

一般国道155号改築工事（豊田南バイパス・愛知県豊田市美山町三丁目地内から同市東新町五丁目地内まで）に係る公聴会

日 時 平成20年3月14日（金） （1日目）

17:30 ～ 20:30

平成20年3月15日（土） （2日目）

10:00 ～ 13:00

場 所 愛知県豊田市 「豊田産業文化センター」

一般国道155号改築工事（豊田南バイパス・愛知県豊田市美山町三丁目地内から同市東新町五丁目地内まで）に係る公聴会（1日目）

【議長】 定刻になりましたので、ただいまから一般国道155号改築工事（豊田南バイパス・愛知県豊田市美山町三丁目地内から同市東新町五丁目地内まで）に関する事業認定申請に係る公聴会を開催します。

私は本日の議長を務めます国土交通省総合政策局土地収用管理室長の内藤と申します。よろしく願いいたします。

本公聴会は、土地収用法第23条第1項の規定に基づき、平成19年11月26日付で起業者代理人である中部地方整備局長から申請がありました事業の認定の申請について開催するものでありまして、今後、事業認定庁として当該申請に係る事業の認定に関する判断をするに当たり、勘案すべき情報を収集することを目的とするものであります。

なお、本公聴会の開催に当たっての注意事項等につきましては、国土交通大臣決定としてあらかじめ公聴会開催実施要領として制定したものにに基づき、国土交通省ホームページに掲載しました開催案内に記載しておりますが、本日、会場受付にてお配りいたしました整理券の裏面にも記載しておりますので、ご一読いただき遵守されるようお願いいたします。

これを遵守いただけない場合には、議長または議長補助者より退場を命じることがあります。また、状況によってはやむを得ず公聴会を打ち切らざるを得ないこともありますので、あらかじめご了承ください。

それでは、まず最初に、本件事業の起業者代理人に公述をしていただきます。起業者代理人の中部地方整備局名四国道事務所の青山秀樹さん、多田孝さん、田中慎次さんは壇上にお上がりになり、公述人席にお着きください。

なお、公聴会次第に記載がございます田中一能さんは、身内のご不幸のため多田孝さんと交代しておりますので、ご了承ください。

（公述人登壇）

【議長】 現在の時刻は17時33分です。起業者の公述開始時刻は17時35分となっておりますので、30分後の18時05分までに公述を終了されるようお願いいたします。なお、この時刻までに終了されない場合には、公述の中止を命ずることとなります。プロ

ジェクターを使用しますので、少し照明を落とします。

【起業者（青山）】 ただいま紹介いただきました、私は……。

【議長】 まだです。まだです、議長が許可をしてから発言してください。

公述開始時刻となりましたので、公述を開始してください。

【起業者（青山）】 私は公述人の国土交通省中部地方整備局長金井の代理人であります国土交通省中部地方整備局名四国道事務所で副所長をしております青山と申します。よろしく願いいたします。

以下、座って説明させていただきますので、よろしく願いいたします。

本日の公聴会では、一般国道155号改築工事、豊田南バイパスのうち、愛知県豊田市美山町三丁目地内から同市東新町五丁目地内までの区間につきまして、これまでの事業の経緯、事業の目的及び内容等につきまして説明し、この事業が土地収用法第20条の各号要件を満たしていることを公述してまいります。

以降、本件事業を豊田南バイパスと呼んで説明をいたしたいと思えます。

これから説明させていただく内容は、ごらんのとおりでございます。

まず、1点目といたしまして事業の経緯、2点目として事業の必要性和整備効果、3点目としまして事業概要、4点目、環境対策、5点目、工事の進捗状況ということでございます。

一般国道155号は、愛知県常滑市を起点といたしまして、名古屋都心から約20から30キロメートル圏に位置する都市を環状に経由し、名古屋市から放射状に伸びる一般国道1号、19号、22号、23号、41号及び153号等の主要な幹線道路と接続して、名古屋周辺の都市を連結し、相互の経済圏の緊密化を図るとともに、名古屋圏の一体的発展に寄与する主要幹線道路でございます。

一般国道155号が通過する豊田市は、東名高速道路、伊勢湾岸自動車道及び東海環状自動車道を通じて全国と結ばれ、155号以外にも153号、248号、301号及び419号、並びに、県道力石名古屋線などの主要幹線道路が集中する交通の要衝でございます。

本日、公述いたします豊田南バイパスの事業区間は、ごらんの概要図の赤字で示された総延長12.9キロメートルの区間のうち、未整備区間を除く豊田市駒場町向金地内から同市東新町五丁目地内までの延長約9.2キロメートルを全体計画区間といたしまして、このうち、豊田市美山町三丁目地内の県道豊田安城線美山町交差点から同市東新町五丁目

地内の一般国道153号豊田西バイパス接続部までの延長約1.1キロメートルの区間を対象区間とするもので、ごらんの概要図の赤色の部分、これでございます。

以降、本説明では全体計画区間の延長約9.2キロメートルに対応する一般国道155号を現道と呼んで説明をいたします。

豊田南バイパスは、慢性化している現道の交通混雑の緩和を図るとともに、アクセス道路としての機能を発揮させ、増大する交通需要にも対応し、もって地域経済の発展に寄与することを目的に計画されたものでございます。

続きまして、これまでの事業経緯について説明をいたします。

豊田南バイパスの全体計画区間、延長約9.2キロメートルにつきましては、昭和39年8月に都市計画決定がなされた後、昭和48年3月に対象区間を含む豊田市逢妻町までの区間について、都市計画変更がなされております。その後、国の直轄事業として昭和48年度に事業化し、最初の用地買収は昭和50年度に着手しております。

また、事業の進捗状況ですが、昭和58年度から工事に着手いたしまして、昭和63年1月から順次工事を始め、現在までに延長約9.1キロメートル、全体計画案の約9割を供用しております。今後、対象区間については、平成22年度暫定供用の目標に向け工事を進めてまいります。

対象区間の用地取得の状況といたしましては、昭和62年度から用地取得の協議を開始し、平成20年3月1日現在で用地取得率96%、土地所有者及び関係人55名のうち、既に53名の用地買収を完了しているところでございます。

一方、豊田南バイパスの早期完成を願い、衣浦豊田道路建設促進協議会などの促進団体が発足しており、現在これらの促進団体より豊田南バイパスの早期完成に向けての要望活動等が実施されており、豊田南バイパスの整備に係る意見書が豊田市議会において可決されるなど、沿線住民及び自治体の豊田南バイパスへの早期完成に寄せる期待は大きいものがございます。

これらのことを踏まえまして、起業者は平成19年1月30日に土地収用法第15条の14に基づき説明会を開催し、同年11月26日に国土交通大臣あてに事業の認定を申請行いました。

続きまして、事業の必要性和整備効果について説明をさせていただきたいと思っております。

現道は豊田市における道路網の骨格をなす主要幹線道路でございますが、豊田市上挙母四丁目から同市平芝町一丁目までの区間におきましては、最小、車道幅員が6.8メートル

ルという2車線道路があり、朝夕の通勤、通学の時間帯は生活交通と物流交通とそれらの通過交通が相まって慢性的な交通渋滞が発生し、住民生活、経済活動に多大な影響を与えているところでございます。

また、こちらは起業者が平成19年10月に撮影いたしました写真でございますが、現道及び周辺道路におきまして、ごらんとおり各所で渋滞を確認しております。

また、現道における交通事故につきましても起業者が調査、取りまとめたものでございますが、全体、過去3年間で221件もの人身事故が発生しておる状況です。

次に、豊田市における平成15年度末の自動車保有台数は、愛知県統計年報によると27万7,000台となっており、この値は11年度末の26万3,000台から5%増加するという増加傾向にございます。

また、本年1月1日現在時点での豊田市の人口は同じく愛知県の統計資料によりますと約42万人となっており、5年ごとに行われる国勢調査の結果を見ても増加傾向が続いております。加えて、自動車工業の発展等によりまして現道の自動車交通量は今後もますます増加することが予想されます。

そのような中、豊田南バイパスが完成すれば、中心市街地には用事のない通過交通が豊田南バイパスを利用するようになり、地域内の生活交通と分散が図られるため、現道の交通渋滞が緩和されることはもとより、交通安全性の確保も図られます。また、これにより、周辺幹線道路の交通渋滞の緩和も見込まれるものでございます。

さらに、将来的には豊田南バイパスと一般国道153号豊田北バイパスが整備されますと、東名自動車道、伊勢湾岸自動車道及び東海環状自動車道が直結されることになり、高速道路へのアクセス性も向上することになります。

また、豊田南バイパスの整備により所要時間の短縮が見込まれます。まず左側の図、例えば豊田市駒場町から豊田市役所までの所要時間が短縮され、豊田市内における陸上輸送力の増強、車両走行経費の削減などが期待できます。

同じように、右側に示しましたものは20年1月に郊外に移転された豊田厚生病院、これまでの所要時間を比較いたしますとこれにおきましても短縮が図られ、救急医療施設への搬送時間の短縮による救急救命率の向上が期待されるところでございます。

さらに、現道の交通渋滞の緩和は沿道の環境面におきましても効果が期待されるものでございます。このグラフは走行速度と浮遊粒子状物質、それから、窒素酸化物、二酸化炭素の排出量をイメージしたグラフでございます。一般的に走行速度が上がるごとに自動車

排出ガスの量が下がるという傾向がごらんいただけるかと思えます。現在、現道や周辺幹線道路におきまして発生している交通渋滞が豊田南バイパスの整備により緩和され、自動車の走行速度が向上することで、各自動車から排出される排出ガスの削減が期待されるところでございます。

続きまして、幹線区間の計画概要を説明いたします。

対象区間であります豊田市美山町三丁目地内から同市東新町五丁目地内までの1.1キロメートルの区間につきましては、全体計画区間において平成42年度に見込まれる自動車交通量4万7,900台を円滑に処理し、地域の主要幹線道路として高速かつ安全に運転を可能とするために、主要な交差道路は立体交差とし、道路構造令に基づく第3種第1級の規格により、車線数を4車線、設計速度を時速80キロメートルとするバイパス道路を適切に設計しております。

対象区間は、沿線に住宅等がありますので本線との出入り口を確保する必要がありますが、本線構造が地形的制約から堀割構造となるため沿線と高低差が生じ車両の出入りができなくなるため、本線に並行して副道を設置することとしております。さらに、良好な道路交通環境及び沿道における良好な生活環境を確保するため、歩行者及び自転車を自動車交通から分離して、自転車歩行者道を設けることとしております。

拡大図の①でございますが、県道豊田安城線側のものでございますけれども、具体的な構造としましては、本線は南側の県道豊田安城線の下をくぐる立体交差となるため、豊田南バイパスは堀割構造となります。

県道豊田安城線との行き来はランプを用いて行います。堀割構造のため、沿道からの直接本線に乗り入れができませんので、両側の副道を介して沿道からの出入りをしていただくものでございます。

次に、②の拡大図は、一般国道153号側のものでございます。こちらも本線は北側の一般国道153号線の下をくぐる立体交差となるわけですが、こちらもランプを設け、153号と行き来が可能です。なお、本線と交差する市道が遮断される箇所につきましては、副道と横断道路の設置により、これまでの機能を確保する計画としております。また、沿線にあります池につきましては道路で必要な部分を埋め立てる、そういう計画といたしております。

次、ごらんの標準横断図は県道豊田安城線との交差部分のものでございますが、対象区間におきましては道路整備の技術基準である道路構造令に基づき、第3種第1級の規格に

より、車道等の一般部18.25メートルとその両側に5メートルの副道及び3.5メートルの自転車歩行者道を設置いたします。また、交差点付近では本線に並行して幅員8メートルのランプを設置いたします。

なお、豊田南バイパスの路線の選定に当たりましては、既存の家屋連担地域、及び、公共施設の回避、沿道開発の促進、周辺道路網との整合性、道路の線型や勾配、構造物等の技術的条件などを勘案し決定しており、道路の基本構造は都市計画で決められております。

引き続きまして、豊田南バイパスの対象区間における環境保全対策について説明をいたします。

対象区間におきましては、環境影響評価法の方針に基づき、任意で平成5年度から大気質、騒音、振動、動物、植物、生態系及び景観の項目について現地調査を行っており、環境基本法に基づく基準等に照らして対策を講じる必要がある場合は環境基準等に満足するための対策を講じることといたしております。

まず、大気でございますが、道路の供用時におきましては、図の①中日新聞付近、以下合計4カ所で予測を行っております。これらがまず二酸化窒素、浮遊粒子状物質のそれぞれの環境基準となっており、こちらはごらんいただいたとおりでございます。

これらの基準に基づきまして、最新の知見に基づきまして、自動車の走行にかかわる二酸化窒素の予測値は最大で0.04ppm、浮遊粒子状物質の予測値は最大で1立法メートル当たり0.082ミリグラムであり、それぞれ決められた基準以下となり、環境保全目標を達成できると予測しております。

次に、騒音について、ございます。騒音についても同様に4カ所で測定をしております。道路を走行する自動車からの騒音につきましては、道路の端部、道路端と背後地でそれぞれ予測を行いました。道路端とは道路用地と隣接する土地との境界線のことです。また、背後地とは道路の道路端から20メートル以上離れた地点、このことを指してございます。

騒音に係る環境基準におきましては、道路端と背後地では適用される基準値が異なります。そのため、道路端は幹線道路に近接する空間に対する基準値を適用し、背後地はC地域のうち車線を有する道路に面する地域に関する基準値を適用しております。

これらが今申し上げたところでございますが、まず音の目安について、この右下に書いてあるもので音の目安が書いてございますが、音の大きさをまずあらわす単位はデシベル、こういうものでございますが、普通の会話は60デシベル、また、静かな事務所では40

デシベル程度と言われております。

それで、対象区間で適用される基準値は道路端で昼間70デシベル以下、あと、夜間では同じく65デシベル以下、同じく背後地では昼間65デシベル、夜間60デシベル以下と定められているところでございます。

同じく、最近の知見を用いまして予測をしておるところですが、それとあわせて、必要に応じ遮音壁を設置することとしております。この結果、予測値は官民境界においては最大で70デシベル、夜間は最大65デシベル、同じく、官民境界から20メートル離れた地点におきましては昼間最大で65デシベル、夜間最大で60デシベルであり、いずれも環境基準を満たすこととなります。

また、これとは別にタイヤと路面の接地に発生する騒音や反射音、こういうものを低減できる効果のある排水性舗装というものもあわせて採用することといたしております。

次に振動でございます。これも同じように4カ所で予測を行っております。これも同じように基準値が書いてあります。右下には同じく振動の目安値が書いてございます。こういうものでございます。同じように、これに基づきまして予測をしたわけでございますが、予測は昼間最大で52デシベル、夜間最大で48デシベルでありまして、道路交通振動の要請限度以下となり、環境保全目標を達成できる予測となっております。

次に、動物、植物について説明をいたします。

こちらの表は18年度の調査実施時期をまとめたものでございます。公述対象区間におきましては、平成18年度の現地調査の結果、動物、植物全部で801種類が確認されております。実際に確認された主なものはこの書いた主な動植物に記載したとおりでございます。

次、鳥類につきましては法律等で指定されておる重要な種のみさご、オオタカの2種類を確認しております。みさご、オオタカの猛禽類につきましては当地域での飛翔を確認しておりますが、道路予定地内において営巣は確認されておりません。また、繁殖地からの距離も十分離れており、影響はないものと考えております。今後も学識経験者等の指導、助言をいただき、調査を行ってまいります。

昆虫類、クモ類ではヒメタイコウチを確認しております。移設等を行い、生息の保存に努めてまいります。

また、植物においては環境省レッドリストの準絶滅危惧として掲載されているシデコブシ、及び、愛知県版のレッドデータブックにおきます準絶滅危惧として掲載されているウ

キシバの生育が確認されましたが、移植等の措置を講じることで環境保全について適切な配慮をいたしていきたいと思っております。

その他の項目では、法律でされておる重要な種は確認されておりません。

次に、景観についてでございます。

豊田南バイパス周辺におきましては市街地である主要な環境資源は存在しませんが、地域内において主要な眺望点である美山ふれあい橋からの眺望について、周辺環境に配慮した構造物及び道路附属物の色彩を採用しており、法面の緑化などに努めることから、道路の存在が眺望、景観に与える影響は少ないと予測しております。

次に、公述区間の工事の進捗についてご説明します。

美山交差点付近につきましては、県道豊田安城線の下をくぐるトンネルを築造する工事を平成19年3月に工事契約し、現在、地下をくぐる掘削のための地中連続壁の施工をしております。

豊田南バイパスの建設に伴い、つけかえが必要となる本地側のつけかえ部分の工事につきましては、今のとは別に19年8月に工事契約をいたしまして、現在、横断部分の管渠工事を完了しております。あわせて、道路敷地予定地内におきます構造物基礎の撤去作業をほぼ完了しておりますが、この工事におきましては騒音が発生いたしますので、あらかじめ工事用遮音パネルを設置いたしまして周辺地域への環境対策を講じた上で工事を進めておるところでございます。

対象区間におきましては、文化財保護法による周知の埋蔵文化財は存在いたしません、事業の実施に当たりましては、施工状況の確認、及び、埋蔵文化財が発見された場合の記録等の保全措置を講じることを愛知県教育委員会と確認をしておるところでございます。

以上、公述対象区間における豊田南バイパスの事業の目的と内容について説明をいたしました。

当該事業は、土地収用法第3条第1号に該当する事業であること、起業者が当該事業を遂行する十分な意思と能力を有していること、当該事業計画が土地の適正かつ合理的な利用に寄与すること、土地を収用し、または、使用する公益上の必要があることから、土地収用法第20条各号の要件を、すべてに該当しております。また、豊田南バイパスの供用に対する期待にこたえるためにも、事業の円滑な推進が必要であり、できる限り早期に事業認定がなされることを希望いたします。

以上で、起業者の公述を終わらせていただきます。ありがとうございました。

【議長】 どうもありがとうございました。降壇してください。

(公述人降壇)

【議長】 次の公述は、公述人、愛知県保険医協会公害対策部事務局、今井美恵さんからいただくこととし、18時05分から開始します。

愛知県保険医協会公害対策部事務局、今井美恵さん、適宜壇上にお上がりになり、公述の準備をお願いします。

(公述人登壇)

【議長】 現在の時刻が18時03分ですので、18時05分から公述を開始し、30分後の18時35分までに公述を終了されるようお願いいたします。なお、この時刻までに終了されない場合には、公述の中止を命ずることとなります。

プロジェクターを使用しますので、少し照明を落とします。

公述開始時刻となりましたので、公述を開始してください。

【公述人（今井）】 愛知県保険医協会の事務局をしています今井と申します。

南バイパスの事業認定に関しての意見を述べさせていただきます。座らせていただいて、お話しさせていただきます。よろしく申し上げます。

愛知県保険医協会は、県内の医師や歯科医師でつくる任意の団体です。住民の健康を守るという立場から、環境問題とか、あと、公害の問題に関しても関心を持っているんならうというふうな公害の問題に関して取り組んでおります。

今回、事業認定が申請されています豊田南バイパスについては、環境への影響や、池が埋め立てられるということで心配であるという住民の声を聞きまして、2007年の1月に現地調査を行うなどしてまいりました。今回はそういうふうな調査の中身や、また、このバイパスに関しての意見を話させていただきたいと思います。

