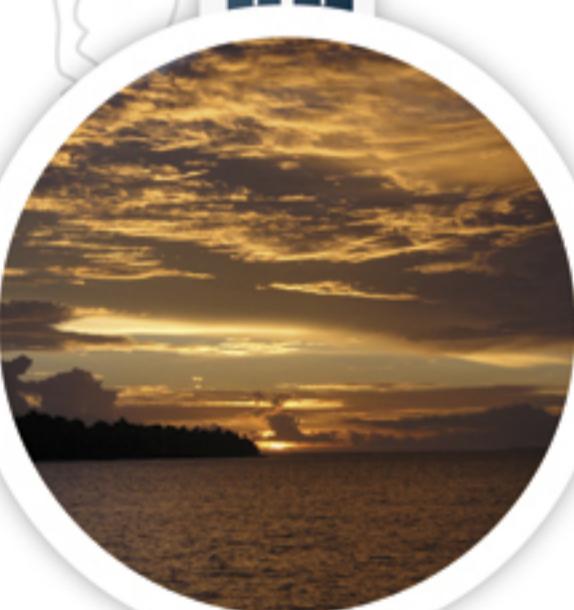


**静岡県  
東部地域  
防災・交通  
ネットワーク  
構築に  
向けての  
提言**

昭和会 東部ブロック  
静測協 東部支部

2013





はじめに	2
提言の趣旨及び骨子	4
主要提言内容	6
主要プロジェクト概要図	9
各地区プロジェクトの提案詳細	
下田・賀茂地区	10
三島・熱海・伊東・田方地区	12
沼津・裾野・御殿場 駿東地区	14
富士・富士宮地区	18
おわりに	21
提言団体会員一覧	22



静岡県東部地域は、我が国の首都圏～中京圏～関西圏を結ぶ大動脈の重要なエリアに位置し、日本の産業、文化の発展に大きく貢献してきた。

さらに当地域は「富士・箱根・伊豆」という日本を代表する観光地、保養地を控え、気候温暖、風光明媚な山あり、海あり、温泉ありの国際的にも知名度の高い観光リゾート地として知られている。

しかしながら一方では、伊豆地域をはじめとして静岡県東部地域は、全般に急峻な地形と脆弱な地盤により地震・風水害などの自然災害にたびたび見舞われ、道路・河川・急傾斜地等の安心安全な社会資本の整備状況は、いまだ十分とはいえない。また、慢性的な交通渋滞や豪雨災害等による通行止めは、住民の生活はもとより観光をはじめとした各種産業活動にとって大きな障害となっている。加えて3.11の大震災を踏まえ、発生が懸念されている南海トラフ巨大地震など、大災害に備えた防災・減災対策、特に基幹道路の早期整備・実現と老朽化するインフラの維持更新という視点から、社会基盤の再構築は絶対に避けて通れない優先的に取り組むべき今日的課題である。

また、静岡県東部地域は、観光・経済面に於いて重要で高い評価を得てきた地域であるにも関わらず、当地域の現状が本来の可能性を十分發揮できているとは言い難く、観光面ではむしろ低落の危機にあると言える。これは当地域が、地形・地理的に多種多様で個性的・分断型である故に固有の課題を抱え、まちづくりをはじめとした社会基盤整備や観光政策などが、それぞれの地域ごとに取り組まれる傾向が強く、加えて長引く景気の低迷も影響し東部地域としての、戦略性ある一體的発展の推進力が弱いままで推移してきたことが大きな原因と考えられる。

このため、近年の観光客数の減少を見ても観光地としての評価は、残念ながら高くなっているとは言い難く、首都圏から概ね100km圏内の他地域と比べ潜在力はありながらも、他地域の攻勢の前に当地域は劣勢に立たされているのが現状である。観光業並びにその関連業を生業とする就労人口の多いこの地域としては、世界に誇る地域の宝を生かして「観光力」を強化し、他の産業と共にこうした地域間競争に勝っていくことが我々にとって差し迫った課題である。

●今日、既に以下のようないくつかのプロジェクトをはじめ、様々な取り組みが始まっている。

ファルマ  
バー  
構想

富士山の  
世界文化遺産  
への登録活動

伊豆半島  
ジオパーク  
構想

フード  
バー  
構想

内陸  
フロンティア  
構想

上記等いずれのプロジェクトも、新たな発展の可能性が期待されるものであり、国策としての観光振興、さらに新東名高速道路の県内区間開通や伊豆縦貫自動車道、中部横断自動車道そして東駿河湾環状道路の建設という追い風が吹き、時代も大きな転換点であるこの今こそ地域に住む者自らが将来に向かって戦略的ビジョンを描き、一体となってその実現に取り組む絶好の機会ととらえるべきである。



静岡県東部地域防災・交通ネットワーク構築に向けての提言

これらを踏まえて私たちは『災害に強い基盤整備』と『観光産業をはじめとした各種産業振興』等の政策実現のため、特にその基盤になる道路(生活の道、産業の道、いのちの道)を中心とした『交通ネットワーク整備』についてここに提言し、『住んでよし』『訪れてよし』の東部地域の未来の礎を創造していくことを心より念願するものである。

## 静岡県東部地域 / 防災・交通ネットワーク構築によせて

芝浦工業大学大学院 工学マネジメント研究科教授 谷口博昭

この度30年ぶりに「静岡県東部防災・地域交通ネットワーク構築に向けての提言」をまとめられたことをお喜び致します。と同時に、地域を熟知している視点から、昭和会東部ブロックと静測協東部支部が連携共同し提言された、その努力と志に敬意を表する次第です。

日本は「道の文化」道がよくならなければ、地域のより良き発展はありません。特に、静岡県東部地域の様な交通結節地域では、広域的な幹線道路と環状道路によって、通過交通と地域内交通の分離が肝要であります。私も、当地域に2度勤務・居住し、日常的にその必要性を痛感しておりました。

本年4月末には、新東名の御殿場・三ヶ日間が開通、沼津インターから逐次開通してきている東駿河湾環状道路の伊豆中央道との接続も1年余後、伊豆縦貫道下田2期も本年度から新規事業化されるなど、一定の進展を見てきています。

しかし、グローバル化、少子高齢化・人口減少という大きな変化の世紀です。南海トラフ上の連動大地震も近い将来生起することが予想されています。更に、高度成長期に整備されたインフラの本格的な維持更新時期も近づいてきています。特に日本有数の観光地を有する当地域であります。新しいライフスタイル・観光・産業構造に相応しい生活社会インフラの根幹、「命の道」である交通ネットワークの構築が急がれます。

財政状況厳しい中で、整備財源をどう確保していくかです。無駄をなくしコストを削減する努力を継続するとともに、「PFIからPPPへ」、官民連携し新たな事業方式を実現していくことも必要かと想います。将来世代にしっかりとした交通ネットワークを残していくことは、地域のエゴではなく、デフレ状態にとどまっている我が国経済を、内需喚起・循環型成長経済へ転換することにもつながります。

この提言の早期実現と皆様方のご多幸を祈念し祝辞と致します。

平成24年10月吉日



提言の趣旨についての概要

提言の趣旨

道路の基本的役割は人と物の移動(交流と物流)であり、これを如何に安全かつ効率よく果たすかである。特に地方都市(ここでは、県東部地区)については、観光を含む産業・経済の活性化と南海トラフ巨大地震など大規模災害の防災・減災対策であり、これらの課題を実現するために最も基盤となる交通ネットワーク(主に道路)の充実が急務である。

よってここに提言するものである。

現状と課題

静岡県東部地域の道路の東西軸は、東名・新東名・国道1号線や国道246号線等、わが国の骨格となる道路が整備されてきているが、それに接続されている南北軸の主要幹線道路及び地域内幹線道路は、地域の進展・都市化に伴う需要に対し、充分な整備がされていないのが現状である。

伊豆半島地域(熱海、伊東、南伊豆地域など)

特に伊豆地域は全国でも有数な観光地であるが、道路整備が大幅に遅れており地震・風水害などによる通行止めも多く、医療施設などの不足から患者の緊急輸送をはじめ、地域住民の日常生活などへの不安はもとより、観光を始め地域産業の衰退が大きな課題となっている。

沼津・三島等の東部拠点都市地域

沼津・三島地区は交通の結節点となっているが、関連する都市計画道路の整備が遅れていることから週末及び観光シーズンはもとより、通勤時には地区内狭隘道路まで混雑を来すなど、拠点都市としての機能が充実果たせないのが現状である。

