

静岡空港整備事業に係る公聴会 第2日(2月19日)

午後10時01分開会

議長 定刻になりましたので、ただいまから静岡空港整備事業に係る公聴会を開催いたします。

私は、本公聴会の議長を務めさせていただきます国土交通省中部地方整備局建政部長の春川でございます。よろしくお願いいたします。

本公聴会は、土地収用法に基づき、昨年11月30日付けで起業者である静岡県から提出された、静岡空港整備事業に係る事業認定申請について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、事業認定に関する判断をするに当たり、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を申し上げます。

会場内では静穏を保持し、公聴会の円滑な進行に支障となるような行為はしないでください。もし守られない場合には、こちらから注意、または退場等を命ずることがあります。会場内の安全の確保または秩序の維持が困難となった場合には、公聴会を打ち切ることとしております。

その他、詳細の注意事項等につきましては、本日、会場受付にてお配りいたしました入場整理券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。

それでは、公述人 鵜澤精一さんから公述をいただきますので、壇上に上がっていただき公述席にお着きください。

また、公述人 鵜澤精一さんからは、起業者との質疑の希望がありますので、起業者代理人の岩崎富夫さん、渡井 務さん、藤田泰秀さん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。

現在の時刻が10時4分ですので、30分後の10時34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、公述の中止を命じることとなります。

それでは、公述を開始してください。

鵜澤精一公述人 私は、自己紹介させていただきますが、熱海温泉ホテル旅館協同組合の理事長、また、その上部団体であります県の旅館組合、正式には静岡県ホテル旅館生活衛生同業組合、これの副理事長、そして熱海では商工会議所の副会長をさせていただいております鵜澤精一と申します。よろしくお願いいたします。

本日は、静岡空港の建設に対しまして、ぜひ早期に開港をしていただきたいという立場で賛成を表明したいと、こう思います。

さて、我々のおかれております静岡県でございますけど、これは富士山、そして北の方には南アルプスのふもと、そして西には浜名湖と、非常にすばらしい自然環境、そしてまた、伊豆には温泉、また歴史的なすばらしい観光名所、また海に近いということや、新鮮な野菜等ですばらしい食材、自然の食材があるということで、非常にその観光的な要素というのがありまして、非常に発展をさせてきていただいておりますし、県におかれましても基幹産業の一地域としてお認めをいただいております。

また、西部地域においても、ここでは非常に大手の企業さんが進出しておりまして、物づくり県というものの中で、多くの外国からのお客様や市内、国内のお客様が産業を視察しようということで、産業観光という言葉の名のもとに観光に寄与をしているわけでございます。

ところで、これは平成14年度のデータでございますけども、この静岡県に1年間に訪れられる観光客は1億3,000万人でございます、これは神奈川県、千葉県、大阪に次いで4番目に高い数字でございます。もちろん旅館の数については日本一でありまして、名実ともに、知事も言っておりますように、観光は静岡県の基幹産業の1つだということで位置づけられております。

しかし、このところ少子化によりまして、また高齢化、国際化ということで、非常に旅行形態が変化をしてくております。特に、ディスカバージャパン以来、各地方の自治体が観光で町おこししようということで日本各地に観光というもので、町おこしで観光を目指してやりますので、非常に観光客が分散をしていったということや、旅行の形態が、熱海なんか特にそうなんでございますけども、団体の旅行から小グループ化してくる。それから、参加型。これは農業をしたり、または花を見たりというアグリツーリズム、フラワーツーリズム、また、エコツーリズムというようなことで多様化をしてくておりますし、またここへ来て、ユニバーサルデザインの施設をつくることによって、これはユニバーサルデザインというのは1985年にノースカロライナ州のメイス教授が提唱した、老若男女問わず、どなたにも機能できる施設ということで、各自治体がこういう施設をつくりましたおかげで、ほとんどの国民の皆さんが観光に出向くということで、非常に多様化をしてくているわけでございます。

こんな中で、我々静岡県といたして、去年は、浜名湖の花博、また伊豆については、河津の桜祭り、東伊豆稲取ではつるし雛の祭り等、いろいろな祭りをやってお客様を呼んでいるのが現状でございます。

また、この観光行事をより多く、また効果的にPRしようということで、伊豆の観光関係の団

体、また自治体、観光事業者が伊豆地域活性化協議会をつくって、これ一丸となって伊豆をPRしているわけでございます。また、熱海におきましても、熱海国際経済交流会を主体に、海外からのお客様を呼ぼうということで一生懸命に対策を立てているところでございますし、特に広東省とか遼寧省、これらの地域にお客さんを呼ぼうということで、その対策なりプロモーションをしているのが現状でございます。

しかしながら、このようなことで一生懸命やっているにもかかわらず、毎年、宿泊客の減少が続いております。例えば、平成3年に静岡県に見えたお客様は2,765万人だったのが、平成15年の統計では1,969万人、この3割も減をしているわけでございますし、特に伊豆地域におきましては、平成3年には1,993万人、それが平成15年には1,270万人、36.2%減の、このような厳しい状態になっている。これはひとえに観光の形態が変わったということもありますけども、いろんな要素があるんじゃないかなということでございます。

特に熱海の減少は非常なものでございまして、平成3年には450万人いたのが、平成15年には40%近く減の280万人前後に減ってきたということでございます。このことは、基幹産業を観光に委ねている静岡県といたしましても、特に、伊豆といたしましても非常に厳しい状態でございます。これについては何とか新しい分野のお客様を呼ぼうということが機運になっておりますし、新しい市場の開拓が重要になってきているのが現状でございます。

また、これをやはり分析いたしますと、静岡県に観光に訪れるお客様の地域を見ますと、関東圏が45.6%、県内のお客様は32.1%、中部圏からお越しのお客様が17.0%、ほとんど近隣から来るお客様が95%を占めておるわけでございまして。北海道や九州、四国の遠隔地からは非常に極めて少ないということがおわかりになると思います。

これにつきましては、近隣の関東圏につきましては、旅館等が加盟しております旅行エージェント、これの協定旅館連盟の皆さん方が一生懸命その企画、伊豆の企画商品をつくって、これに対処しておりますけども、特に北海道とか九州等につきましては、非常に交通の便、また、アクセスが悪いということで、なかなかその企画商品をつくるまでいかないということが現状でございます。これはやはり一番その時間的にも、またコスト的にも非常に効果のある空路、これが不足しているということに尽きるのではないかなあと、こう感じております。

また、最近の国の国際観光の現状を見ますと、世界観光機構機関、WTOでございまして、これの予測によりますと、2020年には海外旅行者は今の2.5倍の16億人、これが地球各地を旅行し出すんじゃないかということで、まさに大交流時代に突入してくるのではないかな。そんな中でも顕著なのが近隣の中国でございまして、今、中国の海外に出るお客さんは大体2,000万人ぐらい。

それが、そのころには1億人、日本の人口ぐらいのお客様がもう動き出すということが予測されております。

それに呼応いたしまして、小泉総理が観光立国、これを1つ政府の柱にして、観光を国の1つの大きなプロモーションにしようということで、国土交通大臣を観光立国大臣に任命しまして、2010年には1,000万人のお客様を日本に呼ぼうと。これはビジット・ジャパン・キャンペーンと申しておりますけども。現在のところは、日本から外国に行くお客様は去年の段階で、SARSもありましたが1,500万人ぐらいですけど、今はもうまた回復して1,600万、1,700万人ぐらいになるというところですけども。外国から日本へ来るお客様は、去年の統計では614万人ということで、これはまあ今までは400万人から450万人だったのが、非常に多くなってきたということで、今後は日本の少子化による人口の減少になれば、旅行の人口も減る。それを補う1つの大きなこれは伊豆、静岡だけでなく、日本の国の施策にも合致してるんじゃないかということで、非常に我々観光業界も期待をいたしております。

また、この静岡県におきましても、県の行政機関、または県の観光協会が主体になりまして、台湾とか中国とか韓国、これに確実に将来的には増えるだろうということで、いろいろなプロモーションをいたしております。

ちなみに、静岡県への2002年の来遊客については、まだ20万人程度ということでとどまっております。ただし、これは全体の3.9%ぐらいしかありませんけども、これは今まで、先ほど申し上げましたように、いろんな自治体、また県がプロモーションしてるおかげで徐々に伸びてきているのが実情でありまして、特に熱海市等におきましては、早いうちからプロモーションしたおかげで、倍増ぐらいのスピードで伸びております。これにやはり助長するといいますが、プラスになるのが、やはり空港の整備ということに尽きると思います。

特に、外国のお客様、特に中国のお客様等は、日本の文化に触れたいということを非常に強く要望しておりまして、それと青い海、そして日本の食材、そして日本の電化製品、まあ今は電化製品よりもITのCDとか、そういうのが主ですけども、非常にそういうのを欲しがるということでございます。そういう中で、それを満たす地域としては静岡県が非常にいい環境にあるということでございます。

よく熱海でですね、最初のころ、静岡空港の話が出ましたころ、やはり、組合の中には、我々は羽田に行きゃいいじゃないか、成田に行けばいいじゃないかという話ありましたけども、我々がこのようにプロモーションを韓国、中国、いろんな箇所に行きますと、特に向こうのお客様は、富士山の近くにある空港、都市に行きたい。そういうことになると、どうしても富士山の近

くにある空港というものの必要性というのは我々非常に感じているわけでございます。

今、富士・箱根・伊豆をこれ以上に生かすためには、この空港をいかに早く整備し、伊豆初め、私はいつも思ってたんですけど、静岡だけじゃなくて、この空港ができることによって、富士・箱根・伊豆、こういう地域がやはり活性化するというので、非常に経済活動が起こる。これがあれば国のやはり施策にも、観光に基づく収入も上がってくるということで、非常に大きな位置を占めている空港だと思うわけでございます。

また、国内でも、先ほど申し上げましたように遠隔地からのお客様がツアーの企画、まあ要するに企画商品をつくる時に、静岡空港があることによって、低コストで時間的なものも有利な企画商品をつくることによって、非常に多くの観光客の入り込みが見られるということを期待いたしております。

それから、特にその空港ができることによって、海外からのお客様はどういうゲートから来ますかという、やはり、同じ空港から出て同じ空港でお戻りになるんじゃないかと、例えば成田から来たら、伊豆、箱根、その辺を回って、今度は静岡空港から出ようと。そういうルートが開発をされるということは非常に強いパターンということでございます。

今やほんとにボーダレス時代ということで、アジアは一つということで、特に今後は中国の時代は必ず来るということでございますが、特に静岡県というのは富士山というものをやはり持っておりますので、この近くに空港をつくるということは何にも増して、ほかの地方都市に対しても優位に誘客をできる1つの大きな根幹だと思うわけでございます。今後はますます少子化の傾向になってくるあれがありますので、この際、国内の旅行者をもう一回取り込むと同時に、海外からのお客様を呼ぶためにも、ぜひ静岡空港の開港を実現させていただきたいと思うわけでございます。

先ほど申し上げましたように、日本から外国に行くお客様は1,700万人、1,600万人になりますけど、まだまだ日本には600万人しか入ってこない。例えばフランス等については、外国から来るお客様は7,000万人を超えているわけでございますし、イタリアはその半分ぐらいの3,500万人、このように各国も観光における町おこし、国おこしを一生懸命やってるわけでございますので、ぜひ静岡も、空港をつくることによって、これらのお客様を外国から呼ぶ1つの大きな起爆剤にしたいと、こう考えております。そして、富士・箱根・伊豆の玄関口は、とにかく静岡空港だということで、今後は我々も海外への観光PR活動、プロモーション活動に役立てていきたいと思うわけでございます。

最後になりますけども、こういうようなことで、我々から考える必要性のある空港もそうで

ざいますけども、海外からのお客様がいかにも、特に中国のお客様が静岡、特に富士山の近くにある空港を望んでいるかということをお伝えいたしまして、ぜひ早目の国際化を担うための静岡空港をぜひ開港をしていただきたいということでございます。

もう一つ、たまたま私も上海に本社があります上海航空の方々をよく知っておりまして、その方々も、ぜひ静岡空港が開港すれば、チャーター便なり定期便を乗り入れたいというようなことを言っております。これは上海空港のみならず、ほかの航空会社もそうでございます。やはりそういう中で思うのは、特に静岡は多くの企業が海外に支店なり子会社を持っております。そういう中で、静岡空港ができることによって、より便利な立場にいき、また、静岡空港を利用する必要性というのはますます高まってくるのではないかと考えております。

以上、静岡空港の早期な開港をぜひ観光業界の立場といたしまして、また、県旅館組合の副理事長の立場といたしまして、皆さんにお願いをすると同時に、御理解をいただきたいということと、関係各位の皆様に対しても御支持と後協力をお願いしたいということでございます。

まだ時間はございますけども、これをもちまして私の公述とさせていただきます。また、予定しました県への質問につきましては、当面ございませんので、これにて公述を終了させていただきます。どうも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。

起業者代理人の方も御退席ください。

少し予定よりも早く公述が終わりましたが、次の公述は、予定どおり10時35分から開始したいと思います。

次に、公述人 松谷 清さんから公述をいただきますので、壇上に上がっていただき、公述人席にお着きください。

現在の時刻が10時35分ですので、30分後の11時5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。

視聴覚機器を使われますので、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。

松谷 清公述人 おはようございます。県会議員の松谷 清と申します。私は、静岡空港の建設に反対の立場で議会活動をやらせていただいております。

全国的にもむだな公共事業の典型的な事例に挙げられるほどに、静岡空港の問題は静岡県だけでなく、全国から注目をされております。この土地収用に国土交通省はどのように対応されるのか。これは静岡県だけでなく、日本全体の民主主義にかかわる問題でもあり、公共事業のあり方

に大きな影響をもたらすということを深く御認識いただきまして、冷静なる審査の上に、収用申請を却下していただきたいということを、まず最初に述べさせていただきます。

昨日、起業者である静岡県建設局長の山村さん、それから商工会議所顧問の川井さんから、静岡空港に関しての夢が語られました。しかし、反対の皆さんからは、現実が語られたわけでありまして、現実から出発して夢を語りたいというふうに思うわけでありまして。

私は2点述べたいわけでありまして。第1は、土地収用をめぐる静岡県の状況についてであります。第2は、土地収用法の収用を認定される20条の公益性に係る需要予測についてであります。

まず最初に、土地収用をめぐる静岡県の問題について、8点述べたいと思います。

この「富国有徳」、「不徳憂国」、これ上は知事がおっしゃってる言葉ですね。国を富まし徳ある静岡県にと。しかし現実はですね、徳がなく国を憂う、これが静岡県の現状だということだと思います。昨年のプール金問題で7人の逮捕者が出され、簿外郵券の問題の責任を含めまして、知事は5度目の減給処分、全国的に例を見ない不徳の静岡県が現状であるわけでありまして。この静岡県が強権を通じて土地を取り上げよう。その手続に入ったということでありまして、この点をですね、まず国土交通省の方には、建政部長特にですね、静岡県の感情として、このような腐敗をした静岡県になぜ強権的な形で土地を取り上げられなければならないのかと。こうした県民感情があるということ、まず第1に知っていただきたいと思います。

次に第2に、国土交通省ではですね、この静岡空港問題の解決に収用以外の選択肢、つまり住民投票という民主的手続があるということ、これをぜひ考慮していただきたいという点であります。今日、この会場にはもちろん建設推進の立場の皆さんも大勢いらっしゃるわけでありまして、もちろん絶対反対の立場もいらっしゃるわけでありまして、この住民投票という選択肢をぜひ推進派の皆さんにも私は考えていただきたいと思います。この数字は、上はですね、10億8,000万円。これは土地収用の認定された場合に、1年かけて行う調査にかかる費用10億8,000万円です。その下の11億6,000万円。これは住民投票にかかる費用だと言われております。この、同じ額ではないんですけども、同じくらいの額がかかるということです。10億8,000万を使って土地収用というものを行うのがいいのか、11億6,000万を使って住民投票を行うのがいいのか。これは税金の使い方の問題です。

なぜ私が住民投票というふうに言うかという問題でもあるわけなんですけれども、先ほど財源の問題を言いましたけれども、住民投票の方は、実は推進派の皆さんが、もし住民投票やって県民世論が建設に多数であるというふうに御認識であるならば、この住民投票やった方がよほど早く空港ができるということなんです。

今、工事の進展の状況はどういう状況かと申しますと、この3月までに、土砂移動量というのは全部で2,600万立米をして工事が完成する、まあその建設の進捗を示すに幾つかの指標がありますけれども。これは1つの指標です。それで、この3月までに1,810万立米という土地が移動したことになります。残りはですね、340万立米と、反対派の地権者の土地の分450万立米が残ります。つまり790万立米が残るわけでありまして。この790万立米、建設局の担当者に言わせると、1年間に300万立米の工事ができると言っております。もっとできるとも言われておりますけれども。そうしますと、790万、2年半あれば、これは工事が終わるわけなんです。つまり、この土地収用という手続をやることなく、実は2年半というのは、2008年の最初なんです。ということでありまして、そういう意味におきまして、ぜひこのことも考えていただきたいというふうに思います。

次にですね、これは年頭会見で知事が、死刑判決という言葉を使いました。国土交通省から事業認定されなかったら私が死刑判決受けたと同様だというふうにおっしゃったわけでありましてけれども。なぜこんな言葉を使うのかと。政治にかかわる方がこのような言葉を使って、事業認定がなければと。つまりこれは2つの意味があるわけなんです、1つは、国土交通省の皆さんに対する圧力ですよ。皆さん、静岡県知事の首を飛ばすんですかと。つまり、これ認定されなかったら知事選挙に出ないとか言ってるわけなんです。

もう1つは、この死刑判決という意味はですね、先ほど言いましたけど、出されました不徳憂国、この静岡県の現状の中で、知事選挙の争点を、不徳、腐敗した状態をですね、この状態が争点になることを避けるために、あえて静岡空港という問題を掲げて私は選挙に出ますよということを行うために、事業認定されなければ、私は出馬しませんというふうに言ったわけです。これくらい知事は、この次の選挙に対して危機感を持っているわけでありましてけれども、土地収用の申請というのは、いわば、みずからの選挙の手段に使われているということ、ぜひ国土交通省の皆さんには御認識いただきたいというふうに思うわけでありまして。

次は、問題はですね、じゃあなぜ知事はこんなに急いで強制収用、土地収用申請を行っているのかという問題と、もう1つは、逆説的ではありますが、なぜ強制収用を申請しながら、2年も開港を延期しなきゃいけなかったのかという問題が残るわけでありまして。

それで、なぜ急ぐのかということではありますが、反対の地権者の皆さんは3つの条件を出しております。ボタンのかけ違い、つまり謝罪を求めると。それから工事の一時中止。当然ですね、つくりたいという人とつくりたくないという人がいるわけですから、話し合いは当然一時凍結して話し合いをしましょうと。3番目は、収用方針を放棄してほしいという3点を掲げて知事に対

して何度も申し入れをしているわけなんですね。

ところが、私、昨年の11月、決算特別委員会でもこの問題をもう何回も取り上げさせていただきましたけれども、2番目の問題ですね。工事の一時中止という、この条件をですね、反対派は全部の工事中止、つまり、やめるということを言わなければ話し合いには応じないというふうにすりかえて、何度も、先ほどそこに座っておられました岩崎総室長は答えているわけですね。実はそうじゃなくて、地権者の皆さんは、この条件が満たされれば話し合いに応じるということは何回もおっしゃってるわけでありまして、その点をですね、ぜひ御理解をいただきたいということとであります。

次にですね、なぜ急ぐかという問題の中で、そうした話し合いを、北側国土交通大臣は話し合いをぜひやってくれと国会で何回も言ってるわけだけれども。それをあえてあのように条件をすりかえて理解をして話をしたくないというポーズを示しているということが言いたかったわけがあります。

次に、なぜ2年延びたかと。反対の地権者がいるからだというふうに思ってる方が大勢いらっしゃるかもしれませんが、実はそうではありません。それももちろん側面はありますけれども、これはですね、空港建設の本体部分の1年間の開空、工事が始まる、1998年から工事始まってますけれども、7年間にわたって毎年どれだけの本体工事にお金が使われたかと。この半分は国の補助金であります。全部で今323億円使っております。7年間ですので、平均で94億というのはもうかなり最初に出てます。まあ大体33億円ぐらいを1年間に使ってるわけですが、残りが490億の本体部分のうち167億になります。工事仕上げようと思ったら、毎年42億円ずつ、今、延期をした期間内でおさめようと思ったら42億円のお金、つまり、この半額21億円を国から補助金もらわなきゃできないわけなんですね。ですけれども、今までの平均では33億円ですから、今までどおりだったら5年かかるんですね。それをかなり無理して、とにかく2009年には開港したいということで、この2008年11月工事完成ということで、42億円の本体工事分、つまり21億円の補助金がなければ工事が進まないという現状。この現状があるから工事を延ばさざるを得なかったわけがあります。

で、なぜじゃあ国土交通省は、こんなに額を少なくしかよこさないのかという問題でありますけれども、それは明らかに2つの理由であります。財政が厳しいという、700兆円という借金を抱えた日本の財政という問題。そしてもう1つは、国土交通省航空局の政策転換です。つまり、地方空港はつくらないということを決めたわけです。しかし、工事が始まったものについては、つくってもいいけど、ゆっくりやればいい。これが国土交通省の政策に対する考え方なんですね。

という意味でありまして、2年遅れた理由は、反対派の存在というよりも、国土交通省の財政難。そして政策転換というのが大きな理由だということを、国土交通省は十分知っているはずでありまして、あえてこのことについても触れておきたいと思います。

次に、国土交通省だけが財政厳しいわけじゃありません。静岡県も大変な状況であります。静岡県の予算の状況につきましては、さまざまなその問題点の指摘の仕方たくさんありますけれども、ここでは1つだけ、経常収支比率という数字だけを出させていただきます。

