



香建設第 53 号

平成19年5月7日

国土交通省道路局長 様

香取市長 宇井 成



中期的な計画の作成にあたっての意見の提出について(回答)

平成19年4月2日付国道企第114号で依頼のあったこのことについては、
別添のとおり回答します。

中期的な計画の作成にあたっての意見

貴職におかれましては、平素より香取市の道路事業及び地域の活性化に対するご理解とご支援を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、「道路特定財源の見直しに関する具体策」のなかで、「道路整備に対するニーズを踏まえ、その必要性を具体的に精査し、引き続き、重点化、効率化を進めつつ、真に必要な道路整備は計画的に進めることとし、平成19年中に、今後の具体的な道路整備の姿を示した中期的な計画を作成する」ことが、昨年12月に閣議決定されました。

この中期的な計画の策定にあたって、貴職より平成19年4月2日付け国道企第114号で依頼がありましたので下記のとおり提出します。

記

香取市は、江戸時代から利根川を中心とした舟運が発達し、様々な物資の集散地として栄えてきました。特に佐原は、「江戸優り」と呼ばれる独特な文化を育んだ歴史を持つ、古くからの交通の要衝の地です。

本市の東京・千葉方面を結ぶ交通動脈として、東関東自動車道水戸線、東総有料道路、国道51号及び国道356号が通るほか、近接地で首都圏中央連絡自動車道の建設が進められておりますが、これらは、本市に隣接する成田国際空港や周辺の臨空工業団地、鹿島臨海工業地域、筑波研究学園都市といった日本の産業拠点地域をつなぐネットワークであり、現在の東アジアを中心とするめざましい経済成長を活かし、日本の国際競争力を強化するために必要な道路として、産業拠点地域へのアクセスが一層向上されることを期待しています。

また、首都圏中央連絡自動車道の早期完成はもとより、交通渋滞の緩和や利便性、安全性の向上を見据えた国道及び県道のバイパス整備や橋梁の4車線化、東総有料道路の延伸を望んでいます。

鉄道については、東京・千葉方面を結ぶJR成田線と、茨城県鹿嶋・水戸方面とを結ぶJR鹿島線が走っており、大戸駅、佐原駅、香取駅、水郷駅、小見川駅、十二橋駅の合計6つの駅があります。JR成田線を利用して東京まで約85分、成田まで約30分であり、通勤者や通学者の日常的な交通手段であることから便数の増加など更なる充実を望んでいます。

バス交通については、民間バス会社による路線バスと東京方面とを結ぶ高速路線バスが運行し、住民や観光客の移動手段として大きな役割を果たしています。

高速路線バスについては、東京まで約90分という利便性の高さから、利用者が年々増加していますが、路線バスについては、利用者の減少により今後の維持と確保が喫緊の課題となっていますので、これに対する支援をお願いします。

本市において、道路は、生活の生命線であります。都心部のように公共交通サービス(鉄道や公共バス)が充実していないため、今後の道路整備が推進されなければ地域の振興も望めず、緊急輸送道路が整備されなければ災害時の物資輸送にも支障をきたし、市民の安心・安全な生活も確保できない状態になりますので、地域の道路を優先的に整備されるようお願いいたします。

現在、利根川下流域で行われている「佐原本宿耕地地区高規格堤防整備事業」につきましては、御省の御尽力により着実に進行され、安心・安全まちづくりの大きな前進となり深く感謝しております。

また、本事業にあわせて推進しております「佐原広域交流拠点整備事業」につきましては、国が佐原本宿耕地地区高規格堤防、佐原地区河川防災ステーション、水辺交流センター施設(災害対策施設等)や佐原河岸などの河川環境施設の整備を行い、千葉県が国道356号道路改築整備を行います。これに併せて市は、地域交流センター、水辺交流センター(水辺交流施設)を設置し、佐原広域交流拠点と、中心市街地内の歴史的町並みが残る「重要伝統的建造物群保存地区」を小野川の舟運で結ぶことにより、利根川下流域における防災力の向上と、地域振興に大きく寄与することが期待されております。

佐原の「重要伝統的建造物群保存地区」については、景観条例の制定による看板の撤去、小野川両岸道路の無電柱化、石敷の道など歴史的景観に合った整備と併せて、交通規制により通過交通を排除した「歩けるまち」を創造し、歴史的環境の維持と強化に努め、さらに歴史的町並みの魅力を高めます。

