

# 事前評価

---

## 旧江戸川橋梁(仮称) 新設事業

令和4年2月7日

千葉県 県土整備部 道路計画課

---

---

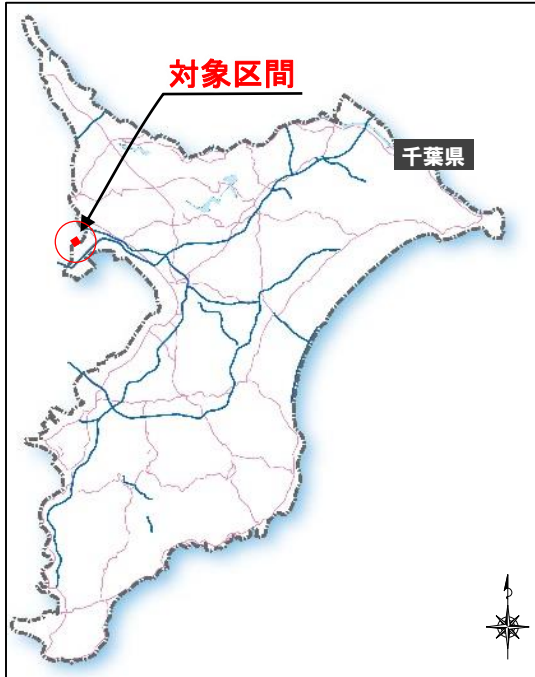
# 目次

---

- 1. 事業の概要**
- 2. 事業の必要性**
- 3. 経済的・社会的効果**
- 4. 環境に与える影響**
- 5. 総合的な評価**

# 1. 事業の概要

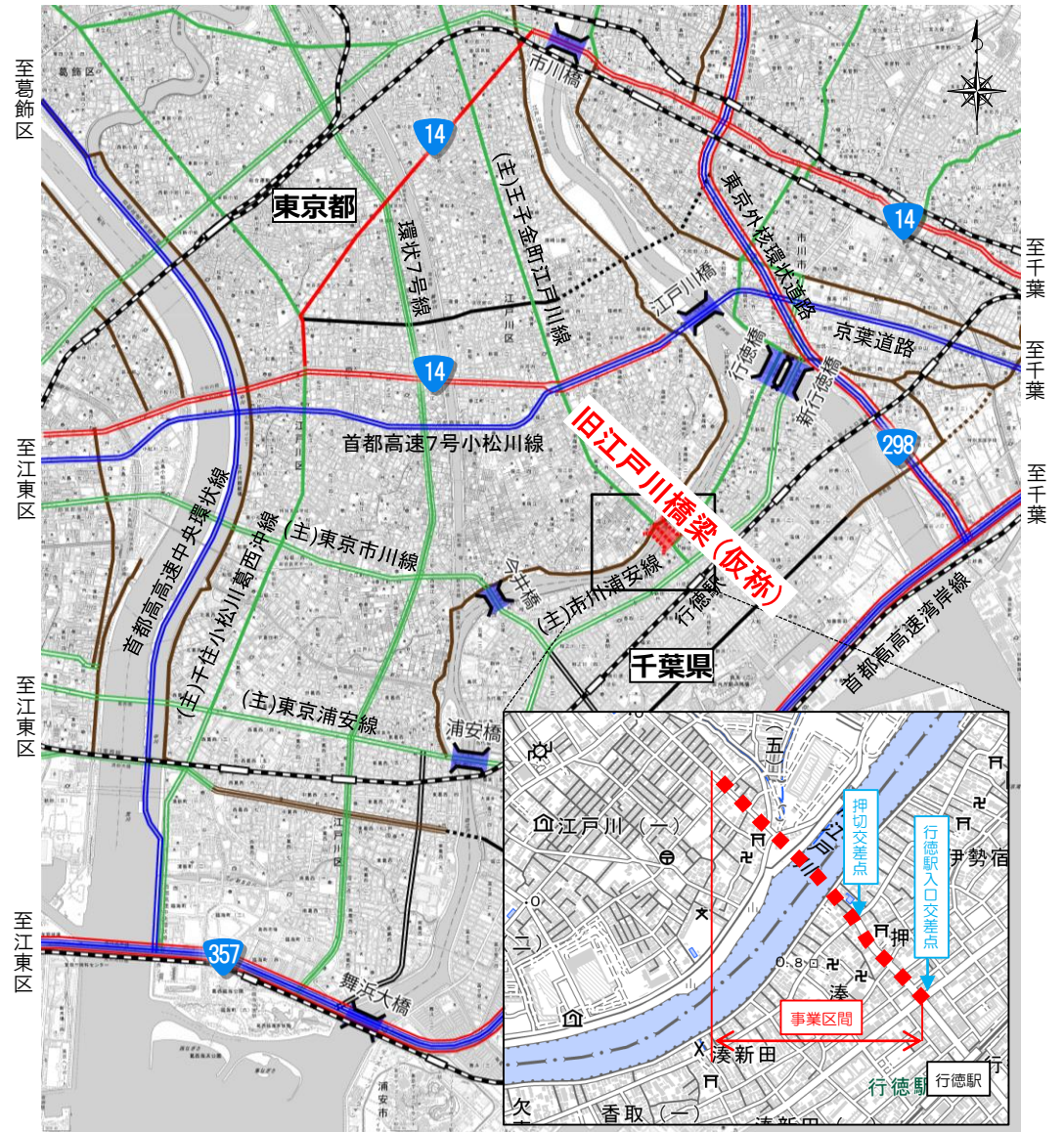
## 位置図



### 道路種別の凡例

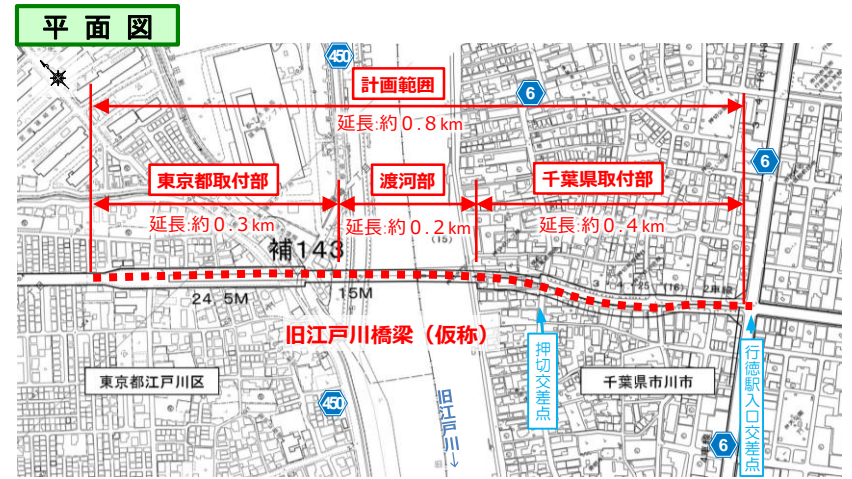
#### 凡例

- 高速道路      ≡ 6車線
- 国道            ≡ 4車線
- 主要地方道   ≡ 2車線
- 県道
- 市区道



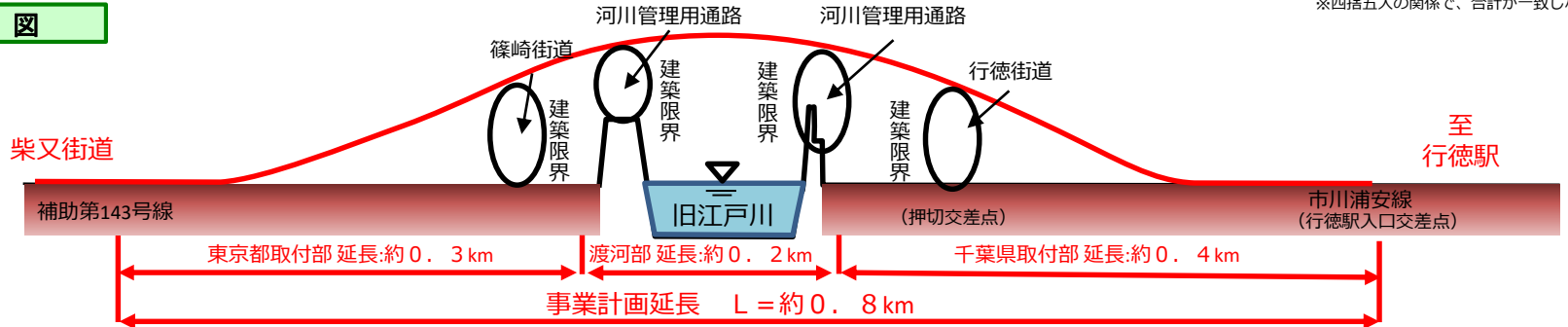
