

主要地方道島田吉田線（仮称大井川新橋）地方道路交付金事業に関する事業認定申請に係る公聴会

日 時 平成21年2月1日（日）

13：00～14：45

場 所 島田市地域交流センター歩歩路（ほぽろ）

午後 1 時00分開会

○議長 定刻になりましたので、ただいまから、主要地方道島田吉田線（仮称大井川新橋）地方道路交付金事業に関する事業認定申請に係る公聴会を開会いたします。

本公聴会は、平成20年9月2日付で、起業者である静岡県から提出されました事業申請認定に係る「主要地方道島田吉田線（仮称大井川新橋）地方道路交付金事業」について、土地収用法第23条第1項の規定に基づき開催するものであり、今後、事業認定庁として、当該申請の審査、事業認定に関する処分をするに当たり勘案すべき情報を聴取し、収集することとを目的とするものでございます。

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、中部地方整備局長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、中部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側に注意事項等を記載しておりますので、御一読いただき、遵守されますようお願いいたします。

なお、会場右手前方に、記録のためにビデオカメラを設置しておりますので、御了承をお願いいたします。

それでは、まず最初に本件事業の起業者に公述していただきます。起業者代理人の静岡県松山英達さん、鈴木朋哉さん、壇上に上がっていただき、公述人席にお着きください。

（公述人登壇）

○議長 現在の時刻が13時03分ですので、13時05分になったら公述を開始し、30分後の13時35分までに公述を終了させ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。

プロジェクターを使いますので、ちょっと照明を暗くしてください。

それでは公述を開始してください。

○松山公述人 静岡県島田土木事務所所長の松山でございます。今回、公述の機会をいただきましたので、これより主要地方道島田吉田線（仮称大井川新橋）地方道路交付金整備事業について説明をさせていただきます。

内容といたしましては、事業の概要、事業の経緯、計画概要、事業の必要性と整備効果、工事の進捗状況の順について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。

主要地方道島田吉田線（仮称大井川新橋）地方道路交付金整備事業は、静岡県の島田市井口地内にある県道島田吉田線の井口交差点を起点とし、本事業で新設する仮称大井川新橋により、一

級河川大井川を渡り、同県焼津市上泉地内の焼津市道0105号線との接続点を終点とする延長3,663mの県道新設事業であります。

本事業の周辺地域は、静岡県の中中部、大井川の下流域に位置し、県庁所在地である静岡市の経済、生活及び通勤・通学の圏内となっている地域であり、駿河湾に注ぐ大井川が横断しているため、大井川の東側に位置する焼津市、藤枝市、いわゆる志太地域と、西側の島田市、牧之原市、御前崎市の一部及び榛原郡吉田町、いわゆる榛原地域とを結ぶ重要な道路及び鉄道が大井川両岸に広がる平野部に集中しています。

また、志太地域と榛原地域を結ぶ道路としては、現在、大井川下流より上流に向かって、県道焼津榛原線、一般国道150号、東名高速道路、県道島田吉田線、県道島田金谷線及び一般国道1号が整備されており、それぞれが大井川を橋梁で渡る重要な道路としての役割を担っています。

特に、一般国道150号は、重要港湾である御前崎港で取り扱う貨物の主要輸送路であるほか、志太榛原地域の駿河湾沿岸にある大井川港への主要輸送路にもなっています。

また、当該地域は、県庁所在地である静岡市に近接しているため、人口が増加傾向にあり、東名高速道路の焼津インターチェンジ及び吉田インターチェンジが存在し、京浜、阪神及び中京方面からの交通の便に恵まれていることから、企業の工場進出が盛んであり、今後も発展が見込まれる地域であります。

さらに、平成21年6月には富士山静岡空港の開港が、平成24年度には新東名高速道路の供用開始が予定されているため、さらなる地域内の交通基盤の整備が望まれているところであります。

しかしながら、当該地域には、大井川を渡り志太地域と榛原地域とを結ぶ橋梁が少なく、東名高速道路を除く既存の橋梁付近では、交通集中による慢性的な交通渋滞が発生しています。

特に、一般国道150号の富士見橋付近では、吉田インターチェンジから県道島田吉田線を経由し、一般国道150号を経て志太地域へ至る通過交通、及び大井川港から県道河原大井川港線等を経由して一般国道150号を経て榛原地域へ至る通過交通とも相まって、朝夕の通勤時間帯を中心に、慢性的に著しい交通渋滞が発生しており、地域の社会生活、経済活動に支障を来しています。

このような状況を改善するため、静岡県では、静岡県第4次渋滞対策プログラムに基づき渋滞対策を推進していくことにしています。この中で、一般国道150号の富士見橋付近における交通混雑を緩和させる目的で、富士見橋の上流約2kmに橋梁を新設し、あわせて既存の道路に接続する延長3,663mの4車線道路を新設する本事業を計画したものであり、完成により、一般国道150号の富士見橋付近の著しい交通混雑の緩和が図られるものであります。

また、将来的には、本事業の起点から一般国道1号藤枝バイパスの藪田西インターチェンジに

至る志太広域都市計画道路志太中央幹線とあわせて、志太地域の主要幹線道路になる予定であります。

本事業は完成時には4車線での供用を予定していますが、早期の事業効果発現のため、当該道路のうち橋梁部を2車線、それ以外の部分を4車線として、平成22年3月に暫定供用開始を行う予定で整備を進めています。

なお、今回の事業認定申請を行った区間ですが、本事業の延長3,663mの区間のうち、既に用地取得が完了している大井川右岸の島田市中河から焼津市上泉焼津市道0105号線までの延長2,311mを除いた井口交差点から島田市中河までの延長1,350mの区間について、土地収用法第16条の規定に基づき事業認定の申請を行ったものです。

こちらの写真が大井川の右岸側から眺めた様子になります。画面中央左から右に大井川が流れています。手前が島田市側、奥側が焼津市側になります。緑の着色部分が今回の事業認定申請を行った起業地でございます。

