

一般国道1号 伊豆縦貫自動車道

ひがし する が わん かん じょう

東駿河湾環状道路

(道路事業)

説明資料

平成25年7月2日

沼津河川国道事務所

目 次

ひがしするがわん かんじょう

1. 一般国道1号東駿河湾環状道路の事業概要

(1)事業の目的	P. 1
(2)計画概要	P. 2

2. 費用対効果分析	P. 3
------------	------

3. 前回評価時との比較表	P. 4
---------------	------

4. 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	P. 5
②交通事故の削減	P. 6
③観光支援	P. 7

(2)事業の進捗の見込みの視点	P. 8
-----------------	------

(3)コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点	P. 9
------------------------	------

5. 県・政令市への意見聴取結果	P. 10
------------------	-------

6. 対応方針(原案)	P. 11
-------------	-------

(2) 計画概要

- 事業名 : 一般国道1号伊豆縦貫自動車道
ひがしするがわんかんじょう
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
- 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、平成7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22年度
(指摘事項なし: 継続)
- 全体事業費 : 2,520億円

標準断面図

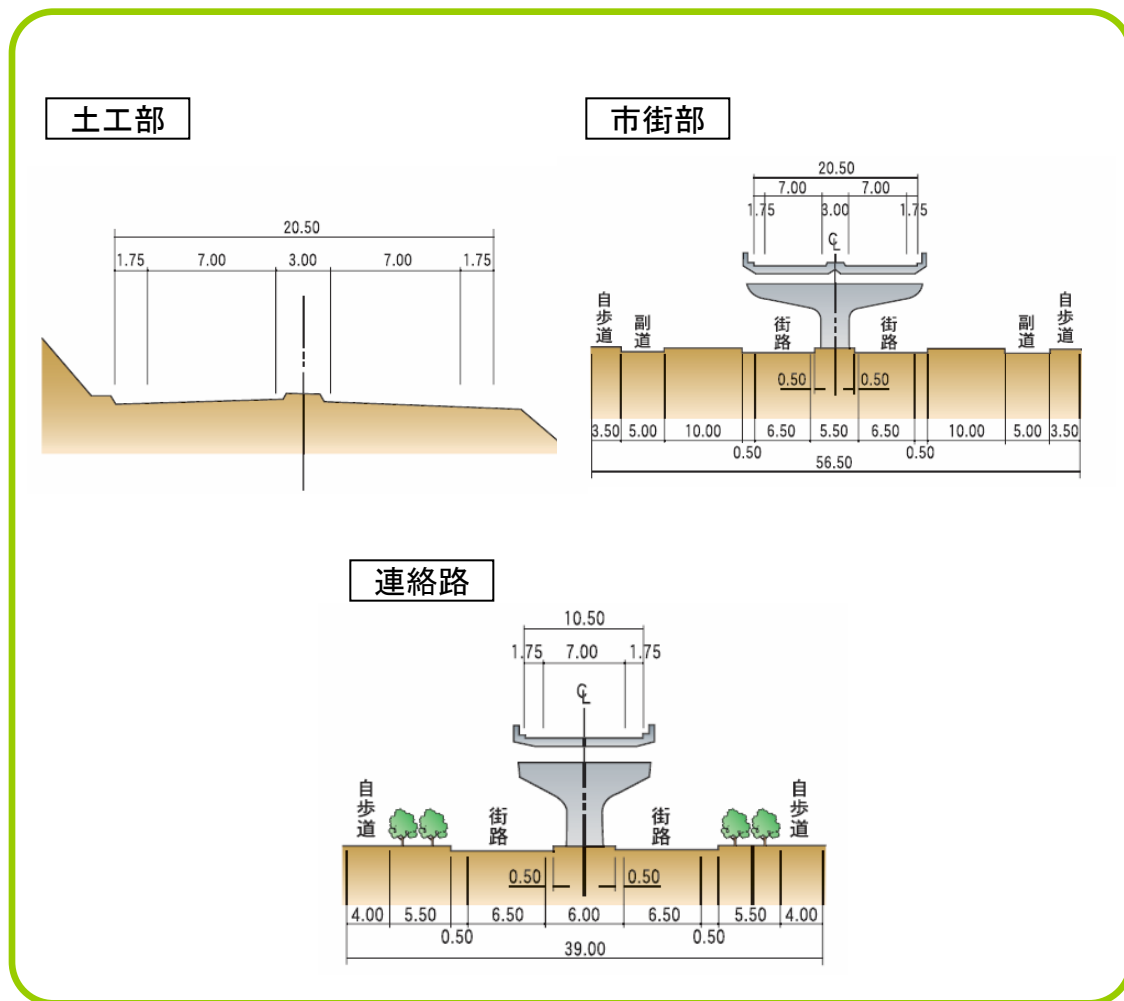


図2 一般国道1号東駿河湾環状道路標準断面図

2. 費用対効果分析(費用便益比(B/C))

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

- 便益
- 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造物に関する物的損害額及び事故渋滞による損失額)
- 費用
- 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

◇B/C(事業全体) =
$$\frac{3,974\text{億円} + 358\text{億円} + 166\text{億円}}{3,071\text{億円} + 107\text{億円}} = \frac{4,498\text{億円}}{3,177\text{億円}} = 1.4^{※1}$$

◇B/C(残事業) =
