



土都計発第 100 号

平成20年10月20日

国土交通省道路局長 殿

土浦市長 中川 清



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）

貴職におかれましては、日頃から本市の道路施策の推進にあたりましては、特段のご配慮を賜り、厚く御礼を申し上げます。

さて、本市ではこれまで計画的な道路網整備を推進してまいりましたが、平成19年度末の道路整備状況につきましては、国道6号の4車線化整備率は約27%、国道125号は約43%、国道354号は約10%、県道の道路改良整備率は約84%、市道は約44%にとどまっています。

したがって、車社会の発展に伴い、慢性的な道路交通混雑が発生している箇所も多く、市内の交通円滑化対策及び安心・安全な交通体系の構築が急務となっていますので、道路整備財源の確保は重要と考えております。

本市の道路交通の骨格は、南北軸である常磐自動車道、国道6号、荒川沖木田余線、東西軸の国道125号、354号となっています。これら東西南北軸とあいまって、中心市街地への通過交通の排除を目的に外環状道路及び内環状道路が位置づけられています。特に交通混雑の激しい国道6号、125号、354号については関係自治体と期成同盟会を組織して未整備区間の早期整備を国県へ要望しているところです。

また、平成17～18年度において調査した土浦市総合交通体系調査において、交通混雑の解消や中心市街地の活性化及びまちづくりに併せた道路整備など、優先道路の位置づけをいたしました。

9月には、茨城県より「市町村における道路の課題現況調査」の提出依頼があり、本市が望む「真に必要な道路」についてとりまとめ、報告したところです。

これら整備要望路線及び総合交通体系調査での優先道路について、このたびの「新たな中期計画」への位置づけを要望いたしますので、よろしくお取り計らい願います。

具体の路線につきましては、別添資料のとおりでありますので、よろしくお願いいたします。

1. 慢性的な道路交通混雑の解消（直轄国道の整備促進）

・国の骨格をなす道路、いわゆる一桁国道については、国はもちろんのこと、地方の経済活動や市民生活を支える重要なインフラとなっております。本市では、国道6号の交通渋滞が長年の課題となっていることから、「国道6号土浦バイパス」の整備が進められています。しかし、土浦バイパスは、そのほとんどが、いまだに暫定2車線のままであり、他の一桁国道と比較して、非常に整備が遅れている状況であります。国の骨格道路である一桁国道の、一日でも早い全面4車線の供用開始を望むものです。

2. 安心・安全な交通体系の構築

・例えば「都市計画道路穴塚大岩田線」における旧6号、現在の国道354号下ガード（下高津地区）のように、ガード下の高さ（3.3m）や車道幅員（5.0m）が大きく不足している箇所については車両の交通障害となり、その前後は歩道が未整備であり非常に危険な状態であることから、議会や地域住民から、その早期整備を切望されております。したがって、課題箇所の早期解消を図るため、国補事業の優先採択や補助採択条件の緩和など、柔軟な制度整備を要望します。

3. 道路整備の財源確保

・本市において主要地方道路や都市計画道路の整備など、着工してから20年が過ぎても供用が出来てない道路があります。これは、用地買収の難航などもありますが、道路整備に係る財源確保ができなくて、完成が延びているのも事実であります。この様なことから道路整備の財源確保を図るべく、地方自治体では路線の沿線市町村で整備促進協議会等を組織し、県に対して、早期整備の要望を毎年実施しております。しかし、県でも道路整備に係る財源確保に苦慮している状況にあります。また、道路特定財源の一般財源化など、ますます厳しい状況下にあるとは思いますが、地域にとって「真に必要な道路」につきまして、早期整備が図られるよう、道路整備財源の十分な配分を要望いたします。

②－１ 地域の現状と抱える課題

茨城県土浦市

○現状

- ・本市および周辺地域では、慢性的な道路交通混雑が発生している箇所もあり、市内の交通円滑化対策が必要となっている。また、急速な高齢化や環境にやさしい交通環境づくり等の観点等からの交通体系の整備が求められている。
- ・これまで計画的な道路網整備を推進してきたが、平成 19 年度末の都市計画道路整備率は約 57%にとどまっている。近年の公共投資の余力が減少する財政状況を踏まえると、全ての都市計画道路の整備には長い期間を要することが想定されることから、効率的な事業推進が必要となっている。
- ・一方、新市（本市と新治村が合併）になり市域が広がったことや、広域的には平成 17 年 8 月につくばエクスプレスが開業したこと等により、本市の都市交通体系に大きな影響を及ぼすことが想定される。
- ・中心市街地における交通体系の整備方向性としては、まず、通過するだけの車が、中心市街地に流入し交通混雑をまねかないように、中心市街地の外側に迂回する道路を環状道路と位置づけし、整備を優先することとしている。

