

# 市道0139号線事業認定公聴会 公述資料 (令和6年1月25日)

## ◆ 目次

1. 市道0139号線事業と収用対象用地の位置づけについて
2. (公益性の検討) 市道0139号線事業の公益性について (事業認定の3号要件 )  
公共の利益(☆) >> 公共の不利益(☆)  
☆:貨幣換算可能な項目  
+ 貨幣換算困難な項目  
(ex.環境や安全への影響、災害時における脆弱性など)
3. (公益性の検討) 対象地における複数ルート案の検証
4. (公益性の検討) 便益検証のための根拠データ検討
  - 4.1 常陸太田市の人口推移と交通量、財政事情について
  - 4.2 救急搬送について
5. (公益性の検討) 用地取得について
6. 計画のありかた及び住民合意形成の進め方について  
(関連:事業認定の2号要件)

## 1. 市道0139号線事業と収用対象用地の位置づけについて

有志が保有し今回の収用対象となっている土地の位置づけと共同保有となった理由を明確にする。

平成30年に県道61号真弓ルートが市道0139号線事業として再浮上した際に、当時のはたそめ自治会会長は2回目のアンケートで団地住民の意志を再確認した。反対72%、賛成13%、保留15%という結果を受け、**団地内貫通ルートは見直し**、当時は未完であった**県道61号亀作ルートを真弓トンネルと接続**することを提案し交渉した。

当時の**事業費は県によれば前者は約40億円、後者は約2億円**との説明だった。

なお、令和3年8月には貫通ルートを見直し、東部工業団地を通る県道61号を北上し丘陵地の上部を通過するルートを再度提案し市長宛陳情書を提出した。

貫通ルートの建設阻止には、阻止したいルート上の土地を保有する方が効果は大きい**が、残念ながら団地内の土地は県に、高貫町の土地は某ゼネコン系企業により買収されていた。**次善の策として、この**交渉の武器とするにはトンネル口付近の土地の保有が有効との判断で自治会長は現在の土地を購入し、共同地権者に譲渡した。**

収用対象の土地は団地住民やその他の利害関係者が反対するルート上には無いが、**事業全体を見直して頂くための位置付け**にあり、現在の計画のまま認定されるということは、共同地権者のみならず住民2000人超に対する公共の不利益を増大するという意味がある。

