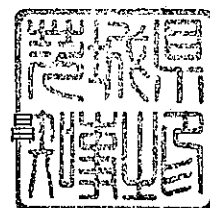


道 建 第 335号

平成20年10月20日

国土交通省道路局長 金井 道夫 殿

茨城県知事 橋本



今後の道路行政についての意見・提案の提出について（回答）

平成20年9月19日付け国道企第37号で依頼のありましたことについては、別紙のとおりです。

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

茨城県

I 道路行政全般について改善すべき点

【道路整備財源の確保】

(地方の財源確保)

○暫定税率分も含めて現行の税率を維持すべきである。

○「交付金」や「補助金」として地方に配分されている財源も含めて「地方枠」として確保すべきである。

・国と地方全体の本年度当初予算を見ると、道路特定財源関係の税収約5.4兆円のうち、税、譲与税、交付金、補助金を合わせると約3.4兆円が地方の財源として確保されているが、本県では、道路関係歳出の約6割を賄うに留まり、残り4割を一般財源と県債により補填している。

○国から地方への財源の配分は、自動車保有台数などの観点から、一人あたりで比較した場合、地方部の方が大都市部と比べ、ガソリン税などを多く負担している実情を踏まえ、単純に人口等の指標により配分するのではなく、負担と受益の関係を明確に反映でき、納税者に理解が得られる制度にすべきである。

【直轄事業の地方負担金の廃止】

○道路に係る直轄事業負担金は、地方が一般財源で多額の負担をしている状況に鑑み、早急に廃止すべきである。

○特に、直轄事業の維持管理費にかかる地方負担は即刻廃止すべきである。

・補助国道については地方がほぼ全額負担しているに係わらず、直轄国道について国は全額負担していない。

【道路整備関係支出の無駄の排除】

○道路整備関係の支出の無駄を徹底的に削減すべきである。

○社会資本が本来備えるべき機能・品質の確保等に配慮しつつ、一層のコスト縮減に取り組むべきである。

Ⅱ 道路行政全般について要望や提案

【国際競争力の強化に資する高規格幹線道路の整備】

○近年、中国をはじめとする BRICs や新興国の経済成長は著しく、国際競争が益々激化する中、我が国の国際競争力の強化や地域産業の活性化を図るために常陸那珂港などの重要港湾や茨城空港などを核とする陸・海・空の広域交通ネットワークを構築するための高規格幹線道路は、早期に整備すべきである。

・この広域交通ネットワークは、企業立地などによる地域産業の活性化のためだけではなく、首都圏と近接していることから、都心に集中する人流・物流を分散させて交通の円滑化が図れ、首都圏の災害時には緊急輸送路としての代替機能を果たし、さらには地球温暖化の原因となる CO2 削減にも大きく寄与するなど、担う役割は大変大きい。

【産業・経済の活性化に資する施策の実施】

○本県では、着実に社会資本の整備を進めてきたため、過去10年間の累計工業立地面積が全国第1位であるなどの結果につながっている。

今後、我が県のみならず広く日本をリードする力強い産業社会づくりのために、高規格幹線道路を補完する直轄国道などの幹線道路や、プロジェクトを支援する国道・県道などを早期に整備すべきである。

○高速道路を有効活用し、地域産業及び経済の活性化を図るために、現在実施中の緊急総合対策による期間限定の引下げではなく、恒久的な引下げを推進すべきである。また、高速道路のみならず圏央道についても同様である。