$$\frac{1,351\text{億円} + 92\text{億円} + 51\text{億円}}{169\text{億円} + 42\text{億円}} = \frac{1,495\text{億円}}{210\text{億円}} = 7.1^{※1・2}$$

※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」にて検討することと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

前回再評価時 全体事業=1.2 残事業=7.5 今回再評価時 全体事業=1.4 残事業=7.1

【前回評価時からの変更点】

- 1. H25事業化済ネットワークに更新(H22→H25)
- 2. 費用便益分析の基準年次を変更(H22→H25)
- 3. 全線暫定供用を考慮

3. 前回評価時との比較表

事 項		前回評価 (H22再評価)	今回評価 (H25再評価)	備 考
全体事業費		2, 520億円	2, 520億円	
費用対効果(B／C)		1. 2	1. 4	
全体事業	総費用(C)	2, 983億円	3, 177億円	・基準年次の変更(H22→H25) ・全線暫定供用に伴う維持管理費を考慮
	総便益(B)	3, 664億円	4, 498億円	・基準年次の変更(H22→H25) ・全線暫定供用を考慮 ・H25年度事業化済道路網
費用対効果(B／C)		7. 5	7. 1	
残事業	総費用(C)	448億円	210億円	・基準年次の変更(H22→H25) ・全線暫定供用に伴う維持管理費を考慮
	総便益(B)	3, 375億円	1, 495億円	・基準年次の変更(H22→H25) ・全線暫定供用を考慮 ・H25年度事業化済道路網
事業を巡る社会情勢等の変化		渋滞損失時間 173. 5千人時間／年km(H20) (国道1号、246号東駿河湾環状並行区間)	渋滞損失時間 159. 7千人時間／年km(H22) (国道1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】 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】 300m(H25. 3. 2) (沼津インター南交差点、三島箱根方面から) 【未供用区間】 3, 500m(H25. 3. 2) (大場南交差点、三島箱根方面から)	
事業の進捗状況		事業 約80% 用地 約87%	事業 約89% 用地 約88%	

4. 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

1)事業をめぐる社会情勢等の変化

■ 沼津・三島都市圏では、伊豆方面への通過交通と生活交通等の混在により、静岡県平均の約2倍の渋滞損失時間が発生しています。

■ 観光期(河津桜等)には通過交通の流入により顕著な渋滞が発生しています(三島塚原IC; 1. 5km、南二日町IC; 2. 0km、大場川南; 3. 5km)。

