

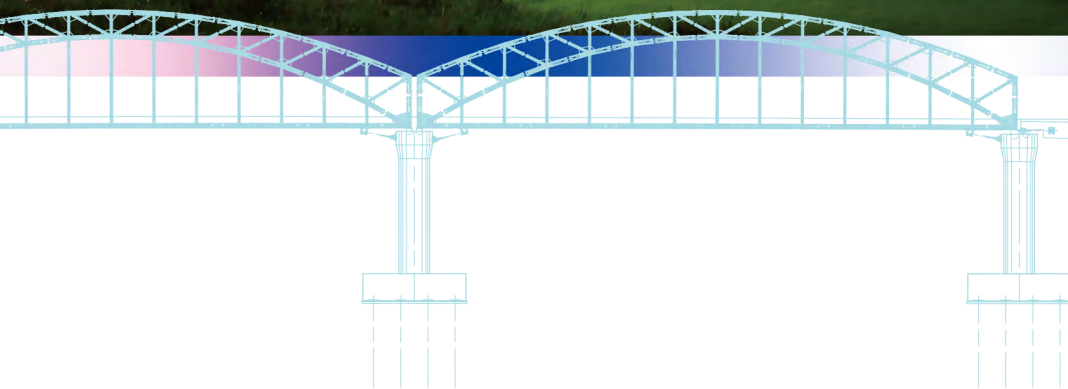
VERY 
GOOD
LOCAL
とちぎ

都市計画道路3・5・102号 家富町堀込線
《主要地方道 足利千代田線》

なかばし

中橋架替事業

Nakabashi



栃木県 安足土木事務所

事業概要

本都市計画道路は、足利市中心部と一般国道50号を結ぶ重要な幹線道路であるとともに、足利市の南北市街地を結ぶシンボル軸として都市の骨格を形成する重要な路線です。

本事業区間は、朝夕を中心にJR両毛線を横断する宝来社街道踏切の前後において交通渋滞が発生しており主要渋滞箇所を選定されていることから、交通渋滞の緩和を図る必要が

あります。また、近隣の学生をはじめとして自転車の通行量が多いにもかかわらず、一級河川渡良瀬川に架かる中橋では歩道が狭く、踏切部では歩道が未整備であることから、通学する生徒・児童等の安全確保が求められています。さらに、中橋が低いため、橋の部分だけ渡良瀬川の堤防が低くなっていることから、重要水防箇所に位置付けられています。令和元年東日本台風の際には、越水を防止するため低くなっている部分に、大型土のうを緊急的に設置しました。そのため、地元住民の安全安心な生活を守るためには、早急に治水安全度の向上を図る必要があります。

そこで、本事業において国・県・市が連携して堤防のかさ上げ及び中橋の架け替えを実施するとともに、歩道及び自転車道の整備、交差点への右折車線の整備に加えてJR両毛線交差部の立体化により、安全な通行の確保、渋滞緩和による交通の円滑化及び堤防かさ上げによる治水安全度の向上を図ります。

計画概要

路線名	都市計画道路3・5・102号 家富町堀込線 (主要地方道 足利千代田線)
延長	644.0m 【内訳】 ●中橋(仮称) 285.0m ●通跨線橋(仮称) 134.0m ●取付道路225.0m
道路幅員	25.0~31.8m (2車線、両側自転車道及び歩道)
道路諸元	第4種第2級 設計速度40km/h
事業費	約107億円
事業期間	令和3年度~令和9年度(予定)
主要構造物	<ul style="list-style-type: none"> ■中橋(仮称)[渡河部新設橋] 鋼5径間連続細幅桁橋 ■中橋側人道橋(仮称)[渡河部アーチ移設橋] 鋼単純桁橋+3連アーチ橋 ■通跨線橋(仮称)[高架部新設橋] PC単純中空床版橋+4径間連続鋼床版桁橋

