

静岡県道路公社

はじめに

1 設立の経緯と改組

(1) 財団法人静岡県道路公社の設立

昭和 30 年 3 月、厚生省（当時）は、伊豆半島の山稜線、海岸線を富士箱根国立公園に編入し、富士箱根伊豆国立公園とするにあたり、国立公園審議会の答申を尊重し「公園計画の根幹となる山稜自動車道を完備すること」という条件を付けた。このことにより、静岡県は熱海峠から天城峠を経て大瀬崎に至る、U字型に伊豆半島の尾根を走る一大周遊道路の建設計画を掲げ、観光部門の最重要施策に位置づけた。これが伊豆スカイラインである。

静岡県は、地理的に首都圏に隣接する好条件を活かし、観光振興を図るために、観光開発等と密接に関連する伊豆スカイライン及び日本平パークウェイを昭和 39 年の東京オリンピックまでに開通することとし、有料道路として建設、管理する方針を決定。公共性、公益性が高い地域開発道路の建設を積極的に推進する公的な実施機関として、昭和 34 年 12 月に財団法人静岡県道路公社を設立した。

こうして、伊豆スカイラインについては、第 1 期計画（熱海峠～天城高原）の建設に昭和 35 年 10 月に着手し、昭和 37 年 10 月に熱海峠～巢雲山間、昭和 39 年 5 月に巢雲山～冷川間、昭和 39 年 10 月に冷川～天城高原間が供用開始となり、延長 42 km の一般自動車道「伊豆スカイライン」が開通した。また、日本平パークウェイについては、昭和 37 年 11 月に建設着手し、昭和 39 年 3 月に静岡市駿河区池田～清水区馬走間の延長 7.4km が開通した。

(2) 財団法人からの改組

昭和 45 年 5 月、地方道路公社法が施行されると、道路整備特別措置法の規定による静岡県の有料道路と公社の有料道路の管理を一元化することで総合的かつ効率的な運営を行い、県内幹線道路の整備を一層促進するため、地方道路公社法制定の趣旨に則り、昭和 46 年 4 月 1 日、静岡県道路公社に組織変更し、地域の要望に応じて路線を新設するだけでなく、県の有料道路を引き継ぐなど次々と路線を拡張した。

設立からの歩みと事業実績

1 有料道路等の整備

公社の道路建設は、道路運送法に基づく「伊豆スカイライン」を皮切りに「日本平パークウェイ」、「西伊豆スカイライン」、「箱根スカイライン」と続き、組織変更後は、道路整備特別措置法に基づく有料道路も建設し、住民の福祉の増進と産業経済の発展に大きく寄与してきた。

(1)一般自動車道事業

一般自動車道は、いわゆる私道に属するもので、設置主体については、私人又は地方公共団体等により建設、経営される。一般自動車道は、事業者の私有財産であり、事業の運営や維持管理等にかかる費用等は料金収入等により賄われ、道路整備特別措置法の規定による有料道路と異なり料金徴収期間の制限はない。

現在、富士箱根伊豆国立公園内に位置する、伊豆スカイラインと箱根スカイラインの2道路を管理している。これらの道路は、料金徴収期間が定められていない恒久的な有料道路であり、利用者の通行料金によって、観光道路としての質の高い維持管理を行っている。

また、料金徴収委託業務を通して地域の雇用を維持し、地元市町に固定資産税を納入している良好な道路資産でもある。なお、一般自動車道事業は、剰余金の積み立てができており、健全な経営を行っている。

ア 現状と課題

伊豆スカイライン

昭和37年10月の一部開通以来50年を迎え、伊豆地域の観光振興に大きく貢献している。平成3年のバブル期には10億円余の収入を上げたが、バブル崩壊後は伊豆半島への観光客の減少に伴い、近年の交通量及び収入はピーク時の約半分という状況である。

今後、平成30年代半ばまでには伊豆縦貫自動車道の整備が進むことで、伊豆半島内の道路事情が大きく変化し、伊豆スカイラインの利用が大きく減少することも予想される。



箱根スカイライン

昭和47年8月に開通した箱根スカイラインは、東名高速御殿場インターと箱根峠、伊豆スカイラインとを結ぶ、富士箱根伊豆地域への来訪者の観光コースであるが、伊豆スカイラインと同様、バブル崩壊後は



