

神奈川と静岡の県境をまたぐ道路 (伊豆湘南道路)に関する委員会

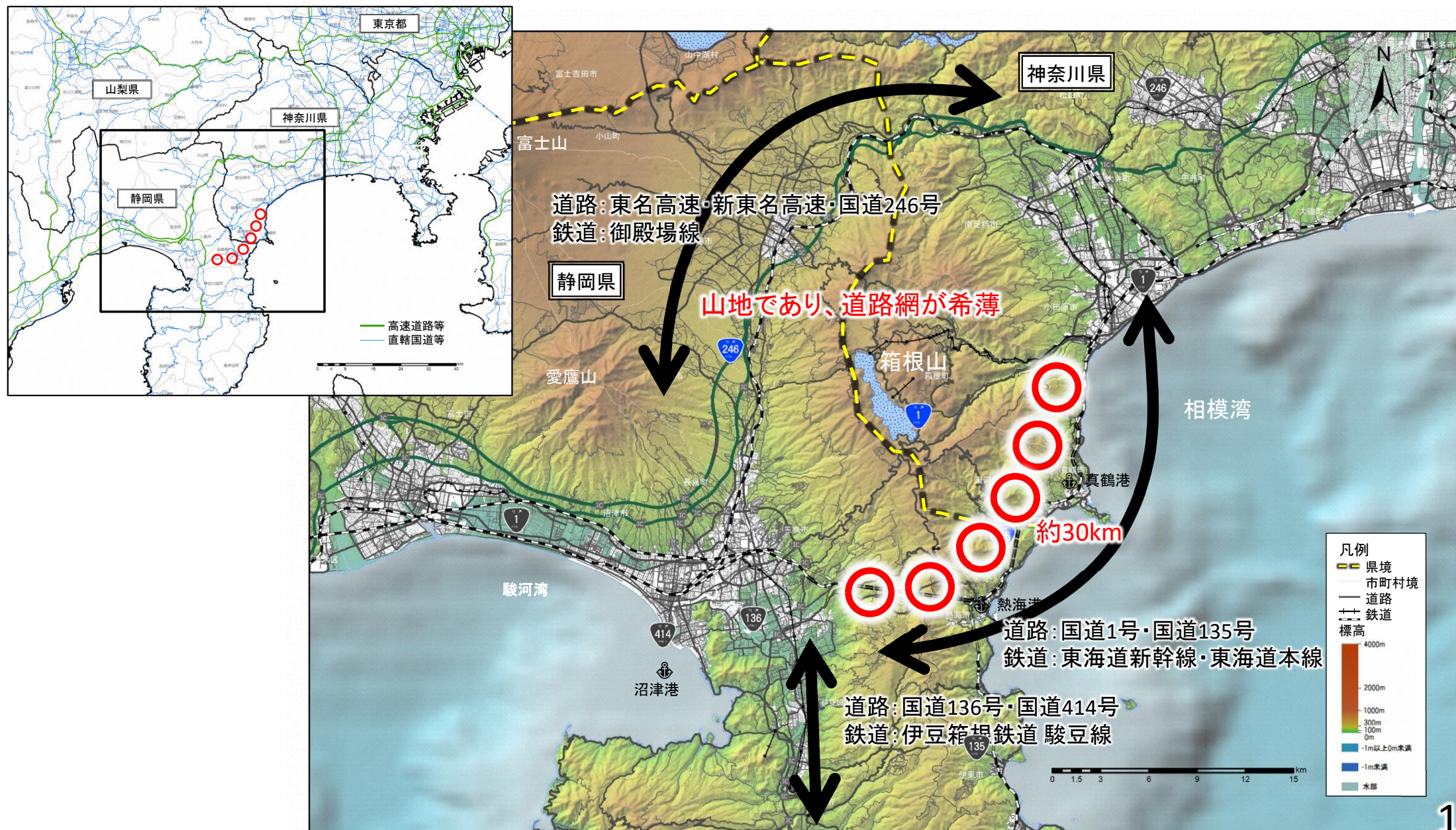
神奈川県 静岡県

【日時】令和7年3月28日(金) 10:00～

【場所】TKP新横浜カンファレンスセンター カンファレンスルーム5C

伊豆湘南道路の概要

- 対象区間は、神奈川県西部から静岡県東部の約30kmの区間である
- 箱根山の裾野であるため、急峻な山地と相模湾に挟まれている地域である



これまでの経緯（概要）

これまでの委員会概要

◆ 令和3年6月30日 第1回委員会	◆ 令和5年3月24日 第2回委員会	◆ 令和6年5月31日 第3回委員会
➤ 手続きの進め方(案) ➤ 地域の状況 ➤ 道路交通の現状と課題 ➤ 政策目標(案)の設定 ➤ 地域からの意見聴取方法(案)	➤ 意見聴取の結果 ・ 大多数が伊豆湘南道路に期待 ・ 意見等を踏まえ、政策目標(案)を一部修正 ➤ 政策目標(案)の設定 ・ 災害に強い道路網【防災】 ・ 安全で快適な走行環境【安全・安心】 ・ 速達性の確保【医療、産業】 ・ 定時性の確保【観光、産業】 ➤ 今後の検討の進め方(案) ＜ルート帯の絞り込みに向けた今後の課題＞ ・ 広域道路ネットワークにおける位置づけの整理 ・ 技術的な課題等への対応 ・ ルート帯が想定されるエリアにおける配慮すべき事項の把握	➤ 規約の改正（案） ・ より広域的な視点から検討を進めるため、<u>関東地方整備局、中部地方整備局がオブザーバーとして参加</u> ➤ 広域道路ネットワークにおける位置づけの整理 ・ 自専道の整備状況及び交通状況 ・ 令和6年2月の南岸低気圧による通行止め状況 ・ 富士山噴火時の溶岩流や降灰リスク ➤ 技術的な課題への対応 ・ 丹那トンネルの事例から、地形・地質による技術的な困難性を調査 ➤ 今後の検討の進め方(案) ・ 広域道路ネットワークの観点から見た地域の課題について、複数の切り口から整理 ・ 政策目標の妥当性についても検討



第3回委員会までの議論を踏まえ、
広域的な視点も含めて地域の現状と課題を整理するとともに、政策目標を見直し

1. これまでの委員会での意見と対応状況
2. 広域道路ネットワークの観点から見た地域の現状と課題
 - (1) 平常時
 - (2) 災害時
 - (3) 観光期
 - (4) 地域の持続性
3. 地域の課題を踏まえた政策目標の見直し（案）
4. 今後の検討の進め方
 - (1) 今後の検討の進め方（案）
 - (2) 第2回意見聴取の方法（案）

1. これまでの委員会での意見と対応状況

■ 今後の検討の進め方（案）について（1 / 4）

第2回委員会資料 今後の検討の進め方（案）について 20頁 一部抜粋

① 広域道路ネットワークにおける位置づけの整理

- ・広域的な人流、物流の動向（伊豆半島と首都圏、中部圏の関わりについて、ビックデータ等を活用し、観光客の居住地・交通手段、漁港からの出荷先、配送ルートなど）の把握
- ・想定される大規模災害（地震、津波、富士山噴火など）による道路交通への影響の把握
- ・上記を踏まえた、本道路に求められる機能の整理（東名・新東名、国道1号等との機能の分担など）
- ・求められる機能に基づく、神奈川側の望ましい接続先の絞り込み

【広域的な移動での活用を期待するアンケート意見】

- ・「直近で予想される、**富士山の噴火も考慮し計画**して欲しい」（小田原市、30代）
- ・「**東名、新東名のバイパスとしても機能**すべく高規格な道路が望ましい」（中原区・30代）



委員からの意見		対応状況	該当頁
①広域道路ネットワークにおける位置づけの整理 (1/2)	【第2回】 広域道路ネットワークにおける位置づけを整理するにあたっては、 富士山噴火時は、溶岩流だけでなく火山灰の影響も考慮 した方がよい。 また、 東名や新東名などが通行止めとなり迂回が必要になることを視野に入れる べき。	○広域道路ネットワークの観点から見た当該地域の現況を確認 ・当該地域における自動車専用道路の整備状況及び交通状況 ・令和6年2月の南岸低気圧による通行止め状況 ・富士山噴火時の溶岩流や降灰リスク	第3回委員会
		○雪や台風などによる東名や新東名の 通行規制実績 等を整理	18～21頁

1. これまでの委員会での意見と対応状況

■ 今後の検討の進め方（案）について（2/4）

委員からの意見		対応状況	該当頁
①広域道路ネットワークにおける位置づけの整理 (2/2)	【第3回】 機能や役割の検討にあたっては、車線数や交通容量などの量の論理にとどまらず、 拠点間の旅行速度等 から、平日と休日、平時と災害時、観光シーズンにおける 地域の課題 を踏まえ、 シームレスなサービスを確保 することについて整理してもらいたい。	○ 地域の現状と課題 について、 平常時／災害時／観光期／地域の持続性 の切り口から整理	8～36頁
		○サービスレベルについて、 旅行速度やI Cアクセス 等から整理	9～10頁
	【第3回】 当該地域は地形が複雑で、施工リスクが高いエリアであるため早期に整備手法について議論すべきだが、まずは伊豆湘南道路に求める 機能や役割 等について検討してもらいたい。	○地域の課題を踏まえ、伊豆湘南道路に求められる 機能や役割 について、 政策目標（案） として設定	37頁
	【第3回】 伊豆湘南道路によって生じる、伊豆半島の 物流 への影響等について検討してもらいたい。	○大型車の走行特性等から、 各路線が物流に果たす役割や求められる道路ネットワーク 等を整理	14頁
	【第3回】 観光 ピーク時とオフピーク時や、平日と休日における交通量等のデータについても整理してもらいたい。	○観光地への アクセス時間や周遊時間 等から、観光期における課題を整理	27～33頁
	【第3回】 災害については、 2014 年（平成26 年）2 月の大雪、箱根火山や首都直下地震、その他有事の際の広域避難 についても観点に加えてもらいたい。	○各災害が 地域に及ぼす影響 や、伊豆湘南道路に 期待される機能や役割 を整理	19～23頁

1. これまでの委員会での意見と対応状況

■ 今後の検討の進め方（案）について（3/4）

第2回委員会資料 今後の検討の進め方（案）について 20頁 一部抜粋

② 技術的な課題等への対応

- ・ルート帯が想定されるエリアにおける地質・地盤リスクの調査検討
- ・工事事例等の調査（JR東海道本線・新幹線の丹那地区の事例、新幹線と道路がトンネル同士で交差する他県事例など）
- ・全体事業費に応じた整備手法（有料道路事業等）の調査検討

【技術的な課題等に関するアンケート意見】

- ・「山や海で難工事が予想される、念入りに**地形、地質の調査**をお願いします」（渋谷区・50代）
- ・「工事段階で地盤沈下などがないよう、**地盤や土壌をしっかりと調査**してほしい」（小田原市・40代）



委員からの意見		対応状況	該当頁
②技術的な課題等への対応	【第2回】 伊豆湘南道路が構想される地域は、地形が複雑であり、 技術的にも難しい事業 となることが想定される。 整備手法のあり方や事業主体は大きな問題であることから、早い段階で議論を始めた方がよい。	○東海道本線の丹那トンネルの事例から、 地形・地質による技術的な困難性 を調査	第3回委員会
	【第2回】 長大橋やトンネルなど大規模な構造物が想定されることから、 施工時等の安全性を確保するため、地質・地盤リスクマネジメントをしっかりとやっていくべき。	○技術的な課題等への対応については、今後、 ルート帯の絞り込み（複数案の設定）までに調査・整理	
	【第3回】 断層や山、谷等の地形 について、ルート帯の検討時に整理し、評価してもらいたい。		

1. これまでの委員会での意見と対応状況

■ 今後の検討の進め方（案）について（4/4）

第2回委員会資料 今後の検討の進め方（案）について 20頁 一部抜粋

③ ルート帯が想定されるエリアにおける配慮すべき事項の把握

- ・動植物や地下水、温泉源泉などの自然環境に関する調査、土地利用、史跡、災害履歴、道路・鉄道のルート選定の経緯などに関する調査（文献、ヒアリング、現地調査など）

【環境に関するアンケート意見】

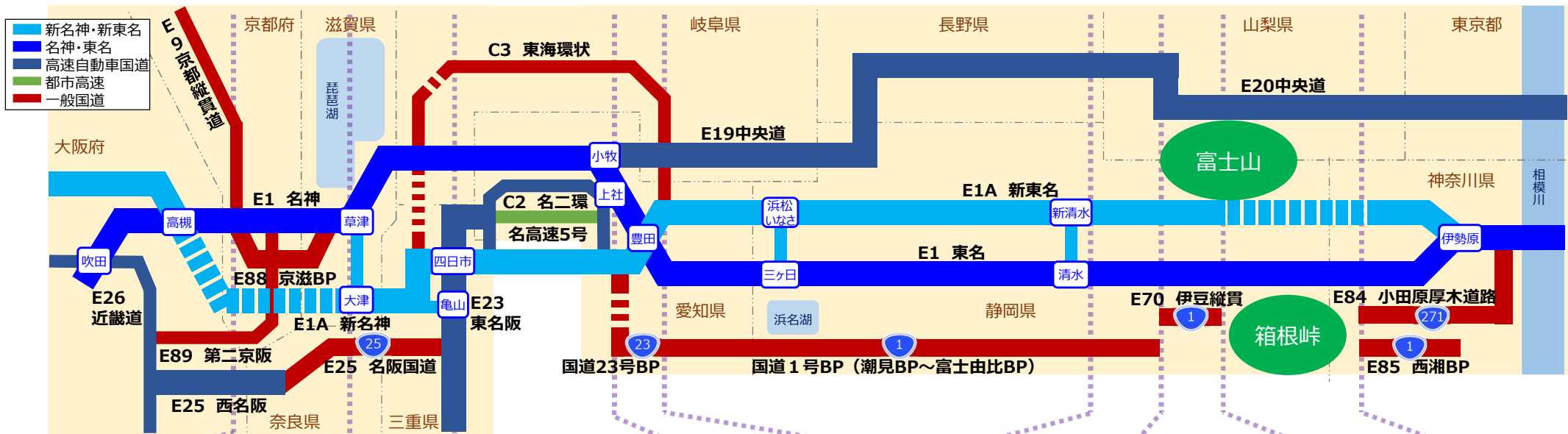
- ・「環境への影響について、デメリットも伝えて欲しい」（小田原市、30代）
- ・「自然環境に十分配慮し計画を進めて欲しい」（小田原市、40代） など意見約840件



委員からの意見		対応状況
③ルート帯が想定されるエリアにおける配慮すべき事項の把握	【第2回】 アンケートで環境に関する意見があったことも踏まえ、法令に基づく環境影響評価の対象にならない場合でも、自主的に法令に準じたフルアセスに近い調査を行ってほしい。その際、「景観」も評価項目とすべき。	○ルート帯が想定されるエリアにおける配慮すべき事項の把握については、今後、ルート帯の絞り込み（複数案の設定）までに調査・整理
	【第2回】 温泉の源泉は、詳細がわかっていないことが多い。この地域で源泉等の調査を行うことは、他の地域の良いモデルになると思う。	

2. 地域の現状と課題 (1) 平常時 1) 幹線道路ネットワーク(東西軸)の状況

- 首都圏～中京圏～近畿圏の自動車専用道路は、概ね4路線以上・18車線以上が確保されているものの、小田原～沼津間に関しては、新東名完成後でも3路線・16車線となっており、自動車専用道路ネットワークの密度が比較的低い



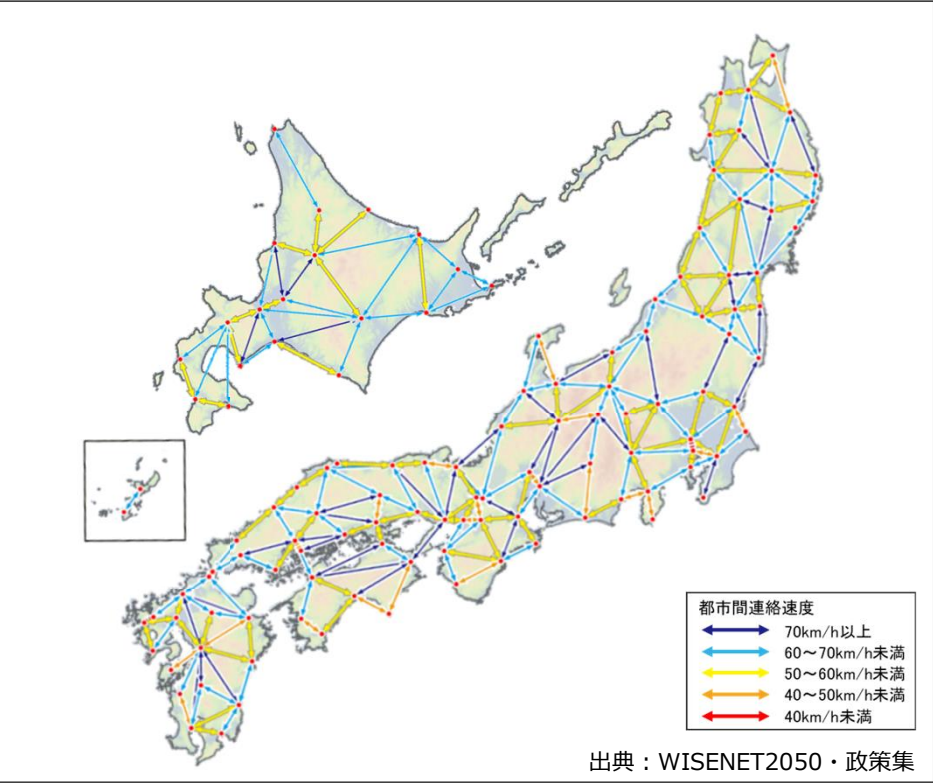
路線数	3 (4)	3 (4)	4 (4)	5 (5)	5 (5)	4 (4)	4 (4)	4 (4)	2 (3)	5 (5)
車線数	16 (22) 車線 名神：4 新名神：0 (6) 第二京阪：6 西名阪：6	12 (18) 車線 名神：4 京滋BP：4 新名神：0 (6) 名阪・西名阪：4	16 (18) 車線 名神：4 新名神：4 (6) 東名阪：4 名阪：4	20 (22) 車線 東海環状：2 (4) 名神：4 名二環：4 名高速5号：4 新東名：6	20 (22) 車線 東海環状：2 (4) 中央道：4 東名：4 新東名：6 国道23号BP：4	16 (18) 車線 中央道：4 新東名：4 (6) 東名：4 国道1号BP：4	18 (18) 車線 中央道：4 新東名：6 東名：4 国道1号BP：4	14 (18) 車線 中央道：4 新東名：4 (6) 東名：4 伊豆縦貫：2 (4)	10 (16) 車線 中央道：4 新東名：0 (6) 東名：6	22 (24) 車線 中央道：4 新東名：4 (6) 東名：6 小田原厚木道路：4 西湘BP：4
日交通量	20.8 万台/日 名神：6.8 新名神：— 第二京阪：6.8 西名阪：7.2	18.2 万台/日 名神：8.5 京滋BP：4.8 新名神：— 名阪・西名阪：4.9	19.8 万台/日 名神：4.2 新名神：5.0 東名阪：5.5 名阪：5.1	24.2 万台/日 東海環状：0.9 名神：5.8 名二環：5.0 名高速5号：4.2 新東名：8.3	27.1 万台/日 東海環状：1.8 中央道：3.8 東名：4.5 新東名：10.1 国道23号BP：6.9	16.0 万台/日 中央道：2.6 新東名：5.2 東名：3.6 国道1号BP：4.6	16.6 万台/日 中央道：3.1 新東名：5.7 東名：3.0 国道1号BP：4.8	13.7 万台/日 中央道：4.0 新東名：3.6 東名：2.7 伊豆縦貫：3.3	12.6 万台/日 中央道：4.6 新東名：— 東名：7.9	20.4 万台/日 中央道：5.0 新東名：1.3 東名：9.2 小田原厚木道路：2.5 西湘BP：2.4

※路線数・車線数：R4.10時点（将来）、日交通量：R3 全国道路・街路交通情勢調査

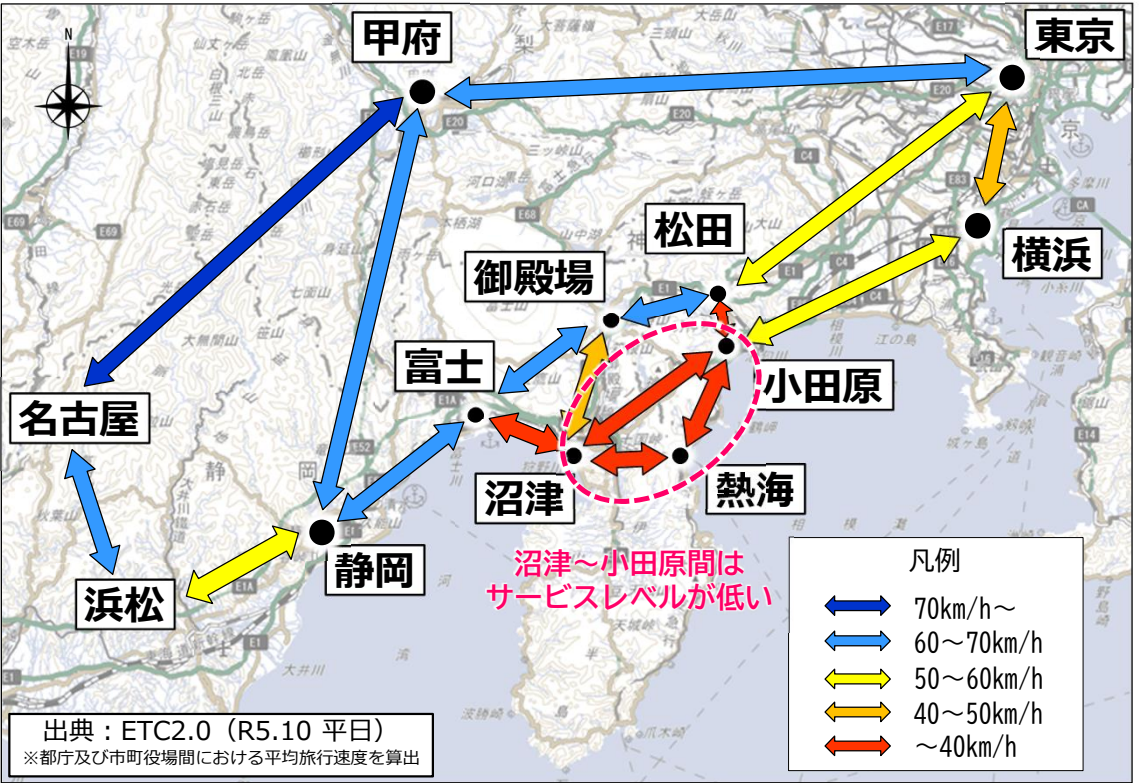
2. 地域の現状と課題 (1) 平常時 2) 都市間連絡速度

- 神奈川・静岡県境部の都市間連絡速度は、東名高速及び新東名高速の概成により60～70km/hを確保できている
- 自動車専用道路ネットワークの密度が比較的低い小田原-熱海-沼津間は、平均旅行速度が40km/hを下回っている

■都市間連絡速度（全国）



■平均旅行速度（東京～名古屋間）



■目標旅行速度

交通機能（道路階層）		移動機能		沿道出入機能			
連絡レベル		自専道		一般道路			
		A _R	B _R	C _R	D _R	E _R	F
レベルⅠ	大都市拠点領域間	○					
レベルⅡ	高次都市拠点相互および大都市拠点間	○	○				
レベルⅢ	生活拠点相互および高次都市拠点間	○	○	△			
レベルⅣ	小さな拠点相互および生活拠点間			○			
レベルⅤ	集落・街区相互および小さな拠点間				○		
レベルⅥ	集落内					○	△
目標旅行速度(km/h)		80~120	60~80	40~60	30~40	~30	0

