

い ず じゅう かん
伊豆縦貫自動車道

ひがしする が わん かんじょう
一般国道1号 東駿河湾環状道路

かわづ しも だ
一般国道414号 河津下田道路(Ⅱ期)

かわづ しも だ
一般国道414号 河津下田道路(Ⅰ期)

(道路事業)

説明資料

平成28年9月30日

中部地方整備局
沼津河川国道事務所

目 次

1. 伊豆縦貫自動車道の事業概要	
(1) 事業目的	P 1
(2) 計画概要	P 2
2. 評価の視点	
(1) 事業の必要性等に関する視点	P 5
① 交通渋滞の緩和	P 5
② 観光支援	P 6
③ 救急医療活動の支援	P 7
④ 緊急輸送路の機能強化	P 7
⑤ スtock効果事例: 鮮度の良い金目鯛の消費範囲が拡大	P 8
⑥ スtock効果事例: 定住促進	P 9
3. 事業の進捗及び見込みの視点	P10
4. 事業費の見直しについて	P14
5. 費用対効果分析	
3便益による事業の投資効果	P19
6. 代替案立案などの可能性の視点	P20
7. 県・政令市への意見聴取結果	P20
8. 対応方針(原案)	P22

1. 伊豆縦貫自動車道の事業概要

(2) 計画概要(一般国道1号 東駿河湾環状道路)

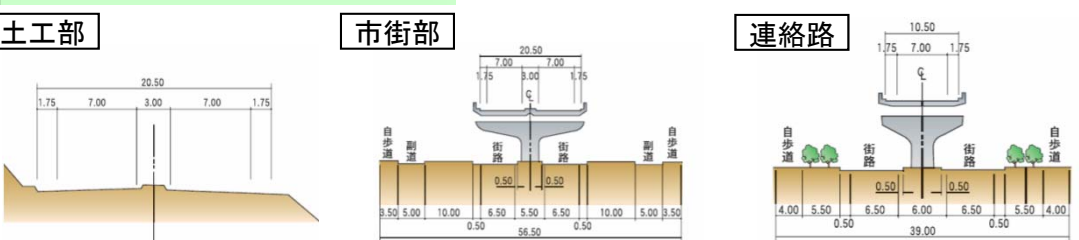
一般国道1号東駿河湾環状道路は、伊豆縦貫自動車道の一部を構成し、沼津市岡宮を起点とし、田方郡函南町平井に至る延長15.0kmの自動車専用道路。沼津岡宮ICから大場函南IC(延長13.1km)は、平成26年2月までに2車線(一部4車線)で開通

全体位置図



事業名	一般国道1号 伊豆縦貫自動車道 東駿河湾環状道路
道路規格	第1種第3級
設計速度	本線:80km/h 連絡路:60km/h
車線数	暫定2車線(沼津岡宮IC~三島塚原IC、一部完成4車線開通) 暫定2車線(三島塚原IC~大場・函南IC)
事業化	昭和63年度
用地着手年度	平成元年度
工事着手年度	平成7年度
延長	15.0km(うち開通済み13.1km)
前回の再評価	平成25年度(指摘事項なし:継続)
全体事業費	2,520億円

標準断面図



■開通区間 (三島塚原IC)

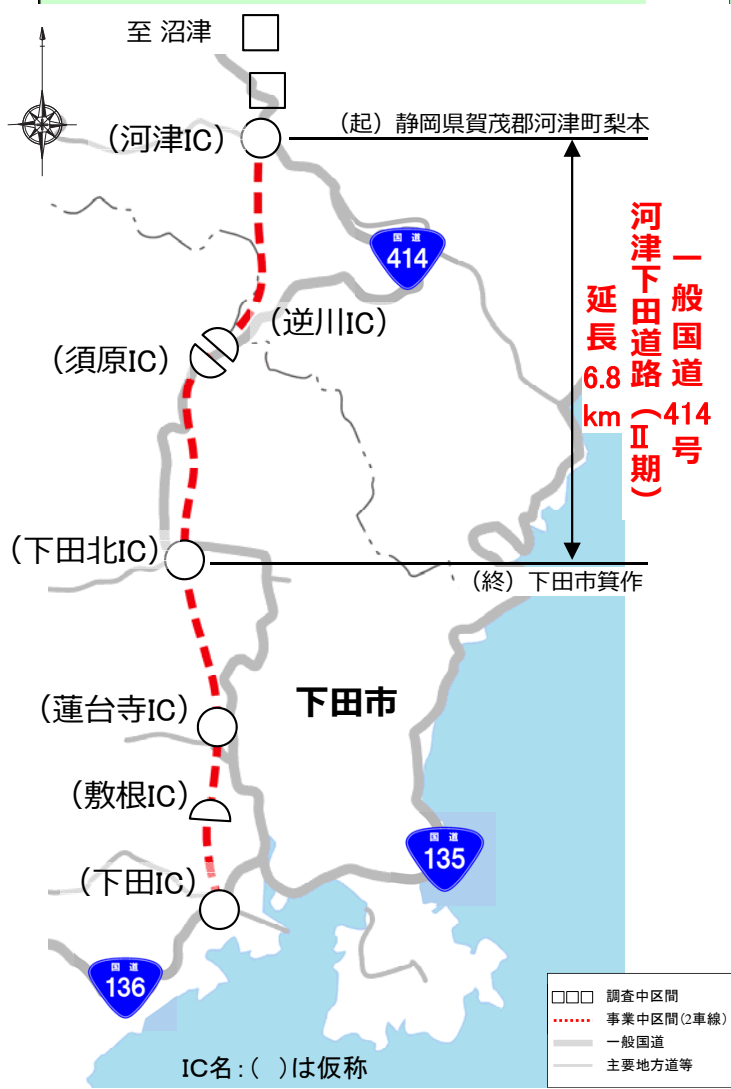


1. 伊豆縦貫自動車道の事業概要

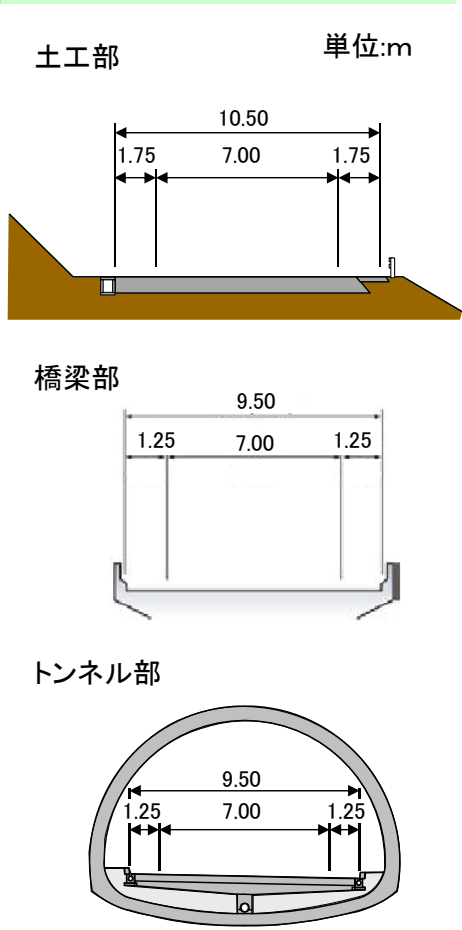
(2) 計画概要(一般国道414号 河津下田道路(Ⅱ期))

一般国道414号^{かわづしもだ}河津下田道路(Ⅱ期)は、伊豆縦貫自動車道の一部を構成し、河津町梨本^{いずじゅうかん}を起点とし、下田市箕作^{かわづちょうなしもと}に至る延長6.8km^{しもだみつくり}の自動車専用道路

全体位置図



標準断面図



事業名	一般国道414号 伊豆縦貫自動車道 河津下田道路(Ⅱ期)
道路規格	第1種第3級
設計速度	80km/h
車線数	完成2車線
事業化	平成24年度
用地着手年度	平成25年度
工事着手年度	平成26年度
延長	6.8km
前回の再評価	平成25年度(指摘事項なし:継続)
全体事業費	375億円(65億円増額)

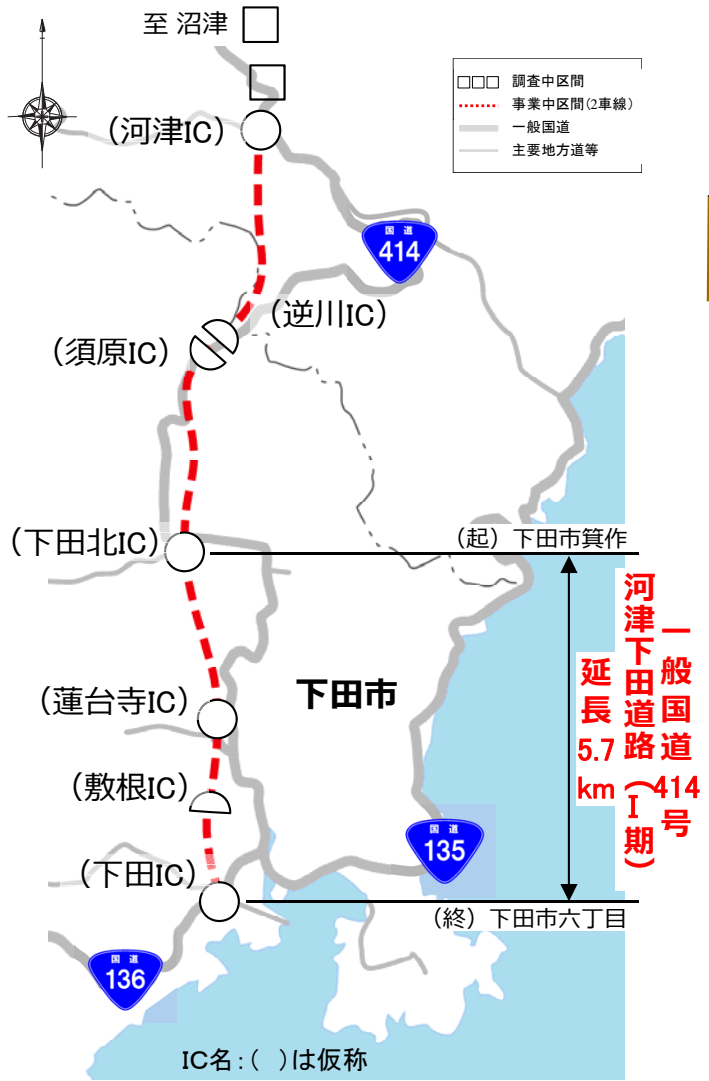


1. 伊豆縦貫自動車道の事業概要

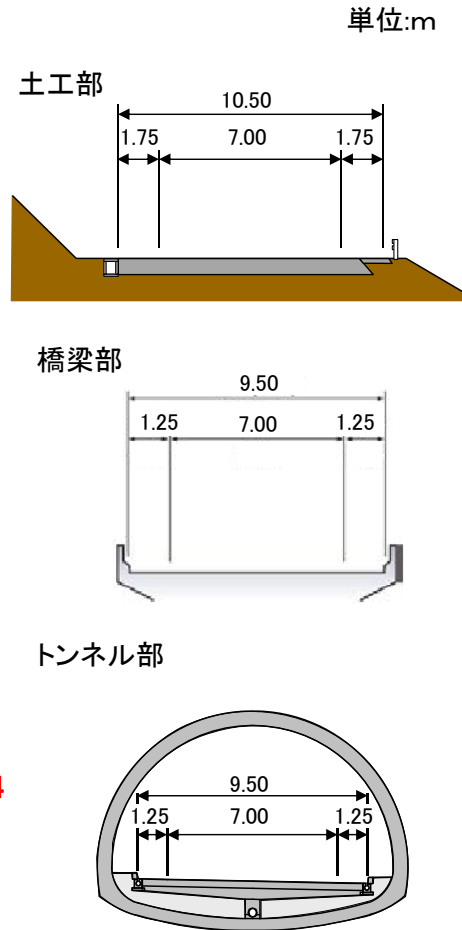
(2) 計画概要(一般国道414号 河津下田道路(I期))

一般国道414号河津下田道路(I期)は、伊豆縦貫自動車道の一部を構成し、^{かわづ}下田市箕作を起点とし、^{しもだ}下田市六丁目に至る延長5.7kmの自動車専用道路

全体位置図



標準断面図



事業名	一般国道414号 伊豆縦貫自動車道 河津下田道路(I期)
道路規格	第1種第3級
設計速度	80km/h
車線数	完成2車線
事業化	平成10年度
用地着手年度	未着手
工事着手年度	未着手
延長	5.7km
前回の再評価	平成25年度(指摘事項なし:継続)
全体事業費	260億円



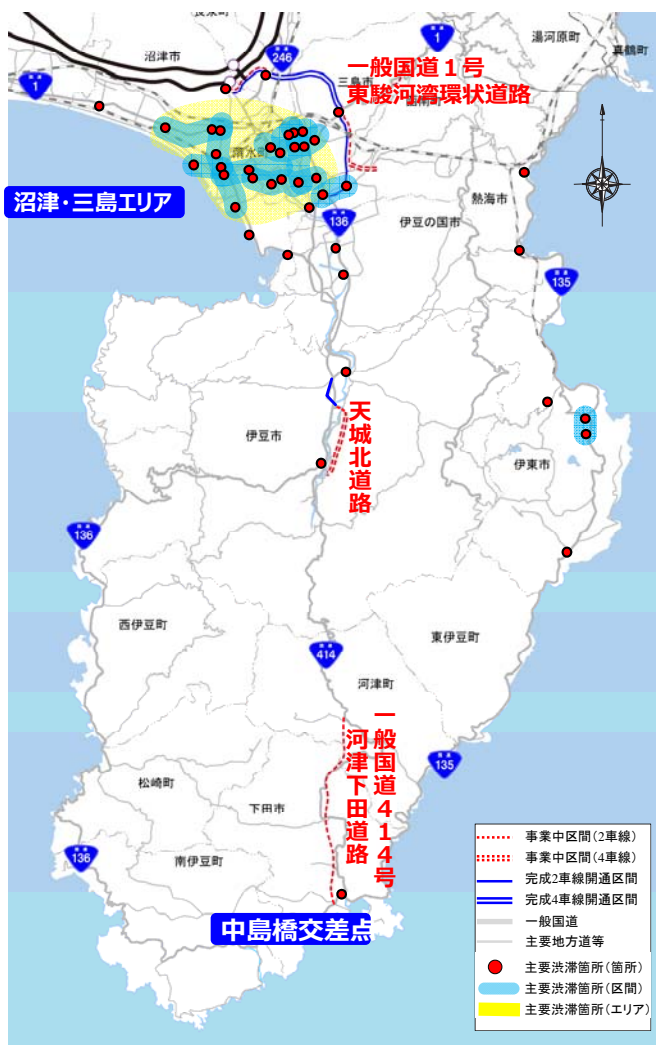
2. 評価の視点

(1) 事業の必要性等に関する視点

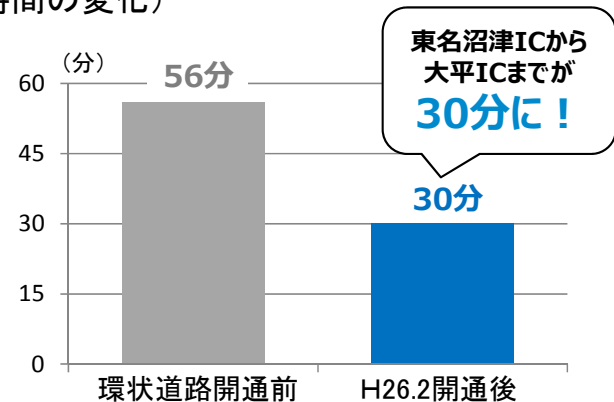
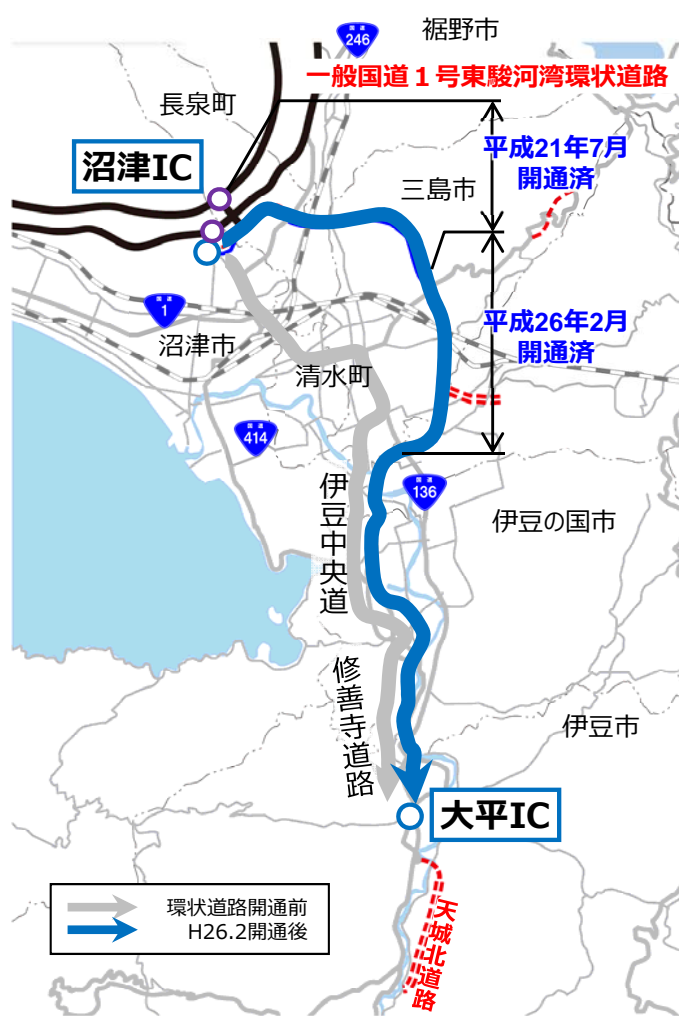
① 交通渋滞の緩和

- 沼津・三島エリアには伊豆地域の約7割の主要渋滞箇所が集中。その他主要渋滞箇所は伊豆半島に点在
- 東駿河湾環状道路の開通により、東名高速道路(沼津IC)から天城北道路(大平IC)の所要時間が約30分に短縮
- 伊豆縦貫自動車道ネットワークが形成され、沼津～下田間のアクセス時間が大幅に短縮することが期待

■ 伊豆地域の主要渋滞箇所



■ 渋滞緩和による効果(東名沼津IC～大平IC所要時間の変化)

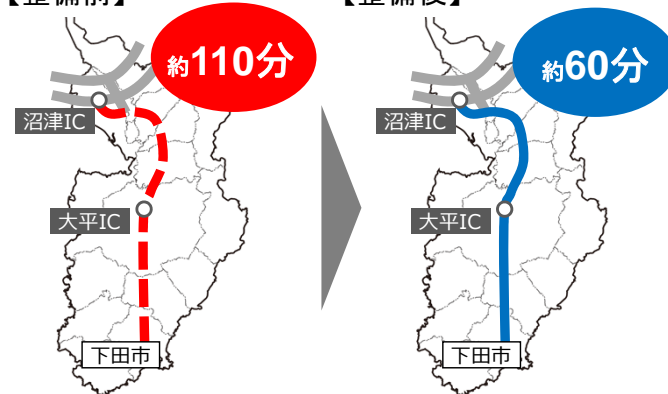


環状道路開通前:平成21年プローブデータ
H26.2開通後:平成26年3月11日(火)走行調査結果

■ アクセスの一層の向上による効果(沼津IC～下田市)

【整備前】

【整備後】



出典 整備前: H22センサス平日混雑時旅行速度
整備後: 東駿河湾環状道路・天城北道路: 80km/h
河津下田道路(I期・II期): 70km/h

2. 評価の視点

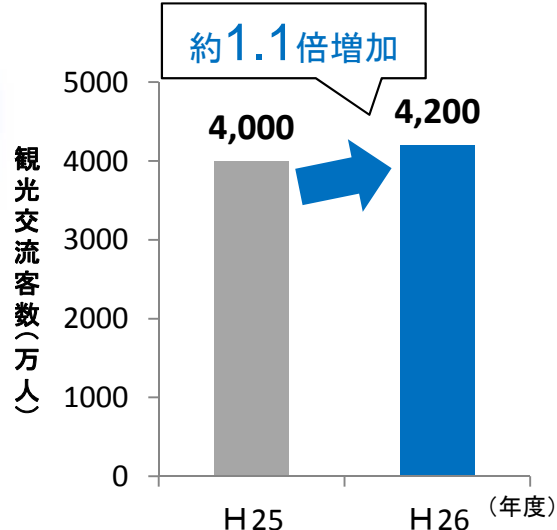
(1) 事業の必要性等に関する視点

② 観光支援

- 伊豆地域のH26年度観光交流客数は前年度比で約1.1倍、韮山反射炉の入場者数は世界遺産登録と相まって約7倍に増加
- 伊豆ベロドロームが2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催地に決定
- 伊豆縦貫自動車道を軸とした道路ネットワークの形成により、観光地の周遊性が確保され、観光産業の更なる発展が期待

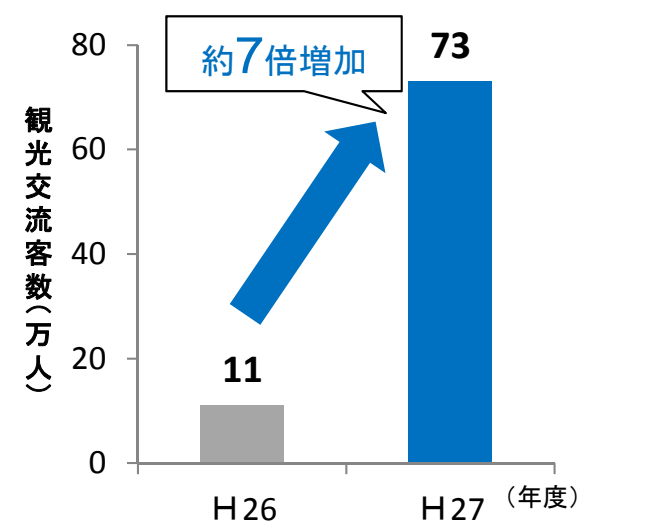


■伊豆地域の観光交流客数



資料:平成26年度静岡県観光交流の動向

■韮山反射炉の入場者数



出典:伊豆の国市提供データ(平成26年4月~平成28年3月)

