

意見書及び公聴会における主な反対意見の要旨と当該意見に対する事業認定庁の考え方  
 (県道福山沼隈線改築工事・県道福山鞆線改築工事(福山沼隈道路)及び県道熊野瀬戸線改築工事)

- 意見書の提出件数 4通(反対4通)
- 公聴会における公述人の公述 13組(起業者を含む。)

項目	番号	意見書及び公述の要旨	事業認定庁の見解
事業計画 (整備効果)	1	現在、各企業などにおいて進められているAI技術の導入により、信号の自動切り替えを行うことで、現道の渋滞緩和が図られるほか、横断歩道を渡り終えていない歩行者を検知して、青信号時間を長くするなど、安全対策にも活用できることから、新規に道路を造る必要性は無い。	<p>本件事業の完成により、県道福山沼隈線及び県道福山鞆線の通過交通等を分担することで、県道福山沼隈線及び県道福山鞆線の交通量が減少し、交通混雑の緩和が図られるなど、安全かつ円滑な自動車交通の確保に寄与することが認められる。</p> <p>なお、交通混雑は、交通量が交通容量を超過していることで発生しているものであり、交通量が減少しなければ緩和が図られないが、信号の自動切り替え等のAI技術を用いたとしても、交通量の減少自体は見込めないこと、また、広島県警察交通管制センターにおいて、交通状況を踏まえ、コンピュータ制御で青信号の比率や信号周期を変えるなど集中管理しているものの、交通混雑の緩和には至っていないことを確認している。</p>
	2	新たな道路の整備は、パークアンドライド、ナンバー規制、ロードプライシング等の方式により、街の中心部への車の乗り入れ規制を導入するという諸外国の流れに逆行している。	<p>福山市中心部への自動車の乗り入れ規制等については、平成14年3月に、福山市を中心とした都市圏における交通渋滞解消・緩和、都市交通サービスの向上を図ることを目的として、国、県、福山市等において「福山都市圏交通円滑化総合計画」が策定され、この中で、ハード施策と合わせ、ノーマイカーデー、時差出勤等のソフト施策を実施することで交通混雑の解消を目指しているが、ソフト施策については、一定の交通混雑の緩和の効果が見られるものの、交通混雑の抜本的解消には至っていないことから、引き続き着実な道路整備は必要であると認められる。</p>
	3	現道の県道福山沼隈線及び県道福山鞆線について、道路拡幅等による混雑緩和及び安全対策を怠ったまま、必要車線数等が不十分なことや重大な交通事故が多発していることなどを理由に福山沼隈道路を整備するのは無責任ではないか。	<p>本件事業の完成により、県道福山沼隈線及び県道福山鞆線の通過交通等を分担することで、県道福山沼隈線及び県道福山鞆線の交通量が減少し、交通混雑の緩和が図られるなど、安全かつ円滑な自動車交通の確保に寄与することが認められる。</p> <p>なお、県道福山沼隈線及び県道福山鞆線の安全対策については、これまでも現道の改良を実施しており、今後も本件事業と並行して、必要に応じて行っていくことを確認している。</p>

項目	番号	意見書及び公述の要旨	事業認定庁の見解
事業計画 (整備効果)	4	福山沼隈道路の事業目的を朝の通勤時間帯での混雑緩和とするのであれば、市内で混雑している箇所は他にもあるため、そこで新しい道路を整備する必要があり、道路だけになる。	<p>本件事業の完成により、県道福山沼隈線及び県道福山鞆線の通過交通等を分担することで、県道福山沼隈線及び県道福山鞆線の交通量が減少し、交通混雑の緩和が図られるほか、線形等の良好な道路が整備され、県道熊野瀬戸線の機能を補完・代替することなど、安全かつ円滑な自動車交通の確保に寄与することが認められる。</p> <p>なお、平成27年度全国道路・街路交通情勢調査によれば、熊野町地内において、交通容量 11,666台/24h に対して交通量 15,299台/24h であり混雑度は1.31となっているが、福山沼隈道路の整備により、令和12年推計値で交通量 14,000台/24h、混雑度が1.20となることを確認している。</p> <p>また、今後も広島県における「県公共事業評価監視委員会」における審議結果を踏まえ、事業継続の妥当性について判断することを確認している。</p>
	5	福山沼隈道路の整備により、現在の交通量に比べて、現道の県道福山沼隈線は1,299台減(8.5%減)、現道の県道福山鞆線は5,091台減(19%減)で混雑度が0.98から0.79に減少するのみである。この数字は事業を行う必要がないことを示している。	
	6	福山沼隈道路の事業費が過去から増えており、今後も膨れ上がるのではないか。	
	7	福山沼隈道路の起点である野上町3丁目交差点において、市道野上16号線に福山沼隈道路から車が流入すると、交通量が増えて新たな渋滞発生が予想される。また、福山市中心部の現道の県道福山鞆線などの幹線道路に新たな渋滞発生が予想される。	

