

国道1号 伊豆縦貫自動車道
東駿河湾環状道路
(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

1. 東駿河湾環状道路の事業概要	-----	1
(1) 伊豆縦貫自動車道の事業概要	-----	1
1) 位置付け	-----	1
2) 計画概要	-----	2
(2) 東駿河湾環状道路の概要	-----	3
1) 事業目的	-----	3
2) 計画概要	-----	3
(3) 事業の進捗状況	-----	5
(4) 事業進捗の見込み	-----	5
2. 事業の必要性	-----	6
(1) 事業をめぐる社会情勢等の変化	-----	6
(2) 事業の投資効果	-----	8
3. コスト縮減や代替案立案等の可能性	-----	1 1
4. 対応方針（原案）	-----	1 2

1. 東駿河湾環状道路の事業概要

(1) 伊豆縦貫自動車道の事業概要

1) 位置付け

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。

①半島内の幹線道路の交通渋滞の緩和

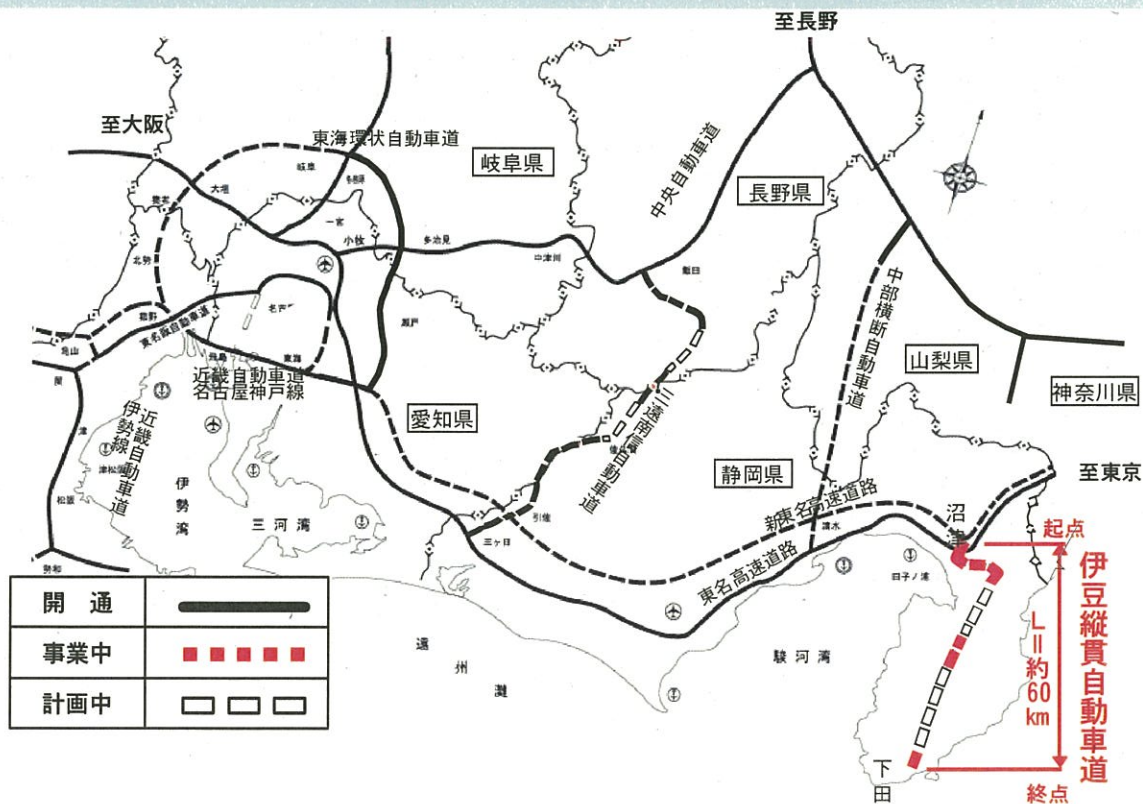
②観光拠点を連絡し観光都市としての発展、地域の活性化

③災害時、救急医療時の緊急輸送路としての機能確保

等に寄与する高規格幹線道路として広域的な役割を期待されています。

* 高規格幹線道路とは、高速交通サービスの普及、主要拠点間の連絡強化を目標とし、地域中枢、中核都市、地域の発展の核となる地方都市及び周辺地域等から概ね1時間程度で利用可能となることを目標として整備しています。

