

先ず、料金徴収延長に関して、正しい説明をしていただきたい。

令和5年3月22日伊豆市 28日伊豆の国市で開催された説明会資料には、

・ P.2

- 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

と記載していますが、料金徴収は道路の新設、改築の財源とすることが、道路法、道路整備特別措置法により特例的に認められているものだと思います。(道路の無料公開原則) 県の道路予算が維持管理費に割かれることは問題が別ですし、それを理由に料金徴収を延長することは、基本的に出来ないのではないのですか。

< 県回答 >

E T Cの導入が改築に相当します。橋梁、トンネル等構造物が多い両道路を適切に管理するとともに、E T Cの早期導入を目指していきます。

また、道路整備の財源確保とするなら、徴収された料金は他路線に使えず、料金徴収路線のどこにどのように使うのか、整備計画とその資金計画、返済計画を明示せずに料金徴収延長は許可されないのではないのですか。

< 県回答 >

有料道路事業については、御指摘のとおり整備計画とその資金計画、返済計画に関する内容を含め、道路整備特別措置法に定められた手続きを進めていくこととなります。

・ P.3~5

無料化により交通量が2倍になりかえって渋滞を引き起こす。と繰り返し記載していますが、渋滞発生時は、2路線と国136号414号などで吸収出来る交通量をオーバーしているということではありませんか。有料道路の継続とその地域の交通量の総量の関係性はなく、それを通過交通が利用する2路線の渋滞緩和のために料金を取り続けたいとする論理展開は破綻しており、有料道路を嫌わせて生活道路に流入させれば良いとお考えなのですか。

2路線には信号が無く、合流箇所も限られているので、交通量が増えたとしても、国136号修善寺から大仁、韮山を通過するよりも定時性が高く有効な道路として整備したはずではないのですか。

< 県回答 >

伊豆中央道・修善寺道路で渋滞が発生しているときは、交通量が「吸収できる交通量(円滑に通行できる交通量)」を上回っている状態です。

現在でも、朝夕や観光シーズンに渋滞が発生しており、無料化により交通が更に集中することは明らかであり、これにより、渋滞の状況は現状より悪化するとともに、周辺生活道路への流入を発生させるものと考えています。

なお、伊豆中央道・修善寺道路は、激しい渋滞が課題であった国道 136 号のバイパスとして整備され、今でもその整備効果は発揮しております。

P.4 には国 136 号バイパスが無料なので交通量が多いと感じさせるような資料となっておりますが、渋滞の原因は本当にそうでしょうか。下田から通行するとき、修善寺道路、国 136 号バイパス、伊豆中央道は一つの路線のように感じますが、全くの別物で、修善寺道路は標識が緑色の自動車専用道路、国 136 号バイパスは青色の国道で、道路構造が違います。バイパスよりも修善寺道路の方が幅も広く、カーブも緩やかな設計をしなければなりません。料金を取って交通量が少ないから渋滞しないのではなく、道路構造が大きく影響しています。一部修善寺道路を含む国 136 号バイパスの無料で走行できる区間は、大仁南 IC から江間 IC です。この区間で顕著な渋滞発生箇所は、大仁中央 IC を過ぎて田方中消防署を右に見るあたりからで、ここは狩野川をわたる新大門橋の前のカーブがきつく、橋をわたると小坂第 2 トンネルがあり、これらがブレーキをかける要素となっています。更にトンネル入り口には、上り坂速度低下注意と注意喚起のために沼津土木事務所が設置した看板がたっています。ブレーキを踏むことが渋滞の要因になっているのです。

また、ここからは幅が狭いうえにトンネルが（小坂第 1、長岡第 3～1、花坂第 1、2 と）7 箇所連続していて、下田から 2 番目の小坂第 1 はカーブしている。3 番目の長岡第 3 はカーブと上り坂なので、速度維持のための緑色の視線誘導灯までついています。上り坂速度低下注意の看板は花坂第 1、2 を除く 5 つのトンネルの入口全てに掲出されており、道路構造が渋滞を引き起こしていることは県も十分分かっているはずですが。

< 県回答 >

御指摘のとおり、一般的に、渋滞が発生しやすいのは、高速道路などの高規格道路では、サグ（上り勾配に変化する点）やトンネルなど、速度が自然と落ちてしまうポイントと言われていています。これに、交通量、車間距離、速度差等が関係しあって、渋滞の発生につながります。

