

一般国道26号改築工事（第二阪和国道・大阪府泉南郡岬町淡輪地内から和歌山県和歌山市大谷字中得地内まで）並びにこれに伴う市道、二級河川、普通河川、町道及び農業用道路付替工事に係る公聴会

日時 平成24年11月22日（木） 18:00～

場所 大阪府泉南郡岬町 岬町立淡輪公民館（講堂）

平成24年11月22日（木）

○公聴会開催

【議長】 ただいまから一般国道26号改築工事（第二阪和国道・大阪府泉南郡岬町淡輪地内から和歌山県和歌山市大谷字中得地内まで）並びにこれに伴う市道、二級河川、普通河川、町道及び農業用道路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、本日の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那須と申します。よろしくお願いいたします。

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24年8月2日付で起業者代理人である近畿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場合もありますので、あらかじめご了承ください。

○公述人 1：起業者（国土交通省近畿地方整備局）

【公述人（細井）】 公述人の国土交通省近畿地方整備局長、谷本光司の代理人であります国土交通省近畿地方整備局浪速国道事務所事業対策官の細井と申します。よろしく願いいたします。

【公述人（谷）】 同じく、浪速国道事務所調査課長の谷でございます。よろしく願いいたします。

【公述人（玉置）】 和歌山河川国道事務所調査第二課長、玉置と申します。よろしく願いいたします。

【公述人（谷）】 着席して説明させていただきます。

本日の公聴会では、対象事業であります第二阪和国道泉南郡岬町淡輪地内から和歌山県和歌山市大谷字中得地内までの事業の経緯、事業の目的及び内容について説明を行い、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考えております。

本日の説明は、第二阪和国道の概要、都市計画決定及び事業化の経緯、事業の目的と整備効果、生活環境等に与える影響、事業の進捗、用地取得の進捗状況という順に説明をさせていただきます。よろしく願いいたします。

第二阪和国道の概要についてでございます。第二阪和国道につきましては、大阪から和歌山を結ぶ主要な幹線道路でございます。国道 26 号の慢性的な渋滞や、それによる都市機能の低下を解消することを目的とした延長約 53 キロの道路でございます。堺市堺区翁橋町から阪南市自然田までの 32.8 キロにつきましては、昭和 58 年までに 4 から 6 車で完成供用いたしています。また、阪南市自然田から岬町淡輪間の 9 キロにつきましても、平成 23 年 3 月までに暫定 2 車線で供用したところでございます。和歌山市内につきましては、和歌山北バイパスとして 2.2 キロ区間が平成 15 年 4 月に J R 交差部の立体交差を除いて完成 4 車線で供用したところでございます。地域高規格道路の第二阪和国道につきましては、大阪府阪南市自然田から和歌山県和歌山市元寺町に至る延長 20.6 キロの路線でございます。現在、11.2 キロが供用済みでございます。

今回の起業地区間につきましては、前の赤の矢印などで示しておりますけれども、大阪府泉南郡岬町淡輪地内から和歌山県和歌山市大谷字中得地内までの 9.4 キロ区間でございます。道路構造令による道路規格につきましては第 1 種第 3 級でございます。道路幅員

に関しましては4車線で20.5メートルを標準としておりまして、設計速度は時速80キロでございます。

次に、都市計画決定及び事業化の経緯についてでございます。第二阪和国道淡輪から大谷間につきましては、昭和63年2月、岬町域で、昭和63年3月には阪南市域と和歌山市域でそれぞれ都市計画決定がなされてございます。淡輪から深日ランプ間2.2キロにつきましては平成17年度より、深日ランプから大谷ランプ間7.2キロにつきましては平成19年度より事業化しているところでございます。

また、平成22年3月でございますが、仮称平井ランプの追加、平成23年の1月には孝子ランプの形状変更による都市計画変更がなされているところでございます。

大阪府域、淡輪から府県境につきましては、平成21年度より用地幅杭の打設を行っていきまして、平成22年度より用地の取得に着手、平成23年度より工事に着手したところでございます。和歌山県域につきましては平成22年度より用地幅杭を打設しておりまして、平成23年度より用地取得及び工事に着手したところでございます。第二阪和国道淡輪から大谷間9.4キロにつきましては、平成27年度の暫定2車線供用を目標に、現在、用地取得、工事を推進しているところでございます。

