

意見書及び公聴会における主な反対意見の要旨と当該意見に対する事業認定庁の見解

- 意見書の提出総数 1通
- 公聴会における公述人の公述 10組(起業者を含む。)

【高速自動車国道東九州自動車道新設工事(椎田南IC(仮称)から宇佐IC(仮称))等】

		意見書及び公述の要旨	認定庁の見解
事業計画 (公益性)	①	東九州自動車道(椎田南IC(仮称)から宇佐IC(仮称)間。以下「本件区間」という。)ができて、沿線が活性化するのか、農産物等の輸送で有料の高速道路を使うことになるのか、16分の時間短縮でどれだけの影響があるのか疑問がある。	本件事業の完成により、既に供用済み又は供用予定の一般国道10号(椎田道路・宇佐別府道路)、東九州自動車道の他の区間等と一体となって、本件区間の沿線と、九州地方の各都市とを結ぶ広域的な高速交通ネットワークが形成され、自動車交通の高速化・定時性の確保による広域的な利便性の向上、物流の効率化等に寄与すると認められる。
事業計画 (交通量)	①	高齢化社会となれば、高速道路の利用は減少し、鉄道利用が増える。 トラック輸送より海上輸送のほうが大量に運べ安価である。自動車工場からの出荷は海運が使われており、その他の輸送手段の検討が不十分である。	道路計画、環境影響予測、費用便益分析等の基となる交通量は、将来交通需要推計に基づくものである。将来交通需要推計においては、将来の人口・GDP等により推計された全輸送機関(自動車、鉄道、海運等)の延べ利用人数や輸送トン数に自動車の分担率を乗じるなどして、将来の交通量が推計されており、本件区間の計画交通量についても、自動車と他の輸送手段との分担状況を考慮したものとなっている。
	②	計画交通量は、事業計画書では9900台、平成23年度の事業再評価では6400～8200台、新規事業採択時には7900～9400台と大きく異なり、計画交通量の推計は仮定的で当てにならない。 人口の減少・高齢化が進み、交通量も減少傾向にある中で、起業者が想定する9900台の交通量は極めて過大である。	事業計画書に記載されている計画交通量9900台は、平成21年3月に公表された「費用便益比(B/C)の点検結果」における本件区間の計画交通量(7000～9900台)の最大値であり、道路設計等の基礎となるものである。このほか、本件区間の計画交通量については、本件事業認定申請後の平成24年1月に公表された「事業再評価」では6400～8200台、平成18年3月に公表された「新規事業採択時評価」では7900～9400台と、推計年度、算出に用いられた将来交通需要推計等の違いにより増減が生じているが、いずれもその時点における最新のデータ等により推計されたものであり、事業認定に関する判断は、その最新の数値も踏まえて行っている。
	③	椎田道路の有料区間の利用は1日当たり5500台、宇佐別府道路も6000台程度であり、その間の本件区間については、バイパス利用ばかりであると仮定し、6000台を基準に将来予測すべきであり、利用は間違いなく減少する。	
	④	平成23年度の事業再評価では、今回の整備によって、本件区間に7000台の交通量が生じると推計し、国道10号線から3500台、大分自動車道から200台、県道中津豊前線から400台が流入することになっているが、流入する数字の根拠が不明である。また、残り2900台がどこから来るのかわからない。	本件区間の整備により周辺道路から転換する交通量をみるのであれば、左記のような推計交通量(「平均値・代表的な値」)に関する数値の比較でなく、道路状況等に応じて他の道路を含めた個別の推計交通量による比較等が適当と考えられる。 例えば、本件区間整備後の椎田南IC(仮称)から豊前IC(仮称)間の推計交通量は8200台であり、近接する一般国道10号から7100台、県道中津豊前線から400台の交通量が転換するなど推計されている。 なお、左記の数値は、事業再評価における本件事業の費用便益比(B/C)の算出に係る一資料に記載されている推計交通量に関するものであり、本件区間の7000台のほか、周辺道路(一般国道10号等)の推計交通量は、各道路内の「平均値・代表的な値」とされている。

