

伊豆縦貫自動車道 (仮称)下田北インターチェンジ周辺の 土地利用における基本的な考え方

令和8年2月

伊豆縦貫自動車道(仮称)下田北IC周辺のまちづくり検討協議会

目次

1. はじめに	P3
2. 上位及び関連計画による位置づけ	P16
3. 地元ワークショップと大学提案	P23
4. 目指すべき姿	P35
5. 土地利用の方向性	P38
6. 実現に向けて	P42

1.2 (仮称)下田北IC周辺の環境

(1) 自然的環境

①位置

(仮称)下田北インターチェンジ(以下「下田北IC」という。)は、伊豆半島7市6町の伊豆半島南部の、下田市内北部に位置し、伊豆半島の北から約50km、南から約10km、首都圏までは150kmの距離にある。

下田市における(仮称)下田北ICは、旧稲梓村(現在の呼称は「稲梓地域」)大字箕作に位置する。

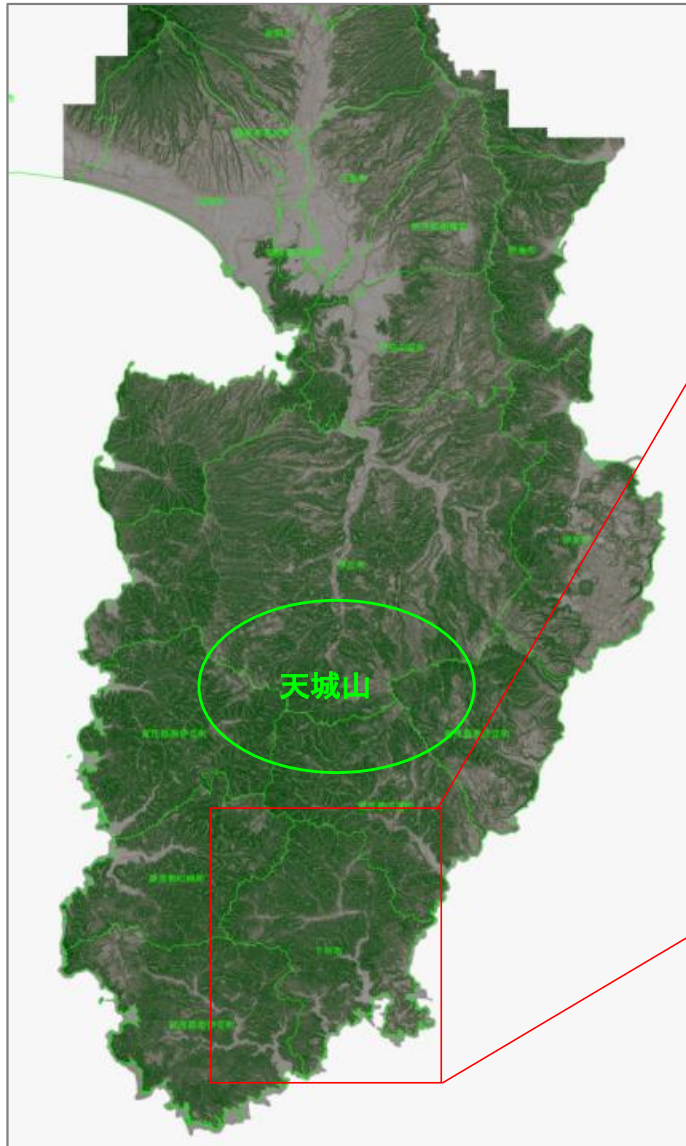
(仮称)下田北IC位置図



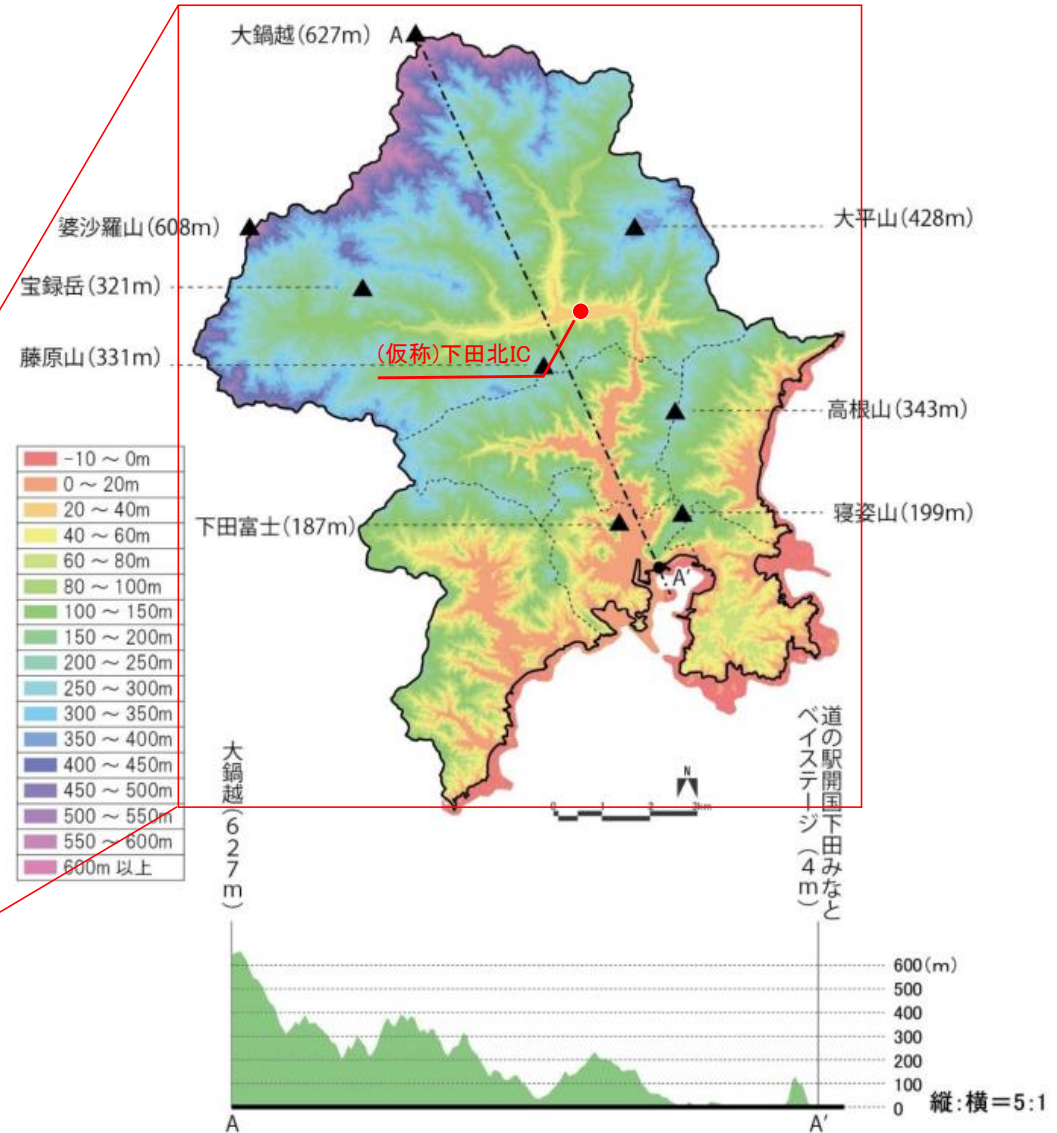
②地形

伊豆半島は、南北を分断するように、中央部に急峻な山地（天城山）がある。下田市の標高は、北西部の市境が最も高く600m以上あり、南部の下田湾周辺に広がる市街地は3 m程である。市域の標高差は600m以上に及ぶ。

伊豆半島の地形



下田市の地形

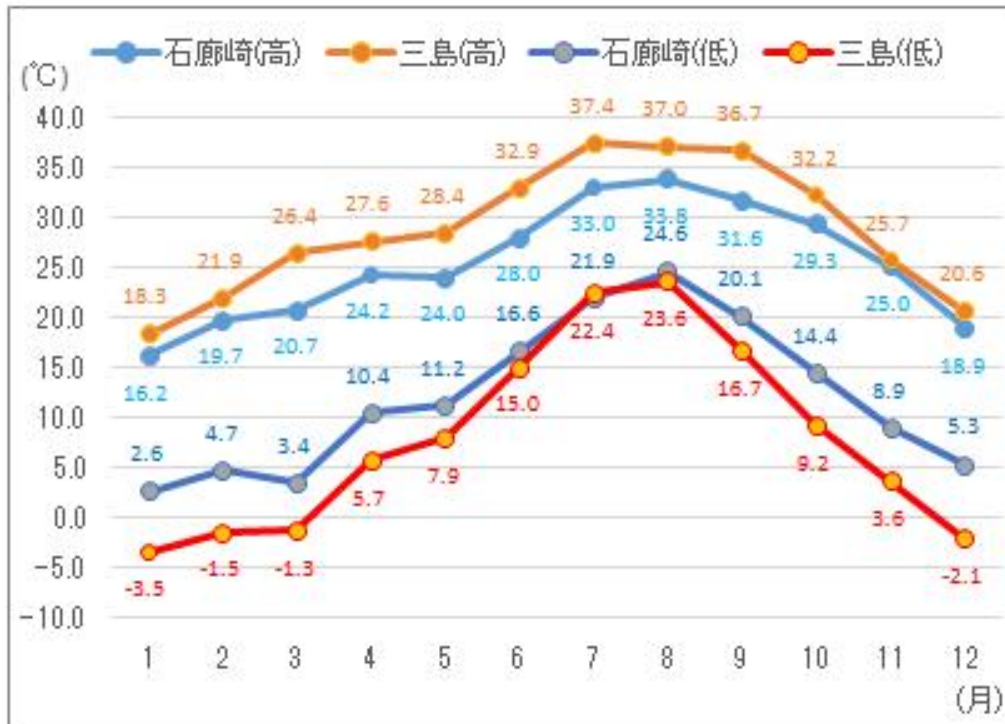


標高図と標高断面図

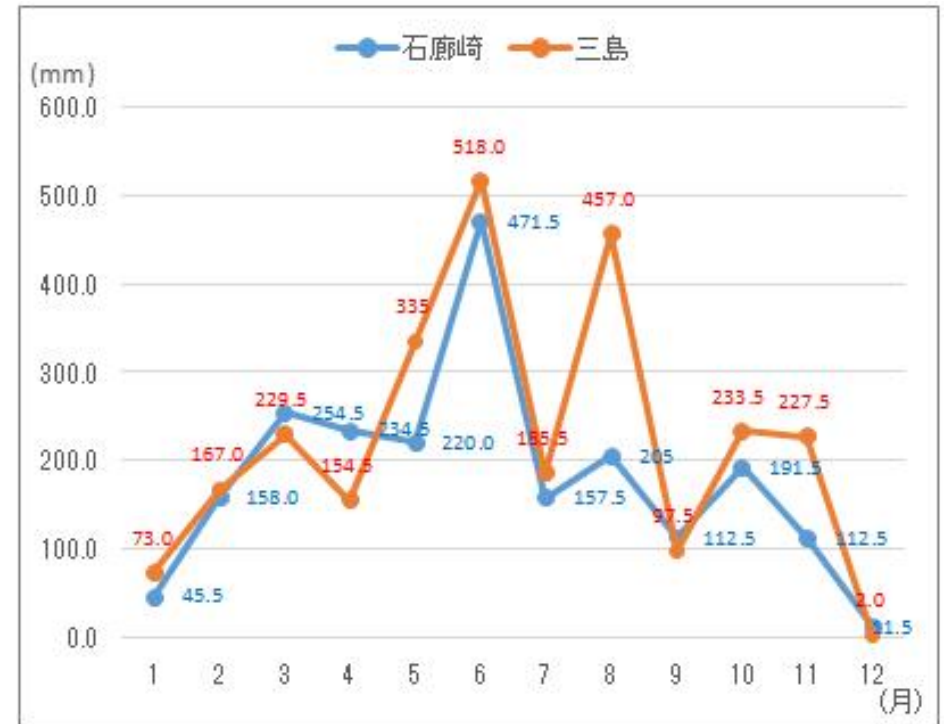
③気候

伊豆半島北部（三島）と比較して、南部（石廊崎）の気温は、年間を通して気温差が小さく、南部（石廊崎）の年間降水量は、やや少ない。

北部と南部の気温比較（最低気温と最高気温）



北部と南部の年間降水量比較



④災害(ハザードマップ)

