

伊豆縦貫自動車道

- 東駿河湾環状道路
- 天城北道路

(道路事業)
説明資料

平成21年3月6日

沼津河川国道事務所

目 次

◇はじめに	1
1. 伊豆縦貫自動車道の事業概要	2
(1) 事業目的	2
(2) 計画概要	2
2. 事業の必要性	3
(1) 事業をめぐる社会情勢等の変化	3
(2) 事業の投資効果	7
3. 東駿河湾環状道路の事業概要	9
(1) 事業概要	9
1) 事業目的	9
2) 計画概要	9
(2) 事業の進捗状況	10
(3) 事業進捗の見込み	10
4. 東駿河湾環状道路の事業の必要性	11
(1) 事業をめぐる社会情勢等の変化	11
(2) 事業の投資効果	12
5. 東駿河湾環状道路のコスト縮減や代替案立案等の可能性	15
(1) コスト縮減	15
(2) 代替案立案等	15
6. 東駿河湾環状道路の対応方針（原案）	16
7. 天城北道路の事業概要	17
(1) 事業概要	17
1) 事業目的	17
2) 計画概要	17
(2) 事業の進捗状況	18
(3) 事業進捗の見込み	18
8. 天城北道路の事業の必要性	19
(1) 事業をめぐる社会情勢等の変化	19
(2) 事業の投資効果	21
9. 天城北道路のコスト縮減や代替案立案等の可能性	25
(1) コスト縮減	25
(2) 代替案立案等	25
10. 天城北道路の対応方針（原案）	26

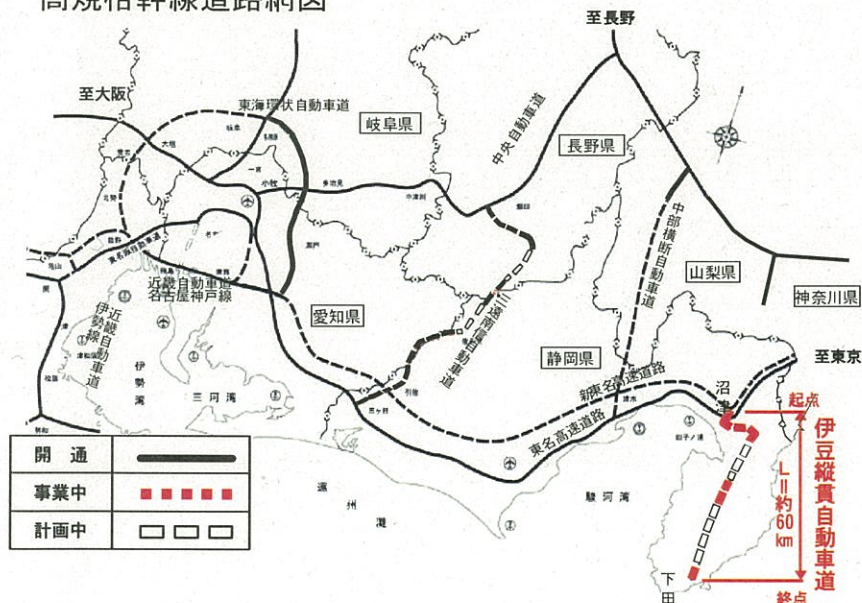
◇はじめに

伊豆縦貫自動車道は、静岡県沼津市から静岡県下田市に至る延長約60kmの高規格幹線道路であり、高速交通体系から取り残された伊豆地域への高速サービスを提供し、海・山などの自然環境や温泉などの観光資源に恵まれた伊豆地域の発展に、大きな役割を果たす重要な道路です。

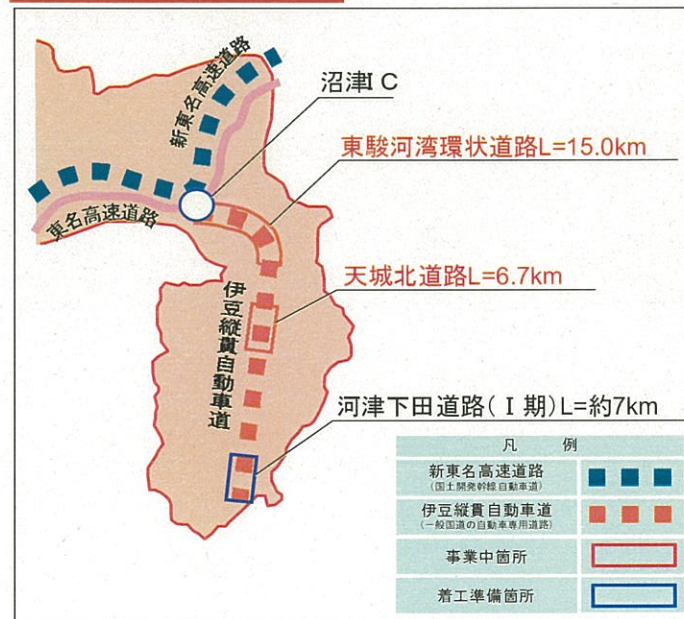
《今回の審議対象道路》

- 東駿河湾環状道路（再評価実施後一定期間が経過している事業：前回平成15年度）
- 天城北道路（再評価実施後一定期間が経過している事業：前回平成15年度）

高規格幹線道路網図



事業状況と予定



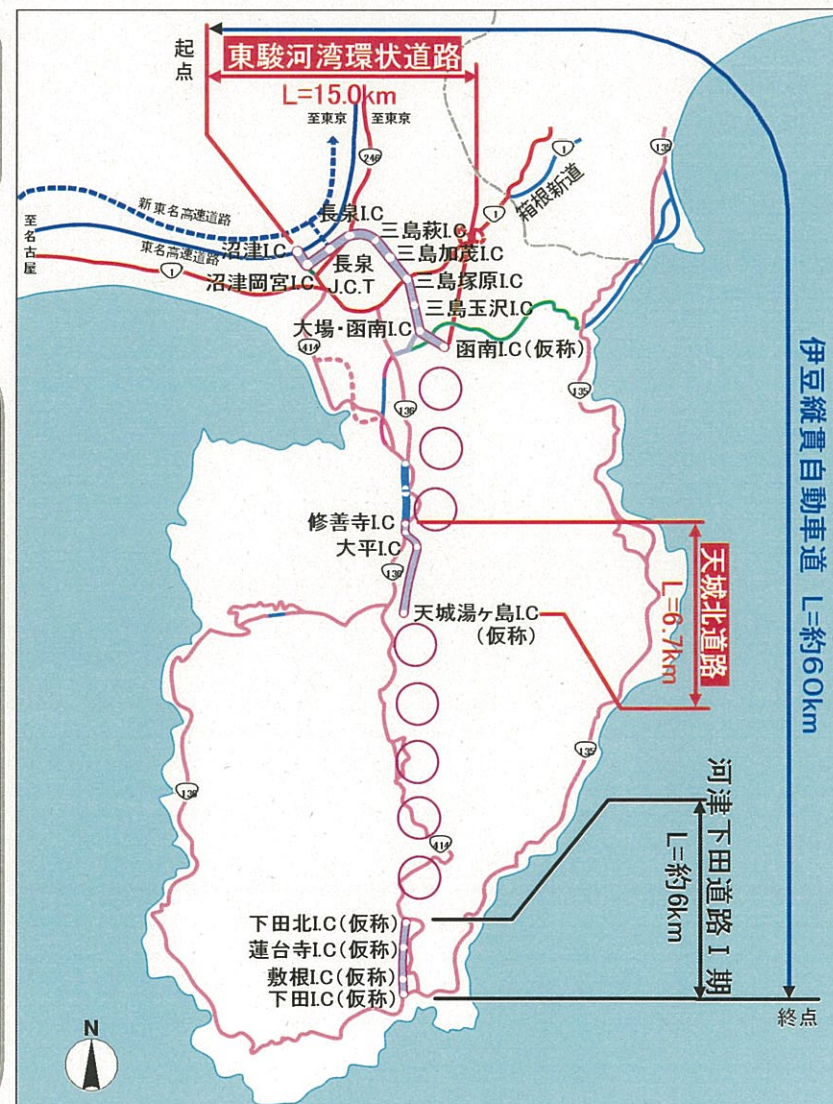
1. 伊豆縦貫自動車道の事業概要

(1) 事業目的

- ① 半島内の幹線道路の交通渋滞の緩和
- ② 観光拠点を連絡し観光都市としての発展、地域の活性化
- ③ 災害時、救急医療時の緊急輸送路としての機能確保

(2) 計画概要

路線名	いずじゅうかん ：伊豆縦貫自動車道
事業種別	：国道1号、国道414号（高規格幹線道路）
起終点	しずおかけんぬまつ し しずおかけんしもだ し ：静岡県沼津市～静岡県下田市
全体延長	：約60km（車線数：2車線又は4車線）
設計速度	：80km/h
開通済延長	：6.8km しゅぜんじ 修善寺道路5.2km あまぎきた 天城北道路（1工区）1.6km
事業化区間 （事業化年度）	ひがしするがわんかんじょう ：東駿河湾環状道路 （昭和63年度～平成4年度）L=15.0km あまぎきた 天城北道路 （平成6年度）L=6.7km
着工準備区間 （事業化年度）	かわづしもだ ：河津下田道路Ⅰ期 （平成10年度）L=約6km



