

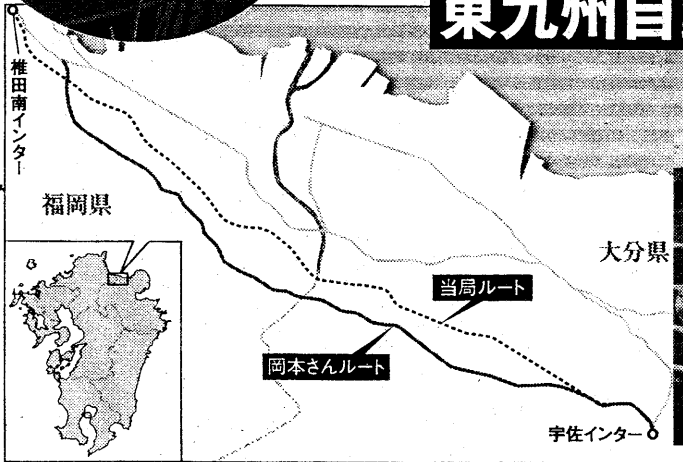
国会の  
質問王

保坂展人

前衆議  
議員

が現場を歩く

東九州自動車道



建設費半減案を黙殺する  
国交省の非常識

行政刷新会議の焔上に上らなくとも、削るべきムダを抱えた公共事業は数多ある。東九州自動車道もそのひとつだ。建設費を半減する代替案が浮上しながら国は一顧だにせず、道路会社は用地買収を進めて事業を既成事実化しようとする走っている。政権交代しても、国や道路利権にからむ業者の無神経、非常識は変わらない。

「今年は豊作ですよ。ミカンが重くて頭を下げて葉に隠れてるでしょ」

ミカン農園のなだらかな斜

面を岡本栄一さん(63)は地下足袋と作業服で登っていく。それにしても、見渡す限りのミカン、ミカン。

福岡県豊前市。日豊線

豊前松江駅から約1・5

キロほど西南の南斜面にミカン畑が広がる。

岡本農園は、岡本さん

が20歳の頃から精魂込めて育てあげ、軌道に乗せた大規模農園だ。約4万

坪に1万5千本のミカンを栽培して、毎年3万5千箱を出荷する。出荷作

業は、1日あたり約50人が1月半をかけての手作業だ。

その農園を南北に切り裂くように、高速道路(東九州自動車道・椎田南―宇佐間28・3キロ)の計画が発表されたのが1999年のこと。それから、岡本さんは建設予定地の住民たちと「東九州自動車道予定路線反対期成会」を結成し奔走する。

「道路絶対反対」とは言っていない。でも、何もわざわざ人家の多い集落に8割の盛り土をしてつくるよりも、住民の影響が少ない山裾側にルート変更できないのかと素朴な疑問から始まったんです」

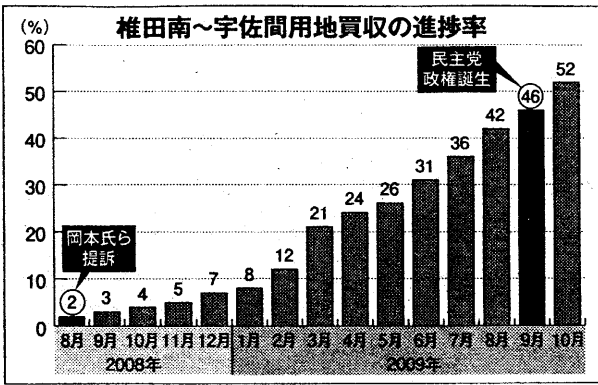
岡本さんは、山裾側にルート変更した場合の工事費がいくらになるのかを試算してみようと思いついた。すさまじい執念と集中力で勉強を始めた頃、道路事務所やゼネコンを訪ねては質問を続けた。

「最初は親切でしたよ。設計や工法、積算のコツなど何でも教えてくれました」

まさか、ミカン農家の「オヤジ」が本格的な高速道路の設計や積算に取り組むとは考えてもみなかったのだろう。

司法判断を待たずに工事を進める建設現場に立つ保坂展人氏(左上)と建設費を半減できる代替案を説明する岡本栄一さん(左下)。高速道路建設予定地の目と鼻の先に既に有料道路が走る(右上)

