

IV 伊豆地域の道路整備の望ましいあり方

1 伊豆地域の道路ネットワークの将来像

限られた道路予算の中で効率的に道路整備を実施していくには、明確なビジョンのもと計画的に進める必要があります。そこで、その目指すべき道路ネットワークの姿を示します。

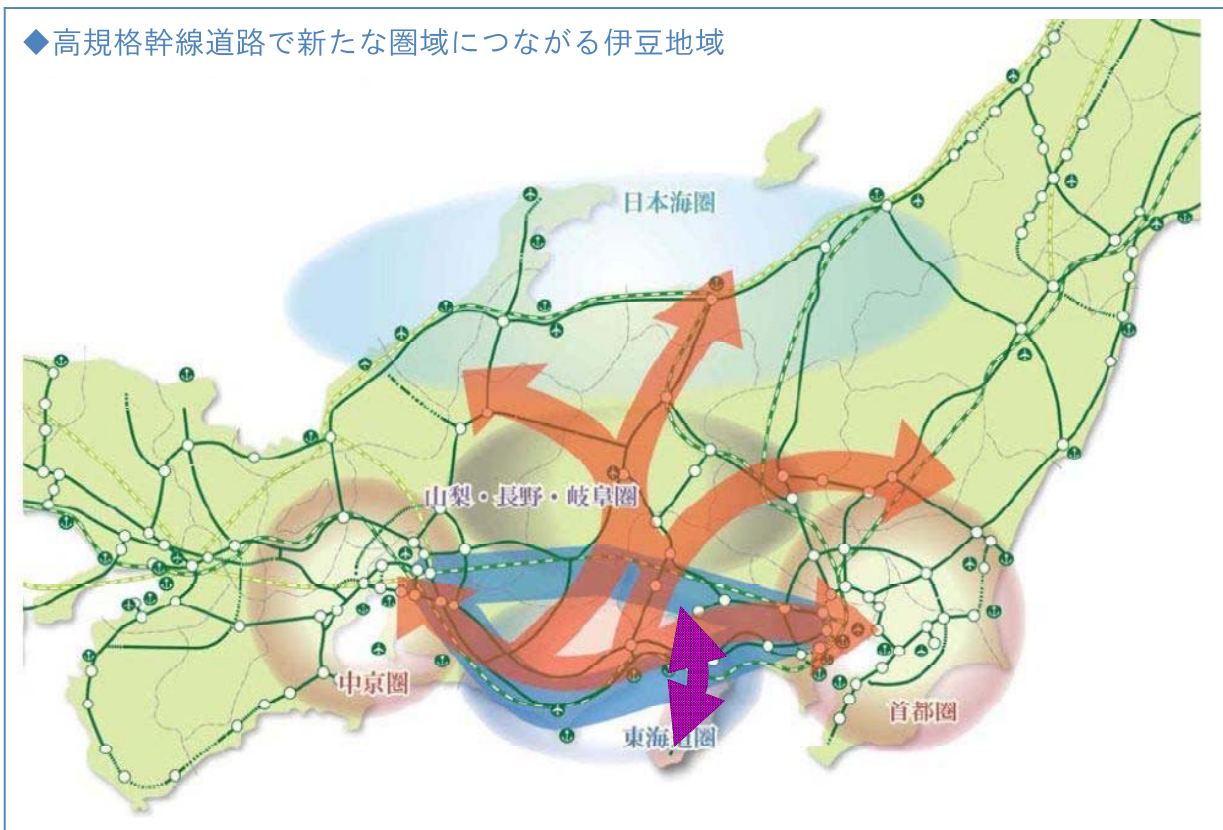
(1) 伊豆地域の道路ネットワーク整備の考え方

① 伊豆地域と他地域を結ぶ伊豆縦貫自動車道の整備

東海道沿線を軸に発展してきた静岡県は、新東名高速道路の供用により「東海道新時代」の幕開けを迎えましたが、現在、整備が進む「中部横断自動車道」、「三遠南信自動車道」等が今後供用すれば、山梨県や長野県との交流が深まることはもとより、新潟県、富山県をはじめとする日本海地域や、栃木県、茨城県といった北関東地域にまで及ぶ新たな圏域へとネットワークが広がっていきます。

これにより、今まで存在していなかった、本県を起終点とする南北軸の交流が創出されますが、活性化する往来交通を、効率よく、円滑に伊豆地域に引き込むためには、高規格幹線道路による連結が不可欠であり、伊豆半島の南北軸となる高規格幹線道路「伊豆縦貫自動車道」を一刻も早く整備し、伊豆地域と関東、中部、甲信越、あるいは日本海、北関東までを含めた利便性の高い道路ネットワークの構築が望まれます。

