

特集 都市計画道路郷部線

JR、京成線の下を一直線に通過

ニュータウン

国道51号



まちの発展に不可欠な都市計画道路。中でもとりわけ重要なのが中心市街地を取り囲む環状幹線道路の整備です。その最重要路線ともいえる郷部線が今月中に完成、4月からいよいよ供用が開始されます。今回は経緯を振り返りながら事業の内容についてお知らせします。

開通は4月1日に

郷部線は国道51号の不動ヶ岡論田地先を起点に、成田ニュータウン、美郷台を通過し、土屋の国道408号に至る総延長3,390mの都市計画道路です。

今回完成するのは、この内起点から加良部3丁目までの840mの直線区間で、JR線と京成線の下をトンネルで通過していきます。道路の幅は20〜25mで、4車線の車道と両側に歩道が整備されています。

また、区間途中の囲護台地先では、JR成田駅西口方面から都市計画道路・馬橋竹下線も接続するため、市役所や京成東口方面と成田ニュータウン方面とのアクセスが格段に改善されます。

平成4年3月の事業認可から14年、本市始まって以来の一大土木工事となった本区間の郷部線整備事業。十数年に及ぶ歳月と139億円の事業費をかけて完成した郷部線整備事業とは一体どういった工事だったのか、その経緯を振り返りながら紹介します。

東西に分かれるまち

昭和40年ごろまでの成田の市街地は、参道を中心とした馬の背状の台地上に形成されていました。この門前町を大きく変えたのが昭和41年に始まった空

港建設と、同44年からの成田ニュータウン建設でした。

まちの東側は、空港やホテル、大規模スーパーなどの建設が進み、西側はニュータウンの造成とさまざまな公共施設の建設が続きました。市民の生活圏が、参道を中心とした旧市街地の東西に分かれて形成されることになったのです。ところが、これらを結ぶ幹線道路がなかったため、車が駅周辺の狭い道路に集中し、慢性的な交通渋滞を引き起こしました。

このような中、まちの東西を結ぶ幹線道路の建設は、市の重要課題となつたのです。昭和53年、郷部大橋の完成により郷部線が国道408号に、同57年には都市計画道路・ニュータウン中央線が国道51号に接続し、市内の交通アクセスは大きく向上しましたが、駅周辺の東西交通の問題は残されたままでした。

この問題こそが、国道51号と成田ニュータウンを結ぶ本区間だったので。

工事を阻む市街地と鉄道

昭和43年に都市計画決定された郷部線は、JR成田駅と京成成田駅周辺の人と車の流れを円滑にするための幹線道路として計画されました。

この最重要路線ともいえる郷部線が、国道51号までのわずか840mの区間を残し未完成のまま残された最大の理由



が、まちを東西に分けている、馬の背状の台地」と複雑な地形でした。ここを通過するにはトンネルしかなく、しかもそこにはJRと京成の線路、路線バスを通る市道などがあり、工事を一層難しくしていました。

もう一つは用地確保です。本区間の郷部線は、既にある市街地を通過するため、計画区内に多くの人たちの住

居や店舗が含まれていて、この人たちの補償も大きな問題でした。

予想される難工事と用地の確保、それに伴う莫大な事業費。通常の都市計画道路の何倍もの労力と資金を必要とする本区間の着工は見送られ、公津の杜へ延びる都市計画道路・中台線・加良部・公津の杜（国道51号）の整備が先に進められることとなったのです。

開通後は
 JR成田駅西口・京成成田駅東口間の距離と所要時間

- Aルート 2.6km 約4分
- Bルート 5.5km 約9分
- Cルート 7.0km 約11分

(所要時間は、普通車で時速40km走行したときのもので、信号待ちの時間は除く)

大プロジェクト事業に着手

この間、バブル経済の波は本市にも押し寄せ、いたるところで大規模開発が行われました。次々と建設が進むゴルフ場ホテル、大型店舗、住宅地。地域の急速な発展を支えるためにも、早急な道路網の整備が求められたのです。

一方、JR・京成成田駅を挟み、東側に市役所と大型スーパー2店舗、西側にはニュータウンと警察署、税務署。主要な施設などが分断されて所在する中心市街地の形状は、市民生活にも大きな影響を与えていました。

まちの東西を結ぶ交通網の整備としては、囲護台トンネルなおよしトンネルの工事もありましたが、抜本的にこの問題を解決するものではありませんでした。

都市計画でまちの東西を結ぶ道路と位置づけられた郷部線。好調な景気と、幹線道路の早期開通を望む市民の声に後押しされ、平成3年、ついに大プロジェクトが動き出しました。

トンネル工事に9年

平成4年3月、都市計画道路郷部線整備事業認可。国庫補助事業として事業費の一部に国から補助金が投入されることに。同3年度から開始された用地買収も着々と進み、同9年度から本事業の核ともいえるトンネル工事が着

