

高速自動車国道東九州自動車道新設工事（椎田南インターチェンジ（仮称）から宇佐インターチェンジ（仮称）まで）並びにこれに伴う市道及び町道付替工事に係る公聴会

日時 平成24年4月27日（金） 18：00～（1日目）
平成24年4月28日（土） 10：00～（2日目）

場所 大分県中津市 中津文化会館（大ホール）

平成24年4月27日（金） （1日目）

○公聴会開会

【議長】 ただいまから、高速自動車国道東九州自動車道新設工事（椎田南インターチェンジ（仮称）から宇佐インターチェンジ（仮称）まで）並びにこれに伴う市道及び町道付替工事に関する事業認定申請に係る公聴会を開催します。

私は、議長を務めます国土交通省総合政策局総務課土地収用管理室長の伊藤と申します。よろしくお願ひいたします。

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23年12月28日付で起業者である西日本高速道路株式会社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、国土交通省ホームページに掲載しました開催案内にも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、議長により退場を命ずることがあります。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。

○公述人 1：起業者（西日本高速道路株式会社）

【公述人（大原）】 公述人、西日本高速道路株式会社代表取締役社長、西村英俊の代理でございます西日本高速道路株式会社九州支社の大原と申します。よろしくお願ひいたします。

【公述人（中村）】 中津工事事務所の中村と申します。よろしくお願ひいたします。

【公述人（川畑）】 同じく中津工事事務所の川畑と申します。よろしくお願ひいたします。

【公述人（大原）】 では、着席してご説明させていただきたいと思ひます。

本日の公聴会では、対象事業であります東九州自動車道、以下「東九州道」といひますが、福岡県築上郡築上町上ノ河内地内に設置する椎田南インターチェンジから大分県宇佐市大字山本地内に設置する宇佐インターチェンジまでの間において、これまでの事業の経緯、事業の目的及び内容についてご説明を行い、この事業が土地収用法第20条の要件を満たしていることについて公述してまいりたいと思ひております。

なお、本日ご説明いたしますインターチェンジ名などについて、工事中のものはすべて仮称ですので、あらかじめご了承願ひます。

本日ご説明いたします項目は、事業の概要と経緯、事業の必要性、環境保全対策、現在の工事状況の大きく4項目です。

それでは、事業の概要と経緯についてご説明いたします。

まずは、東九州道全体について概要をご説明いたします。東九州道は、福岡県北九州市を起点とし、大分市、延岡市、宮崎市を經由し鹿児島市に至る延長約436キロメートルの高速自動車国道です。現在の開通延長は、高速自動車国道に並行する自動車専用道路を含め、約195キロメートルです。東九州道は、九州地方の8カ所の基幹都市圏のうち東九州地方に位置する5カ所の基幹都市圏の間を相互に結ぶことにより東九州地方の高速交通ネットワークを形成します。また、東九州道が九州自動車道、大分自動車道及び宮崎自動車道と接続することにより、九州地方全体の広域的な連携が図られ、東九州地方内外の連携の強化及び交流の拡大により、地域産業及び地域経済の活性化を促し、沿線諸都市の発展等に資することが期待されます。

次に、九州北部の東九州道について概要をご説明いたします。九州自動車道と接続する北九州ジャンクションから大分自動車道と接続する日出ジャンクション間の延長は約89キロメートルであり、現在、高速自動車国道に並行する自動車専用道路を含め、約45キ

ロメートルが開通しています。残る未開通の苅田北九州空港インターチェンジから豊津インターチェンジ間の16キロメートル及び椎田南インターチェンジから宇佐インターチェンジ間の28.3キロメートルにつきましては現在事業を進めているところです。このうち今回の事業認定申請における全体計画区間は、椎田南インターチェンジから宇佐インターチェンジ間の28.3キロメートルです。

次に、今回の全体計画区間について概要をご説明いたします。全体計画区間は、東九州道の椎田南インターチェンジから宇佐インターチェンジ間の延長28.3キロメートルであります。この区間は、福岡県と大分県の県境に位置する一級河川山国川を挟んで両県にまたがる路線です。インターチェンジは4カ所設置する計画であり、北九州側から順に、一般国道椎田道路に連結する椎田南インターチェンジ、県道犀川豊前線に接続する豊前インターチェンジ、一般国道212号に連結する中津三光インターチェンジ、一般国道宇佐別府道路に連結する宇佐インターチェンジとなります。

次に、これまでの主な事業の経緯についてご説明いたします。椎田南インターチェンジから宇佐インターチェンジ間につきましては、平成11年11月に大分県で、また平成11年12月に福岡県でそれぞれ都市計画決定がなされました。平成18年3月に独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構と事業内容に関する協定を締結し、同じく平成18年3月に国土交通大臣から道路整備特別措置法に基づく事業許可を受けました。また、平成19年5月には沿線住民の皆様と地区ごとに設計協議を開始しました。その後、平成20年6月に用地取得を開始し、平成20年12月に工事に着手しています。なお、これまでの工事の実施に当たりましては、それぞれの段階におきまして工事説明会を実施したり工事のお知らせを配布するなど、工事内容の周知に努めてまいりました。

続きまして、この表は平成24年3月末現在の全体計画区間における用地取得状況を示したものです。起業者としましては、事業の早期完成のため任意による用地交渉を進めてきた結果、多くの地権者の皆様方のご協力を得ることができ、用地取得率は全体計画区間の97%となっていますが、残る未取得用地につきましては、一部の方のご協力が得られていない状況です。このため、今後も用地取得の解決の見通しが立たない場合に備え、平成23年11月18日に土地収用法第15条の14に基づく事業説明会を実施し、平成23年12月28日に事業認定の申請を行いました。今後も引き続き任意による用地取得にご理解とご協力をいただけるよう精いっぱい努力していくとともに、東九州道の早期完成のため調査や工事を継続して実施してまいります。

続きまして、事業の必要性についてご説明いたします。

まずは、東九州道の整備による東九州地域の格差是正についてご説明いたします。高速道路や鉄道などの社会資本整備がおこなわれている東九州地域では人口が減少傾向にあり、西九州地域との地域格差が見られます。さらに九州新幹線の開通により、ますます西九州地域とのインフラ整備の格差が広がっています。この東西格差を是正するためにも東九州道の早期の整備が必要と考えております。

次に、東九州道の整備による高速交通ネットワークの形成についてご説明いたします。九州北部の東九州道がすべて完成すると、北九州都市圏と大分都市圏とのミッシングリンクが解消され、高速交通ネットワークが形成されることから、自動車交通の高速化及び定時性の確保による広域的な利便性の向上、東九州地方内外の連携の強化及び交流が図られます。

次に、九州北部における高速交通ネットワークの代替機能についてご説明いたします。九州道や大分道で災害や事故、工事等による通行止めが生じた場合、東九州道が福岡と大分間などの高速交通ネットワークの代替道路として機能します。また、複数の走行ルートが選択できるため、年末年始等の繁忙期の渋滞緩和や定時性の確保にも寄与します。

次に、九州広域の高速交通ネットワークの代替機能についてご説明いたします。九州道や宮崎道で災害や事故、工事等による通行止めが生じた場合、先ほどと同様に東九州道が北部九州と宮崎間などの高速交通ネットワークの代替道路として機能します。また、複数の走行ルートが選択できるため、繁忙期の渋滞緩和や定時性の確保にも寄与します。

次に、東九州道の整備による時間短縮効果についてご説明いたします。東九州北部の基幹都市圏に位置する北九州市から大分市へ車で移動する場合に、東九州道の整備前後で所要時間がどの程度変化するかを比較しました。東九州道未整備時に北九州市から大分市へ一般国道10号のみで移動する場合、おおむね3時間22分の移動時間がかかりますが、東九州道の整備後にはおおむね1時間49分となり、約1時間33分の時間短縮が図られると考えております。なお、椎田南インターチェンジから宇佐インターチェンジ間のみの時間短縮は約16分となります。このように時間短縮効果が見込まれ定時性が確保されることにより、市場圏の拡大及び沿線諸都市の活性化などが期待できます。

次に、緊急輸送道路として担う役割についてご説明いたします。大規模な地震等の災害が発生した場合に、救命救急や物資輸送を行うための道路として第1次特定緊急輸送道路を地方自治体が定めています。東九州道は一般国道10号などとともに第1次特定緊急輸

送道路に指定され、災害発生時の緊急時における輸送道路として重要な役割を担うことが期待されます。また、豊前市から中津市付近において河川はんらんによる浸水で一般国道10号が分断される可能性があります。東九州道は浸水することなく、災害時における一般道路の代替ルートとして期待されています。

次に、東九州道の整備による医療機関へのアクセス向上についてご説明いたします。東九州道の整備により、第3次救急医療施設へのアクセス時間の短縮や搬送時の振動の軽減、交差点での加減速の回避など、搬送患者の負担軽減に寄与します。また、搬送時間が短くなることにより消防署に救急車がない空白時間が短くなり、さらなる救急患者への対応が可能となります。

次に、東九州道の整備による産業活性化に関する整備効果についてご説明いたします。九州はカーアイランド九州と呼ばれ、中でも北部九州においては産・官・学が連携し、北部九州自動車150万台先進生産拠点構想を推進しています。北部九州にはトヨタ、日産、ダイハツ等の自動車産業が集積しており、東九州道沿線にも進出しています。東九州道の整備により、沿線の車体工場と周辺の関連企業間の時間短縮・定時性確保により物流効率化が図られます。

次に、東九州道の整備による企業誘致等に関する整備効果についてご説明いたします。東九州道沿線では多くの企業誘致計画が進められており、沿線に多くの工業用地が造成されています。今後、東九州道の整備に伴い、さらなる企業誘致が進み、地域産業の発展、雇用の確保の促進が期待されます。また、東九州道などの高速交通体系の整備が進められる中で、重要港湾中津港周辺地域では、自動車関連企業等の新規立地や工業団地が開発され、東九州道の活用による貨物輸送の活発化が期待されています。

次に、東九州道の整備による観光資源に関する整備効果についてご説明いたします。当該地域は、宇佐神宮等の観光資源が豊富にあり、豊の国千年ロマン観光圏として観光客が訪れています。中津地域へ旅行する観光客数の約97%がバスや自家用車などの自動車交通にて移動していることが確認されており、高速ネットワークの整備によりアクセスが向上し、北九州地域や中国地方からの観光客の増加が期待されています。

次に、東九州道と並行する一般国道10号における混雑状況についてご説明いたします。東九州地方の主要な幹線道路である一般国道10号は、東九州道の椎田南インターチェンジから宇佐インターチェンジ間に並走する区間において市街地を通過する箇所が多いため、他の道路との平面交差箇所が多く、物流等の通過交通と日常生活利用による地域内交通と

がふくそうし、各所で交通混雑が発生しています。

図に示しているのは一般国道10号で交通混雑が確認されている地点を示したものです。東九州道の完成により交通の分散が図られ、今後混雑が緩和すると考えています。なお、混雑度とは道路の混雑の程度をあらわす指標で、交通量を交通容量で割った指標です。よって、混雑度が1以下であれば混雑することなく円滑に走行でき、1を超え数字が大きいほどより混雑が発生しているということとなります。

次に、一般国道10号の交通事故発生状況についてご説明いたします。福岡県の豊前署管内及び大分県の中津宇佐署管内とともに、一般国道10号での事故件数は毎年100件を超えており、交差点での交通事故が多く発生しています。交通統計によると、高速道路は一般道路と比べ死傷事故率が約12分の1であり、東九州道の完成により死傷事故件数の減少が期待でき、安全かつ円滑な交通が確保できると考えています。

次に、椎田南インターチェンジから宇佐インターチェンジ間の費用対効果についてご説明いたします。道路の整備に伴う効果としては、渋滞の緩和や交通事故の減少のほか、走行快適性の向上、沿道環境の改善等、多岐多様にわたる効果が存在します。さまざまな効果のうち、現時点において十分な精度で計測が可能で、かつ金銭評価が可能な項目について便益を算出し、建設事業費や維持管理費といった費用と比較したものを費用対効果、いわゆるB/Cとといいます。なお、当社が算出した当区間のB/Cは1.4であり、定量的にも十分な整備効果が見込めることを確認しています。当社では、事業の効率性・透明性の一層の向上を図るために、社外の有識者からなる事業評価監視委員会を設置しています。この委員会の中で当区間の費用対効果の内容を審査していただき、事業の継続が必要との判断をいただいています。また、その内容をホームページ等で公表しております。

続きまして、環境保全対策についてご説明いたします。

椎田南インターチェンジから宇佐インターチェンジ間では、都市計画決定に合わせて平成11年11月に大分県と福岡県において事業による環境への影響を事前に予測し評価する環境影響評価が実施されています。この環境影響評価は建設省所管道路事業環境影響評価技術指針に基づき実施しており、その流れについて概要をご説明します。

まず、自然的状況や社会的状況などの地域環境について把握を行い、現状調査を実施しました。その後、事業の実施が環境に及ぼす影響について予測・評価を行います。

こちらが環境影響評価の評価内容です。主な評価項目は、大気汚染、騒音、振動、植物、動物及び景観です。当区間の評価結果によると、一部の植物で対策が必要となるものの、

環境保全目標を満足するとされています。

次に、評価項目の具体的内容についてご説明いたします。

まずは、環境影響評価時の大気質の予測評価結果です。オレンジ色のグラフは事業区間において予測した高速道路供用後の二酸化窒素及び一酸化炭素の濃度を示しており、福岡県域6地点、大分県域3地点におけるそれぞれの県域での予測値の最大値を示しています。なお、以降のグラフに関しても、これと同様に最大値を記載しています。

二酸化窒素の環境保全目標は、環境基準である0.04ppmから0.06ppm以内またはそれ以下で、図の黄色枠の範囲内になります。予測値はいずれも環境基準を満足する結果となっています。

次に、一酸化炭素の環境保全目標は、環境基準である10ppmで、図の黄色の線になります。予測値はいずれも環境基準を満足する結果となっています。

次に、事業許可後に当社で実施しました大気質に関する環境影響評価フォローアップの結果です。

二酸化窒素の環境基準は、先ほどと同様で図の黄色枠の範囲になります。予測値はいずれも環境基準を満足する結果となっています。

浮遊粒子状物質は、平成11年の環境影響評価時には予測を行う知見が十分解明されていないため予測評価を行っておりませんでした。フォローアップでは新たな評価項目として予測しました。浮遊粒子状物質の環境基準は0.10mg/m³以下で、図の黄色の線になります。予測値はいずれも環境基準を満足する結果となっています。

次に、環境影響評価時の騒音の評価結果です。騒音の環境保全目標は、環境基準で官民境界から20メートル以内の地点と官民境界から20メートル以上離れた地点について昼間と夜間ごとに定められており、図の黄色の線になります。予測値はいずれも環境基準を満足する結果となっています。

次に、事業許可後に当社で実施しました騒音に関する環境影響評価フォローアップの結果です。騒音の環境基準は、先ほどと同様で図の黄色の線になります。予測値はいずれも環境基準を満足する結果となっています。

次に、事業許可後に当社で実施しました振動に関する環境影響評価フォローアップの結果です。環境影響評価では、道路交通振動の面から見た軟弱地盤地帯を通過しないことから評価項目として設定されておりませんでした。その後、当社において確認のため振動の予測を実施しました。振動の要請限度は昼間と夜間ごとに定められており、図の黄色の

線になります。予測値は官民境界で評価した値であり、いずれも要請限度を満足する結果となっています。

次に、動植物に関する環境保全対策の概要についてご説明いたします。環境影響評価では、文献調査及び現地調査を実施した後、事業地周辺の動物・植物の生息状況を把握し、希少な動植物へ及ぼす影響を予測しました。その結果、大分県の事業区間において生育が確認されたエビネについては、事業実施前に周辺の同様な生育環境へ移植を行うことにより環境保全目標を満足すると評価されています。その他の動植物については、周辺に同様の生息・生育環境が存在することなどから影響は少ないと評価されています。

さらに、事業許可後に当社で実施しました動植物に関する環境影響評価フォローアップについてご説明いたします。追加の環境調査において確認された希少種については、移植やモニタリングを行い、必要に応じて適切な保全措置を講じています。例えば平成18年に絶滅危惧Ⅱ類に指定されたタカ科のサシバですが、現地調査を定期的の実施し、当事業がサシバに与える影響が最小限になるよう学識経験者にアドバイスをいただきながら環境保全措置の検討を行い、必要な対策を行いながら事業を進めています。

