

## 土地収用法第 23 条に基づく公聴会 議事録

常陸太田市道 0 1 3 9 号線新設工事（茨城県常陸太田市亀作町字浅川地内から同市亀作町字檜部地内まで及び同市亀作町字赤坂地内から同市真弓町字屏風嶽国有林地内まで）及び日立市道 6 7 5 0 号線新設工事並びにこれに伴う農業用水路付替工事

令和 6 年 1 月 25 日（木）

## 土地収用法第 23 条に基づく公聴会 議事録

### 1. 案件の内容

- (1) 起業者 常陸太田市
- (2) 対象事業 「常陸太田市道 0 1 3 9 号線新設工事（茨城県常陸太田市亀作町字浅川地内から同市亀作町字檜部地内まで及び同市亀作町字赤坂地内から同市真弓町字屏風嶽国有林地内まで）及び日立市道 6 7 5 0 号線新設工事並びにこれに伴う農業用水路付替工事」
- (3) 起業地
- ①土地
- イ 収用の部分 茨城県常陸太田市亀作町字浅川、字杉入、字檜部、字柳下及び字赤坂並びに真弓町字入大沢地内
- ロ 使用の部分 茨城県常陸太田市亀作町字柳下及び赤坂、真弓町字入大沢、字屏風嶽、字陣ヶ峯、字堺窪、字後窪及び字梨木平並びに真弓町字屏風嶽国有林地内
- ②鉱業権
- イ 収用の部分 なし
- ロ 使用の部分 茨城県常陸太田市真弓町字屏風嶽、字陣ヶ峯、字堺窪、字後窪及び字梨木平並びに真弓町字屏風嶽国有林地内

### 2. 公聴会の期日及び場所

- (1) 日 時 令和 6 年 1 月 25 日（木）午後 5 時 30 分から午後 7 時 2 分
- (2) 場 所 常陸太田市民交流センター（パーティホール） 多目的ホール  
常陸太田市中城町 3210

### 3. 出席した公述人等

- (1) 公述人 2 名（別添受付簿のとおり）
- (2) 起業者 8 名（別添受付簿のとおり）

### 4. 公述人等の意見又は答弁の要旨

別紙のとおり

令和6年1月25日（木）午後5時30分 開会

○議長 定刻となりましたので、ただいまから土地収用法に基づく公聴会を開催いたします。

私は、議長として本公聴会の進行等をいたします茨城県土木部用地課長の富嶋でございます。着座にて進めさせていただきます。

本日は、御多忙中のところ御参加いただきまして、公述人、傍聴人の方々には厚くお礼申し上げます。円滑な議事進行に努めてまいりますので、御協力いただきますよう、よろしくお願いいたします。

本公聴会は、土地収用法第23条の規定に基づきまして、昨年10月6日に起業者である常陸太田市から提出されました常陸太田市道0139号線新設工事の事業認定申請に対し、公聴会を開催すべき旨の請求がありましたことに伴い開催するものでございまして、本公聴会において何らかの結論を出すものではございませんが、私ども事業認定庁としまして、認定についての判断をするに当たり、勘案すべき情報を聴取・収集することを目的としているものでございます。

本公聴会の開催に当たりましての注意事項を申し上げます。この公聴会の場では、基本的に指名された方以外の発言はお控えいただくこととなります。お守りいただけない場合には、御注意を申し上げます。あるいは退出をお願いするといったこともあります。御留意をお願いいたします。その他、詳細な注意事項につきましては、受付にてお配りいたしました傍聴券の裏面に記載をさせていただいております。あるいは場内に掲示をしておりますので、御一読いただきまして、遵守いただきますようお願いいたします。

なお、携帯電話、スマートフォンなどは、電源をお切りになるか、マナーモードに設定済みか再度御確認の上、会場内での御通話等は御遠慮くださるようお願いいたします。

また、本公聴会の入退場は自由でございますが、再入場される際は、恐れ入りますが傍聴券を御提示いただきますので、紛失されないよう御注意ください。お帰りの際には、お持ちの傍聴券を会場入口周辺にあります係の者か、あるいは回収箱にお返しいただきますよう、お願いいたします。

さらに、公聴会の記録作成のため、録音及び写真撮影をさせていただいておりますので、御承知おきください。

それでは、意見陳述に移らせていただきます。

持ち時間は30分以内でございます。途中、終了時刻3分前となった時点でベルを1度鳴らします。その後、終了時刻となりましたら、ベルを2度鳴らしますので、時間内に意見陳

述が終了するようにお願いいたします。

なお、公述に当たりまして、起業者及び公述人双方から申出がございましたので、視聴覚機器等により資料投影の上公述することを主宰者・私どもにおいて認めることとしておりましたので、あらかじめ申し添えさせていただきます。

初めに、本件事業の起業者である常陸太田市から、意見陳述の申出がございましたので、お願いいたします。

起業者代理人である建設課副参事兼市道 0 1 3 9 号線整備推進室長の岡崎順一様は、公述席のほうへお移りをお願いいたします。

スクリーン投影のため、場内の照明を少し落とします。

準備はよろしいでしょうか。

ただいまの時刻が 17 時 35 分でございますので、36 分になりましたら合図しますので、公述を開始していただき、18 時 6 分までに終了するようにお願いいたします。

それでは、開始してください。

(午後 5 時 36 分)

○起業者 1 皆様、こんばんは。私は、常陸太田市建設課市道 0 1 3 9 号線整備推進室の岡崎と申します。このたび、公聴会対象事業であります常陸太田市道 0 1 3 9 号線新設工事の目的及び内容を申し上げまして、当該事業が土地収用法第 20 条の各号の要件を満たしていることを公述させていただきます。これより着座にて失礼いたします。

公述内容といたしましては、現状と課題、事業概要、説明会の経過、ルートについて、環境予測結果及び対策案について御説明いたします。

それでは、現状と課題について御説明させていただきます。

初めに、位置関係について御説明いたします。左側が常陸太田市、右側が日立市となっており、国道 6 号及び J R 常磐線常陸多賀駅でございます。また、こちらが国道 349 号、J R 水郡線常陸太田駅以北には市街地が形成されております。主に、両市を東西に結ぶ道路といたしまして、国道 293 号と主要地方道日立常陸太田線となっております。

今回の計画区間につきましては、四季の丘はたそめの住宅地内の既存の道路と、日立市の山側道路を結ぶ延長 5,480 メートルの区間となります。また、常陸太田市と日立市の間には、両市を隔てるかたちで阿武隈山系の山々が存在しており、本地域を東西に結ぶ主要地方道日立常陸太田線は、急な勾配や狭隘な箇所が多く、冬には凍結などにより、安全かつ効率的な通行が困難な状況であります。

また、常陸太田市の南部を通過し、日立市へ向かうルートは、国道 293 号を經由し、国道 6 号及び山側道路を利用して、日立市市街地へ通ずるルートであるものの、国道 6 号を中心に慢性的な渋滞が発生しております。

また、当市から日立市へは、最新のデータで、1 日当たり約 3,600 人、通勤者の約 30 パーセントの市民が通勤していることや、市内から高度医療体制が整った日立市へ約 1,700 人、

