

東関東自動車道館山線の整備促進に関する 要 望 書

令和7年8月1日

様



東関東自動車道館山線建設促進期成同盟会

会長 千葉県知事 熊谷 俊人

東関東自動車道館山線の整備促進に関する要望書

令和6年能登半島地震では、半島の地形的制約から道路ネットワークが限られ、道路啓開を含む復旧や被災地へのアクセスルートとなるべき幹線道路が被災し、初動における被災状況の把握や復旧等の対応が困難化しました。房総半島を有す本県においても、地域安全保障のエッセンシャルネットワークとして、半島地域先端部へ向かう高規格道路ネットワークの整備が重要となっており、特に東京湾沿岸部と南房総地域を結ぶ東関東自動車道館山線の機能強化は、半島性を克服する上で急務となっています。

館山線は、東京湾アクアライン、首都圏中央連絡自動車道と一体となり、本県の半島性を克服し、農林水産業などの生産性の向上や、観光振興など地域の活性化に資する極めて重要な道路です。

さらに、開通区間の4車線化や「アクアライン割引」の効果と相まって、開通当初（平成19年）に比べ交通量が5割増加し、「人」、「モノ」の流れが活発化したことで、君津・安房地域の観光入込客数は1.3倍となるなど、館山線のストック効果による地域経済の好循環も生まれています。

これまでに、館山線は、富津竹岡インターチェンジまでの4車線化により地域経済の活性化や緊急輸送道路としての機能により防災力の向上が図られましたが、東関東自動車道館山線の一部を構成する富津館山道路は、暫定2車線であるため、観光シーズンや休日等における渋滞や、事故等による通行止めの発生など、時間信頼性の確保、事故防止、ネットワーク代替性の確保の観点から早期の4車線化が必要不可欠となっています。

富津館山道路については、富津竹岡インターチェンジから富津金谷インターチェンジ間の約3.4kmで、付加車線設置事業として、今年度から測量等が進められる予定となっていますが、県により全線の都市計画の変更及び環境アセスメントが令和7年2月までに完了し、4車線化に向けた事業実施環境が整っていることから、速やかな事業化を期待しております。

また、国土開発幹線自動車道建設法の予定路線のうち、千葉県内では唯一の調査中区間となっている館山線の富浦インターチェンジ以南については、国道127号とともに災害時のダブルネットワークの確保の観点からも、計画の具体化を図ることが必要です。

