

一般国道 127 号

子 安 拡 幅

( 再 評 価 )

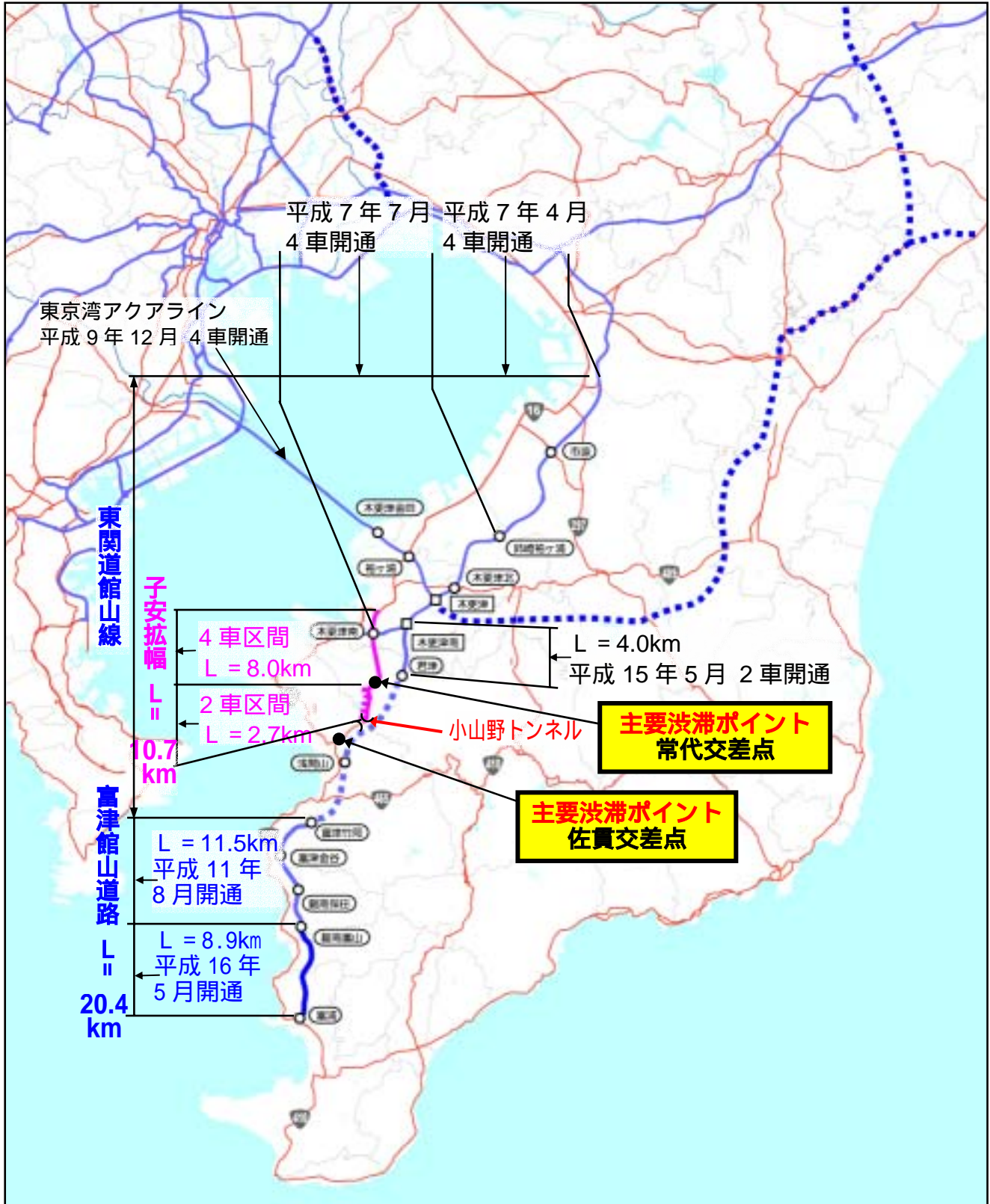
平成 16 年 7 月 22 日

関 東 地 方 整 備 局

## 目 次

<b>1 . 事業の目的</b> .....	3
<b>2 . 計画の概要</b> .....	4
<b>3 . 事業の経緯</b> .....	5
<b>4 . 事業を取り巻く社会状況</b> .....	6
(1)地域の状況.....	6
(2)交通状況.....	7
(3)周辺地域の整備状況.....	8
<b>5 . 事業の進捗</b> .....	9
(1)当初の予定.....	9
(2)現在の状況.....	9
(3)事業遅延の理由.....	9
(4)事業遅延の社会的影響.....	10
(5)事業の改善措置の検討.....	10
(6)地元の状況.....	10
(7)今後の予定.....	10
(8)費用対効果.....	11
<b>6 . 道路整備の効果</b> .....	12
(1)交通の円滑化.....	12
(2)交通事故対策.....	15
(3)地域の振興.....	16
<b>7 . 今後の対応方針（事務局案）</b> .....	17
(1)事業の必要性に関する視点.....	17
(2)事業進捗の見込みの視点.....	17
(3)コスト縮減や代替案立案の可能性による視点.....	17
(4)対応方針.....	18
(5)他事業への反映.....	18

