

い ず じゅう かん  
伊豆縦貫自動車道

ひがしする が わん かんじょう  
一般国道1号 東駿河湾環状道路

あま ぎ きた  
一般国道414号 天城北道路

かわ づ しも だ  
一般国道414号 河津下田道路(Ⅱ期)

かわ づ しも だ  
一般国道414号 河津下田道路(Ⅰ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

1. <small>い ず じゅうかん</small> 伊豆縦貫自動車道の事業概要	.....	P 1
2. 費用対効果分析及び前回評価時との比較表	.....	P 3
3. 評価の視点		
(1) 事業の必要性等に関する視点	.....	P11
① 交通渋滞の緩和	.....	P11
② 観光支援	.....	P12
③ 救急医療活動の支援	.....	P13
④ 緊急輸送路の機能強化	.....	P14
(2) 事業の進捗の見込みの視点	.....	P16
(3) コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点	.....	P17
4. 県・政令市への意見聴取結果	.....	P18
5. 対応方針(原案)	.....	P19

# 1. 伊豆縦貫自動車道の事業概要

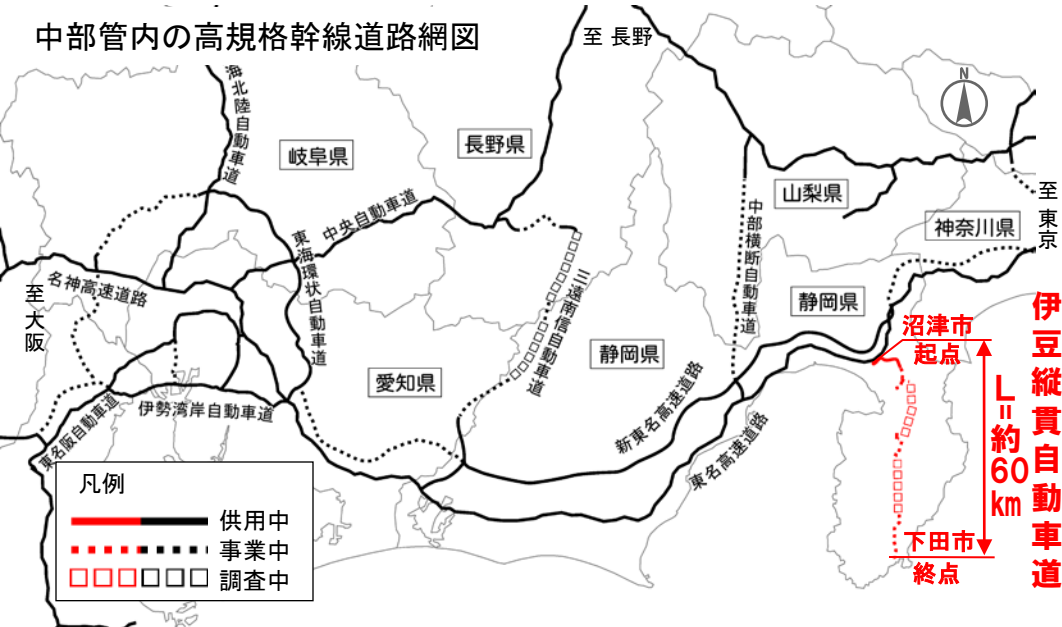
## (1) 事業目的

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。

本事業は、下記の4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 観光支援
- ③ 救急医療活動の支援
- ④ 緊急輸送路の機能強化

