

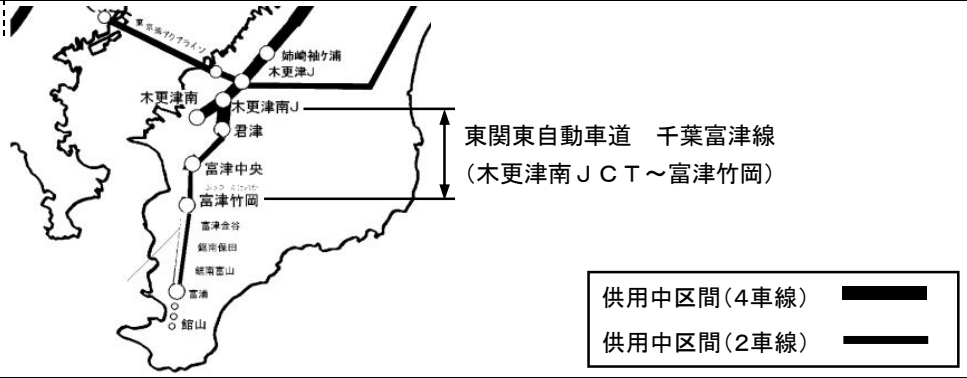
再評価結果(平成28年度事業継続箇所)

担当課：道路局 高速道路課

担当課長名：吉岡 幹夫

事業名	東関東自動車道 千葉富津線 (木更津南 JCT ~ 富津竹岡)			事業区分	高速自動車国道	事業主体	東日本高速道路(株)
起終点	自：千葉県木更津市中烏田 至：千葉県富津市竹岡				延長	21km	
事業概要	東関東自動車道 千葉富津線は、京葉道路、圏央道、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。						
H3年度事業化	H3年度都市計画決定		H10年度用地着手		H12年度工事着手		
全体事業費	約1,313億円	事業進捗率	79%	供用済延長	21 km		
計画交通量	11,200~15,600台/日						
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 3.2 (残事業) 2.9	総費用 (残事業)/(事業全体) 190/ 1,856億円 事業費：147 / 1,672億円 維持管理費：43 / 184億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 557 / 6,023億円 走行時間短縮便益：535 / 5,073億円 走行経費減少便益：9 / 645億円 交通事故減少便益：13 / 305億円	基準年	平成27年		
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施 交通量変動： B/C = 2.6 (交通量 -10%) B/C = 3.2 (交通量 +10%) 事業費変動： B/C = 3.2 (事業費 -10%) B/C = 2.7 (事業費 +10%) 事業期間変動： B/C = 3. (事業期間-1年) B/C = 2.8 (事業期間+1年)						
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> ・円滑なモビリティの確保 (当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する又は新たなバス路線が期待できる) ・災害への備え (緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する) ・安全で安心できる暮らしの確保 (三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる) <div style="text-align: right;">他 13項目に該当</div>						
関係する地方公共団体等の意見	千葉県知事の見解：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りたい。						
事業評価監視委員会の意見	対応方針(原案)のとおり了承。						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	平成26年の平均交通量は14,600台/日であり、H26年に144回の渋滞が発生している。						
事業の進捗状況、残事業の内容等	平成15年4月に木更津南JCT~君津IC間、平成19年7月に君津IC~富津中央IC間、平成17年3月に富津中央IC~富津竹岡IC間が暫定供用。 残事業の内容は4車線化工事。						
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	暫定2車線供用であるが、既に4車線分の用地取得が完了し、本線工事に着手(着手率100%)している。						
施設の構造や工法の変更等	新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト縮減を図っていく。						
対応方針	事業継続						
対応方針決定の理由	以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。						

事業概要図



- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。