

問

1 事業説明会の進め方について

① 2001年8月27日の山北クラブで行われた山北地区の事業説明会で「事業の進め方」の図が示され、「事業説明会が終わってから地形測量をする」と説明していた。示された図では事業説明会に四角の枠がしてあり、矢印→をして次の段階の地形測量に四角の枠がしてある図を説明した。この説明会に参加した山北地区の人は、誰でも「事業説明会が終わってから次に進む」と理解していた。このことを当局が確認することが住民への信頼を取り返すことになると思うが、再度見解を示すこと。

答

事業説明会等で配付している「事業の進め方」は、あくまで一般的な手順をお示ししたものであり、地区の状況や事業の効率性等から、順序の前後や作業の併行等が生じますが、事業の各段階に応じて事業説明・設計協議・用地説明・工事説明など、関係者の皆様と協議・調整する場を設定し、地域・地区の理解と協力を得ながら進めているところです。

問

② 2003年1月24日の山北地区事業説明会の終わりの挨拶で突然広島県吉原所長が「事業説明会と測量を平行して行う」と宣言した。その後、山北地区の地権者に対する測量実施の意向調査を強行した。そして、当局が事業説明会で住民への説明が継続しているのに地形測量を強行した。このことに山北地区の地権者や住民たちの多くは納得していない。さらに今年2月28日に住民への説明責任を放棄する「事業説明会の打ち切り」を一方向的に強行したが、今後地権者・地域住民の理解を得るためにどのように対応しようと考えているのか対応策を示すこと。

答

瀬戸学区山北地区におきましては、事業説明会の状況やアンケート調査結果等を勘案し、事前に地権者個々へ現地調査における所有地立ち入りへの意向を確認した結果、全体の地形把握が可能な範囲の了解が得られたことから、地形測量等の現地調査を了解の範囲で実施したものです。

瀬戸学区事業説明会については、2001年（平成13年）8月から先般の説明会まで延べ12回にわたって開催したところですが、この間、関係者の方々のご理解とご協力に

より、事業は一定の進捗が見られているところです。

また、事業説明会においては、事業概要を理解された上と判断される専門的範疇の質問が目立つようになっており、事業概要に対する理解は深まっているものと考えております。

さらに、説明会において質問が多かった環境保全に関しても、最新のデータ等を踏まえて環境影響の照査を行った結果、照査した全ての項目で環境保全目標を満足する予測となり、その結果については、先般の事業説明会において説明したところです。

こうした状況を受けて、福山河川国道事務所、広島県福山地域事務所及び福山市は、事業概要をご説明するために開催してきた事業説明会は、一定の役割を果たしたものと判断し、先般の開催をもって終了したものです。

しかしながら、事業説明会の終了をもって全ての関係者にご理解を得たと判断したものではなく、個々のご質問等へは説明手法を個別対応に変更し、より迅速かつ丁寧な対応を図るとともに、その質問・回答について公表できるものについては、福山河川国道事務所HPにおいて、広く周知していくこととしています。

問

- ③ 事業説明会も継続中なのに福山西環状線の計画路線にある地域で用地買収が終了したところがある。一人でも土地を買ってほしいという人がおれば土地を買収するのか、敬軒が用地を買ってほしいという地域があれば道路建設の目途が立っていても用地買収に応じるのか。道路建設の目途が立っていない段階で一部分の用地買収は道路建設の既成事実を了解が得られていないところの住民への押し付けとなるので用地買収を中止してほしい。今後了解を得られていない地域住民への理解を得られる具体的な対応を示すこと。

答

福山西環状線については、計画延長が8.9 kmと長いことから、町内会など生活圏等を一にする区域を基本とした11地区において、関係役員等との協議や関係者の了解を得る中で、事業説明会や測量、設計協議などを進め、総意として合意が得られた地区で、用地事務に着手しているものです。

問

- ④ 最近の国土交通省は道路政策の転換を始めている。1999年に「公共事業の説明責任（アカウンタビリティ）の向上行動指針」を示して住民へ十分な説明責任を果たすことを求めている。2002年に市民参画型道路計画プロセスのガイドラインについての通達でも市民との合意形成に努めることが示されている。福山道路や福山沼隈道路等に道路建設の進め方は国土交通省の示す方針と逆の方向にある。最近の国土交通省の道路建設政策の変化を福山道路等の道路建設にどのように反映しているのか具体的な例を示すこと。