従って、はたそめ団地を貫通しないルートへの変更を条件に用地は提供可能である。

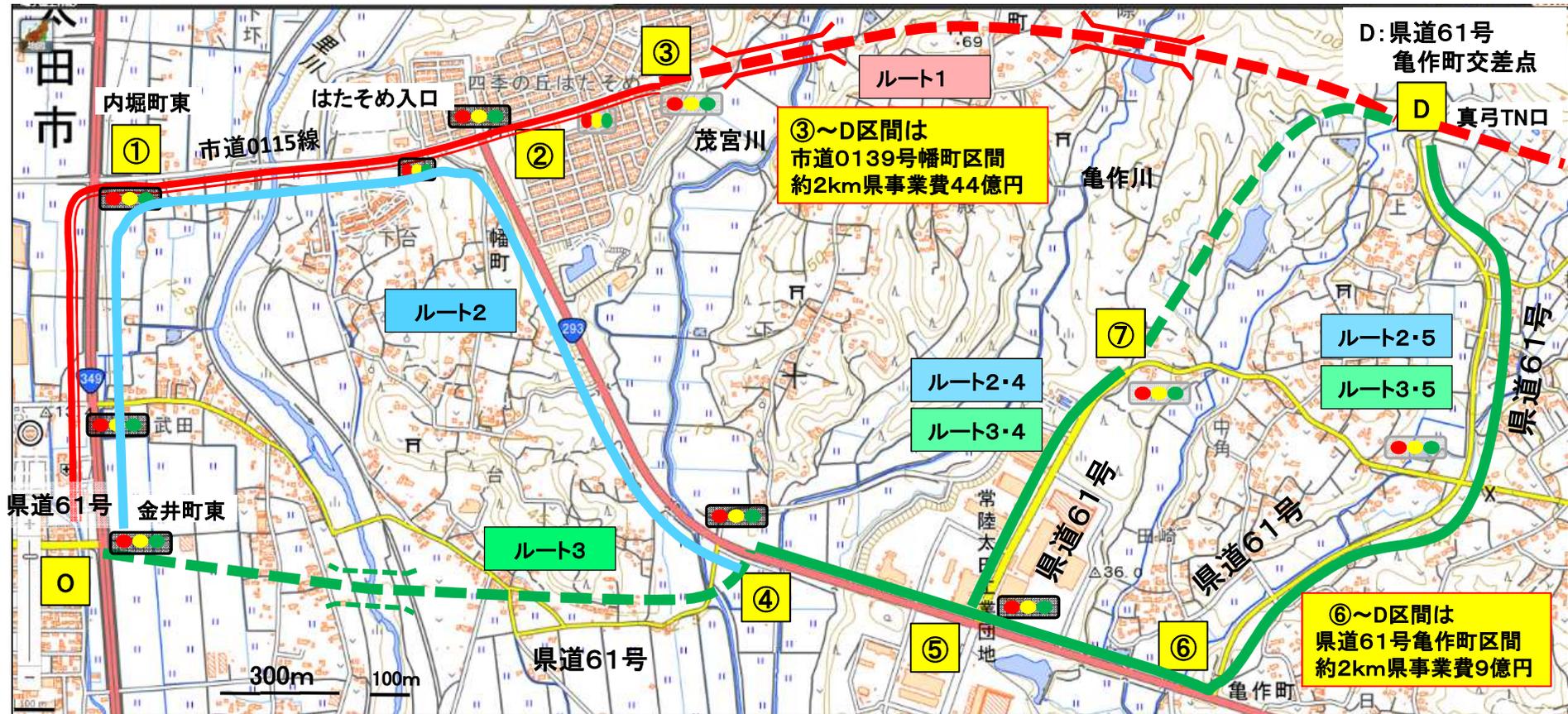
## 2. 図1 対象地の国土地理院地図 (3号要件 公益性の検討)



図1は市道0139号線(もとは県道61号線)計画ルートのうち、(仮称)真弓トンネルの常陸太田市側地域の地理院地図である。里川、茂宮川、亀作川が作った谷や河岸段丘を挟んで幡町、高貴町、亀作町の丘陵がある。現在の県道61号は笠間方面から金井町東交差点を經由し幡町内の低地狭隘な部分を通り、国道293号バイパス新高貴橋の西側に接続。亀作地内は幅員15m以上の路線として北上し常陸太田市内の県道61号東側終点に至る。ここから東方向に市道0139号線(仮称)真弓トンネルを建設し日立市内の県道61号に接続することが今回の道路建設事業であり、赤枠内が今回土地収用の対象となっている部分である。

### 3. 図2 県道61号亀作交差点までのルート案 (3号要件 公益性の検討)

県道61号日立・笠間線の日立～常陸太田間は昭和57年に認定された一般県道常陸太田多賀線を前身とし平成6年に主要地方道日立笠間線(県道61号)として路線認定された。現在の常陸太田市東部を通過する県道61号は前ページで説明の通り狭隘部があり、亀作地から東側が実質通行不能であることから、幅員や線形改良と日立市への接続が望まれていた。金井町東地点から亀作地までは図に示す複数のルート案が考えられるが、県および市ははたそめ団地を貫通するルートが最も合理的(即ち公益性が高い)としている。市はその根拠を一切説明しようとしないので、ここで検証してみる。



