

伊豆縦貫自動車道（あまぎ ゆがしま天城湯ヶ島～かわづ河津）
第1回 計画段階評価

国土交通省 中部地方整備局

平成27年11月26日

目 次

1. 評価対象区間	.....	2
2. 計画段階評価手続きの進め方(案)	.....	4
3. 伊豆縦貫自動車道の位置付け	.....	6
4. 伊豆地域の状況と課題	.....	10
5. 政策目標(案)の設定	.....	18
6. 地域からの意見聴取方法(案)	.....	21

1. 評価対象区間

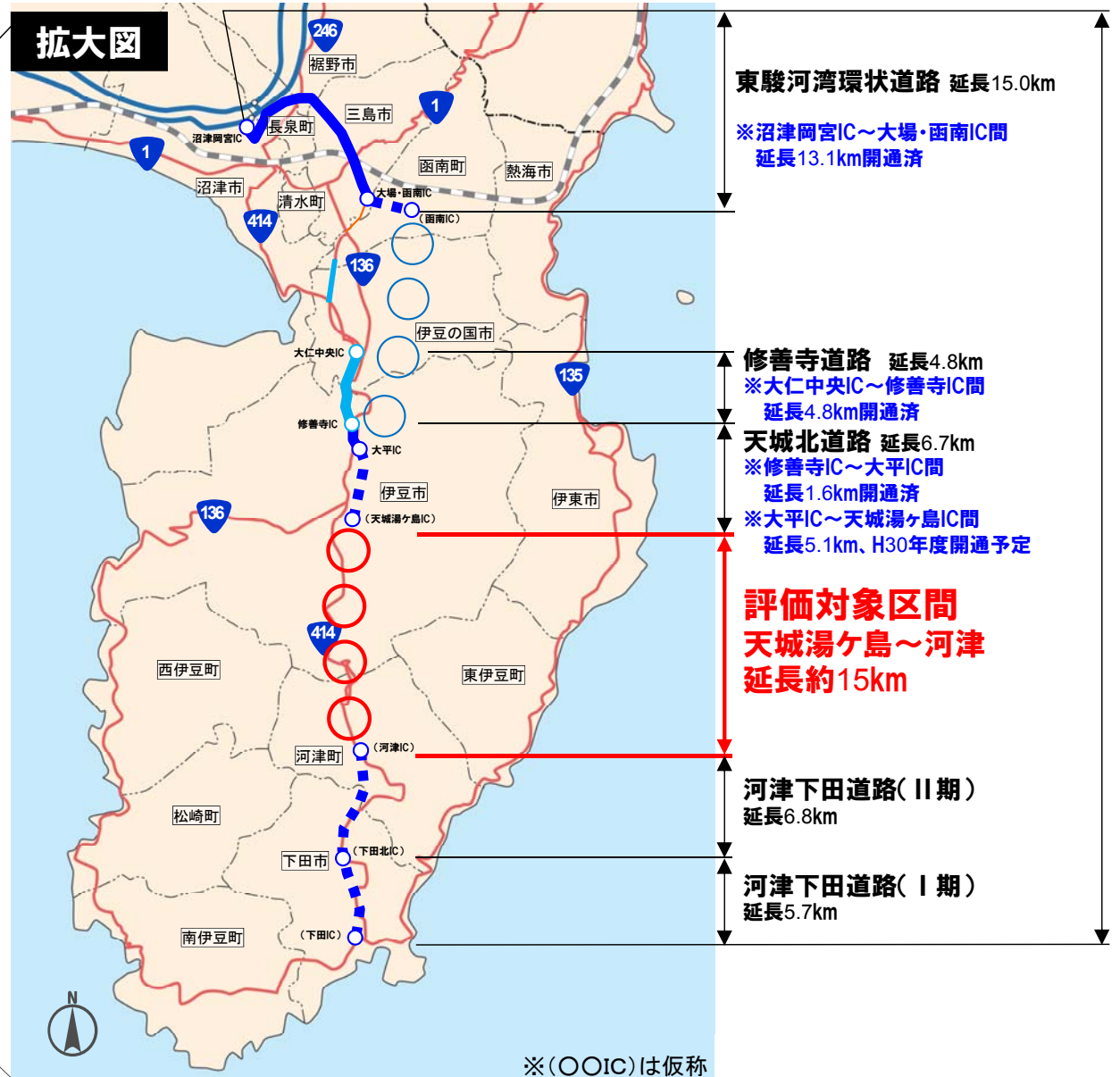
1. 評価対象区間

■ 評価対象区間は、伊豆半島の南北軸を形成する高規格幹線道路 伊豆縦貫自動車道（延長約60km）のうち、伊豆市から河津町を結ぶ延長約15kmの区間

広域図



拡大図

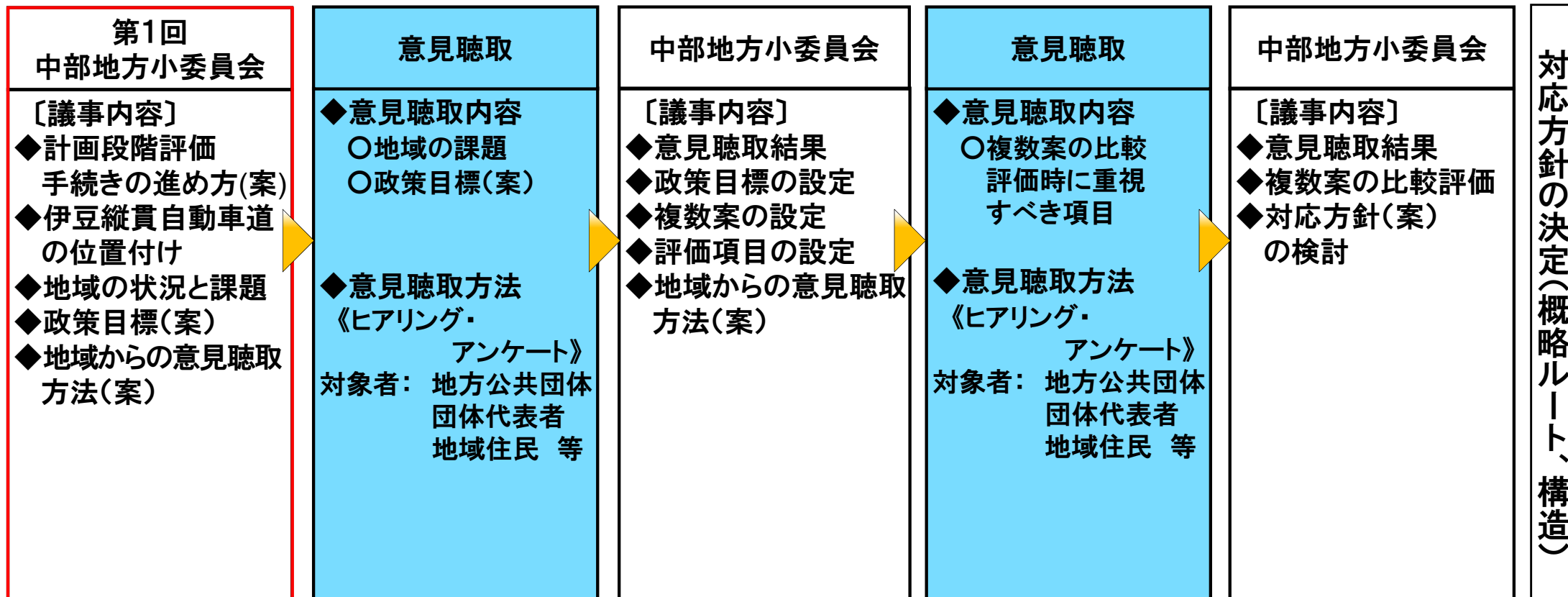


伊豆縦貫自動車道 延長約60km

2. 計画段階評価手続きの進め方(案)

2. 計画段階評価手続きの進め方(案)

【平成27年11月26日】



3. 伊豆縦貫自動車道の位置付け

3-1. 高規格幹線道路の路線要件

■既定の国土開発幹線自動車道等及び本州四国連絡道路ならびに、これらと接続し、次のいずれかに該当するもの

■昭和62年道路審議会答申「高規格幹線道路の路線要件」

①地方の中心都市を効率的に連絡

地域の発展の拠点となる地方の中心都市を効率的に連絡し、地域相互の交流の円滑化に資するもの