		意見書及び公述の要旨	認定庁の見解
事業計画 (費用便 益比)	①	国は本件区間のB/Cを1.3としているが、交通量が減少していること、費用にアクセス道路等の地元負担、将来の4車線化費用等が計上されていないことなどから、B/Cは1.0を切るのではないか。	平成24年1月に公表された事業再評価における本件事業の費用便益比(B/C)は1.4であり、本件事業による総便益が総費用を上回っている。この数値は、暫定施工(2車線)を前提として、現時点における最新のデータ等に基づき、一般的な手法により算出されている。なお、アクセス道路の新設、本件区間の4車線化については、必要に応じ別途、事業評価等を行うべきものと考えられる。
事業計画 (採算性)	①	高速道路があれば便利であるが、便利さのみでいらないものをつくって、後にツケを回すと、そのツケは国民の税金で支払うことになる。	高速道路については、平成17年の旧日本道路公団等の民営化により、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構(以下「機構」という。)が高速道路に係る資産及び債務を一体的に管理している。 機構は、全国路線網に係る高速道路の建設、管理及び料金徴収を行う西日本高速道路株式会社等(以下「高速道路会社」という。)が高速道路資産の貸付けを受けて支払う貸付料により、上記民営化後45年以内にその債務を返済できるよう、引き受ける債務の限度額、貸付料の額等に関する協定を各高速道路会社と締結しており、本件事業だけでなく、全国路線網に係る高速道路全体の収支を算出して、将来の採算見通しが立てられている。

		意見書及び公述の要旨	認定庁の見解
事業計画 (ルート)	①	山すそルートは、現在ある椎田道路の無料区間を代わりに使い、そこから山側に急に曲がり、山すそを通っていくルートであり、集落を避けて計画され、盛土切土量が少なく、当局ルートの958億円に対し、約450億円で建設できる。	<p>本件区間のルート等については、走行の安全性、周辺の地形・土地利用状況、市街地等からのアクセス・利便性等を考慮したものであり、都市計画法が定める手続に則り、地元説明会等の開催、都市計画案の公告・縦覧、住民等からの意見書提出のほか、山側にルート変更を求める意見等も踏まえ、都市計画地方審議会での審議が行われ、福岡県区間は平成11年12月、大分県区間は同年11月に都市計画決定されている。</p> <p>本件事業の事業計画については、上記のとおり都市計画決定されたものと、車線数等を除き、基本的内容について整合し、また、既に供用されている自動車専用道路である椎田道路(起点側)と宇佐別府道路(終点側)との間を、既存の公共施設等を避けながら、できるだけ最短距離で結ぶルートであることなどから合理的であると認められる。</p> <p>なお、参考までに付言すると、左記の「山すそルート」については、都市計画手続等により多様な観点からの検討を踏まえたものではなく、さらに付言すると、本件事業のルートよりも、最小曲線半径は小さく、最急縦断勾配が大きいとされていることなどから、高速道路の設計上、より望ましいものとは言い難い。</p> <p>また、「椎田道路の無料区間」(以下「一般道区間」という。)を転用し、提案者の所有地を回避する形としているが、道路規格等が異なるだけでなく、既に供用され、周辺地区からの出入りや歩行者等の通行が可能となっている一般道区間の転用は困難である。</p> <p>その事業費についても、積算の前提となる道路構造等に対する考え方、設計・積算の精度が異なることから、本件事業と比較し難しいものであると考えられる。</p>
	②	<p>山すそルートは、人家が少なく、小さな山と谷を通るルートであり、低盛土として高盛土の環境被害をなくすだけでなく、建設コストも安くできる。</p> <p>「山すそルート」の低コスト要因は、</p> <p>(1)山を通すため、用地単価が格安である</p> <p>(2)切盛土工における土量が少ない、土の運搬距離が短い</p> <p>(3)高架橋の橋桁を安価な鉄とコンクリートでできたRC(鉄筋コンクリート)製にした</p> <p>(4)インターチェンジを既存の椎田道路や国道212号に直結させるため、アクセス道路の建設が不要で市街地に近い</p> <p>(5)人家が少ないので、附帯工事が少ないことであり、今からでもルート変更した方が得である。</p>	
	③	まず、当局ルートをとめる。最大の公共事業の高速道路の激安モデルにより、数十兆円の節約ができる。	
事業計画 (代替案との比較)	①	土地収用法第20条を援用すると、事業認定では、山すそルートを含む代替案が検討されなければならないが、当局ルートが代替案に比べ優位であることが証明されない限り事業認定を行ってはならないことになる。	事業認定に当たり、代替案の比較検討は、土地収用法上必ず求められるものではなく、都市計画決定に係る事業は、事業の内容等につき実質的な検討が行われていると考えられることから、本件事業のように事業計画が基本的内容について都市計画と整合しており、計画決定時と大幅に事情が変わっていない場合には、基本的に代替案との比較を要するものではないと考えられる。
事業計画 (都市計画との整合性)	①	起業者は事業計画書において、現時点の都市計画と事業認定申請の内容が不整合であるとしているが、前提となる都市計画を先に変更してから事業認定をすべきである。	本件事業の事業計画は、基本的内容について都市計画と整合しており、また、起業者は、暫定施工に伴う車線数(2車線)など一部の不整合箇所について福岡県及び大分県の都市計画担当部局と協議を行い、暫定施工段階の都市計画変更手続は必要としない旨を確認している。