これはですね、中期の見通しということで、空港が開港する2009年までの経常収支比率を見たものであります。県は2つの想定をしております。1つは、現状でいくということなんですけれども。そして2番目のほうが厳しい見方で、今、財務省で三位一体ということでさまざまな議論されてるわけでありまして、地方枠の財源は固定すると。2年間固定するというので、逆に地方交付税が確保されてるわけでもありますが、そういう状態が続いていくとするとですね、空港が開港するときに経常収支比率97.3。

経常収支比率というのは義務的な経費、人件費であるとか返さなきゃいけない借金であるとか、福祉のための扶助費であるとか、どうしても使わなきゃいけないお金と税金、地方交付税を合わせた分が分母になるわけでありまして、開港の段階97.3、つまり、これ100に近づけば、もう一切さまざまな政策費用が出ないということでありまして、それくらいに静岡県の財政は厳しいということになります。

この時点で、静岡空港に今財源を振り向けるのかなのかどうかという問題があるわけでありまして、1,900億円のうち1,400億円も使ったんだから、そんなこと言っちゃって早くやればいいじゃないかという御意見もあろうかと思うわけでありまして、現在の累積債務が2兆1,292億円、そして、空港の残高は419億円。419億円かけないと空港はできません。そのうち250億円は借金です。これが静岡県の財政の現状だということになります。

次にですね、この財政の状況にあわせて、最後にこの1番目の大きな項目で言いたい点は、ここに国土交通省の建政部長がいらっしゃいますけど、皆様、名古屋でお仕事されているんで、中部国際空港の開港の意味というのをですね、私たち以上に肌で感じていると思うんですね。この追い風の中、逆風の中ということはですね、これは今年の3月に国土交通省が事業評価を行って継続を決めた、そのときに報道された静岡新聞の見出しは、「追い風の中静岡空港が離陸」なんです。中日新聞はどういうふうにしたか、「逆風の中離陸」って書いたんですね。つまり、中部国際空港を抱える、そこに本拠地を持つ新聞社と、静岡に持つ新聞社でこれだけ違いがあるという状態。これは皆さんでも十分に理解ができる問題だというふうに思うわけでありまして、

ども、そういうことですね、ぜひ国土交通省の中部地方整備局の皆さんが賢明なる判断をやっていただきたいし、皆さんは航空局とは違う立場にいらっしゃるわけでありまして、そのことを十分に留意をしていただきたいと。

昨日からですね、推進と言われてる方の言葉は、簡単に言えば、空港ができなければ取り残される。このことを絶えず繰り返しておりました。それから、これほど待たされたという問題であります。土地を売却された皆さん、地権者の意思はそういうことが大変気持ちは大きかろうと思えますけれども、果たしてですね、静岡空港ができれば本当に静岡は取り残された部分から抜け出すことができるのかと。今のその政治的、経済的、社会的グローバル化の現状の中で、ものすごい厳しい状況の中でありまして、空港をつくるのがこれを突破する道なのかということ、私はぜひ考え直すべきであるし、今そのチャンスだというふうに考えております。

そして、これがですね、もし住民投票という形でその選択がされた場合には、今、静岡県の世論は静岡空港について分裂をしているわけでありまして、この分裂が融和の方向に向かって、新たな新しい静岡県をつくるエネルギーに変わっていくというふうに、私は確信をしておるわけでありまして。その意味で、国土交通省、成田空港での土地収用の経験の中から、ああした強制収用をやらないということ、国土交通省全体としては確認したわけでありまして。民主主義のいわば蓄積が残されているわけでありまして、その観点からしても、また財政困難な中での優先事業は何であるのか。日本の公共事業のあり方がどうであるのか。そのことを考えて、厳正なる審査をお願いしたいということでありまして。これが1番目の問題でございます。

次に、需要予測の問題について後半述べさせていただきます。

この土地収用申請手続におきまして、改正法の中で、こうして公聴会、それから社会資本整備審議会が開催されるのも初めてという状態がありまして、民主主義制度として、どのような形で新しい改正法のもとでこの問題の結論が出されていくのか、大変大きな問題であるわけでありまして。既に国会議員152名の皆さんが、空港の凍結と収用に反対であるということのみずからの署名をもって表明されております。朝日新聞、読売新聞、毎日新聞、3大社説では、この空港、本当に必要なのかという社説まで書かれておるわけでありまして。こういう状態の中で、収用法の20条の公益性というものはどこにあるのか。これは厳密なる審査が必要であります。当然、その問題は需要予測の問題であるわけでありまして、ある意味で、この収用申請の手続の審査過程というのは、中部地方整備局でもう一度事業評価をやるという意味が加わっている、その側面があるということですね、ぜひ認識をしていただきたいと思うわけでありまして。

まず最初に、きのうも空港建設中止の会の飯尾さんから指摘をされました106万人というのが、

いかに改ざん、そしてごまかしがあるかと、2つの視点を指摘されておりましたので、私、補足的に少し意見を述べさせていただきます。

この2つの視点というのは、つまり、この需要予測をやる前提となる全国旅客流動量の改ざんという問題が1つであります。後で触れます。もう1つは、運賃、アクセス方法、時間、便数の静岡空港の有利の上、設定していると。つまり、このことが情報公開されていないわけでありませぬ。幾つかの都市については、三島であるとか静岡であるとか浜松であるということの事例は出されております。しかし、全部の155のエリアの全部の情報は公開されていないわけでありませぬ。議会に私は求めていますけれども、専門家が決めたと行って一切答えないのが現状なんですね。この2つの問題点が改ざんの問題として指摘されてるわけでありませぬ。私は、この時間のない中で、1番目の全国旅客流動量の問題についてだけ触れさせていただきます。

これちょっと遠くで見えるでしょうか。C B R、費用対効果を示す数値で1.0なければ、去年の3月の事業評価、その上に一昨年7月の静岡県の事業評価も通ることができなかった数値であります。1.3、これは106万人というのが需要予測でされた数値であります。1.0は幾つかと。86万人であります。86万人以下の需要予測であれば、これは事業評価で継続は出ない。補助金は出せない。空港としては中止してくれというのが客観的な評価になるわけでありませぬ。

流動量を、水増し分を行わなかったら、実は79万人程度の需要だと。ここで失格なんですね。さらに、運賃、便数等をきちんと考慮したら36万人だというのが、実際の需要予測の実態だということであるわけでありませぬ。

これが、ですからこの一番上の流動量の水増し、改ざんという事実が明らかになることによって、実は、既にこれは事業評価として継続はできないという結論になるものでありますので、この点について国土交通省の皆さん、ぜひ考えていただきたいので、これから少し意見を述べさせていただきます。

今、私たちが需要予測する場合に、何が統計的なデータになるかと。2種類あります。全国幹線旅客流動量調査、これは5年に一度やってます。航空旅客動態調査、これは2年に一度やってます。2年に一度、全国の空港で全部調べるわけです。それをもとに5年に1回、全国の、これは鉄道や船や全部ひっくるめた、交通移動手段ひっくるめた旅客流動量というのを出すという、2種類のデータがあるわけでありませぬ。

これがですね、2年ごとに調査されてる静岡県の空港利用者の数字であります。これは1日当たり何人という数字なんですねけれども、見ていただくとわかるように、横ばいなんですね。横ばい。増えたり減ったりしてる。これが統計の実態だということなんです。

もう1つ。これは航空動態調査です。これは全国旅客流動量調査というやつで、暗くてちょっと見えにくいかもしれませんが、下がってるのが静岡県から静岡空港を利用する人の数値を示しています。1990年、1995年、2000年、10年間の間の数値です。それで、上がっているのは、これは全国の空港利用者の数です。左側は、その全国の数値のグラフの数字で、右側が静岡県の状態があります。

この数値というのは、つまり、2000年に実はこの全国旅客流動量調査は2種類ありまして、暫定数値と確定数値というのがあります。静岡県は需要予測を暫定数値でやりましたが、確定と、これは国土交通省とのやり取りでは2種類の数字が出てくるもんですから、ここでは確定数値。つまり、2000年には91万人、1995年が101万人で、もう1つが111万人ですか。どんどんつまり下がっているという、もう一度さっきのもとへ戻してください。つまりですね、2年間に一度やっける調査では、静岡の空港利用者は横ばい。全国の5年間のやつは需要者は下がってる。これが静岡県の実態なんですね、実情。実数なんです、これが。

これをですね、どうやって改ざんしたかという問題であります。これがですね、この87、さっき私91万と言いましたけど、これは暫定値で静岡県やっておりますので、つまり、2000年に静岡県から空港を使って出た人、入った人というのは87万人ということなんですね。これがさっき言いましたようにデータの的には全国では下がってる。そして、動態調査も横ばい。これを126万人に増やしたわけです。87万人を126万人に増やして需要予測106万人を導き出したというのが実態なんですね。これは専門家とか何かの関係じゃなくて、素人でもわかる話になります。これは確認すればわかる話なんです。しかし、一切これについては答えない。これは静岡県の状態です。

次お願いします。その126万人というの、じゃあどうやって出したかという問題なんです。これはまあ、ちょっと言葉で言って理解しにくいかもしれませんが、先ほどの1995年度、平成7年の、静岡空港に影響する羽田と名古屋のかかわる12の都府県、東京、神奈川、愛知含めた12の都府県の合計値5,920万というのはですね、これは2000年の数値です。そして2.1345%というのは、95年の数値です。95年の数値の中で静岡県の空港利用者の割合を掛け算して、126万という数字を出したわけでありませう。

この実はからくりというのが非常にですね、一見すると何か当たり前のように見えるんですが、実は大きな問題があるわけでありませう。つまり、この需要予測の先ほど言いました2つの問題があるわけだ。全国旅客流動量と全国マターの数値の問題と、アクセスとか運賃とか便数とかいう問題の2つあって、後者は私今やめてますけど、1番目の問題の、どうやって87万人を126万にやったのかという問題があります。それは3つのからくりをつくっているわけでありませう。

1つは特異値。つまり、87万、実際には全国はまず減ってるんですね。動態調査は横ばいなんです。でも、それは減り過ぎだという理屈によりまして、その減り過ぎの理由を、これは要するにこの調査をした日が1999年の10月27日、台風があったという日で、これは新聞に出てる。ところが、新幹線は停まってません、この日に。雨が降ってる状態も非常に短い時間なんですけどね。

ということで、この台風が来たというんで、特異値だということで、つまり、修正してもいいんだということの判断に立ったわけでありまして。

2番目、留意事項無視の問題であります。この留意事項というのはですね、さっき言いました動態調査、2年ごとに行われる資料と5年に1回の資料、このことをもとに、どちらを使うかという問題がありまして、それでその一層の向上についてという通知が国土交通省から出されております。動態調査を使う場合は2年に1回ごとなんで、つまり、季節の影響とか団体旅行があったときに、その年だけ増えるとか増えないとかあるんで、複数回の平均というパターンをとって使ってください。これが国土交通省の考え方でありまして。

この国土交通省の回答、これは6月に回答いただいているんですが、全国幹線旅客流動量調査の数値を使うんだったら、既に情報処理を行っているんで、そのまま使ってくださいということなんです。静岡県は、この全国幹線旅客流動量調査の数値を使ったわけなんです。ところが、それを先ほどの、特異値扱いだというわけのわからないここはもうごまかしを行って、留意事項を無視をして、全国幹線流動量調査の数値を修正したというのが、これがこの需要予測の本質であるわけでありまして。

じゃ、その本質的なやり方でどこに問題があるかということで、補正方法の欺瞞ということで問題があるわけでありまして。これもう1回、さっきの数値に行きますと、つまりですね、これ2年ごとの動態調査で横ばいなんですよね。で、1999年が下がってるわけです。これを先ほどのようなマルのところまで上げちゃったというわけでありまして。

でですね、これつまり、1995年の12都府県の数値の中に静岡県が占めた割合、これにですね、2000年の、先ほど5,920万という2000年の数値の掛け算したというのが出てましたけれども、補正方法のどこに問題があるかというのと、12都府県の中には東京と神奈川が含まれてます。この東京と神奈川を入れた場合に、1995年から2000年までにどれだけ増えるか。東京と神奈川を除いた場合に、1995年から2000年までにどれだけ減るかという数値がこれです。12都府県を入れた場合には、1995年から2000年まで25%増えてます。東京と神奈川を除くと17%です。残りの35道府県の伸び率は15%です。全国を見ても、18%の伸び率なんですけど、東京、神奈川を除くと15%。つまりですね、東京と神奈川を除いたほうが現実的な全国の傾向を表わしてるということなんです。それ

をですね、東京、神奈川の数の中に入れ込んで87万を126万にするという数字的操作をやったのが、この需要予測の1番目の大問題であるわけでありまして。

じゃあその皆さんはですね、静岡ではそんなことはないだろう、静岡で空港使ってる人もいないかということになるわけでありましてけれども、これは実は鉄道に関する伸び率、1995年から2000年、平成7年から平成12年の伸び率でありますけれども、全国の影響地域12、さっき東京、神奈川含んでる影響地域では、航空の伸び率は31%、ものすごい伸びてるわけですね。鉄道も10%伸びています。で、左が静岡県です。静岡県は航空が減ったわけですね。で、鉄道が増えてるわけです。台風があったときにですね、その状態の中で、飛行機乗る人は減ったけど、何で鉄道に乗る人が増えてるのかなという感じになるわけでありましてけれども。

つまり、静岡県はですね、この高速交通、新幹線、東名、空港という非常に恵まれた地域で、静岡県民の選択としては、平成7年から平成12年、1995年から2000年の間には、鉄道を利用するようにして自分たちの移動の選択してたというのが統計上に出てくる数字なんですね。これがですね、現実の静岡県が本来行うべき、その統計的データに対する客観的な数字の見方であるというふうに私は考えているわけでありまして。

ですから、そこのからくりというのは、この特異値扱い、台風があったという、国土交通省は、5年に1回の数値はそんな簡単に変更されちゃ困るということを行っているにもかかわらず、台風だからといって変更し、そして、補正方法として東京、神奈川含んだ大胆な伸びてるやつに掛け算をして静岡分を増やすというですね、そのやり方になったわけでありまして。

これによって何が実際に矛盾として出たかといいますと、茨城と栃木とか入ってるわけですが、そこのもうその空港利用者はものすごく増えるという、まあ、そこに矛盾が出てることであるわけなんですけれども。そういう形ですね、この需要予測がやられているわけでありまして。

そのことをですね、私はぜひ国土交通省の皆さんに、先ほど言いましたこれは収用手続きの審査だけじゃなくて、事業評価を含む。つまり、このことは実は去年の事業評価が行われた3月の段階では、国土交通省は明確にしていまませんでした。152人の国会議員の反対の代表である、当時は中村さん、それから金田誠一さん、衆議院議員が交渉しました、計画課長と。それでこれを説明してくれということをお願いしたんですが、説明せずに、実は6月にこの問題が回答されてるんですね。つまり、皆さんがこれから審査する過程の中で、このことは実は国土交通省の事業評価の中では何ら問題にされていないということを確認していただきたいと思います。

最後にですね、この審査というものがこれから始まるわけでありましてけれども、公聴会、そして社会資本整備審議会、初めてのケースとなりますが、社会資本整備審議会の皆さんにこの需要

予測の専門家的知識をぜひ提供していただきたい。それから2つ目に、委員の皆さんに現地を視察していただきたい。3点目に、地権者の意見を聴取していただきたい。

これだけ初めての大きな問題である民主主義に係る問題でありますので、よろしく願いしたいと思います。

議長 どうもありがとうございました。

次に、公述人 大関住男さんから公述をいただきますので、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 大関住男さんからは、起業者との質疑の希望がありますので、起業者代理人の方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。

現在の時刻が11時10分ですので、30分後の11時40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。

大関住男公述人 私は、地元榛原町から来ました大関住男と申します。

本日は、元地権者として、土地を提供した者として、早期開港を願うという立場から、賛成の公述をさせていただきます。

まず、この静岡空港問題が降って湧いたように我々の周辺に問題を投げかけたのは昭和62年の5月、6月くらいでございます。もう長いもので、18年目に入ります。丸17年が過ぎております。そして、その昭和62年の12月に、きのうも発言がありましたが、ほんの短期間のうちに45カ所、15カ所、3カ所、最後の1カ所と決まったのが12月。半年ほどの間に候補地が決定されたと。それまで、きのうも出ておりましたように、地元は何の説明もなかった。だから、降って湧いたような、ものすごい大きい、お化けのような地元にとっては話だった。まあそこで周辺の町村、また住民は非常に困惑したわけです。

当初、県は誘致合戦をさせる。要するに、地元で欲しい市町村は手を挙げなさいというようなことで、候補地である市町村に手を挙げさせた。そういうやり方をした。しかし、住民は、そこに住んでる人たちはなかなか理解できないわけでありまして。冗談じゃないということで、この当時も地元榛原町、また島田市、金谷町、吉田町、どこもそうなんです、当局は、やはり将来のために何とか欲しいと。この候補地に決定してくれないかと。どこの市町村もそうだったんですが、やったわけでありまして。しかし、地元住民にしてみると降って湧いたような大きな話。何が、計画もわからないわけです。

だから、当初はやはり非常に困惑し、また、わからないのですから、当初、地域を挙げて大反対運動をやった経緯がございます。これはきのうの地元の方からも発言がありましたが、事実そのとおりでございます。まあ私も参加して、はち巻きを巻いて、むしろ旗を立てて町のほうまで出かけてデモ行進をやった。榛原町始まって以来のデモ行進をやった。こんなこともございました。

そして、候補地がいよいよ前知事のもと決定されて、まだなかなか地元は理解しない。とんでもない、冗談じゃない。で、計画というものはほとんど示されない。当然、地元の住民は怒るわけです。地権者も、どこがかかるかまだわからない。けども、大よそこの辺だろうというわけで反対地権者の会を結成したり、いろんな運動をして、しかし、それでもどうしてもつくりたいということで、翌々年くらいには気象観測を開始したいということで地元のほうに、平成に入ってからです、要請がありましたが、まあ地元の住民としては、やはりとても受け入れがたいと。要するに、計画がわからない。先ほど言いましたように、お化けのような話で、全く具体的なものがないままに協力してくれというようなことでもございました。しかし、なかなか理解してくれと言われても、わけのわからないものを理解するなんていうことはできようはずもございません。しかし、いろいろ県は国のほうとの空域調整と、いろんなことがその間にあったわけです。

まあ地元も当初はそんな話、冗談じゃないと、聞く耳持たぬでずっとおったわけですが、しかし、具体的にだんだん基本計画案等が示されまして、なかなか知らぬ存ぜぬ、だめだばかりでは済まないというわけで、地元で空港反対地権者の会があったわけですが、そればかりではないだろうというわけで、現在も、元地権者なんです、地権者会というものを組織しております。きょうも大勢の方々が非常に興味を持ってこの問題を見守ってくれております。きょうもたくさんの方々が来ておいでになります。ほんとに我々元地権者として、いろんな経緯がございましたが、最終的にこういう結果になってる。その今ただいま経緯を説明させていただいてるわけですが、何でここまで来たのかというのを、いまして述べさせていただきたいと思います。

そんなこんなで平成3年に、現在の地権者会というものが各地区で、榛原町側だけではなくて島田市側、金谷町側結成されました。当初は、じゃ最初から条件闘争でということではなかったわけですが、まあとにかく聞く耳くらいは持ちましょうと。それでいろんな対応を考えていきましようというわけで、現在に至っているわけです。いろいろ平成3年の1月に結成された地権者会ももう14年ですか、もうずっと結成されて役員も変わり、いろいろ変わってるわけですが、私は当初からついついそのまま続けさせていただいております。ですので、すべての経緯を知ってるわけですが。

まあ先ほど言いましたように、平成3年の1月に結成され、空域調整あり、その間にいろんな、県も一生懸命になってこんな問題を、基本計画案はこうだ、それで具体的にはこうだと。いろいろ説明してきたわけですが、まだ何分にも県も、当時は我々、県はすべての資料を持っているだろうと思っておりまして。しかしそれを見せないだろうと思っておりまして、実際今になってみても、見てわかったことなんです、やはり平成3年とか、まだ当初はほとんど細かい資料は持っていなかったというのが、空域調整をやったりとかという資料はもちろんあったでしょうが。じゃ具体的な今示されてるようないろんな資料があったかということ、なかったというのが現実だと思います。これは私が思うところでありまして。まあそんなことで、実際の資料がなかったわけですから、我々も悩んだ。不安だった。

しかし、徐々に空域調整が進み、平成5年になりまして、予定事業から新規事業になったとか、国のほうがやってくれたとか、そういうことで、では、設置許可申請をしましょうということになりまして。その時分には、聞くだけは聞いてということやってたわけですが、全面的に条件闘争に入ったわけでもなかったし、まだまだ非常に反対の方も中には会員の中にはおりまして、冗談じゃない。まあ早いとこ話をしてくれという人も当然ありました。

まあとにかく規約をつくりまして、とにかく重要な決定、要するに個人の権限を害するものではないんですが、会として、じゃあ交渉を始めましょうと、いろんなこういう締結をしましょうというときは、会員の3分の2以上の議決がないとできないという規約をつくりました。法人ではございませんでしたが、規約をつくりまして、そこまで厳しく、過半数ではなく、3分の2以上の賛成がないと次のステップへは進めないというような規約を当初からつくってあったわけです。通常の議決は過半数でよかったんです。そんな厳しい条件を自分たちでつけながらやったわけです。

