

一般国道42号改築工事（紀宝バイパス・三重県南牟婁郡紀宝町成川字神明後地内から同町成川字上野地内まで）に係る公聴会

日 時 平成20年4月20日（日）（1日目）
13：30 ～ 16：30

平成20年4月21日（月）（2日目）
17：30 ～ 20：30

場 所 三重県南牟婁郡紀宝町 紀宝町生涯学習センター まなびの郷

平成20年4月20日(日)【1日目】

【議長】 定刻になりましたので、ただいまから一般国道42号改築工事、紀宝バイパス、三重県南牟婁郡紀宝町成川字神明後地内から同町成川字上野地内までに関する事業認定申請に係る公聴会を開催します。

私は、本日の議長を務めます国土交通省総合政策局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20年1月15日付けで起業者代理人である中部地方整備局長から申請がありました事業の認定の申請について開催するものでありまして、今後、事業認定庁として当該申請に係る事業の認定に関する判断をするに当たり、勘案すべき情報を収集することを目的とするものであります。

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

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

1. 起業者(国土交通省 中部地方整備局)

【起業者(田邊)】 公述人の国土交通省中部地方整備局長金井の代理人であります国土交通省中部地方整備局紀勢国道事務所副所長の田邊と申します。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。

本日の公聴会では、一般国道42号改築工事、紀宝バイパスのうち、三重県南牟婁郡紀宝町成川字神明後地内から同町成川字上野地内までの区間につきまして、これまでの事業の経緯、事業の目的及び内容などについて説明し、この事業が土地収用法第20条の各号要件を満たしていることを公述してまいります。

以後、本件事業を紀宝バイパスと呼んで説明いたします。

これから説明する内容は、ごらんとおりでございます。

1点目として事業の概要、2点目として事業の必要性和整備効果、3点目として道路構造、4点目として路線の選定、5点目として環境についてです。

一般国道42号の概要について説明します。

一般国道42号は、静岡県浜松市を起点とし和歌山県和歌山市に至る延長520.3キロメートルの紀伊半島沿岸部を連絡する唯一の主要幹線道路であり、これら地方の生活を支えるとともに、産業及び経済発展の基盤でもある重要な路線であります。

本日公述する紀宝バイパスの事業区間は、ご覧の概要図で示された三重県南牟婁郡紀宝

町井田字駒谷地内から同町成川字上野地内までの総延長3.84キロメートルを全体計画区間とし、このうち三重県南牟婁郡紀宝町成川字神明後地内から同町成川字上野地内の延長0.81キロメートルを対象区間とするもので、ご覧の概要図の赤色波線部分でございます。

以後、本説明では、全体計画区間に対応する一般国道42号の延長4.6キロメートルの区間を現道と呼んで説明いたします。

事業の目的ですが、紀宝バイパスは、通過交通を本事業区間に転換し、現道の交通混雑の緩和を図るとともに、安全で円滑な交通を確保し、地域経済の発展に寄与することを目的として計画されたものです。

続きまして、これまでの事業の経緯について説明します。

紀宝バイパスの全体計画区間の延長3.84キロメートルについては、昭和47年度に事業化し、昭和49年度から用地買収に着手しています。

また、事業の進捗状況ですが、昭和55年度から工事に着手し、昭和61年3月から現在までに、延長約2.18キロメートル、全体計画区間の約57%を供用しています。今後、対象区間につきましては、平成22年度全線供用予定として鋭意事業を進めてまいります。

対象区間の事業に必要な土地の面積は18,352平方メートル、その土地所有者及び関係人は47名であり、現在46名の方については任意による契約が成立し、必要面積の99%の取得を完了しています。

一方、紀宝バイパスの早期全線開通促進の意見書が紀宝町議会において議決されるなど、沿道住民及び自治体の紀宝バイパスの早期完成に寄せる期待は大きなものがございます。

これらのことを踏まえまして、起業者は平成19年3月15日に土地収用法第15条の14に基づく説明会を開催し、平成20年1月15日に国土交通大臣あてに事業の認定の申請を行いました。

続きまして、事業の必要性と整備効果について説明します。

現道の状況ですが、現道は南牟婁郡紀宝町における唯一の主要幹線道路であり、また、当地域内を行き来する生活道路としての機能もあわせ持つことから、地域内の交通と当地域を通過する自動車交通とが混在しています。ご覧のとおり、現道は幅員が狭小で家屋の連たんなどにより歩道の設置も困難な状況であり、交通混雑の発生や交通事故の危険性が高まっている状況です。

平成17年調査によると、黄色の星印の交通量は1日当たり18,202台であり、その混雑度は1.27です。混雑度とは、一定時間内に通過することができる交通量の最大値である交通容量と、実際の交通量の割合のことをいいます。交通量が交通容量を上回るとその値が1.0より高くなり、渋滞が発生しやすくなります。

赤色の星印の場所は、主要渋滞ポイントの成川交差点であります。起業者の調査によると、この交差点を起点として和歌山県新宮市方面への渋滞が1キロメートル以上確認されて、朝の通勤・通学時間帯に渋滞が発生しています。ご覧のとおり、当現道は通学路に利用されていますが、道路幅が狭く、また、歩道もなく、通勤・通学時間帯は、このように、歩行者及び自転車通行者は非常に危険な利用状況となっています。

また、現道における交通事故について起業者が取りまとめたものですが、平成16年か

ら平成18年の3年間で68件の交通事故が発生しています。68件の交通事故で死亡者が2名で、負傷者は88名でありました。

整備効果についてですが、紀宝バイパスが整備されますと、現道を通している自動車交通を通交通と地域内交通とに分散して通すことが可能となります。よって、現道の交通量は減少し混雑度も1以下となり、渋滞が大幅に緩和すると見込まれています。

朝夕の交通の多い時間にこの区間を通するのに要する時間は、15分から4分に短縮されます。渋滞ポイントである成川交差点を迂回することができるため、朝夕のピーク時には約11分の時間短縮が可能となります。また、紀宝バイパスの整備により所要時間の短縮が見込まれ、走行経費の削減などが図られます。

現在、新宮市には、新宮市民医療センターがございます。また、御浜町には、東紀州地域の二次医療施設である紀南病院が、熊野市、御浜町、紀宝町により共同運営されています。このグラフは、平成17年の救急患者搬送の実績です。救急患者は、主に水色で示したように紀南病院に搬送されています。しかし、脳外科、神経内科の専門治療が必要な場合、また、手術の重複、ベッドの不足などにより、赤色で示したように新宮市の病院に搬送される実態がございます。現国道42号を経由した場合と紀宝バイパスを経由した場合では、先ほど説明したとおり所要時間が11分短縮されます。搬送される患者さんにとって、紀宝バイパスによる時間短縮は大変大きな意味を持ちます。

ご覧いただいているのは、年当たりの事故発生件数をグラフにしたものです。左の案は現道の事故、右が整備後です。整備前と整備後の予測値を比較しますと、事故件数が約4割減少することが期待されます。

以上、各整備効果を説明しました。これをまとめますと、紀宝バイパスの効果は、良好な走りやすいバイパスを整備します。バイパスには自転車歩行者道を整備します。これによって歩行者などの安全性が確保され事故が減少するとともに、渋滞の緩和やこれによる所要時間の短縮など、日常生活の利便性も向上いたします。

続きまして、対象区間の計画概要を説明いたします。

対象区間の南牟婁郡紀宝町井田字駒谷地内から同町成川字上野地内までの0.81キロメートルの区間については、全体計画区間において、平成42年に見込まれる計画交通量8,200台を円滑に処理するため、道路構造令に基づく第3種2級の規格により、車線数を2車線、設計速度を60キロメートルとするバイパス道路を適切に設計しています。

次に、道路の構造ですが、対象区間810メートルのうち、地形的制約から約680メートルがトンネル構造となります。また、トンネル内で火災その他の事故が発生した場合に被害を最小限にとどめるための非常用施設を定めた道路トンネル非常用施設設置基準に基づいて施設を設置していきます。

次に、対象区間の道路幅員構成ですが、道路整備の技術基準である道路構造令に基づき、第3種2級の規格により、一般部については車道の幅員が6.5メートル、その両側に幅員0.75メートルの路肩と、片側に幅員3.5メートルの自転車歩行者道を設け、総幅員11.5メートルの2車線道路となります。トンネル部については、車道の幅員は一般部と同様で、その両側に幅員0.5メートルの路肩、片側に幅員3.5メートルの自転車歩行者道と、反対側に幅員0.75メートルの監査路を設け、総幅員11.75メートルの2車線道路となります。

次に、紀宝バイパスの路線の選定に当たっては、A案からC案の3案について、周辺地域への社会的な影響、地域の土地利用状況、必要用地面積及び支障物件、工事施工の難易度、経済性の面から総合的に評価し、A案の地域道路接続案に決定しました。

続きまして、紀宝バイパスの対象区間の環境について説明いたします。

予測項目としましては、大気質、騒音、振動の3項目であります。

まず、大気質ですが、新宮側、熊野側の2カ所で予測を行っています。この表は、二酸化窒素、浮遊粒子状物質、一酸化炭素の環境基準です。

二酸化窒素は、1時間値の1日平均値が0.04から0.06 ppmまでのゾーン内、またはそれ以下であること、浮遊粒子状物質は、1時間値の1日平均値が1立方メートル当たり0.1ミリグラム以下であり、かつ1時間値が0.2ミリグラム以下であること、一酸化炭素は、1時間値の1日平均値で10 ppm以下であり、かつ1時間値の8時間平均値が20 ppm以下であることと定められています。

自動車の走行に関わる二酸化窒素の予測値は、新宮側で0.033 ppm、熊野側で0.024 ppm、浮遊粒子状物質の予測値は、新宮側で0.073ミリグラム、熊野側で0.063ミリグラム、一酸化炭素の予測値は、新宮側で1.770 ppm、熊野側で1.092 ppmであり、それぞれ定められた基準値以下となります。

次に、騒音について説明します。騒音については騒音規制法に基づき条例で指定されることになっていますが、紀宝町内は指定されていません。しかし、現地の状況からB地域を適用し、大気質同様2カ所で予測をしています。道路を走行する自動車からの騒音は、道路端と背後地で予測を行いました。道路端とは、道路用地と隣接する土地との境界線のことをいいます。背後地とは、道路端から15メートル以上離れた地点のことをいいます。

ここで、音の目安について説明いたします。音の大きさをあらわす単位はデシベルを使います。普通の会話は60デシベル程度です。また、静かな事務所では50デシベル程度です。

対象区間で適用する基準値は、道路端で昼間70デシベル以下、夜間65デシベル以下、背後地では昼間65デシベル以下、夜間60デシベル以下であります。

自動車の走行に関わる騒音の予測値は、新宮側では道路端の昼間で61.5デシベル、夜間で53.5デシベル、背後地の昼間で63.3デシベル、夜間で56.8デシベルが最大となっています。熊野側では、背後地の昼間で58.9デシベル、夜間で51.0デシベルが最大となっています。いずれも環境基準を満たしています。また、熊野側の道路端からの予測値については、対象住居がないため数値を入れてありません。

次に、振動について説明します。振動についても、大気質及び騒音と同様2カ所で予測しています。

初めに、振動の目安について説明いたします。振動の大きさをあらわす単位は、騒音と同様にデシベルを使います。静止している人にだけ感じる振動は60デシベル程度です。紀宝町は振動規制法施行規則に基づく知事が定める区域及び時間の区分が定められていませんが、現地の状況から第1種区域を適用しました。

自動車走行に関わる振動の予測値は、昼間で新宮側は37デシベル、熊野側は42デシベル、夜間で新宮側は36デシベル、熊野側は41デシベルで、いずれも要請限度を満たしています。

本件事業の周辺地域においては、現地調査及び既存文献等により、絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律、平成4年法律第75号に基づく国内希少野生動植物種に指定されているオオタカ、ハヤブサの飛翔が平成17年に確認されたため、再度平成18年に調査を行った結果、本件事業周辺では、営巣や繁殖行動は確認されなかった。また、繁殖可能環境に関する調査においても、本件事業周辺の樹林及びがけ地はオオタカやハヤブサの営巣に適した環境でないことに加え、本件事業は山地部をトンネル構造で通過し、大規模な地形改変を行わないことから、本件事業が繁殖に与える影響はほとんどないと考えています。

そのほか、近畿地区鳥類レッドデータブックに繁殖個体群として絶滅危惧種に指定されているミサゴ、ハチクマが平成18年に確認されていますが、繁殖行動が確認されなかったこと、確認回数が少なかったことなどから、改変エリア近傍における繁殖の可能性が低いと考えられるため、本件事業が繁殖に与える影響はほとんどないと考えられます。

さらに、貴重種として環境省レッドデータブックに絶滅危惧類として掲載されているメダカが確認されており、本種の生息箇所が工事の影響を受けるおそれがあることから、工事の実施に先立ち生育個体を捕獲し、一時的措置として飼育を行い、影響を受けない水域に放流するなどの措置を講じることとしています。

本件事業区間の周辺の土地には、文化財保護法に基づく周知の埋蔵文化財包蔵地が5カ所確認されており、いずれも三重県教育委員会の範囲確認、調査などにより、事業の施行による影響はないとされています。今後も工事の施行に当たっては、三重県教育委員会と調整を図り、必要に応じて調査、記録保存などの適切な措置を講ずることとしています。

以上、公述対象区間における紀宝バイパスの事業目的と内容について説明してまいりました。

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、紀宝バイパスの供用に対する期待にこたえるためにも事業の円滑な推進が必要であり、できる限り早期に事業認定がなされることを希望します。

以上で起業者の公述を終わります。

2. 公述人 七滝 武巳

【公述人（七滝）】 紀宝町成川上地字姥ヶ懐1060の2番地、七滝武巳です。よろしく申し上げます。

先ほど議長さんのお手元にお届けさせていただきました防災マップを見ていただいたら、赤で丸に囲んであるところ、その地区なんです。それを見ていただいて聞いていただいたらよくわかると思いますので、どうぞよろしく申し上げます。

それでは、始めます。私の住居は、紀宝トンネルの予定地から100メートルぐらい離れた南斜面のところなんです。紀宝町防災マップでは、急傾斜地崩壊危険箇所と土石流危険渓

流区域にまたがっているところです。家の裏は高さ2メートルぐらいで上に畑があり、その上に2軒の家があります。今回予定している、問題の紀宝トンネルを掘削する軟弱な山を背負っているところです。下には、谷の川地区と姥ヶ懐地区があり、急傾斜に石垣の高さ2メートル余りの9段になった宅地が36区画あり、33棟の人家が密集しています。昭和40年ごろに町が宅地造成したところです。

