

社会資本整備審議会 道路分科会 中部地方小委員会（令和4年度 第2回）

令和5年度 新規事業候補箇所の説明資料



国土交通省中部地方整備局

一般国道414号（伊豆縦貫自動車道）天城峠道路（月ヶ瀬～茅野）に係る新規事業採択時評価

- ・災害時にも機能する信頼性の高いネットワークを確保
- ・第三次救急医療施設へのアクセスを改善し、救急医療活動を支援
- ・高速ネットワークの確保により、伊豆地域の観光振興を支援

1. 事業概要

・起終点：静岡県伊豆市矢倉～静岡県伊豆市湯ケ島

・延長等：5.7km

（第1種第3級、2車線、設計速度80km/h）

・全体事業費：約900億円

・計画交通量：約9,100台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約7,200台/日	約700台/日	約1,200台/日

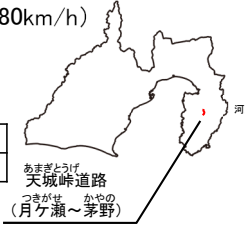


図1 広域図

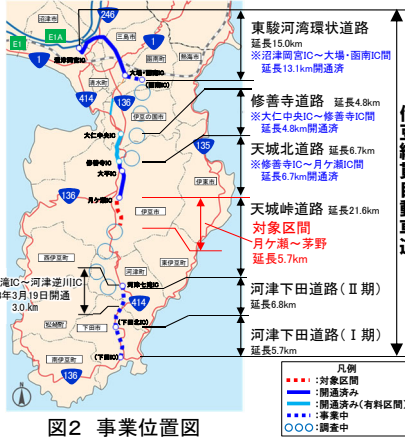


図2 事業位置図

2. 課題

①災害に対する道路ネットワークの脆弱性

・南海トラフ巨大地震等の発生後、伊豆地域沿岸部では、津波による浸水が想定されていることから、内陸部の対象区間は道路啓開作業の最優先路線に位置づけられている

・新東名、東名高速道路からの救命・救援ルートとして早期に復旧する必要があるが、緊急輸送が可能なレベルまでの復旧に1週間以上必要(図3)

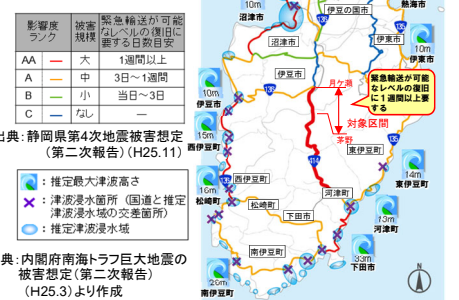


図3 緊急輸送道路の被害想定

②第三次救急医療施設へのアクセス

・伊豆地域南部には第三次救急医療施設が無いため、伊豆地域北部の第三次救急医療施設への救急搬送には、約1時間20分を要し、伊豆地域南部における心疾患の死亡率は全国平均の約2倍と高い(図4、5)

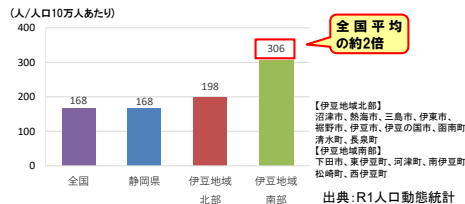


図4 心疾患での死亡率



図5 下田市から第三次救急医療施設への搬送

③周遊観光に不可欠な高速道路ネットワーク

・全国有数の観光施設が豊富に立地する伊豆地域は、訪問者の交通手段の約8割が自動車を利用しているが、伊豆地域南部には、高速ネットワークが無い(図6、図7)

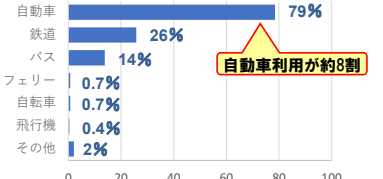
・観光シーズンに渋滞が多いことや、線形不良、幅員不足等により、観光客の旅行中の移動に対する不満は県内で最も高い(図8)



写真1 河津桜



図6 伊豆地域の主要な観光施設



出典：令和元年度静岡県における観光の流動実態と満足度調査(移動に利用した交通手段をすべて回答(複数回答可))

図7 伊豆地域(長泉町・清水町を除く)への利用交通手段



出典：令和元年度静岡県における観光の流動実態と満足度調査(回答に対する「非常に不満」「やや不満」の合計の割合)

図8 旅行中の移動に対する不満度

3. 整備効果

効果1 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【◎】

・災害発生時に代替性が確保され、信頼性の高い道路ネットワークを構築

○月ヶ瀬IC～下田市までの所要時間【現況】61分 ⇒【整備後】36分(25分短縮)

出典：【現況】ETC2.0プローブ情報(2022年9月平日7-19時間平均)
【整備後】未開通区間は設計速度を用いて算出(河津下田道路(Ⅰ・Ⅱ期)、対象区間は設計速度80km/hとして算出)