小田原、熱海、沼津は高次都市拠点またはそれに準ずる拠点

30km/h～40km/hは集落・街区の移動速度レベル

小田原-熱海-沼津の目標旅行速度は、60～80km/hが妥当

拠点階層と有する施設・領域

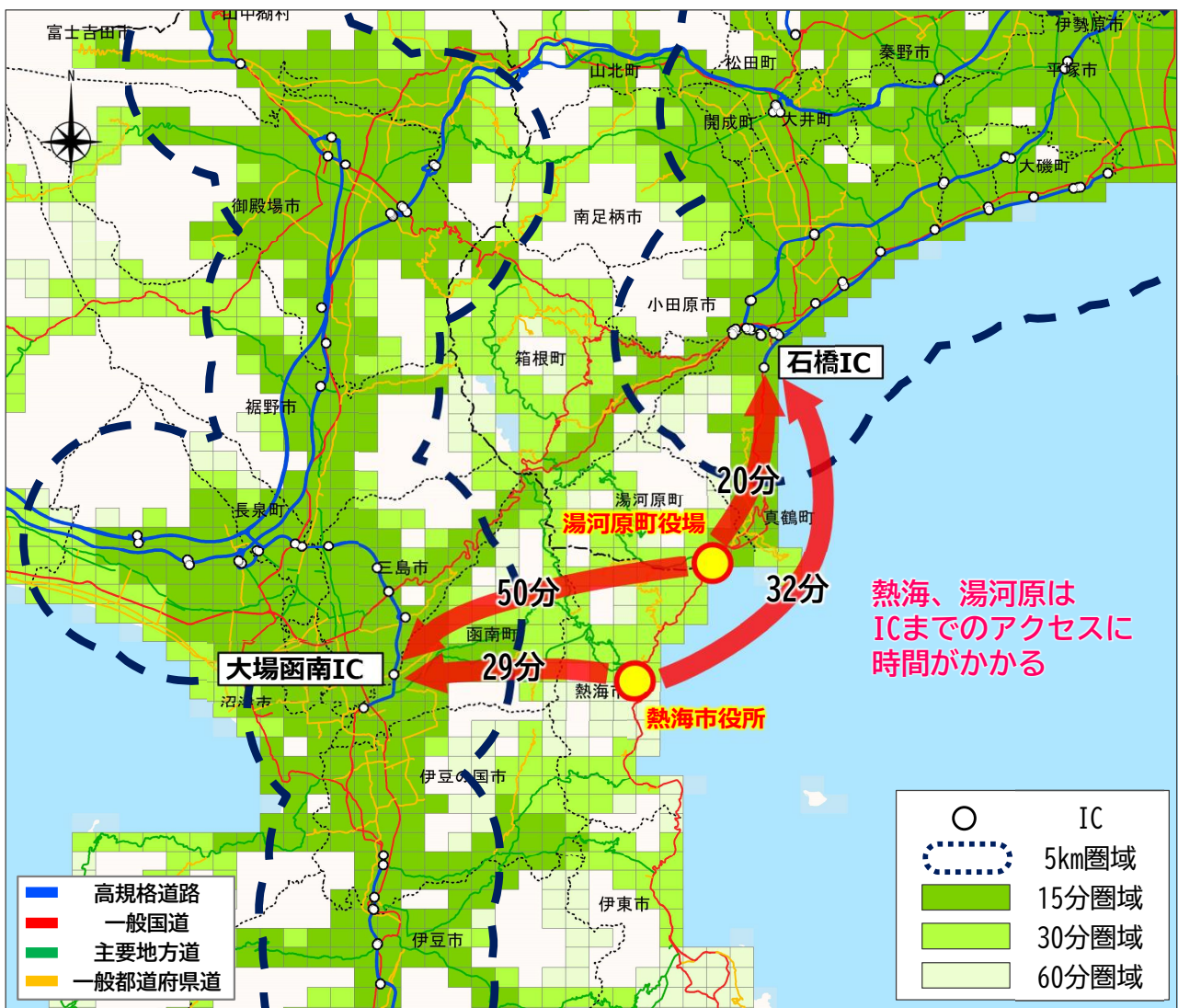
拠点階層		拠点施設 Facility	拠点領域 Area	拠点階層の具体例
略称		具体例*	略称 目安となる範囲	
高次都市拠点	完結型	ひかり停車駅、地方空港、県庁/政令指定市役所、第三次医療施設、国公立大学、百貨店、支店(上場企業)など	UUA 市街化地域	秋田、長野、浜松、岡山、高知、熊本など
	相互補完型			花巻+奥州+一関、松江+米子、三島+沼津など
小さな拠点（地区・住区）		駅、バスターミナル、旧役場庁舎、診療所、小中学校、スーパーマーケット、JAなど	SMA 学区	旧町村、学区など
集落・街区		集会所、自治会	CMA 集落・街区	X丁目など

出典：機能階層型道路ネットワーク計画のためのガイドライン（案） Ver2.0
令和6年3月 一般社団法人 交通工学研究会

2. 地域の現状と課題 (1) 平常時 3) ICアクセス

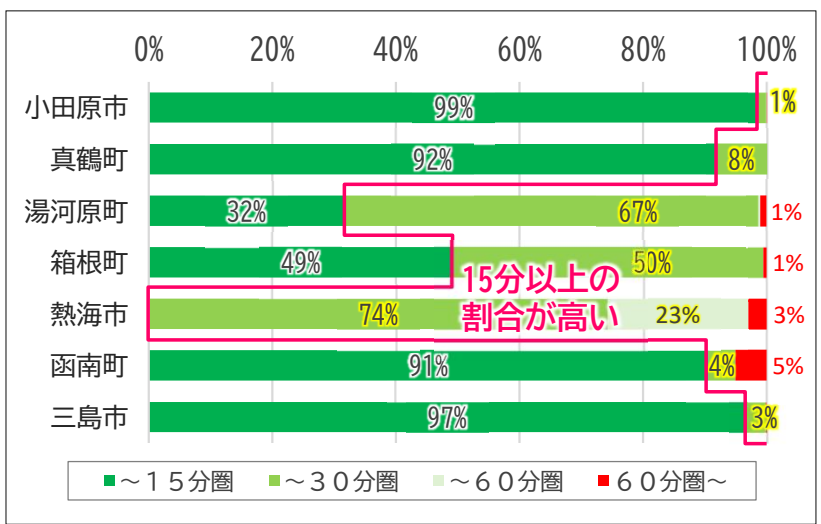
- 熱海市内では15分以内に高規格道路のICへアクセス可能な圏域が存在せず、中心部からも30分前後の時間を要する
- 湯河原町も全域的にICアクセスに時間を要し、名古屋方面へ向かう場合は最寄りICまで1時間程度の時間を要する
- 真鶴町、湯河原町、箱根町、熱海市については、IC 5km圏域人口カバー率が著しく低い

■高規格道路のICへのアクセス時間



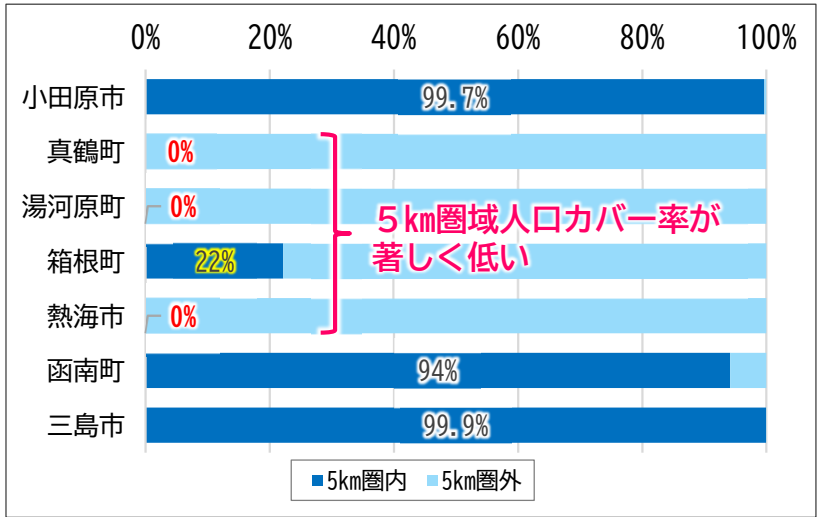
出典 ETC2.0 (R5.10 平日)

■ICアクセス時間圏域別人口カバー率



出典 ETC2.0 (R5.10 平日)
国勢調査 (R2)

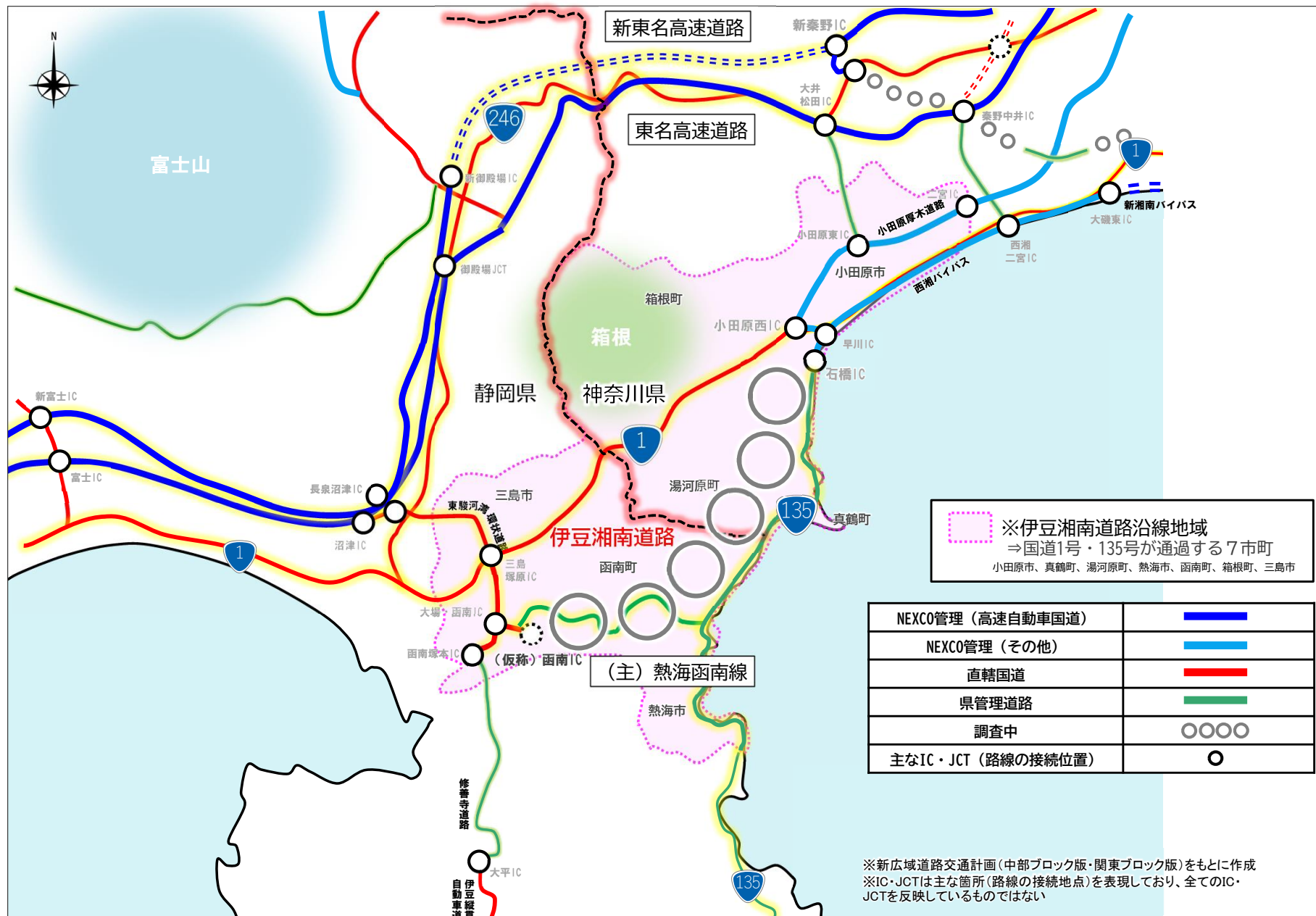
■IC 5km圏域人口カバー率



出典 ETC2.0 (R5.10 平日)
国勢調査 (R2)

2. 地域の現状と課題 (1) 平常時 4-1) 周辺道路状況

- 伊豆湘南道路沿線地域※周辺における東西方向の主要な道路としては、高規格道路である東名高速道路・新東名高速道路や、国道1号、国道246号、国道135号の他、(主)熱海函南線 等がある



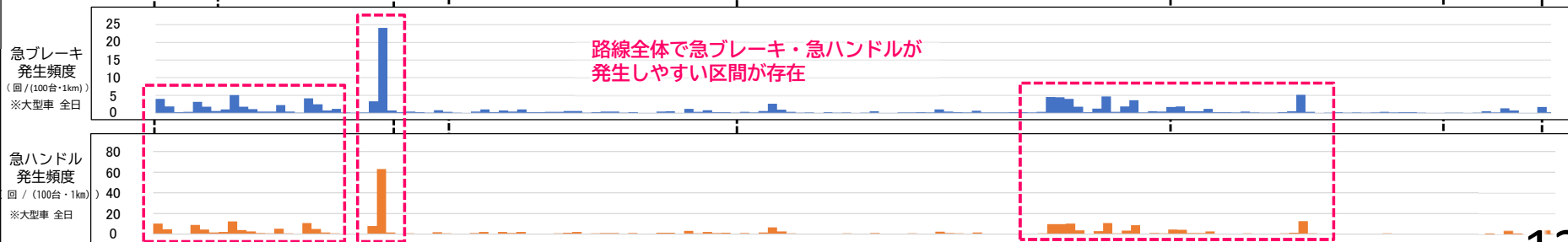
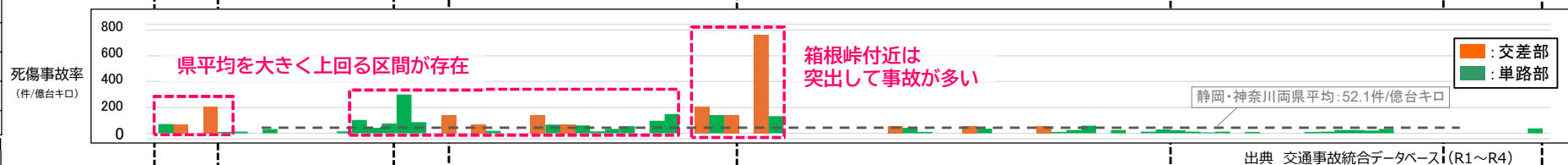
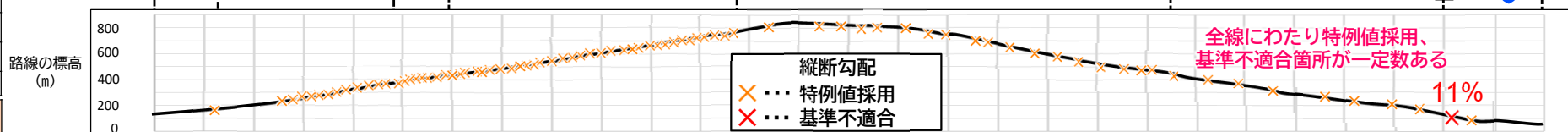
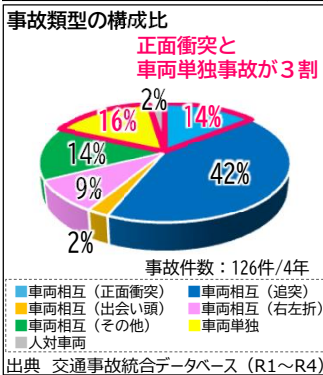
2. 地域の現状と課題（1）平常時 4-2）国道1号の課題

- 国道1号は当該地域で最も規格が高い道路であるが、縦断勾配が最大約11%の区間があるなど、冬季の大型車走行などの観点で課題がある
- 全線にわたり急カーブや急勾配が連続する区間が存在する他、箱根峠付近には交差道路等があり死傷事故率が高い



規制速度 V(km/h)	曲線半径 上段：特例値採用 下段：基準不適合	該当 箇所数
50	100m未満・80m以上	6
	80m未満	22
40	60m未満・50m以上	0
	50m未満	0
合計		28

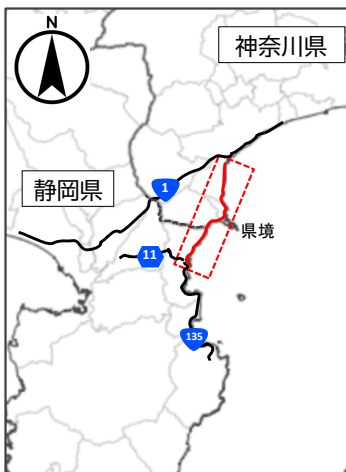
規制速度 V(km/h)	縦断勾配 上段：特例値採用 下段：基準不適合	該当 箇所数
50	6%超え・9%以下	80
	9%超え	1
40	7%超え・10%以下	0
	10%超え	0
合計		81



※急ブレーキ（急ハンドル）発生頻度：車1000台が1km走行した際に、前後加速度0.3G以上（急ハンドルの場合は横加速度が0.3G以上）の危険挙動が発生する回数（出典 ETC2.0データ（R5.10 平日））

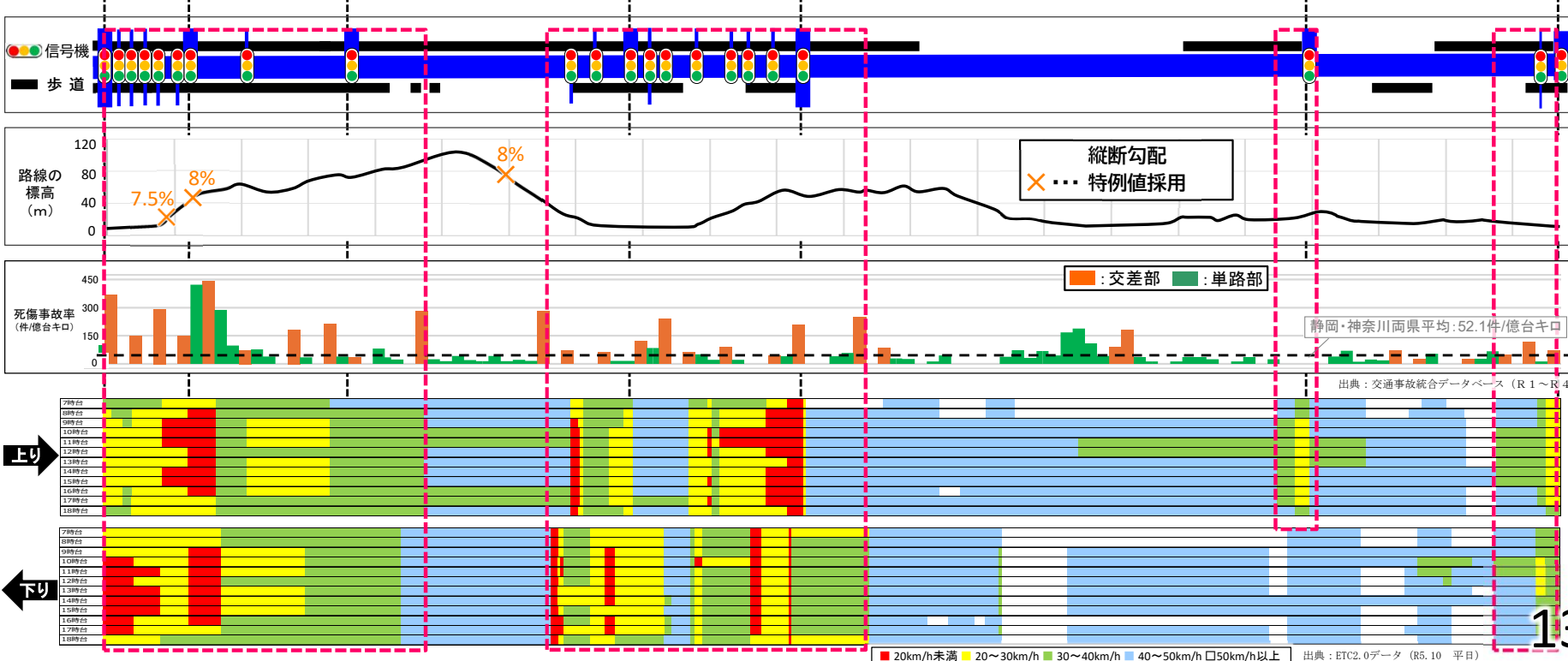
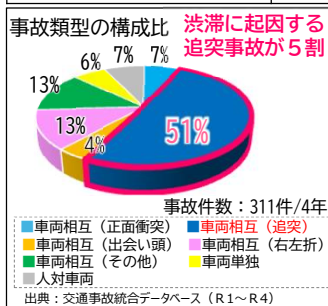
2. 地域の現状と課題（1）平常時 4－3）国道135号の課題

- 国道135号は国道1号の次に規格が高い道路であるが、2車線に対して交通量は1.5～3万台と多く、駅周辺の信号交差点周辺で慢性的な速度低下が発生している。
- 狭隘な地形により曲線半径等の基準不適合箇所が断続的にあり、全線にわたり交通事故が多く発生している



規制速度 V(km/h)	曲線半径 上段：特例値採用 下段：基準不適合	該当 箇所数
50	100m未満-80m以上	5
	80m未満	4
40	60m未満-50m以上	0
	50m未満	9
	合計	18

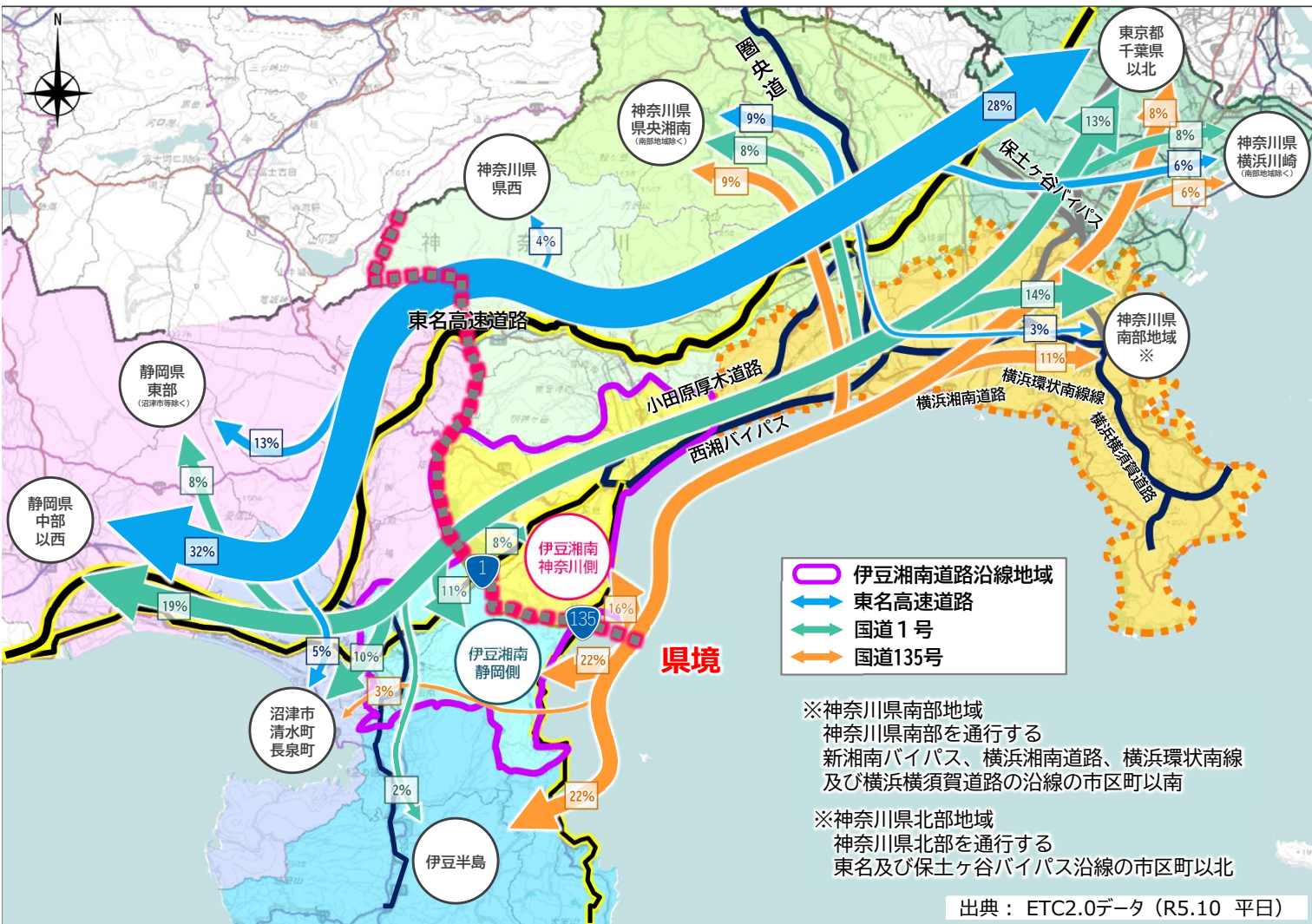
規制速度 V(km/h)	縦断勾配 上段：特例値採用 下段：基準不適合	該当 箇所数
50	6%超え-9%以下	0
	9%超え	0
40	7%超え-10%以下	3
	10%超え	0
	合計	3



