

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27年12月22日

あなたに、ベスト・ウェイ。



1. 位置図(1)



NEXCO東日本		
	高速自動車国道	営業中
		建設中

	一般有料道路	営業中
		建設中

他機関		
	新直轄	供用中
		建設中

	その他	供用中
		建設中

○	インターチェンジ (IC)	
○	インターチェンジ (IC) (建設中)	
□	ジャンクション (JCT)	
□	ジャンクション (JCT) (建設中)	

※建設中区間のICおよびJCTは、すべて仮称
平成27年10月31日現在

評価対象区間
東関東自動車道千葉富津線
(木更津南JCT～富津竹岡)
 L=20.7km
 平成30年度 完成予定

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)



評価対象区間
東関東自動車道
千葉富津線
L=20.7km

4車線化工事延長7.7km

4車線化工事延長7.0km

付加車線設置済延長4.9km

付加車線設置済延長1.1km

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)千葉県きさらづ木更津市なかからすだ中烏田
至)千葉県ふつつ富津市たけおか竹岡
- ◆ 計 画 延 長 20.7km (うち 6.0km付加車線設置済み)
- ◆ 車 線 数 4車線
- ◆ 規 格 第1種第2級 (設計速度:100km/h)
- ◆ 事 業 費 全体 1,287億円
今回対象4車線化事業費 273億円

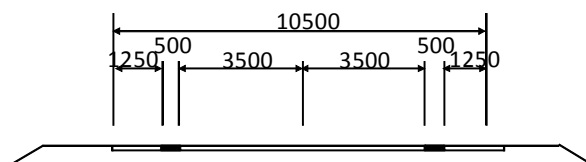
2. 事業の目的および概要(2)

③標準横断面図

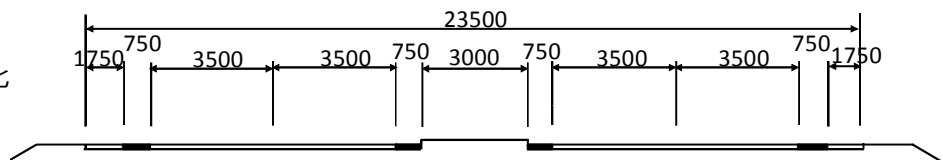
単位:mm

【土工部】

現況

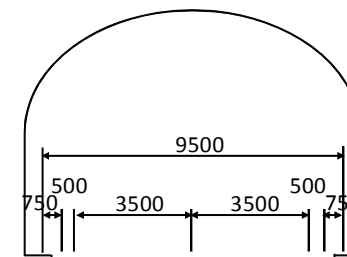


4車線化

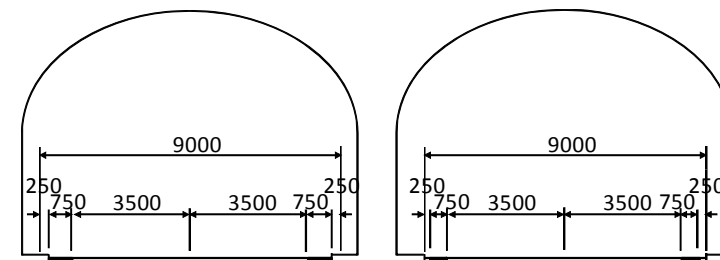


【トンネル部】

現況

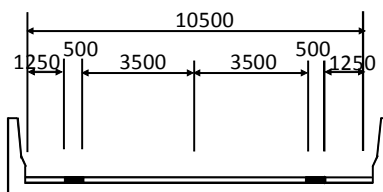


4車線化

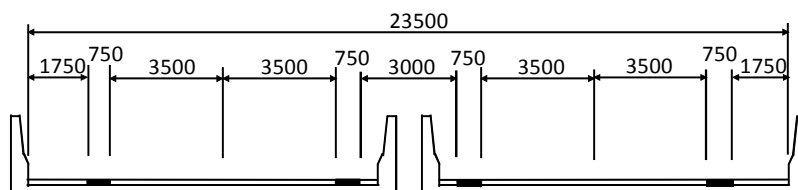


【中小橋部】

現況

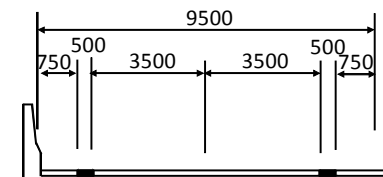


4車線化

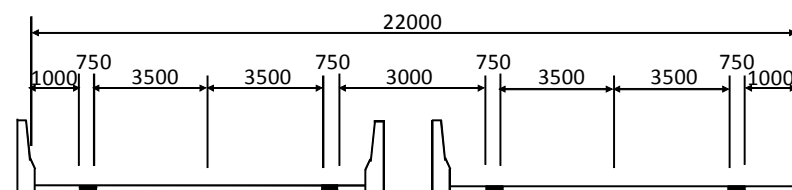


【長大橋部】

現況



4車線化



3. 事業の必要性と効果(1)



平日と休日の平均交通量

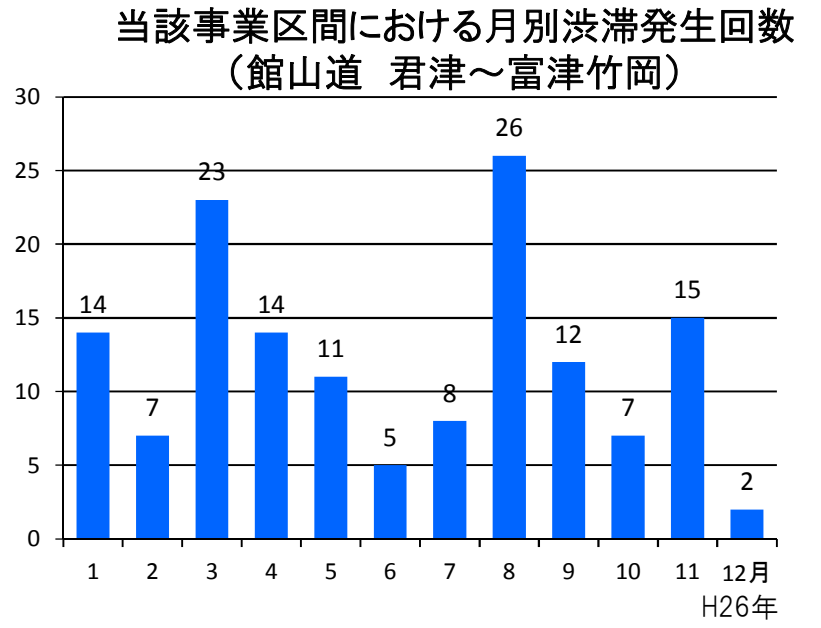
- 暫定2車線区間の君津ICから富津中央IC間の休日の交通量は19,500台/日(平日に対する割合:1.7)となっている。
- その他区間においても年間を通じて休日の交通量が多い傾向(平日に対する割合:1.6~1.7)となっている。

区間	平成26年交通量(台/日)					
	全日平均	大型車混入率	平日平均	大型車混入率	休日平均	大型車混入率
木更津南JCT~君津IC [平成15年4月29日開通]	20,100	10%	16,700	13%	27,300 <1.6>	6%
君津IC~富津中央IC [平成19年7月4日開通]	14,000	9%	11,400	12%	19,500 <1.7>	5%
富津中央IC~富津竹岡IC [平成17年3月19日開通]	12,700	9%	10,400	12%	17,300 <1.7>	6%
富津竹岡IC~富津金谷IC [平成11年3月27日開通]	12,600	10%	10,500	13%	17,100 <1.6>	6%
富津金谷IC~鋸南保田IC [平成11年3月27日開通]	12,200	11%	10,300	13%	16,000 <1.6>	7%
鋸南保田IC~鋸南富山IC [平成11年3月27日開通]	11,200	10%	9,600	13%	14,600 <1.5>	7%
鋸南富山IC~富浦IC [平成16年5月29日開通]	9,900	10%	8,500	13%	12,700 <1.5>	7%

3. 事業の必要性と効果(2)

君津・安房地域の観光施設

○君津・安房地域の観光入込客数(平成25年)は、平成22年と比べ約1.2倍に増加している。
 ○館山市への観光入込客数は、**自動車旅行者客が84%**を占める。



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144回は当社管内の暫定2車線区間で2番目に多い状況である。

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、最大で約13kmの渋滞が発生した。いずれの箇所においても4車線化することにより**渋滞が緩和される**見込み。

