

平成22年12月19日（日）

於：篠ノ井市民会館

県道長野上田線改築工事（塩崎バイパス・長野県長野市篠ノ井塩崎字堂前河原地内から同市篠ノ井塩崎字中川原地内まで）及びこれに伴う市道付替工事に係る公聴会

国土交通省関東地方整備局

# 目 次

1. 開会 .....	1
1. 公述人 1 .....	1
1. 公述人 2 .....	7
1. 閉会 .....	15

## 開 会

○議長（永森） 定刻になりましたので、只今から県道長野上田線改築工事（塩崎バイパス・長野県長野市篠ノ井塩崎字堂前河原地内から同市篠ノ井塩崎字中川原地内まで）及びこれに伴う市道付替工事に関する事業認定申請に係る公聴会を開催いたします。

私は、本日の議長を務めます国土交通省関東地方整備局建政部長の永森と申します。よろしく願いいたします。

本公聴会は、土地収用法第 23 条第 1 項の規定に基づき、平成 22 年 8 月 2 日付けで起業者である長野県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あたり、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、本公聴会の開催にあたっての注意事項等につきましては、関東地方整備局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、御一読いただき、遵守されるようお願いいたします。

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

## 公述人 1

○議長 それでは、まず最初に、本件事業の起業者に公述をしていただきます。

起業者の長野県長野建設事務所、竹内敏昭さん、中村健二さん、岩松磯至さん、壇上に上がり、公述人席にお着きください。

現在の時刻は 14 時 2 分 30 秒です。起業者の公述開始時刻は 14 時 5 分となっておりますので、30 分後の 14 時 35 分までに公述を終了されるようお願いいたします。

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

のほうから合図するまでしばらくお待ちください。

公述開始時刻となりましたので、公述を開始してください。

○竹内 私は、公述人の長野県知事、阿部守一の代理人であります長野県長野建設事務所計画調査課の竹内敏昭と申します。よろしくお願いいたします。

それでは、本日の長野県の公述人の紹介をさせていただきます。

○中村 長野建設事務所の中村健二と申します。よろしくお願いいたします。

○岩松 同じく岩松磯至と申します。よろしくお願いいたします。

○竹内 本日の公聴会では、県道長野上田線改築工事（塩崎バイパス・長野県長野市篠ノ井塩崎字堂前河原地内から同市篠ノ井塩崎字中川原地内まで）及びこれに伴う市道付替工事につきまして、事業の目的及び内容を説明し、この事業が土地収用法第 20 条各号の要件を満たしていることを公述してまいります。

公述内容といたしましては、事業の概要、事業の経緯、起業地の計画概要、事業の必要性と整備効果の順に述べさせていただきます。

まず事業の概要について説明いたします。

起業地は映像の赤丸の箇所となります。

県道長野上田線は、長野県長野市を起点とし、同県内の千曲市、埴科郡坂城町を經由して上田市を終点とする延長約 44.4km の長野市周辺地域、いわゆる長野地域と、県東部地域、いわゆる上田地域とを南北に連絡する主要な幹線道路です。

沿線は、県下でも人口の集積が進んでおり、また、戸倉温泉、上山田温泉など県下でも有数の温泉地があることから、沿線地域住民の通勤、通学等の日常生活はもちろんのこと、長野、上田両地域における農業、商工業等の経済活動や、観光面においても重要な役割を果たしております。

また、沿線地域の生活道路としての機能も合わせ持っており、公共施設を利用するため、歩行者や自転車の通行も多い区間です。

現道は、一部を除いて歩道がない上に、幅員の狭い 1 車線道路であるために、普通乗用車のすれ違いが困難な状況となっております。

一級河川信濃川水系千曲川を挟んだ右岸を本路線と平行に走る一般国道 18 号は、慢性的な渋滞箇所となっており、本路線は、一般国道 18 号の抜け道としても利用され、朝夕の通勤時間帯は渋滞を避ける車両が現道にも流入しています。