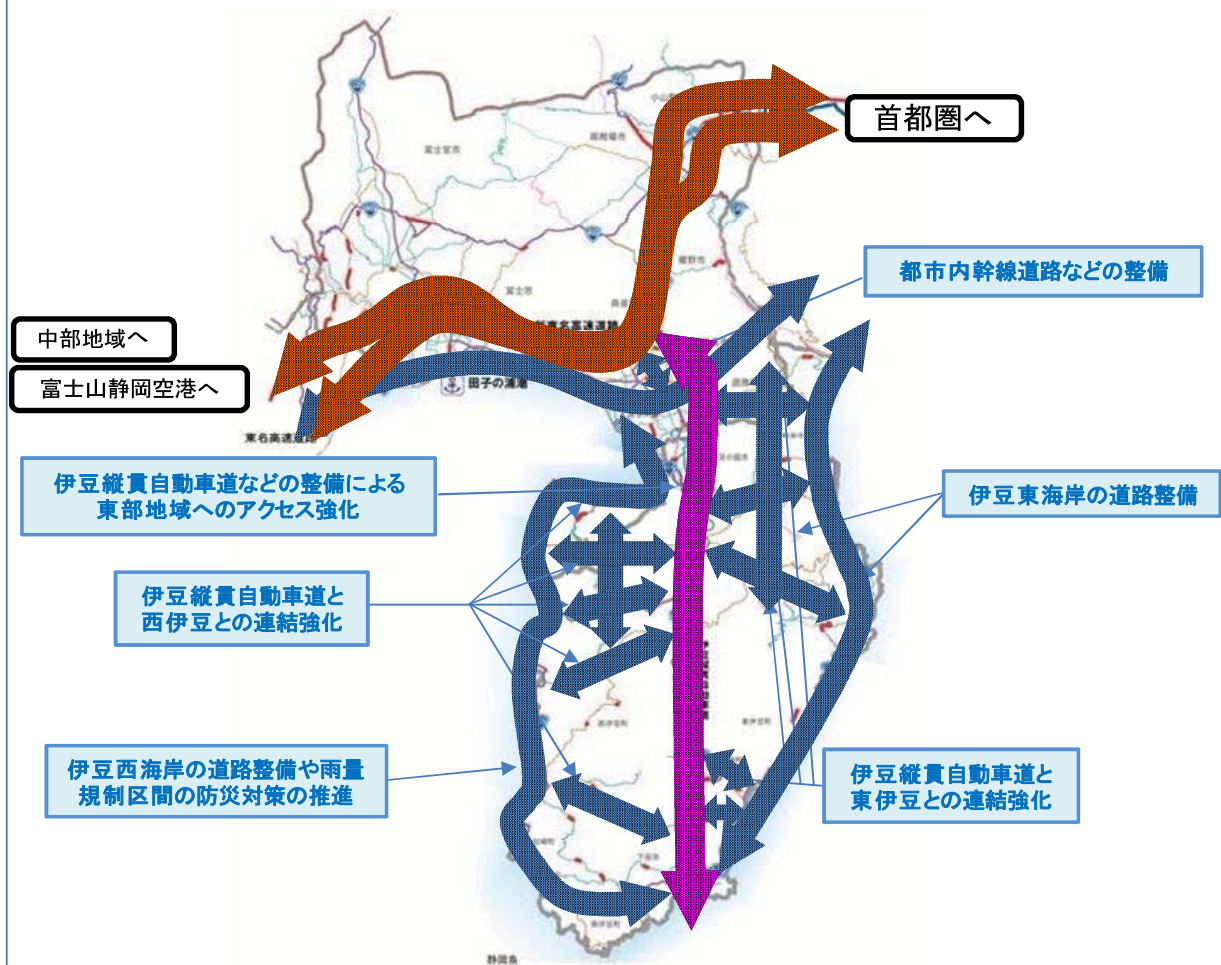
◆高規格幹線道路で新たな圏域につながる伊豆地域



② 伊豆縦貫自動車道とつながる地域内道路ネットワークの整備

伊豆地域の脆弱な道路ネットワークを改善し、災害に強い道路ネットワークの形成や、他地域との交流を創出する伊豆縦貫自動車道と各地域との連携及び地域間同士の連携の円滑化を図るため、沿岸部の道路及び沿岸部と伊豆縦貫自動車道をつなぐ道路で構成する地域内道路ネットワークの整備が求められています。

◆伊豆縦貫自動車道と地域内道路ネットワークによる道路ネットワークの形成



伊豆縦貫自動車道	地域内道路ネットワーク
<ul style="list-style-type: none"> ・ 伊豆縦貫自動車道（東駿河湾環状道路） ・ 国道 136 号 函南～三島バイパス ・ 伊豆縦貫自動車道（天城北道路） ・ 伊豆縦貫自動車道（河津下田道路） など 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国道 135 号 吉田～川奈拡幅 ・ 国道 136 号 雲見～松崎拡幅 ・ 国道 136 号 土肥拡幅 ・ 国道 414 号 静浦バイパス ・ 県道 下田松崎線 ・ 県道 沼津土肥線 ・ 県道 中大見八幡野線 ・ 県道 河津下田線 など

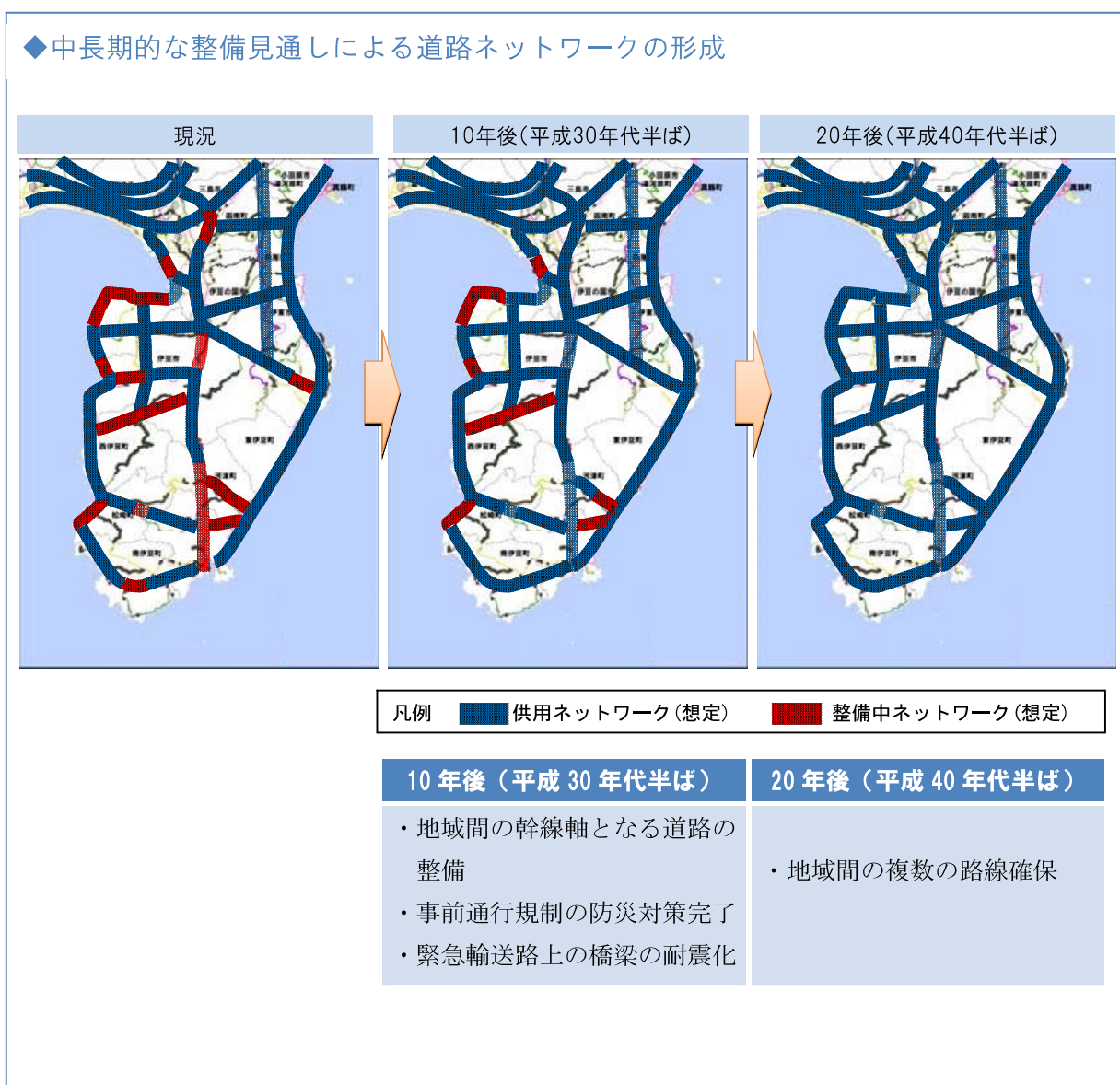
(2) 伊豆地域の道路整備の今後の見通し

① 中長期を見据えた整備見通しの確立

伊豆地域の喫緊の課題である地域力の回復や、災害に強い道路ネットワークの早期構築を図るためには、10年、20年といった中長期的な整備見通しを立て、それに向けて予算を投資していく必要があります。

