

伊豆縦貫自動車道(天城湯ヶ島～河津)における計画段階評価

1. 伊豆地域の課題

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、津波による沿岸部の道路の浸水、山崩れや崖崩れによる山間部の道路の寸断が予想されるなど、道路ネットワークが脆弱。(図1)(写真1)
○国道414号は、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1)

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、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搬送しているが、救急搬送には、約1時間20分を要している。(図2、図4)

○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3)

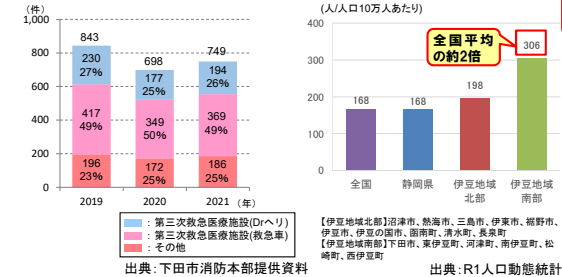
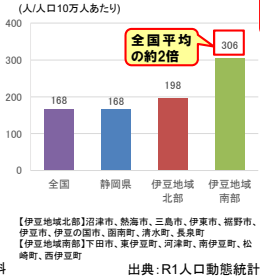


図3 心疾患での死亡率



③周遊観光に不可欠な高速ネットワーク

○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、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5)
○伊豆地域の観光交流客数は、北部は増加傾向であるものの、南部は増加が見られない。(図6、図7)

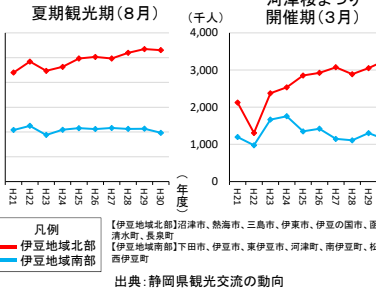
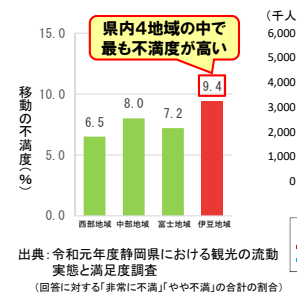


図5 旅行中の移動に対する不満度

図6 伊豆地域の観光交流客数



図1 緊急輸送道路の被害想定

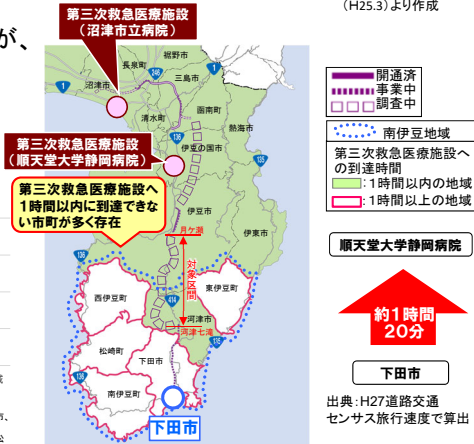


図4 下田市から第三次救急医療施設への搬送

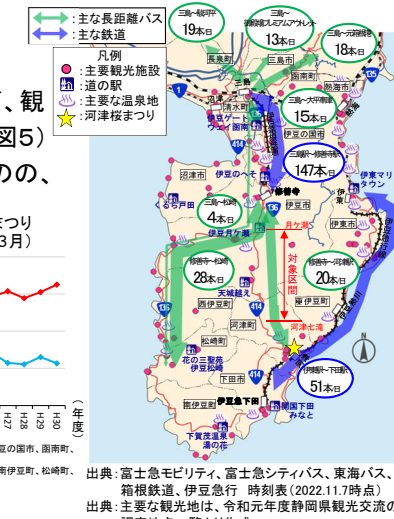


図7 伊豆地域の主要な観光施設と公共交通

2. 原因分析

①災害時における信頼性の高い道路が不足

○国道414号には、異常気象時事前通行規制区間が存在。(図8)
○対象区間は、降水量が著しく多く全国平均の約2~3倍で、大雨や崩土・倒木による通行止めが多発。(図9)

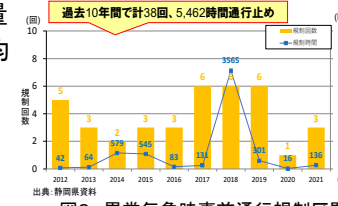


図9 異常気象時事前通行規制区間での通行止め実績

②線形不良、幅員不足

○国道414号には線形不良区間や幅員不足区間が多数存在。(図10、写真2、写真3)

