

# (仮称) 押切・湊橋 事業説明会

令和 5 年 3 月 5 日 (日)

千葉県

# 本日の説明次第

1. 事業概要について
2. 事業認可について
3. 今後の進め方について

# 1. 事業概要について

# 事業概要

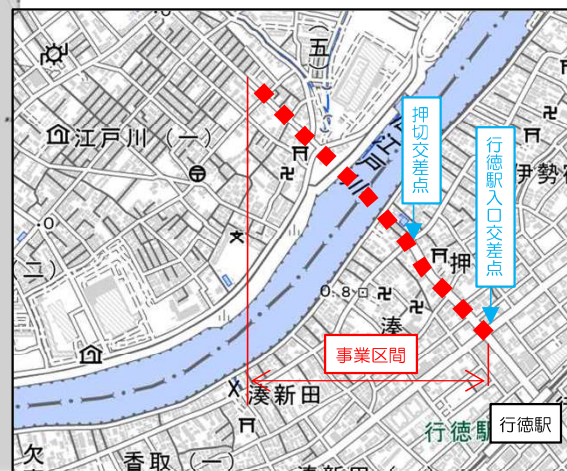
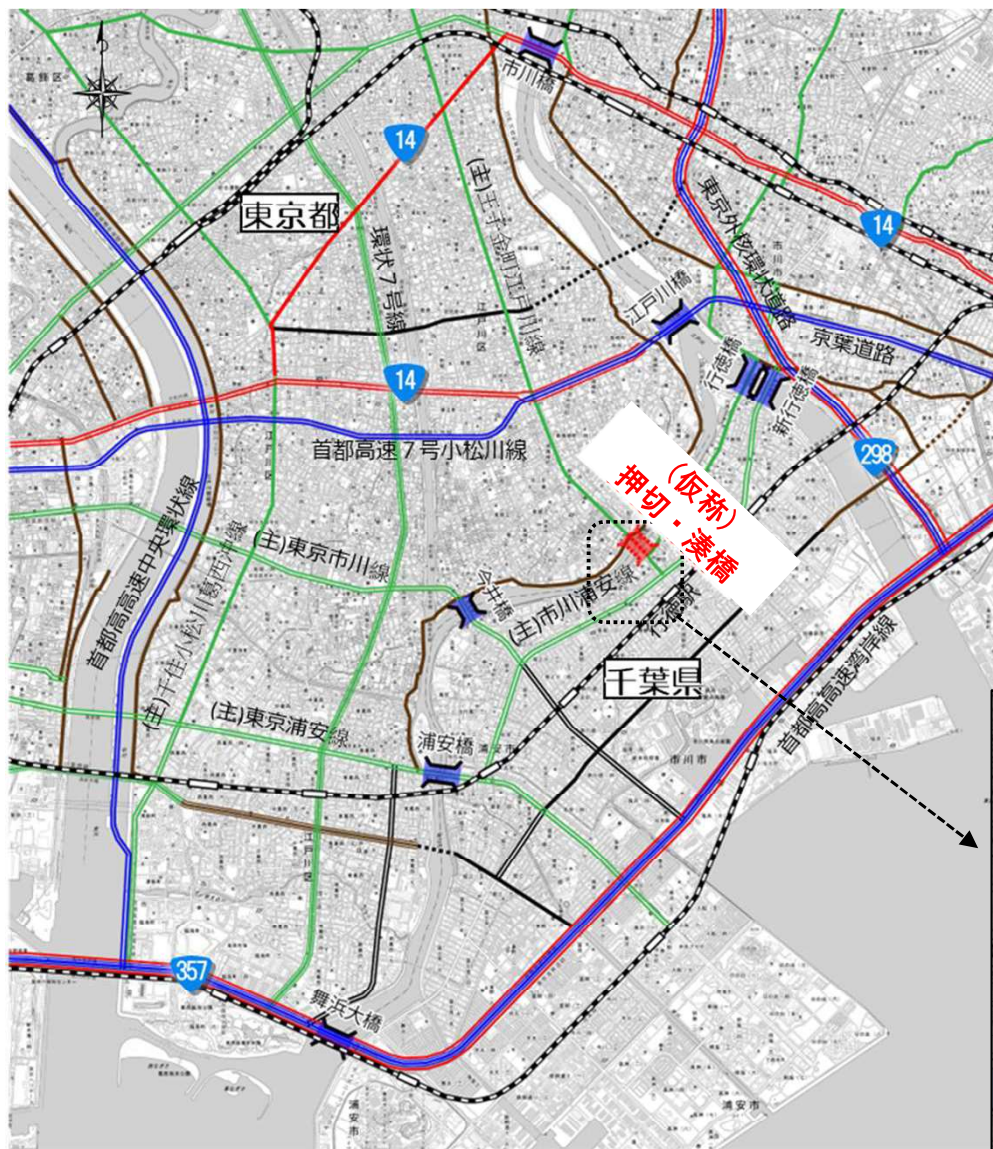
## 事業概要