O: 県道61号/国道349号  
金井町東交差点  
K: 県道61号/市道0139号  
亀作町交差点

— 国道  
— 県道  
— 市道

— 実線: 既設道路  
- - 破線: 新設(案)道路

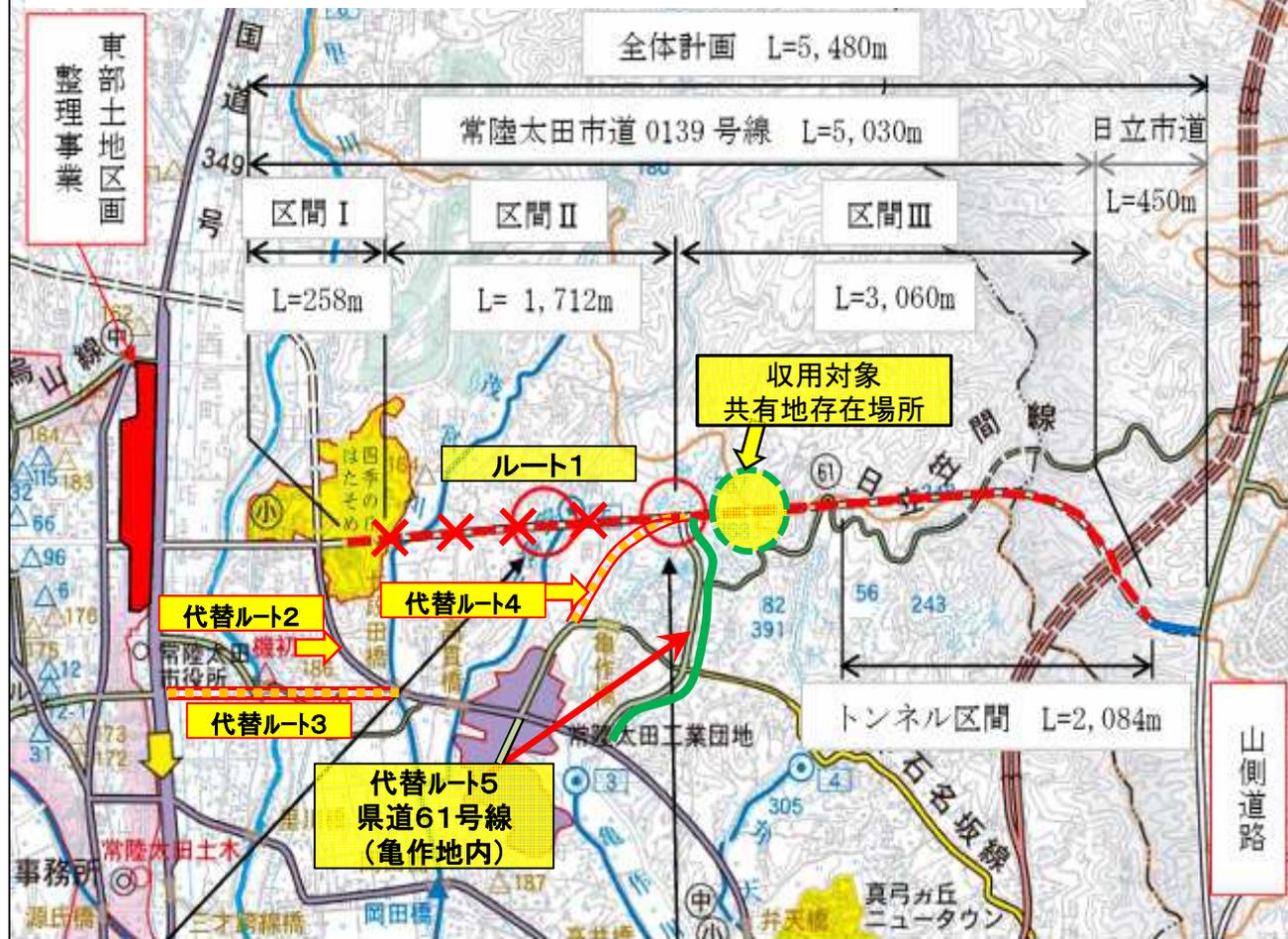
既設信号  
新設信号(想定)  
押釦または感応式信号

## 4. 図3 県道61号亀作交差点までのルート (3号要件 公益性の検討)

### ◆ 区間毎の事業費整理 (総事業費:約135億円)

出典：常陸太田市市道0139号線整備事業 令和5年6月30日を元に編集(意見書から引用)

[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)



市の説明による事業費内訳

区間ⅠⅡ:1970m :40億円  
40/1970=203万円/m

区間Ⅲ:3060m:95億円  
95/3060=310万円/m

◆トンネル部:2084m:70億円  
70/2084=336万円/m

◆明かり部 :976m:25億円  
25/976 =256万円/m

→明かり部は区間ⅠⅡの延長で換算すると50.5億円になる。TN前後の区間が区間ⅠⅡより約11億円(26%)高価な理由は何か？  
しかも区間ⅠⅡは用地取得あり、歩道あり。  
区間Ⅲは歩道なし。