伊豆半島の内陸部においては、土砂災害特別措置法に基づく特別警戒区域（土石流・急傾斜地の崩壊）の指定、河川洪水浸水が想定されている。

伊豆半島の土砂災害特別警戒区域



(仮称)下田北IC周辺の土砂災害特別警戒区域



- 特別警戒区域・土石流
- 特別警戒区域・急傾斜地の崩壊

(仮称)下田北IC周辺の稲生沢川水系洪水浸水想定



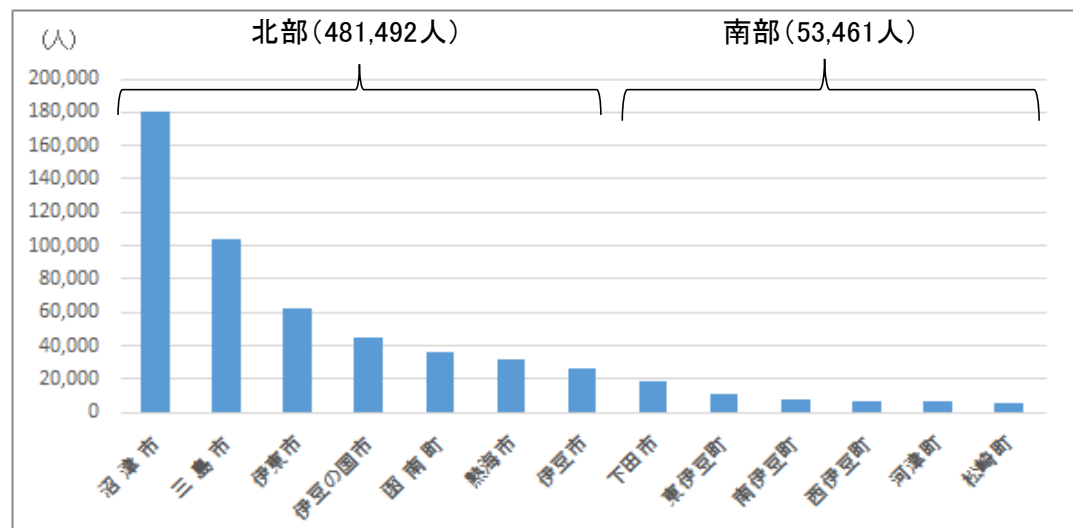
(2) 社会的環境

①人口動態

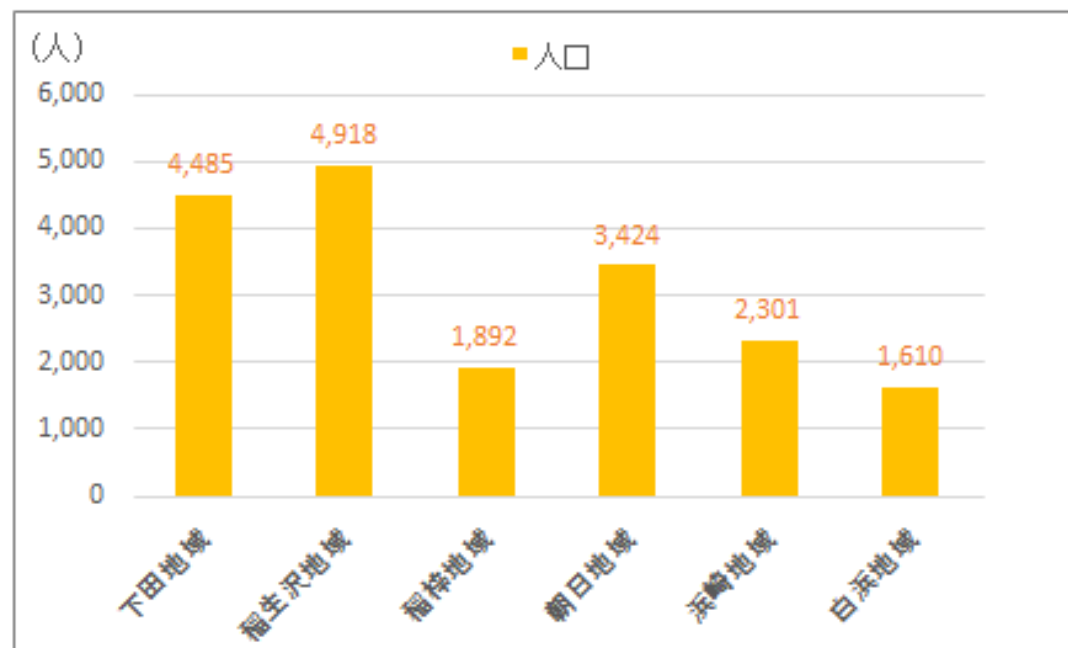
伊豆半島の北部人口は481,492人、南部人口は53,461人であり、人口比率は、北部：南部＝9：1で、南部の人口が少ない。

また、下田市の人口（18,630人）における稲梓地域の人口は1,892人で、全体の1割にあたる。

伊豆半島の人口（令和7年4月1日）

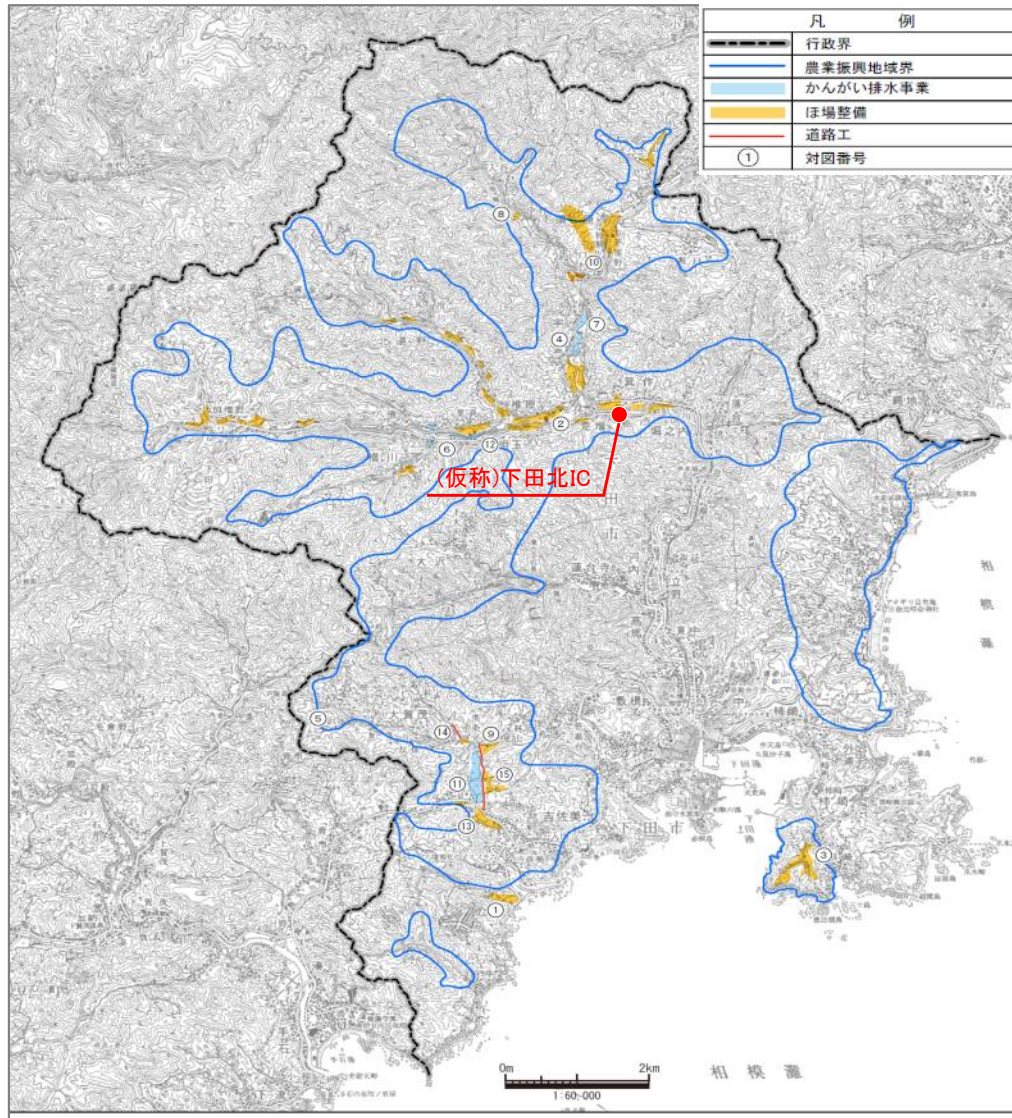


下田市の人口（令和7年4月1日）



昭和40年代から平成13年まで農業の基盤整備事業が行われており、稲梓地域では、昭和63年から平成13年の「⑫県営ほ場整備事業稲梓地区」で63.2ha のほ場整備が行われている。

農業生産基盤整備状況図



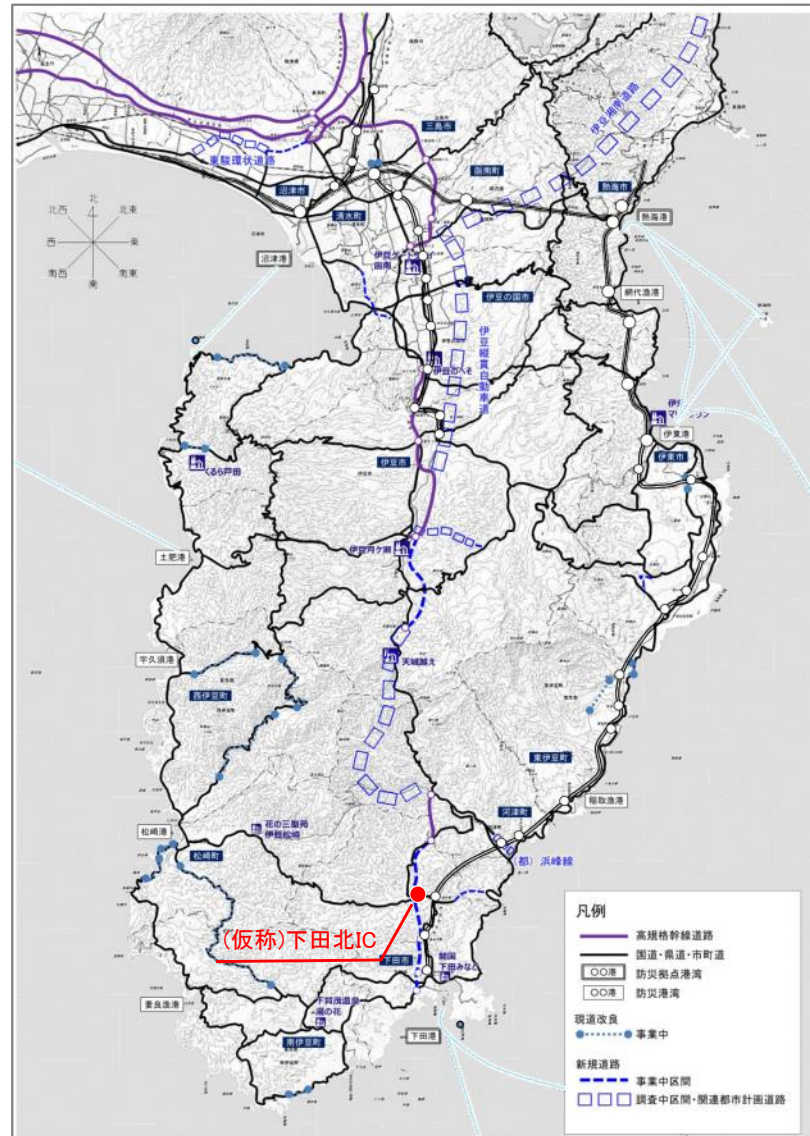
対図番号	事業種目	受益面積 (ha)	主要工事の名称及び事業量	事業主体	完了年度
2	農業構造改善事業 (区画整理、椎原ほ場)	8.2	整地工 A=8.2ha 道路工 L=1,025m 用水路工 L=1,369m 排水路工 L=1,514m	下田市	S55
4	期農村振興農林漁業対策事業 (かんがい排水、宇土金用水)	6.5	用水路改良 L=310.7m	下田市	S59
6	第二期山村振興農林漁業対策事業 (かんがい排水、相玉用水)	4.5	用水路改良 L=715.2m	下田市	S60
7	第二期山村振興農林漁業対策事業 (かんがい排水、箕作用水)	2	用水路改良 L=510.5m	下田市	S61
8	第二期山村振興農林漁業対策事業 (農道整備、中村線)	2	L=335m、w=4.0m	下田市	S62
10	第二期山村振興農林漁業対策事業 (林道整備、茅原野線)	35	L=382mw=4.0m	下田市	H5
12	県営土地改良事業(県営ほ場整備事業稲梓地区)	63.2	整地工 A=52.6ha 道路工 L=13,197m 用水路 L=16,656m 排水路工 L=8,864m	静岡県	S63~ H13

③交通機関

伊豆半島の道路網は、東海岸沿いに国道135号、西海岸沿いに国道136号、内陸部を縦断して国道414号が通り、現在、国道414号に並行して伊豆縦貫自動車道の建設が進められている。稲梓地域は、伊豆縦貫自動車道の建設のほか、県道河津下田線の整備が進められている。

鉄道は、東海岸沿いに熱海駅から伊東線及び伊豆急行線が走り、伊豆北部を縦断して伊豆箱根鉄道が走る。

伊豆半島の道路交通網



下田市の道路交通網



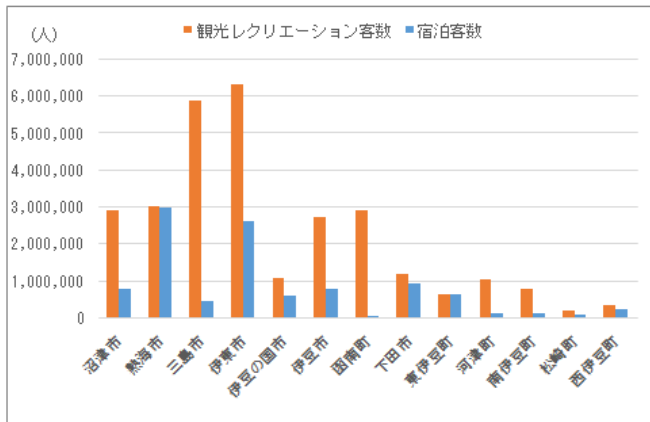
④産業(観光)

伊豆半島の主要産業は観光業であり、伊豆半島全体の観光交流客数（観光レクリエーション客数と宿泊客数の合計）は3,900万人である。観光レクリエーション客数は三島市と伊東市に多く、宿泊客数は熱海市と伊東市に多い。

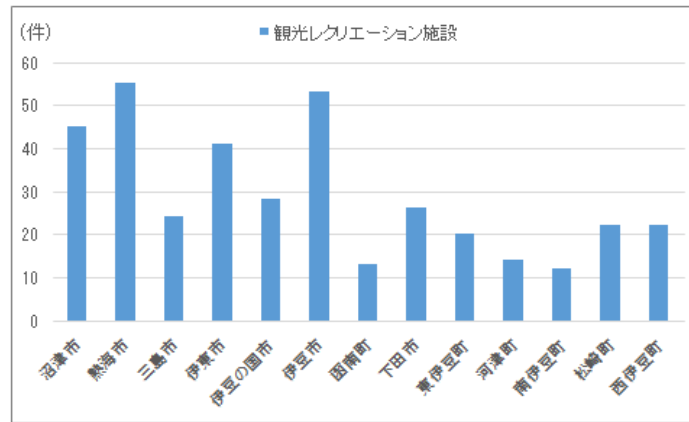
観光レクリエーション施設は、熱海市と伊豆市に多い。

月別観光レクリエーション客数は8月が最も多く、6月が最も少ない。月別宿泊客数は8月が最も多く、6月が最も少ないが、観光レクリエーション客数に比べて変動が小さい。

伊豆半島の観光客数



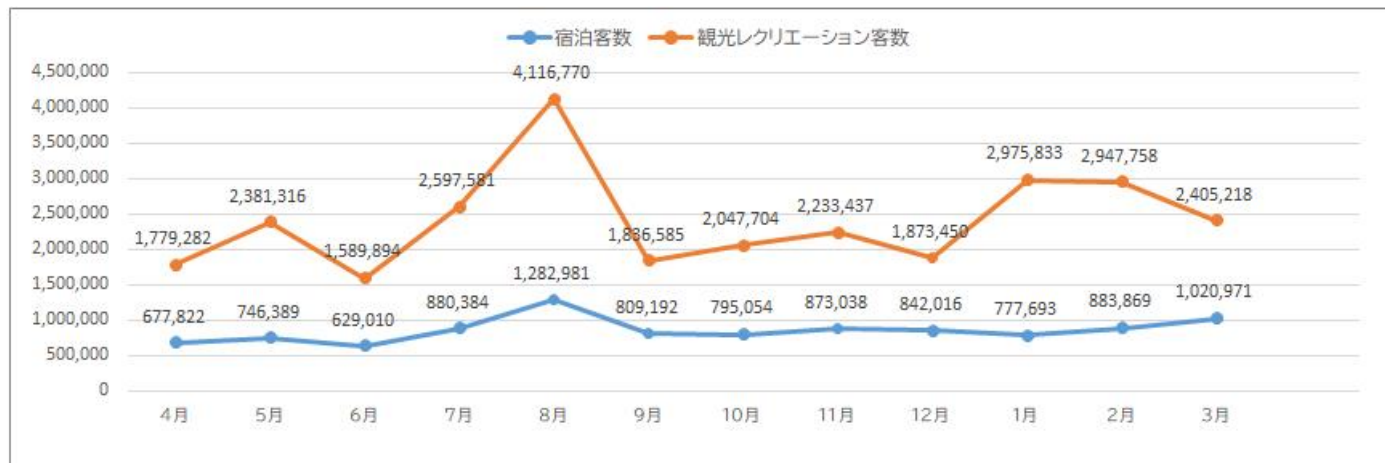
伊豆半島の観光レクリエーション施設数



下田市の観光レクリエーション施設一覧 (稲梓地域は無し)

