

第23回 全国街路事業 コンクール応募資料

平成23年 2月

応募者名: 福島県土木部まちづくり推進課

事業の名称: 都市計画道路小倉寺大森線街路整備事業

実施都市名: 福島市

事業目的

都市計画道路小倉寺大森線は、福島市の中心市街地南部において、国道4号から大森地区までの市街地部を東西に結ぶ幹線道路であり、国道13号福島西道路を結ぶアクセス道路であるが、当該地はJR東北本線及び東北新幹線にて分断されており、大森踏切をはじめとする周辺の踏切は慢性的な渋滞が生じていたうえ、自転車歩行者の安全な通行や地域間交流に支障をきたしていた。

本事業にて両国道を直結する幹線道路ネットワークを構築し、周辺踏切の渋滞緩和や歩行者等の安全確保及び地域間交流の活性化を図ったものである。

事業概要

事業名称: 県北都市計画道路小倉寺大森線街路整備事業

路線名: 小倉寺大森線

事業箇所: 福島市黒岩字素利町～福島市太平寺字一本柳

事業延長: $L=290.0\text{m}$ (内JRアンダーBOX $L=40.6\text{m}$)

幅員: $W=25.0\text{m}$ (4車線)

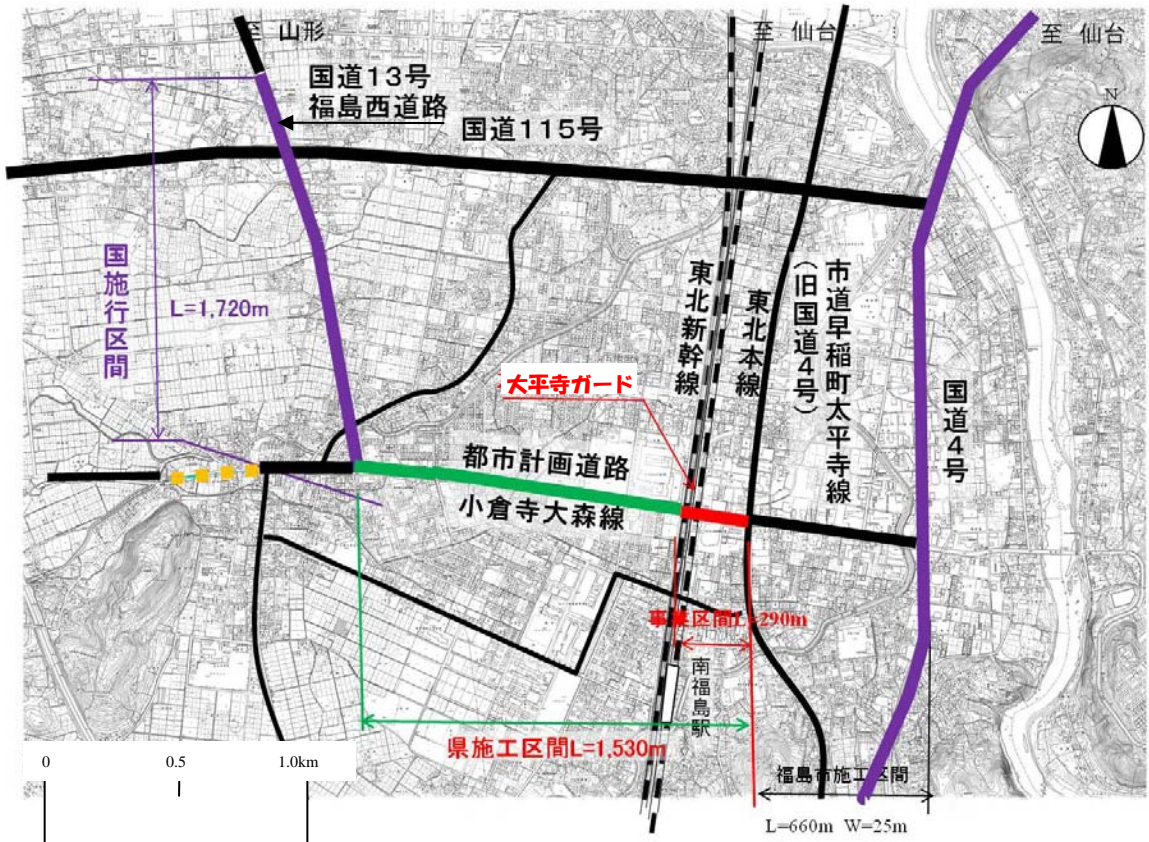
事業費: 約58億円

事業実施期間: 平成12年12月～平成22年3月

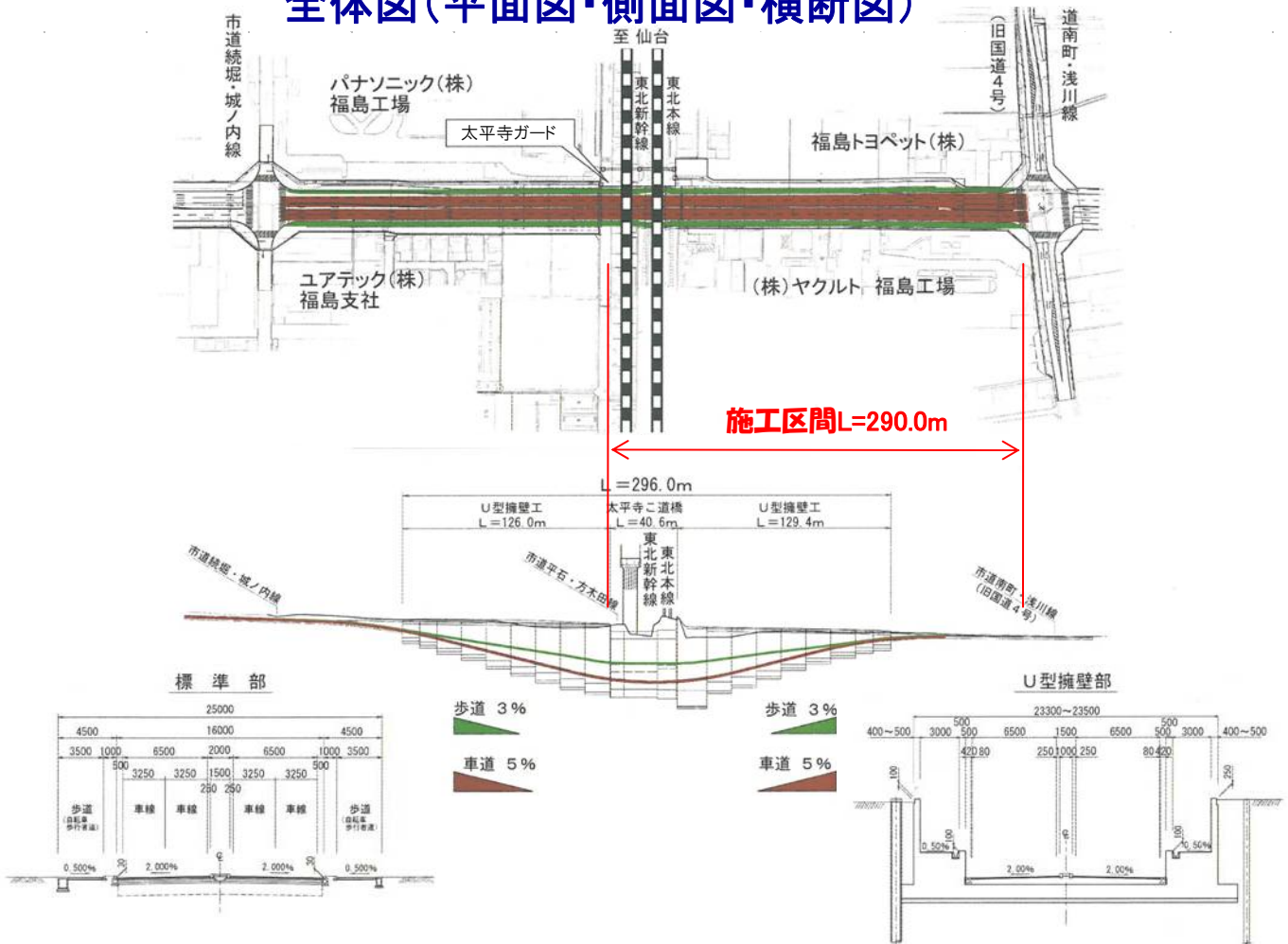
本事業は、国道4号から国道13号福島西道路までの全延長2,190m区間を福島県と福島市で施工区間を分担し、県施工分1,530mの内、290mを福島県街路事業として実施したものである。

本区間のJR東北本線地下横断部については、U型擁壁及び箱型函渠とし、その特異性により東日本旅客鉄道(株)へ工事を委託し、HEP&JES工法とCOMPASS工法の併用により施工を実施し、また、その他の建物等が近接している区間においては、地下水位が高く液状化層が存在していることが確認されたことから連続地中壁を採用し建物等への影響に配慮した。