項目	番号	意見書及び公述の要旨	事業認定庁の見解
事業計画 (整備効果)	8	沼隈方面から福山市内へ出るためには、現道の県道熊野瀬戸線を経由し福山沼隈道路を通行することになることから、県道熊野瀬戸線が混雑することが懸念される。	県道福山沼隈線から福山沼隈道路に至る県道熊野瀬戸線においては、バイパス及び現道拡幅により、令和12年推計値である交通量7,800～9,300台/日に対応した2車線の道路を整備し、混雑度0.52～0.62となることが予測されていることを確認している。
	9	「緊急輸送道路のネットワークの向上」は、近年の災害多発を口実にした後付けの理由である。なお、大半が山地を通る福山沼隈道路は、災害時に通行止めの可能性が高い。	県道福山沼隈線において通行止めが発生した場合、迂回路として一般国道2号や県道鞆松永線等の利用が想定されており、平成28年6月豪雨により県道福山沼隈線が約5日間通行止めになった際も、一般国道2号や県道鞆松永線等が代替路として活用されたところであるが、その際、それらの交通負荷が増大し、交通混雑が発生したところである。
	10	福山沼隈道路の事業目的に災害時の緊急輸送道路としての役割を挙げているが、災害を未然に防ぐ芦田川の整備を行わず、災害発生後に役割を果たすとしている緊急輸送路の整備を行うのは、整備の順序が逆であり、また、大規模な災害時には緊急輸送道路として機能しない。	本件事業の完成により、県道福山沼隈線が通行止めとなった場合に、一般国道2号や県道鞆松永線等のみならず、福山沼隈道路も代替路線として機能することで、緊急輸送道路ネットワークの信頼性の向上に寄与すると認められる。
	11	草戸大橋付近は、堤防の危険箇所にもなっており、草戸大橋を架替えても堤防が壊れれば意味がないことから、河川管理者の国と連携する必要がある。	なお、福山沼隈道路における芦田川渡河部の橋梁架設にあたっては、起業者が河川管理者(中国地方整備局長)と堤防の安全性など河川管理上支障がないよう河川管理施設等構造令等の基準に従い架橋位置、構造等について協議を行い、河川法の許可を受け実施していることを確認している。
	12	今後、2065年には日本の人口が30%減少するとされ、人口の減少に伴い交通量が減少することや、福山市の将来人口も減少することが想定されている。また、国内GDPが新型コロナウイルスの感染拡大前の状態まで戻っていないこと、テレワークや時差出勤の活用、福山港のコンテナ取扱量が前年に比べて減少していることから、今後、道路利用の伸びは期待できず、計画の見直しが必要ではないか。	本件事業の計画交通量は、将来の推計人口やGDP等の指標を参考に、平成22年度全国道路・街路交通情勢調査の実績から道路事業で一般的に用いられる手法により推計し、令和12年において福山沼隈道路で45,900台/日、県道熊野瀬戸線で9,300台/日と予測されており、現時点での最新の知見に基づき推計されていることを確認している。また、本件事業は、当該計画交通量を踏まえ計画されたものであり、妥当なものと認められる。