先ほど言ったように平成7年になりまして、設置許可申請を出したいと。それには地権者の同意が要ると。その時点ではほぼ地権者が定まってきました。同意が要するというわけで、だからどうしてもお願いしたいと。国の方へ申請するには同意書が必要。しかし、これもなかなか、やはりそれが同意書、要するにはんこをつくわけですから、買収に応じたようにとられても困るのが非常に大きかった。また、その時点で農業特別対策とか、いろんなものがまだまだ不十分でしたので、これで営農の継続を希望する人が、今後農業を継続するに可能かどうかということがまだわかりません。非常に不安を持った。

多少影響率、要するに、自分の土地が、農地がどの程度取られるか、影響率が少ない人はさほど、2割くらいまでの人はさほど影響ないわけです。もう5割を超え、ほとんど100%の農地を取

られる。そういう人に見てみたら、とんでもない話で、やはり、これが解決しない限り同意なんて冗談じゃないというようなことで、非常に会の中もめたといいますよりも、もうこの辺でいいじゃないかと、いろんな条件を県も当然提示してきたわけです。なかなかそれだけでは満足できないと。しかし、その時点でなかなか100%明らかに、まあ明らかにというよりも、まだ詰めてない問題が非常に多かった。

というわけで、平成7年の同意取得のときの、先ほど言いました議決も、なかなか非常に厳しくて、かろうじて、どうなるか正直言って私もわかりませんでした。反対がまだまだ3分の2を超えているような、過半数を超え3分の2以上あるようでしたら、もう当然できないわけです。1つの、たくさんの地権者会、3つ榛原町にはあるんですが、その1つでもペケになれば前へは進まない。ほかの地権者会も進まないというような厳しい条件もありました。そんなこんなで結局やはり、かろうじて3分の2を超えて、反対の人もありましたが、じゃ県のほうに、地権者会の同意取得ではありませんで、個人の同意です。個人のところへ行って、個人がいいと言えばもらってくる。交渉してもいいよということになりました。

それから、個人のお宅を県の職員が毎晩日夜歩いたわけです。結局、同意をした人が9割を超えとか、まあそのくらいになりまして、100%ではもちろんなかった。国のほうへ設置許可を出しました。それが出てきて、平成8年になりまして、初めて買収交渉、要するに買収をしたいという話になったわけです。これも平成8年の最終的には12月に決着、11月ですか、決着したんですが、やはり、あくまで地権者会が買収に応じるというよりも、地権者会が買収交渉に会員のところへ入っていいよということの賛否を問うた。

やはりこれも、まだまだ早い、その時点でその同意取得のときよりも、かなり進んだ話にはなったわけですが、まだまだなかなか具体的なものが見えてこないというわけで、その影響率の多い地権者の人は、冗談じゃない、とんでもないということで、やはりその地権者会の調印にも、補償協定という調印にも反対の方がもうかなり多かったわけです。それを皆さんに問いかけて、そのいろんな条件が出てきた。それを皆さんに見せて、これでどうだということでした。すけど、なかなか簡単ではございませんでした。しかし、進めという意見のほうが結局3分の2というあれをかろうじて各地権者会で超えました。じゃあ買収交渉へ個人のところへ入ってよしいというのが12月、平成8年でございました。もう9年近くなるわけです。

まあそんなこんなで地権者、そういう農業特別対策、農業関係のいろんなこと、農地開発をするとか、いろんな条件のもとに交渉に応じ、個々の県の誠意に、負けてというと語弊がありますが、まあ静岡県の将来のためにどうしても必要なんだという説得に応じ、徐々に徐々に調印に応

じていったというのが現状でございます。

まあ100%満足して調印ということではなかったわけです。しかし、やはり将来のため、また地元の地域発展のためにというわけで、先祖伝来の非常に貴重な土地、また土地も、農地あり山林あり宅地あり、いろんなことで、宅地も取られ、農地も取られ、家も取られ、すべての物を取られるという人にとっては、これはやはりそう簡単に、まあ皆さんちょっと御想像していただいたらわかると思うんです。とてもじゃないけど、すべてのものを取られ、全くゼロからの出発を考えただけで、もうほんとにどうしようかと考えるのは当然のことです。

まあしかし、現状ではそれを乗り越えて、もう新しいところも決まり、そっちへ出て生活を始め、もう数年経った人もありますし、ほんの最近という方もございますが、10数戸、榛原町側で家屋移転を強いられた人もございます。しかし、そういう人たちも、先ほど言いましたように、100%満足してそれに行ったわけではございませんが、しかしやはり、本当に先ほどからもありますように、いろいろ反対意見もございますが、やはり静岡県のこの21世紀の近い将来のために、どうしても必要なんだという説得に応じて、地元は苦渋の決断をし、ここまで来たというのが現実でございます。

そこで、我々にとって、ここまで来たらというのは、どなたも言いますし、私もまた申し上げるわけですが、やはり工事、目に見えてもうできてまいりました。現状では赤裸裸になっているわけで、非常にその辺残念、地形も改変され、昔あった高尾山という山も低く削られ、非常に地域としては、その意味では残念なんですけど、もうここまで来た以上、やはりどうしてもあれをほかのものに使う、また、あのままに置かれる。冗談じゃないというのが、元地権者の言い分でございます。やはり当初の目的どおり、県のために、また地域のためになる空港をしっかりとつくっていただきたいというのが正直な話でございます。

そんなでいろいろ地域としては、こういう苦しい決断をしたんだから、どうしたっていろいろ条件とといいますか、地域振興策等について、県といろいろ真剣に話をし、また、いろんな条件のもとに、先ほど言いました補償協定等もやってるわけです。当然のことながら、それをやっていただきたい。やってはいただいているんですが、まだなかなかそれが100%になってない。

もちろん開港が延びましたし、急いでどうこうではないわけですが、我々も決断したのは、やはり我々の自分の生活ももちろん大事なわけで、その生活も大分安定してまいりました。新規開発農地もつくってもらい、100%満足ではないんですが、そこへのお茶を植え、またミカンを植え、それが平成11年、2年ころでした。早い人は平成10年ころに植えた方もございますが、それがこういうものは永年作物でございますので、もうやっと去年あたりから収穫ができ始めた。これも

まだまだ問題点はあるわけです。いろんな畑地としての問題点はあるわけですが、まあ平らない土地ができた。榛原町側にしてみると、金谷町側に、島田市側のほうにはつつい開発農地がなかったわけですが、榛原町側ではそういう農地が、山がありましたので、山と畑が一部ありましたので、そういうところを平らにして機械が全面的に使えるようになると。まあ100%ではございませんが、とれ始め、次のステップへ進み始めているというのが現実でございます。

農業関係に、営農希望の人のための農業特別対策とか、いろんな事業のために、大分基盤整備され、機械も入り、将来を見据えて若い人も入り始めるというのが現実でございます。まあやれやれという先を、農業に関しては、先ほどももう何度も申し上げますが、100%満足ではございませんが、先を見ている今後やっていこうというようなことになってまいりました。

農業関係にはそれくらいいいんですが、我々も先ほども言いましたように、ただ自分たちがよければ農業を継続するためにOKなら、もうこれでいいんだよということではなくて、やはり、この空港の周辺の地域振興がなかったら我々も提供した者も何の意味もないわけですね。あいつらばかりよくっていいよな。それでは困るわけです。

やはり、地域が潤うようないろんな地域振興策を今後、県にも後ほど質問しますが、いろいろ考えていかないと、やはり人が、乗降客も含め、観光客、また空港目当てに来る人、そういう人たちが動き始めます。それをただ通過させるだけじゃなくて、何か止めて地域の振興のために役立てよう。いろんな考え方があろうかと思いますが、自分たちも今後専門家の先生を入れてとかで考えていかざるを得ないわけです。当然、我々だけではできないこともございます。いろんなことをやはり県、また回りの市町村にも協力をしていただいて、地域の振興を図っていかないといけないわけです。

この辺をどうしても県のほうにも、まだまだやっていただきたいこと、また、当初約束したようなことを実行して、まだ未実行の部分、これも開港前にやるべきこと、また開港後にやっていただきたいこと、いろいろあるわけです。この辺、まだまだ申し上げればきりはないわけですが、地域振興策、空港隣接地域振興事業、また、当初言っておりましたアクセス道、要するに吉田インタールート、島田ルート、メインルートの金谷ルートについては今一生懸命やっております、ほんとに金谷町が大分地形も改変され、今年、来年あたりにはもう立派な道路、要するに、473号線からの取り付け道路ができようというような状況でございます。

そういう当初計画してありましたルートについて、まだなかなか表立った動きがないし、これが開港後になるのか、その辺はわかりませんが、その辺のことと、ちょっと県の方に、やはり、我々当初約束された条件について、時代背景ちょっと変わっておりますので、非常に大変なとこ

ろはあろうかと思いますが、そういうことを条件に我々も調印をし、ここまでに至る。そういう約束ももちろん再度洗い直しをして、近い将来には、しっかりその辺を約束もしていただきたいというようなことがございますので、この辺を起業者である静岡県にお聞きしたいと思います。よろしく申し上げます。

議長 回答をお願いします。

岩崎空港推進室長 榛原町連合地権者会会長の大関住男様から御質問いただきましたので回答申し上げます。

県では、これまで空港建設に伴い、約120ヘクタールの茶園を御提供いただいたため、静岡空港関係農業者に対しまして、生活生業対策として、地域造成農地、これは昨日も局長のほうから申し上げました112ヘクタール。2つ合わせまして約135ヘクタールの農地を代替農地や農業振興策として確保してまいりました。また、空港地権者の農業経営改善に必要な共同施設の整備や茶加工施設の再編、合併を行うに際して、農業特別対策事業に支援してまいりましたが、これまで167カ所、14億円余の助成を行ってまいりました。

こうした結果、平成10年以降に植栽をしている茶園の中では、摘採が開始されてございまして、今後、本格的な生産が見込まれ、機械化された力強い農業経営確立に向けた準備が整ったものと考えております。

しかし、現在、空港関連代表農地開発事業切山地区に係る確認書に基づきまして、最後の農地開発事業を実施中でありまして、まずこれを完成させることを最優先課題として農林事務所や茶業試験場とも連携をとりながら、関係の農家の方々が御納得いただけるような整備を進めてまいりたいと考えております。また、今後の農業振興対策につきましては、隣接地域振興事業なども活用しながら、空港関係農業者の支援を行ってまいりたいと考えております。

そして今後、地域の農業振興を推進していくためには、これまでに整備された農地や施設の優位性、空港を核とした恵まれた立地条件を生かしていくことが必要になります。具体的には、農産物の販路拡大を図っていくために、平成16年度から、農業水産部を中心として農業水産業空港活用検討会を開催して、空港の活用について行政、生産者、農業団体、流通業者等と一緒に検討しているところでございます。

また、空港の完成により、人ばかりでなく物の動きも活発になりますことから、お茶を初めとする地元農家の農産物のPR等を積極的に行い、より一層の農業振興に努めていく必要があると考えております。

それから、大関さんから御提案がございました地域振興全体につきましても、企画部を中心と

して現在検討に入っておりますので、1市3町でそれぞれ企画してございます企画案等のすり合わせを行いながら、実現に向けて努力してまいりたいと考えております。

以上でございます。

大関住男公述人 もう1点、当初約束、基本計画案等に入っておりましたアクセス道路に関して何か県の御返事をいただきたいと思っております。

藤田空港整備室長 アクセスルートの方につきましてお答え申し上げます。

アクセス道路、当初計画いたしましたアクセスルートを具体化するに当たりまして、進路を調整している点がございます。これは既にお話をさせていただいてます。このことにつきましても、街区法の計画も含めて進めてまいりたいと思っておりますので、当初お示しした計画案につきましては、その時間的な推移を見ながら計画を進めるということでお考えいただきたいと思っております。

大関住男公述人 あの計画はなくなってしまったのではないということによろしいですね。

藤田空港整備室長 はい、そのとおりでございます。

大関住男公述人 はい、わかりました。

こうすることで、地域としてもこういういろんな約束を、まだまだいろんな問題はあるわけですけど、時代背景も変わっておりますので、すべてのものが100%とは申しませんが、しかし、当初約束したことはしっかり守って、やはり最終的には地域が元気にならないと我々も浮かばれません。やはりどうしても周辺地域、いかにして元気にしていくか。もちろん、県にすべておんぶでは何もできませんので、地元がこれから考えて、どうだという案をつくっていかねばなりませんし、具体的に動き始めております。ですので、開港前であっても交通アクセスさえしっかりしていれば、お客さんは来るだろうと思うし。まあ、そういうところにあるような考え方が出てこようかと思っております。ですので、いろいろ地域の皆様の今後のいろいろな知恵をおかしいただいて、やはり1市2町、1市3町も含め、いろいろ考えていかないといけないと思っております。

私、ほんとに下手な公述でございましたが、元地権者として、どうしてもこの空港を早期に開港をしていただき、我々の要望も聞いていただきたいと。そのようなことで本日は公述をさせていただきました。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。

次に、公述人 呉橋一誠さんから公述をいただきますので、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 呉橋一誠さんからは、起業者との質疑の希望がありますので、起業者代理人もそのまま起業者席でお願いいたします。

公述の開催は11時45分からとさせていただきます。

現在の時刻が11時45分ですので、30分後の12時15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。

視聴覚機器を使われますので、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。

呉橋一誠公述人 皆様こんにちは。私は吉田町民、呉橋一誠といたします。

変わった名前のとおり、満州で生まれ、石川県、それから北海道、東京、静岡と流れ着いてきました。流れて流れ着いた先が静岡県。はや40年弱過ごしています。吉田町で40年弱過ごしています。

前のお三方のようにうまいことしゃべれる人間じゃありません。体で稼いできた人間でありませぬもんで、ない知恵を絞って必死になって書いた文章を読ませていただきます。

私は、今から19年前、昭和61年に、テレビで突然、当時の斉藤県知事が、静岡県に空港を建設すると一方的に発表したのに驚き、こんな交通の便に恵まれた静岡県になぜ空港が必要なのかと疑問を持ち、翌昭和62年9月に、県空港建設検討委員会が中間発表で空港建設候補地を掛川、浅羽、榛原の3カ所に絞り込んでからは、県中部の市長、町長、議員、経済人が榛原への誘致合戦を強烈に展開しましたが、誘致の理由、主張は、まとめればただ1つ。いわく地域の活性化、発展のためで、今ここで空港を取っておかねば、取ったところに負けてしまうということで、活性化の方法、反対地権者、住民、そんなものは後でどうにでもなるというような態度に怒り、また、完成すれば頭上を飛ばれるこの迷惑空港の真下の吉田町民を守るべき責任を負う吉田町長が、静観の構えとほざいて、私も押しかけましたが、何らの声も上げないのにあきれ返ってから、一貫して空港建設に反対してきた一市民であります。

我々のように、昔ふう言えば、お上に盾つき声を上げて反対している人々は、皆それぞれにいろいろな意見、理由を持ち、法の信念のもとに、世間の心ない圧力、批判、悪口にもめげず今日まで反対してきました。

先日、中部国際空港が開港し、現在、進行中の羽田の拡張工事が2009年に完成すると、国内増便とアジア中心の国際便も飛ぶようになる。この時期に、この空港は開港予定が2回延びて、3回目の開港予定が羽田の開港と同じ2009年春で、中部だけでなく羽田も今以上に便利になるのに対して、この財政難の中でも、素人でもわかるようなばかげた需要138万人、便益率1.29、1.62を昨日も言い張り、まだ今日の強制収用前の公聴会まで開催せねばならぬ、日本国内の笑いものに

なるはずの空港建設を止める最後のチャンスと考え、公述の申し込みをしました。

これを書いている木曜の夜に、ない頭をひねりひねってここまで書いたのですが、ここでどうすることも筆が進まなくなって、たまたまテレビをかけて「報道ステーション」をかけたら、静岡空港が取り上げられていました。残念ながら地権者の松本さんが映っているところからですが、留飲が下がる思いをしました。何度となく同氏と、久米 宏さんに報道してもらえたらと話していたことが、現実となって映っていました。このような、ようやく全国的な人気がある報道番組で、中部と比較して報道してもらって、しかも、我々の主張している、中部国際ができればますます建設の意義がなくなるということも追及してもらって、こんなうれしいことはありませんでした。

収用阻止の大看板も大きく映り、しかも最後には、天野進吾さんだと思うんですが、県議会議員みたいな人が言葉を詰まらせてインタビューに、言葉を詰まらせ考えた後、「ここまでできたらしょうがないでしょうが」と苦笑いして映ってたのが、全く留飲が下がる思いがしました。

私事で恐縮ですが、1つ誤解のないように言わせていただきますが、我が家は、まさに空路直下、230メートル上空を飛行機が飛ぶようになります。これも私の反対理由の1つではありますが、私は決してそれだけで長期にわたって声を上げているのではないことを明確にしておきたいです。民主主義の世の中、この空港が本当に県民のために必要不可欠な社会資本であり、全日本、全世界に開かれたような空港ならば、私の個人的エゴで反対するようなスケールの小さい人間でないことを理解してもらいたいと思います。

これまで私の反対運動が「空港ノー」吉田町民の会の代表幹事である島野さんにくっついて頼りっぱなしであったのを、たまたま今年の初め、私が定年退職して、現在浪人中でありますもんで、これを機会に、今回は改めて自分なりにこの19年を整理、理解してみようと、島田の図書館、吉田の図書館、それから静岡の県立図書館へと女房の助手とともに出かけに行って、あえて県の御用達の新聞である静岡新聞をたくさんコピーしてきて自分なりに調べました。余りに記事集めに時間をかけ過ぎて、土壇場へ来てばたばた書いたもんで、うまく公述できるかどうか不安です。公述の練習時間も取れるか弱っていましたが。

さて、前置きが長くなりましたが、本題に入ります。主張は3点に絞りました。重要なポイントは後でOHPで説明させていただきます。

この空港がなぜかくも強固な反対に遭って、開港を2回も延期せざるをならなかった理由は、最初にボタンのかけ違いをしたことと、反対運動を甘く見過ぎたことに尽きると思います。改めて言うこともないかとは思いますが、本日は賛成派の人も多数お見えということですので、私に

与えられた最後のお上への訴えの機会ですので、順を追って公述させていただきたいと思います。

第1点は、いわゆるボタンのかけ違いであること。昨日公述した中島さんによれば、最初からかける気がなかったということですが、その件について公述します。

今日の公共事業、特に迷惑施設の建設に当たっては、昨日も何回か言われていましたが、計画段階からの住民参加が常識であります。昨日は欧州ではと言っていました、日本でも成田の反省で大臣が謝ったではありませんか。これを完全に無視して、7次空整になると外国のハブ空港化に対応するために予算が回らないので、今のうち1県1空港のばかな空港の設置許可が出るのは6次空整までだということで、これに是が非でも間に合わせねばならんということで超特急で榛原に決めたことであります。議論なんかしてる暇は一切なかったのであります。いわゆる道路公団の問題と同じことなんです。国が昔に九州の果てまで高速道路を、何千何百キロメートルの高速道路を約束したから、財政がどうであるともつくってもらわな困るといってごり押しを盛んにやってますけども、これと同じであります。1県1空港の駆け込みで我々は、まさに犠牲になったのであります。

当時の新聞によれば、候補地選びは県内を1キロメッシュの網に区切って、図面上で建設可能場所を45カ所選び、それを15カ所、14カ所、5カ所、3カ所と絞り込むというものでした。14カ所の中には、素人が考えても、中部につくりたいなら一番安くできて問題も少ないでありそうな、大井川の自衛隊の延長も入っていました。徳島空港と同じような空港ができそうでした。浜松基地も入っていました。それを、結果を定義づけするためか、専門家委員会なるものをつくり、9月に、先ほど言いましたが掛川、浅羽、榛原の3候補地に絞り、12月12日に、わずか4回目の会合で榛原が最適と結論づけました。それを受けて斉藤知事は三役と協議して、今を去ること18年前の昭和62年12月16日に、榛原決定を発表しました。

これが本来地権者4名の苦悩のまさに始まりでありました。専門家委員会は、委員長は、東名インターができる予定で、しかも、新幹線の新駅ができている掛川が交通の利便はいいし、切土、盛土が1,800万立米と同じで、250億ぐらいできそうだということで、ここを決める気でいました。できたら掛川が最適ということで考えていました。知事は、国際化、24時間対応、貨物便対応可能ということで、産業、経済の中心地でありました浜松近く、浜松商工会からの要請も強い線で、工事費が400億の浅羽が最適としていたと新聞に書いてあります。

当時、出身地地盤分けで分けた県議の数は、多分、保守系のみと考えますが、と思いますけど、それは載ってませんが、中部が17人、西部が14人、東部が19人となっていて、中部は地域的に東部の議員を、地域的にどっちでもいいような東部の議員を予備工作で引き込み、結果、榛原30、

浅羽13、掛川4となったと、自民党県連三役が知事に党内の意向を伝えたと出ています。

新聞各紙は、どれも政治的決着と書いてあります。先ほど言いましたように、私と島野さんが住んでいる北原地区は空港直下に当たります。この誘致合戦の間、誘致に先頭を切っている近隣の市長、町長連中、また、榛原に決断する前には、知事はもちろん県の役人、県議会議員、専門家委員会のうち、一人すら北原へ来て、これこれこういう理由で将来の静岡のためには他県に負けないためにも絶対に必要な社会資本だと自分は信じているので、ぜひともつくらせてくださいと、こんな大きな迷惑施設をつくるためには言いに来るのが当然だったと思います。いわゆる政治家、役人は根回しが大好きではありませんか。しかし、何の挨拶もなく、勝手に決めてから御理解賜りたいでは納得できません。

当の吉田町長は、あくまでも静観の構えでした。こんな横暴な民主主義がありますか。権力者は、おまえらの選んだ代表が決めたことに何を文句があるかと言うのでありましょうか。こんなことがまかり通ったのでは、とても健全な民主主義が育つわけがありません。