造成する前は棚田で地盤が軟弱な沼地でした。造成工事の工法は、前側半分は石積みで埋め立てして、後ろ側の半分は地山を削り取り、地盤の硬いところと軟らかいところができ最悪な敷地です。工事中にも大雨で裏山から水が大量に流れ込み、石垣が崩れて広範囲にわたり工事のやり直しをすることなどがあったところです。その上、この地域に5本の町道が横切っている。この地域全体が崩壊しやすい地形です。

平成19年8月21日と22日の2日間、災害地質学担当の京都大学名誉教授志岐常正先生の現地調査をしていただき、多数の指摘を受け、そのごく一部を述べます。

私の宅地内にある井戸を見て、ここは標高40メートルぐらいで地下水が流れている、紀宝トンネルは標高30メートルぐらいのところ掘削するので井戸水は涸れる、したがって、地盤沈下が起こり、この周辺全体が大きな被害を受けることになるだろうと指摘した。

私は、この地区で55年間生活しています。谷の川・姥ヶ懐地区は、私が住み始めたころ、棚田で稲作をしていた時代のことなど、地形や地質など、過去に被害を受けたことなど、よく知っている一人です。昭和40年前後に宅地の造成ブームでこんな悪条件なところに町が造成したことは、安全面を考えると大変危険な団地になった。その上、紀宝バイパストンネルを掘削する、計画するなど、大変な被害を受けることになる。私は、この土地で55年間住んできた経験を活かして、私なりの次のようなことを指摘します。

1点目、集中豪雨のときなど、時間雨量100ミリぐらいのときもあり、50ミリぐらいで裏山から宅地に水が流れ込み、家の中の町道が川のようになり、家ごと押し流されるように思うことが度々ある。また、下には、団地は滝のように流れ落ち、裏の石垣が崩れる危険がある。

2点目、最近、東南海と南海地震が同時にいつ発生してもおかしくないと言学者が発表しています。この紀宝トンネル掘削工事で地下の水位が下がり、地盤沈下や亀裂が生じ、これが引き金となり裏の石垣などが崩壊する、また、裏山の崩壊で人命に関わるような大災害になる。

3点目、紀宝バイパストンネル予定の近くに紀州製紙の導水トンネルがあり、この工事中に宅地内にある井戸の水が下がり地盤沈下が起こる被害があり、宅地のところどころに生コンを詰め補修する。現在でも地盤沈下の後遺症があるので、雨が降ったときなど、点検をしている。

4点目、谷の川地区団地の一番下に当たるところに特別老人グループホーム施設があり、18名の患者さんが入居しています。避難が必要になったときなど、大変なことになる。

5点目、もし紀宝トンネルが完成したとしても、車の通行量の多いとき、紀宝トンネルの坑口から和歌山県新宮市市内に入るまで、4回から5回ぐらいの信号待ちになる。これは、新宮市内の国道に問題があるから、トンネル内での信号待ちとなり、大渋滞となり、夏場では冷房をするためエンジンの回転が上がり、排気ガスが大量に発生してドライバー

に不快感を与え、交通事故が多発することになる。

6点目、新宮市側の坑口付近の住宅、保育所などが広範囲にわたって排気ガスの汚染で日常生活が脅かされる。

以上の6点を指摘しました。

それでは、紀宝トンネルとよく似た地形のところで、トンネル工事で被害のあったことを平成19年7月4日にテレビで放映された広島高速道路公社管轄の高速1号線馬木トンネル工事で、予想を上回る地盤沈下、建物や側溝などに、ひび割れなど、被害が続出する。特に、ため池を中心に最大で18センチの地盤沈下が進んでいる。そのため、家の擁壁など、ひび割れや亀裂、門扉が合わなくなる。側溝の至るところにひび割れやずれも見られる。住民は、今後どうなっていくのかわからない状況に不安を抱えている。被害者の代表は、私たちはトンネルがあることを知ってここに住んだわけではない、トンネルは後からできた、このような被害が出るとは不安で住んでいられないと話している。近くの中電の鉄塔への影響に対しては、既に2億円も支払われている。住民への補償が十分にされるように、今後会をつくって運動していくことが確認された。

同じ山で、高速1号線の福木トンネル、昨年10月開通したこの工事でも同じ現象が起きている。説明会は住民の要望で開かれ、約90人が参加した。当初、地盤沈下は1センチ5ミリ程度と予測していたが、実際には18センチ2ミリに達し、事前調査した85戸の82%から被害調査の申し出があった。工事によって地下水が抜け、もろい花崗岩が圧縮されたためとされている。補償は壁などの小さな亀裂の補償や建物の傾きを元に戻すなどとなっていて、家の基礎の亀裂や用地そのものへの補償はない。

そこで、地質学者の分析です。11点を読み上げてみます。

1点目、何が起きたか。地下水位が高く軟弱な地盤を掘削することによる地下水位の大幅低下と、それによる農業用水の不足と地盤の沈下及び地盤沈下による家屋や水路、擁壁のひび割れ、構築物に対する被害の発生。

2点目、何が問題だったのか。当初より地質コンサルタントの事前調査でも脆弱な地盤と地下水位の低下などが懸念されていたにも関わらず、地下のことは不明、不可知として工事を強行したこと。

3点目、地下水面下にある強風化岩の強度に対する認識が甘かったこと。

4点目、地下水位の低下を過小評価した専門家を根拠に地盤沈下を過小評価しただけでなく、最終的には不明として工事を開始させたこと。

5点目、実際に地盤沈下が起き、住宅に被害が生じても工事を止めずに続けたこと。

6点目、変電所の地盤沈下が基礎値を超えるに至って初めて工事を中止したこと。

7点目、トンネル工事による地盤沈下の影響をトンネルから45度の範囲と想定しているが、実際にはその倍以上の範囲に被害が生じていること。

8点目、トンネルが完成して以降は、擁壁の傾きを調べる器具は壊れたまま放置されているなど、事後のフォローがないこと。当然地盤も沈下したまま放置されていること。

9点目、地下水位の低下による農業用水の不足に対して十分な事前対策を講じなかったため農業用水不足が発生して、後に井戸掘削やタンク車などによる給水など、対応が後手に回ったこと。

10点目、井戸でも水不足が解消されない事態にも関わらず、永久的な水不足対策の施

設が実現したこと。

11点目、当初予算の倍の80億の追加となったことに対する責任の所在が不明のままである。

以上のような、予測できなかった被害が発生しています。この紀宝バイパストンネル工事は、広島高速道路トンネル工事以上の被害が予想される。

平成20年4月14日、夜10時のNHKのスペシャル番組でJR福知山線の脱線事故の様子の放映があり、医師と看護師が負傷者に識別の札をつけ救出の順位を決め、病院に搬送して治療する様子を見ました。さすが都会のこと、多数の命が救えることができた。

もしこの地区で災害が起きれば、病院、医師、救急隊の少ない中で都会のような救出は不可能であり、多くの犠牲者が出る。何回も繰り返すが、この工事の影響で水位が下がり、地盤が沈下することは明らかである。これが引き金となりこの軟弱な山が崩壊すれば、上の段の住宅は家ごと押し流され、下の段の住民は生き埋め状態になり、多くの犠牲者が出る。こんな道路を計画した国と関係者の方は、人命尊重の意識が見受けられない。

平成20年3月4日、成川小学校体育館において、紀宝トンネル工事説明会では、名古屋高裁の判決で発破の振動は全線にわたって0.1カイン以下の工事管理基準値の判決に対し、国は、人家のないところ、それから無人家屋のところは判決の10倍の1カインで掘削する説明であった。それに対し判決違反であると抗議をしたが返答しなかった。この件につき、3月7日付けで町を通じて回答するよう要望しているが、いまだに回答してこない。

最後に、紀宝町防災マップを見てのとおり、この山の下には谷の川地区と姥ヶ懐地区に33軒の人家があり、住民の90%は高齢化された方です。この山が崩壊すれば100人近くの命を失うことになる。人の命は代わりはないのです。今回、この機会に、または日を改めてぜひとも現地を視察していただき、慎重なご判断をお願いいたします。

これで私の公述を終わりにします。ありがとうございました。

3. 公述人 上野 登

【公述人(上野)】 工事期間、工事費用よりも住民の安全を第一にし、事前に綿密な調査をして、万が一の被害も防止するために万全の対策を施してからトンネル工事にかかれ。これが津地裁の名判決であります。もういっぺん言います。工事期間、工事費用、それは別の問題。住民の安全を第一にして、万が一の被害をも防止するために万全の対策を施してからトンネル工事にかかれ。これが名判決なんです。

さきの七滝君の話じゃないけれども、事前の調査をしていない。判決をどう判断しているかが問題、問題です。

ここは地すべり地帯です。活断層も出ておる。紀州製紙導水トンネルの問題もある。深谷地区の地すべりの、志岐さんがものすごい驚いたあの深谷の地すべり地帯、自動車が通るだけで、トンネル内、地すべりが起こりますよと警告しておる。事前の綿密調査をしていないじゃないですか。判決違反です。これが全国で名だたる津地裁の判決なんです。名判決なんです、これは。

名古屋高裁はこれを受けてどうしたか。国は、これ、裁判が長かったからね。23年かかっていますからね。その間ね、ずうっと、14、5年国はこのトンネル工事については、1カイン、1カインというたら、1秒間に1センチの振幅のことをいいます。だから、0.1カインというのは1秒間に1ミリの振動のことをいいます。国は、1カインの発破振動管理基準値でやりますのでトンネル工事による被害は起こらないと、ずうっと十何年してきているんです。してきている。

で、平成2年に地質調査、応用地質というまじな地質会社ですよ、あれは。やったんです。平成2年にやりました。そのときに深谷地区の大規模地すべり地帯の全貌が明らかになったんです。けれども、そのときに、それから国の態度が変わってきた。結局、平成6年名古屋高裁に出した書面によると、今まで1カインとやっておったやつを0.1カインに変更しますと言うてきたんです。これは簡単なことじゃないですよ、これ0.1カインというのは、1カインの振動を0.1カインにしようと思ったら大変なんです。単純にいうたって工事期間が10倍になるんですよ。費用が10倍になるんですよ、短絡に言えばね。急に変えてきておるんです。変えてきておる。そして、しかも、あのねえ、人家は関係ないの。全線にわたって0.1カインの発破振動管理基準値でやりますとやってきているんです。あの、国が言うておるのと違うんですね、これね、どういうわけか知らんけど。人家は関係ないんです。全部悪い、683メートル。あの門脇地区が地すべり地帯、活断層が出てきておる。今、七滝君が言うた姥ヶ懐、谷の川、深谷地区、紀州製紙導水トンネル。うちの畑が関係している圧密沈下。土石流、やない粘土層やから圧密沈下が起こって地盤沈下が起こる。その次がシルト岩の風化。全部だめなんです。だから、全線にわたり、人家関係ないんです。全線にわたって0.1カイン以下の発破管理工事基準値でやりますとやってきたんです。そしたら、トンネルの被害は起こらないということになったんです。

だから、名古屋高裁の判決は、国が0.1カインのこれでやるんやから住民の安全は保持されるとして国側の勝訴としました。これは条件つき勝訴といいます。住民側が負けて国側が勝ったのとは違うんです。条件つき勝訴というんです。足かせをはめられたの、国側は。いいですか、はめられておるんですよ。全線にわたり0.1カイン以下。

あそこは調査しますと、弾性波探査の弾性波速度というのは4.4キロメートル毎秒というんです。全国有数の新鮮で硬い岩盤なんです。深谷という地すべり層のところ、防災工事をやったら削岩機が入らないんですよ。北九州から連れてきてあれをやったわ。硬いんですよ。それへ向いて、あそこの花崗班岩ですけどねえ、花崗班岩は、縦、縦が裂けみたいに縦じゃないの。横に亀裂が入っている。板状節理といいます。

だから、昭和47年、8年、紀州製紙が導水トンネルの工事やったときにものすごい被害が起こったのは、横に亀裂が入っていたからなんです。縦やったらようけないやけど、横に入ったために200メートル先で被害が起こっておるんです。だからあかんの。そういうことなんですよ。0.1カインでやるというのは大変なことなんです、これは。

最高裁はそれを受けて、名古屋高裁の判決を、法律用語では是認すると言うんですけど、支持して、それに基づいて国側の勝訴にしています。だから、裁判所は、国側は0.1カイン以下の発破管理基準値でやるという条件で勝訴になっております。これを遵守してもらわないといけない。いけないんだ。国土交通省はちゃんと聞いてください。あんたらはその経過がわからないから。35年の歴史があります。わからんから、3年交代しよるか

ら、引き継ぎはやっていないでしょうが、その辺を。何でこんな厳しい判決になったかご存じですか。何でこんな、裁判所は住民を保護せなあかんと、もう一生懸命やってくれたんですよ、裁判所は。最高裁までやりました。何でかわかります。何でこの判決が起こってきたのかわかっていないでしょうが。

導水、あのね地すべり地帯だからということもあります。地すべり地帯が多いから非常に危険だということもある。けど、導水トンネルの被害がすごかったんですよ。もう、私これね、この本がありますが、全貌を明らかにしております、これ、全部。これは京都大学の防災研究所の監修を受けてやった本なんです。火薬の被害について全貌が全部書かれています。これしか記録がないの、ないんです。これは絶対とおかなんだら後世孫が困るというもので仕方なしにやった本。これを見たら全部わかりますけど、前代未聞の被害なんです。

名古屋高裁の裁判長が、大成建設のこの導水トンネルの工事の主任者ユウキヨシオというのを証人喚問してる、20年もたってから証人喚問しているんですよ。これはあかんというので、名古屋高裁がやった。平成6年、7年かな、やったんですよ。無理に呼んできた。20年もたってから大成建設の工事主任者を証人喚問しているんですよ、これ。そしたら、この世の中にこんなことがなぜ起こると言うて怒って質問していましたわ。こんなこと、あり得んと言うの、こんなもの。ひどいことをやっているんです。前代未聞の被害が起こってる。届けだけでも50件超えます。何の補償もなし、もう。住民はね、火薬を使うことを知らなんだ。地震や言うて飛び出したんですから。あの、今、七滝君が言うたあの辺だ、すごかった。住民に説明会も何にもなかった。すごかった。