続きまして、工事期間中の環境保全対策についてご説明いたします。工事の実施に当たりましては、環境影響評価書に記載されております工事中の環境保全対策に基づき十分に施工計画を検討した上で、工事現場周辺の環境に及ぼす影響をできるだけ少なくするよう努めているところです。例えば土ぼこり等による粉じん対策としましてダンプトラック等の走路の散水清掃やタイヤ清掃などを実施しています。また、工事現場からの土砂流出防止対策としまして沈砂池の設置や土砂流出防止柵の設置等を実施しています。

最後に、椎田南インターチェンジから宇佐インターチェンジ間の現在の工事状況などにつきまして写真等によりご説明いたします。

こちらが築上町及び豊前市の行政境付近での工事状況です。向かって右側が椎田南インターチェンジとなり、供用中の椎田道路と接続します。現在、切土・盛土工事や橋梁工事を実施しています。右上の写真は上ノ河内川付近の橋梁の施工状況です。左下の写真は角田川橋と盛土の施工状況です。

こちらが豊前市での工事状況です。現在、切土・盛土工事や橋梁工事を実施しています。左上の写真は舟入川付近の橋梁の施工状況です。右上の写真は山田地区における盛土の施工状況です。

こちらが豊前市と上毛町の行政境付近での工事状況です。現在、盛土工事や橋梁工事、

カルバートボックス工事を実施しています。左上の写真は佐井川付近の橋梁の施工状況です。右下の写真は上毛町安雲地区における盛土の施工状況です。

こちらが上毛町友枝川付近での工事状況です。右下の写真は友枝川橋及び盛土の施工状況です。現在、隣接する唐原トンネルの掘削準備を行っています。

こちらが中津市での工事状況です。向かって左側が中津三光インターチェンジとなり、事業中の中津日田道路と接続します。現在、盛土・切土工事や橋梁工事、カルバートボックス工事を実施しています。右上の写真は小倉谷川付近の橋梁の施工状況です。右下の写真は犬丸川付近の橋梁から中津トンネルに向けた施工状況です。現在、盛土工事や中津トンネルの掘削工事を実施しています。

こちらが中津市から宇佐市にかけてトンネルが連続する区間の工事状況です。現在、連続する5本のトンネルのうち3本のトンネルが貫通しています。右上の写真は、今年3月に貫通した赤尾第二トンネルの貫通状況です。左下の写真は宇佐市南赤尾地区での盛土の施工状況です。

最後に、宇佐市での工事状況です。写真手前が宇佐インターチェンジとなり、供用中の宇佐別府道路と接続します。右上の写真は末地区での切土の施工状況です。右下の写真は宇佐インターチェンジ内の施工状況です。現在、切土工事を実施しています。

以上で工事の進捗状況についての説明を終わります。

以上、公述対象区間における東九州道の事業の目的と内容につきまして説明してまいりました。

この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、本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、又は使用する公益上の理由があることから、土地収用法第20条の各号の要件のすべてに該当していると考えています。また、東九州道の早期完成に対する189万人の要望を始め当該地域の期待に応えるためにも、事業の円滑な推進が必要であり、できるだけ早期に事業認定がなされることを希望いたします。

これまで同様、今後も引き続き、用地取得及び工事の実施について起業者として最大限の努力をしてまいりますので、地元の皆様方のご理解、ご協力をお願いいたします。

これで起業者の公述を終わります。ご清聴ありがとうございました。

○公述人 2 : 飯田 富士雄

【公述人】 飯田と申します。座って話させていただきます。

私は、この予定地の中にミカン農園を経営されている岡本さんの農園の中にミカンの木を5本ほど所有しているという関係で、一応利害関係人ということになりますけども、常時ここに住んでいるわけではございませんので、少し周辺の問題を取り上げて意見を述べさせていただきます。

4年ほど前になりますけども、国土交通委員会というところでこの当時の副大臣の方が、東九州自動車道椎田一宇佐間の調査検討については整備計画が策定された平成11年より前に行っていたという説明をされております。これは民主党の川内議員の質問に対する説明ですけども、事業計画の基礎になったもろもろの調査数値その他データ類、その分析、意見聴取、そういうものが、今から数えると10数年あるいはもうちょっと古い時代のものであって、しかもこの当時、公文書の保存期間が過ぎているということで事業計画の妥当性とか代替案、今進行しようとしているルートのほかにも山すそのルートということが提案されておりますけども、当時もそれが代替案であったと聞いておりますが、そういう比較の根拠も、今の時点で資料がないというふうにされております。

これ、ないのはないでやむを得ないということになるわけでしょうけども、ただ、今の時点で考えてみますと、この10年余り、特に昨年の大震災を契機として社会経済の状況も非常に大きく変化しております。それから、開発事業というようなことに対する考え方も変わってきておりますし、あるいは環境・防災等にかかわる科学的なものを含めていろいろな考え方の変化・進展ということがございます。

この幹線道路の交通量ということだけをとってみましても、計画当時の資料がないということですから、その調査時点もはっきりしないわけですけども、恐らく10何年前あるいは20年ほど前まではこの地域でも交通量の増加という傾向があったのではないかと思いますけども、今現在で見ますと、交通センサス等を見ても、むしろ交通量は減少傾向ということでございます。そういうかなり古いものの資料の分析結果をもとにして計画策定より前に既に論議されて説明も済んでいるんだ、その時点で適切と判断されたんだからこれでいくというちょっとかたい態度ではなくて、改めて今の科学的な知見、認識水準に立った評価をやる、検証をやるべきではなかろうかという気がいたします。

数日前に福井県の敦賀原発の問題が大きく報道されました。原発のほぼ真下を活断層が走っていると。原発の本体が、その断層に伴う破碎帯という、かなり動く可能性の高い地域の上にあると。だから、揺れれば土台が危うい。そうすると本体が重大な結果を招く。まあ、そういうことなんですけども、これは実は40年以上前に建設されて、その当時既にそういう危険性があるということを描いていた専門家もおられたという話ですけども、今の時点で言いますと再発見ということになるわけですが、こういう経緯などに照らしてみましても、この道路の事業計画も、ここでもう一度立ちどまって検証をやり直してみる必要があるのではなからうか。

道路の建設と原発とは違うというふうにも言われるかと思いますがけれども、この地域の地形とか環境とかいうのは、言うまでもなく何十万年という自然の営みを通じて形成されてきたものですし、そこでの私たち人間の働きかけ、活動とのバランスの中で今日の生活環境、自然環境が形成されているわけですから、これを壊してしまうと、もとに戻すことはほぼ不可能ということではないかと思えます。そういう意味で、この地域の人々の営みから自然の営みということも一たん壊してしまうと安定したものに戻すというのはなかなか難しいわけですから、ぜひ、残っているのはわずかと言われるかもしれないけれども、改めてこの事業計画の必要性・妥当性について検証を行われることを望みたいと思えます。

それから、今ご説明もありましたけども、事業計画書でこの道路の必要性の根拠としまして、高速交通のネットワークを形成して東九州地方内外の連携を強め、及び交流拡大によって地域産業、それから地域経済の活性化、沿線諸都市の発展に資するというふうに言われております。今ご説明もありました。非常に大ざっぱな話ですけども、高速道路ができる。それから、新幹線の場合も似たようなことがありますけども、それで高速道路の場合、沿線の地域間の自動車による必要な移動時間というのは確かに短縮されるわけですけども、だから、そうなれば沿線の地域経済が活性化するのか、沿線のまちが発展するのか、これは別の問題です。

最近そういう意味で問題になっているのは、むしろそういう高速交通が発展することによって、整備されることによって、中間の都市地域が空洞化してしまう、そういう現象が発生しております。素通りであるとか流出ということがさらに進む契機になる。そういうことも配慮しなければならない。そういう意味で、この高速道路が完成することによって経済が潤って活性化するんだというような説明には、あるいはそういうことで建設を進めようという皆さんに協力するのが当然だというような言い方にはやはりもっと慎重であ

るべきではないか。

私は北九州市におりますけども、北九州市も非常に高齢化が進んでおります。この地域も同様に高齢化が進んでおります。高齢化が進みますと、ご承知のとおりですが、高速道路を使って長距離の移動をする便利さというようなものよりは、住んでいる地域の落ちついた環境とか、それから安心できる地域のつながりとか、それから医療とか福祉が、そういうサービスが整備されている、そういうことが地域の魅力という意味で重視される方向にいくと思います。現にそうだと思います。そういう点で他よりすぐれている、魅力的だということになると、人口が高齢化し減少する傾向の中でも、ほかから来て移り住もうということも出てくる。

そういう意味で言いますと、この道路の北の起点になっている北九州市は、都市としては余りぱっといたしませんけども、私が言うてはいけないのかもしれませんが、ただ、やはり大都市ですので非常に地価が高うございます。そういうところから比べると、例えばこのあたりの地域というのは地価が安くて、しかも物価も比較的落ちついていると。そういう点を生かすことができれば、現役であり、あるいは比較的若い世代の方々を引きつけるということも考えられる。選ばれる地域にどうするかという点では、そういう点も配慮する必要がある。ただ、この傾向というのは、恐らく20年も前のこの計画をつくられたころにはそれほど注目されていなかった点ではないか。やはりこの10年余りの流れの中でそういうことがかなり明らかになってきている。そういうことで、今の時点でそういうことを加味した計画を考えるべきではないか。計画のあり方をですね。

それから、計画の中では、さっきの説明でも、自動車産業、それからカボスが計画書では書かれておりましたけども、それから観光ということで、この地域の沿線の交通需要がかなり大きいのに対して主要幹線道路である10号線が、今もありましたように、市街地を通過しておって、この域内の交通とのふくそうというようなことで交通混雑、渋滞がかなり生じていると、だからバイパス的な意味で東九州道の建設が有効であり必要だと、そういうご説明だったと思います。ただ、自動車産業ということで申しますと、これは中津の非常に大きな産業で大事な部分だと思いますけども、これに関連した搬入搬出の物流というものは、海外との取引を含めて海上輸送ということが非常に大きな比重を持っております。こちらのほうが大量・長距離の輸送に対して安価で安定していると言えらると思います。この高速道路ができれば自動車産業がさらに集積立地する、産業としても発展するかというと、かなり疑問符がつくのではないかと。それから、高速道路が完成すれば、ここの

自動車産業が高速道路を利用するようになるのかということ、どうもそうとも言えないのではないかという気がいたします。

それから、カボスのことも計画書ではございましたけども、東九州地域の大きな農業生産地がございますけども、京浜とか阪神とか遠距離の出荷ではフェリーを使う輸送が現在既に、ずっとこの間、数十年来そういう形をとってきていると思います。カボスを初めとするこの地域の農産物の出荷輸送ということで有料の高速道路を使うことになるのか。これも私はかなり疑問を感じます。実際に長距離トラック便のドライバーの方などに話を聞きますと、いい悪いは別にいたしまして、彼らは高速道路は使わなくて、無料の一般国道を交通がすいている夜間に走るんだというふうに言っております。高速料金もコストのうちということでもあると思いますけども、そういう点で言うと、かなりこのあたりも慎重に考える必要がある。

それから混雑の解消ということ、これは大事な点であると思います。市街地を通過する交通、朝夕などに一定の渋滞があるというのは事実です。ただ、近年交通量がふえているかということ、そうではない。特に高齢化、人口減少、それからガソリンの高騰とか、全体として今後エネルギーの価格が高騰していく傾向にあると思いますけども、そういう中で交通量がふえるのか、それから有料道路を使うほどになるのか、これは非常に疑問があります。むしろ市街地を通過するバイパスですね、一般道としてのバイパスのほうを重視していくほうが実際には効果があるのではないかという気がいたします。そういう点で、例えば椎田道路は既にできて、もう随分になりますけども、交通量自体がここ最近では減少傾向です。無料化のときにはかなり利用が伸びておりましたけども、無料化が終わると大幅に後退している。

私も知人友人に、椎田道路を使う機会がかなりあるので話を聞いておきますと、料金所の前でおいて無料の区間だけ椎田道路を使うというような使い方をしてる人がかなり多いようです。そういう意味で言いますと、有料の高速道路を完成させても、それほど、あるいは余り利用されないという可能性も考えられるわけです。

いろいろと東九州自動車道の建設の必要性あるいは計画に疑問があるということをおし上げてきましたけども、それでも、もうここまで来てどうしてもつくる必要があるということであるにしても、その場合でもやはり費用がより安い方向にしなければ、そういう交通量の減少傾向というようなことも含めて考えれば非常に赤字の道路をまたつくるということになりかねません。そういう意味で代替ルート、山すそのほうがかなり安くできるの

ではないかということが提起されておりますので、それを含めての比較・検証を是非やられる必要があるのではないかとこのように思います。

それから、さっきの話の中で第3次救急ということ、そこへの搬送が円滑で速やかに行われるようになるということをおっしゃいました。それはそうであるだろう。一定のメリットになる。高速ができれば、ルートにかかわらず、それだけ安心感も増す、地域の皆さんの安心につながるということだと思います。ただ、ここでも注意する必要があると私は思うんですけども、1週間か10日ほど前に、東南海の地震が連動して発生したときには非常に大きな規模になる可能性がある。そうなったときには、このあたりも津波の高さが数メートルになる可能性があるというようなことが報じられておりました。なかなか考えにくい可能性のようにも見えますけども、ただ、そういう規模の地震が発生したとき、今度の東日本の場合はそうでしたけども、高速道路もかなり深刻なダメージを受けます。安全で堅牢でというふうに説明されましたけども、昨年の地震では東北自動車道が各所で通行止めになって、仮復旧までに2週間、たしか13日で開通したと言われており、これは他の国との比較では驚異的な速さだったんだそうです。それはそれで集中して復旧させたということは結構なことなんですけども、その経費も莫大だと思いますし、それから、構造によって随分と維持管理費、補修費がかかる。そういう意味で維持管理費のより低い形が望ましい。

それから、こういう場合の緊急時の救急医療とのかかわりなんですけども、通常、まれに発生する交通事故での重傷の患者さんを設備の整った拠点病院に運ぶというような場合、高速で走ったほうが幾らかでも速いというようなことはございますけども、大事故でこれが大量に発生したという、たくさんの人を高速でドーンと運ぶということは非常に困難ですね。それから、高速道路自体が損傷を受けることもあり得る。その場合に、東日本の今回の災害で言われたことは、確かに長距離を設備の整ったところに速く運べるということも大事ですけども、それぞれの地域で医療の拠点をきちんと確保しておくということが実は非常に大事であって、東北地方の場合、自治体の合併、それから医療機関の統廃合、そういうことでかなり廃止になってしまった医療機関というのが多くて、運ぶべきところが近くになくて非常に大変だったということが言われております。そういう意味では、便利さも大事なんですけども、もっと大事なのは、やはり地域にしっかりした医療の体制を持っておくということがもっとも大事で、そういうことを考えると、この財政逼迫と言われるときに、増税の論議がある中で、高速道路を今そういうふうに急ぐべきなのかという

ことはちょっと慎重に考えるべきではないのかなというふうに思います。

最後になりますけども、今現に国会で税と社会保障の一体改革ということで消費増税の案が具体化しようとしております。私は、消費税を上げれば財政が安定するのか、あるいは財政が消費税頼りになっていいのかという、これも疑問を感じますけれども、これほど財政が逼迫していると言われるときに、で、消費税もかなり庶民増税という色合いが強いんですけども、こういうときに収用までして建設を急ぐ必要があるんだろうかという点で大変疑問を感じております。

高速道路というのは長期的なものだから、そういう今現在の話ではないんだということかもしれませんけども、計画では2015年の完成ということですので、今から言えばそんな先の話ではありません。やはりここで急いでやるべきなのか、あるいはもうちょっと、ここでもう一度立ちどまってじっくりとこの必要性和、それからもう一つ、岡本さんが提案されておりますもうちょっと山すそ寄りの、経費的にも随分と低い費用で可能だと言われておりますそういうものとの現時点での対比ということもあっていいと思います。そういうことをぜひ検討いただきたいということを申し上げたいと思います。

