

図6-1 常陸太田市南部の大規模住宅地、市道0139号他日立市接続道路等との位置関係

図6-1は常陸太田市全体を示す。日立市等と東西に繋がる道路は、北から国道461号、県道36号、県道37号、国道293号などがある。県道61号も建設中であり、(仮称)真弓トンネルが完成すれば日立市と接続する。人口が集中する南部や南東部には3つの大規模住宅地があり、日立市の企業に通勤する方々のベッドタウンである。市が説明する日立市への通勤者3600名の大半はこのベッドタウンに居住するものと思われる。しかし、佐竹南台や真弓ヶ丘ニュータウンに住む方々で通勤に市道0139号を利用する方は少数であろう。しかも最も人口が多い、はたそめ団地の住民が市道0139号の団地内貫通に反対しているのである。市道0139号線は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。

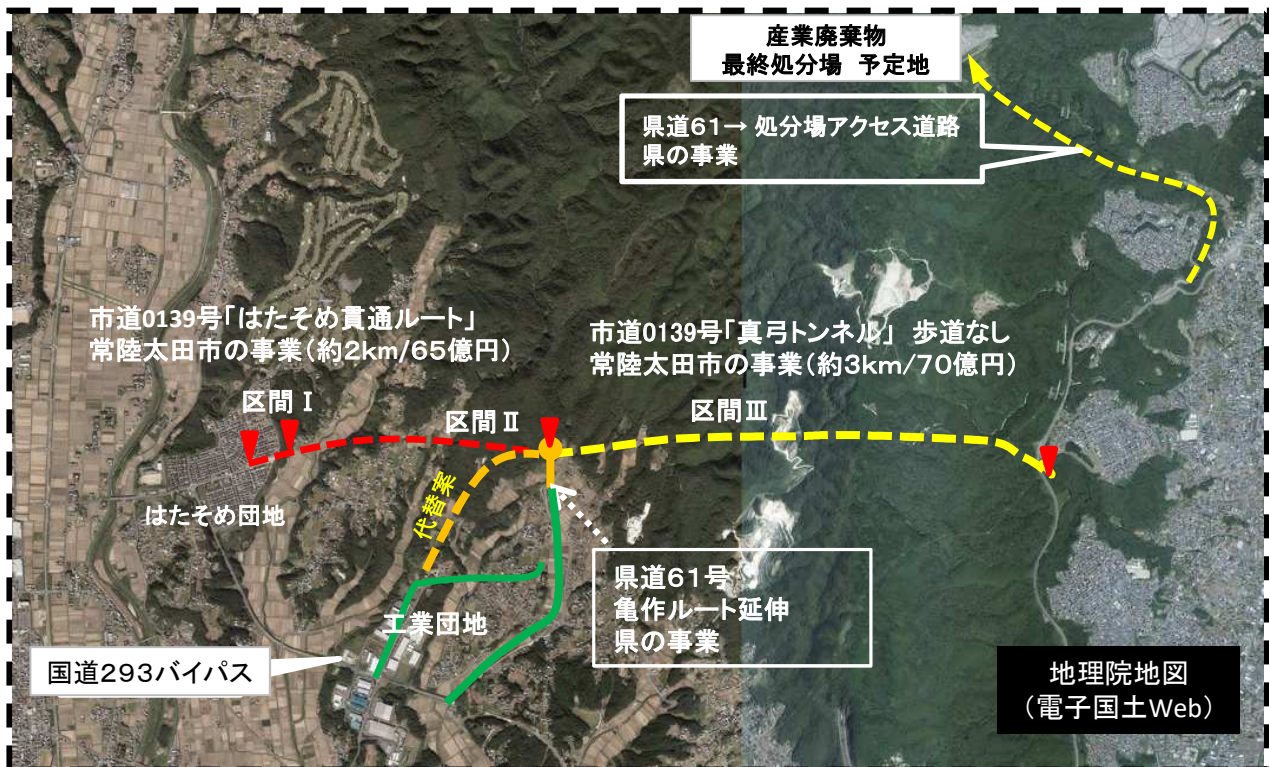


図6-2 県道61号・市道0139号線-真弓トンネル 日立市側状況を含む広域図

### 3. 意見

#### 3-4 団地内貫通道路の危険性について

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は路線の変更を含めて市や県に要望してきた。はたそめ団地には約900世帯2700人が居住しており、高齢者は毎年増加傾向にある、また児童生徒も近くの小中学校に徒歩や自転車で通学している。車両の利用台数も1世帯2台以上を有しているところから、朝・夕は通勤や買い物等に渋滞することが顕著であり、団地内貫通道路の危険性についても述べておく。

