

第2章 都市計画第一種道路事業の目的及び内容

2.1 都市計画第一種道路事業の目的

一般国道 127 号富津館山道路（以下「富津館山道路」*1)という。）は、南房総市の富浦インターチェンジ（以下「IC」という。）を起点とし、安房郡鋸南町を經由して富津市の富津竹岡 IC に至る約 19.2km の一般国道（自動車専用道路）です。

富津館山道路沿線の南房総エリアは、観光シーズンの一般国道 127 号への交通集中による渋滞及び異常気象時におけるライフラインの確保等の課題が生じていたことから、これらの課題を解消するため、暫定 2 車線で整備が進められました。

現在、富津館山道路の交通量は 1 日平均で 1 万台を超えており、特に交通が集中する休日の夕方には、上り線の金谷第一トンネル付近を先頭に鋸南保田 IC 付近まで、渋滞が発生しています（右記写真参照）。



写真 渋滞の状況

また、暫定 2 車線区間では、その大部分が対面交通であることから、対向車線への飛び出しによる事故が起きやすく、一度事故が発生すれば重大な事故となる確率が高くなるなど、安全性や走行性、大規模災害時の対応等に大きな課題があります。

このため、安全で円滑な交通を確保し、観光振興や地域活性化を図るとともに、防災力を強化することを目的として、早期の全線 4 車線化を図るものです。

なお、令和元年 9 月には国土交通省道路局が公表した「高速道路における安全・安心基本計画」*2)において、時間信頼性確保*3)、事故防止及びネットワークの代替性確保の観点から 4 車線化の優先整備区間に全線が選定されています。

事業実施想定区間及び整備イメージは図 2.1-1 に示すとおりです。

*1) 富津館山道路におけるこれまでの事業の経緯

富津館山道路は、昭和 62 年度から工事に着手し、国土交通省と日本道路公団（現、東日本高速道路株式会社）により、整備が進められました。平成 11 年 3 月に安房郡鋸南町の鋸南富山 IC から富津市の富津竹岡 IC 間 11.0km が、平成 16 年 5 月に南房総市の富浦 IC から鋸南富山 IC 間 8.2km が開通し、全線暫定 2 車線で供用されています。

富津館山道路は、平成 31 年 3 月に富津竹岡 IC から富津金谷 IC 間の一部区間で付加車線の設置が決定し、令和元年 9 月に国土交通省道路局が公表した「高速道路における安全・安心基本計画」^{*1)}において、時間信頼性確保^{*2)}、事故防止及びネットワークの代替性確保の観点から「暫定 2 車線区間の 4 車線化を計画的に推進するため、優先的に事業化し整備する、課題の大きい区間（以下「優先整備区間」という。）」に全線が選定されました。

これまでの事業の経緯は、表 2.1-1 に示すとおりです。

表 2.1-1 これまでの事業の経緯

【事業経緯】	
昭和 46 年度	事業着手
昭和 61 年度	用地買収着手
昭和 62 年度	工事着手
平成 10 年度	鋸南富山 IC～富津竹岡 IC 間開通（平成 11 年 3 月）
平成 16 年度	富浦 IC～鋸南富山 IC 間開通（平成 16 年 5 月） （富津館山道路全線暫定 2 車線開通）

富津館山道路沿線の南房総エリアは、観光シーズンの一般国道 127 号への交通集中による渋滞及び異常気象時におけるライフラインの確保等の課題が生じていたことから、これらの課題を解消するため、暫定 2 車線で整備が進められました。

*2) 「高速道路における安全・安心基本計画」の公表について（令和元年 9 月 10 日 国土交通省ホームページ）参照
https://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_001229.html

