

下田北（仮称）インターチェンジ西側農地で進められている防災道の駅計画の経緯について

R6.3.20現在

（※注：これまでに開示決定された3機関の公文書によるもののほか一部伝聞による情報等を含む）

令和4年3月18日（金）

国交省沼津河川国道事務所長渡部正一氏が下田市の松木市長に下田北インターチェンジ隣接の西側農振農用地（ほ場整備事業地）及び稲梓診療所等民地含む一帯で約20万立米の建設発生土埋め立てを受け入れてくれれば同地における道の駅の建設に協力（補助）する旨の素案を提示。

令和4年6月23日（木）

稲梓区長会において下田市から防災対応のための道の駅を箕作のインターチェンジ周辺に設置したいので区長会側から道の駅設置の要望書を出してほしいと要請あり。箕作区としては地元であり即断できないとして回答は持ち帰りとなった。市は年度内には結論が欲しいとのこと。

その後（R4.10.24）、箕作区の役員等で話し合った結果、生活環境に関わる夜間の利用制限などで近隣住民の意見が重要となるのを近隣住民にアンケートするよう区長から市に求めることとなった。また、一方的・恣意的内容のアンケートでも困るのでアンケート案は事前に区役員においてチェックが必要との意見も付けた。（※注：実際には行われず。）

令和4年8月29日（月）

下田市白鳥参事が県地域局等の下田市として下田北ICに防災拠点として道の駅を整備したいと協力を要請。この際、地権者は賛成し、一部耕作者だけが反対と虚偽説明。（※注：実際には地権者及び耕作者に意向確認した事実は確認できず。）

令和4年10月7日（金）「市長と語る会（稲梓地区）」

下田北インターの青地農地で道の駅の計画があるようだが須原候補地で市に設置を要請した際に「道の駅についても大きな立派な施設の整備は難しい。函南ゲートウェイは街が十四億円負担したと聞いている。周辺の道の駅との距離、下田のまちなかへは6、7分程度、昭和の森道の駅からは20分程度、から考えても須原候補地への道の駅の必要性、利用性は低いと思われる。」と市は答えており、計画はやめるべきとの質問に、市長が「道の駅と私が言ったことはない」と市長による指示を否定。その上で、道の駅については現在では距離制限はないので近くても作れるとも供述。

令和4年10月24日（月）

下田市白鳥参事らが県庁農地局を訪れ「伊豆縦貫道工事で造られる下田北IC（下田市箕作地区）周辺の開発として、国から選定を受けて「防災道の駅」を設置したい。」「当該地区は農用地区域内農地であるため農用地から除外したいと考えている。」「市長から（市長と語る会で出た道の駅反対地権者の反対理由である）人農地プランについて聞かれている状態である」「箕作地区に防災道の駅を設置することは令和元年度から考えていたこと」「次年度には（人農地プランが）地域計画として法定化されていくため対応を急ぎたい」などとして県に協力を要請。

令和4年12月2日（金）

下田市長及び白鳥参事が県庁農地利用課を訪問。下田北IC付近への「防災道の駅」設置についてこの度「防災道の駅」の他、新たに「運動公園」設置についても市で検討していくこととなったとして県にアドバイス等支援を要請。

この中で「下田北ICの開通に合わせて住民の意見を伺う中で下田北IC付近に運動公園を設置する案が出てきている。市主導で計画しているわけではない。」「道の駅等を整備するのであれば国交省が道路事業の補助金の活用等において応援してくれることになっている。」などと説明。さらに、国交省から提案の道の駅の素案があるという事実を明らかにしている。

令和5年1月17日（火）「箕作地区内の農地に関する勉強会」下田市産業振興課

この中で、耕作者の一部（箕作下地区農地）から高齢で耕作の継続が難しいとの意見や、農地を自由に転用できるようにしてほしいなどの意見あり。（※注：道の駅や体育館に関する発言はなし。）

令和5年2月21日（火）「地域づくり勉強会（箕作区）」下田市建設課

資料として下田市の人口減少状況や他県での道の駅の成功例などを紹介。箕作区に何がほしいかと出席者に集うも、下田市からガソリンスタンドといった例が出されるも、住民からは具体的意見出ず。しかしなぜか同席していた他地区の区長が防災拠点提案するも異論もありまとまらず。（※注：市はこれを住民アンケートの代わりと考えているのか？）

令和5年3月13日（月）

稲梓地区区長会長と箕作区長の連名で下田北IC付近の農用地区域内農地を農振除外し活性化の拠点や防災拠点となるような整備をするよう提案する提案書を下田市長に提出。（※注：提案書の提出に当たって区民には事前に図られておらず、事後も具体的内容は報告されておらず、区民は不知。）

