

伊豆地域の有料道路

令和5年3月6日
静岡県交通基盤部道路局

いっしょに、未来の地域づくり。New Public Engineering for SHIZUOKA

静岡県交通基盤部

次 第

1 伊豆地域の道路の現状

- (1) 全体
- (2) 伊豆中央道・修善寺道路
- (3) 国道414号 静浦バイパス

2 伊豆中央道・修善寺道路を無料化した場合の影響

3 伊豆地域の道路の現状（まとめ）

4 今後の取組

- (1) 伊豆中央道・修善寺道路
- (2) 国道414号 静浦バイパス
- (3) 生活道路の流入対策
- (4) 伊豆中央道・修善寺道路、静浦バイパスの料金徴収期限

5 今後の取組（まとめ）

いっしょに、未来の地域づくり。New Public Engineering for SHIZUOKA

静岡県交通基盤部

1 伊豆地域の道路の現状 (1) 全体 <渋滞や通行止めの発生>

- 伊豆地域の道路は、慢性的な渋滞、災害による通行止めが発生
- 限られた予算で道路ネットワークを整備し、機能強化が必要
- 道路整備の費用を要するトンネルや橋などの構造物が多い

伊豆北部地域における渋滞箇所



出典：静岡県道路交通渋滞対策推進協議会資料

伊豆地域の国道※における通行止め実績