このため、県では、速度低下の注意喚起看板の設置等、渋滞の緩和を目的に必要な対策を行っております。

伊豆の国市説明会では、料金所が渋滞の原因になっていないか。との質問に、通過時間は、回数券で 4 秒、釣りなし 5 秒、ETCX 6 秒、釣りあり 10 秒と回答し、交通量による影響に比べ、影響は小さいとしていますが、車は減速せずに料金所に入り、この時間で料金を払うと元の速度で本線に戻るのですか。こんな回答は、住民を馬鹿にしています。修善寺道路は道路構造が良いので、渋滞はほぼありませんが、上りの大仁料金所で度々渋滞します。

< 県回答 >

説明会で回答した通過時間は、料金所に進入し、料金を支払い、退出するまでの時間の合計であります。

料金所をより円滑に通過するために、ETC の一日も早い導入を目指してまいります。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と考えております。

そもそも、2023年11月12日迄の徴収期限延長を平成25年10月に申請した際に需要予測をしていなかったのでしょうか。資料P.5の高速道路の無料化実験は平成22年から23年頃に実施しています。平成24年7月の静岡新聞による伊豆中央道と修善寺道路に合併採算制を導入し、両路線の建設借入金償還計画を見直す旨の報道や同年12月の伊豆市意見書による江間交差点の立体化とフルインターチェンジ化の要望などを経て、平成27年3月無料化の予定が延期され、合併採算制を導入し、当初2023年11月13日からの無料化計画でしたが、これをさらに前倒しして10月3日からと計画したはずではないのですか。

これらの事実から、交通量の増加を無料化出来ない、しない理由とするならば、当時の需要予測は誤りで、申し訳なかったと住民に先ず謝罪するか、分かっている嘘をついたのではないかということになります。この時系列を考慮すれば、今回のこの資料を作成した方も調査不足なのか、嘘つきなのかという話になると思いますがいかがでしょうか。

< 県回答 >

平成25年10月の徴収期限延長申請の際にも需要予測は行っています。

その後の平成26年6月の圏央道（中央道～東名間）開通、平成27年7月の韮山反射炉世界遺産認定、平成29年2月の圏央道（東関東道～東名間）全線開通などに伴う道路交通の変化、急激な社会情勢の変化を踏まえ、改めて、現状に見合った条件で、需要予測を行ったところです。

更に、需要予測により渋滞が懸念されるのであれば、伊豆縦貫自動車道の建設を加速させるか、徴収し続ける料金を含めた財源による136号バイパスの拡幅、線形改良を計画することが筋ではないのですか。

< 県回答 >

国が行う伊豆縦貫自動車道の整備は、全線開通を目指し着々と進められており、更に、今年度、新たに月ヶ瀬～茅野間が新規事業化するなど、スピード感をもって整備が進められております。

伊豆中央道等の渋滞の主たる要因は、交通量に因るものであり、また、（前文でも御指摘いただいたように）幅員、平面線形等は、一連の道路が2種類の道路規格で構成されているのは事実ですが、それぞれの道路規格に基づき決めた道路構造となっています。速度低下対策をはじめ交通上の課題に対しては、ソフト対策等で対応していきます。

・ P.6~7

この渋滞の打開策として静浦バイパスの早期完成のためと関連付けていますが、本当でしょうか。

首都圏ほかからの観光客は東名、新東名の沼津 IC から東駿河湾環状道路を經由して伊豆中央道、修善寺道路を利用しているはずですが、沼津に用事の無い方が静浦の 414 号を利用して流出入は考えられません。一步譲って話すなら、沼津市から伊豆市や伊豆南部地域に向かう道順で 414 号を經由するなら、長岡北 IC(いちごプラザの南側、長岡中学校西側の IC)から 136 号バイパス、修善寺道路と使います。逆方向も同じで、伊豆中央道を利用する方が、東名、新東名、三島市、清水町に向かうことはあっても、寄り道などが無いのに、沼津市に向かうルートとして伊豆中央道は使わないはずですが。

