

# 富津館山道路

E14 FUTTSU-TATEYAMA ROAD



富津竹岡IC  
～  
富浦IC

開通  
20  
周年



あなたに、ベスト・ウェイ。

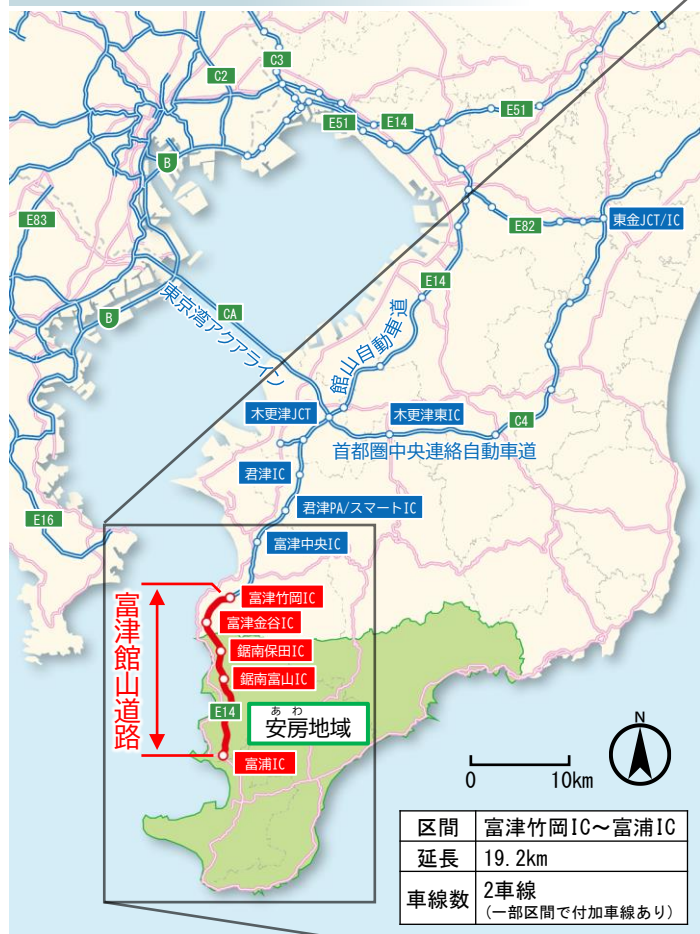


鋸山から木更津方面を望む

## 富津館山道路 開通20年のあゆみ

- 1999年に富津竹岡IC～鋸南富山IC、2004年に鋸南富山IC～富浦ICが開通し、安房地域と大都市圏間のアクセス性が向上
- 富津館山道路は、2023年に累計通行台数が約7,500万台を突破

富津館山道路・安房地域 位置図

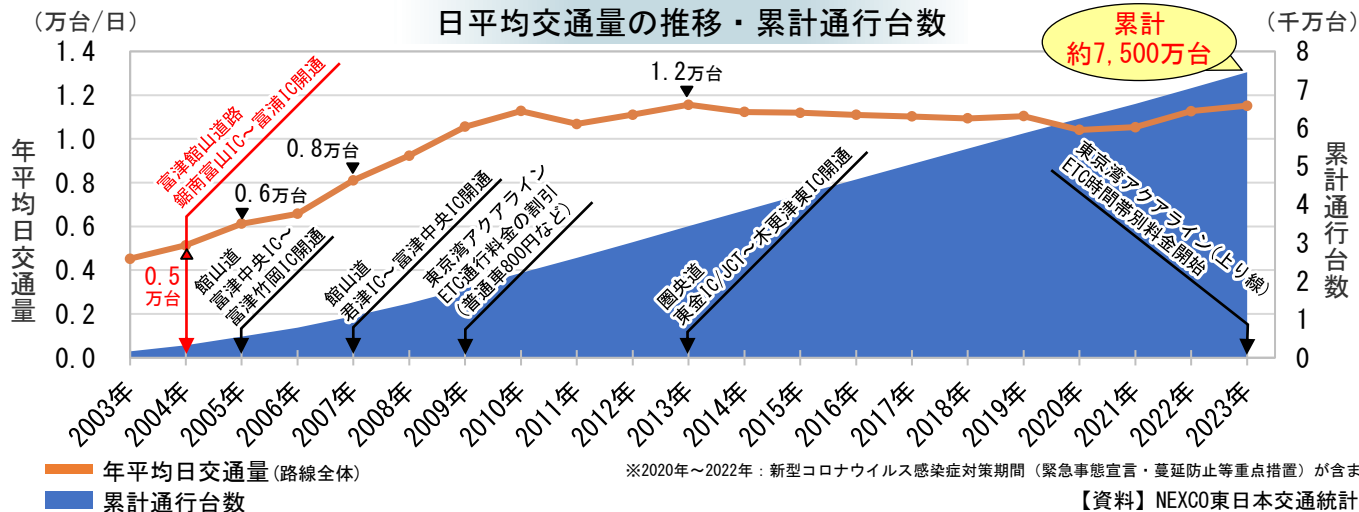


安房地域：  
鴨川市、鋸南町、館山市、南房総市 (50音順)

安房地域 拡大図



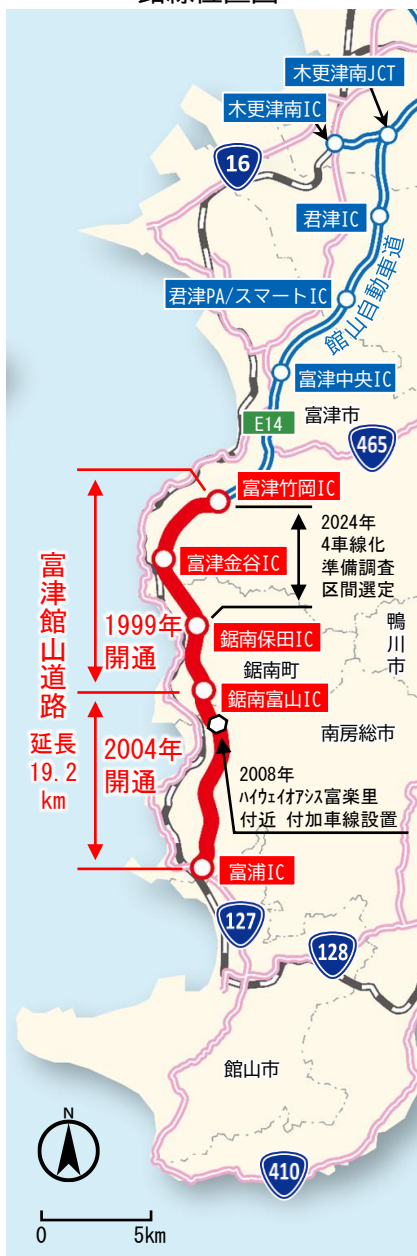
日平均交通量の推移・累計通行台数



## ■ 富津館山道路と沿線地域のあゆみ

- 千葉県房総半島を縦断する高規格道路として、沿線地域の発展を支えている

<路線位置図>



富津館山道路と 周辺交通ネットワークのあゆみ	西暦	沿線市町村の出来事 世の中(主に千葉県)の出来事
富津館山道路 富津竹岡IC～鋸南富山IC 開通	1999	
富津館山道路 鋸南富山IC～富浦IC 開通	2004	
館山自動車道 富津中央IC～富津竹岡IC 開通	2005	・千葉ロッテが31年ぶり3度目の日本一達成
	2006	・7町村が合併し南房総市が発足
館山自動車道 君津IC～富津中央IC 開通	2007	
富津館山道路 ハイウェイアス富楽里付近 付加車線設置	2008	
館山自動車道 君津PAスマートIC 運用開始 東京湾アクアライン 東京湾アクアラインの通行料金の割引 (普通車800円など)	2009	
	2010	・館山港多目的観光棧橋供用開始(館山市) ・第65回国民体育大会開催(千葉県内各所) ・千葉ロッテが5年ぶり4度目の日本一達成
	2011	・東日本大震災
	2012	・ちばアクアラインマラソン第1回大会開催 ・ASTCトライアスロンアジア選手権(館山市)
首都圏中央連絡自動車道 東金IC/JCT～木更津東IC 開通	2013	
	2014	・道の駅「とみうら 枇杷倶楽部」 全国モデル道の駅に認定
	2015	・道の駅「保田小学校」開業(鋸南町)
	2018	・第13回パンパシフィック水泳選手権大会 (館山市)
富津館山道路 富津竹岡IC～富浦IC 4車線化に向けた優先整備区間に選定 館山自動車道 君津IC～富津中央IC4車線化 東京湾アクアライン 全線開通20周年	2019	・商業捕鯨が31年ぶりに再開(南房総市) ・令和元年度房総半島台風により館山市で最大瞬間風速48.8m/sを記録し、県内各地に甚大な被害が発生
館山自動車道 富津中央IC～富津竹岡IC 4車線化	2020	・新型コロナウイルスの感染拡大により、県内の各種イベント等が延期・中止
東京湾アクアライン 上り線(川崎方面) ETC時間帯別料金開始	2023	・千葉県誕生150周年 ・道の駅富楽里とみやまりリニューアル開業
富津館山道路 ・富津竹岡IC～鋸南保田IC 4車線化準備調査区間に選定 ・開通20周年	2024	