答

「市民参画型道路計画プロセスのガイドライン」は、構想・計画段階の事業を対象としたものであり、既に事業着手している福山道路等は該当しませんが、その趣旨を踏まえ、瀬戸学区における事業説明会においては、より開かれた説明会とするため、開催方法の見直しを行い開催してきたところです。

また、事業説明会は一定の役割を果たしたと判断したことから、先般の開催をもって終了としましたが、説明手法を質問内容に応じてより適切な対応が可能な個別対応に変更したものであり、国土交通省が示す方針と整合しているものと考えています。

なお、市民参画型道路計画プロセスのガイドラインは、2005年（平成17年）9月に「構想段階における」という文章が表題に追記され、本ガイドラインが構想段階の事業を対象にしたものであることが明確にされています。

問

- ⑤ 当局は「瀬戸学区幹線道路対策協議会を窓口をしている」としているが、窓口の機能を果たしていると考えているのか。特に山北地区の地権者の意向をまとめることができるのか、その実態（会議の種類・内容・開催回数など）を調べて回答すること。

答

瀬戸学区におきましては、幹線道路網整備について学区全体で対応することを目的に、各町内会から選出された委員や、土木常設員などの関係役員で構成された対策協議会が設立されたことから、現在はこの協議会に窓口をお願いしており、事業説明会や設計協議の事前協議等で、地元の窓口として対応いただいているところです。

なお、対策協議会の実態については、回答すべき立場にありませんが、行政が設計協議や事業説明会に関する協議のため会合に出席した回数は、現在までに延べ9回です。

問

2 地元山北地区の地権者の思いと不信の解明

- ① 当局によって福山道路・福山西環状線は一般住民が知らないうちに突然瀬戸町山北地区の人家密集地を通る計画が示された。そこで生活している住民にとっては「寝耳に水」の驚きであった。地域住民の先祖が営々と築いてきた家を取り壊されることへの悲痛な思い、そればかりか長年培ってきた隣近所との人間関係がずたずたに破壊され、挨拶さえ交わされない状態になりつつある。なぜ住み慣れたまちや住宅地を分断させる道路建設をするのでしょうか。私は道路建設を白紙に戻し、再度地域住民の声を聴取することを要請します。

答

福山道路は、都市計画決定の段階において、関係学区への説明会や計画縦覧などにおいて、市民全体への周知が図られているほか、説明会における質疑や意見書等による市民意見を反映する中で、福山市都市圏の安定的な発展に必要と判断され、都市計画審議会への諮問、国土交通大臣の同意など、都市計画法に規定される手続を経て都市計画決定されたものであり、現在、早期整備を推進しているところです。

また、関係地域の合意形成については、事業の進捗に合わせて、事業説明・設計協議・用地説明・工事説明などを行う中で図ることとしており、地形測量・幅杭設置・用地調査などの各作業においては、関係地権者のご了解を得て実施しているところです。

問

- ② 2006年3月20日の国土交通省中国整備局の回答で「都市計画決定の手続きを経ている」のだから福山道路等の建設するのだという説明だけでは納得できません。道路建設のために移転を迫られている住民へ都市計画決定の経過を丁寧に説明すること。

答

福山道路の都市計画決定の経過は別紙1のとおりです。

問

- ③ コースの決定の疑惑がある。周りに人が住んでいない山側があるのに、わざわざ住宅地を通るコースになった理由、コースが複数あることを隠していたことなど不明朗なことを明らかにすること。
- ④ 都市計画決定が公表される前に一部の不動産屋がコースを知って土地の買収する動きがあったことなどのうわさが住民の中にあるがその疑念を明らかにすること。

答

山北地区は、今回の幹線道路網のルート選定において、福山道路と国道2号・福山西環状線、及び福山西環状線と国道2号が接続する重要な結節点であることから、各関係道路が円滑に連結してそれぞれの道路が十分に機能し、安全かつ効率的に交通が処理できる適地として、現在のICやJCTの位置が決定され、このIC等の位置を主なコントロールポイントとして山北地区のルートが選定されています。

