

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9月2日

中部地方整備局

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. 事業を巡る社会情勢等の変化	.....	P 4
3. 評価の視点		
(1)事業の必要性等に関する視点	.....	P 5
①緊急輸送路の機能強化	.....	P 5
②救急医療活動の支援	.....	P 6
③観光支援	.....	P 7
④交通渋滞の緩和	.....	P 8
4. 費用対効果分析	.....	P16
5. 事業の進捗及び見込み	.....	P20
6. コスト縮減や代替案立案等の可能性	.....	P21
7. 県・政令市への意見聴取結果	.....	P21
8. 対応方針(原案)	.....	P23

1. 伊豆縦貫自動車道の事業概要

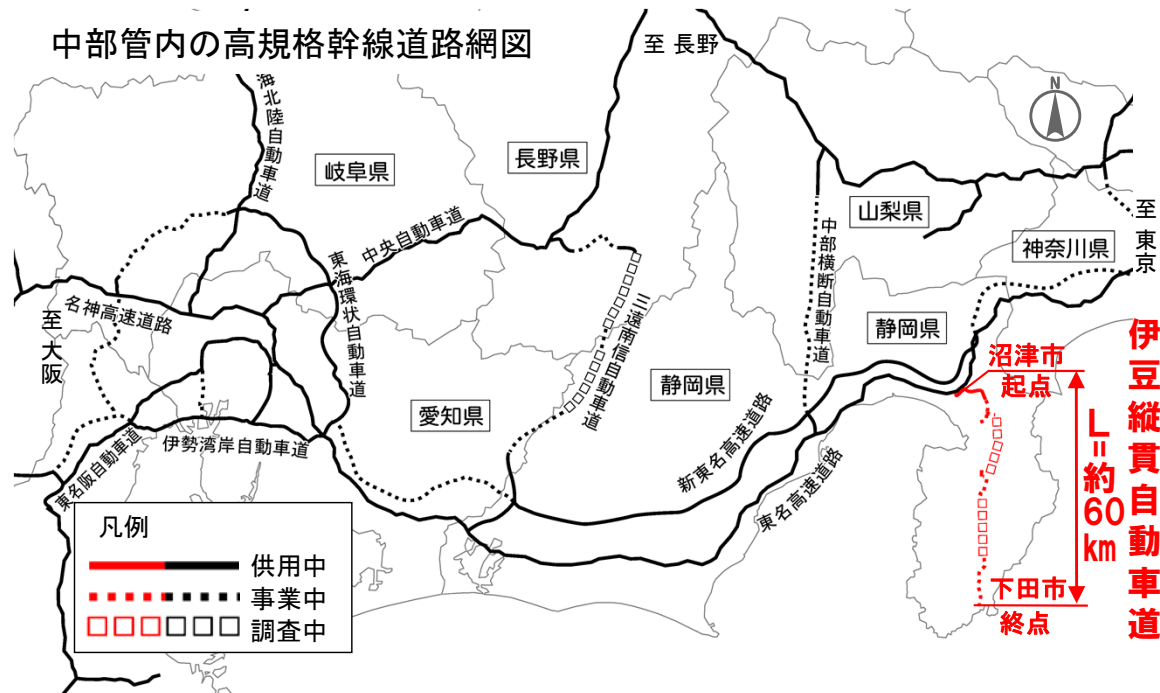
(1) 事業目的

伊豆縦貫自動車道は、静岡県沼津市と下田市を結ぶ延長約60kmの一般国道の自動車専用道路で、全国的な高速交通体系である高規格幹線道路14,000kmに位置づけられた路線です。

本自動車道は、東名及び新東名高速道路と連絡することにより伊豆地域へ高速サービスを提供し、伊豆地域の緊急輸送道路の機能強化を図るとともに、自然環境や温泉など観光資源に恵まれた伊豆地域の発展に寄与し、交通混雑緩和など地域の道路網強化も期待されています。

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

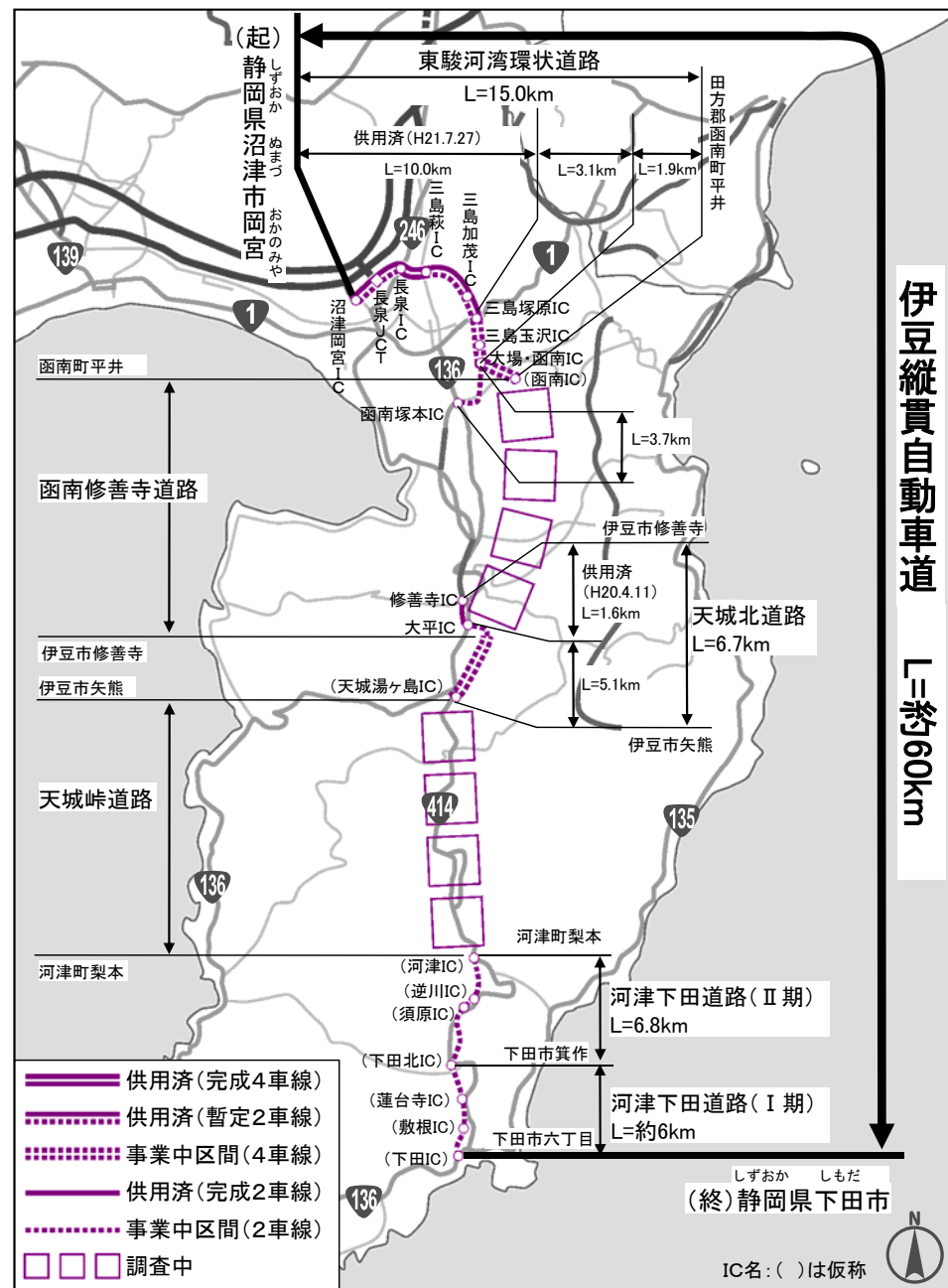


図2 伊豆縦貫自動車道計画概要図

1. 伊豆縦貫自動車道の事業概要

(1) 事業目的

伊豆縦貫自動車は、下記の4点を主な目的として事業を推進しており、多様な整備効果が期待されます。

① 緊急輸送路の機能強化

- ・ 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です。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。

② 救急医療活動の支援

- ・ 南伊豆地域には、第三次救急医療施設へ1時間以内で到達出来ない市町が多く存在します。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時間圏域が広がります。

③ 観光支援

- ・ 下田市は、東京から等距離にあるその他の観光地に比べネットワークの不足から所要時間が長く競争力が低下しています。伊豆縦貫自動車道の整備により、高速ICから伊豆地域の観光地への所要時間が短縮され、観光の周遊性の向上が期待されます。

④ 交通渋滞の緩和

- ・ 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ています。特に、伊豆地域の玄関口である沼津・三島都市圏では、伊豆方面への通過交通と生活交通の混在により渋滞が慢性化しています。伊豆縦貫自動車道の整備により、環状道路が概成され交通が分散し、渋滞が緩和されます。

(2) 計画概要

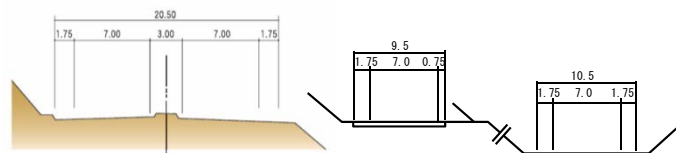
- 事業名 : 伊豆縦貫自動車道
- 起終点 : (起点) 静岡県沼津市岡宮～(終点) 静岡県下田市
- 延長 : 約60km(内約34.5km事業中)
- 道路規格 : 第1種第3級
- 設計速度 : 80km/h
- 車線数 : 4車線(東駿河湾環状道路、天城北道路(一部2車線))
2車線(河津下田道路(I期、II期))

		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 しゅぜんじ 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 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 ろくちょうめ 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
供用済延長 (H24年度末)		10.0km/15.0km (暫定供用区間含む)	1.6km/6.7km	0.0km/6.8km	0.0km/約6km
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 (増減無し)	570億円 (増減無し)	310億円 (増減無し)	260億円 (増減無し)

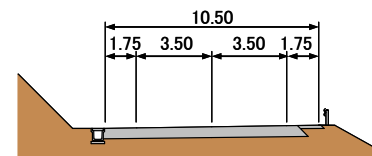
標準断面

土工部

- ・4車線(東駿河湾環状道路、天城北道路)

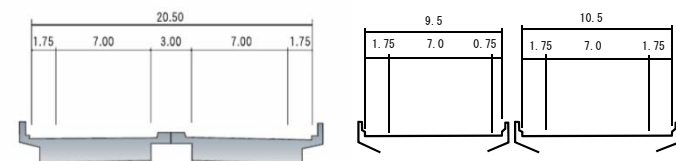


- ・2車線(天城北道路、河津下田道路(II期、I期))