利用客が減少傾向にある。

御殿場側からの唯一の接続道路である県道御殿場箱根線は、カーブが多く狭隘箇所があるなどの理由で、大型観光バス等の利用の見込みが立たないため、今後予想される富士山の世界文化遺産登録に伴う交流人口の増大に対応できないことが課題である。

イ 一般自動車道の経営状況について

一般自動車道事業は、基本的には、毎年度、当期利益を確保しており、健全な経営を行っているが、平成 24 年度決算は、伊豆スカイラインにおいて平成 24 年 5 月 3 日に起こった土砂崩れ災害による通行止めのため、大幅な減収及び災害復旧費用の支出を余儀なくされたことを大きな要因として、94 百万円の当期損失となり、23 年度の当期利益 23 百万円と比較して 117 百万円の減益となった。しかし、当期末での剰余金は 6,583 百万円となっており、健全な財政状態を保っている。

(単位：千円)

	20	21	22	23	24	計
当期利益	124,647	48,670	39,766	23,005	94,259	141,829
剰余金	6,565,879	6,614,549	6,654,316	6,677,321	6,583,062	

(2) 有料道路事業

有料道路制度は、財政上の制約の中、道路整備を早期に進めるために国の貸付金や県等の出資金、民間からの借入金により道路整備を行い、これらの借入金等を料金収入により返済する制度で、借入金等の返済完了後、または、事業許可申請時に設定した料金徴収期間が満了した場合には、本来管理者に管理移管され無料となる。

なお、料金徴収期間における維持管理等の費用は通行料金により賄われる。

現在、公社では、伊豆中央道、新掛塚橋、修善寺道路、浜名湖新橋の 4 道路及び浜松駅南地下駐車場の維持管理を行っている。

なお、新規の有料道路の事業計画はなく、既存の有料道路事業は料金徴収期間が決まっているため、公社が実施している事業数は減少傾向にある。また、平成 25 年度に 10 年前倒しで早期移管を行う予定の浜松駅南地下駐車場など、平成 45 年度末までにすべての有料道路が無料開放することになっている。

ア 現状と課題

伊豆中央道

平成 25 年度に予定されている東駿河湾環状道路の接続により、利用者の大幅な増加が見込まれるが、江間信号交差点を原因とする渋滞への対応が課題となっている。



新掛塚橋

計画交通量と実績の間に開きが見られるが、その原因の一つとして、景気の低迷や磐田市側接続道路となる国道150号磐南バイパス延伸整備の遅れが影響していると思われる。さらに、東日本大震災の影響による沿道企業の生産拠点の移転などにより、近年交通量が減少傾向にある。



浜松駅南地下駐車場

浜松市が計画した地下式駐車場で、NTT無利子融資制度の適用が受けられた会社が浜松市からの強い建設要請を受け、代行して建設した有料公営駐車場である。

景気低迷の影響を受け、経営不振に陥ったため、平成17年度に県、浜松市と協議を重ね、浜松市から経営健全化のための負担金の受け入れを行っている。



修善寺道路

伊豆中央道と同様、平成25年度に予定されている東駿河湾環状道路の接続により、利用者の大幅な増加が見込まれるが、事業費が111億円と有料道路事業の中ではもっとも額が大きく、当初の計画どおり償還が進んでいないことが課題である。



浜名湖新橋

接続道路の整備や庄内半島中開地区の開発の遅れ、周辺地域の観光客の減少など、厳しい経営環境にあるため、計画交通量と実績に差が生じており、今後、国や地方公共団体金融機構への建設資金返済額が漸増することで収支への影響が懸念される。



イ 各道路の償還状況

平成 24 年度末まで

	事業費 (百万円)	出資金 (百万円)	料金徴収 満了日	計画交通量 達成率(%)	償還額 (百万円)	未償還額 (百万円)	計画償還額 達成率(%)
伊豆中央道	7,500	1,837.5	H27.03.31	94.6	5,991	1,509	88.3
新掛塚橋	5,200	1,700	H31.09.27	82.5	2,000	3,200	55.3
浜松駅南 地下駐車場	6,250	1,875	H35.10.13	72.5	2,593	3,657	78.1
修善寺道路	11,100	3,295	H37.08.24	81.2	4,330	6,770	77.4
浜名湖新橋	3,000	600	H46.03.29	34.1	258	2,742	35.6