現道では、交通事故に占めるこれら通過車両の割合が高いことから、通過交通が生活道

路に流入している現在の状況では、歩行者や自転車等が危険にさらされるなど生活道路としての機能が著しく損なわれているだけでなく、通過車両の安全かつ円滑な交通にも支障をきたしております。

このような状況に対処するため、県道長野上田線改築工事（塩崎バイパス）を計画いたしました。

本事業計画は、長野市篠ノ井塩崎字東田沢地内の篠ノ井橋北交差点を起点とし、長野市道篠ノ井南 336 号線との交点を終点とする延長 2970m の区間について、2 車線のバイパスを建設する事業であり、終点から先は、長野市道篠ノ井南 336 号線及び長野市道篠ノ井南 253 号線を介して本路線へと接続され、これらの市道を含めて本路線として県道認定をすることとしております。

これにより、現道の通過交通が全体計画区間に転換され、現道の自動車交通量が減少し、歩行者、自転車の安全性の向上が図られるとともに、自動車の安全かつ円滑な交通が確保されることとなります。

なお、本事業計画は、昭和 60 年 12 月 23 日付け、長野県告示、第 875 号で都市計画決定された長野都市計画道路 35・75 号、塩崎東部線とは盛り土土羽及び水路工を除き基本的な内容について整合しております。

次に事業の経緯について説明いたします。

全体計画延長 2970m 区間につきましては、昭和 61 年度から事業に着手しており、起点側の 1700m 区間につきましては、平成 12 年度から平成 16 年度の間に供用開始を行い、また、終点側の 969m 区間につきましては、平成 12 年度から平成 14 年度の間に供用開始を行っております。

次に、起業地の計画概要を説明いたします。

本事業における道路は、道路構造令第 3 種第 3 級の規格に基づき、設計速度時速 60km とした片側 1 車線の 2 車線道路として計画しております。

標準幅員は 12m で計画し、1 車線当たりの車道幅員は 3 m になります。

また、歩行者を自動車から分離し、安全かつ快適な交通を確保するため、両側に幅員 2.5 m の歩道を設ける計画としております。

関連事業といたしまして、本事業と交差いたします長野市道篠ノ井南 239 号線との間に段差が生ずるため、従来の通行機能を維持するための付替工事を必要最小限の範囲で合わせて施工することとしております。

次に、事業の必要性と整備効果について説明いたします。

本路線は、先ほども述べたとおり、長野地域と上田地域とを南北に連絡する主要な幹線道路であり、沿線地域住民の日常生活はもちろんのこと、長野、上田両地域における経済活動や観光面においても重要な役割を果たしております。

本路線のうち、現道は、長野市篠ノ井塩崎地区の集落内を通過する生活道路としての機能を合わせ持っております。沿道にはほぼ途切れることなく人家が連なり、沿道付近には長野市立塩崎小学校や塩崎郵便局、及び長野市営塩崎体育館などの公共施設が多く、特に当該小学校への通学路として指定されているほか、これら公共施設を利用するため、歩行者や自転車の通行も多い区間です。

しかしながら、現道においては、一級河川信濃川水系聖川を渡る聖徳橋を除いて歩道がない上、聖徳橋前後を除いて2車線が確保されておらず、最小の道路幅員は5.3mと狭小になっています。

さらに信濃鉄道株式会社しなの鉄道線の踏切が1カ所あるほか、市道との交差が多数連続しているため、普通乗用車のすれ違いが困難であるだけでなく、追突、出会い頭、人対車両などの交通事故が多く発生しております。

また、本路線と平行して走る一般国道18号の交通量は、平成17年度道路交通センサスによると、千曲市寂蒔地先で1日当たり2万3631台、その混雑度は1.56に達していることから、ご覧のように慢性的な渋滞箇所となっています。

本路線は、一般国道18号の抜け道としても利用され、朝夕の渋滞を避ける車両が現道にも流入しています。現道では交通事故に占めるこれら通過車両の割合が高いことから、通過交通が生活道路に流入している現在の状況では、歩行者や自転車等が危険にさらされるなど生活道路としての機能が著しく損なわれているだけでなく、通過車両の安全かつ円滑な交通にも支障をきたしております。