学 ぶ	伊豆クルーズ、下田ロープウェイ、下田開国博物館、了仙寺宝物館、下田海中水族館、ベイ・ステージ下田ハーバーミュージアム、宝福寺お吉記念館、龍宮窟
遊 ぶ	白浜中央海水浴場、白浜大浜海水浴場、外浦海水浴場、九十浜海水浴場、鍋田浜海水浴場、多々戸浜海水浴場、入田浜海水浴場、吉佐美大浜海水浴場、田牛海水浴場
ふ れ あ う	下田太鼓まつり、黒船祭、あじさい祭、アロエの花まつり、水仙まつり、アロハシャワー、白浜海の祭典、マリンフェスタ下田

伊豆半島の月別観光客数



(3) 歴史的環境

①歴史

伊豆半島

地質と自然の歴史

・火山活動による誕生

伊豆半島はかつて海底火山の活動で誕生した。プレートテクトニクスの運動によって、フィリピン海プレートが本州の下に沈み込む過程で現在の場所に移動してきた。そのため、温泉が豊富にある。

・活火山の存在

伊豆東部には今も活発な伊豆東部火山群や、大室山などがあり、火山活動が続いている。

古代から中世

・縄文・弥生時代

古くから人々が住んでおり、縄文時代の遺跡や貝塚が見つかっている。

・平安時代以前

半島の地形が交通の難所であったため、比較的独立した文化・生活が営まれている。

・鎌倉・室町時代

伊豆は東国の武士たちにとって重要な場所で、特に源頼朝が流罪となっていた地として有名であり、頼朝は伊豆・蛭ヶ小島（現在の伊豆の国市）で挙兵し、後に鎌倉幕府を開いた。

近世から近代

・江戸時代

江戸幕府の直轄地（天領）として支配された。伊豆石（建材用火山岩）の産地としても有名で、江戸城の石垣などにも使われた。

・下田開港

ペリー来航後、1854年に下田港が開港し、日米和親条約が締結された地でもあり、下田は日米交流の地として重要である。

現代

・観光地化

明治以降、温泉地として発展し、海水浴やリゾート地、文学や映画の舞台としても全国に名を知られている。

稲梓地域

下田市域の近世は、それぞれの特徴をもつ町方・村方・浦方の三つの地域が形成されていく。稲梓地域は村方にあたる。

村方

村方は、稲作農業を中心として、麦・粟・稗・いも類などの畑作、そして現金収入を得るための「農間渡世」（農民が耕作の合間に行う賃稼ぎや営業）が必要であった。それらは専ら山稼ぎに依存しており、木炭を中之瀬（稲生沢立野）に運び出して換金したり、薪を下田に運搬して塩や魚と交換したりした。元治元年（1864）下田港から積み出された木炭はおよそ8,000俵、堅木薪1,860把、雑木薪3,100把であった。このように重要な役割を担う山であるから、共同の権利が錯綜する入会地（村や部落などの村落共同体で所有した土地で、薪炭・用材・肥料用の落葉を採取した山林）では、しばしば村落間で利害の対立による争いが発生した。また、木炭や薪を運び出すのに当時の村道は通行が困難であったため、ひらだ（内水面を航行する船）の運搬が非常に便利だった。稲生沢川と大沢川の合流する地点にある立野村の中之瀬は、稲生沢川上流の山間部と下田港を結ぶ中継地として絶好の場所にあったため、もとは川岸寄りの洲に過ぎなかった所に小さな商店街が形成されるなど発展した。

2. 上位及び関連計画による位置づけ

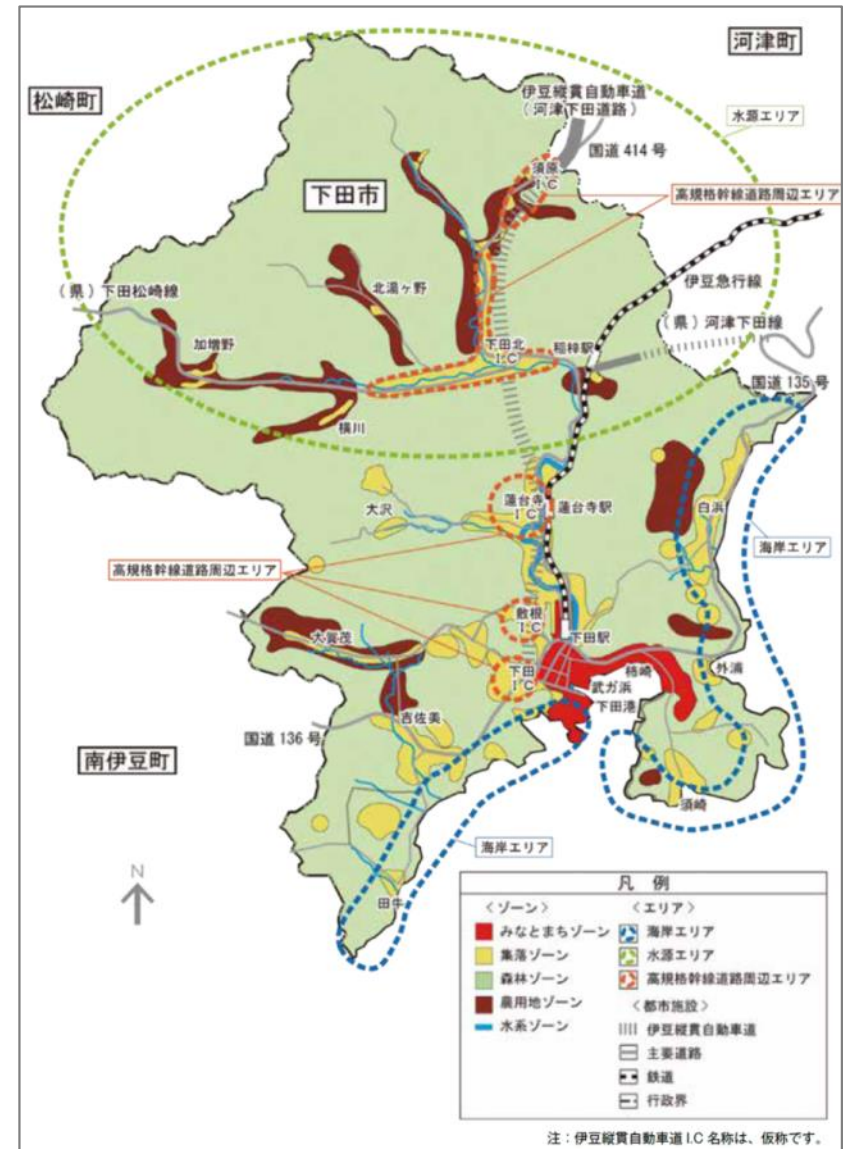
(1) 第5次下田市総合計画(土地利用構想)

エリア別土地利用構想

<高規格幹線道路周辺エリア>

伊豆縦貫自動車道インターチェンジ周辺地域は、地域の特性を踏まえ、既存の住環境の調和に配慮した土地利用を図ります。

区分別土地利用構想図



(2) 下田市都市計画マスタープラン

■ 稲梓地域の将来像

「里山を活かした、
“人の集い”と“人のふれあい”の稲梓」

◆ 地域づくりの基本方針(抜粋)

- ① 土地利用と交通：定住者を増やすための基礎をつくる

＜整備方針B 地域が活性化するための土地活用＞

- (仮)下田北ICや(仮)須原IC周辺は、交通立地の優位性を活かし、災害時にも連携できる企業や、地域の資源を活用してくれる企業の誘致、災害時にも活用できる広場の確保を行う。(防災と地域発展のための区域)



(3) 稲梓地域活性化基本計画

活性化テーマ

「新しい道 豊かな里山 花と農の稲梓」

活性化プロジェクト

新たな道と拠点づくり

事業項目	取組アイデア（地元ワークショップ等）
<p>(1) 交流拠点づくり</p> <p>地域で暮らす人と観光客を始めとする来訪者が、地域の活動や産業等の資源を通じて集い、触れ合う場所とする。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 道の駅などを整備し、地域の物産販売や観光案内を強化 体験学習に活用する。 農作物の加工所（わさび、漬物など） ペットと散歩できる公園 体育館（運動会やスポーツができる） 温泉施設 天然アユが清流で釣れるような場所
<p>(2) 防災支援拠点づくり</p> <p>賀茂地域を支える防災支援拠点として、自衛隊等の救急救命部隊前進基地、緊急物資等の基地、復旧復興活動基地などの利用ができるよう、平時の利用と兼ね合わせて機能を備えていく。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 防災上必要なスペースの確保 ヘリポート発着所 防災には大小の駐車場が必要 防災センター機能 災害時用ドローン基地
<p>(3) 生活支援拠点づくり</p> <p>稲梓地域の生活を支える拠点として、日用品を購入できる施設や公的施設の導入、コミュニティバス「いなみん号」を始めとする公共交通の発着場所をおく。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 買い物ができる場所 既存のあらゆる施設を拠点に集結させる（診療所、郵便局、駐在所、基幹集落センター（ダンスができる）） ATM、ガソリンスタンド いなみん号の拠点（バスの利便性を高めたい）
<p>(4) 情報発信拠点づくり</p> <p>伊豆南地域の玄関口として、伊豆の東西南北に関する交通情報、観光情報等を提供する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 周辺のレジャーや道路情報案内 空き家の掲示板（空き家体験情報） 稲梓の宿泊業との連携 サイクリング拠点

活性化プロジェクトマップ

①新たな道と拠点づくり

- 拠点整備プロジェクトエリア
- 骨格道路
- 骨格道路(整備中)
- 施設活用プロジェクト
- 公共施設

②里山を楽しむ

- 花木の里プロジェクトエリア
- 花拠点(計画中・構想)
- 心と体の健康創出・風土体験プロジェクト
- 里山の暮らし満喫プロジェクトエリア
- 観光・歴史・文化施設

③地域経済の発展

- 農業振興プロジェクトエリア(メイン・サブ)
- 林業振興プロジェクトエリア
- 観光産業振興プロジェクトエリア

新しい道 豊かな里山 花と農の稲穂

【心と体の健康創出・風土体験プロジェクト】
 温泉健康増進プログラム、歴史・文化体験プログラム、自然体験プログラム

【観光産業振興プロジェクト】
 新たな宿泊スタイルの発信、観光客の災害対応



【施設活用プロジェクト】
 既存施設(公共・民間)、空き家の活用

【里山の暮らし満喫プロジェクト】
 里山暮らしの発信、集落単位の防災対策

【花木の里プロジェクト】
 里山景観と花木の整備



【基盤整備促進プロジェクト】
 基盤整備の促進

【拠点整備プロジェクト】
 交流拠点づくり、防災支援拠点づくり、生活支援拠点づくり、情報発信拠点づくり



伊豆つくし学園

あずさ山の家

あずさまぐれ売店

上原美術館
 上原仏教美術館

稲穂基幹集落センター
 稲穂小学校

下田セントラルホテル

県道河津下田線

千代田屋旅館

おふくろまんじゅう
 すぎのこ作業所

庄吉の湯

観音温泉

【農業・林業振興プロジェクト】
 農地の効率的な活用及び新たな担い手の誘導、市場性のある農作物の調査、農作物の販売・流通ルートの構築、森林の維持管理、地場産木材のサイクルを構築

伊豆縦貫自動車道整備中

県道河津下田線(整備中)



1:50,000

(4) 伊豆半島ブランドデザイン

基本理念:世界から称賛され続ける美しい半島 伊豆

基幹戦略:世界一美しい半島プロジェクト

様々な機会・機能を集約して、環境・営み・人の3面で「美しい半島」にさらに磨きをかけ、伊豆を世界ブランドとして確立・発信します。

重点戦略1:交流産業クラスターの創出と再生

交流者の視点に立ち、交流者に満足を提供できる交流産業クラスターの形成を図ることで、伊豆ブランドを再構築し、雇用創出及び地域活性化を促進します。

重点戦略2:ネットワーク型交通・高次都市機能の整備

伊豆縦貫自動車道、助骨道路への戦略的投資、陸・海・空のネットワーク化、コンベンション等の高次都市機能の構築・充実を図り、快適な環境を創造します。

重点戦略3:安全・安心な生活の実現

市町・県・関係者などと連携し、ハード面・ソフト面での一体的な対策を推進することで、大規模災害や人口減少・超高齢社会にしなやかに対応し、安全・安心な生活を実現します。

重点戦略4:官民協働による施策の推進

地域づくりを担う推進組織の機能強化を図り、目標実現に向けた戦略展開の確実な推進と、伊豆半島地域の将来を担う人材の育成を行います。

戦略の構成



(6) “ふじのくに”のフロンティアを拓く取組

“ふじのくに”のフロンティアを拓く取組は、国の地域活性化総合特区制度と県独自の認定制度により、防災・減災と地域成長の両立した地域づくりを通じて、「安全・安心で魅力ある県土の実現 ～SDGsのフロントランナー～」を目指す取組であり、3期15年（H25～R9）の構想期間において段階的な地域づくりを進めています。

「ふじのくにフロンティア地域循環共生圏」

第3期基本計画において、デジタル技術を活用しながら地域資源の活用と循環を図り、環境社会経済を両立させることにより地域課題の解決を図る圏域づくりとして、「ふじのくにフロンティア地域循環共生圏」の形成を推進しています。