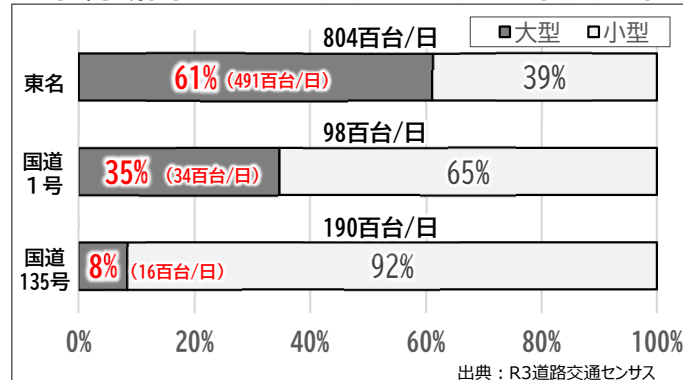
2. 地域の現状と課題（1）平常時 5－1）交通流動特性（物流）

- 東名高速は大型車の交通量が多く、発着地については東京以北や静岡県中部以西の発着が約6割を占めており、**広域物流としての機能を担っている**といえるが、神奈川県南部や伊豆・沼津市等を発着地とする交通は限定的
- 国道1号は、東名高速でカバーしきれない**神奈川県南部や伊豆・沼津市等を発着地とする広域物流が一定程度通行している**他、東京以北～静岡県中部以西を含む他の発着地からの交通も満遍なくあり、**幅広い物流機能を担っている**といえる
- 国道135号は大型車の交通量が少なく、**生活道路としての機能が大きい**が、横須賀・三浦～伊豆地域を発着地とする大型車交通の割合も高く、**広域の物流交通が混入している**と考えられる

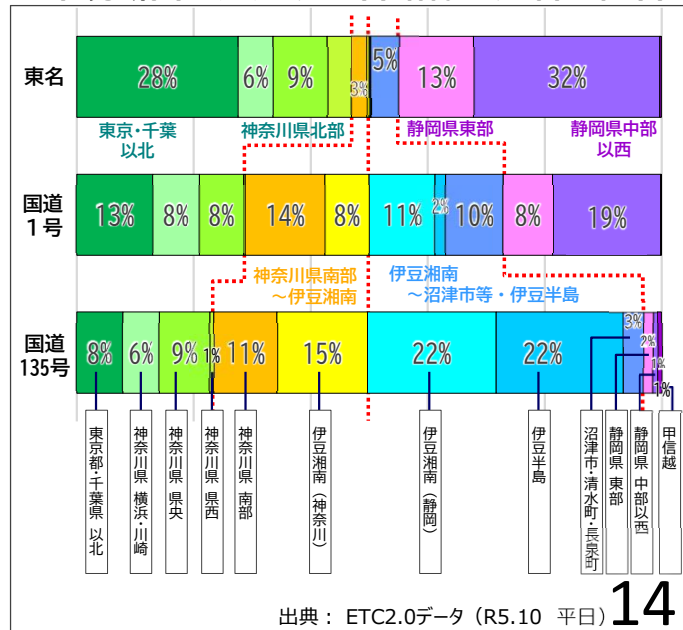
■ 県境断面を通過する大型車の流動特性（発着地割合）



■ 県境断面における交通量と大型車混入率



■ 県境断面を通過する各路線の発着地割合



2. 地域の現状と課題 (1) 平常時 5-2) 交通流動特性 (地域間)

- 伊豆湘南道路沿線地域※1 (神奈川県) の内外交通は、神奈川県の「**県西地域**」と「**湘南地域**」が約6割を占めている
- 伊豆湘南道路沿線地域 (静岡県) の内外交通は、「**沼津市・清水町・長泉町**」と「**伊豆半島**」が約7割を占めている
- 内外・内々交通全体のうち、内々交通が約5割、隣接する地域※2との内外交通が約4割を占めていることから、隣接する地域との関わりが強いといえる

※1：伊豆湘南道路沿線地域

⇒国道1号・135号が通過する7市町

(神奈川県：小田原市、真鶴町、湯河原町 静岡県：熱海市、函南町、箱根町、三島市)

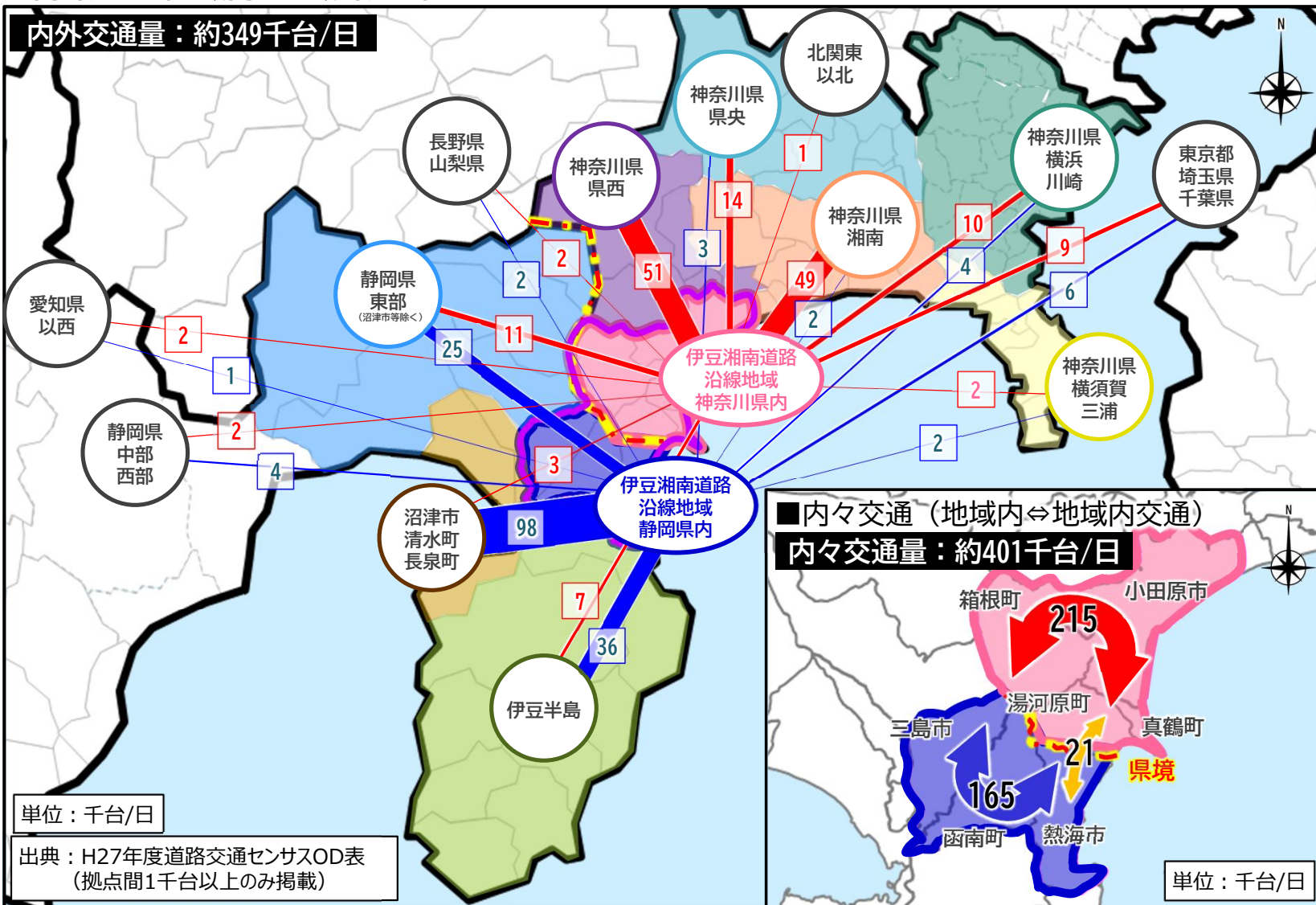
※2：隣接する地域

神奈川県：県西地域、湘南地域

静岡県：東部地域、沼津市・清水町・長泉町、伊豆半島

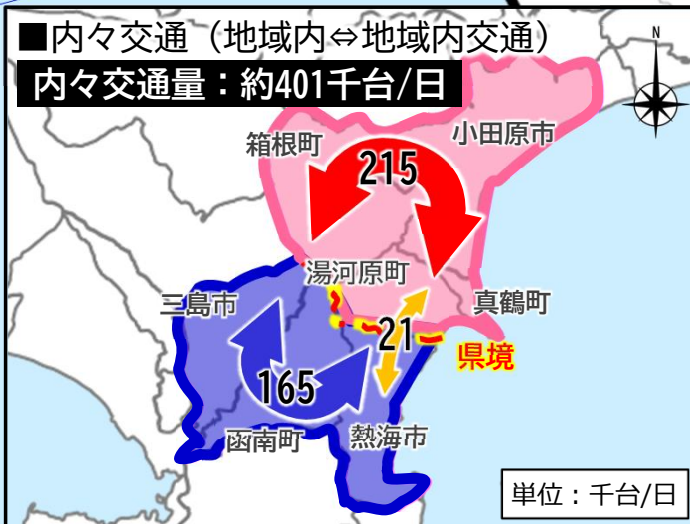
■ 内外交通 (地域内⇔地域外交通)

内外交通量：約349千台/日

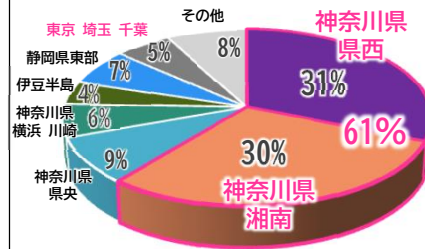


■ 内々交通 (地域内⇔地域内交通)

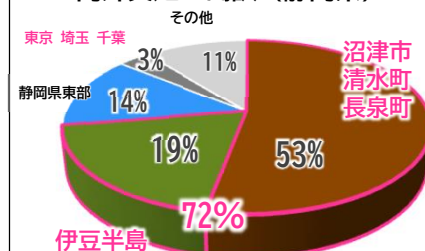
内々交通量：約401千台/日



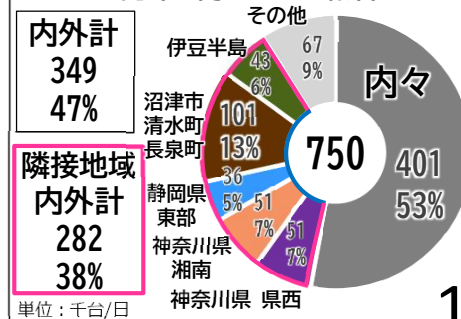
内外交通の内訳 (神奈川県)



内外交通の内訳 (静岡県)



内外・内々交通の割合



平常時の地域の現状と課題

- 自動車専用道路ネットワークの密度が低く、市町間の平均旅行速度・速度サービスレベルも低い
- 高規格道路のICが全域的に遠く、高規格道路へのアクセスに時間がかかる
- 幹線道路である国道1号・135号には、急勾配や線形等の構造的な課題や、信号交差点による速度低下等の課題がある
- 神奈川県沿岸部等を発着する広域物流が、東名経由では距離が長く非効率であることから、線形等に課題のある国道1号等を通行せざるを得ない状況となっている

2. 地域の現状と課題（2）災害時 1）災害に対する脆弱性

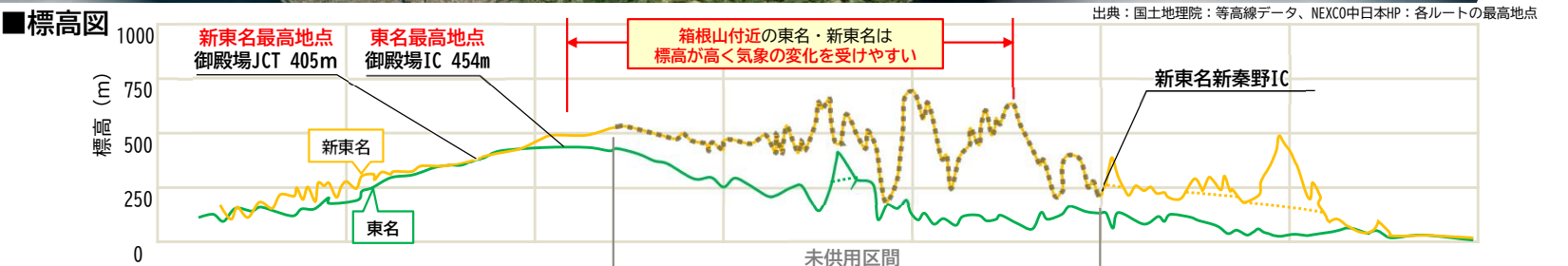
- 伊豆湘南道路沿線地域とその周辺は、**積雪、津波、高潮、大雨による通行止め等、様々な災害リスクが懸念される**



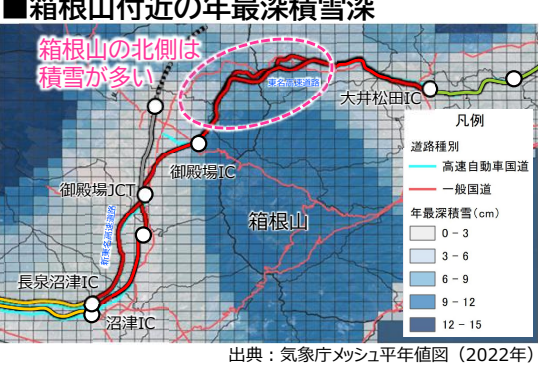
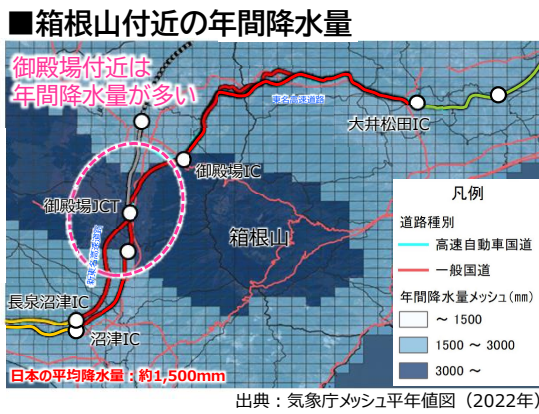
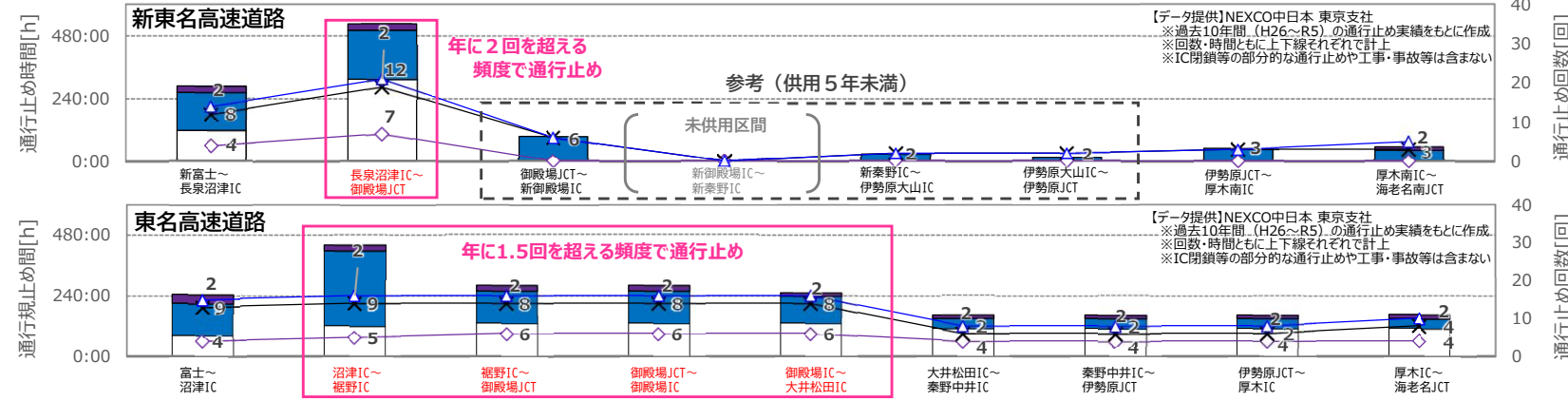
2. 地域の現状と課題 (2) 災害時 2) 東名・新東名の通行止め実績等

■ 箱根山の西側は雨、北側は雪による影響を受けやすく、東名高速の沼津IC～大井松田IC間、新東名高速の長泉沼津IC～御殿場JCT間では、年に1.5回を超える頻度で通行止めとなっている

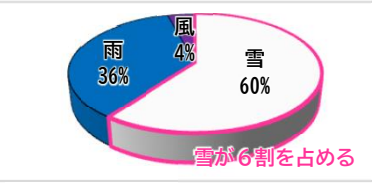
■ 東名・新東名通行止め発生実績 (回数) ※気象条件 (雪、雨、風) による通行止め



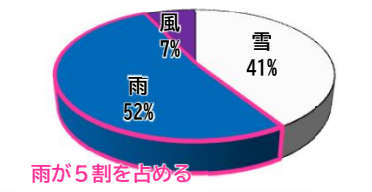
■ 区間別通行止め要因



新東名高速道路の要因別通行止め時間 (長泉沼津IC～御殿場JCT)



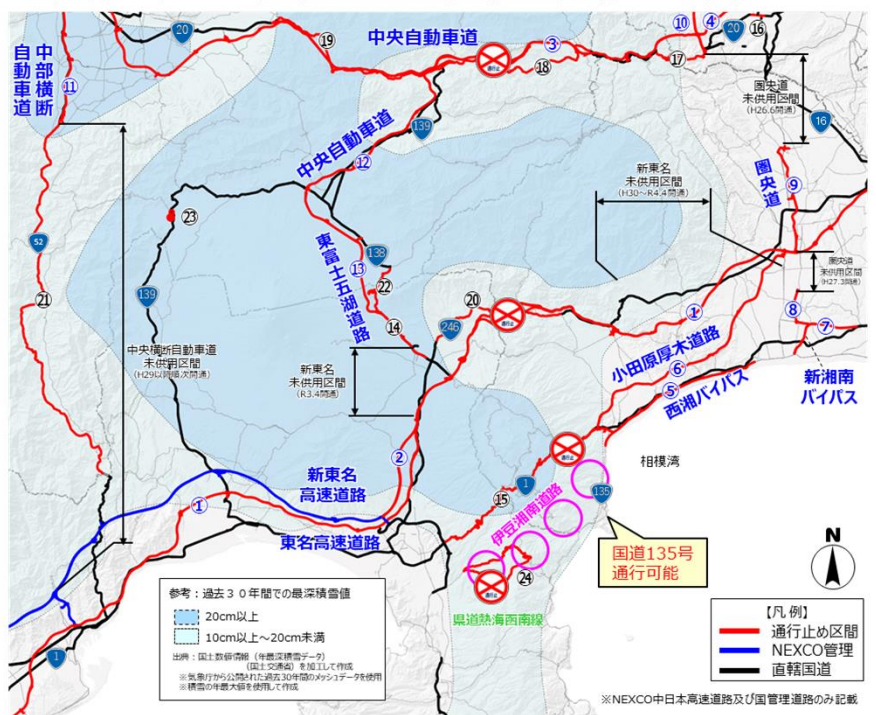
東名高速道路の要因別通行止め時間 (沼津IC～大井松田IC)



2. 地域の現状と課題 (2) 災害時 3) 大雪に伴うリスク (通行止め状況)

- 平成26年2月14日から15日にかけて観測された大雪では、東名・新東名高速等の高速道路や国道1号・国道246号等の直轄国道が通行止めとなり、令和6年2月5日の大雪でも同様の路線が約6時間、同時通行止めとなった
- 一方、相模湾沿岸では降雪が少なく、国道135号は通行止めには至らなかった

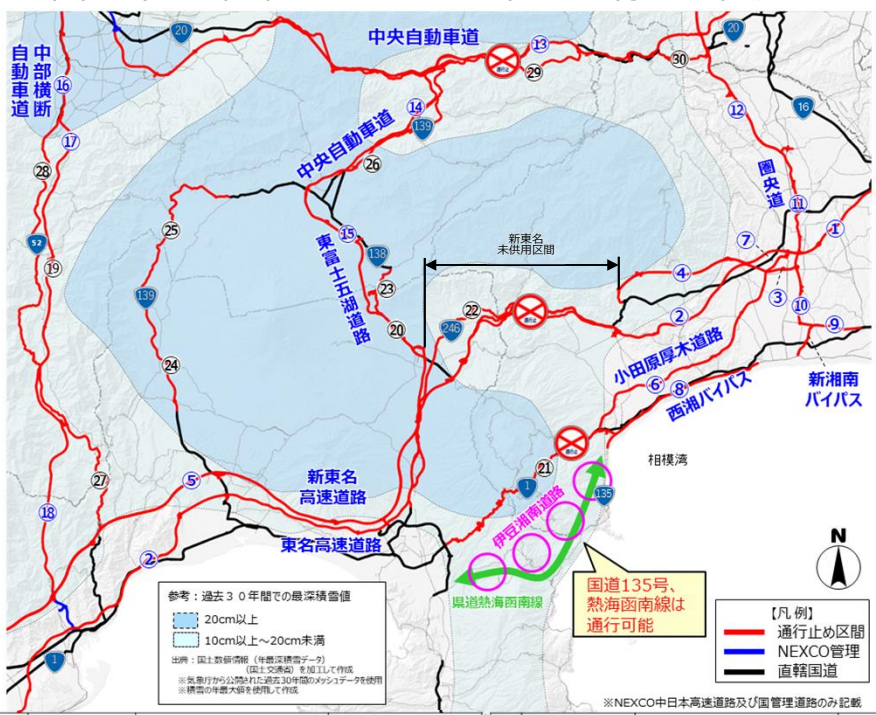
■平成26年2/14(金)～2/15(土)の通行止め状況



番号	路線名	区間
①	東名高速	東京IC～沼津IC(上下)
②	新東名	沼津IC～静岡IC(上り)
③	中央自動車道	御殿場JCT～長泉沼津IC(上下)
④	中央自動車道	八王子IC～須走IC(上下)
⑤	中央自動車道	上野原IC～勝沼IC(上り)
⑥	中央自動車道	大月JCT下り分岐～勝沼IC(下り)
⑦	中央自動車道	高井戸IC～八王子IC(上下)
⑧	西湘バイパス	大磯東IC～西湘二宮IC(上下)
⑨	小田原厚木道路	厚木西IC～小田原西IC
⑩	新湘南バイパス	藤沢IC～茅ヶ崎海岸IC
⑪	圏央道	茅ヶ崎JCT～寒川北IC
⑫	圏央道	海老名JCT～相模原愛川IC
⑬	圏央道	高尾山IC～あきる野IC
⑭	中部横断自動車道	増穂IC～須玉IC
⑮	中央自動車道	大月JCT～河口湖IC
⑯	東富士五湖有料道路	河口湖IC～須走IC

番号	路線名	区間
⑭	国道138号BP	須走IC～ぐみ沢IC
⑮	R1箱根新道	山崎IC～市山新田交差点
⑯	国道20号	八幡町2丁目～追分交差点
⑰	国道20号	八王子市南浅川町～相模原市緑区千木良
⑱	国道20号	神奈川県境～駒橋交差点
⑲	国道20号	駒橋交差点～柏尾交差点
⑳	国道246号	山北町山北～小山市大字棚頭
㉑	国道52号	静岡県境～富士橋西交差点
㉒	国道138号	朝日丘交差点～道の駅すばしり
㉓	国道139号	本栖交差点
㉔	熱海海南線	熱海峠～南町平井