観光地までのアクセス道については、ルートに回遊性を持たせた国県道の整備を考え、観光地への導入路は、景観を優先した道路を整備していただきたいと思っております。

環状道路としては、合併した4つの旧市町を結び、かつ、近隣の市町にも繋がるネットワーク道路の整備が急務です。旧市町の境界付近には、道路幅員の違い

や未舗装、未排水に起因する局部的改良工事が早急に迫られておりますので支援をお願いします。

また、これらの道路整備に関する補助事業の採択については、合併した市町へ目を向け、新市が一体性を持つために必要な事業を重点的に採択していただきたいと思えます。

道路は、活力ある地域社会を形成し、国民生活に豊かさとゆとりをもたらす最も重要な社会資本であり、円滑な交通の確保、物流の効率化など経済の成長と地域の振興に欠かせないものとなっています。

本市においても本格的な高齢社会の到来や進展する少子化、頻発する集中豪雨や大地震に対する不安が広がる中、社会基盤を計画的に充実させ、さらには深刻化する環境問題に対処し、その改善を図るためにも迂回路の対応など道路整備は一層重要でありますので、次の事項について特段の配慮をくださいますよう意見を提出します。

I 今後の道路管理

1 「高齢化する道路構造物の管理」

香取市道は、実延長で1,347kmあり、このうち改良済延長は、511kmで改良率は38%と低い状態です。合併前の市町境界で接する市道は、幅員や道路構造の違う道路が接続し合う状況で、新市の一体性を保つネットワークを形成する上で支障となっています。

その道路の交通量にもよりますが、未舗装部分の計画的な整備と痛んだ舗装等の補修工事を定期的に行う必要があります。

また、市道に架かる橋梁は、433橋ありますが、そのほとんどが昭和30年代に架けられた橋のため更新時期が重なることと耐震補強工事を含む橋梁整備費により、市の財政を圧迫することが懸念されます。

これらの道路補修時期や橋梁更新時期を把握し、今ある道路と橋梁の延命化を図る対策として、国道と県道を含む定期的な道路構造物の補修時期を一元管理し、公共工事発生残土の共同利用や工事時期の重なりによる渋滞を緩和する

道路全体を把握した共同運用によるメンテナンスシステムを構築する必要があると考えます。

II 国際競争力の強化に繋がる道路網整備

1 「空港と港湾を結ぶネットワークを戦略的に整備」

国道51号、国道356号、主要地方道成田小見川鹿島港線は、千葉港、京葉工業地帯、成田空港、成田国際物流複合基地、空港南部工業団地、鹿島港、鹿島臨海工業地域を結ぶ産業のネットワーク道路で、輸出入に必要な国際空港と港湾をダイレクトに結ぶ日本の国際競争力の強化に繋がる道路網であります。

特に、主要地方道成田小見川鹿島港線は、鹿島港北公共埠頭の一部完成により、物流量が更に増加し、四車線から二車線に変わる未整備区間、利根川にかかる小見川大橋と息栖大橋及び国道や県道と接する交差点において慢性的な渋滞が増加する傾向にあります。

また、成田国際物流複合基地と空港南部工業団地の整備が進み、国際物流に関連する企業の集積が見込まれ、交通量の増加に伴う渋滞が飛躍的に増加することが予想されます。これは、空港周辺企業と鹿島港周辺企業間での円滑な物流を阻害し、日本経済の損失と沿線道路環境の悪化につながる要因でもあります。

主要地方道成田小見川鹿島港線は、日本を代表する空港、工業地域、港湾及び物流基地を直接結ぶ道路であり、今後の日本の国際競争力の強化に繋がる道路でありますので、戦略的に整備されることを望みます。

III 観光資源による地域の活性化

1 「観光地の最も基本的な要件」

現在の佐原の歴史的市街地内へのアクセスは、自動車で来た方には一方通行

の規制があるので細い道を回り道する場合があります、鉄道やバスで来た方にとっても目的地までの道のりは容易ではありません。

観光地にとって、その観光スポットまで不安なくたどり着くことができることは、最も基本的な要件であり、観光地内のわかりやすい位置に駐車場があり、そこから舟や自転車に乗り、また歩いて散策する人にとっても気持ちのよい環境を整備することが重要です。

パークアンドライド事業を推進するために、駐車場の整備（用地及び工事費）に対する助成制度の創設を望みます。

2 「観光地へ導くアクセス道と導入路の整備」

観光地までのアクセス道となるルートについては、周辺の観光地と回遊性を持たせた国県道の整備をお願いいたします。一方、観光地への導入路については、景観を優先した道路整備を進めていただきたいと思います。