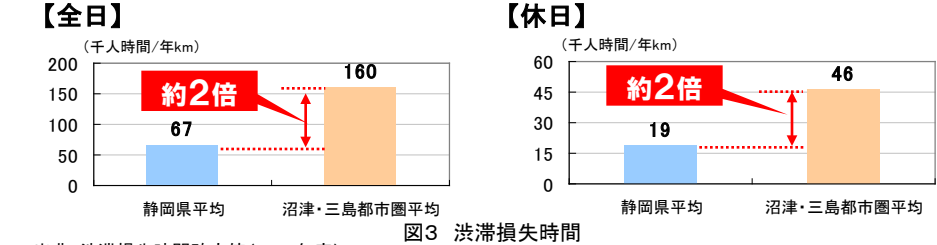
2)事業の投資効果

■ H25年度の部分供用により、環状道路が概成され、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整備により、沼津・三島都市圏内の渋滞損失時間が、全線供用時では約2割削減されることが期待できます。

1)事業をめぐる社会情勢等の変化

■ 渋滞損失時間の比較



出典: 渋滞損失時間確定値 (H22年度)
※ 沼津・三島都市圏: 東駿河湾環状道路、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を対象

■ 沼津・三島都市圏の渋滞状況

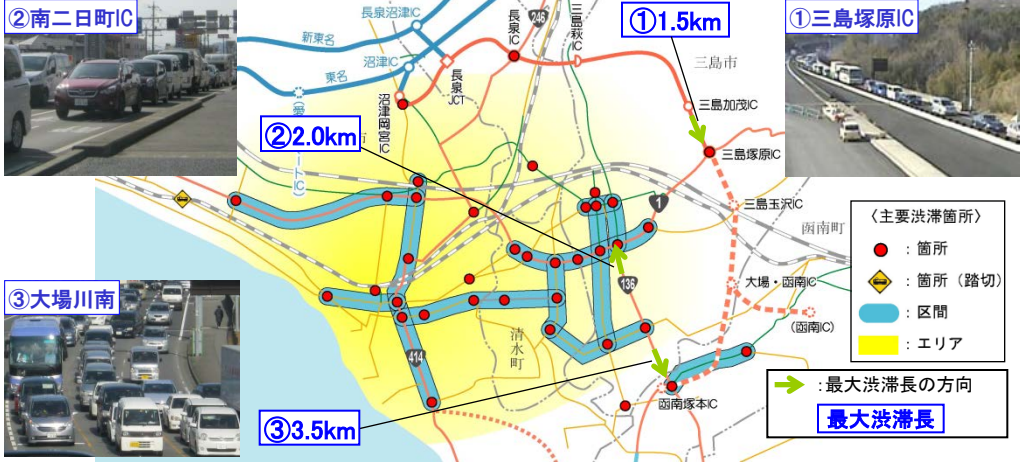


図4 沼津・三島都市圏の渋滞状況

出典: H25.3(休日) 交通実態調査結果

2)事業の投資効果

- 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全線供用により、沼津・三島都市圏の渋滞損失時間が、約2割(38千人時間/年・km)の削減が期待できます。

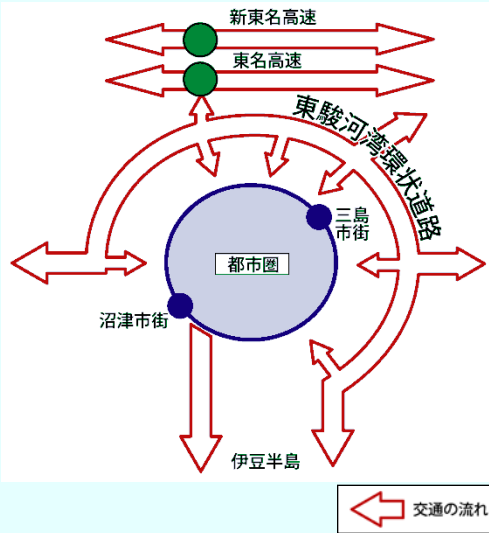


図5 東駿河湾環状道路の果たす環状道路機能

※ 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: 渋滞損失時間確定値 (H22年度)
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。

