

【別紙様式2】

千葉県県土整備部所管公共事業事前評価自己評価調書

事業名	社会資本整備総合交付金事業（住宅街路） （野田都市計画道路 今上木野崎線）
担当課名	千葉県県土整備部 道路整備課

1. 事業の概要

(1) 事業の目的	<ul style="list-style-type: none"> 東葛飾北部地域の東西方向のネットワーク強化 市街地の交通円滑化
(2) 事業の内容	
①事業期間 ・時期	<ul style="list-style-type: none"> H24年度：設計・用地買収 H27年度：工事着手 H30年度：供用開始（予定）
②事業規模	<ul style="list-style-type: none"> 延長約0.7km 構造物（鉄道横断）1箇所 幅員2.5m～3.9m 本線4車線、側道1車線
③事業費	<ul style="list-style-type: none"> 約82億円（前後交差点改良含む） （内訳）用地補償費 約34億円 工事費 約48億円
④事業位置	<ul style="list-style-type: none"> 千葉県野田市山崎 地先 （県道松戸野田線 野田市山崎交差点 ～国道16号南部工業団地入口交差点）

(3) 指標

①事業目的	②指標	③現状値	④目標値
現道交通の円滑化	渋滞の緩和	山崎交差点で110m	クランク箇所の解消
	旅行速度の改善	現況約3.2km/h	約27.3km/hに改善
交通安全性の向上	大型車の減少	大型車混入率26%	大型車規制によりゼロ
沿道環境の改善	CO ₂ 削減	野田市道沿道	0.11万t/年削減
ボトルネック踏切の 解消 （踏切名：東武野田線 第179号）	踏切交通遮断量	68,552台時/日	50,000台時/日未満

2. 県が実施する必要性

<p>(1) 現状及び課題</p> <p>【現状】</p> <p>【課題】</p>	<p>東葛飾北部地域は、南北方向の幹線道路となる国道16号沿線等に南部工業団地等の物流基地となる工業団地が点在していることもあり、隣接県と相互の物流交通も多い。また、通過交通（外外交通）も多く、しかも河川で囲まれた地域であることから渡河橋を中心に交通が偏在しやすく渋滞が発生している。</p> <p>この地域の幹線道路ネットワークは、南北に国道16号、県道松戸野田線、県道野田牛久線等がある。しかし、東西方向の幹線道路ネットワークは野田橋を経由する県道越谷野田線とそこから分岐し、茨城県方面へ向かう県道つくば野田線となるため、東西方向への交通混雑が著しい状況である。</p> <p>野田橋付近の渋滞を迂回する交通等が、野田橋以南の渡河橋である玉葉橋（県道川藤野田線）を利用し、国道16号に行き来するため、梅郷駅に隣接する市道1260号線（山崎今上線）に流入している。このため、梅郷駅周辺市街地の混雑が著しく、さらには大型車の混入率が高いため、騒音や振動等の環境負荷の増大につながっている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 東葛飾北部地域の東西ネットワークの強化 ・ 市街地に流入する通過交通の排除（とくに大型車） ・ 野田市道1260号線のボトルネック踏切（野田線第179号）の解消 ・ 梅郷駅周辺市街地の環境負荷の低減
<p>(2) 上位政策及び全体計画との関連</p>	<p>千葉県では、県民の「くらし満足度日本一」を基本理念として、10年後の目指す姿と、これを実現するため3年間で取り組む政策・施策を示す新たな総合計画「輝け！ちば元気プラン」を策定している。</p> <div style="border: 1px dashed black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p>－総合計画での位置付け－</p> <p>【基本目標】「経済の活性化と交流基盤の整備」</p> <p>[施策の基本方向] 活力ある交流拠点都市・基盤づくり</p> <p>(施策項目) 県土の基盤の充実</p> <p><主な取り組み></p> <p>「市街地における円滑な交通環境の推進」</p> </div> <p>当該事業は、総合計画を進める施策の主な取り組みとなる「市街地における円滑な交通環境の推進」に位置付けられ、市街地における道路の慢性的な渋滞などに対処し、交通の円滑化及び環境負荷の低減を図るものである。</p>