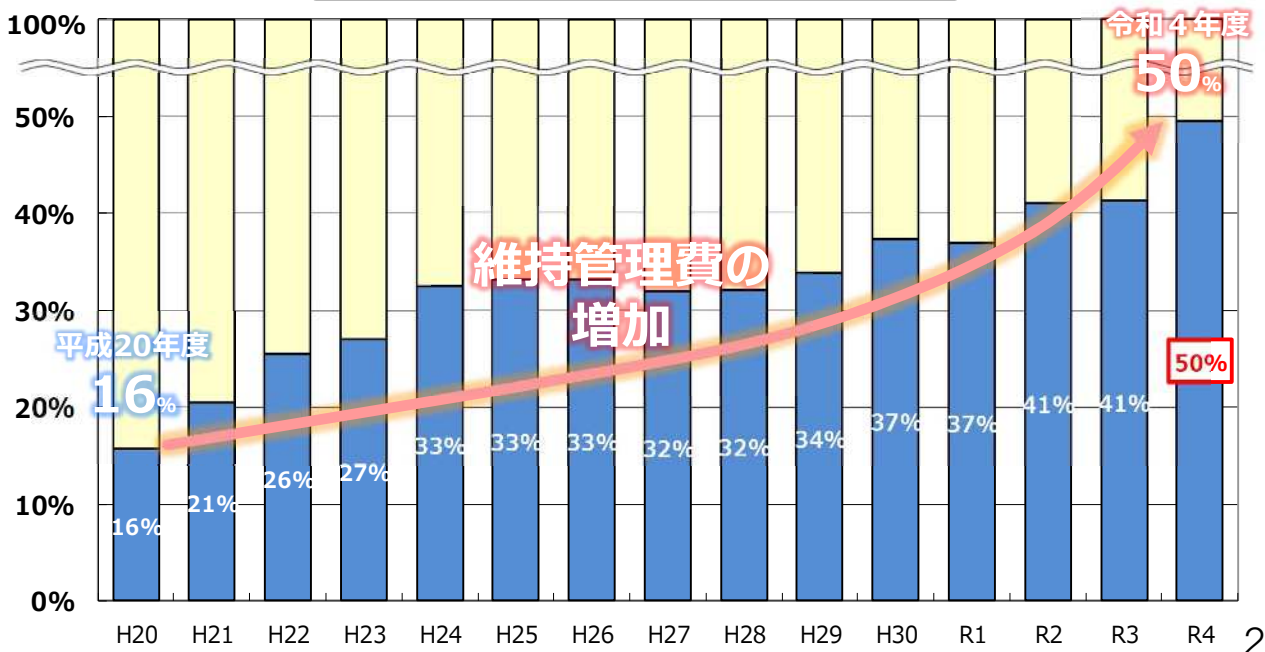
※国道135号、国道136号、国道414号（旧道除く）



1 伊豆地域の道路の現状 (1) 全体 <道路予算の状況>

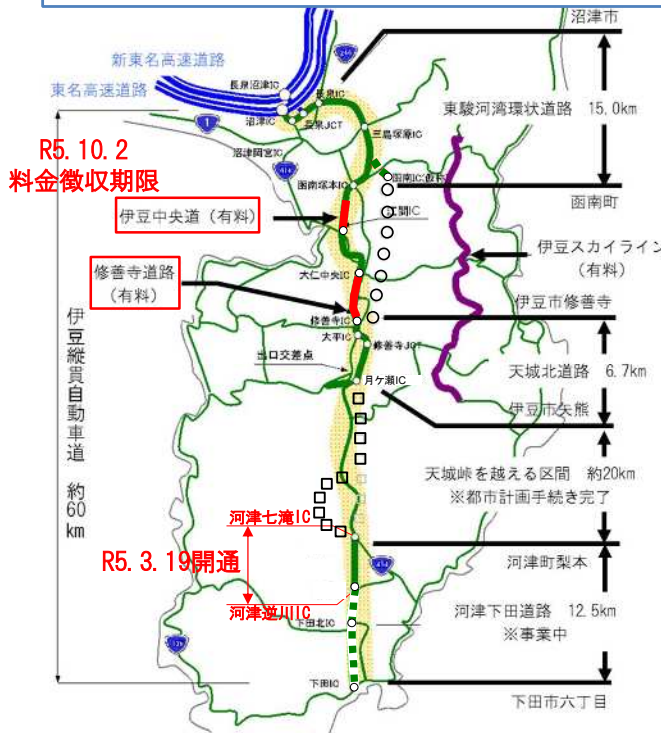
- 道路予算は平成10年度以降減少し、近年はピーク時の約3割
- 維持管理費の割合は年々上昇しており、近年は予算の半分程度
- 道路整備の財源を確保が重要

静岡県の道路予算における維持管理費割合の推移

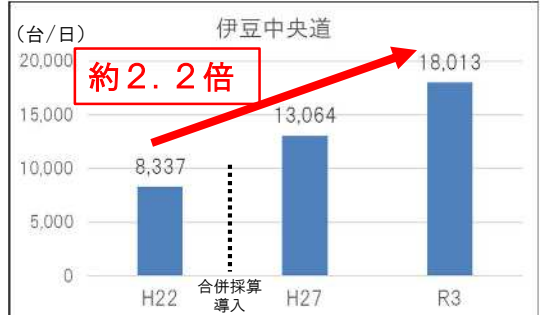


1 伊豆地域の道路の現状 (2) 伊豆中央道・修善寺道路

- 伊豆中央道・修善寺道路は、伊豆地域の基幹的な道路としての役割を担う
- 周辺の道路ネットワークの整備により、両道路の交通量は大幅に増加
- 交通量の増加に伴い、各所で渋滞の発生や生活道路へ交通が流入



伊豆中央道・修善寺道路の交通量の変化



3

1 伊豆地域の道路の現状 (3) 国道414号 静浦バイパス

- 静浦バイパスは、沼津市と伊豆地域をつなぐ重要な道路
- 令和5年3月27日に優先整備区間(下香貫交差点～大平IC)が開通
- 未整備区間(大平IC～長岡北IC)の整備には、多大な費用と時間を要する

