

都市と交通

通巻62号

巻頭言 1

特集／交通結節点整備の新たな展開

1. まちの顔となる交通結節点の整備の推進について ... 3
2. 「都市鉄道等利便増進法」について 4
3. 阪神三宮駅の駅まち協働事業 5
4. 小田原駅東西自由連絡通路 6
5. 鹿児島中央駅東口・西口駅前広場の整備について ... 7
6. 新横浜駅・北口周辺地区総合再整備事業 8
7. 大津市石山駅前広場整備事業 9

特別連載

フランスにおけるLRTの整備効果 10

トピックス

踏切システムの取り組みに向けて 14

「第17回 全国街路事業コンクール」の結果について ... 15

社団法人 日本交通計画協会

編集協力 国土交通省都市・地域整備局街路課

第17回全国街路事業コンクール国土交通大臣賞：「都市計画道路伊万里駅前線整備事業（事業主体：佐賀県伊万里市）」



愛・地球博と都市交通について

財団法人2005年日本国際博覧会協会
会長

豊田 章一郎



21世紀最初の国際博覧会「愛・地球博」が3月25日に開幕した。「愛・地球博」は「環境と経済の調和」という問題に真正面から向き合い、「自然の叡智」を縦系に「地球大交流」を横系にして、自然が有している素晴らしい仕組み、生命の力に学んで創る新しい文化・文明の在りかたと21世紀社会のモデルを描き出す社会実験の場であり、世界中の人々との多彩な交流を通じてそれを実現することをめざしている。

開幕直後の来場者こそ少なかったが、4月中旬以降は来場者数も伸びており、まずは順調な滑り出しをさせていただいた。

特に会場への交通アクセスは万博運営上の重要課題の一つであったが、幸い多くの関係者のご理解とご尽力により、中部国際空港、東海環状自動車道、名古屋瀬戸道路、東部丘陵線（リニモ）等、当地域の交通インフラが集中的に整備され、「愛・地球博」の開幕を前に供用された。まずは、関係者の方々には、この場をお借りして心よりお礼を申し上げたい。

愛・地球博の観客輸送についてもこの「環境と経済の調和」という理念が活きている。それは来場者の集中をいかに「分散と平準化」させるかということと「21世紀の都市交通システムの在り方を提示」することである。

愛・地球博の観客輸送計画では、会期中来場者1,500万人以上が見込まれる大規模イベントであるにも拘らず、鉄道系では都心部から会場まで大量輸送する鉄道のダイレクトインがなく、道路系では環境にも配慮し、会場に

隣接したマイカー駐車場を設けなかったため、「分散と平準化」という観点での取り組みが必要となる。

来場者は、鉄道・地下鉄+リニモ、鉄道+駅シャトルバス、マイカー+駐車場シャトルバスなど、輸送力の異なる複数の交通手段を乗り継ぐ様々なルートの中から、来場方法を選択することになる（図1）。

この方式では、全体の状況を把握しながら適切に来場ルートを分散させて、輸送力の異なる乗り継ぎポイントでの滞留をなくすることが課題となる。愛・地球博では、来場者が混雑した来場手段を選択しないように、サポートナビゲーションシステム、駐車場案内システムなどITSによる交通アクセス情報を、自宅や駅、クルマでの移動中に端末や携帯電話などを通じて、いつでも入手できるようにしている。

最も懸念されたのは地下鉄東山線と東部丘陵線の結節点である「藤が丘駅」での滞留問題であった。開幕前の3月19日の内覧会では5万人の来場者のうち2万人以上が集中したため、1時間半以上の待ち時間が発生したが、5月28日には15万人の来場者にもかかわらず、藤が丘駅では、50分の待ち時間が出たものの、目立った混乱はなかった。今後とも必要な情報を適切に提供し、「分散と平準化」を図っていききたい。

次に、21世紀の都市交通システムの方向性の提示である。

愛・地球博では環境に優しく、安全で快適、さらにバリアフリーで移動自体が楽しみの一つとなるような未来型の交通システムを導入した。

1つ目は、東部丘陵線に導入された日本初の常電動リニアモーターカー（リニモ）である。リニモは博覧会の出展物ではないが、既存の交通システムとは違った加速感や乗り心地を味わうことができ、愛・地球博の目玉のひとつである。

2つ目は、長久手会場と瀬戸会場間のシャトルバスとして運行している燃料電池ハイブリッドバスである。燃料電池車は究極のエコカーとして本命視されており、導入車両はバリアフリーを考慮したノンステップバス仕様になっている。一般の方に燃料電池車が車両技術面では既にかかなりのレベルまで達していることを是非この機会に実感していただきたい。

3つ目は、長久手会場内での輸送を担当して

いるIMTS（インテリジェント・マルチモード・トランジット・システム）である。無人のバスが自動的にハンドルを切って前車に追従走行する様子は、特に次世代を担う子供たちにとって未来の交通システムが実感できて好評である（図2）。

愛・地球博は、新しい文化・文明の在り方と21世紀社会のモデルを示し、かつ実現するための壮大な実験の場であるが、それを実験のまま終わらせてはならず、未来につなげなければならない。

最後に、愛・地球博が無事開幕を迎えることができ、これまで順調に運営できているのも、多数の関係者の方々の多大なるご尽力のおかげであり、あらためて感謝の意を表するとともに、是非とも感動を味わっていただきたい。

図1

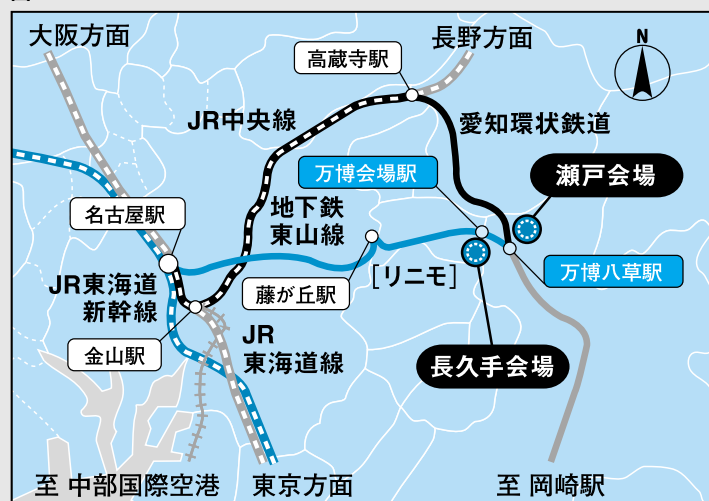


図2



1 まちの顔となる交通結節点の整備の推進について

国土交通省都市・地域整備局街路課 企画専門官 今岡和也

1. 交通結節点整備の意義について

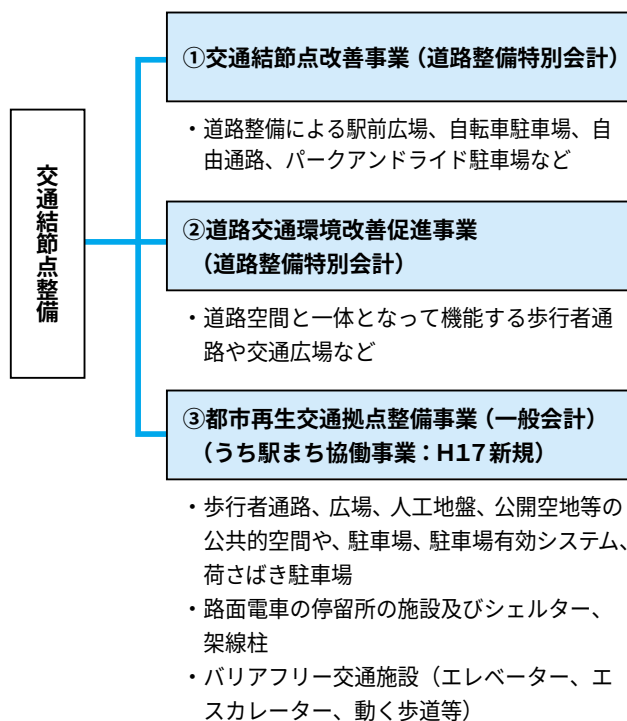
駅前広場をはじめとする交通結節点は、複数の交通手段をつなぐ施設であり、快適性・利便性向上が求められているほか、近年、交通結節点周辺における都市の再生の進展に伴い、求められる機能も多様化しています。また、特に関係する事業者が、地方公共団体、鉄道事業者を始め多様である等の課題も抱えています。

