

一般国道57号改築工事（森山拡幅）に係る公聴会

日時 平成19年8月31日（金）

18:00 ～ 21:00

場所 長崎県諫早市 小野ふれあい広場「ふれあい会館」

【議長】 定刻になりましたので、ただいまから、一般国道57号改築工事森山拡幅、長崎県諫早市小野町地内から同市長野町地内まで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、本日の公聴会の議長を務める、国土交通省総合政策局総務課土地収用管理室長の内藤と申します。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19年7月3日付で、起業者である九州地方整備局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、当該申請の審査、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。万が一これを遵守いただけなかった場合は議長より退場を命じることがありますので、あらかじめご了承ください。

1. 起業者 国土交通省 九州地方整備局

【船井】 公述人の九州地方整備局局長小原の代理であります、国土交通省九州地方整備局長崎河川国道事務所の船井と申します。よろしくお願いいたします。

座って説明させていただきます。

一般国道57号森山拡幅事業のうち、本日の公聴会では、対象事業区間である諫早市小野町地内から諫早市長野町地内につきまして、これまでの事業の概要、経緯及び必要性和効果について説明し、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を公述してまいりたいと考えております。

本日の説明の流れとし、1、森山拡幅の事業概要。2、事業経緯。3、地域の概要。4、事業の必要性和効果。5、中央分離帯設置の必要性。6、現在の工事の状況の順番で説明させていただきます。

最初に、1、森山拡幅の事業概要について説明いたします。

一般国道57号の概要についてですが、一般国道57号は、大分県大分市を起点とし、竹田市、阿蘇市、熊本市、島原市、諫早市を経て長崎市に至る、九州を横断する延長約240キロメートルの主要幹線道路であります。長崎県内では、諫早市、島原半島地域の生活、産業、観光を支える主要幹線道路であります。

本日公述する区間は、一般国道57号森山拡幅の諫早市小野町地内から諫早市長野町地内の延長約1.6キロメートルが対象でございます。以下、本説明では、この1.6キロメートル区間を対象区間と呼んで説明してまいります。

対象区間は現在2車線ですが、交通量は日当たり約2万7,000台であり、朝夕を中心に交通渋滞が発生し、主要幹線道路としての機能が大きく低下しています。そのため、交通渋滞の解消緩和とともに、交通安全の確保を目的とした4車線拡幅事業が道路計画されたものです。

計画の概要ですが、対象区間の道路計画は、規格第3種1級。車線数4車線。設計速度時速80キロメートルであり、道路構造令に基づき適切に設計しております。

対象区間の標準幅員は、車線は3.5メートルの4車線、路肩は1.25メートル、歩道は3.5メートルの両側歩道整備とあわせ、中央分離帯3.5メートルを計画しており、合計幅員27.5メートルの道路であります。

2、事業の経緯について説明いたします。

対象区間の主な事業の経緯は、昭和63年度、事業化。平成元年度、都市計画決定。平成8年度、用地買収着手。平成11年度、工事着手。平成14年12月、尾崎交差点、延長450メートルを暫定供用しています。事業の経緯につきましては、都市計画、道路計画の手順に従って進めております。

対象区間の事業進捗状況ですが、平成20年度の供用目標に向け、4車線化の工事を鋭意進めております。なお、事業用地取得の進捗としましては、平成19年8月1日現在で起業地域内の約93%に当たる177名の方との任意契約が終了しております。

3、地域の概要について説明いたします。

最初に、人口の伸びです。ごらんのグラフは諫早市の人口の伸びを全国、長崎県と比較したものです。縦軸は人口の伸び率、横軸は年度をあらわしています。諫早市は赤線、全国を黒線、長崎県を緑線で表示しています。長崎県の人口は昭和60年度より減少傾向にあります。諫早市の人口は全国平均を上回るペースで伸びており、県内でも活力の高い地域と言えます。

続きまして、自動車保有台数の推移です。ごらんのグラフは諫早市の自動車保有台数の推移を全国、長崎県と比較したものです。諫早市の自動車保有台数は、全国平均、長崎県平均より高い伸びを示しています。

続きまして、交通特性のうち、混雑度、旅行速度についてご説明いたします。

グラフには、対象区間の平成17年の混雑度とピーク時旅行速度を示しています。対象区間の交通量は1日約2万7,000台であり、混雑度は2.17と大変高い値となっています。混雑度とは道路の交通容量に対する交通量のことです。交通量が交通容量を上回ると、値は1.0より高くなり、渋滞や混雑が発生しやすくなります。ピーク時の旅行速度とは、朝夕、混雑時の旅行速度のことであり、対象区間の速度は時速14.6キロメートルと大変低く、長崎県の国道、県道の平均時速39.2キロメートルに比べますと走行性が低くなっています。

続きまして、平均走行距離と交通の内訳について説明いたします。

左下のグラフは、対象区間を走行する自動車の走行距離分布をあらわしています。1台当たりの平均走行距離は40キロメートルであり、島原半島地域と諫早方面を結ぶ交通が多いことから、走行距離が長いことがわかります。右下のグラフは交通の内訳をあらわしています。対象区域では通過交通が71%を占めています。島原半島地域と諫早市方面を結ぶ交通の多くが国道57号を利用していることがわかります。

4、事業の必要性と効果について説明いたします。

事業の必要性と効果は、1、交通混雑の緩和。2、交通事故の実態。3、歩行者の安全性向上。4、沿道環境の改善。5、救急医療活動の支援。6、観光の支援の観点から説明いたします。

まず最初に、交通混雑の解消緩和の効果についてご説明します。対象区間では朝夕の通勤時間帯を中心に交通渋滞が生じており、交通渋滞の解消、緩和が望まれています。具体的には、交通混雑度は平成17年で2.17になっています。交通容量の2倍を超える交通が通過していることを示しています。しかし、対象区間が現在の2車線から改良後に4車線化されますと、交通容量の増加により混雑度は0.98に減少し、交通渋滞の大幅な解消、緩和が期待されます。

参考としまして、道路整備による交通渋滞緩和の事例とし、尾崎交差点をご紹介します。

尾崎交差点は、平成14年12月に右折レーンを設置しました。その結果、長崎から島原方面への渋滞が緩和されました。最大渋滞長は、改良前500メートルが、改良後、約

200メートルとなり、6割の渋滞長の低減が図られました。通過時間は、改良前、約4分が、改良後、約1分となり、3分の時間短縮が図られました。

次に、交通事故の実態についてご説明いたします。

対象区間における交通事故の死傷者事故率は、平成13年から平成17年の5カ年間で217件/億台キロとなっています。ここでいう死傷事故率とは、1万台の車が1万キロメートル走行した場合に起こる死傷事故件数を示しています。長崎県の国道、県道全体の平均死傷事故率は84件/億台キロであり、対象区間はその2.6倍であり、高い死傷事故率であることがわかります。交通事故は交通量の大小により発生件数が異なります。しかし、死傷事故率により、交通量の大小に関係なく事故率を比較することができます。

続きまして、歩行者の安全性向上についてご説明します。

対象区間の沿線には小野小学校と小野中学校があり、通学路に指定されています。しかし、改良前の2車線時は、歩道は未整備であり、歩行者は道路の狭い路肩を通行するため、非常に危険な状態でした。そのため、改良後は4車線整備に合わせ、幅員3.5メートルの両側歩道が整備されるため、歩行者は安心、安全な歩行が可能となります。

続きまして、沿道環境の改善についてご説明します。

対象区間の事業は環境影響評価法に基づく環境影響評価の実施対象外の事業ですが、起業者が任意で環境影響評価を行いました。大気質及び振動については、環境基準及び要請限度を満足するものと評価されております。騒音については、現在は歩道のない狭歪な2車線道路のため、騒音レベルが、昼間は74デシベル、夜間は71デシベルであり、環境基準である、昼間70デシベル、夜間65デシベルをややオーバーしています。改良後は、4車線化に合わせて、低騒音舗装などの環境保全措置を実施するため、騒音レベルは、昼間で68デシベル、夜間で61デシベルとなり、環境基準をクリアするものと予測されます。また、4車線化に伴い交通混雑が緩和されるため、交通の円滑な流れにより、走行性が向上し、二酸化炭素の排出量も削減できると予測されます。

続きまして、救急医療活動の支援についてご説明いたします。

対象区間の整備により、対象区間や島原半島地域にお住まいの方には生活面での安心をもたらします。対象区間や島原半島の各地域から、大村市にある第三次医療施設、国立長崎医療センターへの搬送時間が短縮されるため、右下のグラフに示していますが、搬送時間の短縮による救命率の向上等が期待されます。このように救急医療全般への支援が期待されます。

最後に、観光の支援についてご説明いたします。

島原半島地域は長崎県内でも有数の観光地域であり、島原城、雲仙地獄など、有数の観光施設があります。そのため、年間約600万人の観光客が県内外より訪れています。対象区間の整備により、島原半島地域と県内外の地域を結ぶ交通の時間短縮が図られ、観光への支援が期待されます。

5、中央分離帯設置の必要性について説明いたします。

中央分離帯設置の必要性につきましては、中央分離帯の基準と機能、中央分離帯の計画概要、対象区間の交通事故状況、中央分離帯の有無による事故状況、中央分離帯設置に伴う事故減少事例の観点から説明いたします。

道路構造令における設置基準についてご説明します。

対象区間の道路計画は、車道の4車線化、両側歩道整備とあわせて、中央分離帯3.5メートルを整備します。このうち、交通の円滑化、交通事故の減少に効果のある中央分離帯の必要性についてご説明します。

まず、設置の法的根拠について、道路整備の技術基準である道路構造令より、対象区間は3種1級のため、道路構造令第6条第4項には、中央帯の幅員は1.75メートル以上とすると規定されています。また、第6条第7項には、中央帯のうち側帯以外の部分、いわゆる分離帯ですが、そこには、さく、その他これに類する工作物を設け、または側帯に接続して縁石線を設けると規定されています。中央分離帯の機能も道路構造令に定義されております。

主な交通機能をご紹介しますと。

1点目は対向車線への逸走防止です。往復の交通流を分断することにより、対向車線への逸走による重大事故を防止するとともに、道路中央線側の交通抵抗を減少させ、高速度の走行を可能にするとあります。

同様に、主な機能をご紹介しますと、対向車線の誤認防止、転回の防止、安全な交通処理、夜間の眩光防止などが規定されています。

このように、中央分離帯の機能には、安全性の確保や走行性向上などがあります。

次に、対象区間の中央分離帯の計画概要をご説明いたします。

先ほどご説明しました道路構造令に基づく中央分離帯の基準や機能、事業の必要性と効果でご説明いたしました、渋滞緩和、交通の円滑化、交通事故の減少、環境改善を図る安全、安心の道路整備などを踏まえ、対象区間の道路計画は、車線は3.5メートルの4車