まず、概ね10年以内を目標に、「伊豆縦貫自動車道の事業区間」及びそれと沿岸部とを結ぶ地域内道路ネットワークの整備に加え、事前通行規制区間の防災対策や緊急輸送路における橋梁の耐震対策を完了させることが望ましいと考えます。

さらに次の段階として、概ね20年以内には、急斜面や山間部など、地形が厳しく工事の難易度が高い区間においても、バイパスや拡幅整備を完成させ、半島内のミッシングリンクの解消や地域間を結ぶ複数路線を確保することが望まれます。



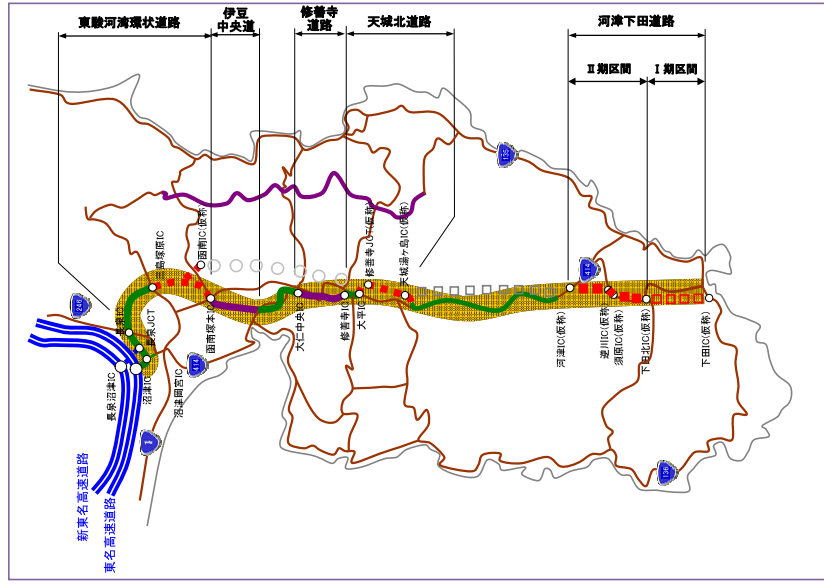
② 背骨となる伊豆縦貫自動車道の整備見通し

伊豆縦貫自動車道は、伊豆地域の最も重要な基幹路線と位置付けられています。現在、伊豆縦貫自動車道は、「東駿河湾環状道路」、「天城北道路」、「河津下田道路」で事業を実施している一方、函南から修善寺までの間及び天城湯ヶ島から河津までの間は伊豆中央道及び修善寺道路を含む国道136号バイパスが、天城湯ヶ島から河津までの間は国道414号が、伊豆縦貫自動車道に代わり、一定の役割を担っていくこととなります。

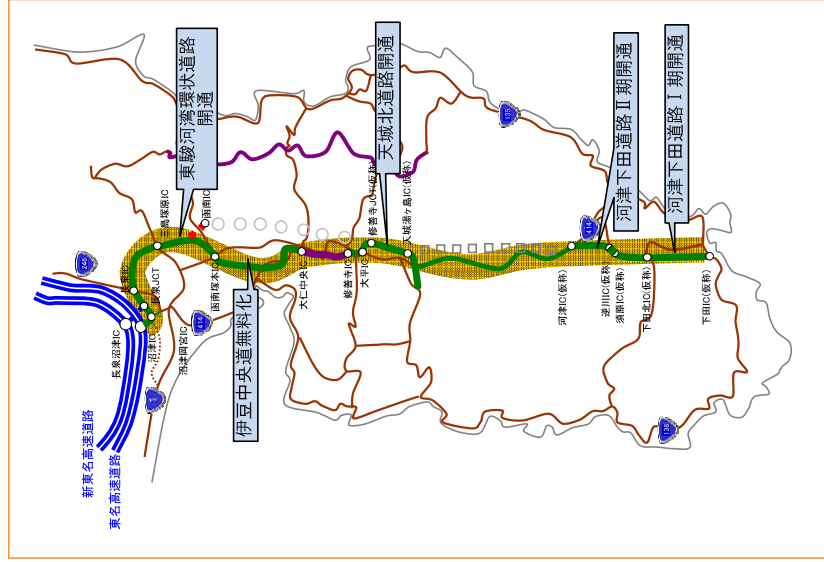
「東駿河湾環状道路」が、平成25年度に伊豆中央道へ直結し、「天城北道路」の未供用区間、及び「河津下田道路」II期区間、I期区間が平成30年代半ばまでに完成を迎えると、国道136号バイパスや国道414号と一連となって、新東名高速道路、東名高速道路から半島南部までのネットワークを形成し、これにより「伊豆縦貫自動車道」を中心とした伊豆半島の背骨となる道路が構築されます。

◆伊豆縦貫自動車道の整備見通し

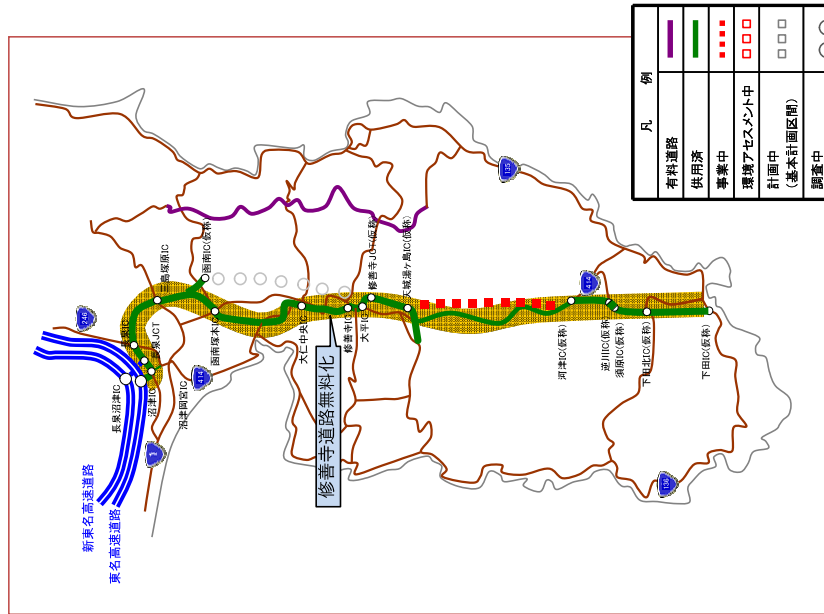
現在



10年後 (平成30年代半ば)



20年後 (平成40年代半ば)



