

意見書及び公聴会における主な反対意見の要旨と当該意見に対する事業認定庁の見解

- 意見書の提出件数 1通（反対1通）
- 公聴会における公述人の公述 2組（起業者を除く。）

<事業認定審査基準> 土地収用法第20条

| |
|---|
| <p>国土交通大臣又は都道府県知事は、申請に係る事業が左の各号のすべてに該当するときは、事業の認定をすることができる。</p> <ul style="list-style-type: none"> 一 事業が第三条各号の一に掲げるものに関するものであること。 二 起業者が当該事業を遂行する十分な意思と能力を有する者であること。 三 事業計画が土地の適正且つ合理的な利用に寄与するものであること。 四 土地を収用し、又は使用する公益上の必要があるものであること。 |
|---|

<意見書における主な反対意見>

| 該当項目 | 意見本文（意見書から要約・抜粋） | 認定庁の見解 |
|------------|---|---|
| 事業の進め方について | <p>1. 提案事由</p> <ul style="list-style-type: none"> ○本事業は、茨城県の事業として計画されたものが中断された後、合併特例債を使用し、常陸太田市の事業として再び動き出したものである。 ○県事業の時点から、団地住民による路線変更の要望や地権者の反対があった。 ○平成30年から、市は団地住民に対し当事業の説明を開始し、より適切なルートを選定するための議論がなされたが、亀作ルートを要望する住民との協議は纏まらないまま、現在まで放置されてきた。 | <p>事業及び交渉の進め方については、起業者の判断によるところであり、認定の要件とは直接関係がない。</p> |
| | <ul style="list-style-type: none"> ○住民の合意なく市は真弓ルートの工事に着手し、令和5年9月17日（日）に土地収用法第15条の14による事業説明会を実施。 ○収用の対象となっている共有地は、住民が市と話し合いをすることを目的に共同所有地とした土地であるが、市は対話も話し合いもないまま事業認定、収用手続きに入った。 | <p>事業認定の申請を行う前に、利害関係人に対し事業説明会を開催することが、法により規定されている。法に基づくこの事業説明会は、起業者の判断により、事業計画がある程度固まった段階で、事業認定申請までの間の適切な時期に行えば足りるとされている。</p> |
| 法第320号要件 | <p>2. 常陸太田市 市道0139号線事業計画の経緯</p> <ul style="list-style-type: none"> ○これまでの市の事業説明は一貫性がなく、あきらかに矛盾していると考えるが、ルート決定の根拠等の具体的な説明は一切なされていない。 | <p>起業地のルート選定については、社会的、技術的及び経済的観点など、総合的に勘案した上で決定されていることが確認できる。</p> |