それから、この建設の過程で平野部の集落があるところを道路が、若干の曲折はあるにしても、かなり直線的に分断していく。そうすると、集落ごとであったり集落の一部であったり、そういう形で移転されるということが必ず発生してきます。私たち転勤転居になじんだ人間はそれほど感じない、また若い間はそんなに感じないものだと思うんですが、ある程度の年齢になってきますと、特に農村地域の場合ですと、何十年と住みなれたところから移転するというのは、もう本当に地域とのつながりがなくなっていく、そういう意味合いがあると思います。言うなれば仮設住宅に避難しているような状況になる可能性がございます。そういう意味で、ご高齢の方の孤立化というような、あるいは孤立死とかいうことも最近非常に取り上げられておりますけども、こういう点も事業に当たってぜひとも配慮をいただきたいと思います。

以上で私の意見表明を終わらせていただきます。どうもありがとうございました。

○公述人3：小澤 正人

【公述人】 小澤といいます、この地域に住んでおまして、岡本農園さんとは長い付き合いがありまして、岡本農園さんの立木トラストを買わせていただいております。ある程度権利も持っておりますので、その点、権利者ということでも質問をしていきたいなというふうに思っていますので、よろしくお願ひします。それから、私は座って話させていただけますので、よろしくお願ひします。

それでは、先ほどの飯田さんと重複する部分もあると思ひますし、私は話が下手ですので話すことが前後することもありますので、その辺は留意をして聞いていただきたいと思ひます。

最近、私はここ1週間ぐらい前に東北の震災のところにボランティアに行きました。そのとき高速道路を使いました。やっぱり高速道路は便利やなという点は確かに認めるんですが、北九州道路を通りまして、中国自動車道に乗りまして舞鶴まで行きまして、舞鶴から北陸道に乗って、磐越自動車道を通り、東北自動車道を通りまして、かなりの距離を走りましたが、その中で磐越自動車道については、自動車の台数は少ないにもかかわらず、これはやっぱり国策として必要な道路であるなというふうに思ひました。日本海と太平洋側とを結ぶ線というのは、あの日本アルプスをトンネルをくり抜いて通れるようにするということはやっぱり経済性という部分だけでなく国の重要な道路であろうというふうには思ひましたが、中国自動車道については、行くときは昼間でしたが、帰るときは夜になってあったんですが、ほとんど私たちの車しか通っていないというような状況で、これは今話されていた費用対効果では絶対に合わないな、こんなものは要らないなというのも実感しました。それで、この東九州自動車道ができてそれと同じような形になるんじゃないかなと思ひます。

ただ、ここの自治体の人たちや地元の人、それに受益者の人もたくさんおるんですが、その人たちはやっぱりできれば便利がいいということは確かでしょうけども、車で考えてみますと、私は今お金がないから軽自動車に乗っていますが、普通車があれば遠くへ行くのは便利がいいし、それから大きな荷物を運ぶときはトラックが必要なんですよ。だけど、3台も持てばやっぱり経済的にもちません。それで、やっぱり不便を承知で軽自動車に乗らざるを得ない。高速道路も同じで、要らないものをつくって後の人にツケを回すというようなことがあっていいのかと。便利さだけということ、あるのにこしたことはないし、

他人の金でね、税金でつくってもらえるんだから、その地元の首長さんなんかは喜ぶかもしれないけれども、絶対に経済効果なんてあり得ないことを、さもあるかのような文面をつくってやる。例えば環境調査なんていうのも、原発事故があったように、御用学者をいっぱい使って「安全だ、安全だ」と言って国民をだましてきたのと同じような構図をこの環境調査も持っているんじゃないかというふうに思われてなりません。

そこで、この東九州自動車道路についてですが、この豊前地域には、海側には産業道路があり、山側には広域農道という道路があります。その中央に国道10号線があります。この3つの道路いずれも渋滞は、私の見たところ、ここに住んでいますからよくわかるんですが、ありません。昔は込んでいたんですが、今は込んでいません。自動車数は減っています。それから、ここの資料にあります、資料によりますと、毎年どの高速道路も車の利用台数が減っているのに、ここの九州自動車道は利用者数がどうしてふえるのかということがわかりません。ここでふえるというふうに説明していますが、この点は全然わかりません。それから、東九州高速自動車道ができて、利用代金では莫大な高速道路料金を支払うことはできないと私は思っています。そのツケは多くの国民の血税で支払うことになるんじゃないかと。

物流のことを考えているといっても、ここには苅田港、中津港、大分、臼杵などの港湾があります。トラック輸送よりも多く運べ、料金も安くつきます。有事の場合ということでしたら、高速道路も雨や雪や土砂崩れなど一般道路と変わらないリスクがあります。緊急の病院への搬送ということが書いてありますけども、高速道路よりヘリポート建設のほうが安くつくし、緊急時にはヘリコプターを飛ばせばそんなにお金もかかりません。

少し深く考える人だと、この自動車高速道路に大金を投ずることはないと思います。この道路をつくっても経済的効果は得られないでしょう。1970年から1980年代のように経済が順調に上がるようなときであれば意味はあるのですが、1990年のバブル崩壊の結果、経済はもうよくなっていません。そのとき、経済をよくするために公共工事を次から次へと政策としてやっていきましたが、景気がよくならず国債を発行して国の借金が膨れ上がりました。ケインズ理論の示すように、公共工事をして景気がよくなれば税収が上がりその時点で借金は返せるのですが、借金が返せる見込みがないにもかかわらず次から次へと公共工事をし続けることの無神経さには私はあきれられるばかりだというふうに思っています。

今までの延長線上での公共工事ではなく、もう少し頭を使って、時代に合った公共工事

のあり方を考えるのが霞が関のお役人の仕事であるにもかかわらず、省益や既得権益の利益優先に走るのはやめてほしい。ダムや道路工事を始めたらやめられない。やめたほうが金がかかるという理屈をつけて続行しますが、金がかかってもやめなければならないのは思い切ってやめる英断が大切だと思っています。やめて新しい活用方法に切りかえて国のあり方を変えることで将来の負担を少しでも防ぐには、大きくかじを切るべき時期が来ていると思いませんか。

例えば、高速道路を取りやめ、帯状に買収された用地には中央にクリーンなエネルギーである太陽光発電を設置するとか、その周辺に実のなる木や雑木植林をし、緑のオアシスを展開し、今まで人間が奪った小鳥や小動物のえさ場をお返しするべきだと思います。またこの林の中には、地方が失った生活のために必要な小さな知恵のある町工場をつくるとか、そういう場所を提供する。また、技術を伝承できるようにする。安くて知恵のある労働力である老人が、ここ3年ばかり団塊の世代が退職します。3年間で650人いるわけですが、この人たちを活用し、ボランティアに参加してもらって、若者に技術の伝承をすとか、そういう施設に今からの大金を、高速道路をやめてそのようなものにつければ地方というのは活性化するというふうに知恵を使ってほしいと思います。今までどおり高速道路をつくり続けることの無駄を今は本当にやめていただきたい、そのように思います。

特に、地方の行政には任せられない、能力がないと霞が関のお役人は思っているかもしれませんが、今の状態では、足にはおもりをつけ手は縛っておいて走らせたって、走る力は出ません。もう少し地方を信頼して、地方の首長さんを信頼して大丈夫ですよ、選挙で選別されるんですから。規制の緩和や権限の移譲、税源の自由な使い方をさせることで地方の活性力がすごい勢いで伸びていくと思うんです。中央役人は地方のことには手を出さない、地方の片田舎にまで天下り先をつくる省益優先事業はやめるべきだと思います。このような公共工事こそがこれからの国の仕事だと私は思っています。霞が関ではわからない、地方には地方のよさがあります。手足を縛っているために、迷惑施設や原発や道路建設にかかわることで地方の後援を守ろうとしていることがありますけども、これは誤っています。このことは改めるべきです。

数日前に新聞で読んだんですけども、ドイツの田舎に一人の青年がやってきて風車発電を始めたのが1996年です。それから、2011年には従業員126人を雇用するようになっていました。国土交通省も水車発電など小水力のものは水利権の規制などをなくすな

ど、やるべきことは幾らでもあります。また、何も高速道路にこだわる必要はないと思いますが、この点についてどうでしょうか。地方をもう少し見直して、土木中心の金の使い方は改めることです。この九州自動車道をやめて転換点にしてください。

それから、私は岡本さんに電話で頼まれてここに来たんですけども、私、10年ぐらい前から大分つき合いがあるんですけども、岡本さんの熱意に打たれたのは、やっぱりトンネルの土砂量の計算。それは、トンネルの表面からトンネルの距離を計算したら土砂量が出ますけども、山なんかの等高線の幅と谷の間の等高線を計算して土砂量を計算する。そうすると、国土交通省の積算量と比べると100万トンぐらいの誤差があると。100万トンあれば、トラックで計算すると、10トン車でやると10万台分ありますよね。10万台を2万円かけたら20億円ぐらいになるんですけども、20億円の金の行方はどうなっているのかというようなことを岡本さんが書いていましたけども、この辺については、この次に出られる岡本さんがある程度説明してくれると思いますが、この点についてはどうなっているのかなというようなことで、この公述人に關心を持ちまして今日は出てきたわけです。そして、今から質問していきますので、1つずつ答えてもらいたいと思います。

どうしてもここに道路が必要なのであれば、岡本氏の言う山すそルートならば建設費が安くつきます。どうしてそれがだめなのかお伺いしたい。まずこれが第1問目です。

それから第2問目、東九州自動車道の利用台数が伸びる根拠は何なのか。計算方法と建設費、償還方法、その金額並びにその償還年数はどのぐらいになるのか、それを教えてほしい。将来税金で支払うツケは残らないか。残ったときはだれが責任をとるのか。この責任のとり方を明確にしてもらいたいというのが第2点ですね。

それから質問3、道路建設は高速道路であっても地方行政に移管することはできないのでしょうか。地方にその道路建設をさせると、権限を移譲してやると、地方の土木屋さんというのは技術力が上がります。そうすることによって、やっぱり東南アジアあたりにインフラ整備に出ていって工事ができるようにもなりますから、その辺は育てていく必要があるということであれば、権限の移譲はやっぱり市町村に任せるべきだと。そこで高速道路をつくると。一括して国土交通省がやる必要は何もないのじゃないかという点についてお答えを願いたい。

それから、あえて問いますけども、ここにおられる国土交通省の人は非常に頭がいいと思うんですが、子供や女房を守るためにあなたの立場で考えることはできないかと思うが、

公共工事が国民にツケを残していると思いませんかという点についてだれか一人正直に答えていただきたい。そりゃあ嫁さんや子供がかわいいと、上役の言うことを聞かんと首になると生活ができんと、そんな情けない役人であってほしくない。やっぱり国民のためを思って行政というのはやってもらいたい、そういうふうに思うんですね。その点について第4問として答えていただきたい。

それともう一つは、規制緩和や地方への権限の移譲についてはこれからどのように考えているのか、その点の5つについて質問をお願いしたいと思います。どうぞよろしくお願ひします。

【議長】 ただいまご質問をいただいた3つ目は地方行政への高速道路業務の移管というご趣旨のお話ですか。

【公述人】 あっ。ここは聞こえにくいんよね、向こうから反響するから。そこから話してもろうてもこっちには聞こえない。

【議長】 高速道路業務の地方行政への移管というお話が3つ目でございますか、確認なんです。

【公述人】 何番目ですか。

【議長】 3つ目ですね。5つご質問いただきましたよね。

【公述人】 道路建設は高速道路であっても、国の仕事であっても地方行政に移管をして、国から切り離して地方に権限も金も投げたらどうですかということを知っているんです。

【議長】 4つ目は、国民にツケを回されるというようなご趣旨のことをおっしゃったんですか。

【公述人】 国民にツケを。

【議長】 国民とか後世に負担とか、そういうご趣旨ですか。

【公述人】 そうそう、後世に負担を残すということですね。

【議長】 5番目は規制緩和ということですか。

【公述人】 そうですね。いろんな面の規制緩和が、国土交通省は握り過ぎていると思うんですが、その点について、やっぱり経済を活性化させるためには規制緩和をかなりやるべきだというふうに思いますが、その点についてやるつもりがあるのか、ないのか。

【議長】 ただいまご質問の趣旨を確認させていただきましたのは、ご質問をいただける内容につきましては、公述人の申出書というのをいただいているんですが。

【公述人】 うん、私、ここに書いているからね。

【議長】 これを見ますと、公述人の質問の要旨に書かれていないということと、起業者の西日本高速の立場ではお答えもできない話だと思いますので。

【公述人】 いや、国交省の方が来ているんだから、国交省から聞いてもらって。

【議長】 開催案内等にも書いておりますが、私どもは質問にお答えする立場ではなく、事業認定に関し必要な情報を収集するために皆さんのご意見をお伺いするという立場で来ております。

【公述人】 議長に言いよるわけやないんですよ。議長が私にできるとかできんとか言うことやなくて、国土交通省の方にできるかできないか聞いてもらえればいいんで、議長は何の権限があつて私の言うことを阻止するのか。それは、あなたは議長なんですから、議長はこっちと向こうとの間のやりとりをやるだけで、議長がなぜ私を制止するようなことを言うのか。

【議長】 国土交通省にお話をされたいということですか。

【公述人】 そうです。国土交通省の方、いっぱい来ていますやないですか。

【議長】 私ども、事業認定を担当している国土交通省の者は来ておりますが、今おっしゃられたような道路事業を担当しているのではありません。起業者として来ているのは西日本高速道路株式会社です。

【公述人】 起業者って、内部で来ているということは総務関係の人が来ているんじゃないですか。

【議長】 私どもは、事業認定に関する処分をするに当たり公述人の方からのご意見をお伺いする立場で来ております。事前に公述人からの申し出をいただいておりますので、起業者が公述の申出書にあるご質問を受けるということで来ております。いずれにしましても、1と2につきましては起業者がお答えできるかと思っておりますので、そちらのお答えをさせていただきたいと思っております。

【公述人】 先にそっちをしてください。

【議長】 では、お願いします。

【起業者（大原）】 起業者であります西日本高速道路株式会社の大原と申します。

一つ目の質問なんですけれども、先ほどおっしゃった岡本さんのルートはなぜ検討しないのかという趣旨でよろしいでしょうか。それにつきましては、現計画のルートというのが、先ほどもご説明いたしましたとおり、都市計画法その他の法的な手続を経て決定さ

れたルートでありまして、弊社としましてはそれらを踏まえて道路特別措置法に基づく事業許可を受けて事業を実施しています。よって、現計画のルート以外のルートとの比較を行ってその是非を論ずる立場にはないと考えておりますので、お答えしかねるところでございます。

【公述人】 いやいや、今の話を聞くとですね、もう一度質問しますが、例えば山すそルートをとった場合、相当なお金が余るんですよ。今から取りかえてもそっちのほうがかなり将来の負担は楽になります、借金をそんなにたくさんする必要もなしにその分だけ皆さんの負担が軽くなると思うんですが、事業者であればあるほどその経費をかけることは減らすべきだと思うんですよ。なぜそんな高いほうを選ぶのか、その理由を聞かせてください。事業者やないやないですか。お金を儲けるためだったら、金が上がるんだったら、金の儲かるほうに行くのが、普通の事業者としてはそういう立場をとるのが当たり前でね、わざわざ高いほうを選ぶというのはどういう理由があるのか、何かそこに権益が発生しているのかどうか、その点を追及をしていきたいなと思いますが、その点についてお答えください。

【起業者（大原）】 ですから、ちょっと繰り返しになるんですけども、現計画ルートといいますのは、都市計画法、その他の法的手続を経て決定されたルートでありまして、当社としましてはそれらを踏まえて事業許可を受けて事業を実施していると。これらの手続を踏まえますと、起業者としましては現計画ルートが最適なルートというふうに判断しておるところでございます。

【公述人】 それは、かたくなにお金がかかるほうを選ぶというのは、そこに何かあるんじゃないかと普通の人だったら考えますが、あなたはそのことについて全然不思議だとは思いませんか。

