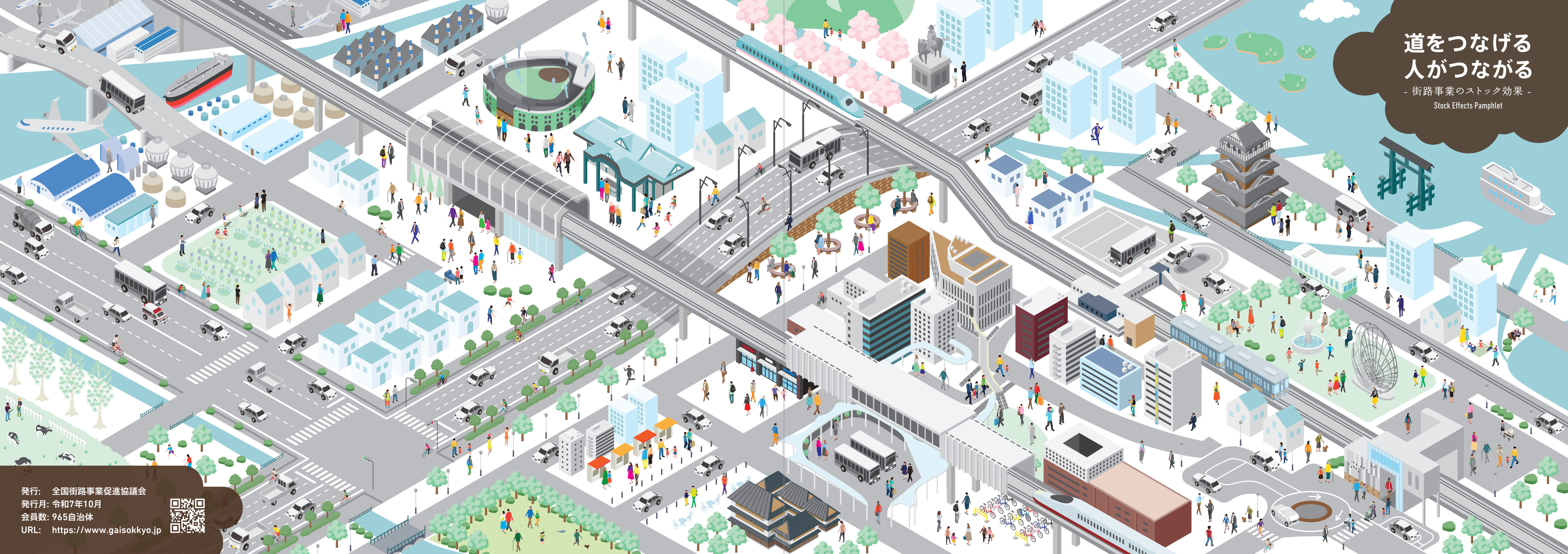


道をつなげる 人がつながる

- 街路事業のストック効果 -

Stock Effects Pamphlet



発行: 全国街路事業促進協議会

発行月: 令和7年10月

会員数: 965自治体

URL: <https://www.gaisokkyo.jp>



ストック効果

継続的に、幅広く、中長期にわたって得られる効果

生活の質の向上効果

-主な効果事例-

駅の利便性向上
交通サービスの向上
住宅地価の上昇



安全・安心効果

-主な効果事例-

人中心の道路空間
歩行者の安全性向上
歩道のバリアフリー化



生産性向上効果

-主な効果事例-

アクセス時間の短縮
民間投資の誘発
工業地価の上昇



CASE01

米子駅南北自由通路等整備事業

生活の質の向上効果 | 安全・安心効果 | 生産性向上効果

南北通路。 つながったのは、 まちの人々でした。

鉄道施設により駅南と駅北に地域が分断されていましたが、

ユニバーサルデザインに配慮した

南北自由通路と駅南広場を整備することで、

安全かつ快適で便利な歩行空間が生まれました。



事業概要

事業名称：米子駅南北自由通路等整備事業

事業箇所：鳥取県米子市

事業延長：約0.1km

幅員：約6.0m

事業費：約76億円

事業期間：平成29年～令和5年

第37回 全国街路事業コンクール 会長賞受賞

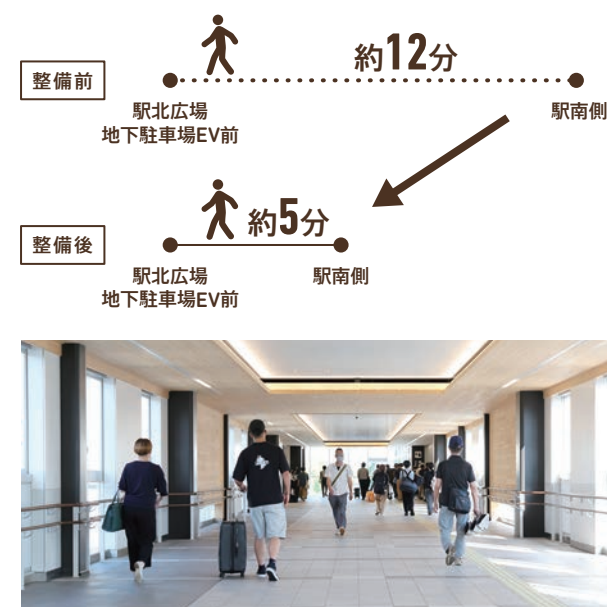
