

公共用地取得に関する問題と改善方策

- 計画・事業調整に着目して -

平成13年11月28日 運輸政策研究機構 大会議室

1. 講師	室田昌子 (財) 運輸政策研究機構運輸政策研究所研究員
2. コメンテーター	六波羅 昭 (財) 建設経済研究所客員研究員
3. 司会	中村英夫 (財) 運輸政策研究機構運輸政策研究所長

講演の概要

1 はじめに

社会資本を整備する上での問題として、公共用地取得の遅延による建設コストの増加や、供用開始の遅延による社会的便益の発生が遅れが指摘されている。

旧建設省所管事業における用地取得費用は、年間5兆円程度であり事業費全体の約2割程度を占めている。公共事業を進める上で、用地取得に要する期間の予測は困難であり、費用的にも大きな割合を占めるものであると言える。

用地取得の遅延は、その事業の必要性が明確であることを前提とする問題である。今後、社会資本整備の充足化や、環境問題への関心の高まりなどにより、より価値観が多様化することが考えられ、公共事業の必要性もより多くの観点から検討されるべきである。その上で、必要性が確定した事業はできるだけ速やかに整備する方法が検討されるべきである。



コメンテーター：六波羅 昭

低経済成長が指摘される現在、社会資本整備においてもコスト意識は重要であり、合理性の薄い事業延期や遅延によるコスト増加は回避する必要がある。社会変化を踏まえて、必要性をより多面的、合理的に検討すること、必要な事業については、効率的、効果的に実施することを実現するための抜本的改善を図ることは極めて重要と言えよう。

公共用地取得に関する研究は、法律に関する観点から既に多くの研究があるが、実証的研究は数少ない。実態面がほとんど公表されていないことや、個々の事例におけるデータや資料が蓄積されていないことが、その大きな要因として指摘できる。

本研究は、公共用地取得における問題について、実態面を把握しつつ、海外制度やその実態との比較を行い、制度に関する提言を行うことを目的としている。今回の報告は、用地取得の難航理由を把握し、その上で、計画・事業段階における調整システムに着目し、ドイツの制度との比較を行い、その範囲内



講師：室田昌子

で計画・事業調整制度の提案を行うものである。

2 公共用地取得に関わる問題点

2.1 用地取得の難航理由と制度の課題

用地取得が難航する理由について、幾つかの既存調査^{注1}をもとにまとめる。

用地取得が難航する理由は、事業計画に関する問題(事業の必要性、自然環境保全、立地の合理性、周辺環境への影響、住民参加方法・説明方法への不満不信)、補償に関する問題(地域への不利益に関する補償方法、開発利益に関するもの、代替地の要求)、土地の権利関係に関する問題(地権者係争・境界不確定、相続人係争・不明、区分所有・共有地での合意)に区分できる。

用地取得の難航理由は、それぞれ異なる仕組みや社会的背景に基づくものであり、各問題に対応した制度の改善がそれぞれ必要である。

については、事業計画システムに関して、特に住民との調整・合意や情報公開の仕組みを見直すことが必要となるだろう。については、補償における利益調整の仕組みの見直しを図り、例えば、開発利益と不利益を調整し公平に負担する仕組みや補償方法の選択肢の多様化などが必要となるだろう。

については、権利関係を明確化するために、例えば地籍調査を推進する方法を見直し、また区分所有など関係権利者が多数の場合の仕組みについての再検討が必要となるだろう。

2.2 今回発表の視点

前述のように、用地取得に関わる制度は、多くの観点からの見直しが必要であり、関連分野は膨大である。

本研究では、このうち特に事業計画に関する調整の仕組みに着目する。その理由として、前述の価値観の多様化に伴い、より多くの関連事項や関係者の意見を調整することが重要であり、事業に関するトータルな調整の仕組みを導入する必要があると考えるからである。

2001年7月に土地収用法の改正が公布され、事前説明会の開催義務化や事業認定手続きでの公聴会の開催義務化、第三者機関の意見聴取や認定理由の公表など、住民との調整の仕組みを変更している。しかし、土地収用法にのみ着目したものであり、より早い段階での調整方法については変更されていない。

