

伊豆中央道・修善寺道路に関する説明会（下田市）

■日時 令和5年5月30日（火）19時～20時40分

■場所 下田市民文化会館 小ホール（下田市4丁目1-2）

■質疑応答内容

【伊豆中央道・修善寺道路に関すること】

質問 1

二度に渡る計画の見直し理由がはっきりしない。

回答 1

平成26年に合併採算制を導入した後、伊豆中央道・修善寺道路の交通量が大きく増加しています。伊豆縦貫自動車道の整備が着々と進む中、その一部の役割を担う両道路の定時性・高速性を確保するため、料金徴収期間の延長等の方針決定に至りました。

県では、本県の道路施策の最重点項目である伊豆縦貫自動車道の一日も早い全線開通を目指し取り組むとともに、あわせてアクセス道路をはじめとする必要な道路整備の加速化を図る所存です。

質問 2

無料化後の混雑状況がわからないため、社会実験により状況を把握する必要があるのではないか。

回答 2

平成22年に、全国各地で有料道路を無料化する可能性を調査する社会実験が行われました。社会実験では、伊豆中央道・修善寺道路と同様の条件にある道路も対象※となっており、両道路を無料化した場合は、同様の結果になると考えております。

質問 3

渋滞発生箇所の道路整備を考えるべきではないか。

回答 3

渋滞の主たる要因は、道路容量を超える交通が集中することです。なお、渋滞の発生を抑制するため、渋滞発生箇所で車両の速度を低下させない対策についても取り組んでまいります。

質問 4

料金徴収期限を延長する40年の間に課題を解決するための政策はあるのか？

回答 4

伊豆縦貫自動車道の整備が着々と進む中、その一部としての役割を担う伊豆中央道・修善寺道路がこれからもその機能を保持させることが課題です。

引き続き、高速性や定時性を確保するため、徴収させていただく料金で、橋梁、トンネル等の構造物が多い両道路を適切に管理するとともに、密接な関係にある国道414号静浦バイパスの早期完成を目指し取り組んでいきます。

【静浦バイパスに関すること】

質問 5

40年後にどの程度の交通を見込んで、静浦バイパスを整備していくのか。

回答 5

需要予測に基づき、1日あたり8,000台～9,000台の交通量を見込んでおります。

質問 6

静浦バイパスと伊豆中央道・修善寺道路のプール制は導入しないと明言できるか。

回答 6

現在、国会で審議されている道路整備特別措置法の改正が成立すれば選択肢の一つにはなりません。

質問 7

法改正が成立しないとプール制の話ができないのであれば、静浦バイパスと伊豆中央道・修善寺道路の料金徴収期限を40年程度とする今回の県の説明はおかしい。

回答 7

一方への交通集中を回避するため、伊豆中央道・修善寺道路と静浦バイパスの料金徴収期限を同時期に設定しております。

伊豆中央道・修善寺道路の料金徴収期限については、国会で法改正の審議が開始される前から検討を進めてまいりました。また、静浦バイパス未整備区間の一日も早い供用に向けた整備手法についても、従前から課題として捉えてまいりました。各々の道路が異なる課題解決に取り組んでいる中、現在、国会で法改正が審議されておりますので、この状況も考慮する必要があると考えております。

【ETCに関すること】

質問 8

県のデジタル戦略局と連携してETCを早期導入できないのか。

回答 8

ETCの導入は、高速道路会社のシステムを使用するため、県の組織とは関係性はありません。1日も早い導入を目指し、高速道路会社と協議して取り組んでまいります。

質問 9

ETC導入による費用の投入に矛盾を感じる。

回答 9

伊豆中央道・修善寺道路の料金徴収期限の延長にあわせ、利便性を向上させるためETCを導入するものです。

【料金割引に関すること】

質問 10

地元住民だけ無料化はできないか。

回答 10

有料道路事業は、有料道路を通行する対価を利用者から頂く制度であり、無料化はできません。
なお、利用頻度の高い地域の方への新たな料金割引については、検討してまいります。

質問 11

ETC を活用した地域限定の無償化は可能か。

回答 11

無償化することはできません。
なお、ETC を活用した地域の方への新たな料金割引を検討してまいります。

質問 12

マイナンバーを使用した無料制度はできないか。

回答 12

マイナンバーを活用した割引が可能かどうか、ETCシステムを保有する高速道路会社との調整において研究してまいります。

質問 13

特に地元利用者が多い通勤時間帯（朝晩）の無料化はできないか。

回答 13

渋滞の特徴の一つに、平日の通勤時間帯（朝晩）に発生することが挙げられます。
この時間帯を無料化した場合、渋滞を悪化させてしまう要因となるため、考えておりません。

【伊豆縦貫自動車道に関すること】

質問 14

東駿河湾環状道路の4車線化が渋滞緩和に寄与するのではないか。

回答 14

4車線化は渋滞緩和策として効果があると考えますが、優先させるべきことは、伊豆地域の「命の道」である伊豆縦貫自動車道の全線を早期に開通させることであると考えております。

質問 15

伊豆中央道、修善寺道路と並行する伊豆縦貫自動車道の整備はしないのか。

回答 15

伊豆縦貫自動車道の伊豆中央道・修善寺道路と並行する区間は、構想区間の位置づけとなっております。また、伊豆中央道・修善寺道路は、現状、伊豆縦貫自動車道の一部としての役割を担っております。

国が整備を進める伊豆縦貫自動車道の整備方針としては、全線の早期開通を目指し、現在事業化されている区間を集中的に整備していくものと認識しております。

質問 16

伊豆縦貫道がなぜもっと早くできないのか不思議である。県の考えは。

回答 16

道路整備を求める地域の声が、伊豆縦貫自動車道の整備促進に繋がっていきますので、是非、御協力をお願いいたします。

また、伊豆縦貫自動車道の整備促進を国に働きかけるとともに、県がアクセス道路の整備を推進してまいります。

質問 17

肋骨道路といわれる県道河津下田線は、未だに開通の目途が経っていない。

回答 17

県道河津下田線は、整備が進む伊豆縦貫自動車道と国道 135 号をつなぐ効果がある重要な道路事業です。現在、整備を加速化するための準備をしているところです。

【その他】

質問 18

渋滞を緩和し、高速性・定時性を確保ための料金徴収はどの法律に基づくのか。

回答 18

道路整備特別措置法に基づきます。

質問 19

賀茂地域でも回数券を販売してもらいたい。

回答 19

賀茂地域の市町庁舎で販売できるよう、県、道路公社、市町で調整しております。

質問 20

事前に 4 ページ分（10 項目程度）の質問をした。省略しないで HP などで回答いただけるか。

回答 20

回答を HP に掲載いたします。