申し遅れましたが、榛原は浅羽よりも100億も高い500億となっています。これは18年前の昭和62年の数字です。これがそれから9年経った平成8年2月、これは設置許可申請後の公聴会の前になりますが、県議会での白鳥議員の質問に、柴 順三郎企画部長が、国直轄事業を除く空港本体部分の事業、アクセス道路などの周辺整備事業、地元対策事業を合わせて2,000億と発表しています。わかる人は初めからわかっていたのかもわかりませんが、本体工事のみとわかってたのかもかもしれませんが、あさはかな私はあきれ返りました。これでは県が各地域に空港関連事業と称して各地に集会所を要らんか要らんかと言ってつくってやったり、小さな道路をつくったり直したりしてやったり、また、できて間もないような、湯日谷川にかかる橋の横げたをつけかえたり、住民のごきげんを取るために血税をばらまいているだけだとうやくわかった次第です。最初の500億の意味は、ただ国の6次空整への申請をすることと、県民の目を欺くものだったような気がしてなりません。

また、おまえらの選んだ代表が決めたことに文句があるかという県に対して、我々は県の横暴を食い止めようと、住民投票の実施の要求とか、我々やマスコミが提案した何回かの公開討論会の開催を県に要請してきましたが、どれもこれもことごとく県側に拒否され続けてきました。

また、空港専門委員会の中には、いずれ県内には3つぐらい空港が必要になるという意見が出たと報道されていました。こんなばかげた委員がいるような委員会の提言にどんな意味があったのでしょうか。また、委員長の談話として、当面は縮小してでも、とりあえず建設に着手したらどうかという意見もあったということが載っていました。専門家委員会には、ピンぼけ委員が何

名かいたということです。

第2番目、空港の必要性についてについて公述します。

3候補地の綱引き合戦のとき、浜松の商工会は、産業の中心地らしく最初から国際空港、24時間可能空港、それから貨物空港と、その当時火がつき始めた世界に対抗できるような空港を要求していました。中部に比べれば見識が高いと思います。それというか、夢ではなくて、その当時、実際に物流、人ともに海外との出入りがあったからと言えます。それに比べ、中部の夢ばかりで誘致合戦をした人々は、まとめれば先ほど言ったように、口を開けば活性化、最初に建設ありきでした。

活性化について、19年経った今、何が変わったでしょうか。榛原町はこれを機に変わっていかねばならぬと、それにはまず皆さんの御理解をと、新聞報道によると、涙ながらにお願いしていた町長は県議となりましたが、言っていた海外ユートピア10万都市構想はどうなったのでしょうか。私の知り得る限りでは、静波海岸のウェル静波がつぶれたことぐらいです。昨日の大石榛原町議の公述では、俺はただ仲介をただけだと漏らしたとかいう話を聞きましたが、無責任もほどがあると思います。島田市はどうなったのでしょうか。シャッター通りになっただけではありませんか。ビジネスホテルルートインが本通りに来たから成功したとでも言うのでしょうか。ふざけるなと言わせてもらいたい。

空港ができれば、優秀な人材が全国から集まると、日機装の工場長が言いましたが、どうなったのでしょうか。この人たちのために苦しめられ続けてきた、県が言う本来地権者のこれまでの19年はどう償うというのでしょうか。この4人になりかわり、声を大にして、ふざけるなと言いたいです。

昨日、県に引き続き公述した川井祐一さんは、長年県の経済界のボスとして君臨してきた人物です。直接彼から公述を聞き、昨日公述を聞き、その見識の浅さで驚きましたのは私一人ではないと思います。19年前、初めて知事に、今のうちに1県1空港がポリシーが臨終になる前に空港をつくれと提言をした県民間空港開設研究会のボスだったのです。それが開口一番、「雲の上から富士山」では情けないではありませんか。彼とても、こんなに時代が変わっても、言い出しっべとして、21世紀の静岡県にとってはなくてはならない社会資本と言い続けるしか仕方がないんです。ましてや石川県知事以下のここにおられる公僕たちも、それ以上に言える人はいないので。空港関連のお役人さんたちは、国民に奉仕する公務員になるためには、だれかが自分が犠牲になって、おのれに忠実になって、知事に鈴をつけに行ってもらいたいと思います。

建設費1,900億円を380万人の県民で割れば、単純に割れば1人当たり5万円になります。いつ

になるかわからないような空港建設のために、赤子から老人までみんなおしなべて5万円出させて建設して、知事は着陸料で年間わずか18億円稼げて、維持管理費は8億円だから、年間10億円もうかると言っていました。新聞報道ですね、これ。それが平成10年11月20日、静岡新聞夕刊によれば、運輸省は海外に比べて割高な着陸料の見直しの一環として、一律3分の1に引き下げる方針を打ち出したと。それに対して県の空港建設局の試算、試しの算出ですね、によれば、この引き下げで、当初見込まれた年黒字5億円はわずか1億円で縮小すると。3分の1で1億円になるわけないんですけども、そういうふうに算術もわからない県建設局の計算が書かれています。しかも、これはこの当時ですから、需要を160万人と言っていたときの数字です。160万人運んで、わずか10億円の利益しか上がらんということです。

もとより借金でつくる空港ですから、借入金として1,900億円を30年返済するものと見ると、利子を考えなくても年63億円ずつ返済しなければなりません。イニシャルペイのやつですね、これは。最初の建設費です。それを全然度外視して10億利益が上がるから、5億上がるから、1億上がるからなんて言ってるわけです。最初建設にかかった費用は公共のものだからと考えているのです。これが、後でも映しますが、今も映っているように、OHCに映した、大型投資と県財政の危機を招いているんです。昨日より県が言っている便益比1.29、1.62なんかという数字は、世を惑わすばかげた数字にすぎないと思います。

先日、開港した中部国際は、民間50%出資の民間経営の会社です。社長はトヨタが送り込んでいます。新聞報道によると、5年で投資資本を回収して、その後は株主に利益を還元することを目標としています。県に格好だけで民間にしたいからと頼まれたらしいスズキ、鈴木、時之栖、その連中にそれだけの気概がありますか。本当にあるなら、今からでも遅くない、先日公述したボスの川井祐一さんに民間会社の社長になってもらって、再スタートしたらどうでしょうか。とてもトヨタのまねができるようなものではないと思います。

3番目、これから、私がこの公述人になりたくて、選考で落選しないために公述の申請した人たちと差別化をつけるために、何とかなるだろうとして書いた項目について公表します。いわく、テーマはなかなか複雑なもので読みますけども。

誠心誠意の交渉により、全土地を取得するとの確約を提出して工事許可を取りつけていながら、また、公には話し合いの努力を見せておきながら、実際には数回地権者に拒絶されただけで接触の試みもやめて、また、知事の第三者機関が提案した空港賛否両論派による公開討論会をすべて拒否して強引に工事を進めておき、最後に来て土地収用という強権に走る、このあらかじめ計画されたような段取りに憤慨しています。今までの県の努力の実情を公述させていただき、事業認

定処分判定の材料として、ぜひとも取り上げていただきたいということで書きましたが、私自身も何とかなるだろうと、調べれば何とかなるだろうということでやってきましたけども、大したこともなかったですけども。

最初ですね、平成5年、この年に、その前年あたりに空港の吉田町民の会が結成されましたけども。それで県が手ごわい幹事代表の島野さんを、手ごわい人と見たのかわかりませんが、数回、知事の代理という理事が訪ねていろいろ説得をしに来ました。その後ですね、空港の吉田町民の会、それで断り続けたんですが、空港の吉田町民の会に、庄田副知事から、各市の市長さんが集まった席に出てきて話し合いをしたいということがありました。島野さんはあくまでも、ボタンのかけ違いを認めるなら出てもいいということで言ったんですが、一向にその件には触れずに、お誘いばかりがあったもんで、これを拒否しました。これが平成5年の12月の初めです。これがその設置許可申請を申請するちょっと前です。

それからその後、平成6年の4月に、いや、平成8年ですね、1996年です、失礼しました。平成8年3月、設置許可に関する公聴会主催、この前の3月は、公聴会主催してから4月にトップ会談を、石川県知事と島野さんとのトップ会談が予定されてたんですけども、それも流れました。それに関して、新聞記事を読み上げます。知事との会談でマスコミ同席をということで、空港反対派が申し入れ、静岡空港の建設に反対している空港の吉田町民の会の島野房巳幹事代表は、27日、空港問題で県から石川知事とのトップ会談の申し入れがあったことを明らかにするとともに、会談内容を正確に報道してもらうためにマスコミの同席を県に提案していると語った。島野氏によると、県が申し入れているトップ会談があるのは、4月12日に藤枝市内で石川県知事と島野氏が、空港関係市町村の首長さんの立ち会いによって会談するという内容。これに対し、同町民の会は、このほど、出席者は県側が知事と県職員数名、町民の会が島野氏と会員数名とし、マスコミ同席の公開トップ会談とするように県側に対策を申し入れたと。この対案を県が……

議長 公述終了時刻がまいりましたので、公述の中止を命じさせていただきます。速やかに公述を中止してください。

呉橋一誠公述人 すみません。

議長 どうもありがとうございました。ここで13時まで休憩をいたします。

次の公述は公述人 庄司清和さんからいただきますので、13時までに公述人席にお着きください。

それでは、その時間まで休憩といたします。どうもありがとうございました。

午後0時16分休憩

午後 1 時00分再開

議長 現在の時間は13時ですので、30分後の13時30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、公述の中止を命じることとなります。

それでは公述をお願いいたします。

庄司清和公述人 それでは座ったまま失礼いたします。

私は、株式会社時之栖代表取締役を務めております庄司清和でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

会場の皆さんには、時之栖ということがおなじみでない方もございますが、私どもは御殿場市で拠点を置きまして、ホテル、温泉施設、サッカー等のスポーツセンターなどの健康サービス産業を中心として営業を展開しております。

私自身も26歳のときに脱サラで創業いたしまして、以来40年間、数々の企業経営に携わって今日までまいりました。なお、御案内のように、静岡空港の運営会社として近々設立を計画されておまして、その候補者として、候補の企業として10社が選定されておりますが、その1社でもございますので、私はここで空港建設賛成という立場で発言をお許しいただきたいと思っております。

順序といたしまして、この10社が選定されました経緯について、まずもって簡単に御説明申し上げます。

平成14年に、空港を成功させるためにはどうしたらいいかということで、戦略チームが編成されました。プロジェクトチームが編成されまして、航空会社、それから民間人、あるいは学識経験者などによりまして、戦略会議が持たれました。その答申の中で3つの、静岡空港を成功させるために重要な3つの提言がなされました。その提言をもとに、静岡県、あるいは静岡県知事は、その中の最も重要といたします、静岡空港の運営は民活が望ましいという提言がございました。

したがって、静岡県は、静岡県の経済界の皆さんに呼びかけまして、正確には経済5団体、例えば静岡商工会議所連合会、静岡県商工連合会、あるいは中小企業連合等にお呼びかけをいたしまして、都合8団体の代表が県と打ち合わせをいたしました。静岡県がそれらの経済団体に対して、今後の静岡空港が開港した場合に、その運営は民営化が望ましいという提言をもとに、財界に依頼をしたようでございます。

それらを受けまして、経済8団体の代表者が集まりまして、結果として東部、中部、西部にまず3社を選定いたしました。それが西部では今、世界企業としてトヨタ、日産とともに大変な活躍をしておりますスズキ、それから中部では静岡県の経済界にくまなく取引のある静岡銀行、そ

して東部では私ども大変小粒ではございますけれども、温泉、レジャー、あるいはホテル、スポーツセンターという業種が東部の観光の1つの目玉になっておりますこともありまして、私どもに選定をされました。いずれもこの3社は、静岡空港を、従来より静岡空港が必要であるという持論を持っておりましたことから、快くお受けいたしました。

そして、この3社が集まりまして、静岡県の経済界を挙げて静岡空港の成功のために支援をするとしたら何が必要なのかということで、3社ではなくて、できればもう少し増やしたいということございまして、従来から空港建設に理解のある、しかも多くのノウハウと経験と実績のある静岡県内の優良企業に呼びかけまして、10社が快く、私どものほかは7社でございますけれども、都合10社が、これらに対して深い理解を示していただきました。

そして、現在ではそれら10社の中から大変すぐれた人材をお1人ずつ出していただきまして、静岡空港運営会社を年内に設立すべく、ワーキンググループとして、大変努力を重ねて研究をし、よりよい空港になるために、あるいはどのような運営会社をつくるべきかということで研究を重ねているのが現状でございます。

さて、この提言にありました、運営会社は民営化が望ましいということは、果たしてどういうことなのかということが、産業人としての私どもの観点から皆さんとともに考えてみたいと思います。

私たちは、企業として新しいプロジェクトが計画されます。あるいは工場の建設が計画されます。海外の進出、あるいは全く新しいマーケットに参入する、あるいは競争相手が大変有力な商品売り出した。こうした場合に大きな決断をしなければならないことが日常の業務の中で常でございます。こうしたときに、私もこの40年という事業家としての経験の中で2つの大きな結論があります。もちろん私だけではなくて、世界の、あるいは先輩企業の中のサクセスストーリーとして、いかなる決断をしたときに成功し、いかなる決断をしたときにそれが失敗に終わるかという1つのパターンがございます。

これが今申し上げますと、私どもは1つのプロジェクトを立ち上げるときに、極めてスムーズに、反対の意見もなく、あるいは社内の意見を結集したときに、実にスムーズに計画が進行した場合に、えてして失敗の確率が非常に高いという事実がございます。逆に、1つのプロジェクトに対して数多くの問題点が提起される、あるいはリスクが述べられる。もちろんこのプロジェクトが方向性を大きく間違っている場合にはもうこれは問題外でありますけれども、世の中のトレンド、あるいはそういったものが間違っていない限り、多くの異論があったほうが私は成功の確率が非常に高いということが、我が社のみならず、先輩企業のサクセスストーリーの中で立証され

ているわけでありませう。

静岡空港についても、私は数多くの反対意見があることはよく存じております。いろいろ問題点もあります。果たして100万人が乗るかどうか、あるいは私ども東部の県民の皆さんは、札幌や沖縄に行くときに、羽田のほうがよっぽど近い、あるいは便数も多くて便利だ、だから静岡空港は要らないということが言われます。これも私は決して間違いではない、正しい意見だと思いません。そして、これらの静岡空港の多くの問題点があればあるほど、私ども運営会社といたしましては、その問題点を解決する方法が見つければ、あるいはそれらの努力によって運営会社が、より利便性の高い、よりローコストな空港ができるならば、これは逆に、反対が大きな成功のチャンスにつながっているというふうに思います。

私ども時之栖の社員手帳の第1ページに、「お客様のわがままは宝の山なり」というふうに書いてございます。問題点の多い静岡空港が果たしてこの成功するかどうかということは、これに対する反対の意見を十分に聞いて、そしてそれを解決していくイノベーション、要するに改革が必要ではないかと思うのであります。

タイミングよく、17日に中部国際空港が開港されました。きのうの新聞でも、最上階にある温泉施設に長蛇の列。温泉施設を利用するのに1時間半の時間がかかっています。そしてまた、空港の中に結婚式場があり、また空港のホテルのロビーから階段を上ったり下りたりせずにそのまま出発ロビーに行かれる。このような、民間がいろんな空港の持つ欠点を補う手段を見つけることによって、非常に利用価値の高い、いい空港ができるんじゃないかと私どもは思っております。

例えば、首都圏に空港が今、成田と羽田とあります。首都圏に降りてそれから静岡に来る、これが今現実の問題としてあります。しかし、静岡に来て、それから首都圏に行く。これは交通上の費用は全く同じであります。発想が逆なのですけれども、静岡に降りて伊豆に行く、あるいは山梨に行く、長野に行く、東京に行くということも、東京から静岡に来るのも同じことであります。それならば、静岡に飛行機が着陸しやすい条件をつくったらいいではないかと。

今、我々は、ワーキンググループの中で、着陸料を無料にしたらどうだろうという話も出ています。そんなことできるわけじゃないかということがあります。しかし、1機大型機が着陸するのに、26万か29万かわかりませんが、30万近くかかります。今、私事で大変恐縮ですが、御殿場の時之栖に温泉施設がございませう。ここは、昨年度2億9,000万円の純利益を上げております。この2億9,000万円というのは、着陸料に換算いたしますと、大型ジェット機の1,000機分の着陸料が無料にしても財源が確保できるということなんです。

中部国際空港に温泉では先を越されましたんで、静岡空港に温泉をとすることはもう人まねに

なりますので、また別の知恵を出さなければいけません、そのほかにもワーキンググループの中では、今発展がめざましく、しかも非常に実力のある企業がアジアにたくさん生まれております。今、御殿場にプレミアムアウトレットがあります。年間800万人が来ております。ウィークデーでもかなり大勢の人たちが押しかけております。これらはみんなヨーロッパ・ブランドやアメリカのブランドであります。しかし、静岡空港にもしアジアン・ブランドのアウトレットモールができて、アジアの非常に優秀な企業がこのアウトレットモールの中にどんどん進出してくださるならば、そのアウトレットモールの地代家賃で十分に着陸料は無料にできる。

ならば、今、日本の空港の着陸料がアジアの2倍以上も高くて、アジアの空港会社が日本の空港に着陸するのは非常にコストが高くなると。で、静岡空港が仮に着陸料が無料ならば、静岡に着けて、それから名古屋に行けばいい、あるいはそれから東京に出ればいいわけです。東京から名古屋に来るのも同じことであります。東京から静岡に来ることも同じです。そういうような民間の、今までの長い間熾烈な競争の社会に生き抜いた企業が、それぞれのノウハウを持ち寄って、しかも責任を持ってこの空港の運営に携わることができるならば、今予測されている空港そのもののニーズがもっともっと広がっていく。

もっとわかりやすく言えば、クロネコヤマトは、最初は贈答品の宅配だけでございましたけれども、それから10数年の間に、ありとあらゆる機能がそれに加わってくる。コンビニはATMができ、書籍の取り次ぎができ、あらゆる保険や、それから公共料金のことでもできます。そのように、1つの空港が人を単に札幌や沖縄に運ぶという機能だけでなく、空港そのものが極めて機能が多様化してくる。またそれを利用するニーズが多様化してくるわけでございます。

そうしたことを考えてみますと、果たして静岡に将来5年、10年、あるいは15年たったときに、空港がなくていいのだろうか。もちろん羽田から札幌の雪まつりに行く人たちは、羽田からそのときも行くわけでありましてけれども、そのほかに静岡空港を利用しなければならない業種業態、あるいはサービスがたくさんあります。例えば、今産業界ではほとんどがICを中心として、アタッシュケースに入るような部品がたくさん輸出されておりますけれども、こういったものが航空機によって世界に非常にスピーディーに運ばれる、こういう機能、そのほかにもまだまだ機能がありますが、今、1つの現象として、こういったハイテク企業が空港の近くに工場を集結している。その日につくったものを夜のうちに配送して次の朝にはもう外国に納品ができる。このようなこともありまして、空港周辺には大きな企業集積がある。

ヨーロッパとかアメリカに比べまして、日本の航空はまだまだ遅れております。しかし、今アジアを中心にして、アジア諸国がそれぞれ来るべき航空機の時代に備えて、国を挙げて空港の整

備を急いでおります。私も年に何回も中国に出ますが、一夜にして空港ができてしまう、各地に空港が完備されている。こういったときに、本当に工業生産高日本で第3位と言われているこの静岡県、人口およそ380万人がいるこの静岡県に、5年後、10年後、今でなくて、5年後、10年後に空港がなくて本当にいいのだろうかということ、私は非常に真剣に考え、また私とともに行動をとるこの10社の企業の皆さんは、必死にそのことを考え、ならば決して県民に迷惑をかけない、あるいは県民の皆さんに利用しやすい愛されるいい空港につくる、あるいはそのような努力をしてみたいとの決意でいるわけでございます。

我々経営に携わる者は、1つの大きな戒めとして、経営とは需要、お客の創造であるというふうに言われております。今、静岡空港が現実の問題として何ができるかというよりも、これから静岡空港を中心にしてどのようなビジネスが、どのようなサービスが、どのような産業がここに集積したらいいのかということ、これを創造するのも、我々空港運営会社の10社の大きな使命ではないか。今、100万人が無理であるならば、100万人にするために何をするのか。まだ最短で6年でかかりますが、この6年は我々産業界からしますと実に大きなハンディを静岡県は背負っている。もう既に中部国際空港も開港いたしましたし、間もなく神戸もそうでしょうし、あちこちで空港の拡充を進めております。そうした中で、大変大きな危機感を持って、産業界はこの空港の早期開港を切望している状況でございます。

若干時間がまだ5、6分ありますので、これから私の個人的な意見でございますけれども、私は今、伊豆の活性化という問題にも取り組んでおります。伊豆は10年ほど前は1年間に7千数百万人の観光客が来ました。今は半減いたしまして、3,000万人足らずでございます。この間、石川県の能登空港が開港いたしまして、大変空港が繁盛しております。石川県という、静岡県よりもはるかに小さな県に小松空港と2つの空港があります。

能登空港の入り込み数、あるいは観光客の数からして、伊豆半島と比較をいたしますと、はるかに伊豆半島のほうがお客さんも多い、しかもアクセスは非常によくない。伊豆に行くためには一日がかりであるということからしますと、私は個人的に、下田周辺に空港をつくるべきだと。これは国や県の予算をいただいてつくるのはとても難しいので、我々民間人でお金を出し合ってターミナルビルをつくるのではなくて、まず滑走路をつくり、そして災害時にそれが利用できるような空港をつくって、そして関西から30分、静岡空港から20分、あるいは羽田から30分で来れるような飛行場があってもおかしくはない。

アメリカの話にもなりますが、アメリカでは大学のキャンパスの中に滑走路があります。有名な教授が飛行機でやってきて講義をして、そしてすぐ講義が終わるとその飛行機に乗ってまた次