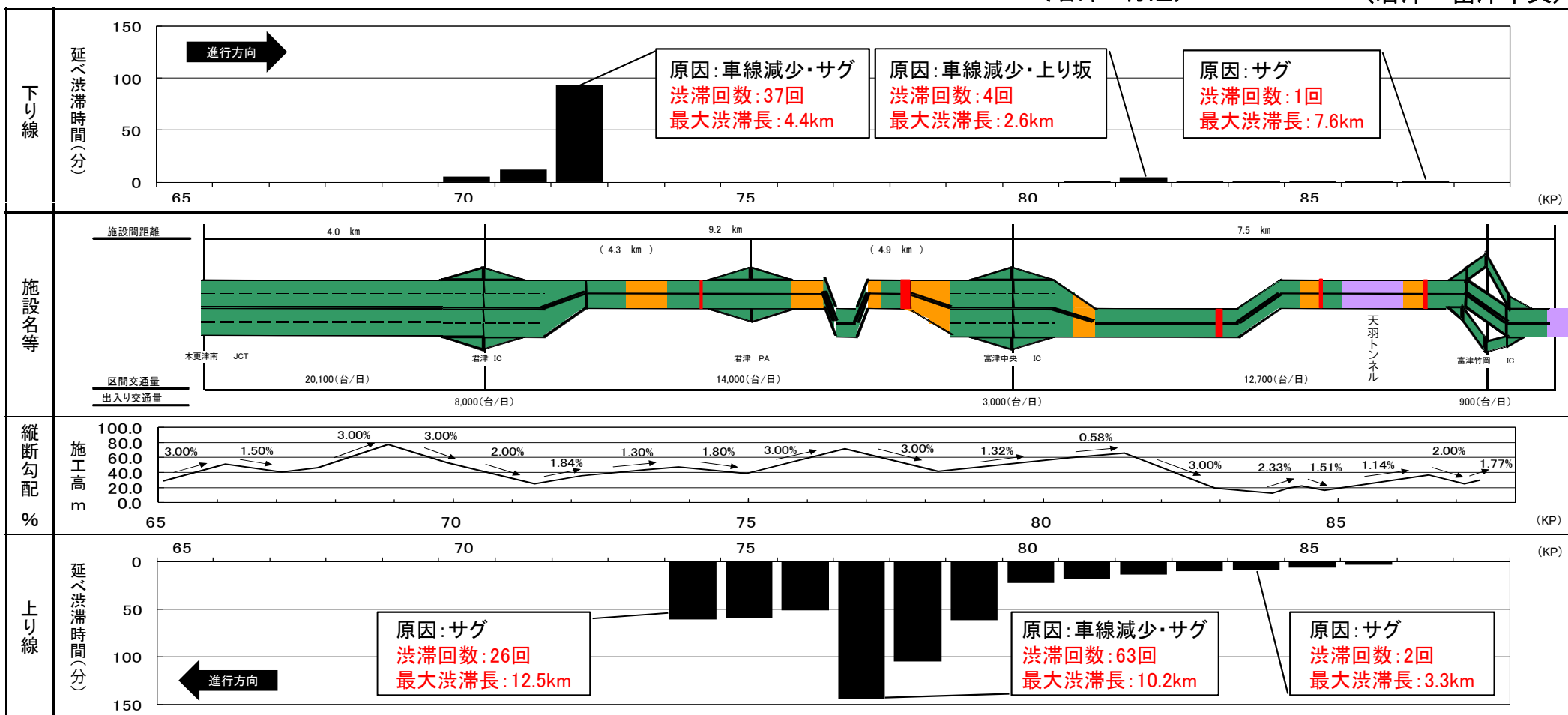


(君津IC付近)



(君津～富津中央)

交通集中渋滞のキロポスト別・延べ渋滞時間状況



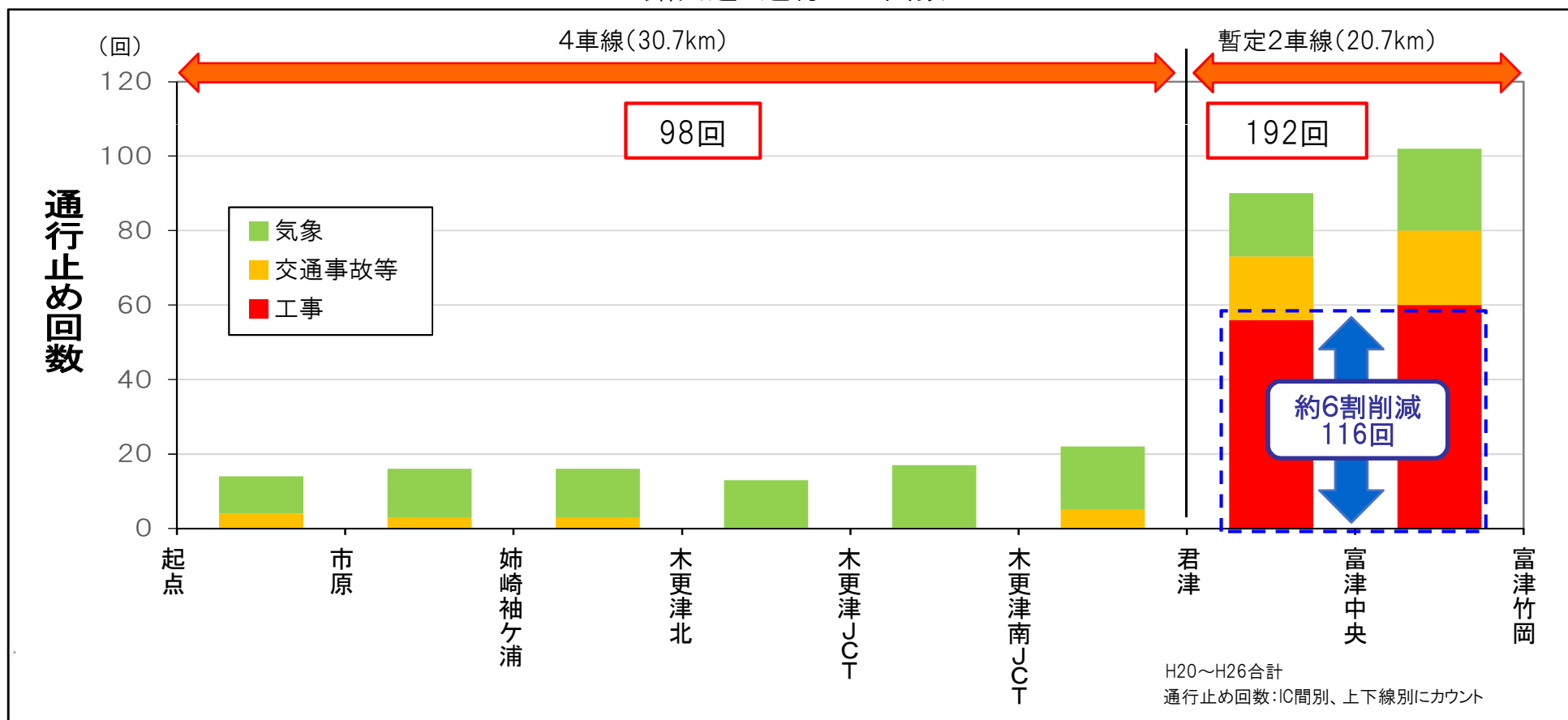
※渋滞データ: H26
サグ: 下り坂から上り坂にさしかかる凹部

3. 事業の必要性と効果(4)

通行止めの削減

- 平成20年から平成26年の館山道における暫定2車線区間の通行止め回数は192回であり、4車線区間の約2倍となっている。
- 工事による通行止め回数は116回となっており、4車線化により当該区間の通行止め回数を約6割削減できる。更には交通事故等の削減にも効果が期待できる。

