

第18回全国街路事業コンクール応募資料

平成18年3月

ちばとしけいかくどうろ みはまながさくちょうせん
事業の名称：千葉市都市計画道路 美浜長作町線

まくはりこんようちかどう

幕張昆陽地下道

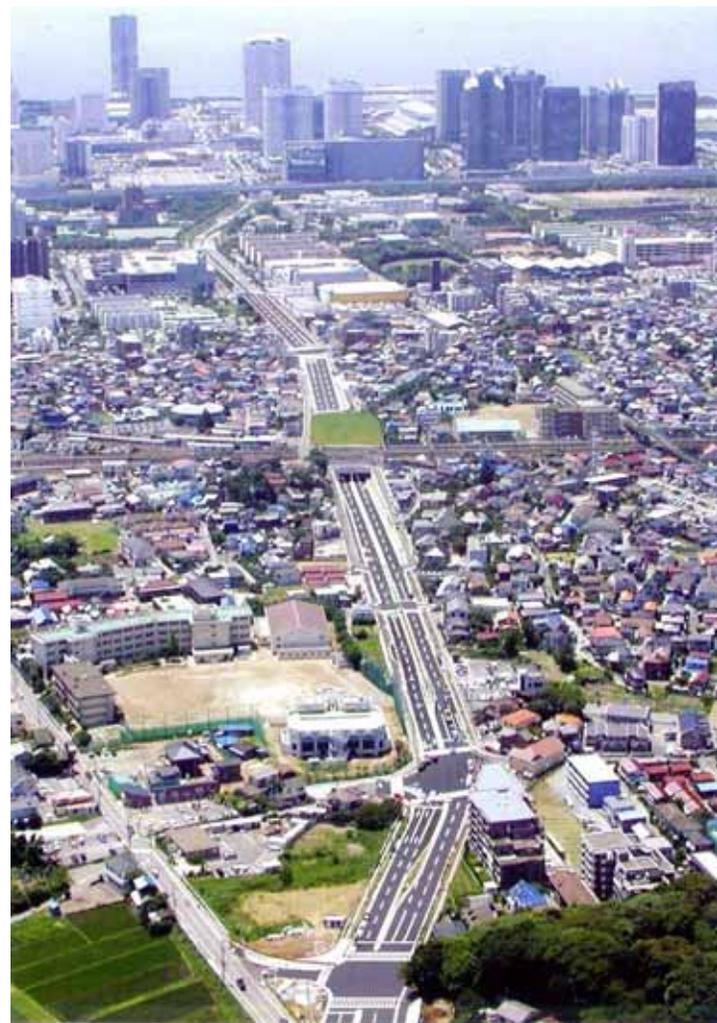
応募者名 ： 千葉市

実施都市名 ： 千葉市

事業の目的

本路線は、東京湾沿いの臨海部にある幕張新都心・幕張メッセと内陸部の京葉道路（武石ＩＣ）及び千葉県北西部（鎌ヶ谷市・松戸市）方面を結ぶ主要幹線道路である。

本事業は、ＪＲ総武本線及び京成電鉄千葉線との立体化を含む当該区間の整備により、ピーク時には約５０分もの踏切遮断により慢性的な交通渋滞を引き起こしていた、２つ並列のボトルネック踏切を解消し、臨海部と内陸部の連絡強化と周辺及び広域交通の円滑化を目的とするものである。



完成イメージ

事業概要

ちばとしけいかくどうろ
事業名 : 千葉都市計画道路(3.3.15)美浜長作町線

みはまながさくちょうせん

まくはりこんようちかどう
路線名 : 主要地方道 千葉鎌ヶ谷松戸線

幕張昆陽地下道

事業箇所 : 千葉市花見川区幕張町4丁目
~ 花見川区武石町1丁目

事業期間 : 昭和55年 ~ 平成16年 (H16.7.28供用開始)

事業延長 : 1.3 km (地下道部延長 : 145.5m)

幅員 : 25 ~ 32m (地下道部幅員 : 23.5m)

道路規格 : 4種1級 4車線

総事業費 : 約 210 億円

(うち、政令市移行前千葉県施行事業費 約 61 億円)

