



けんおうどう
一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道（圏央道）
きさらびがしインターチェンジ きさらびジャンクション
木更津東IC～木更津JCTは3月21日に開通

記者発表資料

千葉県内初の圏央道（首都圏3環状の一部）がいよいよ開通します

国土交通省千葉国道事務所とNEXCO東日本千葉工事事務所が整備を進めてきました圏央道千葉区間の木更津東インターチェンジから木更津ジャンクションまでの区間、延長7.1kmが開通することになりました。

- 開通日時 平成19年3月21日（水）春分の日 15時から
- 開通区間 木更津東インターチェンジ（木更津市^{しもごおり}下郡）から
木更津ジャンクション（木更津市^{いんなり}犬成）までの延長7.1km

なお、開通に先立ち、当日午前中に開通式典を実施する予定です。詳細は改めてお知らせします。

より便利に、つぎつぎつながる圏央道

圏央道の開通により、外房・九十九里エリアからのアクセス向上が図られ、東京・神奈川方面とのアクセス時間の短縮効果が見込まれます。

- 木更津東ICから木更津JCTまでの開通（今回）により**10分短縮**

この効果により、救急医療施設のカバー圏拡大、主要観光施設へのアクセス向上、輸送時間短縮による産業の活性化などが期待されます。

さらに、茂原長南IC(仮称)まで(平成21年度開通予定)の開通により**30分短縮**します。

千葉県内の圏央道において、地域プロジェクトの支援として、かずさアカデミアパークへのアクセス強化のために「（仮称）かずさIC」と、成田国際空港への連携強化と関連の物流支援のために「（仮称）下総IC」の2つのインターチェンジを設置します。

平成19年 2月 1日(木)

国土交通省 関東地方整備局 千葉国道事務所
東日本高速道路(株) 関東支社 千葉工事事務所

発表記者クラブ			
竹芝記者クラブ 千葉県政記者会	横浜海事記者クラブ 千葉市政記者会	神奈川建設記者会 木更津記者クラブ	
問い合わせ先			
国土交通省 関東地方整備局 千葉国道事務所	電話043-287-0311(代)	副所長	かわた ひろゆき 河田 博之
東日本高速道路(株) 関東支社 千葉工事事務所	電話043-350-3321(代)	副所長	かねえだ ひさたか 金枝 寿孝