の大学へ行くというのが、日常の業務の中にあります。ラスベガスは1日に670便の飛行機が発着をしております。こういうことからいたしまして、これからの飛行機の需要というのは、より安く、より安全で、しかもより便利な飛行機が次々と開発されております。今、交通機関でデータはわかりませんが、飛行機が最も安全な乗り物ではないかと思えます。

そういう時代の流れの中で、私どもは、いかなる困難、あるいはいかなる問題点が起きて、それを県民の皆さんで共通の問題として一緒に考え、開港の問題、あるいはそのほかも考えて、その問題点を1つずつ解決して、やはり将来のために、どうしても静岡空港を開港にこぎつきたい。それにかかわる幾つかの障害があることは十分承知しておりますけれども、これを我々が英知で、我々の知恵で解決をして、そして反対する方も納得していただくような努力を重ねることによって、空港がよりいい空港になるように努力をしてみたいと思えます。

大変はしょって話しましたが、限られた時間の中でございますが、我々はこの10社が団結して、いろんな知恵を出し、いろんな情報を集め、そして特に反対される方々の意見を十分に聞いた上で、なおかつその人たちが納得できる機能を持つ空港にしていきたいという決意を皆持っております、多くの責任を感じながらこの問題に取り組んでおりますので、どうか御理解をいただければありがたいと思えます。大変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。

次に、公述人 河瀬幸代さんから公述をいただきますので、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 河瀬幸代さんからは、起業者との質疑の希望がありますので、起業者代理人の方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。

公述の開始は13時35分からお願いいたします。

現在の時間が13時35分ですので、30分後の14時5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。

河瀬幸代公述人 静岡市に住んでおります河瀬幸代と申します。座って発言をさせていただきます。

私は、静岡空港建設事業は、土地収用法第20条にある事業の認定の4要件を満たしていないため未買収地の土地を強制収用し、使用することはできない、この点と、その理由について意見を述べます。

静岡空港建設事業によって得られる評価より不利益のほうがはるかに大きいと思われるため、建設工事は進んでいるものの、今からでも中止をすることが県民の将来にとって最善の選択であるというのが、私の立場です。

さて、土地収用法第1条の法律の目的で、公共の利益となる事業についての土地の収用または使用について述べていますが、公共の利益となる事業の前提には、公共事業に対する住民多数の合意が前提として必要なことは言うまでもないところです。ところが、県の行う静岡空港建設事業はこのまま続行してよいのか、また中止すべきではないかと、県民の合意がいまだに得られていません。そのため、県民が公共の利益にかなう事業と認めているかどうか、現時点においてさえ、県民の意思は、県の主張と一致していない可能性が極めて大きいと思われます。このような状態のまま土地の強制的な収用が許されるならば、公共事業と土地収用法に対する県民、国民の信頼は大きく損なわれることになります。

国土交通省は、土地収用法に基づく事業認定を認めず、静岡県と石川知事に対し、改めて県民の疑問に答え、未買収用地の地権者及び県民の合意を得る努力を払うよう指導助言することが、最も県民から信頼される道と言えるのではないのでしょうか。

公共の利益と県民合意について述べたいと思います。

静岡空港建設事業は、1987年に計画が具体化され、用地の取得ができないまま工事が進められました。日本経済がバブル期に入ろうとするときで、あれば便利という雰囲気もありましたが、バブルがはじけると、県民の意識は大きく変化しました。全国的にも生活が豊かになり、公共事業で景気対策になる。こうなるはずだった公共事業は、いつの間にか膨大に膨れ上がり、むだな事業に巨費を投じることへの国民の批判も強まってきました。

静岡空港建設事業は、1996年、国の設置許可を受け、2001年3月末には総工費の約半額963億円を支出し工事が進んでいました。それにもかかわらず、その年、空港の建設の是非を問う住民投票条例制定の直接請求運動が呼びかけられ、私もこれにこたえ、取り組みました。またたく間に県内すべての市町村で受任者登録がされ、署名数は静岡県の有権者の1割近い29万2,484通、有効署名は約27万集められました。

県議会での採決を前に、住民投票実行フォーラムというところが、静岡市在住の県民に、静岡空港の是非を問う住民投票条例に関する緊急世論調査を実施しました。その結果は、住民投票実施に賛成は76.5%、反対は9.6%、わからないが13.9%という結果で、市民の7割強が住民投票を支持していました。

この住民投票条例制定の直接請求署名に、石川知事は賛成の態度を表明しましたが、静岡県議

会で継続審議となり、そのまま知事選に突入しました。石川知事は他の候補に差をつけて選出されました。石川知事の3選で空港建設が支持されたという主張も一部にありますが、静岡空港の是非については、選挙後の毎日新聞の世論調査でも、空港建設に賛成は20%、反対が47%と、選挙結果と空港建設をどうするのかは、県民の意思ははっきりと異なっていました。

しかし、その後の県議会で条例は否決され、意識してか否か石川知事は、住民投票実施の公約をほごにし、県民の合意を得る努力はついにしないまま、土地収用法の申請を行いました。後に読売新聞は、2004年6月17日付けで、「石川知事は、当時空港問題は住民投票で決めることに賛成し、選挙の争点から外した。その後の県議会で住民投票条例は否決、結果として選挙でも住民投票でも県民の考えは確認されていない」と分析しています。

県民は、空港建設の是非をめぐって真剣に考え、さまざまな場で議論をし、努力を尽くしてきました。一方、公共事業の主体者として、起業者として、石川知事、県当局の姿勢は、こうした県民の努力と対照的でした。加えて先日行われた事業説明会では、土地の確保ができないまま工事に着手したことに対し、公共事業には土地収用法の担保があるという発言がありました。この発言を聞いて、公共事業を推進する側の県の態度に、私は何ということか、その誠意のなさに驚きと怒りを感じました。

県民の意見も聞かずに、公共の利益をかざして土地収用法を適用することは許されません。県民合意のない事業は、公共の利益にかなうはずがないからです。このことを私は強く主張したいと思います。

次に、静岡県が示している事業計画が、土地収用法第20条3項の土地の適正かつ合理的な利用に寄与するものであるかどうかについて述べたいと思います。

静岡空港は1987年に計画が具体化され、いまだに建設に必要な用地さえ取得できずにいます。なぜここまで混迷を深めているのでしょうか。それは、空港建設が、静岡空港が必要だという県民の要望からスタートしたのではなく、国の第4次全国総合開発計画が打ち出した全国一日交通圏構想から計画が始まったところに、県民から十分支持が得られない根本的な問題があります。

石川知事は、大交流、大競争の時代と言っていますが、静岡空港は第三種の地方空港です。交通手段としての空港の役割を否定するものではありませんが、静岡からは全国への航空路線が集中する東京、中部国際空港に短時間でいけるのです。地方空港を結ぶネットワークの構築と言っていますが、1日に数便の計画の静岡空港をわざわざつくらなくても、この17日に開港した中部国際空港は浜松から最短75分で行け、国内線は1日94便もあるのです。国際線は週に300便も飛ぶということです。こうして羽田や中部国際空港を利用すれば、莫大な税金を使って空港建設をし

なくても済むわけですから、大変合理的です。

逆に、静岡空港をつくったとしても、少ない便数では合理的な利用の恩恵を受けるのは極めて限られた人になり、合理的な利用に寄与するとはとても思えません。それが受けられない人は、静岡空港ができて便利になると考えているのでしょうか。県が浜名湖花博会場で県外からの来場者467人に行った空港アンケートでは、便利になると答えた人は20%、便利にならないと答えた人は50%、はっきりした結論が出ました。

静岡空港の建設目的は、国際貨物空港戦略として、また小型旅客機事業などと、後からいろいろつけ加えられています。言いかえれば、こうしたやり方は、公共事業に確固たる必要性のないことを表している。こう言えるのではないのでしょうか。

日経新聞の2004年3月30日付けでは、「根強い反対論」ということで幾人かの声を紹介しています。静岡の物流会社富士ロジテックの社長は、「空港建設は壮大なむだ、定期便の本数が少ないと人も貨物も集まらない、需要予測を下回った場合にだれが責任をとるのか」と語り、浜松地域の経済界の首脳の声として「貨物専用空港やコンピューター専門空港を複数建設するなら利用価値もあつただろうが」と同空港の基本計画を疑問視する声も根強いと紹介しています。

静岡空港ができれば静岡県の農産物を国内外に出荷できるという発言があるようです。農産物の価格補償はないのかと、農家の人々はこの問題をどう考えているのでしょうか。安い花が東南アジアからどんどん入ってくれば、静岡の園芸農家は大きな影響を受け、メロンだって安いメロンが各産地から入ってくる可能性がある。お茶も鹿児島など静岡以外の産地から入ってくるのではと、農家の方々は静岡の農業をつぶす気かと、こういう不満を語っています。

貴重な動植物の生息する豊かな自然を破壊することも、将来に禍根を残します。土地の適正な活用の面でも問題がある事業計画と言えます。

国土交通省は、県が発行しているパンフなどの仕様を見ているのでしょうか。国土交通省への申請内容と県民への説明は一致しているのか、大きな疑問があります。定期便就航予定先のパンフレットには、東南アジア、中国、グアム、サイパン、ホノルルなど海外の地図が大きく載せられており、気軽に自由に海外に行けるかのような誤解をされかねない内容になっています。さらに早期開港に向けて、こういう中には大交流・大競争とか、国内外の直接交流の拠点という言葉があり、誤解に拍車をかけています。実際にそう思っている人もたくさんいます。これは県民に多大な幻想を与えるもので、こんな形で進めることは許されません。ぜひ正していただきたいと思えます。

次に、土地収用法第20条第4項の、土地を収用したまたは使用する公益上の必要性があるのかど

うかについて述べたいと思います。

公益性の判断で重要なのが、需要予測の妥当性と費用便益比です。需要予測はどれだけの人が空港を利用するのか、県民が最も疑問に考えている点です。費用便益比は投資に対する効果を表わすもので、1以上であることが必要となっています。これまでの検討で県の需要予測は何度か下方修正され、現在は御存じのように年間106万人です。大変過大で、県民の実感とかけ離れていると、多くの県民が考えています。過大な需要予測は赤字に直結することですから大変です。全国の地方空港が需要予測を達成できず、この問題に直面し、県の財政を使って赤字補てんの努力をしています。もちろん赤字であっても、そこになくってはならない空港は、建設後も県財政を使って維持する必要はありますが、静岡空港の場合は、なくてはならないというよりは、あれば便利というほうの空港ですから、みすみす赤字とわかっていれば、これは建設すること自体が公益性に反するわけです。

なぜ過大なのか。2つの点で私は正確さに問題を感じます。

1つは需要予測に用いたデータです。県は平成12年度全国幹線旅客流動量調査日が、台風であり特異日だったとして、平成7年度の数値で補正しています。全国幹線旅客流動量調査による静岡県の旅客数は1990年度が98万9,000人、1995年度が96万2,000人、2000年が87万6,000人でした。県はこの87万6,000人を126万4,000人に大幅修正しています。この修正について、羽田空港と名古屋空港に影響する12都県の1995年度調査の数値に占めた静岡県の割合を、2000年度の12都県の数値を使って掛け合わせ、126万4,000人にしたと、県は説明しています。しかし、その後の8月、国土交通省は87万6,000人を91万4,000人と数値を修正し、是正しています。

ここで、なぜ35万人分の数値が食い違うのか、不思議なところですが、そして、修正する際に、なぜ12都県の数値が使われたのか、私は恣意的なものを感じます。東京都を初め政令市を抱える県は、当然企業数も多く、活動も活発で、本社機能を兼ね備えているわけですから、空港の利用は静岡県とは大きく異なる環境にあります。それにもかかわらず、そんな数値を掛け合わせれば数字が膨らむのは明らかなのです。なぜ12都県でしょうか。静岡空港の需要予測は106万人、採算ラインは国内線利用客100万人です。この35万人の水増し分は、正当な根拠があるのかどうかで一気に計画は狂ってきますし、正しくなければ費用便益比は1を下回ることは間違いありません。県は2,600万円使って運輸政策研究機構に需要予測の算出を委託しています。私を初め、県民はこの根拠をまだ聞いていません。

そこで、静岡県に説明を求めます。

1つは、修正を行う上で、12都県の数字を使うことを決めたのは、静岡県なのか、運輸政策研

究機構なのか、どちらでしょうか。また、正当な根拠はどこにあるのでしょうか。2つ目は、昨日需要予測の計算や数値はすべて公開されているとのことでした。126万4,000人を導き出した計算の過程はいつどこに公開されたのでしょうか。私が意見を述べた後で、端的にお答えいただきたいと思います。

2つ目に、旅行者の空港選択に試算の前提条件である運賃設定、アクセス、時間設定、便数など、静岡空港のほうが羽田や中部国際空港の場合より有利に設定されている点です。既に中部国際空港の開港で、需要予測の前提が変わってきているのではないのでしょうか。年間50万人が利用するとしている新千歳便の空港選択率では、何と9万5,000人が県外からの利用客で、北海道に行く場合の小田原市民の14%、甲府市民の48%、豊橋市民の40%が静岡空港を利用するとなっています。このような過大な需要予測は果たして達成されるものなのか。採算ラインを考えると、航空会社の参入が期待できるのでしょうか。

また、一定の搭乗率を達成できない場合、航空会社に対して県が財政支援を約束する、こういう地方空港がもう既に出ています。仮に静岡空港がこれから建設するに当たり、このような約束をしなければスタートできないようであれば、これは建設の必要性がないことと同じことではないのでしょうか。

昨日、静岡空港・建設中止の会の飯尾雅彦さんが、この点を詳しく述べています。私は飯尾さんの発言を支持し、時間がありませんので、これ以上意見を述べることはやめることにいたします。

ここで、地震や災害時の際、空港があれば役に立つのではないかという意見について、私の意見を述べたいと思います。

何が何でも否定するという立場ではありません。しかし、阪神大震災や新潟県の中越地震の経験から言えることは、県は空港建設より被害をあらかじめ最小限に抑えるための施策を優先的に行う必要があります。具体的には、家屋の倒壊から身を守るために、公共の施設はもちろん、個人住宅の耐震補強策への助成枠を被害想定に見合った規模、必要とされる助成額を拡充させることや、緊急時の医療や消防の体制をもっともっと強化することです。

以上のような点から、空港建設に公益上の必要性は認められません。

さて、静岡県は事業再評価後、事業継続の結果報告をし、補助金交付の決定を受ける際、国土交通省に幾つかの約束をしています。1つは、空港の建設に当たっての残事業費の2割カット、運営に当たって民活方式による空港経営の効率化、最大限のコスト縮減、競争力ある着陸料の設定、駐車場の無料開放などです。既に、平成14年度以降、静岡空港本体工事にかかわる国の補助

金は減っています。県は立替え執行してでも事業推進をするようですが、県民生活へのしわ寄せは免れません。石川知事は、予算に占める空港予算は、平成16年度でわずか0.8%だから影響ないと言っていますが、そうでないことは県民が一番実感しているところです。

県は緊急事態である静岡県の財政について、危機的状況を4点にわたって述べてきました。第1に、不況による県税収入の落ち込み、第2は県債残高の累積に伴う公債費、義務的経費の急増、第3に経営収支比率の急速な悪化、第4に底をつく財政5基金の残高です。中でも平成17年度予算に見る県債残高は2兆1,497億5,700万円にも達しています。一方、財政5基金の残高はわずか55億円となっています。県財政の悪化は、県民の生活予算を圧迫し、県はさまざまな分野で予算を削減し続けています。せっかく就学前までの実施が決まった乳幼児医療費助成制度も、これまでなかった所得制限が導入されたり、入院時の食事代は乳幼児も重度障害児も助成対象から外されてしまいました。さまざまな使用料・手数料も軒並み値上げされています。県民生活にかかわる予算が削減され続けている中で、空港に使われる予算は必要なだけ支出され続けているのです。こんな税金の使い方を県民は望んでいません。

県の調査では、県民が望む施策の第1位は、高齢者や障害のある人などの福祉対策の推進で、これは35%です。しかし、その水準は全国最下位です。一方、道路、港湾、空港などの交通網の整備は12.8%と、14番目です。中小商工業者への支援や、雇用対策も遅れています。また、お金がなくて医療を受けられない国民健康保険も、資格証明書の発行数も極めて多く、特別養護老人ホームの待機者は年々増え続けています。空港建設より、まずこうした県民の暮らし、営業をしっかり支え、応援する方向に予算の使い方を切り替える必要があると考えます。

以上の点から、空港建設事業は土地収用法の第20条の事業の認定要件にかなっていません。よって、地権者の皆さんの土地は、これまでどおり、財産権を保障する憲法29条によって、これまでどおりだれも冒すことはできません。以上が私の意見です。

そこで、もう1つ質問です。県民合意を得ずに空港建設を進め、後にこの事業が赤字を生んだ際、その責任は一体だれがとり、だれが赤字の補てんを行うことになるのでしょうか。この点は、この事業を静岡県が責任を持って推進する強い意志と、そしてその能力があるかどうか問われる点にもなると思います。この点をさっきの質問とあわせ、お答えいただきたいと思います。

議長 御回答ください。

渡井空港企画室長 それでは県のほうからお答えいたします。

初めに、需要予測の関係で、特異日の修正をだれが決めたのかという点についてでありますけれども、この需要予測というのは、非常に専門的なノウハウ等要しますので、県が入手先等へ委託

して行ったものでありますけれども、その内容について検証をしていたために、専門家の皆さんによります需要等検討委員会を設置して行ったものであります。こうした特異日の補正につきましても、調査機関のほうからの数字の提示により、検討委員会、平成15年2月21日に第3回目が開催されておりますけれども、そのときに事務局から提案を行いまして、承認されたものであります。

それから補正についてはですね、これまでの静岡県あるいは全国の旅客流動の中から見ても、やはり根拠となる次年度の数値の落ち込みが大きいことから補正を行ったものでありますけれども、需要予測を行う際の静岡空港に関連する羽田、名古屋空港利用に係る12都県を対象として補正を行ったものであります。

それから、中部国際空港の関係、あるいは羽田空港の今後の沖合い展開の関係についてですが、今回の需要予測におきましては、こうした点も予測に入れまして補正作業を行っております。

それから、航空会社の関係につきましては、昨日航空会社の方からも公述をいただいておりますけれども、現時点におきましては、静岡県の産業、人口等のポテンシャルを大きく評価いただいているということでありまして。

それから、県民の合意についてでございますが、静岡空港はそもそも、もちろん県民の皆さんの時間費用の節約効果に加えまして、県内産業、あるいは観光の活性化、雇用の創出、こういった面で大きな経済効果が発揮されるというふうに考えております。こうした効果は随分大きなものがあります。したがって、空港建設の効果というのは、周辺の発展も踏まえまして、長いスパンで評価されていくものと考えておりまして……

議長 起業者は質問に簡潔に答えていただけますか。

渡井空港企画室長 赤字についてですけれども、県議会におきまして、予算の審議等通じまして合意をいただいております。民主主義の正式な手続にのっとりまして建設を行っております。特定の個人に結果責任が生じると言ったものではないと考えております。

河瀬幸代公述人 今お答えいただきましたけれども、なぜ12都県か、そしてそれを決めたのはどちらか、この点ちょっと明確にお答えいただきたいと思っております。そして、資料の公開はされているのでしょうか。

渡井空港企画室長 検討委員会の中で決められました。この資料については、会議の内容については既に公開されているとおりです。

河瀬幸代公述人 県議会の場では、この点はまだ公開されていないという答弁だったと思っております。そしてその後、私も一生懸命調べましたけれども、126万4,000人になった根拠となる計算の過程

はどこに公表されているのでしょうか。

渡井空港企画室長 これは先ほど公述された方も質問されておられたんですが、県議会常任委員会の際に、求められたものは提出しております。

河瀬幸代公述人 県民には公開されておりますか。

渡井空港企画室長 県民の皆さんの代表である県議会ということで提出しております。

河瀬幸代公述人 私も県議会の記録を見てこの質問を書きました。ここではっきり示していただくこと約束していただけますでしょうか。

渡井空港企画室長 その点については検討いたします。

河瀬幸代公述人 それから、もう一度この水増しした数字を提出したのは、静岡県当局のほうでしょうか。運輸政策機構のほうでしょうか。

渡井空港企画室長 これは調査機関のほうからのものであり、県のほうも事務局として一緒に協議したものであります。

河瀬幸代公述人 責任は両方で負うということですか。

議長 申しわけありませんが、公述時間になりましたので、公述を中止していただきたいと思えます。

河瀬幸代公述人 はい、わかりました。以上で終わります。

議長 どうもありがとうございました。

議長 次に、公述人 島野房巳さんから公述をいただきますので、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 島野房巳さんからは、起業者との質疑の希望がありますので、起業者代理人もそのまま起業者席でお願いいたします。

公述の開始は、14時10分からお願いいたします。

現在の時刻は14時10分ですので、30分後の14時40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じることとなります。

それでは公述を開始してください。

島野房巳公述人 島野房巳。「空港ノー」吉田町住民の会の代表でありまして、空港はいらぬ静岡県民の会の共同代表の一人であります。

私は、空路直下の地域に居住するため、航空機騒音の被害は言うまでもなく、洪水、落下物、大気汚染、場合によっては航空機墜落の危険にまでさらされる者として、また空港用地内に土地

を所有する者として、本件事業及び申請されている事業認定に断固反対いたします。

静岡空港は、必要性も経済合理性もない施設に無益な多額の県民負担を強いる、無用の長物であり、国民地域住民の税金を途方もなく浪費する、むだな公共事業の典型であります。（拍手）さらに加えて、事業の推進過程は極めて非民主的であります。本件事業は、県民合意は全く成立しておりません。時間の制約上、事業の推進過程及び事業の現局面の重要な事実に絞って反対の理由を陳述いたします。

