

い ず じゅう かん じ どう しゃ どう
伊豆縦貫自動車道

ひがしする が わん かんじょう どう ろ
国道1号 東駿河湾環状道路

あま ぎ きた どう ろ
国道414号 天城北道路

かわ づ しも だ どう ろ
国道414号 河津下田道路(Ⅰ期)

(道路事業)

説明資料

平成22年10月13日

沼津河川国道事務所

目 次

い ず じゅうかん じどうしゃどう		
1. 伊豆縦貫自動車道の事業概要	P.	1
2. 費用対効果分析	P.	3
3. 前回評価時との比較表	P.	6
4. 評価の視点	P.	9
①事業の必要性等に関する視点		
(1)円滑なモビリティの確保(交通渋滞の緩和)	P.	9
(2)安全な生活環境の確保(交通事故の削減)	P.	11
(3)個性ある地域の形成(観光支援)	P.	13
(4)安全で安心できるくらしの確保(救急医療への貢献)	P.	14
(5)災害への備え(緊急輸送路の機能強化)	P.	15
②事業の進捗の見込みの視点	P.	16
③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点	P.	19
5. 県・政令市への意見聴取結果	P.	22
6. 対応方針(原案)	P.	23

1. 伊豆縦貫自動車道の事業概要

(1) 事業目的

いずじゅうかんじどうしゃどう ぬまづし いずのくに いずし しもだし
伊豆縦貫自動車道は静岡県沼津市を起点とし、伊豆の国市、伊豆市等の主要都市を経て下田市に至る延長約60kmの南北軸の交通を担う高規格幹線道路です。

本事業は、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する道路であり、下記の5点を主な目的として事業を推進しています。

- ①交通渋滞の緩和、②交通事故の削減、③観光支援、④救急医療への貢献、⑤緊急輸送路の機能強化

伊 豆 縦 貫 自 動 車 道 の 全 体 位 置 図

中部管内の高規格幹線道路網図

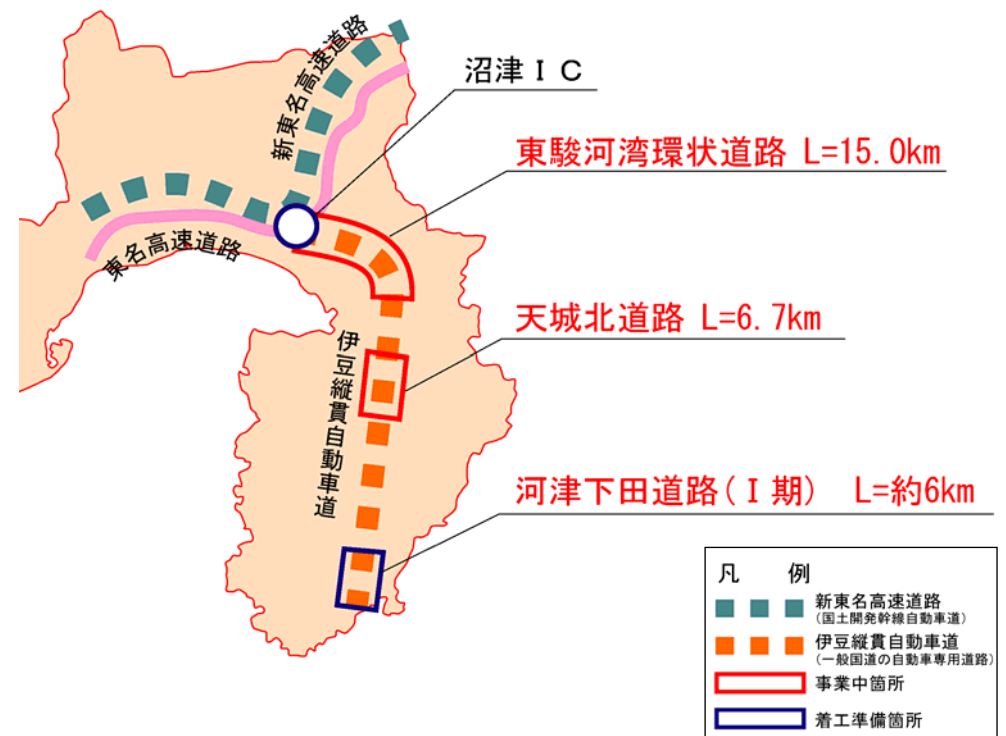
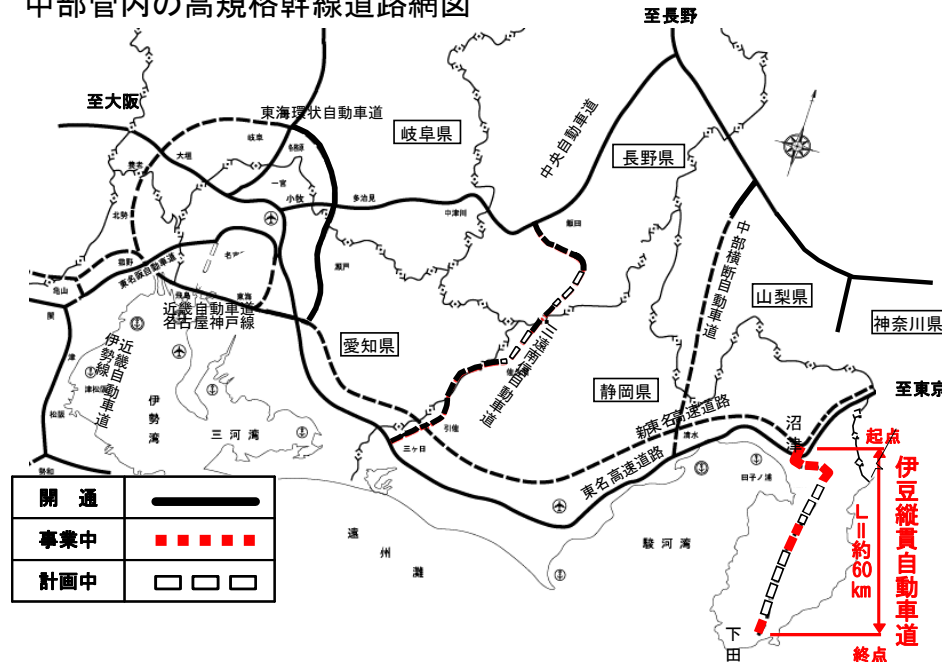


図1 伊豆縦貫自動車道全体位置図

(2) 計画概要

- 事業名 : 伊豆縦貫自動車道 いずじゅうかんじ どうしゃ どう
- 起終点 : (起点) 静岡県沼津市しずおかけんぬまづ し～(終点) 静岡県下田市しずおかけんしもだ し
- 延長 : 約60km
- 道路規格 : 第1種第3級
- 設計速度 : 80km/h
- 車線数 : 4車線又は2車線
- 区間の状況:
 - ひがしするがわんかんじょうどうろ
・東駿河湾環状道路【事業中】
(事業化: 昭和63年度) L=15.0km
ぬまづおかのみや みしまつかはら
沼津岡宮IC～三島塚原IC (L=10.0km) H21. 7. 27供用
みしまつかはら だいば かななみ
三島塚原IC～大場・函南IC 工事推進
だいば かななみ かななみ
大場・函南IC～函南IC(仮称) 調査設計推進
 - あまぎ きたどうろ
・天城北道路【事業中】
(事業化: 平成6年度) L=6.7km
しゅぜんじ おおだいら
修善寺IC～大平IC (L=1.6km) H20. 4. 11供用
おおだいら あまぎ ゆ がしま
大平IC～天城湯ヶ島IC(仮称) 工事推進
 - かわづ しもだどうろ
・河津下田道路(I期)【事業中】
(事業化: 平成10年度) L=約6km
しもだきた しもだ
下田北IC(仮称)～下田IC(仮称) 都市計画・条例アセス手続き



図2 伊豆縦貫自動車道計画概要図

2. 費用対効果分析(費用便益比(B/C)) -国道1号 東駿河湾環状道路-

(1) 国道1号 東駿河湾環状道路

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

■ 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

$$\begin{aligned} \diamond B/C(\text{事業全体}) &= \frac{4,370\text{億円} + 463\text{億円} + 163\text{億円}}{2,923\text{億円} + 46\text{億円}} = \frac{4,996\text{億円}}{2,969\text{億円}} = 1.7 \\ \diamond B/C(\text{残事業}) &= \frac{2,992\text{億円} + 400\text{億円} + 156\text{億円}}{397\text{億円} + 46\text{億円}} = \frac{3,548\text{億円}}{443\text{億円}} = 8.0 \end{aligned}$$

