

神奈川と静岡の未来をひらく伊豆湘南道路

神奈川県 小田原市 建設部 建設政策課

小田原市の紹介

小田原市は神奈川県西部、足柄平野南部に位置し、南西部は箱根連山につながる山地で、東部は大磯丘陵となっており、中央部には酒匂川が南北に流れ足柄平野を形成し、南部は相模湾に面している。相模湾の海岸線は、県内最長の約20キロメートルにも及び、山、川、海に囲まれた、非常に恵まれた自然環境を有している。

戦国時代には後北条氏の「城下町」として発展し、江戸時代には東海道屈指の「宿場町」として栄えた。現在は、県内で唯一の天守閣が残る、堂々とした「小田原城」を観光の核とし、国内各地はもとより、海外からも多くの方々に訪れていただいている。

小田原市では、市民一人ひとりがまちの魅力を再発見し、郷土愛と誇りを持ち「このまちに住んで良かった」と実感することができるまちづくりを進めており、市民の小田原への誇りを伝播させることで、国内外から「世界が憧れるまち小田原」と認められるよう取り組んでいる。



小田原城天守閣



西湘エリア1市3町（小田原市、箱根町、真鶴町、湯河原町）の観光

このエリアは東京からほど近く、歴史や文化に育まれた四季美しい多彩な見どころが集中している。城下町の小田原、国際的な観光地・温泉地の箱根、万葉集にも詠まれた温泉保養地の湯河原、豊かな森と海に囲まれた真鶴、いずれも気候が温暖で、過ごしやすい地域であり、明治、大正時代には、政財界の著名人や文人墨客が集ったことで知られ、現代では日本を代表する観光地となっている。

1市3町の観光消費額と宿泊客数は県内で2番目に多く、日帰り客数は3番目に多い。また、宿泊施設数は県内の約4割を占め最多となっており、宿泊旅行がこのエリアの観光消費額をけん引している。



小田原市 小田原城



箱根町 温泉



真鶴町 真鶴港



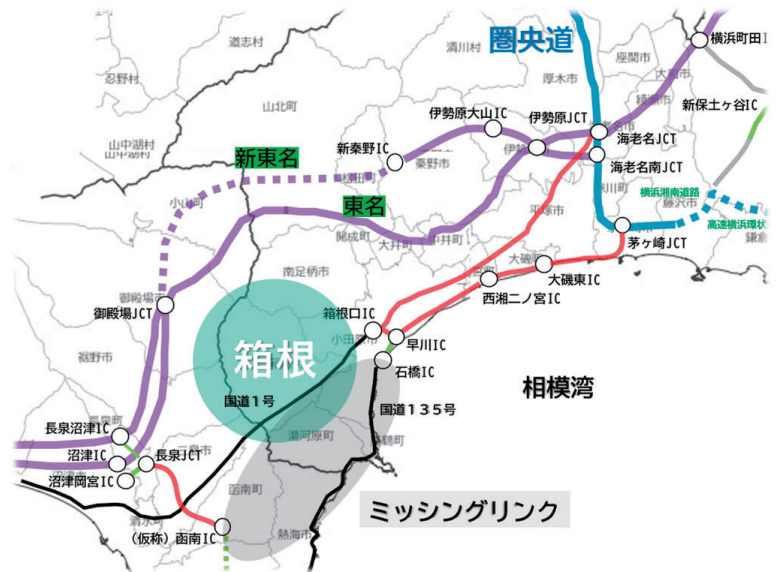
小田原市 北條五代祭り



湯河原町 幕山公園 (湯河原梅林)

神奈川と静岡を結ぶ道路環境の課題

神奈川県西部地域と静岡県東部地域の圏域は、海・山に囲まれた、恵まれた自然環境のもと、多くの観光客が訪れる日本有数の観光資源が集積している。両県を結ぶ主な道路は、箱根越えの国道1号と海岸線の国道135号がある。両路線とも行楽シーズン等には、観光地へ向かう車両等による慢性的な渋滞が発生するほか、国道1号は積雪、国道135号は高波等の自然災害により、たびたび通行止め等が発生するなど、両県を結ぶ道路環境は大変脆弱であり、観光振興や市民生活に支障が生じている。箱根周辺の高速度道路網を見渡すと、北側には東名高速道路、新東名高速道路がある一方で、南側には高規格道路がなく、ミッシングリンクとなっている。