なお、噂または中傷に関する事項は、関知しておらず回答すべき立場にありません。

問

- ⑤ 瀬戸町 [] の共有地および薬師堂は以前から山北上町内会の管理下にあるが、勝手に測量をした。今後は無断に立ち入らないで町内会の許可を得ることについての見解を示すこと。

答

福山市瀬戸町 [] の土地と思われませんが、この土地については登記簿では所有者の欄に町名字名のみが登記されている土地であることから、集落や村などが所有していた土地と考えられます。

現段階では、所有者が確定していませんが、一般的にこのような土地の場合はその村や集落が所属している市町村の財産としての色彩が強いと判断されることから、福山市の所有地とみなし、現地調査を実施したものです。

問

⑥ 測量を了解していない地権者の詳細設計は公表をしないこと。

答

詳細設計の基となる地形図については、2004年（平成16年）12月から、公共用地及び立ち入り了解を頂いた土地において地形測量等の現地調査を行うとともに、立ち入り了解を頂けなかった土地に関しては、空中写真を基にした地形図等で補完し、全体を完成させています。

道路詳細設計につきましては、完成した地形図をベースに道路構造令等に基づき行っており、今後、山北地区の設計協議に用いることとしています。

なお、地形図には、立ち入り了解を頂けなかった土地も含まれていますが、上記作業により道路詳細設計を行うことは、法律その他に抵触するものではなく、都市計画決定に基づき、国・県・市が連携し一体となって事業を進めていく必要があることから、問題ないと考えています。

問

3、大気汚染対策について

- ① 1年7ヶ月ぶりの開かれた今年2月28日の事業説明会で突然「平成22年を基調とした環境影響評価書の評価書」から「平成42年予想交通量」を利用して簡易的な「環境影響の照査の結果」を公表し、質問時間を十分にとらないで事業説明会を打ち切ったことは瀬戸学区の地域住民を欺くやり方であり、説明責任を果たしたとはいえません。瀬戸学区事業説明会の再開・継続を改めて要求します。

答

問1②の事業説明会に対する回答のとおりです。

問

- ② 「環境影響の照査」を公表することは法的拘束のある環境影響評価書を軽視するものである。環境影響評価書に基づいて大気汚染対策等をすすめること。

答

福山道路の「環境影響評価書」は、策定時点の最新予測値である平成22年将来交通推計をベースに、一般大気測定局の気象データや大気質・騒音の予測手法を用いて、法手続きに従って予測評価を行ったものです。

一方、「環境影響の照査」は、「環境影響評価書」における「事後調査」の一部として、現段階の最新である平成42年将来交通推計をベースに、2002～2003年（平成14～15年）に行った現地での四季大気質観測データや、更新された騒音予測手法を用いて予測したもので、予測時点の違いから予測条件は異なりますが、両方とも全国的に確立された手法に基づいて予測した結果であり、どちらも行政が責任を持って提示したものです。

また、実際に実施する環境保全対策は、供用開始の状況に合わせて再検討することとなりますが、現段階の最新データ等を用いている「環境影響の照査」に基づき検討していく考えです。

なお、環境影響評価や照査はあくまで予測であることから、供用後には現地調査を行い、予測し得ない要因によって環境保全目標を超過する場合には、関係機関と連携のもと必要な対策を講じていきます。

問

③ 浮遊粒子状物質の平成22年と平成44年の比較について

(年平均値)	自動車交通	バックグラウンド	合計濃度	日平均値の2%
赤坂 ICH22年	0、0018	0、045	0、0468	0、118
H42年	0、0018	0、027	0、0288	0、069
瀬戸 ICH22年	0、0014	0、045	0、0464	0、117
H42年	0、0025	0、027	0、0295	0、070

H22年のバックグラウンドの数値はH8年松永測候所の数値であり、H42年の数値はH14年からH15年にかけて瀬戸町山北での春、夏、秋、冬の各1週間を調べたものである。

H17年の備後地域公害防止計画のH17年を見る浮遊粒子状物質の大気測定のグラフを見ると松永測候所でのH8年数値は約0、097(日平均値2%除外値)ですがH15年の松永測候所は数値が約0、07と大きく下がった年であり、この年をこの数値にとることには疑問である。当局の見解を示すこと。