市外搬送者の約 35 パーセントが救急搬送されている状況にありまして、両市は強い結びつきを有しております。

このようなことから、多くの市民の利便性の向上を図るため、常陸太田市幡町地内の四季の丘はたそめから、日立市金沢町地内の山側道路までを結ぶ広域的な幹線道路を整備することにより、新たな東西の交通ネットワークの構築を目指すものでございます。

次に、事業概要について御説明いたします。

当路線は、四季の丘はたそめを起点としまして、終点の日立市の山側道路まで、全延長 5,480 メートルとなっております。うち、トンネル区間は 2,084 メートルでございます。5,030 メートルは常陸太田市で整備を行い、残り 450 メートルは日立市が整備を行います。

計画交通量は、四季の丘はたそめから日立笠間線亀作ルート of 交差点までは、1 日当たり 7,700 台、日立笠間線亀作ルート of 交差点から山側道路までは、1 日当たり 8,900 台となっております。

平成 30 年度から事業に着手しておりまして、令和 11 年度供用開始に向けて進めております。

全体事業費は、現段階では約 135 億円で、そのうちトンネルが約 70 億円を見込んでおります。

次に、道路の横断構成についてでございます。

車道幅員については、2 車線の 6.5 メートルで計画しております。歩道については、四季の丘はたそめ内は、両側に 3.5 メートルの歩道を整備します。四季の丘はたそめから日立笠間線亀作ルート of 交差点までは、南側に 3.5 メートルの歩道を整備します。また、日立笠間線亀作ルート of 交差点からトンネル入口までの区間については歩道を設けず、車道幅員 6.5 メートルの 2 車線で計画しております。また、トンネル区間においても同様に、歩道を設けず車道のみ計画となっております。

次に、事業の目的について、3 点ほど御説明いたします。

まず、日立市への通勤環境の改善についてでございます。日立市への通勤者数は、1 日当たり約 3,600 人であり、水戸市や近隣市への移動に比べても、最も多くなっております。本路線の開通前と開通後と比較すると、四季の丘はたそめから多賀地区までの所要時間は、約 6 分短縮が期待できます。道路整備により移動時間の短縮が図られ、市民の通勤環境の改善が期待されます。

次に、三次救急医療機関へのアクセス向上についてでございます。常陸太田市から高度医療体制が整った日立市への救急搬送者数は約 1,700 人で、市外搬送者の約 35 パーセントと多い状況であります。太田地区周辺から日立市の三次救急医療機関に指定されている日立総合病院救急医療センターにアクセスするルートは、現在は国道 6 号を經由し搬送していますが、当路線の開通により、約 7 分の短縮が図られます。道路整備により、高度医療体制が整った病院への救急搬送が容易になり、救命率の向上が期待されます。

次に、東部土地区画整理事業地へのアクセス向上についてでございます。東部土地区画整

理事業では、商業・業務用地の整備を行い、市民の買物環境の向上や雇用の創出を図り、定住促進や住みやすいまちづくりを進めております。本路線の開通により、日立市内から山側道路を經由して、東部土地区画整理事業地や常陸太田市街地へのアクセス性が向上し、企業誘致が図られ、新たな雇用の創出につながり、地域全体のさらなる活性化が期待できます。

続きまして、これまで開催した説明会の経過を御説明いたします。これまで、平成 29 年度から平成 30 年度にかけて、計画道路の沿線の町会の皆様に対しまして、計 7 回、説明会を開催しております。その後、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、説明会の開催が困難な状況となりました。しかし、令和 5 年度に入りまして、新型コロナウイルスの感染拡大も落ち着きを取り戻し、昨年 5 月に 5 類感染症に移行したことを踏まえまして、昨年 7 月 26 日と 30 日の両日におきまして、市内全域を対象とした説明会を開催いたしました。また、9 月 17 日には、土地収用法第 15 条の 14 に基づく事業説明会、10 月 29 日には四季の丘はたそめを対象にしました説明会を開催いたしました。

次に、ルートについて御説明いたします。まず、起点の四季の丘はたそめから、日立笠間線亀作ルートの交差点までの区間になります。こちらの区間では、四季の丘はたそめを起点とし、高貫町の集落や高貫遺跡、春日神社、また、亀作町の集落を北側に迂回し、日立笠間線亀作ルートの交差点に接続する計画となります。

次に、日立笠間線亀作ルートの交差点から、トンネルの区間になります。こちらの区間は、亀作町の集落を北側に迂回し、山岳地帯に入ります。鉾山や地滑り危険区域をトンネル構造で迂回し、日立市へ向かいます。

最後に、トンネルから日立市金沢町の山側道路までの区間です。こちらの区間では、常磐自動車道の上部を通過し、山側道路に接続する計画になっております。

続きまして、環境予測結果及び対策案について御説明いたします。

まず初めに、騒音についてでございます。こちらの基準値は、昼間で 60 デシベル以下、夜間で 55 デシベル以下でございます。平成 30 年度に実施しました環境調査の結果では、現況でも基準値を超えている区間がある状況でございます。道路開通後の予測でも、基準値以上となります。対策前は基準値を超えていますが、遮音壁及び排水性舗装を整備することにより、基準値以下となります。

次に、振動についてでございます。こちらの基準値は、昼間で 65 デシベル以下、夜間で 60 デシベル以下でございます。振動につきましては、現況及び開通後においても基準値以下となるため、対策しなくてもよい状況でございます。

次に、大気質についてでございます。二酸化窒素については、基準値は 0.06ppm 以下であり、現況及び開通後においても基準値以下であります。浮遊粒子状物質 SPM についての基準値は、0.1 ミリグラムパー立方メートル以下であり、こちらも現況及び開通後においても基準値以下であることから、対策しなくてもよい状況でございます。

また、四季の丘はたそめ内の安全対策についても、必要な対策を講じてまいります。歩行者への安全対策といたしまして、現在実施しています 40 キロ規制を継続できるよう、関係

機関と協議してまいります。図で示しています交差点部においては、カラー舗装を整備し、また、警戒標識等を設置し、運転者に視覚的に注意を喚起いたします。また、新しく整備する交差点には、信号機を要望してまいります。歩道と車道の間にはガードパイプを設置し、新しく整備する交差点には、道路照明を設置いたします。

以上、公述対象事業の目的及び内容について御説明をしてまいりました。

次に、土地収用法第 20 条各号の要件への適合性について御説明いたします。

土地収用法第 3 条第 1 号及び第 3 条第 5 号に該当すること、起業者が該当事業を遂行する十分な意思と能力を有するものであること、事業計画が土地の適正かつ合理的な利用に寄与するものであること、土地を収用し、また使用する公益上の必要があることから、本事業は土地収用法第 20 条各号の要件に該当するものと考えております。

これまで説明してきましたが、本事業は市の発展につながる重要な事業として位置づけしております。本事業の目的が早期に達成されるためにも、事業の円滑な推進が必要であります。今後とも地権者の皆様に対しまして、任意の合意形成に向け、交渉を行ってまいりたいと考えております。また、道路整備に係る必要な措置につきましても講じていきたいと考えております。

