

青森都市計画道路3・3・7号中央大通り荒川線 シンボルロード整備事業

受賞機関 青森県青森土木事務所

はじめに

本路線は、青森市の中心部を南北に貫き、「柳町通り」と呼ばれ市民に親しまれ沿道には商店街が形成されるなど県都青森市のシンボルとなっている。

近年、この「柳町通り」にも活力の低下が見られるようになり、商店街と一体となった変革が急務となり、「柳町商店街」がコミュニティーマート構想モデル事業地域として指定を受け、官民一体となった取り組みが開始され、県都青森市の象徴（シンボル）とするために「シンボルロード整備事業」が採択された。

事業の概要

本事業は、平成3年度から事業着手し、シンボルロード整備協議会、柳町キャブ連絡協議会などの協議内容をベースに、街路機能の強化、電線の地中化、地下駐車場の整備、シンボルテーマに合わせた景観創出などの事業を平成10年度までに実施した。

整備内容

シンボルテーマとして、青森市の市民憲章の中で謳われている「青い海」「青い空」「青い森」を採用し、これをイメージして各ブロックを整備した。（今回事業区間は「青い海」「青い空」区間である）

①区間共通の整備

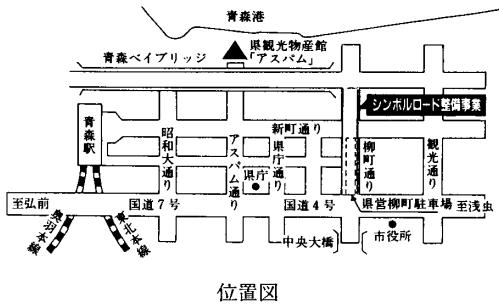
- ・車線数を増やし幹線街路としての機能強化。
- ・電線類の地中化（キャブシステム）、都市下水路の地中化。
- ・広幅員の歩道にブナ、ケヤキ等の植栽のほか、サイン・ベンチ等のストリートファニチャーを設置し、ゆとりある歩行者空間の創造。
- ・デザインの統一された照明灯、信号機へのグレードアップ。

②「青い海」区間の整備

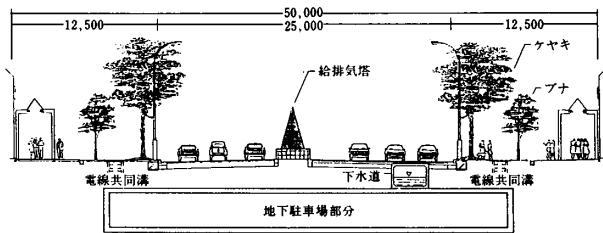
- ・青森港に隣接する区間であり「青い海」のイメージとして光と波をモチーフに夜の海に浮かぶ「漁り火」をデザインした景観照明を採用し、昼間時には船の帆やロープをイメージできる形状とした。

③「青い空」区間の整備

- ・「青い空」区間を演出するモニュメントとして天球



位置図



「青い空」のゾーン断面図



青い海のゾーン「漁り火」



青い空のゾーン「カリヨンの塔」

をイメージした「カリヨンの塔」を設置し、カリヨンの音色が空から鳴り響くようにした。

④柳町地下駐車場の整備

広幅員の地下空間を有効活用するため、平成4年度から平成8年度にかけて街路事業と併せた駐車場整備事業として「青い空」区間に191台収容の地下駐車場の整備を行った。

北区王子一丁目、滝野川一丁目付近再構築工事

受賞機関 東京都下水道局北部建設事務所

はじめに

東京都では、平成6年度末区部公共下水道の概成100%普及を達成した。引き続き、浸水地域の解消と老朽化対策を目的として、下水道施設の再構築事業を実施している。再構築事業は、区部4処理区17,567haを対象に、平成7年度より本格的な事業展開を図っている。

本工事も、滝野川地域の都市化の進展に伴い頻発している都市型水害の早期解消を図るため、実施している事業である。

事業の特徴

本工事は、都内有数の交通量を誇る明治通りに本幹線用の立坑を設置し、本幹線管きょ（仕上がり内径4,500mm）を発進した後、途中より準幹線管きょ（仕上がり内径3,000mm）を分岐して施工したものである。