国においては、こうした課題を抱える交通結節点の整備を、平成13年8月28日の都市再生本部決定で「人の集まる交通結節点における交流機能の充実」を位置づけるなど、都市再生の重要課題として先導的に取り組んでいるところです。

2. 交通結節点の改善を進める事業制度について

交通結節点整備については、主に以下の3つの事業により進めています。特に、近年は、鉄道側の整備と連携して、複数の事業者が一体となって取り組む制度の充実を図っています。

(1) 交通結節点整備に対する支援制度



※これらの施策は「駅・まち一体改善事業」として鉄道局事業（「鉄道駅総合改善事業」）と同時に採択して推進することができます。

(2) 駅まち協働事業の創設

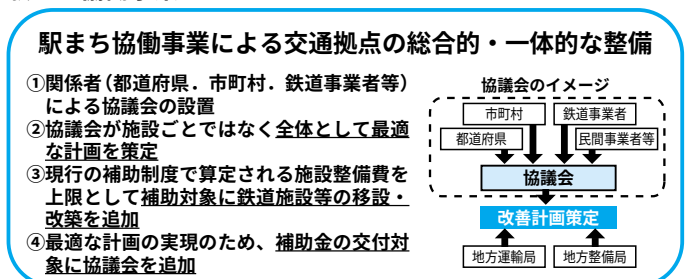
平成17年度より、都市再生交通拠点整備事業において関係者間で最適な計画を作成し、一体的に整備を行う場合について以下の拡充を行いました。（イメージ図参照）

「最適な計画」とは、例えば以下のように、トータルな経済性からも、市民の移動しやすさの観点からも合理的な場合が当てはまります（他にも考えられますので工夫されることを期待します）。

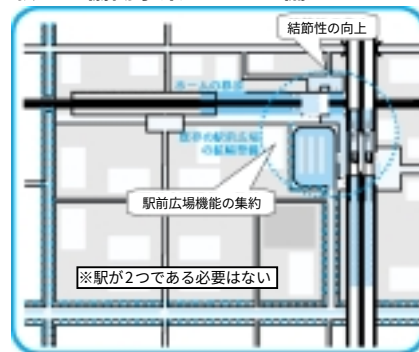
（例）

- ・駅が離れており、複数の駅前広場を整備するより、広場やアクセス道路を集約することが合理的な場合に、駅を移設する場合。
- ・駅出口から通路を線路に沿って整備するより、駅の出口を別に設けることが合理的な場合に、駅を改築する場合。

駅まち協働事業のイメージ



駅まち協働事業による整備



3. おわりに

今後の都市構造は、コンパクトで多様な機能を有する集約型都市構造に改編していく必要があります。こうした都市構造への転換を図るためにも、公共交通の利便性を向上させるためにも交通結節点の整備の意義は高まると考えられますので、各地域において、さまざまな制度を活用して、交通結節点の整備を進めることを期待するとともに、国土交通省においても、重点的に支援を続けていきたいと考えております。

2 「都市鉄道等利便増進法」について

国土交通省鉄道局都市鉄道課

1. はじめに

鉄道と都市の連携を大きな特色とする「都市鉄道等利便増進法」が、5月6日に公布されました。本稿では、その制定の背景・目的、ポイント等を紹介します。

2. 「都市鉄道等利便増進法」制定の背景・目的

我が国においては、三大都市圏その他政令指定都市を中心とした大都市圏が形成されており、その社会経済活動は、我が国の活力の源泉となっています。その中で、我が国の都市鉄道は、世界に類を見ない規模及び頻度で利用されており、都市の社会経済活動を支える上で大きな役割を果たしています。

都市鉄道については、これまで、増大する輸送需要への対応を主眼とした整備が多数の鉄道事業者によりそれぞれ進められてきた結果、そのネットワークは、相当程度拡充されてきました。しかしながら、他の鉄道事業者の路線との接続の不備や混雑時間帯における速度の低下、駅とその周辺との一体的な整備の欠如といった「質」の面における課題がなお見られるとともに、近年の輸送需要の頭打ちによる投資の抑制や市街地の熟成による関係者の利害調整の困難化により、これらの課題に対応した都市鉄道等の整備が自発的に行われることは難しくなっています。

国土交通省においては、こうした状況を踏まえ、利用者や地域の声を反映しながら関係者の利害を調整する仕組みを確立するとともに、鉄道事業者をはじめとした民間の投資を効果的に引き出すための制度を創設しました。具体的には、速達性の向上（既設路線に連絡線等を建設することによる目的地への到達時間の短縮）及び交通結節機能の高度化（駅をその周辺と一体的に整備することによる乗継ぎ経路の改善等）を図るための予算上・税制上の支援措置を講ずるとともに、計画制度の創設等所要の措置を講じるための「都市鉄道等利便増進法」を制定したものです。

3. 「都市鉄道等利便増進法」のポイント

本法のポイントとしては、以下の三点が挙げられます。

<ポイント1> 既存ストックの有効活用

大都市圏の鉄道ネットワークは、需要対応型としては概成しつつあります。今後は、この既存ストックの戦略的な有効活用（連絡線等の整備・交通結節機能の高度化）により、利用者利便を増進するための施設整備を重点的に進め、魅力あ

る都市資産の形成を図ります。

<ポイント2> 「言い出した者が損」から「参加しないと損」へ

これまでは、駅施設の整備等において、複数の関係者の利害が錯綜している中、発案者に過度に事業遂行責務が生ずる傾向があったため、そもそも関係者が集まって協議を行うことが大変困難な状況にある場合が多くありました。そこで、本法では、都道府県による計画作成のための協議会の設置、利用者や地域による提案制度等を法制化し、関係者の参加機会を等しく確保した上で、「全員が納得できる計画」が作成されるよう措置しました。

<ポイント3> ムリ・ムダを排除

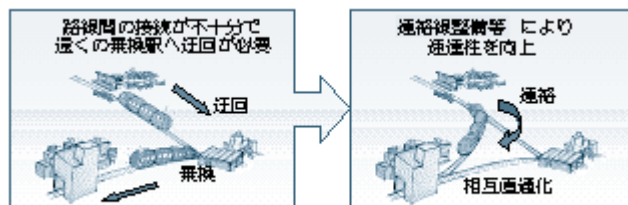
都市鉄道利便増進事業は「受益活用型」上下分離方式により行われることとしています。この方式は、営業と整備の主体を分離した上で、営業主は「受益」相当額を施設使用料として整備主体に支払い、整備主体はこの収入及び公的助成により整備費用を賄う方式であり、営業主は無理な費用負担を負いません。また、効率的な事業が行われるよう、オープンアクセスを確保し、事業コストを縮減します。

4. おわりに

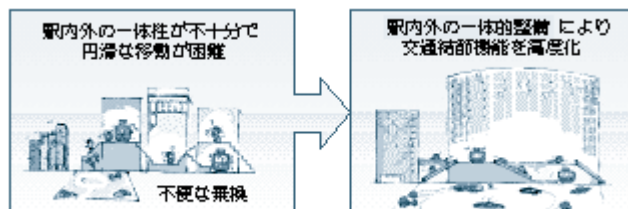
誌面の都合により具体的内容については省略いたしますが、この場をお借りして関係者のご尽力とご支援に御礼申し上げますとともに、本法の活用によって自治体・鉄道事業者・利用者等が一体となった駅内外の機能の高度化が促進されることを期待しています。

※なお、法律の詳細については、国土交通省ホームページ（サイト内検索あり）をご参照ください。

【速達性の向上】



【交通結節機能の高度化】



3 阪神三宮駅の駅まち協働事業

神戸市都市計画総局計画部計画課長 高 武 秀 年

1. はじめに

神戸の玄関口である三宮駅周辺は、商業、業務、文化施設等が集積するとともに、JR、阪急、阪神、地下鉄、ポートライナー等の複数の交通機関が集まり、1日の鉄道乗降客数が60万人を超えるターミナルです。

また、来年に開港予定の神戸空港とは、ポートライナー三宮駅から約16分で結ばれることになります。

今後、市民をはじめ、初めて神戸を訪れる方々にとっても、各交通機関の乗り換えが、より一層便利にできるとともに、駅周辺を安全で快適に回遊できるよう、三宮駅周辺の交通結節機能の強化を図る必要があります。

2. 阪神三宮駅の駅まち協働事業について

(1) 歩行者動線の3層ネットワーク構想

三宮駅周辺では、高架鉄道から地下鉄まで、ターミナルの形態は様々であり、各公共交通機関の乗り換え利便性の向上や、安全・安心・快適にまちを回遊できるよう、公共空間や民間ビルの再開発等に合わせて、地下・地上・デッキレベルにおける歩行者動線の3層ネットワーク構想を推進してきました。