拡大位置図



現況の課題

課題 01 越水のリスク

●一級河川渡良瀬川については、中橋が低いため、渡良瀬川の堤防が低くなっており、洪水時に危険な状態になることから、重要水防箇所になっています。

渡良瀬川 左岸堤防



【平成13年9月出水時の状況】



渡良瀬川

●令和元年東日本台風の際には、河川の水が堤防を越えることを防止するため堤防が低くなっている部分に大型土のうを緊急的に設置しました。

【令和元年東日本台風時の状況】



水防活動(左岸側) 10月13日(日)2時頃



渡良瀬川

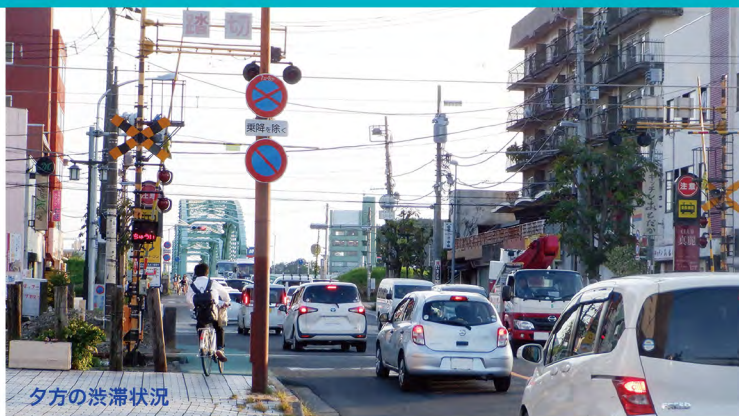
10月13日(日)7時頃

課題 02 歩行者、自転車の通行環境

●近隣の学生をはじめとして自転車の通行量が多いにもかかわらず、中橋では歩道が狭く、踏切部では歩道が整備されていないため、歩行者、自転車が安全に通行できない状況となっています。