で、火薬の許可もめっちゃくちゃ。私は、ひどくなってきたものですから、通産省行ったんですよ、この問題で。通産省が火薬類取締法の総括です。行った、私が行ってもあかんから国会議員を呼んだ。国会議員と一緒に行って行って行ってもろうたら向こうから高官がやってきました。そんで説明した。ずーっと説明したった。びっくりしてね、びっくりして何でこんなことが起こるんよと言うて、あの火薬類取締法25条ありますけど、それがねえ、こんなことになるとは思わなかった。思わなかった。えらいこっちゃ。ここはね、火薬の被害が起こったらね、中部通産局に報告する義務があるんです。来てませんよなんですよ。どえらい被害なんですよ、これ。地すべりから、池がまずから、屋根、家の亀裂、補償も何にもなし、そんな状態。

なんでこんな許可、私とこは、通産省何を言うたかというたら、あのね、通産省が許可したら悪いでしょう。だから、三重県と紀宝町と鵜殿署でやるわけです。んでね、3段階になっているの。チェックするようになっているわけです。鵜殿署から意見書、紀宝町から副申書、で入れて3段階になってチェックするようになっているんやって、これは。通産省の話ですよ。だから、3段階のチェックしてるから火薬による被害というものはない、住民は保護されていると思ってやってましたと言う。それが現実には三者がぐるになってこんなことをやっている、極悪非道なことでやっているって言うんです。ひどいことをやっている。こんなことは、火薬類取締法はざる法やっけ怒ったんです。まさかこんなことがあるとは、日本にこんなことがあるんかと言うて怒ったん、3人来とったわ、高官が、火薬類で。

それで、怒った。田川亮三あてに警告書を出してくれたんです。こんなことを何でして

おるんだと言うたら、田川亮三、1週間たって通産省から電話が来ました。素直に謝ってるんです。それで、次の紀宝トンネルについては、火薬類取締法を拡大解釈して、住民の承諾とか全て、全て万全の対策を施してじゃないと発破の許可はしませんという念書が来てあるんです。県は、これ、知らない。何べん言うても知らん顔をしていますけど、これで足かせをはめられてるんです。このくらい悪いことをしているんです。

紀州製紙、あのねえ、導水トンネルというのは非常に危険なものなんですよ、あれは。あの1秒間に2トンぐらい流れている。トンネルですよ。土管というのか、小さい1トンじゃないで、2トンですから、トンネルですよ。幅130センチ、上160センチのトンネルなんです。危ない、あんなものは。あんなものは危ないんですよ。大体あんならね、どうして、なぜか知らんけどもね2.9メートル下にね、あんな導水トンネルという危険なものがあって、何でつくるんですか。もともとこれは無かったんですよ。無かったんです、最初のルート的时候はこれは無かった。後から変になってきてあんなになってしまったんですけど、最初の線引きのとき、私は会ってきていますから、線引きした人に。会ってきているんです、建設省へ。こんな線引きはしていませんよ、最初から。しているはずがないのね、導水トンネルの上。していないでしょう、あんなもの。当たり前。全国で、あんなもの、あらへんわ。2.9メートル下でしょう、導水トンネル。あかんでしょう、あれ。だれが、あんなもの、線引きするか。なかった。もともと昭和45年にはなかったんですよ、あれは。急にあんなになってきたんです。事情があった、これはね。日本工営コンサルタントが導水トンネルの線引きをしているんですけど、あんなところがやるはずなのに。だからちょっとおかしい。

というわけで、導水トンネルの影響があってこういうことになってきたわけですね。ねえ。導水トンネルの後遺症が心配されております。あのね、この辺でいうたらね、小船紀宝線で、熊野川沿いに川丈街道というのがある。今は県道になってはいますが、その奥のほうに小鹿というところがある。ここはね、昭和30年、から32年にかけて火薬をばんばんほうってですね、柱状節理をばんばんやったために、今あんな、地崩れしてものすごいんですよ。火薬の後遺症いったらこれなんですよ。小鹿見てきてください。いっぺん見てくれたらいいわ。火薬の後遺症はあれです。

昭和48年、紀州製紙が発破でやりました。被害が起こった。それで終わったと違う。後遺症が起こります。でね、昭和30年代前半と昭和40年代後半では火薬の発破の違いがね、あると思うでしょう。全然違うの。建設省はちゃんと回答してきています。当時、30年代と40年代では火薬の被害は一緒ですと書いてきていました。しかも、片一方では、私企業でしょう。経済性、能率性が大事にされたから被害が起こって当然と書いてあるんですよ。後遺症は必ず起こると警告を出しているんですよ、建設省が。

今ね、そのね、出てきているんですよ。うちの畑がそうなんですけれども、注意しているんですよ、相当注意しています。私のとこの畑が、導水トンネルと国道とやるのが両方重なる。私はそれ土地収用法の関係で、私はこの公聴会を開かし、開いてもらうたんやけれども、私が開かして、開いてもらうんです。だからかなわんのですよ。導水トンネルが通っておって、国道トンネルを掘られたら、うちの畑はもったものじゃない。しかも、その西側のところが地崩れ地帯なもんですからね、水をね、西側へ落としていないんですよ。水を落としていないの。雨水を落としたり崩れていくの。前から、石が落ちたらどえらい

んですよ、あれ。まあ、そういうことなものですからね。ね。

だから、話はずれてくるね、ま、そういうことなの。だから、導水トンネルというものはもっと真剣にやってもらわないと。全然、そいでね、最近では、住民、38人かな、導水トンネル危ないものですからね、住民集めて説明会を開いてくれと言うても知らん顔をされる。未解決なんです。県の職員でねキタオ君が紀州製紙に行き、導水トンネルを不安に思ってるから、住民が、広報でもいいから出してくれというたってね、怒られた。一蹴されておるんですよ。導水トンネル、危ないでしょう。住民が不安がってるわけ。いろいろ問題がある。全部うちに、材料は全部あります。危ないんです。だからね、言うてもね、知らん顔をしておる。だから、そこを先解決してください。そんなもの、その上やられたらかなうものじゃない。そういうことなんです。

だから、判決の内容いうんか、背景をもうちょっと勉強してもらおうたほうがええ。いいですか。津地裁の判決はよう噛みしめてやらないかん。でね、問題になっている深谷地区なんですけれども、深谷地区、裁判で一番問題になったんです。何回もね、あれ実地検証5回やったんかな、あのとき。びっくりしてね、あれ、やっておるのな。平成2年にね、言いますけど、今日は深谷地区が問題なんですけどね、平成2年に応用地質という会社が弾性波探査による地質調査を初めてやった。昔からおかしい、地すべりやって昔から私ら言われていたことが実証されたんです。実証されたの、断面図、地質断面図。深谷地区の南側から見た地質断面図がやっとできたの。恐ろしいというのかね、私が推定していたよりもずっと悪い。それはもう志岐先生がね、トンネルの自動車通行だけで崩れていくと言うのがわかる、わかる。わかりますよ、あれは。すごい悪い。

これは、紀勢国道事務所に書類は渡しています。渡しています。どんなのかといいますがね、30度なんですよね。花崗班岩というさっき言うた硬い岩盤が30度こうなっているわけ。その上にね、30メートルの高さの軟弱な地盤が乗っているんですよ。30メートル言うたら、2階建ては大体7メートルですよ、7階建てぐらいの土砂。下はまだ軟らかい。驚きの数字が。30メートル乗っているんですよ。幅は70メートル、奥行き160メートル。昔から私らが親から言い伝えられたことが実証されておるんですよ、やっぱり。あかんの、こんなところ。これを見てこんな状態がわかった。志岐さんが言うた。志岐先生を呼んだんです。うちの本の監修を受けたものですから、もう何ともならんようになって呼んだ。災害地質学の権威者です。地質断面図と現地調査やってもろうた。開いた口がふさがらなんだね。まあ、私も大概地質調査やっていますが、こんなの、初めてですわって。とっくに崩れていなきやあかん、崩れていなきやあかんのが何でこうあるんやろうな言うて。これも時間の問題ですよって言うて、海やったらしいですよ。すごいこと。こんな弾性波速度とずっと書いてのを見て、下まで1とか0.5とか書いてある。びっくりしてしもうて、よう町がこんなところに宅地造成したな、絶対警報が要る言うたわ、あかん言うて。あかんですよ、そういうようなところなんです。

それへ向いて、あのねそれ向いて昭和48年、あそこに導水トンネルを発破をかけてやってしもたん。何ともならんですよ。もともとあんなところに日本工営という有名会社が線引きするはずないでしょう、ないでしょうこれは。事情があったん。仕方、もともとなかったの、あれは。ということなんです。

導水トンネルを掘ってしまった。なかったんやけど無理やりに、事情があって、これ、

説明する時間がないからあれやけど、仕方なしにやったんです。どえらい被害に遭った。もうね、すごいんですよ。ものすごい大きなトンネルですよ。火薬を使うて。工事業者に聞くと、パーンとやったら10メートル亀裂が入った言うわ。埋立てがやっていない。埋立てできていないんですよ、あれは。硬いからね。どえらい硬いんですよ。やってしもうたんです。

そのときの火薬の計画を承認したのが三重県紀宝町なんです。ルート変更、もちろんルート変更しているわけですね。最初のルートは、そんなところはないでしょう。いろいろ導水トンネルの事業中に地すべりが起こって急に極秘のうちにルート変更してしもうたものやから、国も知らなんだんやで、これ。国、知らなんだですよ、このルートを変更したのを。まさかね、3メートル下に導水トンネルがあるって知らなんだ。あのね、48年の工事ですからね、51年に知ったのが国。国が知ったんですよ、これを。遅かった、遅かったんですよ。国は知らなんだ、極秘のうちにやったから。ボーリング調査らでも、住民の、地権者の承諾なしにやっているんですよ。こそこそとボーリング調査をやっているの。住民が怒ったら怒られているの。すごすご帰ってきておるんですよ。それがずーっと続いているんです、今でもこんな調子でやっているわけ。

だから、導水トンネルをそこでやったもんやから巨岩が飛び出してねえ、国土研というあれに聞いたら7カインというからすごい振動やった。巨岩、こんな大きなやつが飛び出してきた。あれ、落ちておったら8軒ぐらい生き埋めですよ。それがその上、うちの畑の上なんですけどね。上。30メートルぐらい畑のがけが崩れたんです。上で農業をやっていた人がうずくまった言うんやからね。地震じゃないでしょう。相当振動があるわけ。振動がある。そういうことをやっているんですよ、ようもってるなと思うんやけど。

だから、危ないんですよ。今でも住民は心配してね、水が噴水のように上がってくるんです、うちの畑。とにかく、うちの畑から見たら70度の下ですからね、しかもですよ、これ、標高大体80メートルかな、132メートルのところもあるけれども、70度の傾斜、こんなところですよ、こんなところのこの山のふもとにへばりついて家があるんですよ、へばりついて家があるの。宅地造成地なの、町の。ここへ向いて家を建てているんですよ、あそこは。だから、うちが、雨水がおりたら全滅です。全滅なんです。石が落ちたら全部行くんです。だから、要注意なの、ここは。こんなところを向いて町が宅地造成しておる。それへ向いて導水トンネルが通っておるから心配で心配でかなわん、住民が。かなわんですよ。

この前も桜の木がばしゃばしゃ落ちたと言うて役場へ連絡しています。噴水のように上がった。もう、あの、いろいろある。それで、町もおかしいんです。あそこを見て、城山線って町道をつくると言い出してきて、あんな地すべり地帯のところは横切ったらだめなんですよ。それを、300メートルの町道をつくると言うて始まってきて、わし、知らなくて。だけど、平成17年3月29日かな、うちのところに畑があるから、立会いを言うてきてびっくりして、これあかんわと言うて、町を呼んでもしようがないから県を呼んだ。県呼んだら、わからなんだけど何とか何とか、3カ月で止めたですけどね。そのときに、おかしいんですよ。情報公開でこの資料を持ってこいと町に言ったら、こらえてくれ。15日たっても出てこない。出てこない。出てこないんですよ。300メートルの町道について、情報公開の資料を出さない。県に言うてやったら半分だけでこらえてくれと言うて

きたんですよ。中で何をやっていたかわかりますか、これ。あんな地すべり地帯に町道が来るのに対して、情報公開で資料を公開できないようなことをやっているんですよ。

国が1億8,000万出している。そのうち5,000万を使って立木の伐採が、すんでのところまで止めてやった。いかに防災観念が欠落しているかわかるでしょう、町のやり方。私が止めなんたら、大水のときに7軒か8軒生き埋めになっていますよ。その程度なんです、町も。まあ県も悪かった。県は犠牲になったらええわ。こんなことをへっちゃらでやるから、いろいろある。

導水トンネルも問題です。問題です。うちに全部資料があります、ちゃんと調べていません、国は。調べていないですよ。背面空洞も測ってないでしょう。背面空洞ってわかりますか。測ってないでしょうが。しかも、覆工工事、コンクリートによるセメント工事、昭和49年1月から4月の間に行われています。紀勢国道事務所の夏目進。聞いたんですよ、調査したから、平成14年に。聞いた。これ、昭和49年1月、4月の間に行われているから、どういうことに注意して調査したのかと聞いたら知らないんですよ。あの当時、コンクリ問題が騒がれた時期なんです。知らなかったんですよ、これは。ずさんなね、導水トンネルについてはずさんな調査をしていますよ。昭和48年10月、オイルショック。その後の資材高騰。欠陥工事の最盛期なんです、1月から4月というのは。だから、注意して調査しないといけない。あの欠陥なんです、コンクリ自体が。背面空洞も測ってないわ、そこもやっていない、コンクリの調査もいかにげん、打音調査も何もやっていないのうちの畑のところまで交差する。恐ろしくておれへんですよ、こんなもの。

すべてその点、もうちょっと、津地裁の判決というものをもうちょっと噛みしめてやってくれないと困るし、平成16年3月1日、衆議院予算委員会、今の石原国土交通大臣ね、そのときに、道路建設に当たっては、国民生活の安全を第一にするというのが政府の基本方針ですと出しました。現在もそれは生きております。生きておるんです。津地裁の判決はそのまま生きています。その原点に戻って、これについてやり直しをやってください。

あと1分しかないから、以上で終わります。

4. 公述人 太田 美香、小林 淳一、大矢 浩樹

【公述人(太田)】 こんにちは。私は、和歌山県新宮市相筋に住んでいる太田美香と申します。

私は、和歌山県新宮市から毎日、三重県南牟婁郡紀宝町にある道の駅紀宝町ウミガメ公園に通っており、そこでマネージャーをしています。私は毎日、混雑する現国道42号を利用し通勤しています。本日の公述では、紀宝バイパスの早期整備について、通勤の現状から思うこと、観光面から思うことの2点をお話しさせていただきます。