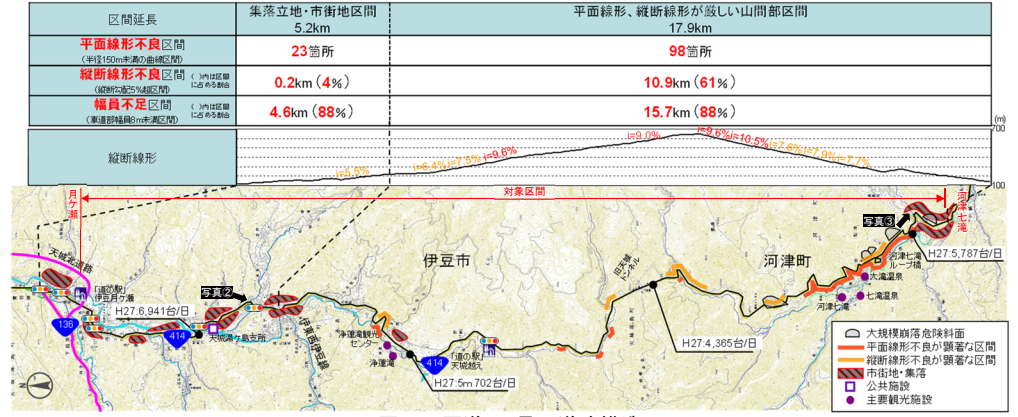


図10 国道414号の道路構造



写真2 狭隘箇所を走行する大型車



写真3 速度低下を生じさせるヘアピンカーブ(R=23m)

③観光時の移動手段が不足

○伊豆地域の交通網は、鉄道網が限定的で長距離バスも乏しいため、観光地の移動手段の約8割は自動車を利用。(図7、図11)

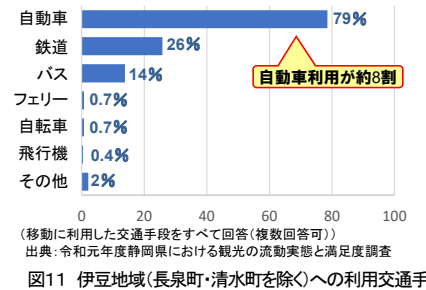


図11 伊豆地域(長泉町・清水町を除く)への利用交通手段

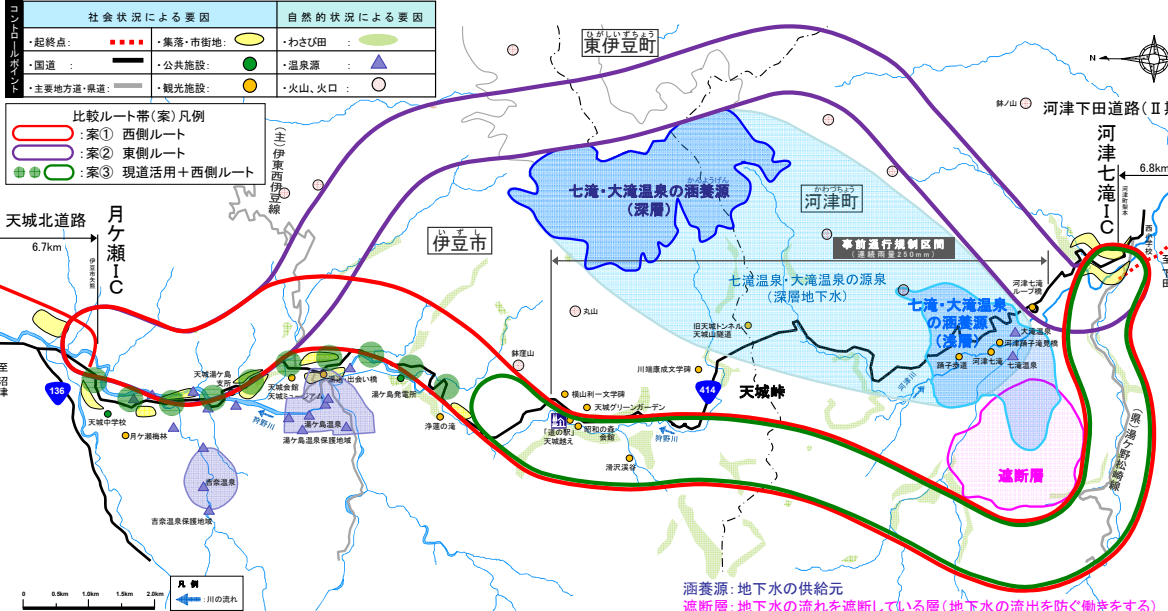
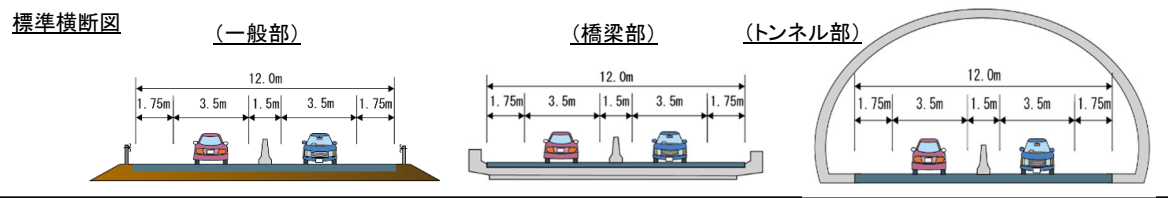
3. 政策目標