また、2002年10月に国土交通省内の研究会で、道路事業に関して、計画の早期段階での住民との合意調整に関する提言がなされているが、用地取得との関連は触れておらず、公共事業での全体プロセスの中でトータルな視点から検討されたものではない。

本発表では、全体の事業計画のプロセスに着目し、どのような計画調整の仕組みがあるかについての方向性を示す

ことを目標とする。

3 用地取得難航事例と事業プロセス

3.1 事業プロセスの設定

用地取得が難航した事例の中でも、特に難航したもとして、土地収用法を適用しトラスト運動^{注2)}が実施された事例を取り上げる。

事業プロセスを概観し、特に反対運動やトラスト運動がどの段階で展開したかを把握し、用地取得との関係を把握する。事業プロセスについては、以下のように5段階に設定する。

- 1.方針：広域計画、必要性・需要検討
- 2.概略計画：機能、概略的な計画作成、立地・環境影響の検討
- 3.基本計画：設計、構造、環境影響評価、都市計画決定
- 4.実施計画：現地測量、実施設計、事業認可
- 5.用地取得・着工：地権者交渉、用地買収、工事開始

3.2 営団地下鉄半蔵門線

営団地下鉄半蔵門線は、延長距離10km、用地取得面積71,600m²である。事業過程と反対運動の経緯については表 1に示す。地元説明会の開始は、着工以降であり、反対運動開始は着工

後1年2ヶ月以降である。九段南2丁目には、説明方法の不満や騒音等懸念による反対運動から一坪運動が開始され、平河町2丁目は補償額を不満とする1地権者から一坪運動が展開した。用地取得は14年を要した。

3.3 北陸新幹線：軽井沢・長野区間

北陸新幹線軽井沢・長野間は延長75.6km、用地取得面積142haである。事業過程と反対運動については表 2に示す。特徴をまとめると、最初の地元説明会は、環境影響評価の説明であり、この段階で地元住民と別荘地住民からの反対がある。実施計画説明会以降、地元住民は側道建設を実施するという条件から賛成に転じ、一方、別荘住民は騒音振動懸念から地下化とミニ新幹線化を要求し反対運動を始め、用地取得開始直前に立木トラストを開始する。用地取得は、オリンピック開催までの開業という目標があったために、4年半という比較的短期間で終了する。

3.4 圏央道：東京都内区間

圏央道東京都内区間は、延長距離22.5km、用地取得計画面積約130haである。事業過程と反対運動の経緯について

表 1 半蔵門線の事業過程と反対運動

	事業過程	反対運動過程
方針・実施計画	68.4 都市交通審議会答申	
	68.12 建設省告示	
	71.4 鉄道敷設免許取得	
	72.12 第1期工事施工認可	
用地取得・着工	73.3 着工(青山1~永田町)	
	73.7 地元説明会開始	
	74.2 平河町2,事業認定申請	74.5 「地下鉄11号線九段南2反対期成同盟」運輸省・建設省・都・区への陳情・請願
	75.12 平河町1名を除き用地取得完了	77.3 九段南2,平河町2の一坪運動の展開
	79.12 平河町2, 認定告示	
	80.5 半蔵門~日本橋本町事業認定申請	
	80.10 平河町2,収用裁決申請	81.9 工事差し止め請求
	82.3 同上, 権利取得	83.12 行政訴訟
	83.11 半蔵門~日本橋本町の認定告示	
	84.9 収用裁決申請	
	87.6 権利取得	88.3 差し止め請求棄却
	89.1 渋谷~三越前全面開業	90.4 行政訴訟敗訴

表 2 北陸新幹線軽井沢・長野間の事業過程と反対運動

	事業過程	反対運動過程
方針・基本計画	72. 基本計画決定	
	73. 整備計画決定	
	82. 駅・ルート発表	82.トンネル化要求・建設反対・ミニ新幹線推進・路線変更要求など
	85.環境影響評価書案	
実施計画	91. 工事実施計画認可(軽井沢・長野間) 地元・東京説明会開始	91. 「北陸新幹線フル規格反対・在来線強化期成同盟」立木トラスト運動開始
	91. 用地取得開始	
用地取得・着工	94. 事業認定申請・告示	92.工事認可取り消し訴訟
	95. 収用裁決	反対団体が地下化要求とミニ新幹線要求の2分化
	96. 行政代執行・用地取得完了	94. 工事差し止め訴訟
	97. 完成・開業	事業認定取消訴訟