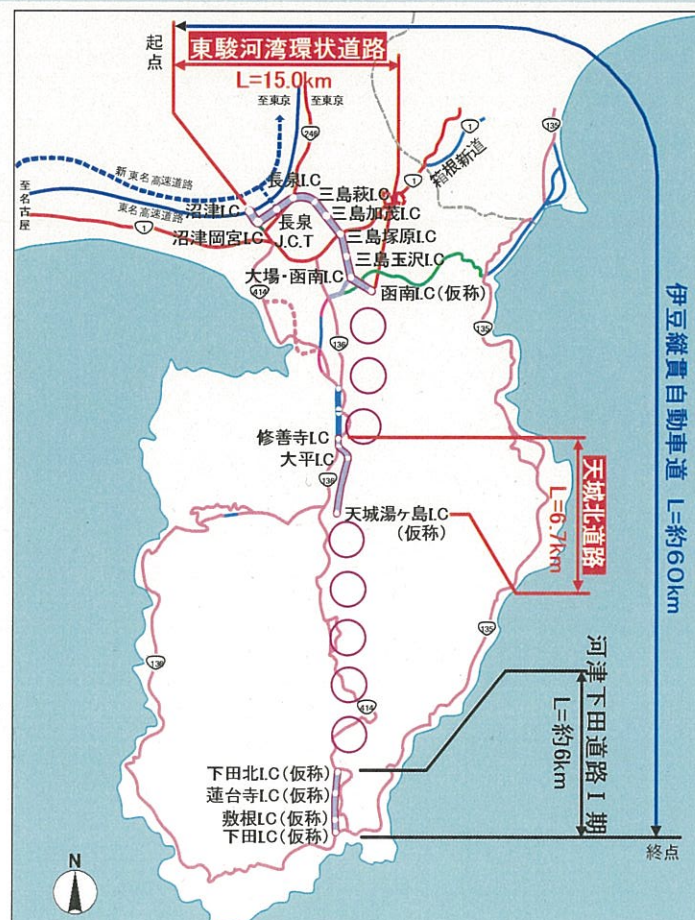
高 規 格 幹 線 道 路 網 図



2) 計画概要

路線名	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	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
事業化区間 （事業化年度）	修善寺道路 5.2km、
	天城北道路（1工区）1.6km
	東駿河湾環状道路 （昭和63年度～平成4年度）L=15.0km
	天城北道路 （平成6年度）L=6.7km
着工準備区間 （事業化年度）	河津下田道路Ⅰ期 （平成10年度）L=約6km

伊 豆 縦 貫 道 路 全 体 位 置 図



(2) 東駿河湾環状道路の概要

1) 事業目的

国道1号東駿河湾環状道路は、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、伊豆半島部への高速サービスを提供する高規格幹線道路「伊豆縦貫自動車道」の一部を構成します。

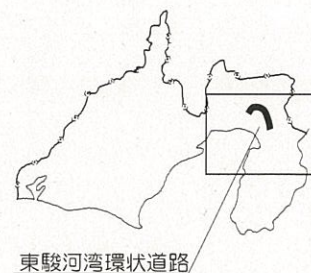
本事業は、特に次の2点を目的に事業を推進しています。

- 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

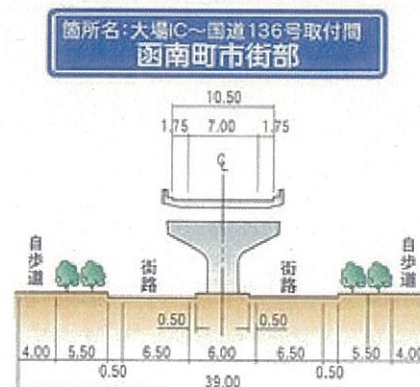
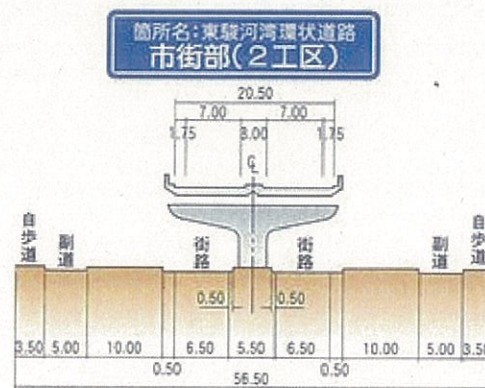
2) 計画概要