路線名 : 一般県道 王子金町市川線

事業区間 : 東京都江戸川区江戸川一丁目  
～千葉県市川市押切

延長 : 約0.8 km

幅員 : 15～26 m





# 事業概要 (必要性)

・江戸川、旧江戸川の都県境区間では、市川橋から今井橋まで約8km区間にわたって一般道路の橋梁が無い状況。

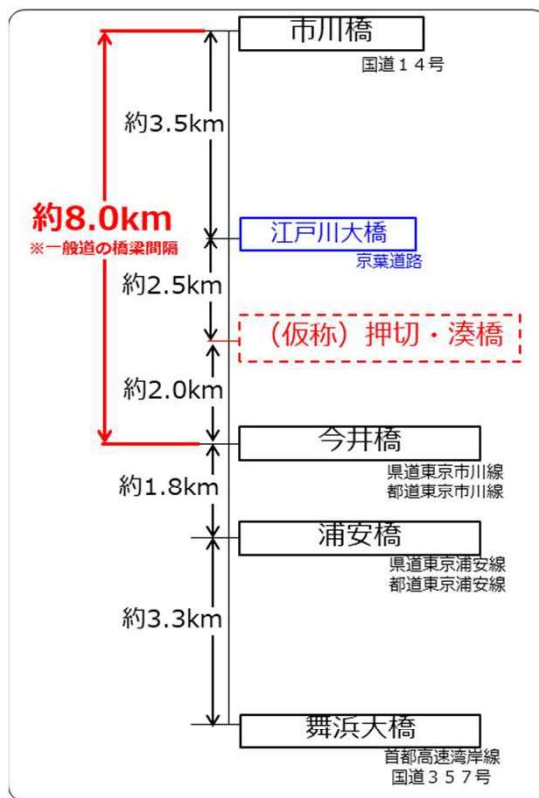


・東京都江戸川区と千葉県葛南地域は、都県間の移動の際、橋梁が限られていることから交通が集中し、慢性的な交通混雑が発生。  
 ・災害時には、避難者や帰宅困難者等の避難行動や救助・救援活動の支障となっている。