(2) 神戸新聞会館の再建と阪神三宮駅の改良

震災で被災した神戸新聞会館は、都市再生事業に認定され、地上18階建てビルとして、再建が進められています。

また、阪神三宮駅は、改札口が西側にしかないため、防災上の課題などがあり、改良計画が検討されてきました。

これらの計画の具体化にあわせて、平成16年3月に、新たに、バスターミナル(三宮駅南交通広場)・歩行者デッキ(三宮駅前東線)・地下通路(三宮駅前東地下線)の都市計画決定を行いました。

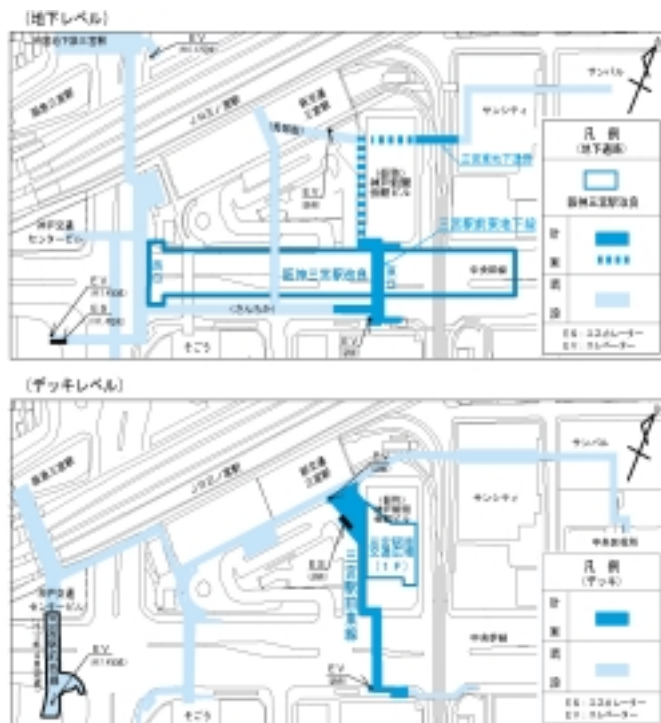
現在、平成18年秋の(仮称)神戸新聞会館ビルの完成にあわせて、ビルの1階部分に計画しているバスターミナルや歩行者デッキ等の整備を進めています。

また、阪神三宮駅については、都市鉄道等利便増進法にもとづき、東改札口の新設や、ホームの延長および拡幅、エ

阪神三宮改良イメージ図



3層ネットワークの拡充整備



レバーターの設置等、駅の全面的な改良を、平成24年度までの予定で行います。

(3) 三宮駅前東地下線の整備

阪神三宮駅の東改札口に接続し、神戸新聞会館ビルから、既存の地下街である「さんちか」に連絡する「三宮駅前東地下線」は、延長約50m、幅員約6mの地下通路です。また、エレベーターの設置によりバリアフリー化にも対応します。

この地下通路は、①地下レベルの歩行者ネットワークの形成、②三宮駅周辺の交通結節機能の強化(とくに、阪神三宮駅の東改札口から、JR・ポートライナー、バスへの乗り換え利便性の向上)、③阪神三宮駅の防災性の向上、④新たな三宮の東の玄関口として、周辺地域の活性化に寄与などの整備効果があります。

また、整備手法については、平成17年度から始まる「駅まち協働事業」により行い、事業期間は、阪神三宮駅の東改札口が供用する平成22年度までを予定しています。

今後、鉄道事業者と連携を図りながら、駅施設の改良と一体的に事業を進めることによって、事業の効率化・円滑化を図っていきます。

3. おわりに

平成18年2月16日の神戸空港の開港を控え、「国際観光都市神戸」の顔として三宮駅周辺が、より質の高い総合ターミナルとしての機能を発揮できるよう、引き続き、整備に努めていきます。

4 小田原駅東西自由連絡通路

小田原市都市部広域交流拠点整備課

1. はじめに

小田原駅は、東海道本線、東海道新幹線、小田急小田原線、箱根登山線及び伊豆箱根鉄道大雄山線の5つの鉄道が乗り入れ、神奈川県西部の鉄道駅として最大の乗客数を数えるが、軌道が市の中心市街地を分断していたため、駅東西の機能分担・連携が図られていませんでした。

一方、神奈川県による富士・箱根・伊豆にまたがる新しい交流圏づくりのなかで、小田原駅周辺地区は広域交流拠点として位置づけられ、来訪者や県西地域の人々にとって快適で利便性の高い交通機能の整備が求められていました。

小田原駅東西自由連絡通路整備事業は、このような背景を受け、広域交通ターミナル機能の充実や、駅東西の機能分担と相互連携を図るとともに、利用者の安全性・利便性の一層の向上を図ることを目的に実施されたもので、今後の小田原駅周辺地区全体の発展に向けた先導的役割を担う事業です。

2. 経緯

本事業は、市民要望の高い施設であることから、長年に渡って関係者と繰り返し調整を行い、ようやく昭和63年12月、市と鉄道5社で「小田原駅東西自由連絡通路整備協議会」を設置した。その後、鉄道会社と市で整備計画案の策定や事業費などの打ち合わせを行い、平成11年3月「小田原駅東西自由連絡通路整備事業に関する基本協定」を締結しました。

また、平成11年7月には、有識者や公募市民で構成された「広域交流拠点整備推進市民委員会」を設置し、自由連絡通路をはじめとする広域交流拠点整備に係る市民からの提案を受けました。

それらの提案を考慮しつつ実施設計を行い、平成12年3月の着工から4年間の工事期間を経て、平成15年12月20日に全面開通しました。

あわせて西口駅前広場のバリアフリー化やキスアンドライドの設置、東口駅前広場では歩車分離やバリアフリーに配慮した歩行者空間の確保を目的とした再整備を行っています。

3. 施設概要

小田原駅東西自由連絡通路は、東口からJR東日本の駅ビル内を通り、東海道本線と小田急小田原線の線路上空を経て、東海道新幹線の高架の下から西口に至る幅11mから16m、延長172mの鉄骨造の構造物で、各出入り口には、救急用ベッドが乗り入れ可能なエレベーター（18人乗り）を1基ずつ、また、エスカレーターを8基設置しました。

あわせて、東海道本線と小田急小田原線の駅舎を橋上化し、自由連絡通路と一体的な大屋根形式の構造物としました。



自由通路外観



自由通路内観

愛称である「アークロード（弓の道）」は、公募により全国から寄せられた約1,300件の応募作品の中から選ばれたもので、大屋根の外観イメージから名づけられました。

本事業は、小田原駅が国のユニバーサルデザインのモデル駅として位置づけられたことから、地理不案内の利用者、高齢者、障害者、外国人等、誰にでも使いやすく快適に利用できることを目指し、案内誘導サインのシステム化や大型エレベーターの顕在化を行うとともに、視覚障害者用音声誘導システムを、通路の入口、各駅舎の改札位置、観光案内所及び市の窓口などに設置しています。

現在、東口駅前広場のペDESTリアンデッキの設置及びそれに伴う地平部の整備を平成18年3月完成予定で施工しています。

4. 事業費

自由連絡通路の事業費は、約148億円で、財源内訳は国、県からの補助金約90億円、市負担が約58億円です。

補助のメニューは、橋上部が道路交通環境改善促進事業、JR東日本財産となる駅ビル貫通部については都市再生交通拠点整備事業です。

なお、東西駅前広場整備及び人工地盤（ペDESTリアンデッキ）整備についても、同様の補助メニューです。

5. おわりに

自由連絡通路は、平成15年12月の全面開通以来1年半を経過し、市民はもとより来訪者にも認知され利便性の向上に役立っています。

また、駅機能の向上のみならず、駅東西を自由に行き来できる通路として東西市街地の均衡ある発展を促し、中心市街地の活性化への起爆剤となり、さらには神奈川県西部地域をはじめ、富士・箱根・伊豆にまたがる新たな交流の舞台となること期待されています。

5 鹿児島中央駅東口・西口駅前広場の整備について

鹿児島市建設局都市計画部都市再開発課

1. 駅前広場整備の背景

鹿児島市は、九州の南端、鹿児島県本土のほぼ中央に位置し、温暖な気候や雄大な桜島・錦江湾に象徴される自然景観と豊かな歴史などに恵まれ、県都として約60万の人口を擁する南九州の中核都市です。

