



平成 19 年 5 月 7 日

国土交通省道路局長 殿

行方市長 坂本俊彦



国の道路整備中期計画の策定に際しての行方市の意見について

行方市は合併間もない中、厳しい財政状況に置かれております。早急に行財政改革を進める必要があり、今、市をあげて、改革を推し進めております。

本市の幹線道路網は、国道 354 号線と 355 号線の 2 路線で実延長が約 39 kmあり、他に水戸神栖線、水戸鉾田線、小川鉾田線及び一般県道が 9 路線で、実延長約 102 kmからなる幹線道路網により形成されています。その他、鹿行大橋の架け替えや水戸神栖線の改良などが茨城県により進められております。

市道については、7,049 路線で、約 1,774 kmあり、舗装率が 44.05%です。狭隘区間の拡幅や未舗装区間の改善に努めながら、現道の維持補修を行っております。道路網の整備は、産業の展開や市民の生活に直結する基礎的インフラの問題ではありますが、現実には、火事の際に、消防車が現場手前までしか、行けなかったり、救急車が行けない所が未だ相当数あります。道路改良要望は、200 路線（概算予算で 100 億円）を越える要望が上がっておりますが、財政的な事由で十分に対応できていないのが現状です。地区によっては少子高齢化と道路整備の遅れにより、寂れて、近い将来に消滅しかねない地区も出ております。

鹿島鉄道が平成 19 年 4 月 1 日に廃線となり、加えて利用者の減少により路線バス（現在、関東鉄道バス 3 路線 14 本、関鉄観光バス 2 路線 14 本、関鉄グリーンバス 2 路線 12 本）の縮小が予想されることから、市としてもこれからは、交通弱者への対応策を進める必要が更に増しており、様々な検討をしております。

一方で交流によるまちづくりを推進する為にも道路整備が必要です。霞ヶ浦大橋の無料化による交通量の増加があり、交流人口の増加政策や 2 地域居住などの概念により、市外からの来訪者を円滑に受け入れるためにも、市内の道路を整備していくことが必要となります。

通学路についても、徒歩、自転車、原動機付き自転車等の利用が増加傾向であり、そのために利便性及び快適な道路整備の必要性が高いです。（市内に県立高校 2 校、市立中学校 4 校、市立小学校 18 校がある）通学路の整備の遅れな

どから危険な箇所も多く、道路の拡幅及び歩道の整備などが早急に望まれています。

○市町村生活道路整備補助金の創設

日本の中でも名古屋市のように日の当たる地域と、国庫依存の割合が大きく、税収減と少子高齢化に喘いでいる地域などとの格差が進んでおります。進出企業の少ない市町村においても、厳しい財政状況の中で多額の一般財源を振り向けて道路整備を進めざるを得ず、生活道路の整備及び維持補修の予算確保に四苦八苦しております。このままだと、国の進める「地方の自立」とは裏腹に、財政基盤の弱い地方の市町村において、社会生活基盤が危ぶまれます。このような地方の窮状と不安を解消して、地域で安心して暮らせることが、日本の地域社会を崩壊から守ることになります。以上の観点からも、是非とも市町村の生活道路に対する補助金制度の創設が必要と考えます。地方で崩壊が始まると、日本社会の歪みとなり、歪な社会を生み出しながら、全体が衰退に向かいかねません。

○高速道路網の整備促進

高速道路（東関東自動車道）を主軸として道路ネットワークの構築が図られれば、首都圏一円と時間的に結び付が改善され、新たな産業や観光の展開が可能になり、事業展開の選択肢が増えることが予想されるので、開通時期の繰上げをお願いいたします。

○地方に関しては道路運送関係規制の緩和

今の地方の公共交通は、現在ほど自家用車が、普及しない時代に出来たものであり、それなりの需要があり、採算が確保されていました。しかし、今の社会状況には、そぐわなくなり、利用者の減少に見舞われております。地方の経済が拡大を望めない状況では、その地域が負担出来るコストで、公共交通サービスを展開しなければならない筈であります。したがって、規制を緩和して、低コストで地域に合ったアイデアを試しながら、手探りで、解決策を求めるしか、他に対応の方法がないのではないのでしょうか。その為にも規制の緩和をして、ボランティア等との協働がやり易くする必要から、既得権益の擁護で業者との共倒れでなく、道路運送関係規則の規制緩和を真摯に検討して頂きたい。

行方市幹線国道県道路網