さらに、これは平成22年11月3日の新聞記事でございますが、本路線と同じ千曲川左岸に計画されている国道18号バイパスの千曲市稲荷山から長野市篠ノ井塩崎までの間については、平成20年度より整備が進められており、これが完成しますと、長野上田間の主要交通の一部が千曲川の左岸に転換され、それにより国道18号バイパスと接続する現道においても通過車両の増大が見込まれることから、現道の対策は急務となっております。

なお、現道の自動車交通量は、平成17年度の道路交通センサスによると、長野市篠ノ井塩崎殿屋敷で12時間当たり2731台、混雑度は0.55となっております。

このように混雑度は特段高くはないものの、幅員狭小にもかかわらず、幹線道路と生活道路の機能が混在している現道では交通事故が多く発生しております。

国土交通省関東地方整備局と関東1都8県では、交通安全対策の重点化を図るため、国道、都道府県道における平成13年から平成16年の4年間の事故データをもとに、死傷事故率の高い区間について、車が1億km走る間の事故件数が300件以上の区間をレッドゾーン、同じく100から300件の区間をイエローゾーン、100件未満の区間をその他区間として分類をしています。

そのうちレッドゾーンは5%、イエローゾーンは14%を占めるに過ぎませんが、レッドゾーン及びイエローゾーンの合計19%の区間に死傷事故の67%が集中していることから、この区間について重点的な交通事故対策を実施する必要があります。

また、長野県警察の調べによると、現道においては、平成10年から平成20年までの11年間に、50件の人身事故が発生し、死者が1名出ております。

この11年間のデータをもとに、死傷事故率を算定すると、現道を構成する7区間のうち14%に当たる1区間がレッドゾーンに、57%を占める4区間がイエローゾーンに該当しています。現道のうち71%を占める5区間がイエローゾーン以上に該当する状況は、全国の傾向から見ても事故率が高く、現道の通過車両や、地元住民は危険な状況にさらされているといえます。

また、通過車両が関係した事故は、事故件数50件のうち40件、全体の80%を占めており、通過車両が関係した事故が多いのが特徴となっています。

なお、ここでいう通過車両とは、長野市篠ノ井篠崎地区の住民以外が運転した車両です。

自動車保有台数と人口についてみますと、長野市の平成20年の自動車保有台数は29万2208台となっており、平成12年の27万8476台に対し4.9%の増加となっています。また、長野市の平成20年の人口は38万1955人であり、平成12年の人口38万1619人に比べ1202人、0.1%の増加となっております。

以上から、人口増加率に比べ、自動車保有台数の増加率は高い値を示しております。

このような状況に対処して、歩行者、自転車や自動車交通の円滑化及び安全性の向上を図るため、これまでに交差する市道からの視認性確保のためのカーブミラー、通学路指定区間の一部には注意喚起表示、主要な交差点での道路照明、横断歩道などできる限りの交通安全対策を実施しておりますが、必ずしも十分な効果を得られておりません。

この塩崎バイパスが完成しますと、幹線道路として広域的な道路網が構築されるととも

に、案内標識等を設置し、より積極的にバイパスへ交通誘導を行うことにより、現道においては、過去 11 年間における交通事故の 80%の当事者となっている通過交通が排除されることから、歩行者、自転車の安全性の向上が図られます。

一方で、バイパスに転換された通過交通については、しなの鉄道線との立体交差による踏切の回避や、歩道の設置による走行車線の分離により、自動車交通の円滑化や安全性の向上が図られることとなります。

最後に、画面はございませんが、本事業が環境面に与える影響について説明いたします。

本事業は、環境影響評価法及び長野県環境影響評価条例に定める対象事業ではありませんが、任意で自動車の走行に起因する騒音、振動、大気質の調査を実施しており、その結果はいずれも環境基準を下回っております。