■令和6年2/5(月)18:00～24:00 間の通行止め状況



路線(鉄道)名	区間	通行止めの期間			
		2/5 12時	2/5 18時	2/6 0時	2/6 12時
① 東名高速道路	東京IC～厚木IC(上下)	●	●	●	●
② 東名高速道路	厚木IC～清水JCT(上り)	●	●	●	●
③ 東名高速道路	厚木IC～沼津IC(下り)	●	●	●	●
④ 新東名高速道路	沼津IC～清水JCT(下り)	●	●	●	●
⑤ 新東名高速道路	海老名JCT～厚木南IC(上下)	●	●	●	●
⑥ 新東名高速道路	厚木南IC～新築野IC(上下)	●	●	●	●
⑦ 新東名高速道路	新御殿場IC～御殿場JCT(上り)	●	●	●	●
⑧ 新東名高速道路	御殿場JCT～新清水JCT(上り)	●	●	●	●
⑨ 新東名高速道路	新御殿場IC～長泉沼津IC(下り)	●	●	●	●
⑩ 小田原厚木道路	厚木西IC～小田原西IC	●	●	●	●
⑪ 小田原厚木道路	厚木IC～厚木西IC	●	●	●	●
⑫ 西湘バイパス	大磯東IC～箱根IC・石橋IC	●	●	●	●
⑬ 新湘南バイパス	藤沢IC～茅ヶ崎海岸IC	●	●	●	●
⑭ 圏央道	茅ヶ崎JCT～寒川北IC	●	●	●	●
⑮ 圏央道	寒川北IC～相模原愛川IC	●	●	●	●
⑯ 圏央道	相模原愛川IC～あきる野IC	●	●	●	●
⑰ 中央自動車道	八王子IC～甲府昭和IC	●	●	●	●
⑱ 中央自動車道	大月JCT～河口湖IC	●	●	●	●
⑲ 東富士五湖道路	河口湖IC～須走IC	●	●	●	●
⑳ 中部横断自動車道	双葉JCT～増穂IC	●	●	●	●
㉑ 中部横断自動車道	増穂IC～六郷IC	●	●	●	●
㉒ 中部横断自動車道	新清水JCT～富沢IC	●	●	●	●

路線(鉄道)名	区間	通行止めの期間			
		2/5 12時	2/5 18時	2/6 0時	2/6 12時
⑬ 中部横断自動車道	富沢IC～六郷IC	●	●	●	●
⑭ 国道138号BP	須走IC～ぐみ沢IC	●	●	●	●
⑮ 国道1号	箱根IC～市山新田交差点	●	●	●	●
⑯ 国道246号	龍崎IC～富沢南交差点	●	●	●	●
⑰ 国道139号	道の駅すばしり～山中瀬村野	●	●	●	●
⑱ 国道139号	富士宮市根原～外神交差点	●	●	●	●
⑲ 国道139号	外神交差点～鳴沢村鳴沢	●	●	●	●
㉑ 国道139号	富士吉田市吉田～大月市大月	●	●	●	●
㉒ 国道52号	新清水IC交差点～身延町渡木井	●	●	●	●
㉓ 国道52号	身延町渡木井～富士川町青柳町	●	●	●	●
㉔ 国道20号	上野原市上野原～甲州市勝沼	●	●	●	●
㉕ 国道20号	八王子市南浅川～相模原市緑区千木良	●	●	●	●

出典 関東甲信地方の大雪対応 (国土交通省 H26事業評価監視委員会 H26.5.8)
平成26年2月の大雪による沼津・熱海土木事務所管内の交通規制状況 (静岡県 H26)
平成26年2月14日雪害による直轄国道の通行止め箇所 (国土交通省 H26.2.22)

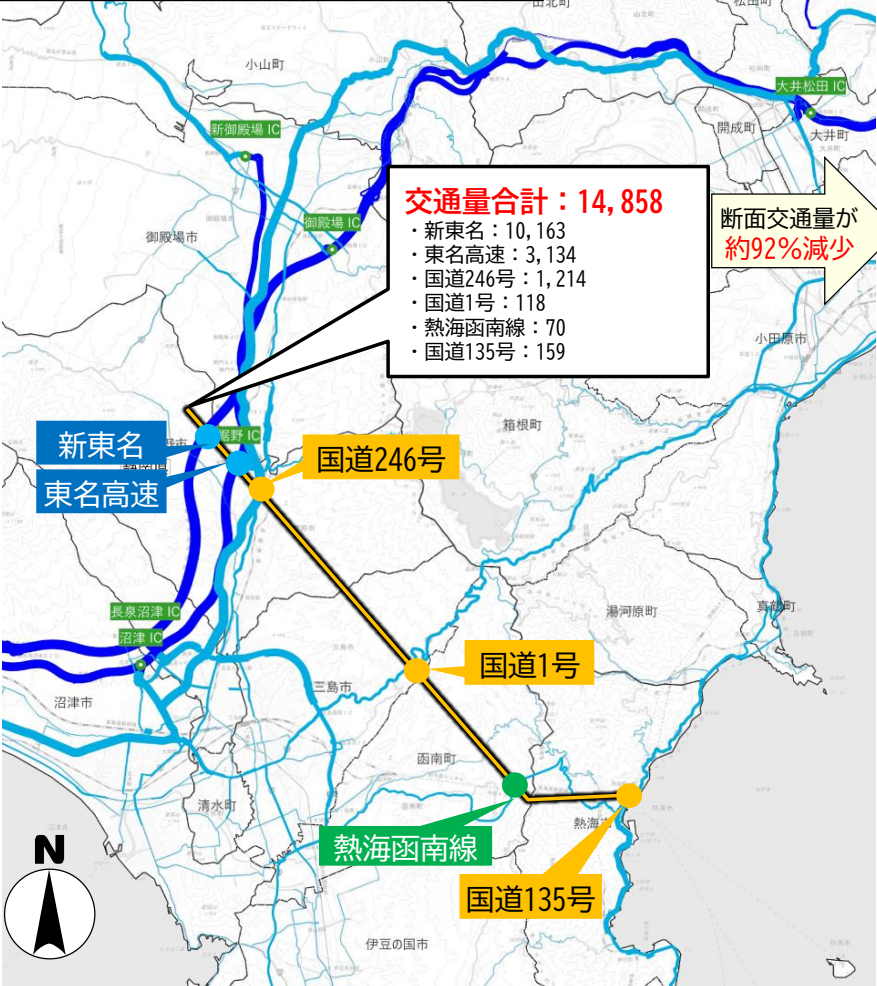
出典 NEXCO/直轄国道通行止め情報

2. 地域の現状と課題 (2) 災害時 3) 大雪に伴うリスク (R6.2通行止め状況)

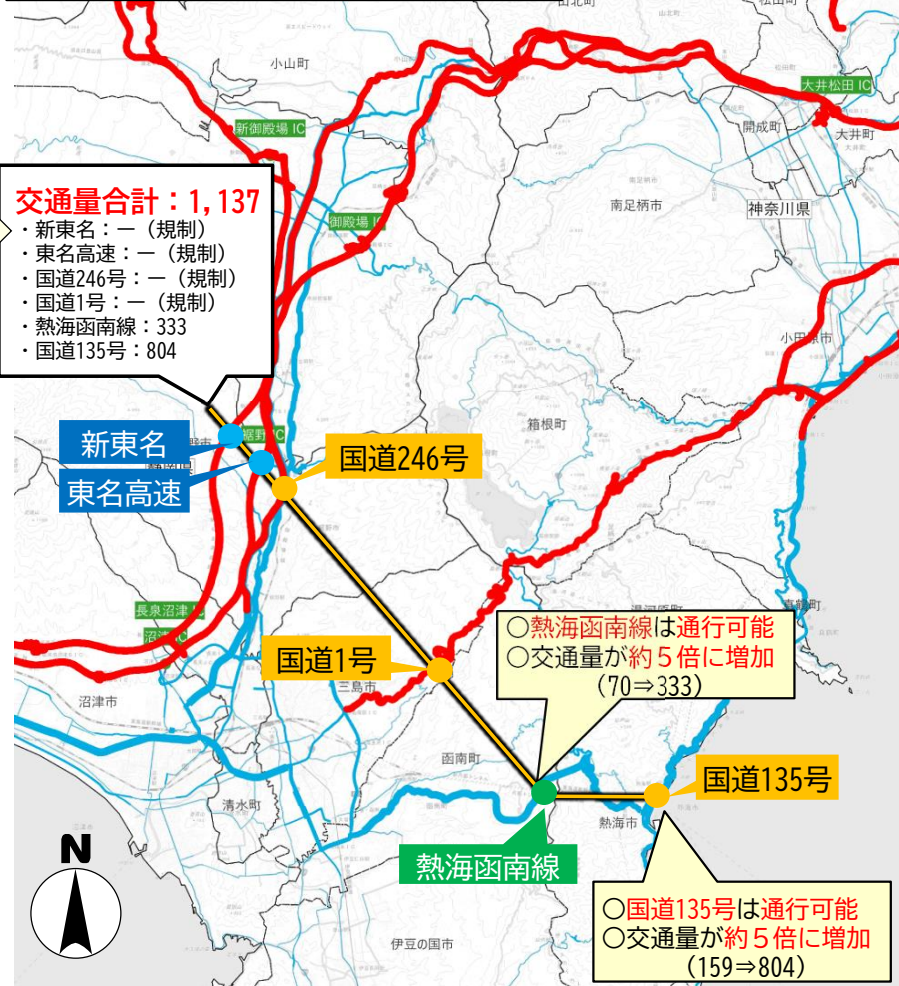
- 令和6年2月の大雪による通行止め期間について、静岡県東部における東西方向の主要幹線道路の断面交通量を分析した結果、平常時の同時期・同時時間帯と比較して約92%減少しており、物流等の広域移動に影響が生じている
- 通行止めとならなかった国道135号・熱海函南線においては、交通量が約5倍に増加していることから、天候や道路状況が悪い中でも、迂回路として通行している交通があると考えられる

■ 沼津IC～大井松田ICを通行した車両（全車種）の利用経路

平常時 交通量 (ETC2.0装着車)



大雪時 交通量 (ETC2.0装着車)



【凡例】

交通量 (ETC2.0装着車)
(東名・新東名)

- 10未満
- 10～50
- 50～100
- 100～300
- 300以上

(その他道路)

- 10未満
- 10～50
- 50～100
- 100～300
- 300以上

(通行止め)

【参考：平常時の交通量】

路線名	R3センサス交通量(台/日)
新東名	53,028
東名高速	26,513
国道246号	33,588
国道1号	9,814
熱海函南線	10,516
国道135号	20,648
合計	154,107

出典：ETC2.0データ 平常時：R6.1.29 (月) 18時～24時、大雪時：R6.2.5 (月) 18時～24時 (※上りと下りを分けて分析)

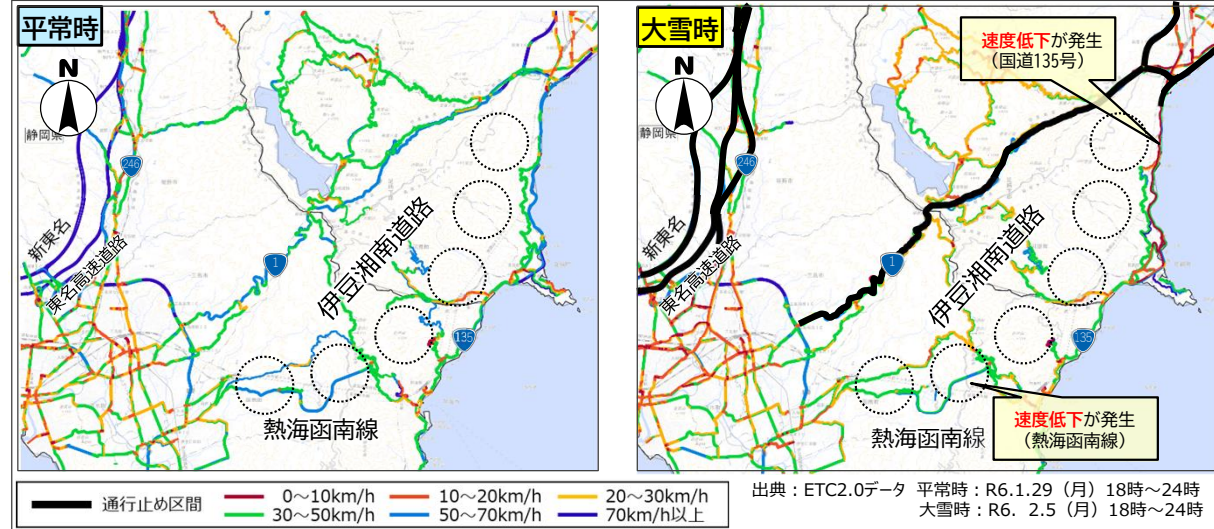
2. 地域の現状と課題 (2) 災害時 (3) 大雪に伴うリスク (迂回による課題)

- 大雪により東名高速や国道1号・246号等が通行止めになった場合でも、箱根山の南側は迂回できる可能性があるが、令和6年2月の大雪時に沼津IC～大井松田IC間で通行止めとならなかった「迂回ルート」の所要時間を分析した結果、平常時の「東名高速利用」と比較して約5倍の時間を要していた
- また、令和6年2月の大雪時、国道135号では平常時にはみられない時間帯に速度低下・渋滞が発生しており、これは迂回車両が生活道路である国道135号等に混入したことが原因と考えられる

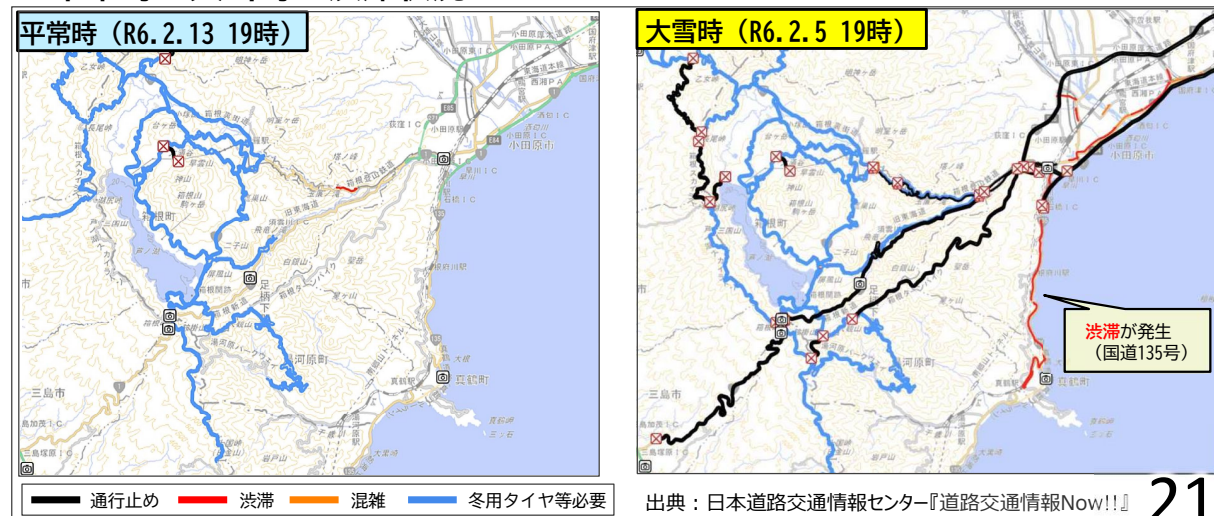
■沼津ICから大井松田ICまでの迂回ルートと所要時間



■平常時と大雪時の旅行速度

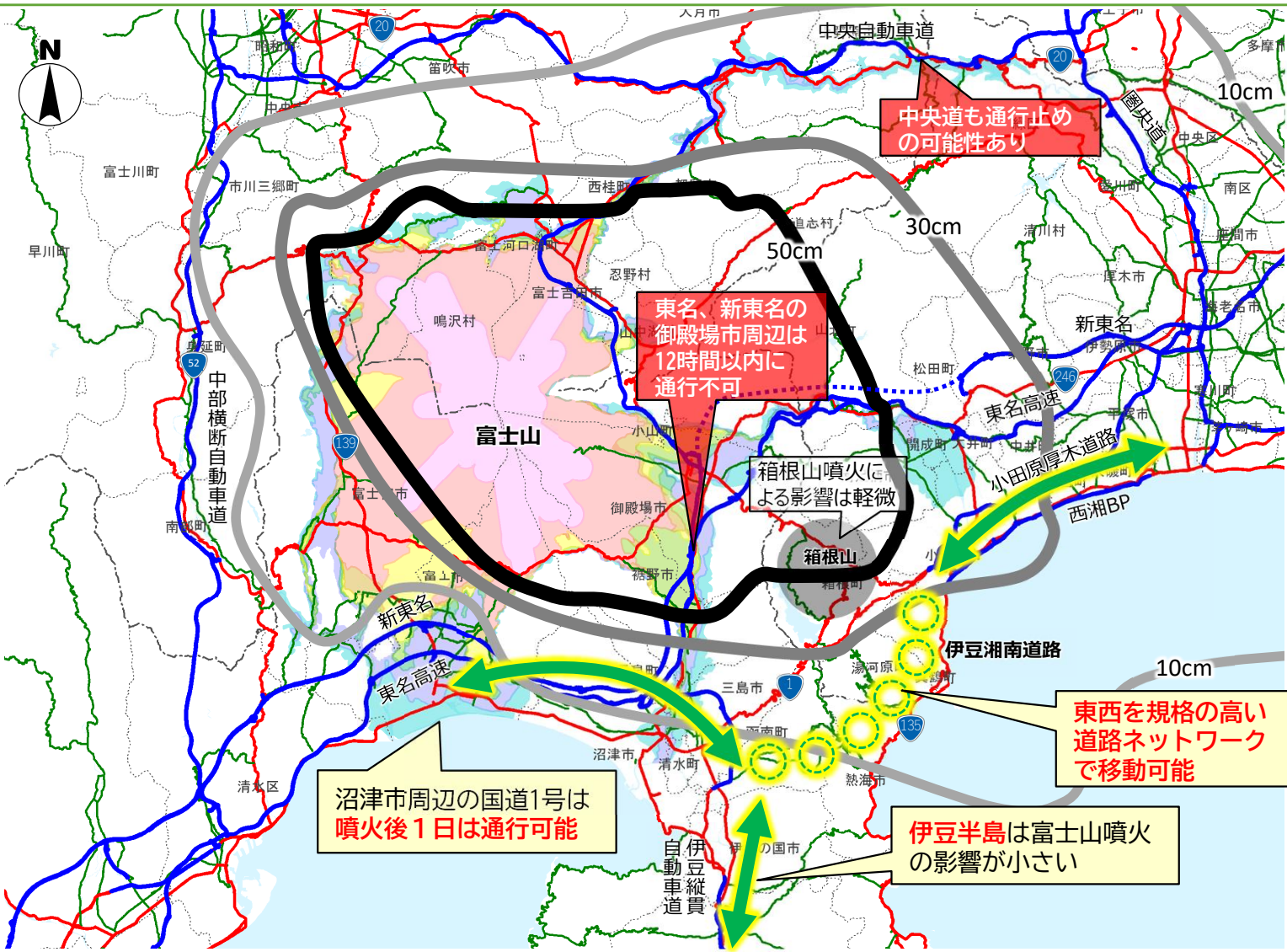


■平常時と大雪時の渋滞状況



2. 地域の現状と課題（2）災害時 4）富士山・箱根山噴火時に伴うリスク

- 富士山噴火時には、東名・新東名高速や中央道まで溶岩流・火山灰の影響が及ぶとされており、**東西方向の主要な道路網が寸断される可能性がある**
- 伊豆湘南地域は溶岩流が到達する可能性が低く降灰の影響も比較的小さいため、**高規格道路の整備により、富士山噴火時にも寸断されにくい高規格道路ネットワークの構築が期待される**。また、箱根山噴火による影響も軽微と想定される
- 加えて、伊豆半島は富士山噴火の影響が小さいと予測されており、**高規格道路ネットワークの構築により、神奈川県西部・静岡県東部から伊豆半島へ速やかに避難することが可能**



【富士山噴火】

<溶岩流が到達する可能性のある範囲>

噴火する可能性
2時間以内
3時間以内
6時間以内
12時間以内
24時間以内
7日以内
最大到達可能性

<降灰の可能性のある範囲>

50cm
30cm
10cm

【箱根山】

<噴火時の避難範囲>

● マグマ噴火時の避難範囲（半径4km）

【道路種別】

高規格道路
国道
主要地方道・県道

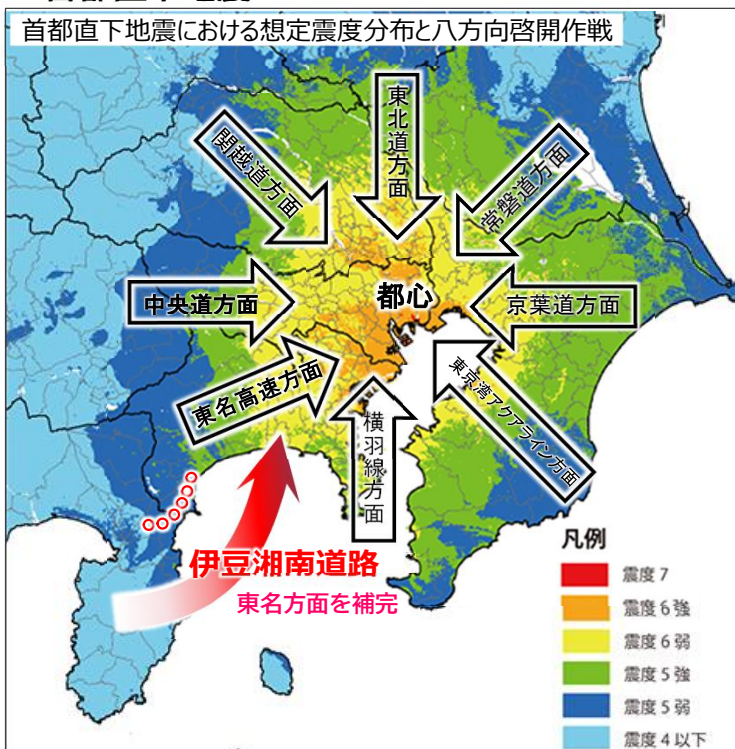
【出典】
富士山ハザードマップ（令和3年3月改定）
箱根山（大涌谷）火山避難計画（令和4年7月改定）

2. 地域の現状と課題 (2) 災害時 5) 首都直下地震、その他有事の際の広域避難等

■ 東名・新東名高速は、

- ・首都直下地震や南海トラフ地震が発生した際の緊急物資輸送等の優先啓開ルート
 - ・「浜岡地域原子力災害広域避難計画」における神奈川方面に向かう際の避難経路
- に指定されており、これらを補完する規格の高い道路の整備により、リダンダンシー機能の確保が期待される

■首都直下地震



■八方向啓開作戰

都心 23 区内で震度 6 弱以上の地震が発生した場合に、全国各方面からのアクセスが可能となるよう、放射方向の道路を活用し、都心に向けた八方向毎に優先啓開ルートを設定して、郊外から一斉に進行する作戦

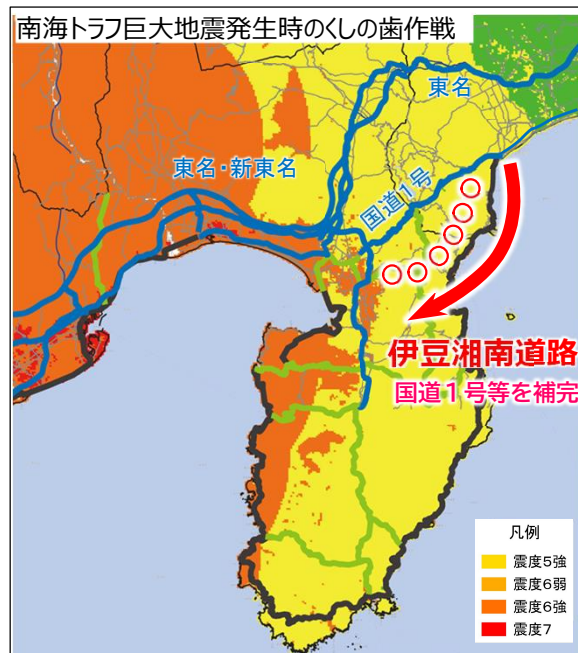
出典：首都直下地震道路啓開計画

■「72時間の壁」

人命救助で生存率が大きく変化する時間は3日間(72時間)とされ、これまでの時間に迅速な道路啓開ができるかどうかは人命救助に直結することとなります。

出典：関東地方整備局HP

■南海トラフ地震



道路の凡例

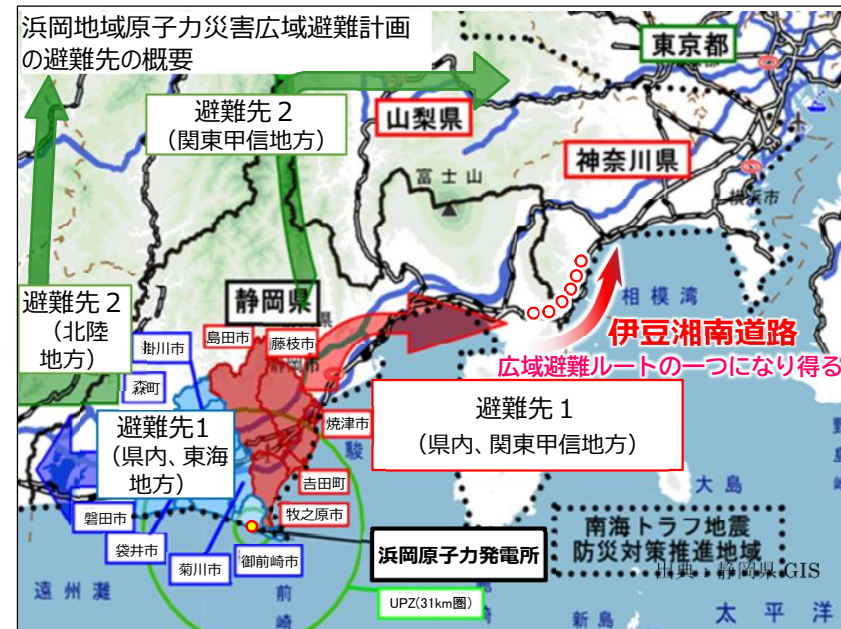
- : 高速道路等の広域支援ルート【STEP1】
- : 沿岸部(被災地)アクセスル―【STEP2】
- : 沿岸沿いルート【STEP3】