これは2007年1月27日に現地調査を行ったときの様子です。現地を訪れまして、中日新聞の前から新池の方面や、また、割目池のほうなどを現地の方に案内をしてもらいながら、説明を聞きながら計画についてお話を伺いました。

これは愛知県保険医協会の新聞で保険医新聞というのがございますけれども、こちらで現地調査の様子を報道させていただいた紙面になります。当日参加しました公害部員の報告として、当協会の新聞に載せてこの問題について報道をさせていただきました。

これは当日訪れたところの上空から見た計画道路の写真ですけれども、国道事務所様のホームページから引用させていただいております。割目池のほうからちょうどのぞいたと

きに建物などが見えましたが、その部分をどういうふうに通っているのかというのを示した図であると思われます。ちょっと池のほうは写っていないんですけども、池のほうも少しかぶる形を通っているというのが写真で見てわかりました。マンションなどの建物が見えるということで、参加された先生からもそういうふうな住宅の中を道路が通るということで、やはり健康への影響とか住環境への影響が心配であるというような意見も出されておりました。

これは先ほど事業者の方が報告されていたのでいいかと思えますけれども、大気質の環境予測を4カ所で予測をされたというところで、それぞれ環境の基準を満たすという予測がクリアをして問題がないということが報告をされております。

これも先ほどの報告であります。騒音に関する予測で、それぞれ4カ所で昼間と夜間に分けて予測をしたというのと、あと、ほぼ環境基準を満たすという予測がされているというお話が先ほどもありましたが、環境基準を満たすというお話がありました。

これは環境基準ですけれども、二酸化窒素の環境基準です。この環境基準についてですけれども、以前は0.02ppm以下という基準だったのがですね、1978年に0.04から0.06ppmと変えられています。ですから、先ほど示された0.04から0.06ppmというのは現行の環境基準ということで問題はないんですけども、以前はそういうふうにもっと厳しい基準であったのが、1978年に変えられているということです。

こういうふうに基準が緩和されている経緯がありますが、二酸化窒素のこの基準については1978年に緩和されましたけれども、ただし書きとして、ゾーン内、あるいは、0.04ppm以下の地域は原則として環境基準の水準の維持、または、大きく上回らないようにということで、0.04から0.06の中でもできるだけ現状維持をするようにというふうなただし書きがされています。

これはぜんそく被患率と二酸化窒素の濃度を示した図です。この資料は協会の全国保険医団体連合会という全国の保険医協会の団体がございますが、そちらの機関誌の『月間保団連』というところで2007年1月に載せられた資料です。この表はちょっとわかりづらくて説明が必要ですが、二酸化窒素の濃度が年平均で0.02ppmを超えた場合にぜんそくの被患率が5%を超えているというふうな特徴があるのと、やはりNO₂の濃度が上がるにつれてぜんそくにかかる児童が増えているという図です。

ちょっと説明をさせていただきますと、このNO₂の年平均値というのはppbというので示されていますが、これを環境基準のppmに直すと20ppbは0.02ppmになります。さ

らに、その表の中で年平均値ということで平均値で示されておりますけれども、この平均値は大体50%の値ですが、環境基準は98%の値で評価するということになっています。つまり、1年のうちで高い日の上から2%の数字は除いた部分で評価をするということになるんですけれども、表の平均値を環境基準の98%値に直すと大体年平均値を2倍すると環境基準として評価する環境基準値になると思われま

す。それから考えますと、表の中の20ppbというのは環境基準の下限值になる0.04ppmということになりますので、この表で示されているのは環境基準の下限値を超えるとぜんそくの発症も高くなる可能性があるということです。ですから、先ほど評価の予測のところ

で大体最高で0.04ppmということだったんですけれども、やはりそれでも二酸化窒素の濃度が上がるにつれてぜんそくのかかる率も高くなるということで、こういうふうな健康の影響を考えた場合に、先ほど基準値のただし書きでできるだけその濃度をですね、維持するようにということで、現状維持をしていくということが大切であると思われま

す。これは騒音の環境基準です。先ほども説明がございましたけれども、騒音の環境基準については一般の地域と道路に面する地域、幹線道路に近接する空間でそれぞれ基準値が違います。ですので、一般地域と道路が計画された場合のその道路の近接、幹線道路に近接する部分、あるいは、道路に面する部分というのはまたそれぞれ環境の基準自体が変わってきます。

これは道路に面する地域の環境基準です。一般地域はAとBの地域では大体住宅を主にする地域ですけれども、昼間で55デシベル以下、夜間で45デシベル以下という数字になっております。C地域は住居とあわせて商業や工業の地域ということですが、こちらでの環境基準は昼間60デシベル、夜間は50デシベル以下となっております。例えば、一般地域であった場合は、道路が計画されるとこの道路に面する地域や、また、特例の地域ということで環境基準自体が変わってきます。幹線道路から20メートルの範囲は特例として昼間70デシベル、夜間が65デシベルとなっております。

豊田南バイパスの予測についても、この特例と道路に面する地域というのが当てはめて評価がされておりますが、1995年の国道43号線の騒音訴訟の最高裁判決でも65デシベル以上は距離に関係なく違法との判決が出ておりますが、基準自体は特例地域の昼間はそれを超える基準値が設定をされている状況です。

これは先ほども報告がありましたが、保全の対象となっている種ということで以下の種があるということですが、環境基準だけでははかれないそのような種の問題や地域の分断

の問題、あるいは、池を削るということで生態系への影響も心配をされています。部で調査をしたときも1月でしたが、多くの水鳥が飛んでいたりですね、そういうふうな環境がよいところだということを実感いたしました。

これは環境維持への対応をぜひしていただきたいということです。先ほどからの環境基準のことについてお話をさせていただきましたけれども、環境基準自体が歴史的に見た場合やはり緩くなってきたということや、騒音の問題などでも道路をつくる場合というのはやはり騒音の基準が甘いのではないかと考えております。

現状についての状況ということで、例えば騒音が幾らであるとかですね、大気の質がどうであるということもあわせてですね、できるだけやはり現状維持ということの対策を行ってほしいと思います。

ここは県道がないということで、道路がないところにバイパスを通すということですのでやはり影響はあると思いますけれども、それをできる限り現況を守るということで、まずは住民の不安に対応した対策をとっていただきたいと思います。

あと、現地調査をしたときに池の周りなどを歩きましたが、散歩道として多くの方が散歩されていたり、様子も伺えました。そういうふうな住民の憩いの場ともなっているものですので、ぜひ住環境をこのまま維持をしていただきたいと思います。

次に、バイパス道路の建設と渋滞緩和についてお話をさせていただきます。

道路建設が新たな交通需要を発生をして、長期的に見れば交通量が増えるとの専門家の指摘もございます。渋滞対策は必要と考えますが、まずは車の走行量をどうするのか、そのような政策の転換が必要ではないかと思っております。

これは一例なんですけれども、圏央道という東京のほうの環状線の一部の開通区間の図です。わかりづらいですけれども、真ん中を走っている太いのが圏央道です。その周りを一般国道として407号と16号が走っているという関係になります。

これはその圏央道の一部が開通したときに周りの並行して走っている一般道の交通量がどう変化をしたかという図です。わかりづらいので申しわけないですけれども、圏央道とほかの交通の道路を比べた場合、圏央道のほうは当然交通量が上がっておりますけれども、並行して走っている16号と407号についても交通量の変化を見た場合、16号のA地点というところが少し下がってはいるんですけれども、そのほかの交通量見た場合、横ばいか、むしろ、交通量が増えているという変化を示しています。つまり、道路が通った場合、便利になる分、そこを走る交通量も当然増えますし、そちらのほうに車も集まってき

ているということがわかると思います。

これは豊田市の公共交通基本計画というところの概要版からとった資料です。このアンケートの内容としましては、豊田市が2005年に行った豊田市市民意識調査の結果ということです。豊田市がごらんのとおり一番上になります。次が名古屋市、中京都市圏、東京都市圏の通勤目的で皆さんがどのような交通手段をとっているかという表です。

豊田市は一番上ですけれども、8割以上が車ということになります。これです。名古屋市の場合は44%、中京のほかの都市の場合は66%、東京の場合は31%ということに率としてなっておりますが、名古屋市のほぼ倍で、ほかの中京都市圏と比べても豊田市は、通勤の目的ですけれども、車を使う割合が非常に多いということです。

これは同じ豊田市の公共交通基本計画の概要版の資料ですけれども、各支所から豊田市の本庁に行くのに、どれくらいの、車で行った場合と公共交通を使った場合、どれくらいの差があるかということです。ごらんのとおりですけれども、車を使ったほうが明らかにどれも時間が短いということと、公共交通を使った場合は時間もお金もかかるという結果になっております。特に公共交通の場合は、バスや鉄道を乗り継いでいかなければならないということがこの資料ではわかると思います。

これは豊田市の市民に対してですけれども、意識調査をした場合の結果ですけれども、施策別の満足度と重要度の意識ということで表になっておりました。特に施策の中で重要度が高いというところで高いのは防災対策と、あと、鉄道やバスなどの公共交通の対策というのが高くありました。

満足度として低いというので、一番低いのが公共交通対策ということで、先ほども支所から本庁へ行くのにどれくらいの時間とお金がかかるのかという表がありましたけれども、そういう意味でも、暮らす上で公共交通というのが非常に不便であるということと、どうしてもそこから車でない移動を選択してしまっているというような状況があると思われれます。幹線道路の整備に関しては重要度はそれほど高くない状況になっておりますけれども、そういうところから見ても公共交通の対策が求められているというのがこの表でわかると思います。

特にほかの豊田市のこのアンケート調査の結果を見てましても、お年寄りになるほど移動に不便を感じている、車での移動に不便を感じているというような結果もございました。これからお年寄りも増えると思いますけれども、そういうことから、まちづくりとしてこのような公共交通の対策が求められていると思います。

渋滞対策としてバイパスを通すということは、やはり住んでいらっしゃる方の環境に対してや健康に対しての影響というのを心配もしますし、渋滞対策は必要であると考えておりますけれども、それをどのように解消していくのかというところでは、バイパスをまず通すことが優先ということではなくて、渋滞というのは道路の容量と車の走行量で決まるので、道路を増やすよりもむしろ車の走行をコントロールすることや、車をほかの移動手段、車で移動しなくてもほかの移動手段が選択できるようなまちづくりをしていくほうのほうに対策として必要であると思います。

緊急車両とか公共交通では当然できない部分があるので、代替できる手段がとれる場合はやはり車を使わなくてもよい移動というものもあるはずですから、そのようなまちづくりを行っていく必要があると思います。

土地収用をこの公共事業のために必要だというお話ですけれども、やはり個人の土地や住居を奪うという、公共のためとはいえ、そういうものですから、やはりそういうことに関しては拙速に進めるのではなくて、まずは住民の中でも不安に思っている方もいらっしゃるわけですから、そういうことも含めてきっちりと説明をして、渋滞対策についてはその沿道の方だけの問題とせずに、まちづくりの問題として解決をしてほしいと思います。

私たちは、バイパス計画については住民が不安がある以上は土地収用を行ってまで事業を拙速に進めないでほしいと思っております。

意見としては以上です。ありがとうございました。

【議長】 どうもありがとうございました。降壇してください。

(公述人降壇)

【議長】 次の公述は、公述人、江坂俊彦さん、加藤高弘さん、太田征夫さんからいただくこととし、18時35分から開始します。

公述人、江坂俊彦さん、加藤高弘さん、太田征夫さんは適宜壇上にお上がりになり、公述の準備をお願いします。

(公述人登壇)

【議長】 それでは、公述人、江坂俊彦さん、加藤高弘さん、太田征夫さんから公述をいただきます。

現在の時刻が18時30分ですので、18時35分から公述を開始し、30分後の19時05分までに公述を終了されるようお願いいたします。

なお、この時刻までに終了されない場合には、公述の中止を命ずることとなります。

プロジェクターを使用しますので、少し照明を落とします。公述時間まで少々お待ちください。

公述開始時刻となりましたので、公述を開始してください。

【公述人（太田）】 失礼します。私は平成18年度深田山自治区の区長を務めました太田征夫でございます。先ほど議長のほうからマサオと紹介をいただきましたが、正式にはユキオでございますので訂正をさせていただきます。

現在は66歳となり、地域のいろいろなグループの役員として日々努力しております。私は豊田南バイパスの開通を心待ちにしておりました一人として公述させていただきます。座ってさせていただきます。

私は昭和44年にこの深田山深田町四丁目に住居を構えまして、ちょうど画面の2つある黄色いほうの右側のほうに住んでおりますが、その当時から南バイパスがこの地域を通る計画があると聞いておりました。私のことになりますが、私の家内がちょうど碧南の出身でありましたので、いつ開通するのかと大変興味を持ったのもそのころでありました。

しかし、喜んでばかりおりません。その当時のことを思い出してみますと、ここに住んで農業を営んでみえる地主さんが、尊い土地を国に提供されて公共性の高い道路ができることに対して感謝の気持ちをいつまでも抱かねばならないと思っております。

道路ができるということは、そこに住んでみえる犠牲を払われる人たちがみえることを私は忘れてはおりません。私の住むこの地域は各企業に勤めるのに、私もそうでありましたが、通勤が大変便利な地域でありました。個人の住宅が盛んに建設され、全国から移住してみえる土地柄でもあります。私の友人も九州の出身であったり、東北がふるさとである友人ばかりであります。建設の計画がされてから、あれから思い出してみれば40年が経過しております。当時では予想もし得なかった交通量の多さに今私は悲鳴を上げているところでもあります。

今、国の財政事情が大変厳しい状況もよくわかっております。しかし、どうしても必要な道路はつくっていただきたい。南バイパスから北へ通じる北バイパス、私の住んでいる地域も豊田市の市民にとっても重要な道路と思っております。

しかし、40年待った成果がありまして、道路の建設の技術も非常によくなり、環境に配慮された道路が各地でできております。そんなことを思うとき、私の念願の夢でありました南バイパスの完成を待ち望んでおるものであります。

以上で私の意見を終わりますが、江坂のほうにかわります。

【公述人（江坂）】 私も座ったままで失礼をさせていただきます。

今、太田さんのほうからお話いただいたように、実は3人が区長の経験者でございます。右側の加藤さんが現職、太田さんが前、私とその前の区長でこの問題にずっと取り組んでまいりました。私は江坂俊彦と申し上げますが、本日は会場にもお越しをいただいております反対派の方々もお見えですけれども、私どもは地域の推進派の代表として公述をさせていただきますと思います。

この豊田南バイパスのスタートは昭和39年だと聞いております。昭和48年には事業化をされ、昭和50年から用地買収が始まり、多くの地主の方々が土地を請求をされ、33年以上が経過しております。その間、買収に応じた人方の残地の土地利用が計画がストップをしたままであります。全部の土地が買収された方々ばかりではありません。残地という問題がございます。開通計画が延びた影響を、協力された地主の方々が一番こうむっている、そのことをまず申し上げさせていただきますと思います。

私たちの地域住民も道路予定地にある墓地の移転も既に終了し、地区内の生活道路の計画もこのバイパスの開通が前提に計画を立ててまいりましたが、その計画も33年間、地域の環境整備の事業に大きな影響が出ています。私たち役員も今までに何回となく会議を重ねてまいりました。その計画の会議もその多くが無駄になってしまったわけでありまして。頑張っただけの先輩諸兄のためにも、予定路線の早期開通が望まれるところでございます。

平成15年に豊田インターまでバイパスが開通しましたが、この地区にとっては非常に迷惑な現状になっております。私も当時の区長として、開通式をインター周辺でやりたいという建設省のお話もいただきましたんですけれども、とてもじゃないからと言ってお断りをした経緯もございます。

現状、まさしく私が心配したとおりであります。今、高速道路を豊田インターから出る車と、碧南、刈谷方面から来る車とあわせて、朝夕のラッシュは大変な状況であります。私もインター近くに住んでおりますけれども、自宅から出るにも大変なことであります。それほどこのインターまでの開通をしたことが非常に多くの影響を与えることも事実であります。一刻も早い計画推進を願うものであります。

既に予定路線の開通を前提にいろんな豊田市の設備が設置をされているわけでありまして。豊田公設市場、あるいは、先ほども出てまいりましたけれども、豊田厚生病院等の施

設は既に完成しております。そのアクセス道路としての開通が待たれるところであります。また、私も区長のときに、私どもが住んでいる地域で逢妻のコミュニティセンターの建て替え工事も相談がありまして、私も地元の区長として、距離はいいけれども、バイパスの沿線上に作ってくれる、という要望を出して、今現在がバイパスの路線上に計画が進んでおります。

そういったことのように、155の南バイパスの開通にあわせた計画が既にあちらこちらで先行して進んでおります。このことをあわせて、一刻も早い155南バイパスの開通、南バイパスだけではなくて、もっと北へ伸びていただいで、そういったカーウェイの問題等も含めて一刻も早い実現を心から切望する一人でございます。

私の意見としては以上でございますので、次に渡します。

【公述人（加藤）】 失礼します。前、お二人が前区長、前々区長ということで公述をされました。私は今、この東名高速道路の豊田インター、あるいは、隣接する155号南バイパス、あるいは、県道豊田安城線等が集中する地域の深田山自治区の区長を仰せつかっておる者でございます。

ということで、難しい数字や理論的なことではなくて、現実の問題として賛成の立場で公述をさせていただきます。座って述べさせていただきますので、よろしくをお願いします。

私たちの自治区は深田町、柿本町、美山町、田中町、上丘町の一部、聖心町の一部という非常に広範な地域で、約2,900世帯、8,000人の人たちが生活を営んでおります。また、自治区内に法人区費を払っていただいでおる事業所も130余りある、そういう地域でございます。

そして、先ほどお話がありましたように、公共交通機関が十分でないこの地域の交通手段は自動車中心であります。自動車社会を反映している現状は私の家でも例外ではございません。農業を営んでいる私たち夫婦で、レジャー用、あるいは、買い物用、作業用の3台の車を所有し、子供、サラリーマン長男夫婦も通勤用、そして、家庭用と大人4人で車を5台持っていないと日常生活が円滑にできない、そういうような現状でございます。

そういう立場を踏まえて、南バイパス建設推進の意見を述べさせていただきます。

まず、地域発展の立場から道路のあり方をですね、3つの視点から私は考えました。第1は、地域の発展の現状を道路問題から考えてみようということでもあります。歴史を振り返って、私の住むこの深田山地区というのは、自分が小学生のころは約70世帯の大部分の方が農業で生活をしておりました。ところが、産業構造の激変、あるいは、東名高速道

路の開通によって、自動車産業中心の町に変身をしてきたのであります。世界のトヨタ自動車と言われるようになった現在、工場群がこの地域に集中しております。また、当然のことではありますが、関連する中小規模の工場もたくさんございます。完成した自動車や部品を運ぶ物流の拠点となる運輸関係の物流基地も増加する一方であります。

現在の道路網では産業用の車両、あるいは、工場への通勤者の交通手段が自家用車に頼っている以上、朝夕のラッシュ時間には幹線道路のみならず生活道路まで渋滞が起り、地域住民が迷惑を受け、困惑しているのが現状でございます。極端な例ですが、先ほど江坂が言いましたように、自分の家から車が出せないと、こんなような声を多数聞いております。また、予想される東海大地震等大災害を考えたときに、緊急車両等の通行に支障が出ると、これは大きな問題であろうと思います。