また、本事業により、改変される起業地に生息する可能性のある希少な動植物に与える影響についても、学識経験者等専門家の意見を求めながら現地確認及び既存文献をもとに調査を実施した結果、希少な動植物の生息の可能性は低く、影響は軽微であると予測されております。

また、起業地においては、文化財保護法による埋蔵文化財包蔵地の存在が確認されておりますが、工事着手にあたっては、長野県教育委員会と協議を行い、十分に留意して事業を進めることとしております。

以上、公述対象事業の目的及び内容について説明をいたしました。

当該事業は、土地収用法第 3 条第 1 号に該当する事業であること、起業者が当該事業を遂行する意思と能力を有していること、当該事業計画が土地の適正かつ合理的な利用に寄与すること、土地を収用し、または使用する公益上の必要があることから、土地収用法第 20 条各号の要件を満たしております。

当該事業の目的が 1 日も早く達成されるためにも、事業の円滑な推進が必要であり、早期に事業認定がなされることを希望いたします。

以上をもちまして公述を終わります。

ありがとうございました。

○議長 どうもありがとうございました。

降壇してください。

次の公述は、公述人、矢島英敏さんからいただくこととし、14 時 30 分から開始いたします。



## 公述人 2

○議長 公述人、矢島英敏さんは壇上にお上がりになり、公述の準備をお願いいたします。

ただいまの時刻は 14 時 29 分ということで、14 時 30 分から公述をお願いすることとなりますが、30 分後の 15 時までには公述を終了されるようお願いいたします。

なお、この時刻までに終了されない場合には、公述の中止を命ずることとなります。私がお待合するまでお待ちください。

公述開始時刻となりましたので、公述を開始してください。

○矢島 私は、本日、公述人になりました矢島英敏と申します。私は、本事業の起業地に 1 筆の土地を持っております。私の本日の公聴会での論点は 2 点ございます。

1 つは、本事業の道路の必要性、こういうこと。

あともう 1 点は、道路をつくるべきものに求められる資格。これは責任、あるいは自覚、こういったものについて説明したい、自分の論点を述べたい。こんなふうに考えております。

まず本日の公聴会の経緯でございますけれども、私は先日、11 月 16 日付けで国交省さんより文書をいただきました。どういう文書かといいますと、表題「県道長野上田線改築（塩崎バイパス）に係る土地収用法に基づく公聴会の開催について」。

内容につきましては、平成 22 年 8 月 2 日付けで長野県より再度事業認定の申請がありました。当局としては、事業認定の処分を行うにあたり、勘案すべき情報を収集する必要があると考え、中略いたしまして、篠ノ井市民会館にて公聴会を開催することとし、公述人を募集しております。

こういう文書を頂戴いたしました。それで期限は 11 月 29 日ということでございましたので、11 月 28 日付け、公述の申し出をさせていただきました。それで本日の公述人となった次第。こういうところでございます。

国交省さんからの文書にありますとおり、長野県より再度の事業認定があったというところでございます。

これはどういうことか。私の手元に 1 つ文書がございます。平成 18 年 7 月 19 日、長野県上記代理人、県知事、田中康夫、これは国交省さんの局長さんにあてた文書でございます。

事業認定申請書の取り下げ。

平成 18 年 2 月 14 日付け。

中略しまして、事業認定申請につきましては取り下げます。これが今回、再申請しました事業内容でございます。その取り下げをした。こういうところでございます。

この文書、私は平成 18 年 7 月 31 日付けで国交省さんよりいただきました。私あての文書でございます。

中身を読まさせていただきます。

平成 18 年 4 月 4 日付けで貴殿より公聴会開催の請求がありました下記の事業につきましては、別添のとおり、平成 18 年 7 月 19 日付け、長野県より事業認定申請取り下げの申し出があったため、公聴会は開催いたしませんので、御連絡申し上げるとともに、請求書をお返しいたします。この請求書といいますのは、公聴会の請求の請求書というところでございます。