ウ 有料道路事業の借入金残高の推移

長期借入金残高は、平成 24 年度末で 3,048 百万円であるが、前年度末より 650 百万円減少し、現在まで滞りなく債務返済を行っている。

(単位：千円)

	20	21	22	23	24	計
当年度返済額	1,151,006	1,090,364	925,434	933,472	649,994	4,750,270
借入金残高	6,647,257	5,556,893	4,631,459	3,697,987	3,047,993	

(3) 高架下駐車場事業

都市における賑わいの創出等のために、高架下等の占用許可が一定の要件のもと緩和され、高架下及び道路予定区域について策定した「高架下等利用計画」に基づき、高架下等において駐車場の整備及び管理運営を行い、高架下等の有効活用を図る事業である。

平成 22 年 4 月に 中部建設協会から、国道 1 号長崎新田駐車場他 20 箇所を公社が引き継ぎ、中部地方整備局の高架下等利用計画に基づく駐車場事業者として管理運営を行っている。

平成 22 年度に開始した新規事業であるが、安定した利益を確保しており、公社の経営に寄与している。

(単位：千円)

	22	23	24	計
当期利益	26,953	13,863	14,988	55,804
剰余金	26,953	40,816	55,804	

2 附帯施設「スカイポート亀石」の事業廃止 ～ 不採算部門の整理

伊豆スカイラインの利用者の休憩所として昭和44年8月から公社直営で運営していた附帯施設「スカイポート亀石」(レストラン及び給油所)は、平成4年7月に建物を改築した。

しかし、その後赤字基調の経営状態が続いたため、平成13年度から食堂・売店部門を民間委託し、平成14年度には給油所を閉鎖するなど、経営改善に努めたが利益を確保するまでには至らず、将来の維持管理費用の増加により更なる経営悪化が予想されたため、平成17年度末をもって事業廃止した。

なお、事業廃止後、伊東市による地域振興目的の当該施設の利用要望があったため、平成18年度に伊東市に無償譲渡している。

3 基本財産

平成24年度末の公社の基本財産額は、総額9,420,075千円である。

平成24年度末の基本財産額 単位：千円

	金額	出資比率
静岡県出資金	7,523,075	79.9%
市町出資金	1,897,000	20.1%
合計	9,420,075	100.0%

内 訳

財団法人静岡県道路公社設立時受入額 単位：千円

県出資金	県寄付・補助金	市町村寄付金	合計
30,000	60,575	22,000	112,575

建設に伴う出資金受入額 単位：千円

出 資	事 業	金額
静岡県	伊豆中央道	1,837,500
	新掛塚橋	1,700,000
	修善寺道路	3,295,000
	浜名湖新橋	600,000
	小計	7,432,500
浜松市	浜松駅南地下駐車場	1,875,000
合計		9,307,500

将来ビジョンの策定

1 事業展開の方向性

有料道路事業については、料金徴収期限を迎える道路から順次無料開放しながら、平成46年3月の浜名湖新橋の無料開放まで道路管理を継続して実施していくとともに、各道路の償還状況は計画償還額を下回っている状況にあり、これを改善するため、設立団体である県、本来道路管理者及び公社は、密接な連携を図りつつ、有料道路の利活用の検討や、対応策を実施していく。

また、「伊豆スカイライン」及び「箱根スカイライン」の管理運営を行う一般自動車道事業は、今後、公社にとっての中心的事業としてのウエイトを占めていくこととなるため、さらなる魅力向上に努めていく。

そこで、伊豆地域の主要産業である観光振興をはじめ、静岡県の産業経済のさらなる発展に向け、各地域の状況の変化を踏まえつつ、新たな事業展開を今から考えていくことが必要である。

具体的な施策は、「お客様と共に歩む」中期行動計画や伊豆スカイラインランドデザイン、箱根スカイラインランドデザインに盛り込み実行していくが、毎年度、年度計画の実績に対する検証、評価を行い、新たな年度計画に引き継いでいく。