# 1. 事業の概要

とうきょうとえどがわくえどがわ  
 ちばけんいちかわしおしきり  
 事業区間 : 東京都江戸川区江戸川一丁目 ~ 千葉県市川市押切  
 延長 : 約0.8km  
 幅員 : 渡河部15.0m一般部26.0m  
 道路規格 : 第4種第1級  
 設計速度 : 40km/h  
 全体事業費 : 120億円  
 事業期間 : 令和4年度～令和13年度



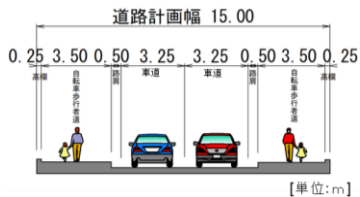
※四捨五入の関係で、合計が一致しない

## 側面図

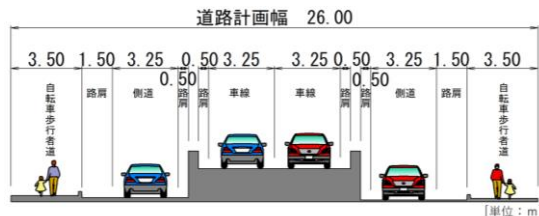


## 断面図

### 【渡河部断面】



### 【取付部断面】



## 事業期間

	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13
調査・設計	■									
用地取得		■								
本工事					■					