分岐地点は、交通量のほか地下埋設物が輻輳し、加えて首都高速道路公団の中央環状線工事が近接施工中のため、分岐立坑の設置が極めて困難な状況であった。

これらの制約条件を勘案し、分岐地点に中間立坑を必要としない直角分岐式泥土圧シールド工法を採用し施工した。

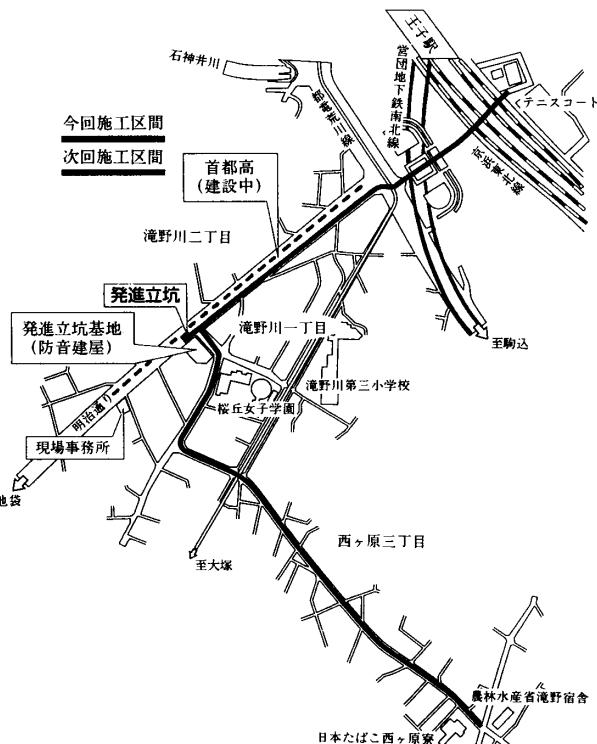
本工法は、分岐地点で本幹線管きょ内から直接分岐発進できるため、

- ①発進部の鏡切り作業及び地盤改良を施さず必要がないことから、施工の安全性が確保できる。
- ②他企業の地下埋設物の切り廻しや防護措置等の危険作業の解消が図れる。
- ③立坑設置による路上作業の騒音・振動による公害防止対策等の調整の必要が無い。

等から、極めて有効な施工法であった。

技術面では、本幹線のシールド機と分岐シールド機の外径比率が、施工限界値である7割を達成することができた。また、泥土圧方式による分岐シールドの採用は国内初の施工事例である。

なお、分岐地点に立坑を必要としないため、今後の下水道管きょの柔軟なルート選定が可能となり、分岐シールド機の費用増を考慮したとしても、全体工事期間と事業費の大幅なコスト縮減が可能となった。



位置図



発進後のセグメント状況



分岐シールド機発進状況

本工法は、密集市街地における困難な諸条件下でも施工が可能であることを証明したものであり、今後のインフラ整備に極めて有効な工法といえる。

このため、広範な適用が期待できるものとして各分野から注目されている。

受賞賛助会員 飛島建設株式会社、鉄建建設株式会社

国営越後丘陵公園整備事業（第1期開園）

受賞機関 建設省北陸地方建設局国営越後丘陵公園工事事務所

はじめに

本公園は、北陸地方における広域レクリエーション需要の増大に対し、国が広域の見地から直轄事業により設置する大規模な都市公園であり、全国で整備が進められている16箇所の国営公園のうち13番目の国営公園として、平成元年度に事業着手したものである。

事業の概要

平成元年度に事業着手、平成2年7月に基本計画策定、平成3年2月都市計画事業承認され、同年10月から健康ゾーンの工事に着手したものである。

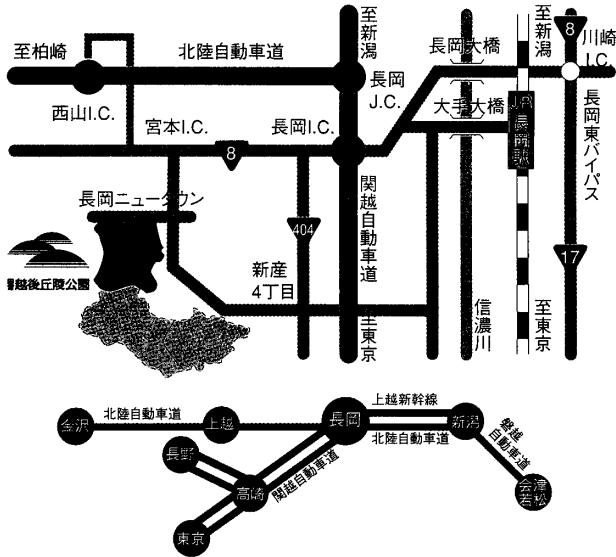
計画面積約400haの敷地を「健康」・「野生」・「文化」の3つに区分し、今回は健康ゾーンの一部約29haを平成10年7月30日に開園したものである。