【起業者（大原）】 ですから、その山すそルートというものに関しましては……。

【公述人】 検討しましたか。

【起業者（大原）】 検討しておりません。

【公述人】 検討しないで、なぜそのことを否定するのかということがさっぱりわかりませんが、どういうことなのでしょう。

【起業者（大原）】 それは、現計画ルートというのが都市計画法に基づいてですね、その他の……。

【公述人】 それを変えたらどうでしょう。変えることはできませんか。

【起業者（大原）】 いや、法的手続を経て……。

【公述人】 法的手続を変えることができませんか。もう一回やり直せばできるでしょう。

【起業者（大原）】 我々は起業者でございますので、そのような都市計画法を変えてというところについては回答しかねます。

【公述人】 そうしたら、その質問は誰に言えばいいんですか。あなたが答えられなければ、その質問はだれに言えばいいんですか。

【起業者（大原）】 起業者としましては……。

【公述人】 起業者じゃない、法的な、こちらの議長さんのほうに問えばいいんですか、その点については。法的なものについては。

【議長】 私どもは、ご意見をお伺いをしておるとい立場でございます。

【公述人】 ご意見だけ聞いて何も答えないんですか。何のためにこの公述会をやったんですか。これはガス抜きのためにやったんですか。

【議長】 公聴会というのは公開の場で意見を聞くものです。

【公述人】 こちらの意見も述べるけど、あなたの意見も述べるべきだと思うんですよ。かたくなにお金のかかるほうを選ぶということのほうがおかしいんじゃないですか。

【議長】 今のはご質問ですか。

【公述人】 質問ですよ。

【議長】 この公聴会の形式といたしましては、まず意見を述べていただくと、それとあわせて質疑をすると。

【公述人】 質疑してくださいよ。今言ったことに対して質疑をしてください。なぜその法的なものが変えられないのか。

【議長】 どちらに質疑を。

【公述人】 起業者ができないというんだったら、あなたでしょう。起業者がそんなことは法的にできないんだということであれば、それを認めたあなた方がやるべきでしょう。

【議長】 起業者がお答えできるかどうかということについては、起業者の立場としてお答えできる範囲というのは当然あると思いますし。

【公述人】 今言われてありましたね。

【議長】 ということは、ご理解はいただいたということによろしいですよ。

【公述人】 それはわかりますよ。じゃ、その法的な部分についてはだれに聞けばいい

のかということを知っているんですね。

【議長】 いろんなご意見とご質問もお待ちしております。この公聴会においては起業者がご質問にお答えをします。

【公述人】 じゃ、あなたは何のために来ているんですか。来る必要ないやないですか、そんなことやったら。起業者のほうを選んだ議長でいいわけで、なぜ国交省の方が来てそんなことをやらなきゃいけないのかと。

【議長】 私は議長として公聴会を主宰する立場で来ているわけです。

【公述人】 そやけん、その今の質問趣旨に対してだれに聞けばいいんですかと私が聞いているわけやから。

【議長】 基本的に私どもにご質問はできないということになっております。

【公述人】 あなたが私を制止するからそういうことになるんじゃないですか。議長がなぜ私を制止するのかということにですね、議長の立場を考えてくださいよ。そこに国土交通省の方、いっぱい来ていますよ。

【議長】 まず、もう一度申し上げますけれども、本公聴会においては事業認定に関する処分に当たって勘案すべき情報を収集するということです。

【公述人】 あなた方の都合のいい公聴会を開こうということですか。あなた方の都合のいい公聴会であって、その公述人である反対派の公述人の意見は聞こうという気はなく、ただガス抜きのためにちょっとやっつくかということをやっつくるんじゃないですか。

【議長】 ご意見は今伺いしておりますので。それと、先ほどのご質問の2つ目もお答えをさせていただきますか。

【公述人】 2つ目も教えてください。

【議長】 時間がなくなってきましたので、起業者は簡潔にお答えください。

【起業者(大原)】 2つ目のご質問は、整備効果に関する話だったと思いますが、それにつきましては、最新の知見のもとで国において作成されています費用便益分析マニュアルに沿って費用対効果を算出して、先ほどの起業者の公述のとおり費用対効果が1を超えているということが確認されていますので、十分採算性がとれるというふうに考えてございます。

【公述人】 採算性がとれるけども、採算性がとれない場合はだれが責任をとるんですか。起業者がとるんですか、あなたがとるんですかということを知りたいんですね。

【起業者（大原）】 採算性の話なんですけれども、我々は高速道路を建設したときにする借金、債務の償還については、東九州自動車道を含めまして全国の高速自動車国道だとか、あとは国土交通大臣が指定します一般有料道路を含めた全国路線網で償還計画というのを立てておりまして、平成17年10月から45年後の2050年には債務を確実に返済できる計画となっております。これまでも債務につきましては確実に返済しているところがございます、今後も確実に返済できるものというふうに起業者として考えてございます。

【公述人】 皆さん、わかりましたか。借金は残さないそうですので、よく見ておいてください。必ず私は借金は残ると、国民にツケが回るというふうに思っています。一応これで私の話は……。降壇させていただきます、これ以上話しても何の意味もないから。

【議長】 よろしいですか。

【公述人】 はい、いいですよ。あなたの思うとおりでしたね。よかったですね。

○公述人4：朝倉 悟

【公述人】 朝倉といいます。豊前市に住んでいます。今日公聴会があるということなので、私の思いを一言言っておきたいと思い、今日この場に立って一言言いたいと思います。よろしくお願いします。ちょっと座らせていただきます。

今日私がここに来るきっかけとなったのは、私、17～18年ぐらい前に家を建てたんですが、そのときには近くに高速道路が通るといっても余りわからなくて建てたんですが、最近になって家の周りにいろんなものができたりしてきて、今まで考えていなかったような環境に変わってきています。まあ、何もないところですが、田んぼと周りが山しかないところなんです、そんなのどかなところが僕は好きでそこに家を建てたんですが、その環境が、全くということでもないんですが、もう大きく変わってしまって、見晴らしも変わるし、住む環境も車がどんどん通り出すと変わってくると思うので、まあ、最初ここでのどかに過ごせると思ったのがちょっと違ってきたのかなということなので、一言そういうことを言っておきたいと思ったんですが。

最初はそんなことからなんです、前の方が述べたことと同じことになるんですが、今の国の財政が厳しいということはもうテレビ、ニュースで毎日のように言っていることなんです、そのことが今この場に立って一言言いたいことなんです。前の方が述べたことと一緒にいるんですが、なぜこのルートになったのかということと、このルートがコストが高いということにちょっと疑問を、少しというか、大きく私なりにちょっと感じたものですから。そしてそのことに関して、先ほどの人が申したように、質問したんですが、私から聞いていけば、やりとりが全く型どおりというか、何か言うてもスッと何か話をそらしたように言うことのような感じがして、この公聴会は少しがっかりしたという気持ちです。私も前の人と同じような質問をしたいなと思ったんですが、今のやりとりを聞いて、同じことを言っても仕方がないなということしかありません。

この公聴会に来たことで何かが変わればなと思ってきたんですが、何も変わらないという思いしかない、残念でならないということしかありません。これが現実なんです。まあねえ、ちょっとした民間人が近くにルートが通るだけでこんなことを言うても何も変わらないということは最初からわかっていたんですが、少しぐらい何かいい話ができるのかなと思っていたので。まあ、何かわからないようなことを言っていますが。ということで、私の意見はこれくらいで。ありがとうございました。

○公述人5：岡本 栄一

【公述人】 座って行きます。私、岡本栄一と申します。

先ほど朝倉さんから、余りにも官僚的で何も答えようとしないうという演壇での公述、ありがとうございます。こういう世の中なんです。全く変わろうとしないんですよ。そして、向こうは山すそルートについては全く考えていないということなんですけど、土地収用法20条を援用しますと、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ず、事業認定申請した当局ルートが代替案に比べて優位にあることが証明されない限りは事業認定を行ってはならないと、そういう結論になるんですよ。

それでは、話を始めます。私、岡本は土地強制収用に絶対反対です。理由は、すぐれた代替案を提示しているのにそれを無視して強行しようとしているからです。国も国民も財政危機で費用のかからない公共事業を求めています、そのモデルケースとなる3分の1のコストの高速道路の代替案を訴えているのに取り上げようとしないう。また、経営するミカン園が真っ二つに分断されます。ミカン園を守るために用地補償費は受け取らない。容認できません。対抗します。

4つ項目がありますけど、第1番目に、3分の1でできる代替案、山すそルートについて。平成11年の計画発表以来、代替案をつくっています。その理由は、当局ルートは平野を通すルートであるために、豊前及び中津の平野の環境を著しく害するからです。平均高さ8.4メートルの盛り土の上に、さらに4メートルの遮音壁やのり面の樹木で、合計12.4メートルの高さの万里の長城ができます。12.4メートルとは電柱の高さと同じです。沿線住民にとって、集落の分断、眺望の悪化、騒音、排気ガスで永遠に苦しむこととなります。そのことで危機感を持ち代替案を考えたのです。

その代替案では山すそルートを設計しました。人家が少なく、しかも小さな山と谷が連続するルートです。一部分平野も通りますが、地下1メートルから地上4メートルの低盛り土にして高盛り土の被害をなくしました。その結果、山すそルートは、環境被害が解消されただけでなく、建設コストでも非常に安くできることがわかったのです。事業費はわずか455億円で、当局ルートの地元負担も加えた1,157億円の4割です。

低コスト要因について。例えば用地補償費は43億円です。当局ルート190億円の4分の1以下です。これは山を通すため用地単価が当局ルートの20分の1と格安だからです。

2、切盛土工について。山すそルートは49億円で、当局ルートは112億円です。切盛土工とは山の土を削って低いところへ埋める工事で、道路工事の中心作業です。土量は、山すそルート289万立方メートル、当局ルート422万立方メートルで、当局ルートの6割です。しかし、土の運搬距離は、山すそルート660メートル、当局ルート4,000メートルと6倍の開きがあるために、結果的に切盛土工費は半額以下になったのです。土量は、20メートルごとに2,000カ所以上の断面図をつくり平均断面法で測定しました。

3、高架橋。高架橋は、山すそルート48.9億円、当局ルート169億円です。山すそルートが3分の1以下になった要因は大半のコストを占める橋げたにあります。山すそルートは橋脚も橋げたも短くして、平方メートル当たり9万円の安価な鉄と、コンクリートでできたRC製橋げたにしたことです。RC製橋げたは20メートル以下の幅であれば他の橋げたと比べて強さでは遜色ありません。それに対し当局ルートの橋脚は岩盤が深いために長くなります。長ければ橋脚が割高になり数をふやせない。そこで上に載せる橋げたは橋脚間隔の広いものに適合した鋼箱製やPC製——コンクリートとの複合にするわけですが、平方メートル当たり30万円から15万円の高価なものとなる、そういうことです。

それからインターチェンジについて。山すそルートのインターチェンジの位置は、椎田道路や国道212号線に直結させるためにアクセス道路の建設は不要です。そして、市街地に近づけます。しかし、当局ルートは、インターは市街地から遠い上にアクセス道路で90億円必要です。

それから附帯工事。山すそルートには人家が少ないので、当局ルートに比べて附帯工事が5分の1です。附帯工事というのはさまざまな工事ですから、人家の多いところは多くなるわけです。

ここで現在のルートとの建設コスト比較です。当局ルートのコストは地元負担も加えて1,170億円です。そして、既に使った経費はおよそ280億円となると思います。主に用地費の9割、それから高架橋の3割、トンネルの2割。まだ主な仕事をやっていませんから。それから280億円を引いたら今から使う経費が出てきまして、差し引いたら890億円です。そして、今から使う890億円から山すそルート455億円——少し減らしました。当局ルートがもしも撤去するようなことになった場合、撤去費用15億円を合わせて引けば、残りは420億円です。このように当局ルートを今止めてルート変更した

場合、山すルートは420億円節約できます。さらに当局ルートに将来の4車線化に使う485億円も加えれば905億円の節約です。いかに節約できるかがわかります。

結論。今からでも事業を中止してルート変更したほうが得です。高速道路会社の発表では事業着手率が100%に近い。しかし、資金を出す国は年度ごとに予算を出している関係上、いつでも違約金を払って事業中止はできるはず。実質的な事業量は18%にしかないはず。工事の主体である切盛土工の本格工事は、切土量の3分の1、福岡県側の3分の1を占める岡本農場があるのでできない。3,500億円投入し70%の工事の後中止となった八ッ場ダム、それに比べれば引き返すのは容易です。

2番目です。費用対効果で1を切るということです。費用対効果とは総便益を総経費で割ったもので、事業の採算を示すものです。もし1.0を切っていれば採算が合わないものとなります。国は費用対効果について採算の合わない1.0を切る路線については工事をしないと約束している。ここは大変重要なことです。国は椎田南宇佐線の費用対効果が1.3としています。そして計画交通量を1日当たり9,900台にしています。しかし、椎田道路の有料区間の利用状況からは1.0を切る可能性が高いと思います。椎田道路の有料区間は、平成4年の開通時には1日当たり7,000台だったものが、次第に減り、現在は1日当たり5,500台です。もう一方の有料道路の宇佐インターにつなぐ宇佐別府道路も6,000台程度です。

そこで、一方の椎田道路の無料区間を独自に調査しました。すると、有料区間5,500台の3倍の1.5万台の交通量がありました。このことは第1に高速道路椎田南宇佐線ができて、無料の国道10号線や、豊前、中津、宇佐の市街地を貫く旧国道である現在の国道213号線という名前——例えば福岡県側は県道豊前中津線に変わっています。その213号線に、無料ですから車が流れる。あるいは福岡県の県道椎田勝山線に流れて、高速道路椎田南宇佐線の通行量はふえないことがわかりました。

第2に、インター付近に工場の少ない椎田道路は、昼夜率、ピーク率ともに高かった。昼と夜の差ですね。昼間に下がるかどうか、それから夜中に下がるかどうか。そのピーク率がともに異常に高かったわけです。都市交通のような日常の用事ではなく、ラッシュの時間帯以外は極端に少なく、通勤だけのバイパス利用が高いこともわかったわけです。都市では昼間も、昼飯時にちょっと下がりますが、大概ずっとなるわけですが、椎田道路を我々は12時間測ったわけですが、昼間11時ぐらいから3時ぐらいにゴトッと落ちるんですね、異常に。それから、夜中も早い時間、7時まで計測しますが、その後、

ちょっと計測したらめちゃうちゃ減るんですよ。ということは、バイパス利用が高いことになります。これ、沿岸の工業地帯から離れた高速道路椎田南宇佐線でもバイパス利用になることがわかり、沿線の利用が少ないことも推察できます。高速道路の1回当たり平均利用距離は40キロなんですけど、軽の場合は35キロぐらいです。椎田南宇佐線の延長はわずか28キロです。ですから、中津から豊前までとか、豊前から宇佐までとかいう場合に、市街地からインターまでの距離が離れていることもあり、区間内での料金を払ってまでの利用はしないと思われる。ですから、なおさらバイパス利用ばかりになるということです。財政が厳しく、高速道路は国民の税金で運営されているので、税の公平性から再び無料化は困難です。既に大型車の夜間割引等が実施されて、実質的に約40%安くなっていることから、さらに今後も無料に戻るといったことはないと思います。

このように椎田南宇佐線がバイパス利用ばかりと仮定すれば、6,000台を基準に将来予測すべきです。高齢化社会となり利用が間違いなく減少します。そして、公共交通の鉄道利用がふえます。東九州道の連結効果による通行量増大もこれで相殺されるはずですが。しかも東九州の産業である鉄鋼、石油、エレクトロニクスは衰退しています。発展する自動車産業の増大分を帳消しにするものです。船の物流が多く、道路の割合が少ないということですね。ここの事業計画書の21ページにありますけど、高速道路会社は貨物自動車による物流が九州管内では73.9%と主張しています。しかし、この73.9%は九州管内の福岡県から大分県、大分県から宮崎県とか、そういうのを平均すると73.9%となっていると言っているわけなんです、平均が。だけど、これは全体の物流から見ると、貨物自動車はこんなものではなくって、例えば東九州の関係は、貨物自動車の利用は50%を切っていると思います。

その理由。高速道路会社の資料には、四国、本州あるいは外国との物流は73.9%に含まれていません。その点、東九州は大型港が発達しています。苅田、中津、大分、臼杵とかずっと向こうまで大型港ばかりです。トラック輸送が10トン単位であるのに対し、船は万トン単位で巨大です。単価も格段に安い。そのために東九州の工場は沿岸に位置し、物流は船舶が担っています。中津に進出しているダイハツの場合、工場に接する中津港から資材の搬入や出荷を一手に賄っている。満潮時には10万トンの運搬船が入港し輸出しています。最近では安い資材も中津港から輸入して使っている。東九州の港湾は税関出張所も完備されている。かつてダイハツは工場着工に当たり工場長が「東九州道は当てにしない」と新聞紙上で述べていました。そのとおりなんです。椎田道路も最近も昔も全然、交

