

○公述人 10：長谷川 誠二

【公述人】 私は、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つきまして、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住民の不利益は極めて大きく、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、国土開発国土総合開発計画、2に日本の人口の減少化問題、3に経済財政問題等につきまして、意見を述べさせていただきます。じゃあ、座って話させていただきます。

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。

同じく今投影してある読売新聞の1月1日元旦号の新聞記事では、そこには、人口減最大26万8000人、昨年推計出生最小100万1000人、新成人人口は、1994年、207万人が、2015年には126万と報じています。また記事の中には、出生数が初めて100万人を下回る可能性が出てきたこと、厚労省は、子供を生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考え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、まさ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ます。

横環南線が計画されたころとは、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、国及び地方公共団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まらないでは、もうだめです。横環南線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。

順番に説明してまいりますけど。

第1としては、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。

投影したのは、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簡単な表にしたものですが、その前に、横環南線の計画前の経済政治状況、私なりに承知していることを、大まかに説明させていただきます。

日本は1973年、昭和48年ですけど、第1次オイルショックによってインフレが加速し、インフレ抑制のため公定歩合の引き上げが行われ、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いうふうにいわれております。

そして、引き続いて第2次オイルショックが、1978年のイラン革命により発生しました。日本は第1次オイルショックの経験から、省エネルギー政策の浸透とか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たというふうに思っています。

その後、日米の貿易摩擦が勃発して、1985年、これは昭和60年です、中曽根内閣

は日米貿易摩擦、これはアメリカの自動車産業が低迷したりして、日本の車を叩き壊すというようなパフォーマンスがテレビなんかで放映されたことがありますので、年配の方はご存知でしょうと思います。

アメリカの対日強硬圧力を打開するために、当時出た前川レポートを取り入れた政策に、中曽根内閣がかじを切ってます。その政策は、内需拡大、市場開放、金融自由化でありました。アメリカの要求にこたえて、10年で430兆円の公共投資を中心とした財政出動、この時、もう既に財政は赤字だったんです、の拡大を図ったものでした。10年で430兆の公共投資をしようというのが日米貿易摩擦の解消策であったということになります。

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に狂奔する時代となり、やがて1991年、三、四年後にはバブルがはじけて、長い経済低迷を続ける要因となったのであります。

バブル景気のころ週刊誌などで見ると、日本は金融的に金持ちになったと錯覚して、お金で何でも買え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はやし立てていました。ニューヨークのエンパイアだか、ロックフェラーだかつインビルだか記憶は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ったことがありました。それらはやがて、バブルがはじけて、多くは泡のように消えてしまっていたのです。

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替えてみたのが、そこに投影してる道路優先の国土総合開発計画の表であります。それを見ていてください、私読み上げますので。

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

その前にちょっと言っておきたいのは、この表を見て分かるように、その前の1966年昭和41年には二全総、正式には第2次国土総合開発と言いますが、二全総の計画では、計画期間15年の投資額というものは170兆円、高速道路計画はその時7600kmを造るというネットワークが示されていました。

次いで昭和51年1976年の三全総、これ第3次国土総合開発計画ですけど、計画期間は同じく15年で投資額は370兆円としています。これは二全総の約2.2倍になっています。高速道路はこの時、1万kmとされています。

横環南線を組み入れた問題の四全総、すなわち第4次国土総合開発では、計画期間は15年、計画投資額を1000兆円。三全総の3倍です。高速自動車道は、その時点では、まだ7000kmぐらいしか計画決定してないにもかかわらず、1万4000kmと2倍を組み入れたものであります。

四全総というのは、こうして見ますと、まさに2年前の日米貿易摩擦の対応策、10年間で430兆円の公共投資なるものを逆手に取って、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。ほんの数年後の1991年ごろからバブルがはじけてきて、以降、長い日本経済の低迷、失われた20年の、20年とかいわれていますが、最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ると、経済の低迷と言うほうがおかしなことだと、私には映ります。高度成長というのは、もう第1次オイルショックの時に、もう無理になってたんです。

その後、約10年後の1998年に五全総が出ました、あの表に出てるように。正式には「21世紀の国土のグランドデザイン」というらしいですけど、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になってます。高速道路は、さらに地域の高規格道路と称して6000から7000kmが上乘せされて、今では全国に2万kmにも及ぶ高速道路計画になってしまっています。