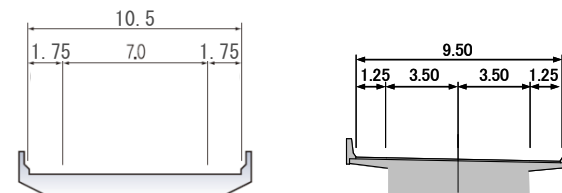


橋梁部

- ・4車線(東駿河湾環状道路、天城北道路)

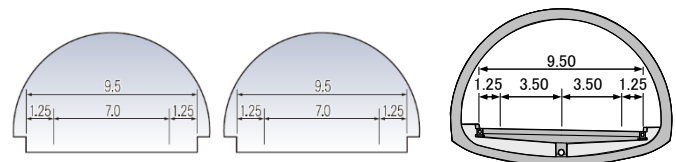


- ・2車線(天城北道路、河津下田道路(II期、I期))



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))

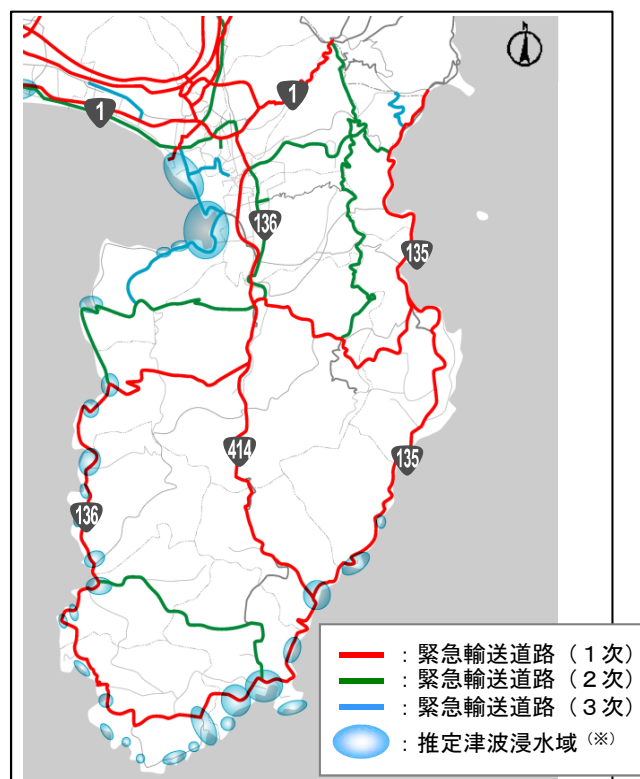


2. 事業を巡る社会情勢等の変化

東日本大震災を踏まえ、「東海・東南海・南海地震対策中部圏戦略会議」において、「中部圏地震防災基本戦略」が策定され、道路啓開等のオペレーション計画の策定が優先的に取り組む連携課題として位置づけられています。

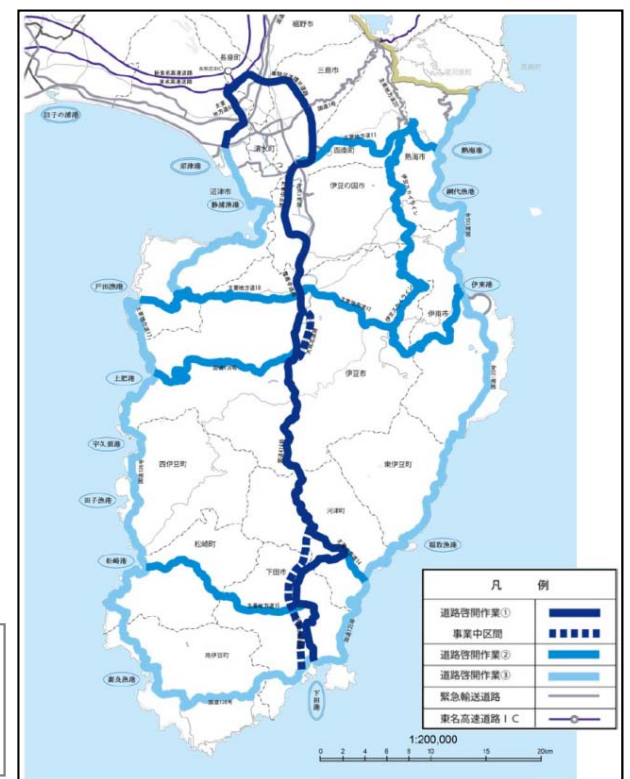
これを受け、巨大地震を想定した伊豆地域における道路啓開計画を検討するため、関係市町長、建設業協会、関係行政機関等による「巨大地震を想定した伊豆地域道路啓開検討協議会」にて議論を行い、平成25年3月、伊豆地域における道路啓開基本方針(伊豆版「くしの歯作戦」)を策定しました。

■伊豆地域における道路啓開基本方針～伊豆版「くしの歯作戦」～[H25.3]

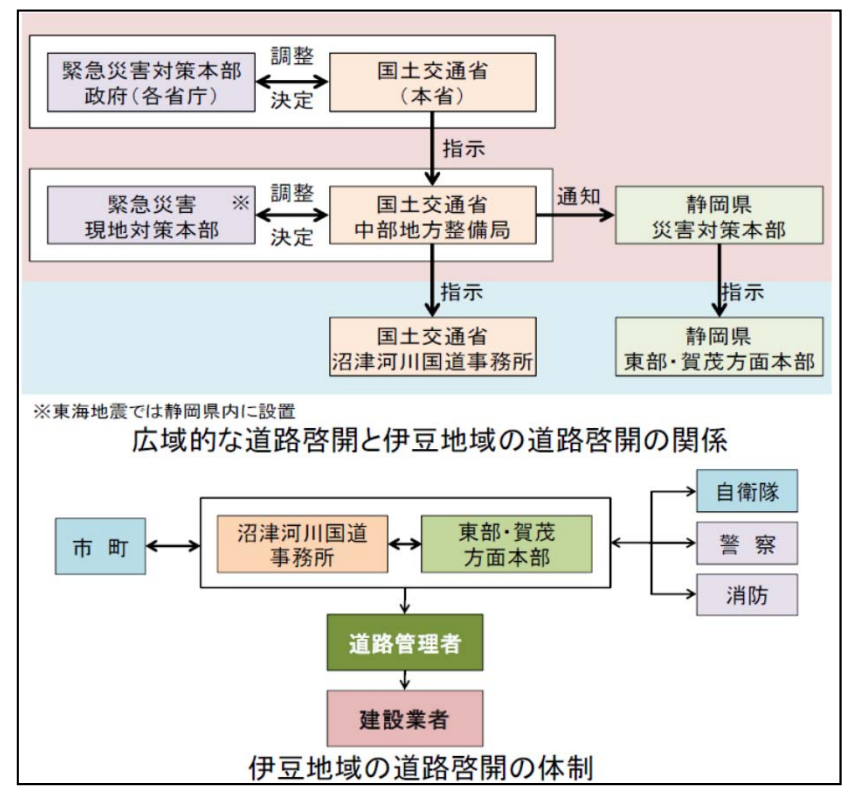


南海トラフ巨大地震の推定津波浸水域

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



伊豆地域の緊急輸送路の作業区分



道路啓開の実施体制

3. 評価の視点（伊豆縦貫自動車道）

(1) 事業の必要性等に関する視点

① 緊急輸送路の機能強化

1) 現状の課題

- 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) 整備効果

- 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 of 南北軸を形成します。
- 伊豆半島に新たな防災拠点設置が計画されており、これら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) 現状の課題

