

一般国道414号 伊豆縦貫自動車道

かわ づ し も だ

河津下田道路(Ⅱ期)

(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

かわづ しもだ

1. 一般国道414号河津下田道路(Ⅱ期)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観光支援	P. 5
②救急医療活動の支援	P. 6
③緊急輸送路の確保	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

1. 一般国道414号河津下田道路(Ⅱ期)の事業概要

(1) 事業目的

伊豆縦貫自動車道は静岡県沼津市岡宮を起点とし、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の高規格幹線道路です。

本事業の一般国道414号河津下田道路(Ⅱ期)は、静岡県賀茂郡河津町梨本から下田市箕作に至る延長6.8kmの道路であり、下記の3点を主な目的として事業を推進しています。

- ①観光支援 ②救急医療活動の支援 ③緊急輸送道路の確保

一般国道414号河津下田道路(Ⅱ期)の全体位置図

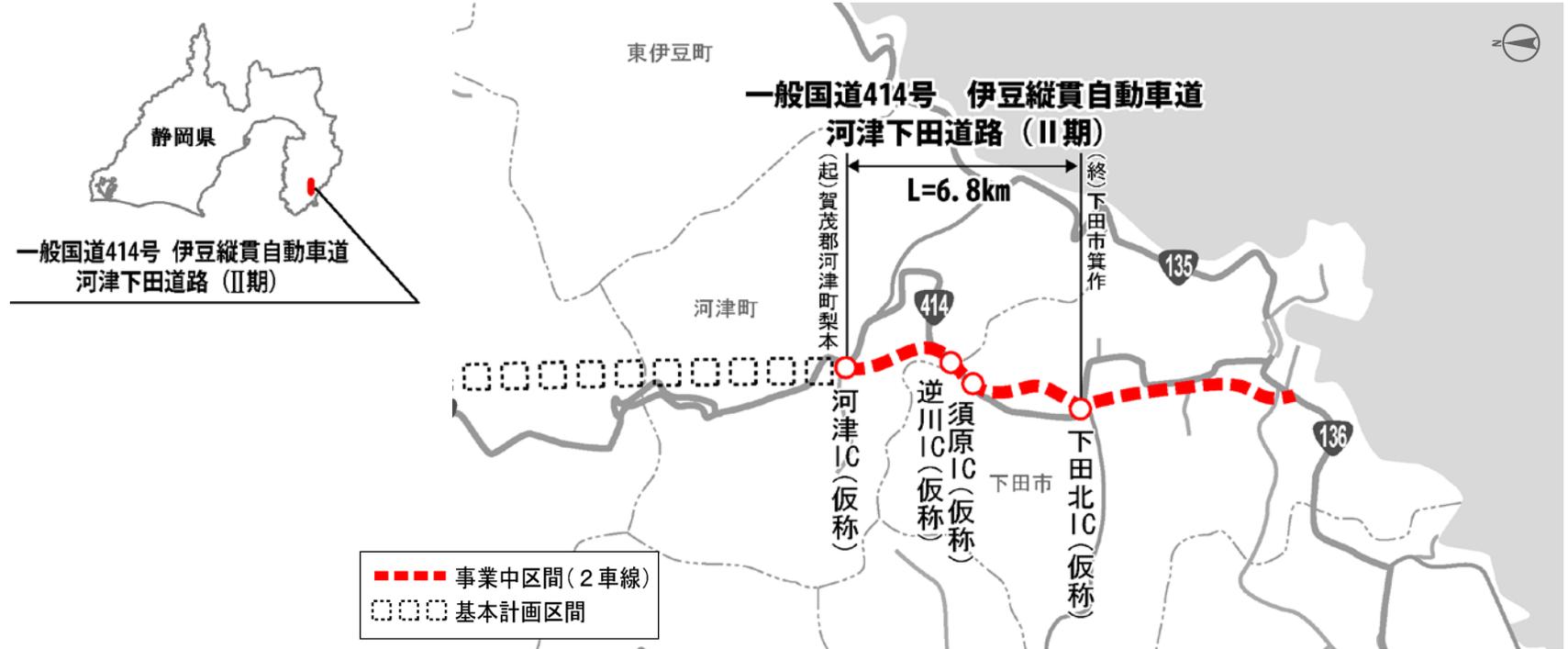


図1 一般国道414号伊豆縦貫自動車道河津下田道路(Ⅱ期)位置図

(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)
- 起終点 : (起点) 静岡県河津町梨本～
(終点) 静岡県下田市箕作
- 延長 : 6.8km
- 道路規格 : 第1種第3級
- 設計速度 : 80km/h
- 車線数 : 完成2車線
- 都市計画決定:-
- 事業化 : 平成24年度
- 用地着手年度:未着手
- 工事着手年度:未着手
- 前回の再評価:平成23年度(新規)
- 全体事業費 : 310億円