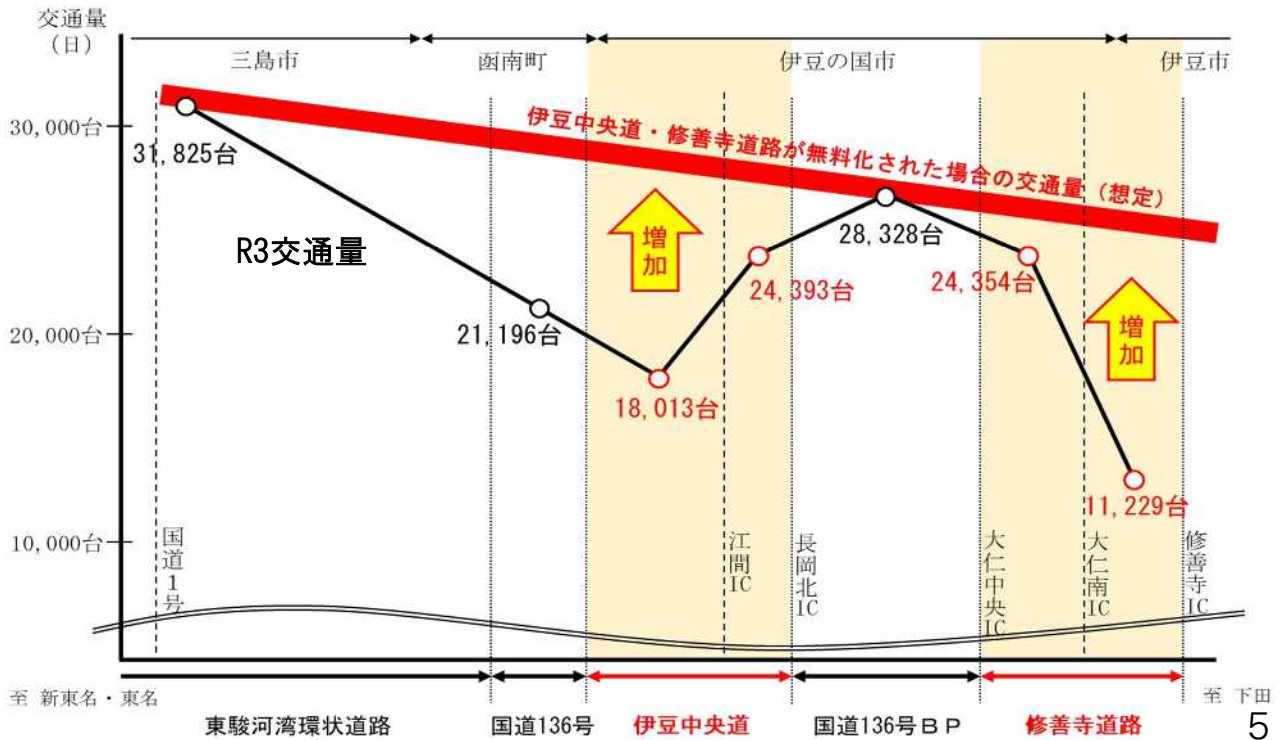


出典：静岡県GIS（地理院地図）

4

2 伊豆中央道・修善寺道路を無料化した場合の影響<交通量(想定)>

- 両道路を無料化した場合、交通量が約2倍になり、更に渋滞が悪化
- 引き続き、高速性や定時性などの機能を最大限発揮させていくことが重要



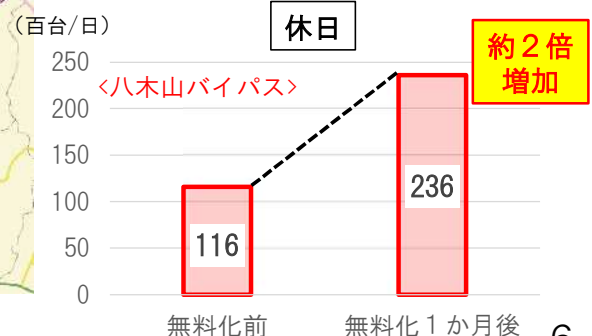
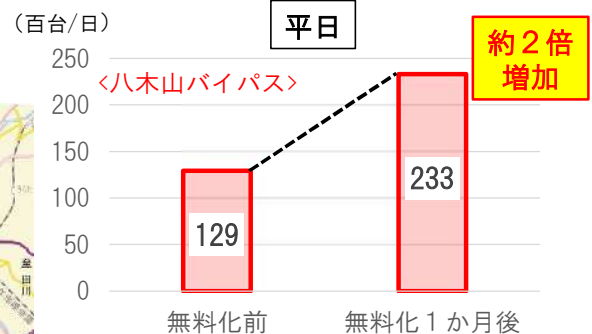
5

2 伊豆中央道・修善寺道路を無料化した場合の影響 <他県事例>

- 国道201号八木山バイパスは、無料化後、交通量が約2倍に増加
- 伊豆中央道・修善寺道路においても、同様に交通量の増加 (想定)

無料化1か月後の交通量【断面①】

国道201号 やきやま 八木山バイパス (福岡県)



出典：国土交通省HP (九州地方整備局 記者発表資料) (一部加工)

