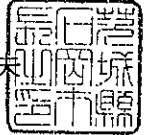




国土交通省道路局長 殿

石都建第826号
平成19年5月8日

石岡市長 横田 凱 夫



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日付け国道企第114号で依頼のあった標記の件について、別紙のとおり回答いたします。

テーマ【今後の道路政策や道路の整備・管理】

質問 1 重点化を進める上で特に優先度の高い施策

石岡市は、暮らしと自然、歴史が調和した活力がある、そして安心と安らぎに包まれた生きがいのある「まち」を目標に「都市基盤の整備」「産業の振興」「安全な地域づくり」「保健・医療・福祉の充実」「教育・文化の充実」「環境共生・循環型社会の構築」「行政改革の推進」を、人と人がふれあう協働により創り上げようとしています。

都市基盤の整備においては、自然との共生を基本とし、文化歴史など地域ごとの特性を活かしたゾーニングを行うと共に社会経済情勢に適合した合理的な土地利用を進め、魅力ある生活空間を創造を目指しています。

道路に関しては、広域的な交流を進め、産業、観光、福祉、教育などへの波及効果を生み出す広域幹線道路の整備を促進するため、国道6号千代田石岡バイパスや国道355号バイパスの早期完成を目指しています。

また、主要市道については、交通量の増大への対応と利便性・安全性の一層の向上を念頭にネットワーク性の向上を目指し整備を進めております。さらに、常磐自動車道路に新たな本線直結型のインターチェンジを建設し、上曽トンネル（仮称）や朝日トンネル（仮称）の整備を促進します。

市民生活に身近な生活道路については、「人を主役」とし、地域の実情に合わせた、幹線道路や生活拠点等との連携に配慮した、安心して快適な生活空間の確保を目指しています。

1 都市間を結ぶ基軸となる幹線道路の整備

人々の交流や物流をスムーズにし、商工業や観光の振興に寄与し、地域の活性化を図る基軸道路であり、通過交通を市街地内生活道路に入り込ませないために必要な道路でもあり早急な整備が必要である。

○北関東自動車道路の早期全線開通と笠間インターチェンジの早期完成

○国道6号（千代田石岡バイパス）の早期完成と国道6号美野里バイパスの早期実現

2 主要幹線道路及び環状道路の整備

基軸となる幹線道路と共に石岡市及び周辺地域とを結ぶ幹線道路の整備により、地域の経済・文化の発展を担う道路として必要である。

- 1) 石岡・笠間市間を結ぶ幹線道路であり、旧市街地を回避し、スムーズで安全・安心な道路と地域発展に寄与する道路となる。

○国道355号石岡岩間バイパス

- 2) 国道6号バイパスと連結し、百里飛行場（茨城空港）へのアクセス道路となるとともに激しい渋滞を解消する道路となる。

○国道355号石岡玉里バイパス（百里飛行場連絡道路の一翼を担う）

- 3) 主要地方道である石岡筑西線が上曾峠を通過しているため、大型車等の通行に支障があるなど地域間の分断を解消する道路となる。

○県道石岡筑西線（上曾トンネル整備）

- 4) 県南地区の主要都市土浦市やつくば市に接しているものの、筑波山に阻まれて地域間交流が難しく過疎化が激しい地域の活性化を図る道路となる。

○（仮称）新治八郷線（朝日トンネル整備）

- 5) 人口減少が進む石岡市の北部地区を東西に横断し、小美玉市と石岡市北部地区を結ぶ幹線道路となるものであり、JR常磐線羽鳥駅へのアクセス道路となる。

○八郷美野里線（仮称）

3 渋滞解消路線の整備

石岡市は、古くから人々が暮らし繁栄してきた都市であり、市街地中心部から放射状に幹線道路が連なっている。幹線路道が市外地内で合流・横断交差するため渋滞が著しい地域となっている。中でも渋滞する国道6号と交差する幹線道路渋滞は、国道6号と並ぶほど渋滞が激しい状況にあるためバイパス化が望まれている。

