりの誘導にも大きく寄与したことが高く評価された。

【受賞者のコメント】「日暮里・舎人ライナー」は、「ゆりかもめ」、「多摩都市モノレール」に続き、東京都が、道路財源を用いて整備を進めた3つ目の路線であり、本路線が整備されたことにより、鉄道等交通機関の空白地帯である東京都の区部北東部の交通利便性が飛躍的に向上され、また、駅周辺の開発も着々と進行していった。

上：日暮里駅へ向う日暮里・舎人ライナー　左下、中央下、右下：完成後の高架橋



事業の全体図（位置図、縦断図、横断図）



事業の効果（時間短縮効果、CO_2削減効果）

平成21年
2009年
優秀賞

205

シンボルロード事業　歩行者専用道

八代市建設部都市整備課
都市計画道路　八代緑の回廊線整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：熊本県八代市萩原町～鷹辻町

事業期間：平成6年度～平成19年度

事業費：3,320百万円

規模：延長6,850m
幅員5.0～10.0m

Outline　事業概要

都市計画道路八代緑の回廊線は、自転車を都市交通の手段として積極的に活用していくため、市街地中心部に残されていた工場引込線軌道跡地と農業用水路跡地を利用し、JR鹿児島本線八代駅を起点に、学校などの各種施設を回廊的に結ぶ自転車歩行車専用道路として、「安全」「快適」「環境」をテーマに整備された。

本事業では、自転車歩行車専用道路の整備に併せ、「せせらぎ水路」の設置と各所に植栽や休憩施設を配置することで、交通環境と地球環境に貢献し、“安全”“やすらぎ”“うるおい”“健康”を提供できる空間の形成に取り組んだ。

Comment

【表彰理由】自転車歩行者専用道路の整備により通行の分離がなされ、安全性・快適性が向上したこと。また、四季折々の植栽と、ベンチ・東屋等の休憩施設や水深の浅い「せせらぎ水路」の配置により、季節を肌で感じられる“やすらぎ”と“うるおい”のある空間を創出したこと。

【受賞者のコメント】本路線は、JR鹿児島本線八代駅と直結し、沿線には、学校など多くの施設が隣接していることから、通勤・通学路として、多くの人が利用している。

また、各所に植栽や休憩施設が配置され、ウォーキングやジョギングをとおした交流の場・憩いの場としても利用されている。

自動車交通空間から明確に分離された安全性の確保と、市街地にあって“やすらぎ”と“うるおい”のある空間を創出している。

四季折々の樹木や草花により季節を肌で感じながら、八代市内の主要部を回遊できる空間となっている。

通勤・通学路として、多くの人に利用されている。

平成21年
2009年
特別賞

206

幹線道路の整備・改良　歴史的環境整備街路事業

岩手県県土整備部都市計画課

都市計画道路　毛越寺志羅山地区街路整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：岩手県西磐井郡平泉町

事業期間：平成8年～平成19年

事業費：約2,380百万円

規模：延長406m

Outline　事業概要

都市計画道路毛越寺線は、平泉駅と奥州藤原文化を象徴する遺跡でもある毛越寺とを結ぶ延長約1kmの幹線道路であり、多くの観光客が往来する道路となっている。対象事業は、そのうちの毛越寺付近約400mの区間である。

本事業では、現道の道幅が狭く歩道幅も十分でなかったため、道路拡幅によって世界文化遺産への登録を目指す平泉にふさわしい品格のある道路に改良し、登録に向けた運動を支援することを目的に実施されたものである。整備にあたっては、歴史的景観と調和した雰囲気を出すため、電線地中化をはじめ舗装や街路灯、植栽などについて道路全体の色調などを考慮したデザインで設計したもので、歴史的地区環境整備街路事業として実施したものである。

Comment

【表彰理由】拡幅整備にあたり、歴史地域を明確に表すため、カラー舗装の採用や道路施設のデザインの工夫等により、歴史的景観や自然景観への眺望に配慮した整備を行ったことが高く評価された。また、電線類の地中化により安全・快適な歩行空間が創出されたことが評価された。

【受賞者のコメント】本事業は、平泉町の「重要公共施設デザイン会議」に諮りながらデザイン等を決定するなど、地元の多大な協力を得て実施されたものである。幸いにも平泉は平成23年に世界文化遺産となった。整備後は、歩行者の安全が確保されゆっくりと楽しみながら歩く人が増え、夜間照明をはじめとした雰囲気は地元から好評を得ている。

かつての大路跡と重複する遺構と重なる路線でもあるため、歴史性と機能性の両立を図るデザイン性に配慮した。また、案内サインと遺跡解説表示を設置し観光客への対応も行った。

施工前（左上）と比べゆったりとした空間に生まれ変わった。広場も整備し周囲の景観や眺望に配慮した。

地域の催しの場として利用され賑わいづくりにも貢献している。

平成21年
2009年
特別賞

207

駅前広場整備　駅周辺環境整備

長野県松本市建設部建設課
松本駅周辺交通施設整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：松本市深志1丁目・巾上

事業期間：平成13年度～
平成19年度

事業費：約10,300百万円

規模：松本駅東西自由通路
延長110m
幅員10～15m
面積約1,420m^2
エレベーター2基
エスカレーター6台
多機能トイレ3か所
松本駅アルプス口広場
面積6,880m^2
バス・タクシー乗降場
自家用車整理場15台
アクセス道路（都市計画道路2路線）
延長273m
幅員18～22m
自転車駐車場380台
周辺市道整備

Outline　事業概要

松本駅及びその周辺において、公共交通機関への乗換の利便性、快適性の向上、並びに集中する自動車・歩行者の交通の流れの円滑化を図るとともに、賑わいやゆとりの空間としての交通結節点機能の向上にも寄与するものである。

Comment

【表彰理由】本事業により、松本駅の東西交通の分断が解消され、交通結節点機能の強化と東西のまちの発展・一体化の向上に大きく寄与したことが高く評価された。
また、ユニバーサルデザインに配慮した整備により、駅利用者の利便性の向上に寄与したことも評価された。

【受賞者のコメント】主要駅の近くでありながら、西口は未利用地が多く、開発が望まれている地域であった。住宅地が混在していたため、公共施設整備の手法選択に時間を要した。
交通事業者や地区住民の方々には、整備計画策定時から、積極的に関与いただいた。完了後においては、東口に集中していた渋滞が解消し、駅利用の利便性が飛躍的に向上した。

松本駅周辺交通施設整備事業の全景写真。手前から、新設された松本駅西口広場。そこから東西をつなぐ松本駅東西自由通路を設置。

本事業の事業平面図（上）。都市施設として整備。ユニバーサルデザインに配慮した施設整備。音声案内施設とEV。

本事業後に再整備を行った東口広場全景（上）及び現在も整備が進む周辺街路（下）。

平成21年
2009年
特別賞

208

連続立体交差事業

愛知県建設部都市整備課
JR東海東海道本線・名鉄蒲郡線　蒲郡駅付近連続立体交差事業

Project Profile
プロフィール

事業地：蒲郡市

事業期間：平成2年度～
平成19年度

事業費：約42,100百万円

規模：延長約6.6km
除却踏切16箇所

Outline　事業概要

この地域は、JR東海東海道本線と名鉄蒲郡線が中心市街地を東西に貫いていることから、鉄道を挟んだ南北地区の土地利用格差が大きく、特に鉄道と海に挟まれた南側地区の発展が抑制されていた。また、都市化の進展に伴い、踏切による交通遮断が渋滞悪化を招き、踏切事故の危険性の増大も危惧されていた。

この地域の鉄道を高架化して鉄道を挟んだ南北交通を円滑化することで中心市街地を一体化し、効率的な土地利用を可能にすることで都市環境の改善や防災性の向上を図るものである。

蒲郡駅付近を立体交差化することで、JR東海道本線の踏切10箇所と名鉄蒲郡線の踏切6箇所の計16箇所の踏切を除却する事業である。

Comment

【表彰理由】踏切渋滞・事故の解消と南北方向の交通円滑化や鉄道で分断され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。鉄道高架化により橋梁による河川への阻害が無くなり、同時に鉄道交差部の河川改修を実施し、洪水に対する安全性が向上したことも評価された。

【受賞者のコメント】本連立事業により、鉄道により分断されていた南北のまちが一体となりさらなる発展が期待されている。

また、蒲郡駅周辺は、連立事業と同時に整備された駅前広場に日本チャレンジチームの大型ヨット・アメリカズカップ艇が配置されるなど、『観光都市蒲郡』の玄関口としてますます発展していくことが期待される。

連立事業によりまちが一体化し、駅周辺では市の顔として魅力あるまちづくりが進められている

事業前後　旧府相踏切

事業完了　蒲郡駅北口

平成21年
2009年
特別賞

209

幹線道路の整備・改良　橋梁整備　シンボルロード事業　駅前広場整備

王寺町地域整備部都市計画課
駅前幹線整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：王寺町

事業期間：平成16年度～
平成19年度

事業費：1,589百万円

規模：【駅前幹線】
延長166m
幅員17.5～34m
【駅前広場】
面積5,000m^2

Outline　事業概要

本事業では5径間連続鋼床版鈑桁橋124m＋道路部42mの道路橋及び駅前広場5,000m^{2}を整備した。橋梁部は河川と町道を横架し、これらの建築限界を確保しつつ斜路の勾配をできるだけ緩くするため、桁の低桁高化（最低値で腹板高600mm）を実現する必要があり、これらが可能な鋼床版鈑桁を採用した。

駅前広場部は橋梁による新たな動線が増えることから、広場内の動線を見直し、利便性が向上するように整備した。

本事業により王寺駅南駅前への所要時間の短縮や周辺の交差点の慢性的な渋滞の減少、歩行者の安全な通行空間確保に寄与などの整備効果があった。

Comment

【表彰理由】本事業の完成により、王寺駅南口地区へのアクセス利便性の向上、王寺駅周辺の交通渋滞の緩和、歩行者の安全・快適な通行空間を確保したことが高く評価された。

また、事業の必要性を地元住民に粘り強く訴え、事業を完成させた事業者の姿勢も評価された。

【受賞者のコメント】本事業地は駅前で町の玄関口に位置するため、橋梁のイメージを町の顔として捉え、高欄部にせせらぎをイメージした高欄や町花町木のデザインパネルを設置し、橋梁全体には橋梁を軽快に見せる働きのある厚みの薄い桁カバーを設置することで、シンボル的に美しく見えるようにした。

駅前広場から葛下川を渡り国道25号へ至る延長166mの路線。王寺駅南地区へのアクセス利便性や駅周辺からの避難路確保、駅周辺道路の渋滞解消などを目的とした2車線の幹線道路。

駅前広場内の自転車の不法駐車数が激減。

施工前の事業地の様子。

平成21年
2009年
特別賞

210

幹線道路の整備・改良　歴史的環境整備街路事業

大分県土木建築部都市・まちづくり推進課
杵築都市計画道路事業　宗近魚町線

Project Profile
プロフィール

事業地：杵築市大字杵築

事業期間：平成8年度～
平成19年度

事業費：2,796百万円

規模：延長410m
幅員16m

Outline　事業概要

本路線は、大分県杵築市の中心部を東西に結ぶ都市計画道路である。
事業箇所は、杵築城の西方に位置し、沿線は、古くは商家・町家等の歴史的建造物が建ち並ぶ城下町として栄えていた。
商店街が形成され、現道は5～6mと狭隘で歩道がないため、自動車と自転車や歩行者が錯綜し、大変危険な状況であった。
本事業により、市内中心部の自動車交通の円滑化が図られるとともに、城下町を散策する観光客や地元の通勤通学者等の自転車歩行者の安全性が向上した。また、周辺には美しい石畳の坂で有名な名所もあることから、歩道部に擬石ブロック張を施すことで、町並みと調和のとれた景観の形成を図った。

Comment

【表彰理由】歴史的な景観に配慮した整備を行うことにより、魅力ある空間の創出及び安全な通行空間を確保することができた。また、建築物の高さや意匠を制限し、歴史的景観と調和したまちづくりを進めたことにより、城下町を散策する観光客が増加し、地域の活性化に寄与することができた。

【受賞者のコメント】本路線の沿道には、江戸時代から明治、大正にかけての建物が数多く残っており、道路を拡幅すると建物の移転により、地区内の景観が変わる恐れがあった。城下町の雰囲気を壊さず、市民が親しみと愛着をもてる町並みにするために、杵築市が住民と一体となって地区計画を定め、その後の用地取得も円滑に進めることできた。

沿道に地区計画を定め、建築物の高さや意匠を制限し、歴史ある建造物の保存に努め、無電柱化や歩道舗装を擬石ブロック張にすることで周辺の歴史的景観と調和したまちづくりを進めた。

（事業後）

（事業前）

（事業後）

周辺のまち並みと調和した照明器具を選定し、街路樹についても市民団体が中心となって選定した。

市役所や商店街のある市内中心部でありながら、歩道もなく、狭隘な道路

第22回

2010 年
平成 22 年　受賞事業

211 大臣賞　調布都市計画道路 3・2・6 号線
調布保谷線

---

212 会長賞　室蘭圏都市計画道路事業 3・3・303
登別温泉通外 1 街路事業

213 会長賞　岐阜駅北口駅前広場整備事業

---

214 優秀賞　交通結節点改良事業

215 優秀賞　日豊本線日向地区連続立体交差事業

---

216 特別賞　都市計画道路　上野西法寺線上野地区
街路整備事業

217 特別賞　東急目蒲線（目黒～洗足駅付近間）
連続立体交差事業

218 特別賞　桜井駅前線（限度額立体交差事業）

219 特別賞　都市計画道路 3・4・179 北郷通整備事業

220 特別賞　都市計画道路　環状 2 号線(新横浜地区)
街路整備事業

平成22年
2010年
大臣賞

211

幹線道路の整備・改良

東京都北多摩南部建設事務所
調布都市計画道路3・2・6号線　調布保谷線

Project Profile
プロフィール

事業地：東京都　調布市、三鷹市

事業期間：平成11年度～
平成20年度

事業費：約3,620百万円

規模：延長2,200m
幅員36m（車道16m、
環境施設帯両側10m）

Outline　事業概要

調布保谷線は、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、稲城市矢野口を起点に、調布・三鷹・武蔵野の各市を経由し、西東京市北町に至る延長約14.2kmの都市計画道路である。表彰対象の事業はそのうち約2kmの区間である。本事業では、沿道の生活環境を保全するために、植栽、歩道、副道で構成される「環境施設帯」を設置した。環境施設帯の整備にあたっては、新たな試みとして、住民参加型（ワークショップ方式：市民・地元市・東京都で構成）の「環境施設帯整備検討協議会」を開催し、地域住民の方々から広く意見を聞き、より地域の特性にあった道づくりを推進し、環境に配慮した道づくりに取組んだものである。

Comment

【表彰理由】整備にあたり、環境施設帯を設置し、沿道環境に配慮した、郊外における新たな道路整備事業として高く評価された。
また、「環境施設帯整備検討協議会」を設置し、地域住民の声を広く取り入れ整備に活かしたことや、利用者の視点から景観面においても非常に優れている点が評価された。

【受賞者のコメント】住民参加型（ワークショップ形式）の「環境施設帯整備検討協議会」を開催した当初は、都に対する不信感があったが、議論を重ねるにつれ不信感を和らげられた。そうした中で、多様な意見を出し合いながら整備計画案をまとめ、地域住民と行政とが一体となった環境に配慮した道づくりに取組み整備を進められた。

完成全景

歩行者と自転車を植栽帯で分離

上：二層式低騒音舗装（神代植物公園北から北側）
下：副道設置（神代植物公園前から南側）

左：既存樹木を環境施設帯に保存（浅間神社前）　右：既存樹木を環境施設帯に保存（深大寺入口）

左：沿道環境の改善（高低差処理）　中央：沿道環境の改善（緑化ブロック）　右：歴史・文化の保全（橋名板とベンチ）

上：ワークショップ（環境施設帯整備検討協議会）
下：ボランティア活動による草取り、ゴミ拾い

事業前

平成22年
2010年
会長賞

212

幹線道路の整備・改良

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事業 3・3・303 登別温泉通外 1 街路事業

Project Profile
プロフィール

事業地：北海道登別市

事業期間：平成 3 年～平成 20 年

事業費：19,000 百万円

規模：延長 1,110m
幅員 17m

Outline　事業概要

本事業は、ホテルや飲食店、お土産店等が立ち並ぶ登別温泉街を縦貫する唯一の道路である倶多楽湖公園線（旧道）の幅員が狭小であるため、新たに延長 1,110m の道路を街路事業で整備したものである。旧道における大型車すれ違い困難区間の解消、温泉街の交通渋滞緩和、温泉街へのアクセス向上、ゆとりある歩行空間の創出により、登別温泉街の環境改善ならびに防災機能の向上を図った。また、事業箇所は全区間が支笏洞爺国立公園内であることから、擁壁などのコンクリート構造物表面の自然石風仕上げや彩色､橋梁の桁や、高欄、歩道柵などの道路附属物は色彩を濃茶に統一し、歩道はインターロッキングブロック舗装を施すなど景観にも十分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、地元自治体、観光協会等にとって永年の懸案であった全国有数の観光地である登別温泉街の交通混雑、渋滞が解消され、旅行速度が大幅に向上するとともに、景観にも十分配慮された、安全で快適な空間が創出された。

【受賞者のコメント】登別温泉は年間 380 万人を超える観光客が訪れる全国有数の観光地であり、道路整備は永年の懸案だった。地元自治体をはじめ観光協会や町内会、温泉組合、環境省等との協議を重ね、多くの制約がある中、事業を進めた。道路整備により、交通渋滞等の多くの問題点が改善され、地元関係者からも好評価をいただいた。

土地利用が限られる谷あいを縫うように新たに道路を整備した。

道路整備前には渋滞が発生していたが、完成後は円滑な通行が可能となり、旅行速度が大幅に向上した。

旧道は「地獄まつり」等、温泉街のイベントに利用されている。

平成 22 年
2010年
会長賞

213

駅前広場整備

岐阜市都市建設部駅周辺事業推進課
岐阜駅北口駅前広場整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：岐阜県　岐阜市

事業期間：平成 14 年度～
平成 21 年度

事業費：約 10,300 百万円

規模：広場面積 2.65ha

Outline　事業概要

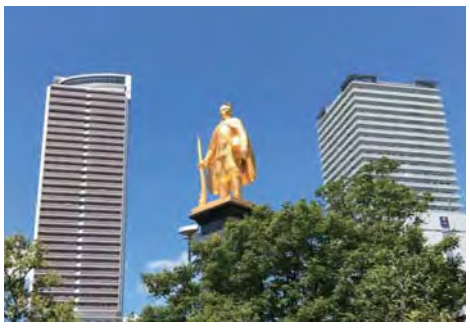
岐阜駅北口駅前広場は、2.65ha という全国有数の面積を誇る駅前広場である。乗合バス・団体バス乗降場、一般車・タクシー乗降場など、乗換機能を有機的に配置し、交通結節点としての機能強化を図るとともに、歩行者の安全な空間の確保と一体的なにぎわいの創出を目的として、駅と街をつなぐ歩行者用デッキを整備したものである。また、広場の中央部やデッキの上には、イベントなどに利用できるにぎわい空間として広場を整備するとともに、『杜の駅』のコンセプトのもと、桜をはじめ県内に自生する樹種を多数植栽し、緑豊かな空間を形成している。さらに、誰もが安全で安心して利用できるよう、ユニバーサルデザインに配慮し、エレベータ、エスカレータ、情報案内板などの施設を配置した。

Comment

【表彰理由】バリアフリーに配慮し、バス乗降場等を機能的に配置したことで交通結節点としての機能が大いに発揮されている。広い面積を有効に活用した広場でイベントが数多く開催され、中心市街地の活性化に貢献していること、景観や環境に考慮した公園的空間の創出について高く評価された。

【受賞者のコメント】現在の広場では、毎年恒例のイベントが定着し、休日を中心にイベントが開催され、多くの市民の参加により、「にぎわい」が創出されている。完成後 9 年がたち、にぎわいの発信基地として、駅周辺、そして中心市街地へと人の流れをつくりだす一大交流拠点となっており、岐阜市の中心市街地の発展を牽引している。

デザインに岐阜らしさを取り入れた各施設は、市の玄関口としてふさわしい都市景観を形成し市の新しい顔となっている。



イベント状況、やすらぎの里（ながれ）、市民の寄付により建立された「黄金の織田信長公像」

大屋根の下に飾られるフラッグとバス乗降場

平成22年
2010年
優秀賞

214

幹線道路の整備・改良　シンボルロード事業　駅前広場整備　駅周辺環境整備

加古川市都市計画部市街地整備課

交通結節点改良事業

Project Profile
プロフィール

事業地：兵庫県加古川市東加古川駅周辺

事業期間：平成14年度～平成20年度

事業費：約5,500百万円

規模：駅前広場7,400m²
新在家高畑線延長273m

Outline　事業概要

JR東加古川駅周辺地区は、東加古川駅に北口がなかったため、南側の改札口に向かうべく付近の踏切（上土堤一踏切）に駅利用者（人、二輪、自動車）が集中、大変混雑し、交通結節機能が不足していた。

このため、新たに駅北広場、南北自由通路及び駅北広場へのアクセス道路を整備するとともに、駅南広場を再整備することにより、駅利用者のアクセスを向上させ、交通結節機能の充実、強化を図るものである。また、上記のほか、アクセス道路の整備に併せて、JRが駅舎の橋上化を行い、駅への安全で快適な歩行者動線を確保した。各施設のバリアフリー化により高齢者、身体障がい者の利便性と、音声案内等情報提供施設を整備することにより視覚障がい者等の移動の円滑化も図った。

Comment

【表彰理由】本事業は、駅北口の新設や広場、自由通路の整備により、南北の歩行者の安全・快適な動線確保や、アクセス道路の整備による利便性の向上など、交通結節点の機能強化に大きな効果をもたらしたことが高く評価された。
また、駅の利用者に非常に喜ばれている点も評価された。

【受賞者のコメント】駅前広場整備については区画整理事業による整備を計画していたが、地元合意を得られなかったため街路事業に変更した。その後も当該事業の必要性について何度も地元と折衝してきた経緯がある。
事業の計画策定時から、これまでの長期間にわたる取組みの結果、このような栄誉ある賞を頂戴し、大変喜ばしく思う。

駅北広場、自由通路の整備により駅北側へのアクセスが新たに可能となり、周辺道路渋滞が緩和された。これにより、歩行者や二輪の安全性も大きく改善された。

新しく整備した駅舎と駅前広場、自由通路、アクセス道路（新在家高畑線）

要素事業として整備したカラー舗装等

平成 22 年
2010年
優秀賞

215

駅周辺環境整備　連続立体交差事業　踏切除却・改良事業

宮崎県県土整備部
日豊本線日向地区連続立体交差事業

Project Profile
プロフィール

事業地：日向市

事業期間：平成 10 年度～
平成 20 年度

事業費：7,800 百万円

規模：延長 1.67km
除却踏切 3 箇所

Outline　事業概要

宮崎県日向市は、市街地を東西に分断する形でJR 日豊本線が通過しており、踏切による渋滞が慢性化していたことから、まちの発展の大きな障害となっていた。

本事業は、こうした状況を解消するため、鉄道を高架化して既存の踏切道を 3 箇所除却し、安全で円滑な都市交通の確保と分断化された地域の一体化な発展を目指し、抜本的な都市構造の改変と中心市街地の活性化を図るものである。

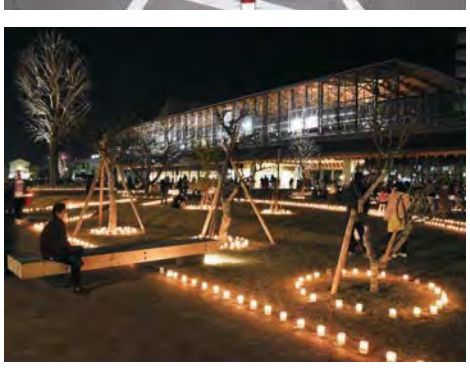
また、本事業と連携して、日向市が施行する土地区画整理事業と民間が施行する特定商業集積事業を組み合わせた「三位一体」での取り組みを行い、さらに市民発意によるイベント開催や官民協働のまち使い、まち育て等の取り組みを連携し、将来の都市を創造していく、総合的なまちづくりを目指すものである。

Comment

【表彰理由】JR 日豊本線により市街地が東西に分断されていたが、高架化により踏切が除却されて交通渋滞が解消し、東西のまちの一体性が図られたこと、また、新たに整備された市民広場において、祭りなどのイベントを開催することにより、人々が集う空間の創出となったことが評価された。

【受賞者のコメント】駅舎及び駅周辺の景観・デザインをまとめるにあたり、公共空間のみならず民有空間まで市民の意見を反映できる場を設けることで、市民が積極的にまちづくりに関わりを持った。また、駅舎に地元杉材を用いたことで、環境保全、林業の育成に寄与し、地域のシンボルとなった。

完成後の日向市駅周辺（西口広場）



鉄道の高架化状況。高架下や駅前広場は人々が集う空間として活用されている

平成 28 年 11 月には「新日向市駅 10 周年記念イベント」を開催

平成22年
2010年
特別賞

216

幹線道路の整備・改良　橋梁整備

岩手県県北広域振興局土木部二戸土木センター
都市計画道路　上野西法寺線上野地区街路整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：岩手県二戸郡一戸町

事業期間：平成13年～平成20年

事業費：約1,600百万円

規模：延長536m

Outline　事業概要

都市計画道路上野西法寺線は、国道4号と町の中心部を東西に結ぶ延長約2kmの幹線道路であり、川と鉄道で分断された地域を結ぶ路線となっている。対象事業は、そのうち馬淵川を渡河する橋梁の新設を含む約530mの区間である。

現道は1車線で歩道がなく朝夕には交通混雑して歩行者の安全が十分に確保されていなかった。本事業によって、国道4号から町中心部に向かう新たな幹線道路が整備されたことで、円滑な交通が確保されるとともに、両側に3.5mの歩道が設置され児童・生徒の安全な通学環境が整備された。また､馬淵川で分断された地域が連結したことで、町中心部と県立病院等とアクセスも向上し、住民生活の利便性が大きく向上した。

Comment

【表彰理由】事業によって、馬淵川で分断された地域を連結する幹線道路として、地域住民の利便性の向上が図られたことが高く評価された。また、景観ワークショップを開催し、地域住民の意向を踏まえ、歩道のカラー舗装や電柱の色彩など、周辺地域の景観に配慮した点も高く評価された。

【受賞者のコメント】本路線の整備は、地元自治体からの強い要望を受けて事業化されたもので、整備完了によって地域の利便性は飛躍的に向上した。現在は、これに続く第3期事業として鉄道横断箇所を含む約580m区間を事業化したところである。本路線の完成に向けて、地域に喜ばれる街路整備に引続き取組んでいきたい。

住民参加の景観ワークショップを開催し、歩道をカラー舗装とし街路灯や橋梁高欄の色彩を町のシンボルカラーの緑色に統一した。地元住民がウォーキングに利用するなど好評を得ている。

ゆったりとした歩道となり安心して通学できる道路に生まれ変わった。橋名は一般公募で「しのぶ橋」と命名。

町の中心街と新しい商業エリアが結ばれ、更なる活性化が期待される。

平成 22 年
2010年
特別賞

217

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
東急目蒲線（目黒～洗足駅付近間）連続立体交差事業

Project Profile
プロフィール

事業地：東京都品川区、目黒区

事業期間：平成 7 年度～
平成 20 年度

事業費：約 87,300 百万円

規模：延長約 2.8km
除却踏切 18 箇所

Outline　事業概要

本事業は、東急目蒲線の目黒駅付近から洗足駅付近までの約 2.8km の区間において鉄道を立体化することにより、18 箇所の踏切を除却する事業であり、平成 7 年 9 月に事業認可を取得し、平成 18 年 7 月に立体化が完成し、全ての踏切を除却した。引き続き整備を進め、平成 21 年 3 月に事業が完了した。

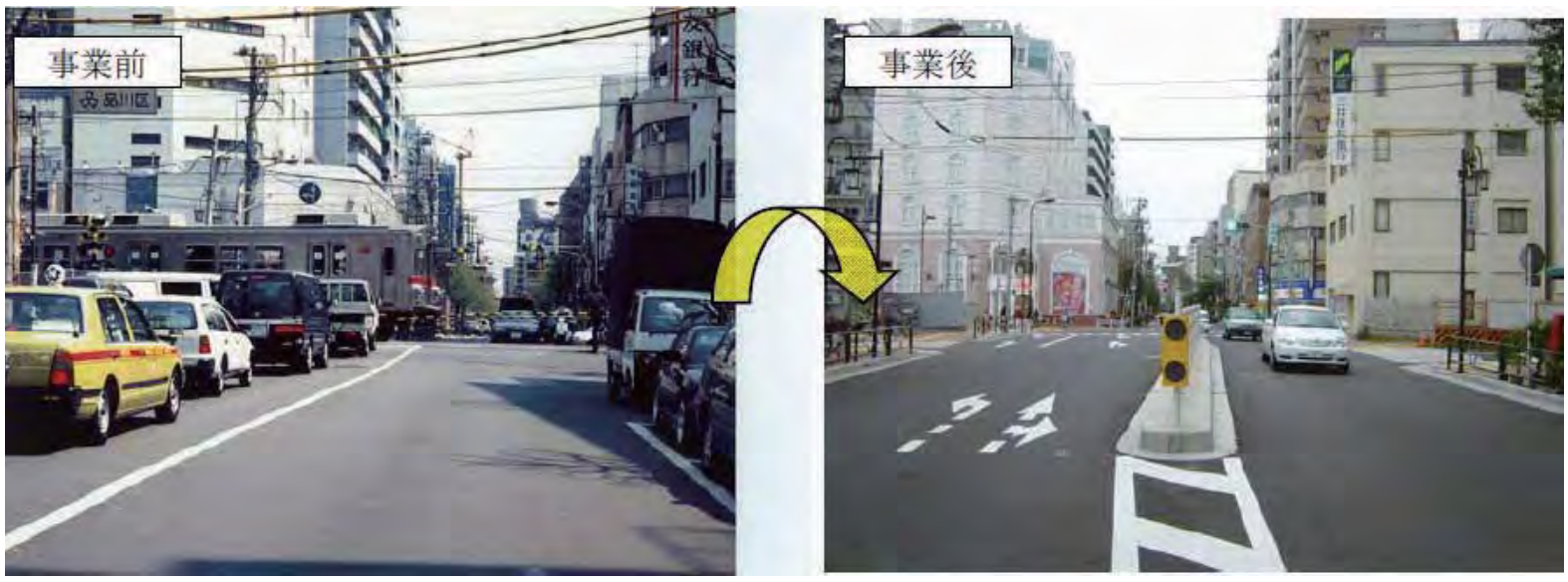
東急目蒲線は、平成 12 年 9 月に東京メトロ南北線、都営地下鉄三田線および平成 13 年 3 月から埼玉高速鉄道と相互直通運転を開始しており、踏切除却による安全確保のため本事業の完成が急がれていた。

実施にあたっては、東京都、地元区である品川区、目黒区、鉄道事業者である東京急行電鉄株式会社が相互に連携して事業を進めた。

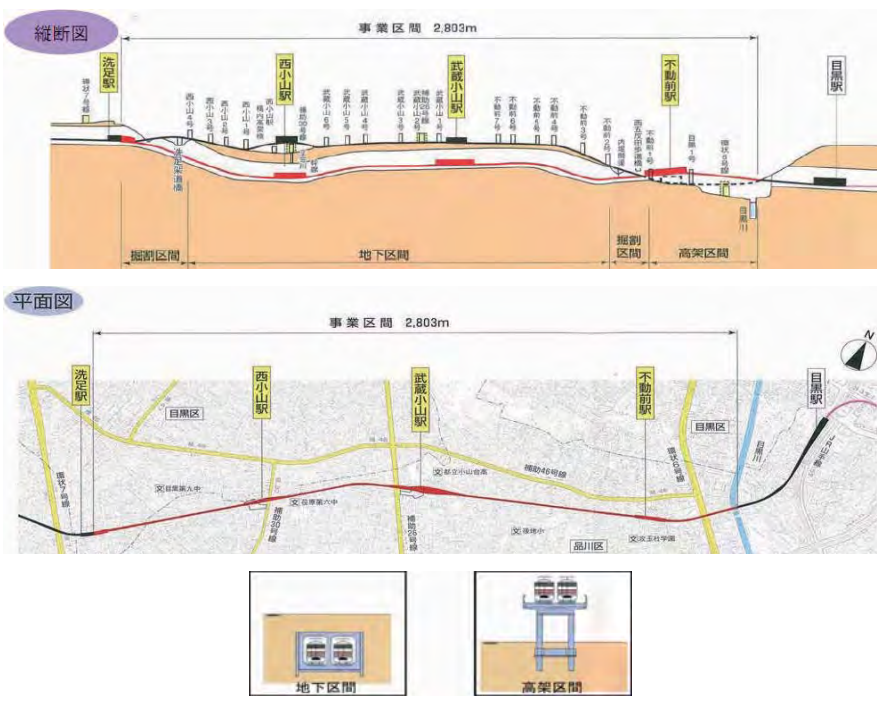
Comment

【表彰理由】本事業は、鉄道立体化により 18 箇所の踏切を除却し、交通渋滞の解消や道路と鉄道の安全性が向上したことが､非常に高く評価された。また、鉄道跡地や高架下空間を駐車場や緑道整備を行い、周辺の交通安全や環境改善に寄与するなど、街づくりにも貢献した点も、評価された。

【受賞者のコメント】本事業は、平成 12 年に東京メトロ南北線、都営地下鉄三田線及び平成 13 年から埼玉高速鉄道と相互直通運転を開始し、踏切除却による安全確保のため完成が急がれていた。鉄道立体化では、仮線用地の確保が不要な直上高架・直下地下切換工法を採用し、終電から始電まで 1 晩で切換作業を行い、事業の円滑化と効率化を図った。



