

令和2年2月7日
 東日本高速道路株式会社関東支社

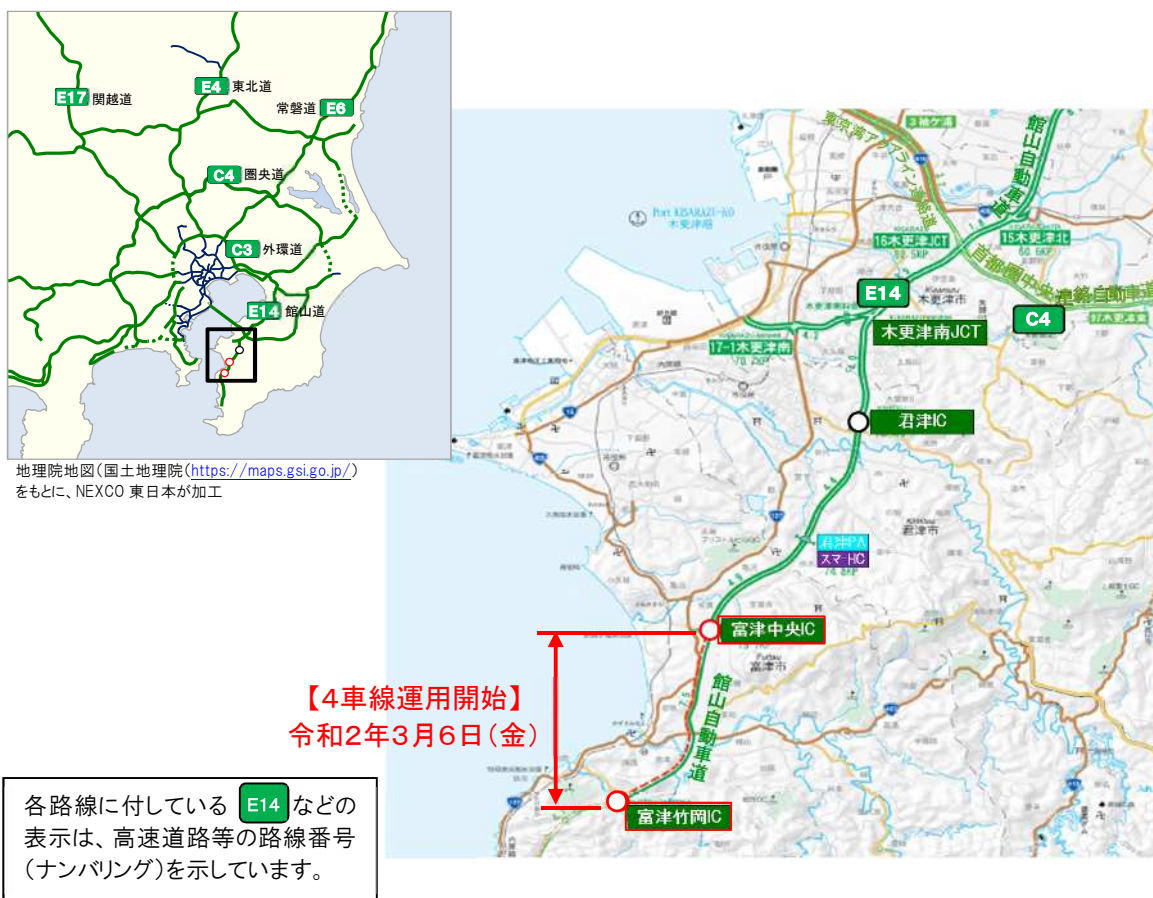
E14 館山自動車道 富津中央IC～富津竹岡IC間が 3月6日(金)に4車線となります

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」) 富津中央インターチェンジ(以下「IC」)～富津竹岡IC間(7.0km)において進めてまいりました4車線化工事について、令和2年3月6日(金)午後3時頃に4車線運用を開始する見込みとなりました。

