

栄区桂台西に住んでおります長谷川誠二と申します。

今般の、横環南線の事業認定申請に付いて、計画から約 30 年を経ており、その後の日本の社会経済構造の大変革が起きていることから、横環南線は、もう、とても公共の利益に資するとは考えられなく、加えて、公害の発生等からの住民の不利益が極めて大きく、不要不急の高速道路計画と言えます。強制収用してまで行う事業とは言えません。

その理由として、1 に道路計画・国土総合開発計画、2 に日本の人口減少化問題、3 に経済・財政問題につきまして意見を述べます。

資料②を投影してください。

まず最初に、今年、2015 年の元旦の NHK のニュースでは、厚生労働省が発表した人口推計からとして、人口減少化社会について報道していました。同じく投影してあります、読売新聞の 1 月 1 日元旦号の新聞記事では、そこには、『人口減最大 26 万 8 千人、昨年推計出生最少 100 万 1000 人、新成人人口は 1994 年 207 万人が 2015 年は 126 万と報じていました。また、記事内には『出生数が初めて 100 万人を下回る可能性も出てきたこと、厚労省は「子供を産む女性の数が減少傾向にあるので、今後も出生数の減少は続く」とみている』と報じています。

元旦に、このように報じなければならないことは、正に日本の社会経済の根本的問題を警鐘しており、人口減少化は明らかな事実と言え楽観視できません。

横環南線が計画された頃とは大変革となっているのです。

計画当時から比べてみて、現在、及び今後の人口減、経済の伸び悩み、国及び地方自治体の税収と負債等の社会変革を考えると、「公共事業は決めたら止めない」では、もうダメです。横環南線には不要不急の事業であって進めてはならないと思います。

第一として、横環南線の計画時点とその後についての問題を指摘します。**(資料③)を投影してください。**

投影した表は、横環南線を決めるに関連した国土総合開発計画にまつわる、政治経済状況の変遷を示したものです。

その前に、横環南線の計画前の経済状況を私なりに承知していることを大まかに説明します。

●日本は 1973 年（昭和 48 年）の第一次オイルショックにより、インフレが加速し、インフレ抑制のため公定歩合引き上げが行われ、企業の設備投資などが抑制され、戦後初めてマイナス成長を経験して、戦後続いてきた高度経済成長は終焉を迎えたと言われています。

そして、第二次オイルショックは 1978 年のイラン革命により派生したが、日本は第一次オイルショックの経験から、省エネルギー政策の浸透、企業の合理化などにより比較的軽微な影響で終わっていました。

●その後、日米の貿易摩擦が勃発し、1985 年（昭和 60 年）中曽根内閣は日米貿易摩擦（アメリカの自動車産業が低迷し、日本の車を叩き壊すというパホーマンスが TV で報道されたことがありましたね）によるアメリカの対日強硬圧力を打開するため前川レポートを取り入れた政策に舵をきりました。その政策は「内需拡大」、「市場開放」、「金融自由化」であり、アメリカの要求に答えて、10 年で 430 兆円の公共投資を中心とした、財政出動（財政赤字であったが）の拡大を図ったものでした。

結局、それはバブル景気の引き金となり、リゾート開発とか土地あさりに狂奔する態となり、やがて 1991 年頃にはバブルが弾けて、長い経済低迷を続ける要因となったのであります。

バブル景気の頃、週刊誌などで見ると、日本は金融的に金持ちとなった、お金で何でもできると錯覚していたと言えます。日本は「アメリカの土地全部を買い占めることができるようになった」などと、嘸したてていました。有頂天の成り上がり者の馬鹿ものめ！と私は思っていましたことを今でも忘れることは出来ません。ニューヨークのエンパイヤだか、ロックフェラーだか、ツインビルだか記憶が定かではありませんが、アメリカの象徴的なビルを買い取ったり、映画会社とか、レコード会社など、次々と買収していたことがありましたね。