標準断面図

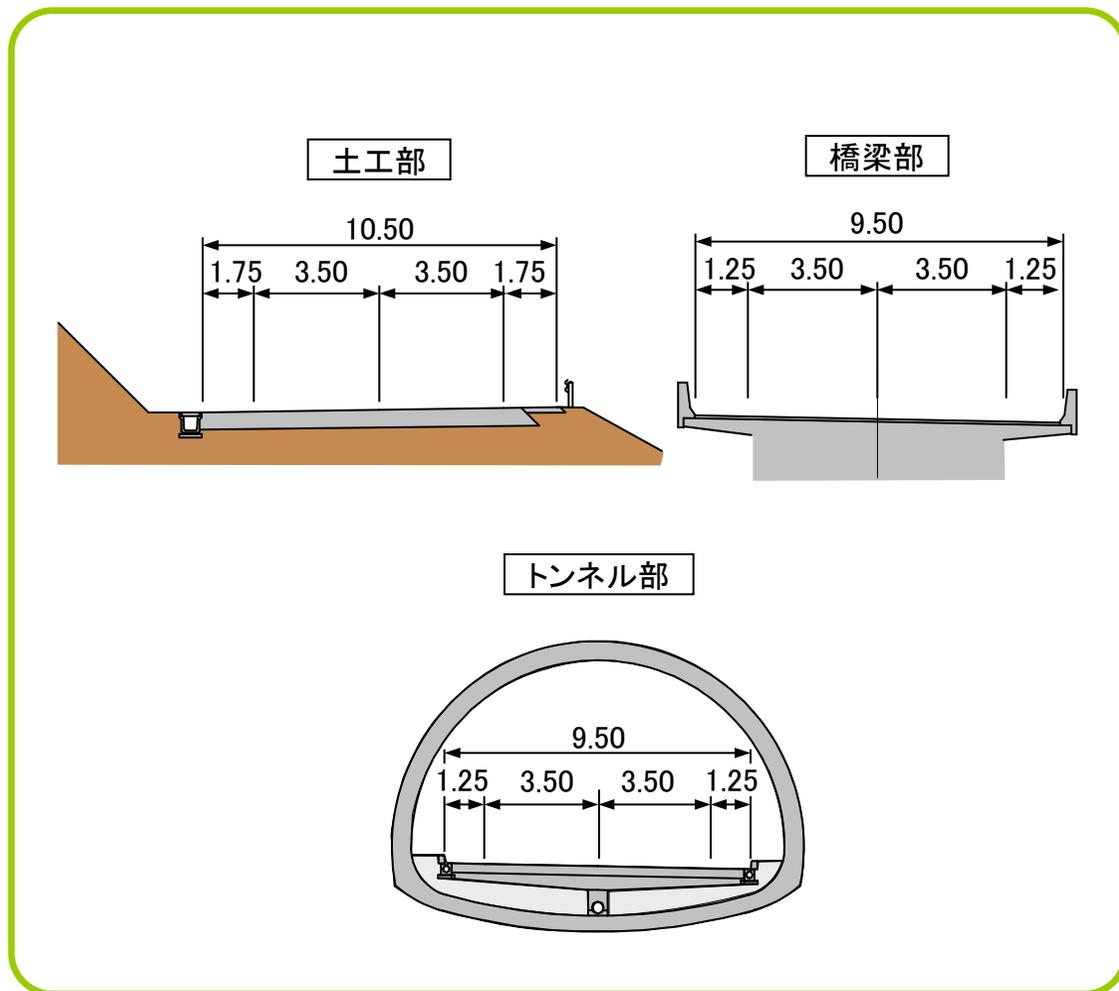


図2 一般国道414号伊豆縦貫自動車道河津下田道路(Ⅱ期)標準断面図

2. 費用対効果分析(費用便益比(B/C))