**新たな橋梁が必要**

## ○都県境の橋梁整備状況



	交通量 (台/日)	混雑度
市川橋	35,027	1.54
今井橋	27,029	1.16
浦安橋	30,955	1.24
舞浜大橋	53,797	1.96

出典:H27センサス



東日本大震災発災後、帰宅困難者(徒歩帰宅者)が集中し混雑した都県境橋梁

市川市・浦安市から東京都内への通勤通学者数は約15万人 ※H27国勢調査

### 【混雑度について】

混雑度	交通状況	混雑状況イメージ
1.0未満	飽和時間数は0 昼間12時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる状態	ビーク時: 3車線、1台ずつ通行 非ビーク時: 3車線、1台ずつ通行
1.0~1.25	飽和時間数は1~2時間以下 昼間12時間のうち道路が混雑する可能性がある時間帯が1~2時間ある状態	ビーク時: 3車線、2台ずつ通行 非ビーク時: 3車線、1台ずつ通行
1.25~1.75	飽和時間数は1.2時間未満 ビーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過渡状態	ビーク時: 3車線、3台ずつ通行 非ビーク時: 3車線、1台ずつ通行
1.75以上	飽和時間数がほぼ1.2時間 慢性的な混雑状態を呈する状態	ビーク時: 3車線、4台ずつ通行 非ビーク時: 3車線、1台ずつ通行

道路の交通容量((社)日本道路協会)を基に作成

# 事業概要（目的・整備効果）

## ■事業目的

- 江戸川、旧江戸川に架かる橋梁が限られていることから、**新たな橋梁として（仮称）押切・湊橋を整備し、限られた橋梁に交通が集中し発生する交通混雑や防災上の脆弱性などの課題解消を図ります。**

## ◆整備効果◆

### ■交通の円滑化

- 限られた橋梁に交通が集中し、交通混雑が発生しているため、**既存の橋梁に集中していた交通が分散され、交通の円滑化が期待**されます。

### ■地域間の交流連携の活性化

- 篠崎地区と行徳地区との**結びつきが強化され、地域間交流の活性化が期待**されます。

### ■地域の利便性の向上

- 都営新宿線の瑞江駅へのアクセス性が向上し、通勤などで利用できる**鉄道の選択肢が増えます。**

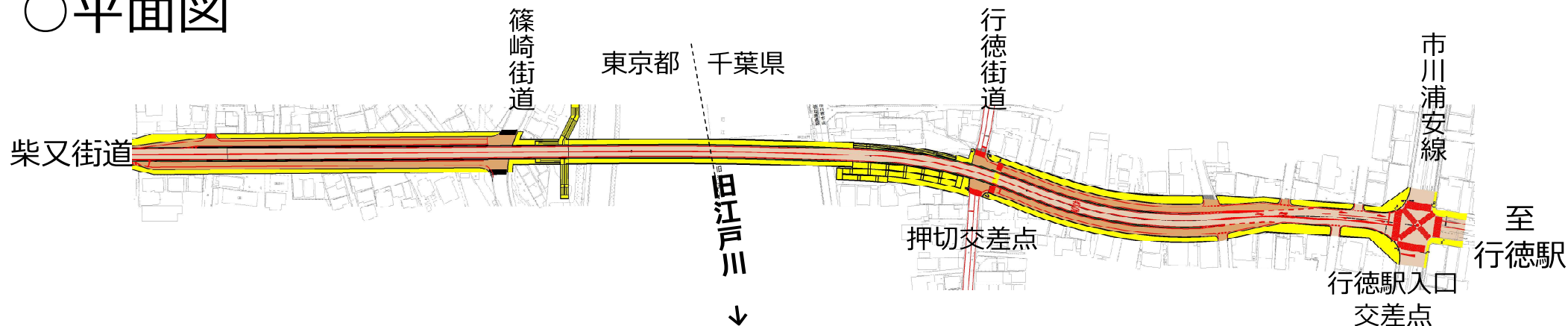
### ■大規模災害時の防災機能の強化

- 今井橋が事故や災害などにより通行できなくなった場合等、**代替性が確保され防災機能の強化**につながります。
- 新たな移動経路が確保され、大規模災害時において、都県境の限られた橋梁に集中する**人や車の混雑緩和が期待**されます。