<p>(3) 優先度及び適時性</p>	<p>○ 千葉県内の渋滞状況は、湾岸地域および東葛飾北部地域で渋滞損失時間^{※1}が多くなっている。</p> <p>※1 渋滞損失時間：渋滞による損失を定量的に表したもの。渋滞が無い場合の所要時間と実際の所要時間の差が渋滞損失時間となる。(参考：TURN 国土交通省 H14)</p> <p>○ 道路交通情勢調査である道路交通センサスの結果から、道路の渋滞状況を示す指標である混雑度^{※2}をみると、県内の一般道路の平均混雑度は0.87、野田市地域では1.22と高くなっている。さらに、県道以上の道路のうち混雑度が1.0を超える割合が千葉県平均37.7%に対し、野田市域では75.0%と高く、地域全体で幹線道路が混雑している状況となっている。</p> <p>※2 混雑度：混雑度1.0とは交通量が道路の交通容量に等しい状態をいう。混雑度1.0～1.5の場合は朝夕のピーク時を中心に渋滞が生じ、混雑度1.5以上の場合は1日中渋滞する。(国土交通省HPより)</p> <p>○ 通過交通が流入している野田市道1260号線には東武野田線の踏切があるが、この踏切が千葉県内にある43箇所のボトルネックの踏切^{※3}の一つとなっている。</p> <p>※3 ボトルネック踏切：ピーク時の遮断時間が40分以上、または、踏切交通遮断量(1日交通量×踏切遮断時間)が5万台時/日以上(国土交通省HPより)</p> <p>○ 周辺地区では野田山崎地区ほか3地区の区画整理事業が完成し、現在では駅前既成市街地の整備として、梅郷駅西土地区画整理事業(H6～H27年度)が進められており、梅郷駅の今後の利用増も見込まれる。</p> <p>以上のことから千葉県内でも当該地域の渋滞対策の優先性は高く、当該区間の整備により、東西のネットワークの強化が図られるとともに、市街地に流入する大型車等の通過交通を適切に排除し、駅前既成市街地整備事業と併せて整備することで、交通結節点である駅へのアクセス性や歩行空間の安全性が改善されるなど事業効果が高い。</p>
---------------------	---

(4) 代替案との比較

当該事業区間は、東武野田線を横断することから、地上式（オーバースタジアム案）及び地下式（アンダーパス案）についての比較検討を行った。

【周辺環境への影響】

・オーバースタジアム案は沿線住民の目の前に約7mの構造物が存することとなり非常に圧迫感を与えるほか、日照障害の影響も無視できない。また、車道の縦断勾配が7%ときつい勾配となるため、自動車の走行に伴う窒素酸化物や浮遊粒子状物質、騒音による周辺環境への負荷がアンダーパスに比べより大きいものとなる。

【交通への影響】

・前後の交差点が近いため、平面交差するには、オーバースタジアム案及びアンダーパス案の両方とも縦断勾配に標準値（5%以下）を採用することはできない。

・縦断勾配に特例値を採用すると、縦断勾配をきつくする必要があり、大型車の混入率が高い当該路線では、勾配による速度低下が交通に及ぼす影響が大きくなる。

・オーバースタジアム案は、車道、歩道とも特例値限界の7%の縦断勾配となる。

・アンダーパス案は、西側（国道16号側）の車道のみが特例値6%の縦断勾配となり、歩道については建築限界が低いため、5%の縦断勾配にできることから自転車及び歩行者への負担は小さくできる。

【経済性】

・整備コストは、オーバースタジアム案が有利である。

(比較結果)

上記に示すとおり、オーバースタジアム案は経済性について有利であるが、その他、周辺住民への環境影響及び交通への影響はアンダーパス案が優れている。

また、都市計画法に基づく都市施設は、土地利用、交通等の現状及び将来の見通しを勘案して適切な規模で必要な位置に配置することにより、良好な都市環境を保持するなどの都市計画基準が定められている。その都市計画基準に基づき、本計画はアンダーパスとして都市計画決定されている。

このことから周辺住民への環境影響及び交通への影響を踏まえ、都市計画決定と同様のアンダーパス案を妥当と判断した。

3. 経済的・社会的効果

1. 経済的効果

- 国土交通省のマニュアルに基づく費用便益分析の結果、費用便益比（B/C）は2.2であり、便益が費用を上まわっている。
- 当該事業区間の整備により、ボトルネック踏切が解消され、目的地への所要時間短縮により物流交通の円滑化に寄与する。

2. 社会的効果

- 梅郷駅周辺地域など市街地に流入する通過交通を新たに整備される県道に誘導することで、駅周辺の交通の安全と生活環境の改善に寄与する。
- 市道1260号線のボトルネックとなっている踏切での混雑が緩和されることで、既成市街地再整備事業を進めている梅郷駅へのアクセスが改善される。
- 東葛飾北部地域における交通の円滑化等による自動車からのCO₂排出削減（年間約1,100トン）効果も認められ、環境への負荷が低減される。
- 踏切での渋滞は、緊急車両の通行の妨げとなるが、バイパス整備により医療施設等への所要時間短縮が図れる。
- 防災面で南北方向の緊急輸送道路に東西方向のネットワークが強化され、緊急輸送道路を補完することができる。