まず、通勤の現状から紀宝バイパスの早期整備についてお話しします。

冒頭に申し上げたとおり、私は毎日、和歌山県新宮市から道の駅紀宝町ウミガメ公園へ通勤しています。家からは13キロの距離を、約15分かかっているのです。通勤している現状を申し上げますと、紀宝町側の熊野大橋をおりてから、国道42号は道路幅が大変狭く、大型車両がすれ違うにも困難な場所もありますし、歩道が整備されていない道路を

多くの通学生や通勤者が行き来しているので、非常に危険な状況にあります。特に成川地区と矢淵中学校付近は、整備されていない歩道側を通行するため、自転車や歩行者と接触しそうになりますので、大変怖い思いをしながら毎日運転しています。新宮方面の対向車線は車が慢性的に渋滞していますので、車をかわす場所もなく、必然的に混雑している状況です。

私は、紀宝バイパスが完成すれば、混雑する国道42号を通行せず、バイパスを利用し通勤することになります。私のような紀宝町の町なかを通過していた者がバイパスを利用すれば、現在の国道の利用者は減少することになり、スムーズな流れになると思うのです。

そして、私もバイパスを利用することにより、より安全な運転と通勤時間の短縮が図られると思います。

次に、私は道の駅内に勤務していることから観光にも携わっておりますので、観光面からのお話をさせていただきます。

紀宝町を含む三重県南部地域と和歌山県南部地域は、陸の孤島とも言われ、熊野三山という観光地があるにも関わらず、観光客はそれほど多くなかったと思います。しかし、平成16年に、世界遺産、熊野古道、紀伊山地の霊場と参拝道に登録され、本地域にも多くの観光客が訪れるようになりました。この地域は、陸の孤島から、世界遺産、熊野古道としての観光地へとイメージ転換しつつあるのです。しかし、今の国道42号を往来する観光客を乗せた大型バスは、狭い道路と混雑の中、危険と背中合わせでの運行を強いられているとお聞きしております。今後は多くの観光客を受け入れ、観光産業の発展を図るためにも道路整備は必要だと思えます。

紀宝バイパスは、観光客を受け入れ、経済発展と地域活性化し、かつ沿道住民の交通安全のためにも大きな役割を果たすものと思えます。ぜひ早期整備をお願いし、私の公述を終わります。

【公述人(小林)】 私は小林淳一と申します。現在、三重県南牟婁郡紀宝町井田に住み、佐野にある有限会社やまちょうに勤め、介護タクシーの運転手をしています。

私の家は、紀宝バイパスの起点近くで、既に供用している西側に当たります。会社までは毎日国道42号を利用し、25分ぐらいかけて通勤しています。今日は、現国道の42号の利用者として公述したいと思えます。

紀宝町内の現国道42号は、町内唯一の主要幹線道路でありながら整備が遅れていることから車幅が狭く歩道も未整備で、常に交通渋滞を引き起こしています。このように整備が遅れている危険な道路を多くの大型車が運行しているので、危険度はさらに増しているのではないかと思えます。特に朝は学生の登校時間とも重なり、非常に危険な状態で、ドライバーは安全に気を使いながらの運転となっています。このような状況を解消するためにも、紀宝バイパスの早期整備を望みます。

紀宝バイパスにより、特に大型車の通過交通車両がバイパスに回り交通量が分散されれば、現国道42号の混雑緩和がされ、沿道住民の交通安全確保がなされると思えます。現に、新宮に自動車専用道路ができたことにより、一般道は以前に比べかなり緩和されています。地域住民としては、早い開通と効果を期待しています。

以上で私の公述を終わります。

【公述人(大矢)】 私は大矢浩樹と申します。私は三重県南牟婁郡紀宝町鷺殿に住ん

でいます。

私は、地元企業である紀州製紙に勤めています。私は、現国道の南側に住んでいます。お二人の方が言われたように、現在の国道42号は車幅が狭く、歩道の整備状況もよくなく、頻繁に交通渋滞を起こしますし、渋滞が原因となった交通事故も起こっています。紀宝バイパスは、交通渋滞緩和と交通事故減少にもなると聞いております。早目の整備により、安全な現国道42号の運行の確保をお願いしたいと思います。そして、紀宝バイパスが完成した後、すぐに現国道42号の歩道整備をやっていただければ、歩行者の安全確保にもなります。供用を開始している紀宝バイパスの歩道では安全に歩行者が通行していると思われ見受けられますので、ぜひ、早期完成をお願いします。

簡単ではありますが、私の公述を終わります。ご清聴ありがとうございました。

5. 公述人 平野 美津子

【公述人(平野)】 私は、紀宝町鶴殿地内に住む平野美津子と申します。国道42号線沿いの駅前付近で弁当屋を経営しております。

私は、紀宝バイパスにつきまして、3点について公述させていただきます。

1つは交通渋滞の解消について、2つ目は交通体系について、3つ目は、この紀宝バイパスによって、町の活性化についてどのようになるかという3点について行います。

まず、交通渋滞の解消についてですが、紀宝バイパスが完成しても国道42号線は和歌山県新宮市内において信号により通行が遮られ、通勤時間帯の渋滞は緩和されない。そのため、三重県紀宝町内においても新宮市内の影響で、国道42号線、紀宝バイパスの渋滞は緩和されません。紀宝町飯盛地域やバイパストンネルの排気ガスの充満は必至です。まず、こういった状態の中からご質問させていただきます。

費用対効果は1.2となっております。これは間違いはないか、そのことについてもお答え願います。効率の悪い道路です。このバイパスが完成することによって、通勤時間帯や連休の渋滞がどのような方法で解消されるのでしょうか。

【議長】 以上の2点、今、回答を求めますか。

【公述人(平野)】 はい。

【議長】 では、起業者側、今の2点についてお答えください。

【起業者(田邊)】 先ほどの費用対効果の件でございますが、費用便益分析は事業実施の妥当性を判断するものであり、費用対便益... BバイCですが1を超える場合に整備の必要性があると判断しています。

国道42号紀宝バイパスでは、費用対便益、BバイCが1.2となっていることから、整備の必要性があると判断し、事業を実施しているところです。なお、紀宝バイパスの費用対便益は、平成11年度道路交通センサス調査に基づく算出値となっております。

それと、もう一つですが、紀宝バイパスを整備することにより、交通の分散が図られることから、紀宝町内の現道、国道42号の交通渋滞が緩和され、緊急自動車の到達時間の短縮、走行経費の削減などが図られるとともに、その上、歩行者などの安全性が向上されるものと考えております。

【公述人（平野）】 はい、ありがとうございます。

【議長】 今のお答えについていかがですか。

【公述人（平野）】 はい。今のお答えについてご質問させていただきたいんですが、先ほども、起業側から公述していただいたときにもお聞きしましたけれども、平均値でお答えいただいていると思うんですが、例えば最高渋滞したときには、何台ぐらいが渋滞し、要するにバイパスの入り口から端までに値する42号線沿い、何台ぐらい渋滞し、どれくらい時間がかかっているか教えていただきたいんですが。

【議長】 起業者、お答えください。

【起業者（田邊）】 今のご質問ですけれども、それに関する予測はしておりませんので、ちょっと回答ができません。

【公述人（平野）】 あの…。

【議長】 公述人、許可を得てから発言してください。公述人、今のお答えについて。

【公述人（平野）】 はい。地域に住んでおります者にとりましては、生活者の視点で物事を考えております。ですから、平均値を出していただきましても私たちは、実際に一番困るとき、例えば時間的にすごく急ぐとき等につきまして、平均値で紀宝バイパスが開通した時間等をお答えいただいても、実際生活している者が目的地に着くまでに突如として渋滞に巻き込まれますと、大切な時期でもそこへ到達できないとか、そういった経験をよくしております。

私も以前は合併前の鵜殿村の役場に勤めていまして、そして新宮高等学校の定時制の非常勤講師をやっておりました。それで、そのときのテストと、それから皆さんが忘年会等に行かれるときと重なってしまいまして、仕事が終了して新宮高等学校に着くまでの間にテストが始まるような状態が起こったり、すごく、なんとというかパニック状態に陥るような体験をしております。

ですから、この有効性につきまして、そのような数値的なものをいただきましても、実際そこに生活している者が納得できる交通渋滞の解消方法っていうものをお聞かせしていただかないと納得できないところがありますが、その辺はいかがでしょうか。

【議長】 公述の要旨からちょっと外れる部分もありますけれども、お答えできますか。

さらに、通勤時間帯、連休の渋滞についてどのように解消するのかということについて質問の要旨が出ていますが、この点についてもお答えいただけますか。

【起業者（田邊）】 それでは、通勤時間帯についてというお話ですけれども、そこに關してですが、紀宝バイパスを整備することによって、今の現道、42号と、もう一つの1本の道路ができるということで、交通の分散ということができるといことになりますけれども、そこで交通渋滞の緩和ということがされると考えております。

【公述人（平野）】 あの、ただいまでも…ごめんなさい。

【議長】 今聞いておりますので、少しお待ちください。

【起業者（田邊）】 連休の渋滞においても、今説明したとおり、同じ回答ということになります。

【議長】 生活する方が納得できるような道路整備というようなことについて、どのようにお考えかということですが、

【起業者（田邊）】 私ども事業者もですね、地元住民の皆さんの生活を重視した施策

を考えるべきと考えております。紀宝バイパスの整備につきましては、現道、国道42号の課題の改善対策として、早期の整備が急務と考えております。

【議長】 今のお答えについて何かございますか。

【公述人(平野)】 地域住民の生活実態に則してというお答えですが、地域住民の方の生活実態をどのように調査されたのでしょうか。

【議長】 お答えできますか。これも公述要旨にはないんですけども、答えられる範囲でお願いします。

【起業者(田邊)】 今、資料等を準備しておりませんので、ちょっと回答できません。

【議長】 後日回答できますか。手持ちにはないんですが、資料は調べればあるということによろしいですか。

【起業者(田邊)】 後ほど調べさせていただいて、回答できると思いますので。

【議長】 わかりました。

今のお答えについて、よろしいですか。

【公述人(平野)】 はい、結構でございます。

次に、交通体系に移らせていただきます。

紀宝バイパスを計画した時点と現代では交通体系が変化しております。新宮市、紀宝町は、熊野川に橋をかける運動を展開しております。

もし4年で完成したら、通行予測の25,124台のほとんどは鵜殿地域のメインストリートを通り過ぎず、商店街を中心に、極端に言えば、鵜殿地域は車の通らないシャッターの閉まったまち、生活していた人々は職場を失い、鵜殿の経済はどん底になっていくと思います。

こればかりではなく、行政の施策のやり方で地元の活用ができないような状態になっております。そういったことから考えましたときに、失礼しました、それと、紀宝バイパスの最初に取りかかった時期とは、裁判等を経まして、かなりこの地域の交通形態が変化しております。ですから、現在は、新宮市、それと熊野川を挟んでこの紀宝町、その河口に橋をかける会を立ち上げまして、熊野川河口に橋をかける要望が強く、その運動が進んでおります。そういう時期に何が何でも紀宝バイパスのトンネルの掘削が適当かどうか、疑問に考えております。

それに、道路特定財源の廃止の声が大きくなっている時期であり、紀宝バイパストンネルの掘削に固執するのではなく、地元住民の生活を重視した施策を考えるべきではないでしょうか。

余談にはなりますけれども、前三重県知事の北川さんが生活者視点で、ずっと問題になっていた原発の設置を断念しました。そのように、地域の生活者の視点、今本当にこの地域の人たちが望んでいるのは、河口に橋をかけ、スムーズに交通が渋滞せずに行き来できる、そういう道路を望んでいるのが現実であります。

それに関連しまして、まちの活性化ですが、私の住んでいる紀宝町鵜殿地域の国道42号線沿いは、鵜殿港の建設に伴い商業地化した地域でございます。その地域が、バイパスを通ることで、鵜殿地域に入ってくる車の交通量だけになってしまうおそれがあります。

国道42号線の鵜殿地域には、ビジネスホテルや飲食店、そういった一見のお客さん相手のお店がたくさんあります。そのようなことから考えましても、バイパスが開通するこ

とがこの地域の衰退につながるおそれもございます。

駅前の方が書かれた文章を読ませていただきます。

鵜殿のまちを衰退させ、商店街を路頭に迷わす紀宝バイパス、この紀宝バイパスを促進せよと、鵜殿の地元の議員さんたちも反対するのではなく、促進せよと陳情したり運動したり、全くわからない。自分が生まれ育ったまちと商店街が衰退するのがわかり切っているのに。先月、那智勝浦新宮道路が開通して、旧42号線は交通量が半減しました。スーパーセンターに行く人は旧42号線を通るから半減。紀宝バイパスはこことは違います。ほとんどの車はバイパスを通る、42号線の鵜殿を通る車は鵜殿に用がある人しか通らないと予測され、商店のほとんどはシャッターを下ろすだろう。1年でも2年でも工事が遅れれば鵜殿の商店は生き長らえるのに、そのようなこと、子供でもわかるのに鵜殿に住む議員さんたちはわからないのか理解に苦しむ。

また、今の今まで一度として、紀宝バイパスによる鵜殿の商店の対策など、町や議会、そして商工会からもなかった。あったのは下流大橋の話。陳情しているが、この時世じゃ、10年や20年、もしかしたら孫の代になっても架からないかもしれない。

紀宝バイパス開通後どうしたらいいのか、鵜殿の商店自らで考えるしかないのか、紀宝バイパストンネル工事で、地元の人が心配している環境の問題も大切だが、鵜殿の商店の死活問題とまちの衰退の問題も大きな問題であると、このように42号線沿いの商店街の方たちは考えております。

私たちは、この紀伊半島の、本当にどちらに出るにしてもすごく時間のかかる、東京からは時間的には一番遠い地域だと言われている、こういうところで生活しております。その中で、やはり先ほどからの公述人の方たちも、このトンネルの掘削については心配しております。しかし、このバイパスがその地域を通ること、今掘削されようとしているトンネルのそこが問題点でありまして、交通渋滞をなくすことにも反対もしておりませんし、本当に交通がスムーズにいけることを望んでいる人たちだと、私は公述人席で聞いておりまして、そのように思っております。

ですから、この紀宝バイパス開通に向けて、本当に地域の生活者の実態に則した調査をしていただき、進めていただきたいなという思いでいっぱいでございます。

ちょっと早いですが、これで終わらせていただきます。

【議長】 どうもありがとうございました。

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。

本日、公述人、平野美津子さんが公述を申し立てたことに関連して質問した、紀宝バイパス計画に当たってどのように地元住民の意向を調査したのかということにつきまして、起業者は4月28日までに国土交通省あて文書で回答するようお願いいたします。