第1に、本件事業の立地選定の経緯についてであります。

この空港の予定地の決定は、迷惑施設の建設に当たって必須の手續である住民参加を全く無視した、住民不在の予定地選定であります。言うまでもなく、飛行場は利便施設ではありますが、同時に、周辺地域住民にとっては迷惑施設そのものであります。そして、公共施設といえども、迷惑施設の建設に当たっては住民参加が必要不可欠であることは、今日の社会的常識であります。私自身、これをかつて東京都清掃局企画部長として、東京23区内の清掃工場の建設を推進した立場において、みずからつぶさに体験いたしております。

また、旧運輸省航空局は成田におきまして、いわゆる円卓会議を進めるために反省を込めて公表した「空港と地域の共生について」と題する文書におきましても、空港建設には立地選定の段階から、立地選定の段階から住民参加が必要であると明記されております。

しかるに静岡県は、予定地選定に当たり住民参加を全く無視し、住民不在の予定地決定を地域住民に無理やり押しつけました。これは全く成田に学ぶところもない一方的、圧制的、封建的な横暴極まる行為であります。知事以下県当局は、成田の教訓に全然学んでいなかったのであります。これがそもそもの救いがたいボタンのかけ違いであります。予定地を一方的に決定した後の説明会などは、何の意味もありません。最初のボタンをかけ違えますと、その後は最後までどのボタンも、ずれっぱなしであります。

第2に、本県空港に係る設置許可の経緯についてであります。

設置許可を得るため、知事石川が運輸大臣に提出した確約書は、あくまでも全用地の任意取得を約束したものであり、これを履行しないことは、設置許可の適合性の根拠まで失わせるものであります。静岡県及び運輸省当局は、空港設置許可の申請には限りなく100%に近い地権者の同意が必要と、繰り返し表明していました。しかし、静岡県は、破廉恥にもこれを翻して申請を行おうとしていたため、個人及び共有の土地所有者が大挙して、運輸大臣あて内容証明郵便をもちまして、絶対に用地は提供しない、この考えは将来とも決して変わらない旨の明確な意志を通告いたしました。

運輸省当局は、用地提供を固く拒否する土地所有者が多く、また活発な反対運動が展開されている状況から、成田の二の舞いに陥ることを強く恐れて、静岡県を設置許可申請の受理を拒み続けました。そのとき知事石川は、「私を政治的に殺す気か」と恫喝してまで強引に申請の受理を迫ったことが報道されております。

しかし、運輸省は、空港については、他の各種公共事業と異なりまして、設置許可要件として、用地取得の確実性があることが求められているため、すなわち航空法第39条1項5号であります。そのため知事に、県の責任における全用地の取得を約束する確約書を提出させ、大変無理な設置許可を行いました。この文書の中に書かれております、誠心誠意の交渉によって同意取得してまいり、誠心誠意の交渉によって同意取得してまいると述べている、この確約書の文言は、全用地の任意取得を約束したものであること。そしてまた、国はこの確約書をかりうじて用地取得の確実性を認定する重要な根拠としたことは、我々が提起いたしました行政事件訴訟において裁判所も明確に認めた事実であって、全く疑う余地はありません。これについては、知事を経由しまして国土交通大臣あて提出いたしました私の意見書に、判決文も引用して詳細に指摘しておりますので、国交省当局はぜひごらんになってください。

当時の新聞報道によりますと、航空局首脳となっておりますが、この首脳が航空局長のことはこれまた疑いございません。この航空局首脳の言葉として、「もちろん確約書には強制収用は行わない意味が含まれる」「もちろん確約書には強制収用を行わない意味が含まれる」と述べています。今、知事石川は、この確約書は土地収用を否定していないなどと言っておりますけれど、我々は断じてこのような勝手な主張を許しません。（拍手）

もしも国交省が事業認定に応じた場合、我々は事業認定取り消し請求訴訟をもって対抗いたしますが、そのときこの問題は重大な争点になること、我々はこのような事業認定を国の恣意的な判断、裁量権の乱用として、この上なく厳しく糾弾することを国交省当局は銘記されるべきであります。

全用地任意取得の確約の履行こそ、この空港に係る設置許可の事実上の要件であります。これについて我々は、即時に、この確約書はその場しのぎの空手形にすぎないと指摘いたしました。今、知事石川は、土地収用のため事業認定を申請したことは、任意取得放棄の意思表示であります。これは全用地の任意取得達成という空港設置許可の条件行為の不履行をみずから進んで明らかにするによりまして、起業者みずからが設置許可書類の適合性の根拠を失わせるものにほかなりません。この一事におきまして国は、事業認定どころではなく、設置許可そのものを取り消すべきであります。

知事石川は不当にも、その後依然として用地取得の進展はあり得ない硬直状態を頭から無視いたしまして、無謀にも見切り発車的に着工し、工事を強行してまいりました。しかし、全用地任意取得という条件行為の不履行の上に立つ限り、どんな既成事実も法的には砂上の楼閣に等しいと言うべきであります。

第3に、本件事業の推進と県議会との関係についてであります。

本件事業に関する形骸化した県議会の審議経過よりも、直接の民主制に基づく手続や住民の意思同意こそ尊重されるべきであります。いわゆる圏央道、首都圏中央道であります。圏央道の事業認定を覆しました東京地裁の判決は、圏央道建設は土地収用以前に、計画自体にさかのぼって根本的に問題がある事業であることを指摘いたしまして、公共事業について、計画段階からのオープンな行政を確保する法的整備を促しております。

このような問題は、一旦始まってしまえば権力と官僚の支配のもとでごり押しがまかり通る公共事業を解決するために、議会審議よりさらにさかのぼらなければならない日本的な課題であります。知事石川がこの空港建設について、県議会の審議を経た民主的手続を上げつらっていますが、県議会は、予定地選定の合理性、旅客需要予測の妥当性、費用対便益分析等、空港建設の必要性と妥当性に関する基本的な諸事項についてすら、ほとんど調査、審議し、解明することなく、ただ県当局の説明をうのみにしてきただけであります。

行政追従を是とし、形骸化した県議会のもとで、県民はひたすら置き去りにされてきました。県議会知事与党が空港住民投票の直接請求を圧殺した理由は、党利党略以外の何物でもありません。政官業癒着の構造と、横暴な独善的、権力的、惰性的な官僚体質のもとで、各地で繰り広げられてきたいわゆる「始まったらとまらない公共事業」を断ち切るためには、市民の心から遊離した間接民主制よりも、住民参加や直接請求などの直接民主制こそ尊重され、優先すべきであります。

知事石川は、住民不在の立地選定に始まって、用地取得の確実性を詐称して、県民と設置許可権者を欺き、心にもないことを言って住民投票直接請求をもてあそび、第三者機関や我々の公開討論の提案からはことごとく逃げ回り、地権者との誠心誠意の交渉は避け通した、この上ない横暴で低劣な姿勢に終始してきました。こうした非民主的な事業推進は、たとえ県議会が予算を認めようが、どんな既成事実があろうが、決して正当化できるものではありません。

第4に、本件事業を取り巻く社会経済情勢の現実についてであります。

新幹線品川駅の開業によりまして、県民の羽田空港へのアクセスの利便は格段に向上いたしました。県民にとって、路線も便数も多いこのような近隣大規模空港は、ローカル空港に比べて桁

違いに使い勝手のよい空港であります。このような近隣大規模空港利用の便益は、今後さらに増大いたします。社会経済の変化は、静岡のように存立基盤の脆弱な空港の必要性をますます低下させる一方であります。

そもそも本件事業は、全く信頼性を欠く現実離れした需要予測の上に成り立っています。例えば札幌便50万人は、類似の地方空港の実績のほぼ2倍でありまして、明らかに著しく過大であります。それは、一昨年2月、国交省が地方空港の新設または拡張を認める基準として打ち出しました、最大路線で50万人以上、最大路線で50万人以上という線をクリアするため、でっち上げられた疑いが濃厚であります。

時刻表で調べましても、例えば羽田空港と北海道の各空港を結ぶ路線の総便数は、1日に70便以上にも達します。新幹線品川駅の開業によりまして、静岡駅から羽田空港ターミナルまで乗り継ぎ時間、京浜急行への品川での乗り継ぎ時間を含めましても、わずか1時間半で着くようになります。本県空港の計画時はおろか、設置許可当時に影も形もなかった中部国際空港も開港いたしました。羽田の再整備も進みます。静岡空港は、たとえ開港しても、札幌や福岡へ飛ぶビジネスマンは、全く数えるばかりのものであることは目に見えております。

この空港ができて、恐らく静岡以東の県民は羽田に、掛川以西は中部国際に流れまして、利用者はほとんど県中部の2つの郡、志太郡及び榛原郡の住民程度にすぎないことすら予想されます。今から志太榛原空港と名乗ったほうが無難というものであります。だれが言い出したか、言うに事欠いてマウントフジ・エアポートなんて、富士山が泣きます。泣くどころか、私をばかにするのかと言って怒って、爆発すらしかねないと思います。この志太榛原空港も、およそ巨費を投じて建設すべき社会資本ではありません。今ごろになって、コンピューター便だの貨物便だの、民営会社などといって大騒ぎしておりますのは、この空港建設が、つくりさえすれば需要は後からついてくるという、安易極まるバブルの発想そのものでしかなかったということをよく証明しております。

知事石川は、地方空港がないと県同士の間の競争に負けるなどと言っております。しかし、例えば首都圏と、首都圏をあわせました1都8県を見ても、地方空港の新設など考えた愚かな自治体は、この静岡県以外1つもありません。茨城県は自衛隊基地と供用を図っただけであります。静岡県に必要なのは、美辞麗句を連ねても客の来ないローカル空港をつくることではなくて、愚劣な為政者を、もっとましなものに取りかえることであります。

我が国の航空事情では、地方空港は、離島を除いては必要不可欠な社会資本ではありません。その上、国は用地取得の確実性まで求めております。こうした事情のもとでは、用地取得が難航

したり、反対運動がおさまらなかつたりする場合は、地方空港の建設は撤回すべきであります。現に小笠原、琵琶湖、播磨などの諸空港は、地域住民の反対の前に、それぞれの自治体は計画を断念しております。それでもそれらの市民や県民は、少しも困ってはいないのであります。

第5に、我々から見た本件事業の位置づけについて申し述べます。

この空港は、県民が必要としないばかりでなく、全国的に見てもむだな公共事業の典型であり、この建設の強行は公共事業の国民的改革に逆行するものであります。2001年、静岡県知事選挙に際して、朝日、毎日、読売、中日の各紙が実施した県民世論調査では、いずれもこの空港を不必要、反対とする意見がほぼ2対1の比率で、必要・賛成を上回りました。今日でも公平な第三者機関の管理による徹底した公正な情報公開のもとで、県民有権者に事業の継続か中止かを問いますれば、恐らくこれらの世論調査と同様の結果が出るに違いありません。この空港建設には、何で静岡くんだりには空港が必要かとして、全国の注目が集まっております。我々はこの税金浪費のシンボルである空港建設の継続を許すか否かには、諫早湾干拓、川辺川ダム、吉野川河口堰、関空2期事業と同じく、この国の全公共事業の民主化と、国民的改革の前途がかかっていると信じます。

知事石川は、反対地権者が提出しています話し合いのための3条件を、空港建設中止を求めるものだからのめないと称して拒否しております。これは、本心では話し合いに応じたくないための歪曲であり、言いがかりにすぎません。彼の本心は、話し合いが始まれば、でたらめな需要予測を初めとして、次々とぼろが出るのを恐れて、話し合いを避けようとするものに違いありません。我々はこのように低劣な事業、卑劣な起業者を相手にして、静岡県民の誇りにかけても、一歩たりとも引き下がるわけにはいかないのであります。

最後に、第6、結論として申し上げます。国は本件事業について、絶対に事業認定に応じるべきではなく、断じて暴虐な土地収用に加担すべきではないということを申し述べます。

この空港建設は、公益性を云々する以前に、計画と推進過程すべてが、どだい民主主義にも経済合理性にも全然かなっておりません。その中でも特に強調しなければならないのは、重ねて申しますけれど、空港には設置許可要件として、道路、河川、鉄道、港湾など、他の公共事業では見られない用地取得の確実性の存在が要求されていること。また、これについては、個人及び共有の多数の土地所有者が、最初から絶対に用地買収に応じない意志をこの上なく明確にし、公にしていたという事実であります。起業者がよほどのばかでない限り、全用地の任意取得は不可能であることは最初からわかり切っていたはずであります。

知事石川は、それがわかりながら、任意取得の確約書を提出しました。彼には最初から確約を

守る気など全然なくて、いずれ強権発動の牙をむく考えであったに違いありません。全用地任意取得放棄、強制取得の意思表示により、知事確約書のうそっぱちぶりは明々白々となりました。用地取得に強制土地収用を認めることは、用地取得の確実性を認定する重要な根拠である確約書の内容と完全に矛盾いたします。

空港設置許可と事業認定は、処分庁が異なるとはいいますが、いずれも国土交通大臣であります。確約不履行により設置許可処分の適合性すらひびが入るに至った状況下で、もし国がこの土地収用に加担することがあれば、用地取得の確実性要件のように、法によってルールを定め、法によってルールを定めることの意義はどこにあるのでしょうか。それは紛れもなく、国みずからが法の支配に背く行為であると言わなければなりません。

知事石川のとってきた行動は、さながら土地や家屋が絶対に売る気はないと言っている所有者に向かって、周りはみんな立ち退いたんだ、おまえもさっさと消え失せろとあって、暴力団を使って脅迫する地上げ屋そっくりではありませんか。県民が不要とする空港を、しかも忌むべき強権まで用いて建設を強行するのは、法に名をかりた暴虐な弾圧にほかなりません。これは天とともに許さざる理不尽極まる暴挙であり、非業であり、違法であります。もし静岡においてこの無法な土地収用を許すならば、成田において国が謝罪し、用地取得に一切強制力を用いないと約束したことは、一体何であったのでしょうか。破滅的な財政状況が契機となって、ようやくむだな公共事業、国民、地域住民不在の公共事業に厳しい目が注がれるようになったのに、時代に真正面から逆行する巻き返しを許していいのでしょうか。

言うまでもなく、私有財産権の保障は憲法の基本原理の1つであります。それに対して、公共の利益が優先されるためには、事業は単に公益性があるだけでは足りません。公共事業という以上は、多かれ少なかれ公益性は備えているはずだからであります。その中で、特に土地収用が認められるためには、事業とその実施に高度な公益性が備わっていなければなりません。最近、あるミニコミ紙に、公共事業は情にかなない理にかなない法にかなわなければならない。公共事業は情にかなない理にかなない法にかなわなければならないという主張の言葉を発見いたしました。この空港建設は、静岡県民と地元地域住民の心の支持がなく、県民合意を欠いており、経済合理性に背き、かつ、今や基本的な適合性の根拠すら揺らいでおります。社会資本整備審議会委員と国交省は、このような、およそ公共事業の風上にも置けない事業に、いわんや暴力的な強権発動の道を決して開いてはならないのであります。

私自身は信念を持って、その正義のもとに公共事業に反対してまいりました。たとえブルドーザーの下敷きになろうとも、絶対に土地は手放しません。県下はもとより全国の同志とともに、

最後まで徹底抗戦する覚悟であります。ハイパーインフレ以外に帳消しにできない重畳借金財政のもと、国家社会の壊滅も避けられない事態の進行を、政府自体が認めるまでに至っております。その上さらに、この静岡県は、あしたにも巨大地震が襲いかかるやもしれない崖っぷちに立っております。巨大地震対策のため積み立ててきた基金は、空港建設のためあらかじめ使い果たされてしまいました。一方、残された工事は膨大である反面、既成の造成地は県民にとって、有用で時代の要請にも沿った用途に転用することは十分可能であります。静岡県民は絶対に、100年後禍根を残す無益な公共事業に振り回されて、みずからの生命と財産の危険まで犠牲にしてはならないことを強調して、公述を終わります。

なお、起業者に対しまして、2項目質問いたします。簡潔にお答えください。

まず、札幌路線の利用者が年間50万人を超えている第三種空港がありますか。ありましたら、各空港ごとに利用者数を示されたい。これは私が公述しました第4項目、需要予測に関連いたします。

次、本体部及び障害切土部分を合わせた地形改変区域全体におきます、1つ、移動、すなわち運搬する、移動運搬する土砂の総量及びその平均移動距離。もう1つ、そのうち現在までの移動土砂量及びその平均移動距離を示されたい。これは公述第6項目、残された工事が膨大であると主張しましたが、それに関連いたします。以上であります。

議長 御回答ください。

渡井空港企画室長 需要予測の関連ですが、札幌路線の利用者ですが、年間50万人を超えている第三種空港は現在ありません。

藤田空港整備室長 土砂の移動量と移動距離につきましてお答え申し上げます。

土砂の移動量数量は2,600万立米でございます、平均移動距離は約1.7キロとなります。

次に、現在までの移動量の関係ですが、平成16年度の末の予定ですけれども、約1,850万立米を見込んでおるところであります。それらの移動距離につきましては、平均値ですが、約1.6キロとなる見込みでございます。

島野房巳公述人 今の御回答について簡単にコメントさせていただきます。

1つ目の、50万人を超えるような第三種空港はないということは、私も前からわかっていました。皆さんにも知っておいていただきたいんですが、静岡県の人口とか経済規模とかよく似ているのが、北陸3県合わせたものであります。その中心に小松空港がありますが、この小松空港から札幌へ飛ぶ人たちは年間27万人であります。私が言いましたのは、類似空港と比べて約2倍であるというのは、今の県の回答の、そういう第三種空港はないということでも明らかであります。

もう1つ、平均移動距離を尋ねましたのは、これは土工量の計算が、県は移動土砂量だけで言っておりますけれど、それは大間違いでして、常識的にもこれ土木工学の当然の話です。移動土砂量と平均移動距離、その積によって示されるんですよ。これは我々仲間でも間違っていて、その平均移動距離を問題にしていませんけれど、今までの1,854万立方メートル移動したと言いますけれど、その平均移動距離1.6キロというものは大変疑問があります。初めに、県の資料では平均移動距離1.7キロと言っておりましたけれど、現地の地形から考えて、非常にこれから移動距離が長くなります。今までの移動距離は、私が見るところ、これは専門家とも一緒に見ましたが、平均移動距離は0.5キロであります。ここに残されたその移動土砂量掛けることの移動距離、すなわちその積ですが、それによって示される土工量はなお膨大であるということ、国交省当局でも篤と御注目いただいて、よくお調べになっていただく必要があると思っております。以上であります。

議長 どうもありがとうございました。

次に、公述人 桜井健男さん、竹野 昇さん、小林弘次さん、大村昭夫さんから公述をいただきますので、壇上に上がっていただき、公述人席にお着きください。起業者の方々は退席してください。

公述の開始は14時45分からということをお願いします。

現在の時刻は14時45分ですので、30分後の15時15分までに公述を終了されるようお願いいたします。なお、その時刻までに終了されない場合には公述の中止を命じることとなります。

視聴覚機器を使われますので、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。

桜井健男公述人 静岡に住んでおります桜井健男と申します。

昨日今日、本来ならば知事石川嘉延がこの空港計画の失敗について謝罪すべきであります。(拍手)私は、14年にわたる、あるいは18年にわたる空港計画のずさんな実態をこれから述べていきたいと思っております。

きのう、地元の方、地権者の方が言いました。なぜ用地を提供しないか。その原因をだれがつくったのか。県だ、石川知事だ。石川知事が、地権者、地元の人に対して、とてもこれでは用地提供はできない、そういう原因をつくったんですね。そういうふうに言いました。これまで知事は、このみずからつくった原因を解決するためにどんな取り組みをしたんでしょう。してないですね。土地収用というのは、土地収用法を申請したというのは、実は、普通だったらこれは用地取得に失敗したと書かれるべきであり、評価されるべきなんです。土地収用をするということ

はなくて、静岡県は用地取得に失敗したんだ。その責任が石川知事にあるんだ。このことをはっきりさせる必要があります。

一度でも土地を手にはできなかった石川知事が、我々に、なぜ土地を手にはできなかったのか、理由説明があったでしょうか。ないですよ。申しわけなかった、反省もないです。ただただ既成事実を積み上げて、行政圧力を唱え続ければ、いつかは反対地権者も話し合いに応じてくるだろう。たわけた、たかをくくっていたんです。これが官僚たる石川嘉延知事のスタンスであったわけです。これが破綻したんです。これが破綻したということ、県民はしっかり今、受けとめるべきではないかと私は思います。

土地収用申請、もってのほかです。その前に石川知事は県民に謝罪すべきなんです。このことが今、この公述の席で県民に向かって強く訴えたいと思います。

2つ目、開港延期は途中経過も含めますといろいろありますが、大きくは2度ですね。県は当初、2003年開港としていた計画を、これまた具体的な説明もないままに、2007年開港に変更した上で、これまで工事を続けてきました。

県が言うように、この空港建設が本当に県民の支持があるなら、県民の要望が強い公共事業ならば、開港が延期した理由の1つや2つ、県民にわかりやすく説明すべきではないでしょうか。知事は何て言ってるか。行政手続上延びたからだ。違うんですね。用地取得が困難だというのは、用地取得に失敗したからだ。これはとっくにもう失敗してる。これを認めたくないから開港を延期してきたんです。とことん無責任であり、恥ずべき態度であるわけです。当初計画から遅れること6年。こんな公共事業はどこにもありません。しかも事業計画から10年を経過して、一昨年から昨年にかけて、県と国で事業再評価というのが行われました。結果、事業継続という結論を出したんですけれども、本来ならば、10年経過してもできる見込みがない、完成する見通しも立たない、そういう公共事業は、中止するか、根本的に見直すか、これが事業再評価の意義なんですね。ところがどうです。一昨年から昨年にかけて、県と国が事業再評価をやった。その途端、開港延期と強制収用の申請です。ペテンとしか言いようがありません。