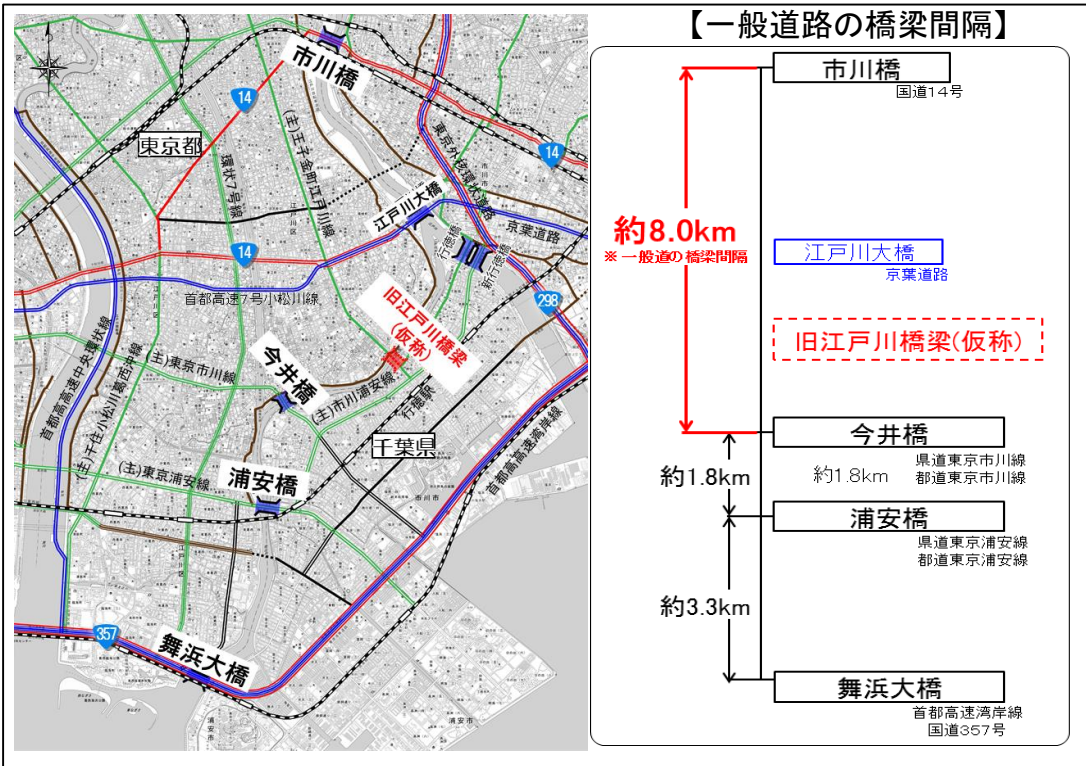


# 2. 事業の必要性

## (1) 交通の状況(混雑状況)

- 東京都江戸川区と千葉県葛南地域は、江戸川・旧江戸川によって隔たれ、都県間の移動の際には、これらの河川を渡河する必要があるが、橋梁が限られていることから交通が集中し、慢性的な交通混雑が発生している。
- 災害時には、避難者や帰宅困難者等の避難行動や救助・救援活動の支障となっている。

### ○都県境の橋梁整備状況



### ○混雑状況(平時・災害時)

	交通量 (台/日)	混雑度
市川橋	35,027	1.54
今井橋	27,029	1.16
浦安橋	30,955	1.24
舞浜大橋	53,797	1.96



東日本大震災発災後、帰宅困難者(徒歩帰宅者)が集中し混雑した都県境橋梁

出典:H27センサス

千葉県における一般道路(DID地区)の混雑度平均値は1.01

市川市・浦安市から東京都内への通勤通学者数は約15万人 ※H27国勢調査

【混雑度について】

混雑度	交通状況	混雑状況イメージ
1.0未満	飽和時間数は0 昼間12時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる状態	ピーク時 非ピーク時
1.0~1.25	飽和時間数は1~2時間以下 昼間12時間のうち道路が混雑する可能性がある時間帯が1~2時間ある状態	ピーク時 非ピーク時
1.25~1.75	飽和時間数は1.2時間未満 ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過渡状態	ピーク時 非ピーク時
1.75以上	飽和時間数がほぼ1.2時間 慢性的な混雑状態を呈する状態	ピーク時 非ピーク時

道路の交通容量((社)日本道路協会)を基に作成

# 2. 事業の必要性

## (2) 上位政策及び全体計画との関連

- 「千葉県道路整備プログラム」(R2.3)では、旧江戸川橋梁(仮称)((仮称)押切橋)を、都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付け。
- 市川市都市計画マスタープランでは、地域を連携する軸として位置付けられ、市川都市計画道路3・4・25号線として昭和42年2月に都市計画決定されている。
- 江戸川区都市計画マスタープランでは、都市間の連携を強化するものとして位置付けられ、東京都市計画道路幹線街路補助線街路第143号線として昭和22年11月に都市計画決定されている。

○千葉県道路整備プログラム



出典：千葉県道路整備プログラム (R2.3)

○都市計画での位置づけ (市川市・江戸川区)