その鹿児島の陸の玄関で交通の拠点である鹿児島中央(旧西鹿児島)駅は、市街地の約93%(1,079ha)を焼失した、先の大戦後の戦災復興事業により「本駅」である鹿児島駅に代わる新たな中央駅化を目指したため、駅東口では駅前広場を中心に放射状に幹線道路が造られました。

東口駅前広場に面する県道は通過交通も多く、3つの交差点で複雑な交通処理が必要な状況でした。

市電の停留場(電停)は交通量の多い県道中央部にあり、朝夕混雑時の利用者の信号無視横断や電車待ち利用者の電停から車道へのはみ出しなど、利便性や安全性の課題が指摘されていました。また、バス事業者5社のバス停が、広場やその周辺に分散して分かりにくい状況にありました。

西口駅前広場は、旧駅舎西口とは道路で分断され、広場中央部に2カ所の緑地が確保されているのみという状況で駅前広場としての交通結節機能が不十分でした。

そのような中、九州新幹線鹿児島ルートの一部開業にあたり駅前広場整備を進める上で、交通結節機能の強化がひとつの大きな課題でした。

2. 交通結節機能の強化のポイント

(1) 東口駅前広場(都市計画決定面積: 約30,800m²)

- ①市電軌道を広場内に引き込み、電停を広場内に移設。また、周辺のバス停を集約して広場北側に19バスのバス乗降場を配置しました。
- ②駅前広場への機能集約による安全性確保のため、広場前

の中央交差点では歩車分離を図り、県道を横断する横断歩道を廃止して、地下通路を設置しました。

- ③地下通路は、駅前広場に隣接するアミュプラザ鹿児島(JR駅ビル)や周辺ビルの地階とも連結し、さらに在来線ホーム下通路を経由して西口駅前広場とも結び、駅舎2階の自由通路とは別に地下における東西の新たな歩行者ネットワークを形成しました。

(2) 西口駅前広場(都市計画決定面積: 約7,000m²)

- ①駅舎と広場を分断していた市道を付け替え、駅舎と一体的な利用を図りました。
- ②バス・タクシー乗降場、バス・タクシープール、送迎用駐車場などを新しく設置しました。

3. 現況と今後へ向けて

平成16年3月の九州新幹線の一部開業後、同年9月にアミュプラザ鹿児島が開業したことにより駅前広場及びその周辺で予定されていた整備が完了しました。

駅前広場供用当初は、新しい状況に利用者のとまどいもみられたが、現在では、おおむねスムーズに利用されています。

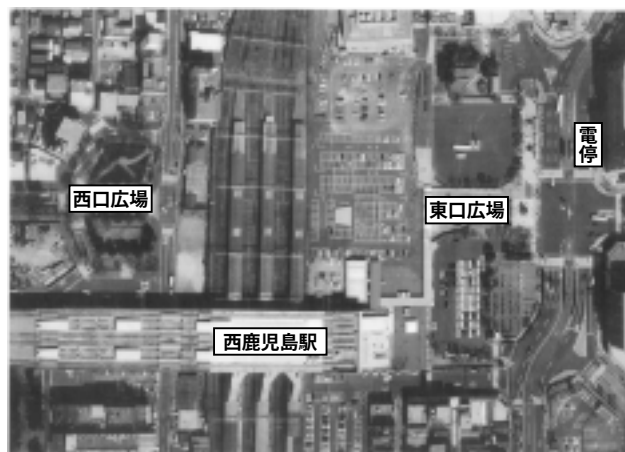
特に東口駅前広場内に電停を移設し利便性が向上した路面電車は、増便やバリアフリーに対応した超低床電車導入などの努力もあり、平成16年度は対前年比で4%近く利用者が増加しています。

また、西口駅前広場に新しく設置したバスの乗降場・プールも新幹線を利用した団体客に多く利用されています。

今後、九州新幹線の全線開業時には、博多まで約1時間20分で結ばれ、京阪神方面も日帰り圏となります。

北部九州はもとより全国から、より多くの方に鹿児島を訪れていただくため、更に利用しやすい交通結節点の整備や公共交通機関の一層の充実、都心の再生などにより、かごしまの個性と魅力をさらに高めるまちづくりを進めていきたいと考えています。

○整備前



○整備後



6 新横浜駅・北口周辺地区総合再整備事業 (立体都市計画制度による交通結節点整備の推進)

横浜市道路局企画課

1. はじめに

首都圏南西部の玄関口である東海道新幹線新横浜駅とその北口周辺地区において、JR東海と横浜市が協働して駅舎改良・駅ビル建設と駅前広場再整備等を一体的に進めており、ここでは、本事業で活用した立体都市計画制度の概要について紹介します。

2. 本事業の背景

新横浜駅は、現在、のぞみ号が一日当り100本停車するなど昭和39年開業当時のこだま対応型駅舎からのぞみ・ひかり対応型駅舎への改良が必要となっています。一方で、駅前広場での歩行者の待合・滞留空間の確保や歩車立体分離による交通の安全円滑化が必要となっており、駅前の限られた空間の中で駅と駅前広場機能の拡充強化を図りつつ、駅前にふさわしい高度利用もあわせて進めていくなど、鉄道側と都市側双方の課題を一体的に解決していくことが求められました。

3. 立体都市計画制度の活用

JR東海とは、平成2年度から協議を重ね、主要な歩行者動線を現行の平面から2階レベルに移行することを計画の骨格としました。その際、駅前広場の一部を重層的に利用する案が合理的でしたが、道路内の建築制限の規定(建築基準法)が制度上の隘路となっていました。そうした状況の中で平成12年度の都市計画法改正により都市施設の立体的範囲の指定が可能となったことで、事業化に向けた解決策を得ることとなりました。

4. 事業全体のフレーム

法改正を受け、平成14年度にJR東海と基本協定を締結し、次の事業全体フレームを定めました。

J R 東海事業	横浜市事業
駅舎改良・駅ビル建設	★交通広場・連絡通路整備
★都市計画駐車場整備	駅前広場再整備
駅前広場拡張	歩行者デッキ整備

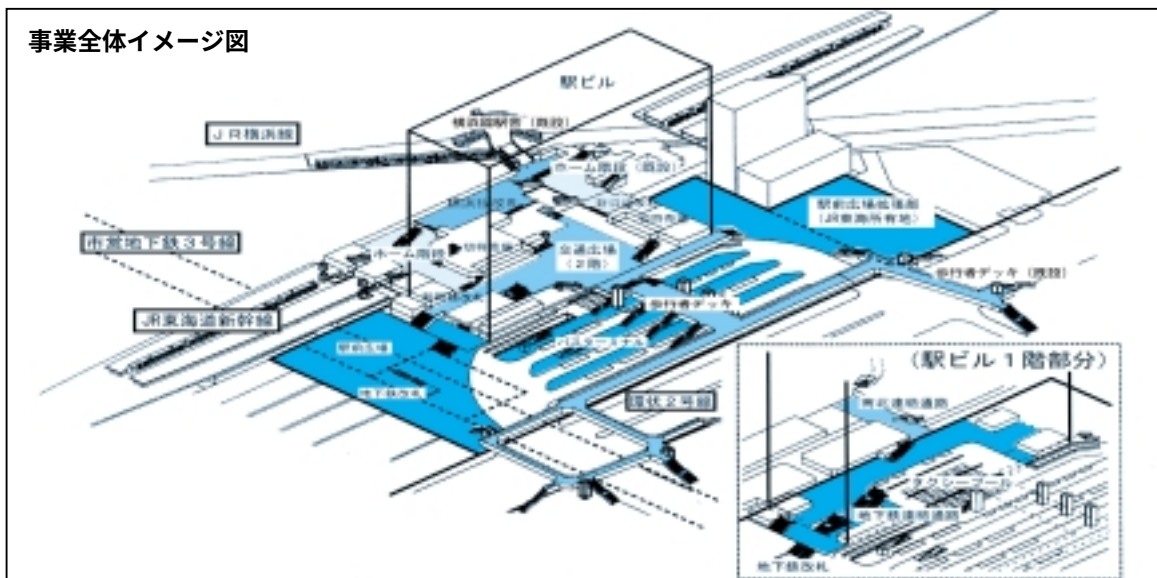
上表のうち★の都市施設は、駅舎・駅ビルと合築で立体的に都市計画決定を行うものであり、各事業主体が財産を所有し、維持管理を行うことを基本としています。また、立体的範囲の指定は、当該床スラブの中心線で囲まれた空間を基本とし、事業区分及び財産・管理区分もこれと整合するものとしています。

