

# 一般国道126号 千葉東金道路

とうがね  
(東金JCT～まつおよこしば松尾横芝)

(4車線化)

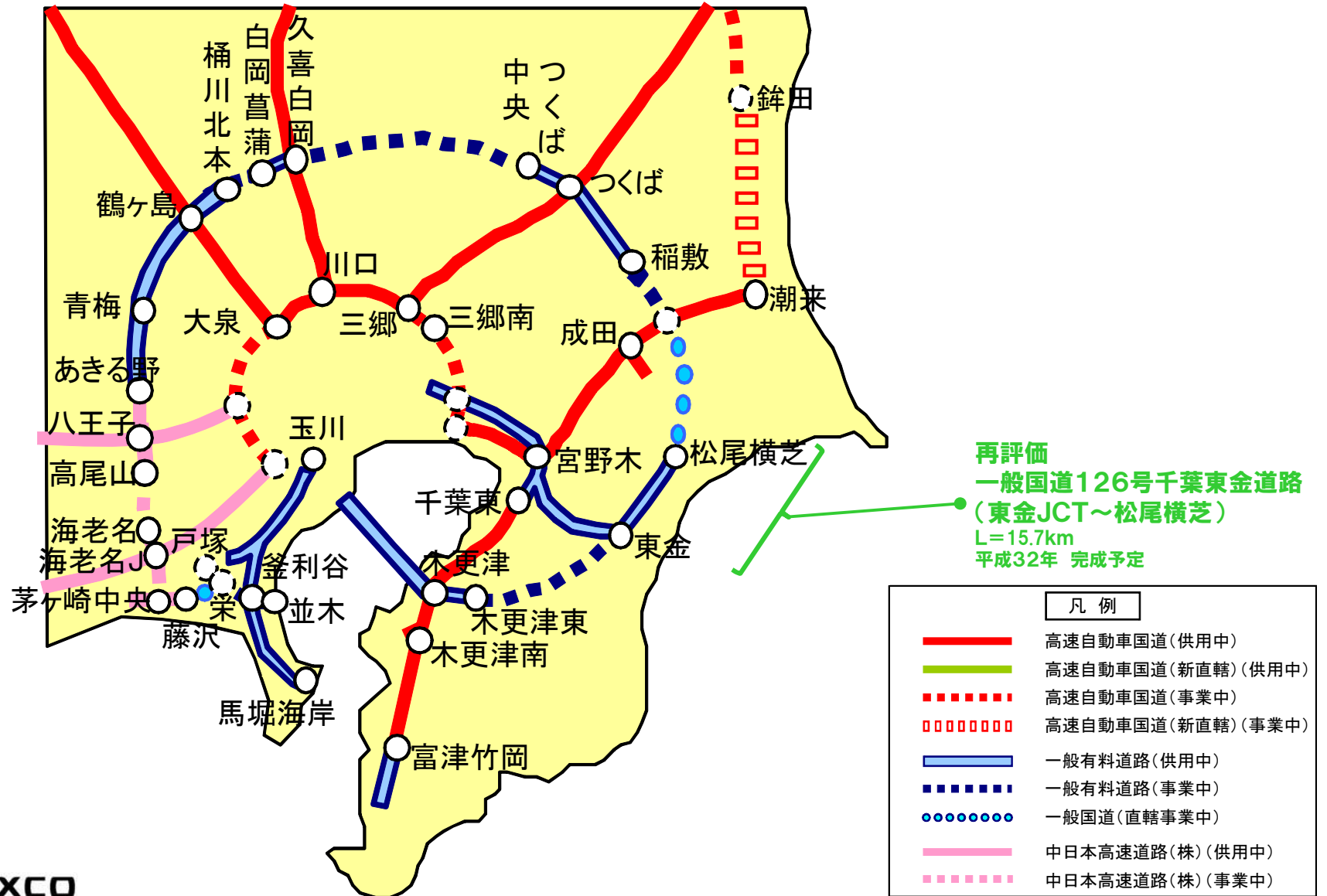
【 再 評 価 】

平成24年12月14日

あなたに、ベスト・ウェイ。

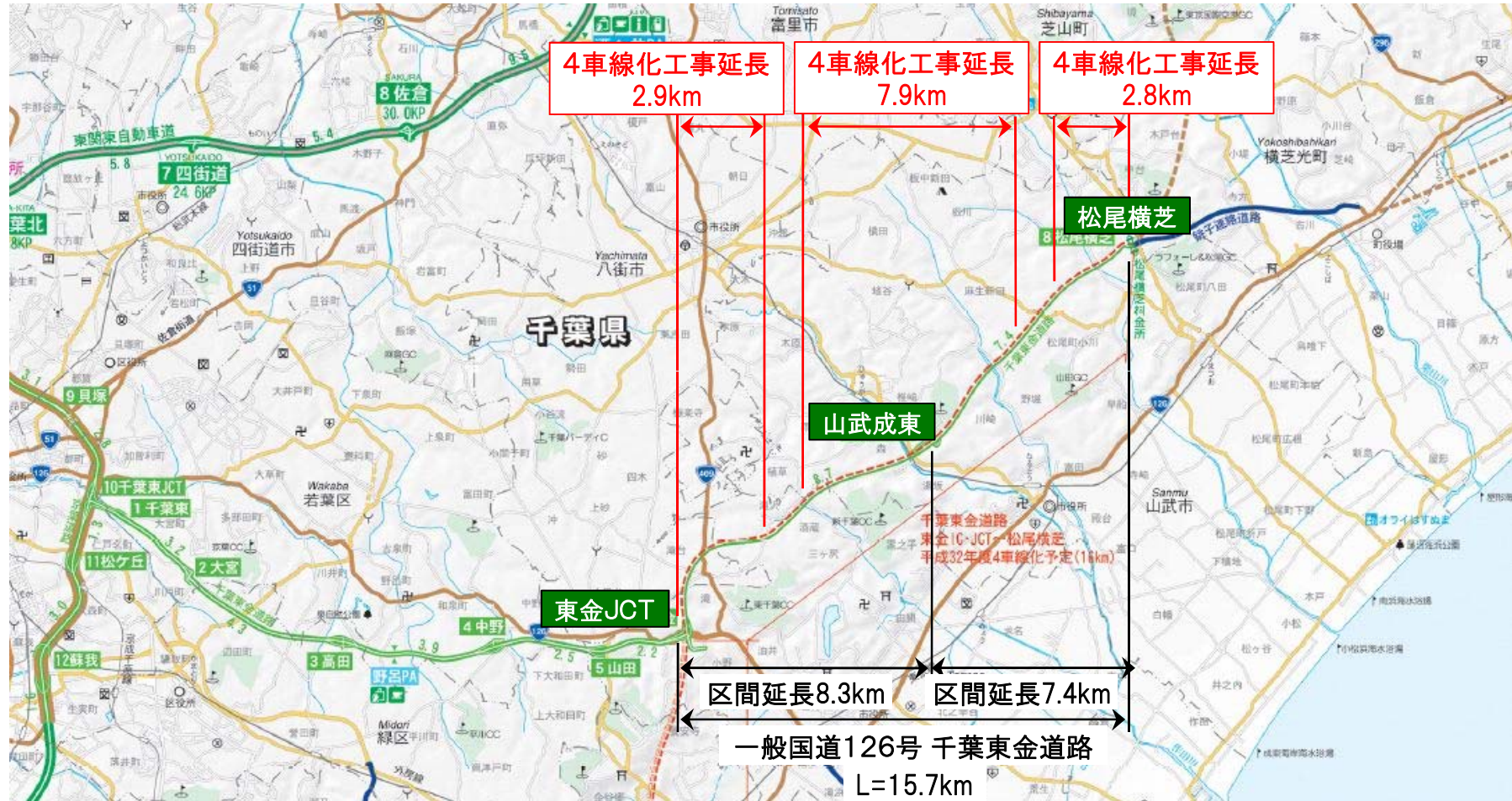


# 1. 位置図(1)



# 1. 位置図(2)

一般国道126号 千葉東金道路 東金JCT～松尾横芝



区 間	区間延長	4車化工事延長	土工	橋梁	トンネル	備 考
東金JCT～松尾横芝IC	15.7km	13.6km	11.1km	2.5km	—	新設: 橋梁9橋
比率(%)	—	100%	81.6%	18.4%	—	

