

再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：前佛 和秀

事業名	一般国道414号 伊豆縦貫自動車道 河津下田道路（Ⅱ期）	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：静岡県賀茂郡河津町梨本 至：静岡県下田市箕作			延長	6.8 km																										
事業概要																															
<p>一般国道414号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へ至る延長約60kmの高規格幹線道路（一般国道の自動車専用道路）である。</p> <p>本事業の一般国道414号河津下田道路（Ⅱ期）は、静岡県賀茂郡河津町梨本を起点とし、下田市箕作に至る延長6.8kmの道路であり、観光支援、救急医療への貢献、緊急輸送道路の確保の3点を主な目的とした道路である。</p>																															
H24年度事業化	-	H25年度用地着手		H26年度工事着手																											
全体事業費	473億円	事業進捗率 (令和2年3月末時点)	約52%	供用済延長	0.0 km																										
計画交通量	10,000台/日																														
費用対効果 分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%; text-align: center;">B/C</td> <td style="width: 80%;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">1.1</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">2.9</td> </tr> </table> </td> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総費用</td> <td style="width: 50%;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">183/470億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>事業費：151/438億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費：31/31億円</td> <td></td> </tr> </table> </td> </tr> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総便益</td> <td style="width: 50%;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">524/524億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行時間短縮便益：426/426億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益：75/75億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益：22/22億円</td> <td></td> </tr> </table> </td> <td style="width: 50%;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 100%;">基準年</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">令和2年</td> </tr> </table> </td> </tr> </table>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%; text-align: center;">B/C</td> <td style="width: 80%;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">1.1</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">2.9</td> </tr> </table>	B/C		(事業全体)	1.1	(残事業)	2.9	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総費用</td> <td style="width: 50%;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">183/470億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>事業費：151/438億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費：31/31億円</td> <td></td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体)	183/470億円		事業費：151/438億円		維持管理費：31/31億円		<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総便益</td> <td style="width: 50%;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">524/524億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行時間短縮便益：426/426億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益：75/75億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益：22/22億円</td> <td></td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/(事業全体)	524/524億円		走行時間短縮便益：426/426億円		走行経費減少便益：75/75億円		交通事故減少便益：22/22億円		<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 100%;">基準年</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">令和2年</td> </tr> </table>	基準年	令和2年
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%; text-align: center;">B/C</td> <td style="width: 80%;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">1.1</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">2.9</td> </tr> </table>	B/C		(事業全体)	1.1	(残事業)	2.9	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総費用</td> <td style="width: 50%;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">183/470億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>事業費：151/438億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費：31/31億円</td> <td></td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体)	183/470億円		事業費：151/438億円		維持管理費：31/31億円																	
B/C																															
(事業全体)	1.1																														
(残事業)	2.9																														
総費用	(残事業)/(事業全体)																														
183/470億円																															
事業費：151/438億円																															
維持管理費：31/31億円																															
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総便益</td> <td style="width: 50%;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">524/524億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行時間短縮便益：426/426億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益：75/75億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益：22/22億円</td> <td></td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/(事業全体)	524/524億円		走行時間短縮便益：426/426億円		走行経費減少便益：75/75億円		交通事故減少便益：22/22億円		<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 100%;">基準年</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">令和2年</td> </tr> </table>	基準年	令和2年																		
総便益	(残事業)/(事業全体)																														
524/524億円																															
走行時間短縮便益：426/426億円																															
走行経費減少便益：75/75億円																															
交通事故減少便益：22/22億円																															
基準年																															
令和2年																															
感度分析の結果																															
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">(事業全体) 交通量：B/C=1.1~1.2(交通量±10%)</td> <td style="width: 50%;">(残事業) 交通量：B/C=2.7~3.0(交通量±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費：B/C=1.1~1.2(事業費±10%)</td> <td>事業費：B/C=2.6~3.1(事業費±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間：B/C=1.0~1.2(事業期間±20%)</td> <td>事業期間：B/C=2.7~3.1(事業期間±20%)</td> </tr> </table>						(事業全体) 交通量：B/C=1.1~1.2(交通量±10%)	(残事業) 交通量：B/C=2.7~3.0(交通量±10%)	事業費：B/C=1.1~1.2(事業費±10%)	事業費：B/C=2.6~3.1(事業費±10%)	事業期間：B/C=1.0~1.2(事業期間±20%)	事業期間：B/C=2.7~3.1(事業期間±20%)																				
(事業全体) 交通量：B/C=1.1~1.2(交通量±10%)	(残事業) 交通量：B/C=2.7~3.0(交通量±10%)																														
事業費：B/C=1.1~1.2(事業費±10%)	事業費：B/C=2.6~3.1(事業費±10%)																														
事業期間：B/C=1.0~1.2(事業期間±20%)	事業期間：B/C=2.7~3.1(事業期間±20%)																														
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"> ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・並行区間等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（東海バス）が存在する又は新たなバス路線が期待できる <p>②国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常活動圏中心都市（沼津市）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>③個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要な観光地（下田市、南伊豆町などの南伊豆地域）へのアクセス向上が期待できる。 <p>④安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設（順天堂大学医学部附属静岡病院）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送道路（静岡県緊急輸送路：静岡県交通基盤部）として位置づけられている。 ・緊急輸送道路の代替路線を形成する。 ・並行区間等の特殊通行規制区間（夏季大型車通行規制区間：河津町峰地内(7/20~8/20)）を解消する。 <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 <p>⑦生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 																															

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

- ・ 1 県 8 市 8 町 4 団体から構成される伊豆縦貫自動車道路建設促進期成同盟会が早期整備を要望。
- ・ 6 1 団体から構成される伊豆縦貫自動車道建設推進期成同盟会が早期整備を要望。
- ・ 1 市 5 町 1 5 団体から構成される伊豆縦貫自動車道「河津下田道路」及びアクセス道路建設促進期成同盟会が早期整備を要望。

静岡県知事の意見

○対応方針（原案）のとおり、事業の継続について、異存ありません。

本事業は、伊豆縦貫自動車道の一部を構成する道路の整備であり、夏期大型車通行規制区間の迂回を解消するとともに、救急搬送等の医療活動や災害時の救援活動を支援するなど様々な効果が期待され、伊豆地域全体の発展と住民の安全・安心に寄与する重要な事業です。

本県は、国や市町と一体となって伊豆地域の道路ネットワーク整備を進めております。本事業の整備効果が早期に発現できるよう、工事進捗に応じた段階的な供用を検討するとともに、引き続き必要な予算の確保とコスト縮減の徹底に努め、事業を推進するようお願いいたします。

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

- ・ 伊豆半島の南部の国道 4 1 4 号には、夏期大型車通行規制区間や線形が著しく悪い区間が存在。
- ・ 下田市には、第二次救急医療施設へ 1 5 分以内で到達できていない地区が存在。
- ・ 国道 1 3 5 号は、南海トラフ巨大地震による津波浸水区域を通過し、複数箇所で浸水が想定。
- ・ 国道 4 1 4 号は、隘路や線形不良区間（夏期大型車規制区間）が存在し、災害時には緊急輸送道路として機能は脆弱。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 事業進捗率は約 5 2 % 、用地取得率は約 9 8 % （令和 2 年 3 月末時点）
- ・ 河津 I C（仮称）～下田北 I C（仮称）間（延長 6. 8 km）は、用地買収及び工事を推進する。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 河津 I C（仮称）～下田北 I C（仮称）間（延長 6. 8 km）は、早期開通を目指し用地買収及び工事を推進する。

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。