■くしの歯作戦

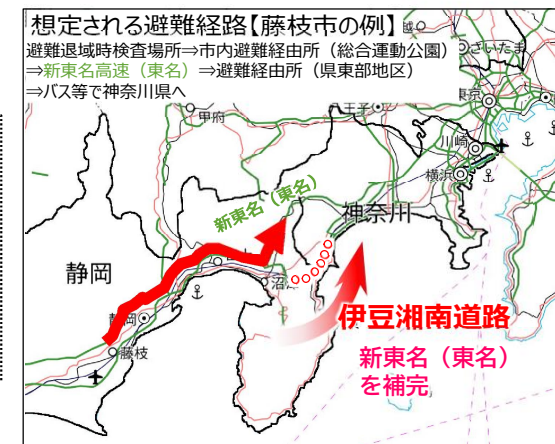
南海トラフ巨大地震発生時に優先的に被災状況の情報収集と道路啓開を行うため、STEP1～STEP3の3段階でルートを確認した上で、広域防災拠点等へアクセスして人命救助、緊急物資輸送を実施する作戦

出典：中部版「くしの歯作戦」(R6.5改訂版)【道路啓開オペレーション計画】
南海トラフ地震震度分布図 (G空間情報センター)

■浜岡地域原子力災害



出典：浜岡地域原子力災害広域避難計画、静岡県



出典：藤枝市原子力災害広域避難計画

■避難計画例

藤枝市や焼津市
等では、原子力災
害が単独で発生し
た場合の「避難先
1」に神奈川県を
設定しており、藤
枝市では新東名
(東名)を避難経
路に指定

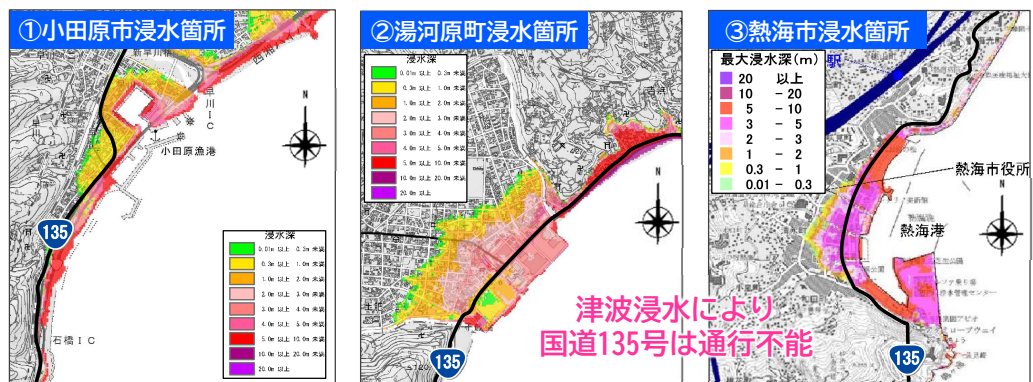
2. 地域の現状と課題 (2) 災害時 6) 緊急輸送道路

- 伊豆湘南道路沿線地域は、津波や高潮、大雨による通行止め等の災害リスクが懸念される中、内陸部の高規格道路とのアクセスに時間がかかる上、当該地域内の緊急輸送道路は高規格道路や国管理国道が少なく、災害時に迅速で安定的な救援活動や物資輸送を行う上で信頼性が低い

■伊豆湘南道路沿線地域における緊急輸送道路

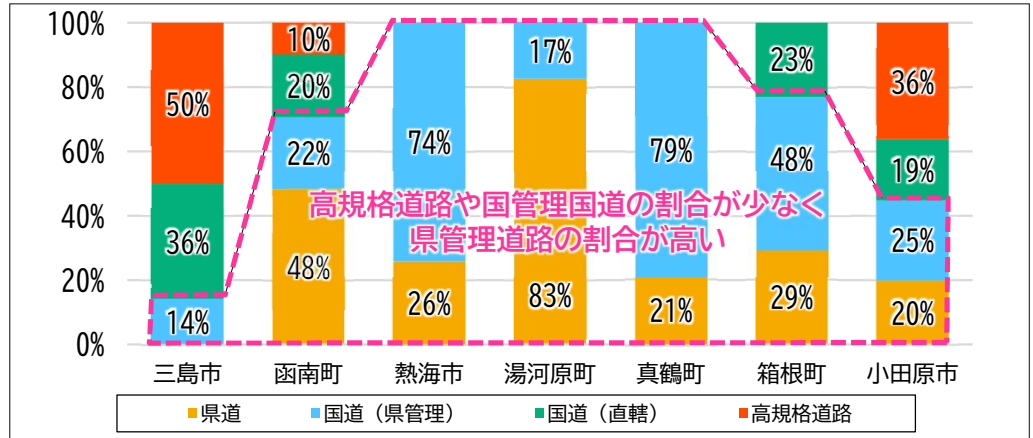


■津波浸水による主な通行不能箇所 (国道135号)



出典：神奈川県 津波浸水想定図、静岡県 津波浸水想定図

■第一次緊急輸送道路の道路管理者の割合



県道熱海函南線の被災状況

県道熱海箱根峠線の被災状況

昨年9月に発生した台風10号がもたらした大雨の影響で、熱海市内の国道135号や県道熱海函南線など主要な幹線道路が通行止めとなり、一時的に「陸の孤島」状態となりました。

2. 地域の現状と課題 (2) 災害時 7) 伊豆半島・伊豆縦貫道との連携

- 南海トラフ地震発生時、伊豆地域沿岸部では津波等による浸水が想定されている一方、内陸部の緊急輸送道路である国道414号には、緊急輸送が可能なレベルの復旧に1週間以上を要すると想定される区間が存在
- 伊豆縦貫自動車道は、大規模災害時における東名・新東名高速からの救命・救援ルートとしての役割が期待されているが、伊豆半島と関東地方を結ぶ高規格道路ネットワークの構築により、更なる広域受援ルートの確保が可能となる

■南海トラフ地震時の緊急輸送道路の被害想定



【道路施設影響度ランク】

影響度 ランク	被害 規模	緊急輸送が可能な レベルの復旧に 要する日数目安
AA	大	1週間以上
A	中	3日～1週間
B	小	当日～3日
C	なし	—

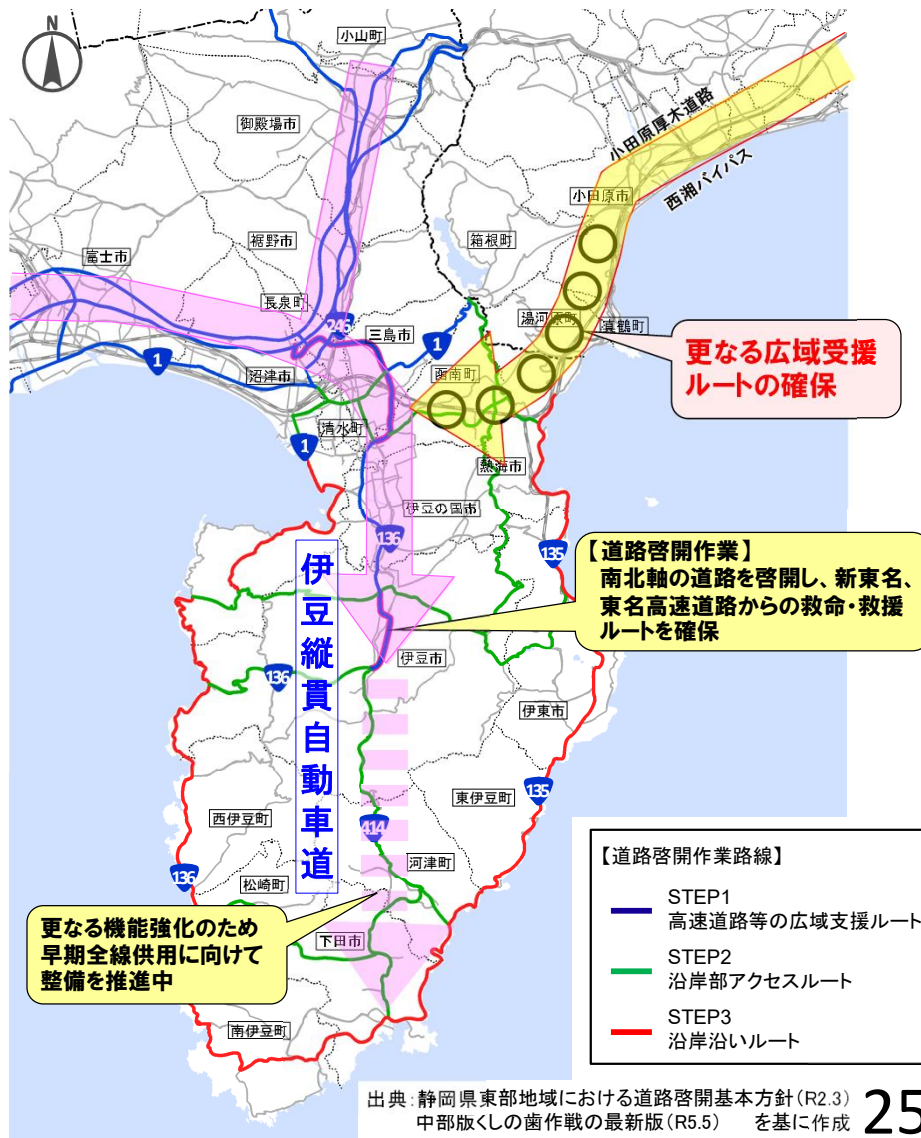
出典：静岡県第4次地震被害想定
(第二次報告) (H25.11)

【凡例】

- 推定最大津波高さ
- 津波浸水箇所
(国道と推定津波浸水域の交差箇所)
- 推定津波浸水域

出典：内閣府南海トラフ巨大地震の被害想定
(第二次報告) (H25.3) より作成

■伊豆版「くしの歯作戦」の道路啓開作業路線



出典：静岡県東部地域における道路啓開基本方針 (R2.3)
中部版くしの歯作戦の最新版 (R5.5) を基に作成

災害時の地域の現状と課題

- 大雨や降雪により、東名・新東名では通行止めが年1.5回以上発生しており、東西の高規格道路ネットワークが寸断されることにより、物流等の広域移動に影響が生じている
- 伊豆湘南道路沿線地域は大雪の影響を受けにくいが、東名等の通行止めの際は迂回車両により地域の道路で速度低下・渋滞が発生
- 富士山噴火時には東名・新東名や中央道等の高規格道路が寸断される可能性があるが、伊豆湘南道路沿線地域は影響が比較的小さい
- 津波や高潮等の災害リスクがあるが、緊急輸送道路に高規格道路や国管理国道が少なく、救援活動や物資輸送を行う上で信頼性が低い
- 伊豆半島においても津波浸水被害等が想定されており、伊豆半島と関東地方を結ぶ高規格道路ネットワークの構築により、広域受援ルートの確保が可能となる

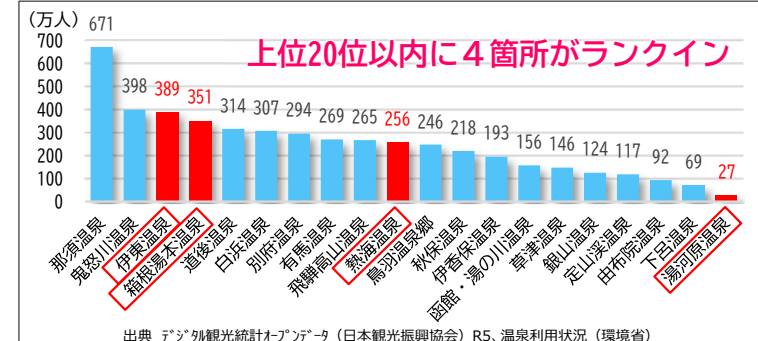
2. 地域の現状と課題 (3) 観光期 1) 観光需要等の動向

- 伊豆湘南道路沿線地域とその周辺には、箱根、熱海、湯河原、伊東温泉といった**全国有数の温泉観光地が存在**
- その他にも小田原城や三嶋大社等の**豊富な観光資源を有し**、令和5年は神奈川県で過去最高の観光客数を記録
- 観光期である8月の観光交流客数は、年平均の約**1.4倍**※に上る ※令和5年

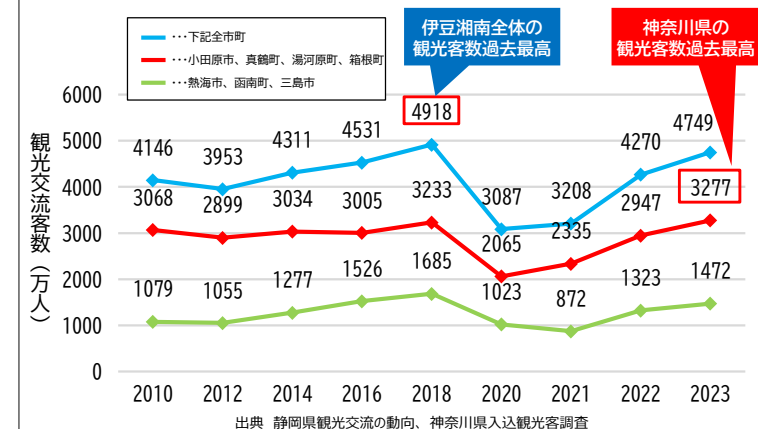
伊豆湘南道路沿線地域の主な観光資源



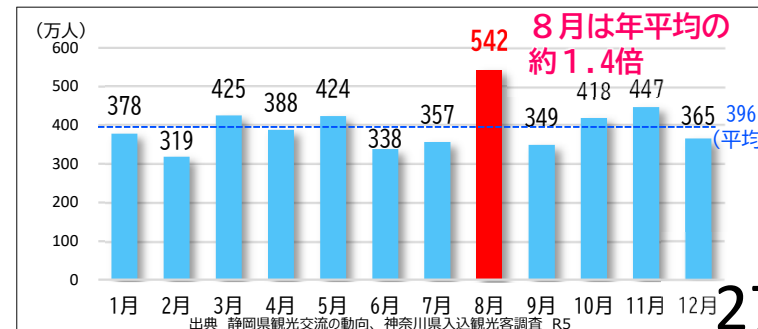
温泉地別観光入込客数



観光交流客数の推移



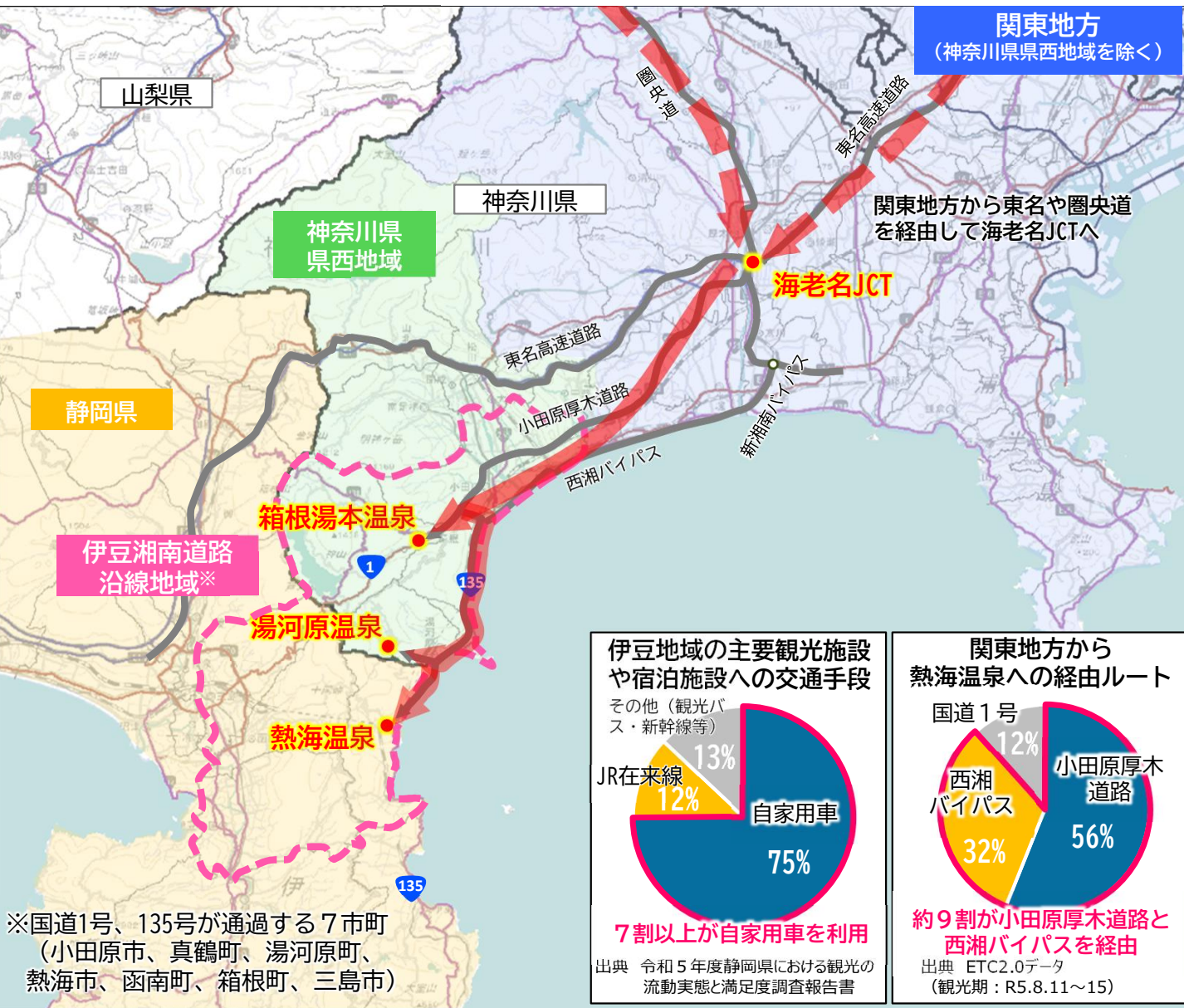
月別観光交流客数



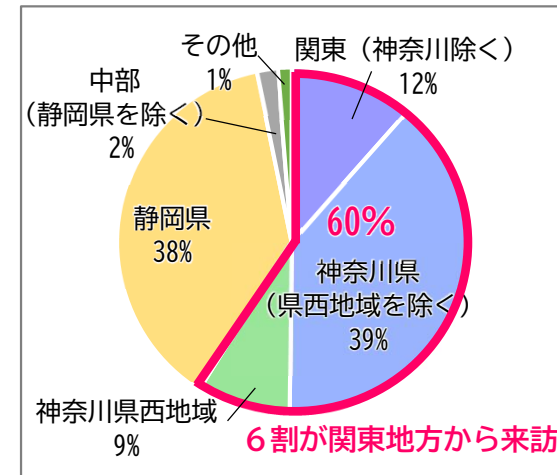
2. 地域の現状と課題 (3) 観光期 2) 観光地へのアクセス

- 伊豆湘南道路沿線地域への観光客は、観光期の約6割が関東地方からの来訪
- 関東地方から各温泉地へのアクセスは、小田原厚木道路や西湘バイパスを経由する観光客が多い
- 海老名JCTから主要温泉地までの時間を比較すると、観光期は平常時より12～22分多く時間がかかる

■海老名JCTから主要温泉地へのアクセスルート

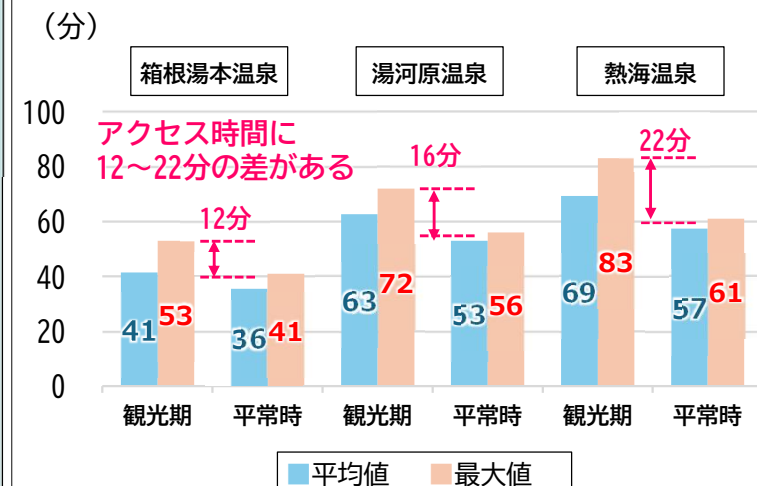


■伊豆湘南道路沿線地域への観光客の出発地 (観光期)



出典 ETC2.0データ (R5.8.11～15)

■海老名JCTから主要温泉地までのアクセス時間

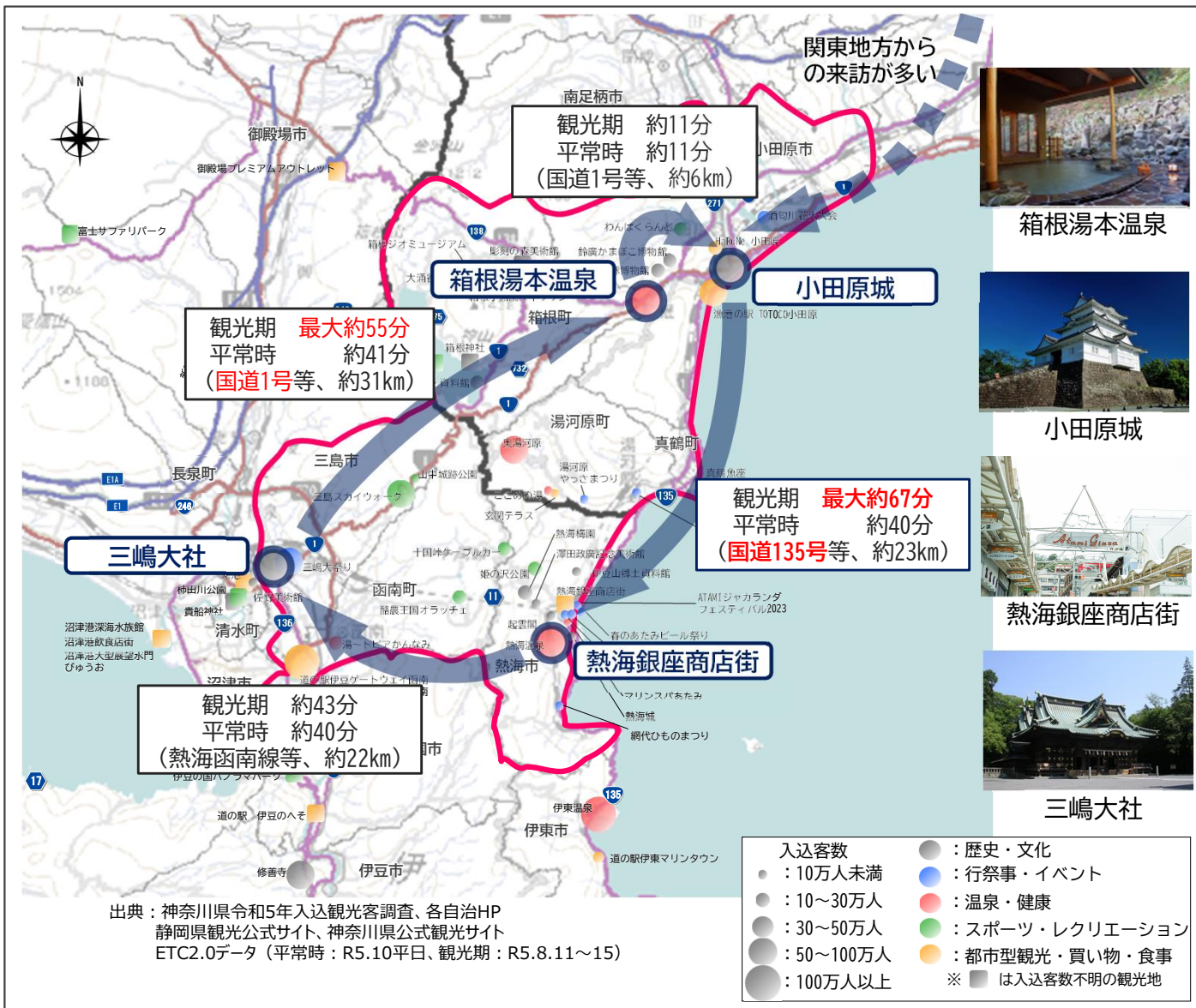


出典 ETC2.0データ (平常時: R5.10平日、観光期: R5.8.11～15)
※7時～19時における移動時間を1時間毎に算出 (時間平均と時間最大を算出)

