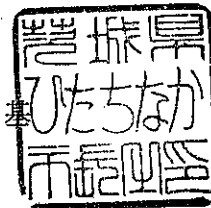




ひ道建発第 9 号
平成19年5月8日

国土交通省道路局長 殿

ひたちなか市長 本 間 源 基



中期的な計画の作成にあたっての意見について (回答)

貴職におかれましては、日頃から市政運営に対し格別のご高配を賜り深く感謝申し上げます。
さて、平成19年4月2日付け国道企第114号でご依頼のありました標記につきましては、
下記のとおりですので、よろしくお願い申し上げます。

記

道路は都市の骨格を形成し市民生活や産業活動の動脈的役割を担うものであり、その整備推進は自立・協働都市を目指すひたちなか市の最重要課題であります。

本市では、ひたちなか地区において国の中核国際港湾に位置づけられる常陸那珂港の建設が進んでおり、平成20年代初頭には中央埠頭岸壁や港湾関連用地の整備が図られるほか、北関東自動車道の全線開通により、港湾取扱貨物量の増大が見込まれています。こうした状況から、現在、同地区への企業進出が相次いでおり、また国営ひたち海浜公園や大型ショッピングモールなどへ県内外からの来訪者が増加していることから広域的な交流基盤として、ひたちなか地区の整備を踏まえた国・県・市道の一体的な整備が急務となっております。

地方では東京などの大都市と異なり公共交通機関が少ないため、移動手段としては主に自動車が利用されますが、本市では、自動車交通量の増大に伴い慢性的に渋滞する箇所が増えており、時には救急活動に支障をきたすなど様々な分野に深刻な状態が生じていることから渋滞解消対策が新たな課題となっております。

現在、市内では広域幹線道路から生活道路に至るまで道路改良や舗装整備など早急に整備改善を必要とする箇所が多数あるため、その緊急性、重要性を勘案し中長期的計画により道路整備を進めておりますが、本市の財政は、三位一体の改革により地方交付税が大幅に削減され大変に厳しい財政状況下にあることから全体的に道路整備が遅延しております。また、交通の円滑化や通行の安全確保に関する市民要望についても、財源不足のため要望に応えられる割合は3割程度に止まっており、日常生活への影響や地域経済活動の停滞などの弊害がでております。

政府は、道路特定財源の見直しに関する具体策を閣議決定し、その中で道路特定財源を一部一般財源化し、その用途を拡大するとしておりますが、地方にとって最も重要な社会基盤である道路整備が大幅に遅れている現状を十分に把握していただくとともに、道路特定財源制度本来の趣旨を踏まえ、地方の道路整備推進のために道路特定財源の用途を拡大し配分を増やすことを強く要望します。

なお、本市が重点的に取り組む道路整備計画や課題等については次のとおりですが、財源の一

部として道路特定財源を生かしていただきたいと考えます。

1. 広域幹線道路の整備促進等について

- ・「都市計画道路 東中根高場線の整備について」

ひたちなか市と水戸市、那珂市を結ぶ都市圏広域環状道路として、交通円滑化に資するとともに、機能的な都市活動に寄与し、市の発展に貢献する重要幹線道路として早期着工が必要です。

- ・「都市計画道路 西原長砂線の整備について」

ひたちなか地区と東中根高場線を結び、広域的な物流機能強化及び交通渋滞を緩和し、常陸那珂港へのスムーズなアクセスを確保するため早期完成を図ります。

- ・「昭和通り線の整備促進について」

本市の玄関口である勝田駅とひたちなか地区を結ぶ昭和通り線について、安全、快適、賑わいを創出するため交差点改良や自転車道などの整備を図ります。

2. JR常磐線との立体交差の推進について

西中根田彦線の立体交差化により踏み切り解消はもとより、地域間の交通が円滑化されることにより、同じく常磐線を跨ぐ大島陸橋、高場跨線橋や勝田佐野線など主要幹線道路の交通渋滞が緩和されることから早期事業化が必要です。

3. 都市計画道路の歩道のバリアフリー化について

昭和通り線ほかの都市計画道路は、バリアフリー化が遅れており、交通バリアフリー基本構想に基づき、特定路線の歩道改良を行い、身体障害者の移動を円滑化するため早期事業化が必要です。

4. 高速道路の料金引き下げについて

北関東の物流拠点整備の核となる常陸那珂港への交通インフラの整備を推進し、ひたちなか地区へのアクセスを向上するため、高規格道路の整備促進と併せて、トラック等運輸業者に対しては、その利用促進を図るため高速道路料金の優遇措置（引下げ・無料化）を要望します。

5. 生活道路や通学路の整備について

生活道路（1,157 km）については、経年変化に伴う舗装補修工事や道路照明等の交通安全施設、区画線設置等の事業が増加する中で、平成18年12月に「バリアフリー新法」が施行されたことから、視覚障害者誘導ブロック設置や歩道段差解消の改修が必要です。

また、地方分権一括法により平成17年度から里道や水路などの国有財産が市町村に移譲されたことにより、これまでほとんど整備されていない農道（約200 km）について市道との接道として機能性を高めるための整備が必要になります。国からの中長期的な財政支援をいただかないと、既存の生活道路の整備の遅れが一層深刻な状況になることが懸念されます。通学路は特定路線として位置付けし、市民や学童等の安全確保に努めておりますが、通学路、生活道路を一体的に整備するために必要な道路用地取得のための財源確保が課題となっています。