■伊豆ベロドローム



2020年 東京オリンピック
 伊豆ベロドロームにて
 トラック、マウンテンバイク
 競技開催決定

世界の観光地へ
 ステップアップ

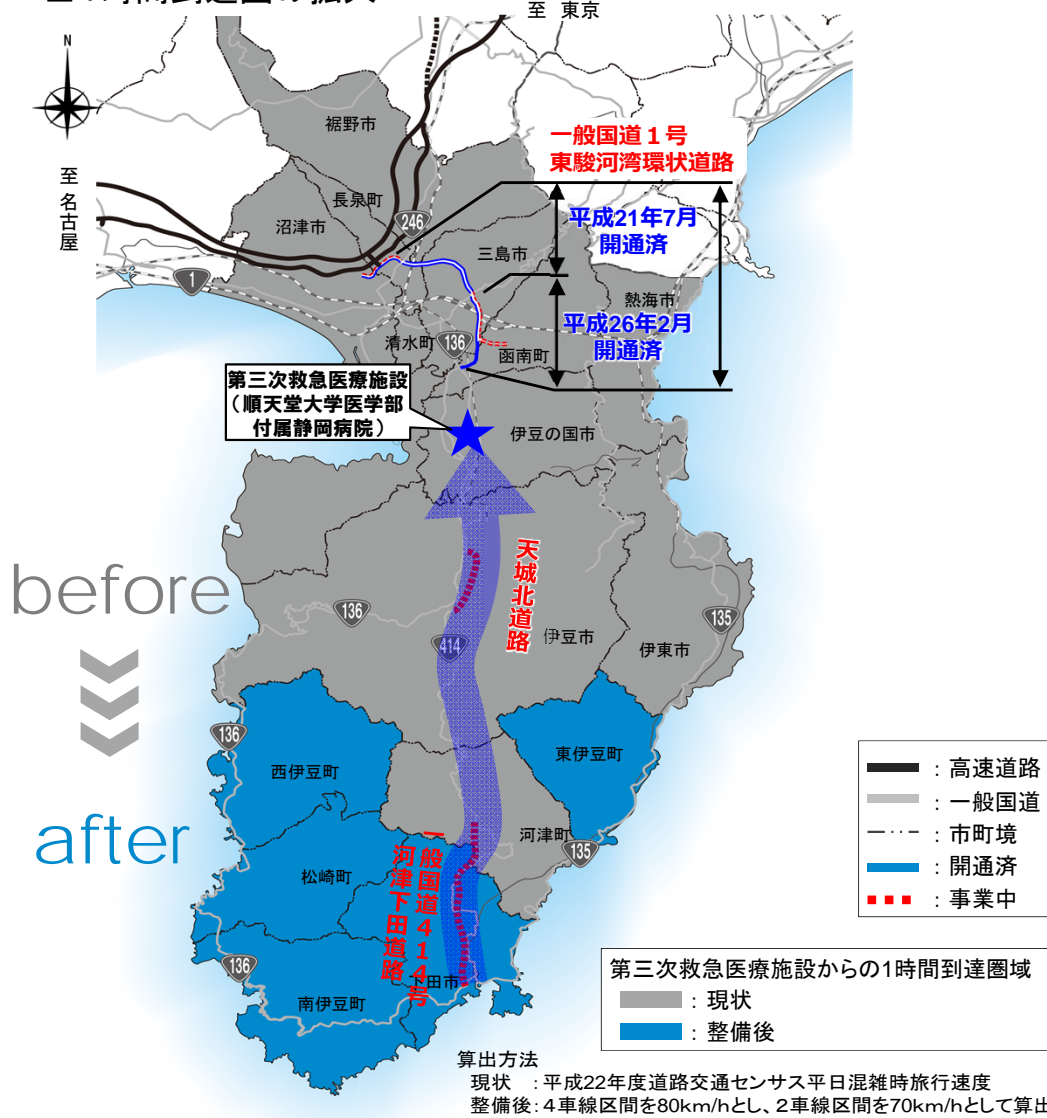
2. 評価の視点

(1) 事業の必要性等に関する視点

③ 救急医療活動の支援

■伊豆縦貫自動車道全線整備により、第三次救急医療施設までの1時間到達圏域が拡大し、救急医療活動を支援

■1時間到達圏の拡大



④ 緊急輸送路の機能強化

■伊豆縦貫自動車道整備により、東名・新東名高速道路から広域的な救命・救急ルートを確認することで、伊豆地域の安心安全が向上

■伊豆版「くしの歯作戦」

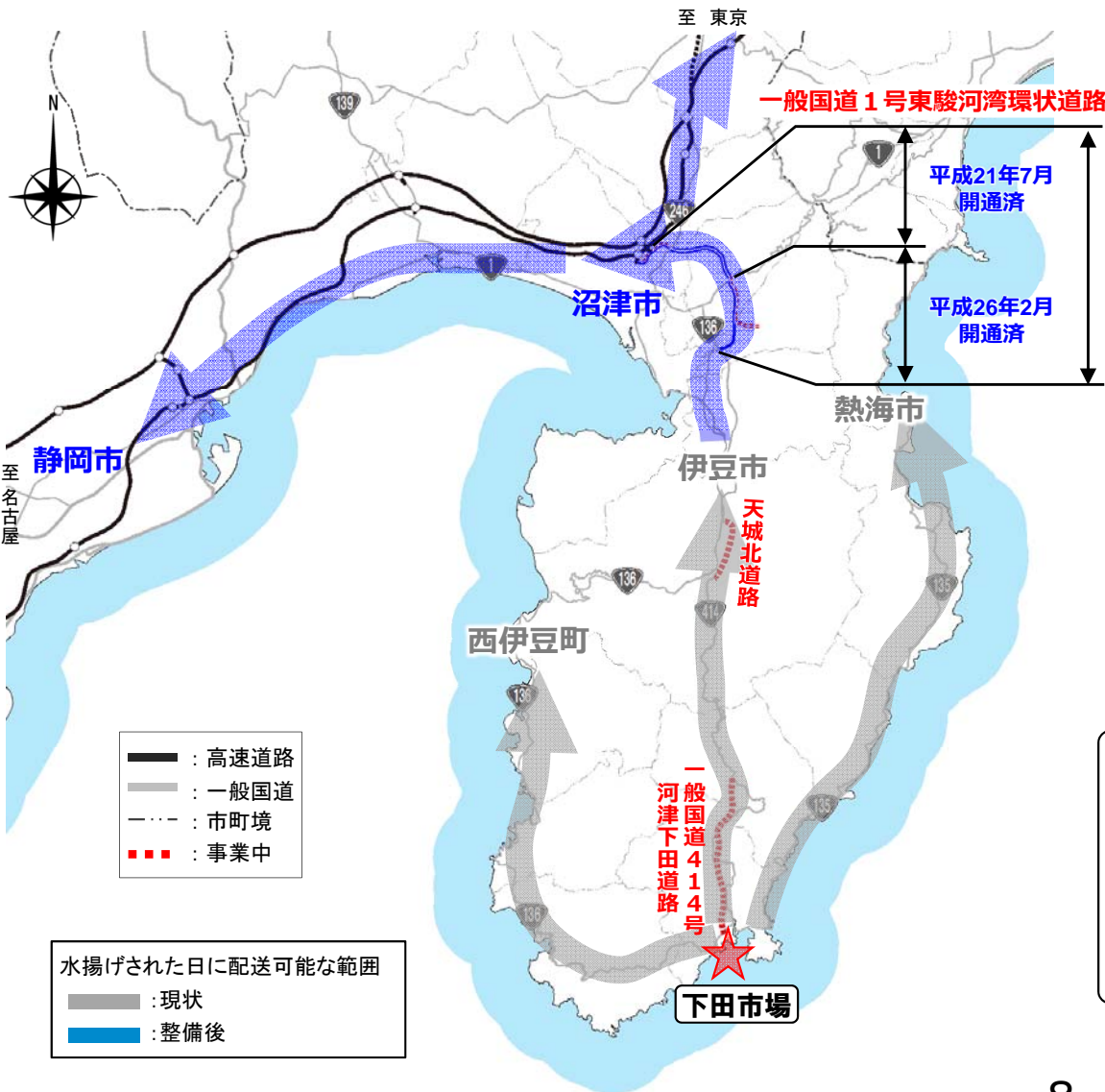


2. 評価の視点

(1) 事業の必要性等に関する視点

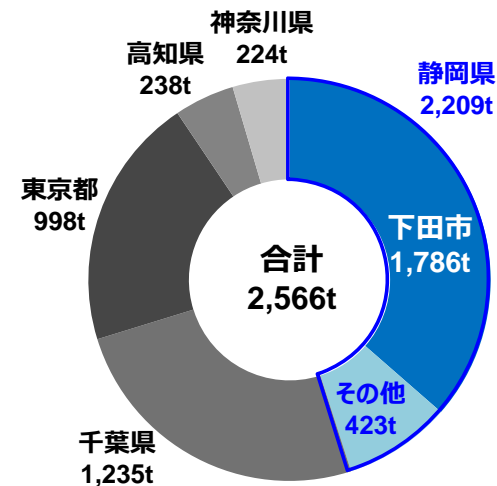
⑤ ストック効果事例: 鮮度の良い金目鯛の消費範囲が拡大

- 下田市で水揚げされる天然の金目鯛は、全国1位の水揚げ量を誇り、全国シェアの約4割を占める
- 水揚げ当日の「日戻りキンメダイ※」は、これまで伊豆半島内のみでの消費だったが、伊豆縦貫自動車道開通により配送時間が短縮し、静岡県中部など広域にわたり消費者へ提供可能



※日戻りキンメダイ: 漁師が日戻り操業を行い、当日中に水揚げされた高級魚

■ 漁港別金目鯛水揚げ量



提供: 静岡県

下田市は全国シェアの約4割

出典: 静岡県水産技術研究所伊豆分場、伊豆漁業協同組合

- 伊豆地域を縦断する路線は国道135、136、414号に限定される上、頻繁に混雑します。そのため、水揚げされた金目鯛をその日の内に消費者へ供給できるエリアは、現状、熱海市、伊豆市、西伊豆町までです。
- 伊豆縦貫自動車道が整備されれば、配送時間の短縮が見込め、沼津市や静岡市等の消費者にその日獲れた鮮度の良い金目鯛を提供することができます。

出典: 伊豆漁業協同組合ヒアリング結果

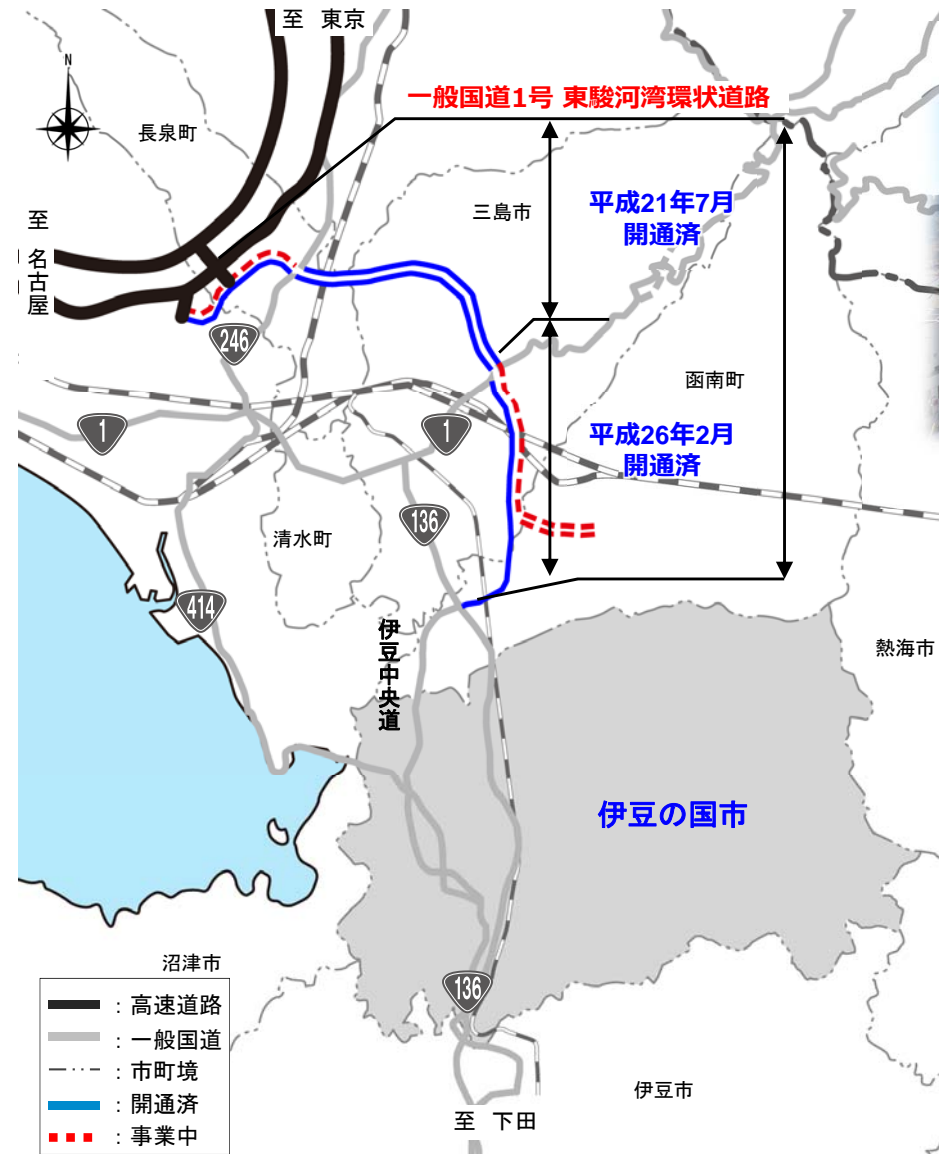


2. 評価の視点

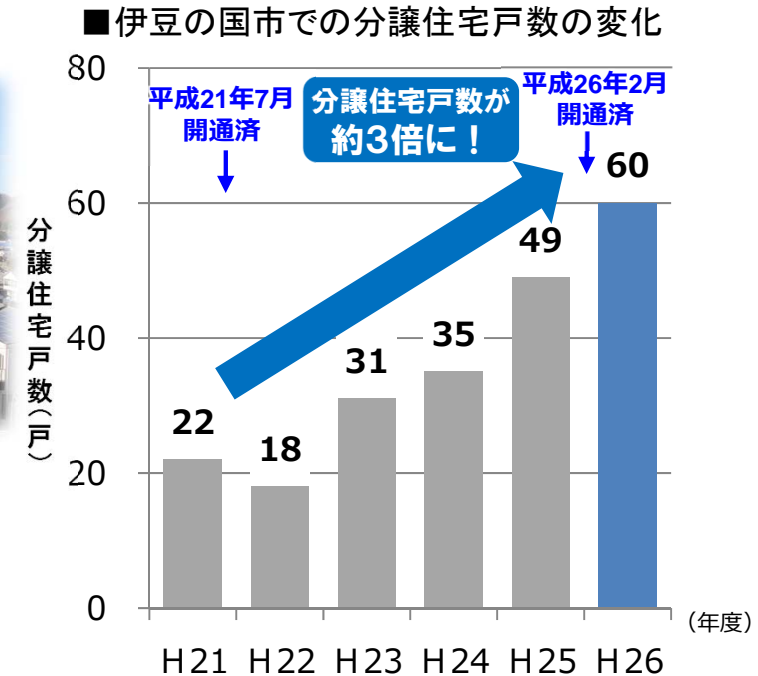
(1) 事業の必要性等に関する視点

⑥ ストック効果事例: 定住促進

- 伊豆の国市では、定住促進施策等の取り組みと東駿河湾環状道路の開通が相まって、分譲住宅の着工件数が増加
- 通勤時間短縮等の開通効果により、地域の定住促進に貢献しており、伊豆縦貫自動車道の整備によって、さらに伊豆地域全体への定住促進が期待



提供：伊豆の国市



出典：静岡県新設住宅着工統計

東駿河湾環状道路の開通により交通アクセスが向上し、静岡県東部地区への通勤時間が短縮されたことは、住宅戸数が増加している要因のひとつと感じます。

出典：伊豆の国市ヒアリング結果



3. 事業の進捗及び見込みの視点

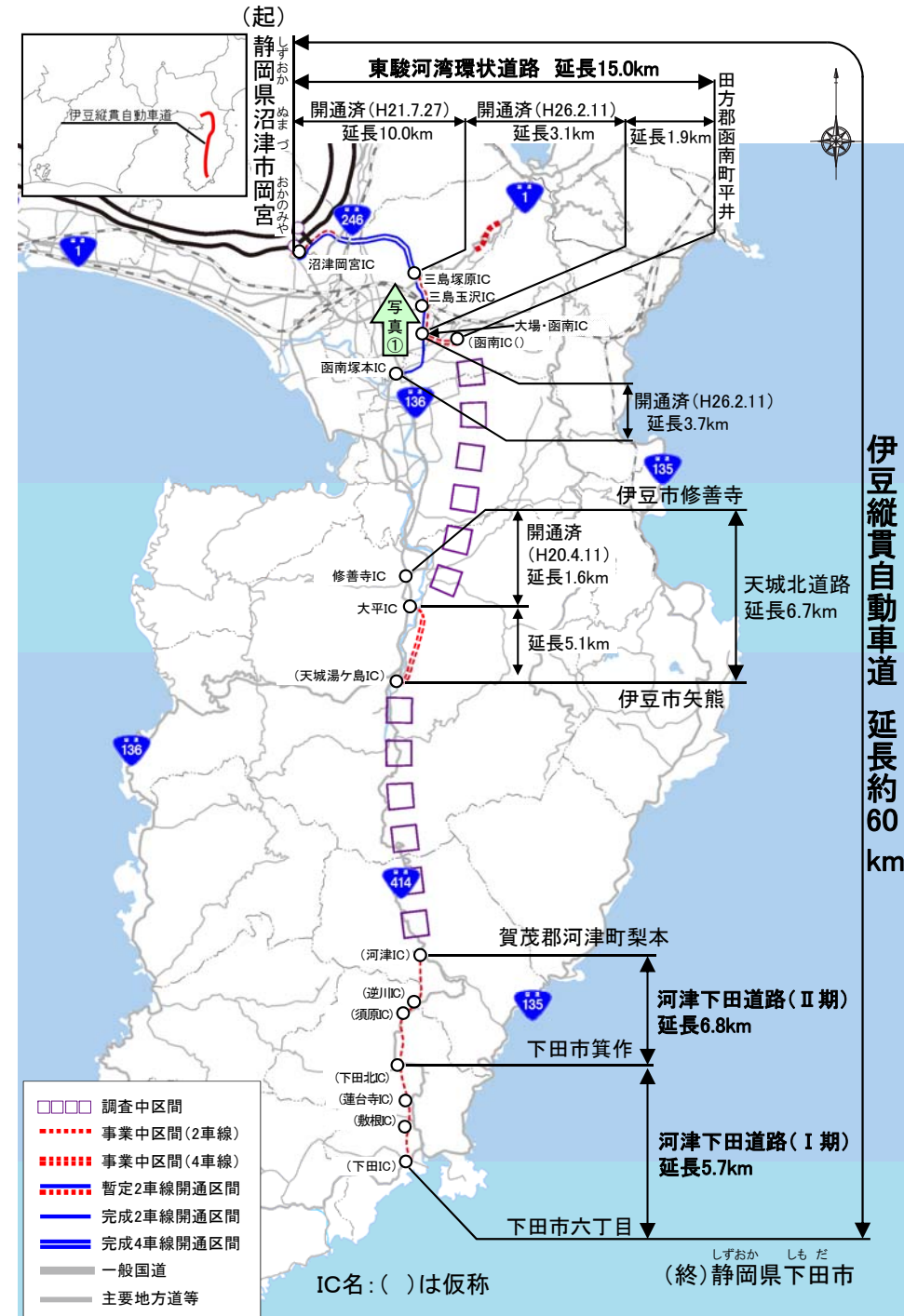
事業の進捗の見込み状況

- 東駿河湾環状道路 : 大場・函南ICから函南IC（仮称）（延長1.9km）は、周辺道路の整備状況や関係機関との調整状況を踏まえつつ、整備を実施
- 河津下田道路（Ⅱ期） : 平成26年度より工事に着手しており、早期開通に向けて用地買収及び工事を推進
- 河津下田道路（Ⅰ期） : 下田市箕作から下田市六丁目（延長5.7km）は、早期開通に向けて今年度から用地買収に着手

<東駿河湾環状道路>



平成27年2月撮影



3. 事業の進捗及び見込みの視点



写真①



平成26年3月撮影

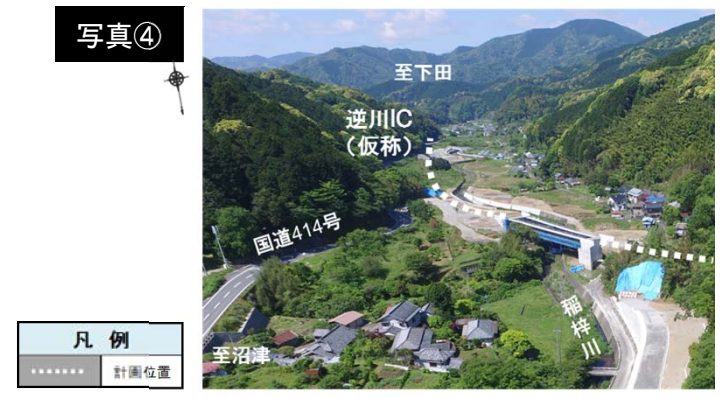
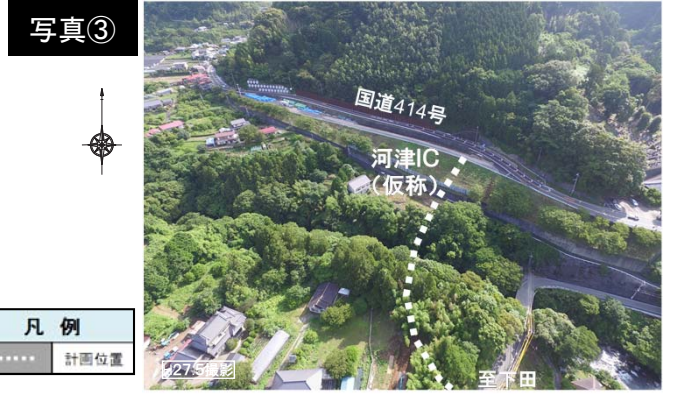
区間	事業の進捗状況	備考
沼津岡宮IC～三島塚原IC	H21年7月暫定2車線(一部4車線)開通済	
三島塚原IC～大場・函南IC	H26年2月暫定2車線開通済	【用地取得率】 88% ⇒ 88% (H24年度末 ⇒ H27年度末)
大場・函南IC～函南IC(仮称)	【調査】今年度も引き続き調査設計を推進	【事業進捗率】 89% ⇒ 92% (H24年度末 ⇒ H27年度末)
連絡路 大場・函南IC～函南塚本IC	H26年2月2車線開通済	

3. 事業の進捗及び見込みの視点



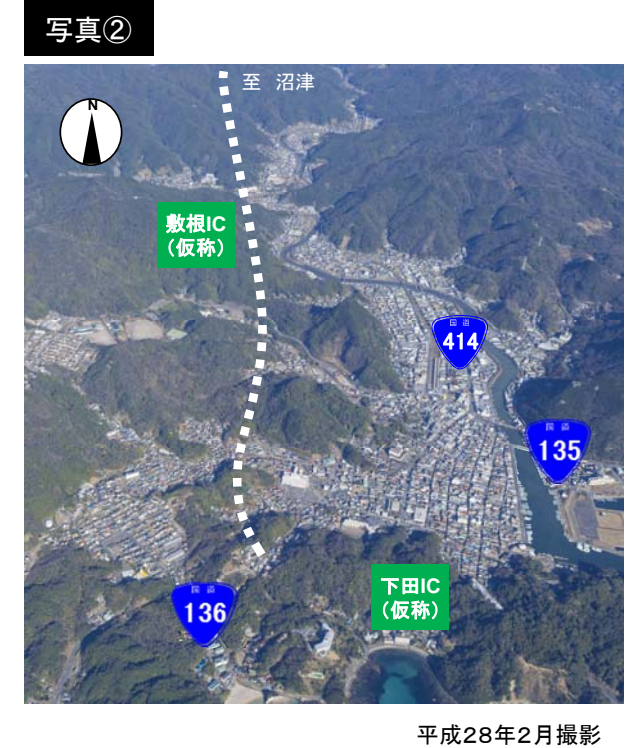
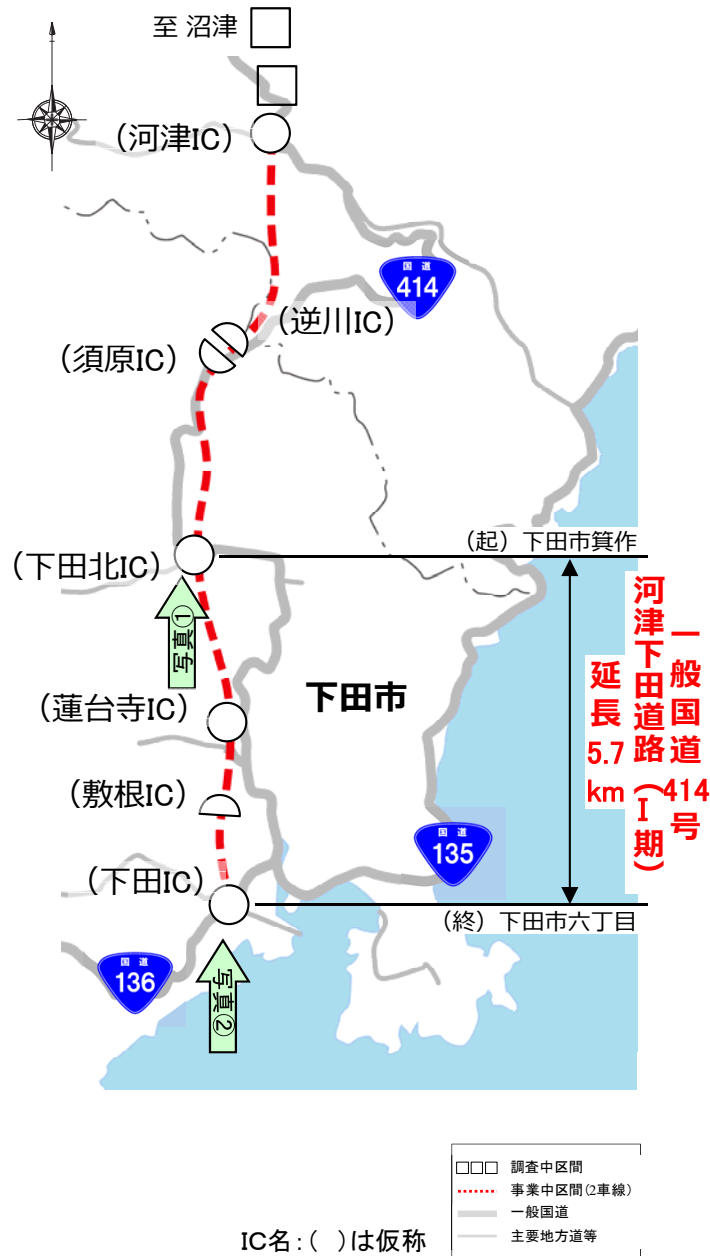
工事進捗状況(改良工事)

工事進捗状況(橋梁工事)



区間	事業の進捗状況	備考
河津IC(仮称)～下田北IC(仮称)	【用地】H25年度より用地取得に着手し、今年度も引き続き推進 【工事】H26年度より工事着手し、今年度も引き続き改良工事、橋梁下部工事を推進	【用地取得率】 0% ⇒ 59% (H24年度末⇒H27年度末) 【事業進捗】 1% ⇒ 20% (H24年度末⇒H27年度末)

3. 事業の進捗及び見込みの視点



区間	事業の進捗状況	備考
下田北IC(仮称)～下田IC(仮称)	【計画】H26年11月に都市計画決定 環境影響評価手続き完了	【用地取得率】 0% ⇒ 0% (H24年度末⇒H27年度末) 【事業進捗】 9% ⇒ 12% (H24年度末⇒H27年度末)