は、表 3に示す。地元説明会は都市計画素案発表から始まるが、同時に自然環境への悪影響・文化財景観破壊、環境影響評価の不備等を理由として住民反対組織が設置される。以後、複数の反対組織の設置、署名や反対意見書が出され、用地買収開始と同時期に立木トラスト運動が開始する。用地取得は未完了である。

3.5 ニツ塚処分場

ニツ塚処分場は、用地面積が59.1haであり、84年4月に開場した先行の谷戸沢処分場の汚染懸念が反対運動の主要なきっかけとなっている。

その事業過程と反対運動の過程については表 4に示す。処分場建設にあたって町議会や自治会に同意を得ているが、地元では同意が不十分であり、一方で建設撤回の要請が提示されている。その後マスコミ報道による汚水漏れの指摘により、反対運動が活発化する。用地買収の開始は、環境影響評価書案の公示縦覧前である。トラスト運動はこ

の評価書案の公表と同時に始まり、環境影響評価の不備を大きな理由としている。用地取得は6年半で完了している。

3.6 用地取得難航事例の特徴と課題

(1) 用地取得難航事例に見る特徴

用地取得難航事例について幾つかの限定した事例ではあるが、プロセスを見ると、以下のような特徴がある。

反対運動の開始は、基本計画発表以降であり、着工開始以降のケースもある。

用地取得開始時期に、特に強い反対を表明する地権者と全国レベルの反対運動が結びつき、トラスト運動が開始し、用地取得が難航化する。

反対運動の理由として、立地の選定理由の不明確さ、環境影響評価の不信、説明方法の不満など、事業主体の情報公開に関する不満がある。

(2) 事業プロセスの課題

用地取得難航事例から事業プロセスにおける課題をまとめる。

用地取得時の紛争化を予防する仕組

み：計画の早期段階から情報公開し、必要に応じて住民意見を反映する仕組み

用地取得時の調整内容の絞り込み：各段階での調整内容の確定化と用地取得時の調整内容の限定化

4 ドイツにおける道路事業の調整手続き

4.1 ドイツ連邦道路事業の全体手続きと調整手続き

ドイツの公共事業の中で、ここでは連邦道路事業についての調整手続きを把握する。参考とした法律等は、連邦長距離道路法、国土整備法、行政手続き法、長距離道路整備法、新連邦州とベルリン州における交通路の計画迅速化に関する法律、環境影響評価法、連邦自然保護法、連邦建設法典、NRW州用地取得要綱であり、これに国と州のヒアリングを行っている。

連邦道路事業の全体手続きは以下の通りである。

構想：需要計画(5ヶ年計画)

路線計画・選定：予備計画 国土整備

表 3 圏央道東京都内区間の事業過程と反対運動

	事業過程	反対運動過程
概略・基本計画	79. 大規模事業計画調査開始	
	82. 環境アセス開始	
	84. 都市計画素案説明	84. 「裏高尾圏央道反対同盟」
	85. 事業化	85. 「高尾山自然保護実行委員会」「圏央道反対同盟連絡会」発足
	86. 都市計画案・環境影響評価書案作成・公示縦覧(意見書3,000通)	86. 計画撤回の要請署名(132,000名分)
用地取得・着工	88. 見解書作成・公示縦覧	88. 反対意見書48,000通
	環境影響評価書作成	88. 「高尾山の自然を守る市民の会」発足
	89. 都市計画決定・告示	
	92.8 用地買収着手	92.7 立木トラスト運動開始
	93.12 工事着手	93.7 「圏央道をつくる八王子市民の会」設立
用地買収・着工	96.3 青梅IC供用開始	94 「圏央道を促進する市町民の会連絡会」設立
	99.8 事業認定申請	全国反対集会開催
	00.1 事業認定告示	00.1 「国史跡八王子城とオオタカを守る会」の発足
	00.10 裁決申請	00.10 東京地方裁判所へ建設差し止めの提訴
	01.11 あきる野IC～八王子JCT事業認定申請	00.12 牛久地区事業認定取り消し訴訟