事業概要

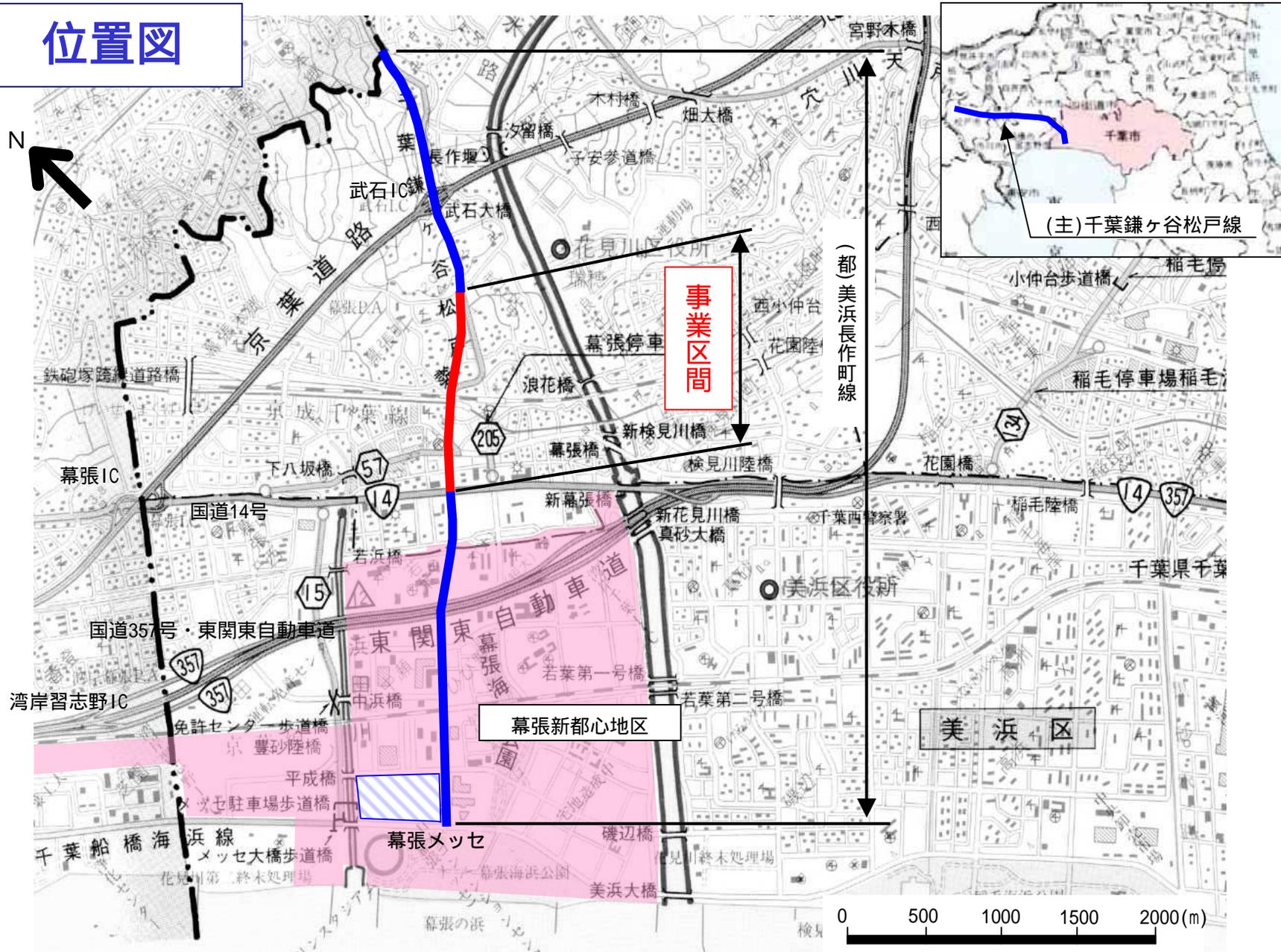
本事業は、臨海部の幕張新都心・幕張メッセと、内陸部の京葉道路（武石IC）間を結ぶ幹線道路約1.3km（うち、JR総武本線及び京成電鉄千葉線との立体化のための地下道部0.15km及び掘割区間約0.3km、一般部（平面部）約0.85km）を整備したものである。

地下道部のうち、鉄道交差部は、JR総武本線、京成電鉄千葉線の2路線並行区間であり、鉄道運行の安全性を確保可能な夜間に、実質1日2時間の作業時間しかとれない中、周辺が住宅地であるため、工期を最小限に抑える必要があり、角型鋼管横締め工法による2連鋼製ボックス構造を採用した。