# 事業概要（全体計画）

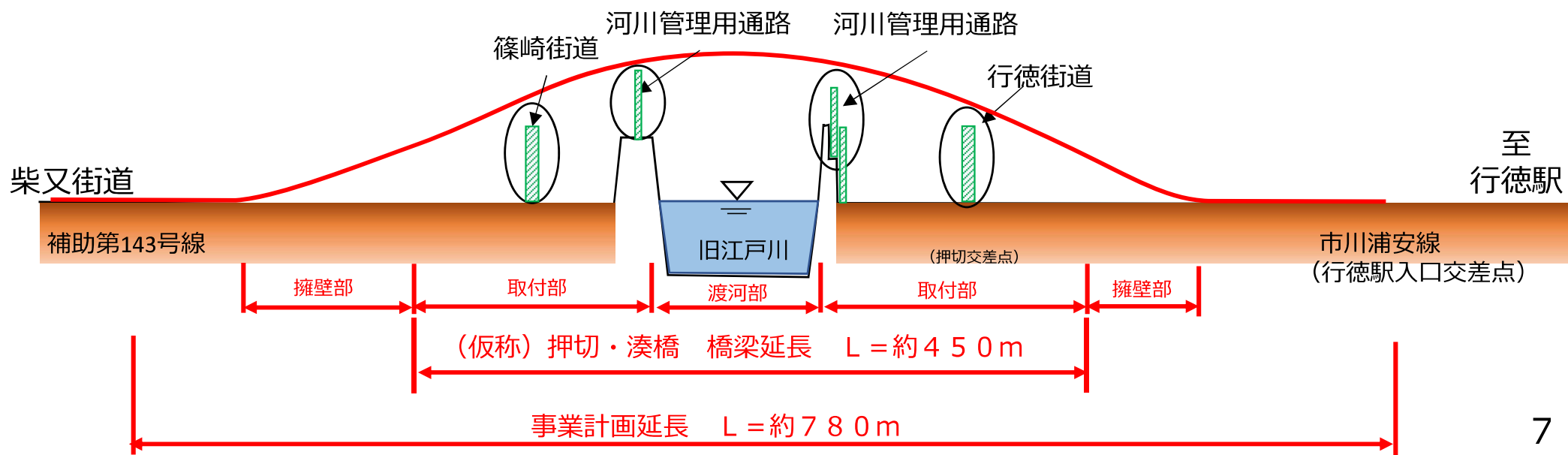
- （仮称）押切・湊橋は、行徳街道、篠崎街道、河川管理用通路などと立体交差し、千葉県側は、県道市川浦安線に接続し、東京都側は、柴又街道に接続する橋梁です。

