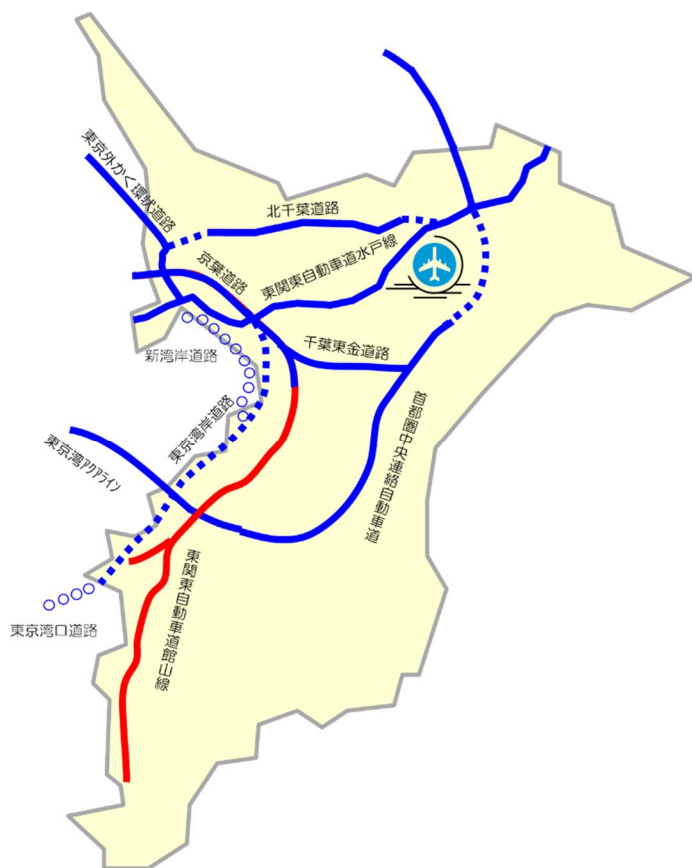


東関東自動車道館山線の整備促進に関する 要 望 書

令和5年8月3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

千葉県は、成田国際空港をはじめ、幕張新都心、かずさアカデミアパークなどの国際交流拠点や研究開発拠点を有し、臨海部の産業集積、賑わう商業施設、豊富な農林水産資源や観光資源などにあふれております。

これらの本県が持つポテンシャルを最大限に活用していくとともに、地方創生及び国土強靱化を推進し、千葉の未来を切り開くためにも、災害に強い広域的な高速道路ネットワークの整備が極めて重要かつ急務となっています。

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。

また、観光面のみならず、大規模災害時における広域的な応急対策や復旧活動を迅速に実施するため、非常事態に対応した交通の確保を図る緊急輸送道路としての役割も担っています。

館山線は、開通区間の4車線化や「アクアライン割引」ETC普通車800円の効果と相まって、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1.6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。

一方、富津館山道路では、対面通行の2車線であるため、観光シーズンや休日等において渋滞が発生しているとともに、工事や事故等による通行止め等も数多く生じていることから、観光振興や防災力の向上のためにも、早期の4車線化が必要不可欠です。

