

【審議】事後評価

東関東自動車道 千葉富津線 き さら づ みなみ ふ っ つ た け お か (木更津南JCT～富津竹岡) (4車線化)

東日本高速道路(株)
令和6年12月24日

あ な た に 、 ベ ス ト ・ ウ ェ イ 。



1. 事業概要

2. 事業の効果

直接効果: 高速道路・周辺交通量の変化

直接効果: 渋滞の緩和 走行性・安全性の向上

直接効果: 所要時間と時間信頼性

間接効果: 災害への備え

間接効果: 医療施設へのアクセス性向上

間接効果: 物流・製造業への支援

間接効果: 地域特産物

間接効果: 観光への効果

3. 事業による環境への影響

4. 本事業の技術的な取組み

コスト削減・環境負荷低減

5. 利用促進の取組み

6. 評価結果及び対応方針(案)

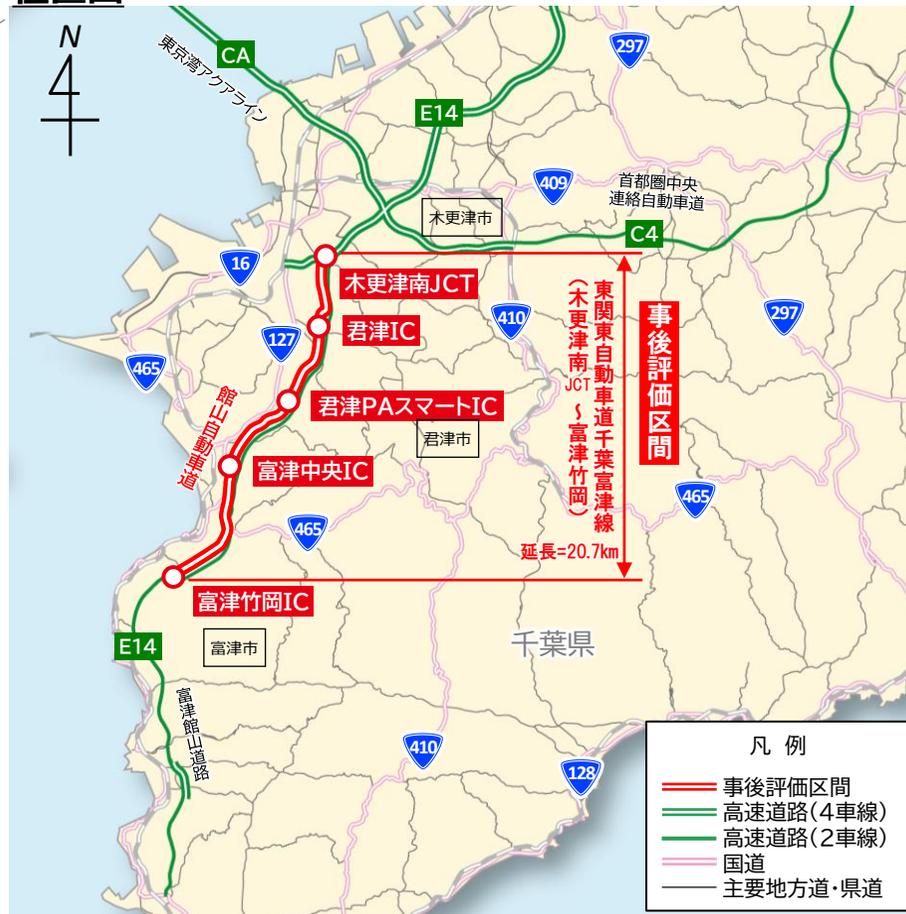
1. 事業の概要 位置図

- 東関東自動車道 千葉富津線(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。
- 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う路線。
- 事後評価区間(木更津南JCT～富津竹岡)は、木更津市～君津市・君津市～富津市を繋ぐ区間。

広域図



位置図



1. 事業の概要 路線概要・事業経緯

- 平成19年7月に君津IC～富津中央IC間が暫定2車線で供用し、全線開通。
- 平成21年8月に休日等の交通集中による渋滞緩和等を目的とし、木更津南JCT～富津竹岡IC間の4車線化が事業化。
- 令和2年3月6日に富津中央IC～富津竹岡IC間が4車線化し、事業完了。