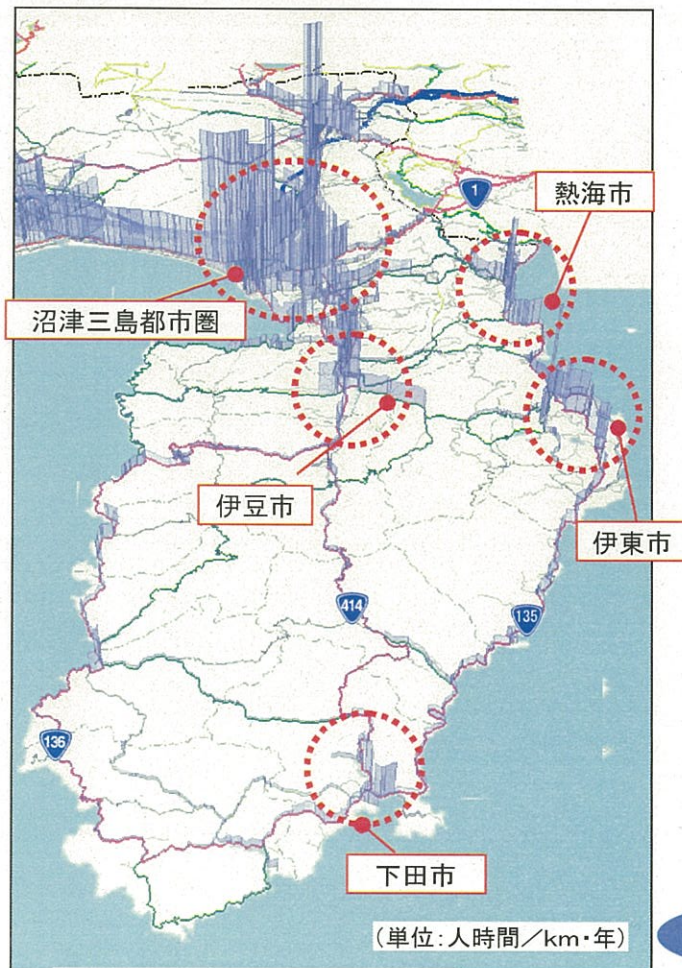
2. 事業の必要性

(1) 事業をめぐる社会情勢等の変化

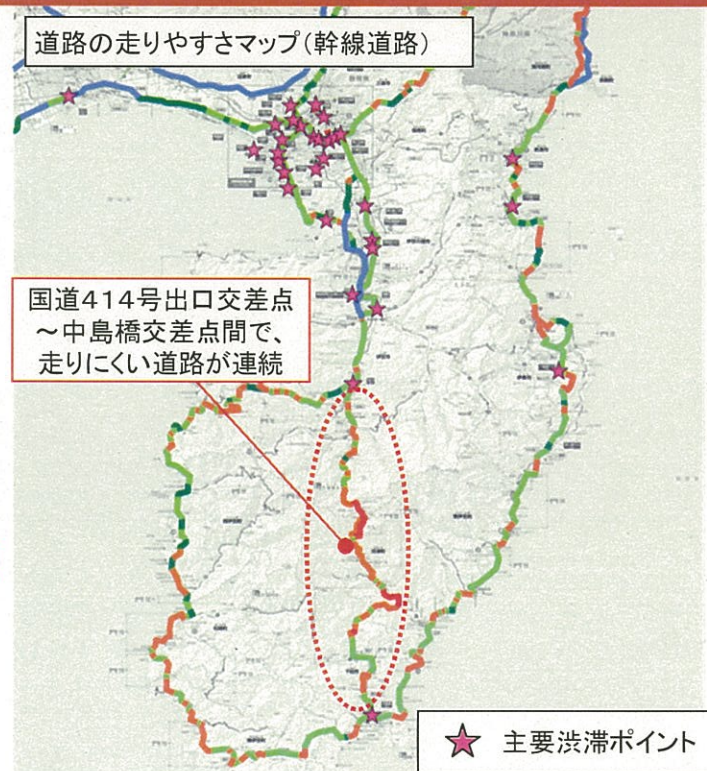
■ 静岡県東部の交通状況（客観的評価指標「円滑なモビリティの確保」）

- ・ 静岡県東部では、沼津三島都市圏、熱海市、伊東市、伊豆市、下田市の市街地で渋滞損失時間が高くなっています。
- ・ 伊豆地域では、主要渋滞ポイントが38箇所存在するとともに、走りにくいと分類される幹線道路が多く存在しています。

渋滞損失時間3Dマップ



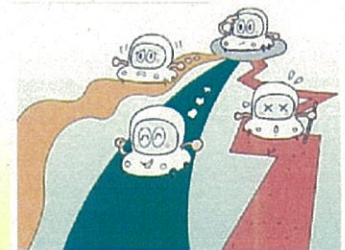
伊豆地域における主要渋滞ポイントと幹線道路の走りやすさ



国道414号の大型車通行規制区間

＜走りやすさの分類＞

「道路の走りやすさ」について、道路の幅、カーブの大きさ、多さ、歩道と車道の分離状況などにより、6段階に分類



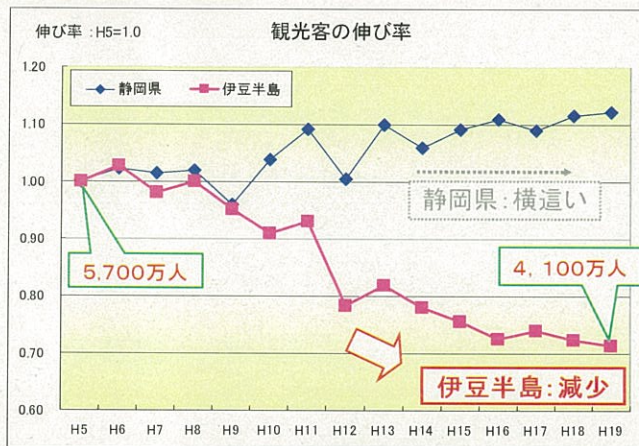
走りやすい

走りにくい

■観光客の減少（客観的評価指標「個性ある地域の形成」）

- ・伊豆地域には年間約4,100万人の観光客が来訪しますが、観光客数は近年減少傾向になっています。（15年で約7割に減少）
- ・伊豆半島の道路に対するイメージは、「渋滞が多い」、「走りにくい」の割合が高く、特に所要時間が長い伊豆南部地域では、東伊豆地域に比べ来訪する観光客は少なくなっています。

観光客の推移



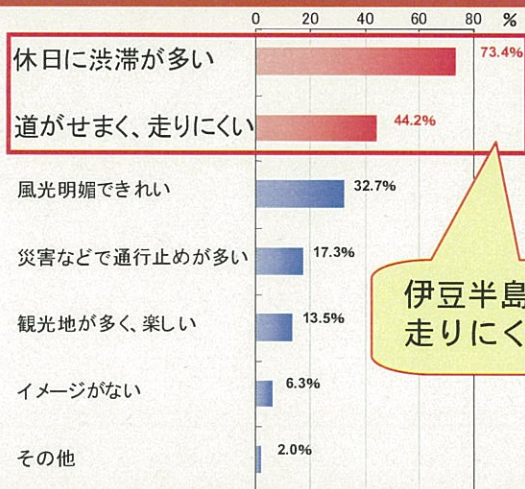
出典: 静岡県資料(観光交流客数)

通行止めにより懸念される観光客への影響



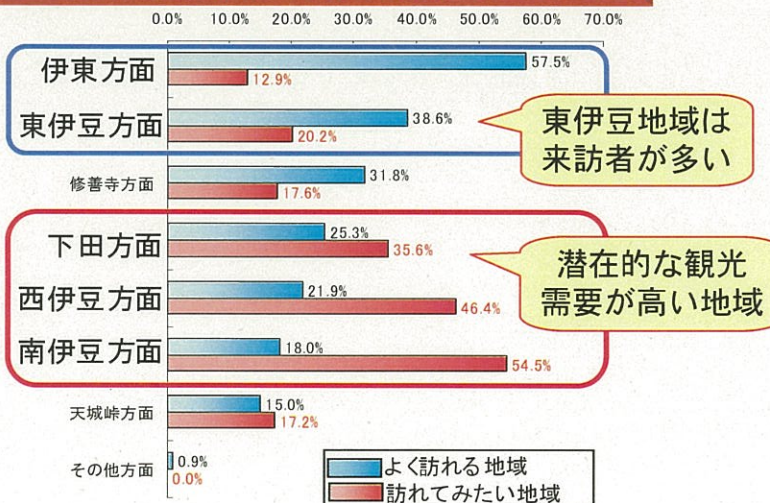
毎日新聞 平成19年7月25日(水)

伊豆半島の道路についてのイメージアンケート



伊豆半島は渋滞・走りにくいイメージ

伊豆半島でよく訪れる地域(首都圏アンケート)



東伊豆地域は来訪者が多い

潜在的な観光需要が高い地域

伊豆地域の渋滞状況



観光シーズンにおける渋滞状況 (国道135号)

伊豆新聞 平成20年8月18日(月)

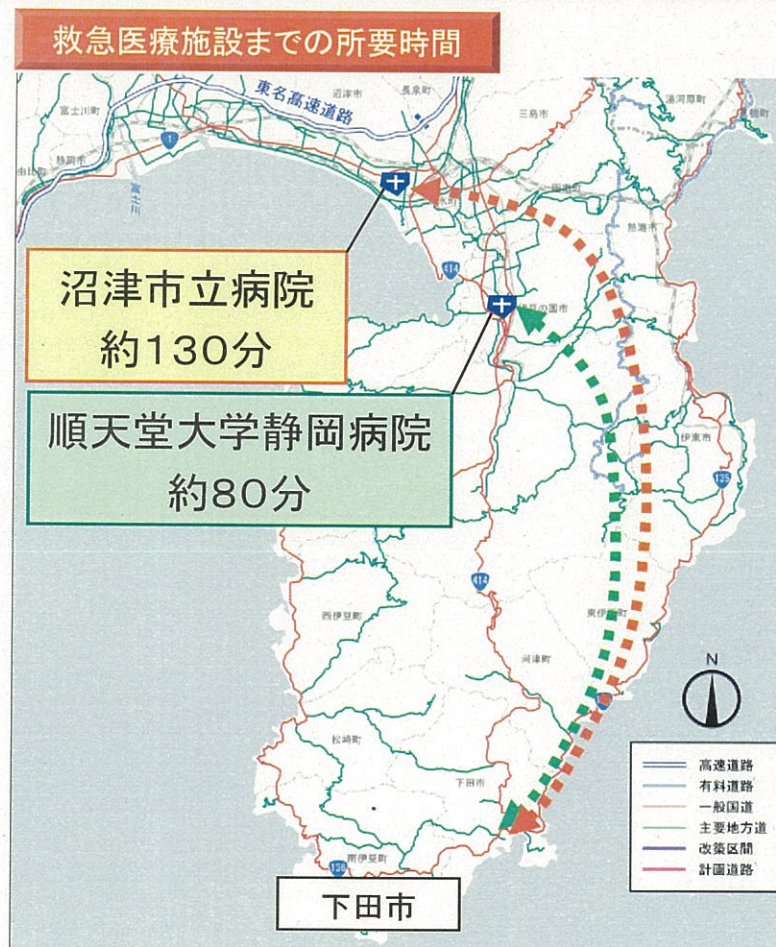
よく訪れる地域
訪れてみたい地域

実施者: 沼津河川国道事務所
方法: ネットアンケート
対象者: 首都圏 (東京都、神奈川県、埼玉県)
伊豆地域
回答数: 首都圏 (223)
伊豆地域 (171)
実施日: 平成18年3月1~8日