1999年3月



富津竹岡IC～鋸南富山IC開通

2004年5月



鋸南富山IC～富浦IC開通

2008年4月



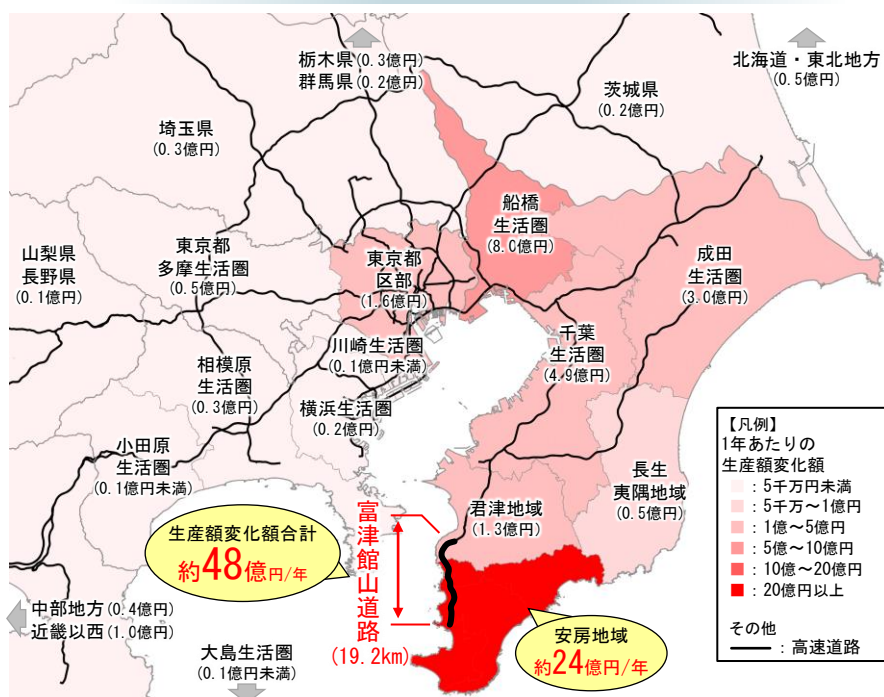
ハイウェイアス富楽里付近 付加車線設置

【資料】国土交通省千葉国道事務所

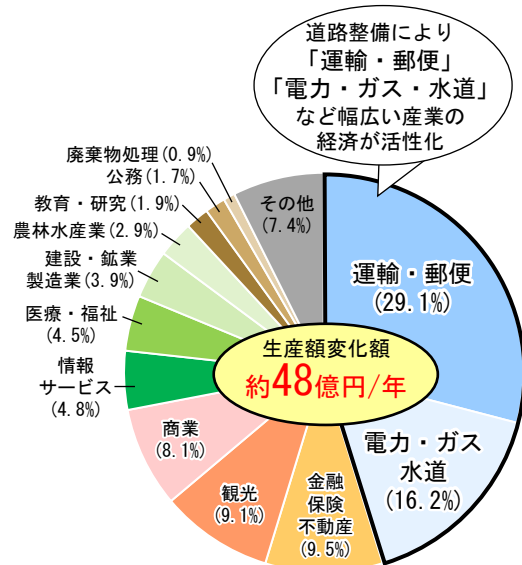
## ■ 富津館山道路整備による経済波及効果

- 富津館山道路の整備による経済波及効果(生産額変化額)は年間約48億円、安房地域では年間約24億円
- 富津館山道路の整備により、安房地域をはじめとする千葉県や東京都区部等において、各産業の経済活性化に寄与

周辺地域への1年あたりの経済波及効果※1

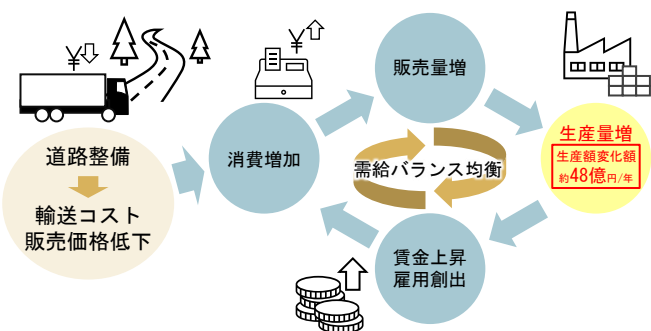


産業別の経済波及効果※1



高速道路による地域経済への効果

高速道路の整備により、地域間の移動時間が短くなることで、人口交流・物流が活発になり、企業の生産活動が活性化します。それに伴い、賃金上昇や雇用が創出されることから、家計における消費が増加します。



※1：本資料における経済波及効果とは、企業活動における「生産額変化額」を指し、富津館山道路の整備有無による実質生産額の変化額をSCGE(空間的応用一般均衡)モデルによって推計した結果を掲載している。  
 ※2：SCGEモデルとは道路整備によって所要時間が短縮され、輸送・移動費用の低下が生じることで、企業や消費者に対して波及し、各地域の産業にどの程度影響を与えるかを推計可能とした手法であり、山梨大学・武藤慎一教授の指導を受け事業者により算出。  
 ※3：対象地域はETC2.0プローブデータによる富津館山道路利用者の利用圏域に基づき、「安房地域」「君津地域」「長生・夷隅地域」「千葉生活圏」「船橋生活圏」「成田生活圏」「東京都区部」「多摩生活圏」「大島生活圏」「横浜生活圏」「川崎生活圏」「相模原生活圏」「小田原生活圏」「埼玉生活圏」「茨城県」「栃木県」「群馬県」「山梨県・長野県」「北海道・東北地方」「中部地方」「近畿以西」の21地域に分割し、エリアごとに経済波及効果を算定した。

市場関係者の声  
ヒアリング結果  
(2024年1月)

市場と産地を短時間で行き来できるようになったことで、市場と産地との情報共有が円滑にできるようになることから、経営面でも有利になります。

館山の船形漁港より、新鮮な魚介を東京・神奈川の店舗に配送しております。その際、富津館山道路があることで、よりスムーズに輸送が可能となっており、非常に感謝しております。

飲食業関係者の声  
ヒアリング結果  
(2023年10月)

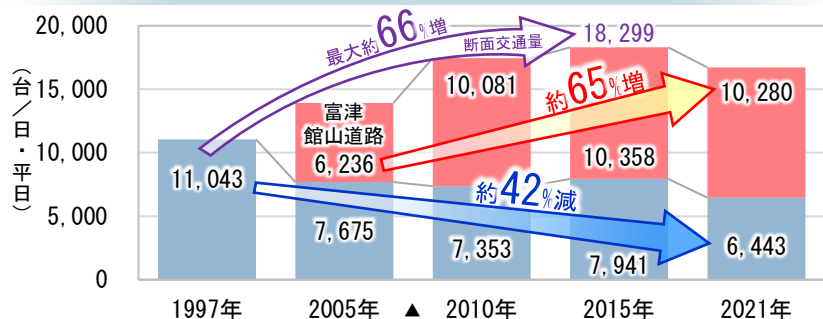
## ■ 富津館山道路と一般道との機能分担

- 富津館山道路の開通により、並行する国道127号の交通量は約42%減少し、本線交通量は約65%増加、断面交通量は最大約66%増加
- 国道127号を利用する大型車は、開通前と比べて約34%まで減少
- 国道127号の利用時と比べ、約21分の所要時間短縮や時間信頼性の向上に寄与