		意見書及び公述の要旨	認定庁の見解
事業計画 (地域分断)	①	高速道路ができると、盛土等により集落が分断される。	本件事業計画においては、盛土について既存の交差道路との立体交差等を考慮した高さとしており、関係行政機関や地元と協議のうえ、現道との交差部にボックスカルバートを設置するなど、本件区間の沿線における車両、歩行者等の往来が確保されるようにしている。
環境 (大気質・騒音)	①	人口が多い平野部を高速道路が通ると、騒音が大きな苦痛となり、排気ガスがアレルギーを誘発するなど、子育てによくない。 高速道路により迷惑をかける地域に、国は金を出して遮音壁を設置すべき。	平成11年11月に福岡県知事及び大分県知事が実施した環境影響評価の結果によると、大気質、騒音等について環境基準等を満足すると評価されている。 また、起業者が任意で実施した環境影響評価の照査においても、大気質、騒音等について環境基準等を満足するとされていることから、遮音壁の設置は計画されていない。
環境 (日照・通風・景観)	①	当局ルートでは遮音壁の設置が考慮されていないが、盛土の上に遮音壁等が設置されると、電柱の高さに達する。日照、通風等の被害、周辺の景観への影響は明らかである。	本件事業計画においては、上記の理由により遮音壁の設置は計画されておらず、盛土について既存の交差道路との立体交差等を考慮した高さとしている。 日照について、起業者は、日照被害が懸念される場合は、必要な調査を行うとしている。なお、参考までに付言すると、一般的に、道路施設の設置に起因する日陰による損害等の発生が確実に予見される場合には事業損失として費用負担の対象となりうるものとされている。 通風について、起業者が実施した盛土による風速変化のシミュレーション結果によれば、盛土の風下で風速の低下がみられるが、その影響は少ないとされている。 景観について、起業者は、道路の緑化について関係行政機関や地元と協議を行い、周辺の景観との調和にも配慮することとしている。
環境 (地下水)	①	大規模な切土により、地下水脈が分断されるなど、農園の存亡にかかわる。	起業者は、水枯渇等が懸念される場合は、必要な調査を行うとしている。なお、参考までに付言すると、一般的に、工事の施工に起因し、水枯渇等の損害等の発生が確実に予見される場合には事業損失として費用負担の対象となりうるものとされている。
起業者 (地権者への説明)	①	起業者は、地権者に補償や事業の内容について十分な説明等をしていない。	起業者は、本件事業を進めるに当たり、測量調査、用地説明、工事開始等の各段階において、地権者や地域住民に対する説明会を開催するなどしている。なお、起業者は、本件事業認定申請に当たり、平成23年11月に事業説明会を開催している。