しかも、この事業再評価の国と県がぐるになって、お互いの利益を共有した結果、事業継続だということですが、これもまた、6年がこの先7年、8年、9年と、事業、開港が遅れるかもしれない、その可能性のほうが高いです。そういうことをなぜ静岡県は考慮しないですか。自分の開港時期の設定が間違っ、開港時期の設定が失敗したと、本来なら石川さんが、石川知事が責任をとるべきではないですか。一回もこれについて満足な説明をしないで、責任もとらない、これが2度にわたる開港延期の実態です。これも単に計画変更ではなくて、計画がずさんで、

その結果失敗した。この実態を示しております。

次に、静岡空港の利便性をアピールし、もしこれが実現すれば利用価値が一段と高まるということのでぶち上げられた当初計画に、新幹線新駅があります。今日も島田・榛原からこの新幹線新駅の方針を支持した方、あるいは反発した方、来ているかもわかりません。新幹線新駅はどこへ行ったんですか。だれか説明してもらえませんか。

この計画に真っ先に飛びついた島田市とその周辺で何が起きたか。大騒動になったんですね。上へ下への大騒動。覚えていると思います。期成同盟もできました。石川知事は、運輸省に設置許可をねじ込んだ前例のように、JR東海に強引にねじ込めば新幹線新駅ができるものと錯覚をして、理解してもらいたい、何とか理解をお願いしたい、再三再四申し入れをした。JR東海は再三再四、それは不可能だ、できない相談だと通告をよこした。

さて皆さん、この大騒動を仕掛けた静岡県、大騒動に乗った地元。どういうことが起きたんでしょう。新駅が来ないんだったら空港に協力しないと言い始めたんですよ。今どうなってます。空港に協力することやめたんですか。地元の皆さん。新駅はもう絶対できませんよ。それよりも、石川さん、責任とりなさい。新駅をつくると言って、地元を乗せてあおった石川知事の責任を問おうじゃありませんか。今問わないと問うときはありません。こんな架空話をでっち上げて、地元の人をあおってあおり立てて、やってきた空港建設の経過です。これが実態なんです。これも失敗、破綻してる。空港計画がこれほど次から次に破綻、失敗をして、私たちがこの空港につき合っていくことができるでしょうか。もういいかげんにしてくれ。石川知事の責任を問わなければならぬ。

しかも、この実現性ゼロの架空取引を打ち上げれば、大体おとがめを受けて処罰されますよね。だけど、おとがめがないですね。おとがめがないのをいいことに、石川知事は、新駅ができない、これがはっきりしたら、とんでもない恥の上塗りを行った。覚えているでしょう。ひかり、こだまが静岡を素通りする。脅迫されたんです。通行税を取るぞ。何というだっ子です。非常識にもほどがある。世間とマスコミはたたきましたね。これだけではないです。石川知事の悪態悪行は、これだけではないんです。ああ言えばこう。こう言えばああ。

昨年8月、我々の弁護団、弁護士に、石川知事が、あたかも反対地権者がそそのかされ、後ろであおっている者がいるという発言を行った。これに対して我が弁護団は、名誉毀損と損害賠償を訴えて、訴訟を提起しております。その裁判で県側は何と言っているか。和解したい。いいですか、皆さん。そうやって人を小馬鹿にし、納税者を人とも思わない石川知事の言動。業を煮やして我が弁護士が訴訟を提起した。今年に入って、和解したいと。とても絶対に和解なんかでき

ない。する気はない、我々は。事ほどさように石川知事の官僚的成り上がりと傲慢さ。この空港建設を特徴づけております。

その上、計画が次から次に失敗をする。破綻をする。計画変更がどれほど繰り返されてきたか。あいた口がふさがらない。そういう思いを皆さん持ってきたと思うんですね。新幹線新駅、本当にどこに行っちゃったんでしょう。地獄か天国か知りません。地元の皆さん、この問題は、看過していい問題じゃありませんからね。我々にとってもそうです。こんなばかげた架空話を打ち上げて、空港計画の事業を進めてきた。国交省もびっくりすると思うんです。

次、公設民営方針と貨物空港案は、静岡空港のなれの果てだと私は言いたい。先ほど時之栖の社長さんですか、あけすけに言ってました。あけすけにバラ色の夢を語って帰りました。あたかも、県営空港方針は放棄してください、後は私たちにお任せください。中身空っぽですけれども、バラ色の夢を語って帰りました。この公設民営方針とは一体何でしょう。貨物空港案とは何でしょう。本当の理由は、仮に完成してもこの空港、利用する人がいない、乗る人がいない、運ぶものがない。したがって、飛んでくる飛行機もないです。この事実が突きつけられて静岡県は、第三種地方空港、県営空港という方針を放棄した。これも失敗なんです。当初計画を変更した。当初計画が成り立たない。これを認めた。失敗なんです。

18年前、この空港計画が発表されたときに、企業の方も指摘しておりましたけれども、山梨県だの神奈川県からも乗る人が、利用する人が多いから300万人を超える利用客が見込める。信じがたい、荒唐無稽の、もうびっくりするような数字を、県が公式にパンフレットに書いて宣伝してたんです。何度これが変更になったか。先ほども質問しておりましたね。これも失敗なんです。需要予測をすることに静岡県はたび重ねて失敗してきたんです。うそをついてきたんじゃないです。うそも百遍言えば本当だと言いますけれども、違うんです。失敗してきた。これ失敗を認めない。私たちのはっきりとした意志が問われている。

この空港が巨大な赤字をたれ流す。既に、この空港はできる前から巨大な不良債権なんです。今、言うのがはやってますね。不良債権はすぐに処理しなきゃならない。24時間空港だの、貨物空港だの、本末転倒なんです、これは。この空港の当初計画が根本から破綻した。これが実態なんです。県営空港として成り立たないということがはっきりした。この計画は、したがって直ちに中止すべきではないでしょうか。

次に、新幹線トンネルと防音工事のこの恐ろしさについて僕は言いたい。

防音工事24億円、当初予算が出来上がったら、97億円になっていた。4倍になってたんですね。ところがこれ、安全を確かめようがないんです、このトンネルは。いいですか。そして工事の検

証もできない。その上、80メートルの盛土ですね。皆さん御存じのとおり、相良層と軟岩でできている地質です。80メートルの盛土で、もし仮に東海大地震が来たらどうするんですか。崩壊します。中越地震で新潟空港が役に立った。それとは違うんだ。静岡空港は役に立たないんだ。耐震構造も設計もないです。地震来たら一発です。トンネルどうなる。これで原発も重なったらどうなるんだ。最悪です。静岡空港を当てにしたら、我々の命は幾つあっても足りません。明確にこれは私たちの記憶にとどめるべきです。恐ろしいことが起きる前に、危険から自分たちを守る必要があります。トンネルの安全性、事実上空港ができてしまわなければ確かめようがない。工事を検証できない。80メートルの盛土が地震に耐えられるかどうかもわからない。これは一体、工事費が4倍になったのも問題ですけども、こういう計画のずさんさが、我々に今ひしひしと危機を呼び寄せているというか、迫ってるんです。

ここまで静岡空港は問題を抱えてる。国土交通省にとって、このトンネル問題はJRの運行の安全性だけでなく、重大な関心事だと思います。ぜひこの問題について光を、関心を当てていただきたいというふうに思います。

最後に、路線開設で空域で問題もあります。これは多くの地元の方も指摘をしておりました。したがって、これは省きたいと思います。時間もありませんので。

結論だけ言います、私。石川知事以下静岡県は、一度もこの空港計画について、みずからの失敗を認めたことがないです。失敗してるのに。失敗続きなんです。計画変更とは失敗なんです。失敗を認めればどういうことになるか。その原因を聞かれるから。答えようがないから。失敗を認めないで逃げてきた。これからはそれは許しません。失敗は失敗。結果責任をとらせようではありませんか。（拍手）

したがって、私は事業認定の申請の要件云々、それ以前の問題が今問われなければならないんだと。事業認定申請なんておこがましい、静岡空港は。即刻、事業認定申請を白紙撤回し、工事を中止すべきであります。以上です。

竹野 昇公述人 桜井さんが熱弁振るってくれましたので、僕たちの時間がちょっと少なくなっていました。

私は、共有地権者立木トラストの所有者、立木所有者の立場から、なぜ、私及び私たちが空港に反対し、強制収用に反対するのかを述べさせていただきます。

私は袋井市に住む竹野と申します。職業は高校の教諭をしております。今から12年前に、空港に反対する榛原オオタカの森トラストの会ができました。そちらにあるのがその写真です。私は新聞の小さな記事でそれを知ったわけです。そして1995年、10年前ですね。3月に松本さんを

訪ねて、いろいろお話を伺いました。そして、空港予定地を見学して、その日のうちに実は立木所有者の仲間に入れさせてもらったわけです。茶畑やミカン畑が広がり、オオタカが住む自然度の高い森、手入れの行き届いた松本さんの森林、こんなすばらしいところに、要りもしない空港をつくる、そんなばかな。この自然を守ろう。そんな素朴な思いから、トラストの会に入れてもらったわけです。5年前には大石さんの山林の共有地権者にもさせていただきました。さらに、3年前には檜林さんの山林の共有地権者にもさせていただきました。今いろいろとやってくださってね。

なぜ私がそこまでして共有地権者になったのか。その理由は、多くの県民の反対にもかかわらず工事を強行する県当局に対して、空港をつくらせないことが、県財政の破綻を救い、将来空港が生み出す赤字を未然に防ぎ、そして、この豊かな自然を守る、そのことが県民の福祉、公共の福祉に結びつくことと確信したからです。

そして、このような思いは、何も私だけではありません。現在立木所有者は約1,700名、共有地権者は350名を超えております。その中には、環境問題を専門とする弁護士さんも12名入っているわけです。私たちは私利私欲で反対運動を続けているわけではありません。自然破壊と無謀な空港建設が、何をもたらすかを知っているからです。既に御前崎から吉田町に至る海は、大きな影響を受けています。漁獲量が減り、アオノリがとれなくなったと聞いております。ヤマメの被害もありました。昨年の台風で私たちのトラストのほうにも被害を受けました。県の財政も苦しくなっております。

2月15日に、2005年度の県予算が発表されました。新聞によると、1990年代の公共事業費のツケが回り、県債という名の借金残高は2兆1,497億円、このため今年の借金返済金は何と1,650億円。10年前には1,700億円もあった私たちの県の貯金。これが2005年度末にはわずか55億円になるとのことです。

大規模地震に備えた基金は、たった19億円と新聞に書いてありました。東海大地震が現実味をもって心配されている今日、これでは私たち県民は安心して暮らすことができません。なくても何ら困っていない空港を無理してつくり、これ以上借金を増やすよりも、思い切って工事を中止したほうが、はるかに県民の利益、公共の福祉にかないます。跡地は県民の英知により、何とでも有効活用できます。茶畑や緑の森に復元することも可能です。

私たち共有地権者は、法的には本来地権者4世帯と同等の権利を持っております。私たちは県知事に対し、何回か公開討論を呼びかけました。また知事室にも何回か行きましたが、会って話し合ってはくれません。昨年11月に「県民の皆様へ」と題した知事みずからの新聞広告で、共有

地権者を含め、いつでも話し合うと公言しているにもかかわらずです。そして、今回の一方的な強制収用のための事業認定申請です。

私たちは、私たち立木所有者は、共有地権者は、私たちの木と共有地に愛着を持っています。これまでも何回か枝打ちや所有を明示するための札かけ作業を行ってきました。来月の13日には、枝打ち、下草狩り、林道整備等の山仕事をすることになっています。共有地の山林にオオタカが営巣し、これは大石さんの山林ですけども、昨年4羽のひながかえり、巣立っていきました。工事のために多くの貴重な自然が、見るも無惨にあっさり破壊されてきましたが、まだ私たちの緑の山林は残っています。今後も愛情を込めて手入れしていくつもりです。私たちは、みずからの木と土地を守ることが、結果として空港建設を断念させ、そのことが県民の利益と公共の福祉につながると確信しているわけです。

国土の有効利用と緑の保全、税金の有効な使い方を考えれば、国土交通省が県の申請を却下することが、国民全体の利益に結びつくと考えております。万が一、国土交通省が判断を誤って強制収用を認めることが、そういう事態になれば、私たちは認定取り消し訴訟を訴えます。また県の立入り測量、調査に対して体を張ってでも自分たちの土地を守るために阻止する決意です。どうか成田の教訓から学び、国が申請却下という懸命な判断をされることをお願いして、私の発言を終わらせていただきます。

大村昭夫公述人 菊川市に住んでおります大村と申します。

静岡空港の建設という、年を追うごとに明らかになってきた、静岡県始まって以来の天下の愚行に対して、私たち一市民が意見を申し述べることのできる、これが最後の機会かなと思うと、おのずから身の引き締まる思いを意識せざるを得ません。

私は広く日本人一般の持つ、お上に盾つくことなどんでもないと、そういうふうにしてなかなか言えないでいる、圧倒的多数の県民の声を伝えるために、今日ここに来ております。

先ほど庄司さんとおっしゃる時之栖の社長さんでしたね、あの方のお話の中に、能登空港のことが出てきました。きょう、私も能登空港の現状ないし地方空港の持つ非常に各自治体の苦勞されている姿を報じようかと、報告しようかと思ってまいりましたが、いかんせん時間がないので、私からも最後に、やはりこの静岡空港を建設することによっての土地の強制収用、こんなものなどあってならない、そういう強い思いを県民一人一人の良識に訴えたいと思います。それと同時に、今日ここにおられる国土交通省中部地方整備局の方々にも伝えて、間違いのない、良識のある判断を下していただきたいと思っております。どうも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。

ここで、15時30分まで休憩をいたします。

次の公述は、公述人 中田春男さん、前田文治さん、佐藤福子さんからいただきますので、15時30分までに公述人席にお着きください。

午後 3 時15分休憩

午後 3 時30分再開

議長 現在の時刻が15時30分ですので、30分後の16時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。

視聴覚機器を使われますので、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。

前田文治公述人 始めます。私たちは静岡空港建設予定地の自然を守る会の、私、前田といたします。

佐藤祐子公述人 佐藤と申します。

前田文治公述人 今日は、私の公述の要旨ですけども、静岡空港建設は、地元住民を初め、県民の合意がなく強行され、自然を破壊し、水害など、住民生活をも脅かすもので、土地を強制的に収用してまでつくる空港ではないというテーマで報告したいと思います。

特に、私たちが空港建設予定地の自然保護の専門家の中田春男先生等の指導を受けながら、観察会・調査会を何回もやってきました。もちろん、静岡県、国にも10回ほど申し入れも行いました。

そういう過程の中で、昨日から話が出てます静岡県環境監視機構っていうのがありますけども、大変重要な役割を果たしている機構です。そのの、主要なメンバーで大学の先生方とも懇談もし、そのとき、坂部原に決まったことは、豊かな小笠山よりここに決まったことで、ほっとしたという、学者らしくない発言をされました。そういう中で、こういう現地の調査、観察の結果を、今ここにるように、私たちの自主アセス書にまとめました。

というのも、静岡県の出した環境影響評価書というのが、かなり不十分だったというところもありまして、目録などもつくりました。そういう観点からですね、ちょっと皆さんにも聞いていただきたいし、県の方々にも聞いていただきたいと思います。よろしくお願いします。

初めに、住民合意がないということについて、一言申し上げたいんですが、空から空港が突然降ってきたと言われたような建設予定地が、坂部原に決定されましたが、その翌年のこの新聞は、翌年2月13日に地元坂部で行われた説明会を報じた朝日新聞です。

これによると、当局の当時、大石榛原町長、今県会議員ですけども、このとき、空港予定地に決まったことを、自分で招いたものではない。手を挙げて喜べないと言い、経過についてですね、空港が必要かを町民に話し合う間もなく、誘致合戦に走らされてしまった。皆さんの頭越しに誘致を決めたことを反省します、と謝りました。

反省したこの人が、なぜ地権者の同意の取りつけに奔走し、さらに住民投票の反対の先頭に立ったのか、よくわかりません。本当に、こうしたことが、ボタンのかけ違いということの始まりではなかったかというふうに思います。で、誘致については、この後ですけども、霞が原に、お茶、坂部ですね、とメロンが飛び交ったと言われるほどの誘致合戦と、議会工作が行われたと報じています。まさに住民不在の政治空港であることを物語っているではありませんか。ボタンのかけ違いを直そうともしないで、住民の思いを無視し、ここまで来て、今、法の力をかりてまで用地を獲得する、そんなことが、そんな道理がどこにあるのでしょうか。このことをまず指摘しておきたいと思います。

次に、今は大開発の時代ではないと思います。自然環境問題では、国際的にも議論は広がっています。16日には京都議定書が発効するなど、地球規模で環境を守るための具体的行動が行われています。CO₂などの温室効果ガスの排出量規制とともに、二酸化炭素の吸収源、酸素供給源として森林の役割が重視されています。加えて、森林、群落というふうにさっき言いましたけどもね、森林群落の伐採による生態系への大きな影響が改めて問われていると思います。

静岡空港建設でも、大きな規模で伐採が行われます。県は、これまで多くの県民の批判をよそに、完成の見通しもない、桜井さんにしたら失敗続きのそういう中で、反対地権者の農地や森林、立木トラストを避けて、工事だけを強引に進めてきました。環境影響評価書によれば、事業区域内約530ヘクタール、半分以上の地形が改変され、改変されないところでも、失われる自然環境の代償といって、大きく改造される予定です。

この結果、宅地、耕作地などを除いた植生面積の51.6%、約200ヘクタールが失われることになります。きょうここに来れなかった専門家の中田春男先生が、公述メモを届けてくれました。全部紹介しませんが、空港予定地の植生について、このように言ってます。「森林群落（植林を除く）の大伐採は、地球温暖化をより加速させるばかりでなく、生態系への影響が極めて大きいことを、県は全く認識していない。特に、自然度7、2次林ですね、コナラ群落、それから自然度8、ここにちょっとありますから、2次林と言っていいかもしれないですね。自然度8の半自然林、常緑樹の萌芽林、まあスダジイの萌芽林です。自然度9の自然林、ミミズバイ - スダジイ群落集って言いますが、この大伐採は、今までそこに生息していた、多種で多様な多数のほ乳類、鳥

類、昆虫類等を追い払って、死に至らしめることになる。さまざまな動物にとって、森林は唯一で最大の生産者である。そのため、今までの空港予定地の伐採が、いかに大きな影響だったかが想像するに余りある。人間であれば、広大な面積の畑や水田を失ったことと同じである。今の世の中には、至るところで人間が加入しており、周辺の森林は生物にとって飽和状態になっている。森林の伐採によって追い出された生物が、近隣の森林に行っても、もう生きていくべきがないのである。」子供にでも、よく説明すればわかってくれると言ってます。静岡県では子供以下ということでしょうか。

かつて、フィリップソンBIE議長が、海上(かいしょ)の森を壊す愛知万博を、20世紀開発至上主義の産物にほかならないと批判しました。その海上の森に劣らない、豊かな自然に恵まれた坂部原の里山をつぶしてつくられる静岡空港は、まさに今世紀にあってはならない、死に体の事業であると私は思います。

次に、これ以上自然を壊すべきではない。森林保護、育成にもっと努めるべきだと思います。静岡県環境影響評価書も述べているように、この坂部原は、最も自然度の高い植生が、ミミズバイ-スジダイ群集を有し、巨木が多いため、ムササビやフクロウなどの特徴的な動物が生息しています。これ私が言うんじゃなくて、教科書で言っております。

文献によれば、1,479種の植物が育成することが記録されており、現地では約1,000種が確認されています。これは海上の森に匹敵する数です。トビ類やオオタカなど、猛禽11種類を含む33科95種の生息が現地で確認されるなど、多様性に富んだ豊かな生態系が形成されています。

しかしながら、総じて県の調査は不十分なところに加えて、貴重種についての考え方が甘く、貴重なものは現状保存を原則とするという、そういう観点がありません。例えば、貴重ランのナギラン、クマガイソウ、タコノアシなどについて、県評価書は、一部または全部が喪失するが、移植するから環境保全目標は満足されると、環境評価書の479ページに書いてあります。空港計画に邪魔なものは何でも移植ありきという考え方です。

ナギラン、クマガイソウなどは、生息する環境が極めて厳しい植物です。成功した例はほとんど聞きません。タコノアシは、後で述べますが、農薬や肥料の影響も少なく、外来種も進出しにくい生育条件がありますが、これとは全く、こういう条件のないところに集団的に移植され、絶滅しました。この考え方は、鳥類やほ乳類についても同じです。環境アセスメントではなく、まさに空港ありきに合わせた「環境アセスメント」と言わざるを得ません。

次に具体的な写真等を見ながら御説明いたします。佐藤が御説明します。

佐藤福子公述人 私、里山の自然を守る会の佐藤と申します。起業者である県が、何としてもこ

ここに空港をつくらうということ为前提にして環境影響評価書をつくりましたけれども、そのずさんさを具体的に示していきたいと思います。

これは建設工事前の物見塚の様子を撮ったものです。また、これは多少建設が進んでいる状態ですが、茶畑と自然度 8 の半自然林が混在している様子がわかります。これを、県は評価書では、スギ・ヒノキ、耕作地など、人的植生群が改変面積の大半を占めていると、自然植生を低く見ております。