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

- 便益**
- 走行時間短縮便益 : 河津下田道路(Ⅱ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(Ⅱ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(Ⅱ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)
- 費用**
- 事業費 : 河津下田道路(Ⅱ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(Ⅱ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

$$\diamond B/C(\text{事業全体}) = \frac{266\text{億円} + 46\text{億円} + 16\text{億円}}{229\text{億円} + 19\text{億円}} = \frac{327\text{億円}}{248\text{億円}} = 1.3^{※1}$$

$$\diamond B/C(\text{残事業}) = \frac{266\text{億円} + 46\text{億円} + 16\text{億円}}{222\text{億円} + 19\text{億円}} = \frac{327\text{億円}}{242\text{億円}} = 1.4^{※1・2}$$

※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
- 前回新規事業評価時 全体事業=1.2 今回再評価時 全体事業=1.3 残事業=1.4
- 【前回新規事業評価時からの変更点】
1. H25事業化済ネットワークに更新(H23→H25)
 2. 費用便益分析の基準年次を変更(H23→H25)

3. 前回評価時との比較表

事 項	前回評価 (H23新規事業)	今回評価 (H25再評価)	備 考	
全体事業費	310億円	310億円		
費用対効果(B/C)	1.2	1.3		
全体事業	総費用(C)	229億円	248億円	・基準年次の変更(H23→H25)
	総便益(B)	271億円	327億円	・基準年次の変更(H23→H25) ・H25年度事業化済道路網
費用対効果(B/C)	—	1.4		
残事業	総費用(C)	—	242億円	
	総便益(B)	—	327億円	
事業を巡る社会情勢等の変化	下佐ヶ野交差点 渋滞損失時間(H20) 7.0千人時間/年・km	下佐ヶ野交差点 渋滞損失時間(H22) 8.5千人時間/年・km		
	下佐ヶ野交差点 死傷事故率(H17-H20) 91件/億台キロ	下佐ヶ野交差点 死傷事故率(H19-H22) 92件/億台キロ		
事業の進捗状況	—	事業 約1% 用地 0%		

3. 評価の視点

(1) 事業の必要性等に関する視点

① 観光支援

1) 事業をめぐる社会情勢等の変化

- 伊豆半島の南部の国道414号には、夏季大型車通行規制区間や線形が著しく悪い区間が存在しています。
- 伊豆半島南部の夏季の入込み客数は多いですが、年々減少傾向にあります。
- 伊豆半島南部に対する道路のイメージは、「観光シーズンや休日に渋滞が多い」「道が狭く走りにくい」といった回答が多いですが、伊豆縦貫自動車道が整備された場合は、「下田」「西伊豆」「南伊豆」への観光を希望する回答が多く、潜在的な観光需要は高い地域となっています。

2) 事業の投資効果

- 観光に悪影響をあたえている国道414号の夏季大型車通行規制を回避でき、大型観光バスのスムーズな通行が可能になります。

1) 事業をめぐる社会情勢等の変化

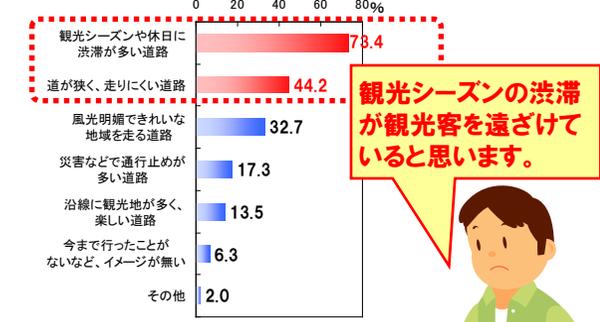
■伊豆半島の南部の入込み客数の変化



図3 主要観光施設の入り込み客数 (H21~H23)
出典: 静岡県観光交流の動向 (H21~H23)

※1 河津桜のシーズンの遅れによる影響と想定
※2 伊豆半島の南部に位置する下田市、南伊豆町、河津町、松崎町の集計値

■伊豆半島南部の道路に対するイメージ



Q: 伊豆半島で自動車専用道路が整備された場合、訪れてみたい地域は？(首都圏)(N=233)

