

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・広島  
県福山市野上町三丁目地内から同市熊野町字高下地内まで）及び県道熊  
野瀬戸線改築工事（広島県福山市熊野町字鳴地内から同市瀬戸町大字  
長和字筒井地内まで）並びにこれに伴う農業用水路付替工事

## 公聴会

日時 令和2年12月20日（日）

場所 広島県民文化センターふくやま ホール

## 【前説】

○議長補助者 本日、議長補助者を務めます錦織と申します。開会に先立ちまして、注意事項などの説明をいたします。

本公聴会の開催にあたっての注意事項などとして、公述人等が遵守すべき事項、傍聴人が遵守すべき事項を定め、中国地方整備局のホームページに掲載すると共に、会場の入口に掲示しているところですが、会場受付でお渡しした傍聴券にも、一部抜粋して記載していますので、ご一読いただき、遵守願います。

なお、これらに違反した場合には、中止、退室をお願いする、あるいはやむを得ず公聴会を打ち切らなければならないこととなります。せっかくの公述の機会ですので、そのようなことにならないよう、よろしくお願い申し上げます。

特に留意いただきたいことについて、6点申し上げます。

1つ目に携帯電話をマナーモードに設定の上、通話をご遠慮ください。

2つ目に本建物内のみならず、敷地内も全面禁煙となっております。

3つ目にこのホール内での飲食は禁止ですので、飲食される場合は退室の上、お願いいたします。ただし、ロビー等で水分の補給程度は可能です。

4つ目に傍聴人の方が再入場される際には傍聴券の提示が必要ですので、一時的に会場を出るなどの場合には、忘れずに傍聴券をお持ちになってください。公述人、起業者及び記者の方が再入場する際には、ネームホルダーをつけて入場していただく必要がありますので、ご注意ください。

5つ目に本日は報道機関が取材を行う可能性がありますので、ご了承ください。

最後に新型コロナウイルス感染症対策ですが、本公聴会は公益社団法人全国公民館連合会が改定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、広島県民文化センターふくやまが定めた、ご利用にあたってのお願いの予防対策を講じた上で開催しておりますが、皆様におかれましても、各自、咳エチケットの励行、マスクの着用、定期的な手洗い、手指消毒をお願いいたします。

また来場者同士のソーシャルディスタンスの確保を心がけていただき、ホール内での座席の移動、ホールやロビー等による大声での会話や近接した距離での会話等はお控えいただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

また公述人においては、マスク着用のまま公述していただきますようお願いいたします。

休憩は10分程度設けていますが、トイレが混雑することも考えられますので、適宜トイレ休憩を取っていただければと思います。

それでは開会まで今しばらくお待ちください。

○議長 ただいまから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・広島県福山市野上町三丁目地内から同市熊野町字高下地内まで）及び県道熊野瀬戸線改築工事（広島県福山市熊野町字鳴地内から同市瀬戸町大字長和字筒井地内まで）並びにこれに伴う農業用水路付替工事に関する事業認定申請に係る公聴会を開催します。

私は、本日の議長を務めます国土交通省中国地方整備局建政部事業認定調整官の立目と申します。議長として本公聴会を主催いたします。よろしくお願いいたします。

本公聴会は起業者である広島県から、令和2年3月26日付で事業認定の申請があった事業認定について、当該事業の認定について利害関係を有する者から公聴会を開催すべき旨の請求がありましたので、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す。

なお、本公聴会は事業認定庁として、当該申請に係る事業の認定の可否を判断するにあたり、勘案すべき情報を聴取・収集することを目的としています。

また本公聴会は、新型コロナウイルス感染症対策を講じた上で開催いたします。円滑な議事進行にご理解、ご協力のほど、よろしくお願いいたします。

それでは最初に、本件事業の起業者に公述をしていただきます。広島県東部建設事務所次長 山口謙二さん。福山幹線道路建設事業課長 赤木建夫さん、高夫章光さんは、壇上に上がり、公述人席に着いてください。

準備はよろしいでしょうか。現在の時刻は13時50分です。ただいまから公述を開始し、30分間で終了するようお願いいたします。

また終了の10分前、5分前、1分前に呼び鈴で合図をすると共に、表示によりお知らせしますので、目安にしてください。

なお、終了時間までに終了しない場合には、公述の中止をお願いすることとなります。プロジェクターを使用しますので、少し照明を落とします。それでは公述を開始してください。

### 【公述人1】

○山口 公述人の広島県知事、湯崎英彦の代理人であります東部建設事務所次長の山口と申します。

本日の公聴会では対象事業であります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並びにこれに伴う農業用水路付替工事に関して、これまでの事業の経緯、事業の目的、内容などについてご説明し、この事業が土地収用法第20条の要件を満たしていることを公述してまいりたいと考えております。

それではスクリーンを使って、事業の概要について説明させていただきます。本日の説明ですが、1つ目が県道福山沼隈線、県道福山鞆線、県道熊野瀬戸線の改築工事の概要、2つ目が本件事業の効果、3つ目が環境影響調査、4つ目が埋蔵文化財、5つ目が事業の進捗状況。以上の順でご説明させていただきます。

説明に先立ちまして、現道の県道福山鞆線は、福山沼隈道路の連結側道として一体で整備することから、県道福山沼隈線及び県道福山鞆線、この2路線の改築工事を合わせて、福山沼隈道路として事業の概要について説明いたします。

また説明に使いますインターチェンジ及び橋などの構造物につきましては、いずれも仮称とな

りますので、あらかじめご了承ください。

今回の事業の位置ですが、福山沼隈道路は、福山市中心部と南西部に位置します福山市沼隈町までを結ぶバイパス道路でございます。県道熊野瀬戸線改築工事は、福山沼隈道路と合わせて整備を行うもので、現在供用しております県道福山沼隈線の現道と、それに並行して通ります福山沼隈道路とを結ぶアクセス道路でございます。

今回申請を行った区間は、まず福山沼隈道路におきましては、広島県福山市野上町三丁目地内から、同市熊野町字高下地内までの延長 4.468km。県道熊野瀬戸線改築工事におきましては、福山市熊野町字鳴地内から同市瀬戸町大字長和字筒井地内までの延長 0.848km となります。道路種類は福山沼隈道路が主要地方道、熊野瀬戸線が一般県道です。

事業主体は広島県でございます。

本件事業の整備の位置づけでございますが、福山市において平成 20 年 8 月に福山市都市マスタープランを作成されており、その中で交通施設の整備方針として、都市の骨格となる道路網整備をうたっておりまして、その一つの路線として、福山沼隈道路の整備が位置づけられております。福山道路などで構成される環状型道路と、放射道路である福山沼隈道路を一体に整備することで、交通混雑が緩和されるなど、市民生活の安全性や利便性の向上が図られることとなります。

事業区間となっている福山沼隈道路は、北側は市道野上 16 号線と接続し、南側は本件事業で施行する県道熊野瀬戸線と接合し、途中、長和インターチェンジにおいて国土交通省が施行する福山道路と接続する計画としています。

また県道熊野瀬戸線は、西側は現道であります県道熊野瀬戸線と接続し、東側は県道福山沼隈線と接続する計画としています。

福山沼隈道路に並行する県道福山沼隈線は、交通混雑が発生するなど、主要幹線道路としての機能を十分に発揮できていない状況にあり、このような状況に対処するため、バイパス道路の整備を計画したものです。

次に当事業の主な経緯をご説明いたします。本事業は平成 13 年 3 月 29 日に都市計画決定。平成 17 年 3 月に用地取得に着手。平成 24 年度に工事に着手しております。令和元年 12 月 22 日には土地収用法第 15 条の 14 に基づく事業説明会を実施し、令和 2 年 3 月 26 日に事業認定申請をいたしました。

事業計画について説明いたします。赤の線で示しておりますのが、福山沼隈道路の全体計画区間及び起業地区間となります。車線数は旗揚げで示しておりますが、起点である野上町三丁目交差点から長和インターチェンジまでの区間については 4 車線、長和インターチェンジから県道熊野瀬戸線までの区間が 2 車線での整備となります。

起点から芦田川を渡河した地点までは②の旗揚げで示している通り、本線に並行して 2 車線の連結側道を整備することとしております。

野上町三丁目交差点から、約 1.8km のところにランプを介して市道芦田川右岸 2 号幹線と接続する草戸インターチェンジを計画しています。草戸インターチェンジより約 1.8km のところに、福山道路と接続する長和インターチェンジを計画しています。

続いて、桃色の線で示しておりますのが、③の県道熊野瀬戸線改築工事の区間となります。こちらは全区間 2 車線での整備となります。

次に道路構造でございます。まず福山沼隈道路について説明いたします。道路の幅員につきましては、車道幅員が1車線あたり3.0mとなっており、4車線の計画区間では全幅が15.25m、2車線の計画区間では全幅7.5mとなっております。

設計速度はいずれの区間におきましても、時速60kmで計画しております。

次に福山沼隈道路の連結側道について説明いたします。福山沼隈道路は交差点での混雑や交通の安全の観点から見て、他の道路との交差は全て立体交差としていることから、起点から芦田川の右岸までの区間に、連結側道を計画しております。

起点付近では、今お示しの断面図のように分離構造となっておりますが、芦田川左岸で合流しまして、芦田川渡河部の橋梁では一体構造となっております。

道路の幅員につきましては、起点付近で説明させていただきますと、片側1車線の分離構造であり、車道幅員が3.0m、自歩道の幅員が3.5mなど、全幅8.5mとなっております。なお設計速度は時速30kmで計画しております。

続いて県道熊野瀬戸線について説明いたします。道路の幅員につきましては車道幅員が1車線あたり3.0mとなっておりまして、全幅7.5mでございます。設計速度は時速40kmで計画しております。

続きまして事業効果について説明します。スライドは福山沼隈道路に並行する県道福山沼隈線の現道の主要渋滞箇所での朝の混雑状況の写真を示しています。起点側の洗谷三差路交差点付近の午前8時ごろの福山市中心部に向かう状況です。写真は西方面を臨み、写真奥側上り線車両は東方向が進行方向でございます。

令和元年5月21日に実施した調査では、洗谷三差路交差点を先頭にして最大で2,350mの渋滞長を確認しております。

続きまして、整備による混雑の緩和状況です。本事業の完成により、福山沼隈道路区間及び熊野瀬戸線改築区間が現道の機能を補完・代替することから、県道福山沼隈線現道においては、交通量が約1割低減し、混雑度が1.31から1.20となり、また県道福山鞆線の現道においては、交通量が約2割低減し、混雑度が0.98から0.79となり、混雑の緩和が図れるものと予測しております。

続きまして、県道熊野瀬戸線の整備について、ご説明いたします。

県道熊野瀬戸線改築工事は、県道福山沼隈線の現道から福山沼隈道路の終点までを接続する路線であります。県道熊野瀬戸線現道は必要車線数が確保されていない区間や、車線幅員を満たさない区間があり、交通の難所となっております。写真②は、その状況写真でございます。

現状の構造では、円滑な交通が確保できないため、増加する交通量に対応した道路構造で整備を行うこととしております。

続きまして県道福山沼隈線及び福山鞆線現道の交通事故件数の低減、安全性の向上についてご説明します。

県道福山沼隈線現道及び県道福山鞆線の現道においては、下の表の通り、平成20年から平成29年までの10年間で交通事故が375件、死傷者数は死者1人、重傷者24人、軽傷者465人が発生しております。福山沼隈道路の整備により、通過交通等が福山沼隈道路及び県道熊野瀬戸線に転換することで、県道福山沼隈線の現道及び県道福山鞆線の現道の交通量の縮小が図られ、交通安

全性の向上が期待されます。

続きまして緊急輸送道路ネットワークの信頼性の向上について説明いたします。県道福山沼隈線現道においては平成 28 年 6 月 23 日の豪雨によりまして、福山市水呑町で土砂崩れが発生したため、5 日間の通行止めが発生するなどして、沼隈方面と福山市街地方面を結ぶ交通が麻痺し、当該道路及び周辺道路で大渋滞が発生しました。

福山沼隈道路などの整備により、現道とダブルネットワークになることや、幅員も狭く、線型が悪いなど、県道福山沼隈線現道の課題が解消されるため、緊急輸送道路ネットワークの信頼性の向上が期待されます。

続きまして環境影響調査についてです。本事業は、環境影響評価法に基づく道路事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境保存のための措置に関する指針等を定める省令及び広島県環境影響評価に関する条例に定める対象事業には該当していません。

しかし本事業により環境影響を把握するため、平成 31 年 1 月に環境影響評価法に準じ、任意で環境影響評価を実施しております。

予測対象位置及び評価項目については、スライドの表及び位置図に示している通りでございます。

まず大気質における二酸化窒素の予測評価結果となります。環境基本法に基づく二酸化窒素の環境基準は 0.04 から 0.06ppm のゾーン内、またはそれ以下です。予測結果は地点ごとにおいて最も高い予測値を示しています。いずれの地点においても、最も高い予測値が環境基準を下回っているため、環境基準を満足するとしています。

続いて大気質における浮遊粒子状物質の予測評価結果です。環境基本法に基づく浮遊粒子状物質の環境基準は 1 立方メートルあたり 0.10 ミリグラム以下となります。予測結果は、地点ごとに最も高い予測値を示しています。結果、いずれの地点においても最も高い予測値が環境基準を下回っているため、環境基準を満足するとしています。

続きまして幹線道路に近接する空間の騒音の予測評価結果です。環境基本法に基づく幹線道路を担う道路に近接する空間の騒音の環境基準は昼間が 70dB 以下、夜間が 65dB 以下です。予測結果は、地点ごとに最も高い予測値を示しています。環境影響調査においては、環境基準を越える箇所が一部ありますが、保全措置として排水性舗装を実施することで環境基準を満足するとしています。

続きまして、道路に面する地域、背後地の騒音の予測評価結果です。環境基本法に基づく道路に面する地域、背後地の騒音の環境基準は、A 地域が昼間が 60dB 以下、夜間が 55dB 以下。B 及び C 地域が昼間が 65dB 以下、夜間が 60dB 以下です。予測結果は、地点ごとに最も高い予測値を示しています。環境影響調査において、環境基準を越える箇所が一部ありますが、保全措置として排水性舗装を実施することで、環境基準を満足するとしています。

続きまして、補足ですが、令和 2 年 3 月 26 日の事業認定申請を行った後、令和 2 年 9 月に国土技術政策総合研究所から、自動車の走行に係る騒音の最新版が発表され、騒音モデルが変更されたため、騒音について検証を実施した結果となっております。

まず近接空間ですが、いずれの地点においても、最も高い予測値が環境基準を下回っているた

め、環境基準を満足するとしています。

同じく背後地について、いずれの地点においても、最も高い予測値が環境基準を下回っているため、環境基準を満足するとしています。

続いて振動の予測評価結果です。振動規制法に基づく道路交通振動の限度は、第1種区域で昼間が65dB以下、夜間が60dB以下、第2種区域で昼間が70dB以下、夜間が65dB以下です。いずれの地点においても、最も高い予測値が限度を下回っているため、法令により定められた限度を満足するとしています。

続いて低周波音の予測評価結果です。低周波音に関する基準は、道路環境影響評価の技術手法の参考値のL50は90dB以下、LG5は100dB以下を用いて評価しています。

予測結果は、いずれの地点においても最も高い予測値が参考値を下回っているため、道路環境影響評価の技術手法に示されている参考値は満足するとしています。

続きまして動植物について説明いたします。動植物については、平成27年及び平成31年に調査予測評価を実施しております。本事業予定地及びその周辺で確認された動植物のうち、重要な種として位置づけられているものは、50種ありますが、そのうち26種を対象に環境保全措置を実施することとしております。

保全措置においては、専門家の意見や、過去に効果が確認されている事例を踏まえて、方法を決定し、実施するため、本事業の動植物種への影響は可能な限り低減されるものと考えております。

なお26種以外の種については、事業による影響が極めて小さいことから、保全措置は不要としております。スライドの表には、それらの一部を示しております。また工事を実施する際は、必要に応じて、適宜専門家の指導、助言を受け、適切な措置を講じることとしております。環境影響調査の説明は以上となります。

次に埋蔵文化財について説明いたします。本事業区間に埋蔵文化財包蔵地が草戸千軒町遺跡と中山城跡の2箇所が確認されております。買収済み箇所の発掘調査は基本的に完了しておりますが、一部地形が急峻で、文化財の出土の可能性が極めて低い箇所については、福山市教育委員会からの申し出により、工事着手時に調査することとなっております。未買収箇所については、買収後、速やかに福山市教育委員会に調査を依頼することとしております。

次にこちらは用地取得の状況です。平成16年度から任意による用地交渉を進めてきた結果、令和2年2月末時点の事業認定申請における事業地を元にした用地取得率は面積ベースで、約74%。土地所有者関係人数ベースで約83%となっております。

最後に工事の状況についてご説明いたします。平成24年度より工事に着手しており、写真の①土工部や写真②橋梁部、写真③芦田川渡河部の連結側道橋梁など、各区間で工事を進めております。

以上、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の目的と内容について、ご説明させていただきました。

当該事業は土地収用法第3条第1号に該当する事業であること。起業者、当該事業を遂行する十分な意思と能力を有していること。当該事業計画が土地の適正かつ合理的な利用に寄与すること。土地を収用し、または使用する公益上の必要があることから、土地収用法第20条の各号の要

件に全て該当していると考えております。

また、これらの事業の早期完成に対する期待に応えるためにも、事業の円滑な推進が必要であり、できるだけ早期に事業認定されることを希望いたします。

これまで同様、今後も任意買収となるよう、引き続き努力していく所存でありますので、皆様のご協力をお願いいたします。これで公述を終わります。ご清聴ありがとうございました。

○議長 ありがとうございました。降壇してください。



○議長 次は井上矩之さんから公述をしていただきます。井上さんは壇上に上がり公述人席についてください。準備はよろしいでしょうか。

現在の時刻は14時20分です。ただいまから公述を開始し、30分間で終了するようお願いいたします。また終了の10分前、5分前、1分前に呼び鈴で合図をすると共に、表示によりお知らせしますので、目安にしてください。なお終了時間までに終了しない場合には公述の中止をお願いすることとなります。プロジェクターを使用しますので、少し照明を落とします。

## 【公述人2】

○井上 皆さん、こんにちは。井上でございます。

私は、若い時に大学院の学生の時に、ちょうど大阪万博、EXP070が開催されまして、その頃から交通管制、渋滞対策に研究者として関わることになりました。パーソントリップ調査とか物資流動調査とか、それから福山大学に転勤してきましてからは、本件に関係の深い備後笠岡都市圏のパーソントリップ調査とか、それから広島県の総合交通計画の策定とか、それから福山市をはじめ、近隣都市の都市計画マスタープランの策定などに関わってきました。

その経験に基づきまして、本件について意見を陳述させていただきます。よろしく願います。

なお、私、2年前に癌を手術してまして、舌癌ね。しゃべりにくいものですから、お聞き苦しい点多々あるかと思えますけれども、どうかご容赦ください。

それでは今日4つテーマを考えているんですが、4つ目は時間の都合でカットさせていただきたいと思います。すいません。申出書の意見要旨にはきっちり書いておりますので、よろしく願います。

まずテーマの1つは、なんと言っても、まず問題の認識から始めないとやいけませんので、道路交通の現象上の問題点。これを整理します。それから2番目では計画論の立場での問題点ですね。都市計画上の問題と、もう1つ国土計画上の問題。この2点の問題、合わせて3つの問題。

その後で3番目ですね。これが核心ですね。その解決策ですけれども、結論を申し上げますと、福山の幹線道路網の形を放射環状型に整備していくべきやと。その一環として本事業は存在します。それが必要であるということをお話ししたいと思います。そうなれば、その3つの問題が解決しますということをお話しします。

それでは最初のテーマです。そもそも自動車交通はなぜいるんですかという基本的なことから話したいと思います。自動車なんて乗らへんから、いらへんという人もおりますんでね。いやいやそんなことない、絶対いるんだ。健康長寿、命をちょっとでも伸ばしたい。絶対必要なのは何かということをお話ししました。

1番目が空気です。なんだと思われるかもしれませんが。無ければ1時間で命を失う。その次が水です。これは1週間ですよ。それから食べ物です。1カ月。ところが空気は風が運んできます。水は土から湧き出ます。昔は井戸。今は水道ですね。自分で何も取りに行かなくても手に入ります。ところが食べ物はどうでしょうか。食べ物は、出かけて行って、お店に買って帰らなければいけない。人や物の空間を移動する行為を交通というんですね。だから交通があるんですね。生きるためには。

いやいや、ネットで頼むからという人もいらっしゃいますけれども、宅配してもらわないけません。配達があります。交通ですね。これだけではダメですね。お店に商品がなければいけない。原料の生産者、農家とか漁師さんとか、そういうところから加工、いろいろ経て、お店に届かなくてはならない。これはロジスティックサプライチェーンですね。物流です。牛を自転車に載せて運ぶというわけにはいかないですから、酪農家から。やっぱりトラックがあります。ですから、自動車がいれば道路があります。結論として、道路、自動車、交通は絶対いるということです。生き延びるために。

他にも、タダでは買えないから、こんな交通もあります。まとめますと、こんなですね。結局、生き延びるために道路、自動車、交通は必須なんだということです。

そういう交通が可能になるためには、何がいますかという、これはパスしましょう。時間のあれでね。交通は私達に光をもたらすんですが、その光があれば影がある、その影の部分ですね。そこに何が隠れているかという、この3つですね。事故と渋滞と公害。これが都市問題の3大問題です。都市交通のね。公害はまたこの3つ、主なものがあります。ところが、下の2つは、もうほとんど改善され、対策もよく考えられて、私も福山大学に勤めて、その頃に山陽道が作られました。目と鼻の先です。すぐ先です。そやけど、その30年、全く騒音のうるささは感じたことはありません。