4. 事業費の見直しについて:河津下田道路(Ⅱ期)

■ 事業費増加の要因

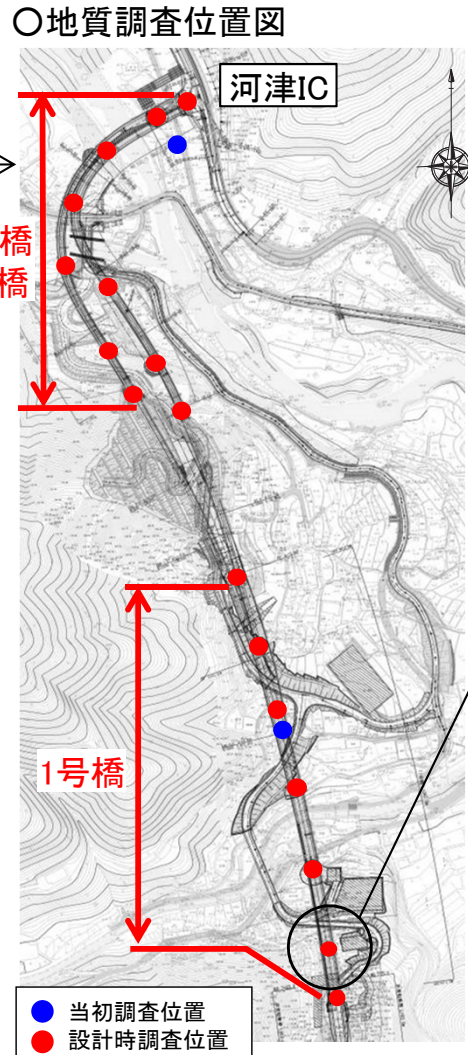
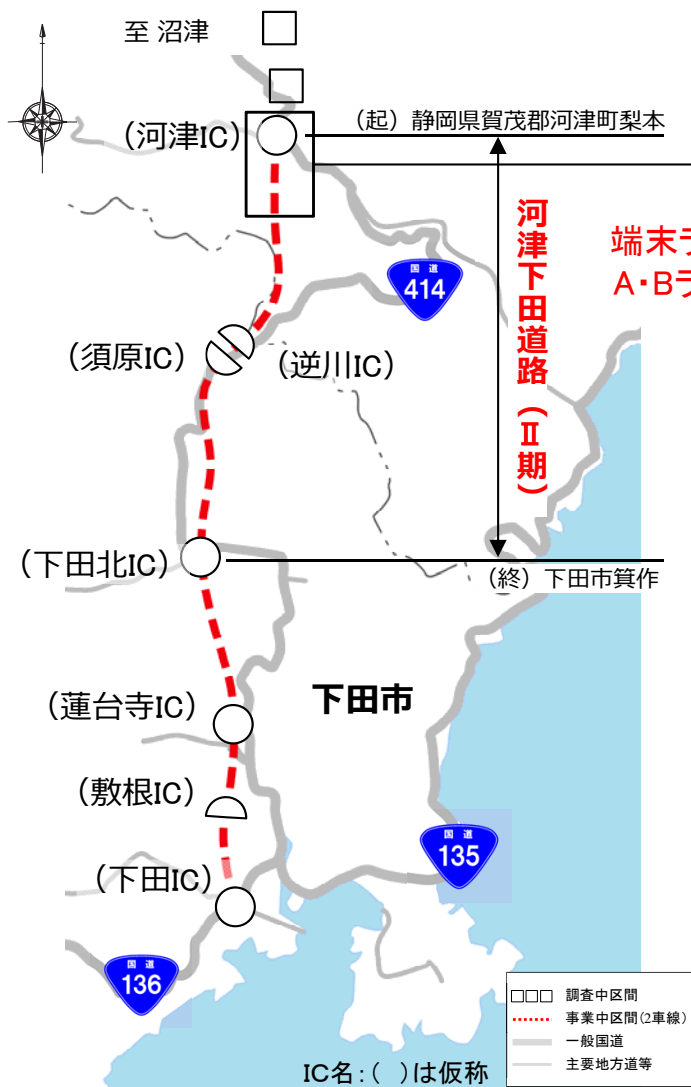
・ 地質の相違、計画の変更、残土処分地の変更による増 **65億円増**

事業費増額の要因	増額
<p>①地質の相違に伴う橋梁構造の変更</p> <ul style="list-style-type: none"> 当初、橋梁位置周辺の現地踏査、地質調査結果に基づき、地質を推定し、橋脚や基礎杭を計画 設計段階において橋脚位置で地質を調査した結果、支持層深度が深いことを確認 支持層線の見直しに伴い橋脚躯体や大口径深礎<small>きょうきやくぐたい たいこうけいしんそ</small>の規模増大の必要が発生し、事業費増額 	15億円
<p>②計画の変更に伴う交差点形状の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> 当初、河津IC交差点の交差形状は、国道414号に直線的に接続する形状の交差点を計画 交通安全上の観点から一般道と自動車専用道路の違いをわかりやすくするため、現国道414号に直角に接続する交差点形状へ見直し 橋梁の延長が増加する必要が発生し、事業費増額 	23億円
<p>③計画の変更に伴う工事用道路の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> 当初、1号橋は幅員の広い町道①を工事用道路として利用する施工方法を予定 地元協議を進める中で、町道①はこの地域の主要な生活道路であり、小学校や幼稚園に隣接しているため、工事用道路計画について、県道①と町道②を拡幅して利用する計画に変更 県道①と町道②は幅員が狭く、拡幅の為に擁壁等の設置が必要となり、事業費増額 	14億円
<p>④残土処分地の変更</p> <ul style="list-style-type: none"> 当初、河津下田道路Ⅱ期の残土は、当該路線に近い下田市上大沢で処分する計画 残土処分地の地権者との交渉過程で、地権者の了解が得られず、残土処分地を見直しする必要が発生し、事業費増額 	13億円

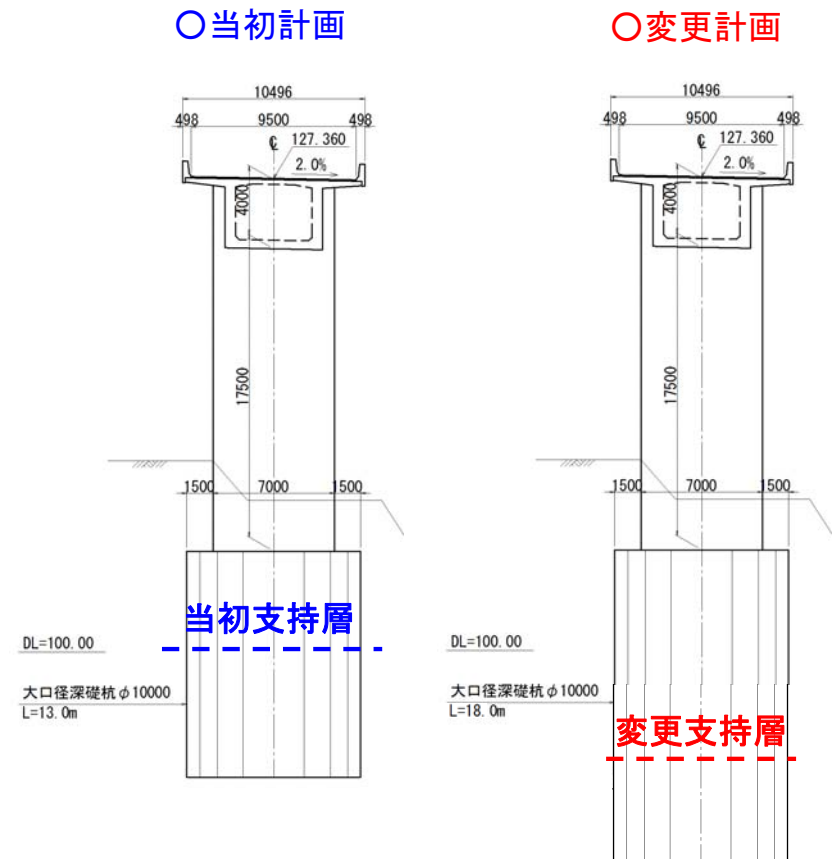
4. 事業費の見直しについて:河津下田道路(Ⅱ期)

①地質の相違に伴う橋梁構造の変更・・・15億円

- 当初、橋梁位置周辺の現地踏査、地質調査結果に基づき、地質を推定し、橋脚や基礎杭を計画
- 設計段階において橋脚位置で地質を調査した結果、支持層深度が深いことを確認
- 支持層線の見直しに伴い橋脚躯体や大口径深礎の規模増大の必要が発生し、事業費増額



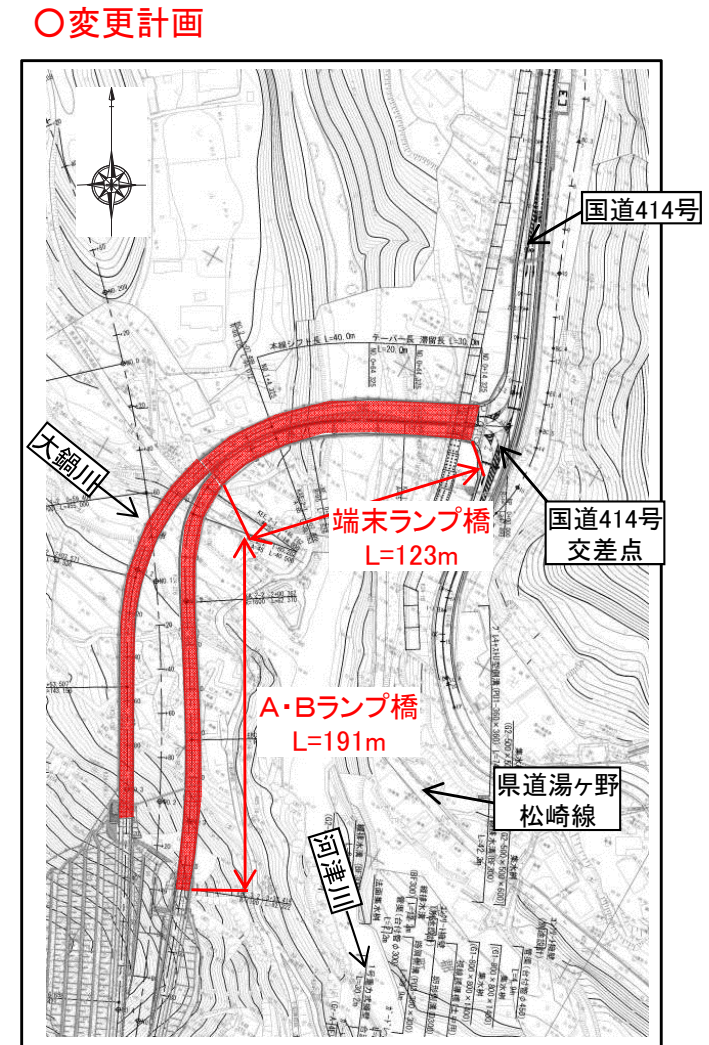
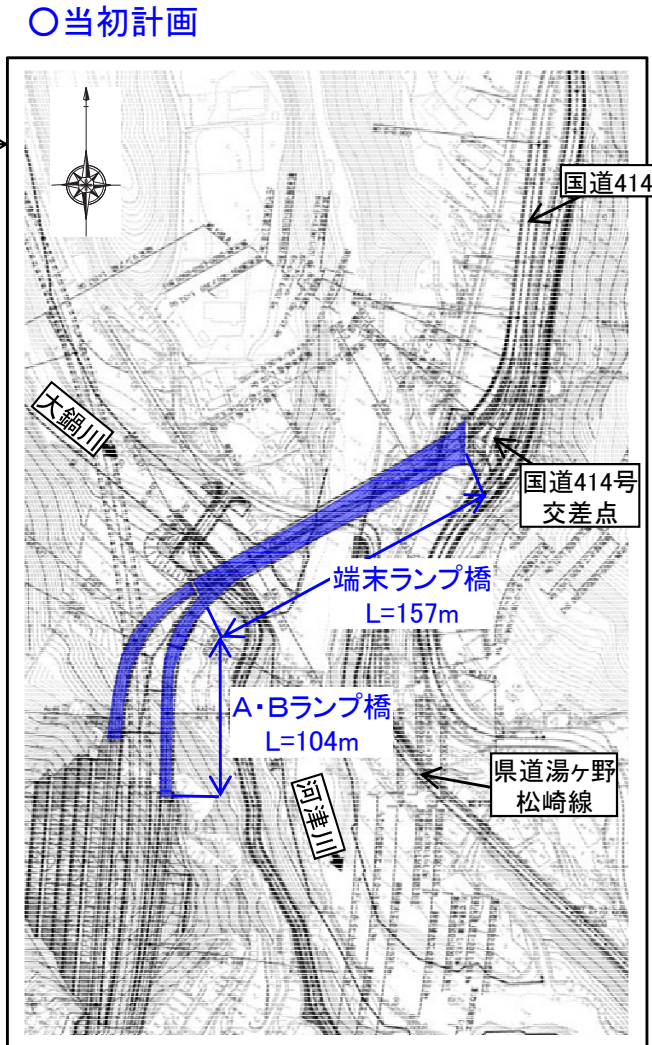
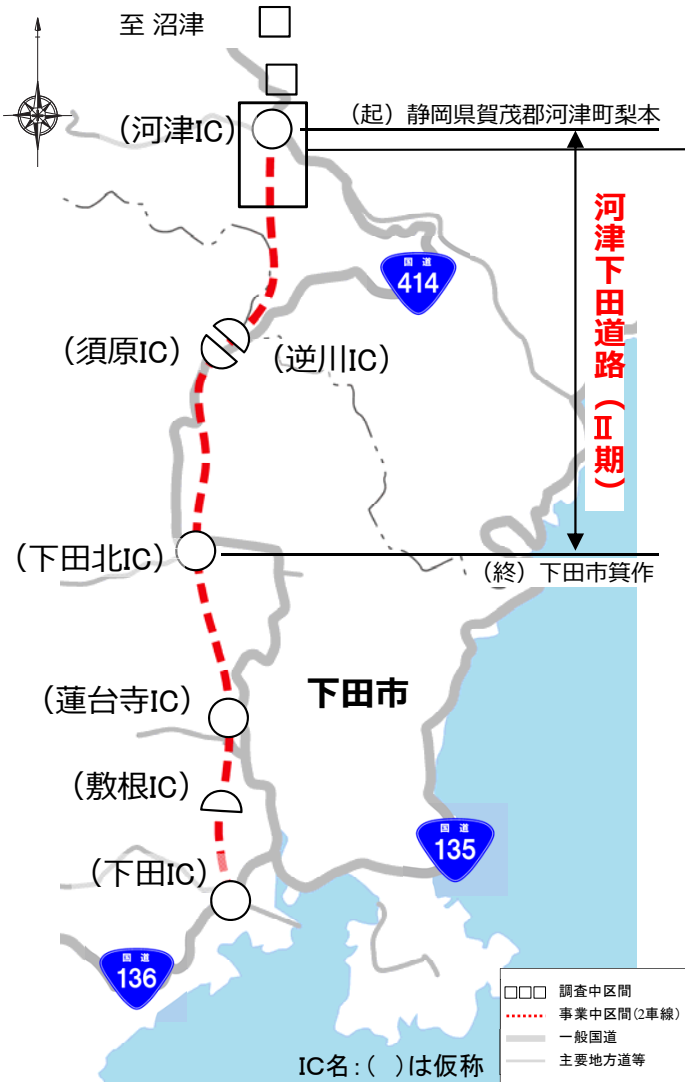
【1号橋】(例)



4. 事業費の見直しについて:河津下田道路(Ⅱ期)

②計画の変更に伴う交差点形状の見直し・・・23億円

- 当初、河津IC交差点の交差形状は、国道414号に直線的に接続する形状の交差点を計画
- 交通安全上の観点から一般道と自動車専用道路の違いをわかりやすくするため、現国道414号に直角に接続する交差点形状へ見直し
- 橋梁の橋長が増加する必要が発生し、事業費増額

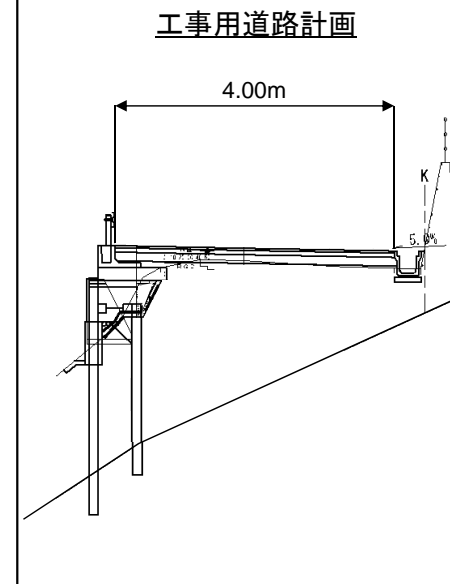
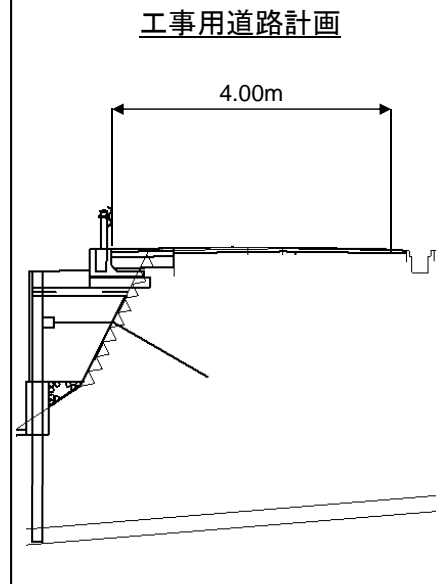
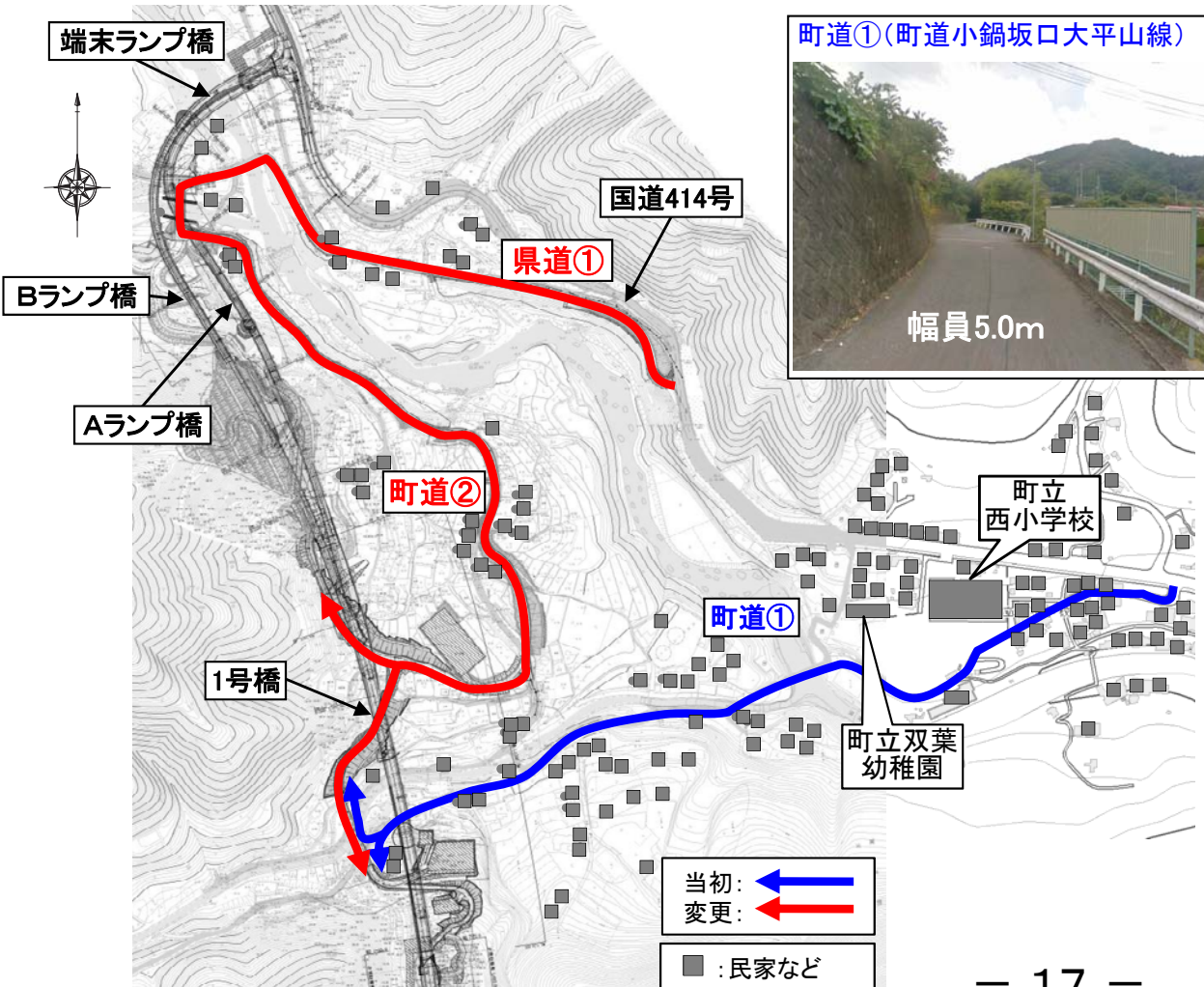


4. 事業費の見直しについて:河津下田道路(Ⅱ期)

③工事用道路計画の変更 14億円

- 当初、1号橋は幅員の広い町道①を工事用道路として利用する施工方法を予定
- 地元協議を進める中で、町道①はこの地域の主要な生活道路であり、小学校や幼稚園に隣接しているため、工事用道路計画について、県道①と町道②を拡幅して利用する計画に変更
- 県道①と町道②は幅員が狭く、拡幅の為に擁壁等の設置が必要となり、事業費増額

【工事用道路計画】



4. 事業費の見直しについて:河津下田道路(Ⅱ期)

④残土処分地の変更 13億円

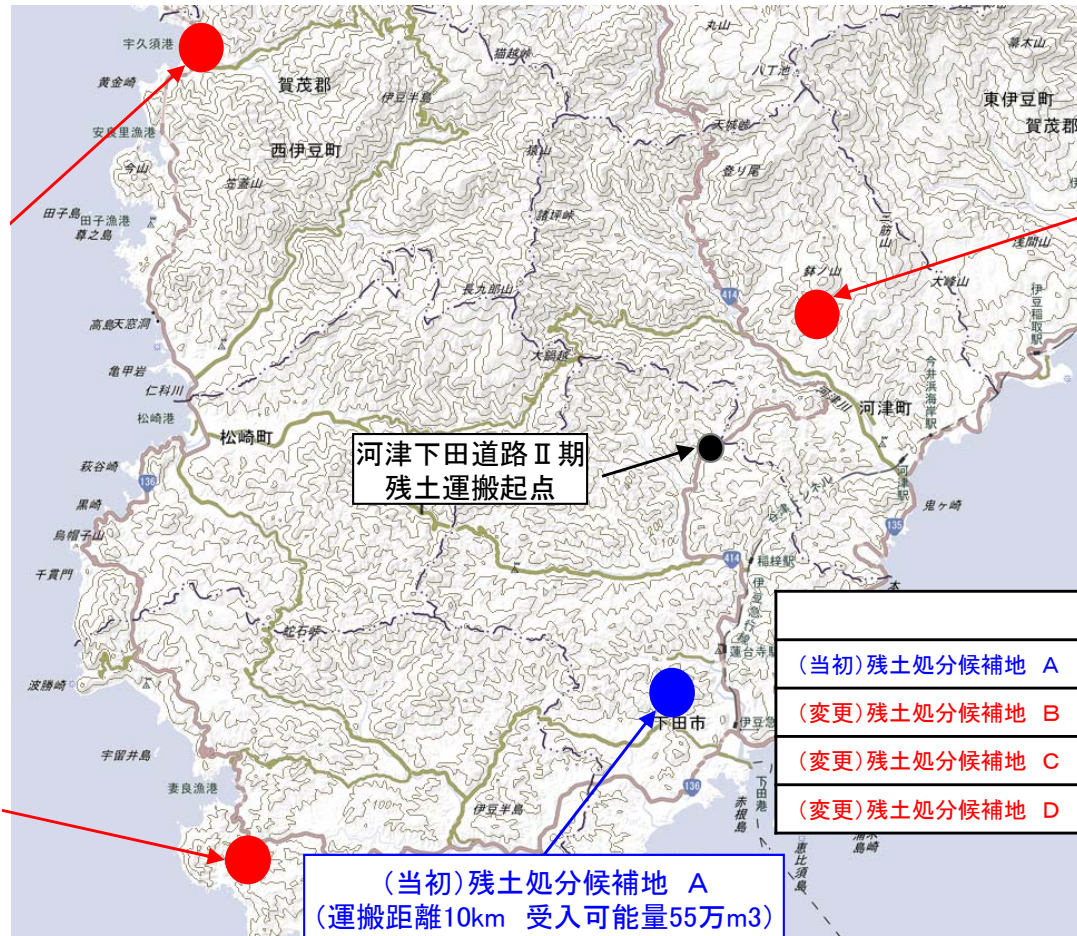
- 当初、河津下田道路Ⅱ期の残土は、当該路線に近い下田市上大沢で処分する計画
- 残土処分地の地権者との交渉過程で、地権者の了解が得られず、残土処分地を見直しする必要が発生し、事業費増額