出典：市川市都市計画マスタープラン



出典：江戸川区都市計画マスタープラン

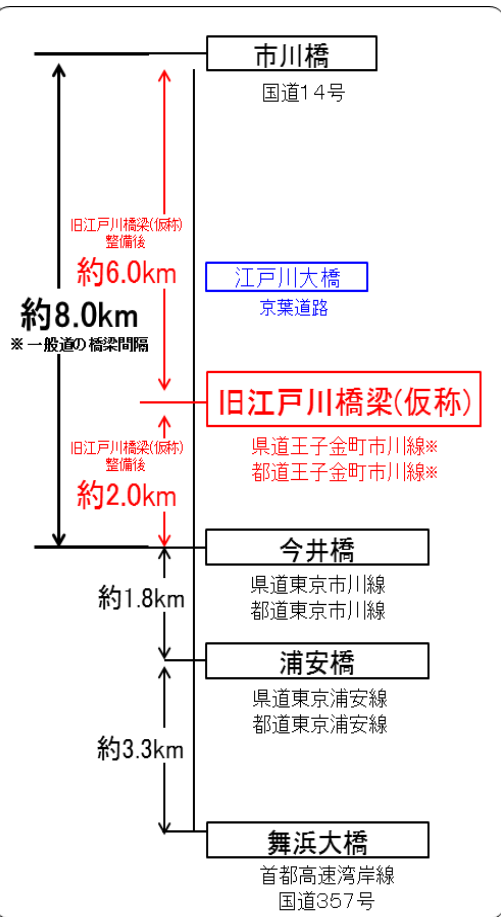
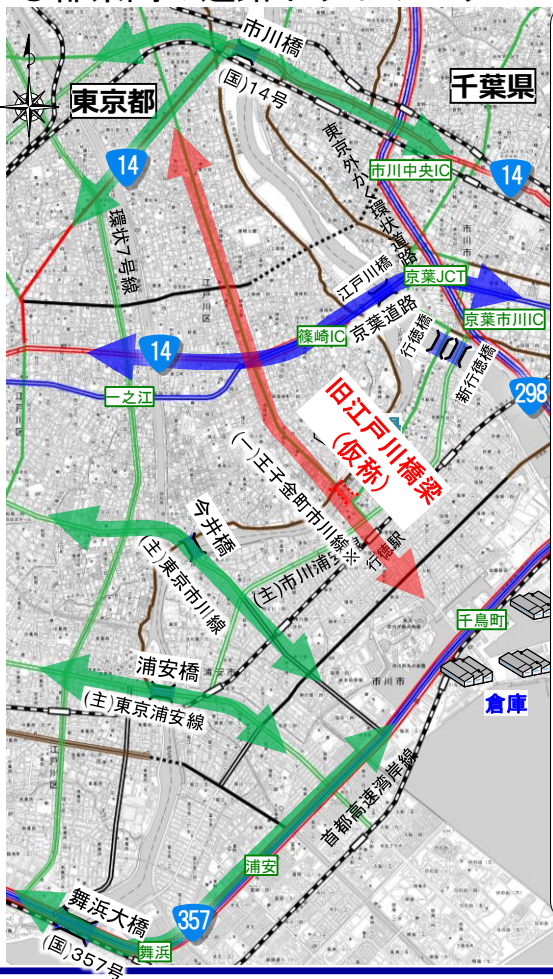


# 3. 経済的・社会的効果

## (1) 道路ネットワークの強化

・旧江戸川桥梁（仮称）の整備により、都県間の新たな道路ネットワークを形成。

### ○都県間の道路ネットワーク



※新たな路線を認定予定

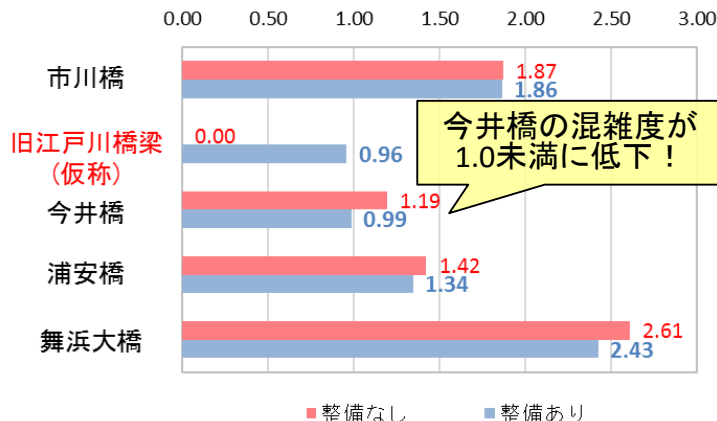
### ○旧江戸川桥梁（仮称）の整備有無による交通量・混雑度の変化

【交通量について】（単位：百台）

	①整備前	②整備後	差 (②-①)
市川橋	425	424	-1
旧江戸川桥梁 (仮称)	-	115	115
今井橋	278	230	-48
浦安橋	331	313	-18
舞浜大橋	716	666	-50