今、問題は、これが深刻です。地球温暖化問題。それで事故、渋滞、大気汚染。この3者の間には関係があります。これ若い頃、私、研究しました。道路を100mの区間に分けて、それが渋滞か円滑か、両者が混在しているか。この3つに分けて、4年間ずっとデータを、これ1,000万個以上ありますけれども、主なデータを。こんな大量のデータを調べて分かったこと。この混在区間ですね。ここが事故が起こるということです。もう段違い。圧倒的にね。これは渋滞と円滑がチロチロ、渋滞のお尻のところ。追突するんですね。この状態が実はこれ、高速道路やなしに一般道の交差点で出るんですね。赤信号で止まる。渋滞が必ず起こります。1、2分おきに、一日中繰り返されるわけ。渋滞が起こって、尻尾ができて、なくなって、起こって、なくなって。こういうことね。

それから汚染と渋滞の関係、これは私自身がやったんじゃないけれど、当時4サイクルモードとか8サイクルかで、この排気ガスが評価されていましてけれども、その時に実走行実験をやられたんですね。これ報告を聞きました。これはだいぶ前ですけども。いろんな路線を走りまくる。

すると分かったことは、平均速度の遅いデータとすれば、排出量が多いんです。これはマフラーにエアバッグ取り付けて、排気ガスを集めてきて測定するわけね。こういうことが分かった。平均速度が遅いということは、交差点が密になる路線なんですね。交差点がたくさんあると一時停止して、発進加速する。だからどうしても排出量が多いわけね。これ交差点で渋滞が起こる。渋滞が多いほど排出量が多いんです。

これをまとめると、こんなことです。3つの間で事故が起これば渋滞がある。渋滞が起これば事故がある。渋滞は環境に悪い。こういう関係にあります。渋滞はみんなに悪いけど、ところが渋滞が軽減されれば、みんなが良くなるわけですね。逆に言うと。

次は福山の実態どうか。交通事故の死者数。これ県下の都市別に、よその都市とどうだろうと

比べたデータがありました。これ広島と福山がランキング1、2をいつも争っています。だいたい広島。ちょっと福山と広島を詳しく見ました。だいたい広島が多い。福山が少ない。特に28年なんかは、福山は9件だった。どうだい広島さん。どうだいて言ってたんですけどね。翌年集中で広島より多くなって、油断したらあきません。

これ広島は人口が多いから、不公平な比較だっているんで、福山市の人口が広島市並みだとして、調整してみました。計算すると、福山が連戦連敗です。良かったっていう年かて、やっと引き分けぐらいね。これよそに比べて、福山、放っとけませんね。

発生場所。交差点が圧倒的に多い。先程言った通りです。

渋滞のほうはどうか。よそと比べて。これホームページなんかで調べます、2号線の中で福山はランキング5位までに2つか3つか、いつも入っています。例年ね。この年はたまたまトップ取ってますけどね。1号線も見てみました。ついでに。1号線を入れても、5位までに入ります。例年福山は。東京とか横浜、名古屋、京都、大阪、大都市を向こうに回して、一步も引けをとってない、福山。10歩ぐらい引けをとってほしいんですけどもね。こんな状態です。

それで多発交差点、こんなデータがあります。明神町とか、あります。これは後でも関係するんですが、ちょっと飛ばしておきます。

国道だけじゃない。これが本件に結びつきますが、福山鞆線、先程も話しておられましたが、洗谷三差路。ここひどいですね。

これ総括しますと、1、延命のためには、道路自動車交通が必須。それから都心部の居住者や、都市部で働く人や都市部を訪れる人が長年、もう10年、20年、30年、ずっとこの被害を受けていたんですね。交通に時間がかかって、自由時間が少ない。他の地域に住む市民に比べて、ずっとここらへんが被害を受けてきたんですね。

それからもう1つ忘れてはいけないのは、うちとこの都心部を、他都市の市民ね。よその市民、うちとこの通過していくんですが。これがこの都心部を通らざるを得んわけね。用もないのに通らないけん。だけど向こうの人は、通りたくないんやけど、嫌々通ってるんですわ。仕方ないから。同じ被害を受けています。

問題は、私達がよその都市へ行きますと、倉敷へ行ったら倉敷バイパス、岡山バイパス、姫路バイパス、加古川バイパス、私も使いますけれども、ススッと行けるんです。福山市にはよそで尾道バイパスありますね。恩恵を受けてますが、よその人がうちへ来ると、知らへんって、こんなことでいいんでしょうかということです。お互いさまじゃないね。

その次、2つ目。計画論的な問題ね。福山地域、大別すると都心部と中間部と郊外部、大きく分かれるね。それぞれ機能が違うわけですね。都心部で見えますと、都心部はこんな機能があります。行政の中核機能ね、それから銀行かて大手の銀行がたくさんあります。百貨店もここだけだとかね。それからいろんなよそにないものがあります。お寺かて、いろんな宗派の寺町ね。いろんなもんがあります。

それから教育文化施設、こんなもんここしかないっていうのがいっぱいありますね。それからホテルとかそういうものが、ここにたくさん。公園も、だいたい都心部のそこらへんにあってます。

これ、ちょっと見落としたらいかんのは、新幹線もここしかない。どの福山の地域の人も、こ

の都心部に来ないと新幹線に乗れない。よそへ行けない。よそから迎えられない。

その都心機能をどの市民も平等に受けられないかんのやけども、格差があるっちゃうことね。これが問題。どの地域も、あそこ接続しにくい地域があるんですね。具体的に言うと、本件に直結です。西南部の沼隈町、内海町です。それから西北部の新市町なんかね。これね。これが問題点ね。公平さを欠けてるっていうね。

緊急時の問題点、もう1つね。国土計画上ね。これ東南海地震をを考えてね。その地震が起こった時に、市の南部が恐らく津波の被害を受けると思います。ずっとね、平坦だから、市役所のあたりまで来るとは思いますけどね。南部がひどい。この本件の沼隈町あたりもひどいと思いますね。

その時に、支援をね、避難時の食料とかね。それから復旧のいろんな資材とかね。それを北部から受けますね。日本海側とか中山間地域とかね。それで高速道路、松江、三次、尾道と来て、バイパスで赤坂バイパスで来て、そこでストップです。その先がね、その先を通り抜ける幹線がないっちゃうことです。

それからもう1点、福山が無事でも、太平洋側の都市に福山から送りたい、応援したいね。支援したい。福山港といういい港があるんです。1万トン級が入れると聞きました。瀬戸内海の港だけど、瀬戸じゃなしに灘なんですね。なんちゅうたかな。備後灘いうたかな。深いんです。だから大型船が入れるんです。おまけに瀬戸内海の潮なんて、満潮の時に、ここでちょうどぶつかって深い。ずっと入れるんですよ、中にね。それだけの力がありながら、それを使えないということ。1万トンの船を1日1隻しか出せないね。アクセス道路がちゃんとしてたら3隻出せるとか、そういうことできるわけね。もう時間がね。

それで2の総括。ちょっとここカットしていきましょう。時間。その解決策に移ります。

その前に、なぜ渋滞が発生するのか。解決策を考える時にね。原因を。それは交通容量。道路にはどの地点にも、これだけしか通せないっちゃう交通容量があります。それを超えてね、通してくださいって交通需要が来ますと、渋滞が起こります。

ですから対策は容量を増やすか、需要を減らすか。この2つ。どっちも一緒にやってもええけどね、どっちか。

ほんで、ちょっとこれ細かいんですけども、横軸が混雑具合ね。混雑具合。道路のね。縦軸が通ってる交通量です。だいたいこの観測しますと、こういうグラフ上に載ってきます。これ一番上が交通容量ね。このぐらい通す。これしか通せないっていうね。すると同一交通量を流すのに、2つの交通状態が存在するのね。この左側、空いてるほうが円滑流です。右側、混んでるほうが渋滞流です。その一番極端な交通量が0。これは交差点の赤信号の下流にできます。赤信号で止められるから1台も来ないからガラ空きなんです。交通量0。反対側は、これ上流ね。みんな止まってしまって一番混んでて交通量0。

信号機っちゃうのはね、これ事故防止。これなければダメですよ。事故がすごく起こります。ところが、そのためにね、これ渋滞の発生装置なんですね。実はね。やむを得んけどね。ほんで周期が1分だったら1分ごとに渋滞が起こります。2分だったら2分ごと。しょっちゃう、これ日常で起こしてるわけです。平面交差点のこれがね、欠点ですね。

それで発生場所を見ますと、これが1番ね。他にもいろいろあります。いろいろありますがね。まあ交差点が1番で。

次、今まで、じゃあ福山でどんな渋滞対策をしてきたか。その、なんちゅうかな。それでいいのか、それではもうダメなのか、考えてみましょう。

まずソフト対策見ましょうね。なんていったって、主軸は警察の信号制御です。これが一番主軸です。これでほとんど決まると言ってもいい。ほんで具体的に言うとね、この交通事情のところね。これは都心部が混んでくると、その入口で絞るわけです。入口の信号の赤信号の時間を、割合を多くしてね、青信号少なくして、入りにくくする。あたかも、ちょうど八田原みたいなもので、たくさん雨が降った時に、あそこで貯めて、下流の洪水を防ぐみたいなもん。その上流に貯め込むかです。これも同じですね。東の端の明神町の交差点。あのあたりで貯め込むわけですね。それから西の神島橋の交差点、神島橋西詰め、あのへんで貯め込むわけです。だから都心部の渋滞は軽くなりますが、その分、その外に押しやっているわけですね。

それからその下の交通容量のところの信号制御。これは中へ入ってしもうた車、入れた車をササッと追い出すわけです。速く行ってくれ、出てってくれ。そのために2号線方向、東西方向の信号機の青時間を多くします。その分、南北方向、青時間を減らします。だから南北方向の道路に渋滞が増えることになります。これが信号制御の限界ですね。一番ひどいところは軽くした。だけど、その分、その周りが引き受けているわけです。

この信号制御も改良に改良を重ねられて、もうそろそろ、これ以上はと私も思います。

それからもう1つ、福山都市圏の円滑化総合計画推進委員会っていう組織があって、そこが働いています。その目玉はベスト運動ですね。1カ月に1回、マイカー通勤をやめてほしい。これも2万人ぐらいまで、今来た、賛助者が会員が増えたとお聞きしております。これ2万人を、2万2,000にする、2万5,000、至難の業です。もうこれ手一杯。他に時差出勤とか、時間的に分散する、それから空間的に分散させる迂回制御とかありますね。でもおしなべて、総体的にこのソフト対策は限界だと、私は思います。

もう一方のハード対策ですね。自転車道を整備する。これが進行中。これ抜けてますけど、レンタサイクルってありますね。これ水平な都心部はいいんですが、住宅地、丘陵地にあるしね、高齢者が多い。高齢者に自転車で買い物行けっちゃうのは酷です。ちょっとかわいそうやね。

それから右折専用レーン、バスベイ。これありますけども、これももうやり尽くしたっちゃう感じね。

ほんで次は車線数を増やすことです。都心部を4車線、6車線に増やしてきた。8車線、12車線、これはもうちょっと無理。そういう場所をバイパスにしないけないと思います。

コンパクトシティって、これはちょっと先ですよ。府中市がやってますから、様子を見てたらいいと思います。

それでここまとめますと、1つ目。都心部の通過交通排除のために福山道路、バイパスを作るべきやと。ついでにこれは立体交差にすべき。問題解決のために。地域間不公平の解決のために、これが本件に直接、どの地域の住民も公平に都心機能を享受させるようにしないかんと。残ってるのが、この福山沼隈道路ですよということです。

それから緊急時対策ね。これはもういいですね。

そうすると、ずっときて、環状線まで、福山道路までやってきて、ほんで他の地域、ずっと行き渡らせるのに、支援物資が、内環状と外環状を結ぶ、これ路線にもなってるわけね。だから役

に立ちます。こういうふうな絵ですけどね。都心部、中間部、外郭部。外郭部の役割は、ここ、なんちゅうかな。産業団地があるわね。南側の臨海工業とかね。神辺の産業団地とか、駅家の産業団地とかね。それでここに、大病院はここにあります。南側の医療センターとかね。それから東側の鋼管病院とか市民病院とか、北側の共済組合の中央病院とね。そういうサービスをどこの人も、緊急、医療を受けられるようにね。こういう放射線が欲しい。都心部まで直結する道路地域網。ちょうどこれ八方ですね。ちょうど8つになりました。これがふさがらないように、八方ふさがりにならないようにしてほしいと思います。

ほんで西から来たら、都心部通らんと、ぐるっと環状線を回って行ってもらおうとね。都心部を、いきなり目的地の店やら喫茶店やら行くんじゃなしにね、一番近いところまで行ってから、この内環状線へ行ってから入ってもらおうと。都心部はなるべく通らない。車はね。都心部は細街路を充実させるということだと思えます。

これ、18の位置はもうちょっと上ですね。これ間違っている。

こういうふうに整備してくださいと。ほんで肝心の当該事業の必要性です。これをちょっとまとめてみますとね、一番ね、放射環状道路網の一環として、南西部の人の都心アクセスが改善されますよ。それから、これを利用してね、高速道路へも行けますからね、アクセス便利になりますよ。1日の行楽なんか行けますよっていうことですね。それから洗谷交差点の、あのひどい渋滞が解消されますよ、効果的ですね。解消されるかどうか別で、ずっと楽になる。グッと楽になる。

そんで、沼隈町の人だけやなしにね、内海、軀の人も良くなりますね。さっきはとも倒れって言ったけど、今度は一挙両得ですね。

それから外環状線、内環状線を接続する機能がありますからね。一般の福山道路の利用者も、これを利用して、都心に入りやすくなります。こういう効果があります。

これも、それで、もう言い尽くしたから、もうパスしときましょう。もう時間が、まだちょっとあるんですかね。ちょっとあるんですかね。まだちょっとありますかね。じゃあちょっと時間がありそうですね。えーと。じゃあ、こういう道路網ができると、総括はね、現対策は、もうこれ以上、伸びしろは困難だろうっちゅうことです。それから地域間格差がある。ほんで、市内の地域間格差があるんですが、バイパスの整備の進む隣接都市の間で差があるわけね。うちとこは恩恵もらうけど、バイパスでね、うちとこはよその人にしてあげない。この差も解消しないかん。しまししょう。それで災害の時ね。これ総括ですが。もう言ったことばかりですね。ね。言ったことばかりです。

ほんで、これが出るとね、市民の自由時間が増える。それから地域が公平、平等になる。高度な医療サービスをみんなが、これは福祉も自由。それで都市間の助け合いができるということです。これちょっとパスします。これはもうパスします。

ほんでもう最後ですね。えーと。もう最後。いよいよ終わりに、もう一言。これね。これなににしてね。脳って、行政中枢があります。それからビジネス街やね。それから口はなんや、飲食街があります、ね。これ都心部ですね。人体のバラバラ。脳に大動脈がないんです。毛細血管がいっぱいあります。この進化の過程でこうなってきたよね。これがいいんだと思いますよ。それから、これができると、もう何回も言いました自由、平等、博愛が増えます。これはフランス革命以来、

近代社会の根本原理ですね。それから道路はシステムです。細街路、大通り、幹線道路、放射線、環状線。そういうのが一体的に、どの1つも抜けてもあかんのです。みんな、いるんです。そして、それで良くなるんやね。一体的に行動するのもシステムいいです。1人はみんなのために、みんなは1人のために。こうありがたいなど私思っております。はい。これでおしまいです。ご清聴ありがとうございました。

○議長 ありがとうございました。降壇してください。

○議長 次は河上悦子さんから公述をしていただきます。河上さんは壇上に上がり、公述人席に着いてください。また公述人からは起業者への質問の希望がありますので、広島県の方も壇上に上がり、起業者席に着いてください。

準備はよろしいでしょうか。現在の時刻は15時00分です。ただいまから公述を開始し、30分間で終了するよう、お願いいたします。また終了の10分前、5分前、1分前に呼び鈴で合図をすると共に、表示によりお知らせしますので、目安にしてください。なお、終了時間までに終了しない場合には公述の中止をお願いすることとなります。それでは公述を開始してください。

### 【公述人3】

○河上(悦) 私、河上悦子は、広島県の事業計画、福山沼隈道路の事業認定取り消しを求め、発言します。

道路は必要です。道路のおかげで、私達はつながることができました。暮らしは便利になり、豊かになりました。福山沼隈道路ができれば、便利になる。渋滞が減り、通勤など助かると思っておられる鞆、熊野、沼隈地域の方も多いでしょう。もっともです。私は、その方々の思いを否定するものではありません。

しかし、事は福山市民、そして広島県民みんなに関わる大きな問題です。私達一人一人が立ち止まり、考える必要も責任もあります。

さて、この事業計画の目的は3つ。1. 交通混雑の緩和、2. 交通事故の削減、3. 災害時に備えるの3つです。もっともらしく私達福山市民に、なるほど、大事な道路だ、賛成だと言わしめる内容です。

しかし、どうでしょう。この道路ができることにより、愛着ある土地や住宅を追われ、辛く悲しい思いをされた方が多くおられます。そして今後、深刻な健康被害に苦しむことになる方がたくさんおられます。そのことを忘れてはならないと思います。想像力を失ってはいけなと、強く思います。その人達の痛みに寄り添う想像力が、今回、この事業計画への疑問を持つことにつながりました。

事業目的である交通混雑の緩和と交通事故の削減。この解決に向け、あなた方は一体今までどれだけの対策をしてきたと言うのでしょうか。どれだけ工夫し、改善の努力をされてきたと言うのでしょうか。

まず交通混雑の緩和です。あなた方は洗谷三差路交差点の朝の通勤時間における渋滞を挙げます。確かにそうです。困っておられる方は多いです。しかし対策は可能です。たとえば今の水呑大橋に変え、洗谷三差路交差点から水呑大橋東詰め交差点に向け斜めに橋を架け、福山医療センター前の道路に向け、1本の道路としてつなぐ方法。また芦田川河川敷に作られた神島橋の下の迂回路のような道路を作る方法などを作れば、混雑は緩和するはずで。なにより土地や住宅を追われたり、健康被害に苦しむ人達を作りません。

次に交通事故の削減。草戸大橋付近で小学生が巻き込まれた大事故。恐ろしい事故が起きるまで、あなた方は一体どんな安全対策をしてきましたか。危ない、危ないと言われ続けながら、全く不十分でした。たとえば運転手への注意喚起の表示をはっきり出す。歩行者の安全のため、歩道の位置を変える。道幅を広げるなど、対策はいくらでもあったでしょう。しかし、なにもされ



ないまま事故は起きました。今ある道路の安全対策を怠ったまま、新しい道路を作るという発想は、あまりに幼く無責任ではありませんか。宇宙に行く時代、人工知能の時代です。政府がデジタル庁を立ち上げ、国民にハンコを減らそう、なくそう、紙を減らしてペーパーレスにしようと呼びかける時代です。新しい道路を作ることは、ハンコや紙のレベルではありません。巨額の私達県民の税金を使う大規模な工事です。巨額の税金を使わなくとも、たくさんの人を悲しませなくとも、混雑緩和、事故減少は、IT技術の活用を進めれば、確実にできると思います。ぜひIT技術の活用を進め、私達県民の税金を大事に使って欲しいです。

質問を3つします。質問1。福山市都市マスタープランの整備計画の図を見ますと、放射型福山沼隈道路として、矢印がずっと南に延びています。それで、これが、矢印がずっと延びて、まだまだ続くように見えます。福山沼隈道路計画は、もうこれでおしまいですか。この福山沼隈道路に県民の税金は、一体どれだけ使われる予定ですか。お答えください。

○議長 起業者、お願いします。

○広島県 起業者代理人の高夫と申します。よろしくお願いします。

ただいまの質問でございますが、福山沼隈道路の福山から沼隈方面を結ぶ道路計画につきましては、平成5年度に策定されました備後笠岡都市圏将来道路網計画におきまして、福山市中心部から沼隈町方面を結ぶ、おっしゃる通り、放射軸として計画をされまして、その後、福山市都市計画マスタープラン、おっしゃられたマスタープランにおいても、これらの道路網体系というのは確立を図ることを位置づけられております。

今回申請をしております福山沼隈道路の区間につきましては、早期に事業完成を図る区間としまして、平成13年3月に都市計画決定をした区間でございます。今回、申請範囲より沼隈町方面の計画につきましては、一部調査等をした区間がございますが、その他の区間は、現在構想段階というふうになっております。

現在の計画において、今回の申請の範囲の計画において、交通渋滞の緩和でありますとか、交通安全の確保、円滑な緊急活動や災害時の緊急輸送道路の確保等に必要な道路ということで申請をしておるわけでございますが、そこから先の部分を含めて、いくらの事業費がかかるかということにつきましては、今現在では構想段階ということで、そういった数字は持っておりません。以上でございます。

○河上（悦） すみません。お聞きしたのが少し違います。今現在の予算はいくらですか。そして今後、もっと計画を延ばす計画はおありですかということです。

○広島県 今現在の予算。予算と言いますと、この道路を作るための予算、全体予算ということでしょうか。今現在、福山沼隈道路の事業区間の全体予算は280億円でございます。そこから先の部分については、先程申し上げました通り、構想段階となっておりますので、事業費等の金額はございません。