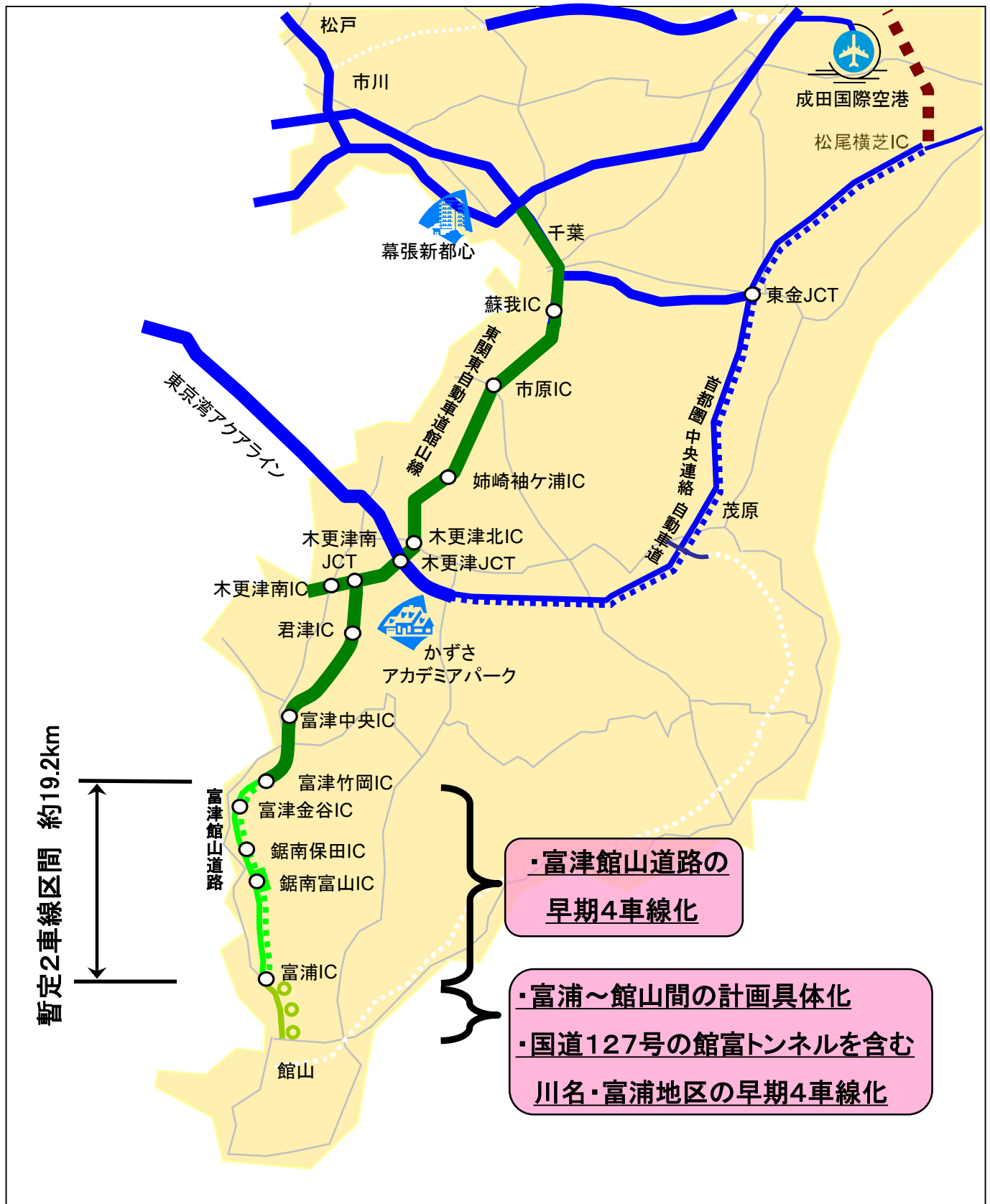
続いて、富津館山道路の富浦インターチェンジと館山市街地を結ぶ国道127号について、安房地域における防災ネットワークの強化を図るため、館富トンネルを含む川名・富浦地区の早期4車線化を図ることも必要です。

つきましては、道路整備の推進に必要な予算を安定的に確保し、次の事項の実現について、引き続き特段の御高配を賜りますよう、ここに要望いたします。

記

- 一 東関東自動車道館山線の一部を構成する富津館山道路の4車線化に向けて、早期に事業化すること。
- 一 東関東自動車道館山線の館山までの区間については、計画の具体化を図ること。
- 一 富津館山道路の終点部である富浦インターチェンジから館山市内までの国道127号の館富トンネルを含む川名・富浦地区について、早期の4車線化を図ること。
- 一 首都圏における交流・連携の強化、地域経済の活性化等を図るため「アクアライン割引」の継続に必要な予算を確保すること。
- 一 防災・減災、国土強靱化の取組みの加速化・深化を図り、新たに策定された国土強靱化基本計画に基づき確実に事業を実施できるよう、今後の人件費等の高騰等の影響を適切に反映した必要な予算・財源を通常予算とは別で確保すること。
- 一 激甚化・頻発化する大規模自然災害の脅威・危機に即応するための地方整備局等の体制の充実・強化や災害対応に必要な資機材の更なる確保に取り組むこと。
- 一 道路整備・管理が長期安定的に進められるよう、新たな財源の創設等により、令和8年度道路関係予算は、賃金水準などの上昇も加味した上で、必要な予算を確保すること。