| 3-1 土地収用法における事業認定について | | |
|-----------------------|---|--|
| 事業の進め方について | <p>○県職員が市に出向して事業を推進し、調査設計業務等は市が実施、工事は県が丸ごと受託しており、事実上、県と市は一体となってこの事業を進めているのである。</p> <p>このような状況で、起業者が市、事業認定庁が県では、いわゆる出来レース（八百長試合）を疑われてもやむない状況であり、明らかにコンプライアンスの問題があると考ええる。</p> <p>そうではないことを証明するためにも、公正な裁決を望むものである。</p> | <p>法第17条の規定により、市町村が起業者となる事業の認定を行うのは、都道府県とされている。</p> |
| | <p>○有志の共有地は県道61号完成のために譲渡する予定である。その条件として、住宅地内を迂回するルート、工業団地を北上するルート等を提案、陳情してきたが、話し合いの場を持って頂けていない。</p> <p>また、説明会はあっても、質疑制限や強制打ち切りをされた。</p> | <p>事業及び交渉の進め方については、起業者の判断によるところであり、認定の要件とは直接関係がない。</p> |
| | <p>○県用地課のホームページによれば、事業説明会の開催に先立ち、用地取得交渉や「あっせん手続き」「仲裁手続き」が規定されているが、市は地権者との用地交渉に際し、これらの手続きを踏んでいない。</p> <p>○市長は「自治会に対し説明に伺おうと提案したが、自治会長に断られた」と回答されたが、団地自治会に対する道路建設の説明会ではなく、地権者または地権者代表に対する土地取得の説明や利害関係者との話し合いをすべきであったはずである。</p> <p>今からでも、きちんとした話し合いを実施すべき。</p> | <p>あっせんや仲裁の制度については、事業認定及び収用裁決に際し、必ずしも行うべきものとは規定されていない。あくまで、任意の交渉の中で、手法として用いることができる制度である。</p> <p>また、事業認定申請を行った後も、起業者と土地所有者との任意での用地交渉を妨げるものではない。</p> |
| 法第20条第3項要件 | <p>○収用対象地について、地権者は譲渡を否定していないし、現時点で金銭による補償も要求していない。（仮称）真弓トンネルの建設も反対していない。</p> <p>住宅団地内を貫通させず、既に供用済の国道293号や、整備中の県道61号亀作ルートを活用した迂回路、市工業団地の拡大等を見据えた工業団地北上ルートで整備していただくことを要望している。</p> <p>これにより、事業費も大幅に節約可能である。</p> | <p>起業者が採用したルート案は、常陸太田市及び日立市とを最短距離で結ぶことにより、両市間のアクセス性の向上が図られ、通勤時間や救急搬送時間の短縮など、一定の効果が認められることから、起業者の判断は妥当と考える。</p> <p>提案のルート案では、現道利用区間が長いこと経済性で優位であるが、走行距離短縮や、時間短縮の効果が低いこと、また、市中心部とのアクセスは国道293BP及び市道0115号線を経由する必要があること、経済的効果も低いことが、起業者の比較資料から確認できる。</p> <p>また、市の予算配分については、市内部で議論されるべき事項であり、認定の要件とは直接関係がない。</p> |
| | <p>○団地内貫通道路のルート上や沿道に前市長が保有する土地や、想定される工事請負JV等に関連する企業が保有する広大な土地があるからではないかという疑惑が示されている。</p> <p>○住宅団地を貫通するルートに変更したこと、これに固執すること、疑惑にあたる事実はないこと、に関して納得できる合理的な説明を求めるものである。</p> | <p>起業地のルート選定については、社会的、技術的及び経済的観点など、総合的に勘案した上で決定されていることが確認できることから、起業者の判断は妥当であると考ええる。</p> |

| 3-2 合併特例債の使途・用途等について | | |
|----------------------|---|--|
| | ○区間1～3は県が整備する県道61号亀作ルートとOD（起点終点）が一致する道路であり、本来両方を建設する必要性はほぼ無い。 | 二市間を最短距離で結ぶことにより、利便性や有効性が認められるため決定したものと確認できる。 |
| その他 | ○区間1～3の整備費用を（仮称）真弓トンネル部の機能向上や、道路建設以外の分野にもより直接的な改善施策に充てるべきという観点で、以下に意見を申し上げる。 ア. 常陸太田市行政改革大綱（令和2～6年度）で宣言している通り「最小の経費で最大の効果を上げる」ことを実施すべき イ. 人口減少により、交付税の減額もありうる中、合併特例債（＝借入金）の返済による税等負担の増加の可能性は否定できない。 また、償還の7割は、国負担といえど原資は国民の税であり、ムダ使いは避けるべき。 ウ. 合併特例債は、合併の合理化・効率化を進める事業に限定されていたはずで、道路であれば、合併市町村同市をつなぐ道路整備等に使うことが原則である。 | 財政計画や、予算の使途等については、起業者内部で議論されるべき事項であり、認定の要件とは直接関係がない。 |
| 法第20条第3号要件 | ○市道0139号線の必要性の一つとして、日立市城南町にある日立総合病院への搬送時間が24分から17分に短縮されるという。常陸大宮市や水戸、土浦、日立市でも市道0139号線を利用しない久慈町や大みか町にある救急病院への搬送も多いのが実態である。 ○令和3年の消防データによれば全搬送者1,883人のうち1,341人（72%）が市外搬送となっている。あたかも1,700人の多くが市道0139号線を利用せざるを得ないような印象を与える説明は不適切と言わざるを得ない。 ○日立市への通勤者が3,600名という説明も同様であり、いわゆる印象操作としか思えない。 | 国勢調査の結果や市消防本部の統計値を用いたものであり、客観的数値と認められる。 |
| その他 | ○例年市議会から県への要望にもあるように、この費用約65億はその一部でも地域医療体制の整備等に充当すべきである。医療施設の充実なくして医師の確保はできるとは考えられない。 ○期待を寄せている日立市も医師不足であり、その充当を県に要望しているのは公知の通りである。市は少しでも自前の医療体制整備に注力することが人口減少の緩和や歯止めになることはあきらかであり、またこれが真に子供や高齢者・生活者、市民のための施策であると考えます。 | 起業者の事業計画策定段階で検討されるべき事項であり、認定の要件とは直接関係がない。また、予算の使途や配分についても、起業者内部で検討されるべき事項であり、認定の要件とは直接関係がない。 |
| 事業の進め方 | ○実質的には県の事業にも関わらず、合併特例債を使うためだけに市道扱いしているに過ぎない。このような方法が、合併特例債の使途の主旨から見て本当に正しい進め方と言えるだろうか。 | 財政計画については起業者に任されているところであり、認定の要件とは直接関係がない。 |