2つ目に、幹線道路と主要地方道を整備して通過車両の流れをスムーズにして経済効果を高めてほしいということが言えます。南は碧南臨海工業地帯から高浜市、刈谷市、知立市、豊田市を經由して、東海環状、いわゆるマグロードに接続し、西三河から岐阜県へ伸びるであろうこの155号南バイパスに対する地域住民の期待はまことに大きいものがございます。

この開通は、一例述べた問題を少しは解消してくれると、そういう期待を抱かせるものであります。また、途中には伊勢湾岸道路、豊田南インターがあり、東名豊田インターとも連動して地域発展に大きな効果をもたらすものと考えます。

さらに、環境問題を考えるときに、自動車の出す排気ガスの問題が考えられます。渋滞している自動車から排出される二酸化炭素は空気を汚し、地球温暖化の一因にもなっております。アイドリング時間増加は燃費を悪くし、高騰している貴重なガソリンの無駄使いにもつながっております。また、時間を気にするドライバーのいらいらは交通事故の増加にもつながるのではないかと心配をいたします。当面は国道155号南バイパスの国道153号までの開通によって、こうした問題も多少は解決されるのではないかと期待をしております。

3番目に、交通渋滞の解決は通過車両の流れをよくしないとだめである、そういう認識でございます。私たちの深田山自治区の現状は、人間でいえば南バイパス、あるいは、東名インターからの自動車と、周辺県道から合流する車で豊田安城線、あるいは、地区内の市道へつながるところは動脈瘤のような状態を示し、瀕死の状態であるといってもいいかと思えます。何とかこの状況を打破しない限り、私たち地区の住民の悩みは解決しないと

いう思いを日々持つておるものでございます。当然ではあります、東名インターから出てくる車両というのが県外ナンバー、あるいは、名古屋、尾張、小牧ナンバー等通過車両が大半を占め、道路の渋滞を巻き起こしておるとというのが私たちの素直な感想でございます。

以上、3点から、私は一刻も早い南バイパスの国道153まで、少なくとも計画どおり早く推進していただくことを期待しておるものであります。

以上で私の公述を終わらせていただきます。ありがとうございました。

【議長】 どうもありがとうございました。また、太田様、お名前を呼び間違えまして大変失礼いたしました。

降壇してください。

(公述人降壇)

【議長】 次の公述は、公述人、増田榮子さんからいただくこととし、19時10分より開始します。それまでの間は休憩といたします。

増田榮子さんは19時05分ころになりましたら、議長が指示をします、その指示を受けて壇上にお上がりになり、公述の準備をお願いします。また、公述人からは起業者との質疑の希望がありますので、起業者代理人は同時刻に議長が指示をします、その指示を受けて壇上にお上がりになり、起業者席にお着きください。

それでは、19時10分まで休憩といたします。

(休 憩)

【議長】 公述人による公述を再開します。

次の公述は、公述人、増田榮子さんからいただくこととし、19時10分から開始します。公述人、増田榮子さんは適宜壇上にお上がりになり、公述の準備をお願いします。また、公述人からは起業者との質疑の希望がありますので、起業者代理人も適宜壇上にお上がりになり、起業者席にお着きください。

(公述人・起業者登壇)

現在の時刻が19時07分ですので、19時10分から公述を開始し、30分後の19時40分までに公述を終了されるようお願いいたします。なお、この時刻までに終了されない場合には、公述の中止を命ずることとなります。

【議長】 公述開始時刻となりましたので、公述を開始してください。

【公述人(増田)】 私は豊田市柿本町の増田榮子です。

きょうはこういうところでお話するのは初めてなものですからすごく緊張しているんですけども、これからの子供たちを育てる環境として、環境がどういうものかということで私はこの場に皆さんに話しなきゃいけないかなと思って出させていただきました。

話はもう皆先ほどの方たちのような難しいことは私は言えませんが、本当にもう子供を育てた主婦の立場、母親の立場からこの道路問題について30年間携わってきたものですので、よろしく願いいたします。座って発言させていただきますので、お願いいたします。

きょうこの文書を先に読ませていただく前に、私が豊田市に転居してきました一番豊田市で好きだった言葉、ここで皆さんに、ご存じの方も多と思いますけれども、発言させていただきます。豊田市民の誓いです。

「わたくしたちは、七州をのぞむ美しい山河にかこまれ、輝かしい衣の里の歴史と伝統をうけつぎながら、明日に向かって伸びゆく豊田市の市民です」。1番、これが好きなんです。ね。「緑をはぐくみ、川を大切に、豊かな自然を愛しましょう」。この言葉を聞いたときに、私は知立市から来たんですけども、豊田市に来て間違いなかった、すばらしい市だと思って感動してこの言葉をいつも手元に置いております。

これから意見言います。

豊田南バイパス事業の環境問題。

この地域は、トヨタ自動車の工場を結ぶための道路が多数あります。唯一、豊田南バイパスで今度埋めることになる八幡池、そして、削ることになる新池は水辺と緑のあるほっとする場所です。自生する植物では、先ほどもいろいろ発表がありましたけれども、カキツバタ、アシ、ハナショウブ、サギソウ、フトイ、コウホネ、サワギキョウと、鳥類ではホウハジロ、ヒドリガモ、チュウサギ、カワセミ、ウグイス、ウグイスが今年も2月の下旬から鳴き声が聞こえております。池の中には希少な魚、カメがいるということを愛知学泉大学のヤベ先生から聞いております。

車いすの老夫婦のお二人さんは遠いところには行けませんが、風のないときにはこの池の周りの散歩によく来ますと、ご主人の車いすを押している婦人が言っていました。散歩の老人、子供連れの婦人、親子連れの人々の周りには、カモたちが泳いで群がってきます。とっても和やかな光景です。人々の憩いの場になっています。

私も30年前、知立市からこの地に転居して子供4人、今、成人していますが、この池の周りを一緒に走り、遊び、虫とりをして子育てをしました。子供を育てるのに最高の地

と自負しています。

2007年1月3日の中日新聞で、自然の英知をうたった愛・地球博の理念継承のため、愛知県は長久手会場跡地内に環境学習の活動拠点となる万博公園にもりの学舎、まなびやを3月に開設するとありました。そのとき、私はとても感動しましたが、その場所まで出掛けなくても、すぐそばに今ある小さな自然を後の子供たちに残すことも県や国の大事な仕事ではないでしょうか。ぜひほんの一握りのこの地域に残された小さな自然を大切にしたい気持ちをおわかり願いたいと思います。

豊田市は車の町として全国、世界で知られています。そういう町としてふさわしい高度な技術を使って、トンネル式にして、池、そのほか自然を残す方法も考えてください。日本で初めての池の下の道路をつくり、世界のトヨタにふさわしい道路を考えてください。そして、道路づくりをするなら、正しい森づくりの宮脇昭先生を交えて、ボランティアで木を植えて、小さな森をつくりながらの道路づくりを提案したいと思います。

ここまでの文章の中で質問が2点ございますけれども、よろしいでしょうか。

【議長】 どうぞ。

【公述人（増田）】 今、私がこの中で発表しましたトンネル式ですね、今、40階も50階もあるビルの中でも地下鉄の走る世の中ですので、池とかそういう自然環境を残したままトンネル式を考えてもらいたいと思いますけれども、いかがでございましょうか。やっぱり豊田の産業から考えますと、道路はどうしてもと言われるようでしたら、これからの日本をつくっていく子供たちに歩いて行ける自然を残していただきたいと思いますので、そのまま、地形上から考えてでも、153号線のバイパスまでは、本当に向こうはどうせ低くなりますので、私のつたない考えかもしれないですけれども、お考えはいかがでございましょうか。お願いします。

【議長】 起業者、お答えください。

【起業者（多田）】 はい。トンネル式の検討ができないかということでよろしいでしょうか。

【公述人（増田）】 はい。

【起業者（多田）】 豊田南バイパスは高速道路とは違って、地域の主要な幹線道路と連絡をする必要がある道路として作っております。トンネル構造にいたしますとそういった道路との接続が不可能という形になることから、トンネル構造というのは考えられないということに、考えてはおりません。

【議長】 今のお答えについて、公述人、いかがでございましょうか。

【公述人（増田）】 地域の中の道路と言いましたけれども、そういう大きな道路の中に子供たちがすっと入れるようなわけではないですから、やはり私たちに考えますと、通過道路になると思うんですよ。先ほどの皆さんのご意見でもありましたけれども、とにかくどこそまで真っすぐにバイパスとしての活用をしたいということですので、今ここでは即答は無理かと思えますけれども、考えていただきたいと思えます。

【議長】 起業者、今の質問についていかがですか。

【起業者（青山）】 繰り返しの答えになるかもしれませんが、オールトンネルでいくということは地域の方、深田山地区とっていいのかどうかはありますけれども、地域の方ができずにすべてトンネルということならあり得るのかもしれませんが、道路の性格上、いわゆるインター線、もしくは、先ほど申しました豊田西バイパス、こういうところと接続を可能としつつ、構造とするということがまず前提にあり得るかと思えます。そういったしますと、オールトンネルということにはあり得ない。

ただし、現在でもインター線、並びに、豊田西バイパスのところは、何をもってトンネル構造というかは別として、立体交差のトンネルとしておるところでございしますので、地域の豊田南バイパスの利用形態と構造等をあわせると今の形となると、こういうふうに思っておる次第でございします。

以上です。

【議長】 今のお答えについて、公述人、いかがでございしますか。

【公述人（増田）】 それはもうそこで結構です。

次に質問にかわりたいと思えます。よろしいですか。

【議長】 どうぞ。

【公述人（増田）】 はい。2番目ですけれども、森づくりの宮脇先生ですね、日本でも一番だと思えますけれども、外国まで植樹に行っておられます。自然環境の宮脇先生や、自然環境の植物、鳥類、魚類等の専門家の先生方を道路をつくる上で参加させていただきたいと思えますが、いかがですか。

【議長】 起業者、お答えください。

【起業者（多田）】 はい。我々は東海環状自動車道をはじめ、多くの道路整備を行ってきております。そういった中で、地域の環境と整合を図った道路整備の事例もたくさんあります。そういった事例で培った知見がたくさんありますので、今回の事業に対しての

自然環境の保全に対して、こういった知見を踏まえて、専門技術者の方の意見を聞きながら、起業者が保全の方針とか対策について技術的な判断をしていくというふうに考えております。

したがって、現時点で専門家の方々の意見をただちに聞くということは考えておりません。

【議長】 今のお答えについて、公述人、いかがですか。

【公述人（増田）】 そうしたら、地区に、もしそのまま計画が実行されるということになれば、そういうふうに進めていただきたいと思います。よろしく願いいたします。

それで、質問はこれで終わりますけれども、あと、短いんですけども、1つ、私、読ませていただきたい文章がありますが、よろしいでしょうか。

【議長】 公述の要旨に記載してあることと関係あることでございますか。

【公述人（増田）】 はい、関係あります。

【議長】 結構です。

【公述人（増田）】 よろしく願います。

平成19年4月30日、「中日春秋」、中日新聞のコラムですね、読ませていただきたいと思います。

司馬史観と言われる歴史観がある。作家の司馬遼太郎さんが鳥の目で歴史を俯瞰し、小説や批評などを書いていたことを端的に言いあらわしている。長い作家活動の中で、司馬さんは一度だけ昭和史の小説に取り組む。テーマは昭和14年、日本の関東軍がソ連軍と軍事衝突し、大敗北したノモンハン事件。でも、取材だけで終わる。

編集者として司馬さんを知る作家の半藤一利さんは、著書『清張さんと司馬さん』で理由を推理している。答えは、過去の作品の主人公にある。例えば坂本龍馬も土方歳三も河井継之助も、さわやかな快男児。司馬さんは限らない親愛感と懐かしさを込めて書く。

ノモンハン事件になると、霸道と出世欲しか頭のない参謀たちと、書くことを通じて長期間つき合うことになる。その気になるとは思えない。司馬さんは、終戦を戦車第一連隊の少尉として栃木県で迎えた。米上陸部隊を迎撃する任務で、大本營の参謀から、直接邪魔になる邦人はひき殺しても構わんと言われる。この命令も書かない決断に影響しているかもしれない。

きのうは、緑の日を改めた昭和の日だった。法律では昭和を省みて国の将来に思いをいたす日と規定される。司馬さんが生きていれば、何と思うだろう。

半藤さんが司馬さんと最後に会った日、自然をこれ以上壊さないこと、そうしなければ、子孫に顔向けができないと憂えていたという。自然を愛する心があれば、あの時代に戻ることはないとの思いが込められている気がする。

この文章と、この間のイージス艦衝突事件と何か豊田南バイパスのつくり方と重なるような気がするの私だけでしょうか。

これで私の公述は終わります。ありがとうございました。

【議長】 どうもありがとうございました。降壇してください。

(公述人・起業者降壇)

【議長】 次の公述は公述人、光岡保之さん、奥村勲さん、光岡隆夫さんからいただくこととし、19時30分から開始します。

公述人、光岡保之さん、奥村勲さん、光岡隆夫さんは適宜壇上にお上がりになり、公述の準備をお願いします。

(公述人登壇)

【議長】 現在の時刻が19時27分ですので、19時30分から公述を開始し、30分後の20時00分までに公述を終了されるようお願いいたします。なお、この時刻までに終了されない場合には、公述の中止を命ずることとなります。

プロジェクターを使用しますので、少し照明を落とします。

【議長】 公述開始時刻となりましたので、公述を開始してください。

【公述人(光岡隆夫)】 じゃあ、最初に私、光岡から自己紹介をさせていただきながら説明させていただきます。

私は生まれてから60年強、ずっと豊田市逢妻地区の本地新田というところに住んでいる光岡隆夫と申します。現在は会社勤務をするかたわら、本地新田自治区の副区長を仰せつかっております。

国道155号、豊田南バイパスの工事対象となる区民の一人として賛成意見を述べたいと思います。

私からは、1つ、地域を通る道路の状況、2つ目で、豊田南バイパス事業における渋滞緩和、3つ目としまして、豊田南バイパス事業における安全性向上についてお話しさせていただきます。

豊田はご承知のとおり、近年というんですか、自動車産業を中心に栄えた町で、自動車を保有していないと生活できがたい地域でもあります。我々本地新田自治区には約1,8

00人の方々がお住まいになっておられます。この方々が、生活、あるいは、経済活動を支えている道路が4本あります。1本目は国道153号バイパス、2本目が県道宮上知立線、3本目が市道の洗足深田山線、4本目が7時から8時半の間、一般車両通行禁止規制のかかる郷中線という4本であります。

ちょっとこの前のパワーポイントを見ていただきたいんですけど、ちょうど本地新田というのはですね、真ん中にちょうど茶系で本地新田と書いてありますけれども、その下にはですね、国道153号線が左からですね、右のほうへずっと横に流れております。それから、知立宮上線というのは左手下からずっと右上のほうへですね、上のほうに155号と書いてありますけれども、あちらのほうへずっと緑の線が、あれが宮上知立線です。それから、郷中線というのはちょうど、郷中線というのがこれでございます。これが郷中線です。この4本でございます。

1本目のですね、国道153号線バイパスはですね、昭和55年、当時の県道春木豊田線の交通渋滞緩和のために整備されまして、その後、幹線道路として国道に格上げされたもので、当初はですね、通行車両が少ないこともありまして流れがスムーズで安全な道路として通行できましたけれども、ご承知のとおり、昭和60年代のバブル期以降ですね、急速に車の台数が増加しまして、特に朝の通勤ラッシュ時は広久手町の交差点を先頭にてですね、東行きが千足町の高架付近まで激しく渋滞しているのが実態でございます。

2本目のですね、県道宮上知立線もですね、本新町五丁目のある国道153号線バイパスの交差点を先頭にてですね、南行き、北行きともですね、交通渋滞が日常化してです、地域に生活する方々や地域で社会経済活動をする企業などは日々慢性的な交通渋滞に悩まされ続けているというのが実態でございます。

ちょっと見て、次、パワーポイント、お願いします。

これが知立宮上線の今ありましたような実態でございます。これは朝の7時20分ごろでございますけれども、ちょうどこの上が今申しました本新町五丁目の交差点です。それから400メートルぐらいこちらへ来たところから南へ向かって続いています。これも一緒でございますけど、こういうふうには7時20分ごろ渋滞して、長蛇の列が続いております。

次、また、もう一つお願いします。

これはですね、ちょうどこの北のほうにですね、小清水小学校と逢妻中学校があるんです。ちょうど600メートルぐらい北にありますけれども、ここからそちらに向けて撮っ

た状況でございます。やはり交差する人と車、自転車ということでございます。

もう一つお願いします。

これも同じような写真ですが、同じようにこれは北を向いて、小学校、中学校とも600メートルぐらい南から撮っております。ここを見ると、人一人がやっと歩道を通れますねと、右側のあれは自転車が車の間を縫って通るといような状況でございます。

はい、どうも。

こういうのが宮上知立線でございます。

3本目の市道千足深田山線はですね、昨今、三好ヶ丘方面から当地域内に入って車が多く、とりわけですね、朝の通勤ラッシュ時は本新町一丁目交差点からですね、国道153号線バイパスを交差する東新町の五丁目交差点まで、距離にして約1キロメートルぐらいですけれども、ここは通常だと3分から4分ということで通過できますけれども、30分ほどを要しまして、歩いたほうが早いといっても過言でない状況でございます。

加えましてですね、やっぱり当該道路が非常に混むということもありましてですね、地域の住民の車が自宅からその道路に出れないというような状況でもあります。

ちょっと見てください。もう一つ、これでございます。

これが本新町の一丁目の交差点からですね、こちらへ向かっていくと東新町の五丁目の交差点でございますけれども、この東側ですね、ここから1キロぐらいずっと渋滞です。ここがこの左の写真も、ちょうど交差点から西のほうへ見た、田んぼの中までずっと車がつないでおると。要はここら辺から東1キロほどずっと車の列ということでございます。

もう一つ、次、お願いします。

これはですね、やはり混んでまして、これは今度、東新町の五丁目のほうの交差点をねらって西から東へ撮っております。これも同じように、西から、こちらが東新町の交差点でございますけれども、こういうふうはこの右側の写真ですと人も肩身を寄せて通る。あるいは、これだと先ほど申しましたように宅地から出れないというような状況でございます。

どうも。

最後の4本目の郷中線はですね、先ほど説明しましたように、7時から8時半の間は一般車両の通行禁止規制があり、しかもですね、国道153号バイパス、下のトンネルはですね、農業用車専用道路と。にもかかわらずですね、朝夕の通退勤時はですね、通退勤の車が占有している状態が日常化しましてですね、地域に生活する我々としましては使い勝

手の悪い道路となっております。これが通行規制が7時から8時半まで1時間半、軽車両を除く一般車両は通行禁止というにもかかわらず、こういうふうで、これ7時半ごろの状況でございますけれども、こういうふうに車がどんどん入ってくるという状況でございます。