課題 03 交通渋滞

●朝夕を中心にJR両毛線を横断する宝来社街道踏切の前後において慢性的に交通渋滞が発生しています。



夕方の渋滞状況

01

低くなっている堤防の
かさ上げによる
治水安全度向上

02

歩行者、自転車の
通行分離による
交通安全確保

架け替えによる

整備効果

03

右折レーン整備等の
交差点改良による
交通渋滞緩和

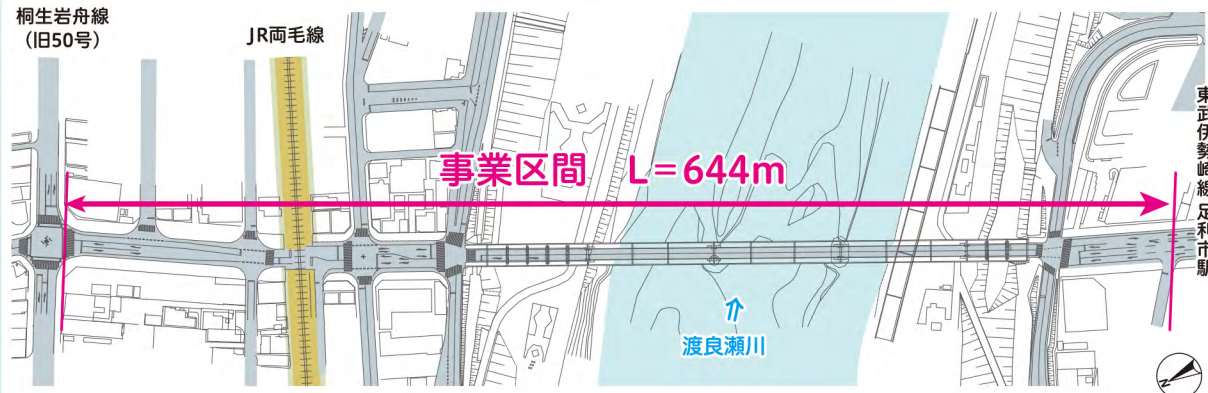
04

足利市のシンボルとして
市民に親しまれてきた中橋
3連アーチの継承

● 施工の流れ ●

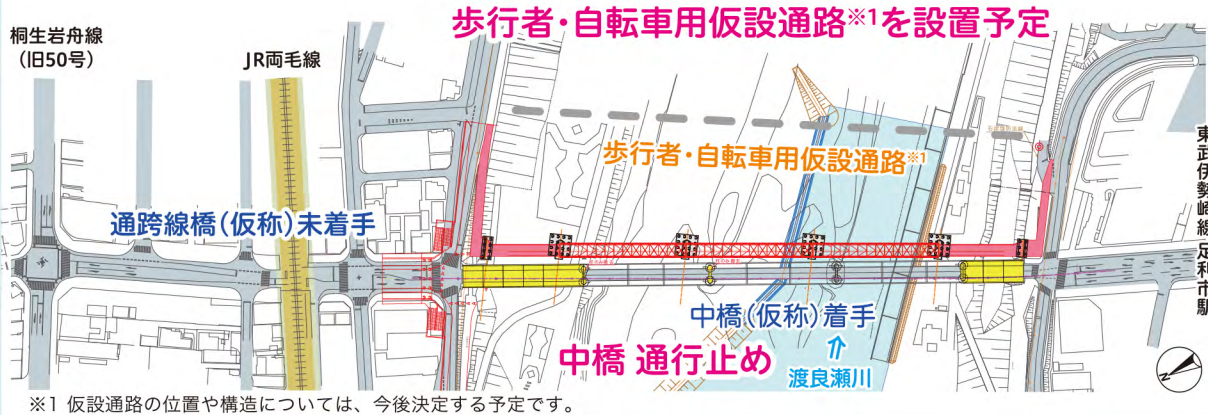
現況

中橋は自動車交通量が1日に1万台以上あり、歩行者・自転車の通行も多いものの、幅員は車道7m、両側歩道各2mと狭い状況です。そこで、現在の橋の下流側へ、3連アーチを移設した歩行者・自転車の橋を架け、現在の中橋の位置に歩道、自転車道を備えた車道橋を新設します。



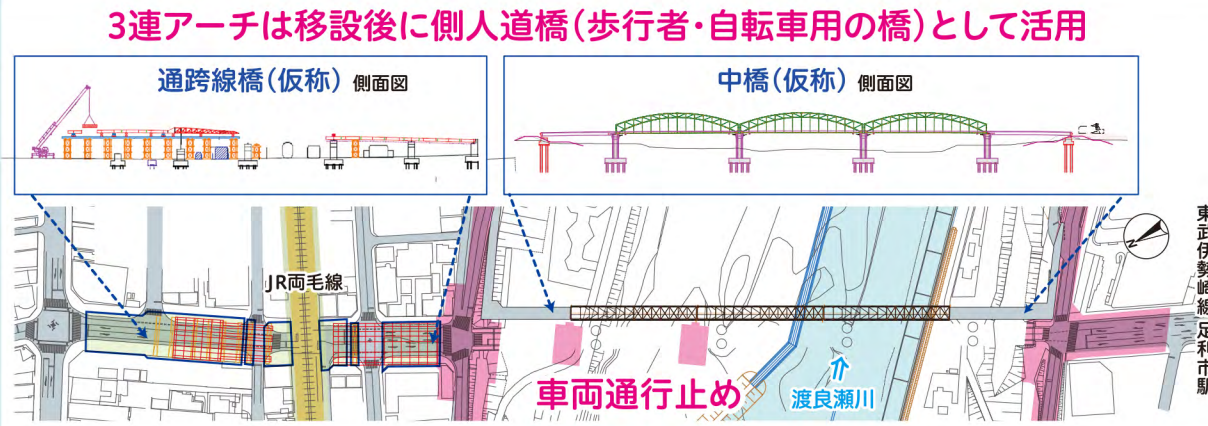
施工中状況①

3連アーチ移設先の橋の基礎(橋脚、橋台)を建設した後に中橋を通行止めとした上で、アーチを移設し歩行者・自転車の橋を整備します。
また、中橋通行止め期間中も歩行者・自転車の通行を確保するため、仮設通路(※1)の設置を予定しています。



施工中状況②

アーチを移設し現在の中橋を撤去した後に、車道橋の基礎(橋脚、橋台)を建設した上で、堤防をかさ上げします。
また、堤防道路との交差点の拡幅や車道橋の新設に合わせて、JR両毛線を越える高架橋の整備を一体的に進めています。



完成

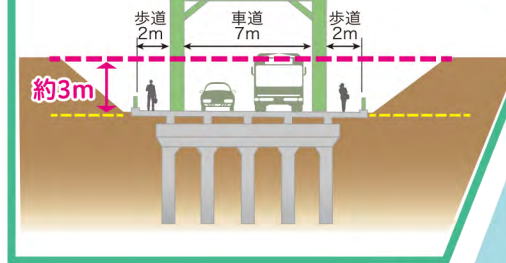
中橋架け替え後は、堤防かさ上げによる治水安全度の向上とともに、車道の両側に歩道3.5m、自転車道2mが整備されることで歩行者・自転車の安全な通行が確保され、交差点改良や高架橋整備による渋滞緩和など多様な効果が期待できます。