- コ 近くに機初小学校があり、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ため、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。
- サ 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ことである。
- シ 最近の社会の傾向は車優先の社会づくりではない。常陸太田市は「やさしく住みよいまちづくり」を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。これでは市が住みよい街ランキングで幾ら高い評価を受けてもマイナス要素でしかなく、自らが住みよい街を破壊している行為に等しい。
- ス 交通量が増えれば事故が発生する可能性は高くなる。はたそめ団地内は東から西方にかけて下り坂になっており、はたそめ団地は高台にあるため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。加えて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。

下校時の一例を写真で確認されたい。はたそめ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号交差点(セイコーマート交差点)は交通量が大きいため、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に注意されている。ここを団地住民と無関係な車両、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考え方が信じられない。

### 3. 意見

#### 3-4 団地内貫通道路の危険性について (続き)



団地内住民の車両は  
子供たちがいれば  
必ず停車して児童を守る

・あたりまえの交通  
安全ルールだけれど・



市道0139号を貫通し  
安全を破壊しようと計画  
されている住宅地内道路  
唯一の交差点。

奥は未成部 幅員12m  
片側歩道予定の県所有地  
貫通道路反対の横断幕が  
見える



#### 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

セ. 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。

大規模住宅地は統一感のある街並み・街路樹付きの歩道あり、貫通道路を設けないことで無用の車両が入り難く泥棒などが入りにくい等にメリットがあるとされている。

はたそめ団地住民の多くは四季の丘の名称通り静かで自然と調和した街並みに魅力を感じ、当時地価も市内住宅地地価平均の5倍以上(注4)の当地を選んだ。2700人以上が居住し、児童・生徒が通学に利用し、住民・高齢者の生活道路でもある道路は一本しかなく、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を通すための道路に、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? 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。

注4: 令和元年9月に常陸太田市から郵送されたパンフレット(別紙1)  
および旧日立ライフ販売パンフレットによる比較

3. 意見

3-6 市道0139号線真弓ルート 区間I IIの便益について

ソ 表1に県道61号亀作ルートに対して、市道0139号線真弓ルート区間I IIを整備した場合の費用便益を試算した結果を示す。 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。表2、表3は参考までに掲載しておくものである。 なお 便益評価は以下に準じた。

「費用便益分析マニュアル(令和4年2月)国土交通省 道路局 都市局」  
 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。

表1 市道0139号線 真弓ルート (1970m) の評価試算 基準年次：令和5年

事業名 事業主体	総事業費 (維持管理除く) (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価
		貨幣換算した便益:B(億円)	費用:C (億円)	B/C	
市道0139号線 区間I II 真弓ルート 常陸太田市	135	61	70	0.86	<ul style="list-style-type: none"> <li>第一種低層住宅地区を貫通することによる、住宅地貫通部環境悪化(振動、騒音、塵埃/廃ガス等)</li> <li>児童生徒の通学路となっているため想定外の重大事故発生の可能性あり</li> <li>道路延長にある産業廃棄物最終処分場へのアクセス道路となり環境悪化が加速する可能性あり</li> <li>東部地区開発区へのアクセス道路となり日立市との交流人口増の可能性</li> </ul>

表2 (参考) 国道293号線常陸太田東バイパス再評価・再々評価 から抜粋

[https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-hyouka/19sai/2\\_h19\\_107.pdf](https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-hyouka/19sai/2_h19_107.pdf)

再評価結果 (平成20年度事業継続箇所)

1.83M¥/m

事業名	一般国道293号 常陸太田東バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	茨城県
起終点	自：茨城県常陸太田市小目町 至：茨城県常陸太田市増井町		延長	9.0km		
事業概要	一般国道293号は茨城県日立市を起点とし栃木県足利市に至る延長約16.9kmの幹線道路である。 常陸太田東バイパスは、常陸太田市街地の交通混雑の緩和による円滑な交通の確保を目的とした、延長9.0kmの2車線道路である。					
H 5年度事業化	S 62年度都市計画決定 (H 年度変更)	H 6年度用地着手	H 8年度工事着手			
全体事業費	160億円	事業進捗率	35%	供用済延長	1.8km	
計画交通量	16,700台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.8 (強事業) 3.4	総費用 (事業)/ (事業全体) 88 / 165 億円 (事業費 : 81/158 億円 維持管理費 : 7.0/7.0 億円)	総便益 (強事業)/ (事業全体) 297/297 億円 (走行時間短縮便益 : 293/293 億円 走行経費減少便益 : 1.4/1.4 億円 交通事故減少便益 : 2.5/2.5 億円)	基準年 平成19年		

