

【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	都市軸道路利根川橋梁（仮称）新設事業
担当課名	道路計画課

1. 事業の概要

(1) 事業の目的	<p>都市軸道路は、埼玉県三郷市から千葉県を經由し、茨城県つくば市を結ぶ広域的な幹線道路である。利根川渡河部については、県内で唯一の未事業化区間となっており、周辺の一般道の橋梁設置間隔が広く、限られた橋梁に交通が集中することから、地域間の交流・連携の妨げになっている。</p> <p>県境の交通混雑の改善や防災力を強化するとともに、地域間交流を促進するため、利根川を渡河する新たな橋梁を整備するもの。</p>		
(2) 事業の内容			
①事業期間・時期	事業期間：18年間		
②事業規模	延長：3.5km 幅員：12.0m（暫定2車線）		
③事業費	全体事業費：498億円		
④事業位置	千葉県柏市小青田～茨城県守谷市大柏		
(3) 指標			
①事業目的	②指標	③現状値	④目標値
道路ネットワークの強化	東葛飾地域の茨城県境を跨ぐ路線数（一般道路）の増加	6路線	7路線
交通の円滑化	県境橋梁の混雑緩和	新大利根橋（主）守谷流山線 混雑度：1.56	新大利根橋（主）守谷流山線 混雑度：1.31
救急搬送の迅速化	救急搬送時間等の短縮（守谷市～東京慈恵会医科大学附属柏病院（三次））	26分 （新大利根橋経由）	14分 （利根川橋梁（仮称）経由）
交流人口の増加	柏の葉キャンパス地区のカバー圏人口	つくばエクスプレス 柏の葉キャンパス駅 自動車30分圏域人口 69.3万人	つくばエクスプレス 柏の葉キャンパス駅 自動車30分圏域人口 75.2万人
防災力の向上	災害時の避難救助活動、救援物資の輸送機能強化	2ルート （柏市柏の葉キャンパス～守谷市）	3ルート （柏市柏の葉キャンパス～守谷市）

2. 県が実施する必要性

<p>(1) 現状及び課題</p>	<p>【現状】 千葉県東葛飾地域と茨城県県南地域は利根川によって隔たれ、県間の移動の際は河川を渡河する必要があるが、橋梁の設置間隔が広く、橋梁や周辺の道路に交通が集中し、慢性的な交通混雑が発生している。</p> <p>また、つくばエクスプレス線柏の葉キャンパス駅周辺では区画整理事業が進捗中であり、今後人口増加が見込まれ更なる交通状況の悪化が懸念される。</p> <p>加えて、災害時には避難行動や救助・救援活動の支障となる。</p> <p>なお、渡河部はつくばエクスプレスに合わせて一体下部工として平成15年に整備済みである。</p> <p>【課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・橋梁への交通集中による交通混雑 ・交通混雑による安全性の低下、救急搬送の阻害 ・県間の交流・連携が阻害 ・将来の交通需要への増加への対応 ・災害時に、避難者や帰宅困難者等の避難行動や救助・救援活動が支障
<p>(2) 上位政策及び全体計画との関連</p>	<p>令和2年3月に策定した千葉県道路整備プログラムにおいて、利根川橋梁（仮称）を、他県との連携を強化する道路として、整備を進める路線に位置づけ。</p> <p>柏市都市計画マスタープランでは、利根川橋梁（仮称）を含む柏都市計画道路3・2・40号十余二船戸線が、広域連携軸として位置付けられ、H11.3に都市計画決定されている。</p> <p>守谷市都市計画マスタープランでは、利根川橋梁（仮称）を含む守谷都市計画道路3・1・46号守谷・伊奈・谷和原線が、国道294号の交通負荷を低減し広域圏との連絡を強化する路線として位置付けられ、H6.3に都市計画決定されている。</p>
<p>(3) 優先度及び適時性</p>	<p>【優先度】</p> <p>柏市周辺の利根川渡河部では、限られた橋梁に交通が集中し、交通混雑が発生し、地域間の交流・連携の妨げになっているため、新たな橋梁の整備により茨城県境の道路ネットワークを形成する当該事業の優先度は高い。</p> <p>県境間の交通混雑の改善を図るとともに、災害時の代替性の確保や、県内外との交流の活性化を図るため、利根川を渡河する新たな橋梁を整備</p> <p>【適時性】</p> <p>交通混雑の緩和のほか、災害時の代替性を確保するため、早期整備が必要である。</p>
<p>(4) 代替案との比較</p>	<p>都市軸道路利根川橋梁（仮称）の現計画は、都市計画決定しており、別ルートは、周辺のまちづくりや都市計画との整合が図られないことから、現計画が最も優位である。</p>