1) 国道355号が恋瀬橋手前で国道6号と交差するため、国道355号が絶えず渋滞している状況を改善するため、バイパス化して渋滞解消を図ると共に市内環状道路の一翼を担うことになる。

○県道石岡つくば線（バイパス）

2) 主要幹線道路であり交通量が多い石岡城里線が、旧市街地に入って急激に幅員が狭くなっているため、歩道の整備ができず、自転車や歩行者が危険な状況にありところの拡幅整備であり、また、国道355号と交差点において右折レーンが設けられず交通渋滞を引き起こしている道路の解消になる。

○県道石岡城里線（拡幅整備・交差点改良）

3) 主要地方道石岡つくば線が旧市街地で国道355号と交差するが、幅員が狭く歩道が未設置であり、しかも交差点手前で大きくカーブしているため、大変危険な地域となっているため、市道を拡幅し、出入りの車両を別地点に誘導し、危険箇所の解消を図る道路となる。

○市道1229線（拡幅）

4) 県道筑西線は、4車線道路として整備されているが、JR常磐線を渡る跨線橋だけが2車線になっているため交通渋滞が発生しているため。

○県道石岡筑西線荒金跨線橋の4車線化

4 市街地再整備

旧市街地は、歴史的に整備されてきたため骨格となる都市計画道路の整備が遅れている状況である。また、新市街地の計画的開発が遅れたため無秩序に住宅が張り付いてしまった地域があり、市街地内の骨格道路の整備を進めなければならない。

1) 石岡駅東にある区画整理計画を断念した地区は、都市計画道路の整備が遅れ、狭隘道路沿いに小規模開発が進んでいるが、地区中心部には低利用地が多い状況です。狭隘道路に張り付くように住宅が建設され、緊急車両の進入困難地区ともなっている。安全で安心な生活環境を築く上でも地区幹線道路がどうしても必要であるため。

○都市計画道路駅前東ノ辻線（地域骨格道路）

- 2) 石岡駅西口には南北に都市計画道路が通っているが、JR常磐線の直ぐ脇を通っているため、駅前広場の奥行きが採れず拡張が困難な状況にあります。また、バス路線の減少もあり、朝夕に自家用車送迎の通勤客が多く、違法な駐車や停車が多く交通の障害になり交通安全上危険な状況にある。駅を含めた再開発により駅西口広場の拡張が必要である。
- 駅西口広場（拡張）

5 産業・観光振興に貢献する道路

石岡市は、筑波山から霞ヶ浦までと東西に幅が広く、市西側には筑波山系の山々が南・西・北側に連なり支障要因の一つになっているが、豊かな自然に恵まれ観光産業が盛んに行われている。しかし、石岡市内にはインターチェンジが無く高速交通網へのアクセス性が悪く首都圏や県内各地から遠いイメージを与えている。そのため工業立地などに影響が出ている状況である。

そのため市の西部地区では、県南地区へ向かう朝日峠のトンネル化、県西地区へ向かう上曾峠のトンネル化の事業整備が進められており、県北地区への道祖神峠もトンネル化の構想が持ち上がっている。

- 1) 北関東自動車道笠間インターチェンジの開通が間近に迫っている中、そのアクセス性の改善と危険箇所の改善のため早急の改良整備が必要となる。
- 県道土浦笠間線（板敷峠拡幅）

- 2) 常磐自動車道が市域を南北に縦断しているが、市内にはインターチェンジが無い状況である。しかも、最も近い千代田石岡インターまでの国道6号の混雑は県内でも有数の交通渋滞区間となっている。また、茨城空港（百里飛行場）開港にあたり新たなアクセス拠点となり、その利便性を活かした工業立地・観光振興等にも繋がるためインターチェンジの新設が必要である。