線、路肩は1.25メートル、歩道は3.5メートルの両側歩道とあわせ中央分離帯3.5メートルを設置し、合計27.5メートルの道路幅員としています。平成12年6月の地元設計協議において、中央分離帯の機能と効果について説明を行い、中央分離帯を設置することを説明させていただいております。

対象区間に設置する交差点の数と設置場所につきましては、既存の交差点箇所、関係機関協議や地元の皆様との設計協議を踏まえ、赤丸で示す6カ所に交差点を設置してまいります。

具体的には、平成12年2月、諫早市や地域代表の皆様と計画協議を行い、市道小野本村線、郵便局、駐在所の通りになりますが、そこに新たな信号交差点を設置する素案を作成しました。その後、平成12年6月、素案を地元の皆様にお示しして設計協議を行い、了解をいただいております。また、安全対策として、各交差点には右折専用車線を設けております。右折車の滞留スペースを確保することで、車線の車両の安全な直進走行や右折が行える計画になります。また、対象区間の交通量、1日約2万7,000台のうち、大部分を占める普通乗用車、いわゆるマイカー程度は、必要により交差点でUターンが可能な計画としています。

続きまして、対象区間の交通事故についてご説明します。

まず、一般論として、2車線道路に多い交通事故の分類をご紹介しますと、2車線道路では、車線上への右折車両停止による追突事故や、沿道施設へのアクセスによる出会い頭事故、右折時の事故が多い傾向にあります。

具体的に交通事故状況をご紹介しますと、対象区間の死傷事故件数は、平成13年から平成17年の5カ年間で145件発生しており、交通事故の多い区間となっております。交通事故を分類しますと、追突が一番多く、全体の6割を占めています。2位で出会い頭で17%、3位の右折で12%となっています。先ほどもご紹介しましたが、対象区間の死傷事故率は平均で約217件/億台キロとなっています。これは長崎県の国道、県道の平均死傷事故率84件/億台キロと比較しますと、約2.6倍であり、高い死傷率であることがわかります。

続きまして、4車線道路の中央分離帯の有無による事故状況についてご説明します。

本資料は、長崎県内の国土交通省が管理している国道34号、35号、57号、205号の4車線以上の道路、以下、長崎直轄道路と呼ばさせていただきますが、につきまして、交通事故の死傷事故率を、中央分離帯のあり、なしの区間で比較したものです。中央分離

帯なしはえんじ色、中央分離帯ありは青色で表示しています。右側のグラフ、長崎直轄道路では、中央分離帯なしが78.8件/億台キロに対し、中央分離帯ありは47.7件/億台キロであり、中央分離帯ありのほうが死傷事故率は約4割少なくなっています。

参考として、左側のグラフは、国道57号のうち、34号と分岐する小船越トンネルから長野町交差点間につきまして、交通事故の死傷事故率を、中央分離帯ありなしの区間で比較したものです。中央分離帯なし63.6件/億台キロに対して、中央分離帯ありは31.4件/億台キロであり、中央分離帯ありのほうが死傷事故率は約5割少なくなっています。

本資料は、先ほどご説明しました交通事故の死傷事故率について、中央分離帯のあり、なしで事故累計を比較したものです。事故累計は人対車両、正面衝突、追突、出会い頭など、8種類に集計分類しました。長崎直轄道路、国道57号とも、総じて事故は減少していますが、中でも人対車両、正面衝突、出会い頭、右折の死傷事故率が大きく減少していることがわかります。中央分離帯の交通機能である対向車線への逸走や、転回等の防止の効果が確認できるものとなっています。

ここからは、中央分離帯設置に伴う交通事故減少について、具体的な事例をご紹介します。

まず最初に、福岡市東区千早を通過する国道3号の事例です。福岡市千早を通過する国道3号には、従来は中央分離帯がないため、至るところで右折車が発生し、追突事故の多発が問題となっていました。そこで、中央帯にポストコーンを設置し中央分離帯とし、右折やUターンを制限しました。その結果、交通事故発生件数は、対策前の32件が、対策後19件と、率にして41%減少しました。中でも、右折待ち事故に起因した追突事故は、17件が4件と、率にして74%減少しました。

続きまして、北九州市八幡東区を通過する国道3号の事例です。本事例は、中央分離帯に従来はあった開口部をポストコーンで完全に閉鎖した事例です。開口部を完全に閉鎖し、中央分離帯の機能を強化した結果、開口部閉鎖前と閉鎖後の3カ月間の交通事故を比較すると、事故件数は28%減少しました。

最後に、九州以外の事例として、四国、香川県の事例をご紹介します。香川県高松市を通過する国道11号、30号において、中央分離帯の開口部をポストコーンで閉鎖した事例です。本事例も開口部閉鎖前と閉鎖後の3カ月間の交通事故件数を比較しますと、人身事故件数は9件からゼロ件、物損事故件数も12件から6件と、事故件数が大幅に減少し

ています。

以上、3事例をご紹介しました。中央分離帯の設置が交通事故の減少に効果があることが、具体的な事例からもおわかりいただけたと思います。

【鈴木】 公述人の代理人であります、九州地方整備局長崎河川国道事務所の鈴木と申します。

では、現在の工事の状況につきまして説明させていただきます。工事着工前の状況と現在の状況、騒音、振動を軽減できる施工方法、工事中の安全対策、工事前の地元との意見交換の状況の順番で説明をさせていただきます。

まず、スクリーンの航空写真で現在の状況を説明したいと思います。

この写真は、平成19年3月現在の尾崎交差点から長野町交差点までの延長約1.6キロメートル区間を示しております。島原鉄道沿いに黄色で着色されている箇所がその区間を示しています。現在は起点側、尾崎交差点からナフコ付近までの拡幅側の施工がおおむね完了しております。

次に、工事着手前と現在の状況について説明いたします。下側の航空写真のほぼ中央付近に黄色の矢印で示している位置で、工事の着工前と現在の状況を撮影しました。これらの写真で、現在拡幅側の工事がおおむね完了している状況がおわかりいただけるものと思います。9月初旬には、右側の写真に写っている現道を整備するために、工事がおおむね完了している拡幅側の道路に切りかえる予定です。

こちらは、先ほどの写真とはほぼ同じ位置で、逆向きに撮影した写真です。同じように改良工事着工前と改良工事後の状況変化がおわかりいただけるものと思います。

次に、本工事での騒音、振動を軽減できる施工方法について説明いたします。

この写真では、家屋の基礎などの既設構造物の取り壊しの状況を示しています。土木工事における既設構造物の取り壊し方法として、ブレイカーなどの大型重機を使用した粉砕工事が一般的です。しかし、本工区は沿道沿いに住宅や学校、商店が隣接していることなどを勘案して、写真に示すような3段階の取り壊し工法を採用しています。

第1段階で、大型構造物をコンクリートカッターで小さなコンクリートブロックに切断しました。第2段階では、切断したブロックを、圧砕機を用いてさらに廃棄しやすい大きさに小割りしました。最終の第3段階では、散水による粉じん対策を行いながら、小型重機でブロックを積み出す作業を行いました。

これらの写真の中で、一般的な取り壊し工事と大きく異なる部分が、右側の写真に示し

ている取り壊しの作業です。一般的な土木工事に用いる大型破碎機に比べ、騒音、振動が大幅に軽減されます。

次に、工事中の安全対策について説明いたします。本工区の既設歩道は通学路であり、約1メートルと非常に狭く、夜間照明が少ない状況でした。工事着手に当たり、歩行者の通行安全性の確保を第一義にとらえ、左の写真に示すとおり、近隣地を借地させていただき、十分な仮設歩道を設置することで、通学児童や一般歩行者などの安全性の確保を図りました。また、夜間は周辺の街灯が少ないため、照明灯を設置することで、歩行者の安全性の確保に努めました。

次に、工事前の地元との意見交換の状況について説明いたします。本工区は、元来は水田が広がる区域でありまして、県道沿いに農業用水路が縦横に張りめぐらされているという特徴がございます。これらの水路を横切って工事を行うことから、計画当初より、地元の水利管理者と事前の調整を綿密に行うことに努めてまいりました。本工事においては、設計計画時点からの経年変化もあるため、工事着手に先立って、再確認のため、写真に示すとおり、地元の水利管理者と現地での確認作業を行いました。その後、施工に入っております。

以上、工事対象区間における一般国道57号森山拡幅の事業の目的と内容について説明させていただきました。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条各号の要件すべてに該当しております。また、一般国道57号森山拡幅の尾崎交差点から長野町交差点までの平成20年度の4車線供用に対する期待にこたえるため、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。

これで公述を終わります。

2. 公述人 栗林 鴻志、下釜 正信、廣瀬 公彦

【栗林】 公述人の栗鷹物産株式会社の栗林です。

最初に、今日お集まりいただいている方々にご説明申し上げます。我々は57号線の4車線の拡幅に反対しているのではなく、むしろ1日も早く4車線拡幅していただき、スムーズな交通の流れを確保していただきたいとする者でございます。その中で、先ほど国土交通省のほうから説明がありましたけれども、5番目の中央分離帯の設置について反対しているんでありまして、その内容について公述をしたいと思えます。

当社は、長野交差点で、砂糖、小麦粉、製菓、製パンの原材料を各製造業者に対する卸売りとし、構内に一般消費者向けに店舗を設置し、小売を営んでいる会社です。取扱商品は1万点以上に上り、得意先も2,000件以上ございます。したがって、当社に毎日納品のために来る各メーカー、商社のトラックが、50台強の4トントラック、10トントラックが出入りし、また、当社の商品の販売のために社有トラック及び営業マンの車両が20台、従業員の通勤用車両が30台、小売店舗に商品購入のために来社される方の車両が50台。これはまだこれから増えると思えます。冬に向かっていきますともっと増えてくると思えます。合計150台の車両が来社し、往復300回以上の車両の出入りが行われております。

このような状況下で中央分離帯が設置されますと、当社に出入りする車両で長崎方面から来る車は、現在、開放が予定されています、何の意味もないダイレックス前の交差点。これは何でダイレックス前に開放されたかといいますと、以前、九州松下の工場があったために開放が計画されており、この工事自体が大企業偏重と言われてもいたし方ない工事であります。しかも、現在その工場は閉鎖されており、今となってはだれのために、何のために開放されたかわからないような交差点になっております。

当社出入りの延べ150台、それから、私どもの隣のベスト電器さんに入出入りする車が800台、その隣のパチンコ屋さんに800台、それからナフコさんに2,000台。合計3,750台、往復7,500台の車両が当該交差点に集中することになり、そこでの交通事故の発生率というのは天文学的数字にはね上がるものと推察できます。