補助第 26 号線と東急目蒲線のボトルネック踏切を除却



事業の全体図（上：縦断図　中央：平面図　下：断面図）

上部空間の有効利用（鉄道跡地に整備された緑道）

第22回

平成22年
2010年
特別賞

218

限度額立体交差事業

安城市都市整備部区画整理課
桜井駅前線（限度額立体交差事業）

Project Profile
プロフィール

事業地：安城市

事業期間：平成14年度～
平成21年度

事業費：約8,900百万円

規模：延長約2.1km
除却踏切4箇所

Outline　事業概要

桜井駅前線は、本市南部の地域拠点である桜井駅周辺地区を東西に貫き、交通結節点である桜井駅とアクセスする幹線道路で、名古屋鉄道西尾線と平面交差している周辺道路の踏切遮断交通量も多いことから、著しく交通障害となっており、立体交差化が望まれていた。

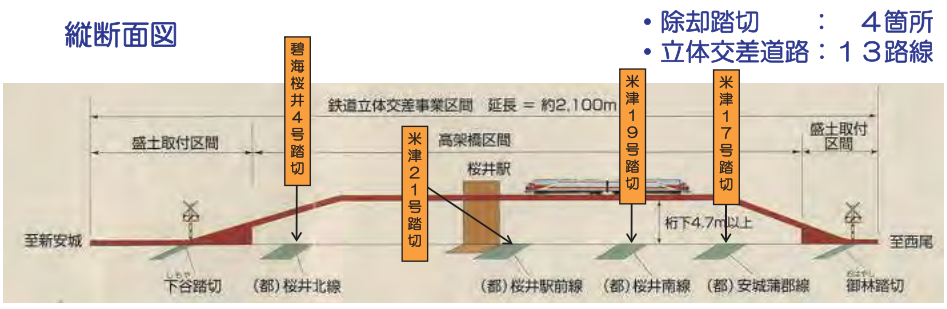
このため、名古屋鉄道西尾線桜井駅付近の約2.1kmにおいて桜井駅前線を限度額立体交差事業として、安城桜井駅周辺特定土地区画整理事業と同調して実施することにより、駅周辺を一体的に整備するとともに、4箇所の踏切を除却し、交通の円滑化と安全性を確保し、周辺土地利用の向上を図るものである。

Comment

【表彰理由】本事業の完成により、4踏切が廃止となり事故や踏切渋滞等の交通障害が解消し、東西方向の交通円滑化が図られた。また、区画整理事業と同調して事業が行われたことで、今後のまちづくりの期待も大きい。さらに駅舎のデザインが周辺の景観と調和していることなども高く評価された。

【受賞者のコメント】事業に対する地元説明会では目立った反対もなく、理解と協力を得ることができた。あと夜間施工や振動・騒音が伴う基礎工事は、特に細心の注意を払いながら進めた。鉄道高架化に伴う踏切除却による交通渋滞の緩和及び踏切事故の解消に加え、軌道のロングレール化による振動・騒音の抑制が好意的に受け止められた。

鉄道高架化により、桜井駅を中心とした新旧市街地の総合整備及び都市交通の円滑化が図られた。



大正15年開業の駅舎も桜井地区にとっては主要な駅ではあるが、身体障害者には利用し難い状況となっていた。

交通の円滑化と安全性を確保し、周辺土地利用の向上が図れた。

平成22年
2010年
特別賞

219

幹線道路の整備・改良　立体交差道路整備　橋梁整備　踏切除却・改良事業

札幌市建設局土木部
都市計画道路 3・4・179 北郷通整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：北海道札幌市白石区(国道12号～北13条・北郷通)

事業期間：平成11年度～平成20年度

事業費：約11,300百万円

規模：延長1,070m(内、立体交差部720m)

Outline　事業概要

北郷通は、国道12号から札幌新道までの区間約2,020mの都市計画道路であるが、緊急対策踏切である「北郷通り踏切」による慢性的な交通渋滞が発生していた。

本事業はそういった問題を解消するため、また、近接するJR白石駅周辺地区整備事業との円滑な道路ネットワークを形成するため、鉄道との立体交差（北郷通こ線橋）を含む延長1,070mの整備事業である。こ線橋は、耐震性・車両走行性に優れた「鋼・PC箱桁混合橋」であり、剛結構造に国内初となる支圧接合方式を採用したこと、また、景観に配慮したデザインとしたことが大きな特徴である。

Comment

【表彰理由】本路線の整備により踏切の解消が図られ、周辺の道路混雑の緩和に寄与し、路線バスの定時性が確保された点などが高く評価された。また、道路利用者からも高い満足度が得られていることも評価された。

【受賞者のコメント】本事業のこ線部において、コンクリート桁と鋼桁を一つの桁にする接合工法に、国内初となる「支圧結合方式」を用いている。工法採用にあたっては、札幌市技術検討委員会において、構造に関する技術的な検討を行い、耐震性、耐久性に優れた構造を実現するとともに、接合部の段差解消による車両の走行性向上も図られたと考えている。

・周辺の幹線道路からの交通量が転換され、混雑緩和に寄与した
・鉄道による分断を解消することで、周辺道路や高速道並びに駅とのネットワークが構築され、地域が活性化された

近隣住民の生活空間に近接しているため、階段や橋脚の形状を圧迫感を与えないデザインとした

踏切を撤去することにより、交通渋滞を解消し、バスの定時性を確保

平成22年
2010年
特別賞

220

駅前広場整備　駅周辺環境整備

横浜市道路局
都市計画道路　環状2号線（新横浜地区）街路整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：神奈川県横浜市港北区
新横浜二丁目1番地

事業期間：平成15年度から
平成20年度

事業費：約3,200百万円

規模：延長350m
歩行者デッキ幅員4～14m
駅前広場10,000m²

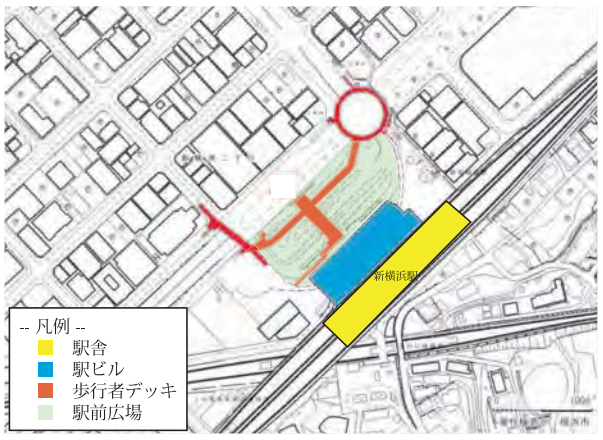
Outline　事業概要

新横浜駅は、首都圏南西部の玄関口として、平成20年3月には「のぞみ」をはじめすべての列車が停車するなど、駅利用者の増加に対応した駅周辺施設の再整備が必要とされていた。
その課題解決のため、JR東海と横浜市が連携し、「新横浜駅北口総合再整備事業」として、JR東海が施行した新横浜駅舎改良、駅ビル建設と一体となって、歩行者デッキ新設、駅前広場再整備を行ったものである。
駅ビル2階の改札レベルからバス乗り場、環状2号線横断まで連続するデッキの整備に合わせ、要所にエレベータを設置し歩行者のバリアフリー動線を確保した。
混在していたバスと一般車、タクシーの出口を分離、動線の明確化により安全性の確保と環状2号線本線の混雑緩和を図った。

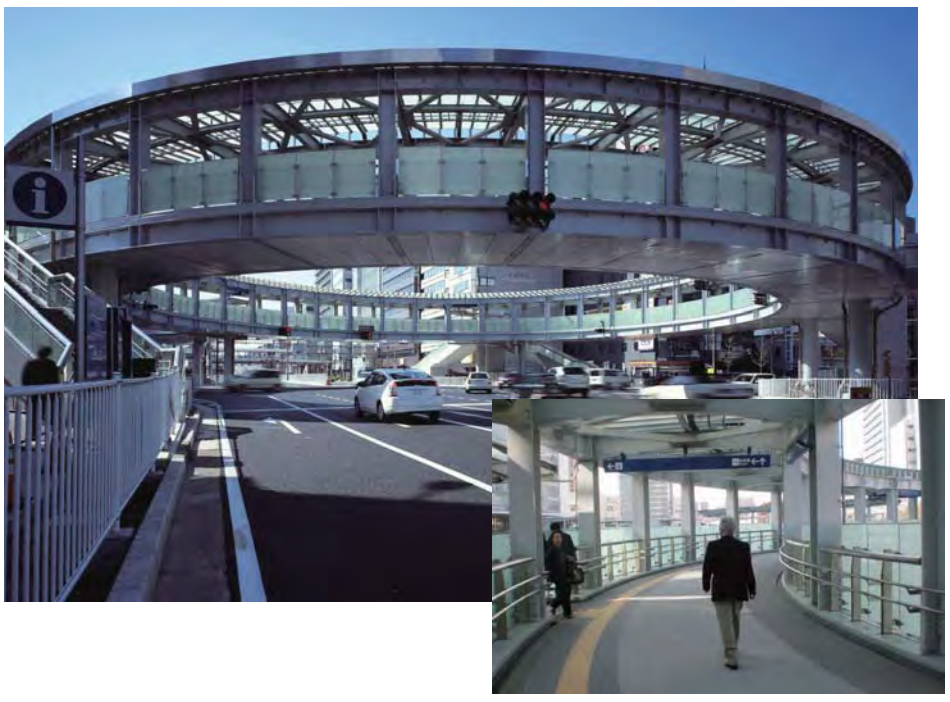
Comment

【表彰理由】新横浜駅入口交差点上の直径50mの円形デッキが駅前のランドマークとなっている。日産スタジアムなどの大型イベント施設への歩行者動線と車両が完全に分離され、利便性の向上、安全性の確保に繋がった。駅前広場再整備により、駅とバス乗り場等とのアクセス性が向上した。

【受賞者のコメント】重要幹線である環状2号線を通行止めにした桁架設、バスを運行しながらの駅前広場の再整備、バリアフリー対応など、多くの工夫を必要とした事業であった。整備後には渋滞が解消した、安全になったなどの声を多くいただいたと記憶している。デッキ供用後の横断歩道撤去にあたっては、多くの方のご理解に感謝をしている。



首都圏南西部の玄関口としてふさわしい、駅ビルと一体的に整備された歩行者デッキと駅前ロータリー　「写真撮影：株式会社エスエス」



駅前のランドマークとなっている交差点デッキ、フィーレンデール形式を採用したことにより開放感を創出

要所にエレベータ、誘導ブロックなどを整備しバリアフリー化

第23回

2011年
平成23年　受賞事業

221 大臣賞　川内南小泉線（安養寺工区）道路改築事業

222 会長賞　いわき駅周辺交通結節点改善事業

223 会長賞　都市計画道路　河井町横地線　街路事業

224 優秀賞　南魚沼都市計画道路　3・4・32号
塩沢中通り線　整備事業

225 優秀賞　市内電車環状線化事業

226 特別賞　帯広圏都市計画道路事業3・3・46号
弥生新道

227 特別賞　甲府都市計画道路　愛宕町下条線整備事業

228 特別賞　金沢都市計画道路3・4・15号橋場若宮線

229 特別賞　福知山駅付近連続立体交差事業

230 特別賞　中和幹線　桜井東・慈恩寺工区

231 特別賞　奈良県田原本町　田原本駅前広場整備事業

平成 23 年
2011年
大臣賞

221

幹線道路の整備・改良　放射・環状道路整備　立体交差道路整備　橋梁整備

仙台市建設局北道路建設課
川内南小泉線（安養寺工区）道路改築事業

Project Profile
プロフィール

事業地：仙台市青葉区小松島四丁目～宮城野区枡江

事業期間：平成 2 年度～平成 21 年度

事業費：約 14,600 百万円

規模：延長 1,722m
幅員 36m

Outline　事業概要

本路線（都市計画道路網の見直しにより「台原南小泉線」に名称変更）は、仙台市の環状線の一部を担い、主要幹線道路である国道 4 号と放射線である主要地方道仙台泉線を結ぶ重要な路線である。本事業は、本路線のミッシングリンクである安養寺工区の道路改築事業であり、通過交通を生活道路から走行安全性の高い本路線への転換による住環境の改善、慢性的に発生している都心部の渋滞緩和を含む交通整流化を図るものである。また、仙台市東部地区から地下鉄南北線台原駅へのアクセス道路としての機能も有しており、本工区の完成によりバス路線が新設されるなど、仙台市が目指す軌道系交通機関を基軸とした公共交通を中心とした交通体系の構築に寄与するものである。

Comment

【表彰理由】仙台市の骨格幹線道路網の環状ルート形成により交通円滑化が図られたほか、地下鉄へ連絡するバス路線新設による市内交通の広範な交通改善に寄与したことが評価されたものです。また、ゆとりある歩行空間の確保や、施工面における遺跡や小動物、近隣住宅など周辺環境への配慮も評価を受けている。

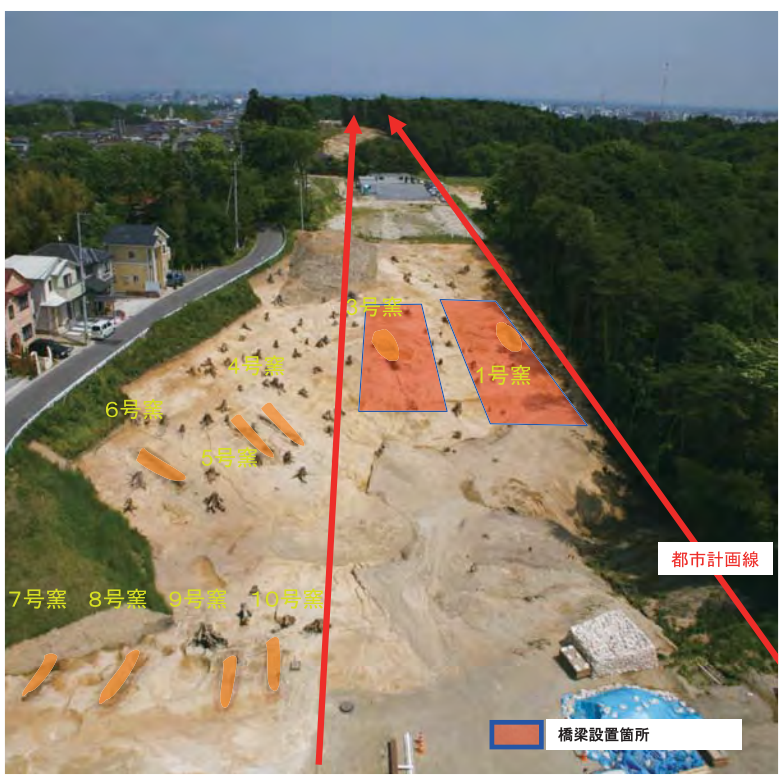
【受賞者のコメント】本工区の完成により、主要地方道間を結ぶ仙台市の骨格幹線道路網の環状ルートの一部が概成し、仙台市が目指す公共交通を中心とした交通体系の構築に寄与したものと考えている。また、事業期間が約 20 年と長い歳月を要しましたが、隣接する風致公園や、発見された埋蔵文化財に配慮しながら進めることができたと考える。

・本事業により、仙台市北部から東部への移動所要時間が、約 10 分程度（平日日中比較）時間短縮
・鉄道と結節するバス路線が新設され、軌道系を基軸とする交通体系が構築

上：事業位置図　下：　標準横断図

整備効果

第23回



本工区内で、文化庁等より国史跡級との評価を得た遺跡（与兵衛沼窯跡）が発見されたことから、遺跡保護のため橋梁形式に構造変更を行った。

左：文化財発掘前　中央：遺跡保護橋梁部　右：窯跡部

本工区に隣接する与兵衛沼公園（風致公園）には多様な生態系が形成されていることから、小動物の路上事故防止のために道路境界部に進入防止柵を設置するとともにｍ切り土部の擁壁には周辺環境との調和を図るために緑化（植栽）ブロックを採用した。

住宅地内への通過車両の流入を懸念する地域の声を踏まえ、平面交差から立体交差に構造変更を行った。

平成23年
2011年
会長賞

222

駅前広場整備

いわき市都市建設部都市復興推進課
いわき駅周辺交通結節点改善事業

Project Profile
プロフィール

事業地：福島県いわき市

事業期間：平成16年度～
平成21年度

事業費：約11,400百万円

規模：○南口駅前広場
面積約12,400m^2
○南北自由通路
延長約80m
幅員約10m

Outline　事業概要

いわき駅周辺地区は、いわき市の中心拠点であり、交通の要衝であるが、駅前が狭隘でバスや乗用車等が輻輳するなど、交通機能が不十分な状況であった。

本事業は、交通結節機能の強化・改善と高齢社会に対応したバリアフリーの推進を図るため、駅前広場の拡張、歩行空間を確保するためのペデストリアンデッキ、さらには、駅南北を結ぶ自由通路を整備するものである。

また、いわき駅前地区第一種市街地再開発事業と一体となって、陸の玄関口に相応しい風格のある市街地の形成に向けて、都市機能の集積誘導や魅力と潤いのある都市空間を創出するものである。

Comment

【表彰理由】バスやタクシーの乗降場を広場へ集約させたことによる乗継ぎの利便性･安全性の向上、ペデストリアンデッキなどによる快適な歩行空間の形成、段差解消やエレベーター設置によるバリアフリー対策など、駅前広場を中心とする交通環境が格段に向上した点が高く評価された。

【受賞者のコメント】駅前広場は、交通機関の乗継ぎ空間であるほか、人々が憩い・集い・語らう交流空間となることから、事業進捗に応じてワークショップ等を開催するなど、市民の合意形成に努めた。また、広場やペデストリアンデッキ等は、市民や各種団体によるイベント等にも利用されるなど、中心市街地の賑わい創出に寄与している。

バス、タクシー、自家用車乗降所等を集約し、安全・快適な歩行者空間確保のためペデストリアンデッキ、自由通路を整備。また、隣接して市街地再開発事業が施行された（写真左）。

各乗降所には、エレベーター・エスカレーターを配置。また、デッキ下部には、トイレや待合施設を配置。

ペデストリアンデッキ上における地元高校生の演奏会。

平成 23 年
2011年
会長賞

223

幹線道路の整備・改良　シンボルロード事業　沿道市街地との一体整備(整理型)

石川県奥能登土木総合事務所
都市計画道路　河井町横地線　街路事業

Project Profile
プロフィール

事業地：石川県輪島市河井町

事業期間：平成 8 年度～
平成 21 年度

事業費：6,817 百万円

規模：延長 530m
幅員 14m～17m

Outline　事業概要

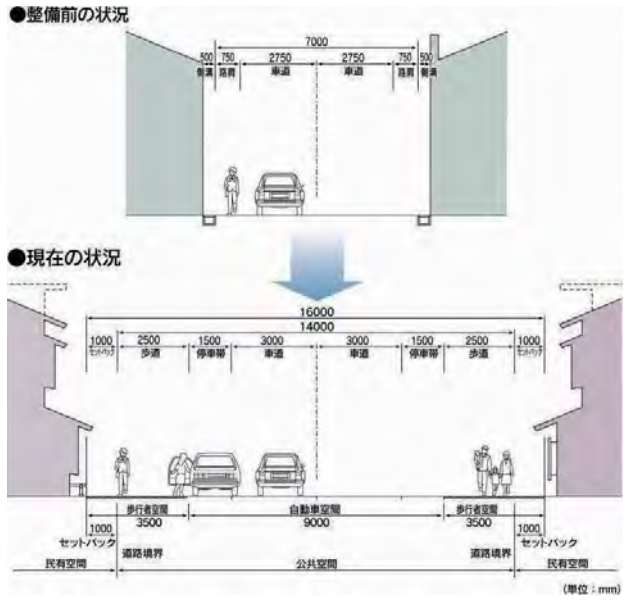
輪島市街地では、観光客の減少、人口の流出、基幹産業の低迷等から、市街地の機能が低下し、街の賑わいが薄れつつあった。このことから、市の玄関口となる道の駅輪島ふらっと訪夢(旧輪島駅)から朝市通りまでの中心市街地を通る都市計画道路河井町横地線を整備することにより、観光客などの歩行者の回遊性を高め誘客拡大につなげると共に、街なかの賑わい創出により市街地の空洞化に歯止めをかけることとした。

本事業の実施には、新たに石川県独自の「輪島・都市ルネッサンス石川都心軸整備事業」を創設して、道路拡幅や電線類地中化等の整備を行い、合わせて、地元が主体となって策定した「まちづくり協定」に基づいた沿道建築物の建て替え等により、輪島らしさを醸し出す景観が形成された。

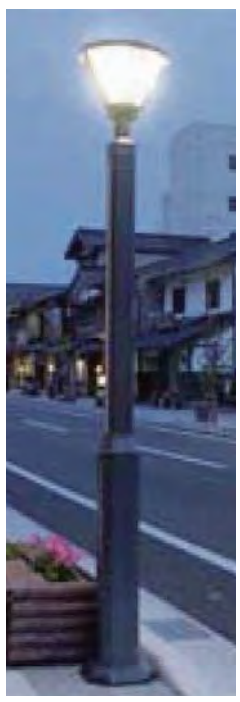
Comment

【表彰理由】無電柱化等により歩行空間が格段に向上したとともに、沿道建築物の建て替えと一体となって、統一感のある歴史的な街なみが形成されたことが、高い評価を得た。さらに、従前と比較して街の賑わいを取り戻したことも事業効果の一つとして高く評価された。

【受賞者のコメント】住民が積極的に事業に参加し、まちの魅力を向上させるアイデアなどを出しあった結果、歩道ブロックや街路灯にアワビの殻を利用するなど、輪島らしさを特徴としたまちづくりが進められた。事業を契機として、沿道商店街によるまちづくり活動が活性化し、さらなるにぎわいが創出された。



左上：完成後　沿道住民が策定した「まちづくり協定」に基づく統一感のある街なみ　無電柱化にくわえ沿道の建物が 1m セットバックしゆとりある歩行空間
左下：事業前　中央：位置図　右：横断図



左、中央、右上：アワビの貝殻を利用した歩道舗装と街路灯　右下：商店街活動「四季を感じる飾り付け」

未来に継承する輪島らしさ「輪風（わふう）のまちづくり」

平成23年
2011年
優秀賞

224

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)

新潟県南魚沼地域振興局地域整備部
南魚沼都市計画道路　3・4・32号塩沢中通り線　整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：新潟県南魚沼市

事業期間：平成13年度～
平成21年度

事業費：3,320百万円

規模：延長450m
幅員16.0m

Outline　事業概要

当該路線は、旧塩沢町の中心市街地を縦貫する商業・業務施設の集積した重要路線である。かつては旧三国街道沿いの宿場町として栄えたが、郊外型大型店舗の進出により沿線商店街の空洞化が懸念されており、また歩道が未整備であったことから、買い物客や通学児童の安全な通行に支障を来していた。

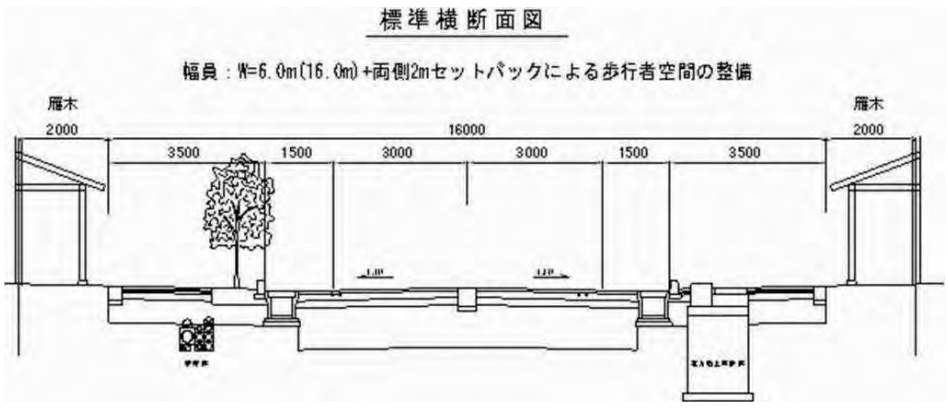
そのため、歩道新設や電線類地中化による安全で快適な歩行空間を確保するとともに、旧三国街道の趣を再現するためのまちづくりと一体となった景観に配慮した街路整備を行ったものである。雪国の暮らしを日本で初めて紹介した文献「北越雪譜」の著者「鈴木牧之」生誕の地が塩沢であることから、「牧之通り」と命名され、地域に親しまれている。

Comment

【表彰理由】地域住民によるまちづくりと合わせ、歩道の新設や電線類の地中化などによる安全安心な歩行空間の整備を行うことで、官民が一体的に雪国の歴史と文化を生かすまちづくりを行ったことが評価された。

【受賞者のコメント】沿道住民のまちづくりに対する意識向上を目的に、定期的にまちづくりの勉強会やワークショップを繰り返したことにより、当初は反対していた人も事業に理解を示すようになった。再現された旧三国街道のまちなみに、地域住民が愛着と誇りを持つようになり、道路を活用したイベント等の活動が頻繁に行われるようになった。

商店街の活性化策として、街路整備事業に合わせ、周辺住民も新たなまちづくりに取り組んだ。



歩道整備により通学路の安全が確保された。地域によるライトアップが行われている。

牧之通り開通イベントとして行われた「千人着物茶会」

平成 23 年
2011年
優秀賞

225

路面電車（LRT）関連

富山市活力都市創造部路面電車推進課
市内電車環状線化事業

Project Profile
プロフィール

事業地：富山市丸の内三丁目外地内

事業期間：平成 19 年～平成 21 年

事業費：約 3,000 百万円

規模：延長 940m

Outline　事業概要

本事業は、富山地方鉄道富山軌道線（市内電車）の既存軌道を活用し、富山市丸の内三丁目から同西町間の延長約 940m において軌道を新設し、1 周約 3.4km の環状運行を実現するものである。
新設区間においては、「樹脂固定軌道」を採用し騒音・振動の大幅な低減やメンテナンス性の向上を図るとともに、停留場を 3 箇所新設し、富山駅と新設区間沿線、西町・総曲輪地区とのアクセス性や回遊性の向上を図った。
また、路面電車施設だけでなく道路空間も含めて、統一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、軌道施設整備と併せて道路空間の再整備を実施している。これにより、沿線の特性を活かした魅力ある都心景観の形成に大きく寄与している。

Comment

【表彰理由】環状線を構成することを目的として新設区間を整備し、都心部の回遊性が強化されたことなどにより、路面電車の利便性が大幅に向上したことが評価された。
また、トータルデザインの考え方を導入した特徴ある道路空間の整備も高い評価を得た。

【受賞者のコメント】利便性向上はもとより、沿線の魅力創出に向けた道路空間の再整備など、事業効果を最大限に引き出せるよう工夫した。現在、環状線は市民の足として定着するとともに、沿線では商業者らによるイベントの開催や平成 29 年度には官民連携によるトランジットモール社会実験の実施など、賑わいを生む公共空間の役割も担っている。

市道大手線（愛称「大手モール」）はトランジットモール的空間をコンセプトに、張石舗装やチェーン式ボラードなど、乱横断防止と道路空間全体としての仕切り感抑制を両立させた。

富山城との調和や都心のショッピングストリートなど、路線の特徴を活かした魅力ある都心景観が形成された。

トランジットモール社会実験（平成 29 年度）では大きな賑わいが創出された。

平成23年
2011年
特別賞

226

放射・環状道路整備

北海道十勝総合振興局帯広建設管理部事業室事業課
帯広圏都市計画道路事業3・3・46号弥生新道

Project Profile
プロフィール

事業地：北海道帯広市

事業期間：平成5年度～
平成21年度

事業費：約7,300百万円

規模：延長1.2km

Outline　事業概要

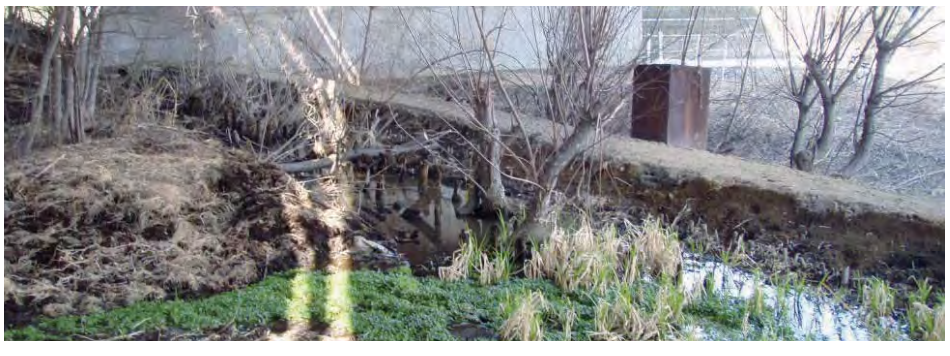
弥生新道は、帯広都市圏における1環状4放射道路の役割を担う都市計画道路で、放射道路として空港･港湾施設とのアクセス向上を図るとともに、環状道路として国道38号・236号を結び、市内中心部の通過交通の分散による交通流円滑化と、快適な歩行空間の形成を図るものである。本事業はその一部を構成する延長1.2kmの街路を整備したもので、計画路線上には、湧水が豊富に湧き出る段丘自然林「若葉の森」があり、事業による湧水（地下水）への影響と、帯広市街地周辺に唯一生息するエゾサンショウウオへの影響が懸念された。このため地下水への影響がより少なく、自然環境に配慮した道路形式として、PCウェル工法、送り出し架設工法による橋梁案を採択し、事業実施に至ったものである。

Comment

【表彰理由】本路線の整備により、交通結節点から市内へのアクセスの向上や緊急輸送道路として災害時の安全性向上、周辺生活道路の渋滞解消、交通事故防止にも寄与した。さらに歩道幅員確保により歩行者の安全性も向上した。一方で、沿道の自然環境と調和した事業を計画実施したことが表彰につながった。

【受賞者のコメント】「若葉の森」付近の道路計画にあたっては、環境調査を行い、環境団体や地元住民及び学校関係者と協議を重ね検討を進めた。道路形式を盛土構造から橋梁形式に変更し、下部工や上部工の施工に際しても環境に配慮した工法を選定した。関係者及び関係機関皆様のご協力のもと、良好な道路空間の創出に寄与できたと思う。

写真左下からS字型に延びるのが3・3・46号弥生新道。写真中央右側の緑地が「若葉の森」。左側の緑地は開拓時代からの自然環境が残る大山緑地。



「若葉の森」付近の湿地帯とエゾサンショウウオの産卵状況。エゾモモンガの往来を促す「橋梁」も設置。

周辺の幹線道路も整備され、交通量も増え、都市の発展に寄与している。

平成23年
2011年
特別賞

227

放射・環状道路整備　幹線道路の整備・改良

山梨県県土整備部都市計画課
甲府都市計画道路　愛宕町下条線整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：甲府市塩部～甲斐市中下条

事業期間：平成2年度～平成21年度

事業費：約17,000百万円

規模：延長3.1km
幅員22m～25m
（4車線）

Outline　事業概要

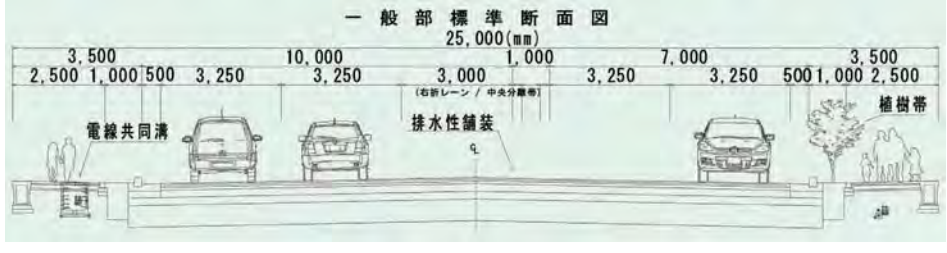
本路線は、甲府都市圏の中心部に位置するJR甲府駅北口を起点とし、西部エリアの重要な交通結節点であるJR竜王駅周辺とを結ぶ都市計画道路である。本事業により、甲府都市圏道路ネットワークの放射方向の大動脈が整備され交通の円滑化が図られたほか、県内唯一の救命救急センターへのアクセス機能が強化されるなど、救命救急医療にも大きな効果がある。
また、荒川の渡河区間に架設した橋梁は、公募の結果、橋上や河川敷から見える雄大な富士山にちなみ『富士見大橋』と名付けられている。富士見大橋の歩道内には桜の木をシンボルツリーとして存置し、地域に親しまれる街路となっている。

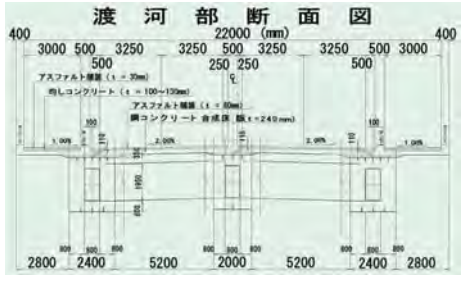
Comment

【表彰理由】旅行速度の向上や、渋滞損失時間の減少、アクセス性の向上など様々な面で事業効果を発揮し、交通の円滑化に努めたこと、富士見大橋と富士山が見える景観との調和や、地域で大切にされていた桜の木をシンボルツリーとして残すなど、自然環境に配慮した点が好評価を得た。

【受賞者のコメント】本路線を整備したことにより、並行する2路線の渋滞解消、旅行速度の向上・所要時間の短縮、及び救命救急センターへのアクセス向上により、救急隊からは「早くなった」と回答している。また、甲府都市圏街路網の骨格をなすとともに、春には桜、四季折々の富士山の姿の共演も楽しめる、地域に根ざした街路となっている。