○河上（悦） 分かりました。とても大きなお金だと思います。したがって、このお金を使うにあたっては、やはり十分な検討が必要だということを痛感いたします。次にいきます。

質問2。鷹取中学校の、草戸大橋を下りたところに鷹取中学校がありますが、その生徒さん達への学びの影響、体への影響は重大です。生徒達の学習被害、健康被害をどのようにとらえ、どのような対策をするお考えですか。具体策を全てお答えください。そして道路周辺の住民の方々

への環境対策も、合わせて答えてください。

○議長 起業者、お願いします。

○広島県 起業者代理人の赤木と申します。質問に答えさせていただきます。

今回の申請の事業は、その延長などから環境影響評価法に基づく省令及び広島県環境影響評価に関する条例に定める対象事業には該当しておりませんが、今回の事業につきましては任意の環境影響調査といたしまして、道路環境影響評価の技術手法を参考に大気質、騒音、振動、低周波音の調査及び予測評価を実施させていただいております。

ご質問にあります鷹取中学校のある芦田川の左岸部の地域におきましては、大気質、振動、低周波音については、環境基準、要請限度、参考とする評価基準を下回っている結果が出ております。騒音においては、対象道路からの騒音に対して、環境保全措置として、排水性舗装という対策を行うことによって環境基準を下回ると評価しております。

工事中の間の、今も工事はさせていただいておりますけれど、供用開始後におきましても、環境基準等の騒音に今でも防音壁とかしておると思っておりますが、基準に努めてまいりたいと思っております。

被害ばかりのことではなくて、一方、現状で現在の幅員が1.5mから2mの歩道しかなく、通学路として困っておられると思っておりますが、また草戸大橋、現在の草戸大橋ですね。上も約1.5mの歩道が片側にしかないということになっております。

今回の事業によりまして、福山沼隈道路の連結側道路に、今の1.5mから3.5mの自動車歩行者道が両側に整備しますので、それによって通学時の安全性は今よりも高まるものと考えております。以上です。

○河上(悦) 通学時の安全上を言われました。環境基準をクリアしている。下回ると言われました。しかし具体策については、お聞きしておりません。もう少し具体的な答えはいただけないでしょうか。

○議長 お願いします。

○広島県 ですから、先程言いました通り、現在の計画では法令で定められております基準値を下回っているのです、今の排水性舗装というものを行わせてもらう対策は行います。

もしも完成後、学校側から相談がございましたら、その時には、市教育関係と協議いたしまして、対策を考えていきたいと思っております。以上です。

○河上(悦) 防音について、今、1つ、もう少しお聞きします。防音壁、遮音壁というんでしょうか。それは道路の側面というか、できるんですよね。高さ、どれぐらいの、どんなものなんでしょうか。

○議長 お願いします。

○広島県 今まで説明した通り、予測される騒音等に対して、基準値を下回っているということから、現在の計画には防音壁は入っておりません。以上です。

○広島県 ちょっと補足をさせていただきますと、防音壁は当然音を遮るのですが、排水性舗装というのもですね、自動車の走行音を吸収してですね、音を小さくする効果がありまして、防音壁ではなくて、今回我々は排水性舗装で騒音対策をするという計画をしております。

○河上(悦) コロナ禍です。まだコロナがいつまで続くか分かりません。この事業計画は、け

っこう急がれておりまして、開通する計画が迫っているかと思えます。そんな中で、子ども達は今でも、寒くても窓を開けてコロナ対策をしています。だけではなく、こんな大きな道路が目の前に、高さがどれぐらいになるんでしょうか。鷹取中のあたりは。ちょっとそれも教えてください。本当に私は怖いことだと思っています。すぐそばに、音を小さくするとおっしゃって、勉強ができるんでしょうか。いろんなことを不安に思っています。保護者ではありませんが、とってもかわいそうな気がします。一体、少し、もう少し、窓を開けたりしたら、どんなになるんですか。窓が二重ガラスでもありませんし、窓を開ける今ですから。それで本当に環境基準クリアだから遮音壁考えていないとおっしゃったことに、大変疑問を持っております。

でも、まあ続けます。あまりに、対策として悲しいかなと思っていますが。この計画が、やはり学校のすぐそばを通るということで、子ども達は、いつの間にか計画され、いつの間にか作られ、やめると言えません。子ども達のことを思うと、本当に胸が痛みます。今さらやめると言えないような、もう住宅が、さっきもありましたが、住宅取得率がずいぶん大きくなってあります。どんどんと工事が進められておる段階です。

しかし私は、コロナがいつまで続くか分からない時期でもあります。そして子ども達の健康被害、そして学習被害を思うと、環境対策を言う前に、このルート変更などあって良かったのではないかと。計画の見直しを強く求めて、次にいきます。

質問3です。野上町三丁目が起点とされる福山沼隈道路付近では、再び混雑が予想されます。一体どう対処されるおつもりですか。お答えください。

○議長 起業者、お願いします。

○広島県 新たな混雑という質問だと思いますけど、今、言われているのが福山沼隈道路の起点側だと思われまうけれども、そこで接続される道路がですね、市道野上16号線、続いて県道福山鞆線につながっていくんですが、既に現道がもう4車線を有しており、交通処理は可能であると考えておまして、対応できると考えております。

ただし、想定以上に交通量があつたりしてですね、供用後に混雑が顕著な場合などには、必要に応じて関係機関と協議して、対応を検討してまいりたいと考えております。以上です。

○河上（悦） その対応とは、なんでしょうか。たとえば、また道路を作るということではないでしょうか。

○広島県 たとえばの対策例で申しますと、よく交差点部分で渋滞というのは発生しますので、右折レーンを延ばすでありますとか、交通信号を警察と協議をしまして、信号の現時サイクル等の修正とか、そういったことが例としては考えております。

○河上（悦） 混雑っていう理由を基に、混雑を第1の目的とする道路づくりには、私は疑問を持たざるを得ないものです。予想される想定を超えるかもしれないということは、私は思っております。

質問は以上です。最後にまとめを申します。

長年にわたり、解決に向け、本気で努力をしないまま、市民の願いをうまく利用してきた罪は重大です。思い起こしてください。かつてこの福山市は、県の大きな事業計画に揺れた時期がありました。鞆の埋め立て架橋の問題です。住民は橋をめぐり、賛成派と反対派に分断され、今も禍根の残る悲しい問題です。しかしあの時、県知事は、将来を未来を見据えられ、総合的判断の

もと、橋の計画を中止するという英断をなされました。この福山沼隈道路計画が及ぼす人的、歴史的、文化的な被害、そして動植物を初めとする全ての命の自然破壊は、計り知れません。

繰り返します。道路も橋も必要です。大事です。しかし大きな視野に立ち、できるだけ環境に負荷のかからない対策が求められます。失ったものは大きく、取り返しがつきません。福山沼隈道路の事業計画の認定を取り消してください。事業計画は中止してください。以上、私の発言を終わります。

○議長 ありがとうございます。降壇してください。

○議長 次は藤井温子さんから公述をしていただくお時間ですが、藤井さんより洲崎素子さんへ公述を委任する申し出がありましたので洲崎さんより代理で公述していただきます。洲崎さんは壇上に上がり、公述人席に着いてください。

#### 【公述人4】

○洲崎 先程、紹介していただきましたように、私は代理で意見陳述をいたします。

私は市内川口町に居住する洲崎と申します。公述人である同市多治米町にお住まいの藤井温子様が欠席となり、代理である私が意見陳述をします。着座で失礼します。

県道沼隈線改築工事、県道福山鞆線改築工事に反対の立場から意見を述べます。

福山沼隈線の交通渋滞の解消を目的として、改築工事がなされていますが、いくつか問題があると思います。洗谷三差路交差点界隈を工夫し、手を加えることによって、大幅に混雑が緩和されると思います。たとえば現在、洗谷三差路から北に少しずれてかかっている水呑大橋に変え、洗谷三差路から、水呑大橋東詰め交差点に橋を斜めに架け、1本の道路として福山医療センター前を通る道につなげると良いと思います。そうすることによって、洗谷交差点での朝の市中に流入する車がうまくさばけるのではないのでしょうか。

また神島橋にも施工供用されているように、草戸大橋の下にもアンダーパスを作ると良いと思います。そうすると信号とは無関係に、福山鞆線の流れがスムーズになります。

また科学技術の進歩はめざましいものがあり、信号をIT技術で管理するなどすれば、かなりの効果が期待できるのではないのでしょうか。

そして気になる点があります。この計画によると、路線の近くには学校などがあります。道路ができれば、将来を担う子ども達の健康や学業に大きく影響を与えると危惧します。とても心配です。安全な環境で勉学に励んで欲しいと思います。これは大人の責務です。

この先、人口減少が進むと考えられます。そうすれば交通量が減少すると考えるのが常識でしょう。新規の大型事業の見直しが必要と思われれます。地域住民などから混雑解消の要望があれば、すぐ新規事業という今までの構図は、見直すべきです。自然を破壊したり、膨大な出費を伴う新規の大型事業には、慎重であるべきです。社会全体が縮小しています。科学技術を駆使し、工夫を凝らして対応すれば、かなりの部分が解消できると思います。そうすれば、莫大な経費もかからず、工期も大幅に短縮されます。日本もそろそろ車社会から脱却し、人や生き物に優しい社会に転換すべきだと思います。

社会状況は大きく変化しています。私達の血税を大切にしてください。福山沼隈道路改築の見直しを求めます。

次に税金の使い方について、少し述べさせていただきます。限られた財源の中、喫緊の課題を2点挙げます。新規の大型事業の前に、もっとするべき大事なことがあると考えます。芦田川は国交省の管轄ですが、県の管理している川も同様にとらえ、危険箇所を早急に調査してください。

一昨年の夏、一級河川の芦田川がかなり危険な状態にありました。温暖化の影響で、毎年各地で災害が発生しています。今後も頻発すると考えられます。2016年にも福山市内の川が氾濫し、浸水した地域や家屋がありました。県は国と連携を取り、住民の命・財産を守ってください。

そしてもう1つ、8年前に笹子トンネル崩落事故が起こり、9名の尊い命が奪われました。高

度成長期に作られたトンネル、橋梁が危険な状況にあります。県としても新規事業に重きを置くのではなく、老朽化したインフラの補修をしっかりと提供したいと思います。私達の安全を守ってください。

繰り返しますが、経済的にも負担の大きな大型事業をするのではなく、住民にとってきめ細やかな、かゆいところに手が届く優しい社会にして欲しいと思います。以上で終わります。

○議長 ありがとうございました。降壇してください。

○議長 それでは公聴会を再開します。次は河上豊さんから公述をしていただきます。河上さんは壇上に上がり、公述人席に着いてください。

また公聴人からは起業者への質問の希望がありますので、広島県の方も壇上に上がり、起業者席に着いてください。

準備はよろしいでしょうか。現在の時刻は15時45分です。ただいまから公述を開始し、20分間で終了するよう、お願いいたします。また終了の10分前、5分前、1分前に呼び鈴で合図をすると共に、表示によりお知らせしますので、目安にしてください。なお、終了時間までに終了しない場合には公述の中止をお願いすることとなります。それでは公述を開始してください。

#### 【公述人5】

○河上（豊） 私は沖野上町に住む河上豊です。座って発言させていただきます。

熊野町や沼隈の方は、毎日通勤時の渋滞で、大変困られていると思います。早く福山沼隈道路ができて欲しいと願っておられる方も多いと思います。そのお気持ちは、よく分かります。

ただ、渋滞しているから、即、新しい道路というのは、どうなのか。今一步下がって考えてみるのも必要ではないでしょうか。そういう意味で、これから広島県にいくつか質問いたします。

まず事業認定要件3、この事業が適正かつ合理的利用に寄与するかどうか。つまり福山沼隈道路が必要かどうかという点で質問します。

この事業目的は交通混雑の緩和。特に洗谷三差路交差点での朝の通勤時間帯での渋滞緩和ですが、朝夕のラッシュ時に混雑している場所は、市内あちこちあります。これが目的なら、市内あちこちに新しい道路を作る必要があり、道路だらけになってしまいますが、どうでしょうか。

○議長 起業者、お願いします。

○広島県 起業者代理人の赤木です。お答えさせていただきます。

今回計画しております福山沼隈道路は、福山都市圏の南方向の幹線道路といたしまして、福山道路と接続し、福山市中心部と沼隈半島地域の連携強化を担うと共に、交通渋滞の緩和、交通安全の確保及び円滑な緊急活動や災害時の緊急輸送道路の確保等に必要道路でありまして、福山市都市マスタープランにおいても、都市の骨格となる道路網の整備の一つとして位置づけられているなど、整備の必要性は高く、この道路につきましては優先して整備を行う事業と考えて整備していきたいと考えております。以上です。

○議長 公述人、お願いします。

○河上（豊） すいませんが、必要なことだけ答えてください。時間がありませんので。私は道路だらけだけのことを聞いたので、そんなことを聞いておりません。よろしくお願いします。

朝の通勤時間のことしか、実はここには書いてありません。質問。夕方の通勤時間は、ここ洗谷三差路、渋滞しているのですか、していないのですか。

○議長 起業者の方、お願いします。

○広島県 夜のラッシュ時の渋滞状況ということですが、平成27年度の全国道路街路交通情勢調査における福山沼隈線の時間別交通量については、朝のピーク時である7時台は1時間あたり1,590台に対し、夕方、夜のラッシュ、夕方ですね。帰宅のピーク時である17時台は1,201台、1時間あたりと、夜のラッシュ時においても多くの交通量があるものと認識しております。以上

です。

○議長 公述人、お願いします。

○河上（豊） すみません。交通量があることと、渋滞していることは違います。

朝だけなら、いろいろな工夫をすれば、渋滞の改善は期待できたはずですが、たとえば洗谷三差路交差点からまっすぐ橋を作れば、渋滞はかなり緩和されたのは、誰が考えても分かることです。

質問。今の水呑大橋を建設する時に、洗谷三差路交差点からまっすぐ橋を作る案はなかったのですか。

○議長 起業者、お願いします。

○広島県 橋をまっすぐ斜めに架ければというご質問だと思いますが、そのような案があったことは把握をしておりません。

○河上（豊） なぜしなかったのですか。普通考えたら、あそこでL字型になって混むのは分かるはずですが、案が全く、三差路からまっすぐ橋を出すという案はなかったんですね。はい。

競馬場があるというふうに、あそこで競馬場があるからできなかったようにも考えているんですが、聞いたんですが、競馬場があっても、先程言ったように、橋を少しまげて作れば、できたはずですが、いかがですか。

○議長 起業者の方、分かる範囲内で教えてください。

○広島県 現在の福山沼隈ルートを選定のことだと思いますが、福山市中心部へ流入する市南部と沼隈町方面の交通渋滞を緩和し、一級河川芦田川との交差と福山道路とのインターチェンジの立地条件を考慮いたしまして、地形、地質条件、土地利用、経済性、利便性、既存道路との接合、道路線形、道路構造の調和等を総合的に評価して、現在のルートを最適ルートとして選定しております。以上です。

○議長 公述人の方、お願いします。

○河上（豊） はい。回答になっていません。

では競馬場がなくなった時、そしたらすぐ、できるはずですが、まっすぐでもできたはずですが、斜めでなくても、まっすぐでもできたはずですが、なぜここに新しい橋を作る。そういう考えが出なかったのですか。

○議長 起業者の方、分かる範囲内で教えてください。

○広島県 お答えします。代理人の高夫と申します。ルートについてのご質問ですが、福山沼隈道路を含みます幹線道路網は平成5年度に策定された備後笠岡都市圏将来道路網計画において、放射環状軸として計画され、平成10年度に策定された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ました。その後、平成13年3月に、これらの早期の完成を図るために都市計画決定をされております。福山沼隈道路につきましては、これら計画の中で、都心形成軸から設けられた放射軸の1つとして計画をされたものでございますが、水呑大橋を直進して現道を拡幅する案としますと、そういった目的、都心形成軸と直接接続ができないうこと、そういった位置的なものもございまして、放射軸としての位置づけが変わってしまうということで、最適なルート案とはならないというふうに考えております。以上です。

○議長 公述人、お願いします。

○河上（豊） 今すぐにでも、今の水呑大橋の代わりに、洗谷三差路交差点からまっすぐ橋を架



け、北に少し曲がって、今の芦田川左岸の交差点、水呑大橋東詰め交差点につなぎ、沖野上方面に、福山医療センター前の道路に1本の道路でつなぐ。さらに軈への南北線は神島橋のように河川敷を使って通行する、ただし橋と河川敷の間が狭いので、橋の高さを嵩上げする。こうすれば渋滞はかなり緩和され、巨額の費用を使って福山沼隈道路を建設する必要はないと思いますが、いかがですか。

○議長 起業者の方、分かる範囲内でお答えください。

○広島県 今、例で言われましたアンダーパスの件で言いますと、神島橋のところにアンダーパスがございます。そちらの構造につきましては市道が芦田川の高水敷を利用してアンダーパスをするという構造になっておりますが、豪雨災害時等では、芦田川が増水した際には通行止めとなるなど、交通対策としては十分ではなく、あくまで暫定的な整備であると考えております。

一方、福山沼隈道路は抜本的な交通処理を行うために、立体交差を基本としておりまして、出入りはインターチェンジからのみという構造としております。以上です。

○議長 公述人、お願いします。

○河上（豊） はい。質問。洗谷三差路交差点にI T技術を導入すれば、渋滞の緩和は期待されますが、そういう計画はありますか。

○議長 起業者、お願いします。

○広島県 I T技術の導入についてでございましたが、まず福山沼隈線現道の洗谷三差路交差点では、ハード面的には交差点改良など行ってまいってございましたが、抜本的な交通混雑の解消には至っておりません。提案にありましたI T活用につきましては、広島県警察交通管制センターにおいて、それぞれ時間帯での交通状況や、前後の交差点との連動を踏まえながら、コンピュータによる信号制御の集中管理を行っていると同っております。しかし、本件事業の現道においては、このようなコンピュータによる信号制御の集中管理を行っても、抜本的な交通混雑の解消には至っておりません。

本件事業が完成することで、現道の交通を分担し、交通混雑の緩和が図れるなど、安全かつ円滑な自動車交通の確保に寄与することから、早期事業の完成が必要であると考えております。以上です。

○議長 公述人、お願いします。

○河上（豊） 次の質問。鷹取中学校付近は、工事が完成後、新たに大きな渋滞が予想されます。今から誰が考えても心配になります。渋滞の様子を見てから考えるのは遅すぎます。先程の回答の中で、大丈夫ですよというような形で言われましたが、今度は国道2号からの車がどんどん入ってきます。新しい道路ができると、車が増える。これは全国がどこでもあることです。そのため、どのような対策を考えておられるのか。その様子を見てからではなくて、今から十分予想されることです。どうぞ。

○議長 起業者、回答をお願いします。

○広島県 福山沼隈道路の起点での渋滞との質問だと思われませんが、現在の接続する道路、市道野上線、2号線から来られます市道野上線16号、福山軈線は、既に現況が4車線を有しておりまして、交通処理は可能であると考えております。

供用後にも、言われましたが、混雑が顕著な場合などには、必要に応じて関係機関と協議をし、

協力して対応を検討してまいりたいと考えております。以上です。

○議長 公述人、お願いします。

○河上（豊） 草戸大橋付近は、堤防の危険箇所にもなっています。せっかく草戸大橋を作り替えても、堤防が壊れれば意味がありません。堤防は国の管轄ですが、県のお金で橋をかけて壊れては、元も子もありません。しっかり連携する必要があるでしょう。橋の建設が先か、堤防の補修の工事が先か、優先順位があるはずです。1位、2位、教えてください。

○議長 起業者の方、回答をお願いします。

○広島県 芦田川の堤防の安全性につきましては、芦田川の管理者ではないため回答する立場にはありませんが、今回の福山沼隈道路の工事範囲につきましては、芦田川を工事するようになりますけれど、それにつきましては河川管理者である国土交通省と協議の上、必要に応じて地盤改良を行うなど安全性を考えた工事として適切に対応しております。以上です。

○河上（豊） 次の質問に入ります。土地収用の公益上の必要性についてです。福山沼隈道路ができるため、立ち退かなくてはならなかった方が、かなりの世帯と聞いております。

質問。何軒の方が立ち退かれましたか。

○議長 起業者の方、分かる範囲内でお答えください。

○広島県 起業者代理人の坂本といいます。よろしく願いいたします。福山沼隈道路、今回の事業で全体で言いますと、権利者の人数は223人で、契約していただいている数は185人ということになっております。以上です。

○河上（豊） その数は多いと思われませんか。少ないですか。

○議長 起業者さんから、分かる範囲内でお答えください。

○広島県 多い、少ないかについては、ちょっとお答えできません。以上です。

○河上（豊） 道路を作ることにより、立ち退かれた方が受けた利益はなんですか。

○議長 起業者の方、分かる範囲内でお答えください。

○広島県 本件事業の完成によりまして、現道における交通混雑の緩和が図られ、交通事故の低減、安全性の向上、及び緊急輸送道路ネットワークの信頼性の向上など、公共の利益があるものと考えております。以上です。

○河上（豊） 回答になっていません。立ち退かれた方が、利益をどのように受けられたか。公益性ですか。

○広島県 本件事業により利益を受ける方を特定しているものではありません。個人のことについては、お答えを控えさせていただきます。

○河上（豊） 道路ができたことにより、道路の周辺の方はどんな利益を受けますか。道路のすぐそばの方。

○広島県 先程と繰り返しになりますが、現道における交通混雑の緩和が図られ、交通事故の低減、安全性の向上及び緊急輸送道路ネットワークの信頼性の向上など、公共の利益があるものと考えております。