## 2. 事業の目的および概要(1)

### ①事業の目的

千葉東金道路 東金JCTから松尾横芝ICは、千葉県東金市から千葉県山武市に至る総延長約16kmの、首都圏中央連絡自動車道の一部となって高規格道路ネットワークを形成する有料道路である。首都圏中央連絡自動車道のネットワーク整備に伴い増加する交通量に対応するため4車線化を行うものである。

### ②事業の概要

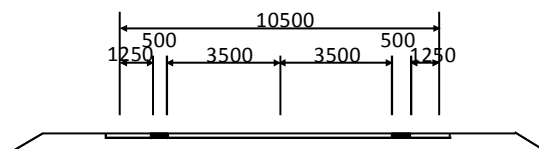
- ◆ 区 間 自)千葉県東金市<sup>とうがね たんのお</sup>丹尾  
至)千葉県山武市<sup>さんむ まつお やつ</sup>松尾町谷津
- ◆ 計画延長 15.7km (うち 2.1km追越車線設置済み)
- ◆ 車線数 4車線
- ◆ 規 格 第1種第2級 (設計速度:100km/h)
- ◆ 全体事業費 1,263億円 (うち4車線化177億円)

# 2. 事業の目的および概要(2)

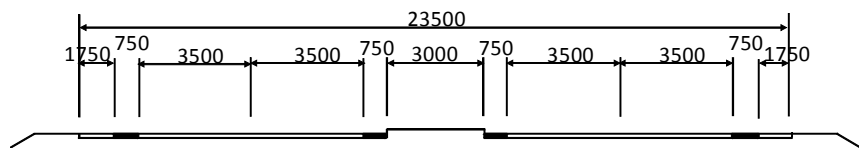
## ③標準横断図

### 【土工部】

現況

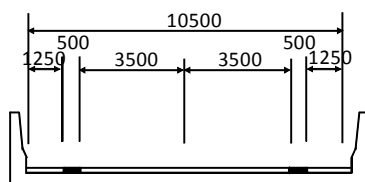


4車線化

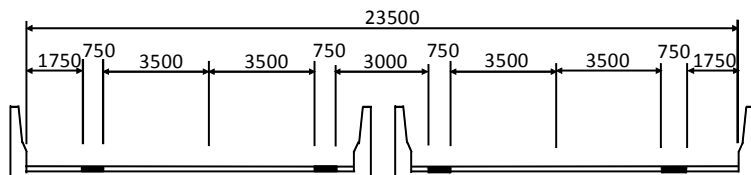


### 【中小橋部】

現況

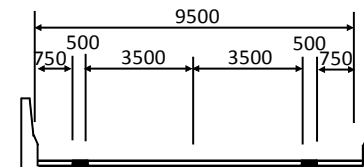


4車線化

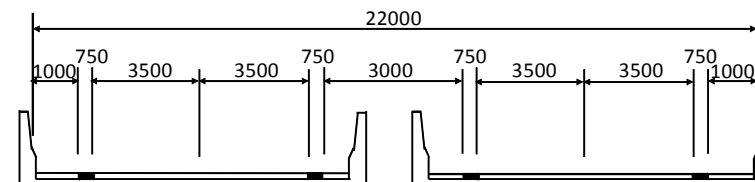


### 【長大橋部】

現況



4車線化



# 2. 事業の目的および概要(3)

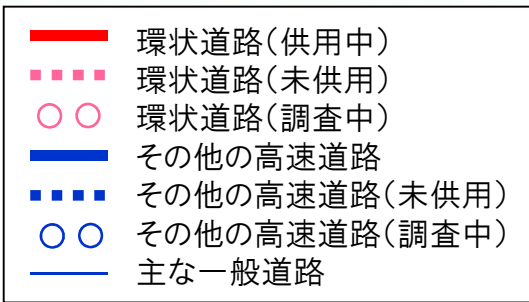
## 首都圏



- 首都圏3環状道路は都心部の慢性的な交通渋滞の緩和及び、環境改善への寄与等を図り、さらに、我が国の経済活動の中核にあたる首都圏の経済活動と暮らしを支える社会資本として、重要な役割を果たす道路。
- 当該事業区間は**首都圏中央連絡自動車道の一部**を成している。