椎田南～宇佐間用地買収の進捗率



ところが、岡本さんには非凡な才能があった。「地図が趣味で、等高線を眺めると、地形が手に取るようにわかるのです」

岡本さんの家には、所狭しと道路設計や工法、積算の専門書や雑誌が並ぶ。高架橋、トンネル、舗装、用地……と、次々と費用をはじめだし、「山裾ルート」を図面化していく。わずか1年で岡本さんは、「山裾ルートなら半額以下で高速道路ができる」という結論にたどりつき、

国土交通省の道路事務所に提案をした。国の計画では、東九州自動車道椎田南～宇佐間の総工費は約1030億円だが、山側にわずか1・5\*ほどずらしたルートであれば、約460億円と半分以下に削減できた。

平野部に盛り土をして建設する当局ルートに対して、すでに使われている有料道路「椎田道路」を2・8\*転用し、山裾を巧みに利用した岡本さんのルートは、切り盛り土工費を約112億円から約50億円に圧縮できた。用地買収費も、現在の計画が「暫定2車線（4車線分の用地を取得して、とりあえず2車線を先に建設していく方式）なのに対して、「山裾ルート」は初めから2車線（完成2車線）を前提に造り、人家のある集落を避けるため、現行案の約189億円に対して、山裾ルートは約41億円。橋梁費も鉄とセメント構造の橋げたを鉄製にすることで約178億円から約51億円へと3分の1になった。そもそも「山裾ルート」は岩盤が固いため、基礎工事で大幅な節約が可能だった。

ところが、この国の「道路官僚」には、住民から道路計画のルート変更を提案された時、現行計画との比較・照合をしようという発想がそもそもない。「山裾ルート」は人知れず黙殺され、消えていく危険もあった。

それが改めて目の目を見ることになったのは昨年、岡本さんから住民が原告となって国を相手に提訴した東九州自動車道「事業認定事前差止訴訟」でのことである。審理する福岡地裁が、国に「岡本案・山裾ルート」に対しての見解を示すように求めたのだった。

**司法判断待たず 用地買収を加速**

ちなみに、「事前差止」とは、あまり聞き慣れない言葉だが、5年前の2004年に行政事件訴訟法の改正によって可能になった新たな切り口だ。これまで、地域住民が公共事業の中止を求める行政訴訟を起すにしても、行政側が用地買収や工事を進めて既成事実を積み重ねていった。その結果、「裁判中」の住民側の訴えを空虚なものとし、国や事業者側を利用する司法判断を多く生んできた。そこで、公共工事の用地買収率が8割に達してから行われてきた「事業認定申請」（その後、買収に応じない地権者に対して土地収用法による収用手続きに入る）の前に事業認定の事前差止の訴えを積極的に認めようという趣旨で法改正されたのである。

総選挙の翌日の8月31日、元建設官僚だった福井秀夫・政策研究大学院大学教授が福岡地裁に提出した意見書が、裁判の流れを大きく変えたことも注目に値する。

福井教授は、04年の法改正に携わった当事者で、官僚時代は道路やダムなど公共事業に住民が異議申し立てをしてきた時の「国側の当事者」だった経験を持つ。その福井教授が意見書で、

《現実に起業者ないし第三者が示し、一定の根拠があると指摘・認識されているような代替案が存在する場合には、それらについての検討を行い、精査したうえで、最終的に認定申請にかかわる事業計画の適否を判断しなければならぬ

》と指摘した。この意見書を受けて福岡地裁は、国に岡本案の検討を促したのである。

ところが、11月11日、福岡地裁で国は、「山裾ルートに対しての具体的な見解を述べろ」という裁判所の求めに対して、ゼロ回答。

「代替案など検討する必要はない」「会社（西日本高速道路NEXCO西日本）から事業認定申請書さえ提出されていない本件においては代替案検討すら不要。山裾ルートの検討の必要性はない」との形式論議に逃げ込んだ。

私は、福岡市にある事業者のNEXCO西日本九州支社を訪ねて、東九州自動車道の「山裾ルート」を検討しなかったのかを問うてみた。担当者、

「とくに私どもは行っておりません」とあっさり。政権交代後、この件について国と相談していないのかどうかと重ねて聞くと、「相談したことはありません」と答えた。

ところが、同社に現在の用地買収率について聞くと、驚

くべき数字が返ってきた。  
「10月末で52%です」

という。実は、今年の1月には8%にすぎず、別掲のグラフのように解散・総選挙をはさんだ時期から、政権交代後のドサクサにまぎれて任意の交渉による土地買収を一挙に進めていたのだ。