最後となりますが、本事業に対し、早期に事業認定がなされることを希望いたしまして、公述を終わらせていただきます。

**○起業者 2** 続きまして、建設部長高橋でございます。

公述申出を事前に頂いておりまして、質問事項がございます。質問事項につきましては、公述の方から質疑応答の中で回答するというふうなことになってございましたが、一部、地図を使って御説明してほしいという意見がございました。会場の都合上、私どもで御用意した地図をその場で御説明できないという状況でございましたので、先んじて御説明をさせていただきたいと思っております。

御質問といたしましては、日立市に建設しようとしている産業廃棄物最終処分場、こちらのほうの搬入道路、機初（はたそめ）地区内を通らないようなことを地図上でどういうふうに考えているのかというところの御質問を頂いているところでございます。

図面をお開きください。ちょっと小さくて恐縮なのですが、こちら、新産業廃棄物最終処分場基本計画でございます。こちらは茨城県が令和 4 年 4 月に改定したものでございます。それをそのまま映させていただきます。

こちらが県の計画の中で想定しているものでございます。この中で、今回私どもが整備しておりますのが、市道 0 1 3 9 号線、こちらになってございます。

位置関係ですが、こちら日立市側の国道 6 号になってございます。こちら、349 号線。293 がこちらです。こちらが日立常陸太田線という県道になってございます。処分場はこちらということでございます。

県の想定におきましては、全体で 80 台のうち、西側方面、常陸大宮、大子、常陸太田方

面につきましては、こちらの日立常陸太田線を使いまして、2台ということで県のほうは想定をされております。また、その他の地域につきましては、国道6号を使いまして搬入されるというふうなことで記載がございます。南側から来ましたものは、山側道路を通過して、こういう形で行くというふうなことでございます。

本市といたしましては、こちら、県で想定をされているルートで搬入されるよう、県のほうに要請をしてみたいということで考えてございますので、先んじての回答とさせていただきます。以上でございます。

以上で市からの公述プラス意見の補足をさせていただきました。

○議長 持ち時間がまだございますけれども、では、よろしいでしょうか。

ありがとうございました。では、席のほうへお戻りください。

続きまして、公述人の意見陳述でございます。

お一人当たりの公述時間は30分でございます。これには、起業者である常陸太田市と質疑をされる場合、その質問及び回答に要する時間も含まれることに御留意をいただきたいと思っております。

公述の内容は、先に提出されました公述の申出書に記載された意見及び質問の要旨の範囲でお願いいたします。

なお、私ども事業認定庁を相手方に質疑を行ったり、申出書に記載した範囲を超えての公述を行ったりすることはできませんので、よろしくをお願いいたします。

本日、事前にお申出いただきました公述人の方は2名でございます。

公述の途中、終了時刻3分前となった時点でベルを1度鳴らします。その後、終了時刻となりましたら、ベルを2度鳴らしますので、時間内に公述を終了するようにお願いいたします。

では、公述人1番の方から公述をお願いいたします。小野寺節雄様ですね。御登壇をいただいておりますので、よろしくをお願いいたします。

スクリーン投影のため、場内の照明を少し落とします。

もう御準備はよろしいですか。

○公述人1 はい。

○議長 では、今18時2分になるところですので、2分から32分までということで、それでは、始めていただきたいと思っております。

(午後6時2分)

○公述人1 皆さん、はたそめ自治会長の小野寺と申します。今日は自治会はじめ、地権者の皆様、集まっていただいて、ありがとうございます。



10月26日に、県のほうの用地課に意見書の提出と、この公聴会の開催ということを依頼させていただきました。用地課の皆さんには、大変急なお話を提出させていただいて、恐縮に存じます。感謝申し上げたいと思います。

それでは、私のほうから説明申し上げますが、私らが公述で申し上げたい内容というのは、路線の計画から今日までの経緯に至るまでです。それと併せて、用地取得における諸問題ということで私のほうから説明いたします。それから、はたそめ住宅に道路について詳しい有識者がいますので、この2名で説明させていただきます。公述人2のほうからは、市道0139号線の公益性についてということの説明させていただきます。2点目は、起業における計画の在り方、それから住民合意形成のやっぱり進め方ですね、この2点を公述人2のほうから説明させていただきます。

では、着座にて説明させていただきます。

まず、路線の計画から今日までの経緯であります。皆さんには資料を事前にお渡ししていますので、字が小さいですけども、それを見ながら理解していただきたいと思います。

団地の造成が平成2年から始まりまして、分譲が平成4年8月から第1期が分譲されております。それで、平成7年7月に四季の丘はたそめ団地を分断する日立笠間線というのが県のほうから話がありました。平成8年6月に、交通量の増大により、騒音や振動、塵埃、交通事故等が多発するという理由から、団地としては反対の意向をしております。1日交通量が6,000台だと当時を言っておりましたけれども、現在の説明では7,700台から8,900台ということになっております。

平成9年7月27日に、この頃、まだ自治会というのができておりませんでしたけれども、団体有志が集まって、県に計画変更の要望書を提出しております。後で新聞等に出た記事をお見せしますけれども、その当時は、世帯は520世帯、反対者が当時75パーセントおりましたけれども、現在は900世帯くらい埋まっております。3,000人が住んでいるというところですよ。

この事業の道路整備を始まって、ほぼ20年前に一旦途切れているのです。それはなぜかと申しますと、真弓トンネル付近の地盤形成が、余りに軟弱地盤で経費がかかるというのが一つ。それから、地元の了解が得られないということで、この計画は二十数年前に断念されたという経緯があるわけです。なぜ今この計画が断念されたのが再度ルートとして浮上ってきているのかと。しかも、団地を分断してまで造る必要があるのかどうか。それから、住民の合意形成が取られていないところがあるにもかかわらず、なぜ土地収用をもって強制執行までやって道路を造らなくちゃならないのか。そういうところが問われている問題であります。

これは、当時、1997年ですから、平成9年の7月27日に新聞で報道された内容です。この当時の新聞でも、団地を分断するというふうには書かれておりまして、県の道路整備として事業を始めますと書いてある。県が主体としてやりますと書いてある。これは県が主体だったのですよ、当時は。これは新聞内容によりますと、いろいろな問題があるんじゃないかと

ということが書かれてありますけれども、後で見てくださいと思います。

それで、なぜ今になって市道0139号線が再スタートしなくちゃならないのかというところがポイントだと思います。平成29年12月14日、日立笠間線真弓ルートとして整備促進に関する要望というのが、市と日立市の連名で、県の道路整備課のほうに出されたというふうに聞いております。当時の内容を見ますと、両市の交流促進と、通勤者の利便性と。先ほど、通勤者が三千何百人いるとかということですが、今はもう半分以下だと私は理解しています。この辺については、後で御説明申し上げたいと思いますけれども。

それと2点目は、人的交流や物流の円滑化というのが当時は記載されてあったのです。市が説明会をやった7月26日、あるいは30日ですか、住民説明会をやっておりますけれども、さらに10月29日、団地で路線説明会をやった折などは、日立総合病院に救急搬送するための道路なのだというのが大義名分なのです。後づけなのです、この道路は。結局、理由は後からつけて、こういうのを浮上させたということになっています。

