

再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：長谷川 朋弘

事業名	一般国道1号 伊豆縦貫自動車道 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 (令和3年3月末時点)	約92%	供用済延長	13.1 km																							
計画交通量	38,200台/日																											
費用対効果 分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">B/C</td> <td style="text-align: center;">(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">1.1 (1.5)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">2.6 (8.5)</td> <td></td> </tr> </table>	B/C	(事業全体)	1.1 (1.5)	(残事業)	2.6 (8.5)		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>総費用</td> <td>(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td>580/5,513億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>事業費</td> <td>455/5,200億円</td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>125/313億円</td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体)	580/5,513億円		事業費	455/5,200億円	維持管理費	125/313億円	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>総便益</td> <td>(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td>1,489/6,138億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行時間短縮便益</td> <td>1,287/5,524億円</td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td>146/466億円</td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>56/148億円</td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/(事業全体)	1,489/6,138億円		走行時間短縮便益	1,287/5,524億円	走行経費減少便益	146/466億円	交通事故減少便益	56/148億円	基準年 令和3年
B/C	(事業全体)	1.1 (1.5)																										
(残事業)	2.6 (8.5)																											
総費用	(残事業)/(事業全体)																											
580/5,513億円																												
事業費	455/5,200億円																											
維持管理費	125/313億円																											
総便益	(残事業)/(事業全体)																											
1,489/6,138億円																												
走行時間短縮便益	1,287/5,524億円																											
走行経費減少便益	146/466億円																											
交通事故減少便益	56/148億円																											
感度分析の結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>(事業全体) 交通量</td> <td>: B/C=1.1~1.2(交通量±10%)</td> <td>(残事業) 交通量</td> <td>: B/C=2.4~2.7(交通量±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費</td> <td>: B/C=1.01~1.2(事業費±10%)</td> <td>事業費</td> <td>: B/C=2.3~2.8(事業費±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間</td> <td>: B/C=1.1~1.2(事業期間±20%)</td> <td>事業期間</td> <td>: B/C=2.4~2.7(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=2.4~2.7(交通量±10%)	事業費	: B/C=1.01~1.2(事業費±10%)	事業費	: B/C=2.3~2.8(事業費±10%)	事業期間	: B/C=1.1~1.2(事業期間±20%)	事業期間	: B/C=2.4~2.7(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=2.4~2.7(交通量±10%)																									
事業費	: B/C=1.01~1.2(事業費±10%)	事業費	: B/C=2.3~2.8(事業費±10%)																									
事業期間	: B/C=1.1~1.2(事業期間±20%)	事業期間	: B/C=2.4~2.7(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。 並行区間等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の混雑時旅行速度が改善する。 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。 新幹線駅(JR三島駅)へのアクセス向上が見込まれる。 <p>②都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 主要な観光地(伊豆地域)へのアクセス向上が期待される。 <p>⑤安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> 第一次緊急輸送路として位置付けられている。 <p>⑦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>⑧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	<ul style="list-style-type: none"> 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。 																											

- ・61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。
- ・3市3町から構成される東駿河湾環状道路整備促進期成同盟会が早期整備を要望。

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。
 伊豆縦貫自動車道は、新東名、東名から、伊豆半島南部までを結ぶ高規格道路であり、日常生活や観光、産業活動の交通手段を自動車に大きく依存している伊豆地域において、「経済の好循環」、「災害時の救援活動の支援」、「救急搬送等の医療活動の支援」など、様々な効果が期待され、伊豆地域全体の発展と安全・安心に寄与する重要な事業です。
 本事業の整備効果が早期に発現できるよう、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いたします。

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るが、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。
- ・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%、用地進捗率は約88%に至っている。（令和3年3月末時点）

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。