こちらの写真が大井川の左側から眺めた様子になります。先ほどと逆の方向から見た様子で、手前側が焼津市側になります。

続きまして、事業の経緯について説明いたします。

本事業の目的を達成するための本路線は、昭和40年に都市計画決定された島田金谷広域都市計画道路中河南原線、榛南広域都市計画道路北部幹線、島田金谷広域都市計画道路中河南原線及び昭和48年に都市計画決定された志太広域都市計画道路志太中央幹線を基本として、平成13年12月に都市計画変更された島田金谷広域都市計画道路中河南原線、榛南広域都市計画北部幹線、島田金谷広域都市計画道路中河南原線及び志太広域都市計画道路志太中央幹線と整合しているものであります。

平成13年の都市計画変更は、一般国道1号藤枝バイパス西藪田インターチェンジの藤枝市上藪田字井尻地区を起点とし、県道島田吉田線の島田市井口地区までを結ぶ主要幹線道路としての機能を満たすことを目的として、昭和40年及び昭和48年に都市計画決定された各都市計画道路の法線を踏まえ、大井川を挟んで接続していなかったこれら都市計画道路を結ぶことによって、大井川を渡ることができるよう定めたものであります。

また、本事業は、富士見橋を含む一般国道150号の交通混雑の緩和を図る目的であるため、大井川をまたいで計画する必要があることから、起点を大井川右岸に、終点を大井川左岸に決定したものであります。

起点は、大井川右岸において東名高速道路の吉田インターチェンジに取りつく道路との交差点

に当たる島田市井口の井口交差点とし、また終点は大井川左岸において既に2車線で整備済みの焼津市上泉の焼津市道0105号線との接続点に決定しました。

本事業のルートは、起点の井口交差点から事業計画立案時に既に県道として存在していた2車線の島田市道路を取り組み、大井川を渡った後、起点の焼津市上泉地内の焼津市道0105号線との接続点まで至る延長3,663mのルートであります。

なお、本事業は、平成11年度から事業化し、途中平成13年12月の都市計画変更及び道路区域決定を経た後、平成13年度から用地買収と橋梁下部工の工事に着手をしています。以上が、事業の経緯の説明であります。

次に、計画概要について説明いたします。

本事業における道路は、道路構造令第4種第1級の規格に基づき、設計速度時速60kmとした片側2車線の4車線道路として計画をしています。一般部における道路標準幅員は27mで計画し、1車線当たりの車道幅員は3.25mになります。また、良好な道路交通環境及び沿道における良好な生活環境を確保するために植樹帯を設け、歩行者及び自転車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4.5mの自転車・歩行者道を設ける計画としています。

なお、一級河川大井川にかかる橋梁との接続部は盛り土構造となり、沿道と高低差が生じ、車両の出入りが妨げられることに加え、一級河川大井川と並行する島田市道大井川右岸3号線と連絡するために副道を設置する必要があることから、道路幅員38.6mで計画をしています。以上が計画概要の説明であります。

続きまして、事業の必要性と整備効果について説明をいたします。

志太地域と榛原地域を結ぶ交通事情は、大井川を渡り両地域を結ぶ橋梁が少なく、既設橋梁付近では交通集中による慢性的な交通渋滞が発生しています。特に、一般国道150号の富士見橋付近では、吉田インターチェンジから県道島田吉田線を経由し一般国道150号を経て志太地域へ至る通過交通、及び大井川港から県道河原大井川港線等を経由して一般国道150号を経て榛原地域へ至る通過交通とも相まって、朝夕の通勤時間帯を中心に慢性的に著しい交通渋滞が発生しており、一般国道150号富士見橋左岸側交差点において、平日の夕方には上下線とも1km以上、平日の夕方には上り線で吉田町方向に2km以上の渋滞が発生しており、通過にそれぞれ約10分から20分を要しています。また、同交差点に合流する一般県道河原大井川港線は、朝夕の通勤時は渋滞長こそ短いものの、一般国道150号の通過交通への影響を抑えるため、青信号現示を短く設定せざるを得ない状況にあり、渋滞通過に30分近く要している状況であります。

渋滞の状況をちょっとお示しいたします。こちらが150号富士見橋付近の渋滞状況です。こちら

らが国道150号の焼津市相川地区の渋滞状況です。この写真の先が富士見橋になります。こちら
も国道150号の焼津市相川地区の渋滞状況です。この写真の手前が富士見橋になります。これら
はいずれも平日の夕方に撮影したものでございます。

道路の混雑状況を示す指標として、道路の交通容量に対する通過交通量の比率で示される混雑
度が用いられますが、この混雑度が1.75以上の場合は慢性的な混雑状態、1.25から1.75の場合は
ピーク時間の混雑から日中も連続的に混雑するような状態、1.0から1.25の場合はピーク時に混雑
する可能性があるが、何時間も連続して混雑する可能性は非常に小さい状態、1.0未満の場合は
混雑することなく円滑に走行できる状態というふうになっております。

平成17年度道路交通センサスによりますと、平日の一般国道150号富士見橋付近の焼津市相川
地区の混雑度は1.35となっており、朝夕のピーク時だけでなく日中も連続して混雑している状況
をあらわしています。なお、藤枝市、島田市及び周辺都市においては、人口と自動車保有台数が
増加、あるいは同数程度に推移する傾向にあり、このような状況が交通混雑を助長し、日常生活
や地域経済の発展を阻害しています。こうした交通問題に対処するため、本事業による道路整備
は急務となっています。

こうした状況を改善するため、静岡県では、静岡県第4次渋滞対策プログラムに基づき、渋滞
対策を推進していくこととしており、一般国道150号の富士見橋付近における交通混雑を緩和さ
せる目的で、富士見橋の上流約2 kmに橋梁を新設し、既存の道路に接続する延長3,663mの4車
線道路を新設する本事業を計画をしたものであります。

本事業で整備する道路の通過交通は、慢性的渋滞が発生している富士見橋から転換した交通が
含まれると考えられ、本路線が開通することにより、一般国道150号の富士見橋付近での交通混
雑は大幅に緩和されると予測されます。

また、本路線は、焼津市道0105号線までであります。同線から先、県道藤枝大井川港線まで
の区間は、焼津市及び藤枝市が整備中であり、本路線から県道藤枝大井川線まで完成供用した場
合には、一般国道150号の富士見橋付近の焼津市相川地区において、平成17年の交通量1日当
たり2万1,632台に対し、平成42年には1日当たり1万5,000台と約31%減少し、混雑度も現況の1.35
から0.94となり、混雑が緩和されると予測されます。