【安全安心の確保】

○幹線道路の整備のみならず、歩道や通学路の整備、さらに防災対策や震災対策など県民の安全安心な生活を支える道路を整備すべきである。

○市町村合併等地域構造の大きな変化に対応し、拡大する医療格差のカバーなど効率的で円滑かつ平等な行政サービスの提供のために必要な道路を整備すべきである。

②-1 地域の現状と抱える課題

現状	課題
I 本県の地域全般に関する現況と課題 ○本県は、首都圏の一角に位置しながら、全国第4位という広大な可住地面積を有し、世界最高水準の大強度陽子加速器「J-PARC」などの最先端の科学研究施設、国際貿易港「常陸那珂港」などの重要港湾や茨城空港などによる陸・海・空の広域交通ネットワークなど、様々な優位性やポテンシャルを秘めており、これらを活かすための社会基盤の整備が必要である。 ○急速な少子高齢化の進行に伴い、特に県北山間地域では、医療の地域格差が拡大するなど、安全安心な生活環境づくりの重要性が増大している。 II 本県の道路事情に関する現況と課題 (高い自動車への依存度) ○乗用車保有台数(0.6 台/人:全国3位)が多く、県内を発着地とする貨物の自動車分担率は9割を超えるなど、その依存度は非常に高い。 (整備途上の高規格幹線道路) ○陸・海・空の広域交通ネットワークを形成する高規格幹線道路については、北関東自動車道、東関東自動車道水戸線、首都圏中央連絡自動車道の整備を進めているが、平成21年度の茨城空港開港時でも計画に対して7割程度の供用にとどまっている。 (整備が不十分な幹線道路や生活道路の安全安心の向上) ○主要な幹線道路である直轄国道(4号、6号、50号、51号の4路線)の整備率は、24.2%と全国平均の54.1%を大きく下回っている。 ○県が管理する国県道については、急カーブ等交通危険箇所、幅員狭小箇所、右折レーンがない信号設置交差点等の改善を要する箇所が合わせて3,000以上もある。 また、交通事故死者数は年々減少しているが、平成20年の人口10万人当たりの死者数は、9月末現在で4.8人に達し全国ワースト4位にランクされるなど、依然として全国平均を大きく上回っている。	○未整備箇所が多数残っており、道路整備に対する県民からの要望が依然として多く、今後とも継続して道路整備を実施していくための財源を確保していくことが喫緊の課題となっている。 ○高規格幹線道路は、ネットワーク全体が完成してこそ本来の機能を十分に発揮されるものであることから、ネットワーク全体の早期完成が喫緊の課題となっている。 また、広域交通ネットワークは、首都圏の道路交通の円滑化、災害時の緊急輸送路の確保、CO2削減など、担う役割は大変大きい。 ○直轄国道は、都市間を結ぶ交通が集中する上に、整備率が低いなどの要因により、県内各地で慢性的な渋滞(県民1人当たりが1年間に渋滞により損失時間は32.5時間【全国ワースト14位[H14調べ】])が発生しており、県民からも整備要望が多く、早期整備が喫緊の課題となっている。 ○3,000箇所のうち、特に、交差点、交通危険箇所、幅員狭小区間、通学路の整備を重点的に整備しているものの、依然として多数の未整備箇所が残ったままである。 H13～H17年度に整備済の箇所 200箇所 H18～H22年度に整備を予定している箇所 150箇所

現状	課題
○歩道の整備率は、茨城県全体で9.7%であり、また、マウントアップや幅員の狭い歩道となっており、歩きにくい歩道となっている。 ○自転車と歩行者が分離されていないことから、自転車と歩行者や、自転車同士の事故が多発している。 (都市内交通の円滑化) ○環状道路や鉄道と立体交差する幹線道路等、都市の骨格となる道路の整備が不十分であることから、各所で日常的に渋滞が発生している。 (増大する橋梁等の修繕・更新) ○県が管理する道路橋の内橋長15m以上は約800橋あり、約70%は昭和60年以前に架設され、耐震性が不十分であり、平成7年1月の阪神・淡路大震災を教訓に、救急活動や緊急物資の輸送等に重大な影響を及ぼす橋梁の耐震化が急務となっている。 ○このため、緊急に補強が必要な橋梁の177橋について落橋防止や橋脚補強等の対策を計画している。なお、常磐道を跨ぐ跨道橋及び南関東直下型地震想定エリア内は優先的に実施している。 (追いつかない舗装の維持修繕) ○本県の管理する道路延長は約4200kmとなっており、近年の交通量の増加や大型化に伴い、わだち掘れやひび割れなど舗装修繕の必要延長が約520km(約12%)となっている。しかしながら、現在の財政事情により舗装修繕延長は年間約90km(約17%)にとどまり、要修繕延長が毎年上積みされている。	○今後、高齢化が進むことから、誰もが安全・快適に移動できるような道路や歩道の整備が必要となってくるが、財源の確保が厳しい中、本県の道路事情から自動車の移動性向上を目的とした整備がまだまだ途上であり、歩道の整備が進まない状況となっている。 ○市街地内の用地の確保や跨線橋の整備等に多額の費用を要することから、厳しい財政状況により、円滑な事業推進が困難な状況にある。 ○平成9年度から新たな耐震基準(復旧仕様書以降)により進めているが耐震化の進捗率は約60%にとどまり、残事業費は約50億円となっている。 ○今後、橋梁の長寿命化修繕計画の実施を併せると、事業予算の確保が大変厳しい状況となり、早期の事業完了が困難である。 ○毎年要修繕延長が積み増しされることから、損傷の悪化が進みクラック箇所が増大している。クラックシール及びパッチング等により対処しているが、降雨後のポットホールによる事故等も増加しており、要修繕延長の縮小を図ることが急務である。 ○直轄国道の維持修繕費については、県が45%の負担をしているのに対し、県管理道路への国庫補助等は極めて少なく、ほぼ全額県負担となっている。