# 国道 127 号子安拡幅周辺道路図



# 1 . 事業の目的

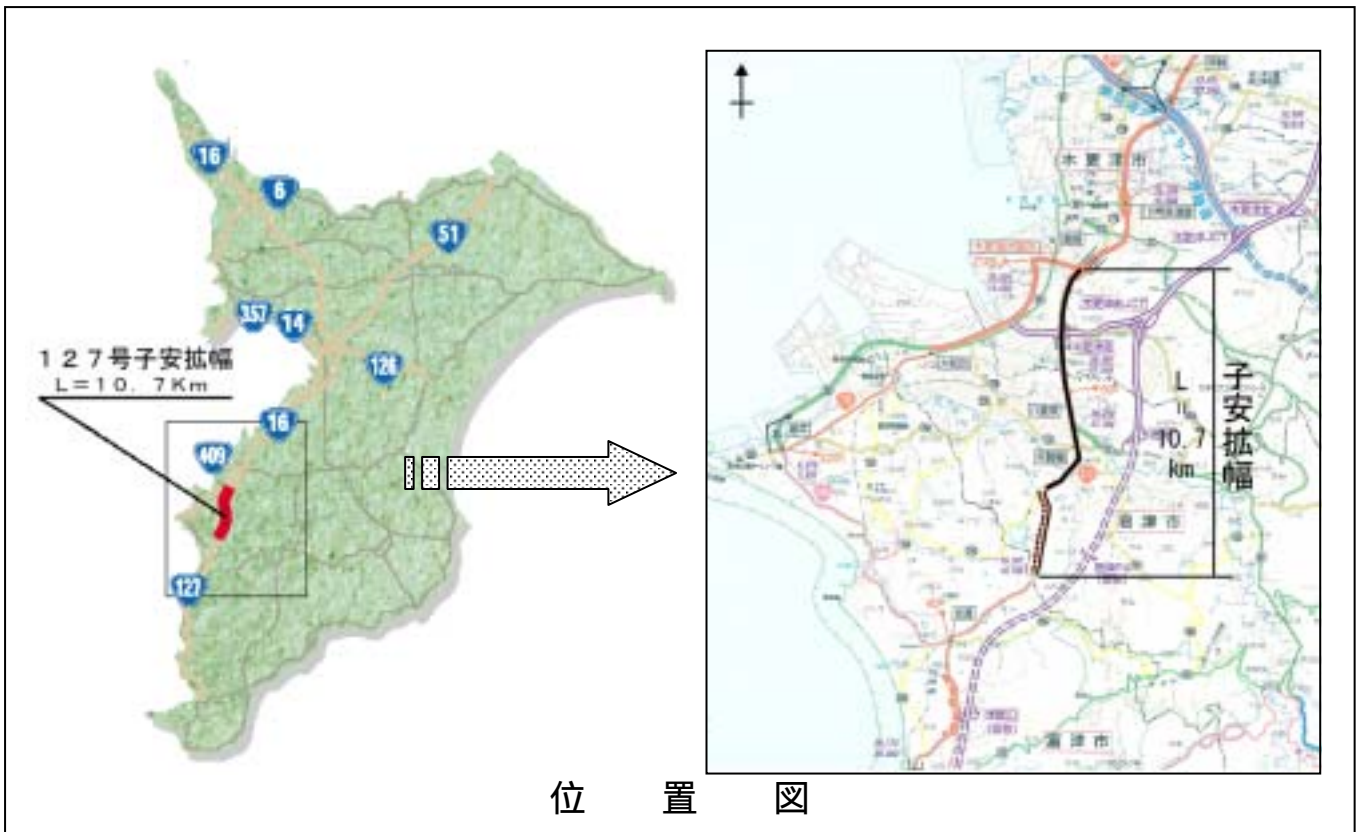
- ・ 国道 1 2 7 号の交通円滑化
- ・ 地域振興の支援

国道 1 2 7 号は、千葉県館山市<sup>なてやまし</sup>を起点とし木更津市<sup>きまらづし</sup>に至る延長約 5 4 . 7 k m の路線であり、南房総<sup>みなみぼうそう</sup>地域を南北に縦断する唯一の主要な幹線道路です。

このうち国道 1 2 7 号子安<sup>こやまかくら</sup>拡幅は、千葉県君津市<sup>きみづし</sup>小山野<sup>こやまの</sup>から木更津市<sup>きまらづし</sup>桜井<sup>さくらい</sup>を結ぶ延長約 1 0 . 7 k m の現道拡幅事業です。

南房総<sup>みなみぼうそう</sup>は温暖な気候と美しい風景を求めて首都圏内外から多くの観光客が訪れる地域で、年々交通量が増え、恒常的に混雑し、地域間の移動に時間がかかるという状態が続いています。

子安<sup>こやまかくら</sup>拡幅事業は、現道の 4 車線化により、混雑を緩和し、交通の円滑化を図るとともに、沿道で進められている区画整理事業<sup>ほじょう</sup>や圃場整備事業と一体となって事業を進めることで地域支援に寄与すること等を目的としています。



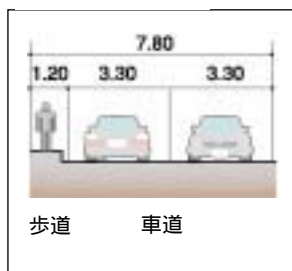
位置図

## 2 . 計画の概要

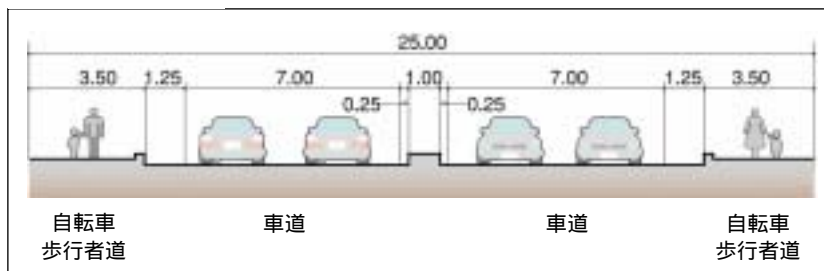
- ・ 区 間 : 自) 千葉県君津市小山野  
至) 千葉県木更津市桜井
- ・ 計画延長 : L = 10.7 km (うち8.0 km 4車線供用)
- ・ 幅 員 : 25.0 m
- ・ 道路規格 : 第3種第1級
- ・ 設計速度 : 80 km / 時
- ・ 車 線 数 : 4車線
- ・ 全体事業費 : 約220億円