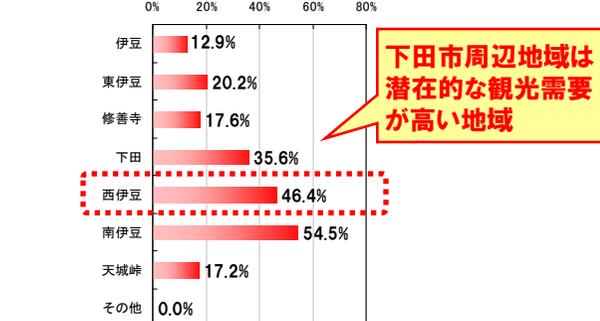


図5 自動車専用道路整備時の観光需要
出典: H19アンケート調査

2) 事業の投資効果

●観光に悪影響をあたえている国道414号の夏季大型車通行規制(7/20-8/20)を回避でき、大型観光バスのスムーズな通行が可能になります。



図6 夏期大型車通行規制の回避

4. 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

1) 事業をめぐる社会情勢等の変化

- 下田市には、第二次救急医療施設へ15分以内で到達できていない地区が存在しています。
- 多量出血では、救急医療施設へ15分以内で搬送できない場合、死に至る可能性が高くなります。

2) 事業の投資効果

- 河津下田道路(Ⅱ期)の整備により、第二次救急医療施設への搬送時間15分圏域人口が約4千人増加します。

1) 事業をめぐる社会情勢等の変化

- 第二次救急医療施設への搬送時間15分圏
- 救急搬送と死亡率の関係



図7 第二次救急医療施設への搬送時間15分圏(整備前)

出典: H22道路交通センサス旅行速度で算出

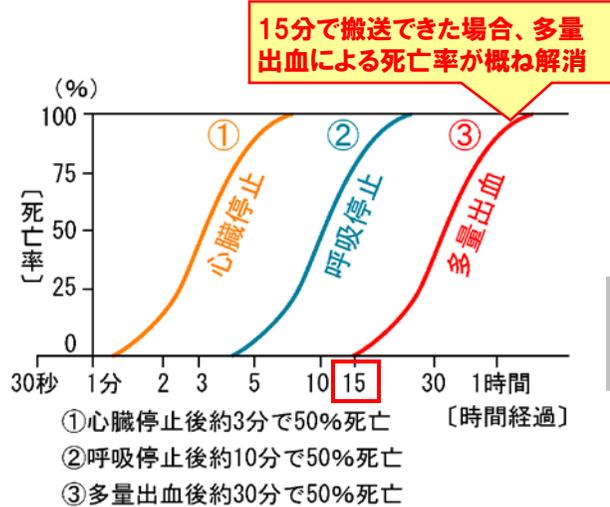


図8 カーラーの救命曲線

2) 事業の投資効果

- 第二次救急医療施設への搬送時間15分圏の拡大



図9 第二次救急医療施設への搬送時間15分圏(整備後)

出典: H22道路交通センサス旅行速度で算出

4. 評価の視点

(1) 事業の必要性等に関する視点

③ 緊急輸送道路の確保

- 1) 事業をめぐる社会情勢等の変化**
- 国道135号では、南海トラフ巨大地震による津波浸水区域を通過し、複数箇所で浸水が想定されています。
 - 国道414号は、隘路や線形不良区間(夏季大型車規制区間)が存在するとともに、災害による通行止めも多発しており、災害時には緊急輸送道路として機能が脆弱で、半島南部地域の孤立が懸念されます。
- 2) 事業の投資効果**
- 東海地震による津波浸水区域、線形不良区間や隘路を回避する第1次緊急輸送路を確保することで、災害時の安全性・信頼性が確保されます。