※なお、本資料は圏央道沿線の以下の記者クラブにも情報提供されております。

都庁記者クラブ 神奈川県政記者クラブ 八王子記者クラブ 立川市政記者クラブ 青梅・西多摩記者クラブ
埼玉県政記者クラブ 茨城県政記者クラブ 土浦記者クラブ

木更津東IC～木更津JCT区間の概要

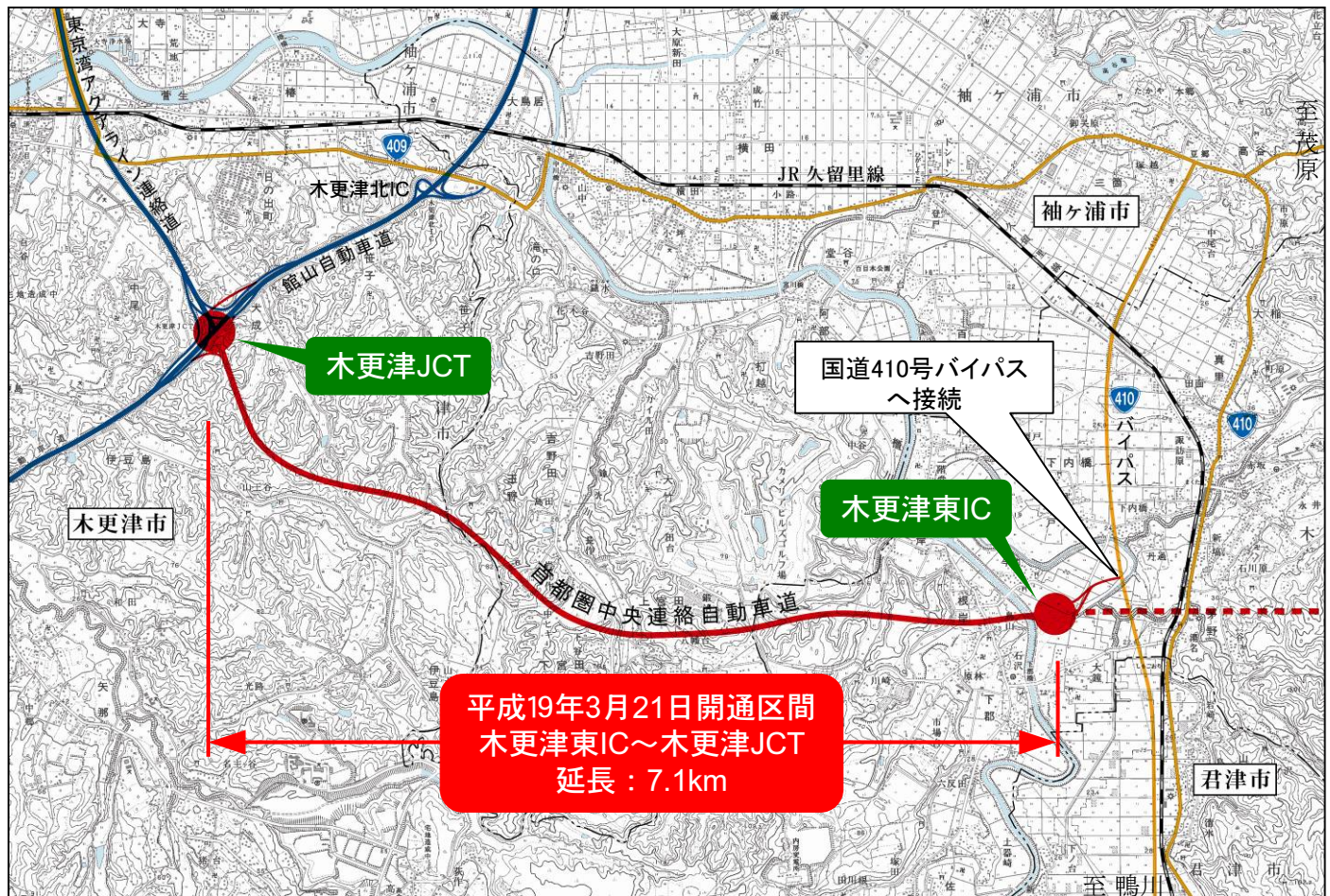


1) 今回開通区間の概要

木更津市下郡地先の国道410号バイパスに接続する「木更津東IC」から、東京湾アクアライン連絡道・館山自動車道と接続する「木更津JCT」までの、延長7.1kmが今回開通します。

木更津東ICから木更津JCT間は、平成4年度に事業化し、平成10年度より用地買収を開始、平成12年度より工事に着手し、今回の開通に至りました。

千葉県内の圏央道では初めての開通になります。



■位置図

1. 路線名 : 一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道
2. 接続位置 : ①木更津東インターチェンジ: 国道410号バイパス
②木更津ジャンクション : 東京湾アクアライン連絡道・館山自動車道
3. 事業者 : 国土交通省、東日本高速道路(株)
4. 車線数及び設計速度:
 - ①車線数 : 4車線(片側2車線) 標準幅員23.5m
 - ②設計速度 : 100km/h
5. 工事概要 : ①総工費 約500億円(工事費等約360億円、用地費約140億円)
②構造別延長 : 土工延長 6.6km
橋梁延長 0.5km

2) 整備効果

圏央道の開通により、外房地域が近づきます。

今回開通する木更津東IC～木更津JCTについては、国道410号BPに接続することにより、外房地域等への時間短縮が図られます。

農業分野では市場までの時間短縮及び定時性の確保、観光分野では観光客入込み数の増加、工業分野では物流拠点としての工業団地の発展、医療分野では高度医療施設へのアクセス向上といった効果も期待されます。

(今回の開通により)

- ・川崎(東京湾アクアライン川崎浮島JCT)～養老溪谷の所要時間が
約65分⇒約55分となり10分短縮
- ・君津地域唯一の第3次救急医療施設である君津中央病院への
30分到達圏域が1割拡大

今後、開通区間を順次延伸していくことで、さらなる整備効果が期待されます。

(茂原長南IC(仮称)までの開通(平成21年度開通目標)により)