また、富士見橋においても、平成17年度の交通量1日3万1,880台に対し、平成42年には1日
当たり1万6,500台と約48%減少し、混雑度も現況の1.99から1.03となることから、混雑緩和に大
きく寄与するものと考えられます。

よって、本路線が完成することにより、これまで一般国道150号を経由していた志太地域と榛

原地域を結ぶ交通、並びに東名高速道路の吉田インターチェンジ及び大井川港からの通過交通が本路線に分散され、一般国道150号の富士見橋付近における交通の円滑化が図られます。また、近隣都市間の人と物の交流拡大、産業活動の活性化を促し、本路線沿いの市町の発展、地域全体の交通の改善など、本来の道路としての機能回復に大きな役割を果たすと考えられます。

なお、本事業は、環境影響評価法及び静岡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、振動及び大気質について、周辺の既存データをもとに予測評価しており、その結果はいずれも環境基準を下回っており、周辺への生活環境に与える影響は軽易であると考えられます。

また、本事業区間内においては、文化財保護法による埋蔵文化財包蔵地は確認されていません。

また、本事業区間周辺における動植物の分布状況ですが、絶滅危惧種等の貴重種の存在は確認されていません。

以上のとおり、本事業がもたらす社会的、経済的効果は著しく、公益に資するところは大きなであります。

最後に、工事の進捗状況について説明いたします。

本事業は、事業の概要においても説明をいたしましたように、完成時には4車線での供用を予定していますが、平成21年度末には全体計画区間のうち橋梁部（仮称大井川新橋）を2車線、それ以外の部分を4車線として暫定供用開始を行う予定であります。

工事の進捗状況としては、仮称大井川新橋については平成13年度から下部工に着手し、現在、上部工を施工中であります。また、橋梁以外の道路部についても平成14年度から着手しており、4車線での整備を進めているところであります。

なお、大井川左岸の焼津市道0103号線から事業終点までの約700m区間は既に完成しており、その先、焼津市が整備済みの県道島田大井川港線までの約400m区間と合わせ、約1.1kmの区間については平成20年4月に供用を開始したところであります。今後も、平成21年度末の暫定供用開始に向け、引き続き橋梁の上部工及び残りの道路工について鋭意工事を進めていく予定であります。

以上が工事の進捗状況についての説明であります。

以上をもちまして、私の公述を終わります。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。

次の公述は、公述人増田重男さん、伊藤弘造さんからいただくこととし、13時40分から開始します。この時刻まで休憩とします。

午後 1 時26分休憩

午後 1 時35分再開

○議長 それでは、公述人増田重男さん、伊藤弘造さんから公述をいただきますので、増田重男さん、伊藤弘造さん、壇上に上がっていただき、公述人席にお着きください。

(公述人登壇)

○議長 現在の時刻が13時38分ですので、13時40分になったら公述を開始し、30分後の14時10分までに公述を終了させ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。

それでは公述を開始してください。

○増田公述人 私は、島田市自治会長連合会初倉地区の地区長を仰せつかっております増田重男と申します。

私は今、農業を営んでおりますが、長年前までは地元の J A に36年間ほど勤めてまいりましたので、地元に着し、ここ数十年の初倉の発展もつぶさに見てまいりました。地元のことも十分に理解し、精通してしているつもりであります。その上で、地域の代表といたしまして、意見を述べさせていただきたいと思っておりますので、何とぞ初倉地区の声を聞いていただきたいと思っております。

初倉地区というのは、島田市の大井川を挟んで右岸側の地域を言います。世帯は4,300世帯、人口は1万3,000名の人たちが生活を営んでおります。島田市の人口が約10万人でありますので、13%の人々が住んでおります。

古くは、平安時代初期の文献に初倉庄という記事があるそうではありますが、近年では、徳川15代将軍徳川慶喜が大政奉還で静岡に隠居した際に同行した武士が、版籍奉還で職を失って、武士から農民に変わって開墾した牧之原台地の茶園からは、栽培されるお茶は牧之原茶、また地元では初倉茶として全国ブランドになっております。また、平野部では、昭和30年代後半から始まった米の裏作でつくるレタスも全国一の生産地の1つとなっており、年間で30万ケースという大きな数字を中京・京浜方面に出荷をしております。

明治以降は、榛原郡初倉村でありましたが、昭和36年に島田市に合併し、現在に至っております。この間、東海道新幹線の開通や東名高速道路の開通、特に東名高速の開通によりできた吉田インターチェンジの効果で、大井川の伏流水にも恵まれたこの初倉地区には大手の企業の進出もあり、道路の整備とともに発展してまいりました。今年の6月には静岡空港も開港といたす予定であります。これにより、この地域はますます発展していくものと思っております。

前の局の応援をいたしまして、事業について意見を述べさせていただきたいと思います。

この事業のスタートは、平成13年から測量に入り、用地買収をスタートしたと記憶しております。地主の皆さんには大切な財産、先祖伝来の土地を、地域発展のためにほとんどの方に提供していただいておりますが、どんな思いで御協力いただいたかと考えますと、ただただ頭の下がる思いであります。まことにありがたいことでもあります。まだ協力をいただけない地主さんの方もいるようですが、現場を見ますと、道路部分はほとんど完成しており、橋も形ができ上がっております。地元初倉地区の人々は、一日も早い開通を望んでおります。

初倉地域の公共交通機関といたしましては、県道の島田吉田線を榛原方面と島田市方面との行き来には、唯一バスが運行しているだけであります。したがって、大井川に沿って企業がたくさんありますが、ほとんどの従業員が自動車を使って通勤をしております。このため、県道の島田吉田線を中心に、朝夕の通勤時間帯は非常に混雑をしております。

混雑の先は、富士見橋と谷口橋です。国道150号線や島田吉田線の本線だけでなく、橋のたもととの交差点付近の道路は皆混雑しております。この混雑も、新しい橋がかかればそちらに分散するはずですから、かなり改善されるはずだと思います。この詳しい実態については、後で伊藤さんが述べてくれると思いますので、この辺にしておきますけども、6月には静岡空港が開港予定であります。地元では待ちに待った開港であります。将来的には、井口交差点から空港へ向かうアクセスルートも計画されております。志太地域から新しい橋を渡り、ストレートに空港へ向かうことができるようになるはずですよ。空港は地域の活性につながるものと信じております。