通量が減ってきていますが、一度もこういうことが影響されたことはありません。大分県は1人当たりの県民所得が九州の中で首位に位置します。本当です。理由はもちろん大分県は大型港が多く工場出荷額が高いからです。既に物流は格安の船によって確立していることとなります。

あえて言えば、格安の船の物流と連結した格安の高速道路料金設定です。それを実現するためには究極の高速道路のコスト削減です。

総経費の面からいっても1.0を切ります。これは便益ではなくコストのほうですね、建設費。西日本高速道路会社の負担する建設費1030億円とは別に地元負担が125億円もあって、それを総経費に入れていないからです。もう一つ加えれば将来の4車線化費用485億円です。これも加えれば費用対効果が1.0を大きく切るのは間違いない。大きく切る要因です。当局ルートが費用対効果で1.0を切った場合、それに対して山すルートは相対的に断然有利になります。コストで900何億円もこちらのほうが安いわけですから。そういうことで浮上することになると思います。

当局ルートの跡地利用。当局ルートは先ほど169万平方メートルとありましたが、それに対してその広大な跡地に太陽光発電パネルの設置です。既にエネルギー企業は、宮崎県のリニア実験線跡地を全面的に太陽光発電パネルの設置をして利益を上げています。これに比べ面積的に広いため、発電の能力は格段に大きく、当局ルート中止のほうが断然利益は大きいと思います。

3番目、工事の不正が隠されています。

1、50万立方メートルの盛土不足。このことです。現在一部区間で切土工事——山を削り取る工事が始まっています。その中で設計書では暫定2車線のみ切り土幅になっているのに、幅が狭いのに、今やっているものの実際は完成4車線、もっと広い4車線の幅を切土しているところがあります。なぜ設計書とは違う4車線分の切土をするのか。当局ルートの盛土量は切土量の比率からいって51万立方メートル不足することが私たちの平均断面法の計測で明らかになりました。その場合、足りない51万立方メートルの割高な——足りない場合は土を買うわけですけど、それは高いんです。割高な購入土を買うことの発覚、ばれることを恐れている。もともと計画していたわけですけど、これを4車線化工事で賄おうとしているとしか思えません。発覚を恐れて4車線でとりあえず土だけは間に合わせようというわけです。しかし、隠蔽しても、いずれ4車線化工事にはさらに多くの土が必要となります。雪だるまのように割高な購入土が必要になります。私達の計測ま

ではインターも含めて640万立方メートルの盛土計画でした。しかし、475万立方メートルで足りることが発覚したので、急遽つじつまを合わせようとしています。高速道路建設で最も中心となる切盛土工が、このような腐敗が野放しで大手を振るっています。

2、高架橋について。高架橋も談合や闇カルテルで高い資材が使われています。高架橋の場合、鉄鋼とセメント業界の利益割合を事前に決めておいて、橋げたを鋼箱式やPC製の割高なものにして、RC製の割安なものは使われていません。この橋脚に比べて、橋げたは大体7割か8割ぐらいのコストになる。ほかのほとんどを占めています。ですから、もうぼろもうけなんです。カルテルばかりです。そして工事をする前から、事業計画が始まる前からもう配分を決めています。

インターチェンジについても疑惑だらけです。インターの建設費は本線とは切り離されてわかりにくい。本当に別勘定になっているんです。例えばインターは、インター内の切土量や高架橋、用地面積からいって25億円はかかるはずの中津インターはたった10億円の計上です。15億円足りません。中津インターは中津日田道路の経費も含めてつくる関係上、一緒にするんですけど、さまざまな疑惑が考えられます。例えば同じところだから同一企業が重複して計上するとか、そういうことも考えられます。工事はインターを単位に直前に入札されることになっているのが決まりなんです。どこの工事も入札されるときに企業が決まるわけなんですけど、実際は事業計画が発表されたのは平成11年ですけど、その数年前には、もう概略設計の段階で大手ゼネコンの談合で振り分けているわけです。もう先に振り分けている。そんなことをするから海外へ進出しても今の日本のゼネコンは全部負けるんですよ。日本で簡単な高速道路なんかをつくるのでも平気で談合をやって甘やかされているから、外国でも全部今負けていて大変な赤字を受けております。その赤字を戻すために、日本の公共事業は今度は震災やらなんやらでふえるということで喜んでいますが。こういうことですね。わかっていますか。その他多くの不正が隠されています。

4番目、最後です。数十兆円の節約。日本は世界に例を見ない高齢化と人口減少社会へ進んでいます。そしてコストを無視した公共事業で国の財政赤字は900兆円を超えて今もふえ続けています。900兆円は国民総生産の約2倍で、通常では戻せない金額です。このままでは年金や医療は自己負担になるほどです。さらに、今までつくってきた高速道路、学校、水道などのインフラ更新費に190兆円も必要です。20年後にはちょうど老朽化しピークになりますが、年間16兆円の更新費が必要です。例えば消費税が10%の

場合、20兆円の国庫収入でしかありません。例えば更新費に消費税の大半を注ぎ込むことはできません。更新は不可欠で、国土交通省はこのことを公表したのも国民の知恵を求めているからです。

このような過重な負担でも高速道路だけは別格です。地域高規格を含む高速道路は、おおよそ2.2万キロのうち供用済みは8,468キロで、残りを70兆円以上かけて建設します。このうち地域高規格道路の建設は計画自体不明確で、しかも国土交通省道路局長の判子だけで実施されます。将来交通量を水増しし、費用対効果も無視した赤字ばかりの路線ですが、高速道路は議論させない聖域になっています。公共事業のコストは高止まりです。役人は政治家のご機嫌をとるため利権絡みの高コスト案を出す。予算は完全消化して次年度予算獲得のために高く要求します。ゼネコンも土量の水増しは当たり前、追及されないので幾らでもお手盛りです。安い代替案を突きつけないので談合の野放しです。私たちは情報公開を求めても、国は不正の発覚を恐れて一切出さずに隠し続けます。しかも工事をどんどん進めます。事業を後戻りできないように実績で押さえ込む常套手段です。

消費税の増税で国民の関心は切実に節約を願っています。諫早干拓や八ッ場ダムは再開したので失望しました。政治家や役人には任せられないという感情が高まっています。当局ルートをやめる。政治家や役人の信頼が失われた今、だれが節約に取り組むのか。具体案を示さなければだれも節約に気づかない。私たちが動かなければだれが政策の波をつくるのか。ほかにいないのなら、代替案を持つ私たち以外にいないのではないか。いよいよ沿線住民の力で公共事業を倒すときではないか。切実な国民の願いを無視できない。まず当局ルートをとめること。最大の公共事業の高速道路の激安モデルで、すべての公共事業、インフラ更新を解決できる。数十兆円の節約ができる。まず当局ルートをとめる。そして工事のすべての資料を公開させる。おぜん立てはそろっています。大事業に踏み出すには時期が大事です。節約しなければならないという大衆の願いが盛り上がっている今が絶好のチャンスです。主導権は住民です。日本を救うプロジェクトを沿線の力で始めましょう。強制収用はできません。用地補償費は突き返します。

土地収用法20条を援用しますと、先ほど言ったように、事業認定では、強制収用では山すルートを含む代替案が検討しなければならず、事業認定申請した当局ルートが代替案に対して優位に当たることが証明されない限りは事業認定を行ってはならない。

終わります。

○公述人6：三毛門 鋼治

【公述人】 私は、岡本農園にミカンの木を数本権利を持っております。それから沿線住民の立場として意見を述べさせていただきます。

私は人家の多い平野部を通る現在の高速道路のルートに反対です。そして、土地の強制収用に反対です。福岡県の豊前市、上毛町、そして大分県の中津市の平野部を高速道路が通ることに反対です。この地域は少し南側にルートをずらせば山間部を高速道路が通ることができるのです。10年以上前から岡本氏は代替案を示しています。高速道路が豊かな田園、十分な居住空間を備えた平野部を貫通するのではなく、山間部を通るように求めるものです。そして、将来にわたって子供たちが住みたいと思うまちづくりを望んでいます。地域に望まれる道づくり、高速道路づくりを望んでいます。

現在のルートに反対の理由は、

- 1、人口が極めて多い平野部を高速道路が通る必要があるのでしょうか。
- 2、静かな田園に住む私たちにとって騒音は大きな苦痛になります。
- 3、排気ガス等で子供たちの呼吸器を痛めアレルギーを誘発するなど、子育てのためによくありません。
- 4、気流の停滞を招く8メートルの盛土を築くと通風が悪くなり、排気ガスのみならず、すべての汚染物質の中で生活しなければならなくなります。
- 5、平野部の空気の湿度は一般に高く、8メートルの盛土によってさらに湿度が上昇し、湿った空気と相まって夏はより暑く、冬は一段と寒くなります。万里の長城に囲まれた中に住んでいるようなものです。
- 6、地域を高速道路が分断し、地域の破壊が進みます。いえ、もう地域の人間関係は私の周りでも大きく壊れてきています。多額の費用を費やし平野の田畑をつぶすのは将来の食料問題からも反対です。

このように平野に高速道路をつくると、だれかがどう考えても今より住環境は絶対に悪くなります。長年にわたり高速道路をつくってきた専門家の国土交通省の方々はわかりだと思えます。

環境評価では法的には問題ないということを出発点の方には言われていましたが、原子力発電所の事故では政府は言っていました、健康には直ちに影響はないと。でも、影響はあるんだろうなと思います。だれも政府の言うことを国民は信用しなくなりました。

また、公共の利益や公共の福祉のためと言いますが、地域の人が望まない高速道路を強制収用までしてつくる必要があるとは思いません。地元の間人は公共の一部ではないと思うのでしょうか。南の山側にルートは今からでも変更すれば、地域を破壊することなく、安く高速道路の建設ができると思います。

高速道路を今の予定の建設費1, 170億円より安くつくともうからない、困るといふのであれば話は別です。現在のルートは費用対効果が1以上だと言われますが、10年後、20年後、50年後、費用対効果は1を切り、その評価や批判に耐えられるルートでしょうか。現在は耐えられるかもしれませんが。計画時も耐えられたかもしれませんが、10年後、20年後に耐えられるのでしょうか。最近の交通量は減少しているというのは、これは常識だと思います。当然将来予想される交通量も減少します。

また、どんな道どんな高速道路も、ないよりはあったほうがよい、これは当たり前のことです。高速道路はつながって利用効果がある、全くそのとおりだと思います。私は、高速道路の必要性和効果を否定しているのではありません。工事を行っている現在のルートに反対しています。費用対効果や環境の問題、そして遮音壁を町や市の財源からつくるべきだという決め方に反対しています。地域の住民に可能な限り迷惑をかけない配慮をしないで、「お上のすることには口を出さな」的な考え方は本当に正しいのでしょうか。「国のすることは正しいから下々の国民は我慢して暮らせ」でよいのでしょうか。建設費の高い高速道路をつくって現在の限られた国の予算は大丈夫でしょうか。消費税を10%にしないと国がやっていけないと言われる時代に、建設費の高い高速道路を当初の計画どおりにつくるのは本当に税金のむだ遣いだと思います。

この12年間で国民の所得は8%減少したと言われています。借金は900兆円と言われています。私は1億円のお金も見たことがありません。まして900兆円は想像もつかないお金の量です。その結果、当然、現在国の税収も減っています。赤字国債が過去最高に発行されています。そんな時代に高度経済成長と同じように高速道路をつくってよいのでしょうか。赤字のツケはきっと我々に来ます。消費税10%はすぐに15%になります。必要な高速道路を安くつくるのが今求められていることだと思います。建設費の高い高速道路をつくり、沿線住民を切り捨てにし、何が経済効果でしょうか、何が公共の福祉でしょうか。建設費が4割で安くつくれる。代案の高速道路だからだめなのでしょう。もし国の4割増、140%ならば、山側でルートをつくってもらえるのでしょうか。こちらのほうが経済効果はより大きいと思います。1, 170億円と言われる平野のルートにこ

だわるのは建設費が高いからなのでしょう。そのほうが地域に対する経済効果が大きいのはだれもが認めるところです。代案の480億円の山すそルートでは安く、お金のかけ方が少ないと考えているからでしょうか。経済効果が小さいと考えているからでしょうか。国土交通省が一民間企業の西日本高速道路会社のために土地の強制収用を行うこと自体が不自然で異様な感さえあります。

建設計画は国土交通省が行い、建設工事は西日本高速道路会社が請け負う、このやり方ならばどちらの組織も最終責任をとらなくて済みます。被害を受ける住民は苦情を誰に言ってもよいかかわからないのです。決める側とつくる側。私は決めた、私はつくるだけ、お互いに責任はとらなくていい。住民をばかにした決め方だなど思っております。

十数年前、新吉富村は都市計画審議会を持たないから高速道路の路線について話し合えないと言っていました。当時、豊前市に都市計画審議会がありました。当時は言っている意味がよく理解できませんでした。都市計画審議会がないということは地元の町として発言する権利を自分から放棄しているだけのことだったんです。さまざまな法律がありますが、その当時初めてです。全くわかりませんでした。今ならば少しわかります。

次に、国は遮音壁は地元の自治体の負担でつくるようにと言っていますが、現在でも財源のない市町村が遮音壁をつくれるとは思いません。平成11年に国は遮音壁を5,176メートルつくるように事業明細書には計上していました。それが民営化後の平成18年の事業明細書には計上されていません。つまり、つくらないということです。まさに住民の切り捨てです。これが民営化でしょうか。住民を切り捨ててもうける民営化とは何なんのでしょうか。迷惑をかけている地域にこそ国はお金を出し遮音壁をつくるべきではないのでしょうか。また、つくらせるべきではないのでしょうか。

公共の福祉のため土地の強制収用を行うと言うが、収用される側は公共の一部ではないのでしょうか。公共の福祉のためというかけ声で西日本高速道路会社は高速道路に遮音壁もつくらず、緩衝帯もつけず、道だけをつくり車を走らせようとしています。その上、他の選択肢のある代案のルートがあるのに強制収用まで行おうとしています。理由は公共の福祉のためです。被害をこうむる地域の人間を犠牲にする公共の福祉とは一体何なんのでしょうか。

テレビで東日本大震災と原子力発電所の事故が取り上げられています。そして、原子力発電関係の官僚や企業や学者たちを原子力村の住人に例えています。この原子力村の住人の団結力や村意識には驚かされる部分が多くあります。特に利益誘導は見事なものです。

よく話題に出てくるこの原子力村と同じように、高速道路にも高速道路村があり、同じような構図だろうと容易に想像できるのではないのでしょうか。村の住人以外の意見は聞かないし、利益の分配もないような仕組みができているのだろうと勝手に想像するのは私だけでしょうか。

この公聴会も一見ルールとしては民主的な手続を踏んでいるようですが、道理の通る話が過去一度でも認められたことがあるのでしょうか。ただ、意見を言わせておけばガス抜きになる。ガス抜き以外に意味があるようには思えません。本当に形だけと言わざるを得ません。

最後に、この公聴会が公聴会本来の機能を果たすようにお願いするものです。

これで私の意見を終わります。

【議長】 これで本日予定をしておりました公述はすべて終了いたしました。引き続き、あす4月28日は午前10時より公聴会を開始することとしております。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もありますので、公述人及び傍聴人の方々は速やかにご退場をお願いいたします。

平成24年4月28日（土） （2日目）

【議長】 ただいまから、高速自動車国道東九州自動車道新設工事（椎田南インターチェンジ（仮称）から宇佐インターチェンジ（仮称）まで）並びにこれに伴う市道及び町道付替工事に関する事業認定申請に係る公聴会を開催いたします。

私は、議長を務めます国土交通省総合政策局総務課土地収用管理室長の伊藤と申します。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23年12月28日付で起業者である西日本高速道路株式会社から申請がありました事業の申請の認定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係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、本公聴会開催に当たっての注意事項等につきましては、国土交通省ホームページに掲載しました開催案内にも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、議長により退場を命ずることがあります。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。

○公述人 7 : 釜井 健介

【公述人】 私は、福岡県豊前市長の釜井健介でございます。現在、東九州自動車道福岡県建設推進会の副会長、東九州自動車道福岡県北東部建設促進協議会の副会長、東九州自動車道豊前市建設推進対策協議会の会長を務めておりますが、これまで建設促進大会に参加するなど、さまざまな推進活動を行っております。本日の公聴会では、東九州自動車道の早期整備の必要性と整備効果について公述をさせていただきます。