第一期開園区域概要

『天に学び、地に遊び、人と集う、越の里』を基本テーマに、健康ゾーンでは、広域的なレクリエーションに対応した、四季を通じて多様に利用できる広場空間を目的としている。

整備にあたっては、大規模な造成工事は行わず、丘陵地の森林を極力自然状態で残す等、現況の地形を生かすことにより、自然環境に配慮するとともに経費の節減を図った。

施設の設置にあたっては、北陸の特色である棚田をモチーフにした「越の池」を設置し、音楽噴水の演出や園路に囲まれた、外周1km、直径約300mの広大な芝生を主体とした「緑の千畳敷」、また、屋内緑化により四季を通



位置図



暖の館

して花と緑にふれ、積雪期には暖を採る起点となる「暖の館」等を核として、四季を通じた公園利用に配慮している。

おわりに

新潟県はもとより、幅広い地域から利用を見込むものであり北陸地方の文化レクリエーションの拠点として期待できるものである。

受賞賛助会員

(財)建設物価調査会、(株)建設技術研究所、日本舗道株、パシフィックコンサルタンツ(株)、(株)福田組、三井共同建設コンサルタント(株)、三井道路(株)、三井不動産建設(株)



緑の千畳敷

都市公園事業（県営福祉パーク）

受賞機関 奈良県桜井土木事務所

はじめに

県営福祉パークは、本格的な高齢社会の到来を間近に控え、高齢者や障害者が自立し、積極的な社会参加のできるように、道路や公園等の公共施設や住宅をどのように整備していくべきかを県下の行政担当者や関係事業者のみならず、全ての県民が楽しみながら具体的に学習できるモデルとして整備した公園である。

また、本公園は奈良県リハビリテーションセンターに隣接し、福祉施設と一体型の公園として、平成7年度に建設省の「いきいきふれあい公園事業」の採択を受けて整備し、県営公園としては規模の小さい公園であるが、全国的にも同事業のモデルとしての評価を受けている。

事業の概要

事業年度：平成7年度～平成10年度

総事業費：23億7,000万円

整備手法：都市公園事業

（いきいきふれあい公園事業）

施設規模：公園面積2.2ha

福祉住宅体験館（延べ床面積3,149m²）

ゆったりトイレ（延べ床面積103m²）

主な施設

・公共施設等のモデル

道路、交差点、バス停留所、駐車場等で、歩車道での段差解消等のモデルや、障害者や高齢者が安心して渡れる信号機や交差点、これから主流になるとされるノンステップバス等にも対応できるバス停留所、音声点字案内板等の具体的なモデルを公園施設にとけ込ませ整備している。

・福祉住宅体験館

建物自体がバリアフリー建築モデルであると共に、多目的運動ホールをはじめ高齢者や障害のある方も快適に暮らせるための住宅改善例や福祉機器の展示、相談、介護実習等を行える施設として整備している。

・運動広場、芝生広場、機能回復訓練コーナー

緑の中で障害者や高齢者が機能回復訓練や健康維持ができる施設として整備している。特に、機能回復訓練コ



位置図



模擬体験コーナー



福祉住宅体験館

ーナーには、勾配や段差の異なったスロープや階段を設け、床には安全のためにラバー材舗装を施工している。

・模擬体験コーナー

健常者が、身体機能の低下による不自由さを体験できる施設で、スロープ勾配や舗装材、園路の形態を変えている。

・「光の回廊」・「球体」

自然の光や風、音を感じ取ることにより知的感覚性を刺激すると共に、ゆとりと安らぎを感じられる空間創出のため「光の回廊」、「球体」の2つのモニュメントを設置している。

おわりに

当公園は、福祉施設と一体型の公園モデルとして、また、「福祉のまちづくり」モデルとして、今後の公共施設の整備の参考となるとともに、多くの方々に利用していただくことを期待している。