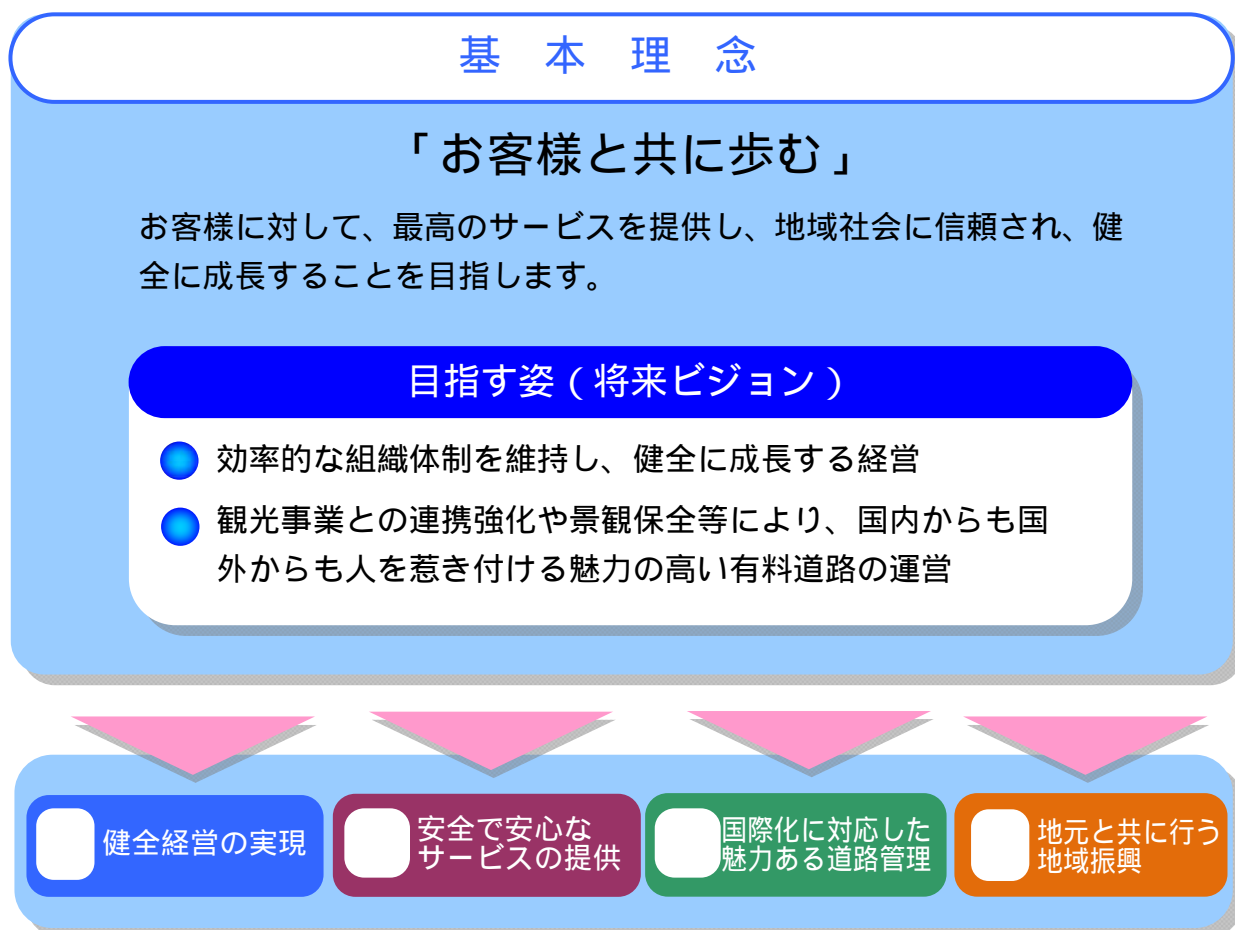
2 組織体制

事業量の減少に伴い、公社プロパー職員については、平成10年度以降、新たな職員採用を行っていないため、このままでは業務に支障をきたす恐れがある。そのため、将来の事業展開に向けて、効率的な組織体制を構築し、経営の健全化を図っていく必要がある。