令和5年3月14日（火）

下田市産業課において区長会長の提案書を受けて整備促進のため賀茂農林事務所と協議するための「伊豆縦貫自動車道下田北IC周辺の農地利用について（協議）」を起案。（※注：提出の翌日に起案するという不自然に早い対応。出来レースの疑い。）

令和5年3月23日（木）

「伊豆縦貫自動車道下田北IC周辺の農地利用について（協議）」決裁。賀茂農林事務所に提出。

令和5年3月29日（水）

賀茂農林事務所から下田市に（農地利用の内容の承認ではなく）今後協議していくこと自体は了承する旨の文書発出。

令和5年3月31日（金）

下田市が賀茂農林事務所に、中山間地域直接支払制度補助金の交付団体において水路、農道等の補修に補助金を充当した場合の基盤整備地における農振除外要件の8年起算の解釈など、下田北IC周辺の農振青地の除外に向けての照会を実施。

令和5年6月13日（火）

下田市と賀茂農林事務所が「箕作地区における人・農地プラン及び中山間直接支払制度の取扱いについて」打ち合わせ。

下田市から「箕作の中山間地域直接支払制度について令和5年度をもって止めようと考えている（箕作中、下が開発予定地。箕作上は耕作継続可能）」との見解示される。（※注：農業者等への事前相談なし）

令和5年7月4日、筆者が関係機関に公文書開示請求。（8月25日までに3機関から随時に開示あり受領）

令和5年7月27日、筆者が同日までに入手の開示公文書の一部の写しを添えて「農業振興地域制度に関する相談について」を関東農政局に提出。

令和5年8月8日、関東農政局から回答受領

令和5年8月17日、筆者が関東農政局の助言に基づき「農業振興地域制度等の適正な運用について（申し入れ）」を賀茂農林事務所長と下田市農業委員会長に提出。

令和5年8月18日（金）、中山間箕作集落協定役員打ち合わせ後、会長ら3名で賀茂農林事務所を訪問し、少なくとも箕作上（18,980平米）と中（17,503平米）

は中山間の継続（耕作継続）への意向も能力もある旨説明し協力を要請。箕作下（25,341平米）については現在の耕作者の中には継続困難との意見もある状況と説明。

令和5年8月25日（金）

下田北IC周辺の農地等での開発を前提とした具体的計画をまとめるための「下田北(仮)IC周辺まちづくり基本計画策定業務委託に係る公募型プロポーザル」のコンサル向け公募開始。

（※注：下田市の（元県職員）白鳥参事は伊豆市の道の駅（月ヶ瀬）整備に関与しており、この道の駅について、初めは反対する人もいたが、最後はいいものができたという周囲に自慢しているという情報もあり、この成功体験から下田市でも同様の強引な手法で地元合意の前にプロポーザルで計画を作りこれを既成事実として示せば地権者も最後は折れると見込んでいる模様。

（筆者は静岡空港や沼津駅周辺鉄道高架化事業で反対派を支援した経験から、疑問のある事業にあたっては任意買収には応じず、相手に収用相当の公益性（利用者予測、収支予測、費用便益分析、代替性の有無など）を立証させる事業認定を行わせての強制収用に持ち込み、後世に事業者責任を明確化すべきと考えている。）

当面中止すべきは、プロポーザルで白鳥参事の馴染みの業者が選定されないか要注視。（（参考）H28伊豆市道の駅のプロポーザル落札業者：（株）設計領域・（株）都市環境研究所・昭和設計（株）共同企業体）のこと。）

令和5年8月30日（水）

「下田市における農業の将来の在り方等について話し合い」第1回を開催。

市から、市内の人農地プラン各地区等に対して、今後の地域計画手順などについて説明。

令和5年9月13日、筆者が下田市に以下の3文書を公文書開示請求。

1 県の公文書から、下田市の白鳥参事が令和4年10月24日に県庁農地局を訪問した際に、下田市が箕作地区の人・農地プラン策定の農振農用地に防災道の駅を設置することを令和元年度から考えていたと発言しているが、この発言内容が虚偽でないと立証できる公文書。

2 県の公文書から、下田市長及び白鳥参事が令和4年12月2日に県農地利用課を訪問した際に、住民の意見を伺う中で伊豆縦貫自動車道（仮称）下田北インターチェンジの開通に合わせて同インター付近に運動公園を設置する案が出てきていると発言しているが、この案の存在が虚偽でないと立証できる公文書。