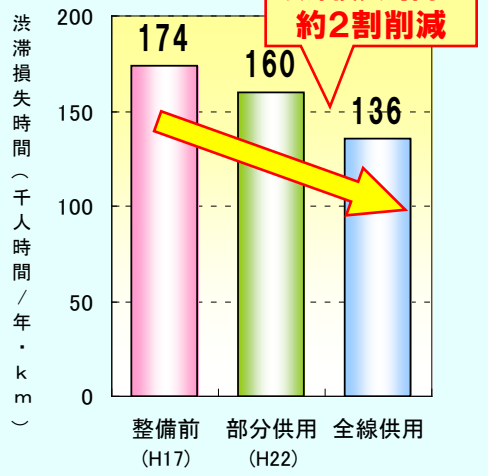


図6 東駿河湾道路整備による沼津・三島都市圏の渋滞損失時間の削減効果

4. 評価の視点

(1) 事業の必要性等に関する視点

② 交通事故の削減

1)事業をめぐる社会情勢等の変化

■ 沼津・三島都市圏における平均死傷事故率は高く、県平均の1.8倍となっています。

■ 沼津・三島都市圏内の幹線道路には、静岡県事故ゼロプラン(平成24年度)で指定された事故危険区間が14箇所存在しています。

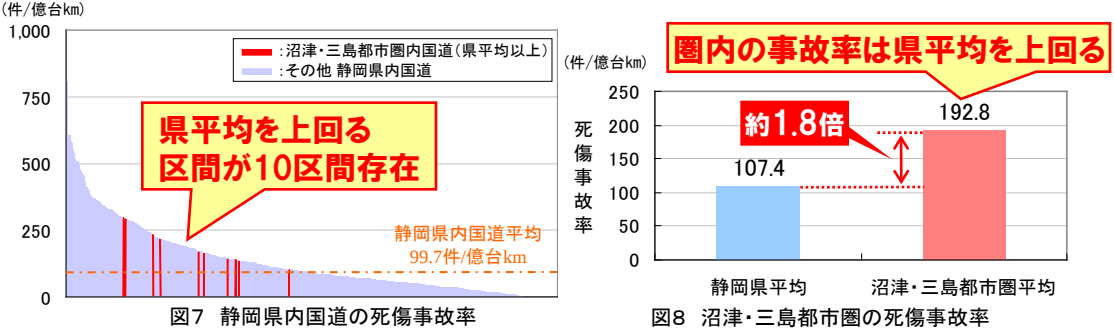
2)事業の投資効果

■ 通過交通、特に普通貨物車の東駿河湾環状道路への転換により、圏内幹線道路の交通量が減少します。

■ 東駿河湾環状道路の整備により通過交通の流入が抑制され、沼津・三島都市圏内の交通事故件数の約3割減少が期待できます。

1)事業をめぐる社会情勢等の変化

■ 静岡県の死傷事故率（死傷事故率順、県全体・沼津三島都市圏比較）



出典:交通事故総合データベース(H20~H23)
※沼津・三島都市圏:東駿河湾環状道路、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を対象

