

# 伊豆地域の有料道路、来し方行く末

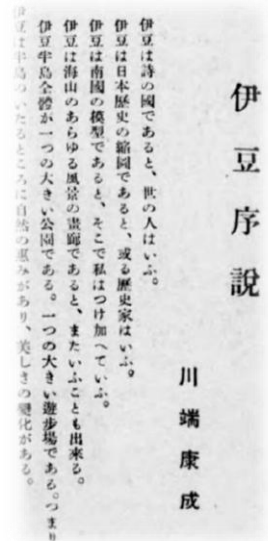
中部ブロック主査 森山 誠二

## 1. はじめに

伊豆は詩の国であると世の人はいう。伊豆は日本歴史の縮図であるとある歴史家はいう。伊豆は南国の模型であると私は付け加えていう。伊豆は海山のあらゆる風景の画廊であるということもできる。伊豆半島全体が一つの大きい公園である。川端康成が昭和6年に刊行された「日本地理大系」のなかで伊豆序説として記した文章である。このように伊豆地域は、豊かな自然環境や首都圏からの近さから、明治以降重要な観光地域としての地位を固めてきた。

しかしながらモータリゼーションが進むなか道路整備が遅れ、筆者が静岡県初代交通基盤部長に着任した平成22年当時は、伊豆地域の渋滞は激しく首都圏からの交通アクセスに劣り、国道沿いには旅館やホテルの廃屋が散見されるなど、他の観光地域に比べ相対的にその地位が低下していることは否めなかった。

限られた予算のなか、いかにして伊豆地域の道路整備を進めていくのか。その回答の一つが静岡県副知事時代の平成24年に実現した有料道路の料金プール制の導入と料金徴収期間の10年延長であった。さらに令和5年には道路整備特別措置法改正に併せ、料金プール制の対象路線の拡大と徴収期間の33年延長が行われている。当時こうした取り組みに関わった者として、これらの経緯を振り返り、今後のあり方についても考えてみることにしたい。



## 2. 伊豆地域の交通状況

### 2-1. 伊豆地域の状況（平成22年当時）

伊豆地域において、観光業は基幹産業であり、第3次産業従事者が実に7割以上を占めている。本地域の観光は、海や山の豊かな自然とのふれあいや、温泉での保養に加え、開国の歴史や源氏ゆかりの名所・旧跡巡り、海水浴・ゴルフをはじめとする各種スポーツ、農業・漁業体験、キャンプなど、多岐にわたっている。首都圏に近接する条件を生かして、我が国有数の温泉観光地として発展してきたが、平成13年をピークに宿泊客数は減少を続けている。（図-1）

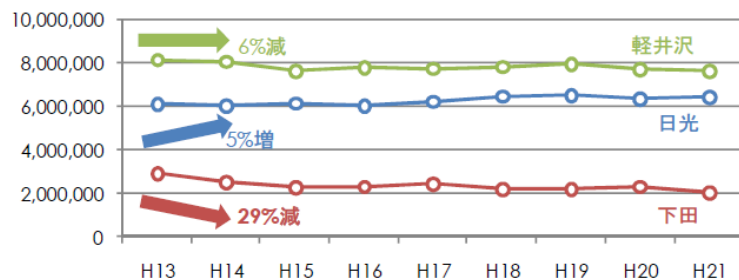


図-1 宿泊者数の推移

森山 誠二

昭和61年建設省入省。都市局都市計画課係長、静岡県交通基盤部長、同副知事、環境省環境再生・資源循環局長などを歴任。一般財団法人日本みち研究所専務理事を経て、現在、公益財団法人日本道路交通情報センター副理事長。

かつて伊豆半島の観光は鉄道が主流であり、昭和40年頃は首都圏から同じ距離帯にある下田（静岡県）、軽井沢（長野県）、日光（栃木県）へのアクセス性に大きな差はなかったが、上信越自動車道（平成6年佐久ICまで開通し軽井沢と首都圏が直結）、東北自動車道（昭和55年浦和岩槻間、昭和56年日光宇都宮道路の開通により日光と首都圏が直結）などにより、下田はこれらの観光地に対して大きく遅れを取るようになったことの影響が大きい。（図-2）