交通量の観測断面



観測断面の交通量推移 (年平均交通量・平日)

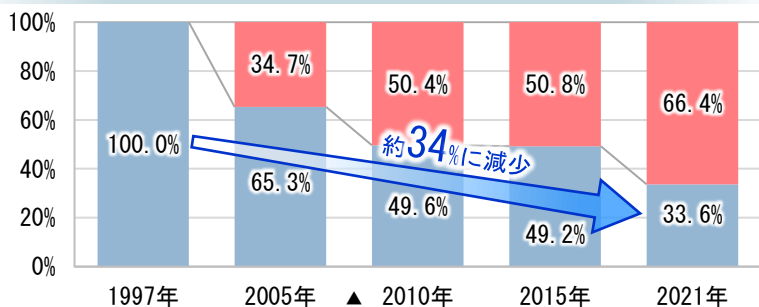


富津館山道路開通前▲ 2007年 館山道全線開通  
 東京湾アクアライン全線開通 ▲ 2004年 鋸南富山IC～富浦IC開通

■ 国道127号 (鋸南町保田) ■ 富津館山道路 (富津金谷IC～鋸南保田IC)

※ 2021年：新型コロナウイルス感染症対策期間（緊急事態宣言・蔓延防止等重点措置）が含まれる  
 【資料】 NEXCO東日本交通統計、道路交通センサス（年平均交通量・平日）

観測断面における大型車の利用率の変化

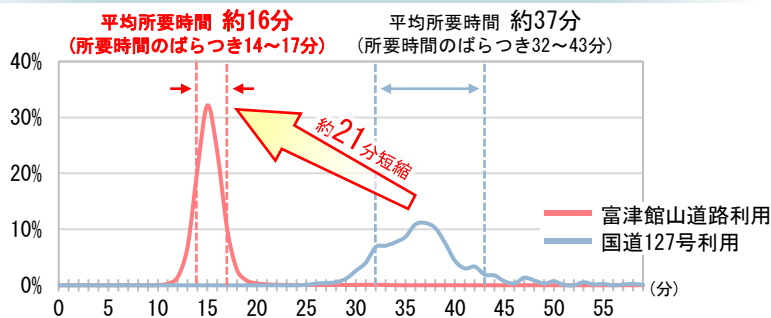


富津館山道路開通前▲ 2007年 館山道全線開通  
 東京湾アクアライン全線開通 ▲ 2004年 鋸南富山IC～富浦IC開通

■ 国道127号 (鋸南町保田) ■ 富津館山道路 (富津金谷IC～鋸南保田IC)

※ 2021年：新型コロナウイルス感染症対策期間（緊急事態宣言・蔓延防止等重点措置）が含まれる  
 【資料】 NEXCO東日本交通統計、道路交通センサス（年平均交通量・平日）

所要時間と時間信頼性※1の変化 (富津竹岡IC～富浦IC)



【資料】 ETC2.0プローブデータ※2 (2022年10月1日～31日・全日)

※1 時間信頼性(所要時間のばらつき)は所要時間の上位10%値と下位10%値の時間差により評価(事故等が発生し、移動に極端に時間がかかってしまった場合などを除外する考え方)

※2 富津館山道路(富津竹岡IC～富浦IC入口交差点)、国道127号(竹岡I.C交差点～富浦IC入口交差点)を利用した車両の所要時間をETC2.0プローブデータを用いて集計

以前は国道127号が混んでいたのが良くなりました。また、幅の狭いトンネル内での大型車とのすれ違いが少なくなりました。



地元住民の声  
 休憩施設・WEBアンケート結果  
 (2023年10月～11月)

## ■ 富津館山道路整備に伴う時間圏域拡大

- ・ 館山市から東京方面(東京湾アクアライン経由)や千葉方面への所要時間が、約27分短縮
- ・ 安房地域の時間圏域が拡大し、60%以上の住民が時間短縮を実感
- ・ 館山市から近隣市町への通勤者数が約1.2倍に増加

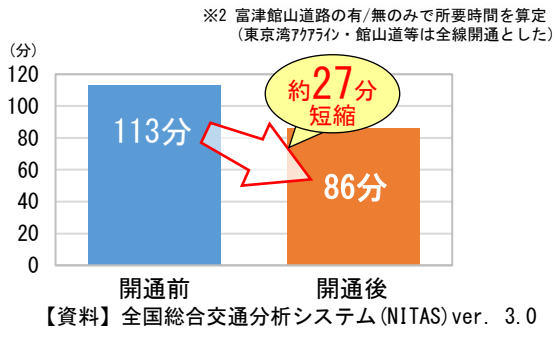
富津館山道路等のネットワーク変化による館山市からの時間圏域※1と所要時間の変化



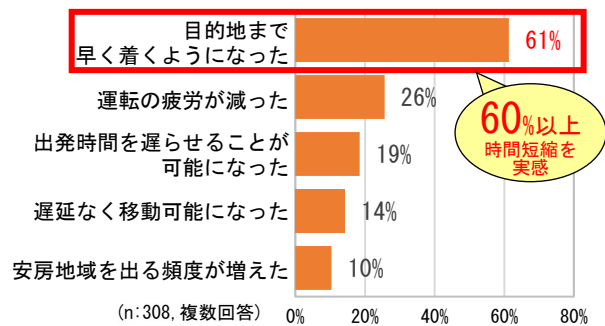
【凡例】  
 館山市役所からの1時間圏域(3次メッシュ単位)  
 ■ 富津館山道路 開通前  
 ■ 富津館山道路 開通後 増加エリア

※1 時間圏域は館山市役所と各3次メッシュまでの所要時間に基づき算出  
 【資料】全国総合交通分析システム(NITAS) ver. 3.0

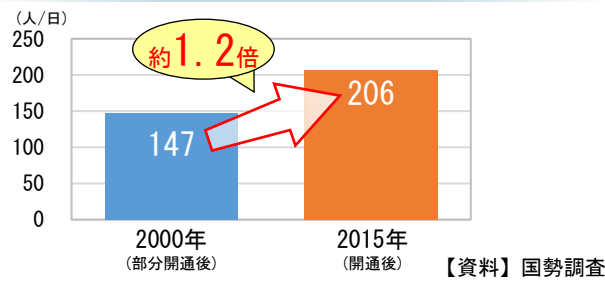
館山市役所から東京都庁への所要時間※2の変化



地元※3住民が実感した主な整備効果



館山市から富津市への通勤者数の変化



地元住民の声  
 休憩施設・WEBアンケート結果  
 (2023年10月~11月)

2003年に館山市へ引っ越して来た時はまだ高速道路が出来ていなくて遠出はしなかったが、全線開通後は君津や木更津まで映画を見に行ったり、たまに東京へ行けるようになり、とても助かっている。

以前は館山市に遊びに行くのに4時間ぐらいかかり、いつもホテルのチェックイン時間を気にして移動していた。現在は移動時間が短縮されたため、時間に余裕ができ、ゆったりできるようになりました。

ドライバーの声  
 休憩施設アンケート結果  
 (2023年10月)

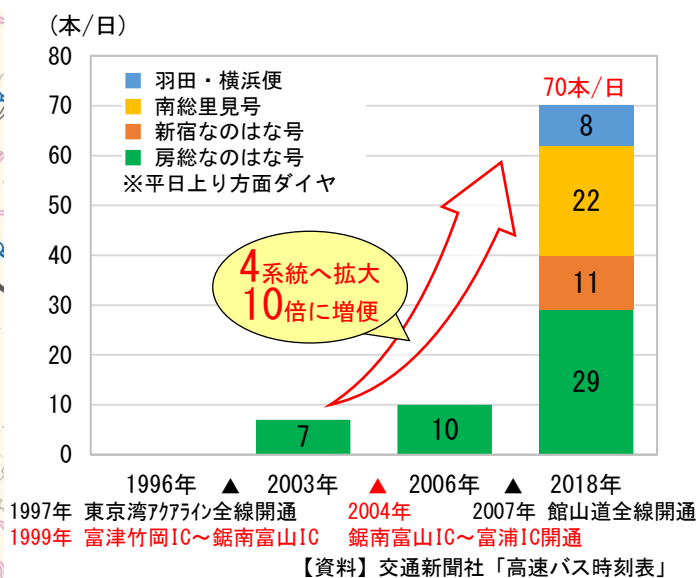
## ■ 高速バス便数及びルートへの寄与

- 安房地域と都市部を結ぶ館山駅発着の高速バスは4系統に拡大、運行本数は最大10倍に増便
- 都市部へのアクセス性の向上により、東京都への新たなバス利用が、約35%発現し、千葉市へは約8%発現