概要

区間：自)千葉県木更津市中烏田
至)千葉県富津市竹岡

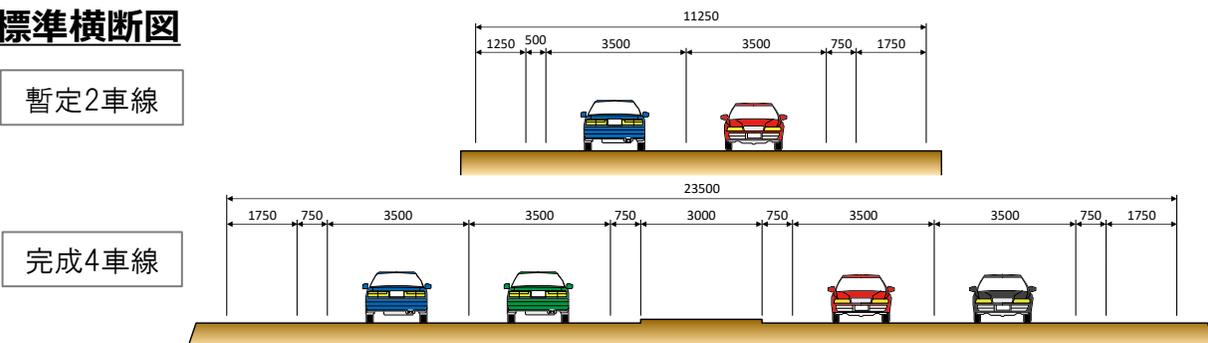
計画延長：20.7km

道路規格：第1種第2級

設計速度：100km/h

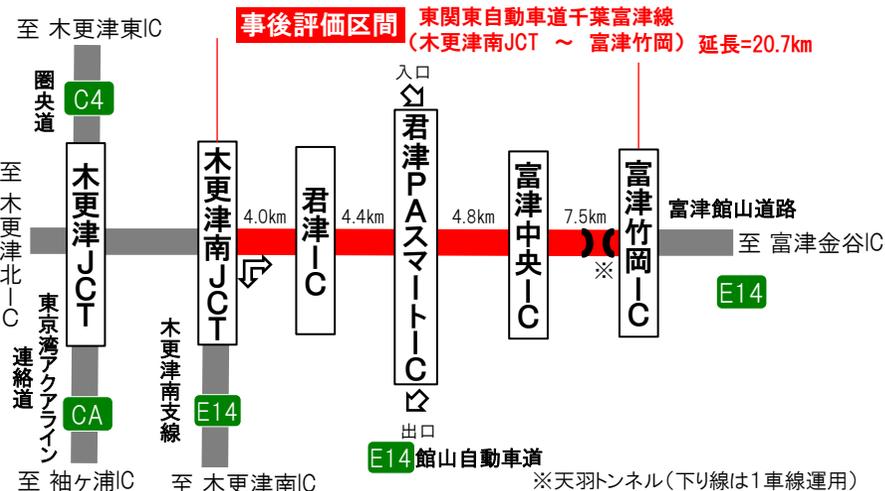
車線数：4車線

標準横断図



事業経緯・事業費

	木更津南JCT～君津IC	君津IC～富津中央IC	富津中央IC～富津竹岡IC
整備計画	平成3年12月		
施行命令	平成5年11月		
暫定2車線開通日	平成15年4月29日	平成19年7月4日	平成17年3月19日
整備計画変更(4車線化)①	平成21年5月		
事業許可(4車線化)①	平成21年8月		
整備計画変更(4車線化)②	平成24年4月		
事業許可(4車線化)②	平成24年4月		
完成4車線開通日	平成19年7月4日	平成31年3月31日	令和2年3月6日
事業費	1,313億円 (4車線化事業費 299億円)		



※天羽トンネル(下り線は1車線運用)

2. 事業の効果(直接効果) 高速道路・周辺交通量の変化



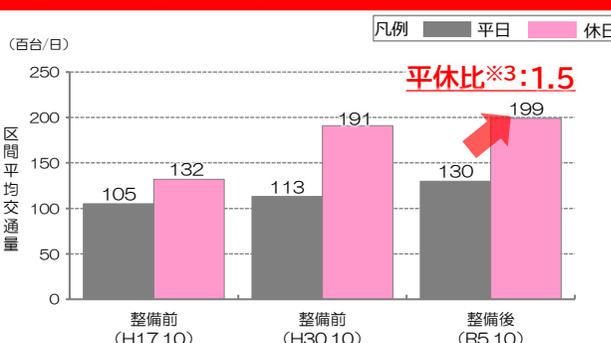
- 館山自動車道(木更津南JCT～富津竹岡)の区間平均交通量は約19,900台/日。(R5.10 休日平均)
- 館山自動車道(木更津南JCT～富津竹岡)の交通量の平休比(平日交通量に対する休日交通量比)は1.5と、休日の交通量が多い。(R5.10)
- 並行する一般国道127号(桜井交差点～竹岡IC入口)の休日交通量が最大約10,500台/日減少し、館山自動車道(木更津南JCT～富津竹岡)の休日交通量が最大約17,300台/日増加。

●位置図



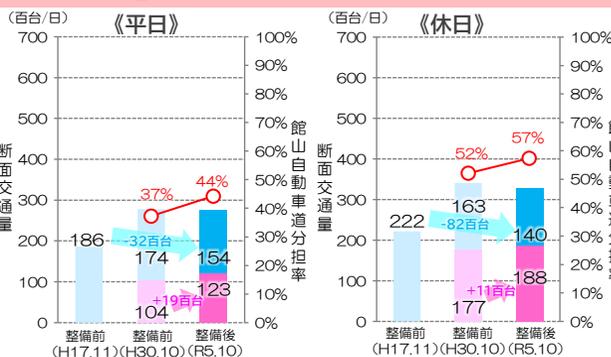
館山自動車道(木更津南JCT～富津竹岡)、一般国道127号の交通量変化(日平均交通量)

区間平均交通量(木更津南JCT～富津竹岡IC) ※1※2



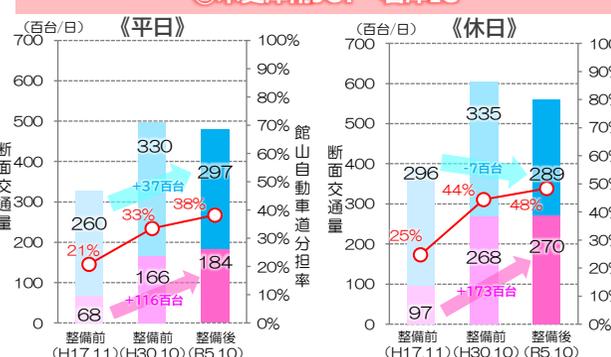
※1: 区間平均交通量(台/日) = 走行台キロ(各区間の交通量×各区間延長)/総区間延長
 ※2: H17.10は一部区間(君津IC～富津中央IC)が未開通のため、現道の交通量(H17年度道路交通センサス(H17.11)の値)を用いて算出
 ※3: 平休比 = 休日交通量/平日交通量

②君津PスマートIC～富津中央IC

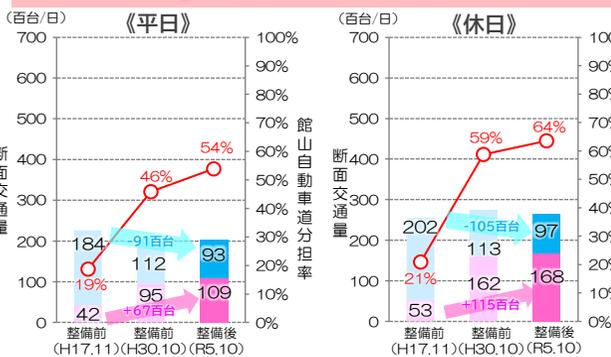


凡例 館山自動車道 一般国道127号 分担率

①木更津南JCT～君津IC



③富津中央IC～富津竹岡IC



【出典】H17.11: H17年度全国道路・街路交通情勢調査
 H30.10・R5.10: 交通統計(NEXCO東日本)、断面交通量情報(公益財団法人日本道路交通情報センター)