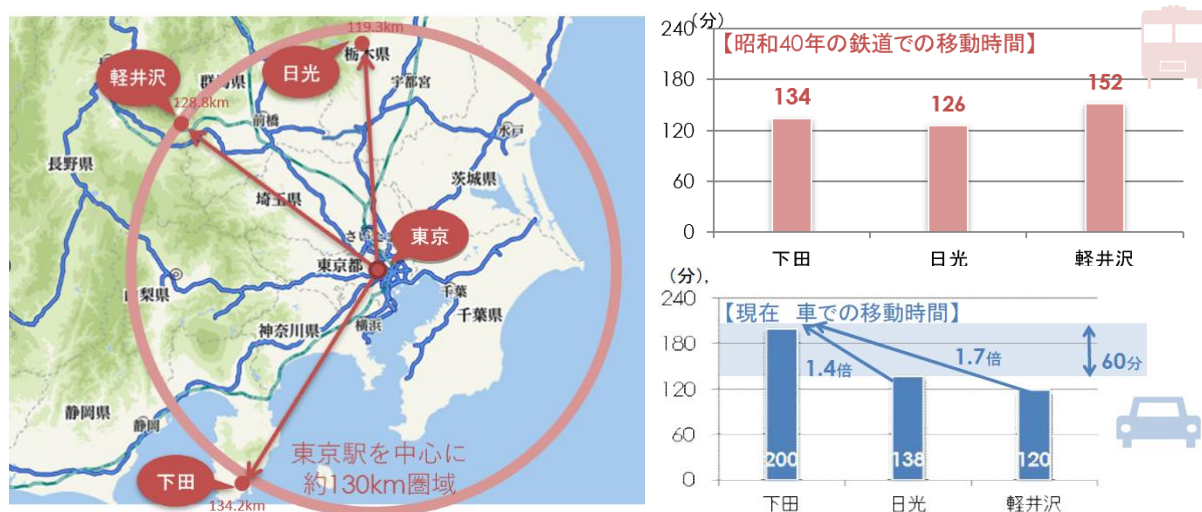


図-2 首都圏との時間距離

## 2-2. 伊豆地域の道路（平成22年）

各所で渋滞が発生し、異常気象時の通行規制や崩土等による通行止めが多く、救急医療搬送にも時間を要するなど、道路整備の遅れが、地域住民の日常生活や観光産業に影響を及ぼしている。伊豆地域の道路は、東海岸沿いの国道135号、西海岸沿いの国道136号及び中央部の国道414号が南北の軸となり、その他の県道等がこれらを補完して東西～南北の道路ネットワークを形成している。

伊豆半島の基幹軸となる伊豆縦貫道は実態として、東駿河湾環状道路（東側区間）、静岡県道路公社が管理する伊豆中央道（昭和60年開通）、修善寺道路（平成10年開通）、国直轄による天城北道路、天城峠道路、河津下田道路で構成され、さらに県公社が管理する伊豆スカイラインが南北軸を補完している。（図-3）

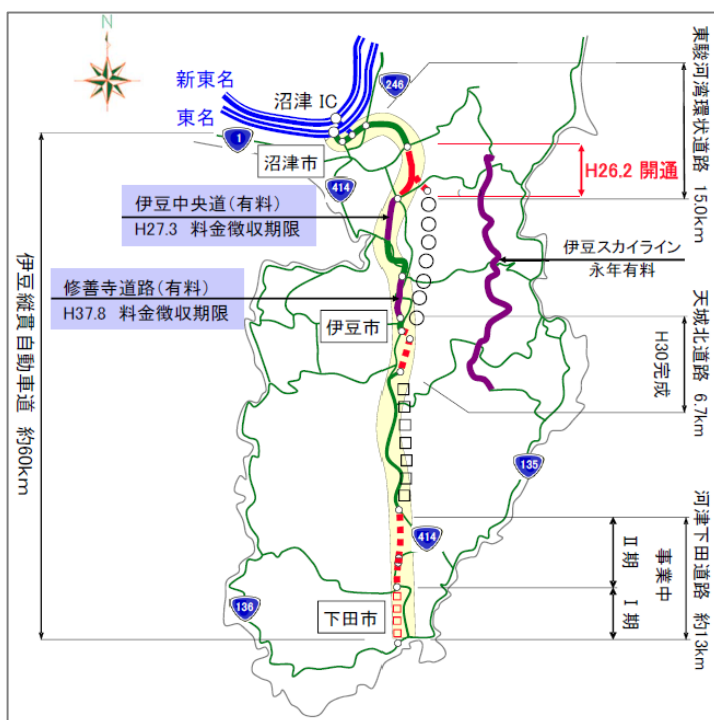


図-3 伊豆地域道路ネットワーク

伊豆縦貫道は昭和62年に高規格幹線道路1万4千キロの一部に位置づけられたものの、その進捗は<sup>はかばか</sup>遅くなく、同じ国土開発幹線自動車道ではない高規格幹線道路（いわゆるB路線）である首都圏中央連絡自動車道、東海環状自動車道、三陸沿岸道路などと比して、さまざまな取り巻く環境の違いはあるだろうがその進捗の差は顕著である。遅れをとっている伊豆縦貫道整備の機運を醸成するため、県交通基盤部では地元デザイナーの協力を得て、必要性を訴えるポスターや民間にも活用してもらえようロゴマークを作成している。（図-4）



図-4 伊豆縦貫ポスター・ロゴマーク

### 3. 伊豆地域の有料道路（平成22年当時）

#### 3-1. 静岡県道路公社

伊豆地域においては、特有の地勢事情により道路整備費用が高価になることや観光交通比率の高さなどを踏まえて、従前より有料道路事業を活用して道路整備が進められてきた。現在、静岡県道路公社が管理する有料道路は、道路整備特別措置法（以下特措法）に基づく一般有料道路である「伊豆中央道」と「修善寺道路」、道路運送法に基づく一般自動車道である「伊豆スカイライン」と「箱根スカイライン」がある。（図-5）

#### 3-2. 修善寺道路・伊豆中央道路

静岡県道路公社が管理する伊豆中央道と修善寺道路は、それぞれ平成27年、平成37年を料金徴収期限として通行料金を徴収し、建設借入金の返済を行っていた。しかしながら、いずれの道路も計画どおりの交通量に達しておらず、東駿河湾環状道路の全線供用以降の交通量増加を見込んでも、料金徴収期限を迎える時点で、それぞれ5億円及び19億円程度の未償還金が残ることが見込まれていた。

また当時、東駿河湾環状道路が無料の高規格道路として平成25年度に供用が予定されており、伊豆中央道が無料開放となると、残る修善寺道路



図-5 静岡県道路公社管理路線

への無料開放圧力が高まることが予想された。無料開放された場合にはこれらの道路の維持管理は既存の県道路予算からの支出となり、懸案の江間交差点の立体化や今後見込まれる大規模修繕工事にも多くの予算が必要となることから、ひいては伊豆地域全体の道路整備への影響が及ぶことが懸念され、引き続き有料道路制度の活用が必要ではないかとの議論が起り始めていた。