■ 沼津・三島都市圏の事故危険区間



図9 沼津・三島都市圏の事故危険区間

2)事業の投資効果

● 東駿河湾環状道路全線供用により沼津・三島都市圏内の交通事故件数が約3割削減されることが期待できます。

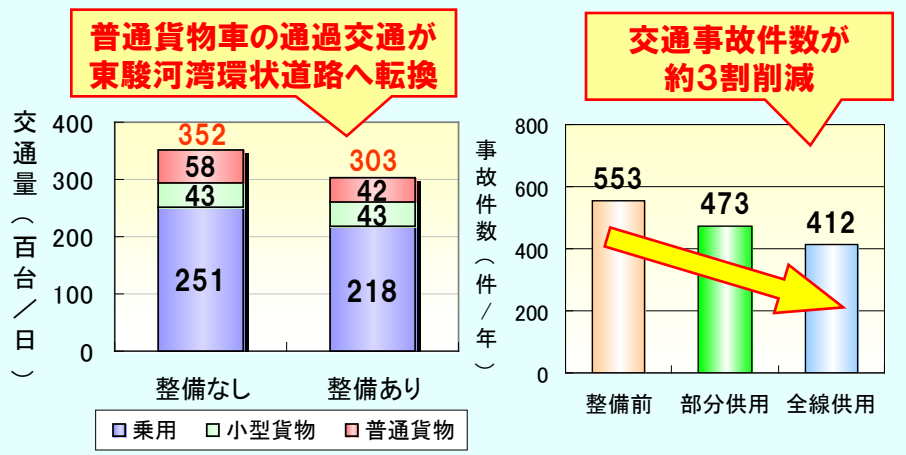


図10 東駿河湾道路整備による沼津・三島都市圏内の平均交通量の変化

図11 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

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、現況値に乗じて算定。

※沼津・三島都市圏:東駿河湾環状道路、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を対象とした。

4. 評価の視点

(1) 事業の必要性等に関する視点

③ 観光支援

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

■新東名高速道路の開通に伴い、伊豆半島の玄関口にある主要観光施設では、入り込み客数が増加していますが、伊豆半島の中・南部では横ばい、もしくは減少傾向にあります。

2) 事業の投資効果

■東駿河湾環状道路の整備により、伊豆縦貫自動車道の各ICから伊豆半島への30分圏が拡大し、観光の周遊性向上が期待されます。

1) 事業をめぐる社会情勢等の変化

■伊豆半島の主要観光施設の入込み客数の変化

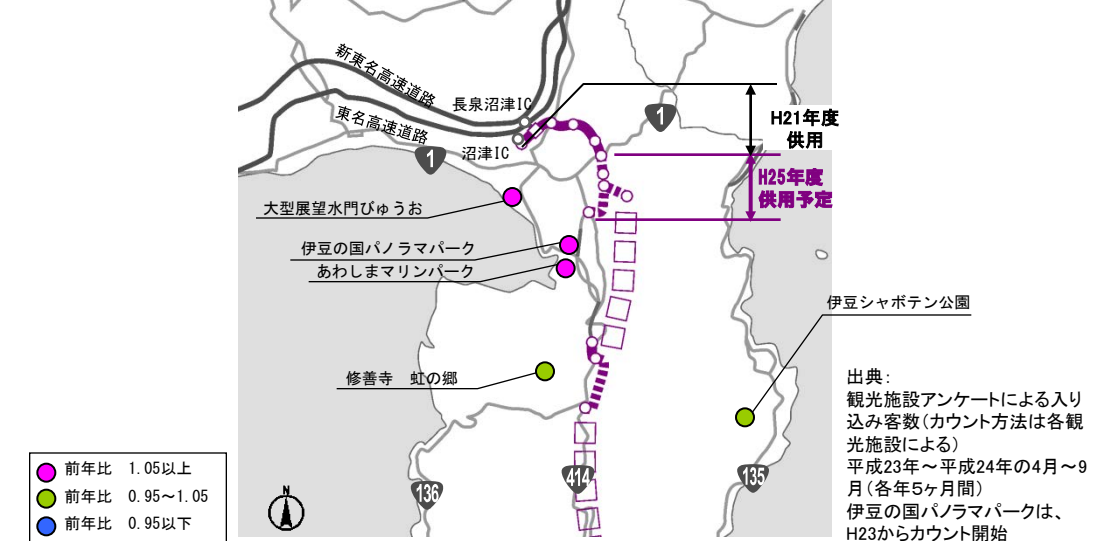


図12 主要観光施設の入込み客数