北駿(裾野、御殿場など)、岳南(富士、富士宮)地域

北駿、岳南地域にあっては企業立地も進み甲信越などの交流が進展している中、幹線道路の沿線は都市化によって通勤時や行楽シーズンの渋滞が各所で発生し、伊豆地域同様住民生活やこれからの観光・産業などの発展に影響を及ぼしてきている。





五章 第二節 提言の趣旨及び骨子

提案の骨子(課題への取り組み)

国際的な観光・交流圏域として、富士山と伊豆半島、箱根・丹沢山系が有する自然環境と魅力ある多彩な観光資源を活かすため、静岡県(東部)、神奈川県、山梨県は連携したネットワークの構築をしていく必要性がある。

道路の現状と課題や将来の地域ビジョンを見据えての道路整備の必要性を以下に提示する。

■安全・安心のための、みちづくり

○地震(南海トラフ巨大地震等)・風水害など大規模災害時に機能する緊急避難経路・輸送路の確保は大変重要であり、伊豆縦貫道と併せて伊豆半島地域に於いては、地域の孤立を防ぐため伊豆半島を環状する幹線と、随所に防災拠点が必要。

■産業や交流の拡充を図るための、みちづくり

○東部地域全体が富士・箱根・伊豆の全国でも有数な又世界にも発信できる観光地を抱えていることから観光をはじめ多彩な資源を活かした産業振興を活性化するため東西の交通軸(広基幹道路)に併せ、これ等に接続する南北の道路軸及び地域幹線道路ネットワークの整備が必要。

■環境や景観に配慮した、みちづくり

○伊豆地域の豊かな自然、美しい景観と調和のとれた道路整備が必要。

○交通渋滞は、経済的な時間損失、交通事故などの安全面、地球環境への負荷の低減など諸課題の解消の観点から道路の改良・整備が必要。

■地域と連携・協働による、みちづくり

○社会環境の変化(時代のニーズ)や地域の課題をモニタリングしながら、それぞれの地域のまちづくり(地域づくり)に基づいた道路整備が必要。

以上の観点を踏まえ、各地区の持つ魅力や課題を有機的に連動し、防災・減災を踏まえた総合的かつ一体的に整備を進めることに重点を置いて計画した。

また、地域住民だけでなく全国から、そして世界各国から訪れる人々の視点も踏まえ、静岡県東部地域のあるべき基盤整備について、「10 の主要プロジェクト」と「33 の各地区プロジェクト」としてここに提言する。

主要 10  
プロジェクト

各地区 33  
プロジェクト



→ 地域活性化と防災・交通に関する提言

## 10の主要プロジェクト

### 伊豆縦貫自動車道の早期全線供用開始（現計画の促進）

路線延長約60km



本道路は、伊豆地域住民の永年の悲願のみならず、富士山世界文化遺産、伊豆半島ジオパーク構想などを通じて世界的観光圏の整備を推進するための最重要交通ネットワーク構築（道路整備）であり、更に近い将来想定される大震災に対する防災対策上からも、緊急かつ最重要施策として早急に全線供用開始をすべきである。

### 伊豆半島周遊道路の開設（新規開設・一部改良）

路線延長約90km



伊豆半島の主要幹線道路は国道135号線（東海岸）・136号線（西海岸）と414号線（略半島中央）である。135号線と136号線はその多くが海岸線の急斜面を切り開き、市街地や集落地に於いては海岸部の低地を通過している。よって過去においても地震・台風などの災害に遭遇し、交通規制・通行止めが多くされてきた。

また想定される大震災などに於いては土砂崩壊はもとより、低地の市街地においては津波や地盤の液状化などによって壊滅的な被害が予想される。

これ等のことから国道135・136号線の災害時に代替すると同時に、半島の東・西をつなぐ接続機能を持った（仮称）伊豆半島周遊道路の開設（一部既存道路改良など）を提案する。またこの開設道路の沿線土地利用などを計り、地域資源を活かした産業の振興策も講ずる。（伊豆半島の新たな地域づくりとして、仮称「伊豆半島内陸フロンティア構想」などの推進）

### 伊豆湘南道路の計画推進（東駿河湾環状道路との接続）

路線延長約25km



国道1号線の小田原～三島間は箱根峠を越える道路であり急峻な山地で災害のリスクも高く、又道路構造上からも東西の主要幹線道路としては、国道135号線・同246号線をも含め現状では全く充分とは言い難い。

本提言道路は予てより計画がされていたが、その後進展はされていない。これは首都圏から静岡県東部及び伊豆への交通ネットワークの向上・強化のみならず、わが国の防災上のリスク分担の意味合いもあり重要な課題である。（また神奈川県との県境である、熱海市泉地区の生活環境及び防災対策上の改善に寄与する。）



近畿北陸トマーチ推進に向けたの取組

10の主要プロジェクト

国道414号線(BP)の早期供用開始と  
西浦道路(仮称)の計画推進

路線延長約28km



提案路線は、東名沼津ICより都市計画道路・三枚橋岡宮線を経て国道414号線(BP・口野放水路)から(仮称)西浦道路(～大瀬崎)までの一連の路線の改良・新設により、沼津市内の渋滞緩和と併せ沼津港並びに西伊豆観光全体の活性化の拠点地域としての機能・役割を果たすものとして期待される。特に西浦道路は、富士山の海越しの景観は世界に誇る絶景であるが、一方海岸線を通る県道沼津・土肥線の低地一帯は南海トラフ巨大地震などの大震災時に受けとされる津波や地盤の液状化などによる被害は甚大なものと推測される。以上の観点(観光・産業の振興と防災上の施策)からこのルートを一体的に早期実現を期待するものである。

東駿河湾環状道路・西進の早期事業着手  
及び東名・新東名のスマートI.Cの早期完成

路線延長約8km



富士地区～沼津・三島地区間のアクセスは国道1号線に依存しているところが大きく、朝夕の交通渋滞が激しく、昨今では始終混雑が常習化している。また、巨大地震発生時には、南北間の道路が脆弱であるため、当地域の被災の拡大が懸念される。

これを解決するための重要な路線として、東駿河湾環状道路の西進により現国道1号と結ばれ、渋滞緩和効果だけでなく、沿線の土地利用が進み、企業立地など経済面からも産業振興への期待が生まれる。また巨大地震発生時は、災害支援拠点ともなる東名、新東名にスマートI.Cができるることにより、サービスエリアと地域とのネットワークが構築され、迅速な救急・救命活動を支援することができ、経済効果も含め早期実現を大いに期待するところである。

東駿河湾環状道路・西進を新東名・新富士IC迄延伸

路線延長約16km



東駿河湾環状道路は前項にも述べたとおり、現国道1号の津波及び地盤の液状化の課題が残るため、井出地区よりそのまま東名沿いに西進し新東名、新富士ICに接続させる。(以下次項へ)

※富士・富士宮地区と沼津・三島地区の県東部2大拠点都市は隣接でありながら浮島沼を挟み地理的条件により、都市の連携が薄い状態が続いているが本提案(5)の実現により、愛鷹山麓及び浮島沼の環境や景観・災害に配慮した新しいまちづくりの構想に進展することも期待される。



近畿圏のトロード網に向けたの提言

10の主要プロジェクト

新富士IC～現国道139号線(旧西富士道路)のバイパスを新規開設  
(新富士IC～中央道河口湖ICを繋ぐ、仮称・西富士五湖線) 路線延長約41km



旧西富士道路の無料化によって交通量が増加し、沿線の都市化と併せ慢性的な渋滞と交通事故が増加し、行楽シーズンには富士宮市街の各所の交差点で渋滞が発生し住民生活に支障を来たしている。

本路線は高規格道路として整備し富士山世界文化遺産登録にむけて富士山周遊道路の一翼を担う。また PROJECT 3～6 の主要道路が接続することにより、首都圏・湘南・伊豆・富士地域など新たな観光・物流ルートが開ける。

国道469号線の整備充実(新東名小山PA・スマートIC予定地より  
国道138号線～国道52号線・中部横断自動車道を結ぶ) 路線延長約56km



本路線は大半の部分が整備されてきているが、国道 138 号線より新東名小山 PA・スマート IC 予定地まで延伸し、国道 138 号線から国道 52 号線までの一部未整備区間を整備し、中部横断自動車道(富沢 IC)へ接続する事によって、富士山周遊の最も近接する雄大な景観を堪能できるルートとして期待される。また沿線には観光・リゾート施設もあり、さらに休憩・展望施設など整備することによって、一層の観光振興が図られる。