- 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) 静岡県沼津市岡宮
(終点) 静岡県田方郡函南町平井
- 延長 : 15.0km
- 道路規格 : 第1種第3級(自動車専用道路)
- 設計速度 : 本線 80km/h
連絡路 60km/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

東 駿 河 湾 環 状 道 路 の 全 体 位 置 図



東 駿 河 湾 環 状 道 路 の 標 準 断 面 図



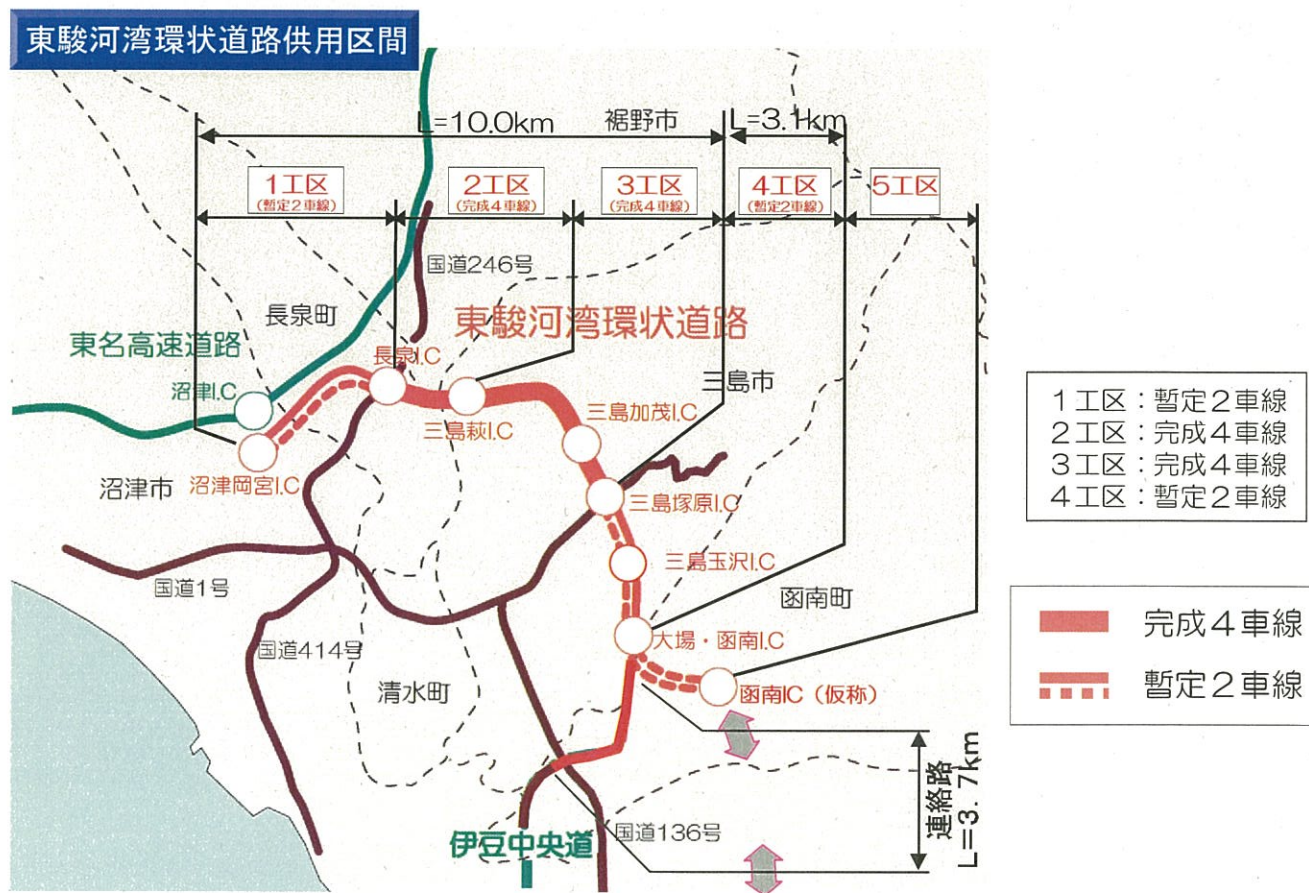
(3) 事業の進捗状況

1) 事業の進捗状況及び進捗率

- 事業進捗率は79%、用地取得率は87%に至っています。
(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しています。
- 三島塚原IC～大場・函南IC間及び連絡路について用地買収を推進するとともに、工事に着手しています。
- 大場・函南IC～函南IC（仮称）間1.9km区間について、調査設計を実施しています。
- (参考) 前回評価時：事業進捗率は46%、用地取得率は84%