○石岡・小美玉地区ETC専用インターチェンジ

3) 市街地は、古くから国府が置かれなど常陸国の中心地であった。近世には、江戸への農産物の集積地として、また、味噌や醤油などの食品加工業により繁栄してきた。そのため沢山の史跡や寺社があり、「歴史の里」として親しまれている。街並みの電線地中化や景観道路の整備を進め、遅れていた観光産業の育成を図る必要がある。

- 国道355号電線地中化
- 駅前地区の電線地中化
- 景観道路の整備（歴史の道整備）

6 危険箇所の解消

市内には、見通しの悪い交差点やカーブ、歩道の無い踏切や狭隘幅員道路が多くあり、交通弱者にとって危険な箇所が数多くあり早急に解消する必要がある。

1) JR常磐線の踏切には14カ所あり、幅員が十分に確保された安全な歩行空間が確保されている踏切は無い状況です。全ての人に優しい歩行空間の確保のためにも早急の改良が必要である。

- 県道石岡つくば線（小川街道踏切拡幅）
- 踏切廃止統合（高浜道踏切・長塚第一踏切）
- 県道石岡田伏土浦線（鹿島街道踏切拡幅）

2) 恋瀬川を渡る愛郷橋は、太鼓橋となっており歩道も無く老朽化も進んでいる。冬季の朝夕など路面が凍結すると車両の通行が極めて危険である。愛郷橋は、通過する車両の一日交通量が約1万台を超える県道にあり、中学校の通学路であり自転車通学の子供たちにとっても非常に危険な箇所となっている。

- 県道石岡田伏土浦線（愛郷橋改修）

7 生活関連道路

旧市街地に入り込む幹線道路は、郊外部には歩道が確保されているが、建物が密集する市街地内には、十分の幅員が確保されていないため歩道が確保されていない。また、狭隘歩道しか確保できない道路が大多数である。市民の安全で安心な生活確保のために早急な改良整備が必要である。また、「自動車対自転車」と「自転車対歩行者」の安全対策が遅れている状況で

ある。

無秩序な小規模開発が急速に進んでしまった地区や歴史的に密集市街地となっている地区では、緊急車両進入困難地区となっており、早急に道路拡幅や角切り等の対策が必要である。

○歩道の拡幅・バリアフリー化（主要幹線道路）

○緊急車両進入困難地区の解消（駅東地区，高浜台地区）

問 2 効率化を徹底的に進める上で特に重視すべきこと

1 計画的道路整備

2) 下水道や上水道更には電線等の道路埋設物工事を行う際、関係機関と連絡を密にし、計画的整備を徹底して、施工時期を合わせるなど効率化の徹底を図る。

2 整備費用の節減

1) 単価や諸経费率などの適正化を図り、設計金額の適正化を推進する。
2) 入札制の於ける競争原理の徹底を図り、効率よい予算執行による道路整備を行う。

問 3 その他、道路政策や道路整備・管理全般に関する意見

1) 道路維持管理は、道路法により道路管理者が行うことになっている。しかし、県管理の国道や県道は、地域幹線道路としての機能だけではなく生活道路として利用されている道路が多くある。維持管理に関して、管理主体に捕らわれず相互に協力して行えば効率的な維持管理ができるのではないかと。

2) 国・県・市が別々に道路を整備するため、国の都合、県の都合、市の都合により道の整備計画を立案し、年次計画を立て、予算を取って整備を進めている。

そのため、市が考える優先順位と国や県が考える優先順位が異なった

り、路線の位置が違ったり、互いに整備時期等を把握せずに整備が進められていることなどが多く見受けられる。また、隣接自治体の道路整備計画を知らなかったため、路線に齟齬が生じてしまうことも頻繁に見られる。

国道・県道・市町村道は、管理区分や行政界により整備権限を持つ者が異なっているために生じる問題である。これらのことをなくすため、道路整備計画を一元的に管理・指導する道路整備協議会や指導組織が必要である。