それらは、やがてバブルが弾けて、泡のように消えてしまったでしたです。

今、述べたような政治経済状況の中で、国土総合開発計画に振り返ってみたのが投影の「道路優先の国土総合開発計画」の表です・。

○横環南線が計画発表となったのは、第 4 次総国土合開発計画の中に取り込まれたことによります。

まず、1966 年（昭和 41 年）の二全総、正式には、第二次国土総合開発と言います。第二次国土総合開発計画では、計画期間 15 年間の投資額が 170 兆円、高速道路計画は 7,600 km のネットワークが示されていました。

○1976 年（昭和 51 年）の三全総、第 3 次国土総合開発計画では、計画期間 15 年間で、投資額を 370 兆円とし、（これは二全総の 2.2 倍）、高速道は 10,000 km とされた。

○横環南線を組み入れた問題の四全総、即ち第四次国土総合開発では計画期間 15 年間、計画投資額を 1,000 兆円（三全総のなんと 3 倍です）。高速自動車道はその時点では、まだ、約 7,000 km しか計画決定していないにも拘わらず、14,000km と 2 倍を組み入れたのであります。

四全総は正に、2 年前の日米貿易摩擦の対応策である、10 年間で 430 兆円の公共投資なるものを、逆手にとって、それ行けバンバンと打ち込むような計画としたとしか、言いようがありません。

金融緩和、公共投資でバンバンお金をつぎ込んだものだから、経済はバブル景気となりましたが、ほんの数年後の 1991 年頃からバブルは弾けてきて、以降、長い、日本の経済の低迷、失われた 20 年とか言われますが、そもそも、無理やり公共投資を行ってバブルを招いたことが問題であって、「経済の低迷」と言う方が「おかいなこと」と私には映ります。高度成長は第 1 次オイルショックで無理になっていたのですから。

○その後の約 10 年後 1998 年に、五全総が出ました。

正式には「21 世紀の国土のグランドデザイン」と言うのらしいですが、四全総でバブルを招いたせいか、投資額を示さないおかしな政策となりました（何か、天狗の隠れ蓑みたいに、肝心なことは隠していると映りますね）。高速道路は更に「地域高規格道路」として 6~7,000 km が上乘せされ、全国に 20,000 km にも及ぶ、所謂高速道路計画になってしまっています。しかし、まだ、半分も完成していないんですよ。これから作ろうとしている訳ですが、出来上がったころには、総人口は減ってしまい、加えて、高齢化で車を運転する人が激減してしまうのですよ。

そんな社会が待ち構えているわけです。

今、できていないような不要不急の高速道路は直ちに計画中止すべきです。

☆GDP（国内総生産値）について（資料④を投影してください）

投影したものは、池田内閣の所得倍増政策頃からの日本の国内総生産値を示したものです。

1987年の四全総をマーキングしてありますが、1987年のGDPは375兆円でした。20年前の1967年は136兆円ですので、20年間で2.7倍、約240兆円伸びたこととなります。年間平均だと12兆円の伸びでした。

1987年から1991年頃までの数年のGDPが急上昇し、1991年頃から横ばい・低下し1994年以降は戦後の高度成長期から及びもつかないような、穏やかな伸びとなっています。1992年のGDPが466兆円、20年後の2012年は519兆円ですから、20年で53兆円しか増えていない。四全総の1987年の前の20年間のGDPの増加分は240兆円ですので、18%程度しか、5分の一しか伸びていないのです。日本も世界全体も経済がバンバン伸びていくということは考えられないのでは無いでしょうか。

GDPの図に、右上がりの点線で注記してあるのは、横環南線を決めた頃では、多分、それしかないのも、それまでの伸び率が続いていくとの前提で計画したのではないかと、という推測で引いたみた想定線ですが、これでいけば今頃は700兆円のGDPですわ。現実には2012年で520兆円位ですから、全く違ってきますね。計画時の想定から大きく外れた時は見直さなければいけないのですよ。