やましな
山科駅前地区第一種市街地再開発事業

受賞機関 京都市建設局都市整備部拠点整備課

はじめに

山科駅前地区は、JR 東海道線及び京阪電鉄京津線の山科駅前に立地し、京都市東部における交通の要衝であり、山科地区の中心地として古くから発展してきたまちである。しかし、道路や駅前広場など公共施設の整備の遅れと建物の老朽化や商店街の近代化の遅れなどから、まちの賑わいが相対的に低下しつつあった。そこで、市街地再開発事業によって公共施設と施設建築物を一体的に整備し、都市機能と都市環境の向上を図ることによって、京都の東の玄関口にふさわしいまちとして整備するよことを目的として約2.8haの地区を事業化した。

事業の概要

本事業は、昭和54年以降、各種調査を実施し、昭和59年には「山科駅前地区整備構想案」を地元に提示し多くの論議を経て、平成元年11月14日に都市計画決定を行い、先行買収など事実上事業をスタートさせた。その後、平成4年2月1日に事業計画決定を行い、権利交換計画決定を経て、本格的に事業を開始した。そして、平成5年7月12日に起工式を行い、公共施設及び施設建築物（4棟）の工事に着手し、平成10年9月には竣工式を行い、同年10月3日にラクト山科（まちの愛称）の“まちびらき”を行った。なお、仮設店舗跡地の公園・道路を整備するため、平成11年9月末まで事業実施中である。

事業の特徴

山科駅前地区では、事業化にあたって施行地区及び隣接地を対象に、京都の東の玄関口にふさわしい魅力あるまちづくりを進めるため、「山科駅前地区景観形成計画」（平成5年10月）を策定し、施設建築物と公共施設を一体的に整備し、景観を形成する指針を定めた。また、街並み・まちづくり総合支援事業の地区採択を受けて、再開発事業地区及び周辺地区的5.0haの地区において、公共空間のデザイン、材質、配置等の具体的な検討を行い、「山科駅前地区街並み・まちづくり総合支援事業施設整備計画」（平成7年12月）を策定し、公共施設整備の方針を定めた。なお、周辺地区的計画推進と公共空間の魅力化を契機としたまちづくり機運を高めるため、関係する

公共施設の整備

種 別	名 称	幅員	延 長	備 考
幹線道路	1・田・27号山科駅前通	23m	約170m	山科北通と府道四ノ宮四ツ塚線との間に地下道を設ける。交通量約5,300台を含む。
	府道四ノ宮四ツ塚線	21m	約130m	
区画街路	7-5-106号山科駅前西1号通	12m	約200m	区画内幅員 4 m
	7-6-107号山科駅前西2号通	8 m	約100m	
山科駅前東1号通	6 m	約150m		
	8-7-7号山科駅前地下道	6 m	約130m	交通広場約1,200m ² 及び200m ² を含む。
特殊街路	山科駅前東2号通	4 m	約 40m	
駐 車 場	名 称	面 積	構 造	備 考
	5号山科駅前自転車駐車場	約2,700m ²	鉄筋コンクリート	駐車場数約1,900台
児童公園	名 称	面 積	備 考	
	山科駅前公園	約700m ²		
別途事業による公共施設（関連事業）	規 模		備 考	
下水道	京都市公共下水道	約2.8ha	規模は排水区域を表す。	
都市高速道路	京都市高速鉄道東西線	約270m	地下式	

都市計画の概要

地 域	用 途 地 域	商業地域	
	平成元年11月14日指定	建ぺい率 80%	容積率 600%
地 区	防 火・準 防 火 地 域	防火地域	
	高度利用地区	地区名称 山科駅前地区	
	平成元年11月14日指定	容積率 最高600%～最低200%	
	面 積	2.8ha	
	建 築 面 積 最 低	200m ²	
その他の地域 地 区	壁面位置の制限	無	
	そ の 他 の 地 域 地 区	第5種高度地域 (高さの制限31m)	

山科駅前地区第一種市街地再開発事業施設建築物の整備概要

	A 棟	B 棟	C 棟	D 棟
敷 地 面 積	1,307m ²	6,808m ²	1,888m ²	1,123m ²
建 築 面 積	1,013m ²	5,443m ²	1,507m ²	896m ²
延 床 面 積 (内駐車場面積)	8,391m ² (551m ²)	50,813m ² (9,966m ²)	12,220m ² (1,106m ²)	6,158m ² (345m ²)
構 造	鉄骨鉄筋コンクリート造			
階 数	地上8階地下2階	地上9階地下3階	地上9階地下2階	地上7階地下2階
住 宅 戸 数	—	95戸	67戸	—
駐 車 台 数	30台	264台	23台	20台