つながる南北地域

整備前は、米子駅南側に駅舎がなく、駅の南北で地域が分断されており、北側へのアクセスには「開かずの踏切」を経由して約1kmの迂回が必要でした。自由通路の整備により、南北がつながり、駅へのアクセス性向上に加え、安全で快適な歩行空間が完成しました。



乗り換えや移動の拠点が出来ました

新たに駅南広場が整備され、バスやタクシーの乗降場等を備えた交通ロータリーや駐車場、駐輪場の設置により、交通結節点機能が強化されました。

南北の移動時間が約**7分**短縮

駅周辺の歩行者が増加

歩行者にやさしい公共空間を創出した結果、駅周辺の昼間の歩行者数が増加



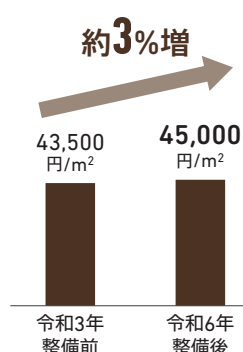
誰もが安心できる通路



米子弁の音声案内装置を設置

住宅地価
の上昇

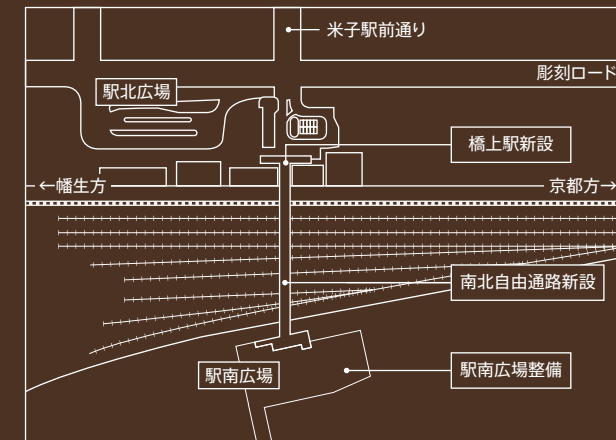
米子市の中心市街地で地価が下落(▲3～1%)している中、自由通路でつながった南側の住宅地価が上昇。



自転車移動も可能な南北通路



ウォークスルー式で自転車も利用しやすい大型サイズ

安全に快適に
混じり合う
南北自由通路

米子駅は、山陰本線、伯備線及び境線の3路線が乗り入れる山陰地方の主要駅です。整備前は、駅へのアクセスが駅北に限定されていたことから、交通の集中と混雑が課題となっていたことに加え、最寄りの踏切が「開かずの踏切」であることなどから、歩行者の回遊性・利便性に大きな問題がありました。