次に、第二阪和国道のルートについて、大阪側から和歌山側に向かう形で航空写真によって説明をさせていただきます。

前のスクリーンをごらんください。

この写真につきましては、第二阪和国道の南山中トンネル上空より淡輪ランプを望む写真でございます。写真の手前側から淡輪ランプまでの赤い色の着色部分につきましては、平成23年3月までに暫定2車線で供用されています。

続きまして、この写真につきましては淡輪ランプよりさらに南西方面に進みまして、みさきヶ丘団地付近を撮影したものでございます。写真の右側に国道26号の深日中央交差点がでございます。この部分でございます。また、写真左上の深日ランプにつきましては、国道26号に接続する計画となっております。

この写真は、さらに南に進んだ南海本線、国道26号と並行する区間となります。写真中央にございますのが孝子ランプでございます。

この写真は孝子ランプ付近上空より和歌山方面を撮影したものでございまして、南海本線孝子駅付近から、こちらでいきますと左側、東に向きを変えていくところでございます。

この写真は大阪和歌山府県境部付近の写真でございまして、岬町上孝子地区上空から仮

称平井ランプを撮影したものでございます。

続きまして、この写真は、仮称平井ランプ上空より起業地区間の終点でございます大谷ランプを撮影したものでございます。なお、仮称平井ランプと国道26号につきましましては都市計画道路中平井線で接続される計画となっております。さらに、大谷ランプから栗ランプを通過し、その後、紀の川を渡河しまして終点の和歌山市元寺町となります。なお、この写真の大谷ランプから和歌山市元寺町区間につきましましては平成15年4月に供用されているところでございます。

本件事業認定に関するこれまでの経緯でございます。

平成24年7月31日に事業説明会を開催しておりまして、同年8月2日に事業認定申請を行いました。その後、2週間の事業認定申請書類の縦覧が行われたところでございます。

次に、事業の目的と整備効果について説明をさせていただきます。

第二阪和国道淡輪から大谷間につきましましては、主な事業の目的としまして交通混雑の緩和、交通安全の確保、災害に強い安定的な移動・輸送の確保、救急医療活動の支援の4項目がございます。それでは、順番に説明をさせていただきます。

まず1つ目の、交通混雑の緩和についてでございます。現在、第二阪和国道に並行する国道26号につきましましては、岬町と和歌山市を結ぶ唯一の主要幹線道路であることから、交通量が多く渋滞が発生している状況でございます。大阪側につきましましては岬公園駅東交差点を先頭に最大で約1キロの渋滞が発生している状況でございます。また、和歌山側につきましても、延時、狐島、御膳松の各交差点で渋滞が発生してございまして、特に御膳松交差点につきましましては最大約1.7キロの渋滞が発生しているという状況でございます。

先ほどご説明した国道26号の渋滞状況でございます。左側の写真につきましましては岬公園駅東交差点を先頭に大阪行き車線が渋滞している状況でございます。右側につきましましては和歌山市の御膳松交差点を先頭に、大阪行き車線が渋滞している状況でございます。

こちらの図は、昨年3月の第二阪和国道箱ノ浦から淡輪間の供用前後における国道26号の最大渋滞長の変化でございます。グラフの上段側になりますけれども、供用前には国道26号箱ノ浦ランプ北交差点を先頭に深日中央交差点を越える約6キロの渋滞が発生していたという状況でございます。第二阪和国道の箱ノ浦から淡輪間の供用後につきましましては、国道26号岬公園駅北交差点から約1キロの渋滞は発生していますが、箱ノ浦ランプ北交差点から岬公園駅北交差点までの渋滞は解消してございまして、交通状況の改善が図

られたというところでございます。第二阪和国道の淡輪から大谷間の整備によりまして、同様の渋滞の緩和が期待されているところでございます。

次に、事業の目的の2番目でございます、交通安全の確保についてでございます。国道26号府県境区間につきましては交通事故が多発しておりまして、事故件数が多い区間や地元自治体、警察から事故発生危険性を指摘された事故危険区間が多数存在しているところでございます。また、こちらの写真でございますように、南海本線が近接している区間につきましては、過去に重大事故による通行止め等が発生しているところでございます。第二阪和国道が全線供用されますと、国道26号から走行性の高い第二阪和国道へ交通が転換され、交通事故の減少が期待されるところでございます。