- 首都高速中央環状線(中央環状線)  
◆都心から約8km、延長約47km
- 東京外かく環状道路(外環道)  
◆都心から約15km、延長約85km

- 首都圏中央連絡自動車道(圏央道)  
◆都心から半径約40~60km  
延長300km



# 3. 事業の必要性と効果(1)

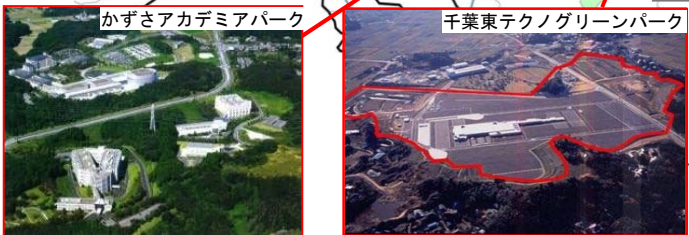
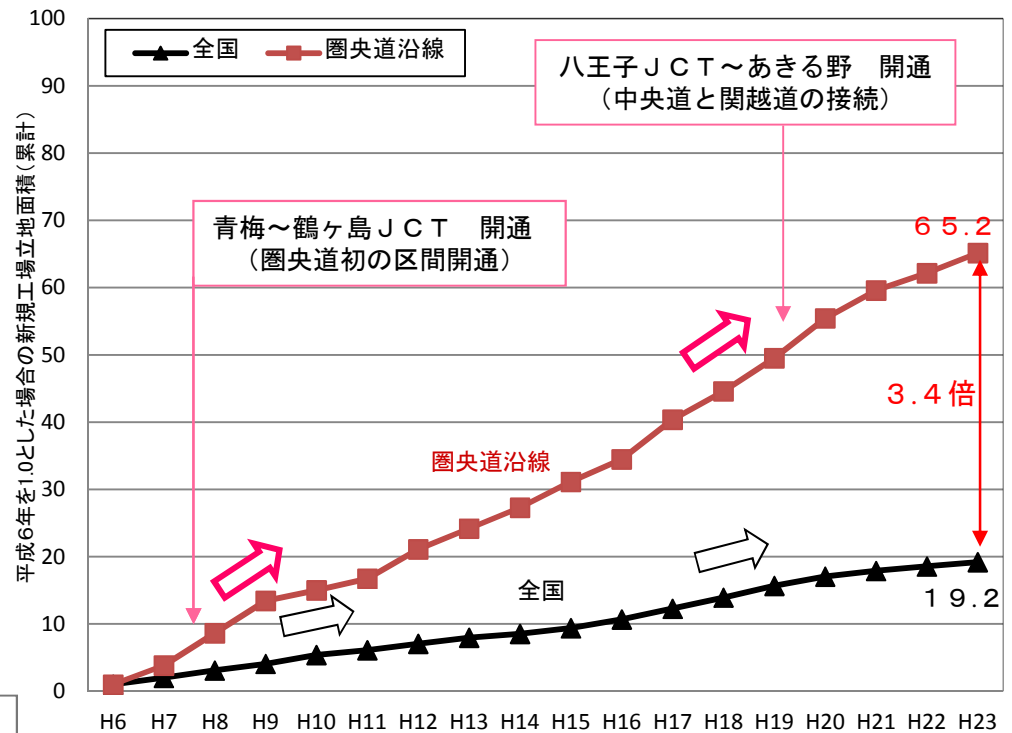
## 圏央道沿線の地域振興・企業立地

○圏央道の開通後、周辺の産業等の発展に伴い当該事業区間の**利用増進**が見込まれる。

### ■ 圏央道沿線の企業立地状況



### ■ 圏央道の開通と新規工場立地面積(累積)の推移



※ 出典：下記のHP上の資料を基に作成

- 茨城県圏央道沿線地域産業・交流活性化協議会 「いばらぎ圏央道沿線ナビ」
- 千葉県企業庁 分譲地案内パンフレット「千葉県の工業団地ご案内」
- 東金市HP「千葉東テクノグリーンパーク」