○残土処分計画

(変更)処分候補地 D
運搬距離37km 受入可能量20万m3



(変更)処分候補地 C
運搬距離24km 受入可能量8万m3



(変更)処分候補地 B
運搬距離16km 受入可能量27万m3



	運搬距離(km)	受入可能量(万m3)
(当初)残土処分候補地 A	10	55
(変更)残土処分候補地 B	16	27
(変更)残土処分候補地 C	24	8
(変更)残土処分候補地 D	37	20

(当初)残土処分候補地 A
(運搬距離10km 受入可能量55万m3)

5. 費用対効果分析：東駿河湾環状道路、河津下田道路（Ⅱ期・Ⅰ期）

3便益による事業の投資効果

$$B/C(\text{事業全体}) = \frac{\text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益}}{\text{事業費} + \text{維持管理費}}$$

【事業全体】

事業区間	便益(億円)				費用(億円)			B/C	前回評価時 B/C
	走行時間短縮	走行経費減少	交通事故減少	計	事業費	維持管理費	計		
東駿河湾環状道路	4,823	483	156	5,462	3,491	110	3,601	1.5	1.4
河津下田道路Ⅱ期	325	57	19	402	318	22	341	1.2	1.3
河津下田道路Ⅰ期	322	60	23	405	220	17	237	1.7	1.7

【残事業】

事業区間	便益(億円)				費用(億円)			B/C	前回評価時 B/C
	走行時間短縮	走行経費減少	交通事故減少	計	事業費	維持管理費	計		
東駿河湾環状道路	1,462	220	74	1,756	170	38	208	8.4	7.1
河津下田道路Ⅱ期	325	57	19	402	240	22	262	1.5	1.4
河津下田道路Ⅰ期	322	60	23	405	176	17	193	2.1	2.0

※1 平成22年8月に公表した「将来交通需要推計の改善について」にて検討することになっていた推計手法の改善(第二段階)を反映した将来OD表に基づきB/Cを算出。

※2 残事業のB/C算出にあたっては、未整備区間において、事業を継続した場合に追加的に必要となる事業費の合計と、追加的に発生する便益を対象として算出。

※3 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

※参考：伊豆縦貫自動車道を一体の事業として算出した費用便益比(B/C)【事業全体】1.2 【残事業】2.8

【前回再評価からの変更点】

1. 平成28年度事業化済道路網に変更(H25→H28)
2. 費用便益分析の基準年次を変更(H25→H28)
3. 事業費の増加による変更(河津下田道路Ⅱ期)

6. 代替案立案などの可能性の視点

■伊豆縦貫自動車道(一般国道1号東駿河湾環状道路、一般国道414号河津下田道路(Ⅱ期・Ⅰ期))は、地形、土地利用状況、主要幹線道路との接続などを勘案した路線計画となっており、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援、地域活性化の支援など、期待される効果が大い事業で、地域の課題に大きな変化は無いことから、現計画が最も適切

7. 県・政令市への意見聴取結果

<一般国道1号東駿河湾環状道路>

■静岡県の意見

伊豆縦貫自動車道は、伊豆地域の主要産業である観光業や農林水産業の振興を始め、移住・定住や新たな企業立地の促進など、様々なストック効果を生み出すとともに、南海トラフ巨大地震の発生時には「命の道」となることから、早期の全線開通が求められています。

本事業は、伊豆地域へ流入する観光・物流などの広域交通と生活交通などの混在を解消し、沼津・三島都市圏の渋滞を緩和するとともに、大規模災害発生時の緊急輸送路の機能強化を図るものであり、当該地域はもとより伊豆地域全体の発展と住民の安全・安心確保に寄与する重要な事業です。

静岡県では、国や市町と一体になった伊豆半島全体の道路ネットワークの構築に取り組んでおりますので、引き続き、早期の効果発現に向け事業を推進するとともに、更なるコスト縮減が図られるよう、併せてお願いします。

また、各年度の事業実施に当たっては、引き続き本県と十分な調整をお願いします。

7. 県・政令市への意見聴取結果

<河津下田道路(Ⅱ期)>

■ 静岡県の意見

伊豆縦貫自動車道は、伊豆地域の主要産業である観光業は農林水産業の振興を始め、移住・定住や新たな企業立地の促進など、様々なストック効果を生み出すとともに、南海トラフ巨大地震の発生時には「命の道」となることから、早期の全線開通が求められています。

本事業は、南伊豆地域における観光交通の集中による渋滞を緩和するとともに、緊急輸送路としての機能確保、医療施設への救急搬送時間の短縮などを図るものであり、当該地域はもとより伊豆地域全体の発展と住民の安全・安心確保に寄与する重要な事業です。

静岡県では、国や市町と一体となった伊豆半島全体の道路ネットワークの構築に取り組んでおりますので、引き続き、早期の効果発現に向け事業を推進するとともに、更なるコスト縮減が図られるよう併せてお願いします。

また、各年度の事業実施に当たっては、引き続き本県と十分な調整をお願いします。

<河津下田道路(Ⅰ期)>

伊豆縦貫自動車道は、伊豆地域の主要産業である観光業や農林水産業の振興を始め、移住・定住や新たな企業立地の促進など、様々なストック効果を生み出すとともに、南海トラフ巨大地震の発生時には「命の道」となることから、早期の全線開通が求められています。

本事業は、南伊豆地域における国道414号の夏季大型車通行規制区間を解消し、観光交通の集中による渋滞を緩和するとともに、緊急輸送路としての機能確保、医療施設への救急搬送時間の短縮などを図るものであり、当該地域はもとより伊豆地域全体の発展と住民の安全・安心確保に寄与する重要な事業です。

静岡県では国や市町と一体となった伊豆半島全体の道路ネットワークの構築に取り組んでおりますので、引き続き、早期の効果発現に向け事業を推進するとともに、更なるコスト縮減が図られるよう併せてお願いします。

また、各年度の事業実施に当たっては、引き続き本県と十分な調整をお願いします。

8. 対応方針(原案)

- 伊豆縦貫自動車道(一般国道1号東駿河湾環状道路、一般国道414号河津下田道路(Ⅱ期)、一般国道414号河津下田道路(Ⅰ期))の事業を継続

い ず じゅう かん
伊豆縦貫自動車道

ひがしする が わん かん じょう
一般国道1号 東駿河湾環状道路

(道路事業)
説明資料

平成28年9月30日

中部地方整備局
沼津河川国道事務所

目 次

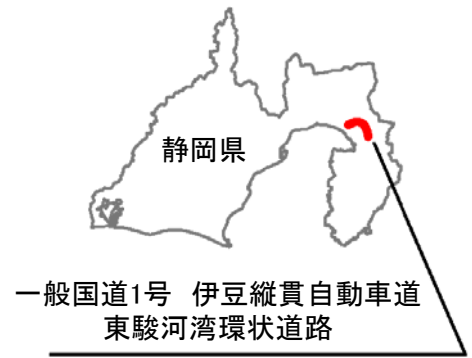
<small>ひがしするがわんかんじょう</small>	
1. 一般国道1号東駿河湾環状道路の事業概要	
(1)事業目的	P 1
(2)計画概要	P 2
2. 評価の視点	
(1)事業の必要性等に関する視点	P 3
①交通渋滞の緩和	P 3
②観光支援	P 4
③ストック効果事例:定住促進	P 5
3. 事業の進捗及び見込みの視点	P 6
4. 費用対効果分析	
3便益による事業の投資効果	P 7
5. 代替案立案などの可能性の視点	P 8
6. 県・政令市への意見聴取結果	P 8
7. 対応方針(原案)	P 8

1. 一般国道1号東駿河湾環状道路の事業概要

(1) 事業目的

一般国道1号東駿河湾環状道路は、伊豆縦貫自動車道の一部を構成し、沼津市岡宮を起点とし、田方郡函南町平井に至る延長15.0kmの自動車専用道路です。沼津岡宮ICから大場・函南IC(延長13.1km)は、平成26年2月までに2車線(一部4車線)で開通しました。本事業は、東名高速道路及び新東名高速道路と接続して伊豆地域へ高速サービスの提供及び都市圏における交通渋滞の緩和、交通事故の削減を図り、豊かな自然による風光明媚な景観や温泉などの観光資源に恵まれた伊豆地域の活性化に寄与します。

一般国道1号東駿河湾環状道路の全体位置図



■開通区間(三島塚原IC)



平成26年3月撮影

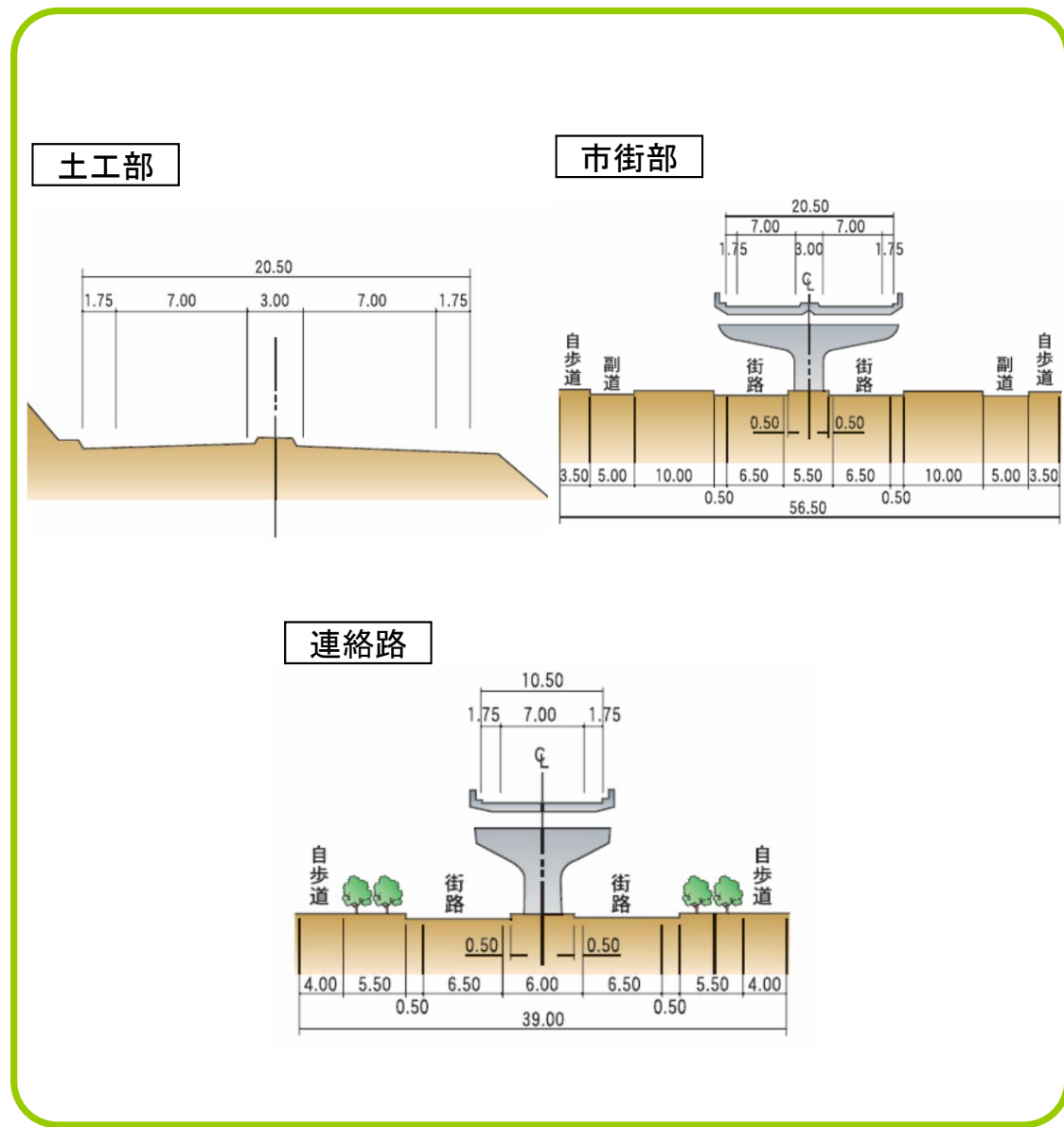
1. 一般国道1号東駿河湾環状道路の事業概要

(2) 計画概要

事業名	一般国道1号 伊豆縦貫自動車道 東駿河湾環状道路
道路規格	第1種第3級
設計速度	本線:80km/h 連絡路:60km/h
車線数	暫定2車線(沼津岡宮IC~三島塚原IC、 一部完成4車線開通) 暫定2車線(三島塚原IC~大場・函南IC)
事業化	昭和63年度
用地着手年度	平成元年度
工事着手年度	平成7年度
延長	15.0km(うち開通済み13.1km)
前回の再評価	平成25年度(指摘事項なし:継続)
全体事業費	2,520億円

標準断面図

単位:m



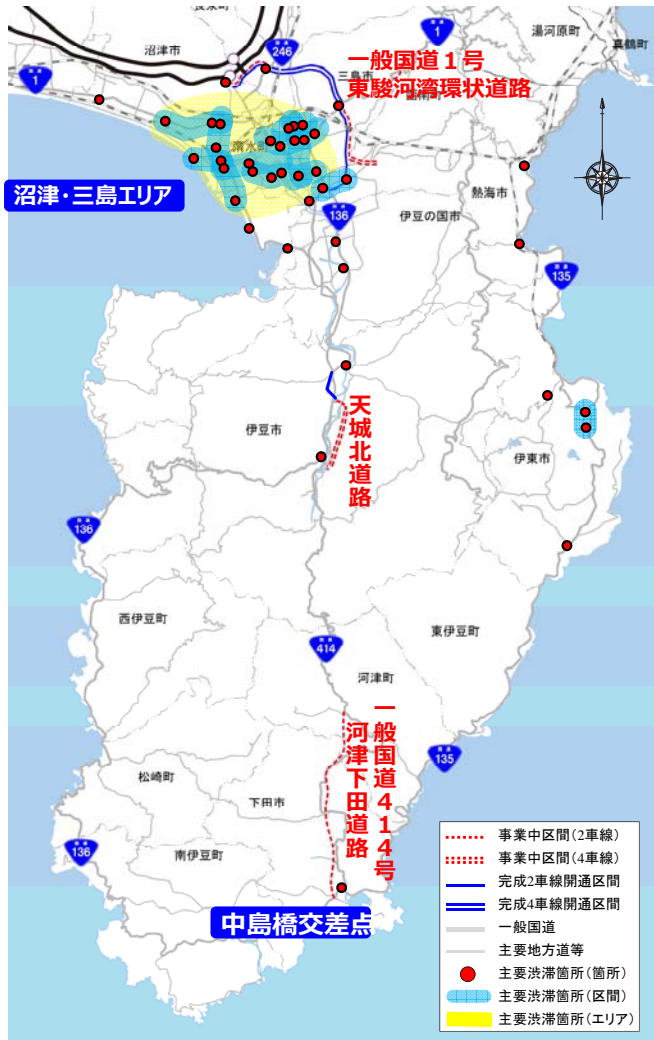
2. 評価の視点

(1) 事業の必要性等に関する視点

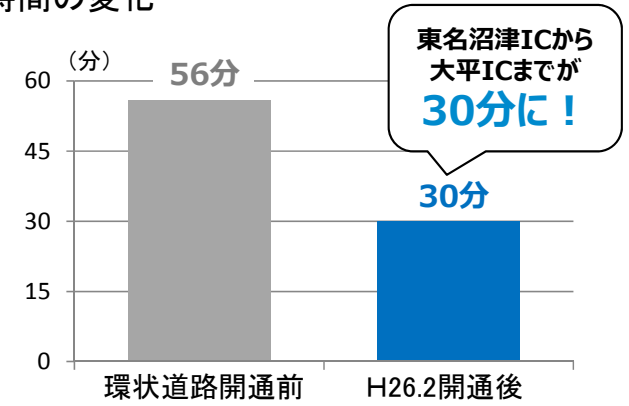
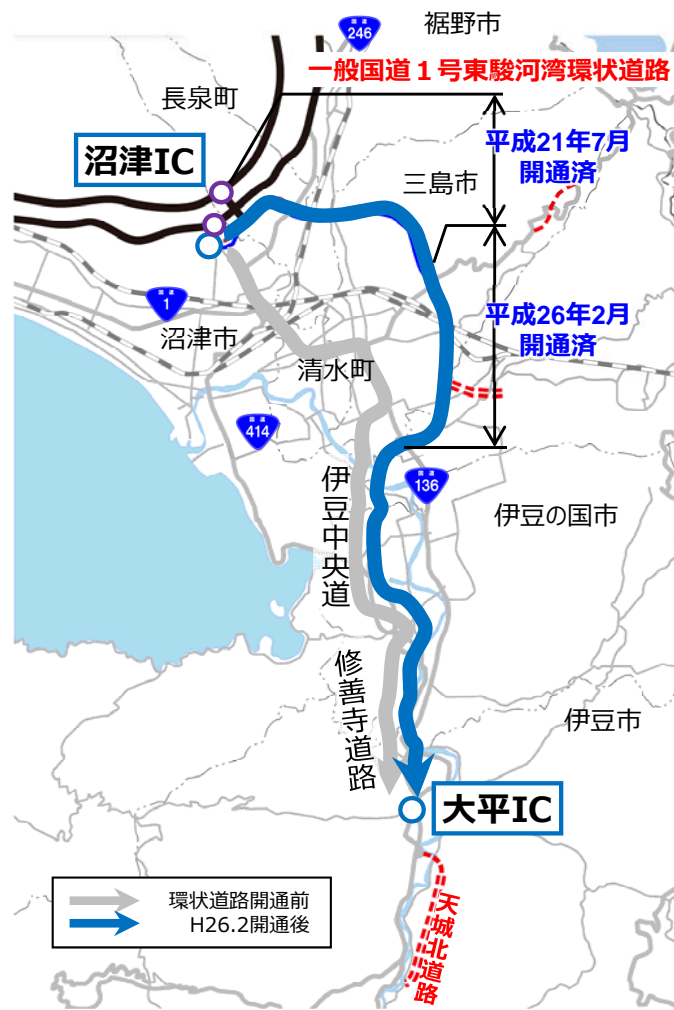
① 交通渋滞の緩和

- 沼津・三島エリアには伊豆地域の約7割の主要渋滞箇所が集中。その他主要渋滞箇所は伊豆半島に点在
- 東駿河湾環状道路の開通により、東名高速道路(沼津IC)から天城北道路(大平IC)の所要時間が約30分に短縮
- 伊豆縦貫自動車道ネットワークが形成され、沼津～下田間のアクセス時間が大幅に短縮することが期待

■ 伊豆地域の主要渋滞箇所

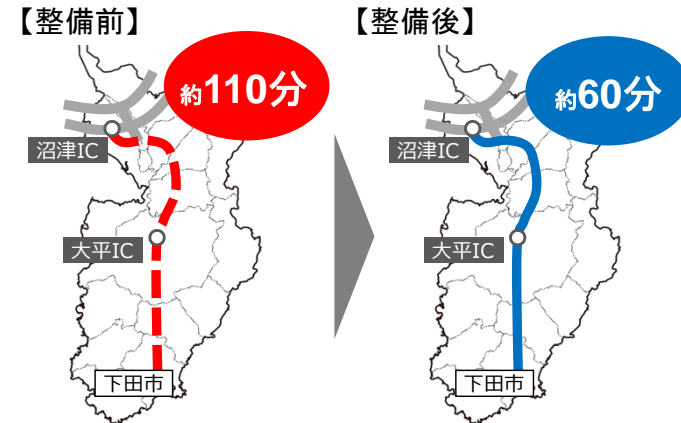


■ 渋滞緩和による効果(東名沼津IC～大平IC所要時間の変化)



環状道路開通前：平成21年プローブデータ
H26.2開通後：平成26年 3月11日(火) 走行調査結果

■ アクセスの一層の向上による効果(沼津IC～下田市)



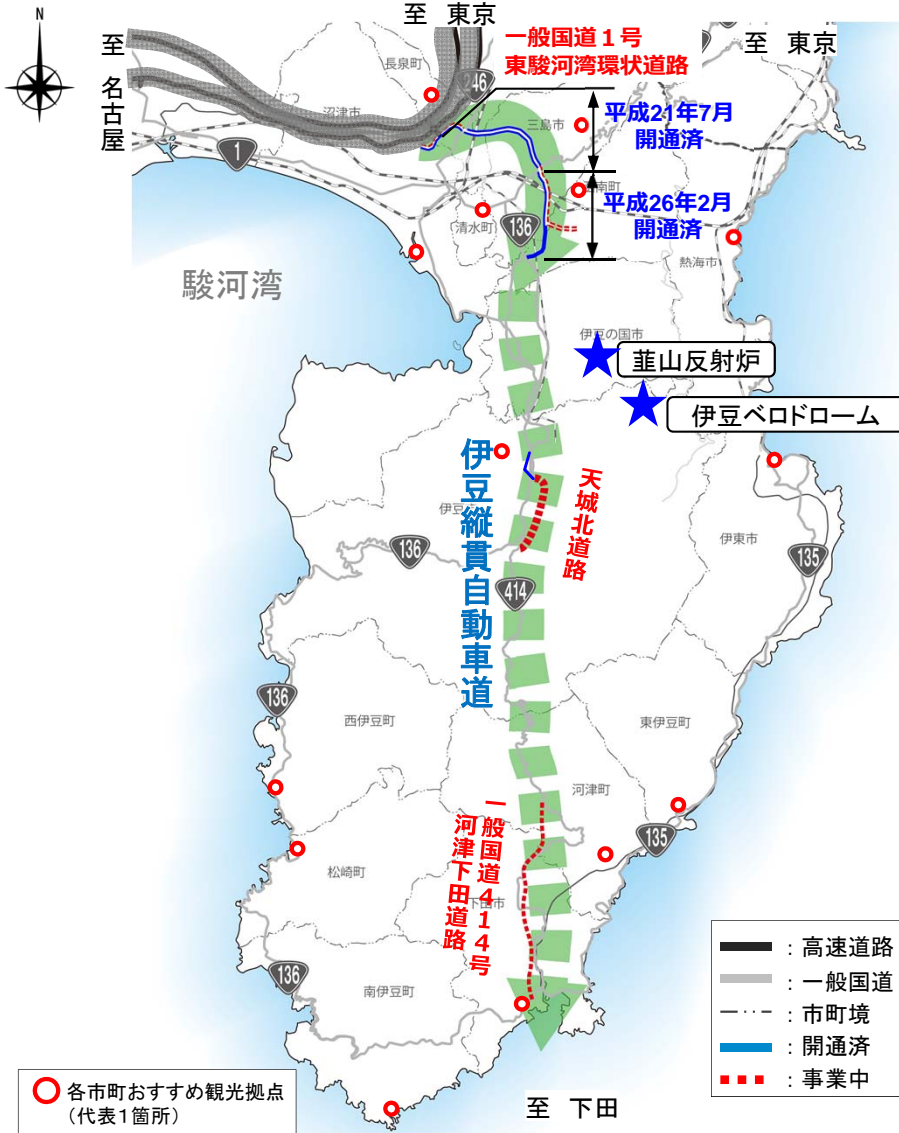
出典 整備前：H22センサ平日混雑時旅行速度
整備後：東駿河湾環状道路・天城北道路：80km/h
河津下田道路（I期・II期）：70km/h

2. 評価の視点

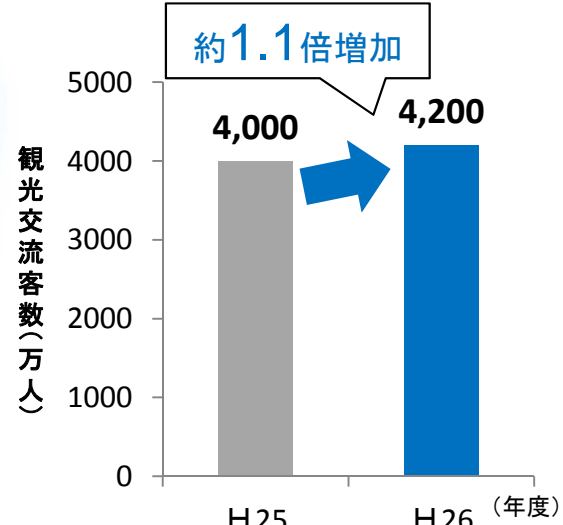
(1) 事業の必要性等に関する視点

② 観光支援

- 伊豆地域のH26年度観光交流客数は前年度比で約1.1倍、韮山反射炉の入場者数は世界遺産登録と相まって約7倍に増加
- 伊豆ベロドロームが2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催地に決定
- 伊豆縦貫自動車道を軸とした道路ネットワークの形成により、観光地の周遊性が確保され、観光産業の更なる発展が期待