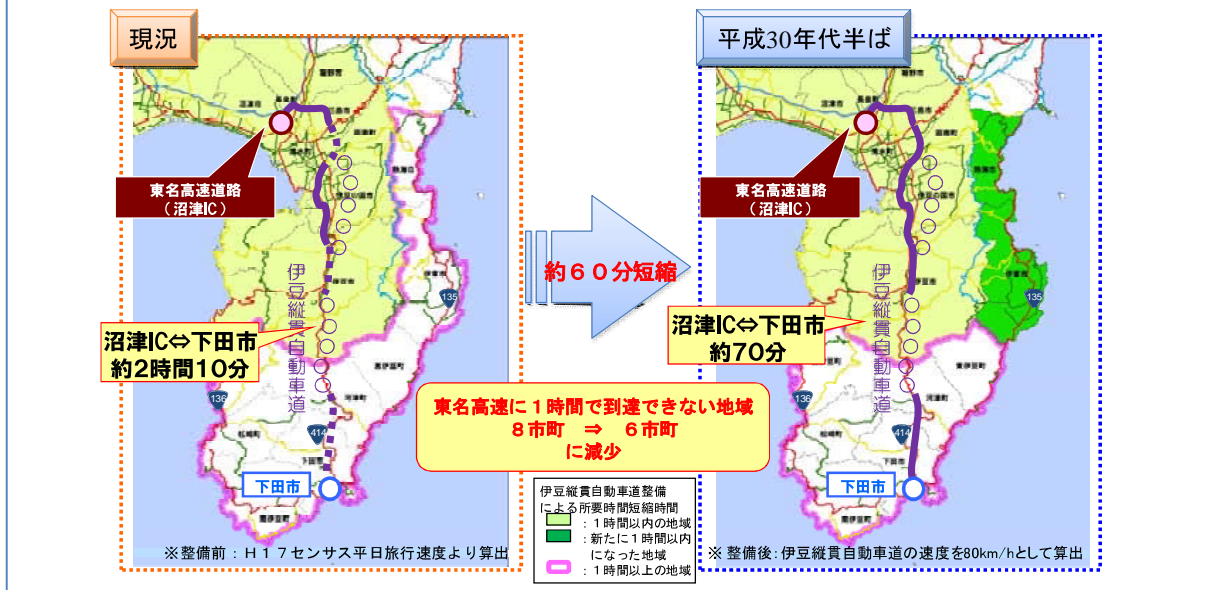
供用時期等は静岡県交通基盤部で想定したものです。

<伊豆縦貫自動車道の供用により想定される地域への効果>

(ア) 高速道路 I C へのアクセス性の向上

伊豆縦貫自動車道の供用により、下田市から東名高速道路沼津 I C までの所要時間が大幅に短縮（下田市⇔沼津 I C : 130 分→70 分）し、県内各地や関東圏・中京圏へのアクセス性が格段に向上します。

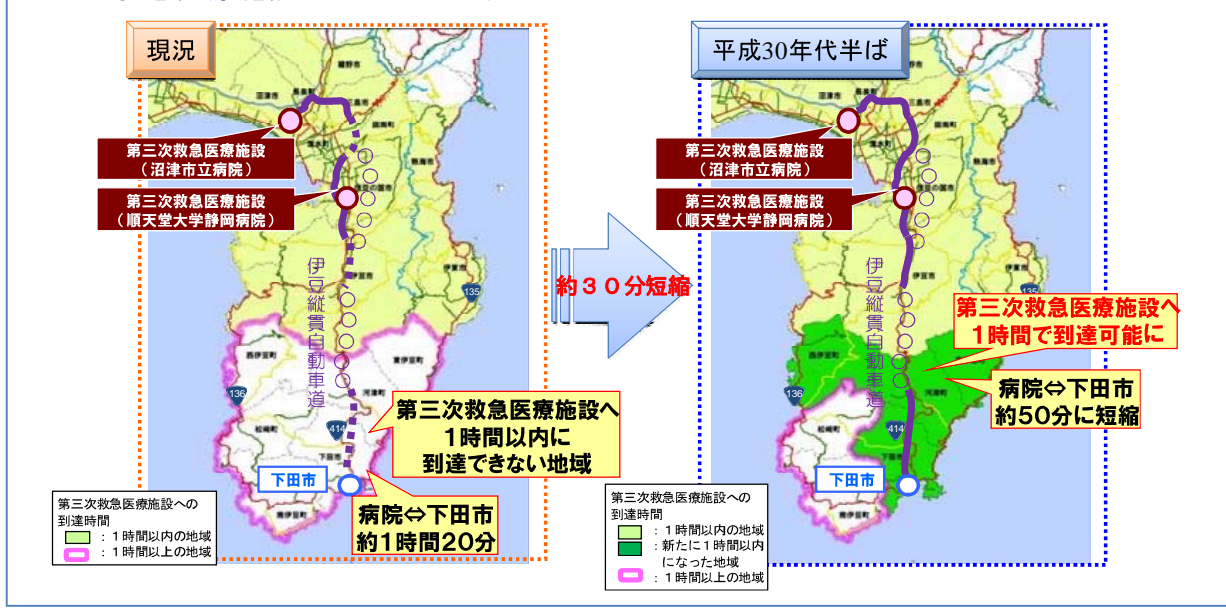
◆高速道路の I C へのアクセス性の向上



(イ) 伊豆地域の主要な施設への所要時間短縮

伊豆地域南部から、第三次救急医療施設までの所要時間が短縮され、また、カーブの少ない快適な走行も確保されるなど、救急搬送上の課題が大きく改善されます。

◆三次救急医療施設へのアクセス性の向上



(ウ) 圏央道を利用した関東圏へのアクセス性の向上

平成 25 年度に伊豆中央道へ直結が予定されている「東駿河湾環状道路」と、同時期に海老名から八王子まで延びる「圏央道」を利用すれば、関東圏と伊豆地域とのアクセス性が飛躍的に向上することから、新たなルートによる物流、観光等の活性化が期待されます。

◆関東圏へのアクセス性の向上



H24.25 圏央道 開通
(八王子JCT～海老名IC間)
H25 東駿河湾環状道路 開通
(三島塚原IC～函南塚本IC間)

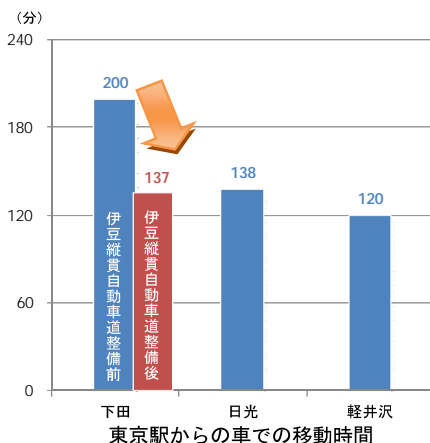
伊豆半島から直接
中央自動車道
関越自動車道へ接続

例えば・・八王子～修善寺
【整備前】 **3時間10分**
↓
【整備後】 **1時間40分**
※約1時間30分の短縮

(エ) 観光競争力の向上

首都圏から伊豆地域南部までの自動車による所要時間が短縮し、東京から等距離圏にある軽井沢や日光と比較しても時間距離に大差が無くなり、観光地としての競争力の向上にも寄与します。