ふじのくにフロンティア地域循環共生圏

【伊東市・下田市・東伊豆町・河津町】伊豆東海岸広域地域循環共生圏

目指す姿	豊かな自然環境の中で、いつでも誰でも安全で快適な生活を享受でき、働き住み続けられる先進技術実証・実装都市
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ○ 地域を支える新たな産業とにぎわいの創出 <ul style="list-style-type: none"> ・ 実証フィールド提供による関連産業誘致と新たな産業・技術の創出、ドローン競技大会開催等のイベント誘致を進め、先進技術実証・実装を推進する圏域のイメージ化 ○ 先進技術の導入・普及による快適でエコな生活の実現 <ul style="list-style-type: none"> ・ 主要産業や日常生活への先進技術導入による人手不足解消、サービスレベル向上 ・ ドローンによる一般物資搬送等導入による環境に優しい物流への転換、将来的な遠隔医療体制を視野に入れた医薬品搬送 ・ 次世代モビリティ導入促進による周遊性やラストワンマイル接続の向上 ○ 圏域の安全を維持する広域防災力の強化 <ul style="list-style-type: none"> ・ ドローン等を取り入れた広域的管制システム・情報収集ネットワーク体制の構築 ・ 再エネ等活用による安定的なドローン飛行運用の検討 ・ インフラ管理補修や自然環境保全、開発行為監視への先進技術活用による圏域の災害予防力向上
コンセプト	<p>【地域資源の活用と循環】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 豊かな自然環境で実証され創出された先進技術を地域に実装し、得られた知見や地域ニーズ、人材をもとに新たな産業が生まれる好循環を形成 <p>《新産業エコシステムの構築》</p> <p>【循環拠点区域】</p> <ul style="list-style-type: none"> 《実証フィールド拠点》・旧稲杵中学校跡地 《防災拠点》・稲杵防災拠点

3. 地元ワークショップと大学提案

3.1 地元ワークショップ

稲梓地域、市内団体の方々計19名の方にご協力いただき、静岡文化芸術大学が企画・進行のもと、（仮称）下田北インターチェンジ周辺のまちづくりについて意見交換を行いました。

①令和6年9月22日のワークショップ

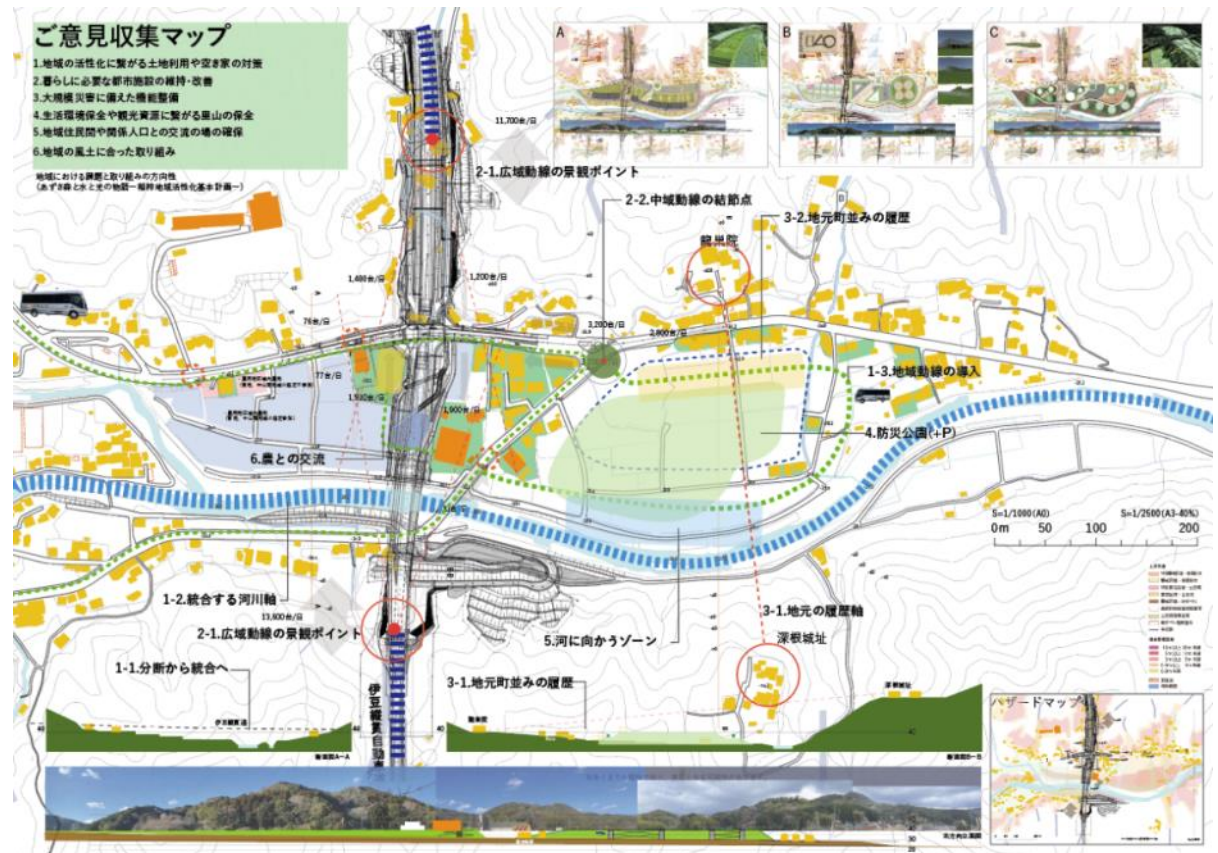
意見の整理

- ・ 稲生沢川を活かすことが共通の意見として抽出。
- ・ 各グループが「事業」「ランドスケープ」「交通」「導入施設」「防災」の項目で意見を整理。

具体的な提案例

- ・ 川沿いに子供の遊び場を整備（盛り土や広場、遊具設置）。
- ・ 夏場に安全な川遊び場を設置（ライフセーバー常駐）。
- ・ 地域拠点として道の駅や診療所の移転を提案。
- ・ 美術館の分館や温泉施設の設置。
- ・ 防災拠点として学校跡地の活用。

意見交換で使用したベースマップ（ご意見収集マップ）



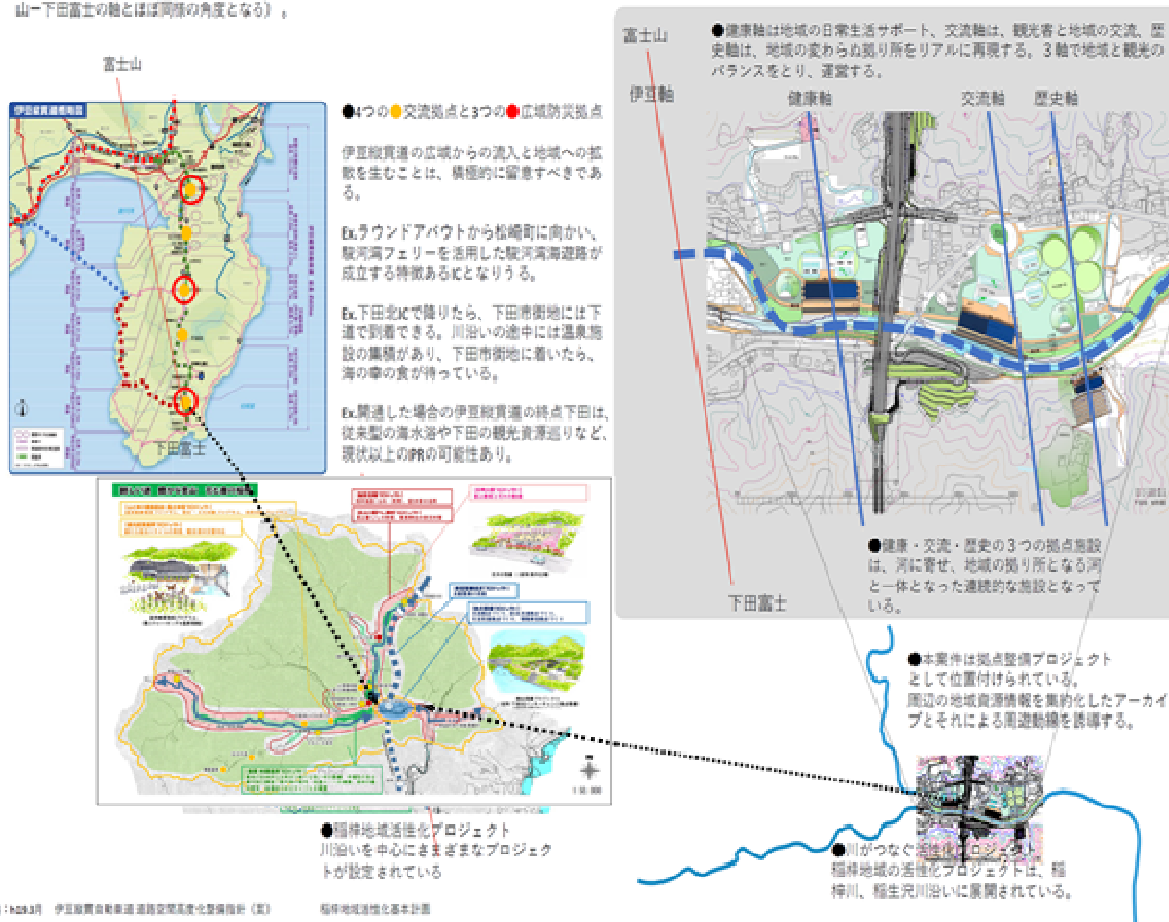
3.2 静岡文化芸術大学報告書(地元ワークショップより)

地元ワークショップを踏まえ、(仮称)下田北インターの周辺まちづくり案としてまとめられたものです。

①広域と地元から考えるまちづくりの将来的ビジョン

- ・ 伊豆縦貫道と下田北ICを活用すると、伊豆地域の多様な交通網が想定される。
- ・ 稲梓地域では川沿いにさまざまなプロジェクト(稲梓地域活性化基本計画)が設定され、下田北ICはその中心に位置する。
- ・ 地域住民と来訪者の双方に貢献するために、健康軸・交流軸・歴史軸を設定した(三つの軸は富士山-下田富士の軸とほぼ同様の角度となる)。
- ・ 伊豆縦貫道の広域からの流入と地域への拡散を生むことは、積極的に留意すべきである。

山-下田富士の軸とほぼ同様の角度となる。

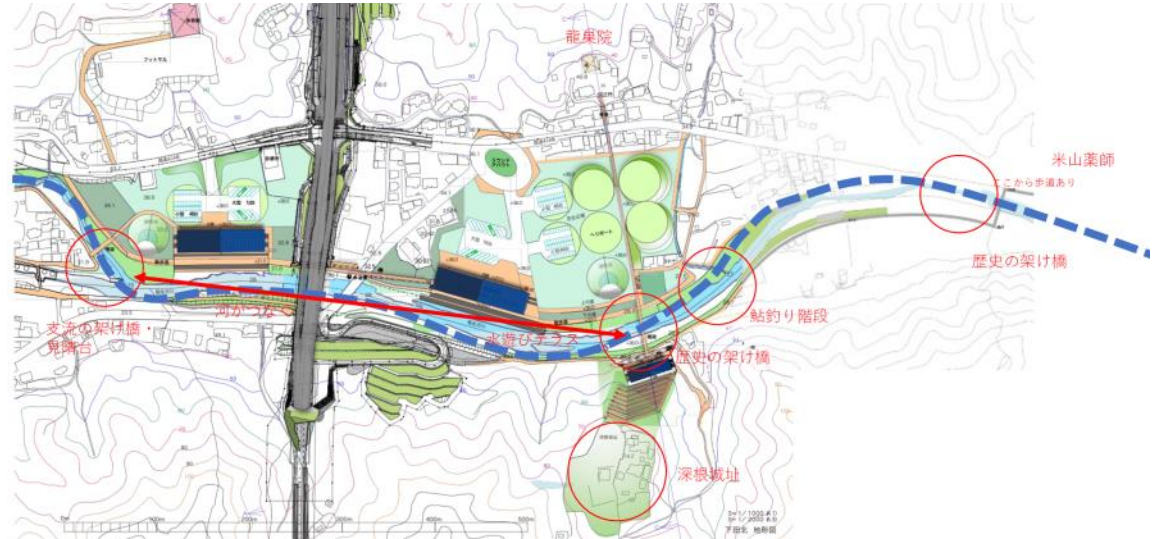


- ・ 箕作三叉路から松崎町に向かい、駿河湾フェリーを活用した駿河湾海遊路が成立する特徴あるICとなりうる。
- ・ 下田北ICで降りたら、下田市街地には下道で到着できる。
- ・ 開通した場合の伊豆縦貫道の終点下田は、従来型の海水浴や下田の観光資源巡りなど、現状以上のPRができる可能性あり。

②まちづくりの提案

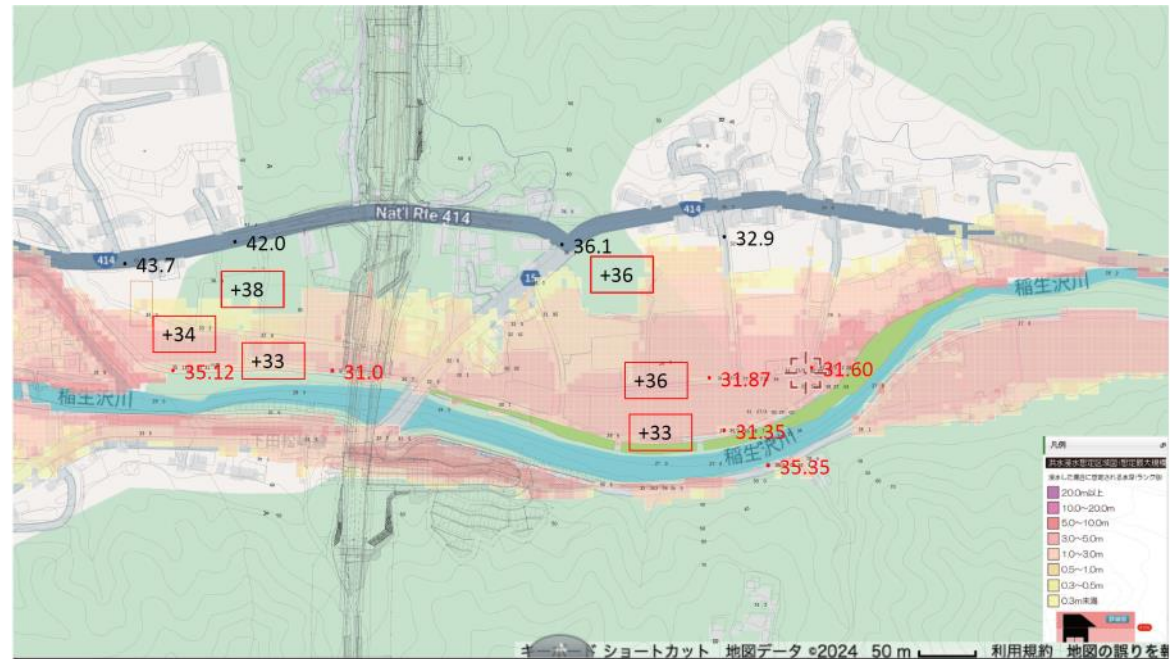
基本方針 その1: 稲生沢川を活かす

- 稲生沢川を活かすことを主軸とする。
- 伊豆縦貫道と交わる稲生沢川は、交流拠点の敷地を超えて地域の景観資源となる。



基本方針 その2: 防災を確実にする敷地・造成計画

- 稲生沢川の河川洪水における浸水深（想定最大）は、約4.0mであり、国道交差点と河川沿いの高低差は8.0mある。
- 川側の親水を目的とした床レベルを33m、交差点の標高に合わせた地盤高を基本とする。
- 川近くの住宅地は浸水のリスクがあるので、直近で造成地にアクセス可能にすることが必要である。