→区間Ⅱが50億円を超える、全体が160億円を超える可能性は大きい。

【事業評価を巡る論点. 国土省2020年6月】

次ページで、ルート1、代替ルート2・4、代替ルート2・5 代替ルート3・4 および代替ルート3・5 における事業費や走行時間、その他公共の利益・公共の不利益について比較する。

## 5. 表1 亀作交差点までのルート比較検討 (3号要件 公益性の検討)

| ルート記号                               | 総延長<br>(内新設部)                           | 走行時間<br>(注1)                             | 区間<br>事業費      | その他<br>公共の利益・不利益   | 評価<br>(注2) | 備考                             |
|-------------------------------------|---|--|----------------|--|------------|--------------------------------|
| 1                                   | 4,250m<br>(1,970)<br>平坦路としての延長<br>橋梁2以上 | 5分6秒<br>(信号数6)<br><br>ルート2・5より<br>2分8秒速い | 40億円<br>(注3)   | (1)谷地形/大規模橋梁が複数必要<br>で維持費や災害脆弱性も大きい<br>(2)内堀町東からはたそめ入口間<br>で交通集中/渋滞が頻発する<br>(3)児童生徒通学路併用・住宅地内<br>貫通に伴い沿道の安全や環境は<br>現状や他案に比較し悪化する。                  | ×          | 県及び<br>市が計<br>画した<br>貫通<br>ルート |
| ルート2・5の近道として1を整備する場合の貨幣換算費用便益を表2に示す |   |  |                |  |            |                                |
| 2・4                                 | 5,210m<br>(950)                         | 6分15秒<br>(信号数7)                          | 15.2億円<br>(注4) | (1)谷地形部の橋梁が不要になる<br>ので維持費も節減できる<br>(2)削減費用でトンネル部の機能<br>向上が可能か?(歩道の追加等)<br>(3)ルート1-(2)に同じ   | △          | はたそめ<br>自治会が<br>提案中の<br>ルート    |
| 2・5                                 | 6,030m                                  | 7分14秒<br>(信号数7)                          | (2億円)<br>県の費用  |  | △          |                                |
| 3・4                                 | 3,800m<br>(2,480)<br>橋梁数1~2             | 4分34秒<br>(信号数3)<br>ルート2・5より<br>2分40秒速い   | 39.7億円<br>(注4) | (1)ルート3及び里川の新設橋梁は<br>災害発生時の冗長性/抗たん性<br>の改善・確保可能<br>(2)小学校や医療施設、高齢者施設<br>がある市道0115線との交通分散<br>・渋滞緩和の効果が大きい<br>(3)橋梁が少ないため維持費も小<br>→ 参考1~3: 事業評価を巡る論点 | ◎          | 信号数を<br>考慮する<br>と更に<br>最速      |
| 3・5                                 | 4,640m<br>(1,530)<br>橋梁数1~2             | 5分34秒<br>(信号数3)                          | 24.5億円<br>(注4) |  | ○          | 信号数を<br>考慮する<br>と最適            |

注1: 走行時間は総延長を時速50kmで単純に除した時間。 信号待時間や渋滞は考慮していないので参考に信号数を記載した。

注2: 最善案を5点、中間3点、最悪案を1点として加点5段階評価し、合計点数最大が◎、最小が×

注3: 40億円は平成30年に常陸太田市が県に確認した金額、令和5年常陸太田市の説明では65億円や42億円等の説明があった。

一方茨城県道路整備プログラム(令和5年6月改訂)によればこの区間は44億円、さらにトンネル入口までの区間が45億円とされている

注4: 建設単価は主要地方道常陸那珂港山方線: 延長2300m、2車線、幅員25m(谷津川橋梁JR水郡線横断BOX等あり)に合わせた。

## 6. 表2 貫通ルート 亀作交差点までの便益評価 (3号要件 公益性の検討)

表1のルート2・5(亀作ルート迂回)に対して時間短縮のためにルート1(貫通ルート)を建設するという二つのルート比較において、ルート1を建設する場合の貨幣換算便益評価を以下に示す。ルート1のB/Cは0.89であり、かつ貨幣換算できない不利益が多いことを踏まえると、このルートを建設する(合理的だとする)理由はない。