## ○平面図



※本図は、航空写真を元に作成しており、今後、詳細な測量や設計により、変更になる可能性があります。

## ○縦断図

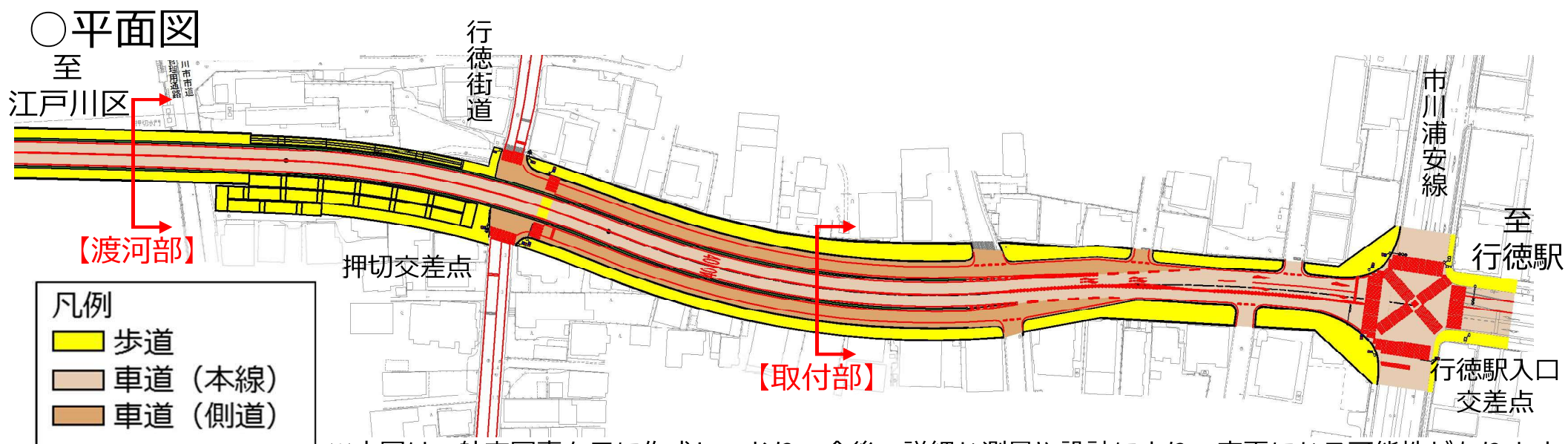




# 事業概要（千葉県側計画）

## ■千葉県側の橋梁計画について

- ・ 渡河部では、片側1車線の2車線の車道、両側に歩道を整備します。
- ・ 取付部では、片側1車線の2車線の車道、両側に側道、路肩、歩道を整備します。  
なお、側道は、一方通行となります。



※本図は、航空写真を元に作成しており、今後、詳細な測量や設計により、変更になる可能性があります。

## ○横断図

### 【渡河部断面】

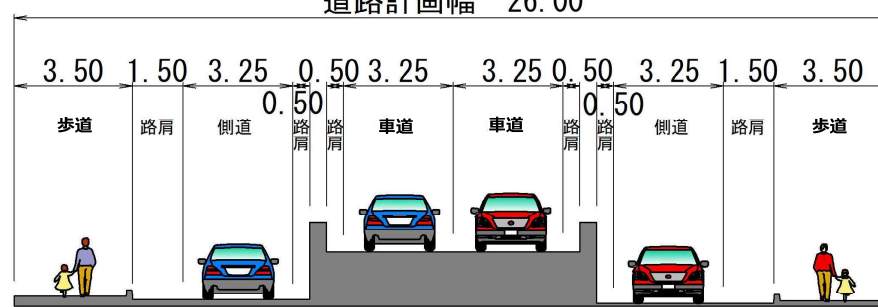
道路計画幅 15.00



[単位：m]