■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

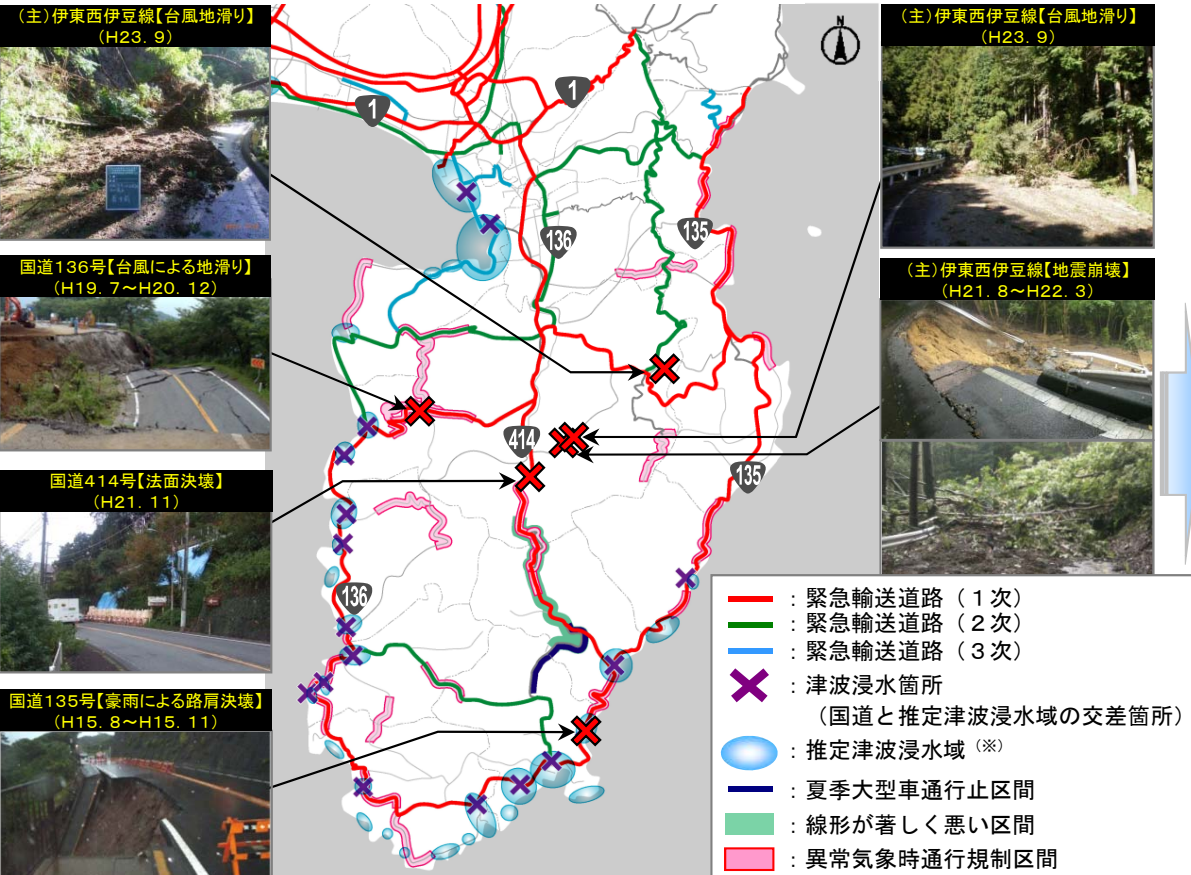


図3 伊豆半島における緊急輸送道路、異常気象時通行規制区間など
出典：南海トラフ巨大地震の被害想定（第二次報告）(H25.3)より作成

2) 整備効果

■伊豆版「くしの歯作戦」の道路啓開作業路線

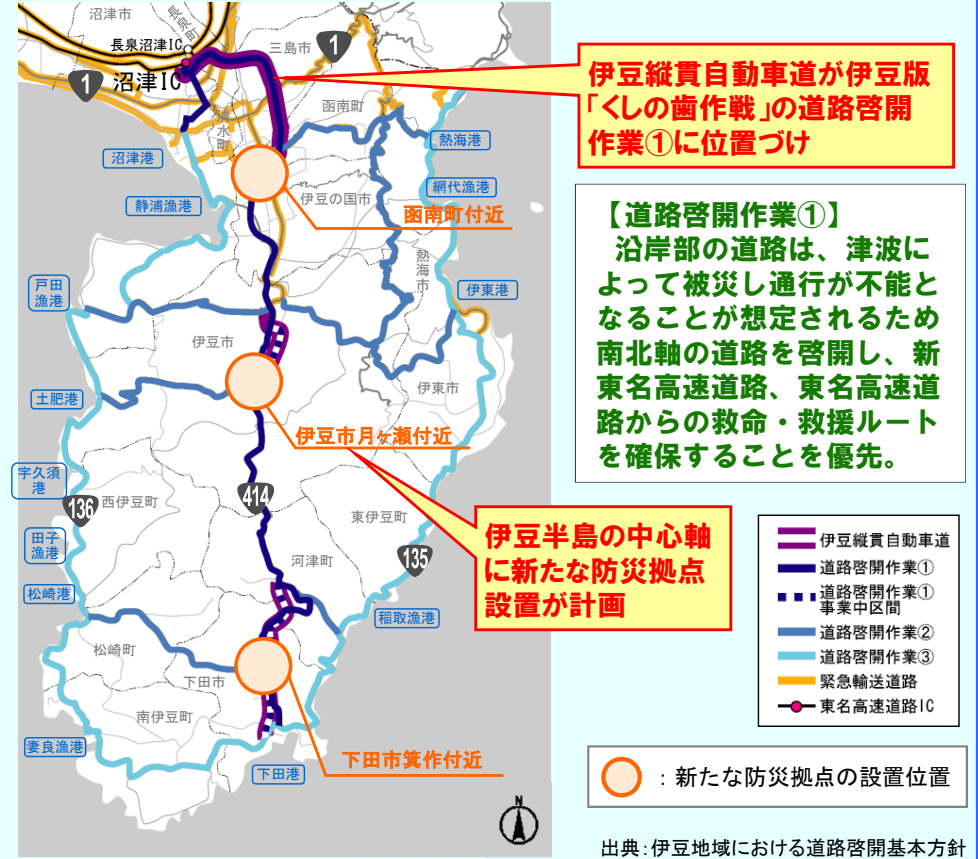


図4 伊豆地域の緊急輸送道路の作業区分

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 (伊豆縦貫自動車道)

(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) 現状の課題

- 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) 整備効果

- 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) 現状の課題

■第三次救急医療施設への搬送時間1時間圏

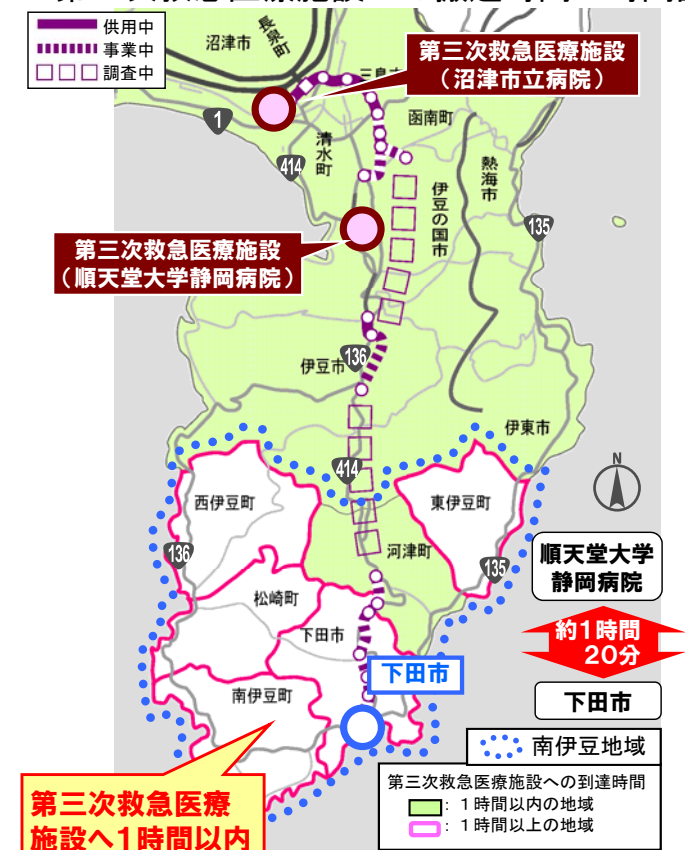


図7 第三次救急医療施設への搬送時間1時間圏(整備前)
出典: H22道路交通センサス旅行速度で算出

■救急搬送時間と生存率の関係

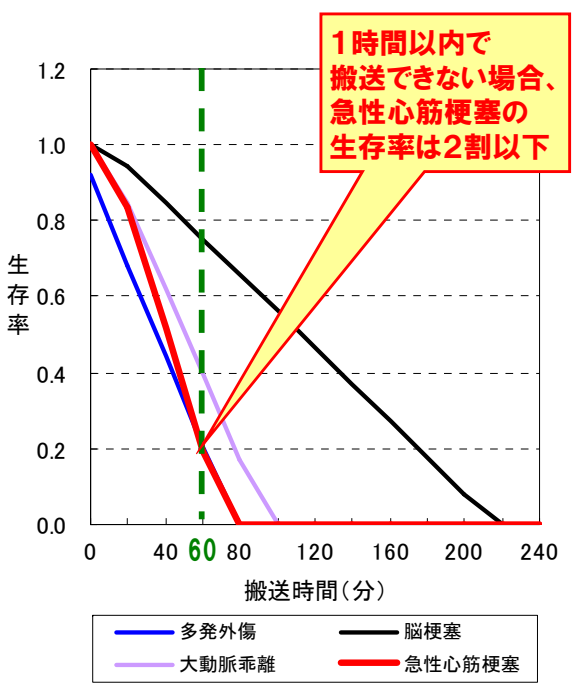


図8 救急患者の搬送時間と生存率の関係(藤本モデル)

2) 整備効果

■第三次救急医療施設への搬送時間1時間圏の拡大

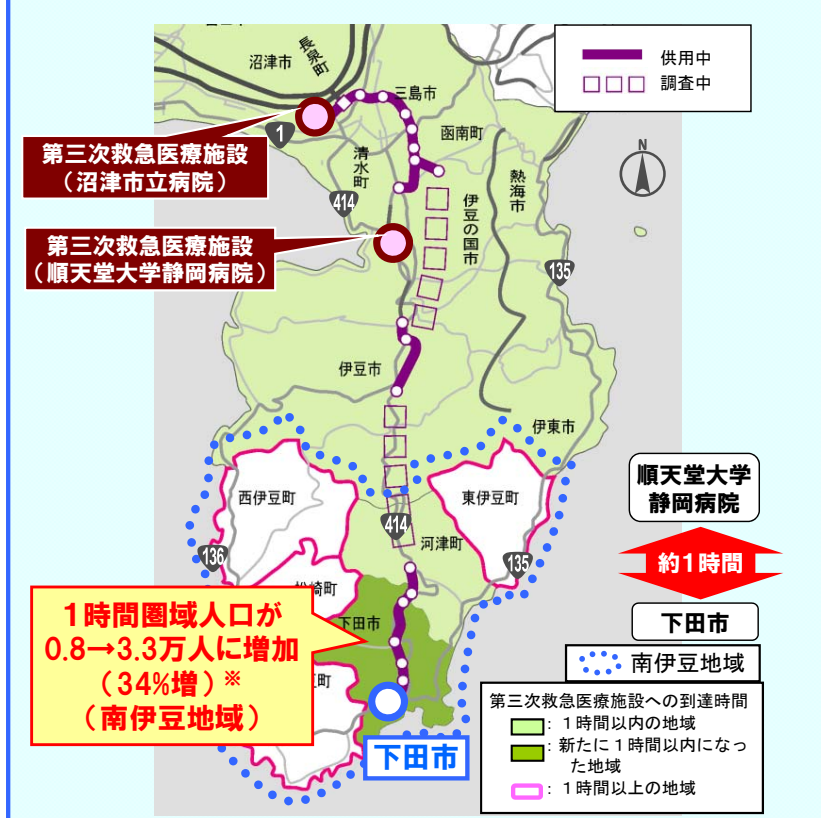


図9 第三次救急医療施設への搬送時間1時間圏(整備後)

※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（伊豆縦貫自動車道）

(1) 事業の必要性等に関する視点

③ 観光支援

1) 現状の課題

- 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) 整備効果

- 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) 現状の課題

■ 下田市への観光入り込み客数の変化



図13 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】

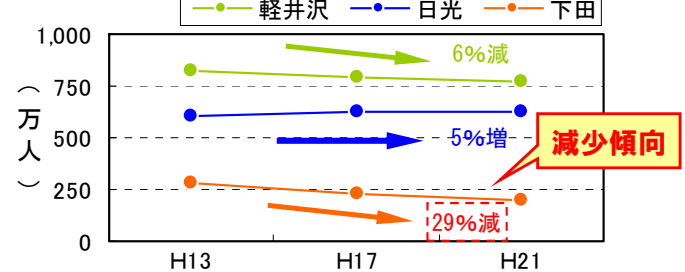


図14 下田市と等距離圏観光地の観光入り込み客数の推移
出典:伊豆地域の道路整備のあり方検討会(静岡県)

