

7. アクセス道路

アクセス道路とは、ごみ搬入車両・焼却灰搬出車両・薬剤搬入車両等が通行可能な公道（現道及び計画道路）から次期中間処理施設用地までを結ぶ道路として、新たに計画する道路のことである。

アクセス道路については、既存の道路を活用することを前提に、表 2-7-1 及び図 2-7-1 に示すとおり全 8 ルートについて検討を行った。

注意喚起のために作成された、印西市のハザードマップによる浸水想定区域・土砂災害警戒地域該当箇所（図 2-7-2）や整備コストが大きいと見込まれるルート 3～6 は対象外とし、ルート 1、2、7、8 について、総合評価を行った結果、ルート 1 が優位と認められた。

ただし、地域振興策との連携を考慮する必要がある、今後、詳細な検討を行う必要がある。

道路の規模は、市道松崎吉田線が、幅員 9m（片側 1 車線対面通行・片側歩道）であることから、同規模での整備を基本とする。

表 2-7-1 アクセス道路ルート比較表

		ルート1 ①	ルート2 ②	ルート3 ③	ルート4 ④	ルート5 ⑤	ルート6 ⑥+③	ルート7 ⑥+⑦+①	ルート8 ⑥+⑦+②			
1	総延長	720m	1,060m	1,160m	560m	490m	1,110m	730m	1,040m			
2	高低差	造成高 -10m	8m (8m~16m) 最急勾配 5.0%	18m (8m~26m) 最急勾配 7.0%	18m (8m~26m) 最急勾配 7.0%	18m (8m~26m) 最急勾配 9.0%	18m (8m~26m) 最急勾配 9.0%	15m (11m~26m) 最急勾配 9.0%	15m (11m~26m) 最急勾配 6.5%	15m (11m~26m) 最急勾配 7.0%		
		造成高 -5m	13m (8m~21m) 最急勾配 8.0%					15m (11m~26m) 最急勾配 7.0%	15m (11m~26m) 最急勾配 8.0%			
		造成高 0m	18m (8m~26m) 最急勾配 10.0%					15m (11m~26m) 最急勾配 7.0%	15m (11m~26m) 最急勾配 10.0%			
3	整備コスト	道路分	造成高 -10m	2.2億円	3.2億円	3.5億円	1.7億円	1.5億円	3.3億円	2.2億円	3.1億円	
			造成高 -5m									
			造成高 0m									
		単価説明	一般的な地形による道路分mあたり整備単価により算出 : 30万円/m (造成高-10m、-5m、0m共通)									
	擁壁分	造成高 -10m	---	0.7億円	0.6億円	0.7億円	0.7億円	0.6億円	---	0.7億円		
		造成高 -5m	---	---	---	---	---	---	---	---		
造成高 0m		0.5億円	---	---	---	---	---	0.5億円	---			
その他	造成高 -10m	+液状化対策費			+液状化対策費 +法面補強費		+崖掘削費用の増加 +法面補強費		+液状化対策費			
	造成高 -5m											
	造成高 0m											
4	アクセス道路に活用する敷地等	既存道路の拡幅及び一部新設 地権者数等：少		既存道路の拡幅 地権者数等：多	既存道路の拡幅及び一部新設 地権者数等：多		既存道路の拡幅及び一部新設 地権者数等：少	既存道路の拡幅及び一部新設 地権者数等：多		既存道路の拡幅及び一部新設 地権者数等：少	既存道路の拡幅及び一部新設 地権者数等：少	
5	既存道路の利用形態の現況	既存道路周辺耕作地への往来車両						既存生活道路（印西市松崎区）及び既存道路周辺耕作地への往来車両				
6	搬入車両の往来による周辺地区への影響	影響が少ない。						印西市松崎区の集落内を通過するため、沿線住民に影響を与える。				
7	地域振興エリアへの搬入車両の侵入	地域振興エリアへのアクセスに不適のため、ほぼ完全に分離できる。	地域振興エリアへのアクセスも可能だが、地域振興エリアへのより短距離のルートが考えられるため、分離できる。	地域振興エリアへのアクセスには有利なルートであり、分離できない可能性が高い。	地域振興エリアへのアクセスが可能であり、分離できない可能性が高い。	同ルート 2.3	同ルート 1	同ルート 2.3				
8	事業難易度	障害が少なく、事業が容易			土砂災害特別警戒区域工事が障害となり、事業難易度が高い。		沿線住民との折衝が障害となり、事業難易度が高い。					
9	備考	液状化しやすい区域を通過する距離が200m程度あり、対策が必要となる。			・液状化区域の通過が50m程度あり、対策が必要となる。 ・土砂災害特別警戒区域に面し、法面補強等の対策が必要になる。	・土砂災害特別警戒区域の崖を大きく掘削する必要があり、安全性の確保が懸念される。また、工事費の増加が見込まれる。 ・法面補強等の対策が必要になる。	液状化しやすい区域を通過する距離が150m程度あり、対策が必要となる。	液状化しやすい区域を通過する距離が200m程度あり、対策が必要となる。				
10	1次評価	総延長距離が短く、搬入・一般交通車両の分離が可能	総延長距離がやや長い、搬入・一般交通車両の分離が可能	・総延長距離が長く、整備コストが大きい。 ・搬入・一般交通車両の分離が可能	土砂災害特別警戒区域に面する区域があり、災害時の拠点化の観点から懸念がある。	松崎区的生活道路を通過し、沿線住民への影響が懸念される。			搬入、一般交通車両の分離が可能			
		○	○	×	×	×	×	○	○			
2次評価 (最終評価)		全体に最も優位性が高く、特に、経済性に優る。	ルート1に比べ経済性に劣り、地権者交渉が多い。	—	全体に優位性が低く、評価できる項目もない。			—	△	×		
		◎	○	—	—	—	—	△	×			