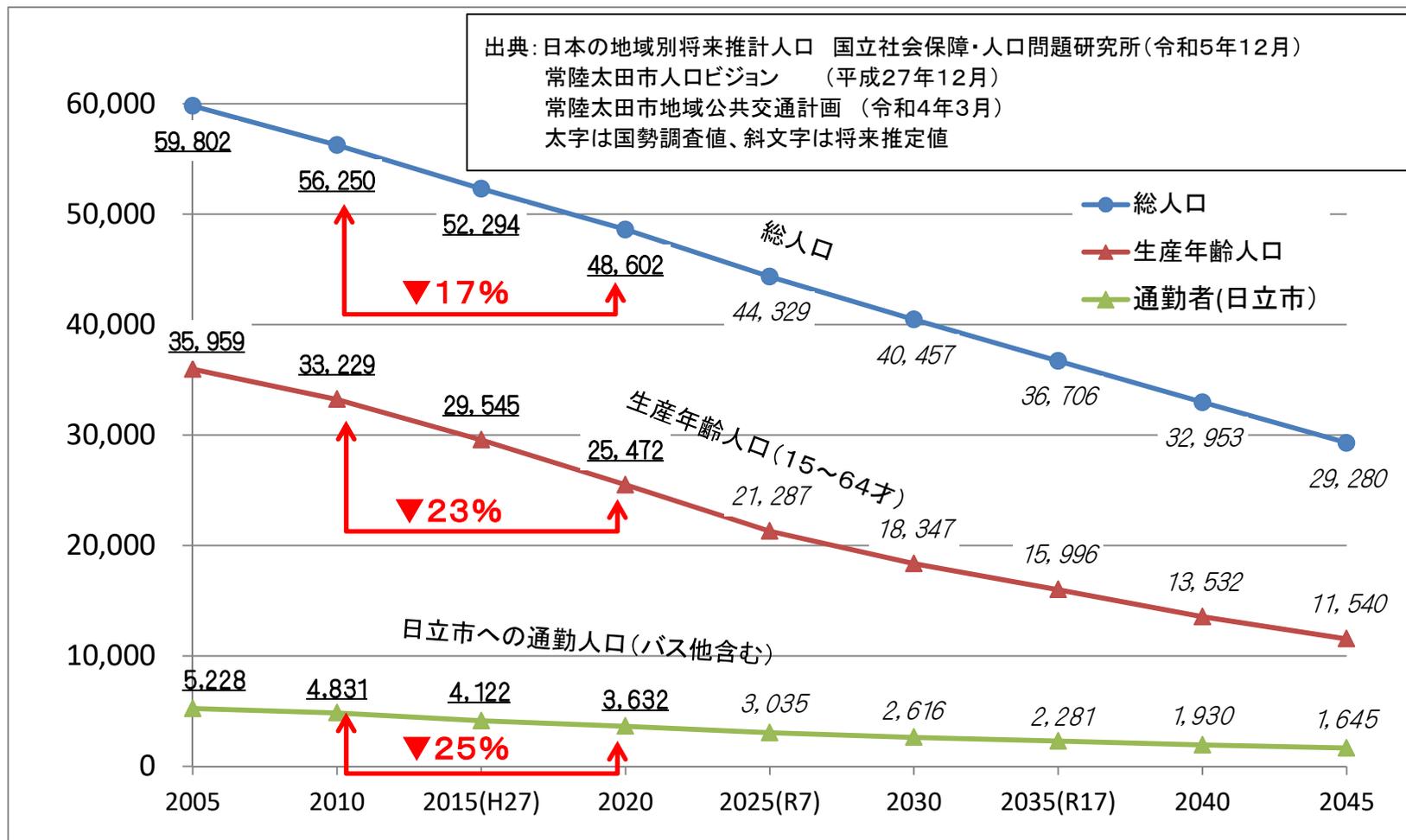
| 事業名<br>事業主体                        | 総事業費<br>(維持管理除く)<br>(億円) | 費用便益分析         |              |       | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価  |
|------------------------------------|--------------------------|----------------|--------------|-------|---|
|                                    |                          | 貨幣換算した便益:B(億円) | 費用:C<br>(億円) | B/C   |   |
| 市道0139号線<br>区間ⅠⅡ<br>真弓ルート<br>常陸太田市 | 135                      | 37.6           | 42.5         | 0.885 | <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> |