続きまして、事業目的の3番目でございます、災害に強い安定的な移動・輸送の確保についてでございます。国道26号の府県境を含む6.1キロ区間につきましては、異常気象時通行規制区間に指定されているところでございます。特に平成22年7月14日の集中豪雨の際には、大阪と和歌山を結ぶ6路線がございますけれども、国道26号を含む4路線が降雨、土砂崩れ等により最大で17時間通行止めになるなど、地域の住民の日常生活にも影響を与えているというところでございます。第二阪和国道の整備によりまして、自然災害や異常気象等にも強い、安全で安定した物資輸送が可能になるところでございます。

事業目的の4番目、救急医療活動の支援についてでございます。平成22年度における岬町の救急搬送実績、こちらの右側の円グラフでございますけれども、982件でございます。その搬送先の内訳をみますと、約8割でございますが、752件が和歌山市内にある病院へ搬送されているという状況でございます。第二阪和国道が全線供用しますと、例えば岬町から和歌山市内にある第三次救急医療機関でございます日赤和歌山医療センターまでの搬送時間が短縮されまして、命の道としての役割を果たすということでございます。

次に、生活環境に与える影響についてでございます。環境影響評価とその照査について説明をさせていただきます。本件事業における環境影響評価につきましては、昭和63年に都市計画手続において大阪府知事、和歌山県知事がそれぞれ実施してございまして、生活環境に関する項目として上段の2項目、二酸化窒素、騒音についての評価を行っているところでございます。また、環境影響評価後の計画交通量の見直しや新たに得られた知見を踏まえまして、平成22年9月から23年7月にかけて起業者が任意で照査を行っているところでございます。その際、二酸化窒素、騒音のほかに浮遊粒子状物質、振動、

低周波音を予測の対象として照査を行っているという状況でございます。

この図は、環境影響評価とその照査における大気質と騒音等の予測地点を示したものでございまして、岬町域で3カ所、和歌山市域で1カ所、計4カ所を予測地点としているところでございます。

生活環境に関する環境影響評価とその照査の結果の概要でございます。上段の表が環境影響評価のものでございます。環境影響評価では、大気質については環境基準を満足するものと評価されてございまして、騒音については、遮音壁を設置することにより環境保全目標を満足する評価とされているところでございます。

また、下段の表でございますけれども、照査においても大気質及び振動、低周波音につきましては環境基準を満足し、騒音につきましては、遮音壁等を設置することにより等価騒音レベルによる基準を満足するとされているところでございます。このことから、照査後、騒音の環境保全目標を満たさない地点につきましては、起業者は本件事業の工事施工の際に一部遮音壁の設置等を行うこととしているところでございます。

次に、このグラフにつきましては、昭和63年2月から3月に実施しました二酸化窒素に係る環境影響評価の結果でございます。いずれの予測地点におきましても赤線で示された環境基準を満たしている状況でございます。

このグラフは、平成22年9月から23年7月にかけて実施しております二酸化窒素に係る照査の結果でございます。いずれの予測地点においても赤線で示された環境基準を満たしているという状況でございます。

続きまして、このグラフは浮遊粒子状物質に係る照査の結果でございます。いずれの予測地点におきましても赤線で示された環境基準を満たしているという状況でございます。

次に、このグラフにつきましては騒音に係る環境影響評価の結果のうち、朝と昼間の予測値でございます。いずれの予測地点におきましても、朝、昼間とも赤線で示された当時の環境基準を満たしているという状況でございます。

続きまして、こちらのほうは先ほどの騒音に係る環境影響評価の結果のうち、上段が夕方、下段が夜間という予測値でございます。いずれの予測地点におきましても、夕方、夜間については赤線で示された当時の環境基準を満たしているという状況でございます。

