

平成31年3月27日
東日本高速道路株式会社関東支社

E14 館山自動車道 君津IC～富津中央IC間が 3月31日(日)に4車線となります

NEXCO東日本 関東支社(さいたま市大宮区)は、**E14** 館山自動車道(以下「館山道」) 君津インターチェンジ(以下「IC」)～富津中央IC間(7.7km)において進めていました4車線化工事について、3月31日(日)午前6時頃に4車線運用を開始します。なお、4車線運用開始日時は、天候等により前後する場合があります。

また、残る富津中央IC～富津竹岡IC間(7.0km)は平成31年内の完成を目標に全線4車線となる予定です。

今後も安全に細心の注意を払いながら工事を進めてまいりますので、ご理解とご協力のほど、よろしく申し上げます。

1. 位置図



地理院地図(国土地理院(<https://maps.gsi.go.jp/>))
をもとに、NEXCO 東日本が加工

各路線に付している **E14** などの表示は、高速道路等の路線番号(ナンバリング)を示しています。



【4車線運用開始】
平成31年3月31日(日)

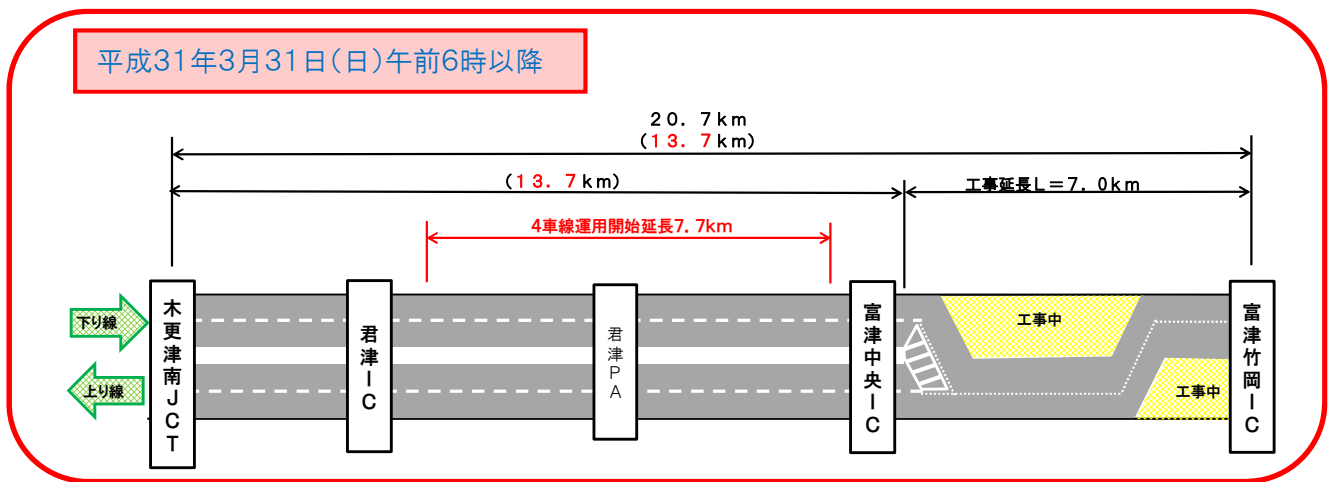
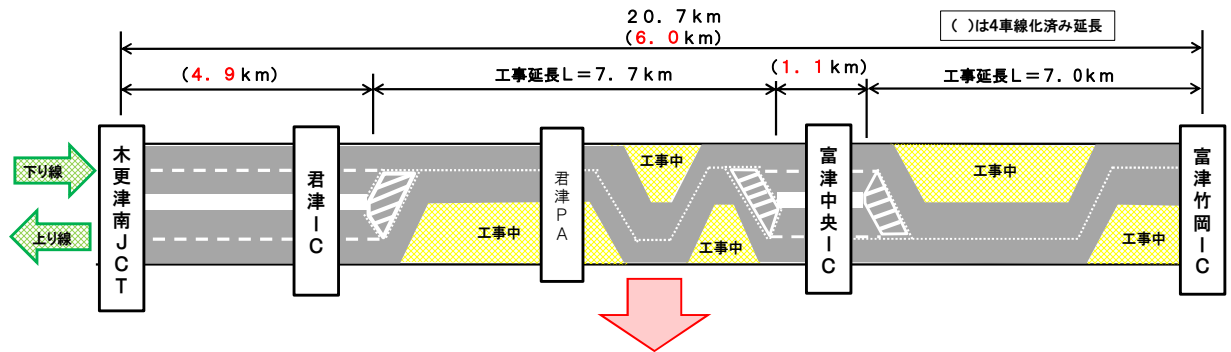
平成31年内
4車線化予定