明日4月21日は午後5時30分より公述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をいただきまして、ありがとうございました。

平成20年4月21日(月)【2日目】

【議長】 定刻になりましたので、ただいまから一般国道42号改築工事、紀宝バイパス、三重県南牟婁郡紀宝町成川字神明後地内から同町成川字上野地内までに関する事業認定申請に係る公聴会の2日目の公述を開始します。

私は、昨日に引き続き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20年1月15日付けで起業者代理人である中部地方整備局長から申請がありました事業の認定の申請について開催するものでありまして、今後、事業認定庁として当該申請に係る事業の認定に関する判断をするに当たり、勘案すべき情報を収集することを目的とするものであります。

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

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

6. 公述人 須川 陽司、千葉 江美、中野 渉

【公述人(須川)】 私は須川陽司と申します。本日の公聴会において公述の機会をいただきましたので、地元で生活をしている住民の1人として、早期整備に向けての思いを述べさせていただきます。失礼ですが、座らせてさせていただきます。

私は、飯盛に生まれ、飯盛で育ち、飯盛で60有余年生活をしております。

さて、昭和30年代の飯盛は、50世帯にも満たない集落でした。それがどうでしょう、紀宝バイパスが飯盛を通るという話が聞こえてきた頃より増え始め、現在では130世帯を超えるほどに増えております。同様に、お隣の神内地区は、飯盛をしのぐ大変な増えようです。

ところで、昭和38年ごろの国道42号、成川地内の状況はといいますと、車の通行などあまりなく、私たちは、昼休みのときなど、よく国道でキャッチボールをしていたものです。その後、40年代に入り、急速に車が増えてきました。

さて、今はどうでしょう。キャッチボールをするどころか、自転車などで通行するのも大変怖い思いをする状況です。紀宝バイパスは、このような状況の緩和を図るため、昭和47年に事業化されました。地権者のご協力のもと、早くに完成し供用されている部分もあり、これだけでも多くの方々が恩恵を受けているにも関わらず、35年余りを経過した今も、残念ながら完成を見ておりません。この間、いろいろな問題が提起されたことにつ

いても承知しており、理解もしておるつもりです。

しかし、紀宝町内の国道42号の状況をよく見てほしいと思います。道幅が狭い上、車はますます大型化され、車道に少しの障害物でもあるとセンターラインをはみ出して通行している車、また、大型同士が対向するときなど、歩道すれすれに走っている車をよく見かけます。大変危険なことです。現状では仕方がないのかなと思いつつ、事故が起きないように願うばかりです。特に、飯盛口バス停付近から矢淵中学校までの間は、歩道はありません。非常に危険なところ。中学生をはじめ多くの方々が、自転車、徒歩により通行しております。事故が発生する可能性は十分にあります。私も過去に、この区間の調査のため、何度か自転車、徒歩により、行ったり来たりの体験をしました。自転車で走行中、大型車がそばを通り過ぎるときの風圧といいますが、風の強さに大変驚いたことがありました。悲惨な事故が多発しないのが不思議なくらいです。

また、現在、私たち飯盛や神内地域に生活する住民は、新宮へ行くためには町道を通り国道へ出ます。その町道も成川下地内では車の対向ができないところがあり、双方が待ち合って通行する、すなわち片側通行を余儀なくされることも度々です。その上、国道が渋滞しますと、地理的事情をよく知っているドライバーは国道を避け、井田や鶴殿から飯盛を通って新宮方面へ向かうため、一層混雑することもあります。ようやく国道へ出ましても、朝夕のラッシュ時、また、土曜日などは慢性的な渋滞で、新宮へ着くまでに信じられないような時間がかかることもあります。このような状況を緩和するためには、通行車両を分散させる、すなわち、紀宝バイパスへの車両の誘導が必要であり、そのことにより現道周辺の混雑が解消されれば、交通安全に大きく寄与し、その後において交通量が減少した現道の歩道や自転車道の整備を行っていただければ、さらに地域内の安全が確保されることでしょう。紀宝バイパスはこの地域にとって絶対に必要であり、重要な道路であると確信いたしております。

しかし、この工事を進めていただくに当たり、騒音や大気汚染等、いろいろな問題が提起されました。国土交通省はこれらのことに対処すべき調査を行い、施工方法の検討を行っていただきながら工事を進めていただきました。これからも必要に応じて調査、検討しながら工事を進めていただけるものと思います。幸いなことに、騒音については受忍限度を超えない、大気汚染についても環境基準以下と聞いており、また、今後のトンネルの掘削工事の施工についても、最近の新技术を取り入れて行っていただけると聞いております。何もなかったところに新しく道路ができれば、以前より環境がよくなることはないでしょう。私は、全国どこの道路を利用しても、騒音や大気汚染による地元の方々に対する迷惑などを考えながら車を走らせた記憶はありません。薄情な男なのでしょうか、私は。会場にお越しの皆さん方はいかがでしょうか。

確かに、新しい道路ができる過程でいろいろな問題が起こった地域もあったことでしょう。でも、それらのことをいろいろな方法で解決していただいた結果、現在があり、未来へとつながるのです。これが国道です。ですから、うちは困るから隣を通過してくださいなんていうことは申しません。紀宝バイパスは国道であります。紀宝バイパスが完成することによって多くの人たちが受ける恩恵、地域の人たちが感じる豊かさへの魅力と地域の発展、そして、それ以上に忘れてならないことは、今までにこの紀宝バイパスの必要性を理解していただき、大事な財産を道路用地として提供してくださいました多くの地権者の方

々の気持ちを裏切らないためでもあります。とにかく早く完成させてくださいとお願いしたい。

去る3月30日に開通した那智勝浦新宮道路、私は、快適なドライブをはや何回となく体験させていただきました。この道路の開通により現道の交通渋滞が緩和されたと、沿線の、また、近辺の方々の喜びの声を伝え聞いたときは、これぞ公共事業、紀宝バイパスも早く開通してほしいとの思いが一層強くなりました。

今、ガソリン税の暫定税率が廃止されております。これが復活したとしても、今後、道路特定財源が一般財源化されるような雲行きです。国土交通省におかれましても大変なときでしょうが、この地域に生活する住民の長年の夢である紀宝バイパスの一日も早い完成にますますのご尽力を賜らんことを切にお願い申し上げます、私の公述を終わります。

ありがとうございました。

【公述人(千葉)】 私は千葉江美と申します。座らせていただきます。

私は現在、南牟婁郡紀宝町鶴殿の国道42号六反田交差点のすぐ脇で、お好み焼き屋をやっております。現地を見ていただければわかるのですが、現国道42号は生活道路でもあり、国道沿いには家屋や店舗が立ち並んでいます。国道沿いの家屋や店舗には、転回できるような駐車場を持ったものはそんなに多くありません。つまり、国道沿いの家屋や店舗の出入りは、42号を通過する車を気にしながらの出入りとなります。先ほど申しましたように、私の店は国道沿いです。毎日国道の状況を見ています。朝は和歌山県新宮市方面の職場へ向かうサラリーマンの通勤車、紀宝町や熊野市方面の職場へ向かうサラリーマンの通勤車で、両方の車線が込んでいる状況です。これに物資運送のトラックや路線バスが加わり、混雑度は増しています。また、紀宝町内のスーパーなどの店舗の多くは国道42号沿いにあり、日中私どもはその店舗へ買い物に、車、自転車、徒歩で向かいます。つまり、私たちにとって国道42号は生活道路でもあるのです。生活道路として利用している私たちの感覚は、国道42号は日中であっても通過交通車両により混雑していると思うのです。ガードレールが整備されていない中での徒歩、そもそも道路自体が狭い中での自転車は、危険がいっぱいです。

私のまちの矢淵中学校は、その国道42号沿いにあります。矢淵中学の生徒は危険な国道を毎日命がけで通学していると言っても過言ではないと思います。私も自転車で走ることがありますが、本当に怖い思いをします。歩いていても恐ろしいです。特に、大型トラックが通ったときは風圧も加わり、本当に危険です。私たちの大事な将来を背負う子供たちが、このような危険な道を通り毎日通学しているのです。私も2人の子供を持つ母ですが、幸いにも事故に遭うこともなく無事中学を卒業できましたが、こんな危険な道路で今まで大きな事故がなくここまで来られたのは奇跡的なことだと私は思っております。結局、通過交通車両による混雑から、沿道住民をはじめとする地域住民は、常に交通事故の危険にさらされている状況が続いていると言っても過言ではないのでしょうか。

また、この地域には総合病院がない地域ですので、緊急な急病の場合などは新宮市の医療センターへ行くことが多く、1分1秒を争う場合に渋滞が即命取りになると思うと、私たちや、小さな子供たちを持つ母親や、高齢者の世帯の住民は不安でなりません。特に、この地域における高齢者割合は約30%と高く、不安は増しています。そして、この地域唯一の紀南病院も脳外科がなくなりました。最近、脳梗塞などで倒れる方が大変多くなっ

ております。そのようなときには、私たちは新宮市の医療センターへ行くしかありません。もしこの道で大事故や災害が起きて通行できなくなれば、助かる命も助かりません。

先月開通した那智勝浦道路を利用すれば、今までより早く医療センターへ行くことが可能になりました。もしバイパスが開通すれば、もっと早く行くことができます。1分1秒を争う命の道です。助かる命が助かるのです。

私は、紀宝バイパスの効果として、生活道路でもある現道の交通混雑を緩和し、通過交通車両の紀宝バイパス利用を促すことが必要だと思えます。そして、地域内の交通混雑が緩和されることにより、地域内の安全が確保されると思うのです。混雑解消後、歩道や自転車道の確保をしていただければ、より地域内の安全が確保されると思うのです。

以上で私の公述を終わります。

【公述人（中野）】 私は、紀宝町成川に住む中野渉と申します。座らせていただきます。

私の自宅は、停滞ポイントとなっている成川交差点の近くにあります。約20年ぐらい前ごろから、朝、和歌山県新宮方面へ向かう通勤ラッシュ、その他車で大停滞を起こしています。この中を、成川小学校や矢淵中学校へ徒歩や自転車で通る通学路としています。歩道が整備されておらず、特に雨の日は危険な状況で、交通事故がいつ起こってもよいような状況と心配しているところでもあります。

また、週末には他府県の車両が増え、連休ともなれば鶴殿地区まで常時停滞し、迂回路もない唯一の生活道路が、路線バスの運行にも大変な遅れや、また、宅配便やその他の運送関係の仕事に対しても支障が生じていますが、不便を余儀なくされているのが現状です。既に交通調査等によりご承知のことと思えますが、週末や連休はいつでも停滞が続き、せっかく来ていただいた他府県の方々にも、もう一度来たいと思っていただけるような道路にしていきたいと思えます。早くなってほしいと願っています。

紀宝バイパスが完成することにより、交通状況が改善され、現国道42号の交通量が減少すれば危険性も減り、歩道整備をしていただければ安全面も確保されると思えます。バイパスが完成すればタクシーでも通ってみたいと心待ちにしている年配の方もいます。やっと実現ができるのを喜んでいます。

最後に、紀宝バイパス工事に伴いご協力いただいた関係者各位の皆様方に感謝申し上げます。

バイパスの早期完成と地域のさらなる発展を。

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。

7. 公述人 山口 博正

【公述人（山口）】 山口博正と申します。紀宝町成川の1047番の2におります。現在無職です。私、驚きました。先ほどの3人の公述人のお話を聞きましてびっくりしました。

今日、私たちね、公聴会へ我々はお出なかつたほうがよかったですよ。私たちがこんなに苦労して、30年かかって…。やるというのはわかりますよ。それに対策を考えておった

んですよ、我々もね。私たちがね、命を守らないね、反対しておったのがね、そういうようなね、こんな会場の場だったら、建設省持ったらいけないですよ。しかし、言い分がありますから、それはね、紀宝町、立派な方々です、私らがご参考にいるいろいろ聞かせてもらいますけれども、弁解を聞かせてください。

私はね、一々そういう方のね、対象になるつもりはございません、時間がないので、3時間ぐらい欲しいんですが。実は、建設省の今日来られた方は非常な日本のエリート中のエリートだと思うんです。東京本社へも行きましたけど、名古屋とか東京、大阪労働組合の組合員とも会ってきましたけれども、素晴らしい方々です。そういう方が、この見て何をするかというたら、はっきりいうたら上野さんのところの土地の強制収用をするのにね、公聴会を開いて、その言質を取りに来たんでしょ。そこでね、紀宝町の方から、こうしてお前たちは何だというような...、泣けてきますよ、お話を聞くことは夢にも思いませんでした。

このね、バイパスのあれ、何ですか、飯盛の区長がね、区長がですよ...。ちょっとごめんなさいね。5分ぐらいしゃべらせてください。そうせんとね、今飯盛にいる方々が...

【議長】 公述の要旨にないことですので、公述の要旨に関係あることをお話しください。

【公述人(山口)】 ああ、そうですか。そしたらですね、あの...賛成...議長さんよろしいですか、賛成せなあかんと言うんやったら、私たちが反対した理由も言わせていただいて結構ですね。よろしいですね。

【議長】 公述の要旨に書いてあることを...