この中で、建設によって自然度 9 のミミズバイ - スダジイ群落の 33.3%、自然度 8 の 2 次林の 42.6% が消失しようとしている。このことには全く疑問を持たない、科学的な検証もありません。私たち自然を守る会は、観察会を重ねてまいりましたが、その中でも、石雲院に生息するムササビの声を聞き、確認をいたしました。これは、石雲院の森の様子ですけども、このムササビについても、県の評価書では、大木のある石雲院の森では、每晚姿や鳴き声を確認することができ、ほかでは個体数は少ないと述べておりますけれども、同時に、ほ乳類について、キツネやタヌキを注目すべき種に挙げて、貴重種に該当するものはないとして、ムササビをあえて無視しております。石雲院の周辺は今切り開かれて、空港本体ののり面に囲まれている状況です。あえて残す石雲院の森は、県の評価書でも、通風、日照、土壤水分等の変化があることを指摘しています。ムササビが住む現在の姿を維持するというものが危ぶまれているわけです。

次に、個々の植物について少し述べますが、県の評価書の現地確認リスト、141科780種以外に、私たち自然を守る会は、観察会で植物で58科111種にものぼる植物を観察してまいりました。ここに小さいのですが、評価書漏れをチェックしてあります。私たちは、重要種の定義というものを、私たちが勝手に言っているのではなくて、こういうもので示しています。で、こういう重要種の県の評価書漏れというのが、15科27種ありました。中でも、ラン科の植物ではシュスラン、それからタシロランなど、6種漏れておりました。これがシュスランです。

後に、平成15年8月の環境監視機構の会議資料によりますと、このタシロランの保護のために、空港整備計画の一部が修正され、工事区域からタシロラン等の生息区域が外されることになりました。この措置について県は、貴重種保護等のために、これらの対策は他の空港には見られないことだと、誇らしげに述べていますけれども、これは、たまたまこの区域が空港の西の外れであったため可能であったと、そういう措置だろうというふうに思います。

というのも、同じ貴重種であるタコノアシについては、掘り残し現工事箇所として、真っ先にこの生息地であった養勝寺池が埋め立てられ、先ほど前田のほうからもお話ししましたがけれども、壊滅状態となっております。県がこの絶滅が心配されるタコノアシについて、養勝寺池の流入部

の湿地で1株のみ確認したというふうに書いております。これがタコノアシです。しかし私たちは、調査で200株以上群生していることがわかって、県に現状保存を申し入れました。県は、この埋め立てに伴い、300株を他の場所移植しましたが、すべて消滅し、現在移植地にあるタコノアシは、よそで増殖したものです。これらが活着する可能性も極めて低いのではないかと思います。

このように、初めに空港ありきでつくられた環境の評価であり、その対策であります。調査の結果によっては、空港建設計画も撤回するという、そういう選択肢を全く持たないものです。地球的規模での環境保全を視野に入れられない、一昔前の、土建屋的発想のアセスメントだというふうに思います。

さらにオオタカなど、鳥類について少し述べたいと思います。公述人の中にオオタカのことを述べたいという申し出があったようですが、これは残念ながら外れたということで、本当にそれは国交省にも聞いていただきたいので残念なことですが、県の評価書では、ホオジロ、ヒヨドリ、メジロなど、つまり普通によく見られる鳥が全個体数の約6割から7割を占めているから、ここは多様性が低いとしております。しかし、この区域内で、県の調査で95種の鳥類、うちオオタカを初めとした猛禽類11種を確認しているとのこと。普通50種前後と言われる中で、ここは鳥類の種類が多いという事実をあえて無視して、評価を低くしているというふうに思います。

中でも、オオタカへの対応が注目されます。これは、オオタカの営巣した跡ですけれども、県の評価書では、事業区域内のオオタカ営巣地、営巣の有無について、濁した形で記しております。ところが1997年に、空港本体部で確認されると、事業区域内のオオタカ保護だけに固執するより、周辺の複数のつがいを含め、広範囲で保全するほうが実効性があると言って、2000年には、石雲院近くのオオタカの営巣木を伐り倒しました。さらに2002年に、新たに飛行機発着コース直下に営巣が確認されると、今度はオオタカを近隣の適地への誘導を図るとしたのです。まさにその場の御都合主義であり、自然保護の立場など全く持たないものです。

このように、ずさんな評価書を根拠の1つとして建設のゴーサインを出すべきではありません。このことを強く訴えるものです。

前田文治公述人 森林などの伐採というのは、鳥類、動植物だけでなく、人間の生活にも大きな影響を与えています。静岡空港の開発区域、その他代替農地なども含めると、6百数十ヘクタール、森林の消失度は広範囲にわたってます。空港だけでも約200ヘクタールで、県はですね、森林は緑のタウンと言われてはいますが、こういったパンフレットを出しています。これがそうですけれども、私、この表の中でね、200ヘクタールの森林が伐採された場合、一体どのぐらいの消失額が生まれるのかということで計算してみました。静岡県の森林は50万ヘクタールです。それ

に200ヘクタールで試算すると、約7億ですね、年間7億消失すると。なくなっちゃうということになります。

このごろ榛原町、私は榛原町に住んでますが、空港建設地の林野を水源とする坂口谷川ですね、それと勝間田川、榛原町にはこの2本しかありませんが、近年非常に水害、家屋浸水とか、畑地の冠水などが頻繁に起こるようになっていきます。住民のみんなからも、これは空港の影響だというふうに言われています。この被害について、台風25号だけですけども、しかも、農業被害というのは抜かした中で、総額、町は4億6,985万円と見込んでいます。空港だけということはないと思いますけども、これだけの損害が今いろんな開発で出ているということも、1つの要因になっているのではないかというふうに思います。やはりこういうことを考えますとね、これ以上の開発というのはやめてもらいたい。空港用地の強制的な収用ということは、さらなる自然破壊を伴うと私は思いますし、町の財政の支出を伴うということも、やっぱり知るべきだと思います。

次に、今までもいろいろ議論がありましたけども、空港は、もう失敗したんだと、だけでも需要予測でままだらないもんですから、貨物空港にするとか、委託方式をとって株式会社に委託するとか、あるいは物流センターもつくるんだとか、24時間運行で3,000メートルの滑走路にするんだとか、こういうことが盛んに言われています。こういうのを打ち出したのは、静岡空港戦略プロジェクト会議というのがつくりまして、県内の経済界、それに大学の先生入れて、発明したものです。

ただ、こういうことは、静岡空港の基本計画になっている環境影響評価書には一言も書いてないんですね。目的も内容も変えてしまうものです。とするなら、平成9年に、環境影響評価法というのが制定されました。これに基づいて評価を、本来ならやり直すべきだと思います。静岡空港計画は、今までも議論がありましたように、もう既に死んでいると思います。だから、土地の強制収用なんていうものは論外だと思います。

ちょっと時間がありますけども、きょう、知事自体がね、本来ここに出てきてもらって、みんなの意見を聞くべきだと私は思うんですけども、どこで聞いているかわかりません。私ども何回も県庁へ、知事あての文書を持って行きました。しかし、会っては絶対くれないんですね。この間は会わないどころか、会おうとした妨害をしたということなんですけども、本当にこういうやり方でどんどん進められていいもんだかと、県民の皆さん、みんな思うのではないかなと思います。

私、1月1日、1月3日の新聞を見て驚いたんですが、もし認定されない場合は、私としては政治的死刑判決だというふうに述べたと申し上げていました。多分、島野さんが言ったんじゃない

いかと思いますが、確約書を取るときには、私の政治生命を絶つのかとって、設置許可を要求したというふうに聞きましたけども、誰のために政治生命かけてやっているんだと、私は言いたいですね。住民の思い、要求が全く無視し、話し合いもしないで進めていって、一体その人物は誰でしょうかというふうに思いました。

昨日から今日、聞きましたら、本当に空港を推進してほしいと、これがなかった死んでしまうというような意見は一言も聞きませんでした。そうではなくって、経営者ですね、経営者がまあ夢物語のようなことを言っていました。こういうことでは絶対にいけないと思います。政治生命、死刑判決を回避するために、誰がよしと、土地の強制収用よしと言う人がいますか。以上で終わります。

議長 どうもありがとうございました。

次に公述人竹内初江さんから公述をいただきますので、壇上に上がっていただき、公述人席にお着きください。公述は16時5分からお願いします。

ただいまの時刻は16時5分ですので、30分後の16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。

それでは公述を開始してください。

竹内初江公述人 私は、静岡空港の早期開港を目指す榛原女性の会の竹内初江でございます。素直に空港があればいいなと思います。皆さんもそうお思いになりませんか。私たち女性は感性で行動を起こすことが多いので、率直にそう思うのです。

静岡空港がこの地に決定されて17年2カ月、当時よりは何倍も空港の必要性が増していると感じています。それは、情報化・国際化が急速に進んでいるからで、私たち女性にもその感覚が肌で感じられるくらい、周りには様々な情報が飛び交っています。人も物も、交流が盛んになってきています。これは、疑いのない事実です。だからこそ、最初に申しましたように、空港があればいいなと、率直に感じているわけです。

私たちは、当然静岡空港はできるものだと思っておりました。私たちの思いとは裏腹に、なかなか思うように進んでいないのが現状でございます。何とかしたいという思いから、昨年春、静岡空港の早期開港を目指す榛原女性の会を立ち上げ、女性の視点で意思表示をしまいいりました。空港反対のニュースは耳にし、目にしますが、賛成推進のニュースはさっぱり聞こえてきませんでした。私たちの思いは、どこにも形となって表れてはきません。空港があればいいなという思いは、多くの県民が抱いている素朴な願いではないでしょうか。

これが、言い換えれば公益性というものではないでしょうか。理屈を並べて羅列するよりも、

県民一人一人の、空港があればいいなという思いが最も大切だと思います。

空港がない可能性と、空港がある可能性を比べてみてください。皆さんお一人お一人、それぞれ思い浮かべることが違って当然ですが、空港があることは、一人一人の希望や期待が膨らんできます。静岡空港を利用し、活用するのは、県民一人一人であり、旅行者の皆さんそれぞれだからです。先ほども申し上げましたが、私たち女性の会は、地元の声を情報発信しようとして設立いたしました。女性も男性に負けないくらい、空港に強い関心を寄せているということ、県内外に知っていただくという気持ちで立ち上げたのです。

ここで、私たちが取り組んできたこととお話しさせていただきます。今まで、道路や橋などの公共工事に女性が声を出すことなんてほとんどありませんでしたが、空港については、女性の立場からも賛成の声をしっかり出していきたい、また出していかなければと考えました。そして、空港現場見学会を開催しましたところ、250名余りの方が集まってくださいました。空港対策の方々から説明を聞き、現場近くの石雲院で意見交換も行いました。短期間に250名あまりの女性が集まってくれたことは、地域の女性が空港に対して大きな関心を持っている表れであり、大変勇気づけられました。

その後も、県内各地の女性団体に呼びかけ、1,600名を超える多くの方々が現地を訪れ、建設現場を見学し、活発に意見交換をしました。意見の中には、ここまでできている空港がなぜ計画どおりに進まないのか、なぜこのように時間だけが経過してしまったのか。反対地権者に会ったことがあるのか、反対している理由を聞いたことがあるのかなどなど、さまざまな意見が出ました。

その中で、建設現場を見学して、ここまで進んでいる空港ができないということは、静岡県の恥とまで言った方もいらっしゃいました。

女性の会では、設立早々の平成16年2月23日に、国交省航空局へ陳情に参りました。満を持してという気持ちで、女性の会19名が要望書を携えて、地元の熱い思いを、航空局長や審議官の皆様に聞いていただきました。そのときに、観光立国に向けてということで、ビジット・ジャパン・キャンペーンのお話を伺いましたが、それは後ほどお話ししたいと思います。

また、3月10日には、空港建設の事業者である石川知事にお会いして、空港建設の推進について、女性の立場からお願いしました。知事からは、開港すれば、人・物・情報の交流が盛んになり、アジアとの交流が飛躍的に高まるということをお聞きしました。そのときに、私たちの望んでいるアジアとの直接交流が、空港によって可能になることを確信し、早期開港に向けての思いを再確認いたしました。

その後、10月13日には、静岡空港の早期開港を目指す促進大会へ参加し、仲間とともに早期開

港に向けての要望書を、力強く読み上げ、多くの賛同を得て採決いたしました。続く10月23日には、島田市、金谷町、吉田町、榛原町の1市3町推進協議会が、「空港を生かした地域づくりトーク2004」を開催しました。ここでは、地域の女性代表が、空港を地域づくりに生かそうと、さまざまな提案が出され、大変有意義な、またこれからの活動に参考となる企画であり、一層開港に向けての夢を膨らませたのです。そして、11月の21日には、「静岡エアポートフェスタ2004」への参加、当日は6,000人以上の県民の皆様が空港建設地の会場に足を運ばれ、小春日和の一日を思い思いに楽しんでいらっしゃいました。

特に、参加した皆さんによる人文字づくりは、皆さんの空港に寄せる期待が目に見える形となって凝縮されていたと感じたのは、私一人ではなかったと思っております。

さて、私たち周辺でも、ここ10年間で世相が著しく変化してきています。榛原町のように、どちらかといえば田舎の町でも、外国の方を多く見かけるようになりました。国際化の一端を感じますこの現象は、平成2年の出入国管理及び難民認定法の改正によるもので、特に日系南米人の入国が増えてきております。榛原町においても、平成17年1月末の外国人登録を見てみますと、人数で1,040人、581世帯の登録があり、これは榛原町の全体の4%に当たっています。最も多いのはブラジルの380人、次が中国の105人、続いてフィリピンの60人となっております。ちなみに、全国では平成15年末の調べでは191万人になり、国籍別では韓国が32%、中国が24%、ブラジルが14%、フィリピンが9%となっているようです。都道府県の多い順では東京都、大阪、愛知に次ぐ4番目に静岡県となっています。静岡県には約8万2,000人、国籍別ではブラジル、フィリピン、中国、韓国などとなっています。

一方、留学生の状況を見てみますと、平成16年5月には、11万7,000人いて、前年比で7.1%の増加です。中国からは7万7,000人。韓国からは1万5,000人、台湾からは4,000人という内訳になっています。ざっと数字を挙げてみましたが、お気づきのことと思いますが、中国や韓国、フィリピン、台湾といった、東アジアの外国の方が大変多いというのがわかります。これから増えることはあっても、減ることはないように思いますが、皆様はどう予想されるでしょうか。

私たちは「榛南フェミニン」という会を、平成元年に設立しました。この会は、外国から榛南へ嫁いでこられた方をサポートする会です。外国との方々との交流も17年となります。特にアジアの方々は、お嫁に来て20年となる方もいらっしゃいますし、中国や韓国、フィリピンの御両親が高齢となり、最近はたびたび帰国することが多くなってきたといえます。

この地から名古屋へ、今後は2月17日に開港したセントレアまで1時間半、それから飛行機に乗って1時間で国へ帰国できるそうです。国内の移動時間のほうが長く、お金もかかると言っ

います。母国の親に富士山を見せたいという声もよく聞かれます。静岡に嫁いだと言っても誰もわかりませんが、富士山のあるところと言うと、すぐわかると話してくれます。彼女たちにとっても、富士山が近くにある静岡空港は、とても魅力的なものとなっています。富士山に送られ、迎えられて離発着する空港はほかにはありません。素晴らしい環境に恵まれた空港となります。このことから、観光の面からも早期の開港が強く望まれます。

富士山は日本を代表する山であり、シンボルです。静岡県民にとっても誇りとする山です。観光スポットですが、もう1つ、静岡といえばお茶。何と言ってもお茶の産地です。特にこの辺では、お茶を生産していない農家はないというくらい、どこの農家でもお茶を栽培しております。静岡県は生産量でも流通量でも、全国一という地位を占めていますのは御存じのとおりでございます。空港周辺にも、優良な茶園が整備され、若い後継者にとっても、将来の経営に夢と希望を抱けるようになってきました。昨今は特に緑茶ブームで、若い人もペットボトルや缶入りのお茶をコンビニなどで買っています。また、会議などの場でも、湯のみではなく、缶入りやペットボトルのお茶がよく出されています。一見、緑茶の消費が増えているように見えますが、実は中国からの輸入が増えている、地元のお茶の需要が必ずしも増えているわけではないのです。健康食としての日本茶ブームも続いているようですが、今後、アジアでの日本茶の消費拡大が続いてくればと期待しますが、緑茶の一大産地の静岡に空港があれば、これほど心強いものはありません。アジアに向けてアピールする、大きなチャンスになることは間違いありません。

静岡茶と並んで、ミカンも静岡を代表する果物ですが、こちらも一部カナダ向けのものを除いて、輸出量は多くありません。これからは、アジアへの空輸が増えてくる可能性があります。聞くところによれば、中国の富裕層では、日本産のミカンやイチゴやメロンなどが人気を呼んでいるそうです。高価格ですが、生産管理がしっかりしているので、安心して食べられるという理由から、需要が増えてきているそうです。生鮮食品ですから、空輸が本格化すれば、今後も消費が飛躍的に伸びていく農産物ということになります。

このように、農家にとっても、静岡空港の利活用次第で、魅力的な展開、発展につなげることも夢ではありません。私たちに与え、考える空港の効果といいますと、まず国内各地との交流、さらにはアジアとの交流が考えられます。人だけでなく、物、情報が行き来することになるでしょう。

先ほど国交省へ陳情に行ったお話をしましたが、そのときのお話の中に、ビジット・ジャパン・キャンペーンがありました。これは日本人が海外旅行をする割合に比べると、外国人の訪日する人数が少ないということもあって、もっと多くの外国旅行者を増やそう、もっと日本に来て

らおうという施策だそうです。そう言われれば、日本人が1,329万人も海外旅行している割には、521万人しか来ていない現状を見てみますと、日本にもっと来ていただきたいと思います。交流が盛んになってきますと、地域への経済波及効果も表れてくるでしょうし、国際化が進むことによって、相互理解が深まり、様々な課題や問題も、解決の糸口が見つかるかもしれません。大いに期待していいと思います。

そういう意味からも、静岡空港ができる意義は大きいし、静岡県だけの問題ではなく、日本全体へのはかり知れない影響を考えると、静岡空港を早く開港して、皆さんと一緒に外国の方をお迎えして、日本を、静岡を見て楽しんでいただき、日本を理解してもらう、素晴らしいことですね。空港がある可能性ははかり知れないと言わざるを得ません。なければ何も生まれてこないのです。

空港には多額の公費を遣うわけですから、その何倍もの効果を生み出すよう、一人一人が努力すべきですし、そうすることが空港を本当に生かすことにつながっていくのではないかと考えています。

また、空港の効果として、雇用の増大も挙げられます。昨年12月の政府の月例経済報告では、景気は回復しつつあるという見方ですが、一部危ぶまれるという見方も出ております。この辺では、景気が回復しているという実感はあまりありません。事実、島田ハローワークの昨年11月求人倍率は0.82と、決して良くありません。地域の活性化の要因として、若い人が定着してくれることが不可欠ですから、働く場所がないと成り立ちません。空港は、確実に雇用の場を増大してくれますから、人口が増えることによって、地域の消費が増え、需要が増大します。地域の経済が活性化し、農業を含めた産業が隆盛し、結果、地方自治体への財政が豊かになります。それが住民サービスの向上につながり、さらに相乗効果をもたらすということになります。問題があるとするならば、急激な環境の変化で、自然環境や生活環境の変化は禁物です。あくまで主体はそこに暮らす住民であります。一部の人々が犠牲になるような空港であってはならないと思うのです。

ここで、私たちが空港に寄せる夢といいたいでしょうか、期待というものを話したいと思いません。現在、日本各地でイベントや賑わいづくり、ロケの誘致、人材育成など、地域の活性化を図ろうと、さまざまな取り組みが展開されています。その中でも特に、地域ならではの情報発信として、地場の名産品を売り物にした取り組みが注目されています。例えば森町の「次郎柿ワイン」や、相良町の「田沼意次最中」、これは「わいろ最中」といいますが、非常に人気を呼んでいます。

こうした県内の個性豊かな地元でしか味わえない、そこでしか手に入らないものを、空港の集

客性をフルに活用して販売していこうという構想もあり、新しい名産品が誕生する可能性も生まれてきます。また、ターミナル施設においては、ここでは都市的機能という意味の施設を頭に描いて、航空機に搭乗するばかりが空港を利用するということではなく、ターミナル施設を利活用することによって、それはそれで空港という公共施設の価値が出てきます。

中部国際空港の内部にある商業施設などのようなものを含めて、さまざまな施設が空港へ行ってみたいという気持ちにさせることが重要で、外国から来た旅行者も、地域の地場産品を販売している人も、空港に遊びに来た人も、空港という場所で交流が生まれれば素晴らしいことです。そこでは、人と人が、物と物が、情報が行き交い、有意義な時間と素晴らしい出会いが生まれる空間となることを実感できると思います。

私たちの地元では、早くに土地を提供し、開港を待ち望んでいるお年寄りが多数おります。私たちも含め、静岡空港を飛び立つことを夢に描いている大勢の人たちの思いを受け止めてください。空港がある可能性と、ない可能性を皆様がじっくり考えていただければ、おのずと結論は出てきます。

たとえば適切ではないかもしれませんが、携帯電話がなければならぬように、私たちには静岡空港が必要です。静岡県の発展と地域の活性化のため、県民の足となる静岡空港を、県民みずからが愛し、情熱と努力を惜しまず、開港に向けて盛り上げていきましょう。

いま一度地元の声に耳を傾けてみてください。私たち地元の間人は、静岡空港を必要としています。私たちの静岡空港を、みんなの知恵とアイデアを出し合い、一緒に育てていこうではありませんか。

以上をもちまして私の意見陳述を終わります。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。

以上ですべての公述が終了しました。これにて静岡空港整備事業に係る事業認定申請についての公聴会を終了いたします。長時間の御聴講ありがとうございました。

なお、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、速やかに御退場をお願いいたします。

午後 4 時30分閉会