初倉地区でも、地域を挙げて推進に力を入れてきました。便利な道路ができれば、より空港利用者も増え、地元への影響は大きいものになります。きっと活気のある初倉へと変貌していくものと確信をしております。

現在、島田市が進めている島田市総合計画や土地利用構想に関連して、昨年タウンミーティングが開催をいたしました。大井川新橋の早期開通を望む声が上がっています。その後の島田市の作業でも、県道島田吉田線沿線は幹線道路整備エリアと位置づけて、商業施設や流通関連企業に立地を誘導していくような案を作成中と聞いております。このように、この道路は渋滞解消だけではなく、地域の広域的連携の軸となる道路と信じております。

地域の声を代表いたしましていろいろお話申し上げましたけども、大井川新橋の開通に思いを寄せる地域の気持ちを受け取っていただけたらと思います。

時間の都合もありますので、簡単ではありましたが、地区長として意見を述べさせていただきました。引き続き、私より地元、中河地区をよく知る中河地区の伊藤町内会長が具体的に意見

を述べてくれると思いますので、お話をお聞きいただきたいと思います。

以上、私を終わります。

○伊藤公述人 それでは、引き続きまして意見を述べさせていただきます。

私は、大井川右岸の中河地区の町内会長を仰せつかっている伊藤弘造と申します。

井口の交差点から大井川の堤防までの道路につなげて、大井川に橋をかけて初倉地区と志太地域を結ぶ橋をかけることは、地元の長年の悲願でありました。

この話は戦前からあったと聞いております。最初のころは、井口の交差点の大井川堤防までをつなげるところから市役所をお願いを始めました。そして、今度は大井川町側と橋をつなげることを要望し始めたのが昭和50年ころだと記憶しております。橋がかかると正式に決まったときには、地元でも大いに喜びました。そして、地主の方々の町内でも随分協力してきました。

次に、この付近の道路の渋滞の状況を述べたいと思います。

先ほど増田地区長のお話もありましたが、橋が少ないため、富士見橋や谷口橋の周辺に渋滞が発生しています。初倉地域だけではなく、対岸の大井川町側でも公共交通機関の便が悪いので、移動は皆自動車に頼っています。ちょっとスーパーに買い物に行く、ちょっと銀行に金をおろしに行く、すべて車です。高校を卒業すれば、当然のこととして運転免許を取りにいけます。普通の家庭では運転免許を持っている人の数だけ自動車を持っているのが現状です。農家では、それに農作業用のトラックを持っているので、免許証の数より車のほうが多いのが現状です。

また、東名高速道路が開通してできた吉田島田インターチェンジが、東京圏と名古屋圏のちょうど中間に当たり、非常に地の利がよいこと、大井川があるので水にも恵まれている。雪も降らず気候もよい地域ですから、工場がたくさん進出してきました。よく名の知れたところではソニー、富士フィルム、岡本ゴム、クノール食品、紀文、日本ハム、左岸側ではネスレ日本、日清紡、日清食品、その他にも製薬会社などがあります。大手宅配業者の発送センターもあります。工場に関連した中小の運送会社もたくさんあります。これらの会社に通う人たちはほとんどが自動車通勤です。

朝夕の通勤時間帯は、非常に渋滞が発生しています。150号線の富士見橋に車が集中するのでひどい渋滞になっています。150号線は当然のことながら、東名の吉田インターチェンジから富士見橋にかけて30分以上もかかることもあります。富士見橋付近の交差点では、信号が赤になってからどうやって車の鼻先を交差点に突っ込むかが勝負だと言っている人もいるくらいです。

富士見橋が混むので、上流の谷口橋を利用する車もありますが、これまたひどい渋滞が続いています。初倉側は色尾の交差点より南の井口の歩道橋あたりまでずっとつながっています。

左岸側の土手も渋滞が数百m続きます。JRの六合駅側も東海道線の踏切や駅のほうまで渋滞がつながっています。

昭和63年に富士見橋の下流に太平橋ができて、平成6年には谷口橋の上流に島田大橋ができたので渋滞が解消されるかと期待しましたが、朝夕の渋滞は解消されていません。富士見橋と谷口橋の間に今回の橋ができれば、相当渋滞が解消されると思います。

会社勤めの人だけでなく、農家にとっても恩恵があります。初倉や吉田町はレタスの産地でもあります。新鮮な野菜を運ぶにも、渋滞に巻き込まれなくスピードアップにつながります。レタスだけでなく、増田地区長のように花を栽培している農家もたくさんいます。大井川港や吉田漁港も近くにありますので、新鮮な魚や農産物の運搬にもスピードアップが図れると思います。

また、初倉、吉田から藤枝方面の高校に電車で通う子どもたちが多くいます。都会と違って100円のバスなどありませんから、バスを使うと高いバス代がかかります。ですので自転車を使う子どもが多いのです。初倉からだわざわざ遠回りをして富士見橋まで行かなくてはなりません。橋ができれば非常に楽になります。期待している子どもや親御さんもかなりいるはずですよ。少子化で県立吉田高校の廃止案等もあるようですから、そうなるとう藤枝や大井川町方面へ通う子どもが今より増えることと思いますので、ますます新しい橋があると便利になると思います。

それから、現在の谷口橋は、相当古い橋です。以前から言われている東海地震が起きたら落ちてしまうのではないのでしょうか。土木事務所でそれなりの対応はしてくれているようですが、見た目にはかなり危なそうです。もし地震が起きて橋が落ちるようなことがあっても、新しい橋があれば交通網を確保できると思いますので、そういった面からも必要な橋ではないのでしょうか。

次に、事業について要望を述べさせていただきます。

水路の問題です。現在、市の建設課でこのたびできようとしています県道を横断する水路を工事中ですが、県道の幅員が40mと聞いておりますが、右岸の橋脚から500mくらいは土木工法で行われるようですが、その区間が堰を越えたようなことになり、排水が水路の穴だけになってしまいます。近年、ゲリラ的豪雨がたびたびあり、想定外が想定外でなくなった感がありますので、その点を十分考慮に入れた排水口をつくってくださるよう切に希望いたします。