■ 伊豆半島南部の道路に対するイメージ

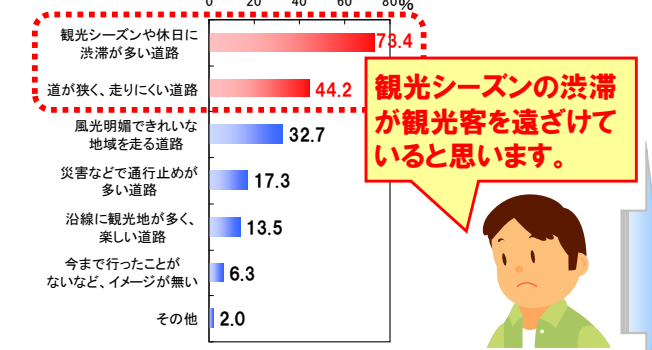


図15 伊豆半島南部の道路に対するイメージ

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)

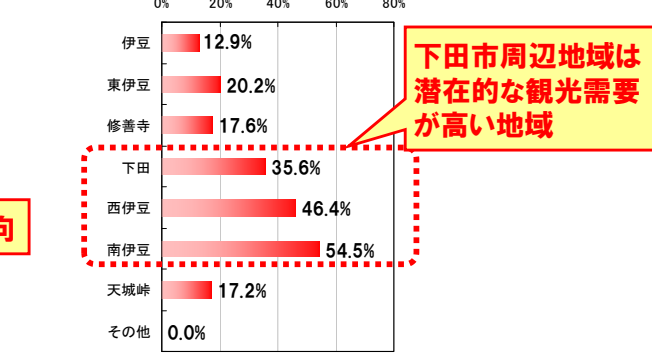
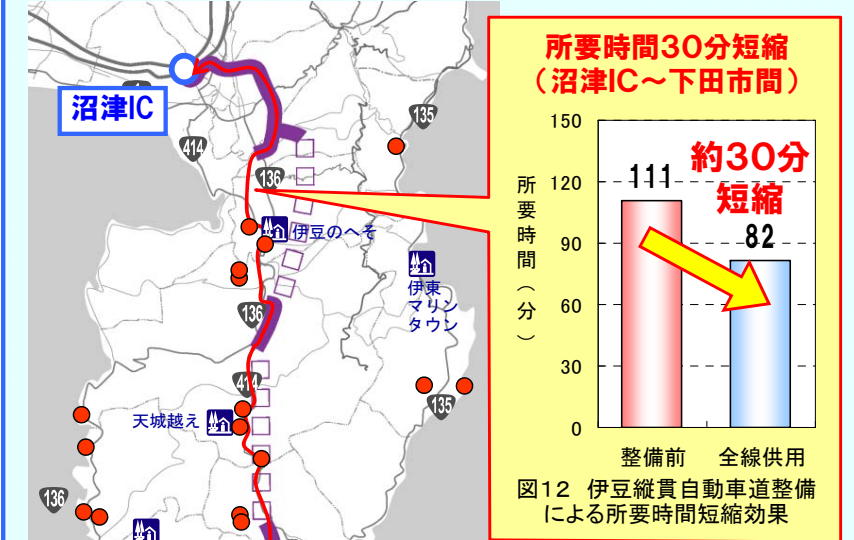


図16 自動車専用道路整備時の観光需要
出典:H19アンケート調査

2) 整備効果

■ 所要時間短縮効果(沼津IC~下田市間)



所要時間算定方法
整備前: H22センサス平日混雑時旅行速度
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

図17 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（伊豆縦貫自動車道）

（1）事業の必要性等に関する視点

④ 交通渋滞の緩和

- 1) 現状の課題
 - 伊豆縦貫自動車道に並行する国道1号、国道136号、国道414号では、沼津・三島都市圏、伊豆市、下田市において主要渋滞箇所が存在しています。特に、伊豆地域の玄関口である沼津・三島都市圏では、伊豆方面への通過交通と生活交通の混在により渋滞が著しい状況にあります。
- 2) 整備効果
 - 伊豆縦貫自動車道の整備により、並行区間の渋滞損失時間が約6割削減され、交通渋滞が緩和します。

1) 現状の課題

■伊豆縦貫自動車周辺（国道1号、国道136号、国道414号）の渋滞損失時間

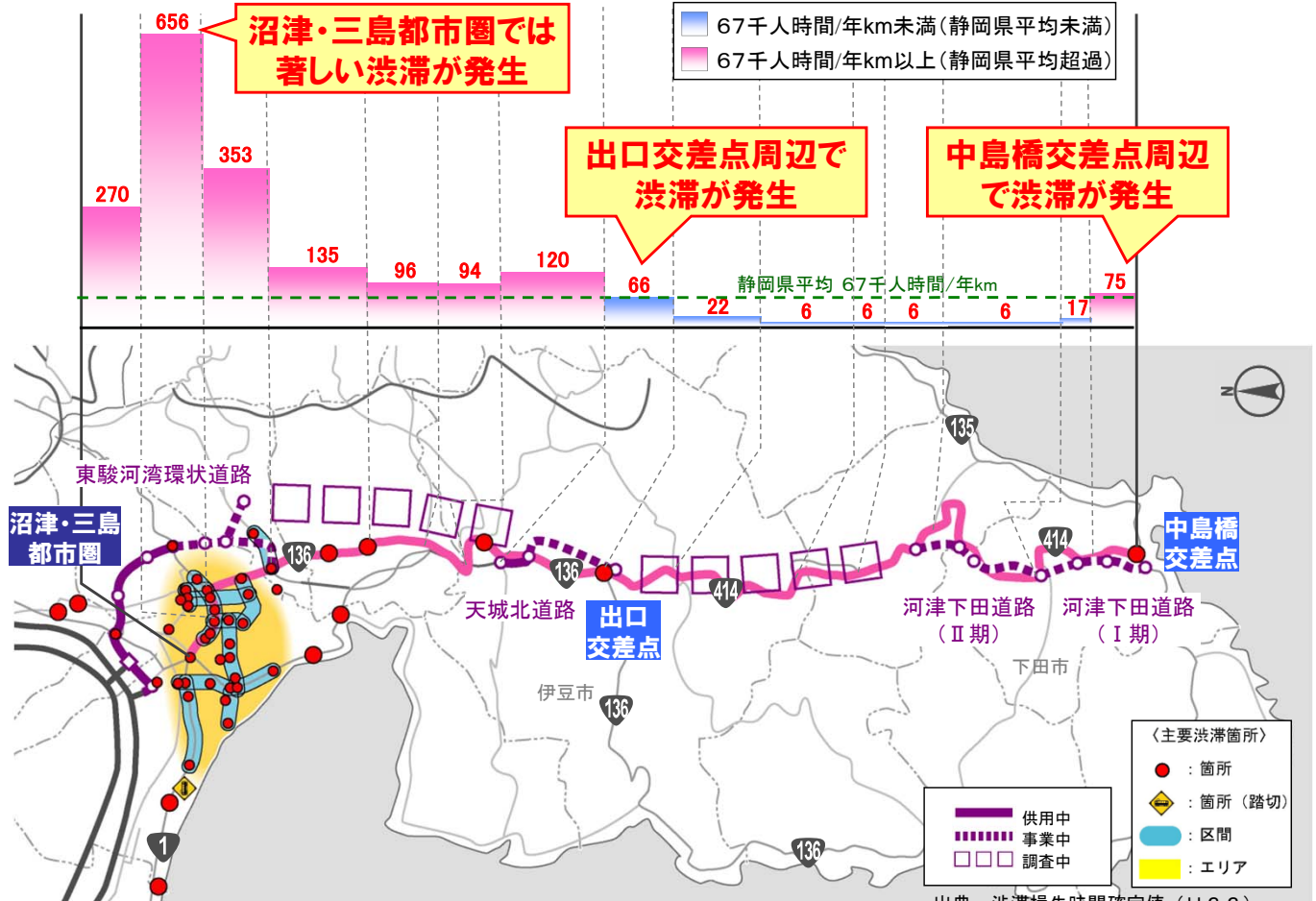


図21 国道1号、国道136号、国道414号の渋滞損失時間

2) 整備効果

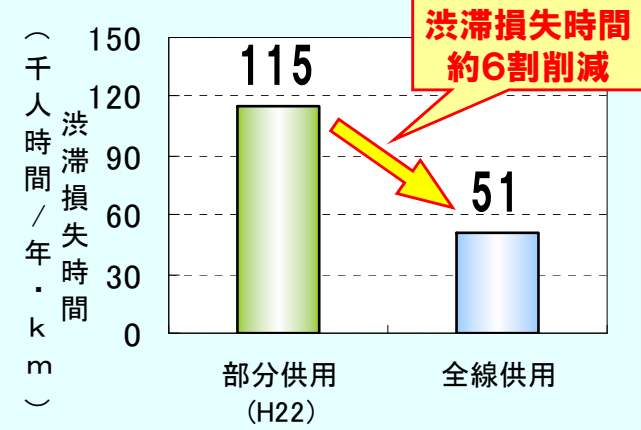


図22 伊豆縦貫自動車道並行区間の渋滞損失時間の変化

※渋滞損失時間の算定方法
 並行区間：東駿河湾環状道路、天城北道路、河津下田道路（Ⅱ期、Ⅰ期）の並行区間のみを集計
 部分供用：渋滞損失時間確定値（H22）
 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、現況値に乗じて算定。

出典：渋滞損失時間確定値（H22）

3. 評価の視点（東駿河湾環状道路）

(1) 事業の必要性等に関する視点

④ 交通渋滞の緩和

1) 現状の課題

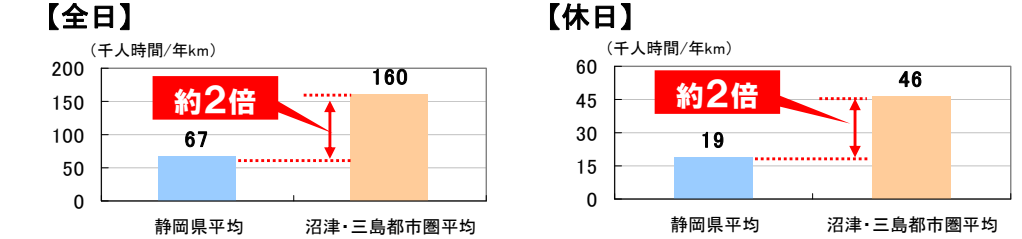
- 沼津・三島都市圏では、伊豆方面への通過交通と生活交通等の混在により、静岡県平均の約2倍の渋滞損失時間が発生しています。
- 観光期(河津桜等)には通過交通の流入により顕著な渋滞が発生しています(三島塚原IC; 1.5km、南二日町IC; 2.0km、大場川南; 3.5km)。