2. 事業の効果(直接効果) 渋滞の緩和 走行性・安全性の向上

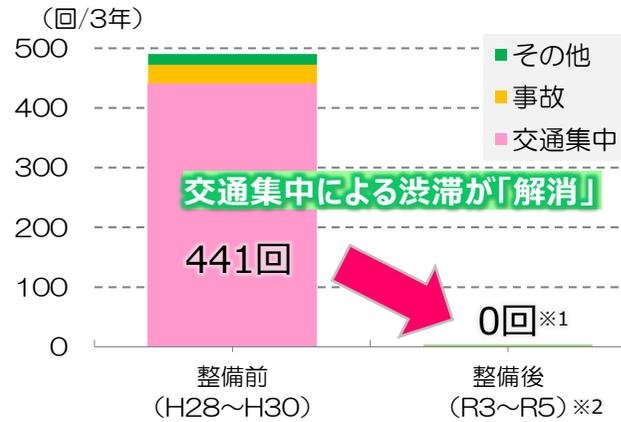


- 4車線化に伴い、交通集中による渋滞が解消し、走行性が向上。
- 館山自動車道(木更津南JCT～富津竹岡)の重大事故が解消し、並行する一般国道127号(桜井交差点～竹岡IC入口)では約6割減少し、安全性が向上。
- 館山自動車道(木更津南JCT～富津竹岡)の交通事故による通行止めが解消。

●位置図



●渋滞回数の変化※1



《4車線化前後の渋滞状況の変化》



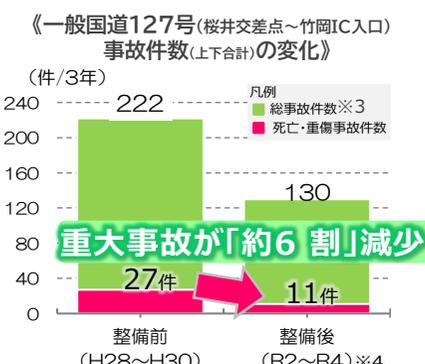
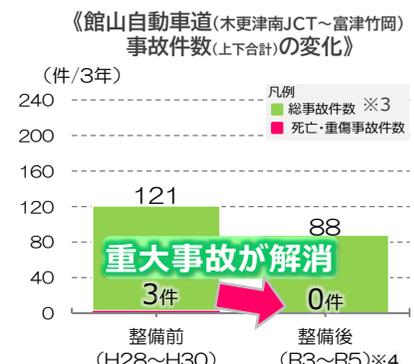
道路利用者の声

4車線化前は、すれ違う際に恐怖を感じることもあったが、**4車線化されたことで、対面通行の恐怖がなくなり、安心して走行できている。**

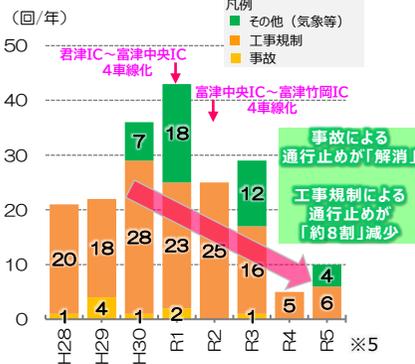


【南房総市 40代男性】
【出典】館山自動車道利用者アンケート調査 (R6.5)

●事故発生状況の変化



●通行止め回数の変化



【出典】交通統計 (NEXCO東日本)
 ※3: 総事故件数は死亡・重傷・軽傷事故が該当
 ※4: R2年～R3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
 【出典】(公財)交通事故総合分析センターの集計結果より作成
 【出典】通行止め実績 (NEXCO東日本)
 ※5: R2年～R3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

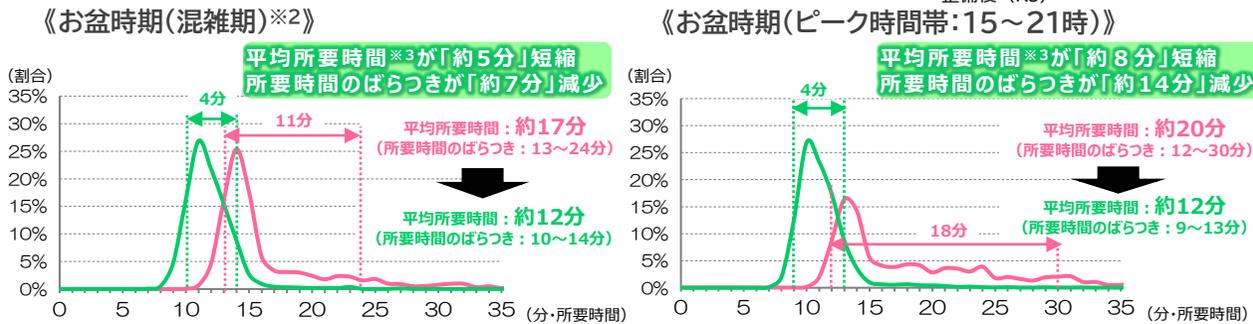
2. 事業の効果(直接効果) 所要時間と時間信頼性

- 4車線化に伴い、混雑期の平均所要時間が約5分短縮(ピーク時間帯では約8分短縮)、所要時間のばらつきも約7分減少(ピーク時間帯では約14分減少)し、時間信頼性が向上。
- 車線数が増えたことで、混雑期に区間を走行する車両の平均速度が最大で25km/h以上上昇。

●位置図



●所要時間と時間信頼性※1の変化



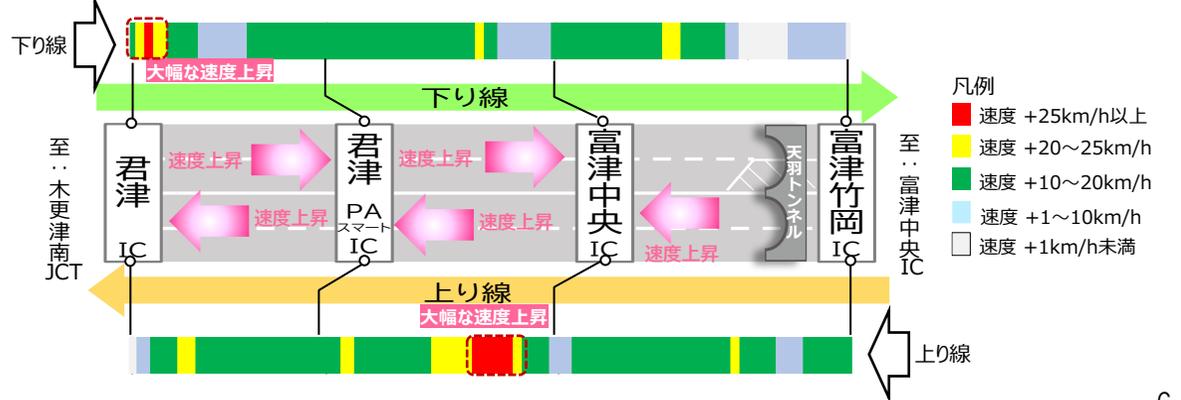
【出典】ETC2.0プローブデータ(1分間データを使用)
 ※1: 時間信頼性(所要時間のばらつき)は所要時間の上位10%値と下位10%値の時間差により評価。(事故等が発生し、移動に極端に時間がかかってしまった場合などを除外する考え方)
 ※2: 昼間12時間所要時間
 整備前: H30.8.8~19日(平均)
 整備後: R5.8.9~16日(平均)
 ※3: 平均所要時間はすべてのサンプルデータにて算出。