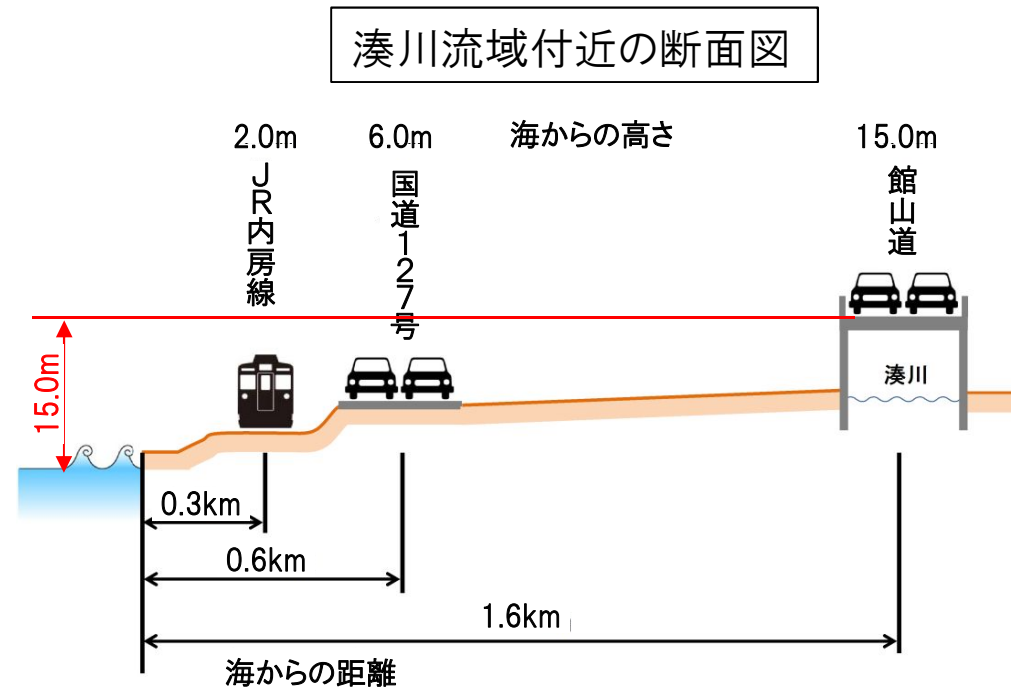
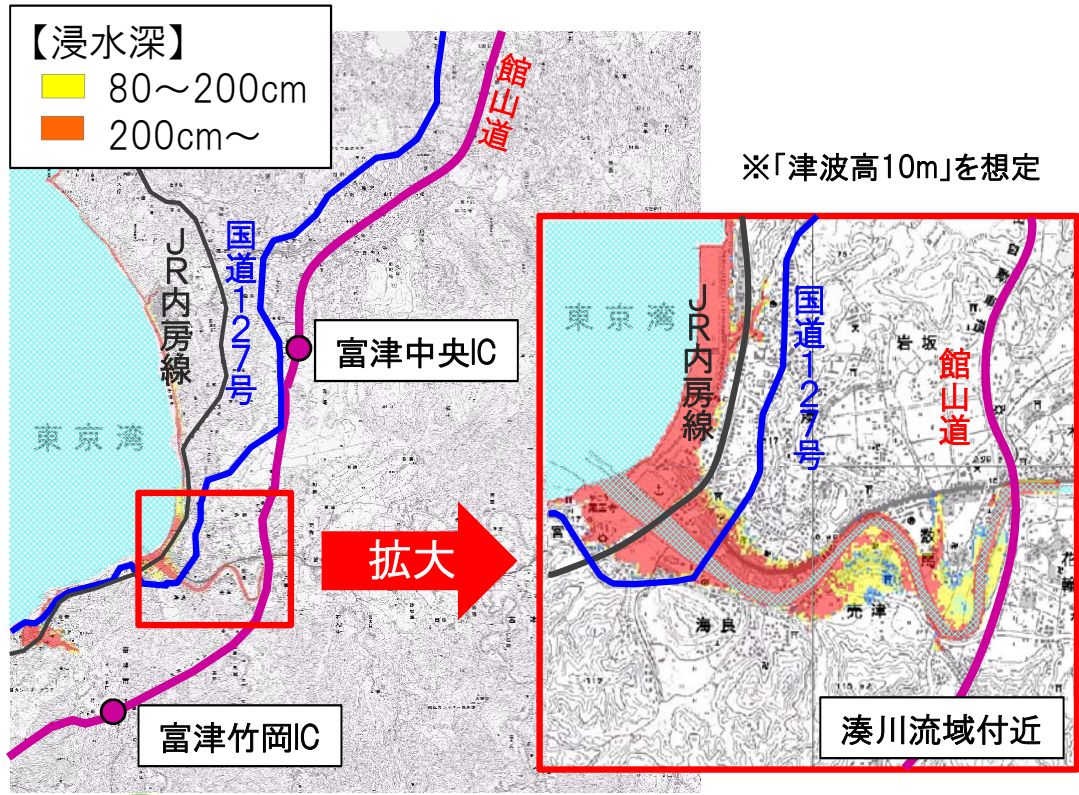
館山道 通行止め回数



3. 事業の必要性と効果(5)

津波災害時における緊急輸送道路の機能強化

- 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、災害時の緊急輸送道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道路の機能が強化される。

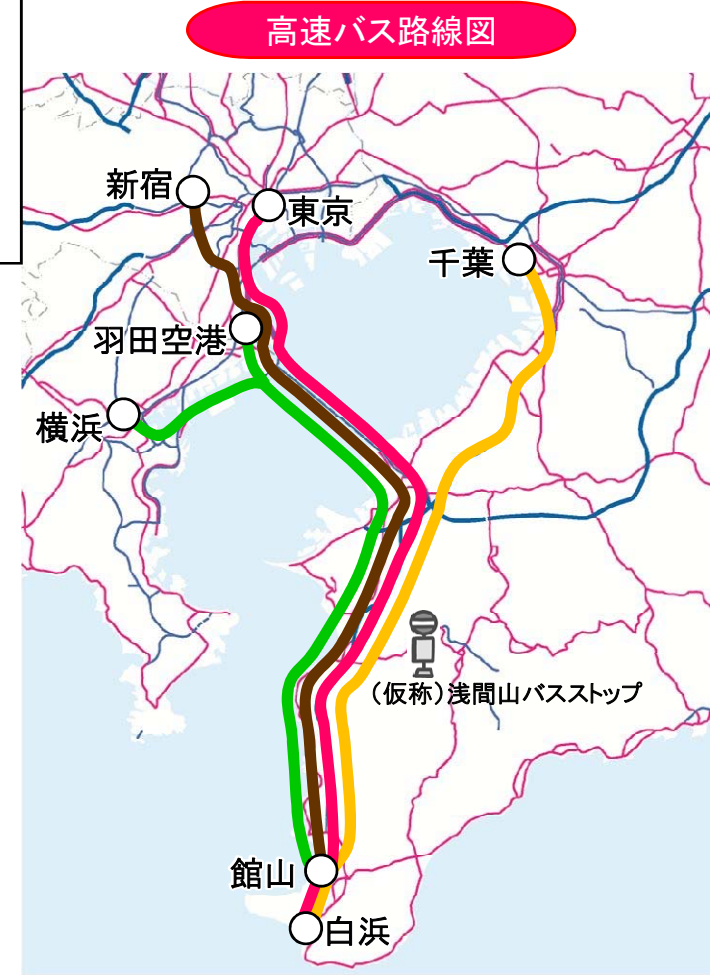
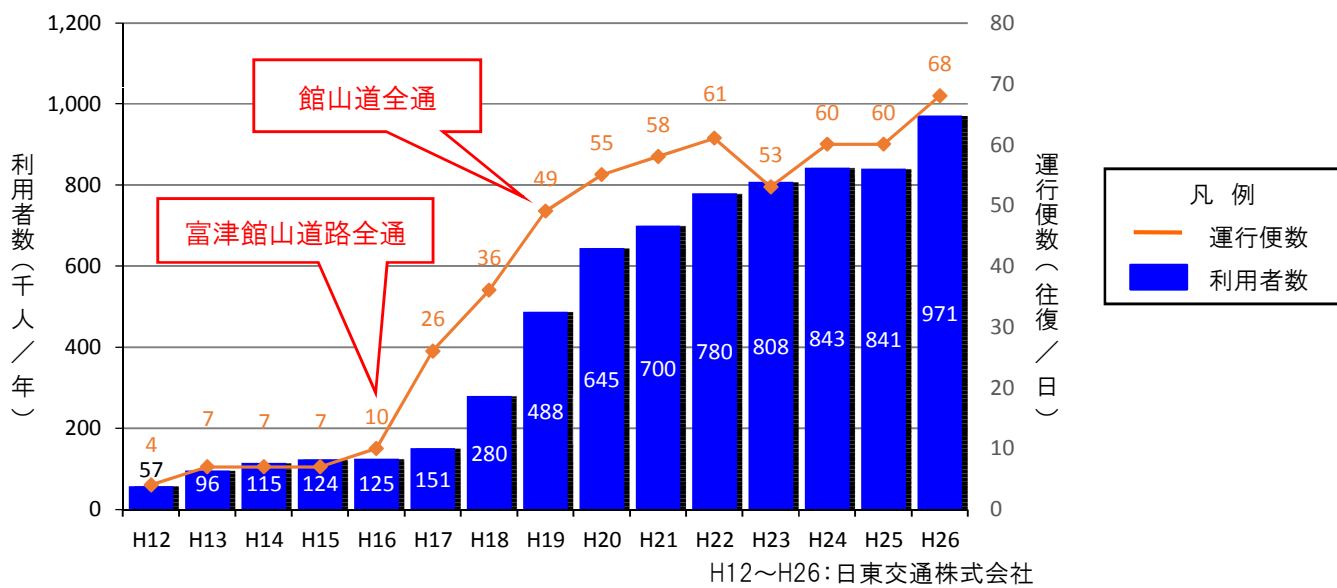


3. 事業の必要性と効果(6)

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・増便されてきた。(H27.4.30時点で68便)
年間約97万人の利用客数は前回再評価時点(H24)から約13万人増加している。
- 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。
- H25.12には当該区間に(仮称)浅間山バスストップを設置することが決定した。

高速バス利用者数と運行便数の推移



凡例		
■	房総なのはな号(白浜～東京線)	H12.6.4開設
■	南総里見号(白浜～千葉線)	H18.2.10開設
■	館山～羽田空港・横浜線	H19.9.1開設
■	新宿なのはな号(館山～新宿線)	H24.10.1開設