甲府都市計画区域の中心拠点エリアに位置する甲府駅北口から、同区域の西部圏域において重要な交通結節点となるJR竜王駅周辺エリアを結ぶ4車線の都市計画道路。





中心市街地と周辺地域の連携強化による活性化
右下：救命救急病院へのアクセス強化による救命救急医療にも大きく貢献

上：富士見大橋と富士山　　下：富士見大橋と桜

平成23年
2011年
特別賞

228

幹線道路の整備・改良

金沢市土木局道路建設課
金沢都市計画道路　3・4・15号　橋場若宮線

Project Profile
プロフィール

事業地：高岡町（上堤交差点）～芳斉1丁目（三社交差点）

事業期間：平成5年度～平成21年度

事業費：約6,500百万円

規模：延長787m
幅員16.0～18.0m

Outline　事業概要

橋場若宮線は、藩政時代のまちなみを残す城下町金沢の市街地を横断し、起終点で接続する金沢内環状道路と市街地を結ぶ幹線道路である。

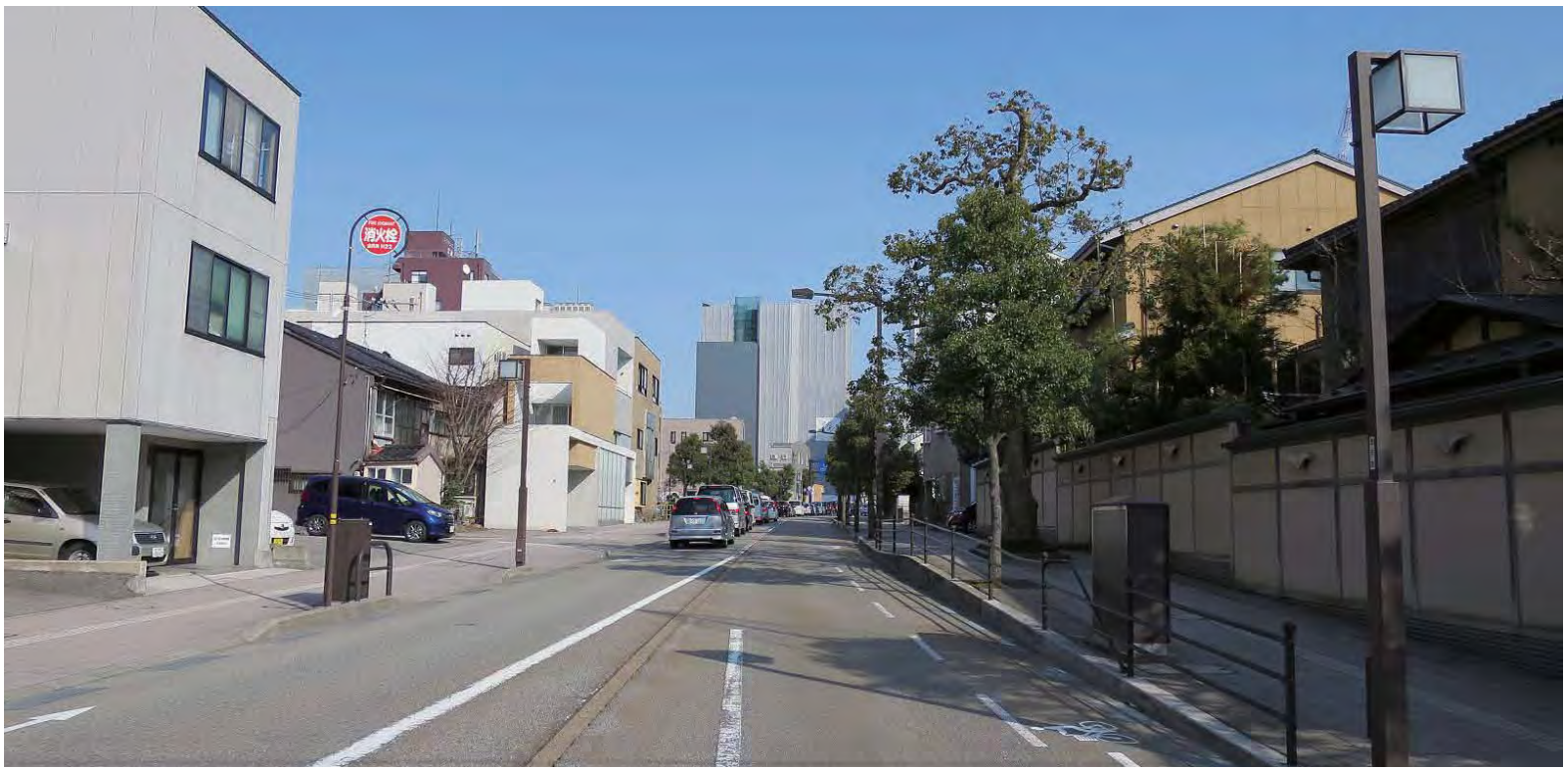
本事業は、全線約2.4kmのうち、金沢市の都心軸である百万石通り（国道157号）と昭和大通りを直結する区間（高岡町（上堤町交差点）～芳斉1丁目（三社交差点））の整備であり、中心市街地の交通量分散による渋滞緩和に大きな効果があった。

また、古木の保存や無電柱化、歩道拡幅とともに、広範な区域の浸水被害を防ぐ雨水幹線を道路下に整備したことにより、歴史的景観の保全や歩行者の安全性向上に加え、防災機能の強化が図られた。

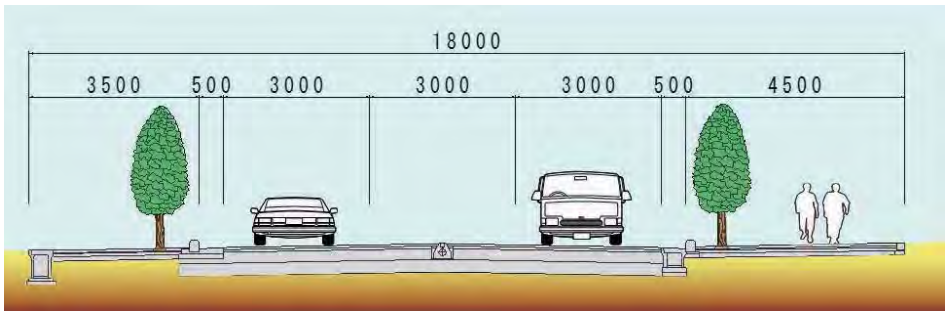
Comment

【表彰理由】本事業は、慢性的な交通渋滞の改善など、交通の円滑化が評価された。また、樹齢400年のクスノキを現位置に残した歩道整備、クスノキの幼木植樹、長屋や土塀など歴史的な街なみの保全についても評価されたほか、官民境界の段差が非常に少ない施工レベルの高さも高い評価を得た。

【受賞者のコメント】用地手続きと整備手法に細心の注意を払い、16年越しでの整備となったが、慢性的な交通渋滞が改善し、交通環境が整ったことにより、まちなかを巡るふらっとバスや自転車の利用が促進されたほか、樹齢400年を超える古木を含め、50本のクスノキが並ぶ緑陰の道として、市民や観光客がそぞろ歩く姿が多く見られている。



無電柱化により快適な歩行空間を創出するとともに、樹齢400年のクスノキ（写真右側）を街路樹として保存するなど、歴史的な街並みの保全を図った。



上：横断図　左下：金沢ふらっとバス　右下：道路下に整備された浸水被害を防止する雨水幹線

上：整備前　下：整備後

平成23年
2011年
特別賞

229

連続立体交差事業

京都府建設交通部道路建設課
福知山駅付近連続立体交差事業

Project Profile
プロフィール

事業地：京都府　福知山市

事業期間：平成4年度～
平成21年度

事業費：全体事業費：
約31,500百万円

規模：高架延長
KTR宮福線約1.2km
JR山陰本線約2.6km
JR福知山線約1.3km
JR電車基地通路線
約1.0km
除却踏切9箇所

Outline　事業概要

福知山駅は北近畿の交通の要衝である福知山市の中心部に位置し、JR西日本3線、第3セクターである北近畿タンゴ鉄道（現　京都丹後鉄道）のターミナル駅であるが、鉄道により市街地が南北に二分されており、また、踏切遮断に起因する交通渋滞の解消や、危険な踏切の除却が課題であった。
本事業は、鉄道の高架化により9箇所の踏切を除却し、交差する10路線の道路と9路線の側道を整備することで、踏切周辺の交通の円滑化を図るとともに、地域分断の解消によりまちの更なる発展を目的にした事業である。

Comment

【表彰理由】踏切周辺の渋滞が著しく解消された点や、交差道路の整備により交通の円滑化に大きく貢献した点、駅舎のバリアフリー化や駅及びその周辺の歩道整備により安全性が向上した点が評価された。また、現在、駅の南北地域において一体的なまちづくりを目指した土地区画整理事業を進めており、本事業によるまちの発展への貢献についても高い評価を受けた。

【受賞者のコメント】今回の高架開通により、踏切除却による交通の円滑化や商業・業務施設の集積や市街地の活性化が図られるとともに、福知山市施行の土地区画整理事業により、駅周辺の整備が進められ、人・もの・情報が集まる府中北部の中心として、一層発展していくものと考えている。

鉄道により分断されていた市街地を鉄道の高架化と二つの土地区画整理事業により一体化し、都市の活力の再生・地域の活性化を図った

踏切を除却することで、交通渋滞、踏切事故の解消を行った

平成23年
2011年
特別賞

230

幹線道路の整備・改良　立体交差道路整備

奈良県まちづくり推進局地域デザイン推進課、桜井市都市建設部都市計画課
中和幹線　桜井東・慈恩寺工区

Project Profile
プロフィール

事業地：桜井市三輪～慈恩寺

事業期間：平成9年度～
平成21年度

事業費：約26,900百万円

規模：桜井東工区（奈良県施行）
延長約1.5km
慈恩寺工区（桜井市施行）
延長約1.2km

Outline　事業概要

本路線は、奈良県の中和地域を東西に連なる香芝市、広陵町、大和高田市、橿原市、桜井市を結ぶ延長22.2kmの主要幹線道路で、西名阪自動車道や京奈和自動車道へのアクセス向上により、中和地域における広域交通体系の拡充を図るものである。

本事業延長2.7kmのうち約1.8kmが橋梁構造であり、周辺環境との調和を図る工夫を行っている。

本事業により、周辺幹線道路の渋滞緩和、地域の安全性の向上、医療機関への緊急搬送時間の短縮等の効果があったほか、桜井市から香芝市までの約17.9kmの連続した4車線でつながり、京奈和自動車道へのアクセスが飛躍的に向上した。

Comment

【表彰理由】事業完了までの長年にわたる継続的な努力や、本事業により地域内道路の通過交通の減少、渋滞緩和など、交通の円滑化に大きく寄与したことが評価された。また、三輪山の眺望に配慮するための景観への配慮についても高く評価された。

【受賞者のコメント】国道165号との接続部の施工については、現道交通を確保するため、工程管理や安全対策に十分配慮し、通行止めを伴うことなく完成させた。また、三輪山の眺望に配慮した計画も特徴である。本工区完成により、地域内道路の渋滞が緩和され、医療機関等へのアクセスも向上した。

完成写真

事業前　　事業後

上：完成写真（景観への配慮）　下：事業後効果写真　渋滞緩和の効果が発揮された。

完成写真（三輪山の眺望）

平成23年
2011年
特別賞

231

駅前広場整備

田原本町産業建設部観光・まちづくり推進課
奈良県田原本町　田原本駅前広場整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：田原本町

事業期間：平成17年度～
平成21年度

事業費：約2,200百万円

規模：駅前広場6,160m^2
（駅前広場4,620m^2
自転車駐車場760m^2
西田原本駅前線780m^2）

Outline　事業概要

近鉄田原本駅と西田原本駅は近接した位置にありながら直結されていないため、乗換時に踏切を渡る必要があり、踏切遮断時の無理な横断など、歩行者の危険行為が日常的であった。また、駅の周辺は古い町並みで、道幅が狭く、駅へのアクセスが不便で、車と乗降客が錯綜した危険な状態にあり、近隣の踏み切りにまでその影響が及んでいた。本事業は、これらの危機を解消するとともに、田原本町の玄関口（町の顔）として、県道桜井田原本王寺線と町道西田原本駅前線を直結で結ぶ駅前広場を整備し、駅へのアクセス向上を図り、駅前広場内にタクシー・バスの乗り入れ、自動車待機場・自転車駐車場を設置するなど利便性の向上を図るものである。

Comment

【表彰理由】二つの駅が面的に繋がることにより、乗換時に踏切を渡る必要が無くなり安全で快適な歩行者空間が確保された点や、自動車動線の変化により近隣の踏切付近で多発していた事故が減少した点や電線の地中化による防災上の効果について評価された。

【受賞者のコメント】広場の工事前には、道路がとおり生活道路として往来があった。広場の整備にあたっては、通常の駅前広場整備の場合には、広場への侵入・退去の道路が1箇所となるものであるが、警察や地元との協議を行い駅前広場への侵入路等を2箇所設けるなど利便性が向上するよう工夫した。

駅前広場は、タクシーや送迎の自動車の乗降場所として住民生活に溶け込んだ駅前広場となってきている。

車と人が入り乱れた危険な状態が改善され安全に西田原本駅と田原本駅を乗り継ぐことができる。

再開発事業が待たれ、広場との一体となったまちづくりが望まれる。

第23回

第24回

2012 年
平成 24 年　受賞事業

232 大臣賞　都市計画道路　山手幹線街路整備事業（震災復興事業）

---

233 会長賞　JR 山陽本線等姫路駅付近連続立体交差事業

234 会長賞　都市計画道路　浦上川線整備事業

---

235 優秀賞　都市計画道路　府中七尾駅線　街路事業

236 優秀賞　JR 博多駅博多口駅前広場の再整備

---

237 特別賞　都市計画道路 3・3・15 号永隆橋通整備事業

238 特別賞　山形広域都市計画道路 3・3・5 号山形停車場松波線整備事業

239 特別賞　小浜上中都市計画道路　3・4・5 号小浜縦貫線

240 特別賞　高松広域都市計画道路福岡三谷線整備事業、中新町詰田川線整備事業

241 特別賞　都市計画道路 3・1・1 創成川通整備事業

242 特別賞　岡山駅西口広場整備事業、岡山駅交通結節点改善事業

平成24年
2012年
大臣賞

232

幹線道路の整備・改良　トンネル整備　シンボルロード事業

兵庫県、神戸市、芦屋市、西宮市、尼崎市

都市計画道路　山手幹線街路整備事業（震災復興事業）

Project Profile
プロフィール

事業地：兵庫県神戸市、芦屋市、西宮市、尼崎市

事業期間：平成6年度～平成22年度

事業費：約84,000百万円

規模：延長8.9km
幅員22～38m

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。阪神間は、瀬戸内海に六甲山が迫る狭い地域に市街地が発達し、そこに東西交通の大動脈が集中している。阪神・淡路大震災では、阪神高速神戸線の倒壊や国道43号の交通規制等により、国道2号に車両が集中し、大渋滞が発生したことから、避難、救援・救急、消防活動や緊急物資等の輸送に大きな支障をきたした。震災当時は、神戸市を除く3市域で未開通区間があり、十分な機能を果たすことができなかった。震災後、整備の気運が一気に高まり、県と市が力を合わせ、震災復興の最重要路線として整備に取り組み、平成22年に全線が繋がり、円滑な交通の確保と都市防災機能の向上が図られた。

Comment

【表彰理由】国道2号、国道43号から山手幹線へ交通転換されたことが渋滞緩和に寄与しており、バイパスとしての機能や、緊急輸送道路等としての活用が高く評価された。また、天井川の処理方法や道路空間上の駐輪場利用をはじめ、歩道舗装や電線共同溝など工区毎に特色のある整備を行った。

【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、様々な対話手法を用いて取り組み、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を実施することで、地域が愛着を感じる道路整備を行った。

全線開通した山手幹線（西宮市羽衣町）

芦屋川横断工区の供用により全線開通

自治会による花壇の維持管理（西宮市）

武庫川に架かる山手大橋

せせらぎ水路

低騒音舗装・吸音ブロック

防災倉庫

沿道土地利用の活性化

全線開通した山手幹線（芦屋市月若町）

平成24年
2012年
会長賞

233

幹線道路の整備・改良　シンボルロード事業　駅周辺環境整備　連続立体交差事業

兵庫県中播磨県民センター姫路土木事務所

JR 山陽本線等姫路駅付近連続立体交差事業

Project Profile
プロフィール

事業地：姫路市

事業期間：昭和 63 年～平成 22 年

事業費：63,200 百万円

規模：延長 6,692m

Outline　事業概要

兵庫県播磨地域の中心都市である姫路市は、鉄道路線が複数乗り入れており、さらに駅北側には広大な車両基地や貨物基地が立地していた。そのため、市中心部での有効な土地利用が図られておらず都心部は鉄道施設によって分断され、南北に横断する道路が十分でなかった。このため特定路線に交通が集中し、交通渋滞が慢性化し、都市機能に大きな障害を及ぼしていた。本事業は、これらの弊害を抜本的に解消し、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するものである。本事業により、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、中心市街地における交通状況が大幅に改善された。

Comment

【表彰理由】本事業箇所は線路や跨線橋が輻輳する事業困難箇所であったが、事業を完了させ、踏切遮断による交通渋滞を解消したことや高架下空間は歩行者用自由通路や駐輪場など多目的に利用できるよう造られていることが評価された。

【受賞者のコメント】本事業の最大の懸案であった山陽本線と姫新線を跨ぐ大将軍橋及び山陽本線と播但線を跨ぐ朝日橋を撤去するための迂回道路・迂回橋梁の工事では地域住民や周辺企業をはじめ、周辺地域の理解と協力を得たことで大きな混乱もなく円滑に工事を進めることができ、事業推進の大きな原動力となった。

山陽本線約 4.3km、播但線約 1.0km、姫新線 1.3km の高架化で 7 箇所の踏切を除却し、駅北部にあった貨物駅と車両基地を移設

新幹線高架橋の下部にあった跨線橋を平面化及び拡幅

国内最大級の駅前広場の整備による駅周辺の活性化

連立事業に合わせ、土地区画整理事業、街路事業、駅前広場事業により、駅北側のトランジットモール化

平成24年
2012年
会長賞

234

幹線道路の整備・改良　地域高規格道路整備

長崎県長崎振興局
都市計画道路　浦上川線整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：長崎県長崎市

事業期間：昭和 50 年度～
平成 22 年度

事業費：約 67,600 百万円

規模：延長 3,250m
幅員 16～40m

Outline　事業概要

浦上川線は、被爆地長崎のシンボルである平和公園付近を起点とし、浦上川左岸沿いに陸の玄関口である JR 長崎駅の西側を通過し、海の玄関口となっている長崎港大波止地区付近を終点とする幹線道路である。

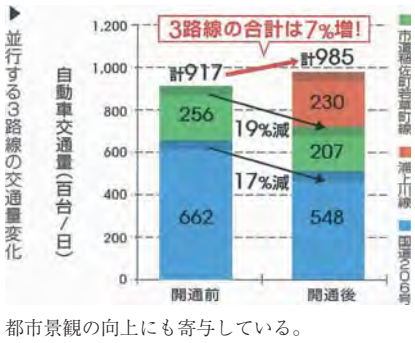
本事業は、長崎市中心部の交通幹線軸である国道 202 号、206 号の慢性的な交通渋滞の緩和と、地域高規格道路長崎南北幹線道路の一部として地域間の交流促進、連携強化を図るものである。本事業により、国道の交通負荷軽減や渋滞緩和がなされたことに加え、抜け道となっていた周辺道路の交通が浦上川線や国道に転換したことにより、通学路としての安全性も向上している。また、長崎港周辺では、歩道空間を高質化したことにより、都市景観の向上にも寄与している。

Comment

【表彰理由】港湾施設と一体化した歩道整備により都市景観が向上し、快適な歩行空間が確保されたことや、大規模物件の移転を回避し、河川への張り出し抑制のためのダブルデッキ構造の高架橋の採用が高く評価された。事業効果として、国道の交通渋滞緩和､所要時間の大幅な短縮に寄与した。

【受賞者のコメント】デザイン調整にあたっては、環長崎港地域アーバンデザインシステムを活用し、質の高い都市デザインの創出に努めた。これによって、国道の交通負荷軽減、渋滞緩和のみならず、長崎港周辺の都市景観の向上や親水空間の確保のために都市部局と港湾部局が連携を取り、一体となって整備した事例である。

稲佐山から浦上川線（幸町工区）を望む。ダブルデッキ構造の高架橋を採用し、大規模物件の移転回避と浦上川への張り出し抑制を実現した。



浦上川線は、朝夕の交通渋滞緩和だけでなく、都市景観の向上にも寄与している。

マラソンコースとして市民に親しまれ、沿道には県庁舎も移転した。

平成24年
2012年
優秀賞

235

幹線道路の整備・改良　シンボルロード事業　駅前広場整備　沿道市街地との一体整備(整理型)

石川県中能登土木総合事務所

都市計画道路　府中七尾駅線　街路事業

Project Profile
プロフィール

事業地：石川県七尾市府中町～御祓町

事業期間：平成6年～平成22年

事業費：6,465百万円

規模：延長607m
幅員20m

Outline　事業概要

都市計画道路府中七尾駅線は、能登の玄関口である七尾駅と七尾の観光拠点の一つである七尾港を結ぶ重要な路線であるが、歩道が無いことから沿道の商店街の賑わいが薄れつつあり、中心市街地の活性化が課題となっていた。このため、歩行者の安全確保と賑わい空間創出に寄与するため、沿道アクセスを高める停車帯､ゆとりある歩道空間、無電柱化による街なみ景観の向上、街路樹による緑化など、ゆとりと潤いのある街路空間整備を実施した。「明るい和風の港町」をコンセプトに事業を進めるとともに、重要無形民俗文化財に指定されている「青柏祭の曳山行事」では日本一の大きさの「でか山」が練り歩くため、通常より高い電柱が設置されていた通りを無電柱化するなど、七尾らしい街路空間を創出した。

Comment

【表彰理由】御祓川と一体的に整備されたせせらぎ空間が高く評価された。親水空間として適切な幅員の歩行空間と、異なるデザインの橋により、行事の際にシンボル的な空間となることが期待される。地元住民が街づくり協議会を主体的に設けたり、沿道緑化の取り組みを精力的に実施したりするなど、街づくりに対する意識が高く、七尾の更なる活性化が期待される。

【受賞者のコメント】整備された道路空間は、青柏祭では日本一の「でか山」が練り歩くルートとして、シンボル的な空間となっているほか、七尾港まつりなど様々なイベント会場としても活用されており、七尾駅から観光拠点である能登食祭市場への回遊ルートが完成したことにより、周辺商店街の賑わい創出や七尾市の誘客拡大に大きく寄与している。

ゆったりとした歩道、沿道アクセスを高める停車帯、街路樹による緑化、ゆとりと潤いのある街路空間の形成を目的とし、広々とした歩行空間と並行する御祓川との一体的なせせらぎ空間。

街路空間を活かしたイベントの実施や日本一の「でか山」が乱舞する青柏祭、さらなる賑わい空間の創出。

沿道住民により、植栽などを精力的に実施し、美しい景観を創出。

平成24年
2012年
優秀賞

236

駅前広場整備

福岡市住宅都市局都心創生部都心交通課
JR 博多駅博多口駅前広場の再整備

Project Profile
プロフィール

事業地：JR 博多駅博多口駅前広場

事業期間：平成 22 年度

事業費：約 12,300 百万円
（JR 九州 1/2 負担分も含む全体事業費）

規模：約 15,400m^2

Outline　事業概要

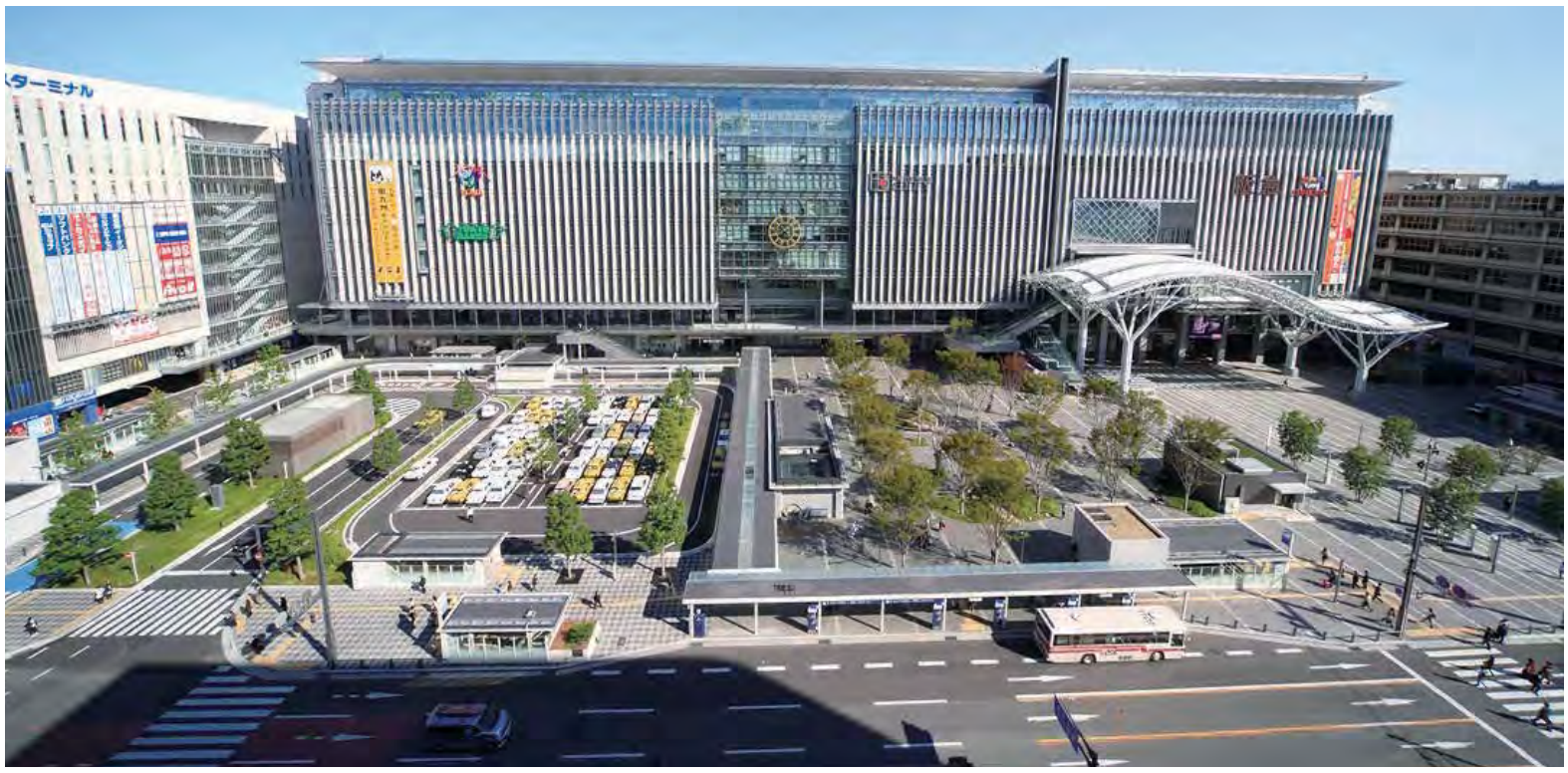
博多駅博多口駅前広場は、乗降客の増加により手狭であったことから、平成 23 年 3 月の九州新幹線の全線開業や博多駅ビルの建替えを契機に、立体都市計画を活用し、関係者と共働で再整備を行ったものである。

本事業により、交通機能の集約化等による歩行者空間の確保にあわせて、シェルター（上屋）の設置等を行い、交通結節機能の強化を図っている。また、ケヤキやモニュメント等を配し、自然と調和した街を印象づける「緑陰広場空間」や、賑わいや交流を創出し、町の文化を育む「賑わい・交流空間」などを整備し、都市の中の貴重な広場として、市民が集い交流する、緑や賑わいにあふれた空間を創出している。

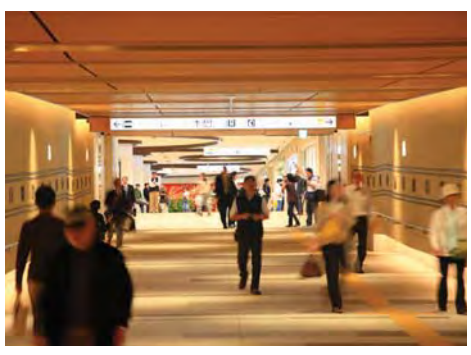
Comment

【表彰理由】車両乗降場を一般車、バス、タクシーの用途別に分離したことによる利便性の向上や、分かりやすく快適な乗り換え動線が評価された。また、歩車の交錯箇所を 2 箇所に抑え、安全で快適な歩行空間を創出した点が評価された。加えて、短期間で整備を行ったことも評価された。

【受賞者のコメント】現在の博多駅の鉄道乗降客は 1 日約 44 万人と、本事業前から約 28％増加している。また、本事業後、周辺ビルの建替え更新等にあわせて歩行者ネットワークの充実強化も進めている。更には、駅前広場でのイベントが年間約 140 回（平成 28 年度）実施されるなど、九州の陸の玄関口にふさわしいターミナル駅として、賑わいが創出されている。



再整備後の博多駅博多口駅前広場



上：再整備前の博多駅博多口駅前広場　下：歩行者ネットワーク（左：地下通路、右：2 階通路）

上：緑陰広場空間、下：賑わい・交流空間（イベント時）

平成24年
2012年
特別賞

237

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・15号永隆橋通整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：旭川市

事業期間：平成15年～平成22年

事業費：3,650百万円

規模：延長430m
幅員28.5m～49.5m

Outline　事業概要

本路線は神楽地区の国道237号を起点に、旭川市中心部を経由し、新旭川駅に至る幹線街路である。元々、本路線が横断する一級河川忠別川には橋梁が架設されておらず、市街地が分断されている状況だった。本事業は、旭川駅鉄道高架など旭川駅周辺開発整備事業（北彩都事業）の一環として、忠別川を跨ぐ氷点橋、公園部の北彩都橋を新たに架設し、駅周辺中心市街地の総合的発展への支援を図るものである。また、永隆橋通と並行する国道237号、道道新開旭川線の交通量を分散させ、大雪アリーナのある神楽地区と旭川中心部とのアクセス向上による中心部の賑わいの創出を図ろうとするものである。北彩都事業では忠別川の環境整備も盛り込まれており、河川と一体化した緑ある橋梁整備が図られた。

Comment

【表彰理由】忠別川による市街地南北の分断が解消され、今後の神楽地区の開発、発展が期待された。さらには、旭川駅周辺再開発や姉妹橋と併せて本事業の効果が一層大きくなると考えられた。また、歩行者・自転車交通の観点で緩勾配とするなど、満足度が高い整備を行ったことも評価された。

【受賞者のコメント】北彩都事業の一環で整備したが、先行するJRの鉄道高架を留意し、シンプルなデザインとしました。また、工程面の調整は大変だったが、交通の流れも円滑になり、自転車や歩行者にも喜ばれていることや忠別川に整備された北彩都ガーデンと調和しており整備効果が大きかった。

本橋の完成により忠別川横断交通量は増加したが、既存2橋の交通量は減少し、渋滞長も短縮された。また、旅行速度も増加した。

左・中央：新規バス路線も開通した。また、穏やかな縦断勾配としたことで、歩行者や自転車交通量が増えた。　右：売り上げや地価も上昇し、人が集まり従前のように賑わいが戻ってきた。

平成24年
2012年
特別賞

238

幹線道路の整備・改良

山形県村山総合支庁建設部
山形広域都市計画道路3・3・5号山形停車場松波線整備事業

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22年度

事業費：約19,500百万円

規模：延長1,422m
幅員27m～29m

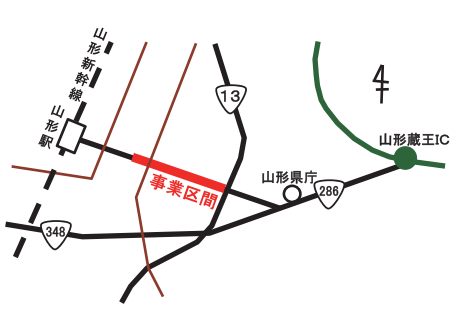
Outline　事業概要

本路線は、JR山形駅から国道13号、山形県庁などの公共施設集中地区及び山形自動車道山形蔵王ICにつながる幹線道路であり、県都山形市の顔となるシンボルロードである。しかし、事業区間は中心市街地にあるため交通量が集中しており、交通渋滞が頻繁に発生していたため、中心市街地の都市機能の向上と交通渋滞の解消を目的に、2車線から4車線へ拡幅整備を実施した。整備にあたっては、単に道路交通機能の向上のみならず、長年受け継がれてきた自然や歴史、文化との調和を図った。具体的な1例として、諏訪神社境内の山形市の保存樹林に指定されランドマークになっている大ケヤキを事業区域内に取り込み、樹木を回避する道路線形に都市計画の変更を行っていることが挙げられる。

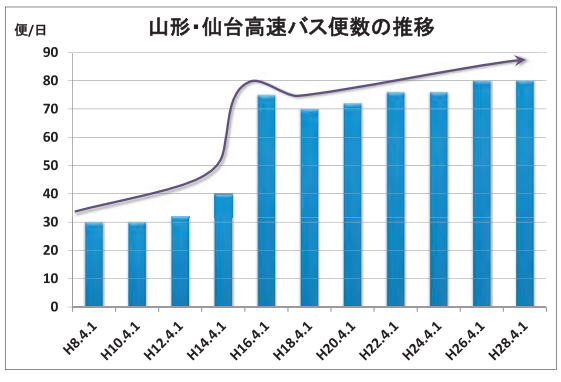
Comment

【表彰理由】冬期間の安全かつ快適な歩行空間の確保に、地下水を循環させる無散水消雪設備を採用したことが高く評価された。また、都市計画の変更とあわせて道路線形の変更を行い、ランドマークの「大ケヤキ」を保存した歩行空間が評価された。今後、樹木付近の神社との一体化が図られれば、更にシンボル的な空間となることが期待される。