3 同じく、令和4年12月2日に、道の駅等を整備するのであれば、国交省が道路事業の補助金の活用等に置いて応援してくれることになっていると発言しているが、この応援約束の存在が虚偽でないと立証できる公文書。

令和5年10月3日（火）

下田市産業振興課主催の中山間地域（箕作集落）関係者を対象とした「農地利用の将来を考える話し合い」開催。

中山間の対象となっている区域は大きく分けて3区域（箕作上・中・下の3区域でインターチェンジから下田・松崎行き方面にあるのは箕作下区域のみ）ですが、それぞれ地権者・耕作者の状況は異なることが判明。下田市は箕作中区域と箕作下区域を地域活性化と称する事業（現状具体的安はなし）用地に転用したい意向とのことですが前述の事情を説明し今回未出席の関係者も含めて自身の農地での耕作継続性や具体的転用希望の有無など確認すべきと主張しました。市側は意向調査を今年度中に行い、これを元に再度の話し合いを設定するとのこと。

また、仮に箕作下区域全域を中山間から外した場合、市が具体的設計や予算措置を完了し用地買収が完了するまでの間、これまで耕作してもらった耕作者に代わって地権者自ら維持管理を続けていかなければならなくなることから、この負担について市としてどう考えているか聞いたところ、中山間に代わる市独自の補助を考えているとのこと。

令和5年10月10日（火）

下田市主催で稲梓地域住民を対象とした「市政・地区 車座座談会（地域の課題を中心とした懇談会）」が市長出席の下、開催される。

意見交換の冒頭では市の指名で区長が市側の意図する施設整備要求（稲梓地域のためを超えて松崎町や河津町のためとまで言って忖度）をさも住民の意見であるかのように代弁し、予想どおり、市によるアリバイ作りの儀式状態に。

これを受け市長からは「個人的には」との前提ではあるもののようやく道の駅という具体策が明らかにされた。

令和5年12月14日（木）

令和5年8月25日から公募していた下田市による下田北（仮）IC周辺まちづくり基本計画策定業務委託のプロポーザル募集結果が応募者がなく不調だったことが判明。通常は応募者がある程度複数見込んで募集するものであり異例。真相は闇。

令和6年1月1日（月）

能登半島地震が発生。高規格道路で結ばれ防災道の駅となっている能登空港敷地内の防災道の駅で、道路の寸断により約500人が孤立。命の72時間で救助拠点として機能せず。11日になってようやく自衛隊輸送機の離発着が可能となり、27日に一般旅客機の運行が再開。

同じような地理的条件の伊豆半島においても天城区間の高規格道路が未整備では半島南端の賀茂地域の孤立は必然とも言え、箕作に防災道の駅を整備しても東日本大震災の時のほぼ無傷の東北自動車道が72時間以内に沿岸市町へのルートを確認した「くしの歯作戦」が中山間地においては機能せず、まして防災道の駅自体が孤立しかねない証左となった。下田市の限られた予算において、生活用水の確保、水洗トイレや循環型シャワーの配備など孤立を前提とした地区ごとの避難環境の充実こそ最優先である。

令和6年3月12日（火）

下田市が令和6年2月に実施した箕作地区における「農地利用の意向に関するアンケート」の集計結果を説明し、中山間関係者と話し合い。

下田市が縦貫道工事発生土で埋め立てを狙っている箕作中の縦貫道西側（インターを降りて河津に戻る方面）は売却意向はゼロで耕作継続が14筆、無回答未回収が6筆であった。

一方、箕作下（インター東側：インターを降りて下田市市街地や松崎方面への交差点側）においては売却したいとの意向が一番多かったが、耕作継続の意向も少なからずあった。

なお、アンケートには開発予定地となった場合に農地を手放すかという問いもあったが、場所ごとの結果は明らかにされていないものの、箕作中において筆者農地は手放さないと明言しており、どうしてもというならば事業認定を得て収用するよう改めて伝えた。

また、下田市においてはインター周辺での開発を検討中ということもあり中山間交付金の前提となる箕作農地に関する地域計画策定を保留したいとの申し出があり、箕作下地区での売却意向などもあることから（次年度からの交付金の要望期限である）秋までの保留を了承し、（中山間の要望期限に間に合わなかったなどの）騙し討ちはやめるよう念を押した。

さらに市の開発計画進捗の都合で不利益が生じるケース（市が買収するまでの農地や用排水路等の維持管理が交付金が出ないことで出来なくなるなどの不都合など）での市単独の手当てを要請。

＜文責：鈴木浩伸＞