3 将来ビジョン

会社では「お客様と共に歩む」を基本理念とし、それに基づく経営を進めるため、経営戦略上重要なポイントを次の4つに定め、今後の事業展開を進めていくものとする。

将来ビジョン概念図



(1) 健全経営の実現

本来道路管理者や公社設立団体と共に、有料道路事業の経営健全化を図ります。

- ・ 浜松駅南地下駐車場の早期移管

浜松駅周辺の空洞化や景気低迷の影響を受け経営不振に陥っていたため、本来道路管理者である浜松市及び公社設立団体である静岡県とで協議を重ね、浜松市から負担金を受け入れることと平成 25 年度末に浜松市へ早期移管することを決定し、移管事務手続きを進めている。

- ・ 伊豆中央道と修善寺道路の合併採算制導入

平成 26 年度から、交通上密接な関連を有する伊豆中央道と修善寺道路に合併採算制を導入し、これら 2 つの有料道路を一つの道路として料金を徴収することで、採算性を確保し着実な償還を進めると共に、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開通時までには修善寺道路の無料化を早める。

- ・ 新掛塚橋、浜名湖新橋への対応

平成 19 年度に、公社、本来道路管理者の浜松市及び公社設立団体の県の三者で設立した「浜松地域有料道路連絡会」を活用し、県西部地域に位置する新掛塚橋及び浜名湖新橋に関する情報交換や利用促進に関する意見交換等を行い、今後の課題への対応を検討していく。更に、公社と県との間で、新掛塚橋の償還方法に関する検討会を設置し検討を行う。

周辺県、地元市町や観光関係団体などが実施する、観光事業との広域連携の強化により、戦略的に有料道路利用の拡大につなげます。

- ・ 新規セット料金プラン検討

周辺有料道路を含む観光施設等と連携した新規セット料金プランによる利用拡大

(実施例：箱根スカイライン及び芦ノ湖スカイライン(NIPPOグループ)との共通割引券発売 H25.8~11)

- ・ 共通回数券の発行

国道 136 号バイパスの一部として一連の道路を形成している伊豆中央道と修善寺道路は、相互に利用するお客様の割合が約半数あるが、料金徴収方法の相違等により、これまでは別々の回数券を利用する必要があった。

今後は、より利用しやすい道路とするため、料金徴収方法を統一し、両道路共通で使用できる回数券を発行することで、一層の利用拡大につなげていく。

公社の知識や技術力を生かした新規事業の実現に向け、関係道路管理者等への働きかけを行うことで、新たな収入源の確保に取り組み、健全で安定的な経営を目指します。

平成 22 年度に新規事業化した高架下施設管理事業は、毎年、安定的な利益をもたらしており、経営の安定化に資するものであるため、県、市町が管理している駐車場事業への新規参入の検討など、収益源の多様化に取り組む。

(2) 安全で安心なサービスの提供

伊豆中央道江間交差点の立体化

平成 25 年度に予定されている東駿河湾環状道路の接続により、伊豆中央道は利用者の大幅な増加が見込まれており、江間信号交差点を原因とする渋滞へ対応するため、有料道路事業を活用し、道路の構造を平面交差から立体交差に改築することで、渋滞の緩和、交通事故抑制を図る。

道路施設の長寿命化対策を進め、道路災害を未然に防止し、安全で安心な道路の維持管理に努めます。

- ・ 橋梁や舗装の長寿命化対策

修繕計画に基づく修繕実施と点検の強化

- ・ 防災対策

道路災害防除計画に基づく防災工事の推進による雨量規制区間の緩和(解除の推進)

道路の耐震性の確保、避難場所となる休憩施設の更新・充実などにより、大規模災害においても、被害を最小限に抑えるよう、お客様に安全で安心な道路サービスを提供します。

- ・ 伊豆スカイライン沿道施設の整備検討
 - 防災拠点としての機能を付加した休憩所等の施設の充実
 - ドッグラン施設の整備
 - ラジコン、パラグライダー、自転車（ツール・ド・伊豆等）といった各種競技の拠点や観戦場所ともなる施設の検討