常陸太田東バイパス再々評価

一般国道293号 常陸太田東バイパス 茨城県	再々評価	160	297	165	1.8	<ul style="list-style-type: none"> <li>県北地域における東西方向の主要幹線道路機能の向上</li> <li>常陸太田市内の交通混雑緩和による円滑な交通の確保</li> <li>常磐自動車道日立南太田ICへのアクセス向上</li> </ul>
------------------------	------	-----	-----	-----	-----	---

3. 意見

3-6 市道0139号線真弓ルート 区間ⅠⅡの便益について（続き）

表3は県道常陸那珂山方線の令和3年度再評価の一例である。  
 参考までに、交通量は約5000台/日、B/Cは2.2となっている。  
 これらと比較しても市道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。

表3（参考） 令和3年度 茨城県土木部公共事業等評価委員会(令和4年1月17日)

1 事業概要

資料から抜粋 [https://www.pref.ibaraki.jp/doboku/kanri/kikaku/jigyouhyouka/r3\\_jigyouhyouka.html](https://www.pref.ibaraki.jp/doboku/kanri/kikaku/jigyouhyouka/r3_jigyouhyouka.html)

(1) 事業名	地方道路整備事業	(2) 名称	主要地方道 常陸那珂山方線
(3) 事業主体	茨城県	(4) 箇所名	那珂市額田南郷～門部
(5) 採択年度	平成28年度	(6) 完成予定年度	令和10年度
(7) 事業目的	・常磐自動車道及び県北内陸部を結ぶ物流ルートのアクセス性の向上により、所要時間の短縮、定時性の確保等、県北地域の交通体系の構築を図る。 ・栃木、福島に繋がる路線（国道118号など）の機能強化により、県域を越えた経済、物流の持続的な活性化を図る。		
(8) 事業内容	・事業延長 L=2,300m ・計画幅員 W=25.0m（暫定2車線整備） ・用地買収、改良工事、舗装工事、谷津川橋梁、JR水郡線横断BOX		

1.6 MY/m

(2) 事業の有効性	本事業の実施により、下表のとおり通過時間が約6分短縮されるとともに現道の交通量が約49%減少することが予想されることから、本事業は利便性の向上に有効である。					
	効果予測に関する指標1	事業なし	事業あり	効果予測に関する指標2	事業なし	事業あり
	那珂市額田南郷～門部までの通過時間	8分	2分			
	効果算定要因に関する指標1	事業なし	事業あり	効果算定要因に関する指標2	事業なし	事業あり
	計画道路将来交通量(R12)	—	11,800台/24時間	現道将来交通量(R12)	8,600台/24時間	4,400台/24時間
(3) 事業の効率性	ア) 主な効果 (B) ① 当該路線の整備により那珂市額田南郷から門部までの2.3km区間及びその周辺道路において、走行時間の短縮により7,700百万円の縮減効果が見込める。 ② ①と同区間において走行経費の短縮により680百万円の縮減効果、及び交通事故の減少効果180百万円が見込まれる。（合計 8,600百万円） ③ 常磐自動車道と県北内陸部を結ぶ物流ルートのアクセス性向上が期待できるとともに地域にの活性化に大きく寄与する。  イ) 主な費用 (C) ① 事業費 3,760百万円 ② 維持管理費 140百万円 計 3,900百万円  主な効果のうち貨幣化が可能なア、イについて事業の効率性を分析した結果は以下のとおりである。 参考となる指標 B/C= 2.2					
(4) 地元の意向	茨城県北部幹線道路・水戸外環状道路建設促進協議会（会長：那珂市長、副会長：常陸大宮市長、監事：東海村長、常陸太田市長、大子町長、ひたちなか市長）から早期整備の要望を受けている。					

### 3. 意見

#### 3-7 市道0139号線及び県道61号線道路整備について（結論）

タ. 前項までに意見してきたことを以下に整理する。

- (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。
- (2) このために、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)の条件により譲渡可能である。
- (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。
- (4) 区間Ⅰ部分にある茨城県所有地は常陸太田市所有地として、公園或いは防災・災害対策対応地、駐車場等にする。
- (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。