どうも。

以上が我々、本地新田を通る道路の実態です。したがって、私からは本日2点についてちょっと公述させていただきたいと思っております。

まず1点目は、豊田南バイパス事業における渋滞緩和でございます。豊田市内の道路はある程度整備は進んではきておりますけれども、豊田市中心部や豊田インターチェンジの周辺は渋滞がひどい状況にあります。渋滞はやはりストレスを発生させ、時間、あるいは、ガソリンの無駄、排気ガス等の環境問題を引き起こすなど、非常にマイナスとなる面が多いと考えます。

渋滞の抜本的対策としましてはバイパスの整備が必要であると思っております。豊田南バイパスと北バイパスの外環状線が整備されればですね、東海環状自動車道とですね、東名高速道路が直結しまして、衣浦港へのアクセスの改善、豊田インターチェンジ周辺の渋滞緩和等、大きな効果が期待されております。

それから2点目ですけれども、豊田南バイパス事業における安全性向上でございますけれども、バイパスと並行する県道、先ほど見ていただきました宮上知立線と市道千足深田山線は、朝の通勤ラッシュ時に渋滞が激しく、信号交差点を先頭にやっぱり異常ともいえる渋滞が先ほど言いましたように1キロ以上及んでいる状況にあります。

そのためにですね、渋滞を避けてですね、道路幅が狭い生活道路に入り込む通過交通とですね、大型車両による地域の安全を脅かす、先ほどもちょっとありますけれども、非常に狭いですね、なっておりますので、ホームページによりますと、やはり平成18年度における、県下、愛知県下の市町村別の交通事故死者数、死亡ですね、これは名古屋市を除いておりますけれども、豊田市が岡崎に次ぐワーストツーと、19人となっております。平成17年度に比べましてプラス2ということでもあります。

また、平成19年、昨年ですけれども、我が小清水小学校区における交通事故、これは発生件数ですけれども、154件に上っております、豊田市の合併地区小学校区別ではワーストワンとなっております。

バイパスが整備されますれば、渋滞の解消により、地域の安全性が向上されると大いに期

待しておるところでございます。

このようなことから、本地新田自治区民の一人として、一日も早くですね、国道155号、南バイパスの完成を切に願うとともに、国道155号の豊田北バイパスへの早期の接続についてもあわせお願いし、私の公述を終わりとさせていただきます。

どうもありがとうございました。

【公述人（奥村）】　　続きまして、私、自己紹介をさせていただきます。私は本地新田に同じく在住しております奥村勲と申します。

私はただいま本地新田自治区の区長を平成19年4月より仰せつかっておるところでございます。このたび、南バイパス事業に当たり、地元区長の立場で南バイパス建設の推進をすべきと考え、賛成の意見を述べさせていただきます。

まず、豊田インター、東名豊田インターや豊田厚生病院への便利性、利便性の向上について述べさせていただきたいと思います。

私が、私たちが住む豊田市中心部にはトヨタのトヨタ記念病院、豊田地域医療センター、本年1月より開設されました豊田厚生病院、旧加茂病院がありますが、いずれの病院も交通混雑が激しい場所に立地しているために、通院にも不便さを感じておる市民の方が多々あるんじゃないかと感じております。

私たちが住む本新町、東新町からは豊田厚生病院が一番近くにあります。私たちの地元より豊田厚生病院までの行程は大体6キロ程度でございます。時間に見てみますと、通常の昼間の時間帯であれば約15分程度で着くことではありますが、今、副区長が申しましたように、朝夕のラッシュ時には県道宮上知立線、また、知立、市道の宮上六丁目から横山町三丁目までの間、ここからこのこの間ですね、この間が非常に道路幅も狭くて、大渋滞を起こしております。

このようなときに、交通事故で、による救急患者や一般患者の搬送用に救急車がこの渋滞に巻き込まれてしまいますと病院到着がいつになるかわからないと、救急車両に乗っておられる患者さんの苦しみの時間帯が長くなる一方でございます。最悪の場合は尊い命が救急車の中で危ぶまれるというような事態も発生するのではないかと感じでおるところでございます。

また、上郷地区や高岡地区より豊田厚生病院へのアクセスはですね、先ほど来ありますように、東名高速のインター周辺は非常に交通渋滞が激しいところでもございますので、私たちよりもっと危険性を帯びておる地域でございます。

このように、豊田市の玄関口であります東名高速道路の豊田インターへの利便性を含め、豊田南バイパスが開通すればさらによくなると感じております。

そして、もう一つの問題点といたしまして、豊田市は車の町として全国的にも知られておりますけれども、特にですね、車に関した企業もたくさんありますが、この多くの企業がですね、道路網が整備されております市南部のほうに集中してですね、市北部のほうの発展が遅れておる面が多々感じられるところでございます。

そして、観光面においても、足助の香嵐溪や小原の四季桜などがあり、シーズンともなると名古屋方面から、また、関西、関東のほうからも観光車両が多くこちらの東名のほうに入ってきます。そういった車が当地域まであふれておるのが現状でございまして、東名高速道路、豊田環状線を直結する南北バイパスの早期整備を期待しておるところでございます。

南北両バイパスを整備することによって、観光地への利便性の向上や、産業界が市北部への進出の足がかりとなる地域産業のさらなる発展に寄与すると期待をしてですね、私の公述を終わらせていただきます。

ありがとうございました。

【公述人（光岡保之）】 私からも、南バイパスに対しての期待を込めて、公述をさせていただきますと思いますが、今のご両名とダブらないような、ラップしないような形で、南バイパスと西部地域、逢妻地域ともいいますが、この地域づくり、まちづくり、こういったことについて総論的なお話をさせていただきます、いうふうに思います。

この西部地域といえますのは、豊田市の中心市街地から比較的近い位置にありながら、のどかさや触れ合い、こういったことを誇りにしておるところでございまして、1000年以上の歴史を刻みながら人が代々住んできた町でございます。

人が代々住んでくるというのは、そこが住みよいから人が代々住んでくる、こういうことでございまして、基本的にはこうしたのどかさや潤いのこの地域、これを将来にわたって保全をしていきたいと考えておるわけでありましたが、しかし、この基本線をぶらさないで、時代の要求する社会資本、インフラの整備、これはやはり当然でありますが必要なことであると思っておるわけでございます。

こうしたこの西部地域、逢妻地域に、今、大きな新しい変化が出てきております。それは1つは豊田市が合併をいたしました。それによりまして、これは西部地域だけではございませんけれども、都市内分権の進展、推進ということでございます。この都市内分権、

このことは長くはお話ししませんが、地域のことは地域で課題を見つけて、みんなでまちづくりをしていきましょう、行政と地域と協働でまちづくりをしていきましょう、こういった考え方に基づいておる制度でございます。

それから、もう一つがきょうのテーマであります南バイパスの整備計画でございます。この南バイパスが新たにこの地域に入ってくるということで、地域のありようが大きく変わっていくということでございます。それで、実は2年半ほど前でございますが、この西部地域の中で、西部まちづくり協議会というのを発足をさせていただきました。これはこの2つの出来事、今申し上げた2つの出来事によりまして、地域のありようがどう変わっていくのか、地域の将来計画をみんなで考えていこうではないか、こういう発想のもとに、地域の中でいろんな層の方に集まっていただきました。区長さんの代表だとか、高齢者の方、女性の代表の方、若い世代の方、こういった人たちに集ってもらいまして、西部地域の将来計画、これを検討していただきました。そして、この西部地域のまちづくり方針というのを考えたわけでございます。

10のテーマで考えました。その中で一番の中心的なテーマは、西部丘陵地の保全活用ということでございます。この西部丘陵地、これは主に、この、少し逢妻地域の北側の位置になりますが、広大な西部の緑地がございます。これを将来にわたって保全をしていこうということでございます。

なぜこの保全活用を一番の目玉にしたかといいますと、ここに挙げてあります、下のほうにあります、将来にわたり地域の財産としての水と緑の宝庫を保全をしていこうと。それから、貴重な動植物の種の保護をしていこうと。魚のウシムツゴ、あるいは、カワバタモロコ、これは市の天然記念物になっておりますし、国のレッドデータブックにも登録をされておる貴重な魚でございますが、こういった種の保護をしていこうということでございますし、周辺の教育機関、大学が幾つかございます。教育機関と調和したふるさとづくりをしていこう。それから、生涯学習の拠点として、子供たちの居場所づくり、こういったことにも貢献できるのではないかなど。

ここに挙げておりませんが、もう一つは、逢妻女川の貴重な水源涵養林になる、こういうような観点の中で、この西部丘陵地の保全活用を一番の目玉にしてありますが、このことを筆頭に10のテーマについて将来のまちづくり方針を検討させていただきました。

そのうちの一つに道路整備がございます。この赤いところの道路整備ですね。このこと

ころがきょうの一番の中心になるわけでございますが、この南バイパスの話が出てまいりました。私はハード面においては道路整備というのは地域づくり、まちづくりの一番の骨格の部分であると思っております。この南バイパスが南北の一番の骨格になります。そして、東西の骨格としてはもう既に整備をされております西バイパス、153バイパスがあるわけでございます。この東西の2つの大きな幹線を中心にいたしまして、それが整備されて初めて次の県道、市道、こういったもののアクセスする道路の整備が次の課題になっていく。

そして、さらにそれに関連をいたしまして、生活道路、赤線といったようなこの生活道路の整備、あるいは、通学路、そういったものの整備がこれは当然必要になってくるわけでございますが、一番骨格の部分から整備をしていかないと、先ほど公述人の光岡さんがお話しされましたように、非常に今現状がどこも渋滞が特にひどいわけでございます。特に南北の幹線におきましては、宮上知立線、これが先ほど映像で見ていただきましたように非常に渋滞をいたしております。これが南バイパスが整備をされることによって、大きなこの渋滞の緩和になるというふうに思っておりますので、私はこのまちづくりにはこの道路整備というのは欠かせないものである、いうふうに思っております。

現代社会というのは人と車の共生というのはこれはもう欠かせないことであると思っております。生活、産業、文化、交流、物流、すべてこれはこの道路に関係してくることでございます。道路整備というのは、先ほども申し上げましたように、主要幹線が骨格になって、次に幹線、県道、市道であります。そして、支線、里道等生活道でございます。それがもうトータルで整備をされていくと、その地域の利便が図られるということになるわけでございます。したがって、これは3点セットだというふうに私は思っております。一番の幹線、主要幹線と、幹線、支線、これは3点セットで整備をしていく。

今回、南バイパスがこの地域に計画として挙がっておりますが、それに対しまして、今、地域の中でいろんな形でこの南バイパスとアクセスする道路の問題、あるいは、南バイパスによって寸断をしてしまう地域があってはならないということで、関係していろんな形で今、国や市のほうに要望をさせていただいております。

そういった要望の中で、今のこの県道、市道の問題、あるいは、里道の問題、これも関連することとして要望しておりますので、むしろこの南バイパスがこの地域に入ってくるというのは一本の大きな幹線道路の問題だけじゃなくて、この地域全体の道路網の整備に大きく寄与する、貢献をするという、そういうことを思っております。

時間がございません。それで、冒頭申し上げましたけれども、この地域というのは1000年も歴史のある町で、人が代々住んできておる。将来にわたっても、次の500年、1000年、これも引き続きこの皆さんが住み続けてもらえるようなそんな地域に今生きておる私どもが努力をしていくべきだというに思いますので、そうすると、これは当然、この南バイパスをはじめとするこの道路整備というのは欠かせない問題である、いうふうに思っておりますので、きょうこうしたこの公述の機会を与えていただいたことは、そういったことをアピールをさせていただき非常ないい機会だと思っておりますし、環境問題も非常に大事でございます。

環境問題につきましても、先ほど申し上げましたように、西部丘陵地の保全活用という、こういったことを今地域としても豊田市のほうに要望しておるわけでございますので、そういったこととリンクをさせながら、より住みよい、逢妻女川を中心として、のどかさ潤いのふるさとづくり、これをさらに一層、南バイパスの整備とあわせて推進をしてまいりたい、いうふうに思います。

以上で私の公述とさせていただきます。ありがとうございました。

【議長】 どうもありがとうございました。降壇してください。

(公述人降壇)

【議長】 これで本日予定しておりました公述はすべて終了いたしました。

あす3月15日は午前10時より公聴会を開催することとしております。

それでは、これにて一般国道155号改築工事（豊田南バイパス・愛知県豊田市美山町三丁目地内から同市東新町五丁目地内まで）に関する事業認定申請に係る公聴会を終了いたします。

公聴会の円滑な進行にご協力いただきまして、ありがとうございました。

会場の管理上の都合がございますので、公述人及び傍聴人の方々は速やかにご退場願います。

一般国道155号改築工事（豊田南バイパス・愛知県豊田市美山町三丁目地内から同市東新町五丁目地内まで）に係る公聴会（2日目）

【議長】 定刻になりましたので、ただいまから一般国道155号改築工事（豊田南バイパス・愛知県豊田市美山町三丁目地内から同市東新町五丁目地内まで）に関する事業認定申請に係る公聴会を開催します。

私は本日の議長を務めます国土交通省総合政策局土地収用管理室長の内藤と申します。よろしく願いいたします。

本公聴会は、土地収用法第23条第1項の規定に基づき、平成19年11月26日付で起業者代理人である中部地方整備局長から申請がありました事業の認定の申請について開催するものでありまして、今後、事業認定庁として当該申請に係る事業の認定に関する判断をするに当たり、勘案すべき情報を収集することを目的とするものであります。

なお、本公聴会の開催に当たっての注意事項等につきましては、国土交通大臣決定としてあらかじめ公聴会開催実施要領として制定したものにに基づき、国土交通省ホームページに掲載しました開催案内に記載しておりますが、本日、会場受付にてお配りいたしました整理券の裏面にも記載しておりますので、ご一読いただき、遵守されるようお願いいたします。

これを遵守いただけない場合は、議長または議長補助者より退場を命じることもございます。また、状況によってはやむを得ず公聴会を打ち切らざるを得ないこともありますので、あらかじめご了承ください。

それでは、まず最初に、公述人、田中一恵さんに公述していただきます。

田中一恵さんは適宜壇上にお上がりになり、公述人席にお着きください。また、公述人からは起業者との質疑の要望が、希望がありますので、適宜壇上にお上がりになり、起業者席にお着きください。

（公述人・起業者登壇）

【議長】 それでは、公述人、田中一恵さんの公述をいただきます。

現在の時刻が10時03分ですので、10時05分から公述を開始し、30分後の10時35分までに公述を終了されるようお願いいたします。なお、この時刻までに終了されない場合には、公述の中止を命ずることとなります。

公述開始時刻となりましたので、公述を開始してください。

【公述人（田中）】　　お願いします。豊田市横山町の田中一恵と申します。逢妻女川のもう少し上流、国道155号瀬戸街道とバイパスの合流点、浄水の近くの横山町に住んでおります。よろしく申し上げます。ちょっとかけて公述させていただきます。

まず、2年前、平成18年1月に市幹線道路推進室、タネダヤスノブ氏に提出した代案の一部を読ませていただきます。

豊田南バイパス、北バイパス代案。

逢妻の里は魂のふるさと、石器、縄文、弥生からの歴史をつなぐ星の里。逢妻自治区から光岡保之、豊田市議員が立たれたとき、逢妻地区はため池の多いところ、水田と残された緑地とため池をつなぎ、逢妻川に清流を取り戻し、水と緑の里としてラムサール条約に登録したいという趣旨のことを情熱を込めて語られたことを思い出します。

逢妻の里に伝わる歴史や昔話を編さんした本を発刊し、この『むかしむかし あのね』という本です、逢妻川の浄化活動が盛んになり、現在も続けられています。光岡市議は、ほかのところが干ばつで水争いが絶えなかったときも、ため池のおかげで水に恵まれたこの地域には水争いが起こらなかったと歴史ある逢妻自治区を誇りにしておられました。光岡市議はどのような構想のもとにそのことを語られたのでしょうか。

あれから十数年が過ぎてしまいました。時代は変遷し、経済や高齢化、少子化による人口構造の変化、人の心の荒廃、人の体の弱体化など、国内の山積みされた問題、そして、何よりも、地球環境、異常気象による天災の拡大は未来を担う若者や子供たち、そして、何よりも子供たちに……、すいません、国内の山積みされた問題、そして、何よりも地球環境、異常気象による天災の拡大は未来を担う若者や子供たちに不安な影響を与えている。また、どのようにして人の心を礼儀正しく、正義と慈愛に満ちた性質に導くのでしょうか。

日本は優秀な誠実な人材こそが資源でした。著明な外国人シュバイツァー博士、小泉八雲等々があこがれの目をもってたたえた日本のよさはどこへ行ってしまったのでしょうか。未来に何を伝え残すのか、また、新しい希望を生み出すことができるのか、万博が成功した現在こそ、トヨタ自動車が勢いのある現在こそ、水と緑を優先し大切にすること、歴史を振り返り、そこに学ぶ構想が重要であり、完全に失われてしまわない、まだ修復、復元が可能な現在こそ、その実現が急がれるのではないのでしょうか。世界に発信できるようなよい策はないのでしょうか。

この自治区にある八幡池を上池、高いところにある上池、それを上の池とする新池、割

目池、米田池と並んだこれらのため池を踏みつけにするような形で、豊田衣浦線、国道155号豊田南バイパス、北バイパスが予定され、既にため池は道路予定地として自治区に売却金が譲渡されているとのこと。八幡池は湧き水のある泉であるが、ほぼ全面的に埋め立てられる予定となっている。なぜ八幡池と名づけられているのだろうか、考えていただきたい。

かつて平成12年3月25日、集会を持ったとき、ご神名のつけられた池を埋め立ててはいけないと訴えたときに、建設省オオカワ氏、名四調査課が、道路建設とは次元が違くとさげすんだようにはねのけたことがありました。

市内に指折りに澄んでいた八幡池、臭くて匂う池なんか、周りの状況が変わり、水は湧かなくなり濁ってしまったから埋め立ててしまうのだと市の担当の方が言っていた。人の世を映す鏡である。汚したのも人、水が湧き出なくしたのも人、その分、人の世の便利さと幸せを生み出したのであろう。さらに汚泥で埋め立てるとは。この予定地はまだ池は埋め立てられていませんし、道路も建設されていません。このことは、今という時代にあって本当に幸運なことだと言うべきです。

この代案を提出してから2年以上の歳月が流れました。また、光岡市議のラムサール条約のお話をお聞きし、私のふるさとの宝探しと歴史研究が始まりました。

次に質問を3項目述べさせていただきます。

1つ。ちょっとすみません。1つ、八幡池埋め立てに関して、その廃棄物処理にかかった費用の公開はしないのですか。前工区のこの赤いところの場所から、この写真のように産業廃棄物が大量に埋まっていました。経費の節約のために、その残土で八幡池の埋め立てをするということでした。池は埋め立てられずに済みました。建設省名四出張所の村上氏から、その処理費用として1億8,000万かかったと確かにお聞きしました。

2つ目です。本地地域、美山、深田山、八幡池、新池、割目池、米田池、並んだ4つのため池の水辺と緑地と景観、そして、お寺が重要な歴史的意味を持ったものであることがわかり、再三抗議し、変更、見直し案を提出しています。この地域は、壬申の乱、並びに、律令国家へと向かい、国教が仏教とされた『古事記』、『日本書紀』編さんの時代、本地垂迹、神仏習合のもととなった歴史的に重要なところであると思われます。埋蔵文化財こそありませんが、本当に重要なところであると思われます。