## 伊豆縦貫自動車道の全体位置図



※図中、伊豆縦貫自動車道は赤表示

図1 伊豆縦貫自動車道全体位置図

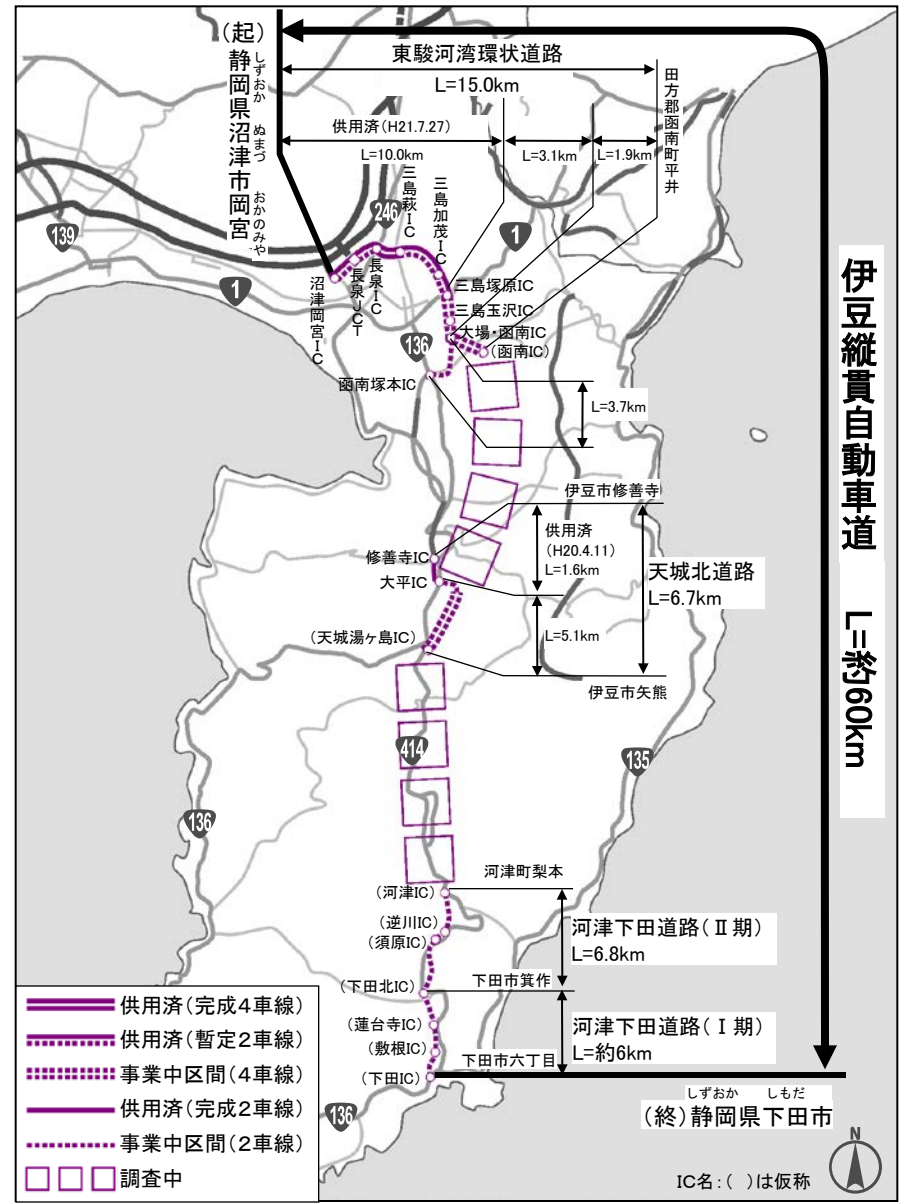


図2 伊豆縦貫自動車道計画概要図

## (2) 計画概要

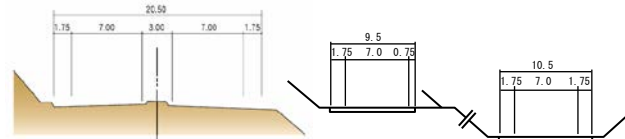
- 事業名 : 伊豆縦貫自動車道 いずじゅうかん
- 起終点 : (起点) 静岡県沼津市岡宮しずおか ぬまづ おかのみや～(終点) 静岡県下田市しずおか しもだ
- 延長 : 約60km(内約34.5km事業中)
- 道路規格 : 第1種第3級
- 設計速度 : 80km/h
- 車線数 : 4車線(東駿河湾環状道路、天城北道路(一部2車線))  
2車線(河津下田道路(I期、II期))

		ひがしするがわんかんじょう 東駿河湾環状道路	あまぎきた 天城北道路	かわづしもだ 河津下田道路(II期)	かわづしもだ 河津下田道路(I期)
起終点	起点	しずおか ぬまづ おかのみや 静岡県沼津市岡宮	しずおか いず しゆぜんじ 静岡県伊豆市修善寺	しずおか かも 静岡県賀茂郡 河津町梨本	しずおか しもだ みつくり 静岡県下田市箕作
	終点	しずおか たがた 静岡県田方郡 かんなみちようひらい 函南町平井	しずおか いず やぐま 静岡県伊豆市矢熊	しずおか しもだ みつくり 静岡県下田市箕作	しずおか しもだ ろくちようめ 静岡県下田市六丁目
都市計画決定		昭和62年度 平成7年度	—	—	手続き中
事業化		昭和63年度	平成6年度	平成24年度	平成10年度
用地着手年度		平成元年度	平成12年度	未着手	未着手
工事着手年度		平成7年度	平成14年度	未着手	未着手
前回の再評価		平成22年度 (指摘事項なし:継続)	平成22年度 (指摘事項なし:継続)	平成23年度 (新規)	平成22年度 (指摘事項なし:継続)
全体事業費		2,520億円	570億円	310億円	260億円

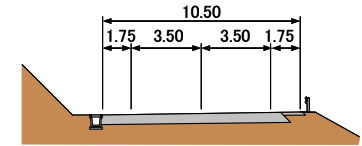
## 標準断面図

### 土工部

- ・4車線(東駿河湾環状道路、天城北道路)

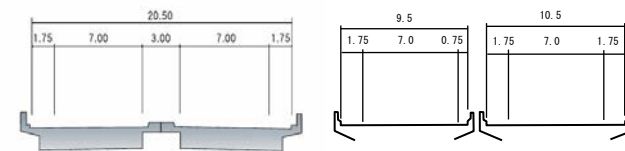


- ・2車線(天城北道路、河津下田道路(II期、I期))

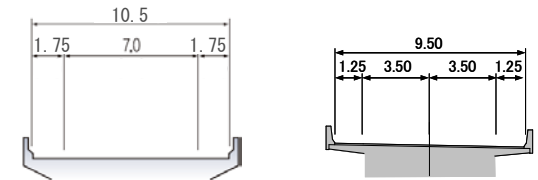


### 橋梁部

- ・4車線(東駿河湾環状道路、天城北道路)

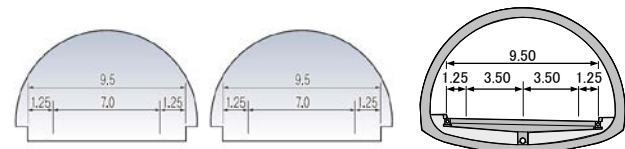


- ・2車線(天城北道路、河津下田道路(II期、I期))



### トンネル部

- ・4車線(天城北道路)
- ・2車線(河津下田道路(II期、I期))



# 2. 費用対効果分析及び前回評価時との比較表 -一般国道1号 東駿河湾環状道路-

## (1) 一般国道1号 東駿河湾環状道路

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

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：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