### 3-3. 伊豆地域の道路整備のあり方検討会

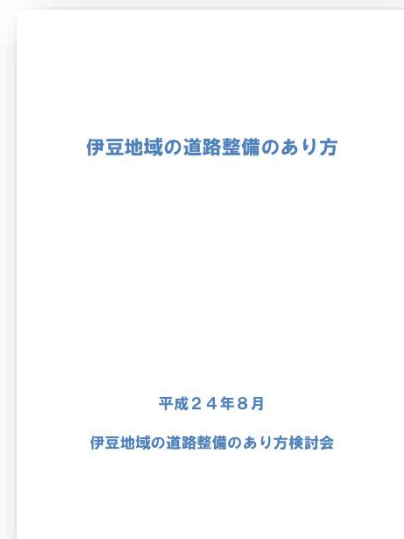
県が管理する有料道路の償還期間を延長した事例として青森県のみちのく有料道路があった。平成21年6月に有識者や県会議員による「青森県有料道路経営改革推進会議（座長：森地茂政策研究大学院大教授【当時】）」が設置され、平成22年1月に提言とりまとめ、同11月に県議会議決も得て19年間の有料期間延長認可を国土交通省から受けている。

こうした事例も参考としつつ、残された時間や県議会との関係も勘案して、平成23年9月に「伊豆地域の道路整備のあり方検討会」を設置した（資料-1）。県民や県議会への情報発信の役割も期待しつつ、有料道路のみならず伊豆地域全体が目指すべき道路ネットワークの姿を検討する場でもあった。平成24年8月に、伊豆地域全体の道路網のあるべき姿を示し、その実現に向けて、限られた予算の中で、効率的に道路網を構築するための実施方針や具体メニューが提案された。（資料-2）

伊豆地域の道路整備のあり方検討会	
委員長	兵藤 哲朗 東京海洋大学海洋工学部流通情報工学科教授
委員	
	長田 哲平 日本大学理工学部社会交通工学科助教
	神尾 文彦 野村総合研究所社会システムコンサルティング部長
	岸 昭雄 静岡県立大学経営情報学部経営情報学科講師
	谷口 綾子 筑波大学大学院システム情報工学研究科講師
	福田 大輔 東京工業大学大学院理工学研究科准教授
	二村 真理子 東京女子大学現代教養学部国際社会学科准教授

(役職当時)

資料-1 あり方検討会名簿



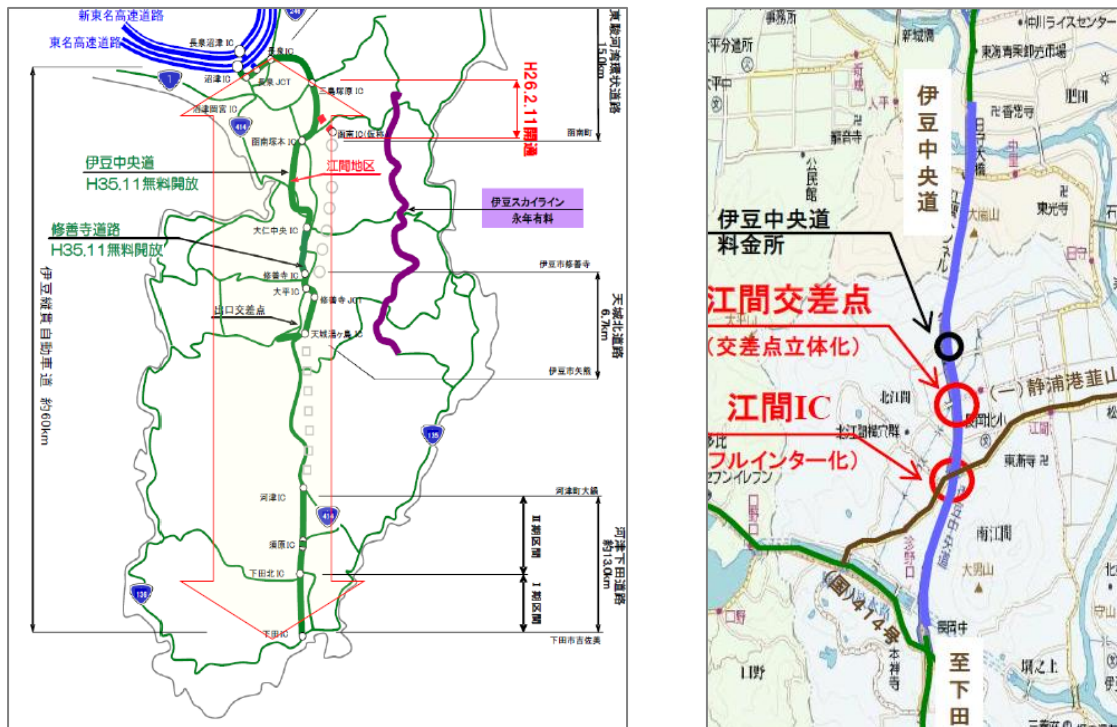
資料-2 あり方検討会提言

このなかで伊豆地域道路網の早期整備の一環として、江間ICのフルインター化による交差点改良・信号機撤去、有料道路の建設借入金償還計画の見直し、伊豆中央道と修善寺道路の経営を一体とする料金プール制の導入、地域住民に配慮した料金施策の導入が提案されている。