②大都市圏の近郊地域を環状に連絡

大都市圏において、近郊地域を環状に連絡し、都市交通の円滑化と広域的な都市圏の形成に資するもの

③重要な空港・港湾と高規格幹線道路の連絡

重要な空港・港湾と高規格幹線道路を連絡し、自動車交通網と空路・海路の有機的結合に資するもの

④高速交通サービスのナショナルミニマムの確保

全国の都市、農村地区からおおむね1時間以内で到着し得るネットワークを形成するために必要なもので、全国にわたる高速交通サービスの均てんに資するもの

⑤災害発生等に対する高速交通システムの信頼性の向上

既定の国土開発幹線自動車道等の重要区間における代替ルートを形成するために必要なもので、災害の発生等に対し、高速交通システムの信頼性向上に資するもの

⑥既存の高規格幹線道路の混雑の著しい区間の解消

既定の国土開発幹線自動車道等の混雑の著しい区間を解消するために必要なもので、高速交通サービスの改善に資するもの

3-2. 伊豆半島の高速IC60分カバー圏域の拡大



凡例	
	: 開通済
	: 事業中
	: 調査中

《 伊豆縦貫自動車道整備前 》



《 現況 》

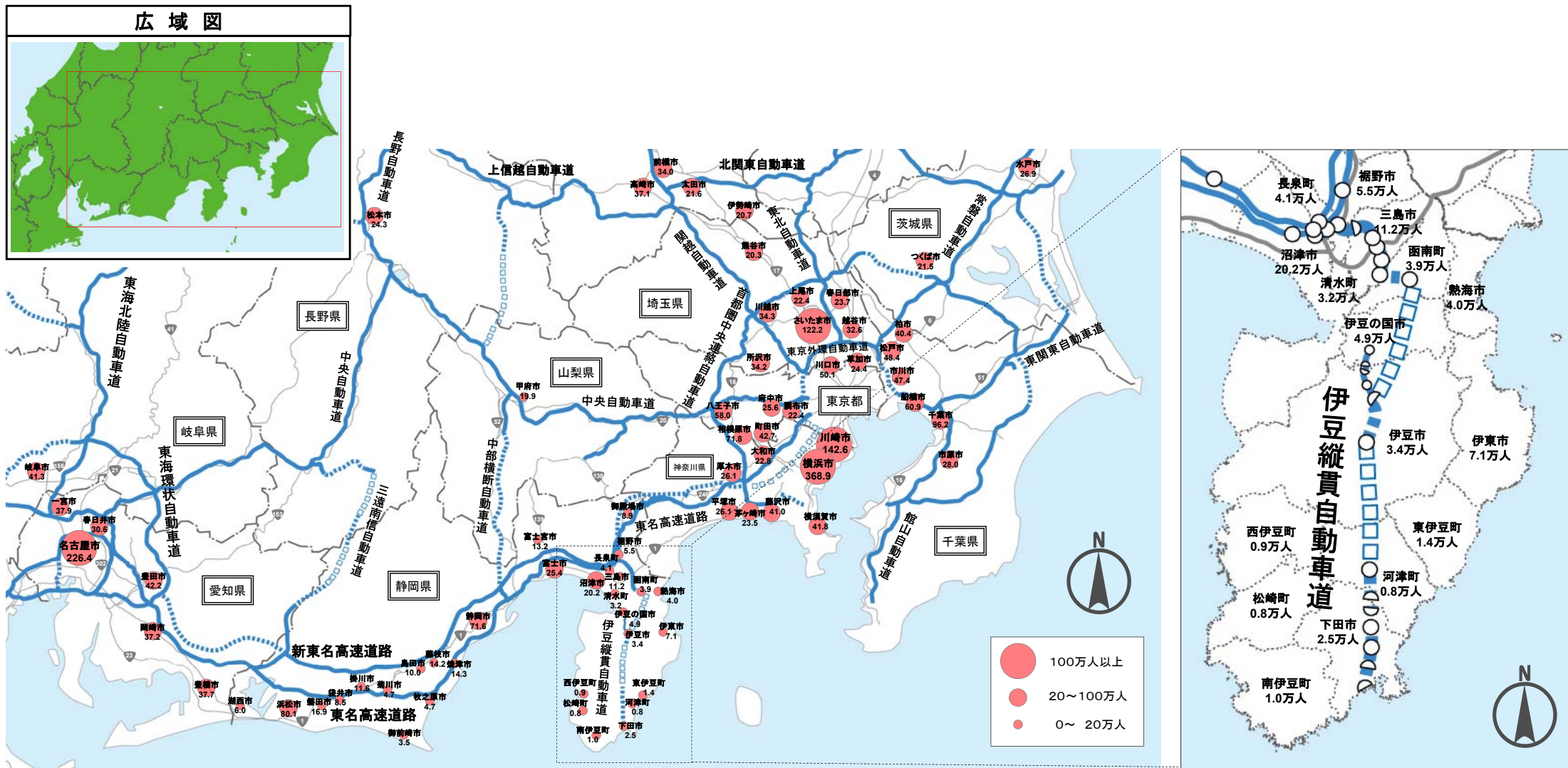


《 将来 》



※現況ネットワークは、平成27年11月現在
 ※到達可能か否かの判断は、市町役場(平成27年11月現在)にて判断
 ※旅行速度は、H22年道路交通センサスにおける混雑時旅行速度を使用