2) 整備効果

- 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) 現状の課題

■ 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

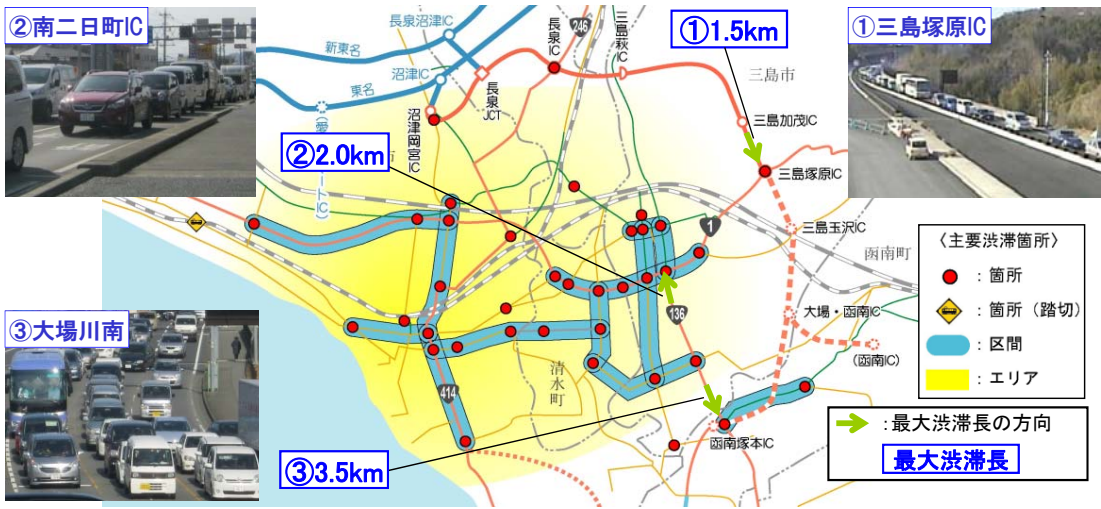


図4 沼津・三島都市圏の渋滞状況 出典：H25.3(休日)交通実態調査結果

2) 整備効果

- 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。

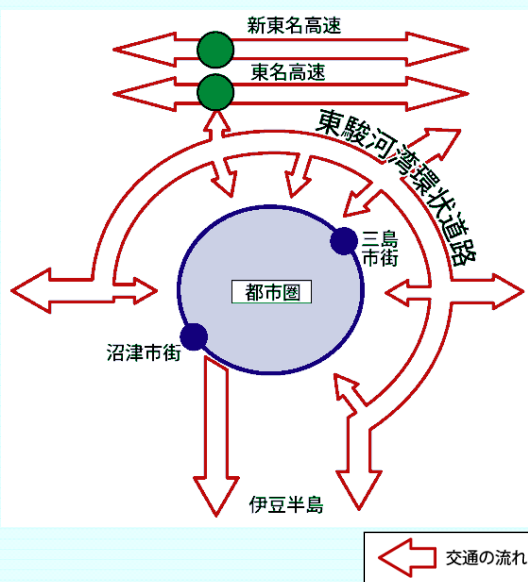


図5 東駿河湾環状道路の果たす環状道路機能

※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、現況値に乗じて算定。

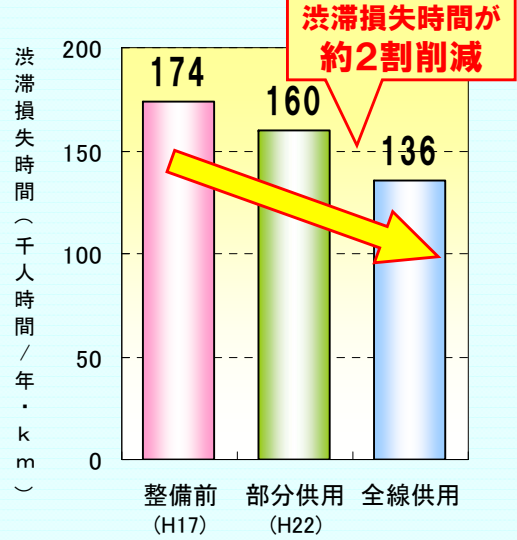


図6 東駿河湾道路整備による沼津・三島都市圏の渋滞損失時間の削減効果

3. 評価の視点 (天城北道路)

(1) 事業の必要性等に関する視点

① 緊急輸送路の機能強化

1) 現状の課題

■ 緊急輸送道路である一般国道136号において、通行止めが発生した場合には、大幅な迂回が発生します。

2) 整備効果

■ 規制区間や線形不良区間等の回避により、防災力が向上するとともに、リダンダンシーを確保し、迂回時間の短縮に繋がります。

1) 現状の課題



図5 緊急輸送道路指定状況

- 1次緊急輸送路
- 2次緊急輸送路
- 3次緊急輸送路

- 凡例
- 1次緊急輸送路
 - 2次緊急輸送路
 - 3次緊急輸送路
 - 異常気象時通行規制区間

伊東西伊豆線
8ヶ月間通行止 (H21.8～H22.3)

※1 現況平常時 : 修善寺IC～国道136号～国道414号～湯ヶ島温泉
 ※2 現況迂回ルート : 修善寺IC～(主)修善寺戸田線～(主)沼津土肥線～国道136号～国道414号～湯ヶ島温泉
 ※3 所要時間算定方法 : 国道、迂回路:H22センサス平日混雑時旅行速度
 ※4 通行止め時間集計年:H16～H22

図6 平常時と迂回ルートの所要時間※3

2) 整備効果

● 天城北道路が整備されれば、一般国道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。

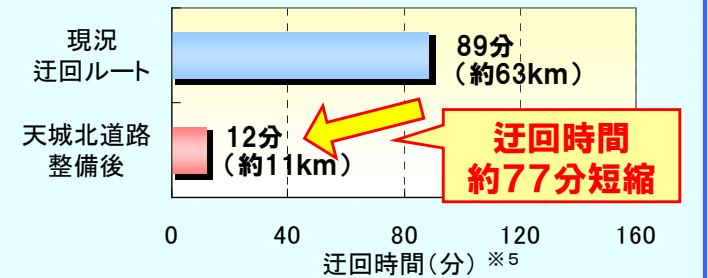


図7 迂回ルートと天城北道路整備後の迂回時間※4

※5 時間算定方法: 国道、迂回路:H22センサス平日混雑時旅行速度 天城北道路:80km/hとして算出

3. 評価の視点 (天城北道路)

(1) 事業の必要性等に関する視点

④ 交通渋滞の緩和

1) 現状の課題

- 一般国道136号出口交差点では、観光期(お盆等)の交通集中により、最大1250mの渋滞長の渋滞が発生しています。
- 一般国道136号現道では、出口交差点周辺において観光期の速度低下が顕著であり、7時から18時にかけて渋滞が発生しています。

2) 整備効果

- 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。

1) 現状の課題

■観光期(夏季8/12~8/19)における一般国道136号現道の渋滞状況

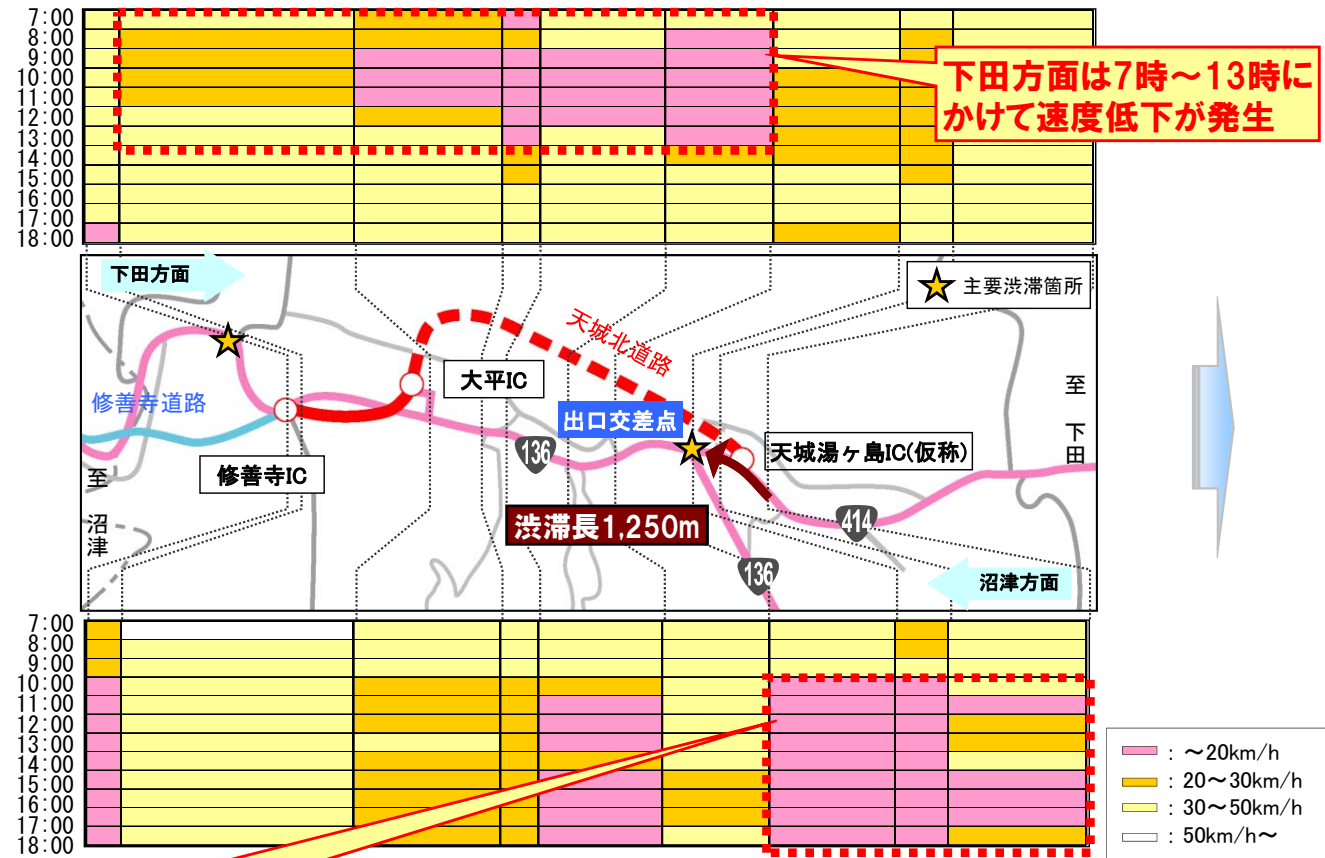


図26 観光期における一般国道136号現道の渋滞状況
 出典：渋滞長・通過時間：H24.8交通量・渋滞長調査結果
 旅行速度：H24.8民間プローブデータ(8/12~8/19)