※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

前回の再評価時 全体事業=1.9 残事業=12.2 今回の再評価時 全体事業=1.7 残事業=8.0

【前回再評価からの変更点】

1. 部分供用(沼津岡宮IC~三島塚原IC 10km(H21.7))
2. 費用便益分析の基準年次を変更(H20→H22)
3. 事業費の追加(2,200億円→2,520億円) 軟弱地盤改良及び残土処理、環境設備及び構造物見直し等による320億円の増加

2. 費用対効果分析(費用便益比(B/C))

-国道414号 天城北道路-

(2) 国道414号 天城北道路

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

- 走行時間短縮便益: 天城北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: 天城北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: 天城北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: 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)

○投資効率性の評価

$$\begin{aligned} \diamond B/C(\text{事業全体}) &= \frac{863\text{億円} + 110\text{億円} + 38\text{億円}}{500\text{億円} + 19\text{億円}} = \frac{1,011\text{億円}}{519\text{億円}} = 1.9 \\ \diamond B/C(\text{残事業}) &= \frac{650\text{億円} + 85\text{億円} + 32\text{億円}}{363\text{億円} + 19\text{億円}} = \frac{767\text{億円}}{381\text{億円}} = 2.0 \end{aligned}$$

※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

前回の再評価時 全体事業=1.9 残事業=2.0

今回の再評価時 全体事業=1.9 残事業=2.0

【前回再評価からの変更点】

1. 費用便益分析の基準年次を変更(H20→H22)

2. 費用対効果分析(費用便益比(B/C))

-国道414号 河津下田道路(I期)-

(3) 国道414号 河津下田道路(I期)

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

- 走行時間短縮便益 : 河津下田道路(I期)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 : 河津下田道路(I期)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 : 河津下田道路(I期)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 : 河津下田道路(I期)の整備に要する費用(工事費、用地費等)
- 維持管理費 : 河津下田道路(I期)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

$$\begin{aligned} \diamond B/C(\text{事業全体}) &= \frac{320\text{億円} + 59\text{億円} + 15\text{億円}}{190\text{億円} + 14\text{億円}} = \frac{393\text{億円}}{204\text{億円}} = 1.9 \\ \diamond B/C(\text{残事業}) &= \frac{320\text{億円} + 59\text{億円} + 15\text{億円}}{166\text{億円} + 14\text{億円}} = \frac{393\text{億円}}{180\text{億円}} = 2.2 \end{aligned}$$

※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

前回の再評価時 全体事業=3.0 残事業=3.0

今回の再評価時 全体事業=1.9 残事業=2.2

【前回再評価からの変更点】

1. 費用便益分析マニュアルの改訂

- ①便益算出の検討年数を40年から50年に変更
- ②便益算出に用いる車種別の時間価値原単位等の変更

2. 交通流推計に用いるデータの変更

- ①OD表のベースとなる道路交通センサスを平成11年度から平成17年度に変更
- ②将来OD表の作成に用いるブロック別・車種別走行台キロの伸び率を変更

3. 費用便益分析の基準年次を変更(H20→H22)

3. 前回評価時との比較表

－国道1号 東駿河湾環状道路－

(1) 国道1号 東駿河湾環状道路

事 項		前回評価 (H20再評価)	今回評価 (H22再評価)	備 考
全体事業費		2, 200億円	2, 520億円	全体事業費の見直し (軟弱地盤改良及び残土処理 C=214億円) (環境設備増工及び構造物見直し等 C=106億円)
費用対効果(B/C)		1. 9	1. 7	
全体事業	総費用(C)	2, 495億円	2, 969億円	・評価基準年の変更(H20→H22)
	総便益(B)	4, 618億円	4, 996億円	・評価基準年の変更(H20→H22)
費用対効果(B/C)		12. 2	8. 0	
残事業	総費用(C)	377億円	443億円	・評価基準年の変更(H20→H22)
	総便益(B)	4, 618億円	3, 548億円	・評価基準年の変更(H20→H22) ・H21. 7沼津岡宮IC～三島塚原IC 部分供用
事業を巡る社会情勢等の 変化		渋滞損失時間 293. 6千人時間／年km(H18) (国道1号、136号、246号東駿河湾環 状並行区間)	渋滞損失時間 294. 2千人時間／年km(H20) (国道1号、136号、246号東駿河湾環 状並行区間)	
		最大渋滞長 【部分供用並行区間】 450m(H20. 8／10) (沼津インター南交差点、三島箱根方面から) 【未供用区間】 1, 500m(H20. 8／10) (大場川南交差点、三島箱根方面から)	最大渋滞長 【部分供用並行区間】 350m(H22. 8／14) (沼津インター南交差点、三島箱根方面から) 【未供用区間】 1, 920m(H22. 8／14) (大場南交差点、三島箱根方面から)	
事業の進捗状況		事業 約79% 用地 約87%	事業 約93% 用地 約87%	・H21. 7沼津岡宮IC～三島塚原IC 部分供用

3. 前回評価時との比較表

-国道414号 天城北道路-

(2) 国道414号 天城北道路

事 項		前回評価 (H20再評価)	今回評価 (H22再評価)	備 考
全体事業費		570億円	570億円	
費用対効果(B/C)		1. 9	1. 9	
全体事業	総費用(C)	486億円	519億円	・評価基準年の変更(H20→H22)
	総便益(B)	934億円	1, 011億円	・評価基準年の変更(H20→H22)
費用対効果(B/C)		2. 0	2. 0	
残事業	総費用(C)	358億円	381億円	・評価基準年の変更(H20→H22)
	総便益(B)	709億円	767億円	・評価基準年の変更(H20→H22)
事業を巡る社会情勢等の変化		最大渋滞長 出口交差点2. 7km 横瀬交差点2. 2km (H19)	最大渋滞長 出口交差点2. 7km 横瀬交差点2. 2km (H19)	
事業の進捗状況		事業 約19% 用地 約90%	事業 約21% 用地 約90%	・大平IC～天城湯ヶ島IC間の工事用道路着手

3. 前回評価時との比較表

－国道414号 河津下田道路(Ⅰ期)－

(3) 国道414号 河津下田道路(Ⅰ期)

事 項		前回評価 (H19再評価)	今回評価 (H22再評価)	備 考
全体事業費		260億円	260億円	
費用対効果(B/C)		3.0	1.9	
全体事業	総費用(C)	123億円	204億円	・費用便益分析マニュアルの改訂
	総便益(B)	364億円	393億円	・費用便益分析マニュアルの改訂 ・交通流推計に用いるデータの変更
費用対効果(B/C)		3.0	2.2	
残事業	総費用(C)	123億円	180億円	・費用便益分析マニュアルの改訂
	総便益(B)	364億円	393億円	・費用便益分析マニュアルの改訂 ・交通流推計に用いるデータの変更
事業を巡る社会情勢等の 変化	中島橋交差点 渋滞損失時間(H17) 133千人時間/年・km	中島橋交差点 渋滞損失時間(H20) 126千人時間/年・km		
	下田市街地中心 死傷事故率(H13－H16) 185件/億台キロ	下田市街地中心 死傷事故率(H17－H20) 186件/億台キロ		
事業の進捗状況		事業 約0% 用地 約0%	事業 約8% 用地 約0%	

4. 評価の視点

① 事業の必要性等に関する視点

(1)円滑なモビリティの確保(交通渋滞の緩和)

1)事業を巡る社会情勢等の変化

- 静岡県東部では、沼津・三島都市圏、熱海市、伊東市、伊豆市、下田市の市街地において渋滞損失時間が高い。
- 伊豆地域には、主要渋滞ポイントが38箇所存在し、また走りにくいと分類される幹線道路が多い。

2)事業の投資効果

- 東駿河湾環状道路の部分供用により、沼津・三島都市圏の渋滞損失時間が約1割削減され、全線供用により約6割削減されることが期待されており、交通渋滞の緩和に寄与します。

1)事業を巡る社会情勢の変化

- 伊豆縦貫自動車道沿線の市街地において渋滞損失時間が高い
- 国道414号出口交差点～中島橋交差点間において走りにくい道路が連続



図3 静岡県東部の渋滞損失時間3Dマップ
出典：渋滞損失時間確定値(H20年度)

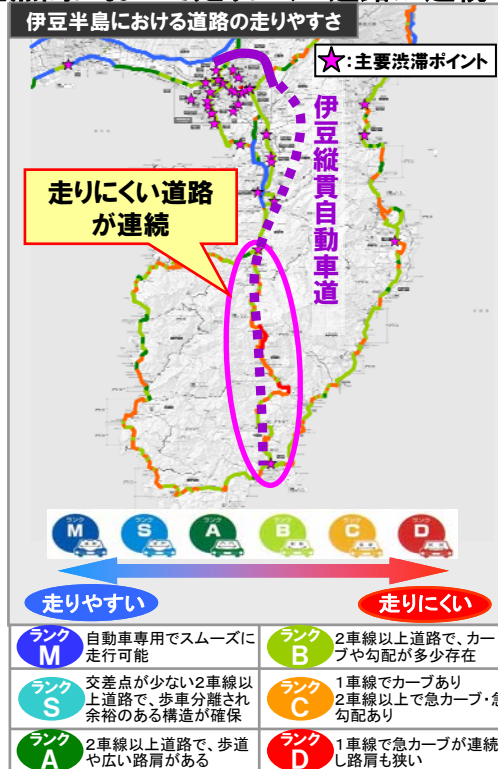


図4 静岡県東部の道路の走りやすさマップ
出典：国土交通省中部地方整備局

2)事業の投資効果(東駿河湾環状道路)