### 【取付部断面】

道路計画幅 26.00

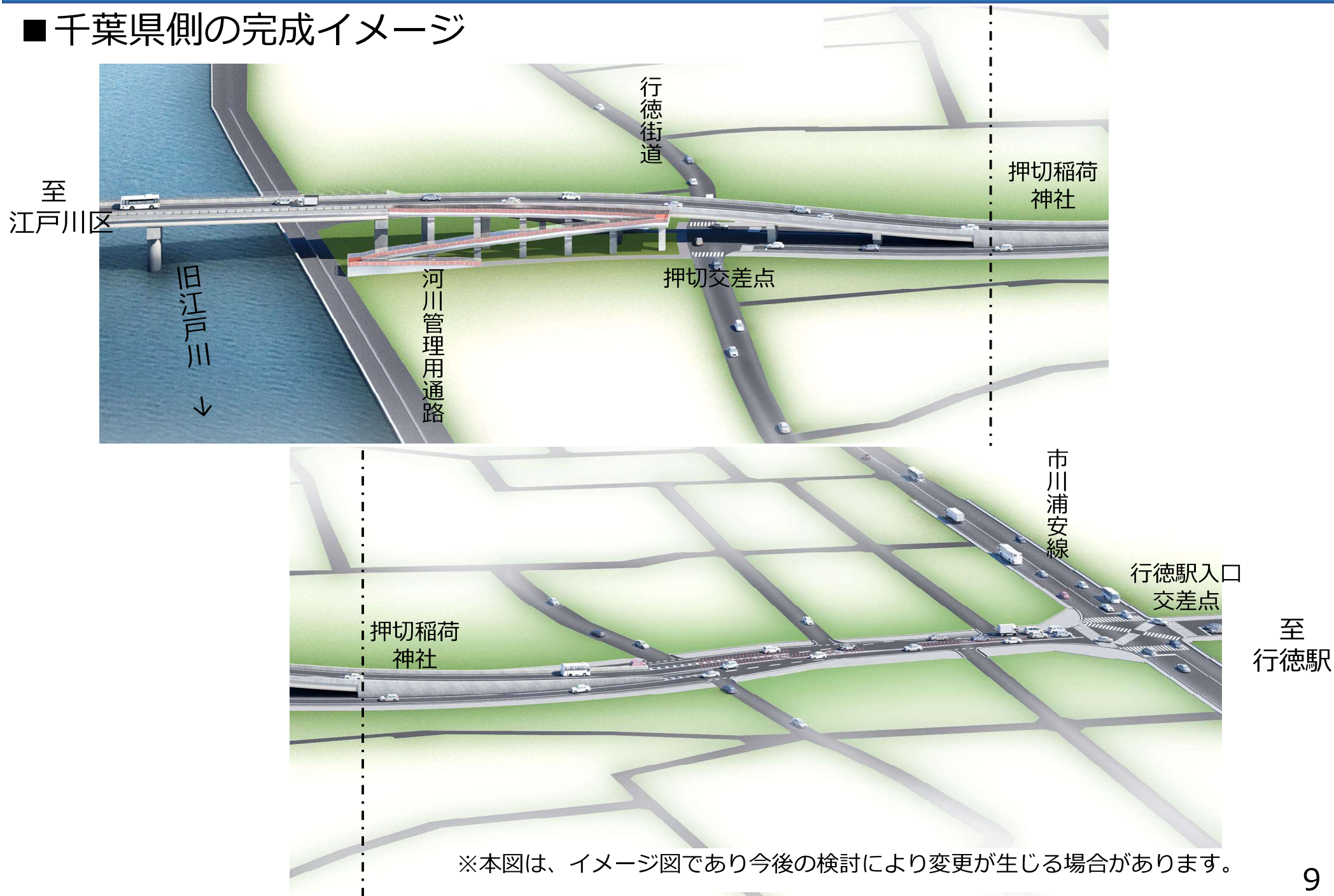


[単位：m]