- ・高速バス路線である羽田空港～茂原駅の所要時間が
約90分⇒約60分となり利便性向上
- ・全国第2位の数をもつ千葉県内のゴルフ場へのアクセスが向上。
川崎(東京湾アクアライン川崎浮島JCT)から**60分で到達可能なゴルフ場が2倍増**



3) 現在の状況

① 木更津東インターチェンジ付近



② 木更津ジャンクション付近

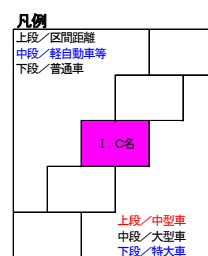


4) 今回開通する区間の通行料金

主なインターチェンジと、木更津東インターチェンジ間の通行料金は、以下のとおりです。

27.4	17.4	10.4	14.2	16.8	16.5	3.9	木更津金田	
850	600	450	450	600	600	150		
1,000	700	550	550	700	700	150		
23.5	13.5	6.5	10.3	12.9	12.6	袖ヶ浦		200
700	450	300	300	450	450			250
850	550	400	400	550	550			450
26.7	16.7	9.7	15.0	8.3	君津		600	800
700	500	350	500	350			800	1,050
850	600	400	600	350			1,250	1,700
27.0	17.0	10.0	15.3	木更津南		400	600	800
700	500	350	550			500	800	1,050
850	600	400	600			750	1,250	1,700
25.9	15.9	8.9	木更津東		700	700	450	650
750	550	400			900	900	650	900
900	650	450			1,450	1,400	1,100	1,550
17.0	7.0	木更津北		500	450	450	400	600
500	300			650	600	550	550	800
600	350			1,000	850	850	800	1,250
10.0	姉崎袖ヶ浦		350	750	700	700	600	800
350			450	950	900	850	850	1,100
400			650	1,500	1,350	1,350	1,300	1,750
市原		450	700	1,050	1,000	1,000	950	1,150
		600	900	1,350	1,300	1,300	1,250	1,500
		850	1,350	2,200	2,100	2,050	2,000	2,450