都市計画道路とは

都市の健全な発展と機能的な都市活動を確保するため、ほかの市道とは違い都市計画法に基づいて定められた道路で、現在24路線、総延長で約44kmが計画決定されています。郷部線が開通すると供用区間は約35kmとなります。(合併後は総延長で約58km、供用区間は約38kmとなる予定です)

郷部線開通までのあゆみ

- 昭和43年11月 成田都市計画決定
- 53年5月 成田ニュータウン入居開始
- 53年5月 成田空港開港
- 53年8月 郷部大橋開通
- 57年3月 ニュータウン中央線開通
- 平成2年 バブル経済崩壊
- 3年11月 郷部線地権者説明会
- 4年3月 郷部線事業認可
- 4年3月 郷部線用地買収開始
- 6年6月 中台線全線開通
- 9年2月 郷部線工事着手
- 9年10月 京成線トンネル工事着手
- 11年12月 JR線トンネル工事着手
- 12年3月 京成線トンネル完成
- 14年3月 不動ヶ岡地先国道51号4車線化
- 14年4月 暫定平行滑走路供用開始
- 18年3月 JR線トンネル完成
- 18年3月 郷部線工事完了
- 18年4月 郷部線開通

手されたのです。

工事区間の中間地点に位置するトンネルは、長さ1336m、内部の道路幅は20m(下図参照)で、この中に4車線の車道と両側に歩道が造られます。

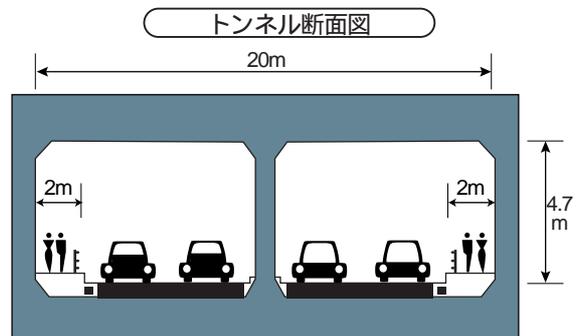
この部分の地形も複雑で、一番高いところを路線バス、その下をJR線、さらにその下を京成線が通過しています。JR線と京成線の線路の高さが違うため、緩やかな勾配のついたトンネル構造となりました。

また、硬い岩盤のある地形と違い、ここは掘れば上から土が落ちてくる北総台地です。これまでは、このような難所で、鉄道の運行を妨げないように工事を行うには、作業時間が制限されたり、仮設工事に大変な労力と時間が掛かったりしていました。

このため、HEP&JES工法(下記参照)という最新の立体交差工法を用い、これらの問題を克服しながら巨大なコンクリートのボックスを建造しました。こうしてトンネル工事だけで10年の工期と88億円もの事業費が費やされました。

もついでにこの難事業

トンネル工事とともに担当者を悩ませたのが、既存の宅地や道路との段差問題です。工事区間840mの内、平らなところは一カ所もないくらい複雑な地形で、ここを掘ったり盛り土したり



HEP工法&JES工法

HEP (High Speed Element Pull Method) 工法は、線路の下をくりぬく横断工事をすばやく安全に行うけん引工法で、JES (Jointed Element Structure Method) 工法は、そこに構造物(トンネル)を短期間に施工する新しい構築法です。

して道路を造らなければなりません。

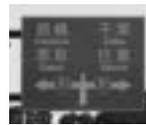
住宅地では郷部線との段差で高台に取り残される家や、玄関前の道路が消滅してしまうような家が何軒も出ました。直接道路にからない、この人たちの代替地の造成や新規の取り付け道路の建設も並行して行わなければなりません。