2) 整備効果

【出口交差点】

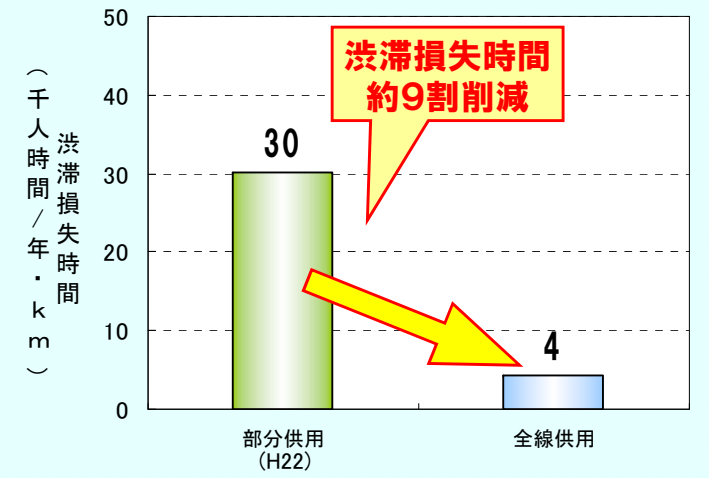


図27 天城北道路整備による渋滞損失時間の削減効果
 出典：渋滞損失時間確定値(H22)、交通量推計データ

※渋滞損失時間の算定方法
 部分供用：渋滞損失時間確定値(H22)
 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、現況値に乗じて算定。

3. 評価の視点 (河津下田道路(Ⅱ期、Ⅰ期))

(1) 事業の必要性等に関する視点

① 緊急輸送道路の確保

1) 現状の課題

- 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) 整備効果

- 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) 現状の課題

■ 河津町、下田市周辺の津波被害想定および通行止め実績

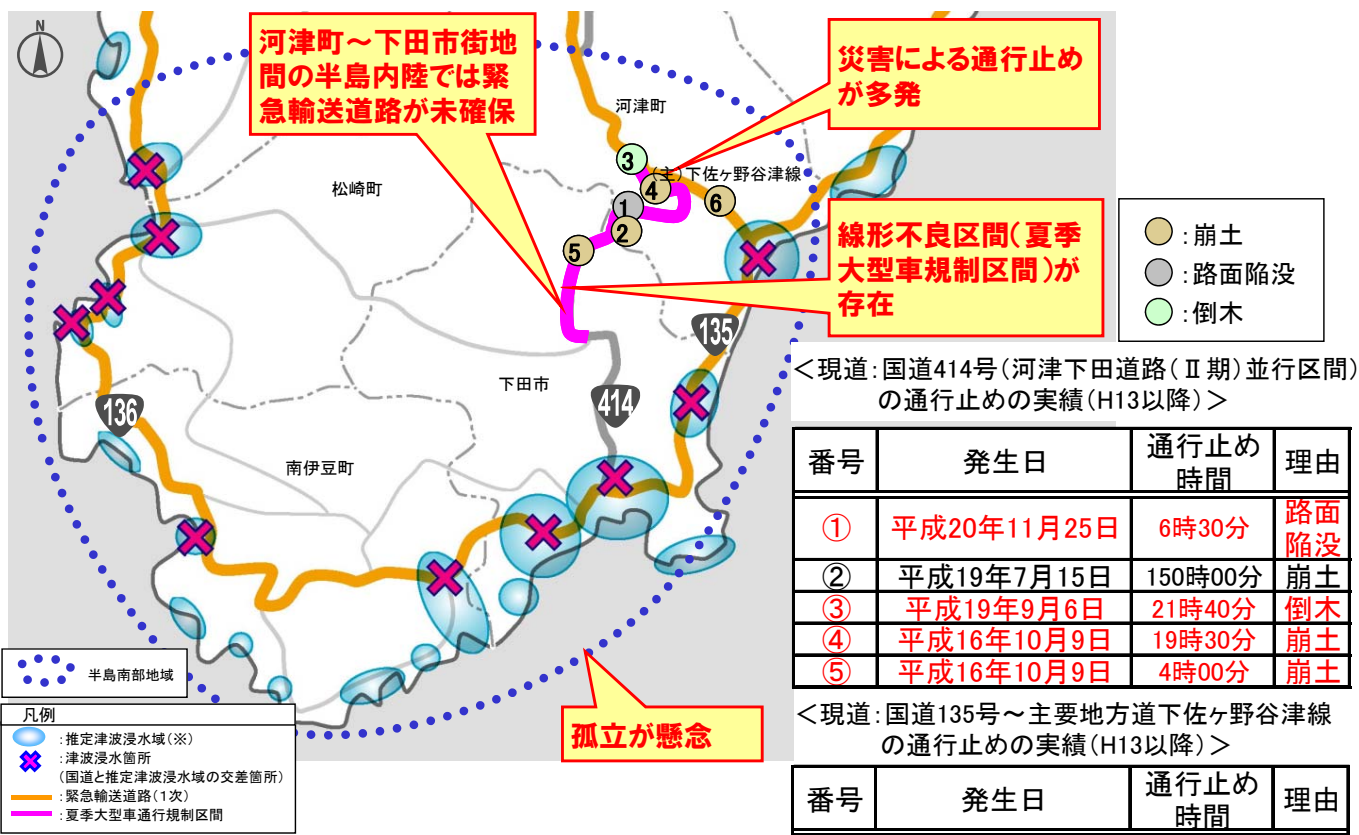


図5 河津町、下田市周辺の津波被害想定および通行止め実績
出典: 南海トラフ巨大地震の被害想定(第二次報告)(H25.3)より作成

2) 整備効果

- 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。

河津下田道路(Ⅱ期、Ⅰ期)が一体となって、河津町～下田市街地間の半島内陸における緊急輸送道路を確保

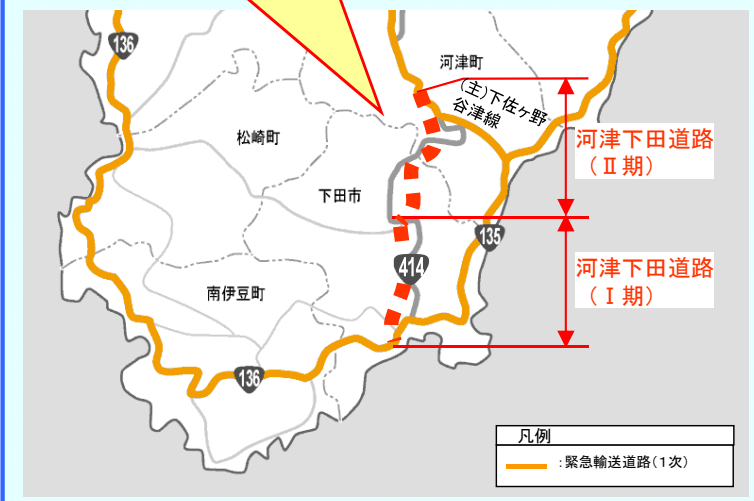


図6 緊急輸送路の確保

赤字: 全面通行止め

3. 評価の視点（河津下田道路(Ⅱ期、Ⅰ期)）

(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)現状の課題
 ■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域が存在しています。
 ■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)整備効果
 ■河津下田道路(Ⅱ期、Ⅰ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)現状の課題

■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

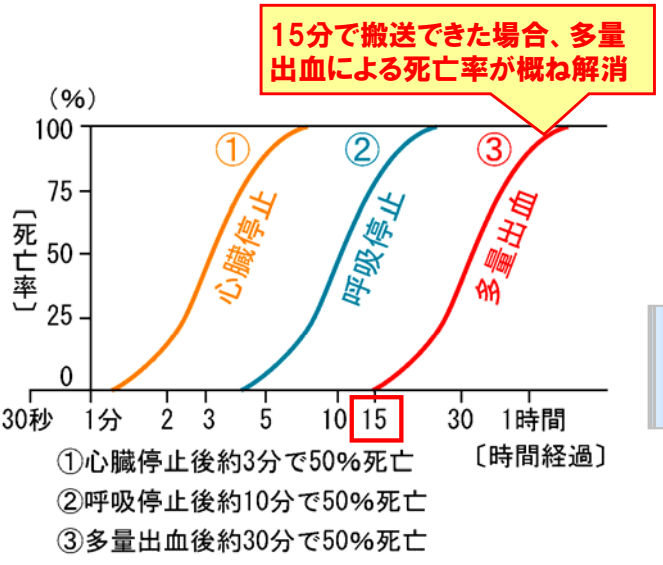
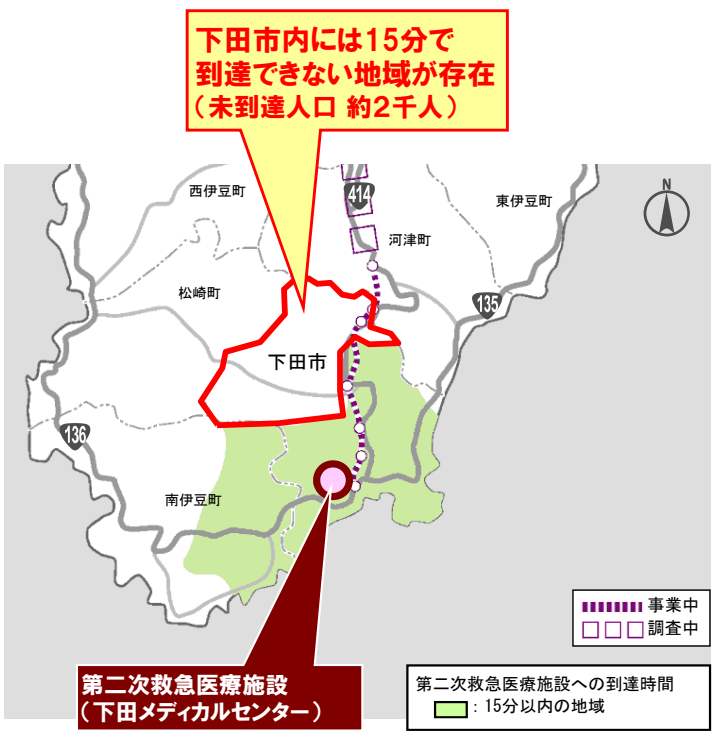