さらに、この支援事業としての要望という中身、3点ありますけれども、事業の実施に際して財政負担を軽減するために、県の合併支援事業の新規利用として実現する。我々、4町村が合併して20年たちますけれども、その支援事業としてやってくれと。さらに、2番目、事業の円滑を図るために、県の受託事業として出している。受託事業として、技術的・人的交流支援もしてくれというふうに書いてあるのです。

その人的支援というのはどういうことか、あるいは技術的支援というのはどういうことかといいますと、10月29日に説明会をやった時点では、県が調査、設計、工事をやりますと、市としては、地元の対策として用地取得の交渉をやりますと、そういうふうな振り分けになっているのです。よくよく考えてみますと、市は合併特例債の使用と、県の支援ということで、これを新規事業として指定してくれということなのですけれども、実質、これを見ますと、事業をやっているのは県なのです。したがって、これは後からもまた説明しますけれども、県と市とが一体の体制で始まっている事業であると。にもかかわらず、土地収用法における事業認定手続が、なんで県なのかと。県が事業主体でやるならば、これは国なのです。国が主体的にやらなくちゃならない事業だと。なんで県の用地課が認定事業者になるのだと。そうすると、結局は、このやり方は、あくまでも県と市でやっていて、出来レースになっちゃうのですよ。客観的な評価ができないという事業になる。私たちはそういうふうに理解している。どうも住民には都合のよい説明しかしておりませんが、実態として不明朗な事業の内容でもあるということがはっきり言えます。

さらに、この事業を裏づけるかのように、当時の建設部長がこういう証言をしているのです。これは平成30年4月26日に開催された町会長会議の中で、はたそめ団地の皆様には、静寂な住宅地におきまして県道を接続する、県道を造るということを明言しているのですよ。再三、要望書を出した後ですよ。県道として接続しているのだと、県の事業としてやるのですということを言っているのです。そういうふうに説明しているにもかかわらず、路線説明会では、市道0139号線でやっていくのですと。この辺については、市の説明がどう

も我々には理解し切れない。仮に市道でやるならば、この便益法に関わる、路線の合理化を図って、団地なんか通さなくたって、工業団地とか、あるいは、そのほかの亀作ルートだって、これから考えられることがあるのです。その件については、後から御説明申し上げたいと思いますが、つまり、費用対効果と便益からちゃんと検証したのですかということをお私としては言いたい。

それから、市の財政事情。残念ながら予算がありません、市には。一般財源も、私が資料を見ている限りでは、276億、一般財源が、補助金とか公金を集めても、その程度しかならない。しかも、税収が53億しか入ってこない。そのうち民生費は61億かかっている。こういう事業で、市としては、我々住民が見るからには、余裕がないのですよ。無駄遣いができない。亀作から私どもの団地の中を通すのに、試算をすると60億の無駄がある。無駄とは言い切れないですけども、そこまでかかるのです。橋梁を造らなくちゃならないということで、無駄が多過ぎるということになります。

そこで、団地と自治会としては、令和3年8月4日に、市に対して陳情書を出しております。で、回答がないですね。市に陳情書を出しても、しばらく回答は一切ない。回答が出せないのですよ。なぜか。県がやっているからです、事業を。したがって、この事業については、納得できる説明がないままに、計画ありきのこの事業でスタートしているというのがこの事業であります。結果、土地を買収したところから工事を進めて、既成事実を作った。やめるにやめられない事業です、これは。もう少しここについては、前段で申し上げたように検証をしっかりとやっていただきたい。その上で、費用便益に関わる事業を、路線の変更ということも考慮に入れる。これが当然、住民から見た目じゃないだろうか。私はそう考えます。

それから、去年の10月29日に住民説明会をやりました。私らが心配しているのは、先ほど市のほうから説明がありましたように、今、日立市の産業廃棄物を造ろうということで、図面で示されたように、梅林道路というか、県道37号線を整備しているようであります。この私どもの団地を通ると、6号から国道349号線を入れて、わざわざ37号線まで向こうを迂回するなんてできませんよ。何ぼ言ったって、近いところを通るとというのが、これが道理ですよ。つまり、団地の中を通るということです。県は、県西、県南、県北も含めて、県央を含めて100台から80台くらいだろうと言っていますけれども、で、県北から来るのは2台です。そんなものじゃないですよ。私らの試算した感じでは、少なくとも80台は、そっくりこの349号線を通して、団地内の道路を通過するのです。

廃棄物のそのトラックというのは、普通のトラックじゃありません。10トン車、最低でも10トン、20トンという大型の道路が通るのですよ。そうすると、我々団地の中のインターロッキングを敷いているものが全部剥がされて、音の出ないきれいな道路になるのです。先ほどもあった、音が出ないようにできるのですよ。

ただ、問題は、その中で、先ほど環境影響の評価もありましたけれども、つまり、交通事故等が増えると。子供たちは今、歩道を通して通学しているという、中学校に通う子供たちが、歩道を通して、一歩間違えれば大型車に轢かれる可能性がある。そういうことも考えな

いで、ただ通せばいいというものではありません。これについては、住民についての納得のいく説明ということで、公述の中の質問事項として起業者に私らは提出しております。

さらに、市は団地住民に、先ほどの建設部長が住民に話を進めながら進めると言ったけれども、今日は市長が来ているけれども、土地収用に関わる強制執行を優先したやり方じゃないですか。こういうのが皆さん理解できますか。納得できますか。強制執行ですよ。全部一挙にやりますよということですからね。今日の社会の在り方において、住民の合意形成など図らないでこういうことをやるということ自体がナンセンスでありまして、自体無謀なのですよ、これは。市民は、やっぱり納得できる説明があつて、合意形成をしながら進めるといふ行政が必ず必要でもあるし、それをちゃんとして、熟議に熟議を詰めて、きちっと理解に努めていただくべきじゃないかなというふうに思います。大きな矛盾をかけましたけれども、この事業は県と市が計画ありきで進めてきた結果でありまして、団地の中には、先ほども言ったように 2,000 以上の反対者がおります。完全にこれは地権者を無視したやり方であると言わざるを得ません。このようなやり方が、今日の社会にあつて、本当にこの道路行政を進める考え方なのか疑わしい。太田はいつもこういう事業をやるのかと。駄目なら、もう強制執行だと、こういうやり方で道路行政をやるということ自体がおかしいのではないかと思います。

さらに、市は、10月29日の説明会の席上でもって、質疑応答の議事録を提出しますと、あるいは、環境影響データについても公開しますと言ったにもかかわらず、何度言っても資料を出さない。出してくれない。私の隣にいる公述人2が市に何回言っても、そんなの出してこない。やっと12月18日に市長にお会いできて、この話をしたら、市長は聞いていないと、そういう話だった。こういう状況だと。こういう行政でいいのかどうかということであります。

さらに、私どもの地権者63名が共有名義で土地を持っております。皆川前会長が土地を購入したということで、亀作の赤坂地内に持っております。これについては、団地を通さないための意思として購入したものでありまして、もしこれが、費用対効果に沿って、ほかの道路として運用されて、路線を変えるのであるならば、快く土地の売買には応じていきたいというふうに考えております。基本的な道路建設や真弓トンネルについては、私どもは反対はしておりません。

