

国道16号

湾 岸 君 津

( 事後評価 )

平成18年3月14日

国土交通省  
関東地方整備局

## 目 次

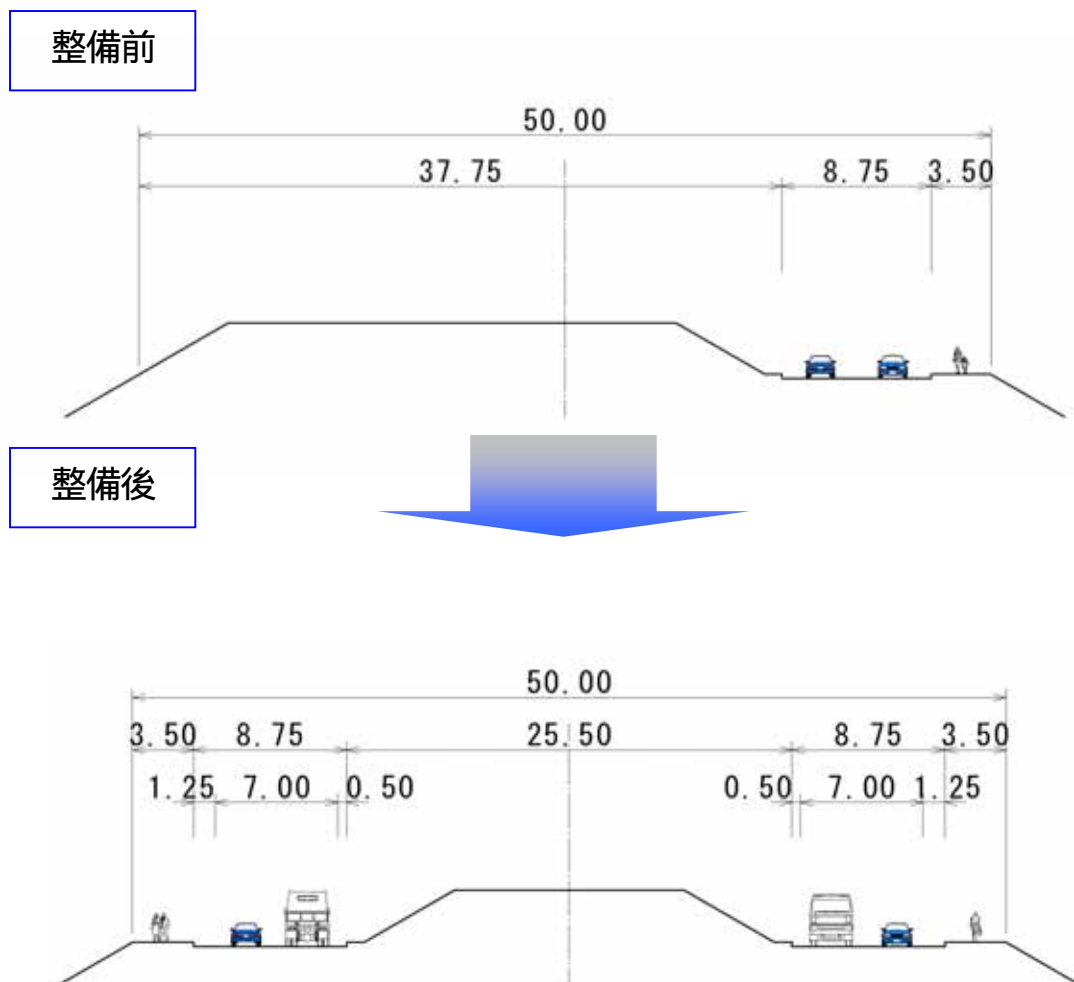
1. 事業の目的及び概要	
1) 事業の目的	1
2) 事業の概要	2
2. 道路整備の効果	
1) 一般国道16号湾岸君津と周辺道路の交通状況	5
2) 内房地域へのアクセス強化	6
3) 安全性の向上	7
4) 環境の改善[大気]	8
5) 環境の改善[騒音]	9
3. 今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性	10
4. 同種事業の計画調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	11



## 2) 事業の概要

- 区 間 : 自) 千葉県木更津市潮浜  
至) 千葉県君津市君津
- 計画延長 : L = 4.8 km
- 幅 員 : (8.75 m + 3.50 m) × 2 (全体幅員 50.0 m)
- 構造規格 : 第4種1級
- 設計速度 : 60 km/h
- 車 線 数 : 4車線
- 全体事業費 : 約2.3億円