◆相対的な観光競争力の向上



【現状】

- 自動車による所要時間が、東京から下田まで 200 分程度要する
- 日光や軽井沢と比較して 1.5 倍程度の所要時間

伊豆縦貫自動車道の概成開通

【概成開通時】

- 伊豆縦貫自動車道の概成により、下田まで 60 分強の時間短縮が期待され、他観光地との差が解消される

(3) 災害時における復旧・支援ルートの確立

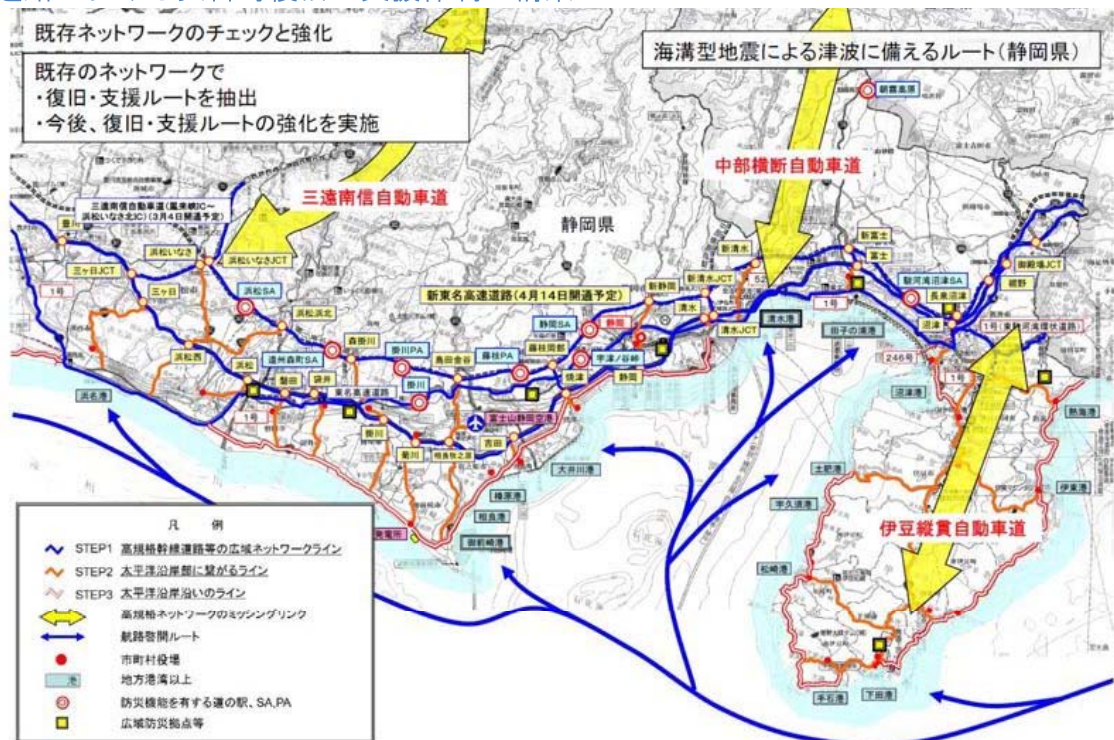
東日本大震災における被災状況を教訓に、大規模災害に備え、被害を受けにくい強固な路線や複数の代替経路を確保しておくことが重要です。

伊豆地域においては、伊豆縦貫自動車道という強固な背骨と、沿岸部へつながる複数路線を確保することで、緊急時にも確実に対応できる道路ネットワークが構築でき、迅速な避難・復旧・支援活動が期待できます。

しかし、道路ネットワークの確立には長期的な時間を要するため、防災対策の実施や橋梁の耐震対策を急ぐ必要があります。

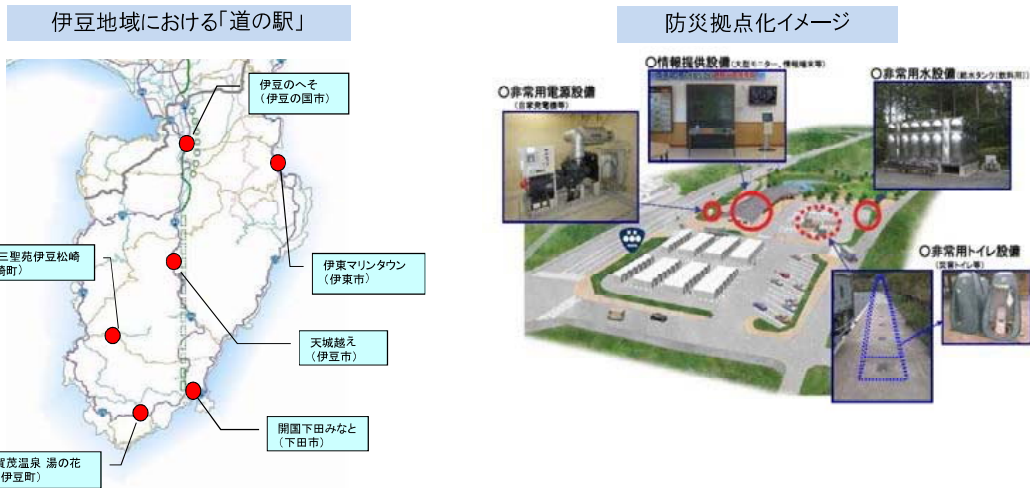
また、一時的な避難場所や物資輸送拠点、情報提供施設として有効活用が期待できる「道の駅」を防災拠点化することも有効と考えます。

◆道路における災害時復旧・支援体制の構築



出典：東海・東南海・南海地震対策中部圏戦略会議

◆道の駅の防災拠点化



(4) 道路整備の推進にあたって配慮すべき事項

伊豆地域の風光明媚な景観資源を活用し、国際観光地としてふさわしい景観を作り上げていくため、沿道景観に配慮した公共施設の整備を行うことが重要です。

また、景観資源を生かすためには、観光客が、風光明媚な風景をじっくり眺められるとともに、休憩場所となるビュースポットの整備を行うことも重要です。

さらに、外国人観光客も含めた移動者を円滑に誘導するため、わかりやすく、かつユニバーサルデザインや景観に配慮した公共サインの整備も重要であり、道路案内サインや歩行者案内サインなど公共サインの連続性・統一性を確保していくことが必要です。