商店街や自治会の代表による「山科駅前地区まちづくり協議会・同作業部会」を設置し、公共空間の形成について、地元での検討を同時並行してすすめた。

また、ラクト山科には、ホテル・商業施設・健康文化施設・住宅等の多くの施設が配置されており、まちの賑わいを高めるため、立体音響や山科シンフォニーウォール等の音による演出、植栽やベンチの配置等憩いの空間の創造、バリアフリーで人にやさしいまちづくりを推進したことが特徴である。

受賞賛助会員

大成建設㈱関西支店、大日本土木㈱大阪支店、㈱竹中土木大阪本店

神戸国際港都建設計画都市高速鉄道第3号線 いたやど 板宿付近連続立体交差事業

受賞機関 神戸市都市計画局

はじめに

神戸市と明石播磨地方を結ぶ山陽電気鉄道本線は神戸市内において地表式鉄道で敷設されていたため道路とは平面交差していた。このため、交通量の増大とともに交通が輻輳し、また軌道によって地域が分断され、地域の発展を阻害していた。

本事業は、神戸市が山陽電気鉄道㈱、神戸高速鉄道㈱の協力を得て実施したもので、約2.6kmにわたる軌道を地下化にして道路との立体交差を図り増大する交通障害を排除し、安全で円滑な交通を確保すると共に、都市機能の増進を図り、当該地域の環境整備の一翼を担うものである。

事業の概要

本事業は昭和29年4月に都市計画決定され、昭和52年9月に事業認可を受けた。そして、昭和57年に神戸市・各電鉄会社とで基本協定を締結し工事に着手した。

整備の内容としては、軌道全長約2.6kmのうち約2kmを箱形トンネル構造により地下化、約0.6kmを地上駅取付けのための掘割構造としたほか、西代駅、板宿駅の2駅を地下化し東須磨駅を改築した。

これにより、都市計画道路を含む13路線と立体交差を図り、11箇所の踏切を除却した。

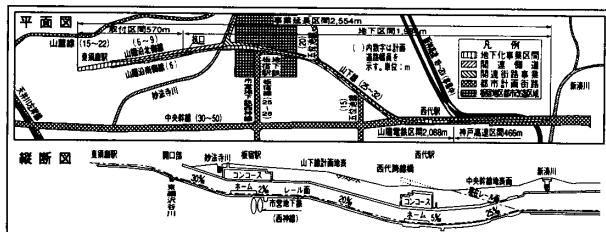
また、関連側道として山陽沿北側線・山陽沿南側線の整備をしたほか、掘割部には歩道橋・地下道を整備し、歩行者動線の円滑化を図っている。

事業の特徴

本事業の計画・施行にあたっては区画整理事業・板宿地区(神戸市長施行)、街路事業・都市計画道路山下線(神戸市施行)、有料道路事業・都市高速道路2号線神戸山手線(阪神高速道路公団施行)と綿密な調整を図り、一体的に検討・実施した。

①横抱懸垂工法

神戸高速区間線路切替部においては既存線が地下から地上への取付け区間であったため、延長141mもの営業線を活線状態で縦断的に約3年間仮受けする全国的にも



平面図、縦断図

例の少ない工事であり、既設構築を線路縦断方向に支持し、電車荷重は別途に設置する工事桁で受ける「横抱懸垂工法」により施工した。

②市営地下鉄交差部
計画鉄道線は板宿駅部で市営地下鉄西神線
(シールド)と最小離

隔30cmで交差することになり、工事中並びに完成後における市営地下鉄構造物の安定性を確保するため、計画鉄道構築の基礎を直接基礎としシールドに作用する浮力に対するカウンターウエイトの働きを持たせるとともに、直接基礎とシールドセグメントの間に緩衝材を挿入することによって、計画鉄道構築荷重の分散化と列車振動の影響を低減させる工法を採用した。



横抱懸垂工法

おわりに

本事業における鉄道工事の最終段階として東須磨駅東方で10工程にわたる仮線切替工事施工中に、阪神淡路大震災が発生した。本事業においても多大なる被害を受けたが、建設省・運輸省をはじめ、関係機関のご協力により、平成7年6月18日に切替完了し、運転開始することができた。