【公述人(山口)】 書いています。

【議長】 はい、それであれば結構です。

【公述人(山口)】 そうします。そこらね、もうちょっとすると泣けてきますよ、それで私はね、やっぱり建設省の、官僚の中でも国土省と大蔵省は有名な立派な方ばかり。その人たちに、こういう地域の現状と、今後の日本の国土を建設するに当たっての、何かの見解を持っていただきたいというつもりで申し上げます。

ここに何て書きました。85%。これ、書いてますから、届けに。これはね、三十数年前に紀宝国道バイパスが、ある日突然決まって、誰も知らないうちにおそらくどっかのいろいろ土建業者と何かの馴れ合いでしようけれども、紀宝町の住民の方が、飯盛も水があかんだよ、汚染があかんだよというて85%の方がね、反対の署名をしてくださった数字なんです。これ覚えてくださいね、紀宝バイパスについて。

そしてね、この署名を持って、ノ口環境庁次官、行ったんですよ、東京へ、岩本町長と。3人で地図を広げました。85%も反対するんだったら、これは、国土省、考えないかんなど。環境庁が、カワグチ、動かしましょうと。僕は、町長さん、偉かったと思いますよ。一人でも反対があれば絶対させないと誓ってくれたんです。ところが、世の中はそうはいきません。これ、数字書いていますから、議案書に。この453という数字も覚えてください。建設省の方。こんな田舎ですよ、飯盛と上野、飯盛からね僕らも来たなかつたですよ、こんな闘争がら、飯盛からね、区長らが来てね、上に、何やっておるんやと。飯盛の味方をしてくれんかと、お前ら、出口をふさいであかんやないかと、毎日日参されたんです。私は公務員でした。クビになるんやないかと嫌々ながら、しかし、その熱意にほど

されて飯盛の運動に身を投じたんです。そして、飯盛の方もずーっと何十年も協力してくれました。453名という方が、この裁判、何十年を支えるということ。そして、弁護士さんがですね、全く二十数年間、無料でですね、金額何千万円でしょう、無料で支えてくれたと。京都大学や日本の地学団体や国土問題研究会はですね、京都大学の研究班は400万円に近いような金で地質を調査してくださった。そういうような中でのバイパス構想なんです。

私たちは、交通がよくなることは否定いたしません。しかし、お考えになりますか。昨日の方は、僕はね、素直なよその方が多いです、若い方で。素直なご意見でよろしいと思うんですよ。しかし私たちの運動は、もう会長になって4人が亡くなりました。みんな死んでいきました。私も80です。亡くなっておる。しかし、それは何かというと、このバイパスは通ったらいいということになりますか、バイパスに。私、何人って数えたって検査しましたよ。なりますか、国土省の皆さん。新宮市へね、全部の車がおりて、橋のたもとで渋滞しておるんでしょ。実際、現場を見てごらんなさいよ。いつでも橋もと渋滞、橋もと渋滞、そこに車が集まってくるから詰まるんですよ。多いときは、まれに鵜殿警察署まで止まってます、これは。新宮で詰まるんですよ。向こうがあかなくして、こちらがいくら、でも道は通じますか。そういう簡単なことがね、何によってなされたか。

私は、業者が圧力とかは言いません、今日のご指摘もしたから。社長からクビを切るとかね、いろいろありました。ここへちょっと書いておると思うんですが、反対したんで町長に呼ばれて、死ねと三人...、お前のクビを切る。生活できない、2時間町長室で缶詰だった。それがこの発端なんです。そこで区長も呼ばれてね。

それで、私は家内とここで教師をしてました、学校の。新宮高校の教頭をしておったんですよ。入試事務の中に町長室、車が来て、三人が僕の胸をつかまえてきたんですよ。死ねと。何で反対するんかと。議長が同意しました。町長に反対するとは何事だ、と。私は学校を辞めるつもり。それから私は転勤させられました、串本のほうまで9年間、定年まで。

そういうところからね、反対が始まったこのバイパス。

私たちはね、渋滞がなるんだったら我慢しましょうと。しかし、調べれば調べるほど、地元の地崩れなんだよと。肺が大変なんだと。人命が危ないんだと。きのう七滝さんが言うてましたでしょう、町の造成地はどうなのかと。そういうことがなかったらね、喜んで賛成していますけども、このバイパスにはなりません。僕は建設省がね、今日は、僕は、悪いんですけども、上野先生のところの畑やと思うんですが、葬式に参列したような気持ちです。建設省のすばらしい日本の高官の方が来られてですね、昨日残念だったですよ、49のですね、48までは終わったんだと。その発言聞いてね、それは事務的なことで当然やと思うんですけど、私たちの身になったら、お前ら、何を最後までどたばたしておるんだと。僕はもうお葬式に、立派なくらいで、これは通りませんよ。強制収用やと思いますよ。だけど僕は、最後の土壇場でね、立派な方々が、こりゃならんぞと。後で二階さんの話をします、届けていますから。2,000人集まった河口大橋の、方向転換をする最後の土壇場のね、最後の機会だと思って今日はお話しさせていただきます。今日はもう10分と、時間がありませんから、質問させていただきます。

裁判の準備書面や判決文を読んでおられますか。どうぞ教えてください。

【議長】 質問の要旨にないことですが、起業者、答えられる範囲で教えてください。
公述人席で質問してください。

【公述人(山口)】 もう結構ですよ、もう時間がないから簡単に。読んでおられない、
本社の方ですから読んでおられないと思うんですけど、どうぞ。簡単でいいです。

【起業者(田邊)】 読んでおります。

【公述人(山口)】 ありません？

【起業者(田邊)】 おります。

【公述人(山口)】 おります。ありがとうございます。

じゃあ、現地を視察されていますか。現地、私たちのこの強制収用の現地。

【議長】 公述人は公述の要旨に関係のあることをお願いしたいんですが、起業者、答
えられる範囲で教えてください。

【公述人(山口)】 したらね、あの、そうせんとね、説明できないんですよ、排気ガ
スとね、議長さん排気ガスと...

【議長】 聞いております。聞いておりますので、ただ...

【公述人(山口)】 まだですか。視察されるご予定あります。

【議長】 まだ答えておりません。教えてください。

【起業者(田邊)】 現地のほうは見ております。

【公述人(山口)】 ありません？今。ありませんね。ありますんですか？そこで、私
の住所を知らないといけないとね、思うんですよ。もう、これ、皆さん、お調べでし
ょうけれども、ここらもね...

【議長】 マイクを使ってください。

【公述人(山口)】 はい。ここらも、実は私たちの運動が実って、ここらのことが危
ないから、これは買収していただきましたね。これはありがとうございます、これは。と
ころがですね、こんなに並んだんですね。七滝さんが言われた地すべり地帯はここですね。
私とこはここなんです。上野さんのところはここですか、もうちょい。そうすると、こ
の辺の排気ガスがどう流れていくか。で、地すべり地帯で。私たちは、つい推測で言うて
おるわけじゃないです。何百万円の金を出して学者を呼び、いろいろなことをして、弁
護士先生は20年間必死になって調べる。その結果を申し上げておるので。もしですよ、地
震とか、どうします、地崩れしたら。だから、建設省は、絶対地崩れはしないと、保証す
るといような契約を結んでもらわな困る。

そうすると、もう一つは、ここは送水トンネルが通ってますね。これでびっくりして始
まったんです。私たちは、紀州製紙に物を申したい。送水トンネルが壊れたら一体どうな
るんですかと。紀州製紙、潰れるのと違いますかと。だから、送水トンネルの中も全部学
問的に調べました。紀州製紙はですね、通ったら危ないから何とか対応してくれるんだと
思ったら、反対に、私たちの土地とか家、全部ひび入ってます。そうやって言うたところ
へは補償金をくれて、ここらへ全部補償金を出してね。僕は、紀州製紙なかったら紀宝町
は潰れますよ。紀宝町の導水管トンネルが壊れたら紀宝町潰れますよ、経済的に。私たち
の運動は、送水管トンネルをきちんとし、ともに頑張ってきたい。

そこでね、ここで問うたら叱られるんでしょうけれども、このトンネル、送水管ト
ンネルの何メートル下でしたかな。送水管トンネルの。質問です。送水管トンネル、何メー

トル。

【議長】 起業者、お答えください。

【起業者(田邊)】 4.4メーターということです。

【公述人(山口)】 本当ですか、それ。あのね、私、ほかの資料では2.2になって…。

【議長】 公述人は自分の席に戻ってからお願いします。

【公述人(山口)】 はい。ほかの資料では2.2になっておるんですけども。4メートルですか。

これね、情報公開とったんですよ、情報公開で。7,000ページにわたる情報公開、とったんですよ。変わっておるかもわかりませんが、4メートルですか。

【議長】 起業者、4.4メートルでよろしいですか。

【起業者(田邊)】 4.4メートルというのは、トンネルの舗装面からということで説明をさせていただいております。

【公述人(山口)】 ああそうですか。わかりました。

そうしたら、普通考えたら、僕がとったのは2.2メートル、あれだけ2万台の車があると送水管が壊れはしませんか。その対策は十分なんでしょうか。私たちの家の関係もありますので。

【議長】 導水管が下に通っていて、紀宝バイパスの安全性は大丈夫かと、こういう質問ですか。

【公述人(山口)】 そうです。

【議長】 これも質問の要旨にはございませんけど、起業者、答えられる範囲で答えてください。

【起業者(田邊)】 ちょっと、地質調査の結果ですね、掘削工事予定地付近の基岩盤は良好です。健康な花崗斑岩から構成されています。この花崗斑岩は、元来地すべりが発生しにくい地質であるとされています。掘削に際しては、学識経験者を交え、段当たり装薬量を軽減させる施工法などを検討し、安全な施工を努めてまいります。

【公述人(山口)】 わかりました。結構です。時間がないので。

それで、今言うたところは危険地帯なんですね、三十数軒。防災マップもお渡ししたと思うんですが、これが、この辺のところ、なんて書いてあります？地すべり地帯危険地帯防災マップに何て書いています？だから、国土省の方が大丈夫だと言われても信用できないんですよ。

そこで、国土省のほうはね、情報公開で、あの、ある協会にさせましたね。その内容を全部調べていうとそれは時間がないですからやめておきますけれども、1つ本質の質問に入ります。

排気ガスはね、私たちの、口にあるんですが、基準に、大丈夫なんですかね。許容基準とか、私のところはね、全くのすばらしいところやと、全部口なんですよ。トンネルのここから来てね、煙突みたいに噴き出してくるんですけども、そこらの基準、大丈夫ですか。

【議長】 抗口付近の排気ガスが環境基準をクリアしているかということですね。

起業者、お答えください。

【起業者(田邊)】 紀宝バイパスの開通後の沿道環境に与える影響は、二酸化窒素、

浮遊粒子状物質などについて、1日当たり13,500台で予測を実施しております。その結果としては、いずれも環境基準を満たしておりますので、沿線住民の方々の健康は守られると考えております。

【公述人(山口)】 その数字、全部調べておるんですが、時間がありませんから申し上げませんが、そこです、裁判のときはね、ここに書いてますけども、予約通行量が25,124台から、平成19年には13,500台とか、数字が変わっておるんですが、そこで、紀宝バイパスを通るのはこの中の54%だと。ねえ。だから排気ガスが少ないんだと。これがもしこれだけで、鶴殿のところなんか、そんな通りませんよ。全部この道。私、2年間毎日、実はね、橋詰めから鶴殿の駅まで走っておるのね、車で。ね。車でね、鶴殿のまちから横を向く、ようけないですよ。全部行きますよ、全部。25,000で24,000台まで。そうしたら、もう排気ガスの量、全然違ってくる。それが全部新宮の北詰めへ集中するんですよ、びゅーっとね。それは質問は結構です。それで、あの排気ガス対策ね。

それから、今度、私、質問しますというのは、トンネルの中での事故について書いておると思うんですね。25,000台に及ぶと、普段のときは渋滞しますね。盆正は大変です。私のところの目の前で、もし事故が起こったら、火災発生して、そらもうね前代未聞の大事故になると思います。そのときに止まった渋滞がずっと止まると思いますね、みんなつつ込むんですから、25,000台がずらーっと。トンネルの中で排気ガスがする、夏にはもう、ざーっとやる、ね。そして誰やかがふらふらになっていく、追突する。そのときの排気ガス対策はいかかなものなんですか。

【議長】 トンネルの事故発生時の排気ガス対策ということでよろしいですか。

【公述人(山口)】 はい、排気ガスの対策です。

【議長】 起業者、お答えください。

【起業者(田邊)】 道路トンネル内で火災その他の事故が発生した場合に被害を最小限に止めるための非常用施設を定めた道路トンネル非常用施設設置基準に基づいて、紀宝トンネルも施設を設置してまいります。

【公述人(山口)】 あのね、そういうことは書いてあるわけですよ、もう。あの議長さんが、学識経験者が書いていますよ、全く同じ答弁を。ところがね、私たちはね無茶苦茶に反対しておるわけじゃないんですよ。さっきも言いましたね。僕のところもそうなんです。なけなしの金をはたいて土地を買ったと、退職金で家を建てたと、そしたらもう地崩れするかかわらんと。そんなことをね、くるんやなかったと。そして、途中で反対したので、転勤させられて串本まで、9年間帰ってこれなかったと。そこに土木業者がどう働いたかとか、そういうことは時間がないから申し上げませんが。そういう風にね、もう少しね、温かい目でね、国道はどうすべきかと。やっぱり今までの経過もね、住民の気持ち、そしてね、町が売った土地でね、例えば送水管トンネル、水が流れて来て、どうなります。だから、国土建設省はね、ちゃんとそういうことは補償する、ちゃんとすると、大丈夫だというね。町もね、バイパス対策委員会、何をやっておるんですか、町の。そういうことをきちんとするのがね、そりゃ私たちも従いますね。何もせんといっていて、反対しておる者は悪だと、この辺が悪だ、悪だと言うて知事まで言いに行くと、そういう姿勢では困るんですよ。困るんですよ。

もうあとようけ時間ないので大変残念なんですけど、そこで私の言いますのは、立派なね、日本のエリート中のエリートが来ておるんですから。ごく最近の、新聞見ましても、渋滞だから54秒しかね、変わらんって書いておるでしょう。54秒しか短縮しないと、時間。ずーっと行くんですよ、1つの口へ向かって。それが抜けるはずがない。口が同じですから。もう、新宮で全部止まっています。そこらの重点を考えましたらね、それは飯盛の方もいろいろあるでしょう。だから、ここでそんな問題にするよりも早く海岸バイパスを通してね、一挙に、我々の住民も、あそこで家を買ってね。子孫が住めないんですよ、誰も買いに来ませんよ、私たちが危ない危ない言うから。そういう私たちはね、犠牲を払ってね、自分とこの代で。そしてこれを守りたいという運動を起こしておるわけ。だから、ぜひ東京へ帰りましたら、その点も十分お考えいただきまして、強制買収という1つのですね、方針で来たんですけれどよろしくお願ひしたい。

あとね、もう、これ、おわかりですか。先日、労働、国土のドンと言われる二階俊博総務会長大先生が来られた。私も行きました。私も、今日、後でね、町会議員の尾畑さんが何十年間もに渡りましてやっておられる海岸を話します。私は、さっきも言いましたように、もう一回言いますと、海岸へ持って行っていただきたいということが1つと、こういう三十数軒の方が危ないと言われてこうしちゃったら、この勝浦道路の1,000億円もかかるような何億円の金をちょっと放り込んだら三十軒買収できるんじゃないですか。矢淵中学校でもそうですよ。矢淵中学校の生徒が危ないから、お前たちが張本人なんだから事故が起こるばっかりと言われてきました。そうやないですよ、途中でね、案が出たんでしょう、海岸へ向かって何メートルかの、矢淵中学、全部通すと。私も昨日通りまして、あんな歩道橋なんか1億か2億で十分できますよ。そんなので全然しないんですよ。それで、反対は、矢淵中学が危ないじゃないか。そんなたぐいじゃ、これ、どんどん宣伝が出される。そういう点もね、よくお考えいただきたいと、申し上げます。