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

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

※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

## 2. 費用対効果分析及び前回評価時との比較表 -一般国道1号 東駿河湾環状道路-

### (1)一般国道1号 東駿河湾環状道路

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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基準年次の変更(H22→H25)</li> <li>・全線暫定供用に伴う維持管理費を考慮</li> </ul>
	総便益(B)	3,664億円	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基準年次の変更(H22→H25)</li> <li>・全線暫定供用を考慮</li> <li>・H25年度事業化済道路網</li> </ul>
費用対効果(B/C)	7.5	7.1	
残事業	総費用(C)	448億円	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基準年次の変更(H22→H25)</li> <li>・全線暫定供用に伴う維持管理費を考慮</li> </ul>
	総便益(B)	3,375億円	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基準年次の変更(H22→H25)</li> <li>・全線暫定供用を考慮</li> <li>・H25年度事業化済道路網</li> </ul>
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 <b>【部分供用並行区間】</b> 350m(H22.8.14) (沼津インター南交差点、三島箱根方面から) <b>【未供用区間】</b> 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 <b>【部分供用並行区間】</b> 300m(H25.3.2) (沼津インター南交差点、三島箱根方面から) <b>【未供用区間】</b> 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%	

## 2. 費用対効果分析及び前回評価時との比較表 - 一般国道414号 天城北道路 -

### (2) 一般国道414号 天城北道路

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

- 便益**
- 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)
- 費用**
- 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

$$\diamond \text{B/C(事業全体)} = \frac{663\text{億円} + 95\text{億円} + 29\text{億円}}{502\text{億円} + 31\text{億円}} = \frac{787\text{億円}}{533\text{億円}} = 1.5^{*\text{1}}$$

$$\diamond \text{B/C(残事業)} = \frac{441\text{億円} + 58\text{億円} + 20\text{億円}}{255\text{億円} + 24\text{億円}} = \frac{519\text{億円}}{279\text{億円}} = 1.9^{*\text{1}\cdot\text{2}}$$

※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

前回再評価時 全体事業=1.3 残事業=1.2      今回再評価時 全体事業=1.5 残事業=1.9

##### 【前回再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



## 2. 費用対効果分析及び前回評価時との比較表 -一般国道414号 天城北道路-

### (2)一般国道414号 天城北道路

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	570億円	570億円	
費用対効果(B/C)	1.3	1.5	
全体事業	総費用(C)	513億円	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基準年次の変更(H22→H25)</li> <li>・全線暫定供用に伴う維持管理費を考慮</li> </ul>
	総便益(B)	657億円	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基準年次の変更(H22→H25)</li> <li>・全線暫定供用を考慮</li> <li>・H25年度事業化済道路網</li> </ul>
費用対効果(B/C)	1.2	1.9	
残事業	総費用(C)	368億円	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基準年次の変更(H22→H25)</li> <li>・全線暫定供用に伴う維持管理費を考慮</li> </ul>
	総便益(B)	447億円	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基準年次の変更(H22→H25)</li> <li>・全線暫定供用を考慮</li> <li>・H25年度事業化済道路網</li> </ul>
事業を巡る社会情勢等の変化	最大渋滞長 出口交差点2,730m (H20. 2. 23)	最大渋滞長 出口交差点1,250m (H24. 8. 12)	
事業の進捗状況	事業 約21% 用地 約90%	事業 約30% 用地 約98%	



## 2. 費用対効果分析及び前回評価時との比較表 —一般国道414号河津下田道路(Ⅱ期)—

### (4) 一般国道414号 河津下田道路(Ⅱ期)

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

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

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

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

※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)

## 2. 費用対効果分析及び前回評価時との比較表 —一般国道414号河津下田道路(Ⅱ期)—

### (4) 一般国道414号 河津下田道路(Ⅱ期)

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%	

## 2. 費用対効果分析及び前回評価時との比較表 —一般国道414号河津下田道路(Ⅰ期)—

### (3) 一般国道414号 河津下田道路(Ⅰ期)

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

便益

- 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)

費用

- 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

$$\diamond \text{B/C(事業全体)} = \frac{286 \text{億円} + 52 \text{億円} + 22 \text{億円}}{196 \text{億円} + 16 \text{億円}} = \frac{359 \text{億円}}{212 \text{億円}} = 1.7^{\ast 1}$$

$$\diamond \text{B/C(残事業)} = \frac{286 \text{億円} + 52 \text{億円} + 22 \text{億円}}{167 \text{億円} + 16 \text{億円}} = \frac{359 \text{億円}}{183 \text{億円}} = 2.0^{\ast 1 \cdot 2}$$

※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

前回再評価時 全体事業=1.4 残事業=1.6      今回再評価時 全体事業=1.7 残事業=2.0

##### 【前回再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)

## 2. 費用対効果分析及び前回評価時との比較表 —一般国道414号河津下田道路(I期)—

### (3) 一般国道414号 河津下田道路(I期)

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	260億円	260億円	
費用対効果(B/C)	1.4	1.7	
全体事業	総費用(C)	218億円	・基準年次の変更(H22→H25)
	総便益(B)	315億円	・基準年次の変更(H22→H25) ・H25年度事業化済道路網
費用対効果(B/C)	1.6	2.0	
残事業	総費用(C)	194億円	・基準年次の変更(H22→H25)
	総便益(B)	315億円	・基準年次の変更(H22→H25) ・H25年度事業化済道路網
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(H20) 126千人時間/年・km	中島橋交差点 渋滞損失時間(H22) 90千人時間/年・km	
	下田市街地中心 死傷事故率(H17-H20) 186件/億台キ口	下田市街地中心 死傷事故率(H20-H23) 135件/億台キ口	
事業の進捗状況	事業 約8% 用地 0%	事業 約9% 用地 0%	