### 3-4. 料金プール制の導入

特措法第11条では、「二以上の道路が、通行者又は利用者が相当程度共通であり、又は相互に代替関係にあることにより、交通上密接な関連を有すると認められる」場合に、料金プール制の導入が認められる。ここでいう相当程度共通とは、昭和58年6月の道路審議会答申において、「いずれか一方の道路の通行者又は利用者の概ね1/2以上が合併採算の対象となる他の道路を通行又は利用している場合」との判断基準が示されており、伊豆中央道と修善寺道路の場合、約51%が共通の通行者であり、なんとかその基準をクリアしていた。

料金プール制の導入により道路整備財源を確保し、これまで着手できなかった伊豆中央道江間交差点の立体交差化の改築に着手することとし、結果として修善寺道路は無料化が約2年早まり、伊豆中央道では約9年遅れる計画である。(図-6)



(従来の料金徴収期限)

伊豆中央道： 2015年 (H27) 3月 31日  
 修善寺道路： 2025年 (H37) 8月 24日

(合併採算後の料金徴収期限)

2023年 (H35) 11月 12日

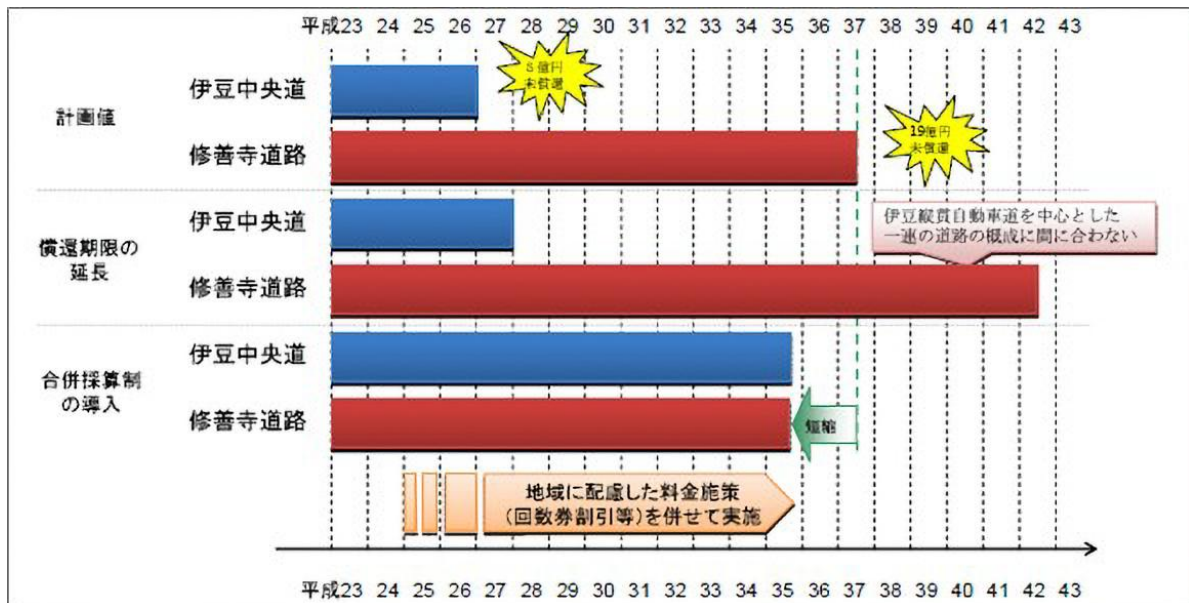


図-6 料金プール制導入計画

地方道路公社の料金改定には国土交通大臣許可が必要であるが、特措法第16条第二項に基づき申請にあたっては県議会の議決が要件とされている。ひいては伊豆半島全体の道路整備に貢献するとはいうものの、有料道路の無料化を遅らせる取組みであるため、地元利用者の反発は大きく、関係する市町長、地元の支援者を抱える県会議員にとっては判断が難しい案件であった。（資料-3）

豆 日 日 新 聞 平成24年（2012年）12月22日



**伊豆中央道 修善寺道路**

**県に早期無料化訴え**

田方3議 意見書提出

副知事「お金ない」

伊豆の国市長の秋田清氏、伊豆市の飯田正徳氏、森山町の杉村正徳氏の3名が、伊豆地区の活性化を求め、道路料金の早期無料化を訴えていることが述べられている。

資料-3 地元議員の切実な声  
【©伊豆日日新聞】

社会実験

**伊豆中央道・修善寺道路**

通して使える**定期券**始めます!

対象車種 普通車、軽自動車等（軽自動車、小型二輪自動車及び小型特殊自動車）

実施期間 平成23年6月1日から平成24年3月31日まで

料金 普通車 12,000円/月（購入時に別途料金が4,500円が必要です）  
軽自動車等 9,000円/月（購入時に別途料金が3,800円が必要です）

定額で乗り放題! 使えば使うほどお得!!  
1ヵ月間毎日往復すると**通常料金の半額!!**



資料-4 有料道路での定期券導入

最終的には県議会での議決であるが、ステークホルダーは多かつた。地元利用者の負担を抑えるため、平成23年6月から共通定期券や半額回数券を社会実験として行い受容性の確認を行い、地元の多頻度利用者の負担が有料化を延長した場合でも変わらないよう共通回数券を導入することとした。（資料-4）

県交通基盤部職員が地元市町と連携しながら、個別説明や調整を延べ100回以上にわたって行い、最終的には2013年4月の静岡県県議員選挙後、伊豆の国市、及び伊豆市における同年8月に開催した地元説明会で住民の同意を得ることができた。同年9月県議会議決を得て、同年10月静岡県道路公社が国土交通省に両道路の事業変更を申請し、同年12月3日付けで許可を得て、2014年4月1日、伊豆中央道と修善寺道路の償還期間延長と合併採算制が開始された。その際、地域に配慮した割引料金も正式に導入された。（図-7）