ここのグラフは昭和63年当時ですけれども、騒音に係る環境影響評価の結果のうち、岬高校付近の予測値でございます。この予測地点におきましても、赤線で示された当時の学校環境衛生基準を満たしているという状況でございます。

続きまして、このグラフは22年9月から23年7月にかけて実施した騒音に係る照査、フォローアップの結果でございます。いずれの予測地点におきましても、昼、夜間とも赤線で示された近接空間の環境基準を満たしているという状況でございます。

こちらのグラフにつきましては、岬高校の騒音に係る影響ということで、予測地点の高さを、これはそれぞれ1階、2階、3階、4階に該当します1.2メートル、4.2メートル、7.2メートル、10.2メートルのそれぞれの高さで予測した結果でございます。いずれの予測地点におきましても、赤線で示された空間における学校環境衛生基準を満たしているという状況でございます。

続きまして、このグラフは振動に係る照査の結果でございます。いずれの地点につきましても、上が昼間、下が夜間でございますけれども、赤線で示された要請限度を満たしているという状況でございます。

続きまして、このグラフは低周波音に関する環境予測、照査の結果でございます。いずれの地点につきましても青線と赤線で示された2種類の環境保全目標値を満たしているという状況でございます。

続きまして、貴重な動植物の状況について、環境影響評価や照査等に基づきご説明をさせていただきます。本件事業に関して、昭和63年に大阪府知事及び和歌山県知事が実施した環境影響評価におきましては、哺乳類、鳥類、両生類、爬虫類、昆虫類の動物と植物について、環境省等の文献を用いた調査を行っているところでございます。また、その後、平成22年9月から23年3月につきまして起業者が照査、フォローアップを実施して、評価の確認等を実施しているという状況でございます。

この地図は、起業地区間における貴重種の確認位置でございます。地図上では、凡例でございますけれども、鳥類は桃色、魚類は青色、昆虫類は茶色、植物は緑色でそれぞれ表示しているという状況でございます。調査結果は、貴重な動植物として種の保存法において国内希少野生動植物に指定されています鳥類、オオタカなどの種と、環境省レッドリスト、絶滅危惧種に指定されています鳥類のチュウヒ、魚類のメダカ、昆虫類のハネビロエゾトンボ、植物のサイコクヌカボ等の貴重種を確認しているところでございます。

続きまして、本件事業による貴重な動植物への影響について、まずは表の上段の部分でございますけれども、種の保存法において国内希少野生動植物に指定されています鳥類について説明をさせていただきます。まず、オオタカにつきましては、営巣は確認されているところでございますが、計画路線から離れた箇所であること、周辺に同様の生育環境が

広がっていることなどから、影響は極めて小さいとされているところでございます。クマタカ、ハヤブサにつきましては、営巣は確認されておりませんで、周辺に同様の生育環境が広がっているということから、影響は極めて小さいとされているところでございます。

次に、環境省レッドリストに掲載されています鳥類、魚類、昆虫類、植物についてでございますが、チュウヒなどのその他の鳥類につきましては営巣は確認されてございませんで、周辺に同様の生育環境が広がっているということから、影響は極めて小さいとされているところでございます。魚類のメダカと昆虫類のハネビロエゾトンボにつきましては、周辺に同様の生育環境が広がっているということから、影響は極めて小さいとされているところでございます。ベニイトトンボなど、その他の昆虫類と植物のサイコクヌカボにつきましては、工事に起因する濁水対策を行うなど、適切な措置を講じ対応いたします。具体的には、この下の写真でございますように、沈砂地等の設置の対策を実施する予定でございます。植物のオグラノフサモにつきましては、専門家の指導助言を受けまして、ジーンバンクへの保管など個体群の存続が保障される所要の措置を講じることとしております。同じくキンランについては、生育環境の一部は改変されますけれども、周辺に同様の生育環境が広く残ることから、影響は極めて小さいとされているところでございます。

