

第 19 回静岡県事業認定審議会会議録

日 時	令和 5 年 2 月 10 日（金） 午後 1 時 30 分から午後 3 時 30 分まで
場 所	静岡市葵区追手町 9 番 6 号 静岡県庁別館 2 階第三会議室 A, B
出席者 職・氏名	<p>【委員】（会長・会長代理以外は五十音順）</p> <p>西原 純（静岡大学名誉教授）〔会長〕</p> <p>米谷壽代（静岡大学人文社会科学部准教授）〔会長代理〕</p> <p>伊吹裕子（静岡県立大学食品栄養科学部教授）</p> <p>坂野史子（弁護士）</p> <p>鈴木良則（（一社）静岡県経営者協会専務理事）</p> <p>中澤博志（静岡理工科大学理工学部教授）</p> <p>中島忠男（（株）静岡新聞社編集局専任局長兼論説委員長）</p> <p>【事務局】（静岡県職員）</p> <p>交通基盤部長、建設経済局長、公共用地課長、公共用地課員</p>
議 題	<p>1 会長及び会長職務代理者の選任</p> <p>2 土地収用法、静岡県事業認定審議会の概要</p> <p>3 全国及び県内の事業認定の状況</p> <p>4 事例研究</p>
配付資料	<p>資料 1 第 19 回 静岡県事業認定審議会 委員名簿</p> <p>資料 2－1 土地収用法の概要</p> <p>資料 2－2 静岡県事業認定審議会</p> <p>資料 3－1 全国の事業認定の状況</p> <p>資料 3－2 県内の事業認定の状況</p> <p>資料 4 事例研究「道の駅」整備事業</p>

1 会長及び会長職務代理者の選任

静岡県事業認定審議会条例第 3 条及び静岡県事業認定審議会運営規程第 2 条に基づき、会長及び会長職務代理者の選任を行った。

会長は、委員の互選（指名推薦）により、西原委員に決定した。また、会長職務代理者は、西原会長の指名により、米谷委員に決定した。

2 土地収用法、静岡県事業認定審議会の概要

資料 2－1 及び資料 2－2 により、土地収用法の概要及び静岡県事業認定審議会について、事務局から説明。

（委員）知事認定事業は、都道府県の域を超えない民間事業が対象とされているが、どういった事業があるのか。例えば電力事業などは含まれるのか。

（事務局）完全に県内だけで完結する電力事業があるなら、知事認定の対象に含まれると考え

られるが、実際には、送電等で他県にまたがる事業がほとんどのため、その場合は大臣認定となる。ここでいう民間事業とは、民間の保育施設や、医療施設などを想定してもらおうとよいと思う。

- (委員) その場合、審査の2号要件として挙げられている「起業者の意思と能力」について、地方公共団体ならば、議会の審議を受け、予算確保がされていれば満たすと考えられることが多いとして、民間企業の場合はどのように判断するのか。
- (事務局) 基本的には、起業者が事業を最後までやり遂げられる体制が整っているか、ということ審査するため、そのために必要な予算が全て確保できる目処が立っているかや、人員が十分に確保され、事業が行える体制が整っているか、経営状態に問題はないかなど、提出された資料を元に判断する。
- (委員) 4つの審査要件のうち、特に審議会で審議対象にされることが多いのは、3号要件と4号要件ということだが、それはつまり、1号要件や2号要件が満たしていることは前提になっているということか。
- (事務局) 認定にあたっては、全ての要件を満たすことが必要だが、1号・2号要件については、起業者から提出された資料の記載を見れば、要件を満たしているかどうか、認定庁でも比較的判断しやすいが、3号・4号については、環境への影響等、専門家の見解がないと判断が難しい要件であるため、審議会で重要なポイントになる傾向がある。その意味では、1号・2号要件は申請に至るまでに満たしていることが前提といえる。
- (委員) 1号・2号要件については、認定庁で判断を出すということか。
- (事務局) 勿論、反対の意見書の中で、1号・2号要件に対して適合性を疑う意見が示されれば、審議会で審議の対象となる。ただ、その場合にも、3号・4号に比べれば、資料に基づいて適否の判断を下しやすいということである。
- (委員) 3号要件について、得られるマイナスの利益と失われる利益の線引きについて説明してほしい。これは、前者が「新たに発生する問題」、後者が「元々あったもので、失われる可能性があるもの」、という認識でよいのか。
- (事務局) そのとおりである。言い換えるならば、「事業を行わなければ生まれなかった問題」というのは、「得られるマイナスの利益」に分類される。ただ、確かにこの2つの項目は明確な線引きが難しいため、実際に審議会が開催された場合は、分類について審議会委員の中で話し合いながら整理していく流れになると考えられる。
- (委員) 3号要件の考え方(得られる利益(+・-)と失われる利益)については、根拠となる法律などはあるのか。
- (事務局) 国土交通省の土地収用管理室が、考え方の指針を示しているため、それを参考に考えている。
- (委員) では、特に考え方について参考になる裁判例などはないか。
- (事務局) 過去に、事業を進めていった結果、新たな文化財が見つかり、事業が中止になった事例や、事業認定を受けた事業でも、事業認定取消訴訟が起こされ、その中で、失われる利益の価値が認められ、事業認定が取消になった例がある。こういった事例を通して、判断の基準が形成されたと言える。
- (委員) のちのち裁判で争うことになった際、過去の判決などを主張の根拠にできないとい