# 3. 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
  - 伊豆地域では、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主要渋滞箇所が存在します。
- 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できます。
  - 天城北道路の整備により、地域の主要渋滞箇所である出口交差点の渋滞損失時間が約9割削減されることが期待できます。
  - 河津下田道路の整備により、地域の主要渋滞箇所である中島橋交差点の渋滞損失時間が約4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と 2) 事業の投資効果

#### ■沼津・三島都市圏の渋滞損失時間削減効果

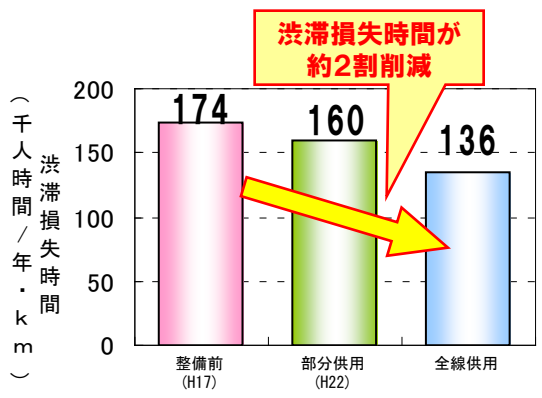


図3 沼津・三島都市圏の渋滞損失時間の変化

※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の一般道路全て

【渋滞損失時間の算定方法】  
 整備前、部分供用：渋滞損失時間確定値  
 全線供用：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、現況値に乗じて算定

#### ■伊豆地域の主要渋滞箇所

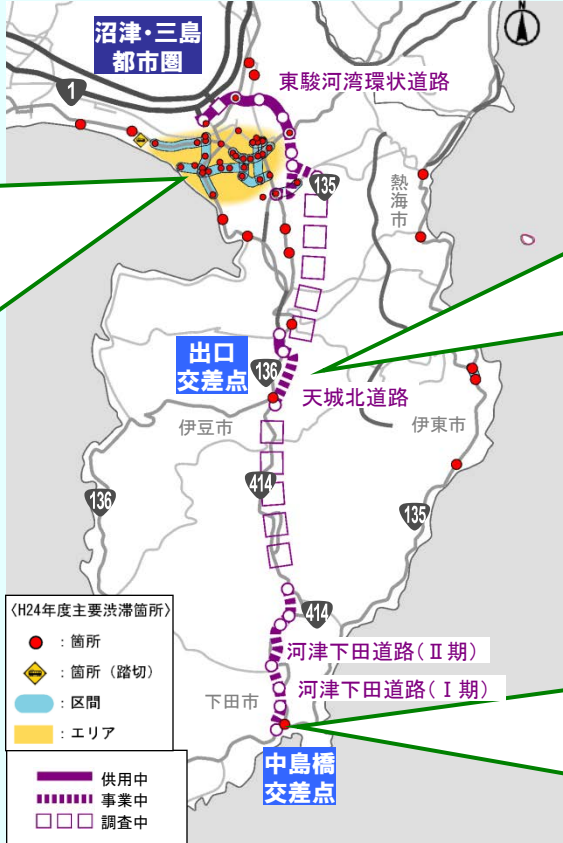


図4 伊豆地域の主要渋滞箇所と伊豆縦貫自動車道

#### ■出口交差点の渋滞損失時間削減効果

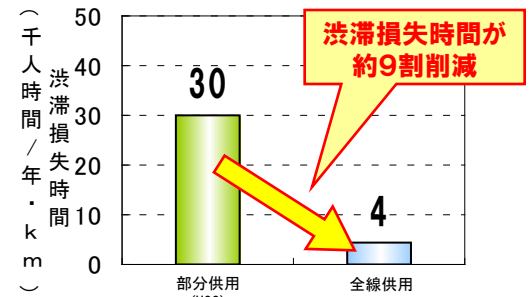


図5 出口交差点の渋滞損失時間の変化

#### ■中島橋交差点の渋滞損失時間削減効果

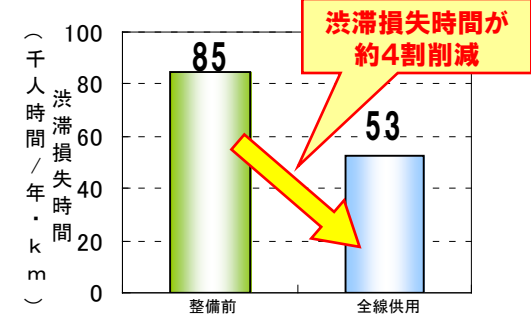


図6 中島橋交差点の渋滞損失時間の変化



# 3. 評価の視点

## (1) 事業の必要性等に関する視点

### ② 観光支援

#### 1) 事業をめぐる社会情勢等の変化

- 時間距離の優位性低下により、伊豆地域は等距離圏の観光地に対し観光における競争力が低下しています。(軽井沢・日光のほぼ横ばいに対し、下田は減少傾向)
- 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

- 高速道路のICから伊豆地域の観光地への所要時間短縮により、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