- 東駿河湾環状道路の整備により交通が分散し、沼津・三島都市圏を通過する交通の減少が期待できます。
- 東駿河湾環状道路の部分供用により、沼津・三島都市圏の渋滞損失時間が約1割、全線供用で約6割(180千人時間/km)削減されることが期待できます。

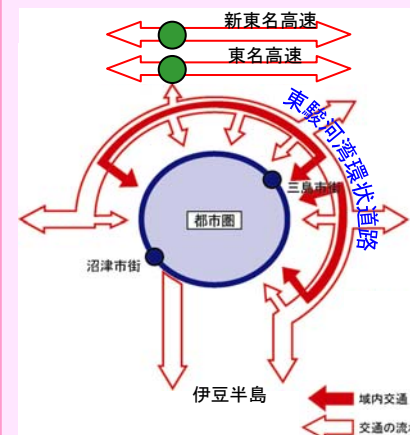


図5 東駿河湾環状道路の果たす環状道路機能

※渋滞損失時間の算定方法

整備前：渋滞損失時間確定値(H20年度)

部分供用：整備前後のプロブデータより、変化率を求め、現況値に乘じて算定。

整備後：交通量推計により整備あり・なしにおける渋滞損失時間の変化率を求め、現況値に乘じて算定。

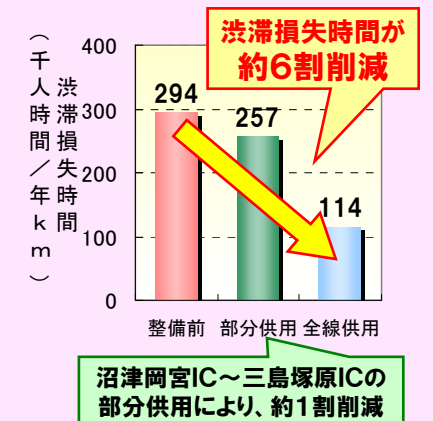


図6 東駿河湾道路整備による沼津・三島都市圏の渋滞損失時間の削減効果

出典：渋滞損失確定値(H20年度)、交通量推計データプロブデータ(H21年6月、H22年6月)

4. 評価の視点

① 事業の必要性等に関する視点

(1)円滑なモビリティの確保(交通渋滞の緩和)

2)事業の投資効果

- 天城北道路の整備により交通が約6割転換し、渋滞損失時間は横瀬交差点で約3割、出口交差点で約8割削減されます。
- 河津下田道路(Ⅰ期)の整備により、渋滞損失時間は約5割以上の削減が期待でき、下田市街地中心の交通渋滞の緩和に寄与します。

2)事業の投資効果(天城北道路)

○休日には、横瀬交差点で最大2.7km、出口交差点で最大2.2kmの渋滞が発生。



図7 国道136号、414号の渋滞長
(平成19年3月4日調査)

●天城北道路の整備により交通が約6割転換し、渋滞損失時間は、横瀬交差点で約3割、出口交差点で約8割削減されます。

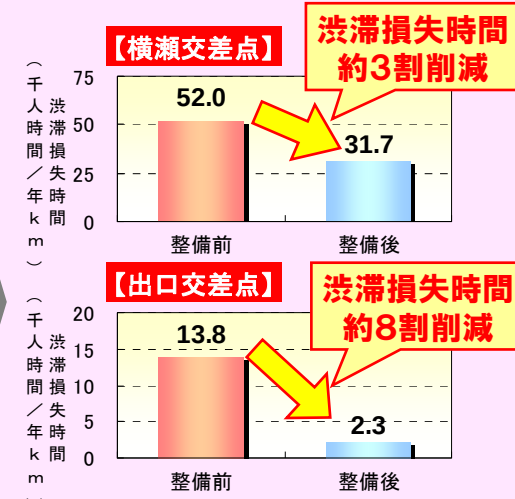


図8 天城北道路整備による渋滞損失時間の削減効果
出典:渋滞損失時間確定値(H20)、交通量推計データ

※渋滞損失時間の算定方法
現況(一部4車線):プローブデータ(H20)による時間損失に車種別の平均乗車人数を乗じて算定。
整備後:交通量推計により整備あり・なしにおける渋滞損失時間の変化率を求め、現況値に乘じて算定。

2)事業の投資効果(河津下田道路(Ⅰ期))

○観光期に下田市街地中心で著しい渋滞が発生。中島橋交差点では、渋滞長が最大で3.5km発生。



図9 中島橋交差点の渋滞状況

観測日:平成18年8月12日(土)

出典:沼津河川国道事務所

●河津下田道路(Ⅰ期)の整備により交通が転換し、渋滞損失時間が約5割以上(最大約8割)削減。

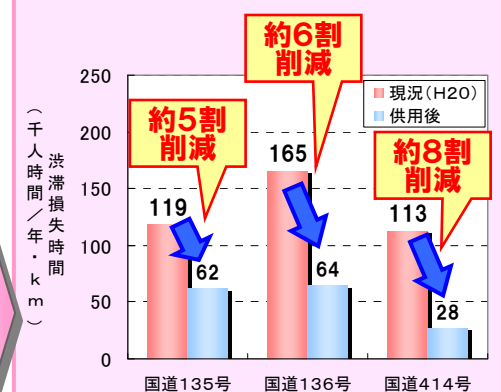


図10 伊豆縦貫自動車道整備による渋滞損失時間の削減効果

出典:渋滞損失時間確定値(H20)、交通量推計データ
※渋滞損失時間の算定方法
現況:プローブデータ(H20)による時間損失に車種別の平均乗車人数を乗じて算定。
供用後:交通量推計により整備あり・なしにおける渋滞損失時間の変化率を求め、現況値に乘じて算定。

4. 評価の視点

① 事業の必要性等に関する視点

(2) 安全な生活環境の確保(交通事故の削減)

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

○伊豆縦貫自動車道沿線の沼津・三島都市圏や下田市街地中心では、静岡県内でも死傷事故が多く、静岡県平均の2倍以上の死傷事故が発生。

2) 事業の投資効果

●東駿河湾環状道路の整備により、沼津・三島都市圏内の通過交通が転換し、現道の平均交通量が約22%低下するものと期待されます。

●その結果、交通事故件数については、東駿河湾環状道路の部分供用により、沼津・三島都市圏内の交通事故件数が約1割削減、全線供用により約2割削減されることが期待されており、交通安全の向上に寄与します。

1) 事業を巡る社会情勢の変化

○伊豆縦貫自動車道沿線には、死傷事故が静岡県平均の2倍以上の地域が存在

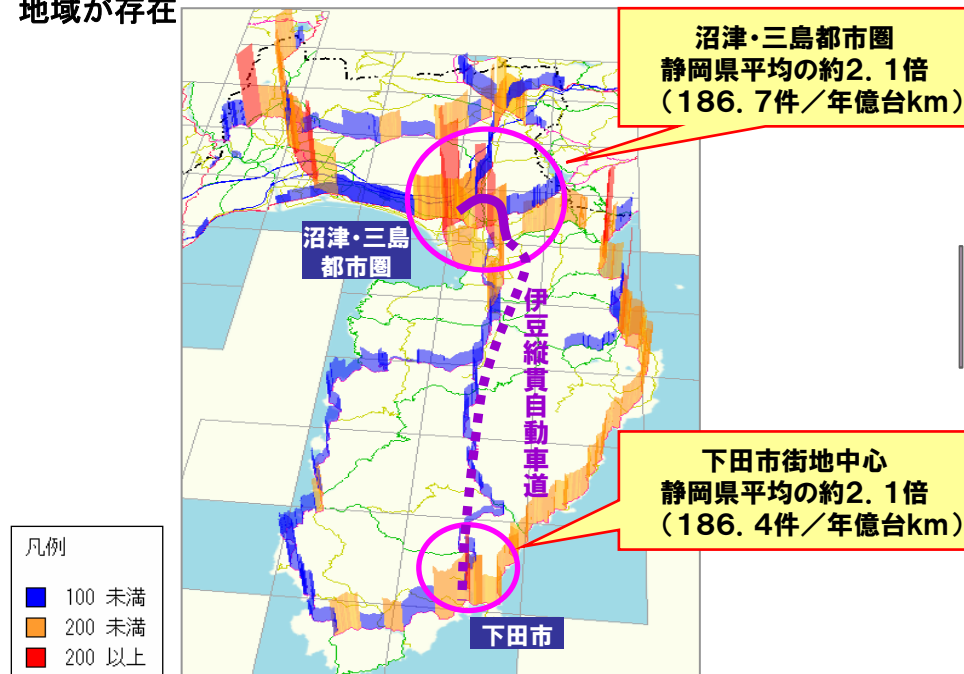


図11 静岡県東部の死傷事故率(H17~H20)