次に、埋蔵文化財の調査状況についてでございます。起業地区間における周知の埋蔵文化財包蔵地は4カ所でございます。そのうち、大阪府域の2カ所につきましては、地図にありますけれども、塚谷古墳につきましては発掘調査が完了してございます。現地保存が必要な遺構であるとか遺物は確認されておりません。金谷山古墳群につきましては、大阪府教育委員会より、発掘は不要であり、埋蔵文化財への影響が生じないように慎重に工事対応することとされているところでございます。和歌山県域の2カ所につきましては、引き続き発掘調査を実施しておりまして、和歌山県教育委員会との協議により、記録保存など適切な措置を講じることとしております。

続きまして、事業の進捗状況についての写真をごらんください。岬町域につきましては平成23年度に工事着手してございまして、現在、淡輪ランプ付近から和歌山方面に向け、主に土を削る改良工事を推進中でございます。また、写真の右側ですが、深日ランプ付近におきましては一部区間の工事進入路が完成してございまして、改良工事やランプの橋脚工事等を推進中でございます。和歌山市内につきましては、平成23年度より工事に着手してございまして、現在、(仮称)大谷高架橋の下部工事が完了してございまして、引き続き上部工事を推進中でございます。

次に、淡輪ランプから大谷ランプまでの起業地区間の道路構造を説明させていただきます。上に記載されていますのが土工部及び橋梁部とトンネル部の標準断面でございます。なお、自動車専用道路であるため、歩道等の計画はございません。また、平面図はルート、構造別に色分けして表現しているものでございます。色の分けとしましては、水色の部分は橋梁でございます。灰色の部分につきましてはトンネル区間ということで、深日トンネル、孝子トンネル、平井トンネルの3カ所の計画でございます。オレンジ色の部分につきましては、土を削ったり盛ったりする土工部分でございます。

用地の取得の進捗状況について、平成24年10月末現在、面積ベースでございますが、岬町域7キロ区間におきましては約55%、和歌山市域2.4キロ区間につきましては約44%でございます。

以上、公述対象区間における事業の目的や内容につい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、また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るところでございます。今後とも、地域の皆様のご協力をいただきながら平成27年度供用を目標に事業を進めてまいりますので、何とぞよろしくお願いいたします。

以上でございます。

○公述人 2 : 平山 易宏

【公述人】 ただいまご紹介いただきました、ふるさと孝子を守る会事務局長の平山です。よろしくお願いいたします。

土地収用法に基づく事業認定申請には大きく3つの問題点があります。その1つは、大阪府の都市計画決定に至る過程で虚偽の説明、犯罪行為とも言える重大な瑕疵があります。土地収用法第131条の手続にある軽微な違法ではありません。その2つは、土地収用法第20条3号は事業認定の要件として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ことと規定しているが、現都市計画は十分な調査もせず、岬町・大阪府都市計画審議会も十分な議論もせず事業化されております。その3つは、国の国民への説明に2つの虚偽の説明をせざるを得ないのは調査が不十分なため、また孝子ランプの変更も同様であります。

その1つは、大阪府の都市計画決定に至る過程での虚偽の説明、犯罪行為とも言える重大な瑕疵とは、大阪府都市計画審議会での岬町長、谷崎登氏の説明、「ルートについてはいろいろ議論したが、満場一致でこれよりほかはないという結論に至った」との内容は、平たく言えば、町長は住民が選んだ代表であり、議員もまた住民が選んだ代表であるので、満場一致で決定したルートは住民すべての意思であると判断され、都市計画は決定されました。しかし、情報公開請求の結果、岬町議会には満場一致の議事録はございませんでした。

満場一致の議事録不存在による非公開決定通知書です。

非公開決定通知書の拡大したものです。昭和62年2月19日以前の岬町議会本会議において、第二阪和国道のルートについて全会一致で議決した内容の議事録は存在しないためとの回答です。

大阪府都市計画地方審議会議事録です。これは議事録の抜粋で、62番、谷崎登町長の発言です。

今の議事録を拡大したものです。それは、「議会を挙げて、この問題はいろいろ意見が出ましたが、最終的には満場一致でこれよりないという結論に踏み切っております」と説明されています。また、岸昌大阪府知事の発言は、府都計審の判断を裏づけるものです。「このルートは、以前、山側に計画されていた。しかし、泉南の府会議員、岬町長が何度か陳情に来られ、今のルートを要望された。だから、今のルートは地元の要望どおりだ」と、