○河上（豊） 回答になっていません。渋滞しているから、すぐ大型道路を作るというのではなく、今の道路をいろいろ工夫して、渋滞の緩和が可能で、また新しい道路を作れば、立ち退かなくてはならない人、すぐそばを道路が通り、困る人が出ます。さらに渋滞している場所が、次

の場所で渋滞してきます。以上のことから、福山沼隈道路は事業計画が適切かつ合理的でなく、公益上の必要性も乏しいので、工事は中止すべきです。以上で私の発言を終わります。ありがとうございました。

○議長 ありがとうございました。降壇してください。

○議長 次は岩村勝人さんから公述をしていただきます。岩村さんは壇上に上がり、公述人席に着いてください。

○岩村 私は東川口町に住んでおります岩村勝人と申します。以後、座って発言させていただきます。

○議長 準備はよろしいでしょうか。現在の時刻は16時10分です。ただいまから公述を開始し、10分間で終了するよう、お願いいたします。また終了の5分前、1分前に呼び鈴で合図をすると共に、表示によりお知らせしますので、目安にしてください。なお、終了時間までに終了しない場合には公述の中止をお願いすることとなります。それでは公述を開始してください。

### 【公述人6】

○岩村 私は交通渋滞緩和の一環として、交差点の信号の改良、推進を提言させていただきます。この福山沼隈道路の工事計画に関しましては、特に鷹取中学校への環境の悪化、騒音、振動等に懸念を感じております。

交通渋滞のために新しく道路を作る前には、渋滞を緩和するためにやれることがないかを検討し、それを着実に実行すべきではないかと思えます。当然のことですが、まずは現状の道路での拡幅等の一般的な改良工事の推進が挙げられます。それに加えて、私が提案したい案は、渋滞の激しい交差点での信号システムの改良、推進です。すなわち、交通量に応じ、信号の長さを調整するシステムの推進、採用です。

約30年も前のことになりますが、1984年から1990年の6年半にわたり、私は仕事の関係で、スイスのチューリッヒ市に駐在しておりました。事務所へは車で通勤していましたが、交通量の多いチューリッヒ中央駅のそばの交差点では、朝の7時から8時の、いわゆるラッシュアワーの混雑時間帯になりますと、交通警察官が現れまして、手旗の指示で交通整理が行われておりまして、渋滞が比較的スムーズにさばかれておりました。

総じて機械化、自動化、省力化が進んでいた国スイスでしたが、この状況を見るにつけ、人の判断で臨機応変に指示するほうが、うまく処理される場合があるんだなあという印象を受けておりました。

今や人工知能、AIの導入で、交通量の状況に応じて、信号の切り替え時間を制御調整する研究、取り組みが各国で活発に進められていると報じられておりますから、遠からず、これが実用の運びとなると思われれます。これが採用の運びとなれば、人に替わって、信号が渋滞緩和の役を果たすことが期待されます。

以上、現状の道路の一般的な拡幅等の改良工事に加えて、渋滞の激しい交差点においては、改良された信号システムの導入が、渋滞緩和の強力な武器になりうるはずと、この1点に絞り提言させていただいた次第です。新しい道路を作る前に、これらを検討、実施されることを要望しまして、私の公述を終わらせていただきます。

○議長 ありがとうございます。降壇してください。

○議長 次は迫川龍雄さんから公述をしていただきます。迫川さんは壇上に上がり、公述人席に着いてください。また公述人からは、起業者への質問の希望がありますので、広島県の方も壇上に上がり、起業者席に着いてください。

準備はよろしいでしょうか。現在の時刻は16時20分です。ただいまから公述を開始し、30分間で終了するよう、お願いいたします。また終了の10分前、5分前、1分前に呼び鈴で合図をすると共に、表示によりお知らせしますので、目安にしてください。なお、終了時間までに終了しない場合には公述の中止をお願いすることとなります。それでは公述を開始してください。

### 【公述人7】

○迫川 座ったままで公述をさせていただきます。

私は多治米町に住んでおります迫川龍雄といたします。県道福山沼隈道路等の改良工事に反対の立場で意見を述べさせていただきます。

その前に一言言わせてください。昨日、一昨日と2日にわたり、国土交通省の公聴会を行いました。起業者の態度は、まさに道路ありきの、人としての温かみのない態度でした。そして福山道路建設に賛成される方のことです。市長、商工会議所トップ、連合自治会長3氏による発言についてです。確かに生活道路に車が流入して、通学する子ども達や学生が危険な思いをしていることには、よくあります。しかし、車優先で歩道等を設置せず、歩行者や自転車のことをないがしろにしてきた原因は、行政側です。

そして私が一番感じたことは、住み慣れた家や先祖から受け継いだ土地を取られた人達に対する思いや気持ちは全く感じていられなかったことです。反対、賛成と分かれ、今まで培ってきた絆が壊され、辛い思いをしてきた人達がいることです。そういう人達がいることを忘れないでください。

それでは本題に入ります。まず公聴会の開催についてです。新型コロナウイルス感染が最も拡大しやすいこの時期に、ましてや12月に入ってから急激に感染者が拡大し、過去最多を更新し続けている時に、なぜ公聴会を行うのですか。この広島県においても、11日、14日には、それぞれ110人。17日には138人。そして昨日は91の方が感染し、連日高い水準が続いています。亡くなられた方は昨日までで13人。この福山でも16日に1の方が亡くなられました。これは大変なことです。

また現在の感染状況は、4月の緊急事態宣言が出された時よりも、ひどい状態になっています。それなのに、なぜ今、公聴会を行うのか。全く理解ができません。

私達は、新型コロナウイルスによる感染が終息するまで、公聴会の開催を延期するように求めてきましたが、ガイドラインにのっとりて万全を期して行いますの繰り返しで、聞き入れてもらえませんでした。ガイドラインにのっとりて万全を期していても、感染を防げることはできません。しかし、もしこの公聴会によって新型コロナウイルスの患者が出た場合、起業者としてどのように責任を取るつもりなのか。また、なぜこんな時期に公聴会を行うのか、合わせて説明してください。

○議長 起業者、お願いします。

○広島県 起業者代理人の坂本といたします。よろしくお願いいたします。私ども起業者も、公聴

会においては、同じ公述人という立場で参加させていただいております。公聴会の開催につきましては判断できる立場にございませんので、ご理解をお願いしたいと思います。以上です。

○議長 公述人、お願いします。

○迫川 昨日の回答も、そういう回答でした。なぜこの時期に行うのか、私はそう聞いているんです。

○広島県 同じく起業者代理人の赤木と申します。今回、起業者として参加しておりますのも、参加するように要請がありまして参加しているもので、私どもが開催するとかいうことにはお答えできないということです。以上です。

○議長 公述人、お願いします。

○迫川 それでは、この責任というのは、中国地方整備局のほうに責任があるということですよ。まあ、いいです。次いきます。

このたびの福山沼隈道路及び県道熊野瀬戸線の総延長は、5.316km、その工事費は414億円かかると聞いていますが、高度成長期に一斉に建設された道路が老朽化して、すぐに修理や作り直しが必要になっています。しかし予算の関係で、老朽化した橋梁やトンネルの対策はあまり進んでいません。

2014年4月14日に社会資本整備審議会、これは国土交通省内に設置された審議会です。その分科会で、最後の警告、今すぐ本格的なメンテナンスに舵を切れと緊急提言を行っています。

それは今後適切な投資を行い、修理しなければ、近い将来、大きな負担が生じると繰り返し警告をしています。

さらに危機のレベルは高進し、危険水位に達していて、突然橋梁等が崩落する。それは人間に関わる大きな問題だけではなく、経済社会が大きな打撃を受け、社会システムに関わる致命的な態度を招くと警告しています。

現実に平成24年12月に中央自動車道笹子トンネル上り線で、天井板落下事故がおき、9名の尊い命が犠牲になりました。この事故は国民の生活基盤を守るために行動を起こす最後の機会であると警鐘を鳴らしています。100年に1度だろうが、1,000年に1度だろうが、可能性のあることは必ず起きます。しかし新規の大型道路には、予算をしっかりと使うのに、橋梁やトンネル等の維持管理予算は増やされるどころか減少しています。

これは国全体のことですが、国土交通省の試算では、老朽化に必要な維持管理更新費は2019年度から30年間で最大195兆円とかかると推計されています。なんと1年間で6.5兆円必要となる計算です。しかもインフラ整備が遅れば遅れるほど、費用が増えます。まさに待ったなしの状態です。国の財政が逼迫している中、県の財政も逼迫しているはず。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。朝夕のラッシュで困られている方がいるでしょう。しかし今、福山沼隈道路の建設ではなく、命を守るための対策が急務ではないですか。お答えください。

○議長 起業者、お願いします。

○広島県 お答えします。今回の事業の福山沼隈道路は、福山都市圏の南方向の幹線道路として福山道路と接続し、福山市中心部と沼隈半島地域の連携強化を担うと共に、交通渋滞の緩和、交通安全の確保及び円滑な緊急活動や災害時の緊急輸送道路の確保等に必要道路であり、福山市

都市マスタープランにおいて都市の骨格となる道路網の整備の一つとして位置づけられるなど、整備の必要性は高く、優先して整備を行う事業であると考えております。以上です。

○議長 公述人、お願いします。

○迫川 私の質問に全然答えてないですね。私は、要するに老朽化した橋梁が危ない状態なわけです。それを今すぐ直さないと、本当に危ない状態になっていると述べてるわけです。今聞いているのは、新しい道路ができる利便性だけでしょう。私が聞いているのは、何度も言うようですが、今、非常に危ない構造物が多いわけです。それをどのようにするのか。予算がないわけでしょう。そのことを聞いているわけです。お答えください。

○議長 起業者、お願いします。

○広島県 県全体の維持費のことだと思われませんが、今後も整備していく社会資本の増加と共に、言われていた通り、高度成長期に集中的に建設された既存の社会資本の老朽化に対応する必要があることから、道路や河川等の公共土木施設を適切に維持管理していくことは非常に重要であると考えてはおります。

このため、それについては、広島県において作成した社会資本未来プランなどにに基づき、計画的な維持修繕や施設の長寿命化による、各年度の予算平準化と、総費用の削減を図ると共に、利用者の安全確保や施設の機能保全に取り組んでおるところです。

元に戻りますが、福山沼隈線については整備の必要性が高く、優先して整備する事業ということで、この事業も進めてまいりたいと考えております。

○議長 公述人、お願いします。

○迫川 それでは聞きますけれども、今、そのメンテナンスの整備で、だいたい1年間にどの程度の費用を見込んでおられるですか。お答えください。

○議長 起業者、分かる範囲内でお答えください。

○広島県 代理人の高夫と申します。よろしく申し上げます。ご質問、維持管理費をどれだけ見込んでいるかということについてでございますが、この福山沼隈道路の維持管理費ということでございまして、令和元年度に事業再評価というものをしておりますが、その中で算出した結果の諸費用のうち、本事業で供用開始後50年の維持管理費ということで計算しております、約4.7億円と見込んでおります。以上です。

○迫川 私が聞いとるのは、この福山沼隈道路だけじゃなしに、広島県として、維持管理にどの程度見てるのかと聞いているんです。

○議長 起業者、お願いします。

○広島県 広島県全体の維持費というご質問に関しましては、当該申請の範囲外と考えますが、本日全体の数字は持ち合わせておりませんので、お答えはできません。以上です。

○迫川 分かりました。要は、今、ずっと私聞いてましたら、全く人命無視みたいな感じですよ。一番大事なのは人の命でしょう。それが道路を作るために、それを全く無視されているような、その言い方に私は聞こえてますけど。まあ時間ないので、次いきます。

現在の日本の人口は1億2,577万人。少子化が進み、2065年、45年後には8,808万人。30%減になると総務省統計局が発表しています。しかも3人に1人が65歳以上、4人に1人が75歳以上になるとされています。

この福山市においては、現在 46 万 6,919 人が、2040 年、20 年後には 38 万 9,797 人、15.5%。この計算でいくと、同じように 45 年後には 30%減になるような計算です。したがって車を運転する人が少なくなるのは自然の流れです。20 年以上も前に計画した事業を行うのは、先見の明がないと言わざるをえません。将来を見据えた計画が必要ではないですか。

起業者である広島県として、どのようにお考えなのか、お聞かせください。

○議長 起業者、お願いします。

○広島県 県道福山鞆、現在ですね、現在の福山鞆線や県道福山沼隈線の現道は、道路法に基づく道路の構造に定める必要車線数を確保していない区間や、車線幅員を満たさない区間等が存在する他、洗谷三差路交差点においては、通勤時間帯などにおいて渋滞が発生し、また自然災害による交通止めも行われるなど福山市南西部から福山市中心部へ向かう通行車両の安全かつ円滑な交通が妨げられる状況に現在あります。

本件事業の完成により、福山沼隈道路区間及び熊野瀬戸線改築区間が現道の機能を補完代替することから、現道の交通混雑の緩和が図られると共に、自然災害等における代替路として機能を果たすなど、主要幹線道路として機能が向上し、安全かつ円滑な自動車交通の確保に寄与するものであり、現在の問題解決として、早期事業の完成を目指して事業を進めさせていただいております。

先のことは考えていないという意見だと思いますが、計画交通量の算出におきましては、将来の推計人口やGDP等の指標を参考に、今後を見据えた将来の交通需要の推計も行って計画させていただいております。説明は以上です。

○迫川 それではお伺いしますけれども、この福山沼隈道路が完成した時に、交通量は何%減るわけですか。

○議長 起業者の方、分かる範囲内でお答えください。

○広島県 お答えします。完成年次の交通量につきましては、完成年次というのが定まっておりますので、交通量自体も数字としてはございません。以上です。

○議長 公述人、お願いします。

○迫川 要は、今言ったように、45 年先には 30%の人口が減るわけですよ。要するに車を運転する人間は 7 割しかいなくなるわけですよ。要するに、それだけ車の数が減るということです。それを考慮して行っていますかと聞いてるんです。

○議長 起業者の方、お願いします。

○広島県 ですから先程から説明しておりますように、現在の課題としまして、渋滞とか説明したと思いますけれど、県としましては、早期に事業完成をして、その対策をしたいというふうに現在進めさせていただいております。

○議長 公述人、お願いします。

○迫川 要するに、将来のことは全然考えてないということですよ。じゃあ次へいきます。

福山道路の計画についてです。県道福山沼隈道路の状態は、水呑大橋に直進できていないことが渋滞を招く大きな原因ではないですか。なぜ計画段階でそれができなかったのですか。お答えください。

○議長 起業者、分かる範囲内でお答えください。



○広島県 お答えします。福山沼隈道路のルートにつきましては、福山市中心部へ流入する市南部と沼隈町方面の交通渋滞を緩和しまして、一級河川芦田川と交差することとか、福山道路とのインターチェンジの立地条件等を考慮しまして、さらに地質条件とか、土地利用、経済性、利便性、既存道路との接合、道路線形、道路構造の調和等、総合的に評価して、最適なルートを選定したものと考えております。以上です。

○迫川 全然私の質問に答えてないですよ。私はそういう計画をする前に、そういう計画をする前に、そういう案があったのかと聞いたんですけど。まあ時間がないので、次いきます。

これは飛ばして。では、いきます。現在の渋滞緩和のために、現道の拡幅や改良などを行ってきたのですか。どの程度行ってきたのですか。渋滞だからといって、大型道路を作るのではなく、自然と環境に配慮し、できる限り工事費を抑えた計画をするべきではなかったのですか。未来の人口や交通量を踏まえた計画をするべきではないのですか。

また現計画には、大きな問題点があります。私が聞いたところによりますと、現道の福山鞆線ですか。4車線、今あると聞いたんですけど、間違いはないですか。

○議長 起業者、お願いします。

○広島県 今言われたのは起点の部分だと思うんですが、現道は4車線確保されております。以上です。

○迫川 計画している福山道路は、片側2車線、両側4車線の道路です。そして現在の県道福山線も同じ車線数です。そこに新しく作られた副道、側道、草戸大橋の架け替え橋ですが、鞆、水呑、草戸方面から車が流入してきます。したがって福山市街地方面は、2車線の現道に、計画された3車線の車が流入してくるようになります。そうすると交通渋滞が、交通量が増え、当然、出入口で渋滞が発生することは、当たり前のことです。このことにつき、どのような対策があるのか、お答えください。

○議長 起業者、分かる範囲内でお答えください。

○広島県 では、お答えさせていただきます。福山沼隈線の起点である接続道路については、先程も説明しましたが、4車線を有しており、交通処理が可能であると考えております。供用後に混雑が顕著な場合などには、必要に応じて関係機関と協議して対応を検討してまいりたいと考えております。以上です。

○迫川 今、4車線言いましたけど、それは両方で4車線でしょう、両側で。要するに、片側は2車線しかないわけですよ。そこに3車線が入ってくるわけですよ。当然、そこに渋滞が発生するのは当たり前でしょう。どうしてそのことがお分かりにならないのか、私は不思議でなりません。どうですか。2車線のところに、3車線入りますよ。そこに渋滞は発生しないんですか。そして渋滞が発生したら、また次の道路を作るんですか。お答えください。

○議長 起業者、分かる範囲内でお答えください。

○広島県 先程、3車線とおっしゃいましたのは、片側ということで、本線の2車線、それから側道の1車線の3車線ということだと思います。その連結側道につきましては、福山沼隈道路の交差点での混雑や交通の安全性の観点から、芦田川右岸や左岸の市道や鷹取本庄線などと立体交差した立体構造となっているんですが、それらの交通を処理しまして、草戸インターを通じて福山沼隈道路と連結するための側道ということで設けておるものでございます。

それらトータルで総合的に全部で3車線、片側3車線で、全部で6車線ということですが、それらも踏まえた推計、将来的な予測をして、処理が可能というふうに考えているものでございます。以上です。

○迫川 要は、今言われるのは、下りてから左右に逃げることを考えておるわけですよね。直進する道路、車はどうなるわけですか。まあ、時間がないので、次へいきます。

このたびの福山沼隈道路は、災害後の物流に役立つとしていますが、家屋が崩壊し、一般の主要道路や生活道路が破壊、寸断されるような事態の災害になれば、物流の運搬どころではありません。

また最近では大型道路が防災、減災のためとよく言われますが、災害を防ぐことはできません。近々起こるとされる南海トラフ地震、最近の気象庁の発表では、今後30年に70%から80%、50年後には90%以上の確率で起きるとされています。つまりいつ起きてもおかしくない状態です。

この福山市においては、最大震度6弱、津波の高さは最大5mと予測されていて、さらに近年の異常気象による、異常気象の豪雨により、危険箇所が多く残っている芦田堤防が崩壊すれば、水没は防げません。

また防波堤のためにある一文字堤防にも多くの危険箇所があり、津波等により防波堤が崩壊すれば、地域住民はひとたまりもありません。ましてや家が崩壊し、人命が奪われては、何もなりません。

仮に命が助かったとしても、住む家がなくなるとは生活ができなくなります。人命を守るためには、今は福山沼隈道路の建設ではなく、その予算を早急に命と暮らしを守るために、対策に及び、コロナ禍で困窮している人達や医療機関に使うことが最も優先されるべきではないですか。それが広島県としての一番の役割ではないのですか。まだ言いたいことはありますが、時間の関係で、これで終わります。

○議長 ありがとうございました。降壇してください。

○議長 次は福山商工会議所幹線道路・港湾整備特別委員会委員長、備後通運株式会社社長、大山茂生さんから公述をしていただきます。大山さんは壇上に上がり、公述人席に着いてください。

準備はよろしいでしょうか。現在の時刻は16時55分です。ただいまから公述を開始し、15分間で終了するよう、お願いします。また終了の10分前、5分前、1分前に呼び鈴で合図をすると共に、表示によりお知らせしますので、目安にしてください。なお、終了時間までに終了しない場合には公述の中止をお願いすることとなります。それでは公述を開始してください。

### 【公述人8】

○大山 私は福山商工会議所において、幹線道路・港湾整備特別委員会委員長を務めさせていただいております備後通運株式会社の大山と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

本日は地元の経済団体として、福山沼隈道路の必要性和早期整備の期待について、意見を述べさせていただきます。

まず商工会議所について説明をさせていただきます。商工会議所は、商工会議所法に基づき、商工業の振興を目的として設立された、法に定められた唯一の地域総合経済団体であり、13の委員会、11の部会を設置し、企業の経営を取り巻く様々な問題を解決するべく、会員企業の間で意見交換や政策提言などを行っております。

現在、中小企業中心とした約5,300社に及ぶ企業が加盟する経済団体で、経済界を代表する団体の一つとして、中小企業の発展や都市環境の整備充実等を目的に、国、県、市などの行政等への要望活動を初めとした支援活動を行っております。

要望活動の一つであります福山道路の整備については、福山市を初めとした備後圏域に関する住民、企業にとって、またこの地域で商工業を営む福山商工会議所の会員企業にとって、経済活動や生活環境に多くの効果をもたらす非常に重要なインフラになります。

福山商工会議所は、福山道路の整備促進を図るため、2017年、平成29年3月に福山市長、福山市議会議長と共に、福山道路整備促進期成同盟会を立ち上げ、関係機関への提言活動を行ってまいりました。