道路利用者の声

昔は都内の現場で仕事があると、**帰りの時間が読めなかったが、今は時間通りに帰宅できるようになって助かる。**

【富津市 60代男性】

●4車線化前後の速度状況の変化《お盆時期(混雑期)※4》



【出典】交通統計(NEXCO東日本)、ETC2.0プローブデータ ※4: 整備前: H30.8.8~19日(平均) 整備後: R5.8.9~16日(平均)

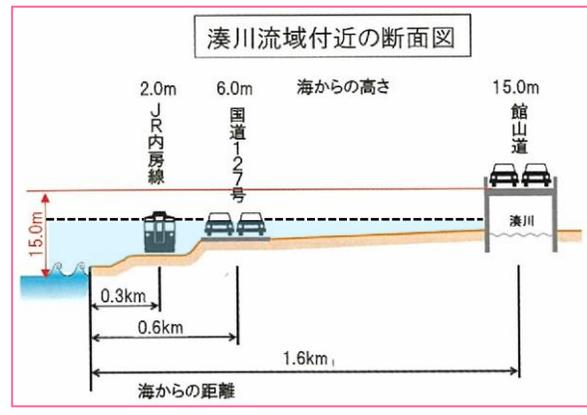
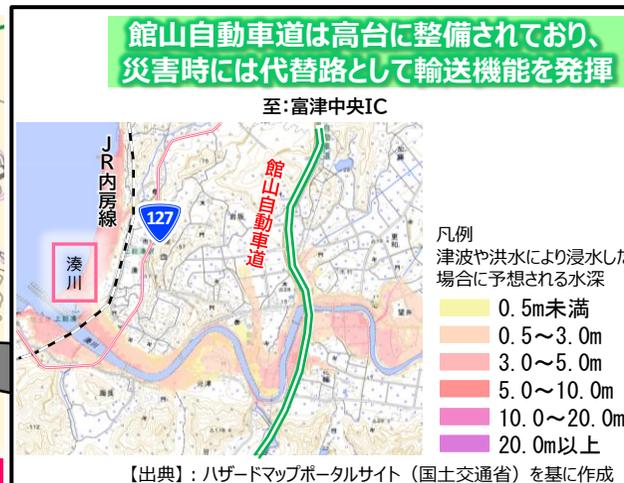
2. 事業の効果(間接効果) 災害への備え

- 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。

●位置図



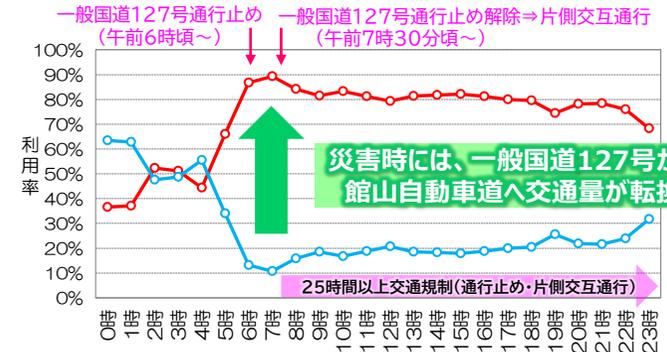
●災害時の緊急輸送機能の強化



●災害時のリダンダンシー確保

(H29.9.28 土砂災害による通行止め発生時の交通量転換)

《富津竹岡IC~富津中央IC間(上り)の状況》



【出典】車両感知器交通量(NEXCO東日本)、断面交通量情報(公益財団法人日本道路交通情報センター)

4車線化されたことで、災害時の渋滞のリスクも減少され、緊急車両の輸送も可能に

消防関係者の声

上記の豪雨の際に富津市消防防災センターから竹岡地区の現場に赴きました。普段は国道を利用しますが、**通行止めで利用できず、館山自動車道(富津中央IC~富津竹岡IC区間)を利用**しました。当時は片側1車線だったため、車両の追い越しができず徐行しながらの追い越しをしていました。**片側2車線になったことで、さらに円滑に救助に向かえるので助かります。**

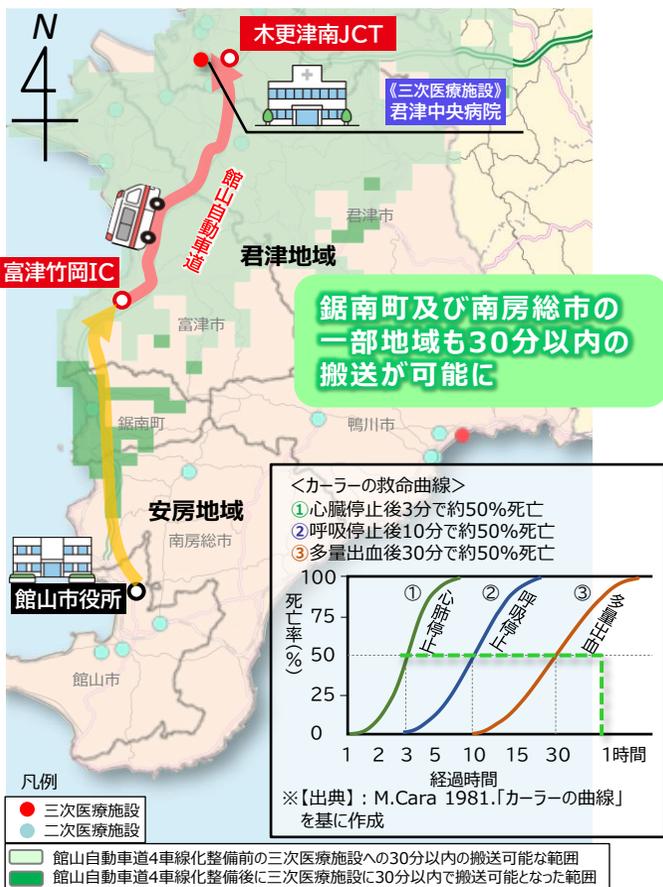


【出典】館山自動車道ヒアリング調査(R6.7)