事業位置図

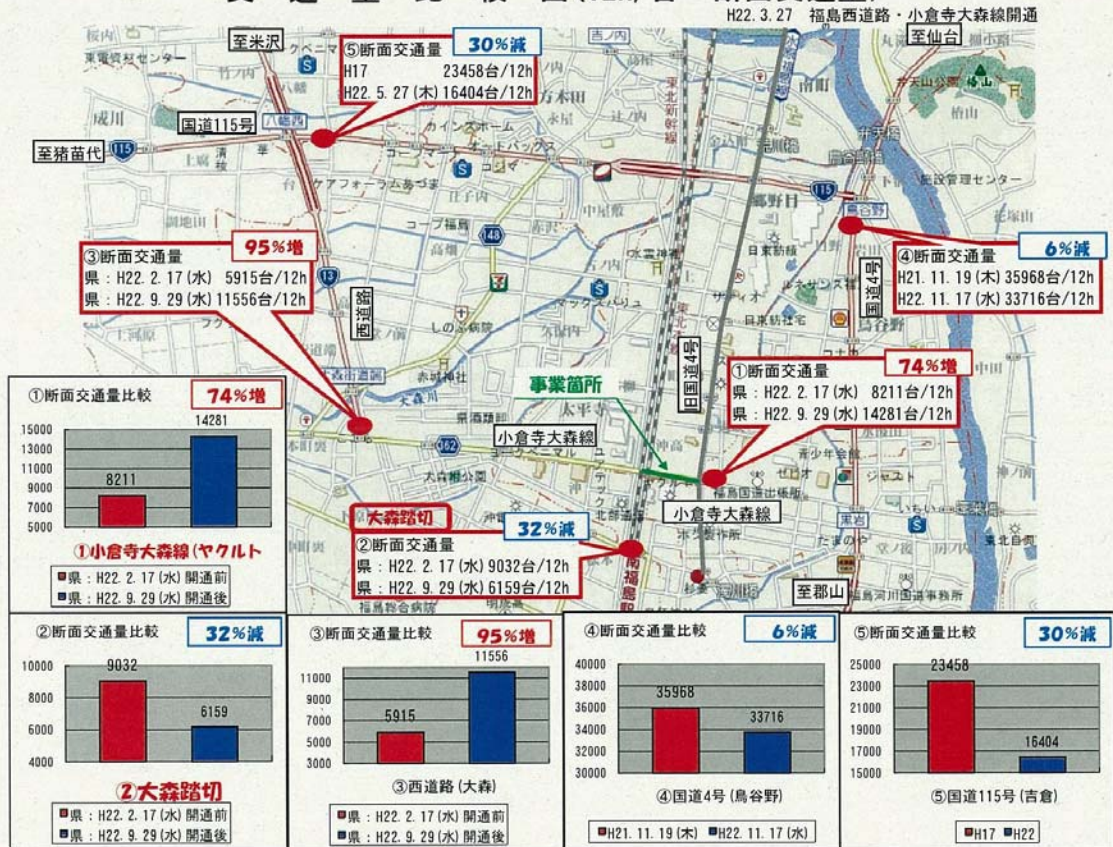


全体図(平面図・側面図・横断図)



(都)小倉寺大森線の整備効果アピール資料

交通量比較図(12h/台 断面交通量)



○事業概要

事業名: 県北都市計画道路小倉寺大森線
 街路整備事業
 路線名: 小倉寺大森線
 事業箇所: 福島市黒岩字素利町
 ~ 福島市太平寺字一本柳
 事業延長: L=290. 0m
 内JRアンダーBOX L=40. 6m
 幅員: W=13. 0(25. 0)m(4車線)
 総事業費: 約58億円
 事業期間: 平成12年度~平成21年度

○交通量調査結果

- ・本事業が接続した市施工の小倉寺大森線(H20供用)の交通量の推移
 供用前 実測 8,211台
 供用後 実測 14,281台 **約6,000台増**
- ・隣接踏切であるJR東北本線大森踏切の交通量の推移
 供用前 実測 9,032台
 供用後 実測 6,159台 **約3,000台減**

◎近接踏切の交通量が大幅に減少!
 ◎その他、国道13号西道路と小倉寺大森線に交通が転換され国道4号の交通量が減少。(約2,000台減)

「整備効果」

- ・ 国道13号西道路と国道4号の直結により、福島市の幹線道路ネットワークが形成された。
- ・ 福島市南部の交通円滑化と地域間交流が活性化された。
- ・ 国道4号、国道115号及びJR東北本線大森踏切の交通渋滞が緩和された。
- ・ 朝夕の通勤・通学ラッシュ時の歩行者や自転車の安全が確保された。
- ・ 緊急車両の速やかな現場到着、救急搬送が可能となった。

「その他の事業効果」

○当地域は工住が混在しており、大型運搬車と生活車両が同じ踏切を行き来する状況にあったが、本区間の供用により工場からの大型運搬車のルートが確立し、生活車両との交通が分離され安全性が向上した。また当路線沿線に日用品を扱う商店が立地されたことで当地域の利便性が向上した。

事業前写真

平成12年10月撮影



旧国道4号

起点側より終点側を望む

平成12年10月撮影



混雑するJR東北本線大森踏切

事業後写真

平成23年2月撮影



JR東北本線アンダーBOX
(太平寺ガード)

起点側よりJR東北本線アンダーBOXを望む

平成23年2月撮影

平成23年2月撮影



旧国道4号

起点側より終点側を望む



交通量が減少したJR東北本線大森踏切