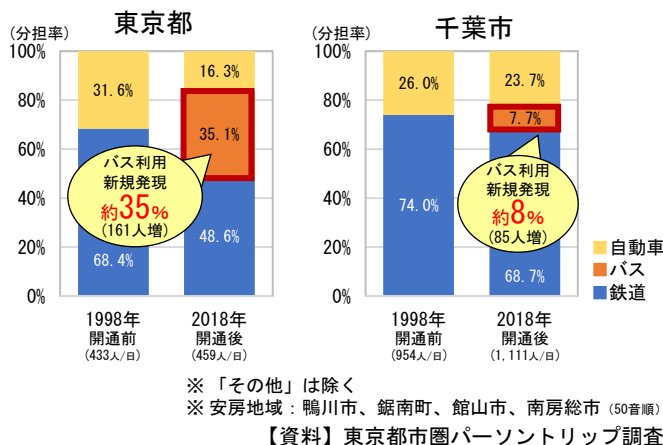
富津館山道路を走る高速バスの館山駅からの運行経路・所要時間



富津館山道路を走る高速バスの運行本数の変遷



安房地域\*から千葉市・東京都への通勤時の交通分担率の変化



富津館山道路が開通したことで安房地域へのアクセス性の向上や所要時間の短縮が図られました。また周辺ネットワークの開通に伴い、路線拡大・便数増を行いました。



高速バス会社の声  
ヒアリング結果  
(2023年11月)

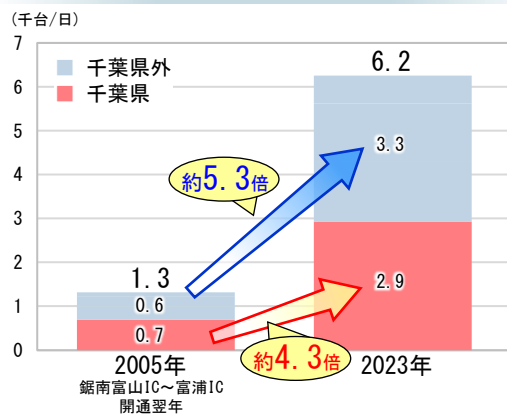
## 沿線地域の観光集客に寄与

- 休日に富浦ICを流出する車両は、県内約4.3倍、県外約5.3倍に増加
- ドライバーの約80%が時間短縮効果を実感
- 2004年に比べ、館山市平砂浦海岸では、観光入込客数が最大約7倍、鋸南町の日本寺では最大約2.6倍に増加

沿線地域の主要な観光地

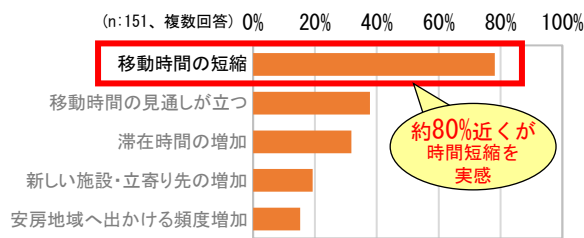


富浦IC流出交通量の変化 (8月休日・お盆期間※1)



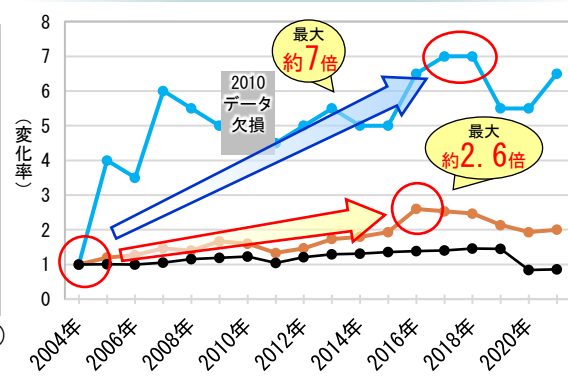
【資料】ETCログデータ (各年8月休日・お盆期間※1、普通車・軽自動車等)

ドライバーが実感した主な整備効果 (対象：観光目的)



【資料】休憩施設アンケート結果 (2023年10月実施)

観光入込客数の変化率 (2004年基準)



▲ 鋸南富山IC ~ 富浦IC開通  
 ■ 平砂浦海岸 (館山市)  
 ■ 日本寺 (鋸南町)  
 ■ 千葉県 【資料】千葉県観光統計

※1 お盆期間 2005年：8月10日(水)~18日(木)の9日間  
 2023年：8月9日(水)~16日(水)の8日間  
 ※2 2020年~2021年：新型コロナウイルス感染症対策期間 (緊急事態宣言・蔓延防止等重点措置) が含まれる



観光施設の声  
 ヒアリング結果(2023年11月)

富津館山道路が整備されたことで、東京や神奈川等からのアクセス性が向上し、当施設に訪れるお客様が増えました。また所要時間が短縮され時間にゆとりが生まれたため、施設の滞在時間が伸びました。



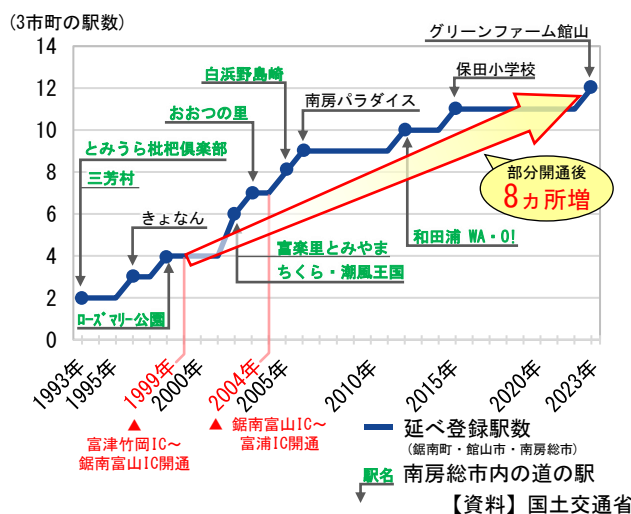
## ■ 全国トップの道の駅エリアの発展に貢献

- ・ 鋸南町・南房総市・館山市内に立地する道の駅は合計12カ所
- ・ 沿線3市町の道の駅は部分開通後に8カ所増加
- ・ 南房総市では全国1位の8つの道の駅を有し、開通後の観光入込客数の延べ数は3,800万人を突破

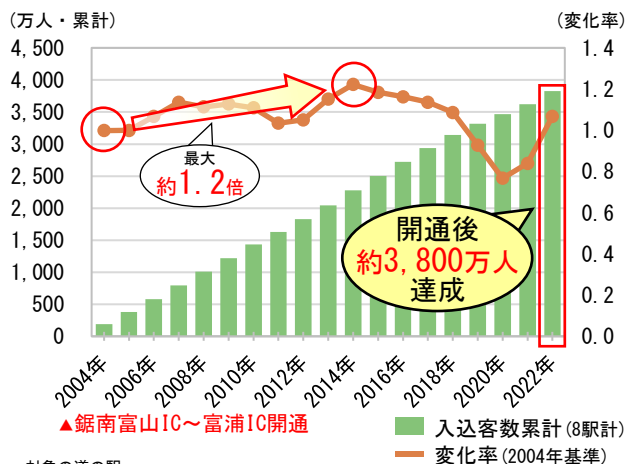
富津館山道路沿線の道の駅



沿線3市町の道の駅の登録数推移



南房総市の「道の駅」の入込客数の変化



対象の道の駅: 「おおつの里」「白浜野島崎」「ちくら潮風王国」「とみうら枇杷倶楽部」「富楽里とみやま」「三芳村」「ローズマリー公園」と和田浦WA・0!