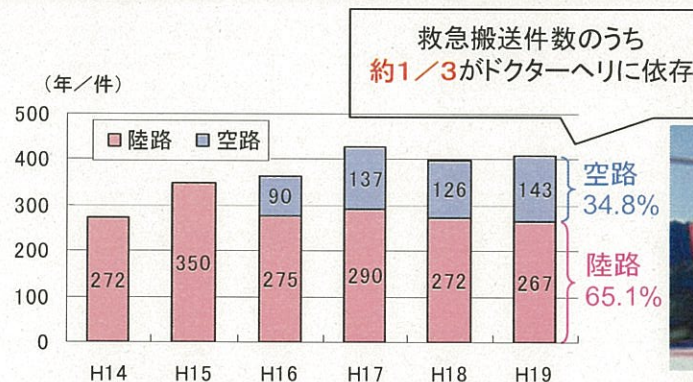
■高速交通体系から取り残された地域

①救急搬送時間（客観的評価指標「安全で安心できるくらしの確保」）

- ・下田市から第三次救急医療施設の順天堂大学静岡病院の陸路搬送では約80分かかり、重症患者の搬送が課題となっています。
- ・伊豆地域の救急搬送件数のうち約1/3がドクターヘリに依存しています。



※第三次救急医療施設とは：
一般病院で治療のできない重症患者に対応し、24時間の診療体制がとれ、かつ高度な診療機能を有している医療機関。



国道136号、国道414号を利用すると
思われる搬送件数及びドクターヘリの出動回数



ドクターヘリは、夜間及び悪天候時は飛ぶことができない。

伊豆地域の救急医療体制



医療関係者も、ドクターヘリの搬送に
限界を感じている



自ら生命の危険を語る下田市長

静岡新聞 平成20年3月20日(木)

■ 高速交通体系から取り残された地域

② 脆弱なネットワーク〔緊急輸送路〕（客観的評価指標「災害への備え」）

- ・ 国道全体の1／3が通行規制区間となっており、夏季大型車通行規制区間も存在しています。
- ・ 国道・県道を含めた全体道路延長でも約3割が通行規制区間となっています。
- ・ 伊豆半島は毎年災害による通行止めが発生しており、平成19年9月6～9日の台風9号では、緊急輸送路第一次路線に指定されている国道136号、414号を含めた主要な道路の計55箇所が全面通行止めとなりました。

平成19年9月6～7日 台風9号による主要路線の通行状況



伊豆地域の主要路線の通行止により「伊豆地域は各地で孤立状態」になった。

	対象区間
	雨量積雪規制区間
	夏季大型車通行止区間

- × : 雨量規制等による通行止
- × : 法面崩壊等災害による通行止

【主要な道路の状況】

全面通行止め 計55箇所（県内92箇所）

- ・ 国道（414号、135号、136号、旧道含む）・・・20箇所
- ・ 県道（21路線）・・・・・・・・・・・・・31箇所
- ・ 有料道路（県道路公社管理分）・・・・・・・・・・・・・4箇所

【鉄道の状況】

ＪＲ伊東線、伊豆急行ともに運転見合わせによりマヒ。

台風による伊豆半島の通行止め



伊豆新聞 平成19年9月7日(金)

(2) 事業の投資効果

■観光地へのアクセス向上(客観的評価指標「個性ある地域の形成」)

- ・伊豆縦貫自動車道が全線開通し東名・新東名高速道路に接続することにより高速ネットワークの構築に貢献します。
- ・東名沼津ICから下田市までの所要時間が約130分から約50分に短縮し、半島の広域な交流・観光を促進します。

伊豆縦貫自動車道の所要時間短縮効果



※整備前:H19プローブ旅行時間
(平日平均値)

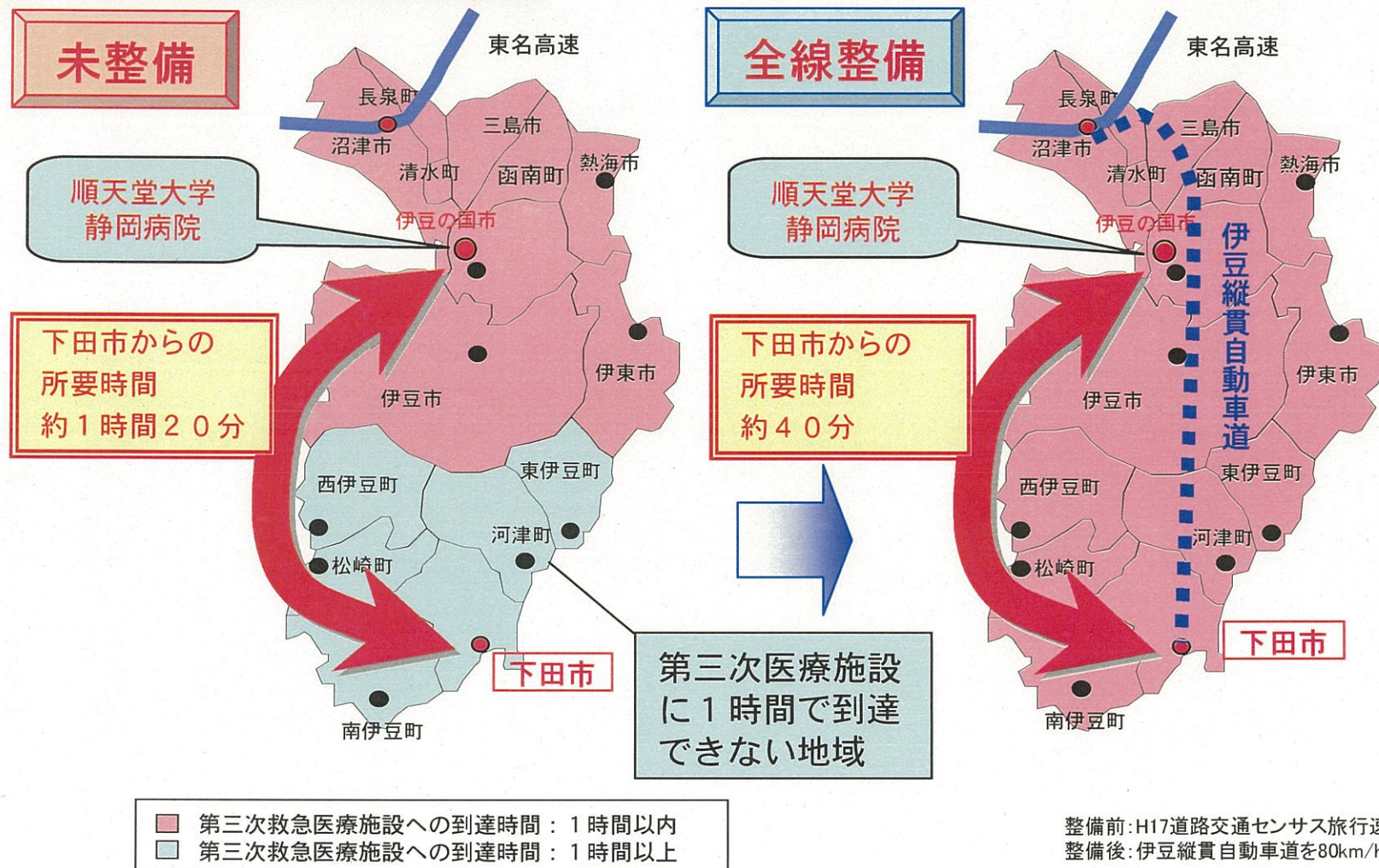


※整備後:伊豆縦貫自動車道の速度を
80km/hとして算出

■救急搬送時間の短縮 （客観的評価指標「安全で安心できるくらしの確保」）

・伊豆縦貫自動車道の全線開通により、第三次救急医療施設までの搬送時間が伊豆半島全域において1時間以内での到達が可能となります。

第三次救急医療施設までの所要時間短縮効果



3. 東駿河湾環状道路の事業概要

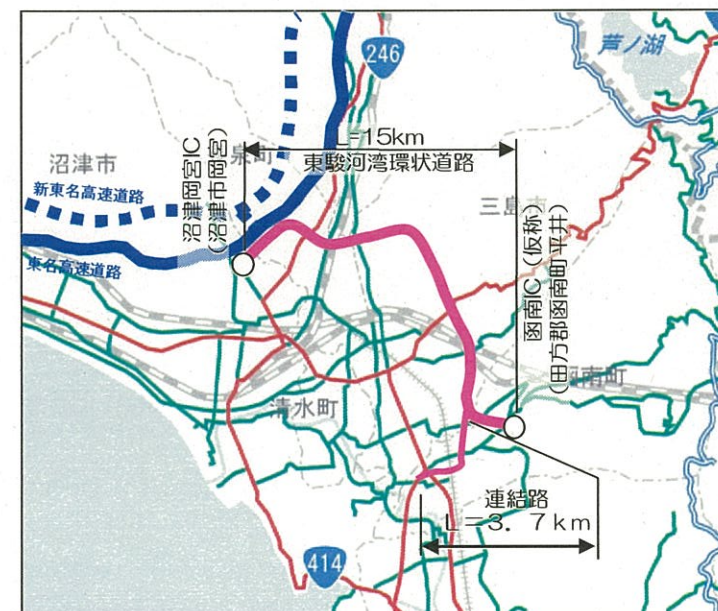
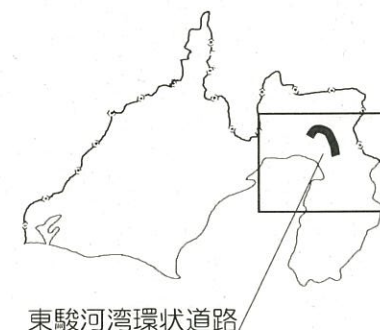
(1) 事業概要

1) 事業目的

- ① 沼津三島都市圏における交通混雑の緩和
- ② 観光支援による地域活性化

2) 計画概要

- 事業名 : 国道1号伊豆縦貫自動車道
東駿河湾環状道路
- 起終点 : (起点) しずおかけんぬまづしおかのみや 静岡県沼津市岡宮
(終点) しずおかけんたがたぐんかんなみちようひらい 静岡県田方郡函南町平井
- 延長 : 15.0 km
- 道路規格 : 第1種第3級 (自動車専用道路)
- 設計速度 : 本線 80 km/h
連絡路 60 km/h
- 車線数 : 本線 完成4車線 (暫定2車線)
連絡路 完成2車線
- 都市計画決定 : 昭和62年度
- 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
- 前回の再評価 : 平成15年度 (指摘事項なし: 継続)
- 全体事業費 : 約2,200億円