基本方針 その3 :広域防災拠点機能

- 広域（1市3町）の救援復旧作業基地
- ヘリポートは、別途掲載の計画で設定している駐機数7～9機には及ばず、箕作広場や中学校跡地などとの連携が必要である。
- 他の必要面積も設定通りには取れないが、ヘリポートの着陸の安全性、緊急物資の取り扱いや、消防・医療活動のスペースなどを施設との連携性を持って確保した。備蓄施設については、常時保管の物量と緊急物資とのバランスなどを検討する必要がある。

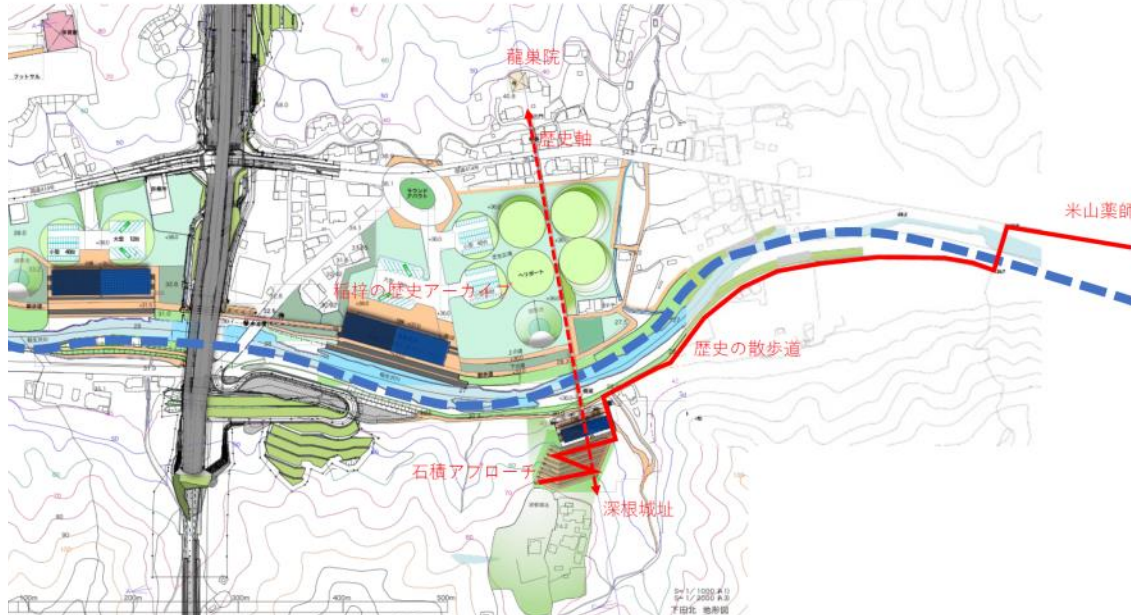
想定する防災機能の必要規模										
	大型機	中型機	小型機	被災者数	1人当たり面積 ㎡	3日分物資重量 t	1t当たり面積 ㎡	1日当りに補正 /3	棚5段に想定 /5	
1ヘリポート	2,025	1,296	900							4,221.0
2 緊急輸送物資の中継・受入れ・一時保管場所				15,878	0.5					7,939.0
3 消防、救援、医療・救護活動				15,878	0.4					6,351.2
4 救援・復旧活動基地				15,878	0.2					3,175.6
5 緊急物資の備蓄場所/荷さばき・一時保管						421.0	12.0		5.0	1,010.4
6 救援物資が輸送される際に必要な駐車スペース						421.0	50.0	3.0		7,016.7

5,6:名古屋圏広域防災ネットワーク整備・連携方策検討委員会（第4回）「資料2 ケーススタディの実施方法等（案）」H.15.9.24

→図は ページに掲載

基本方針 その4 :歴史を大切にする

- 龍巢院と深根城址の間には、その方向に沿った参道的な道筋がある。



基本方針 その5 :地域資源を発信する

- 地域の物産館として集客機能を持たせる。
- 川への景観を楽しめる空間。
- 周辺の住宅への圧迫感を軽減させる。



基本方針 その6 :導入機能を設定する

- 施設の運営や規模感については、道の駅：伊豆月ヶ瀬が参考になるので、これを基準に今回の駐車場や導入施設の面積を算出した。

導入施設の面積

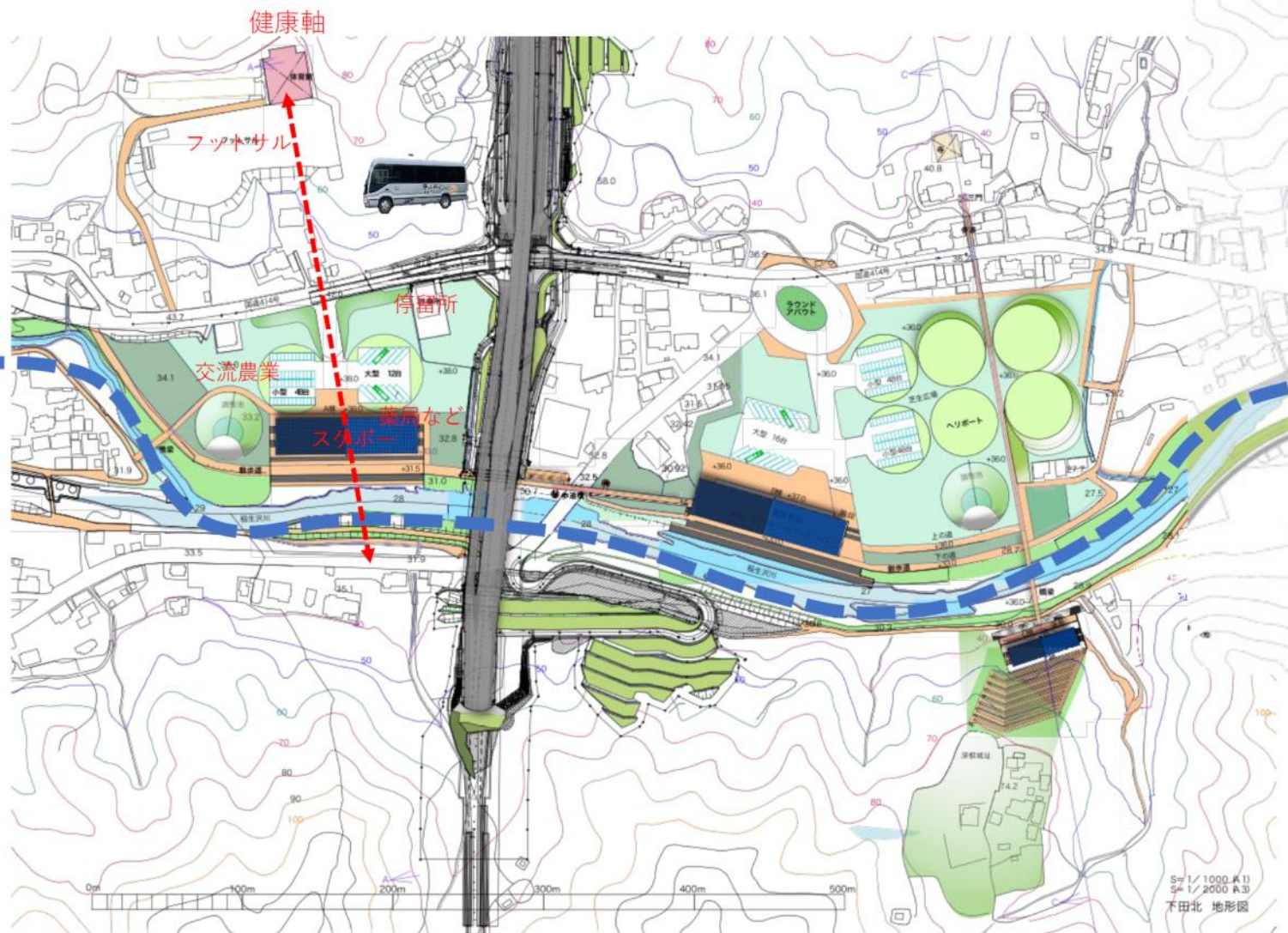
伊豆月ヶ瀬を参照した導入機能の必要規模	伊豆月ヶ瀬	下田北IC周辺
1 物販スペース	400	450
2 レストラン	180	180
3 加工所/工房	40	
4 多目的スペース(プレイルーム含む)	65	90
5 事務室 (3人規模)	20	20
6 備蓄施設		900
7(仮)温泉施設		702
8 道路休憩施設 (トイレ含む)		180
9 導入機能面積計	705	2522
10 その他	215	70
11		
12		
13 建築 屋内延床面積	920	2592
14 建築 屋外延床面積	150	1750
15 テラス	500	
16		
17		
18 広場	1,700	72488
19 水際公園	4,000	
20		
21 道路休憩施設	160	

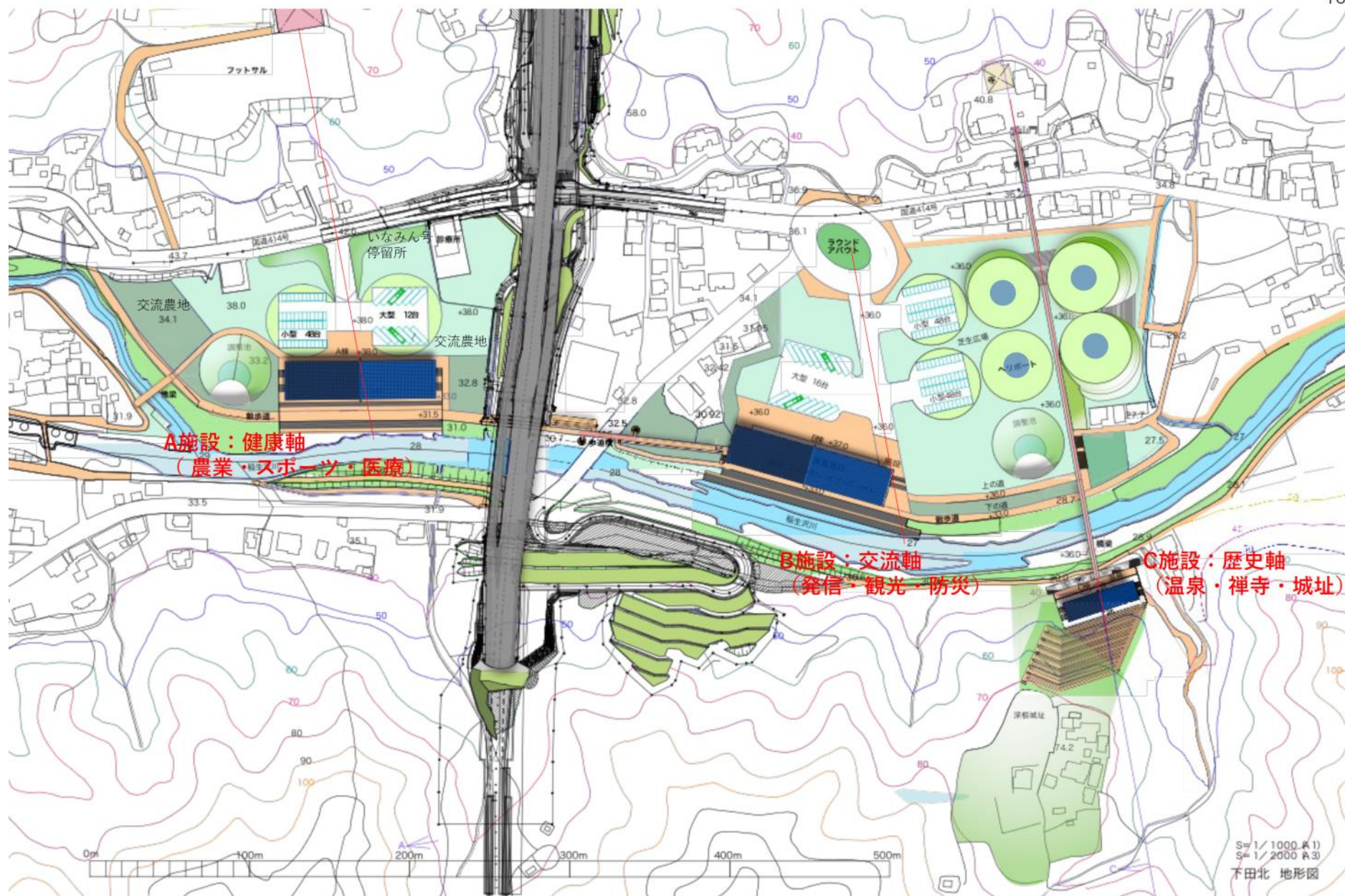
伊豆月ヶ瀬を参照した駐車場の必要規模					駐車マス					
交通量(台/日)	伊豆月ヶ瀬	下田北IC	補正係数	伊豆月ヶ瀬	下田北IC周辺	便器数/駐車マス 50台				
1 高規格道路	伊豆川貫道	伊豆月ヶ瀬	下田北IC	補正係数	伊豆月ヶ瀬	下田北IC周辺				
2	小型車交通量	10,700			47.0	50.7				
3	大型車交通量	1,900			13.0	14.0				
4	小計	12,600	13,600	1.079			便器数/駐車マス 50台			
5 一般道路	R414号						小型車計	男子小	4.0	6.8
6	小型車交通量	600			1.0	12.5	63.3	男子大	2.0	3.4
7	大型車交通量	0			0.0	2.2	16.3	女子	6.0	10.2
8	小計	600	7,500	12.500			大型車計			
9			全線開通時							
10			高規格道路	身障者用	2.0	1.6				
11				特殊大型車	1.0	1.0				
12			R414号	身障者用	0.0	0.0				
13				特殊大型車	0.0	0.0				

参照：天城湯ヶ島IC(仮称)道の駅基本計画 (H29,伊豆市) 参照：H21交差点解析成果品 (下田土木)

基本方針 その7 :地域の日常をサポートする

- 西側区域は、診療所、中学校跡地や体育館との連携を考慮し、地域の日常をサポートし健康増進につながる施設を設置する。
- フットサルやスケボーなどのスポーツ施設や交流農業、薬局施設などを配置する。造成にあわせて診療所前のいなみん号停留所を再整備し、待ち時間も快適で各施設にアプローチしやすい空間とする。