小山町須走ICと小田原を結ぶ幹線道路(国道138号線)の  
整備・充実

路線延長約31km

言うまでもなく幹線道路はネットワーク化を図ることにより、その効果は倍増し有効性を高める。特に、富士・箱根・伊豆の観光道路として欠かせない主要道路は前述の PROJECT 3 「伊豆湘南道路」と、本路線の整備である。何れも観光シーズンや週末は慢性的な渋滞で、特に首都圏からの流入はこれ以上は望めないのが現状である。

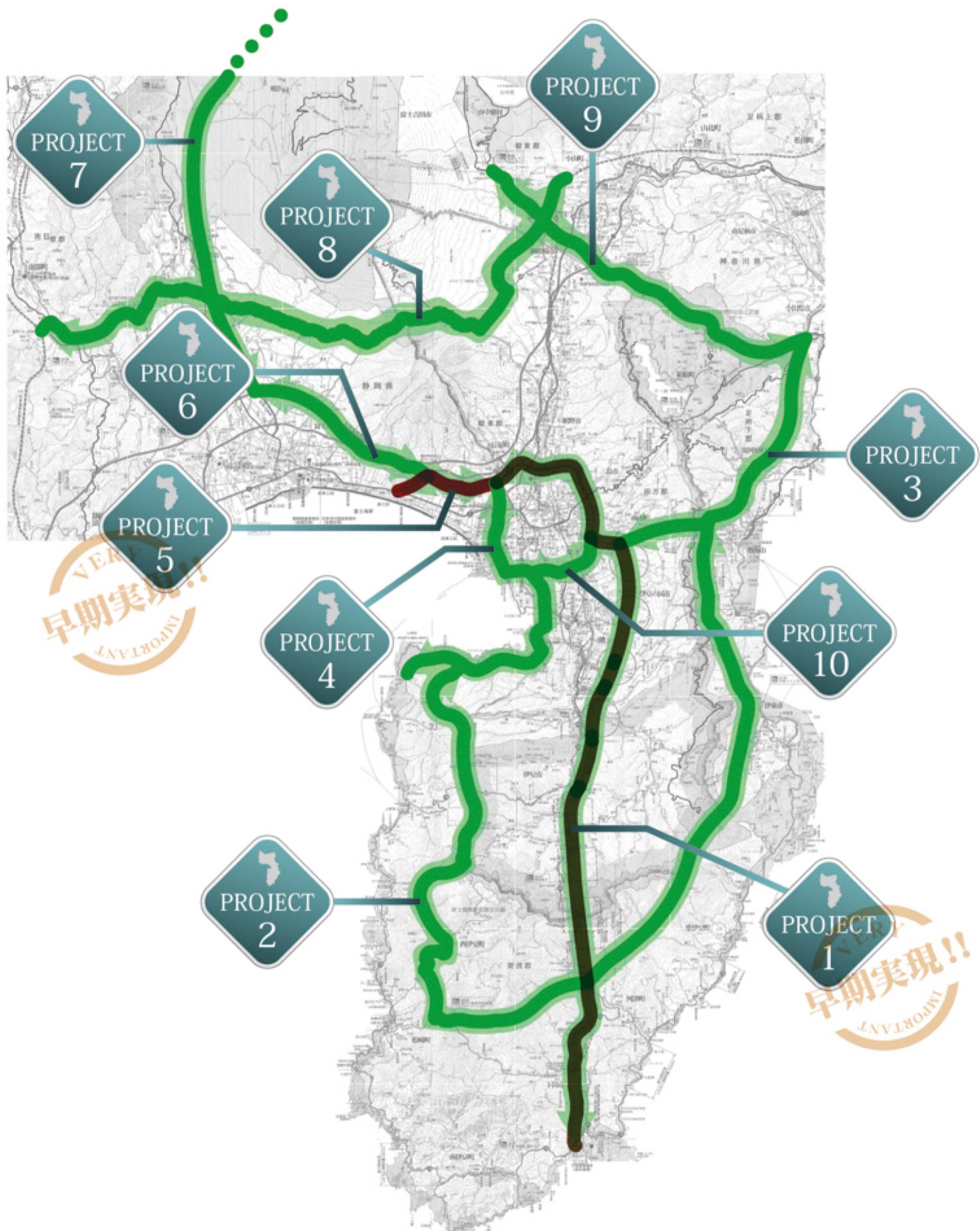
富士山の世界文化遺産、伊豆半島ジオパークなど観光資源による交流客数は益々増加するため重要施策の一つである。

沼津・三島拠点都市環状道路の整備充実

路線延長約7km



東駿河湾環状道路と国道 414 号線(BP)を活かし、沼津・三島市と長泉・清水町の中心部の外縁を循環する環状道路を整備する。特に都市計画道路三枚橋岡宮線の整備促進と函南町塚本～沼津市大平(国道 414 号 BP)の区間の新規路線整備が必要。これによる市街地中心部への通過交通の緩和と中心部への接続流入を効果的にし、中心市街地の活性化を併せて有効にする。





地理ネットワーク構築における特徴

下田・賀茂地区



伊豆半島周遊道路

新規提案・延長約 60 km

伊豆縦貫道の産業・防災面での補完的役割を持ち、伊豆半島の東西を繋ぐ幹線道路としてのネットワーク道路。眺望を楽しめる観光道路・中山間地の産業振興・防災対策等の役割・機能を果たす主要道路とする。(第3次救急医療への輸送道路の役割)



熱川地区～伊豆半島周遊道路へ接続

新規提案・延長約 6 km

熱川温泉郷としての観光道路の役割を果たすとともに、地域住民の生活圏の拡大、避難道路の確保、周遊観光として西海岸への接続道路、並びに第3次救急医療への輸送道路の役割等、多様な役割・機能を果たす。



稻取温泉～伊豆半島周遊道路へ接続

新規提案・延長約 7 km

稻取温泉郷としての観光道路の役割を果たすとともに、地域住民の生活圏の拡大、避難道路の確保、周遊観光として西海岸への接続道路、並びに第3次救急医療への輸送道路の役割等、多様な役割・機能を果たす。



白浜地区～伊豆縦貫道

新規提案・延長約 4 km

国道135号線の河津・下田間の渋滞解消のため、伊豆縦貫道へのアクセス道路を確保する。併せて、中山間地の産業振興及び、西海岸への交通ネットワークを充実させる。



南伊豆地区～伊豆縦貫道

新規提案・延長約 12 km

南伊豆地区から伊豆縦貫道(下田北IC)へのアクセス道路の整備により、南伊豆地区的観光・産業振興が期待される。併せて、生活圏の拡充・改善、併せて第3次緊急医療体制の輸送道路としての期待・効果は大である。