日東交通株式会社の声 『高速バス利用者の利便性向上を期待！』
 当社では、高速バス、路線バス、貸切バス等の運行を行っています。館山道を利用する高速バス便数を大きく増やしており、利用者も過去に比べて大きく増えました。現状では渋滞発生によるダイヤ乱れがよく発生し、館山から君津まで30分の遅れが発生することもあります。4車線化による定時性の確保、利用者の利便性向上を期待しています。

4. 事業進捗状況(1)

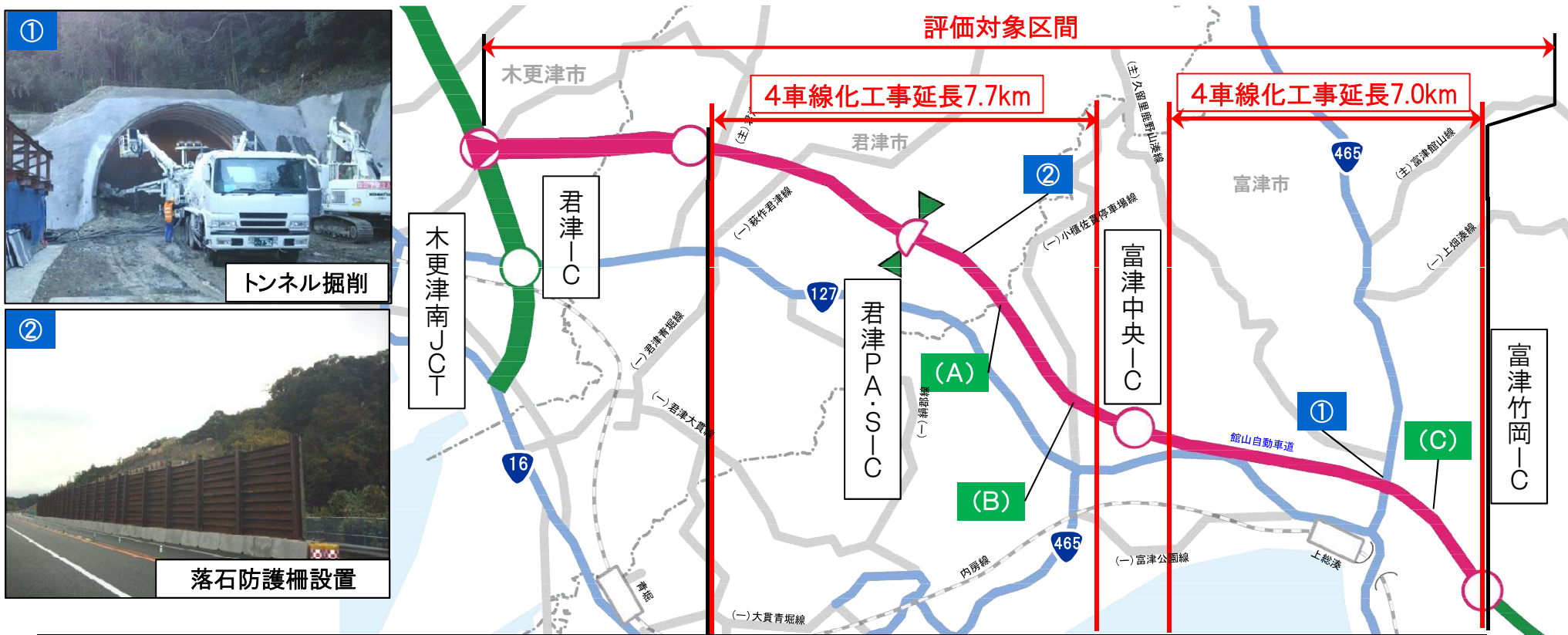


	木更津南JCT～君津	君津～富津中央	富津中央～富津竹岡
◆事業の経緯			
整備計画決定	平成3年12月		
施行命令	平成5年11月		
実施計画認可	平成5年12月		
用地着手	平成11年 1月	平成10年12月	平成12年 3月
工事着手	平成12年 1月	平成13年 8月	平成13年 7月
暫定2車線開通	平成15年 4月	平成19年 7月	平成17年 3月
整備計画変更①	平成21年 5月		
4車線化事業許可①	平成21年 8月		
整備計画変更②	平成24年 4月		
4車線化事業許可②	平成24年 4月		
◆完成予定年度	平成30年度		
◆事業費	全体 1,287億円 今回対象4車線化事業費 273億円		

4. 事業進捗状況(2)

進捗状況 (平成27年11月末現在)

- 本線工事着手率は100%
- 土工工事及びトンネル工事を施工中



前回評価時 (H24.12)	用地買収		100%
	工事	土工・橋梁	0%
舗装・施設		0%	

今回評価時 (H27.12)	用地買収		100%
	工事	土工・橋梁	100%
舗装・施設		0%	

4. 事業進捗状況(3)

現地施工状況

着手前



H27年11月末時点



4. 事業進捗状況(4)

供用線との近接施工

落石防護柵等による落石対策



本線工事用進入路における安全対策



4. 事業進捗状況(6)



事業化から工事完成までの流れ(当初想定工程との比較)

○本線工事着手率は100%(平成27年11月末現在)。全線において工事展開中。

凡例

前回評価時(H24.12)
 今回評価時(H27.12)

年度	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	備考
事業化・有料道路事業化	 							
測量・調査・設計	 	 	 	 				
土木工事			 	 	 	 		
舗装・施設工事					 	 	 	
供用開始							 	

5. 事業の投資効果(1)

計算条件

■ 総便益 (B)

道路事業に関わる便益は、平成42年度の交通量を整備の有無それぞれについて推計し、「費用便益分析マニュアル」に基づき3便益を計上した。

【3便益：走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益】

■ 総費用 (C)

当該事業に関わる建設費と維持管理費を計上した。

【今回評価】

- ・基準年次 : 平成27年度
- ・供用開始年次 : 平成30年度
- ・分析対象期間 : 供用後50年間
- ・基礎データ : 平成17年度道路交通センサス
- ・交通量の推計時点 : 平成42年度
- ・計画交通量 : 11,200～15,600(台/日)
- ・全体事業費 : 約1,287億円
- ・総便益(B) : 約6,023億円(約9,678億円※)
- ・総費用(C) : 約1,832億円(約1,557億円※)
- ・費用便益比(B/C) : 3.3

【参考: 前回評価】

- 平成24年度
- 平成30年度
- 供用後50年間
- 平成17年度道路交通センサス
- 平成42年度
- 10,900～17,600(台/日)
- 約1,281億円
- 約5,471億円(約9,891億円※)
- 約1,598億円(約1,559億円※)
- 3.4

5. 事業の投資効果(2)

費用便益分析結果

種別	項目	事業全体	残事業
◆総便益(B) 基準年(H27)に おける現在価値	走行時間短縮便益	5,073億円	535億円
	走行経費減少便益	645億円	9億円
	交通事故減少便益	305億円	13億円
	計	6,023億円	557億円
◆総費用(C) 基準年(H27)に おける現在価値	全体事業費	1,648億円	137億円
	維持管理費	184億円	43億円
	計	1,832億円	181億円



事業全体 費用便益比(B/C) : 3.3 経済的純現在価値(B-C) : 4,191億円 経済的内部収益率(EIRR) : 12.1%

残事業 費用便益比(B/C) : 3.1 経済的純現在価値(B-C) : 376億円 経済的内部収益率(EIRR) : 16.0%

注1) 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

注2) 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

注3) 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

注4) 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

注5) 「事業全体」の全体事業費は、P3の全体事業費を基準年における現在価値化しているため、値が異なっている

注6) 「残事業」の全体事業費は、「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針(共通編)(H21.6 国土交通省)」に基づき2車線構造継続の際に生じる安全対策費を控除している

注7) 経済的内部収益率(EIRR)とは、便益と費用の現在価値を等しくするような社会的割引率の値

6. 関係する都道府県の意見

千葉県知事の意見 平成27年12月16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役割を担う道路である。

木更津南JCTから富津竹岡IC間においては、暫定2車線の対面交通であることから、観光シーズンや休日等における交通量の増加により渋滞が多く発生し、工事や事故等による通行止めも数多く生じており、早期の4車線化が必要である。安全で円滑な交通を確保するためにも、現在進められている4車線化工事を着実に進め、予定されている平成30年度までに確実に完成されるよう事業の推進を図られたい。

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。
- 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道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3.3、残事業3.1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、工事を全面展開している。
- 平成30年度の完成に向け事業進捗を図る。

(3) 対応方針(案)

- 当該事業の再評価は『事業継続』とする。

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 】

あなたに、ベスト・ウェイ。



1. 位置図(1)



NEXCO東日本		
	高速自動車国道	営業中
		建設中

	一般有料道路	営業中
		建設中

他機関		
	新直轄	供用中
		建設中

	その他	供用中
		建設中

○	インターチェンジ (IC)	
○	インターチェンジ (IC) (建設中)	
□	ジャンクション (JCT)	
□	ジャンクション (JCT) (建設中)	