これにより、館山道 木更津南ジャンクション(以下「JCT」)～富津竹岡ICの全区間(20.7km)が4車線となります。

工事期間中は、長期間にわたり交通規制等にご理解とご協力をいただき、ありがとうございました。

1. 位置図

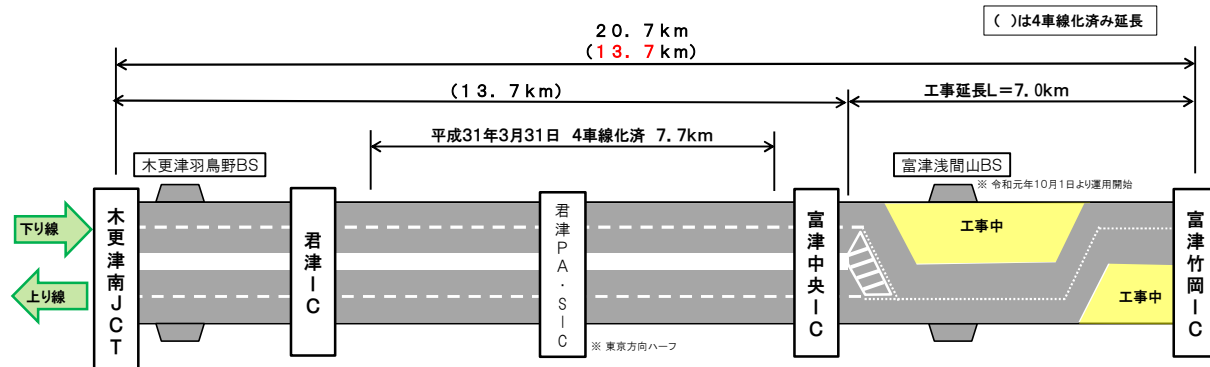


2. 4車線運用開始区間の概略図

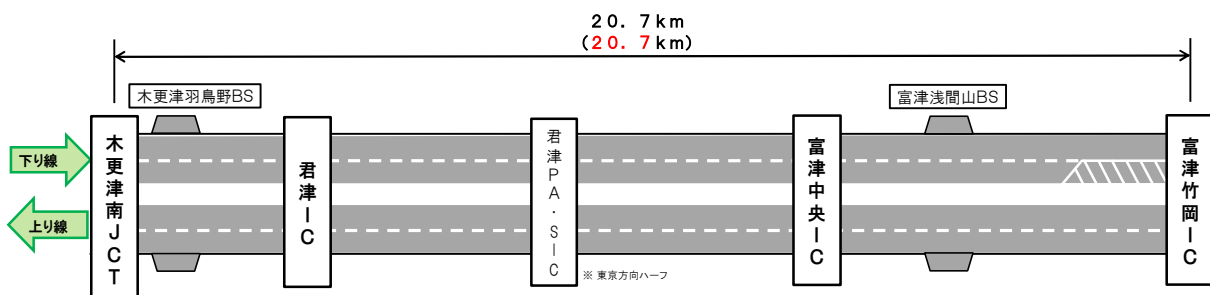
館山道 木更津南JCT～富津竹岡IC間(20.7km)のうち、令和2年3月6日(金)午後3時頃に富津中央IC～富津竹岡IC間(7.0km)で4車線運用が始まります。

これにより、館山道の全線が4車線となります。

4車線化前



令和2年3月6日(金)午後3時頃(※)



※ 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。

■ 館山道 4車線化による効果「別紙」参照

◇道路名：館山自動車道

◇4車線化事業区間：木更津南JCT（千葉県木更津市中島田）

～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て房総半島の高規格道路ネットワークを形成し、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、暫定2車線で供用していた君津IC～富津竹岡IC間14.7kmにおいて休日等の交通集中による渋滞緩和のため、4車線化工事を行ってまいりました。

◇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・安房地域へ多くの観光客が訪れ、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5割も増加しています。