受賞賛助会員

㈱青木建設大阪本店、㈱奥村組関西支社、鹿島建設㈱関西支店、㈱熊谷組神戸支店、㈱錢高組神戸支店、大成建設㈱関西支店、㈱竹中土木大阪本店

東灘処理場災害復旧事業

受賞機関 神戸市建設局
日本下水道事業団大阪支社

はじめに

平成7年1月17日未明に発生した兵庫県南部地震により、神戸市の下水道施設は甚大な被害をうけた。とりわけ、震度7の激震地帯に近接していた東灘処理場では一時的に処理機能が停止するほどの深刻な打撃を被った。その被害額は神戸市における下水道施設被害総額564億円のうち290億円にものぼるものであった。

復旧計画及び設計施工における特長

1. 復旧計画

東灘処理場は、処理人口307,000人／日、平均処理水量160,000m³の市内最大規模の処理場であり、震災後も絶え間なく下水が流入する中での復旧工事であった。また、地下水位が地表面-2mと非常に高く、損傷箇所の確認、復旧工事の施工をさらに困難なものとしていた。

応急復旧においては、水処理施設や導水渠、寸断された配管類等の補修に迅速に対応するとともに、隣接運河を締切ることで仮沈殿池とし暫時流れ込む下水の周辺海域への流出を防いでいる。

本格復旧においては、新たに処理施設を設ける敷地的余裕がないことなどから、水処理施設の深層化を図ることにより既設水処理施設面積の約2/3に縮小し、残り1/3に脱水機棟を配置し、管理本館については別途建設中であった滞水池の上部に復旧している。なお、これら一連の復旧作業は、日本下水道事業団の支援を受けると共に、復旧工事の設計、施工管理を委託することで進められた。

2. 施設設計

施設設計においては震災被害を教訓に以下の項目について耐震化を行っている。

- ①運河護岸の自立式鋼管矢板による補強
- ②基礎杭の強化及び動的解析による安全性の検証
- ③根幹的施設の複数化

3. 復旧事業のコスト削減への工夫

地震により最大2.5mの地盤沈下が生じたことによる



砂ろ過施設、基礎杭の破壊



流入水路の破損



護岸の滑動による地盤沈下



最終沈殿池の破損



航空写真（平成10年度末）



制御機器の水没

約16,000m³の盛土について下水道施設の復旧により発生する廃棄物の有効利用を図っている。コンクリート、アスファルトガラ等の災害廃棄物は可搬式ジョークラッシャーにて破碎し復旧施設の基礎材や路盤材に、残土についてはストックし利用することで約135百万円の事業費を削減している。

おわりに

地震災害時の復旧作業という困難な状況において、随所に的確かつ工夫をこらした迅速な対応は、類似の災害が発生した場合の貴重な前例であり、今後の地震対策に大いに参考となる事例である。

受賞賛助会員

株大林組神戸支店、株奥村組神戸支店、株熊谷組神戸支店、三井建設株神戸営業所、寄神建設株神戸支店

おおほりがわ
大堀川右岸第8号雨水幹線工事(8-1工区)

受賞機関 柏市下水道部

はじめに

柏市は、首都圏北東部30km、千葉県の北西部に位置し、人口約32万人を擁する商業とJリーグの柏レイソルで親しまれるまちである。また、鉄道や広域幹線道路等広域交通体系の要衝であることに加え、常磐新線建設と一体となった新たなまちづくり等のプロジェクトを控えていることから、首都圏の業務核都市として位置付けられ、将来の発展が期待されている。

本市の治水事業は、昭和40年代から始まる急激な都市化とともに、市内各地で保水機能の低下による都市型の浸水災害がみられるようになり、以降その解消に全力をあげて取り組んできたところであり、平成10年度末現在で雨水幹線の整備率は45%となっている。