# 事業概要（完成イメージ）

## ■ 千葉県側の完成イメージ

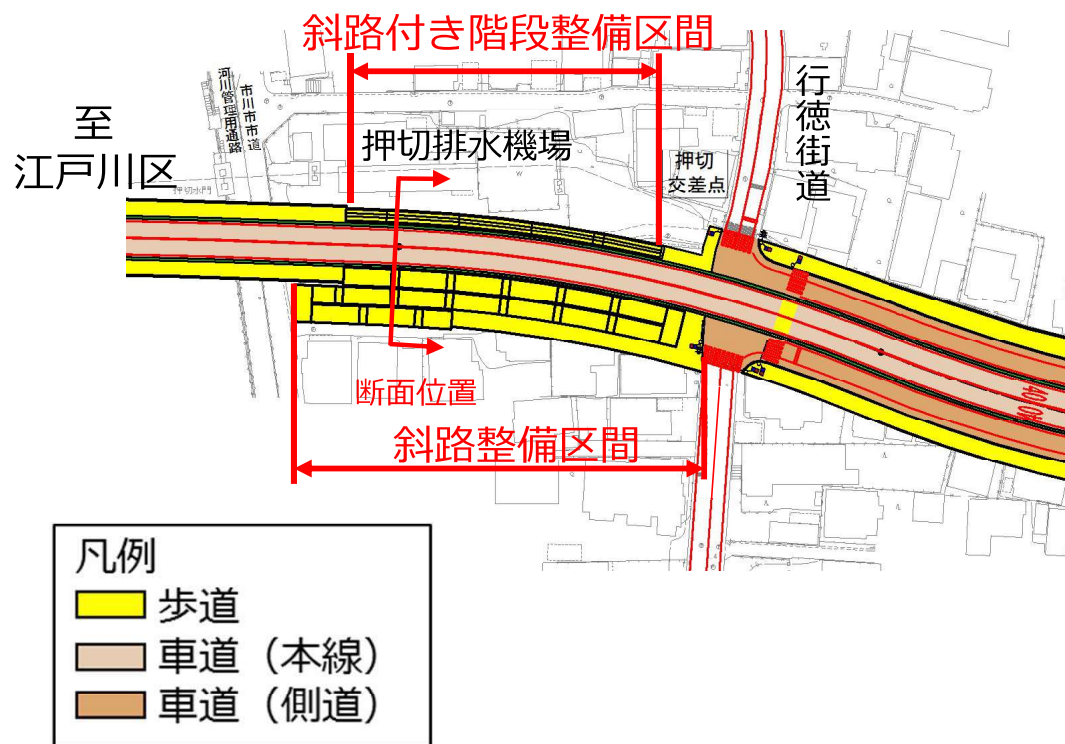


# 事業概要（斜路）

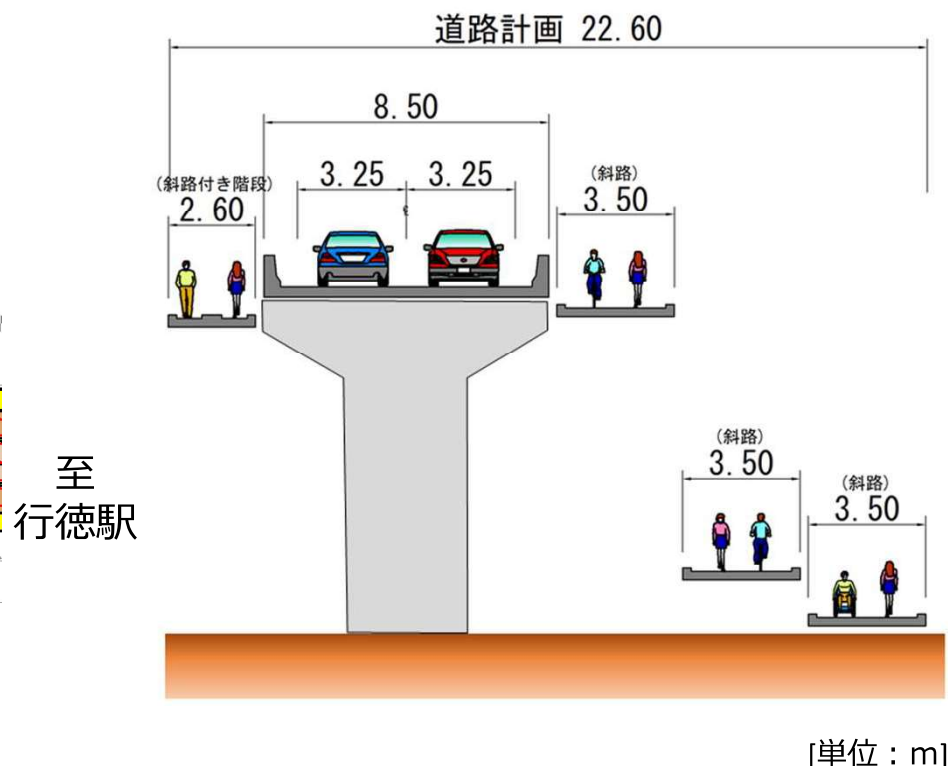
## ■（仮称）押切・湊橋における歩行者等の利用形態について

- ・押切排水機場側（北側）については、斜路付き階段で整備する計画です。  
※斜路付き階段は、中央に勾配約25%の斜路（スロープ）、両側に階段の構造となります。
- ・南側については、斜路で整備する計画です。  
※こちら側の斜路は、勾配約8%の斜路（スロープ）構造となります。