【資料】南房総市

沿線自治体の声  
 ヒアリング結果 (2023年10月)

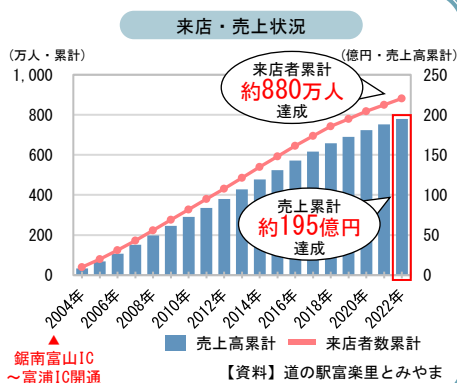
安房地域は道の駅が多く設置されており、道の駅を巡る人が多くいる。また、房総フラワーラインなどの海沿いをドライブする人も多く、海沿いの飲食店や観光施設に立ち寄っているようです。

### トピックス

2023年7月21日(金)にリニューアルオープンした道の駅富楽里とみやまは、開通してからの累計来店者数が約880万人、累計売上高が約195億円に達した。



リニューアルオープン後の道の駅富楽里とみやま



※1 お盆期間 2023年: 8月9日(水)~16日(水)の8日間  
 ※2 各グラフ内の2020年~2022年: 新型コロナウイルス感染症対策期間(緊急事態宣言・蔓延防止等重点措置)が含まれる

## ■ 安心できる地域医療への貢献

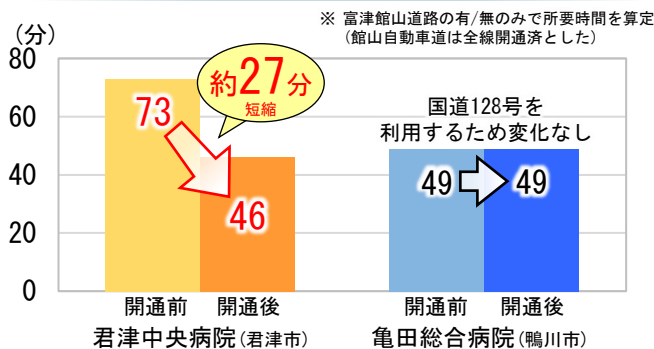
- ・ 館山市から君津市の三次医療機関への救急搬送時間は約27分短縮
- ・ 富津館山道路を利用した安房地域からの救急搬送件数は、開通翌年と比べて約4倍に増加

富津館山道路沿線の第二・三次医療施設  
館山市から君津中央病院へのルート



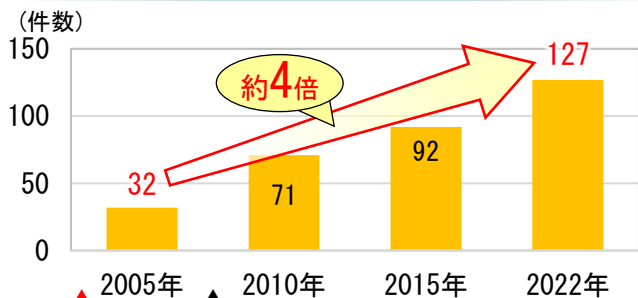
【資料】千葉県HP、安房郡市広域市町村圏事務組合消防本部ヒアリング結果 全国総合交通分析システム(NITAS) ver. 3.0

館山市役所から近隣の  
第三次医療施設までの所要時間※の変化



【資料】全国総合交通分析システム(NITAS) ver. 3.0

安房地域から富津館山道路を利用した君津中央病院への救急搬送実績



【資料】安房郡市広域市町村圏事務組合消防本部ヒアリング結果

※ 2022年：新型コロナウイルス感染症対策期間(蔓延防止等重点措置)が含まれる



消防本部の声  
ヒアリング結果  
(2023年11月)

君津・木更津方面への救急搬送の際、国道127号線経由より、大幅な時間短縮が図れている。かつ、道路状況も安定しているため、患者の負担軽減にもなっている。

富津館山道路が整備されたことにより、救急搬送が容易になったと思います。また、県外や遠方からの高速バス利用による医者や職員の配置が可能となりました。

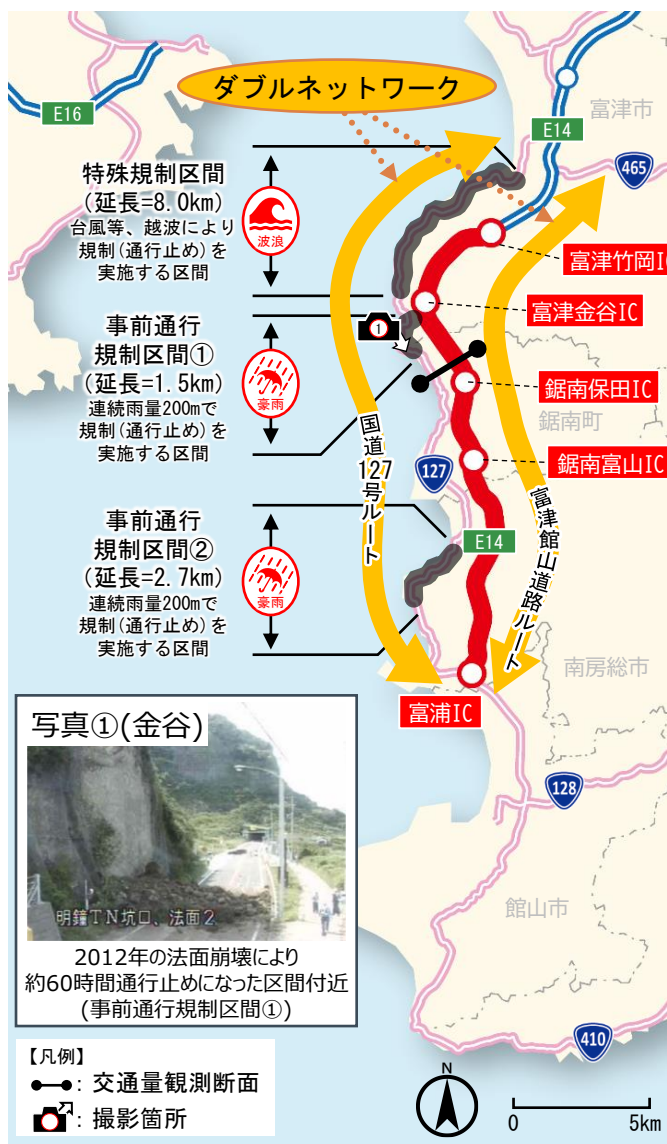


病院関係者の声  
ヒアリング結果  
(2023年9月)

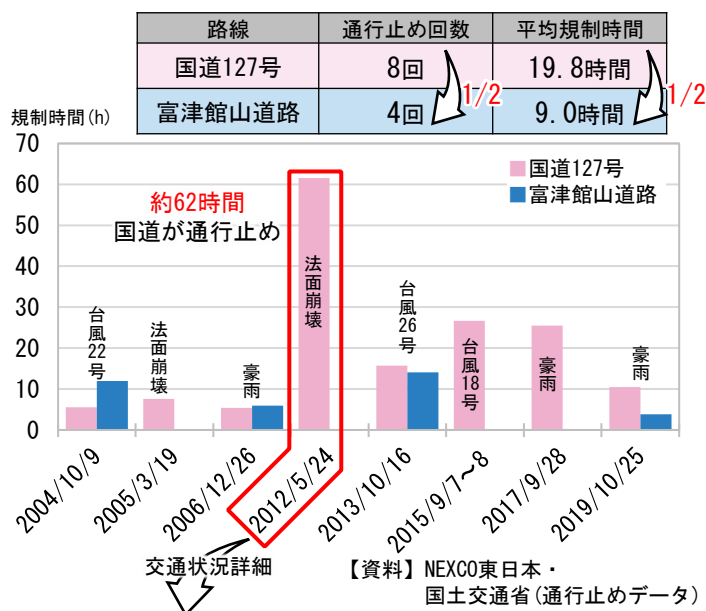
## ■ 災害時でも「通れる」安心

- 並行する国道127号の法面崩壊や豪雨等に起因する通行止めの際、富津館山道路がダブルネットワークとしての機能を発揮
- 2012年の通行止めにおいて、国道127号の交通量は約2万台減少し、富津館山道路の交通量は約1.7万台増加