効果2 救急医療施設等への速達性・確実性の向上【◎】

・伊豆地域南部から第三次救急医療施設までの救急搬送時間が短縮

○下田市～順天堂大学静岡病院(第三次救急医療施設)までの所要時間【現況】77分 ⇒【整備後】51分(26分短縮)

出典：【現況】ETC2.0プローブ情報(2022年9月平日7-19時間平均)
【整備後】未開通区間は設計速度を用いて算出(河津下田道路(Ⅰ・Ⅱ期)、対象区間は設計速度80km/hとして算出)

効果3 高速ネットワークの確保による観光振興の支援【◎】

・移動時間短縮により観光圏域が拡大し、観光客の増加が期待されるなど、伊豆地域の観光振興を支援

○下田市の1時間圏域における主要な観光拠点数【現況】31拠点 ⇒【整備後】35拠点(4拠点増加)

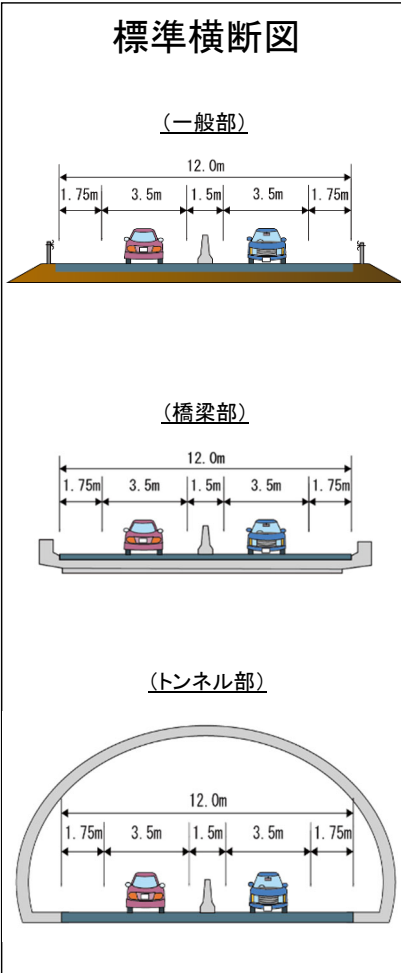
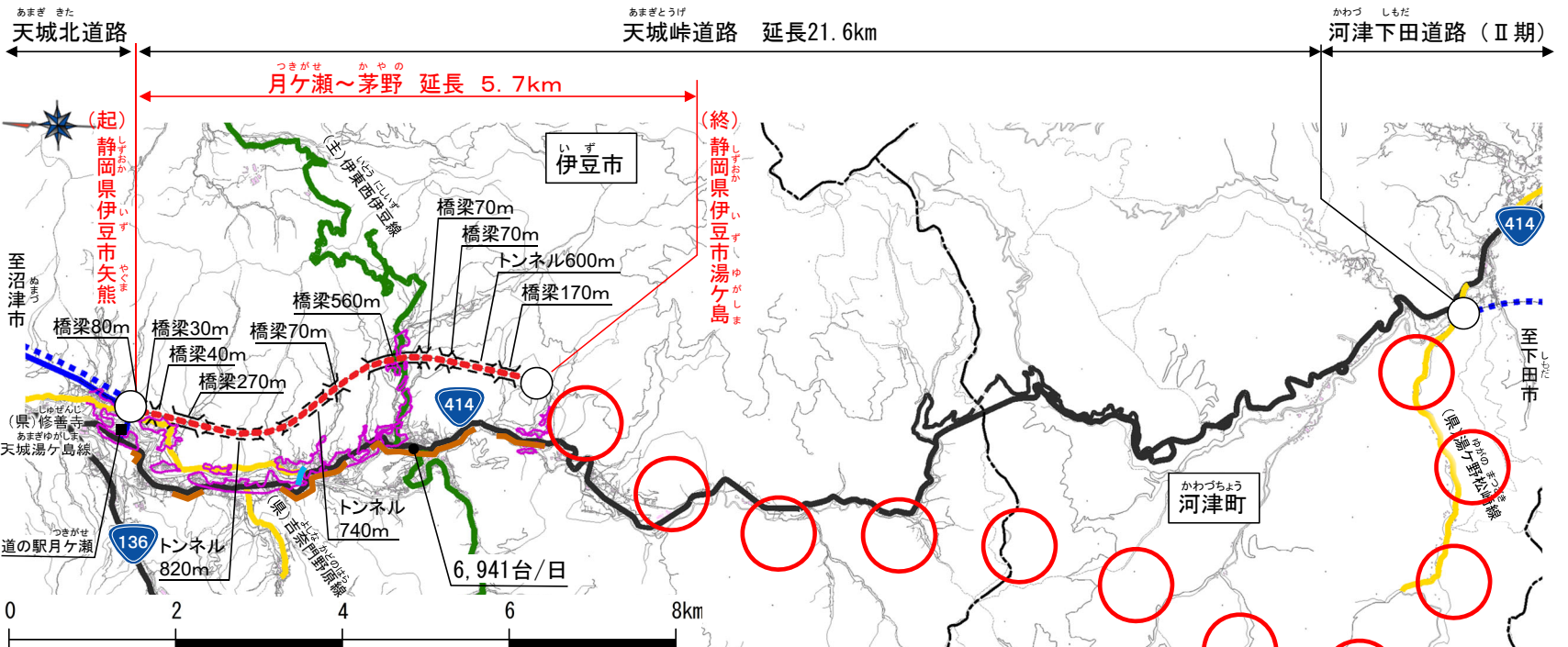
出典：令和元年度静岡県観光交流の動向調査地点一覧より作成