##### ■ 下田市への観光入り込み客数の変化

【下田と同等距離の観光地までの所要時間】



図7 下田と同等距離の観光地までの所要時間 ※道路種別毎に規制速度を設定し算出

##### 【下田市と等距離圏観光地における観光入り込み客数の推移】

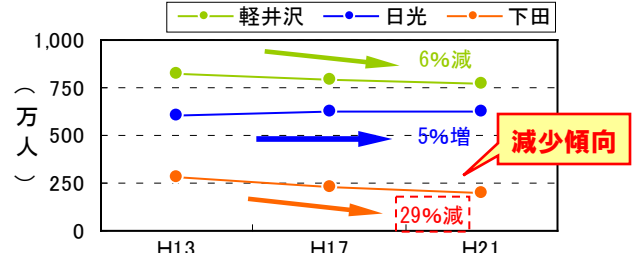


図8 下田市と等距離観光地の観光入り込み客数の推移 出典：伊豆地域の道路整備のあり方検討会（静岡県）

##### ■ 伊豆半島南部の道路に対するイメージ

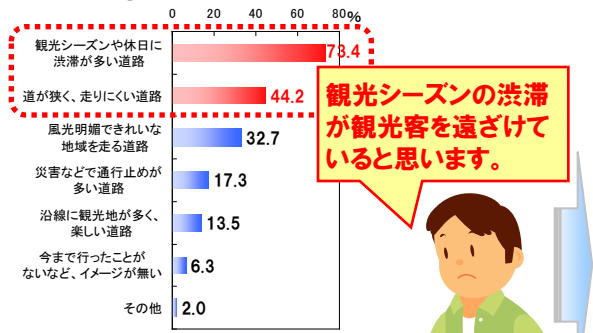


図9 伊豆半島南部の道路に対するイメージ

##### 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)

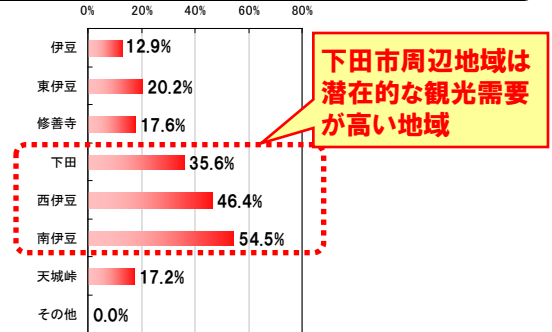


図10 自動車専用道路整備時の観光需要 出典：H19アンケート調査

#### 2) 事業の投資効果

##### ■ 所要時間短縮効果(沼津IC～下田市間)

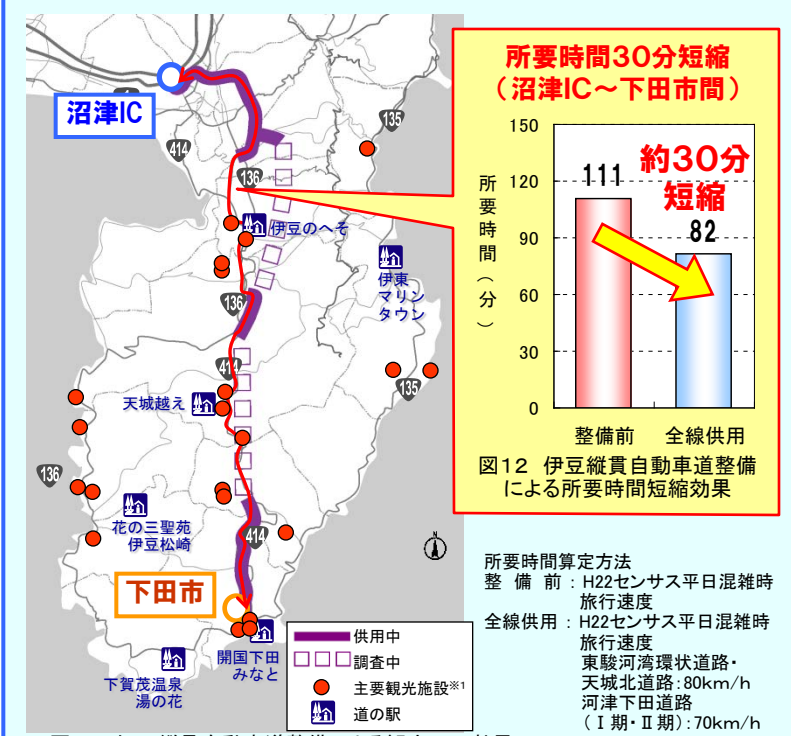


図11 伊豆縦貫自動車道整備による観光への効果 ※1 社団法人 静岡県観光協会 静岡観光モデルコースより作成

# 3. 評価の視点

## (1) 事業の必要性等に関する視点

### ③ 救急医療活動の支援

- 1) 事業をめぐる社会情勢等の変化
  - 南伊豆地域には、第三次救急医療施設へ1時間以内に到達できない市町が多く存在しています。
  - 高齢者の代表的な死因の1つである「心疾患(急性心筋梗塞)」は、1時間以内に救急搬送できない場合の生存率は2割以下です。
- 2) 事業の投資効果
  - 伊豆縦貫自動車道の整備により、南伊豆地域の第三次救急医療施設への搬送時間1時間圏域人口が34%増加します。

