

意見書で提出された主な反対意見の要旨と当該意見に対する事業認定庁の考え方

○ 意見書の提出件数 1通

項目	意見書の要旨	認定庁の見解
事業計画 (ルート)	昔はもっと山手のほうを道路が通ると聞いていたのにずいぶん海側に寄ってきた。 高速道路はあるに越したことはないが、必要な道路の地元の声を全く聞いていない。	ルート決定の経緯に関するものと思料されるが、起業者によると、平成23年7月に当該申請起業地を含む全体区間について1km幅の概ねのルートを公表し、同年8月にそれを絞り込んだ500m幅の概ねのルート及び出入口の位置を公表して、それぞれ住民意見を募集し、その結果等を踏まえて500m幅の概ねのルート及び出入口を決定している。また、この概ねのルート以外のルートを提示したことはなく、海側に移動させた経緯はないことを確認している。
事業計画 (IC)	インターの場所と片方にしか行けないという所が地元のことを考えていない。あえて作る意味がわからない。	<p>本件申請起業地区間におけるインターチェンジの配置及び構造については、「一般国道自動車専用道路等の事業実施に向けた手続きについて」(平成21年3月4日国土交通大臣決定)に基づき策定された「高規格幹線道路を構成する一般国道自動車専用道路の整備計画」(平成21年3月13日付け国道経第80号)において侍浜IC、侍浜南IC及び久慈北ICが連結施設として定められ、その後に地元要望を受け洋野IC、洋野東IC及び洋野南ICの追加設置が決められているが、これら3つの追加ICについては、その設置位置について住民の意見を募集するなどの対応をしている。</p> <p>また、これらのICのうち、洋野IC、洋野東IC、洋野南IC及び侍浜南ICについては、片側方向のみに出入りを行ういわゆる「ハーフインター」として整備することとしているが、前三者については、高速道路のあり方検討有識者委員会「東日本大震災を踏まえた緊急提言」において簡易なインターチェンジを多数設置する旨が提言されていることを踏まえ、通常より短い間隔で各地区にICを設置することとし、八木・中野・種市地区とのアクセスに配慮してほしいとの洋野町及び住民の意見を取り入れ、隣接する2つのハーフICで双方向への出入りを確保するなどしているものである。</p> <p>侍浜南ICについては、このインターチェンジの前後で北向きの交通が極めて少なく、また、フルインターで整備する侍浜ICと近接していることから、南向きハーフインターで整備することが合理的であると判断される。</p>
事業計画 (地域分断)	道路によって集落が分断され、地域社会が崩壊する。 多くの家屋が道路に掛かり震災に変わる災害のようだ。	事業実施に当たって起業者は集落の分断を極力回避するように計画しているものの、やむを得ず一部分断等が発生する集落については、集落内通行に利用されている既存道路について、ボックスカルバートの設置等により車両、歩行者等の往来を確保することで、沿線地域の生活に与える影響に配慮していると認められる。

<p>起業者の 姿勢</p>	<p>これまで強制収用をするなど一言も説明がなかった。 役場での公開も町民がいつ行われているか気づかれないように行われているし、行政として信義則に反する。</p>	<p>土地収用法第15条の14の規定により、起業者は、事業認定申請に先立ち、説明会の開催その他の措置を講ずることが義務付けられており、事業認定申請書においてこれらの措置を講じたことを確認している。 また、「役場での公開も町民がいつ行われているか気づかれないように行われている」としているのは、土地収用法第24条の規定に基づく事業認定申請書の公告・縦覧に関するものと思料されるが、こちらについても法令に則り公告・縦覧の手続を適切に行ったことを確認している。</p>
	<p>起業者が説明に来ていないという人が地元で大勢いる。皆の意向を確認すべきだ。</p>	<p>用地取得に当たり、起業者が土地所有者等の理解を得ながら交渉を進めることは重要であると思料するが、任意交渉の経緯については本件事業の認定の可否を判断するに当たり考慮すべき事項でないと考えられる。 なお、起業地及びその周辺の土地所有者等に対して用地調査の立入等の際に個別に事業の概要や今後の手続について説明を行っていることを確認している。</p>
<p>その他</p>	<p>復興道路と言うが、我が洋野町内の45号線は全く津波被害を受けていない。</p>	<p>洋野町内においても岩手県九戸郡洋野町種市第1地割地内から同町種市第4地割地内の区間で、路面浸水のため29時間30分の間、全面通行止めを余儀なくされたことを確認している。</p>