| 3-3 市道0139号線道路整備について | |
|---|---|
| <p>○現時点で概算135億、真弓ルート建設だけで約65億円を要するにも関わらず、一切評価結果の説明・公表がなされていない。</p> <p>○特に、亀作ルート、真弓ルート、住民提案である工業団地北上ルートの3ルートは費用便益分析等による比較と評価結果を公表すべきであり、検証評価を実施しない場合は明らかな不作為である。</p> | <p>団地住民向けの事業説明会において、本路線のルート全体に対し算出した費用便益分析結果を公表していると聞いている。</p> |
| <p>○亀作ルートは、令和元年（2019年）の県概算で約2億円で、真弓ルートは当初約40億円と説明されていたが、最新情報では約65億円に増額している。</p> <p>走行時間短縮便益や走行経費減少便益は優位であるが、費用は15～30倍、交通事故減少便益は沿道人口密度約10倍と思われる真弓ルートが圧倒的に不利であり、総合的に真弓ルートが選択されることは考え難いことから、団地内貫通道路に強く反対する。</p> | <p>起業者からは、全体事業費135億のうち、トンネル部に係る事業費が約70億、真弓ルート建設費は説明のとおり約40億円と聞いている。</p> <p>また、ルート選定については、社会的、技術的及び経済的観点など、総合的に勘案した上で決定されていることが確認できることから、起業者の判断は妥当であると考える。</p> |
| <p>○橋梁部やトンネル内を自転車で通行するのは危険極まりなく、また、災害時には、この"狭さ"が対応の足枷になることは自明である。真弓ルート建設費の約65億を区間3～4の幅員改善や歩道建設に充当すべきである。</p> <p>○ほぼ渋滞や混雑は無い幅員18mや15～16mの既設道路があり、常陸太田工業団地など沿道開発計画があるにも拘わらず、敢えて幅員12mしか確保できず、ほぼ橋梁（高架）となる区間ⅠⅡ（図1では区間1～3）に約65億円をかけて整備する必要性も合理性もない。</p> | <p>事業計画策定段階で検討されるべきであり、認定の要件とは直接関係ない。</p> <p>なお、起業者の設計によると、道路構造令及び条例に基づき、幅1.0mを確保した路肩を設置することが確認できる。</p> <p>なお、道路の構造上、トンネルを含む県道日立笠間線（亀作ルート）との交差点から終点までの区間は、歩行者の利用が想定されていないことから、歩道は設置しないと聞いている。</p> |
| <p>○市内にある3つの住宅団地には、日立市内への通勤者も多く、3,600人の大半がこの3地区に居住していると思われるが、他2つの団地の住民は、市道0139号線のはたそめ団地貫通道路を通ると遠回りとなる。一方で市の中部北部に住み、日立駅付近や多賀駅以北に通勤する方々には、県道36号を利用する方が距離も時間も最短になる。</p> | <p>市の事業計画策定段階で検討されるべきであり、認定の要件とは直接関係ない。</p> |
| <p>○市道0139号線はたそめ団地貫通部の交通量は7,700台、真弓トンネルの交通量は8,900台と説明されたが、常陸太田市と日立市相互のODをきちんと定義したうえで交通量を設計し明示されたい。</p> | <p>ODは、両市とも、道路交通センサスのゾーン設定等に準じ細かく設定したうえで、交通量を算出していることが確認できる。</p> |