さて、この用地取得についてちょっと説明しておきますけれども、令和1年9月に配布されたパンフレットの中に、このようなことが書いてあると。この事業に対していろいろな話を聞きますけれども、前市長が土地を持っていたのが200平米あるのですねと。ありますと。ところが、平成29年1月の地番を見ますと、3か所ありまして、2,083平米あるのですよ。その200平米なのか2,083なのか、どっちなのだといつても、この土地がよく分からない。こういう売買をしていて、さらに、その黄色い部分ですね、これが某大手の業者さんが購入して、ここに路線ができるだろうということで先行買いをしているのですよ。ですから、前市長もこの土地が入っている可能性は十分あるわけです。これは土地謄本を見れば、

すぐ分かるのですけれども。県がこの線路上に出てくるのです。

ということは、これはあくまでもうわさでしかありませんけれども、この高貫町の関係者からその話を聞くと、何らかのキックバックがあるといううわさがあるのだけれども、どうなのですかという話を聞いております。道路ができれば、前市長のところにかキックバックがあるのかなというふうなところが、うわさとしてはあるということで、参考に載せさせていただきます。

それから、土地の取得について、平成7年に個人地権者に対して、こうですよという説明があつて、土地を購入しておりますけれども、平成8年12月に茨城県が、我々の開発業者から、団地内に道路として購入しております。その道路の中身についても、某会社の議事録を読みますと、非常に苦心して、土地を買わされたといいますか、売ってくれるように要望されたということで。

ちょっと読み上げますと、平成6年11月1日、名前は言えませんが、県より、今回の幹線道路計画について説明を受けた。で、協力の要請を受けたが、はたその開発許認可の変更及び住環境の変化等に即答できる問題ではないので、改めて考慮して対応していると。これはなぜかといったら、宅建法の35条に抵触する可能性があるということで、一旦は遠慮したのですよ。その後、何回か協議して、結局、県が住民に対する安全対策、手立て等を考えることを前提に、平成8年3月に了解せざるを得なかったと。了解せざるを得なかったというのが、これは土地を売った側の開発した業者さんなのです。これは議事録に残しているということです。このような転売方法があるにもかかわらず、平成8年から平成29年、特定企業が貫通ルートの延長先を全部買い占めているわけですね。先ほど黄色い部分が あつたところを。

それから、その後、令和2年から令和5年に対して、市が買収に入るわけです。当初の料金がそのまま続いていくならいいのだけれども、どんどん、どんどん値上げされているじゃないかと、こういう取引があつたんじゃないかということを考えると、これは、あくまでも、公共の不利益に影響するということではないだろうかというふうに考えます。ここはよく考えなくちゃならないのですが、そのことを30年たつて、前の自治会長は町会長会議の中で説明したのだけれども、そういう問題があつた、そういう冒険をしてまで、当時の市長がそういうことは考えるわけありません、という話があつたということです。もしこれが事実とするならば、太田市の倫理規程に基づいて、解明をちゃんとするべきじゃないでしょうか、というのが言いたいのです。

それから、市の住民対応として、これも当時の町会長会議の話ではありますが、建設部長が当時言った言葉がそっくり載せております。つまり、県道を接続しますと。用地の疑義については何も触れられておりませんが、話合いを行いながら進めていきますよということをおっしゃっています。しかし、令和1年から5年まで、話合いは一度もありません。先ほど説明会を4回やつたと。それから、うちのほうで10月29日にやつたというのですけれども、質問が全部途中、時間切れですと言つて切られるのです。こんなので納得できるよ

なやり取りはできないはずで。

次の、市の住民対応としては、この事業そのものが、太田市と日立の役割分担に基づいた、県事業そのものであるということが言われております。そうしますと、ルートなんかどういふふうに決めてきたのといったら、これは、県がどういふふうに考えているかよく分からない。つまり、市は自分の責任を持っていないのですよ、結局。県に丸投げしているから。そういうことを進めている事業だということを理解できるかなと思います。将来的には県に移管すると言っているのだけれども、県に移管じゃないですよ。管理能力がないのですから、もう県でやるほかないですよ。そういう事業です。

それから、貫通ルートの建設に関しても、予算がどんどん変わると。この事業費の中身についても、どのくらいかかるか分からない。そんな事業をやっているいいのですかというのが私らの考えであります。結局、市の単体事業としては、技術力も財政力もない、能力がないというほかないということでもあります。

それと、同じですね。これは飛ばしましょう。

私どもの場合は、この公聴会を開くに当たって、公平で公正な捉え方をさせていただきたいなと思っております。それはなぜかといいますと、はたそめ団地住民は、現在でも2,000人以上が反対しております。我々は、平成30年にアンケートを取った889世帯、3,000人、72パーセントが反対しているのですよ。もちろん賛成者もその中にいます。これは、考えると、計画がありきで進められた道路であって、土地収用と同時に、既成事実として進められて、住民合意を図る必要もないと、もう聞かないよというやり方の事業でしかない。合理的とは名ばかりで、費用対効果に対する便益がないとしか言いようがない事業じゃないかなと。再三申し上げますと、無駄遣いはできないのですよ、もう市としては。ですから、そういう無駄な事業じゃなくて、道路をまっすぐ造ればいいだけ。道路は曲がっていったって構わない。市道で造るならば、当然それだっていいんじゃないですかね。迂回したって、2分、3分変わって、どこが違うのですか。これは後で費用対効果の中でいろいろ調べて我々やっていますけれども、今、車社会であるならば、もっと中身のいい道路を造るべきです。バリアフリーとか、もっと障害者に優しい道路とか、事故に遭わない道路とか、そういうのを造るべきですよ。

それを踏まえまして、この団地内貫通道路は、不合理さと矛盾を抱えた無謀な計画であるということ踏まえまして、この公述に当たって、公正、公平な事業審査を強く求めるものであります。今日の民主主義社会において、住民との合意形成の在り方が問われておりまして、よりよい選択が大切でありますので、この公聴会の関係者の皆様は熟議をお願いするところでありまして、単なるセレモニーとして終わらせないためにも、よろしく願いして、私の説明を終わりにしたいと思います。

以上です。ありがとうございました。

○議長 まだ時間がありますけれども、よろしいですね。

ありがとうございました。

ここで、会長、席にお戻りいただいてもよろしいですか。

そのままいらっしゃいますか。

○公述人 1 いいです、いいです。

○議長 そうですか。分かりました。

それでは、続きまして、公述人 2 番の方の公述をお願いいたします。公述人 2 の方でございます。既に御登壇をいただいております。あらかじめ起業者との質疑応答を希望されておられましたので、起業者の代表であります宮田市長、建設部長高橋学様、建設部次長の堀口様、市道 0 1 3 9 号線推進室長の岡崎順一様も、起業者席のほうにお移りいただきたく思います。

今ちょうど 32 分ということですので、準備がよろしければ、ちょうど 19 時 2 分ですね。よろしく申し上げます。

(午後 6 時 32 分)