そして、当社に出入りする20トン超の大型トラック、また大型トレーラーは、1回でハンドルが切れないために何度も切り直さなきゃならない。特にトレーラーについては、一度ハンドルを切り損ないますと、自力では脱出不可能になります。したがって、ク

レーン車を持ってきて、前か後ろかつり上げて、方向を変えてやらないと方向転換ができないということになりますので、交通の流れをよくするためにやった4車線が、逆に中央分離帯のために大混雑、大渋滞が発生することになります。

また、反対に島原方面へ帰る車は長野交差点と同じような状態になり、上り下りともに交通の流れが非常に、今以上に悪くなります。そして、人間というのは、やはり行き過ぎから戻るといことはなかなかしたがりませんので、ベスト電器さん、パチンコ屋さんに行く車は、現在長野交差点手前のセブンイレブンとスズキ自動車の間の手押し信号より右折し、住宅地を通過して日本リースより左折して目的地に向かいます。これは住宅地を通過するために、そこに在住している幼い子供たちが交通事故の危険にさらされる結果となります。

このような最悪の状態は、沿線で生活し、商売を営んでいる各商店に大なり小なり発生し、その危険性ゆえに反対署名1,830名の名簿を提出したにもかかわらず、国土交通省におかれましては、交通事故の減少のためということですが、私らは何ら根拠がないと思います。しかも、善良な市民の生活を困窮の底に落としかねない無謀な中央分離帯設置を強行されるのか。そのよりどころを後でお尋ねしたいと思いますので、よろしく願います。

以上です。

【下釜】 小野で新聞の販売店を経営しております下釜といいます。中央分離帯の弊害について、また申し述べたいと思います。

中央分離帯ができると、その部分は右折ができなくなり、向かって右側の店に入りづらくなり、非常に不便になります。そこにある店舗の売上げの減少が十分に考えられます。側道ができる部分もあるということですが、実際どういうふうに見えるのかははっきりしません。また、できたとしても、本道があり、歩道があり、側道があるというのでは、非常に運転が煩雑になると思われます。特に、初めて来た人は戸惑ってしまい、思わぬ事故や交通渋滞を引き起こすのではないかと思います。

交差点でUターンができないような大型車は横道を迂回してほしいというような話も聞きますが、横道というものは基本的に狭く、また、人が歩いていることも多く、非常に危険で、これもまた事故につながりかねません。事故を防止するために分離帯ができたおかげで地域住民が危険にさらされるなら、本末転倒です。住民として、生活者として、このような弊害のある中央分離帯をなくしてほしいと思います。

以上です。

【廣瀬】 諫早輸送センターの廣瀬といいます。運送業者として、長野町交差点から尾崎交差点の間で、大型トラックで今までは右折で直接会社に入っていたところに、中央分離帯設置によってそこに入れなくなる。その間の側道とかは大型トラックが入ってUターンできるような道はなく、そうするためにはかなりの距離をむだに走らなければなりません。

国土交通省においても、環境問題、二酸化炭素、NO_x、PMなどによりいろいろな規制を行っていく中で、中央分離帯設置によって、運送業者としては経費節減に努めている中、むだな走行をしなければならないというところについての意見をお願いします。

【議長】 先ほど、後ほど質問があるということでしたが、公述人、お願いします。

【栗林】 起業者の方にお聞きしたいんですが、中央分離帯の設置によって事故が減ると、先ほど説明されましたけれども、私らとして全く納得できないわけなんでして、その辺を反論という形でちょっとやってみたいと思います。よろしいでしょうか。よろしいですか。

【議長】 どうぞ。

【栗林】 まず、第1番目の、往復の交通分離により、対向車線の逸走による重大事故を防止するとともに、道路中心側の交通抵抗を減少させ、高速度の走行を可能にするということですが、片側2車線の分離帯なしの道路で、反対車線から飛び出した事故が実際……。今4車線ですと、諫早の警察から長野交差点も4車線ですね。やはり中央分離帯はございません。私の知る限りでは、そういう反対車線に飛び出して正面衝突した事故というのはほとんど聞いておりません。どっちかという、あの道路で事故が起こるのは、もう99%追突事故ということですね。なのに、何で中央分離帯を設置すると飛び出し事故がないのか。ちょっと理解に苦しみますので、その辺のご説明をお願いしたいと思います。

それから、多車線道路における対向車線の誤認を防止する。これは要するに、左側から来て右側に入る、逆走するということでしょう。逆走というのは、中央分離帯があろうとなかろうと、これは逆走はあると思うんですよ。間違えてね、左側から右側へ入ってぶつかると、これはあると思うんです。だから、それはあくまでこじつけに過ぎないんじゃないかという感じがするわけなんです。

それから、迂回などを防止し、交通の流れをよくし、安全性を高めるということなんですが、これはUターン禁止の表示だけで十分じゃないんですか。しかも、この地区は交通

量が非常に多いために、なかなかUターンができにくいという事情もありますので、わざわざ中央分離帯をつくる必要はないんじゃないかと思います。

それから、右折車線を設けることで、交差点における交通の状態がよくなると。この右折車線というのは、分離帯をつくらなくたって、いわゆるゼブラ型のあれをつくったって、ちょっと右折のレーンをつくれればできることであって、何もわざわざ分離帯をつくる必要もないんじゃないかということだと思います。

それから、5番目の、相当広い中央帯を設ければ夜間走行の眩光が防止されると。また、幅員が小さくとも、植木などによって眩光を防止できると。これ、中央分離帯、植木とか、ああいうのがありますと、逆にですね、宮崎で事故がありましたけれども、木が茂って、信号が見えなくて、結局ぶつかったということもあるわけです。逆に、こういう植木なんかがあると、非常に交通事故の危険が増すし、また、それを今度は植栽事業をするのに、それこそ道路規制をやって車の流れを悪くするということになります。逆に植栽なんてしないほうがいいんじゃないかと思います。

それから、道路標識、信号機及び横断防止を目的とした歩行者、自転車用さくなどを設けるスペースとなる。これはほんとうにさくを設けるんですか、中央分離帯に。そんなことをするよりも、自転車とか歩行者などのあれをするのであれば、今3.5メートルですか、設ける予定の歩道がですね。あと、中央分離で3.5メートルですか。半分ずつ、1.75メートルずつ歩道を広げればですね、自転車道としても、歩道としても、非常に広くなって使いやすいと思うんです。逆に、わざわざ歩道を狭くするような中央分離帯を何で設置する必要があるのかと思います。

それから、安全等の機能を有し、歩行者の安全が容易になるということですが、これは歩行者信号が青信号から赤信号に切りかわった後、車両の青信号に切りかわる時間をちょっと延ばせば防止できるんじゃないかと思います。

それともう一つは、この前の説明で、要するに分離帯がないと自転車で横断するとか、歩行者が横断するとかいうことがありましたけれども、これは分離帯があっても、歩行者は横断します。実際、私もやったことがあります。であれば、分離帯をつくってもつくらなくても、信号以外のところから横断する人がいます。人間の心理として、信号まで100メートル歩いて、また100メートル戻ってきて行くというよりも、目の前のあれに入りたいもんだから、どうしても横断すると思います。これは分離帯があってもなくても同じだと思いますので、何ゆえにそういうことをされるのか。

以上、そのお答えをお願いしたいと思います。以上です。

【議長】 それでは、起業者、事前に提出された質問要旨にないものもございましたけれども、以上8点ですか。

【栗林】 7点ですね。

【議長】 7点ですか。7点について、起業者代理人のほうからお答えください。

【船井】 ただいまのご質問でございますが、まず、冒頭ご説明しましたように、道路をつくる場合、私どもは法的根拠であります道路構造令の設置基準の遵守、また、交通事故の対策のため、中央分離帯を設置するというものでございます。

先ほどお話ししましたとおり、4車線以上の第3種1級の道路には、トンネル区間などの上下線を独立している区間などを除き、必ず分離帯を設置するものがございます。また、中央帯のうち、側帯以外の部分、いわゆる分離帯ですが、そこにはさく、その他、これに類する工作物を設け、または側帯に接続して縁石等を設けるとございます。こういった基準を守っているというものでございます。

また、中央帯の主な交通機能としましては、先ほどもご説明しましたが、往復の交通量を分離する対向車線への逸走による渋滞事故を防止するなど、多車線における対向車線の誤認防止。また、転回等を防止し、交通流の乱れをなくし、安全性を高める。また、平面交差を持つ道路では右折車線を設けることができる。相当に広い中央帯であれば、夜間走行の眩光などが防止されるなどの機能がございます。

あわせて、先ほど事例でも紹介しましたように、実際に平成13年から17年間における交通事故の実態というものを集計した結果、中央分離帯ありと中央分離帯なしのところで、先ほどご説明しましたような交通事故の件数の違いが生じているというものでございます。そのため、私どもは、構造令の遵守及び事故対策のために中央分離帯は必要であるということで、起業者として判断してございます。

【議長】 ただいまの回答につきまして、公述人、いかがですか。

【栗林】 中央分離帯を設けるのは、いわゆる法律にのっとってやっているということでございますね。法律というのは、大体、法というのは人間の生活を円滑にするための潤滑油であって、決してそれによって人間を縛るものじゃないと思うんです。それにもかかわらず、中央分離帯というのは、これは今、お二方もおっしゃいましたけれども、沿線に生活する者、それからなりわいをする者、中央分離帯をすることによって、その商売が成り立たなくなる。要するに生活から取り上げると。言うなれば、シャッター通りを、この

あれによって中央分離帯をつくと。ということは、地方の時代、地方の時代と言いながら、地方を殺してしまうということになってしまうと思うんです。それでもあえて何でそれをされるのか。

今、事故が減るとおっしゃいましたけれども、実際、先ほど言いましたけれども、警察からその長野の交差点までですね、事故がおっしゃるようにはありましたか。そのうち、何件ですね、正面衝突がありましたか。私の知る限りではほとんどないんじゃないかと思うんです。

今、言いましたように、あなた方起業者側もあれされていますけれども、一番多いのはやっぱり追突事故なんですね。追突事故。追突事故というのは、中央分離帯があろうと、なかろうと、追突をやるわけなんです。脇見、特に今問題になっているのがメールですね、携帯電話、こんなので、要するに、注意がおろそかになって追突すると。それがほとんどでありまして。それは分離帯があろうとなかろうと、追突事故は起こるわけなんです。

そういった意味で考えますと、分離帯をつくって、わざわざ周辺に生活している人間の生活を不便にし、しかも、商売が成り立たんようなことをするってどういうことか。ちょっとその辺理解苦しむもんですから、その辺についてのご見解をお聞かせ願いたいと思います。