1) 事業をめぐる社会情勢等の変化

■ 河津町、下田市周辺の津波被害想定および通行止め実績



図10 河津町、下田市周辺の津波被害想定および通行止め実績
出典: 南海トラフ巨大地震の被害想定(第二次報告)(H25.3)より作成

2) 事業の投資効果

● 通行規制区間、線形不良区間を回避した緊急輸送道路が確保されます。



図11 緊急輸送路の確保

赤字: 全面通行止め

4. 評価の視点

3) 事業の進捗状況

- 事業進捗率は約1%、用地取得率は0%となっています。(平成24年度末)
- 河津IC(仮称)～下田北IC(仮称)間(L=6.8km)は、調査設計中です。

(2) 事業の進捗の見込みの視点

- 河津IC(仮称)から、下田北IC(仮称)間(L=6.8km)は、概ね10年程度の供用(2/2)を目指します。

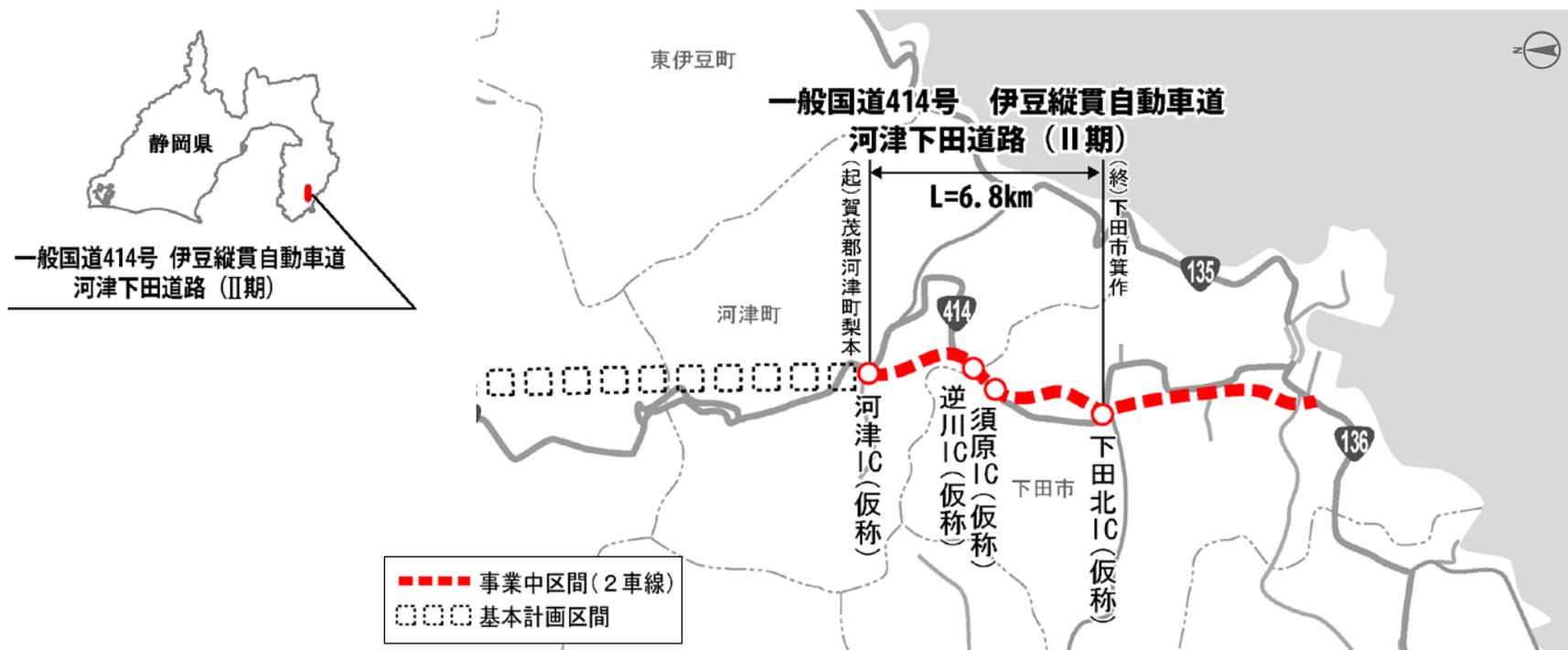


図12 一般国道414号伊豆縦貫自動車道河津下田道路(II期)全体位置図

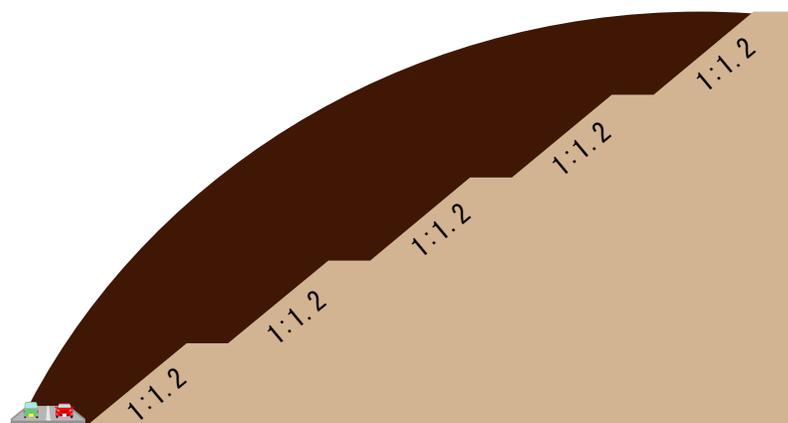
4. 評価の視点

(3)コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

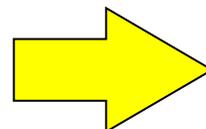
1)コスト縮減

- 法面構造を見直し、ブロック積擁壁法面の採用で、残土の最小化を図り約1億円のコスト縮減を図ります。
- 残土運搬車両の最小化も図られ、環境負荷軽減に寄与します。
- 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。

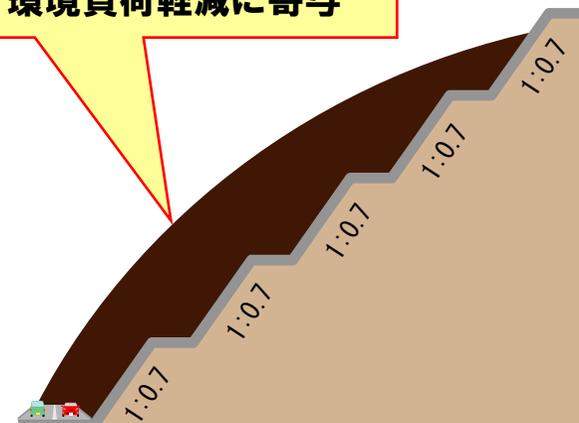
■法面構造の見直し



[対策前]



- ・ブロック積擁壁法面の採用で、残土を最小化
- ・環境負荷軽減に寄与



[対策後]

図13 法面構造の見直し

2)代替案立案等

- 河津下田道路(Ⅱ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、観光支援、救急医療活動の支援、緊急輸送道路の確保など、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

■ 静岡県の意見