3-3. 市町相互の交流の円滑化



4. 伊豆地域の状況と課題

4-1. 南海トラフ巨大地震等への備え

- 伊豆地域沿岸部では、高確率で発生が想定されている南海トラフ巨大地震等の津波（推定津波高さ5～33m）により浸水が想定されており、内陸部の国道414号では、緊急輸送が可能なレベルの復旧に1週間以上を要する
- 一方、広範囲で津波による被害が発生した際の道路啓開作業路線を位置付けた「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」～）」では、国道414号を含む内陸部の国道は、新東名、東名高速道路からの救命・救援ルートとして道路啓開作業①に位置付けられており、早期にルートを確認する必要がある

■緊急輸送道路の被害想定 (南海トラフ巨大地震時)



■30年以内の地震発生確率

南海トラフ巨大地震	
東海地震	88%
東南海地震	70%
南海地震	60%
相模トラフ地震	
	70%

出典: 文部科学省地震調査研究推進本部 (H24.1)

【道路施設影響度ランク】

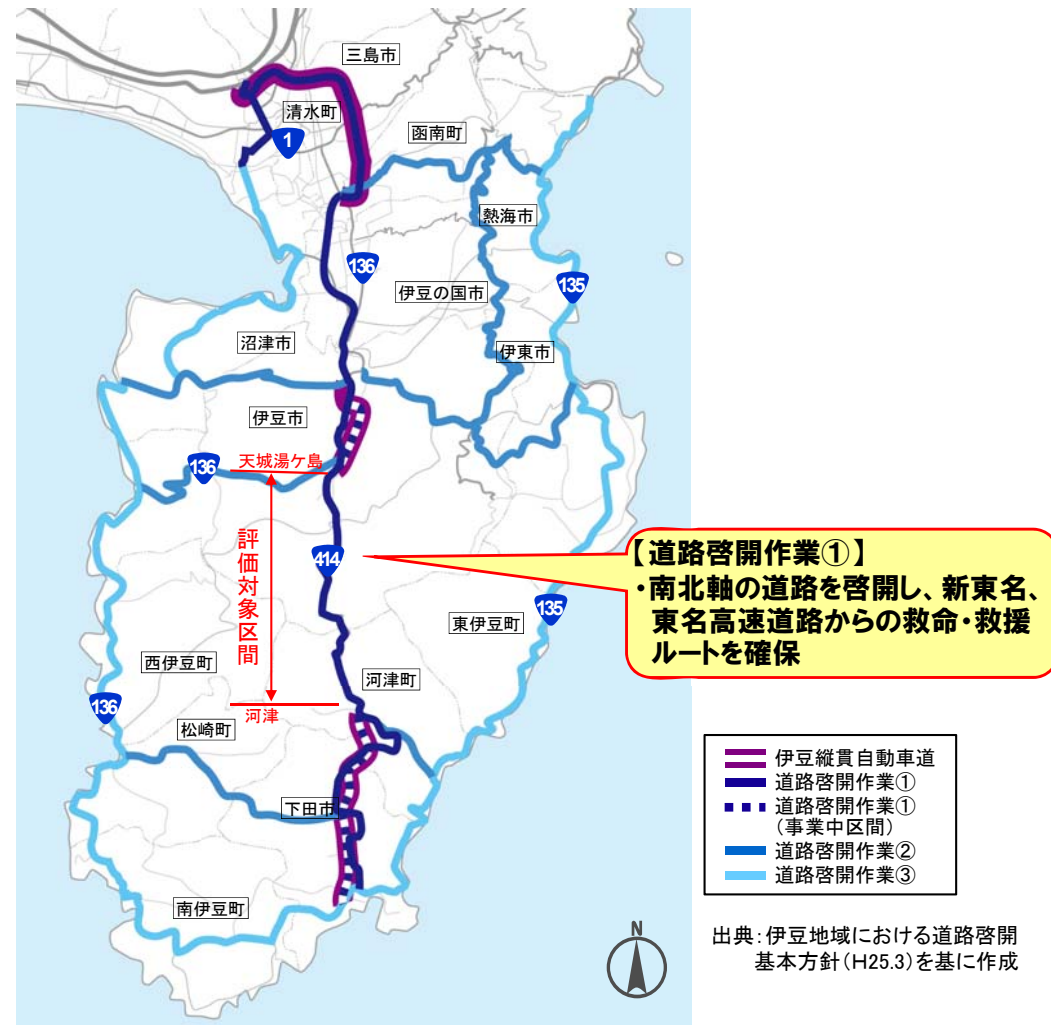
影響度ランク	被害規模	緊急輸送が可能なレベルの復旧に要する日数目安
AA	大	1週間以上
A	中	3日～1週間
B	小	当日～3日
C	なし	—

出典: 静岡県第4次地震被害想定(第二次報告) (H25.11)

- : 推定最大津波高さ
- : 津波浸水箇所(国道と推定津波浸水域の交差箇所)
- : 推定津波浸水域

出典: 内閣府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

■伊豆版「くしの歯作戦」の道路啓開作業路線



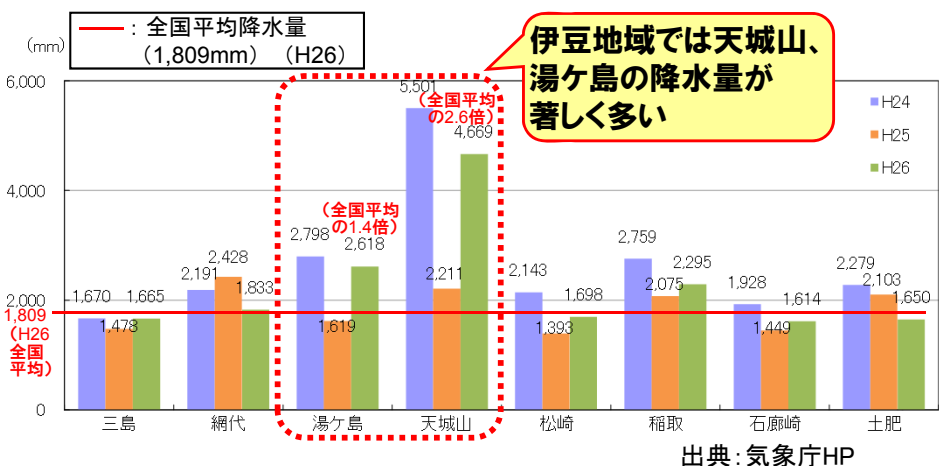
- : 伊豆縦貫自動車道
- : 道路啓開作業①
- : 道路啓開作業①(事業中区間)
- : 道路啓開作業②
- : 道路啓開作業③