以上で、意見陳述を終わらせていただきますが、今回の事業は中河地区だけではなく、初倉の住民にとって長年の悲願で、地元住民も協力してまいりました。土地収用法により土地を取得して工事を進めることになるようですが、地元としては一刻も早い完成を望んでいます。この点を十分理解していただき、事業を進めていただきたいと思います。また、橋の部分は当面2車線で開通すると聞いておりますが、4車線での開通はなるべく早く対応していただきたいと思います。

まだ時間があるようですが、以上で地元を代表して意見を述べさせていただきました。御清聴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。

次の公述は、公述人森本利秀さんからいただくこととし、14時15分から開始いたします。この時刻まで休憩といたします。

午後 1 時56分休憩

午後 2 時10分再開

○議長 それでは、公述人森本利秀さんから公述をいただきますので、森本さんには壇上に上がっていただき、公述人席にお着きください。

また、公述人森本利秀さんからは、起業者との質疑の希望がありますので、起業者代理人も壇上に上がっていただき、起業者席までお願いいたします。

(公述人及び起業者代理人登壇)

○議長 現在の時刻が14時13分ですので、14時15分になったら公述を開始し、30分後の14時45分までに公述及び質疑応答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。

それでは公述を開始してください。

○森本公述人 公述人の森本です。公述を始めます。

まず、公述人について、上記の事業の地権者（土地所有者）の一人として利害関係人です。

本件事業と干渉する不動産は、当家開祖による享保年間の大井川築堤新田開発以来、約300年間にわたり当家にて所有する土地の一部で、享保年間に建築された家屋もほぼ無改造にて現存しています。また、当該不動産は、近年、亡祖母（平成2年亡）、亡父（平成6年亡）、公述人本人と相続により所有権を移転し、本公述人は現在、神奈川県内に居住し、当家13代当主でございます。

次に、事業と所有地との関係です。

道路予定地のうち、大井川右岸約100mの区間（河川近傍）が、当方所有地（宅地及び農地）となります。及び関係人所有の家屋、当家開祖の享保年間に建造した木造民家、（現在は無住）と干渉いたします。

次に、経緯です。

本件事業につきましては、事業認定申請書（建公第97号 平成20年9月2日）添付資料の事業

計画書 6・(2) 具体的ルートの経過地に「本件事業のルートは、起点の静岡県島田市井口地内井口交差点から既設の島田市道の法線を踏襲し、……」との記述があります。したがって、本件事業の経緯説明は、当該島田市道南原 2 号線事業にさかのぼることになります。

昭和40年代当時に計画された地方の公共事業ですから、その事業位置決定までの経緯は地元の有力者の圧力によってどうにでもなったものだと思います。本件もその一例にすぎませんが、農地解放、公職追放、財産税の賦課等で戦後没落し、実質的には破綻をしかけた旧地主の家を一人で守ろうとする亡祖母に対し、地域の旧小作民等、それが追い打ちをかけ、さらにその行為に行政が加担した結果がこの事業、島田市道南原 2 号線（大井川右岸、2 車線）ですから、だれでも知っているはずですが、だれもその経緯を口にできません。

この区間は陳情道路ですが、事業起案書である陳情書等の公式な資料は捏造されたものですから、都合の悪いと思った人たちが処分してしまいました。亡祖母もその当時から、この道路は将来大井川に新橋が架橋され、その取り付け道路として当家の所有地付近の橋梁取り付け部分は高架構造になることぐらいは承知しており、計画本来の直線の位置であれば屋敷の北側（大井川上流側）に高架築堤されますが、法線変更され、屋敷の南側（大井川下流側）に高架築堤された場合、河川氾濫時には下流の高架築堤によって家屋が水没することを恐れ、反対していたものでした。

当初計画のとおり直線にすれば、この市道は当家家屋の北側（大井川上流側）を通過するため、当時の所有者（亡祖母）は、本件市道事業に反対していなかったと聞いています。それを一部地権者の都合に合わせ、事業途中に屈曲（法線変更）させ、当該市道の事業位置を当家家屋の南側（大井川下流側）に法線変更されたため、亡祖母は本事業に反対し、命がけでこの家を守ってしまいました。

当時、当該事業、島田市道南原 2 号線の事業者たる島田市の、亡祖母に対する迫害は筆舌に尽くしがたく、事業者と亡祖母、亡父のやり取りはいまだに強く記憶に残っています。

一例のみを示せば、昭和末期、亡父は高齢な亡祖母の最期を看取るべく当該不動産の一部に住宅を新築するため、島田市農業委員会あて、農地の宅地転換を申請しました。上述のとおり、当時、当該不動産には島田市陳情道路市道南原 2 号線用地が存在していました。当該農地の宅地転換申請を接受した島田市農業委員会は、当該地域の農業委員である河村栄を窓口として、当該申請の許可は市道南原 2 号線敷地の提供との交換条件とするとの対応がされました。宅地転換を申請した農地と、市道南原 2 号線用地は位置的に干渉いたしません。それゆえに、島田市農業委員会における農地の宅地転換の許認可と、島田市道路整備事業とは全く個別の独立した案件です。

上記対応は、島田市農業委員会及び同委員が職務上取得した個人情報を利用し、市道整備事業に関与する等、言うまでもなく複数の行政法に重複して抵触する行政行為です。亡父は、島田市農業委員会の当該対応に対し、その交換条件を受諾し、農地の宅地への転換申請を撤回し、同時に当該市道用地の提供を拒否しました。行政機関が、その職務権限を不当に乱用し、自宅にて母の最期を看取りたいとする人間の尊厳にかかわる地域住民の思いをないがしろにする、大変残念で、非人道的な行政行為でした。

そのような経緯で、非常に具合の悪いことに、本件島田吉田線（仮称大井川新橋）事業の先行取得が目的であったはずの島田市道南原2号線は、目的を果たすことなく、未開通のまま放置されてしまいました。

その後、2度の相続を経て、本件不動産の所有権は本公述人に移転することになりました。事業者である島田市は、本公述人に対し、本件事業用地の提供について交渉を始めましたが、本件事業の位置決定までの経緯についての説明を求めると、市はこの対応を放棄し、本件事業は放置中断されてしまいました。

その後、静岡空港の開業を期に、その取り付け道路として、静岡県が起業者となり、上記未開通の陳情市道部分を含んだ大井川新橋を含む大井川右岸・左岸を接続する一本の路線を都市計画道路（4車線）として事業化することになりました。4車線化に伴い、事業用地は宅地のみでなく、家屋本体とも干渉することにもなりました。