まず、豊前市の概要から少しお話をしたいと思います。豊前市は、福岡県の東南部に位置し、南に史跡名勝、天然記念物で知られる求菩提山、天然記念物ツクシジャクナゲの自生する犬ヶ岳を控え、ここに源を発する岩岳川を中心に豊前平野が扇状に開け、北は波静かな周防灘に面しております。北九州とは北西45キロ、大分県中津市とは南東7キロメートルの位置関係にあり、京築地域南部のまちでございます。

東九州自動車道は、北九州を起点として東海岸部を南下し、福岡、大分、宮崎、鹿児島各県を結び鹿児島市に至る延長436キロメートルの高速自動車国道であります。そのうち7.6キロが豊前市内に整備されます。この東九州道は、東九州地域における道路交通の円滑化、沿岸都市間の連絡強化、災害時の代替道路としての機能など多くの役割を担うことが期待されております。福岡県内におきましては、北九州空港や苅田港などの交通基盤整備が進んでおり、これらと東九州自動車道とが連携することで、陸海空一体となった一大物流拠点が形成されます。現在事業中である椎田南インターチェンジから宇佐インターチェンジの区間の早期開通についても、豊前市経済のさらなる発展及び地域活性化のために欠かせないものだと思っております。

福岡、大分両県にまたがり東九州自動車道が開通することによって、北九州市や大分市、さらには南九州への移動時間が大幅に短縮されます。これにより生活の行動範囲を広げるとともに、いろいろな分野へ波及的に効果をもたらすことが期待されます。例えば、工業団地などへの企業誘致やこれに伴う雇用創出が期待されます。北側は海に面し、南側では豊かで広大な農地を生かした農水産業、神楽や求菩提山、地元の食材を生かした観光産業などの発展にも大きく寄与し、豊前市経済の発展や活性化に貢献するものと考えます。また、大災害時の消防、救急活動、物資の運搬などの速やかな対応を図り、安全で安心な暮らしの実現のためにも重要な道路であると考えております。

以上のように、東九州道の早期開通が豊前市の発展や活性化に寄与し、どれほど期待さ

れているかについて、これから詳しく述べさせていただきます。

最初に、九州の交通ネットワークのことについて触れてみたいと思います。西九州地域では高速道路や鉄道などの社会資本整備が進んでおり、昨年3月12日には九州新幹線が開業し、博多―鹿児島中央間が最速1時間17分で結ばれ、東九州地域とはインフラ整備において格差が広がっております。そのため、物流や人の往来は西九州地域が中心となり、東九州地域との経済格差も広がっております。東九州自動車道は、総延長436キロメートルのうち、供用率は45%にとどまっており、東九州地域の高速道路体系の整備は著しく立ちおけております。東九州自動車道は、九州縦貫自動車道や九州横断自動車道と一体となって九州を循環する高速道路体系を形成し、東九州地域はもとより、九州全体の産業、経済、文化の一体的浮揚を図る上で非常に重要な路線であります。福岡県においては、陸海空と一体となったアジアにおける一大物流拠点形成のために、北九州空港や苅田港などの交通基盤と連携する東九州自動車道の早期完成が必要であります。

さらに、豊前市経済のさらなる発展や地域活性化への期待について、企業立地、農林水産業、観光の3つの視点で述べたいと思います。

まず、企業立地について。これまでの豊前市は、農林水産業を基盤産業として展開してきましたが、第1次産業就業者の高齢化等により今求められる課題は、就業機会の拡大と、そのための産業活性化であります。若年層、中高年層の定着就業の場として小石原工業団地の拡張に着手し、本地域経済は、日産自動車九州株式会社やトヨタ自動車九州株式会社及びダイハツ九州株式会社の九州進出等により関連企業の活動が活発化してきており、企業の立地活動が顕著になっております。東九州自動車道が整備されれば、工業団地などから北九州や福岡方面及び北九州空港、苅田港へのアクセスが飛躍的に向上することは、企業にとって大きなメリットとなります。製造品などの輸送時間の短縮や定時性が確保されることは、企業にとって輸送コストの縮減につながり、さらなる企業の進出が望めます。こうした東九州自動車道の効果によって新規事業者の増加も期待をでき、雇用の創出、市民所得の増加、豊前市の税収増が期待されます。

2点目は、農林水産業についてであります。豊前市は、北は周防灘に面し、南側には広大な農地を有しております。近年、豊前海一粒かきや豊前本ガニは全国的にも有名なブランドになっております。東九州道の整備により、大消費地である都市圏への農水産物の輸送時間が短縮され、豊前市の特産品の市場拡大が期待されます。また、輸送時間が短くなれば鮮度を確保することができ、新鮮でおいしい海の幸や農産物を提供できるようにもな

ります。このように、豊前市の農林水産業の発展に大きく寄与するものと思います。

次に、3点目の観光についてであります。豊前市は、求菩提山、犬ヶ岳などの豊かな自然に恵まれ、史跡や歴史的な遺産も多く、守り伝承されてきた有形無形の文化財、神幸祭、神楽等、魅力ある伝統芸能も存在し、多くの観光資源を有しております。温泉、冷泉、四季折々の花や森林浴を楽しめる公園、新鮮野菜、海産物、特産品を販売する直売所も魅力の一つとなっております。平成22年には約199万人の観光客が豊前市を訪れております。東九州道の整備で各方面からの移動時間が短縮されれば、観光客の増加につながると考えられます。まず、出発時間や帰宅時間にゆとりができます。そのため、観光地での滞在時間が長くできます。また、訪れる観光地をもう一つふやしたり、観光地の選択肢をふやしたりすることができます。現在、京築地域には伝統芸能である神楽の団体が30以上もあり、盛り上げていこうと頑張っております。秋には、豊前市内でも毎週のごとく各地域で神楽が行われております。また、月1回、本市にあります京築神楽伝統文化会館で神楽の定期公演も開いております。観光資源を魅力あるものにしていき、さらに東九州道が整備されれば、より遠方からの観光客も呼び込むことができると考えています。このように、東九州道を整備することで豊前市の豊かな観光資源を活かすことができ、地域活性化が期待できます。

最後に、豊前市の安全・安心な暮らしの実現の期待から、医療、大規模災害への対応について述べてみたいと思います。

まず、医療についてです。豊前市の周辺地域には、脳卒中や急性心筋梗塞など重篤な緊急患者を特に受け入れることができ、高度な治療が可能な第3次救急医療機関がありません。豊前市内では高度医療を受けることは困難となっている地域と言えます。東九州自動車道が整備されれば、北九州や別府にある第3次救急医療機関までの時間が大幅に短縮されます。また、一般道路ではなく高速道路を使って患者を搬送することは、信号による加減速やカーブ区間、路面状況などで起こってしまう振動や揺れが少なくて済み、患者を安定して搬送ができます。搬送に時間を要することは、その間、消防署に救急車がないことにもなり、市民サービスが低下してしまいます。よって、搬送時間が短くなるということは、搬送される患者にとって有利であるし、住民に対しても、救急車の空白時間が短くなり、有利になります。このように東九州道の整備は、安心して暮らすことにもつながります。

次に、大規模災害について触れたいと思います。昨年3月11日に発生した東日本大震

災は、東北地方に大きな傷跡を残しました。豊前市においても、今後どのような災害が起こるかもしれない中、しっかりとした防災体制を考えていきたいと思っております。さらに、高速道路は今回の災害でとても重要な役割を果たしたと聞いております。支援物資を届けるのに、高速道路のおかげでいち早く届けられたと聞いておりますし、高速道路のおかげで津波を防ぐことができたとも聞きました。高速道路は命をつなぐ道路であると感じております。東九州地域は、緊急輸送の基軸となる高規格道路がなく、まだまだ一般道路に頼らざるを得ません。東九州道の整備は、北九州、大分方面の両方向からの通行が確保され、緊急物資の輸送や災害救急活動が迅速に展開されるなど、災害時の交通路としても重要な役割を果たします。

日本は既に人口減少が始まっております。豊前市も同じような傾向であります。東九州道は、北九州、福岡方面から豊前市を身近なものにすることができます。都市部からの交流人口をふやすことで豊前市を元気にすることができますと考えます。東九州道ができれば、九州縦貫自動車道や九州横断自動車道と接続をして新たな交通軸を形成できます。企業誘致や観光、地場産業の活性化を図り、就業機会を確保していかなければ、地域の衰退につながっていきます。地域の衰退を抑止するため、その基盤、土台となる東九州道が必要となります。景気低迷の中、東九州道は、豊前市を元気に、生活を充足するための道路として、その完成を待ち望んでおります。

以上で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。

○公述人 8 : 仲 浩

【公述人】 皆さん、こんにちは。私は、この地元中津市で運送業と倉庫業をしております株式会社中津急行の仲浩と申します。

このたびは、私どもの事業継続に欠くことのできない道路網の整備、東九州自動車道の早期実現に向けた陳述の機会を与えていただきまして、まずお礼を申し上げます。誠にありがとうございます。

それでは、ただいまから一企業人としまして、また社団法人大分県トラック協会役員、副会長として、この道路の早期実現に賛成の立場からお話を進めさせていただきたいと存じます。

まず初めに、現在のトラック産業の現状について少々お話をさせていただきます。大分県下のトラック運送事業所の規模ですが、約700事業所で1万台の貨物車両、1万台のトラックがございます。約2万人の労働者数がありまして、これがこの大分県下の物流の基盤となっております。

さて、私見になりますが、物流については、我が国経済の発展に不可欠な存在であるという自負と信念から、お客様からお預かりした大切な品物を運ぶことに、そして安心し、満足していただけるよう、日々、従業員とともにその使命遂行に努力、精進しているところでございます。

また、最近のトラック産業の経営環境ですが、景気低迷に加えまして、原油価格の高騰によります燃料価格の高騰によりコストが肥大化し、経営を異常なまでに圧迫しております。誠に厳しい状況に直面しております。

一方、輸送体系を申しますと、昨今のお客様、荷主サイドの在庫を持たないという製造管理や流通の効率化などにより、時間の制約を一段と課せられてきており、トラック産業自身もその輸送形態の変革を迫られながら、利用者の利便性の向上に取り組んでいるところでございます。特に、どの運送会社も、ジャストインタイムといった必要な物が必要なときという要求に対し、時間に制約がある中、従業員の労働時間の管理には非常に神経をとがらせている状況です。物流は、製造業のように目立った表舞台に立ってはおりませんが、国家国民にとってなくてはならない必要な役目、使命を担っていることをご理解していただきたいと思います。

それでは、交通体系の整備の必要性について申し上げます。

まず、道路は、実社会におきまして、暮らしや商工業において必然的に派生する構造物であり、歴史的に申し上げれば、シルクロードや江戸時代から見られます東海道、中山道等々、身近では皆さん方の家の前にある道がいかにか生活に必要なものであるか、また、人、物の流通を可能にし、社会全体を豊かにしてきたことは、現在の社会を見渡せば明らかであります。人体でいえば、栄養分を各臓器に運び、各臓器からつくられる酵素を運ぶといった血管がまさに社会で言う道路に値するわけであります。

経済効果で見ますと、大分県は、この地元中津市のダイハツ九州株式会社のように、多くの企業立地に成功した県です。ただ、企業の生産した物をより効率的に、労働者、ドライバー、従業員にも労務負担をかけずにスムーズに目的地に運ぶインフラの整備はどうかと申しますと、九州西部と比較し、よりよい製造業の拠点として位置しながらも、それを効率よく輸送するためのインフラ整備は非常におくれていると言わざるを得ません。これは企業だけではなく、大分県全体の大きな損害になるものと考えます。企業拠点がありませんが、インフラ環境の立ちおくれは、これから大分県に入ってくる企業の不安にもつながります。よりよい道路網の整備は、大量の流通を促し、企業間の交流を刺激し、金融の流れを触発する効果があります。並行して地域の動きが活発化し、結果的に経済発展へとつながる可能性が大であると考えます。流通の経済効果とは、流通量と金融量が比例し、物の動きがふえれば金融量も増加するといったことであります。大分県は、企業誘致といった土壌基盤はしっかりしたものになってはおりますが、周辺環境整備が追いついていない、誠にもったいない現状が見られます。流通は経済の発展には良薬であり、おざなりにすると、物の動きと金融量が沈滞し、将来的には行き詰まってしまうことが懸念されます。東九州自動車道の開通に伴い、物理的に県、市町村間の距離が短縮され、相互の往来が便利になることから、広域の事業展開も可能になり、風通しのよい経済交流がなされるものと考えられ、雇用の促進、雇用の拡大にもメリットはあると考えます。

特に、製造業の企業立地が成功し、福岡県から大分県にかけての自動車産業の主要な工場が大分県にはございます。これは県を活性化させたばかりではなく、近代的工場の設置で雇用の増大、確保が進みました。これからも先進企業の進出等々があるかもしれません。しかし、受け入れの環境が整備されていなければ、これ以上の進展、向上は望めません。この自動車道の開通で交通の利便がよくなることは、交流の範囲を広め、社会全体を活性化させるとともに、企業にとって、また消費者、一般県民、市民の皆さんにとって満足度の密度が濃くなるものと考えられ、さらに、地域性を生かすために他県との差異化、差別

化につながると考えます。

九州西部の新幹線の開通で、熊本県や鹿児島県への観光人口が増加したとの報道を聞いております。九州東部と申しますと、いろいろな要因があるかもしれませんが、ここ数年、観光人口は減少傾向と聞いております。やはり原因は、この往来のしやすさだと考えます。人の動向は地域経済を活性化させるということは言うに及ばないところであります。このような効果を見過ごしていいのでしょうか。私は、東九州自動車道の早期実現が必ずや東九州全体、そして大分県の経済を盛り上げていくものと確信しております。

大分県は、自然も豊かな観光の地、また、企業の進出が非常に目覚ましい地域であります。まだまだ大分県の魅力を広く伝え切れない一つの足かせが道路網の整備のおくれであると思われまます。今、我が国では産業の空洞化が進行しております。九州に至っては、特に東部は、高速道路の開通のおくれが、いずれ企業離れや人間の往来を遠のさせる現象を生じさせかねないと懸念しております。一刻も早い対処が必要であります。十分な検証を重ねていただき、よりよい経済構造と社会体制の樹立を強くお願いするところであります。

次に、交通環境の整備について、関連してお話をさせていただきます。現在、大分県下には390万台もの登録車両があり、まさにモータリゼーションの時代の到来であります。各家庭にも複数台の車両が使用されており、このことで利便性が向上したことに伴い、その副産物と言えまます交通渋滞等々の社会現象も起こっております。一般道の通行につきましては、自家用車両及び商業用車両を問わず一定の時間帯に集中するため、渋滞は避けることのできない状態で、道路の選択肢がない地域では、混雑が恒常的になっております。東九州自動車道が整備された場合、商業用トラックは高速道路を使用し、一般車両とのルートの分散を考えることができ、市街地、町中での渋滞緩和に効果があるものと考えまます。道路を使用する者としままして、道路の選択により一極集中する道路から交通の分散化が図られ、しかも、リスクの軽減、交通事故の抑止効果もあるものと考えまます。

現在、国道10号線を中心とした主要幹線道路で通勤ラッシュによる交通渋滞が見られ、目的により使用する道路も選択できないことが輸送の遅延する原因、輸送のおくれる原因にもなっております。また、交通事故のリスクも、一たび事故が発生すると大渋滞につながるというような現象もあります。時間の制約を受けたトラック輸送につきましては、より効率的な輸送ルートが必要であり、一般車両との接触時間が少ないことのほうが交通事故回避につながると考えております。

また、高速道路の走行は時間の短縮が可能となり、労働者の労務の緩和にも効果があり

ます。トラック産業としましては、労働時間の改善にもつながり、無理のない運行計画の遂行が期待され、また輸送依頼者へは、安全に正確にお荷物をお届けすることが可能になり、双方の利益につながると確信しております。

交通事故は、車両が一定の時間と範囲の中で車両密度が多ければ多いほど、すなわち飽和状態にあればあるほど交通事故の発生率は高まるものであり、これを緩和させるためにも、東九州自動車道が早く開通し、道路の選択肢が複数になることにより、事故を未然に防ぐことにつながると考えます。