【議長】 ただいまの質問について、起業者、回答をお願いします。

【船井】 まず、ただいまのご質問に関しまして、一般的な交通事故の形態でございますけれども、2車線道路のような道路では、車道に右折するために車がとまったりすることの要因による追突事故、後ろからのですね。または、沿道へアクセスするために、出会い頭とか、右折事故などが多いということが一般に言われてございます。

先ほど資料の中でもご説明いたしました、中央分離帯ありの場合と、中央分離帯なしの場合の交通事故の死傷事故率というものを、その事故の累計の内訳まで踏み込んでご説明いたしますと、総じて、中央分離帯なしに比べてありのほうが事故は低くなるわけでございますが、中でも、人対車両、または正面衝突、出会い頭、右折などの死傷事故率が大きく減少しております。これらの機能につきましては、中央分離帯を設置したことによる対向車線への逸走や、転回等の防止の効果であるということ、先ほどのデータでも紹介させていただいたところでございます。

【議長】 諫早警察署の前の部分についての統計はございますか。

【船井】 諫早警察署から長野町交差点までの交通事故は、件数でございますけれども、

5年間で379件の事故が発生しているという数値を把握してございます。

【議長】 その内訳について、手元に資料ございますか。

【船井】 内訳まではちょっと手元に資料がございません。

【議長】 帰って調べればございますか。

【船井】 調べることは可能でございます。

【議長】 それは後日提出してください。

【船井】 はい、わかりました。

【議長】 今の回答について、公述人、いかがですか。

【栗林】 出会い頭の事故、要するに右折時の出会い頭の事故ですね、これは要するに分離帯をつくって、右折レーンをつくるということで防げるということなんです、それは、仮に右折レーンがあったにしても、直進する車があれば、それは必ずやると思います。

それともう一つは、私、非常にわからないのが、交通の流れを分類することによって、いわゆる対向車線に逸走する車があるということなんです、これは逆に、2車線よりも1車線のほうが多いんじゃないんですか。1車線のほうがね。片側1車線、往復2車線ですね。このほうが正面衝突の事故が多いと思うんです。であれば、逆に片側2車線よりも、片側1車線の道路に分離帯をつくったほうが、むしろ交通事故を防げるんじゃないかと思えますけれども。その辺、だから、それにもかかわらずそのあれをされているということが、片側2車線のほうを中央分離帯をつくられるということで。何か矛盾しているような感じがするんですけれども、その辺、いかがですか。

【議長】 今の点について、起業者代理人、回答をお願いします。

【船井】 先ほどの繰り返しになりますが、道路構造令等に基づき、4車線以上の第3種第1級の道路には、トンネルの区間と上下線が独立されている場合を除き、中央帯を設置するもの。中央帯にはさく、その他、これに類似する工作物を設けるものとあります。法令を遵守し、設置していくというものでございます。

【議長】 2車線道路と4車線道路について、事故の実態について、今、公述人が申したことに関する資料等はございますか。

【船井】 2車と4車の違いについてのデータは、現在持ち合わせておりません。

【議長】 それは後日提出できますか。

【船井】 整理して提出したいと思います。

【議長】 それでは、それは後日提出してください。

今の起業者の回答について、公述人いかがですか。

【下釜】 国土交通省の方が、分離帯の法的根拠だけからおっしゃいますけれども、我々生活者としては、そこに住む住民としては、やっぱり車がスムーズに入るようなですね。今の道路の設計ですと、その右側車線にスムーズに入れるような構造には、ちょっと熟慮が足りないように思います。直線で走る車に対しては非常によくつくってあると思いますけれども、我々生活者は、そこに生活しているわけですけれども、そこに非常に入りにくく、相当制限があって、その売り上げの減少がもう目に見えているんですよ。お客さんが来なくなると。それはやっぱり生活者、住民の立場としては、そこは十分に考えていただきたいと思います。そうしないと、今のままでは生活ができなくなる可能性が大なんですよ。その小野のですね、その地域からは出て行かなくちゃいけないようになります。思います、最終的にはですね。

このように中央分離帯にさくまで設けてしまえば、もうお客さんが来なくなると思います。大体の私たちの予想ですけれども。そこら辺は、やっぱり道路を設計される側としては、あまり考えていらっしゃらないように思います。私たちが車を運転してよくわかるんですよ。入りにくい。お客さんも来にくい、出にくい。こういう道路をつくっても、だれのための道路かなと、私たちは非常に思います。

以上です。

【議長】 ただいまの質問について、起業者、回答をお願いします。

【船井】 先ほど、資料の中でもご説明いたしましたが、当該区間におきましては、1日当たり約2万7,000台の交通がございます。そのうち大部分を占める乗用車等につきましては、先ほどもご説明いたしましたが、交差点等で迂回することが可能となっております。一部の方には遠回りになるご不自由をおかけすることになるとは思いますが、対象区間を2万7,000台も交通が走行している。それらの方が安全に、かつ定時性を持って走行できるというところからしまして、事故検証等を踏まえまして、得られる公益性のほうが大きいと判断してございます。

【議長】 今の起業者の回答について、公述人、ございますか。

【栗林】 2万7,000台という膨大な車両が出入りするからこそ、右折もするしということ。それから、大型車が右折する場合は、こんな曲がるのとですね、曲がられるところまで行って、こう曲がる。おわかりになると思います。大きくカーブするのと小さくカーブするのでは、どちらが事故率が多いかということまで考えて、やはりしてもらわ

なきゃならない。特にフルトレーラーなんかになったら、とてもじゃないけれども、いわゆる2車線、右のほうへぐーっとハンドルを切っていくとしても、下手すると、後ろの車両が、箱が路側を傷つけるということになりかねないと思うんです。そういう意味においても、やはり大型車が右折する場合は、ものすごく大きいアールで曲がれるような設計が適正じゃないかと思うんですが、その辺、どういうふうにお考えなんですか。

【議長】 今の点について、起業者代理人、お答えください。

【船井】 ただいまいただきましたご質問は、大型のトラックやトレーラーにつきましては、交差点内でUターンする、右折するなどのときに、車線をはみ出さなければならぬというような趣旨のご質問かと確認した上でお話をしますと、そもそも交差点内におきまして、大型車が左車線にはみ出すなどということは、道路交通法上、認められておりませんので、起業者としましてはそのようなことは想定しておりません。

【議長】 ただいまの起業者の答えについて、ご質問ございませんか。

【栗林】 であれば、大型車は右折できなくなるんですが、その辺はどうなんですか。この前、ちょっと国土交通省のほうから返事を聞いたのは、とにかく小さい車は側道で回ってくれと。あと、大型車、トレーラーは適当に自分たちで回ってこいと。こんなね、生活している、車で生活している人たちに、おまえたちは死んでしまえと言うに等しいような。適当に回ってこいと、そうしたらどうなります。ここから愛野まで行って、島原半島に抜けて行って、それから右折して、それから来ると。あれが約ですね、車で行くんですね、愛野まで10分かかります。往復20分もしなきゃならんと。しかも、言いましたように、今度は回ってくる、左折になるわけですね、大型車ね。ところが、言いましたように、こう回るのと、こう回るのでは、これは危険性が全然違うと思います。その辺についていかがなものでございましょうか。

【議長】 ただいまのご意見について、起業者代理人、回答をお願いします。

【船井】 大型車両の目的地までの運行につきましては、運転者が危険である、支障を来すと判断した場合は、大型車が安全に通行できるルートを通行されるのが望ましいかと考えております。当該区間周辺には、国道207号、国道251号など、他の幹線道路もありますので、目的に応じて適切なルートを選定していただきたいと考えてございます。

【議長】 今の起業者の回答について、公述人、何かございますか。

【栗林】 福岡から来る場合、国道34号を来る車もあります。ところが、鹿島を通過して、207から来る車もあります。207から来る、長崎方面に行くとなると、あれは左

折になるでしょう。ところが、今度は207のほうに行こうと思ったら、必ず長野交差点で右折しなきゃならなくなるんですね。長野交差点で、国道57号線と、それからもとの57号線、今県道になっていますが、あれがY字交差点になっているわけなんです。あそこでトレーラーとか大型車が右折しようとする、それこそ大混乱です。下手にあれば、57号線及び県道の交通が完全に遮断するような感じになるわけなんですよ。

あなた方、適当に回ってこいと言われますけれども、結局、その57号を来るのに、251からあそこから回ってくると。あるいは、あと何号線あるかな。とてもじゃないけれども、今、輸送センターの方が言われましたけれども、いわゆる地球温暖化、京都議定書があるように、CO₂、それからNO_x、窒素酸化物ですね、これを減らそうとしている。しかも、今、エタノールをするために、トウモロコシとかサトウキビをやられていますけれども、こういうふうにCO₂を減らそう減らそうとしている。燃費を上げよう上げようとしている。にもかかわらず、それに逆行するようなことをしなさいと起業者の方が言われているのですが、その辺について環境省との打ち合わせはちゃんとできているんでしょうか。その辺の見解を聞かせていただきたいと思います。

【議長】 ただいまの点について、起業者代理人、回答をお願いします。

【船井】 どのようなルートを通行されるかが不確定でございますので、その数値的なものについて具体的に答えることはできませんが、当然、遠回りになる車両につきましてはご不自由をかけるところも生じるかと思えます。ただし、先ほどもご説明いたしましたとおり、当該区間を走行いたします1日2万7,000台の車の走行性の向上により、CO₂削減が期待できるものと考えてございます。

【議長】 ただいまの答えについて、公述人、ございますか。

【栗林】 要するに、2万7,000台の乗用車はいいでしょう。だけど、トラックは、あそこをトラックは結構通るわけなんです、幹線道路ですから。今言われましたように、島原に行って船で渡るトラック、島原半島を回るトラック、結構な数に上ると思うんです。そういったトラックの吐き出す真っ黒い煙、あれについてももう少し考えていただいて、ほんとうにスムーズに交通ができるように設計の変更をお願いしたいと思います。

以上です。

3. 公述人 杉山 和一

【杉山】 長崎大学の環境科学部で准教授をしております杉山と申します。私の専門は交通計画及び都市計画でございます。したがって、長崎県内の道路整備につきまして常々関心を寄せております。特に今回の森山地区の拡張事業に関しましては、県内でも有数の渋滞箇所でありますことから、その整備につきましては特別の関心を寄せてまいりました。

本日は、道路整備による沿道環境の改善という視点から、森山拡張事業の早期完成に期待をいたしまして、賛成の立場から意見を述べさせていただきたいと思っております。

それでは、これから公述人としての意見を述べることにいたします。

スライドに上げておりますように、本日の内容は3点から構成されています。一つ目は、道路の役割とその機能。2番目は、我が国の地球温暖化防止への取り組み。3番目に、環境に優しい道路整備。この三つの観点から話をさせていただきたいと思っております。