しかし、まだ半分ぐらいしかできてないんです。これから造ろうとしているわけです。でき上がったところには総人口は減ってしまい、加えて高齢化で、車の運転する人が激減してしまうんです。そんな社会が目の前に来てるんです。今できていないような不要不急の高速道路は、計画を中止すべきであります。

じゃあ、次の話題に移ります。

国内総生産について、この投影した表を見ていただきたいと思います。この表は、池田内閣の所得倍増政策ころからの日本の国内総生産を示したものです。1987年四全総、そこにマーキングちょっと私が手書きしてありますけど、1987年のGDPは、これは375兆円です。20年前の1967年のGDPは136兆円ですので、20年間で2.7倍、240兆が伸びたことになります。その線を見ると、そういうことになります。

1987年～91年ごろ、これはバブルの時でバブルが始まるころなんですけど、数年これGDPが伸びております。91年ごろから横ばいし低下を始めて、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466兆円です。20年後の2012年は519兆円です。表を見てもなだらかになってますね。この数値は今言った数値で、20年間で53兆円しか伸びてない。四全総の前の1987年の前の20年間のGDPの増加分というのは240兆でしたので、5分の1しか同じ20年でも、四全総をやった前後では違うんだということを、もう承知していただきたいと。

GDPの図に右上がりの点線を注記してありますけど、それは横環南線を決めたころでは、それ以前のデータしかないわけですが、多分それしかないの、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いう推測で引いてみたのが、その点線の線です、想定線。これで行けば、今ごろは700兆円とかのGDPになってます。現実には2010年で520兆円ぐらいですから、全く違ってます。経済が伸びてないという事実を、ここではっきり見ることができると思います。

今後の人口減少についてです。この表は、先ほど言いましたように横環南線が公になったのは四全総ですので、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、冒頭申し上げたとおり、人口減少化というのは当たり前と全国民はとらえています。

この映した資料は政府の統計局の資料でして、日本の総人口の実績、将来予測が示されています、将来予測はあまり細かいところまでは分かりませんが。

戦争が終了した1945年で総人口は7200万人、1億を超えたのが1965年、これは昭和40年ごろ、さら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1億2000万人、総人口最大は今から五、六年前の平成20年ごろで1億2800万人です。これが最大です。今後の推計値も出て、表に出ておりませんが、推計値も下のほうに下がったのが、一番下の線があるけど、それが今後の増加率になっています。下がってます。

それでは、横環南線が供用開始目標年の平成32年ではどうかと。計画時点と同じ1億2000万人というふうに、ここには数値はないですけど、同じく付いてる資料には1億2000万人というふうになっております。

これは、最高人口値からは800万人ほど減ってます。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年、32年って言ってますので、供用開始後約二十数年後には、日本の総人口というのは計画時点より2000万人も減少。先ほどの計画、2000万人ぐらい減少してしまうんですよ。今より2000万人減少してしまうということになります。

南線の計画時点で、それまでの人口伸び率を前提としたのではないかと。その場合を想定して、点線で示しております。南線の計画時点の1987年前の20年間で、人口は約2100万人増加しています。1年平均では105万人の増加です。その伸び率で1987年以降の人口を想定した場合、28年後の今年2017年には、約3000万人増加することになる。南線を決めたころの以前の伸び率を考えて経済とか人口を考えていくと、人口については、現在は1億5000万人ぐらいいるんだという想定で物事ができているのではないかとというふうに推測します。

しかし、現実の人口は1億2000万人なんです。3000万人も少ない。これからはさらに減少して、あと30年もすると1億、さらにまた2000万人減ってしまうと、そういう時代がもう目の前に来てるんだと。

投影図を見て分かりますとおり、昭和60年前後の横環南線の計画と時期、62年ですから2年前ですけど、そのころ考え出したんだろと思うんだけど、四全総の2年前では、人口は増加基調です。多分いつまでも30年も50年も続くんだと、その点線は続いていくんだというふうに政治家も起業者も考えたんでしょうね、きっと。だから、こういうような膨大な計画を、1万4000kmとか2万kmとかそういう計画を作ってるというふうにも考えられます。