3. 経済的・社会的効果

- 国土交通省のマニュアルに基づく都市軸道路利根川橋梁（仮称）の費用便益分析の結果、便益の現在価値化後（基準年令和6年度）の金額は、走行時間短縮便益で372億円、走行経費減少便益は6.4億円、交通事故減少便益は1.3億円であり、費用便益比(B/C)は1.3と便益が費用を上まわっている。
- 都市軸道路利根川橋梁（仮称）の整備により、以下の効果が見込まれる。
 - ・ 県間の新たな道路ネットワーク形成。
 - ・ 県境橋梁の交通の分散による交通混雑の緩和、安全性の向上。
 - ・ 救急搬送時間の短縮による救命率の向上。
 - ・ 地域間の交流人口の増加による連携強化。
 - ・ 災害時における、避難救助活動、救援物資の輸送機能強化、代替性の確保など防災力の向上。

4. 環境に与える影響

本事業の実施にあたり、下記項目について環境影響予測を実施した結果、供用時にはいずれも基準値内の予測値であった。事業の実施にあたっては、低騒音及び低振動の工法や建設機械の採用などを行っていく。

項目	予測結果	基準
二酸化窒素	基準の範囲内	1時間値の1日平均値が0.04～0.06ppmのゾーン内またはそれ以下
浮遊粒子状物質	基準の範囲内	1時間値の1日平均値が0.1mg/m ³ 以下
騒音	基準の範囲内	幹線交通を担う道路に近接する空間の環境基準（昼間70dB、夜間65dB）以下
振動	基準の範囲内	第1種区域の要請限度（昼間65dB、夜間60dB）以下
動物	基準を満足する	重要な種等への影響が軽微、又はできる限り低減される
植物	基準を満足する	重要な種等への影響が軽微、又はできる限り低減される
生態系	基準を満足する	地域を特徴づける生態系に係る影響が軽微、又はできる限り低減される
景観	基準を満足する	対象道路の可視の程度は小さく、眺望景観の変化は小さい

5. 総合的な評価

本事業は、費用便益分析の結果B/Cが1.3であり投資効果が見込めるとともに周辺地域の混雑緩和、安全性向上が図られ、地域間交流・連携の強化、救急医療活動や防災当の効果が見込まれるため、事業着手は妥当である。

※既設橋脚の耐震検討などを進めるとともに、国庫補助事業の採択に向け、調整を図る。

事業概要図

事業名	都市軸道路利根川橋梁（仮称）新設事業	路線又は箇所名等	（主）野田牛久線
-----	--------------------	----------	----------

【計画平面図】



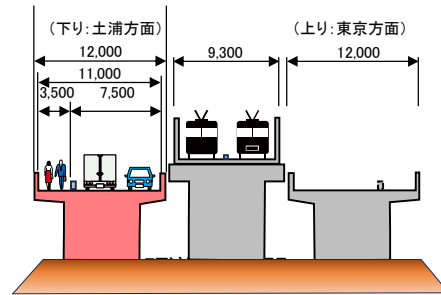
【位置図】



【計画横断面図】

取付階断面（千葉県側、茨城県側）

道路計画幅員 12.00m



渡河階断面

道路計画幅員 12.00m