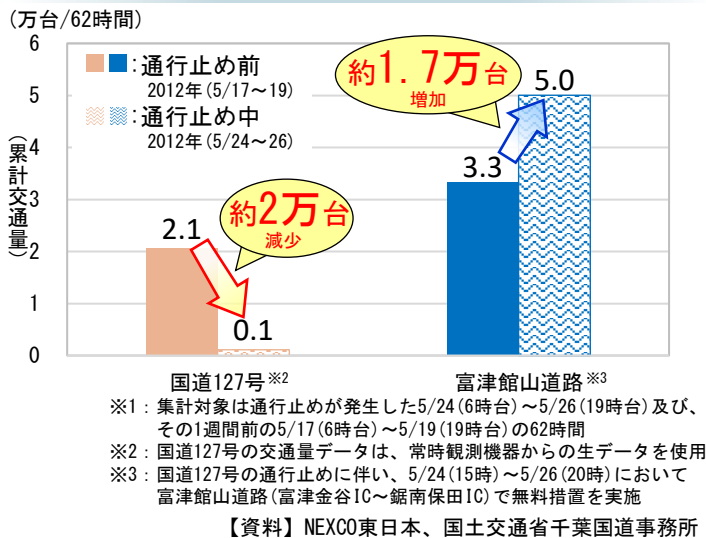
富津館山道路と並行する  
国道127号の規制区間



国道127号の通行止め実績および  
同日の富津館山道路の通行止め状況 (開通以降)



通行止め前後の観測断面交通量の比較※1



沿線自治体の声  
ヒアリング結果  
(2023年10月)

大雨などの災害時、国道127号は通行が困難になる場合があり、富津館山道路があることにより、支援・復興の迅速化が可能となった。災害時の交通インフラのリスクの分散に寄与している。

普段から雨や雪の影響を受けやすい国道127号を利用しているが、そのような時でも富津館山道路は雪氷対策などのメンテナンスもしっかりしているから、安心して通れる。

地元住民の声  
休憩施設・WEBアンケート結果  
(2023年10月~11月)

## ■ 災害時の復旧活動を支援

- ・ 狭隘なトンネルが多い国道127号と異なり、高規格な富津館山道路は、災害派遣用の大型車でも確実に通行できるため、災害復旧に必要な隊員の派遣や物資輸送が迅速に行える
- ・ 令和元年台風15号の際は、延べ900人以上の自衛隊員による被災地域での活動や、被災住民への支援物資輸送に貢献

令和元年台風15号災害時の  
駐屯地からの支援ルート



【資料】館山市資料、陸上自衛隊ヒアリング結果

### 車両通行の特徴

陸上自衛隊が隊員や物資輸送に利用する大型車は、狭隘トンネルの通行がしづらい。走行性に優れる富津館山道路は、災害派遣の円滑化に寄与している。

写真①  
国道127号  
城山隧道



(2024年4月撮影)  
狭隘トンネルを通過する大型車

### 令和元年台風15号による被害状況 自衛隊の安房地域での活動実績

被害状況

写真② 館山市上空



ブルーシートの  
展張支援



給水支援



台風の猛威により、安房地域をはじめ、県内各所で家屋の屋根が吹き飛ばされた。派遣された自衛隊により、吹き飛ばされた屋根を覆うためのブルーシート展張支援、給水支援、入浴支援、伐採作業、ガレキ除去等が行われた。

【資料】防衛省プレスリリース[R1. 10. 7]、陸上自衛隊東部方面隊SNS

### 館山市に災害派遣された陸上自衛隊員数\*

大宮駐屯地(埼玉県、第32普通科連隊)	707名
習志野駐屯地(千葉県、第1空挺団)	135名
北富士駐屯地(山梨県、第1特科連隊)	70名
古河駐屯地(栃木県、第一施設部隊)	20名

※関東周辺の駐屯地を対象  
【資料】館山市資料

延べ合計  
**932名**が  
富津館山道路を  
利用し館山市へ

隊員・物資を輸送する際の主力である73式大型トラック(全長約7m、全幅約2.5m、全高約3m)が一般道路を通過する際は、道幅や交通状況により機動の発揮に制限を受ける場合があります。令和元年の台風15号で被災した際は、通行困難な道路を回避し、通行可能な富津館山道路を通り、迅速に目的地まで移動でき被災地支援ができました。



自衛隊の声

ヒアリング結果(2023年10月)

## ■ 地域特産物をお客様へ

- ・ 安房地域は、「なばな」・「キンメダイ」等は生産量・漁獲量全国1位の特産物として有名
- ・ 富津館山道路の開通により、地域特産物の出荷の速達性が向上し、東京都中央卸売市場へ高品質な状態で供給が可能となり、シェアの拡大・安定化に寄与

館山市から都心までの  
輸送経路と所要時間の変化



【資料】全国総合交通分析システム (NITAS) ver. 3.0

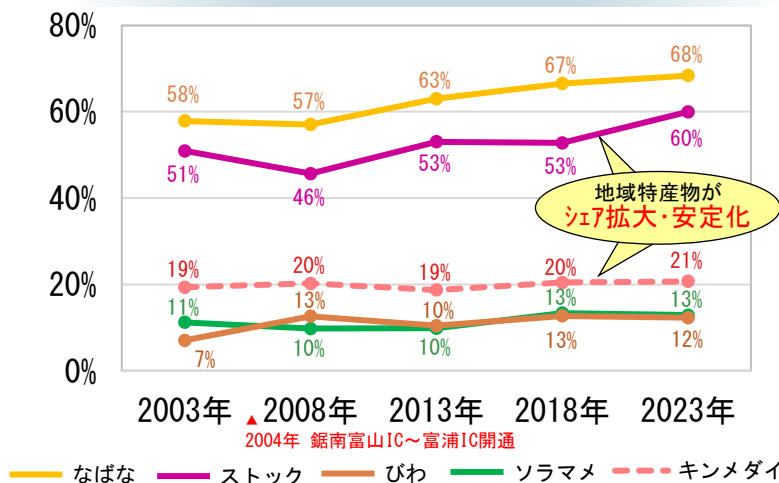
千葉県の特産物

全国順位	品目	生産量・漁獲量等	主な産地
1位	なばな	1,700t (2020年)	南房総市
	キンメダイ	1,294t (2020年)	館山市
	ストック	約354万本 (2023年※)	館山市
2位	ソラマメ	2,210t (2022年)	南房総市
	びわ	417t (2022年)	南房総市

※ストックはJAが取り扱うストックの出荷量を対象

【資料】農林水産省「作物統計」「地域特産野菜生産状況調査」千葉県「全国に誇る千葉のさかな」JA安房・JAいすみ・JA君津へのヒアリング

東京都中央卸売市場における千葉県シェア



【資料】東京都中央卸売市場統計データ

館山から大田市場までの所要時間が短縮され、荷痛みなく特産のストックを出荷できるようになりました。また花屋や市場との距離感が縮まり交流が増え、取引先が増えるなど企業活動をする上で役立っています。



昔は蘇我や市原、船橋方面へぐるっと回って館山市の花きを運送していたが、富津館山道路や東京湾アクアラインができたことで、市場へ早く届けられるようになった。

## ■ 新たな生活様式の下支え

- 近年の生活様式や働き方の多様化に伴い、アクセス性の良い大都市から少し離れた地域への移住・二地域居住・ワーケーション※等が注目
- 富津館山道路等の高速道路網の整備によるアクセス性の良さもあり、東京都・神奈川県・埼玉県から安房地域への移住は累計約31,000人に達し、南房総市におけるワーケーションの利用件数も約29倍に増加