本事業は、これらの課題解決のため、米子駅に南北自由通路と駅南広場を整備し、駅周辺の交通便利性の向上と、交通結節点機能の強化を図ったものです。

ユニバーサルデザインに配慮するのみならず、自由通路には、内装に県内産の智頭杉を使用したほか、展望スペースを設置するなど、居心地が良く親しまれる空間を創出し、駅南広場には、交通ロータリーや駐車場、駐輪場を設置し、路線バスの乗入れが主軸の駅北広場に対し、駅南広場は観光用シャトルバスや高速バスの乗降場として上手に機能分散を図っています。

CASE02

松山広域都市計画道路二番町線整備事業

生活の質の向上効果 | 安全・安心効果 | 生産性向上効果

車も歩行者も自転車も。
みんなが安心、快適な道が
広がりました。

歩道幅員が狭く、路上駐車や駐輪も多かった都市計画道路。

歩道を拡幅する道路空間の再配分、歩道のバリアフリー化、

電線類の地中化などを進め、

誰もが安心できる道路空間が実現しました。



事業概要

事業名称：松山広域都市計画道路二番町線整備事業

事業箇所：愛媛県松山市

事業延長：約0.5km

幅員：約12.0m

事業費：約10億円

事業期間：平成22年～令和6年

第37回 全国街路事業コンクール 優秀賞受賞

広くて安心な歩行者空間

道路空間を再分配することにより歩道がゆったりと広がり、車中心から人中心のストリートとして生まれ変わりました。



広い歩道幅員

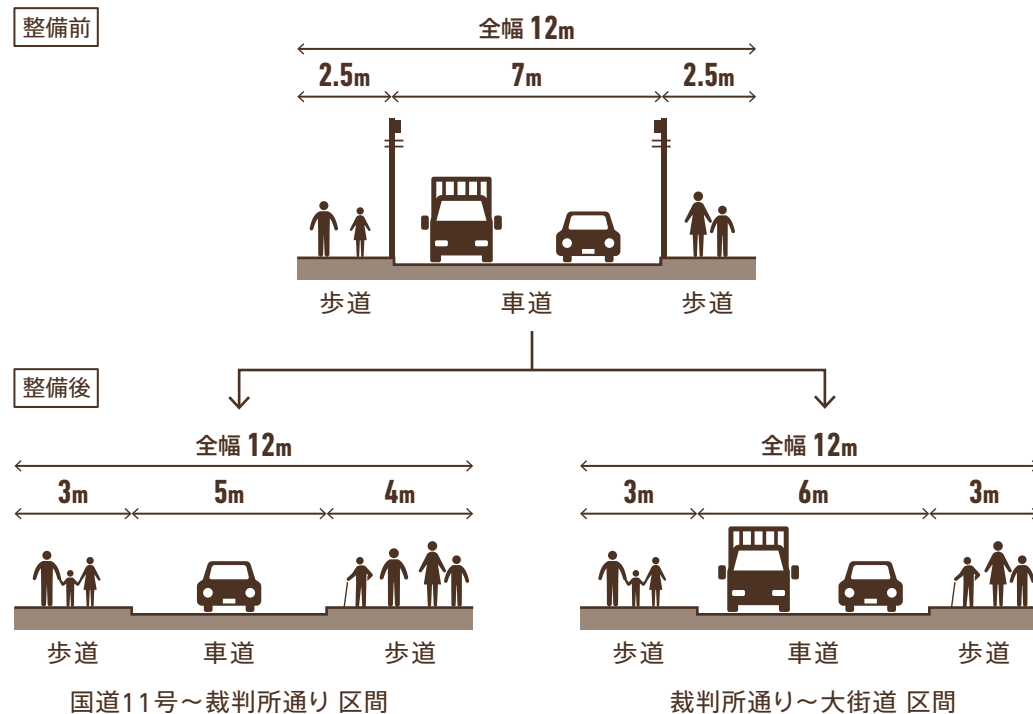
安全性と見通しの確保

無電柱化により地震時の電柱倒壊リスクが解消されるとともに、道路の見通しが格段に向上したことで信号機や道路標識が見やすくなるなど、良好な景観形成にも寄与しています。