出典：「工場立地動向調査」  
(経済産業省)より作成

出典 国土交通省関東地方整備局

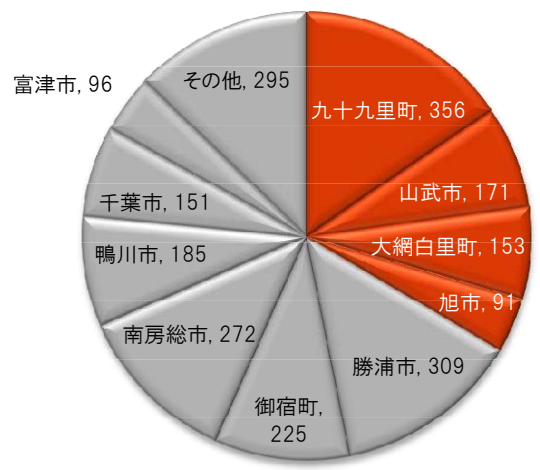
# 3. 事業の必要性と効果(2)

## 千葉東金道路周辺地域の観光の現状

○千葉東金道路は千葉地域と山武・海<sup>かい</sup>匠<sup>そう</sup>地域を結ぶ道路として観光等に**重要な役割**を担っている。  
 ○特に夏季の海水浴場では**県内の海水浴客の約1/3**が山武・海匠地域を訪れている。



