

令和5年10月26日

茨城県

知事 大井川 和彦 様

常陸太田市 幡町・亀作町・山下町他
市道0139号線利害関係者
代表 四季の丘 はたそめ自治会
会長 小野寺 節雄

常陸太田市「市道0139号線整備事業」に関する意見書

1. 提案事由

この意見書は土地収用法第25条第1項に基づき、下記事業の業認定申請に関する意見書として提出するものである。

- (1) 起業者の名称 常陸太田市
- (2) 事業の種類 常陸太田市道0139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6750線新設工事並びにこれに伴う農業用水路付替工事

常陸太田市は平成30年度(2018年)に市道0139号線整備事業を再開し、工事を茨城県に委託する形で令和9年度(2029年)の完成に向けて推進中である。

市道0139号線及び日立市道6750線は日立市内の国道245号から笠間市内の国道50号を結ぶ県道61号線の一部であり、平成9年(1997年)に茨城県が県道61号日立笠間線「真弓ルート」として事業化した。当時はルートにかかる「四季の丘はたそめ団地住民による路線変更の要望や地権者の反対、また事業費の問題があり、約20年間中断していたが、平成30年(2018年)に常陸太田市の合併特例債を利用して進めることを決定した。

この路線計画をさらに遡ると、平成6年(1994年)時点の茨城県の計画では、国道293号バイパスの亀作町地内交差点から北上し(仮称)真弓トンネルに接続する日立笠間線「亀作ルート」として計画していた事業である。

平成30年度(2018年)に、常陸太田市は四季の丘はたそめ住民に市道0139号線整備事業の説明を開始しているが、このときは住宅地内を貫通する真弓ルートで整備するか、あるいは亀作ルートで整備するか、どちらのルートで道路を建設するのが適切か、という議論だった。

この時点で県の事業費概算は亀作ルート約2億円、真弓ルート約40億円と説明しているが、市は真弓ルートでの事業化に拘り、亀作ルートを要望する住民との協議は纏まらないまま放置されてきた経緯がある。(注1:この間の変遷を2頁図1～3に示す)

その後、住民との合意がないまま、常陸太田市は真弓ルートでの工事に着手し、令和5年(2023年)9月17日に土地収用法15条の14による事業説明会を実施するなど、地権者所有地の強制収用の手続きに入った。

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しないまま事業認定、収用手続きに入った。

このことを踏まえ、事業認定手続きについて、合併特例債の使い方について、起業者における市道設計の進め方・住民合意形成の進め方等について3項に意見を述べる。

2. 常陸太田市 市道0139号線事業計画の経緯

図1は平成7年(1995年)11月に、茨城県による地形測量のために当時新計画中の国道293号バイパスから整備区域内を北上する計画延長約2.0kmの日立・笠間線の現地測量に入る旨の通知書に添付されたものである。(県の事業)
説明のため(仮称)真弓トンネルと仮のリンクOD(起点・終点)記号を追記した。



図1 県道61号亀作ルート計画図(都市計画図より)
(平成7年茨城県による土地調査時)

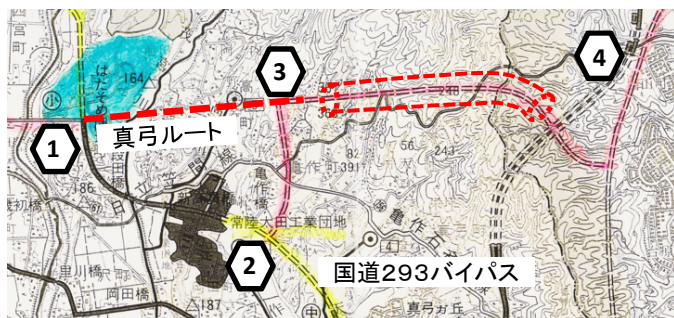


図2 県道61号真弓ルートへの変更図
(平成9年茨城県による説明時)