受益者負担の原則からすれば、静浦バイパスの料金は、静浦バイパスを使う方から徴収すべきで、前述の伊豆南部から沼津への通行車を考慮され、大仁料金所を継続するというお話ならまだ理解できますが、江間料金所を継続する合理的理由を説明してください。

また、伊豆中央道、静浦バイパスの 2 路線に交通が分散するという考え方であるのなら、修善寺道路大仁料金所継続の合理性は失われます。

私の論の真逆にあるのが今回の料金徴収延長であり、全くもって合理性がないのではないのでしょうか。

< 県回答 >

御指摘のとおり、首都圏等広域から伊豆半島を訪れる観光交通の主たる経路は、東名、新東名から東駿河湾環状道路を經由すると考えています。一方、狭域の交通を含めた道路交通全体を見れば、静浦バイパスの整備による交通の分散効果が期待できません。

また、新たな道路は、経路選択の多様化につながり、魅力的な名所が全域に数多く存在する伊豆半島であるからこそ、観光面でも、周遊、滞在の拡大につながるものと考えております。

・ P.9~10

料金の低減措置が記述されていますが、これをいつまでに実施するのか記載がありません。ETCX は使い勝手が悪く、料金所では、現金、回数券、ETCX が混在しているため、必ず停車しなければならないシステムです。お粗末なシステムではないですか。

一部で、来誘客メインで料金徴収することを考えているので、P. 10 のように使えば使うほど安くなるシステム構築を考えているとの説明もされたようですが、それならば、ETC 車載器、料金所受信機双方の設定で沼津、伊豆ナンバーを最初から半額や無料とするなどが出来ませんか。

< 県回答 >

ETC の一日も早い導入を目指し、高速道路会社と調整を進めてまいります。

あわせて、地域の方を対象とした料金割引制度の拡充についても、研究を進めてまいります。

いずれにしても、40年間料金を取り続けたいのは、30年かけてやっと全体の1/3しか開通できていない、静浦バイパスを一日も早く完成させたいという考えが根底にあるのだと感じます。

伊豆は一つ、みんなで協力して静浦バイパスの早期完成を目指すため、よろしく願いいたします。と本当のことを説明してください。

< 県回答 >

伊豆中央道・修善寺道路の近年の交通量の増加を踏まえ、引き続き、高速性や定時性を確保するため、料金徴収期限を延長する方針としました。

伊豆中央道・修善寺道路、静浦バイパスは、伊豆地域の道路交通において密接な関係にあることから、静浦バイパスを早期に整備することで、交通を分散させることができます。

令和5年3月1日現在の県人口は、3.569千人、沼津市の人口は185千人、伊豆の国市、伊豆市、賀茂郡、下田市の合計人口が129千人、函南町を加えても166千人、伊豆南部だけで言えば57千人弱、県人口の1.58%です。

県議会議員は沼津市3名、賀茂郡下田市で1名、伊豆市、伊豆の国市、函南町が各1名です。

伊豆縦貫自動車道が背骨、国県道の肋骨整備が必要と言いながら、賀茂郡、下田市では、財源不足を理由に県道404号河津下田線は着手からもう30年になりますが、いつ完成するのかさっぱり分かっていません。開通年度をいつ頃と想定していますか。

< 県回答 >

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、整備を加速化させるための準備をしているところです。

国道の話をするれば、縦貫道(仮称)敷根ICの開設を考慮して、国県も参加して作成した、下田市都市計画道路整備プログラムで、国136号本郷交差点から本郷西交差点の改良に遅くも令和5年度から着手すると位置付けられています。財源不足を理由に着手されないようです。縦貫道(仮称)下田ICを出て南伊豆町方面に向かうとすぐに国136号の下田第1トンネルがありますが、このトンネルは狭隘、高さ不足で大型車がすれ違えません。縦貫道が高速性、定時性を確保していても下りるとすぐの国道がこの状態であるのに着手はみえない。伊豆南部のことはどうでも良いのですか。

< 県回答 >

伊豆縦貫自動車道へ接続する国道136号においては、必要な道路整備の実現に向けて取り組んでいく所存です。

伊豆の国市、伊豆市、伊豆南部地域から料金を徴収して沼津市のために使おうとするのなら、そういうことですときちんと説明していただきたいし、この地域のことも少しは考えていただきたいと、下田市の住民が言っていたと川勝知事にお伝えください。