整備する必要がある導入路は、高速道路等の幹線道路から中心市街地への主要分散路として主要幹線道路となる二本の国道（国道51号及び国道356号）と環状道路（リングロード）から観光地の中心核への導入路となる主要地方道の各県道であり、この導入路の整備にあたっては、大型観光バスが入れること、周辺に十分な駐車場を設置すること、入り口がわかりやすく運転が容易であること、各種サインが完備していることなどの条件を満たすように整備していただきたいと思います。

3 「観光地における交通体系」

観光地における交通体系のあり方としては、歴史的な曲がりくねった街路も魅力のひとつなので、それを生かしたまちづくりを進めるため道路拡幅や新設を最小限にとどめ、通過交通を排除し「歩けるまち」としての環境を維持及び強化する一方、幹線道路から観光地へ至る街路については、わかりやすく乗り入れやすい導入路を積極的に整備することを基本方針としています。

4 「観光地内の渋滞を緩和」

観光地内の渋滞を緩和するため、国道等の主要幹線道路から中心市街地周辺

への主要分散路を整備し、観光地内への通過交通の排除や大型貨物車の乗り入れや一方通行などの規制とあわせ、移動が容易な環境を整備することが重要であり、交通のスムーズな流れを作ることで、沿道環境の向上と地球環境の保全につながります。

5 「観光地内の景観・文化的価値の創造」

佐原の中心市街地内にある「重要伝統的建造物群保存地区」については、地域の人々と一緒に町並みの修理、修景を進めており、景観条例の制定と合わせた看板の撤去や小野川の両岸道路の無電柱化と石敷き等を整備するなど歴史的景観に合った小野川両岸道路を整備し、さらに歴史的町並みの魅力を高め文化的価値を創造することができますので、引続きご支援をお願いします。

特に、歴史的な町並みを持ち、「歩けるまち」を目指す本市のような自治体にとっては、景観の向上、安全性の向上を図る上で、電線類の地中化は非常に有効です。

しかし、電線類地中化は、地中化事業そのものの事業費が大きくなることもさることながら、地下埋設物（上下水道管）の移設にも多額の費用を要することから、このことが事業推進の障害にもなっています。

ぜひ、こうした地下埋設物の移設に対する助成制度の創設を望みます。

6 「舟運を利用した「歩けるまち」の創造」

自動車や観光バスで訪れた方を、郊外の駐車場から中心市街地内の歴史的町並みが残る「重要伝統的建造物群保存地区」まで、小野川の舟運を利用し誘導しております。

この取り組みは、平成15年7月からTMO構想に基づく実践団体であるまちおこし会社が実施しており、中心市街地の活性化と歴史的環境の維持及び強化に寄与するとともに、大型車や通過交通を排除した「歩けるまち」としての沿道空間を創造しております。

今後もこのような取り組みに対して、ご支援をくださいますようお願いいたします。

IV 官民一体で地域資源を活用したまちづくり

1 「官民一体となった取組み」

香取市では水郷・佐原の魅力を再発見するため、国土交通省と千葉県で本宿耕地地区のスーパー堤防整備事業と連動した「佐原広域交流拠点整備事業」を展開しております。

これは、官民一体となった地域資源を活用したまちづくり型観光の取組みの中の一つであり、地域住民からも大きな期待を寄せられており、平成18年8月29日には、水辺空間をまちづくりに活用すべく、関係各位や大学関係者を招き、佐原広域交流拠点整備事業の今後のまちづくりにおける役割と期待される効果などを話し合う「産業観光フォーラム」を開催し、佐原広域交流拠点整備事業と一体となったまちづくりの機運が大きく盛り上がっているところです。

2 「魅力ある景観形成」

「佐原広域交流拠点整備基本計画」に基づく、災害対策施設・情報施設と水辺利用施設を水辺交流施設として一体的に整備することにより、国民の安心・安全につながる防災力の向上と、広域交流拠点と佐原の町並み観光を舟運でつなぐことにより一層の来訪者の増加が見込めるほか、隣接する河川敷を水郷の水辺環境の原風景である湿地に再生すれば、利根川と一体的な景観形成が図られ、これを舟からも観賞でき親水施設としての魅力が倍加されます。

3 「利根川下流域の防災力の向上」

「佐原広域交流拠点整備事業」の中で、利根川右岸堤防を強化する本宿耕地地区高規格堤防整備事業と合わせた国道356号道路改築整備は、この地区の防災力を高めるほか、千葉県北東部への緊急輸送道路の確保及び4車線化による渋滞が緩和され緊急車両の通行も確保される整備となり、災害対策施設、情報施設及び利用施設については、災害時の防災拠点として利根川下流域の防災力を高める施設であるので佐原から小見川間のバイパス化と併せて早期の完成を望んでおります。

