

「公共事業事前評価自己評価調書案(都市軸道路利根川橋梁（仮称）新設事業)」に対する意見と県の考え方

千葉県 県土整備部 道路計画課

- 1 パブリックコメント実施期間 令和7年2月7日（金）～3月10日（月）
- 2 意見提出者数（意見の延べ件数） 5人（8件）
- 3 提出された意見の概要と県の考え方

※提出された意見について、趣旨を損なわない範囲で要約させていただきました。

また、同内容の意見についてはまとめさせていただきました。

御意見の概要	県の考え方
洪水を想定した場合、現行案のとおり取付部も含めた一体的な橋梁として整備することが望ましいが、地震や救急救命活動等に関しては、取付部を全て橋梁とするのではなく、地上の道路として整備することでもその目的とする効果は得られるのではないかと。 また、施工内容をなるべくコンパクトにすることで事業費と事業期間を短縮していくことも必要と考えられる。より早期の整備に向けて、引き続き本事業を推進されることを期待している。	取付部について、千葉県側では、川端調整池及び河川区域である田中調節池内を通過することとなり、当該施設の機能を確保する必要があることから、橋梁形式としています。 また、早期に整備効果を発現できるよう、暫定2車線による先行整備の事業計画としており、引き続き茨城県と連携し、早期整備に向け、取り組んでまいります。
2043年の開通目標だと、沿道の人口がピークアウトしてしまうのではないかと。費用を多く積んでも、1日でも早く開通させ、各県民に還元される経済効果の最大化されるよう努めてほしい。 また、住宅街の通過交通を少しでも減らし県民の生命の安全を確保するためにも、供用から一定期間を有料道路としたり、片側の2車線を先行整備したりするなどして、開通年を早めてほしい。	早期に整備効果を発現できるよう、暫定2車線による先行整備の事業計画としており、引き続き茨城県と連携し、早期整備に向け、取り組んでまいります。
渡河部について、並走するつくばエクスプレスの車窓からの景色を阻害してしまうのではないかと。配慮を願いたい。	本道路は、つくばエクスプレスと並走する計画として、平成11年に都市計画決定され、渡河部においては、鉄道より道路が高くなる構造として、平成15年に鉄道と一体となる下部工の整備が完了しています。

歩道はつくらずに、車道4車線分を先ず、作るべき。理由は、交通量的には、4車線の道路であり、橋の構造的に安定するためである。 また、補強不要な範囲で片側だけでも歩道部を作る。 橋の補強をすべき。	本道路の計画については、つくばエクスプレスの隣に、上下線の歩道と車道を整備する道路計画としています。 今回の事業計画としては、早期に整備効果を発現するために、暫定2車線による先行整備を行うこととしており、4車線化等については、暫定2車線の供用後の交通状況を踏まえ、検討することとなります。
暫定2車線で整備するとのことだが、最初から完成4車線で整備する検討は行ったのか。暫定2車線区間がボトルネックになり、渋滞及び事故が多発する可能性がある。 最初から完成4車線で整備すれば、トータルの工事期間及びトータルコストは暫定2車線よりも削減できるはずである。	つくばエクスプレスの隣に上下線を分離した4車線の道路計画として整備する検討を行っており、事業規模等を踏まえ、早期に整備効果を発現するために、暫定2車線による先行整備を行うこととしています。
利根川橋梁（仮称）が整備されても、上流側の芽吹大橋とは直線距離で約9km離れており、利根川を渡るもう一つの橋梁を整備することを検討してはどうか。	茨城県境については、都市軸道路利根川橋梁（仮称）の早期整備に向け、取り組んでいるところであり、頂いた御意見については、今後の参考とさせていただきます。
本件単独の事業評価だけではなく、他の施策も含めた必要性を評価すべきである。千葉県管理のインフラ設備の修繕よりも本施策が優先されるものかが疑問である。	事業評価については、「千葉県県土整備公共事業評価実施要領」に基づき、対象となる事業について評価を実施しているところですが、頂いた御意見については、今後の参考とさせていただきます。
計算条件である供用開始年次の変更が費用便益比に与える影響を評価すべきである。 都市軸道路利根川橋梁（仮称）により、混雑が増す道路による走行時間増加の影響を計算に入れるべきである。 交通量の推計時点が令和22年度であり、人口減少による交通量の減少を考慮すべきである。	費用便益分析については、費用便益分析マニュアルに基づき、算出をしておりますが、頂いた御意見については、今後の参考とさせていただきます。