そして福山沼隈道路は、この福山道路と一体的に利用されることで、労働環境や生産性向上など、様々な効果を生み出します。

現在、各企業において、市内中心部の渋滞を避けるため、早出出勤による輸送、高速道路の利用、増車等の対応を取っているように、福山市中心部における一般国道2号の慢性的な渋滞は、人的にも費用的にも多大な損失であり、経営上の大きな負担となっております。

中でも物流業界においては、慢性的な渋滞による長時間労働などの労働条件から、新卒採用が困難な状況に陥り、ドライバーの高齢化が深刻化すると共に人手不足となり、企業間においては中途採用者の取り合いが生じ、賃金体系に崩れが起きております。

時代と共に目まぐるしい勢いで変化する経済産業活動、流通システムの中で、常に地域経済を支える上で重要な役割を果たしてきた物流が成り立たなくなりかねないと懸念をいたしております。慢性的な渋滞が解消されれば、移動時間が短縮され、近來問題になっているドライバー不足の解消にも役立ちますし、業務の効率化と人員の有効活用により、生産性を高めることができ、新たな経済効果も生まれると期待しております。

このたび、コロナ禍によりネットショップが急増し、物流業界の人手不足が露呈されましたが、高齢化社会の到来により、ネットショップの需要は伸び続け、宅配サービスが発展していくと予想されております。今後ますます消費者の利便性や目的地への到着時間の正確性の向上など、よりきめ細やかなサービスの提供が求められますので、福山沼隈道路による渋滞損失時間の解消は、地域経済にとって必要不可欠だと考えております。

渋滞が解消されれば、多くの企業が取り組んでいる早出出勤や高速道路の利用、増車による対応などがなくなり、生産効率が向上し、企業収益の増加が見込まれると共に、良好な労働環境が整備しやすくなりますので、新卒採用等の新たな雇用につながると考えております。

このように、生産性向上、企業収益の確保のみならず、人材確保のためにも、物流の効率化は必要不可欠であると考えております。

また運転作業には大きな精神的負担を伴います。中でも利用者のニーズに応え、時間の遅れには、常に注意を払わなければならない、渋滞が原因での気の焦りによる集中力低下、過労やストレスによる事故のほか、渋滞を避けるため、やむを得ず生活道路や通学路を通行するなど、歩行者との事故のリスクも高くなっております。

福山沼隈道路が整備されると、交通渋滞が解消され、これら事故のリスクが軽減されるほか、渋滞によって車から排出される温室効果ガスや、ガソリンなどの燃料の消費の抑制にもつながると考えております。

最後になりますが、福山沼隈道路の整備は、物流に限らず、本地域への企業の新規参入や、周辺観光施設の集客増加、住民誘致を促進するなど、地域の活性化や価値向上につながる、多くの直接的、間接的な効果が期待されるものです。

福山沼隈道路は、住民の生活環境の向上や、地域の活性化を図るために必要不可欠であり、緊急時における緊急輸送路としても大きな役割を果たすものと考えております。

このように多くの事業者や住民の利便性を高めるためにも、幹線道路網の整備が必要であり、地域活性化につながることを期待される福山道路と共に、福山沼隈道路の一日も早い開通を強く望んでおります。以上で福山商工会議所を代表いたしまして、私の公述を終了いたします。どうもありがとうございました。

○議長 ありがとうございました。降壇してください。

○議長 次は信野光伸さんから公述をしていただきます。信野さんは壇上に上がり、公述人席に着いてください。

準備はよろしいでしょうか。現在の時刻は17時13分です。ただいまから公述を開始し、30分間で終了するようお願いいたします。また終了の10分前、5分前、1分前に呼び鈴で合図をすると共に、表示によりお知らせしますので、目安にしてください。なお、終了時間までに終了しない場合には公述の中止をお願いすることとなります。それでは公述を開始してください。

### 【公述人9】

○信野 座ったままでお願いします。信野です。

私は福山道路及び福山沼隈道路の計画が明らかになった1996年以来、25年近く運動に関わってきました。四半世紀の運動で得た結論は、公共事業の名による大型道路の事業推進は、住民の間に分断と離反を持ち込み、癒しがたい心の傷を残すもので、とても公の名に値しない事業であるということです。不要不急の公害道路づくりは、私達住民の生活、財産、環境、そして人の心を壊す、百害あって一利もないとの立場から意見を述べます。

計画案の発表から20年を越えても、住民合意に至っておりません。福山沼隈道路の計画案の地元説明会から既に20年を越えておりますが、なお事業に納得がいかない住民の根強い反対運動が続いています。その主な理由は、次の4点です。

第1に、事業の必要性がないことです。第5次福山市総合計画、第1期基本計画によると、2040年の福山市の人口は、現在より3万1,000人減の43万6,000人と推計しています。

一方、国立社会保障人口問題研究所は、現在より7万7,000人減り、39万人と予測しています。最大の要因は少子高齢化です。若者の車離れや高齢者の免許証の早期返納、免許証は持っていても、高齢者は通院や買い物に限られ、自動車専用道路などの大型道路の利用は、あまりないと思われる。

7月から9月期のGDPは、前期3カ月と比べ、V字回復のように見えますが、これは4月から6月期が歴史的な落ち込みであったことの反動であり、一律10万円の特別定額給付金やGoToトラベルが、その反動を大きくしただけで、コロナ以前までの回復にはほど遠い状態です。広島県の発表では福山港の1月から9月のコンテナの取扱量は前年同期より9%減少しました。GDPの落ち込みや福山港の貨物の取り扱い量を見ても、物流や商用車の伸びが劇的に増加するような見通しは期待できません。

少子高齢化による人口の減少や景気の悪化により、車の数と交通量、1台あたりの走行距離がさほど見込めない以上、大型の自動車専用道路、福山沼隈道路は必要ありません。

第2に貴重な財源は、国民生活の安全安心のために使うべきです。福山沼隈道路の予算は、まずコロナ対策へ。そして東南海地震に対応する一文字堤防の補強や、芦田川の危険箇所など、防災、減災、災害復旧に予算を振り向けるべきです。

国交省中国地方整備局は、先々月、芦田川水系整備計画を公表しました。それによると、市内5箇所、19.6kmに208億円の予算を30年間かけて、河道の掘削や堤防の整備事業を行うとのこと。福山沼隈道路は延長4.5km、概算事業費は400億円。1kmあたり90億円です。芦田川水系整備計画事業費、1kmあたり11億円の8.5倍です。芦田川整備事業の30年は長すぎます。災

害は待ってくれません。福山沼隈道路の予算 400 億円を芦田川の河道の掘削や堤防の整備事業に回しても、200 億円近いおつりがきます。30 年と言わず、1 日も早く国民の命と財産を守ることに使うべきです。

第 3 に気候変動と言われる環境について、再調査、再評価し、車社会からの転換が必要です。ちょうど 1 年前の冬至の日、中学校の体育館で、福山沼隈道路の土地収用法に基づく事業説明会が行われました。資料や説明には、大気汚染、振動、騒音、電波障害、日常阻害などの他、地域や近隣住民のコミュニティの分断など、生活環境に関わる一言もありませんでした。後でそのことを事業者にただすと、20 年前の地元説明会の通り、環境基準はクリアし、環境は全て満足しているとのことでした。

しかしこの 20 年間、ディーゼルエンジンなどから排出される SPM と呼ばれる浮遊粒子状物質、肺ガンの原因となる PM2.5 と呼ばれる微細粒子状物質、呼吸機能の低下をもたらす二酸化窒素は、産業革命前の 1.5 倍に達するなど、車や工場の大気汚染が、人の健康や気候変動に大きな影響を与えることが明らかになってきました。石炭や石油など、化石燃料の使用で排出される二酸化炭素は、産業革命前より 40%増加し、温室効果ガスの 3分の2 を占めます。産業革命からの平均気温の上昇を 2 度未満に抑えないと、日本の猛暑日は今の 2 倍以上になると言われています。

近年の異常気象による大規模な自然災害の元凶は、CO2 の排出による地球温暖化にあることは疑う余地がありません。

国連の専門機関である世界気象機関は、地球温暖化を引き起こす大気中の CO2 の世界平均濃度が昨年、観測史上最高を更新したと発表しました。今年はコロナ禍の影響で、産業活動は減速し、CO2 の排出量はそのものは減少するが、CO2 の世界平均濃度は下げるまでには至らず、地球規模での濃度は上昇し続けると言っています。世界気象機関の事務局長は、コロナに伴う CO2 の排出量の減少は、長期的に見れば、小さな一時的な減少に過ぎないと指摘し、排出量の継続的な抑制が必要と強調しました。

日本政府は今年 3 月、2030 年度の国内の温室効果ガスの排出を、2013 年度比で 26%削減する従来の目標を据え置き、国の内外から強い批判を浴びました。あわてた政府は、この 10 月、2030 年度の電源構成の見直し議論を始め、2050 年度までに温室効果ガスの排出を、実質 0 にすると宣言しました。国連の事務総長は、地球温暖化対策に実効性を持たせるよう、来年 11 月にイギリスで行われる国連気候変動枠組条約第 26 回締約国会議の前に、まず 2030 年度の目標を提示するよう注文をつけ、日本は化石燃料に強く依存すると苦言を呈し、公約実現へ具体的な行動を加速するよう促しました。

日本政府は、昨年スペインで行われた国連機構変動枠組条約第 25 回締約国会議において、世界の環境団体である気候変動ネットワークから、地球温暖化対策に最も消極的な国に送られる化石賞を 2 回も受賞しました。日本政府は、このような不名誉な化石賞の返上を早急に行うべきです。温室効果ガスを大量に排出する火力発電所や鉄鋼などの大企業が、日本の温室効果ガスの半分を出していると気候ネットワークは言っています。温室効果ガスの排出 0 の目標を空手形に終わらせないためには、電力や鉄鋼を大量に消費する車産業の見直しに、すぐに取り組まなければならないと思います。

なお温室効果ガスの排出を 0 にする上で、原発を最大限活用する意見がありますが、未曾有の

環境破壊をもたらし、今も復興途上にある9年前の東日本の大震災を忘れ去ることは容認できません。車は走行するたびに温室効果ガスを排出します。アメリカのカリフォルニア州や中国は、2035年以降はガソリン車とディーゼル車の新規販売が禁止されます。イギリスはさらに5年前倒しし、2030年からガソリン車とディーゼル車の新規販売を禁止する方針です。電気自動車の開発により、一層野心的な目標を掲げるとも報じられています。世界では電気自動車の開発が急速に進んでいますが、諸手を挙げて喜ぶわけにはいきません。日本は火力発電の割合が高く、電気を作る段階や、発電時とか、バッテリーの製造過程で、ガソリン車より電気自動車のほうがCO2をたくさん排出するとも言われているからです。

広島国道2号の騒音裁判では、現在の騒音基準では、近隣住民の受忍限度を越え、違法であるとの広島高裁での画期的な判決が確定しました。自動車メーカーの圧力で大幅に緩和された今の騒音基準は、住民に健康被害を及ぼすものであり、決して満足できる環境ではないと断じられたのです。大気や騒音など、環境への影響について、20年以上前の検討結果にしがみつくとなく、最新のデータによる最新の手法で調査と評価をやり直すべきです。

18日の福山道路の公聴会の冒頭、事業者はスライドを使って環境問題を説明しました。本日も沼隈道路について、同様の説明をしました。

誰もが後で検証できるよう、必ず資料を配布するべきです。なおコロナ問題は、地球環境の破壊に根本原因があるとの指摘もあります。気候危機とコロナ危機は深いところでつながっている。大変示唆に富んだ指摘だと思います。

地球温暖化を止め、人類の健康を維持するためには、自動車産業の対応は待ったなしです。鉄道や船舶の活用を強め、車社会からの脱却を図ることが必要です。

次に住民合意に至らない第4の理由は、道路、鉄道、トンネル、橋梁など、社会インフラの老朽化の問題があります。1964年の東京オリンピックから、1970年代の高度成長期に作られた道路、鉄道、トンネル、橋梁などの社会インフラは50年経ち、耐用年数が到来しつつあります。その更新、補修、補強に要する費用は、1年に6兆円以上、30年間で200兆円という巨額な費用が必要になると国交省が発表しています。200兆円は国の一般会計予算の2倍に匹敵します。

今、新しい道路を作る余裕はありません。老朽化した社会インフラの対策にこそ、大型道路の新規建設の予算を回すべきです。

次に昨年12月に行われた事業説明会の資料について意見を述べます。

1つ、道路名は一般的には起終点で表します。福山沼隈道路の起点は野上町、終点は熊野町です。なぜ野上熊野道路ではなく、福山沼隈道路なのかの説明が必要です。

2つ、福山沼隈道路の事業目的と整備効果に通勤時間帯における洗谷三差路交差点の渋滞を挙げています。渋滞の原因は、洗谷三差路交差点から南大橋までのクランク状の構造にあります。神島橋西詰め立体交差のように芦田川河川敷を利用して立体交差にするか、洗谷三差路から競馬場跡地へ直進する橋を架ければ、混雑は相当緩和されると思います。朝夕の交通混雑は当たり前です。朝夕の交通混雑をなくすには、日本の国土を大型道路だらけにするか、車社会の根本的な見直しが必要です。信号機のコンピュータ制御、右折レーン、左折レーンの拡充、右折信号、左折信号の増設など、今ある道路や標識の改良、時差出勤、職場送迎バスの復活なども必要です。

国、県、市が月1回のノーマイカー運動を提唱していますが、マイカー通勤の便利さの再確認

となり、エコ通勤運動は成功しているとは言えません。公共交通を充実させて、マイカーを減らす、まちづくりの視点が大切です。

3つ、また整備効果に、狭い道路の交通の難所を解決するとありますが、狭い道路の山側か谷側かを道路改良事業で拡幅すれば済む話です。かすり傷を大手術で治す必要はありません。

4つ、同じく整備効果に、交通事故の削減を言っています。交通事故は一般論として、渋滞道路ではスピードが出ないので起こりにくく、高速の大型道路のほうが重大事故につながるとの指摘もあります。

5つ、整備効果の最後に、緊急輸送道路ネットワークの向上とあります。災害時の通行止めとなった場合の迂回路になるとのことです。これは近年の災害の多発を口実にした後づけの理由です。芦田川右岸側の草戸町から福山沼隈道路へ入るため、草戸インターが設けられます。草戸インターから高架の福山沼隈道路へ上がるためには、いろは坂のような地域内道路を張りめぐらせる必要があります。この地域内道路のために、草戸町の下ノ丁、中ノ丁、町内会の大半の人家が消滅しました。文字通り、まちこわし道路になってしまったのです。地域内道路で移転を余儀なくされた人達のために、近くの傾斜地に代替宅地を造成しましたが、2年前の西日本豪雨の際、上流の池の決壊により、代替宅地内の新設市道が水路となり、下流にある家屋は床上、床下浸水に見舞われました。皮肉にも防災減災道路の福山沼隈道路の代替地が、床上、床下浸水の引き金になってしまったのです。

山陽自動車道や国道2号が通行止めになるような大規模災害が起きれば、4.5kmの大半が山地を通る福山沼隈道路も相当なダメージを受け、緊急輸送道路ネットワークの役割は果たせないのではないのでしょうか。

6つ、福山沼隈道路は福山市中心部と沼隈方面を結ぶバイパス道路とのことですが、諸外国では、街の中心部への車の乗り入れを制限する措置が取られています。たとえば街の中心部の手前に駐車場を設け、そこから公共交通機関に乗り換えて中心部へ向かうパーク＆ライド方式。日にちと車のナンバーをリンクさせ、奇数日には奇数ナンバーのみ、偶数日には偶数ナンバーのみが通行できるナンバー規制方式、どうしても街の中心部へ車で行く必要がある人は、一定の課金を払うロードプライシング方式などです。バイパス道路により、周辺から中心部へ車を呼び込む福山沼隈道路は、諸外国の流れに逆行するものです。

7つ目、福山沼隈道路は、野上町三丁目が既存道路との合流点です。福山道路と沼隈方面からの車は、福山沼隈道路で一緒になり、野上町三丁目から高架から下ります。輛南方面からの既存道路などと福山沼隈道路の合流地点の混雑を、どうさばくのでしょうか。起点の大混雑を解消するため、広島は国道2号の高架を走る西広島バイパスと既存の国道2号との合流地点を大混雑を解消するため、さらに高架道路の延伸が計画されています。まさに車と道路のいたちごっこです。際限のない道路づくりが、いつまで続くのでしょうか。

福山沼隈道路は、山城の中山城跡の真下をトンネルで通ります。貴重な文化財が心配です。1988年、当時の環境庁は、地下水脈への影響、地下水位の低下、地盤沈下、地下水枯渇等、環境への影響について、知見に乏しく、未解明の部分も多いと、地下工事に警告を発していました。地下は何が起こるか分からないというのが、地質学者の定説です。

2016年の博多駅前陥没事故、水枯れの恐れで静岡県でストップしているリニア新幹線、そして



2カ月前には東京調布市の住宅団地で陥没事故が起きました。大深度法による東京外郭環状道路工の影響が指摘されています。

貴重な文化遺跡、山城の中山城跡の真下を福山沼隈道路のトンネルが貫きます。トンネル工事で貴重な文化遺跡が破壊されない担保があるのでしょうか。

草戸大橋の付替とセットで、福山沼隈道路が押しつけられました。20年以上前の福山沼隈道路の地元説明会は、会場いっぱいの参加者の反対で熱気にあふれていました。それが徐々に下火になったのは、老朽化した草戸大橋の付替が提案されてからです。地域内道路によって、移転を余儀なくされる根強い反対者、特に高齢者の、この地で死にたいとの強い願いに対し、個別説明と称する個別訪問が昼夜を問わず執拗に行われました。反対者を村八分に、地域内道路で2つの町内会は消滅しました。街を壊し、人の心を壊しながら、防災減災道路の美名のもとに進められる福山沼隈道路。これが公共事業と言えるのでしょうか。

福山沼隈道路は、紛れもなく物流道路です。松永バイパスの沿道の食堂に事業者のものと思われる出所不明のリーフレットが置いてありました。それには地域の声として、次のように書かれています。国道2号の渋滞により、福山市西部にある物流センターから福山市中心部への搬送が4時間遅れた。福山道路の整備により、災害時でも安定した配送が行われることを期待する。福山道路が整備されれば、渋滞を見越して早めに出発する必要がなくなり、業務効率が向上する。福山港からの搬送量が多くなった場合、搬送時間の短縮によって、搬送回数の増加が可能となり、車両運行回転率の向上も期待できる。福山西インターから福山港まで10分短縮など、福山道路と福山沼隈道路の整備効果が書いてあります。

福山沼隈道路は現道の交通混雑の緩和や交通の難所の解消、交通事故の減少、災害時の迂回路などを大義名分にしていますが、本質は福山道路のアクセス道であり、紛れもなく物流道路です。

昨日、枝廣市長と、本日の先程、備後通運の社長は、この席で福山道路、福山沼隈道路の必要性を縷々述べられました。その内容は経済活動の発展のため、福山道路と福山沼隈道路は必要だの一辺倒であり、福山市民の健康や環境問題については一言もありませんでした。

福山市民憲章を推進する市長が、財界のための道路づくりに邁進されている姿を見せられ、誠に残念な思いです。福山沼隈道路は、沿道住民には騒音、振動、大気汚染、交通事故、電波障害、日照阻害などの道路公害をもたらし、文化財を壊しかねない、百害あって一利なしの大型の自動車専用道路と言わざるをえません。

不要不急の大型道路、福山沼隈道路は見直し、もうやめる時が来ているのではないのでしょうか。何をそんなに急いでいるのか。昨年12月に土地収用法に基づく福山沼隈道路の事業説明会が行われました。コロナによる緊急事態宣言の最中に、今年4月には新聞に小さく事業計画書の縦覧公告が載りました。住民の声を事業に反映させる上で、意見書の提出は大事な手続です。この提出期限は縦覧期間中のみです。たまたま電話で尋ねたら、今、縦覧をやっているとのことでした。その日は、縦覧期間終了日の3日前。土日を除けば、最終日の月曜日の1日しか残されていませんでした。

憲法に保障された国民の財産権を奪う土地収用の手続が、このようなやり方でいいのでしょうか。冷凍庫のような説明会、公告縦覧は、地権者にも知らせず、新聞公告と市役所の掲示板に、その一部を張り出しただけです。掲示板には様々な文書がびっしりと並び、福山沼隈道路の公告

縦覧の告示文は市役所の職員に来てもらい、やっと見つかりました。できるだけ住民には知らせず、法に定める必要最小限のことのみでことたれりの対応。これではお世辞にも丁寧な説明責任とは言えません。住民が主人公である主権在民の原則は建前で、まるで封建時代かと思ひ紛いそうです。

憲法 29 条には財産権はこれを侵してはならないと規定され、私有財産は正当な補償の下に、これを公共のために用いることができると定めています。事業者が意のままに、なんでもできるわけではありません。事業者はいやしくも国民の税金で公共事業を行うのですから、国民サイドに立ち、国民の信託と要望に基づいて、国民から信頼される公共事業を行うことに心がけるべきです。

憲法 15 条には、全ての公務員は全体の奉仕者であって、一部の奉仕者ではない定めがあります。内閣の意思に忠実に遵うことが公務員のあり方ではありません。行政の専門家として、中立公正の立場で、国民にとって最良の行政とは何かを追求し、行政の施策や方針が間違っていれば、それを正し、国民全体のために働く。これが全体の奉仕者としての公務員の姿ではないでしょうか。

民主主義とは、国民が納得するまで丁寧に説明することです。それをないがしろにし、物事を強権的に進めることは、全体主義、独裁主義の始まりであることを強く申し上げておきます。