法第20条第3号要件

| | | |
|-----------------|---|---|
| <p>その他</p> | <p>○市道0139号線の延長上に建設計画がある産業廃棄物最終処分場への近道ルート・迂回ルートとして市道0139号線が利用される場合の廃棄物搬入車両台数に関する質疑に対し、市は2台/日程度と回答している。これは、令和3年6月に茨城県が日立市民関係者に回答している。 <西側>ルート：県道37号経由での台数である。</p> | <p>本認定においては、考慮すべき内容ではない。</p> |
| | <p>○県道61号供用後は、北西/南西方向からの車両はほぼ同道路を利用するであろうことは、それぞれの位置関係を見れば自明である。 「最小の経費で最大の効果を上げる」「真に必要な事業のみ」「市民生活の安寧を推進」、という常陸太田市行政改革大綱の原則に反する計画だと断じざるを得ない。</p> | <p>事業計画策定段階で市内部で検討されるべき事項であり、認定の要件とは直接関係がない。</p> |
| <p>法第320号要件</p> | <p>○国道や県道で、他に日立市等と東西に繋がる道路が複数あり、加えて建設中の県道61号もある。(仮称)真弓トンネルが完成すれば日立市へと接続する。 ○日立市への通勤者が多いと推測される住宅地のうち、最も人口が多いうえに反対者が存するはたそめ団地内貫通部を優先工事するのではなく、(仮称)真弓トンネル部を最初に完成させるべきである。</p> | <p>本路線で採用したルートが、二市間を最短距離で結ぶルートであり、これにより、利便性や有効性が認められるため決定されたものである。</p> |
| <p>法第20条</p> | <p>3-4 団地内貫通道路の危険性について</p> <p>○自治会はこれまで、この路線が計画された当初から26年間、団地を貫通する道路計画について、路線の変更を含めて市や県に要望してきた。</p> <p>○近くに小学校があり、団地から通学する子供たちや高齢者の生活空間が阻害されるなど安全性が損なわれる危険がある。 自転車で通学している中学生は市道0115号線にかかる狭い歩道を通学しているので、交通量の増大や大型車両等が増えることで、それだけ危険性は大きくなりいつでも事故は起きる。</p> <p>○また、交通量の増大により周辺環境が騒音問題や振動問題さらに塵埃等により著しい環境変化が起こり、沿道や周辺住宅の住民は昼・夜となく、その影響を直接受けることになることは誰もが想像できる場所である。</p> | <p>本事業は、環境影響評価法(平成9年法律第81号)及び茨城県環境影響評価条例(平成11年茨城県条例第7号)に定める対象事業に該当しないが、生活環境等に与える影響について、起業者が任意で調査を行っている。 その結果、自動車の走行に起因する 大気質、振動 … 環境基準等を満足するとされている。 騒音 … 一部基準を超える部分が見られる。</p> <p>このことから、起業者は、団地内道路に対し、遮音壁の整備及び排水性舗装の整備(騒音対策)を行うとしており、これにより基準値を満足すると確認している。 また、事業の施行及び道路の通行に際し、その他安全面等の対策も含め、各種対策を講じることと確認している。</p> <p>なお、騒音については、現状でも基準値を超える部分が見られており、今回施す対策により、現状以下の数値となると聞いている。</p> |

