

東関東自動車道 千葉富津線

きさらづみなみ ふつつたけおか
(木更津南JCT～富津竹岡)
(4車線化)

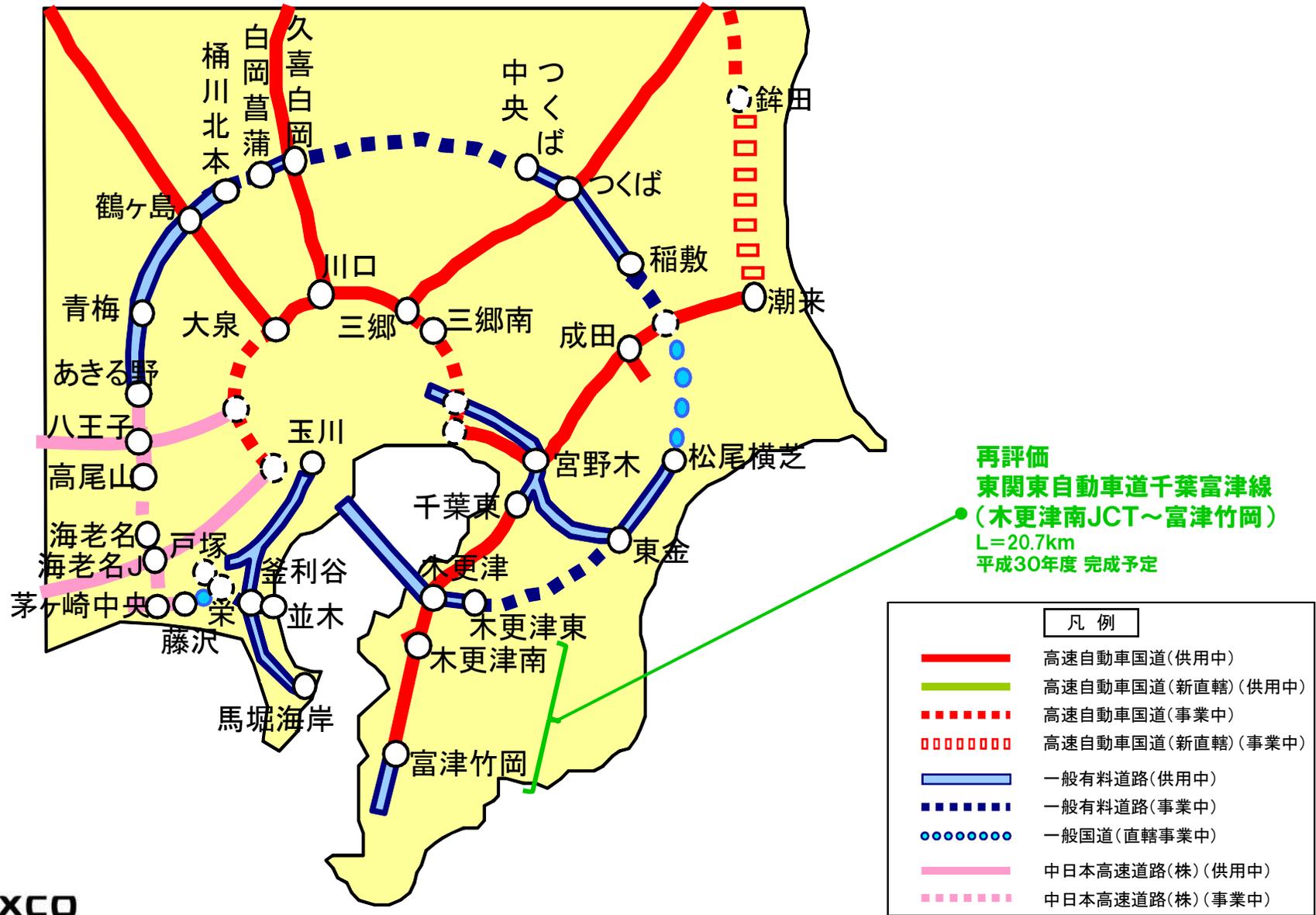
【 再 評 価 】

平成24年12月14日

あなたに、ベスト・ウェイ。

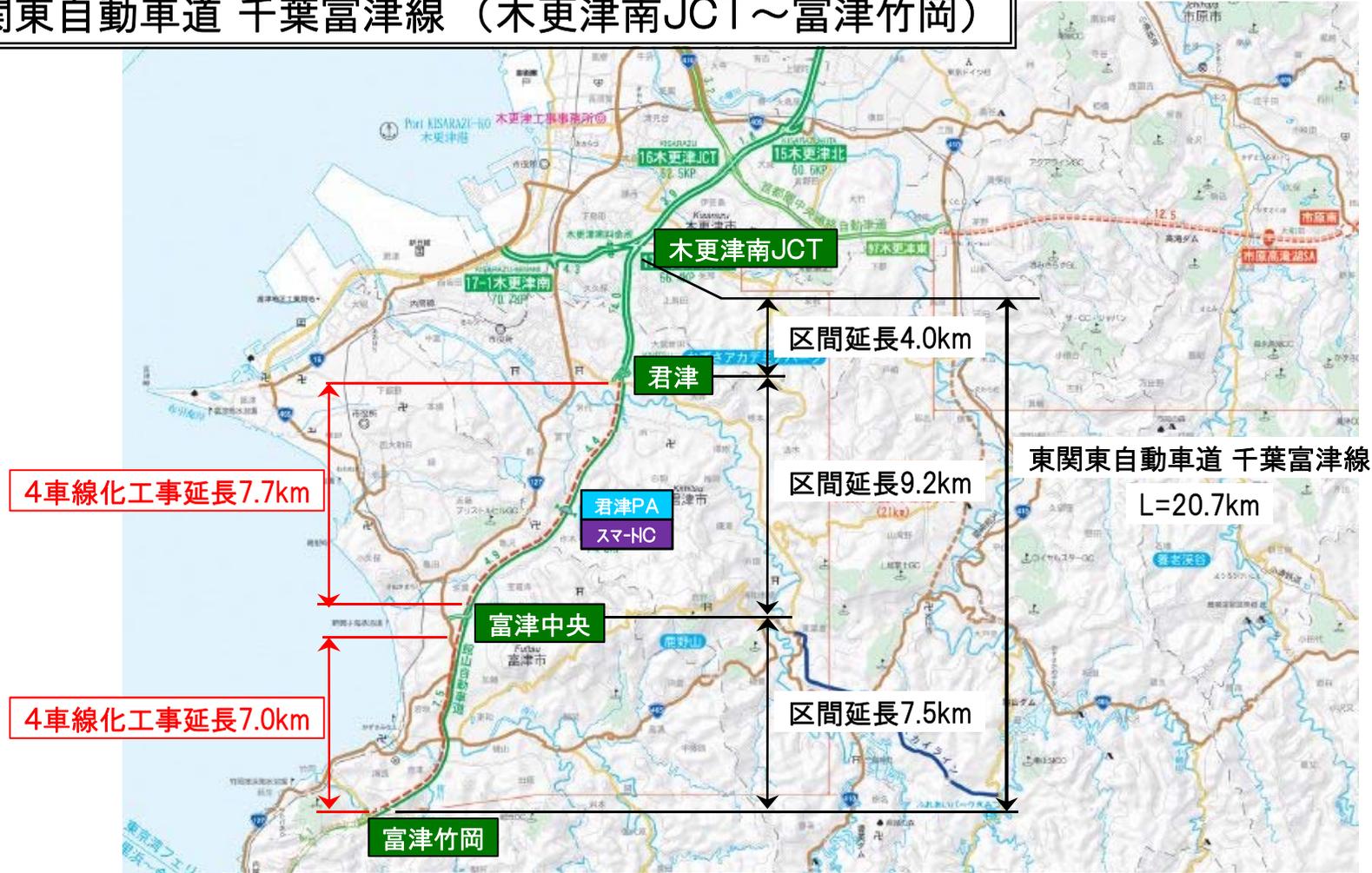


1. 位置図(1)



1. 位置図(2)

東関東自動車道 千葉富津線 (木更津南JCT～富津竹岡)



区 間	区間延長	4車化工事延長	土工	橋梁	トンネル	備 考
木更津南JCT～富津竹岡IC	20.7km	14.7km	12.8km	0.6km	1.3km	新設:トンネル1本、橋梁6橋
比率(%)	—	100%	87.1%	4.1%	8.8%	

2. 事業の目的および概要(1)

①事業の目的

東関東自動車道 千葉富津線(館山道)は、千葉県千葉市から千葉県富津市に至る総延長約51kmの高速自動車国道である。京葉道路、首都圏中央連絡自動車道、東京湾アクアライン、富津館山道路と連絡し、房総半島の高規格道路ネットワークを形成する高速道路で、沿線地域の産業、経済、観光等の発展に重要な役割を担っている。

そのうち、木更津南JCTから富津竹岡IC間は既に暫定2車線で供用中であるが、4車線化によって追越車線が整備されることにより、休日等の交通集中による渋滞の緩和が見込まれる。