項目	番号	意見書及び公述の要旨	事業認定庁の見解
事業計画 (ルート)	13	<p>交通混雑の原因は、洗谷三差路交差点のクランク状の構造にあるので、現道の改良や洗谷三差路交差点から芦田川左岸の市街地に直進する橋の整備により、現道の県道福山沼隈線の混雑緩和が期待でき、現在計画されている福山沼隈道路を新規に建設するよりも、経済的で施工時間も短縮される。</p>	<p>福山地域の幹線道路網整備は、平成6年に国、県、関係市からなる備後・笠岡都市圏交通計画協議会において策定された「備後・笠岡都市圏将来道路網基本計画」において放射・環状軸等として計画され、平成10年に福山市において策定された「福山市都市計画マスタープラン」においてもこれら道路網体系の確立を図ることが位置づけられている。福山沼隈道路は、それら計画の中で、都心部形成軸から設けられた放射軸の1つとして、福山地域の交通混雑の緩和を図り、市民生活の安全性や利便性の向上を図るなどの役割を果たす目的で計画されたものである。</p> <p>また、福山沼隈道路のルートは、都市計画法に従い、都市計画案の説明会の開催、都市計画案の公告縦覧、住民等からの意見書提出等の手続を経て、平成13年3月に都市計画決定されたもので、周辺土地利用への影響、主要道路との連絡性等を考慮して起終点の位置を決定した上で、その起終点の間を、既存の公共施設等を極力避け、既存の住家等の支障物件数を極力減らしたルートとなっている。</p> <p>一方、洗谷三差路交差点付近の現道対策等については、「福山市都市計画マスタープラン」等における都心部形成軸と直接接続せず、放射軸としての位置づけが変わってしまい、均等がとれた道路網体系とならないことなどの支障が認められる。</p> <p>以上のことから、福山沼隈道路のルートは合理性を有していると認められる。</p>
	14	<p>芦田川大橋から北上する芦田川右岸の堤防道路を上下2車線にして拡幅すれば、混雑緩和が図られ、堤防強化にも繋がる。</p>	
	15	<p>地元から要望している老朽化した草戸大橋の架替とセットで福山沼隈道路の計画を無理やり押しつけている。</p>	
	16	<p>現道の県道熊野瀬戸線は、新たに道路を建設するのではなく、現道拡幅を行えば良いのではないか。</p>	

項目	番号	意見書及び公述の要旨	事業認定庁の見解
事業計画 (財源)	17	<p>県の予算が逼迫している現在、現道の県道福山沼隈線における混雑緩和対策として行うべきなのは、福山沼隈道路の整備ではなく、老朽化した草戸大橋の架替と、現道の改良である。</p>	<p>本件事業の完成により、県道福山沼隈線及び県道福山鞆線の通過交通等を分担することで、県道福山沼隈線及び県道福山鞆線の交通量が減少し、交通混雑の緩和が図られるなど、安全かつ円滑な自動車交通の確保に寄与することが認められる。</p>
	18	<p>福山沼隈道路が渡河する芦田川の堤防には、安全性が不足している区間が多くあるとされており、福山沼隈道路の橋梁設置予定箇所の堤防も、梅雨、台風及び既往災害に伴う洪水等で決壊の危険性が非常に高い状況であった。今、行政が行うべきことは、福山沼隈道路を作るのではなく、芦田川の堤防を強化することである。</p>	
	19	<p>県の財政も逼迫しているなか、貴重な財源は、新型コロナウイルス対策や医療機関等に使うべきである。今やるべきことは、福山沼隈道路の建設ではなく、命を守るための対策であることから、事業は即時凍結し、撤回すべきである。</p>	
	20	<p>老朽化した社会インフラや橋の維持管理・更新費には膨大な予算がかかるとされており、また、県の財政も逼迫しているなか、広島県においても老朽化した橋梁やトンネルなど、整備が必要な箇所がかなりあるはずである。今やるべきことは、福山沼隈道路の建設ではない。</p>	
	21	<p>広島県は、予算がないことを理由に、地元要望のある信号機や道路照明の設置について対応せず、混雑緩和のための道路整備に予算を回し事業を行っており、明らかに大きな道路優先の行政であるが、優先すべきなのは地元要望や交通事故対策など、小さくとも必要とされる事業である。</p>	