| | | |
|--|--|--|
| <p>第 3 号 要 件</p> | <p>○常陸太田市は「やさしく住みよいまちづくり」提唱しているにも拘わらず、市が進める本事業は2700人も居住している団地を真っ二つに分断する対応でもあり、時代の流れに逆行した進め方である。市が住みよい街を破壊している行為に等しい。</p> <p>○交通量が増えれば事故が発生する可能性は高くなる。団地は高台にあり、夕方になると西日がとても眩しい。季節によっては下校時間帯に重なると車両の運転者はこのことに注意が増す。</p> <p>○狭い歩道を小中学生が下校する際に事故が発生したら、その責任は運転者の問題だけでは済まされない課題ではないか。 住民の反対を押し切って強引に住宅団地内貫通道路を建設したとなれば、その責任者も追及されることになるだろう。</p> | <p>市の条例等の規格に適合した計画であり、安全面に配慮したうえでの整備計画であると認められる。</p> <p>道路構造については、道路構造令及び常陸太田市道の技術的構造を定める条例に規定に基づく計画であることが確認できる。</p> <p>また、事業の施行及び道路の通行に際し、起業者において調整のうえ、各種対策を講じることとしている。</p> |
| | <p>○団地内で南北の住宅地を横断できる交差点は一カ所しかなく国道293号線交差点は交通量が多いため、いまでも子供たちはこの一カ所しかない交差点で道路を渡るよう注意されている。 ここを団地と無関係な車両、産廃搬入等のダンプ・トラックを数千台も走らせようとするのが信じられない。</p> | <p>道路の通行に際し、環境面や安全面等の観点から、起業者において調整のうえ、各種対策を講じることとしている。</p> |
| <p>法 第 3 号 条 要 件</p> | <p>3-5 第一種低層住居専用地区・大規模住宅地における道路等の構造について</p> <p>○全国的にみても低層住居専用地区・大規模住宅団地内に幹線道路クラスの道路を建設し、大型車を自由に通行させるような開発行為は見あたらない。</p> | <p>少なくとも、法上の規制はないことが確認できる。</p> |
| <p>そ の 他</p> | <p>○住民・高齢者の生活道路でもある道路は一本しかない。周辺の道路よりも幅員も狭い道路を、産業廃棄物を搬入する10トンダンプや大型トラック、また地域に無関係な車両が大量に入ってくる道路に変えるのか？</p> <p>○そのような開発は「市民生活の安寧」を守り、「真に必要な事業」とは言えない。市民が、生活者がより安全に通行できるよう、生活道路としての位置づけを壊すような開発は避けることが「市民生活の安寧」を守ることにほかならない。</p> | <p>事業の施行及び道路の通行に際し、環境面や安全面等の観点から、起業者において調整のうえ、各種対策を講じることとしている。</p> |
| <p>法 第 3 号 条 要 件</p> | <p>3-6 市道0139号線真弓ルート 区間ⅠⅡの便益について</p> <p>(利害関係者算出の結果から)</p> <p>○供用50年間でB/Cが1以下(赤字路線)の道路など整備する必要性は無い。 因みに建設単価を計算してみると、全体では3.28M¥/m、トンネル以外の部分でも2.2M¥/mとなり、他と比較して非常に高価な道路でもある。 近隣を通る、他の国道や県道の再評価結果と比較しても、市道0139号線、特に区間ⅠⅡの建設を強引に進める根拠が不明である。</p> | <p>本件事業の全体計画区間に対し、起業者は3つのルート案すべてのB/Cを算出しており、採用されたルートは1.17と、より便益性が高いことが確認できる。</p> |