続きまして、環境保全についてお話をさせていただきます。これは交通環境の整備に絡むところが多いのですが、渋滞の時間が長ければ長いほど、車両やトラックが一ところにとどまりながらガスを排出し、ノックスといいますけれどもNO_xから発生する二酸化窒素や、PM、浮遊粒子物の局地的な発生が滞留することとなり、発生率が自然消滅を上回ってしまい、空気汚染、大気汚染となります。現在、地球温暖化は社会活動における二酸化炭素の発生が原因であると言われておりますが、トラック産業は、まさに二酸化炭素排出産業であります。排ガスが配管を通る際に触媒で中和をさせたり、燃費を伸ばすことで一定の時間帯での排ガスの排出量を減少させるといった技術による抑制の努力をしております。また、ドライバーさんたちがエコドライブ、環境運転といった工夫をしながら環境に優しい運転方法を一生懸命行っております。しかし、渋滞に巻き込まれないことがこの排ガスの抑制につながることは言うに及びません。一刻も早く道路網を整備していただくことが環境保全への近道ではないかと考えます。是非とも、環境の面でも、交通量を分散し、渋滞を緩和させることができる東九州高速道路の早期実現をお願いしたいところであります。

いま一つ、緊急時の利便性につきまして、例えば、緊急医療で搬送する場合、一般道では長く時間がかかり、一刻も早い治療を施すためには、医療機関にいち早く運ぶ必要があります。果たして、大分県から例えば北九州にあります労災病院に患者を搬送する場合、一般道と高速道路では、その時間はいかなるものでありましょうか。人命救助の初動活動は、早ければ早いほど蘇生率が高いと伺っております。救命において、時間との勝負の場合、一般道では信号等々があり、とても緊急車両が通行するには利便があるものとは考えられません。東日本大震災で見られますように、さまざまな要因で道路が遮断されますが、災害発生時の翌日の昨年3月12日、当大分県トラック協会が依頼を受けました緊急支援物資を輸送しましたときに被災地に入れましたのは、被災地の高速道路が通行できたおかげ

げでありました。仮に、このたびの東日本大震災において、高速道路が遮断された中で、いろいろなルートを探し、被災地に緊急物資を運ぼうとしましても、かなり時間的ロスが生まれたと考えます。いち早く、1人でも多くの方に県トラック協会としましても物資を補給できましたことは幸いでした。早くに被災地に乗り込めたのも、これは頑強な高速道路があったからこそなし得たことであります。南海地震の脅威にさらされる大分県、宮崎県のこれからのことを考えますと、まだまだこの命の道路は完成しておりません。これも一日も早く、この東九州高速道路の完成を願う要因であります。

私は、危機管理につきまして、平時における危機への認識、事前の準備、そして一たび不測の事態が生じた場合には、柔軟に対応できる体制整備が必要であると考えております。特に、命をつなぐ東九州を縦断する高速道路の完成は、事前防衛策として最優先で取り組むべきインフラ整備ではないでしょうか。東九州自動車道に絡み、いろいろな議論はごさいましようが、それを超越したところでのお話、考えでございます。これらのことを考えますと、既に時間の猶予はございませぬ。今まさに時宜を得た取り組みであり、早速、直ちに着工していただくことを望んでやみませぬ。

東九州自動車道の意義と必要性につきまして、いろいろな議論があるものと考えますが、活性化の道、生活の道、そして命の道の基盤として非常に大切な骨格でありますことをご理解いただきまして、心からお願いする次第であります。

何度も申しましたが、東九州自動車道路網の一刻も早い開通と、その結果として、機能豊かな社会環境の中で皆様方が暮らしていける将来、夢のある将来をご祈念申し上げまして、私の陳述とさせていただきます。ご清聴ありがとうございました。

○公述人 9：熊埜御堂 宏實

【公述人】 皆さん、こんにちは。まずは自己紹介をさせていただきたいと思います。私は、宇佐の商工会議所の会頭を務めさせていただいております熊埜御堂と申します。今日は、東九州自動車道、特に椎田―宇佐間の建設につきましての陳述をさせていただきたいと思います。座らせていただきまして説明をさせていただきたいと思います。

私どもの商工会議所は、全国で一番最後に登録をされました527番目の商工会議所として平成14年4月に発足をいたしております。協調を基本的な軸といたしまして、情報の共有を促進いたしているところであります。また、産学官との連携を図りながら、宇佐市の新たな魅力を模索し、市発展のため、積極的な運営、相乗効果の生まれる仕組みづくりを推し進めているところでございます。本日の公聴会では、東九州自動車道椎田南インターチェンジから宇佐インターチェンジ間の早期整備の必要性について公述をさせていただきたいと存じます。

私ども宇佐市は、この中津市を含めまして、かつては北九州エリアと同じ豊前の国であり、文化、経済は同じ土俵でのなりわいが推し進められておりました。現在、宇佐市は大分県に組み入れられておりますけれども、豊後の国大分市へは60キロ、それから豊前の国北九州へも60キロでございまして、ちょうど北九州と大分の間の中間地点に位置をいたしております。県庁所在地であります大分市へは大分自動車道あるいは宇佐別府道路の開通で1時間圏内を達成しております。経済、文化交流も非常に積極的に今なっております。一方、北九州までは、大型トラック等々で考えますと2時間以上、時間帯によりますと予定を組めない現状にあり、同じ豊前の国の文化圏から疎遠となっているような状況が非常に感じられてなりません。まずは、道路はネットワークとしてつながらなければ意味がないのではないかと思います。ましてや地域間、都市間幹線道路として、高速性と大量輸送性を特徴とする高速自動車道路ではなおさらのことです。

東九州は西九州に比べて幾らか経済発展もおくれてまいりましたし、また裏九州とも呼ばれ今日を迎えております。西九州におくれること20年、ようやく高速道路の開通の見通しができたところではあります。しかしながら、ミッシングリングといいますが、つながっていないところだらけというような状況でございまして、一日も早い東九州道の全区間開通を実現を望むところであります。

東九州道全区間開通によりまして、九州各県を環状につなぐ全九州循環型ネットワーク

高速道路網ができ上がります。東九州の4県を横断するこの東九州自動車道は九州全体の高速交通ネットワークを構成するもので、東九州のみならず、九州全体の浮揚のために決して欠くことのできない重要路線であると考えます。本日の公聴会の対象区間となっております椎田南インターチェンジから宇佐インターチェンジ間28.3キロメートルの開通は、1区間だけの道路完成とは全く別次元の価値と未来を意味するものだと考えます。前にも述べました九州全体の高速交通ネットワークを形成する1区間であるとともに、九州自動車道の北九州から福岡、鳥栖、さらには大分自動車道に入りまして鳥栖、別府、宇佐別府道路を通じまして宇佐から中津、豊前、北九州と、北部九州の高速交通ネットワークの形成を意味するものであると思います。

高速道の循環ネットワークがもたらす活性化の期待についてお話をさせていただきたいと思えます。北部九州の基幹都市圏との連携が飛躍的に向上するものと思われまます。北九州から大分市間の高速道路が完成することで、道路の所要時間が35分ほど短縮されることが想定されておりますし、福岡県からは、大分道経由と東九州道経由の2つのルートができ、大分ー福岡間の連携が飛躍的に向上し、相互の経済活動、人的交流のさらなる拡大が予測をされております。

また、製造業から見てみましても、東九州自動車道沿線の北部九州には自動車車体工場や、その周辺に関連企業が多く立地をいたしてござりまして、産学官が連携した産業集積が成長してきております。高速道路ネットワークの完成によりまして、時間短縮や定時性確保により物流の効率化、生産性の向上あるいはレスポンス力の向上が図られると思えます。

九州への拠点としても東九州は非常に考えられており、アジアとの大きな連携がとれるわけござりまして、今、関東のほうに位置してござりますサプライヤー等の東九州自動車道沿線への進出誘致に魅力と競争力を発揮することができると思えます。またさらには、高速道路でのアクセス向上によりまして、沿線に位置する企業とアジア圏の物流や交流人口のさらなる増加が見込まれます。

東九州道循環ネットワークの整備が進められることで、中津港や苅田あるいは門司港、そしてさらには北九州空港など、海上輸送や空路物流の稼働向上や機能強化が見込まれております。北九州空港は九州で唯一の24時間空港でもあります。国際貨物便も運航され、国際チャーター便の数は年々増加傾向にあり、一層の促進が図られると思えます。

私どもの会社は、宇佐市内におきまして、しょうちゅう「いいちこ」を製造販売いたしてござりますけれども、私どもの宇佐の地より関西あるいは関東等国内へお届けするには、北

九州にあります小倉のJRコンテナターミナルあるいは新門司港からフェリーを利用して関東、関西方面へ出荷をいたしておりますし、また海外、東南アジアへ向けては、門司港や博多港を利用させていただいております。しかしながら、毎日50台以上の大型トラックで荷物を北九州の物流拠点に向かわせているわけですが、一本しかない幹線の国道10号を利用することで、2時間半近くの時間がかかっているのも現状でございます。大分へは今、おかげで1時間以内で届くような状況でございますし、また途中の中津市までも、16キロほどしかございませんけれども、通常ですと30分もあれば十分でございますけれども、渋滞にかかりますと倍の時間を要するような状況にもあるわけでございます。北九州までの60キロを高速でつなぐことで、東南アジアとの距離が大幅に短縮されることも我々の大きなメリットであろうと思っております。

また、私どもの地元宇佐の観光から見ましても、宇佐神宮を初めといたしまして、宇佐市の観光客は約90%が日帰りの旅行者とのデータが出ております。宇佐神宮へは年間200万人もの参拝客が訪れてはおりますけれども、北部九州から大分、別府方面への観光の中間地点ということでの立ち寄りが大半であろうと思います。北九州との高速道路の連結ができますと、時間的な余裕を生み、また宇佐神宮以外にも訪れる時間をいただけるのではないかと、そのようにも思っております。特に東九州の場合は、観光客の場合、大半がバスあるいは自家用自動車での来訪でございます。高速道の整備は人や物の流れの広域化をもたらし、日帰り圏を拡大し、福岡、北九州から、ひいては中国地方まで市場の拡大をもたらしてくれると思います。交流人口の増加は、観光産業を取り巻く周辺事業者や商業者にまで経済効果を波及させてくれます。

また、先ほどからも何人かの方からお話ございましたが、医療や災害の点から見ましても、宇佐市には高度医療設備がございません。高速交通道路網の完備によりまして、2次、3次医療施設へのアクセス時間が短縮され、患者さんのみならず、一般市民の救急空白時間の短縮といった有益性をもたらし、住民の安全・安心を支える動脈となろうと、そのようにも思います。昨年の3月の東北大震災での経験から、災害時における応援や支援を円滑に行うための幹線道路としての重要性も評価されているところであります。また、災害に強い避難施設として、高速道路内のパーキングエリアの防災基地化等、新たな役割も期待をされ、遠くない時期に予測されております南海地震等々の防災対策として、ネットワーク化された高速道路幹線網の整備が急がれるところであります。

またそのほかにも、新鮮な農林水産物の流通拡大や新しい産業の育成といった観点から

も重要不可欠であろうと思います。例えば、近年、国の新しい特区制度が制定をされました。今後、新産業育成分野で、今、特に東九州メディカル構想では大分県の県南、それから宮崎県の北部での特区構想が出ておりますが、大分県北部の精密部品の組み立て産業が参加をしていくことで、さらにこのメディカル構想も大いに進展をしていくのではないかと、そのように思われまして、そのためにも高速道路の整備が大きなウエートを占めていると思われまます。

冒頭にもお話をいたしました豊前の国エリアである宇佐市と北九州市に美容の教室を数店持ち、婚礼の仕事をしている私ども商工会議所の会員さんがいらっしゃいます。衣装やかつら、帽子、化粧品等の準備品が非常に多く、自動車での移動が主だそうでありまして、高速道路がないために北九州への時間がなかなか予測できず、業務上も大変な支障を来しているそうでもございます。東九州自動車道が整備されれば、それら多様な課題が一気に解消され、さらなるビジネスチャンスが生まれるものと期待をする地元業者の方が大変多くいらっしゃるのも現実であります。

また、高速道路建設につきましての効率化の点から重要視すべき点を申し述べさせていただきます。私ども宇佐から大分へ、今、宇佐別府道路ができておりますけれども、余りにも高いところを通過しておるために、年間を通して霧で通行止めになることがよくございます。通常であれば40分で行けるようなところが、下を通ることで、大変な時間を要するようなこともございます。また、非常に高いところにありますと、一般道路からそこまでアクセスするにも非常に大変な導入路も必要になってまいりますし、今後の道路計画においても利用者の利便性を考えてほしいなど、そのようにも思いますし、道路の建設につきましては、建設コストを下げることも非常に重要なことではあります。そのことによって道路のサービスレベルが落ちたり、あるいは安全面が劣るようでは問題があるかと思えます。そういう面での技術開発などでコストが下げられるのは非常に結構なことですが、ただ単にコストだけを考えた道路建設は、また先々大きな課題が出てくるのではないかと思いますし、そういう面を考えた上での今度の宇佐別府道路から延長した東九州道の建設計画でもあろうと考えております。そのようなことを考えまして、高速道路整備に係る必要性、また、その建設についての要点というようなことを申し上げさせていただきました。

北九州と豊前、宇佐を結ぶ本区間の整備完成は、九州全体の高速交通ネットワークのミッシングリンクの結束であると同時に、九州北部高速循環ネットワークのスタートでもあ

ろうと思います。一刻も早い完成なくしては大分県北部地域あるいは北部九州経済圏、それからアジアに対する九州経済圏といった社会目標全体にとって大きな損失であろう、そのように考えております。ぜひ早期の完成を望むものであります。

以上をもちまして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。

○公述人10：農端 康輔

【公述人】 農端康輔と申します。よろしくお願いいたします。

私もまず、自分の立場からのご説明というふうに思いますけれども、私は、東京で弁護士をしております、昨日公述をした岡本栄一さんらの原告の代理人として、国、国土交通省、国土交通大臣に対して、今回行われようとしてる土地収用法に基づく事業認定を差し止める訴訟、すなわち国土交通大臣に事業認定をしてほしくない、してくれるなというふうな訴訟の代理人を務めています。今日は、岡本らの代理人、そして私個人としてですが、今回の事業認定に反対をするというふうな立場から公述をさせていただきたく、本日、このような機会を与えていただいたということになります。

まず、東京からということですが、このような機会を与えていただいたことに、まずお礼を申し上げたいと思います。では、座らせて、公述を続けさせていただきます。失礼いたします。

今日の私の公述の内容ですが、まず、昨日来公述をしていた岡本らが提案をしている山すそルートというものの概要の簡単なご説明と、当局ルートの周辺住民等に与える被害の状況について、補足的な説明をいたします。その上で、起業者の西日本高速道路株式会社様が事業認定申請書に記載をされた交通量の問題について触れた上で、その中で、起業者の方に交通量に関する点で2～3質問をさせていただきたいというふうに考えております。その上で、今回の事業認定申請の事業計画書等の問題点というふうに私が認識していることについて触れるということです。これらのことから、土地収用法20条の要件について、今回の計画が満たしていないのではないかというふうな立場から公述をするということになります。

まず、山すそルートについての説明ということになります。既に訴訟で提出をさせていただいている資料でありますので、国土交通省の方や起業者の方々ということであれば、もう内容をご理解いただいていると思いますけれども、公聴会に初めて来ていただいた方等には、山すそルート、あるいは岡本さんがつくったルートというふうに昨日説明をしているもので、内容がわからないかと思うので、ルートを簡単にわかる図面、わかりにくいんですが、こちらに表示をさせていただいたということになります。

山すそルートについては、私としては、当初の都市計画の決定、昨日、平成11年ころに都市計画決定がなされたという話がありましたが、その時点においても、別のルート案

として検討されていたものがもともになっているというふうに認識をしております。この山すそルートですけれども、起点と終点は、現在の当局ルートというか、今回事業認定申請がなされたルート、椎田インターから宇佐インターというふうな起点と終点は同じルートになりますが、途中を通る場所が異なるということになります。このスライドで言えば、真ん中のほうにある太い線、わかりにくくて申しわけないのですが、太い線というのが今回事業認定申請をされたおおよそのルートということになります。この部分については、岡本の山すそルートというのは、現在ある椎田道路の無料区間を代わりに使うというふうな内容になっておりまして、そこから南というか、山側に急に曲がるというふうなことになりますが、山すそを通っていくというルートになります。

次に移ります。これも上のほうにある太い線が事業認定がされたルート、南側のほうにある、南側というか、画面の下側にあるのが岡本の申している山すそルートというふうなことになります。この下のほうに通っているのが山すそルートというふうなことになるわけです。