(4) 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。



2. 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。

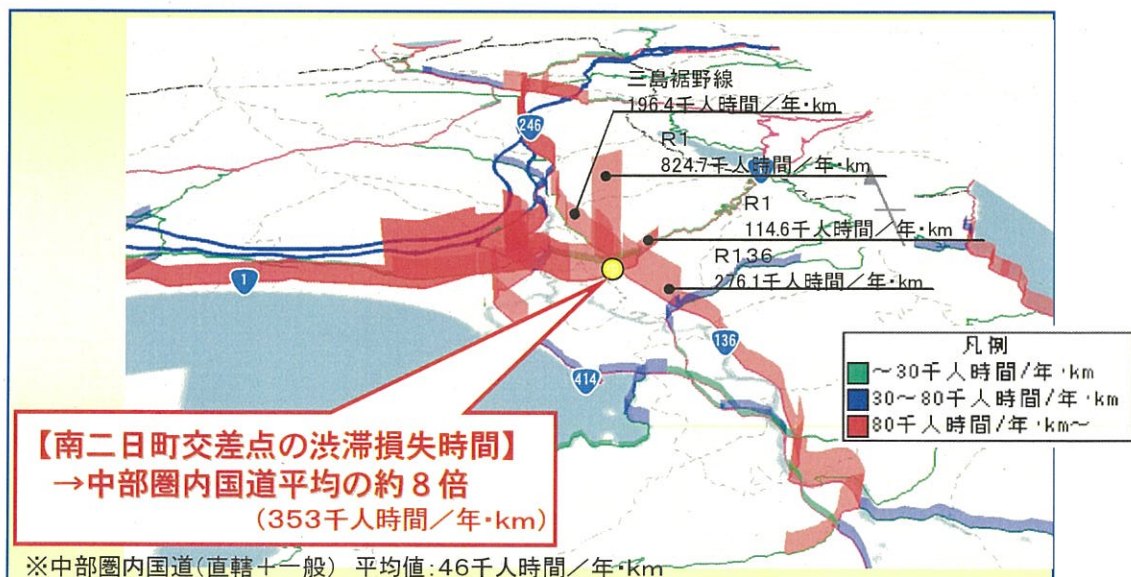
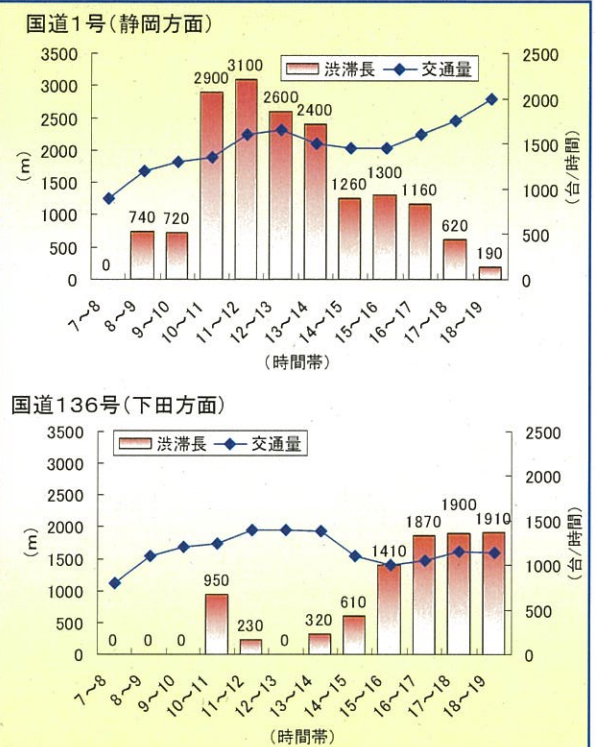
主要渋滞ポイントと混雑時旅行速度

沼津三島都市圏は、地域全体で著しい渋滞が発生



渋滞損失時間3Dマップ

南二日町交差点の交通量・渋滞長



- ・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。

伸び率 : H5=1.0

観光客の伸び率

静岡県 (Shizuoka Prefecture) 伊豆半島 (Izu Peninsula)