2. 4車線運用開始区間の概略図

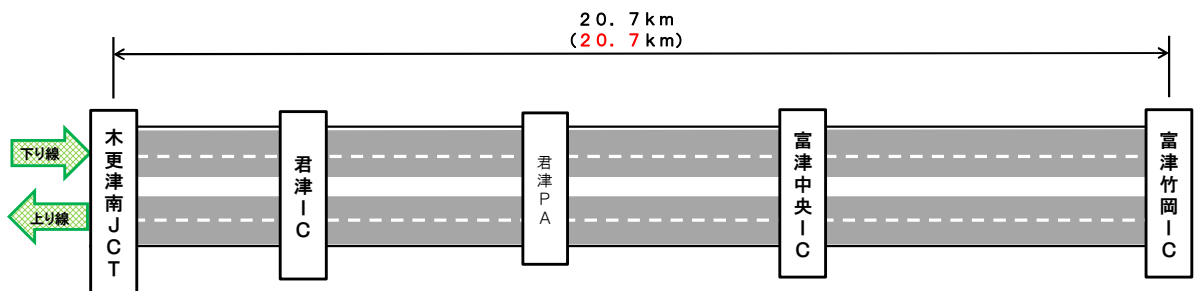
館山道 木更津南JCT～富津竹岡IC間(20.7km)の4車線化事業において、3月31日(日)午前6時頃に君津IC～富津中央IC間(7.7km)で4車線運用が始まります。

なお、4車線運用開始日時は、天候等により前後する場合がございますので、ご了承ください。

4車線化前



平成31年内に全て4車線化予定



※ 館山道4車線化による効果「別紙」参照

館山自動車道 4車線化事業区間の概要

NEXCO

- ◇道路名: 館山自動車道
- ◇4車線化事業区間: 木更津南JCT(千葉県木更津市中烏田) ~ 富津竹岡IC(千葉県富津市字竹岡)
- ◇区間延長: 20.7km(4車線化工事延長: 14.7km)
- ◇館山自動車道は、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す。
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、観光などの発展に重要な役割を担っています。
- ◇このうち君津IC~富津竹岡IC間は、暫定2車線区間となっており、NEXCO東日本関東支社(さいたま市大宮区)では、この区間の4車線化工事を行っております。
- ◇この区間は、休日等における交通量が多く(平日に対する割合: 1.6~1.7倍)、首都圏・県内各地から君津・安房地域への観光などに訪れます。その観光入込客数は、館山道全線開通当初(平成19年)と比較し約4割も増加しています。