※ ワーケーションとは、普段の仕事場から離れた観光地等で、リフレッシュしながらテレワークする新しい働き方

ワーケーション施設位置図



【資料】南房総市観光協会HP、館山市HP、全国総合交通分析システム(NITAS) ver. 3.0

安房地域は、東京から高速道路を利用してスムーズに移動できるため、移住先として考えていました。その後移住を決めました。



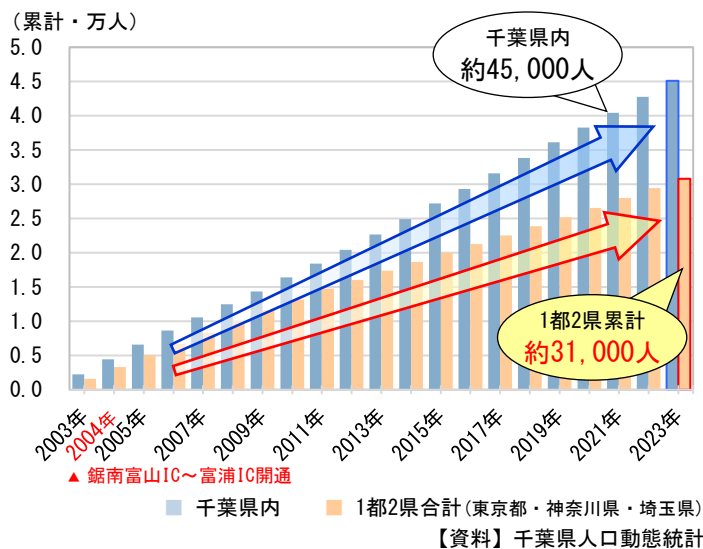
地元住民の声  
WEBアンケート結果  
(2023年10月～11月)



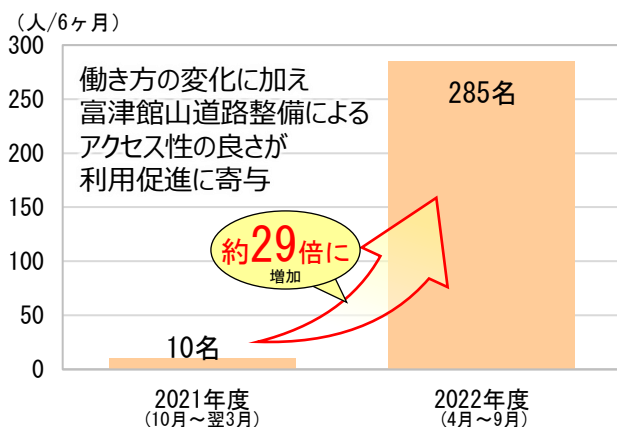
沿線自治体の声  
ヒアリング結果  
(2023年10月)

移住・定住の促進等を目的に、テレワーク・ワーケーションの推進に取り組んでいる中で、来訪者からの意見として「富津館山道路整備による首都圏からのアクセス向上が館山市の魅力・特長の一つ」となっている。

安房地域への地域別累計転入者数



南房総市・ワーケーションの利用状況



※ 各グラフ内の2020年～2022年：新型コロナウイルス感染症対策期間（緊急事態宣言・蔓延防止等重点措置）が含まれる

## ■ 環境負荷低減を支援

- 富津館山道路等の開通により、安房地域内の自動車の走行性が向上し、自動車から排出されるCO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>、SPMは15～35%減少
- これらの排出ガスの削減により、地域の環境負荷が低減

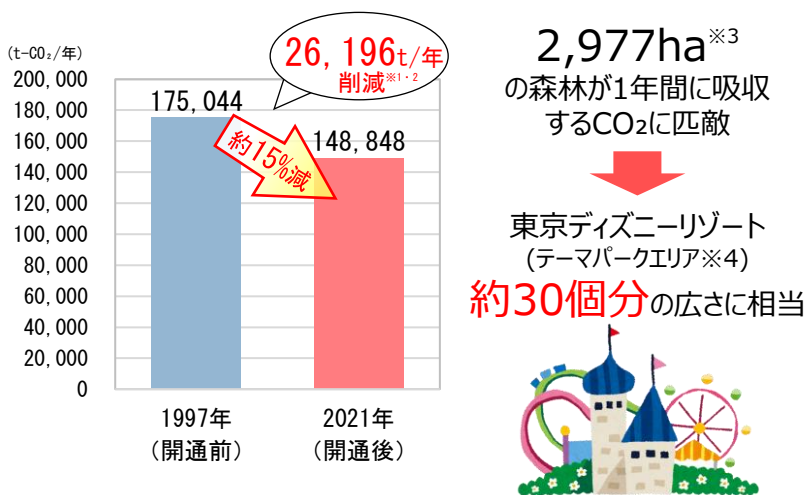
環境影響負荷の算定範囲



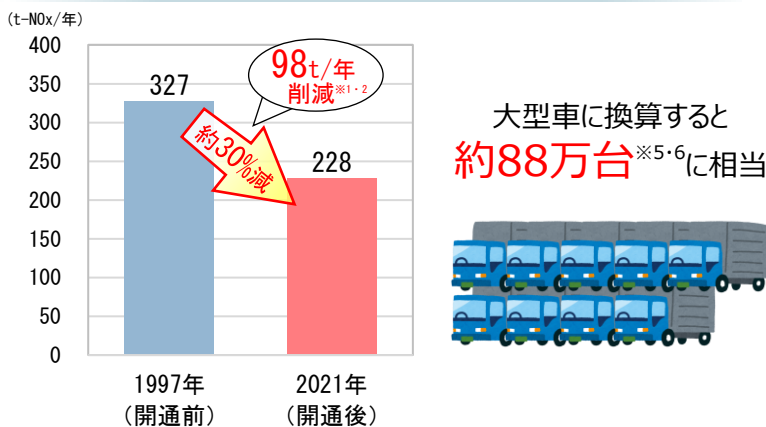
算出条件：富津館山道路沿線の富津市・鋸南町・南房総市・館山市の県道以上のセンサス対象道路を走行する車両の各排出量を、開通前後の道路ネットワークを踏まえて比較

- ※1：開通前後の交通量と旅行速度は、1997年と2021年の全国道路・街路交通情勢調査の24時間交通量と混雑時旅行速度を使用
  - ※2：CO<sub>2</sub>・NO<sub>x</sub>・SPM排出量の原単位は『国土技術政策総合研究所資料第671号 道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠（2010年度版）』より引用
  - ※3：林野庁HPより引用し算出（36～40年生のスギ人工林1haが1年間に吸収する二酸化炭素の量は約8.8トンと推定される）
  - ※4：東京ディズニーランドと東京ディズニーシーを対象（100ha）
  - ※5：NO<sub>x</sub>排出削減量を、大型車1台が40km/hで平均走行距離を走行した場合に排出するNO<sub>x</sub>量に換算
  - ※6：平均走行距離（営業用貨物車）：約45km/台（2021年全国道路・街路交通情勢調査）
  - ※7：SPM削減量を500mlペットボトル1本分のSPM量（約100g-SPM/本）に換算
- 【出典】全国道路・街路交通情勢調査（1999年、2021年）、客観的評価指標の定量的評価指標の算出方法（案）（国土交通省）、国土技術政策総合研究所資料第671号「道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠（2010年度版）」