また、地下道部のうち昆陽神社部は、元々この地にあった、地域の偉人 青木昆陽を奉った昆陽神社を、同地に存属させるために、区分地上権を設定して地下道の整備を実施した。

地下道は、地域住民の強い要望を受け「幕張昆陽地下道」と命名した。

位置図



事業区間

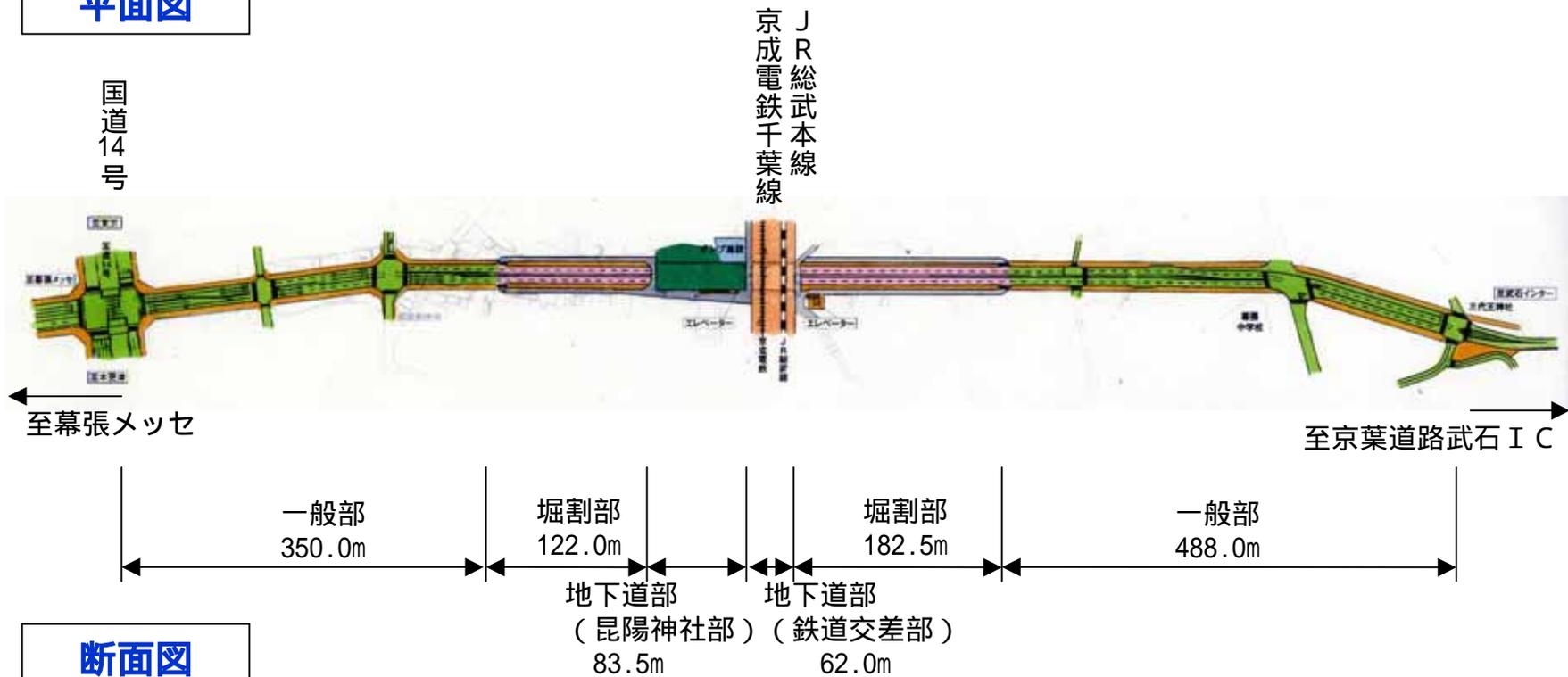
幕張新都心地区

美浜区

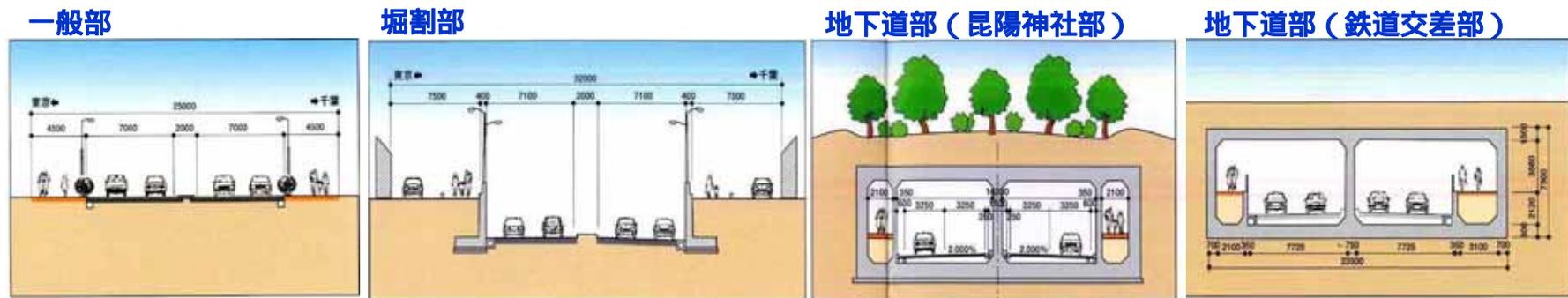
(主)千葉鎌ヶ谷松戸線

0 500 1000 1500 2000(m)

平面図



断面図



美浜長作町線 幕張昆陽地下道の整備効果アピール資料

事業概要

事業名 : 千葉都市計画道路
 美浜長作町線 幕張昆陽地下道
路線名 : 主要地方道 千葉鎌ヶ谷松戸線
事業箇所 : 千葉市花見川区幕張町4丁目
 ~ 花見川区武石町1丁目
事業延長 : 1.3km
幅員 : 25~32m
総事業費 : 約210億円
事業期間 : 昭和55年~平成16年度

整備効果