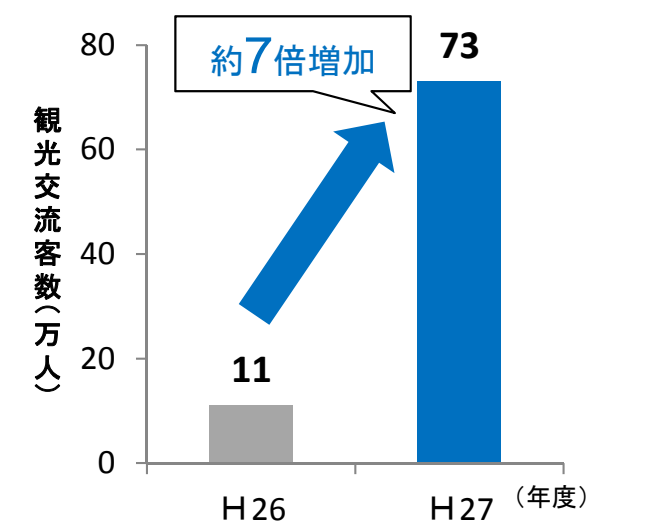


■伊豆地域の観光交流客数



資料:平成26年度静岡県観光交流の動向

■韮山反射炉の入場者数



出典:伊豆の国市提供データ(平成26年4月~平成28年3月)

■伊豆ベロドローム



2020年 東京オリンピック
 伊豆ベロドロームにて
 トラック、マウンテンバイク
 競技開催決定

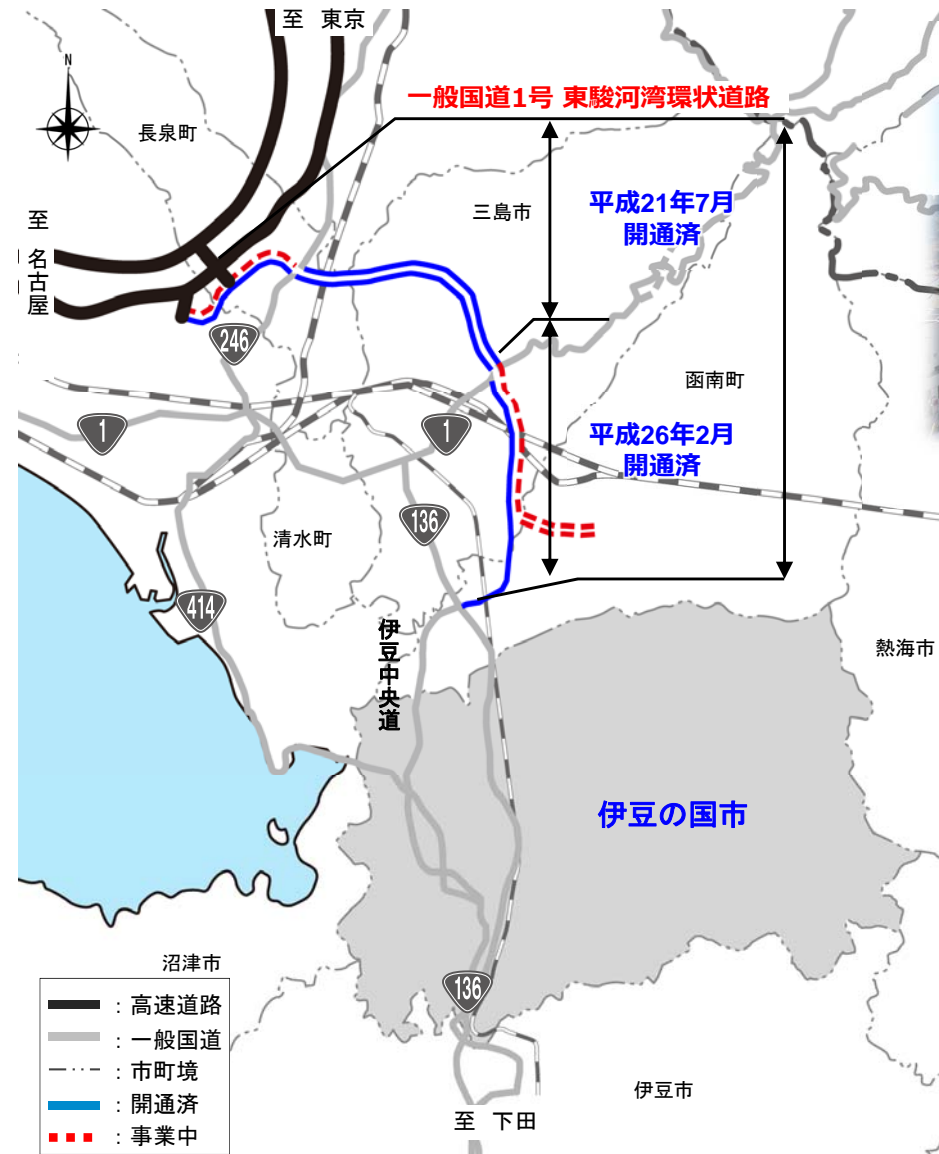
世界の観光地へ
 ステップアップ

2. 評価の視点

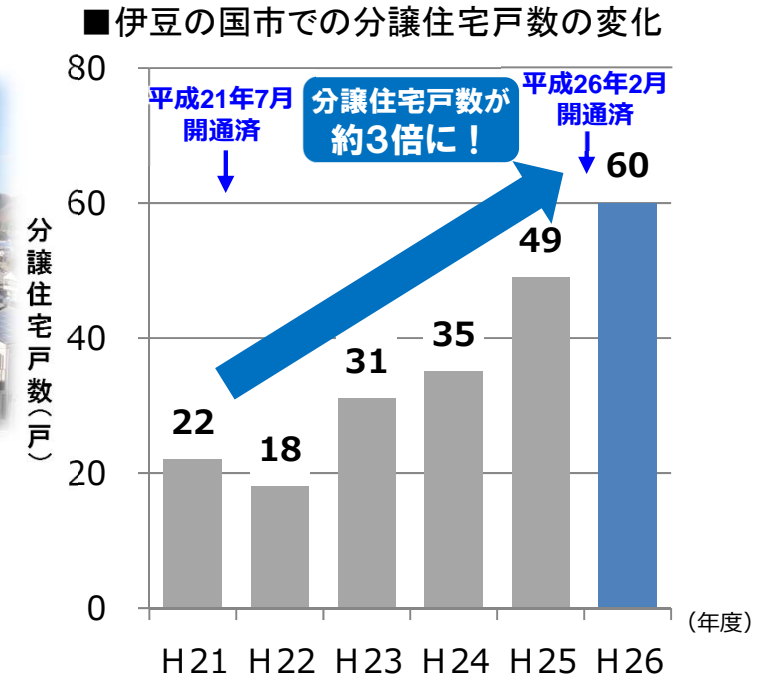
(1) 事業の必要性等に関する視点

③ ストック効果事例: 定住促進

- 伊豆の国市では、定住促進施策等の取り組みと東駿河湾環状道路の開通が相まって、分譲住宅の着工件数が増加
- 通勤時間短縮等の開通効果により、地域の定住促進に貢献しており、伊豆縦貫自動車道の整備によって、さらに伊豆地域全体への定住促進が期待



提供：伊豆の国市



出典：静岡県新設住宅着工統計

東駿河湾環状道路の開通により交通アクセスが向上し、静岡県東部地区への通勤時間が短縮されたことは、住宅戸数が増加している要因のひとつと感じます。

出典：伊豆の国市ヒアリング結果



3. 事業の進捗及び見込みの視点

事業の進捗の見込み状況

■大場・函南ICから函南IC(仮称)(延長1.9km)は、周辺道路の整備状況や関係機関との調整状況を踏まえつつ、整備を実施



写真①



平成26年3月撮影

区間	事業の進捗状況	備考
沼津岡宮IC~三島塚原IC	H21年7月暫定2車線(一部4車線)開通済	
三島塚原IC~大場・函南IC	H26年2月暫定2車線開通済	【用地取得率】 88% ⇒ 88% (H24年度末 ⇒ H27年度末)
大場・函南IC~函南IC(仮称)	【調査】今年度も引き続き調査設計を推進	【事業進捗率】 89% ⇒ 92% (H24年度末 ⇒ H27年度末)
連絡路 大場・函南IC~函南塚本IC	H26年2月2車線開通済	

4. 費用対効果分析: 東駿河湾環状道路

3便益による事業の投資効果

$$B/C(\text{事業全体}) = \frac{\text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益}}{\text{事業費} + \text{維持管理費}}$$

【事業全体】

事業区間	便益(億円)				費用(億円)			B/C	前回評価時 B/C
	走行時間短縮	走行経費減少	交通事故減少	計	事業費	維持管理費	計		
東駿河湾環状道路	4,823	483	156	5,462	3,491	110	3,601	1.5	1.4

【残事業】

事業区間	便益(億円)				費用(億円)			B/C	前回評価時 B/C
	走行時間短縮	走行経費減少	交通事故減少	計	事業費	維持管理費	計		
東駿河湾環状道路	1,462	220	74	1,756	170	38	208	8.4	7.1

- ※1 平成22年8月に公表した「将来交通需要推計の改善について」にて検討することになっていた推計手法の改善(第二段階)を反映した将来OD表に基づきB/Cを算出。
 ※2 残事業のB/C算出にあたっては、未整備区間において、事業を継続した場合に追加的に必要となる事業費の合計と、追加的に発生する便益を対象として算出。
 ※3 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

【前回再評価からの変更点】

1. 平成28年度事業化済道路網に変更(H25→H28)
2. 費用便益分析の基準年次を変更(H25→H28)

5. 代替案立案などの可能性の視点

- 伊豆縦貫自動車道(一般国道1号東駿河湾環状道路)は、地形、土地利用状況、主要幹線道路との接続などを勘案した路線計画となっており、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援、地域活性化の支援など、期待される効果が大きい事業で、地域の課題に大きな変化は無いことから、現計画が最も適切

6. 県・政令市への意見聴取結果

■静岡県の意見

伊豆縦貫自動車道は、伊豆地域の主要産業である観光業や農林水産業の振興を始め、移住・定住や新たな企業立地の促進など、様々なストック効果を生み出すとともに、南海トラフ巨大地震の発生時には「命の道」となることから、早期の全線開通が求められています。

本事業は、伊豆地域へ流入する観光・物流などの広域交通と生活交通などの混在を解消し、沼津・三島都市圏の渋滞を緩和するとともに、大規模災害発生時の緊急輸送路の機能強化を図るものであり、当該地域はもとより伊豆地域全体の発展と住民の安全・安心確保に寄与する重要な事業です。

静岡県では、国や市町と一体になった伊豆半島全体の道路ネットワークの構築に取り組んでおりますので、引き続き、早期の効果発現に向け事業を推進するとともに、更なるコスト縮減が図られるよう、併せてお願いします。

また、各年度の事業実施に当たっては、引き続き本県と十分な調整をお願いします。

7. 対応方針(原案)

- 伊豆縦貫自動車道(一般国道1号東駿河湾環状道路)の事業を継続

い ず じゅう かん
伊豆縦貫自動車道

かわ づ しも だ
一般国道414号 河津下田道路(Ⅱ期)

(道路事業)

説明資料

平成28年9月30日

中部地方整備局
沼津河川国道事務所

目 次

1. 一般国道414号 <small>かわづしもだどうろ</small> 河津下田道路(Ⅱ期)の事業概要	
(1)事業目的	P 1
(2)計画概要	P 2
2. 評価の視点	
(1)事業の必要性等に関する視点	P 3
①観光支援	P 3
②救急医療活動の支援	P 4
③緊急輸送路の機能強化	P 4
④ストック効果事例:鮮度の良い金目鯛の消費範囲が拡大	P 5
3. 事業の進捗及び見込みの視点	P 6
4. 事業費の見直しについて	P 7
5. 費用対効果分析	
3便益による事業の投資効果	P11
6. 代替案立案などの可能性の視点	P12
7. 県・政令市への意見聴取結果	P12
8. 対応方針(原案)	P12

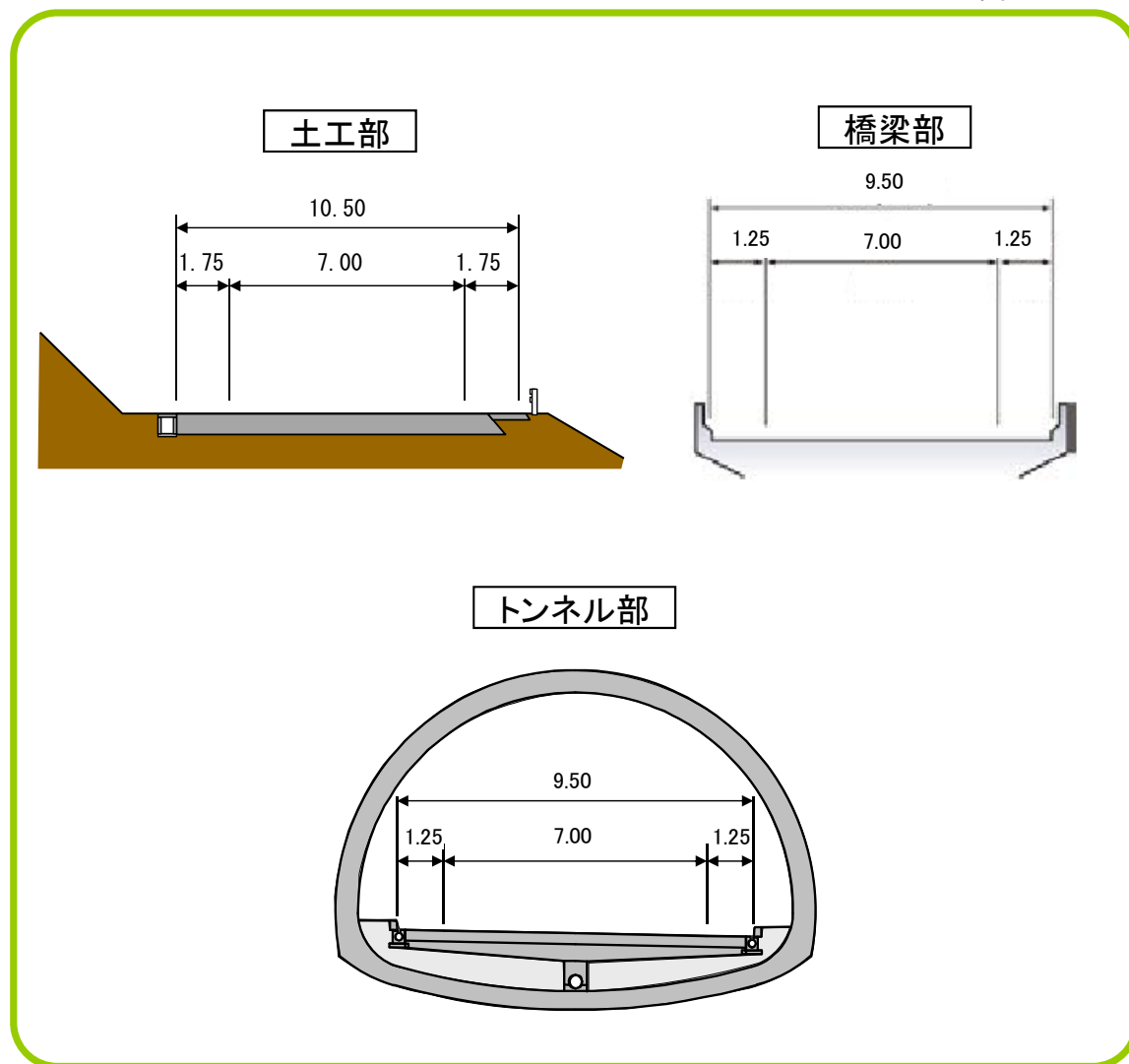
1. 一般国道414号 河津下田道路(Ⅱ期)の事業概要

(2) 計画概要

事業名	一般国道414号 伊豆縦貫自動車道 河津下田道路(Ⅱ期)
道路規格	第1種第3級
設計速度	80km/h
車線数	完成2車線
事業化	平成24年度
用地着手年度	平成25年度
工事着手年度	平成26年度
延長	6.8km
前回の再評価	平成25年度(指摘事項なし:継続)
全体事業費	375億円(65億円増額)

標準断面図

単位:m

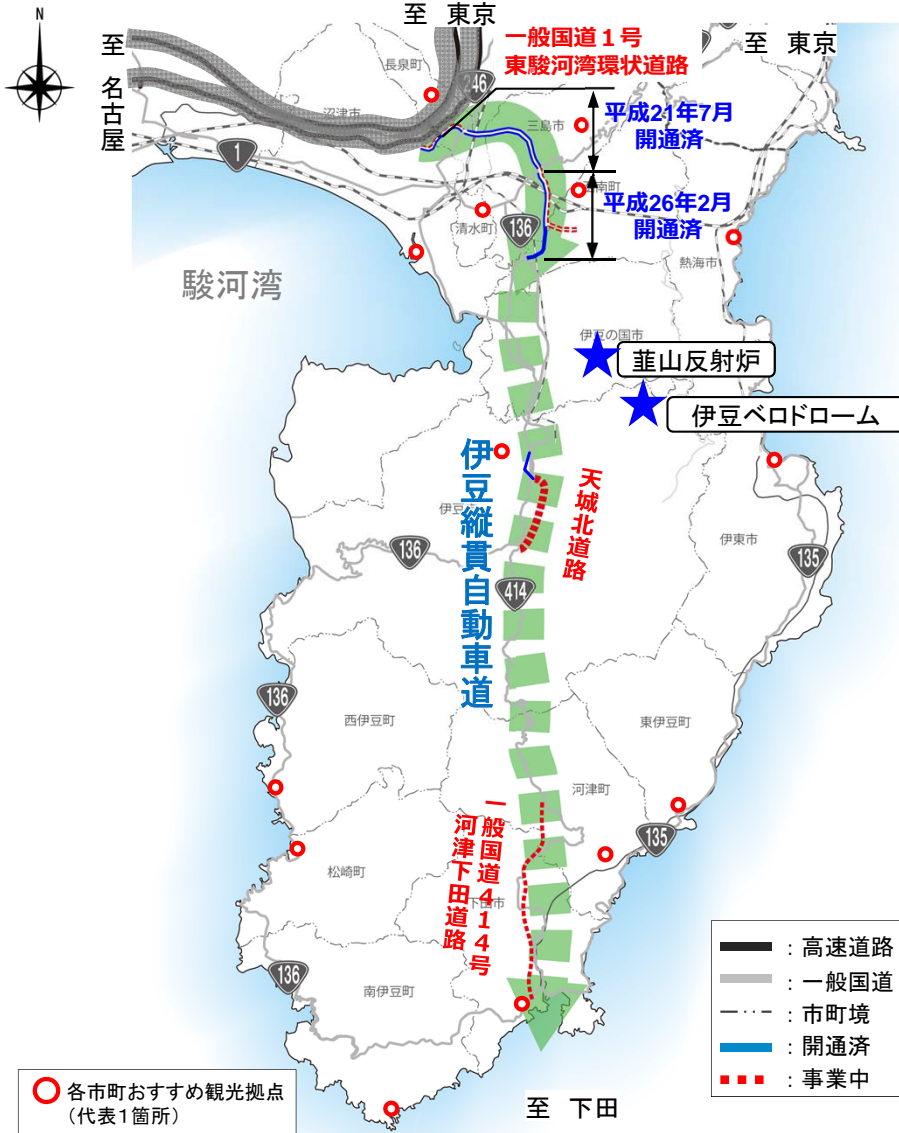


2. 評価の視点

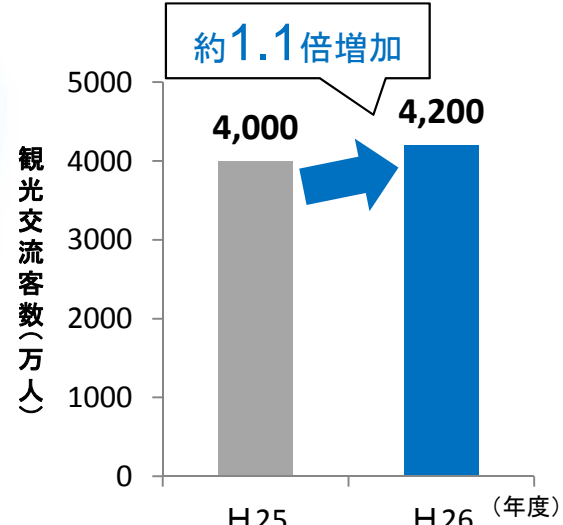
(1) 事業の必要性等に関する視点

① 観光支援

- 伊豆地域のH26年度観光交流客数は前年度比で約1.1倍、韮山反射炉の入場者数は世界遺産登録と相まって約7倍に増加
- 伊豆ベロドロームが2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催地に決定
- 伊豆縦貫自動車道を軸とした道路ネットワークの形成により、観光地の周遊性が確保され、観光産業の更なる発展が期待

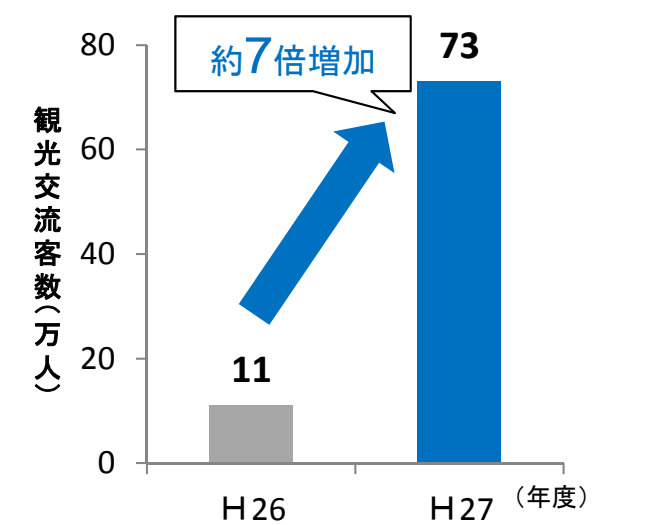


■伊豆地域の観光交流客数



資料：平成26年度静岡県観光交流の動向

■韮山反射炉の入場者数



出典：伊豆の国市提供データ(平成26年4月～平成28年3月)