②-2 地域の目指すべき将来像

近年、BRICs等の経済成長により国際競争の激化や人口減少・少子高齢化などといった現下の情勢変化に対応しながら、整備が進む広域交通ネットワークを活用し、東京湾に依存しない首都圏における国際的な物流ゲートウェイとしての地位獲得、日本を産業面でリードする力強い産業社会づくり、また、国内外に開かれた観光や物流などの交流の拡大を目指している。

そのため、本県では、経済・暮らし・人に着目し、『競争力あふれる産業大県「活力あるいばらき」』、『安心・安全で快適な「住みよいいばらき」』、『充実した教育が行われ個性や能力が発揮できる「人が輝くいばらき」』の3つの目標の実現に向け、その基盤となる高規格幹線道路網などの道路事業について、以下の取り組みを重点的に実施することとしている。

『競争力あふれる産業大県「活力あるいばらき」』

【人・もの・情報が活発に行き交う交流空間づくり】

- 「人」や「もの」の活発な交流を図るため、高速道路網を完成する。
- 高速道路の利活用を促進するため、スマートICを設置する。
- 都市・地域間の連携を強化するため、「県土60分構想」を実現する。
- 地球温暖化対策などの環境保全にも資するため、程度の著しい県内29箇所の渋滞ポイントを解消する。
- 観光交流空間づくりを支援するため、自然環境・景観等と調和し、地域特性を活かした道路整備を行う。
- 茨城空港へのアクセス定時性と利便性を確保するため、関連道路を整備する。

『安心・安全で快適な「住みよいいばらき」』

【平穏で安全に暮らせる社会づくり】

- 緊急輸送道路ネットワークを確保するため、橋梁の耐震化をする。
- 安全・安心な道路を確保するため、橋梁や道路法面の補修・補強をする。
- 高齢者が快適に生活するため、幅広でバリアフリー化された歩道を整備する。
- 危険箇所の解消を図るため、交差点を改良し、歩道設置する。

【快適で質の高い生活環境づくり】

- 右折レーンのない信号交差点や急カーブ、幅員狭小区間等を計画的に改善する。
- 合併市町村の一体性の確立に資する道路を整備する。
- 都市内の道路交通の円滑化や美しい街並みの形成等に資する街路を整備する。
- 駅前交通の円滑化や安全性の確保、鉄道との連結強化に資する街路を整備する。
- 幅員の広い歩道の整備や電線類の地中化など道路のバリアフリー化をする。

重点事項	代表事例	期待する効果や評価等	その他
【活力あるいばらき】 ○高速道路網	・首都圏中央連絡自動車道 (県内区間:五霞町～河内町)	・世界最先端の科学技術が集積するつくばと国際拠点である成田空港が直結され, 産業の振興が図られる。 ・首都圏の災害時に中央環状や外環の代替ルートとなり, 緊急輸送路が確保される。 ・H21にはあみプレミアム・アウトレットが開業されるなど, 沿線地域における企業立地, 市場拡大, 産業活動の活性化が図られる。	〔関連する「社会資本整備重点計画」の重点目標〕 国際競争力の強化のための交通サービスの向上 地球温暖化の防止
○スマートIC	・東関東自動車道水戸線 (茨城町～潮来市) ・石岡・小美玉地区スマートIC社会実験 (石岡市, 小美玉市の行政界) ・東海PAスマートIC社会実験(東海村)	・鹿島港や常陸那珂港などの重要港湾, 成田空港, 茨城空港などの海, 空の交通拠点を相互に結ぶことにより, 国際競争力が強化される。 ・災害時に常磐道が通行不能となった場合の代替ルートとなり, 首都圏全体の緊急輸送路が確保される。 ・インターチェンジ間が長い千代田石岡IC～岩間IC間に設置することで, 石岡市や小美玉市周辺地域から高速道路への利便性向上や地域の活性化, 更には国道6号の渋滞緩和が図られる。 ・大強度陽子加速器(J-PARC)など東海村の原子力関連施設や周辺地域から高速道路への利便性向上や原子力災害時の緊急避難道路としての利活用が図られる。	