コロナ第 3 波の拡大の真っ最中の公聴会はやり直すべきです。本日の公聴会は小平卓国土交通省中国地方整備局長からの通知をいただきました。その国土交通省が担当する GoTo トラベルは、コロナ感染の拡大を抑制するため、年末年始のキャンペーンを停止しました。一昨日と昨日は、福山道路の公聴会で、国交省の職員十数名が東京から訪れました。そして今日の公聴会は、広島から国交省中国地方整備局と県の職員が来られました。いずれもコロナ感染者が激増しており、GoTo トラベルの発着の自粛が言われている場所です。このような時に公聴会は、いったん中止することを求めましたが、国交省は聞き入れませんでした。GoTo トラベルの中止で人の動きを抑制しながら、人が動かざるをえない公聴会は、ブレーキとアクセルの両方を踏み込むものです。

山梨県では中部横断自動車道の公聴会を中止しました。赤坂バイパスから福山道路への連絡道の工事説明会は、クラスターの発生を避けるためと行いませんでした。工事説明会は中止し、公聴会は強行する。これはご都合主義そのものです。

1 年前の冬至の日、暖房設備のない中学校の体育館での事業説明会といい、本日の公聴会といい、人の命に関わるリスクを公共機関である国、県が侵すことは人権侵害です。福山沼隈道路の土地利用法に基づく公聴会は、やり直すことを、土地収用法に基づく公聴会はやり直すことを最後に申し上げて、私の意見陳述を終わらせていただきます。ありがとうございました。

○議長 ありがとうございました。降壇してください。

○議長 次は三好剛史さんから公述をしていただきます。三好さんは壇上に上がり、公述人席に着いてください。また、公述人からは起業者への質問の希望がありますので、広島県の方も壇上に上がり、起業者席に着いてください。

準備はよろしいでしょうか。現在の時刻は17時45分です。ただいまから公述を開始し、30分間で終了するよう、お願いいたします。また終了の10分前、5分前、1分前に呼び鈴で合図をすると共に、表示によりお知らせしますので、目安にしてください。なお、終了時間までに終了しない場合には公述の中止をお願いすることとなります。それでは公述を開始してください。

### 【公述人10】

○三好 福山市議会議員の三好剛史と申します。

今回は、この道路整備事業によって大変なご苦勞、ご心痛を抱えていらっしゃる多くの住民の方々の立場で意見を述べさせていただきます。

まず第1に、公聴会の設定についてですが、たくさんいろんな意見、これまでも出されていますけれども、コロナ感染第3波の最中であって、特に広島県というのは今現在、感染の増加率というのは、全国でもトップクラスです。県の医師会も、今もう災害レベルの状況だということをおっしゃっていますけれども、こうした状況にある中で、福山市でも先日初めて死者が出たところです。コロナ感染拡大に配慮してですね、やはり他自治体での事業は、公聴会の開催を延期をしたという実態もあったと聞いています。

にもかかわらず、今回の公聴会を開かなければならない理由は、一体何なのか。急いで認定を進める必要があるのか、事業計画への影響があるのか、お答えください。

○議長 では、お願いします。

○広島県 起業者代理人の坂本といいます。よろしく願いいたします。私ども起業者も、本公聴会におきましては、同じ公述人という立場で参加させていただいております。公聴会の開催につきましては、判断できる立場にございませんので、ご理解のほうを、お願いしたいと思います。以上です。

○議長 公述人、お願いします。

○三好 はい。先程の公述人の公述、聞かれていたと思うんですけどね。やはり行政の職員として、どういった配慮が必要だったかということをお聞きです。

これまでの経緯ですが、瀬戸町の山北地区で、これは福山道路ですが、アクセス道路の工事の着工前には、住民への工事説明、コロナのために開催見送られています。これには町内会長への説明と承諾のみで、あと張り紙だけが掲示されて、工事が進められたと。

この土地収用に関する認定手続というのはですね、こういった公聴会を強引に押し進めて、粛々と進められてという感じなんですよね。公告縦覧は4月の緊急事態宣言の最中に行うと。今までにもありましたけど、住民の方々、本当に軽視をされてるんじゃないかという思いでいっぱいだと思うんです。

こうしたこの事業の土地収用によってですね。もう既に多くの立ち退きが行われて、集落がもう消滅してるっていうところもあるんです。そうした中でも、まだ、自分の先祖代々から受け継いできた故郷の土地を失いたくないという一心でおられる土地を収用するための認定手続でしょう。

せめてコロナ感染の不安のただなかにある今ではなくて、じっくりと住民と向き合う時間と場所を配慮する行政側の姿勢が必要ではなかったかと思うんです。これは本当に根本の問題だと思います。

これは答える立場にはないとおっしゃいましたが、この公聴会の開催については、私も中国地方整備局に申し込みをしましたが、開催と質問に答える起業者、同じ県のほうだと思いますけれども、答えれると思います。起業者の立場からでもいいですから、このたびの公聴会について、意見を、お答えをください。

○議長 起業者のほうで、お答えをお願いします。

○広島県 この公聴会につきましては、土地収用法の23条の規定に基づきまして、事業の認定に関する処分を行う国土交通大臣によって開催されているものでございます。先程おっしゃった通りなんですけれども。

繰り返しになりますけれども、私どもとしましては、この公聴会開催に関しては判断する立場にありませんので、ご理解いただければと思います。以上です。

○三好 こうした住民のですね、命や健康を顧みないという姿勢は、本当に強く抗議したいと思います。

次の質問にいきます。福山道路、赤坂長和間と福山沼隈道路の効果について、お伺いをいたします。この福山道路赤坂長和区間と、この効果と、福山沼隈道路というのは、一体で初めて効果が出るものです。この整備によって、福山市は市内の慢性的な渋滞の解消というのを全面的に打ち出して、この建設を強力に進めているわけでありまして、この福山道路、福山沼隈道路の整備で最も影響があるのは、やはり終着地点ですね。赤坂インターチェンジから沼隈道路を通過して、終着地である旧野上交番地点の、あの交差点かなと思うんですけれども。これは素人目から見ても、この福山路線とか、市街地の幹線道路のほうに影響が大きいんじゃないかと懸念をしてるんです。

この事業の評価ですね。この事業の評価、事業化ネットという考え方で、既存の主要な幹線道路や福山道路、福山沼隈道路も含めて、事業化している部分であれば、きちんと計算して評価されているかなと思うんですね。

平成28年B/C算定等の資料では、2号線と山陽道と御幸松永線、国道486号線の効果しか示されてないんです。で、この2路線ですね。福山道路、福山沼隈道路の整備で最も影響があるのは、やはり終着地点ですね。赤坂インターチェンジから沼隈道路を通過して、終着地である旧野上交番地点の、あの交差点かなと思うんですけれども。これは素人目から見ても、この福山路線とか、市街地の幹線道路のほうに影響が大きいんじゃないかと懸念をしてるんです。

福山市議会の過去の答弁でもですね、担当課は、福山道路の事業化区間と、福山沼隈道路が供用開始をすると、国道2号から市街地内中心部南部方面の道路に、車が国道2号から転換してきて、市街地内の道路が渋滞し、特に出口あたり、国道2号の府中分かれ交差点付近、この辺が大混雑することが考えられますと答えています。これは影響を認めてるんですね。

同じく平成28年のB/C算定資料では、この2路線だけではなくて、主要幹線道路も含めた総延長2,700kmあまりの効果、合計の効果も算出しています。これは積算だと思うんですけれども、この2路線による渋滞緩和の効果はあるけれども、渋滞が増大するっていう効果も相殺して計算した結果だと思うんですね。これによると、市内路線も含めた効果は、渋滞損失削減率は1.6%、走行時間短縮利益率は0.4%しかありません。

一方で国道2号線部分の効果は、これは明らかにしてまして、交通量は20%削減、混雑度は1.49から整備後は1.22と。これはあまりにも乖離してるんじゃないかと思うんです。

他の幹線道路の影響も明らかにした上で比較効果検証を行うべきだと私は思うので、次の点について伺います。そういった前提でお答えいただきたいと思うんですけども。

まず第1に市街地部分の影響についてですね。赤坂側、福山沼隈道路を通過して草戸大橋へと流入していく交通量の予測。洗谷交差点から草戸大橋へと流入する車両数の現在と整備後の比較。

また、交通によって、車両の所要時間、路線を通る車両の所要時間の削減効果ですけども、草戸大橋から入江大橋までの所要時間の現状と整備後の予測。

もう1点、渋滞ワーストランキング区間への影響予測について、紅葉町交差点から小田川橋交差点、2.3kmの渋滞損失時間、平均交通量、1台あたりの損失時間の整備後予測。

また明神町交差点から府中分かれ交差点における渋滞損失時間、平均交通量、1台あたりの損失時間の整備後予測。

もう1点。2019年12月の再評価に関する意見書の記述に、洗谷交差点で慢性的な渋滞が生じているとする、この根拠となった渋滞損失時間、平均交通量等の客観的なデータと整備後の見通しと。

最後に草戸大橋から流入してくる車両によって、新たに渋滞状態を発生するのかどうかという現時点での認識についてお答えください。簡潔でいいです。

○議長 起業者の方、お願いします。

○広島県 まず草戸大橋の東西交通量の予測があったと思いますが、現在、草戸大橋の現況交通量は測定しておりませんが、草戸大橋東詰め交差点から約300m東の草戸交差点での交通量は平成30年9月に実施した調査におきまして、約1万7,800台、1日あたりですね、を観測しております。

あと草戸大橋から入江大橋までの所要時間を聞かれたと思うんですが。福山沼隈からの、洗谷交差点から草戸大橋へつながる市道芦田川右岸2号幹線ですが、この路線から草戸大橋に流入する交通量も観測はしておりませんが、整備後の流入量については、上下線合わせた交通量で約1,000台、1日と予測しております。

所要時間であったと思いますが。草戸大橋から入江大橋間の所要時間を質問されていたと思うんですが、それにつきましては、それについては算出しておりませんので、現在、今回お答えできません。

あと紅葉町交差点から小田川橋の交差点の渋滞損失時間等ですが、国土交通省が管理する国道2号に関する質問は、本件事業の範囲外の質問と考えられますが、国土交通省からは事業完成後の県東部の旅行速度予測及び昼間の12時間交通量の推計は実施していないため、ご質問の内容である2区間の整備後の渋滞損失時間の予測値は算出してないとお聞きしております。

あと草戸大橋から流入している車両によっての新たな渋滞という質問だったと思いますが、福山沼隈線の起点で接続する道路につきましては、現況4車線を有しておりますので、交通処理は可能であると考えておりますが、供用後に混雑が顕著な場合などには、必要に応じて関係機関と協力して対応を検討してまいりたいと考えております。

質問をちょっと飛ばしておりました。2019年の12月の再評価に関する意見の記述に関しての質問ですが、2016年、平成28年ですね、9月と、2019年、令和元年の5月に、現地において渋滞長や渋滞区間の交差点通過時間調査を実施しております。

調査の結果につきましては、2016年、平成28年の9月27日、火曜日の渋滞調査では、朝の通勤時間帯におきまして、福山市中心市街地方面に向けまして、最大渋滞長2,610m、最大通過時間15分43秒という結果になっておりまして、2019年、令和元年の5月21日、火曜日に実施した渋滞長調査におきまして、同様に福山市中心市街地方面に向け最大渋滞長が、これは2,350m、最大通過時間16分19秒という結果となっております。

また2015年、平成27年度ですが、全国道路街路交通情勢調査によりますと、県道福山沼隈線の交通量は1万5,299台となっておりますが、福山沼隈道路等を整備を行った後は、1万4,000台となり、一定程度の混雑緩和は図られるものと予測しております。以上で回答できたと思っております。

○議長 公述人、お願いします。

○三好 はい。この、先程言われたような洗谷交差点だったりとか、そこからの流入量、さらには、これは1日1万7,800台。これは東西の交通量の予測ですかね。草戸大橋の。それと国道2号の効果ですけれども、これは整備後、1日に4万9,000台から4万600台になると。こうした渋滞状況が全てその福山沼隈道路を通過して、草戸のほうに流入してくると。これは明らかに交通量は、確実にこの交差点は増えるということなんですよね。

特にこの地点で言うのですね、鷹取本庄線も、これから供用開始をされて、南北通じるようになります。さらにこの地点は、かなりの交通の結節点になるというところですから。

この予測を、この信号機ですとか、右折レーンの増設で、現道道路の幅員等で処理は可能ということでしたけれども、これについては予測をされているのかどうか、具体的な数字があれば、お聞かせください。先程、予測をしているということだったので。質問項目にはありませんけれども、ちょっと重要なところなので、お願いします。

○議長 起業者のほうで数値があればお答えください。

○三好 議長、すいません。先程、予測をしているということだったのでね。これ改めて聞かせてもらったんですけれども、今ここにはないということですかね。ないというんだったら、ないでいいですけれども。予測はしているんですね。

○広島県 はい、予測はしております。

○三好 はい。いいでしょうか、議長。予測をしているのであれば、これは明らかにすべきですよ。

先程も草戸大橋から入江大橋までの所要時間を算出してないということでしたけれども、これも明らかにすべきだと思います。でなければ、客観的なその効果の判定というのができない。

で、先程、流入してきた車の処理をですね、言っていましたけれども。これまで広島県のほうはですね、住民の方々がよく要望を出している信号機の設置ですとか、これは県警が予算がないと、ずっと突っぱねている。これ信号機1基つけるのにも、何年もかかっているんです。

三原市のほうでは、死亡事故が多発している路線にですね、市長が道路照明とか信号機をつけるように、市長が直々に要望しているんですけど、未だについていない。こうした県道のほうの新設信号機や道路照明についても予算を出さないという、これが広島県の道路行政ですよ。

で、ここが渋滞が多いからといって、すぐさま手をつけるというんだったら、じゃあどっちを優先させるんですか。住民の要望、それから死亡事故、こうした対策、山ほどありますよ、広島

県内。

これは明らかに、この福山、これを進めて、処理をするっていうのであれば、これは明らかにこうした大きな道路優先の行政じゃないですか。

こうやって都合のいい情報だけは出すけれども、当該地域の住民全ての公益性を適正に評価することができません。周りの情報出さないと。こうした説明をしない限りは、もう直ちに事業は中止をして、全ての路線効果を明らかにして説明すべきじゃないですか。これについての認識はどうですか。

○議長 答えれる範囲でお答えください。

○広島県 すいません。ちょっと先程の質問に戻るかもしれませんが、さっき、2号までの交通量のご質問ですが、本件事業が完成した場合、申請起業地区間起点の野上町三丁目交差点から一般国道2号と接道する府中分かれ交差点区間までの間でございますが、交通量で言いますと1万4,300台から4万4,900台、これはいろいろ区間で交通量が違いますが、そういった交通量を予測しております。交通量が多い区間でもですね、処理は可能であるというふうに予測しております。以上でございます。

○議長 公述人、お願いします。

○三好 3倍ですよ。1万4,300から4万4,900ですか。3倍で現況の4路線、4車線で処理ができるということですか。洗谷のほうは、信号調節できないけれども、処理ができないから福山沼隈道路作りましょうっていうことなんですよ。これが3倍になって、今の路線でも大丈夫ですって、一体どこに保証があるんですか。これ、やる前から、もう明らかに無理っていう計画になってるんじゃないですか。

で、今、申し上げたような、この整備の効果がですね、国道2号線には大きな効果があるけども、いかに周辺市街地に影響が大きいかということが、よく分かりました。でもこの影響についてはですね、国交省も県も福山市も明らかにしてません。実際にほとんどの渋滞状況がですね、発生している場所を変えるだけ。むしろ集約化させております。これに福山道路、福山沼隈道路合わせて636億円というのは、あまりにも無駄遣いじゃないですか。

今、全国民がコロナで危機にさらされてる中で、到底理解が得られるものではありません。この事業は即時凍結し、もう撤回すべきです。これ強く申し上げておきます。

次に事業費について。平成28年度の事業再評価と令和2年度の再評価比較しますと、福山沼隈道路の総費用が73億円増大しているんですね。これはなぜなのか。また総便益も1.5倍に上がってる。これは一体何を根拠にしてるのか。さらには今後の維持管理費は、どのように捻出をされるのか、お答えください。

○議長 起業者、お答えください。

○広島県 平成28年の再評価の数値についてですが、広島県では公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、知事の諮問機関としまして、広島県公共事業評価監視委員会を開設しまして、公共事業の再評価を行っております。

福山沼隈道路につきましては、昨年度審議いただいた結果、事業の継続実施が適当との意見をいただいております。

その中でですね、総費用の算出では、事業期間の事業費及び供用開始時より50年間の維持管理

費の合計について基準年次における現在価値に換算して算定しております。

総事業費の増加理由といたしましては、現在価値判定における基準年次を平成26年度から平成31年度に変更したことや、全体事業の増額によるものです。

あと同じく総便益の1.5倍についてのご質問があったと思いますが、総便益が増加した理由は、走行時間短縮便益及び走行経費減少便益が増加したためでありまして、その算出は国土交通省の定める費用便益分析マニュアルを用いて行っております。走行時間短縮便益は、所要時間の短縮効果と、その効果を受ける交通量により決まるものでありまして、令和12年、平成で言いますと42年の将来交通量の増加によりまして、所要時間短縮効果を受ける交通量が増加したため、便益が増加しております。

走行経費減少便益につきましては、走行時間が短く、速度が速いほうが経費は減少することから、今回評価では速く走行できる福山沼隈道路の利用交通量が増加したため、便益が増加しております。説明は以上です。

あと維持管理費用があったと思いますが、続けて説明させていただきます。今後も整備していく社会資本の増加と共に、高度経済成長期に集中的に建設された既存の社会資本の老朽化に対応する必要があるから、道路や河川等の公共土木施設を適切に維持管理していくことが非常に重要であると考えております。

このため広島県において策定いたしました社会資本未来プランなどにに基づき、計画的な維持修繕や施設の長寿命化による各年度の予算平準化と総費用の縮減を図ると共に、利用者の安全確保や施設の機能保全に取り組んでいるところであります。説明は以上です。

○議長 公述人、お願いします。

○三好 はい。こういったずさんな整備計画ですね。だから事業評価するたび、するとですね、総費用が73億円も増大するっていうのは、考えられないんですよ。こういったことを聞いてるとね、思い出されるのは、二葉山トンネルですよ。次々に増額されかねない。

一方で、先日の報道ですね。橋の老朽化が全国的に深刻な状態にあって、全国約12万の橋のうち、2023年度までに、約1割が修繕が必要だと。で、こうした橋は生活や災害にも必要なインフラですから、これが落ちるとなると、本当に危機的な状況なんです。私達の生活に直結する。さらには道路の維持更新ですね。今後30年で約70兆円が必要とされていると。これはですね、これまでの道路の新設に傾倒した政策によって、必要な道路の維持改修が後回しにされる。災害時に重要な既存の道路が危機に瀕していると。これはもう本当に荒唐無稽としか言いようがありません。

なのにまた、この道路建設で、維持管理費も担わなきゃいけない。こういう無駄な負担を将来背負い続けていくのは誰か。これから人口減少と高齢社会を生き抜いていかなければならない子ども達ですよ。しかも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ですとか、福山道路みたいな地域高規格道路整備です。

平均走行速度が上昇することで、CO2の排出抑制効果があるとしてますけども、この行政の事業での効果っていうのは、たった0.1%です。むしろますます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ない。国の政策とも全然整合性がないじゃないで



すか。社会の大きな転換点にあるという中で、こうした古い大型道路の整備計画を転換をさせるのが、未来社会構築の担い手である国交省や県、市の、地方自治体の仕事だろうと思いますよ。そういった認識に立っておられるのか、お考えをお聞かせください。

○議長 答えられる範囲で回答をお願いします。

○広島県 この事業の重要性というのは、我々、先程から説明している通りで考えております。

当然、維持管理についてもですね、重要な課題だと考えております。この事業については、我々起業者としては、その効果から重要性というのは感じておると、考えておるところで、ちょっとそれ以上のことはですね、申し上げることが、そこまでということでございます。

○議長 公述人、願います。

○三好 はい。もう時間になりましたので。今後とも、この福山沼隈道路及び福山道路の問題については、しっかりと今後も議論させていただきたいと思っておりますので、よろしく願います。以上です。終わります。

○議長 ありがとうございました。降壇してください。

○議長 次は中川恵子さんから公述をしていただきます。中川さんは壇上に上がり、公述人席に着いてください。

準備はよろしいでしょうか。

○中川 けっこうです。

○議長 現在の時刻は18時18分です。ただいまから公述を開始し、30分間で終了するよう、お願いいたします。また終了の10分前、5分前、1分前に呼び鈴で合図をすると共に、表示によりお知らせしますので、目安にしてください。なお、終了時間までに終了しない場合には公述の中止をお願いすることとなります。それでは公述を開始してください。

### 【公述人11】

○中川 座ったままで失礼させていただきます。

私は福山市内の草戸町に住んでおります中川といいます。

私は福山沼隈道路の計画の見直し、または中止を求めるものです。その理由は次のようなことです。

まず1つ目は、この事業の目的についてです。この事業の目的に交通混雑の緩和、洗谷三差路交差点での朝の通勤時間帯での渋滞の緩和が挙げられていますが、交通混雑のそもそもの原因は、県道福山沼隈線から水呑大橋に直進できないことにあります。水呑大橋を架ける時には、当初の予定では、現在の県道福山沼隈線からまっすぐ芦田川を渡る、そういう計画があったと聞いています。