本協定に基づき、都市計画決定、事業認可の取得を経て、平成16年度にJR東海と立体都市施設の工事協定を締結しました。現在、平成17年夏頃の本格工事着工、平成20年度の完成を目指して事業を進めています。

5 おわりに

立体都市計画制度の施行により、これまで難航していた制度上の課題を克服し、鉄道側・都市側双方にメリットのある新たな交通結節点整備のあり方を実現することができたと考えています。また、本事業により、新横浜の街づくりの一層の推進と発展が期待されるとともに、横浜市が進める民の力を生かした街づくり事業のモデルともなっています。

事業全体イメージ図



7 大津市石山駅前広場整備事業

～ J R 石山駅及び京阪石山駅の交通結節機能の強化等～

滋賀県大津市都市計画部市街地整備課

1. 大津市石山地区の概要

大津市は本州のほぼ中央にある琵琶湖国定公園の西南端に位置する県庁所在地であり、京都へ10分余り、名古屋、大阪へ1時間弱という交通上の立地条件に恵まれたまちです。

特に石山駅周辺地区は、京都に通じる旧東海道沿いの宿場町として発展してきており、交通の要衝として国道1号、J R 琵琶湖線、京阪石坂線が輻輳するなど市南部・東部地区の重要な交通拠点であり、J R 石山駅は県内第2位の乗降客数となっています。

※ J R 石山駅乗降人員 推計46,000人/日

京阪石山駅乗降人員 推計 5,500人/日

2. 事業実施に至る経緯

かねてより J R 石山駅と京阪電車の駅舎とは幹線道路を挟んで接続が悪く、連絡するバスも京阪電車との平面交差が2箇所存在することなどから決してスムーズな結節機能

○整備前



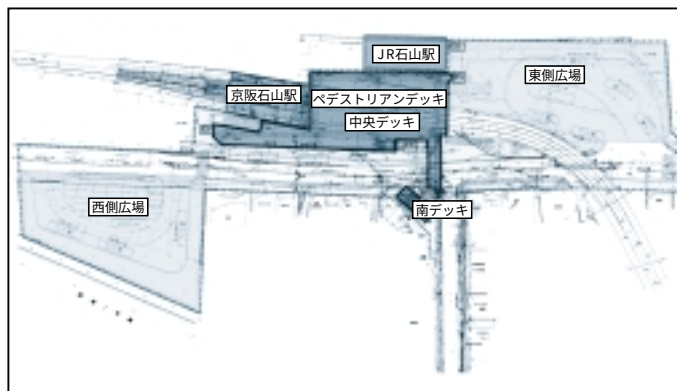
○整備後



3. 事業の概要

J R 石山駅前広場及び同広場へ通じる都市計画道路(3・4・14号石山駅線、3・4・15号石山駅湖岸線)を拡幅するとともに、J R 駅舎の隣接地に京阪駅舎(京阪石山駅)を移設し、ペDESTリアンデッキで結んで交通結節機能の強化を図ることにより、利用者のバリアフリー化や利便性の向上、安全性の確保等を図ることを目的とした事業です。

事業完成計画図



◇事業期間 : 平成10年度～平成18年度

◇総事業費 : 7,565,000千円

◇採択補助事業 :

1 国土交通省 都市・地域整備局所管

(1) 交通結節点改善事業

目 : 交通連携推進事業費補助

(2) 地方道路整備臨時交付金

目 : 地方道路整備臨時交付金

(3) まちづくり交付金

目 : まちづくり交付金

2 滋賀県

(3) 滋賀県都市計画事業費補助金

◇事業内容

1 駅前広場拡幅整備 …

(1) 西側広場新設 (バス乗降場 A=2,000㎡) H15.6供用開始

(2) 中央デッキ新設 (歩行者専用 A=5,000㎡) H17.4供用開始

(3) 南側デッキ新設 (タクシー乗降場) H17 工事

(3) 南側デッキ新設 H17 工事

2 京阪駅舎移転

H17.4供用開始

3 駅前広場バリアフリー化 …

(1) E V : 4箇所 (南口2 北口1) H17.4供用開始

(2) E S : 3箇所 (南口1 北口1) H17 工事

(2) E S : 3箇所 (南口1 北口1) H17.4供用開始

(2) E S : 3箇所 (南口1 北口1) H17 工事

4 都市計画道路拡幅 …

(1) 3・4・14号 (W=16-17m L=60m) 整備済み

(2) 3・4・15号 (W=16-17m L=250m) 整備中

5 南口東側駅前広場高質化整備 (バス乗降場 シェルター)

H17 工事

6 北口駅前広場整備 (広場改修 緑化修景) H17 工事

◇事業推移

平成10年度 都市計画決定変更、事業認可、事業着手

平成11年度～ 事業用地買収・移転補償、工事実施設計

平成14年度 西側広場新設工事

平成15～16年度 中央デッキ新設工事、京阪駅舎移転工事

平成16年度 バリアフリー化工事 (E V、E S新設)

平成16～18年度 都市計画道路拡幅工事

平成17年度 南側デッキ新設工事、南口東側駅前広場整備、北口駅前広場整備

◇事業実施成果

京阪石山駅における供用開始 (H17.4.1) 後の4月分の普通乗車券発売

枚数は対前年月比較で13.4%のアップ、同様に回数券カードについては

9.3%のアップとなっており、京阪電車とJ R 線相互乗換え機能の強化、

利便性の向上に伴う利用旅客の増加を示しているものと推測される。

第③回

フランスにおけるLRTの整備効果

秋村 成一郎

(姫路市技術管理監)

はじめに

今回はLRTの整備効果をリヨンとストラスブールの2都市を事例として考察することになります。具体的には、①自動車から公共交通への転換、②都市再生への寄与をみるため、都心部における商業の動向、③環境改善、の3つの観点からみてみます。

1. 整備効果の評価指標

整備効果の評価指標としては次のものを用いることとしました：

(1) 自動車から公共交通への転換

- 都心部の交通機関別分担率：都心部で公共交通利用が増え、自動車利用が減っているか。
- 公共交通利用：公共交通利用が増えているか。
- 公共交通の運行速度：道路混雑の緩和が進んでいるか。
- 交通事故：道路上の安全性が改善されているか。

(2) 商業の動向

- 商業床：都心部において、商業床が増えているか。

(3) 環境負荷の軽減

- 環境指標：環境負荷が減っているか。

2. 都心部の交通機関別分担率

リヨン、ストラスブールの都心部における交通機関別分担率の変化をそれぞれ表-1、表-2に示しました。これについて以下、考察します。

(1) リヨン

リヨンの都心部については、プレスキル(Presqu'île)地区とフランスの新幹線、TGVが停車するパラデュ(Part Dieu)地区の2地区における分担率の変化をみてみました。

両地区ともに同様の傾向を示しています。すなわち、地下鉄などの公共交通や交通結節点の整備にもかかわらず、モータリゼーションが依然として進んでいた1980年代においては、自家用車利用が激増し、公共交通と徒歩が減少したことがわかります(1980→1991)。逆に、LRT導入(2000年、2001年にそれぞれ1号線[T1]、2号線[T2]が開通)の直後を見ると、前の10年とはまったく逆のことが起こったことがわかります(1991→2001)。特にパラデュ地区においては、自家用車が20%減少する一方、公共交通と徒歩がそれぞれ13%、7%増加しました。

(2) ストラスブール

ストラスブールの都心部として、中心街区(Centre)と東街区(quartiers Est)の2地区における分担率の変化をみました。

リヨンに比べると増減の度合いは小さいものの、1988年から1997年までの間においては、自動車が減り、公共交通が増えています。特に、中心街区においては、公共交通が5%増加しました。なお、LRTの開業年次が、A線が1994年、A線延伸とその中央区間のD線(複々線化)が1998年、B線とC線が2000年であることから、最新のデータはないものの、この傾向は現在では一層顕著なものになっているものと推察されます。

3. ストラスブールにおける公共交通利用の増加

図-1にストラスブール都市圏のLRT網とパーク・アンド・ライド(P&R)の状況(2002年時点)と2006年までの整備計画を、表-3に公共交通関連施策と、1.で述べた評価指標に対応したデータを総括しました。

どの指標を見ても、LRTの整備に伴い順調に公共交通利用が増え、その平均運行速度が上がり、交通事故が減っているのがわかります。なお、B・C線が開業した2000年に一端増えた事故件数が次の年には半分以下となっています。これはB・C線沿線の住民が、当初走行するLRTを避ける仕