これ、2,000人集まった。これ、お名前、ご存じですね。三ツ矢憲生先生、これまた国土省の大先生ですね。谷口先生、技監ですね。石田孝先生、西日本の高速道路の社長でしょう。矢野先生、中日本高速道路会社の社長でしょう。鶴保さん、有名な美人奥さんの。これ、自民党のあれでしょう、国土の。

それで、和歌山県の知事とか、いろいろ来ていましたけど、知事とかね。何言いました？

紀宝バイパスの一言も言いませんよ。わかっておるんです。だから、新聞記者は私に向かって何を言いました？ 途中経過で。山口君、頑張ってくれよ、全力を挙げて反対してくれよと、俺たちはその間に海岸バイパスをやるんだと。

新宮市はちゃんと、海岸のあれ、作っておると違います？ 大昔に、橋のようけ、設計図も。そして、二階さん、何と言ったかという.....。まず言います。谷口さんは、4年後には大泊まで必ずつけますよ。4年、大泊、必ずやりますと。二階さんはみんなの前で、ドンでしょう、道路族の。二階さんが言えば何でも通りますよ。必ずやりますと。海岸バイパス、設計で、100億から200億やと。150、できますよと業者の方に。集まった、動員されたのは2,000人の土木業者ばかりですよ。そして、二階さんは、橋できたら、必ずすぐやりますと。私は嬉しくて嬉しくて。そして、10年を7年でやりますよと。こんだけの方がね、2,000人の前で、やって、できなかつたらどうなります。二階さん、選挙、落選しますよ。全力を挙げてやってきます。

だからね、彼らはね、和歌山県も、知事も市長もみんなね、望んでませんよ、ここ。渋滞するだけです。鶴殿の方も、早くこれを通して、高速道路と結ぶと。今が国土省の絶好のチャンスなんです。

それで、私たちも心配から抜けます。私たちね、地盤がよくて心配なかったら嬉しいんですよ。土地も売れますし、子孫も住めます。もしそうだったら、もっともっと建設省研究して、地盤が大丈夫です、東大の先生に見ていただきました。エリートでしょう、皆さんはね。私たちはこう思うんですよと、だから売ってください、やらせてくださいといったら、私たち、考えますよ。十分考えます、熱意があれば。

だけどね、今、方向転換すべき時なんですよ。そうしたら、飯盛の方も、ご発言ももっともだと思えますよ。ここまで来て、お前ら、30年もと、もうお前も千の風になって死んでいきよるじゃないかと、ええ加減にせんかいと....。

【議長】 公述人は自分の席に戻ってください。自分の席で発言してください。

【公述人(山口)】 そういうことでね、もう時間ですかね、あと一つ、声が大きくなりましたけど、思いを聞いてください。私もね、何でか言うたらね、土木、ここの設計や土木請負の人によってはね、新聞記者が喜ぶような記事を発表しようと思ったんですよ。

実は、大会社の土建の社長が、紀宝町の議員と和歌山県の県会議員数人を連れて、私のクビを切りなさいと仮谷知事さんのところへ行っただけです。なぜかといったら、バイパスに反対しておるから。すぐやらないかと。その議員と業者は、僕がうんと言うたら餌がありましたよ。大規模校へ転勤。餌ありましたよ。そうしたら厚意をもらえるんだと。私はね、乗るかと思いましたよ。最後にね、9年間ね、建てた2年しか住まない新築の家捨ててね、9年間島流しとなったらかないませんよ。

ところが、仮谷知事に呼ばれました。これで僕は終わりますからね。仮谷知事は何と言いました。そのとおり言いますよ。そのとおり。山口君よ、責めなかったですよ、何とかならんかいね、したってくれよと言われました。一言。で、私はね、幾ら知事でもなりません、それは間違いですよ。交通体系になりませんよと言ったら、知事さんは偉いですよ。そうかと。その代わり私は、9年間。2年間でね全部転勤させてくれるんですが、和歌山県一で9年間、定年まで小さな学校で、されました。

しかし、最後に知事さんはね、僕に電話、山口君、済まなんだね、君も転勤させようと思ったけど、土建業者のあれでできなんだ、申しわけなかったねと。僕はそれだけで満足しています。僕は。

私はね、早く通してくれというお気持ち、わかるんですよ。わかるんだけどね、本当に考えたらね、いいのか悪いのか、最後の土俵際で上野さんはこうやっておるんですよ。僕らも、こんなところへ出たら損やで、早くやられるだけやと思うたんですけども、ここはやっぱり。だけど、さっきのお話を聞いてね、矢淵中学のあれもどんだけ考えたか。ほとんどできかかっておったんですよ、表へ2メートルの海岸にね。わかってください。私はそんなことは何にもせん運動をやっておるわけじゃないんです。

だから、終わります。時間が来たようですから。ありがとうございました。えらい言い過ぎた発言でね、よくお聞きいただきましてありがとうございました。ひとつ、どうぞよろしくお願い申し上げます。

8. 公述人 田尾 昭生、小門 廣義、神園 敏昭

【公述人（田尾）】 私は田尾昭生と申します。私は、三重県南牟婁郡紀宝町神内で建築業を営んでおります。本日は、地域内の交通事情について公述したいと思います。

既に2組の紀宝バイパスの早期完成を望む方々がされた後ですけれども、その多くが交通混雑解消のために紀宝バイパス早期整備を公述されています。私の公述も同じような話になると思いますが、よろしく願いいたします。

紀宝町を含む熊野市以西には主要な幹線道路が現在の国道42号線しかなく、それも車幅の狭い2車線の道路です。ふだん、軽自動車とか普通自動車で通行する場合はそれなりに通行できますが、4トン車以上の車で通行人や自転車を追い抜くにはかなりな危険があります。道路が混雑しているときや中学校の下校時には、何度も危ない場面を目撃しています。

この地域の商業圏は和歌山県新宮市と切っても切れない関係にあり、私も日に何度も新宮市に行っております。現在、移動については国道42号線を利用するしかない状態にあります。私は、早く新宮市に行きたいというのではなく、ただ安全に、安全に新宮市まで行きたいと。ただ渋滞とかいうのはね、新宮市の中で渋滞するというのも私もわかっています。だから、早く行きたい、じゃなくして、安全に行きたいと思っております。日々そうなることを願いながら、早30年近くが過ぎてしまいました。当時30歳前半だった私も、もうそろそろ仕事から撤退しなければならない年齢に近づいています。私たちが味わってきた危険さ、不便さを次世代の人たちに引き継がないように、ぜひ早期完成をお願いいたします。

私は今、新宮市佐野地区で新築工事をしております。新宮・那智間のバイパス開通前から着工している新築工事であります。開通前は交通混雑で大変苦労しました。現場からの車の出入りも、なかなか車の切れ目を見つけるのが難しいぐらい、大変苦労していましたが、ところが、バイパスが開通すると嘘のように混雑が解消し、かなり安全な現場になっております。道路の持つ効果に驚くとともに、大変、大変うらやましく思っています。新宮那智バイパスに限らず、日本全国の道路がここ30年間で大きく変貌したと言っても過言ではないと思います。当地では数キロのバイパスさえ30年近くかかっても開通しない状態にあり、大変残念に思っています。現国道の交通量は増加傾向にあり、スムーズで安全な移動ができる状況とは言えません。早期整備を希望いたします。

公述を終わります。

【公述人（小門）】 公述書。私は小門廣義と申します。紀宝町商工会の会長を仰せつかっております。私からは、地域の観光の面から、紀宝バイパスの早期整備について公述したいと思います。

最初に、道路と観光事業についてお話ししたいと思います。

紀宝町を含む紀州地域は、平成16年に、世界遺産、熊野古道、紀伊山地の霊場と参詣道に登録されました。紀州地域は世界遺産の熊野古道としての観光地へとイメージ転換をしつつあり、登録以来、観光客は増大しております。また、従来から地域は、吉野熊野国立公園の自然環境を活かした観光資源がありました。我々としても、今後は、熊野古道と吉野熊野国立公園、両方の観光資源を活かすことにより、観光事業の発展に、より力を入

れようと、力を注ぐつもりでいます。そこで、我々としては、観光客を迎え入れる上に必要となってくるのが道路等の整備と考えられます。本地域は、主要な幹線道路が国道から42号しかなく、観光地域内を回るには必ず国道を通らなければなりません。増えた観光客等を分散させ、地域内のより多くの観光地に招き入れ、地域内に観光事業の発展を促すためにも紀宝バイパスは必要と思うものであります。

次に、紀宝バイパスと観光客の安全確保についてお話しします。

先ほど、紀宝町を含む紀州地域が、世界遺産、熊野古道、紀伊山地の霊場と参詣道に登録され、観光客が増えている現状をお話ししました。以後、紀宝町における現在の国道42号は、地域内の生活道路、物資搬送ルート等であったものが、これに加えて観光ルートとなったのです。現在の観光の交通手段は、車がほとんどです。その観光地域間の移動ルートとなっているのが国道42号です。国道42号は狭い道路で、かつ交通渋滞を起こしている現状で、観光客乗せた大型バスは危険と背中合わせの運行を強いられているのです。現国道42号の混雑緩和がされることにより、観光バス等の安全で円滑な運行が確約されると思います。そして、現国道42号の大型車の運行が減少すれば、沿道は、住民は安全確保もされると思うのであります。

以上、紀宝バイパスの早期整備を希望し、私の公述を終わらせていただきます。どうもありがとうございます。

【公述人（神園）】 私は、三重県南牟婁郡紀宝町神内に住まいする神園敏昭と申します。座らせていただきます。

紀宝バイパス完成への意見陳述の機会を与えられましたことを感謝申し上げます。

さて、私は、供用済みの紀宝バイパス北側の神内団地に昭和50年に土地を求め、昭和51年より住まいしております。住まいさせていただいているんですが、当時は2、3年でバイパス工事が着工され、すぐにでも開通すると触れ込みで旧紀宝町より分譲、売り出された物件です。当時、この団地に家を建てた私はもちろん、私以外の方々も大変期待していました。しかし、それから早30年余りを過ぎてますが、いまだ完成を見ていません。騙された、土地をここに求めたことを失敗したのかなとの思いは私だけではないと思います。

個人事情はさておきまして、公的な面でこのバイパスについて申し上げたいのは、先ほどから、交通事故防止、地域の活性化の寄与等について、田尾さん、小門さん、それから昨日、その前の公述をされていますけれども、私はこの地の医療事情と道路関係についてです。

最近よく、新聞、テレビなどのマスコミで、医師不足、医療施設不足が報道されています。この地域も例外ではありません。私どもは、まさかのとき、この地唯一の基幹病院である紀南病院を最後の砦として生活し、まさかのときの救命を託しています。しかし、専門医の不足や手術の重複、空きベッドが不足しているなどの理由から、和歌山県新宮市の新宮市医療センターと紀南病院との相互医療協定もあり、新宮市立医療センターに搬送されています。もちろん、新宮市から紀南病院へ搬送されることもあります。

これらの救急搬送は、現国道42号線を介して搬送されています。短時間で搬送が求められる救急搬送に関わらず、唯一の基幹道路である現国道42号線は、先ほど来から話をされているように紀宝町成川地内で車道幅が狭く、交通混雑時には安全確保も手間取り、

遅々とした搬送になっているのが現状です。このように、地域内の医療施設相互の連帯が重要になっている状況において、現在の国道42号線では、一刻を争う対応が大変困難になっていると思います。

紀宝バイパスが完成しますと、現国道の交通量は現国道とバイパスに二分され、交通混雑は緩和され、救急搬送もより安全に、よりスムーズになるのではないかと考えています。このことは先般和歌山県側的那智勝浦新宮道路が開通され、この道路の開通により新宮・勝浦間の交通混雑が大幅に、予想以上に緩和され、新宮市立医療センターや那智勝浦町へ行くにも、既設国道、自動車専用道路いずれに関わりなく、かなり時間が短縮されたことは、この方面へ通行した誰もが感じていることと思います。このように、病院間の連帯を図る上でも、紀宝バイパスの早期完成が必要だと思っております。

また、他の人も申し上げていますように、この道路が整備されれば、医療の問題だけでなく、様々な問題が解決されると考えます。今、予想される以上の効果が出ることは海南・田辺間の道路でも実証されていることは報道されているとおりです。私どもは早くからこのバイパスの完成を望んでおりましたが、この事業は一に地権者の協力なしにはできないこともわかっております。地権者の皆様の土地への思い入れを想うとき、表立ったバイパス推進の活動もできず、ただひたすら30年余り待ってきたバイパス推進の声なき声が多くあることをご理解いただきたい。

また、昨日より工法に対する不安も表明されています。私は、世界一と言われる日本の土木技術を信頼しております。国を挙げての英知を結集され、一日も早い紀宝バイパスの早期整備を願い、私どもの公述を終わります。ご清聴ありがとうございました。

9. 公述人 尾畑 啓嗣

【公述人（尾畑）】 尾畑啓嗣でございます。住所は紀宝町鮎田1331の4番地であります。63歳であります。私は、農業と紀宝町議会議員をしております。座って失礼させていただきます。

私は、自分自身が土に触れる仕事をしており、また、議員として全体の奉仕者であるという立場から、本公聴会の主題であります一般国道42号線改築工事、いわゆる紀宝バイパス工事の中で、三重県南牟婁郡紀宝町成川神明後地から同町成川上野地区までの区間に関しての事業認定の審査に当たって、勘案すべき事項について意見陳述を行います。

私は、昭和42年、国鉄奈良機関区から新宮に転勤となり、新宮市民の皆さんや当時の共産党の市会議員とともに、熊野大橋1本では紀伊半島のアクセス道路は不足であり、経済の活性化は望めないと運動に取り組みました。国への要望活動も活発に行われ、4ルート案が予定されました。私たちは海岸バイパスを求め、市議会へ請願書を提出しましたが、当時の市議会では、仲之町商店街、大橋通商店街が寂れるという理由で、請願は否決されました。

一方、三重県側では用地買収の利権も絡み、私たちが最悪と考えていた現ルートが昭和45年に線引きされました。この時点では、紀州製紙の6号導水管トンネルはありませんでした。昭和48年には、紀州製紙が発破工法により6号送水管トンネルを掘削しました。