◆景観面に配慮した公共施設整備

公共施設整備における景観の配慮

周辺景観に調和させた防護柵の色彩例



県道下田松崎線（松崎町内）

地域のランドマークとなる施設の景観検討

県道伊東修善寺線「修善寺橋」の塗替えにあたり、有識者からなる「ふじのくに景観アドバイザー」と地元、県、市で塗装色を決定



修善寺橋における現地調査（伊豆市内）

◆ビュースポット整備

ビュースポットの整備

- 道路敷地を活用した美しい景観を眺望できるビュースポットの整備



県道沼津土肥線（沼津市西浦江梨）

◆サイン整備

誘導サイン等のデザインの統一

- 誘導サインの景観への配慮と集合理化
- ユニバーサルデザインの観点から、ピクトグラムの活用

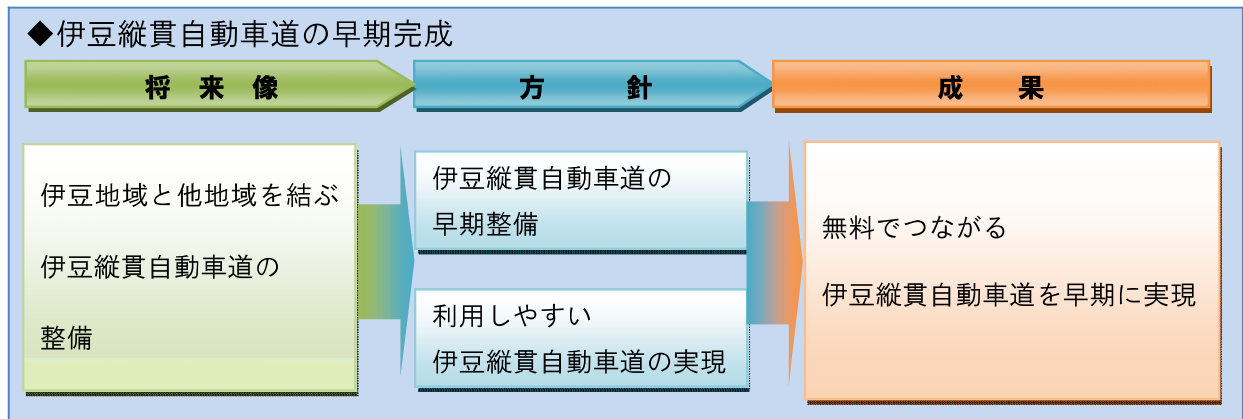


国道135号（下田市白浜）

2 伊豆地域の道路整備に向けた対応方針

(1) 伊豆縦貫自動車道の早期完成に向けて

伊豆地域の直面する地域課題を解決するために、最優先で求められる抜本的な対策は、半島の「背骨」となる伊豆縦貫自動車道を早期に整備することです。また、伊豆縦貫自動車道を利用しやすくするための対策もあわせて必要となります。



① 伊豆縦貫自動車道の早期整備

●東駿河湾環状道路、天城北道路、河津下田道路の整備促進

高規格幹線道路に位置付けられている伊豆縦貫自動車道は、平成 21 年度に完成した東駿河湾環状道路の沼津岡宮 IC から三島塚原 IC までの間をはじめ、一部の区間が供用しているものの、現在、整備中の区間や事業着手したばかりの区間、いまだ事業化されていない区間など、未供用区間が多く残されています。

現在、国と静岡県は、東駿河湾環状道路の残りの区間の整備等を連携して進めており、平成 25 年度には、東名高速道路、新東名高速道路から伊豆中央道、修善寺道路を経由し、伊豆市までを結ぶ高規格道路ネットワークが完成する予定です。

また、平成 30 年代半ばには、国が整備を進める天城北道路や河津下田道路の完成も見込まれ、これにより沼津市と下田市を結ぶ伊豆縦貫自動車道を中心とした一連の道路が概成することとなります。

県及び地元自治体は、これらの道路整備が着実に進み、計画どおりに完成供用を迎えるよう、様々な機会を通じて、必要な道路予算の確保を国に対して強く働きかけていく必要があります。

●アクセス道路との円滑な連結の推進

所要時間の短縮など伊豆縦貫自動車道の供用により想定される地域への効果を十分に発現させるためには、伊豆縦貫自動車道と一般道が双方向で円滑に連結することが必要です。

特に、平日・休日を問わず渋滞の発生が予想される交差点では、伊豆縦貫自動車道の整備に合わせた整備を進めることが重要です。

② 利用しやすい伊豆縦貫自動車道の実現

●江間 I C のフルインター化による交差点改良・信号機撤去

平成 30 年代半ばに概成が見込まれる伊豆縦貫自動車道を中心とした一連の道路において、平面交差の信号交差点が江間地区に唯一残されることとなり、円滑な交通を阻害するだけでなく、交通事故の発生要因となることも想定されます。

伊豆縦貫自動車道を中心とした一連の道路の概成によって交通量の増加も想定されることから、交差点のフルインター化や信号機の撤去も重要です。

●有料道路の建設借入金償還計画の見直し

高規格な道路ネットワークを誰もが利用しやすい形で供用させ、伊豆地域内外の交流促進と通過交通の適正配分を図るためには、「伊豆縦貫自動車道を中心とした一連の道路の概成時に有料区間が存在せず、料金抵抗が無く利用できること」の実現が必要です。

しかしながら、修善寺道路は計画どおりに償還が進んでいない状況にあり、平成 37 年の料金徴収期限を迎えた時点で、多額の未償還額が残ると予想されています。そういう状況の中、平成 30 年代半ばの伊豆縦貫自動車道を中心とした一連の道路の概成にあわせて修善寺道路の無料化時期を前倒しすることは、東駿河湾環状道路の全線供用による交通量の増加を見込んで困難です。

「料金の値上げ」あるいは「料金徴収期間の延長」といった手法も考えられますが、地域住民や道路利用者の理解が得られにくく、料金徴収期間の延長は、伊豆縦貫自動車道を中心とした一連の道路の概成後も、引き続き長期にわたって有料区間が残ることになってしまいます。

そこで、「概成時に有料区間が残らないこと」を踏まえると、伊豆中央道と修善寺道路の経営を一体とする合併採算制の導入によって、伊豆中央道の料金徴収期間は延長されますが、修善寺道路の償還を促進させ、無料化時期を平成 30 年代半ばまで早めることが、伊豆地域全体にとって望ましいと考えます。

また、「概成時に有料区間が残らないこと」に影響のない範囲で追加投資を行い、国道 136 号の渋滞や通過交通の生活道路への流入といった課題の解決に向けて、効果的に道路ネットワークの整備を進めることも有効と考えます。

●地域住民に配慮した料金施策の導入

伊豆中央道と修善寺道路の経営を一体とする合併採算制を導入すれば、修善寺道路の無料化時期は早まりますが、一方で伊豆中央道の無料化時期は、予定する平成 27 年から遅れることとなります。

こうしたことから、料金割引社会実験を通じて利用状況等を調査・検証した上で、合併採算制の導入とあわせて、「地域住民に配慮した料金施策」による実質的な割引制度の実施が望ましいと考えます。