無電柱化前

整備前



整備後



無電柱化後



標識の見通し向上

道路空間の最適化

路上パーキングチケットを廃止し、荷捌き駐車場を整備。道路利用を見据えた最適な空間整備を施したことで、快適な歩行空間と円滑な自動車交通を確保。



路上駐車等の削減



放置自転車 **100%減**
96台 → 0台



路上駐車 **96%減**
23台 → 1台

安全性と利便性の向上



歩道に段差をなくし歩行者にやさしい道路に



交差部では舗装の色調を変えて進入車両へ注意喚起

子ども達も安心な通学路



沿線小学校の通学路に指定されている

安心と安全をつくり出す新しい道路空間



二番町線は、松山市の中心市街地を東西に横断する一方通行規制が設けられた都市計画道路で、沿線には市役所、小学校などの公共施設や商業施設が立ち並び、歩行者・自転車の通行量が多い道路です。

本事業は、このうち商業の中心地区として賑わう大街道商店街から松山城を有する城山公園へ繋がる区間において、全体の道路幅を変えずに、道路空間の再配分、無電柱化、歩道のバリアフリー化を行い、誰もが安心して歩ける歩行空間の創出を実現したものです。計画段階から利用形態を見据え、多様な関係者と調整を重ね交通処理に配慮し、さらには、沿道建物を引き立てる道路構造物の色彩や歩道照明の設置など、景観的にも優れた整備が施されており、安全で快適な人中心の道路空間が創出されています。

生活の質の向上効果 | 安全・安心効果 | **生産性向上効果**

まちをつなぐ。 国際競争力を生み出した 一本の架け橋。

川崎市と東京都が共同で整備した橋梁。
豊かな自然環境を保全しつつ、
国内最大の支間長240mを有したきれいな橋梁美は、
利便性の良い活発なビジネスエリアを生み出しました。



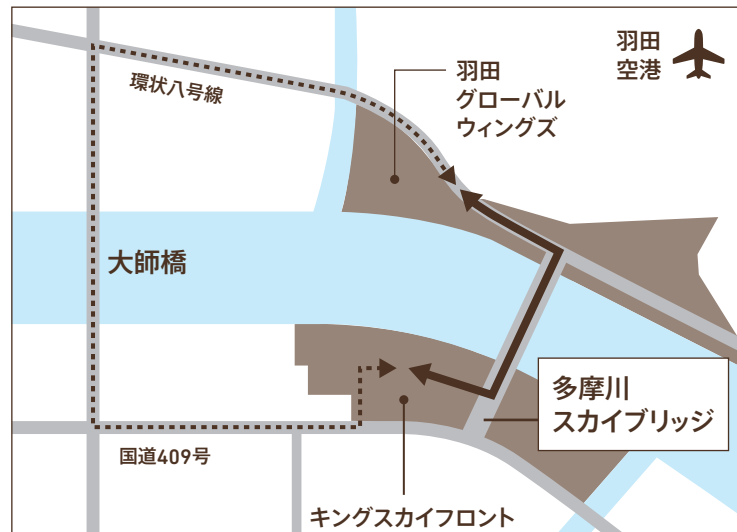
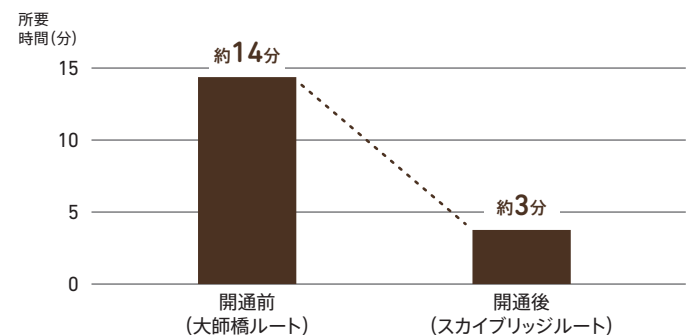
事業概要