### 標準横断図

整備前



整備後



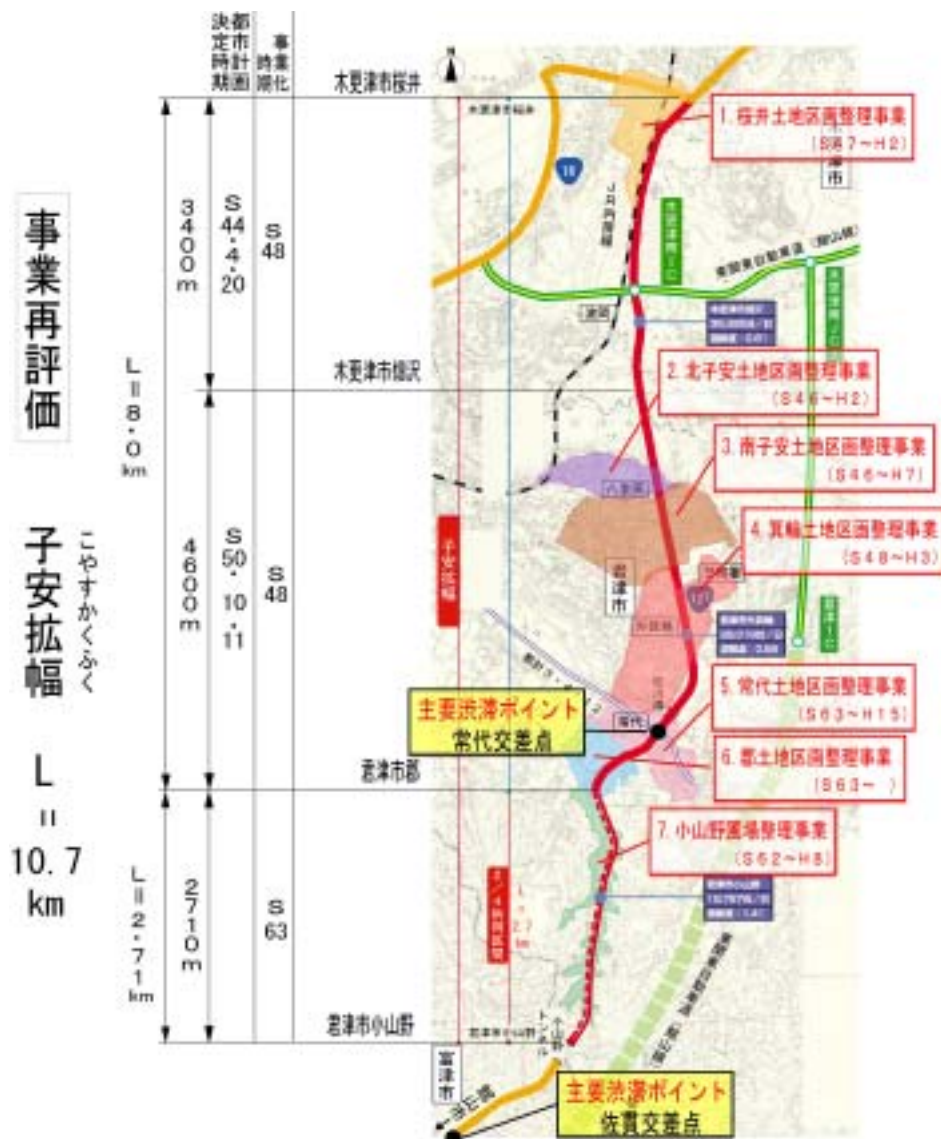
2車線区間の写真

2車線区間



### 3 . 事業の経緯

昭和44年4月	都市計画決定（木更津地区）
昭和48年度	事業化
昭和49年度	工事着手
昭和50年10月	都市計画決定（君津地区）
昭和50～61年度	君津市外箕輪～木更津市畑沢 L = 2740m 供用
昭和61～63年度	木更津市大久保地区 L = 790m 供用
昭和62年度	木更津市大久保字鶴見～木更津市桜井 L = 1320m 供用
昭和63年度	君津市小山野地区 事業化延伸
平成3年度	木更津市大久保地区（子安バイパス） L = 1290m 供用
平成12年度	君津市郡～外箕輪 L = 1860m 供用
平成12年度	君津市郡～木更津市桜井（L = 8.0 km） 4車線供用
平成15年度	松川橋（4/4）橋長65.2m 供用



## 4 . 事業を取り巻く社会状況

### (1)地域の状況

こやすかくふく きさらづみなみ  
 子安拡幅区間の木更津南ICから南は緩やかな丘陵地域で、その先  
 きみつし  
 の君津市に入ると平坦となり、沿道型の商業店舗の張り付きが進んでい  
 ます。その後背地域は住宅地域となっています。

とこしろ こおり  
 常代、郡の土地区画整理事業地においては、住宅や企業の立地が  
 進められています。

こやまの  
 小山野地区はまだ未拡幅区間となっており、歩道も無い区間が存在し  
 ます。地元からは歩道の設置を要望されている区間でもあります。また、  
 ほじょう  
 圃場整備事業が進められている区間となっています。