○課題

本市の現状を踏まえ、総合交通体系調査では下記の 9 項目を課題としました。

1. 道路混雑の緩和
2. 道路の安全性の確保
3. 公共交通の充実
4. 公共交通サービスの維持・向上
5. 過度な自家用車利用の低減
6. 周辺地区との連携強化
7. 中心市街地活性化との連動
8. 観光振興との連動
9. 市民参画の広がり

②－２ 地域の目指すべき将来像

茨城県土浦市

本市の総合交通体系調査では「人と環境にやさしい、活力ある交通体系の構築」を基本理念とし、下記の５つの目標と方針を定めました。

目標１：円滑で快適な交通体系の構築

方針１：幹線道路の整備による自動車交通の円滑化

方針２：課題交差点における検討

目標２：安心・安全な交通体系の構築

方針１：中心市街地での道路体系の整備

方針２：快適な歩行者・自転車空間の整備

目標３：環境にやさしい交通体系の構築

方針１：公共交通の充実による交通手段の転換促進

方針２：公共交通の維持・発展に向けた協力体制の構築

目標４：まちの魅力を高める交通体系の構築

方針１：中心市街地の活性化に向けた交通環境の整備

方針２：観光の振興につながる交通環境の整備

目標５：市民・企業が支える交通体系

方針：ひとり一人が自動車利用について考える

③道路施策の重点事項（代表事例、期待する効果や評価等）

No.	○重点事項	○代表事例				○現況と期待する効果等	○その他
		道路 管理者	課題の箇所				
			路線名	地名・箇所名	延長(m)		
1	都市交通の 快適性、利 便性の向上	国	一般国道6号土浦 バイパス	土浦市中 ～ 土浦市中貫	8,800	・ 暫定整備の2車線区間があり、その区間での交通量は47,736台／日となつており、交通渋滞が激しい。 ・ その影響で、市街地も慢性的な交通渋滞が発生し、さまざまな弊害が問題となっているので、早期の全線4車線化が必要。	
2		国	一般国道6号牛久 土浦バイパス	土浦市中 ～ 牛久市遠山	15,300	・ 土浦市及び牛久市の市街地大半が2車線（片側1車線）であり、市街地では、慢性的な交通渋滞（国道6号田宮交差点で、28,324台／日）が発生し、さまざまな弊害が問題とおり、バイパスの早期供用開始が望まれる。	
3		国	一般国道6号千代 田石岡バイパス	土浦市中貫 ～ 石岡市東大橋	15,700	・ 石岡市の市街地の大半が2車線（片側1車線）であり、市街地では、慢性的な交通渋滞が発生し、さまざまな弊害が問題となっている。	
4		県	国道354号バイパ ス	土浦市真鍋 ～ 土浦市木田余	5,840	・ 土浦市だけではなく、県南部地域を横断し連絡する重要な路線であり、霞ヶ浦大橋の無料化により土浦市街地方面の渋滞が激しくなった。	
5		県	都市計画道路荒川 沖木田余線（県道 土浦竜ヶ崎線）	土浦市小松 ～ 土浦市小岩田	1,000	・ 土浦市だけではなく、県南部地域を縦断し連絡する、重要な路線であり、交通量が31,400台／日あるが、2車線の道路で幅員が狭いため、慢性的な交通渋滞を引き起こしている。	
6		県市	都市計画道路荒川 沖木田余線（県道 土浦港線・市道Ⅰ 級11号線）	土浦市港町 ～ 土浦市手野町	2,210	・ 土浦市だけではなく、県南部地域を縦断し連絡する、重要な路線であり、交通量が31,400台／日あるが、2車線の道路で幅員が狭いため、慢性的な交通渋滞を引き起こしている。	
7		県	県道小野土浦線	土浦市上坂田 ～ 土浦市下坂田	1,620	・ 旧新治地区を南北に縦貫し、中心市街地を結ぶ重要な路線であるが、南側の区間については、狭隘な道路で交通渋滞を引き起こしている。	