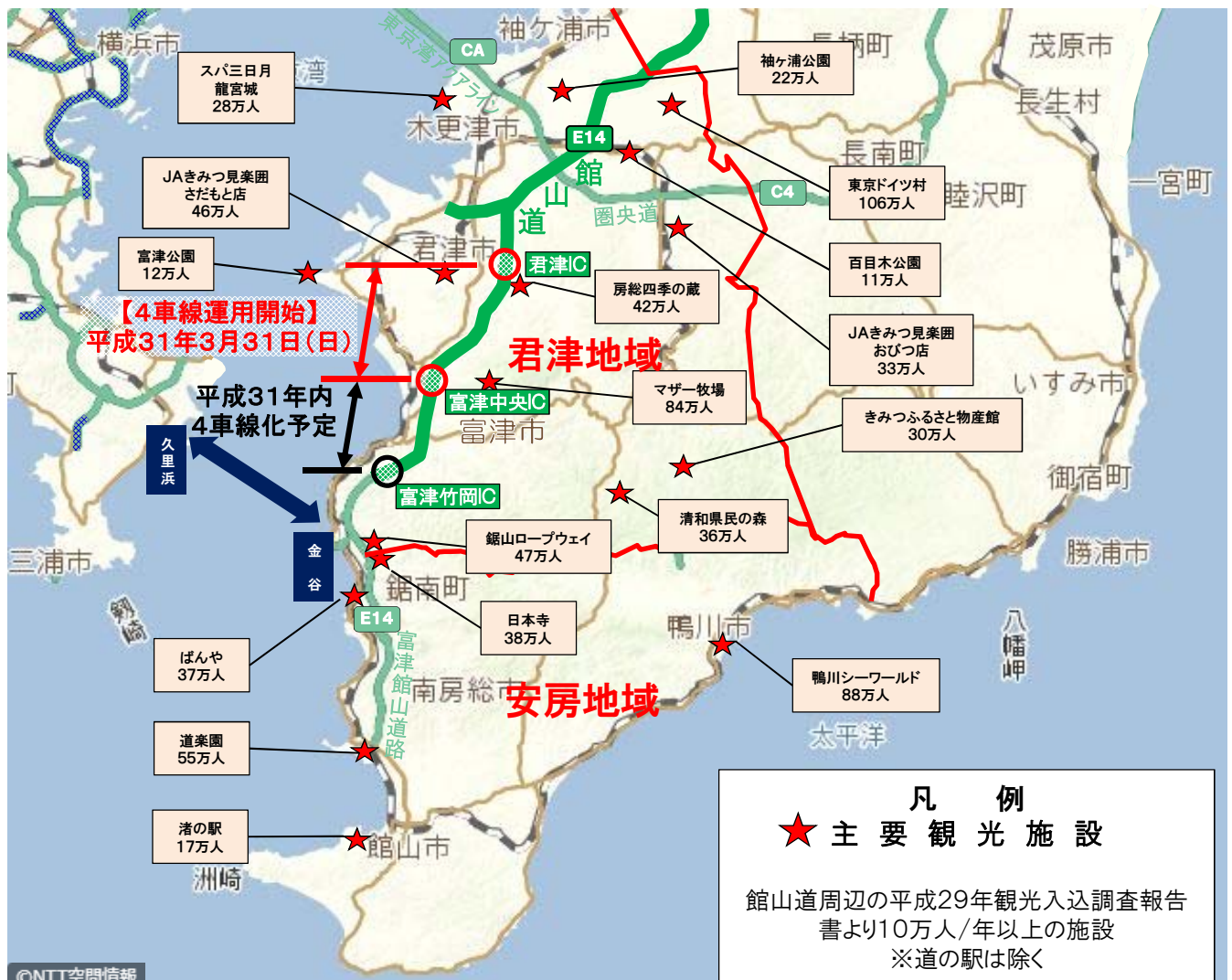
平成29年交通量(台/日)

区間	平日_年平均	休日_年平均	休日/平日 比率
木更津南JCT~君津IC間	17,300	27,700	1.6
君津IC~君津PA/SIC間	11,700	19,500	1.7
君津PA/SIC~富津中央IC間	11,400	18,700	1.6
富津中央IC~富津竹岡IC間	10,600	17,300	1.6

【君津・安房地域への観光入込客数】
平成19年: 約2,550万人・地点

➡ **約4割増加**

平成29年: 約3,630万人・地点
(出展 千葉県観光入込調査)