交通が  
転換！

【混雑度について】



今井橋の混雑度が  
1.0未満に低下！

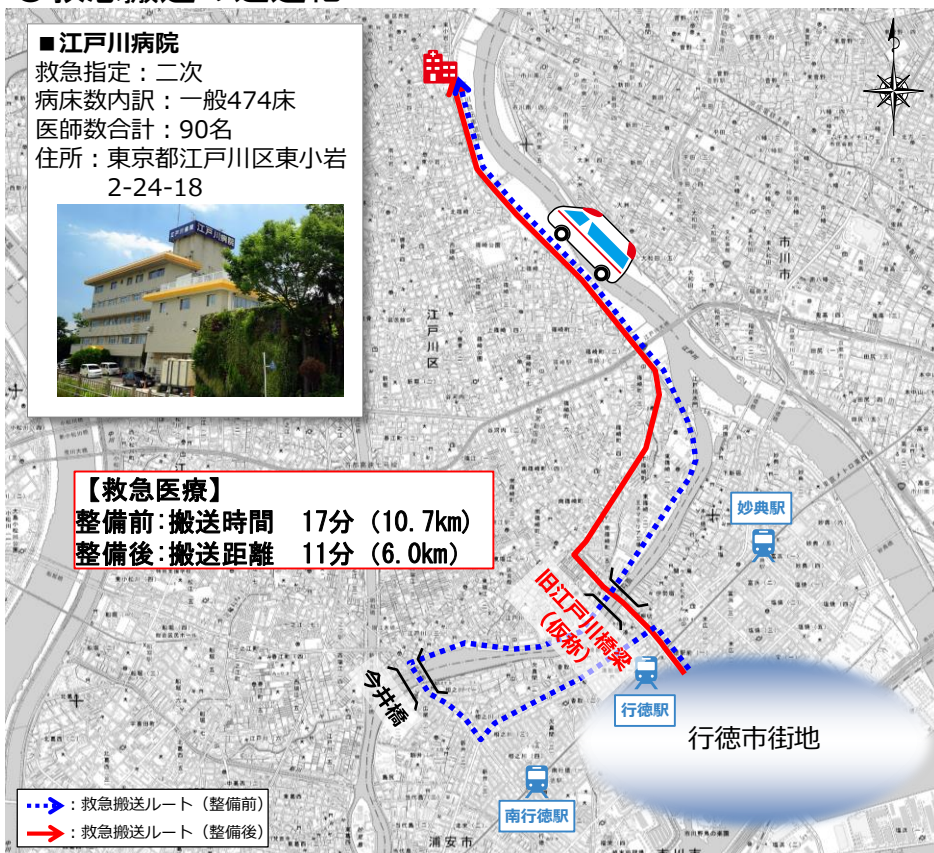
出典：交通量推計結果(旧江戸川桥梁(仮称)整備有無による交通量を比較)

# 3. 経済的・社会的効果

## (2) 救急搬送の迅速化

- ・市川市消防局と東京消防庁は消防相互応援協定を締結。
- ・病院への救急搬送距離が短くなることにより、救急搬送時間が短縮。

### ○救急搬送の迅速化



### ○行徳市街地～江戸川病院

#### 【整備前】

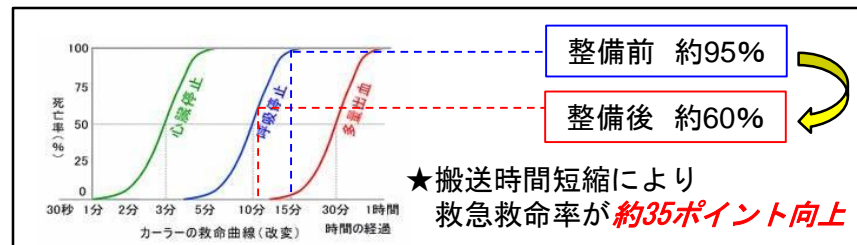
搬送距離・時間 10.7km : 17分  
 (今井橋経由)

搬送距離  
 4.7km短縮!

搬送時間  
 6分短縮!

#### 【整備後】

搬送距離・時間 6.0km : 11分  
 (旧江戸川橋梁経由)



#### 市川市消防局の声

- ・東京都への搬送先は江戸川病院が多く、行徳市街地からは今井橋を経由して旧江戸川堤防沿いのルートを利用。
- ・旧江戸川橋梁（仮称）の整備による搬送時間の短縮に期待。

資料：2021年12月ヒアリング調査結果

※搬送時間は現道の規制速度を基に算出  
 (旧江戸川橋梁(仮称)は40km/h)

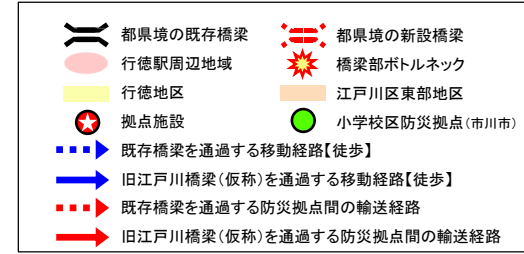


# 3. 経済的・社会的効果

## (3) 防災力の向上

- ・市川市と江戸川区では、災害時における相互応援に関する協定を締結。
- ・旧江戸川橋梁(仮称)の整備により、災害時の避難者や帰宅困難者等の新たなルートを形成。
- ・災害時における、救助活動や救援物資の輸送機能の強化、代替性の確保など防災力の向上。

### ○災害時の新たな移動経路(帰宅困難者・災害時物資輸送)



34  
**災害時における市川市と江戸川区との相互応援に関する協定書**

市川市(以下「甲」という。)と江戸川区(以下「乙」という。)は、両市町が災害が発生した場合における相互応援に關し、

(目的)  
 第1条 この協定は、甲または乙の区域において、地震、台風、水害等の災害が発生した場合、甲または乙が相手方に救援物資の提供、職員の派遣、被災住民の受入れ等の応援を行うことにより、被災地区住民の生命の安全と生活基盤の確保に寄与することを目的とする。

(応援の要請)  
 第2条 甲及び乙は、災害が発生した場合は、相手方に対し、次に掲げる応援(以下「応援」という。)の要請をすることができる。  
 (1) 食糧、生活物資等の救援物資の提供  
 (2) 救援活動及び災害復興のための職員の派遣  
 (3) 被災住民の受入れ  
 (4) 前各号に掲げるもののほか、災害対策上必要と認められる応援(応援要請の手続)