この様な状況の中、本事業は、被災地の中でもとりわけ被災の著しかった大堀川右岸第8排水区における雨水排水整備の一環として雨水幹線の整備を行ったものである。

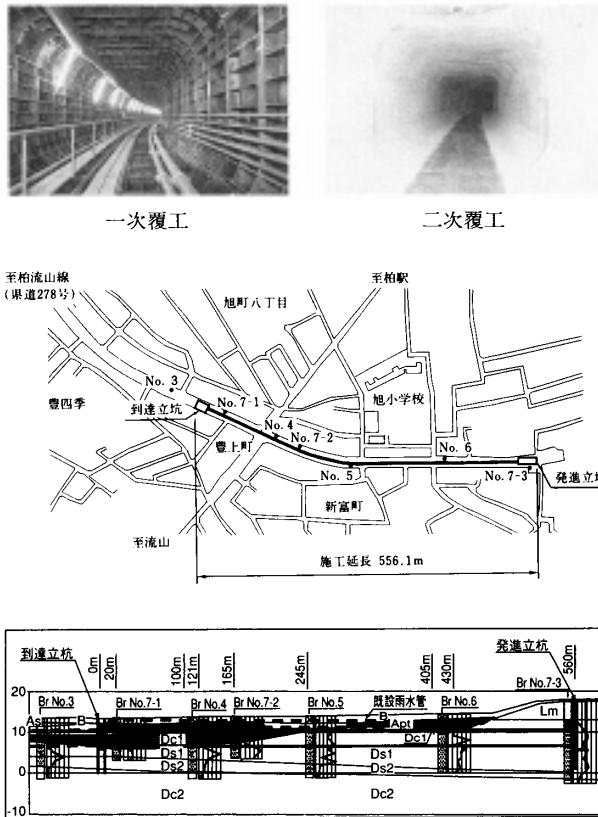
事業の概要

平成8年9月から3カ年継続事業として、泥水式ボックスシールド工法により延長556mにわたって雨水幹線($\square 3,600\text{mm} \times 3,000\text{mm}$)の整備を行ったものであり、平成11年3月末に竣工している。

事業の特徴

施工箇所は、盛土造成された住宅密集地の中にある都市計画道路内の地下空間を利用するもので、多くの道路が交差し、地下埋設物が輻輳していた。このため開削工法の採用が難しく、また、従来の円形シールド工法を採用した場合には、NTT地下ケーブル、既設雨水管など、移設が極めて困難な施設と占用位置が重複してしまうため、計画流底及び必要断面の確保が困難であった。さらに、昨今の社会経済情勢等を背景にコスト面や安全性の確保といった条件のもと、工法の検討には新しい発想が要求された。

その結果、限られた地下空間の中で、縦・横の長さの変化により有効断面の確保を可能にするボックスシール



ド工法を採用するに至った。本工法による掘削方法は、円筒状のドラムカッター及びリングカッターの組み合せにより矩形断面を構築するもので、断面に合わせた形のトンネル施工が可能なため、不要な部分の掘削をする必要がなく、建設発生土の低減を図ることも可能である。

これまでに前例のない工法であることから、その施工についても慎重さが要求されたが、周辺住民等の協力を得て順調に進み、とどおりなく完了し、市内でも極めて浸水災害の多い当地域の浸水対策に効果を発揮した。

本事業は、都市部の地下埋設物がシールド工事の障害となる比較的土被りの浅い箇所等において、当工法の特徴を十分に活用した事業であり、今後都市部の地下空間利用に伴う工事において、一層の活用が期待される。

受賞賛助会員 戸田建設株式会社千葉支店、株式会社東関東支店

かぬき 都市計画道路中央公園香貫線整備事業

受賞機関 沼津市建設部街路課

はじめに

都市計画道路中央公園香貫線（あゆみ橋）は、沼津市の中心市街地を貫流する狩野川の両岸に位置する中央公園と香貫公園をつなぐとともに、沼津駅周辺の商業・業務中心地と、市役所・文化センター周辺の行政・文化中心地の二つの都心核を結び、さらには沼津駅、沼津港、香貫山などをつなぐ歩行者ネットワークの結節点である狩野川に、魅力ある水辺、憩い、交流の空間を整備する一環として計画した橋である。

事業の概要

工事は、平成7年度に下部工に着手、平成8年度に主塔を製作し、平成9年度から主桁プレキャストセグメントの製作、橋体工を行った。平成10年度から橋面工を行い、平成11年3月に開通した。

橋梁概要は次のとおりである。

橋種	プレストレストコンクリート歩道橋
構造形式	PC張弦桁橋+斜張定着PC張弦桁橋
橋長	226.980m (178.130m)
支間	16.500m+79.000m+2@40.000m
全幅	7.800m (有効7.000m)

橋の特徴

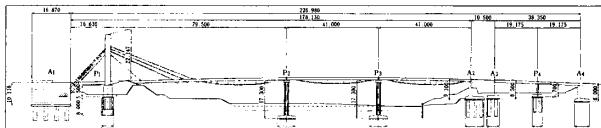
①張弦桁橋及び斜張定着張弦桁橋の特徴

張弦桁橋はプレストレストコンクリート桁のPC鋼材を、ストラットにより桁下に大きく偏心させて配置した構造の橋で、桁高が低く軽量なため、架設費を抑えることができる。

②あゆみ橋の構造計画

本橋の主桁は、架設を1渴水期にすべて完了させる制約条件からプレキャストセグメント構造とした。セグメントは、架設ガーターを用いて支間一括架設することから、大型のガーターを用いずに架設可能とするため、桁高を限界まで低くして軽量化を図った張弦桁橋を、基本構造として計画した。