※建設中区間のICおよびJCTは、すべて仮称
平成27年10月31日現在

評価対象区間
東関東自動車道千葉富津線
(木更津南JCT～富津竹岡)
 L=20.7km
 平成30年度 完成予定

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)



評価対象区間
東関東自動車道
千葉富津線
L=20.7km

4車線化工事延長7.7km

4車線化工事延長7.0km

付加車線設置済延長4.9km

付加車線設置済延長1.1km

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)千葉県きさらづ木更津市なかからすだ中烏田
至)千葉県ふつつ富津市たけおか竹岡
- ◆ 計 画 延 長 20.7km (うち 6.0km付加車線設置済み)
- ◆ 車 線 数 4車線
- ◆ 規 格 第1種第2級 (設計速度:100km/h)
- ◆ 事 業 費 全体 1,313億円
今回対象4車線化事業費 299億円

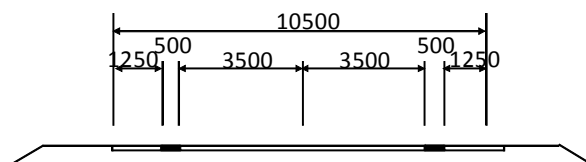
2. 事業の目的および概要(2)

③標準横断図

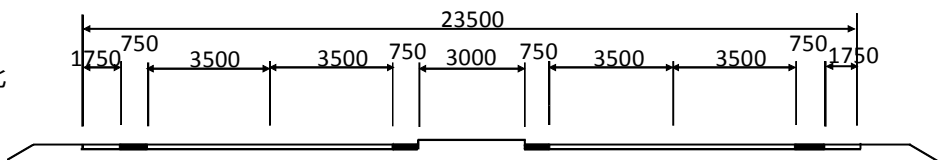
単位:mm

【土工部】

現況

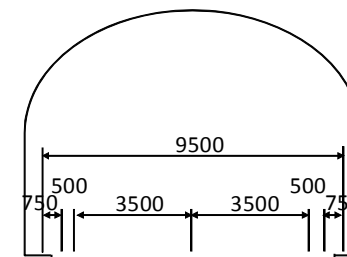


4車線化

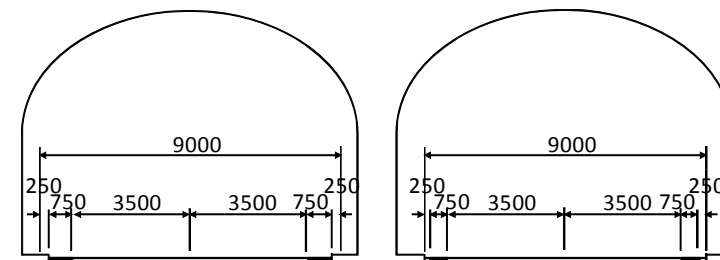


【トンネル部】

現況

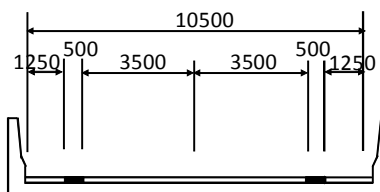


4車線化

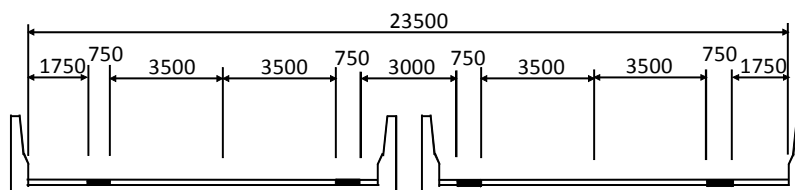


【中小橋部】

現況

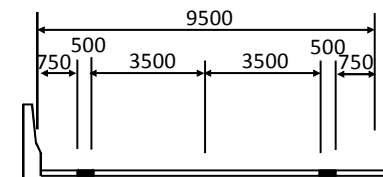


4車線化

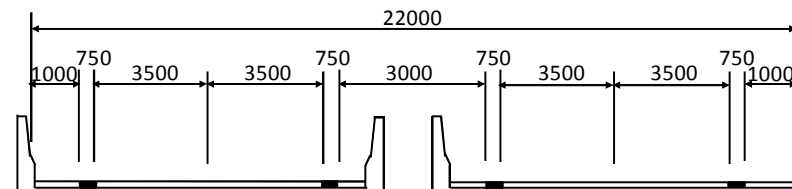


【長大橋部】

現況



4車線化



3. 事業の必要性と効果(1)

平日と休日の平均交通量

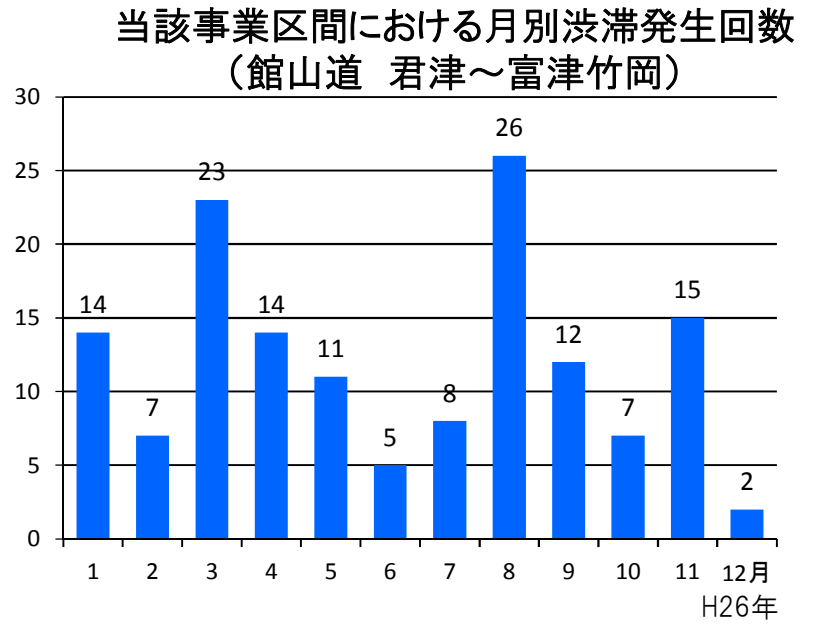
- 暫定2車線区間の君津ICから富津中央IC間の休日の交通量は19,500台/日(平日に対する割合:1.7)となっている。
- その他区間においても年間を通じて休日の交通量が多い傾向(平日に対する割合:1.6~1.7)となっている。

区間	平成26年交通量(台/日)					
	全日平均	大型車混入率	平日平均	大型車混入率	休日平均	大型車混入率
木更津南JCT~君津IC [平成15年4月29日開通]	20,100	10%	16,700	13%	27,300 <1.6>	6%
君津IC~富津中央IC [平成19年7月4日開通]	14,000	9%	11,400	12%	19,500 <1.7>	5%
富津中央IC~富津竹岡IC [平成17年3月19日開通]	12,700	9%	10,400	12%	17,300 <1.7>	6%
富津竹岡IC~富津金谷IC [平成11年3月27日開通]	12,600	10%	10,500	13%	17,100 <1.6>	6%
富津金谷IC~鋸南保田IC [平成11年3月27日開通]	12,200	11%	10,300	13%	16,000 <1.6>	7%
鋸南保田IC~鋸南富山IC [平成11年3月27日開通]	11,200	10%	9,600	13%	14,600 <1.5>	7%
鋸南富山IC~富浦IC [平成16年5月29日開通]	9,900	10%	8,500	13%	12,700 <1.5>	7%

3. 事業の必要性と効果(2)

君津・安房地域の観光施設

○君津・安房地域の観光入込客数(平成25年)は、平成22年と比べ約1.2倍に増加している。
 ○館山市への観光入込客数は、**自動車旅行者**が**84%**を占める。



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144回は当社管内の暫定2車線区間で2番目に多い状況である。

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、最大で約13kmの渋滞が発生した。いずれの箇所においても4車線化することにより**渋滞が緩和される**見込み。