表 4 ニツ塚処分場の事業過程と反対運動

	事業過程	反対運動過程
方針・概略	78. 三多摩地域廃棄物処分場問題対策協議会	
	80. 日の出町議会処分場建設調査の受け入れ了承	
	80. 三多摩地域廃棄物広域処分組合設立	
	82.7 町、自治会、組合で公害防止協定締結	
	84.4 谷戸沢処分場開場	
基本計画	92.1 日の出町ニツ塚自治会建設に同意	92.1 建設反対の住民が計画撤回要請
	92.3 ゴムシート破損による汚染のマスコミ報道	92.6 建設撤回の陳情(16,000名分)不採択
	92～ 処分場汚水漏れ調査	92.9 27市町へ建設反対陳情
	93.12 日の出町基本協定	94.6 自主アセスの提出
	94.4 一部用地買収開始	94.11 日の出の森トラスト運動
用地買収・着工	94.11 環境影響評価書案公示縦覧・公聴会	環境影響評価書案の意見書116,000通
	95.6 環境影響評価書の公開	95.2 谷戸沢搬入禁止とニツ塚建設差し止め提訴
	95.9 工事着手、	95.7 「日の出町処分場問題解決住民プロジェクト」
	95.9 事業認定申請	1995～ 日本環境学会による汚染の指摘
	96. 汚水漏れ調査チーム発足	96.3～ 事業認定取消訴訟
用地買収・着工	96.12 収用裁決申請	
	1998. 一部供用開始	
	99.10 収用裁決	
	00.3 権利取得及び明渡期限	00.11 裁決取消訴訟
	00.10 行政代執行	

手続き/自然保護地域の検討/環境適合性の検討 路線選定 路線決定 予備設計:設計資料作成 認可 計画確定手続き:計画確定書類作成 聴聞手続き 計画確定決定(行政訴訟手続き)

用地取得・建設:補償手続き 用地取得(土地収用手続き) 実行計画 建設 供用開始

調整手続きとしては、「路線選定手続き」、「計画確定手続き」、「用地取得手続き」の3つの手続きが存在する。路線選定手続きは、日本では各関連機関との調整と路線決定の段階に該当し、計画確定手続きは、道路の区域決定または事業認可に該当すると考えられる。

4.2 路線選定手続きの特徴

路線選定手続きは、複数路線から比較考量により路線を特定し決定するのである。縮尺25,000分の1の地図上に条件を示し、比較評価に基づく判定と関係者との調整により最も適切な場所を特定する。

調整内容としては、公共施設計画との関係、経済・観光開発との関係、公害の発生、環境影響、水質保護、自然保護、優良農地・森林地の分断、住宅地への影響、交通能力、建設費用などである。そのプロセスは図1の通りである。

調整の関係者は、州の各部局、関係

自治体、公益団体、環境保護団体、一般市民である。このうち市民との調整は、主として環境影響評価法の規程に基づいて行うが、実態的には任意の説明会などの開催が行われている。

4.3 計画確定手続きの特徴

計画確定手続きは、関係部局、関係者からの承認・合意を得て計画を確定するものである。縮尺1/1,000~1/500の地図を使用し、聴聞手続きを実施し、計画が全法律と適合をするための調整を行う。

調整内容は、補償を除く全ての公益私益の調整が対象であり、河川水利・飲料水への影響対策、騒音振動・排水影響対策、日照影響対策、土地分断・アクセス変更への対策、緑地・環境地の復元方法、供給処理施設等の変更、代替地の提供方法、費用分担方法などが挙げられる。

調整を行う関係者は、州の各部局、関係自治体、公益団体、環境保護団体、地権者、周辺住民、一般市民である。

聴聞手続きは、計画確定手続きにおける調整の実施方法であり、上述の関係者に資料を送付し見解を受け付け、市民に対しては公告縦覧を行い異議申立てを受け付け、その上で審問会を開催するものである(図2参照)。道路局と関係者の間に立つのは、聴聞担当で