したがって、本件事業島田吉田線（仮称大井川新橋）は、都市計画法に基づく県道であったのに、その路線位置は位置決定までの経緯が説明できないことは明らかで、後述のとおり、現起業者である静岡県は、調査・説明するとか言いながらも、現実にはその対応を放棄し、工事の強行をしてしまい、現在の状況となりました。

亡祖母が当時から、この道路は将来大井川に新橋が架橋されることを知っていたように、当時（昭和40年代後半）には、既に大井川右岸・左岸を架橋接続する都市計画道路の計画があり、本市道南原2号線はその用地の先行取得の意味もあったのでしょうか。当時、静岡県行政に強い発言力を持った近隣の一人の地権者の都合に合わせ、この道路の位置を決めるべく、本件事業の中で、この大井川右岸約500mの区間のみ都市計画法を外し、法線変更が容易な道路法による陳情道路として起案、事業化されたのだと思います。

事実、島田市は、その近隣の一人の地権者個人の自宅前まで本市道を設置しています。屈曲していても、一度市道として開通すれば、この路線は既成事実となるのですが、事業計画途中に不正に法線を変更（屈曲）させ、当該事業者島田市がその位置決定までの経緯を説明できず、

当該市道の一部、大井川右岸より約250mの区間は、事業自体がとん挫し、未着工・未開通のまま放置される現状に至っている当該市道、市道南原2号線に対し、本件起業者静岡県は、本件事業認定申請添付の事業計画書中に、「本件事業のルートは……既設の島田市道の法線を踏襲し、……」と記述説明しています。

事業地の現況と上記事業計画書中の記述から、本件事業事業位置決定は正規の行政手続を経ていないことは明らかで、昭和50年前後に島田市による事業開始から30年以上が経過した現在、事業が完了しない原因がここにあります。

本来ならば、このような過去の経緯に瑕疵のある未開通事業は永久に手をつけられない案件なのでしょうが、私ども地権者の相続が絡み、また静岡空港開設という絶好の予算の獲得の機会もあつてか、静岡県が事業化してしまいました。

昭和40年代に計画された公共事業では、どこにでもあったような不適切な行政手続を現在の地方分権法、都市計画法、土地収用法等の各規定及び現在の行政手続の常識と折り合いをつけながら処理することが、中部地方整備局長殿の本件「事業認定に関する処分」の主題にあると思いません。

本件事業地近隣における有名な言い伝えによれば、昭和39年に開通した東名高速道路吉田インターチェンジ近郊は、当時の地元選出代議士自宅敷地との干渉を避けるため、その位置を変更されているようです。40年前の行政庁、行政者の常識では、この程度の行政手続上の不法行為あるいは瑕疵は特に珍しいことではなく、公共事業手続上の必要悪程度の認識だったのかもしれませんが。

本件は、当初の事業計画から約40年にわたり、その時々を担当行政官による業務の忌避によって、解決されることなく無責任に放置されたままです。事業開始から30年以上を経て、本件事業に関する各法令、規定等の環境、そして何よりコンプライアンスに対する世間一般の認識、あるいは法令遵守に関連する常識は大きく変わりました。本公述人の長期間にわたる対応によってようやく表面化し、現起業者である行政庁・行政官は、その旧世代の亡霊のような本件事業案件を現代の常識のもとで処分しなければならなくなり、その対応に窮し、今回の事業認定の申請に追い込まれました。

現在、本件事業地の近隣地区において、静岡空港開設事業が同一起業者である静岡県のもとで実施されています。報道等によれば、航空制限地区に残った立ち木の処理の不手際から、予定期日の開港が危ぶまれているようです。本件事業の今回の事業認定の申請までの経緯を知る本公述人にとって、この2つの事業には、直面する処理しなければならない問題に目をつぶり、対応を

忌避し、事態を放置するという、この事業者に共通する行政判断の誤りが根源にあるような気がしてなりません。まさに既視感、初めて見たことをかつてどこかで見たように感じるとはこのことを言うのではないのでしょうか。

県外に居住する本公述人だからこそ気になるのですが、静岡空港開設事業に関し、静岡県行政が幾重にも重ねた実に見苦しい行政手続を、そしてそれらを是認する県議会、県民民意の対応を、報道各社は静岡地方版ではなく、それらの全国版で報道していることを静岡県在住の方は御承知でしょうか。

本件事業の関係者、起業者である静岡県行政はもちろん、行政を監視する立場の県議会、そしてその県議会議員を選出した静岡県民有権者、場合によっては本公聴会主催者等は、本件事業島田吉田線（仮称大井川新橋）が単なる県道と橋梁の設置という単独の土木事業としてではなく、見苦しい行政手続を重ね、醜態をさらしている静岡空港開設事業と同一起業者である静岡県のもとの実施された事業であるということを、重ね合わせ報道されるおそれがあること、その結果、この事業者に共通する行政判断の誤りがその根源にあるという、2つの事業に関連性をつけた評価を全国から受ける可能性が高いことを気になさらないのでしょうか。

気候温暖、かつ東西交通の要、自然環境も、経済的にも恵まれた静岡県はまた、このような不法行為が地域の風土として容認されるという評価を全国から受けるおそれについては、本件事業の関係者は気になさらないのでしょうか。これが本公述人の取り越し苦労にすぎなければよいと思います。

今回の中部整備局長殿が担当される当該事業についての事業認定に関する処分につきましては、2つの宗教的儀式が含まれると、本公述人には思えてなりません。

1つは、当家と本件事業地地権者が引き継いだ本公述人にとって、当該事業の実態を明らかにし、解決に向け、何らかの帰結を求めるこの手続は、この40年間の宿題を解き、本件のトラブルの渦中、壮絶な迫害の中で死んでいった当家先祖の人格を守る手続にほかならず、すなわち当家先祖の人格に対する供養の儀式の1つであると考えます。この機会に、現当主としてこの責任を果たす機会を頂戴したことに感謝いたします。

2つ目は、今回の当該事業についての事業認定に関する処分とは、それ自体が亡霊のような本件事業案件の処理、成仏供養の儀式であります。中部地方整備局長殿は、その宗教的儀式の祭祀を務められることになり、本公述人は、祭祀の采配について興味を持って深く注目いたします。