なお書きがございます。

なお、申請の取り下げがあったことにより、土地収用法第 25 条の 2 に基づく社会資本整備審議会等の意見聴取につきましても行いませんので、意見書につきましてもお返しいたします。こういう文書を頂戴いたしております。県によって、前回、平成 18 年に出した申請書、それは取り下げたということでございます。

私は前回、平成 18 年、県が事業認定を申請いたしましたので、収用法に基づきまして、利害関係人の意見書、私の意見書、それから、公聴会の請求をいたしております。どちらも私の手元に文書そのものは国交省さんから返ってきてございます。

私は、意見書を平成 18 年 4 月 4 日付けで長野県のほうにお出しいたしました。非常に短い間でしたのですけれども、4 年間、精根込めて書いて、県庁さんのほうにお届けいたしました。そういう文書であります。その文書の中身を若干長いかと思えますけれども、これは私のこの事業に対する考えでございますので、原文のまま読まさせていただきます。

意見書。

1. 長野県は、地域住民からの要望があったから塩崎バイパスを建設すると主張していますが、以下の点から、このバイパスの建設の意義は低いものと考えます。

1. 塩崎バイパスの実質的な終点は、松節地区の塩崎栗佐橋線に接続する地点であります。同線は、長野上田線に接続し、稲荷山地区に伸びますが、同地区、これは稲荷山地区ですが、古い街並みが構成していることから、この地区における、要するに稲荷山地区

における長野上田線の道路機能は低いものと考えられます。

したがって、稲荷山地区からの塩崎バイパスに流入してくる交通量は極めて限定的と考えられます。

また、塩崎バイパスは、2970mの道路延長ですから、18号線のバイパスとしての役割は果たせないと考えられます。

以上から、塩崎バイパスは広域的な機能を発揮できる道路とは考えられません。

(2) 平久保地区から上町地区に至る地域においては、集落は現道、これは現在の県道でございますが、現道と県が表現しているのです、私も現道と表現させていただいております。

現道集落は、現道周辺に形成されています。現道から塩崎バイパスまでの距離は、おおむね500mから800mあります。現道から塩崎バイパス方面には、各集落から農家の軽トラックが1台通行可能な農道が伸びております。塩崎バイパスの道路機能を発揮するためには、新たに現道から塩崎バイパスへのアクセス道路を設置する必要がありますが、現道の沿道には家屋が連たんしており、家屋の移転を伴わなければ1本のアクセス道路も設置できない状況であります。

塩崎バイパスには、平久保地区において、人家がない地域でございますけれども、アクセス道路が設置されています。したがって、このポイントから見六橋の区間においてのみ塩崎バイパスは塩崎住民の利用に供するといえます。

私の実家は山崎地区にありますが、私が見六橋方面に行く場合は、アクセス道路経由で塩崎バイパスを利用しますが、更埴方面に行く場合には塩崎バイパスを利用する必要がありません。角間、上町地区の地域の皆様も同様です。

以上から、塩崎バイパスは、見六橋から松節地区までの2970mの区間で計画される道路計画ではなく、見六橋から平久保地区までの1060mの区間で計画されるべきものと考えられます。

塩崎バイパスは広域性確保の観点から、松節地区から500mから600m北の地点で18号バイパスと交差する計画になっています。これは将来計画とっております。18号バイパスは、千曲川を渡って国道18号線に接続いたしますが、新バイパスの上流、上流というのは更埴方面です。上流650m地点には栗佐橋が、さらに約900m上流には千曲橋があります。この間、約1550mの間に3つの立派な橋をつくる計画だそうであります。なぜこんな橋をつくる、あるいはバイパスをつくるのか首をかしげざるを得ません。

