

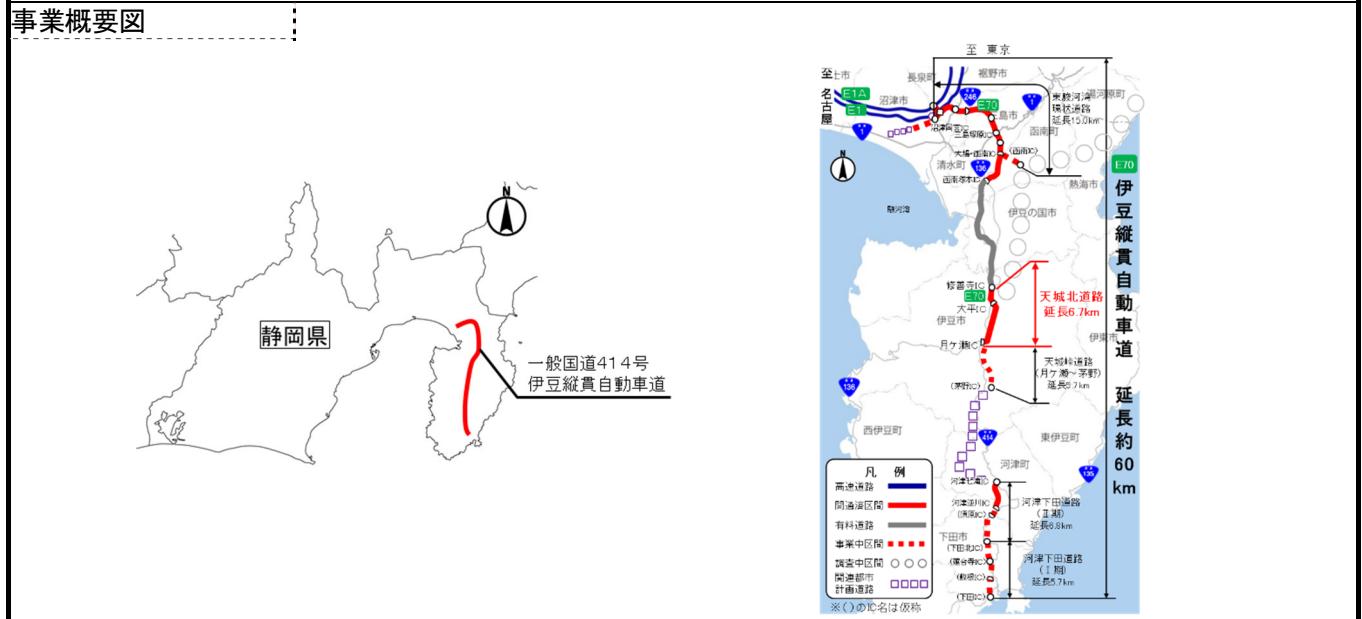
## 事後評価結果（令和5年度）

担 当 課：中部地方整備局 道路部 道路計画課  
担当課長名：柴田 康晴

<b>事業名</b>	一般国道414号 伊豆縦貫自動車道 天城北道路	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 中部地方整備局
<b>起終点</b>	自：静岡県伊豆市修善寺 至：静岡県伊豆市矢熊			<b>延長</b>	6.7 km