起点側から終点側を望む、山形宮城県境に位置する雁戸山（標高1,485m）への山当て景観。（平成24年5月）



左上：事業箇所図　右上：整備前状況（平成5年頃）
左下：歩道無散水消雪設備稼働状況（平成16年1月）右下：大ケヤキを保存した歩道（平成24年4月）



整備効果

混雑時の旅行速度は平成9年：16.0km/hから平成27年：25.9km/hに1.6倍改善されている。また、山形―仙台間を運行する高速バス便数はこの20年間で2.7倍の急激な伸びを示している。本事業の完成が山形―仙台圏の広域交流人口拡大に大きな役割を果たしている。

平成24年
2012年
特別賞

239

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)

福井県嶺南振興局小浜土木事務所
小浜上中都市計画道路　3・4・5号　小浜縦貫線

Project Profile
プロフィール

事業地：福井県小浜市小浜住吉
～小浜白鬚

事業期間：平成13年度～
平成22年度

事業費：約2,000百万円

規模：延長237.5m
幅員16m

Outline　事業概要

本事業は、小浜縦貫線のうち小浜市の中心市街地区間237.5mの現道拡幅を行ったものである。当該区間は幅員が狭く歩道もない状態で、安全・円滑な交通に支障をきたしていたことから、車道2車線化および歩道の設置を行い、これらの改善を行った。

また、JR小浜駅から観光地を結ぶ道路ネットワークを形成する区間でもあることから、電線類の地中化により道路景観の向上が図られている。なお、地元協議会が、沿道を美しい街並みとするための建築基準等を定めた「まちづくり協定」を締結しており、歩道舗装や車止めについて、沿線住民と協議の上、周辺景観との統一性を考慮した整備を行った。

Comment

【表彰理由】道路が新しくなったことで、隣接する商店街へ訪れる際の利便性が向上しており、特に沿道建造物との統一性を図った歩道舗装や車止めを整備し、歴史的な景観づくりを行った点が観光地としての評価を高め、周辺地区の発展に寄与する事業であるとの評価を得た。

【受賞者のコメント】沿線住民と何度も協議を重ね、周辺景観（まちづくり協定）と調和のとれた道路整備が出来た。そういったこともあり、事業完了後も「放生祭」や「将棋大会」などのイベントが開催されるなど、地元民に愛される小浜市を代表する通りとなった。

道路整備に伴い、沿線住民と「まちづくり協定」を締結し、沿道の建物等に統一されたデザインを用いたことで美しい街並みが形成された

上：当区間の西側には小浜西組重要伝統的建造物群保存地区があり、歴史的情緒が漂う家屋が立ち並んでいる
下：整備前は、幅員も狭く歩道もない状況だった

上：整備後は当区間を利用したイベントが多く開催
下：放生（ほうぜ）祭

平成24年
2012年
特別賞

240

幹線道路の整備・改良　立体交差道路整備

香川県高松土木事務所
高松広域都市計画道路福岡三谷線整備事業、中新町詰田川線整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：香川県高松市

事業期間：福岡三谷線
平成14年度～
平成22年度
中新町詰田川線
平成12年度～
平成22年度

事業費：14,800百万円

規模：福岡三谷線
延長1.04km
幅員27～38m
中新町詰田川線
延長0.64km
幅員30m

Outline　事業概要

福岡三谷線は、高松港朝日地区から高松中央ICを経て香川インテリジェントパーク、高松市南部に至る高松市を南北に縦貫する延長約7.4kmの主要な幹線道路である。また、中新町詰田川線は、高松市の中心市街地と高松市東部（福岡三谷線まで）を東西に結ぶ延長2.3kmの主要な幹線道路である。

福岡三谷線の開通により物流機能の向上、災害時の緊急輸送道路の確保、南部地域から中心市街地へのアクセス向上、周辺道路の渋滞緩和などが図られた。

また、中新町詰田川線の整備により、東部地域から中心市街地へのアクセス向上、朝夕の慢性的な渋滞の緩和、自転車・歩行者の安全な通行空間の確保、災害時における避難路の確保などが図られた。

Comment

【表彰理由】この2路線の整備により、交通渋滞が緩和され、周辺の道路交通が適正に分散されていることが高く評価された。また、交通機能が高いだけでなく、自転車が安全かつ快適に走ることができる空間が創出されていることも評価された。

【受賞者のコメント】福岡三谷線と中新町詰田川線の相乗効果により、高松港、高松中央IC、高松市中心市街地が効率的に連結された。物流機能の向上、自動車交通の定時制確保、自転車・歩行者の通行空間の創出など、地域経済の活性化が期待される。また、災害時の緊急輸送道路としても2路線の果たす役割は大きいものがある。

物流機能の充実強化（福岡三谷線）

JRとの立体交差（福岡三谷線）

福岡三谷線におけるJR高徳線との交差部の高架化。物流機能や交通アクセス性の大幅な向上が図られるとともに、災害時における緊急輸送道路としての役割も果たす。

上：整備前　下：整備後（交通渋滞が緩和されるとともに、物流機能の向上と緊急輸送道路の確保が図られた。）

上：整備前　下：整備後（自転車・歩行者の安全な通行空間の創出が実現した。）

平成24年
2012年
特別賞

241

幹線道路の整備・改良

札幌市建設局土木部
都市計画道路 3・1・1 創成川通整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：北海道札幌市中央区（南5条西1丁目～北2条西1丁目）

事業期間：平成14年度～平成22年度

事業費：約19,300百万円

規模：延長1,100m
親水緑地空間1.8ha

Outline　事業概要

創成川通は、札幌市都心部における南北交通の主軸であり、道路中央を流れる創成川とともに、シンボル的な南北都市軸となっている。
本事業は、昭和46年に建設された南北2箇所のアンダーパスを連続化することにより、通過交通の速達性を確保し、都心部の交通混雑緩和及び歩行者の安全確保を図るものである。また、アンダーパス連続化により創出された地上空間を、都心交通の円滑化のために東西を接続したり、安らぎと憩いの親水緑地空間として整備することで、歩行者の回遊性を高めるとともににぎわいを創出し、東西市街地の連携強化による地域活性化に寄与するものである。

Comment

【表彰理由】本事業により、都心通過交通とアクセス交通が分離されたことや、旧アンダーパスのアプローチにより分断されていた東西方向の交通が連携されたことで、自動車交通が円滑化されるとともに、周辺道路の混雑緩和に寄与したことが高い評価を得た。

【受賞者のコメント】計画策定段階において、「市民1,000人ワークショップ」や「創成川通市民懇談会」を開催し、事業実施の可否に関する合意形成を図った。また、親水緑地空間の整備にあたっては、芸術作品を配置したり、札幌最古の石造りアーチ橋を復元したことにより、歴史・芸術文化を感じることの出来る魅力的な空間の構築に配慮している。

・北3条（札幌駅側）出入り口より撮影
・地上4車線、地下4車線であり、供用後は1／3が地上部を、2／3が地下部を走行している

・整備前後の比較
・地上空間に親水緑地や遊歩道を整備したほか、河川上に東西を接続する広場空間を新設

新たに整備された「狸二条広場」では市民による各種イベントが開催される

平成24年
2012年
特別賞

242

駅前広場整備

岡山市都市整備局道路計画課

岡山駅西口広場整備事業、岡山駅交通結節点改善事業

Project Profile
プロフィール

事業地：岡山市

事業期間：平成15年度～
平成22年度

事業費：約14,500百万円

規模：面積約13,500m^2
延長117.5m
幅員10m

Outline　事業概要

岡山駅は一日約13.4万人が利用する中四国地方有数の拠点駅である。しかし、駅西口地域と駅東口地域は鉄道により分断され、交通結節点としての機能、にぎわい創出やバリアフリー化が不十分などの課題があった。本事業は、交通結節点の充実及び強化、利用者の利便性・快適性の向上を図るため、岡山駅東西連絡通路を新設、西口広場を整備拡張するものである。本事業とあわせてJRが駅舎を橋上化し、西口交通広場を4,000m^{2}から13,500m^{2}に拡張し、車両別乗降場や駐車場の機能的な配置を行った。また、ユニバーサルデザインに配慮し、誰もが安全・安心・快適に利用できるよう、点字ブロック、エレベーター、エスカレーター、触知サインやピクトグラムを採用した情報案内板を設置した。

Comment

【表彰理由】交通広場を2層構造したことで、一般車、タクシー、バス乗降場を東西連絡通路に近い位置に配置でき、各車両利用者が利用しやすい構造となっていることが高く評価された。また、東西連絡通路は自然光を取り入れることで明るく賑わいをみせる通路となっていることが評価された。

【受賞者のコメント】本事業により、岡山駅の東西地域に分散していたコンベンション施設やホテルなどの連携が強化され、施設同士の複合・連携利用することで大規模な、多様なコンベンションの開催が可能となった。岡山駅の交通結節点としての強みとポテンシャルの向上は、新たな賑わいが創出、そして都市に活力と魅力をもたらしている。

中四国地方最大の交通の要衝（クロスポイント）である岡山駅（岡山市）、並びに、岡山駅周辺の施設状況（コンベンション施設やホテルなど）

西口交通広場（2層構造の交通広場）と東西連絡通路（自然光をふんだんに取り入れた心地よい空間）の整備

交通結節点の機能向上によるコンベンション件数（経済波及効果）の増加

第25回

2013年
平成25年　受賞事業

243 大臣賞　徳島東部都市計画道路　徳島東環状線
阿波しらさぎ大橋整備事業

---

244 会長賞　中和幹線　下田・逢坂工区

245 会長賞　北四番丁大衡線（北山工区）道路整備事業

---

246 優秀賞　名古屋鉄道常滑線・河和線　太田川駅
付近連続立体交差事業

247 優秀賞　新若戸道路整備事業

---

248 特別賞　稚内都市計画道路事業3・4・6号
波止場通外2

249 特別賞　高崎都市計画道路事業3・3・8
高崎駅東口線第2工区

250 特別賞　八丈都市計画道路3・4・1号線整備事業

251 特別賞　長岡都市計画道路3・4・242号
腰巻根岸線他1線整備事業

252 特別賞　東遠広域都市計画道路3・5・21号
下俣二瀬川線沿道整備街路事業

253 特別賞　札幌駅前通地下歩行空間整備事業

平成 25 年
2013年
大臣賞

243

幹線道路の整備・改良　放射・環状道路整備　橋梁整備

徳島県県土整備部都市計画課
徳島東部都市計画道路　徳島東環状線　阿波しらさぎ大橋整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：徳島県徳島市住吉 6 丁目～徳島市川内町鶴島

事業期間：平成 12 年度～平成 23 年度

事業費：約 30,400 百万円

規模：橋長 1,291m

Outline　事業概要

本事業は、一級河川吉野川を渡河する「阿波しらさぎ大橋」（橋長 1,291m）を整備したものである。架橋位置である吉野川河口域には広大な干潟があり、シオマネキをはじめ貴重な生物が生息しており、シギ・チドリ類など渡り鳥の中継地・集団越冬地としても知られるなど、豊かな自然が残っている。このため、橋の設計に当たっては、干潟への影響ができるだけ少なくなるよう、干潟に橋脚を建てず、鳥類の飛翔に配慮して主塔高さを抑えるとともに、並列ケーブルによりケーブル段数を 1 段とした、世界に類をみない「ケーブルイグレット形式」を採用している。当橋梁及び接続道路の供用後、隣接する国道 11 号吉野川大橋の交通量の約 3 割が当路線にシフトするなど渋滞緩和に効果を発揮している。

Comment

【表彰理由】本事業により、徳島東環状線が全線で通行できるようになったことで、都市中心部及び周辺での慢性的な渋滞の緩和が図られたほか、災害時の緊急輸送道路の確保や津波に対する一時避難場所など都市の防災機能を向上させたこと、また生態系に配慮されている点などが高く評価された。

【受賞者のコメント】「阿波しらさぎ大橋」は、交通渋滞の緩和に効果を発揮していることのみならず、吉野川河口域の新しいランドマークになっているとともに、たくさんの方が、吉野川を眺めながらの散歩やサイクリングを楽しむことで健康増進の場として活用していることなど、県民に広く親しまれる橋となっている。

平成 24 年に開通した「阿波しらさぎ大橋」は徳島東環状線の中心的役割を担い、吉野川の最下流を渡河する橋長 1,291m の長大橋であり、川に架かる橋としては国内最大級である。

当橋梁及び接続道路の供用後、国道 11 号吉野川大橋から交通量のシフトが進み、渋滞緩和に効果を発揮。

歩道は津波避難困難地である周辺地区の津波一時避難場所に指定。

干潟部には橋脚を建てず、鳥類に配慮して主塔高さを抑えるとともに、並列ケーブルによりケーブル段数を１段とした、世界に類をみない「ケーブルイグレット形式」を採用した。

鋼管矢板打設においては防音管や防音壁を使用、また河川内に桟橋を設けないようコンクリートプラント船の使用や、上部工を張出し架設するなど、環境に配慮した工法を採用した。

生物に配慮し、光の漏れが少ない「LED 歩道高欄内照明」を採用した。

歩道はウォーキングやジョギングに利用されるなど、県民の健康増進の場としても活用されている。

平成25年
2013年
会長賞

244

幹線道路の整備・改良　立体交差道路整備

奈良県まちづくり推進局地域デザイン推進課、香芝市都市創造部土木課
中和幹線　下田・逢坂工区

Project Profile
プロフィール

事業地：香芝市西真美～逢坂

事業期間：平成4年度～
平成23年度
（うち、下田工区は
平成6年度から）

事業費：約30,000百万円

規模：下田工区（奈良県施行）
延長約1.1km
逢坂工区（香芝市施行）
延長約0.7km

Outline　事業概要

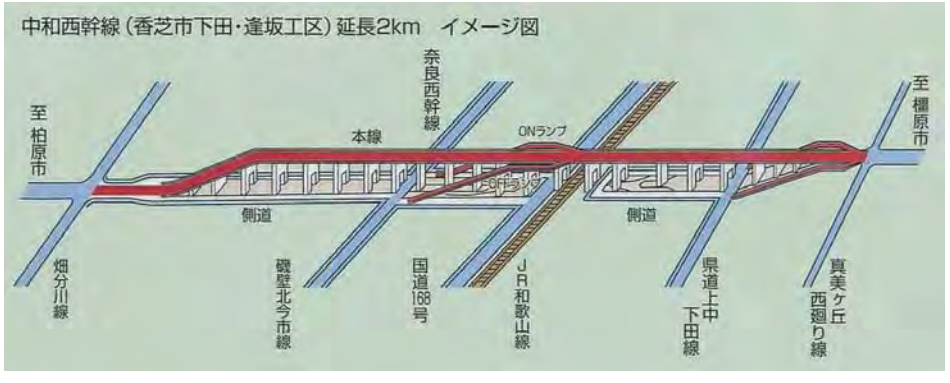
本路線は、奈良県の中和地域を東西に連なる香芝市、広陵町、大和高田市、橿原市、桜井市を結ぶ延長22.2kmの主要幹線道路で、西名阪自動車道や京奈和自動車道へのアクセス向上により、中和地域における広域交通体系の拡充を図るものである。
本事業は、JR和歌山線と国道168号を本線がオーバーで側道がアンダーで立体交差する構造となっており、地域高規格道路に準じる規格の高い道路として整備を行った。下田・逢坂工区の開通により、全線22.2kmが繋がったことで、中和地域の東西の連携強化、並行する国道165号の渋滞緩和、交通事故の減少、第3次救急医療施設である県立医科大学附属病院へのアクセス時間の短縮等の効果が発揮された。

Comment

【表彰理由】幹線道路の完成により、並行する国道の渋滞緩和や、交通アクセスの向上、医療機関への搬送時間の短縮などが図られたことが高く評価された。また、鉄道交差部の完成により、市街地の分断の解消や、良好な市街化の促進など、まちづくりの推進に寄与していることも高い評価を受けた。

【受賞者のコメント】本工区の開通により、中和幹線全線開通となった。この開通により、広域交通体系が拡充され、本路線と並行する国道165号など、慢性的な渋滞に悩まされていた周辺道路で、渋滞緩和の効果が発揮された。また、医療機関へのアクセス機能に加え、現在では、商産業の立地も促進され、活発な沿道利用がなされている。

完成写真



事業前

事業後

並行する国道165号の渋滞が緩和された。

中和幹線沿いの歩道が通学路になり、より安全に通学できるようになった。

平成25年
2013年
会長賞

245

幹線道路の整備・改良　放射・環状道路整備　トンネル整備

仙台市建設局道路部北道路建設課
北四番丁大衡線（北山工区）道路整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：仙台市青葉区木町～荒巻本沢二丁目地内

事業期間：平成12年度～平成23年度

事業費：約12,500百万円

規模：延長1,233m
（うちトンネル部：上り線629m、下り線843m）
幅員　（一般部）30.0m
（トンネル部）上下線ともに7.5m（セパレートトンネル）

Outline　事業概要

本路線は、仙台市都心部と黒川郡大衡村の仙台北部中核工業団地を結び、仙台都市圏の骨格幹線道路網における放射線道路を担う延長23.8kmの重要な路線である。
本事業は、本路線のうち都心部に近接する北山工区におけるトンネル整備を含む延長1.2kmの道路改築事業であり、軌道系公共交通機関が未整備である仙台市北西部から都心部へのアクセス向上、並行する幹線道路における都心部への集中交通の分散に伴う渋滞緩和のほか、通過交通を生活道路から走行安全性の高い本路線への転換による住環境の改善を図るものである。本工区の完成により都心部へのバス路線が新設されるなど、仙台市が目指す軌道系公共交通機関を基軸とする公共交通を中心とした交通体系の構築に寄与するものである。

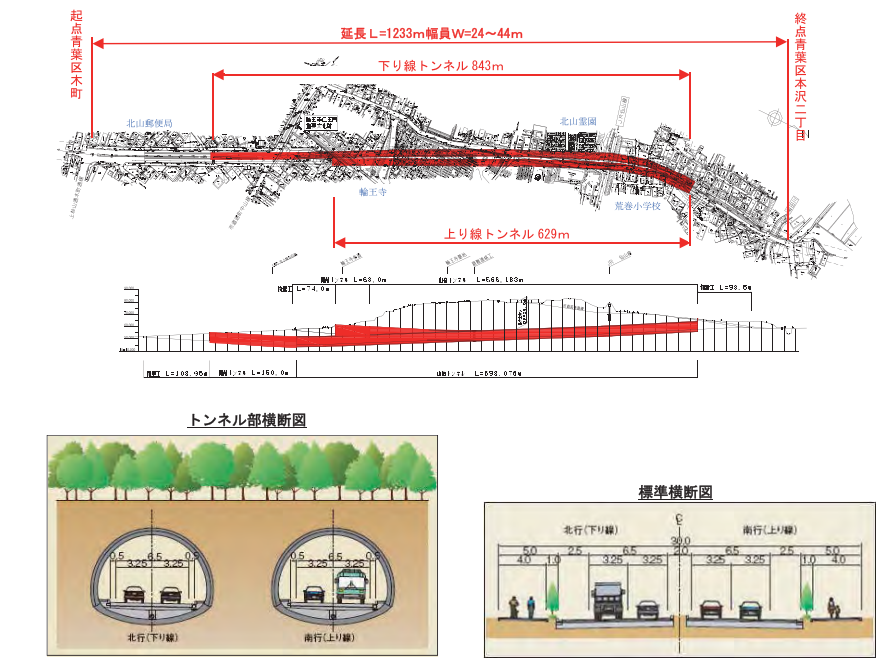
Comment

【表彰理由】本事業により仙台都市圏の広域ネットワークが形成され、物流･交流機能の向上、周辺地域における交通渋滞の緩和、交通安全の向上が図られたほか、東日本大震災の影響で一時中断を余儀なくされたにも係らず短い期間で事業を完成させ、災害復旧の輸送路として効果を発揮したことなどが評価されたものである。また、地上式から都市計画変更を経てトンネル形式としたことなど、地域の特徴である自然環境や著名な文化財の保全に十分配慮したことも評価されている。

【受賞者のコメント】本工区の供用により、仙台市北西部と都心部のアクセス時間が最大約7分短縮されたほか、並行する幹線道路の渋滞緩和などの整備効果が顕著に見られたことから、事業目的を達成できたと実感しております。仙台市の道路事業におけるトンネルの整備事例は非常に少ないため、本事業の経験を今後の事業に生かしていきたいと考えている。

北部方面よりトンネル上り線入口、下り線出口を望む

【平面図・側面図・横断図】



全体図（平面図・側面図・横断図）

完成写真（全景、トンネル内部）

平成25年
2013年
優秀賞

246

連続立体交差事業

愛知県建設部都市整備課

名古屋鉄道常滑線・河和線　太田川駅付近連続立体交差事業

Project Profile
プロフィール

事業地：東海市

事業期間：平成10年度～
平成25年度

事業費：約37,100百万円

規模：延長約2.8km
除却踏切6箇所

Outline　事業概要

東海市は、市の中心部を南北に通る名古屋鉄道常滑線・河和線が、市街地を東西に分断するとともに、踏切による慢性的な交通渋滞が発生し、都市の健全な発展の妨げとなっていた。また、太田川駅で常滑線と河和線が分岐しているため、両線の平面交差による低速運転や通過待ちが発生し、中部国際空港へアクセスする鉄道として、定時性・信頼性の確保が強く望まれていた。本事業はこれらの課題を解決するため、先行して施行した1期目の尾張横須賀駅付近、2期目の高横須賀駅付近に続く、3期目の連立事業として太田川駅付近の鉄道高架化により、渋滞の解消及び東西の一体的なまちづくりを図るとともに、駅部を3層構造として中部国際空港への鉄道アクセスを強化するものである。

Comment

【表彰理由】本事業により、踏切遮断による交通渋滞の緩和と鉄道アクセスの強化が図られたことが高く評価された。
また、鉄道で分断された地域を長期的なビジョンで健全な市街地に発展させるため、計画的に基盤整備を行っていることも高い評価を得た。

【受賞者のコメント】駅周辺では、東海市による土地区画整理事業や市街地再開発事業、民間企業の再開発事業等が本事業と一体的に行われ、大型商業店舗や大学新キャンパスが立地されるなど、市の顔として魅力あるまちづくりにつながっている。今後も、駅前を中心としたさらなる賑わいのある街づくりに期待が寄せられている。

駅周辺では、市による土地区画整理事業や市街地再開発事業等が一体的に行われ、大型商業店舗や大学キャンパスが立地するなど、市の顔として魅力あるまちづくりが進められている。

（都）太田川駅北線　新日鉄前11号踏切付近

市による土地区画整理事業が実施されている。

平成25年
2013年
優秀賞

247

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
新若戸道路整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：北九州市若松区北浜一丁目～戸畑区新池三丁目

事業期間：平成12年度～平成24年度

事業費：100,000百万円

規模：延長2,3km
幅員18～52m

Outline　事業概要

新若戸道路は、北九州市若松区から洞海湾を渡り、戸畑区に至る地域高規格道路である。これまで、本区間は、若戸大橋しかなくボトルネック状態となっていたため、特に朝夕のピーク時には慢性的な交通渋滞が発生していた。このような状況の中で、若松区北部の響灘地区において、大水深港湾の整備等、新たな物流拠点の形成や産業立地が進められている。本路線の整備により、広域幹線道路へのアクセスが強化されたことで若戸大橋の渋滞緩和、響灘地区の新たな交通需要への対応を図ったほか、維持補修等工事時の交通規制や交通事故・台風等の不測の事態が生じた場合の若松・戸畑間の経路の多重化（リダンダンシー確保）も図られた。

Comment

【表彰理由】本事業により既設幹線の渋滞緩和をはじめ、広域幹線道路のアクセス性が向上した結果、新たな物流拠点として、企業の産業立地が進む臨海部から市街地への交通需要の増加に効果を発揮し、港湾施設への利便性の向上など、国際競争力の強化にも貢献するものであると高い評価を得た。

【受賞者のコメント】新若戸道路の洞海湾を横断する箇所については「沈埋トンネル工法」を採用、これまで長年にわたって開発されてきた数々の技術を集大成し、施工の効率・円滑化及びコスト縮減を図った。若戸大橋の交通が分散し渋滞が解消され、交通時間短縮等、アンケートによる道路利用者の実感とともに大きな整備効果を上げている。

新若戸道路は、北九州市若松区から洞海湾を渡り、戸畑区に至る地域高規格道路である。若戸大橋の渋滞緩和、響灘地区の新たな交通需要への対応を図った。

※新若戸道路全体平面図
洞海湾を横断する経路が2ルート確保され、若戸大橋の交通渋滞が解消した。

洞海湾横断部は沈埋トンネル工法、トンネル内LED照明灯を採用。

平成 25 年
2013年
特別賞

248

駅前広場整備　沿道市街地との一体整備(整理型)

北海道宗谷総合振興局稚内建設管理部事業室道路課
稚内都市計画道路事業 3・4・6 号波止場通外 2

Project Profile
プロフィール

事業地：稚内市

事業期間：平成 19 年度～
平成 23 年度

事業費：1,000 百万円

規模：総面積 4,200m^2

Outline　事業概要

稚内駅周辺は、市街地の拡大と中心部の人口減少、郊外幹線道路沿いへの大規模店舗の進出、それに伴う商店街の衰退などにより、従来の「まち」としての求心力を失いつつある状況であった。

本事業はかつての賑わいのある中心市街地とすることを目的とした稚内駅周辺整備の一つとして、鉄道・バス・タクシー・自家用車などの各種交通を結節することにより、円滑な交通機能を確保し、安全性を向上させるほか、関連施設と一体的な環境空間を創出するものである。

本事業により、駅前広場のロータリー化による車両交通円滑化、周辺建物へのアクセス向上、住民参加スペース創出が達成された。

Comment

【表彰理由】道路、鉄道、港湾の交通結節点として、各施設への交通アクセスや歩行者の安全性も向上させるなど、交通機能の集中的な充実が評価された。観光地としての活気を取り戻すため、玄関口として相応しい都市景観を創出し、他事業と連携した整備で利便性を高めたことも評価された。

【受賞者のコメント】再開発組合、国、JR 北海道、稚内市の 4 事業と連携して整備を進めたため、各事業の進捗に合わせた施設の暫定供用等に苦労があったが、連携した整備が実施出来たからこそ、駅周辺のデザインを統一することが出来た。事業完成後は地域のイベントに利用されるなど、稚内市の玄関口としての役割を果たしている。

左上：（平成 24 年 8 月撮影）稚内市民や観光客に憩いの場として利用されている。 右上：完成全景　右下：完成全景
左下：（平成 24 年 4 月撮影）イベント等の開催にも利用

上：駅前広場計画図　左下：（平成 24 年 9 月撮影）駅前ロータリーとタクシープールの利用
右下：（平成 24 年 7 月撮影）バスターミナルの利用

左上：在りし日の稚内駅、最北端の線路看板
右上：駅前広場に設置された、最北端の線路モニュメント
中央：イベントでの利用、下：整備前の稚内駅周辺

平成25年
2013年
特別賞

249

幹線道路の整備・改良

群馬県西部県民局高崎土木事務所
高崎都市計画道路事業3・3・8　高崎駅東口線第2工区

Project Profile
プロフィール

事業地：群馬県高崎市

事業期間：平成12年度～
平成23年度

事業費：約3,000百万円

規模：延長777m
幅員32m

Outline　事業概要

本事業は、群馬県県土整備部の最上位計画である「はばたけ群馬・県土整備プラン」の主要事業の一つである主要幹線道路東毛広域幹線道路の一部である。東毛広域幹線道路は、高崎駅を起点とした延長58.6kmの主要幹線道路であり、県内を南北に貫く関越自動車道や上武道路（国道17号）の大型道路を東西に連結し、地域間相互の連携を強化することにより地域経済の発展に寄与するものである。

本事業は高崎駅近辺の事業区間であり、慢性的な交通渋滞の緩和と安全安心な歩行空間の確保を目的とし、高崎市の玄関口である高崎駅へのアクセス性を向上させ、市街地における良好な都市空間の形成を図った。

Comment

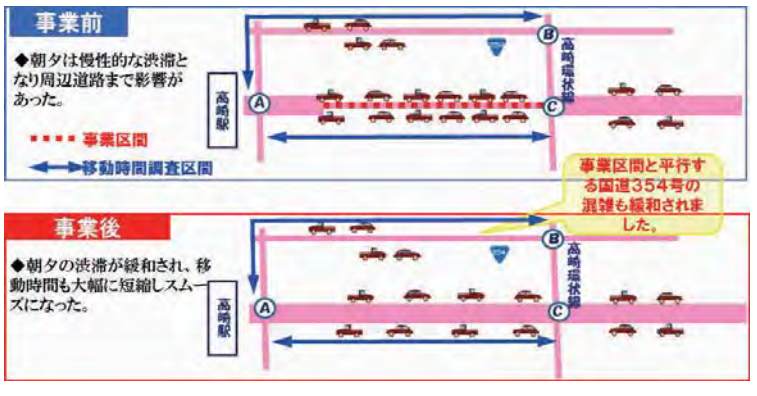
【表彰理由】本事業により、交通アクセスが向上したことで、駅前周辺における慢性的な交通渋滞の緩和や歩行者の安全性を高めたことなどが評価された。

今後の駅前における高度利用や広域幹線ネットワークの形成による経済効果への期待が寄せられる。

【受賞者のコメント】当該区間は自動車や歩行者などが非常に多く、また沿線には店舗等がたくさんあることから、工事期間中は道路利用者の安全確保を最優先に考えた。また、沿線の方（営業等）への協力依頼や交通規制の実施など苦労が多かったが、工事完了後には渋滞緩和の効果が大きく、様々な方から喜びの声をいただくことが出来た。

完成写真全景

道路拡幅により円滑な交通を確保した



区間	開通前	開通後	短縮時間	
A→C	6分36秒	3分22秒	3分14秒	事業区間
C→A	7分01秒	3分28秒	3分33秒	
A→B	10分36秒	6分17秒	4分19秒	国道354号外
B→A	8分22秒	4分32秒	3分50秒	

整備効果（移動時間短縮）

平成25年
2013年
特別賞

250

シンボルロード事業

東京都八丈支庁
八丈都市計画道路3・4・1号線整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：東京都　八丈町

事業期間：昭和54年度～
平成23年度

事業費：約12,500百万円

規模：延長7,352m
幅員18m

Outline　事業概要

八丈都市計画道路3・4・1号線は、島内唯一の都市計画道路で、島の東西にある海からの玄関口である底土（そこど）港、八重根（やえね）港のほか、島の中心部にある空からの玄関口となる八丈空港を結ぶ、延長約7.3kmの地域幹線道路である。
今回の整備により、当該路線全線が完成したことで、島内における交通アクセスが向上し、一般都道216号のバイパス機能により災害時の避難路を確保したほか、高幅員歩道により、歩行者及び自転車交通の安全性を高めるなどの効果をもたらした。
整備にあたり、ビロウヤシ並木の植栽や歩道舗装に島内産の石材を使用することで、島のシンボルロードとしての空間を創出した。

Comment

【表彰理由】島に往来するための施設である港湾と空港を結ぶ幹線道路は、長年、島民の悲願であった。今回事業を完成させたことで、人や物を運ぶ交通アクセスの向上が図られたほか、自然災害時の避難路として機能を高めたことなどが評価された。

【受賞者のコメント】島を訪れる観光客の目に最初に映る島の景観として、ビロウヤシ並木などの植栽、島内産石材を使用した歩道舗装、オリジナリティ豊かな照明器具など、随所にシンボルロードにふさわしい工夫を施した。八丈島の産業振興、観光の発展に大きく寄与する道路と期待している。

完成全景

上：完成全景　左下：歩道舗装　右下：歩道の石材

▲八丈島案内図

▲八丈島位置図

平成25年
2013年
特別賞

251

幹線道路の整備・改良

その他　制度事業：災害復旧助成事業

新潟県長岡地域振興局地域整備部
長岡都市計画道路3・4・242号腰巻根岸線他1線整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：新潟県長岡市中之島～
見附市上新田町

事業期間：平成18年度～
平成23年度

事業費：28,100百万円

規模：延長1,302m
幅員16.0m

Outline　事業概要

当該路線は、長岡市中之島地区市街地と国道8号を結ぶ路線であり、国道8号を中心とした骨格道路網を形成する基幹道路である。また、国道8号から中之島工業団地へ最短でアクセスするルートであると同時に、中之島地区から県営中部産業団地及び国道8号沿道の大型店舗への通勤・買い物等に利便性の高いルートであるが、一級河川刈谷田川により分断されており、広域的な道路ネットワークの根幹となる路線として整備が待たれていた。
平成16年7月の新潟・福島豪雨により、河川堤防が破堤し周辺に甚大な洪水被害をもたらしたことから、河川災害復旧助成事業と併せて当該都市計画道路の整備を行った。

Comment

【表彰理由】自然災害による被害への復旧事業と合わせ事業を一体的に行ったことで、総合的に防災機能を高め、地域が安心して暮らせる街づくりに寄与したことが評価され、また、主要国道を中心に骨格道路網を形成したことで、市街地と工業団地などへのアクセス機能を高めたことも評価された。

【受賞者のコメント】車輌や歩行者の安全安心な交通が確保され、第2次緊急輸送路として緊急物資の円滑な輸送が行えるようになった。また、刈谷田川防災公園や「大凧合戦」会場へのアクセス向上による交流人口の拡大につながるとともに、周辺工業団地等の企業の約70％が国道8号への接続メリットを実感するなどの事業効果があった。