## ○押切交差点付近 平面図



【イメージ図】



※本図は、航空写真を元に作成しており、今後、詳細な測量や設計により、変更になる可能性があります。



# 事業概要 (斜路イメージ)

## ■斜路の完成イメージ



## ■斜路付き階段の完成イメージ

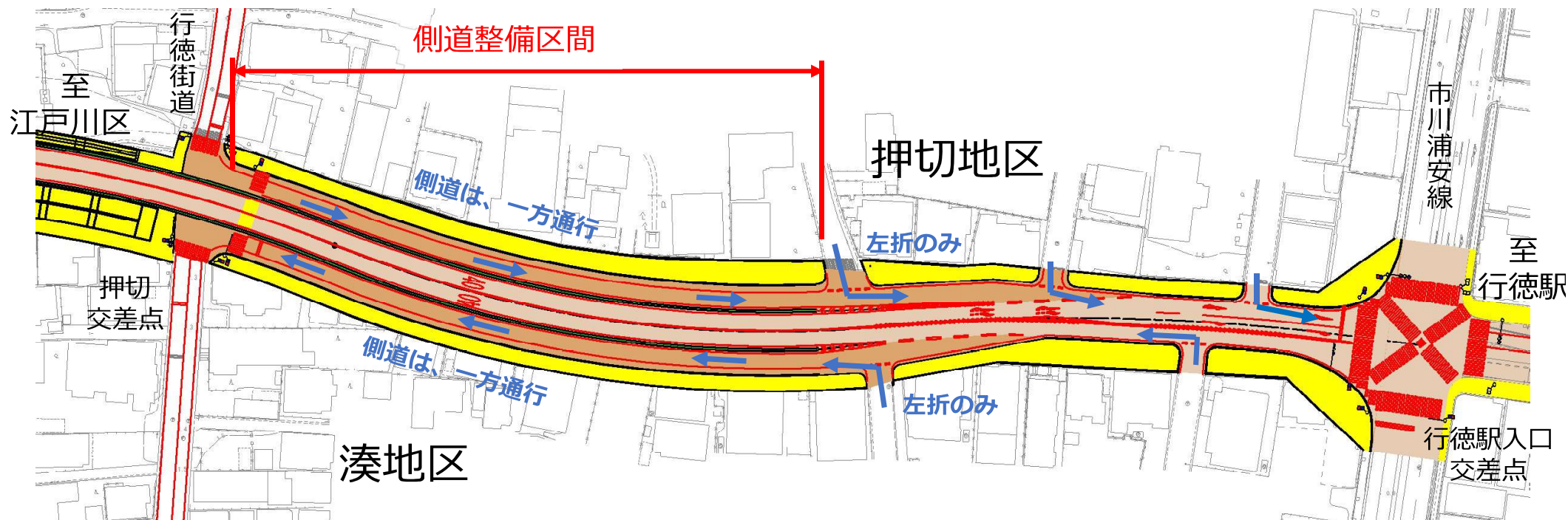


※本図は、イメージ図であり今後の検討により変更が生じる場合があります。

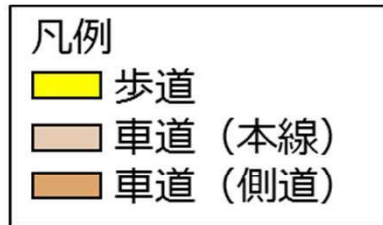
# 事業概要（側道）

## ■本線および側道と接道する市道の利用形態について

- ・ 押切地区および湊地区から県道へ合流する場合は、左折のみの一方通行となります。



※本図は、航空写真を元に作成しており、今後、詳細な測量や設計により、変更になる可能性があります。  
道路計画幅 26.00



[単位：m]



# 事業概要 (完成イメージ)

## ■ 完成イメージ



※本図は、イメージ図であり今後の検討により変更が生じる場合があります。

至 行徳駅

# 事業全体の流れ

- （仮称）押切・湊橋は、下図に示すような手順に従って進めてきています。今後も、地域の皆様のご意見を伺いながら進めていきます。