南伊豆地区～西伊豆地区

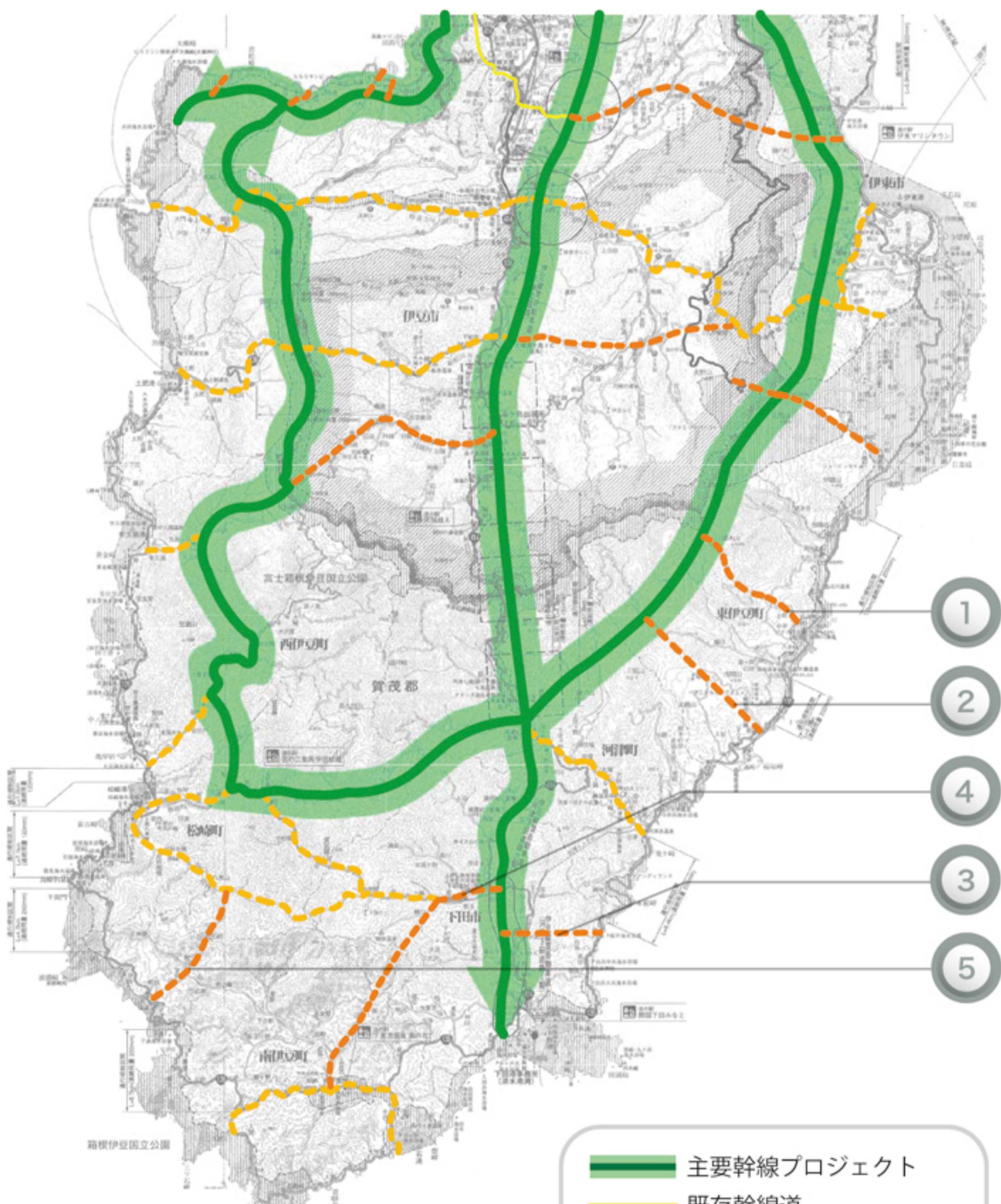
新規提案・延長約 6 km

南伊豆地区から、下田～西伊豆方面へのアクセス充実を図る事により、観光及び生活圏の拡充、改善に寄与する。



近畿地方活性化推進に向けた提言

下田・賀茂地区



主要幹線プロジェクト

既存幹線道

新設・改良道路

既存道路 / 一部拡幅・改良



三島・熱海・伊東・田方地区



### 小山町～熱海市姫の沢

道路整備・新規提案・延長約 31 km

北駿から伊豆・箱根へのネットワーク強化のため、熱海で伊豆半島周遊道路と伊豆・湘南道路に結節し、箱根・伊豆を結ぶ南北の山麓道路として観光、防災面の強化が図られる。



### 小田原～熱海市泉地区付近～熱海市姫の沢～函南IC (伊豆・湘南道路)

道路整備・新規提案・延長約 25 km

国道1号線のバイパス機能を持ち、また小田原(湘南・関東)～熱海(伊豆)～県東部拠点地域を結ぶことによって、交通利便性の向上や箱根・伊豆国立公園一体化が図られる。なお熱海市泉地区は、かつてその帰属を巡って静岡・神奈川両県が争い、まだわだかまりがあるが、これによりむしろ静岡・神奈川(伊豆・関東)のかすがいとなる。



### 伊豆半島周遊道路

道路整備・新設 / 既設利用・延長約 90 km

観光シーズンの慢性的渋滞の緩和、防災上海岸線道路の寸断の際機能する幹線道路として熱海から東海岸を標高50～100m以上の高さで南下し、河津町～松崎町～西伊豆町～沼津市南部へ至る周遊道路。

但し西伊豆は急峻で海岸近くの建設は難しいので、西伊豆バイパス(風見峠～土肥峠)、西伊豆スカイライン(土肥峠～戸田峠)を併用する。



### 函南町丹那～伊豆半島周遊道路(熱海)～国道135号線(熱海市中心部)

道路整備・新規提案・延長約 9km

災害等により熱海市の海岸線が寸断された際の、山側からの熱海市市街地へのアクセス道路(櫛の歯道路)を確保するため。また災害に脆い熱函道路を補完するとともに、東海岸の熱海と熱函・県東部拠点地域間の往来を楽にするため。



### 伊豆半島周遊道路～国道135号線(熱海市網代)

道路整備・新規提案・延長約 2km

災害等により熱海市の海岸線が寸断された際の、山側からの熱海市網代地区へのアクセス道路(櫛の歯道路)を確保するため。また恒常的な渋滞解消により観光業他の活性化が期待される。



### 伊豆の国市田原野～伊豆半島周遊道路～国道135号線(伊東市湯川)

道路整備・新規提案・延長約 12 km

災害等により伊東市の海岸線が寸断された際の、山側からの周遊道路経由で伊東市湯川地区へのアクセス道路(櫛の歯道路)を確保するため。また恒常的な渋滞解消により観光業他の活性化が期待される。



三島・熱海・伊東・田方地区



伊豆縦貫道(湯ヶ島)～中伊豆バイパス

道路整備・新規提案・延長約 9 km

伊豆縦貫道から中伊豆バイパス～伊東市内へのアクセス道路(櫛の歯道路)を確保する。伊東市大室山～伊豆市土肥への伊豆を横断するジオパーク幹線道路として、また、富士山の眺望等観光業の活性化をはじめとする内陸フロンティアとしても期待される。



伊豆半島周遊道路(伊東市)～国道135号線(伊東市八幡野)

道路整備・新設/改良・延長約 7 km

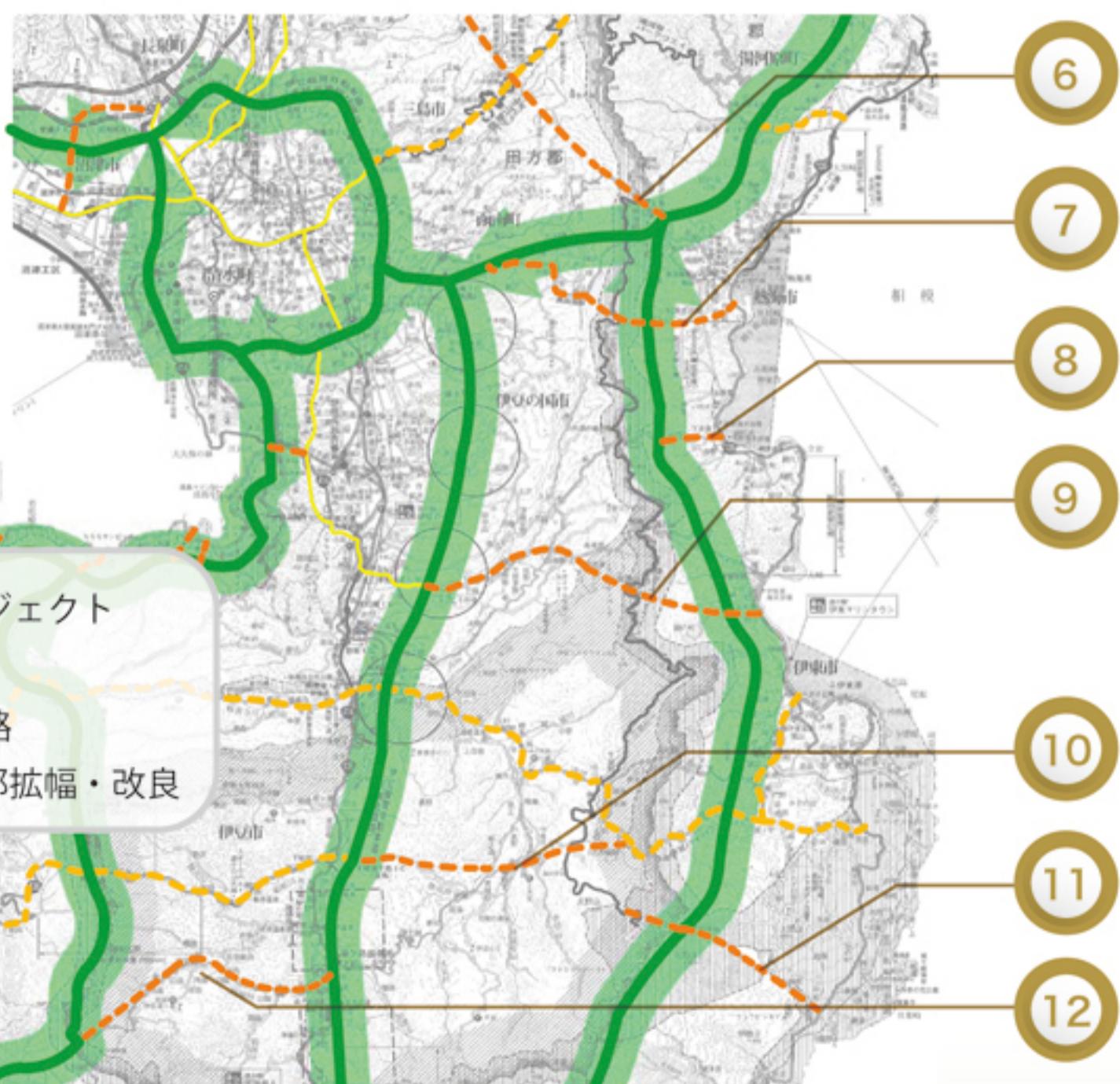
周遊道路から伊東市八幡野地区へのアクセス道路(櫛の歯道路)を確保するため。ジオパークの一番の見どころの城ヶ崎海岸への利便性の向上で、観光客の安心安全、また観光業他の活性化も期待される。