■費用便益分析結果(貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

B/C	EIRR※1	総費用	総便益
1.3 (0.8)	5.0% (2.9%)	8,223億円※2 (550億円※2)	10,314億円※2 (440億円※2)

注)上段の値は、沼津湾IC～(仮称)下田ICを対象とした場合、下段()書きの値は事業化区間を対象とした場合の費用便益分析結果
※1：EIRR：経済的内部収益率
※2：基準年(令和4年)における現在価値を記載(現在価値算出のための社会的割引率：4%)

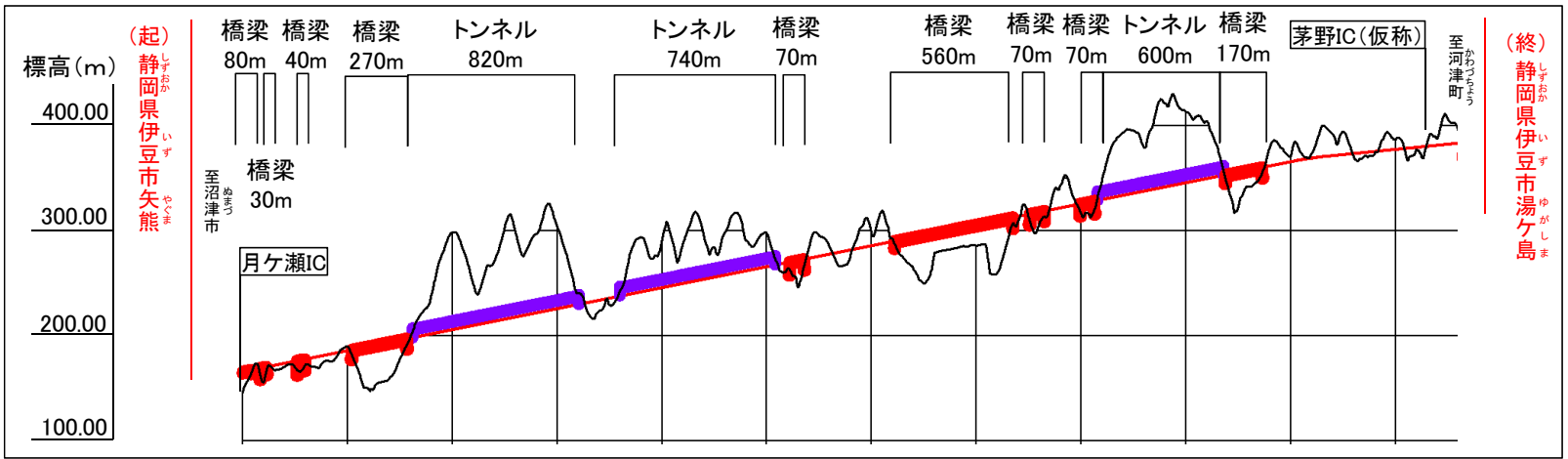
一般国道414号（伊豆縦貫自動車道）天城峠道路（月ヶ瀬～茅野）に係る新規事業採択時評価



.....	対象区間	○○○	調査中区間	交通量 台/日	交通量 (H27全国道路・街路 交通情勢調査)
.....	高速道路	≡	橋梁構造	○	集落・市街地
——	一般国道	⌋-----⌋	トンネル構造	○	主な施設
——	主要地方道	——	平面線形不良区間	— · — ·	市町村境界線
——	一般県道	——	縦断線形不良区間	——	車線数 (2車線/4車線)

全体延長: 5.7km
 土工延長: 2.2km(38%)
 橋梁延長: 1.3km(24%)
 トンネル延長: 2.2km(38%)

計画縦断面図



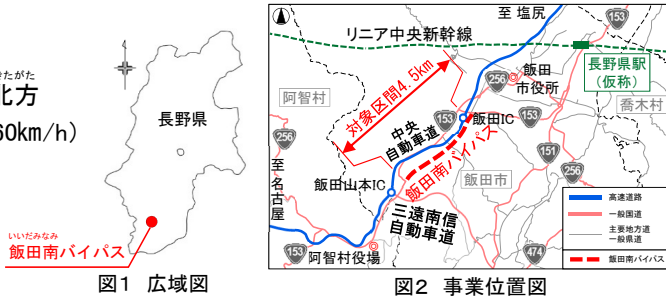
一般国道153号 飯田南バイパスに係る新規事業採択時評価

- 生活交通と通過交通を分離することで、交通混雑が解消され、交通の円滑化に寄与
- 交通混雑の解消により、速度低下を起因とする交通事故が減少し、安全性が向上
- リニア中央新幹線の開業を見据え、リニア駅を中心とした道路網のアクセス強化を図ることで、物流・観光振興を支援