上空より事業区間南部を望む



沿道型商業店舗の張付き(八重原交差点)



圃場整備地域の写真



## (2)交通状況

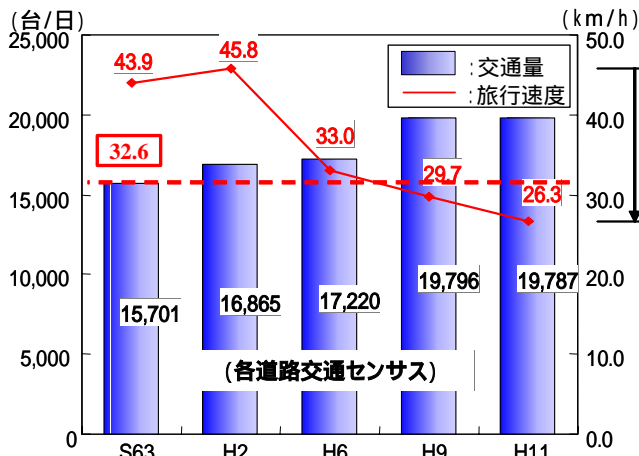
国道127号<sup>こやすかくふく</sup>子安拡幅区間では、増大する交通により、2車線区間の混雑時旅行速度は10年で約20km/h低下しています。さらに、渋滞・混雑が発生し、幹線道路としての機能が十分に発揮されておりません。また、夏の交通量は平日より多く、特に2車線区間において渋滞が生じております。



2車線区間の渋滞状況



きみつしこやまの  
(君津市小山野付近)



2車線区間(君津市小山野)における  
R127の交通量・混雑時旅行速度

国道127号の交通量

10年で20%増加

混雑度 1.41

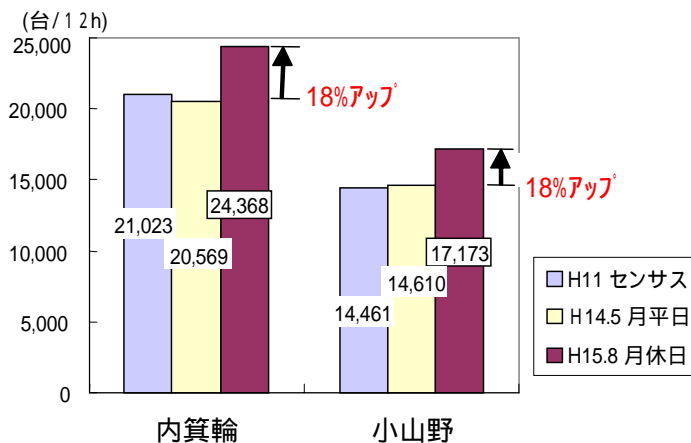
混雑時旅行速度

10年で約20km/hダウン

県内平均より20%低い

--- : H11センサス千葉県(千葉市除く)  
一般道路の平均ピーク時旅行速度

## 夏の交通量



国道127号の8月

休日交通量は

平日の約2割増

12時間交通量の比較

(千葉国道資料より)



### (3) 周辺地域の整備状況

周辺地域には、土地区画整理事業を始めとし多くの面的開発が存在します。また、君津市では沿線の土地利用を図る計画があります。

拡幅区間は土地区画整理事業や圃場整備事業と一体となって整備が進められてきました。

#### 土地区画整理事業の経緯

図番	名称	施工者・事業主体	事業年度	進捗状況
1	桜井土地区画整備事業	土地区画整理組合	S47～H2	完了
2	北子安土地区画整備事業	土地区画整理組合	S46～H2	完了
3	南子安土地区画整備事業	土地区画整理組合	S46～H7	完了
4	箕輪土地区画整備事業	土地区画整理組合	S48～H3	完了
5	常代土地区画整備事業	土地区画整理組合	S63～H15	完了
6	郡土地区画整備事業	土地区画整理組合	S63～	事業中
7	小山野圃場整備事業	土地改良区	S62～H8	完了



南子安地区 (S46～H7)



箕輪地区 (S48～H3)

## 5 . 事業の進捗

### (1)当初の予定

子安<sup>こやすかくぶく</sup>は、昭和44年度に木更津市<sup>きさらづし</sup>畑沢<sup>はたさわ</sup>から木更津市<sup>きさらづし</sup>桜井<sup>さくらい</sup>までのL = 3.4 kmが都市計画決定され、その後、昭和50年度に君津市<sup>きみつし</sup>郡<sup>こおり</sup>から木更津市<sup>きさらづし</sup>畑沢<sup>はたさわ</sup>までのL = 4.6 kmが都市計画決定されました。

上記区間は、昭和48年度に事業化され、郡<sup>こおり</sup>・常代<sup>とこしろ</sup>地区等の土地区画整理事業と調整を図りつつ、順次供用を図ってきました。

その後、小山野<sup>こやまの</sup>地区におきましても昭和63年度に事業化し、平成4年度の供用を目指しておりました。

### (2)現在の状況

#### 事業の進捗状況

全体事業費 約 220 億円

うち用地費 約 98 億円

執行済み額 約 205 億円 (進捗率 93.2%)

うち用地費 約 90 億円 (進捗率 91.8%)

残事業費 約 15 億円

本事業は、10.7 kmの現道拡幅事業であり、平成12年度までに君津市<sup>きみつし</sup>郡<sup>こおり</sup>～木更津市<sup>きさらづし</sup>桜井<sup>さくらい</sup>間 (L = 8.0 km) を4車線供用しています。