2. 事業の効果(間接効果) 医療施設へのアクセス性向上

- 混雑期における君津中央病院(三次医療施設)への所要時間が約2分短縮され、鋸南町全域及び南房総市の一部地域まで30分以内の搬送圏域が拡大。
- 混雑期における低速車両の割合が約1割減少し、定時性が確保されることで、地域を跨いだ搬送の円滑化にも寄与。

●位置図



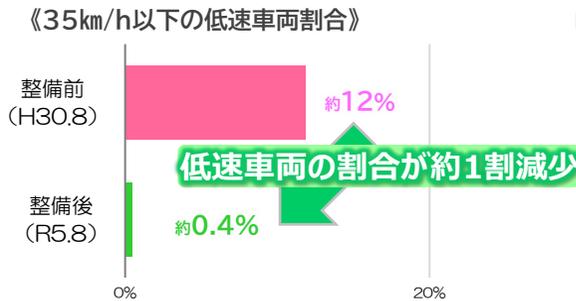
【出典】ETC2.0プローブデータ
 整備前: H30.8 (全日)
 整備後: R5.8 (全日)

●所要時間の変化《お盆時期(混雑期)※1》



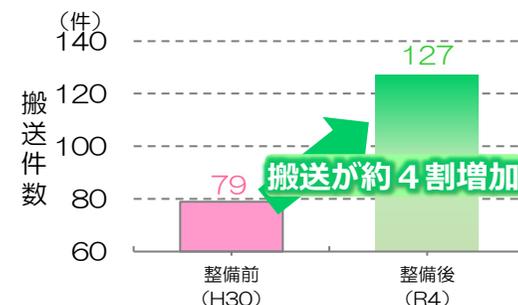
【出典】ETC2.0プローブデータの混雑時旅行速度より算出
 ※1: 館山市役所→富津館山道→館山自動車道→君津中央病院を通行するルート
 整備前: H30.8.8~19
 整備後: R5.8.9~16

●低速車両の割合《お盆時期(混雑期)※2》



【出典】ETC2.0プローブデータ
 ※2: 館山自動車道 木更津南JCT～富津竹岡IC(上り)を対象
 整備前: H30.8.8~19
 整備後: R5.8.9~16

●安房地域から君津中央病院への搬送実績



【出典】安房郡市広域市町村圏事務組合消防本部提供資料

消防関係者の声

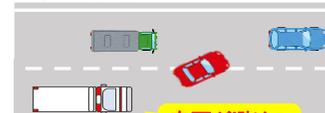
4車線化されたことによって、特に富津竹岡IC～富津中央IC間の渋滞が減少したと感じる。それによって、君津中央病院までの搬送も選択肢として増えた。

【出典】館山自動車道ヒアリング調査 (R6.7)

整備前の場合



整備後の場合



消防関係者の声

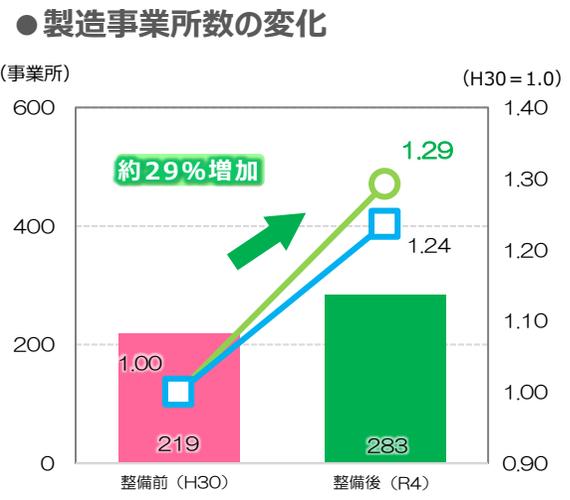
4車線化されたことによって、渋滞していても、一般車両が左右に避けて、道を譲ってもらえるので安全に搬送ができる。

【出典】館山自動車道ヒアリング調査 (R6.7)

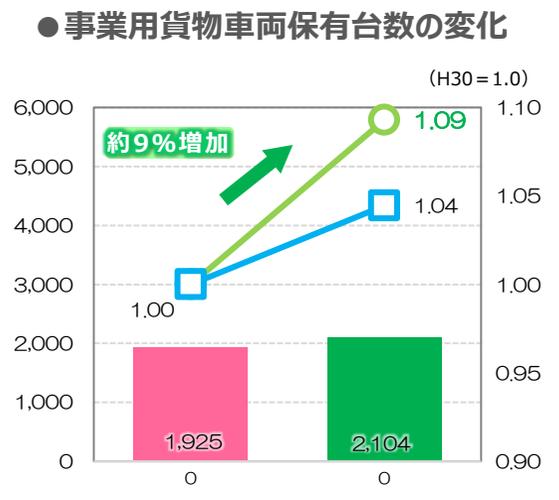
2. 事業の効果(間接効果) 物流・製造業への支援

■ 館山自動車道沿線では、4車線化整備前後で製造事業所数が約29%、事業用貨物車両の保有台数が約9%増加し、沿線の物流・製造企業の事業活性化に寄与。

【凡例】製造事業所数の推移、事業用貨物車両保有台数の推移
 ■ 整備前沿線3市※1の合計 ■ 整備後沿線3市※1の合計
 ○ 沿線3市※1の伸び率 □ 千葉県全体の伸び率(沿線3市※1を除く)
 ※1：沿線3市：木更津市,君津市,富津市



【出典】工業統計調査,経済構造実態調査(経済産業省)



【出典】市区町村別自動車保有車両数(国土交通省)

● 沿線の開発状況



館山自動車道沿線 自治体の声

- ・4車線化されたことにより**首都圏への製造品等の出荷が可能になり、販路拡大**した事業者もいます。
- ・**企業、工業等の設備投資が増え、経済の活性化**に寄与していると感じます。

【出典】館山自動車道ヒアリング調査 (R6.7)