*3) 「時間信頼性確保」は、目標とする時刻までにどの程度の割合で到着できるかを表す指標を言います。

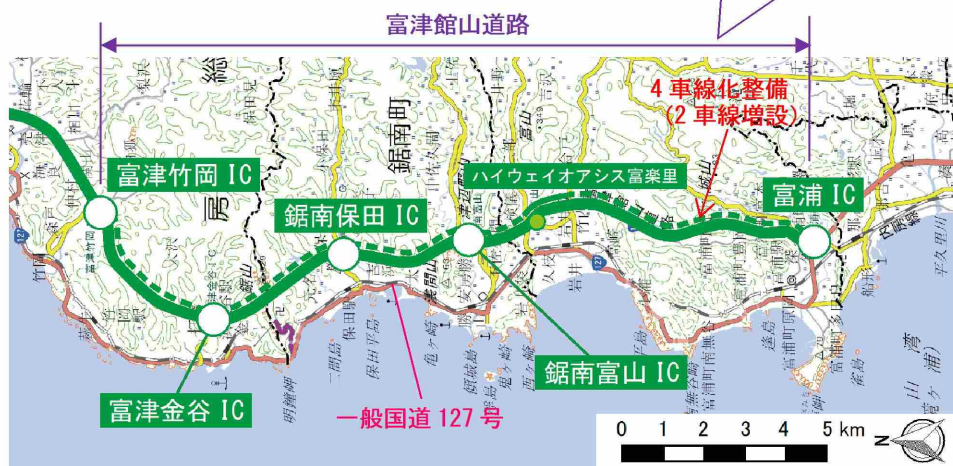
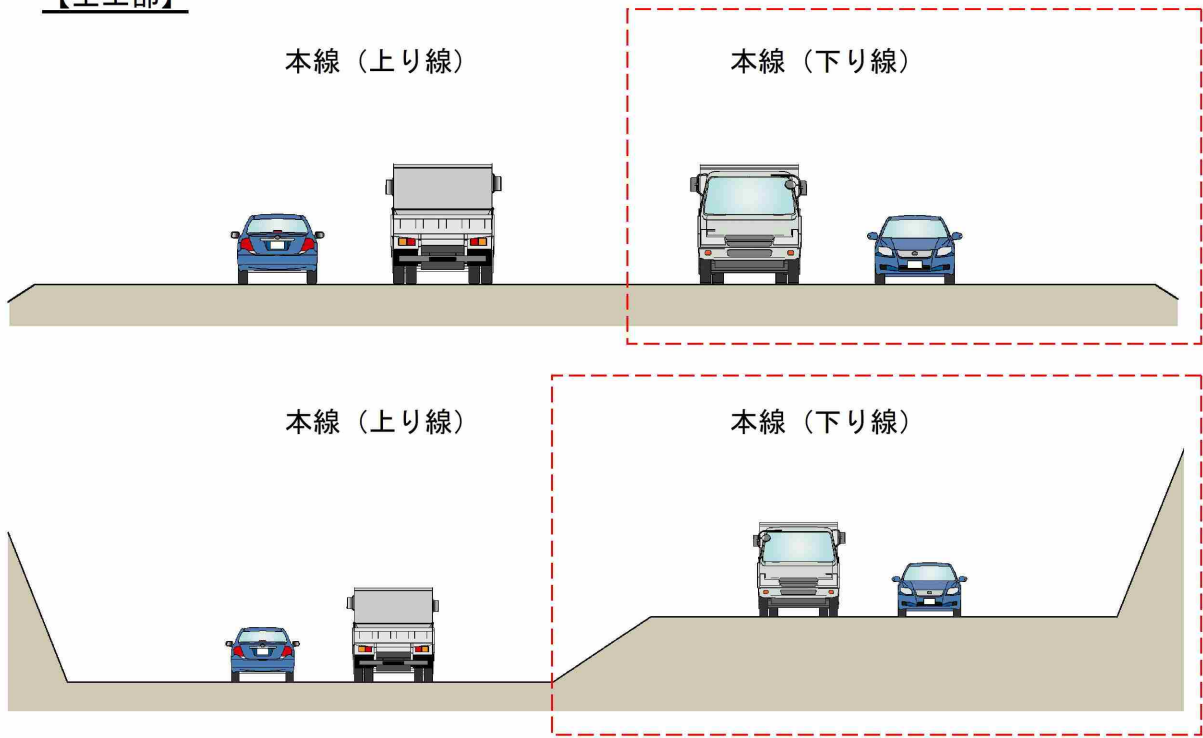
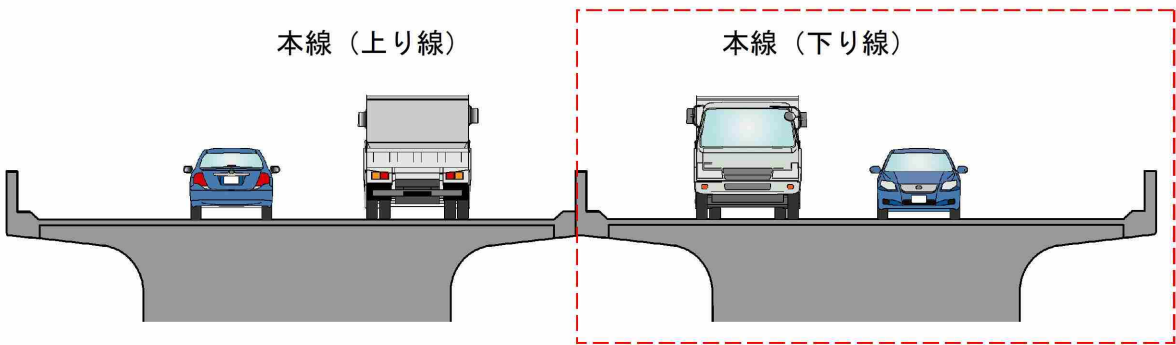