まず、道路の役割とその機能について、簡単に説明させていただきます。

もう皆さん、ご存じのように、道路というのは人や物を自動車によって輸送するためのものですが、我が国の国内輸送量は、戦後の急激な経済成長とともに急速に増大してきています。この図に示しますように、国内貨物輸送における自動車の割合は年々増加しております。現在では全体の57.5%と、ほかの交通機関を大きく上回る割合を占めています。

次に、自動車の利用分担率について説明させていただきます。旅客ベースの自動車の分担率を、東京、大阪の二大都市圏と地方圏とを比較します。二大都市圏では、約55%、地方圏では約94%を自動車の分担率が占めております。この図からもおわかりになるように、特に地方における自動車の果たす役割というのが非常に大きいということが明らかです。

次に、道路の分類と特徴について説明いたします。

まず、道路の分類でございますけれども、この表にありますように、自動車専用道路、主要幹線道路、幹線道路、補助幹線道路、区画道路、特殊道路、こういうふうには実は道路というのは分類されております。

この中で自動車専用道路というのは、もう皆さんご存じのように、国内ブロック間を連絡するというふうな役割を担っています、そして、その特徴は、交通量が多い、トリップ

長が極めて大きい、インターチェンジのみでアクセスが可能、走行速度が非常に高い、そういう特徴を有しております。

さらに、主要幹線道路でございますけれども、これは主要都市間を連絡するというふうな大きな役割を担っています。この特徴は、交通量が多い、トリップ長が大きい、アクセスコントロールがある——これについては、ちょっと後からもう少し説明いたします——、走行速度が高い、こういう特徴があります。

それから、幹線道路でございますが、幹線道路というのは、主要幹線道路を補完する、そういう役割がございます。そして、その特徴といたしましては、交通量が比較的多い、トリップ長が比較的大きい、そういう特徴を有しております。

また、補助幹線道路ですが、これは幹線道路をさらに補完するような役割を担っています。この特徴は、交通量が少ない、トリップ長が比較的少ない、走行速度が低い。もう一つの特徴としまして、沿道利用がかなり大きいという特徴がございます。

さらに区画道路です。もう皆さんご存じのように、補助幹線道路から各住戸までアクセスする、そういう役割を担っています。その特徴は、交通量が少ない、トリップ長が小さい、走行速度が低い、もちろん沿道利用が大きい、そういう特質を持っています。

さらに、特殊道路でございます。これは専ら歩行者、自転車、モノレールなどの、自動車以外の利用に供される、そのための道路でございます。

今度は、道路の有する機能についてちょっと説明したいと思います。道路の機能は、ここにありますように、交通機能と空間機能に大きく分けることができます。ここで言う交通機能とは、移動や地域交流の場として日常生活や産業を支える機能のことです。また、空間機能というのは、この表にもありますように、上下水道やガス管などのライフラインの収納機能がまず大きな一つの機能です。それから、火災延焼の遮断とか防止等の防災機能も有しております。さらに、採光や通風などの生活環境機能も有しております。これらをまとめて空間機能と呼んでおります。

さらに、交通機能は、トラフィック機能とアクセス機能の二つに分けることができます。トラフィック機能とは、自動車、自転車、歩行者等の通行サービスに供される機能です。それから、アクセス機能というのは、先ほども言いましたけれども、沿道の土地、建物、施設への出入りサービス、こういうものを担う、そういう機能でございます。

この中で、実はトラフィック機能とアクセス機能というのは、ある程度までトレードオフの関係にあります。そうしますと、実は先ほど申し上げました機能のバランスというの

は、各道路の性格によって、果たすべき役割に応じて決まってくるということになるわけです。

次に、交通機能と道路の段階構成について説明いたします。

ここで設計速度というのがありますけれども、当然設計速度は、自動車専用道路が最も高く設定されますし、続いて主要幹線道路、幹線道路、補助幹線道路、区画道路というふうに設定される速度は下がってまいります。それから、通過交通量も同じような傾向を示します。当然、自動車専用道路の交通量が大きいわけですので、主要幹線道路、幹線道路、補助幹線道路というふうに下がってまいります。

それから、もう一つ、アクセスコントロールというのがございます。これはアクセスを規制しようというような考え方でございます。もちろん、最もアクセスが規制されるのは自動車専用道路です。先ほども言いましたように、インターチェンジからしかアクセスすることはできない。今問題になっております主要幹線道路、これも実はアクセスコントロールがあります。この中で幹線道路、補助幹線道路、区画道路になるに従って、実はアクセス機能が重視されるというふうな関係になっております。

今回の主要幹線道路というふうに位置づけられます国道57号、これは、もちろん沿道サービスもある程度はもちろん必要です。しかし、どちらかというところ、この道路の性格からいいますと、島原半島への広域交通を処理する、そういう機能。さらに、安定した走行性を有する円滑な交通処理が重視される道路というふうに位置づけることができるわけです。

次に、我が国の地球温暖化防止への取り組みについて説明させていただきます。

この図は、1850年から2005年までの地球の平均気温の変化を示しています。現在、温室効果ガスによる気候変動の見通しや、自然、社会経済への影響評価及び対策に関する評価を担当しております気候変動に関する政府間パネル、一般にはIPCCというふうに呼ばれておりますが、ここにおいて、第4回の評価報告書の作成が進められております。

地球温暖化に関する科学的知見を集約しております第1作業部会の報告書によれば、大気中の二酸化炭素濃度は、2005年時点で379ppmというふうになっております。これは産業革命前の280ppmの数字の約1.4倍ということになっておるわけです。それぐらい実は二酸化炭素濃度が増えているということでございます。

また、1906年から2005年までの100年間で地球の平均気温は0.74℃上昇

したというふうに使われています。さらに、最近50年の長期傾向を見ますと、過去100年のほぼ2倍の速さで温暖化が進んでいるというふうに使われています。

この図は、我が国の年平均気温の平年差を示しています。我が国でも、年平均の地上気温は、長期的には100年当たり1.07℃の割合で上昇しています。特に1990年代以降、この図からもわかりますように、非常に高温となる年が頻出しているわけです。

地球温暖化の将来予測をする際には幾つかのシナリオがあらかじめ設定されます。IPCCの第4次評価報告書の第1作業部会報告書によりますと、今世紀末の平均気温上昇は、環境の保全と経済の発展が地球規模で両立する社会というシナリオにおいては、約1.8℃の上昇と予測されています。しかしながら、今後も化石燃料に依存しつつ、高い経済成長を実現する社会というシナリオにおきましては、年平均気温の上昇は約4℃にもなることが予測されています。

第2作業部会の報告書によりますと、全球の平均気温の上昇が1.5℃から2.5℃を超えた場合、これまで評価されておりました植物ですとか動物種の約20%から30%が、絶滅のリスクが増加する可能性が高いというふうに使われています。

また、世界的に見ますと、潜在的な食糧生産量、これは地球の平均気温が約1から3℃までの上昇幅では若干増加するというふうに使われていますが、これを超えますと、逆に減少に転じるということが予測されています。また、気温が上昇しますと、世界全体で見ますと数億人が深刻な水不足に直面する、そういうふうな危険性も指摘されています。

京都議定書の概要について、次に説明いたします。

我が国の地球温暖化防止への取り組みとして、大気中の温室効果ガスの増大による地球の温暖化を抑止することを目的として、1992年の地球環境サミットにおきまして、気候変動枠組条約が締結されました。この条約の目的を達成するために、1997年に京都市で開かれました地球温暖化防止京都会議で採択された議定書が、京都議定書と呼ばれるものです。

この議定書では、地球温暖化の要因であります温室効果ガスの具体的な削減数値目標や、その達成方法が定められています。我が国では、2008年から2012年の第1約束期間に、1990年の基準年から6%削減するという京都議定書が採択されました。

我が国の温室効果ガスの排出量は、現在もこの図から増加傾向にあることが明らかです。2005年度の排出量は、1990年度の基準年に比べて既に8.1%も上回っております。議定書の6%削減の約束を達成するためには、2006年からの5年間で14.1%

の削減が必要ということになります。

次に、我が国における二酸化炭素の排出状況を示します。産業部門。ここでいうと、青の部分でございます。産業部門では、特に石油ショックを機に、さまざまな省エネルギー対策技術が導入されました。その後も取り組みがかなり進んでおります。しかし、依然として産業部門の二酸化炭素の排出量の割合は、全体から見てもかなり大きいことが明らかです。しかしながら、基準年である1990年と比較しますと、排出量は減少していることがわかります。こうした状況は、国際的に比較しても、我が国においてすぐれた省エネルギー技術が普及していることのあらわれであると言えます。

主要な産業別で、生産量当たりの二酸化炭素排出量を見ますと、我が国の製造業においては、諸外国よりも省エネルギー等の二酸化炭素排出削減が進んでおります。これに対しまして問題になっているのは、民生部門及び運輸部門でございます。このオレンジ色が民生部門でございますね。それから、紫のほうは運輸部門でございます。全体として、1990年と比較しましても、かなり増加していることが明らかになります。

この図は運輸部門からの二酸化炭素の排出量の実績を示しています。京都議定書の6%削減約束の達成に向けて策定されました京都議定書目標達成計画におきまして、運輸部門に割り当てられました二酸化炭素の2010年時点における目標値は、年間約2億5,000万トンと定められています。運輸部門からの二酸化炭素排出量は、2001年をピークにして、その後減少傾向にあることがこの図からも明らかです。京都議定書目標達成まで、2005年から2010年の間に、さらに年間700万トンのCO₂の削減が実は必要になっています。

この図は、自動車からの二酸化炭素の排出量の実績を示しています。総排出量のうち、運輸部門の二酸化炭素の排出量は、この図から約2割になっています。この赤い部分でございます。一番左の図の赤い部分でございます。そのうちの約9割が実は自動車交通が占めております。さらに、そのうちの約6割が乗用車からの排出というふうになっています。

次に、環境に優しい道路整備というほうに移りますけれども、ここでは環境に優しい道路整備について説明させていただきます。

ここでは自動車の保有台数と運転免許の保有者数をグラフに示しております。現在、自動車の保有台数は7,700万台となっております。これは、この30年間で約2.7倍というふうに著しく伸びております。また、運転免許の保有者数も現在7,900万人というふうになっておりまして、この30年で約2.3倍というふうになっております。

次に、ガソリン乗用車の平均燃費の推移を示しております。この図に示しますように、ガソリン自動車の平均燃費は、近年の技術革新によりましてかなり向上しているということが明らかでございます。2005年のガソリン自動車の燃費は、もちろん国産車でございますけれども、全車平均でリッター当たり15.5キロというふうな数値を示しています。