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

4-1. 大雨による土砂災害等の対策

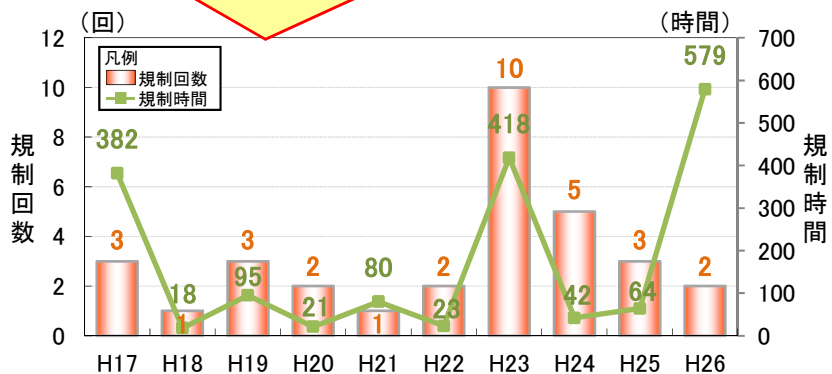
- 伊豆地域においては、天城山、湯ヶ島の降水量が著しく多く、H26では全国平均の約1.4～2.6倍
- 伊豆地域の緊急輸送路には異常気象時事前通行規制区間（連続雨量・積雪）が存在し、国道414号では大雨や崩土・倒木による通行止めが過去10年で計32回、約1,650時間発生

■伊豆地域の年間降水量(H24～26)



■国道414号(伊豆市杉本～河津町梨本)での通行止め実績

過去10年間で計32回、約1,650時間通行止め



■伊豆地域の通行規制区間



■台風、地震等による被災状況



■地域の声

- ・日常通勤者は、走行性も大事だが、それよりも**安全性を最重要視**している。(河津町職員)
- ・災害時において、**安全に走行できるようにする必要がある**。(伊豆市民)



4-2. 高次医療施設への搬送時間

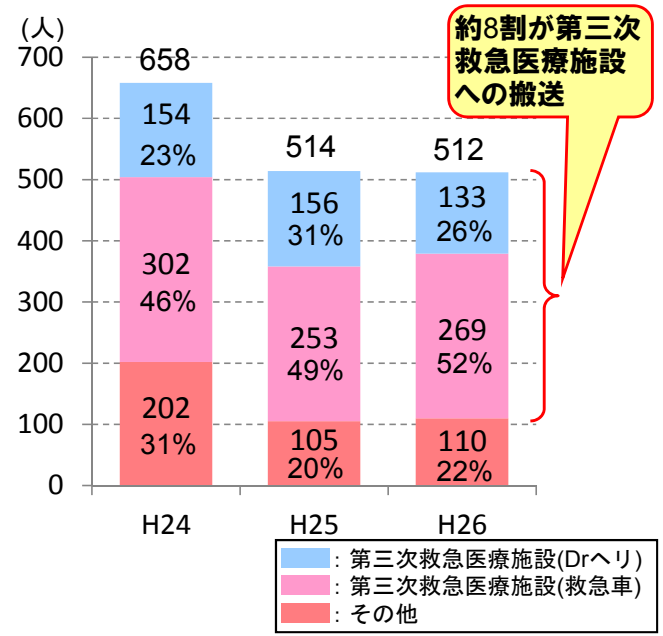
- 伊豆地域南部には第三次救急医療施設が無い、下田消防本部の管外搬送のうち約8割が伊豆地域北部の第三次救急医療施設への搬送
- 伊豆地域南部から伊豆地域北部の第三次救急医療施設への救急搬送には、60分以上の時間を要する
- 伊豆地域南部における心疾患や脳血管疾患の死亡率は全国平均の約2倍と高い

■第三次救急医療施設への搬送時間60分圏

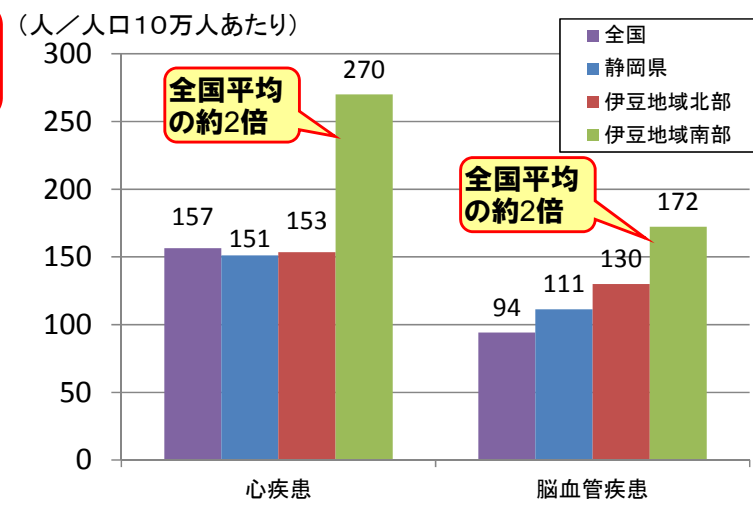


第三次救急医療施設への搬送時間60分圏 (整備前)
 出典: H22道路交通センサス旅行速度で算出

■下田消防本部の管外搬送先内訳



■心疾患と脳血管疾患での死亡率



【伊豆地域北部】
 沼津市、熱海市、三島市、伊東市、裾野市、伊豆市、伊豆の国市、
 函南町、清水町、長泉町
 【伊豆地域南部】
 下田市、東伊豆町、河津町、南伊豆町、松崎町、西伊豆町
 出典: H25人口動態統計

■下田消防本部へのヒアリング結果(H26.12.22)