出典: 交通事故総合データベース

※静岡県平均死傷事故率(一般県道以上): 90.9件/億台km・年

※沼津・三島都市圏: 東駿河湾環状道路、国道136、国道1号、国道246号等で囲まれるエリアに含まれる県道以上の一般道路全てを対象とした。

2) 事業の投資効果(東駿河湾環状道路)

●東駿河湾環状道路の部分供用により、沼津・三島都市圏内の交通事故件数が約1割削減され、全線供用により約2割削減されることが期待できます。

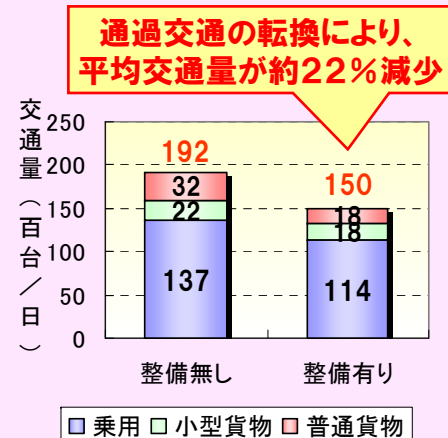


図12 東駿河湾道路整備による沼津・三島都市圏内の平均交通量の変化

出典: 交通事故総合データベース、交通量推計結果による。

※事故件数の算定方法: 交通量推計と「道路事業の評価手法の見直しについて(案)」(道路事業の評価手法に関する検討委員会)における人身事故件数算定式により整備あり・なしにおける事故件数の変化率を求め、現況値に乘じて算定。

※沼津・三島都市圏: 東駿河湾環状道路、国道136、国道1号、国道246号等で囲まれるエリアに含まれる県道以上の一般道路全てを対象とした。

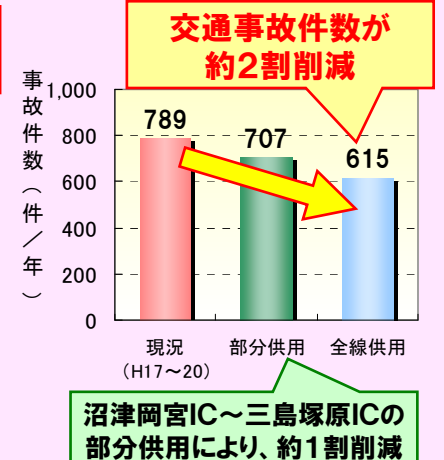


図13 東駿河湾道路整備による沼津・三島都市圏の年間事故件数の減少効果

4. 評価の視点

① 事業の必要性等に関する視点

(2) 安全な生活環境の確保(交通事故の削減)

2) 事業の投資効果

●河津下田道路(Ⅰ期)の整備により、死傷事故件数は約4割の削減が期待でき、沿線地域の安全性向上に寄与します。

2) 事業の投資効果(河津下田道路(Ⅰ期))



図14 下田市市街地

○下田市市街地中心での死傷事故率は、静岡県平均の約2倍。

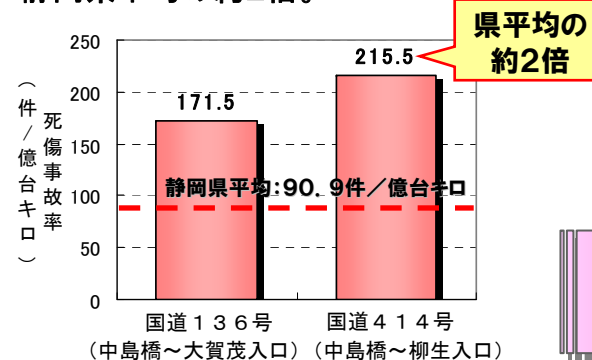


図15 下田市街地中心部での死傷事故率
出典: 事故統合DB (H17～H20)



●河津下田道路(Ⅰ期)の整備により交通が転換し、死傷事故件数が約4割削減。

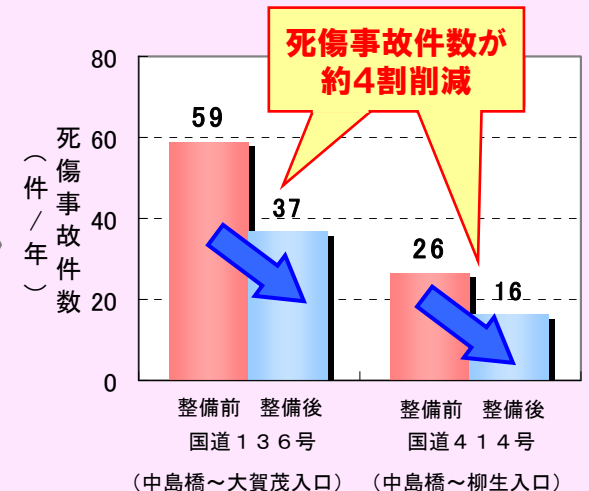


図16 河津下田道路整備による国道414号と国道136号の死傷事故削減効果

出典: 交通量推計データ

※死傷事故件数の算定方法
費用便益分析マニュアルにおける交通事故件数算定式に交通量推計による推計交通量を乗じて算定。

4. 評価の視点

① 事業の必要性等に関する視点

(3) 個性ある地域の形成(観光支援)

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

○伊豆観光圏の観光客は、近年減少傾向にあり、7年間で約1割減少。

○伊豆半島南部に対して、渋滞が多く、道路整備状況が十分でないイメージを持つ方が多い。

2) 事業の投資効果

●伊豆縦貫自動車道の整備により、伊豆地域への高速ネットワークが構築され、地域の広域な交流・観光を促進します。

1) 事業を巡る社会情勢の変化

○伊豆観光圏は、首都圏から同程度の距離にある他の観光圏と比べ、所要時間が大幅に超過。

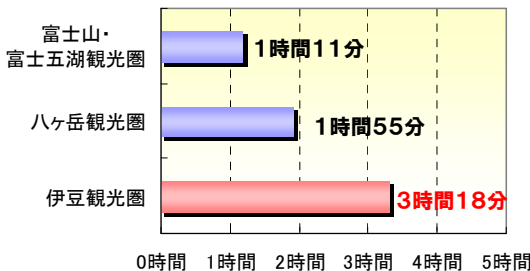


図17 首都圏からの所要時間

算定方法: 国土交通省道路時刻表より算定
 富士山・富士五湖: 高井戸IC～河口湖IC(中央自動車道)
 ハケ岳: 高井戸IC～小淵沢IC(中央自動車道)
 伊豆: 東京IC～下田市内(東名高速道路、国道414号)

○他の観光圏の観光客数が増加しているのに対し、伊豆観光圏は減少傾向。

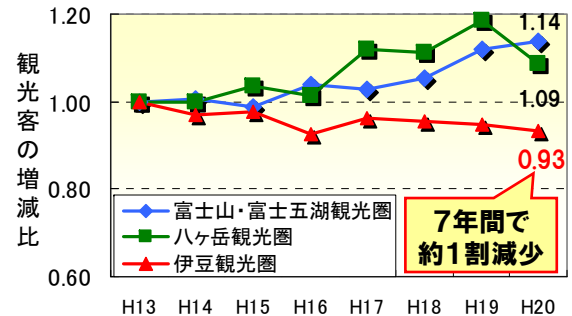


図18 観光圏別観光客数の推移
出典: 各観光圏整備計画書

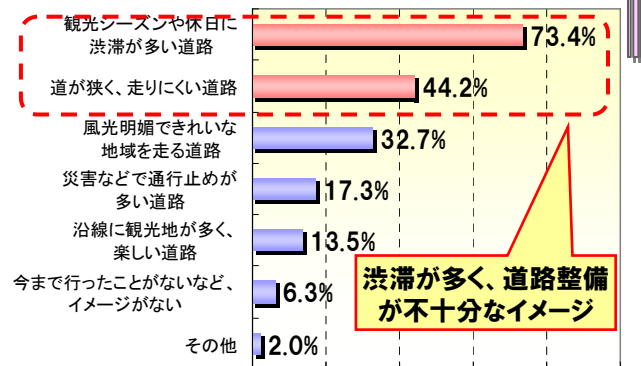


図19 伊豆半島南部の道路に対するイメージ
出典: 沼津河川国道事務所(H19.3)