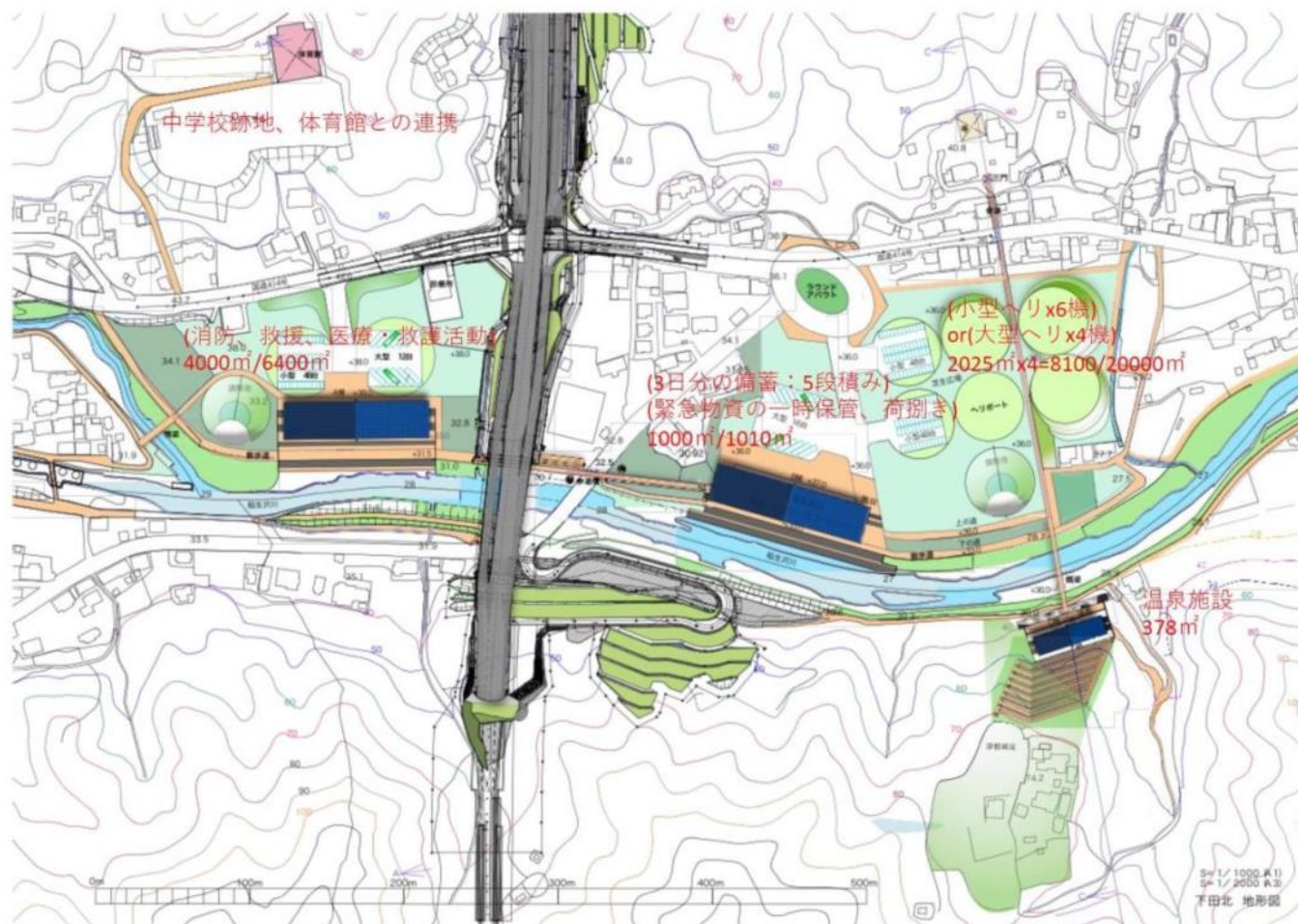
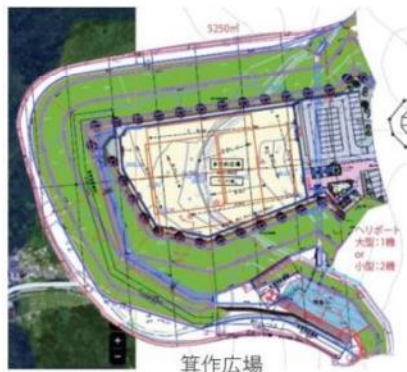
広域防災拠点機能

下田市の「伊豆縦貫自動車道（仮称）下田北IC周辺まちづくり整備構想～参考資料～広域防災拠点としての機能を有する道の駅等の必要規模の算出（たたき台）」（R6.2.9現在）、名古屋圏広域防災ネットワーク整備・連携方策検討委員会（第4回）「資料2 ケーススタディの実施方法等（案）」（H.15.9.24）を参照して、必要機能と面積を設定した。

ヘリポートは、上記計画で設定している駐機数7～9機には及ばず、箕作広場や中学校跡地などの連携が必要である。他の必要面積も設定通りには取れないが、ヘリポートの着陸の安全性、緊急物資の取り扱いや、消防・医療活動のスペースなどを施設との連携性を持って確保した。備蓄施設については、常時保管の物量と緊急物資とのバランスなどを検討する必要がある。

想定する防災機能の必要規模	大型機	中型機	小型機	被災者数	1人当たり面積 ㎡	3日分物資重量 t	1t当たり面積 ㎡	1日当りに補正 /3	幅5段に想定 /5
1 ヘリポート	2,025	1,296	900						4,221.0
2 緊急輸送物資の中継・受入れ・一時保管場所				15,878	0.5				7,939.0
3 消防、救援、医療・救護活動				15,878	0.4				6,351.2
4 救援・復旧活動基地				15,878	0.2				3,175.6
5 緊急物資の備蓄場所/荷さばき・一時保管						421.0	12.0		5.0
6 救援物資が輸送される際に必要な駐車スペース						421.0	50.0	3.0	7,016.7

5,6:名古屋圏広域防災ネットワーク整備・連携方策検討委員会（第4回）「資料2 ケーススタディの実施方法等（案）」H.15.9.24



③施設計画

地域の健康、交流、防災、観光を支える多機能な空間として設計。

A施設（健康空間）

- * 物販施設：薬局やコンビニを誘致し、地域の日常的な買い物をサポート。
- * 農業センター：体験農園の管理、農業系物販、休憩カフェなどを提供。
- * スケボーパーク：半屋外空間でスケートボードを楽しめる施設。
- * 広場：イベントやマーケットを実施可能な空間。
- * 親水テラス：川遊びや展望を楽しめるスペース。

B施設（交流空間）

- * 備蓄施設：常時備蓄と緊急輸送物資の保管場所。
- * 道路休憩施設：トイレ、情報案内所、休憩所の機能を持つ。
- * レストラン：地元食材やジビエ料理を提供。
- * 物販スペース：地域ブランドの物産販売。
- * 展望広場：吹き抜けを活かした展望スペース。
- * ピロティ：イベントやポップアップショップを開催可能。

C施設（温浴空間）

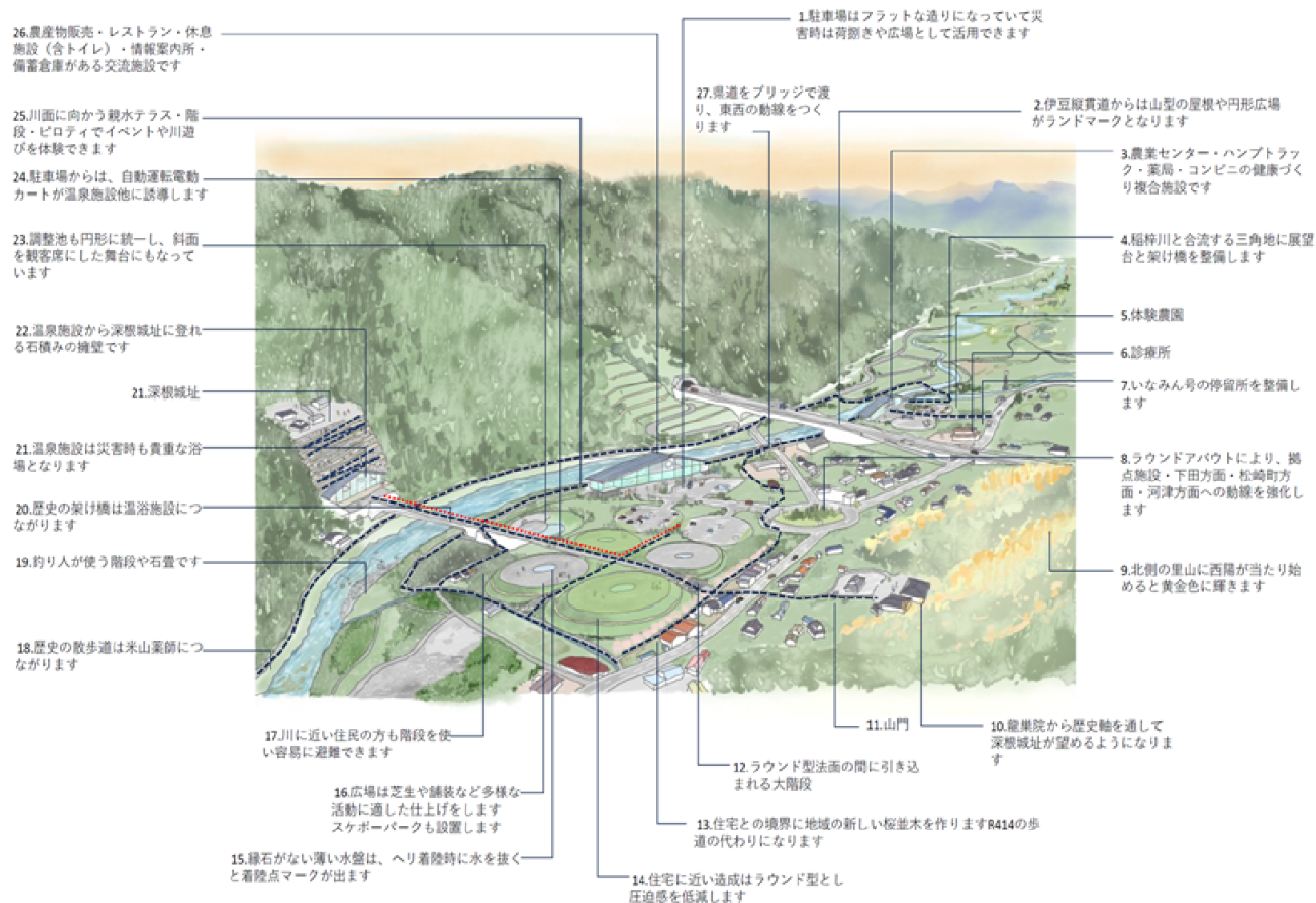
- * 温泉施設：日常的には温浴施設、災害時には貴重な浴場として機能。
- * 休憩施設：温泉利用者向けの休憩スペース。
- * 展望テラス：景観を楽しめるスペース。
- * 深根城址へのアクセス：石積みの擁壁をスロープで登れる設計。

その他の機能

- * ヘリポート：災害時の緊急輸送や救援活動に対応。
- * 駐車場：ユニバーサルデザインで災害時には荷捌き場として活用。
- * 自動運転電動カート：高齢者の移動をサポート。

④まちづくりの風景

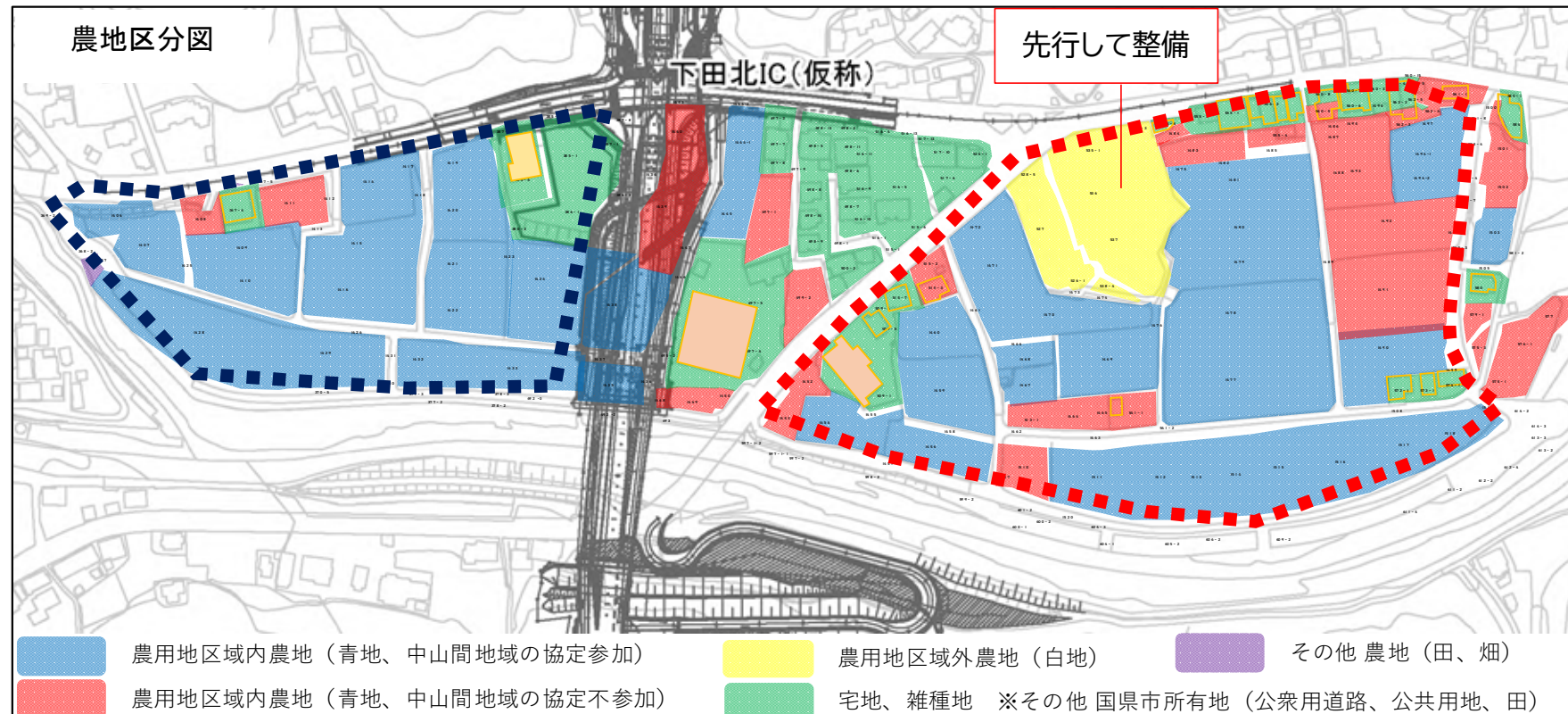
敷地には、下図に示すような多様な活動を誘発する仕掛け（デザイン）を配置している。また、地域のための散歩道（避難路含む）を巡らせ、既存道路と接続して歩行動線のネットワークを形成している。