V 安全、安心の確保

1 「国道沿いの環境向上」

国道356号は、沿線の集落を貫いており、そのほとんどが生活道路となっております。通過車両が多いことや夜間のトラックの交通量が増え住民生活の環境も悪化しておりますので、このような路線の早期バイパス化をお願いします。

2 「交通安全」

交通事故ゼロのまちを目指し、交通安全に関する指針づくりのもと、警察及び関係機関と連携しながら交通安全関係団体の活動を育成、支援し、交通安全教育や啓発活動を推進し、住民の交通安全意識の高揚に努めます。

また、安全な車の通行と子どもや高齢者などの交通弱者の安全性を確保するため、過去に交通事故が発生した場所の再検証を行い、危険を解消するための道路改良や交通安全施設等の整備を交通安全計画に定め、計画的に進めたいと考えていますので、これに関する補助制度の拡充と交通事故多発路線の優先的整備をお願いします。

なお、高速道路等の新設に伴い改良した市道で交通事故が多発する場所があります。再度、線形変更を含む道路改良をお願いします。

3 「緊急輸送道路の整備」

香取市の緊急輸送道路として東関東自動車道水戸線、国道51号、国道356号、東総有料道路及び近接地に整備が進められている首都圏中央連絡自動車道があります。しかし、これらの路線を跨ぐ橋梁で耐震補強を要する橋梁がありますので工事に対する補助制度の拡充をお願いします。

4 「渋滞対策」

香取市のアクセス道であり、緊急輸送道路となる国道51号、国道356号、

主要地方道成田小見川鹿島港線の渋滞箇所を調査し、その解消に努めていただきますようお願いいたします。

特に千葉県と茨城県を結ぶ主要地方道成田小見川鹿島港線に架かる小見川大橋と息栖大橋については、2車線の対面通行で狭くなり、付近の国道交差点から慢性的に渋滞している箇所となっていますので、このような橋の整備について特段の御配慮をお願いいたします。

5 「今の道路を徹底的に活用」

道路空間の再構築として、道路用地の残地部分を活用し、渋滞を和らげる荷捌きスペースやトランジットモールとして歩行者と公共交通のための道路空間を整備するほか、災害時等の車両退避所や降雪時の資材置き場として有効に活用したいと考えます。

6 「地域交通網の確保」

相次ぐ赤字路線バスの廃止により、交通空白地域となった地域の“生活の足”を確保するため、これまで廃止代替バスや循環バスの運行に対する補助等を公的財政負担により行ってきましたが、これも限界に達しつつあることから、地域交通網の確保に御支援をお願いいたします。

VI 今後の道路行政の進め方

1 「地域活性化につながる道路整備」

地域の活性化については、少子高齢化が進む中、交流人口の増大により活性化を図ることを目指しています。

地域が交流人口を増やすには、交通のインフラ整備が必要であり、早期に整備すべき重要な事業と位置づけていただきたいと思います。

2 「新市のネットワークづくり」

合併直後の香取市においては、新市が一体性を保つことのできる環状道路を

整備する必要があります。この環状道路の路線を設定するには、既存の国道、県道及び市道等を活用し形成したいと考えますので、これに併せた交差点改良等の整備をお願いします。

3 「具体的に目標を設定したスピーディーな政策展開」

今後の道路補修工事や橋梁改修工事は、道路全体を把握した共同運用によるメンテナンスシステムを構築し、定期的に補修工事を実施したいと考えます。

道路改良事業は、必要性を明記した道路整備計画で具体的に目標を設定し、市民への説明をスピーディーに展開し、事業化からおおむね5年以内で供用を開始したいと考えます。

4 「道路特定財源」

地方にとって道路は生活の生命線であり、道路整備により市民の生活向上や地域の活性化が大いに期待できます。

合併直後の香取市においては、合併した4つの旧市町を結ぶネットワーク道路で隣接する市町にも繋がる環状線の整備が急務であり、この道路整備の財源となる道路特定財源については、100%を充当するものとし、存続していただきたいと考えます。

また、この道路特定財源については、公共交通サービスの整っている都心部より公共交通サービスの整備が進んでいない地方に対して厚く配当くださるよう願うとともに、都心部より自動車を多く保有し、多く納税している地方に見合った配分を検討してくださるようお願いします。

なお、以前に共同通信で行った道路特定財源に関する千葉県内首長アンケートについては、そのアンケートの内容が道路特定財源と三位一体改革が混同しており、各首長が実際に考えていた内容と違った結果が生じたと思われま