第3条 甲及び乙は、前条の規定による応援の要請(以下「応援要請」という。)を要する場合は、併せて、次に掲げる事項を相手方に通知するものとする。  
 (1) 救援物資の品名、数量、搬入場所等  
 (2) 前条第2号に規定する職員の職種、人数、期間等  
 (3) 被災住民の人数、健康状態等  
 (4) 前3号に掲げるもののほか、必要と認められる事項(責務)

第4条 甲または乙は、応援要請があった場合は、可能な範囲内において最大限これに応ずるものとする。  
 (応援経費の負担)  
 第5条 救援物資の提供及び被災住民の受入れのための施設の提供に要した経費は、応援要請をした団体(以下「応援要請団体」という。)の負担とする。

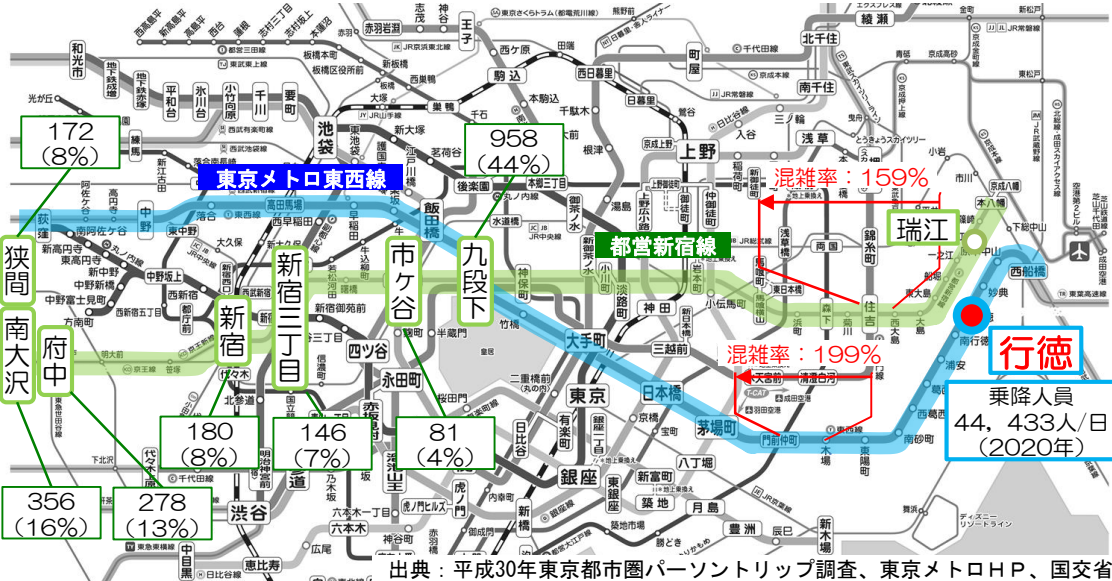
**災害時の相互応援に関する協定を締結**

# 3. 経済的・社会的効果

## (4) 地域の利便性向上

- ・行徳駅利用者の内、約2,200人が途中駅で乗換えて都営新宿線の駅を利用。
- ・旧江戸川桥梁（仮称）の整備により、旧江戸川によって隔たれていた地域が結ばれ、通勤などで利用できる鉄道の選択肢が増えることで、地域住民の利便性が向上。
- ・行徳地域における都営新宿線 瑞江駅の利用圏域が拡大。

### ○行徳駅利用者の都営新宿線駅利用状況



#### 地域住民の声



・旧江戸川桥梁（仮称）の開通により、都営新宿線の利用が選択肢として広がることには、非常に期待している。

資料：2020年11月15日 地元説明会記録

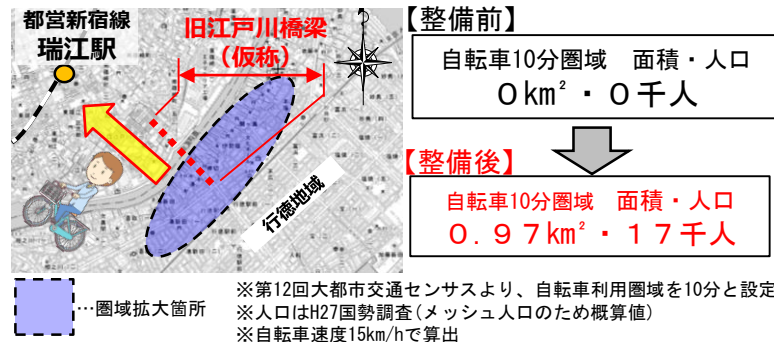
#### バス会社Aの声



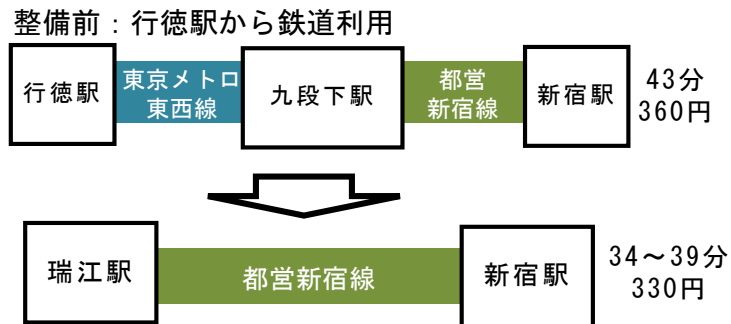
・旧江戸川桥梁（仮称）が整備された際は行徳駅周辺と瑞江駅周辺を結ぶバス路線の追加が考えられる。