迂回ルートに対して、最低でも試案を練り直し、試算し、現行案と比較検討していただけないのか。既存の道路の利用は検討の余地もないのか。なぜ真っ先にこのルートでなけ

ればならない、この幹線道路ありきなのか、八幡池を埋め立て、自然の状況を壊すことはとても残念です。遺憾に思います。また、経費の上でも、借金大国、負債大国日本の将来を憂慮しております。

次に、迂回ルートを説明します。

1の赤色のルートは現行の予定路線です。2のオレンジのルートは迂回路の起点を上丘高架ジャンクションとし、それから、既存の知立宮上線で東名高速の側道に沿い、153号バイパスを交差し、西部体育館の東既存道路を利用し、逢妻女川を渡り、豊田卸売市場東の既存道路を利用し、国道を交差し、看護学校の前へと既存道路を利用します。ここは直角に曲がるので危険です。さらに浄水交差点まで開通した既存道路を利用します。この貞宝工場北西の曲がりも直角に近いので危険です。このオレンジの2案は最大限既存の道路を利用するものです。既に立派な道路が開通しています。

3の緑色のルートは2案の迂回路を利用し、西部体育館東を通り、ここまでは2案と同じです。次に、小清水小学校北方300メートルほどのところで現在の予定路線に合流し、浄水交差点までのルートです。

2案、3案も、環状、輪となる道路は完成します。また、自治区は分断されません。2案、3案において、現在予定路線の用地を借地、または、買い上げでこれまでの歴史を築いてきた先人、先祖に敬意を払い、また、自然界に対して鎮守、鎮魂の森、100年といわず、1000年の森をつくり出してください。ルートはほかにもよく検討してください。

道路幅員、構造など、よく検討してください。平成16年12月には、県より都市計画道路見直し指針案が出され、県民の意見が募集されていました。環境重視、歴史的まちなみ保存、この場合は環境と歴史的景観保存ですが、そういう気運がより強くなっています。そして、今こそ最重要ではないでしょうか。

結果として、どうしても迂回せずに通す場合は、本当にご無礼のないよう、先祖、先人たちにご無礼のないように大切に扱ってください。踏みつぶす、踏みにじるということだけはやめてください。高規格道路、巨大幹線道路は無機的な灰色のコンクリートの塊となり、壊し、踏みつけ、分断し、通り抜けます。ふるさとは死んでしまいます。これ以上壊さないでください。

質問の3つ目は、道路を通す場合、移転できなかった道路に隣接している残された住民に対して、健康のためにも緩衝林地の計画はあるのかどうか。昨日の公述では完璧に道路と防音壁は考えられているようでしたが、側道などを極力緩衝林地に変更してもらえるの

かどうか。私は終年息も苦しいし、鼻は血がにじんでいます。ひどいときは、ひどい時期は呼吸困難になります。そういった人がたくさんいるのではないのでしょうか。樹木の下を通ると本当に楽になります。道路を建造する場合も、この地域は鎮守、鎮魂の1000年の森構想を忘れないでください。つけ加えてください。

自分で言ってしまうては身もふたもないのですが、私は、ちょっとすみません、古代史研究『魂のふるさと「ころも」』、『モード・タ』という本と、白玉星草の歌「花銀河」、カップリング曲「蛍伝説」というCDレコードを、自然環境のことを願い、追い風になればと出しました。よいふるさとを願い、力の限り取り組んできたつもりです。

環境問題には国境はありません。気づいた人が今ここでだれもができる限り取り組むこと、そして、今ある自然を壊してはならない。さらに、森をつくり出す、これが鉄則です。今、地球生命圏が壊れようとしているのです。環境問題解決に向けての世界の指導国になろうという日本、また、トヨタ自動車は世界を相手に競争し戦わなければなりません。この道路建設を機会に、自然に譲る、よき未来をと祈った先人たちのこれまでの歩みに譲る、自然界に譲るという価値観を世界に発信できるよう、そうした価値観を生み出してほしい。

ここから変えてください。工場区域にある、住宅区域にある自然だからこそ、壊してはならない。決して国土破壊省にならないように、本当に再考してください。熟考してください。意見は聞いたと形だけで終わらないように祈っています。

健康な命と信じ合える社会、信じ合える未来となるよう、切に願ってやみません。ほんとうにご尽力ください。本当によく検討してください。

以上、残りの時間で3つの質問の回答をお願いします。

【議長】 それでは、起業者、今の3点の質問についてお答えください。

【起業者（青山）】 はい、名四国道事務所、副所長の青山でございます。私のほうから回答させていただきたいと思います。残りの時間も少ないので端的に説明をしたいと思えます。

まず1点目、八幡池の埋め立てについて、それらのあたり、かかった費用も含めて公表するかどうかと、こういうご指摘かと思えます。

これはもう少し事実関係を申し上げますと、当該地域よりもう少し南のところ、豊田南バイパスで既に供用しておるところ、ここの建設工事の際に出てきました、私どもが買収する前にあったと思われるところ、本来は土砂の有効利用を図るべく、出てきた土砂を八

幡池に埋めると、こういう計画であったと思われるのですが、ものを掘ってみますと産業廃棄物であったということでございますので、適正に処理するという事で、最終処分場へそれらの土砂というか産廃物というか、そういうものを搬出した。そういうことで、八幡池を埋めていないということですので、ご指摘の埋めるのにかかった費用云々ということには当たらないのかなと。

それで、田中さんもおっしゃられたように、先ほど村上という固有名詞がございましたが、これは当時の私ども名四国道事務所の出先、出張所でございます豊田出張所長のことでございますが、1億8,000万円かかった。その金額についての確認をしようと思いましたが、何分以前の工事でございます金額は確認できておりませんが、産廃の排出量等々から見ると、産業廃棄物を埋め立てるに要する費用とするとおおむね今でも納得できる数字かなと思いますので、そういう費用がかかって適切に最終処分場へ搬出したものでございますし、費用としては確認すべき回答にはならないものの、おおむね田中さんもおっしゃられた1億8,000万円程度はかかるものと推察するものでございます。

2つ目、いろいろとございましたが、要は八幡池、その他、非常に自然由来の池、その他、そういうところを通る道路であるので、代替案を考えたので、そういうことは比較対象になるかというご質問かと思いますが、それらにつきましては、昨日も事業経緯の中で説明はさせていただいたところでございますが、本ルートにつきましては昭和48年の都市計画変更、これによりまして、都市の機能を支える都市施設として、長期にわたる土地利用を見込みまして基本構造を決めたものでございます。

したがって、すべてのところで支障がないということではございませんが、家屋の連担地域を避け、周辺道路網との接続を考慮して、安全な線形勾配を有する道路計画を策定したものと考えておるものでございますので、現ルートが適切だというふうに考えておる次第でございます。

3番目、緩衝緑地、こういうものの計画はないか、こういうご指摘でございます。これらにつきましては、環境に配慮すべき措置として緩衝緑地をつけてはどうかと、こういうご質問かと思いますが、昨日も説明をさせていただきましたが、いわゆる振動、騒音、大気、それから、動物、植物等について配慮しておる、こういうことを述べたわけですが、その際の尺度、物差しでございますが、逐一法律名は申し上げませんが、いわゆる環境関係の法令、これが物差しでございますが、それに基づいてその必要性を判断しておると、こういう次第でございますが、それから申しますと、一部騒音については遮音壁を設ける

と、こういうようなことはございますが、あと、緩衝緑地帯を設けなければ環境基準を守れないということではございませんので、したがって、現時点では緩衝緑地を設ける予定はないと。以上でございます。

ただし、申し添えると、環境に対して最大限の配慮をしつつやるというのは私どもの姿勢としても当然持つておくことでございますので、そういう姿勢で事業には推進したいと考える次第です。

以上でございます。

【議長】 今のお答えについて、公述人、さらに質問ございますか。

【公述人（田中）】 1000年の森構想というのは取り組んでいただけますか。どうですか。本当に今後の未来に森が本当に大切だと思います。町の中に巨大な道路が通るんです。だから、今その道路用地にはすごい緑が残っているんです。道路用地であったがゆえに残っているんです。本当に巨木や古い木やすてきな緑が残っているんです。それをもとにして、やっぱり1000年の森構想、子供たちや近隣の住民の方や、遠くても息の苦しい人のために、本当に森づくりを真剣に考えて、道路プラス森づくり、きのう光岡さんが3点セットと言われましたけど、3点セットを森づくりと道路と人の自然に配慮するというのを3点セットにしてほしいと思います。どうでしょうか。

【議長】 起業者、今の質問について、いかがですか。

【起業者（青山）】 非常に抽象的な文言でございますので、私も申し上げたとおり、環境についてはできるだけ配慮する。ただし、人と車が共存するという道路事業を推進する中で最大限配慮する、こういう姿勢の問題としては私どもも同様な姿勢で事業は推進する。ただし、先ほどおっしゃられたような緩衝緑地云々の具体的判断には、例えば環境関係の法令、これが尺度になるということは重ねて申し上げたいと、こういうことでございます。

【議長】 今のお答えについて、公述人、いかがでしょうか。

【公述人（田中）】 きのう保険医協会の方が、日本の環境基準が0.04だったのが、0.04……、2か、それが倍になって、その基準でもぜんそくの人が多い、増えると言われましたよね。その中で、やっぱり本当に苦しい人はとっても苦しいんです。だから、その法律基準を守るというすごいその姿勢を貫かれるんですけど、弱い者の立場に立ってね、やっぱり極力森づくりに心がけてください。本当に一回、一度でいいです。3点セットに取り組んでください。もう森の3点セットをお願いします。

【議長】 それは要望ですか、答弁を求めることですか。

【公述人（田中）】 答弁はもう求めません。要望です。

【議長】 要望ということでよろしいですね。

【公述人（田中）】 はい。お願いします。

【議長】 ほかにもう公述事項ですとか質問事項はございませんか。

【公述人（田中）】 ほかに法律遵守というところで譲るところがないようですので、今後、私たちも道路づくりをする上で、光岡市会議員の方とか地元の方たちと一緒に、とにかく森づくりをしてもらえるようにちょっと働きかけます。本当に歴史ある、ほんとうにすごく由緒あるあそこのふるさとです。逢妻の里とって、地元の人がすごい大事にしているんです。それを、多少の犠牲はとって、巨大道路が通るんですよ。だから、本当に大事に扱ってください。お願いします。

【議長】 よろしいでしょうか。

【公述人（田中）】 はい。ありがとうございます。

【議長】 では、どうもありがとうございました。降壇してください。

（公述人・起業者降壇）

【議長】 次の公述は公述人、安藤良輔さんからいただくこととし、10時40分から開始します。安藤良輔さんは適宜壇上にお上がりになり、公述の準備をお願いします。

（公述人登壇）

【議長】 それでは、公述人、安藤良輔さんから公述をいただきます。

現在の時刻が10時36分ですので、10時40分から公述を開始し、30分後の11時10分までに公述を終了されるようお願いいたします。なお、この時刻までに終了されない場合には、公述の中止を命ずることとなります。

プロジェクターを使用しますので、少し照明を落とします。

それでは、公述人、安藤良輔さんから公述をいただきます。公述開始時刻となりましたので、公述を開始してください。

【公述人（安藤）】 議長、ありがとうございます。私は安藤良輔と申します。現在、豊田都市交通研究所というところ勤めておりますが、きょうは長年交通にかかわる一技術者、一研究者として、豊田南バイパスに関する整備に関する意見を申し上げます。座って説明させていただきます。

きょうの国道155号線豊田南バイパス整備に関する意見を2つの論点から述べさせて

いただきたいと思います。まず最初は、豊田南バイパスの必要性と期待される効果、そして、二つめは、道路整備を考えるとときに必要不可欠の視点という2つの観点から説明申し上げます。

まず最初は、豊田南バイパスの必要性と期待される効果ですけれども、この中でまた2つのイタセンというんでしょうか、2つの着眼点から意見言いたいと思います。

まず、最初は道路ネットワーク形成・機能分担における役割、それで、2つ目は地域づくり・市民生活における効果と。

まず、道路ネットワーク形成・機能分担における役割についてですけれども、これ皆さん、何だと思いませんか。これはかつて私は豊田市の道路交通、公共交通関係は携わって約14年経過しておりますけれども、これはつい最近のデータに基づいた、整理したものですけれども、皆さん、通常、道路で車を走らせるときに大体指定最高速度、いわゆる法定速度、あるいは、制限速度という言葉を使うんですけれども、その速度で走れるんでしょうか。実際はどうなんでしょうか。

これは交通量調査結果から得たものですけれども、実際の指定最高速度と皆さんの走るとき、特に朝、夕方のピーク時の混雑時の平均の速度の比率でございます。何を意味するかというと、指定最高速度に対して混雑時の平均の速度は実はそのわずか1割、2割とか、そういうような世界で最悪の場合ですね、でしか達成できない可能性もあるという状況ですけれども、じゃあ、これは実際の表を整理したものですけれども、最大で4.5倍、つまり約指定最高速度がもし50キロであれば、実際の平均の速度はわずか10キロしか走れない。実際の都市内ですと、通常の道路の法定速度、指定最高速度は30キロ、40キロということも考えますと、実際の平均速度はそれ以下であるんですね。いわゆる5キロから10キロしか走れないという。これは最大値ですけれども。

じゃあ、平均はどうなんだと。この曲線をかいたように、全部の調査区間が全部で約150区間ぐらい調査したんですけれども、その調査区間の累積値でいわゆる1.0以下の、いわゆるほぼ指定最高速度で達成できるような区間がほぼわずかここだけなんです。いわゆる約150区間のうち、皆さんが自分のある程度思うように走れるのはわずか2、30区間しかないです。これが現在、豊田市の実態です。

このような混雑状況をいかに解決して、そして、皆さんの生活に不便を解消するか、大事な課題ではないでしょうか。

これは現在の豊田、ちょっと使っている地図は古いんですが、まだ小原とか藤岡とか、

旧町村名のまま町村で表示しておりますけれども、基本的には現在このような感じで全部豊田市になっています。ここ、三好町も一緒に入っていますが、ここ、この図を見ていただきたいと思います。これは現在豊田市、あるいは、豊田都市圏と言ったほうが正しいかもしれませんけれども、D I D区域というものあるんですけれども、D I D区域とは何かというと、いわゆる人口比較的集中して、商業地も集中していろいろ整備されている地域であります。このようなD I D区域に囲む形で、今、東海環状自動車道、そして、東名高速道路、こっちのほうが延伸状態で伊勢湾岸道路につながるんですが、実はこのような道路が整備されたものの、ちょうどこの南北方向と言ったほうがいいのか、あるいは、東西方向と言ったほうがいいのかあれですけれども、ちょうどこの東海環状自動車道と東名高速の間には実は平行線のままでたどっているんです。いわゆるここが連結されていない。

となってくると、どういうことかということ、結局こちらから向こうに行きたい車となってくると、中心市街地のど真ん中通って、例えば小原、あるいは、足助のほうに行かざるを得ないという状況にあります。これで皆さんの生活にとっては優しいのでしょうか。

実際はこの南バイパス、また、北バイパスと連結されて、市内の都心部を通過せずに直接回れるようになれば、皆さんの生活より環境の影響も少なく、そして、騒音と排気ガスの影響も少ない生活を送れるのではないかと私は考えております。

これが現在の豊田都市圏にこれが計画されている道路の中に、いわゆる実際の道路種別で分けますと整備される道路ですね。高速自動車道、いわゆるこの青いライン、さっきにも説明した道路ですけれども、それで、赤い線は一般国道と呼ばれる道路です。緑は主要地方道です。茶色は一般県道と呼ばれている道路です。それで、最後、黒は市町村道路です。

この図面からも同じようなことが、一目瞭然というんでしょうか、でわかっただけなのではないかなと思うのは、現在、このような幹線道路に対して、この部分だけが欠落しているんです。そういうような状況にいわゆるある中で、この今回、議論しなくてはいけない南バイパスの役割の大きさがこの図面からも読み取れるのではないかなと思います。

ちょっと少し視点を変えます。豊田市、あるいは、豊田市周辺を含めてですけれども、全体で豊田、東名高速道路と東海環状自動車道を整備されて、周辺に実は7つのインター、もしここも含めると約7つのインターですね。三好は豊田市内ではないんですけれども、一応豊田近辺で利用できるインターとカウントされますと、7つインターがあります。

この7つのインターの図面一回確認してください。いわゆるここ、赤い線で先ほど申し上げた国道です、そして、これはちょっと色が変わったんですけれども、緑が主要地方道

ですけれども、茶色一般県道ですが、ほとんどのインターのところは高速道路からおりれば国道また主要地方道で結ばれる、結んでいる、どこか抜けられるんです。そうすれば、皆さんがインター利用も自由に、それで、なおかつ、市街地道、いわゆる一般県道以下の道路ですね、中に入らずに、ほかの道路にアクセスできるんです。豊田インターだけが、ここは欠落しているんです。

インターのところは国道がここでとまっていて、こちらが主要地方道がこの方向に持っていく。こちらの方向に行けない状況にあるんです。北方向に行けません。これはなぜかという、南バイパスが整備されてないからなんです。

だから、この7つのインターの中で最も顕著にあらわしている、明らかに欠落しているのは豊田インター周辺のアクセス道路にあると、ということも言っても過言ではないと私は思います。

以上のような観点で、まず最初は道路ネットワーク、そして、機能分担における役割という観点を述べましたけれども、次はちょっと視点を変えまして、地域づくり、それで、市民生活における効果を少し自分の意見を述べたいと思います。

この図面を見ていただきたいと思います。これ全国の主要都市の製造品出荷額の推移ですけれども、ちょっとデータやや古いんですが、平成六、七年あたりのデータ、追加してないんですけれども、でも、もうほとんどの傾向は変わっておりませんので、この図をもって説明したいと思いますけれども、これはピンク色というんでしょうか、は、豊田市です。ここからわかるように、平成13年以降、豊田市がそれまでにですね、全国の最も高い出荷額を出した東京23区抜いて全国1位になりました。13年も14年、15年も、今でも現在同じ傾向にあります。

このような数字何を言っているかという、現在マスコミ等々でも非常に毎日のようににぎわしているんですけれども、中部が元気、いわゆる全国、日本全国で元気な中部と言われている。元気な中部と、実はこのような製造業が下支えしているんです。その中に、代表的な町は豊田市である。

一方で、このような元気な中部地域と言われているのは、いかに維持しているかというのは国際競争力を維持する必要がある。この国際競争力を維持するためには、実は下支えであるのは社会資本整備は非常に重要で、この社会資本整備をなくせば、あるいは、社会資本整備の水準が下がれば、企業が結局グローバルの時代での競争が負けてしまって、元気な中部がなくなるんです。元気な中部がなくなれば、皆さんの生活にも響くんです。

今は当たり前のような生活を送っているところ、結果的には毎日毎日のように苦しんでいくような、ある意味では発展途上国のような水準に逆戻りしてよいかと、というような、極論ですけれども、そういう考えを常に念頭に考えていただけたらと思います。

冒頭に自己紹介の中に、私が豊田都市交通研究所勤めてるというふうに自己紹介させていただきました。当然、交通問題は道路だけではないんです。公共交通、交通安全、交通環境、さまざまな課題が、我々も取り組んでおります。