1. 事業概要

- 起終点: 長野県飯田市竹佐～長野県飯田市北方
- 延長等: 4.5km (第3種第2級、4車線、設計速度60km/h)
- 全体事業費: 約350億円
- 計画交通量: 約26,500台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約20,400台/日	約4,100台/日	約2,000台/日



2. 課題

①朝・夕の渋滞による速度低下

- 生活交通と通過交通の混在により、交通容量を超過し、通勤交通等が増える朝・夕を中心に渋滞による速度低下が発生(写真1、図3)。



写真1 国道153号の渋滞状況 (飯田IC西交差点下り7時台)

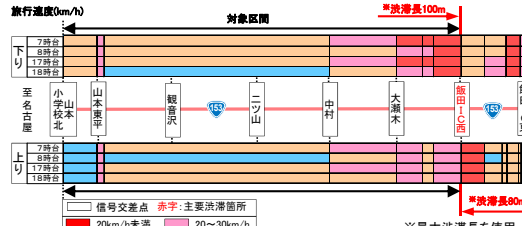


図3 評価対象区間の旅行速度

②交通事故の多発

- 対象区間の死傷事故率は、43件/億台kmと長野県平均の約2倍であり、速度低下を原因とする追突事故が多い(図4、図5)。
- 十分な歩道幅員がないため、通学児童をはじめ、歩行者の安全性に課題(写真2)。

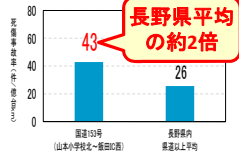


図4 死傷事故率



図5 事故類型



写真2 国道153号の歩道

③リニア駅を中心とした道路網のアクセス強化

- 飯田市は、航空宇宙産業のクラスター形成特区指定企業の集積数が全国2位であり、周辺には豊富な観光資源も存在(図6、図7)。
- 飯田IC西交差点付近の混雑度は現状1.56であり、リニア中央新幹線の開業により産業振興・観光需要増加が見込まれ、更なる交通の増加が想定されるため、リニア駅を中心とした道路網のアクセス強化が必要(図7)。

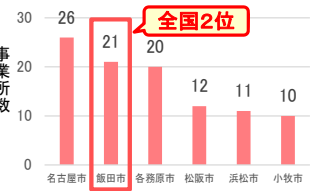


図6 航空宇宙産業企業の立地数



図7 観光施設・物流施設等位置図

3. 整備効果

効果1 混雑緩和による交通の円滑化【◎】

- 現道153号から対象区間へ交通が転換することにより、現道153号の混雑が緩和され、旅行速度が向上。

○飯田市役所～阿智村役場の旅行速度【現況】31km/h ⇒【整備後】40km/h (9km/h向上)

出典:【現況】ETC2.0プローブ情報(2022年10月平日平均7時台)を用いて算出
【整備後】未開通区間(飯田南バイパス)は規制速度60km/hとして算出

○中村交差点～飯田IC西交差点の混雑度【現況】1.56 ⇒【整備後】0.54 (約7割減少)

出典:【現況】平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査
【整備後】交通量推計の変化率を用いて算定

効果2 交通安全の確保【◎】

- 交通混雑の解消により、速度低下を起因とする交通事故の減少が図られるとともに、交通量が減少することから安全性にも寄与。

○中村交差点～飯田IC西交差点の交通量【現況】15,300台/日 ⇒【整備後】5,300台/日 (約7割減少)

出典:【現況】平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査
【整備後】交通量推計の変化率を用いて算定

○山本小学校北交差点～飯田IC西交差点の事故件数【現況】10件/年 ⇒【整備後】2件/年

出典:【現況】ITARDA事故統合DB(H29～R2)
【整備後】人身事故算定式に基づき算出

効果3 物流・観光振興の支援【◎】

- 移動時間の短縮により、リニア駅を中心とした道路網のアクセス強化を図り、物流、観光振興を支援。

○所要時間

飯田市役所～阿智村役場 【現況】23分 ⇒【整備後】17分 (6分短縮)

リニア長野駅(仮称)～屋神温泉 【現況】35分 ⇒【整備後】27分 (8分短縮)

出典:【現況】ETC2.0プローブ情報(2022年10月平日平均7時台)を用いて算出
【整備後】未開通区間(飯田南バイパス)は規制速度60km/hとして算出

■費用便益分析結果

(貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

B/C	EIRR※1	総費用	総便益
1.4	5.7%	254億円※2	348億円※2

※1: EIRR: 経済的內部収益率

※2: 基準年(令和4年)における現在価値を記載(現在価値算出のための社会的割引率: 4%)