○公述人 2 はたそめ自治会の公述人 2 と申します。公聴会の開催、それから公述の機会を頂きまして、ありがとうございます。自治会長のほうから、道路の専門家みたいなお話がりましたが、決してそんなことはありません。エレクトロニクスのエンジニア、それから IT のエンジニアでございます。インテリジェントトランスポートシステムとか、そういうものに関わっていたので、若干道路工事のことは勉強はしましたけれども、いわゆる土木建築のほうは全く素人です。

市道 0 1 3 9 号線事業認定の公聴会ということで、公述の主旨、目次を挙げさせていただいております。

この認定の主旨、本意は、茨城県のホームページによると、主として公益性について判定すると書いてありますので、今回の説明というか公述もそこを中心に申し上げさせていただきたいと思っております。

まず 1 番目、市道 0 1 3 9 号線事業の収用対象用地の位置づけについて。2 番目、公益性の検討ということで、地方自治法第 2 条第 14 項にもあるのですけれども、公共事業だから公益性があるということではなくて、あくまでもその事業を成し遂げることによって、公共の利益が十分にあるというのは、それによって生ずる公共の不利益と比べて、十分に利益が大きくなってはならないと。なおかつ、公共の利益とか公共の不利益というのは、貨幣換算可能な項目と、それ以外の環境とか安全とか災害時の対応とか、そういったものでちゃんと評価しなければいけないと考えております。

ここは会長さんの説明にもあったので、ポイントだけ申し上げますと、63 人の、今回の収用当事者となっている土地は、私ども、別に道路建設のために明け渡さないとか売らない

とか言っていることは一切なくて、トンネルの建設には反対していないのですね。ですので、いわゆる住宅地内を貫通するというような無謀なことをやめていただければ、喜んで用地は提供しますということが書いてございます。

対象地の国土地理院の地図でございませう。まず、県道 61 号というのは、今、日立笠間線で、ここにある金井町東の交差点のところまで届いております。その後は、一旦北上して、ちょっと狭隘部を通過して、里川を渡って、国道 293 号バイパスにつながって、あとは 293 を工業団地のほうに行って、先ほど御説明があった、幅員 15 メートルくらい、県が造った県道 61 号、幅員 15 メートル、確かにできるのですね。2 億円くらいかかったそうです。そこに通じているのが県道 61 号でございませう。全体の地域的に見ると、里川があつて、茂宮川があつて、亀作川があります。その三つの川の、ある意味では低い土地ですね、を挟んで、はたそめ団地のある丘陵、丘があつて、高貫町の丘があつて、それから亀作町の丘があるというような地形になっています。ここは、非常に大規模な谷地形になってございませう。このようところが、全体の把握という意味で御説明してございませう。

今回、収用の対象となっている土地というのは、亀作の交差点からちょっと東側に行ったところで、ここをさらに東に行くと、真弓トンネルのほうにつながっている場所になります。

今の全体の場所のところ、いろいろなルートで本来比較しなければいけないのです。市道 0139 号線、仮称真弓トンネルという、こういうパンフレットが 2019 年、令和 1 年の 9 月に住民に郵送されてきました。ここには、日立と太田を短時間でつなぐ新しい道、安全な道と。目標は、常陸太田市役所から JR 常陸多賀駅まで約 30 分以内を可能にすると書いてありますね。先ほどの起業者さんの説明にもありましたけれども、今、現実にこの道がなくても、30 分で行けるのですよ。私は年に 1 回、日立総合病院の近くにある健康管理センターというところで人間ドックを受けています。それから、常陸多賀にも時々行くのですけれども、人間ドックに行くときは、大体通勤時間と重なるので、危ないかなと思つて早めに出るのですが、それでも 30 分あれば着いちやう。ましてや、多賀駅だったら、先ほど岡崎さんの説明には、25 分を 7 分短縮と。だから、もう 30 分は達成しているのですよね。これは、この後述べますけれども、いろいろな事情があります。

問題は、常陸太田市役所からと書いてありますね。ですから、基本的には常陸太田市役所を起点と考えたいと思つます。県道 61 号は市役所より若干南にあるのですけれども、ここを起点、オリジンとして、ゴール、ディステーションを亀作交差点に置くと、北上して、市道 0115 を通過して、はたそめ団地を貫通してという今の現計画をルート 1 とします。それから、私どもがずっと提案してきたのは、このはたそめ入口の交差点をせつかく道路ができているのだから、293 を一回南下して、工業団地を過ぎて、もうできているこの県道 61 号を通つたらいいじゃないと。2 キロくらいたしか遠回りなので、だけど、いいじゃないですか、お金を使わないで済むんですからということをお願いしてきました。それでは遠い遠いと言うので、じゃ、工業団地を北上して、この谷を越えないで、丘の上を新しい道路を造つたらいいじゃないですかというルートも提案している。ところが、10 月 29 日の説明会で質



問したのです。なんでこんなふうにしたのですかと。最短だからと。救急搬送が最速でできるからという御説明だったのですけれども、話を原点に戻して、ここをオリジンとすると、もう一つ、ここ、ルート3と書いてあるのですね。実は、県道61号の終点の金井町東から、国道293号のバイパスまでつないでしまえば、わざわざはたそめ団地を通るより近いのです。ここをルート3として、結局ルート1、ルート2から4に行くところ、2から5に行くところ、3から4に行くところ、3から5へ行くところと5本のルートが考えられるのです。ここについて、次の表で比較してみました。

その前に、事業費の話ですね。岡崎さんの説明にありましたように、全体で135億円、区間1、2というのが1,970メートルなのですが、40億円としておきます。それから、区間3はトンネル区間も含めて全体で95億円、トンネル部が70億円、その他の明かり部というのが、976メートルで25億円と。先ほどの説明にもありましたけれども、ここは歩道がないのですよ。しかも、8メートル、6.5メートルとか言っていたけれども、2車線と。でも、単価で見ると、1メートル当たり256万円かかるのですね。

一方で、いわゆるはたそめ団地貫通をして亀作までは、1,970メートルで40億円ですから、203万円なのです。だけれども、ここは歩道があるのです。それから、いろいろな対策もするのです。ですから、自然に考えれば、これよりはちょっと高くなるんじゃないかというのが私たちの疑問でございます。そこは疑問は疑問として、次に行きます。

これが5本のルートの比較をしたものです。今、県と市が計画しているというルート1、それから、一旦293バイパスに行って工業団地を北上するルート4、ルート2から4へと、以下同様に、ルート2から5へと。それから、金井町東から直接結んでルート3というのを造って、そこから工業団地経由で北上するルート。それから、同じ道で、もうできている県道61号を使うルート。それぞれ、こんな長さになります。単純に、時速50キロで割り戻して時間を計算したのが走行時間でございます。今の現計画は5分6秒、信号数が6個です。残念ながら、国道293バイパスを通過して、亀作の61号を通ると、距離が6,030メートルなので7分かかります。2分8秒遅いのですね。だけれども、ここはもう県が2億円払って道路を造っていますから、市のお金40億まるまる使わなくて済むと。さらに言うと、この1のルート、2の5のルート、それから3・4、3・5のルートということで、お金以外の公共の利益というか、不利益というのを整理してみました。