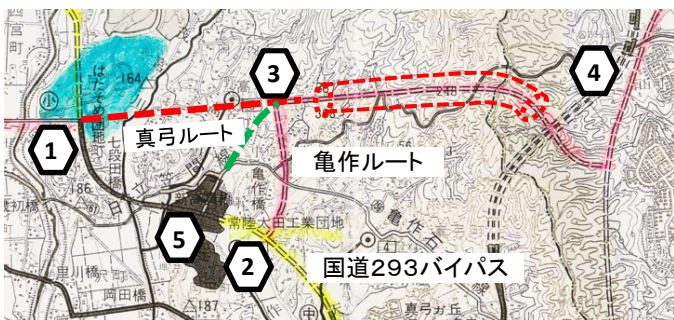


図3 市道0139号真弓ルート・県道61号亀作ルート
比較協議時(平成30年~令和2年)
現在は両方建設することになっている

図1>

初期の計画では、はたそめ団地入口交差点：記号1から国道293号を南東に下り、記号2を北上しトンネル入口：記号3に至るルートで設計され、県道61号日立・笠間線亀作ルートとしていた。

図2>

県は平成9年に記号1から3を結ぶルートを真弓ルートとして設定し住民説明を行ったが、住民アンケートの結果75%の住民が貫通ルートに反対、この要望をもって当時の知事が中止と判断した。因みに、このとき住宅地内の土地は旧日立ライフ社から茨城県が取得したが、この行為が建業法35条違反の恐れありとの判断で一時このルートの一部が削除されている。

図3>

平成30年に市道0139号線整備事業としての真弓ルート建設に関して、はたそめ団地住民への市による説明会があったが(注2)、再度住民アンケートの結果、貫通ルート反対72%、賛成13%、棄権15%の結果をもって亀作ルートへの変更を要望した。

この時点では亀作ルートの事業費は約2億円、真弓ルート区間1~3の事業費が約40億円で、沿道開発のためにも真弓ルートが有利という説明だった。そこで住民側は常陸太田工業団地がある区間5~3ルートを代案として提案、令和3年8月に陳情書を提出した。

注2：この時の議事録は令和元年9月に市から住民個別に郵送されたパンフレット(別紙1)によくある質問、疑問と回答 Q&A の形で記載されている。

令和5年7月になって市は真弓ルートでの事業説明会を開催した。概算事業費は全体で135億、区間1~3が約65億とされた。区間1~3は沿道開発には不適な、ほぼ橋梁・高架であること。あわせて亀作ルートも県が整備すると知らされた。市の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。

3. 意見

4 / 28 ページ以降に意見を述べる。これらの意見は、事業認定・収用対象となっている土地の地権者や四季の丘はたそめ団地住民だけではなく、市道0115号線沿道市民などの関係者から寄せられた意見を集約したものである。

意見は以下の3-1項から3-7項による

意見の観点	記載ページ
3-1 土地収用法における事業認定について	4 / 28 ~
3-2 合併特例債の用途等について	7 / 28 ~
3-3 市道0139号線道路整備について	9 / 28 ~
3-4 団地内貫通道路の危険性について	12 / 28 ~
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	13 / 28
3-6 市道0139号線真弓ルート 区間ⅠⅡの便益について 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 に基づく便益評価	14 / 28 ~
3-7 市道0139号線及び県道61号線道路整備について（結論）	16 / 28

3. 意見

3-1 土地収用法における事業認定について

2項までに述べてきたように、市道0139号線整備事業は元々県道61号整備事業として茨城県が推進してきた事業であったが、いくつかの報道(注3)にもあるように合併特例債を適用するため、という事情で市の事業として進められている。

また、図4に示すように収用対象となる土地の一部はルート交渉のために、現在は、はたそめ自治会有志が共有する土地になっているが、平成29年以前、ここに隣接する土地は茨城県所有となっており、平成29年には個人所有であった隣接地は常陸太田市が買収している。

加えて、この事業は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いる(注3)。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。

(注3：日刊建設新聞 2023/8/9 茨城版、日本工業経済新聞 2022/07/23 等)

このような状況で、土地収用法における起業者が市、事業認定庁が県では、いわゆる出来レース/スポーツに例えれば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。この状況で所謂出来レース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。