図11 カーラーの救命曲線

2)整備効果

■第二次救急医療施設への搬送時間15分圏の拡大

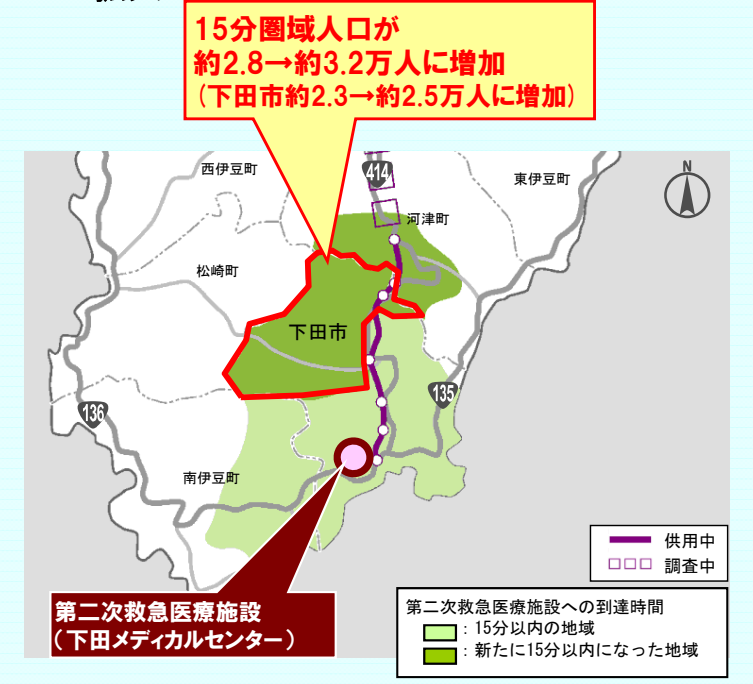


図12 第二次救急医療施設への搬送時間15分圏(整備後)

出典:H22道路交通センサス旅行速度で算出

図10 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

3. 評価の視点 (河津下田道路(Ⅱ期))

(1) 事業の必要性等に関する視点

③ 観光支援

1) 現状の課題

- 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。
- 前述のように、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) 整備効果

- 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) 現状の課題

■伊豆半島南部の線形不良区間

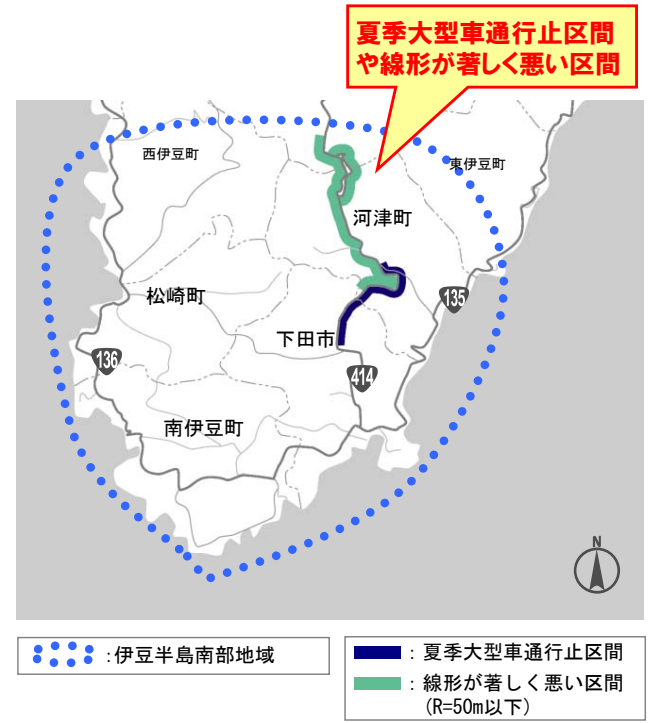
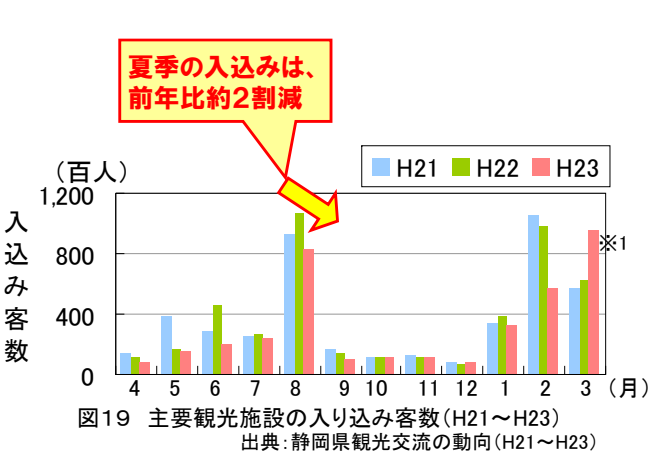


図18 伊豆半島南部の線形不良区間

■伊豆半島南部の観光入込み客数の変化



※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

図19 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)

2) 整備効果

- 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20 夏期大型車通行規制の回避

3. 評価の視点 (河津下田道路(I期))

(1) 事業の必要性等に関する視点

④ 交通渋滞の緩和

1) 現状の課題

- 下田地域は、水族館や海水浴場等の観光施設が多数存在し、7月～8月にかけて観光客が集中します。
- 夏期観光期には観光客が増え、主要渋滞箇所である中島橋交差点等で顕著な渋滞が発生しています。(中島橋交差点;最大渋滞長2.7km)

2) 整備効果

■ 河津下田道路(I期)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、効率的な観光周遊が期待できます。

1) 現状の課題

■ 観光期(夏季8/19)の渋滞状況



図3 下田市内における夏期観光期の渋滞状況
観測日:平成24年8月19日(日)交通実態調査結果

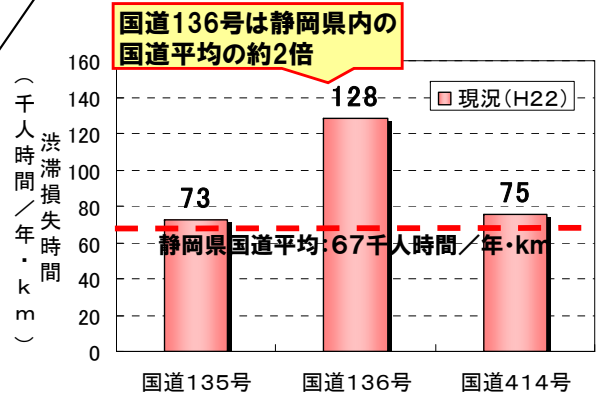


図5 中島橋交差点の路線別渋滞損失時間
出典:H22確定値渋滞損失時間

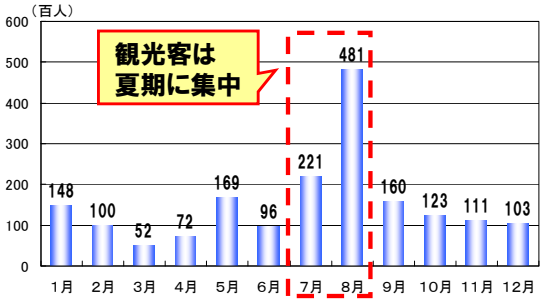


図4 下田海中水族館観光入り込み客数(H23)
出典:下田海中水族館ヒアリング結果

2) 整備効果

■ 中島橋交差点の渋滞損失時間の削減

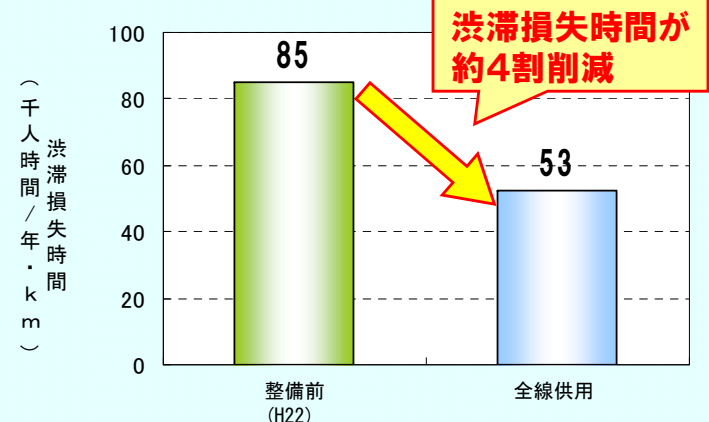


図6 中島橋交差点の渋滞損失時間の変化
出典:渋滞損失時間確定値(H22)、交通量推計データ

※渋滞損失時間の算定方法
整備前:渋滞損失時間確定値(H22)。
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、現況値に乘じて算定。

4. 費用対効果分析：一般国道1号 東駿河湾環状道路

(1) 3便益による事業の投資効果

○投資効率性の評価

$$\diamond B/C(\text{事業全体}) = \frac{3,974\text{億円} + 358\text{億円} + 166\text{億円}}{3,071\text{億円} + 107\text{億円}} = \frac{4,498\text{億円}}{3,177\text{億円}} = 1.4(1.2) \quad ※1$$

$$\diamond B/C(\text{残事業}) = \frac{1,351\text{億円} + 92\text{億円} + 51\text{億円}}{169\text{億円} + 42\text{億円}} = \frac{1,495\text{億円}}{210\text{億円}} = 7.1(7.5) \quad ※1 \cdot 2$$

() は、前回評価時

【前回評価時からの変更点】

1. H25年度事業化済道路網に変更 (H22→H25)
2. 費用便益分析の基準年次を変更 (H22→H25)
3. 全線暫定供用に伴う便益を計上
4. 全線暫定供用に伴う維持管理費を計上
5. 前回評価時からの間に部分供用があり、便益が減少 (残事業のみ)

※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。

(2) 客観的評価指標の該当項目

①円滑なモビリティの確保

- ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。
- ・並行区間等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。
- ・利便性の向上が期待できるバス路線(東海バス、伊豆箱根バス)が存在する。
- ・新幹線駅(JR三島駅)へのアクセス向上が見込まれる。

②都市の再生

- ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。

③国土・地域ネットワークの構築

- ・当該路線が新たに拠点都市間(沼津市、三島市)を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。
- ・日常活動圏中心都市(沼津市、三島市 沼津IC～伊豆市)へのアクセス向上が見込まれる。

④個性ある地域の形成

- ・拠点開発プロジェクト、(富士山麓先端健康産業集積(ファルマバレー)構想)を支援する。

・主要な観光地(伊豆地域)へのアクセス向上が期待される。

⑤安全な生活環境の確保

- ・並行区間等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間(三島富士線(本町～広小路町))が存する場合において、交通量の減少、歩道 の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる。