		意見書及び公述の要旨	認定庁の見解
起業者 (工事の 不正)	①	<p>当局ルート of 盛土量が51万立方メートル不足することが私達の計測で明らかになったが、起業者は、割高な購入土を買うことの発覚をおそれ、設計では暫定2車線の切土幅であるのに実際には完成4車線幅で切土して賄おうとするなど、切土盛土工で腐敗が野放しとなっている。</p>	<p>起業者が機構との協定変更時(平成23年)に行った、詳細設計に基づく精査によれば、本件事業の盛土量及び切土量は均衡が図られている。なお、付加車線の設置等に伴うものを除き、基本的に2車線分の切土工事を行う計画としている。</p> <p>高架橋について、起業者は、上部工形式の選定に当たり、各高速道路会社が用いている設計要領等に基づき、橋脚の設置間隔や施工条件等を考慮し、鋼橋とした場合には、箱型断面桁の1箇所以外はI型断面鋼板桁を採用し、コンクリート橋とした場合には、PC(プレストレストコンクリート)構造の1箇所以外はPRC(プレストレスト鉄筋コンクリート)構造を採用している。</p> <p>また、本件事業の事業費内訳書等においては、インターチェンジを含む用地の取得に伴う費用は用地費及び補償費に、インターチェンジの工事費用は連絡等施設費に、本線の工事費用は、土工費、トンネル費、橋費等に計上されている。</p> <p>いずれにせよ、左記の事由をもって談合その他の不正が行われているとは言えないと考えられる。</p>
	②	<p>当局ルート of 高架橋では、橋桁に高価な鋼箱式やPC(プレストレストコンクリート)製のものを使用している。低価格のRC(鉄筋コンクリート)製の橋桁を使う山すそルートを採用しないのは、メーカーが事前談合により最大の利益を上げるためである。</p>	
	③	<p>インターチェンジの建設費についても、本線と切り離され、わかりにくい別勘定になっており、談合等の疑惑が考えられる。</p>	
その他 (事業の 進め方)	①	<p>建設費の高い高速道路を当初の計画通りにつくるのは、税金の無駄遣いである。改めて本件事業の事業計画について検証を行う必要があるのではないか。</p>	<p>事業認定庁は、事業認定申請について、土地収用法第20条各号の要件を満たしているかどうかを審査し、事業認定の可否を判断している。なお、起業者は、平成23年11月に社外の有識者からなる事業評価監視委員会による本件事業の再評価を行っており、本件事業継続の方針が了承されている。</p>
	②	<p>時代に合った公共工事のあり方を考えるべき。規制緩和、権限委譲等により地方が活性化する。高速道路建設も地方に移管すべきである。</p>	
その他 (統計の 評価)	①	<p>起業者は事業計画書において、鹿児島県を除き東九州地方の自動車保有台数は年々増加傾向にあるとしているが、伸び率は小さく、全国で見れば平成19年以降減少傾向にあり、むしろ減少傾向が始まろうとしていると考えられるべき。</p> <p>旅客地域流動調査等は標本調査で精度が低いとされており、全国でなく九州の状況を把握するために用いるのは問題がある。</p>	<p>事業計画書では、福岡県、大分県、宮崎県の自動車保有台数について、平成19年と22年の3月末現在の統計値を引用して年々増加傾向としているが、平成24年3月末現在の統計値でも引き続き若干の増加がみられる。</p> <p>自動車に係る旅客・貨物地域流動調査のデータについては、地域又は品目を細分化すると精度が低くなることから、事業計画書にある東九州地方分を合計した数値のように、可能な限り地域及び品目を統合したものを利用するなどの注意が必要とされている。</p>