物流・製造業関係者の声

- ・4車線化前後で事業内容は大きく変わらないが、4車線化により**定時性が確保され、搬送可能範囲が拡大**したことで、**業務用のトラックの台数を増やし、人手を確保**するようになった。今後も更なる出荷額等の増加が期待できる。

【出典】館山自動車道ヒアリング調査 (R6.8)



発電事業関係者の声

- ・4車線化による**アクセス性向上**で、**メンテナンス対応の迅速性上昇**や**一定数の視察者来訪**の効果を**実感**しています。

【出典】館山自動車道ヒアリング調査 (R6.5)



2. 事業の効果(間接効果) 地域特産物

- 君津・安房地域には多数の漁港が立地、特に鮮魚(タチウオ、コノシロ等)の取り扱いが多い。
- 「竹岡つりタチウオ」を出荷する竹岡漁港周辺から豊洲市場までの所要時間が約7分短縮、所要時間のばらつきも約10分減少し、定時性確保に寄与。
- 「竹岡つりタチウオ」が平成30年に千葉のブランド産物として認定され、単価が約2倍に増加。

●位置図

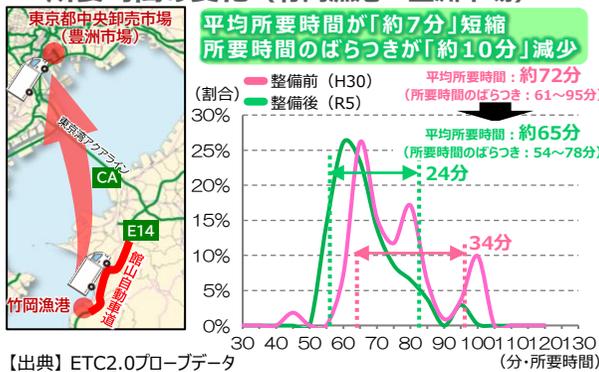


●千葉県の主な漁獲物(令和4年※2)

順位	タチウオ		コノシロ		ブリ類		スズキ類		イセエビ	
	都道府県	生産量	都道府県	生産量	都道府県	生産量	都道府県	生産量	都道府県	生産量
1	千葉県	1,268	千葉県	1,328	長崎県	10,775	千葉県	1,082	千葉県	238
2	熊本県	728	神奈川県	530	北海道	9,574	兵庫県	477	三重県	163
3	茨城県	709	熊本県	398	千葉県	9,378	宮城県	382	和歌山県	112
4	長崎県	638	福岡県	134	島根県	8,922	愛知県	286	静岡県	106
5	和歌山県	459	大阪府	107	三重県	6,964	福島県	234	徳島県	98

【出典】令和4年海面漁業生産統計調査より作成
※2: 令和5年版は現時点で速報値のため、令和4年度版の確報値を活用

●東京都中央卸売市場までの所要時間の変化(竹岡漁港～豊洲市場)※3



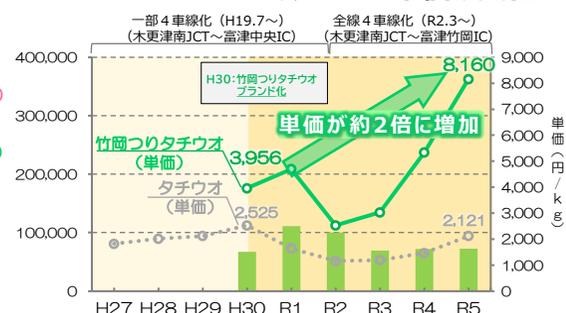
【出典】ETC2.0プローブデータ
※3: 昼間12時間所要時間
整備前: H30.10.11~31日(平均)(市場開場日のみ)
整備後: R5.10.1~31日(平均)(市場開場日のみ)

漁業関係者の声

千葉県のブランド水産物「竹岡つりタチウオ」は、富津竹岡IC付近の竹岡漁港で水揚げされている。そのため、**館山自動車道は出荷経路として利用**しています。
4車線化されたことで、**定時性が確保され、新鮮な魚を鮮度を保って出荷**できるので非常に助かっています。

【出典】館山自動車道ヒアリング調査(R6.8)

●タチウオ及び竹岡つりタチウオの単価の変化



【出典】タチウオ: 東京都卸売市場 市場統計より作成
竹岡つりタチウオ: ヒアリング調査結果より作成
※4: タチウオは東京都中央卸売市場における取扱量、竹岡つりタチウオは水揚げ量を集計

●千葉ブランド水産物

【竹岡つりタチウオ】
釣りにより漁獲されたタチウオは漁獲時や市場でも丁寧に扱われて出荷されるため、魚体も美しく、「竹岡産」として豊洲市場でも高い評価を得ています。

【出典】千葉県HP

2. 事業の効果(間接効果) 観光への効果

- 4車線化により館山自動車道利用者の滞在時間が最大約45分増加(富津竹岡IC)。
- 館山自動車道利用者の観光施設周辺道路への利用割合が増加し、観光施設の入込客数が最大約70%増加するなど、観光の活性化に寄与。
- 4車線化により60%以上の利用者が「目的地までの到着時間短縮」を実感。

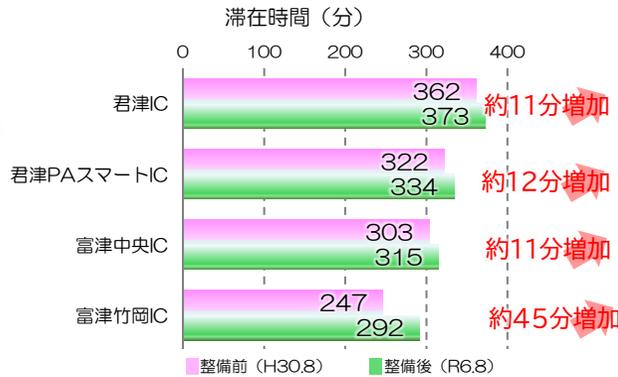
● 館山自動車道利用者の移動経路※1の変化及び観光施設※2の立地状況



【出典】ETC2.0プローブデータ H30.8(休日), R5.8(休日)
 ※1: 木更津南JCT~君津IC(下り)断面を通過した車両の経路割合を表す
 (R5.8(休日)の経路割合-H30.8(休日)の経路割合)より算定
 ※2: 年間の来場者数が10万人以上の観光施設を図に示す