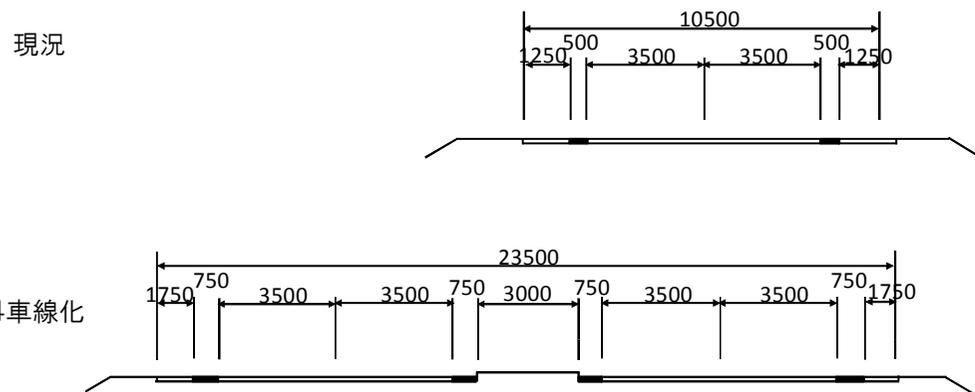
②事業の概要

- ◆ 区 間 自)千葉県木更津市きさらづ中なか烏田からすだ
至)千葉県富津市ふつつ竹岡たけおか
- ◆ 計 画 延 長 20.7km (うち 6.0km追越車線設置済み)
- ◆ 車 線 数 4車線
- ◆ 規 格 第1種第2級 (設計速度:100km/h)
- ◆ 全体事業費 1,281億円 (うち4車線化 267億円)

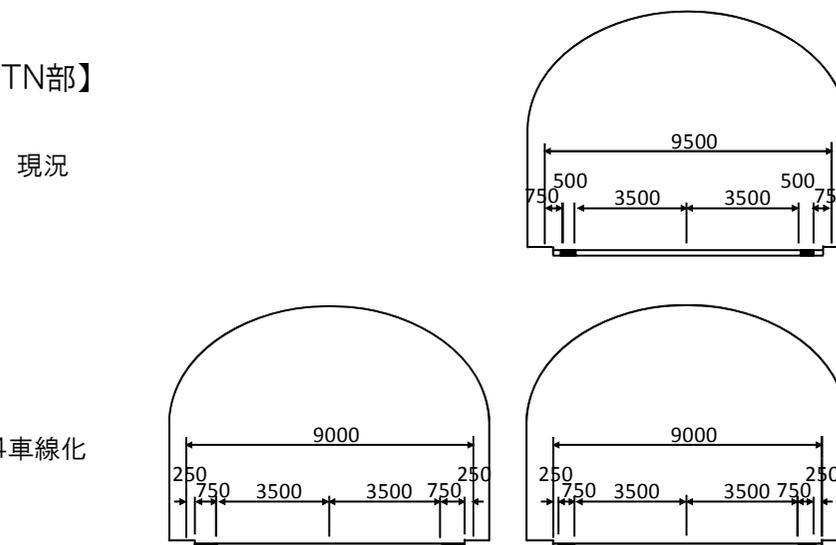
2. 事業の目的および概要(2)

③標準横断図

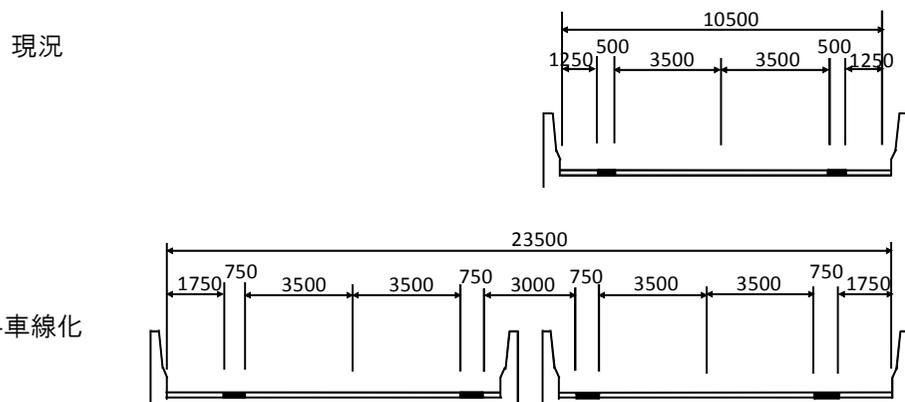
【土工部】



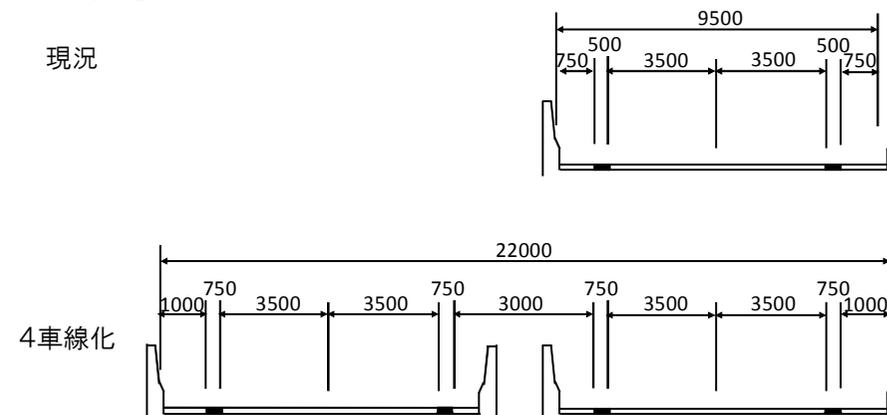
【TN部】



【中小橋部】



【長大橋部】



3. 事業の必要性と効果(1)