伊豆半島周遊道路～仁科峠～伊豆市持越～伊豆縦貫道(伊豆市湯ヶ島)

道路整備・改良・延長約 10km

急峻な西伊豆と伊豆半島周遊道路へのアクセス道路(櫛の歯道路)は将来の課題としても、せめて伊豆縦貫道湯ヶ島地区から伊豆を横断して周遊道路(西伊豆道路)へ直結する主要幹線道路が必要。ジオパーク関連道路としても期待される。





近畿北陸トヨー山地に向けた提案

沼津・裾野・御殿場・駿東地区



東駿河湾道路井出地区～新東名富士 IC

道路整備・新規提案・延長約 16 km

沼津と富士を結ぶ路線は有料道路を除くと、いずれも海岸線か軟弱地盤を通過している。そのため、東駿河湾環状道路井出地区から愛鷹山麓を通り、新東名富士 IC までを結ぶことにより防災面や愛鷹山麓沿いの土地の有効利用が図れる。



小山町～熱海市姫の沢

道路整備・新規提案・延長約 31 km

北駿から伊豆・箱根へのネットワーク強化のため、熱海で伊豆半島周遊道路と伊豆・湘南道路に結節し、箱根・伊豆を結ぶ南北の山麓道路として観光、防災面の強化が図られる。



新東名及び現東名 SA～国道 1 号 BP

道路整備・新規アクセス・新規道路・延長（約 3 km・約 6 km）

国の根幹をなす主要幹線と、現国道 1 号線を結ぶことにより、愛鷹山麓の有効な土地利用（産業振興等）を促進するとともに沼津 IC の混雑・渋滞を補完し、沼津市内・沼津港への交流人口の増大と、西伊豆観光の玄関口の役割を担う。併せて、災害時に SA が新東名の災害物資等の集積発送拠点になりうることを考慮すると、重要な路線となる。



沼津 IC～国414号 BP (口野放水路)

道路整備・新規提案・改良拡幅・延長約 9 km

沼津市内の渋滞緩和のため、また沼津港へのアクセス強化による観光活性化。津波被害の避難路としても有効である。



国414号 BP (口野放水路)～西浦地区(井田)

道路整備・新規提案・延長約 19 km

口野付近～西浦地区までの県道沼津土肥線は、狭隘道路のため、渋滞及び安全性の確保ができないのが現状である。津波災害の避難路として又、西伊豆観光へのアクセス道路としての役割・機能は大であり、併せて沿線の土地利用の促進が図られる。駿河湾からの富士山のロケーションは三浦地区の活性化に寄与する。



西伊豆スカイライン～戸田地区アクセス

道路整備・新規アクセス・延長約 3 km

幹線道路と各集落を結び、観光シーズンの渋滞緩和をはかる。又、災害時には西伊豆周遊道路とネットワーク化することにより、各集落の孤立を防ぐ重要な路線となる。



第1章 第1回会議で取り扱った各地区の概要

## 沼津・裾野・御殿場・駿東地区



**西浦道路～(江梨地区アクセス・木負地区アクセス・重須地区アクセス)**  
道路整備・新規アクセス・延長(約1km・約1km・約2km)  
幹線道路と各集落を結び、観光シーズンの渋滞緩和をはかる。又、災害時には各集落の孤立を防ぐ交通ネットワークとする。



**伊豆周遊道路～国道414号B.P.・西浦道路**  
道路整備・新規幹線・延長約11km

伊豆周遊道路と、西浦道路・国414号B.P.を接続することにより、戸田地区の活性化及び西伊豆地区全体の産業・観光の連携が強化され、生活圏の拡大が図られる。併せて、災害時海岸線集落からの避難路として重要な幹線となる。



**現伊豆縦貫道(沼津市口野付近)～国道414号B.P.(静浦長岡線)**  
道路整備・新規幹線・延長約1km

国道414号バイパス(海岸部)と、現伊豆中央道(内陸部)を結ぶ事により、田方・伊豆方面と沼津地区との交通ネットワークの充実が図られる。そのことにより、特に沼津港及び沼津市南部地域の産業・観光振興が図られる。



**東駿河湾環状道路(函南町塚本)～国414号(沼津市大平地区付近)**  
道路整備・新規幹線・延長約7km

東駿河湾環状道路のうち、函南町塚本付近から国414号B.P.を結ぶ幹線を新設し、眞の意味での環状型道路の完成を目指す。中心市街地、観光ルートの充実と渋滞緩和に有効となる。



**仙石原新田線～富士南麓道路**  
道路整備・新規+改良拡幅・延長約13km

仙石原新田線は狭隘道路多いため、早期に完全2車線化に改良し、富士南麓道路と連絡することで、富士山～箱根を連結する広域観光道路とする。併せて、富士山噴火時には避難道路として重要な位置づけになる。





第1章 第1回会議に向けた各地区の提言

## 沼津・裾野・御殿場・駿東地区

### 富士南麓道路(国道469号線)

PROJECT  
8

道路整備・新規+改良拡幅・延長約 24 km

完全2車線化を早期に進め、東は新東名御殿場ICへ接続することにより、富士山周遊道路としての機能を担う。富士山噴火時には避難路として機能する。

### 富士南麓道路～新東名仁杉IC(周辺整備)

PROJECT  
8

道路整備・改良及び一部新規・延長約 9 km

新東名高速道路御殿場仁杉IC整備に併せ、既存路線の更なる利便化を図る。国道469号線～国138号線～新東名仁杉御殿場ICの接続により、交通渋滞の増加の緩和を図り、物流および観光ルートを確保する。

### 国道138号線～新東名仁杉IC

PROJECT  
8

道路整備・新規アクセス・延長約 4 km

整備計画の進む国道138号線を交差し、国道469号線の北側への延伸ルートを計画し、予定されるスマートインターチェンジへのアクセスを図る。併せて、富士山世界遺産登録に伴う観光人口の増加に対して円滑な交通ネットワークの確保を図る。

### (通称)団地間連絡道路

20

新規アクセス・一部既存路線改良・延長約 7 km

国道469号線御殿場区間の西側を通過するルートの新設をする。当該ルートは通称「団地間連絡道路」として計画されたものであり、一部区間の供用は済んでいるものの、全線開通までは至っておらず、早期の建設が待たれるところである。

このルートが整備されることにより、地元車両・自衛隊関係車両と観光・物流車両との分断をし、市内の渋滞解消を図ることが可能となる。

### 県道山中湖小山線明神峠バイパス

21

道路整備・一部新規整備・延長約 8 km

既設路線の急峻部分(山梨県境部)をトンネル等により改良し、バイパス化を図り、生活圏の拡大を図るとともに、災害時の代替路線の確保を確実なものとする。併せて、新東名小山PA(スマートIC)への接続することにより更なる利便化を見込む。