館山自動車道4車線化による効果 ◆重大事故の減少

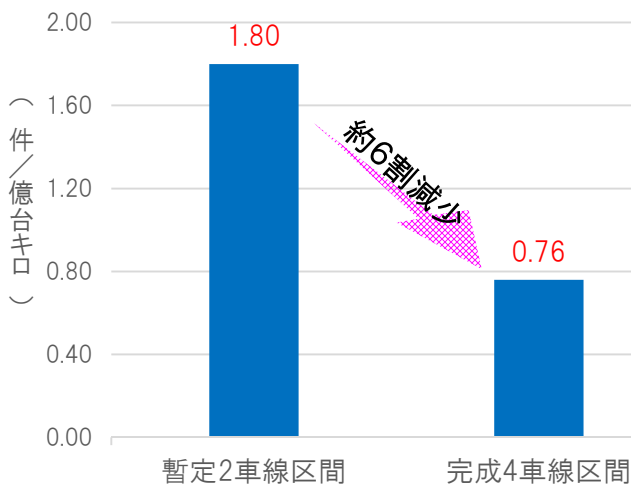
NEXCO

◇平成19年の館山自動車道全線開通以降に、君津IC～富津中央IC間の暫定2車線区間において、簡易中央分離帯(ラバーポール等)を突破し反対車線に飛び出す事故が27件発生しており、うち死亡事故が2件発生しています。(平成31年1月末現在)

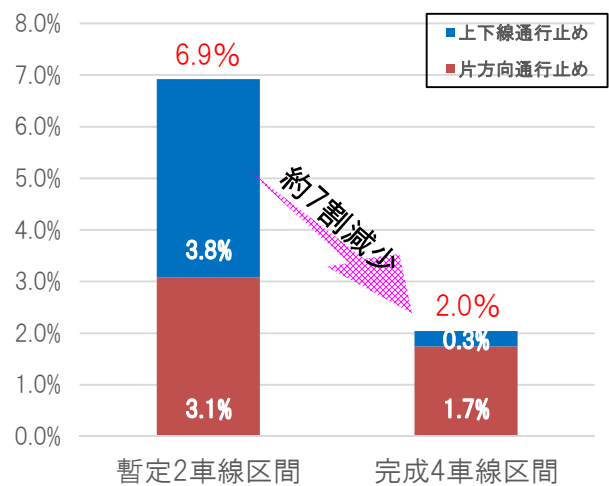
4車線化により中央分離帯に防護柵が設置されるため、このような重大事故が減少します。また、事故による通行止めも減少します。

【館山自動車道の暫定2車線と完成4車線区間の比較】

死傷事故となる割合

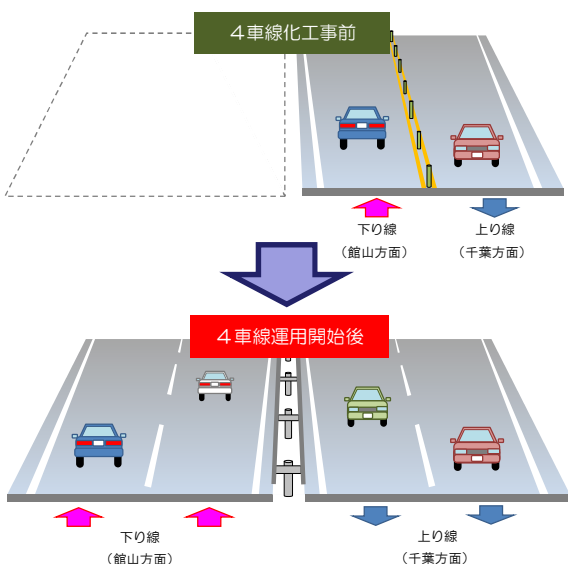


交通事故発生時に通行止めとなる割合



割合: 総死傷事故件数/億台キロ
 対象は館山自動車道 市原IC～富津中央IC間
 完成4車線区間(市原IC～君津IC)
 暫定2車線区間(君津IC～富津中央IC)
 出典: NEXCO東日本調べ(集計対象H25～H29年)