事業全景。一級河川刈谷田川災害復旧助成事業と一体的に整備を行った。

平成16年7月の新潟・福島豪雨により、周辺に甚大な水害をもたらした。

開通式及び渡り初めの様子。

平成25年
2013年
特別賞

252

幹線道路の整備・改良　沿道市街地との一体整備(整理型)

静岡県袋井土木事務所都市計画課

東遠広域都市計画道路 3･5･21 号 下俣二瀬川線沿道整備街路事業

Project Profile
プロフィール

事業地：掛川市

事業期間：平成 16 年～平成 23 年

事業費：562 百万円

規模：延長 210m
　　幅員 17m

Outline　事業概要

本事業は、敷地レベルの土地区画整理施行区域が設定できる沿道整備街路事業を利用し、都市計画道路下俣二瀬川線の整備をおこなったものである。二瀬川地区における課題は

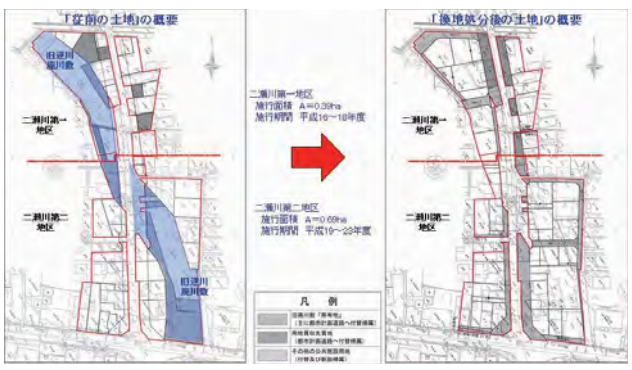
①国道１号との交差点における慢性的な渋滞
②歩道が未整備で自転車歩行者の安全性が確保できていない
③沿道は古い木造住宅が連担し、防災面や生活環境面で改善が必要
④未利用かつ不整形のまま残っている廃川敷の処理が必要

であったため、換地手法を用いた沿道整備街路事業で沿道を一体的に整備することで、慢性的な渋滞の解消と沿道における土地の有効利用を図り、地域住民の多様なニーズに柔軟に応え、良好な市街地形成を図ったものである。

Comment

【表彰理由】本事業により主要国道への慢性的な渋滞の緩和や通行の安全性が確保されたほか、整備にあたり、都市計画の制度を活用し、廃川敷の土地利用を図り、道路と老朽化した家屋を一体的に整備することで、地域のコミュニティーを守りつつ､防災機能を向上させたことなどが評価された。

【受賞者のコメント】当地区は逆川廃川敷が隣接するという問題点を、当時新たに創設された沿道整備街路事業を用いることで、種地として換地し活用することができた事例である。本事業の成功により管内での沿道整備街路事業の採択率が上がり、道路と沿道を一体的に整備する街路整備手法として大きく貢献している。



最大の問題点であった逆川廃川敷を種地として活用することで換地がスムーズに行われた

古い木造住宅が連担していたが、道路が整備され新しい街並みが形成された

平成25年
2013年
特別賞

253

歩行者専用道

札幌市建設局土木部
札幌駅前通地下歩行空間整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：北海道札幌市中央区（地下鉄南北線さっぽろ駅～大通駅）

事業期間：平成17年度～平成23年度

事業費：約17,200百万円

規模：延長360m

Outline　事業概要

札幌市都心部では、地下鉄大通駅周辺と大通駅の一駅北側の札幌駅周辺地区に、それぞれ地下街が整備された商業圏が形成されていた。本事業は、これらの二極化した商業圏を結ぶ地下歩行空間を新たに整備することで、都心における回遊性を高めて商業活動を活性化させるとともに、四季を通じて安全で快適な歩行空間を確保することを目的とし、また、沿道ビルとの地下接続や歩行空間の両側に設置した「広場」において多様な活用を行うことにより、訪れる人々が憩い楽しめる空間を創出し、都心全体の魅力と活力の向上に寄与するものである。全長520mのうち、国道区間（約160m）は直轄事業として施工されており、直轄事業を含めた総事業費は約252億円となっている。

Comment

【表彰理由】本事業は、都心部の２駅を新たに地下で結ぶことで、歩行者の安全性の向上をはじめ、賑わい空間を創出することで商業活動の活性化が図られたほか、整備には様々な工夫がなされ、利用者の利便性が高められていることが評価された。また、今後、地域の更なる発展に期待が寄せられた。

【受賞者のコメント】地上部においても、地下部の整備に合わせ、歩道幅員を広くし、さらに地場産材である札幌硬石、レンガを使用し、札幌のメインストリートにふさわしい整備をしている。また、歩行者数は、地上・地下を合わせて平日で約2.6倍、休日で約２倍増加するなど、回遊性が向上し、まちの活性化に大きく貢献している。

開通前に札幌駅周辺や大通駅周辺のみを利用されていた方の４割以上が札幌駅と大通駅の間を往来するようになり、冬も安心して通行できる空間によって都心の回遊性向上を果たした

地下歩行空間の出入り口はガラス張りとし、地上と地下にデザインのつながりを持たせた

市民活動、イベントなど多彩な祭事に利用され、にぎわいを創出

第26回

2014年
平成26年　受賞事業

254 大臣賞　JR奈良駅付近連続立体交差事業

255 会長賞　都市計画道路宇部湾岸線街路整備事業

256 会長賞　JR白石駅周辺地区整備事業

257 優秀賞　都市計画道路　片山津中央線　街路事業

258 優秀賞　神門通り線　都市計画街路事業

259 特別賞　都市計画道路　西小原北町線整備事業

260 特別賞　宇都宮都市計画道路事業3・4・111号
泉ヶ丘線（御幸・岩曽工区）

261 特別賞　東京都市計画道路補助第46号線整備事業

262 特別賞　都市計画道路事業3・3・16号
稲沢西春線

263 特別賞　都市計画道路　青木の辻線整備事業

平成 26 年
2014年
大臣賞

254

幹線道路の整備・改良

連続立体交差事業

奈良県まちづくり推進局地域デザイン推進課
JR 奈良駅付近連続立体交差事業

Project Profile
プロフィール

事業地：奈良市（関西線：佐保川南踏切付近～大安寺踏切道付近、桜井線：奈良駅～西木辻町付近）

事業期間：平成 9 年度～平成 24 年度

事業費：約 49,800 百万円

規模：延長 3.5km
除却踏切 6 箇所
撤去跨線橋 3 箇所

Outline　事業概要

奈良市は、JR 奈良駅を中心に関西線、桜井線により中心市街地が東西に分断され、駅周辺では、踏切による慢性的な交通渋滞の発生や踏切事故が懸念され、健全で活力ある都市の発展が妨げられてきた。また、奈良は日本の歴史や文化伝統など国際的にも著名な観光地であり、魅力溢れる都市づくりが強く求められていた。本事業は、連続立体交差事業として、奈良駅付近を鉄道高架させることで、駅周辺の交通渋滞や踏切事故を解消し、交通の円滑化や安全を確保するとともに、分断された市街地を一体化させ、地域の活性化の促進に寄与するものである。また、駅周辺では、土地区画整理事業や再開発事業を実施し、古都・奈良の観光地に相応しい魅力あるまちづくりを進めている。

Comment

【表彰理由】日常的に混雑する環境下で、地域の活性化を向上させたことや、地元の意見を取り入れ、歴史ある旧駅舎を観光案内所として再利用したことなど、日本を代表する古都の玄関口として相応しい整備を行い、魅力あるまちづくりに寄与したという点で、総合的な事業効果の高さが賞賛された。

【受賞者のコメント】渋滞緩和はもとより、分断されていた駅の東西の往来が可能になり、快適で便利な交通結節点が形成された。また、駅のデザインで奈良らしさを表現したり、高架下を商業施設として利用し賑わいを創出するなど、魅力あるまちづくりに寄与した。市内の交通がスムーズになった、奈良のまちがきれいになったと評判であった。

航空写真

全景

JR 奈良駅（内部）

JR 奈良駅駅舎

大宮通り

JR 奈良駅（外部）

全景

平成 26 年
2014年
会長賞

255

地域高規格道路整備

山口県土木建築部都市計画課

都市計画道路　宇部湾岸線　街路整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：山口県宇部市

事業期間：平成 6 年度～
平成 24 年度

事業費：約 86,000 百万円

規模：延長 6.0km
幅員 19.45m

Outline　事業概要

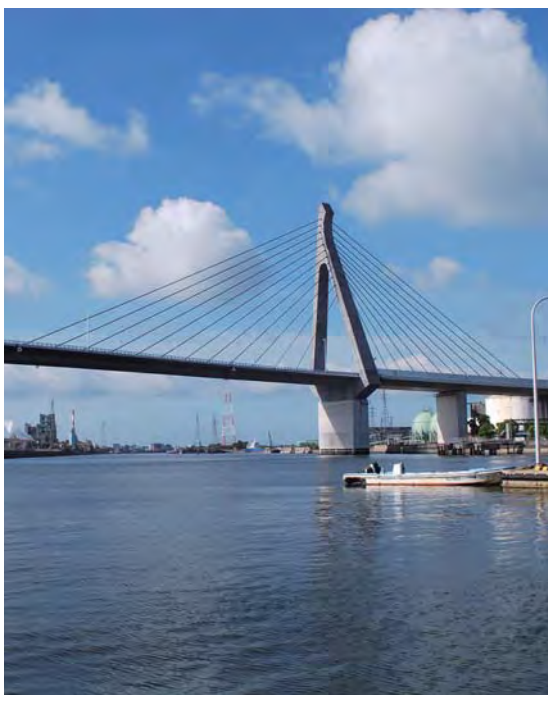
都市計画道路宇部湾岸線は、地域高規格道路山口宇部小野田連絡道路の一部区間として整備を行ったものであり、宇部市の臨海部を東西に走る自動車専用道路と一般街路部とで構成されている。本路線の周辺には国際バルク戦略港湾に選定されている宇部港や山口宇部空港があり、ヒトやモノが活発に行き交う地域であるが、国道 190 号に交通が集中することで慢性的な渋滞を引き起こしていたため道路ネットワークの早期形成が求められていた。本事業により、新たな道路網が形成されたことで、国道 190 号の慢性的な交通渋滞の緩和、及び、宇部小野田地域の連携強化、空港・港湾・IC 等の広域交通拠点や中心市街地へのアクセス強化、厚南地域の都市的利用の促進が図られた。

Comment

【表彰理由】宇部港付近の道路ネットワークを形成し、ヒト・モノの流れを円滑化させることで国際競争力の強化や地域経済の活性化に寄与したほか、並走する国道 190 号の渋滞が緩和され、緊急・救急車両等の移動がスムーズになったことで地域の安全･安心が確保されたことが高く評価された。

【受賞者のコメント】本路線の整備を行った結果、交通の分散により渋滞の緩和や物流交通の円滑化が図られた。また、新たな工場建設による土地利用の促進や大型商業施設への来客数増加などの地域経済の活性化、及び、整備された橋梁からは工場夜景を一望することができ、観光バスツアーが運行されるなどといった地域振興にも寄与している。

公募により決定した愛称は「宇部スカイロード」



街の顔として個性的な景観を演出する栄川運河橋

ダブルデッキ構造となる厚東川新橋

第26回

平成26年
2014年
会長賞

256

歩行者専用道　駅前広場整備　駅周辺環境整備

札幌市建設局土木部
JR白石駅周辺地区整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：北海道札幌市白石区
（JR白石駅周辺）

事業期間：平成16年度～
平成24年度

事業費：約5,000百万円

規模：延長
白石北通 320m
自由通路 60m
南・北駅前広場 9,700m^2

Outline　事業概要

JR白石駅は、札幌駅から2駅と都心部へのアクセスに優れた位置にあるが、南口駅前広場は狭隘でバス・タクシーの乗継ぎの利便性が不十分であった。もう一方の駅北側は駅前広場及びアクセス道路が未整備であったほか､改札口も無いため、駅の利用者が狭い人道橋を渡って駅を利用する必要があったなど、交通結節点の機能向上が求められていた。

本事業は、このような状況を改善するため、札幌市と地域住民等とのパートナーシップのもと、まちづくりの整備方針を策定し、それを踏まえて駅の南口、北口にそれぞれ新たな駅前広場を設けるほか、自由通路や新たなアクセス道路である白石駅北通を整備し、総合的な交通結節点の機能向上と南北市街地の一体化を図るものである。

Comment

【表彰理由】本事業は、都市部へのアクセスに優れた駅において、総合的な交通結節点としての機能を高めるとともに、バリアフリーへの対応など利用者の利便性も向上させたほか、地域特性を活かしたデザインにより、新たな都市空間を創出したことが高く評価された。

【受賞者のコメント】自由通路は、高齢者や身障者など誰もが安全・安心に利用できるように、エレベーター・エスカレーターを整備し、降雨・降雪時にも快適な歩行空間となった。幅員構成は歩行空間6mに加え、イベント等を行うことが出来る活用スペースとして4mを確保したため、これにより地域の情報発信や交流の場として有効活用されている。

駅利用者の約7割が北側からアクセスしているにも関わらず、従前は南側にしか駅舎（改札）がなく、北側は道路・駅前広場が未整備であったが、今回、全て整備された

南北市街地が鉄道により分断され、北側から白石駅を利用するためには狭隘な人道橋を渡る必要があった

地域に緑のあるレンガを各所に使用。通路内の活用状況

平成26年
2014年
優秀賞

257

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

石川県南加賀土木総合事務所

都市計画道路　片山津中央線　街路事業

Project Profile
プロフィール

事業地：石川県加賀市片山津温泉

事業期間：平成15年～平成24年

事業費：707百万円

規模：延長212m
　　幅員12m

Outline　事業概要

加賀温泉郷の一つである片山津温泉は、白山連峰を背景に柴山潟と一体となった美しい眺望景観を有し、良質な泉質を誇る全国でも有数の温泉地として発展してきたが、近年の社会情勢の変化や観光ニーズの多様化などにより、入込客数が年々減少しており、一日も早い温泉街の再生と賑わいの創出が求められていた。
そのため、温泉街のメインストリートである都市計画道路片山津中央線において、温泉街の活性化、賑わい創出に寄与するため、無電柱化、一方通行化による歩行者優先のゆったりとした歩道の整備により、安全で快適な歩行空間を確保するとともに、地域のシンボルである「検番」と調和した自然石舗装など地域資源を活かした修景整備を行い、安全で快適な歩行空間の形成を実施したものである。

Comment

【表彰理由】本事業では、温泉街をのんびり散策するため、広い歩行空間を創出する手段として、従前の車両通行の流れを変えるなど工夫をし、事業コストを抑え、歩車道の分離を行い、スムーズな歩行と安全性を確保したことが高く評価された。また、地域の歴史や文化を活かした魅力ある街並みづくりを地元と協働して取り組んだことで、新たな賑いが創出されるなど温泉街を中心とした地域の活性化に貢献したことも高い評価を得た。

【受賞者のコメント】片山津地区では、「片山津まちづくり推進協議会」が組織されており、協議会内で地域住民の意見を取り込み合意形成が図られ、円滑に事業を進めることができた。
また、加賀市と連携した空き店舗対策や温泉街に彩るイルミネーションイベントなど地元のまちづくり協議会による賑わい創出に向けた活動が盛んになった。

一方通行化と無電柱化により、安全な歩行空間、沿道アクセスを高める停車帯、街路樹による緑化により、ゆとりのある街路空間が形成され、街並みと一体的となった空間が形成された。

街路空間を活用したイベントの実施により、さらなる賑わい空間の創出。

街歩きを楽しむ、ご当地ゆかりの「片山津かるた」の絵札を歩道に配置。

平成 26 年
2014年
優秀賞

258

幹線道路の整備・改良　道路空間の再配分・再構築

島根県出雲県土整備事務所
神門通り線　都市計画街路事業

Project Profile
プロフィール

事業地：島根県出雲市

事業期間：平成 22 年度～
平成 24 年度

事業費：約 1,600 百万円

規模：延長 330m
幅員 12m

Outline　事業概要

神門通り線は、島根県出雲市の北西部に位置する全長約 0.7km の都市計画道路であり、島根県の代表的な観光地である出雲大社の参詣道として約 100 年前に開設された。かつては参拝客の往来により栄えていたが、車社会の到来などにより、にぎわいが失われ、出雲大社の門前にふさわしい風格とにぎわいのある通りとしての再生が求められていた。本事業では、平成 25 年の出雲大社本殿遷座祭を見据え、一畑電鉄出雲大社前駅から出雲大社までの 330m を地元と協働し、安全で観光客が歩きやすい道づくりとして、シェアド・スペースによる道路整備をはじめ、官民一体となり、地域特性を活かした街並みの形成に取り組むことで出雲大社への参詣道の再生が図られた。

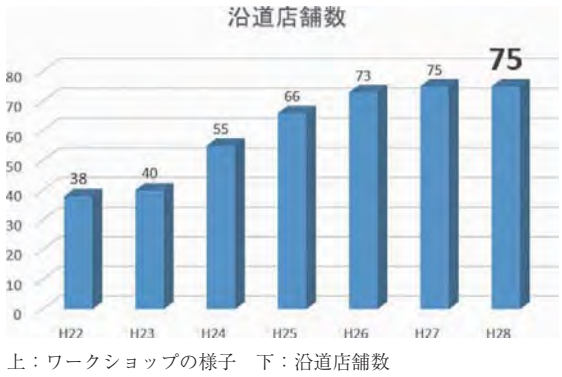
Comment

【表彰理由】本事業は、今後の公共交通を利用して歩いて参拝する観光客の増加を見据え、現道の幅員は変えずに歩車道の幅員構成を見直し、歩車共存空間を創出したほか、地域特性を十分活かした街並み景観を短期間で整備したことが高く評価されるとともに、街路事業を通じた街の再生や、活性化に繋がるモデル事業の 1 つになるとの意見も寄せられた。
今後、時間の経過とともに、さらに風格が増し、味わい深く、観光客で賑わう参道への成長に期待が寄せられた。

【受賞者のコメント】本事業は、地域と一緒に進めた計画づくり、短期間での整備を無事に終えた工事関係者、同じ目標を持って官民が取り組んだ賜物である。

官民が一体となって賑わいの再生を果たした神門通り

神門通り線および沿道の様子



上：ワークショップの様子　下：沿道店舗数

平成26年
2014年
特別賞

259

幹線道路の整備・改良　歴史的環境整備街路事業　駅周辺環境整備

福島県喜多方建設事務所
都市計画道路　西小原北町線整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：福島県喜多方市

事業期間：平成15年～平成24年

事業費：約1,500百万円

規模：延長374m

Outline　事業概要

西小原北町線は、蔵とラーメンのまち喜多方市の中心部と玄関口であるJR喜多方駅を結ぶ全長約2.2kmの都市計画道路である。当該路線は、現道が狭隘なため、特に冬は積雪により、歩行者の安全が懸念されていた。

また、福島県有数の観光地でありながら東日本大震災の影響により、集客数の減少を受け、まちのPRと併せて本路線の整備が求められていた。

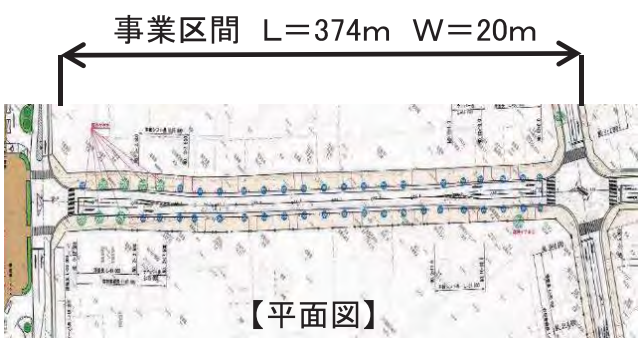
本事業は、喜多方駅から県道喜多方西会津線との交差点までの374mの区間について、電線共同溝の整備による防災機能の向上をはじめ、歩車道に無散水消雪を整備し、冬期間においても安全で快適な歩行空間を確保したほか、地域の歴史的な景観と調和した観光地の玄関として相応しい街並みの形成が図られた。

Comment

【表彰理由】本事業は、安全な歩行空間の確保などのほか、歴史ある街として、地域特性を活かした街並みを形成するなど、限られた財源を最大限に有効活用し効果を発揮したことが評価された。また、本事業により観光振興を通じ地域が活性化され、更なる都市の発展に期待が寄せられた。

【受賞者のコメント】本事業では、沿道周辺に現存する蔵等の歴史的建造物と調和した街路を整備した。計画の策定にあたっては、地域住民等との話し合いを重ね、官民一体となって取り組んだ。電線共同溝や無散水消雪の実施により、安全で快適な歩行空間が確保され、地域住民や観光客に喜ばれている。

既存街路樹の活用や景観協定による沿道のファサード整備など、地域住民と一体となって歴史的街並みや奥に見える山々などの自然景観と調和した駅前通りの再構築を行った。



歩車道が狭く危険な状態が解消され、無散水消雪の整備により雪の日でも安心して歩くことができる。

景観協定により沿道景観を統一

蔵庭（ポケットパーク）を設置

平成 26 年
2014年
特別賞

260

幹線道路の整備・改良
放射・環状道路整備
立体交差道路整備
橋梁整備
踏切除却・改良事業

宇都宮市建設部道路建設課

宇都宮都市計画道路事業　3・4・111 号泉ヶ丘線(御幸・岩曽工区)

Project Profile
プロフィール

事業地：栃木県宇都宮市

事業期間：平成 9 年度～
平成 24 年度

事業費：約 8,600 百万円

規模：延長 1,049m
幅員 16m

Outline　事業概要

泉ヶ丘線は、県道氏家宇都宮線から、国道 123 号を結ぶ全長 4.4km の都市計画道路である。
当該路線は、急速な周辺の開発にともない、交通量が増加したにもかかわらず、地域内の道路は狭隘で歩道がないうえ、JR 宇都宮線の大原踏切は、車両と歩行者及び自転車とのすれ違いなど交通が危険な状態にあり、円滑かつ安全な交通環境の向上が求められていた。
本事業は、県道氏家宇都宮線から、国道 4 号を結ぶ 1,049m の区間において、JR 宇都宮線を立体交差化（御幸町アンダー）により、整備したことで交通の円滑化をはじめ、安全な交通空間を確保するとともに、都市防災機能、生活環境の向上が図られた。

Comment

【表彰理由】本事業により、宇都宮駅付近で主要な環状道路として機能が発揮され、周辺道路の渋滞緩和や安全な交通空間の確保、地域住民の生活環境を向上させたことが評価された。今後、さらに道路ネットワークが広がることで、人や物の流れが活性化され、地域の更なる発展に期待が寄せられた。

【受賞者のコメント】本事業着手前の JR 宇都宮線の踏切は幅員が狭隘で、歩行者、自転車の通行や車両のすれ違いなどに支障をきたしていたが、本事業による JR 宇都宮線の立体交差化により、歩行者や自転車の通行の安全確保や鉄道により分断されていた市街地の交通の円滑化、周辺道路における渋滞緩和など多くの効果を発現した。

県道氏家宇都宮線（写真上）から国道 4 号（写真下）間の 1,049m が開通した泉ヶ丘線。 鉄道により分断された市街地における交通の円滑化が図られた（写真中央）。

歩行者、自転車や車両のすれ違いに支障をきたしていた道路は、立体交差化により通行の安全確保が図られた。

立体交差（アンダー）部を通行する歩行者や自転車、車両の状況。

平成26年
2014年
特別賞

261

幹線道路の整備・改良

東京都第二建設事務所
東京都市計画道路補助第46号線整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：東京都　品川区、目黒区

事業期間：平成3年度～
平成24年度

事業費：約14,100百万円

規模：延長600m
幅員20m

Outline　事業概要

補助第46号線は、品川区西五反田4丁目を起点とし世田谷区等々力4丁目に至る、全延長約6.2kmの都市計画道路である。本事業箇所は、主要な幹線道路へのアクセス道路がなく、生活道路に流入する通過交通が多い状況のうえ、比較的低層の住宅が密集する地域であることから、災害時の避難場所への避難路等の確保が求められていた。本事業により、品川区小山台1丁目から目黒区目黒本町3丁目までの約600mを整備したことで、新たな道路ネットワークが形成され、周辺道路の渋滞解消と生活道路への通過車両が減少した。また、木造家屋密集地域における延焼遮断帯の形成とともに、災害時の避難経路、救護活動等の輸送経路が強化され、都市生活の利便性と安全性、防災機能の向上が図られた。

Comment

【表彰理由】本事業は、新たな道路ネットワークを形成したことで、交通のアクセス機能を高めたほか、住宅が密集する地域において、防災機能が高まり、安全かつ安心して暮らせる街づくりに寄与したことが評価された。
本事業により、今後、沿道の開発が促進されることで、地域の更なる発展に期待が寄せられた。

【受賞者のコメント】山手通りと補助第26号線を結ぶ新たな道路ネットワークの形成により、たとえば目黒区中央体育館入口交差点～かむろ坂下交差点の所要時間が約1／2に短縮し、また周辺の生活道路に入り込んでいた通過自動車が4割以上減少するなど、高い整備効果を発現した。

完成全景

左：事業前　右：事業後

交通解放時の状況

平成 26 年
2014年
特別賞

262

幹線道路の整備・改良　立体交差道路整備　沿道市街地との一体整備(開発型)

愛知県一宮建設事務所道路整備課
都市計画道路事業 3・3・16 号　稲沢西春線

Project Profile
プロフィール

事業地：稲沢市

事業期間：平成 16 年 1 月～
平成 25 年 3 月

事業費：約 7,300 百万円

規模：延長 868m
幅員 25.0m～39.8m

Outline　事業概要

稲沢西春線は、県道岐阜稲沢線から国道 22 号を結ぶ延長約 5.8km の都市計画道路である。
稲沢市では、これまで東西の幹線道路が 1 路線しかなく慢性的な渋滞を引き起こしていたほか、名古屋都心部のベットタウンとして急速な発展により、交通のアクセス性、利便性向上のため、JR 東海道本線稲沢駅を中心とした都市の拠点整備が求められていた。本事業は、新たな道路ネットワークを形成するため、稲沢駅付近の約 870m の区間において、旧国鉄操車場跡地を活用した土地区画整理事業と連携し、鉄道により東西に分断されていた地域を高架橋により繋げることで、交通のアクセス機能を向上させ、渋滞の緩和を図ったほか、魅力のある新しい拠点の形成に寄与したものである。

Comment

【表彰理由】本事業により、新たな道路ネットワークが形成されたことで、周辺道路の渋滞緩和を始め、新たに歩道を設けたことで安全な歩行空間が確保された。新設した歩道は、関連事業で整備した公園ともアクセスし、良好な都市空間の創出や健康な街づくりにも寄与したことが評価された。

【受賞者のコメント】早期の供用開始が望まれる中、付近の交通規制、騒音・振動対策や、鉄道上空の架設工事等、事業の進捗管理に苦労したが、地元区長を始めとした役員や地元対策協議会、小中学校と合意形成をはかることにより、目立った反対もなく事業に対する理解と協力を得て、事業を進めることができた。

地域のシンボル的な存在である「稲沢夢逢橋」。鉄道により分断された地域をつなぐ、「愛」「ふれ合い」「出会い」との想いを込め、公募により橋名を決定

旧国鉄稲沢操車場跡地を活用した土地区画整理事業と一体的な整備を進めた街路整備事業

土地区画整理事業との一体整備により、地域の活力向上に寄与

平成 26 年
2014年
特別賞

263

幹線道路の整備・改良

須崎市建設課
都市計画道路　青木の辻線整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：高知県須崎市青木町～浜町二丁目

事業期間：平成 19 年度～24 年度

事業費：1,388.7 百万円

規模：延長 378m
幅員 12～14m

Outline　事業概要

須崎市は、過去に幾度も津波によって尊い人命と貴重な財産に大きな被害を受けている。そのため、災害に強いまちづくりの推進を図ることを目的とし、須崎市総合計画において「青木の辻線」の改良を重要な課題と位置づけ、整備を実施した。
周辺の市街地は、家屋が密集し狭隘な道路が多く、地震津波からの住民の避難時に大きな支障をきたす恐れがあったため、本路線は地震津波が発生した際の避難路、火災の延焼を食い止める防災道路として重要な役割を担う。また市外へ通じている高速道路や国道等の幹線道路から、須崎魚市場、富士ヶ浜へのアクセス道としても位置づけ、魅力あるイベントを開催することで、地域の活性化を図ることも目的としている。

Comment

【表彰理由】本事業は、過去に何度も津波災害を受けた経験から、東日本大震災の発生前より大規模災害を見据え、防災機能を高める事業に着実に取り組んでいたことが評価され、各地で地域と協同して避難経路を検討する際、そのモデルケースとなる可能性があると期待が寄せられた。

【受賞者のコメント】本路線は、防災道路として機能することを第一の目的として整備を進めてきたこともあり、そのことが表彰理由に明記されたことは、たいへん光栄なことと考えている。供用開始後は、イベントの実施等を通じ地域の活性化にも寄与しており、須崎市にとって、なくてはならない道路として日々利用されている。

完成した道路の終点側から起点側を望んだもの。奥に見える城山が、津波の一時避難場所に指定されている。うつぼ祭りや旧市街地探検ツアーも毎年開催されるようになっている。

上：起点側から終点側を見た完成写真　下：施工前の青木の辻線。狭隘な状況がよく判る。

供用開始後の道路を使ったイベント開催状況。

第27回

2015年
平成27年　受賞事業

264 大臣賞　東京都市計画道路幹線街路環状第6号線整備事業

265 会長賞　都市計画道路　温泉中央南線　街路事業

266 会長賞　久留米都市計画道路事業3・3・6号東合川野伏間線

267 優秀賞　JR中央本線（三鷹駅～立川駅間）他連続立体交差事業

268 優秀賞　国際通り線シンボルロード整備事業

269 特別賞　旭川圏都市計画道路　3・3・14号昭和通整備事業

270 特別賞　遠州鉄道鉄道線連続立体交差事業

271 特別賞　都市計画道路 津之郷奈良津線 山手橋架替事業

272 特別賞　広島南道路（太田川放水路渡河部）

平成27年
2015年
大臣賞

264

幹線道路の整備・改良　放射・環状道路整備

東京都建設局
東京都市計画道路幹線街路環状第6号線整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：東京都　渋谷区、中野区、新宿区、豊島区

事業期間：平成3年度～平成25年度

事業費：約658,200百万円

規模：延長約8.8km
幅員40m

Outline　事業概要

環状第6号線は、品川区東品川より板橋区氷川町に至る全長約20kmの道路である。本事業は、渋谷区松濤2丁目から豊島区要町1丁目までの約8.8kmの区間を首都高中央環状新宿線に併せて整備を行ったものである。

当該路線は、4車線が確保されていたものの、停車車両が多い区間や右折レーンが整備されていない交差点周辺部において、慢性的な交通渋滞が発生していた。本事業では、全ての交差点に右折レーンを設置するとともに、全線に停車スペースを設けることで、停車車両による交通渋滞の発生を抑制し、車線数を増やすことなく、交通渋滞の解消を実現した。また、副都心相互の連携強化、首都高速道路や地下鉄の収容空間等も備えた道路となり、都市生活の利便性の向上が図られた。

Comment

【表彰理由】本事業区間の全線開通により、東京副都心部における広域ネットワークが形成され、周辺部の交通渋滞の緩和、交通安全の向上や物流機能の強化が図られたこと、また歩道部では、無電柱化の実現、自転車通行空間の整備など、安全で快適な歩行者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】約8.8kmの区間を6区間に分割し、各周辺の地元住民との意見交換会を行い歩道部の植樹の樹種や、舗装の色等の調整を行った。本路線周辺は既成市街地であったため、沿道建物との高低差処理に苦労したほか、車線数を確保しながら工事を実施するため施工方法に苦労した。

交差点完成

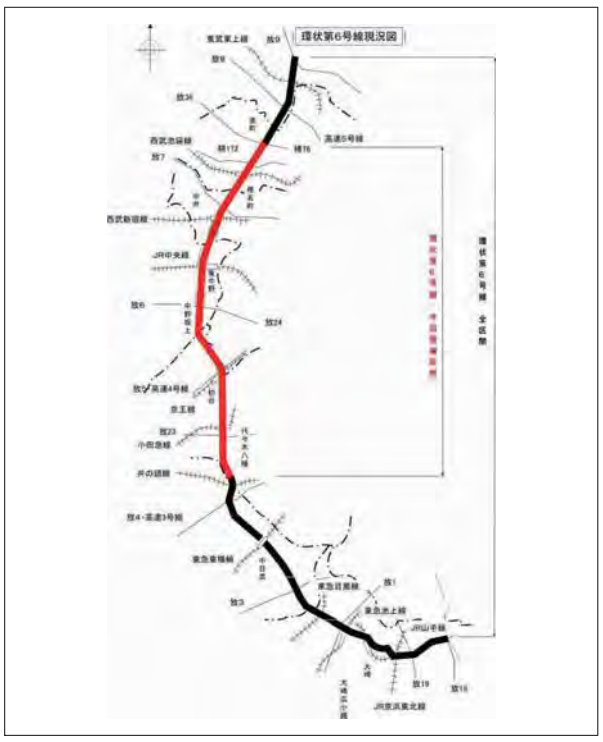
完成全景1

完成全景2

位置図

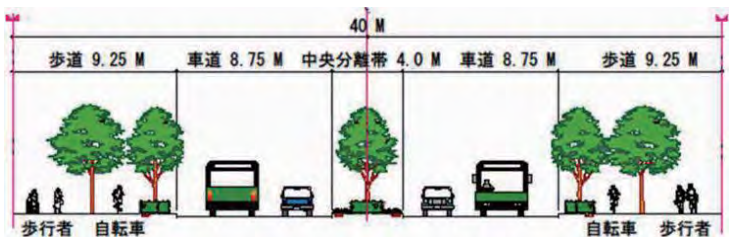
違法駐輪対策 1

左：全線で自転車走行空間　中央：違法駐輪対策２　右：標識類の集約化



事業位置図

全線で停車帯



標準断面図

平成27年
2015年
会長賞

265

幹線道路の整備・改良　シンボルロード事業　沿道市街地との一体整備(整理型)