2) 事業の投資効果

●沼津ICからの所要時間の短縮により、伊豆観光圏の魅力向上による観光客の増加が期待できます。

地域の広域な交流・観光を促進



**所要時間80分短縮
(沼津IC～下田市間)**

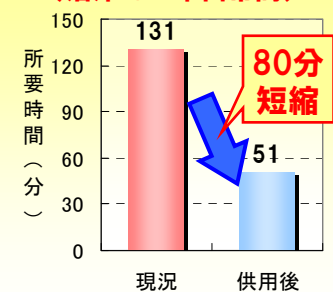


図21 伊豆縦貫自動車道整備による時間短縮効果

所要時間算定方法
 現況: フローデータ(H20)
 供用後: フローデータ(H20)
 伊豆縦貫自動車道は80km/h

図20 伊豆縦貫自動車道整備による観光への効果

※伊豆観光圏
 伊東市、下田市、東伊豆町、河津町、南伊豆町(平成22年度観光圏に認定: 観光庁)

4. 評価の視点

① 事業の必要性等に関する視点

(4)安全で安心できるくらしの確保(救急医療への貢献)

1)事業を巡る社会情勢等の変化

- 伊豆地域は、第三次救急医療施設までの所要時間1時間を超える地域が存在。
- 下田市から第三次救急医療施設(順天堂大学静岡病院)の搬送時間は1時間20分。

2)事業の投資効果

- 伊豆縦貫自動車道の整備により、伊豆地域の高速ネットワークを構築。
- 第三次救急医療施設への搬送時間が伊豆地域全域において、1時間以内が可能になり、救急医療に貢献。

1)事業を巡る社会情勢の変化

- 伊豆半島南部には、第三次救急医療施設までの搬送時間が1時間以上かかる地域が存在

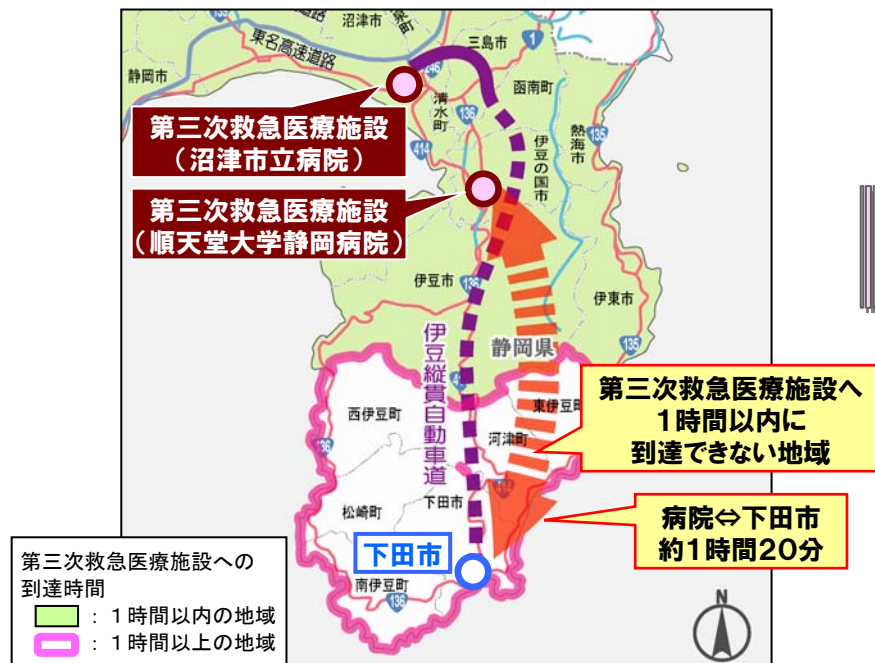


図22 第三次救急医療施設からの搬送時間1時間圏(現況)

出典: H17道路交通センサス旅行速度で算出

2)事業の投資効果

- 伊豆縦貫自動車道の整備により、伊豆地域南部から第三次救急医療施設までの搬送時間が短縮されます。これによって、伊豆地域全域が1時間圏内となり、地域の救急医療に貢献します。



図23 第三次救急医療施設からの搬送時間1時間圏(整備後)

出典: 伊豆縦貫自動車道を80km/hとして算出

4. 評価の視点

① 事業の必要性等に関する視点

(5) 災害への備え(緊急輸送路の機能強化)

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

- 伊豆地域は、地理的条件から災害に弱く、国道の約1/3が異常気象等による通行規制区間となっており、道路状況は脆弱。
- 豪雨や地震により、通行規制が発生し、生活交通や物流・観光交通を阻害。

2) 事業の投資効果

- 天城北道路は、緊急輸送道路である国道136号・414号の代替路線として機能し、リダンダンシーの高いネットワーク形成に寄与します。

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

○伊豆地域の国道の約1/3が通行規制区間、道路状況は災害に弱く脆弱

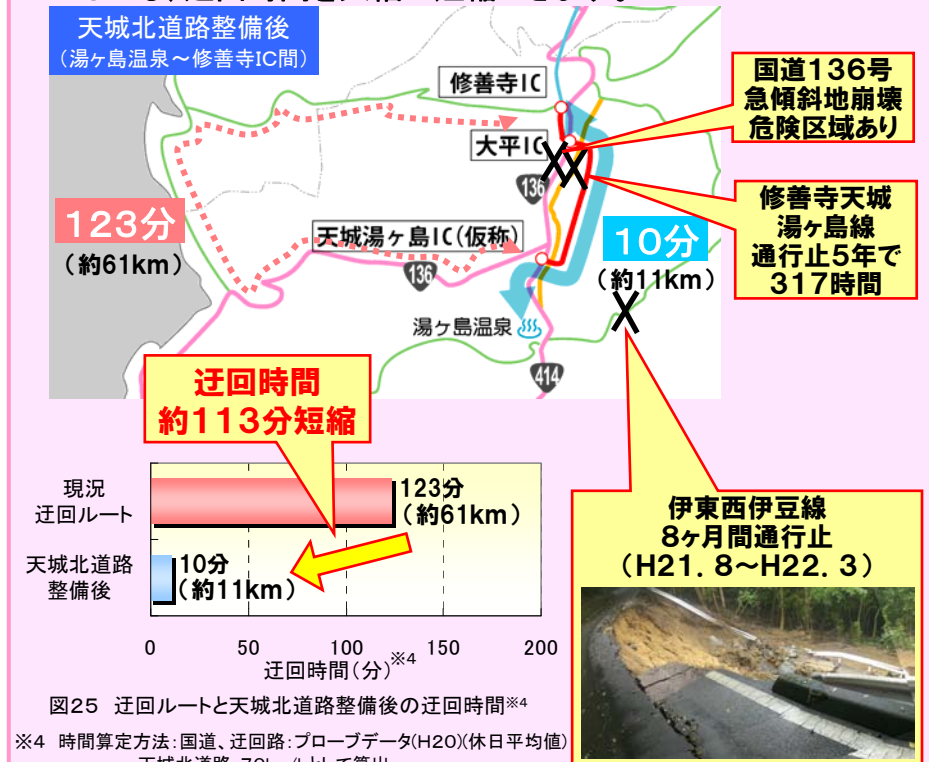


図24 伊豆半島の通行規制区間位置図

※()内は、通行規制期間

2) 事業の投資効果(天城北道路)

- 天城北道路が整備されれば、国道136号・414号が寸断されたとしても、迂回時間を大幅に短縮できます。



4. 評価の視点 -国道1号 東駿河湾環状道路-

(3) 事業の進捗状況

<国道1号 東駿河湾環状道路>

- 事業進捗率は93%、用地取得率は87%に至っています。(平成22年度末見込み)
- 沼津岡宮IC～三島塚原IC間について、平成21年7月に供用しました。
- 三島塚原IC～大場・函南IC間及び連絡路について、工事実施中です。
- (参考)前回評価時：事業進捗率は79%、用地取得率は87%