### 県道御殿場大井線小町竹之下～神奈川県境部

22

道路整備・現道拡幅+改良・延長約 4 km

既存路線の改良整備により、国道246号線の災害発生時の代替路線としての機能を確保する。併せて、整備後は混雑時の迂回ルートとしても機能する。



第2回のヒアリングに関する報告書

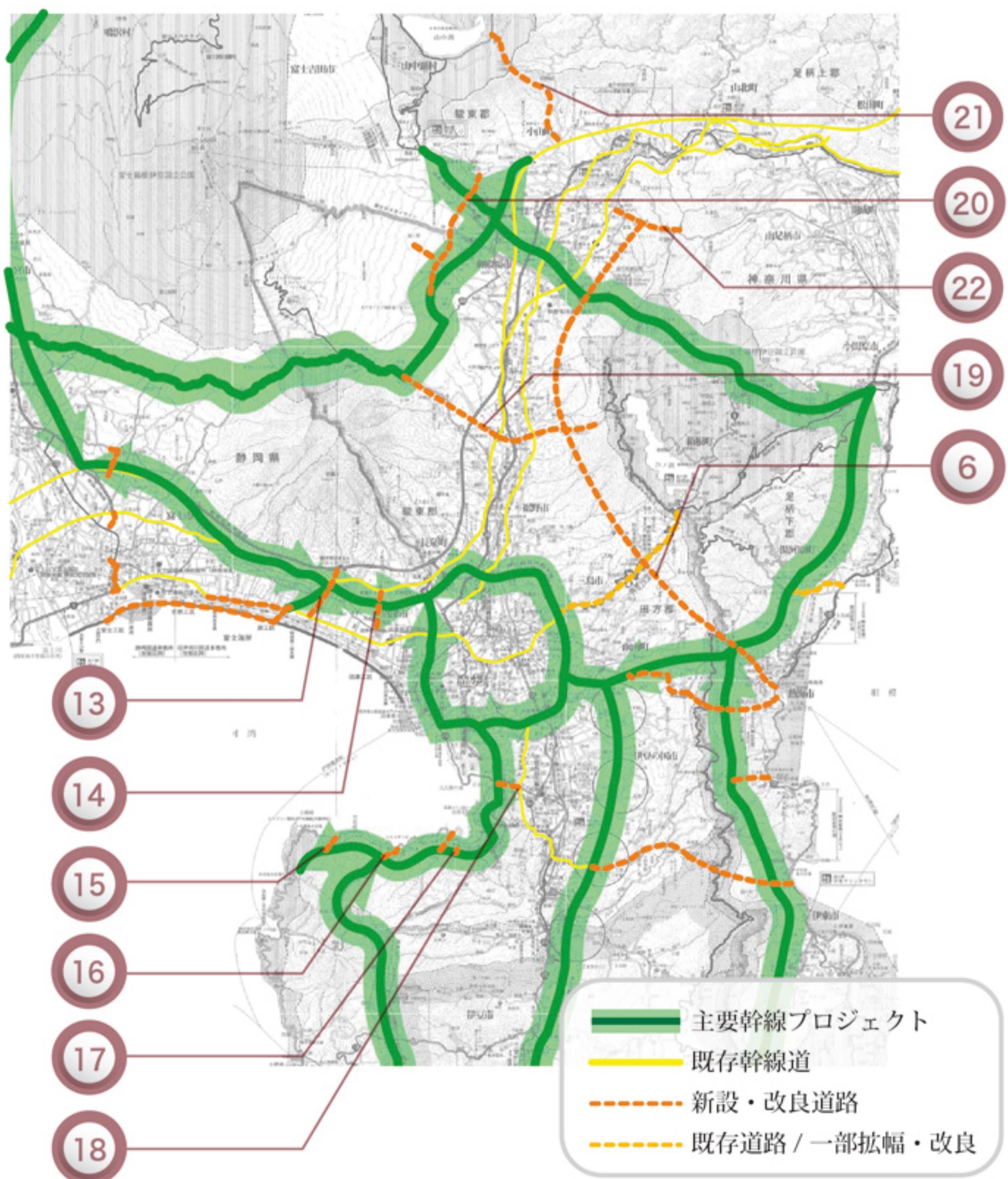
## 沼津・裾野・御殿場・駿東地区



### 小山町須走から御殿場萩原の国道138号バイパス整備

道路整備・新規幹線・施設整備・延長約 12 km

休日などの慢性的な渋滞解消を図るため、現在進めている国道 138 号バイパスの早期完成を図る。





第2章 第1節 地域別に見た各地区の概要

## 富士・富士宮地区



### 東駿河湾環状道路・西進道路(沼津市根古谷～東名新富士IC)

基幹道路・新規提案・延長約 16 km

国道1号沼津一本松地区は軟弱地盤等の課題を常に抱えている為、沼津市根古谷地区から新富士 IC を連絡する大規模地震や、液状化等に対応した強靭な幹線道路の新設を推進する。



### (仮)西富士五湖線(新東名新富士IC～中央道河口湖IC)

高規格道路・新規提案・延長約 41 km

現況は西富士道路の無料開放に伴い、交通量が増加して富士宮市街地や河口湖周辺の市街地では、慢性的な渋滞により交通事故も増加している。本路線は、富士山文化遺産登録を前提に観光振興と大規模災害の緊急支援物資輸送路として期待される。



### 富士南麓道路(国道469号線)

基幹道路・新規提案・延長約 32 km

富士市と富士宮市の一部が整備されているが、静岡県東部地区の東西軸を形成する基幹路線として、富士宮市柚野～稻子川、及び稻子川～山梨県南巨摩郡南部町佐野川までトンネルで結び、中部横断自動車道・富沢 IC 予定地までを結ぶ路線とし、併せて富士・富士宮方面からのアクセス路線として早期の完成を推進する。



### 富士海岸堤防(沼津市一本松～新川富士川橋)

堤防強度アップ・新規提案・延長約 18 km

現況は海岸管理及び一般車両が通行しているが、地震に対する強度補強を行い平常時には幹線道路として利用する。併せて、歩道及び自転車専用道等を付加して、住民生活や観光・レクリエーション等に活用する。災害時には付近住民の避難空地として活用する。



### 国道1号線(新富士川橋～前田)

平面道路→高架 / 平面区間・延長約 4 km

高架化することにより、現状の平面交差による慢性的な交通渋滞が緩和され、併せて東西幹線軸の物流が潤滑・活性化する。又、大規模地震による津波時に付近住民の避難地として利用も可能となる。



### 国道1号線(桧町～一本松)

平面道路→高架 / 新規提案・延長約 5 km

現状が高架から平面交差に移行しているが、本区間を高架にして東駿河湾環状道路と高架で接続させることにより、予想される渋滞緩和を図る。又、大規模地震による津波時に付近住民の避難地として利用も可能となる。



さほどの十ふたつめに回るの折り

## 富士・富士宮地区



### 国道139号線(富士市鮫島～青島富士改良)

継続・早期完成・延長約 1km

富士市内の南北軸を形成する国道 139 号線を国道 1 号富士由比バイパスと接続することで、市街地部における交通混雑の緩和が図れる。事業継続中であるが早期完成を要望。



### 国道139号(富士IC～青島)

平面道路→高架 / 新規提案・延長約 3km

国道 139 号富士改良は既設国道への接続計画であるが、青島～富士 IC まで高架化することにより、多発する事故防止と国道 1 号線、富士 IC、新富士 IC の潤滑な接続が図られる。



### 新々富士川橋(富士市岩本～木島)

新橋架設・1 橋

現在の富士川下流部には国道 1 号新富士川橋と富士川橋しかなく、富士川を挟んで朝晩の通勤、通学の時間帯には慢性的な渋滞が起きている。渋滞緩和及び富士川右岸及び山梨方面とのアクセスが良好になる。



### 五味島岩本線・富士市岩本～米之宮

道路整備・早期完成・延長約 3km

幅員狭小の為通行に支障を来たしている整備拡幅することにより、通行がスムーズになり安全通行が図れる。新々富士川橋と富士中央市街地とのアクセスが良好となる。事業継続中であるが早期完成を要望する。