### (3)事業遅延の理由

小山野<sup>こやまの</sup>地区は、隣接する「郡<sup>こおり</sup>・常代<sup>とこしろ</sup>土地区画整理事業」の事業計画が進んだことに加え、圃場<sup>ほじょう</sup>整備事業も計画され、これと一体となった道路整備を計画することにより必要な道路用地の確保が容易と判断されたために、昭和63年度に事業化いたしました。

しかしながら、郡<sup>こおり</sup>及び常代<sup>とこしろ</sup>土地区画整理事業地内での埋蔵文化財発掘調査の予定外の遅れにより、順次計画していた当地区の事業進捗へも遅れの影響が生まれました。

更に、現道拡幅に伴う沿道住民からの強い中央分離帯開口要望に対する調整や、圃場<sup>ほじょう</sup>整備事業の遅れに伴う道路用地の確保に遅れが生じたため、当初の供用目標を遅延することとなりました。

・(4)事業遅延の社会的影響

事業区間L = 10.7kmのうち、8.0kmは4車線で整備されておりますが、残る2車線区間においては、交通混雑が解消されておらず、且つ歩道未整備区間が多く存在することから、当事業が遅延することにより、交通混雑の解消、歩行者の安全確保が図れないなどの社会的影響が生じます。

(5)事業の改善措置の検討

地元からの中央分離帯の開口要望につきましては、中央分離帯の開口が可能かについて検討を実施してきましたが、交通安全上の観点から開口は困難と判断しました。このため、約2.0km離れた地点にUターン路を設置するという対応策で沿道住民とは再調整を進めております。

今後は、<sup>こやまのほじょう</sup>小山野圃場整備事業と調整を図りつつ、用地買収、文化財調査を進め、平成18年度内全線4車線供用を図ります。

(6)地元の状況

<sup>きさらづし</sup>木更津市・・・<sup>こやすかくふく</sup>子安拡幅の早期整備要望

<sup>きみつし</sup>君津市・・・<sup>こやすかくふく</sup>子安拡幅（<sup>そとみのわ</sup>外箕輪地先）の早期整備要望

(7)今後の予定

平成18年度内全線4車線供用を目指し、事業促進を図ります。

## (8)費用対効果

路線名	一般国道 127 号
事業名	子安拡幅
延長	L=10.7km

### 便益

(単位：億円)

	走行時間 短縮便益	走行費用 短縮便益	交通事故 減少便益	合 計
基準年	平成 16 年度			
基準年における 現在価値 (B)	109.5	3.1	2.6	115.1

### 費用

(単位：億円)

	改 築 費	維持修繕費	合 計
基準年	平成 16 年度		
単純合計	24.9	110.0	134.9
未完成区間の 事業全体について 基準年における 現在価値 (C)	25.0	50.3	75.3
H17 以降の 残事業について 基準年における 現在価値 (C)	10.8	50.3	61.1

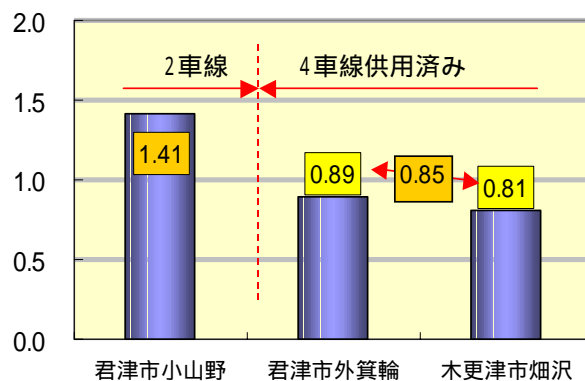
### 算定結果

費用便益費 (C B R) : 未完成区間全体			
B / C =	$\frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}}$	=	$\frac{115.1 \text{ 億円}}{75.3 \text{ 億円}} = 1.5$
費用便益費 (C B R) : H17 以降の残事業			
B / C =	$\frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}}$	=	$\frac{115.1 \text{ 億円}}{61.1 \text{ 億円}} = 1.9$

## 6 . 道路整備の効果

### (1) 交通の円滑化

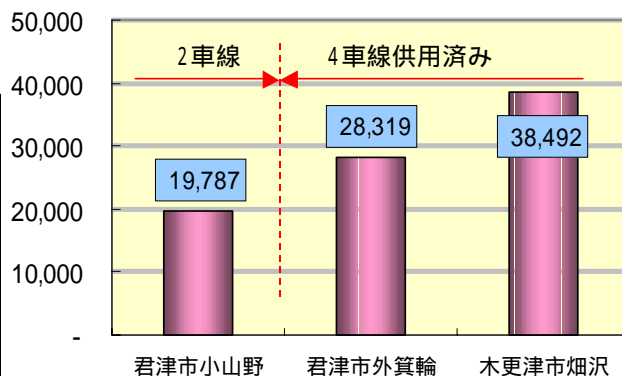
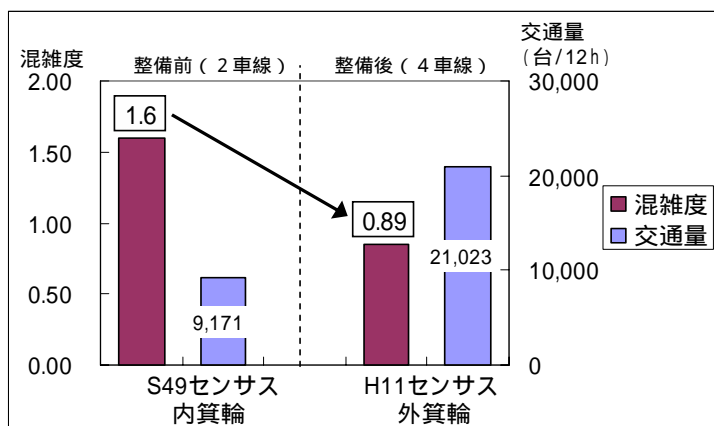
こやすかくぶく  
 子安拡幅により道路容量が増加し、混雑が緩和され、混雑度は1.41  
 0.85（近接4車線区間平均並み）となります。  
 混雑の緩和により旅行速度が向上し、旅行時間は46%短縮します。