■伊豆ベロドローム



2020年 東京オリンピック
伊豆ベロドロームにて
トラック、マウンテンバイク
競技開催決定

世界の観光地へ
ステップアップ

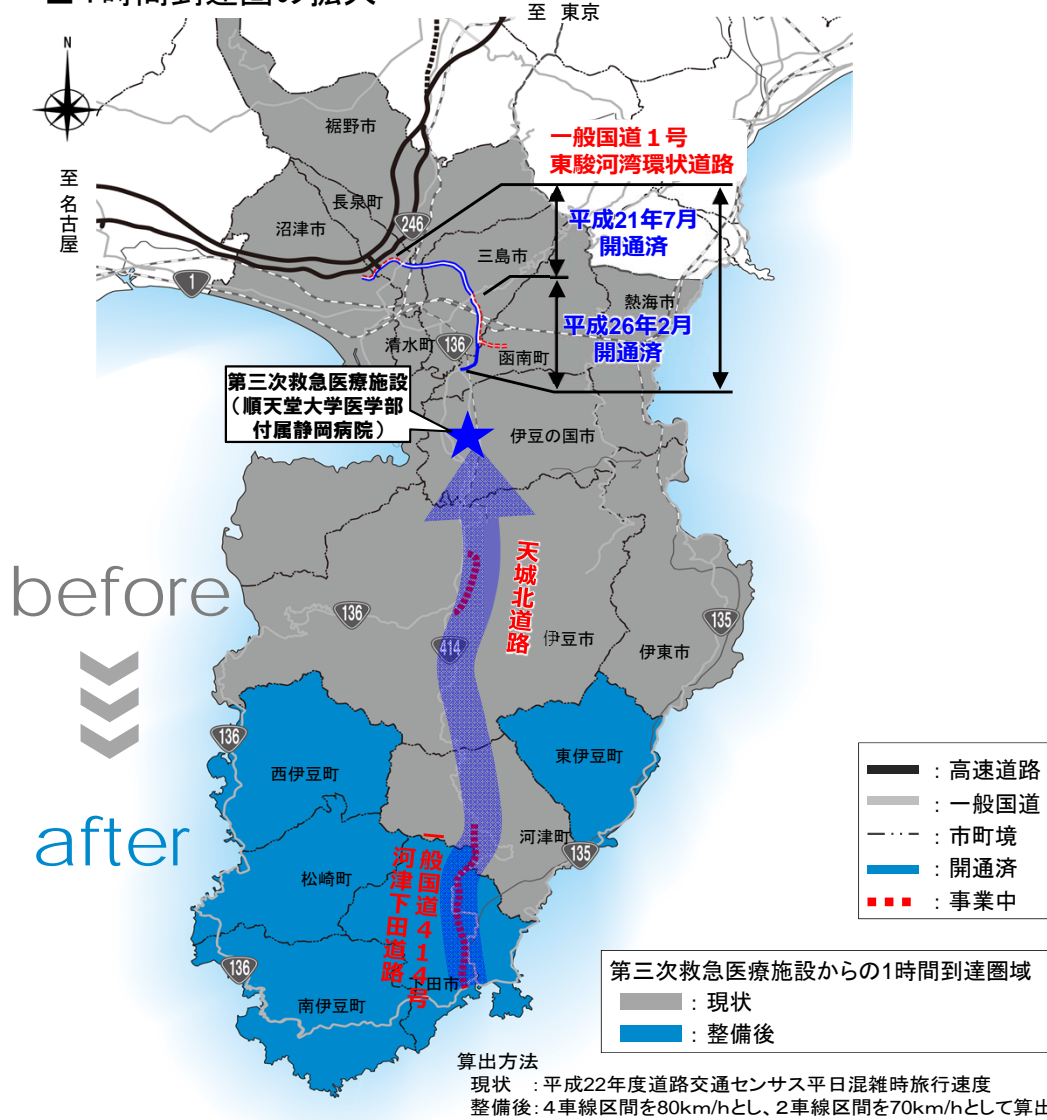
2. 評価の視点

(1) 事業の必要性等に関する視点

② 救急医療活動の支援

■伊豆縦貫自動車道全線整備により、第三次救急医療施設までの1時間到達圏域が拡大し、救急医療活動を支援

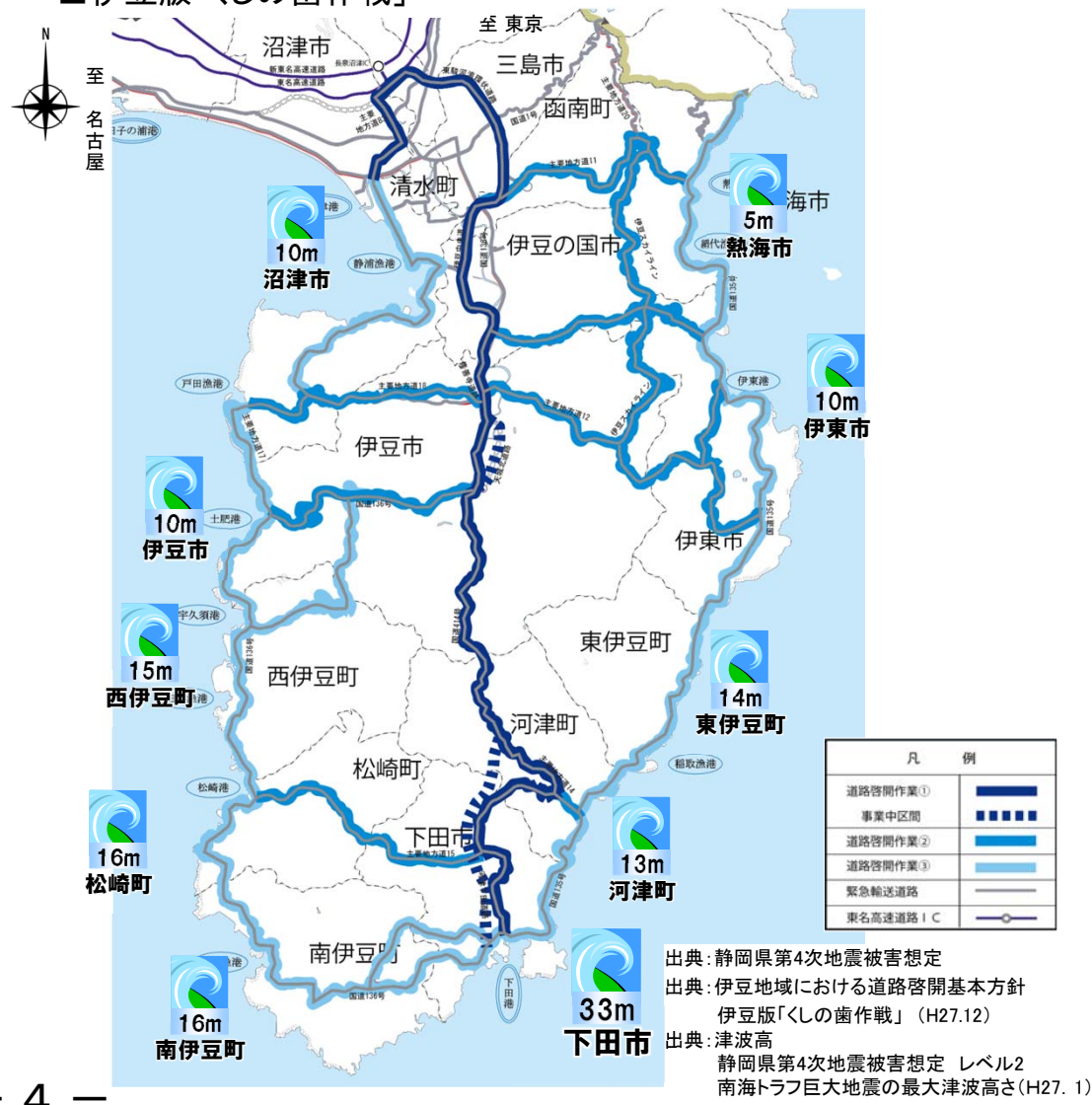
■1時間到達圏の拡大



③ 緊急輸送路の機能強化

■伊豆縦貫自動車道整備により、東名・新東名高速道路から広域的な救命・救急ルートを確認することで、伊豆地域の安心安全が向上

■伊豆版「くしの歯作戦」

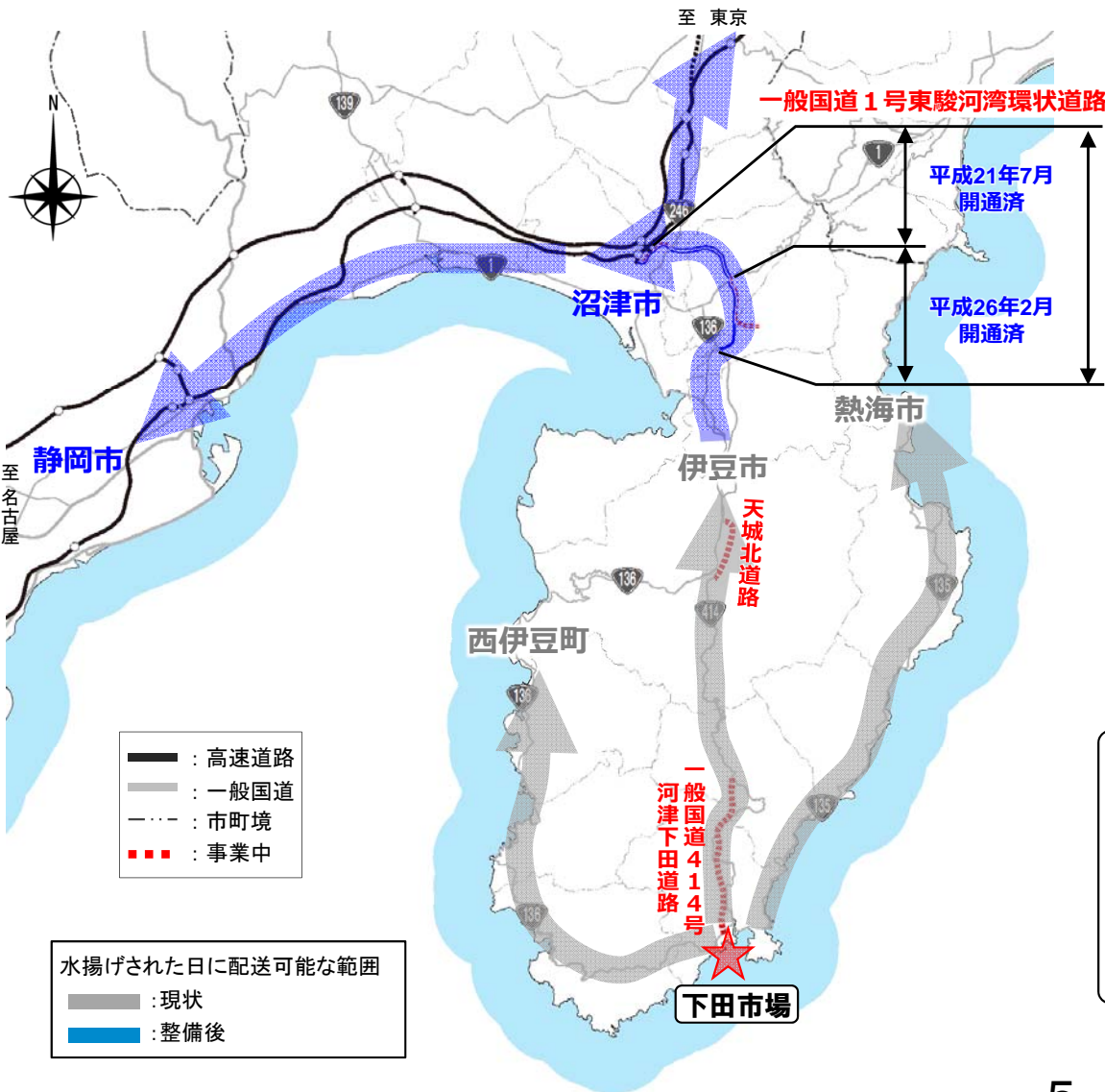


2. 評価の視点

(1) 事業の必要性等に関する視点

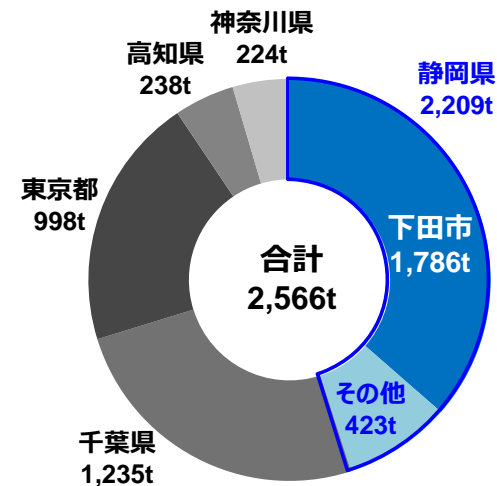
④ ストック効果事例: 鮮度の良い金目鯛の消費範囲が拡大

- 下田市で水揚げされる天然の金目鯛は、全国1位の水揚げ量を誇り、全国シェアの約4割を占める
- 水揚げ当日の「日戻りキンメダイ※」は、これまで伊豆半島内のみでの消費だったが、伊豆縦貫自動車道開通により配送時間が短縮し、静岡県中部など広域にわたり消費者へ提供可能



※日戻りキンメダイ: 漁師が日戻り操業を行い、当日中に水揚げされた高級魚

■ 漁港別金目鯛水揚げ量



提供: 静岡県

下田市は全国シェアの約4割

出典: 静岡県水産技術研究所伊豆分場、伊豆漁業協同組合

- 伊豆地域を縦断する路線は国道135、136、414号に限定される上、頻繁に混雑します。そのため、水揚げされた金目鯛をその日の内に消費者へ供給できるエリアは、現状、熱海市、伊豆市、西伊豆町までです。
- 伊豆縦貫自動車道が整備されれば、配送時間の短縮が見込め、沼津市や静岡市等の消費者にその日獲れた鮮度の良い金目鯛を提供することができます。

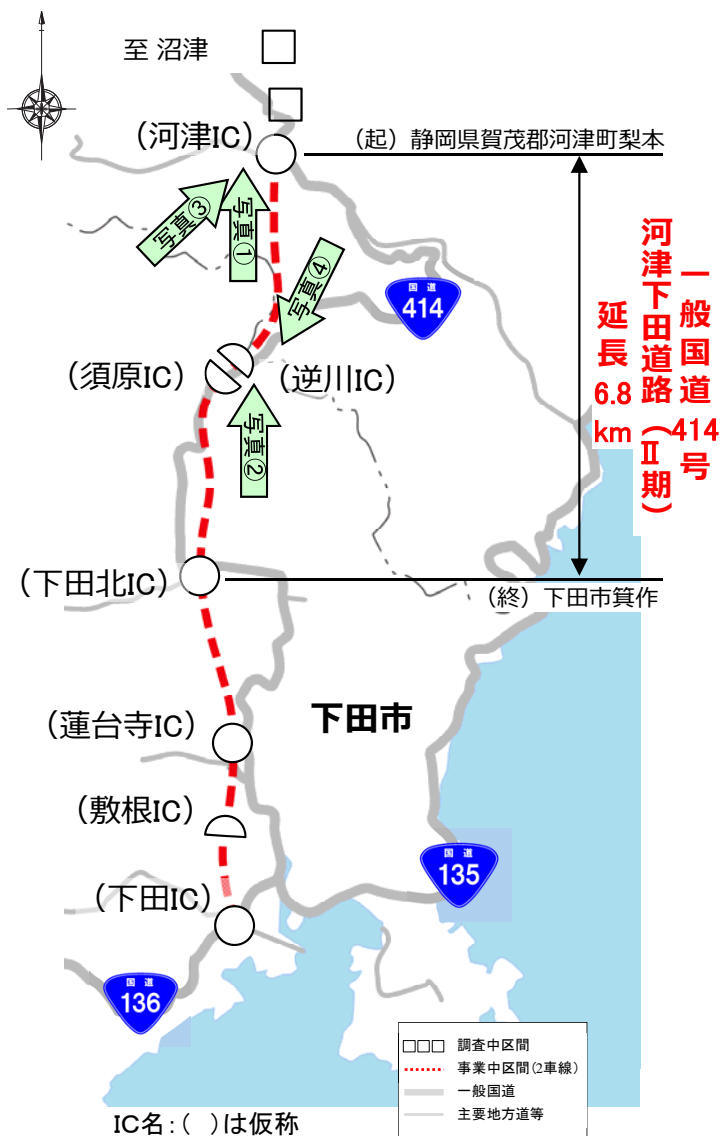
出典: 伊豆漁業協同組合ヒアリング結果



3. 事業の進捗及び見込みの視点

事業の進捗の見込み状況

■平成26年度より工事に着手しており、早期開通に向けて用地買収を及び工事を推進



写真①



写真②



工事進捗状況(改良工事)

写真③



工事進捗状況(橋梁下部工事)

写真④



区間	事業の進捗状況	備考
河津IC(仮称)～下田北IC(仮称)	<p>【用地】H25年度より用地取得に着手し、今年度も引き続き推進</p> <p>【工事】H26年度より工事着手し、今年度も引き続き改良工事、橋梁下部工事を推進</p>	<p>【用地取得率】 0% ⇒ 59% (H24年度末⇒H27年度末)</p> <p>【事業進捗】 1% ⇒ 20% (H24年度末⇒H27年度末)</p>

4. 事業費の見直しについて：河津下田道路（Ⅱ期）

■ 事業費増加の要因

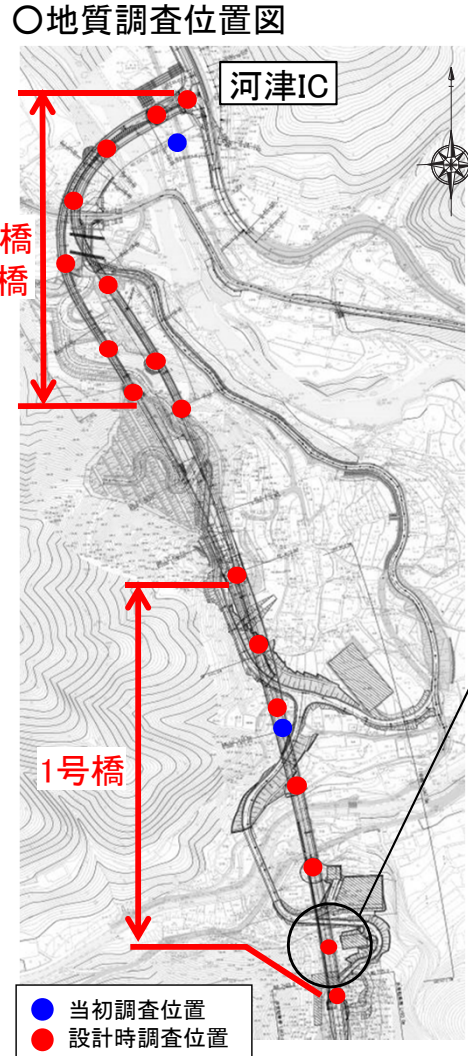
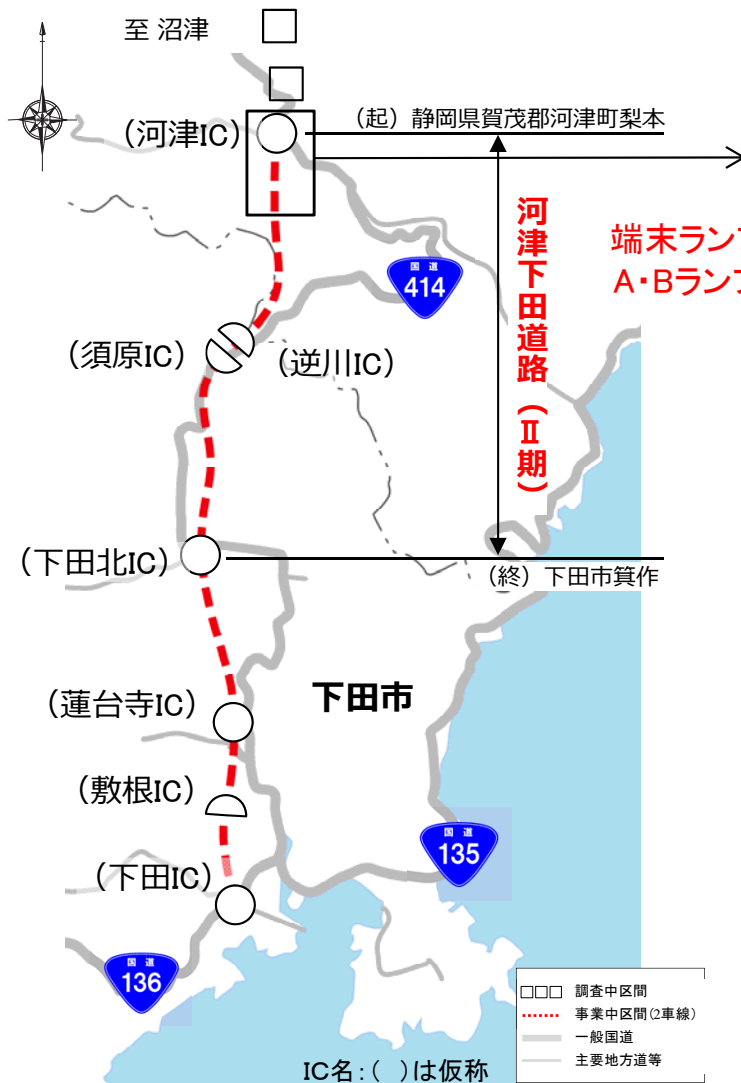
・ 地質の相違、計画の変更、残土処分地の変更による増 **65億円増**

事業費増額の要因	増額
<p>①地質の相違に伴う橋梁構造の変更</p> <ul style="list-style-type: none"> 当初、橋梁位置周辺の現地踏査、地質調査結果に基づき、地質を推定し、橋脚や基礎杭を計画 設計段階において橋脚位置で地質を調査した結果、支持層深度が深いことを確認 支持層線の見直しに伴い橋脚躯体や大口径深礎<small>きょうきやくくたい だいこうけいしんそ</small>の規模増大の必要が発生し、事業費増額 	15億円
<p>②計画の変更に伴う交差点形状の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> 当初、河津IC交差点の交差形状は、国道414号に直線的に接続する形状の交差点を計画 交通安全上の観点から一般道と自動車専用道路の違いをわかりやすくするため、現国道414号に直角に接続する交差点形状へ見直し 橋梁の橋長が増加する必要が発生し、事業費増額 	23億円
<p>③計画の変更に伴う工事用道路の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> 当初、1号橋は幅員の広い町道①を工事用道路として利用する施工方法を予定 地元協議を進める中で、町道①はこの地域の主要な生活道路であり、小学校や幼稚園に隣接しているため、工事用道路計画について、県道①と町道②を拡幅して利用する計画に変更 県道①と町道②は幅員が狭く、拡幅の為に擁壁等の設置が必要となり、事業費増額 	14億円
<p>④残土処分地の変更</p> <ul style="list-style-type: none"> 当初、河津下田道路Ⅱ期の残土は、当該路線に近い下田市上大沢で処分する計画 残土処分地の地権者との交渉過程で、地権者の了解が得られず、残土処分地を見直しする必要が発生し、事業費増額 	13億円

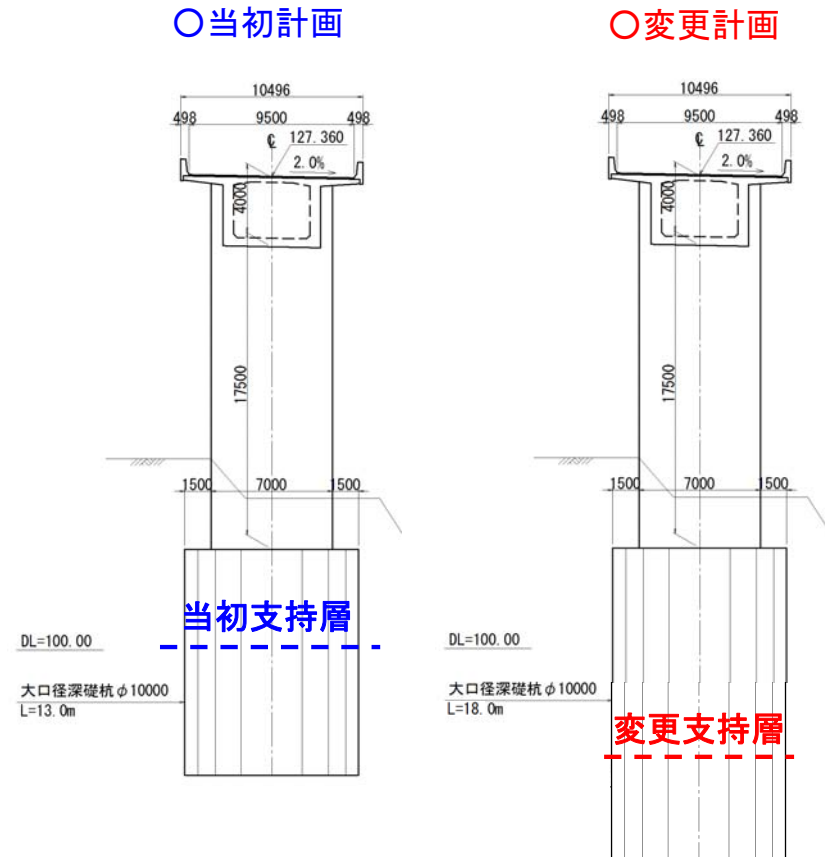
4. 事業費の見直しについて:河津下田道路(Ⅱ期)

①地質の相違に伴う橋梁構造の変更・・・15億円

- 当初、橋梁位置周辺の現地踏査、地質調査結果に基づき、地質を推定し、橋脚や基礎杭を計画
- 設計段階において橋脚位置で地質を調査した結果、支持層深度が深いことを確認
- 支持層線の見直しに伴い橋脚躯体や大口径深礎の規模増大の必要が発生し、事業費増額