さて、当方本人が、本件不動産を相続して取得以来、約15年が経過しようとしています。また、静岡県が本件事業を引き継ぎ、新たに起業者となって以来、約10年が経過します。以来、本件事

業の位置決定の経緯を解明することを目的に、本公述人はこの行政手続の不備を明確にすべき事業者に対し、文書番号の記入、公印を押印した文書にて対応を求めました。これらの記録は、本件事業の法線が不正に変更されたこと等、不正な行政手続の存在を示していると同時に、本公述人は本件事業に内包する諸問題の解決に向け、起業者に対し、積極的に事業に関与すべく対応をしたにもかかわらず、本件起業者が対応を忌避し、説明責任を放棄し、事態を放置し、現在に至ることを示しています。今後の議論とその手続に際しましては、必要に応じ、逐次開示し、提示し、言及するつもりであります。

次に、私たちの意見の内容。

1、私たちは、以下に述べる違憲・違法が是正されない限り、本件事業に反対いたします。その理由を下記のとおり申し述べます。

2、本件事業については、事業認定申請書（建公97号 平成20年9月2日）添付資料の事業計画書6の（2）、具体的ルートの経過地に「本件事業のルートは、起点の静岡県島田市井口地内井口交差点から既設の島田市道の法線を踏襲し、……」との記述があり、当該市道はこの設置位置を沿線一部住民の意向を反映させ、道路法線を変更（屈曲）させるため、この500m区間のみ都市計画法ではなく道路法を適用している。

1991年10月9日、当該市道建設事業者である島田市建設課は、当時の地権者である亡父等の求めに対し、当該市道建設事業の起業書と言うべき地元住民の陳情書を開示した。開示された陳情書に対し、同行の弁護士は、地元の沿線住民の氏名はなく、同一筆跡、認印の押印である等、到底真正なものとは認められないと指摘している。また、島田市は、同市道建設事業が未完成であるにもかかわらず、現在は存在しないと説明し、同陳情書の開示請求に応じない。当該市道島田市道南原2号線は、地元住民の陳情により起案され、道路法に基づき道路認定された事業と説明されているが、全く事実と相違している。

3、上述のとおり、当該市道は、事業計画途中で不正に法線を変更（屈曲）させたため、その開通部分は当該市道事業以前から存在した直線状旧道を踏襲せず屈曲している。さらに、当該事業者島田市は、その位置決定までの経緯を説明できず、当該市道の一部（大井川右岸より約250mの区間）は事業自体がとん挫し、未着工・未開通のまま放置され現状に至っている。当然、未着工・未開通の部分については、法線を踏襲すべき既設の島田市道が存在しないことは明らかで、このことは本件事業地の現況とも一致している。

4、平成11年以来現在まで、地権者の一人である本公述人は、起業者である静岡県島田土木事務所との当該事業についての交渉の経緯を、双方が発信した書面、記録等のコピーを保管してお

り、これらのコピーは本件事業の法線が不正に変更されたことを示している。平成13年8月21日公告の都市計画の変更、島田金谷広域都市計画道路3・3・22号中河南原線、同3・3・35号中河南原線に対し、静岡県知事殿あて意見書「……位置決定までの経緯につき……納得できる回答をいただいた上で検討……」を発信済みである。

また、静岡県島田土木事務所長殿に対しては、島田市市道南原2号線の事業経緯とその問題点につき書面にて説明し、再三にわたり本件事業自体の位置決定までの経緯について説明を求めたが、大変残念なことに、「過去の経緯の把握に努め……」、また「経過を確認できる資料は出てきませんでした」等、事業ルート決定手続上の瑕疵の存在を承知しながら対応を先送りし、工事のみを進め、今日に至っている。

5、本件主要地方道島田吉田線（仮称大井川新橋）地方交付金事業のルートは、上記事業認定申請書中の記述より、不正に法線変更（屈曲）され、一部未着工・未開通の島田市道南原2号線の法線を踏襲したことは明らかであり、上記事業計画書中の記述「既設の島田市道の法線を踏襲し……」自体が、本件事業は土地収用法第20条（事業認定の要件）3号「事業計画が土地の適正かつ合理的な利用に寄与するものであること」の要件を備えていないことをみずから立証していると考ええる。

6番、本件事業者である静岡県は、本件事業における上記の手続上の誤りに起因する瑕疵について、あらかじめそれを承知の上起業し、着工し、重過失を重ね現在まで事業を進め、みずからの誤りの最終責任を国に転嫁するため、本件事業認定の申請に至ったものと考ええる。

7番、憲法第13条、同31条の規定は、起業者に対し、国民に重大な不利益処分を課す場合、事前の告知、弁明、あるいは聴聞及び具体的理由開示等をなすべきことを命じている。しかるに本件においては、上述したごとく、地権者に対し、事前の説明、意見の聴取もなく、不法に法線を変更した上、しゃにむにその事業を継承しようとしている。かかる事業は、土地収用法第20条第3号の「事業計画が土地の適正かつ合理的な事業に寄与するものであること」と定めた事業認定条件を欠くものであり、違法であり、かつ違憲である。

8番、本件起業者である静岡県及びその職員は、行政庁及び行政官としての見識と誇りを持ち、現状の本件事業に対する認識を改め、上記の違法・違憲について速やかに調査し、違法・違憲を是正すべき最善の努力を傾けるべきである。

次に、起業者への質問です。

本件事業につき下記のとおり起業者に対し質問しますので、何とぞ適切に対応ください。

質問の要旨。ここに平成11年10月時点の静岡県島田土木事務所が作成した本件事業に関する静

岡県島田土木事務所と本公述人との応答記録のコピーがあります。別添で資料を差し上げてございます。

その当時、本件起業者は、本公述人からの説明を受け、前事業者である島田市からその本件事業の過去の経緯等を聴取し、それを把握しようと努めています。島田土木事務所は、本公述人へ、「県はきょう初めて〇〇さんから詳しい過去の経緯をお聞きしました。」〇〇さんは本公述人の個人名です。「島田市の意見を聞き、事実確認をし、しかるべき回答をさせていただきます」との回答をしたとの記述があり、これは当時の静岡県島田土木事務所担当職員が、本件を真摯に、かつ適切に対応しようとしていたことを示すものと考えます。