2車線区間と4車線区間の混雑度

資料：H11 道路交通センサス

拡幅前後の旅行時間の変化（子安拡幅2車線区間2.8km区間）



2車線区間と4車線区間の交通量

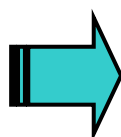
資料：H11 道路交通センサス

君津市箕輪地区における整備前(S49)と整備後(H11)の混雑度と交通量

整備前



(君津市小山野付近)



整備後



(木更津市波岡付近)

## 役割分担の明確化



### 国道127号子安拡幅・館山自動車道の整備

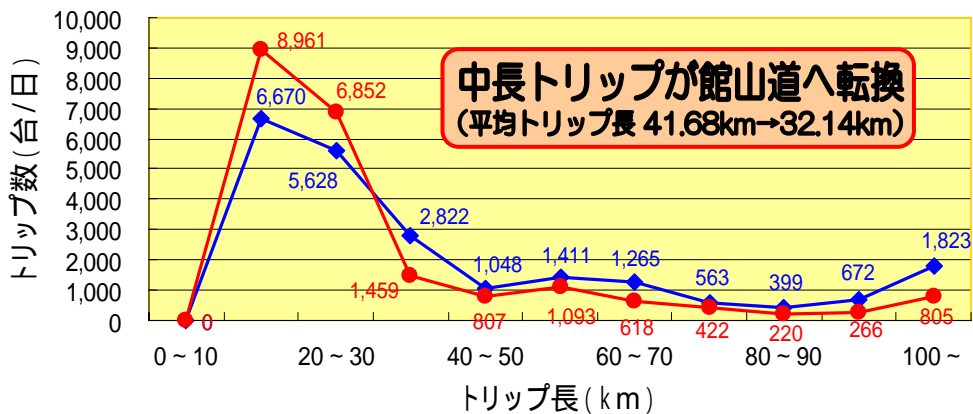


- ◎国道127号は本来の生活道路としての機能回復
- ◎館山自動車道は中長距離旅行者の利用が中心

**両道路の役割分担が明確化**

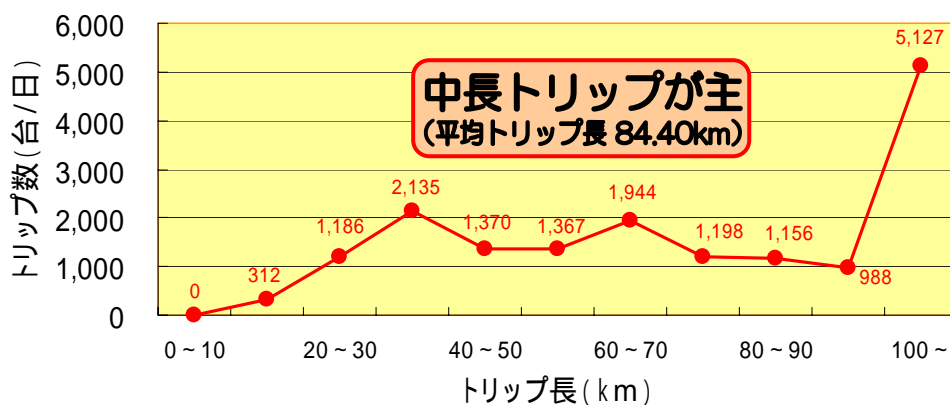
### 国道127号 (君津市小山野)

◆ 整備前 ● 整備後



### 館山自動車道 (君津IC~浅間山IC)

● 整備後



こやすかくふく  
子安拡幅により公共交通（路線バス）の利便性が高まります

こやすかくふく  
子安拡幅区間の近くに鉄道駅はなく、周辺の公共交通はバスしかありません。

現在、<sup>きみつしやえはら</sup>君津市八重原～<sup>きみつしそとみのわ</sup>君津市外箕輪間のバス路線は2路線有り1日に32本運転され、また東京と<sup>たてやま</sup>館山・<sup>しらはま</sup>白浜間の高速バスが1日に7本運転されています。さらに、休日には<sup>きさらづ</sup>木更津駅とマザー牧場を結ぶ直通バスも1本運行されています。

交通混雑時間帯や夏季には渋滞により時刻通り運行できない状況が解消され、バスの利便性が向上します。



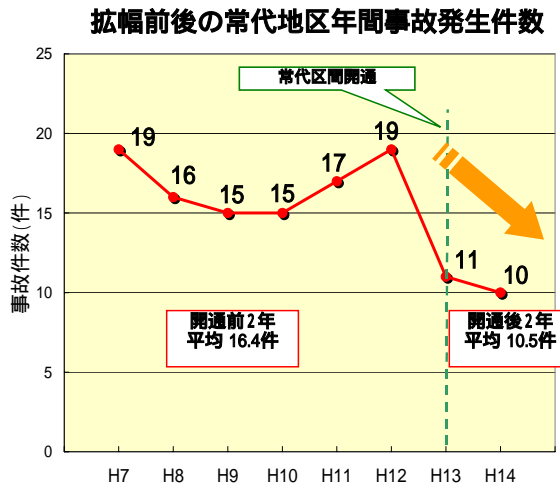
国道127号子安拡幅区間を利用するバス路線と本数  
(資料: 君津市ホームページ(市内バス路線)、JRバス関東ホームページ)