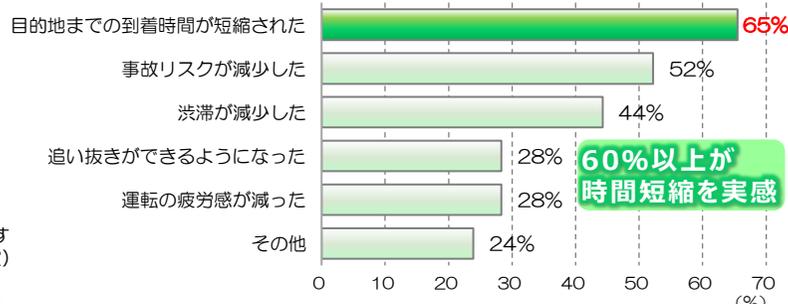


● 滞在時間の変化



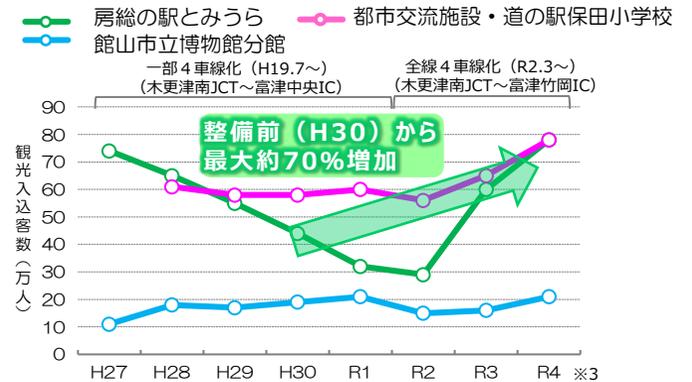
【出典】ETCログデータ
 出入が上記ICのいずれかに該当する車両の滞在時間を算定日を跨いだ車両は居住者の可能性があるため除外

● 館山自動車道利用者※4の4車線化の実感



※4: 館山自動車道 君津PA、ハイウェイオアシス富楽里の利用者を対象としたアンケート調査結果

● 主な観光施設の入込客数の変化



【出典】千葉県観光統計
 ※3: R2年~R3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

道路利用者の声

家族で出かける際に館山自動車道を利用するが、移動時間が読めるようになり観光施設で遊ぶ時間を長くとれるようになった



【出典】館山自動車道利用者アンケート調査 (R6.5)

【館山市 30代男性】

2. 事業の効果 費用便益分析結果

■ 計算条件は以下のとおり。

■ 総便益(B)

道路事業に関わる便益は、令和22年度の交通量を整備の有無それぞれについて推計し、「費用便益分析マニュアル」に基づき3便益を計上した。

【3便益：走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益】

■ 総費用(C)

当該事業に関わる建設費と維持管理費と更新費※1を計上した。

【今回評価】

・基準年次	: 令和6年度(2024年)
・供用開始年次	: 令和1年度(2019年)
・分析対象期間	: 供用後50年間
・基礎データ	: 平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査
・交通量の推計時点	: 令和22年度(2040年)
・計画交通量	: 10,200~20,800(台/日)
・全体事業費	: 約1,313億円
・総便益(B)	: 約10,422億円(約11,364億円※2)
・総費用(C)	: 約2,935億円(約1,623億円※2)
・費用便益比(B/C)	: 3.6

【参考：前回評価】

平成27年度(2015年)
平成30年度(2018年)
供用後50年間
平成17年度
全国道路・街路交通情勢調査
平成42年度(2030年)
11,200~15,600(台/日)
約1,313億円
約6,023億円(約9,678億円※2)
約1,856億円(約1,582億円※2)
3.2

※1 R4.2.22の費用便益分析マニュアルの改訂から費用の算定に追加されたもの。

※2 基準年次における現在価値化前を示す。

2. 事業の効果 費用便益分析結果

■費用便益比(B/C)は3.6。

◆総便益(B) 基準年(R6)に おける現在価値	走行時間短縮便益	9,098億円
	走行経費減少便益	1,134億円
	交通事故減少便益	190億円
	計	10,422億円

◆総費用(C) 基準年(R6)に おける現在価値	事業費	2,631億円
	維持管理費	278億円
	更新費	25億円
	計	2,935億円



費用便益比(B/C): 3.6

経済的純現在価値(B-C): 7,487億円 経済的内部収益率※(EIRR): 13.6%

※ 経済的内部収益率(EIRR) 便益と費用の現在価値を等しくするような社会的割引率の値

注1) 便益は高速道路が整備される前の状態から4車線道路を整備したことによる便益

注2) 費用は高速道路が整備される前の状態から4車線道路を整備する費用

注3) 「事業全体」の全体事業費は、P2の全体事業費を基準年における現在価値化しているため、値が異なっている

3. 事業による環境への影響 大気環境(CO₂)

■ 館山自動車道(木更津南JCT~富津竹岡)の整備により交通量は増加しているが、一般道の交通が館山自動車道に転換され、一般道の走行速度が上がり、二酸化炭素の排出量が約2.5万トン/年削減。(推計値)

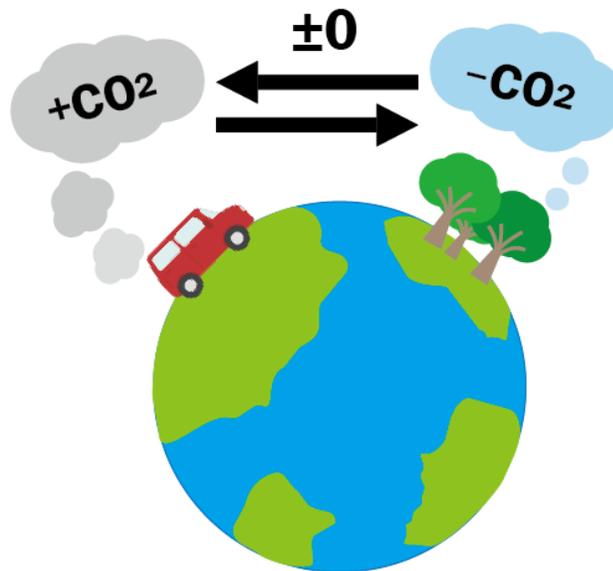
CO₂排出削減量^{※1}

25,009トン/年



2,842ha^{※2}

の森林が
1年間に吸収するCO₂に匹敵



東京ディズニーリゾート
約28個分の広さに相当



※東京ディズニーリゾート
の面積:約100.0ha

東京ドーム
約608個分の広さに相当



※東京ドームの面積:約4.6ha

算出条件:茨城県・栃木県・群馬県・埼玉県・千葉県・東京都・神奈川県・山梨県・長野県の道路(県道以上)を走行する車両の二酸化炭素排出量を、館山自動車道(木更津南JCT~富津竹岡)の整備有無で比較(CO₂排出削減量=整備前CO₂排出量-整備後CO₂排出量)