国道1号山間部での積雪による車両の立ち往生



国道135号観光地へ向かう車両の渋滞

昨今の災害

平成27年(2015年)には、小田原市米神地区で落石事故(約17トンの巨石)に伴う交通規制を迂回する車両により、箱根越えの国道1号をはじめ至る所で著しい渋滞が発生するなど、西湘エリアの道路各所で混乱が生じた事象もあった。

平成30年（2018年）の夏に襲来した台風第12号により、小田原から熱海にかけての沿岸では、甚大な高波被害を受けた。特に国道135号では、江之浦地区において、湯河原町の救急車や小田原警察署のパトカーを含む15台の車両が立ち往生し、救急隊員や警察官を含むおよそ30人が崖をよじ登り避難するなどの緊急事態が発生した。この救急車は、高齢の患者を小田原市内の病院へ搬送中であったが、高波により大破し搬送不能となった。このほか、有料区間である真鶴道路（真鶴ブルーライン）において、トンネル区間に波が流入し水没するなど、国道135号は、約12キロメートルの区間がおよそ21時間に渡り通行不能となり、真鶴町、湯河原町は一時孤立する事態に陥り、両県を結ぶ道路環境の脆弱性を改めて痛感することとなった。



落石事故直後



国道135号（江之浦地先）高波被害直後



大破した救急車

近年の課題

近年、激甚化・頻発化する豪雨災害や、切迫性が高い神奈川県西部地震や南海トラフ地震等の発災時、知事等が陸上自衛隊へ災害派遣要請を行った際、自衛隊は静岡県東部の駐屯地から箱根の北部に位置する東富士五湖道路、東名高速道路、新東名高速道路、東駿河湾環状道路、静岡県道11号（熱海－函南）、海岸線の国道135号を経て、要請先へ至るルートが想定されているが、県道11号は、急こう配、急カーブ、積雪など大変脆弱な道路環境となっている。

さらに、今後想定される富士山噴火に関しても、両県の県境では、東名高速道路、新東名高速道路が富士山麓のエリアに集中しており、溶岩流や降灰による影響も懸念されることから、様々な有事の際の人員や物資等が速やかに輸送できるルートを確保することが喫緊の課題であると考えている。

また、平均寿命の伸びによる人生100年時代では、全体的に人が元気に活躍し続けられる社会、安心して暮らすことができる社会をつくることが求められる。そのためには、高度な医療機関への速やかなアクセスや、多彩な選択肢があることが重要であるが、現実的には、道路環境に大きく影響されるという課題があると考えている。

例えば、両県には、日本人の死因第1位である悪性腫瘍に対応する高度な医療設備が整っている県立がんセンターが横浜市と長泉町にあるが、小田原市役所から神奈



静岡県立がんセンター

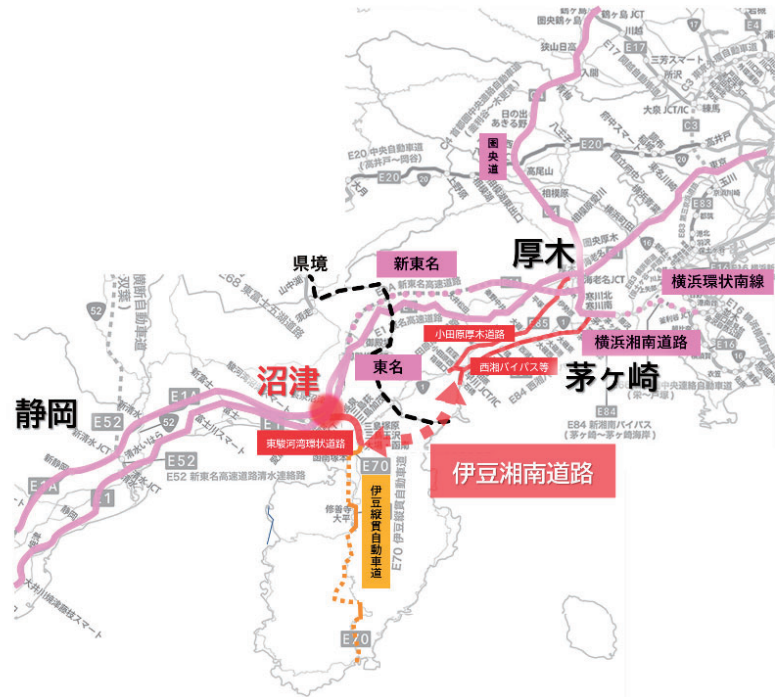
川県立がんセンターまでの距離は約 50km である一方、静岡県立がんセンターまでは約 40km であるものの、道路のアクセス性から、通院しづらい「近くて遠い医療施設」となっており、患者さんの選択肢が狭められていると考えられる。