6

3 伊豆地域の道路の現状（まとめ）

（1）全体

- ・ 伊豆地域の道路は、渋滞や災害による通行止めが発生
- ・ 道路予算のうち維持費は約半分、道路整備の財源確保が重要

（2）伊豆中央道・修善寺道路

- ・ 両道路の交通量は大幅に増加し、各所で渋滞が発生
- ・ 両道路を無料化した場合、更に渋滞が悪化
- ・ 引き続き、高速性や定時性を最大限発揮させることが重要

（3）国道414号 静浦バイパス

- ・ 静浦バイパス全線開通に、多大な費用と時間を要する

7

4 今後の取組 （1）伊豆中央道・修善寺道路〈料金徴収期限延長〉

- 伊豆中央道、修善寺道路は、伊豆地域の基幹道路として、引き続き高速性・定時性を確保するため、令和5年10月2日の料金徴収期限を延長



高速性・定時性の確保

令和5年10月2日⇒ 延長

8

4 今後の取組 (1) 伊豆中央道・修善寺道路 <新たな料金施策>

- 利用者の利便性向上や料金徴収費用の低減のため「ETC」の導入を目指す
- 両道路を使いやすくする新たな割引制度の導入を検討

<利便性向上・料金徴収費用低減>

内容		ETC	ETCX
利便性	料金所における車両速度	徐行	一旦停止
	サービス利用による事前登録	不要	必要 (登録可能なクレジットカード会社は11社)
費用	料金徴収費用(人件費)	低減できる (利用率が高く誤進入がほとんどないため、専用レーンの導入が可能)	現時点では、低減が困難 (利用率が低く誤進入があるため、専用レーンの導入が困難)

<割引制度>

○回数券

回数	11回券	60回券	160回券
割引率	9%	17%	50%

○ETCX

回数	11回	60回	160回
割引率	9%	17%	50%



新たな割引制度

(検討中)

9

4 今後の取組 (2) 国道414号 静浦バイパス

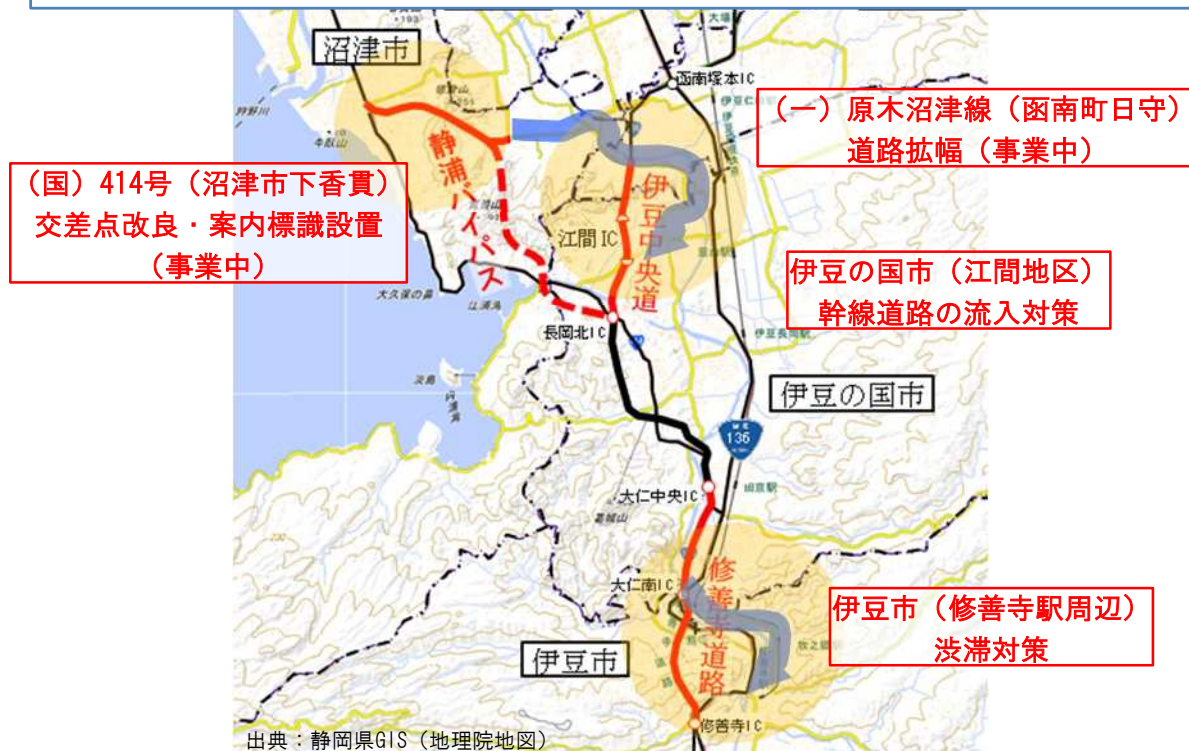
- 静浦バイパスは、伊豆中央道や国道136号の交通を分散させ、混雑緩和に寄与
- 整備効果の早期発現のため、有料道路事業を導入し、早期全線開通を目指す