ところが、当時は芦田川をはさんで反対側、つまり東側に競馬場があったために、しかもその競馬場の収益が福山市の財政を潤していたので、競馬場を廃止することや移動することが難しかったために、現在の位置に水呑大橋がかかったのだと聞き及んでおります。

今は競馬場はもう既に廃止されましたので、県道福山沼隈線からまっすぐに橋を架ければ、交通混雑の解消には時間も早く、経費も少なくできると思います。また県道福山沼隈線から水呑大橋へ直進できる道路を作るということは短距離ですので、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経費も時間も短縮されるのではないかと思います。

もっと有効だと思われるのは、洗谷三差路交差点の信号システムにIT技術を導入することだと思います。ご存じの通り、現在のITの技術は、福山沼隈道路が都市計画決定された20年前には、本当に予想もできなかったほど進んでいます。交通渋滞の緩和や予測に人工知能、AIを導入する動きは各国で進んでおり、車の位置情報やカメラ映像など、膨大なデータを収集分析することで、予測精度の向上を目指すほか、信号の切り換え調整などによって、渋滞がおきにくい交通管理システムを構築しています。

日本においても、新エネルギー産業技術総合開発機構などのカメラ画像や車両間通信で集めた交通量のデータを元に、AIで信号の長さを調節する交通システムの研究が進んでいると聞いています。渋滞緩和につなげるだけでなく、横断歩道を渡り終えていない歩行者を検知した際に、青信号の時間を長くするなどの安全対策にも活用するとのことでした。

中日本高速道路では、既に渋滞予測の一部でAIを取り入れており、AIに過去データや予測手法を学習させて、渋滞発生の可能性や長さを算出しているということも報道されています。

大手自動車メーカーのトヨタ自動車は、渋滞が深刻なアジアの国で、AIによる渋滞緩和プロジェクトを行い、検証結果を日本などへ応用するという事ですので、本格的に日本でも導入すべきだと思います。

AIの導入によって、渋滞が起きにくい交通管理システムを構築し、都市計画に反映させれば、渋滞が引き起こす経済損失を回避することができますし、安全性の向上もできます。

わざわざ巨額の経費を使って新規に道路、つまり福山沼隈道路を作る必要性はないと考えます。

また説明の中に、現道は必要車線数が確保されていない区間や車線、幅員を満たさない区間があり、とありますが、今まで拡幅工事なども行わずに放置してきたことは交通混雑の解消のために努力してきたとは、とうてい言い難いものです。現在ある道路の改良に本気で取り組めば、今の技術でも十分に効果が挙げられる方法があるにも関わらず、現在の状態を放置しておいて、それを交通混雑緩和ということにして、事業の目的にするというのは、納得できません。

昨年12月に行われた事業説明会での説明では、県道福山沼隈線、現在ある道ですね。では、24時間交通量は、事業前では1万5,299台。この時、単位が示されておりませんが、交通量なので、たぶん車の台数だと思います。なので、台というふうにつけます。以下同じように台をつけます。それが事業前では1万5,299台。それが事業後では1万4,000台と示されておりました。たった1,299台の減少で、割合にすれば8.5%の減少でしかありません。

県道福山鞆線、現在の道については、24時間交通量は事業前では2万6,291台。事業後では2万1,200台と示されていました。これは5,091台の減少です。割合にすれば19%の減少なのですが、ここは交通容量が2万6,835台で、元々交通容量以下の交通量なので、混雑はしていないし、混雑度は事業前が0.98、事業後が0.79と、全くこの事業の必要性がないことを示しています。このことについては、今日の一番最初の事業説明というか、説明でも、この数字が出されていて、ここが混雑しているってということには、全く触れられておりませんでした。数値は確かに出ましたけど。

さらに事業目的に、県道福山沼隈線及び県道福山鞆線の交通安全性の向上も挙げられていますが、過去に重大な交通事故が多く発生しています草戸大橋西詰め三叉路についての安全対策というのは、今まで全く不十分なものでした。注意喚起の表示を大きくはっきり出すとか、車を導く導流する表示を分かりやすいものにするとか、そういうドライバーへの働きかけはもちろんのこと、草戸大橋西詰め三叉路から北へ向かう区間にデコボコの部分、ハンプというデコボコの部分をつけて、もう必然的にスピードが落ちる、スピードを落とさざるを得ないようにするとか、横断歩道を安全な位置に移動するとかの、そういう構造上の安全対策というのも、十分考えられたはずで。

さらに鞆方面から北上する車両が歩行者を巻き込むという事故がとて多いのですが、そこにアンダーパスを作るということもできたはずで。現在ある道路の安全整備を怠ったままで、新しい道路を作る理由にするということは全く行政として非常に無責任な態度と思われま。

2つ目は福山沼隈道路の位置についてです。福山沼隈道路は芦田川をまたいで橋梁が架けられる計画ですが、計画されている現在の草戸大橋付近の堤防は、安全性が大いに疑問です。芦田川は堤防の安全性が不足している区間が、約27.7kmもあると国土交通省の調査結果が出ています。草戸大橋付近の堤防も非常に危険な状態で、梅雨や台風時期の大雨による洪水で決壊の危険性が

非常に高い箇所です。こんなところに新しく橋を架けるとするのは、全く無謀です。

先程、県の方が、草戸大橋が新しく沼隈道路の橋を架ける部分は補強すると言われてきましたが、その補強した隣が決壊したらどうするのと、私は思いながら聞いてたんですけど。とにかく橋を架けるより前に、堤防全体の補強工事を急ぐべきだと思います。

2018年の西日本豪雨の際には、芦田川の堤防の決壊や氾濫の危険が差し迫っていました。私の住む草戸町においても、ため池が決壊して民家に流水をして、床上浸水とか床下浸水など、多くの被害をもたらしました。私の家でも床上浸水になり、大変困りました。地球温暖化による気候の激変により、日本の各地で、このような豪雨による災害が、毎年のように発生しています。福山においても、西日本豪雨のような大雨が、もう発生しないという保障はありません。むしろ、このまま地球温暖化に歯止めがかからなければ、今後はさらに頻発すると予想されます。

気象庁、気象研究所などの研究チームが、今年10月に地球温暖化の影響により、2018年の西日本豪雨のような大雨が瀬戸内地域に起きる頻度は3.3倍に増えたとの分析結果を明らかにしています。豪雨災害と温暖化との関連を示す結果で、研究チームは、最近異常気象だという回数が増えたとの肌感覚を、今回の研究で数値化した。豪雨災害はどこでも起こりうると考えて欲しいと警告しています。

研究チームは地球全体や日本周辺の大気循環をスーパーコンピュータを使って解析し、過去30年で今の温暖化があった場合となかった場合とを比較しています。それによると2018年、西日本豪雨の被害にあった瀬戸内地方では、温暖化がないと68年に1度の頻度だった降水量が、実際は21年に1度のレベルまで頻度が増加したということです。つまり約3.3倍に増えているのです。

気象庁、気象研究所などのチームが公表した分析結果は、瀬戸内地域で西日本豪雨規模の災害が今後も起こる可能性を浮き彫りにしています。専門家は、地球温暖化が豪雨にどの程度影響を及ぼすか、具体的な数値で示されたことは画期的、数値も衝撃的だと指摘しています。

国土交通省中国地方整備局は、今年10月に芦田川水系河川整備計画の変更案を公表しています。7月に公表された変更原案には、芦田川の堤防の強化や耐震化が必要な場所が書かれています。ところが、それらの整備を完了するまでに30年もかける予定だと言うではありませんか。2018年、西日本豪雨のような豪雨が、21年後には起こりうるわけですから、30年かけて整備するのは、間に合いません。2018年から既に2年経っているので、19年後ということになりますけど、19年後にきっちり来るわけではなく、もっと早い時期に起きる可能性も大きいと考えられます。もう一刻の猶予もありません。

県は直ちに、国や福山市と共同して防災対策を行うべきです。今、行政が行うべきことは、新しく道路を作ることではなく、芦田川の堤防を強化し、住民の命と財産、暮らしを守る事業です。

福山沼隈道路の事業の目的の1つに、災害時の緊急輸送道路としての役割が挙げられていますが、芦田川の堤防決壊の危険性が高いことが分かっているのに、それを防ぐ対策をすぐに行わず、災害が起きた後のことを先に行おうとするのは、順序が逆ではないでしょうか。まるで災害が起こることを待っているかのような印象を受けます。

さらに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ます。子ども達が健やかに学び、育つための環境として、すぐ近くに高速で走行する自動車専用道路を作るとは、適切ではないと思います。発達途上にある子ども達は、心身共に未発達で未完

成なので、騒音や振動、排気ガスなどの公害の影響は、大人よりも一層深刻です。特に福山沼隈道路がすぐ北側を通るように計画されている鷹取中学校の子ども達にとっては、最悪の学習環境となります。学習能率が低下するばかりでなく、健康への被害が甚大なものとなります。

少子高齢化が今の日本の大きな問題となっていますが、子ども達が健やかに育つ環境を保障してこそ、安心して子どもを生み育てていくことができるのではないのでしょうか。これからの日本を担っていくのは子ども達です。子ども達は、日本の未来を託す大切な宝です。子ども達を大事にしない社会を作るならば、日本の将来は暗いものになっていくことでしょう。

先日亡くなられた元東京大学の総長で元文部大臣の有馬朗人さんは常々、「若者を育てなければ、日本は滅びる」と、こうおっしゃっていました。安倍元首相は「少子化は国難」と言っておられましたが、子ども達が健やかに育ち、学ぶ環境を整えることこそが、今ぜひ必要なことなのではないのでしょうか。子ども達の成長に有害な福山沼隈道路を作ることには賛成できません。

3つ目は緊急性についてです。今、私達市民、県民、国民は新型コロナウイルスの感染症の拡大により、深刻な影響を受けています。企業においては倒産や廃業が増えていると報道されています。特に中小の業者や会社、飲食業などでは一層深刻です。収入が減った人、さらには仕事を失った人も多くなっています。音楽や演劇などの芸術関係、イベント関連に携わる業界では、いち早く興行を中止して、感染拡大を防止する対策に協力してきたのに、その補償は僅かなものです。

専門学校生や大学生においては、アルバイトがなくなった、親の収入が減ったなどで生活費に困っている、学費が払えないので滞納せざるを得ないという学生が増えています。そして休学や退学につながり、教育を受ける機会が奪われてきています。

一昨日の12月18日に文部科学省から調査の結果が公表されました。それは今年4月から10月までの国立私立の大学、短大、専門学校の中途退学者と休学者の調査結果です。それによると、新型コロナウイルス感染症の影響による中途退学及び休学者数は7,367人にもものぼっています。これは4月から10月までの調査ですから、その後はもっと増えていると思われれます。また中途退学や休学に至る寸前の学生数は、その数十倍にもなると予想されます。

このように多くの学生の学問の機会が失われることは、日本の将来にとって大きな損失です。

さらに深刻なのは医療現場です。今のまま感染の拡大が続くと、医療崩壊を起こす危険度が一気に上がります。現に広島県医師会と広島市医師会は、これも一昨日、12月18日の会見で、医療現場の窮状を訴えておられます。大規模災害に匹敵する緊急事態。病院が次々に診療を縮小し、手術を中止せざるを得ない状況にあり、医療は崩壊し始めていると説明されています。

コロナ患者の受け入れ病院はもちろんのこと、全ての医療に従事する医師や看護師、医療技術者などの医療スタッフや医療器具など、医療体制の充実を早急に行うべきです。

福山沼隈道路を作る経費は415億円だと去年12月の事業説明会で参加者の質問の答えにありましたが、このようなお金はコロナ対策に使うべきです。今必要なのは新型コロナウイルスの感染拡大を抑え、市民、県民、国民の暮らしを援助し、困難を乗り越える施策です。新しい道路を作ることはありません。

今、福山沼隈道路を作る経費は415億円だと、去年12月の事業説明会で参加者の質問に答えにありましたと言いましたが、11年前の2009年には全体事業費は約400億円という説明でした。

暫定2車線の場合は2009年には約250億円ということでしたが、2019年には280億円と1割以上も増えています。このように大幅に増える経費をきちんと知らせることをしないで、新しく道路を作るといふ事業を行おうとすることは、行政として不誠実な姿勢だと思います。

去年明らかになった広島県と広島市が出資している事業である広島高速5号の事業費の増額は、工事契約の不備などにより、2016年12月に決まった1,124億円の1.3倍、事業計画時の2000年の1.5倍にふくれあがり、1,471億円という巨額な総事業費となっています。このようなことが、福山沼隈道路においても起きているのではないかと、深く懸念しています。

今、新型コロナウイルス感染症、国民みんなで乗り越えていくことが緊急課題なのはもちろんですが、今後はウイズコロナの時代が来ると言われています。ウイズコロナの時代は、私達の生活様式を変えることが予想されています。現にテレワークや隔日勤務、時差通勤など、今までとは勤務の仕方が変わってきています。

この事業の目的に、洗谷三差路交差点を先頭に、朝の通勤時間帯において渋滞が発生している。福山沼隈道路を整備することで混雑度が低下すると書かれていますが、テレワークや隔日出勤、時差通勤などによって、朝の通勤時間帯というのがなくなることが明らかです。これからのウイズコロナの時代に、交通渋滞や交通混雑を利用しての福山沼隈道路を新しく作るという意義はないと思われます。

以上の理由から福山沼隈道路については、必要性がない、むしろ有害道路であると考えます。社会状況の変化に対応した計画の見直し、または計画の中止を求めます。事業認定庁におかれましては、この事業の申請を却下していただきますように要望いたします。よろしくご検討ください。以上で公述を終わります。ありがとうございました。

○議長 ありがとうございました。降壇してください。

○議長 次は富田博文さんから公述をしていただきます。富田さんは壇上に上がり、公述席についてください。また公述人からは起業者への質問の希望がありますので、広島県の方も壇上に上がり、起業者席についてください。

現在の時刻は18時47分です。ただいまから公述を開始し、30分間で終了するようお願いいたします。また終了の10分前、5分前、1分前に呼び鈴で合図をすると共に、表示によりお知らせしますので、目安にしてください。なお、終了時間までに終了しない場合には公述の中止をお願いすることとなります。それでは公述を開始してください。

### 【公述人12】

○富田 こんばんは。昨日はおはようございますで1番で、今日は最後から2番目でやらせてもらいます。

福山市新涯町に住む富田博文といたします。よろしく申し上げます。

まず、この図面ですけど。起業者の方、見てください。これは昨年12月22日に鷹取中学校でやられた、国交省が福山道路ですね。その、あれなんて、プロジェクターいうのかな、あれ。あれで、こうやって映しますよね。今日もやったよね。映した分を、それじゃあよう分からんと。で、こういうふうにしてちゃんと責任持って送ってくれました。皆さんも、今日の話をちゃんと分かってもらうように作って送ってください。まず1番目のお願いです。

OKですか。どうですか。

○議長 起業者、お願いします。

○広島県 起業代理人の赤木と申します。今回の公聴会ということで、県といたしましても、公述者として説明している内容ですので、その資料については、提出はできないと考えております。

○富田 いや、考えるんじゃなくて、出せと言ってるんですよ。出しなさい。お願いします。よろしく申し上げます。だって去年は出してんですよ、国交省がちゃんとね。だから。

○広島県 説明会につきましては、県が主催でやったので、県のほうでも提出したと思っております。

○富田 ああ、ほうほう。いや、出さないんですか。出さないと分かんないですよ。今日やったことが。

もう1件ありますけど、いっぱい、公述人が話をしますよね。起業者が答えられてないのがいっぱいありますよね。それについても、これと一緒にコピーをして、それも一緒に調べて、答えられなかった分を、ちゃんと送付してください。こっだけ時間をとって頑張っても、なんもならんですね。ただおるだけじゃないですか。1日おりゃあええということは間違いですよ。ちゃんとおるんだったら、きちっと答えなきゃ。それが公務員の仕事ですよ。まあ、あとは、あの、帰って相談してください。ちゃんと去年はもらってるんですからね。ください。お願いします。

それからさっきのもういっぺん言った、今日の公述人が聞いたことの中で、答えられてないことについては、ちゃんと文章で送付してください。そうしないと、あんた方の意味がないですよ。ねえ。高いか安いかわかりませんが、いっぱい賃金もらってる人達が、ここに6人も並んで、答えられませんかあ意味がないから、ちゃんと答えるように、勉強するようにしてください。よろしく申し上げます。

まあ、あとボケたこと言いますけど、明日日程が無くなりましたよね。それで、僕なんかみたいに足が悪くて心臓が悪い人間は、もう3日出たら、もうフラフラなんです。4日もやるということで、おいおいと思ったら、ここ来てみたら、3日になってました。1日減ったんでホッとしてるんですけど、これは何を意味するかということですね。皆さん方がどういう公示をされたか。関係者の方達に来てくださいね、いろいろ意見を聞かせてくださいね、そういう話をされたんかどうか。どういう形でやられてるのか。こういう公聴会を選ぶ時には、じゃあどういうふうな形で皆さんに告示するのか。その辺も教えてください。

それからあとですね。もうそれに答えられないんだったら、それが一緒に文章で出してください。

次にいきますけども、今の話ですけども、今日の4日間やった時に、昨日、一昨日の2人と、ああ、ごめんなさい、2日間の6人と今日の方は人が違いますよね。これは答えられるでしょう。昨日と一昨日、来てないでしょう。議長、ちゃんと聞いてくださいよ。どうするんか。そこおるんじゃけえ、昨日来ましたよ、来てませんよというのは言えよう。それも分からんのかい。

まあ、ええや。それも分からんような人達が来ても、どうしようもないけど。やっぱり、まあ最後に戻りますけど、コロナの問題があって、特に4日間を連続でやるということは、大変不可能なことですね。まあ数少ないですよ。コロナじゃけえ、止めとるんじやいうて言うてしまやあ、それまでですよ。

だけど、ちゃんとした形で、こういう事業をするんだったら、こういう事業をしたいんですよ。これは本当にみんなのためになるんですよということを、ちゃんと説得しなきゃ。それが公務員の、もっと国交省の役割ですよ。と思います。

ええすか。この気ぜわしい時期。特に今年は新型コロナウイルスの感染が大流行して、大きな問題になってる時に開催するのは、無謀。分かりますね。無謀っていう言葉っていうのは。この辺じゃ、やっちもねえって言うんだけど。無謀っていうんですね。無謀ということです。

昨日の東京から来られた方はPCR検査は受けられてないとのことでした。あのコロナの大発生している東京から、よく来たものだ。国交省の職員に対する愛情がなさすぎる。悲しいですね。僕達も老人だから、いっぱい危険性がありますよ。でも国交省の職員の方達も、危険いっぱいあるわけですね。それが東京から来るという問題について、やっぱり考えて欲しいというふうに思います。

皆様はPCR検査を受けられましたか。議長お願いします。

○議長 すいません。質問は。

○富田 はい？

○議長 質問は。

○富田 今言うたやん。PCR検査を受けられましたか。今日の関係者全員。昨日はね、東京から十数人来られて、全員受けてなかったですね。今の僕の質問は、PCR検査は受けられてますかって。

○議長 あの、関係ないことなんで。

○富田 関係ないことないよ。今、こっだけ病気になっとなるのに。ものすごく大きな問題よ。

まあ、僕はね、建設省の時代に、友達がいっぱいいたんですよ。がんばってやりましたよ、一生懸命。国交省になって、どうなったのかなと思うんでね。ちょっとまあ聞いてみたいなど。



ちょっと意地悪に見えますけど、PCR 検査をやっぱり受けてくるということが、老人達と接するためには必要だと僕は思いますね。

次にいきます。皆様方は PCR 検査を受けていますかというのを聞いてんですけど、マニュアルにのっとして、最大の注意を払ってやっておりますと。ご協力をと言われました。体温検査とマスクとアルコール洗浄だけで、防止できるとは考えられません。この時期にこういう会議を持つこと自体が無謀です。延期しましょう。中止したら、作りたい皆さん方にとっては困るので、延期でけっこうですよ。まあいつまでコロナが続くか分かりませんが、延期にしましょう。これも1つの提案です。

では本題に入らせていただきます。起業者広島県殿に意見及び質問をさせていただきます。

1番、初め、福山から沼隈、内海に大きな道路ができると聞いた時、私は大賛成でした。平成の大合併で沼隈町や内海町が福山市に吸収合併され、どうしても周辺部の過疎地が避けられません。過疎化が避けられません。

しかし大きな道路がつけば、効果は大きいだろう。少しは役立つんじゃないかと、そう思いまして、自分としては賛成したんです。

現在、もう現実に内海町で、その過疎化が出てます。皆さん方、県の職員でご存じですか。内海町の小中学校がなくなるという。この次に副市長さんが話されるんで、楽しみに待ってるんですけど。よく聞いて、あと答えてください。内海町の小学校や中学校を閉鎖するんですよ。あの大きな島。いい、本当に景色のいいところ。すばらしい生活環境のところの学校をなくすんですよ。その辺は、やっぱりよく知った上で、やって欲しいと思います。

皆様方は公務員の方々ですから、広島県全体を見る役割があります。国策で平成の大合併をやりましたけど、やったことは責任を持つことが、公務員として、人間としての義務ではないでしょうか。まずは道路を作る前に、沼隈町や内海町の教育を、子ども達や保護者を守って欲しいと思います。