**○地域に配慮した料金施策**

- ・両道路の料金体系を統一し、最大で5割引となる**共通回数券**の発売による地域利用者の利便性向上
- ・普通車なら通行1回あたり**200円→100円**に




図-7 地域に配慮した料金制度

合併採算制の導入から1年後の段階では、両道路の交通量は、導入前に比べ、伊豆中央道が約4割、修善寺道路が1割弱の増加で推移している。この結果、通行料金収入も両道路合計で約2億円の増収となった。併せて販売を開始した共通回数券は、地元利用者から好評を得ており、一般道から有料道路への転換による周辺道路の交通量減など、交通環境の改善につながっている。(図-8)

また江間立体交差事業は2020年7月に完成し2021年8月に延期された2020東京オリンピックの自転車トラック競技会場となった伊豆ペロドーム(伊豆の国市)へのアクセス向上に大いに貢献することとなった。

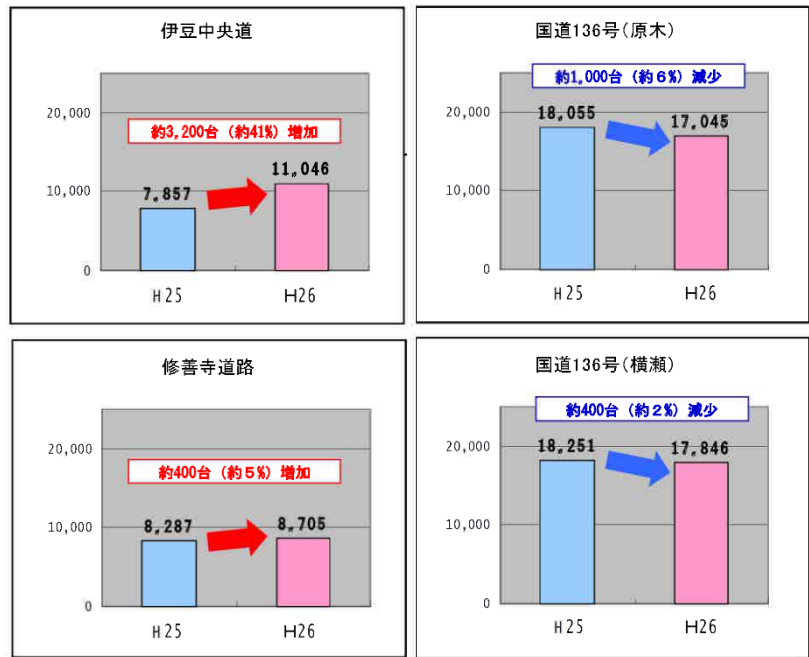


図-8 導入1年後の交通状況

#### 4. 料金プール制の延長・拡大

##### 4-1. 道路整備の状況

2014年2月に東駿河湾環状道路東部区間、2019年1月に天城北道路が供用したことにより、渋滞の名所であった国道136号南二日町交差点や国道414号出口交差点を通ることなく、ほぼノンストップで新東名高速道路沼津ICから月ヶ瀬まで行けるようになったのは大きな進展であった。また2023年3月に河津下田道路河津七滝ICから河津逆川IC間の開通により河津七滝を迂回できるようになったのは安全性や運転疲労からの解放という点で大きな効果があった。一方、伊豆縦貫道のうち手つかずであった天城峠道路についても2023年に都市計画決定がなされたが、莫大な事業費を要するため予算の確保が大きな課題となっている。(図-9)

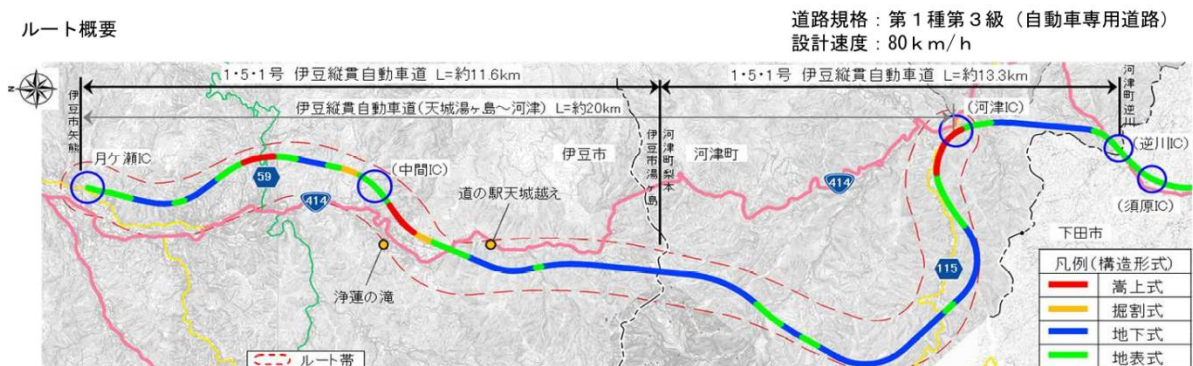


図-9 伊豆縦貫道路天城峠区間計画概要

また伊豆地域と沼津方面を繋ぐ国道414号静浦バイパスは一般部については整備が進んでいるものの、トンネル部については費用が膨大なうえに構造的に部分供用ができないことから未着手のままであり財源の確保策が求められていた。

(図-10)