5,700万人

静岡県: 横這い (Shizuoka Prefecture: Stagnant)

4,100万人

伊豆半島: 減少 (Izu Peninsula: Decrease)

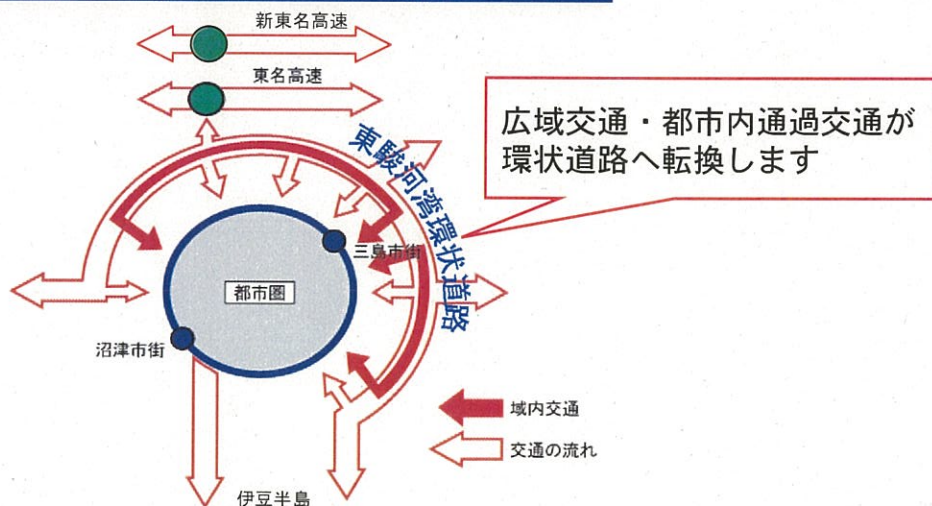
Year	Shizuoka Prefecture (伸び率)	Izu Peninsula (伸び率)
H5	1.00	1.00
H6	1.02	1.03
H7	1.01	0.98
H8	1.02	1.00
H9	0.95	0.95
H10	1.04	0.91
H11	1.09	0.93
H12	1.00	0.78
H13	1.10	0.81
H14	1.06	0.78
H15	1.09	0.75
H16	1.11	0.72
H17	1.09	0.74
H18	1.12	0.72
H19	1.13	0.71

(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

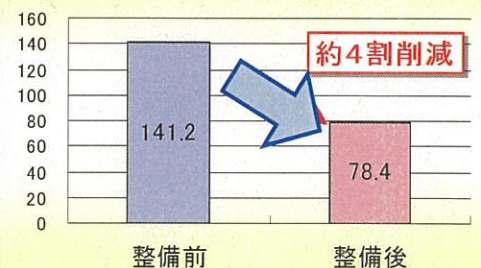


渋滞の改善効果



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

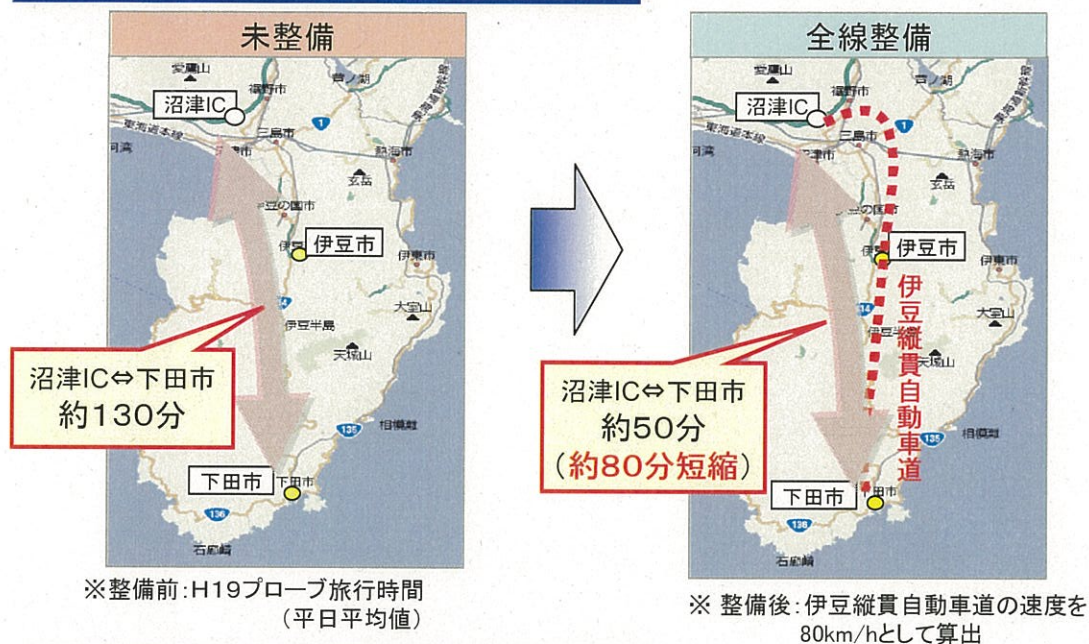
- 全方向緩和 12箇所
(全方向で交通量が減少)
- 部分的に緩和 6箇所
(交通量が減少する方向あり)
- ★ 効果なし 0箇所