■道路ネットワークの防災機能評価結果

改善 べア数	脆弱度		累積脆弱度 の変化量	改善度		評価
	整備前	整備後		通常時	災害時	
20	0.05[B]	0.01[B]	▲2.45	0.06	0.10	◎

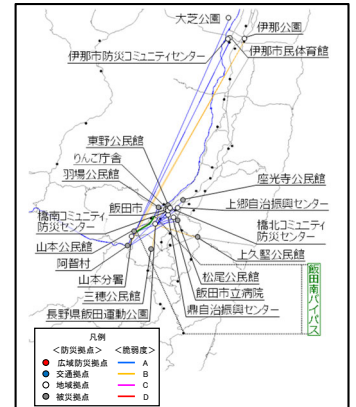
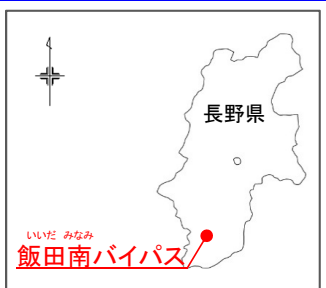
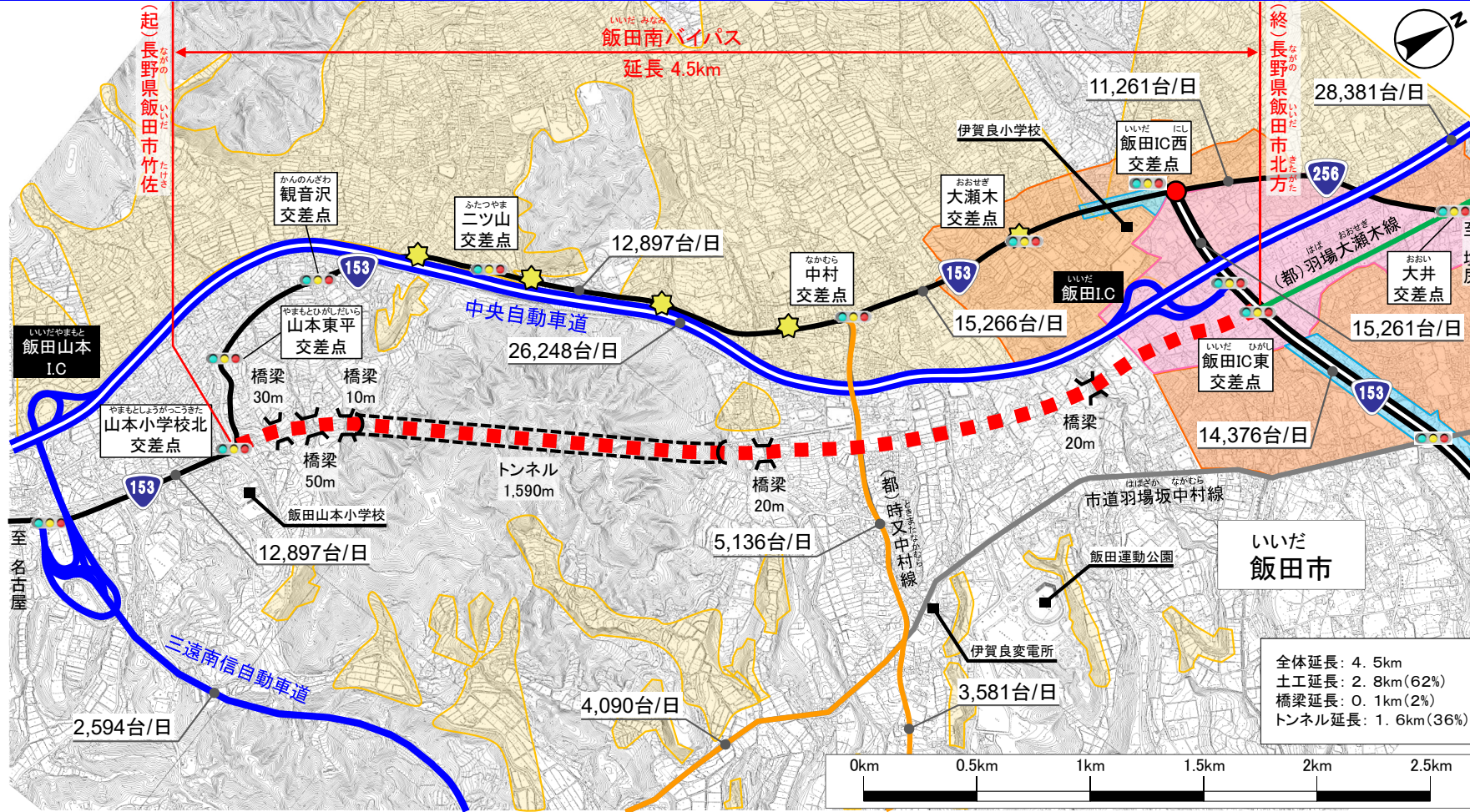
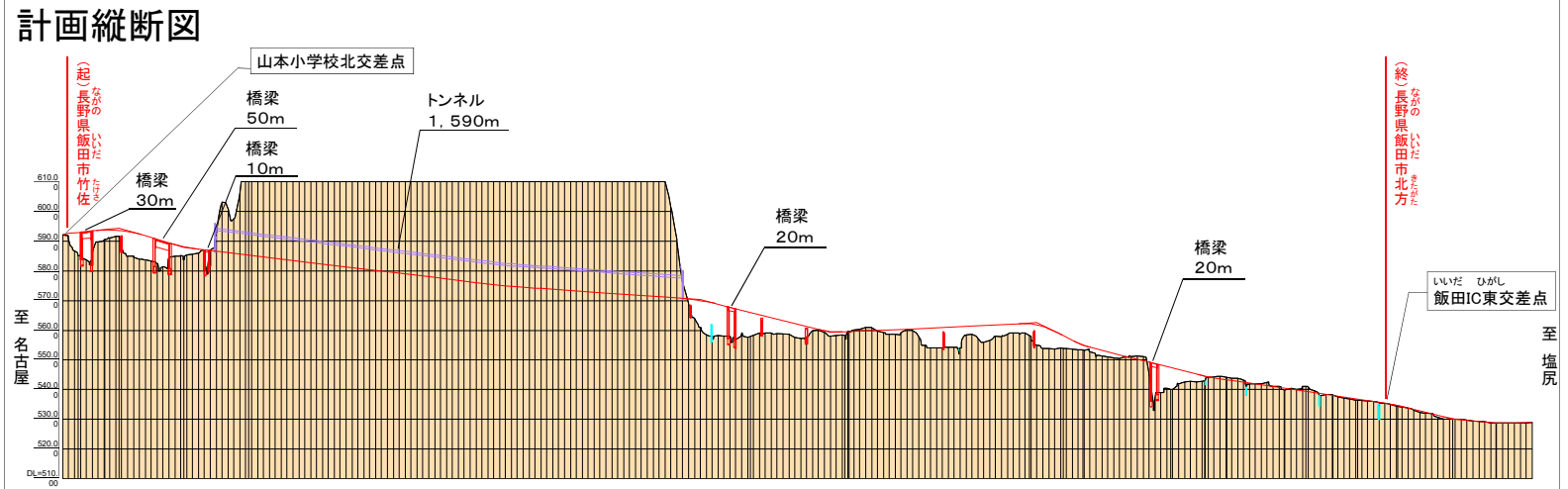
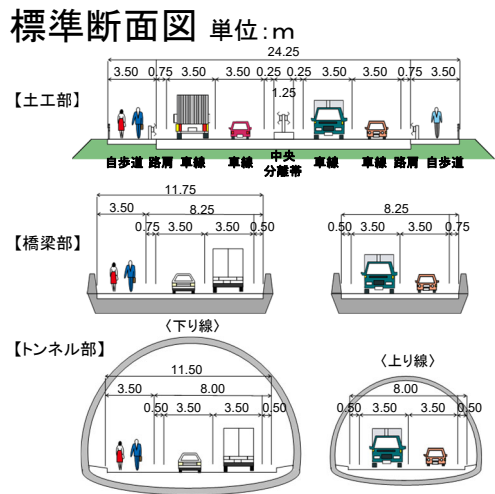