石川県南加賀土木総合事務所

都市計画道路　温泉中央南線　街路事業

Project Profile
プロフィール

事業地：石川県加賀市山中温泉

事業期間：平成16年～平成25年

事業費：1,222百万円

規模：延長155m
　　幅員13m

Outline　事業概要

加賀温泉郷の一つである山中温泉は、開湯1300年の伝統を持ち、松尾芭蕉をはじめ多くの文人が訪れた温泉地としても知られている。都市計画道路温泉中央南線は、山中温泉のメインストリートであるが、幅員が狭く、歩道も未整備であり、歩行者と車両が混在し、観光客や地域住民にとって利用しづらい道路であった。また、山中温泉の観光客数も年々減少していたことから、安全・安心なみちづくりと温泉街の賑わいの創出に寄与するため、無電柱化及びセットバックによりゆとりある歩行空間を確保するとともに、温泉街が最も賑わった大正から昭和にかけての「土のみち」をイメージした茶系のアスファルト舗装や、御影石の歩道舗装などを施すことにより、温泉街にふさわしい修景整備を行った。

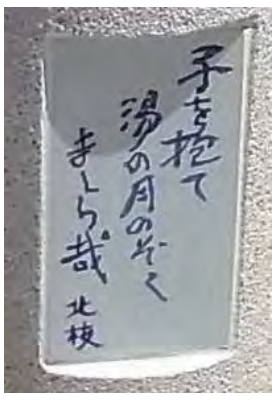
Comment

【表彰理由】本事業では、無電柱化やセットバックによる軒下の開放により、ゆとりある歩行空間を確保するとともに、温泉街にふさわしい修景整備が施されたことにより、地域に賑わいが創出され、観光を資源とした地域振興が高まることが期待される。また、地元の湯の出町の住民が中心となって、独自の景観形成マニュアルを策定し、街路事業と一体になって沿道の街並みを整備することで温泉街の活性化や賑わいの創出に寄与したことも高く評価された。

【受賞者のコメント】温泉街にふさわしい街並み修景整備を道路拡幅、無電柱化と併せて行ったことで、山中温泉の歴史と文化が感じられる温泉情緒豊かな通りへと生まれ変わった。
また、歩道には松尾芭蕉や泉屋桃妖の俳句を記した陶板をあしらったフットライトを設置することで、そぞろ歩きを誘う魅力ある街並み空間が形成された。

温泉街にふさわしい街並み修景整備を道路拡幅、無電柱化と併せて行ったことで、山中温泉の歴史と文化が感じられる温泉情緒豊かな通りへと生まれ変わった。

街路空間を活用したイベントの実施により、さらなる賑わい空間の創出。



松尾芭蕉や泉屋桃妖の俳句を記した陶板をいれたフットライトを設置。

平成 27 年
2015年
会長賞

266

放射・環状道路整備

福岡県及び久留米市
久留米都市計画道路事業 3・3・6 号 東合川野伏間線

Project Profile
プロフィール

事業地：久留米市東合川町～
久留米市国分町

事業期間：平成 10 年度～
平成 25 年度

事業費：約 21,900 百万円

規模：延長 2.82km
（福岡県延長 1.56km、
久留米市延長 1.26km）
幅員 25m

Outline　事業概要

本路線は、市中心部を通過する国道 3 号、209 号、210 号等を市郊外で結ぶ全延長約 6.5km の都市計画道路である。

久留米市では、骨格となる広域幹線道路の 7 路線が、市中心部から放射状に伸びているため、通過交通が集中する市中心部は慢性的に混雑していた。そのため、各路線を市郊外で結び、久留米市初の環状道路となる本路線の整備が進められていた。

本事業では、本路線で未整備となっていた約 2.8km を、福岡県と久留米市により整備したものである。これにより本路線の整備が完了し、市中心部の慢性的な混雑の緩和や、市南西部から久留米 IC へのアクセスが飛躍的に向上するなど、久留米市の道路環境が改善された。

Comment

【表彰理由】本事業により、国道 3 号と国道 210 号を結ぶ環状道路ネットワークが形成され、通過交通が集中する市中心部における交通渋滞の緩和、久留米 IC へのアクセス性向上や緊急輸送道路の確保が図られたことや、緑化地区復元による自然環境への配慮などが高く評価された。

【受賞者のコメント】本事業による環状道路の開通により、市中心部の混雑の緩和や久留米 IC へのアクセス向上など、久留米市の交通環境は大きく改善した。また、緑地の復元など、自然環境へ配慮した街路整備ができた。

今後も、久留米市の交通環境の向上、都市の発展に寄与する街路整備を実施していく。

起点（福岡県施行）から終点側を望む　国道 322 号、JR 久大線との立体交差により、慢性的な混雑が緩和され、円滑な交通が確保されている。

都市の貴重な自然環境を保護するため、アーチカルバートを設置し、その上部の緑化を行った。

整備後は、通過交通の本路線への転換が図られている。

平成27年
2015年
優秀賞

267

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
JR中央本線（三鷹駅～立川駅間）他連続立体交差事業

Project Profile
プロフィール

事業地：東京都三鷹市、立川市

事業期間：平成7年度～
平成25年度

事業費：約174,100百万円

規模：延長約13.1km

Outline　事業概要

本事業はJR中央本線の「三鷹駅～立川駅」間の約13.1kmの区間のうち約9.0kmを高架化し、18箇所の踏切を除却することで、道路ネットワークの形成を促進し、交通渋滞や地域分断を解消する事業である。

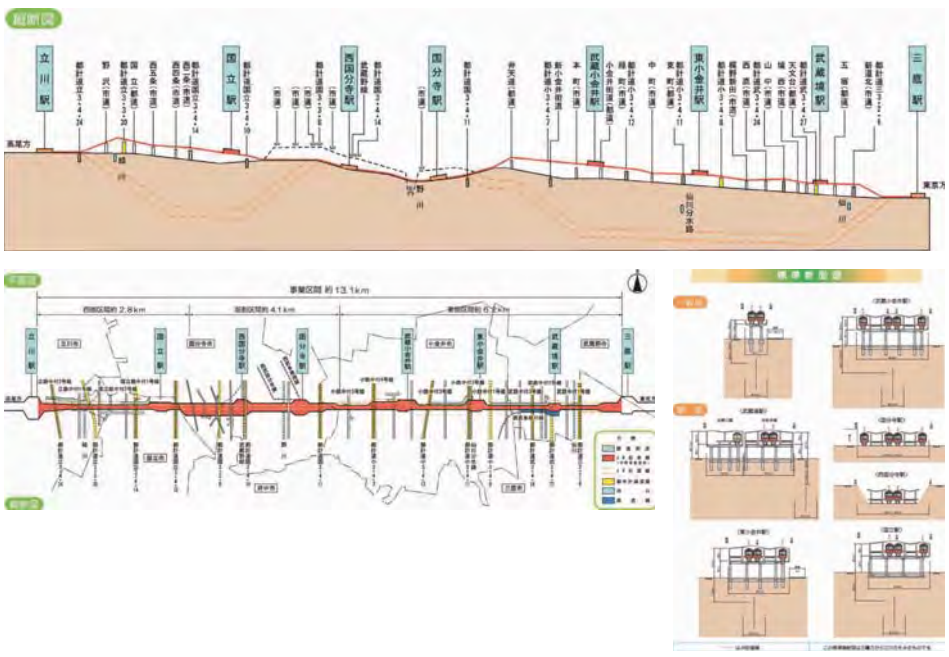
事業前は、小金井街道においてピーク時の遮断時間が58分、最大530mの交通渋滞が発生しており、一刻を争う緊急・救急活動等の妨げになるなど、都民生活に深刻な影響を及ぼしていた。本事業により、1日9～15時間あった踏切遮断時間が無くなり、慢性的に発生していた交通渋滞が解消された。また、踏切事故も解消され、道路と鉄道それぞれの安全面が向上するとともに、鉄道により南北に分断されていた地域が一体化され、沿線のまちづくりの発展に大きく寄与した。

Comment

【表彰理由】本事業により、慢性的な交通渋滞が解消されるとともに、道路と鉄道双方において交通の利便性が飛躍的に向上したことが高く評価された。また高架下空間において、地元要望などの多様なニーズを踏まえた施設を整備するなど、地域一体で事業を進める取り組みが高い評価を得た。

【受賞者のコメント】本事業は、踏切除却による道路ネットワークの形成を促進したほか、高架下空間（約7万m^2）の有効的な利用において、地域住民が快適に歩ける歩行空間の確保や、商業施設、保育所及び自転車駐車場などが整備され、回遊性・利便性の向上するとともに賑わいの創出が図られている。

完成全景（武蔵境～東小金井駅間）



事業全体図（平面図、縦断図、断面図）

事業を契機とした再開発事業（武蔵小金井駅南口付近）

平成27年
2015年
優秀賞

268

シンボルロード事業

沖縄県土木建築部道路街路課
国際通り線シンボルロード整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：沖縄県　那覇市

事業期間：平成 11 年度～
平成 25 年度

事業費：約 8,000 百万円

規模：延長 1,569m
幅員 18m

Outline　事業概要

国際通りは第２次世界大戦で廃墟となった沖縄でいち早く復興を遂げ、沖縄を代表する商店街へと発展してきた。そのため、「奇跡の１マイル」と呼ばれ、戦後復興のシンボルとして多くの県民に親しまれ、県外からも多くの観光客が訪れ賑わっている。

国際通り線は、那覇市の商業、行政、文化の中心地を通るシンボルロードであり、沿道建物を含めた景観向上方策、広幅員歩道の設置及び電線類の地中化など、県都のシンボルとして相応しい街路空間の整備を実施し、無電柱化を推進するとともに､安全で快適な歩行空間の形成を図るものである。また、歩道と一体となったポケットパークを整備し、憩いや賑わいを創出する空間を作っている。

Comment

【表彰理由】電線類の地中化を進めて歩道幅を広げ、高齢者や身障者の方にも安心して楽しく歩きやすい道にするため、車道路と歩道の段差を無くしたほか、広場となるポケットパークを設置し、安全性の確保、憩いや賑わいの創出、中心市街地の活性化につながったことが評価された。

【受賞者のコメント】国際通りの街路事業を推進するにあたっては、沿道と地域との関わり合いが深く、歴史があり、沿道の方々が強い絆で結ばれていることから、そのコミュニティーを崩すことなく、多くの意見を反映できたことが成功の要因と考えている。
今後も沿道の活気ある賑わいを持続・発展させていきたい。

歩道が拡幅され、電線が撤去されたことから歩道における開放感は著しく、沿道の商店街は個性豊かな品揃えがあることから、異国情緒あふれ活気に満ちた街並みに変貌を遂げている。

ポケットパークは、多くの人が集い賑わいをみせている。また、モノレールもアクセス性が向上した。

整備後は、多くのイベントが開催され、集客数増加に繋がっている。

平成27年
2015年
特別賞

269

幹線道路の整備・改良　橋梁整備　駅周辺環境整備

旭川市土木部
旭川圏都市計画道路　3・3・14号昭和通整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：旭川市神楽4条6、7丁目～宮前通西

事業期間：平成17年度～平成25年度

事業費：3,768百万円

規模：延長790m(うち橋長191m)
幅員30.0m(橋梁部26.5m)

Outline　事業概要

昭和通は神楽地区の国道237号を起点に、旭川市中心市街地を経由し、国道40号を結ぶ幹線街路である。

神楽地区と旭川中心部は、一級河川忠別川やJR軌道により南北に分断されており、既存の忠別橋や新神楽橋周辺においては交通渋滞が発生していたため、両地区のアクセス性の向上が求められていた。

本事業では、渋滞していた忠別橋、新神楽橋に並行して新設橋梁であるクリスタル橋を整備することで、交通の分散化が図られ、移動距離短縮によるアクセス性の向上が実現した。また、昭和通を利用した新規バスルート開設による利便性の向上や旭川周辺区画整理事業等との連携による中心市街地の一体的な発展が図られるなどの事業効果が発揮された。

Comment

【表彰理由】旭川駅鉄道高架事業と連携してクリスタル橋を整備したことで、南北に分断された中心市街地と神楽地区とのアクセス性が向上し、神楽地区に集約されている文化芸術施設の利用者が増加するなど、街の一体化が図られた点が高く評価された。

【受賞者のコメント】旭川駅周辺の整備事業「北彩都あさひかわ」の整備が完了し、駅周辺地区において様々な施設の建築が進んでおり、南側の神楽地区においても住宅地開発等が進んできているところである。川を跨いだ南北分断の解消により市中心部を含めた地域の活性化に一定の効果が現れてきていると感じている。

中心市街地と神楽地区が結ばれ、距離短縮によるアクセスの向上とともに中心市街地の活性化が見込まれる。

ラーメン構造形式を採用し、桁側面を斜めにすることで、都市的で洗練されたシャープなフォルムとしている。

舗装・照明・高欄はシンプルなデザインとし周辺と調和を図っている。

平成 27 年
2015年
特別賞

270

連続立体交差事業

浜松市土木部道路企画課

遠州鉄道鉄道線連続立体交差事業

Project Profile
プロフィール

事業地：浜松市中区助信町～東区有玉南町

事業期間：平成 16 年度～平成 25 年度

事業費：約 19,600 百万円

規模：延長 3.3km
幅員 5.4m
（高架標準部）
除去踏切 21 箇所

Outline　事業概要

遠州鉄道鉄道線は、浜松市の将来都市構造上で重要な都市軸の一つであるとともに、市中心部と北部地域を結ぶ重要な公共交通機関である。本事業は、第二期高架事業として浜松市中区助信町～東区有玉南町の延長約 3.3km 区間において、平面鉄道による踏切渋滞及び踏切事故の解消と分断されていた地域の一体化をはじめとした総合的かつ計画的なまちづくりを目指し、（都）有玉南中田島線整備事業及び上島駅周辺土地区画整理事業と併せて実施したものである。

高架方式は、別線・仮線の 2 方式を採用しており、平成 24 年 11 月 24 日の高架線への切替を経て既設鉄道施設を撤去し、17 路線（都市計画道路 3 路線、市道 14 路線）の立体交差化と 21 箇所の踏切除却が実現した。

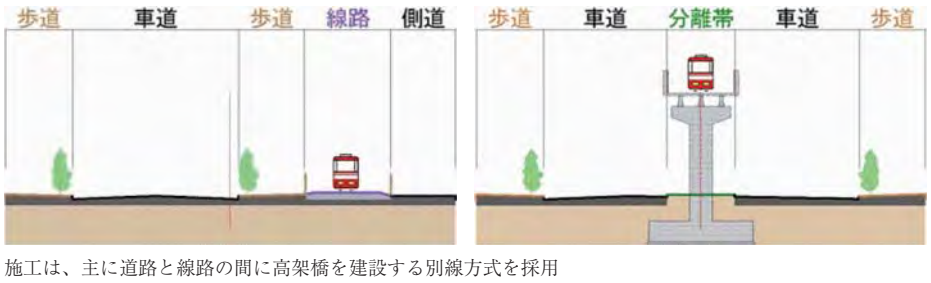
Comment

【受賞者のコメント】鉄道施設の施工は、鉄道事業者に委託することが一般的な手法であるが、本事業は、軌道・電路・信号設備以外の鉄道施設を事業主体である市が直接施工した。このため、「相互連携」が重要なキーワードであり、市・鉄道事業者・施工業者が三位一体となり事業を推進した。本事業を契機に地域の更なる発展を期待している。

事業区間終点部から起点方向の市街地を望む（平成 24 年 4 月撮影）　平成元年の連続立体交差可能性調査から 24 年の年月を経て第二期高架区間が開通

○平面図

○断面図



施工は、主に道路と線路の間に高架橋を建設する別線方式を採用

関連する都市計画道路整備事業や土地区画整理事業による一体的なまちづくり

第27回

平成 27 年
2015年
特別賞

271

橋梁整備

福山市建設局
都市計画道路 津之郷奈良津線 山手橋架替事業

Project Profile
プロフィール

事業地：広島県福山市

事業期間：平成 13 年度～
平成 25 年度

事業費：約 4,466 百万円

規模：橋長 312m
幅員 19m（車道 10m ＋歩道 4.5m × 2）

Outline　事業概要

津之郷奈良津線は、福山市を東西に貫く延長約 5.3km の幹線街路で、一級河川芦田川に架かる山手橋は、両詰交差点に右折車線がなく、朝夕のピーク時には著しい交通渋滞が発生していた。また、歩道が狭い上、径間長や桁下余裕高が現行の河川管理基準を満たしていないこと等の構造的な問題を抱えていたことから、交通の円滑化と市民生活の安心・安全の確保が求められていた。本事業では、山手橋の通行を確保しながら仮橋無しで橋の架け替えが可能な「横取り工法」により施工を行い、車道部に右折車線を設け、両側には 4.5m の自転車歩行者道を整備した。これにより、ボトルネックとなっていた山手橋付近の交通渋滞の解消や歩行者、自転車等の安心・安全な通行を確保することができた。

Comment

【表彰理由】交通の円滑化、安全性・快適性の向上により、交通ネットワーク上の効果が十分に発揮されたことが評価された。また、橋梁を一括横取り（スライド）させる全国的にも珍しい工事の現場見学会や完成式典を開催するなど、地元住民に愛される取組を実施したことも高く評価された。

【受賞者のコメント】山手橋は，歩行者や自転車利用者が多いため、架替工事中に市民生活の利便性を損なわないように、旧橋撤去時に仮橋の代わりに架けた一次橋で交通を確保し、二次橋完成後に一体化する複雑な事業となった。事業中は通行箇所を何度も切り替えたが、歩行者や自転車利用者の大きな迂回や交通の混乱もなく完成できた。

旧橋に隣接して架けた一次橋に交通を転換した後、旧橋撤去及び二次橋施工を行い、再度二次橋に交通を転換させた。

〔完成形〕一次橋を一括横移動（横取り）させた後に二次橋と一体化させた。

交通渋滞の解消、広幅員歩道の設置、治水上の課題解消などにより、安心・安全で快適な市民生活を確保した。

橋への愛着をもってもらうため現場見学会や完成式典を開催した。

第27回

平成 27 年
2015年
特別賞

272

橋梁整備

広島市道路交通局
広島南道路（太田川放水路渡河部）

Project Profile
プロフィール

事業地：広島市西区観音新町四丁目～扇一丁目

事業期間：平成 19 年度～平成 25 年度

事業費：約 15,100 百万円

規模：延長 1.3km
幅員 19m

Outline　事業概要

広島南道路は広島県安芸郡海田町から廿日市市までの総延長約 23.3km の都市計画道路であり、広島都市圏における自動車専用道路のネットワークの一部を構成し、国道 2 号の渋滞緩和や臨海部における円滑な交通処理を担う主要幹線道路である。このうち、太田川放水路渡河部の区間については、橋長 412m の 6 径間連続鋼・コンクリート複合アーチ橋として、広島市が太田川大橋として整備を行ったものである。

当該路線は、広島南道路に並行する霞庚午線で慢性的な渋滞が発生していたことから、交通の分散化が求められていた。

本事業により、交通混雑が緩和され、日の出町交差点から廿日市 IC 区間のアクセスが大幅に向上するなど事業効果が発揮された。

Comment

【表彰理由】臨海部における自動車ネットワークを形成し、交通渋滞の緩和や物流の円滑化といった利便性、経済性の向上に寄与したことが高く評価された。

また橋梁デザインにおいても、橋の上流側から眺めた際に、厳島が引き立つようにアーチライズを押さえた構造を採用するなど、景観に配慮した点も評価された。

【受賞者のコメント】本橋は、河川管理上の制約や広島西飛行場（現広島ヘリポート）の空域制限、潮位の干満による施工制約の中、上下部工を 27ヶ月という短期間で施工した。また、良好な水辺景観を形成することを目的にデザイン提案競技を行い、デザイン・構造を決定している。

遠景

2 つのアーチと厳島が織りなす風景。歩行者にやさしいゆったりとした桁下歩道。

広島都心部を通過する東西の移動が円滑になった。

第28回

2016 年
平成 28 年　受賞事業

273 大臣賞　大分駅付近連続立体交差事業

---

274 会長賞　都市計画道路　呉羽町袋線　富山大橋架替事業

275 会長賞　東京都市計画道路都市高速道路中央環状品川線整備事業

---

276 優秀賞　仙石線多賀城地区連続立体交差事業

277 優秀賞　京王電鉄京王線・同相模原線（調布駅付近）連続立体交差事業

---

278 特別賞　仙北都市計画道路事業 3・4・9 号横町線

279 特別賞　都市計画道路湯元和倉温泉駅線街路事業

280 特別賞　伊勢崎駅付近連続立体交差事業（JR 両毛線、東武伊勢崎線）

281 特別賞　JR 西条駅周辺事業

平成28年
2016年
大臣賞

273

連続立体交差事業

大分県土木建築部都市・まちづくり推進課
大分駅付近連続立体交差事業

Project Profile
プロフィール

事業地：大分市生石～元町

事業期間：平成７年度～26年度

事業費：60,000百万円

規模：延長5.57km
ホーム面数４面・線数８線

Outline　事業概要

本事業は、大分駅周辺総合整備事業の一環として、区画整理事業及び関連街路の整備と一体的に取り組むことで、質の高い魅力ある都市形成を図るものである。駅周辺地区は、鉄道による南北分断のため、市街地の一体的発展が妨げられ、踏切の遮断による交通渋滞の発生など様々な弊害が生じていたことに加え、駅南口は駅裏と呼ばれ未利用地が広がっていた。本事業により、大分駅付近5.57kmにおいて、鉄道を高架化し13箇所の踏切を除却したことで、踏切待ちによる渋滞や踏切事故の危険性、駅南北の分断を解消するとともに、駅南側のイメージアップを図った。また、駅南北を自由に往来できる自由通路の設置により、歩行者のアクセスを向上するとともに、大分駅のバリアフリー化を実現した。

Comment

【表彰理由】鉄道の分断により一体的発展が妨げられた市街地を一体化させ、渋滞解消と安全な通行空間を確保するとともに、駅のバリアフリー化など、利便性が大きく向上した。また、自由通路の設置等を周辺の開発と一体的に行い、魅力あるまちづくりに寄与し、まちに新たな賑わいが生まれた。

【受賞者のコメント】別線新線方式で高架化したため、広範囲にわたる用地買収が必要となり、自治会単位で事業説明会を開き、地権者等への合意形成を図った。また、既設の跨線橋撤去工事による幹線道路の通行止めが必要となったが、人家密集箇所であり、ハード対策には限界があったため、時差通勤やパークアンドライド等のソフト対策で対応した。

線路の高架化や踏切が撤去されたことにより、分断されていた南北が一体化され、大分駅を中心に新たな賑わいがうまれ、県都大分の顔としてふさわしいまちへと生まれ変わった。

駅南口はかつて『駅裏』と呼ばれ、分断されていた南北が、駅前広場整備により魅力的な都市空間となった。

九州初採用の弾性バラスト軌道や防音壁の設置により騒音レベルが低減された。

大分駅南口駅前広場の目の前に位置する「大分いこいの道」は、県都・大分市の玄関口として、緑溢れる芝生広場を有する新たな市民の活動拠点であり、にぎわいや憩いの場として親しまれている。

ウオークスルー型エレベーター等バリアフリーに配慮。自由通路が設置されたことにより、北口と南口を行き来する際の移動距離が短縮された。

（事業前）

高架に伴い 13 箇所の踏切を撤去し、最大で自動車走行速度が 2.5 倍向上した。

県都『大分の顔づくり』のために総事業費約 1,900 億円を投じて実施された大分駅周辺総合整備事業

平成28年
2016年
会長賞

274

幹線道路の整備・改良　橋梁整備　路面電車（LRT）関連

富山県土木部都市計画課・富山土木センター

都市計画道路　呉羽町袋線　富山大橋架替事業

Project Profile
プロフィール

事業地：富山市

事業期間：平成11年度～
平成26年度

事業費：約24,000百万円

規模：道路改良区間約1.3km
（うち橋梁部466m）、
路面電車複線化区間約
1.5km

Outline　事業概要

本路線は、富山市と高岡市を結ぶ主要幹線道路であり、一級河川神通川に架かる富山大橋を含む富山市五福～安野屋間の約1.3kmを整備するものである。富山大橋とその前後は2車線で、自動車交通量は約3万台／日あり、日常的に交通渋滞が発生、歩道幅員が狭いためすれ違いが困難であった。また、旧橋は供用から70年以上が経過し老朽化も著しい状況だった。橋梁の架け替え4車線化と、歩道拡幅により安全で円滑な交通の確保を図り、軌道の複線化により路面電車の利便性の向上を目指した。また、立山連峰の眺望を阻害せず、旧橋の魅力を継承させたデザインにより、良好な道路空間を創出し、地域に根ざしたイベント展開により、地域住民が土木施設を大切にする気持ちの醸成にも寄与した。

Comment

【表彰理由】車道4車線化、歩道拡幅、軌道複線化により、渋滞緩和、安全な歩行空間の確保、路面電車の利便性向上などの優れた整備効果とともに、周辺景観に配慮した橋梁デザインが高く評価された。橋梁の架け替えを契機に、地域と連携したイベントを開催するなど、地域住民が土木施設を大切にする気持ちの醸成にも貢献したことも高く評価された。

【受賞者のコメント】富山大橋は、橋梁形式選定と同時に景観検討も行ったことで、すぐれたデザインが評価された。また、地域住民も参加した「富山大橋架替記念事業」を契機に、高欄清掃活動が継続される等、土木施設を愛する気持ちが継続されている。このように施設整備にとどまらない取組を、今後増やしていく必要がある。

富山大橋を架け替え、車道を4車線化し、歩道を拡幅。
路面電車を複線化し、安全で円滑な交通を確保。

橋梁の架け替え前の状況

立山連峰の眺望に配慮した橋面。2点支承主桁と橋脚の納まりも美しい。

高欄に設置するガラス玉の製作を機に、地元の小学生達が高欄清掃を継続するなど、土木施設を愛する気持ちを醸成。

平成 28 年
2016年
会長賞

275

幹線道路の整備・改良　放射・環状道路整備　トンネル整備

東京都第二建設事務所
東京都市計画道路都市高速道路中央環状品川線整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：東京都　品川区、目黒区

事業期間：平成 18 年度～
平成 26 年度

事業費：約 140,000 百万円

規模：延長約 9.4km
幅員 12.3m
（大井行きシールド内径）

Outline　事業概要

本路線は、東京外かく環状道路、首都圏中央連絡自動車道と共に首都圏三環状道路のひとつであり、本事業は、大橋から大井までの区間を整備するものである。都の街路事業では、内回り本線シールドと大井地区トンネル及び大井ジャンクション、さらに 4 換気所の躯体及び建築設備を主に整備した。

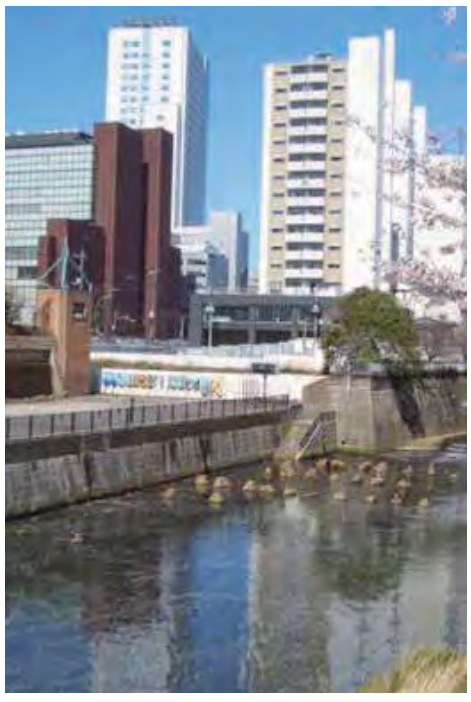
本事業により、都心に集中する交通が分散し、渋滞が緩和されるとともに、定時性が向上し、輸送物流への経済効果の発現や観光の活性化への寄与が図られた。また、並行する一般道路から本路線への交通転換により、山手通り（環 6）では交通量減、所要時間の短縮、大型車交通量の減少が実現した。なお、中央環状線は、三環状道路で最初のリング全線開通となった。

Comment

【表彰理由】本事業により、首都圏三環状道路の一つである中央環状線が全線開通となり、首都高速道路の渋滞緩和、所要時間の短縮、さらには一般道の混雑緩和が図られるなど、大きな整備効果を発現していることが高く評価された。

【受賞者のコメント】換気所周辺では騒音・振動・大気汚染に対する不安から、強い事業反対があった。そのため、地元説明会のほか、換気所設置地区毎で意見交換会を重ね、丁寧に粘り強く説明を行い、事業への理解を得られるよう努めた。

左上：大井行きシールド（完成後）　左下：大井地区（完成後）　右上 : 位置図　右下：平面・側面図



左：中目黒地区（事業前）　右：中目黒換気所（完成後）

上：大井ジャンクション（完成後）
下：五反田換気所（完成後）

第28回

平成28年
2016年
優秀賞

276

連続立体交差事業　沿道市街地との一体整備(開発型)

宮城県土木部都市計画課
仙石線多賀城地区連続立体交差事業

Project Profile
プロフィール

事業地：宮城県多賀城市東田中～伝上山

事業期間：平成16～26年

事業費：約12,400百万円

規模：延長約1.8km
除去踏切4箇所

Outline　事業概要

本事業は、JR仙石線の多賀城駅付近約1.8km(複線）を高架化し、多賀城駅に2面3線の旅客ホーム及び高架下駅舎を新設する事業である。交差幹線道路は、都市計画道路5箇所、市道4箇所の計9箇所で、踏切除却数は4箇所である。

仙石線を挟んで市の中心部が南北に分断され、駅周辺では、踏切を起因した交通渋滞が著しい状況にあり、良好な市街地形成や社会活動の大きな阻害要因になっていた。

本事業により、交通渋滞の緩和や踏切事故の解消が図られるとともに、駅周辺交通の円滑化や利便性の向上が実現した。また、中心市街地の分断が解消され、本事業と並行して多賀城市が進める多賀城駅周辺土地区画整理事業等とも連動が実現し、魅力あるまちづくりの促進につながった。

Comment

【表彰理由】本事業は、中心市街地の分断が解消されるとともに、踏切除却による駅周辺の交通の円滑化や、高架下利用による利便性向上が図られたことが高く評価された。また、本事業にあわせて駅前広場や図書館、福祉施設が整備されるなど、駅周辺のまちづくりに貢献したことが評価された。

【受賞者のコメント】東日本大震災による施設の被害及び工事の中断があったものの、平成25年11月には新駅舎が全面開業し、平成26年9月末に事業が完了した。踏切除却による渋滞緩和の他、周辺への環境対策としてロングレールや防音壁の採用により、高架部周辺で最大55dBとなり、従前の最大71dBを下回る結果となった。

駅舎全体を南側から撮影した写真。駅舎が高架化されたことにより、駅の利便性も向上。

上：高架化された駅舎の南側　左下：着手前の東田中交差点の状況　右下：完了後に渋滞が緩和された状況

市街地再開発により建設された図書館(上)及び複合福祉施設(下)

平成 28 年
2016年
優秀賞

277

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

京王電鉄京王線・同相模原線（調布駅付近）連続立体交差事業

Project Profile
プロフィール

事業地：東京都調布市

事業期間：平成 14 年度～
平成 26 年度

事業費：約 111,300 百万円

規模：延長約 3.7km
（京王線：約 2.8km、
相模原線：約 0.9km）
除去踏切 18 箇所

Outline　事業概要

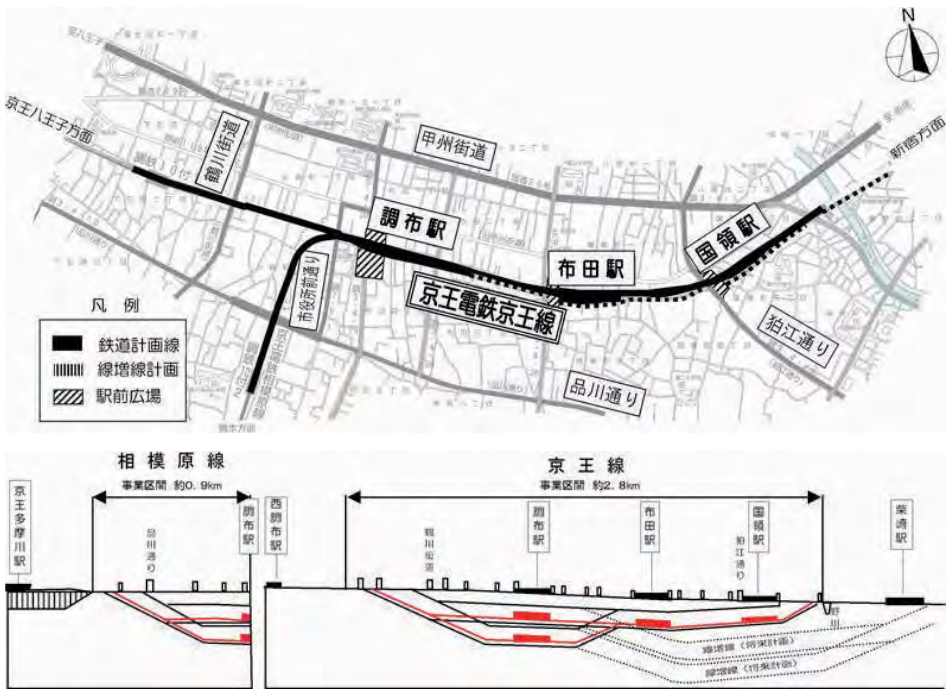
本事業は、京王線の柴崎駅～西調布駅間約 2.8km の区間と、相模原線の調布駅～京王多摩川駅間約 0.9km の区間を地下化することにより、18 箇所の踏切の除却及び附属街路の整備を行うものである。本事業によって、1 日平均 11 時間あった踏切全 18 箇所の遮断時間がなくなり、慢性的に発生していた交通渋滞が解消された。
また、踏切事故がなくなり、道路と鉄道それぞれの安全性が向上した。さらに、鉄道の地下化による地域分断の解消や、駅前広場整備による交通結節点機能の強化、再開発事業によるまちづくりなど、地域の発展に大きく寄与した。