10

4 今後の取組 (3) 生活道路の流入対策

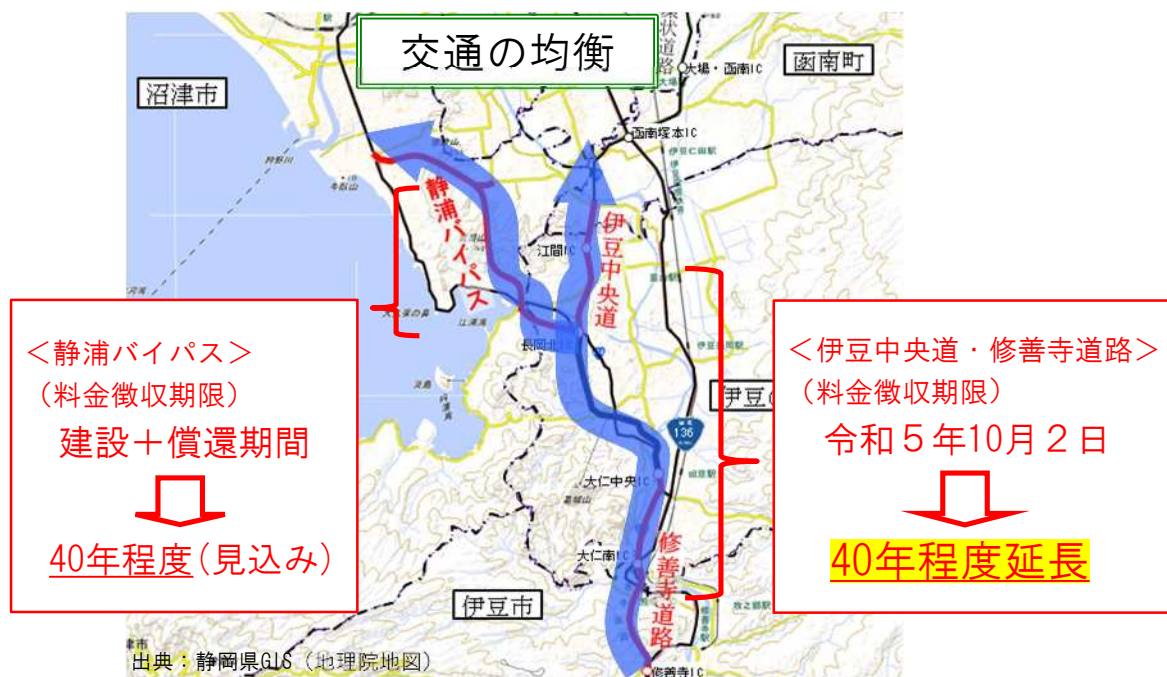
- 伊豆中央道・修善寺道路の料金徴収期限の延長、静浦バイパスの優先整備区間の開通に伴い、生活道路への流入対策を実施



11

4 今後の取組 (4) 伊豆中央道・修善寺道路、静浦バイパスの料金徴収期限

- 一方への交通集中を回避するため、伊豆中央道・修善寺道路、静浦バイパスの料金徴収期限を同期間に設定



12

5 今後の取組（まとめ）

- ・ 伊豆中央道・修善寺道路は料金徴収期限を延長
- ・ 両道路の利便性向上のため、E T Cと新たな料金制度を導入
- ・ 国道414号 静浦バイパスに有料道路事業を導入
- ・ 生活道路への流入対策を実施
- ・ 伊豆中央道・修善寺道路、静浦バイパスの料金徴収期限を同期間（40年程度）に設定