| 3-7 市道0139号線及び県道61号線道路整備について（結論） | |
|----------------------------------|---|
| ま と め | <p>○ここまで述べた意見のまとめ</p> <p>(1) 区間Ⅲ…（仮称）真弓トンネルの工事は早急に着工し、日立市市道6750号線と接続して頂く。これにより県道61号日立～常陸太田間が接続する。</p> <p>(2) 区間Ⅲ：真弓トンネルの常陸太田側口近傍にある、今回の収用対象となる共有地は、(3)に掲げる条件により譲渡可能である。</p> <p>(3) 現計画の区間ⅠⅡの整備は中止もしくは変更し、代替ルート1または代替ルート2とする。</p> <p>(4) 区間Ⅰ部分にある県所有地は、常陸太田市所有地とし、公園或いは防災・災害対策対応地、駐車場等にする。</p> <p>(5) 区間ⅠⅡの中止または変更により節約した事業費は、可能であれば区間Ⅲトンネル部を含めた部分の機能向上（歩道整備等）に充当する。</p> |
| | (上記記載内容に準ずる) |

<公聴会における主な意見>

| 公述人 | 該当項目 | 意見本文（意見書から要約・抜粋） | 認定庁の見解 |
|-----|------|---|---|
| 1 | その他 | <p>○団地内貫通道路を見直し、東部工業団地などに路線の変更を考えるなら、共有名義の売買には快く応じたい。</p> <p>○この路線が市道としての位置づけなら、計画変更はいつでも可能である筈。</p> | 起業者と関係住民で協議すべきことであり、認定の要件とは関係がない。 |
| | | <p>○市道0139号線としての再スタートなら、東部工業団地等に路線を変更すべき。</p> <p>○基本的な道路建設や真弓トンネルには反対していない。</p> | 二市間を最短距離で結ぶことにより、利便性や有効性が認められるため決定したものと確認できる。 |
| | | <p>○事業推進体制に関する質問をしても、市としての回答が返ってこない。起業者（常陸太田市）単体では、技術力も財政力もコスト管理力も無しということにほかならないのではないか。</p> | 議会の議決等から、予算が適切に確保されていることを確認している。 |
| | | <p>○県と市が一体の体制なのに、市が事業認定の起業者となり、県が認定者となるのは、土地収用法のうえであきらかに不適切であり、この認定を根拠に土地を強制収用することはあきらかに不当ではないか。（国が認定庁となるべきではないか）</p> | 法第17条の規定により、市町村が起業者となる事業の認定を行うのは、都道府県とされている。 |

| | | | |
|---|--|--|---|
| 2 | 法 第 20 条 第 3 号 要 件 | ○平成30年の住民アンケート結果から、団地内貫通ルートは見直し、当時未完であった県道61号亀作ルートを見直し、真弓トンネルと接続することを提案し、交渉した。令和3年には、貫通ルートを見直し、東部工業団地を通る県道61号を北上し、丘陵部の上部を通過するルートを再度提案し、市長あて陳情書を提出した。 | (意見ではなくこれまでの経緯を述べているため、見解等なし) |
| | | ○道路便益再評価においても、はたそめ団地貫通ルートの公益性(利益)は低く、公共の不利益や災害時の脆弱性は大きい。計画は見直すべき。 | 本件事業で採用されたルートのB/Cは1.17と、より公益性が高いことが確認できる。 |
| | | ○交通安全・交通分散・災害発生時の抗たん性/冗長性確保のためには、金井町東交差点から国道293バイパス・工業団地経由のルートに変更すべき(費用も抑制可能)。 | 二市間を最短距離で結ぶことにより、利便性や有効性が認められるため決定したものと確認できる。 |
| | | ○救急車による救急搬送時間や距離は出発点に依存するので、二つのルート比較では意味がない。はたそめ団地からは貫通ルートが最短最速であるが、児童生徒や住民たちが交通事故で救急搬送される可能性を減らす方が大事である。 ○市内の歩道整備やバリアフリー化、道路の安全対策に費用を使うべき。道路を整備したら、内堀町東やはたそめ入口交差点を先頭とする渋滞が増えました、では意味がない。 | 日立市への救急搬送者数が多い、常陸太田市南側地域からの搬送経路のうち、想定されるものの中でもっとも搬送時間が短い経路を採用し、比較していることが確認できる。後段部分については、認定の要件とは直接関係がない。 財政計画等は起業者内部で検討されるべき事項であり、認定の要件とは直接関係がない。 |