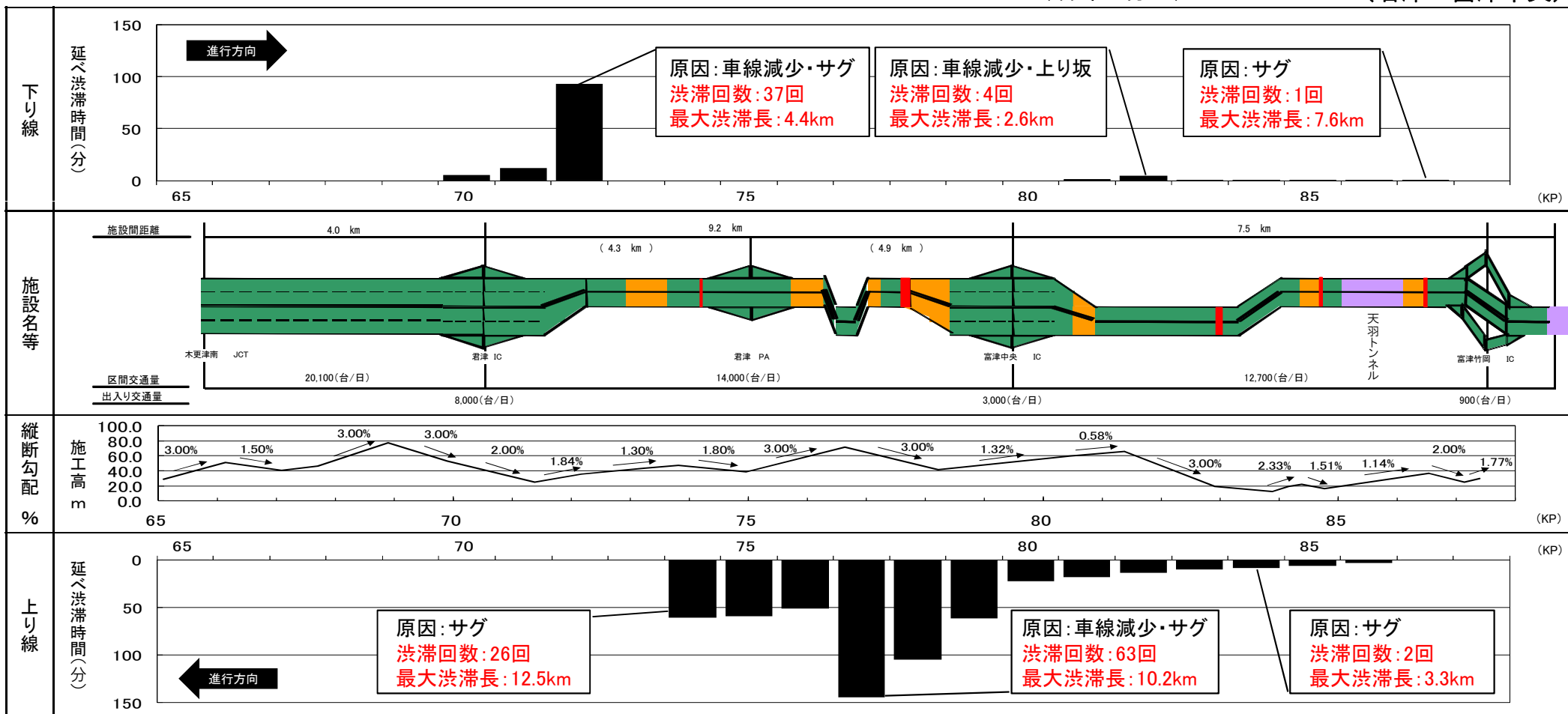


(君津IC付近)



(君津～富津中央)

交通集中渋滞のキロポスト別・延べ渋滞時間状況



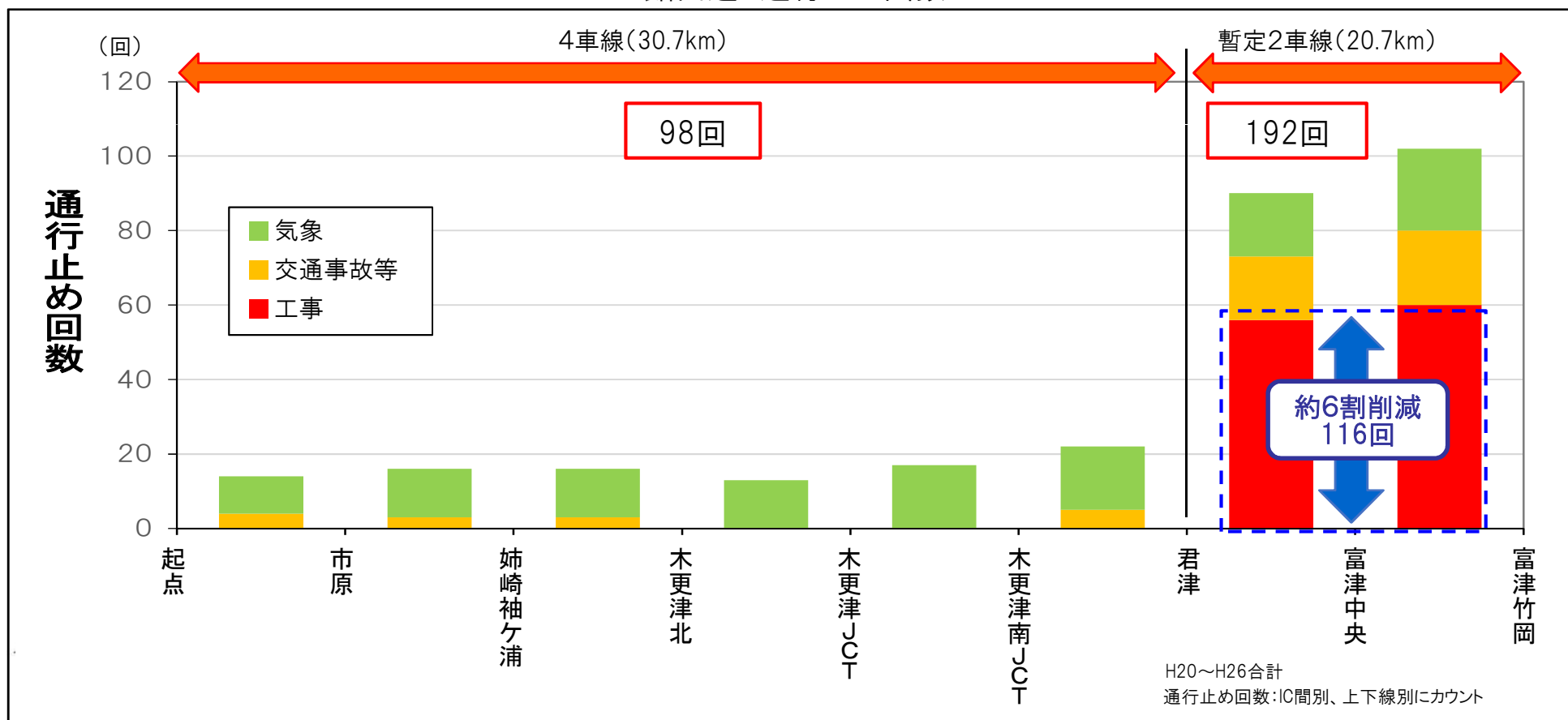
※渋滞データ:H26
サグ:下り坂から上り坂にさしかかる凹部

3. 事業の必要性と効果(4)

通行止めの削減

- 平成20年から平成26年の館山道における暫定2車線区間の通行止め回数は192回であり、4車線区間の約2倍となっている。
- 工事による通行止め回数は116回となっており、4車線化により当該区間の通行止め回数を約6割削減できる。更には交通事故等の削減にも効果が期待できる。