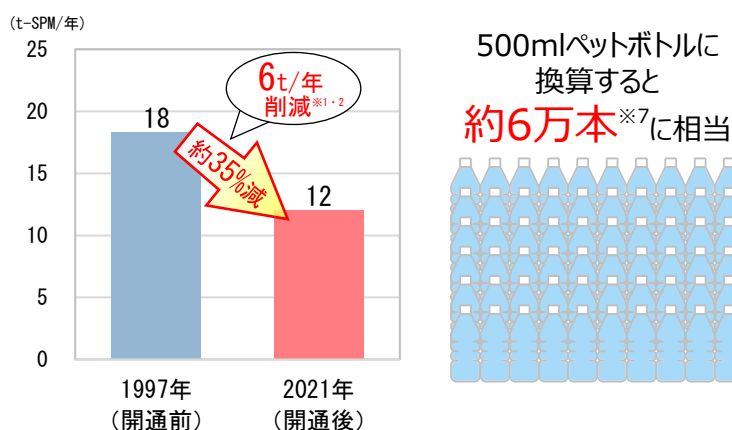
CO<sub>2</sub>排出量



NO<sub>x</sub>排出量



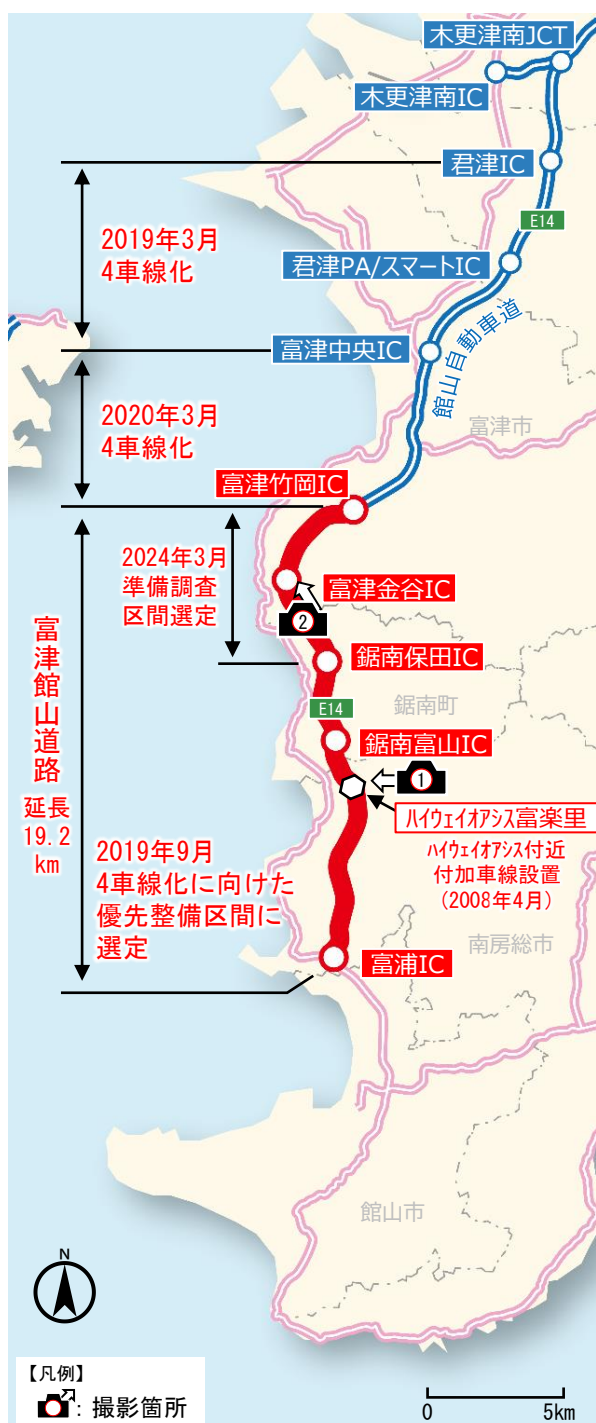
SPM排出量



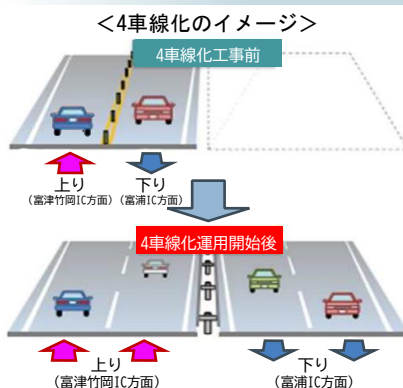
## ■ 更に安全・安心・快適・便利に

- 富津館山道路は現在暫定2車線区間であり、2019年には4車線化の優先整備区間に選定
- 4車線化により、「対面通行による重大事故の減少」「低速車両による速度低減の改善」「通行止め回数の減少」が想定される

道路の整備状況



4車線化の整備効果

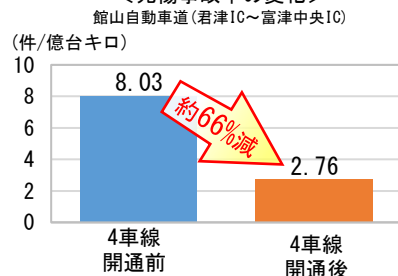


### 対面通行による重大事故の減少

中央分離帯に防護柵が設置されることで、反対車線に飛び出す重大事故が減少します。



### < 死傷事故率の変化 >



【資料】NEXCO東日本交通統計  
【開通前】2014～2018年 【開通後】2020～2022年

### 低速車両による速度低減の改善

4車線化されることで、低速車と高速車の走行空間が分離され、スムーズな通行ができます。



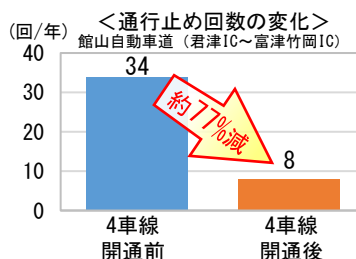
### < 所要時間の変化 >



【資料】ETC2.0プローブデータ  
2018年・2022年10月に同区間を通過した車両の所要時間を基に算定

### 通行止め回数の減少

工事や交通事故等による通行止め回数が減少し、利便性が向上します。



- スムーズな走行のためにも早期に4車線化が実現すると良い。
- 安全面、渋滞解消にも4車線化は必要と思う。
- 災害に備えて4車線が必要。 など



ドライバーの声  
休憩施設・WEBアンケート結果  
(2023年10月～11月)

【資料】NEXCO東日本通行止めデータ  
【開通前】2018年 【開通後】2023年



## ■ 富津館山道路の整備を実感



千葉県 館山市長  
森 正一 氏



道の駅 富楽里とみやま 駅長  
杉本 和彦 氏

館山市を含む南房総地域は千葉県の南端に位置し、温暖な気候や自然豊かな地域として知られております。

当地域では、東関東自動車道館山線や東京湾アクアラインの建設により、首都圏からのアクセス性が飛躍的に向上しました。館山線の一部を構成している富津館山道路は2004年に全線開通し、「時間・距離の大きな短縮」や「観光交流人口の大幅な増加」など、広域幹線道路として地域経済の発展に大きな役割を果たしています。

東京や横浜、羽田などが身近になったことで、南房総地域から首都圏や遠方地域へのレジャーや観光、買い物等を目的に他地域へ訪問する機会が増えたほか、自然豊かなライフスタイルを求めた移住や二拠点居住のニーズにも応えられるようになりました。

一方、防災の観点では、これまでの幹線道路であった国道127号は、山肌が接し、狭隘なトンネルも数多く含む道路形態であり、大規模地震や集中豪雨時に寸断され、地域が孤立する危険性を抱えていましたが、富津館山道路の整備によって、災害時における安全・安心な広域幹線道路が確保され、半島性ならではの脆弱さの解消につながりました。

富津館山道路は、暫定2車線の供用となっていますが、国の「高速道路における安全・安心基本計画」において、全線が4車線化の優先整備区間に選定されていることから、観光振興や防災力の向上のためにも、早期の4車線化を期待しています。

当地域の更なる発展のためには、道路インフラの整備・充実が重要課題であることから、館山市といたしましても、富津館山道路の早期4車線化を図るため、引き続き沿線の市町や千葉県と連携し、国等の関係機関への働きかけを行っていきたく考えています。

人や物流、各地域をつなぐ道路は、人々の生活を支える基盤です。以前、南房総地域は都市部へのアクセスが非常に悪く、多くの方が電車を利用していました。今回20年を迎える「富津館山道路」の全線開通は、南房総地域にとっては暮らしや経済を支える最大の交通インフラとなりました。

ハイウェイオアシス富楽里・道の駅富楽里とみやまは、2003年4月4日に開業いたしました。館山自動車道及び富津館山道路の全線開通により、南房総への来訪者の増加及び都市部へのアクセスが容易になりました。

オープン当初の2003年は、道の駅への来店客数（直売所レジ通過人数）が年間約35万人ほどでしたが、2005年には42万人、2009年以降には50万人を超えるまでに成長してきました。地域経済への貢献として、年間売上は、オープン当初の2003年で6億6千万円、オープンから20年間では194億円を超え、本年度中には200億円を超える見込みとなっております。更には都市部への移動手段として高速バスが定着したことにより、生活の足としての利便性が飛躍的に向上したほか、道の駅の利用者の増加にもつながっております。その結果、交流と物流を支える交通基盤として当地域の発展に大きく寄与してきました。観光客だけではなく地域住民・モノ・情報の移動により、大きな経済活動が営まれる事となりました。

過疎化が進む南房総地域にとっては、基幹道路の整備は、持続可能で賑わいのあるまちづくりにおいて欠かせないインフラです。都市との交流を始めとする情報交流や、災害時のライフラインとしても期待が持てます。更には環状道路などの南房総一帯をネットワーク化するような基幹道路の整備などにより、安心・安全な住みやすいまちを創出していただけることを願います。