- 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
- ②救急医療施設等への速達性・確実性の確保
- ③高速ネットワークの確保による観光振興の支援

伊豆縦貫自動車道(天城湯ヶ島～河津)における計画段階評価

4. 対策案の検討

| 評価項目 | | 案①:西側ルート | 案②:東側ルート | 案③:現道活用+西側ルート |
|-----------|----------------------------|--|---|---|
| ルート帯概要 | | 80km/hで走行できる自動車専用道路 約20km | 80km/hで走行できる自動車専用道路 約20km | 国道414号を改良した一般道路+ 80km/hで走行できる自動車専用道路 約20km |
| 政策目標 | 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 | ◎ 危険物積載車両制限なし ◎ 事前通行規制区間を回避できる | △ 長大トンネルで危険物積載車両制限がある ◎ 事前通行規制区間を回避できる | ◎ 危険物積載車両制限なし ○ ・別線整備区間では事前通行規制区間を回避できる ・現道活用区間でも防災上の危険箇所は回避可能 <但し、現道活用区間ではリダンダンシーが確保されない> |
| | 救急医療施設等への速達性、確実性の向上 | ◎ 救急医療施設等への速達性、確実性に優れる | ◎ 救急医療施設等への速達性、確実性に優れる | △ 案①、案②に比べて救急医療施設等への速達性、確実性に劣る |
| | 高速ネットワークの確保による観光振興の支援 | ◎ 主要な観光施設に最もアクセスしやすい <観光施設の付近に中間ICの設置が可能> | △ 案①、案③に比べて主要な観光施設にアクセスしにくい <観光施設が多く立地する地域から離れたルートとなる> | ○ 主要な観光施設にアクセスしやすい <但し、現道活用区間では通過交通と生活交通が混在> |
| 配慮すべきポイント | 自然環境の保全 | ◎ 温泉影響範囲を回避するなど影響が小さい △ 案②に比べて地形変化が大きい | ◎ 温泉影響範囲を回避するなど影響が小さい ◎ トンネル区間がほとんどであり地形変化が小さい | ◎ 温泉影響範囲を回避するなど影響が小さい △ 案②に比べて地形変化が大きい |
| | 生活環境への配慮 | ◎ 集落への影響が少ない | ◎ 集落への影響が少ない | △ 案①、案②に比べて、現道活用区間において、集落への影響が大きい <現道において、工事中に長期間の通行規制が生じる> |
| | 経済性 | ○ 約1,300～1,500億円 | △ 約1,400～1,600億円 | ◎ 約1,100～1,300億円 |



対応方針(案): 案①による対策が妥当
【計画概要】

- 路線名: 一般国道414号
- 区間: 静岡県伊豆市矢熊～静岡県賀茂郡河津町梨本
- 設計速度: 80km/h
- 概略延長: 約20km
- 標準車線数: 2車線
- 概ねのルート: 図12の案①の通り

(参考) 当該事業の経緯等

計画段階評価及び都市計画決定等の状況

- H27.11 第1回計画段階評価
- H28.9～10 第1回意見聴取
- H29.3 第2回計画段階評価
- H29.8～9 第2回意見聴取
- H29.12 第3回計画段階評価
- R5.1 都市計画決定

地域の要望等

- R3.6 伊豆縦貫自動車道建設促進期成同盟会が国土交通政務官に早期事業化を要望
- R3.11 伊豆縦貫自動車道建設促進期成同盟会が国土交通副大臣、財務政務官に早期事業化を要望
- R4.7 伊豆縦貫自動車道建設促進期成同盟会が国土交通副大臣、財務政務官に早期事業化を要望
- R4.11 伊豆縦貫自動車道建設促進期成同盟会が国土交通政務官、財務政務官に新規事業化を要望
- R5.2 伊豆縦貫自動車道建設促進期成同盟会が国土交通大臣に新規事業化を要望