- ・ドクターヘリがあれば、陸路での搬送は不要ではないかという意見もあるが、有視界飛行が前提となるため、**夜間だと要請しない**。また、昼間でも悪天候や濃霧の場合、**要請しても飛ばないことが多くあり、陸路の整備は必要不可欠**。
- ・天城峠区間は時間がかかるところが課題。中には、**順天堂大学病院まであと少しのところを命を落とす方もおり、1分でも早く病院に到達する**ということは極めて重要。



国道414号を北進し第三次医療機関へ向かう救急車



4-3. 観光地への交通手段

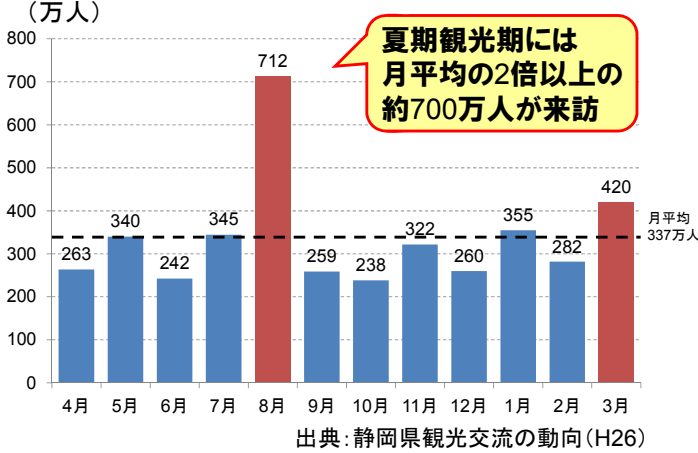
- 伊豆地域には全国有数の観光施設が豊富に立地しており、夏期観光期（8月）には約710万人、河津桜まつり期（3月）には約420万人が来訪
- 伊豆地域の交通網は、鉄道網が限定的で長距離バス網も乏しいため、観光時の移動手段の約8割は自動車を利用
- 観光シーズンに渋滞が多いことや道が狭く走りにくいなど、旅行中の移動に対する不満は高い

■伊豆地域の主要な観光施設と公共交通

- : 主な長距離バス
- ← : 主な鉄道
- : 主要観光施設
- ♨ : 主要温泉施設
- 🚉 : 道の駅

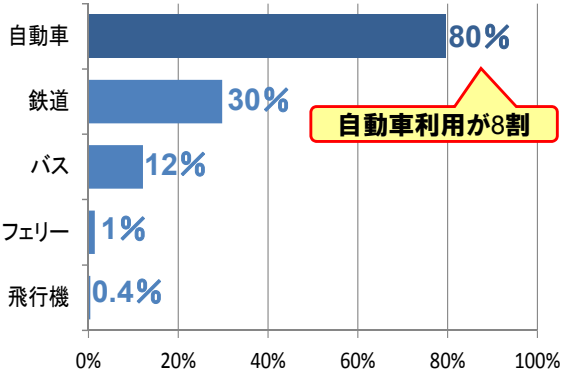


■伊豆地域の月別観光交流客数



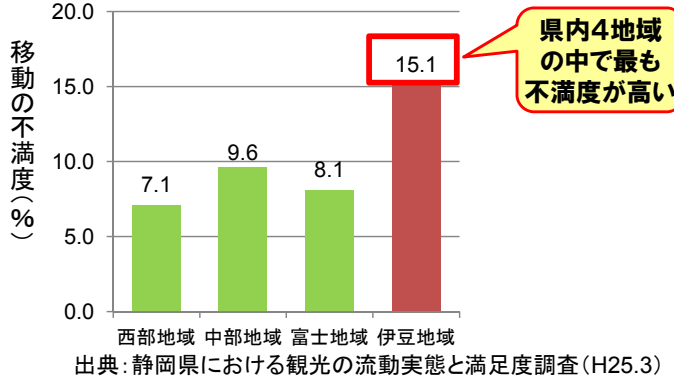
■伊豆地域への利用交通手段

(移動に利用した交通手段をすべて回答(複数回答可))



■旅行中の移動に対する不満度

(回答に対する「非常に不満」「やや不満」の合計の割合)



・休日、特に観光シーズンには渋滞が発生する上、道路が狭く、坂がきついため、時間がかかる(河津町職員)

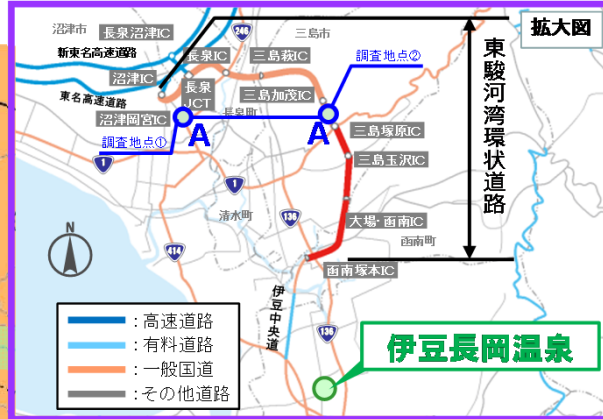
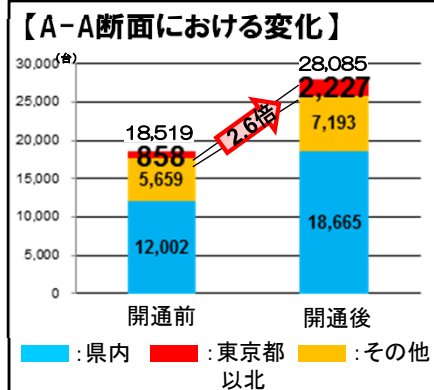


出典: 伊豆半島グランドデザイン 美しい伊豆創造センターより作成

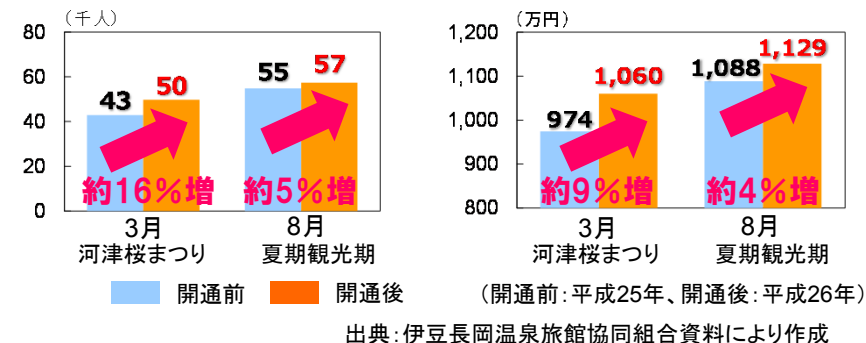
4-3. 伊豆地域南部の観光交流客数

- 平成26年度に伊豆縦貫自動車道「三島塚原IC～函南塚本IC」、首都圏中央連絡自動車道「相模原愛川IC～高尾山IC」の開通により、東京都以北から伊豆地域へ訪れる交通量が約2.6倍増加し、伊豆長岡温泉では宿泊者数が約16%増加し、入湯税も約9%増加
- 伊豆地域の観光交流客数は、北部は増加傾向があるものの、南部は増加がみられない