だけど、この将来社会の人口というのは、全く変わってしまった。特に人口に密着した道路計画は、これだけ変わるということになると、いったん決めたことだからといつまでも続けていくというのは、公共の利益すなわち国民の利益にはつながりません。大胆な見直しが必要だと思います。

四全総計画時点の人口減少化問題というのは、どういうふうを考えられてたんであるのかということを考えてみる必要があると思います。そのとき、どうして、そんな大きな推計、推計した数値は出ておりませんが、推計したのかということになるんだと思うんです。

当時でも、計画時点で人口減少化というのは社会問題となっていたのです。だけど、四全総の投資規模、計画1000兆円なんていうのを見ると、政治家も起業者も、人口減少化というのを見通すことをあえてやらなかったのではないかというふうに考えられます。

この表は出生率を表したものの、ちょっとデータは古いんですけど、これ人口減少の推測をする問題ですけど、政府の出生率の予想表、右下下がり、ずーっと低下しております。黄色いオレンジの線ですね。

今から45年くらい前の1970年ごろは、出生率2.0を超えていたんです。5年後の40年くらい前だと、1975年ごろには、もう1.9に低下してる。横環南線を決めた1987年ごろは、もう1.7になってる、人口の出生率がですね。15年前の2000年で1.4になってるんです。1987年ごろは、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年推計というのが、上から3つ目にありますね、86年推計。これは87年が南環ですから、86年の推計。

このころは大体、1.75ぐらいの出生率を、例えば2020年ごろを見ると、20年とか25年、あるいは15年でもいいんですけど、86年の推計は1.8から2ぐらいのところ引いてあるんですね。経済、国とかそういうものは、そういうものを考えて伸びていくんだというふうに考えていたと。

しかしながら見てわかるように、1.4まで下がってしまって、回復の兆しというのはほとんどない。今年ちょっと上がってるようなんですけど、そんな状況です。

出生率が2.0、当時考えたのは、このぐらいのことで考えて、人口は減らないんだというふうに思われたと思いますけど、それは及びもつかない。30年も前の計画というのは現在では無謀な計画であったということになってます。見直さなければならぬというふうに思います。見直さないということは、国民の不利益、背信行為だというふうに思います。

最後に、経済の低迷というのはどういうことかということ、ちょっと私なりに考えてます。

国の負債額を示したものを投影します。この表は、平成27年の政府予算案として発表されたものです。「四全総」と手書きしてありますけど、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ります。バブルがはじけたといわれた平成三、四年ごろで

172兆円の負債、どんどん増加して、今年27年度予算では807兆円、5.3倍にも増えている。これは加速度的に増えている。四全総で1000兆円なんていう投資をしようと言ってバブルが来て、それ以降、どんどんどんどん投資をしてる、投資だけじゃないですが、いろんな社会環境があるんですけど、いわゆる国の借金というのは、これだけ増えてしまってる。地方自治体を含めると、現在27年度では、地方自治体の負債額を加えると1000兆円にもなると。これは今年の予算の、政府がついこの前発表した数値そのものです。国民1人当たり830万借金を、今年は背負うということになっています。

四全総の計画投資額は、15年の投資額で1000兆円と政府ははじいた。それは公共投資額でなく国民、民間投資額を含んだものでしょうけど、借金で投資を続けてきたと言ってもおかしくない、私は思います。

こんな国民にとって不利益なこと自体、計画では想定してなかった、時代が変わったんだから、そうでしょう。だけど、起きてることは現実。

横環南線は、まだ間に合います。社会に見合った計画に見直すべきで、日本全体が社会に見合ったものにしなきゃいかん。それは人口減をよく考えてやらなきゃいけない、私は思います。

最後に、では、横環南線がなくて交通混雑問題どうするんだというふうに言われると思いますが、横環南線がなくても、横浜環状3号線を国道1号線に早く接続すること、国道1号線の戸塚警察署辺りを原宿交差点のように立体交差すること、幹線道路である環状4号線とが3号線とか、それから混雑してる交差点と、ポイント、ポイントを混雑をなくすように拡幅していく。