② 事業の進捗の見込みの視点

- 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。

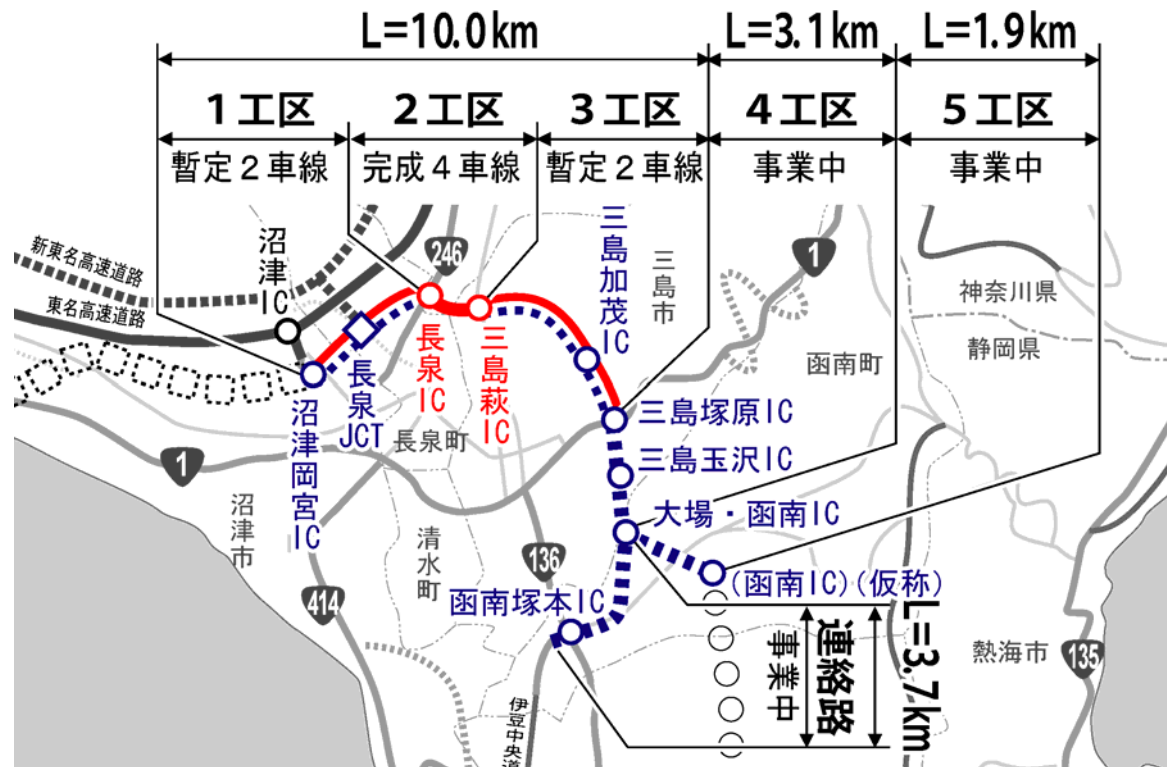


図26 東駿河湾環状道路供用区間

4. 評価の視点 -国道414号 天城北道路-

(3) 事業の進捗状況

<国道414号 天城北道路>

- 事業進捗率は21%、用地取得率は90%に至っています。(平成22年度末 見込み)
- 修善寺IC～大平IC間について、平成20年4月に完成2車線で供用しました。
- 現在、大平IC～天城湯ヶ島IC(仮称)間5.1km区間について、本線工事着工に向けて工事用道路を整備中です。
- (参考)前回評価時：事業進捗率は19%、用地取得率は90%