☆今後の人口減少について（資料一⑤を投影願います）

先ほども言いましたが、横環南線が公になったのは「四全総」であり、時期は1987年（昭和62年）です。28年も前です。

日本の総人口はどうであるか、今後どうなるか？ですが、冒頭申した通り人口減少化は当たり前と国民はとらえております。

投影した資料は、政府の総務統計局の資料です。日本の総人口の実績と将来予測が示されています。

○戦争終了した1945年で、総人口7,200万人、一億を超えたのが1965年（昭和40年頃）、更に少しずつ増えていき横環南線が組み入れられた第4次国土総合開発年である、1987年では約1億2千万人、総人口最大は今から5~6年前の平成20年頃で1億2千8百万人です。

今後の推定値も出ており、それでは横環南線が供用開始目標年の平成32年では、計画時点と同じ1億2千万人、これは最高人口値から800万人ほどに減っています。その後も人口減少が続き平成57年には1億人を切ってしまうと出ています。今年が平成27年ですから、供用開始後約20数年後には日本の総人口は、計画時点より2千万人も減少しているのです。

南線の計画時点では、それまでの人口伸び率を前提としたのではないかと？その場合を想定したものを点線で表示してみたものです。

南線の計画時点の1987年前の20年間で人口は2,100万人増加していますので、一年平均では約105万人の増加率です。その伸び率で1987年以降を以降の人口を想定した場合の28年後の今年2017年には約3,000万人増加した、総人口は一億5000万人となります。

しかし、現実の人口は1億2000万人なのです。4000万人も少ないのです。これから更に減少していくのです。

投影図を見て解る通り、1985年（昭和60年）前後の横環南線の計画時期（四全総の2年前）では、人口は増加基調であり、多分、いつまでも、30年も、50年も続くのだ、と考えられていたのでしょうか。

その将来社会の人口が全く変わったのです。

特に人口に密着した道路計画はこれだけ変わると、一旦決めたことだからと、いつまでも続けていくというのは公共の利益、即ち、国民の利益には繋がりません。大胆に見直しが必要です。

四全総計画時点の人口減少化問題は本当はどうであったか？計画時点でも人口減少化が社会問題となっていたのです。四全総の投資規模計画 1000 兆円を見ると、政治家も起業者も人口減少化を見通すことをあえてやらなかったものではないか、と憶測してしまいます。

資料⑥を投影願います。

人口減少化の推測の問題ですが、政府の出生率の予測表を投影します。右下がりにならず一と低下しているのが出生率の値です。今から 45 年位前の 1970 年頃は出生率 2.0 を越えていたものが、40 年位前の 1975 年頃には、もう 1.9 位に低下していることが判ります。横環南線を決めた 1987 年には 1.7 位、15 年前の 2000 年では 1.4 をきっています。

1987 年頃はその後の出生率をどう推測していたかということ、表の「86 年推計」がありますよね。2015 年頃を見ますと、2.0 に近いように見えますね。

1986 年は四全総を、横環南線を計画していた頃ですね。出生率 2 前後まで回復することで計画したのではないのでしょうか？と憶測したくなりますね。2014 年の発表値では、出生率は 1,43 です。

出生率が 2.0 なんてのはおよびもつきません。

30 年も前の計画は、現在では無謀な計画であったことになってしまっています。

見直さなければなりませんよ、見直すことが公共の利益となるのです、見直さないことは国民に対する不利益、背信行為と言えます。横環南線は見直してください。

資料⑦を投影してください。

最後に、経済の低迷（それが普通と私は思っていますが）、国の負債額を示したものを投影します。この表は、この表は、平成 27 年度の政府予算案として発表されたものです。