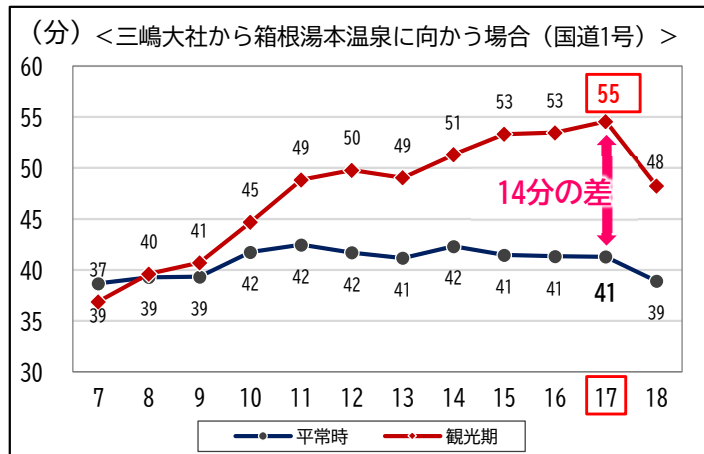
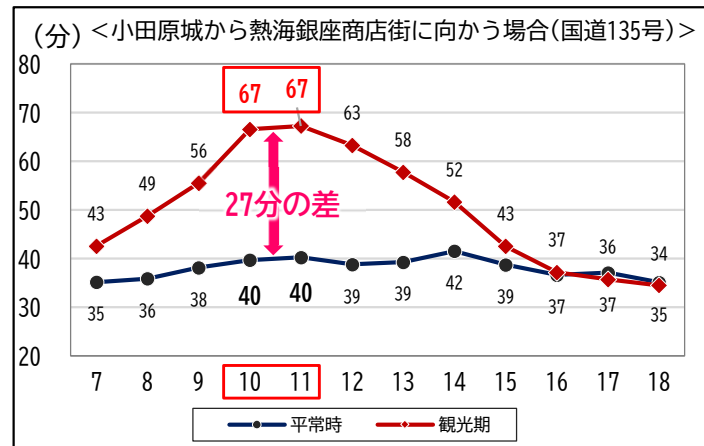
2. 地域の現状と課題 (3) 観光期 3) 周遊観光

- 観光期においては、国道1号及び国道135号を利用した観光地間の移動に時間を多く要し、定時性が確保できていない
- 小田原城から熱海温泉に向かう場合は午前、三嶋大社から箱根湯本温泉に向かう場合は午後に時間を要す傾向がある

■ 主要観光地間の所要時間



■ 時間帯別観光地間所要時間



出典：ETC2.0データ（通常期：R5.10平日、観光期：R5.8.11～15）

■ 地域の意見

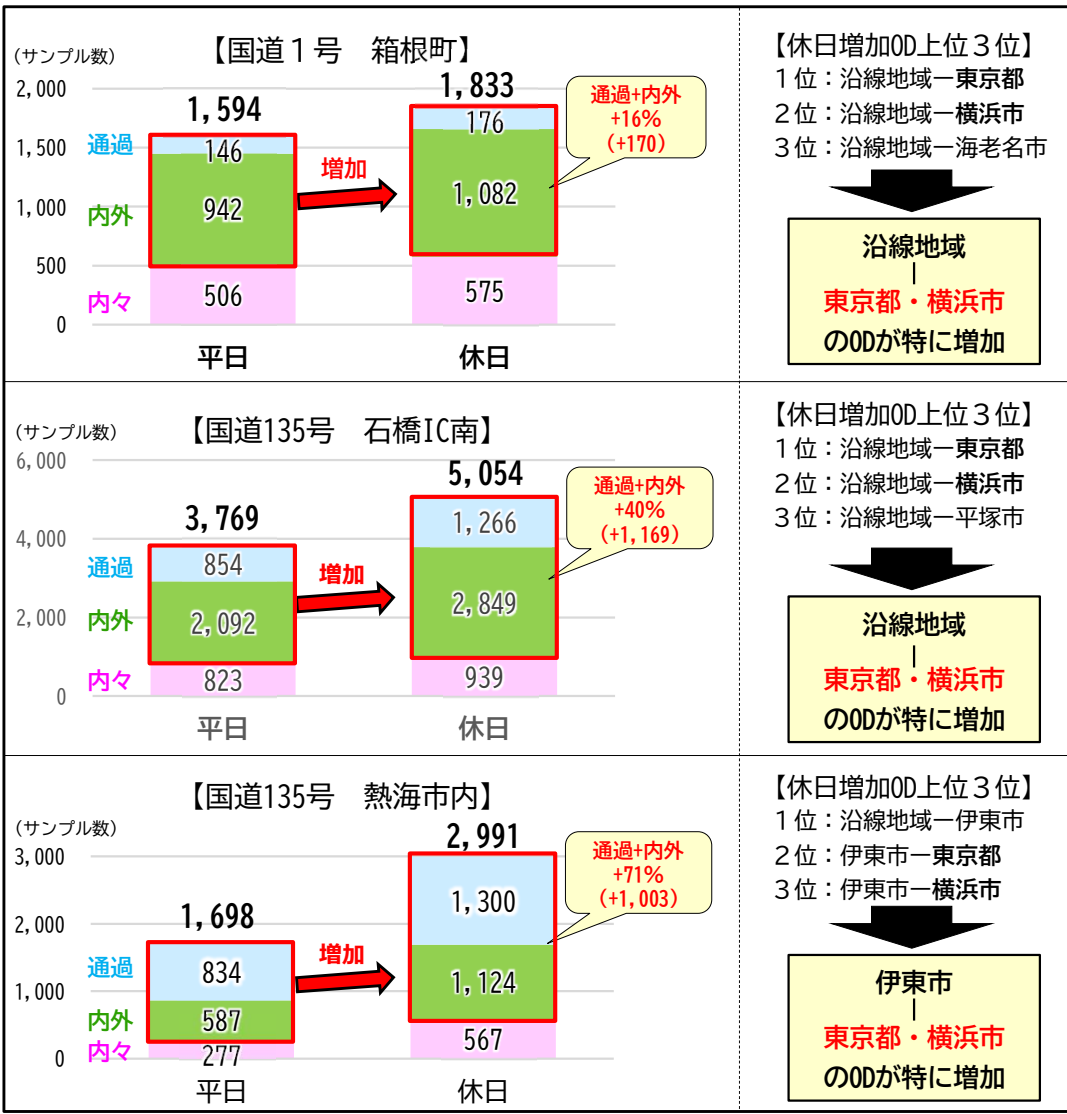
熱海と箱根は離れている観光地という認識をしている観光客が多く、現在周遊する人は少ないですが、伊豆湘南道路の整備により周遊観光が促進されると期待しています。

熱海市観光経済課（令和6年12月）

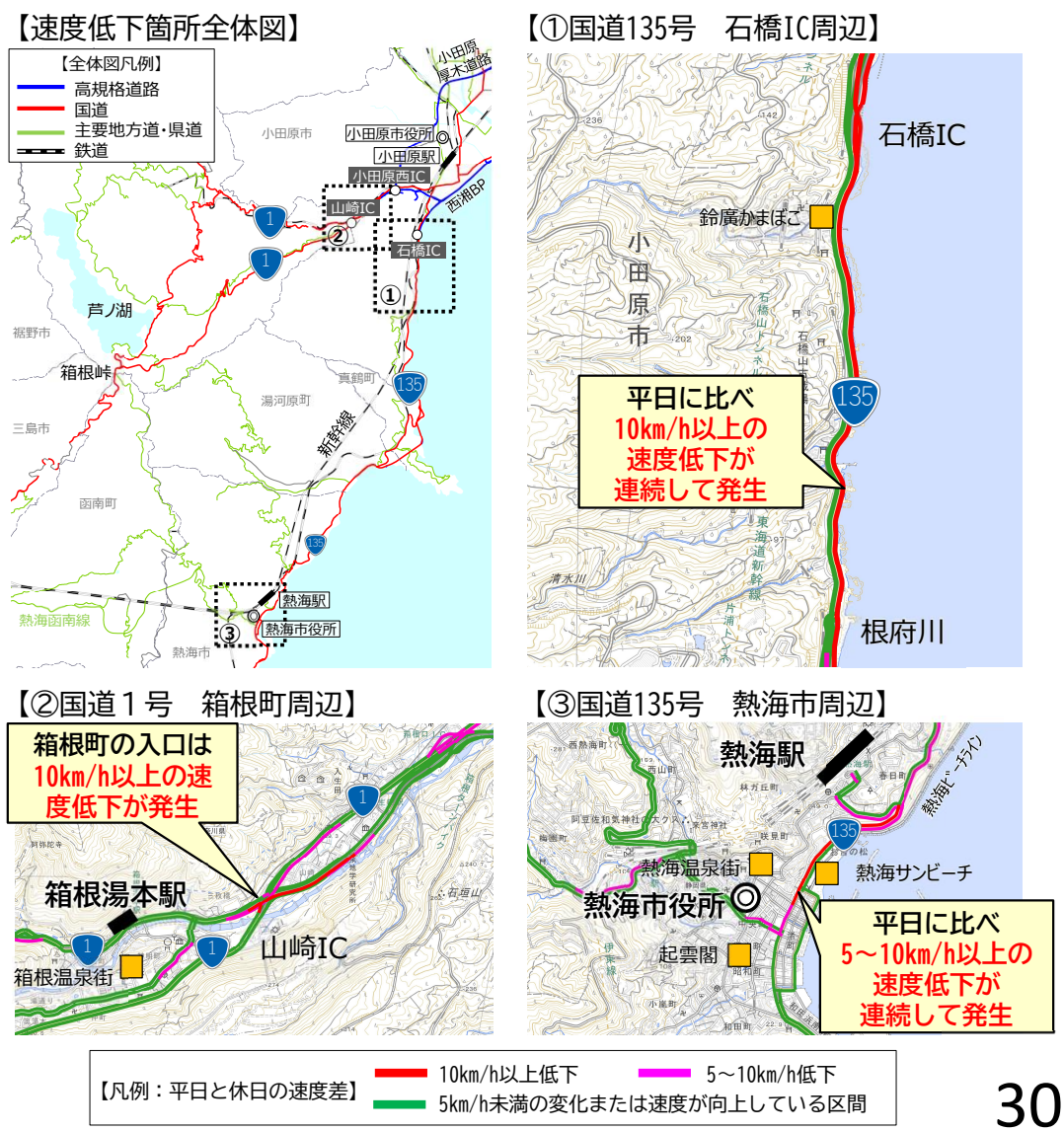
2. 地域の現状と課題 (3) 観光期 4) 観光交通と生活交通の混在・渋滞

- 伊豆湘南道路沿線地域は首都圏近郊に位置しており、観光期の休日は主に関東方面からのOD（通過+内外）が増加している
- そのため、関東方面と接続する国道1号や国道135号では、観光交通と生活交通の混在が要因と考えられる速度低下が、特に観光期における休日に発生している

■観光期における各路線の平日休日のOD分析



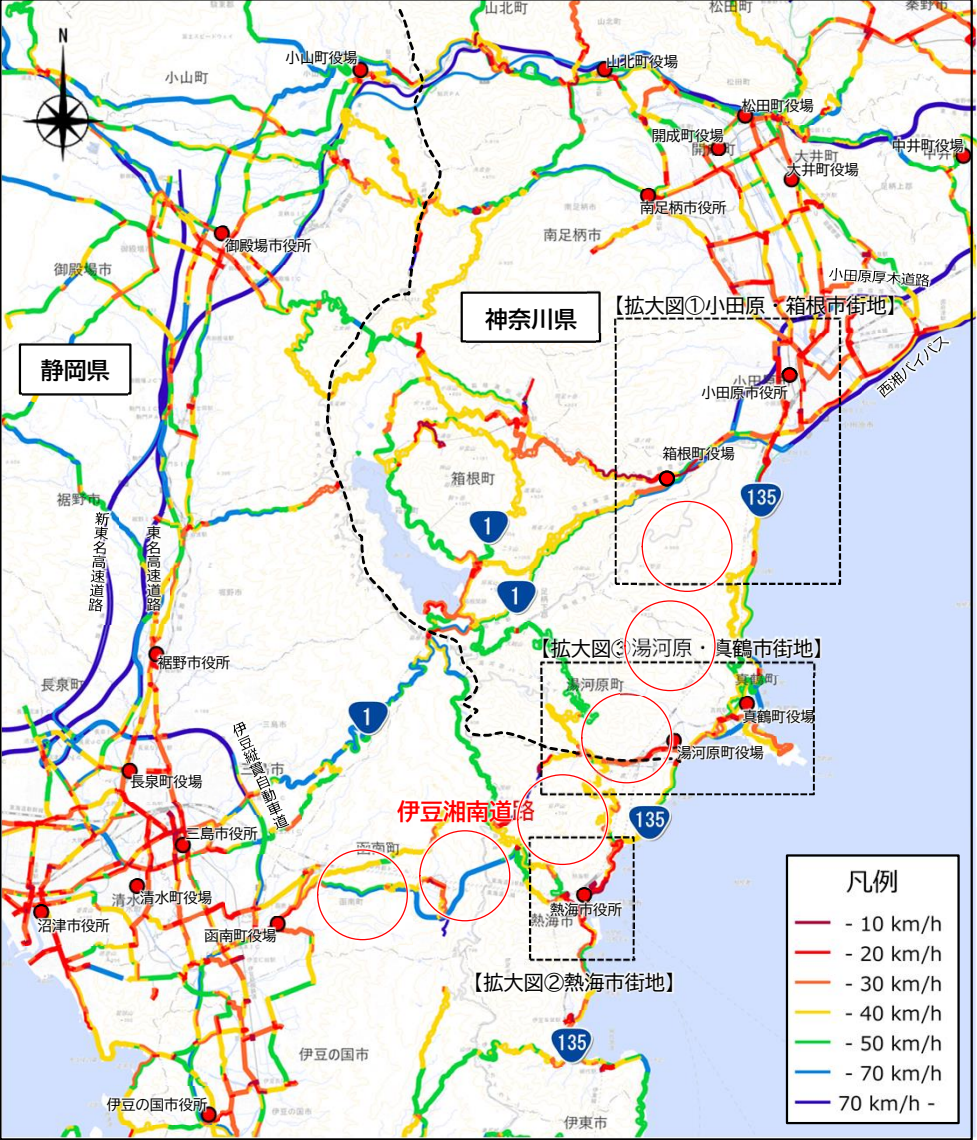
■観光期における休日の速度低下状況



2. 地域の現状と課題 (3) 観光期 5) 渋滞状況

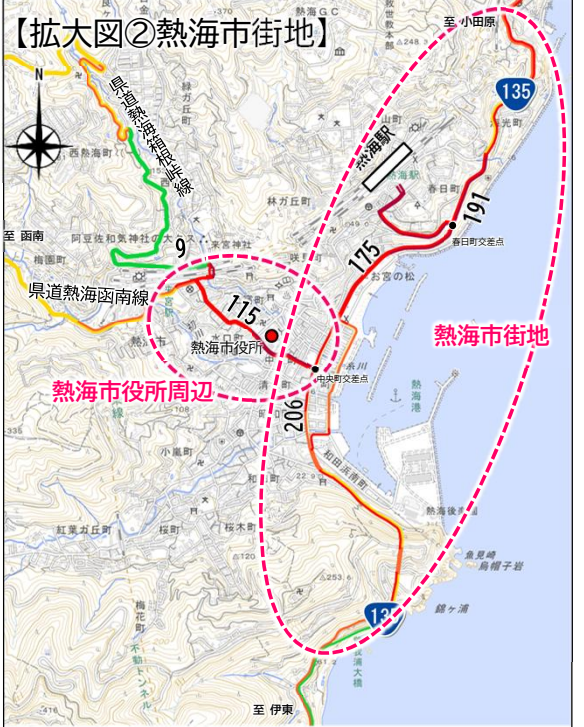
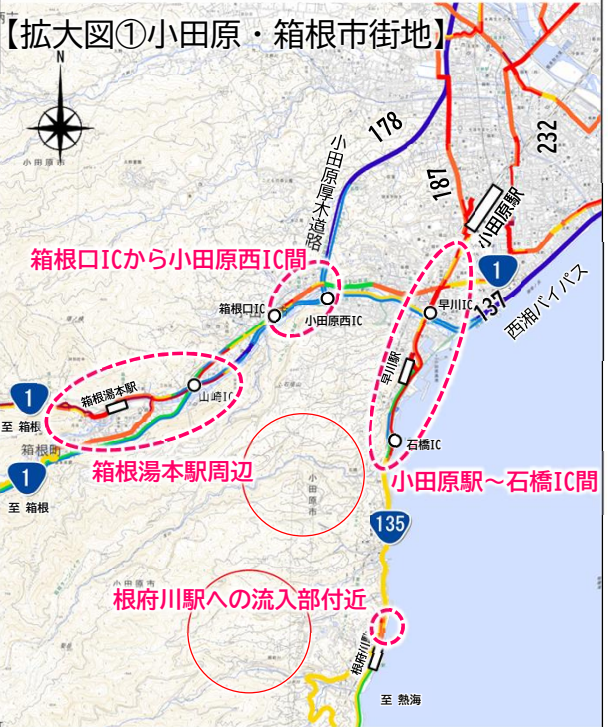
- 小田原市では、国道135号の石橋IC周辺の速度低下を起点に、速度低下が市街地にまで及んでいる
- 熱海市では、国道135号や県道熱海函南線が駅周辺の市街地を通過するため、速度低下が市街地全域に及んでいる
- 真鶴町や湯河原町、箱根町では、国道135号や国道1号の駅前の速度低下を起点に、接続道路でも速度低下が発生

■観光期における伊豆湘南道路周辺の速度状況



出典：ETC2.0データ (R5.8.11~15)、R3 道路交通センサス (単位：百台/日)

■沿線市街地における速度状況



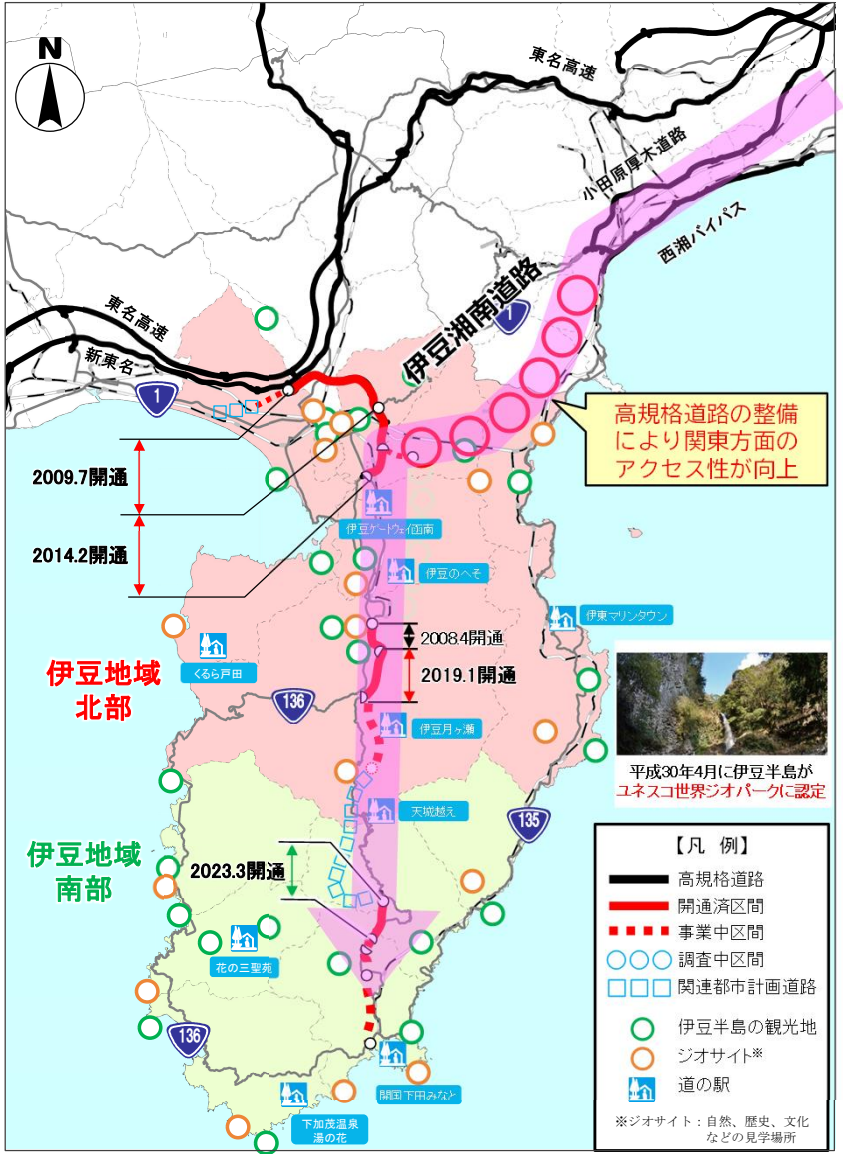
出典：ETC2.0データ (R5.8.11~15)、R3 道路交通センサス (単位：百台/日)

凡例	
—	- 10 km/h
—	- 20 km/h
—	- 30 km/h
—	- 40 km/h
—	- 50 km/h
—	- 70 km/h
—	- 70 km/h -

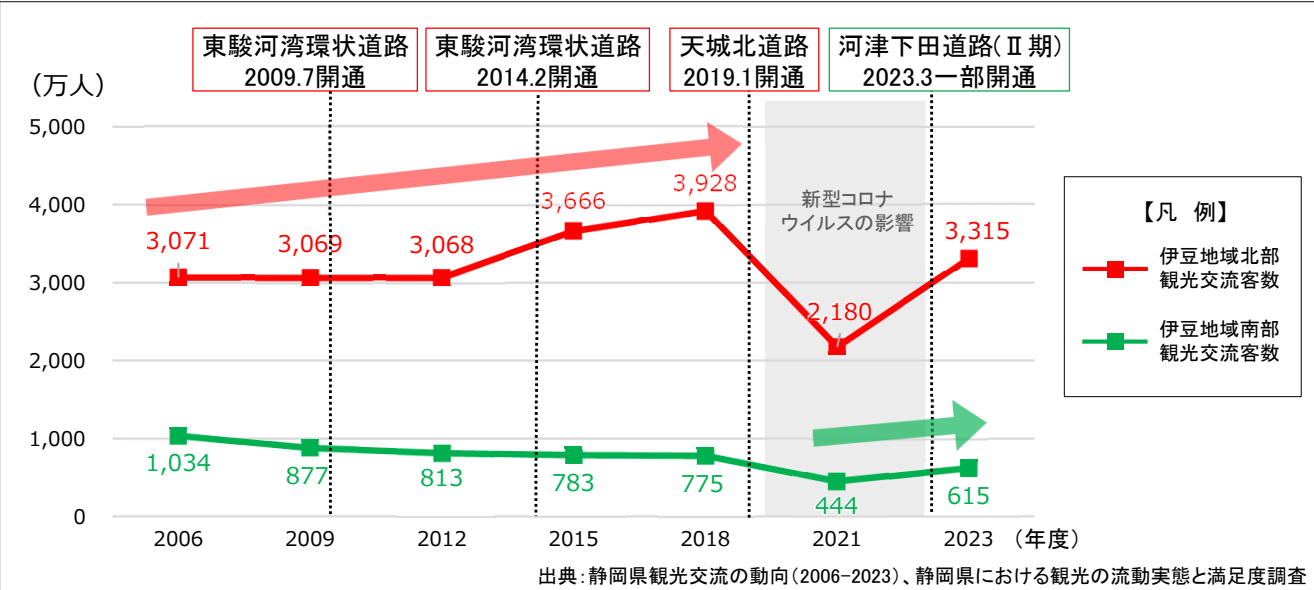
2. 地域の現状と課題 (3) 観光期 6) 伊豆半島・伊豆縦貫道との連携

- 伊豆縦貫自動車道の段階的な開通に伴い、伊豆半島への観光客数は増加傾向
- 伊豆地域への訪問者の約6割、宿泊者の約7割を関東方面の居住者が占めている
- 伊豆半島と関東地方を結ぶ高規格道路ネットワークの構築によりアクセス性が向上し、伊豆半島への更なる観光客数の増加・観光の活性化が期待される