資料：2021年12月ヒアリング調査結果

### ○都営新宿線 瑞江駅の利用圏域の拡大



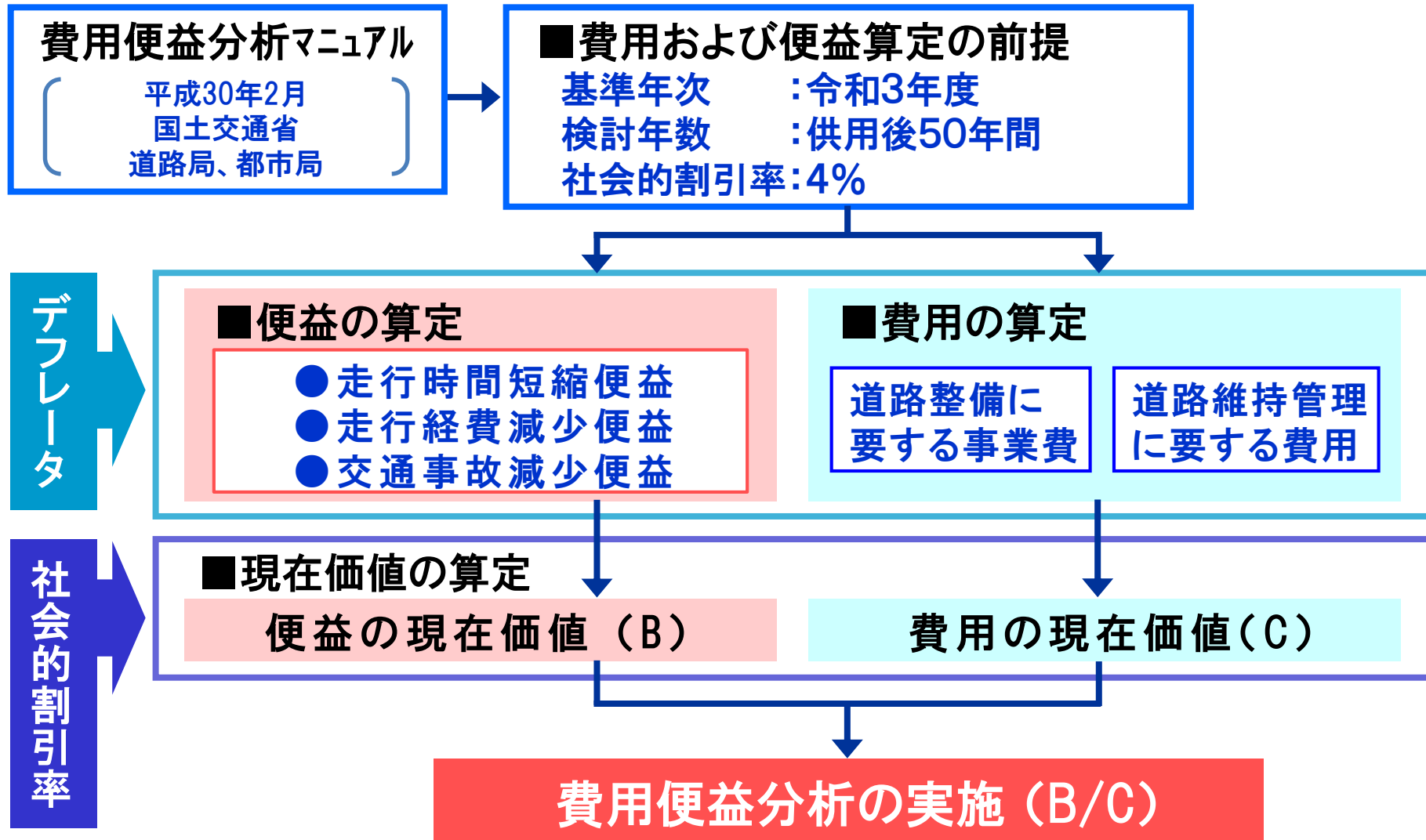
### ○新宿方面への鉄道利用



整備後：瑞江駅から鉄道利用  
(乗り換えがなく、所要時間短縮)