きょうはいろいろな話で時間が制約されるんですから、1つの課題、道路交通とあえて普通から見れば相反するような課題でちょっと意見を述べたいと思います。

これが豊田都市圏の全体の鉄道とバスの路線図です。この鉄道が、皆さんもよく知っているようですね、愛環があって、そして、今、豊田市から名古屋方面に名鉄の豊田線とかですね、あるいは、三河線という線で、比較的中心部、中心に鉄道が整備されています。ただし、山間部はほとんどサービスは提供しておりません。何で提供しているかということバスです。この図面はやや古いかもしれませんが、バスで提供されています。

じゃあ、この南バイパス周辺はどうなんだと。現在、このようなバス路線を走っているんです。このようなバス路線走っているから何を意味しているかということ、先ほど言ったように、都市部に大渋滞が発生しているというのは、バスも結局一般道路で走っているんですから、ほかの車と同様に渋滞に巻き込まれるんです。となってくると、皆さん受けている公共交通のサービス水準そのものは実は影響を受けている、低下させられているんです。

もしもこのように、南バイパスが整備されれば、車が転換されれば、逆にバスの路線のほうのサービス水準が向上できると期待できる。これは実は、見た目は相反するような話、いわゆる自動車交通に寄与しているのではないかというような考え方かもしれませんが、実はそうではないんです。道路を整備することによって道路問題が解消されれば、車を転換する。転換したことによって、バスサービス水準も上がるんです。これは実は道路交通問題の非常に、ある意味では複雑である意味ではややこしいところでもあるんですけども、そういうような観点を無視できないではないかなと私は思います。

次に、ちょっと字が小さくて読めないかもしれませんが、申しわけないんですけども、実は先ほど言った、中部が元気、その下支えは製造業であると。じゃあ、製造業だけ頼っていいかと。これは私は製造業だけ頼ってはいけないと思います。じゃあ、これから新しい産業を掘り出す、あるいは、見つけ出して発展させていく、何がいい。いろいろあるん

でしょうけども、いろいろ考えがあるでしょうけども、私が一つの重要なポイントは豊田周辺の豊かな自然を生かした観光ではないかと思います。これは特に旧豊田市と旧町村を合併した後に、いろいろ新しい観光地域ですね、観光施設が増えてきました。

そのような観光地域あるいは観光施設に観光客、いかに行っていただくためにも、それはちゃんとしたインフラ整備が必要不可欠なんです。いわゆる観光客は来ようと思っても行けないと、となってくると、結局、観光客は逃げてしまうんです。これが豊田だけではなくて、観光客では豊田市内だけではなくて、全国と比較する。場合によって、日本と、世界と比較するんです。

皆さん、よく海外に行くかどうかわかりませんが、それぞれ個人がそれぞれでしょうけども、海外に行けば、じゃあ、なぜ日本に来ないんだという、よく考える方がいるかと思っています。今、日本の全国でもビジット・ジャパンと、全国で観光立国と国が国策を打ち出そうとしているんです。じゃあ、豊田の観光客をどのように構えて受け入れる体制を考えるか。このようなたくさんの施設をどのように受け入れ体制を準備していくかというのは、道路も必要不可欠であると私は考えております。

この視点のポイントを市民生活ですので、もう一回市民生活に戻ります。これは現在、豊田市で、それで、中京圏、中京圏というのは豊田市のみならず名古屋市中心としたいいわゆる通常でいうと東海エリアという表現、あるいは、我々専門的には中京都市圏という表現使っていますけども、中京都市圏というような交通量調査、パートトリップ調査といういわゆる皆様の通常の日常行動の調査ですけれども、その中に、皆さん、毎日通勤で使っている交通手段は何かと、という調査があります。この調査結果からわかるように、自動車が占める割合はおよそ83%です。その83%はよくも悪くもこれ実態です。生活の実態です。これ下支えするために、道路が抜きに、おそらく皆さんの生活破綻してしまうだろうと、というふうに私は思います。

ちょっと時間の関係で少しはしよりますけども、これもかつて私どもの調査でわかったことなんですけども、いろいろな関係者、あるいは、対象地域、これが豊田市、これは旧豊田市だけではなく、旧町村、いわゆる現在の新豊田市のすべての町村を含めた調査結果です。いろいろな方の意見を聞いて、豊田の都市圏に何が問題、何が課題なのかと、特に幹線道路に抱える課題ですね、このような結果が出ました。名古屋都市圏との連携強化とか、刈谷、知立、安城、岡崎との連携強化とか、あるいは、中心部の旅行速度の向上等々、あるいは、産業と観光の支援、アクセスの向上とか防災と安全性の向上等々というような

観点が、これが皆さん、いわゆる豊田都市圏に在住している市民を中心とした意見の集約です。

このような観点から考えますと、その中に南バイパスは、先ほどちょっと触れたんですけども、アクセスの問題、そして、産業・観光の支援の問題、速度向上の問題、そして、知立、刈谷、安城方面の連携強化。実は、そのうちの4つの課題にも対応しているという結果になるんですね。6つの課題のうち4つにも対応できているぐらいの非常に重要な路線であると、というようなことを念頭に置いていただきたいと思います。

最近、道路に限らずですね、行政の取り組みをよく行政評価が非常に、いわゆる国会でもよく議論になっているB/C、費用対効果とか、何をやっても公共事業は必ず評価しなくてはいけない。

道路整備評価も私どももかつて実ほどのような観点から評価しなくてはいけないかという提案したことがあります。これは提案したものです。いわゆる費用便益だけではなくて、いろんな観点で評価していかななくてはいけないよと、というのが全部で35指標の評価をこれは提案させていただいたんですけども、その中に先ほどの課題、対応したのもも追加させていただいて反映させていただいております。

以上、まず最初の第1のポイントでございますけども、次はちょっと直接南バイパスと直結する話ではないんですが、ちょっと観点を少し一応一研究者、一技術者として一般論でできないような考え方で道路整備を考えるとときに必要不可欠の視点として述べさせていただきます。

ここで2点ほど述べたいと思います。1つは国際的視点、もう一つ、時間的感覚ですね。

先ほどちょっと言いましたけども、企業がもうグローバルの時代に入っております。世界規模で競争を迎えなければいけないんです。企業、生産コストの安い海外を含めて、常によい生産環境の場というか国、あるいは、都市を求めていきます。

その中で、現在国際化が進む中でですね、どの国もほかの国の存在を抜きにして自分の国を語れない時代になって来ていると思うんです。日本は日本独自で進めばいいと、じゃあ、日本は衰退してよいかというようなことになってしまいます。

ここで、いろいろな意味で最近注目されている隣の国、中国の状況を考えてみたいと思います。これ1995年の中国の高速道路の延長です。わずか2,141キロだったんです。2005年、約10年の間に今は4万1,005キロです。この間、20倍の伸びです。いわゆる10年間で、約3万8,000キロぐらいの高速道路をつくったんです。そ

それを、何を意味しているかという、それが現在の中国の元気さ、あるいは、世界で無視できない中国の力が下支えになっているんです。このような数字を見て、まだ日本がそのままいいんだと言っていいんでしょうかということになるんです。

もう少し細かい、今度、都市規模に入ります。これは北京の高速道路です。もうしょっちゅう海外出張に行くと、中国に行くとびっくりするという話です。大体二、三年で環状線1本できるという速度で道路整備している。ちなみに、今年オリンピック整備、開催されるんですけども、これは今、第6環状線が今整備の真っ最中ですけども、もう5号環状線までもう既に完成しているんですね。これはオリンピックがあるから、あるいは、首都だからということもあるかもしれません。これはちなみに、北京市の第4号環状線の道路です。このような片側が4車線の8線道路です。これが当たり前の、4号環状線、5号環状線はこれと同様の規模です。

じゃあ、地方都市、どうなんだと。隣の町の名古屋市の友好都市でもある南京市の状況です。これは都心部の幹線道路です。これは片側基本的には3車線道路の幹線道路が整備されています。南京はまだ大きい都市で、もう少し小さい都市に行ったらどうなんだと。大連、これもおそらく都市名ぐらいは聞いたことあると思うんですが、これは大連市内の状況です。ほとんど片側3車、それで、これから自転車道も整備されているんです。さらに歩道が整備されている。

これは当たり前のように各都市、これはつい昨年、私がちょっと別件の調査で訪れた揚州です。揚州というのは南京の近くですけども、これも片側の2車の道路ですけども、こちら側は自動車専用道路も整備されて、なおかつ、自動車車線をちゃんと4車線道路。

このような道路が至るところですね、これは煙台、これは山東半島のほうにある町ですけども、これは蕪湖、これはある意味では豊田よく似てる町なんですけど、中国の国産メーカーの代表的な国産メーカーの所在都市であるんですけども、片側3車線の道路。

このような道路を豊田で何か所見つけられますかと逆に聞きたいんですね。発展途上国の中国と経済先進国の日本、この社会インフラの整備の格差、何なんだろうと。このままでは日本はもう間違いなく遅れとる、そして、負けてしまうという。というようなことを考えていかなくはないかとは私は思います。

最後の視点ですけども、時間感覚です。ここでちょっと述べたいと思いますけども、事業の遅れは実は機会の逸失でもあるんです。昨夜ですね、国土交通省側の事業説明の中で、この路線が最初の都市計画変更決定は昭和48年と聞きました。つまり、都市計画決定か

ら今もう35年過ぎております。35年間というのは、私が今現在はまだ45歳の直前ですが、35年前ですとまだ10歳、小学生です。35年の間何ができるかという、世界の規模で物事を考えればわかるように、35年前にまだソビエトがあります。ヨーロッパの国々が、まだユーゴスラビアもあります。

もうこの世界の変化の中ですね、皆さんがそういうような事業遅れというのは何を考え、どういうふうにかえるかいいかと。いわゆる機会のどのぐらいの機会の逸失のしてるかというのは私は非常に危機感を覚えます。

この産業立地とか定住の魅力低下を、産業の衰退だけではないんです、人口の減少、これもさまざまなか所でもう証明されている。ここできょう述べる時間はないですからあまり触れないですが、これは実はこの時間の遅れというのはどのような損失もたらしているかという、振り返っていただきたいというのが私の話のいわゆるポイントでございます。

もう一つの言いたいのは、道路整備効果が予測どおりになっていない。これはしょっちゅう最近も話題になっているんですが、これは実はかなりの部分は整備の遅れであると私は考えるんです。社会情勢が変わってしまったというよりも、実は道路整備の遅れで地域情勢変えてしまったというふうに別の着眼点あるではないかと。本来、道路整備されればこういう産業立地ができる、人口増加があつて町が栄える、繁栄していく。結果的には数十年を、道路整備をほっとらかしで、結局人間が逃げてしまう、産業も逃げてしまう。で、町が結局思うようになってない、結果的には効果があらわしてこないということになってないかというふうに、ちょっと問題提起をしていきたいと思ひます。

つまり、地域間競争の優劣はもう決定的に、特に最近の今の世界は、もうドッグイヤーという言葉があるんですが、今までの35年で考えると、これから5年間の勝負とか10年間の勝負になってくるんですね。そのような観点で物事を考えないと、道路整備が非常に大事というか、そのようなスピードアップが非常に重要であるというふうに私は思ひます。

以上で私の意見を述べさせていただきました。

ご静聴どうもありがとうございました。

【議長】 どうもありがとうございました。

降壇してください。

(公述人降壇)

【議長】 次の公述は、公述人、三宅眞人さん、三宅つね子さんからいただくこととし、

11時15分から開始します。

公述人、三宅真人さん、三宅つね子さんは適宜壇上にお上がりになり、公述の準備をお願いします。また、公述人からは起業者との質疑の希望がありますので、起業者代理人も適宜壇上にお上がりになり、起業者席にお着きください。

(公述人・起業者登壇)

【議長】 それでは、公述人、三宅真人さん、三宅つね子さんから公述をいただきます。現在の時刻が11時10分ですので、11時15分から公述を開始し、30分後の11時45分までに公述を終了されるようお願いいたします。なお、この時刻までに終了されない場合には、公述の中止を命ずることとなります。

公述開始時刻となりましたので、公述を開始してください。

【公述人（三宅真人）】 私は美山町の三宅といいます。どうぞよろしくお願いいたします。

【公述人（三宅つね子）】 私は道路は反対はしていませんでした。美山町三丁目地内に住む地主の娘、三宅つね子です。よろしくお願いいたします。今からちょっと座ってお話しさせていただきます。

【公述人（三宅真人）】 このバイパスができることによって、騒音、振動は幹線道路ばかりではなく、住宅地の裏通りまで拡大しようとしている。また、排出ガスの増加は光化学スモッグの多発や、多くの気管支ぜんそく等の拡大公害健康被害認定患者を多数生むことになることは間違いないであろう。一方、道路の混雑は通勤事情や物貨流通を悪化させ、それがまた騒音や排出ガスの増加をもたらす結果を招いている。このような実態にもかかわらず、自動車の保有台数は今後さらに増えていくであろう。

道路の整備により、車が大量に生活の中に入り込んできたいわゆるモータリゼーションから生活環境を保護していくには、車の抑制が図らなければならない。しかし、車の利便性、大衆性をすべて捨てるなら、緊急時の支障、都市の物流、あるいは、経済機構を混乱させることになる。公共交通優先の原則が市民合意として確立されなければならない。公共事業の有する一定の地域社会住民全般に対して提供する便益、公共性の観点から、一部これにより日常生活上不利益をこうむる場合があっても、社会通念上、受忍すべきものと考えられてきた。しかし、公共事業も大規模化とスピード化に伴い、公害、環境問題を始めとする数々の地域問題を発生させてきたことは事実である。

町の生活環境をよくすることは、とりもなおさず、そこに生活する者の健康を保護する

ことでもある。あすを背負って立つ子供らが誇りにできる町にすることが私たちの望みである。

公害をまき散らす施設に真の公共性があるのか。また、公益や国益の名において、狭い地域社会の利益が軽視されてよいのか。公共事業の計画実施においては、限られた予算の中でいかに多くの効果を生み出すかに主眼が置かれてきたことも事実であり、環境の悪化などのマイナス影響に対する配慮に欠けていたことも事実である。行政あるいは自治区は原点に戻って、企業の経済、利便性と住民の健康や生活環境のどちらかを守るべきか、その答えはおのずとわかってくる。

豊田南バイパスが計画され、一部地域では工事も始まっているが、ここに至るまで、私たちは自治区、行政、さまざまな迫害を受けてきた。高木増次は地権者なのに。

一例を挙げよう。昭和62年9月12日、国、市や自治区関係総勢100名もの、タカギマスタケにおける杭打ちの交渉、平成7年6月11日、自治区環境美化による農薬散布、スミチオンを散布された。食物は9月ごろまで枯れたままであった。平成13年8月31日、矢作新報、豊田市土地強制収用、この記事の中に、何度も何度も地権者と買収交渉を重ねてきたことはあるが、豊田南バイパス関係では一度たりとも増次宅に市は訪れていない。これはどういうことなのか。

平成16年、建設省、当時の職員、マガラ氏は、私たちの電話の問いにこう答えた。増次さんの名前がある限り、豊田市に残りの金を払えない、建設省の土地にはなりません、道路は作れませんかと2004年11月24日、PM5時の電話の回答による。

平成18年4月13日付、新三河タイムス記事。外環状道路にめどがついた。土井真樹衆議院議員、鈴木公平、菊池助役の写真掲載がされている。ここで豊田南バイパス調査費12億円が計上されている。

翌19年4月13日の矢作新報の記事によると、19年度予算で豊田南バイパス延伸予算2億9,000万円を獲得されている。

ここで、起業者に二、三質問をしたい。公聴会の意味は何なのか。そして、これを開きながら工事を進めていくとはどういうことなのか。私たちは全く素人である。その私たちが納得いく回答を得たい。

それから、第2、収用地の柿本町は旧建設省の土地なのに、収用とはこれいかに。

これまでの道路行政は自動車交通をいかに効率的に処理するかに主眼が置かれ、人間尊重、生活優先の観点が欠如していた。これからの道路行政は自動車に奪われた道路を人間

の手に取り戻すために、多様な方策を検討されたい。

最後に、車を呼び込む道路建設は世界の流れに逆行していることをつけ加えておく。

以上です。

【議長】 質問に対する回答を先にいただきますか。

【公述人（三宅真人）】 お願いします。

【議長】 じゃあ、起業者は今2点についてお答えください。

【起業者（青山）】 回答させていただきたいと思います。

まず、質問の趣旨だけさせていただきたいと思いますが、まず、公聴会の意味については起業者からの回答ではないかなと思うんですが、後でまた議長のほうからでよろしいでしょうか。

【公述人（三宅真人）】 起業者の方からお願いします。

【議長】 答えられる範囲で答えていただければ結構です。これは所管でないので答えられませんというお答えでも結構です。

【起業者（青山）】 そうしますと、まず1点目が公聴会開催の意味についてでございますが、ちょっと飛ばしまして、また何らかの回答をします。

3番目の生活道路との調和について、この道路は必要かというような趣旨のご質問かと思いますが、それから説明いたしますが、昨日と同じ説明をしてもいたし方ないと思いますので、ちょっとそれは省くといたしまして、昨日も地元の区長さん、元区長さんをはじめ、生活道路にいわゆる通過交通のようなものが入ってきておる、こういうようなご発言もございました。本日の先ほどの安藤さんからもこの部分だけ道路が欠落しておる、それによって、道路交通のみならず、公共、バス等の公共機関を用いるためにも必要だというようなことを述べられたわけでございますが、例えばそういうようなことで、国道云々の前に生活道路、これらに対しても本来用事のない迂回交通、幹線交通を通るべき交通が入り込んでおる、こういう観点からでもそれを分けるべきとして豊田南バイパスは有益であると、必要があると思っております。

さらに、環境の問題。昨日もぜんそくと二酸化窒素の関係をご説明いただいた方もおられたと認識しておるところでございますが、道路沿線のみならず、例えば豊田南バイパスというのは北バイパス、並びに、いわゆる通称外環等と連携いたしまして、先ほどのご説明いただいた言葉をかりるならば、D I D地区、要は人口が豊田市の中でも集中……。

【議長】 起業者は端的に答えてください。質問2点で今のお答えは質問に合っていま

せんので、質問に端的にお答えください。

【起業者（青山）】 失礼しました。当該地域のみならず、環状線の内側の豊田市の中心部の環境等に対しても、通過交通を排除するという面から、当該地域のみならず、豊田市域全体の環境の向上に寄与するものの道路と認識しておりますので、そういう観点から環境にも配慮した、環境にも寄与する道路と認識しておる次第でございます。

あと、収用の関係につきましては別から答えます。

【議長】 お答えください。

【起業者（田中）】 公述人の方のご質問ですけれども、収用地の柿本町七丁目以下ということでご質問がございました。

こちらにつきましては、事業認定申請書に記載された起業地のことを多分言ってみえるかと思えます。事業認定は、土地を収用する前段の手続であります。特定の土地を収用するものではありません。今回の申請は県道豊田安城線から153号線までの区間を開通させることによってどれほどの事業効果があるのか、この事業自体が土地を収用するに値する事業であるかどうかの判断を事業認定庁に行ってもらうためのものであります。