このときの関係住民の恐怖と被害については、先日上野登氏が訴えられました。

この経験から、地域住民は自らの命と生活を守るために、紀宝バイパス差止裁判を原告団453名で提訴しました。平成7年6月26日、名古屋高裁の判決が出て、その後、最高裁は上告を棄却し、判決が確定しました。私は、町会議員という立場から、この裁判の中で地方自治体が果たしてきた役割に、特に注目しています。

地方自治法第2条では、地方公共団体の基本原則は、地方公共の秩序を維持し、住民及び滞在者の安全、健康及び福祉を維持することとつたわれています。また、地方自治には3つの役割があります。その第1に、地方自治ないし地方自治体は、住民が国や地方の政治、行政に対して自分たちの意思や希望を反映させていくための一番身近なルールだということがあります。第2は、自治体は、住民が自らの命、生活、権利を守り、改善していくための拠点だということであります。第3は、前の2つとは質の違う機能ですが、自治体は国の統治機構の一環で、国家権力が住民を統治、管理するためのシステムでもあるという面を持っています。

上野氏が公述した導水管トンネルの発破許可権者は三重県であり、紀宝町でありました。紀宝バイパス差止裁判、判決の趣旨を整理しますと、1つには、トンネル掘削に当たっては、万が一の被害も起こさないように、万全の対策を講じた上で工事にかかれ、2つ目は、トンネル掘削は安全工法でやること、すなわち、トンネル全線にわたって0.1カイン以下の発破振動管理基準値で行うこと、3つ目は、環境基準を守る対策を講じること、この3点に整理されると思います。国は、工事差止ということでは勝訴はしたものの、着工に当たっては足かせをはめられたわけであります。

本年3月4日、国土交通省より工事説明を受けて関係住民103名が通告書を作成し、国土交通省に通知しています。その内容を見ますと、私たち城山周辺住民は、紀州製紙6号導水管トンネルの発破工事でものすごい被害を受けた、発破恐怖症になっている、紀州製紙とは絶縁状態で話し合いもできず、泣き寝入りを強いられている、ここに、紀宝バイパストンネルを掘削するということで、発破恐怖症がさらに深刻になってきた。そこで、トンネル掘削に当たっては次のことを守ってほしい、1つ目、午後4時以降の工事はやめてください、2つ、紀宝バイパス差止裁判の判決のとおり、トンネル全線にわたって0.1カイン以下の発破振動管理基準で工事をするを厳格に守ってくださいと書かれています。平成20年3月10日、紀勢国道事務所長殿あてに提出されています。ところが、いまだに国からの回答はありません。もう1カ月以上たっています。住民の方々は、最高裁判決が無視されるのではないかと心配しています。

紀宝町の平成20年度第1回定例議会で私はこの問題を取り上げ、住民の申し出に対して国からはいまだに回答がないが、町当局は、回答がなければ、すなわち住民の安全と安心が約束されなければ工事を進めないという立場をとるかとは私は質問いたしました。これに対して理事の答弁は、当然ですね、工事を進める上では肝心なことだと十分認識しておりますと答弁されました。今公聴会を主催されました国土交通大臣冬柴鐵三氏も、当然この立場をとられるものと思います。私は期待をしております。

次に、災害との関係で申し述べます。紀宝町防災マップに基づいて、土石流危険区域、急傾斜、崩壊危険箇所、地すべりについて公述がありました。いかにこのトンネル工事が危険であり、地域住民に不安を与えるものであるかが納得していただけたと思います。私

は、もう少し別の観点から見てみたいと思います。

このトンネルは、上地坑口から123メートル地点で導水管と交差します。この部分を含め、上地坑口から159メートルに買収が進んでいない土地があります。親の代から農地として耕作し、地主は、地すべりが何回も起きていること、地下水の状況、雨の日はどうなのかなど、自分の土地のことはだれよりも熟知しているものであります。

1つ例を出しますと、4年前に浅里地区で砂防堰堤が計画された時のことですが、地区の住民がこの谷の工事は危険だと反対意見が出ました。地すべりが起こり、地下水が噴出するからとの理由でしたが、県はこの意見を取り入れず、工事を進めました。地元民の指摘のとおり、地すべりが起こりました。地すべり計を設置し、山をコンクリートで固め、予定を大幅に上回る工事費がかかりました。長年そこで暮らす地元の人々の意見には経験に基づいた根拠があることが立証された例であります。

では、今回問題となっているこの土地はどうなのでしょう。

京都大学名誉教授、国土問題研究会理事長、御望山調査検討委員会委員長の経歴を持つ志岐常正先生に平成19年8月21日、21日に現地調査をしていただいた結果によりますと、先生いわく、道路線引きの段階で、国は災害防止の観点で欠落している、これが関係住民を不幸にしていると述べられました。

先生に紀宝トンネル地質断面図を見ていただいたところ、門脇地区の山腹に、西北西から東南東方向の断層があることも考えられる、この地域に活断層があることはこれまであまり知られていなかったと思うが、トンネルを掘削するのであれば詳しい地質調査をするほうがよいと思うと言われました。

次に、城山南斜面地質断面図については、地すべりを起こしている箇所は多い、熊野層という地層群は、主としてシルト岩という軟弱な岩のようである、この地層は新鮮なものではなく、花崗斑岩が深層風化を受けたときに一緒に風化を受けているので滑りやすくなっているのだと思う、地質調査結果によれば、熊野群層の中と花崗斑岩の中では地下水の水面がかなり違う、シルト岩には特に水が蓄えられている。これがこの地域に地すべりを起こす要因をなしているものだと考えられる、シルト岩と花崗斑岩の形成の前後関係を確定するにはまだ問題があるにせよ、シルト岩が花崗斑岩のくぼみを一見埋めるような形で分布しており、この中に水が蓄えられているとすれば、そこにトンネルを掘ったとき、その後何もしないとは考えられないことである、もちろん、地下水面は下がり、棚田は水が失われるであろう、地すべりは今より起こりにくくなるでしょうが、地盤が締まってその上の宅地は不等沈下を起こすこともあり得ましょう、なお、豪雨のために地下水面が上下し、その影響が四方に及ぶことも考えられると指摘されました。

続いて、上地坑口を見ていただきました。見るなり先生は、ここは典型的な地すべり地域だ、上部には竹やぶ、下部にはため池があるということは、地すべり地帯の証拠だと断言されました。地元民の日々の経験から出る声に耳を傾け、地質学者の科学的な分析を取り入れるなら、ここにトンネルを掘るべきではありません。

先ほど、南斜面から123メートルのところまで導水管と交差することを述べました。交差角度は23度です。国道の幅員をトンネル内径11メートル75センチ、コンクリートの巻き厚を40センチとしますと掘削の幅は12メートル55センチとなり、導水管と道路面の交差延長は約33メートルとなります。先ほども説明がありましたが、道路路盤と

導水管の標高差は4.4メートルと説明されました。トンネル内の排水処理に中央側溝がつくられますが、町当局はこの側溝の深さを1.3メートルであると答えました。4.4メートルマイナス1.3メートルは3.1メートル。すなわち、側溝の3.1メートル下には巻き厚20センチ、内径130センチの導水管が通り、1分間に102リットルの水が流れているわけであります。

この部分は、まだ工事発注はされていません。説明では、ここは発破ではなく、機械で掘ると聞いています。が、問題だと思っているのは、昨日上野登先生が報告されたように、昭和48年に発破で導水管トンネルを掘った際、農作業中の女性がうずくまったというほど振動があったということであり、このときの発破による3.1メートル上の中央側溝、4.4メートル上部のトンネル路面までの付近にひびや亀裂が残っているのではないかと考えています。このような状況で、道路と導水管が33メートルにわたって交差するわけです。大変心配をしています。

発破の後遺症について、例を出してご説明をいたします。

熊野川左岸に県道紀宝小船線があります。昭和30年前半に建設されたもので、花崗斑岩の硬い岩を発破で爆破し、割った岩は熊野川に落としてつくった道路であります。近年になって、紀宝町浅里から熊野市紀和町下和気でがけ崩れが頻繁に起きています。今も通行止めになっています。発破によって亀裂が入り、そこに水が溜まって長い間に風化し、崩落しているものと思われます。

もう一つ例を述べます。尾鷲市賀田町の土石流災害です。昭和46年9月10日16時20分、3日間降り続いた雨により、土石流が発生しました。死者は13人出ました。鉄道トンネルの上が災害の発生地です。昭和30年ごろにトンネル工事が行われたものですが、地元の人々は、このトンネル工事の発破により地表が緩み、歪んだ地表に多量の水が降ったため土石流が発生したと証言しています。

導水トンネル建設から36年経ちました。このような例から見ても、安全だという保証はありません。紀宝小船線や尾鷲の例を他山の石とすべきです。

導水トンネルそのものの強度についても懸念があります。導水トンネルの法定耐用年数は40年と言われております。既に35年が経過しました。平成14年、国は導水管の調査をしましたが、住民の立ち入りは拒否され、代わりに写真が公表されました。コンクリートの打ち継ぎ部分から白いコンクリートのあくが出ているだけで、トンネルそのものは安全だと判断したようであります。我々には判断のしようがありません。が、今、トンネルの安全神話が崩れています。新潟県中越沖地震でのトンネル崩壊、広島県県営水道、四国の水道トンネルの崩壊なども起こっています。もし今回の事故により紀州製紙導水トンネルに万が一障害が起こるようなことがあれば、紀州製紙にとっても紀宝町にとっても死活の問題であります。

城山地区、深谷地区については上野登氏が、新宮坑口付近と排ガスについては山口博正氏が公述しました。姥ヶ懐地区、谷川地区の危険性については七滝武巳氏が訴えました。交通渋滞については平野美津子氏が質問しました。時間短縮は11分と答弁されましたが、本年3月14日の講談社の『フライデー』では54秒となっております。この差は、上りと下りの差なんのでしょうか。交通渋滞が本当にこれで緩和されるのでしょうか。

私は、最後に成川下地地区と飯盛地区に関する問題と国道バイパスに対する私見を述べ、

冒頭で述べました地方自治体の果たしてきた役割について考えたいと思います。

平成16年3月、旧紀宝町の議会で、熊野川河口と上流部に橋をかけ、バイパスとすべきではないかと質問いたしましたが、町長は、今の紀宝バイパスを一日も早く完成させることが大事であると答弁しました。

平成17年9月議会では、三重県地震防災ガイドブックに基づき、震度6の地震が起きた場合、液状化現象、土石流の危険、急傾斜地の崩落、津波による浸水、この4つの危険が重なる地域があるが、これはどこかと質問しました。これに対して町長は、成川下地地区と飯盛地区であると答弁しました。つまり、地震が起きた場合、紀宝町で最も危険が予想される場所に国道42号線が通ることになります。国道線引き時には防災ガイドブックはありませんでした。地震が起きた場合、危険が判明した今、既にでき上がったところは一般国道と使用し、川口大橋バイパスに切りかえるべきではないかと主張しましたが、紀宝町当局はあくまでもバイパストンネルを推進したのであります。しかし、言葉でバイパスといますが、裁判の中でバイパスではなくなったのであります。国道付け替え工事です。バイパスとは、皆さん、迂回をして渋滞を緩和するものであります。まさに、紀宝町がとってきたこの立場は、地域住民の安全、福祉と健康を維持するという地方自治法の精神に照らして、どうであったのでしょうか。

土地収用法第1条は、この法律の目的は、公共の利益となる事業に必要な土地等の収用又は使用に関し、その要件、手続及び効果並びにこれらに伴う損失の補償等について規定し、公共の利益の増進と私有財産との調整を図り、もって国土の適正且つ合理的な利用に寄与することを目的とすると定めています。平たく言えば、この道路は必要なんだ、地主が承諾しなくてもこの法律の適用で強制執行することができるんですよということであり、そのために、23条1項で、大臣または知事は、事業の認定に関する処分を行おうとする場合において必要があると認めるときは、公聴会を開いて一般の意見を求めなければならぬとなっています。今回、それに基づいて本公聴会が開催されたのであります。

もとより私は、公共の利益の増進に寄与することに異論を唱えるつもりはありません。便利になり、効率になることが大事であります。今、熊野川河口または上流部に橋をかけ、交通の便をよくし、渋滞を解消することこそが必要だと考えております。国も自治体も危険を回避し、安心して安全な道路建設に切り替えるべきであります。人の命は金に換えることはできません。私は、この紀宝町と町民の皆さんを大事に思っております。志岐先生の言葉を借りるなら、町会議員として知己の皆さんを不幸な関係住民にはしたくありません。健康を害するおそれのあるトンネル、危険が予想される道路建設を私は望みません。本公聴会において、私の浅学な意見を述べましたが、起業者であります国土交通省の賢明なるご判断を期待しまして、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。

10. 公述人 堀口 勝児

【公述人（堀口）】 私は、紀宝町成川上地地区に住む堀口勝児と申します。どうぞよろしく申し上げます。

今回の紀宝トンネル工事に当たり、いろいろと不安や心配なことがたくさんありますので、聞いてください。

去年8月、京都大学災害地質学志岐名誉教授に現地を視察していただきました。教授も、この地区は、地すべり、地盤沈下など、要注意だと言われました。まずは田んぼの水涸れ、そして、あちこち亀裂が入り、崩れてきています。これは、導水管トンネルの掘削により水の流れが変わり、水枯れや地崩れが発生したのです。そして、今回の紀宝トンネル工事による発破の影響で、ますます地崩れが心配でなりません。田んぼの下には民家もあり、そして、トンネルに近い自家の下には30軒も民家があり、工事のことを思うと地崩れの不安が一層募ります。また、私の自宅に池がありますが、何年も前より水涸れし、水が全然溜まりません。

このような地すべり、地盤沈下のところにトンネル工事をするに当たり、住民の不安と心配を少しでも軽くし、工事をするを考えてください。そして、大雨や大地震など、災害が起こった場合、トンネル工事との因果関係はどうなのでしょう。発破掘削による判決で決まった数値は、0.1カインです。0.1カイン以上のときは即工事を中止すること、また、発破をかける時間も4時以後は絶対禁止、体の調子の悪い人も住んでいることをくれぐれも考えてください。そして、震度計も家族誰でもわかるものを設置し、住民に説明、報告することを約束してください。どうぞよろしく願いいたします。

終わります。

【議長】 どうもありがとうございました。

これで予定しておりました公述はすべて終了しました。

それでは、これにて一般国道42号改築工事、紀宝バイパス、三重県南牟婁郡紀宝町成川字神明後地内から同町成川字上野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をいただきまして、ありがとうございました。