○県土60分構想	・筑西幹線道路(桜川市～古河市) ・国道123号桂～常北バイパス(城里町) ・国道124号銚子大橋(銚子市～神栖市) ・国道125号古河拡幅(古河市) ・国道294号常総拡幅(常総市～筑西市) ・国道354号土浦バイパス(土浦市) ・常陸那珂港山方線(ひたちなか市～東海村) ・常陸那珂港山方線(那珂市～常陸太田市)	・県西地域は、高規格幹線道路ネットワークの空白地帯であり、高規格幹線道路へのアクセス性、県土の一体性を高め、広域的な都市圏の形成を支援する。 ・冬期の路面凍結箇所やクランク交差点などの交通困難箇所を迂回することで、交通の円滑化が図られる。 ・架換により、走行時の安全性の確保や総重量25tの車両及びISO背高海上コンテナ車の通行が可能となる。 ・国道4号、国道125号といった広域交通の交通混雑を緩和し、古河市内の交通の円滑化が図られる。 ・県西部を縦断し、広域的なネットワーク軸を形成するとともに、圏央道(仮)水海道ICへのアクセスとしての機能強化が図られる。 ・国道354号といった広域交通の交通混雑を緩和し、土浦市内の交通の円滑化が図られる。 ・重要港湾である常陸那珂港と主要幹線道路とのアクセスを強化し、国際物流拠点の形成が図られる。 ・宮の郷工業団地など内陸部へのアクセスを強化し、企業立地の促進、就業機会の創出、産業、物流活動の活性化が図られる。	地域活力の向上 地球温暖化の防止
-----------------	---	--	-----------------------------

○渋滞ポイントの解消 (県土60分構想)	・美浦栄線(龍ヶ崎市～利根町) ・国道6号日立バイパス(日立市) ・日立笠間線(山側道路)(日立市) ・国道6号千代田石岡バイパス (かすみがうら市～石岡市) ・国道6号牛久土浦バイパス(牛久市～土浦市) ・国道245号那珂湊拡幅(水戸市～ひたちなか市) 勝田拡幅(ひたちなか市～東海村) 日立港拡幅(日立市)	・開発の進む茨城県南部と千葉県北部との広域ネットワークを形成し、両県の交流が増大することで、地域の活性化が図られる。 ・国道6号といった広域交通の交通混雑を緩和し、日立市内の交通の円滑化が図られる。 ・国道6号といった広域交通の交通混雑を緩和し、石岡市、かすみがうら市内の交通の円滑化が図られる。 ・国道6号といった広域交通の交通混雑を緩和し、牛久市、土浦市内の交通の円滑化が図られる。 ・重要港湾の大洗港、常陸那珂港、日立港の3港の連携・アクセス強化及び、同路線の著しい交通混雑の緩和が図られ、また、「J-PARC」やひたちなか地区の科学技術振興、物流などの地域開発を支える。	地域活力の向上 都市交通の快適性、利便性の向上 地球温暖化の防止
○観光交流空間づくり	・国道461号水府里美拡幅(常陸太田市)	・袋田の滝、竜神大吊橋等の県北地域の主要な観光地を結ぶ重要な観光ルートが強化され、地域の活性化が図られる。	地域活力の向上
○茨城空港アクセス	・東関東自動車道水戸線[再掲] (茨城町～潮来市)	・空港に直結することで北関東全域を含めた広域観光の発展に寄与し、観光立国に資する。	地域活力の向上

○バリアフリー化	・国道118号(水戸市)	・当該路線の沿道には、子育てセンターや図書館等の文教施設があるが、マウントアップ形式の歩道のため段差があり、子供達や車椅子利用者等の歩行者が歩き辛い状況となっている。このことから、歩道の段差を解消しバリアフリー化することにより歩行者の利便性の向上が図られる。	少子・高齢社会に対応した子育て環境、バリアフリー社会の形成
○駅前交通の円滑化	・稲荷町線(筑西市)	・駅前交通の円滑化及び安全性・快適性の確保、公共交通とのアクセス向上に大きな効果を発揮し、併せて中心市街地の活性化も期待できる。	都市交通の快適性、利便性の向上
○都市内交通の円滑化	・水戸勝田環状道路 (水戸市, ひたちなか市, 那珂市) ・中内大塚線(取手市)	・約48万人に及ぶ都市圏の環状道路として、都市内交通の円滑化や地域間の連携強化等を促進する。 ・鉄道と立体交差化することにより、分断されている市街地間の連携強化が図られるとともに、交通安全の確保や交通の円滑化が図られる。	都市交通の快適性、利便性の向上
○美しい街並みの形成	・辺田本町線(坂東市)	・両側にグレードアップした歩道を整備することにより、歩行者の安全性や快適性が向上する。併せて、電線類を地中化し、美しい街並みが形成され、地域振興にも寄与できる。	良好な景観の形成
○住宅地へのアクセス道路	・新都市中央通り線(つくば市)	・つくばエクスプレス沿線開発地区を相互に結ぶ主要な幹線道路であり、駅へのアクセスや様々な都市活動を支える道路として新市街地の形成を促進する。	地域活力の向上