そもそも、岡本さんから住民が「事業認定事前差止訴訟」を提訴した昨年8月には用地買収率は2%に過ぎなかった。それを約1年あまりで買いまくり、52%に押し上げている。「事前差止」など嘲笑うように、政権交代後もおかまいたしだ。

前出の福井教授は、国と事業者の姿勢をバツサリとこう切り捨てた。

「事業認定の申請も出さず任意交渉による買収を進めて既成事実をつくるのは公的主体责任としていかなるものか。計画が正しいと確信しているのなら、道路会社も訴訟に参加して堂々とその旨主張すべきでしょう。そもそも土地収用法による事業認定は、開発利益が地権者に帰属しないよう本来は任意買収がゼロの段階で

なされるべきものです。またどこに事業認定の申請が行われることとなるのか想定可能であるにもかかわらず、申請がなされていないという形式的な主張により原告の訴えの利益すら認めようとしないう国の主張は、改正行政事件訴訟法が差し止めの訴えを認めた趣旨を踏みにじるものであって理由がありません」

## 反古にされた コスト削減方針

岡本さんのルート案について、昨年4月の衆議院国土交通委員会ととりあげた民主党の川内博史議員（現衆議院国土交通委員長）は、明快だ。

「岡本さんはあそこまで詳細にデータを集められて、このルートなら都市計画決定（現在の建設案）よりも低コストでつくれるということなら、真剣に検討すべきだ」

ところが週刊朝日編集部取材に対して、国交省道路局有料道路課の専門官は、「この件で従来の方針を改める必要はない」と頑なだ。

川内委員長の指摘によれば、国土交通省「道路行政達成度報告書・業績計画書」には、「規格の見直しによる工事コストの縮減や事業の迅速化、事業便益に重点的に取り組む」とあるが、より安いコストでできるルートがあれば見直すのかと問うと、

「そこで記されている方針は、事業実施にあたってのコスト縮減であって、ルートの見直しは含まれていない。決められたルートで工事を進めるに当たり、民間会社であるNE XCOの経営努力で一層のコスト縮減を進めてもらいたいということなんです。なお、NE XCOは独自にルートを変更することはできません」と、そっけない返答だった。

国（当時・冬柴鉄三・国交大臣）を訴えた裁判の相手は、政権交代後、民主党の前原誠司大臣に代わっている。

いま「事業仕分け」が注目されているが、岡本さんの代替案を冷笑しながら相手にしないという姿勢は、裁判所でどう判断されるだろうか。昨年4月の国交委で当時の冬柴大臣ですら「岡本案の」積算

の問題点を法廷で明らかにする」と答弁した。新政権下の道路官僚たちが「検討を要しない」と法廷で明らかにするところか、議論から逃げている姿はいただけくない。

難問続きの前原大臣だが、岡本さんの熱い思いを正面から受け止めてほしい。代替案が提案されたら真摯に議論する。それすら放棄している国交省道路局は民意に背を向けていることに気づかないのか。建設予定地の集落を歩いてみた。畑を片づけていた男性は、にこやかにこう言った。

「高速道路、賛成ですよ。こちらの土地もほとんど売ってますね。私の土地もひっかかるので、これから売る準備をしています。山裾ルート？

いまさらそんなこと言ったって、私らにはどうにもならないですよ。工事の準備はほとんど進んでいますよ」

一方、道路建設に反対してきた農家の女性が、「なんとかが岡本さんの案が通るといって政権交代に期待していたんだけどね。どうも、ほとんどん土地を買い漁って工事事もあちこちで始めている」

と指さしたのは、道路建設に伴う文化財調査のための作業現場だった。

この発掘調査には、なんと89億円もの巨費が投入されるが、その7割の60億円以上が人件費という摩訶不思議だ。

「道路に反対しながら、発掘の仕事に行っている人もいる。今年のミカン出荷のベテラン女性たちは、皆、発掘調査に駆り出されてしまった」（岡本さん）

不況のさなか地元住民にとつては魅力ある現金収入だが、原告側は89億円の巨費について、「発掘調査に全体で10億円を超える費用がかかるとは思われない。文化財調査費という名目を隠れ蓑とした事業費の不正や流用が強く疑われる」と主張している。

髭をたくわえた、にこやかな岡本さんの笑顔の奥に頑固一徹の魂が宿る。今年にはミカンの収穫が遅れている。

「毎日、政治家に手紙を書いたり、電話をしたりで、道路のことまで頭がいっぱいで……」

政治はどんな回答を用意するか。政権交代の真価が問われる場面だ。