意見書との変更点 : 休日を考慮。市の説明による通行速度を適用。想定で入れていたバス運行を削除。 など

同程度の費用をかけるなら、距離最短・走行時間最短、かつ貨幣換算できない部分の公益が大きく、公共の不利益が最小となるルート3・4とすべきであり、貨幣換算した費用対便益を優先するのであれば、ルート2・5または3・5とすべきである。

試算に使った交通量は市の説明による7700台/日の場合である。生産年齢人口や日立市への通勤人口減少に伴い交通量が10%減少した場合はB/C=0.798となる。さらに費用は10~20%増加する可能性が大きい。いずれにしても  $B/C < 1$  であり、早急に事業見直しの必要がある。

## 7. 図4 常陸太田市の人口推移と公共の利益 (3号要件 公益性の検討)



図は令和2年国勢調査による総人口／生産年齢人口／日立市への通勤人口の推移と予測である。いずれも過去10年に20%程度の減少で推移している。人口減少と高齢化加速に伴い、**自動車利用者の減少、税収の減少、交付税の減額がある**と考えるのは妥当である。**交通量減少により道路便益はさらに低下する。**財政力指数 0.40%、経常収支指数 96.7% となっている常陸太田市に税のムダ使いは許されない。道路建設費は合併特例債とはいえ償還に交付税を充てる以上、**財政悪化は避けられない。****全ての市民が増税や公共サービス低下のリスク(公共の不利益)を負うことになる。**

## 8. 表1 亀作交差点までのルート比較検討 (3号要件 公益性の検討)

| ルート記号 | 総延長<br>(内新設部)                           | 走行時間<br>(注1)                             | 区間<br>事業費      | その他<br>公共の利益・不利益   | 評価<br>(注2) | 備考              |
|-------|---|--|----------------|--|------------|-----------------|
| 1     | 4,250m<br>(1,970)<br>平坦路としての延長<br>橋梁2以上 | 5分6秒<br>(信号数6)<br><br>ルート2・5より<br>2分8秒速い | 40億円<br>(注3)   | (1)谷地形/大規模橋梁が複数必要で維持費や災害脆弱性も大きい<br>(2)内堀町東からはたそめ入口間で交通集中/渋滞が頻発する<br>(3)児童生徒通学路併用・住宅地内貫通に伴い沿道の安全や環境は現状や他案に比較し悪化する。                  | ×          | 県及び市が計画した貫通ルート  |
| 2・4   | 5,210m<br>(950)                         | 6分15秒<br>(信号数7)                          | 15.2億円<br>(注4) | (1)谷地形部の橋梁が不要になるので維持費も節減できる<br>(2)削減費用でトンネル部の機能向上が可能か?(歩道の追加等)<br>(3)ルート1-(2)に同じ   | △          | はたそめ自治会が提案中のルート |
| 2・5   | 6,030m                                  | 7分14秒<br>(信号数7)                          | (2億円)<br>県の費用  |  | △          |                 |
| 3・4   | 3,800m<br>(2,480)<br>橋梁数1~2             | 4分34秒<br>(信号数3)<br>ルート2・5より<br>2分40秒速い   | 39.7億円<br>(注4) | (1)ルート3及び里川の新設橋梁は災害発生時の冗長性/抗たん性の改善・確保可能<br>(2)小学校や医療施設、高齢者施設がある市道0115線との交通分散・渋滞緩和の効果が大きい<br>(3)橋梁が少ないため維持費も小<br>→ 参考1~3: 事業評価を巡る論点 | ◎          | 信号数を考慮すると更に最速   |
| 3・5   | 4,640m<br>(1,530)<br>橋梁数1~2             | 5分34秒<br>(信号数3)                          | 24.5億円<br>(注4) |  | ○          | 信号数を考慮すると最適     |