さらに、ネットワークの代替性確保の観点から、館山線の富浦から館山までの計画の具体化を図ることが必要です。

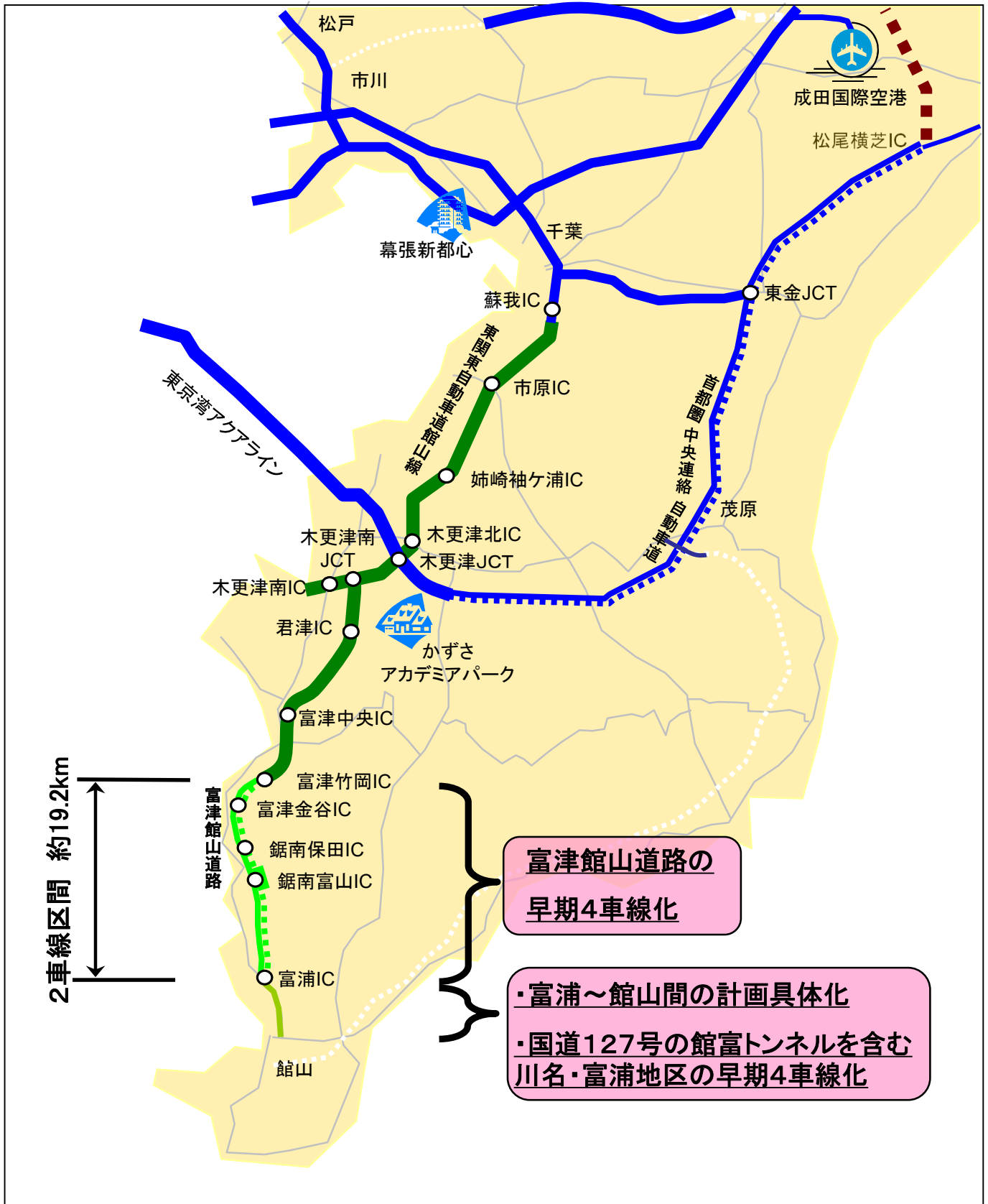
また、富津館山道路の富浦インターチェンジと館山市街地を結ぶ国道127号について、安房地域における防災ネットワークの強化をはかるため、館富トンネルを含む川名・富浦地区の早期4車線化を図ることも必要です。

つきましては、南房総地域の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、ここに要望します。

記

- 1 東関東自動車道館山線の一部を構成する富津館山道路について、早期の4車線化を図ること。
- 1 東関東自動車道館山線の富浦から館山までについては、計画の具体化を図ること。
- 1 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。
- 1 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。
- 1 「アクアライン割引」の前提である、平成26年4月に導入された3つの料金水準とこれに伴う料金水準の引き下げについて、高速道路の利用促進や地域経済への効果を踏まえ、継続すること。
- 1 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策に必要な予算・財源を確保し、計画的に事業を推進するとともに、対策期間完了後も、国土強靱化に必要な予算・財源を通常予算とは別枠で確保して、継続的に取り組むこと。
- 1 道路整備・管理が長期安定的に進められるよう、新たな財源を創設するとともに、道路関係予算全体を増額し、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

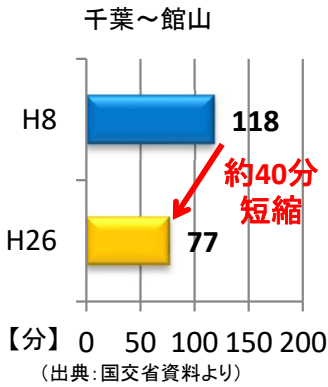


館山自動車道・富津館山道路の全線開通 南房総への観光客が着実に増加！

- 千葉～館山間の所要時間が約40分短縮
- 全線開通により交通量は約1.5倍に増加
- 館山駅発高速バスの運行本数が約2.2倍に増加
- 観光入込客数は約1.6倍に増加（君津・安房地域）
- 富津館山道路の4車線化により更なる効果が期待されます