1万35名の署名を手渡した場で話されております。

この資料は、統一委員会の広報の資料です。

2番目、中山太郎当時外務大臣、安田府会議員、浪国宮本副所長、大阪府孝石土木部道路課長、早川道路課幹線道路室長、中根幹線道路班長、岬町中出町長、善野議会議長、竹原議会副議長と住民代表が参加した二国問題特別会議での問題が3つあります。

①、6月11日の3ページでは、中出町長は「町の都市計画審議会のメンバーは条例で決められて委嘱しており、学識経験者も各種団体の方も委嘱しており、条例のとおりだ」と説明されております。岬町都市計画条例では、審議会委員は学識経験者、町議会の議員、町の職員とあります。しかし、条例どおり学識経験者の参加はなく、各種団体のみで8団体中5団体が大阪府に賛成意見書を提出されています。これはまさに「やらせ」であります。

②、5月13日の1ページ中ほど、善野議長は「最終的にこのルートでやむを得ないと泣き泣き決意して各地区の説明会を持った。私は孝子へ行ったが、けんけんごうごう反対があった。しかし、我々は住民の反対があっても仕方がない。議会としては住民を説得し、理解を得るしかない」と話されています。しかし、実際は大阪府ではなく、「東京に何度も陳情に行った。国が決めたので仕方がない」と言っていたと記憶しております。

③、6月11日の3ページ、下から20行目、善野議長は「我々もテーブルを打って怒りに府に行った印象がある。当時、西村副知事や畑中府議、沓脱府議を前にして、どっと何回もやった」と発言されております。

この3つが1の満場一致と全く逆で、満場一致なのに何故大阪府に文句を言ったり、住民にうそを言うのか。

これが二国特別会議の善野議会議長発言抜粋の一部でございます。

さらに、岬町都市計画審議会議事録24ページでは、「山の奥ルートをすれば我々議員もありがたいが、再三再度要求してきた。しかし、府ができないと結果が出ている」と、二国問題特別会議で発言された善野議長と同じ発言をされております。

さらに、岬町都市計画審議会での谷崎町長の発言、「ルートにつきましてはありとあらゆるルートを議会ともども検討し、府に対して具申してまいりましたが、技術的、専門的な意見から聞きますと、一部の問題を除いて大きくルートの変更はできないという結論に達しました」と審議会委員に虚偽の説明をされております。議会で満場一致で決まったものをなぜ府に文句を言いに行く必要があるのか。あたかも大阪府が決定したかのように岬町

審議会委員に説明しています。すべての岬町住民に同じように説明し、大阪府都市計画地方審議会ではあたかも住民の総意であると説明をされています。これは住民を裏切る行為であり、岬町行政と議会議員共謀による作為は犯罪であります。

事業化したのは平成19年3月ですが、その都市計画決定において以上のような重大な瑕疵があり、国の事業化は無効であると考えます。よって、事業認定申請は取り下げるべきと判断します。この事実を確認するのに25年の歳月がかかりました。

さらに、なぜバイパスが住宅のそばなのか。1、下孝子の元自治区長のメモには、下孝子地区での取り組みについて記録がありません。上孝子や中孝子はほとんど地区全員の署名をとって反対決議をしています。なぜ下孝子地区は何もしなかったのか。2、それは孝子ランプを下孝子住宅地近くに設定することにより、農地をより多く道路用地に収用されることを望む関係者が自治区長である堀口正氏に、他人の山林を賄賂として移転させ、地区住民に説明すらさせなかった。

次の孝子ランプの航空写真と平面図を確認後、元自治区長のメモを見ればご理解いただけます。

孝子ランプ上空からの航空写真ですが、これがバイパスなのか。なぜ住宅のそばを縦断するのか。

太く赤い線が計画道路です。グリーンの破線のようにトンネルにするのが本来のバイパスであるべきです。

これは元自治区長のメモです。5枚あります。

この3ページでは、下孝子地区の取り組みについて記録がありません。上孝子や中孝子はほとんど地区全員の署名をとって反対決議をしています。なぜ下孝子地区は何もしなかったのか。