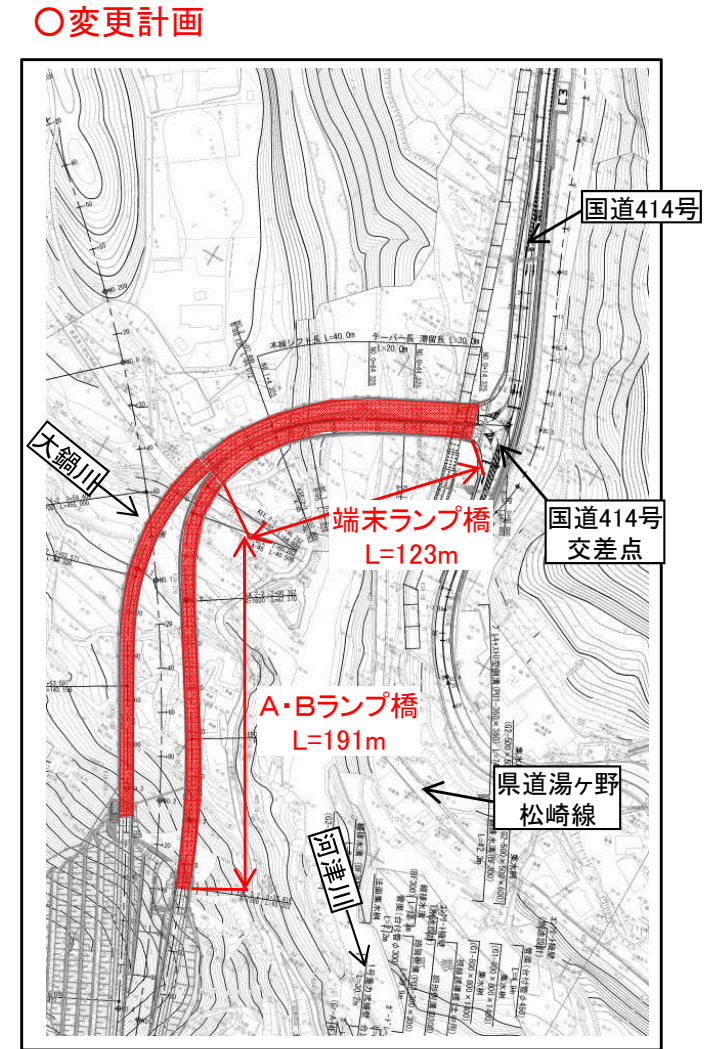
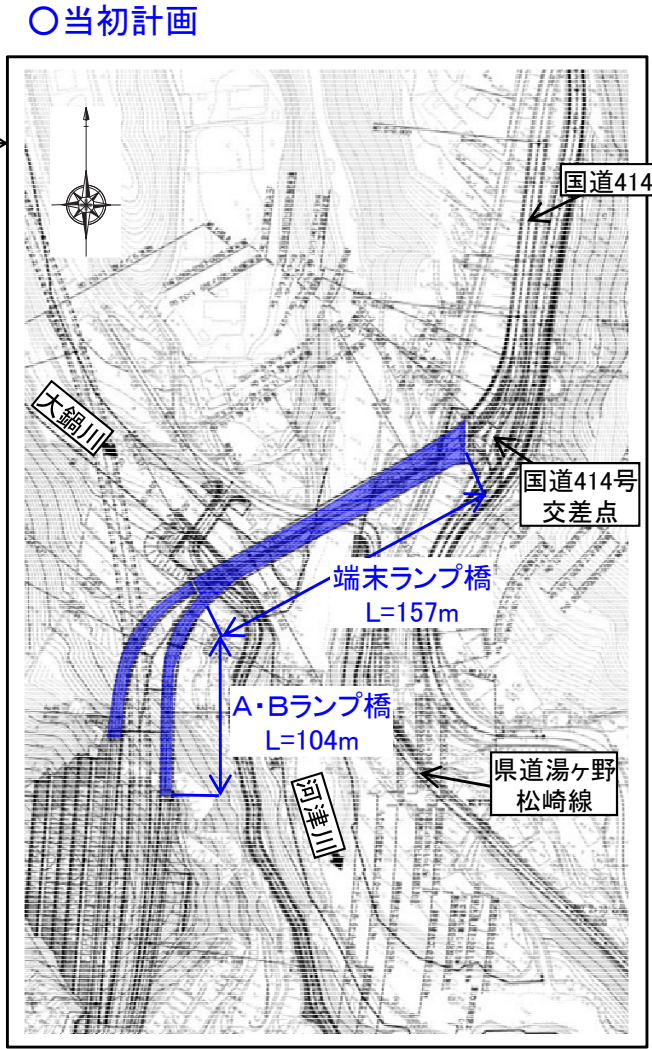
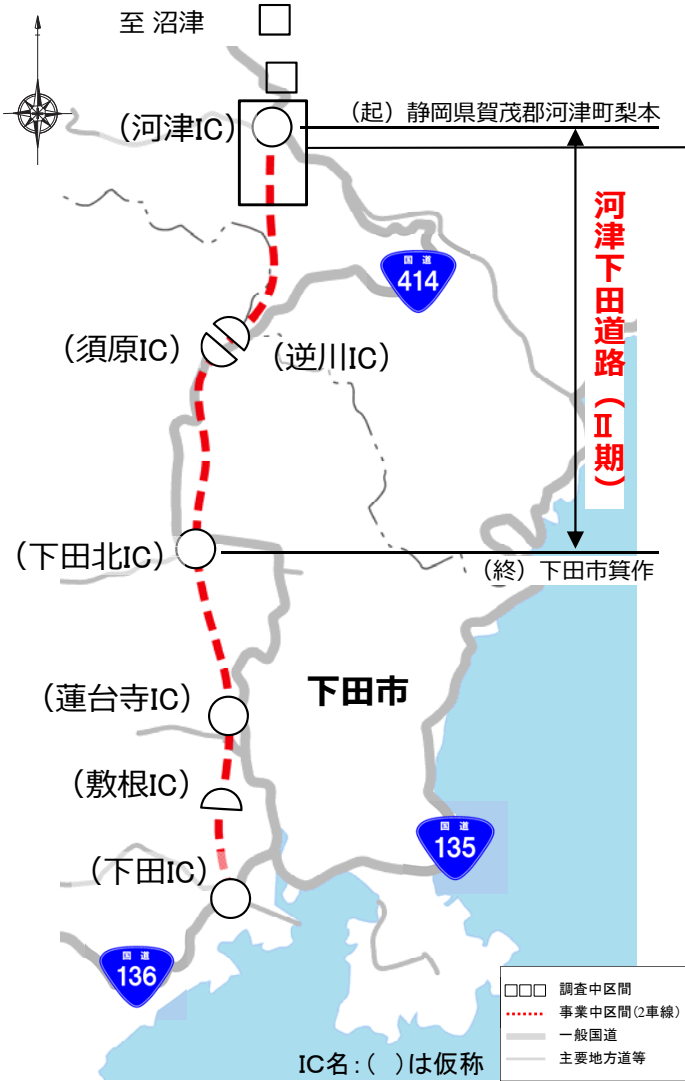
【1号橋】(例)



4. 事業費の見直しについて:河津下田道路(Ⅱ期)

②計画の変更に伴う交差点形状の見直し・・・23億円

- 当初、河津IC交差点の交差形状は、国道414号に直線的に接続する形状の交差点を計画
- 交通安全上の観点から一般道と自動車専用道路の違いをわかりやすくするため、現国道414号に直角に接続する交差点形状へ見直し
- 橋梁の橋長が増加する必要が発生し、事業費増額

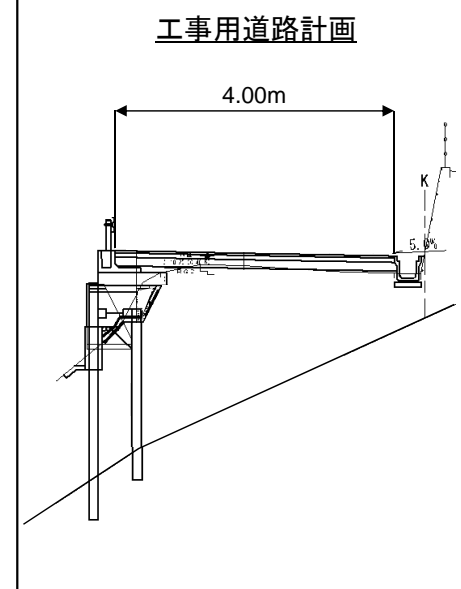
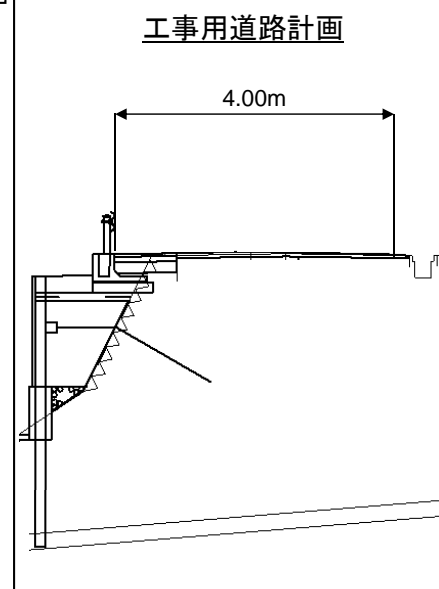
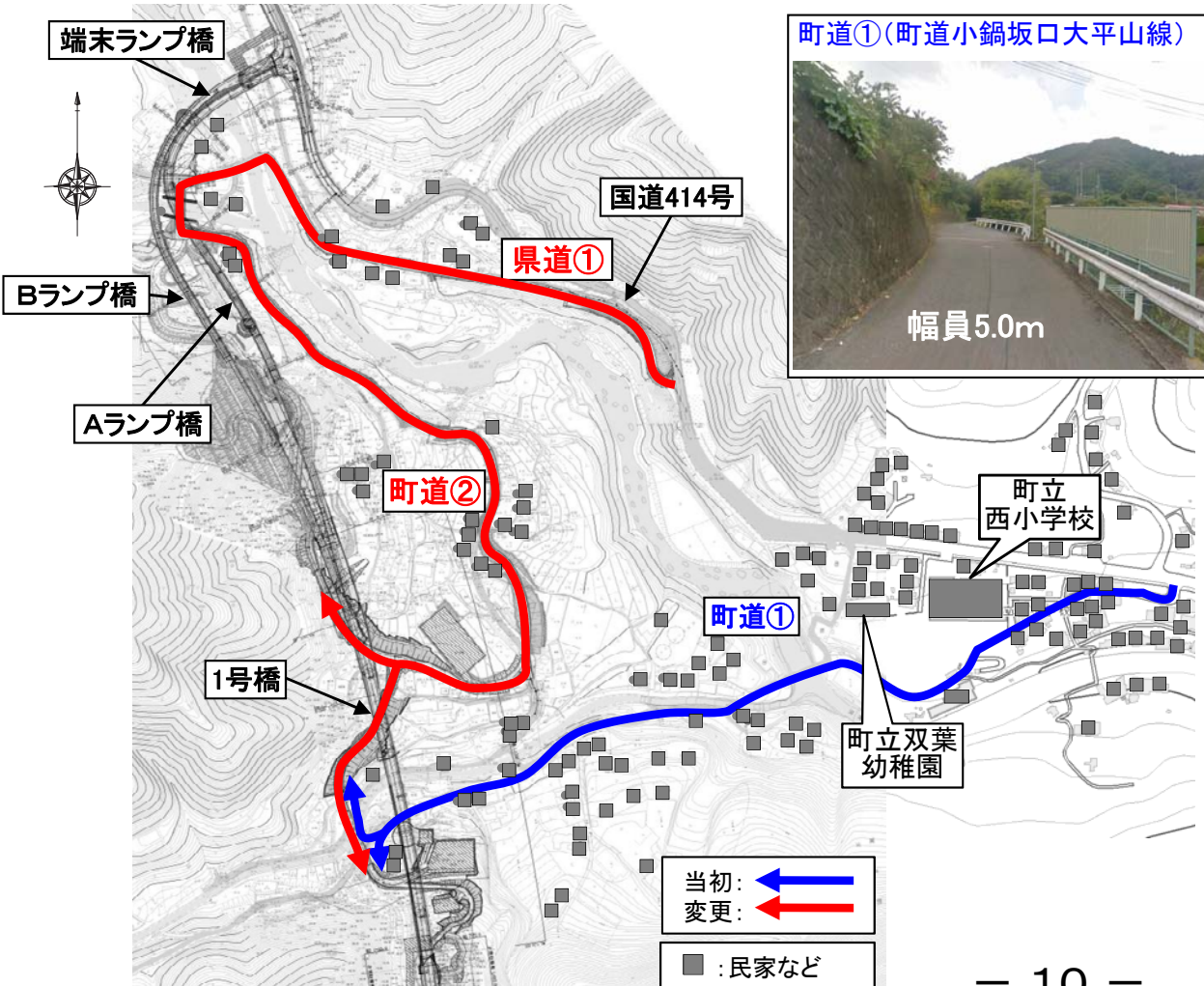


4. 事業費の見直しについて:河津下田道路(Ⅱ期)

③工事用道路計画の変更 14億円

- 当初、1号橋は幅員の広い町道①を工事用道路として利用する施工方法を予定
- 地元協議を進める中で、町道①はこの地域の主要な生活道路であり、小学校や幼稚園に隣接しているため、工事用道路計画について、県道①と町道②を拡幅して利用する計画に変更
- 県道①と町道②は幅員が狭く、拡幅の為に擁壁等の設置が必要となり、事業費増額

【工事用道路計画】



4. 事業費の見直しについて:河津下田道路(Ⅱ期)

④残土処分地の変更 13億円

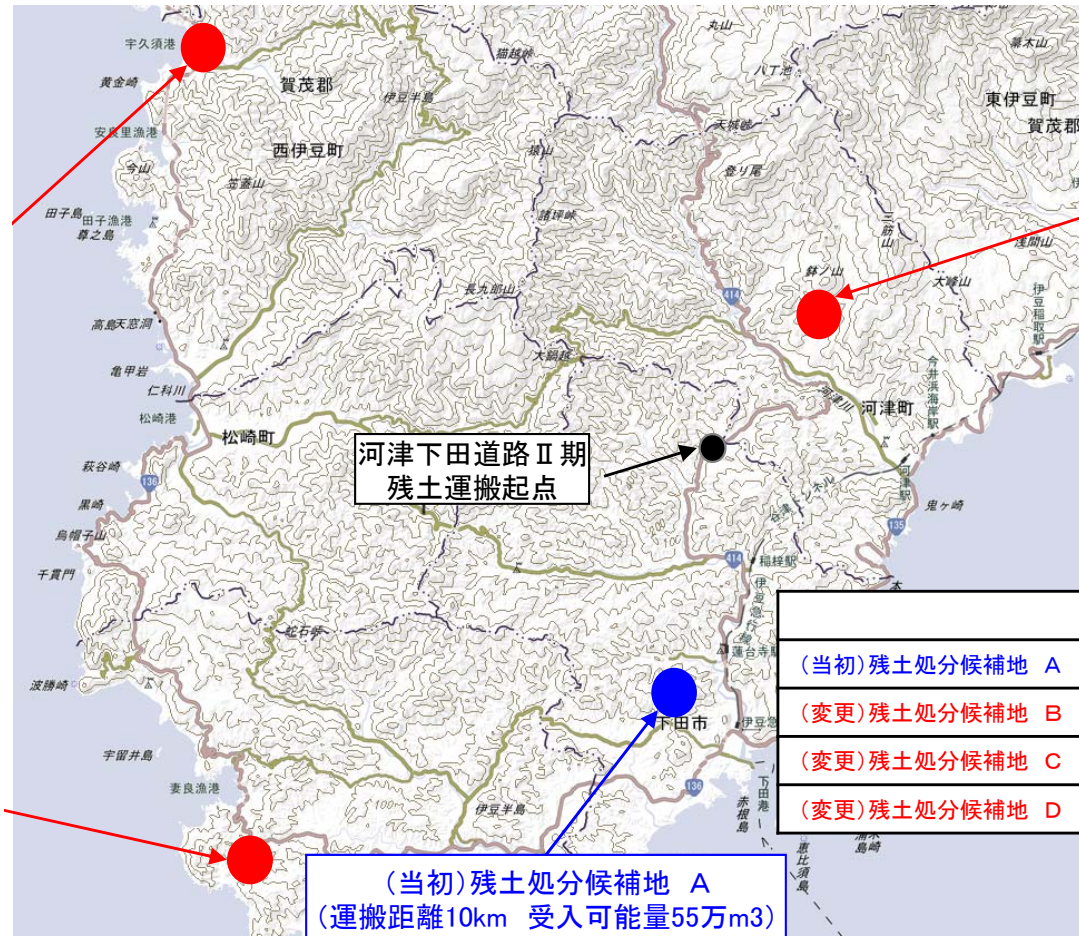
- 当初、河津下田道路Ⅱ期の残土は、当該路線に近い下田市上大沢で処分する計画
- 残土処分地の地権者との交渉過程で、地権者の了解が得られず、残土処分地を見直しする必要が発生し、事業費増額

○残土処分計画

(変更)処分候補地 D
運搬距離37km 受入可能量20万m3



(変更)処分候補地 C
運搬距離24km 受入可能量8万m3



(変更)処分候補地 B
運搬距離16km 受入可能量27万m3



	運搬距離(km)	受入可能量(万m3)
(当初)残土処分候補地 A	10	55
(変更)残土処分候補地 B	16	27
(変更)残土処分候補地 C	24	8
(変更)残土処分候補地 D	37	20

5. 費用対効果分析:河津下田道路(Ⅱ期)

3便益による事業の投資効果

$$B/C(\text{事業全体}) = \frac{\text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益}}{\text{事業費} + \text{維持管理費}}$$

【事業全体】

事業区間	便益(億円)				費用(億円)			B/C	前回評価時 B/C
	走行時間短縮	走行経費減少	交通事故減少	計	事業費	維持管理費	計		
河津下田道路Ⅱ期	325	57	19	402	318	22	341	1.2	1.3

【残事業】

事業区間	便益(億円)				費用(億円)			B/C	前回評価時 B/C
	走行時間短縮	走行経費減少	交通事故減少	計	事業費	維持管理費	計		
河津下田道路Ⅱ期	325	57	19	402	240	22	262	1.5	1.4

※1 平成22年8月に公表した「将来交通需要推計の改善について」にて検討することになっていた推計手法の改善(第二段階)を反映した将来OD表に基づきB/Cを算出。

※2 残事業のB/C算出にあたっては、未整備区間において、事業を継続した場合に追加的に必要となる事業費の合計と、追加的に発生する便益を対象として算出。

※3 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

【前回再評価からの変更点】

1. 平成28年度事業化済道路網に変更(H25→H28)
2. 費用便益分析の基準年次を変更(H25→H28)
3. 事業費の増加による変更

6. 代替案立案などの可能性の視点

- 伊豆縦貫自動車道(一般国道414号河津下田道路(Ⅱ期))は、地形、土地利用状況、主要幹線道路との接続などを勘案した路線計画となっており、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援、地域活性化の支援など、期待される効果が大きい事業で、地域の課題に大きな変化は無いことから、現計画が最も適切

7. 県・政令市への意見聴取結果

■静岡県の意見

伊豆縦貫自動車道は、伊豆地域の主要産業である観光業や農林水産業の振興を始め、移住・定住や新たな企業立地の促進など、様々なストック効果を生み出すとともに、南海トラフ巨大地震の発生時には「命の道」となることから、早期の全線開通が求められています。

本事業は、南伊豆地域における国道414号の夏季大型車通行規制区間を解消し、観光交通の集中による渋滞を緩和するとともに、緊急輸送路としての機能確保、医療施設への救急搬送時間の短縮などを図るものであり、当該地域はもとより伊豆地域全体の発展と住民の安全・安心確保に寄与する重要な事業です。

静岡県では国や市町と一体となった伊豆半島全体の道路ネットワークの構築に取り組んでおりますので、引き続き、早期の効果発現に向け事業を推進するとともに、更なるコスト縮減が図られるよう併せてお願いします。

また、各年度の事業実施に当たっては、引き続き本県と十分な調整をお願いします。

7. 対応方針(原案)

- 伊豆縦貫自動車道(一般国道414号河津下田道路(Ⅱ期))の事業を継続

い ず じゅう かん
伊豆縦貫自動車道

一般国道414号 かわづ しも だ 河津下田道路(I期)

(道路事業)

説明資料

平成28年9月30日

中部地方整備局
沼津河川国道事務所

目 次

1. 一般国道414号 <small>かわづしもだどうろ</small> 河津下田道路(I期)の事業概要	
(1)事業目的	P 1
(2)計画概要	P 2
2. 評価の視点	
(1)事業の必要性等に関する視点	P 3
①観光支援	P 3
②救急医療活動の支援	P 4
③緊急輸送路の機能強化	P 4
④ストック効果事例:鮮度の良い金目鯛の消費範囲が拡大	P 5
3. 事業の進捗及び見込みの視点	P 6
4. 費用対効果分析	
3便益による事業の投資効果	P 7
5. 代替案立案などの可能性の視点	P 8
6. 県・政令市への意見聴取結果	P 8
7. 対応方針(原案)	P 8

1. 一般国道414号 河津下田道路(Ⅰ期)の事業概要

(1) 事業目的

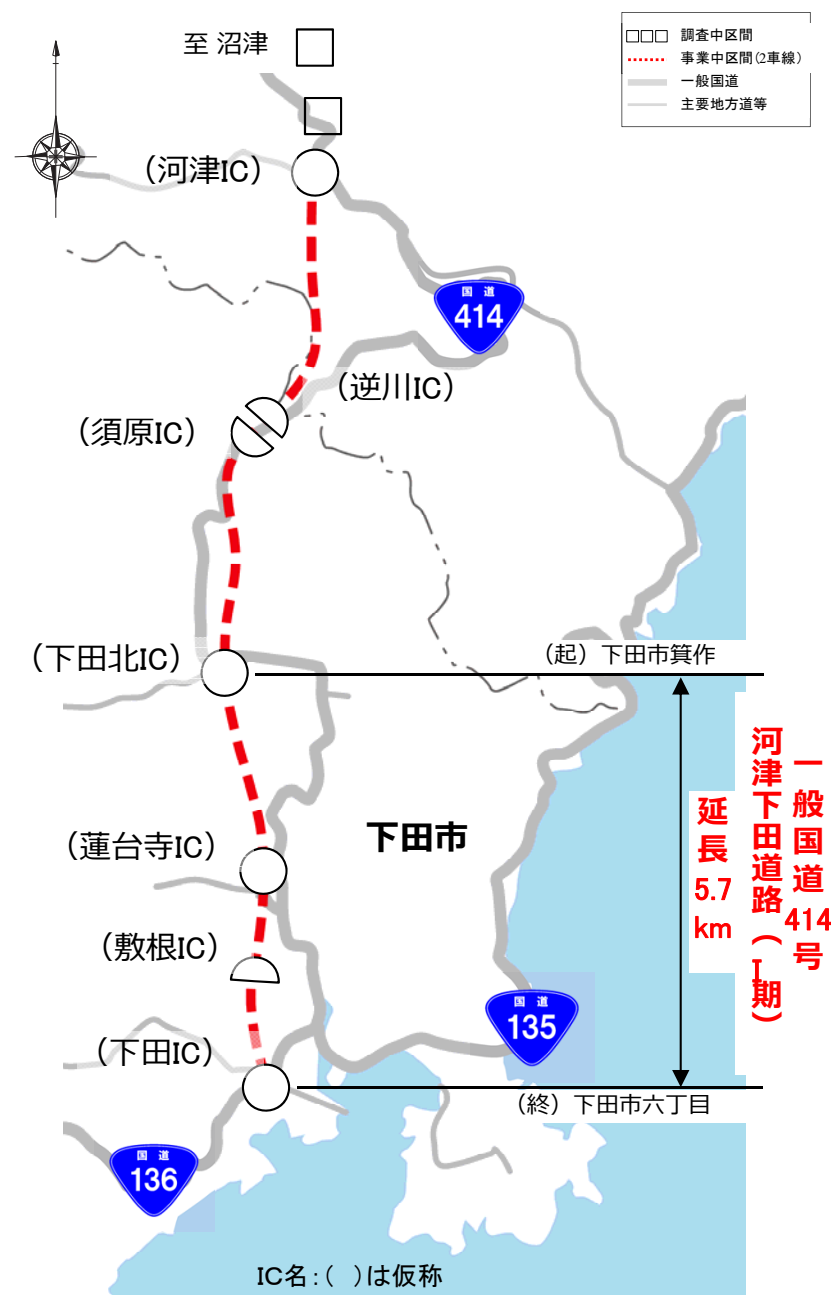
一般国道414号^{かわづ しもだ}河津下田道路(Ⅰ期)は、伊豆縦貫自動車道の一部^{いずじゆうかん}を構成し、下田市箕作^{しもだ みつくり}を起点とし、下田市六丁目^{しもだ ろくちょうめ}に至る延長5.7kmの自動車専用道路です。本道路は、豊かな自然による風光明媚な景観や温泉などの観光資源に恵まれた伊豆地域の活性化に寄与するとともに、災害時の緊急輸送路の機能強化や、医療活動の支援など、地域の安全安心にとって重要な役割を果たします。



一般国道414号 伊豆縦貫自動車道
河津下田道路(Ⅰ期)



河津下田道路(Ⅰ期)の全体位置図



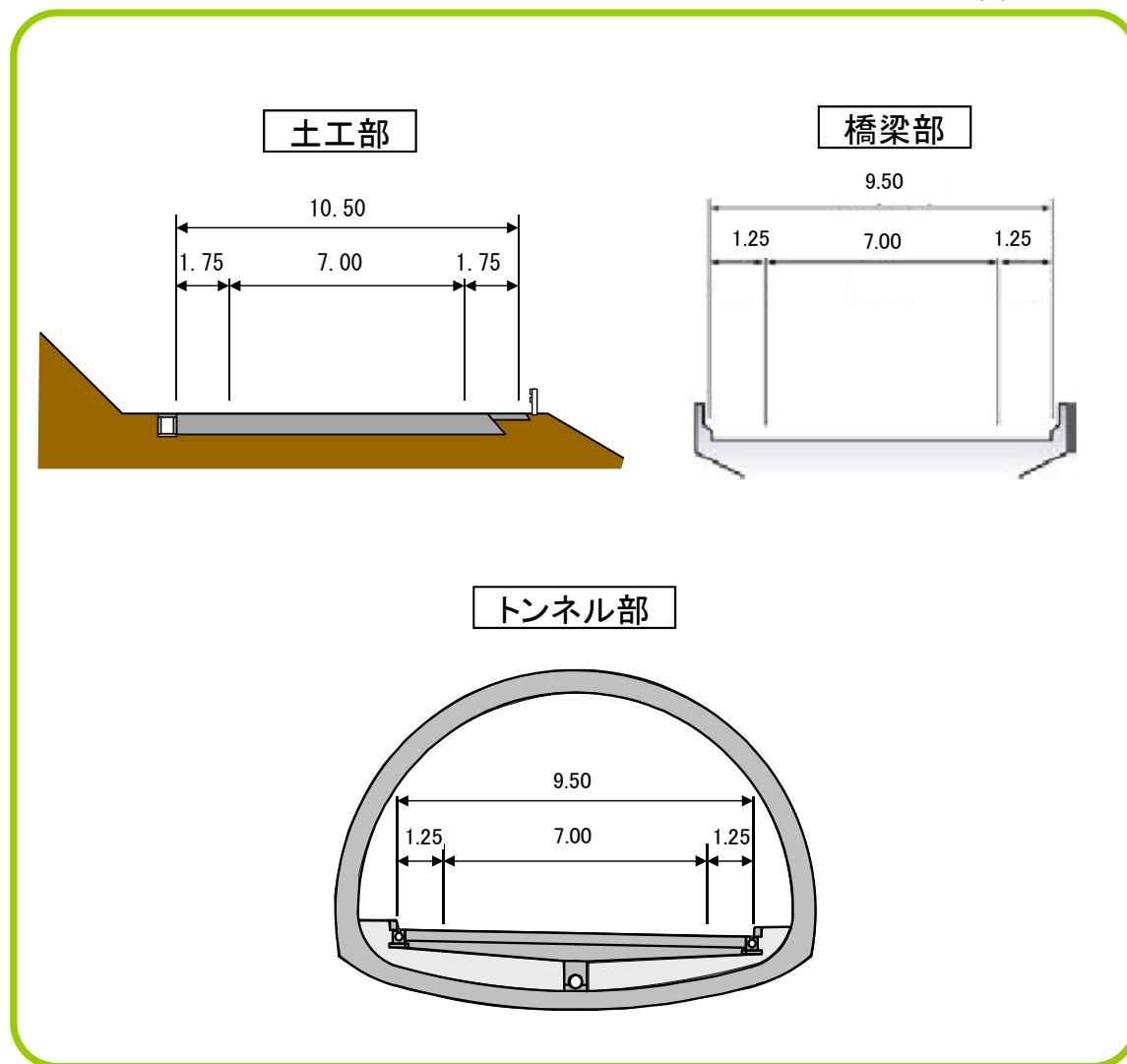
1. 一般国道414号 河津下田道路(Ⅰ期)の事業概要

(2) 計画概要

事業名	一般国道414号 伊豆縦貫自動車道 河津下田道路(Ⅰ期)
道路規格	第1種第3級
設計速度	80km/h
車線数	完成2車線
事業化	平成10年度
用地着手年度	未着手
工事着手年度	未着手
延長	5.7km
前回の再評価	平成25年度(指摘事項なし:継続)
全体事業費	260億円