Comment

【表彰理由】鉄道地下化により踏切除却され、踏切事故が無くなり、慢性的な交通渋滞の解消と円滑な消防・救急活動に寄与し、道路と鉄道の利便性・安全性が向上したことが高く評価された。また、本事業を契機に駅前広場整備や周辺開発が進む等、新たなまちづくりに寄与したことも評価された。

【受賞者のコメント】事業前は、国領 1 号踏切部において最大 290m の渋滞が生じるなど、慢性的な交通渋滞が発生しており、緊急・救急活動等の妨げになるなど、深刻な影響を及ぼしていた。事業により、その交通渋滞が解消された他、バスの定時性確保や消防・救急活動に貢献する等、地域に大きな効果となった。

左：地下化された線路　右：地下化後の国領駅地上部



事業全体図（平面図、縦断図）

狛江通りの交通状況の変化

第28回

平成28年
2016年
特別賞

278

放射・環状道路整備　歴史的環境整備街路事業

秋田県仙北地域振興局建設部
仙北都市計画道路事業3・4・9号横町線

Project Profile
プロフィール

事業地：秋田県　仙北市

事業期間：平成6年～平成26年

事業費：約3,300百万円

規模：延長280m
　　幅員16～17m

Outline　事業概要

秋田県仙北市角館地区の中心部は、「みちのくの小京都」と呼ばれる歴史ある城下町で、重要伝統的建造物群保存地区に指定されている武家屋敷群や桧木内川の桜堤など、年間約200万人もの人が訪れる東北有数の観光地であるが、城下町特有の狭隘な道路が多く、特に観光シーズンは車と観光客が輻輳し渋滞を引き起こすなど、観光地の環境改善が地域の課題となっていた。

本事業により、環状機能を有する街路が整備されたことで､国道から角館中心部へのアクセス向上、観光客が安全で快適に歩ける歩行空間の確保、交通の転換による武家屋敷通りの歩行者優先道化に寄与する等、観光地の環境改善が図られた。

Comment

【表彰理由】本事業では、歴史あるまちの景観に配慮した修景整備を行うとともに、本路線を含む環状道路が整備されたことで、観光地としての質的向上に寄与した。また、国指定天然記念物のシダレザクラの保全など歴史・文化の保全と快適な歩行空間の確保の両立を実現したことも評価された。

【受賞者のコメント】横町線は武家屋敷などの観光名所をつなぐ路線で、沿道は観光商業地となっている。整備前は、地域住民や観光客の安全確保が困難な状況であったが、車道の拡幅及び歩道の整備により、歩行者の安全が確保されるとともに、ボトルネック区間の解消で交通混雑が緩和され、まちなかの生活環境も向上した。

歩行者と車両の分離がなされ、快適な歩行空間が確保されている。また、地元の景観協定に基づき沿道の建物も町屋風の意匠に統一している。

上：シダレザクラ保護のため車線をシフト　左下：試験的に石張り舗装を実施　右下：歩道の融雪施設稼働状況

上：整備前　下：供用後

平成28年
2016年
特別賞

279

幹線道路の整備・改良　シンボルロード事業

石川県中能登土木総合事務所
都市計画道路　湯元和倉温泉駅線　街路事業

Project Profile
プロフィール

事業地：石川県七尾市和倉町

事業期間：平成20年～平成26年

事業費：2,726百万円

規模：延長815m
　　幅員14～16m

Outline　事業概要

和倉温泉は、開湯1200年の歴史を誇る能登における観光交流の重要拠点の一つであるが、観光客の減少に加え、平成19年3月の能登半島地震によって大幅に入込客数が減少し、活性化、魅力ある温泉地に再生することが望まれていた。

基幹整備として温泉街中心部においては、賑わい創出の軸となる道路を新たに設け、エントランス部は、宿泊客や観光客が安心して楽しく歩ける道路とするための既設道路の拡幅と無電柱化による街並み景観の向上や街路樹による緑化などの整備を行った。整備を行うことにより、まちなかの賑わいと活気を高め、人が集い、交流する場の創出や回遊性が向上し、温泉街のエントランスとしての魅力的かつ機能的な道路が完成した。

Comment

【表彰理由】本事業では、歩道拡幅や無電柱化を中心とした街並み景観整備により、観光客が安心して楽しく歩けるような空間を創出したことが高く評価された。また、本事業を契機に、地域住民が主体となって周辺建物の景観ルールを決めるなど、まち全体の一体感を形成したことも評価された。

【受賞者のコメント】地元協議会と一緒になって、歩道舗装材料の種類やパターン、歩道照明のデザインや間隔、街路樹の樹種などの修景整備についても検討を行い、和倉温泉を訪れる観光客が「そぞろ歩きがしたくなるような歩行空間」の整備を行った。整備された空間は、マラソンコースとして活用されるなど、今後の温泉街の活性化が期待される。

整備後全景

上：整備前　下：整備後

左：整備された道路空間の活用（能登和倉万葉の里マラソン）　右：街路樹（サルスベリ）や歩道照明の整備

第28回

平成 28 年
2016年
特別賞

280

連続立体交差事業

群馬県県土整備部伊勢崎土木事務所
伊勢崎駅付近連続立体交差事業（JR 両毛線、東武伊勢崎線）

Project Profile
プロフィール

事業地：群馬県伊勢崎市

事業期間：平成 12 年～平成 27 年

事業費：約 29,000 百万円

規模：延長約 4.7km
除却踏切 20 箇所

Outline　事業概要

伊勢崎駅は JR 両毛線と東武伊勢崎線の 2 路線が交わる交通結節点である。両路線は伊勢崎市中心市街地を Y の字状に通っているため、市街地の分断や踏切遮断による交通渋滞が発生し、市街地の発展を妨げている要因となった。このような状況を抜本的に解決するため、伊勢崎駅付近の鉄道を連続立体交差事業により高架化し、合わせて伊勢崎市施行の駅周辺土地区画整理事業や、伊勢崎駅・新伊勢崎駅の自由通路設置により快適で魅力的なまちづくりの推進を図った。

本事業により、20 箇所の踏切（うち JR 両毛線 7 箇所、東武伊勢崎線 13 箇所）が取り除かれ、市内の渋滞解消や緊急車両の円滑な走行を確保することができた。

Comment

【表彰理由】本事業では、鉄道の高架化により 20 箇所の踏切が除却され、市街地の交通渋滞の解消が図られたことが高く評価された。また、自由通路の設置により一体化な市街地の形成が図られたことや、新駅舎の建設により駅構内がバリアフリー化されたことも評価された。

【受賞者のコメント】本事業により、渋滞が解消して住民の移動の利便性が向上するとともに、消防活動や救急搬送による移動がスムーズになり、安心・安全の確保にも貢献している。

また、駅周辺には大型商業施設やホテルが進出し、市の情報発信施設も整備され、駅利用者の利便性は高まっており、地域交流の活性化も期待される。

連続立体交差事業全景

踏切の除却により円滑な交通が確保できるようになった

連携事業として駅前広場も整備され、まちなかの賑わいを創出した

平成 28 年
2016年
特別賞

281

立体交差道路整備　駅前広場整備　駐車場整備関連事業　自転車施策関連事業

東広島市都市整備課
JR 西条駅周辺事業

Project Profile
プロフィール

事業地：広島県東広島市西条本町、西条町西条

事業期間：平成 16 年度～平成 26 年度

事業費：約 3,300 百万円

規模：延長 100m
幅員 6m
西条駅前北口広場
2,250m^2 ほか

Outline　事業概要

西条駅周辺地区は、東広島市の中心部に位置する交通結節点であるが、現況は駅前広場が南側にしかなく、西条駅利用者の増加が進んだ現在、駅前広場としての機能が飽和状態となっているほか、西条駅北側から南側への車両の迂回により市中心部及び駅周辺における慢性的な交通渋滞の一因になっている。このため、駅北側に、アクセス道路（西条駅北線）と併せて駅前広場を整備し、利用者を南北に分散させ、さらに西条駅南北線（南北自由通路）を整備しバリアフリー化を行うことにより、交通結節点の機能強化、利用者の利便性向上及び交通の円滑化・分散化を図ることが期待できる。本事業では、南北自由通路、駅前広場、駐輪・駐車場、エレベーター等バリアフリー施設などを整備している。

Comment

【表彰理由】この事業を進めることにより、目的である交通結節点の機能強化が達成できた上、山陽本線南側と北側の行き来を活性化させ、北側地域での土地利用の促進、利便性の向上、また観光資源である酒蔵通りの観光客数の増加といった附随する効果があった。

【受賞者のコメント】西条駅は山陽本線の管理駅であり、貨物列車も運行していることから、夜間の作業時間に制約が多く、西条駅南北自由通路の工事は、3 年 4 か月の長期期間を要した。
完成時には、市民参加型をコンセプトに事業でお世話になった方や近隣の自治会、地元小中学生などが参列し、盛大に式典を実施した。

平成20年12月撮影

平成28年3月撮影

自由通路、駅前広場を整備しバリアフリー化を行うことにより、交通結節点の機能強化、利用者の利便性向上及び交通の円滑化・分散化を図った。

西条駅北側のアクセス性の向上と併せて駐輪・駐車場を整備し、パークアンドライドに寄与した。

○整備効果1：西条駅北側　建築確認済証交付件数【H19–25】

西条駅北側地域の調査範囲（青色枠の範囲）における新築着工件数の増加

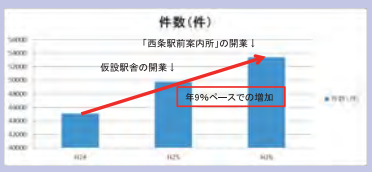
※H26年度以降に関しては集計中

西条駅北線の完成後の様子

西条駅北側地域の住宅団地

○整備効果2：観光案内所訪問者数【H24–26】

「西条駅前案内所」及び「酒蔵地区（くぐり門）」における訪問者数の増加



※くぐり門開業のH24年度以降の統計

『酒まつり』のにぎわい

『酒まつり』時の観光案内所の様子

整備効果として北側の宅地化を促進させ、酒蔵通りの観光客が増加した。

第29回

2017 年
平成 29 年　受賞事業

282 大臣賞　東京都市計画道路幹線街路環状第 2 号線（新橋・虎ノ門間）整備事業

283 会長賞　「人と公共交通優先の歩いて楽しい四条通」歩道拡幅事業

284 会長賞　都市計画道路　岐阜駅高富線（梶川工区）街路整備事業

285 優秀賞　木古内都市計画道路 3・4・5 号駅前通整備事業

286 優秀賞　佐世保都市計画道路事業平瀬町千尽町線

287 特別賞　都市計画道路　新町通り線街路事業

288 特別賞　JR 南武線（稲田堤駅～府中本町駅間）連続立体交差事業

289 特別賞　熊本都市計画道路事業 3・3・10 号子飼新大江線

平成29年
2017年
大臣賞

282

幹線道路の整備・改良　放射・環状道路整備　トンネル整備

東京都第一建設事務所
東京都市計画道路幹線街路環状第2号線（新橋・虎ノ門間）整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：東京都　港区

事業期間：平成15年度～
平成25年度（地上部　～平成28年度）

事業費：約26,000百万円

規模：延長
トンネル部約0.9km
地上部約1.4km

Outline　事業概要

環状第2号線は、江東区有明から千代田区神田佐久間町を結ぶ全長約14kmの都市計画道路であり、臨海部と都心部との連携を強化し、地域交通の円滑化や避難経路の多重化による防災性の向上を図る上で重要な骨格幹線道路である。

本事業は、第一京浜から外堀通りまでの延長約1.4kmのうち約0.9kmの区間について、自動車専用の往復4車線からなる地下トンネルを整備するものである。地下トンネルの一部では、立体道路制度を適用し、トンネルの上下空間に建築物を配置することから、再開発ビルとの一体的な整備を行った。なお、用地取得及び地上部道路の整備については都施行の再開発事業で実施している。本事業により、都心部の道路ネットワークが強化され、道路交通の円滑化が図られた。

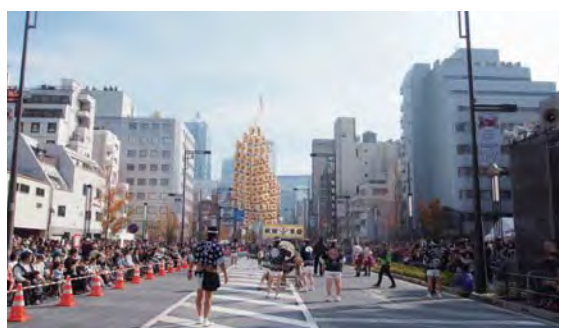
Comment

【表彰理由】都心部特有の限られた空間の中で、立体道路制度の活用や、街路事業と再開発事業の一体的整備による広い歩道空間の創出、さらに賑わいの場としての歩道空間の活用など、市街地の活性化に大きく寄与したことが称賛された。

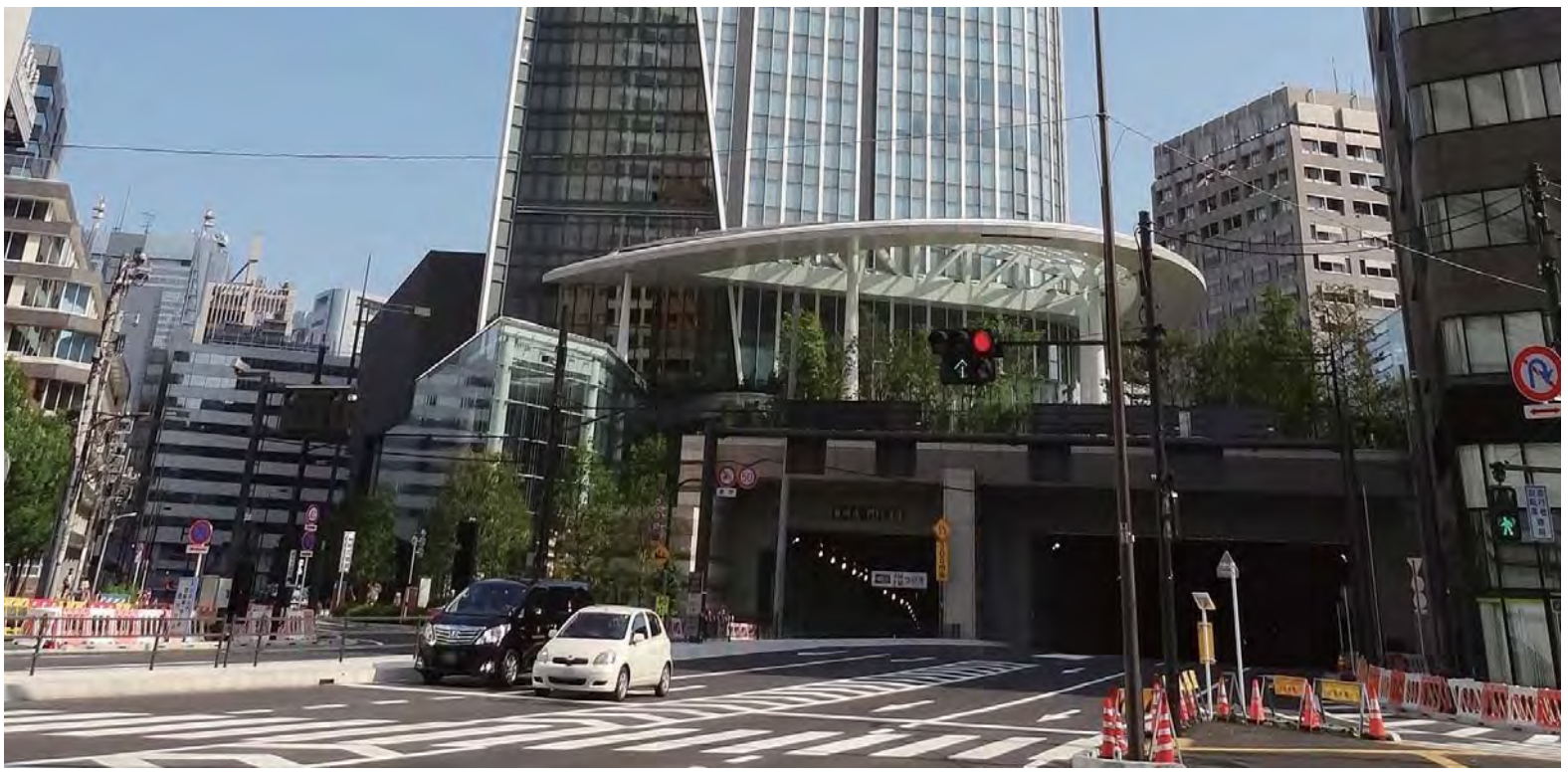
【受賞者のコメント】当初は、騒音等への不安から、工事に対する強い地元反対があったが、丁寧に粘り強く説明を重ねた。工事エリア周辺を含む月間の全体工事内容の説明に加え、週間工程表による詳細な工事内容も説明し、工事に対する理解を得るよう努めた。また、積極的に地元の清掃活動に参加するなど、事業のイメージアップにも努めた。

新橋ランプ（完成後）

左上：新橋ランプ（施工中）　左下：全体　事業前　右：全体　完成後

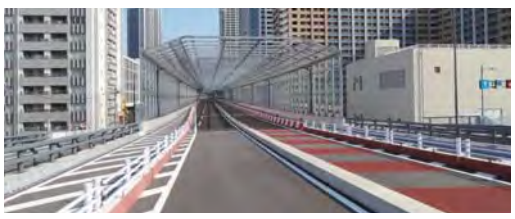


上：オープンカフェ　下：東京新虎まつり



築地虎ノ門トンネル

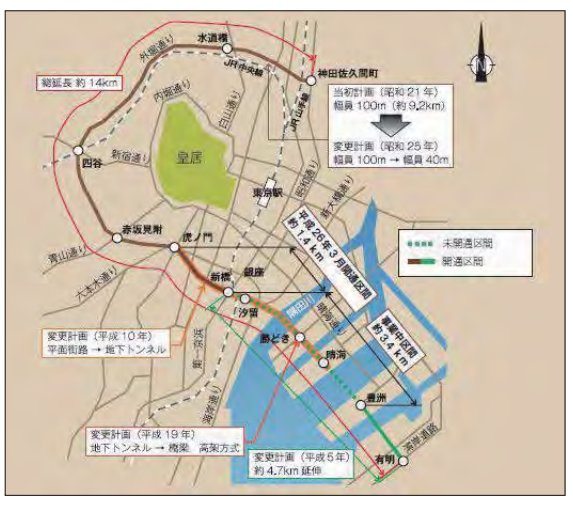
左：築地虎ノ門トンネル内部（供用中）　中央：虎ノ門ヒルズ及び築地虎ノ門トンネル施工中の様子　右：築地虎ノ門トンネル内部（築造中）



勝どき陸橋

築地大橋

豊洲大橋



環状第２号線全体図

平成29年
2017年
会長賞

283

幹線道路の整備・改良　シンボルロード事業　道路空間の再配分・再構築

京都市建設局道路建設部道路環境整備課
「人と公共交通優先の歩いて楽しい四条通」歩道拡幅事業

Project Profile
プロフィール

事業地：京都市東山区宮川筋1丁目～京都市下京区長刀鉾町

事業期間：平成25年～平成30年（歩道拡幅は平成27年完成）

事業費：約2,000百万円

規模：延長1,120m
幅員22m

Outline　事業概要

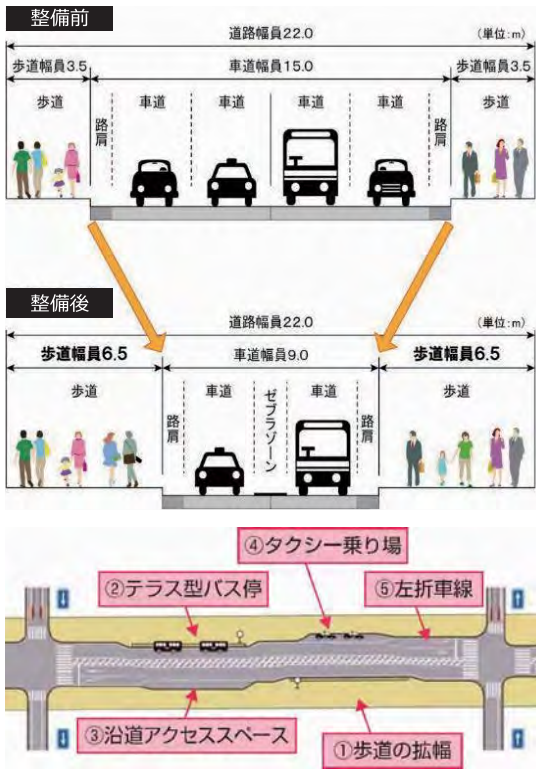
本事業は、「歩くまち・京都」総合交通戦略のシンボルプロジェクトとして、市内中心部の四条通において、歩行者の快適性と公共交通の利便性を高め、まちの賑わいの創出を目的に、用地買収を行わず、道路空間の再配分により、車道を片側2車線から1車線に減らし、歩道を拡げる整備を行い、誰もが安心・安全で快適に歩ける空間を実現した。

また、本事業箇所は、商業施設が集積し、歩行者が多いうえに、バス路線や鉄道駅が集中し、通り自体が交通結節点の機能を有しているため、バス停を集約し、バス・鉄道の相互乗継の利便性と沿道商業施設へのアクセス性を向上させた他、テラス型バス停を導入し、ゆったりと快適な歩行とバス待ちの空間の両立を図り、バス待ち環境の改善を実現した。

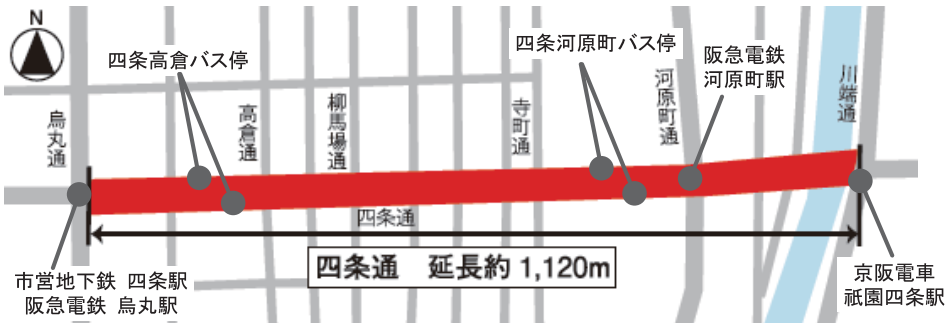
Comment

【表彰理由】歩道と車道の空間再配分などにより、誰もが安心・安全に歩ける歩行空間や円滑な公共交通の確保など、公共交通と歩行者中心の道路づくりが行われ、歩行空間の快適性が向上したことにより、歩行者数も増加し、まちの賑わいが創出されたことが高く評価された。

【受賞者のコメント】「歩いて楽しいまちづくり」に向け、全国的にも例のない道路空間の再配分による歩道拡幅事業は、各種の調査や社会実験、地元関係者や関係機関との議論等を重ね、完成した。ゆったり歩ける歩行空間やバス待ち環境の充実が、訪れる人々の安心・安全や快適さ、そして、まちの賑わいに繋がりつつある。



歩道を最大で約2倍に拡幅するとともに、バスの円滑な通行や沿道へのアクセス性の向上を図るために、テラス型バス停や荷捌きのための沿道アクセススペースなどを最適に配置



テラス型バス停に正着したバスと乗車するバス待ち客（左下）、沿道アクセススペースで荷捌きする車両（右下）

友人や家族と一緒にゆったりと快適に歩け、多くの来街者で賑わう四条通

第29回

平成29年
2017年
会長賞

284

幹線道路の整備・改良

岐阜市基盤整備部道路建設課

都市計画道路　岐阜駅高富線（梶川工区）街路整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：岐阜市

事業期間：平成20年度～
平成27年度

事業費：約1,600百万円

規模：延長668m
幅員17m（2車線）～
25m（4車線）

Outline　事業概要

本路線は、岐阜市中心市街地及び旧岐阜城下町を通る幹線街路で、市内のバス幹線軸を構成する道路であり、巨大地震等の発生時には、緊急輸送道路としての役割も担う重要な路線である。また、「歩き」を中心とした健康寿命を延ばす施策として、歩行者や自転車利用者に優しい道路整備を一体的に進めることで、暮らすうちに誰もが健康で幸せになれるまち「スマートウエルネスぎふ」を地域住民とともに進めた。
本事業により、交通機能の強化、防災機能の向上に併せて、緑豊かな自然環境や歴史・文化資産との調和を図るとともに、歩行者が安全で快適に散策することができる、“思わず歩きたくなる”空間の創出を目指し、事業を実施した。

Comment

【表彰理由】本事業では、並行する国道と交通機能を分担し、都市計画変更により都市計画道路幅員を現況幅員に合わせ、歴史文化資産を保全した道路整備が実現されたことが高く評価された。また、歩行者と分離した自転車通行環境やバスレーンの整備、清流長良川をイメージした「せせらぎ水路」の設置を行い、地域住民や来訪者が安全・快適に散策できる気持ちの良いシンボルロードを創出したことも高く評価された。

【受賞者のコメント】地域住民と行政が共にまちづくりを進めることにより、長きにわたる広幅員の都市計画を縮小変更し、並行する国道を現況幅員に合わせ新たに都市計画決定することで、地域の貴重な歴史文化資産を保全した道路整備が実現した。さらには、「歩き」を促す空間の創出のため、電線地中化など様々な施設整備により、地域に根付く歴史観光都市としての魅力も向上した。

整備完了後の道路。植栽で分離された舗装着色部を自転車と歩行者が通行する。また、バスレーンをバス幹線軸として連節バスが走行している。

都市計画変更により都市計画道路幅員を現況幅員に合わせることで歴史文化資産を保全した。

▲休憩所スポット（水飲み、ベンチ）

▲せせらぎ水路
休憩スポットやせせらぎ水路などを整備し歩きを促す空間を創出。

第29回

平成29年
2017年
優秀賞

285

幹線道路の整備・改良　シンボルロード事業　駅前広場整備　駅周辺環境整備
沿道市街地との一体整備(整理型)

北海道渡島総合振興局函館建設管理部
木古内都市計画道路 3・4・5 号 駅前通整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：北海道上磯郡木古内町

事業期間：平成 22 年 6 月 28 日～
平成 28 年 3 月 31 日

事業費：1,800 百万円

規模：延長 220m
幅員 22m(2 車線)

Outline　事業概要

本事業は、平成 28 年 3 月の北海道新幹線開業により、北海道最南端の新幹線駅、北海道最初の新幹線発着駅となった JR 木古内駅と木古内町中心市街地とを結ぶ駅前通に、歩車道の拡幅、無電柱化及び駅前広場の整備を行うものである。

当事業区間は、歩道幅員が狭小でバリアフリー化されておらず、既存駅前広場も新幹線開業に伴い増加する観光バス等を円滑にさばきうるスペース、施設を有していなかった。

本事業によって､歩車道の拡幅や電線類の地中化、駅前広場など、北海道の新たな玄関口につながるシンボルロードとして整備を行った事により、道路利用者の増加が図られ、また地元商店街や木古内町が主催するイベントに活用されるなど町民から親しまれるシンボル的な街路となった。

Comment

【表彰理由】本事業により、歩道の広幅員化や無電柱化、バリアフリー等が実現し、北海道新幹線の玄関口に相応しいシンボルロードとして、中心市街地の活性化に寄与した。事業前は、冬期に歩行者が一部車道を歩くなど危険な状況にあったが、安全な歩道空間が確保されたことなどが評価された。

【受賞者のコメント】本事業は、新幹線木古内駅前のシンボルロードとして地域の注目度も高く、事業化に際しては沿線住民等による「木古内町駅前通整備促進期成会」を組織し、地元自治体・住民との協働事業として取り組んだ。事業後は、魅力ある街並景観とゆとりある歩行空間が地元住民や事業者、観光客など多くの道路利用者に好評を得ている。

広幅員歩道、電線類地中化、道路施設のグレードアップ（デザイン照明、インターロッキングブロック舗装)、緑化による北海道の新たな玄関口、交流空間に相応しい道路空間の創出

当該道路に接続する駅前広場を利用した物産展等のイベント開催（地元に親しまれ、利用される道路づくり）

歩道の広幅員化による一年を通じて安心・安全で快適な歩行空間の創出

平成29年
2017年
優秀賞

286

幹線道路の整備・改良

長崎県県北振興局
佐世保都市計画道路事業　平瀬町干尽町線

Project Profile
プロフィール

事業地：長崎県佐世保市

事業期間：平成９年度～
平成 27 年度

事業費：14,400 百万円

規模：延長 2,370m
幅員 40m

Outline　事業概要

本路線は、国道 35 号及び西九州自動車道と並ぶ中心市街地の主要な幹線道路の一つと位置づけ、西九州道の２つの IC（佐世保みなと、佐世保中央）や佐世保駅、佐世保港を結ぶ道路網を形成し、中心市街地の慢性的な交通渋滞を改善するだけでなく、都市機能施設の連携を図ることで、中心市街地の活性化に寄与するものである。

また、本路線は西九州道（佐世保みなと～佐世保中央）と一体的な整備を行っており、中央分離帯に西九州道の高架橋橋脚を配置し上下一体利用することで、都市内の空間の有効活用を図った。また、佐世保市の重要な景観形成を図る地区に位置することから、電線類の地中化や歩道舗装、植栽など中心市街地にふさわしいデザインにすることで、良好な都市景観を形成した。

Comment

【表彰理由】本事業において、西九州自動車道との適切な交通分担により、中心市街地の交通混雑が改善されたこと、IC や駅、港などへのアクセス向上に寄与したことが高く評価された。また、高架橋や駅などの周辺施設と一体的なデザインを歩道舗装や植栽、照明等にも採用したことも評価された。

【受賞者のコメント】西九州自動車道の高架橋工事と同時進行で、また市街地部の工事だったため、工事施工には大変苦労した。また、佐世保市の玄関口であることから、港や商業施設等の周辺と調和した景観形成に取り組んだ。現在は、多くの車両や歩行者に利用されており、佐世保の玄関口にふさわしい街路となっている。

佐世保駅みなと口の状況。駅周辺地区の重要な歩行者動線であり、多くの歩行者に安全で快適に利用されている。電線類地中化や道路施設の形状や色彩などの景観も十分配慮している。

中央に西九州道の高架橋で、両側に本路線が配置されている。沿道には商業施設や集合住宅等が多く立地。

新たな道路空間として生まれ変わり、土地利用の大きな増進も図られた。

平成29年
2017年
特別賞

287

幹線道路の整備・改良　シンボルロード事業　沿道市街地との一体整備(整理型)

石川県奥能登土木総合事務所
都市計画道路　新町通り線街路事業

Project Profile
プロフィール

事業地：石川県鳳珠郡能登町字宇出津新

事業期間：平成10年度～平成27年度

事業費：4,148百万円

規模：延長306m
幅員15m

Outline　事業概要

本事業は、石川県の能登半島の先端近くに位置する能登町宇出津地区の中心商店街を通る都市計画道路新町通り線において、周辺市街地が空洞化し、衰退傾向にある中で、空洞化に歯止めをかけ、賑わいの再生と中心商店街の活性化を図ることを目的として、平成10年度より道路拡幅とともに官民協働で無電柱化や建物の修景など、沿道の街並み整備を実施したものである。現道を拡幅し、両側歩道の設置や無電柱化による安全安心な歩行空間を確保するとともに、歩道内に地元小学生の製作したレリーフの設置や地元商店街のおかみさんが製作した石版を飾った街路灯を設置するなどの地元と一体となった取り組みを実施した。

Comment

【表彰理由】事業前は歩道が無く、歩行者の安全確保等が課題となっていたが、道路拡幅や無電柱化により安全安心な歩行空間が確保されたことや、停車帯の整備により、円滑な交通が確保されたことが評価された。また、街路整備にあわせ、地元が策定した沿道建物の修景ルールに基づき、統一された街並みが形成されたことも評価された。

【受賞者のコメント】街路整備にあわせ、地元と行政による協議会を組織し、沿道建物の修景ルールを定めた「彌榮(いやさか)協定」を策定し、統一された街並みが形成された。また、整備された沿道空間では、能登の冬の味覚を楽しむ「のと寒ぶりまつり」や「あばれ祭り」などの会場として活用され、中心市街地の賑わい創出が図られている。

左上：完成後　無電柱化と歩道整備を実施　中央上：完成後　まちづくりルールによる統一された街並み　右上：整備前　下：事業　平面図

左：地元商店街が製作した石板を飾った街路灯
右上：地元小学生が製作したレリーフを取り入れた歩道　右下：レリーフの製作風景

整備された沿道空間を活用
上：のと寒ぶりまつり　下：あばれ祭り

第29回

平成 29 年
2017年
特別賞

288

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
JR 南武線（稲田堤駅～府中本町駅間）連続立体交差事業