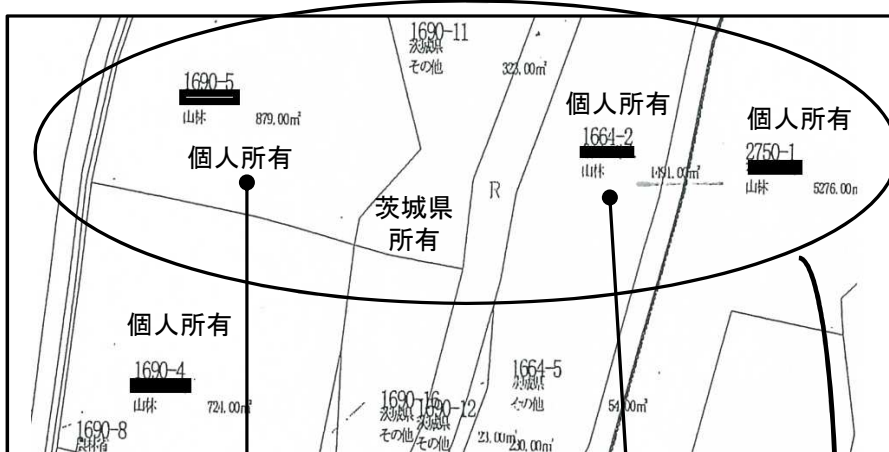


図4-1 収用対象となる土地の一部(平成29年以前)

図4-1

(仮称)真弓トンネルの常陸太田側口付近の地籍図。茨城県の所有地を挟んで、個人所有地が存在する。

図4-2

地番1664-2他を、ルート交渉のため、はたそめ自治会前会長が購入、その後有志の共有名義としている。前後して地番亀作字1690-5と連続する土地を常陸太田市が取得して現在に至る。

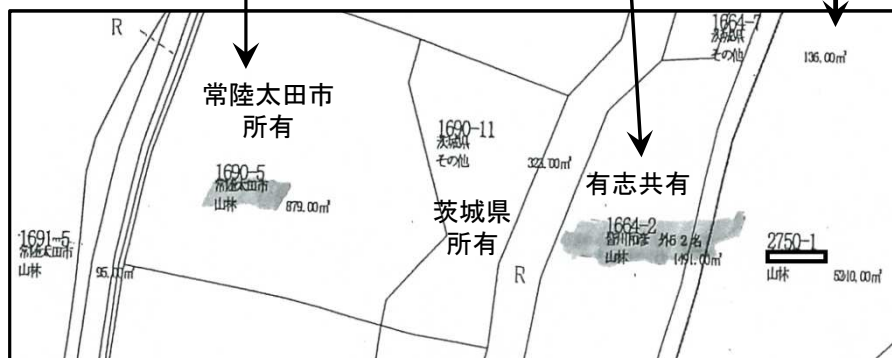


図4-2 収用対象となる土地の一部(令和2年以降)

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り、譲渡の条件として、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。

(説明会はあったが質疑制限や強制打切りもあった)

3. 意見

3-1 土地収用法における事業認定について (続き)

第二に、茨城県土木部 用地管理課 用地取得対策・管理 部門のホームページ「3. 土地収用法による手続きの流れ」(知事認定の場合)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。しかしながら、常陸太田市は地権者との用地取得交渉を始めとしてあっせん手続きも仲裁手続きも起案していない。

事業説明会の質疑で、常陸太田市長は「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、住宅団地自治会に対する貫通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る必要があったはずである。話し合い無くしては理解も歩み寄りもないだろう。今からでも良いので、きちんとした話し合いを実施すべきである。

第三に起業者が収用しようとしている土地について、地権者は譲渡を否定していないし、現時点では金銭による補償も要求していない。また(仮称)真弓トンネルの建設も反対していない。住宅団地地内を貫通させず、既に供用済の国道293号や茨城県が整備中の県道61号亀作ルートを活用した迂回路、常陸太田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頂くことを要望している。
これによれば事業費も大幅に節約可能である。

にもかかわらず、なぜ住宅団地を貫通させるルートに変更したのか、このルートに固執するのかという質問に対しても納得できる回答が示されていない。

さらに、このルートに固執するのか?ということに関しては、以下の疑惑もある。平成30年4月26日に開催された常陸太田市と町会長との会議議事録や、別紙1:常陸太田市から郵送された(仮称)真弓トンネル パンフレットの3ページ、Q4-A4に記載の通り、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。

常陸太田市条例第37号第4条2項には「市長等及び議員は(中略)疑惑を持たれたときは、自ら潔い態度をもって疑惑の解明に当たるとともに、その責任を明らかにしなければならない。」とある。

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。

図5は計画ルート上の地籍図であるが、平成9年以降真弓ルート計画の公表に前後して、特定の企業による土地の取得が行われていることを示すものと考えられる。疑惑を持たれた根拠として参考にして頂きたい。

図5-1は平成9年に県道61号(現在の市道0139号)のルートが変更された頃に某企業が取得した土地等の一部を示す地籍図である。一点鎖線部(黄色部)の地権者は特定の一企業、点線部(緑色部)の地権者は前市長である。