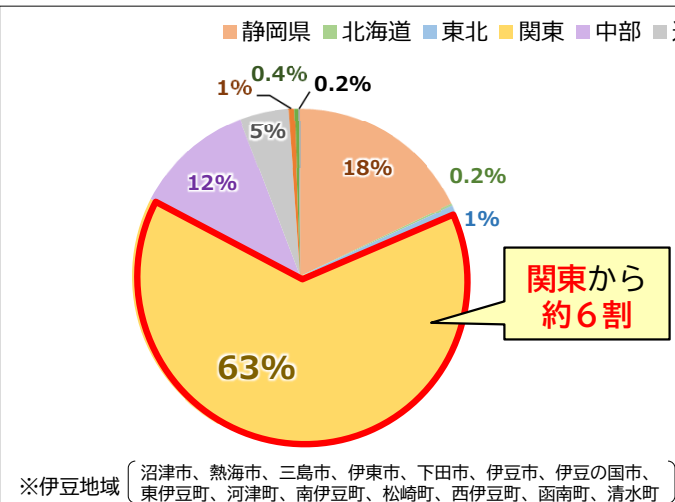
■伊豆半島の代表的な観光施設



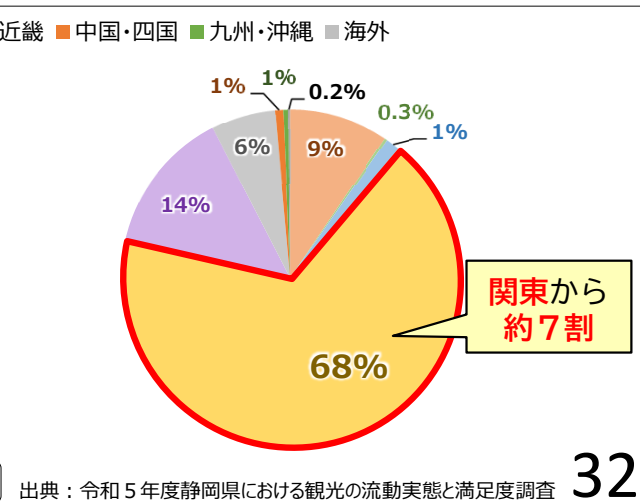
■観光交流来訪者数の推移



■伊豆地域訪問者の居住地



■伊豆地域宿泊者の居住地



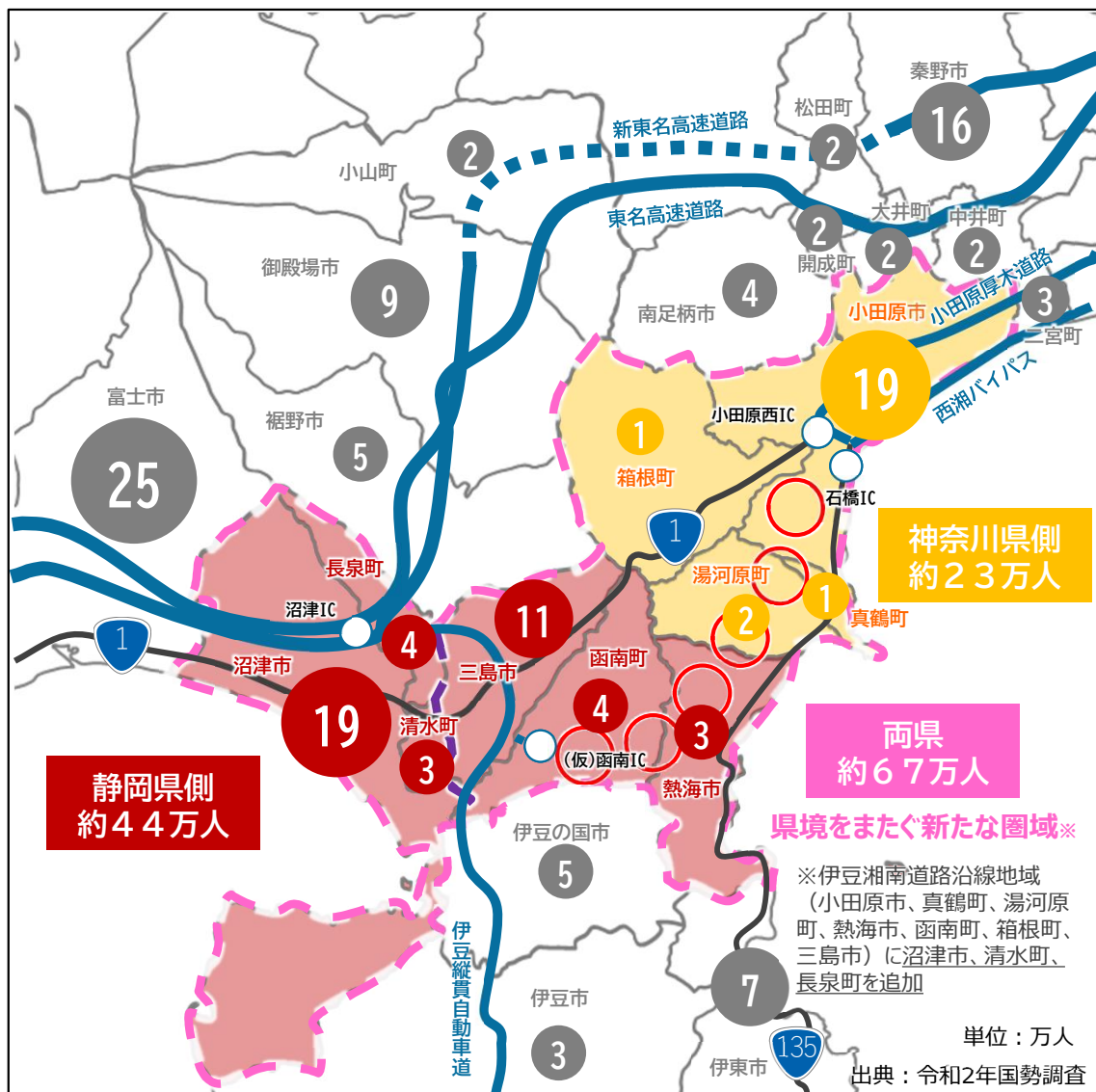
観光期の地域の現状と課題

- 関東地方からの観光客が多いが、主要な観光地へのアクセスや周遊観光に利用できる規格の高い道路が少ないため、移動に時間を要するうえ、定時性が確保できていない
- 観光期の休日において、観光交通と生活交通の混在が要因と考えられる速度低下が国道1号や国道135号で発生しており、伊豆湘南道路沿線地域の市街地まで影響が及んでいる
- 伊豆縦貫自動車道の整備に伴い伊豆半島への観光客数は増加傾向にあり、伊豆半島と関東地方を結ぶ高規格道路ネットワークの構築により、更なる観光の活性化が期待される

2. 地域の現状と課題 (4) 地域の持続性 1) 人口と産業

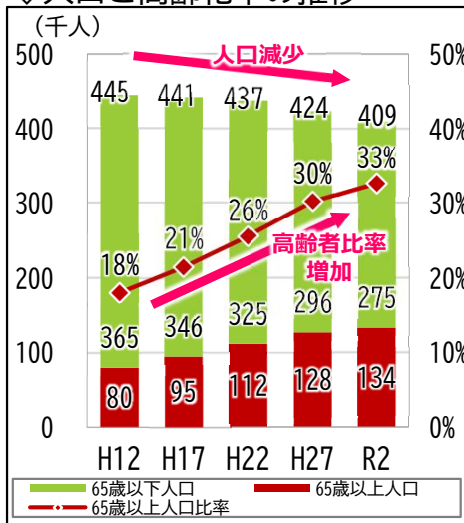
- 伊豆湘南道路沿線地域の市町では、少子高齢化・人口減少が進行している
- 地域の産業としては、卸売・小売業や宿泊・飲食サービス業など、**交流人口に影響を受ける産業の比率が高い**
- 地域産業を持続していくためには、**地域間の速達性向上**による交流圏域の拡大や観光の活性化など、**県境をまたぐ新たな圏域の創出が不可欠**

■伊豆湘南道路周辺市町の人口分布

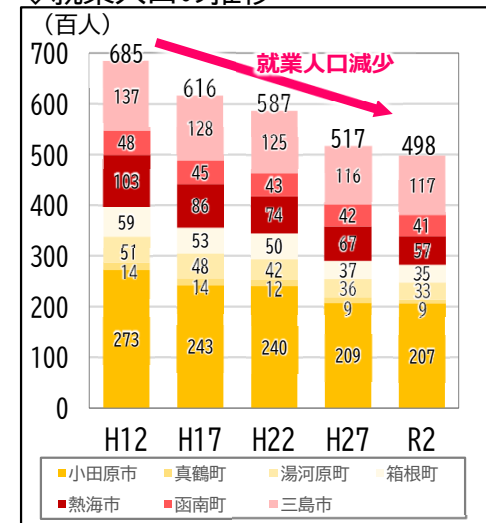


■伊豆湘南道路沿線地域の人口動態と産業構造

◇人口と高齢化率の推移

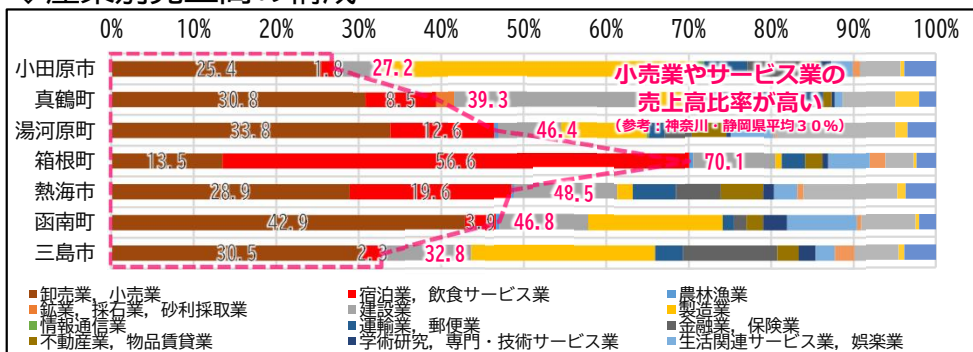


◇就業人口の推移



出典：令和2年国勢調査

◇産業別売上高の構成



出典：令和3年経済センサス

■地域の意見



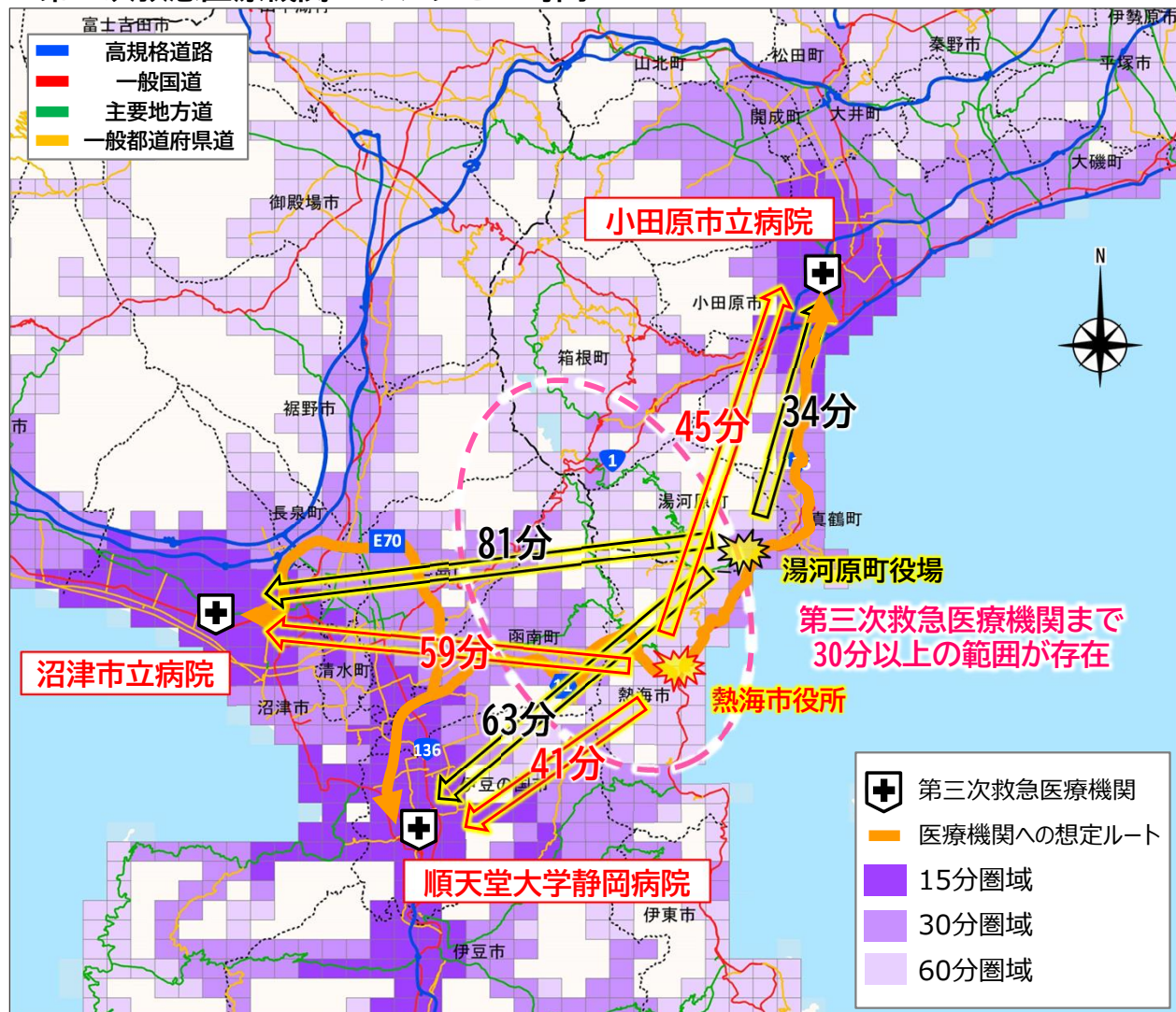
熱海市内は、観光地であることから物価が高く、スーパーマーケットが少ないため、地元住民は**週末に沼津市や小田原市に出掛けて食料品や生活用品を購入**する傾向があります。

熱海市観光経済課（令和6年12月）

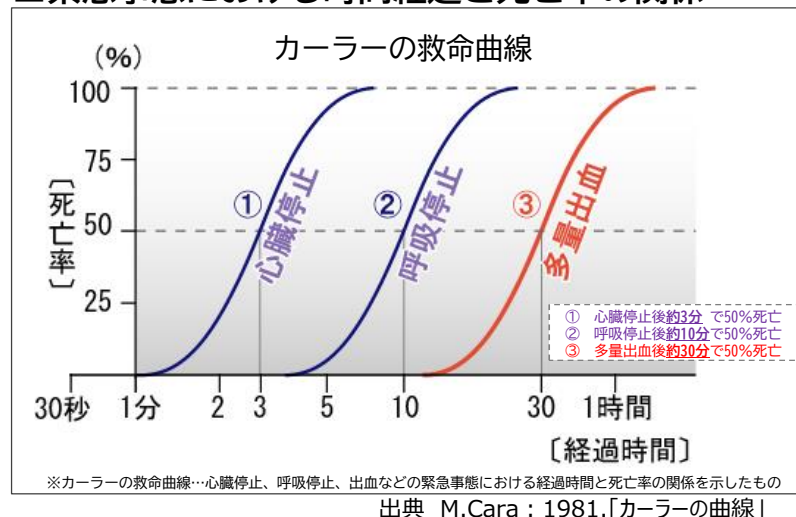
2. 地域の現状と課題 (4) 地域の持続性 2) 救急医療

- 伊豆湘南道路沿線地域は、第三次救急医療機関にアクセスする規格の高い道路がなく、到達までに時間を要する地域が多い
- 熱海市では、第三次救急医療機関への30分圏域人口が1割程度にとどまり、市中心部から最寄りの機関まで40分以上を要する

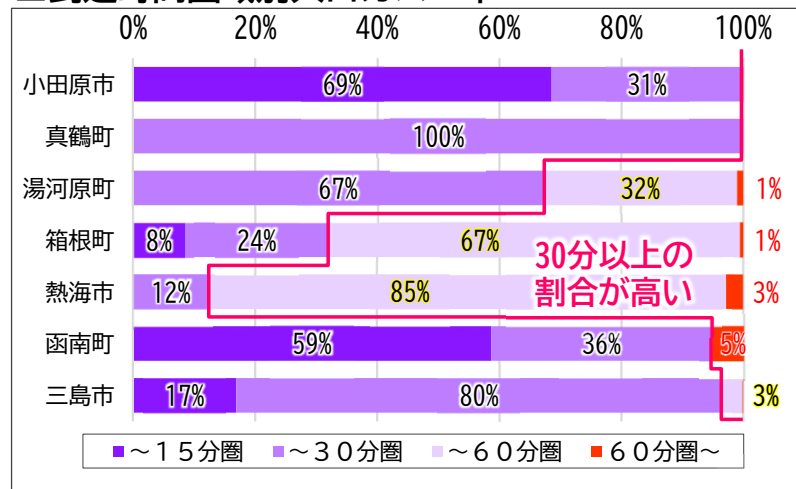
■第三次救急医療機関へのアクセス時間



■緊急事態における時間経過と死亡率の関係



■到達時間圏域別人口カバー率



出典 ETC2.0データ (R5.10)、令和2年国勢調査

地域の持続性の現状と課題

- 卸売・小売業や宿泊・飲食サービス業など、交流人口に影響を受ける産業の比率が高く、地域産業発展のためには地域間の速達性向上が求められる
- 人口減少が進む中、地域の産業を持続させるためには、地域間相互のアクセス性を高め、地域の暮らしやすさの向上を図ることが不可欠
- 第三次救急医療機関にアクセスする規格の高い道路がなく、到達までに時間を要する地域が多い

3. 広域的な視点を加えた政策目標（案）の設定 （1）政策目標（案）の設定

■広域的な視点を加えた課題の再整理

課題	平常時の課題	災害時の課題	観光期の課題	地域の持続性の課題
	○自動車専用道路ネットワークの密度が低く、市町間の平均旅行速度・速度サービスレベルも低い	○大雨や降雪により、東名・新東名では通行止めが年1.5回以上発生しており、東西の高規格道路ネットワークが寸断されることにより物流等の広域移動に影響が生じている	○関東地方からの観光客が多いが、主要な観光地へのアクセスや周遊観光に利用できる規格の高い道路が少ないため、移動に時間を要するうえ、定時性が確保できていない	○卸売・小売業や宿泊・飲食サービス業など、交流人口に影響を受ける産業の比率が高く、地域産業発展のためには地域間の速達性向上が求められる
	○高規格道路のICが全域的に遠く、高規格道路へのアクセスに時間がかかる	○伊豆湘南道路沿線地域は大雪の影響を受けにくく、東名等の通行止めの際は迂回車両により地域の道路で速度低下・渋滞が発生	○観光期の休日において、観光交通と生活交通の混在が要因と考えられる速度低下が国道1号や国道135号で発生しており、伊豆湘南道路沿線地域の市街地まで影響が及んでいる	○人口減少が進む中、地域の産業を持続させるためには、地域間相互のアクセス性を高め、地域の暮らしやすさの向上を図ることが不可欠
	○幹線道路である国道1号・135号には、急勾配や線形等の構造的な課題や、信号交差点による速度低下等の課題がある	○富士山噴火時には東名・新東名等の高規格道路が寸断される可能性があるが、伊豆湘南道路沿線地域は影響が比較的小さい	○伊豆縦貫自動車道の整備に伴い伊豆半島への観光客数は増加傾向にあり、伊豆半島と関東地方を結ぶ高規格道路ネットワークの構築により、更なる観光の活性化が期待される	○第三次救急医療機関にアクセスする規格の高い道路がなく、到達までに時間を要する地域が多い
	○神奈川県沿岸部等を発着する広域物流が、東名経由では距離が長く非効率であることから、線形等に課題のある国道1号等を通行せざるを得ない状況となっている	○津波や高潮等の災害リスクがあるが、緊急輸送道路に高規格道路や国管理国道が少なく、救援活動や物資輸送を行う上で信頼性が低い		
		○伊豆半島においても津波浸水被害等が想定されており、伊豆半島と関東地方を結ぶ高規格道路ネットワークの構築により、広域受援ルートの確保が可能となる		

■再整理した課題を踏まえた新たな政策目標

政策目標 現在の	安全・安心	防災	観光・産業	医療・産業
	【安全で快適な走行環境】 生活交通や通過交通の事故が少ない 安全で快適な走行環境を確保	【災害に強い道路網】 災害時における代替ルートを確認し広域的な視点において安全・安心な道路網を確保	【定時性の確保】 長距離移動と短距離移動の交通を整流化し定時性を確保	【速達性の確保】 救急搬送への支援や物流効率化による産業振興を支援するため速達性を確保

広域的な視点での課題整理を踏まえ、政策目標を設定

政策目標 新たな	物流	防災	観光	安全・安心	住民生活
	走行性・速達性の向上による広域物流交通の円滑化	大雨・大雪・津波・富士山等の火山災害などに備えた信頼性の高い道路ネットワークの確保	速達性・定時性の向上、伊豆半島等との広域周遊ルートの形成による観光振興の支援	広域交通と地域の交通の分離による安全で快適な走行環境の確保	地域間相互のアクセス性向上による快適で安心な暮らしの向上

新たな政策目標（案）を達成するためには、広域的な道路ネットワーク機能の確保や地域課題解消の観点から、速達性・信頼性の高い道路が必要であり伊豆湘南道路は規格の高い道路とすることが望ましい

3. 広域的な視点を加えた政策目標（案）の設定 （2）地域の将来像

神奈川県 神奈川県を支える基盤づくり （新かながわグランドデザイン実施計画(R6.3)）

交流と連携を支える交通ネットワークの充実	県民生活の利便性向上や地域経済の活性化、災害時等における県民の安全・安心を確保するため、 <u>県土構造の骨格として重要な自動車専用道路網や、これを補完して、地域の交流・連携を支える交流幹線道路網の整備</u> に取り組む。
----------------------	--

小田原市 第6次 小田原市総合計画（R4.3）

地域の移動手段の維持・確保と道路交通ネットワークの整備	幹線道路の渋滞や混雑の解消を図るとともに、歩行者などの安全対策や交差点改良、災害時における緊急輸送道路の役割を担う幹線道路の整備促進を図る。また、 <u>地域間の交流や連携を支える広域的な道路網の整備促進を図る。</u>
-----------------------------	--

真鶴町 第5次真鶴町総合計画（R3.3）

地域づくりプロジェクト【持続】	<u>人口減少対策、産業振興、観光振興、生活の利便性の向上を推進していく</u> 必要があり、時代の変化に即した、また、各年代層のニーズに対応できる事業を実施する。
-----------------	--

湯河原町 ゆがわら2021プラン（R3.3）

交通ネットワークの整備	<u>交通の骨格となる基幹道路</u> や町民の日常生活に欠くことのできない道路の整備 <u>に取り組む。</u>
-------------	---