さらに、こちらも同じで、この上にある太い線が当局、今回事業認定申請がなされたルートで、下にあるのが山すそルートというものになると。ここも全く同じで、最終的には、このように宇佐のインターのほうまで、終点としては同じルートになるということになります。

この山すそルートのメリットですけれども、昨日来、岡本らが申し上げたとおり、集落をまず避けて計画をされているということ、あるいは切土や盛土の量が少ないということなどが利点になります。

当局のルートについては、当初、1,030億円というふうな費用がかかるというふうにされておりまして、現在でも958億円というふうな算定がなされています。これに対して山すそルートというのは、盛土や切土の量や高架橋などの積算を行ったところ、約450億円で建設できるということが明らかになっています。

この山すそルートについては、私どもが道路に関する専門家等に意見を求めたところ、その内容や積算の精緻さ等については極めて具体的であり、真摯な提案であるというふうなお話をいただいたところではあります。

現在事業認定申請がなされている当局ルートの問題点について、次に触れたいと思います。昨日の他の公述人の方の話にもありましたが、平野に高い盛土で高速道路を通すことになるということが一番の問題です。このことで、この図面を見ていただければわかるよ

うに、現在このように平野が広がっているところに、このように壁ができるというふうなことになると思います。これは遠くから見ているので高さがよくわからないかとも思うんですけども、実際には、この盛土の上に遮音壁だったり、遮音の、音をふさぐための木であったり、壁ができるというふうな可能性が比較的高いであろうというふうに思います。近くから見ると、電柱の高さぐらいのこのような壁ができるというふうなことになると思います。

次のスライドが、上毛町の土佐井という集落のところの状況を示したものです。上のほうがもとの集落ということになりますが、下のほうのように高速道路ができることによって、盛土等によって、このような壁ができて、集落が分断をされるというふうな問題点があるというふうに認識しております。

これが先ほどから申し上げた山すそルートと当局ルートの説明に関する補足というふうな内容になります。

次に、今回の事業計画というものが土地収用法20条の要件を満たしていないのではないかという観点から、費用便益分析について最も重要なポイントの一つである交通量の問題ということを取り上げたいというふうに思っております。今回の事業認定の起業者である西日本高速道路株式会社は、事業認定申請に対して、このような事業計画書というものを提出していただいているんですが、東九州道椎田南一宇佐間の平成42年の計画交通量として9,900台を想定しているというふうに事業計画書でお書きになっておられます。

次の資料は、国土交通省のウェブサイト、ホームページに掲載されている道路IRの平成23年度再評価（平成24年度予算）結果箇所一覧というものに記載された東九州自動車道椎田南一宇佐の事業評価の内容になります。こちらにおいては計画交通量が約6,400台から8,200台というふうに記載をされているところです。ちなみに、今回の椎田南一宇佐というふうなところの東九州道の新規事業採択時の事業評価においては、こちらの資料になるんですけども、計画交通量というのは約7,900台から9,400台、いずれも1日当たりの計画交通量になりますが、このような記載がなされているというふうな内容になります。

そもそも計画交通量の想定それ自体が、このように数年間たったただけであるとか、あるいは推計をした主体によって大きく異なるというところが、そもそも西日本高速道路会社が今回事業認定申請で出された交通量の算定が極めて仮定的であり、信用ができないというふうなことではないかというふうに理解をしています。とりわけ、今回出された事業認定申請と先ほど出した平成23年度の事業再評価の結果の部分において国土交通省様が

算定されている台数が、9,900台というのが西日本高速道路会社様、国交省は6,400から8,200、約7,000台というふうな記載もあるんですが、そのようにほぼ3,000台ぐらいの差があるというふうなことだと理解をしています。

この点、将来的に人口は日本全体として急減することが予想されています。このことを示したのがこのスライドの図表です。これも国土交通省の国土審議会長期展望委員会という委員会が平成23年の2月にまとめた「国土の長期展望」中間取りまとめというものに出てくる資料の中にあるものをそのまま移したものです。

少し拡大をしたものを次に出します。全国の人口というのは、もう2012年現在、減少局面にあります。具体的に言えば、このスライドにもあるように、2004年の12月にピークとして1億2,784万人という数字があります。2030年には1億1,522万人、2050年には9,515万人というふうに国土交通省様でも推計をされていると。さらに、2100年ということになると、中位推計、2100年になるといろいろ幅があるということですが、その中位の推計で4,700万人程度というふうな記載も見られているところですが、また、人口の減少だけではなくて、ここに高齢化の程度というのも記載をされていますが、2030年には人口の約3割が高齢化すると。2050年には全体の約5割の方が高齢化しているというふうなことになります。この国土審議会の研究会の中間取りまとめによると、ここには示しません、小規模な都市圏や過疎化が進んだ地域においては、さらに急激な人口減少が起こるというふうな内容の記載もあります。具体的に、本件の事業認定申請が問題となっている豊前や中津といった地域においても、2005年を基準とした2050年の人口減少率というものが記載をされているんですが、25%から50%というふうな地域として示されています。

このように日本全体が人口減少している事実ばかりではなく、高齢者が増加して自動車を実際に運転する人が少なくなること、さらに、この地域においても人口が減少するというふうなことを前提にすると、9,900台という起業者様が想定している交通量が極めて過大であるというふうに認識しています。

また、同様のことは、自動車保有台数についても言えるというふうに考えています。起業者さんは、東九州地方における自動車保有台数は、鹿児島県を除いて年々増加傾向を示しているというふうに事業計画書に記載をされています。起業者さんが示すデータというのは、こちらにもあるように、平成19年から平成22年までの伸び率を示すだけなんですけれども、伸び率といっても、福岡で0.4ポイント、大分で0.5ポイント、宮崎に

至っては、少しだけ上昇はしているんですが、0ポイントにすぎません。全国の自動車保有台数に目を向けると、長期的にはこのようなトレンドになっています。2007年に7,923万6,095台というものがピークだったんですが、全国で見れば、その後は減少傾向にあります。このデータからすれば、東九州地方としても今後は減少傾向が見られる、むしろ、減少傾向が始まろうとしているというふうに考えられるべきだというふうに思います。起業者様がおっしゃるように、年々増加傾向にあるとは統計上は読み取ることができません。事業計画書における起業者さんの統計の引用というのが、かなり我田引水的なものであろうというふうに理解をしています。

次に、今回の事業認定の対象地の近くある椎田道路の交通量についても触れたいと思います。椎田道路の交通量について示したのが、こちらのスライドに示した図ということになります。こちらは2002年ころから、最近データがとれた2011年の9月、10月ぐらいまでのデータになるんですけども、2010年の6月から2011年の6月というのは、高速道路の無料化実験がなされていたので、椎田道路が無料で通行できるというふうなことで、交通量が増大しています。しかし、その時期を除いてしまえば、全体としてこれは減少傾向にあると、長期的に減少傾向にあるというふうなことで、最近の台数から言えば6,000台を切っているというのが現状になります。このようなデータに基づけば、起業者が事業計画書に記載している平成42年に9,900台この東九州道の椎田-南宇佐というルートで通るということは、著しく過大ではないかというふうに考えています。

これが私どもの主張ということになるわけですが、ここで起業者の方に質問をさせていただきたいというふうに考えておったのですが、事業計画書において、このように9,900台というふうに計画交通量を記載されているんですが、この根拠が何かということをお教えいただきたいと思います。よろしくお願いします。

【議長】 それでは、ただいまの質問に対しまして、起業者は回答をお願いいたします。

【起業者(大原)】 では、西日本高速道路株式会社九州支社の大原がお答えさせていただきます。

事業認定申請における計画交通量につきましては、平成21年3月に国のほうで費用便益点検ということで提示されている交通量、推定年度は平成42年をベースに、平成17年の道路交通センサスを用いて推計された交通量でありまして、これをもって、このたびの事業認定申請における推計計画交通量ということで記載させていただいております。

【議長】 この後、またさらに意見陳述が続けられるということをおっしゃいましたけど、とりあえず、この後、続けられますか。

【公述人】 はい。もう少し質問を幾つかするかと思います。

【議長】 では、追加質問をどうぞ。

【公述人】 国土交通省が推計をされた平成24年度の事業経過の再評価結果というものと計画交通量の数字が3,000台程度大きく異なる理由というのは何かあるのでしょうか。

【議長】 それでは、ただいまの質問に対して、起業者は回答をお願いします。

【起業者(大原)】 平成24年に事業再評価という形で、NEXCO、弊社のほうでも費用便益を出して、それを国のほうのホームページに乗っているわけですが、その交通量につきましては、国土交通省が出しております各交通分野の将来交通需要推計手法の改善について、平成22年11月19日に出されているんですが、この中の将来交通需要推計手法に基づき算出させていただきます。

【公述人】 ありがとうございます。今、2つ質問をさせていただいたんですけれども、基本的には、昨日来、平成20年の費用便益分析マニュアルというものに基づいて多分数字が出てきているとか、あるいはもともとの根拠という数字が記載されているんですが、もとにどういうふうなデータをするかということによって、一番骨格的な計画交通量という数字が3,000台も変わる、1.5倍程度に変わるというふうなこと自体、この計画交通量というものの推計がかなり仮定的であり当てにならないというふうなことがわかれると思います。過去、国土交通省が事業認定等を認めた道路の事業評価のIRで載っているものでも、計画交通量と実際にきた後の交通量というものが全くずれている場合というのが比較的ありまして、もちろん多い場合もあるんですが、半分ぐらいの交通量しかないような場合もあるというふうなことをここでは意見として述べさせていただきたいというふうに思います。起業者の方、ありがとうございます。

【議長】 引き続き公述が続けられますね。

【公述人】 続けます。

【議長】 では、よろしくをお願いします。

【公述人】 次に、国土交通省の交通量の推計の問題点というふうなことを問題提起として挙げたいというふうに考えております。ここで議題になるのは、先ほど述べた平成23年度の事業の再評価の結果ということになります。こちらにおいては、先ほどもお示し

したものの別のページにあるんですが、東九州自動車道の椎田南一宇佐というものの事業評価においては、今回の整備において、一番上のところですが、7,000台の交通量が東九州自動車道の椎田南一宇佐という区間に生じるというふうに推計しています。ただ、具体的に見れば、ここの数値を比較すればわかるんですけども、国道10号線から3,500台が流入すると。次に、大分自動車道から200台が流入すると。県道中津豊前線から400台が流入するというふうな具体的な内容にはなっています。しかし、そもそも、それぞれの流入する数字の根拠というものが不明であります。

また、ここを足し算してもらえればわかることですが、残り2,900台がどこから来るのかということが全くわかりません。その他の道路というところには交通量というものは記載されていませんし、基本的には、今回の椎田南一宇佐というルートに並行して走っているのはこの3つだと、大きく流入するのはこちらだ、この3つの道路だというふうな認識ですので、それ以外に、なぜ2,900台が生じるのかというものがよくわからないということになります。このあたりの具体的な中身ということを検討した上でなければ、事業認定というものは許されるものではないというふうに考えます。

先ほど、有料道路として既に開通している椎田道路の交通量が6,000台程度を切っているというふうな話を申し上げましたが、そのことからすれば、長期のトレンドとして見れば、将来的に言えば、5,000台程度しか交通量が見込めないのではないかとこのように考えております。国土交通省様のほうで、7,000台の交通量が発生するというふうにこちらでも記載があるわけですけども、起業者の9,900台というのが過大であることは明らかですけども、国土交通省がしている交通量の積算というものでも、かなり過大なものになっているというふうなことが明らかであろうというふうに思います。

以上が交通量に関しての問題です。

さらに続けます。事業認定の要件の話ですけども、土地収用法20条に記載があります。この中で特に問題になるのは3号、事業計画が土地の適正かつ合理的な利用に寄与するものであるかどうかという問題です。既に山すルートについて、冒頭にご紹介をしたとおり、岡本は、非常に繊細かつ具体的に検討した案をつくっています。コストは半分以下だということも最初に申し上げたとおりです。国土交通省からは、山すルートについて、幾つか法的あるいは技術的に問題があるというふうなことを指摘を受けていますが、これらは現在の山すルートの内容の軽微な変更で十分対応できるものだというふうに認識をしております。このような具体的な代替案というものが存在する以上、代替案と現在

のルートというものの具体的な比較検討なしに、強制収用の前提とする事業認定というものは許されるべきではないというふうに考えます。

さらに、その他、起業者の事業計画書の問題点というのは幾つかあるのではないかとこのように考えます。

公益上の理由について、自動車の旅客及び貨物の流動状況というものが示されているんですけども、この前提になったのは、旅客地域流動調査あるいは貨物地域流動調査という調査をもとに記載をされています。ただし、そもそもこの調査の結果については標本調査で精度が低いということが国土交通省自体、ホームページに記載をされているというふうな統計であります。このような全国における総輸送を把握するための旅客地域流動調査等を前提に、この九州の地域の流動の状況を用いるということは、統計の使い方として、やや問題があるのではないかとこのように考えます。

また、交通量の問題については、自動車工場からの自動車の出荷は海運が用いられておることがよく知られているようで、その他の輸送手段の検討は不十分だろうというふうに思います。

また、カボスの出荷ということもかなり事業計画書で強調されているんですが、今回の椎田南から宇佐というふうなルートで時間短縮するのは16分というのは、昨日の起業者さんの公述からも明らかですので、16分の時間短縮というものが果たしてどれだけの影響があるのかということは厳密にとらえられるべきであろうというふうに思います。

また、これは子細の点かもしれませんが、事業計画書の中で、現時点での都市計画と現在の事業認定の内容が不整合であるというふうなことをみずから明らかにされていますが、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ろうというふうなことを考えています。

また、起業者さんの態度ですけれども、岡本は補償も断っていますけれども、他の地権者の方の話を少し耳にするところによると、補償や事業の内容についても十分な説明等がなされていないというふうなことを見聞きしております。

あと5分なので、そろそろ最後のほうにしたいと思うんですが、既に昨日から他の公述人、反対をするという立場で説明をされた公述人の方から申し上げていますが、高速道路自体にメリットがある、高速道路ができることにメリットがあるということは確か、そのとおりであろうと思います。先ほど賛成をされている方からも、そのお話はありました。ただ、本件においては、国道10号線や椎田道路、中津豊前線や、あるいはさらに山のほ

うには京築アグリラインという広域農道も存在します。このような中で問題になるべきなのは、高速道路にメリットがあるかないか、東九州道をつくるかどうかではなくて、今のルートで事業認定をすることが本当にいいのか、現在のルートで強制収用を行う前提となる事業認定をすることがよいか、そのような観点から考えられるべきではないかというふうに考えています。真に事業認定が必要なものであるのか、真に必要な計画、必要なルートになっているのかということについては、この後、恐らく、社会資本整備審議会で審議をされることになろうかと思いますが、そこでの先生方やあるいは国土交通省の皆様、国土交通大臣にはしっかりと検討していただいて、厳正な判断をしていただきたいというふうに感じています。

さらに最後に補足的に、費用便益分析の点について述べます。きのうの起業者の方の公述の中に、1を超えるからこそ今回の事業を進めるべきであるというふうな公述がなされたように記憶をしています。しかし、費用便益分析というのは、あくまで定量的に計測をしやすいというふうな内容で費用と便益というものを比較したものにすぎません。これは1を超えると事業認定をしてはならない、あくまで事業認定の必要条件にすぎないというふうに考えています。費用便益分析として現在国交省が用いている平成20年の費用便益マニュアルというものそれ自体は、現在の知見で定量化できるものを挙げたものにすぎません。費用として、周辺環境の悪化、先ほど申し上げたような盛土によって景観が壊れるとか、あるいはさらに地元負担分の工事も含まれていないというふうな疑いがあります。既に訴訟等では述べてきたところではありますけれども、現在のルートであれば、結果的に費用便益が1を切っている蓋然性は非常に高いというふうに思います。

このような観点からも、国土交通省様あるいは国土交通大臣様においては、慎重な判断をしていただきたいというふうなことを述べて、私の公述とさせていただきたいと思えます。ありがとうございます。

○公聴会閉会

【議長】　　これで本日予定をしておりました公述はすべて終了しました。

これにて高速自動車国道東九州自動車道新設工事（椎田南インターチェンジ（仮称）から宇佐インターチェンジ（仮称）まで）並びにこれに伴う市道及び町道付替工事に関する事業認定申請に係る公聴会を終了します。

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をお願いいたします。