### 1) 事業をめぐる社会情勢等の変化

■第三次救急医療施設への搬送時間1時間圏

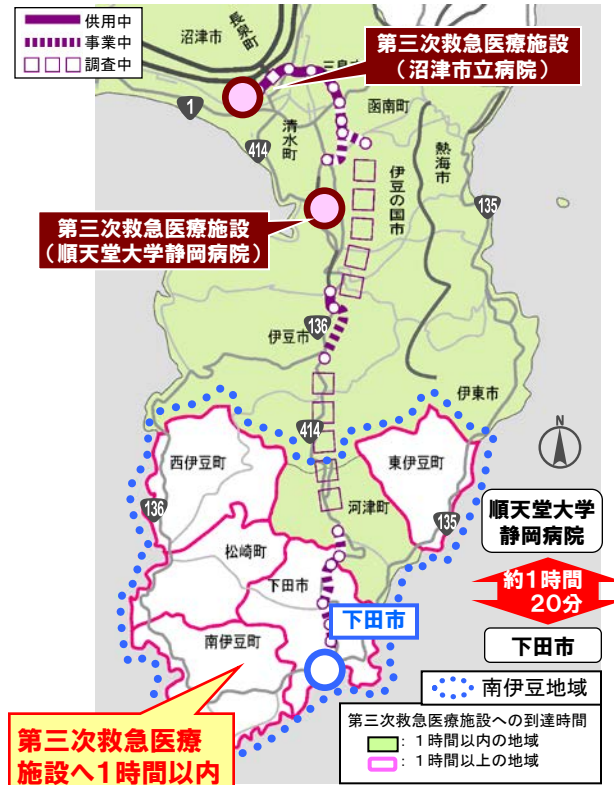


図13 第三次救急医療施設への搬送時間1時間圏(整備前)  
出典:H22道路交通センサス旅行速度で算出

第三次救急医療施設へ1時間以内に到達できない市町が多く存在

■救急搬送時間と生存率の関係

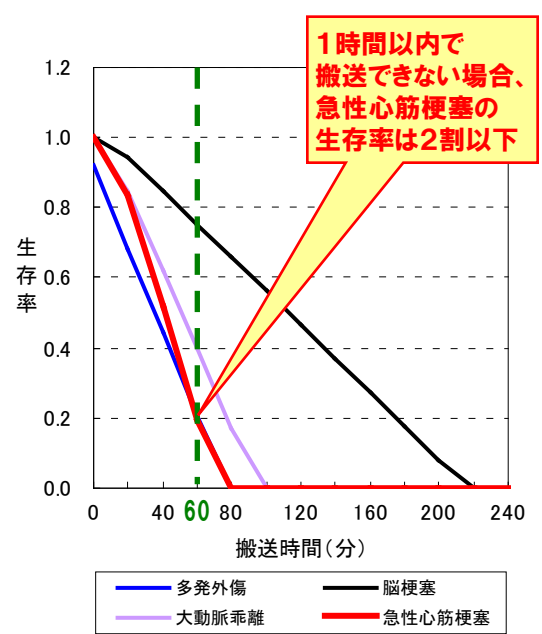


図14 救急患者の搬送時間と生存率の関係(藤本モデル)

### 2) 事業の投資効果

■第三次救急医療施設への搬送時間1時間圏の拡大

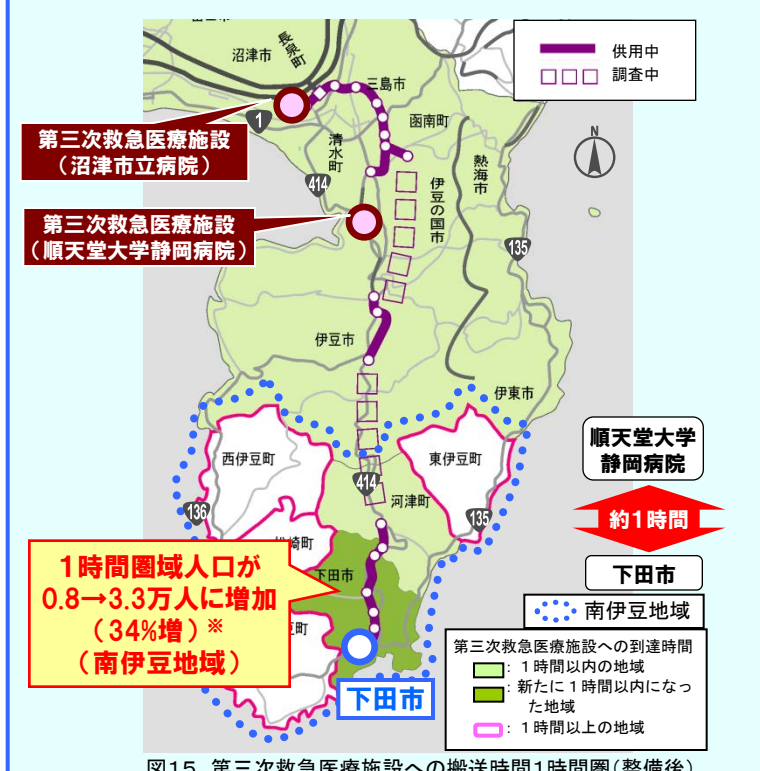


図15 第三次救急医療施設への搬送時間1時間圏(整備後)

※南伊豆地域の人口7.3万人に対し、0.8万人(11%)が、3.3万人(45%)となり、2.5万人(34%)増加  
出典:全線供用:H22センサス平日混雑時旅行速度 東駿河湾環状道路・天城北道路:80km/h 河津下田道路(I期・II期):70km/h



# 3. 評価の視点

## (1) 事業の必要性等に関する視点

### ④ 緊急輸送路の機能強化

#### 1) 事業をめぐる社会情勢等の変化

- 伊豆地域の緊急輸送道路上には異常気象時通行規制区間や南海トラフ巨大地震の津波浸水箇所が多数存在し、緊急輸送路の機能が脆弱な状況です。
- 豪雨や地震による地滑りや法面決壊により、通行規制が発生し、生活交通や物流・観光交通を阻害しています。

#### 2) 事業の投資効果

- 伊豆縦貫自動車道は伊豆版「くしの歯作戦」の道路啓開作業①に位置づけられており、救命・救援ルートの南北軸を形成します。
- 伊豆半島に新たに設置される防災拠点と新東名高速道路・東名高速道路をつなぐ輸送路を形成します。

#### 1) 事業をめぐる社会情勢等の変化

- 伊豆半島における緊急輸送道路、異常気象時通行規制区間等



図16 伊豆半島における緊急輸送道路、異常気象時通行規制区間など  
 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