平成22年千葉県海水浴入込客数(市町村別)  
 (H22.7.1~H22.8.31) 単位:千人



出典 千葉県平成22年観光入込調査

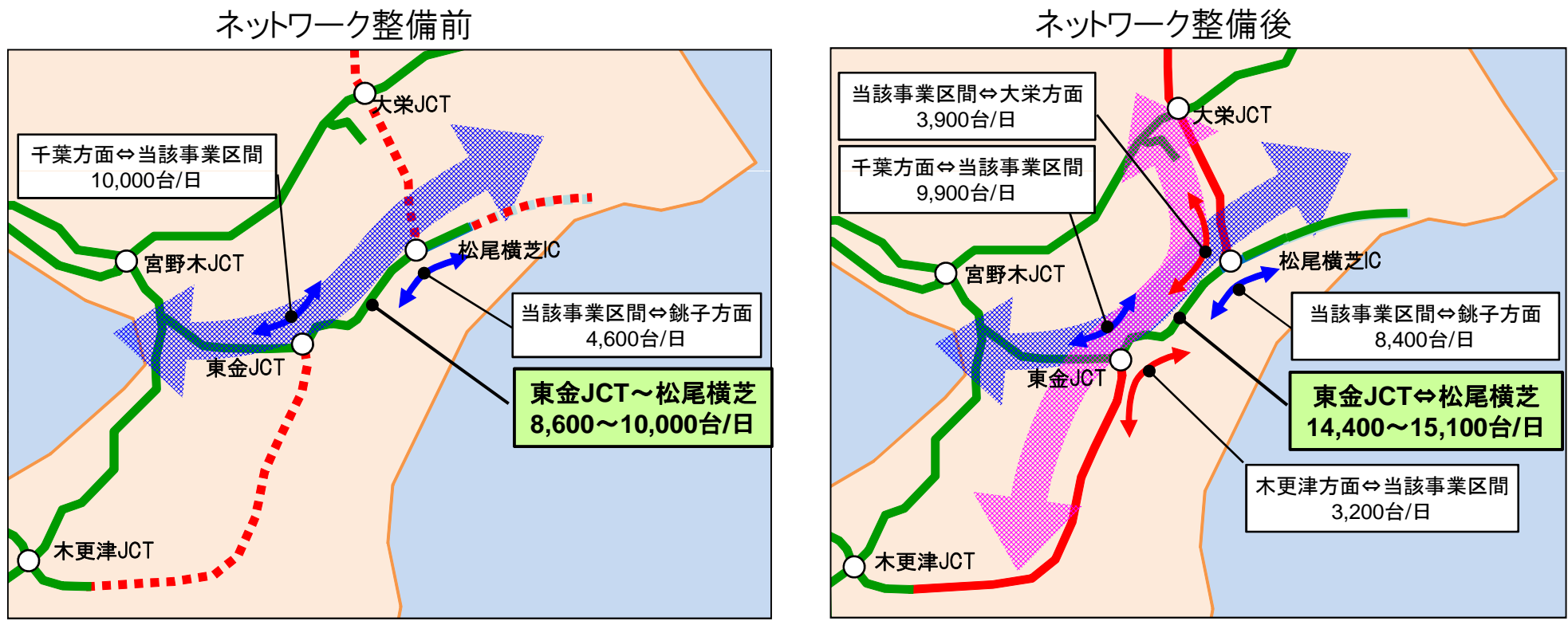




# 3. 事業の必要性と効果(3)

## ネットワーク整備による交通量の増加

○千葉東金道路 東金JCTから松尾横芝IC間の交通量は、圏央道のネットワークが整備されることに伴い現在の**約1.5倍の増加**が見込まれる。  
 ○増加する交通量に対応し、円滑な交通を確保するため4車線化が必要である。