図8 整備後の防災機能ランク

一般国道153号 飯田南バイパスに係る新規事業採択時評価



凡例	
	対象区間
	高速道路
	一般国道
	主要地方道
	一般都道府県道
	その他道路
	橋梁構造
	トンネル構造
	主要渋滞箇所
	事故危険区間
	交通量(台/日) 交通量(H27全国道路・街路交通情勢調査)
	市街地(集落)
	工業地域
	商業地域
	主な施設
	車線数(2車線/4車線)
	土砂災害警戒区域



一般国道256号 堀越峠道路に係る新規事業化採択時評価

- ・東海北陸自動車道と国道41号のダブルネットワークの代替性を補完する東西軸の強化
- ・地域の孤立リスクとなっている国道256号堀越峠の雨量規制等の課題箇所に並行し、暮らしを支える信頼性の高い道路を確保
- ・観光名所である郡上市、下呂市、中津川市間のアクセス強化により、リニア中央新幹線の観光活性化効果を広域に波及

1. 事業概要

- ・起終点：岐阜県郡上市八幡町初納
～岐阜県郡上市八幡町入間
- ・延長等：5.9km(第3種2級、2車線、設計速度60km/h)
- ・全体事業費：約390億円
- ・計画交通量：約4,000台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約2,500台/日	約600台/日	約900台/日