割合: 通行止めを伴う事故件数/総事故
 対象は館山自動車道 市原IC～富津中央IC間
 完成4車線区間(市原IC～君津IC)
 暫定2車線区間(君津IC～富津中央IC)
 出典: NEXCO東日本調べ(集計対象H25～H29年)



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。



◇道路の勾配が変化する場所や車線が減少する場所などにおいて発生していた交通集中に伴う渋滞が、4車線化(車線が増加すること)で減少します。

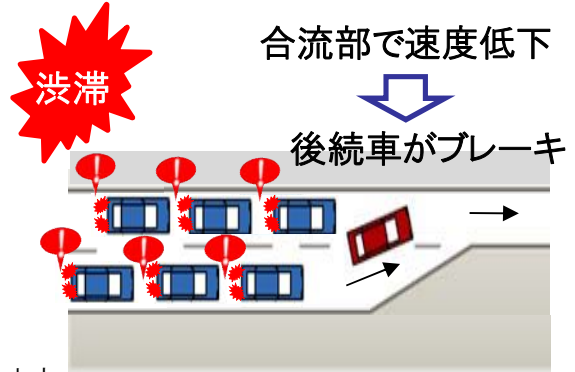
【渋滞発生メカニズム】

ケース1: サグによる渋滞



※ サグとは、下り坂から上り坂にさしかかる凹部のことを言います。

ケース2: 車線減少による渋滞



車線が増加することで、こうした渋滞が減少します。



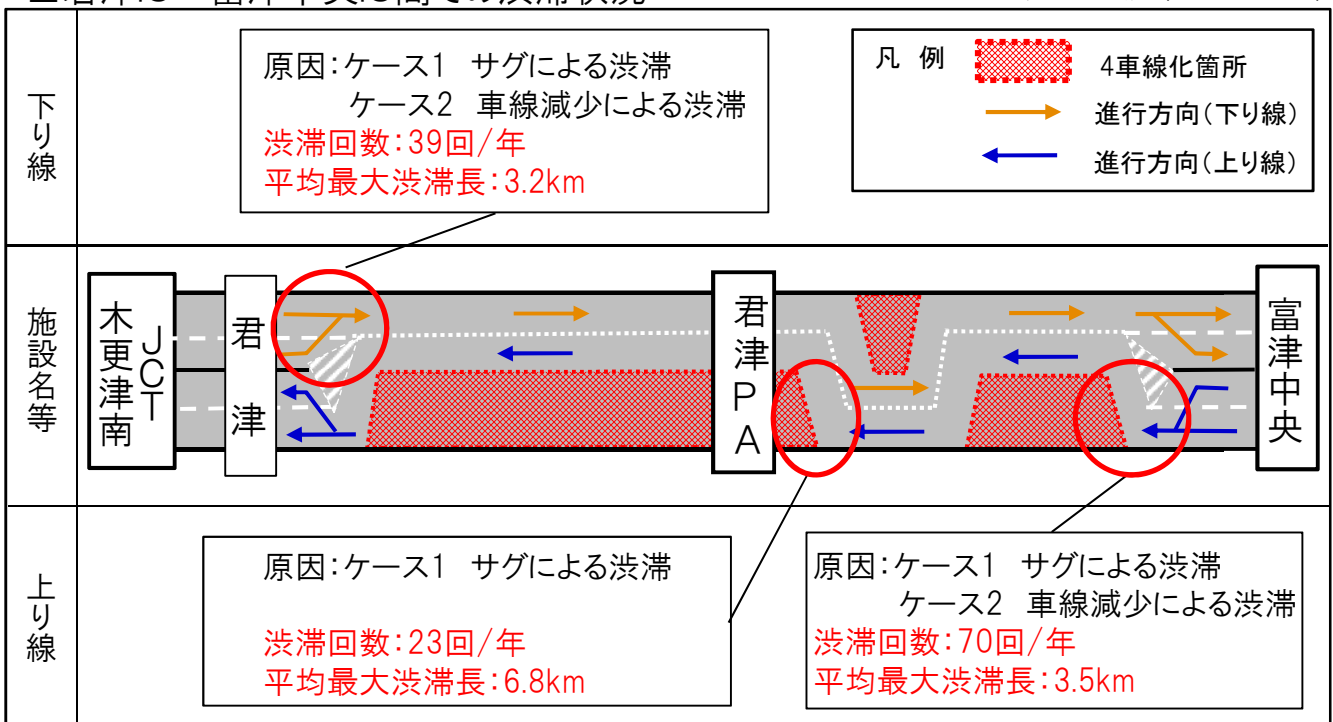
サグによる渋滞状況
(君津IC～富津中央IC H26.10 連休)