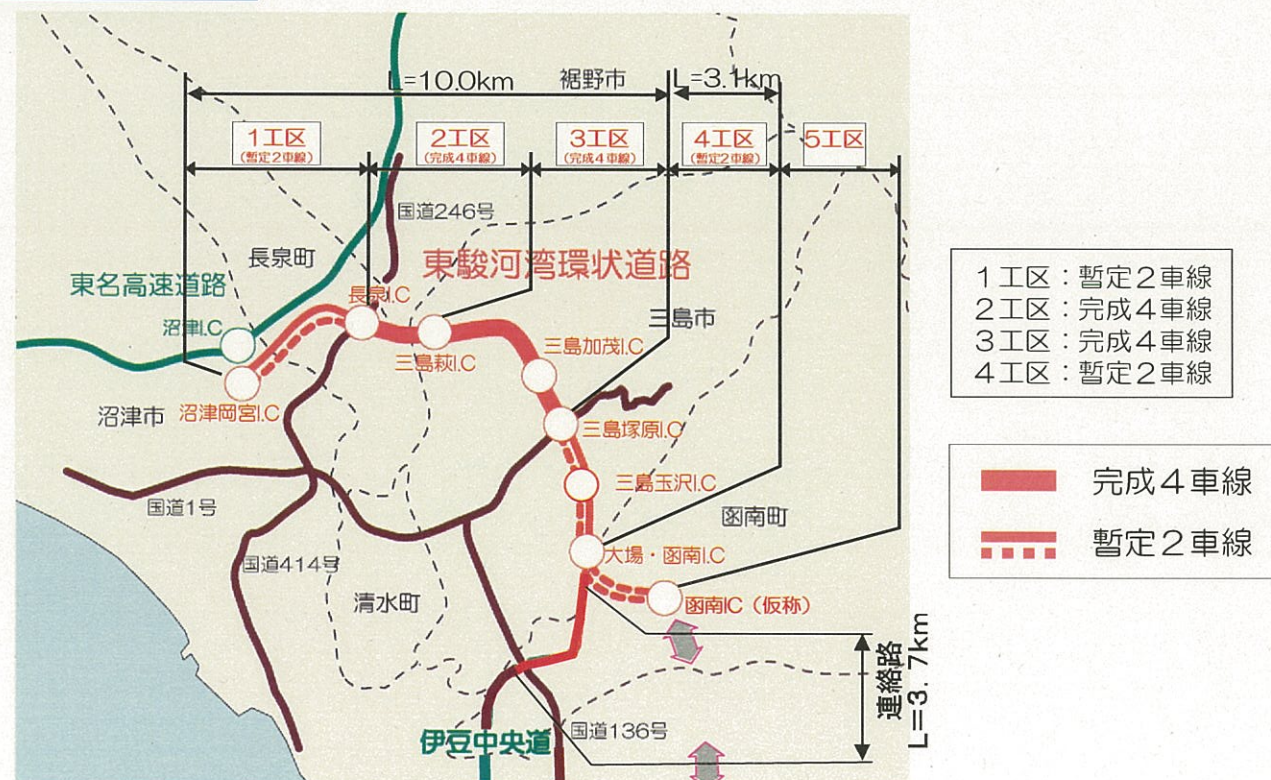
(2) 事業の進捗状況

- 事業進捗率は79%、用地取得率は87%（平成20年度末 見込み）
 - 現在、沼津岡宮IC～三島塚原IC間は平成21年夏頃完成4車線（一部暫定2車線）供用に向けて全面的に展開中。
 - 三島塚原IC～大場・函南IC間及び連絡路について、用地買収、工事实施中。
- （参考）前回評価時：事業進捗率は46%、用地取得率は84%

(3) 事業進捗の見込み

- 沼津岡宮IC～三島塚原IC：L=10.0kmは平成21年夏頃に完成4車線（一部暫定2車線）供用予定。
- 三島塚原IC～大場・函南IC及び連絡路：L=6.8kmは平成20年代中頃の暫定2車線供用を目指します。

東駿河湾環状道路供用区間



4. 東駿河湾環状道路の事業の必要性

(1) 事業をめぐる社会情勢等の変化

■ 沼津三島都市圏の交通状況（客観的評価指標「円滑なモビリティの確保」）

- ・ 沼津三島都市圏では、18箇所の主要渋滞ポイントがあり、国道・県道において混雑時旅行速度が20km/hを下回る区間が存在するなど、地域全体で著しい渋滞が発生しています。
- ・ 国道1号南二日町交差点における渋滞損失時間は、中部圏内国道平均の約8倍となる高い値を示しています。

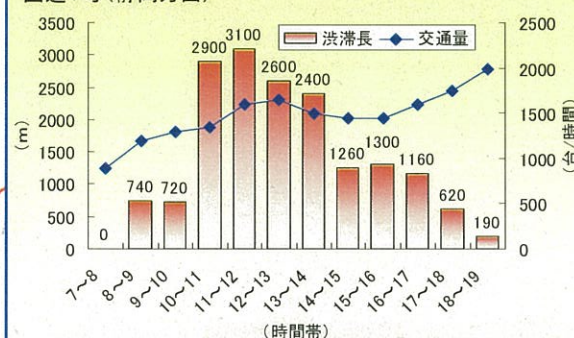
主要渋滞ポイントと混雑時旅行速度

沼津三島都市圏は、地域全体で著しい渋滞が発生

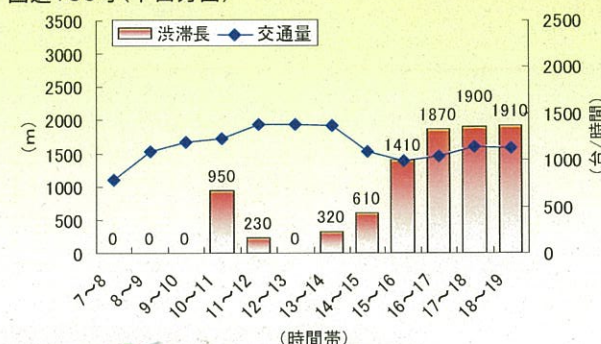


南二日町交差点の交通量・渋滞長

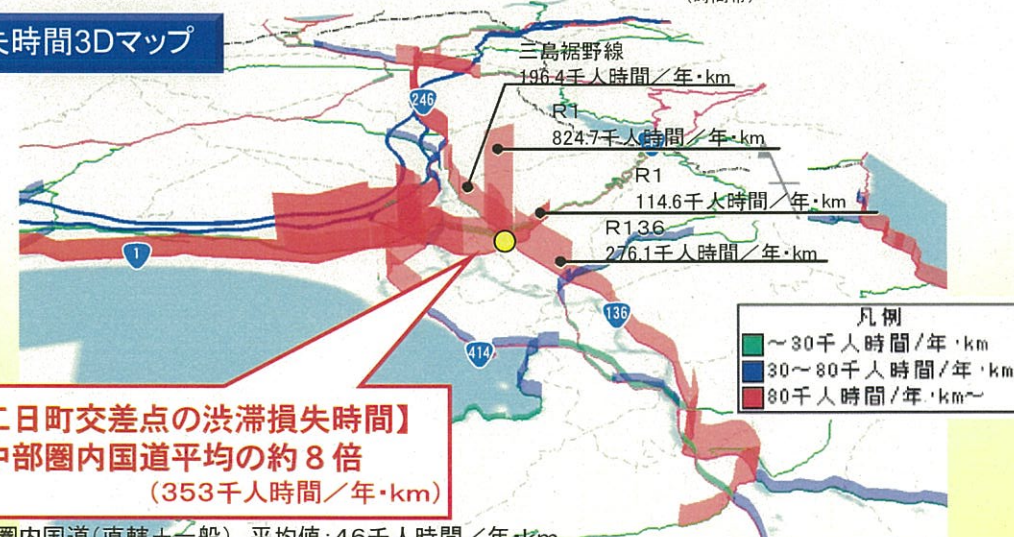
国道1号(静岡方面)



国道136号(下田方面)



渋滞損失時間3Dマップ



【南二日町交差点の渋滞損失時間】

→ 中部圏内国道平均の約8倍

(353千人時間/年・km)

※ 中部圏内国道(直轄+一般) 平均値: 46千人時間/年・km

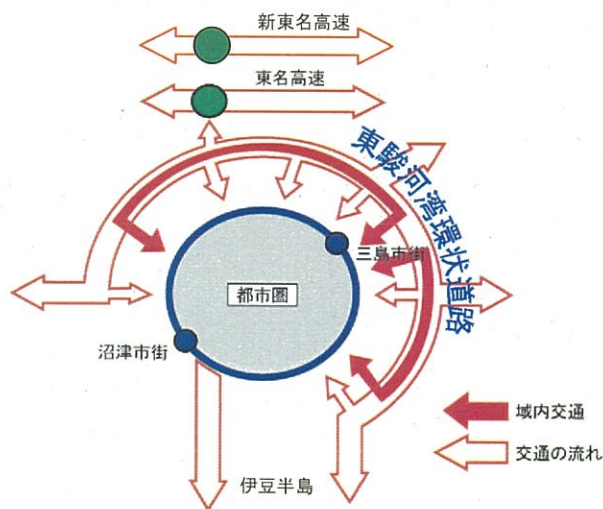
(2) 事業の投資効果

■ 交通渋滞の緩和 (客観的評価指標「円滑なモビリティの確保」)

- ・ 東駿河湾環状道路を整備することで広域交通・都市内通過交通が自動車専用道路へ転換します。
- ・ 交通集中で負荷がかかりすぎている幹線道路の渋滞を緩和させ、国道1号南二日町交差点では、渋滞損失時間が約4割削減されます。
- ・ 沼津三島都市圏内の主要渋滞ポイント18箇所中12箇所が交差点の全方向で渋滞が緩和し、残り6箇所についても一定の渋滞の緩和が期待できます。