## (2) 交通事故対策

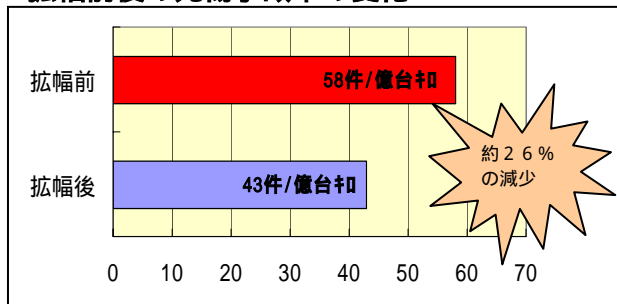
広幅員歩道(3.5m)が設置され、歩行者、自転車の安全が確保されます。

拡幅により事故発生件数が減少します。

死傷事故率は58件/億台扣(H11センサによる現況2車線時の事故率)から43件/億台扣(4車線・中央分離帯設置後の試算値)と26%減少します。



### 拡幅前後の死傷事故率の変化



### 整備前

#### 2車線区間



交通量が多い上に歩道がない。歩行者や自転車での通行にとって、危険な状況にある。

(君津市小山野付近)



### 整備後

#### 4車線整備済区間



広幅員歩道の整備により、良好な歩行者空間が確保された。

(君津市八重原付近)



中央分離帯設置により安全な交通が確保される。

(木更津市畑沢付近)



### (3) 地域の振興

沿道で土地区画整理事業、圃場整備と一体となった事業が展開中です。

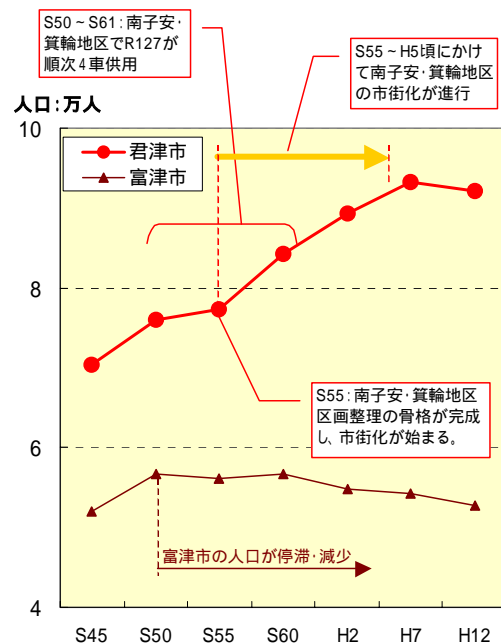
近隣市の人口が停滞する中、箕輪・南子安区画整理事業により君津市の人口が増加（S55～H7）



南子安地区 (S46~H7)



箕輪地区 (S48~H3)



区画整理事業と人口の推移

## 7 . 今後の対応方針（事務局案）

### (1) 事業の必要性に関する視点

<sup>みなみぼうそう</sup>南房総は温暖な気候と美しい風景を求めて首都圏内外から多くの観光客が訪れる地域です。<sup>たてやまし きさらづし</sup>館山市から木更津市に至る国道127号の<sup>きみつし</sup>君津市内においても年々交通量が増え、恒常的に混雑し、地域間の移動に時間がかかるという状態が続いています。

このため、国道127号の幹線道路としての機能が十分に発揮されておられません。

<sup>こやすかくふく</sup>子安拡幅事業は、現在4車線で供用している延長約8.0km区間に続いて、残る延長約2.7kmの4車線化により、混雑を緩和し、交通の円滑化を図り、国道127号の幹線道路としての機能が強化されることから、<sup>こやすかくふく</sup>子安拡幅の整備が必要です。

### (2) 事業進捗の見込みの視点

地元からの中央分離帯の開口要望につきましては、中央分離帯の開口が可能かについて検討を実施してきましたが、交通安全上の観点から開口は困難と判断しました。このため、約2.0km離れた地点にUターン路を設置するという対応策で沿道住民とは再調整を進めております。

今後は、<sup>こやまのほじょう</sup>小山野圃場整備事業と調整を図りつつ、用地買収、文化財調査を進め、平成18年度内全線4車線供用を図ります。

### (3) コスト縮減や代替案立案の可能性による視点

現在までに<sup>きみつしこやまの きさらづしさくらい</sup>君津市小山野から木更津市桜井までの8.0km区間で4車線供用しており、残る<sup>きみつしこやまの</sup>君津市小山野地先2.7km区間についても、すでに用地取得率が約78%となっており、効率性、経済性の観点からも当計画は最も妥当な計画であると考えられます。

なお、工事の施工にあたっては、建設発生土の有効利用や新技術・新工法の積極的な活用によって、コスト縮減に努めて事業を進めます。

#### (4) 対応方針

当事業は継続が妥当と考え、平成18年度内全線4車線供用を目指し、当面交通安全上のための整備として、小山野トンネルまでのすりつけを行い、周辺道路の富津館山道路開通による影響及び東関東自動車道館山線の状況を鑑みながら、子安拡幅事業の南側にある渋滞ポイントの解消を考えてまいります。