### 本市場大渕線・富士市米之宮～大渕

新規道路整備・早期完成・延長約 5 km

都市計画道路として一部整備を行なっているが早期の完成を要望する。富士中央市街地から南北軸での新富士 IC へのアクセスが良好になる。岳南北部幹線との同時整備により、富士・富士宮の経済の活性化を促す。



第1章 第1節 富士・富士宮地区



岳南北部幹線・富士市大渕～富士宮市大岩

新規道路整備・早期完成・延長約 7 km

都市計画道路として一部整備を行なっているが、早期の完成を目指す。富士宮北部と新富士 IC へのアクセスが良好になることにより、富士・富士宮間の物流効率が上がり、企業立地・産業振興に寄与する。又、大規模災害時の緊急輸送ルートも担える。



富士川身延線・富士市北松野～富士宮市長貫

道路整備・早期完成・延長約 9 km

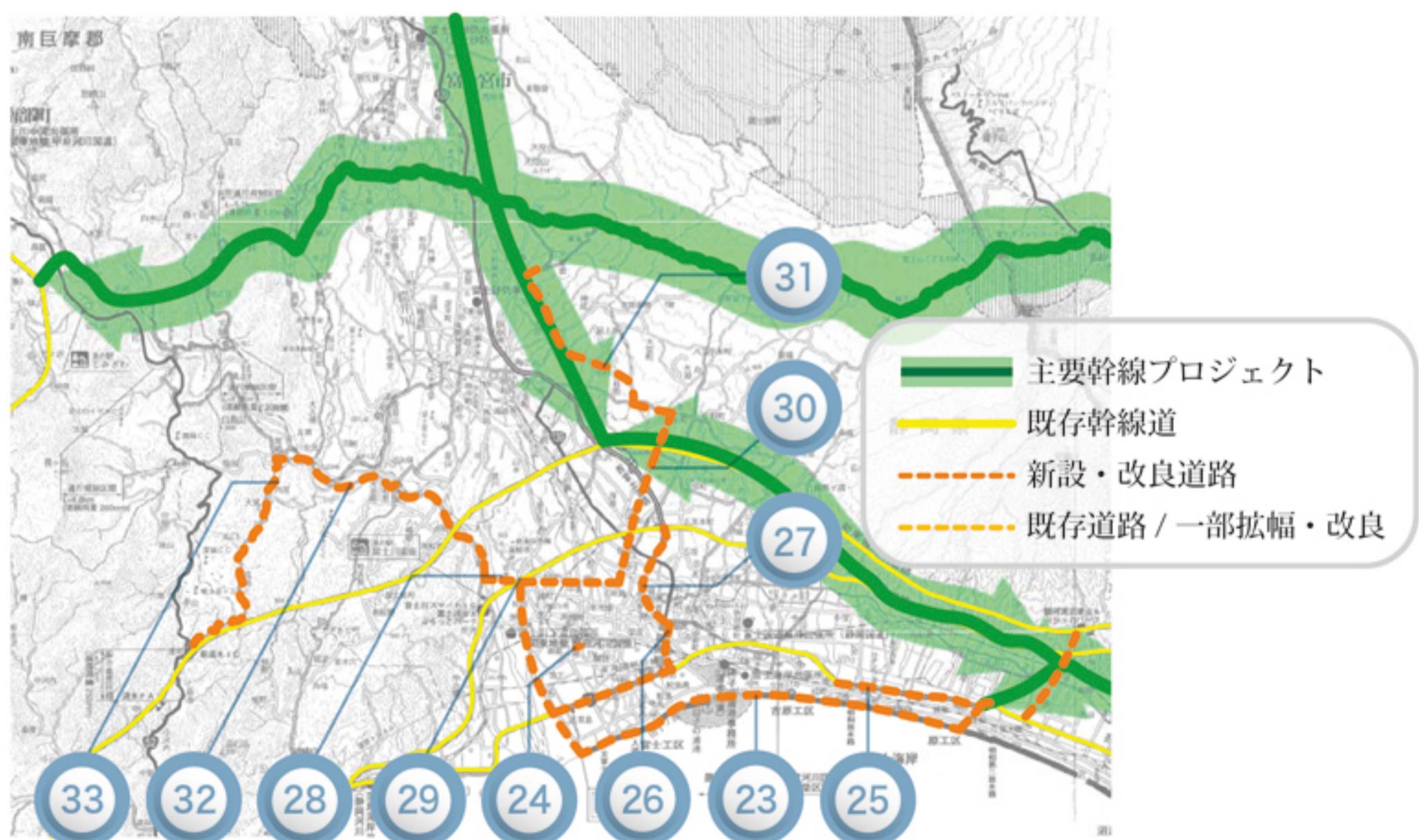
新々富士川橋の整備と併せ、未整備部分の改良整備により、山梨方面との交流(観光・産業振興等)が活発になり、地域活性化に繋がる。



清水富士宮線・富士宮市内房～新清水IC

道路整備・早期完成・延長約 8km

富士宮市芝川地区からの新東名へのアクセスは新清水 IC の利用となるが、本区間の道路の整備を早期に推進する(完成する)ことが中山間地の活性化に繋がる。





### 静岡県東部地域防災・交通ネットワーク構築に向けての提言

昭和62年、「地域の発展と安全安心の社会基盤整備」を主眼に静岡県建設業協会・昭和会は、「静岡県の防災・交通ネットワーク」を提言しました。そのうち多くの提言が実現されました。しかし25年（四半期）を過ぎて新たな社会・経済環境の変化が来されました。

この度、昭和会と静岡県測量設計業協会・東部支部は連携して引き続きこのテーマ（前述の防災・交通ネットワーク）に取り組むことにしました。

地域密着型の建設産業として地域の地形・地質、気候・風土に精通しているだけでなく当該地域で生活をし企業活動をしていることから、利用者や住民の視点からの確かな提言ができるものと自負しています。

今正に新東名高速道路が開通し、一方で南海トラフ大地震が想定されるなど新たな局面を向かえるとともに、中央道の笛子トンネルを契機とした社会インフラの老朽化への対応が必要になり「持続可能な観光や各種産業の振興」と「災害に強い基盤整備」に加え、施設の長寿命化を見据えた「維持管理」などの課題を解決しつつ地域の健全な発展を願い、「静岡県東部地域防災・交通ネットワークの構築に向けて」をここに提言させていただきました。実現性や予算面など厳しいものがあると思いますが、今「50年、100年の計」を踏まえて取り組まなければならないものと思料します。