東関東自動車道館山線の ネットワーク機能と要望箇所



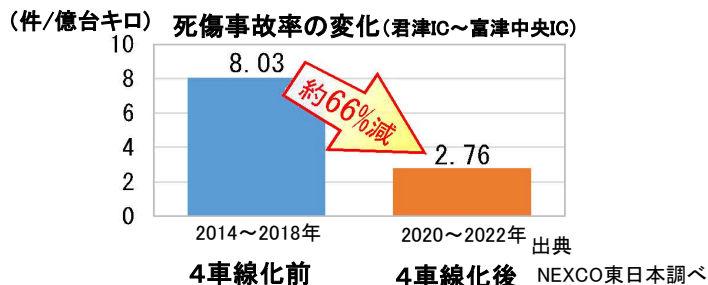
富津館山道路の4車線化に期待される効果

■ 4車線化の必要性

- 暫定2車線区間では、死亡事故率が4車線以上に比べて**約2倍**（全国比）
（出典：社会資本整備審議会資料）
- 富津館山道路は、休日を中心に1年間に**56回（R5）**の渋滞が発生
（出典：NEXCO提供データ）
- 富津館山道路は、1年間に**42回（R5）**の通行止めが発生
（出典：NEXCO提供データ）
- 観光入込客数は、**約1.3倍**に増加（君津・安房地域）
（出典：千葉県観光入込調査（R5））

■ 事故防止

館山自動車道では4車線化後に
死傷事故率が約66%減少。



■ 時間信頼性の確保

館山自動車道では
4車線化後
**渋滞発生回数が
約1/3に減少**。



■ ネットワークの代替性確保

富津館山道路の
4車線化により、
国道127号と
富津館山道路による
ダブルネットワークを確保。



【出典】
千葉県国道事務所
防災対策工事HP

■ 半島部の脆弱性の解消

山あい集落が点在する南房総地域は、奥能登地域と同様、アクセスする道路が限定されることから、災害に備えた基幹道路の強化が重要。

＜房総半島と能登半島における人口密度＞

千葉県

石川県



✕ 能登半島地震
主な被災箇所

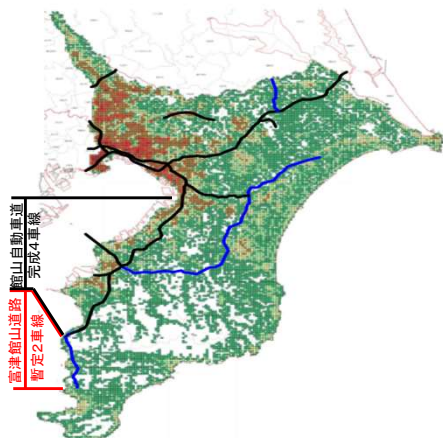
被災箇所多数
孤立多数

高規格道路
（多車線区間）

高規格道路
（2車線区間）

※高規格道路網は、
「千葉県広域道路交通計画（R3.6 千葉県）」
「石川県新広域道路交通ビジョン・
新広域道路交通計画（R3.6 石川県）」
に基づき作成

※主な被災箇所や被災箇所多数・孤立多数の範囲は、
「第83回社会資本整備審議会 道路分科会
（R6.8.9 国交省）」に基づき作成



東関東自動車道館山線建設促進期成同盟会 要望者一覧

千葉県知事	熊	谷	俊	人
千葉市長	神	谷	俊	一
館山市長	森		正	一
木更津市長	渡	辺	芳	邦
市原市長	小	出	讓	治
鴨川市長	佐々木		久	之
君津市長	石	井	宏	子
富津市長	高	橋	恭	市
袖ヶ浦市長	粕	谷	智	浩
南房総市長	石	井		裕
鋸南町長	白	石	治	和
千葉市議会議長	松	坂	吉	則
館山市議会議長	鈴	木	正	一
木更津市議会議長	草	刈	慎	祐
市原市議会議長	伊	佐	和	子
鴨川市議会議長	川	崎	浩	之
君津市議会議長	小	倉	靖	幸
富津市議会議長	平	野	英	男
袖ヶ浦市議会議長	小	国		勇
南房総市議会議長	峯		隆	司
鋸南町議会議長	早	川	正	也

(令和7年8月1日現在)