③道路施策の重点事項（代表事例、期待する効果や評価等）

No.	○重点事項	○代表事例				○現況と期待する効果等	○その他
		道路 管理者	課題の箇所				
			路線名	地名・箇所名	延長 (m)		
8	都市交通の 快適性、利 便性の向上	市	都市計画道路木田 余神立線	土浦市木田余 ～ 土浦市神立町	800	・ 中心市街地と神立市街地を連絡する道路として新設整備を行い、神立地区 周辺の交通渋滞緩和と安全な通学路の確保を図る。	事業中
9		市	都市計画道路小松 大岩田線	土浦市小松一 丁目 ～ 土浦市蓮河原 町	700	・ 当路線が都市計画道路荒川沖木田余線へ接続する交差点は、右折レーンが ないことから、慢性的な渋滞が発生している。	事業中
10	総合的な安 全対策	県	都市計画道路穴塚 大岩田線（県道土 浦坂東線・市道Ⅰ 級 1 9 号線・国道 1 2 5 号）	土浦市下高津 ～ 土浦市大岩田	3, 440	・ 中心市街地の環状道路として位置づけられているが、未整備であるため、 中心市街地において、通過交通が多く発生しているため、慢性的な交通渋滞 が発生している。 ・ 小学校の通学路になっているが、道路が狭隘で交通量が多いにも関わら ず、歩道がなく危険である。	
11		県	都市計画道路真鍋 神立線（県道牛渡 馬場山土浦線含 む）	土浦市神立中 央 ～ 土浦市神立町	1, 600	・ 中学校及び小学校の通学路になっているが、道路が狭隘で交通量が多いに も関わらず、歩道がなく危険である。 ・ 地元地区長連合会からも歩道整備の要望等が出されている。 ・ J R 神立駅周辺地区の区画整理事業を進める上にも、道路整備が緊急の課 題である。	
12		県	県道・館野荒川沖 停車場線	土浦市荒川沖 交差点	90	・ 主要な幹線道路が交差している荒川沖南支所前交差点は、右折レーンがな いことから、慢性的な渋滞が発生しており、また、歩道もないことから交通 事故が多発している。	
13		市	市道新治Ⅰ級 1 4 号線	土浦市小野 ～ 土浦市大志戸	1, 637	・ 土浦市新治地区と石岡市八郷地区を結ぶ当路線は、峠を越える山岳道路で あるため、屈曲部が多く勾配も急なことから、冬季には路面凍結による通行 止めが長期間に及ぶなど大きな障害となっている。	事業中
14		市	市道新治南 3 1 号	土浦市田土部	600	・ 小中学校の通学路であるが、歩道がなく危険な状態。平成 1 9 年度、2 0 年度地区長要望受理。平成 1 8 年度に境界立会い。平成 1 9 年度に実施設 計。平成 2 0 年度以降用地取得中。	事業中

③道路施策の重点事項（代表事例、期待する効果や評価等）

No.	○重点事項	○代表事例				○現況と期待する効果等	○その他
		道路 管理者	課題の箇所				
			路線名	地名・箇所名	延長 (m)		
15	総合的な安全対策	市	新治南 3 1 4 号線・虫掛 6 6 号線	土浦市虫掛～藤沢	3,600	・本路線と一部並行して走る県道・小野土浦線の一部が車両同士のすれ違いも難しい狭隘の部分があり、地域間交流のみならず、地域生活にも大きな障害となっている。	事業中
16		市	真鍋 2 1 号・2 号	土浦市真鍋四丁目	550	・通学路の安全確保。真鍋四丁目地区長から要望あり。	
17		市	市道 I - 3 8 号	土浦市荒川沖本郷踏切	100	・通学路の安全確保。平成 1 9 年度、2 0 年度地区長要望受理。	
18	大規模な地震、火災に強い国土づくり等	市	市道	市内		・橋梁の耐震補強整備（3 6 橋中整備済みは 8 橋で、残りが未整備で早急な整備を行う。）	事業中
19	地域活力の向上	県市	都市計画道路川口下稲吉線（県道土浦港線・市道 I 級 1 8 号線）	土浦市川口～土浦市真鍋	1,375	・本市の南北軸の幹線道路であり、また、中心市街地と真鍋・神立地区を結ぶ幹線道路であることから、交通渋滞が生じている。 ・道路の幅員が狭隘であるため、病院に行く緊急車両の妨げになっているので拡幅する。	
20		県	国道125号(都市計画道路中央立田線・都市計画道路駅前川口線)	土浦市大和町～土浦市立田町	1,020	・土浦市街地内で土浦駅前の中心市街地のシンボリックな道路であり快適な歩行者空間の確保や、2車線の道路で幅員が狭いため、荷捌きの車両や路線バス等の影響で慢性的な交通渋滞を引き起こしている。	
21		市	都市計画道路川口田中線（Ⅲ期）	土浦市城北町～土浦市立田町	459	・中心市街地の骨格的な道路として新設整備を行い、中心市街地への交通アクセスの向上を図る。	事業中
22		市	都市計画道路常名虫掛線	土浦市常名～土浦市虫掛	2,000	・常名運動公園の進入路として、又、市街地と国道 1 2 5 号並木地区を結ぶ幹線道路として整備を図る。	事業中