平日と休日の平均交通量

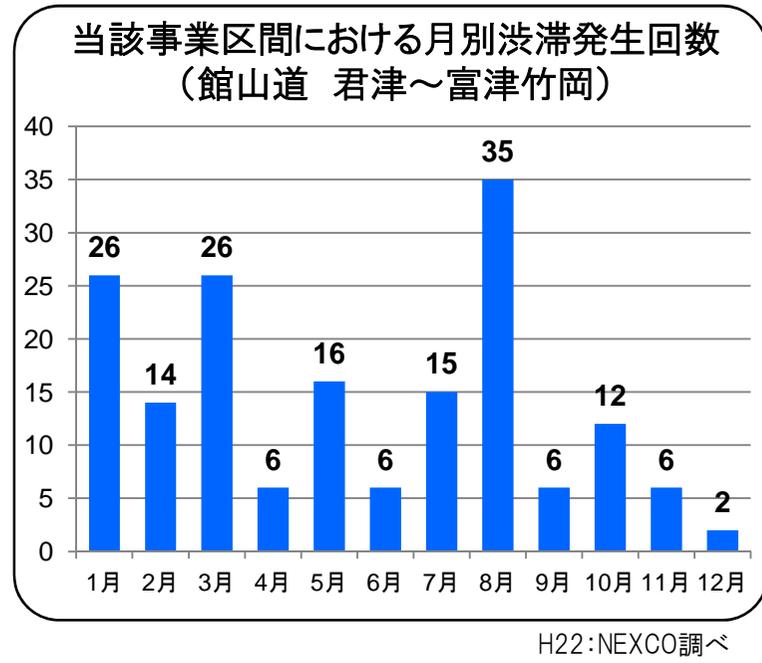
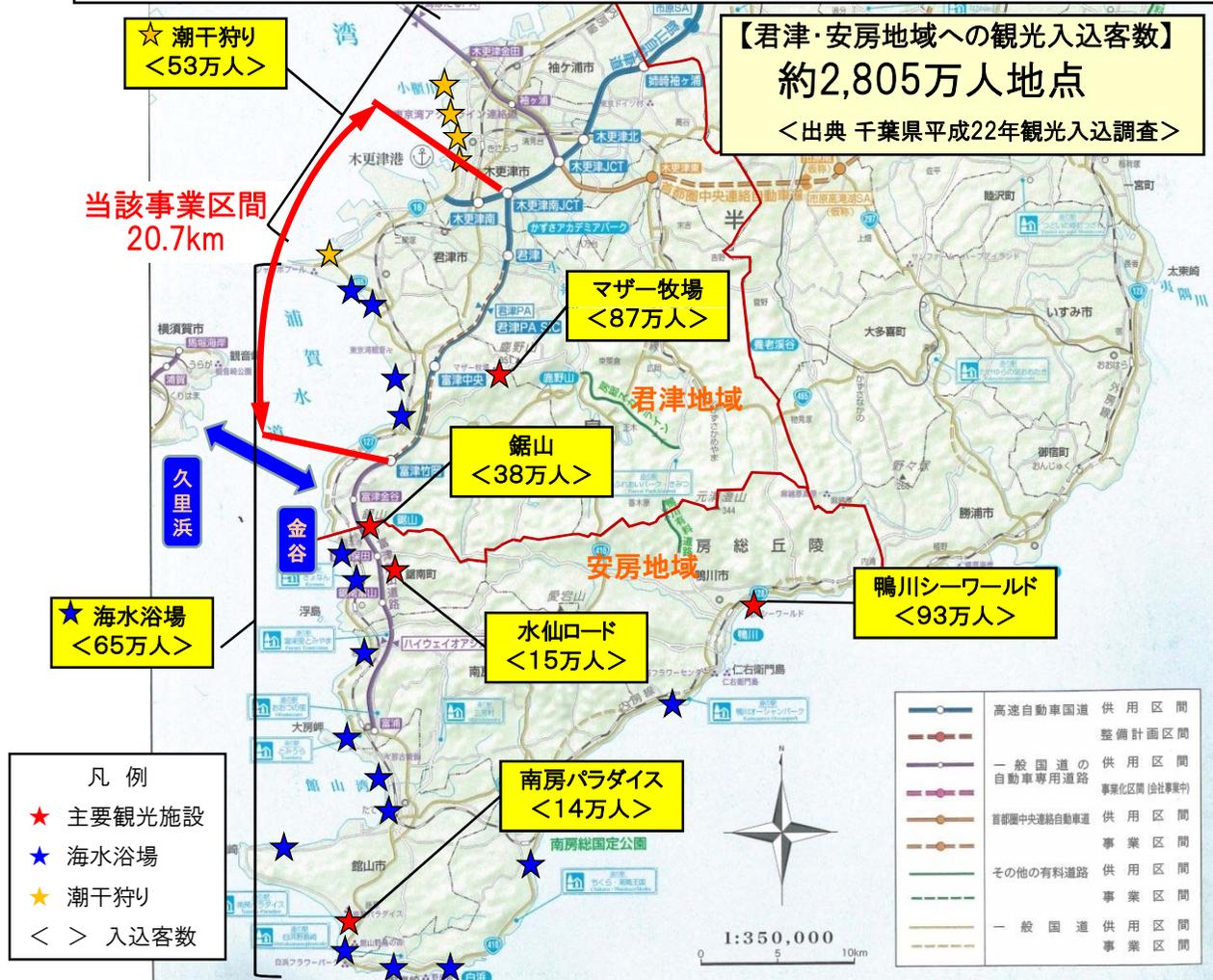
- 暫定2車線区間の君津ICから富津中央IC間の冬季を除く休日の交通量(4-11月)は19,000台/日(平日に対する割合:1.8)となっている。
- 特に、繁忙期となる8月の休日交通量は、25,000台/日(平日に対する割合:2.3)となっている。