あり、建設側と関係者側が直接に意見を交換するものではない。

計画確定手続きによる決定は、私権を制限する効力が発生するもので、一方で行政訴訟を起こせる権利が発生する。

4.4 用地取得手続きの特徴

用地取得手続きが可能となるのは、基本的には計画確定決定以降であり、確定決定の有効期間である5年以内に開始する。また、行政訴訟で勝訴が明確化した以降に開始する。

用地取得段階での調整内容は、補償方法や補償金額であり、それ以外は調整の対象とならない。調整を行う関係者は、権利関係者である。

土地収用は、任意の用地買収が失敗した場合にのみ行われる。NRW州では3年以上の経過という規程がある。この場合の協議内容も、補償方法や補償金額に関するもののみである。

4.5 連邦道路事業の調整手続きの特徴

ドイツの連邦道路事業に見る調整手続きの特徴は、第一に法制度等に明文化されており、調整内容、関係者、調整方法、公表方法が明確である。第二に、事業のプロセス別に3段階の調整が行われる。住民との調整については、路線選定手続きでは環境影響評価を通じて一般市民を対象として行い、計画確

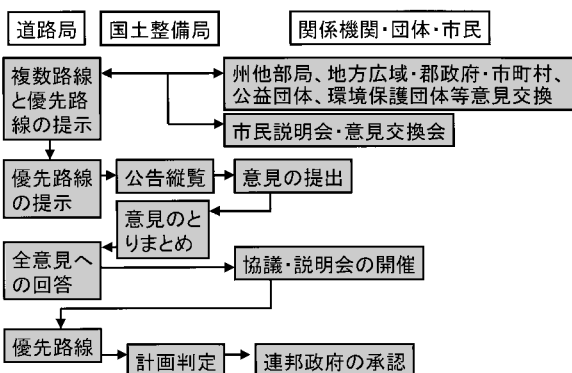


図1 路線選定手続き(ヘッセン州)

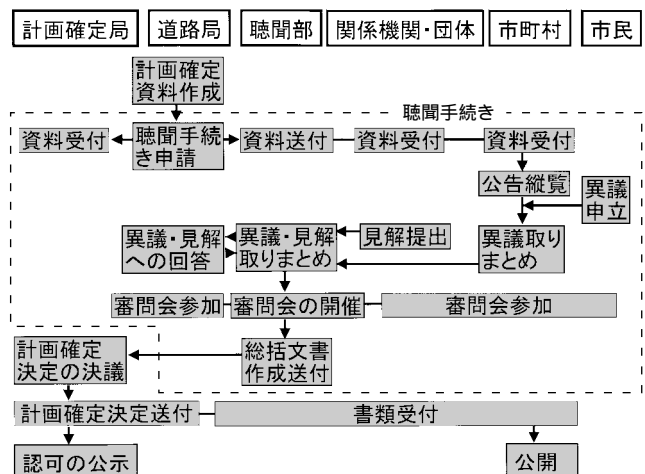


図2 計画確定手続きのプロセス

定手続きでは地権者や影響を受ける住民を中心とした詳細な調整を行い、用地取得手続きは権利関係者との補償調整を行う。第三に、各段階の調整は、前段階の調整に基づいて行うものであるが、特に、計画確定手続きの結果は法律的に拘束され、次の段階の調整を拘束する。そのため決定事項の有効期間が定められている。第四に、国土整備担当、聴聞担当など道路部局とは別の調整部局が存在することである。しかし、第三者機関ではないので中立性には疑問があると言える。

5 用地取得制度の改善策：計画・事業調整制度の提案

5.1 計画・事業調整制度の考え方

以上の議論を踏まえて、公共事業における計画・事業調整制度について述べる。

本項で述べる計画・事業調整制度は、計画段階と用地取得・着工の事業段階でトータルな調整制度を導入し、用地取得期における紛争化を予防し、併せて未調整事項の最小化を狙いとする。

計画・事業調整制度のイメージとしては、「概略計画段階」(3.1で既述)にマクロ的事項、及び重要事項に関する調整を行い公表する。「実施計画段階」(3.1で既述)にミクロ的事項、及び詳細事項に関する調整を行い公表し、道路の区域決定、又は事業認可段階で法的に内容を確定する。用地取得段階に補償に関する調整を行うというものである。