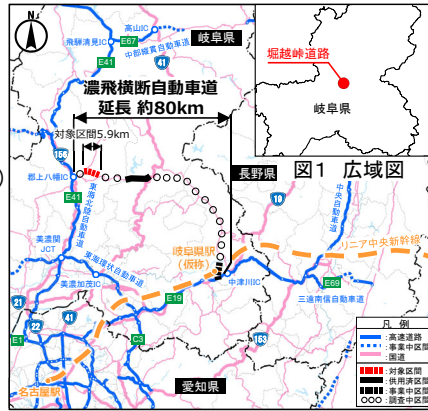


図2 事業位置図

2. 課題

①東海北陸自動車道と国道41号を結ぶ東西軸が脆弱

- ・飛騨地域と中濃地域を結ぶ南北軸は、東海北陸自動車道と国道41号によるダブルネットワークが確保されているが、東西軸が脆弱(図3)
- ・山間部を通る国道41号は、飛騨川の並走や事前通行規制区間等、災害リスクが高く、通行止めが頻発(図3)

②国道256号堀越峠の課題による孤立リスク

- ・国道256号堀越峠はつづら折れの険しい山道である為、事前通行規制区間、線形不良、大雪時のスタック等、通行リスクが高い路線(図4)
- ・郡上市和良地区から郡上市街地への交通は、堀越峠の通行止めにより地域が孤立するため、日常生活に支障が発生(図5)



図3 飛騨・中濃地域を結ぶ南北軸・東西軸



図4 国道256号堀越峠の通行リスク



図5 郡上市和良地区の孤立状況(H30.7月豪雨)

③観光名所である郡上・下呂・中津川間のアクセスが脆弱

- ・郡上・下呂・中津川は岐阜県の観光名所であるが、当該地域を結ぶ道路ネットワークが脆弱であり、地域間連携の障壁となっている(図6)
- ・リニア中央新幹線岐阜県駅(仮称)の開業に伴い、更なる観光客増加が期待され、リニア効果を広域に波及するためのアクセス強化が課題(図7)

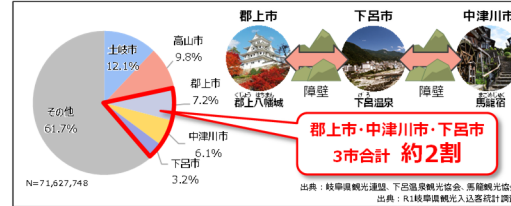


図6 岐阜県内の市町村別の観光入込客数

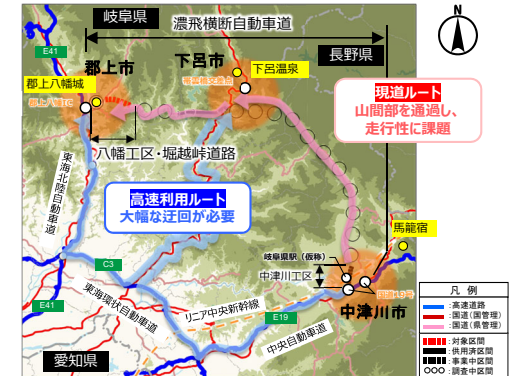


図7 リニア中央新幹線岐阜県駅からのアクセスルート

3. 整備効果

効果1 ダブルネットワークの代替性を補完する東西軸強化【◎】

- ・災害等による国道41号通行規制時の、下呂市と高山市間の所要時間が短縮。
○下呂市～高山市間の迂回所要時間短縮
【現況】約135分⇒【整備後】約123分(約12分短縮)
※【現況】H27年全国道路・街路交通情勢調査(昼間12時間旅行速度)、堀越峠区間はH29岐阜県調査結果で算出
【整備後】上記のうち、対象区間は設計速度60km/hで算出(対象区間:堀越峠道路)

効果2 山間地域の暮らしを支える信頼性の高い道路の確保【◎】

- ・国道256号堀越峠の通行リスクに対し、信頼性の高い道路を確保。
○国道256号堀越峠の通行リスク
【現況】事前通行規制区間1区間、線形不良24箇所⇒【整備後】濃飛横断自動車道により解消

効果3 リニア効果を広域に波及するためのアクセス強化【◎】

- ・リニア中央新幹線の開業を見据え、観光名所である郡上市、下呂市、中津川市間のアクセスを強化することで、地域観光を支援。
○中津川市～郡上市間の所要時間短縮
【現況】約125分⇒【整備後】約109分(約16分短縮)
※【現況】H27年全国道路・街路交通情勢調査(昼間12時間旅行速度)、堀越峠区間はH29岐阜県調査結果で算出
【整備後】上記のうち、対象区間・事業区間は設計速度60km/hで算出(対象区間:事業区間:堀越峠道路、中津川工区)

■費用便益分析結果(貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

B/C	EIRR※1	総費用	総便益
1.4 (0.7)	5.5% (2.1%)	1,371億円※2 (294億円※2)	1,897億円※2 (214億円※2)