- 伊豆版「くしの歯作戦」の道路啓開作業路線



図17 伊豆地域の緊急輸送道路の作業区分

出典: 伊豆地域における道路啓開基本方針 (H25.3)を基に作成

# 3. 評価の視点

## 3) 事業の進捗状況

- 事業進捗率は、東駿河湾環状道路:約89%、天城北道路:約30%、河津下田道路(Ⅱ期):約1%、河津下田道路(Ⅰ期):約9%  
(平成24年度末)
- 用地取得率は、東駿河湾環状道路:約88%、天城北道路:約98%、河津下田道路(Ⅱ期):0%、河津下田道路(Ⅰ期):0%  
(平成24年度末)
- 東駿河湾環状道路:三島塚原IC～函南塚本IC間(L=6.8km)を工事中です。
- 天城北道路:大平IC～天城湯ヶ島IC(仮称)間(L=5.1km)を工事中です。
- 河津下田道路(Ⅱ期):河津IC(仮称)～下田北IC(仮称)間(L=6.8km)は、調査設計中です。
- 河津下田道路(Ⅰ期):下田北IC(仮称)～下田IC(仮称)間(L=約6km)は、都市計画・条例アセス手続き中です。
  
- (参考) 前回評価時:
  - 事業進捗率 東駿河湾環状道路:約80%、天城北道路:約21%、河津下田道路(Ⅱ期):一、河津下田道路(Ⅰ期):約8%
  - 用地取得率 東駿河湾環状道路:約87%、天城北道路:約90%、河津下田道路(Ⅱ期):一、河津下田道路(Ⅰ期):0%、

# 3. 評価の視点

## (2) 事業の進捗の見込みの視点

- 東駿河湾環状道路
  - ・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。
- 天城北道路
  - 大平IC～天城湯ヶ島IC(仮称)間(L=5.1km)は、概ね10年程度の供用(2/2、2/4)を目指します。
- 河津下田道路(Ⅱ期)
  - 河津IC(仮称)～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。
- 河津下田道路(Ⅰ期)
  - 下田北IC(仮称)～下田IC(仮称)間(L=約6km)は、概ね10年程度の供用(2/2)を目指します。

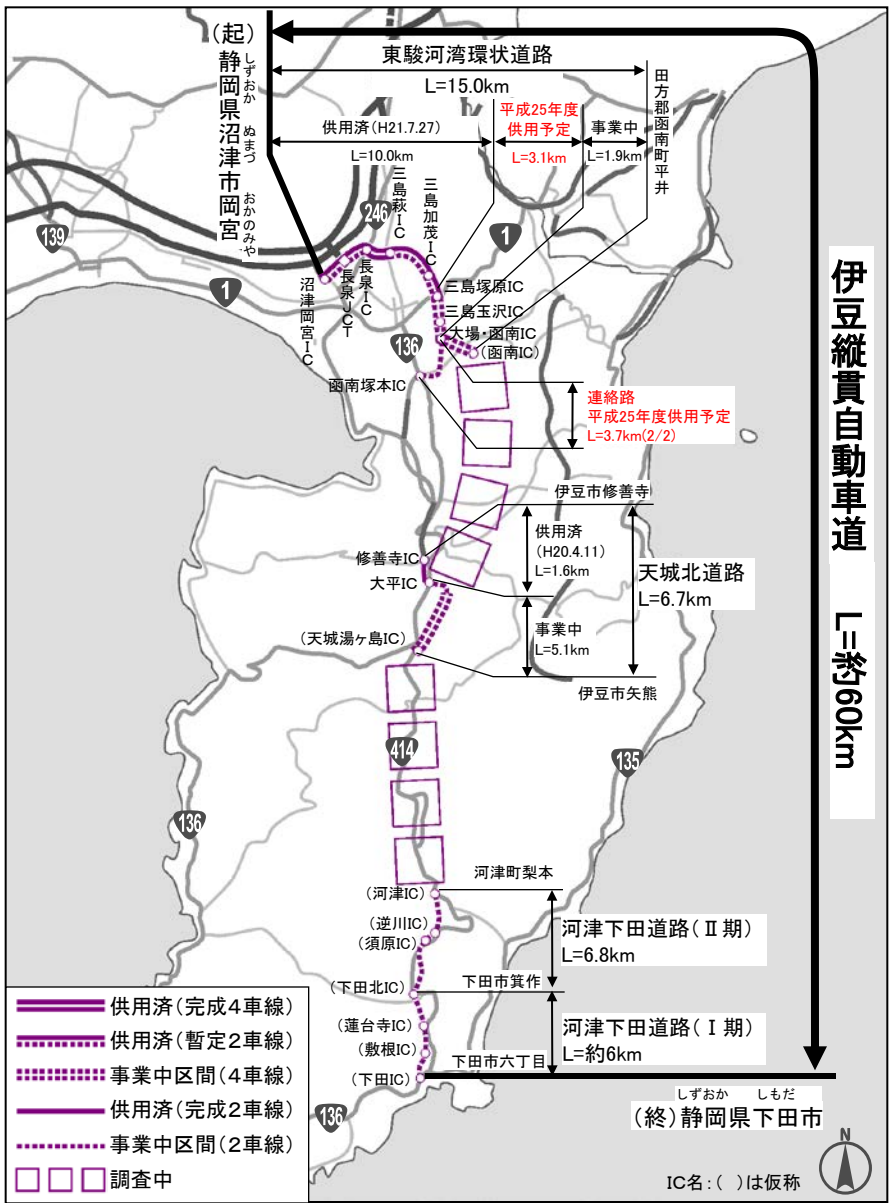


図18 伊豆縦貫自動車道計画概要図

# 3. 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) コスト削減

- 主な縮減内容として、トンネル幅員、構造の見直しにより、事業費を約4.3億円削減します。(天城北道路)
- 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