■開通後の伊豆地域に流入する交通量



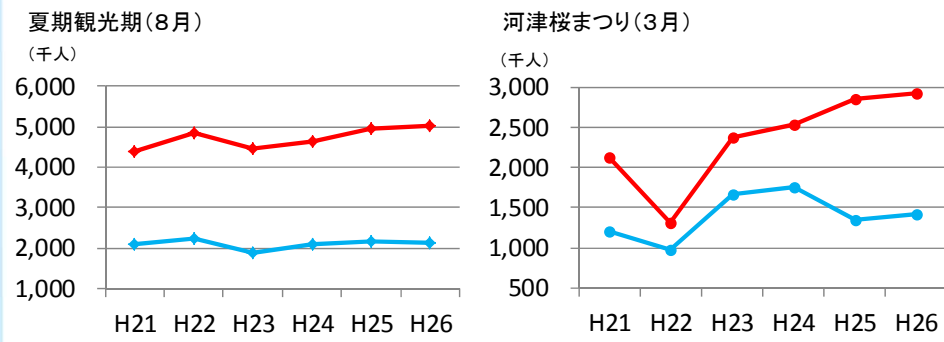
■伊豆長岡温泉宿泊者数 ■伊豆長岡温泉入湯税



・東駿河湾環状道路および首都圏中央連絡自動車道の開通後、特に東京都以北方面から来訪が増え、売上も前年より増加しており、開通の効果を実感している。
 (伊豆長岡温泉旅館協同組合)



■伊豆地域の観光交流客数



伊豆地域北部：増加傾向
 伊豆地域南部：変化はない

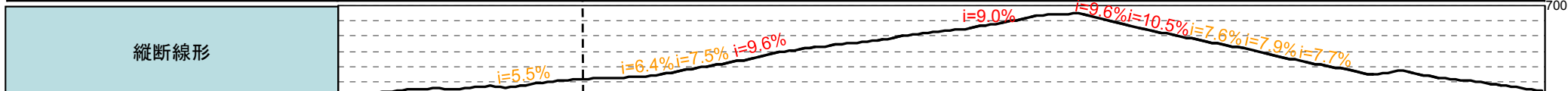
出典：静岡県観光交流の動向

出典：開通前平成22年8月14日(土)、開通後平成26年8月13日(水) 調査断面の南進方向流入部にて昼間12時間(7時～19時)観測
 静岡県は、ナンバープレートが浜松・静岡・沼津・伊豆・富士山(一部山梨県を含む)を集計

4-4. 道路の線形不良

- 国道414号は、平面および縦断の線形不良区間や幅員不足区間が多く走行性に課題
- 特に、河津町内には顕著な速度低下を生じさせる河津七滝ループ橋 (R=40m) やヘアピンカーブ (R=23m) が存在

区間延長	集落立地・市街地区間 5.2km	平面線形、縦断線形が厳しい山間部区間 17.9km
平面線形不良 区間 (半径150m未満の曲線区間)	23箇所	98箇所
縦断線形不良 区間 (縦断勾配5%超区間) ()内は区間に占める割合	0.2km (4%)	10.9km (61%)
幅員不足 区間 (車道部幅員8m未満区間) ()内は区間に占める割合	4.6km (88%)	15.7km (88%)



狭隘箇所を走行する大型車



カーブ (R=40m) で車線をはみ出し走行する大型車



縦断勾配 (i=9%以上)



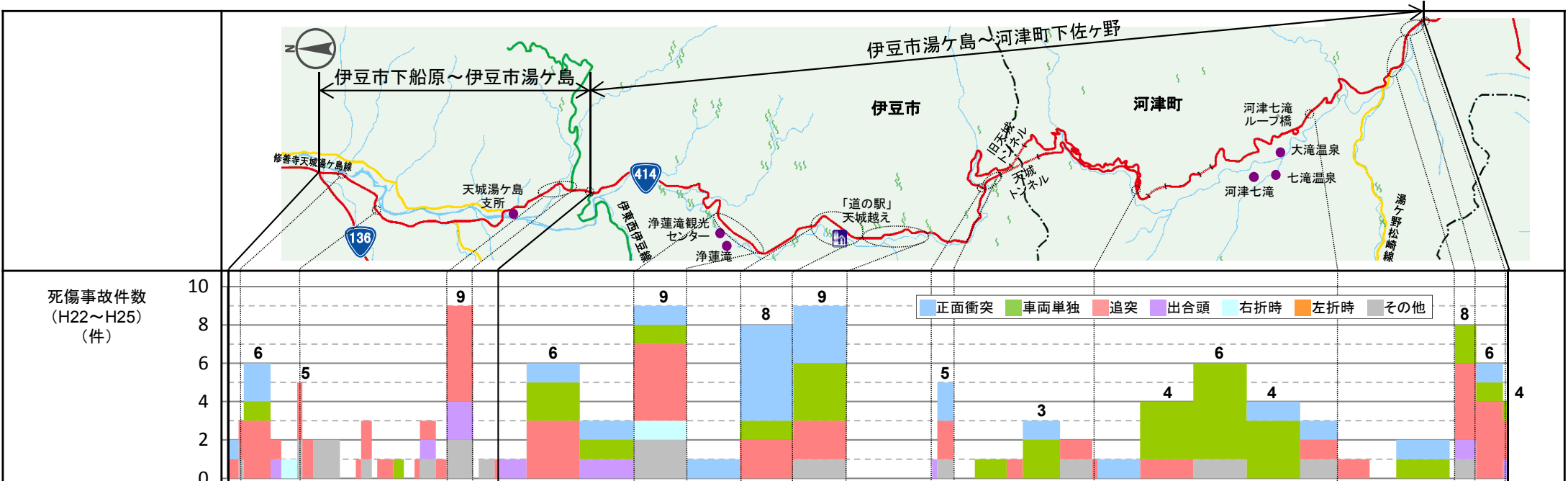
高低差45mを二重の螺旋カーブで結ぶ河津七滝ループ橋 (R=40m)