整備前後の評価: 交通量推計結果より算出

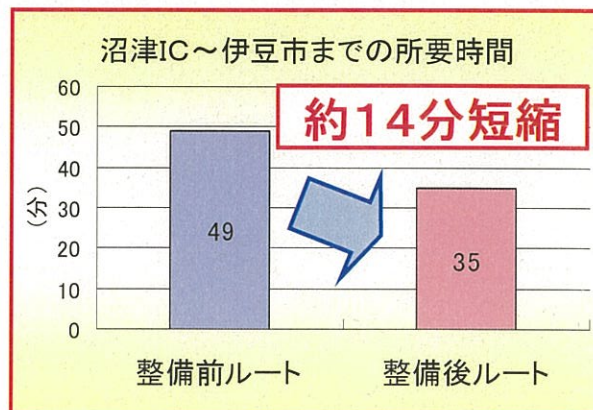
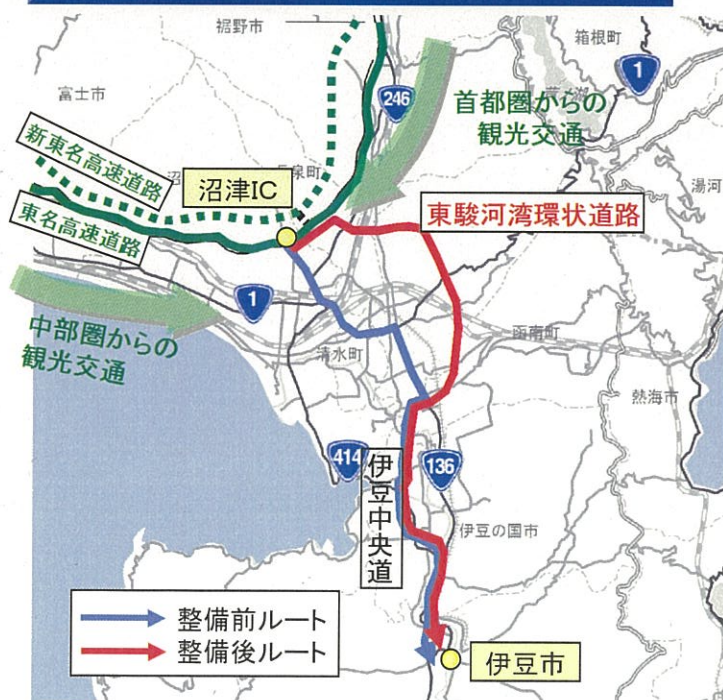
■観光地へのアクセス向上（客観的評価指標「個性ある地域の形成」）

- ・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。
- ・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。

伊豆縦貫自動車道の所要時間短縮効果



沼津ICから伊豆市までの移動時間短縮効果



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

○費用便益比(B/C)

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

- 走行時間短縮便益：東駿河湾環状道路の整備がない場合の走行時間費用（所要時間×時間価値）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：東駿河湾環状道路の整備がない場合の走行経費（燃料費、油脂費、タイヤ・チューブ費、車両整備費、車両償却費等）から、整備した場合の走行経費を減じた差額（例：燃料費、油脂（オイル）費、タイヤ・チューブ費、車両整備（維持・修繕）費、車両償却費等）
- 交通事故減少便益：東駿河湾環状道路の整備がない場合の交通事故による社会的損失額（人的損害額、物的損害額、事故渋滞による損害額等）から、整備した場合の交通事故による社会的損失額を減じた差額（交通事故による社会的損失：運転者、同乗者、歩行者に関する人的損害額、交通事故により損壊を受ける車両や構築物に関する物的損害額及び事故渋滞による損失額）
- 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）