表-1 リヨン都心部における交通機関別分担率の変化

(%)

地 区 名	時 点	自家用車	公共交通	徒 歩	合 計
Presqu'île地区	1980	41	25	34	100
	1991	54	20	26	100
	2001	39	29	32	100
Part Dieu地区	1980	60	24	16	100
	1991	66	19	15	100
	2001	46	32	22	100

資料：Petits Enseignements sur les déplacements Urbains, SYTRAL

表-2 ストラスブール都心部における交通機関別分担率の変化

(%)

地 区 名	時 点	自動車	公共交通	二輪車	徒 歩	合 計
中心街区 (Centre)	1988	32	5	7	56	100
	1997	32	10	8	50	100
東街区 (quartiers Est)	1988	50	6	9	35	100
	1997	48	8	7	37	100
参考： C U S 平均	1988	50	7	10	33	100
	1997	53	9	7	31	100

資料：Plan de Déplacements Urbains; 2000年7月, Communauté Urbaine de Strasbourg (CUS; ストラスブール都市圏広域事務組合)

(注) 太字は分担率が2%以上変化したものを示す。

表-3 ストラスブール都市圏における公共交通関連施策と状況の推移

(アルファベット順)

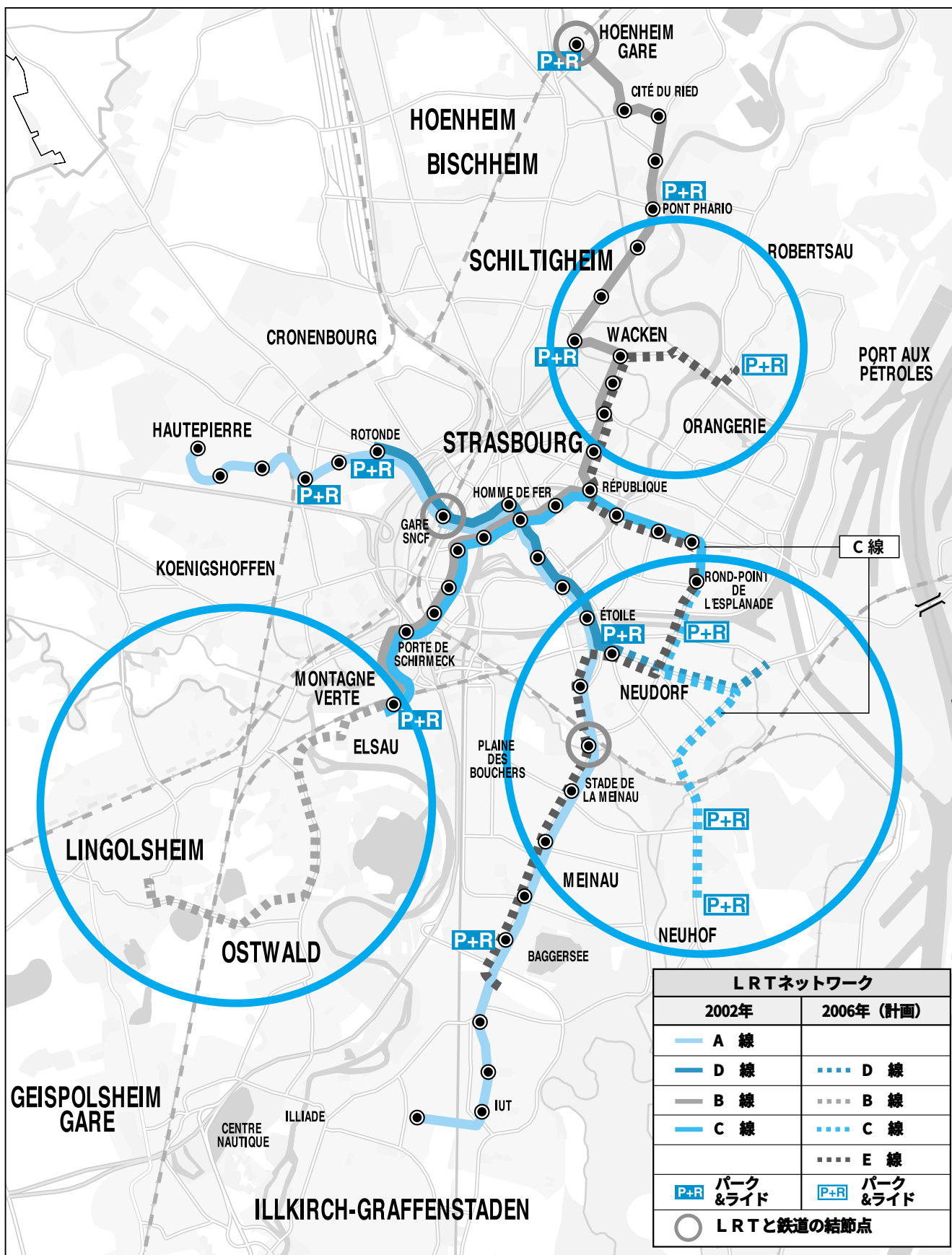
内 訳			1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	
L R T 関連主な出来事							A 線開業				D 線開業 A 線延伸		B・C 線 開 業		
その他の交通関連施策			市街地内 50km制限		南北通り 抜け禁止	貸自転車 実験開始		30km制限 ゾ ン開始		駐車有料 区域拡大		30km制限 ゾ ン開始			
公共交通機関の 年間総運行キロ数 (億km、%)			路線バス	88,380	91,840	94,610	99,840	105,270	108,100	108,910	109,910	113,240	111,610	108,590	
			L R T	—	—	—	—	730	11,090	13,110	12,920	16,260	16,260	21,930	31,240
			合 計	88,380	91,840	94,610	99,840	106,000	119,190	122,020	122,830	129,500	129,500	133,540	139,830
			LRTシェア	—	—	—	—	0.7	9.3	10.7	10.5	12.6	12.6	16.4	22.3
公共交通 機関の 利用状況	実 数 (万／年)	移動数(a)	3,612	3,894	4,251	4,273	4,220	5,410	5,592	5,685	6,285	6,285	7,081	7,406	
		トリップ 数	3,022	3,128	3,235	3,287	3,246	4,161	4,301	4,373	4,835	4,835	5,246	5,687	
	指 数 (1990=100)	移動数(a)	100	108	118	118	117	150	155	157	174	174	196	205	
		トリップ 数	100	104	107	109	107	138	142	145	160	160	174	189	
公共交通の平均運行速度			(km/h)	15.3			15.5	15.5	16.4	17.0	17.1	17.5	17.5	17.6	18.0
L R T 関連人身 事故	件数	(件／年)						12	13	13	10	10	28	19	
	負傷者数	(人／年)						16	17	16	15	15	29	24	
	重傷者数	(人／年)						5	0	0	1	1	2	1	
	死亡者数	(人／年)						0	0	1	0	0	0	0	
公共交通 関連 事故件数	事故件数 (件/万km)	A・D線										127	180	185	
		B・C線													
		バ ス										973	819	554	
		CTS全体(b)										1,179	1,069	782	
	運行1万km 当り 事故件数 (件/万km)	A・D線										0.78	0.68	0.64	
		B・C線											1.26	0.55	
		バ ス										0.86	0.74	0.51	
		CTS全体(b)										0.85	0.75	0.53	

資料：Compagnie des Transports Strasbourgeois (C T S; ストラスブール交通会社)

(a) 公共交通機関利用毎に1移動と数える。(b) 都市間バスを除く。

(c) 表中、ハッチングの箇所は前年度に比べて変化の大きいことを示す。うち、青色ハッチングの箇所はL R Tが原因と推察される。

図-1 ストラスブール都市圏のLRT網とパーク・アンド・ライド



資料：CUS

方に慣れていなかったため、事故率が高かったのではないかと思います。

なお、表-3中、『その他の交通関連施策』の欄を見ていただくとわかるとおり、リヨンと同様、ストラスブールにおいてもLRTだけでなく、都心部への自動車の流入を制限する施策や駐車施策を計画的に展開してきたかがわかります。

表-3のLRT・公共交通関連事故データと直接比較できませんが、自動車等も含めた全体の交通事故の推移を図-2に示しました。図のとおり、交通事故件数が一本調子に減少しているのがわかります。都心部はもとより、公共交通の整備を含む都市圏全体の総合的な交通計画(PDU)に基づいた諸施策が成果を上げているようです。