※アクセス道路の幅員は、市道松崎吉田線（幅員9m）と同程度（片側1車線対面通行・片側歩道）

※比較段階につき、地権者数、筆数については実数比較とせず、筆数の平均値を基本に、地権者数等の多（18以上）、少（17以下）での比較とする。

整備コスト欄の金額は比較のための概算金額であり、事業予算のために試算したものではない。



図 2-7-1 アクセス道路ルート図

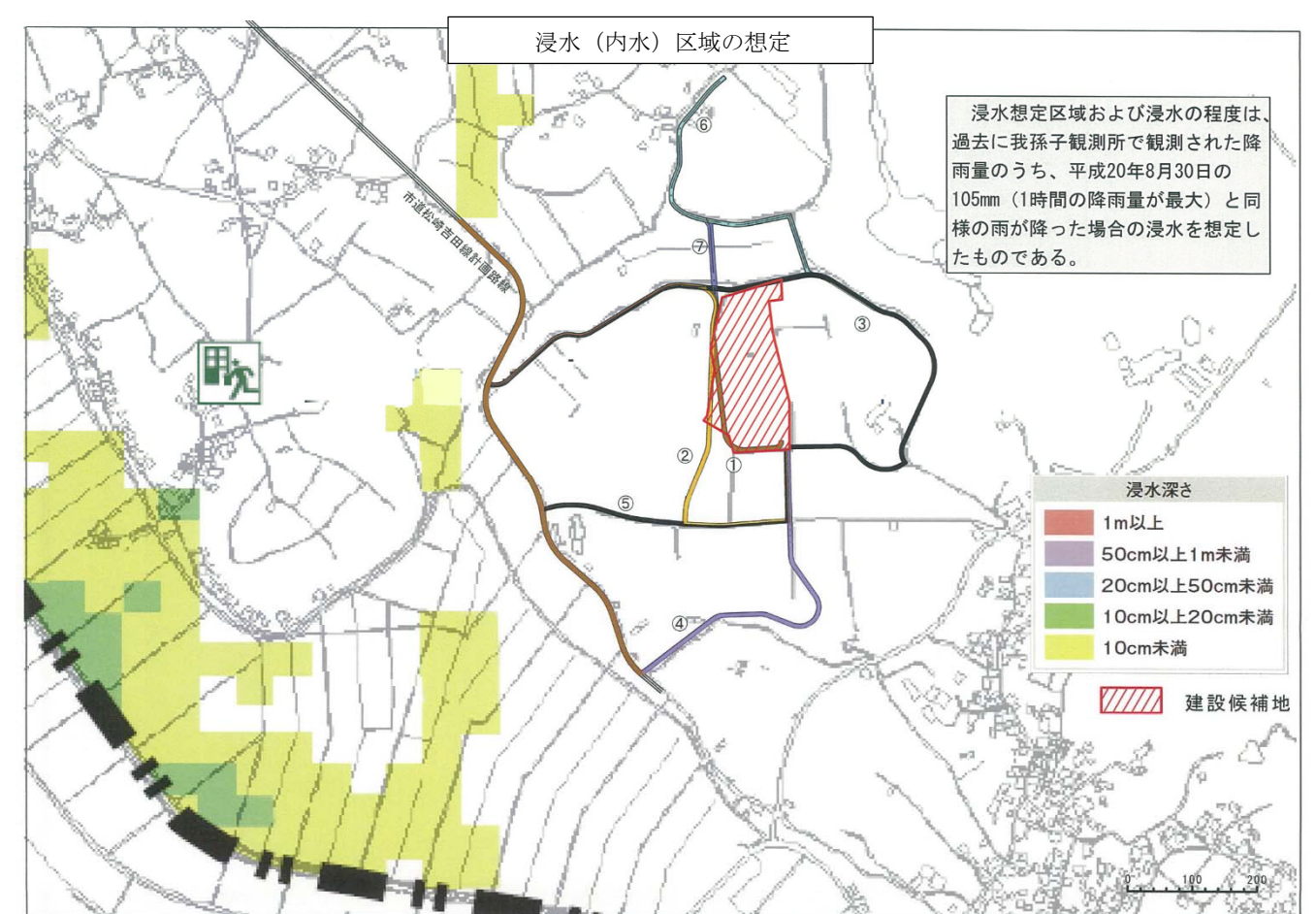
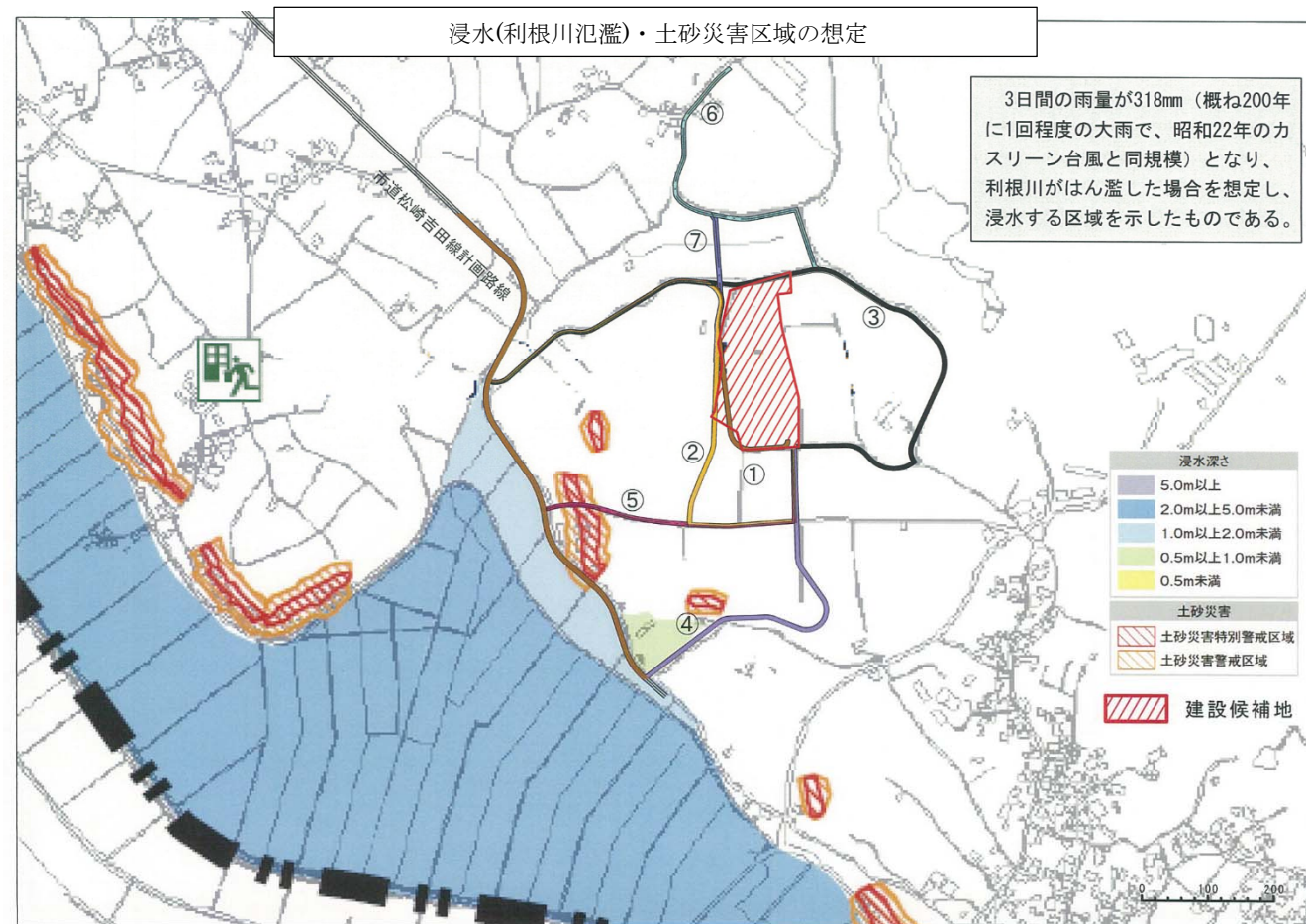