図2.1-1(1) 事業実施想定区間

【土工部】



【長大橋】



【トンネル部】

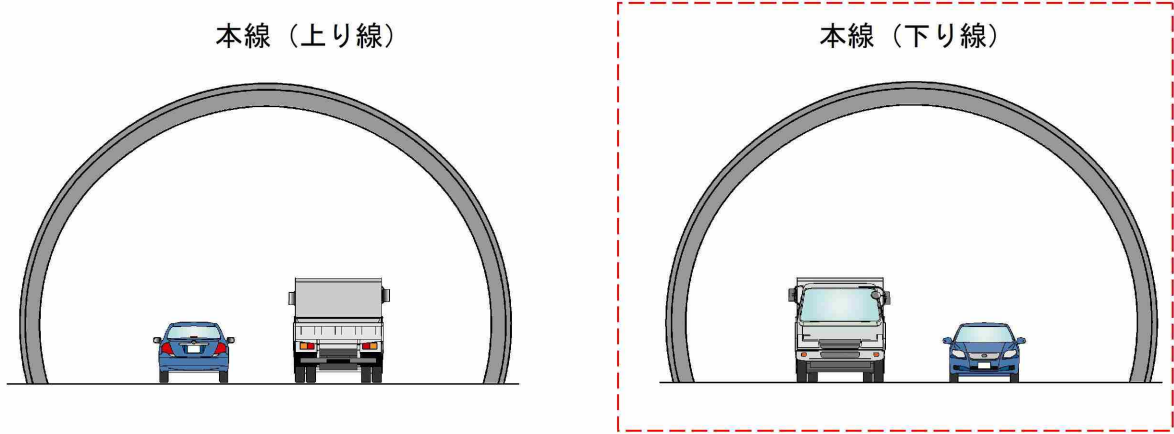


図2.1-1(2) 整備イメージ : 整備箇所

※上記は、整備イメージであり、詳細な道路構造については、今後検討します。

2.2 都市計画第一種道路事業の内容

2.2.1 都市計画第一種道路事業実施想定区域の位置

都市計画第一種道路事業実施想定区域の位置は、想定する2車線増設位置を踏まえ、図2.2-2に示すとおりです。事業実施想定区域及びその周囲の館山市、南房総市、安房郡鋸南町、富津市の3市1町を対象とし、「計画段階環境配慮書」をとりまとめました。また、図2.2-2に示す範囲を「事業実施想定区域及びその周囲」と称します。