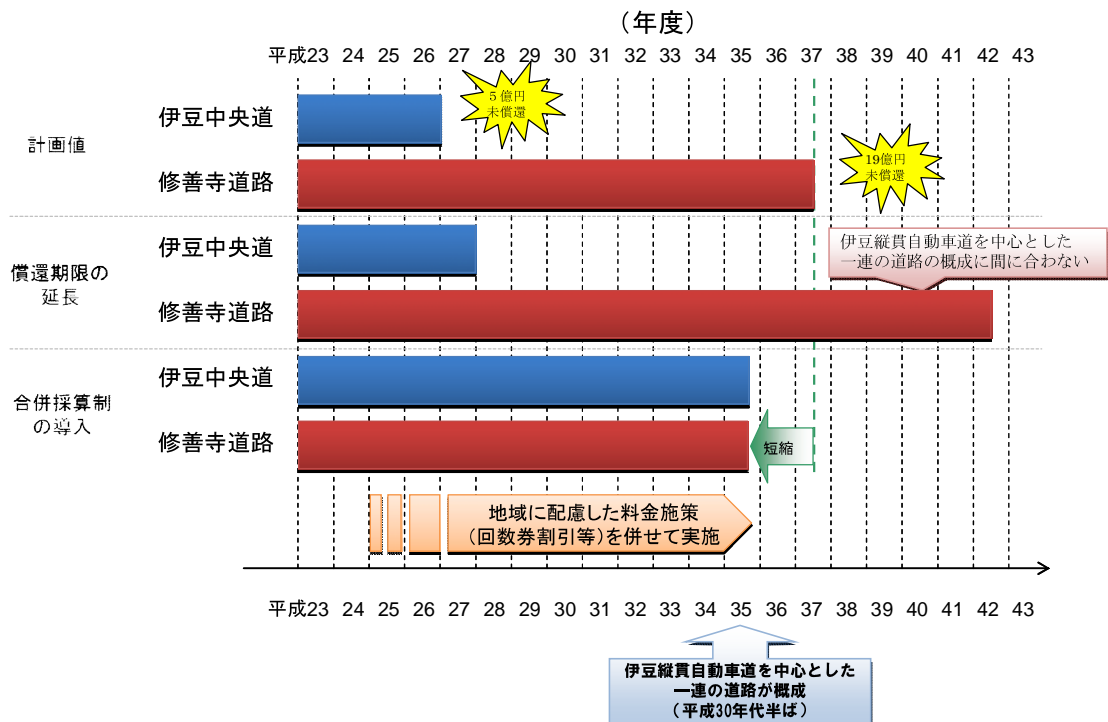
◆有料道路の建設借入金償還計画の見直し

有料道路の建設借入金償還計画の見直しを行う上では、「伊豆縦貫自動車道を中心とした一連の道路の概成開通時に有料区間が残らないこと」「利用者の負担の軽減が図られること」が重要と考えます。

そのためには、伊豆中央道と修善寺道路の経営を一体化する合併採算制を導入するとともに、地域住民に配慮した割引等の施策を組み合わせることで、道路利用者負担を軽減しながら有料道路全体の償還を早めることが必要と考えます。

これらの施策を組み合わせることで、利用しやすい伊豆縦貫自動車道の早期実現が可能となり、地域住民だけでなく、観光客等県外からの来訪者も利用しやすい道路となり、地域競争力の向上につながることも期待されます。

償還計画の見直し	メリット	デメリット
料金の値上げ	<ul style="list-style-type: none"> 計画どおりの無料化 未償還額の返済 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者数の減、周辺混雑の拡大 伊豆縦貫自動車道を中心とした一連の道路の概成時に有料区間が残る
料金徴収期間の延長	<ul style="list-style-type: none"> 未償還額の返済 	<ul style="list-style-type: none"> 無料化時期の遅れ 伊豆縦貫自動車道を中心とした一連の道路の概成時に有料区間が残る
合併採算制の導入	<ul style="list-style-type: none"> 修善寺道路の早期無料化 伊豆縦貫自動車道を中心とした一連の道路の概成時に有料区間が残らない 未償還額の返済 	<ul style="list-style-type: none"> 伊豆中央道の無料化時期の遅れ



※今後の利用状況により、無料化時期の前倒しも想定

参考) 地域住民に配慮した料金施策 (案)

1) 定期券制度導入 (平成 23 年 6 月～平成 24 年 3 月社会実験実施済み)

■概要

- ・有効期間内は、定額で何回でも利用可能⇒毎日往復利用で、通常料金の半額

	実施期間	料金		デポジット金(預かり金)		有効期間
		軽自動車等	普通車	軽自動車等	普通車	
共通定期券	H23.6.1～H24.3.31	9,000円/月	12,000円/月	3,380円	4,500円	1ヶ月
伊豆中央道定期券	H23.11.1～H24.3.31	4,500円/月	6,000円/月	3,380円	4,500円	1ヶ月
修善寺道路定期券	H23.11.1～H24.3.31	4,500円/月	6,000円/月	-	-	1ヶ月



2) 回数券割引率拡大 (平成 24 年 6 月～平成 24 年 11 月社会実験実施中)

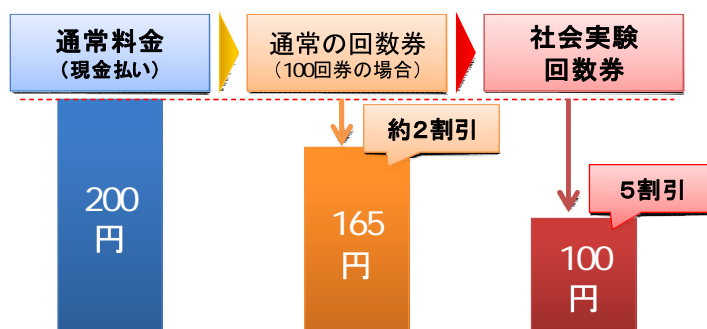
■概要

- ・いずれも通常料金の半額

	使用回数券	実施期間	料金			有効期間
			軽自動車等	普通車	中型車	
伊豆中央道	30回	H24.6.1～ H24.11.30	2,250円/枚	3,000円/枚	/	期間内 有効
修善寺道路	回数券		2,250円/冊	3,000円/冊		

※伊豆中央道の中型車は、普通車に含まれる

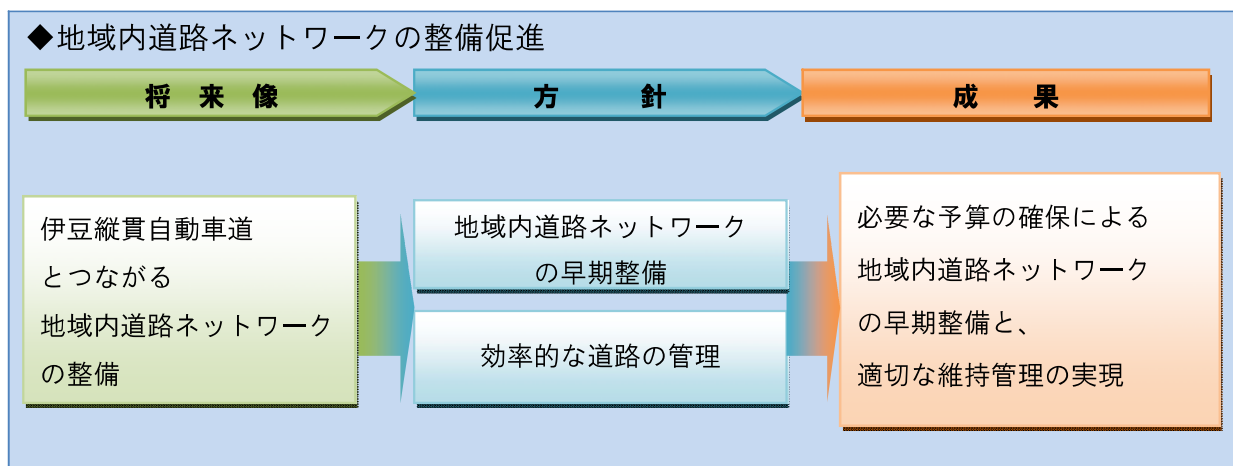
■ 1 回あたり料金 (普通車)