区 間	平成22年交通量		
	平日平均	4-11月休日平均	8月休日(日)平均
木更津南JCT~君津IC [平成15年4月29日開通]	15,600(台/日)	27,000(台/日) <1.7>	34,600(台/日) <2.2>
君津IC~富津中央IC [平成19年7月4日開通]	10,800(台/日)	19,000(台/日) <1.8>	25,000(台/日) <2.3>
富津中央IC~富津竹岡IC [平成17年3月19日開通]	10,000(台/日)	18,300(台/日) <1.8>	24,100(台/日) <2.4>
富津竹岡IC~富津金谷IC [平成11年3月27日開通]	10,100(台/日)	17,800(台/日) <1.8>	23,500(台/日) <2.3>
富津金谷IC~鋸南保田IC [平成11年3月27日開通]	10,100(台/日)	17,100(台/日) <1.7>	22,700(台/日) <2.2>
鋸南保田IC~鋸南富山IC [平成11年3月27日開通]	9,400(台/日)	15,500(台/日) <1.6>	20,700(台/日) <2.2>
鋸南富山IC~富浦IC [平成16年5月29日開通]	8,400(台/日)	13,600(台/日) <1.6>	18,400(台/日) <2.2>

3. 事業の必要性と効果(2)

君津・安房地域の観光施設

- 安房地域への観光入込客数は、**自動車旅行客が約9割**を占める。
- 君津・安房地域の観光施設は、**8月**の海水浴場を中心に観光入込客数が増加。



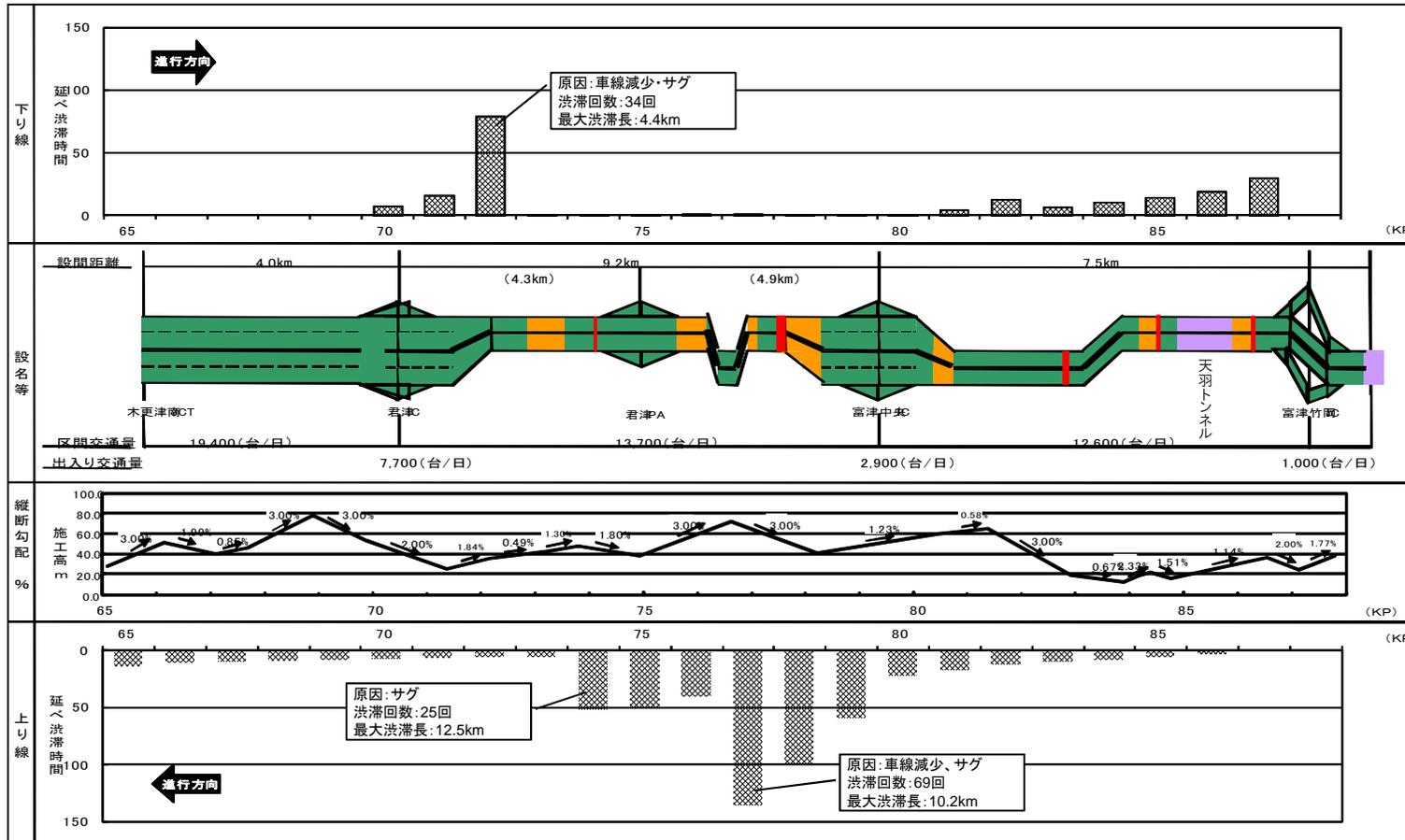
当該事業区間は他の暫定2車線区間と比較し交通量が多く渋滞が頻発している。**年間渋滞発生回数170回**は当社管内の暫定2車線区間で最多の状況である。