○投資効率性の評価

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

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

※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した。

○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

【前回評価からの主な変更点】

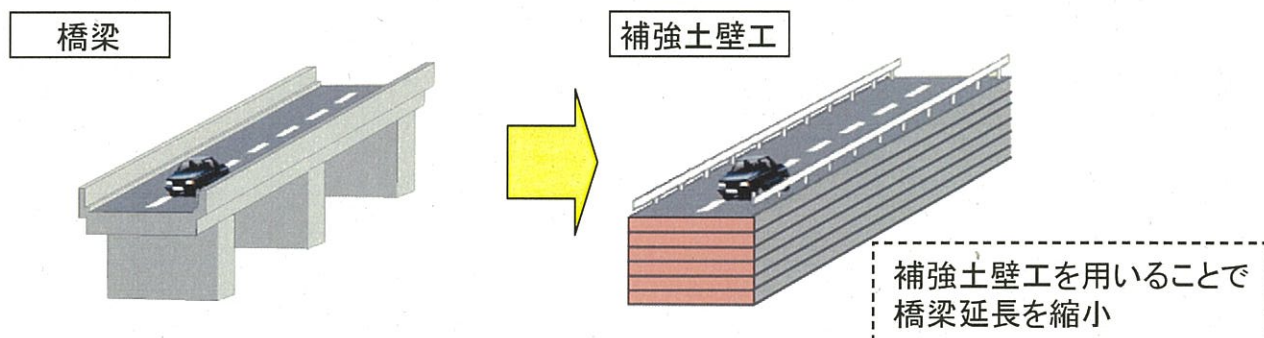
- ・評価対象期間の見直し(40年→50年)
- ・費用便益マニュアルの改定による車種別の時間価値原単位等の変更
- ・将来の総走行台キロの改定
- ・全体事業費の増加(約1,900億円→約2,200億円)
- 大場・函南ICから伊豆中央道との連絡路L=3.7kmの追加

3. コスト縮減や代替案立案等の可能性

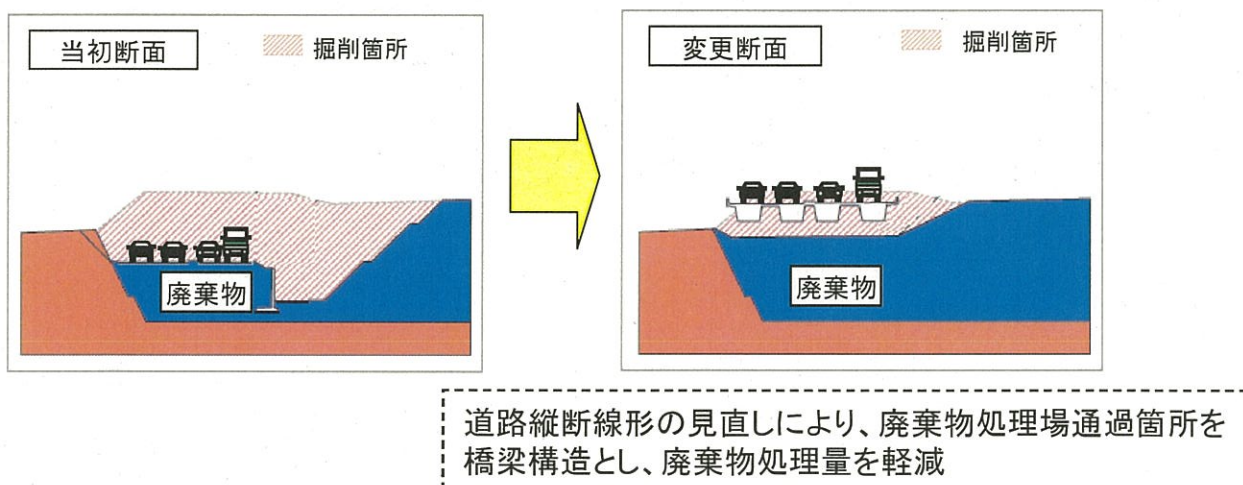
(1) コスト縮減

- 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。

4. 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

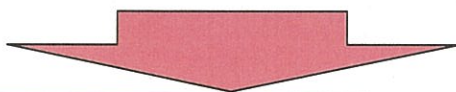
事業進捗の見込み

- 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