本公述人は、本件事業について、起業者との対応をすべて文書にて対応しています。つきましては、上記記述にある本件起業者が本公述人に宛てた「しかるべき回答」に相当する文書の文書名、発行者氏名・役職名、文書番号、発行日及びその内容を具体的に、できればその文書の写しをお示しいただくことを期待しております。

その後、静岡県島田土木事務所は、島田市を聴取し、本件事業の過去の経緯についての説明を受け、事態を把握すると、本件事業の本公述人に対する対応を一変させます。

本起業者は、本件事業ルート決定手続上の瑕疵の存在を承知しながら、その対応を忌避し、説明責任を放棄し、事態を放置し、対応を先送りしつつ工事のみを進め、本日の事態に至ります。

「事業主体が静岡県に変わりましたので、島田市の過去の経緯の把握に努めまして……」、また「新たに経緯を説明する内容及び資料は確認できませんでした」と、文書にて回答しています。

「本件事業唯一の法線変更（屈曲）地点近傍の地権者2名（起点より終点に向け右方向に屈曲する地点の前方左側に存在する2名の地権者）に対する過去の経緯の把握のための調査の計画、実施状況、結果及び今後の予定をお示しください。

何とぞ上記質問に対する回答を文書にてくださるようお願い申し上げます。以上でございます。

○議長 起業者のほうから回答をお願いします。

○濱崎代理人 静岡県島田土木事務所用地統括監の濱崎幹雄と申します。私のほうから答えさせていただきます。

御質問の第1でございますが、公述人が提出されました別添資料の「しかるべき回答」に相当する文書の文書名、発行者の氏名・役職名、文書番号、発行日、その内容であり、第2は、島田市道中河南原2号線の地権者2名に係る調査結果と調査予定でございます。

御質問の第1について、しかるべき回答に相当する文書は4つございまして、1つ目は平成12年3月1日付島土第54号、2つ目は平成12年3月31日付島土第54-2号、3つ目は平成12年7月

7日付島土第54-3号、4つ目は平成17年3月8日付島土公1第75号でございます。

最初の3つの文書ですが、これらの文書には島田土木事務所長の氏名と文書名に当たる表題は記載されていません。

その内容は、最初の3つの文章の内容でございますが、島田市道中河南原2号線の整備の経緯に関して公述人が持つ疑問などについて、島田土木事務所の島田市に対する照会の結果と、照会の結果に対する静岡県の認識でございます。

まず、照会の結果は、時間も限られていますので疑問点に分類して御説明します。

第1点目、地元の大多数の方々から住居にかからないルートに変更してほしいという意見があって市道中河南原2号線のルートが変更されたことに公述人は疑問を持っており、その大多数の方々の氏名と住所を示すように求められたわけですが、島田市からの回答は、「その大多数の方々の氏名と住所が記載された書類を探し出すことはできませんでした」ということございました。

第2点目、市道中河南原2号線の公述人所有地付近は、地元住民による陳情道路であるという説明を受けているが、陳情書は署名がすべて地元に関係なもので、また大部分が同一筆跡であって、さらにすべてが認印によるものであり真正なものではないと、公述人は認識していますが、島田市からの回答は、「同市道は陳情道路で、この陳情書は正式なものである」ということございました。

第3点目、祖母は市道中河南原2号線の法線の変更には一貫して同意していない。当時島田市が行った公述人所有地での用地測量は、祖母の承諾を得て行ったものではない、測量当日現場で撮影された写真は背後からのものであり、祖母が用地測量を承諾したことを立証していない、祖母はこの用地測量では現場で測量の中止を求めていると公述人は認識していますが、島田市からの回答は、「公述人の祖母は道路整備について理解を示していた。この用地測量は同人の承諾を得て行った。写真撮影の角度は背後からのものであるが、同人の自発的な測量の立ち会いを示す写真である。同人はその測量の中止には言及されなかった」ということございました。

第4点目になりますが、公述人の弁護士の事務所で島田市建設課の次長と面会した際に、市道中河南原2号線の用途と位置決定までの経緯についての説明を求めたところ、説得できる資料をもち後日説明するという返事だったが、その後、島田市からは一切の説明がないと公述人は認識していますが、島田市からの回答は、「この問題については説明していない」ということございました。

それから、照会の結果に対する静岡県の認識のほうですが、過去の経緯について現在認識でき

る資料がない状況では、島田市からの回答を認めるのが妥当であると判断する。公述人と島田市の間の過去の経緯を十分に調査したが、これ以上の事実関係は判明されないと判断していると、御説明させていただきました。

それでは、4つ目の文書でございますが、この文書には、島田土木事務所長の氏名が記載され、文書名も「主要地方道島田吉田線道路位置決定について」と記載されています。そしてこの文書では、市道中河南原2号線の位置決定の経緯について改めて島田市に照会したが、新しい情報は得られなかったことを報告するとともに、本件申請事業に係る都市決定の経緯を説明させていただきました。この都市計画決定の経緯につきましては、この公聴会の冒頭の島田土木事務所長による事業説明の中で触れておりますので、ここでの説明は省略します。

さて、それでは御質問の第2でございます。結論から先に申し上げますと、市道中河南原2号線の地権者2名に係る独自の調査結果というものはございませんし、また、今後の調査予定もございません。

平成14年7月2日付の公述人からの公文書開示請求に対しまして、静岡県は、同月17日付島土公1第9号で非開示の決定をさせていただきました。

非開示の理由は、同市道の整備事業と本件申請事業は、事業主体の異なる別の事業であり……。

○議長 公述終了の時間が過ぎましたので、公述の中止を命じます。速やかに公述を中止してください。

本日、公述人森本利秀さんが公述の申し立てた範囲において質問したものうち、時間の関係上、起業者側が回答できなかった事項につきましては、起業者は2月13日までに国土交通省中部地方整備局あて文書で回答するようお願いをいたします。

それでは、これにて本日本日予定しております公述が終了いたしましたので、本日の公聴会を終らせていただきます。

なお、明日2日は、公述を希望される方を募集いたしましたが、公述を希望される方がおられませんでした。よって、本公聴会においては公述が行われなため傍聴はできません。傍聴を予定されていた方は御注意を願います。

会場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御退場をお願いいたします。