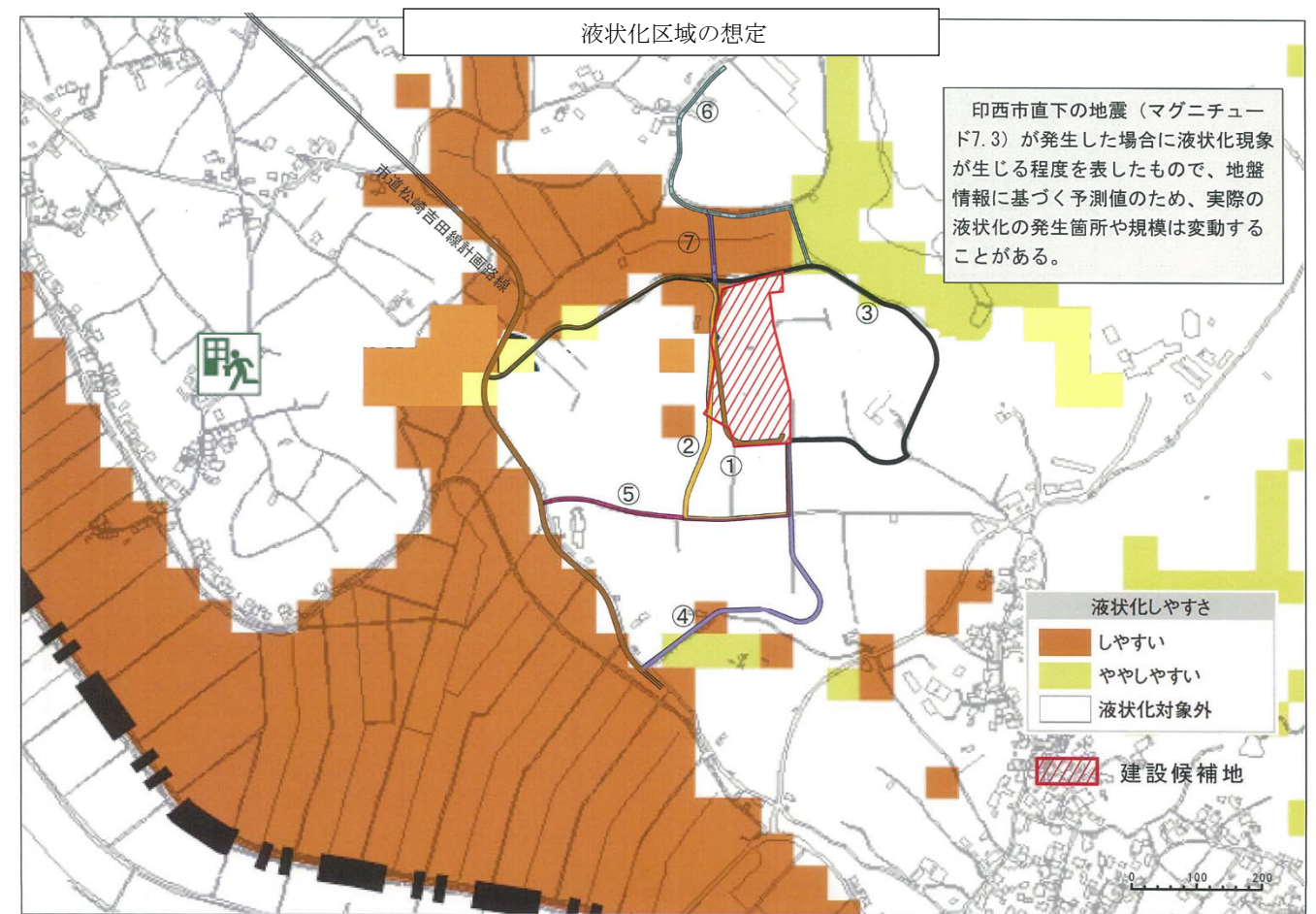
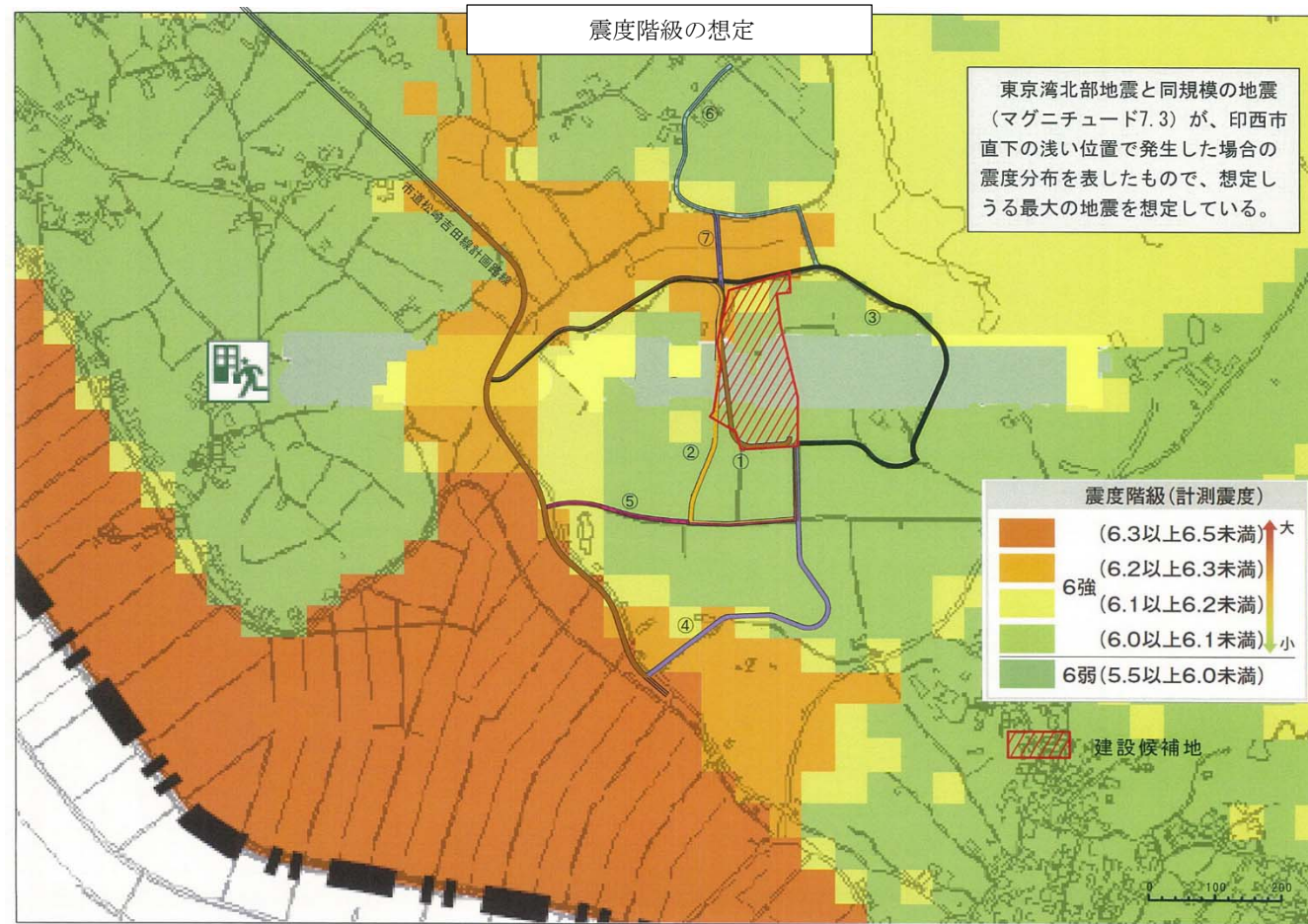


図 2-7-2 アクセス道路ルート・ハザードマップ合図