

よくある質問, 疑問 (Q: 質問・疑問, A: 回答・考え)

Q1 この道路ができると、どうなるの？ 何が変わるの？

A1 この道路は、常陸太田市と日立市、両市の市街地を結ぶ道路です。この道路やトンネルが出来れば、市役所から常陸多賀駅まで、約30分以内での移動が可能と考えます。

通勤・通学での大幅な時間短縮

多くの市民が、渋滞のなか朝夕の通勤で日立市に通っています。石名坂や入四間を通過して、渋滞や時には路面の凍結など、大変な状況のなか、1時間、またはそれ以上の時間をかけての通勤・通学です。

この道路が出来れば、半以下の時間で、しかも路面の凍結が少なく、安全に通勤・通学ができます。

重篤な(=病状が非常に重いこと)患者の救急搬送が容易に

常陸太田市では、入院、手術が必要な患者を、緊急に受け入れる医療機関が大変不足しています。

また、重篤な救急患者を、24時間体制で医療の提供をする救命救急センターがありません。

市内の医療機関で対応できない病状や診療科の患者や、重篤な救急患者への対応を早急に行うためには、市外の救急医療機関に少しでも早く行ける体制、道路が必要です。

この道路により、日立総合病院など日立市内の病院への救急搬送などが、格段にスムーズにできます。

Q2 この道路は、約20年前に中止になったのでは？

A2 この道路は、今から約20年以上前に、県道 日立笠間線バイパスとして、県が事業に着手しました。当時の事業スタイルは、トンネルの入口付近で料金を徴収する、有料道路でした。

一度、事業が中止となった理由は？

事業着手後に、トンネルの計画地付近に地滑りの可能性のある地層が数か所、確認されました。地滑り対策には、1か所で数十億円という大きな対策が必要となる場合があります。また、四季の丘はたそめ地区では、住民の約78%以上の方が署名を添付し、“予定ルートの変更を求める要望書”を知事宛てに提出されました。これらのことを総合的に考慮し、県では、この事業は一度、休止と決定しました。

20年前と今では、何が違うんでしょうか？ P4 グラフもご参照下さい。

この約20年間で、社会状況は大きく変わったと言えます。別に、常陸太田市だけに限ったことではありませんが、格差社会、グローバル化、少子高齢化、人口減少など、少なくともこれらの1つは、言葉を耳にしない日は無いくらい、今や大きな社会問題、社会現象となっていると思います。

格差が大きくなるのは、地域や市町村(自治体)間も同じです。特に、少子化人口減少は、切実な課題です。若い方が出て行ったまま、又は住んでもらえない、人口がどんどん減る、これでは衰退の一途と成りかねません。今のうちに、みんなで、次の世代、子供達の将来のことを考える必要があると言えます。

また、常陸太田市では、他市に先駆けて、この少子化人口減少対策に取り組み、一定の成果を得ています。しかし、最近では、他市も同じ様な施策を行ってきているため、その効果が以前に比べると、高くない傾向にあります。そこで、常陸太田市の特性を活かした、新たな施策に取り組む必要があります。

Q3 市道0139号線(仮称)真弓トンネル事業を、今度は市が始めた理由は？

A3 常陸太田市の特性からも、少子化人口減少への対応として、この道路を早急に整備が必要。

常陸太田市の特性、有利な点は？

当市は、日立市と経済的にも日常生活上でも、強く結びついています。市内に住んで、日立市内の会社・工場などに通われている多くの方がいらっしゃいます。

また、当市は、近隣市に比べても、地価が安価です。これも、当市の大きな特性です。これらの特性、

利点を活かした施策を考えると、この道路、トンネルが必要、有効なことに結び付きます。

こんな大きな事業を、常陸太田市がやって大丈夫？

この道路、トンネルの整備には、100億円を超える事業費が必要です。通常であれば、どんなに有効な事業であっても、市で行うには大き過ぎるもの、といえます。これが今まで、大きな課題の1つでした。

市では、このことを長期に渡り考え、国、県、日立市などに協議、相談してきました。

そこで行き付いたのが、現在の様々な制度を組合せ、国、県、日立市、常陸太田市、それぞれから予算を工面することで両市の財源負担について大きく軽減ができる見通しが付き、H29年度に第1回の説明会を行い、H30年度から事業を開始しました。

Q4 この事業に対し、いろいろな話を聞きますが？

A4 以下のような噂、話などは、根拠がなく、事実ではありません。

市長さんの土地があるから、このルート(=道路が通る場所)を決めたの??

ルート付近に、市長が所有する山林、約200㎡(登記簿の面積)があります。しかし、この土地のために、その様な大きなリスクを負う方は、常議的に考えても、いないと思います。

このトンネルは、とても危険なトンネルなの??

常磐道のトンネルの上を通過する計画であり、また、トンネル内でカーブも有りますが、表紙にも書いたとおり、国土交通省の規格に沿って設計、施工します。さらに、1車線の幅も、通常は3mですが、今回、3.25mで、その外側に路肩が1.0m、更に、緊急時の点検路も有ります。

また今回、日立市も事業者として加わった理由の1つに、このトンネル、道路の災害時における緊急輸送・避難路としての効果を、大いに期待してのことが挙げられます。

この様な重要なトンネルで危険性を疑われる設計を行うことは、これも常議的に有り得ません。

Q5 この道路は、四季の丘はたそめ地区にとって、デメリットばかり??

A5 メリットが大きいと言えます。強いて言う、無対策のままでは、デメリットも発生するため、対策も行いたいと考えております。

また、この事業は、単に反対、賛成のみで議論するのではなく、子供達の将来、常陸太田市の将来なども合わせ、総合的に考える必要があります。

メリットは？

パンフレットの表紙にも明記しましたが、第一には、日立までの大幅な時間短縮により、通勤時間などへの負担軽減です。この利便性の増に加え、当市は近隣市に比べて土地単価も安価(P4グラフ参照)であることなどから、常陸太田に家を構え、日立に通う方が更に増えることを期待しております。特に、四季の丘はたそめ地区では、地理的にもこの効果が大きいと言えるのではないのでしょうか。

また、2月の説明会でもお話させて頂きましたが、住宅地から地区外に連絡する幹線道路との接続は、現在、セイコーマートのある交差点1か所だけです。災害など緊急時を考えると、地区外と連絡する幹線道路への接続箇所は、複数が望ましいと言えます。

これらのことだけでも、メリットは、大変大きいものと考えております。

デメリットは？

無対策のままでは、交通量の増に伴い、騒音や交通安全上の心配などが増えると言えます。

しかし、これらデメリットは、様々な対策を同時に行うことで、十分な緩和が可能です。例えば、アスファルト舗装や路肩のブロック舗装に対し、音を低減する材質を用いた舗装への変更、歩行者等を守るため防護柵を設置するなど、交通安全対策等も併せて行うことを考えております。

もちろん、これらの計画について、今後、住民の皆様への説明、話し合いも行っていきます。