そういうようなことをすることで、投資額も小さくて、人口の激減と高齢化社会になる小さなこれからなっていく日本の社会には、十分やっていけるというふうに思います。そういうふうに変えてほしい。時代が変わったことを認識して見直してほしい。

強制するような公共の利益はありません。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、用地の強制収用なんていうのは、問題外。

以上で公述を終わります。

【議長】 要旨には質問を予定されてましたが、よろしいですか。

【公述人】 はい。じゃあ、質問をさせていただきます。

1番目、横環南線の費用対効果の算出内容について国交省に質問させていただきます。

①として、最新の費用対効果の算出した時期はいつか、年月日。算出結果の費用対効果数値を回答ください。

②として、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、これは50年間だと思いますけど、年度ごとの人口の数値及び人口予測に使用したモデルがあるとすれば、何を使ったのか答えてください。

3つ目、人口減少化の中で、横環南線を使用する車両も当然減少すると考えられますが、費用対効果算出に使用した期間の年度ごとの1日当たりの通過台数車両について、回答を

お願いします。

【議長】 それでは起業者のほう、3点まとめてご回答願います。

【起業者（松實）】 回答いたします。

まず1点目でございますけれども、いわゆるB/Cの算出に関しましては、平成24年度に事業再評価を行っておりますが、その際に算出しております。値はその時1.5というふうになっており、これに関しましてはホームページなどで公表しているところがございます。

続いて、2点目の人口の予測に使用したモデルについてのご質問でございますけれども、B/C算出の際の人口の動向に関しましては、将来交通需要推計手法（道路）といったものに基づきまして、国立社会保障・人口問題研究所というところの中位推計値というものをを用いております。

3点目のご質問でございます。B/C算出期間中の交通量ということかと思いますが。

便益を算出する際に、先ほど申し上げたとおり、人口動向というのは考慮しておりますが、便益算出期間内の各年度ごとの1日当たりの通過交通量、台数というものは算出してございません。以上です。

【議長】 公述人、まだ時間はありますが。

【公述人】 年度ごとの人口数値を教えてくださいって言うてるんで、ちょっと5年単位ぐらいで教えてください。

【議長】 今回の回答によると、その数値はないというような回答だったと思いますけれども、念のため、起業者もう一度、ご回答ください。

【公述人】 それは3番目の話ですね、2番目の質問。

【議長】 2番目の質問、人口の、年度ごとの人口数値ですかね。

（公述人・長谷川誠二） そうです。

【議長】 元々いただいている要旨の中で、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という所の前半の人口の、年度ごとの人口の数値の質問だということです。

【公述人】 そうですね、はい。

【起業者（松實）】 国立社会保障・人口問題研究所というところの中位推計というものを使っているんですけども。

【公述人】 用意されてきてないんですか。

【起業者（松實）】 各年度ごとの数値までは、現在手元にございませぬ。

【公述人】 きちっと書いてありますよね。用意されてこなかったと。じゃあ、後ほどでいいですから、提出してください。

【議長】 そうしましたら、これ、調べられますよね。

【起業者（松實）】 ホームページなどにも載っておりますので、はい。

【議長】 そうしましたら、もともとご指摘いただいているものでもありますので、後日、

公述人及び事業認定庁のほうにお知らせいただければと思います。よろしいですか。

【公述人】 3番目、今の解説の2番目は、年度ごとの人口数値っていうものは、後ほど国交省の用地課のほうに出していただけると。

3番目について、ちょっと私がかうまく、聞き取れなくて理解できなかったんで、再度、ちょっと説明してほしい。

【議長】 じゃあ、起業者のほう、3番目について、再度ご回答いただきます。

【起業者(松實)】 B/Cの算出上、人口の動向っていうものは、当然考慮しております。

ただ、算出の仕方といたしまして、便益算出期間内の各年度のご質問のような交通量というものを算出しているというような手順を踏んでいないので、各年度ごとの交通量というものは算出しておりません。

【議長】 よろしいですか。

【公述人】 算出に、その数値は計算上、表れないということですか。人口が減っていくわけだから、交通量に変化するはずですね。人口は分かりました。

だけど、交通量がどういうふうに具体的に变化したのかは計算に入れてないということなんでしょうか。

【起業者(松實)】 考慮はしてますが、各年度の便益を算出してるのであって、各年度の交通量を算出しているわけではないので、お示しできるような各年度の交通量は持ち合わせてないということです。