東
関
道
料
金
表
（
通
常
料
金
）
東
京
湾
ア
ク
ア
ラ
イ
ン

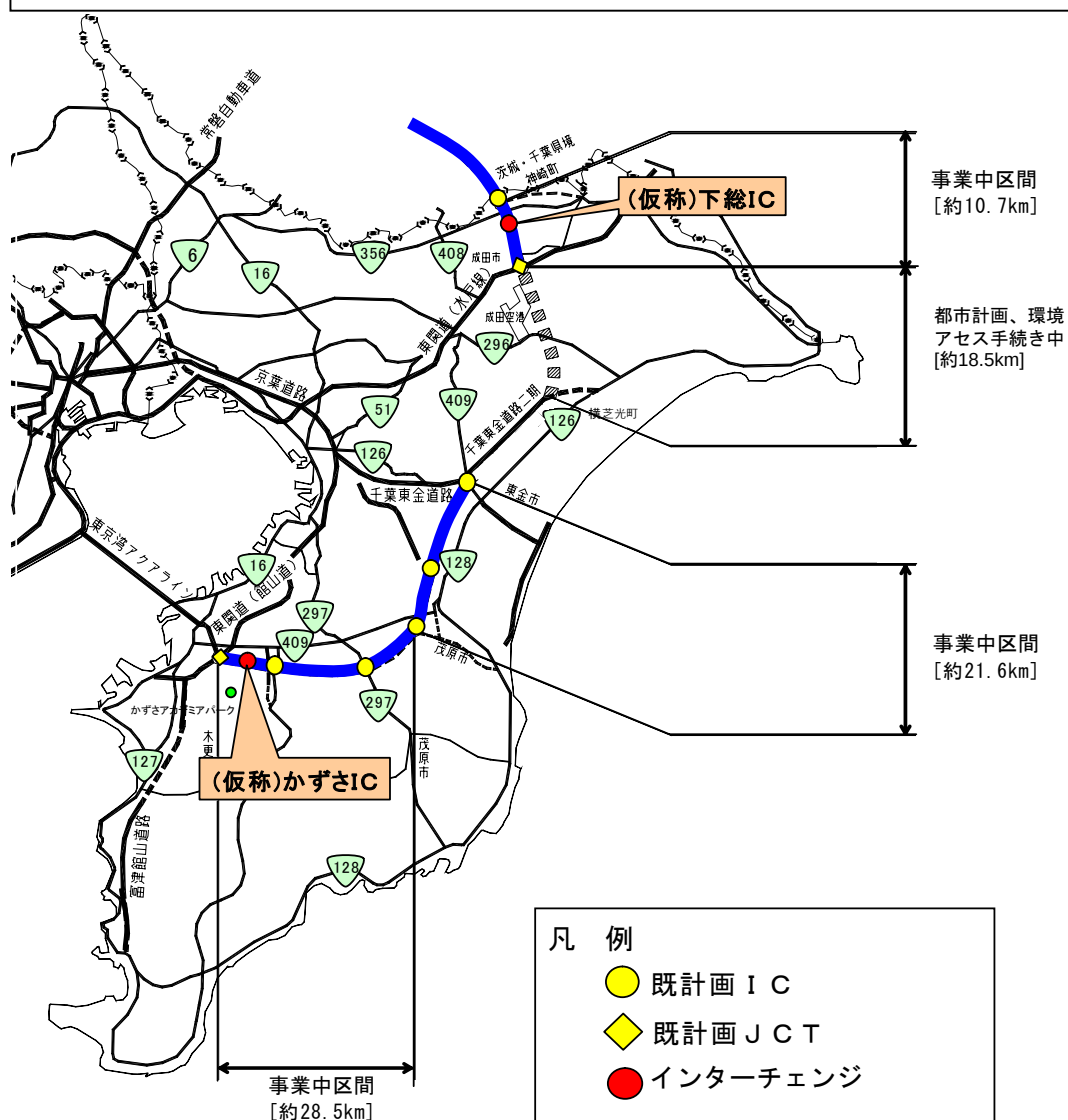


2インターチェンジの状況概要

- 成田国際空港や羽田空港との連携強化及び地域プロジェクトの支援としてかずさアカデミアパークや下総物流工業団地へのアクセス強化のために2つのインターチェンジを設置します。
- 今後、都市計画変更等の手続きや関係機関調整を踏まえ、維持管理面やコスト面、誤進入車対策など安全面も考慮したETCを活用したインターチェンジとして、具体的な計画に向けて検討します。

インターチェンジ名	連結位置	連結施設
1) (仮称)かずさIC	そでがうら 袖ヶ浦市	きみつひらかわ 主要地方道君津平川線
2) (仮称)下総IC	なりた 成田市	なりたしもふさ 主要地方道成田下総線

インターチェンジ位置図





千葉県内の他の区間の概要



<茂原長南IC(仮称)～木更津東IC>

- ・用地取得、トンネル、橋梁などの工事を推進しています。
(用地取得率:86%)

<東金IC・JCT(仮称)～茂原長南IC(仮称)>

- ・用地取得を推進、一部工事に着手しています。
(用地取得率:60%)

<大栄JCT(仮称)～松尾横芝IC>

- ・都市計画決定の手続きを行っています。

<茨城県境～大栄JCT(仮称)>

- ・用地取得を推進、一部工事に着手しています。
(用地取得率:58%)

※用地取得率は平成18年12月末現在

首都圏3環状道路の整備について

国土交通省では、慢性的な交通渋滞、渋滞に伴う環境悪化や生活道路への通過交通の流入による交通事故など、首都圏の道路交通問題解消の切り札として、首都圏3環状道路の整備を重点的に進めています