正直に言えば、余りにばからしく、論評したくない気持ちであります。

現状では、実現の可能性は極めて少ないのではないのでしょうか。

(3) 私が長野建設事務所の方と本事業についてはじめて話をさせていただいたのは、私が広島市に勤務していた平成4年秋のことです。

平成4年8月31日付けで、建設事務所長より「県道篠ノ井稲荷山線バイパス事業の説明について」という文書をいただきました。

内容は、計画を説明したというものでございました。

秋ごろ、広島市内で管理計画課、小林主査(当時)、用地第一課、小林主事(当時)にお会いしました。話を聞いている中で、相手から出た話は次のようなものです。

①塩崎バイパスは、地域からの要望があつて計画している道路であるが、県としては道路政策上の必要性は少ないと考えている。

地域の農家所有者は高齢化が進んでおり、耕作が大変になっているものが多く、土地処分の一手法として道路整備の要望をしたものと考えられる。

②見六橋から上篠ノ井地区あたりの塩崎バイパスは、新幹線工事の工事用道路として活用できる。

このような話を聞いて私はびっくりいたしました。

付言しますと、私はこの県の方と広島市内のすし屋さんでお酒を飲みながらお話をさせていただきました。これは県の方が場所をセットせいという話でございましたので、この場所をセットいたしました。基本的に忌憚のない話を聞けたのだらうと考えております。

原文に戻ります。

地域からの要望があつて塩崎バイパスを計画しているが、道路政策上は必要のない道路であることは当初から認識していたが、地元事情もあり、計画に踏み切らざるを得なかったもの。

なぜこんな道路をつくらねばならないのかということは、県の御担当の方も思っており、この思いからの発言と理解しております。

私の所有する土地は、現在、母が果樹をつくっています。私も実家に帰るたびに草取り等の農地の維持管理をします。高校生のころまでは、この土地は長芋等をつくっており、祖父、父等の手伝いで畑に行きました。祖父は80過ぎまで毎日畑に行っていた姿が目に焼きついています。そんな土地ですから、私の生ある限り、大事に守り、耕作していきたいと考えている土地であります。

(4) 塩崎地区のJR篠ノ井線より北側には、四之宮地区を起点とし、川柳地区、中条方面に至る片道1車線の立派な道路が整備されています。

塩崎地区においては立派な道路ですが、中条地区から先は整備されておらず、道路の連携というものが全く感じられません。道路は線ですから、それぞれの線が適切に連携されてこそ、その本来の機能が発揮されるものと考えます。

塩崎地区においては、これまでもかなりの道路整備がなされてきたと感じますが、農地が舗装されましたという道路が多いと感じます。さまざまな道路事情があるでしょうが、長野県庁の方には、厳しい財政下にあるわけですから、しっかりとした政策判断のもと、地元の利害を調整し、道路行政を展開していただきたいと祈願しております。

2. 結びでございますが、本事業の道路政策上の意義は極めて少ないと考えますから、起業地に存する私の土地を本事業に提供することはできません。本事業を昭和60年以来、長期にわたり推進している県の責任は極めて重いといわざるを得ないと考えております。

以上、これが私が平成18年4月、収用法に基づきまして県に提出した文書の内容であります。

基本的にこの考えは今もって変わりません。基本的にこの道路の公益性、必要性、こういうものが極めて少ない。私はこんなふうに考えております。

今、私が意見書を中心に申し上げましたけれども、私も平成4年、県庁の方とはじめてお話をし、この道路というものについてはじめてお話を聞かせていただきまして、どんな道路であるのかということをお聞きいたしました。非常に貴重な意見だったと思っております。

平成4年以来、私は実家に帰省するたびに、買い物、あるいはドライブとこの地域の道路の必要性といった意味で、この塩崎バイパス、その必要性とからめながら見てまいりました。そういった思いから、この文書、意見書を書かせていただいて提出いたしました。

簡単に言えば、この現道、県道というのは、基本的に北のほうからも、南のほうからも流入というものが無い。非常に少ない。要するに塩崎地区にいる人が使う道路である。それで例えば交通事故があったりする。こういう話もございます。でもそれはどういうことかといえば、外からの流入がないわけですから、塩崎の地区の人たちは、この道路を使わざるを得ないのであります。要するにこの道路は道のすぐ際まで住宅がありますので拡幅ができません。そういう関係にある以上、この道路を使わざるを得ないのであります。ほかから流入してくるわけではありませんから。要するに交通安全というのは、道路によっ