3. 事業の必要性と効果(3)

渋滞の緩和

- 主な渋滞発生箇所は、車線減少部やサグ部に集中している。
- いずれの箇所においても4車線化することにより渋滞が解消される見込み。

交通集中渋滞のキロポスト別・延べ渋滞時間状況



(君津IC付近)



(君津~富津中央)

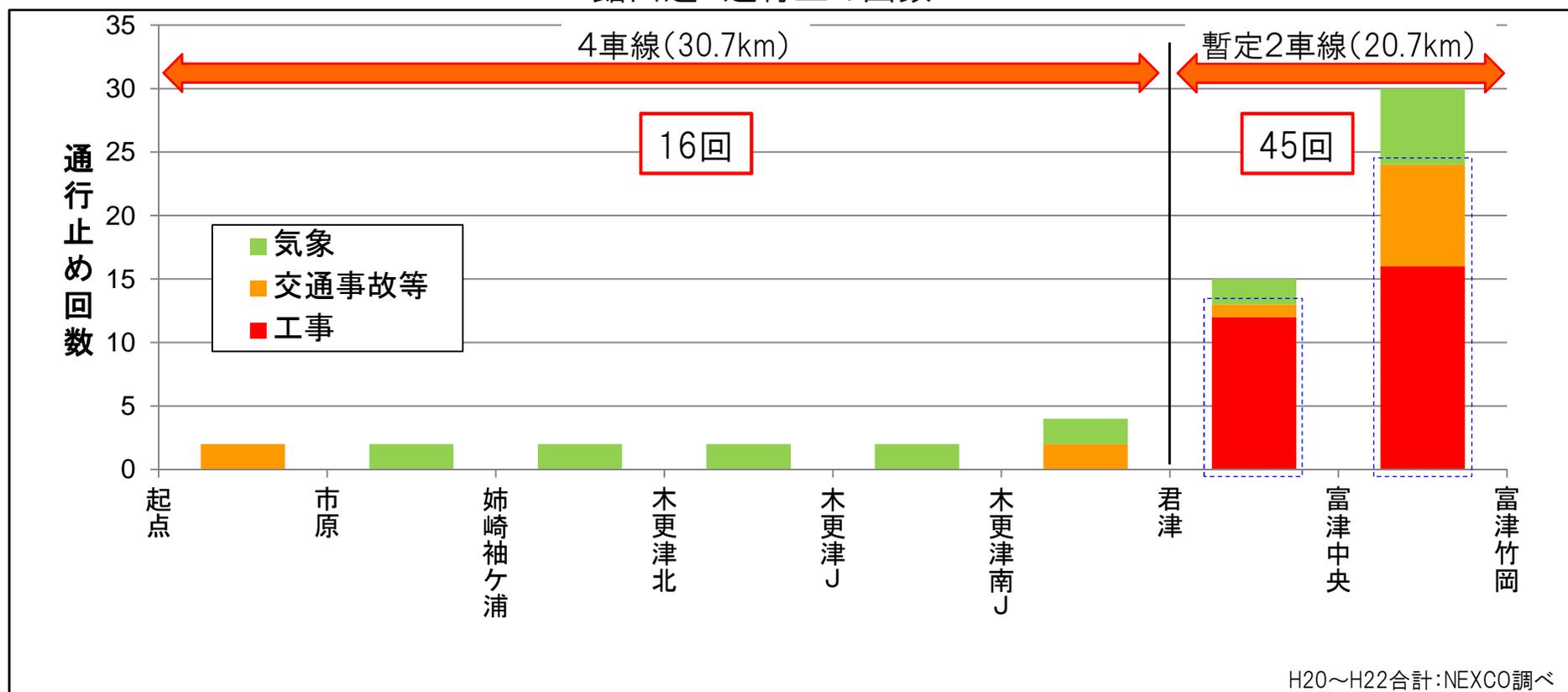
H22:NEXCO調べ
 サグ: 下り坂から上り坂にさしかかる凹部

3. 事業の必要性と効果(4)