注1: 走行時間は総延長を時速50kmで単純に除した時間。信号待時間や渋滞は考慮していないので参考に信号数を記載した。

注2: 最善案を5点、中間3点、最悪案を1点として加点5段階評価し、合計点数最大が◎、最小が×

注3: 40億円は平成30年に常陸太田市が県に確認した金額、令和5年常陸太田市の説明では65億円や42億円等の説明があった。

一方茨城県道路整備プログラム(令和5年6月改訂)によればこの区間は44億円、さらにトンネル入口までの区間が45億円とされている

注4: 建設単価は主要地方道常陸那珂港山方線: 延長2300m、2車線、幅員25m(谷津川橋梁JR水郡線横断BOX等あり)に合わせた。

# 9. 図5 救急搬送について

## (3号要件 公益性の検討)

救急患者数(来院手段別) 日立総合病院 救命救急センター診療実績



図は日立総合病院への救急搬送者数とその程度別患者の数。

搬送者数は 16,790人/年  
うち重症者 948人/年 (5.6%)

- 救急車による搬送受入数は年間平均約5500人  
常陸太田市によれば、日立総合病院への救急搬送は約1100人/年  
20%が常陸太田市からの搬送者。
- 約1000人は本来日立総合病院に搬送しなくてもよい(すべきでない患者)
- 2次救急患者までは、常陸太田市街地近隣の医療施設を強化し、ここに搬送できることが望ましい。

救急患者数(程度別)

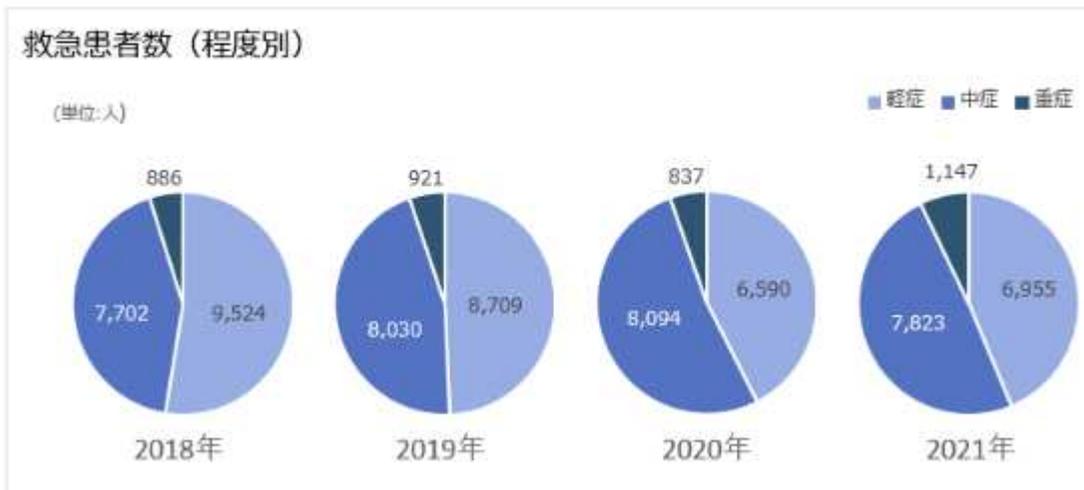


表1・図5 から判ること (救急搬送)

- 搬送時間は出発点(OD)に依存するので、どこが最短かの議論はあまり意味がない
- 真に緊急医療を考えるなら、市内の救急医療態勢強化に注力すべき
- 近隣市町村や県と協力し、日立総合病院を拠点とするドクターヘリを設定した方が有効では?【約9億円/機, 1.7億円/年】
- 常陸太田市内ランデブー地点は47カ所
- 現在は1機/県の体制で 約3回/日搬送

## 10. まとめ (道路本体の公益性について)

1. 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
2. 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】
3. 救急車による救急搬送時間や距離は出発地点に依存する  
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ほうが大事
4. 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、では意味が無い。