

## 再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道1号 <small>いずじゅうかんじどうしゃどう</small> 伊豆縦貫自動車道 <small>ひがしするがわんかんじょうどうろ</small> 東駿河湾環状道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：静岡県沼津市岡宮 至：静岡県田方郡函南町平井			延長	15.0 km
事業概要					
<p>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。</p> <p>本事業の一般国道1号東駿河湾環状道路は、沼津市岡宮を起点とし、田方郡函南町平井に至る延長15.0kmの道路であり、交通渋滞の緩和、交通事故の削減、観光支援の3点を主な目的として事業を推進しています。</p>					
S63年度事業化	S62年度、H7年度 都市計画決定	H元年度用地着手		H7年度工事着手	
全体事業費	2,520億円	事業進捗率	約92%	供用済延長	13.1 km
計画交通量	36,200台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年	
	1.5 (残事業)	208/3,601億円 事業費：170/3,491億円 維持管理費：38/110億円	1,756/5,462億円 走行時間短縮便益：1,462/4,823億円 走行費用減少便益：220/483億円 交通事故減少便益：74/156億円	平成28年	
感度分析の結果					
<p>(事業全体) 交通量：B/C=1.5~1.5(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=8.3~8.6(交通量±10%)          事業費：B/C=1.4~1.7(事業費±10%) 事業費：B/C=7.8~9.2(事業費±10%)          事業期間：B/C=1.4~1.7(事業期間±20%) 事業期間：B/C=8.1~8.7(事業期間±20%)</p>					
事業の効果等					
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・新幹線駅(JR三島駅)へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>②都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・主要な観光地(伊豆地域)へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>⑤安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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【国道1号(塚原新田交差点、谷田交差点等)】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。</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第一次緊急輸送路として位置付けられている。</li> </ul> <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul>					

関係する地方公共団体等の意見

県知事の意見：

- ・伊豆縦貫自動車道は、伊豆地域の主要産業である観光業や農林水産業の振興を始め、移住・定住や新たな企業立地の促進など、様々なストック効果を生み出すとともに、南海トラフ巨大地震の発生時には「命の道」となることから、早期の全線開通が求められています。
- ・本事業は、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、沼津・三島都市圏の渋滞を緩和するとともに、大規模災害発生時の緊急輸送路の機能強化を図るものであり、当該地域はもとより伊豆地域全体の発展と住民の安全・安心確保に寄与する重要な事業です。
- ・静岡県では、国や市町と一体になった伊豆半島全体の道路ネットワークの構築に取り組んでおりますので、引き続き、早期の効果発現に向け事業を推進するとともに、更なるコスト縮減が図られるよう、併せてお願いします。
- ・また、各年度の事業実施に当たっては、引き続き本県と十分な調整をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・伊豆半島の玄関口にある主要観光施設では、入り込み客数が増加していますが、伊豆半島の中・南部では横ばい、もしくは減少傾向。
- ・伊豆の国市の「韮山反射炉」が平成27年7月に世界遺産登録され、観光交流客数が平成26年度の約7倍に増加。
- ・伊豆市の「伊豆ペロドローム」において、2020年東京オリンピック、パラリンピックの競技開催が決定。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約92%、用地取得率は約88%に至っている。（平成27年度末）
- ・（参考）前回評価時：事業進捗率は約89%、用地取得率は約88%

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・大場・函南IC～函南IC（仮称）間（延長1.9km）は、周辺道路の整備状況や関係機関との調整状況を踏まえつつ、整備を実施。

施設の構造や工法の変更等

- ・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。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

- ・以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。  
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。