東駿河湾環状道路の果たす環状道路機能

広域交通・都市内通過交通が
環状道路へ転換します

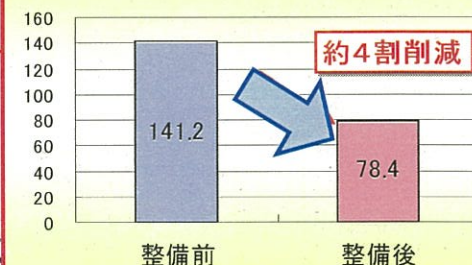


渋滞の改善効果



南二日町交差点の渋滞損失時間

(千人時間/年) 南二日町交差点



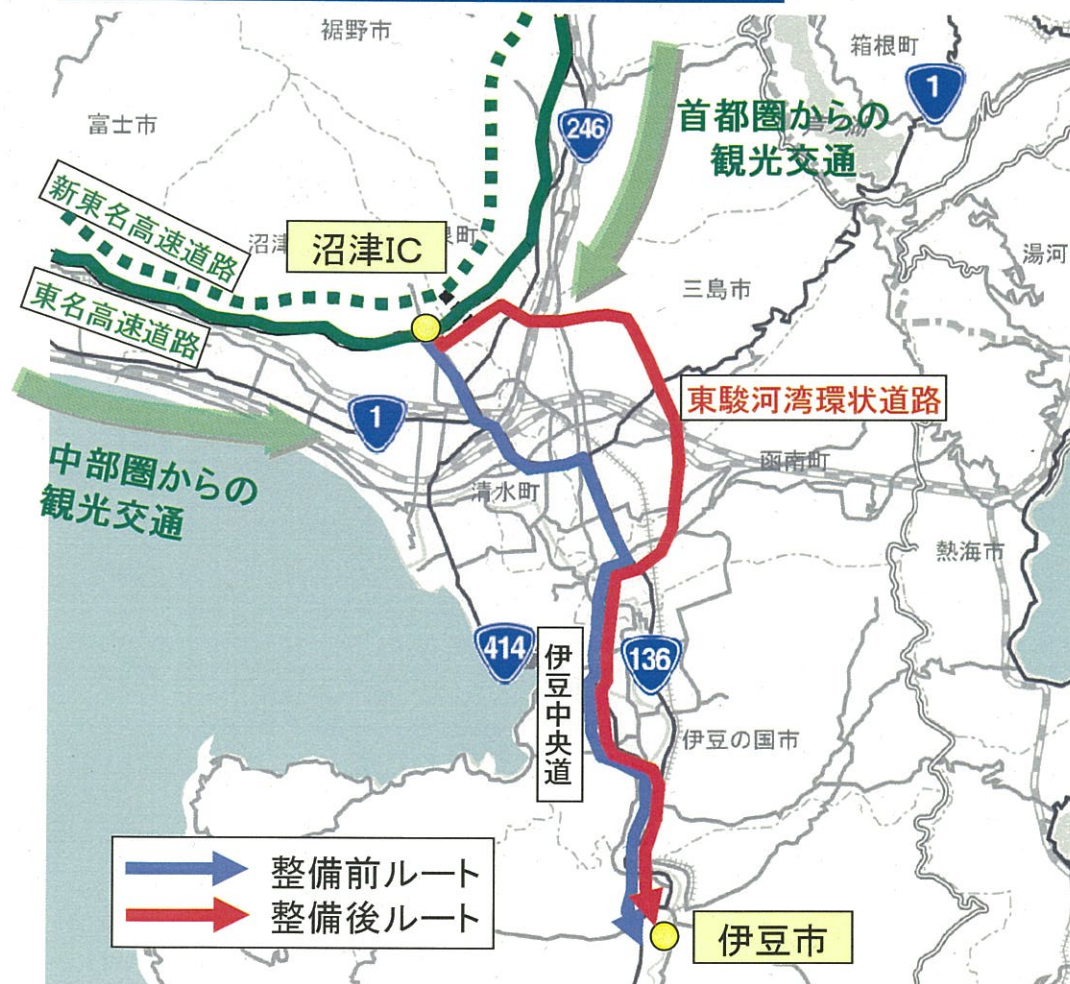
主要渋滞ポイント

- 全方向緩和 12箇所
(全方向で交通量が減少)
- 部分的に緩和 6箇所
(交通量が減少する方向あり)
- ★ 効果なし 0箇所

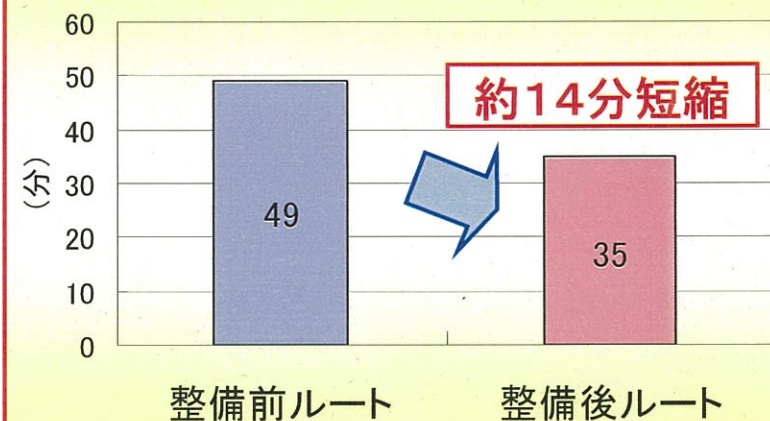
■観光地へのアクセス向上(客観的評価指標「個性ある地域の形成」)

- ・東駿河湾環状道路が整備されることにより、伊豆中央道・修善寺道路と一体となった高速ネットワークが構築され、沼津ICから伊豆市までの所要時間が約14分短縮し、伊豆半島へのアクセス機能の向上が期待できます。

沼津ICから伊豆市までの移動時間短縮効果



沼津IC～伊豆市までの所要時間



※整備前: H19プローブ旅行時間(平日平均値)
整備後: 東駿河湾環状道路の速度を80km/h

費用便益比（B／C）：東駿河湾環状道路

○投資効率性の評価

$$\diamond B/C(\text{事業全体}) = \frac{4,040\text{億円} + 428\text{億円} + 151\text{億円}}{2,453\text{億円} + 43\text{億円}} = \frac{4,618\text{億円}}{2,495\text{億円}} = 1.9$$

$$\diamond B/C(\text{残事業}) = \frac{4,040\text{億円} + 428\text{億円} + 151\text{億円}}{334\text{億円} + 43\text{億円}} = \frac{4,618\text{億円}}{377\text{億円}} = 12.2$$

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

- 走行時間短縮便益：整備がない場合の走行時間費用から整備した場合の走行時間費用を減じた差額
- 走行経費減少便益：整備がない場合の走行経費から整備した場合の走行経費を減じた差額
- 交通事故減少便益：整備がない場合の交通事故による社会的損失額から整備した場合の社会的損失額を減じた差額
- 事業費：東駿河湾環状道路の整備に要する費用（工事費、用地費等）
- 維持管理費：東駿河湾環状道路を供用後の道路管理に要する費用（維持費、清掃費、照明費等）

○前回評価時の費用便益（B／C）との比較

前回評価（H15）時 B／C（事業全体）： 2.3 （残事業）： 7.5

今回評価時 B／C（事業全体）： 1.9 （残事業）： 12.2

【前回再評価からの変更点】

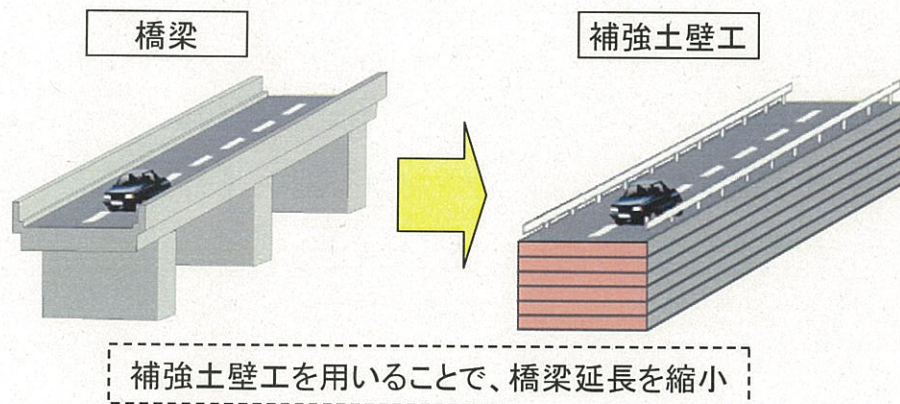
- ・評価対象期間の見直し（40年→50年）
- ・費用便益マニュアルの改定による車種別の時間価値原単位等の変更
- ・将来の総走行台キロの改定
- ・全体事業費の増加（約1,900億円→約2,200億円）
- 大場・函南ICから伊豆中央道との連絡路L=3.7kmの追加

5. 東駿河湾環状道路のコスト縮減や代替案立案等の可能性

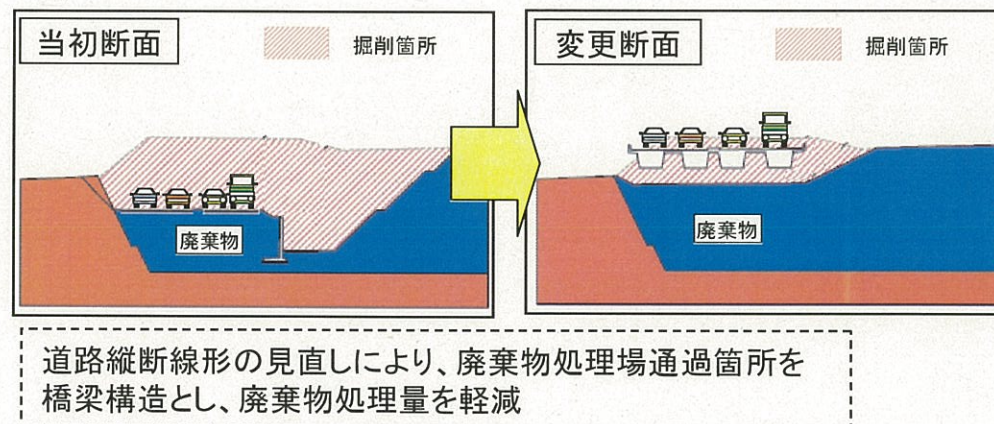
(1) コスト縮減

- 約130億円（5.9%）のコスト縮減を図り、全体事業費を約2,200億円とします。
- そのうち、主な縮減内容は、以下の通りです。
 - ・ 橋梁から補強土壁工などへの構造変更・・・約100億円
 - ・ 道路縦断線形の見直し・・・約30億円
- 引き続きコスト縮減に努めながら、現計画に基づいて事業を推進します。

■ 橋梁から補強土壁工などへの構造変更



■ 加茂地区の道路縦断線形の見直し



(2) 代替案立案等

- 東駿河湾環状道路は、高規格幹線道路「伊豆縦貫自動車道」の一部区間に位置付けられる自動車専用道路であり、当該区間の現況沿道は店舗や住居が連亘している市街地であることから、代替案の立案等、計画の変更は困難です。

6. 東駿河湾環状道路の対応方針(原案)