#### (5) 他事業への反映

今後も沿道で進められている<sup>ほじょう</sup>圃場整備事業と調整を図りながら、早期に整備効果を発現するため、早期供用を目指して、<sup>こやすかくふく</sup>子安拡幅事業の整備促進を図ることとしています。

また、子安拡幅事業区間より以南につきましても現道2車線となっており、主要渋滞ポイントに位置づけられている佐貫交差点が存在し、観光シーズンにおいては、渋滞が生じていることから館山自動車道等の周辺交通状況を勘案しながら、渋滞の解消に向け検討を進めてまいります。

## 参考資料

### 他の計画における事業の位置づけ

国道127号子安拡幅は、地域内外の交流・連携の基盤整備を図る事業として位置づけられている。

計画名	策定者	位置づけ
新世紀ちば5か年計画 平成12年11月	千葉県	京浜地域や西日本経済圏との交流・連携及び地域内外の交流・連携の基盤整備を図る事業として位置づけられている。
君津市都市計画 マスタープラン 平成14年3月	君津市	都市居住と自然環境が調和した快適な暮らしのあるまちを整備するための事業として位置づけられている。

## 客観的評価指標

新五計該当項目		指 標
1. 活力	(1)円滑なモビリティの確保	1 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率
		2 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される
		3
		4 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する
		5 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる
		6
	(2)物流効率化の支援	7 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる
		8
		9 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する
	(3)都市の再生	10
		11
		12 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり
		13
		14
		15 DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する
	(4)国土・地域ネットワークの構築	16
		17
		18
		19 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する
		20
		21
		22 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる
	(5)個性ある地域の形成	23
		24
		25 主要な観光地へのアクセス向上が期待される
		26
2. 暮らし	(1)歩行者・自転車のための生活空間の形成	27
	(2)無電柱化による美しい町並みの形成	28
	(3)安全で安心できるくらしの確保	29
		30
3. 安全	(1)安全な生活環境の確保	31
		32
		33
		34
	(2)災害への備え	35 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線(以下、「緊急輸送道路」という)として位置づけあり
		36
		37
		38 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要性のある老朽橋梁における通行規制等が解消される
		39
	4. 環境	(1)地球環境の保全
(2)生活環境の改善・保全		41 現道等における自動車からのNO2排出削減量
		42 現道等における自動車からのSPM排出削減量
		43 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある
		44
5. その他	(1)他のプロジェクトとの関係	45
		46
	(2)その他	47

## 1 - ( 1 ) 円滑なモビリティの確保

### 1 . 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率

現況値：178万・人・時間/年(4車拡幅区間)

渋滞損失時間：78万・人・時間/年(4車拡幅区間)

渋滞損失削減率：44%削減(4車拡幅区間)

### 2 . 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待できます。

常代交差点(第3次渋滞対策プログラムに位置付け)

H11 センサス 外箕輪地区 旅行速度18.4 km/h

32.1 km/h(平成16年3月調査)

### 4 . 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在します。

・君津市八重原～君津市外箕輪間 通行2路線32本/日

・東京～館山・安房白浜(高速バス)7本/日

・木更津駅～マザー牧場線 休日1本/日

### 5 . 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれます。

特急停車駅：君津駅、木更津駅

## 1 - ( 2 ) 物流効率化の支援

### 7 . 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれます。

重要港湾：木更津港

### 9 . 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消します。

君津市小山野～木更津市桜井(10.7km)

## 1 - ( 3 ) 都市の再生

### 12 . 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携があります。

郡・常代土地区画整理事業(S63～),小山野ほ場整備事業(S62～)

### 15 . DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地都市計画道路網密度が向上します。

DID区域内都市計画道路延長1.9km

## 1 - ( 4 ) 国土・地域ネットワークの構築

### 19 . 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短距離で連絡する路線を構成します。

館山市と君津市、木更津市を連絡

- 2 2 . 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれます。  
君津市、木更津市へのアクセス向上

1 - ( 5 ) 個性ある地域の形成

- 2 5 . 主要な観光地へのアクセス向上が期待されます。  
房総リゾート地域整備構想(重点整備地区:山と海の国際リゾート)南  
房総国立公園

2 ( 3 ) 安全で安心できるくらしの確保

- 3 1 . 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれます。  
三次医療施設:君津中央病院

3 ( 2 ) 災害への備え

- 3 5 . 対象区間が都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は  
地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五  
ヶ年計画に位置づけのある路線(以下「緊急輸送道路」という)として  
位置づけがあります。

千葉県緊急輸送道路 1 次路線に位置づけ

- 3 8 . 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老  
朽橋梁における通行規制等が解消されます。

H8 防災点検要対策箇所 3 箇所(H18 解消)

4 - ( 1 ) 地球環境の保全

- 4 0 . 対象道路の整備により削減される自動車からのCO<sub>2</sub> 排出量  
CO<sub>2</sub> 排出削減量: 7 0 0 t / 年

4 - ( 2 ) 生活環境の改善・保全

- 4 1 . 現道等における自動車からのNO<sub>2</sub> 排出削減率  
NO<sub>2</sub> 排出削減率: 2 9 % ( 4 t / 年 )

- 4 2 . 現道等における自動車からのSPM排出削減率  
SPM削減率: 2 3 % ( 0 . 3 t / 年 )

- 4 3 . 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新た  
に要請限度を下回ることが期待される区間があります。

君津市小山野( 類型指定無し 昼間 76dB 夜間 72dB( H14 環境センサス ) )  
( 環境基準 ( 要請限度 ) 昼間 75dB 夜間 70dB )