自動車交通からの二酸化炭素の排出量は、主に走行量。この図には走行台キロというふうに表示されております。それから、1台ごとの燃費、自動車の燃費ですね。それから、走行速度の三つの要因によって決定されます。1997年と2002年の間では、自動車からの二酸化炭素の排出量は2%減少しております。しかしながら、乗用車のみからの二酸化炭素の排出量は、実は5%増加しております。

その中身を見ますと、二酸化炭素の増加要因であります乗用車の走行台キロは11%増加しております。実は走行台キロが非常に伸びているわけですね。他方で、二酸化炭素の減少要因であります自動車の1台当たりの燃費は3%、それから走行速度は2%改善されております。したがって、二酸化炭素を減らしていくためには、自動車の燃費規制の強化、あるいはエコドライブなどに加えまして、走行量を削減するとともに、走行速度を向上することが非常に重要になってくるということでございます。

ところで、走行台キロと走行速度の二つの要因には、実はその地区における都市構造が非常に深くかかわっています。都市構造のうち、例えば道路網について見ますと、効率的な道路整備を行うことによって渋滞が緩和されます。そうすると、自動車の走行速度が向上しまして、二酸化炭素の排出は減少します。そういう見方があるわけです。

一方で、道路整備が逆に新たな自動車走行を誘発するケースもあると。両方の可能性が実はあるということでございます。

いずれにしても、誘発される自動車走行の大小には、代替の交通機関の整備状況、主に公共交通機関でございます。あるいは周辺の土地利用、あるいは道路ネットワークの形状などが影響するというふうに言われています。

これらのことを総合して考えてみますと、自動車交通に伴う二酸化炭素の排出量を減らしていくためには、道路や代替交通機関の整備、あるいは市街地の拡大を抑制するというふうな、土地利用行政などをうまく組み合わせることが非常に重要であるということになると思われまます。

次に、この図は、自動車の走行速度と二酸化炭素の排出量の関係を示しています。もう

これをごらんになって明らかなように、二酸化炭素の排出量は、もちろん車種や走行環境によっても非常に異なるわけですが、旅行速度が時速60キロから70キロの場合、最小となっております。旅行速度がおおそくなりますと、車両1台当たりの二酸化炭素の排出量が増加するというこの図は意味しています。したがって、二酸化炭素の排出量の削減という観点からも、道路ネットワークの整備、あるいはボトルネックの対策等による適正な旅行速度の確保が必要になるわけです。

この図は、自動車が出す二酸化炭素の抑制のための施策体系を示しております。この中で今回の事業というのは、二酸化炭素の排出量を抑制するという観点からしますと、交通円滑化対策の一つに位置づけることができます。

自動車の二酸化炭素の排出量を抑制するために必要な方策の一つは、適正な速度で走行できる環境整備を道路建設によって行うということでございます。前にも述べましたように、国道57号は諫早市と島原半島地域を広域的に結びます主要幹線道路でございます。したがって、トラフィック機能が非常に重視される、そういう性格を持っております。したがって、交通渋滞のない高い走行性が求められる、そういう道路でございます。

また、環境負荷の少ない道路利用を推進するためには、主要幹線道路としての役目を果たすべき道路構造とする必要があります。そのためには、現在進められております事業のように、4車線化による交通容量の拡大、これはもちろん必要です。それから、交差点改良などの道路構造対策、これも非常に重要でございます。あるいは交通ができるだけ円滑に流れるような道路構造とすることが非常に重要であるというふうに考えます。

以上、述べてきましたように、森山拡幅事業はその交通円滑化対策によりまして、沿道環境の改善に大きく寄与するものと考えられます。また、今述べてきた以外にも、交通事故の減少ですとか、渋滞の緩和、物流機能の向上や地域間交流の拡大などが見込まれます。したがって、県央地域の経済活動の活性化にも大きな効果が期待できます。早期にこの事業が完成することを強く希望いたします。

これで公述を終わらせていただきます。

4. 公述人 小川 誠、古野 則光、酒見 史朗

【古野】 私、JAながさき県央小野支店の古野則光と申します。よろしくお願い申し上げます。国道57号線道路拡幅に伴う中央分離帯の設置についての意見を述べさせていただきます。

まず最初に、私どもJAながさき県央小野支店、並びにAコープ、それから小野給油所は、国道57号道路拡幅に伴う中央分離帯の設置に対して反対をするわけでございます。当JAの店舗においては、道路の拡幅で中央分離帯が設置されますと、お客様が自動車にてご来店の際、諫早方向から島原方向、また雲仙方向へ左折のみが可能でありまして、逆方向への右折は不可能となります。また、退店される際も同様でありまして、ご利用していただいておりますお客様にとって出入りされる、また業者にとっても大変不便になります。

特にAコープ小野店、並びに小野給油所においては、お客様にとって不便ということになりますと、利用していただきにくくなり、お客様の激減が予想されます。ひいては、その経営も厳しくなってしまうし、中央分離帯が設置された結果、店舗経営を圧迫し、最後には閉店ということになれば、地域住民の強い要望で誕生した店舗であるだけに、地域住民の方々、特にご年配の方々がお困りになられる事態が懸念されるわけでございます。

実際、地域住民の方々にご意見をお伺いいたしましたところ、中央分離帯が設置されると大変不便になるということです。また、小野地区で商店を営まれる方々も、先ほど申しましたようにAコープ小野店、並びに給油所と同様に、お客様の来店が激減し、経営も厳しくなるんじゃないだろうかという声もございます。

まず質問でございますが、JA小野支店、並びに小野給油所から諫早方向に向かう国道に出る際、どういう形で進入可能なのか、お尋ねでございます。また、信号についてはどういうふうにするのか。設置されるのかどうか。

それと、2番目に、側道について。歩道と車道の区別はございますが、今のところガードレール、フェンス等での区別はございません。歩行者の飛び出し等があり、危険ではないのかなという心配でございます。

最後に、国道57号線の交通渋滞ということに困っていたということで、私たちどもは国道57号線の拡幅工事なら大賛成でございます。が、しかし、そのために賛成し、交通

渋滞を防ぐために、JAといたしましても、土地、建物の買収に賛同し、国土交通省においては、このようなことも踏まえて、やっぱり地域住民の意見、意向に沿った道路づくりをしてくれるということは思っておりました。しかし、今回は、中央分離帯設置については設置するというごさいまして、地域住民の意見には耳を傾けようとはしていないのではないかと、非常に残念、遺憾でございまして。

私どもはこういう意見でございまして、中央分離帯の設置については反対でございまして。

これで私の公述を終了いたします。以上です。

【議長】 ここで質問にお答えいただけますか、続けて公述されますか。まず質問ですか。

それでは、質問2点と、それから中央分離帯の設置について、地域住民の意見を聞いていただけなかったというご意見でございまして、この点について起業者、回答をお願いいたします。

【船井】 先ほどの質問でございまして、今回遠回りになるということにつきましては、皆様に大変ご不自由をおかけすることになろうかと思っております。ただし、今回の対象区間でございまして1.6キロメートル区間におきまして、交差点は6カ所設置するという予定になってございまして、こういった交差点におきましては、いずれも右折専用車線を設置しまして、そちらのほうで普通車、マイカー程度につきましてはUターンが可能でございまして、皆様のほうの若干の迂回のご協力をいただきたいというふうを考えているところでございまして。

【議長】 歩車道の区別、ガードレールを設けるのか等の点についていかがですか。

【船井】 歩道につきましては、現在のマウンドアップの縁石ですね、まず縁石をつけるという計画になってございまして、ガードレール、その他、防護さく等については、今後の工事の中で検討してまいりたいというふうを考えてございまして。

【議長】 中央分離帯の設置について、地域住民の意見を聞いていないのではないかと、この点についてはいかがですか。

【船井】 先ほど事業の経緯の中でもご紹介いたしましたけれども、当該事業につきましては、事業化された後、平成元年度に都市計画決定がなされてございまして、その都市計画決定は平成元年になされたわけですけれども、昭和63年の11月に、まず都市計画の説明会を行いまして、地域の方からは、公告縦覧によって意見を伺う場というのを設けてございまして、また、測量の立ち入り説明会を平成11年の8月に実施しております。また、

特に平成12年6月には設計説明会を行いまして、先ほどもお話ししましたが、中央分離帯の設置に伴う事故の件数の違いなどをご説明した上で、中央分離帯の設置についてご説明をしているところでございます。

また、工事の説明会につきましては、平成16年の8月に、工事着手に当たりまして説明会を開催しておりますし、その中でも中央分離帯の設置についてはご説明しているところでございます。私どものほうとしましては、以上のような経緯で、中央分離帯の設置、必要性については、適宜適切に努めてまいった次第でございます。

【議長】 今の起業者の回答につきまして、公述人、何かございますか。

【古野】 先ほど、中央分離帯の設置に伴って、右折レーン、またはUターンレーンをするということであったわけですが、どうしても人間の心理上、右折してまで店舗に入らばいけんとやろうか、給油所に行かばいけんとやろかという危険度を感じたときには、わざわざ先に行ってまで、ぐるって回ってきて店舗に入ろうと、果たして普通、一般的にするのかなど。そしたら、もう真っすぐ行って、左折の方向のところに入ってしまえと思わせんかなということも考えられるわけですね。ですから、その点については、やはり中央分離帯がないと、そのまま右折できる状況でございます。ですから、今までどおり、来店者も減らんで済むのではなかろうかと、私たちも思っております。

それと、先ほど言われました、地域住民の方々にということでございますが、私ども、JAもそうなんですけれども、先ほど公述人で、前回も言われましたけれども、反対の方も言われましたけれども、そこら付近の方々については説明をしとっとかなど。地域住民含めて地元の企業、商店まで説明されているのかなど、その点についてご説明を聞きたいと思えます。

【議長】 今の2点について、起業者、回答をお願いします。

【船井】 先ほどの、まず説明のほうからお話をさせていただきたいと思えますけれども、説明会の手順につきましては、先ほどお話ししたとおりの経緯で、都市計画の決定のときから順次説明させていただいているところでございます。

その中におきまして、当然、今回の計画には反対をされておられるということも存じ上げております。そういった方におかれましては、電話連絡、または訪問等で説明を求められた機会も多々ございますので、そのたび、電話なり、ご訪問した上で、必要な説明を行っているというところでございます。

【議長】 右折してまで店舗に入ろうとするような方がいないという点に関してはいか

がですか。

【船井】 若干の、もちろんその方、運転手様のほうがどういった目的地に行くときに、どういった経路を選択なさるかというのは、個人的な判断もあろうかと思しますので一概には申し上げられませんが、こちらのほうとしましては、右折レーンを設けることによって、右折できる機能を設置しているということでございます。それよりも、冒頭お話ししましたように、円滑に交通が図れる、また、事故が減少するというところで、当該計画どおりに進めていくことの公益性のほうが大きいというふうに判断をしております。