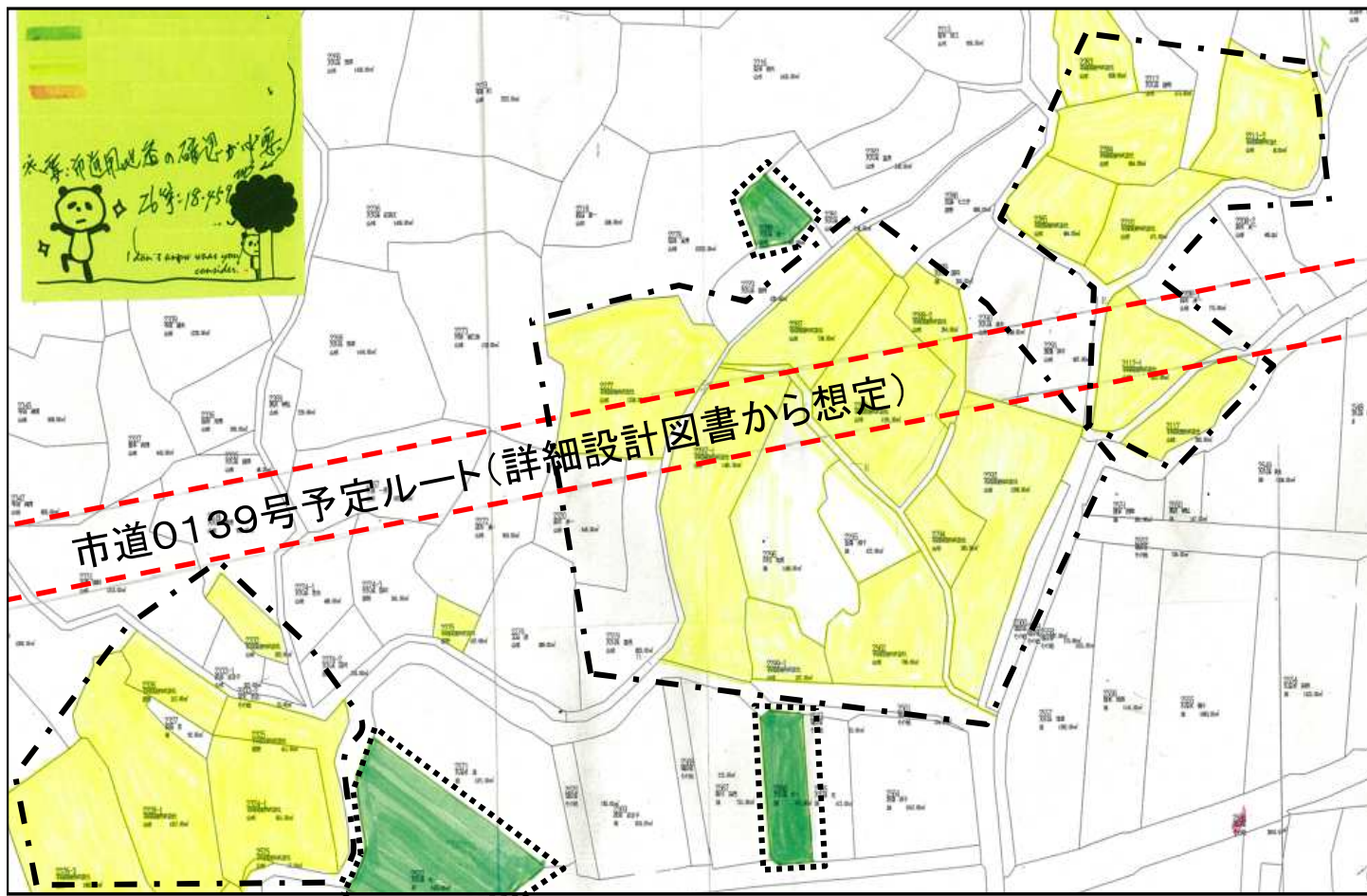


図5-1 市道0139号線真弓ルート(計画)沿道の地籍図(参考)



図5-2 図5-1の部分拡大(参考)

3. 意見

3-2 合併特例債の使途・用途等について

常陸太田市は市道0139号整備の概算事業費135億を合併特例債でまかなうと説明した。またこのうち約65億円が住民が反対する区間1～3の建設費との説明であった。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。

一方、常陸太田市が合併した平成16年(2004年)12月から令和5年9月までの20年弱の期間に市の人口は約26%減少している。(別紙3)