ルート1に対しては、先ほど話があったように、ちょっと大きな谷のところを何か所か通るので、結構大きな橋が必要なのです。複数。これは、最初の建設費も大変だけれども、維持費とか災害の脆弱性というのも大きくなるということで、ここはマイナスですね。それから、内堀町東の交差点からはたそめ入口という、今の市道0115号線なのですが、ここは今現在でも時間帯によっては結構混んでいるのです。上り、下りともですね。頻発すると。それから、当然その道は、先ほど会長の説明にもありましたけれども、瑞竜中学に通う方は自転車で歩道を通る、機初小学校に通う方もやっぱり徒歩で歩道を通る。これは当然かもしれませんが、なおかつ、住宅地内貫通に伴って、沿道の安全とか、環境は今に比べれば多

少は悪くなっちゃう。だけれども、多くのこういう行政訴訟では、これは受忍限度ですよと言われちゃうのです。だから、受忍限度だからしょうがないですと。

一方で、お金を使わないで済む。この亀作ルートとかそちらのところは、谷地形での、橋が必要なくなるので、維持費も節減できます。それから、この節減した費用でトンネルのところに歩道を造るとか、もうちょっと広げるとか、そういうことができる可能性もあるかもしれない。ただ、残念ながら、内堀町東とはたそめ入口の信号を起点とする渋滞は、この1番と一緒にですね。

一方で、金井町東から国道 293 号バイパスに直接つなぐと。なおかつ、団地を北上すると、3,800 メートルしかないのです。ただ、新しく造るのが 2,480 メートル必要なので、実はお金は同じくらいかかっちゃうのです。だけれども、当然、時間は 4 分 34 秒。しかも、信号が 3 か所でいいから、トータルとしてもっと速く行ける可能性がある。さらにいいのは、このルートを造ると、里川には橋を 1 本架けるのですね。普通の橋。しかも、新しい道路が 1 本増えるわけですから、災害が発生したときに、例えば新機初橋、0115 が使えなくても、こっちを使えるとか、その逆もしかりということで、冗長性とか、抗たん性とか、災害の脆弱性というのは格段に強くなる。しかも、速い。

一方で、ちょっとお金を使い過ぎるのは問題だからということで、既存の県道 61 号、亀作地内と、新しく造る金井町東から 293 バイパスへの道というのを造ると、30 秒くらいちょっと時間がかかるのだけれども、信号がやっぱり少ないです。ですから、トータルの時間は、多分こっちのほうが速いです。なおかつ、貨幣換算できないようなところの利益、メリットというのはたくさんありますから、淡々と、この五つの案を、一番いいのを 5 点、中間 3 点、最悪を 1 点として単純に足していくと、ここにつけたような、バツ、三角、三角、二重丸、丸、という順序になるのです。

私ども団地の住人が提案しているところも、残念ながら、こういう評価をすると三角。というのを念頭に置いて、先ほどの貫通ルート 1 と、既にできている 293 から亀作の県道 61 号を北上するという一番長いルートですね。ここはもう道路ができていますから、それに対して、最短と言われるルート 1 の貫通部の 1,970 メートルを造ると、どれだけメリットがあるのだろうというのが表 2 の計算です。

建設費が 40 億と言っていましたが、これ、50 年間使う前提ですから、年間は、橋が多いですよ。点検もメンテナンスも必要ですから、年間 500 万くらいのメンテナンス費用がかかるだろうという計算をしました。なおかつ、交通量が 7,700 台。道ができないと、実は、293 には 8,900 台流れるというのが市の説明でしたから、そういう前提で計算しています。これは意見書にも書いたのですが、意見書のときは、ちょっと気を回して、新しい道にバスを 8 往復走らせてみようとか、そういうことを考えて、いろいろ、よかれよかれと思って計算したのですが、それでも実は余りよくなかったのですけれども、今回、真面目に、休日があるだろうと。これは休日考慮していいことになっているのです、国交省のガイドライン。それから、想定に入れていたバスの運行をやめました。それから、先ほど御説明があったよ

うに、団地内を時速 40 キロ規制としました。意見書のときは、時速 60 キロでぱぱっとやったのですけれども、そういうところをちょっと真面目に考えました。そうすると、50 年間使って、37.6 億しか利益が出ないです。これに対して、42.5 億使う。

要するに、これは、ベネフィット・パー・コストというのですけれども、かける費用に対して便益がどれだけあるかという比率。これが 1 以下だと、やる意味はないのです。さらに言うと、そこまで言っちゃうと、やる意味がないのですけれども、これによるのだったら、遠回りになるけれども、亀作ルートのできている県道を使ってください、というのが本来の筋なのですよ。だけれども、もっと速くしたいということであれば、金井町東の交差点から行くルートがあります。

一方で、交通量 7,700 台ということで考えたのですけれども、生産年齢人口とか日立市への通勤人口ってどのくらい変動するかというのが次の表です。これは、一番上が常陸太田の総人口です。2 番目が生産年齢人口です。一番下が日立市への通勤人口です。全体の、例えば 3,000 人、4,000 人が全部この道路を使うわけではなくて、私も大みかに通っていますけれども、こんな道路は使いません。293 バイパスを行ったほうが近いです。とはいえ、使ったとして、全体の人口の減りが、2010 年と 2020 年を、過去の実績ですので、実数で比較すると、総人口が 17 パーセント減るのです。ところが、生産年齢人口は 23 パーセント減る。これは少子高齢化ですよ。さらに、通勤者も、4,831 から 3,632 ということで、25 パーセント減っている。この調子で減っていくと、さっきの 7,700 台なんて、本当に通るのですか。3,600 人なんて通勤しないでしょう。ということになると、当然、自動車を利用する人は減ります。そういうことも踏まえて見ると、人口が減るということは、要するに、地方交付税も、市の税収入も減っていくわけですよ。

先ほど申し上げた合併特例債 135 億。ただでもらえるんじゃないのです。7 割はちゃんと返さなきゃいけない。返すんですけれども、一旦国から交付を受けて、それを以て返せばいいということになるのですけれども、今の人口で計算したら、そんなに問題ないと言うかもしれないけれども、減っていくのです。

今、財政、常陸太田市で 11 月の市報か何かを書いてあったのですが、財政力指数 0.4 パーセント、経常収支指数が 96.7 パーセント。これ、御存じの方は分かると思うのですけれども、茨城県のいわゆる市という自治体の中で最低です。こんな状況で、急に、135 億円の 7 割だから 95 億くらいですかね。それを借金で背負っていくのですかと。交通量も人口も全部減っていくでしょう。結果、何が想像できるかということ、全ての市民が増税とか公共サービス低下という公共の不利益ということが、ここで申し上げたいことでございます。

表 1 に戻って、じゃ、どうしようかといったときに、やっぱり一番は、お金はかけないのが私個人的にはいいと思うのですけれども、でも、災害時の抗たん性とか脆弱性を改善するためには、ルート 3 の金井町東から 293 バイパスの道路の横に住んでいる方には大変申し訳ないけれども、こうやって比較したら、やっぱりこの道が一番いいんじゃないかということになります。