警察、関係行政機関や地域社会との連携により、交通安全啓発活動を推進し、交通事故のない、安全で安心な道路環境の提供を目指します。

- ・ 交通安全対策の推進
 - ゆずり車線、非常駐車帯及び視線誘導標の整備による安全で安心な快適走行の実現
- ・ 交通安全運動への参加
 - 伊豆スカイライン二輪車事故防止啓発活動の継続
 - 地元警察署が実施する交通安全運動への参加協力

(3) 国際化に対応した魅力ある道路管理

2020年東京オリンピック開催に向けて、伊豆スカイライン及び箱根スカイラインの再整備を行います。

1964年（昭和39年）の東京オリンピック開催に向けて、世界各地から東京に訪れる観光客を伊豆の隅々まで案内しようと、富士箱根伊豆国立公園内に建設された伊豆スカイラインであるが、その開通から50年を経過している。

2020年（平成32年）の東京オリンピック開催に対しても、東京に集中する国内外の観光客をおもてなしの心をもって伊豆の隅々まで案内し、尚且つ、伊豆、更には日本の素晴らしさに触れて頂くためにも、2020年までに再整備を行い、今後の50年についてもお客様に引き続き満足して頂ける道路管理を行う。

- 景観整備
- 多言語化
- 施設のバリアフリー化
- 環境への配慮
- 利便性やアクセスの向上化

伊豆スカイライン・箱根スカイライン周辺の自然環境、地質的特性、文化的遺産等多様な要素を生かし、景観の保全と快適性の確保に努め、魅力ある道路管理を推進します。

- ・ 国立公園やジオパークポイントを活かした整備
 - 国立公園を満喫できる環境を整えるための景観配慮型防護柵の整備や景観阻害樹木等の剪定及び散策路やトレイルの整備
 - 巢雲山など美しい眺望を確保するための展望公園の再整備及び維持管理
 - ジオポイント（玄岳、巢雲山）整備に向けた市町への協力。

外国人来訪者にもわかりやすい情報提供体制の充実を図ります。

- ・ 観光客への情報提供
案内サイン、公社ホームページ等の多言語化推進
スマートフォン、公共無線 LAN (WiFi) 等を利用した観光案内の検討
施設のバリアフリー化を図り、誰もが利用しやすい道路とします。
- ・ 公衆トイレ、展望台、料金所等の施設でのバリアフリー化推進
環境に配慮し、省エネルギーに向けた取組を推進します。
- ・ 省エネルギーへの取組
道路附属施設等への新エネルギーの積極的な導入や、EVスタンド導入の検討
公社道路の利便性やそのアクセス向上につながる取組を行います。

世界遺産である富士山や、箱根周辺を来訪された国内外からのお客様を伊豆に誘客を図るため、東名御殿場 IC から、伊豆山稜線を通り、伊豆高原に至る一連のルートにおける、伊豆スカイライン及び箱根スカイラインの両道路及びアクセス道路について、走行性・安全性の向上を図る。

- ・ 道路管理者、公安委員会への要望活動
- ・ 道路管理者と連携した、維持管理及び利用者への情報提供のレベル向上

(4) 地元と共に行う地域振興

地域や住民と共に歩むことにより、地域振興に貢献します。

- ・ 「富士山の日」前後の伊豆スカイラインの料金割引
「河津桜まつり」、「みなみの桜と菜の花まつり」や「雛のつるし飾りまつり」などで多くの観光客が伊豆に訪れ、主要な幹線道路である国道 135 号、136 号が大渋滞となる期間であることから、県、沿線市町・観光協会、鉄道業者などと協力し、伊豆スカイラインの料金割引とパーク & トレインを合わせて実施し、行楽車両の交通転換を促進することで、国道等の渋滞緩和や地域住民の生活環境向上を図る。
- ・ 道路公社ホームページの「伊豆の観光ポータルサイト」化を目指したりリニューアル
伊豆地域の観光情報は、そのほとんどが各市町単位での情報発信となっており、現状では伊豆全体としての広域な情報を発信しているサイトはほとんどない状況である。道路公社ホームページが、有料道路の魅力を伝え、観光地へのアクセスインフラとして、公社有料道路の活用を促進するのみならず、「伊豆の観光ポータルサイト」として伊豆の新鮮な観光情報を発信し、観光需要創出という社会的役割を担っていくサイトを目指す。
- ・ 浜名湖花博 10 周年記念事業への協力
平成 26 年 3 月 21 日から 6 月 15 日までの間、はままつフラワーパーク及び浜名湖ガーデンパークにて「浜名湖花博 2014～花と緑の祭典」が開催される。
当公社が管理する浜名湖新橋は、会場への主要なアクセス道路の一つであることから、このイベントに貢献できるよう関係機関と協力していく。