うのは、なかなか大変だと思う。

3 全国及び県内の事業認定の状況

資料3-1及び資料3-2により、全国及び県内の事業認定の状況について、事務局から説明。

(委員) 事業認定の件数に対して、公聴会や事業認定審議会が開催される回数が全国的にもまれな理由について説明がほしい。

(事務局) 資料3-2の申請目的を見ていただくと、ほとんどが「税金対策」となっている。これは、事業認定を取得した公共事業のために、土地を提供した土地所有者が、補償金について、税の控除を受けられる制度のことである。つまり、この税金対策目的の申請の場合、土地所有者は、起業者が事業認定さえ取得してくれば、用地交渉に応じる姿勢を見せており、事業自体に反対しているわけではないため、公聴会の開催や反対意見書の提出がない。また、もう一つの目的として記載されている「農振除外」についても、事業認定を取得することで、農地を宅地等に地目変更が可能になるという制度を活用するものであり、土地の強制収用を目的としたものではない。

(委員) では、実際の審議会が開かれるような強制的な土地収用を目的とする申請とは、異なるものと認識してよいか。

(事務局) 認定庁としては、いかなる目的であっても、認定の審査基準を変えることなく厳しく行っている。ただし、実際に審議会が開かれる可能性という点で見ると、税控除を目的とした申請では、審議会に発展することは少ないと言える。

(委員) 地権者が税控除を受けることを目的とした申請が多いということは、「本当は事業に反対なところもあるが、控除を受けられるなら妥協する」という地権者もいるのではないかと思う。その場合、法律で決められたことなので、仕方がないことだとは思いますが、公益性のある事業を認定するという、本来の制度趣旨からずれているように感じる。

(事務局) 全国的に見ても、この税控除を目的とした申請が多くを占めているという現状に対し、実際に認定庁の側からも問題を指摘する声は上がっており、毎年の国土交通省からの調査に対し、多くの都道府県から、制度のあり方を疑問視する回答が提出されている。ただし、国が新たな見解を示さない限り、制度を変えることは難しい。

4 事例研究「道の駅」整備事業

資料4により、「道の駅」整備事業に関する事業計画の概要、反対意見書の内容、事業認定の要件への適合性等について、事務局から説明。

具体例を通じ、事業認定制度全体に対する意見、質問を求めた。

(委員) まず、起業地の選定ありきで、公益性の説明を後付けした計画を立てる起業者もいると思う。その場合、公正な審査はできるのか。例えば、防災機能をもった施設を設置するとして、災害にも様々な種類があり、一種類の災害しか考慮していない防災施設では、複合的な災害が発生した場合に、機能を十分に発揮できない可能性があるのではないか。