全線開通の効果

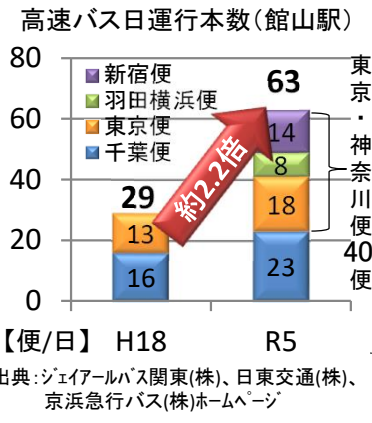
所要時間



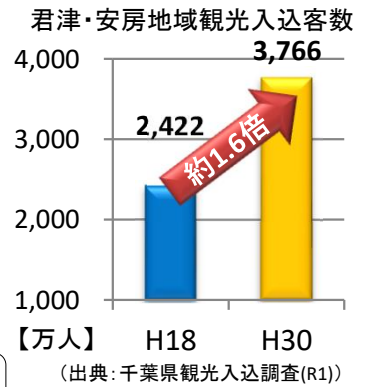
日平均交通量



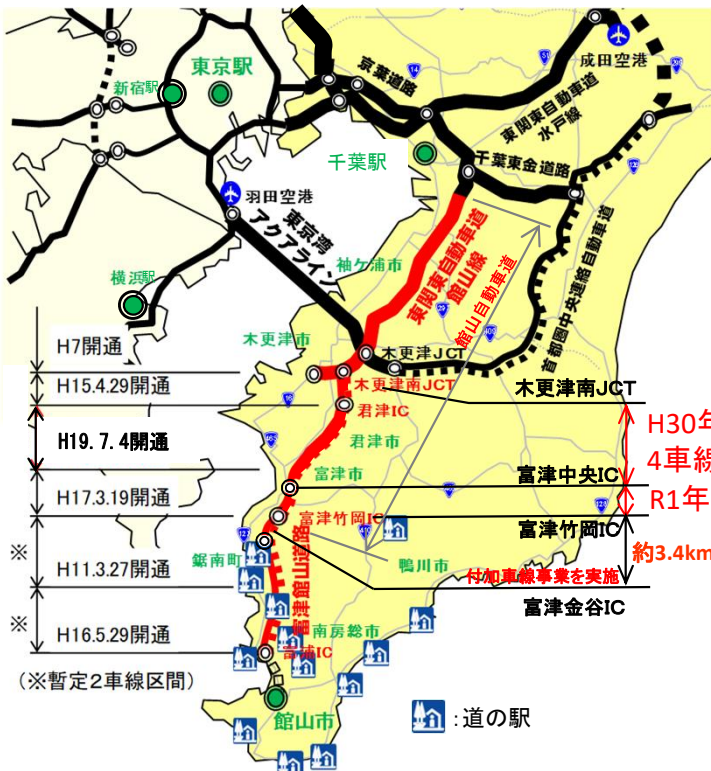
高速バス運行本数



観光地の入込状況



- 富津館山道路沿線には、道の駅が13箇所(県内の約4割)あり、令和4年度は約288万人の方々にご利用されています。



4車線化の必要性

暫定2車線の問題点

- 安全性に劣る

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)

- 高速性・定時性・走行性に劣る

富津館山道路は、休日を中心に1年間に37回(R3)の渋滞が発生
(出典: NEXCO提供データ)

- 通行規制が多く、信頼性に劣る

富津館山道路は、1年間に26回(R3)の通行止めが発生
(出典: NEXCO提供データ)



○ 富津館山道路

➤ 富津竹岡IC～富津金谷IC

H31.3に付加車線設置の事業許可

➤ 富津竹岡IC～富浦IC

R1.9に4車線化の優先整備区間に選定

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	長	谷	川	孝
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	石	川		弘
館山市議会議長	太	田		浩
木更津市議会議長	鶴	岡	大	治
市原市議会議長	永	野	喜	光
鴨川市議会議長	佐	々	木	久
君津市議会議長	三	浦		章
富津市議会議長	石	井	志	郎
袖ヶ浦市議会議長	榎	本	雅	司
南房総市議会議長	川	上		清
鋸南町議会議長	青	木	悦	子

(令和5年8月1日現在)