平成30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	27,400	1.6
君津IC～君津PA/SIC間	11,600	19,400	1.7
君津PA/SIC～富津中央間	11,300	18,600	1.6
富津中央～富津竹岡間	10,500	17,200	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5割増加

平成30年：約3,770万人・地点

＜出典 千葉県観光入込調査＞

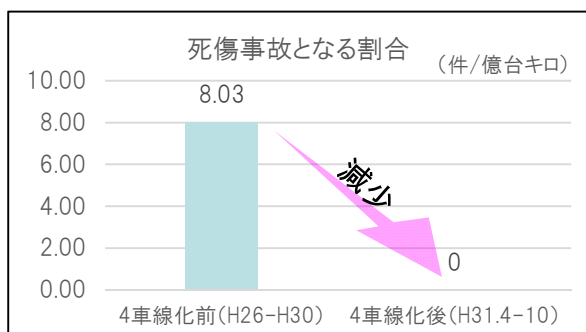


館山自動車道4車線化による効果 ◆重大事故の減少

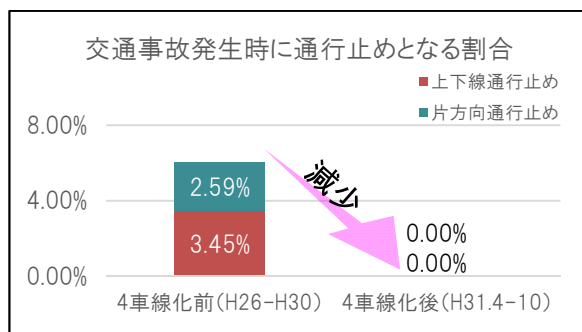


- ◇昨年3月に4車線化した君津IC～富津中央IC間では、死傷に至る重大事故や事故発生時の通行止めがなくなりました。
- ◇君津IC～富津竹岡ICの暫定2車線区間では、平成19年の全線開通以降、簡易中央分離帯(ラバーポール等)を突破し反対車線に飛び出す事故が54件発生しており、うち死亡事故が3件発生しています。(令和元年12月末現在)
- ◇富津中央IC～富津竹岡IC間も同様に、4車線化により対面通行が解消されることによって、反対車線に飛び出す重大事故や事故発生時の通行止めの減少が見込まれます。

【暫定2車線時と4車線化後の重大事故状況】



割合: 総死傷事故件数/億台キロ
対象は館山自動車道(君津IC～富津中央IC)
出典: NEXCO東日本調べ(開通前H26-H30、開通後H31.4-10)



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(君津IC～富津中央IC)
出典: NEXCO東日本調べ(開通前H26-H30、開通後H31.4-10)

■暫定2車線(君津IC～富津竹岡IC間)



平成29年1月 正面衝突事故



平成29年6月 単独横転事故

■4車線化後(君津IC～富津中央IC間)