誘客イベント等を実施し、沿線周辺地域への観光客の誘致に努めます。

- ・ 伊豆スカイラインお客様感謝イベントの実施

お客様・地元への感謝を込めて、「目的地」の伊豆の素晴らしさを広くPRし、伊豆スカイラインを認知してもらい、今後の利用促進に繋げる。

地元市町の役場・観光協会の協力により、農産物・御当地グルメ・伝統芸能等を出展。

- ・ 首都圏などでの伊豆地域への誘客の実施

道路は手段の一つであって、目的地ではないため、伊豆スカイラインの場合、目的地となる伊豆の観光地への来訪者が増加しないことには、通行台数の増加は望めない。伊豆地域を訪れる観光客の大半は首都圏からであり、東駿河湾環状道路や圏央道の延伸・開通効果を期待し、神奈川や東京近郊の効果的な箇所にて、各伊豆市町観光協会などと共に、静岡県観光協会等が主催する誘客活動へ積極的に参画する。

- ・ 浜名湖新橋への誘客の実施

はままつフラワーパークなどの観光施設の利用者に対し、公社が主催し、浜名湖新橋のみならず、浜名湖周辺の観光協会等が作成した観光パンフレットを配布する誘客を実施する。

- ・ 沿線市町等が主催するイベントへの道路施設の活用

自転車（ツール・ド・伊豆等）、マラソンなどの各種競技等への道路施設の活用

静岡県道路公社の管理実績

これまでに、公社は一般自動車道 4 道路、有料道路 8 道路、駐車場 1 箇所を建設し、さらに、静岡県から一般自動車道 1 道路（浜名湖レークサイドウェイ）、有料道路 5 道路（弁天大橋、熱函道路、多米峠道路、天城トンネル、表富士周遊道路）を引継ぎ、道路の建設または維持修繕工事、料金徴収などの管理及び運営を行ってきた。

有料道路においては、料金徴収期間を迎えた道路は、順次、本来管理者に移管し無料開放してきた。また、料金徴収期限のない一般自動車道においても、市町村合併支援等の行政施策により譲渡してきた。

平成 24 年度における公社が管理する道路は、駐車場を含む 7 道路と平成 22 年度から管理を始めた国道 1 号高架下駐車場 21 箇所という状況である。

管理実績

高架下施設事業を含まない

事業名	道路名称	延長	県管理期間	公社管理期間
一般自動車道	伊豆スカイライン	40.6km		S37-
	日本平パークウェイ	7.4km		S38-H15
	浜名湖レークサイドウェイ	5.0km	S43-S46	S47-H18
	西伊豆スカイライン	6.7km		S44-H16
	箱根スカイライン	5.0km		S47-
有料道路	多米峠有料道路	2.9km	S41-S47	S48-S62
	表富士周遊道路	34.5km	S44-S58	S59-H6
	熱函道路	6.7km		S48-H9
	天城トンネル	4.1km	S45-S48	S49-H11
	弁天大橋	7.6km		S48-H14
	船原トンネル	2.0km		S55-H16
	村櫛館山寺道路	4.6km		S52-H19
	本坂トンネル	2.0km		S53-H19
	冷川トンネル	2.8km		S53-H20
	伊豆中央道	3.0km		(S60-H27)
	新掛塚橋	1.2km		(H元-H31)
	浜松駅南地下駐車場	駐車台数 502 台		(H5-H35)
	修善寺道路	4.8km		(H4-H37)
	浜名湖新橋	1.3km		(H15-H45)

注 1) 網掛けは償還、譲渡した道路

注 2) () 内は現時点での料金徴収許可期間