項目	番号	意見書及び公述の要旨	事業認定庁の見解
埋蔵文化財	22	福山沼隈道路は、埋蔵文化財包蔵地である「中山城跡」の真下をトンネルで通過する計画であり、文化財への影響が懸念される。	本件事業の施工区域内の土地には、文化財保護法による周知の埋蔵文化財包蔵地が2か所存在するが、このうちの1か所である草戸千軒町遺跡については既に発掘調査が完了しており、適切な措置が講じられている。残る1か所である中山城跡についても、福山市教育委員会との協議の上、包蔵地改変の少ないトンネル施工としているなど、手続が適切に実施・処理されていることを確認している。
環境	23	芦田川左岸の福山沼隈道路が計画されている路線の近くには学校や通園施設があり、発達途上の子供たちにとって、騒音、振動、排気ガス等の影響は一層深刻である。 特に福山沼隈道路に近接する鷹取中学校の子供たちにとっては、学習能率の低下や健康への被害が懸念される。子供たちが健やかに育つ環境を保障していくべきである。	本件事業は環境影響評価法等に基づく環境影響評価の実施対象外の事業であるが、起業者が平成31年1月等に同法等に準じて任意で環境影響調査を実施したところ、大気質、振動等については、環境基準等を満足しており、騒音については、環境基準を超える値が見られるものの、排水性舗装の敷設により環境基準を満足するとされていることを確認している。
	24	2050年温室効果ガスの排出の実質ゼロを目指す日本も、車社会からの脱却や自動車産業の対応が必要である。	
	25	脱炭素社会の実現を2050年までに達成しなければならないという中で、それを阻んでいるのが、こうした高規格幹線道路及び地域高規格道路整備であり、車依存に歯止めがかからなくなる。こうしたことでモーダルシフト政策も一向に進まず、国の政策とも全然整合性がない。	

項目	番号	意見書及び公述の要旨	事業認定庁の見解
事業認定 手続	26	新型コロナウイルス感染拡大による緊急事態宣言が出されている間に実施された公告及び縦覧は取りやめ、感染拡大が収束してから改めて実施すべきではないか。	事業認定庁は、土地収用法の規定に基づき、本件事業に係る事業認定申請書及びその添付書類を起業地が所在する広島県福山市に送付し、同市において、起業者の名称、事業の種類及び起業地並びに意見書等が提出できる旨が公告され、申請書等が公衆の縦覧に供されたことから、適正に手続がなされたものと認識している。
	27	多くの人の意見を聞くことが目的であるはずの縦覧について、住民に対して十分に周知しておらず、再度縦覧をやり直すべきである。	なお、本件事業については、新型インフルエンザ等対策特別措置法に基づく緊急事態宣言が発令されていなかった令和2年3月26日に起業者から申請がなされ、その後の手続については、上記のとおり土地収用法の定めに従い処理がなされたものと認識している。
	28	公聴会の開催時期について、新型コロナウイルスによる感染が収束するまで、開催を延期するべきであった。	本件事業については、令和2年3月26日に起業者である広島県から事業認定庁あてに事業認定申請がなされ、その後の申請書の公告、縦覧手続中に公聴会を開催すべき旨の請求があったことから、土地収用法第23条第1項の規定に基づき公聴会を開催したものである。 なお、「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針」(令和2年3月28日(令和2年5月25日変更)新型コロナウイルス感染症対策本部決定)において、業種ごとに策定される感染拡大予防ガイドライン等の実践を前提に、社会経済の活動レベルを引き上げていく旨の考え方が示されており、本公聴会についても、公益社団法人全国公民館連合会が令和2年10月2日に改訂した「公民館における新型コロナウイルス感染拡大予防ガイドライン」及び広島県民文化センターふくやまが令和2年11月26日に改訂した「ご利用にあたってのお願い(新型コロナウイルス感染症予防対策)」を踏まえた感染症対策を講じた上で開催したところである。
その他 (要望)	29	なぜ地権者が土地を売らないかを考え、地権者に寄り添う必要がある。住み慣れた土地を離れることの辛さや思いをしっかりと聞いて、最大限の配慮をして欲しい。	起業者からは、引き続き土地所有者等の理解が得られるよう任意協議を行うと聞いており、地域住民や地権者の理解を得ながら事業を実施することは重要であると思料する。