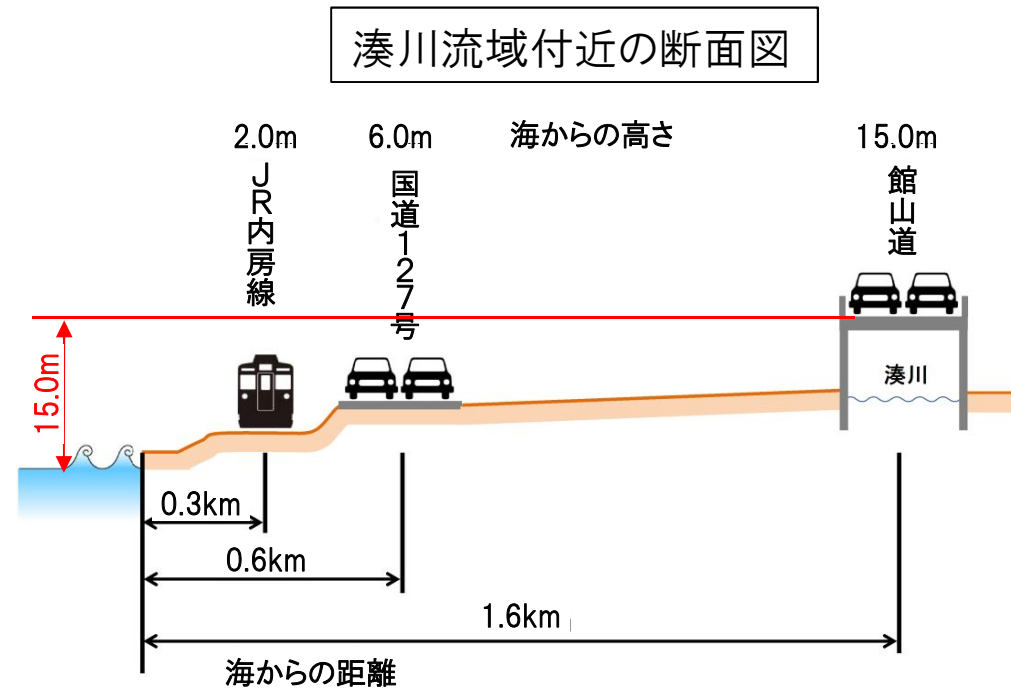
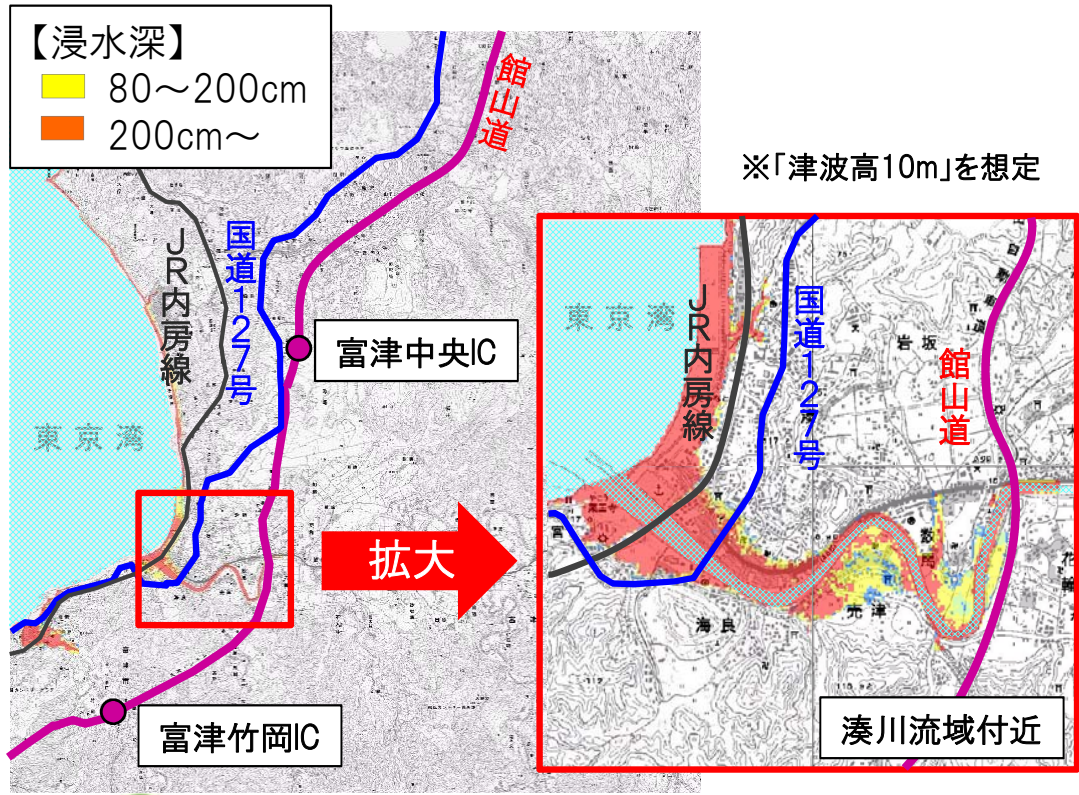
館山道 通行止め回数



3. 事業の必要性と効果(5)

津波災害時における緊急輸送道路の機能強化

- 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、災害時の緊急輸送道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道路の機能が強化される。

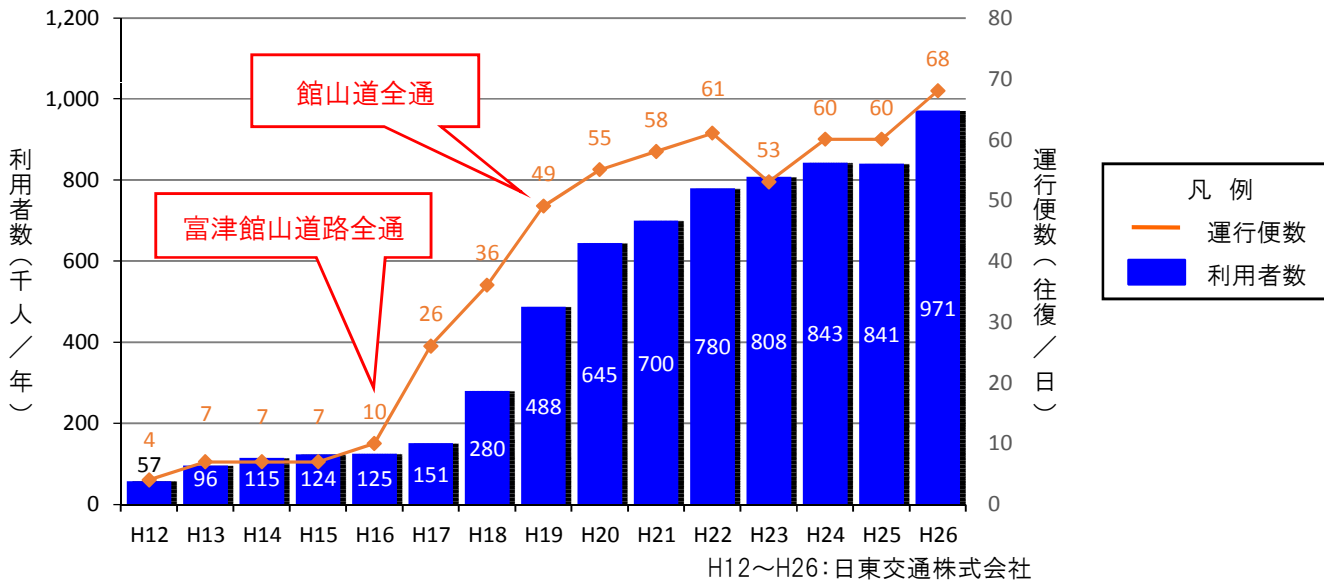


3. 事業の必要性と効果(6)

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・増便されてきた。(H27.4.30時点で68便)
年間約97万人の利用客数は前回再評価時点(H24)から約13万人増加している。
- 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。
- H25.12には当該区間に(仮称)浅間山バスストップを設置することが決定した。

高速バス利用者数と運行便数の推移



凡例		
■	房総なのはな号(白浜～東京線)	H12.6.4開設
■	南総里見号(白浜～千葉線)	H18.2.10開設
■	館山～羽田空港・横浜線	H19.9.1開設
■	新宿なのはな号(館山～新宿線)	H24.10.1開設

日東交通株式会社の声 『高速バス利用者の利便性向上を期待！』
 当社では、高速バス、路線バス、貸切バス等の運行を行っています。館山道を利用する高速バス便数を大きく増やしており、利用者も過去に比べて大きく増えました。現状では渋滞発生によるダイヤ乱れがよく発生し、館山から君津まで30分の遅れが発生することもあります。4車線化による定時性の確保、利用者の利便性向上を期待しています。

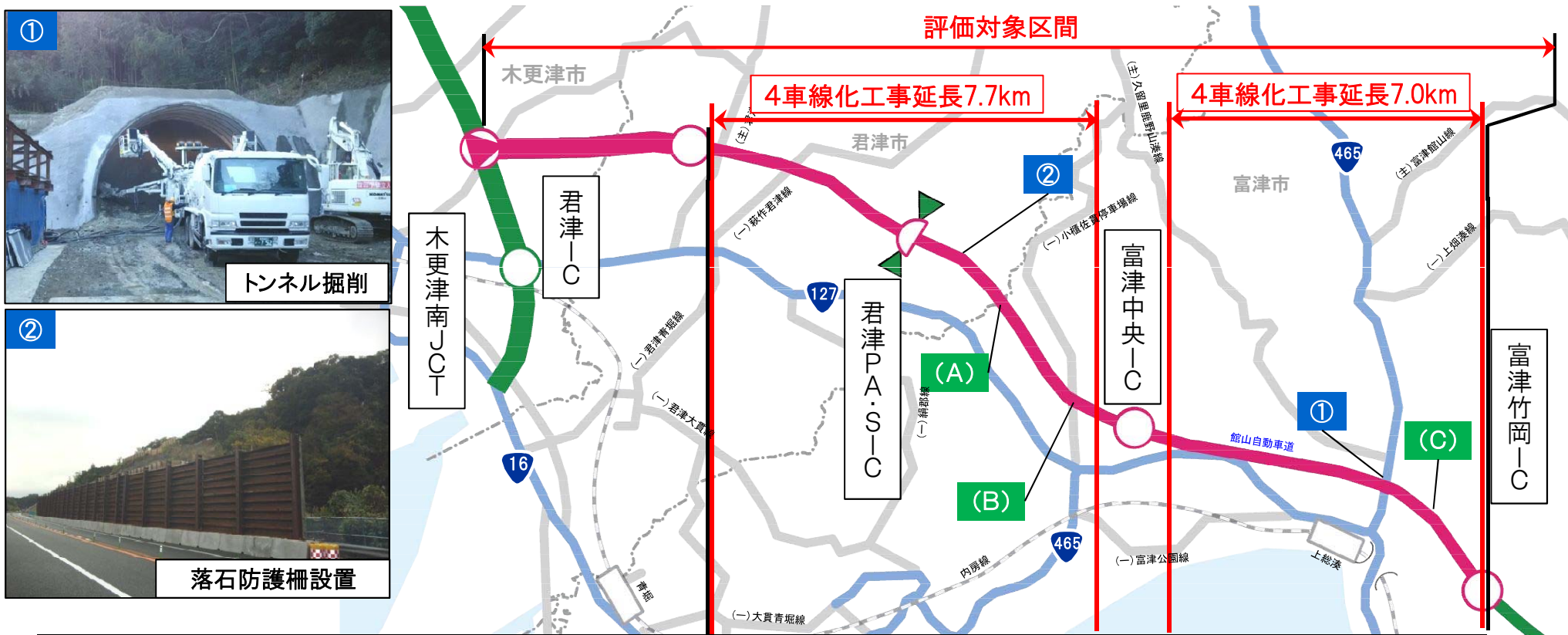
4. 事業進捗状況(1)