② 事業の進捗の見込みの視点

- 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。

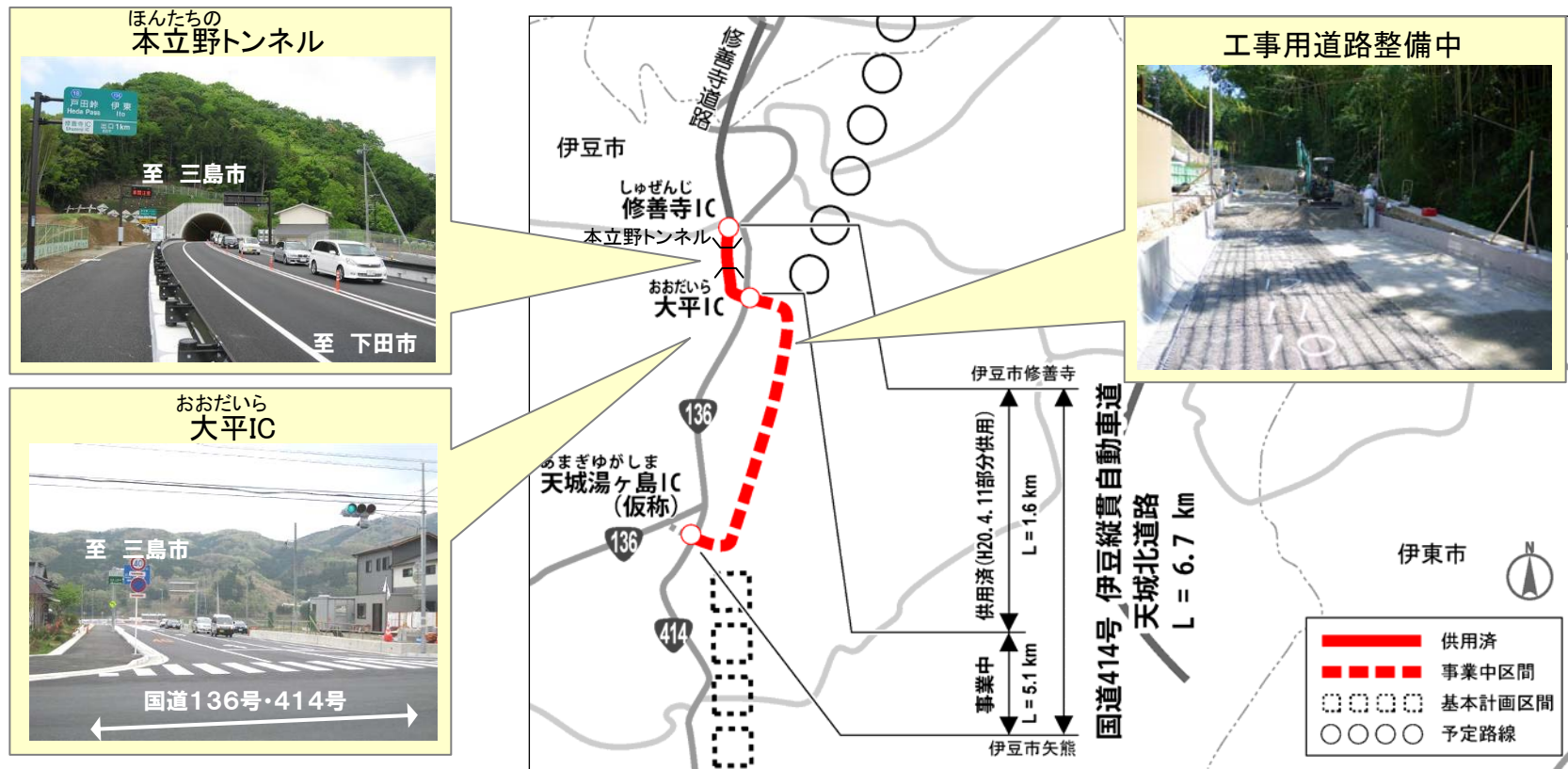


図27 天城北道路供用区間

4. 評価の視点

-国道414号 河津下田道路(Ⅰ期)-

(3)事業の進捗状況

<国道414号 河津下田道路(Ⅰ期)>

- 事業進捗率は8%、用地取得率は0%。(平成22年度末 見込み)
- (参考)前回評価時: 事業進捗率は0%、用地取得率は0%

② 事業の進捗の見込みの視点

- 平成20年代中頃に都市計画決定の手続きを完了し、本格的な事業着手を予定しています。

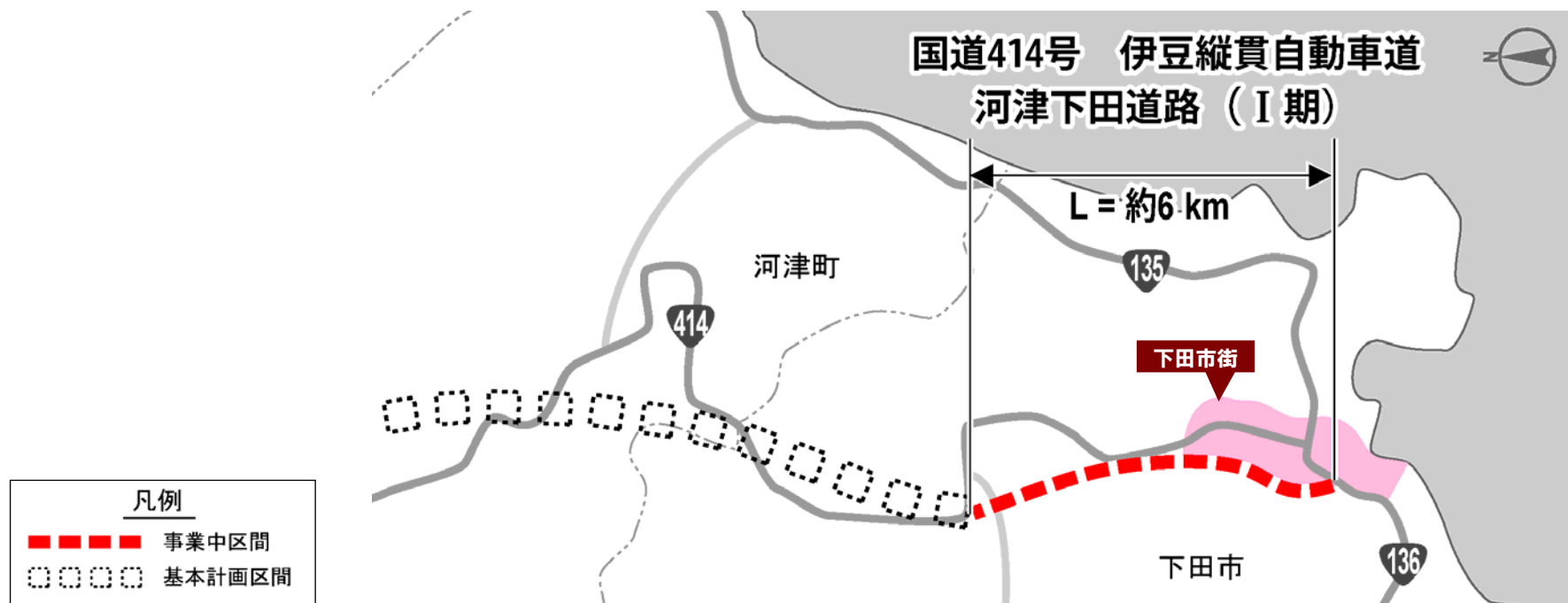


図28 国道414号伊豆縦貫自動車道河津下田道路(Ⅰ期)全体位置図

4. 評価の視点

－国道1号 東駿河湾環状道路－

③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

<国道1号 東駿河湾環状道路>

1)コスト縮減

- 主な縮減検討は、以下の通りです。
 - ・三島玉沢ICのコンパクト化…… 0.8億円
- 技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していきます。

■三島玉沢ICのコンパクト化

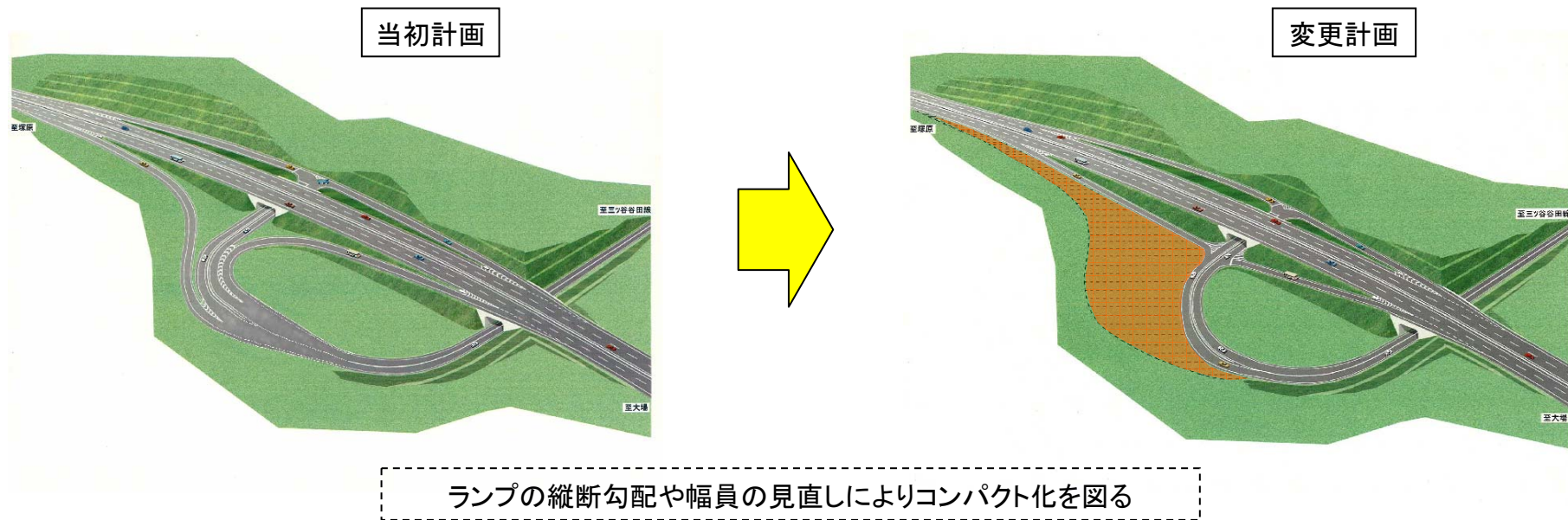


図29 三島玉沢ICのコンパクト化(イメージ)

2)代替案立案等

- 東駿河湾環状道路は、高規格幹線道路である伊豆縦貫自動車道の一部区間を形成する道路であり、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、用地取得率も約87%となっており、交通渋滞の緩和、交通事故削減など、期待される効果が大きい合理的な計画であるため、計画の変更は困難である。

4. 評価の視点 -国道414号 天城北道路-

③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

＜国道414号 天城北道路＞

1)コスト縮減

- 主な縮減検討は、以下の通りです。
 - ・新技術・新工法の採用(擁壁、横断管、排水工)……0.5億円
- 技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していきます。

■擁壁の構造の見直し

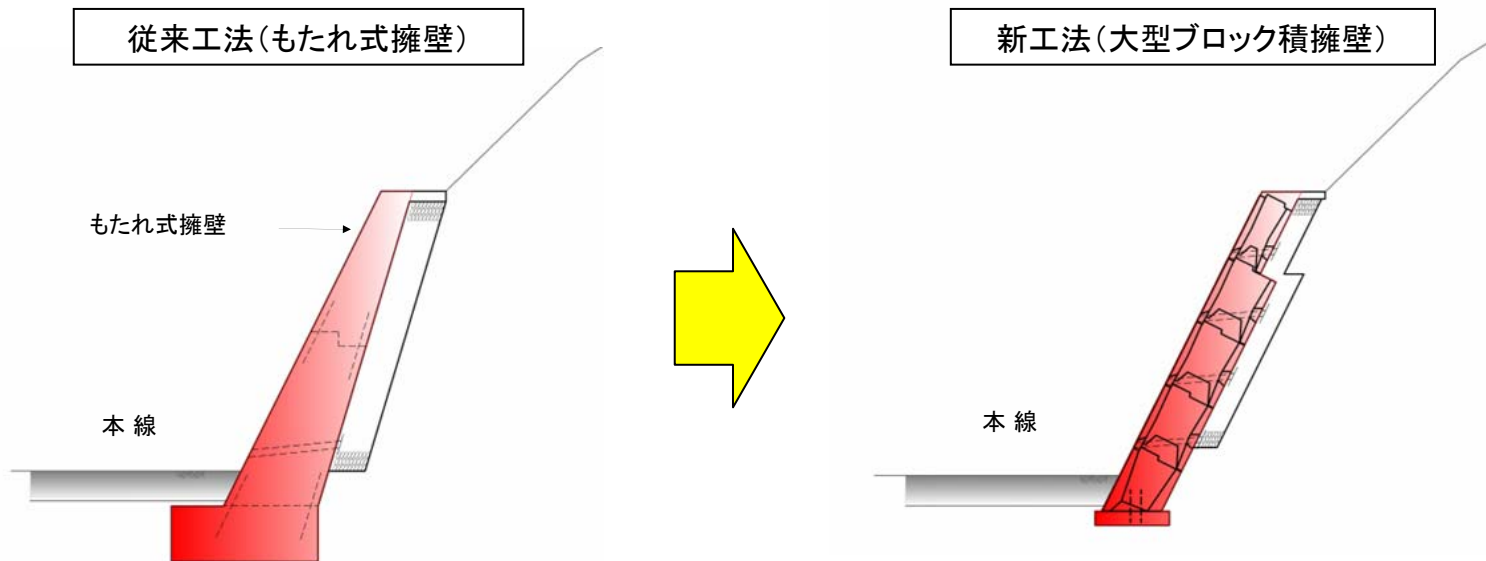


図30 擁壁の構造の見直し

2)代替案立案等

- 天城北道路は、高規格幹線道路である伊豆縦貫自動車道の一部区間を形成する道路であり、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、用地取得率も約90%となっており、交通渋滞の緩和、緊急輸送路の機能強化など、期待される効果が大きい合理的な計画であるため、計画の変更は困難である。