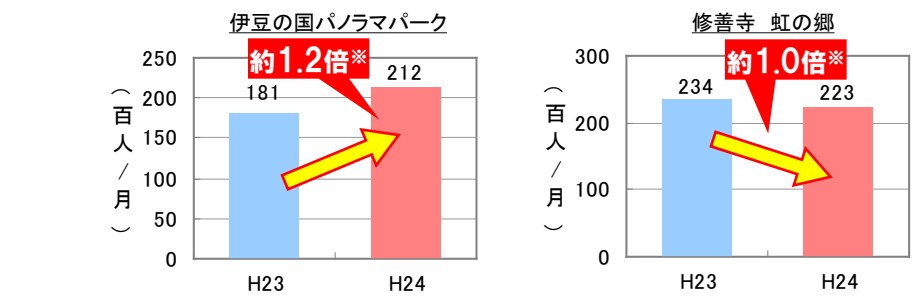


図13 主要観光施設の入込み客数変化

※ 1.171倍、0.953倍を示す
出典：新東名（静岡県）インパクト調整会議記者発表資料（H24.11）をもとに作成

2) 事業の投資効果

●伊豆縦貫自動車道の各ICから伊豆半島へ30分で到達するエリアが拡大

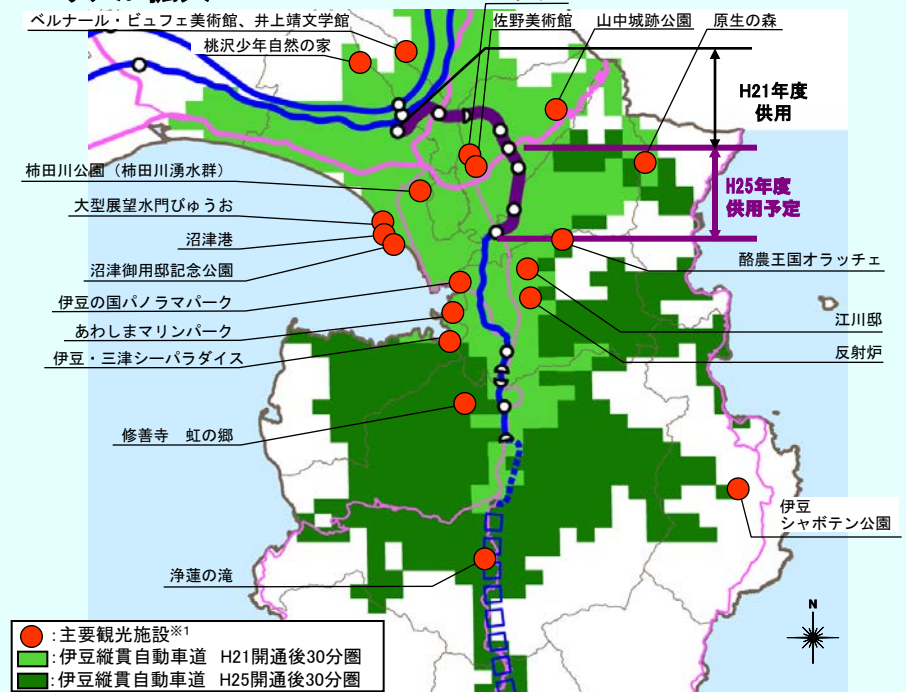


図14 沼津ICへの30分圏

※1 左記入込み客数調査箇所及び静岡県東部地域コンベンションビューローの主な観光スポットより作成
※2 国土交通省 中部地方整備局による民間プローブデータを用いた集計結果
(平成24年6月 休日12時間の平均旅行速度)
H21開通後30分圏：平成21年度開通区間(三島塚原IC)からの30分圏域
H25開通後30分圏：平成25年度開通予定区間を含め伊豆中央道+修善寺道路+天城北道路(太平IC)からの30分圏
出典：新東名（静岡県）インパクト調整会議記者発表資料（H24.11）をもとに作成

4. 評価の視点

3)事業の進捗状況

- 事業進捗率は約89%、用地取得率は約88%に至っています。(H24年度末)
- 三島塚原IC～函南塚本IC間(L=6.8km)を工事中です。
- (参考)前回評価時：事業進捗率は約80%、用地取得率は約87%

(2)事業の進捗の見込みの視点

- 三島塚原IC～函南塚本IC間(L=6.8km)は、平成25年度に供用(2/4、2/2)予定です。
■大場・函南IC～函南IC(仮称)間(L=1.9km)は、概ね10年程度の供用(2/4)を目指します。