2022年の時点では、料金プール制を導入し10年近くを迎え償還期限が近づきつつあった。手立てを講じない場合には県費を投入して繰り上げ償還させ、かつ、その後必要となる日常の維持管理や大規模修繕についても県費を投入せざるを得



図-10 静浦バイパス計画概要

なくなるという構図は10年前と変わらない。一般的に、無料開放予定時期の2年前には方向を正式に示さないと無料への期待感が高まり、有料制の延長は難しいとされており、そのリミットは過ぎていた。

#### 4-2. 自治体からの声

2012年に料金プール制を導入し無料化を10年間先延ばしにしようとした際には、自治体の長や議員関係者は、総じて反対である、約束どおり無料にすべしという論調であったが、2022年時点では市町長や県会議員からは、無料化はいかななものかという論調も出始めていた。無料化により県の道路予算が伊豆中央道や修善寺道路に投入されることになり、県予算が厳しい現実に鑑みれば他の伊豆地域の道路整備に予算が回らなくなり、それは大変困るという意見である。10年前には容易に理解してもらえなかったこのロジックが10年経過し各ステークホルダーに浸透していたことには驚きを禁じ得なかった。

一方、議会において県当局は、2019年9月議会では予定通り償還は進んでいるのかの問いに対して、期限通りの償還は進んでいない旨の発言をしている。県当局の責任を問われ防戦に回るという流れに終始しており、2022年6月時点では伊豆地域の道路整備のためにはむしろ積極的に有料制度を活用すべしという明確なスタンスを示すことができないまま、2023年11月の期限が迫りつつあった。

#### 4-3. 特別措置法改正

そうしたなか、潜在的な有料制延長を支援する声を背にして、2022年12月議会においては将来にわたり伊豆の玄関口としての機能を維持するため、静浦バイパスとの一体的な管理を含めた新たなスキームを構築する必要があるとの答弁がなされている。

その頃、国土交通省道路局では高速道路の将来的なメンテナンス費用を確保するため、有料道路制度の根拠となっている特措法の改正作業に入っていた。それまで高速道路は2065年に無料開放すると特措法に定められているものを、2115年まで延長しようというのが主な改正内容であった。その際、地方道路公社のプール制は供用中の路線にしか適用できなかったところ、整備中の路線についても対象にするように沼津河川国道事務所や中部地方整備局から国土交通省道路局に働きかけていた。県、国道事務所、地方整備局の機敏な連携によりその内容も特措法改正案に盛り込まれようとしており、そういった背景を踏まえた議会答弁であったと推測される。(資料-5)

### 道路整特別措置法

#### (地方道路公社の行う料金の徴収の特例)

(旧条文)

第十一条 地方道路公社は、前条第一項の許可（同条第四項の許可を含む。以下同じ。）を受けて料金を徴収している二以上の道路につき、次に掲げる要件に適合する場合には、国土交通大臣の許可を受けて、これらの道路を一の道路として料金を徴収することができる。



(新条文)

第十一条 地方道路公社は、前条第一項の許可（同条第四項の許可を含む。以下同じ。）を受けた二以上の道路につき、次に掲げる要件に適合する場合には、国土交通大臣の許可を受けて、これらの道路を一の道路として料金を徴収することができる。

資料-5 特措法改正案（当時）

## 4-4. プール制の延長と拡大

償還期限まで残り1年を切った段階であったが、議会や自治体の長の後押し、そして2023年2月の議会答弁により、道路公社の有料制延長案がまとまった。償還2年前までに方針を出さないと有料延長は無理だという都市伝説を覆したことは、今後、各地方都市で有料制度の活用を考える上で大変大きな意義があるといえよう。

一方、道路利用者からすれば有料延長は嬉しいものではなく、県当局が地域の住民に対してきめ細かく説明会を開催し理解を得る努力を行った。総事業費322億円の国道414号静浦バイパスを料金プール制に加え、償還期限を2023年10月から2057年3月まで33年間延長する有料道路許可申請案は、2023年6月7日の特措法改正を受け、7月12日に議会で議決され、8月28日付で国土交通大臣の許可を得ることができた。（資料-5）

特措法改正が国会情勢のなかで成立しないというリスクもあるなか、関係者にとっては薄氷の上を歩く思いであったことと推測される。財政が厳しいなか、通常の公共预算ではとても整備が難しいであろう静浦2号トンネルの予算の目途がたち、伊豆中央道や修善寺道路の将来的なメンテナンスに公共预算を投入することなく、その財源を伊豆地域の道路整備に充当できる環境が継続されることになったわけである。10年前は合併採算性を導入し江間立体交差事業を有料事業として行うため10年延長したのであるが、今回は格段に大きな仕掛けとなった。県交通基盤部諸氏の辛抱強い努力の賜物である。（資料-6）

2023年7月

### 伊豆中央道・修善寺道路等に関するお知らせ

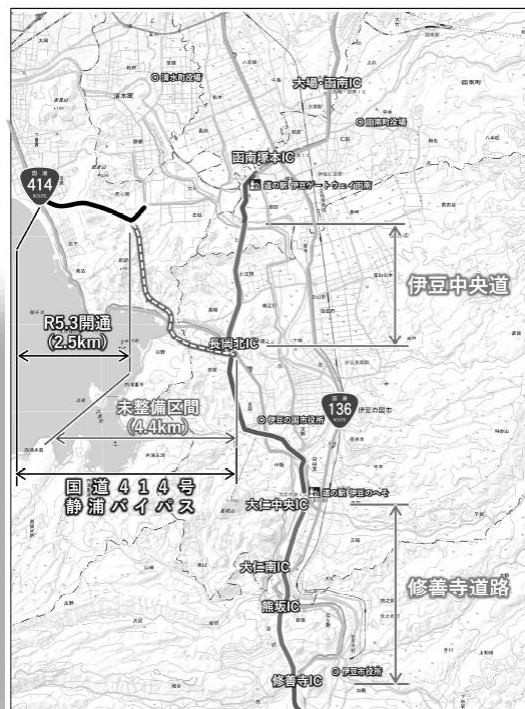
日頃から、県の道路行政に御理解、御協力を賜り厚くお礼申し上げます。  
さて、伊豆中央道と修善寺道路等につきまして、静岡県議会6月定例会で関連する議案が可決されましたので、御報告いたします。