事業名称：東京都市計画道路補助線街路第333号線ほか1路線及び
川崎市計画道路3・4・29号殿町羽田空港線
事業箇所：神奈川県川崎市・東京都大田区
事業延長：約0.8km
幅員：約17.3m
事業費：約294億円
事業期間：平成28年～令和3年
第36回 全国街路事業コンクール 国土交通大臣賞受賞

事業効果

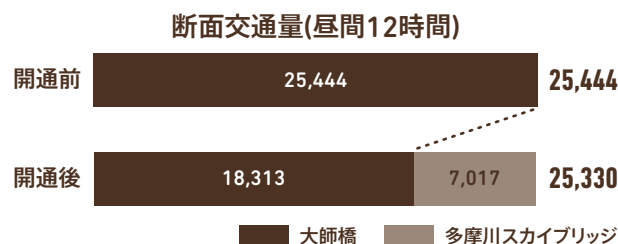
短縮されたアクセス時間

拠点間の
移動時間 約**11分** 短縮



リダンダンシー（代替性）
の確保

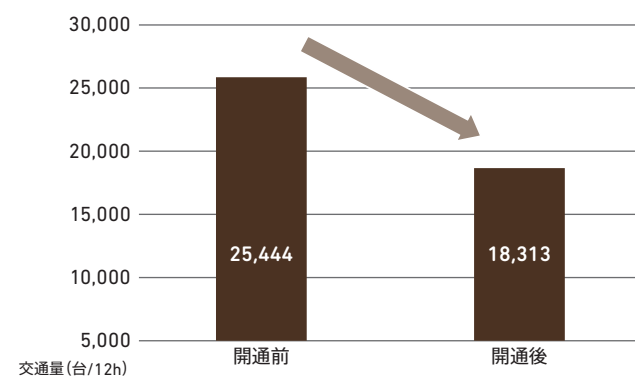
交通分散



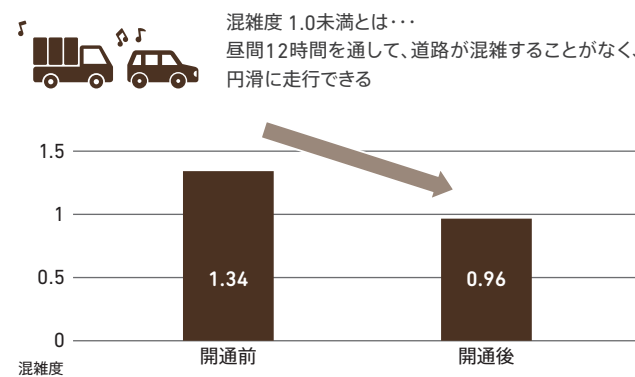
周辺交通の円滑化・地域の安全性向上を実現

多摩川を跨ぐ新たなルートが誕生し、これまで大師橋が担ってきた自動車交通が分散し、臨海部に安定した交通ネットワークが構築。基幹軸の渋滞緩和により、周辺生活道路の抜け道交通が削減しました。