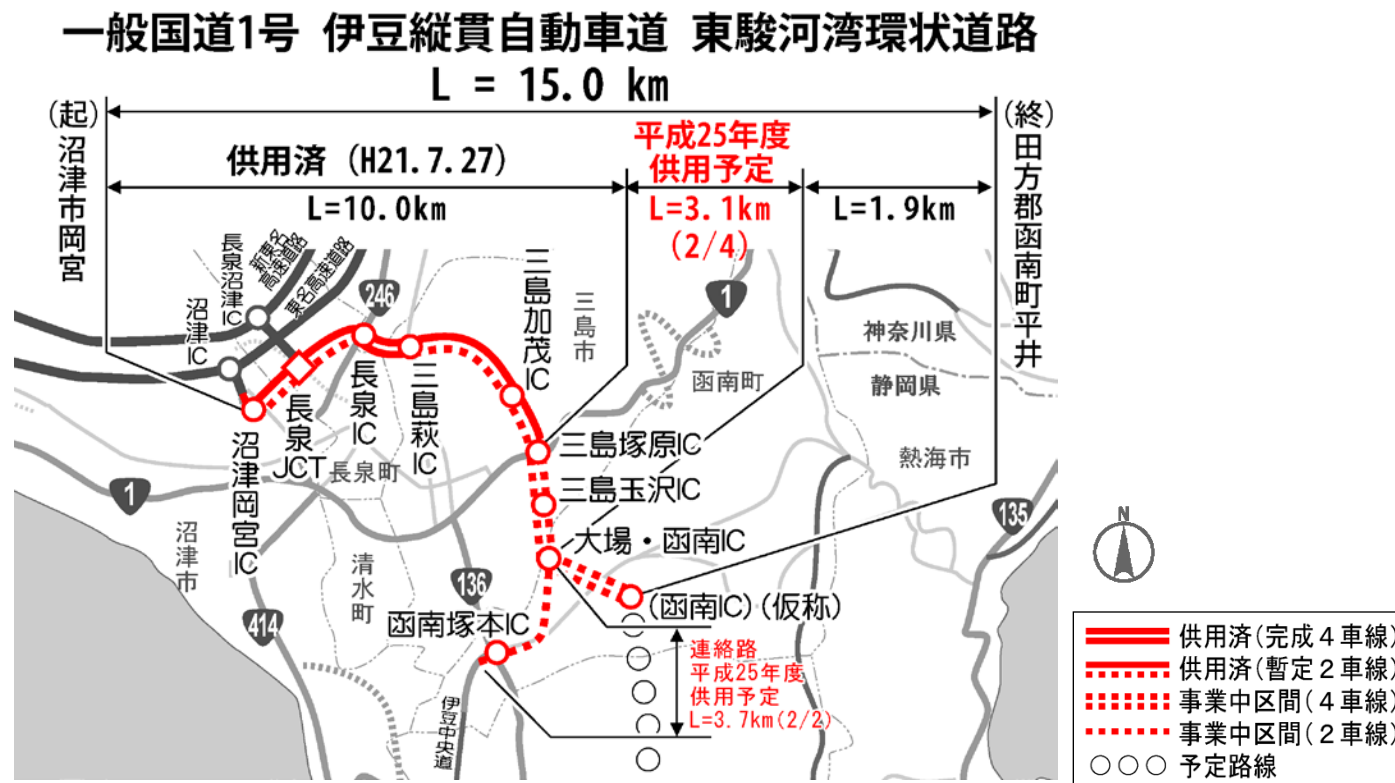


図15 一般国道1号東駿河灣環状道路供用区間

4. 評価の視点

(3)コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

1)コスト縮減

- 残土の一部を他事業へ流用することで、残土処分費を約3,500万円削減します。
- 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。