構想計画段階での調整事項は、必要性、広域計画との関係、環境影響、立地、土地利用との関係、他の関連計画などがある。住民参加の場としては、各市町村で1～3地域程度に分割する単位の住民意見交換会が想定される。調整担当としては、行政内の別組織、または第三者機関を設置することが想定される。

実施計画段階での調整事項は、騒音振動・排水の影響対策、日照影響対策、

アクセス変化などへの影響対策、その他の影響に関する個別措置や対策、権利関係などである。住民参加の場としては、各地区等の単位でのまちづくり協議会の設置と個人別協議が想定される。調整担当としては、行政内の別組織、または第三者機関を設置することが想定される。

用地取得段階での調整は、補償方法、補償金額である。権利関係者との直接交渉が中心であり、調整担当としては事業担当、土地収用委員会が想定される。

5.2 計画・事業調整制度の課題

前項の計画・事業調整制度の課題としては、概略計画が概ね検討済みの計画が大半と考えられるが、この取り扱いをどうするかという問題がある。実施計画段階での確定と、都市計画決定との関係をどうするかを検討する必要がある。調整内容の公表については、特に実施計画段階での情報の扱い方を検討する必要がある。完全に個人が特定できないようにすると具体的な公表がほとんどできないケースも考えられる。

調整組織については、中立性をいかに確保するかという点と、調整を行う人材をどのように確保するかという問題がある。

今後は、さらに詳細に調整の内容や方法などを検討する予定である。

コメントの概要(長谷川徳之輔氏)

ハツ場ダムは、数年前に妥結したが、長期間紛争が続いていたにも関わらず急に妥結した。この理由は、高度成長期の右肩上がりの地価上昇が交渉の長期化の背景にあった。ダムの用地取得問題も単に補償金額の多寡でもめていたようだ。過疎地では土地をお金に変える方法が公共事業しかないために、用地費をつり上げるというのが紛争の主要な理由である。

最近の紛争の長期化の原因の多くは環境問題である。問題が政争化に変わりつつあり、イデオロギー論争も絡んでいる。問題が大きくなり用地担当者の手にも負えなくなっている。

関連補償については基準が曖昧であり、いわば密室の協議で金額が決められてきた。これが最近国民の目に触れて批判を呼んでいる。特に漁業補償は額が政治的に決まることが多い。

今後は情報公開、説明責任等の努力、民主的な手続きが重要となる。その際に大学における土木技術の教育の中で、様々な問題点と制度的な背景を教育する必要がある。

コメントの概要(六波羅昭氏)

小泉内閣の方針として21世紀の社会資本整備が挙げられており、公共投資のマクロな規模の縮小(これは資源配分の問題である)や公共事業の効率化(事業評価、コスト縮減、競争性強化、時間管理)等が取り上げられている。現在、工事コストの縮減に大きなエネルギーが裂かれている。大規模ダムの平均では工事着手まで10年、工事期間が10年、合計20年かかり、工事に取りかかるまで長い期間がかかっている。時間管理の対象として、供用開始までの期間を短縮化することに意味がある。工事期間の縮減についてはVE、技術提案等の導入の取り組みがなされている。例えばアメリカではA+BEという方式で、工事期間を金額に置き換えて入札金額に加算する方式が採用されている。一方、合意形成の部分への対応は取り残されている。

事業の透明性を高める点に関しては、再評価や事後評価を行い、事業の中止や用途の変更を行えるようにすることが重要である。旧建設省が行った再評価の中で中止事業の4割がダムであり、ダム事業の合意取り付けが難しい

ことを示している。今後は社会資本ストックの更新投資が増えて、更新がままならなくなる恐れがあり、新規事業に関しては事後評価を行い中止を検討する必要がある。公共と民間の役割分担については、今後は新規投資はPFIで民間が事業を進めることが中心となる。公共の役割は企画、調整、用地取得などが主となり、合意形成を図ることが重要となる。