4. 財政的負担等の見通し

当該事業は、社会資本整備総合交付金事業で街路事業として事業化を図る予定である。街路事業で地元負担があることから財源の負担割合は、次のように見込んでいる。

（負担割合）①国庫負担：5/10

②市町村負担1/10

③県負担 4/10

（負担の割合は平成23年時点での街路事業負担率による）

これより全体事業費82億円に対し、国41億円、市8.2億円、県32.8億円の負担を想定している。県負担については起債の活用により、単年度の負担軽減に努めていく。

5. 環境に与える影響

(1) 地域概況の把握

①大気質

平成22年度の調査結果を見ると、二酸化硫黄、二酸化窒素、一酸化炭素、浮遊粒子状物質、ダイオキシン類は環境基準を満足しているが、光化学オキシダントは環境基準を満足していない。なお、二酸化窒素の沿道環境（国道16号沿い）は千葉県環境目標値を満足していないことから、二酸化窒素の沿道環境は影響を受けやすい地域といえる。

②その他

当該事業区域及びその周辺には、東武野田線梅郷駅を中心とした市街地で住宅及び畑地（一部樹林）が多く分布しており、自然豊かな水辺空間は存在しない。重要な動植物種の存在も確認されていないことから、守るべき保全対象は住居等に限定される。

(2) 影響発生予測及び環境保全措置

①大気質

（予測結果）

供用後の自動車の走行に伴う二酸化窒素の年平均値は0.02243～0.02334ppm、日平均値の年間98%値は0.042～0.043ppmと予測され、環境基準（日平均値の年間98%値：0.04～0.06ppm）を満足するが、千葉県環境目標値（日平均値の年間98%値：0.04ppm）は超過している。また、浮遊粒子状物質の年平均値は0.02691～0.02719mg/m³、日平均値の2%除外値は0.065mg/m³と予測され、環境基準（日平均値の2%除外値：0.10 mg/m³）を満足している。

（環境保全措置）

対象道路の供用開始後、沿道大気環境のモニタリングを実施し、他の環境への影響を検討した上で、必要に応じて大気汚染対策（初期拡散幅の増加策など）を講ずる。

②騒音、振動

（予測結果）

供用後の自動車の走行に伴う騒音の予測結果（等価騒音レベル L_{Aeq} ）は、昼間で66～70dB、夜間で61～65dBであり、昼間及び夜間とも環境基準（昼間：70dB、夜間：65dB）を満足する。

供用後の自動車の走行に伴う振動の予測結果（振動レベル L_{10} ）は、昼間で47～54dB、夜間で47～54dBであり、昼間及び夜間とも要請限度（昼間：65dB、夜間：60dB）を満足している。

（環境保全措置）

対象道路の供用開始後、交通騒音のモニタリングを実施し、交通量の状況や他の環境への影響を検討した上で、必要に応じて遮音壁、吸音処理、排水性舗装等を講ずる。

(3) 環境への影響の考察

工事の実施に当っては、低騒音及び低振動の工法、建設機械を極力採用するとともに、地下水保全対策や廃棄物等の低減に努めることとしている。さらに、その他、土壌汚染対策法など関係法令を遵守し適切に工事を実施することとしている。

供用後には、モニタリングを実施し必要な対策を実施することとしていることから、事業者

の実行可能な範囲で環境の負荷を低減できるものと考えられる。

(4) その他景観検討

当該計画は、鉄道との立体横断施設の構造について地下式（アンダーパス）を採用しており、すでに周辺景観との調和の点で与える影響が極めて小さくしているため、工事にかかる仮囲等に工夫をするなどして景観に配慮することとする。

6. 総合的な評価

当該区間を整備することは、埼玉県と連絡する渡河橋（玉葉橋）から国道16号までの新たな東西方向のネットワークが構築されることになるため、東葛飾北部地域の交通の分散化が図られ、交通渋滞の緩和が期待できる。とくに大型車等が多く流入している梅郷駅周辺の交通環境は、大幅に改善されることが期待できる。

また、費用便益比が2.2と便益が費用を上回っているとともに、梅郷駅周辺のボトルネック踏切の解消が望めることから整備効果が高いと判断できるため、事業化を図る。