### 標準断面図



## 事業の経緯

昭和45年度	都市計画決定 (君津市、木更津市)
昭和46年度	事業化、工事着手
昭和49年度	暫定2車線供用 (木更津市築地～君津市君津 L=4.0km)
昭和57年	暫定2車線供用 (木更津市築地～木更津市潮浜 L=0.8km)
昭和57年度～平成6年度	事業休止
平成7年度	事業化 館山自動車道 姉ヶ崎袖ヶ浦 IC～木更津南 IC 7月開通
平成7年	4車線供用 (木更津市築地地先 L=0.3km)
平成9年	4車線供用 (木更津市築地～君津市君津 L=2.3km) アクアライン 12月開通
平成12年度	4車線供用 (木更津市築地～木更津市潮浜 L=2.2km) 全線 4.8 km 4車線完成供用





## 事業の進捗

本事業は、昭和46年度に事業化し、昭和57年までに全線暫定2車線整備が完了しました。そして昭和57年度から平成6年度までの事業休止期間後、平成7年度より延長4.8kmについて整備効果を早期に発現するため、順次4車線化を進めてきました。

その後、平成7年に木更津市築地地先の延長0.3km、平成9年に同地先の延長2.3kmを4車線供用しました。続いて平成12年には、木更津市築地から君津市君津間の延長2.2kmを4車線供用し平成12年9月25日に全ての事業が完了しました。

### 整備前

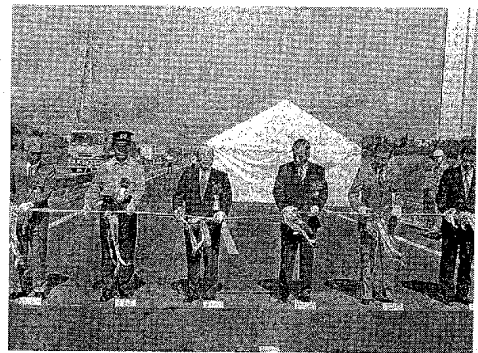


平成5年撮影

### 整備後



平成17年撮影



## 交通混雑緩和に期待

### 国道16号築地2.2キロ4車線化

### テープカットし開通祝う

木更津

国道16号の本郷市桜井から君津市大和田まで六・六キロのうち残っていた同市築地区二・二キロの四車線化工事が完成し、二十五日に開通式典が行われた。

須田市長らがテープカットを行い、開通を祝った。

式には萩原良二千葉園和四十八年に着手し、同道路事務所長をはじめ、須田市長、市築地のクリンセンター六・六の主任、海口副市長、まで一・八は一九七九山田町・本郷市長ら約二十人が出席、テープカットを行い、開通を祝った。

国道16号と分岐する津市大和田の新日鉄津製鉄所前二・六は館山自動車道と併走する一九七二(昭和三十七)年七月に供用を開始したが、中間部分の二・二が残っていた。昨年三月から約五億円をかけクリンセンターから館山自動車道大津南インター入り口まで二・二キロに幅員八・七五の二車線道路を新設、既設二車線幅員(同)が上の車線に、新設道路は下りに使われる。

国道16号は津市大和田の新日鉄津製鉄所先から名称こそ手塚地方面「木更津富津線」に変わるものの、富津手前まで四車線で一直線に通じるとになり、行楽シーズンの交通混雑緩和や湾岸地域の産業経済活性化に貢献する。