静岡県 産業や暮らしを支える交通インフラの強化 （静岡県新ビジョン 後期アクションプラン(R4.3)）

防災・減災と地域成長を両立する“ふじのくに”のフロンティアを拓く取組の推進	安全・安心で魅力ある県土の実現のため、 <u>高規格幹線道路等の交通インフラを活用し、有事に備えた防災・減災対策の強化と平時における産業振興等の取組を一体的・複合的に推進するとともに、沿岸・都市部と内陸・高台部を結ぶネットワークの整備により、地域が相互に連携・補完し合う圏域の形成を促進し、災害に強い自立分散型の地域づくり</u> に取り組む。
---------------------------------------	--

熱海市 第5次 熱海市総合計画（R3.9）

地域の特性に応じた機能的なまち	本市の道路は、国道135号等において、観光シーズンや休日などに交通集中による渋滞が発生している。また、市街地については地形的な制約から狭隘な道路が多く、今後は、 <u>新たな広域幹線道路の整備促進による交通分散化に向けた取組を行うことが必要。</u>
-----------------	---

函南町 第6次函南町総合計画（R4.3）

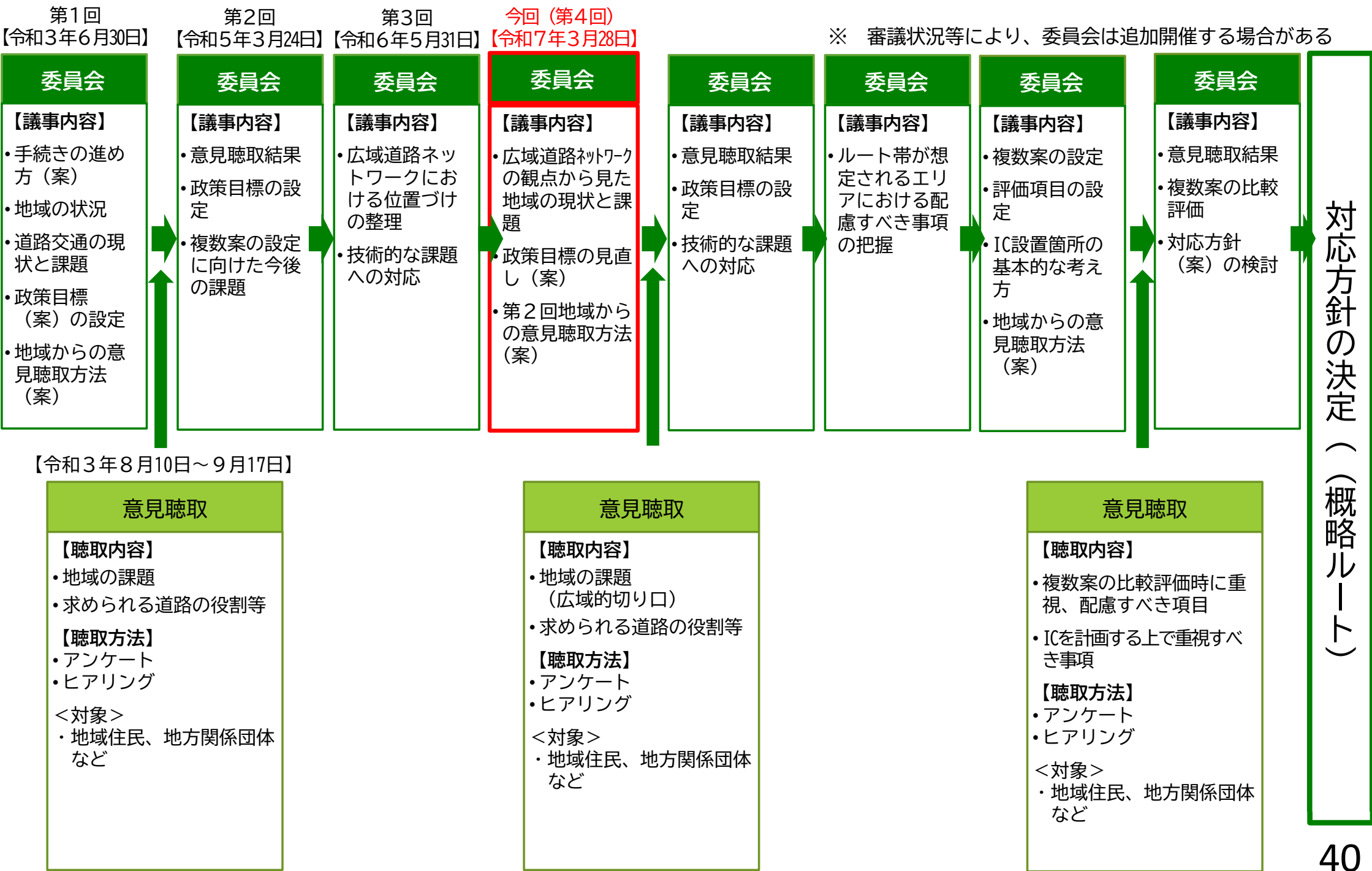
コンパクトで効率的な都市づくり	東駿河湾環状道路や伊豆縦貫自動車道等の高規格道路の整備により大幅に改善した交通環境を活かし、町内の <u>道路交通網の形成を図る。</u> 町民の生活のための交通を確保し、中山間地域と市街地との連携に努める。
-----------------	---

4. (1) 今後の検討の進め方（案）

■ルート帯の絞り込み（複数案の設定）に向けた今後の課題に対する進め方について

今後の課題	進め方（案）
広域道路ネットワークにおける位置づけの整理	➤ 今後、広域道路ネットワークの観点を加えて新たに設定した政策目標の妥当性について確認するため、再度の住民意見聴取を行う ➤ 伊豆湘南道路を規格の高い道路として整備する場合、本道路の整備効果を最大限に発揮させるため、今後、概略ルートや構造の検討にあわせて、アクセス道路など周辺の道路ネットワークの整備についても検討を進めていく
技術的な課題等への対応	➤ 伊豆湘南道路を規格の高い道路として整備する場合、構造が大規模となり、トンネルが主体となる可能性が高いことから、地形・地質、構造上の課題について検討が必要
配慮すべき事項の把握	➤ ルート帯の絞り込み（複数案の設定）までに調査・整理

4 (1) 今後の検討の進め方 (案)



4. (2) 第2回 意見聴取方法(案) 1) 意見聴取の方法と対象者

■ 広域的な視点から設定した、新たな政策目標(案)の妥当性を評価するため、第1回目より広範囲で意見聴取する

■ 意見聴取(2回目)の調査手法、対象等

分類		調査方法	第1回意見聴取	第2回意見聴取
地域住民	沿線地域	アンケート [全戸配布]	・ルート帯が想定される5市町 (函南町、熱海市、湯河原町、真鶴町、小田原市)	・ルート帯が想定される5市町 (函南町、熱海市、湯河原町、真鶴町、小田原市)
	周辺地域	アンケート [無作為抽出]	・未実施	・ルート帯が想定される地域の周辺25市町 神奈川県：南足柄市、開成町、大井町、中井町、二宮町、箱根町、大磯町、平塚市、茅ヶ崎市、伊勢原市、厚木市 静岡県：沼津市、清水町、長泉町、三島市、伊豆の国市、伊東市、裾野市、伊豆市、下田市、東伊豆町、河津町、南伊豆町、松崎町、西伊豆町
		留め置き ・Web※	・未実施	・主に地域住民の利用が想定される施設 <市役所/町役場> 25箇所(上記25市町)
自治体	沿線地域	ヒアリング	・未実施	・ルート帯が想定される5市町
	周辺地域	アンケート	・ルート帯5市町及び周辺20市町	・ルート帯が想定される地域の周辺25市町(上記25市町)
道路利用者	広域地域	留め置き ・Web※	・主に広域地域から利用が想定される施設 <道の駅/漁港の駅> 7箇所 <SA/PA> 9箇所(東名/新東名/小田原厚木道路/西湘バイパス)	・主に広域地域から利用が想定される施設 <道の駅/漁港の駅> 9箇所 <SA/PA> 13箇所(東名/新東名/小田原厚木道路/西湘バイパス/圏央道) <宿泊施設> 5箇所(伊豆湘南地域等)
		アンケート	<有料道路料金所> 6箇所(ターンパイク箱根等6路線)	<有料道路料金所> 6箇所(ターンパイク箱根等6路線)
各種団体	沿線・周辺地域	アンケート 郵送配布	・消防署、警察署、医療機関、商工会議所、観光協会、トラック協会、温泉旅館組合、農業協同組合、旅行業協会、漁業協同組合、道の駅、漁港の駅、道路管理者等	・消防署、警察署、医療機関、 商工会議所会員企業、観光協会会員、トラック協会会員、バス協会会員、タクシー協会会員、温泉旅館組合会員、農業協同組合、漁業協同組合、道の駅、漁港の駅、道路管理者等
		ヒアリング	・未実施	・ 商工会議所、観光協会、トラック協会、バス協会、タクシー協会、温泉旅館組合
	その他	ヒアリング	・未実施	・ 全国旅行業協会(神奈川県・静岡県支部)、日本旅行業協会、自衛隊

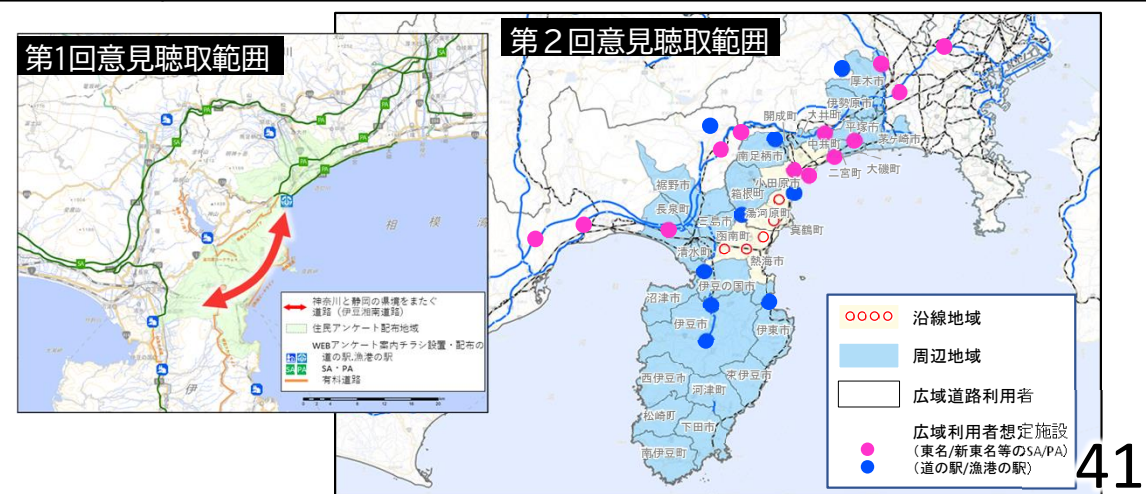
■ 周知方法 ※：ポスター、ホームページ、バナー/リンク、2次元バーコード

- ・記者発表
- ・ポスター掲示
- ・県、沿線・周辺地域地方公共団体HPへのバナー及びリンク貼り付け
- ・広報誌への掲載

■ 配布・回収方法

- ①住民アンケート：沿線住民は全戸配布、周辺住民は無作為に抽出し配布
→郵便による返信、QRコードによるWEBからの回答
- ②上記以外：ポスターの掲示及びアンケート用紙留め置き
→投函ボックス、QRコードによるWEBからの回答

■ 期 間
・約2ヶ月間



4. (2) 第2回 意見聴取方法(案) 2) アンケートの項目・内容

現在の 政策目標	第1回意見聴取項目		新たな政策目標(案)	第2回意見聴取項目(案)	
	課題	期待すること		課題	期待すること
【安全安心】 安全で 快適な 走行環境	②交通事故が 多いこと	②周辺道路の事 故が減少する こと	物流	①高速道路インターチェン ジまで時間がかかる ②信号やカーブが多くて走 りにくい	①人やモノを目的地まで 速く快適に運べること
【防災】 災害に強い 道路網	①災害時に代 わりとなる 道路がない こと	①災害に強い道 路であること	防災	③自然災害により道路が通 れなくなる恐れがある	②災害時も通行できる道路 があること ③災害時に救援活動や物資 輸送が確実に行われるこ と
【観光、産業】 定時性 の確保	④渋滞により 到着時間が 読めないこ と	④到着時間が読 めること ⑤観光振興など 地域活性化に 寄与すること	観光	④観光シーズンに道路が渋 滞し移動時間が読めない	④一度に回れる観光地が増 え観光が活性化すること
【医療、産業】 速達性 の確保	③規格の高い 道路が少な く時間がか かること	③所要時間が短 縮されること	安全 安心	⑤交通が集中し渋滞や事故 の原因となっている	⑤交通集中が解消し、安全 で快適に走行できること
			住民 生活	⑥日常生活において目的地 までの移動に時間がかか る	⑥日常の移動がしやすくな り安心して快適に生活で きること

4. (2) 第2回 意見聴取方法 (案) 3) 第2回アンケート案 (質問事項) ①

■ 第2回アンケートは、第1回アンケートの項目に加え、広域道路ネットワークの観点から見た課題や機能・役割を加え実施する

■ 一般事項

お住まい : 〒□□□-□□□□
() 県 () 市・町

性別 : ① 男性 ② 女性 ③ 回答しない

年齢 : ① 10代 ② 20代 ③ 30代 ④ 40代
⑤ 50代 ⑥ 60代 ⑦ 70代以上

職業 : ① 会社員 ② 公務員 ③ 自営業
④ 専業主婦・主夫 ⑤ 学生 ⑥ その他

自動車利用 : ① ほぼ毎日 ② 週に数回程度 ③ 月に数回程度
④ ほぼ利用しない ⑤ 利用したことがない

※①～④⇒問1へ ⑤⇒問2へ

■ 質問事項

問1 : 伊豆湘南道路の周辺の道路の利用状況
あなたは地図に示す伊豆湘南道路の周辺の道路
(国道1号、国道135号、県道熱海函南線)を利用しますか。
【1つ選択】

①利用する

②利用しない

「問1」で「①利用する」と回答された方にお聞きします。

伊豆湘南道路の周辺の道路を利用する主な目的は何ですか。
【1つ選択】

①通勤・通学

②仕事

③日常的な買い物・通院

④観光・レジャー

⑤その他 ()

上記目的で向かう主な目的地はどこですか。【一つ記入】

() 県 () 市・町

4. (2) 第2回 意見聴取方法(案) 3) 第2回アンケート案(質問事項) ②

■質問事項

問2：伊豆湘南道路の周辺の道路に関する課題について

伊豆湘南道路の周辺の道路には、交通に関するどのような課題があると思いますか？以下の①～⑥の交通に関する課題について、**4段階で評価**してください。必要に応じて⑦をご記入ください。

【項目ごとに1つ選択】

< 4段階評価 >

4: 強くそう思う 3: どちらかというと思う 2: どちらかというと思わない 1: 全く思わない

- ①高速道路インターチェンジまで時間がかかる
- ②信号やカーブが多くて走りにくい
- ③自然災害により道路が通れなくなる恐れがある
- ④観光シーズンに道路が渋滞し移動時間が読めない
- ⑤交通が集中し渋滞や事故の原因となっている
- ⑥日常生活において目的地までの移動に時間がかかる
- ⑦その他(自由回答)

問3：伊豆湘南道路に求められる機能・役割について

伊豆湘南道路には、どのような道路の機能・役割が必要だと思いますか？以下の①～⑥の道路の機能・役割について、**4段階で評価**してください。必要に応じて⑦をご記入ください。

【項目ごとに1つ選択】

< 4段階評価 >

4: 強くそう思う 3: どちらかというと思う 2: どちらかというと思わない 1: 全く思わない

- ①人やモノを目的地まで速く快適に運べること
- ②災害時も通行できる道路があること
- ③災害時に救援活動や物資輸送が確実に行われること
- ④一度に回れる観光地が増え観光が活性化すること
- ⑤交通集中が解消し、安全で快適に走行できること
- ⑥日常の移動がしやすくなり安心して快適に生活できること
- ⑦その他(自由回答)

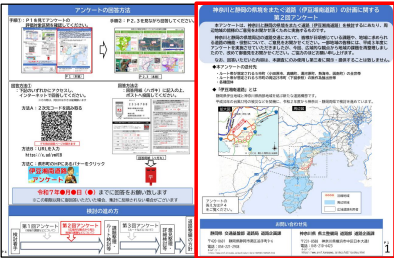
問4：その他

伊豆湘南道路の周辺の道路状況や伊豆湘南道路の整備の必要性などについて、ご意見がありましたらご自由にお書きください。

4. (2) 第2回 意見聴取方法 (案) 4) 第2回アンケート案 (紙面構成表)

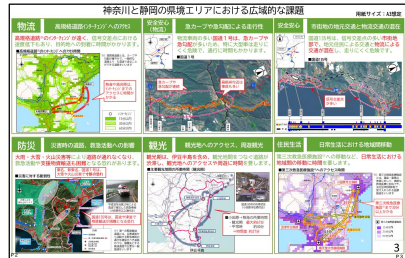
アンケートの回答方法

手順①：P1を見てアンケートの
評価対象区間を確認してください。



P 1 (本紙)

手順②：P2, 3を見ながら回答してください。



P 2,3 (本紙)

回答方法①
：下記のいずれかにアクセスし、
インターネットで回答してください。
※その際は、同封のはがきは破棄願います

方法A：2次元コードを読み取る



デモ用の回答ページが開きます

方法B：URLを入力
<https://x.gd/ymVIB>

方法C：県市町のHPにあるバナーをクリック



回答方法②
：回答用紙 (ハガキ) に記入の上、
ポストへ投函してください。

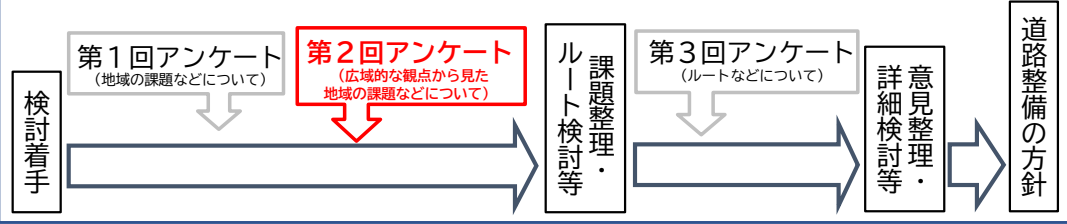


回答用紙 (ハガキ)

令和7年●月●日 (●) までに回答をお願い致します

※この期限以降に御回答いただいた場合、集計に反映されない場合がございます

検討の進め方



神奈川と静岡の県境をまたぐ道路 (伊豆湘南道路) の計画に関する 第2回アンケート

本アンケートは、神奈川と静岡の県境をまたぐ道路 (伊豆湘南道路) を検討するにあたり、周辺地域の皆様のご意見をお聞かせ頂くために実施するものです。

神奈川と静岡の県境周辺の道路交通において、皆様が日頃感じている課題や、地域に求められる道路の機能・役割について、ご意見をお聞かせください。一部地域の皆様には、平成3年度にアンケートを実施させていただきましたが、今回、広域的な観点から地域の課題を再整理しましたので、改めて御意見をお聞かせください。ご協力のほどお願い申し上げます。

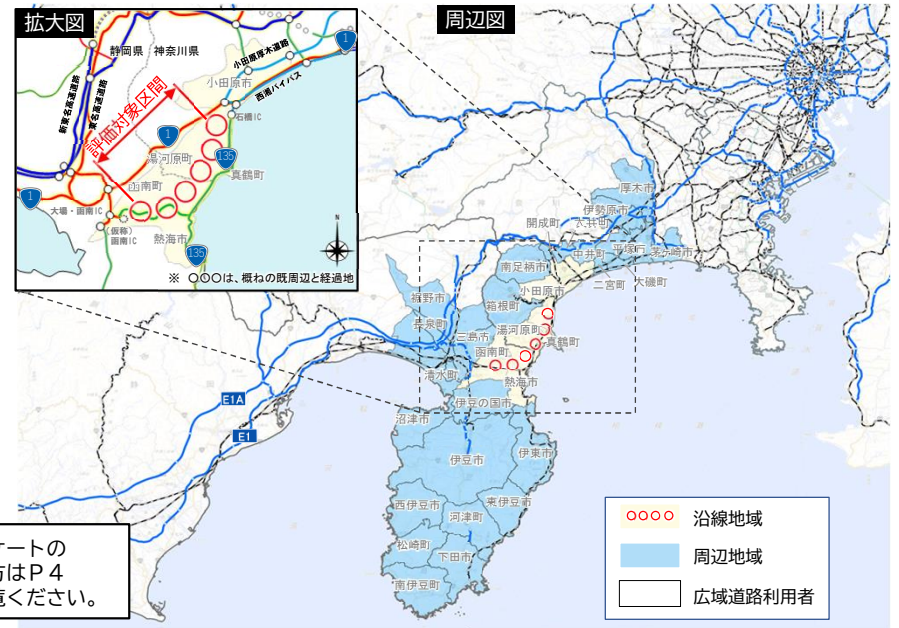
なお、回答いただいた内容は、本調査にのみ使用し第三者に開示・提供することは致しません。

◆本アンケートの送付先

- ・ルート帯が想定される5市町 (小田原市、真鶴町、湯河原町、熱海市、函南町) の全世帯
- ・ルート帯が想定される5市町の周辺25市町 (下図参照) の無作為抽出世帯
- ・各種団体

◆「伊豆湘南道路」とは

静岡県伊豆地域と神奈川県西部地域を結ぶ新たな道路構想です。
平成30年の台風12号の被災などを契機に、令和2年度から神奈川・静岡両県で検討を進めています。



アンケートの
答え方はP4
をご覧ください。

お問い合わせ先

静岡県 交通基盤部 道路局 道路企画課
〒420-8601 静岡県静岡市葵区追手町9-6
電話：054-221-2938
ホームページ：
<https://www.pref.shizuoka.jp/machizukuri/doro/1049303/1029229.html>

神奈川県 県土整備局 道路部 道路企画課
〒231-8588 神奈川県横浜市中区日本大通1
電話：045-210-6423
ホームページ：
<https://www.pref.kanagawa.jp/docs/bd2/izushou.html>

4. (2) 第2回 意見聴取方法(案) 2) 第2回アンケート案(紙面構成裏)

神奈川と静岡の県境エリアにおける地域の課題

用紙サイズ：A3想定

物流

高規格道路まで時間がかかる

高規格道路※のインターチェンジまで遠く、信号交差点で速度も低下するため、目的地への到着に時間がかかっています。

■高規格道路※のインターチェンジへのアクセス時間

熱海や湯河原は、インターチェンジまでのアクセスに時間がかかる

※ 高規格道路とは、カーブや勾配が緩やかで、一般的な道路よりも高速で走ることができる道路をいいます

物流

カーブや勾配がきつくて走りにくい

国道1号は、物流車両の通行が多いですが、急カーブや急勾配が多く、特に冬季の大型車は、走行時に注意が必要です。

■国道1号

急カーブや急勾配が連続

箱根峠付近は事故も多い

防災

自然災害により道路が通れなくなる

大雨・大雪・火山災害等により道路が通れなくなり、救援活動や支援物資輸送が困難となる懸念があります。

■災害に対する脆弱性

東名、新東名、国道1号は、大雪や火山災害で寸断の恐れ

国道135号は、高波や津波で物資輸送が困難となる恐れ

※ 第一次緊急輸送道路とは、災害直後から活動する緊急車両の通行を確保すべき道路のうち、最優先とする高規格道路や主要な一般国道をいいます

観光

観光シーズンは渋滞で時間が読めない

観光シーズンは道路が渋滞し、観光地へのアクセスや周遊にかかる時間が読めないことがあります。

■主要観光地間の所要時間(観光期)

■小田原→熱海の所要時間
・観光期 最大約67分
・平常時 約40分
⇒時間差 約27分

安全安心

交通集中により事故や渋滞が起きる

国道135号は、市街地部で信号交差点が多く、地元住民や観光、物流の交通が集中することで、事故や渋滞が多く発生しています。

■国道135号

信号交差点が多い

住民生活

日常生活の移動に時間がかかる

第三次救急医療施設※への移動など、日常生活において目的地までの移動に時間がかかっています。

■第三次救急医療施設※へのアクセス時間

第三次救急医療施設※まで30分以上かかる

※ 第三次救急医療施設とは、重症・重篤な患者に対して、高度な救急医療に対応でき、365日24時間体制で受け入れられる医療施設をいいます