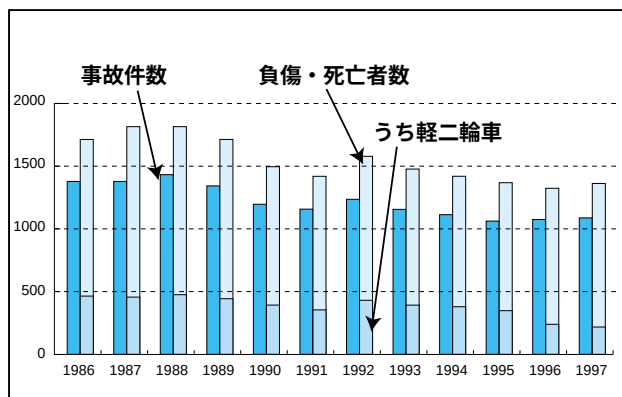
4. 都心部の交通機関別分担率

図-3にストラスブール都市圏における商業床の推移を示しました(調査対象は300㎡以上の店舗)。

図では、『都心部』、『その他市内』、『市外』の3地区に分けて比較しています。『市外』においては1999年1月以降、一貫して増加傾向です。これは郊外部における大規模店の増加を反映したものです。『都心部』に目を向けると、商業床がほぼ横ばいの状態が続いていましたが、2002年1月以降、上昇しています(なお、都心部では、概して300㎡未満の店舗が多いことから、商業床の増加は図に示した以上ではないかと推察されます)。逆に、これら2地区に挟まれた『その他市内』では2002年1月以降減少に転じました。

この傾向について昨年3月に都市圏の広域事務組合¹等の調査研究機関である『ストラスブール都市圏整備・都市計画事業団』²を訪問し尋ねたところ、大変興味ある話を語ってくれました。詳しくは次回述べることにしますが、簡単に言うと、郊外大規模店と都心部をLRTであえて結び、前者の駐車場の一部をP&R駐車場として設定したところ、そこから都心部への公共交通利用者が増えた上、両地区の商業床の増加に寄与したとのことでした(同様の施策はすでに日本でも見られます)。

図-2 ストラスブール都市における交通事故の推移



資料：CUS

realisation graphique ADEUS, avril 1999

5. 環境負荷の軽減

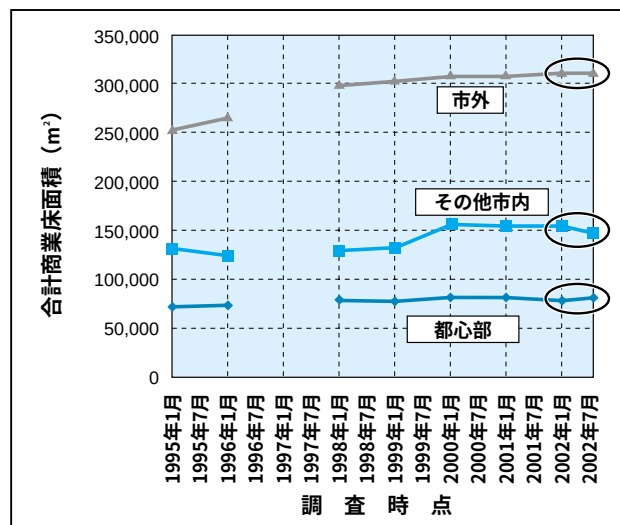
図-4にストラスブール都市圏における環境負荷データのうち、都心部におけるNOxの推移を示しました。どちらの指標も環境負荷が軽減していることを示しています。

おわりに

以上のとおり、フランス諸都市で進めている公共交通、とりわけLRTの整備が都市再生に与えるポジティブ・インパクトの一端を垣間見ることができました。

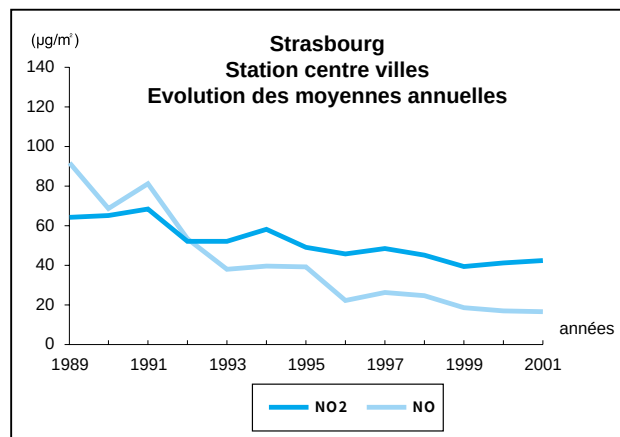
次回(最終回)は、これまでの議論を振り返るとともに、フランス諸都市の体験を、日本におけるLRTを含む公共交通の整備を通じた都市再生促進に応用できるかを探ります。

図-3 ストラスブール都市圏における地区別商業床の推移(対象：300㎡以上の店舗)



資料：Commission Départementale d'Équipement Commercial (CDEC) 調査

図-4 ストラスブール都市部におけるNOxの推移(平均年齢)



資料：ASP A 0201 01 01 TD-2002

1 Communauté Urbaine de Strasbourg; CUS

2 Agence de Développement et d'Urbanisme de l'Agglomération Strasbourgeoise; ADEUS

トピックス

踏切システムの取り組みに向けて

国土交通省都市・地域整備局街路課
特定都市交通施設整備室

本年3月に東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近において踏切事故が発生するなど、交通円滑化、交通安全などの面から、「開かずの踏切」をはじめとした踏切問題は放置できない社会問題となっており、こうした中、来年度に向けて様々な角度から骨太な踏切改善対策を検討しているところです。

踏切改善に向けた本年度の取り組みについて、ご紹介いたします。

I. 踏切問題市民アンケート

我が国には「開かずの踏切」など、まだまだ多くの踏切が存在し、交通遮断による渋滞や市街地の分断などの問題が生じています。

国土交通省では、これまでもこうした踏切問題について様々な対策を講じてきていますが、速効対策をはじめとした更なる対策の充実を早急に検討していく必要があると認識しています。

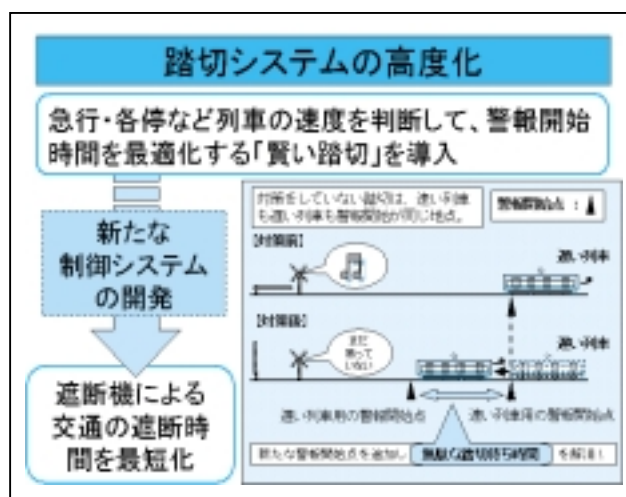
このような観点のもと、改めて踏切の現状や現在講じている対策等について市民の方々に提示するとともに、市民の踏切問題に対する意識や、問題を抱えている踏切について把握し、今後における踏切対策の検討に反映すべくインターネットを活用し、市民アンケート調査を実施しています。

http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/fu_ques/fu_ques01.html

II. 「賢い踏切」導入効果実証実験

本年度、「速効対策」のうち、早期に道路交通の円滑化効果が期待される「賢い踏切」に着目し、「賢い踏切」設置箇所における道路交通円滑化効果を検証するとともに、さらにその高度化を図ることを目的とした調査を実施することとし、その一環として、実際に「賢い踏切」を設置する導入効果実証実験を行うこととしました。

今後、上述の市民アンケート調査において提起された問題踏切を受け、鉄道事業者、地方公共団体に対する意向調査の結果も踏まえ、交通円滑化効果の期待される踏切を中心に有識者、利用者などによる懇談会（踏切利用者懇談会（仮称））において約30箇所程度の設置箇所を選定する予定です。



III. 有識者、利用者などによる懇談会 （「踏切利用者懇談会（仮称）」）

より一歩踏み込んだ踏切対策を進めるため、利用者の立場に立った踏切対策の一層の推進に向けた斬新なアイデアも含めて多様なご提案をいただく場として、踏切利用者と関係者が一同に会した「踏切利用者懇談会（仮称）」を設置し、踏切に関する諸問題の現状分析と、各主体における取り組み状況、踏切を改善することによる、交通面、環境面など多面的な効果の分析、利用者の立場に立った踏切対策のあり方、各主体の役割分担のあり方等について、検討をいただく予定となっています。