伊豆湘南道路

概要

神奈川と静岡を結ぶ脆弱な道路環境や先述した災害への対応、近年の課題を打開することができる、広域的な効果をもたらすインフラ（道路ネットワーク）として登場するのが、神奈川県西部地域の小田原と静岡県東部地域の沼津を結ぶ「伊豆湘南道路」構想である。

この道路は、東名高速道路沼津インターチェンジや新東名高速道路長泉沼津インターチェンジから伊豆縦貫自動車道を経て、ミッシングリンクとなっている箱根の南側に新たな高規格道路を建設する構想であり、想定されているルートは、三島、函南、熱海、湯河原、真鶴を経て小田原に至るものである。



期待される効果

伊豆湘南道路が実現し、小田原で小田原厚木道路や、西湘バイパスと接続され、厚木から東名、茅ヶ崎から圏央道へとアクセスできることになれば、沼津から厚木、横浜と結ばれ、まさに「第3の東名」とも言える、超広域的な東西軸が誕生し、利便性が飛躍的に向上する。

現在、国土交通省では、精力的に圏央道の整備を進めており、段階的に供用しているが、平成 29 年（2017 年）に、圏央道の藤沢インターチェンジから千葉県の大柴ジャンクションまでがつながり、供用後の小田原市の観光バスのナンバー調査では、北関東のナンバーが供用前の平成 25 年（2013 年）と比較して約 2 倍にもなった。これは、本市にとって交通軸の整備によるアクセス性の向上が交流人口増加に与える効果の大きさを再認識させるものとなった。

神奈川県区間では、藤沢インターチェンジから釜利谷ジャンクションまでの区間で、横浜湘南道路と高速横浜環状南線の整備が進められており、供用すれば、北関東はもとより都心部や三浦半島からの交流人口の増加が期待できる。

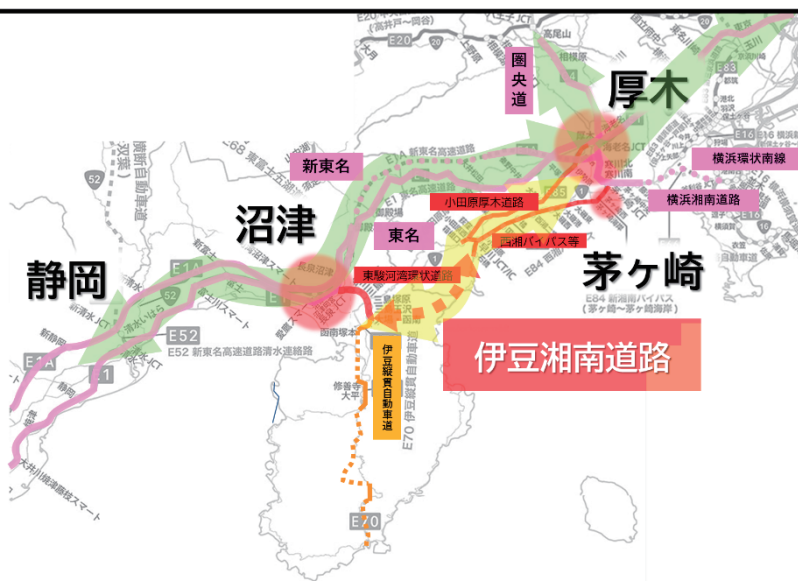
伊豆湘南道路が圏央道を介してこれらの道路に接続することで、さらに広域的な相乗効果を発揮することは言うまでもない。