車線減少による渋滞状況
(君津IC付近 H26.10 連休)

■君津IC～富津中央IC間での渋滞状況

交通量・渋滞データ:H29年



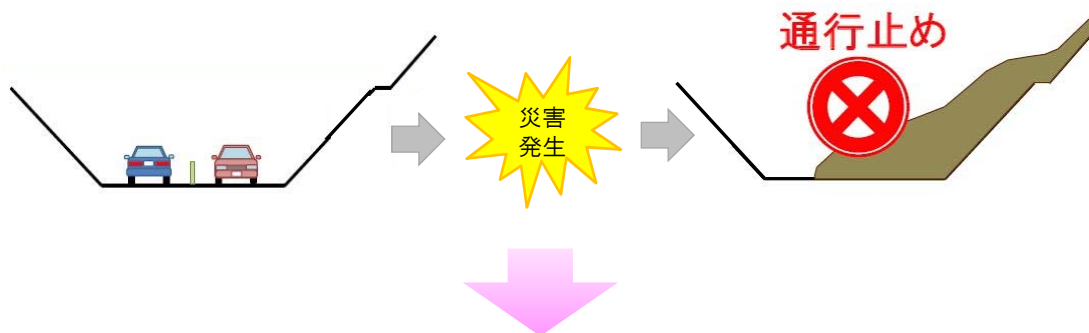
館山自動車道4車線化による効果 ◆災害時における早期交通機能の確保

NEXCO

◇災害が発生した場合、4車線区間では通行帯を確保しながら並行して復旧作業が行えるため、早期に道路を復旧させることが可能となり、緊急車両の通行や物資の輸送が速やかに行えるようになります。

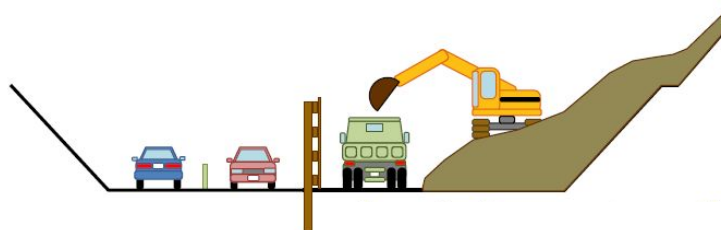
暫定2車線の場合

災害が発生したら、復旧作業が完了するまで通行ができない。



4車線の場合

対面通行で通行帯を確保し、並行して復旧作業が行える。



【4車線区間における災害復旧の事例】

平成25年10月15日の台風26号(累計雨量298.0mm 最大時間雨量42.0mm木更津観測所)の影響により、圏央道茂原北IC付近の法面が崩れ高速道路の車線に土砂が流れ込む被害が発生しました。

4車線構造であったことから、被災直後に応急復旧を行ったのち、通行止めせずに通行帯を確保しながら災害復旧作業を実施することができました。