これはメモを拡大したものです。

これも拡大したものです。

これは、道路予定地の山林を9人の地権者から業者に売買で移転した内容です。当時、下孝子地区は自治区長と財産区長が兼務しており、堀口正氏は財産区長でもあり、財産区の山林を売却し、カムフラージュをされています。そして、これが業者に売買で移転したものを、当時自治区長である堀口正氏に業者の持ち分全部を分筆移転しています。

これは1403番2の登記簿の1です。これが2です。これが3です。これが1403番6の登記簿です。分筆されたものは道路予定地ですべて堀口正名義に、これが何もしな

かった理由です。

先ほどの堀口正元自治区長のメモに、上孝子は陳情書と書いておりましたが、ほとんどの人が反対署名されています。そして、岬町都市計画審議会では、「上孝子」という固有名詞が15回も出てくるほど、一番公害が発生する地区です。

しかし、平成18年12月10日の孝子地区自治区主催の「町の二国進捗状況報告会」で、中孝子、下孝子地区から厳しい質問がある中で、上孝子地区男性から一言の質問もありませんでした。それはなぜか。上孝子村上組組頭と岬町が約50億円の山林売却に際し、二国の延伸に反対しない旨の密約を交わした疑いがあり、町が許認可権限を悪用したものと考えられます。

このように、都市計画審議会、住民説明会、二国特別会議等の虚偽の説明、許認可権限の悪用、他人の山林を賄賂にただけでなく、反対署名1万35名の署名鑑定をし、それを無視したり、反対している区長を岬町福井助役扇動により地区住民にリコール運動させたり、住民運動の代表を商工会を通じて「兵糧攻め」をして、できもしない合意書の締結をしております。等々、さまざまな策略をしてルートの変更を阻止しようとしておりますが、これは氷山の一角にすぎません。これらの真実は別途法廷で究明していきます。

その2つは、土地収用法第20条3号は事業認定の要件として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ことと規定しているが、このことは事業認定において代替案との比較の必要性を指しているものでございます。孝子ランプの位置は住宅密集地のそばにあり、計画のバイパスは孝子地区の住宅地を縦断し、多数の住宅、宅地への補償と騒音等の公害対策が必要です。また、下孝子地区は農地の約半分を収用されます。

これに対し、代替案としてのトンネルは、①距離も短く、②移転物件がなく、③地域住民に与える影響は少なく、④将来発生する公害の対策も不要であり、⑤代替案のほうがはるかに合理的であります。そして、公共の利益を損なわず、孝子ランプを深日フルランプにすれば機能も損ないません。本来、バイパスとは百科事典のとおりであり、市街地などの混雑区間を迂回、または峠・山間部などの狭隘区間を短縮するための道路とあります。また、カーブや勾配を少なくするために、トンネル等を多用するとあります。

大阪府内近隣のバイパスは一般道であるが、住宅地を避けている本来のバイパスであります。府道63号線阪南市金熊寺地区のバイパスは本来のトンネルが最近建設されました。なぜ孝子地区はトンネルでないのか。合理的な説明はされておられません。この点線のようにトンネルでされております。

太く赤い線が計画道路です。グリーンの破線のように、トンネルにするのが本来のバイパスであるべきです。

その3つは、国の住民への説明に2つの虚偽の説明をせざるを得ないのは調査が不十分なためであり、また孝子ランプの変更も同様であります。

その証拠は、①孝子ランプの形状が孝子地区のためと説明したのは平成21年3月15日ですが、平成20年2月28日の浪国ホームページで既に変更されておりました。しかし、平成21年3月の説明会で浪速国道事務所峯川課長に質問すると、「これは関係ない」と説明、その後ホームページはロックされ、平成21年8月の公害調停で質問すると、すぐ担当課長が交代されました。

平成21年3月15日表示の孝子ランプは、26号線の上から下りております。このように真っすぐ上から下りていますね。しかし、平成20年2月28日、1年前ですよ、孝子ランプはカーブを描いて26号線にT字型に接しています。説明に矛盾があります。