て保てるわけでは基本的にはないのであります。スピードを出さない、交通ルールを守る、左右をよく見て運転する。こういう基本動作を守ることによって交通安全というものは保てる。こういうことが基本であると思うのです。

そうすると、もともと現道からは、例えば塩崎バイパスができれば、沿道から交通量がなくなる。こんなことは基本的にはありません。塩崎地区の人がそこに住む限り、この道路を使わざるを得ないからであります。

私が申し述べましたように、更埴のほうに、屋代のほうに買い物に行くときに、バイパスは使いません。できたとしても今の道路を使います。山崎も、角間も、上町もそうあります。できて同じです。交通量はそういった点が1つ。

それから、塩崎バイパスというものが国道18号のバイパスになる。こういう機能を果たせる。こう言っておりますけれども、長野上田線という北のほうの起点は青木島でございます。青木島から篠ノ井までの間というのは、皆様、御存じのとおり、これは昔の18号線であります。18号線というのは、当然今の18号線に見六橋のところで連結しているわけでありまして、接続しているわけでありまして、バイパスに来る必要は極めて少ないのだろう。

それから、塩崎バイパスの南側、御存じのように、どうなっていますでしょうか。稲荷山地区、どうなっていますか。古い道路のままですね、1車線、2車線のまま、塩崎バイパスに入ってくるのでしょうか。みんな栗佐橋、あるいは千曲橋、そちらのほうを経由して国道に行くのではないのでしょうか。私はそんなふうを考えておりますから、塩崎バイパスに国道18号のバイパス機能なんていうものはあるとは思っていません。

そういった観点から、この道路の公益性、必要性というものは極めて少ない。こんなふうに考えているわけでございます。

以上が私の1点目の論点。この道路が必要な道路であるかということについての私の意見でございます。

次に、県の自覚、責任、資格といったものについて述べさせていただきたいと思っております。

長野県は平成18年の2月14日、事業認定申請いたしました。私には3月17日付けで文書がまいりました。どんな文書かといいますと、読まさせていただきます。

ちょっとはしょって読みます。

これは3月17日、長野建設事務所長、有賀良夫という名前で私に来ております。

さて、県道長野線のバイパスにつきましては、地元から道路整備を強く要望され、県といたしましてもバイパス計画を策定し、早期完成に向けて事業を着手してまいりましたが、

いまだ未完成であります。完成しますと、自動車の安全かつ円滑な交通を確保するとともに、現道においては自動車交通量の減少が図られ、歩行者、自転車の安全が確保されます。矢島様には御理解、御協力を賜りたいとお願いしているところでございます。

ここからが問題であります。

平成18年2月20日に土地収用法第16条の規定による事業認定申請書を国土交通省に提出し、申請書が受理されました。今後は国土交通省により、事業認定が告示され、収用手続を進めていくことになりました。また、3月22日の週から、長野市において事業認定申請書等の縦覧が2週間行われます。縦覧期間中に矢島様からの請求があれば公聴会が開催されます。中略いたしますが、御不明な点がございましたら下記までに御連絡願います。こんな文書でございました。

これはどんな文書かといったら、事業認定、この制度そのものを全く理解してない者が書いた文書でございます。事業認定が申請され、受理され、これから審査にかかるということにもかかわらず、事業認定が告示され、進められている。こう書いてございます。私は公聴会の要求を県のほうにいたしました。そうしましたところ、3月31日付けで、さすがに県もこの文書ではまずい。こういうふうを考えまして、3月31日付けで訂正の文書もいただいております。

要するにどういうことかといえば、県というのは、地権者の同意がなければ何が何でもやるのだ。こういう態度なのであります。こういうところが、そういう態度がこの文書にあらわれているのです。この文書は誰が書いたか。建設所長名、出したもとは誰かといったら用地課です。用地課というのは事業認定の担当部署であります。こういうところが平気でこういう文書を書けるのであります。驚いても何も言えません。