速度低下を生じさせるヘアピンカーブ (R=23m)

4-4. 交通事故の多発

- 国道414号は、伊豆市湯ヶ島～河津町下佐ヶ野間において、線形不良区間が連続し、事故件数が多い
- 特に、死亡・重大事故に直結しやすい「正面衝突」や「車両単独」事故の比率が高い

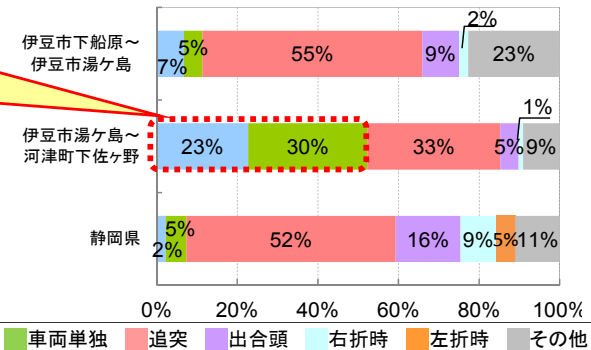


■ 現道の事故類型

■ 現道の事故要因

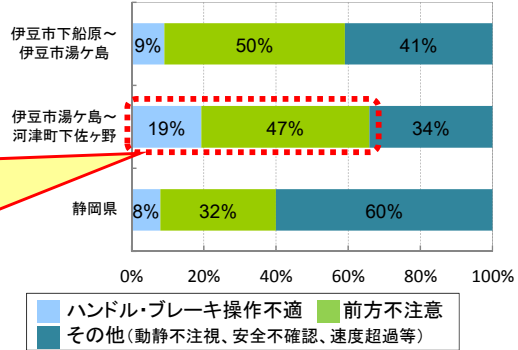
出典: ITARDAデータ(H22～H25)

湯ヶ島～河津町下佐ヶ野では正面衝突・車両単独事故が5割以上



出典: ITARDAデータ(H22～H25)

平面線形や縦断線形が厳しい区間では、前方不注意に加え、ハンドルやブレーキ操作の不適による事故が顕著



出典: ITARDAデータ(H22～H25)

5. 政策目標(案)の設定

5-1. 伊豆地域の将来像

静岡県 『世界レベルの魅力あふれる自然を生かした観光交流圏』(静岡県総合計画 後期アクションプラン(H26.3))

<p>安全・安心で魅力ある観光交流圏の形成</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・“命の道”となる伊豆縦貫自動車道の未整備区間の整備を促進するとともに、緊急輸送路及び緊急輸送路以外の重要路線の橋梁の耐震対策を推進するなど、大規模災害発生時における救急・救命活動や支援物資の輸送、復旧・復興活動の迅速な対応に寄与する信頼性の高い道路ネットワークの整備を図る。
<p>観光交流圏の形成を促進する交通・情報等のネットワーク化</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・伊豆縦貫自動車道の未整備区間の整備を促進するとともに、地元市町等と連携して駿河湾内を結ぶ海上交通の維持・活性化等に取り組むなど、世界的な観光地にふさわしい交通ネットワークの充実を図る。

伊豆半島13市町 世界一美しい半島プロジェクト(伊豆半島グランドデザイン(H25.4))

<p>ネットワーク型交通・都市基盤の整備</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・地域活力を支え、命の道である伊豆縦貫自動車道、肋骨道路への戦略的投資や陸・海・空のネットワーク化の推進と、医療・コンベンション等の都市基盤の機能連携を図り、生活者、交流者がともに快適な環境を創造します。
<p>柔硬一体のしなやかな防災・減災対策の構築</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・伊豆半島ジオパークの防災教育機能を最大限活用するとともに、国・県・市町等の主体間の連携、発災前・発災後のハード面及びソフト面における一体的な対策の推進により、東海・東南海・南海3連動地震や神奈川県西部の地震等による大規模地震等に対して、生活者及び交流者の安全を最優先に伊豆全域がしなやかに対応することで、伊豆の安全性を向上させます。

5-2. 政策目標(案)の設定

	課題	原因	政策目標(案)
災害	<ul style="list-style-type: none"> ・大規模地震 ⇒南海トラフ巨大地震等発生後、伊豆地域沿岸部では津波による浸水(推定津波高さ13~33m)が想定されるほか、内陸部の国道414号では、緊急輸送が可能なレベルまでに復旧するのに1週間以上を要する 	<ul style="list-style-type: none"> ・災害時における信頼性のある道路が無い 	<div style="border: 2px solid red; padding: 5px; text-align: center;"> 災害時にも機能する 信頼性の高い道路ネットワークの確保 </div>
	<ul style="list-style-type: none"> ・異常気象 ⇒伊豆地域の緊急輸送路には異常気象時事前通行規制区間(連続量・積雪)が存在し、国道414号では大雨や崩土・倒木による通行止めが過去10年で計32回、約1,650時間発生 		
医療	<ul style="list-style-type: none"> ・救急活動 ⇒第三次救急医療施設への陸送は、60分で到着できない地域が存在し、伊豆地域南部の心疾患や脳血管疾患の死亡率は全国平均の約2倍 	<ul style="list-style-type: none"> ・速達性や信頼性が不十分 	<div style="border: 2px solid red; padding: 5px; text-align: center;"> 救急医療施設等への速達性・確実性の向上 </div>
観光	<ul style="list-style-type: none"> ・移動手段 ⇒伊豆地域への交通網は、鉄道網が限定的で長距離バス網も乏しいため、観光時の移動手段の約8割は自動車を利用 観光シーズンに渋滞が多いことや道が狭く走りにくいなど、旅行中の移動に対する不満は高い ・観光交流客数 ⇒伊豆地域の観光交流客数は、北部は増加傾向があるものの、南部は増加がみられない 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通ネットワークが不十分 	<div style="border: 2px solid red; padding: 5px; text-align: center;"> 高速ネットワークの確保による観光振興の支援 </div>
道路	<ul style="list-style-type: none"> ・線形不良 ⇒国道414号は、平面および縦断の線形不良区間や幅員不足区間が多く、走行性に課題 	<ul style="list-style-type: none"> ・道路幾何構造の不良による安全性・走行性の低い道路 	<div style="border: 2px solid red; padding: 5px; text-align: center;"> 交通の安全性・快適性の確保 </div>
	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事故 ⇒国道414号は、伊豆市湯ヶ島~河津町下佐ヶ野間において、線形不良区間が連続し、事故件数が多い ⇒特に、死亡・重大事故に直結しやすい「正面衝突」や「車両単独」事故の比率が高い 		