【議長】 ただいまの回答につきまして、公述人、何かございますか。

【古野】 先ほど、地元の説明会と、それから右折等の問題については説明ございましたが、私たち、お願いというよりも、ぜひお願いしたいのが、やっぱり地域住民も含めて、この小野地区が発展できるような体制の道づくりをお願いしたいと、私はそのように思います。私ども、そういう形の中でJ Aも進んでおりますが、やっぱりそういう気持ちを持って進めていただくようお願いを申し上げたいと。

私、以上で終わります。

【議長】 地域の発展ができる道づくりをお願いしたいというようなことでございますが、この点について、何か起業者のほうからございますか。

【船井】 繰り返しになってしまいますけれども、走行性が上がり、皆様が安全、安心に走行できる。または、事故が削減することが期待できるというのは、まさしく地域の発展につながろうというふうに考えてございます。

【議長】 公述人の方、よろしいですか。

では、もう1名の公述人の方、お願いいたします。

【小川】 NPO法人ラヴいさはやの小川といます。私たちのNPOはまちづくりを主にしたNPOでございまして、国土交通省さんを中心に進められているコンパクトシティですかね、これについては、もう大賛成でございます。私たちも諫早では、そのようなコンパクトなまちづくりに微力ながら努力しているところでございます。

ただ、今回の場合は、既に国道の脇にお店はもう、医療機関もあります。医療機関も含めてね、お店がもう既にあるわけですね、事業所が。店を含めた事業所がね。そういう中で、先ほど大学の先生がおっしゃっていたけれども、主要幹線道路は交通をはかせるのが主で、沿線のアクセスは二の次だとおっしゃったけれども、確かにそれはわかるけれども、どうも国土交通省さんはね、沿線のアクセスは二の次、三の次というかな。とにかく、私、

さっき聞いていて、80キロというのはびっくりしたんですけれども。設計速度をね、時速80キロに設定しているわけでしょう。だから、何か高速道とね、間違えているんじゃないかなと思います。ここには生活があるんですよ。なりわいをされている皆さんがいらっしゃる。だから、そういう人たちの意見はしっかり聞いた上でね。

省是というか、国土交通省の最高方針は、住民の皆さん、沿線の皆さんの意見を聞いたまちづくりじゃないんですかね。これもお答えいただきたいんですが。そういう意味からいってもね。

そして、先ほど起業者側がお示しになった、事故が減った、ここはこうしたら事故が減ったというのは、両サイドにほとんど家屋もないし、田んぼか山みたいなところだったですかね。そういうところはもう構わないと思うんですよ。だけど、ここは歴史的に見てね、もう既にそういう事業所とかが張りついちゃっているわけですね。そういうところの配慮が、私はNPOの立場として言わせてもらえば、ほんとうにみんなの意見を反映した道づくりをされているのかなというのは疑問に思うんですけれども。それをまず聞かせてください。どっちを優先しているんですかね。

【議長】 今の質問について、起業者の方、お答えください。

【船井】 道路は多くの皆様にお使いいただく公共施設でございます。その中で、私どものほうとしましては、それを整備するに当たりましては、まず基準でございます、先ほどもお話ししました道路構造令、そういったことについて、必要な構造については守っていかなければならない。また、当該地区におきましては非常に交通事故の多いところでございますので、そういうふうな交通対策というものもしながら進めていかなければならない。また、それが結果としまして、走行性も向上し、先ほどのような渋滞が解消、緩和されるというところで考えてございます。

【議長】 ただいまの回答につきまして、いかがでございますか。

【小川】 それは先ほどからおっしゃっていることだから、同じ回答なんですけれども。

じゃあお聞きしますけどね、警察署から長野交差点までの部分は分離帯はございませんよね。向こう側も当然車は通ってくるわけですね、そこに入る車はほとんど。だから、小野地区から急に車がわいてきて、そこから全部島原に抜けちゃうわけじゃないわけですから。その辺のね、じゃあ、向こうは分離帯がなくて、この区間だけつくってもね、非常に費用対効果というか、お金をかけた分だけの効果が上がるんですかね。その辺の検討はされたんでしょうか。

【議長】 ただいまの公述人の意見について、起業者、回答をお願いします。

【船井】 先ほどの説明の中でもご紹介しましたとおり、中央分離帯ありの箇所と、中央分離帯なしの箇所の交通事故の実績を見ましても、中央分離帯ありの箇所のほうが交通事故が少ないということでございます。したがって、私どもとしましては、今回、中央分離帯を設置することによって、当該地区の高い交通事故率が減少するものと期待してございます。

【議長】 ただいまの答えについて、公述人、いかがですか。

【小川】 中央分離帯は、凸型を念頭に置いて、今お話はずっと進んでいると思うんですけども、農協さんのほう、今の警察署から長野交差点の間は、いわゆる平面の分離帯というのかな、中央帯になっていますよね、斜線を引いた。そういう形をとったら整合性もあるわけですし、それは何でそういう不都合があるんですか。それにしたら、どういう不都合があるんですか。

【議長】 ただいまのご質問について、起業者お答えください。

【船井】 繰り返しのになりますが、道路構造令によりますと、4車線以上の3種第1級の道路につきましては、トンネル等の上下線以外を除き必ず中央帯を設けるものとするでございます。また、この中央帯のうち、側帯以外の部分、いわゆる分離帯には、さく、その他これに類する工作物を設け、または側帯に接続して縁石等を設けるとございます。こういった法的基準も守りながら計画を進めてございます。

【議長】 ただいまの答えについて、いかがですか。

【小川】 また同じことになるんだけど、だから、ずっとね、全部それを、むしろ、向こう側のほうが、商店とかそういう事業所もないところには分離帯がなくてね、皆さん困って、これだけ一生懸命お話をされているところはしんしゃくしないで、規定どおりに、法律に基づいてつくってしまうなんていうのは、行政としては果たしてどうなんですかね。血の通った行政と言えるんでしょうか。いわゆる国土交通省が目指している道づくり、道路づくりにかなっているんですか。

【議長】 今のご意見について、起業者、回答ございますか。

【小川】 血の通った行政になっていますか。

【船井】 先ほどのご質問でございますけれども、繰り返しのになりますので、冒頭のところは簡単にご説明しますが、我々は、まず設置基準については守らなければならないというところでございます。

また、当然、先ほどの説明の中でもお話ししましたが、そういった中におきまして、地域の方との地元設計協議のお話し合いなどによりまして、現在の交差点の箇所を6カ所に設置するなどということで、安全対策に努めてまいったという経緯もございます。

【議長】 今の答えについて。

【小川】 先ほどから地域の声を反映しているとおっしゃったけれども、何人の方の同意を得られました。あるいは、どういう方の。

【小川】 我々はね、お渡ししましたよね、署名をね。そういう署名とかね、あるいはどこどこの人たちが何人来たとか、写真があるとか、そういう証拠はあるんですか。どなたとお話をされて、了解いただいたとおっしゃるんですかね。

【議長】 質問の要旨になかったものでございますが、起業者、お答えできますか。

【小川】 何人の方の、どういう方の意見を反映されているんですか、分離帯は。ぜひつくってくださいという意見があったということですよ、今までのお話だと。

【議長】 不規則発言は慎んでください。

お答えください。

【船井】 分離帯については、必要性和、その効果についてご説明申し上げて、地域の皆様にお示ししたというところでございます。先ほど私がお話ししたのは、例えば交差点の位置なんかにつきましては、地域の方との話し合い等も持ちまして、こういったところに交差点を設置することにより、当該区間においては6カ所交差点を設置するなどというところを協議してまいったというところでございます。

【議長】 地域の皆様に説明したということについて、どういう人を対象に、どのくらいの回数、何人くらい説明会を開いたのですとか、そういったものがございますか。

【小川】 その議事録とかね、何かそういう……。

【議長】 不規則発言はしないでください。

【小川】 はい。

【議長】 起業者、いかがですか。

【船井】 手元にちょっと正確な数字がありませんけれども、平成12年6月30日の地元設計説明会におきましては、地域の方に、約240名の方、地権者の方に送付し案内してございます。そのうち約半数ぐらいの方がご参加されまして、その中で説明をさせていただいたというところでございます。

【議長】 ほかに説明会を開いてございますか。

【船井】 ちょっと他の説明会のときの数字につきましては、今は持ち合わせてございません。

【議長】 それでは、後日、提出してください。公述人、今の答えについてございますか。

【小川】 今回の、何ていうかな、皆さんの意見を聞かれたとおっしゃっているけれども、今度、どうでしょうかね、皆さん、今、地区の皆さんもいらっしゃるけれども、中央分離帯についての説明というか、それには、全体像は説明されたけれども、分離帯については、何ていうかな、さらっと行かれて、後でできるばいというのを皆さんわかって、慌てて。私もNPOで途中から参加したんですけれども、知らんやったという人がほとんどなんですよ。分離帯ができるのは知らなかった。だから、その辺の説明が十分であったとお考えでしょうか。

【議長】 ただいまの点について、起業者、回答お願いいたします。

【船井】 先ほどおっしゃいました、ほとんどだったという割合がちょっとわかりかねますので、その辺の回答については、詳細なことについてはわかりませんが、今回、私もが事業を進めるに当たりまして、当然、中央分離帯ということを含めた工事を進めておるわけでございます。その中で、当初、冒頭にもご説明しましたけれども、一例でございますけれども、事業の用地取得につきましては、現在93%に当たる177名の方との任意契約が終了しているということからも、地域の方にご協力いただいている部分が多かろうということで考えてございます。

【議長】 今のお答えについて、公述人、いかがですか。

【小川】 水かけ論みたいになってしまうから、次に行きますけれども。

ほんとうに分離帯が重大事故を防ぐ、そういうのであれば、高速道のトンネルの対面交通なんていうのは、ポール一本で隔てられていますよね。そういうところは片っぽでやりながら、ここのほんの全区間じゃない、ほんの何ぼかだけに分離帯をどうしても設置せんといかん。そして、皆さんは困るんだと、それこそ生活が成り立たないという必死の叫びにもね、耳をかさずにつくるなんて、私はちょっと許されないと思いますけれども。

分離帯があることによって、あれは植え込みか何か当然されるんでしょうけれども、ここにね、横断歩道まで行くのが大変だから、そこを一旦中継所にして、植え込みに入って、そして、そこをまた渡ろうとして事故に遭ったというのは、これは新聞でも何回も私、見ましたけどね。そういうマイナスの危険性も分離帯にはあるんですね。それと、見通しが