(2) 地域内道路ネットワークの整備推進に向けて

沿岸部の道路及びその道路と伊豆縦貫自動車道をつなぐ道路で構成する地域内道路ネットワークは、日常的な地域間交流の促進や、災害時の地域孤立の解消など、安全で安心できる暮らしを確保するために、欠かすことのできない道路です。

道路予算が縮減傾向にある中、こうした道路の整備を進めていくためには、従来どおりの整備手法だけでなく、簡易な整備手法やソフト施策を採用するなど、効果的な予算の投資が必要です。あわせて、将来にわたって効率的に道路を維持管理していくためには、適切なタイミングで維持修繕を行う戦略的な維持管理手法（アセットマネジメント等）が求められます。



① 地域内道路ネットワークの早期整備

●拡幅事業の推進

伊豆地域において地域内道路ネットワークとなる道路整備の遅れは、頻発する自然災害による通行止めや地域孤立の発生要因となっており、早期改善が必要とされています。

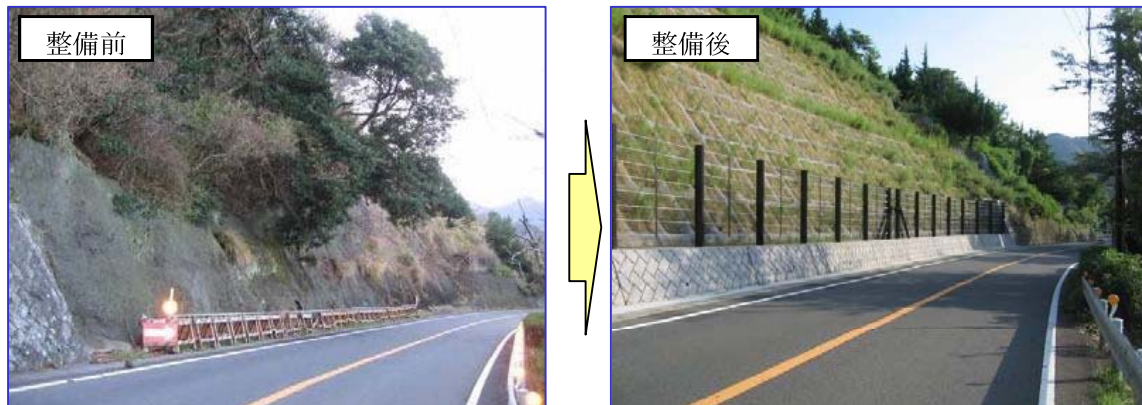
東日本大震災における教訓も踏まえ、大規模災害の発生が懸念される伊豆地域では、災害に対する備えを充実させるとともに、地域間交流の促進や地域活力の増進のためにも、背骨となる伊豆縦貫自動車道とつながる国道135号、国道136号、国道414号、県道下田松崎線、県道沼津土肥線、県道中大見八幡野線、県道河津下田線など地域内道路ネットワークの早期整備が望まれます。



建設中の国道136号土肥拡幅

●各種防災対策の実施

災害に対して強固なネットワークを早期に確立するためには、顕在化している課題である、事前通行規制区間の解消や橋梁の耐震対策が特に重要です。



事前通行規制区間内の防災対策が完了した国道136号（松崎町岩地）

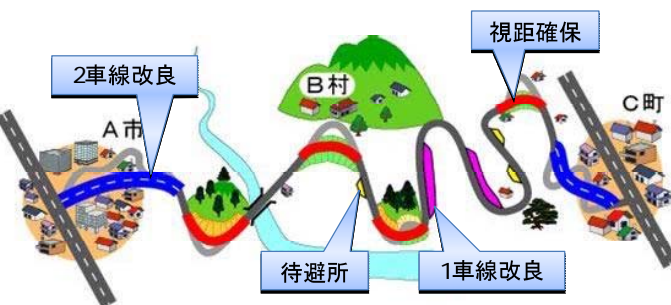
●1.5車線的整備の活用による整備コストの縮減・整備効果の早期発現

山間部など拡幅が難しい箇所や、必ずしも2車線の整備を必要としない交通量の少ない箇所等では、1車線改良と待避所設置等を組み合わせた「1.5車線的整備」を採用することで、コストの縮減と整備効果の早期発現を図り、限られた予算を多くの箇所に配分することが可能になります。県道仁科峠宇久須線や、県道沼津土肥線など地形が厳しくて拡幅が難しい箇所において、整備効果の早期発現を図ることが望めます。

◆1.5車線的整備手法



県道仁科峠宇久須線（西伊豆町宇久須）



② 効率的な道路の管理

● ITS の活用による道路利用の平準化・必要な投資額の軽減

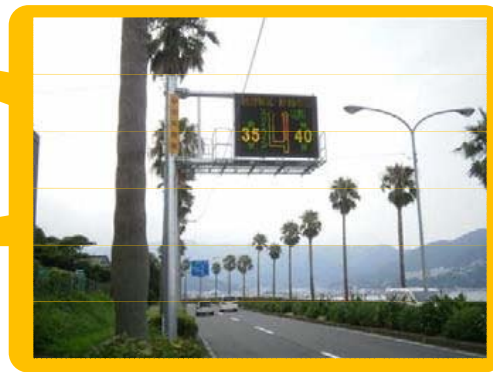
ITS 技術を活用した道路情報提供など、交通需要マネジメント施策を採用することにより、既存の道路ネットワークを有効に活用し、必要な投資額の軽減が可能になります。

◆ ITS を活用した交通需要マネジメント

国道 135 号における渋滞情報の提供



国道 135 号の渋滞対策として伊豆スカイラインへ交通を転換させるために、国道 135 号下り線（東京方面）上に交通情報板を設置し、国道 135 号と伊豆スカイラインの所要時間を表示しています。



狭隘道路における対向車接近情報の提供

道路幅員が狭く、カーブが連続する中山間地域の未改良道路において、ITS によって対向車の有無をドライバーに知らせることで、安全かつスムーズな走行を支援する実験を行っています。

概念図



島田市において実証実験(H23)



※出典: 高知工科大学資料