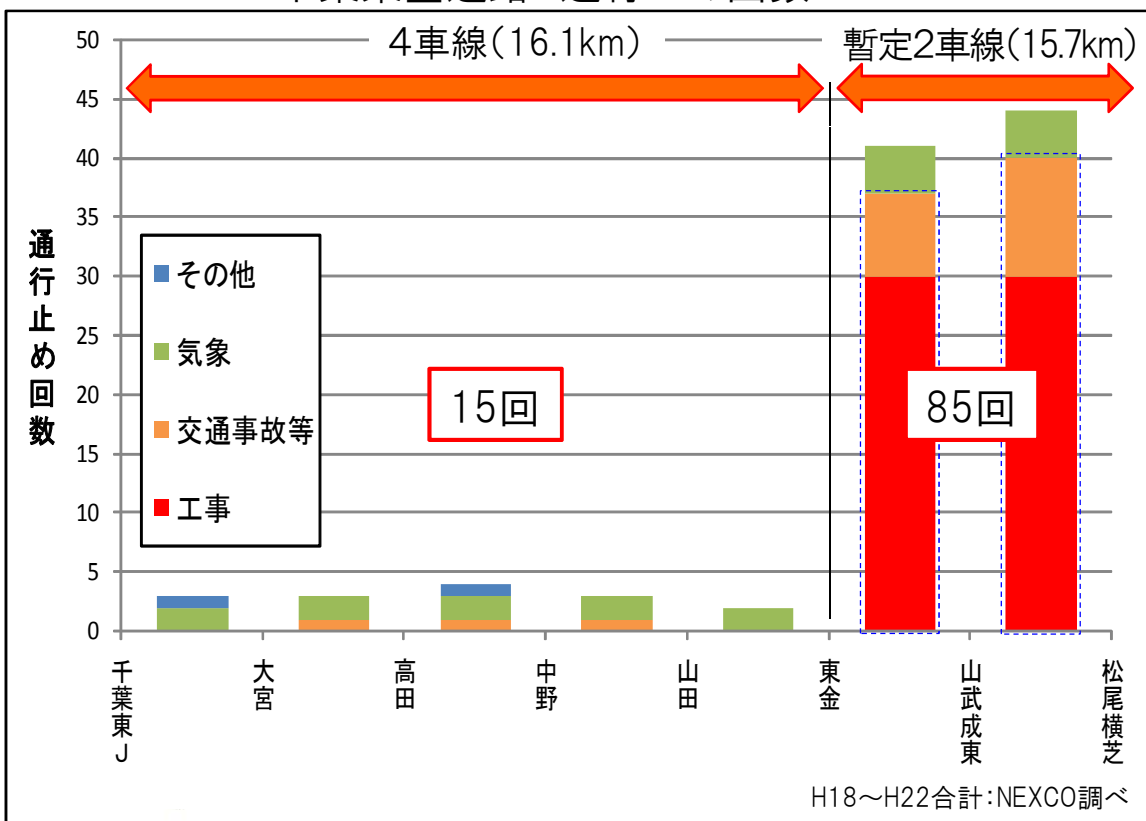


# 3. 事業の必要性と効果(4)

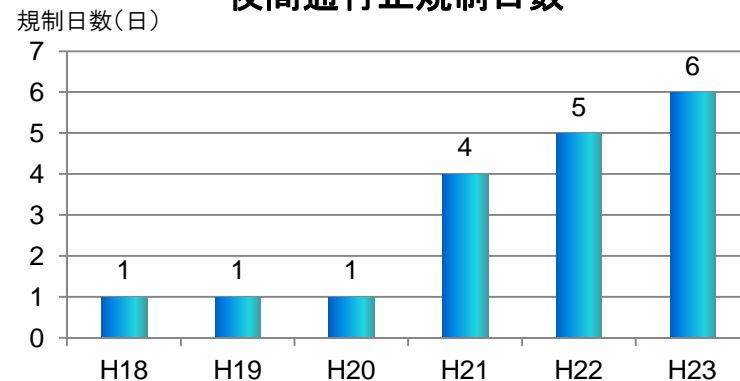
## 通行止めの削減

- 平成18年から平成22年の千葉東金道路における暫定2車線区間の通行止め回数は、85回であり、千葉東金道路全体100回の約8割を占める。
- うち、事故及び工事等による通行止めは77回であり、4車線化により千葉東金道路全体の約8割の通行止めが解消できる。暫定2車線区間に限ると約9割が解消できる。

千葉東金道路 通行止め回数



夜間通行止規制日数



当該事業区間において、経年とともに補修作業に必要な夜間通行止規制が増加傾向(緊急作業を除く)








※夜間交通規制:H18~H22(NEXCO調べ)

## 4. 事業進捗状況(1)

	東金JCT～山武成東	山武成東～松尾横芝
◆事業の経緯		
事業認可		平成 2年 9月
用地着手		平成 4年 6月
工事着手		平成 5年11月
暫定2車線開通		平成10年 3月
4車線化事業許可		平成12年 7月
◆完成予定年度		平成32年度
◆事業費		全体1,263億円 (うち4車線化 177億円)

# 4. 事業進捗状況(2)

## ■ 事業の計画から完成までの流れ

年度	H12	……	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	備考
事業化・有料道路事業化	事業許可 									
測量・調査・設計		測量・土質調査・道路詳細・橋梁詳細設計				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

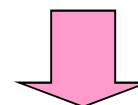
## 費用便益分析結果

◆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	5,380億円	202億円
	走行経費減少便益	449億円	8億円
	交通事故減少便益	216億円	4億円
	計	6,045億円	213億円

※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	1,743億円	86億円
	維持管理費	227億円	24億円
	計	1,970億円	110億円

※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 3.1

残事業 1.9

## 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

一般国道126号千葉東金道路は、東京湾アクアラインと一体となって、東日本と西日本を結ぶ大動脈となる圏央道として機能するとともに、災害時には、都心部の高速道路の代替路としても極めて重要な役割を担っている。

また、来年春、開通する圏央道の東金から木更津間と当該区間がつながることにより、東京方面から成田空港へ2ルートが確保され、アクセス強化が図られることになる。

については、今後、交通量の増加が見込まれるとともに、アクセスの信頼性を高める必要があることから、工期短縮を図り、予定よりも早期に工事着手し、一日も早い開通をお願いしたい。

## 7. 今後の対応方針(原案)

### (1) 事業の必要性等に関する視点

- 千葉東金道路 東金JCTから松尾横芝IC間は圏央道の一部となって高規格道路ネットワークを形成する有料道路で、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。
- 当該区間は、圏央道のネットワーク化が完成することに伴い増加する交通量に対応するため、4車線化が必要であり、追越車線が整備されることにより、通行止めの削減が図られる。
- 費用便益比(B/C)は、事業全体3.1、残事業1.9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概ね取得しており、周辺道路のネットワーク整備と調整を図りながら、平成32年度の完成を目指して事業を実施していく。

### (3) 対応方針(案)

- 当該事業の再評価は『事業継続』とする。