注) 上段の値は濃飛横断自動車道(郡上～中津川)を対象とした場合、下段()書きの値は事業化区間を対象とした場合の費用便益分析結果
※1: EIRR: 経済的内部収益率
※2: 基準年(R4年)における現在価値を記載(現在価値算出のための社会的割引率: 4%)

■道路ネットワークの防災機能評価結果

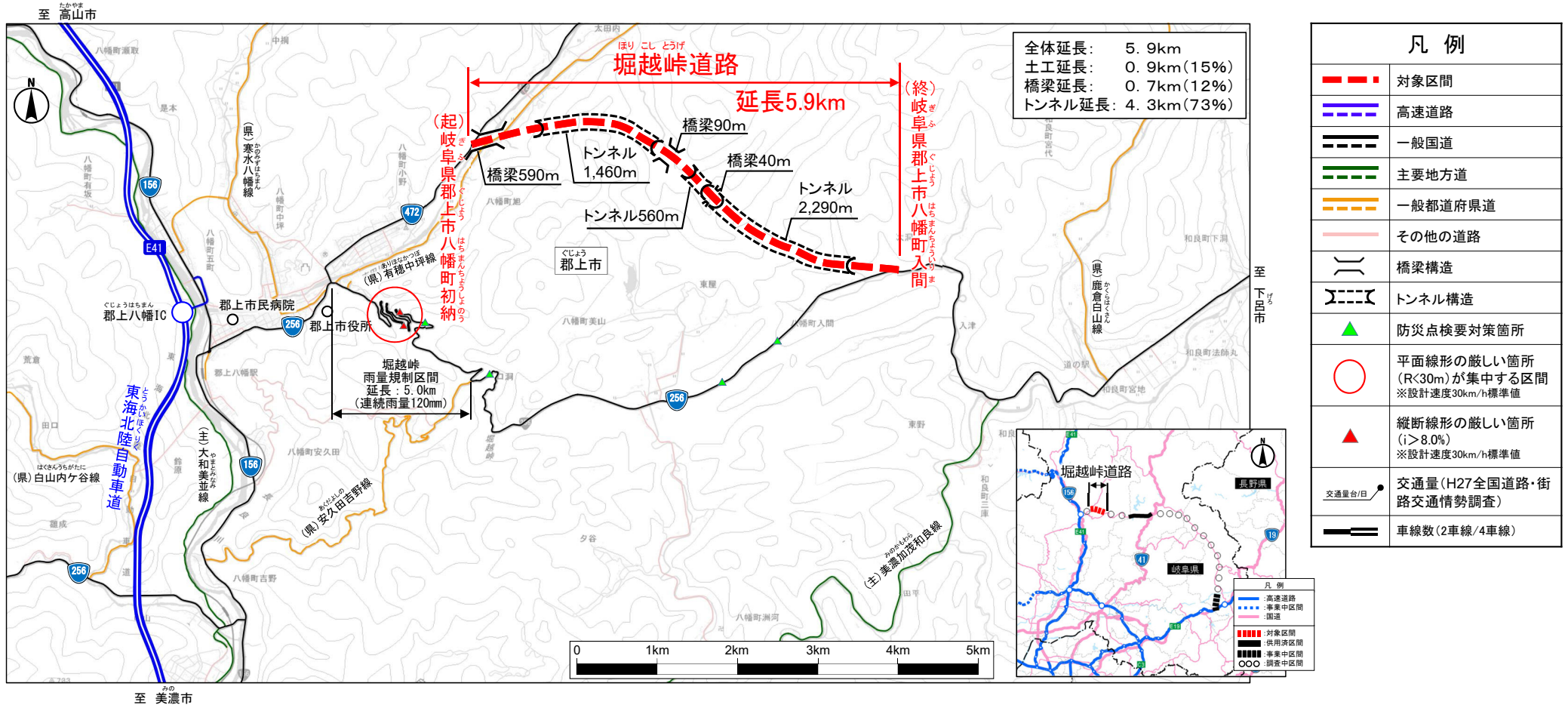
改善 ベア数	脆弱度 (防災機能ランク) の変化量		累積脆弱度 の変化量	改善度		評価
	整備前	整備後		通常時	災害時	
9 (9)	1.00 [D] (1.00 [D])	0.28 [B] (0.30 [B])	▲147.57 (▲94.34)	0.09 (0.03)	1.00 (1.00)	◎

注) 上段の値は郡上～中津川を対象とした場合、下段()書きの値は事業化区間を対象とした場合の防災機能評価結果



図8 整備後の防災機能ランク

一般国道256号 堀越峠道路に係る新規事業化採択時評価



凡例	
	対象区間
	高速道路
	一般国道
	主要地方道
	一般都道府県道
	その他の道路
	橋梁構造
	トンネル構造
	防災点検要対策箇所
	平面線形の厳しい箇所 (R<30m)が集中する区間 ※設計速度30km/h標準値
	縦断線形の厳しい箇所 (i>8.0%) ※設計速度30km/h標準値
	交通量(H27全国道路・街路交通情勢調査)
	車線数(2車線/4車線)