通行止めの減少

- 平成20年から平成22年の館山道における暫定2車線区間の通行止め回数は45回であり、館山道全体61回の約7割を占める。
- うち、事故及び工事等による通行止めは38回であり、4車線化により館山道全体の約6割の通行止めが解消できる。暫定2車線区間に限ると約8割が解消できる。

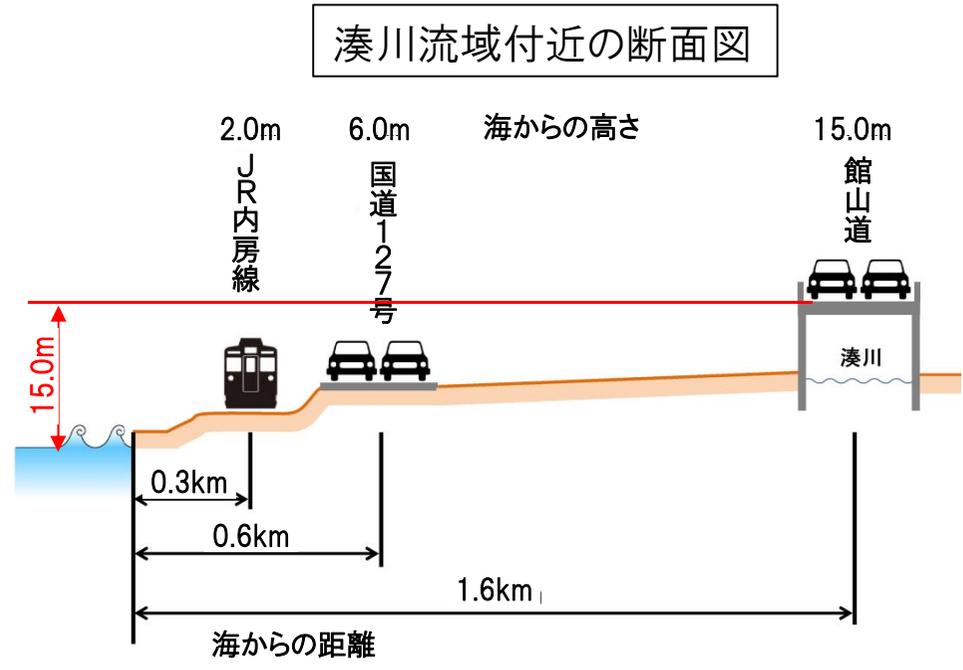
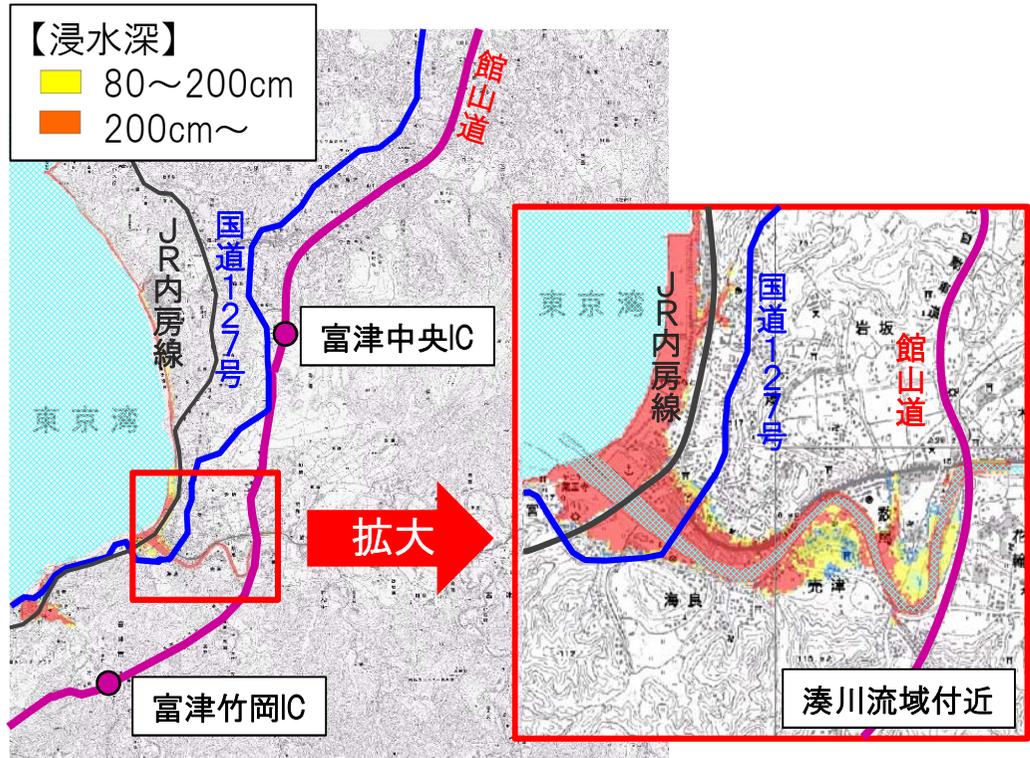
館山道 通行止め回数