現在の市道0139号線整備事業計画のうち、区間1～3【(別紙4)に付す市の計画図では区間IⅡ】の整備は必要なく、財政的に無理がないのであればその費用を(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年度～令和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」ことを実践すべきである。

イ. 合併特例債とはいえ市の借入金であり、かつ人口減少を背景に交付税の減額もありうるなかで後年度の返済による市民の税等負担増加の可能性は否定できない。また、償還の7割は国負担とはいえ原資は国民の税でありムダ使いは避けるべきである。

ウ. 合併特例債は地方債と異なり合併の合理化・効率化を進める事業に限定されていたはずで、道路の場合であれば合併市町村同士をつなぐ道路整備等に使うことが原則である。市道0139号整備はこの目的に合致していない。

【参考1】市の事業説明では市道0139号線の必要性の一つとして救急搬送における常陸太田市市外への搬送が1700名に上るためとし、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分に短縮されるとしている。

しかしながら常陸太田市や隣接する常陸大宮市・日立市の消防年鑑によれば、市外搬送の搬送先は多岐にわたっており、常陸太田市の場合は常陸大宮市や水戸、土浦、日立市でも市道0139号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。

さらに常陸太田市の場合、令和3年の消防データによれば全搬送者1883人のうち1341人(72%)が市外搬送となっている。あたかも1700人の多くが市道0139号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。

これは常陸太田市から日立市への通勤者が3600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。

説明会の質疑にもあり、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態勢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ができるとは考えられない。古いデータではあるが、医療設備(や機器)の充実度に関する自治体意識調査において、茨城県は全国最下位(出典1:別紙6)とあり、多くの市民が最優先で改善を望んでいる(同)。常陸太田市が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り、常陸太田市は他力本願ではなく、少しでも自前の医療態勢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る。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る。

出典1:自治医科大学「へき地医療の現状と課題」2002年

3. 意見

3-2 合併特例債の使途・用途等について (続き)

エ. 市道0139号線整備工事は令和5年7月時点で15,7%の進捗との説明であった。3-1項にも記載したが、本事業における茨城県及び常陸太田市の分担は概ね以下の通りである。

＜常陸太田市の主な役割＞

合併特例債調達、住民交渉、用地買収 など

＜茨城県の主な役割＞

担当職員出向・派遣、工事受託、供用開始後の橋梁やトンネル等の維持・管理 など

もともと県道61号整備事業として茨城県が推進しており、市の推進責任者は市長を始めとして県の出向者である。工事は丸ごと県が受託、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にしているにすぎない。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。

3-3 市道0139号線道路整備について

平成13年法律第86号「行政機関が行う政策の評価に関する法律」により、10億円以上の事業は道路事業・街路事業に関しても新規事業採択時評価を始めとして継続的に評価し、その結果を公表することが規定されている。本来は国の直轄事業に対して規定されている法律であるが、約135億とも言う公共事業なのだから自治体もこれに倣うべきである。

オ. 市道0139号線事業については現時点で概算135億円、真弓ルート建設だけで約65億円にも関わらず、一切評価結果が公表されていない。説明もされていないので速やかに公表・説明すべきである。

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あきらかな不作為である。

亀作ルートは令和元年(2019年)の県概算で約2億円。真弓ルートは同じく約40億円と説明されていたが最新情報では約65億に増額、約2kmの迂回になるので走行時間短縮便益や走行経費減少便益は真弓ルート優位であるが、費用は1.5倍～3.0倍、交通事故減少便益は沿道人口密度約1.0倍と思われる真弓ルートが圧倒的に不利ゆえ、総合的に真弓ルートが選択されることは考え難く、この観点から団地内貫通道路に強く反対する。

カ. 真弓トンネル常陸太田側からトンネル経由日立市市道6750号線接続部までは一般部・橋梁部・トンネル部とも幅員8.5mで歩道なしとなっており、説明会の質疑回答では、自転車は車道を通れとのことだった。

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。

3. 意見

3-3 市道0139号線道路整備について (続き)