Project Profile
プロフィール

事業地：東京都稲城市

事業期間：平成 4 年度～
平成 27 年度

事業費：約 61,400 百万円

規模：延長約 4.3km
除却踏切 15 箇所

Outline　事業概要

本事業前は、踏切遮断時間が 1 日当たり 4 時間を超えるなど､歩行者の滞留や交通渋滞はもとより、一刻を争う緊急・救急活動等の妨げになるなど、深刻な影響を及ぼしていた。そこで、道路ネットワークの形成を促進し、踏切による交通の渋滞や地域分断を解消する目的として JR 南武線（稲田堤駅～府中本町駅間）約 4.3km を高架化し、道路との立体化を図ることで、15 箇所の踏切の除却及び付属街路の整備を行った。高架化された各駅舎デザインについては、沿線自治会の協力による意向調査等を踏まえ決定した。

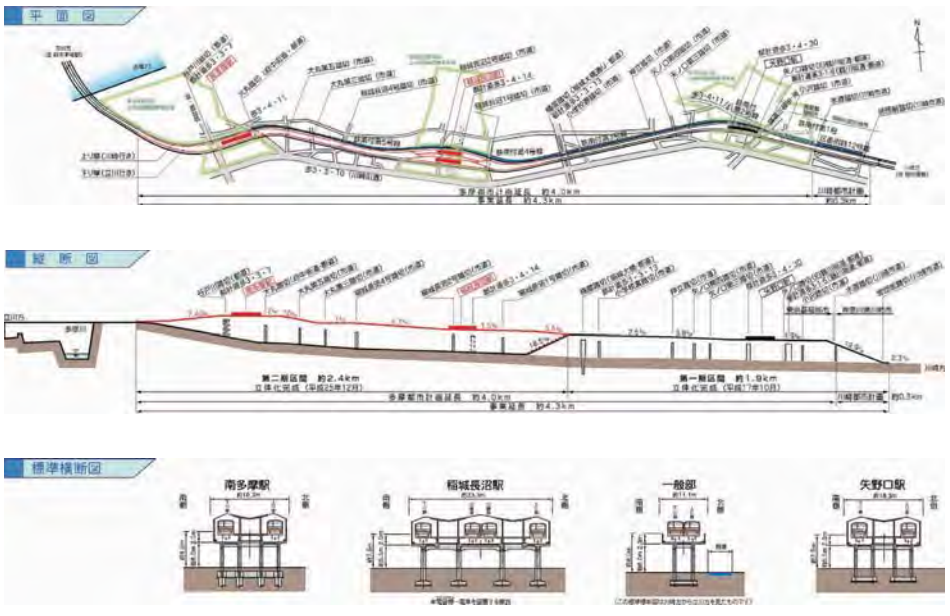
また、本事業を契機とした駅周辺での土地区画整理事業等による駅前広場などの整備が進んでおり、新たなまちづくりに寄与した。

Comment

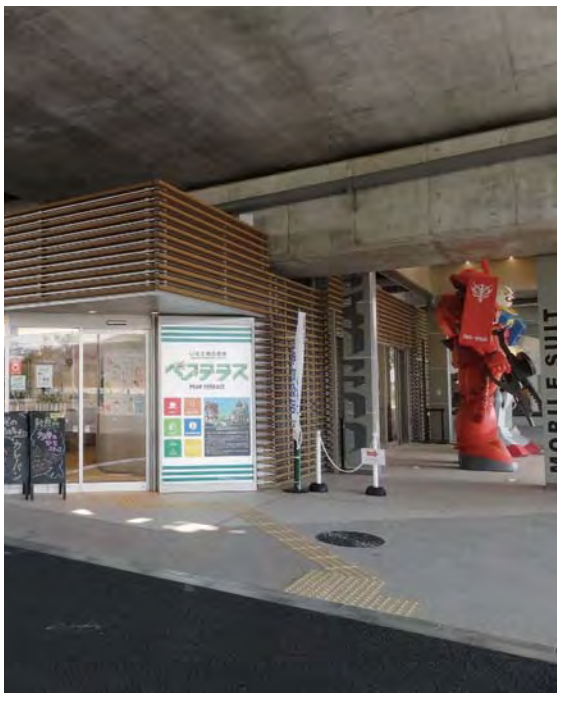
【表彰理由】本事業で、踏切が除却され、交通渋滞の解消、円滑な消防・救急活動に寄与し、道路と鉄道それぞれの安全性が向上されたことが評価された。また、高架下利用により地域の賑わい創出などの活性化が図られ、地域住民及び駅利用者の利便性・快適性が向上したことも評価された。

【受賞者のコメント】本事業の実施は、道路ネットワークの形成を促進することによる直接的な効果だけでなく、本事業を契機とした土地区画整理事業の推進による駅前広場等の整備や交差道路の高規格化、高架下空間の活用等、周辺まちづくりへの波及効果などの間接的な効果がある。

完成全景（稲城長沼駅～南多摩駅間）



事業全体図（上：平面図　中央：縦断図　下：断面図）



高架下の有効活用（観光発信施設）

第29回

平成29年
2017年
特別賞

289

幹線道路の整備・改良　放射・環状道路整備　橋梁整備

熊本市都市建設局
熊本都市計画道路事業3・3・10号子飼新大江線

Project Profile
プロフィール

事業地：熊本市中央区東子飼町～熊本市中央区大江1丁目

事業期間：平成17年度～平成27年度

事業費：約6,800百万円

規模：延長490m
幅員27m

Outline　事業概要

本事業は、熊本都市圏道路網の骨格を形成する2環状11放射の内環状の一部を構成する幹線道路の整備である。周辺には、文教施設や商店街があり、歩行者、特に自転車交通が多いものの、現道は狭隘であるため、通行に支障をきたしていた。また、当該区間にある子飼橋は、昭和31年に架設され、老朽化が進んでいた上、取付道路4車線から橋梁部2車線に絞り込まれることで終日、交通混雑が発生していた。
これらを解消するため、電線共同溝による無電柱化及び歩道拡幅、自転車道新設を行うことで、歩行者及び自転車利用者の安全を確保し、橋梁の架け替えを含む2車線区間の4車線化を行うことにより、渋滞を緩和し、緊急輸送道路間を結ぶ環状道路としての防災性の強化、走行性・定時性の向上を図る。

Comment

【表彰理由】本事業区間にある子飼橋は、特に朝夕は多くの学生が利用していることから、歩道と自転車道が分離して整備されたことにより、安全な通行空間が確保されたことが評価された。また、橋梁の架け替えに合わせて2車線を4車線化したことで、混雑緩和に寄与したことも評価された。

【受賞者のコメント】下流側の上部工架設後、片側1車線による暫定供用を行い、片側のみ歩道、自転車道を開通させ、事業効果の早期発現に努めた。起点側の子飼交差点は、商店街への出入り口が交差点内に取り付いた変則4差路で危険な状態であったため、取付形状の改良、車止め設置による自転車の減速措置を行い、交通事故防止に寄与している。

熊本都市圏道路網の骨格を形成する2環状11放射の内環状の一部を構成。橋梁の架け替えを含む2車線区間の4車線化を行い、道路ネットワーク強化および渋滞緩和に寄与した。

歩道と自転車道が分離され安全性が向上し、特に朝夕は多くの学生が歩道、自転車道を利用している。

交通渋滞や歩行者・自転車の通行空間確保が課題となっていた。

第30回

2018年
平成30年　受賞事業

290 大臣賞　西武鉄道池袋線（練馬高野台駅～大泉学園駅間）連続立体交差事業

291 会長賞　京都駅八条口駅前広場整備事業

292 会長賞　横浜国際港都建設道路事業3・4・51号岸谷生麦線

293 優秀賞　都市計画道路3・3・31南1条通整備事業

294 優秀賞　長岡都市計画道路事業　3・2・31号台町川崎線

295 特別賞　京浜急行電鉄本線及び同空港線（京急蒲田駅付近）連続立体交差事業

296 特別賞　都市計画道路　寺町今町線（東山）無電柱化推進事業

平成30年
2018年
大臣賞

290

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
西武鉄道池袋線（練馬高野台駅～大泉学園駅間）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：平成19年度～
平成28年度

事業費：約50,000百万円

規模：延長約2.4km
除却踏切9箇所

Outline　事業概要

本事業は、西武鉄道池袋線の練馬高野台駅から大泉学園駅間約2.4km区間の高架化により、9箇所の踏切を除却することで、道路ネットワークの形成を促進し、交通渋滞や地域分断を解消するとともに、地域の活性化に資するものである。
本事業は、Ⅰ期区間とⅡ期区間に分けて実施しており、Ⅰ期区間を先行して高架化することで、6箇所の踏切を先行除却し、早期の効果発現に向けた工夫を行ってきた。本事業の完了後は、富士街道では最大500mあった渋滞が解消され、自動車の平均旅行速度が約2倍となるなど大きな事業効果が得られている。
また、石神井公園駅の駅舎については、デザインアイデア画コンテストで入選した作品のコンセプトを取り入れ、地元の方々の意見も踏まえてデザインした。

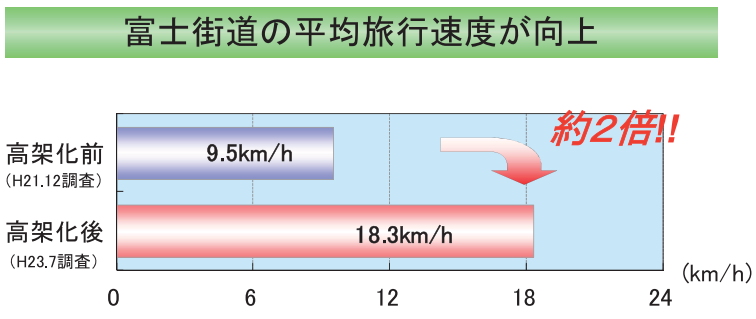
Comment

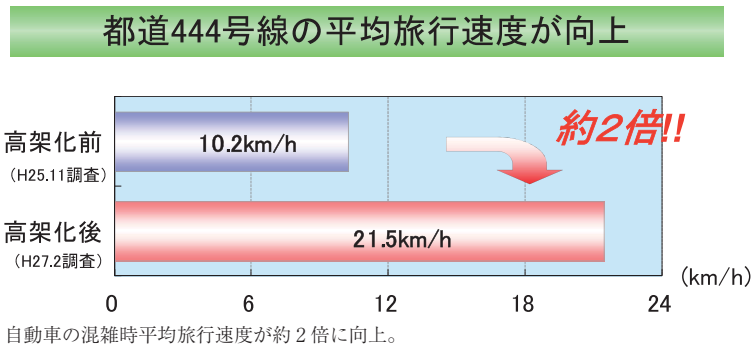
【表彰理由】本事業により、主な道路の平均旅行速度が2倍に改善され、安全快適な交通環境を実現したことが高く評価された。また、施工区間を分割し、早期の効果発現にも成功しており、連立を契機に駅前広場や高架下利用の保育所など、まちづくりが進み、地元密着の事業となったことが称賛された。

【受賞者のコメント】事業実施後に地元の方々へのアンケート調査を実施しており、多くの方から踏切除却による安全性の向上や利便性の向上を実感しているとの回答が得られた。また、鉄道により分断されていた街が一体化され、本事業を契機とした駅周辺のまちづくりが促進されることにより、地域の活性化にも資することができた。

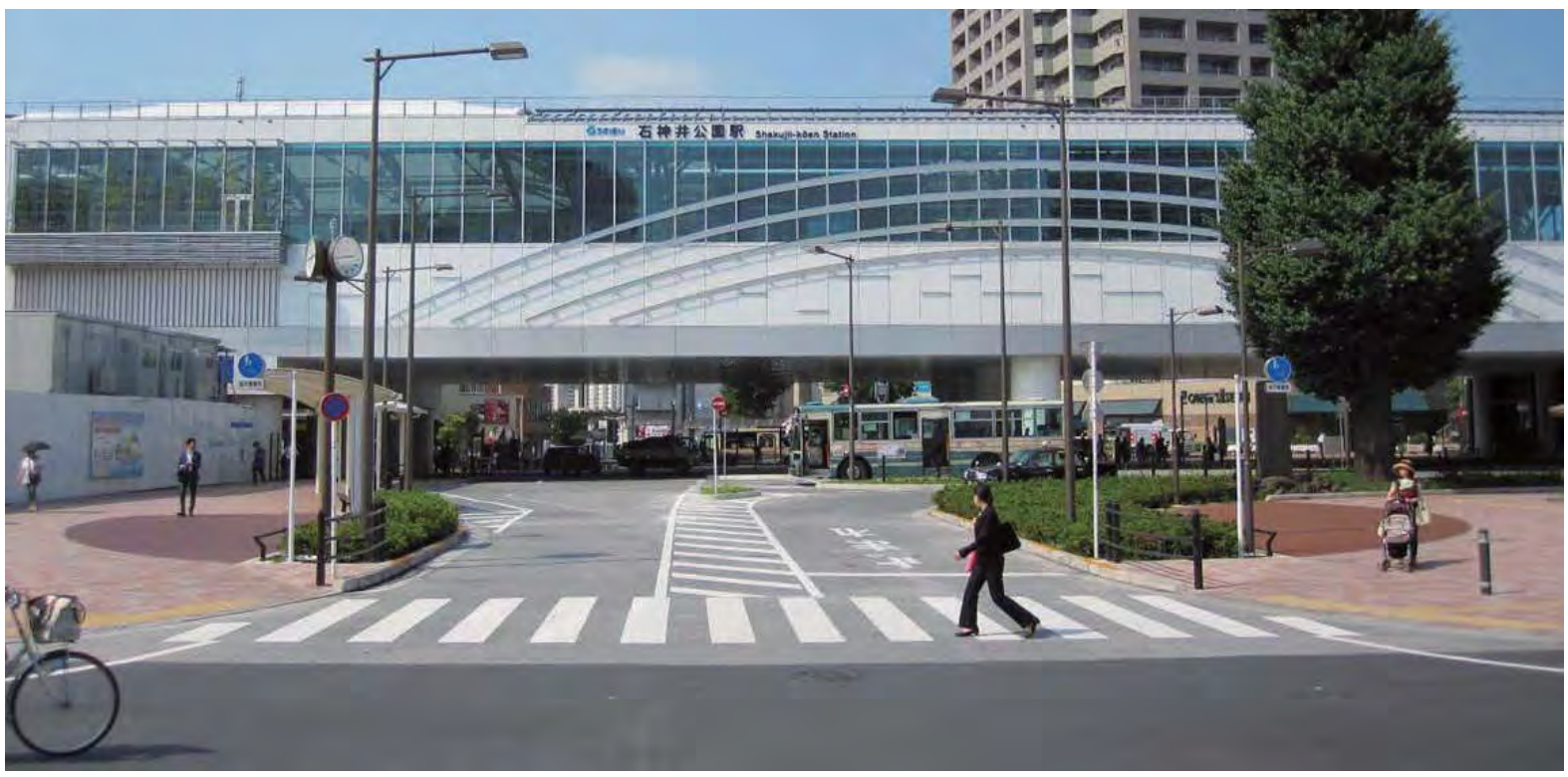
踏切待ちによる交通渋滞が解消され、人とモノの安全でスムーズな交通が実現。踏切事故がなくなり、道路と鉄道のそれぞれの安全性が向上。

富士街道では最大約500m、都道444号線では最大約220mあった踏切による交通渋滞が解消。





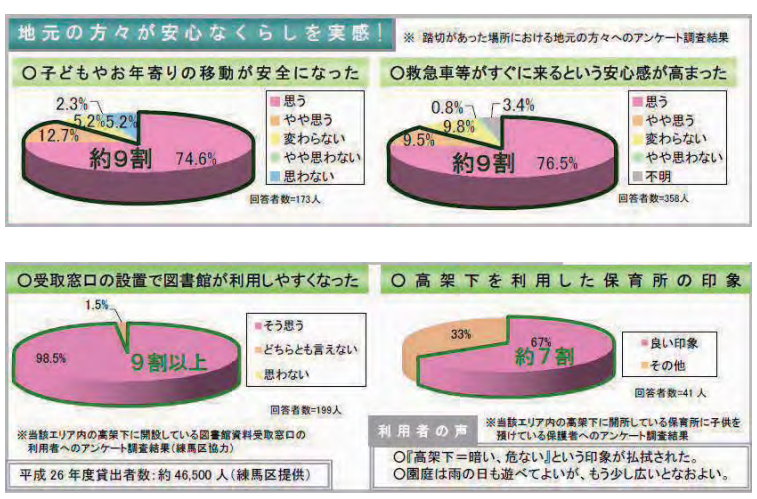
自動車の混雑時平均旅行速度が約2倍に向上。



連立事業を契機とし、駅周辺再開発事業や駅前広場整備など、まちづくりが促進。鉄道により分断されていた街の一体化により、地域の発展に大きく寄与。

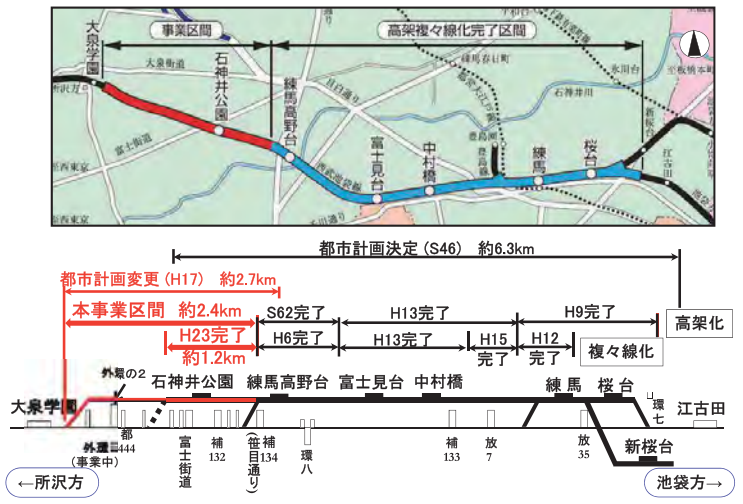
新たに生み出された高架下空間を有効活用し、保育所や図書館受け取り窓口を設置することで利便性が向上。

アンケート調査結果



地元の方々のうち、約９割が子どもやお年寄りの移動が安全になったと効果を実感。

西武池袋線における連続立体交差事業の経緯



本事業の完了により、西武池袋線の江古田から大泉学園までの立体化が完了。

平成30年
2018年
会長賞

291

幹線道路の整備・改良　駅前広場整備

京都市建設局道路建設部道路建設課
京都駅八条口駅前広場整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：京都市下京区東塩小路高倉町～京都市南区西九条池ノ内町

事業期間：平成25年～平成28年

事業費：約4,600百万円

規模：延長740m
幅員36～74m

Outline　事業概要

本事業は、「『歩くまち・京都』総合交通戦略（平成21年度策定）」のシンボルプロジェクトとして、京都市内最大のターミナルである京都駅の八条口において、公共交通機関の乗継利便性向上や安全で快適な歩行者空間の創出などを行い、「使いやすさ」「やさしさ」「美しさ」「おもてなし」「賑わい」を実感できる、「国際文化観光都市・京都」、「歩くまち・京都」の玄関口にふさわしい駅前広場とするため、道路空間の再配分やエリアマネジメントを用いて、駅前広場として必要な機能を有する施設の再配置や安全で円滑に移動できる空間の整備を行ったものである。

Comment

【受賞者のコメント】「観光都市・京都」の玄関口としてふさわしい駅前広場として、利便性や安全性の向上を最大限に高められるよう、地元関係者や各業界団体・事業者等と十分に協議を重ねて完成させることができた。また、新たに待ち合わせ場所を整備したことにより、にぎわいのある駅前広場となっている。

バス停を駅正面に集約するなど既存の施設の再配置により利便性を向上させたり、円滑な交通の確保、憩い空間の整備により、観光都市・京都の玄関口にふさわしい駅前広場とした。

雨に濡れずに待ち合わせができる空間として、みやこ夢てらすやサンクンガーデンを整備した。

八条通を占有していたタクシーの待機場を設け、円滑な交通を確保した。

平成30年
2018年
会長賞

292

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

横浜市道路局

横浜国際港都建設道路事業3・4・51号岸谷生麦線

Project Profile
プロフィール

事業地：横浜市鶴見区岸谷二丁目～鶴見区生麦三丁目

代表地番：鶴見区岸谷二丁目三番

事業期間：平成13年度から平成29年度

事業費：約25,400百万円

規模：延長1,200m
幅員17m

Outline　事業概要

本事業は、国道1号と都市計画道路東京大師横浜線とを連絡するとともに、平成29年3月に開通した首都高速横浜北線に接続する街路を整備したものであり、JR東海道本線等で南北に分断されていた市街地を一体化し、両地域の活性化に寄与するだけでなく、市街地の交通渋滞の緩和、都市内交通の円滑化を実現した。

また、これまで欠けていた国道1号と国道15号を接続する新たな緊急輸送道路や災害時の避難経路とすることで、地域の防災力強化等にも寄与している。

整備にあたっては、地元住民との定期的な対話会による工事進捗の説明に加え、地元企業との提携による高架下の緑化など、地域の課題解決のための取組を実施した。

Comment

【表彰理由】本事業は、起伏ある地形や鉄道及び幹線道路との交差を立体的に処理することで、ネットワークとしての利便性、安全性を高めただけでなく、首都高速横浜北線とデザイン等も一体的に整備したことが高く評価された。また、地元企業との連携による高架下の緑化等も好感を得られた。

【受賞者のコメント】限られた施工ヤード・施工時間の中、鉄道や国道の上部を施工するという厳しい制約条件はあったが、首都高速横浜北線工事と連携しながら、地域の課題となっていた街の分断解消に貢献できた。地元関係者の御理解・御協力をいただき、環境に配慮しつつ、地域の魅力づくりを進められたことが受賞に至ったものと感謝している。

岸谷生麦線
鉄道を挟んで山側の国道1号と海側の東京大師横浜線を結ぶ新たなアクセス道路

上：岸谷生麦出入口から横浜北線、横羽線・大黒線に接続　下：限られた施工ヤード、施工時間の中で工事を実施

企業との連携による高架下緑地と生麦事件碑を利用したイベントの様子

第30回

平成30年
2018年
優秀賞

293

幹線道路の整備・改良

札幌市建設局土木部
都市計画道路　3・3・31南1条通整備事業

Project Profile
プロフィール

事業地：北海道札幌市中央区(南1条西20丁目～南1条西27丁目)

代表地番：札幌市中央区南1条西20丁目

事業期間：平成12年度～平成28年度

事業費：約4,200百万円

規模：延長880m

Outline　事業概要

南1条通は、延長約5,000mの都市計画道路であり、重要な幹線道路であるほか、広域避難場所である円山公園への避難路としての機能を有しており、防災対策上としても重要な路線に位置づけられている。

本事業は、当路線の未整備区間のうち、西20丁目通～環状通間の延長約880mについて、円滑な交通空間の確保等を目的とした道路拡幅及び電線共同溝整備を行ったものである。

なお、当該区間は、北海道神宮の裏参道としてお洒落な店舗等が多く、地域や市民に親しまれていることから、整備にあたっては、地域との意見交換会を開催し、道路景観に係る整備内容（街路樹の樹種、街路灯のデザイン、ILB舗装のデザイン）等を決定している。

Comment

【表彰理由】道路拡幅や電線共同溝整備を行ったことで、交通渋滞が緩和されただけではなく、車道に整備した停車帯を、夏期は自転車の利用に、冬期は堆雪スペースとして有効に利用するなど、地域の気候風土に対応した街路の有効利用方法を実現したことが高く評価された。また、事業区間内にあった2つの複雑な形状の交差点を、本事業の整備と合わせ改良したことで、歩行環境の改善、車両交通の安全性が向上されたことも好評を得た。併せて、隣接する三角の公園も拡大再整備したことで、明るく使いやすくなったと地元住民からも喜ばれ、人が集まる空間づくりに貢献したことも、表彰に値するものである。

商業施設等が建ち並ぶ道路において、拡幅整備により円滑な交通を確保している。曲線を生かした柔らかな雰囲気の街路灯を採用するなど、景観に配慮している。

整備により、電線が地中化され景観が向上するとともに、十分な幅員が確保された。

道路の整備や公園の拡大再整備が街の活性化に貢献している。

平成30年
2018年
優秀賞

294

幹線道路の整備・改良　橋梁整備

長岡市土木部道路建設課
長岡都市計画道路事業　3・2・31号　台町川崎線

Project Profile
プロフィール

事業地：新潟県長岡市

代表地番：新潟県長岡市今朝白1丁目1-1

事業期間：平成18年度～平成28年度

事業費：約4,420百万円

規模：延長623m（橋梁部38.5m）
幅員32.0m

Outline　事業概要

本事業は、長岡市が整備を進めている『ラダー（梯子）型広域幹線道路網』の一翼を担うものであり、長岡駅東土地区画整理事業と連携し、JR長岡駅と国道17号を直結する道路として整備してきました。これにより、新市街地の形成を促進し、都市全体の活力向上を図った。

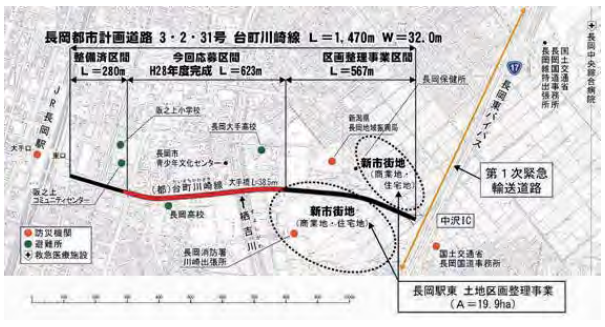
沿道に行政機関や県立高校2校等が立地する既成市街地において4車線化を実施し、交通の円滑化、冬期間における安全な交通の確保、広幅員の歩道整備による快適な自転車歩行者空間の確保、及び防災機能の強化が図られた。また電線共同溝の整備による無電柱化や道路植栽により良好な街路空間も創出された。

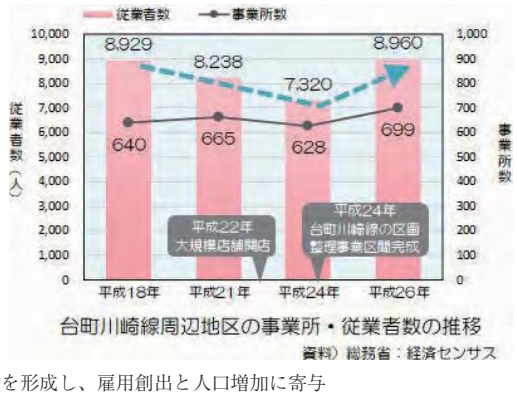
Comment

【表彰理由】本事業により、広幅員の自転車歩行者空間が整備され、安全で快適な通行機能を確保するとともに、四季を意識した街路景観の向上に取り組んだことが高く評価された。また、土地区画整理事業との連携により、市街地形成が促進され、雇用創出と人口増加に寄与したことも評価された。

【受賞者のコメント】大手橋架替にあたっては、高校のグラウンド等を借地し仮橋を架け、完成までに7年間を要した。昭和59年に長岡駅東口から事業着手し、まちづくりの骨格となる本路線が完成したことにより、駅から1km圏内の土地が有効活用され、魅力的な市街地が創出されました。今後、さらなる発展が期待される。

JR長岡駅と国道17号を直接結ぶ街路として大手橋の架け替えを含む4車線化を実現。交通の円滑化や安全で快適な自歩道空間を確保、無電柱化・道路植栽による良好な街路空間を創出





長岡駅東土地区画整理事業と連携し新市街地を形成し、雇用創出と人口増加に寄与

冬期の道路状況・本路線と河川を利用した体育祭毎年恒例の渡河レース

第30回

平成30年
2018年
特別賞

295

連続立体交差事業

東京都建設局道路建設部
京浜急行電鉄本線及び同空港線（京急蒲田駅付近）連続立体交差事業

Project Profile
プロフィール

事業地：京浜急行電鉄本線の平和島駅～六郷土手駅間及び同空港線の京急蒲田駅～大鳥居駅間

事業期間：平成12年度～平成28年度

事業費：約199,300百万円

規模：延長約6.0km
除却踏切28箇所

Outline　事業概要

本事業は、都市計画事業として、東京都が事業主体となり、京浜急行電鉄本線の平和島駅から六郷土手駅までの区間（延長約4.7km）および同空港線の京急蒲田駅から大鳥居駅までの区間（延長約1.3km）、合計約6.0kmの区間を高架化し、道路との立体交差化を図るものである。
本事業により、環状八号線や第一京浜国道を含む合計28箇所の踏切が除却され、踏切による交通渋滞の解消や、道路と鉄道それぞれの安全性が向上した。さらに、鉄道により分断されていた地域が一体化されるとともに、関連側道（約3.9km）の整備や、本事業を契機とした市街地再開発事業等が進展し、周辺まちづくりに対しても大きく貢献している。

Comment

【表彰理由】第一京浜や環状8号線といった幹線道路をはじめとした28箇所の踏切が除却されたことで、道路ネットワークが形成され、交通渋滞や地域分断を解消するとともに、人やモノの流れが安全かつスムーズになり、地域の活性化に貢献した。施工面では、営業線の真上に跨ぐ形で高架橋を構築することで、事業期間の短縮化が実現された。併せて、駅周辺再開発事業や駅前広場整備など、まちづくりが促進されたことで、地域の拠点性や居住地としてのポテンシャルが向上したことが評価された。また、羽田空港アクセスが大きく改善するなど、都市に対して大きなインパクトを与えたプロジェクトであり、表彰に値するものである。

【受賞者のコメント】本事業により、環状八号線では最大約710m、第一京浜国道では最大約780mあった踏切による交通渋滞が解消され、高架化後に行ったアンケートでは、「移動がスムーズになった」「移動の際の安心感が高まった」等の回答を非常に多く得ることができ、事業効果を実感している。

交通渋滞解消による道路交通の円滑化や鉄道と道路それぞれの安全性の向上が図られるとともに、沿線の既成市街地の分断を解消し、地域の活性化、街の魅力向上に寄与した。

環状八号線では最大約710m、第一京浜国道では最大約780mあった踏切による交通渋滞が解消。

上：京急蒲田駅西口前の再開発後　下：京急蒲田駅の二層高架橋

平成30年
2018年
特別賞

296

幹線道路の整備・改良

石川県県央土木総合事務所

都市計画道路　寺町今町線（東山）無電柱化推進事業

Project Profile
プロフィール

事業地：国道 359 号

代表地番：金沢市東山 1 丁目

事業期間：平成 23 年～
平成 28 年

事業費：735 百万円

規模：延長 280m
幅員 15.5m

Outline　事業概要

金沢市東山周辺は、「東山ひがし」、「主計町」、「卯辰山麓」といった国の重要伝統的建造物群保存地区を有する歴史的･文化的に重要な地域であり、県内有数の観光地である。
都市計画道路寺町今町線は、旧北国街道であるとともに、重伝建地区にも隣接していることから、歴史的な街並みの魅力を高めるとともに、歩行者の安全性と回遊性の向上を目的として、平成 23 年度より浅野川大橋から東山交差点までの 280m 区間の無電柱化事業に着手し、平成 29 年 3 月に完成した。
整備にあたっては、地元の「東山大通りまちづくり協議会」が主体となり、街路灯や歩道舗装のデザインなど道路修景計画のとりまとめを行うなど、官民一体となり、街並み景観の向上に取り組んだ。

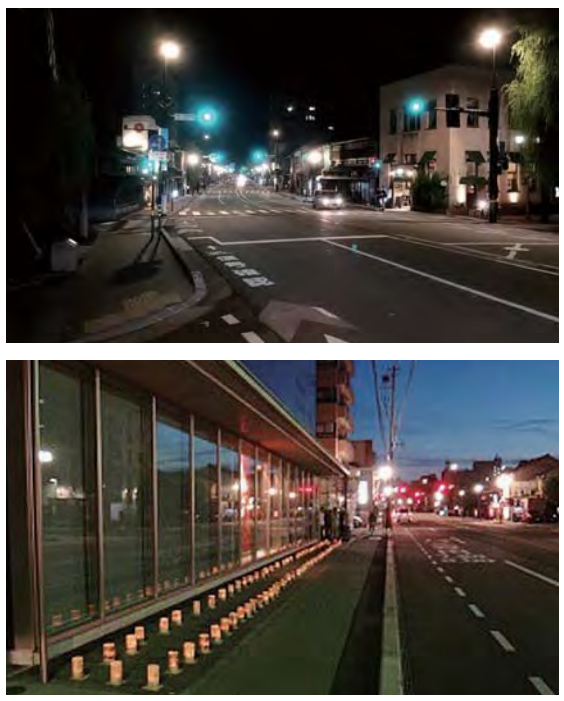
Comment

【表彰理由】非常に多くの観光客で混雑する「ひがし茶屋街」へのアクセス道路を無電柱化し、金沢観光の目玉を活かした魅力づくりに貢献したことが評価された。歩行者の安全性と回遊性を向上させ、歴史的な街並みの価値を高めるため、道路空間の再配分を行わずに地上機器を歩道敷外の公共用地に集約配置するなど沿道と連携して解決策を見出したことも特徴的だった。また、既存の未使用管を活用したコスト縮減などの創意工夫を行ったことも表彰理由の一つである。さらに、地域住民とともに舗装や街灯のデザインに取り組んだことや、完成後に約 3 倍となった歩行者交通量など、賑わいも創出されたことが評価された。

【受賞者のコメント】無電柱化にあわせ、景観に配慮した道路修景を行うことにより、歴史的な街並みの魅力を高めるとともに、歩行者の安全性と回遊性の向上が図られた。北陸新幹線の金沢開業もあいまって、完成後は地元住民や多くの観光客が安全で快適にそぞろ歩きを楽しむなど、賑わいをみせている。

完成全景

上：道路修景計画　下：事業前の様子



上：完成後の夜間景観　下：竹提灯を設置した様子

第30回