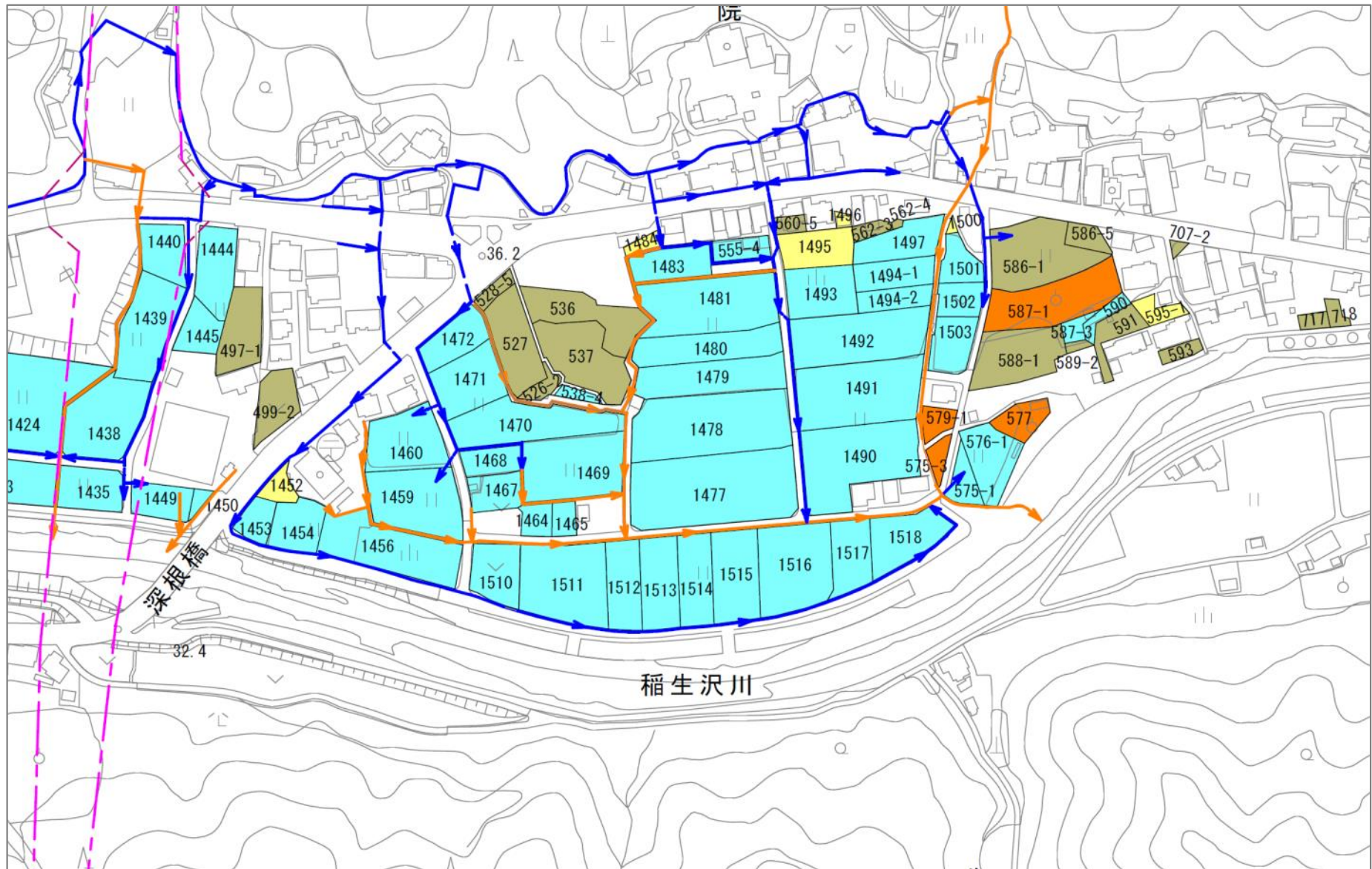
4. 目指すべき姿

4.1 検討対象範囲

(仮称) 下田北ICの周辺の多くは農地であり、地権者に対して農業継続意向を確認した結果、青枠区域(西側)は、農業継続意向が高く、赤枠区域(東側エリア)は、売買意向が高い傾向にありました。今後の土地利用方針検討対象範囲については、赤枠区域(東側エリア)を先行するものとします。ただし、両区域は農業用水を利用しており、配水経路に配慮した検討が必要です。



農業用水経路図



4.2 (仮称)下田北IC周辺の目指すべき姿

周辺の環境や上位及び関連計画を踏まえ、(仮称)下田北IC周辺の、4.1に示す検討対象範囲の赤枠区域(東側エリア)に対する土地利用の目指すべき姿を以下の通り設定します。

土地利用の目指すべき姿

1)観光振興・地域活性化

地域住民や来訪者が交流できる機能を有し、地域資源を活かした場を創出、イベントなどができる交流スペースや遊び場を設置することで、観光振興や地域活性化に結びつくものとする。

2)道路利用者の休憩施設

観光情報発信や休憩施設を提供することで、道路利用者の利便性、安全性を向上させる。

3)防災機能

河川洪水の浸水を防ぐ盛土造成を行い、災害時は広域防災拠点として利用可能な多機能型土地利用を実現する。

4)環境や景観への配慮

周辺の住宅等に配慮し、山や河川などの自然景観と調和させることで、環境や景観に配慮した土地利用を推進する。

これらの目的に寄与する土地利用とし、**一帯を「道の駅」として整備することにより、地域活性化、伊豆半島の防災機能を強化することを目指すべき姿とします。**

5. 土地利用の方向性

5.1 (仮称)下田北ICを活かした土地利用の考え方

目指すべき姿やこれまでの地元ワークショップ等を踏まえ、用途別土地利用や用途別土地利用配置イメージを提示します。詳細な区域や機能、規模については、事業関係者協議や事業予測などを行ったうえで定めていくものとします。

①用途別土地利用

1)観光振興・地域活性化

- ・ 来訪者と地域住民の新たな活動の場となる、地域の拠り所とする。
 - 【物産販売】 地域ブランドの農産物や特産品を販売するスペースを設置
 - 【交流スペース】 地域住民と観光客が集えるコミュニティスペースを設置
 - 【遊び場】 川沿いに安全な遊び場を整備し、地域の家族が楽しめる環境を提供
 - 【農業体験施設】 地域の農業資源を活用した体験型農園を設置
 - 【公共交通】 バス停留所の設置
 - 【農地】 農業を継続できる場所を確保

2)道路利用者の休憩施設

- ・ 伊豆縦貫自動車道利用者向けに観光情報や道路情報、休憩施設を提供する。
 - 【駐車場】 大型車・観光バス対応の駐車場：多様な車種が利用できる駐車スペース
 - 【観光案内発信】 下田市や伊豆半島の観光情報発信
 - 【休憩スペース】 トイレ、休憩スペース

3)防災機能

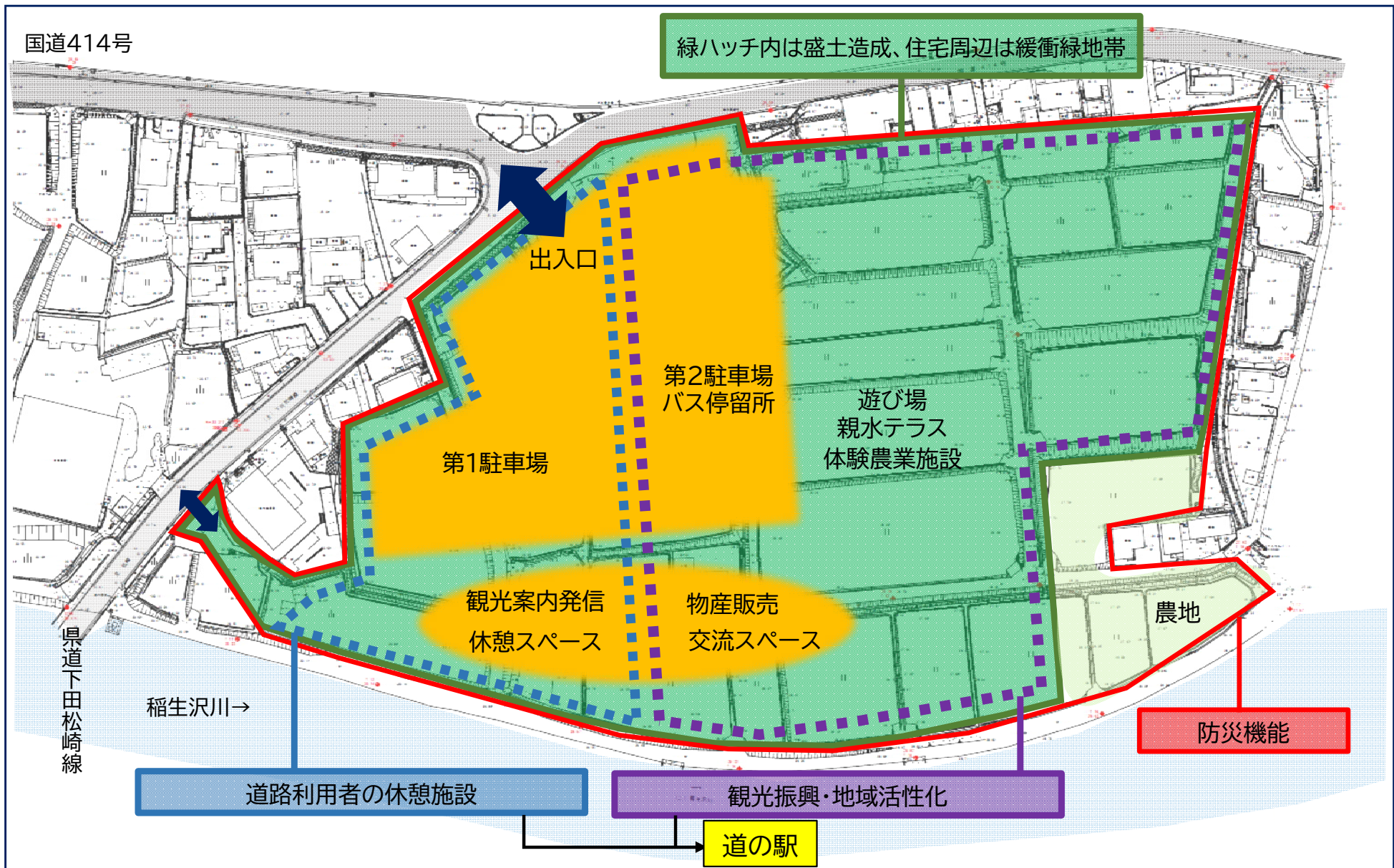
- ・ 伊豆半島南部地域の広域支援、広域受援できる、広域防災拠点とする。平時は地域活性・観光に寄与し、災害時は広域防災拠点として利用できる多機能型土地利用とする。
 - 【広域防災拠点】 災害時に緊急物資の保管や救援活動が可能なスペースを確保
 - 【盛土造成】 洪水リスクを軽減するための盛土を行い、安全な土地を実現
 - 【防犯施設】 地域住民が安心できるよう、箕作警察官駐在所や箕作郵便局等との連携

4)環境や景観への配慮

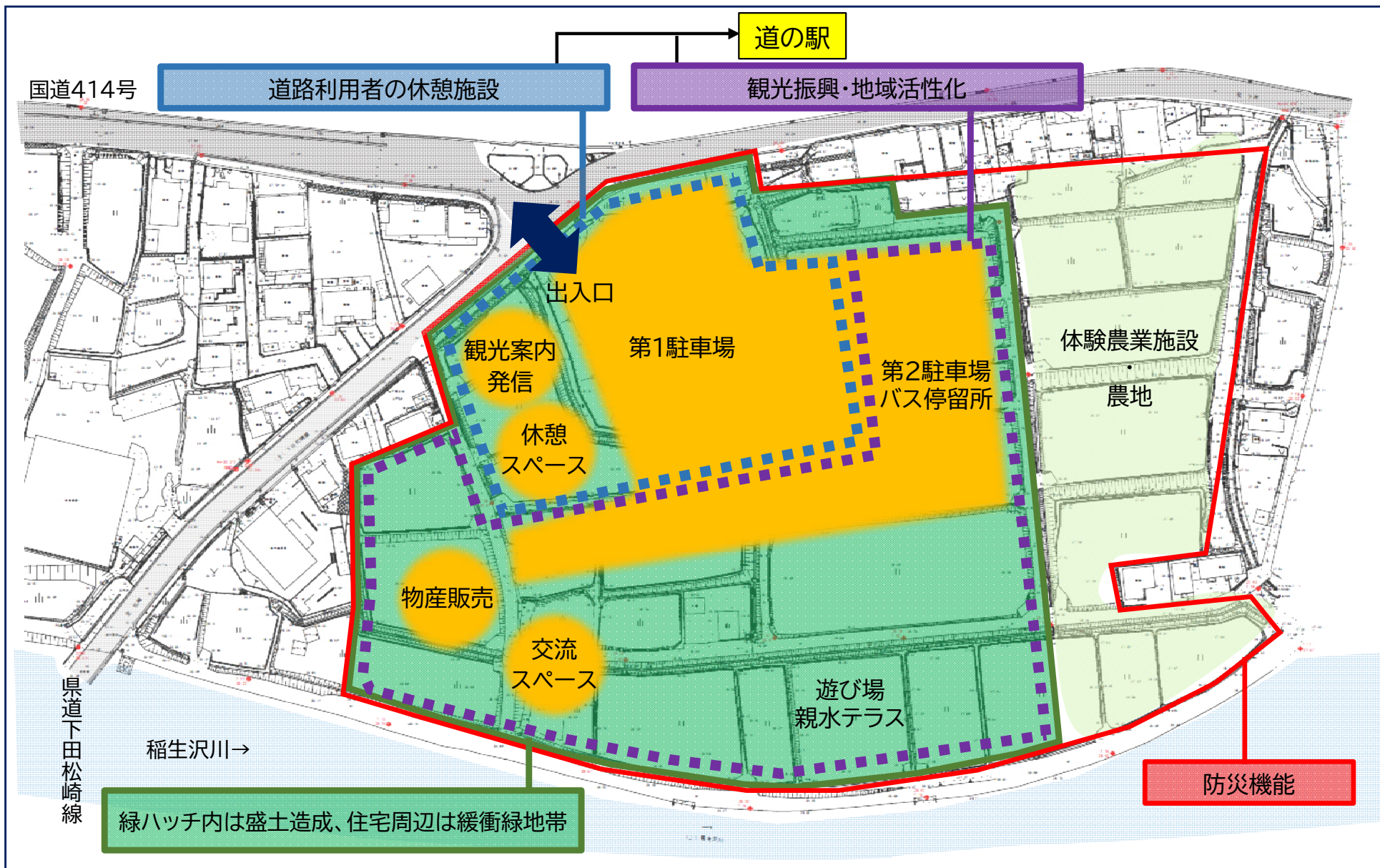
- ・ 施設における景観は、近隣の住宅地に配慮し、自然景観に調和させるなど、周辺的环境に配慮する。
 - 【緑地帯の整備】 自然景観を活かした緑地や植栽帯を設置し、環境に配慮
 - 【親水テラス】 川沿いに展望を楽しめるスペースを設け、地域の自然を活用