ついで、県のこういう態度というものはその次にもございます。というのは、事業認定の申請を取り下げ、これにつきましては、国交省さんのほうから7月31日付けで文書をちょうだいいたしております。その後、建設事務所長さんのほうから文書をいただいております。これは平成18年8月14日付けでいただいております。この文書は驚くなかれ、長野中央郵便局の内容証明郵便、こういう郵便でございまして、通常、内容証明というものがこういう文書なのかと思えますけれども、どういうつもりなのか、私は本当に疑いますけれども、中身はどういうことかといえば、これも内容を読まさせていただきます。

所長の文書です。

御案内のとおり、塩崎バイパス建設事業につきましては、平成19年度末の全線開通を目

指し進めているところですが、十分な説明をできない中、平成18年2月14日付けで土地収用法第14条の規定により、事業認定申請書を提出いたしました。あなた様は同年4月4日付けで事業認定庁である関東地方整備局へ公聴会開催請求を提出され、これと同日に提出されました意見書を拝見しますと、同バイパス事業に対する具体的な御主張がはじめて確認できたところでございます。このため、あなた様の御主張に対する当県の考え方を説明申し上げ、御理解をいただきたいと考え、過日、この事業認定を取り下げました。

こういう文書でございます。

事業認定を取り下げたのは、あなたの確認ができたからだ。みずからの都合によって事業認定を取り下げた。しかも事業認定をいつ取り下げたのか。私が、利害関係人が精根込めて意見書を出し、公聴会の請求をし、その後、県知事の名前で取り下げた。私は事業認定という制度というものは、これは土地収用法につながる制度ですから、申請ですから、極めて重大な法律行為だと思っております。その自覚というものがあるのでしょうか。ないから申請し、勝手に取り下げられる。しかもこの文書、内容証明で、私は本来、自分の都合で取り下げるのであれば、関係者に謝罪をもってしかるべきだ。そういうふうを考えます。そんな文章は1つもございません。何と言っているのでしょうか。あなたの主張が確認できたから取り下げた。こういつてのけております。しかも内容証明で、あなたと話がしたい。内容証明なんていうものはそんな文書でしょうか、そんな性質の文章でしょうか。違うでしょう。私は県というのは、地権者、住民と対等の立場で話をする、土地を提供いただく、そういう姿勢が根本的にないのだ。そういう姿勢がこの文書にあらわれている。そういうふうを考えております。

そんなことですから、私はこの道路自体は公益性が全くない、それから、長野県にもただ長野上田線の道路管理者である。これは法律で決められたからそうなっている。しかし、道路管理者としての真の意味の資格というものは非常に欠落している。そういうふうに断じざるを得ないのであります。そんなふうを考えておりますから、私は、私の祖父が、その後、父が、その後、母が1人で20年以上でしょうか、今、リンゴと果樹をつくっておりますけれども、1人で果樹をつくっております。今年もリンゴとモモを収穫いたしました。先日ですが。そういう土地をこの必要のない道路に提供する意思は全くございません。この道路は県単道路ではありません。国交省さんの補助をいただいている、そういう事業であります。事業認定の認定庁であります。厳正に審査していただけるものと考えておりますけれども、切に住民の、あるいは地権者の意見を聞き、そしてまた、地域の道



路事業、そういうものをつぶさに見ていただいて判断していただきたい。そんなふうを考えております。

本日は、こういう機会を与えていただきまして本当にどうもありがとうございました。感謝申し上げます。

○議長 どうもありがとうございました。

降壇してください。

これで予定しておりました公述はすべて終了いたしました。

これにて県道長野上田線改築工事（塩崎バイパス・長野県長野市篠ノ井塩崎字堂前河原から同市篠ノ井塩崎字中川原地内）及びこれに伴う市道付替工事に関する事業認定申請に係る公聴会を終了いたします。

なお、新聞広告等により、平成22年12月17日及び19日の2日間において公述を希望される方の募集をしておりましたが、申し出のありました公述の件数等の都合により、本公聴会は本日のみの開催となりました。

公聴会の円滑な進行に御協力いただきましてありがとうございました。

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

どうもありがとうございました。

閉 会