起点：千葉県南房総市

終点：千葉県富津市

2.2.2 都市計画第一種道路事業の種類

一般国道の改築の事業であって、道路の区域を変更して車線の数を増加させるもの

2.2.3 都市計画第一種道路事業の規模

約19.2km（図2.2-1参照）

- ・千葉県南房総市（富浦IC）～富津市（富津竹岡IC）
- ・一般国道（自動車専用道路）の2車線増設（改築後の車線数：4車線）

2.2.4 環境影響を受ける範囲であると想定される地域

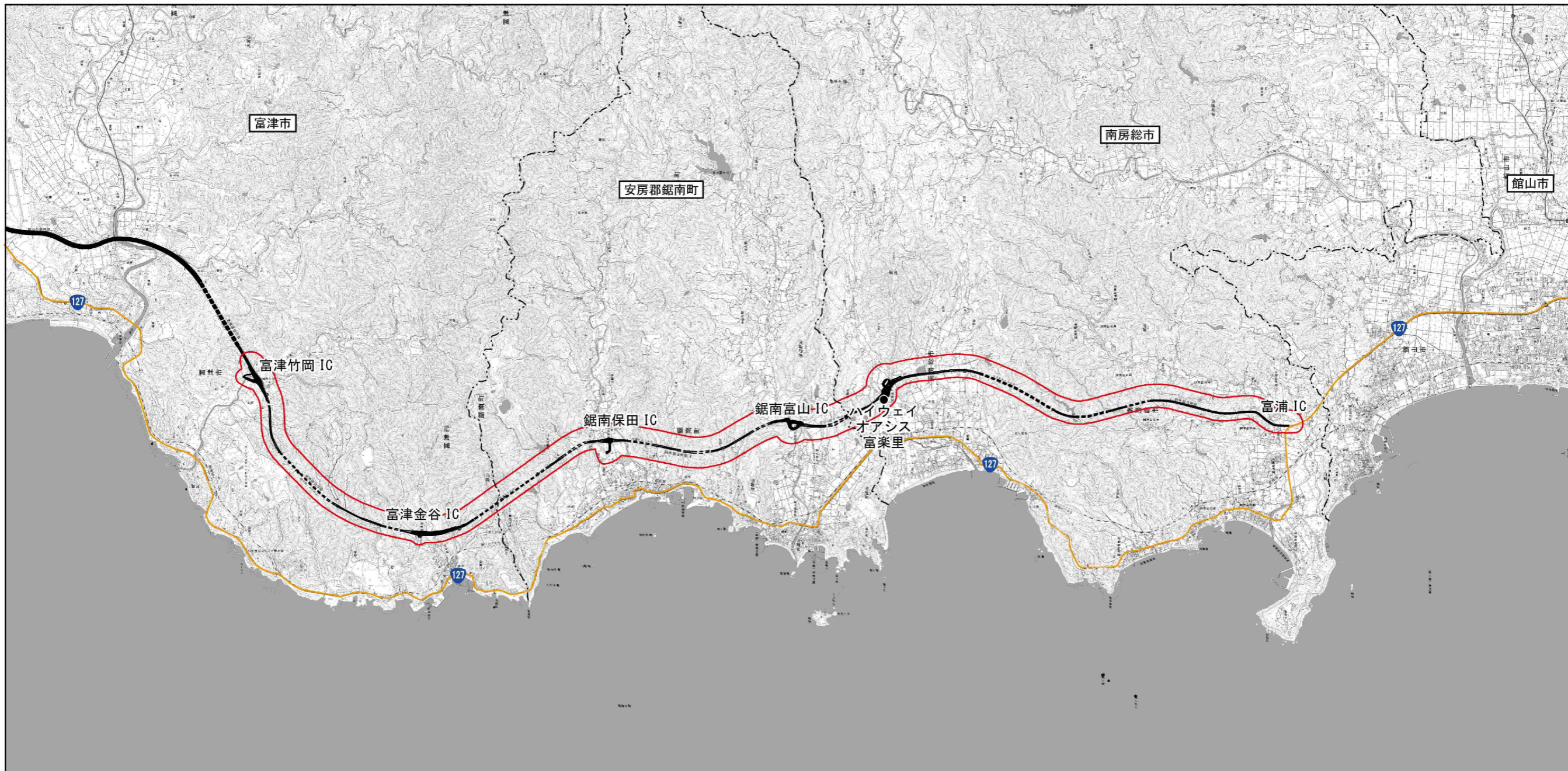
館山市、南房総市、安房郡鋸南町、富津市

2.2.5 都市計画第一種道路事業について

本事業は、図2.2-1に示すとおり、暫定2車線で供用されている延長約19.2kmの富津館山道路について、改築後の車線の数を4車線にするものであり、車線の数の増加に係る部分及び変更後の道路の区域において新たに設けられる道路の部分の長さの合計が10km以上であることから、「環境影響評価法」における「第一種事業」に該当します。

また、令和元年9月には国土交通省道路局が公表した「高速道路における安全・安心基本計画」において、時間信頼性確保、事故防止及びネットワークの代替性確保の観点から4車線化の優先整備区間に全線が選定されており、安全で円滑な交通を確保し、防災力を強化するため、早期全線4車線化を図る必要があります。

以上のことから、南房総市（富浦IC）～富津市（富津竹岡IC）間を対象として本事業の環境影響評価の手続きを進めていきます。



凡 例

- 事業実施想定区域
- 既存自動車専用道路
- - - 既存自動車専用道路（トンネル部）
- · - · - 市町界

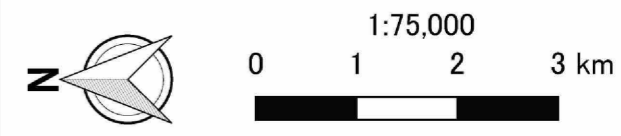


図 2.2-2 事業実施想定区域の位置
 <計画段階における本事業の位置>

2.2.6 その他都市計画第一種道路事業に関する事項

1) 位置、規模及び構造の考え方

位置、規模及び構造については、安全で円滑な交通を確保するなどの事業目的（2.1 に記載）が達成可能なものとして、本事業の特性を踏まえ、以下のとおりとしました。

位置については、暫定 2 車線で既に供用されている道路の改築（車線数の増設）であるとともに、既に長期間に渡り供用され、広く周知されている既設の IC の位置を変更することは困難であることから、供用されている道路に沿った区域とし、複数案を設定しません。

規模については、暫定 2 車線で供用されている道路に新たに 2 車線増設するものであり、現況の道路と同程度と考えていることから、複数案を設定しません。

構造については、供用されている道路に沿った区域に本事業の位置を設定しており、暫定 2 車線で既に供用されている道路に類似した地形と想定し、既存の道路構造と同様と考えていることから、複数案を設定しません。

なお、具体的な位置については、今後事業実施想定区域を絞り込み、環境影響評価方法書の手続き以降で決定していきます。