四全総と手書きで注記してありますが、横環南線を計画したところを見ますと、152 兆円の負債が既にあるのですよ。バブルが弾けたと言われる平成 3～4 年頃で 172 兆円位の負債、どんどん増加していき 27 年度予算では 807 兆円と 5.3 倍も増えているんですよ。地方自治体負債額を加えると 1 千兆円にもなります。国民一人あたりの借金額が 830 万円なのですよ。

四全総の計画投資額は 15 年間の投資額で 1 千兆円と政府ははじいた、それは公共投資額ではなく、民間投資額を含めたものでしょうけれど、借金で投資を続けてきた、といってもおかしくは無いと私は思います。

こんな国民にとって不利益なこと事態、計画時は想定していなかった、でしようけれど、起きて居ることは現実なのです。

横環南線はまだ間に合います。見直してください。

★最後に、横環南線が無くて、渋滞はどうするのだ！と言われるか、と思いますが、横環南線はなくとも、横浜環状 3 号線を国道一号線に早く接続すること、及び、国道一号線の戸塚警察書のあたりを、原宿交差点のように立体交差することで、投資額も小さくて、人口の激減と高齢化社会になるこれからの日本社会は十分やっていますよ。

時代が変わったことを認識し、直ちに見直してください。強制収用するような公共の利益はありません。このような中での用地の強制収用なんてのは、問題外です。

以上で口述は終わります。

続いて、質問を行います。余分な前置き、説明は不要です。端的に、回答してください。

質問事項

1. 横環南線の費用対効果の算出内容について

- ①最新の費用対効果の算出した時期はいつか、年月日と、算出結果の費用対効果数値を回答願いたい。
- ②それを算出するに当たり、将来の人口予測値はどのようにしたのか？費用対効果算出に使用した期間（50年間）の年度ごとの人口数値及び人口予測に使用したモデルがあるとすれば何を使ったのかについて回答願いたい。
- ③人口の減少化の中で、横環南線を使用する車両も当然減少すると考えられるが、費用対効果算出に使用した期間の年度ごとの一日当たりの通過車両台数について、回答願いたい。

[公聴会における回答結果] 2015.1. 30 回答者：国交省横浜国道事務所 松實課長

- ① 平成24年度に行われた、事業評価監視委員会時点で、B/C値は1.5
- ② 将来交通需要推計手法（道路）に基づいている。人口は「国立社会保障の人口問題研究所の中位推計値を用いている。
- ③ 便益について、人口動向を考慮している。算出期間内の各年度の一日あたりの通貨交通量・台数は算出していない。

[再質問] 長谷川

- ① 二番目の質問は、年度ごとの人口の数値とモデルを質問している。
回答：各年度ごとの注意数値は手元がない。しかし、HPには載っている。
議長：数値を、後日、公述人と事業認定庁に出して下さい。
- ② 三番目の質問の回答は理解できなかったもので、再度説明下さい。
回答：人口の動態は考慮している。算出の仕方については、便益算出期間内各年度の交通量を算出していることは無い。
質問：数値は計算上、表わしていないということか？
人口は減っていくのだから、交通量は変化するはず。それを計算に入れていないということか？
回答：考慮はしている。
各年度の便益を算出しているのであって、交通量を算出しているのではない。お示しできるような各年度の交通量はない。
質問：交通量が無くて、算出できることが理解できません。
回答：B/Cの算出に関しては、マニュアルが出ている。それを基に算出している。H42年の将来交通量を算出している。供用開始年次から50年間のそれを基に、各年度ごとの便益を算出する。
質問：そこに交通量が関与しないのか、その数値が無ければおかしい。数値を出して下さい。
**議長：おそらく、便益を出す時に、年度ごとの交通量がどういうふうに加味されているかの質問。
便益の出し方と交通量のご説明すれば解るのではないかと**

質問：質問は「使用した機関の年度ごとの交通車両台数について」と書いてあるのだから、用意してきて当たり前と思うのですが、後日で良いから出して下さい。

議長：B/C算出に使用して交通量があるとすれば出して貰いたい。ない弦と、そこを再度回答してください。

以上