【公述人】 交通量が分からなくて算出できるということが理解できませんね、ええ。交通量が計算上、入ることになってるはずだと思いますけど、それが、年度のB/Cは出したけど、基となる交通量については示せないということをおっしゃってるんですね。

【起業者(松實)】 B/Cの算出に関しましては費用便益マニュアルというものが出てるんですけども、こちらを基に算出しております。

そして、まず今回の場合でいきますと平成42年になるんですけども、将来の交通量を算出いたします。そして、供用開始年次から供用50年間の、それを基に各年次ごとの便益を算出するという手順になっておりますので、はい。

【公述人】 分かります、それは。

だけど、そこに交通量が関与しないのか。関与するとしたら、その数値がなければおかしいというふうに思うんですけども。数字を出してください。

【議長】 おそらく、便益計算をするときに、便益を出してるというお話を今説明されてるんですけど、それに、それぞれの年度ごとの交通量みたいなものが、どういうふうに加味されてるのかということのご質問だと思うんですね。だから、便益の出し方と交通量の関係をご説明いただければ分かるのではないかとと思うんですけど。

【公述人】 質問してるのは、使用した期間の年度ごとの1日当たりの通過交通車両台数について回答願いたいって書いてあるんだから、用意してきて当たり前だというふうに思うんですけど。後日でいいですから、出してください。

【議長】 費用対効果の算出に使用した交通量があるのであれば、おっしゃるように出していただければいいんですけど、そういうものがないのであれば出すというわけにも、物がなければ仕方がないので、そこについて、再度回答してください。

【起業者（松實）】 はい。多少重複になるんですけども。

先ほど申し上げたとおり、まず平成42年の推計値という交通量を出します。そしてそこから、平成42年の便益を出します。そして、ここから費用対効果をどうやって出すかといいますと、42年の便益を基にGDPデフレーターなどを用いまして、各年度ごとの便益を出しております。したがって、直接的に各年度ごとの交通量を出しているわけではないんです。

【公述人】 それは、私はおかしいと思うんですけどね。今言ったように、人口の減少が予測されてるわけ。それで、42年っていったら、もう1億既に切ってるという予想ですよ、あくまでも予想。それから、例えば32年から50年間の予測をしてるわけですよ。そういうものの中に人口というもの、それから人口が減れば車も減るわけだから、そういうものが計算に加味されてないようなB/Cは何ぞやということを指摘したいですね。だから、それで計算されてなかったら、まやかした、そんなものは、何の意味もない。

【議長】 公述時間も過ぎてますけれども、ただいまのものについては、ご指摘という理解でよろしいでしょうか。今の点について、回答としては、交通量についての1日当たりの交通量というものは勘案してないという理解でよろしいんですかね。そうでもない。

【起業者（松實）】 人口の動向というのは、当然考慮をしております。それを基に便益を出しております。便益を出してるのであって交通量を計算上出しているわけではないので、交通量を出してくださいというようなご質問をいただいているんですけども、計算上出してないので、お出しできませんということです。

【公述人】 それは計算上、おかしい話ですね。交通量があって、それで、それが1台通過することによって、どこに回ったり回らなかったりかして出すわけだから、そういうものをネグってるというのはおかしいと思いますので、何らかの形で分かるようにしていただく。

それで正しいとしたら、計算が正しいじゃない、予測、B/Cのあり方が正しいんだということを説明してください。後ほどでけっこうです。

【議長】 ただいまの、元々ご質問いただいていた1日当たりの通過交通量台数については出していないというご回答だったということで、とりあえずご質問いただいているものについての回答は一応したということにさせていただきます。

また時間等もございますので、これにて、公述を終わらせていただきます。

【議長】 これにて、本日予定しておりました公述は、すべて終了いたしました。
引き続き明日1月31日午前10時15分より、公聴会を開催することとしております。
本日は、公聴会の円滑な進行にご協力いただきまして、誠にありがとうございました。
会場の管理の都合もありますので、会場の皆様は、速やかにご退場願います。お疲れ様
でした。