平成15年度の事業評価監視委員会から一定期間(5年間)が経過したことから、以下の3つの視点で再評価を行いました。

1) 事業の必要性に関する視点

事業をめぐる社会情勢等の変化

■沼津三島都市圏の交通状況 ■観光客の減少

事業の投資効果

■交通渋滞の緩和 ■観光地へのアクセス向上

■費用便益比(B/C) 事業全体の投資効率性の評価 = 1.9
残事業の投資効率性の評価 = 12.2

事業の進捗状況

■用地取得率は約87%(平成20年度末 見込み) ■全体の事業進捗率は約79%(平成20年度末 見込み)

2) 事業進捗の見込みの視点

事業進捗の見込み

■沼津岡宮IC～三島塚原IC区間 L=10.0kmは、平成21年夏頃完成4車線(一部暫定2車線)供用予定

■三島塚原IC～大場・函南IC区間及び連絡路 L=6.8kmは、平成20年代中頃の暫定2車線供用を目指します

3) コスト縮減・代替案立案の可能性

コスト縮減・代替案立案の可能性

■約130億円のコスト縮減(主な縮減内容:橋梁から補強土壁工などへの構造変更、道路縦断線形の見直し)

■東駿河湾環状道路は、高規格幹線道路「伊豆縦貫自動車道」の一部区間に位置付けられる自動車専用道路であり、当該区間の現況沿道は店舗や住居が連亘している市街地であることから、代替案の立案等、計画の変更は困難



以上のことから東駿河湾環状道路事業を継続する

7. 天城北道路の事業概要

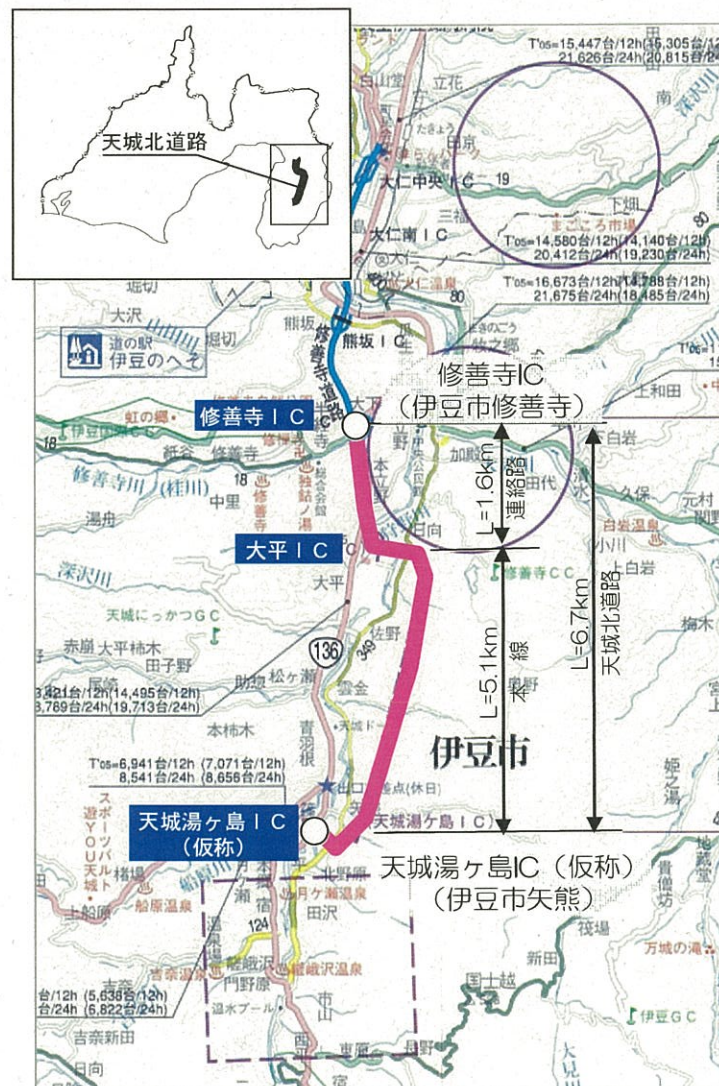
(1) 事業概要

1) 事業目的

- ① 国道136号、414号における交通混雑の緩和
- ② 観光支援による地域活性化
- ③ 伊豆半島の広域的な交流・救急医療に貢献

2) 計画概要

- 事業名 : 国道414号伊豆縦貫自動車道
天城北道路
- 起終点 : (起点) 静岡県伊豆市修善寺
(終点) 静岡県伊豆市矢熊
- 延長 : 6.7 km
- 道路規格 : 第1種第3級 (自動車専用道路)
- 設計速度 : 本線 80 km/h
連絡路 60 km/h
- 車線数 : 本線 完成4車線 (暫定2車線)
連絡路 完成2車線
- 都市計画決定 : —
- 事業化 : 平成6年度
- 用地着手年度 : 平成12年度
- 工事着手年度 : 平成14年度
- 前回の再評価 : 平成15年度 (指摘事項なし: 継続)
- 全体事業費 : 約570億円



(2) 事業の進捗状況

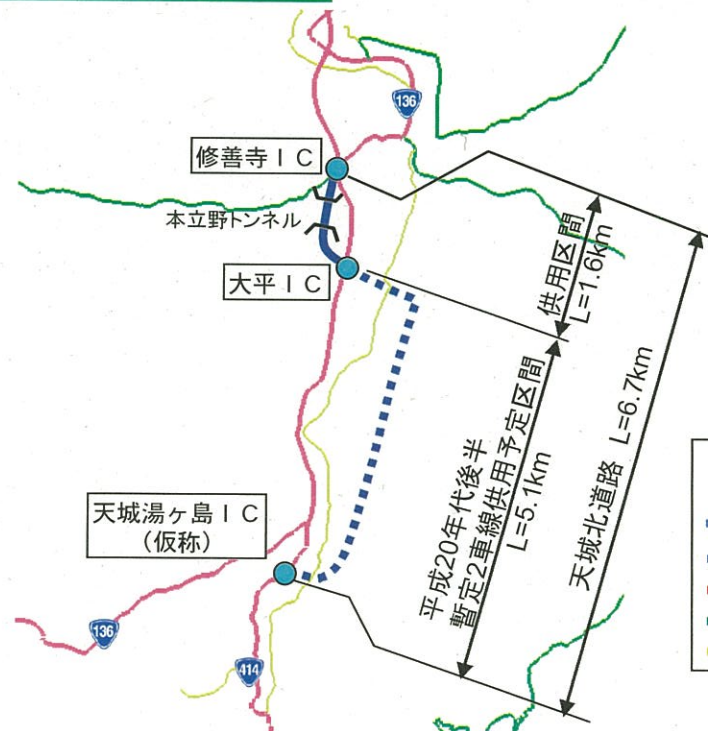
1) 事業の進捗状況及び進捗率

- 事業進捗率は19%、用地取得率は90%（平成20年度末 見込み）
- 修善寺IC～大平IC間が平成20年4月に完成2車線で供用開始。
- 現在、大平IC～天城湯ヶ島IC（仮称）間5.1km区間について、早期工事着工に向けて用地買収を実施中。
（参考）前回評価時：事業進捗率は6%、用地取得率は11%

(3) 事業進捗の見込み

- 大平IC～天城湯ヶ島IC（仮称）L=5.1kmは平成20年代後半の暫定2車線供用を目指します。

天城北道路供用区間



本立野トンネル



大平IC



凡例

- 天城北道路（供用区間）
- - - 天城北道路（未供用区間）
- 国道
- 主要地方道
- 一般県道

8. 天城北道路の事業の必要性

(1) 事業をめぐる社会情勢等の変化

■ 国道136号、414号の交通状況（客観的評価指標「円滑なモビリティの確保」）

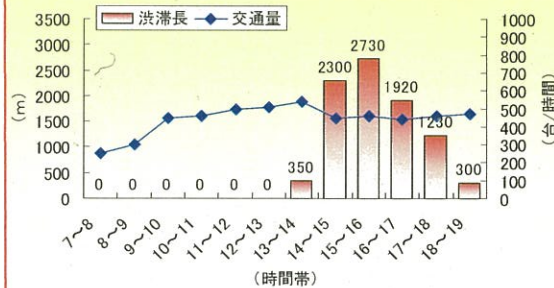
- ・ 国道136号、414号は伊豆半島の生活・観光産業に欠かせない重要な幹線道路です。
- ・ 国道136号と414号が重複する区間の横瀬交差点と出口交差点は、休日を中心に渋滞が発生し、特に出口交差点では最大2.7kmの渋滞が発生しています。

主要渋滞ポイントにおける 交通量と渋滞長



<出口交差点交通状況>

国道414号



<横瀬交差点交通状況>

国道136号



〔凡例〕



主要渋滞ポイント



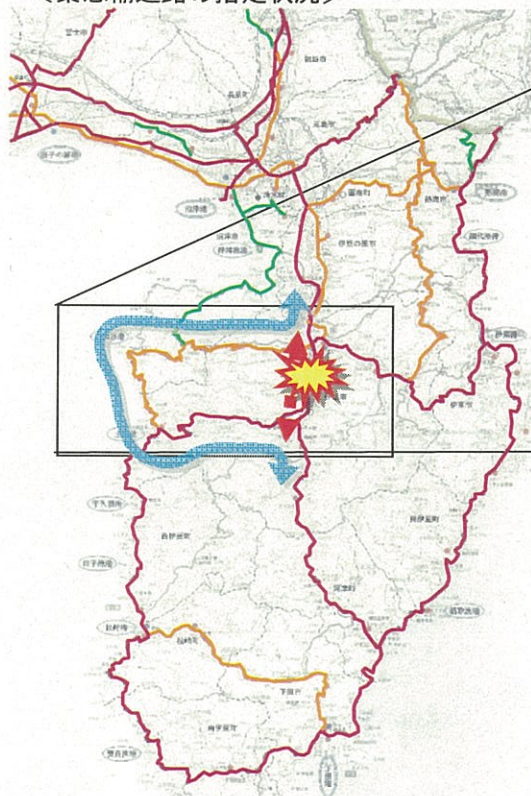
渋滞が観測された区間

■高速交通体系から取り残された地域《災害》〔緊急輸送路〕（客観的評価指標「災害への備え」）

- ・国道136号、414号はともに第一次緊急輸送路に指定されていますが、伊豆半島は毎年災害による通行止めが発生しており、国道136号と414号が重複する区間が通行止めになった場合には、大幅な迂回を強いられます。

緊急輸送路が通行止めになった場合の迂回状況

＜緊急輸送路の指定状況＞



国道が通行止めになると大幅な迂回が生じる

事例：地すべりによる通行止め(国道136号)