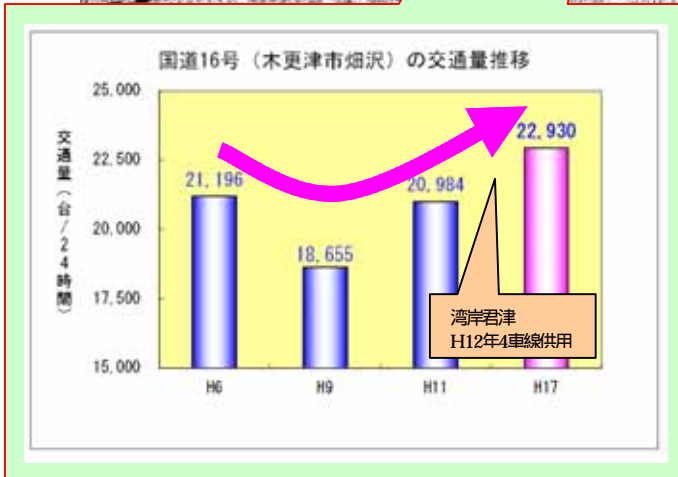
千葉日報新聞 平成12年9月26日

## 2. 道路整備の効果

### 1) 一般国道16号湾岸君津と周辺道路の交通状況

一般国道16号湾岸君津の木更津市畑沢における交通量は、湾岸君津が整備されたことにより、交通量は増加しています。

また、湾岸君津や館山自動車道が整備されたことにより、国道127号の交通量が減少しています。



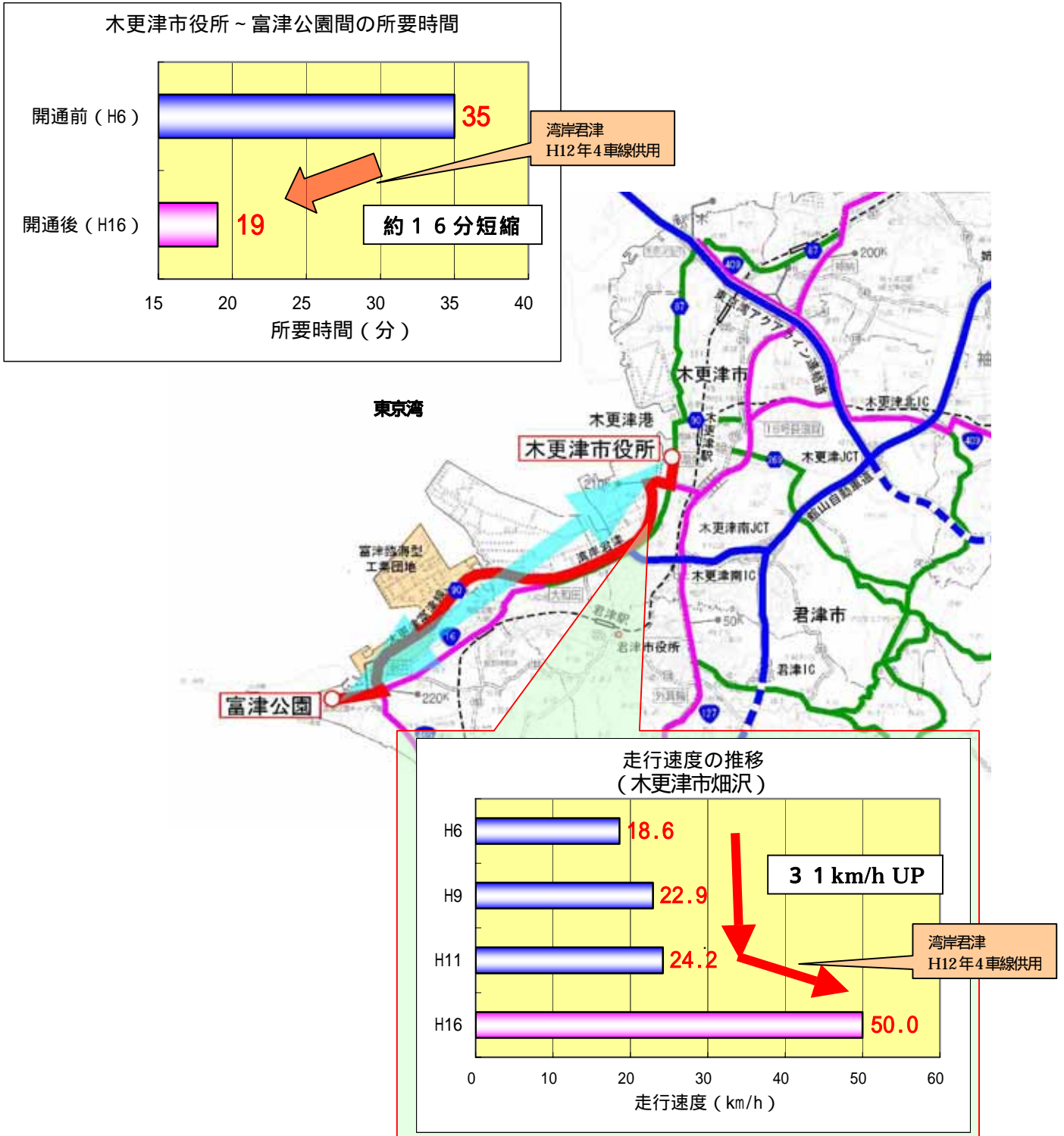
(資料) H6～H11：道路交通センサス  
H17：H17.9.14、10.27 交通量観測結果



## 2) 内房地域へのアクセス強化

湾岸君津区間においては、平成6年には旅行速度は約19km/hでしたが、平成12年に4車線化され、平成16年には約50km/hの速度が確保されました。

旅行速度が向上したことによって、木更津市役所～富津公園間の所要時間が約16分短縮され、内房地域の利便性が向上しました。



(資料) H6～H11：各年道路交通センサス旅行速度  
H16：プローブデータ(ピーク時(朝7時)における上下平均)





#### 4) 環境の改善 [ 大気 ]

湾岸君津の整備の有無における大気の状態について予測した結果、CO<sub>2</sub>の年間排出量は約234 t 減少と予測されます。

CO<sub>2</sub>・・・年間約234 t 削減

**日比谷公園 (約16ha) の面積の約1.4倍に相当**

(植林によるCO<sub>2</sub>削減量は10.6-CO<sub>2</sub>/ha/年とした)