また、今後、整備中の新東名高速道路も新秦野インターチェンジから新御殿場インターチェンジまでが供用すれば、東名高速道路とのダブルネットワークが形成され、日本の経済活動の根幹を担う、ゆるぎない大動脈となるが、一方、令和 3 年 3 月に富士山火山防災対策協議会が発表した富士山ハザードマップで

は、溶岩流による影響が示されている。溶岩流による東名高速道路、新東名高速道路の通行止め、また神奈川県西部地震等の発生時に、箱根越えの箱根新道を含む国道1号や海岸線の国道135号が通行止めになった場合には、伊豆湘南道路がリダンダンシーとしての役割を果たすことができる。

このように、伊豆湘南道路が実現すれば、西湘エリア1市3町（小田原市、箱根町、真鶴町、湯河原町）はもとより、湘南地域をはじめとする神奈川県全域の防災、観光、医療、教育、物流など、様々な分野に大きく寄与するとともに、東名高速道路、新東名高速道路という日本の道路交通の大動脈を補完する、極めて重要な道路になると確信している。

第3の東名 とも言える、超広域的な新たな東西軸が誕生



さらに、伊豆湘南道路に期待される効果として、交通基盤の整備による都市の発展が上げられる。

ここで、その効果を強く感じさせる歴史を紹介する。それは、鉄道の旧東海道線の歴史である。旧東海道線は、明治22年（1889年）の開通当初、国府津駅から御殿場駅を経て、箱根の北側を通り沼津に至るルートで建設された。その後、熱海を経由する国府津－沼津間の工事が開始され、昭和9年（1934年）には、

熱海－函南間の難工事であった丹那トンネルが、先人の多大なる尽力により開通したことで、東海道線は、箱根の南側を通る現在のルートとなった。このように、東海道線が箱根の南側を通るようになったことで、その沿線の小田原市や真鶴町、湯河原町の人口増加の大きな原動力となり、都市の発展につながったことを、東海道線の歴史が物語っている。

伊豆湘南道路も同様に、箱根の南側に建設できれば、沿線都市の発展にも大いに寄与するものと期待されている。

実現に向けた取組

神奈川県西部地域と静岡県東部地域を、高規格道路で結ぶ伊豆湘南道路の早期実現を目指し、平成10年（1998年）8月、小田原市・真鶴町・湯河原町・熱海市・函南町・三島市・長泉町、沼津市を母体に「伊豆湘南道路建設促進期成同盟会」が設立された。

平成10年11月から、国道交通省（当時建設省）、関東地方整備局（当時関東地方建設局）、中部地方整備局（当時中部地方建設局）、神奈川県庁等へ要望活動を継続して実施し、近年では、財務省へも要望活動を行っている。

実現には、小田原市をはじめ関係市町が主体的に、伊豆湘南道路の認知度の向上を図ることが重要であり、伊豆湘南道路が県境に限った局所的な道路ではなく、関東圏と中部圏を結ぶ超広域道路ネットワークである「第3の東名」となりうる効果を広く発信し、両県内に実現に向けた機運の高まりを拡大していく取組が必要である。令和5年度は、この取組の一環として、シンポジウムを開催するなど、今後も引き続き関係市町と連携しながら、伊豆湘南道路の実現を目指していく。

伊豆湘南道路シンポジウム

日 時：令和6年2月10日（土）13時30分～16時30分

場 所：小田原三の丸ホール（大ホール）

内 容：基調講演（名古屋大学大学院 中村英樹 教授（交通工学））

パネルディスカッション

（小田原市長、熱海市長、大学教授、経済界関係者（観光、物流））

主 催：伊豆湘南道路シンポジウム実行委員会

共 催：伊豆湘南道路建設促進期成同盟会

伊豆湘南道路 PR 動画



YouTube で伊豆湘南道路 PR 動画を公開しています。いいね、共有等応援よろしくをお願いします。