4. 評価の視点

－国道414号 河津下田道路(Ⅰ期)－

③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

＜国道414号 河津下田道路(Ⅰ期)＞

1)コスト縮減

■主な縮減内容は、以下の通りです。

・トンネル幅員・道路構造の見直し

■技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していきます。

■トンネル幅員・構造の見直し

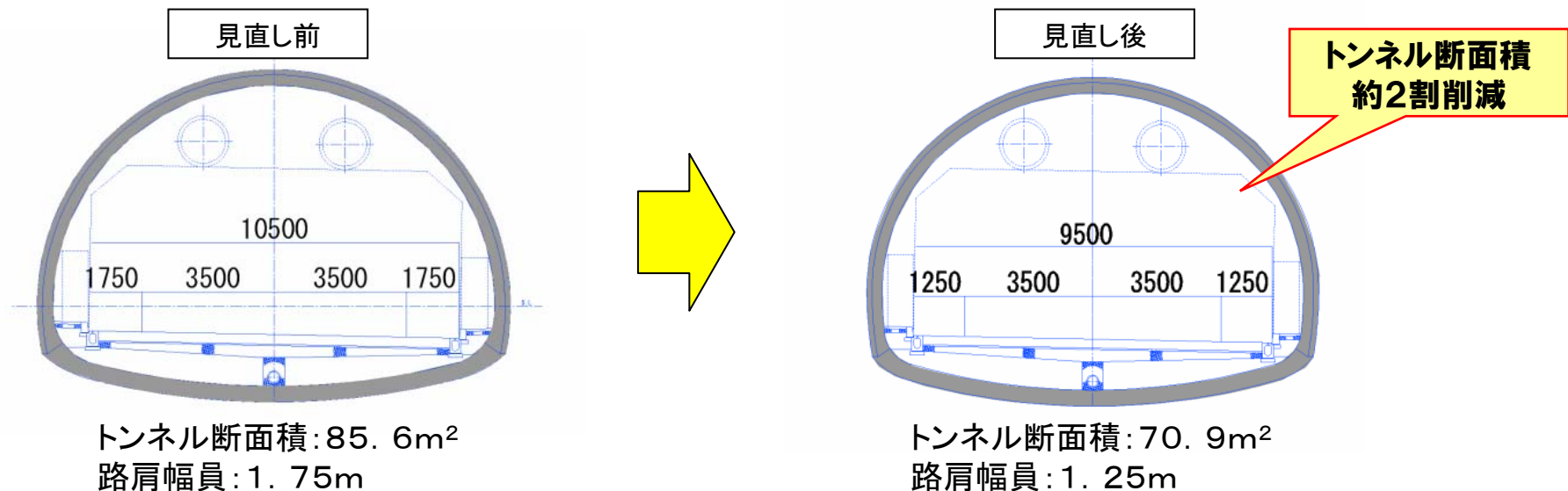


図31 トンネル幅員・構造の見直し概要

2)代替案立案等

■河津下田道路(Ⅰ期)は、高規格幹線道路である伊豆縦貫自動車道の一部区間を形成する道路であり、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、交通渋滞の緩和、観光連携の促進など、期待される効果が大きい合理的な計画である。

5. 県・政令市への意見聴取結果

<国道1号 東駿河湾環状道路>

■静岡県の意見

本事業は、沼津・三島都市圏の渋滞緩和や安心・安全な生活環境の確保を図るとともに、伊豆地域の主要産業である観光支援に資する重要な事業です。

今後も、コスト縮減の徹底とともに、効果が早期に発現されるよう事業の推進をお願いします。また、各年度の実施に当たっては、引き続き県と十分な調整をお願いします。

<国道414号 天城北道路>

■静岡県の意見

本事業は、中伊豆地域の渋滞緩和や安心・安全な生活環境の確保を図るとともに、伊豆地域の主要産業である観光支援に資する重要な事業です。

今後も、コスト縮減の徹底とともに、効果が早期に発現されるよう事業の推進をお願いします。また、各年度の実施に当たっては、引き続き県と十分な調整をお願いします。

<国道414号 河津下田道路（I期）>

■静岡県の意見

本事業は、下田市周辺の渋滞緩和や安心・安全な生活環境の確保を図るとともに、伊豆地域の主要産業である観光支援に資する重要な事業です。

今後も、コスト縮減の徹底とともに、効果が早期に発現されるよう事業の推進をお願いします。また、各年度の実施に当たっては、引き続き県と十分な調整をお願いします。

6. 対応方針(原案)

-国道1号 東駿河湾環状道路-

平成20年度の事業評価監視委員会から一定期間(2年間)が経過したことから、以下の2つの視点で再評価を行いました。

①事業の必要性等に関する視点

1)事業を巡る社会情勢の変化

- 東駿河湾環状道路沿線の沼津・三島都市圏は、渋滞損失時間が高く円滑な交通を阻害。
- 通過交通の流入により、沼津・三島都市圏の交通事故発生率は静岡県平均の2倍以上。

2)事業の投資効果

- 東駿河湾環状道路の部分供用により、沼津・三島都市圏の渋滞損失時間が約1割削減され、全線供用により約6割削減されることが期待されており、交通渋滞の緩和に寄与。
- 沼津・三島都市圏の通過交通が転換し、東駿河湾環状道路の部分供用により、沼津・三島都市圏内の交通事故件数が約1割削減され、全線供用により約2割削減されることが期待されており、安全な生活環境確保に寄与。
- 費用便益比(B/C) 事業全体の投資効率性の評価 = 1.7

3)事業の進捗状況

- 用地取得率は約87%(平成22年度末見込み)
- 全体の事業進捗率は約93%(平成22年度末見込み)

②事業の進捗の見込みの視点

- 三島塚原IC～大場・函南IC区間及び連絡路 L=6.8kmについて、平成20年代中頃の暫定2車線供用を目指す。

③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- 主なコスト縮減検討:三島玉沢ICのコンパクト化
- 東駿河湾環状道路は、高規格幹線道路である伊豆縦貫自動車道の一部区間を形成する道路であり、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、用地取得率も約87%となっており、交通渋滞の緩和、交通事故削減など、期待される効果が大きい合理的な計画であるため、計画の変更は困難である。



以上のことから東駿河湾環状道路の事業を継続する。

6. 対応方針(原案)

-国道414号 天城北道路-

平成20年度の事業評価監視委員会から一定期間(2年間)が経過したことから、以下の2つの視点で再評価を行いました。

①事業の必要性等に関する視点

1)事業を巡る社会情勢の変化

○伊豆地域には、主要渋滞ポイントが38箇所存在し、また走りにくいと分類される幹線道路が多い。

○伊豆地域は、地理的条件から災害に弱く、国道の約1／3が異常気象等による通行規制区間となっており、道路状況は脆弱。

2)事業の投資効果

●天城北道路の整備により交通が転換し、最大で約8割の渋滞損失時間削減が期待でき、交通渋滞の緩和に寄与。

●国道136号・414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確保。

■費用便益比(B／C) 事業全体の投資効率性の評価 = 1.9

3)事業の進捗状況

■用地取得率は約90%(平成22年度末見込み)

■全体の事業進捗率は約21%(平成22年度末見込み)

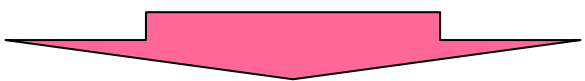
②事業の進捗の見込みの視点

■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車線の供用を目指す。

③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

■主な縮減内容:擁壁構造の見直し

■天城北道路は、高規格幹線道路である伊豆縦貫自動車道の一部区間を形成する道路であり、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、用地取得率も約90%となっており、交通渋滞の緩和、緊急輸送路の機能強化など、期待される効果が大きい合理的な計画であるため、計画の変更は困難である。



以上のことから天城北道路の事業を継続する。

6. 対応方針(原案)

-国道414号 河津下田道路(Ⅰ期)-

平成19年度の事業評価監視委員会から一定期間(3年間)が経過したことから、以下の2つの視点で再評価を行いました。

①事業の必要性等に関する視点

1)事業を巡る社会情勢の変化

- 伊豆半島南部の交通の要所である下田市街地中心の渋滞損失時間は高く、円滑な交通を阻害。
- 下田市街地中心は交通事故発生率が高く、静岡県平均の2倍以上。

2)事業の投資効果

- 渋滞損失時間は5割以上の削減が期待でき、下田市街地中心の交通渋滞緩和に寄与。
- 死傷事故件数は約4割の削減が期待でき、沿線地域の安全性向上に寄与。
- 費用便益比(B/C) 事業全体の投資効率性の評価 = 1.9

3)事業の進捗状況

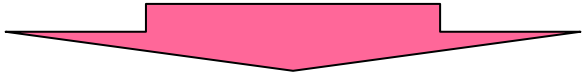
- 用地取得率は約8%(平成22年度末見込み)
- 全体の事業進捗率は約0%(平成22年度末見込み)

②事業の進捗の見込みの視点

- 平成20年代中頃に都市計画決定の手続きを完了し、本格的な事業着手を予定しています。

③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- 主な縮減内容:トンネル幅員・構造の見直し
- 河津下田道路(Ⅰ期)は、高規格幹線道路である伊豆縦貫自動車道の一部区間を形成する道路であり、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、交通渋滞の緩和、観光連携の促進など、期待される効果が大きい合理的な計画である。



以上のことから河津下田道路(Ⅰ期)の事業を継続する。