⑥災害への備え

- ・第一次緊急輸送路として位置付けられている。

⑦地球環境の保全

- ・CO2排出量の削減が見込まれる。

⑧生活環境の改善・保全

- ・NO2排出量の削減が見込まれる。
- ・SPM排出量の削減が見込まれる。
- ・夜間騒音値の低減が見込まれる。

4. 費用対効果分析：一般国道414号 天城北道路

(1) 3便益による事業の投資効果

○投資効率性の評価

$$\begin{aligned} \diamond B/C(\text{事業全体}) &= \frac{663\text{億円} + 95\text{億円} + 29\text{億円}}{502\text{億円} + 31\text{億円}} = \frac{787\text{億円}}{533\text{億円}} = 1.5(1.3) \quad \text{※1} \\ \diamond B/C(\text{残事業}) &= \frac{441\text{億円} + 58\text{億円} + 20\text{億円}}{255\text{億円} + 24\text{億円}} = \frac{519\text{億円}}{279\text{億円}} = 1.9(1.2) \quad \text{※1・2} \end{aligned}$$

() は、前回評価時

【前回評価時からの変更点】

1. H25年度事業化済道路網に変更 (H22→H25)
2. 費用便益分析の基準年次を変更 (H22→H25)
3. 全線暫定供用に伴う便益を計上
4. 全線暫定供用に伴う維持管理費を計上

※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。

(2) 客観的評価指標の該当項目

①円滑なモビリティの確保

- ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。
- ・利便性の向上が期待できるバス路線(東海バス)が存在する。

②国土・地域ネットワークの構築

- ・当該路線が新たに拠点都市間(伊豆市、伊豆の国市)を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。
- ・日常活動圏中心都市(旧修善寺町～旧天城湯ヶ島町)へのアクセス向上が見込まれる。

③個性ある地域の形成

- ・主要な観光地(伊豆半島地域)へのアクセス向上が期待される。

④安全で安心できるくらしの確保

- ・三次医療施設(順天堂大学附属静岡病院)へのアクセスが向上が見込まれる。

⑤災害への備え

- ・第一次緊急輸送路として位置付けられている。
- ・緊急輸送道路の代替路線を形成する。

⑥地球環境の保全

- ・CO2排出量の削減が見込まれる。

⑦生活環境の改善・保全

- ・NO2排出量の削減が見込まれる。
- ・SPM排出量の削減が見込まれる。

4. 費用対効果分析：一般国道414号河津下田道路(Ⅱ期)

(1) 3便益による事業の投資効果

○投資効率性の評価

$$\begin{aligned} \diamond B/C(\text{事業全体}) &= \frac{266\text{億円} + 46\text{億円} + 16\text{億円}}{229\text{億円} + 19\text{億円}} = \frac{327\text{億円}}{248\text{億円}} = 1.3(1.2)^{\ast 1} \\ \diamond B/C(\text{残事業}) &= \frac{266\text{億円} + 46\text{億円} + 16\text{億円}}{222\text{億円} + 19\text{億円}} = \frac{327\text{億円}}{242\text{億円}} = 1.4 \quad \ast 1 \cdot 2 \end{aligned}$$

() は、前回評価時

【前回評価時からの変更点】

1. H25年度事業化済道路網に変更 (H23→H25)
2. 費用便益分析の基準年次を変更 (H23→H25)

※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。

(2) 客観的評価指標の該当項目

- ①円滑なモビリティの確保
 - ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。
 - ・利便性の向上が期待できるバス路線(東海バス、伊豆下田バス)が存在する。
- ②個性ある地域の形成
 - ・主要な観光地(下田市、南伊豆町などの南伊豆地域)へのアクセス向上が期待できる。
- ③安全で安心できるくらしの確保
 - ・三次医療施設(順天堂大学医学部附属静岡病院)へのアクセス向上が見込まれる。
- ④災害への備え
 - ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。
 - ・緊急輸送道路の代替路線を形成する。
 - ・並行区間等の特殊通行規制区間(夏季大型車通行規制区間)を解消する。
- ⑤地球環境の保全
 - ・CO2排出量の削減が見込まれる。
- ⑥生活環境の改善・保全
 - ・NO2排出量の削減が見込まれる。
 - ・SPM排出量の削減が見込まれる。

4. 費用対効果分析：一般国道414号河津下田道路（I期）

(1) 3便益による事業の投資効果

○投資効率性の評価

$$\begin{aligned} \diamond B/C(\text{事業全体}) &= \frac{286\text{億円} + 52\text{億円} + 22\text{億円}}{196\text{億円} + 16\text{億円}} = \frac{359\text{億円}}{212\text{億円}} = 1.7(1.4) \quad \text{※1} \\ \diamond B/C(\text{残事業}) &= \frac{286\text{億円} + 52\text{億円} + 22\text{億円}}{167\text{億円} + 16\text{億円}} = \frac{359\text{億円}}{183\text{億円}} = 2.0(1.6) \quad \text{※1・2} \end{aligned}$$

() は、前回評価時

【前回評価時からの変更点】

1. H25年度事業化済道路網に変更（H22→H25）
2. 費用便益分析の基準年次を変更（H22→H25）

※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。

(2) 客観的評価指標の該当項目

①円滑なモビリティの確保

- ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。
- ・利便性の向上が期待できるバス路線（東海バス、伊豆下田バス）が存在する。

②都市の再生

- ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携がある。

③国土・地域ネットワークの構築

- ・日常活動圏中心都市（下田市～沼津市）へのアクセス向上が見込まれる。

④個性ある地域の形成

- ・主要な観光地（下田市、南伊豆町などの南伊豆地域）へのアクセス向上が期待できる。

⑤安全で安心できるくらしの確保

- ・三次医療施設（共立湊病院～順天堂大学医学部附属静岡病院）へのアクセス向上が見込まれる。

⑥災害への備え

- ・緊急輸送道路の代替路線を形成する。

⑦地球環境の保全

- ・CO2排出量の削減が見込まれる。

⑧生活環境の改善・保全

- ・NO2排出量の削減が見込まれる。
- ・SPM排出量の削減が見込まれる。

5. 事業の進捗及び見込み

(1) 事業の進捗状況

- 事業進捗率(平成24年度末)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(平成24年度末)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%
- 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。

(2) 事業の進捗の見込み

- 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。

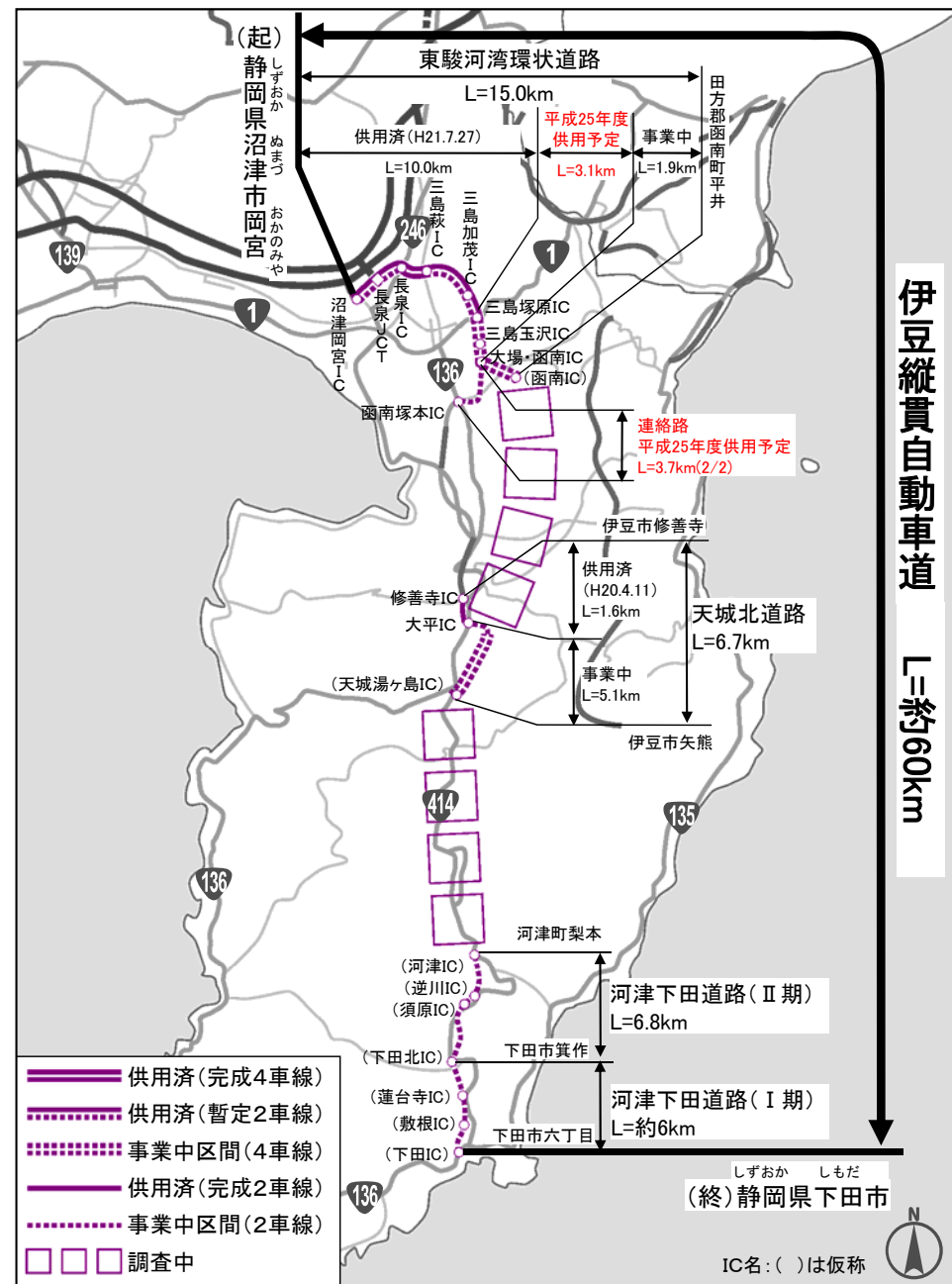


図28 伊豆縦貫自動車道計画概要図

6. コスト縮減や代替案立案等の可能性

- 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す。
- ただし、今後、技術の進展に伴う新工法の採用等によるコスト縮減に努めながら事業を推進していきます。

7. 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。

7. 県・政令市への意見聴取結果

<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。

8. 対応方針(原案)

- 一般国道1号 東駿河湾環状道路の事業を継続する。
- 一般国道414号 天城北道路の事業を継続する。
- 一般国道414号 河津下田道路(Ⅱ期)の事業を継続する。
- 一般国道414号 河津下田道路(Ⅰ期)の事業を継続する。