このため、この区間で事業に必要な土地を起業地として申請書に記載をされているところでございます。

【公述人（三宅真人）】 ありがとうございます。もう一つあったでしょう。

【議長】 公聴会の点についてもお答えください。

【公述人（三宅真人）】 質問要旨を出したんですけど。

【起業者（下里）】 はい、お答えさせていただきます。

その前に公聴会の趣旨ということでございますが、これは法的解釈ということでよろしいのでしょうか。

【議長】 公述人、そういうことでよろしいですか。

【公述人（三宅真人）】 わかりました。ありがとうございます。

【議長】 そうではなくて、公聴会についての質問について、法的な趣旨を説明してほしいのかということですけども。

【公述人（三宅真人）】 わかりました。ありがとうございます。

【議長】 よろしいんですか。

【公述人（三宅真人）】 はい。

【議長】 では、起業者、結構です。

【公述人（三宅つね子）】 私は道路は反対していなかった。豊田南バイパスの公益性、環境について、本当に起業者は純真な気持ちでいるのか。今、地球は自然を大切にしてほしい、未来の子供のために自然を確保してほしい。起業者の本心を聞きたい。

そこには地主の強欲な利害関係がなかったと言えるだろうか。公益性について、環境について回答が欲しい。建前の回答は要らない。純真、かつ、本心で、最後まで自分の発言に責任を持つと一筆書いてもらいたい。

わけは、緩衝緑地の約束をして契約をした地権者がいます。だったのに、できてみればうそだった。なのに、何度も何度も、幾ら、再三言っても取り上げてくれず、そのまま緩衝緑地はつくられないまま、今その人は嘆いています。だから、言うだけ言って確実にやらないということが私には怒りを感じます。

ですから、私はちょっとあれですけど、もう本当に質問として、本当に公益性、環境について本当に純真、かつ、本当にきれいな気持ちで道路を欲しがっているのか、私はそれを知りたいです。

ですから、もしか本当にあなたたちが答えられ、一筆書いて、本当にそうであるということを経済まで責任を持ってもらいたいのですから、一筆そこで書いてもらいたいのです。

よろしくをお願いします。

【議長】 では、今の質問について、起業者、お答えください。

【起業者（青山）】 公益性について純粋な気持ちでやっているか、環境に対して純粋な気持ちでやっているかという点から申し上げますが、内容については昨日、それから、先ほどの質問等がございますので、公益性は十分あるという認識のもと、また、環境につきましても、きょう1番目の回答者にありますように、まず気持ちは道路をつくるという前提でできる限りの環境は配慮する。ただし、何をどのように、例えばまた緩衝緑地帯のお話をされましたが、先ほどと同じように、その価値判断はそれが関係法令に基づいて判断をしているというのは変わっていないということがございますので、そういう点においてはそういう必要性に応じて事業を進めたいと、こういうことで思っておる次第でございます。

それで、一筆云々ということがございますが、本日の公聴会につきましても、役職として名四国道事務所の副所長、青山という形で名乗って公の場で発言させておる限りは、その範囲において責任を持つと、こういうふうに認識しておる次第です。

以上です。

【議長】 今の答弁について、公述人、何かございますか。

【公述人（三宅つね子）】 すいません、さっき言ったように、今できて、今道路を作っているところですが、その地権者なんですけど、緩衝緑地のところまで連れていかれて、あなたの家の前はこういうふうにしてあげますよということを言われたそうなんです。それで、その人は道路ができるときに、本当にそういうふうにしてもらえるのかなと思ったんですけど、ところが、それを作ってもらえず、それで話が違うんじゃないかと、行政、市役所とか建設省とかに何度も何度も、話が違うからやってほしい、やってほしいと言ったんですけど、約束をしたのに、契約が終わった途端に、それはないよ、もう関係ないよ、契約は契約、それ以上、契約した後は、もうそのとき、そのときで世の中は変わっていくんだから、やらなくてもいいような形を言われて、今その人は本当に行政に怒りを感じています。

本当に私、ちょっと横にそれますが、行政って私、本当にこの、このことに関して、私は弱い人の立場に立ってくれるものだと思はずっと思っていました。私は父のかわりになってここに来ましたが、本当に行政というのは本当に弱い人の立場じゃなくて、本当に強い人の立場に立って、本当に弱い人をとことん泣かすとこだなと思っていますので、今言った緩衝緑地のほうも、本当に言うことを聞いてつくってあげれば、私は本当に行政の人を確実に信じれるなと思ったんですけど、この緩衝緑地のこと自体、あなたたちはいつも環境、環境だからと言うけど、やっぱり約束は約束ですから、やっぱり今からでもその人のために約束を守ってもらいたいと思っています。

それは今からやってもらえますでしょうか。

【議長】 それは答弁を求めるといえることですか。

【公述人（三宅つね子）】 はい、そうです。

【議長】 起業者、質問がどこのところか特定してないんであれですけども、お答えできる範囲でお答えください。

【起業者（青山）】 そうしましたら、できる範囲ということでしたと思います。まず、どこの場所、個人の特定の名前をおっしゃられないのでどこの場所かもわかりかねるという問題が一つございますが、それは省いた中で、現在、道路用地、一部まだ未買収のところもございますが、道路としたいという区域、これにつきましては、昨日説明したように、必要な車道、もしくは、歩道幅という必要最低限のものの範囲で道路構造を昨日も示させていただいたところがございます。

したがいまして、例えば緩衝緑地をつくるという幅がありきの中でつくらないということであればいかがかと思いますが、必要となる車道、副道、歩道、そういうもののみで用地買収幅を考えておる、こういう次第でございますので、ご質問の場所が特定できない、それと、必要最小限の用地で計画をしているという観点から、直接の答えにはいたしかねますが、そのようなことを思っておる次第でございます。

【議長】 把握している限りにおいて、緩衝緑地帯をつくと約束していて、実際にそのようにしていないというところはおありですか。

【起業者（青山）】 認識しております。そういう個所はないというふうに、私自身、確認しておるといふか、探したけどもないというふうに思っております。

【議長】 今の答弁について、公述人、いかがですか。

【公述人（三宅つね子）】 その場所は、歩道橋がありますよね、長い。今、道路ができて、すごく長い歩道橋がありますよね。知りませんか？ 歩道橋があつて、その付近の人です。昔、電気屋をやっていました。そのとこの場所が、その人がいつも嘆いていたところです。

【議長】 起業者、お答えできますか。

【起業者（青山）】 今特定できませんけど、今おっしゃるのは、今回の事業、公聴会の範囲の南側、端的に言うと、今回の対象外の南側の、できて供用している歩道橋のことでしょうか。

【公述人（三宅つね子）】 そうです。

【起業者（青山）】 そうしますと、今回の対象区域の話とは違うのではないのでしょうか。

【公述人（三宅つね子）】 約束ということです。緩衝緑地の約束をした。南バイパスですから、緩衝緑地の約束をしているんだつたら、その今ここの場所が違うんじゃないかと、約束ということを私は言っている。人間性の考えで、その人との人間、人間との本当にわかり合える、本当にその人の心を信じれる、ていうのを持つのが道路と道路のつくり合い。私はそういう心がなければ道路もつukれないし、道路を売るにもやっぱ本当に純粋な気持ちで、本当に公益性、環境を考えて、本当にそういうのを私は考えています。

私は本当にそれならば、道路、私は本当に道路を反対してなかった。本当にうちの両親に対する態度があまりにもひどかった、行政は。だから、それに対して、ここまで来たことだって、公聴会をする必要はなかったと思うんですよ。

今、話し合いをしています。契約の話は今入っています。それなのに、ここ公聴会を開く自体が私はおかしい。豊田市は自分のやったことを全部国に押しつけて、私はそれをやってるって今思っています。

【議長】 よろしいですか。答弁を求めること、ございますか。

【公述人（三宅つね子）】 答弁ですか。だから、私は本当に場所が違うと言われたんだけど、やっぱり人間と人間の本当に真実、そういう心を使わなければ、私もこれからでも信じられないし、だから、信じる、その心を私は欲しいと言ってるんですよ。

だから、その心をこれから持つ気があるのか、ないのかだけ教えてください。

【議長】 今の質問について、起業者、お答えください。

【起業者（青山）】 従来より真摯に対応しておるつもりでございますし、今後も真摯に対応させていただく、この姿勢に変わりはありません。

以上です。

【議長】 公述人、よろしいでしょうか。

【公述人（三宅つね子）】 はい、いいです。ちょっともう時間もあれですけど、少し議長さんに聞いていいでしょうか。

【議長】 議長に対する質問は許されておりません。

【公述人（三宅つね子）】 許されないですか。私、永田さんという方から何度も何度もお電話があって、あなたが不法行為をするならば……。

【議長】 そのことは公述の要旨と関係ございませんし、それから、公益性の判断にも関係ないことでございますので、この場での発言は認められません。

【公述人（三宅つね子）】 でも、私はちょっと脅しにとれました、ということです。いいです。ありがとうございました。

【議長】 よろしいですか。

【公述人（三宅つね子）】 はい、よろしいです。

【公述人（三宅真人）】 どうもありがとうございました。

【議長】 どうもありがとうございました。降壇してください。

（公述人・起業者降壇）

【議長】 次の公述は、公述人、神谷和利さん、村瀬寛紀さんからいただくこととし、11時50分より開始します。それまでの間は休憩といたします。

神谷和利さん、村瀬寛紀さんは11時45分ころになりましたら、議長が指示をします

ので、その指示を受けて壇上にお上がりになり、公述の準備をお願いします。公述開始時刻は11時50分とします。

(休 憩)

【議長】 公述人による公述を再開します。

次の公述は、公述人、神谷和利さん、村瀬寛紀さんからいただくこととし、11時50分から開始します。

公述人、神谷和利さん、村瀬寛紀さんは適宜壇上にお上がりになり、公述の準備をお願いします。

(公述人登壇)

【議長】 それでは、公述人、神谷和利さん、村瀬寛紀さんから公述をいただきます。現在の時刻が11時47分ですので、11時50分から公述を開始し、30分後の12時20分までに公述を終了されるようお願いいたします。なお、この時刻までに終了されない場合には、公述の中止を命ずることとなります。

プロジェクターを使用しますので、少し照明を落とします。

公述開始時刻となりましたので、公述を開始してください。

【公述人（神谷）】 議長のお許しをいただきましたので公述を開始させていただきますが、きのうから含めまして、私どもで9組目の公述でございます。若干ダブることがあるかもしれませんが、私なりの観点をもって始めさせていただきたいと思っております。

私は豊田市議会議員の神谷和利と申します。東名高速道路、豊田インターを中心とした美山小学校地区の住民の皆さんからご支援をいただき、現在2期目を務めさせてさせていただいております。市議会議員という立場ではありますが、この地で生まれ育った地域を愛する住民の一人としても、豊田南バイパス事業の早期推進を願い、意見を申し述べたいと思っております。

まずは、豊田市民の皆さんのご付託をいただいた豊田市議会議員の一人として意見を述べさせていただきます。

豊田南バイパス及び豊田北バイパスは、本市のまちづくりに欠かせない骨格となる道路であり、外環状線の一部としてバイパス機能を受け持ち、交通分散を果たす役割がされる道路であります。

そして、国の地域高規格道路として広域交流を果たす重要路線であり、早期の整備がされることは豊田市民の願いであります。これは豊田市議会の会議録を検索しますと、毎年

数名の議員が一般質問で南バイパスの進捗について質問していることでも明かであり、行政執行者であります市長の施策方針にも豊田南バイパス事業の促進を最重要課題として位置付けている、毎年挙げていることでもわかります。

ここで私は父の話をしたと思います。実は私の父も4期16年豊田市議会議員を務めておりました、父と本事業とのかかわり合いはさらにそれ以前、深田山自治区の区長をしていたころまでさかのぼります。

本事業は昭和39年に都市計画決定がされ、48年に事業認定、50年に用地買収に入り、58年から工事着工されたものであります。計画決定から実に44年、事業化から35年が経過しております。

父は地元の道路対策委員会の皆さんとともにこの事業着手から本事業に携わってまいりました。豊田南バイパスは当地区にとって欠くべからざる道路であり、豊田市発展の原動力となる道路であるという信念を持って事業推進に当たったと聞いております。改めて、当時ご理解とご協力をいただきました地元地権者の皆様に心よりお礼を申し上げます。

しかし、泣く泣く父祖伝来の土地を提供した地権者の皆さんはもちろん、地権者の皆さんにご協力の説得に当たった地元関係者の皆さんは、長らく遅々として進まない事業に憤りさえも感じられたことでしょう。父もそんな人間の一人であり、もしかすると市議会議員という道を歩んだのもそんな思いがあったのではないかと思います。

健康を害し議員を辞する最後の平成15年3月市議会の一般質問に立った父が選んだ質問項目は、本市の都市基幹道路未整備個所の整備についてでありました。もう一つのライフワークであった加茂病院移転問題が決着したのに、新病院へのアクセス道路である豊田南バイパスの整備のめどが立たないことがさぞ無念であったと思います。

豊田南バイパス全区間供用開始はもちろん、新豊田厚生病院の完成を見ることなく、1年前に父は他界いたしました。私も父同様、地域の皆さんと一緒に本事業を進めていきたい、そう考えております。

それでは、地元地域に目を転じます。豊田南バイパスの事業推進は、本市の発展とともに当時と比較にならないほどその重要性を増していることは今さら申し上げる必要もないことであります。当地区は、冒頭申し上げたとおり、東名高速道路豊田インターを抱え、文字通り豊田市の玄関口として発展してまいりました。

昭和43年に東名高速道路が開通されてから、区画整理事業や開発などによって居住地域が爆発的に拡大いたしました。その傾向は今も続いており、当地区の美山小学校は市内

有数のマンモス校であり、さらなる教室不足が懸念されるほどであります。

その一方、道路整備の遅れから、安全、安心なまちづくりに支障をきたしており、豊田南バイパス事業が進められることによって、まちづくりの基盤である道路整備やさまざまなインフラ整備が進められることに大いに期待しているところであり、現実には豊田南バイパス事業が進むに連れて、着工待ちの部分もありますが、地区内の市道整備、下水道整備など着々と進められております。

しかし、よいことばかりではなく、当地区にとって本事業の推進は緊急かつ切実な生活課題であります。肝心の豊田南バイパスが国道153号まで接続されておらず、豊田インター線でどん詰まりになっていることから、豊田市中心部、東名豊田インターへ向かう朝夕のラッシュ時には激しい交通渋滞を引き起こしており、地元の住民は自宅の車庫から道路に出るのにも一苦勞するありさまであります。また、ラッシュ時でなくても、地区内の南北を走る幹線道路、東から豊田環状線、千足深田山線、県道知立宮上線、慢性的な渋滞を引き起こしております。

そのため、ラッシュ時には渋滞を避けて道路幅が狭い生活道路にいわゆる抜け道として通過車両が大量に入り込んでおります。小学生の通学路であろうと、時間規制がかかっている道路であろうとお構いなし、普通車両どころか大型車両までがひっきりなしに走り抜けていきます。これは地域の安全を脅かすものであり、当地域における最大の問題となっております。地域の皆さんからの苦情の断トツのトップはこのことであります。

さらに、長時間にわたり渋滞車両がまき散らすアイドリング中の排気ガスは、道路沿線で生活する住民にとって健康被害など重大な心配事となっております。当地区の基本方針である安心、安全な住みよい地域環境づくりにとって、豊田南バイパスの整備は重要な役割を担っている。というよりも、バイパス整備なくして安心、安全な住みよい地域環境づくりの推進は不可能であります。

どうか地域住民の安心、安全な生活環境の確保、渋滞による環境破壊の防止のためにも、一日でも早い豊田南バイパス整備を地域住民の代表として心より期待いたします。

それでは、次の村瀬さんにマイクを渡したいと思います。

【公述人（村瀬）】 私は美山小学校に隣接する美山自治区の区長をしております村瀬寛紀と申します。本日は、豊田南バイパス事業の促進の立場から公述をさせていただきます。ちょっと座らせていただいてお話をさせていただきます。

私は美山小学校に隣接する……、失礼しました、当自治区は美山小学校、東名高速道路、

豊田南バイパスに囲まれた地域であり、地域特性といたしましては世帯数のほとんどが車で通勤するサラリーマン層であり、トヨタ自動車並びにトヨタ関連に勤務する人が大半を占めております。日常生活の交通手段として自家用車に頼り切っている地域であります。平成15年に豊田南バイパスができてから地域の交通事情も変化してきており、交通渋滞と生活環境に支障を来しております。

地域の渋滞緩和に対する期待といたしまして、2つを申し上げます。

1つは、豊田インター入り口交差点付近の交通渋滞の解消であります。ちょっとスクリーンを変えてみます。この丸いところがですね、豊田インター入り口交差点でございます。それで、近くにですね、美山小学校、ここですね、それから、ここに美山ふれあい橋のある交差点がございます。美山自治区から豊田市の中心部方面に向かう場合でございますが、美山小学校から行く場合はですね、美山ふれあい橋を左折いたしまして、一般国道155号豊田南バイパスに入ります。このオレンジのところですね。これがそうですね。それを少し直進をいたしまして、このインター入り口交差点のところを右折いたしまして、そして、50から60メートルぐらい走りまして、あそこに書いてあります柿本町の7と書いてありますけれども、こちらのほうに元町工場に向けて進みます。

そして、少し走行し、突き当たったところがですね、十字路、T字路になっておりますけれども、491号線、豊田の環状線でございますけれども、それに当たります。それを左折して、右手に元町工場を見ながら目的地を目指すルートであります。

ところが、慢性的な渋滞を引き起こしており、特に朝夕のラッシュ時には、この場所に限らず、随所でかなりの渋滞が発生をいたしております。時間を約束しているときはいらし、冷静さを失います。

また、この交差点の200メートルほど南に位置するところに美山ふれあい橋のある交差点がございます。全校生徒881名、28学級の美山小学校の生徒の通学路になっている美山ふれあい橋がございます。登下校時の子供たちの安全面を心配いたしております。

あそこにグリーンの指導員と書いてありますけれども、交通指導員もこの交差点横の変則的な三差路で子供たちの安全を見守ってくれていますが、それぞれの道が安全誘導実施をしている場所の直前でカーブしておりますので、急ぎの車両が通行するときに急に車両が視界に入ってくる危険な状況になっております。

こうした交通事情のため、通勤時に、先ほどもお話がありましたけれども、この渋滞を避けるために、当自治区の住宅地もスピードを落とさずに通り抜ける車両があり、交通事

故を起こさないかと常々心配をいたしております。

また、この渋滞は当自治区も高齢化が進む中、高齢者が豊田厚生病院などの医療施設へ行くのにも時間がかかり、不便さを感じております。南バイパスが整理されればこうした救急医療施設への到着時間が短縮され、救命率の向上につながるのではないかと考えております。

2つ目は、美山町四丁目交差点付近、先ほどちょっと説明をさせていただきましたけれども、美山ふれあい橋のあるところでございます、の排気ガスの軽減であります。

現在、一般国道155号豊田南バイパスを知立とか高岡方面から進行しておる全車両がこの図面のおりに美山四丁目交差点手前の上り坂をアクセルを噴かして交差点に進入してまいります。上り切ったところに交差点があり、信号や渋滞で停止する頻度が非常に高くなっております。そのため、排気ガスなどが多く、環境面で地域住民への健康などの影響が生じております。