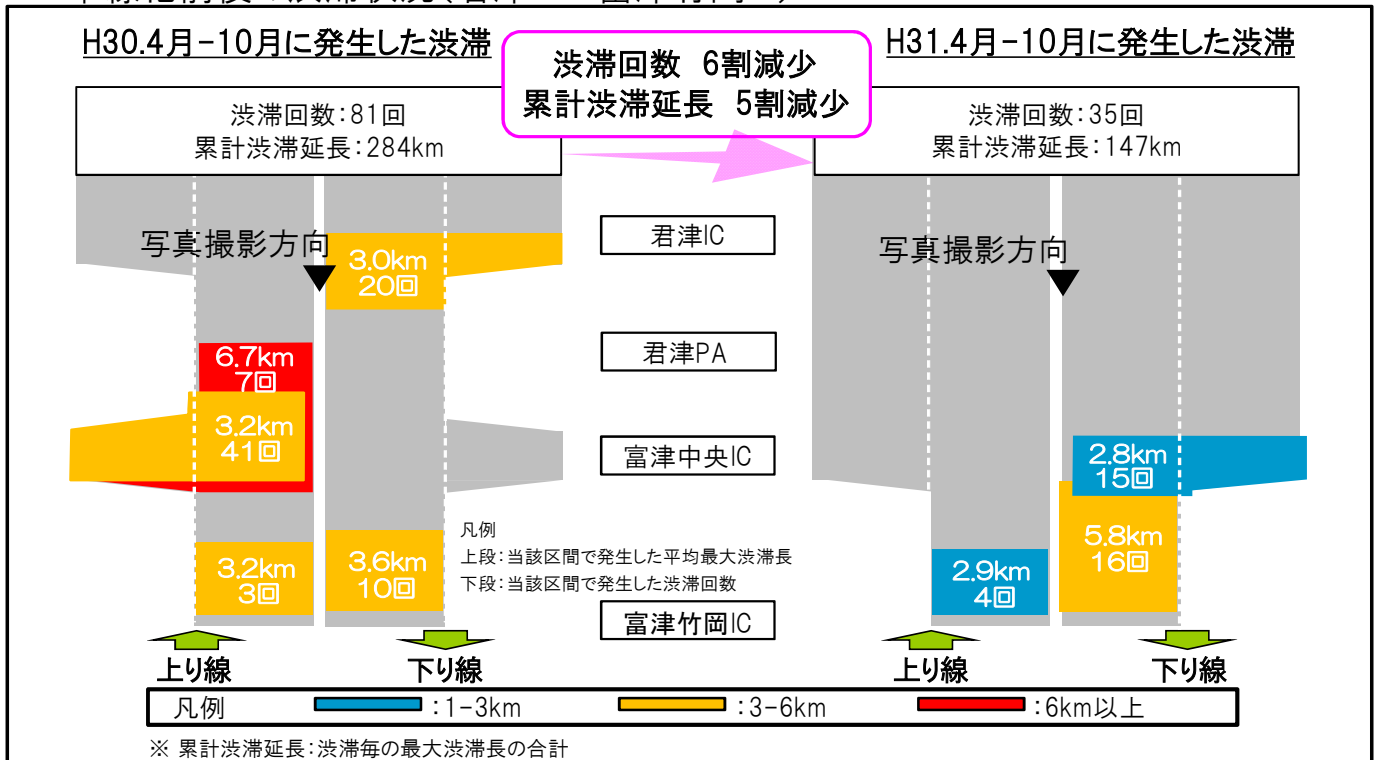
4車線化により対面通行が解消されたことで、反対車線に飛び出す重大事故がなくなりました。

館山自動車道4車線化による効果 ◆交通の円滑化



- ◇道路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車線化により減少します。
- ◇昨年3月に君津IC～富津中央IC間を4車線化した以降、君津IC～富津竹岡IC間の渋滞発生回数が約6割減少しました。今回の4車線化の完成により、交通集中に伴う渋滞の更なる減少が見込まれます。
- ◇4車線化により走行速度が向上するため、移動時間が4車線化前に比べて約4分短縮されます。

■4車線化前後の渋滞状況(君津IC～富津竹岡IC)



車線数が4車線に増加することで、交通集中に伴う渋滞が大幅に減少しました。

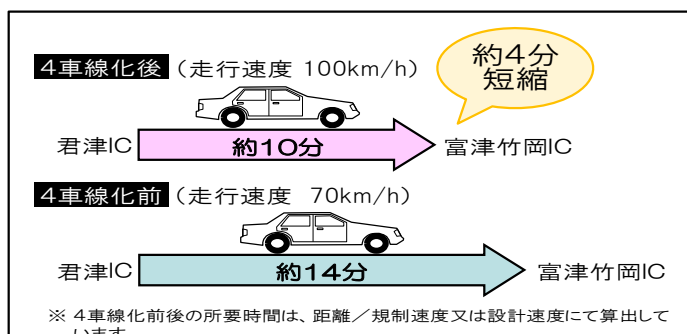


4車線化前の渋滞状況
君津IC～富津中央IC 君津PA付近
H26.10 連休



4車線化後の減少状況
君津IC～富津中央IC 君津PA付近
R1.8

■4車線化前後の所要時間(君津IC～富津竹岡IC)