関係官公庁はじめ、地域の経済団体など多くの皆さんにご理解とご活用をいただければ幸甚の至りであります。

平成25年5月

(一般社団) 静岡県建設業協会

昭和会 東部ブロック代表幹事 石井源一

(一般社団) 静岡県測量設計業協会

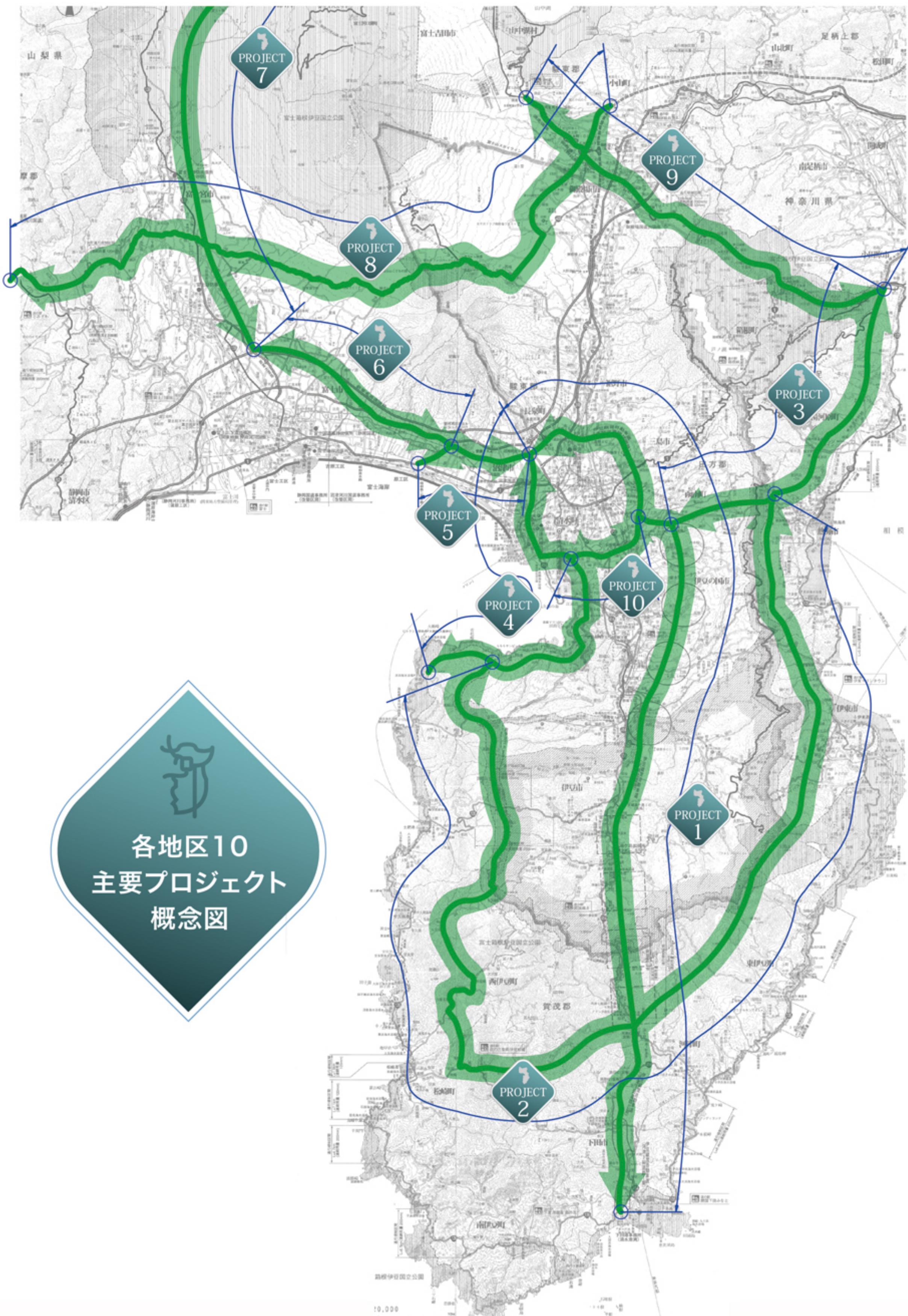
東部支部 支部長 杉山 博

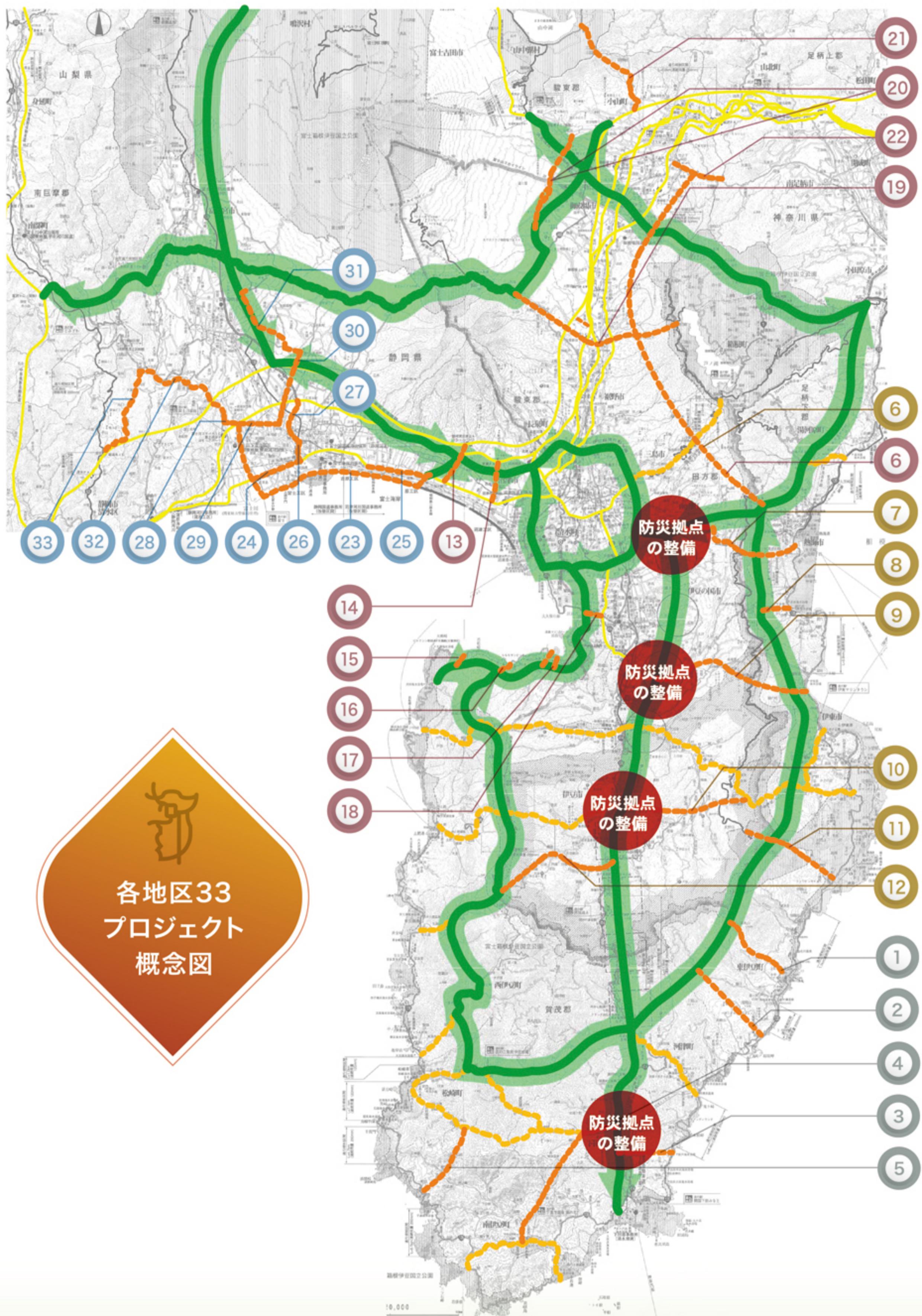




整理次第十二～十三回議題に向けたの概要

		一般社団法人 静岡県建設業協会 昭和会 東部ブロック	一般社団法人 静岡県測量設計業協会 静測協 東部支部
下田・賀茂地区		河津建設株式会社(地区代表) 丸三工業株式会社 東海建設株式会社	株式会社ウエマツコンサルティング 有限会社渡邊測量事務所 株式会社日測コンサルタント
三島・熱海・伊東 田方地区		小野建設株式会社(地区代表) 青木建設株式会社 駿豆建設株式会社 山本建設株式会社 株式会社齊藤組 土屋建設株式会社 青木興業株式会社	関東測量設計株式会社 佐藤測量設計株式会社 静岡コンサルタント株式会社 鈴木設計株式会社 東亜測量設計株式会社 協和コンサルタント株式会社 綜合開発技研株式会社 東和設計株式会社
沼津・裾野・御殿場 駿東地区		臼幸産業株式会社(地区代表) 株式会社土佐谷組 株式会社集組 落合建設株式会社 小林建設株式会社 渡邊工業株式会社 株式会社林組 株式会社オサコー建設	キュウメートル株式会社 株式会社建友 株式会社サンアイ技研 伸東測量設計株式会社 新日本設計株式会社 株式会社東海建設コンサルタント 株式会社東日 中央建コン株式会社 株式会社アクト 有限会社小林技研興業 株式会社駿河調査設計 株式会社滝口測量設計 東静測量設計株式会社
富士・富士宮地区		株式会社石井組(地区代表) 株式会社西尾組 株式会社井出組 井上建設株式会社 井出徳建設株式会社 株式会社三和工務店 株式会社大石組 株式会社三与建設 松本工業株式会社 株式会社藤島組 遠藤建設株式会社	有限会社青木測量設計事務所 株式会社協和工務店 株式会社土屋測量設計 株式会社富士測量事務所 株式会社坪井工務所 東海技術開発株式会社 富士設計株式会社 富士エステート測量株式会社





## 静岡県東部地域 / 防災・交通ネットワーク構築に向けての提言

編集・発行：(一般社団) 静岡県建設業協会 昭和会 東部ブロック

(一般社団)静岡県測量設計業協会 東部支部

連絡先 : 054-255-0238

平成 25 年 5 月





昭和会 東部ブロック  
静測協 東部支部  
2013