◆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 1,313億円 今回対象4車線化事業費 299億円		

4. 事業進捗状況(2)

進捗状況 (平成27年11月末現在)

- 本線工事着手率は100%
- 土工工事及びトンネル工事を施工中



前回評価時 (H24.12)	用地買収		100%
	工事	土工・橋梁	0%
		舗装・施設	0%

今回評価時 (H27.12)	用地買収		100%
	工事	土工・橋梁	100%
		舗装・施設	0%

4. 事業進捗状況(3)

現地施工状況

着手前



H27年11月末時点



4. 事業進捗状況(4)

供用線との近接施工

落石防護柵等による落石対策



本線工事用進入路における安全対策



工事用車両
木館山道
NO.10-32

4. 事業進捗状況(6)



事業化から工事完成までの流れ(当初想定工程との比較)

○本線工事着手率は100%(平成27年11月末現在)。全線において工事展開中。

凡例

前回評価時(H24.12)
 今回評価時(H27.12)

年度	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	備考
事業化・有料道路事業化	 							
測量・調査・設計	 	 	 	 				
土木工事			 	 	 	 		
舗装・施設工事					 	 	 	
供用開始							 	

4. 事業進捗状況(7)



事業費増加の要因

[税込]

項目	事業費の増加要因	増加額
物価アップによる増	○材料費、人件費等の単価上昇によるもの	約26億円

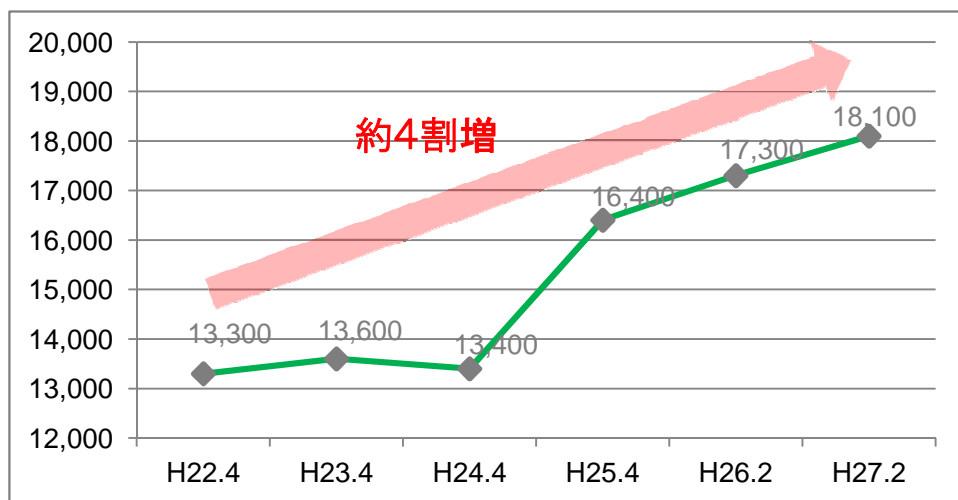
4. 事業進捗状況(7)

物価アップによる増【約26億円増額】

・東日本大震災以降、労務単価等の急激な上昇が続いているため事業費の増額が必要。

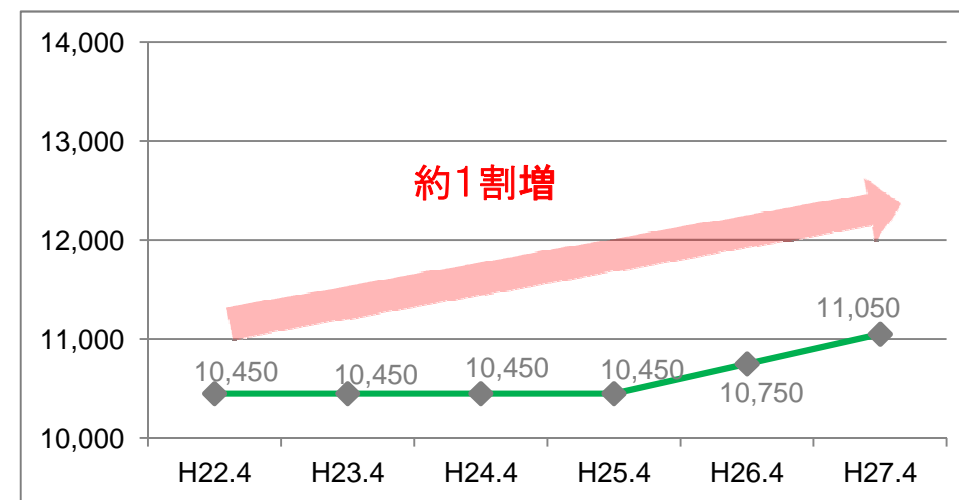
① 労務単価の推移

例) 千葉県内における普通作業員



② 材料単価の推移

例) 千葉県内における生コンクリート



5. 事業の投資効果(1)

計算条件

■ 総便益 (B)

道路事業に関わる便益は、平成42年度の交通量を整備の有無それぞれについて推計し、「費用便益分析マニュアル」に基づき3便益を計上した。

【3便益：走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益】

■ 総費用 (C)

当該事業に関わる建設費と維持管理費を計上した。

【今回評価】

- ・基準年次 : 平成27年度
- ・供用開始年次 : 平成30年度
- ・分析対象期間 : 供用後50年間
- ・基礎データ : 平成17年度道路交通センサス
- ・交通量の推計時点 : 平成42年度
- ・計画交通量 : 11,200～15,600(台/日)
- ・全体事業費 : 約1,313億円
- ・総便益(B) : 約6,023億円(約9,678億円※)
- ・総費用(C) : 約1,856億円(約1,582億円※)
- ・費用便益比(B/C) : 3. 2

【参考: 前回評価】

- 平成24年度
- 平成30年度
- 供用後50年間
- 平成17年度道路交通センサス
- 平成42年度
- 10,900～17,600(台/日)
- 約1,281億円
- 約5,471億円(約9,891億円※)
- 約1,598億円(約1,559億円※)
- 3. 4

5. 事業の投資効果(2)

費用便益分析結果

種別	項目	事業全体	残事業
◆総便益(B) 基準年(H27)に おける現在価値	走行時間短縮便益	5,073億円	535億円
	走行経費減少便益	645億円	9億円
	交通事故減少便益	305億円	13億円
	計	6,023億円	557億円
◆総費用(C) 基準年(H27)に おける現在価値	全体事業費	1,672億円	147億円
	維持管理費	184億円	43億円
	計	1,856億円	190億円



事業全体 費用便益比(B/C) : 3.2 経済的純現在価値(B-C) : 4,167億円 経済的内部収益率(EIRR) : 12.1%

残事業 費用便益比(B/C) : 2.9 経済的純現在価値(B-C) : 367億円 経済的内部収益率(EIRR) : 15.0%

注1) 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

注2) 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

注3) 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

注4) 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

注5) 「事業全体」の全体事業費は、P3の全体事業費を基準年における現在価値化しているため、値が異なっている

注6) 「残事業」の全体事業費は、「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針(共通編)(H21.6 国土交通省)」に基づき2車線構造継続の際に生じる安全対策費を控除している

注7) 経済的内部収益率(EIRR)とは、便益と費用の現在価値を等しくするような社会的割引率の値

6. 関係する都道府県の意見

千葉県知事の意見 平成27年12月16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役割を担う道路である。

木更津南JCTから富津竹岡IC間においては、暫定2車線の対面交通であることから、観光シーズンや休日等における交通量の増加により渋滞が多く発生し、工事や事故等による通行止めも数多く生じており、早期の4車線化が必要である。安全で円滑な交通を確保するためにも、現在進められている4車線化工事を着実に進め、予定されている平成30年度までに確実に完成されるよう事業の推進を図られたい。

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。
- 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道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3.2、残事業2.9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全て取得しており、工事を全面展開している。
- 平成30年度の完成に向け事業進捗を図る。

(3) 対応方針(案)

- 当該事業の再評価は『事業継続』とする。