次に、市が神様のように言っている救急搬送について、救命率ということを行っているのですけれども、日立総合病院の救命救急センターの診療実績です。4年間の統計です。年間平均1万6,790人が救命救急センターに入っていきます。常陸太田市の説明によると、1,700人とおっしゃっていましたが、そのうち1,100人が日立総合病院です。要するに、救急車で運ぶのは、この1万6,791人全員ではなくて、大体年間平均5,500人、常陸太田市は1,100人と行っているのです、2割は常陸太田市から搬送者ということになるのですね。

でも、見ていただきたいのは、この重篤率の、どれだけ重症の人が多いかということなのですが、重症な人って5パーセントくらいなのです。要するに、1,100人のうち1,000人は、本来二次救急の病院でいいのです。ですから、常陸太田市内の病院でもいいし、常陸大宮にある済生会でもいいし、そういうところに。でも、百歩譲って、先ほどの表1と同じことから言えることは、緊急搬送、要するに、スタート地点がどこかによって、時間って決まるのですよね。だから、はたそめ団地からだったら貫通ルートが一番速いというのは分かるのですけれども、市役所とかだったら、そうじゃないほうが速い。まして、北のほうとか、南の端っこだったら、もっと違うのです。だから、そこはあんまり議論してもしようがないと。本当に緊急医療を考えるのだったら、市内の救急医療体制を強化することに注力すべきであると。道路に使うお金が40億もあるのだったら、これを使ってはどうですかと、一貫して申し上げてきました。

さらに言うと、近隣の市町村とか県と協力して、日立総合病院を拠点とするドクターヘリというのを設定したら、もっと実は救命率が上がるんじゃないかと思う。常陸太田市内には、救急車とヘリがランデブーする地点が47か所あるのです。今は水戸を拠点に、県で1機、県の財政で運用しているのです。これの実績が大体1日2.5人くらい搬送しているのです。このお金が、年間300から400人くらい運んで、1機の運用で年間1.7億円と。しかも、ドクターヘリって1機9億円くらいになっちゃうと。ですから、40億使うのだったら、こういうところに使ったほうがいいでしょうというのが、ここで言いたいことです。

まとめますと、道路本体の公益性についてなのですが、道路便益の再評価において、はたそめ団地貫通ルートの公益性は低く、公共の不利益や災害時の脆弱性は大きいので、このルートは見直したほうがいいだろうと。それから、交通安全、交通分散、いわゆる渋滞緩和ですね。それから災害発生時の抗たん性とか、冗長性を確保するためにも、これだったら金井町東交差点から国道293バイパスに向けた道を造ったほうがいいだろうと。お金も安くなると。救急車による救急搬送時間というのは、あるいは距離は、出発地点に依存するので、二つのルートの比較ではあんまり意味ないのですよ。はたそめ団地からだったら、貫通ルートが当然、最短・最速なのですけれども、その代わりに、児童生徒とか住民たちが交通事故で救急搬送される、こっちの可能性を減らすほうが、市民にとっては大事なのです。会長さんの話にもあったけれども、ここにお金を使うのだったら、市内の歩道整備とか、バリアフリーとか、そういった道路の安全対策に使ってほしいというのが重要ではないか。道路を造ったら、内堀町東から、あるいははたそめ入口の交差点を先頭とする渋滞が増えましたとい

うことでは意味がないと思います。

以上で道路の公益性については、お話を終わります。

これは、先ほど会長さんの資料にもあったのですが、要するに、令和9年、パンフレットの中に市長さんの土地が200平米あるけれども、こんなことに大きなリスクを負う人は、常識で考えてもいませんよというのが市の見解です。

一方で、その2年前、地番図というのですかね。これは高貫町の関係者の方が提供してくれたのですが、これを見ると、市長の土地は、今言ったように200平米こうあるのですよ。そのほかに、ここに大きくあって、これは事実ですよ。市の言っている、これも事実だとすると、この2年間の間に、前市長は大きな土地をどこかに売却したんじゃないんですかと。両方事実ならですよ。もしかすると、常陸太田市のパンフレットがうそなのかもしれない。だから、こういうことはちゃんと検証していかなければいけないと思います。

一方で、黄色い部分は、ゼネコン系の会社がいちばん買っていたということでございます。これも会長さんの資料にあったとおりです。平成7年以前は、黄色く塗ったところは個人の所有の土地であったと。平成8年から29年頃にかけて、特定企業が沿道の土地を4ヘクタールくらい買っているのです。で、令和2年から5年の間にかけて常陸太田市が買い取っている。この事実上の転売によって、用地の取得費が上がってれば、これも公共の不利益です。ましてや、もうちょっと具体的なうわさを言うと、某ゼネコンが、さっきの40億の受注をしたらその5パーセントをキックバックするという具体的な話をうわさでは聞いているのです。そんなばかなことが今どきあるのかというのはあるかもしれませんが、うわさはうわさですから、ちゃんと、そんな事実はないということを市としては調査をして説明してほしい。今、市で仕事をしている人たちではないのですよね。ですから、ちゃんと調べてほしいと思います。

これは、住民の合意形成の話で、いろいろなところで、これは平成30年に市長から発信された住民宛ての書簡ということで、これは実は市役所の方で、やっぱり私どもに理解してくださる方がいて、昔こういうことをやっていたのだよと、住民の意見を尊重します、話合いを行いました、繰り返しているのですけれども、一切なされていませんということを書いてあります。これも、会長さん、話合い、話合い、します、します。土地のことについては全然知らんぷりです。

ということで、事業認定の要件の2というのに能力の話があるのですが、ひたすら市は、県が決めたことだ、県がどういう考えか分からない、県に移管する、将来の事業費が膨らむ可能性は分からないみたいなことを言っている。本当に常陸太田市単体でできないでしょうと。でも、いいのですよ。結局、合併特例債を使って、県と市が一体となって事業をしますので、能力はあるのです。だけれども、その場で、起業者が市で、認定するのが県で、それはおかしいですよというのが私たちの言い分です。

防災機能を強化する取組評価とか、あるいは、事業費がどれだけ上振れするかとか、その上振れの原因は、橋梁事業とかトンネルが多いのでということが書いてあると。国交省の資

料ですね。こういうものを見ると、やっぱりちょっと無理かなという気はします。そういうことを問うと、市からは、仮定の質問には回答できないというような回答が来るのですけれども、本当にそれでいいのですかと、災害って起こるかもしれないと仮定してやるのですよ。道路建設だって、改善するかもしれないって仮定してやるのですよ。そういうところを。

以上でございます。すみません。時間いっぱいになりました。

○議長 ありがとうございます。

それでは、これをもちまして、本日予定しておりました全ての公述が終了いたしました。

本日は、公述人の皆様及び起業者の方から御意見を聞くことができました。また、会場の皆様の御協力で、円滑な議事進行ができて終了することができましたので、ありがとうございます。

以上をもちまして、常陸太田市道0139号線新設工事の事業認定申請に係る公聴会を閉会いたします。

お帰りの際は、お手持ちの傍聴券を回収箱へお返しくくださいますようお願いいたします。ありがとうございました。

令和6年1月25日（木）午後7時2分 閉会