6. 地域からの意見聴取方法(案)

6-1. 意見聴取の概要とアンケート配布範囲

■遠方からを含む道路利用者や、伊豆地域への来訪が想定される都県その他、伊豆地域全域の地方公共団体や沿線・周辺地域の住民、各種団体などから、伊豆地域の課題、政策目標(案)の妥当性等について意見を幅広く聴取

●意見聴取(1回目)の概要

調査		対象
道路利用者アンケート調査		・伊豆半島内の「道の駅(7駅)」利用者 花の三聖宛伊豆松崎、天城越え、伊東マリンタウン、開国下田みなと、伊豆のへそ、下賀茂温泉湯ノ花、くるら戸田
地方公共団体ヒアリング調査		・埼玉県、東京都、神奈川県、山梨県、長野県、静岡県、愛知県 ・伊豆半島内の16市町(伊豆地域全域) 沼津市、熱海市、三島市、伊東市、下田市、裾野市、伊豆市、伊豆の国市、東伊豆町、河津町、南伊豆町、松崎町、西伊豆町、函南町、清水町、長泉町
アンケート調査	住民アンケート	沿線地域 ・伊豆市、河津町の全戸(計約16,700世帯)
	住民アンケート	周辺地域 ・下田市、東伊豆町、南伊豆町、松崎町、西伊豆町の全戸(約28,800世帯)
聞き取り調査	各種団体	沿線・周辺地域ヒアリング ・消防署、警察署、医療機関、商工会、観光協会、温泉旅館組合、漁業協同組合、農業協同組合、わさび組合、「道の駅」
	各種団体	沿線地域アンケート ・商工会・商工会議所会員企業 ・観光協会会員、温泉旅館組合会員 ・静岡県トラック協会会員、静岡県バス協会会員、静岡県タクシー協会会員
	各種団体	その他地域ヒアリング ・自衛隊 ・中部圏、首都圏の全国旅行業協会・日本旅行業協会 ・沿線地域と相互支援協定を締結している地方公共団体

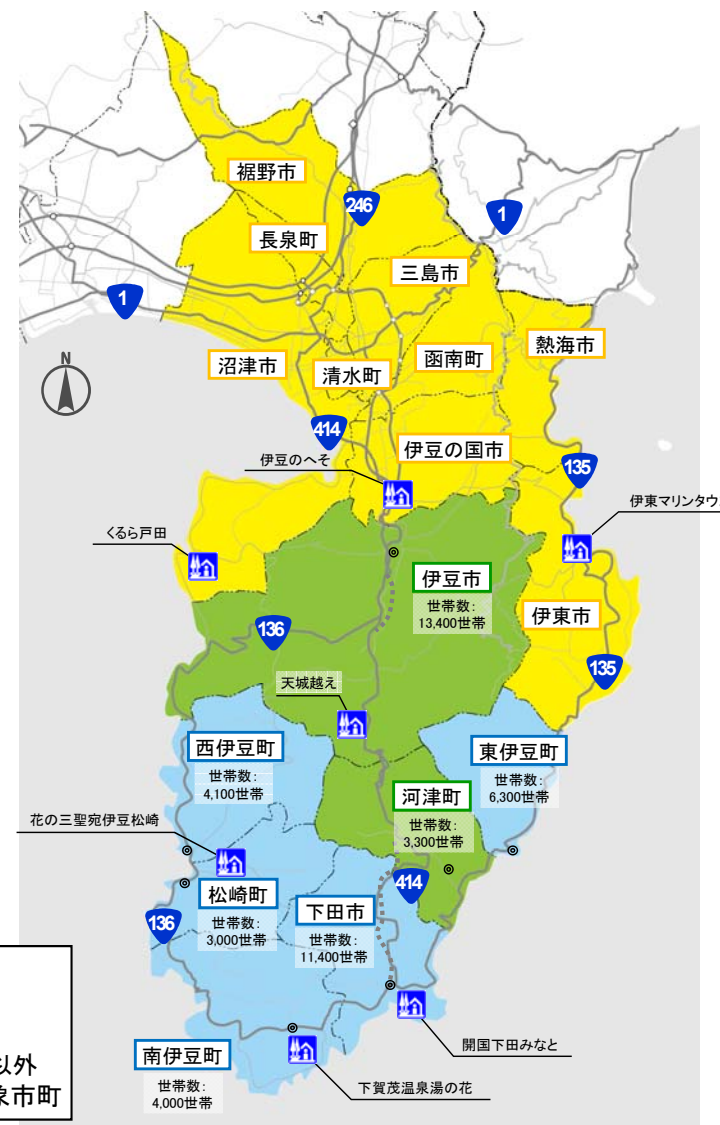
周知方法：記者発表、ポスター掲示
国、県、沿線・周辺地域地方公共団体HPへのバナー貼り付け、市町広報誌

配布方法：①沿線・周辺地域は、全戸配布
②上記以外の伊豆地域は、市町役場や「道の駅」へのアンケート用紙設置

回収方法：①郵便ポスト
②市町役場や「道の駅」に投函ボックスを設置

期 間：約1ヶ月

●ヒアリング実施範囲



6-2. アンケート調査項目の考え方

●アンケートの調査項目・内容

アンケート調査項目	アンケート調査内容
道路利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ■ 自動車の利用頻度 <ul style="list-style-type: none"> ・ 毎日、週に数回程度、月に数回程度、ほぼ利用しない、利用したことがない ■ 利用目的 <ul style="list-style-type: none"> ・ 仕事、通勤・通学、買い物、通院、観光・レジャー 等
道路の課題	<ul style="list-style-type: none"> ■ 対象区間の道路の課題 <ul style="list-style-type: none"> ・ 地震や津波の発生時に道路が寸断し地域が孤立 ・ 大雨などによる通行止め ・ 高度医療施設(沼津市立病院、順天堂大学静岡病院)へのアクセス性が低い ・ 観光期の渋滞が顕著 ・ 急カーブ、急な坂、道路幅が狭いなどの箇所が多く、走行性に課題 ・ 交通事故が多い 等
道路の機能・役割	<ul style="list-style-type: none"> ■ 対象区間の道路に求められる機能・役割 <ul style="list-style-type: none"> ・ 災害時に機能するネットワークが確保されること ・ 救急病院への移動や広域的な救急搬送が円滑にできること ・ 観光や地域間交流を支援できること ・ 安全・快適に走行できること 等
その他自由意見	<ul style="list-style-type: none"> ■ その他、道路に関する自由意見