走行速度がアップすることで、移動時間が短縮されます。

このような災害時に高速道路が被災した場合、暫定2車線では復旧工事に伴い通行止めが必要になりますが、4車線区間では通行帯を確保しながら道路を復旧させることが可能となるため、緊急車両等の通行や物資の輸送が迅速に行えるようになります。

【浸水深】

- 80～200cm
- 200cm～

富津中央IC

富津竹岡IC

東京湾

京内房線

館山道

国道12線

拡大

東京湾

京内房線

館山道

国道12線

千葉県ハザードマップ (H25年3月最終更新)

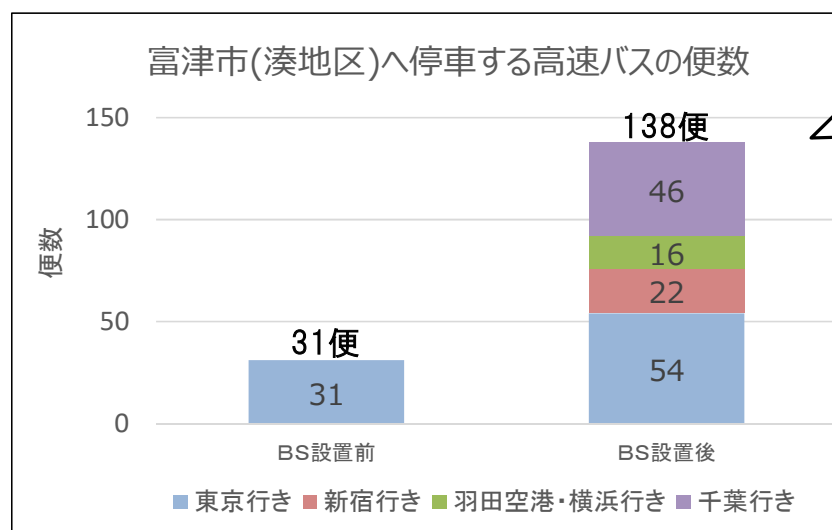
Sagami River basin map showing flood depth. The map includes a legend for flood depth: yellow for 80~200cm and red for 200cm~. It shows the Sagami River (館山道) and the Sagami Expressway (京内房線). A red box highlights the area around the Sagami River mouth, which is then shown in a larger, detailed inset map. The inset map shows the Sagami River flowing into Tokyo Bay (東京湾) and the surrounding urban areas. The map is labeled with '富津中央IC' (Tomitsu Central IC) and '富津竹岡IC' (Tomitsu Takeoka IC). The source is cited as '千葉県ハザードマップ (H25年3月最終更新)' (Chiba Prefecture Hazard Map, Last Updated March 2013).

(参考) 富津浅間山バスストップの新設



- ◇今回の4車線化事業に合わせて、館山道 富津中央IC～富津竹岡ICの間に富津浅間山バスストップ(以下「BS」)が新たに設置されました(富津市事業)。
- ◇BSの設置により、富津市域の交通利便性が向上し、日常生活圏の拡大による定住化が期待されています。また、隣接している高速バス利用者専用駐車場ではカーシェアリングが利用でき、観光地へのアクセス性が向上することにより観光客の集客が期待されます。

■富津市域の高速バス運行便数



新宿、羽田空港・横浜、千葉行きが新たに加わり、運行便数が107便増



富津浅間山BS 高速バス停車状況

※ 高速バスの便数: 1日当たりの往路復路の合計

■富津浅間山BSの概要(富津中央IC～富津竹岡IC間)



※富津浅間山BSは令和元年10月1日より運用開始しています。

■高速バス路線図



駐車場にカーシェアを配置
※出典: 富津市HP