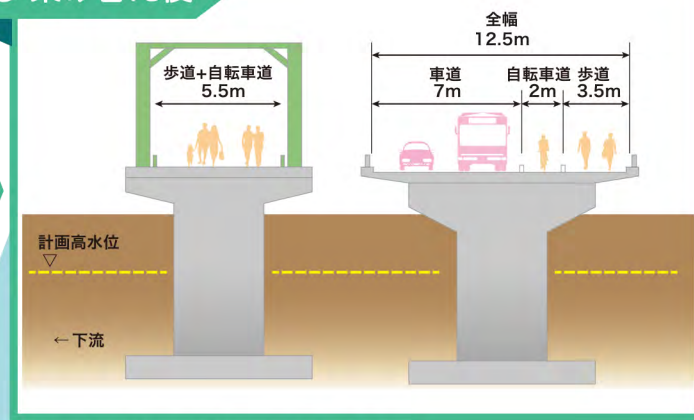
※現時点の想定であり、今後変更の可能性があります。

● 現況

上下流に比べ堤防が約3m低い

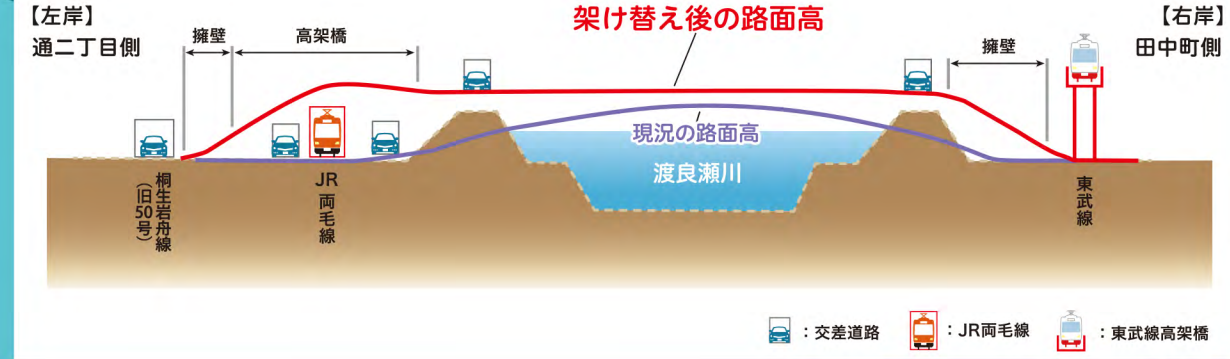


● 架け替え後



※堤防と橋脚をイメージとして併記していますので、実際とは異なります。

● 架け替え前後の路面高イメージ



● 現況の橋の様子



● 完成後の橋のイメージ



※現時点の想定であり、今後変更の可能性があります。



中橋の歴史トピックス

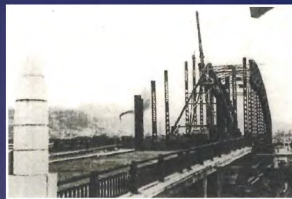


昭和11年 現在の中橋が完成

建設中の中橋

《中橋について》

- 開 通 昭和11 (1936) 年 8月 7日
- 形 式 下路ブレースドリブ・タイドアーチ
- 総工費 35万円(※1)
(うち 東武鉄道が10万円 足利市が5万円を寄附)



ブレースドリブ・タイドアーチ(※2)
19世紀末のドイツで生まれた形式
20世紀初頭のドイツでブームとなり、鉄道橋・
道路橋など多くの橋が造られました。
日本でも都市景観のシンボル「帝都の旗門」と
して、都市の入口に架設するに相応しい形式の
橋として、各地に架けられました。

(※1) 参考: 荻野萬太郎 (S11.5.1) .「適齋回顧録」. 両毛新聞社
(写真提供: 足利市、協力: 足利大学)

(※2) 参考: 成瀬輝男 (H6.9.30) .「鉄の橋百選——近代日本のランドマーカー——」. (株) 東京堂出版

事業完成後のイメージ

※現時点の想定であり、今後変更の可能性があります。



栃木県安足土木事務所
中橋のページはこちら

