

事後評価結果（令和6年度）

担 当 課：東日本高速道路(株)高速道路計画課
担当課長名：川 口 真 史

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 (木更津南JCT) 至：千葉県富津市竹岡 (富津竹岡IC)				延長	20.7km				
事業概要										
東関東自動車道 千葉富津線 (木更津南JCT～富津竹岡) は、館山自動車道の一部を形成し、千葉県木更津市から富津市へ至る延長20.7kmの4車線の自動車専用道路である。										
事業の目的・必要性										
東関東自動車道 千葉富津線 (木更津南JCT～富津竹岡) 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担っている。休日等の交通集中による渋滞緩和等を目的として事業化。										
事業概要図										
広域図 位置図										
事業の 効果等	事業期間	事業化年度 都市計画決定	H3年度	用地着手	H10年度	供用年 (完成)	(当初)※3H30年度 (実績)R1年度	変動	1.04倍	
	事業費	計画時	(名目値) 1,313億円		実績	(名目値) 1,313億円		変動	1.00倍	
			(実質値) 1,319億円			(実質値) 1,319億円				
	交通量	計画時	10,200～20,800台/日		実績	13,500～21,700台/日 (R5全日平均)		変動	122%	
	旅行速度向上※1 (供用前現道→当該路線)		40 → 94km/h (供用直前年次)H27年度 (供用後年次)R3年度		交通事故減少※2 (供用前現道→供用後現道)		41 → 27件/億台キロ (供用直前年次)H30年 (供用後年次)R4年			
	費用便益 分析結果 (当初)※3	B/C	EIRR	総費用		1,856億円	総便益		6,023億円	基準年 平成27年
				事業費		1,672億円	走行時間短縮便益		5,073億円	
				維持管理費		184億円	走行経費減少便益		645億円	
	費用便益 分析結果 (事後)	B/C	EIRR	総費用		2,935億円	総便益		10,422億円	基準年 令和6年
				事業費		2,631億円	走行時間短縮便益		9,098億円	
維持管理費				278億円	走行経費減少便益		1,134億円			
事業遅延によるコスト増			費用増加額		— 億円	便益減少額		— 億円		

	事業遅延の理由 富津中央IC～富津竹岡IC間において、想定と異なる岩盤の状況や地質が確認され、橋梁や擁壁等の構造物の施工に時間を要したことに加え、R1年の台風により施工に遅れが生じたため。 ※富津中央IC～富津竹岡IC間のみ開通時期遅延
	交通量変動の理由 —
	客観的評価指標に対応する事後評価項目 ●円滑なモビリティの確保（現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率） ・並行区間等の渋滞損失時間の削減 - 渋滞損失時間削減量：7,022 千人・時間／年 - 渋滞損失削減率 0.08%削減 ●安全で安心できるくらしの確保（三次医療施設へのアクセス向上） ・君津中央病院（君津市）への所要時間が短縮 - 館山市～君津中央病院：4車線化前（H30）約47分⇒4車線化後（R5）約45分【約2分短縮】 ●災害への備え （緊急輸送道路が通行止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） ・並行する JR 内房線、一般国道 127 号は浸水が予測されており、特に一般国道 127 号には大規模災害時等に規制をする区間が設けられているため、災害時には館山自動車道が代替路としての輸送機能を発揮。 ・災害時に並行道路から館山自動車道へ交通量が転換され、代替路としての機能を確認。4 車線化後には更なる機能向上が見込まれる。 他9項目について効果の発現が見られる
	その他評価すべきと判断した項目 ●渋滞の緩和 ・4車線化により木更津南JCT～富津竹岡間の交通集中による渋滞が解消 ●時間信頼性の向上 ・4車線化によりお盆時期における木更津南JCT～富津竹岡間の所要時間のばらつきが約7分減少、所要時間は約5分短縮 ●走行性・安全性の向上 ・4車線化により木更津南JCT～富津竹岡間を走行する事故件数の減少 （4車線化前（H28～H30）：121件、4車線化後（R3～5）：88件） ・4車線化により木更津南JCT～富津竹岡間を走行する低速車両の割合が約 1 割減少 他3項目について効果の発現が見られる
	環境影響評価に対応する項目 ●大気環境 ・最新のバックグラウンド濃度を考慮し予測した結果、全地点で環境基準を下回ることを確認。 - C0：日平均値の年間2%除外値 ～0.43 ppm（10ppm以下） - N02：日平均値の年間98%値 ～0.02 ppm（0.06ppm以下） - SPM：日平均値の年間2%除外値 ～0.03 mg/m³（0.1mg/m³以下） ・当該区間の整備により自動車から二酸化炭素・窒素酸化物・粒子状物質の排出量が削減され、環境負荷低減に貢献 - C02：25,009 t /年 - N02：45 t /年 - SPM：4 t /年 ●交通騒音 ・騒音測定を実施し、全地点で環境基準値を下回ることを確認。 - 測定値：昼間61～68dB 夜間53～61dB（環境基準：昼間70dB以下 夜間65dB以下） その他評価すべきと判断した項目 特になし
事業による環境変化	

事業評価監視委員会の意見 対応方針（案）のとおり了承	
事業を巡る社会経済情勢等の変化 事業効果の発現を妨げるような大きい社会情勢の変化はない。	
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 費用対効果分析の結果や利用状況、事業の効果発現から一定の整備効果が得られており、今後の事後評価の必要性はないものと考えられる。 4車線化整備による効果のさらなる発現など、引き続き周辺道路も含めた利用状況について注視し、地域と一体となった利用促進の取組みなどに努めていく。	
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 事後評価の結果、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の特段の見直しの必要性はないと考えられる。	
特記事項 特になし	

- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を社会的割引率(4%)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。
- ※1 供用前は館山自動車道に並行する一般国道 127 号を対象に、平成 27 年度 全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査の昼間 12 時間平均旅行速度で算出、供用後は木更津南 JCT～富津竹岡 IC を対象に、令和 3 年度 全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査の昼間 12 時間平均旅行速度で算出。
- ※2 館山自動車道に並行する一般国道 127 号（桜井交差点～竹岡 IC 入口）を対象に、供用前は H30.1～12 の期間、供用後は R4.1～12 の期間における対象区間の死傷事故件数をトラカンデータの交通量に基づく走行台キロで除して、事故率を算出
- ※3 事前は平成 30 年度に実施した「東関東自動車道 千葉富津線（木更津南 JCT～富津竹岡）」の事業再評価（事業全体）を記載。