立体化によるボトルネック踏切の渋滞解消

ピーク時1時間の踏切遮断時間 **51分** **解消**
 最大渋滞長 **430m** **0m**

地域内の交通の円滑化

生活道路への通過交通が **半減** に
約6,100台 / 12h **3,400台 / 12h**

内陸部及び幕張新都心との直結

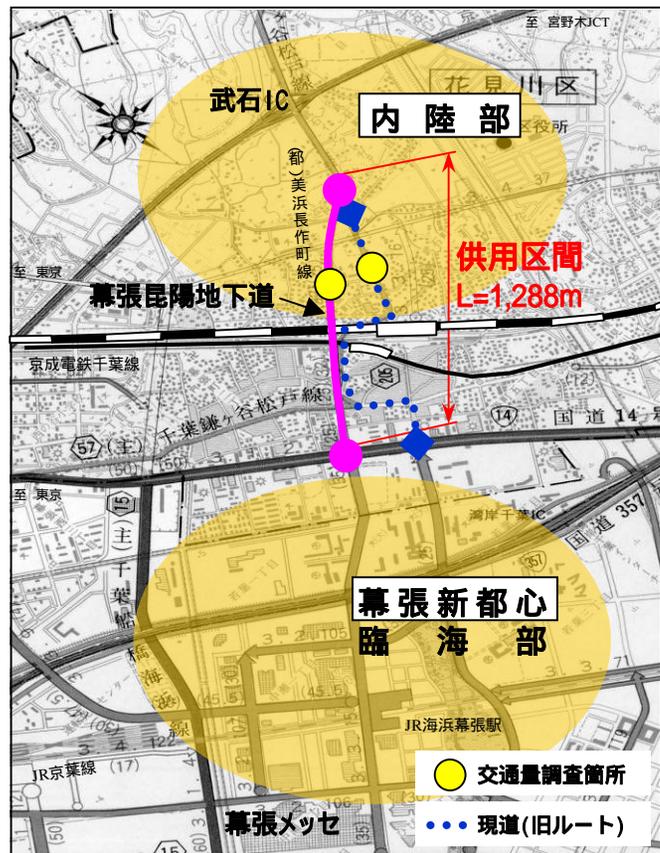
ピーク時の旅行速度が **約3倍** に**アップ**
11.2km **33.8km**

通過時間は **約1/5** に短縮 **11分** **2分**

歩行者の安全性を確保

約8割の利用者が安全性と快適性の向上を実感

歩行者自転車交通量が **約1割** 増加
2,000人 / 12h **2,300人 / 12h**



(整備前: H7.8)

(整備後: H16.7)

事業前写真

平成 8 年撮影



事業前写真

平成7年8月撮影



事業後写真

平成18年2月撮影



事業後写真

平成16年9月撮影