<議案の概要>

- 伊豆中央道・修善寺道路、国道414号静浦バイパスにETCを導入
- 有料道路事業を活用し静浦バイパスを建設
- 伊豆中央道・修善寺道路、静浦バイパスを1つの道路とし令和39年3月8日まで料金を徴収



県議会審議結果  
第95-99号議案

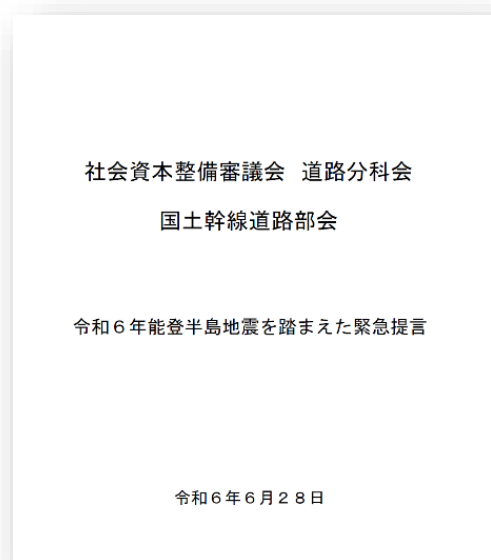


資料-6 大幅に拡大された料金プール制

## 5. これからのあり方

### 5-1. 災害時への備えとしての道路整備

2024年1月に発生した能登半島地震では道路をはじめ大変な被害が発生した。半島特有の急峻な地形、道路啓開作業の難しさ、復旧のための自衛隊や消防、建設会社作業員の投入の難しさなどが指摘されている。伊豆半島もまさに同様の地形と環境にあるわけであり南海トラフ地震や相模湾トラフ地震の発生も予期されている。2025年の道路分科会でも半島地域の道路整備について提言されているが、その具体化が必須である。(資料-7)



資料-7 国土幹線部会緊急提言



図-11 伊豆地域道路ネットワークの今後

背骨となる東駿河湾環状道路の4車線化、伊豆縦貫道の早期整備、伊豆スカイラインのネットワーク化、これらと半島を周回する国道135号、136号との連絡道路の整備などが求められている。さらには災害に弱い地域を連絡する伊豆湘南道路の具体化も必要である。(図-11)

### 5-2. 首都圏との連携強化

供用が遅れてはいるが新東名道路の御殿場と秦野間が数年のうちには全通し、伊豆半島は首都圏と強いネットワークでつながることになる。2014年に新東名高速の静岡県内170キロが開通し県内に大きなインパクトを与えたが、今回の御殿場・秦野間の開通は、都市圏人口3000万人を擁する首都圏と伊豆地域が一体化することであり、伊豆地域に強烈なインパクトを与えることになろう。渋滞を気にすることなく日曜夕方まで伊豆地域に滞在する観光客も大幅に増加することは必至である。(図-12)

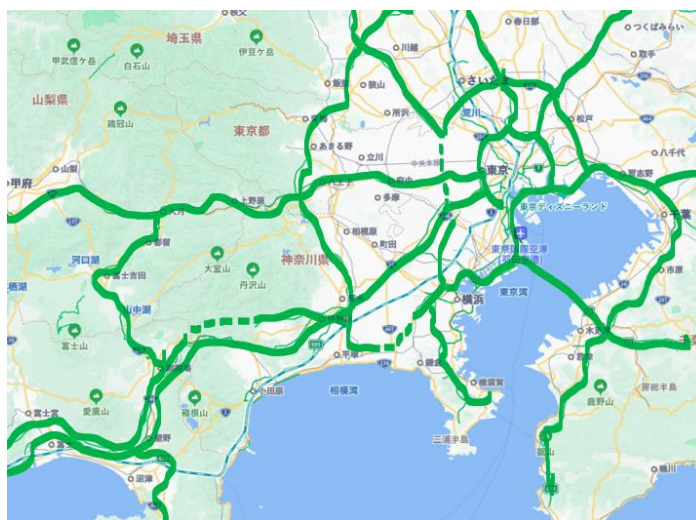


図-12 伊豆地域と首都圏の一体化

首都圏からの時間距離の短縮からワーケーション、スタートアップ企業の進出も期待される。鉄道やバスで伊豆地域に来る訪問者に対しては、既存の公共交通に加えライドシェアの大規模な導入が期待される。幸いに静岡県知事は全国ライドシェアの旗振り役であり、実務担当者がその拡大を図っていきたいところである。一方、ライドシェア車両は道路空間を通行するわけであり、前提条件として伊豆地域の着実な道路整備が必要であることはいうまでもない。

### 5-3. 有料道路制度の一層の活用

限られた財源でどう整備していくのか、実務担当者の知恵と工夫の見せ所である。伊豆半島には多くの観光客など来訪者が見込まれる。来訪者にとって伊豆来訪は非日常活動であり、有料道路料金はさしたる障害にはならない。