平成19年7月23日に伊豆市土肥で発生した地すべり(国道136号)

※【緊急輸送路とは】

緊急輸送道路とは、大規模な災害が起きた場合、避難・救助をはじめ、物資の供給、諸施設の復旧等広範囲な応急対策活動を実施するため、静岡県地域防災計画において定めている国道や県道など。

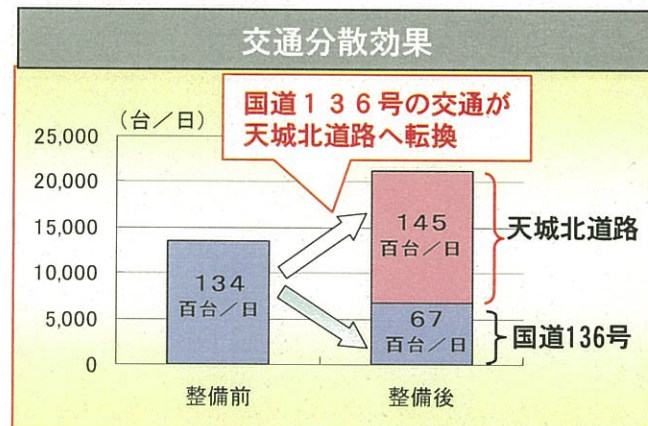
- 1次緊急輸送路：高規格幹線道路、一般国道等広域的な重要道路及びアクセス道路で、輸送の骨格をなす道路
- 2次緊急輸送路：第1次緊急輸送路と市町村役場及び重要な拠点を結ぶ道路
- 3次緊急輸送路：第1次、第2次緊急輸送路と市町村役場の支所とを結ぶ道路及びその他の道路

(2) 事業の投資効果

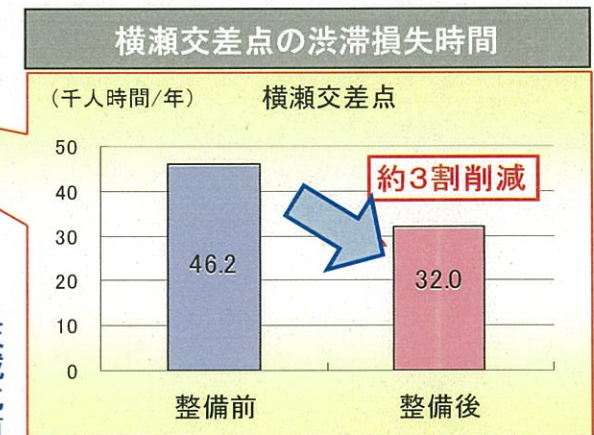
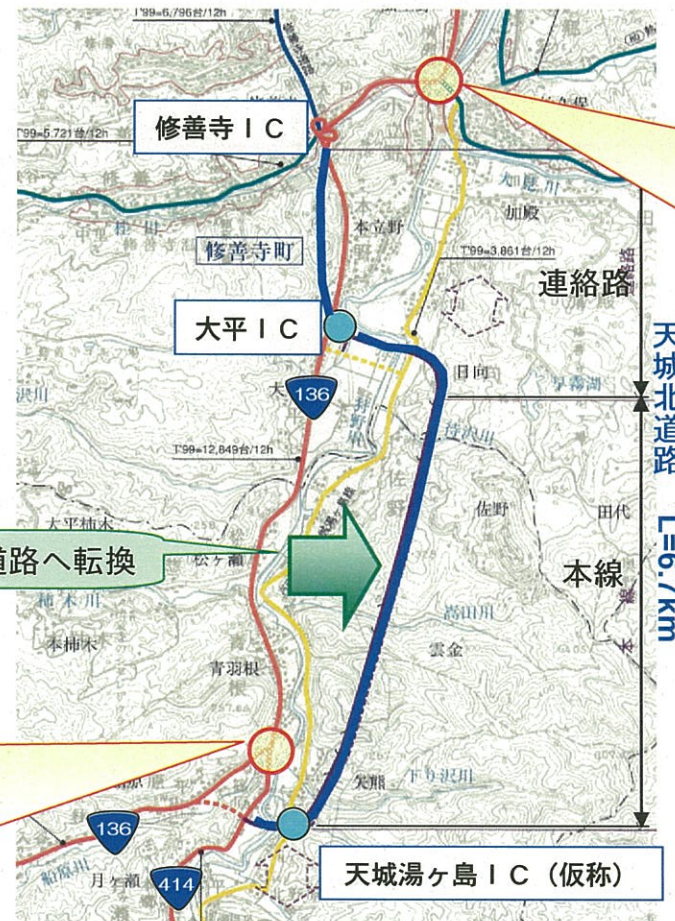
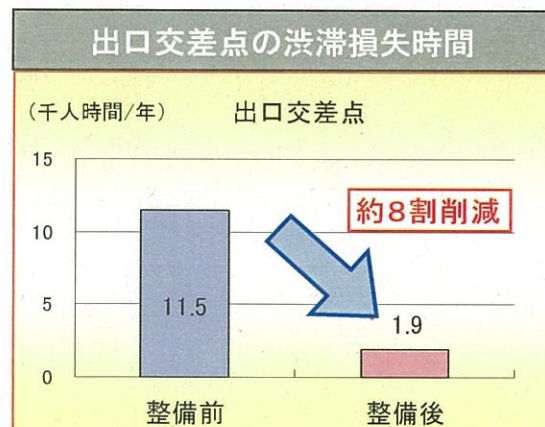
■交通渋滞の緩和（客観的評価指標「円滑なモビリティの確保」）

- ・天城北道路を整備することで、通過交通が自動車専用道路へ転換し、横瀬交差点の渋滞損失時間が約3割、出口交差点では約8割削減されます。

渋滞の改善効果



通過交通が天城北道路へ転換

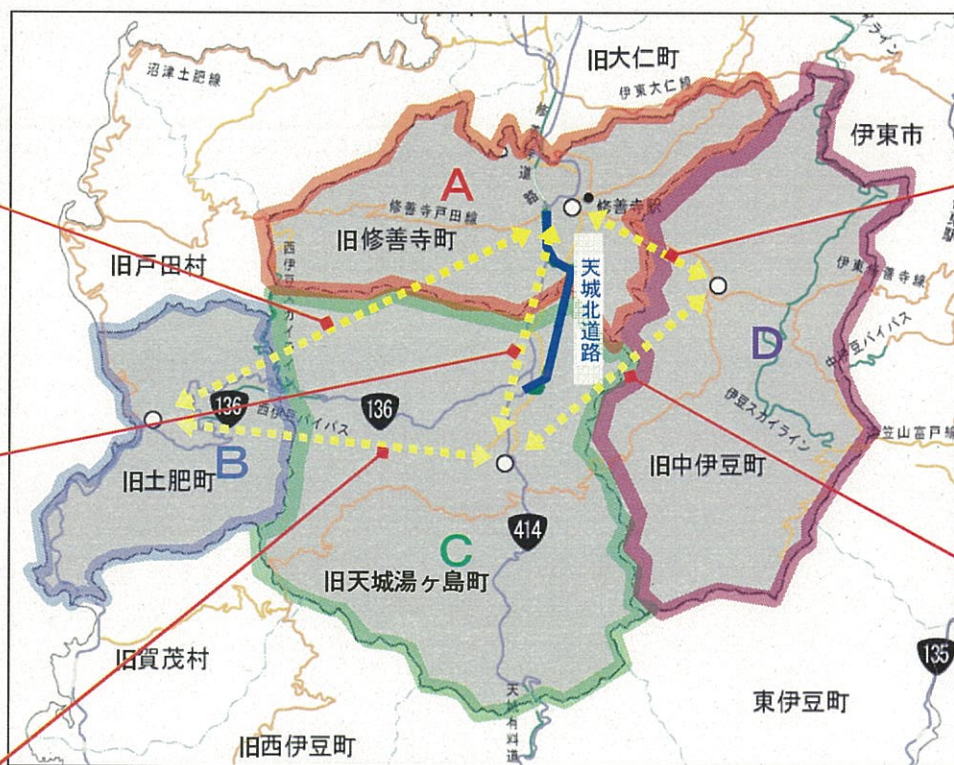
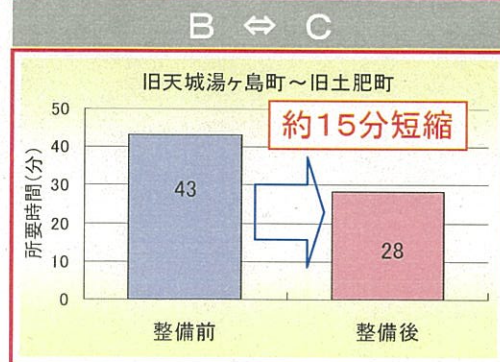
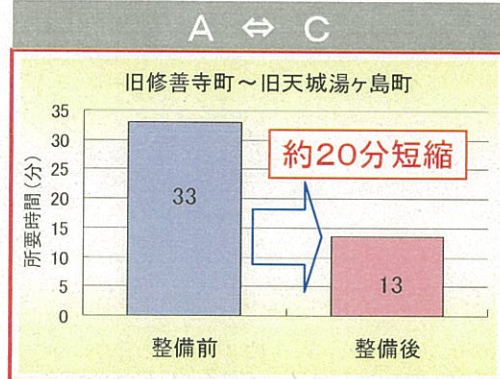
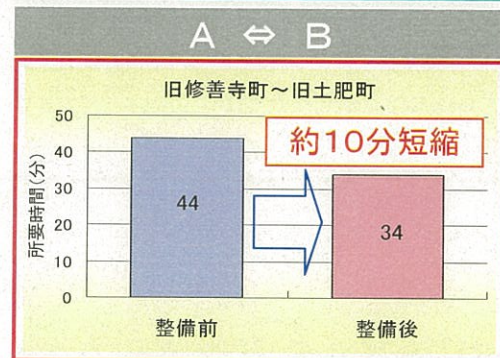


出典: 整備前 H19プローブデータ
整備後 交通量配分結果を元に算出

■観光地へのアクセス向上(客観的評価指標「個性ある地域の形成」)

- ・天城北道路が整備されることにより、伊豆市内の通過時間が短縮され観光地へのアクセス向上が期待できます。
- ・旧修善寺町から旧天城湯ヶ島町では、移動時間が約20分短縮されるなど、地域内の移動がスムーズになり、地域の活性化が期待できます。