図7にこの概要を示した。

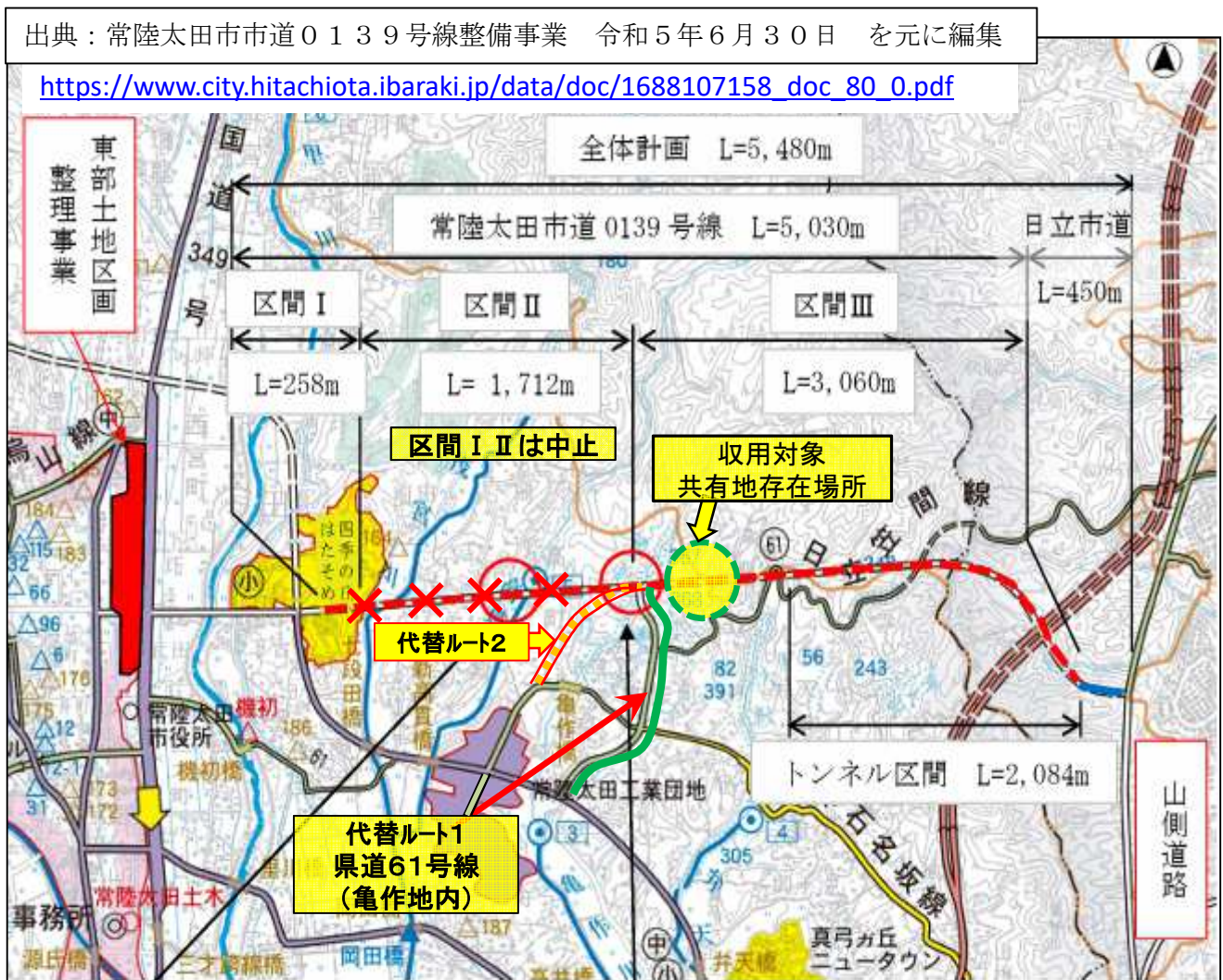


図7 市道0139号線整備 計画変更意見 (収用対象共有地との位置関係)

4. 参 考 ……別紙1～6

4-1 (別紙1\_1～1\_4)

「市道0139号線(仮称)真弓トンネル パンフレット」  
令和元年9月に常陸太田市からはたそめ住民に郵送されたパンフレット。  
市道0139号線の路線概要や「よくある質問・疑問と回答」の形で、  
平成30年に実施された説明会の質疑応答等が記載されている。