今回の土地収用法の改正で収用手続きは合理化されるが、これは難しいところを前倒して事業認定手続きに入れてしまったためであり、手続き全体として合理化されたかどうかは疑問である。いままでは収用裁決手続きの中で事業認定の善し悪しを議論してきたが、改正により認定手続きの中に事前説明会開催等の様々な新しい手続きが導入された。今後は事前説明会において事業の問題点が集約されることになる。

収用裁決手続きに関しては、今まで一人一人署名押印して補償金を手渡さなければならなかったが、改正により、相手が多数の時は公告・縦覧で可とすること、3名の代表者を選んでもらうこと、郵送で支払ってもよいことなどが導入された。また、損失補償基準の法令化、補償のみがもめている場合は収用に入らずに仲裁制度を利用できることなどが盛り込まれている。このように、期間はかなり短縮されるが、この改正で問題が解決したわけではない。どれだけ早く合意が得られるかという点については今後の課題である。

質疑応答(コメント)

Q 住民投票の導入という提案があるが、ダムや鉄道の輸送力増強など地方の利害のみでは決められない公共事業がある。また、廃棄物のようにど

こかに作らなければならない施設もある。住民投票を行うとYesかNoかという先鋭的な議論になりがちであり、投票の前にやるべきプロセスがあるのではないか。

A Yes or Noとなると公共事業をやる側に勝ち目がない。段階的に情報を出す取り組みがあるのではないか。イギリスでは先鋭的な反対に対して、細かい提案を積み上げてフィードバックを行っている。そのかわり行政側が持っている情報を全て公開している。

A 住民投票は、「迷惑施設」のような事業では難しい。広域的な話し合いが必要である。

C 社会資本の整備水準が上がってきており、多くのものが相対的な不足のレベルとなっている。したがって、反対があればやめようということでは済んでしまうものも多い。

Q 「トラスト」というのは日本ではどのような意味か。

A イギリスで使われているナショナルトラストなどの意味とは異なり、1つの土地や立ち木に多数の人が共有設定を行うなど、実質的には反対運動の道具として使われている。

Q 東葉高速が開発利益の還元の問題としてあげられているのはなぜか。

A 鉄道ができることにより周辺の土地の価格が上昇するのに、地権者は開発利益を享受できないという状況があったためという話を聞いている。

C 実際には最後まで合意しなかった2,3人の地権者は、土地の一部が削られることを抵抗したのみであり、単なるゴネ得の問題である。

Q ドイツの道路の手続きと今後の方向性の提案の関係は

A 2段階の手続き、聴聞部の設置などドイツの制度を参考とした。ドイツで

は、環境保護団体の力が強く、紛争化しているものもある。全体としては情報をかなり徹底的に公表しており、日本でも何らかの客観的な材料の提供が必要である。

Q 千葉県では収用委員会が機能していないため事業が遅れているが、土地収用法の改正で改善されるのか

A 今回の改正とは直接関係はない。

Q 収用委員会なしに13年間もどうやってきたのか

A 任意買収でやってきたが、県内では一人でも反対すれば共用できないという問題がある。

C 常磐新線の用地買収の進捗が千葉県内で明らかに悪いのは収用委員会が無いためである。東葉高速の場合は、ゴネる地権者を最後は周辺で先に土地を売った地権者を通じて説得してもらって買収できた。

C 提案の中で、個々の手続きの拘束力が明確でない。現在の再評価の手続きは後の手続きを拘束しない。ドイツのやり方は後の段階の手続きを拘束しているので意味がある。法的な手続きについて明確化する必要がある。

C 道路事業に関して、今までは都市計画を定める際にとにかく早く決定することのみを重視していたが、今後はこのような強引なやり方はやめて、都市計画決定の前に十分説明を行い、修正すべき点があればその段階で計画を変更することができれば、手続きがやりやすくなる。

注

1)総務庁行政監察局「着実な社会資本整備をめざして」P177平成7年8月、国土交通省調査：直轄国道事業における土地収用適用理由、東京都建設局「事業概要 平成12年版」P134を参照

2)トラストは本来は委託保管の意味であり、イギリス発祥のナショナルトラストは自然や歴史的建造物を寄付金による買い取りや寄贈などにより保護することであるが、このトラスト運動は、1地域の土地や立木を多くの人々に所有する運動をさす