伊豆市内における通過時間短縮効果



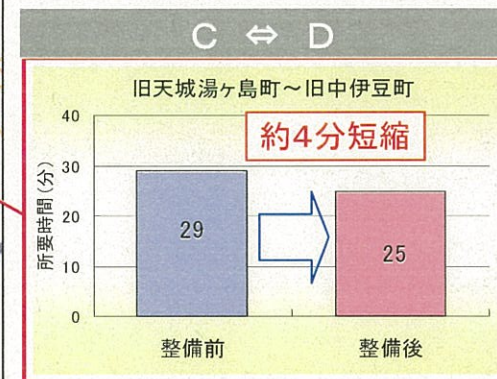
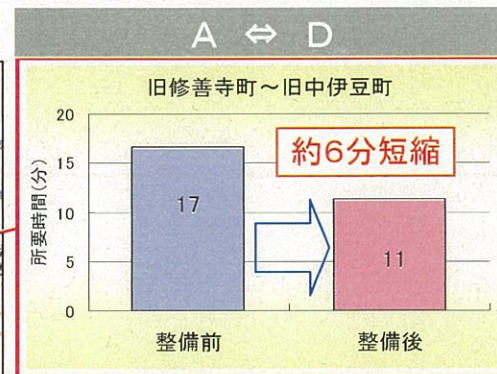
伊豆市の旧4町役場間移動時間

整備前: [一般道] H17道路交通センサス旅行速度(休日)

[出口交差点・横瀬交差点] 渋滞長調査結果(最大通過時間)

整備後: [一般道・出口交差点・横瀬交差点] H17道路交通センサス旅行速度(休日)

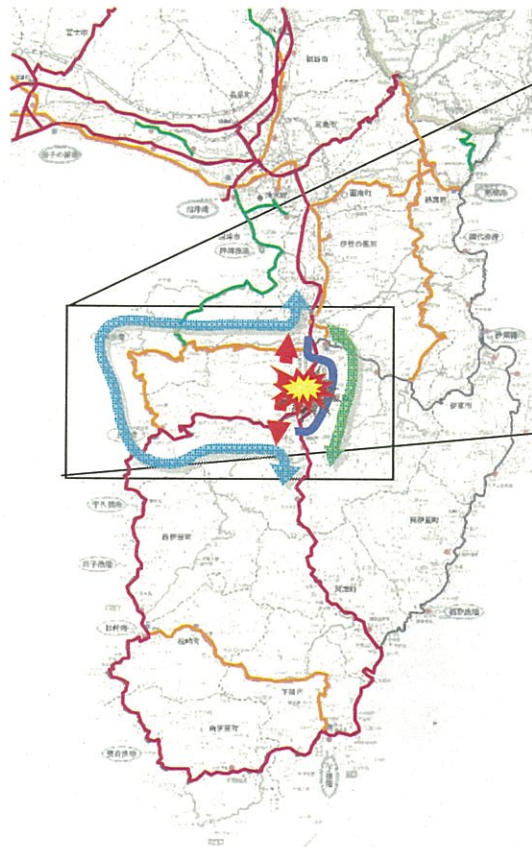
[天城北道路] 80km/h



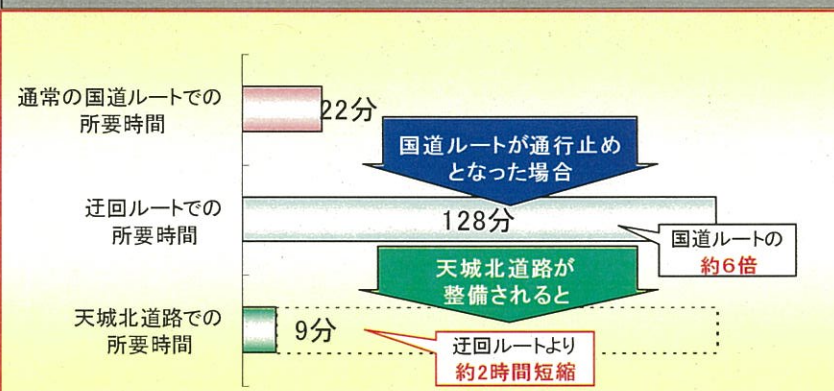
■緊急輸送路の機能強化（客観的評価指標「災害への備え」）

- ・天城北道路の整備により、国道136号が災害で通行止めになった場合においても緊急輸送路としての機能が確保されます。

緊急輸送路の機能強化と所要時間短縮効果



修善寺IC～湯ヶ島温泉間所要時間



※【緊急輸送路とは】

緊急輸送道路とは、大規模な災害が起きた場合、避難・救助をはじめ、物資の供給、諸施設の復旧等広範囲な応急対策活動を実施するため、静岡県地域防災計画において定めている国道や県道など。

- 1次緊急輸送路：高規格幹線道路、一般国道等広域的な重要道路及びアクセス道路で、輸送の骨格をなす道路
- 2次緊急輸送路：第1次緊急輸送路と市町村役場及び重要な拠点を結ぶ道路
- 3次緊急輸送路：第1次、第2次緊急輸送路と市町村役場の支所とを結ぶ道路及びその他の道路

国道、迂回路：H19プローブデータ(平日平均値)
天城北道路：80km/hとして算出

費用便益比（B／C）：天城北道路

○投資効率性の評価

$$\diamond B/C(\text{事業全体}) = \frac{798\text{億円} + 102\text{億円} + 35\text{億円}}{468\text{億円} + 18\text{億円}} = \frac{934\text{億円}}{486\text{億円}} = 1.9$$

$$\diamond B/C(\text{残事業}) = \frac{601\text{億円} + 78\text{億円} + 30\text{億円}}{344\text{億円} + 13\text{億円}} = \frac{709\text{億円}}{358\text{億円}} = 2.0$$

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

- 走行時間短縮便益：整備がない場合の走行時間費用から整備した場合の走行時間費用を減じた差額
- 走行経費減少便益：整備がない場合の走行経費から整備した場合の走行経費を減じた差額
- 交通事故減少便益：整備がない場合の交通事故による社会的損失額から整備した場合の社会的損失額を減じた差額
- 事業費：天城北道路の整備に要する費用（工事費、用地費等）
- 維持管理費：天城北道路を供用後の道路管理に要する費用（維持費、清掃費、照明費等）

○前回評価時の費用便益（B／C）との比較

前回評価（H15）時 B／C（事業全体）：3.2 （残事業）：3.5

今回評価時 B／C（事業全体）：1.9 （残事業）：2.0

【前回再評価からの変更点】

- ・評価対象期間の見直し（40年→50年）
- ・費用便益マニュアルの改定による車種別の時間価値原単位等の変更
- ・将来の総走行台キロの改定

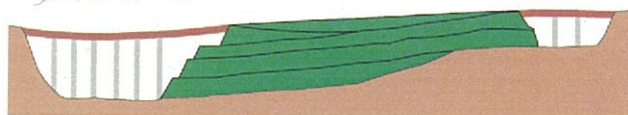
9. 天城北道路のコスト縮減や代替案立案等の可能性

(1) コスト縮減

- 約70億円（12.3%）のコスト縮減を図り、全体事業費を約570億円とします。
- そのうち、主な縮減内容は、以下の通りです。
 - ・ 道路縦断線形の見直し・・・・・・・・・・約70億円
 - ・ トンネル設備の見直し・・・・・・・・・・約1億円
- 引き続きコスト縮減に努めながら、現計画に基づいて事業を推進します。

■ 道路縦断線形の見直し

<当初計画>



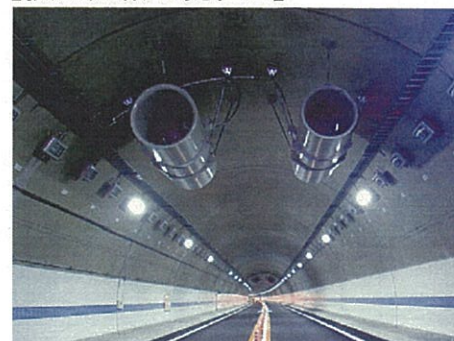
<見直し後>



道路縦断線形(高さ)を下げ(約30m)、
盛土と橋梁の規模を縮小

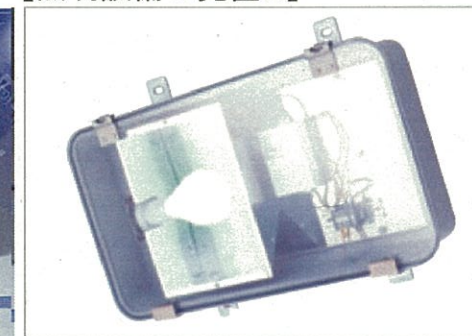
■ トンネル設備の見直し

【換気設備の見直し】



・高風速型ジェットファンを採用

【照明設備の見直し】



・無電極放電ランプトンネル灯を採用

(2) 代替案立案等

- 天城北道路は、高規格幹線道路「伊豆縦貫自動車道」の一部区間に位置付けられる自動車専用道路のため、現道の活用は困難であり、現況の沿道は山間部で地形が険しくルート選択が困難な箇所であることから、代替案の立案等、計画の変更は困難です。

10. 天城北道路の対応方針(原案)

平成15年度の事業評価監視委員会から一定期間(5年間)が経過したことから、以下の3つの視点で再評価を行いました。

1) 事業の必要性に関する視点

事業をめぐる社会情勢等の変化

■ 国道136号、414号の交通状況 ■ 観光客の減少 ■ 高速交通体系から取り残された地域

事業の投資効果

■ 交通渋滞の緩和 ■ 観光地へのアクセス向上 ■ 救急搬送時間の短縮 ■ 緊急輸送路の機能強化
■ 費用便益比(B/C) 事業全体の投資効率性の評価 = 1.9
残事業の投資効率性の評価 = 2.0

事業の進捗状況

■ 用地取得率は約90%(平成20年度末見込み) ■ 全体の事業進捗率は約19%(平成20年度末見込み)

2) 事業進捗の見込みの視点

事業進捗の見込み

■ 大平IC～天城湯ヶ島IC(仮称)区間 L=5.1kmは、平成20年代後半の暫定2車線の供用を目指します

3) コスト縮減・代替案立案の可能性

コスト縮減・代替案立案の可能性

■ 約70億円のコスト縮減(主な縮減内容: 道路縦断線形の見直し、トンネル設備の見直し)
■ 天城北道路は、高規格幹線道路「伊豆縦貫自動車道」の一部区間に位置付けられる自動車専用道路のため、現道の活用は困難であり、現況の沿道は山間部で地形が陰しくルート選択が困難な箇所であることから、代替案の立案等、計画の変更は困難



以上のことから天城北道路事業を継続する