# 3. 経済的・社会的効果

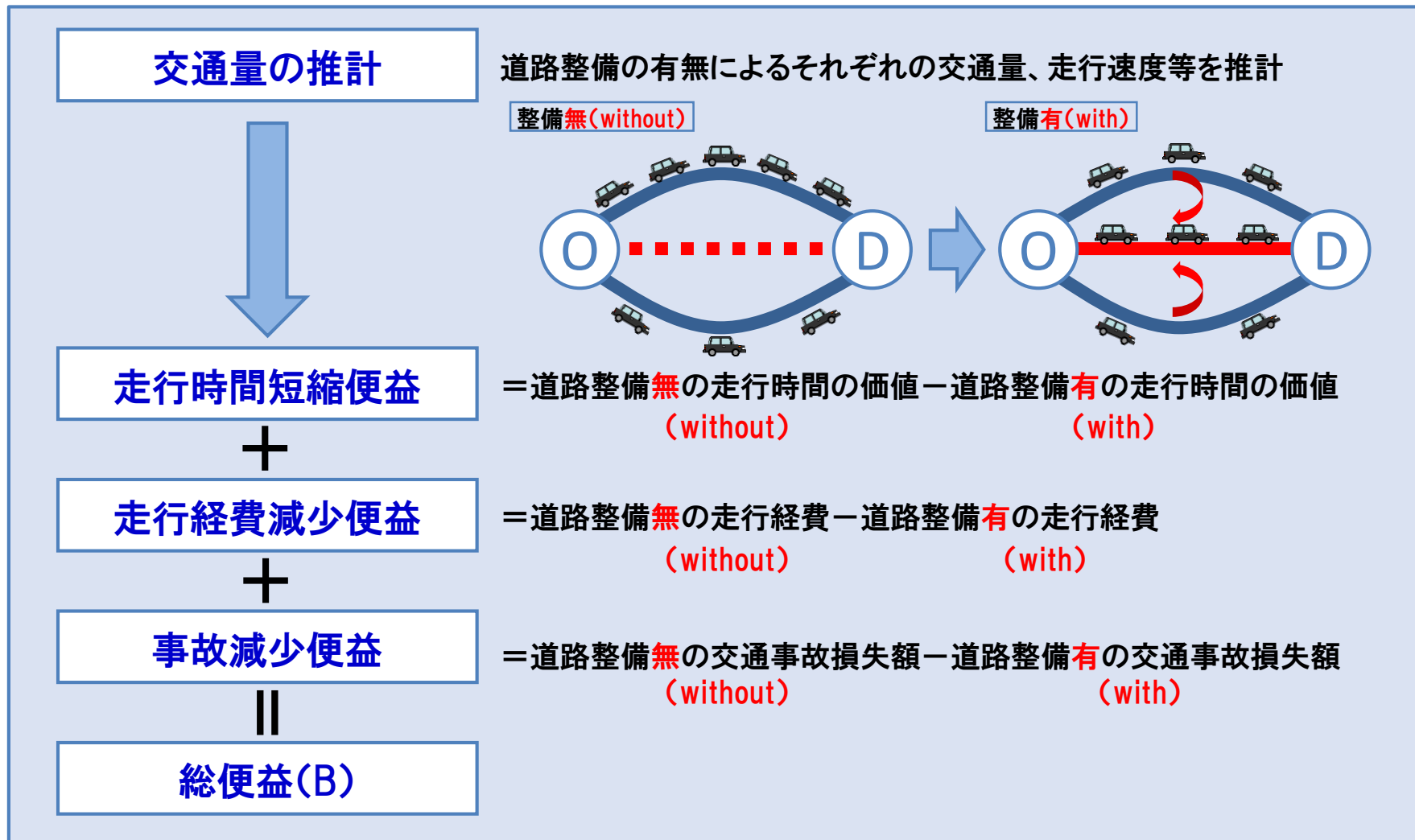
## (5) 費用便益比の算定





# 3. 経済的・社会的効果

## (6) 便益の算定方法



# 3. 経済的・社会的効果

## (7) 費用便益比

便益 (B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)
	136億円	27億円	9億円	172億円	
費用 (C)	事業費		維持管理費		総費用
	85億円		5億円		91億円
					1.9

基準年：令和3年度

### ◆計算条件

基準年次 : 令和3年度  
 供用開始年次 : 令和14年度  
 分析対象期間 : 供用後50年  
 基礎データ : 平成22年度  
                   道路交通センサス  
 交通量の推計時点 : 令和12年度  
 推計交通量 : 11,500(台/日)

注1) 便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。  
 注2) 費用及び便益額は整数止めとする。(維持管理費を除く)  
 注3) 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

# 5. 環境に与える影響

- 環境影響予測(大気質・騒音・振動・低周波音・日照)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が、事業の実施にあたっては、低騒音及び低振動の工法、建設機械の採用などを行っていく。
- 水質・動植物に関する文献調査を行ったところ、以下の結果であったため、事業の実施に伴って生じる動物への影響や水質の確保について今後、検討していく。

環境影響予測項目	予測結果	基準
二酸化炭素	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0.10mg/m <sup>3</sup> 以下であり、かつ1時間値が0.2mg/m <sup>3</sup> 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2種区域の要請限度(昼間70dB、夜間65dB)以下
低周波音	基準の範囲内	一般環境中に存在する低周波音圧レベル(90dB)、ISO7196に規定されたG特性音圧レベル(100dB)以下
日照	基準の範囲内	建物2階高さで日影時間5時間以内(近隣商業地域)

文献調査項目	文献調査結果
動植物	動物について、重要な動物種として40種の魚類と180種の底生生物の生息と水鳥が利用している可能性があるため、事業の実施に伴って生じる動物(魚類、底生生物、水鳥)への影響について、配慮する必要がある。植物について、重要な植物は生育していない。
水質	水質の状況は、健康項目については、いずれも環境基準以下。 河川区域内に橋脚を設置する事が必要となるため、水質の確保のために配慮する必要がある。



## 6. 総合的な評価

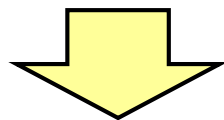
---

### ○まとめ

- ・事業の投資効果が認められる。

$$B / C = 1.9$$

- ・事業の実施により周辺地域の交通混雑の緩和が図られ、救急活動や防災等の効果が期待できる。



令和4年度から事業に着手し、早期整備を図る。