第1、第2径間は、橋脚を低水護岸法尻から離すことにより満足させる方針から、張弦桁の端部を吊り上げた構造の斜張定着張弦桁橋を採用した。



側面図



架設状況



全景

③高流动コンクリート

本橋の主桁形状として、桁高の非常に小さい箱形を選定するにあたり、プレキャストセグメントについては、通常のコンクリートでは内型枠下の厚さ16cmの下床版に打込みを確実に行うことが困難と判断し高流动コンクリートを用いることで、桁高90cmの箱桁構造を実現した。

受賞賛助会員 住友建設(株)静岡支店

今治広域都市計画事業今治駅西地区土地区画整理事業

受賞機関 今治市

はじめに

今治駅西地区は、中心市街部のJR今治駅の西側に位置し、戦後の混乱期の都市化により公共施設の未整備、狭小宅地、住環境の悪化、土地利用の低迷など多くの課題を抱えた地区であった。

鉄道高架の事業に伴い、その投資効果を相乗的に高めるとともに、従来の課題の改善、新たな駅前広場の整備を行い、市の中心部にふさわしい都市環境の形成と土地利用の増進を図ることを目的に、土地区画整理事業の手法により整備を行っている。

事業の概要

事業名：今治広域都市計画事業

今治駅西地区土地区画整理事業

施行面積：14.9ha

事業期間：昭和62年度～平成15年度

* 平成11年度～平成15年度は清算事務

総事業費：18,869百万円

減歩率：13.00%

公共施設の整備

道路：都市計画道路（8路線）

W=6～25m 計L=2,265m

区画道路（歩行者専用道路含む）

W=4～9m 計L=2,079m

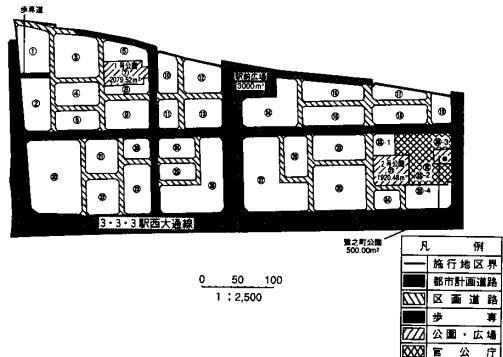
公園：A=4,500m²（3箇所）

その他：再開発住宅2棟 120戸

ポケットパーク 5箇所

事業の特徴

本事業においては、減歩緩和による小宅地の救済と宅地形状の改善、複雑な土地権利の整理、借家人のための集合住宅の建設などにより土地利用の増進を図った。また「ふるさとの顔づくりモデル土地区画整理事業」の導入を図り、『生活と文化の回廊づくり』をテーマに骨格となる道路（駅前広場、今治駅西泰山寺線、駅西大通り線、鷺之町線）は、豊かな表情をつくり出すデザイン舗装に花壇と木陰を形成した街路樹や高品位な照明を設けた。またCCBOX及び裏配線による無電柱化（今治駅西泰山寺線）やベンチを兼ねた植栽樹と児童・生徒の参加によ



今治広域都市計画事業今治駅西地区土地区画整理事業設計図



駅前広場「こもれびの広場」



今治駅西泰山寺線「風の通り」



駅西大通り線「学園通り」



鷺之町線「コミュニティ道路」

る「手づくり平板」を張った花壇（駅西大通り線）あるいは車道幅の変化で通過交通を抑制したコミュニティ道路（鷺之町線）等で各通りごとに特色のある景観を形成し、中心市街地としての魅力と地域の生活感あふれる環境が複合する街づくりを進めた。

おわりに

本州四国の三橋時代、西瀬戸自動車道の完成に併せ、今治駅西地区は事業認可から13年の歳月をかけて完成する運びとなった。すでに土地利用率が82%を超え、新しい街づくりは着々と進んでいる。今治市の中心市街地の拠点として地域の活性化に貢献するものと思う。本事業を進めるにあたりご指導、ご支援を頂いた建設省、愛媛県をはじめ、ご協力いただいた関係者に感謝申し上げる。

受賞賛助会員 (社)愛媛県建設業協会