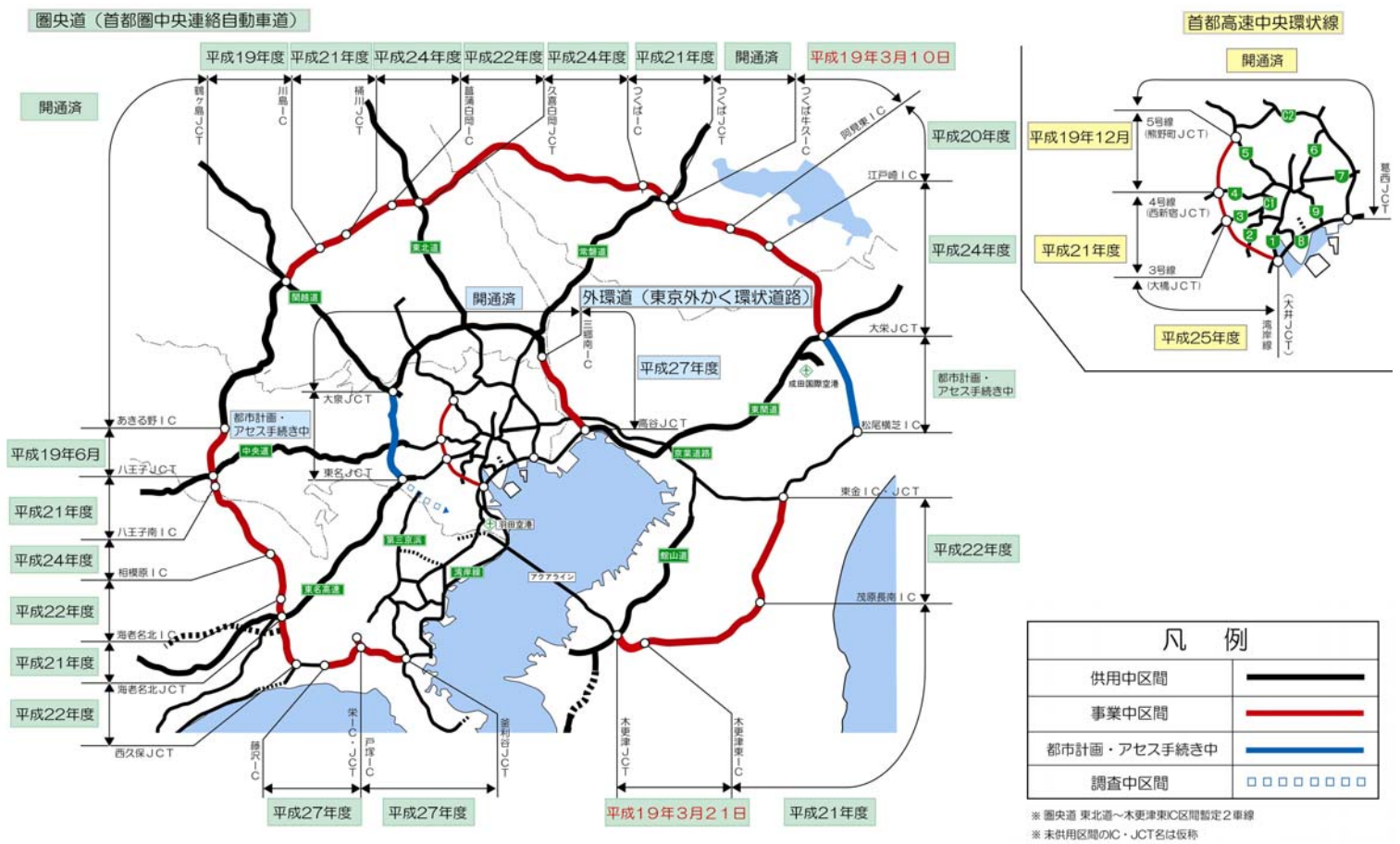
今回の、圏央道「つくば牛久 IC～阿見東 IC」、「木更津東 IC～木更津 JCT」間の開通を皮切りに、6月には圏央道「八王子JCT～あきる野 IC」間が、12月には首都高速道路中央環状新宿線（熊野町JCT～西新宿JCT）が開通、今後続々と首都圏3環状道路が開通していきます。