**事業概要**  
一般国道414号伊豆縦貫自動車道天城北道路は、静岡県伊豆市修善寺から静岡県伊豆市矢熊に至る延長6.7 kmの自動車専用道路である。

**事業の目的・必要性**  
一般国道414号天城北道路は、伊豆縦貫自動車道の一部を構成し、交通渋滞の緩和を図るとともに、緊急輸送路の機能強化、観光振興の支援、救急医療活動の支援を目的に実施した、延長6.7 kmの事業である。



<b>事業の効果等</b>	<b>事業期間</b>	事業化年度: H6年度	用地着手: H12年度	供用年: (当初) — / R1年度	変動	—	
		都市計画決定: —	工事着手: H14年度	(暫定/完成): (実績) H30年度 / —	変動	—	
	<b>事業費</b>	計画時 (暫定/完成)	(名目値) — / 570億円 (実績値) — / 572億円	実績 (暫定/完成)	(名目値) 485億円 / — (実績値) 492億円 / —	変動	—
	<b>交通量</b> (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	— / 21,600台/日	実績 (暫定/完成)	10,000台/日 / —	変動	—
	<b>旅行速度向上</b> (供用前現道→当該路線)	32.9km/h → 67.6km/h (供用直前年次) H27年度 (供用後年次) R3年度		<b>交通事故減少</b> (供用前現道→供用後現道)	132.4件/億台扣 → 18.9件/億台扣 (供用直前年次) H26~H29年 (供用後年次) H31~R3年		
<b>費用対効果分析結果</b> (当初)	B/C: 3.2	総費用: 449億円 (事業費: 430億円, 維持管理費: 19億円, 更新費: ー億円)	総便益: 1,450億円 (走行時間短縮便益: 1,311億円, 走行経費減少便益: 92億円, 交通事故減少便益: 47億円)	基準年: 平成15年			
<b>費用対効果分析結果</b> (事後)	B/C: 1.3 (1.3)	総費用: 8,516億円 (事業費: 7,954億円, 維持管理費: 444億円, 更新費: 118億円)	総便益: 10,721億円 (走行時間短縮便益: 9,530億円, 走行経費減少便益: 966億円, 交通事故減少便益: 225億円)	基準年: 令和5年			
<b>事業遅延によるコスト増</b>		費用増加額: ー億円	便益減少額: ー億円				

	<p>事業遅延の理由 特になし</p>
	<p>交通量変動の理由 計画時では、将来（H32（R2））交通需要予測において、調査中路線も含んだ伊豆縦貫自動車道全線の供用を見込んでいるが、事後評価時（R5）では天城北道路2車線や未事業化区間、事業中区間があることから、交通量に変動が生じたものと考えられる。</p>
	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>① 円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 並行区間の年間渋滞損失削減率（約9割削減）。</li> <li>・ 並行区間を利用するバス路線（東海バス）の運行時間の短縮（20分⇒13分）。</li> </ul> <p>② 国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 伊豆の国市役所～伊豆市役所天城湯ヶ島支所間のアクセス向上（26分⇒21分）。</li> </ul> <p>③ 個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 修善寺駅～天城峠間のアクセス向上（34分⇒27分）。</li> </ul> <p>④ 安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 天城湯ヶ島地区⇒順天堂大学医学部附属静岡病院（第三次医療施設）へのアクセス向上（28分⇒23分）。</li> </ul> <p>⑤ 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> <li>・ 緊急輸送道路の代替路線を形成。</li> </ul> <p>⑥ 地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 対象道路の整備により、自動車からのCO2排出量が削減（3.8千t-CO2/年削減）。</li> </ul> <p>⑦ 生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現道等における自動車からのNO2排出削減（約5割削減）。</li> <li>・ 現道等における自動車からのSPM排出削減（約5割削減）。</li> </ul>
	<p>その他評価すべきと判断した項目 特になし</p>
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目 特になし。</p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目 特になし。</p>
	<p>事業評価監視委員会の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 審議の結果、暫定2車線の効果が発現しており、当該事業に関しては、今後の暫定2車線に対する事後評価及び改善措置は必要ないとした事業者の判断は妥当である。</li> </ul>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成20年4月に天城北道路の修善寺IC～大平IC間が、平成31年1月に大平IC～月ヶ瀬IC間が開通。</li> <li>・ 断面交通量は横ばいで推移しているが、天城北道路の全線開通により、一般国道136号現道の交通量は約6割減少し、天城北道路に転換している。</li> </ul>

今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性

- ・一般国道414号 伊豆縦貫自動車道 天城北道路は、暫定2車線の効果が発現していることから、今後暫定2車線に対する事後評価の必要はないと考える。
- ・なお、伊豆縦貫自動車道は複数の区間を一体とした評価を実施しており、引き続き、天城北道路を含めた伊豆縦貫自動車道全体での事業評価を実施する予定である。
- ・一般国道414号 伊豆縦貫自動車道 天城北道路は、効果が発現しており、暫定2車線までについて改善措置の必要性はないと考える。
- ・今後は周辺の道路ネットワーク整備の進捗状況や交通状況を踏まえて、4車線化を検討する。

計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

- ・現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し等の必要性はないと考える。

特記事項

特になし。

※ 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。