標 準 断 面 図

単位:m

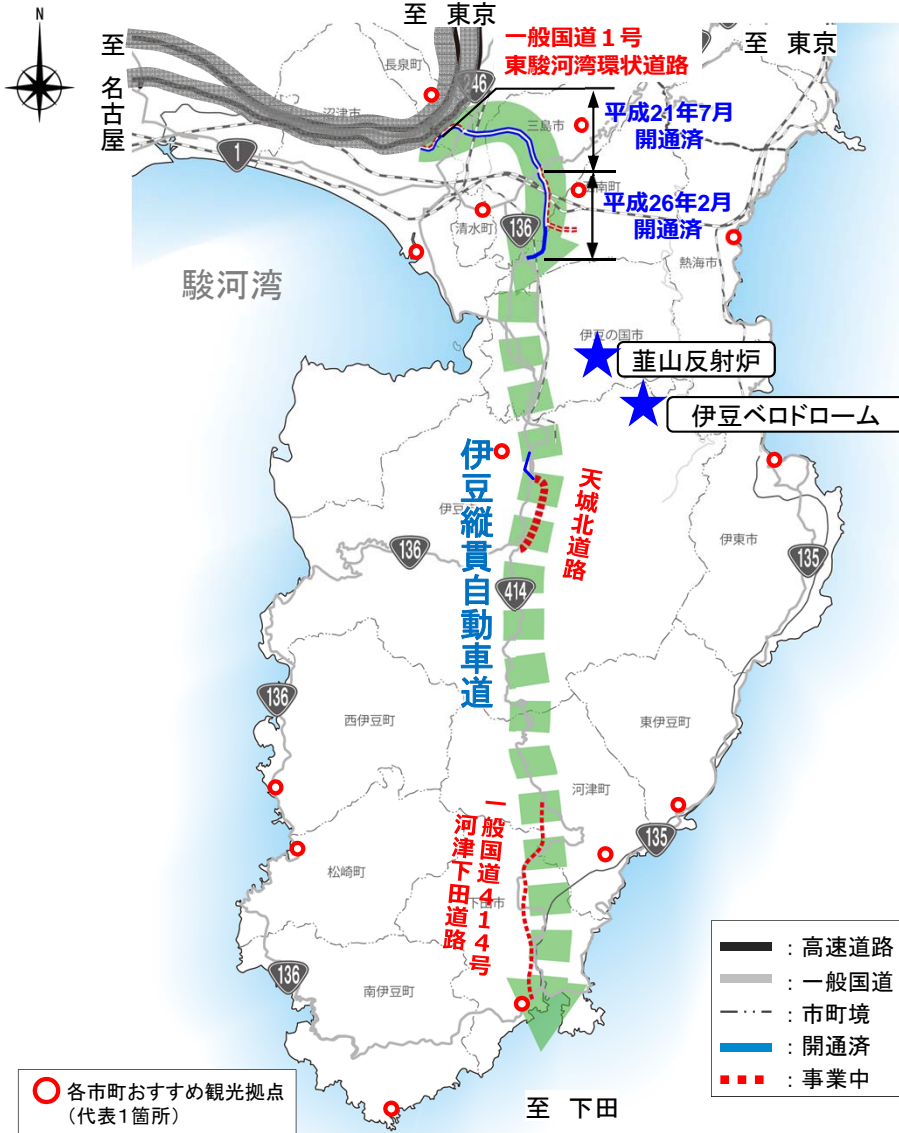


2. 評価の視点

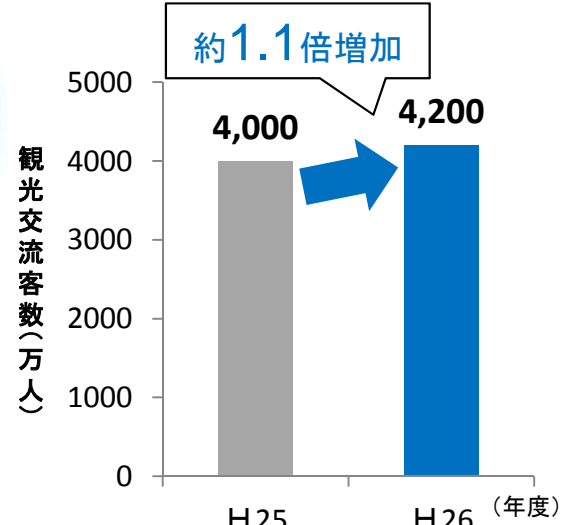
(1) 事業の必要性等に関する視点

① 観光支援

- 伊豆地域のH26年度の観光交流客数は、前年度比で約1.1倍、韮山反射炉の入場者数は世界遺産登録と相まって約7倍に増加
- 伊豆ペロドロームが2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催地に決定
- 伊豆縦貫自動車道を軸とした道路ネットワークの形成により、観光地の周遊性が確保され、観光産業の更なる発展が期待

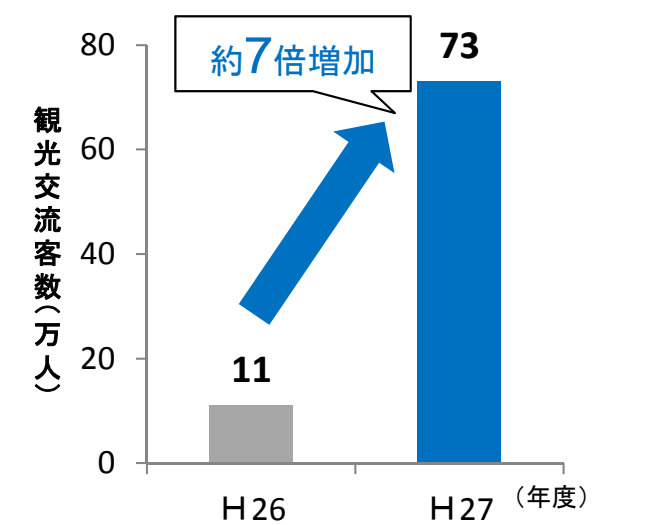


■伊豆地域の観光交流客数



資料:平成26年度静岡県観光交流の動向

■韮山反射炉の入場者数



出典:伊豆の国市提供データ(平成26年4月~平成28年3月)

■伊豆ペロドローム



2020年 東京オリンピック
伊豆ペロドロームにて
トラック、マウンテンバイク
競技開催決定

世界の観光地へ
ステップアップ

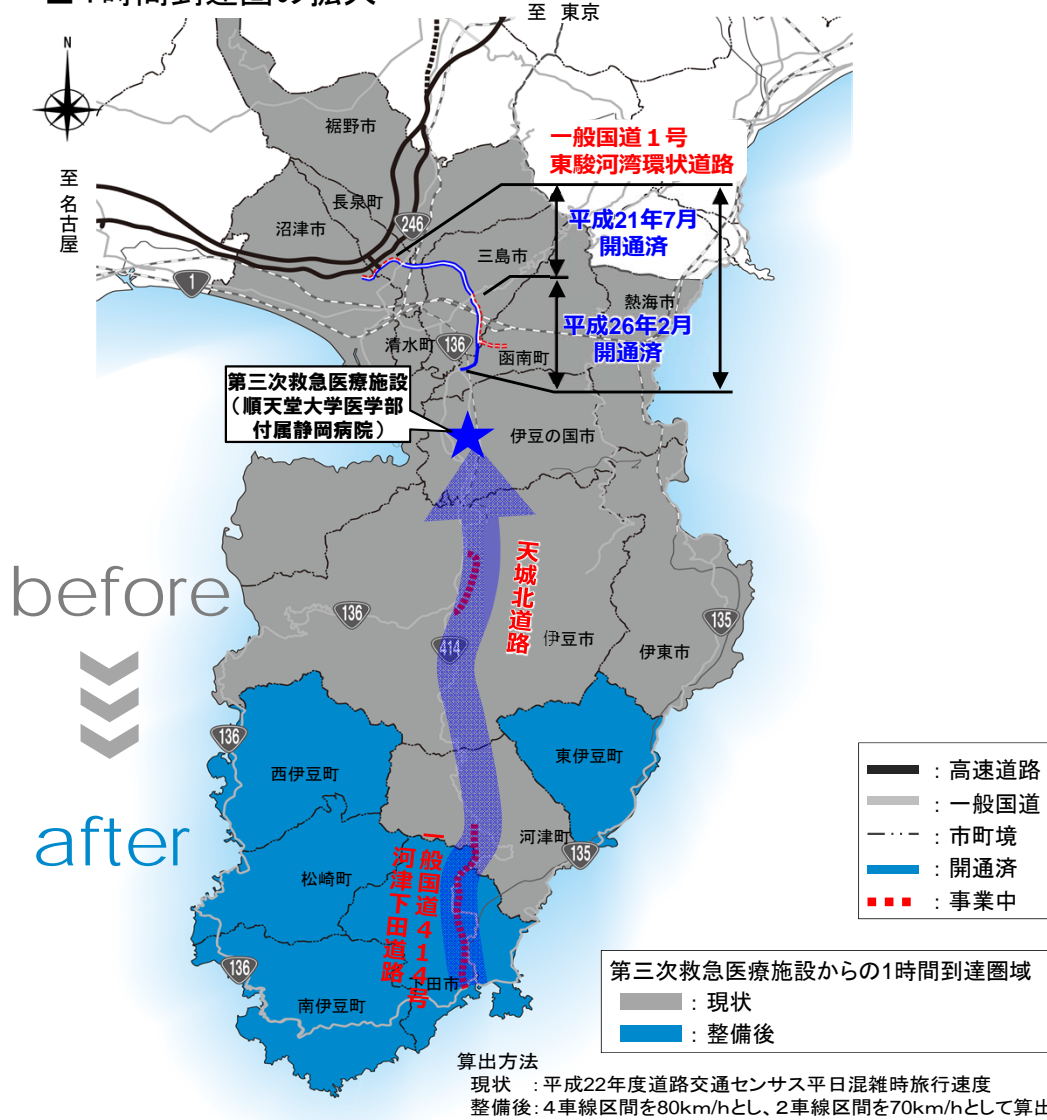
2. 評価の視点

(1) 事業の必要性等に関する視点

② 救急医療活動の支援

■伊豆縦貫自動車道全線整備により、第三次救急医療施設までの1時間到達圏域が拡大し、救急医療活動を支援

■1時間到達圏の拡大



③ 緊急輸送路の機能強化

■伊豆縦貫自動車道整備により、東名・新東名高速道路から広域的な救命・救急ルートを確認することで、伊豆地域の安心安全が向上

■伊豆版「くしの歯作戦」

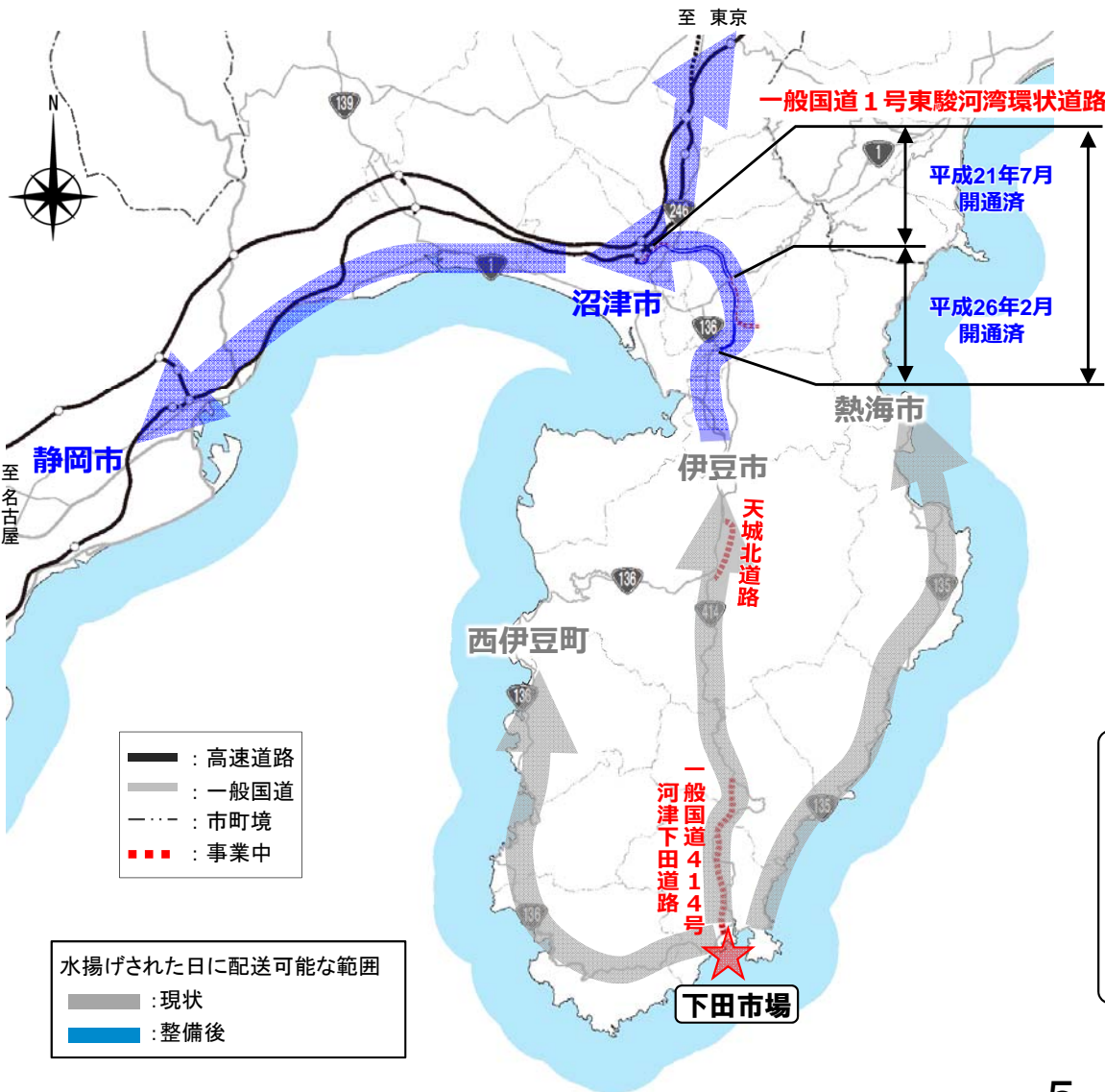


2. 評価の視点

(1) 事業の必要性等に関する視点

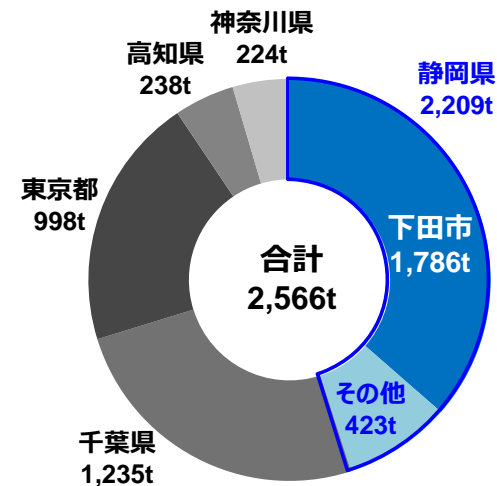
④ ストック効果事例: 鮮度の良い金目鯛の消費範囲が拡大

- 下田市で水揚げされる天然の金目鯛は、全国1位の水揚げ量を誇り、全国シェアの約4割を占める
- 水揚げ当日の「日戻りキンメダイ※」は、これまで伊豆半島内のみでの消費だったが、伊豆縦貫自動車道開通により配送時間が短縮し、静岡県中部など広域にわたり消費者へ提供可能



※日戻りキンメダイ: 漁師が日戻り操業を行い、当日中に水揚げされた高級魚

■ 漁港別金目鯛水揚げ量



提供: 静岡県

下田市は全国シェアの約4割

出典: 静岡県水産技術研究所伊豆分場、伊豆漁業協同組合

- 伊豆地域を縦断する路線は国道135、136、414号に限定される上、頻繁に混雑します。そのため、水揚げされた金目鯛をその日の内に消費者へ供給できるエリアは、現状、熱海市、伊豆市、西伊豆町までです。
- 伊豆縦貫自動車道が整備されれば、配送時間の短縮が見込め、沼津市や静岡市等の消費者にその日獲れた鮮度の良い金目鯛を提供することができます。

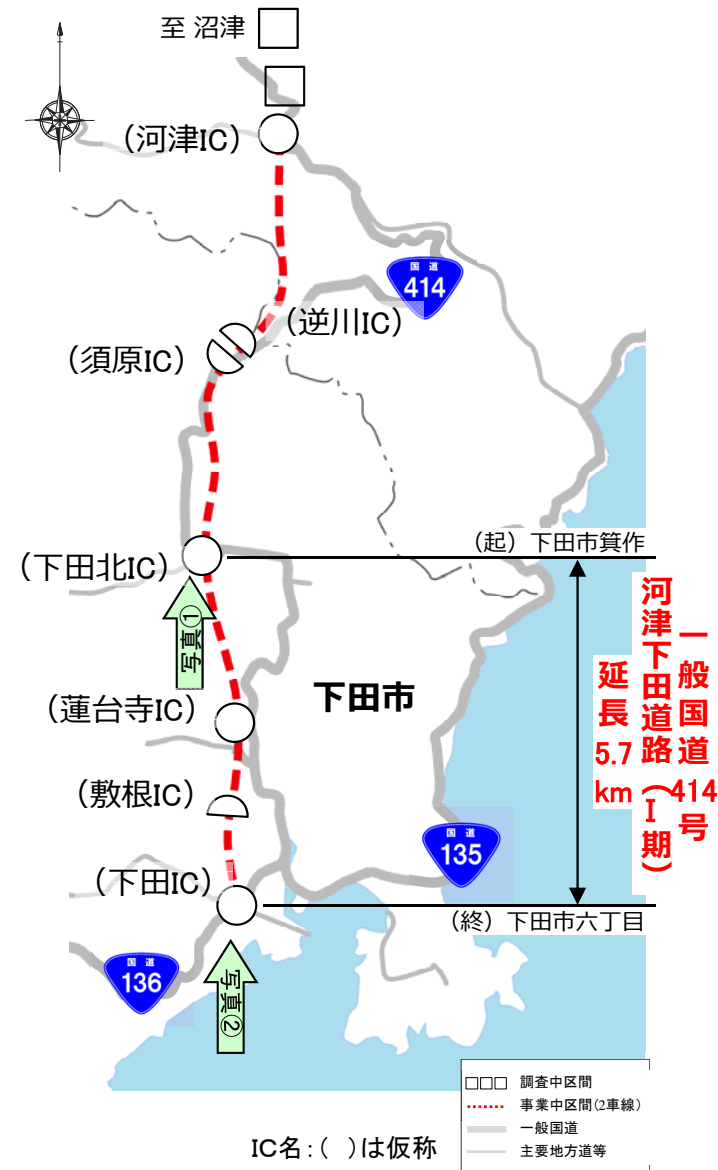
出典: 伊豆漁業協同組合ヒアリング結果



3. 事業の進捗及び見込みの視点

事業の進捗の見込み状況

■下田市箕作から下田市六丁目(延長5.7km)は、早期開通に向けて今年度から用地買収に着手

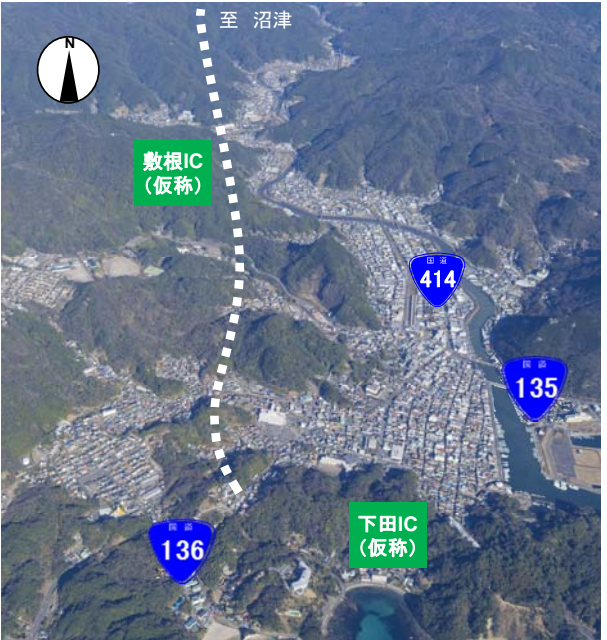


写真①



平成28年2月撮影

写真②



平成28年2月撮影

区間	事業の進捗状況	備考
下田北IC(仮称)～下田IC(仮称)	【計画】H26年11月に都市計画決定 環境影響評価手続き完了	【用地取得率】 0% ⇒ 0% (H24年度末⇒H27年度末) 【事業進捗】 9% ⇒ 12% (H24年度末⇒H27年度末)

4. 費用対効果分析:河津下田道路(I期)

3便益による事業の投資効果

$$B/C(\text{事業全体}) = \frac{\text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益}}{\text{事業費} + \text{維持管理費}}$$

【事業全体】

事業区間	便益(億円)				費用(億円)			B/C	前回評価時 B/C
	走行時間短縮	走行経費減少	交通事故減少	計	事業費	維持管理費	計		
河津下田道路 I 期	322	60	23	405	220	17	237	1.7	1.7

【残事業】

事業区間	便益(億円)				費用(億円)			B/C	前回評価時 B/C
	走行時間短縮	走行経費減少	交通事故減少	計	事業費	維持管理費	計		
河津下田道路 I 期	322	60	23	405	176	17	193	2.1	2.0

※1 平成22年8月に公表した「将来交通需要推計の改善について」にて検討することになっていた推計手法の改善(第二段階)を反映した将来OD表に基づきB/Cを算出。

※2 残事業のB/C算出にあたっては、未整備区間において、事業を継続した場合に追加的に必要となる事業費の合計と、追加的に発生する便益を対象として算出。

※3 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

【前回再評価からの変更点】

1. 平成28年度事業化済道路網に変更(H25→H28)
2. 費用便益分析の基準年次を変更(H25→H28)

5. 代替案立案などの可能性の視点

- 伊豆縦貫自動車道(一般国道414号河津下田道路(I期))は、地形、土地利用状況、主要幹線道路との接続などを勘案した路線計画となっており、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援、地域活性化の支援など、期待される効果が大きい事業で、地域の課題に大きな変化は無いことから、現計画が最も適切

6. 県・政令市への意見聴取結果

■静岡県の意見:

伊豆縦貫自動車道は、伊豆地域の主要産業である観光業は農林水産業の振興を始め、移住・定住や新たな企業立地の促進など、様々なストック効果を生み出すとともに、南海トラフ巨大地震の発生時には「命の道」となることから、早期の全線開通が求められています。

本事業は、南伊豆地域における観光交通の集中による渋滞を緩和するとともに、緊急輸送路としての機能確保、医療施設への救急搬送時間の短縮などを図るものであり、当該地域はもとより伊豆地域全体の発展と住民の安全・安心確保に寄与する重要な事業です。

静岡県では、国や市町と一体となった伊豆半島全体の道路ネットワークの構築に取り組んでおりますので、引き続き、早期の効果発現に向け事業を推進するとともに、更なるコスト縮減が図られるよう併せてお願いします。

また、各年度の事業実施に当たっては、引き続き本県と十分な調整をお願いします。

7. 対応方針(原案)

- 伊豆縦貫自動車道(一般国道414号河津下田道路(I期))の事業を継続