本事業は、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慢性的な交通混雑緩和とともに、大規模災害時等における緊急輸送路としての機能確保、医療施設への救急患者搬送時間の短縮など、当該地域及び伊豆地域全体の発展と住民の安全・安心のため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、緊急輸送路としての機能を担う「命の道」であり、早期の全線供用開始に向け、河津下田道路(Ⅱ期)についても、コスト縮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23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

- 伊豆半島の南部の国道414号には、夏季大型車通行規制区間や線形が著しく悪い区間が存在。
- 下田市には、第二次救急医療施設へ15分以内で到達できていない地区が存在。
- 国道135号では、南海トラフ巨大地震による津波浸水区域を通過し、複数箇所での浸水が想定。
- 国道414号は、隘路や線形不良区間(夏季大型車規制区間)が存在し、災害時には緊急輸送道路として機能は脆弱。

2) 事業の投資効果

- 観光に悪影響をあたえている国道414号の夏季大型車通行規制を回避でき、大型観光バスのスムーズな通行が可能に。
- 河津下田道路(Ⅱ期)の整備により、第二次救急医療施設への搬送時間15分圏域人口が約4千人増加。
- 東海地震による津波浸水区域、線形不良区間や隘路を回避する第1次緊急輸送路を確保することで、災害時の安全性・信頼性が確保。
- 費用便益比(B/C) 事業全体の投資効率性の評価 = 1.3

3) 事業の進捗状況(平成24年度末)

- 全体の事業進捗率は約1%
- 用地取得率は0%

(2) 事業の進捗の見込みの視点

- 河津IC(仮称)から、下田北IC(仮称)間(L=6.8km)は、概ね10年程度の供用(2/2)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。
- 河津下田道路(Ⅱ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、観光支援、救急医療活動の支援、緊急輸送道路の確保など、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。

以上のことから河津下田道路(Ⅱ期)の事業を継続する。