- キ. 別紙2に常陸太田市の計画図や図1～3に示す各道路のポイントとなる部分の写真を載せた。市の計画にある区間ⅠⅡ(図1～3では区間1～3)の一端が写真⑨⑩であり住宅地内貫通部分となる。幅員12m両側歩道(住宅地内既設道路)から未成部の幅員12m片側歩道としている部分になる。さらにその先も12m片側歩道かつほぼ橋梁(高架)道路とする計画である。一方写真②③④は既設幅員18m両側歩道の国道293号バイパス, ⑤⑥は既設幅員15m片側歩道の県道61号亀作ルートである。図3の起点1から3まで、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無い。
- ク. 【参考1】に記したとおり、市による説明会では常陸太田市から日立市への通勤者が3,600人あり、この方々の利便性が格段に良くなるとのことだった。図6-1において常陸太田市の南部にある大規模住宅団地と日立市を接続する各道路の位置関係を確認頂きたい。3つの住宅団地の分譲・販売は日立市にある日立製作所グループや関連企業に向けた営業の成果もあり日立市内への通勤者も多く3600人の大半がこの3地区に居住していると思われるが、佐竹南台ニュータウンや真弓ヶ丘ニュータウンの住民は、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。しかも、肝心のはたそめ団地住民の72%以上が貫通道路に反対しているのである。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。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。
- ケ. 市の説明会では、市道0139号線(県道61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があった。市の回答は2台/日程度とのことであったが、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。県道61号供用後は北西/南西方面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。

【参考2】別紙5に平成30年～令和元年に再検討調査された常陸太田市都市計画道路の配置図を示す。常陸太田工業団地から北上する幅員16mの道路は計画されているが、市道0139号線の姿はない。さらに本報告書によれば平成22年から平成27年の5年間で発生集中交通量は13.3%減少、令和10年までに25.5%減少すると報告されている。

この状況で巨額の借金を抱えてまで、ムダな道路を建設する必要はない。

沿道写真(市道1039候補地・県道61・国道293号)



幅員12~15m両側歩道



幅員12m片側歩道



幅員15m~片側歩道

⑨ はたそめ住宅地内県有地入口

⑩ はたそめ住宅地内県有地(市道0139候補地)

⑥ 県道61亀作地内延伸工事中



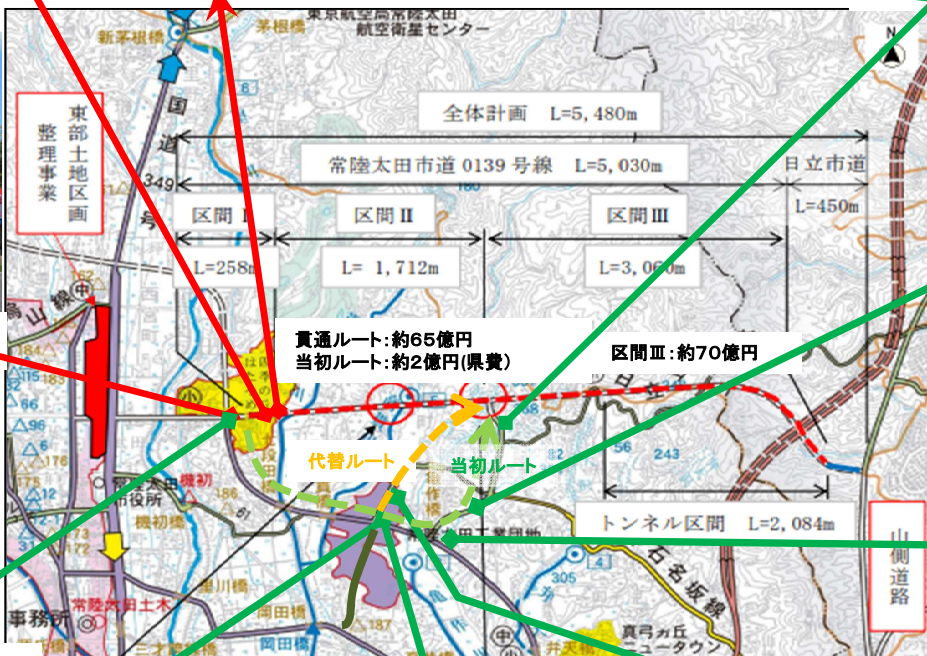
幅員12~15m両側歩道

① はたそめ住宅地入口交差点



幅員18m両側歩道

② はたそめ住宅地入口交差点(R293側)



幅員15m~片側歩道

⑤ 県道61亀作地内既設部



幅員18m両側歩道

④ R293>県道61入口



幅員18m両側歩道

③ 工業団地交差点(R293側)



幅員16m~両側歩道

⑦ 工業団地交差点(P61側)



幅員16m~両側歩道

⑧ 工業団地(2期3期方面)北上 県道61部