またこの道路ができたとしても、この問題は解決されません。私はさっきも言いましたように、元々一番初め賛成で、いいんじゃないのと思ったんですけど、なぜ反対したかという。この道路に対する人達、反対する人がおるんですね。なんで反対するのって、僕は疑問だったんですよ。疑問だったから、調べたんです。不思議で、地図を見たり、現地見学をしたりして学習をしました。皆さんも、私より頭がもっといいはずですから、学習はしてください。学習をして、僕、今70ですけども、もっともっと成長してください。よろしくお願いします。

そうすると、私の考えた道路と全く違っていたことが分かりました。皆さん方、ここ来られてる方、起業者として出ましたけども、現地を見られましたか。ちょっと聞いてみてください。現地、どこに今、作りよるんかいうのを、ご存じですか。場所、見られましたか。議長、お願いします。答えがないんですけど。

それ見ずに来てるんですか。そこに。僕みたいなガキが、一生懸命見て回ってるんですよ。あなた方みたいな偉い方が、見んなんておかしいじゃないですか。

計画されている道路は、鷹取中学校の横から熊野瀬戸線までの短いものでした。沼隈までドンと行っとるのかなと思って、道路行政はいけないと思うんですけども、それでもさっき言ったみたいに、地方がさびれんためには必要だなと思ったんですよ。

しかし、今回のこの道路はたったの4 km。沼隈、あの、鷹取中学校の横から、熊野瀬戸までの短いものでした。この道路を設計立案された人が、今日おられたら、この道路の効果及びどのような考えで、この道路を設計立案されたのか、教えてください。

もういこうか、次。のう。全部含めて、あと文章で送付してください。よろしくお願いします。

○広島県 議長答えてよろしいでしょうか。指示がないと答えられない。

○議長 どうぞ。お願いします。

○広島県 起業者代理人の赤木と申します。福山から沼隈方面への道路の計画についてのご質問だと思いますが、福山から沼隈方面を結ぶ道路計画は、平成5年度に策定された備後笠岡都市圏将来道路網計画におきまして、福山市中心部から沼隈町方面を結ぶ放射軸として計画され、平成10年度に作成されまし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ました。

その後ですね、福山沼隈道路につきましては、今回申請している短いと言われております福山沼隈道路の区間につきましては、早期の事業完成を図る区間としまして平成13年3月に都市計画決定をしております。

今回の申請範囲により、沼隈方面に計画については、一部調査を実施した区間はありますが、その他の、申請区間以外のその他の区間は、現在は構想段階となっております。

で、現在の計画においても、交通渋滞の緩和、交通安全の確保及び円滑な緊急活動や災害時の緊急輸送道路の確保等に必要な道路であり、利便性については向上するものと考えております。以上です。

○富田 ありがとうございます。効率よくやるように、よろしくお願いします。

○議長 いいですか。文章での回答を求められましたけども、土地収用法施行規則第11条第3項の規定に基づいて、起業者へは公述期間内において質問して、その答弁を聞くことになっておりますので、よろしくお願いします。

○富田 何をしない。耳が悪いんで。

○議長 質問して答弁を聞くことになっておりますので、文章は出せない。よろしくお願いします。

○富田 いやいや、答えられんのじゃけえ、ほんなら、来て答えてくれりゃあええわ。次に会をすりゃあええが、もういっぺん。答えられんのん、恥ずかしいよ。はっきり言うて。知りませんじゃあすまんよ。多くの方々が困って、泣いてるんですよ。まあ今日でも昨日でもそうですけど、喜んでる人もいますよ。お金が儲けたり、運輸がぼんぼん儲けたりしてますよ。だけど、家を追い出されて泣いてる人もいますよ。そういうことをよく考えて、人のことも考えましょう。まあ、次いきますね。

私のような素人が考えても、入口と出口はそのまま、中だけ大きくなっても、カエルを飲んだヘビのようなもので、逆に渋滞は大きくなるのではないのでしょうか。沼隈の人が福山に出る場合、福山沼隈線を左折されて、次は熊野瀬戸線に入って、今度は右折して、やっと福山沼隈道路に入るとなるとね。洗谷が狭くて、洗谷交差点でいくら混むと言われても、どちらのコースを選ぶのでしょうか。新しい道路を作っても、どちらかのコースが渋滞するので、ごめんなさい、そちらのコースが渋滞するのではないかと心配をしています。新しく、まだ可能性だけでしかないん

ですけど、今からできる道路ができた時のほうが、あの狭い道路を曲がっていくという、皆さん方はご存じないということなんで、しょうがないですけど、あの狭い道路を回って回って、はい大きい道路に入りましたよっていうふうに行くよりも、どちらを選ぶかは、まあ分かりません。

内海町が大好きで、よくあの道路を利用しますが、福山沼隈道路ができて、大回りして、この道路を利用するのでしょうか。私は新涯というところに住んでるんですけども、新涯から水呑大橋というところを通過して帰るんですね。さっき何回も言ってましたよね。あそこ、まっすぐ、なんでいかんのかとか、どうしてとか言ってましたけど。洗谷で左に、僕らはまあ右に曲がるんですけど。だから水呑大橋を、僕らは家から出る時には渡って、左に曲がって、それで右に曲がるんですね。で洗谷交差点から中入って走っていくんですけども。

それ、今のこの道路は、もう1個向こうの草戸大橋なんですよ。だからそこまで回って、わざわざ大きな道路を通過して、まだ狭いところを通過して行くとかいうことは、続かないと。もう昨日、ちょっと寝ながら考えたんですけど。ああ、僕はせんなあと思いました。

再度聞きますが、鷹取中学校のそばを通行して、交通事故や教育環境の破壊をして、また道路予定地の住民達に強制的に立ち退きをさせて、多額の税金を使って、この道路を作る価値がどこにあるのでしょうか。教えてください。教えて。いや、分からんならええわ。次へ行くけえ。文書はいけんいうし。じゃあ次にもういっぺん会議開きゃあいい。

どうせ多額の税金を使用するのなら、この際、思い切って、福山沼隈線を4車線にしたらどうでしょうか。私のこれ提案ですね。うちの友達なんかには、ばかたれが言われますけど。僕はそういう、ちょっと破天荒な人間ですから、あそこをドーンと4車線にすりゃあ、新しい道路作らんでも、沼隈や内海町にまっすぐ行けますんでね。だから、十分問題はないというふうに私は思っております。

さらに洗谷三差路の渋滞防止対策として、もうこれ今日、何回も言われてますけどね。福山から右折、沼隈の左折レーンを2車線にするとか、今、国道2号線でやりましたけども、右折ラインを長くするってことで、かなり駅前の渋滞がなくなりましたよね。そういう形で、いろんな形でやって欲しいと。終わらんど、5分じゃあ。

沼隈からの左折レーンを2車線にするとか、信号機もAIを利用して、道路状況を管理できるものにしたら良いのではないのでしょうか。付け加えるならば、芦田川大橋から北上する右岸の堤防道路を上下2車線にして拡幅すれば、渋滞解消で、同時に芦田川の氾濫防止の一石二鳥となると考えますが、いかがでしょうか。

私は芦田川の左岸の新涯町に住んでいますが、大新涯は江戸時代の先人達が大変苦勞されて干拓工事をされて作られたものです。ほとんどが海拔0m前後です。

昨日、国交省の起業者の方々にもお願いをしましたが、近年、気候変動のためか、全国的に水害が多く発生しています。福山の芦田川も国交省の調査では56kmを点検し、約半分の28kmの区間が水の浸透に対して安全性が不足と報告しています。また、芦田川の堤防で高さが不足など、洪水時に危険な重要水防箇所が94箇所あるそうです。これは国交省の報告ですから、皆さんご存じですよ。

市内の広範囲が1から5m浸水すると予測されています。芦田川の流域人口は28万人にのぼります。堤防が決壊すれば、市内の広範囲が浸水する。広島県議会では、実施する時期は明記され

ておらず、目標の対象期間が概ね30年と示されているだけです。広島県の土木建築局長は、福山を流れる芦田川などの国管理河川における治水事業の計画的かつ早期の実施は非常に重要、様々な機会をとらえて国へ要望していると答弁するばかり。福山の3万4,000世帯の浸水を防ぐために、河川19.6kmを改修する事業費は208億円と聞いています。私のような芦田川のすぐそばで、海拔0mに住んでいる者にとっては、新しい道路を作るよりも、芦田川の堤防の補修を強化して欲しいと思います。どうかよろしくをお願いします。

先程発言しましたように、2年くらい前に道路予定地を見学しましたが、早々と橋脚が2本完成していました。私の勉強が正しければ、1995年の阪神大震災ありましたけども、多くの橋や道路やモノレールが壊れてしまいました。その対策として1本橋はやめようじゃないかと。2本橋にしようじゃないかという話になったんですけども、今建っている、僕が見た2本の柱、脚橋は1本の脚でした。

もう草戸大橋が先行されていますが、取り付け時に土台の安全性は調査されたのでしょうか。

○議長 終了時間を過ぎましたので。

○富田 はい、分かった。まあどっちにしても、もう1回開いてください。よろしくをお願いします。

○議長 ありがとうございます。降壇してください。

○議長 次は福山市副市長、中島智治さんから公述をしていただきます。中島さんは壇上に上がり、公述人席に着いてください。

準備はよろしいでしょうか。現在の時刻は19時22分です。ただいまから公述を開始し、30分間で終了するよう、お願いします。また終了の10分前、5分前、1分前に呼び鈴で合図をすると共に、表示によりお知らせしますので、目安にしてください。なお、終了時間までに終了しない場合には公述の中止をお願いすることとなります。プロジェクターを使用しますので、少し照明を落とします。それでは公述を開始してください。

### 【公述人13】

○中島 失礼いたします。ただいまご紹介に預かりました福山市副市長の中島智治と申します。

私のほうからは福山沼隈道路の早期整備の必要性について述べさせていただきます。まず画面のほうをお願いいたします。

こちらの画面にありますように、本市は瀬戸内のほぼ中央にございます。そして主要な幹線道路網については、南北軸としまして、西側には尾道松江線、しまなみ海道、それから東側には岡山米子線、瀬戸中央自動車道、そして東西には赤い線の山陽自動車道、それから一般国道2号が通っております。

さらには本市には、重要港湾に指定されております福山港と尾道糸崎港が2港あります。このように西日本でも有数の物流拠点となっております。

また黄色く囲っておりますけれども、6市2町から構成する備後圏域を形成しておりまして、鳥取県、島根県を越える約86万人を有する圏域の経済を牽引しています。次の画面をお願いします。

この圏域全体の広域交通の中心となっているのが、ここの画面の赤い色で表示しております一般国道2号であります。この動脈でございますので、この渋滞解消に向けて、東側においては玉島笠岡道路及び笠岡バイパスが、この令和7年度に完成予定となっております。この赤い点線の部分ですね。

それから西側では三原バイパス、尾道バイパス、赤坂バイパスは、もう既に完成しておりまして、残り点線の少し小さいところになっておりますけれども、木原道路ですね。これも今年度には完成予定となっております。

これを見るとお分かりのように、この中の中心である福山市域だけ、福山道路の区間だけが赤い丸で示されておりますが、完成時期が未定となっているわけでございます。

このことは、人口が集中しているこの地域の市民生活に支障が生じるだけでなく、日本有数の製鉄業、製造業など立地する備後圏域、さらにはこのルートを活用しております広島、倉敷、岡山を含む、このエリア全体の社会経済活動に大きな支障となってくるのは、もう明白でございます。次をお願いします。

その福山道路が未整備の区間の本市の状況を示しているのが、この図でございます。この図にありますように、国土交通省が渋滞ランキングを毎年発表しておりますが、本年4月の発表では、大阪、神戸、北九州など、本市よりもさらに大きな都市の区間を含めた全部で496区間がありますけれども、その中でも2区間、渋滞ランキングが3位と5位という、非常に残念な結果になっ

ております。

また、この調査が始まった平成 28 年度以降、本市を通るこの区間が、毎年 5 位以内に位置づけられております。

このように全国レベルにおいても、この福山の区域が厳しい環境、支障になっているというところが見て取れます。

市民の皆様には、市民生活の利便性において大きな負担をおかけしている状況でございます。次の画面をお願いします。

こちらが、先程ご説明いたしました渋滞ランキング 3 位の区間の芦田川の西側、神島橋西詰め交差点付近の朝の渋滞の状況です。このように毎日のように朝夕を中心に、約 3km の渋滞が発生しております。次の画面をお願いします。

これが渋滞ランキング第 5 位の区間の明神町交差点付近の朝の渋滞の状況であります。こちらも毎日のように朝夕を中心に大きな渋滞が発生している状況であります。次の画面をお願いします。

先程示した渋滞ランキング 3 位、5 位の区間を実際に車で走行し、混雑時と通常時の通過時間の差を計測したものが、この図でございます。時間の都合上、1 つずつはちょっと申し上げられませんが、だいたい通常 5 分から 6 分で通過するところを、混雑時にはおおむね 2 倍、5 分のところが 10 分、それから 3 倍、10 分のところが約 20 分弱かかっております。次の画面、お願いします。

そこで本市が考えているものが、この図でございます。渋滞がなく、安心安全な快適な生活ができるようにということで、放射環状型の幹線道路網を計画しております。赤色で示している外環状線と、真ん中に示しているオレンジ色、これが内環状線。この 2 つの環状線とそれらに接続する緑色の放射線軸で構成されています。

外環状線は、北は国道 486 号、東は国道 182 号、西は今整備しています福山西環状線、南は福山道路で構成されています。内環状線については、本市中心部を取り囲むように計画されています。これら外環状線と内環状線を結ぶ放射線軸として重要な役割を担うのが、黄色で示しております福山沼隈道路と、現在整備中の桃色で示している福山道路 3.3km 区間が整備されることで、本市について渋滞の緩和や物流機能の強化、市民生活の利便性、安全性の向上につながるものと思っております。

次の画面ですけれども、ここからは整備の効果の具体について触れていきたいと思えます。

まずは赤色の福山道路 3.3km 区間と共に、オレンジ色の福山沼隈道路が整備されれば、青色の矢印のように交通が分散化されます。その結果、下に示しておりますように、一般国道 2 号の仮称赤坂インターチェンジから福山中心の福山郵便局前交差点区間の交通量が約 3 分の 1 減少し、渋滞が大幅に緩和されることが期待されます。

また国道 2 号だけでなく、交通量が減少することによって、周辺的生活道路の安全性も向上すると考えております。茶色の網かけの一般国道 2 号に隣接する地域の通勤時間帯の状況を見てみたいと思えます。

先程の網かけ、国道 2 号の両脇になりますけれども、その隣接地域の状況です。こちらを見てもお分かりになるように、一般国道 2 号の渋滞を避けるために、通勤車両など、近隣隣接の生活道路へ迂回することで、通学の児童生徒をはじめ、周辺住民との事故の危険性が高くなっている

状況です。1日でも早い渋滞の解消が多くの方から望まれています。福山道路と共に、この福山沼隈道路が整備されれば、一般国道2号の交通渋滞の減少はもとより、こうした周辺的生活道路の通過交通も減少し、安全性が向上されると考えています。

次にこちらの画面ですが、左の画面はイメージ写真とはなりますけれども、上が幹線道路が整備される前、そして下が幹線道路が整備された後に期待される状況で、このように安全性の向上が図られると考えています。

右のグラフでございますけれども、国土交通省によれば、この2路線の整備に伴い、一般国道2号の赤坂バイパス東口交差点から府中分かれ交差点の区間における死傷事故件数が約3割減少すると推計されております。

次の画面ですが、この2路線が整備されれば、車両は一般国道2号、赤坂インターチェンジから府中分かれ交差点までの渋滞区間を避けて、赤線の矢印のように迂回することができます。その結果、一般国道2号を経由した場合、現在約23分費やしている時間は、この2路線を経由することで、所要時間が約半分の13分に短縮されます。その結果、物流の効率化、社会経済活動の活性化が見込まれます。

次の画面でございますけれども、これは走行速度とCO2の排出量の関係をお示ししております。国道や県道においては、平均時速が20km以下の状態を渋滞と定義しております。この棒グラフでいけば、一番左になります。その速度が向上すれば燃費が改善され、その結果、CO2の排出量は時速40km時点で、真ん中になりますが約30%。時速60kmになれば、約40%も低減されます。

このように、この道路の完成により、二酸化炭素の排出量が削減され、地球温暖化対策にも寄与されるものと考えています。

次に、これはさる平成30年7月豪雨の時のものでございます。本市において広島県内で最大2,000ヘクタールの浸水被害が発生し、多くの道路が通行止めになりました。次の画面をお願いします。

その時の被害状況です。その豪雨の影響で、多くの道路がマルにペケの通行止めになっていますが、緑色の線を表示している山陽自動車道も通行止めになりました。その結果、一般国道2号へ交通が集中し、2号線の上り線では青色で示している通常の3kmの渋滞長が、紫色で示しているように約4倍の12.3km。下り線でも同じように2.7kmが、約4倍の10.5km。このように市民生活や物流機能が停滞し、地域に大きな打撃を与えております。下の赤色の線で示しておりますけれども、この路線は大規模災害時における避難路や緊急輸送道路の機能強化につながるものであります。こうしたことから、福山沼隈道路は、ぜひとも必要な道路であります。次の画面をお願いします。

2016年、平成28年度におきましても、大雨により多くの幹線道路が土砂で通行止めになりました。この画面が、その時の状況ですが、県東部だけで3,300件の土砂崩れが発生しております。次の画面を見たいと思いますが。

同じように本市では主要地方道であります県道が土砂崩れが多発して、この南部地域においては、5日間にわたり全面通行止めになったわけでございます。その結果、この丸にありますように、内海沼隈地域、金江地区、それから熊野地区、多くの方々に迂回を余儀なくすることになりました。

その結果、また一般国道2号においては、この図が示すように、平成28年度における通常時、その時は1.9kmの渋滞長でしたが、その2.5倍の4.8kmにわたって渋滞をし、迂回だけではなく、こうした渋滞の影響により、市民生活に大きな迷惑をおかけすることとなりました。

このように近年頻発する自然災害の備えを着実に進めなければなりません。そのためにも、この福山沼隈道路は必要な道路であると言えます。次の画面をお願いします。

福山港の状況でございますが、福山港は、この圏域で唯一のコンテナターミナルを有する港でございます。そのコンテナ取り扱い量は右に書いてありますが、中国地方13港中4位の取扱量を誇っております。さらに左下のほうの棒グラフのほうに示しておりますように、コンテナの取扱量は年々増加しております。そのため福山港においては、平成23年には第2バースを供用開始し、平成30年には大型化した船舶が福山港を利用可能となるよう、埠頭改良事業にも着手したところでございます。その結果、さらなるコンテナ貨物の増加が見込まれます。

そして右下の円グラフが示しますように、中心を除く、この市域外に出て行く場合には、この赤色、ほとんどが西側を通行するような形になります。緑側が東部のほうへ、青色が北部のほうへ輸送されていく率を示しております。次の画面をお願いします。

福山港からコンテナ車は現在、青色のルートが示していますように、市街地を通過していますが、福山道路、福山沼隈道路が整備されれば、赤色のルートのように市街地を通ることなく、福山港から福山西インターチェンジへアクセスできます。これにより、左下の棒グラフが示しておりますように、輸送時間が大幅に減少します。一般国道2号を経由した場合や現在約53分費やしておりますが、この2路線を経由することで、所要時間は約38分となり、約15分が短縮されます。また当然のことですが、市街地や国道2号への負荷が軽減されます。

本市における重要港湾福山港と、これらの幹線道路網との一体的な利用により、環境に優しいとされるモーダルシフトが推進されます。すなわち幹線道路と大量輸送が可能な海運との連携向上により、CO2の排出量の抑制など、地球に優しい交通システムの推進に寄与するものと期待しております。次の画面にいきますけれども。

最後になりますが、今まで申し上げました通り、この福山沼隈道路の整備は幹線道路というだけでなく、生活道路の渋滞混雑が大幅に解消され、広域物流の効率化、地域経済の活性化だけでなく、市民生活の利便性、安全性の向上、さらには環境の改善への備えなど、地域の発展に大きく貢献するものでございます。この画面に映し出されているのは、多く市民が参加して作りました、福山未来づくり100人委員会、これによって30年後の福山の未来図を描いたものです。

この未来図作成においても、環状道路ができていれば、渋滞のない街になっているなどの意見を踏まえ、安全で渋滞のない環状道路を描いています。このように多くの市民の願いであると共に、これまで本市の現状、課題、整備効果等について申し上げてきましたことを、どうぞご理解いただきまして、1日も早い福山沼隈道路の整備完了を強く要望いたしまして、私の公述をさせていただきます。

○議長 ありがとうございます。降壇してください。

これで本日予定しておりました公述は全て終了いたしました。

これにて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・広島県福山市野上町三丁目地内から同市熊野町字高下地内まで）及び県道熊野瀬戸線改築工事（広島県福山市熊野



町字鳴地内から同市瀬戸町大字長和字筒井地内まで) 並びにこれに伴う農業用水路付替工事に関する事業認定申請にかかる公聴会を終了いたします。

本日は公聴会の円滑な進行にご協力いただきまして、ありがとうございました。

○議長補助者 閉会にあたりまして、1点連絡させていただきます。本日から2週間以内に新型コロナウイルスの感染が疑われる症状が出た場合につきましては、最寄りの保健所に相談する際に、本公聴会に参加したことをお伝えいただきますよう、よろしくお願いいたします。

それでは会場の皆様にご退室いただきますが、会場出入口が密集しないよう、時間差で退出していただきます。まずは右と左のブロックの方のみ、退室していただけますか。真ん中の方は待っていただけますか。

続きまして、真ん中のブロックの方、退室していただけますか。よろしくお願いいたします。