このほかにも、よつ壁の建設など路用地以外の工事でも多額の事業費と労力がかかることとなったのです。

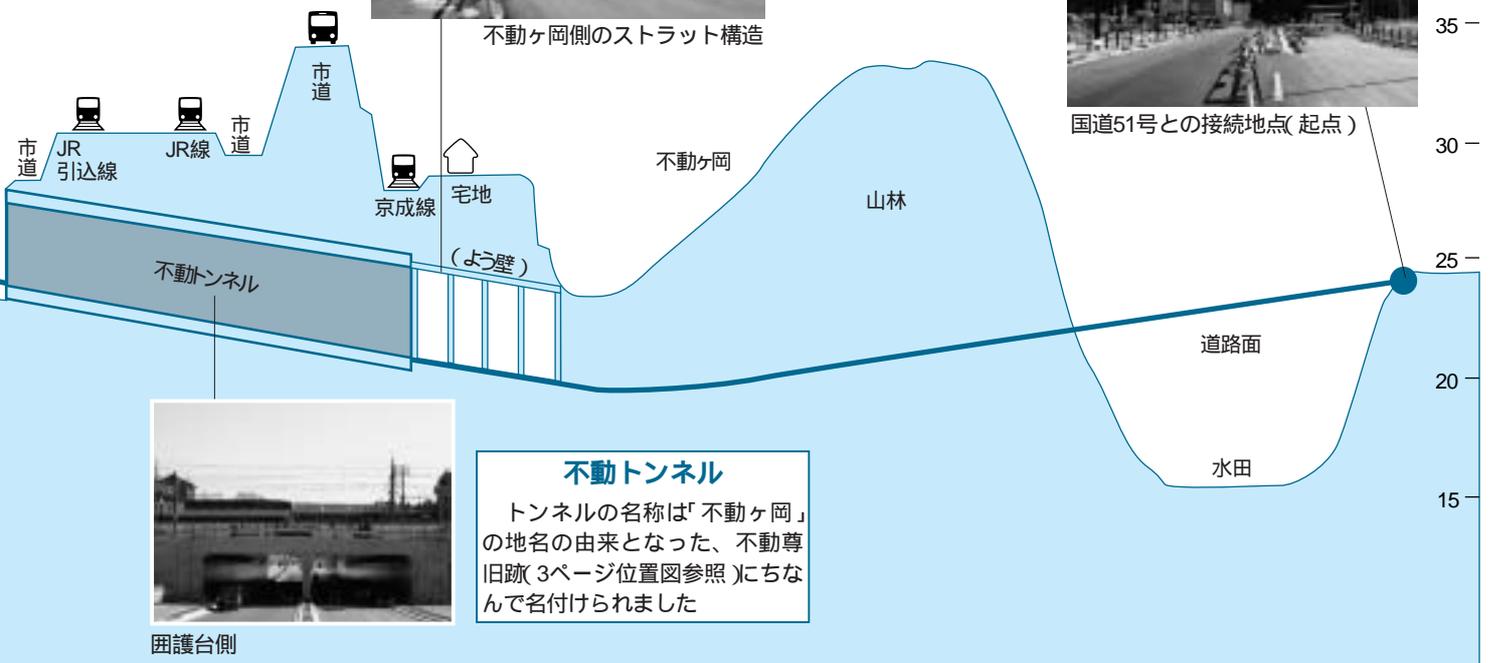
本工事以外に新たに建設されたり、付け替えたりした市道は8路線で、総延長は本工事区間を上回る1,400mにも及びました。



不動ヶ岡側のストラット構造



国道51号との接続地点(起点)



不動トンネル

トンネルの名称は「不動ヶ岡」の地名の由来となった、不動尊旧跡(3ページ位置図参照)にちなんで名付けられました



囲護台側

東口と西口間が車で4分に

郷部線の工事と平行して進められていたのが、都市計画道路・馬橋竹下線の整備です。JR成田駅西口の前を通り、団護台地先(エスエス製薬付近)の郷部線へ接続する道路で、本区間と同時に開通することにより西口方面から京成成田駅東口方面への交通の流れがよりスムーズになります。

これまで大型バスなどが京成成田駅東口方面からJR成田駅西口方面へ向かう場合、国道51号からニュータウン中央線を通らなければなりませんでしたが、これからは半分以下の距離と時間で済みます。また、小型車も駅周辺の狭い道を通らず、安全に駅の東西へ移動することができます。

郷部線事業費(起点～加良部間)		
事業費内訳		
・道路工事費	16億円	合計 139億円
・トンネル工事費	68億円	
・用地費と補償費	45億円	
・取り付け道路等	10億円	
財源内訳		
・市費	68億円	合計 139億円
・国費	42億円	
・県費(企業庁負担金)	29億円	
金額は18年度の残事業も含む見込み額		

環状幹線道路がついに完成

トンネル本体工事はほぼ完了し、後の道路部の工事も順調に進んでいます。また、ニュータウンの接続部交差点工事も急ピッチで行われています。

長い間、道路の迂回や工事車両の通行などにより沿線住民の皆さんの生活に影響を与えてきた工事も、3月下旬には一部の付帯工事を残し完了する見込みです。後は4月1日の開通を待つだけとなりました。

事業開始直前にバブル経済が崩壊し、厳しい社会情勢の中で続けられてきた「都市計画道路・郷部線整備事業」。14年の歳月と139億円の事業費を投じた一大プロジェクトが、今終わろうとしています。

都市計画道路は、新たな人と車の流れをつくり出すとともに、災害に強い街づくり、秩序ある街づくりにも欠かすことのできない大切な社会資本です。地権者の皆さんをはじめ工事に携わった多くの人たちの協力により完成した「都市計画道路3・3・4号郷部線」。新しい道路は、まちの東西を結ぶだけでなく、わたしたちに快適な市民生活をもたらしてくれるはずです。

くわしくは街路課 ☎ 20 1565