4-2 (別紙2) 参考写真 【10/22ページに差込】

はたそめ団地入口交差点から

- ア. 国道293号バイパス経由工業団地北上ルート
- イ. 国道293号バイパス経由亀作ルート
- ウ. はたそめ住宅地内貫通真弓ルート

の各所参考写真を別紙2に示した。

幅員12mで住宅地内の生活道路を幹線化するより、幅員18m・16mの  
道路を費用を掛けずに活用すべきであることがご理解頂けると信じる。

4-3 (別紙3) 常陸太田市の人口推移

常陸太田市の人口推移を別紙3図7に示す。

元データは下記であるが、現状、最新人口は減り続けている。

[https://www.city.hitachiota.ibaraki.jp/data/doc/1641961846\\_doc\\_40\\_0.pdf](https://www.city.hitachiota.ibaraki.jp/data/doc/1641961846_doc_40_0.pdf)

<https://www.city.hitachiota.ibaraki.jp/page/page007089.html>

4-4 (別紙4)

別紙4に土地収用法第15条14に基づく事業説明会で配布された常陸太田市  
による「市道0139号線整備事業」の説明図を添付する。

[https://www.city.hitachiota.ibaraki.jp/data/doc/1688107158\\_doc\\_80\\_0.pdf](https://www.city.hitachiota.ibaraki.jp/data/doc/1688107158_doc_80_0.pdf)

<https://www.city.hitachiota.ibaraki.jp/page/page009056.html>

4-5 (別紙5) 参考資料

別紙5に平成30年から令和元年度に行われた「国土交通省 常陸太田市都市  
計画道路再検討調査報告書」から抜粋した都市計画道路の配置状況を添付する。  
この図面では市道0139号線は存在していないことが明確になっている。

引用元は以下である。 常陸太田市都市計画道路再検討調査2

<https://www.mlit.go.jp/toshi/tosiko/content/001350353.pdf>

4-6 (別紙6\_1～6\_3)

6ページに記載した出典1の文献は以下である。

厚生労働省：自治体立病院の現状と再編成・統合へのニーズ(要因・背景)

<https://www.mhlw.go.jp/topics/2006/03/dl/tp0301-1-01.pdf>

令和2年3月発行の常陸太田市マスタープランの一部:市民アンケート結果を  
添付する。 全編は「常陸太田市都市計画マスタープラン」である。

<https://www.city.hitachiota.ibaraki.jp/page/page006009.html>

その他参照、引用資料

1. 常陸太田市行政改革大綱（令和2年度～令和6年度）  
[https://www.city.hitachiota.ibaraki.jp/data/doc/1641961846\\_doc\\_40\\_0.pdf](https://www.city.hitachiota.ibaraki.jp/data/doc/1641961846_doc_40_0.pdf)  
<https://www.city.hitachiota.ibaraki.jp/page/page007089.html>
  
2. 常陸太田市消防年報  
[https://www.city.hitachiota.ibaraki.jp/data/doc/1670918095\\_doc\\_133\\_0.pdf](https://www.city.hitachiota.ibaraki.jp/data/doc/1670918095_doc_133_0.pdf)
  
3. 日本工業経済新聞  
真弓山有料道路、真弓山トンネル予備設計・3号橋詳細設計等を8月31日に委託  
2000/08/18 日本工業経済新聞（茨城版）  
<https://www.nikoukei.co.jp/news/detail/6656>  
  
22年度主要事業／2橋耐震工9月公告／竜神交差点640m区間拡幅  
2022/07/23 日本工業経済新聞（茨城版）  
<https://www.nikoukei.co.jp/news/detail/464657>  
  
1045mのトンネル整備／新最終処分場の新設道路  
2023/02/08 日本工業経済新聞（茨城版）  
<https://www.nikoukei.co.jp/news/detail/477042>
  
4. 日刊建設新聞  
真弓ルート of 工事着手 新年度予算案 土地区画整理に4.6億円（常陸太田市）  
[2021/3/9 茨城版]  
<http://www.jcpress.co.jp/wp01/?p=27208>  
  
亀作ルートの整備を 日立笠間線改修で県に要望活動 [2021/12/21 茨城版]  
<http://www.jcpress.co.jp/wp01/?p=29208>  
  
概算費に135億円 市道0139号線整備 地域住民説明会を開催（常陸太田市）  
[2023/8/9 茨城版]  
<http://www.jcpress.co.jp/wp01/?p=33209>

他