NO<sub>x</sub>・・・年間0.5 t 削減

**大型車約1,600台分に相当**

(大型車が40km/hで東京都内平均走行距離70kmを

走行した場合のNO<sub>x</sub>量に換算)



SPM・・・SPMを年間約0.1 t 削減

**500mlペットボトル約1,000本分に相当**

(SPM削減量を500mlペットボトルに換算, SPM100g = 500ml)



CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, SPM排出量の算定範囲



- 資料 : 「道路環境評価影響評価(その1)の技術手法における将来排出係数について」(H16.4事務連絡)  
 : 「自動車排出係数の算定根拠」(国土技術政策総合研究所資料No141)  
 : 「土地利用、土地利用変化及び林業に関するグッド・プラクティス・ガイダンス(優良手法指針)」  
 : 「平成15年度道路政策評価通達集」



### 5) 環境の改善 [騒音]

湾岸君津の整備前後における騒音環境は、整備前は環境基準値を超過していましたが、整備後には昼夜間ともに環境基準値を達成しています。

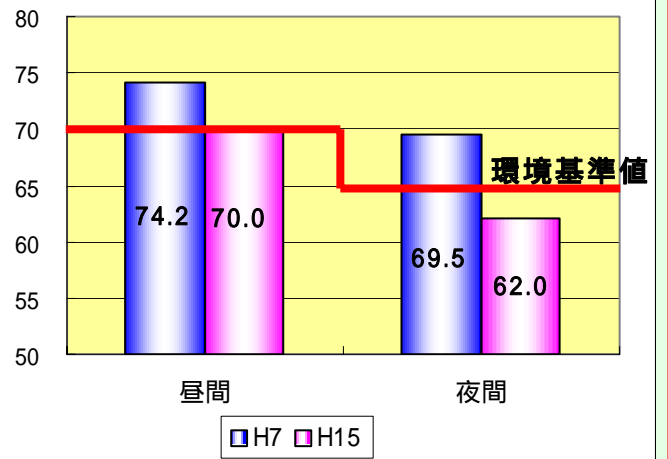


### 騒音レベルのめやす

騒音値	音のめやす
120dB	飛行機エンジンの近く
110dB	自動車の警笛（前方2m）、リベット打ち
100dB	電車が通るときのガード下
90dB	大声による独唱、騒々しい工場の中
80dB	地下鉄の車内、電車の中
70dB	電話のベル・騒々しい街頭、騒々しい事務所の中
60dB	静かな乗用車、普通の会話
50dB	静かな事務所
40dB	市内の深夜・図書館、静かな住宅地の昼
30dB	郊外の深夜、ささやき声
20dB	木の葉のふれ合う音、置時計の秒針の音（前方1m）

・平成7年は環境基準値を超過  
 ・整備後には昼夜間とも環境基準値を達成

木更津市築地における騒音レベルの推移 (dB)



(資料) H7、H15: 道路環境センサス

### 3 . 今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性

湾岸君津の整備により、「交通混雑の緩和」、「内房地域へのアクセス強化」、「安全性の向上」が図られ、一定の整備効果が得られました。

今後は、引き続き交通状況並びに沿道環境等の状況把握に努め、適切な維持管理を実施するとともに、状況の変化が見られた場合は必要に応じた改善措置を講じてまいります。

今後、事業を行うにあたっては早期の整備効果発現及び供用目標の達成ができるように、計画的な事業進捗管理に努めていくことが重要であると思われま



## 4 .同種事業の計画調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

一般国道16号湾岸君津は、交通混雑の緩和、内房地域へのアクセス強化、安全性の向上など、さまざまな整備効果をもたらしました。

当事業は、4.8kmの道路整備であり、整備効果を早期に発現するため、順次4車線化を進めてきました。

昭和46年度に事業化し、昭和57年までに全線暫定2車線整備が完了したあと、昭和57年度から平成6年度までの事業休止期間が設けられました。

その後、平成7年に木更津市築地<sup>きさらづしつきじ</sup>地先の延長0.3km、平成9年に同地点の延長2.3kmを4車線供用しました。続いて、平成12年に木更津市築地<sup>きさらづしつきじ</sup>から君津市君津間<sup>きみつしきみつ</sup>の延長2.2kmを4車線供用し、平成12年9月25日に全ての事業が完了しました。

今後、事業を行うに当たっては計画的に事業を進めるとともに、用地買収においては速やかに事業認定手続きに移行するなど、早期の整備効果発現、及び供用目標の達成ができるよう、事業推進に努めていくことが重要であると考えます。