その②、孝子ランプの都市計画変更説明会で峯川課長の後任、田中課長は私の質問に対して、道路構造令ではほかにできない。また、深日ランプを上下にすると次のような奇妙なランプ構造の説明をされました。質問に対する地元説明会での深日ランプ上下試案は、孝子ランプをやめ深日ランプを上下にすると、南海電気鉄道を越える高架道路が3本に増える等により、割高になるためできないと田中課長は説明されました。ここはトンネルです。トンネルの向こうからわざわざ道路をつけると、このような奇妙な説明をされております。

まず、深日ランプの計画内容を確認いただきたいと思います。これがトンネルです。トンネルの手前で南海電気鉄道を越えております。そして、阪和自動車道海南インターの形状は深日ランプと全く同じような条件の中で、JRの鉄道を越える道路は1本であります。トランペット方式になって、こちらがトンネルです。地図はわかりやすくするために逆さまにしております。孝子ランプは点線のようにS字カーブで、住宅密集地のすぐ前です。

その現場の写真です。

住宅地から反対のところの映像です。

これは住宅地から見たランプの出口です。

工専用道路は26号線が直線で、民家も全くなく、最適の場所です。これが工事用の道路です。26号線が一直線です。周囲に民家は全くありません。何故住宅のそばなのか、工専用道路が民家のない最適な場所なのに。メールで再三確認するも、まともな回答を得られませんでした。事業対策官、栗津誠一氏は、道路構造令は、ランプはカーブのどこ

ろはできないという、ごく普通のことでした。しかし、孝子ランプはS字カーブの中で、工事用道路は直線の民家もない最適な場所に現在決定されております。これが十分検討せず事業化した結果です。深日ランプをトランペット方式にすれば解決することが、利権による住民を欺いて決定したルートで、虚偽が虚偽を生んだ結果です。

そのほか、この土盛り工法による孝子ランプは、地震、ゲリラ豪雨等の災害に対して極めて危険な状態をつくり上げています。東日本大震災で高速道路が津波をとめたことは周知のことです。本来、水は低いほうに流れますが、土盛りによりランプにせき止められ、災害時、水が住宅地に誘導される構造になり、防災面で改悪です。

矢印の橋梁は濁流によりせき止められることは周知のことです。変更前はランプにもせき止められることはございませんでした。

この表は第二京阪道路供用によるNO₂寄与濃度です。浪速国道事務所が住民に説明した予測値と実測値が5倍の数値であり、国のアセスメントは正確でないことは明白であります。先ほど説明されたNO₂は0.022で基準が0.06ですから、5倍になれば多分基準を超えるということになろうかと思えます。これが2010年の実績値です。第二阪和のアセスメントも同様に、予測値は低く、道路をつくるための作文であると考えられます。

気象庁が命名した集中豪雨のように、いつ、どこで発生するか予測できない、また南海トラフの可能性で有識者会議は「過度に心配する必要はなく、正しく恐れてほしい」と要請されています。これからつくるものは見直すべきであります。

結論として、土地収用法に基づく事業認定申請には大きく3つの問題点があります。

その1つは、先ほど説明させていただいた大阪府の都市計画決定に至る過程での虚偽の説明、犯罪行為とも言える重大な瑕疵があり、土地収用法第131条の手続にある軽微な違法ではないことがご理解いただけたと思えます。

その2つは、土地収用法第20条3号は、事業認定の要件として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ことと規定しています。それは、事業認定において代替案との比較の必要性を指しているものです。しかし、その検討はされていないことは説明させていただいたとおりです。

その3つは、国の住民への説明に虚偽が虚偽を生む説明をせざるを得ないのは、調査が不十分なためであります。

以上の点から、土地収用法に基づく事業認定申請は認めるべきでないことを申し上げ、

公聴会意見陳述を終わります。ご清聴ありがとうございました。

○公聴会閉会

【議長】　これで本日予定しておりました公述はすべて終了しました。

これにて、一般国道２６号改築工事（第二阪和国道・大阪府泉南郡岬町淡輪地内から和歌山県和歌山市大谷字中得地内まで）並びにこれに伴う市道、二級河川、普通河川、町道及び農業用道路付替工事に関する事業認定申請に係る公聴会を終了いたします。

公聴会は本日をもちましてすべて終了となり、あす１１月２３日の開催はございません。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す。

会場の管理上の都合がありますので、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。