※1:二酸化炭素排出量は『客観的評価指標の定量的評価指標の算出方法について(国土交通省道路局 H15.11)』に基づき算出、原単位は『CO₂、NO_x、SPMの排出原単位の改定について(国土交通省道路局H24.2)』より引用。

※2: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。)

https://www.rinya.maff.go.jp/j/sin_riyou/ondanka/20141113_topics2_2.html

3. 事業による環境への影響 大気環境(NO₂・CO)

■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。

■予測結果



No	区間	予測地点	NO ₂ : 二酸化窒素 (単位 : ppm)			CO : 一酸化炭素 (単位 : ppm)		
			環境基準	現況予測値※	評価	環境基準	現況予測値※	評価
①	木更津南JCT ～君津IC	木更津市 大久保		0.01			0.38	
②		君津市 六手		0.02			0.43	
③	君津IC～ 富津中央IC	君津市 山高原	1時間値の 1日平均値 が0.04～ 0.06ppm までの ゾーン内 または それ以下	0.02	全て 環境基準 を満足 している	1時間値の 1日平均値 は10ppm 以下	0.39	全て 環境基準 を満足 している
④		富津市 佐貴					0.40	
⑤	富津市 岩坂	0.39						
⑥	富津中央IC～ 富津竹岡IC	富津市 数馬					0.39	

※現況予測に用いたバックグラウンド濃度は、路線近傍の常時観測局の最新の観測値 (NO₂ : R2、CO : R4) を使用
環境基準の評価値として、二酸化窒素は日平均値の年間98%値、一酸化炭素は日平均値の年間2%除外値を表している 15

3. 事業による環境への影響 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。



■測定結果

No	区間	測定地点	騒音 (単位 : dB)				評価
			測定値※1		環境基準※2		
			昼間	夜間	昼間	夜間	
①	木更津南JCT ～君津IC	木更津市 大久保	62	54	70 以下	65 以下	全て 環境基準を 満足している
②	君津IC～ 富津中央IC	君津市 六手	61	53			
③	富津中央IC～ 富津竹岡IC	富津市 岩坂	68	61			

※1 : 測定日時 : R6.4.23 (火) 6:00 ~ R6.4.24 (水) 6:00 計24時間

※2 : 現在の環境基準における時間帯区分 昼間 : 6時～22時、夜間 : 22時～6時

4. 本事業の技術的な取組み コスト削減・環境負荷低減



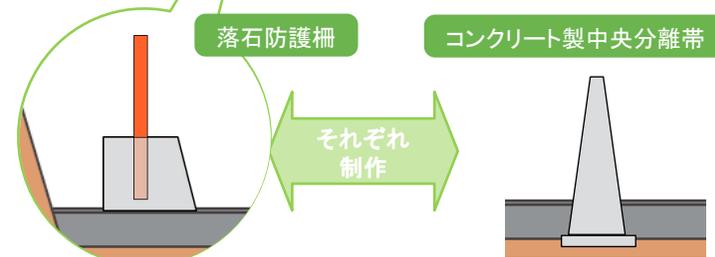
■ 落石防護柵の基礎を中央分離帯防護柵の剛性防護柵として転用し、約5,600万円のコスト削減及び環境負荷（建設廃棄物）を低減。

落石防止策基礎転用(先行利用)

- 元来中央分離帯に防護柵として設置する予定であるコンクリート製防護柵については、路肩に設置しても防護柵としての機能を満足することから、落石防護柵の機能を付加するために一部形状を変更し、落石防護柵のブロック基礎として転用(先行利用)可能とした。
- 落石防護柵としての機能を有するための矢板等による嵩上げ方法、ブロック間の連結方法、交通安全対策方法等について適用の可能性を確認
- 当初計画: 落石防護柵 448m+中央分離帯防護柵 448m
変更計画: 落石防護柵かつ中央分離帯防護柵 448m
- 中央分離帯防護柵の転用による落石防護柵工の削減: 約5,600万円

● 当初計画
落石防護柵と中央分離帯防護柵をそれぞれ制作

● 変更後計画
中央分離帯防護柵を落石防護柵基礎として先行利用。その後、中央分離帯防護柵として再利用。



コンクリート製品の多目的利用

5. 利用促進の取組み 地域連携・観光推進イベント

- 千葉県内における高速道路を利用したフリーパスによる観光・周遊キャンペーンを実施。
- 各地に広がる観光地の活性化、高速道路の利用促進を目的に実施。

《千葉ぐるっとパス》

- 実施概要
 - ・連続する最大2日間、対象エリア内の高速道路が定額で乗り降り自由になるプラン
- 対象期間
 - ・令和5年7月22日～通年販売（GW、お盆、SW、年末年始を除く）
- 料金
 - ・普通車（4,200円）、軽自動車等（3,400円）

《ツーリングプラン 東関東道・館山道コース》

- 実施概要
 - ・二輪車を対象に、最大2日間、対象エリア内の高速道路が定額で乗り降り自由になるプラン
- 対象期間（直近の実施期間）
 - ・令和6年4月1日～令和6年11月30日
- 料金
 - ・二輪車（2,500円）

令和5年7月の企画開始から
延べ10,000人以上が申し込み
※令和6年11月までの集計値



令和6年4月～11月にかけて
延べ8,000人以上が申し込み

平成30年の企画開始から
延べ35,000人以上が申し込み
※平成30年4月～11月は常磐道コースも含んだ値



6. 評価結果及び今後の対応方針(案)

(1) 評価結果

- 当該区間は房総半島の高規格道路ネットワークの一部として、渋滞・事故の減少、通行止めの減少、時間短縮・信頼性向上、非常時の迂回機能、救急搬送の支援、物流・製造業の事業活性化、観光の活性化など多様な整備効果を発現させたことを確認した。
- 館山自動車道(木更津南JCT～富津竹岡)の直接便益(時間短縮・経費節減・事故減少)を対象とした現時点の費用便益比は1.0を上回る。

(2) 対応方針(案)

- 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する。
- 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。

(3) 同種事業の計画・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。