悪いから、信号までというか、横断歩道が見にくいから。私なんか、もう分離帯があるところの横断歩道がどこにあるのか、よく見えませんから、ついついそうやって植え込みに一たん入って、また向こうの車線を渡るみたいなことをやったことがありますけどね。

こういうのも含めて、確かにあったほうが事故が減る部分と、ないほうが危険性が減る部分と、あんまり調べたわけじゃないんだけど、五分五分ぐらいの感じじゃないかなと思うんですけどね。それならば、ぜひそういう声を聞いていただいて、この分離帯をね、だから、凸型をやめる方法もあるんじゃないでしょうかね、一つ考え方としては。ちょうどさっき言った、警察署から長野交差点までは、そういう凸型じゃなくて、斜線で引いた平面のね、いわゆる分離帯みたいな形での対応をされていますよね。そういうことも含めて、ぜひ皆さんの。

今度は、だから場合によっては、投票か何かやられたらどうですか。分離帯があった方がいいかどうか、周辺の住民の皆さんに。提案ですけどね。分離帯ができるというのを知らなかった人は、まだ公聴会に見えていない人の中には随分いらっしゃると思いますよ。中のほうのね、生活道路がある部分の人たちも、右折を嫌う車は、どうしてもそういう、いわゆる生活道路、通学路とかの生活道路に入っていくんです、これは右折を嫌うので。間道というんですか、そこでの事故の危険性というのは相当あると思いますけれども。

時間がもうそろそろですけども、ぜひそれは、私は今提案した周辺の小野地区の事業所、それと住民の皆さんに、どうでしょうかね、投票していただいて、それが一番民意を反映すると思いますけれども、いかがでしょうか。

【議長】 警察署の前のようにゼブラにできないのかという点と、それから、今の住民投票、中央分離帯の設置についてはどうかという点についてお答えください。

【船井】 前者のほうのご質問でございますが、これも繰り返しになってございますけれども、やはり3種1級の4車線以上の道路でございますので、中央帯、または分離帯として、さく設置、その他に類するものをつけるということは規定されていることでございますので、それに従ってまいりたいというふうに考えてございます。

後者のほうの質問でございますけれども、先ほどご説明させていただきましたように、当地区は都市計画道路でございます、昭和63年の事業化、平成元年の都市計画決定等を踏まえまして、都市計画に基づいた手続及び道路計画の流れにつきました、基づいた説明会等を必要に応じて適宜実施させていただき、現在に至っているというところでございます。今回、改めてそういう問うというようなことは、これまでの経緯を踏まえまして、

手続をやっているというふうに認識してございます。

【議長】 ただいまのお答えに対して、公述人、何かございますか。

【小川】 いずれにしても、悔いの残らないような、皆さんが、できてよかったというような、そういう道路づくりをぜひやってもらいたいと思います。それにはやっぱり周辺住民の皆さんの意見を十分しんしゃくして、その声を反映させる道づくりを。法律でやるんだったら、こういう公聴会も要らないし、そのとおりにやるんだったらですね、机上の計算でやるんだったら、これはもう何も要らないわけですから。やっぱりこうやって、そういう生の声があるということのをぜひ心にとめ置いていただいて、立派な道路をつくっていただきたいと思います。

以上です。

5. 公述人 近藤 光璋

【近藤】 私は、諫早市に在住をしています近藤光璋と申します。私は、現在の諫早市の合併に伴い設置されました、市長の諮問機関であります旧諫早地域審議会に携わっています。

国道57号は私自身もよく利用する道路ですが、諫早市民をはじめ、島原半島地域の人たちの生活や地域経済の発展において非常に重要な役割を果たしており、今回の森山拡幅の整備をぜひ推進すべきだと考えます。そのため、対象路線区間である国道57号森山拡幅をよく知る市民の立場から賛成意見を述べたいと思います。

ご承知の方ばかりですが、諫早市は、古くは佐賀藩の諫早領として、長崎街道の宿場や番所があったところです。ここは多良街道、島原街道の分岐点にもなっていたようで、昔から交通の要所として重要な役割を果たしてきたところです。また、古くから干拓が進められ、県下最大の穀倉地帯として栄え、諫早中核工業団地の形成や、九州横断自動車道の開通により、県内の産業拠点都市として発展をしているところでございます。

平成17年3月に、旧諫早市、多良見町、森山町、飯盛町、高来町、小長井町の1市5町が合併し、新たな諫早市として現在3年目を迎えたところです。緑豊かで、人情にあふれ、非常に住みやすいところであると思っています。

さらに、諫早市は長崎県のほぼ中央に位置し、4本の国道とJR、島原鉄道が交わる交通の要所であり、空港にも近く、どこに行くにも便利な場所です。

諫早市の道路網の状況について申したいと思います。

諫早市の現在の道路は、JR諫早駅のある中心市街地を中心に、北西方向に大村や島原を結ぶ国道34号、東側に小長井、佐賀方面に国道207号、同じく東側の島原方面に国道57号が走っています。中心市街地へ一極集中型の放射線道路網となっています。また、橘湾沿いの東西の方向には国道251号が走っています。しかしながら、ニュータウンの開発や中核工業団地の建設が進むなど、市街地が拡大するとともに、モータリゼーションの波が押し寄せ、ここ諫早市においても交通渋滞が著しくなってきました。

昭和44年に開催された長崎国体に合わせ県立総合運動公園が整備され、そのアクセス道路として国道57号のバイパス完成、その後、多良見町方面は道路の拡幅工事が行われ、長崎バイパスの入り口まで4車線の道路が完成しています。また、大村方面は諫早北バイパスが整備されております。

さらに幹線道路として、長崎バイパスや高速道路が建設され、福岡や長崎市内へ出かけるにもすごく便利になりました。

また、昨年3月には、国道207号の長田バイパスが不知火橋付近まで供用しまして、残る区間についても二、三年で完成すると聞いています。

また、半造川より島原鉄道をアンダーでまるたかの前を通る都市計画道路についても、二、三年で完成すると聞いています。

そのほかにも、国道34号の小船越交差点の立体化、半造川を渡る橋梁などの整備が進み、これまでに見られた渋滞が緩和されつつあります。

さらに、都市計画道路、破籠井鷲崎線という路線が市街地の北部を環状的に計画されており、この道路が完成することにより、中心市街地に無関係な通過交通が排除されることで、渋滞解消を期待しています。

これに対し、諫早市と島原半島地域を結ぶ国道57号の整備はおくれており、中でも森山拡幅区間は2車線でもあることから、慢性的な渋滞が見られる区間となっています。

森山拡幅についてでございますが、国道57号は、今まで申し上げましたように、諫早市と雲仙、島原方面を結ぶ幹線でございます。通常は十四、五分もかからないで通過できる距離ですが、朝夕のラッシュのときや休日のときなどは、鷲崎の交差点近くまで渋滞の列がずっと並んで、うんざりするほどです。このため、雲仙、島原方面へ向かう場合は、この渋滞を避けるために、有喜に行く県道を使って、国道251号へ大きく迂回するのが習慣になっています。

それでも、どうしてもここを通る用事がある、たまに渋滞に巻き込まれてしまうことがあります。このようなときに火事とかあっても、消防車が通れるだろうかとか、事故があっても、救急車が到達するのにどのくらいの時間がかかるのだろうかと思えることがあります。また、お店に行くにも、渋滞をしているため敬遠しがちでした。このような渋滞の状況は、ここ十数年変わっていないように見受けられます。

また、この森山拡幅のすぐ横には小学校があります。そばを通ると、校庭で小学生が元気に楽しそうにしています。大変ほほえましいものですが、国道には白線を引いた歩道しかないところもあり、運転する方もひやひやする、非常に危険な状態でした。この工事の完成後には3.5メートルという立派な歩道が両側につくと聞いており、児童をはじめ、沿道住民の方々が安心して歩くことができる環境が整うことで、安全な道路になることを期待しています。

さらに、道路沿いには商業施設や事務所が建っています。現状では、これらの建物に進入するため、道路上へ停車する車が多く見られます。このため、後続車や対向車線は非常に危険を感じていると思います。

先ほどから中央分離帯のお話が出ていました。県立総合運動公園前の国道は4車線ありますが、あそこには中央分離帯はありません。中央帯というのでしょうか。お店に入るためにどこからでも右折が自由にできて便利ではありますが、前を走っていた車が右側のお店に行こうとして急にとまって、びっくりすることが何回もありました。また、そのとまった車を避けようとして左ウインカーを出しても、次から次にやってきてなかなか進めず、思い切って進んだところ、後ろの車にクラクションを思い切り鳴らされ、怖い思いをしたことは一度や二度ではありません。

これから高齢化社会となりますが、だれもが安心して車を運転できるように、新しくつくられる道路につきましては安全対策を十分に行ってもらいたいと思います。

以上述べてまいりましたが、森山拡幅の整備によって渋滞が解消することで、島原半島方面から諫早や長崎、大村方面への所要時間が短縮されます。また、到着時間を予想することができるようになることから、今までのように、渋滞を見越して早目に出かけることもなくなるのではないかと期待しています。また、十分な歩道がつくられることで、歩行者はもちろんですが、車を運転するドライバーにとっても、安心して利用できることを期待しています。

このように、沿道住民だけでなく、この国道を使うすべての利用者の生活利便性が向上することを期待しています。

この事業は、昭和62年からお話があって始められたと聞いていますが、事業が始まってから既に20年近くたっております。まさかこんなに長い時間かかるとは思っていませんでした。さきに述べました諫早市内の道路計画は、計画が決まってからなかなか進まず、私たち市民は不便を強いられています。最近になってやっと日の目を見ている、そんな印象です。森山拡幅の整備についても同じで、長い間、みんなが待ち望んでいる事業です。また、これまでにこの事業に協力をされました地権者の皆様のことを考えたときに、1日でも早い完成を願っています。

以上で私の公述は終わります。

【議長】 どうもありがとうございました。

以上で、本日予定されておりました公述はすべて終了いたしました。本日、公述人が質問した事項のうち、起業者が、手元に資料がなく、後日調べて回答すると申し出たものにつきましては、起業者は9月7日までに国土交通省あてに文書で回答するようお願いいたします。また、9月7日までに資料の整理ができない場合には、いつまでに回答できるかという期限を、この9月7日までに回答をよろしくお願いいたします。

なお、明日9月1日は午前9時30分より公聴会を開催すると公告しておりましたが、その日を希望する公述人の申し出がございましたので、公述は行わないこととしました。この場をおかりしてご連絡いたします。

それでは、これにて一般国道57号改築工事森山拡幅、長崎県諫早市小野町地内から同市長野町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。