考えるにつきまして、沿道環境を改善するためには、自動車からの排出ガスの排出量は走行速度の向上により減少いたしますので、交差点立体化により車両の流れをよくすることが大切であります。

豊田南バイパス工事区間は地域住民への生活環境にも配慮し、堀割構造での立体構造でするので、ぜひ進めてもらい、生活環境が向上することを期待しております。

最後に、一日も早く豊田南バイパスの開通に向けてご尽力を賜りますようお願いを申し上げます。私の公述を終わらせていただきます。

ご清聴ありがとうございました。

【議長】 どうもありがとうございました。降壇してください。

(公述人降壇)

【議長】 次の公述は、公述人、久保田甲司さん、久保田静子さんからいただくこととし、12時15分から開始します。

公述人、久保田甲司さん、久保田静子さんは適宜壇上にお上がりになり、公述の準備をお願いします。また、公述人からは起業者との質疑の希望がありますので、起業者代理人も適宜壇上にお上がりになり、起業者席にお着きください。

(公述人・起業者登壇)

【議長】 それでは、公述人、久保田甲司さん、久保田静子さんから公述をいただきます。

現在の時刻が12時13分ですので、12時15分から公述を開始し、30分後の12時45分までに公述を終了されるようお願いいたします。なお、この時刻までに終了されない場合には、公述の中止を命ずることとなります。

公述開始時刻となりましたので、公述を開始してください。

【公述人（久保田甲司）】 私は柿本町に住んでおります久保田甲司です。地域のドクターをやっております。

私はきのうもここへ参りました。きょうもいろいろの方のお話を伺いました。それで、私の考えとは随分反対だなど、逆の考え方だなどというふうによく認識しました。なぜかといえますと、そのことにちょっと触れていきます。

皆さん、日本は世界一の自動車の過密国です。といえますのは、といえますのは、アメリカ、アメリカの1.5倍、つまり、どういうことかといえますと、人が住むことのできる国土の中の面積に対して、その車の数の大きさをあらわすんです。それがアメリカの日本は1.5倍、イギリスの5倍、これが現実です。

それから、もう一つ、先ほどから私、きのうもそうでしたけども、渋滞に困っておる、これはよくわかります。私は方々を回ってよくわかります。豊田の中を回って、ほんとうに渋滞でもって困っているのはよくわかります。この道路の沿道の方は苦勞しておられるなどと思います、日夜。もう言われなくても、本当にわかります。

けれども、私はやはりバイパスによって渋滞が解消する、これは僕ほうんと違った考えだと思う。歴史的にそういう事実はないんです。現に、この数日前にドイツのフランクフルトという町の様子をNHKの深夜のBS放送でもって見て驚きました。というのは、フランクフルトはもう渋滞に渋滞を重ねて、自動車の公害にほんとに悩まされて、それで、踏み切った市のやり方があります。

それは市の過半の部分を車の入ってくることを禁止する地域にした。つまり車を入れなくしちゃった。そして、そこを6両、5両編成の市電を通した。市の商店とか町の人たちがそれを最初不安がったんですね。けど、現在、その施策を始めてから13年間たっていますけれども、今非常に喜ばれている。商店が繁栄して、個人の生活が非常によみがえってきている。この現実をやっぱり私は驚いて見ました。

それで、ここに私はありますけれども、第10次の、これは日本です、第10次の道路整備計画で国土省は53兆円という莫大なお金をかけて、そして、道路を整備しました。整備という中にはもちろん新設も入っております。その理由は、車の速度が今よりも1.3

キロメートル上がると、それから、ガソリンの節約が370万キロリットルになると、こういう予測でした。

けれども、実際に、実際には56兆円のお金を使って道路を建設して、そして、スピードは3キロ落ちた。それから、ガソリンは1,600万キロリットル、これだけ増えた。試算と結果は逆だった。

それから、まだあります。アメリカでマスキー法というので有名なマスキー議員と、それから、日本の元の環境庁の長官のウエキさんが対談しておられる。その中で、道路の新設はもうやめなきゃいけないと、それから、自動車のためのいわゆる駐車場とか、それから、ガソリンスタンドとか、そういったものにも配慮せんといけないと。今、人類を、人間の生活を車公害から救うためにはどうしても車を減らす必要があるんだと。道路を進めて車の渋滞がとれるわけがない。むしろ悪化させる。こういう意見があり、次々に私の耳へ入ってきています。

以上で私の発言を終わります。

だから、私の考えと、それから、先ほどまでも言われた方のお話も私とは逆です。それから、ついでに言いますけれども、かつて私は豊田の市の、豊田市の幹部の方が私に向かって、自動車は神様であると言った言葉を今まざまざと思い出しています。なるほどと思っております。これは豊田というところがいわゆる自動車産業の町であり、企業都市であるにしても、あまりにね、私は行政の意識というか、意識が企業のほうに向かい過ぎている。

以上です。

【公述人（久保田静子）】 私は久保田静子です。これ、聞こえますか。聞こえますか。ちょっと私、声が悪いものですから。

それではね、早速発言にさせていただきたいんですけど、千代田区霞が関の国土交通省に私は3点の質問の予約をしてあります。けれども、ちょっと私はこの地図を、このパネルをつくっておるとき、1つ発見したことがありますから、根本的には3点には大して変化はないんですけど、少しずつれていることがありますから、そのことをお許してくださいね。よろしくお願ひします。

それでは、発言します。座らせていただきます。

1992年10月7日、今から15年前のことです。豊田市小坂町市民文化会館において、国際水辺環境フォーラム豊田ステージがありました。スイスの環境科学者4人を招い

て、豊田市が開いたものです。

スイスでは池や水辺には道路を避けて通さない、迂回さす方法をとっています。それは池の中を通すと池は死んでしまうからです。ミヒヤエル・シュトッカー先生は強調されたのです。そして、そのときの参考資料を出します。これは15年前です。国際水辺環境フォーラム豊田ステージ、人と町に優しい風景を、そして、少年の日に思い出を残す、少年の日の思い出に残る風景をというタイトルがあります。

そして、マイク持ちます、そして、その上から2番目が、スイスのこの新進気鋭のシュトッカー先生のお写真です。そしてこの、これを読みますと、1956年生まれ、当時37歳です。それにプラス15年たっていますから、52年、52歳、52歳になられると思います。そして、この先生はチューリッヒの、チューリッヒのですね消防大学を出られて、生物学者なんですね。よく私が目を移しますといろいろなお仕事、空間プランニングをなさったり、それから、まちづくりの大家ですね。で、一番最後のところに目を移しますと、実際の工事現場の指導監督にまで及ぶと書いてあるんですね。これはさすが環境のスイスの国の科学者がここまで進出できる措置があるのかと思って非常にうらやましく思いました。

それで、これも終わりますけど、ここにお見えになっている、国土……、西日……、ではなくて、中部中建……、中部地方建設省も大きな講演をしておりました。

それで、それはここでいいんですけど、このシュトッカー先生が一番最初におっしゃったことは、人間の体に、人間の体と池とをおんなしように考えて、こういうふうな漫画を先生が黒板で書かれました。そして、人間の体に大きなヒューム管、あるいは、鉄管を入れると人間は即座に死んでしまう。そのように、人間の体と池とを……。

【議長】 マイクに音が入るようにお願いします。

【公述人（久保田静子）】 マイクが入ってないんですね。それで、人間の体と池とを一緒に例えたわけです。

それで、この池の、私たちの新池ですね、新池の中にこの大きな道路を通すということは、シュトッカー先生はこれは死んでしまうとおっしゃったんですね。

そういうことで、私はもう一人の先生のことを紹介いたします。座らせていただきます。

そして、その次ですけど、平成11年東海豪雨の前の年です。9年前です。愛知教育大学教授の森山先生、この先生は愛知県自然保護協会の会長をしておりました。友人の紹介で、お友達の紹介でこの新池を見に来ていただきました。ああ、これはすばらしい自然が

残っていますね、この企業都市の中で、この町の真ん中でこれは珍しい、そう言ってとてもほめてくれました。

そして、先生のおっしゃることは、バイパスをつくるには大きな大きな問題がありますよ。この池はすり鉢状になってて、高いところから低いところへ雨水を運びますと、その水が結局、お水を運んで農地を潤したり、いろいろな田畑の非常に潤す一つの大きな源をつくってる昔の人のいい知恵が残っていますね。けれども、これは大きなことがありますよと。地球温暖化で大きな雨が一遍にこれから降りますよと。そうすると、ここの池の堤防のところからこれは大きな洪水になりますよと言って、先生は非常にお顔を曇らせました。

そして、私たちはね、せっかくこういうふうなショッキングなお話を聞くからには、私たちにはどうしようも力がないから、先生、市役所へ行ってくださいとお願いしました。先生は、うん、行ってあげるよと言って、奥様もお連れになって急いで豊田市役所の秘書課へ行ってくれました。そして、この、この先生の、何ていうんですか、先生のね、結局アドバイスですね、警告ですね、そういうものを市にね、市の秘書課の課長さんに言ってくださって、そして、岡崎のほうへ帰られていったんです。

それから、あと1年後、皆さんご存じでしょう、東海豪雨がありました。そのときは矢作川も満杯、あと、4センチすればこの町の中は洪水になるぐらいいっぱいあったんです。それで、逢妻女川もそうです。案の定、ここもいっぱいになったんです。

それで、私は朝ね、誰よりも早く起きてここを見に行きました。案の定ね、ここはもうね、台風一過でお天気、もうほんとに青空、だけどね、ここのところに小さな小道があります。みんなちょっと生活道路です。そこはね、道路が破れてしまっているんですよ。破れて、結局ね、大きな大雨で激流で、この雨はね、全然ね、道がね、破れてるんです。そして、そういうことがありました。

だからね、結局、もう言いませんけど、とにかく、その森山先生の先見の明は私は敬服しました。このお二人の先生をまず紹介しています。

次に、質問です。一遍に私は説明しますが、後で質問をお願いします。

国は1.1キロのバイパスを、渋滞する理由で大急ぎで工事を進めています。西部の美しい池、八幡、新池、割目池、4つの池、4つの池があるんですよ。この池を今後どういうふうに扱ってくださるんですか。そして、そしてですよ、空間プランニングはあるのですか。あるのですか。あるのですか。質問を……。

【議長】 1問ごとに回答ですか。1問ごとに回答を求めますか。

【公述人（久保田静子）】 いえ、違います。全部してから。

【議長】 全部してからですね。

【公述人（久保田静子）】 はい、よろしく。ちょっと興奮しましたが、お許しください。

それでは、これから本編になります、本体に移ります。時間がもったいないですね。しかし、しょうがないです。

それから、今度は地図を、1.1キロ、バイパス、これからこのインターからここまで1.1キロあるんです。

【議長】 マイクを使ってください。

【公述人（久保田静子）】 1.1キロですね。この地図について進めていきます。このパネルをつくる上において、私はこの地図をね、段ボールを張りつけてつくりました。この地図を1枚一市民が手に入れるのにどれだけ苦勞が要りますか。行政は出し渋るので、なぜでしょうか。私たちは一生懸命頑張ってきました。それでね、ちょっと今、一番最初に言いましたようにね、なぜ質問が少し変わりますと、変わるということは、この場所を私が見つけたんです。この場所を見つけたんです。それを今から言います。

この地図は、この地図は、18年、平成18年8月29日、1年半になる地図です。1年半前の地図です。読みます、ここの、ここのところを読みます。これを私が発見しました。本設計の現地調査、現地測量関係機関協議。機関協議は未実施のため、今後変更の可能性がります。

国はだれと協議するつもりでしょうか。つまり、まだこの地図は決定的に決まった地図ではないという意味でしょう。だったら、この地図は今後変更してくれるのでしょうか。これが2点目です。

次、3、それから……。

【議長】 今の点はどここのルートについてでしょうか。起業者にその点を示していただかないとお答えできないかと思いますが。

【公述人（久保田静子）】 これです、ここに書いてあります。これ、今、読みますよ。読みますよ、本設計は、本設計は……。

【議長】 同じことであれば結構です。場所的にはそれでも特定できるとお考えということですね。結構です。

【公述人（久保田静子）】　　そうですか。そして、この地図を見てください。この住民はこの構造すらわからないんですよ。構造すら見せられてないの。話もしてくれないですよ。それでね、一番大きいところ、側道から側道の間、一番道路の広いところは75センチです。それから、ここの私ほうはここに 있습니다。このところで、45メートル。それから、これからここのナフコのところへ行ったところですね、ここで50メートルです。それで、153のところ55メートル。こんな大きな道幅なんですね。そして、今さっきおっしゃったように、47万台、いや4千7……、4万7,000台将来通るといいますでしょう。

そして、この黒いところは、そういう大きな道路は構造さえ私たち、私が一生懸命になってるから、私ぐらいでほかの方はだれも知りませんよ。そういうものをつくる上においてはもっと起業者は考えてくれないと、市民は立つ瀬がありません。それだけ私は怒りのようなものを感じています。

それで、この道路は、再びこの池に戻りますけど、ここには184カ所の湧き水があります。それから、ここにはアシ原があります。アシ原ですよ、大きなアシ原が茂っているんです。そのアシ原はドイツでは非常に厳しい決まりがあります。アシ原には、アシ原にはボートを近づくことさえできない法律があります。そして、そのボートへ近寄れば罰金が来ます。

そして、もう一つ、この新池の周りにはね、シイノキ、それから、ドンダリの木が茂っています。それで、秋になれば落ち葉と、それから、ドンダリのシイの実がね、積もって、歩けばさくさくと非常に秋の里の秋というのか、非常に優しい秋を感じる場所が残っているんですよ。

ところが、このごろね、みんな、私ほうのみんなお友達もいるんです。オシドリがいなくなりました。かわいらしいとってもすてきなオシドリがいなくなりました。ということは、この本地側のほうのね、ところにありましたシイノキ、ミズナラ、とっても大事な木が五、六本、こんな大きな直径1.1、2メートルぐらいある木が全部切られてしまいました。これ、見てください。これ、切り株は私が写真を撮りました。大きな木がもう全部切られています。そして、これはね、友達が、私のお友達が、切られる前の写真なんですよ。

だから、こういうすてきな、すてきな風景を全部切られてしまって、消されてしまったんです。

【議長】 公述人、答弁の時間がなくなりますので、手身近にお願いします。

【公述人（久保田静子）】 それで、もう一つ、こうしてね、私はそういうふうに一生涯懸命行って、チョンゲチョンへ行ってきました。韓国、チョンゲチョン、ソウルを中心地ですよ。そうしたら、そこに私が感じたことは……、もういっぱいいっぱい言うことができるものですから、ほんとに困ります。そのソウルの市長さんですね、その市長さんが、結局ここと同じなんです。チョンゲチョンというのはね、チョンゲチョンというのは一番高速道路なんです。高速道路で道幅が80メートルありました、そうです。ここのバイパスは75メートルですからね、一番……。そこへもう渋滞がいっぱいあったものですから、ソウルではね、二階建て建てて上へ4車線つくった。それでも間に合わなくて、17、最終的には17万で、つくればつくるほど、そのたくさん、道路、道路、集まってくるんですよ、バイパスは。

そういう意味で、その市長さんはね、それを全部壊して、せせらぎ、ふたたびのチョンゲチョンという、清い溪谷の溪の川ですけど、それが東亜日報という新聞社から、漢江へ注ぐ、その、あれですよ、あれをつくったんです。それが、これは1.1キロですけど、結局ね、その倍の11キロの間を380億でソウルの市長さんはつくられたんですね。

それで質問です。最後に質問です。私たちはね、私たちはみんないろんなことを、こういうふうにもソウルへ行ったりいろんな研究をして勉強して頑張りました。そして、そのために市役所へ行きました。けれども、市役所はね、結局振り向いてくれませんでした。

そして、18年には、バイパスの対案をつくりなさい、そんなこと言うならつくりなさいと、頑張って3人で、今この田中さんがおっしゃったように、迂回路もつくりました。徹夜もしました。しかし、私が提言したり苦労したりしてもね、何の反応も示してくれませんか。国土交通省の皆さん、どうぞ反対住民のこの努力や、そして、いい意見を、いい意見をやっている人のためにね、場をつくってください。私はね、はっきり申します。豊田市の行政には非常にね、失望を感じているんです。

3点お答えください。よろしくお願いします。

【議長】 質問の確認ですけれども、路線にある池の取り扱いをどうするかということと、それから、路線が確定しているのかということと、それから、説明会をしっかりとやってくださいという、この3点でよろしいですか。

【公述人（久保田静子）】 もう一回、ちょっと耳が遠いものですから。

【議長】 路線上に関係する池についてどういう取り扱いをするのかということと、そ

れから、路線が確定しているのかということと……。

【公述人（久保田静子）】　　そうです。

【議長】　　今後変更がないのかということと、それから、説明会をしっかりとやってほしいと、こういうことでよろしいですか。

【公述人（久保田静子）】　　その説明会はね、自治区と……。もう一つあるんですけど、もう一つ、ごめんなさい、時間が。

【議長】　　時間がなくなりますけれども。

【公述人（久保田静子）】　　あのね、このところ、これ一つ聞いて、これは国にも関係あるんですよ。ここはね、結局去年と、この3月でここは終わり、400メートルのところですよ。本地新田工事は私たちが知らないうちにやっているんです。市役所と、それから、国……、名四さんと、区の幹部がここをつくってたんですよ、つくってるんです。もう3月にこれは終わるんですよ。それでも、私たち住民は全然知らないの。

　　そういうことでね。

【議長】　　もう1分ありませんけれども。

【公述人（久保田静子）】　　それで、ご返事をお願いします。こういうことをされては困ります。

【議長】　　残り30秒で答えられることだけお答えください。

【起業者（青山）】　　それでは、早急に説明したいと思います。

道路につきましては、渋滞のみならず安全、環境、地域の発展のためにやっておりますので、池については一部埋め立て、面積が減少するかと思いますが、多面的に考えて調整しております。

1点、洪水についても、洪水調整機能については確認して代替機能がとれるという確認をしております。

それから、未完成の図面云々ということでございますが、これは地元で道路構造を調整するときに出した……。

【議長】　　公述終了時間となりましたので、答弁を終了してください。

【起業者（青山）】　　はい。

【議長】　　どうもありがとうございました。降壇してください。

（公述人・起業者降壇）

【議長】　　補助委託員、後ろを閉めてください。まだあけるの早い。

本日、公述人、久保田静子さんが公述を申し立てた範囲において質問したものうち、時間の関係上、起業者側が回答できなかった事項につきましては、起業者は3月24日までに国土交通省あて文書で回答するよう、お願いいたします。

それでは、これにて一般国道155号改築工事（豊田南バイパス・愛知県豊田市美山町三丁目地内から同市東新町五丁目地内まで）に関する事業認定申請に係る公聴会の公述はすべて終了いたしました。

公聴会の円滑な進行にご協力をいただきまして、ありがとうございました。

会場の管理上の都合がございますので、公述人及び傍聴人の方々は速やかにご退場願います。

なお、落とし物についてご連絡いたします。3点落とし物が届いております。手帳1冊、ハンカチ1枚、自動車のかぎ1つ、以上を受付でお預かりしております。心当たりの方は、お帰りの際、受付にお立ち寄りください。

— 了 —