■残土の一部を他事業へ流用

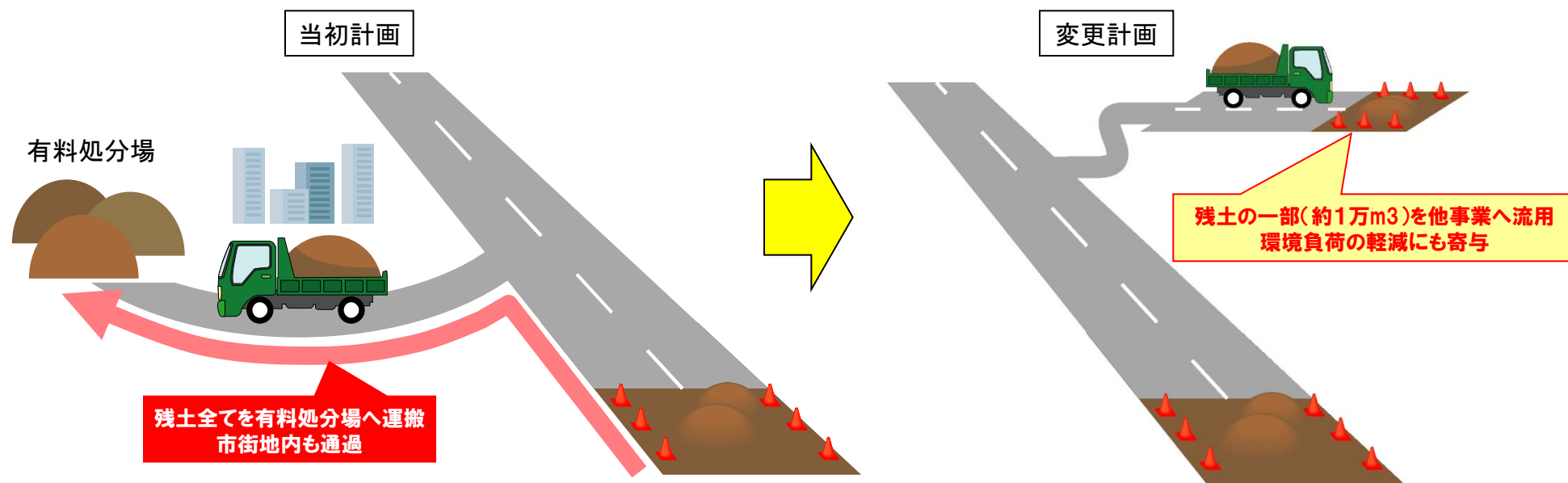


図16 東駿河湾環状道路沿線における土捨て場整備

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となっており、交通渋滞の緩和、交通事故削減、観光支援など、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。

5. 県・政令市への意見聴取結果

■静岡県の見解

本事業は、沼津・三島都市圏において、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、渋滞を緩和するとともに、伊豆半島への30分圏が拡大し観光の周遊性向上に大きく寄与する、地域全体の発展に欠かせない道路です。

また、近い将来の発生が危惧されている南海トラフ巨大地震等により甚大な被害が想定されている伊豆地域にとって、伊豆縦貫自動車道は、「命の道」であり、早期の全線供用開始に向け、東駿河湾環状道路の残事業区間についても、コスト削減の徹底と整備推進をお願いします。

また、各年度の事業実施に当たっては、引き続き、県、地元市町と十分な調整をお願いします。

6. 対応方針(原案)

平成22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3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

- 沼津・三島都市圏では、伊豆方面への通過交通と生活交通等の混在により、静岡県平均の約2倍の渋滞損失時間が発生。
- 沼津・三島都市圏における平均死傷事故率は高く、県平均の1.8倍。
- 伊豆半島の玄関口にある主要観光施設では、入り込み客数が増加していますが、伊豆半島の中・南部では横ばい、もしくは減少傾向。

2) 事業の投資効果

- 東駿河湾環状道路の整備により、沼津・三島都市圏内の渋滞損失時間が、全線供用時では約2割削減されることが期待。
- 東駿河湾環状道路の整備により、通過交通の流入が抑制され、沼津・三島都市圏内の交通事故件数の約3割減少が期待。
- 東駿河湾環状道路の整備により、伊豆縦貫自動車道の各ICから伊豆半島への30分圏が拡大し、観光の周遊性向上が期待。
- 費用便益比(B/C) 事業全体の投資効率性の評価 = 1.4

3) 事業の進捗状況(平成24年度末)

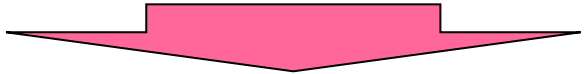
- 全体の事業進捗率は約89%
- 用地取得率は約88%

(2) 事業の進捗の見込みの視点

- 三島塚原IC～函南塚本IC間(L=6.8km)は、平成25年度に供用(2/4、2/2)予定。
- 大場・函南IC～函南IC(仮称)間(L=1.9km)は、概ね10年程度の供用(2/4)を目指す。

(3) コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- 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く。
- 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となっており、交通渋滞の緩和、交通事故削減、観光支援など、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。