大師橋の
交通量 約**3割** 減少



大師橋の
混雑度 **1.0** 未満



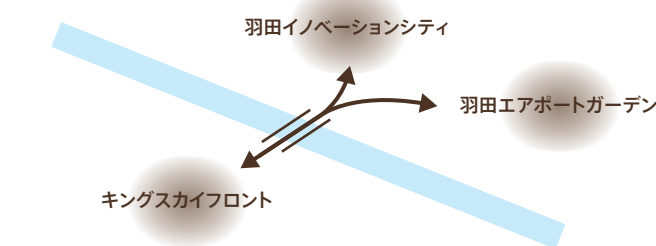
公共交通機能の強化

新規バス路線化により拠点施設間のアクセス性が更に向上。全国で初めて、都道府県をまたぐルートで自動運転バスの実証実験が実施されました。

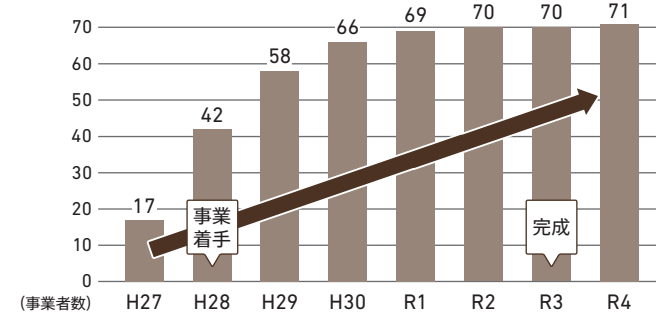


連携強化された経済活動

多摩川スカイブリッジの開通を契機に、ライフサイエンス分野において世界最高水準の研究開発拠点「キングスカイフロント」と羽田地区との間で連携協定を締結。一体的な先端産業・研究開発拠点形成に向けた相互連携を深め、企業活動の強化に寄与。



増える
研究機関・企業 着手前から
約4倍

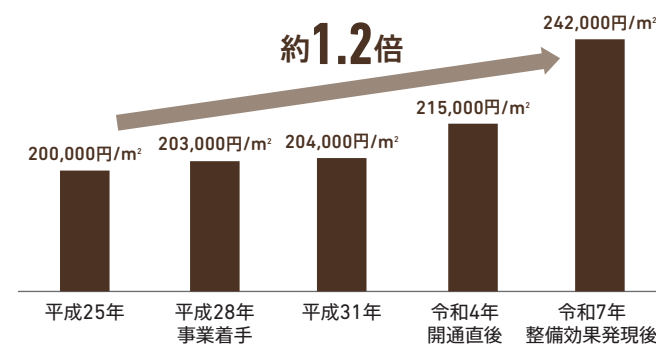


民間投資の誘発

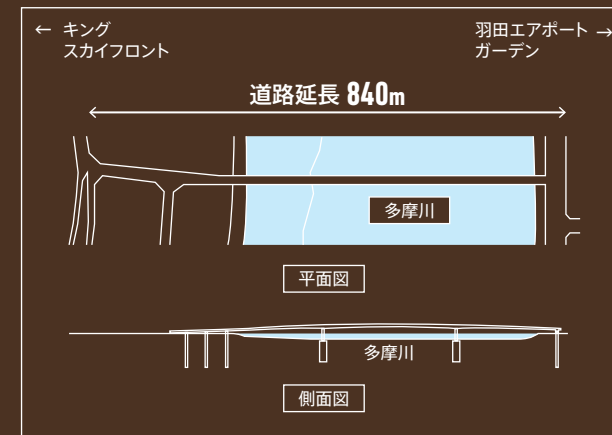
関連施策との相乗効果により、キングスカイフロント内に新たな研究機関が立地予定。これに付随して雇用者数のさらなる増加にも期待。



工業地価の上昇



交通緩和と 交流活性化が生まれる 一本の橋



多摩川両岸に位置する川崎市殿町地区（キングスカイフロント）と羽田空港跡地地区（羽田グローバルウイングス）は、都道府県を跨ぐ唯一の都市再生緊急整備地域の一角を成し、国際的な成長戦略拠点の形成を図るため、必要な都市・交通インフラ整備が進められてきました。

本事業は、その一環として、多摩川を渡河する橋梁「多摩川スカイブリッジ」を整備したもので、両地区の連携強化を図り、ヒト・モノ・ビジネスの交流活性化など相乗効果を発揮しています。

また、整備にあたっては、多摩川河口の生態系保持空間の保全や航空法による高さ制限、景観との調和などを考慮し、国内最大の中央支間長240mを有する複合ラーメン橋としており、桁高は7mまで抑えられ、河口の景観に溶け込んだスレンダーな形状を実現するとともに経済性、耐震性にも優れた構造を実現しています。