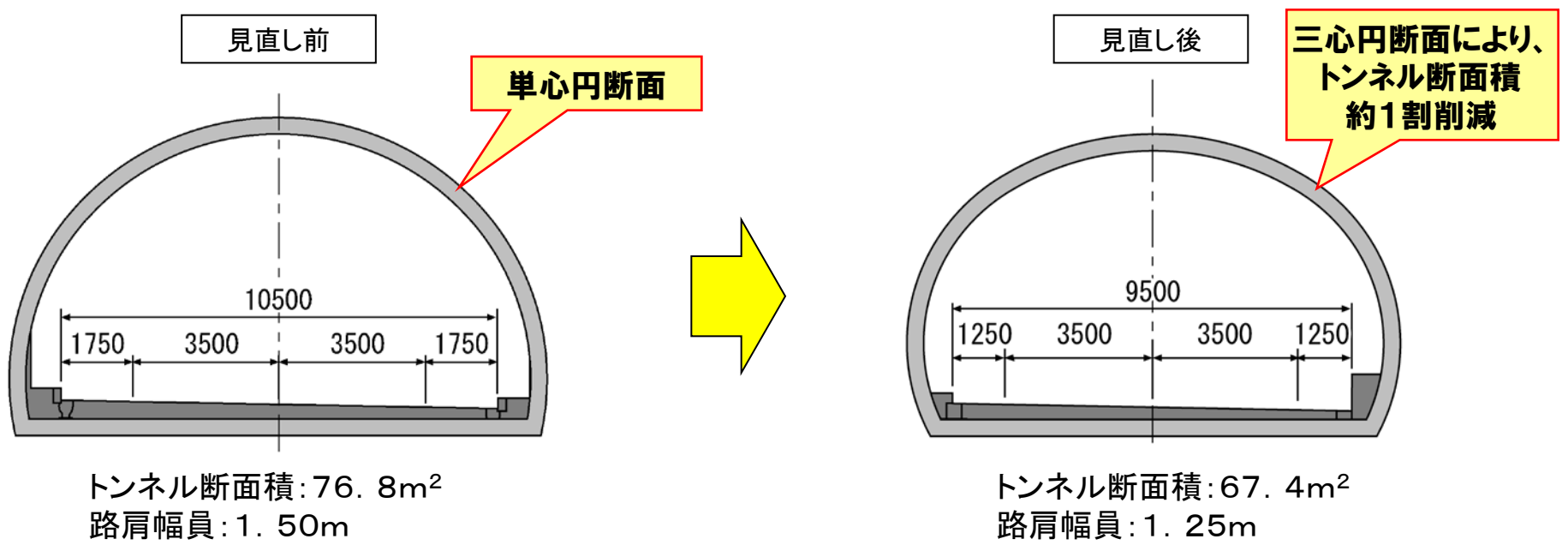


図19 トンネル幅員・構造の見直し概要

### 2) 代替案立案等

- 高規格幹線道路である伊豆縦貫自動車道は、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、観光支援、救急医療活動の支援、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. 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。

### <国道414号 天城北道路>

#### ■静岡県の意見

本事業は中伊豆地域における国道136号、414号の渋滞を緩和する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も果たし、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、天城北道路についても、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。

### <国道414号 河津下田道路（Ⅱ期）>

#### ■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。

### <国道414号 河津下田道路（Ⅰ期）>

#### ■静岡県の意見

本事業は、下田市街地における観光交通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（Ⅰ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。

# 5. 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

- 伊豆地域では、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主要渋滞箇所が存在。
- 時間距離の優位性低下により、等距離圏の観光地に対し競争力が低下。
- 南伊豆地域には、第三次救急医療施設へ1時間以内で到達できない市町が多く存在。
- 伊豆地域の緊急輸送道路上には異常気象時通行規制区間や南海トラフ巨大地震の津波浸水箇所が多数存在し、緊急輸送路の機能が脆弱。

### 2) 事業の投資効果

- 伊豆縦貫自動車道の整備により、沼津・三島都市圏、出口交差点、中島橋交差点の渋滞損失時間が削減。
- 高速ICから伊豆地域の観光地への所要時間短縮により、広域な観光の促進が期待。
- 伊豆縦貫自動車道の整備により、第三次救急医療施設への搬送時間1時間圏域人口が34%増加。
- 伊豆縦貫自動車道は伊豆版「くしの歯作戦」の道路啓開作業①に位置づけられており、救命・救援ルートの南北軸を形成。
- 費用便益比(B/C) 事業全体の投資効率性の評価

東駿河湾環状道路: 1. 4、天城北道路: 1. 5、河津下田道路(Ⅱ期): 1. 3、河津下田道路(Ⅰ期): 1. 7

### 3) 事業の進捗状況(平成24年度末)

- 事業進捗率は、東駿河湾環状道路: 約89%、天城北道路: 約30%、河津下田道路(Ⅱ期): 約1%、河津下田道路(Ⅰ期): 約9%
- 用地取得率は、東駿河湾環状道路: 約88%、天城北道路: 約98%、河津下田道路(Ⅱ期): 0%、河津下田道路(Ⅰ期): 0%

## (2) 事業の進捗の見込みの視点

- 東駿河湾環状道路: ・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。
- 天城北道路: 大平IC～天城湯ヶ島IC(仮称)間(L=5. 1km)は、概ね10年程度の供用(2/2、2/4)を目指す。
- 河津下田道路(Ⅱ期): 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。
- 河津下田道路(Ⅰ期): 下田北IC(仮称)から、下田IC(仮称)間(L=約6km)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による新たなコスト削減につとめながら事業を推進していく。
- 高規格幹線道路である伊豆縦貫自動車道は、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、観光支援、救急医療活動の支援、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。

以上のことから伊豆縦貫自動車道の事業を継続する。