- (事務局) 確かに、公益性についての説明は、様々な側面から判断する必要がある。防災については当然、可能な限り安全性の高い起業地を選定すべきだが、あらゆる災害に対応できる起業地が周辺にない場合や、他の公益性との調整を図る必要がある場合は、一種類の災害対応のみを想定した機能になってしまう可能性はあると思う。
- (委員) 道の駅の運営を指定管理者が行うことあるというが、発災時の防災施設としての指揮も指定管理者が執るのか。
- (事務局) 一般的に、道の駅の指定管理者は、通常の施設の経営を任されるものと認識してもらいたい。道の駅が、自治体から災害時の避難施設に指定された場合、発災後の指揮は自治体が執ると考えて差し支えない。
- (委員) 従来的な道の駅というと、郊外や人口の少ない地域で、自動車の運転手の休憩所を兼ねた、地域の特産品を販売しているような施設のイメージがあった。研究事例はかなり人口の多い地域の街中にあるように見えるが、研究事例のような道の駅は多いのか。
- (事務局) 道の駅に求められる要素は、地域によって異なる。国土交通省の作成した資料によれば、元々必須とされた「休憩機能」「情報発信機能」「地域連携機能」の他に、「道の駅第3ステージ」として「海外プロモーションの強化」「防災機能」「住民生活支援」といった新しい機能を持つ道の駅の新設を推奨している。道の駅の性格は多様化していると考えられる。
- (委員) そういった機能を果たす施設は、道の駅でなくてもよいのではないか。特に、経済効果的な観点からすると、公ではなく民に任せる方が、利益は生まれると思う。
- (事務局) まず、道の駅の設置基準については、一定の間隔毎に設置することが望ましいという見解が国土交通省から示されている。また、道の駅に今後求められる機能のうち、子育て支援を始めとするような、地域センター機能は、営利を求めるものと異なるため、民間企業に完全に委託することはなかなか難しい。加えて、近年増えている「地域交流センター」も、道の駅第3ステージの新しい機能にあるような要素をもつ施設だが、自動車運転手のための休憩施設は、道の駅独自のものといえる。道の駅を作るか、地域交流センターを作るかは、周辺の道路状況等を考慮して、起業者である自治体が判断しているものと考えられる。
- (委員) 道の駅を作るということは、周辺の交通量も増えるため、治安の悪化や公害の対策については十分に検討が必要な項目であると思う。また、将来長く需要のある施設なのかどうかという観点からも、公益性の検討は行っていく必要があると思った。
- (事務局) そのとおりである。住民の年齢層や人口増加率から、事業の公益性を発揮できる期間を考慮することも重要と言える。
- (委員) 起業者である自治体には、周辺の商業施設とのバランスをうまくとっていくことが求められると思う。
- (委員) 交通量や利用者見込み数などの、公益性を説明する調査資料は、いつ時点のものを提出するか、定めはあるのか。
- (事務局) 審査にあたり判断材料とする以上、実情に即していない時点で作成された資料は適切とは言えないため、できるだけ新しい資料の提出を求めることになる。
- (委員) 自治体が起業者の場合、総合計画が定められた上で、その実現のために個別の事業

があると認識している。その場合、事業認定審議会としては、ある程度総合計画の実現というところに沿って意見を述べるべきなのか、それとも、完全に第三者の立場で総合的に判断しなければいけないのか、わからない。というのも、総合的な判断が必要な場合、内容が更に専門的になり、委員だけでは判断できないことも多いのではないかと思う。

- (事務局) まず、審議会の場においては、追加で専門的な知識を持つ方を含め参考人を呼ぶことが可能である。次に、審議会の開催は一度限りである必要はないため、まず一度開催し、その中で、追加で必要な資料が出てきた場合は、起業者に用意を求め、二回目の開催時に提出させることも可能である。同様に、一回目の審議会で、得られるマイナスの利益の内容など、起業者の調査・検討が不十分であるという見解が示されれば、起業者に対し、追加の調査・対応を求めることも可能である。
- (委員) 制度趣旨の説明の際にも、少し話があったと思うが、市町の総合計画自体については特に意見は述べないという認識で良いか。
- (事務局) 基本的には、市町の総合計画に定められた目標を公益性の内容と捉え、申請事業がその公益性を実現できる計画になっているかどうかを審査するという認識をさせていただきたい。
- (委員) 今の時代、環境保護の意識が非常に高まっている。少しでも環境に悪影響を与えるような事業については、慎重な判断が必要だと感じる。起業者の調査内容に不足を感じた場合はどうすればよいか。
- (事務局) 審議会の中で、起業者の提出してきたデータの信憑性への疑問や、資料の不足が指摘された場合は、その意見をもって、起業者に追加の対応、資料提出を求め、その内容を再度審議会を確認する。それをもってしても、環境への影響、つまり失われる利益が公益性よりも大きいという最終的な結論になることも十分あり得る。

令和5年2月10日