首都圏マネーの活用という点で、今回有料制を延長し道路整備の財源を確保した事例を参考にしたい。伊豆縦貫道の天城峠道路は全体で数千億円もの事業費を要することになり、通常の公共事業では大変厳しくかつ大規模トンネルは部分供用ができないため、容易には工事着手とはならない。今回の静岡バイパスの例では有料制の導入で初めて着手が可能となった。これは見方によっては首都圏マネーの活用であり、天城峠道路でも首都圏マネーの活用を検討できないか。交通量はさほど見込まれないだろうが、国直轄が大規模土木工事を担当し県道路公社が採算のとれる範囲を担当するといった手法も考えられる。

東駿河湾環状道路はすでに2車線で無料道路として供用しているが、4車線化にあたっては同様に首都圏マネーの活用を検討できないだろうか。長崎県の西九州自動車道(図-13)や福岡県の国道201号八木山バイパスでは同様の先行事例がある。(図-14)

伊豆スカイラインや箱根スカイラインについては単に道路公社が道路運送法に基づき管理していくのではなく、民間へ売却しその資金の活用や、特措法道路に移管し伊豆スカイラインのネットワーク化を図るということも考えられないか。愛知県道路公社や箱根ターンパイクの例などもある。



図-13 西九州自動車道有料化事例



図-14 八木山バイパス有料化事例

#### 5-4. 有料制活用促進のための制度改正

有料道路制度を活用するうえで、地方道路公社の活用が期待される。これまでの静岡県道路公社での取り組みを通じて感じられることは、地方議会との関係である。議会として厳格に監視するという役割は重要であるが、同じ地方道路公社である指定都市高速の場合に比べて著しく監視の度合いが厳しくなっている。都市高速と同じルールに変更することで、地方部において有料制度の活用が促進されることが期待されるのではないかと。(資料-8)

<p>(道路管理者の同意等)</p> <p>第十六条</p> <p>2 道路管理者は、前項の同意をしようとするとき（第十二条第二項第二号の工事実施計画又は第十三条第二項第二号の料金若しくは同項第三号の料金の徴収期間について同意をしようとするときを除く。）は、あらかじめ、道路管理者である地方公共団体の議会の議決を経なければならない。</p> <p>(地方道路公社の行う指定都市高速道路の新設又は改築)</p> <p>第十二条</p> <p>2 地方道路公社は、前項の許可を受けようとするときは、設計図その他国土交通省令で定める書面を添付して、次に掲げる事項を記載した申請書を国土交通大臣に提出しなければならない。</p> <p>一 整備計画</p> <p>二 工事実施計画</p> <p>(指定都市高速道路に係る料金及び料金の徴収期間の認可)</p> <p>第十三条</p> <p>2 地方道路公社は、前項の認可を受けようとするときは、国土交通省令で定める書類を添付して、次に掲げる事項を記載した申請書を国土交通大臣に提出しなければならない。</p> <p>一 収支予算の明細</p> <p>二 料金</p> <p>三 料金の徴収期間</p>
---

資料-8 指定都市高速道路公社に関する規定

#### 5-5. 質の高い道路整備

最後に忘れてはならないのが、質の高い道路整備である。本稿冒頭で紹介したが、川端康成が「伊豆は海山のあらゆる風景の画廊であり、伊豆半島全体が一つの大きい公園である」と述べている。それを具体的なものとしなければならない。憧れの伊豆にふさわしい質を兼ね備えた道路でありたい。質が高いとは、自然と調和し自然となじむ道路線形、周辺と調和した道路景観、道路付属物の色彩やデザインにも留意するとともに、ロードサイドの看板は撤去または景観コントロールしたものにし、廃屋もなくしていく。伊豆を訪れる人々がやはり伊豆は素晴らしいと納得する道路であってほしい。それを創るのが道路技術者である。(図-15)



図-15 景観に配慮した道路整備の事例

## 6. おわりに

平成 22 年に静岡県に赴任し、その後も伊豆地域の道路整備に直接的にまた間接的にかかわってきた。今回、有料制の延長を成し遂げた県交通基盤部職員の努力を称えとともに、これからの伊豆をはじめ県内の道路整備においても大いにその知見を活用していただきたい。道路財源確保に苦慮する全国の地方自治体においても一つの参考事例となろう。本稿の執筆にあたり静岡県交通基盤部、実務を担った曾根裕介氏、山梨義之氏、伊豆川誠人氏をはじめとする関係の皆様にご協力を頂いた。ここに謝意を表する次第である。

---

### 参考文献

- 1) 伊豆地域の道路整備のあり方 (2012. 8 伊豆地域の道路整備のあり方検討会)
- 2) 伊豆半島の道路網整備実施計画 (2017. 2 伊豆半島道路ネットワーク会議)
- 3) 有料道路「伊豆中央道」と「修善寺道路」への合併採算性導入 (2015. 5 道路行政セミナー)
- 4) 佐世保道路の新たな料金の概要 (2025. 8 高速道路と自動車)
- 5) 伊豆・箱根・富士イラストマップ(2025. 10 静岡県道路公社)
- 6) 八木山バイパス 4 車線化事業概要 (2025. 3. 30 西日本高速道路株式会社)
- 7) 静岡県のみちづくり 2025-2028 (2026. 3 静岡県交通基盤部道路局)
- 8) 国道 136 号雲見～松崎工区における富士見橋架設工事 (2021. 8 月刊建設)
- 9) 伊豆半島道路ネットワークの利活用による地域活性化プロジェクトマップ (2023. 2 伊豆半島道路ネットワーク会議)