「都市と交通」編集委員会メンバー（順不同・敬称略）

松谷 春敏（国土交通省都市・地域整備局街路課長）／田川 尚人（社団法人日本交通計画協会専務理事）／清水 喜代志（国土交通省都市・地域整備局街路課街路事業調整官）／今岡 和也（国土交通省都市・地域整備局街路課企画専門官）／萩原 敏彦（国土交通省都市・地域整備局街路課課長補佐）／筒井 祐治（国土交通省都市・地域整備局街路課特定都市交通施設整備室課長補佐）／松浦 利之（国土交通省都市・地域整備局都市計画課都市交通調査室課長補佐）／安達 哲郎（独立行政法人都市再生機構ニュータウン業務部事業管理課長）／石井 信隆（首都高速道路公団計画部第一計画課長）／久保田 元久（東京都建設局道路建設部街路課長）／丸山 忠明（大阪市建設局街路部計画課長）

「第17回 全国街路事業コンクール」の結果について

国土交通省では、都市環境の整備及び国民生活の向上を図るために、都市部における街路の整備事業を通じて、全国的に潤いのあるまちづくり、個性的なまちづくりを推進しています。

このような街路事業をより一層推進するとともに、併せて国民一般の理解と協力が得られるよう、平成元年度から「全国街路事業促進協議会」の主催により、「全国街路事業コンクール」を実施しています。

第17回全国街路事業コンクールについては、対象事業をこれまでの前年度完成した事業から、今後は完成後1年間事業効果の検証期間を置いて応募してもらう方式に変更するため、過渡的に今年に限って昭和63年度から平成15年度まで過去16年間に完成した全ての事業を対象とすることになりました。

また、この措置は、今年に限ってのものであり、今後、当面過去にさかのぼって事業を見直す機会は少ないことから、審査委員会においても過去の事業をもう一度振り返り、特に記念すべき事業を

以下の事業種別毎に審査委員長表彰することになりました。

- | | |
|------------|-------------|
| ①連続立体交差事業 | ②公共交通支援事業 |
| ③シンボルロード事業 | ④歴みち事業 |
| ⑥交通結節点事業 | ⑤幹線街路事業 |
| | ⑦身近なまちづくり事業 |

全国の都道府県等から推薦された18件の事業について、審査委員会（審査委員長：新谷洋二 東京大学名誉教授）による、第1次審査（平成17年4月28日）及び第2次審査（平成17年5月17日）の厳正なる審査を行った結果、6事業の入賞が内定しました。

また、併せて過去16年間に受賞した事業の中から特に記念すべき事業を、各事業種別毎に選定し、10事業を審査委員長記念賞として表彰することに内定しました。

内定した事業については、平成17年6月16日に開催された、全国街路事業促進協議会役員会において、次のとおり表彰事業が決定されました。（全国街路事業促進協議会）

第17回 全国街路事業コンクール表彰事業一覧

<一般応募の表彰事業>

国土交通大臣賞（写真は表紙に掲載）

事業名：都市計画道路伊万里駅前線整備事業
表彰対象者：佐賀県伊万里市 都市名：伊万里市
事業主体：伊万里市

<事業概要>

○本事業は、国道202号線を起点とし、鉄道との平面交差を経てJR伊万里駅までの区間で、街路事業、沿道区画整理型街路事業の活用により、街路・駅前広場及び沿道の市街地3.6haを一体的に整備する事業である。整備に当っては、伊万里焼の絵皿の使用など「伊万里らしさ」を演出する街路空間の創出に努めた。

○総延長 L=354m 幅員30m（車道14m＋歩道8m×2）
【内訳】街路事業180m、沿道区画整理型街路事業174m
駅前広場1,840m²

○事業費 2,939百万円

<表彰理由>

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

全国街路事業促進協議会会長賞

事業名：都市計画道路諏訪町本通線整備事業
表彰対象者：富山県富山市（旧八尾町）
都市名：富山市（旧八尾町） 事業主体：富山市（旧八尾町）

<事業概要>

○町道諏訪町本通り線は歴史的な地区環境整備街路事業として、行政が先導的に事業を進め、石畳舗装・ポケットパークなどの整備を行った。路幅は変更せず、道路側溝面に自然石を使用し水車を配置するとともに流れる水音を助長する構造にし、木製の街路灯や自然石の足元灯等のストリートファニチャー整備を実施した。また、本事業と同時に通りにあった電柱を裏側に回す無電柱化を同時進行的に実施した。このことにより住民の居住環境に対する意識を高めるものとなっている。

○延長：640m 幅員：6m
○事業費：339百万円



<審査委員長記念賞 表彰事業>

連続立体交差事業部門

事業名：都市高速鉄道相模鉄道本線大和駅周辺連続立体交差事業
都市名：大和市 受賞歴：第7回会長賞 受賞者：神奈川県県土整備部

公共交通支援事業部門

事業名：大阪モノレール事業 都市名：池田市他6市
受賞歴：第10回優秀賞 受賞者：大阪府土木部、大阪高速鉄道株式会社

シンボルロード事業部門

事業名：大手前通りシンボルロード整備事業 都市名：姫路市
受賞歴：第1回都市局長賞 受賞者：姫路市建設局道路建設部街路建設課

歴みち事業部門

事業名：有田内山地区歴史的な地区環境整備街路事業年木谷通り線
都市名：有田町 受賞歴：第5回会長賞 受賞者：佐賀県有田町

幹線街路事業部門

事業名：都市計画道路鴨川東岸線整備事業

<表彰理由>

住民の意識と本事業とが正に合致した整備内容となっており、一般家屋も街並みに合わせて建て替えるなど、自分のまちに誇りと愛着を持っている。また、木製の街路灯や側溝の蓋などセンスを感じさせる内容となっており、訪れる者に懐かしさや温もりを感じさせる整備内容等が高く評価された。

優秀賞

事業名：都市計画道路住吉駅南線、住吉川右岸線、住吉川左岸線
表彰対象者：神戸市都市計画総局
都市名：神戸市 事業主体：神戸市

<事業概要>

○住吉駅南線は住吉駅前広場と住吉川右岸線を連絡する歩行者専用道路で、植栽はクロマツ、舗装は御影板石舗装とし、所々に彫刻やモニュメントなどを設置するなど住吉川沿いの景観とも調和させ、新たな歩行空間を創出した。住吉川左岸線・右岸線は約5mの道路を15mに拡幅し、約10mの広い歩道を設け既存のクロマツやヒマラヤ杉などの樹木を可能な限り活かすとともに、散策路の整備や住吉川との連続性の確保など快適な歩行空間を創出した。

○住吉駅南線 延長：約440m 幅員：9～13m
住吉川左岸線・右岸線 延長：約840m 幅員：15m

<表彰理由>

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

特別賞

事業名：都市計画道路大雪通（新神楽橋）橋梁整備事業
表彰対象者：北海道旭川土木現業所
都市名：旭川市 事業主体：北海道

事業名：東武鉄道伊勢崎線（草加・越谷地区）連続立体交差事業
表彰対象者：埼玉県県土整備部
都市名：草加市・越谷市 事業主体：埼玉県

事業名：東京都市計画道路幹線街路放射第16号線整備事業
表彰対象者：東京都建設局
都市名：江東区・江戸川区 事業主体：東京都

都市名：京都市 受賞歴：第3回大臣賞 受賞者：京都市建設局

事業名：東京都市計画道路幹線街路環状第8号線井伏立体化事業
都市名：東京都杉並区 受賞歴：第10回大臣賞 受賞者：東京都建設局

事業名：都市計画道路環状2号線街路整備事業
都市名：横浜市 受賞歴：第13回大臣賞 受賞者：横浜市道路局

交通結節点事業部門

事業名：小倉駅周辺交通施設整備事業 都市名：北九州市
受賞歴：第10回会長賞 受賞者：北九州市建築都市局

事業名：東大宮駅東口地下自転車駐車場整備事業 都市名：さいたま市
受賞歴：第5回会長賞 受賞者：さいたま市

身近なまちづくり事業部門

事業名：江原駅東地区沿道区画整理型街路事業 都市名：兵庫県豊岡市
受賞歴：第14回優秀賞
受賞者：兵庫県但馬県民局豊岡土木事務所、兵庫県豊岡市（旧日高町）