5.2 用途別土地利用配置イメージ

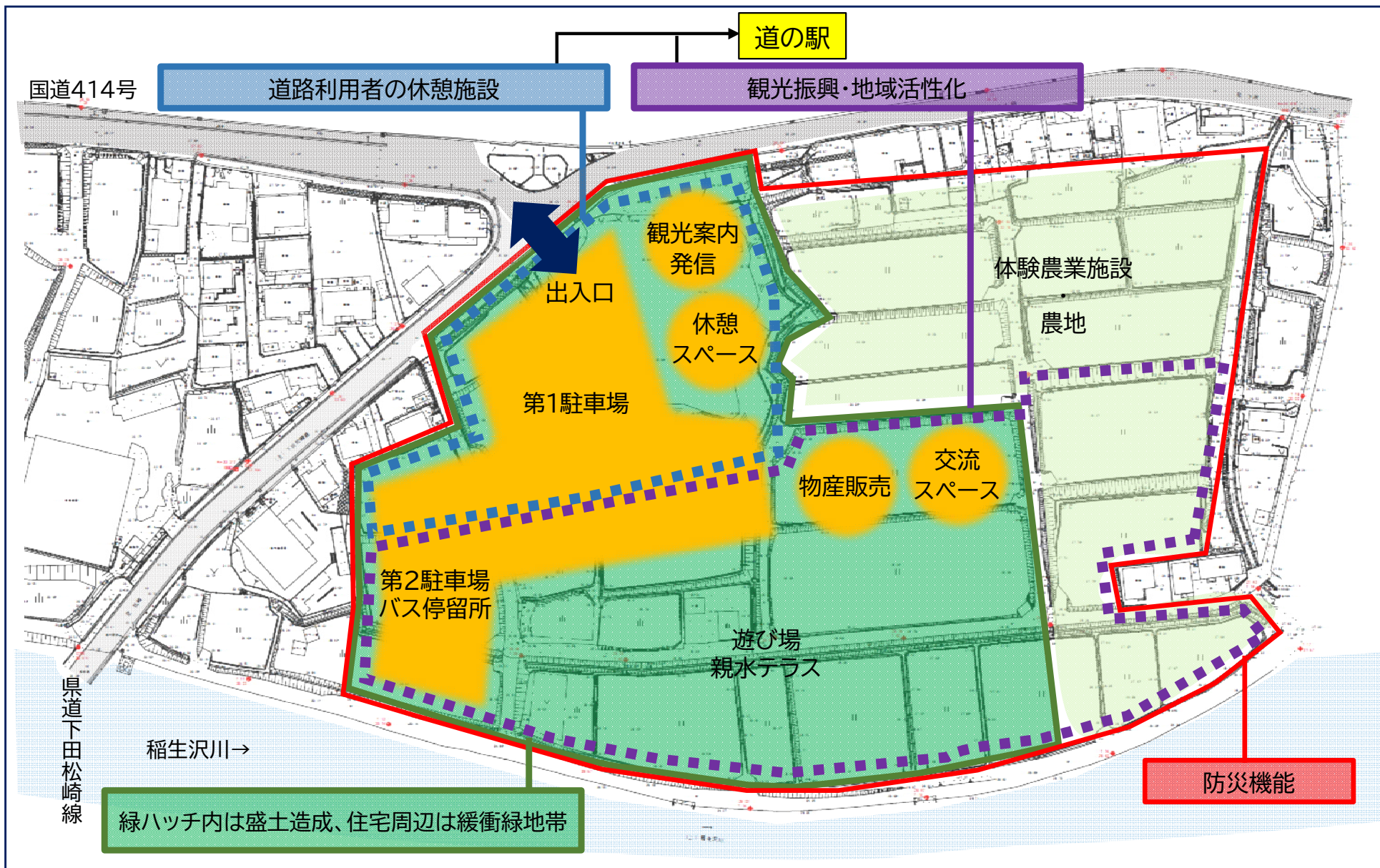
その1



その2



その3



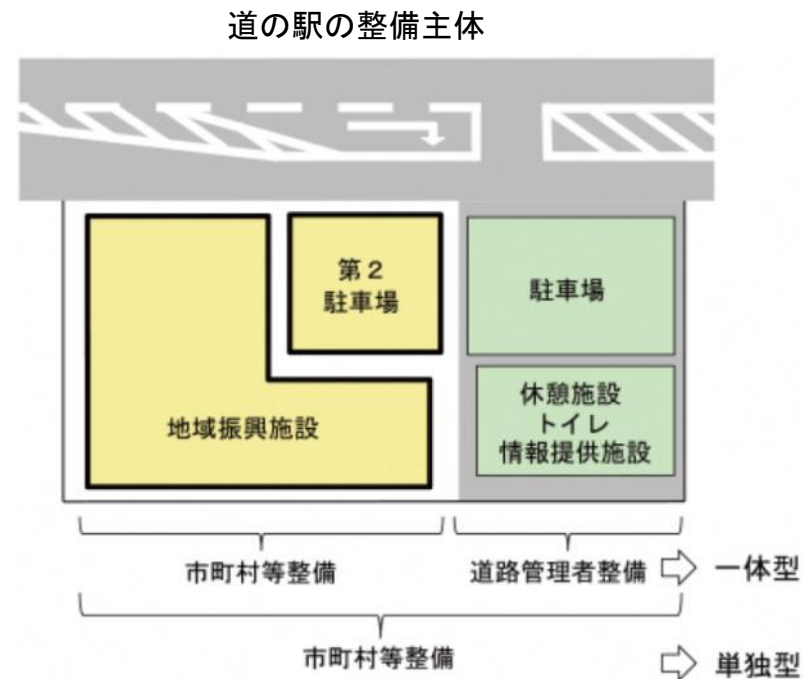
6. 実現に向けて

6.1 事業実施における手法

(1) 「道の駅」における整備手法

「道の駅」の整備方法は、道路管理者と市町村等で整備する「一体型」と、市町村等が全て整備を行う「単独型」の2種類あります。

本地区は、国道414号および県道下田松崎線沿いに位置することから、一体型での整備に向け、道路管理者と協議・調整が必要です。

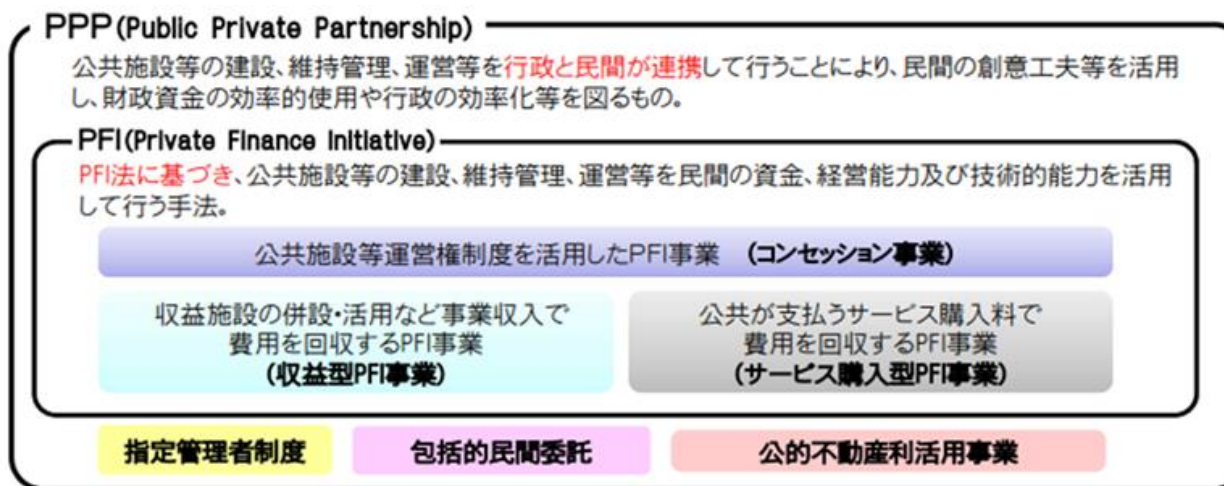


(2) 民間連携手法

官民連携手法（PPP：Public Private Partnership）は、公共施設等の建設、維持管理、運営等を公共と民間が連携して行うことにより、民間の創意工夫等を活用し、財政資金の効率的使用や行政の効率化等を図るものです。

官民連携手法には、指定管理者制度、包括委託などのアウトソーシング、PFI 的方式（DBO 方式）、民営化など、様々な方式があります。各方式には、それぞれ長所・短所及び特性があるため、本事業の特性を勘案し、最も適した事業手法を採用する必要があります。

PPP/PFI の概念図



P F I 事業は、施設の所有形態（方式）により、下表のように分類されます。なお、所有形態は、サービス内容、施設の特性、公物管理に関する法令上の取り扱いなどによって区分されることとなります。

事業方式別の業務主体と所有権（出典：全国地域PFI協会）

業務等 事業方式	資金調達 (建設費用)	設計建設 期間	運営開始	維持・管 理運営	事業終了	事業終了 以降
BOT	民間	民間	民間	民間	所有権移転	公共
BTO	民間	民間	所有権移転	民間	公共	公共
BOO	民間	民間	民間	民間	民間	民間
DBO	公共	民間	所有権移転	民間	公共	公共

※・表中の 色は施設所有＝公共 / 色は施設所有＝民間を示す。
・本表での民間とは、PFI事業者を指す。

① BOT方式 (Build Operate Transfer)

P F I 事業者が自ら資金調達を行い、施設を建設 (Build) 並びに所有し、事業期間にわたり、その施設を運営 (Operate) ・管理します。事業期間終了時に無償もしくは有償で公共に所有権を移管 (Transfer) します。施設の所有権が P F I 事業者にあるため、柔軟な施設管理が可能になるなどのメリットがあり、P F I の典型的な事業方式となっています。

② BTO方式 (Build Transfer Operate)

P F I 事業者が施設を建設 (Build) し、その後、一旦施設の所有権を公共に移管し (Transfer) した上で、P F I 事業者が施設を管理、運営 (Operate) します。施設の所有権を移管する時点で建設費が支払われることが多く、P F I 事業者にとっては、事業当初の大きな負担が軽減されるなどのメリットがあります。

③ BOO方式 (Build Own Operate)

P F I 事業者が自らの資金で施設を建設 (Build) し、そのまま所有 (Own) した上で、施設を運営 (Operate) します。BOT方式との違いは、事業期間終了後も P F I 事業者が施設をそのまま所有し、単独で事業を継続するか、もしくは施設を撤去し事業を終了させる点です。

④ DBO方式 (Design Build Operate)

P F I 事業者が設計 (Design) , 建設 (Build) , 運営 (Operate) を一括して委ね、施設の所有、資金調達は公共が行います。設計と建設が一体化している方が効率的である場合や、初期投資が数百億円に上るなど、民間での資金調達が困難である場合に採用されることがあります。資金調達を公共が行う以外は、他と手順に違いはありません。

PFI事例（BT0方式）【道の駅・川の駅伊豆ゲートウェイ函南（静岡県函南町）】

<施設の概要>

交通安全、観光振興・地域活性化、防災拠点の各機能を兼ね備えた「道の駅」を整備。

本事業は、道の駅の設計・建設、維持管理・運營業務に加え、道の駅での物販等の収益事業を含めて一体的に民間事業者（SPC）に実施させることで、民間事業者（SPC）は、道の駅の利用者からの売上金を収入として得られることを踏まえ、事業コストを縮減した提案を実現できた。これにより、町は、事業期間中の設計・建設費、運営・維持管理費の負担額を抑制することが可能となった。



事業方式：PFI（BT0方式） 混合型

事業期間：平成27年11月～令和14年4月（16年5ヶ月）

契約金額：約24億円 VFM：約8.9%（事業者選定時）

施設概要：道の駅施設（駐車場、トイレ、広域情報発信施設、物産販売所、飲食施設、交流施設、防災倉庫、コミュニティ広場等）

展望歩道橋（道の駅と川の駅を結ぶ）

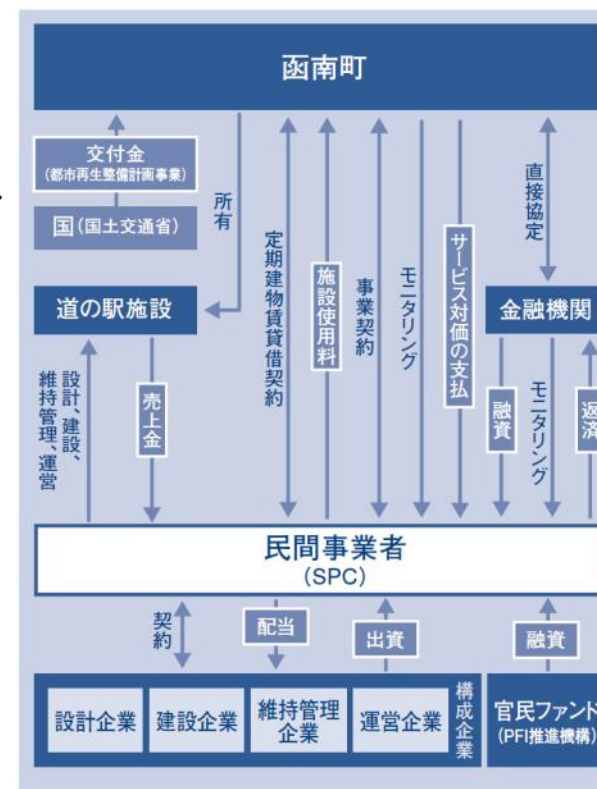
※「川の駅（河川防災拠点）・一部」は、別途、国土交通省が整備・維持管理（本PFI事業の業務内容の対象外）

SPCの構成企業：代表企業…建設企業

構成企業…設計企業、建設企業、維持管理企業、運営企業

事業経緯：

- 平成24年 3月 基本構想策定
- 平成25年 3月 基本計画策定
- 平成26年 8月 実施方針等の公表
- 平成26年11月 募集要項等の公表
- 平成27年 3月 優先交渉権者の選定
- 平成27年11月 事業契約等の締結
- 平成29年 3月 施設完成引渡し
- 平成29年 5月 開業



出典：PPP/PFI事例集