3. 事業の必要性と効果(5)

津波災害時における緊急輸送路の強化

- 地震により津波が発生した場合、並行するJR内房線、国道127号において浸水が予測されている。
- 館山道は、海からの離隔と高い標高により路面浸水は予測されていないため、災害時の緊急輸送路として期待される。4車線化によって、より円滑な災害復旧活動等に必要な緊急輸送路の機能が強化される。



3. 事業の必要性と効果(6)

高速バスによる利便性向上

- 当該区間を通過する高速バス利用は、館山道の道路整備に伴い千葉市方面や横浜・羽田方面の高速バス路線が新設・増便されてきており、**年間約64万人の利用**がある。
- 4車線化により定時性が確保され、利便性向上が図られる。



4. 事業進捗状況(1)

	木更津南JCT～君津	君津～富津中央	富津中央～富津竹岡
◆事業の経緯			
整備計画決定	平成3年12月		
施行命令	平成5年11月		
実施計画認可	平成5年12月		
用地着手	平成11年 1月	平成10年12月	平成12年 3月
工事着手	平成12年 1月	平成13年 8月	平成13年 7月
暫定2車線開通	平成15年 4月	平成19年 7月	平成17年 3月
整備計画変更①	平成21年 5月		
4車線化事業許可①	平成21年 8月		
整備計画変更②	平成24年 4月		
4車線化事業許可②	平成24年 4月		
◆完成予定年度	平成30年度		
◆事業費	全体1,281億円（うち4車線化 267億円）		

4. 事業進捗状況(2)



■ 事業の計画から完成までの流れ

年 度	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	備考
事業化・有料事業許可	事業許可 ■							
測量・調査・設計	測量・土質調査・橋梁設計・トンネル設計・道路詳細設計 ■			舗装・施設設計 ■				
土木工事		■						
舗装工事					■			
施設工事					■			
供用開始							▼	

5. 事業の投資効果

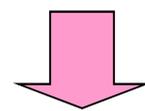
費用便益分析結果

◆総便益(B) 基準年(H24)に おける現在価値		事業全体	残事業
	走行時間短縮便益	4,639億円	466億円
	走行経費減少便益	565億円	17億円
	交通事故減少便益	267億円	12億円
	計	5,471億円	495億円

※便益の「事業全体」とは高速道路が整備される前の状態から4車線道路を整備したことによる便益
 便益の「残事業」とは現在の2車線高速道路がある状態から4車線道路を整備したことによる便益

◆総費用(C) 基準年(H24)に おける現在価値		事業全体	残事業
	事業費	1,435億円	140億円
	維持管理費	163億円	39億円
	計	1,598億円	178億円

※費用の「事業全体」とは高速道路が整備される前の状態から4車線道路を整備する費用
 費用の「残事業」とは現在の2車線高速道路を4車線化するのに要する費用



費用便益比 B/C

事業全体 3.4 残事業 2.8

6. 関係する都道府県の意見

千葉県知事の意見 平成24年12月4日

東関東自動車道千葉富津線は、東京湾アクアライン、圏央道、富津館山道路などと一体となって、観光や農林水産業など本県産業の振興をはじめ、地域の活性化に資する道路である。また、大規模災害時には、広域的な災害支援活動を支える緊急輸送道路として重要な道路である。

暫定2車線である木更津南ジャンクションから富津竹岡インターチェンジ間においては、近年、観光シーズンや休日等における交通量の増加により、激しい渋滞が多く発生するなど、円滑な交通に支障をきたしていることから、早期に工事着手し、大幅な工期短縮に努め、一年でも早い開通を図られたい。

7. 今後の対応方針(原案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- 館山道は、房総半島の高規格道路ネットワークを形成する高速道路で、沿線地域の産業、経済、観光等の発展に重要な役割を果たす道路である。
- 渋滞発生頻度が他の暫定2車線区間に比べ高い当該区間の4車線化によって、追越車線が整備されることにより、休日等の交通集中による渋滞の緩和、事故・工事通行止めの削減及び津波災害時における緊急輸送路としての機能強化が見込まれる。
- 費用便益比(B/C)は、事業全体3.4、残事業2.8である。

(2) 事業進捗の見込みに関する視点

- 4車線化に必要な用地は全て取得しており、現在、調査及び設計中である。
- 平成30年度の完成を目指して着実に事業を推進中である。

(3) 対応方針(案)

- 当該事業の再評価は『事業継続』とする。