首都圏の道路交通の骨格として、3環状9放射のネットワークが計画されたのは、いまからおおよそ 40 年前。

以来、東名、中央、関越、東北道など放射方向の高速道路は整備されましたが、環状方向は整備が遅れました。

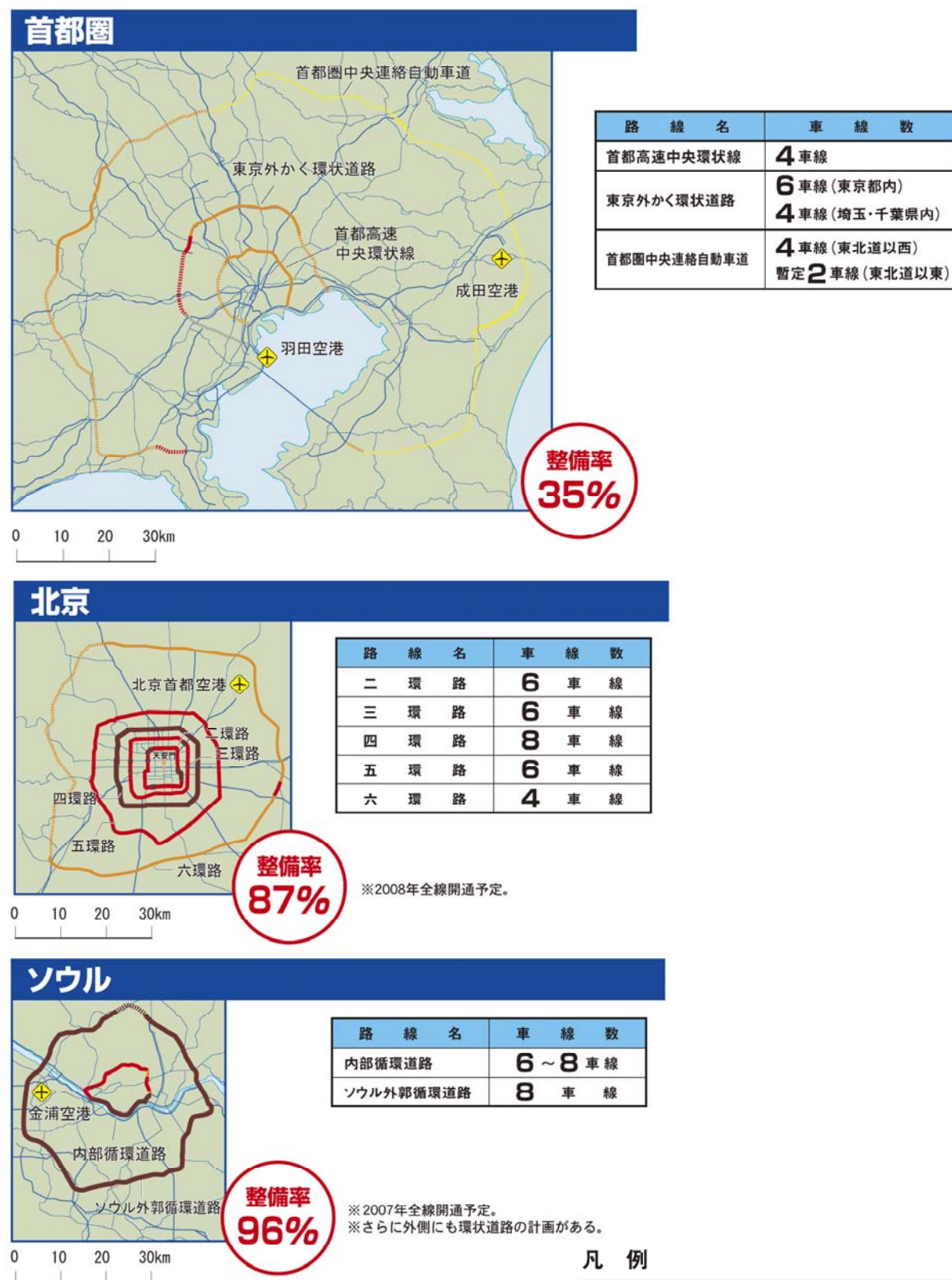
その結果、都心に用のないクルマが都心環状線に集中し、慢性的な渋滞が発生しています。都心環状線では、都心に用のない通過するだけの車が約6割にのぼります。「3環状道路」が整備されれば、この通過するだけのクルマがバイパスされ、都心の渋滞緩和等が期待されます。

図－1 首都圏3環状道路の開通目標



図ー2 東アジアの主要都市圏の環状道路

北京やソウルの環状道路は、首都圏に比べ車線も多く、整備率も高い。



凡例

環状道路	供用中	事業中	計画中
2車線			
4車線			
6車線			
8車線			