答

ご質問にある「この年をこの数値にとること」の主旨が不明ですが、浮遊粒子状物質のバックグラウンド濃度に関するご質問と理解し、ご回答します。

浮遊粒子状物質の予測は、地域のバックグラウンド濃度に自動車からの発生濃度を加算し年平均値を求め、環境基準における評価値とするため、換算式を用い日平均値の年間2%除外値を求めます。

バックグラウンド濃度として、大気測定局の測定結果を用いる場合は年平均値を用いますが、その測定局における日平均値の年間2%除外値は、バックグラウンド濃度等の予測計算には用いません。

問

④ 瀬戸町内の地形は平野部が少なく、山北地区や地頭分地区は低地の谷間になっており、そこに人家が集中している。福山道路・福山西環状線はその谷間を通るようになっている。福山道路や福山西環状線等が通ると自動車の排気ガスによる人間への健康被害が懸念されているので以下のことを要求する。

- 1) 福山道路の環境測定はプルーム式の調査である。プルーム式の調査では複雑な盆地等の詳細な環境測定はできない。盆地や谷間での詳細な環境測定が可能な三次元流体モデルで調査をすること。(横浜市では東京環境研究所が実施している)
- 2) ヨーロッパでは最高の科学技術を駆使して環境問題に対応しているのだから、日本でも人命尊重の立場で実施すること。

答

大気質の予測式として用いられているプルーム式及びパフ式は、地域特性等を考慮した係数を適切に設定することにより、地形条件を考慮した予測ができる一般的な手法とされています。このため、福山道路の環境影響評価においても、大気質の予測にはプルーム式及びパフ式を採用しており、ご質問にある「3次元流体モデル」を採用する考えはありません。

問

⑤ 環境問題ではSPMやNO₂、騒音の環境基準が高く設定されている。これをクリアー(満足している)できればいいということはおかしい。喘息に関してはディーゼル排ガスPM_{2.5}の微粒子が影響しているといわれているのでPM_{2.5}の測定をすること。

答

環境基準は「人の健康を保護し、生活環境を保全するうえで維持することが望ましい基準」として定められており、「備後地域公害防止計画」(平成17年3月広島県・岡山県)においては、大気汚染、道路交通騒音に係る対策は、それぞれ環境基準を達成することを目標としています。

PM_{2.5}については、試料の採取方法については確立されていますが、評価手法は確立されていないため、現地でPM_{2.5}の測定だけ行うことは考えておりません。

問

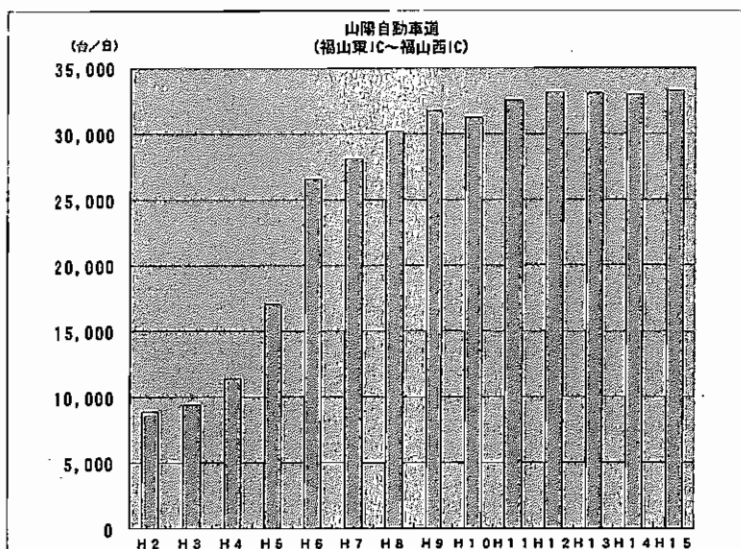
4、交通量・予想交通量に関する質問

- ①、山陽自動車道の交通量の変化を調べて交通予想量との差異を知らせること。特に平成14年以降の山陽自動車道の交通量の状況を知らせること。

答

現段階で確認できる山陽自動車道の計画交通量は、約3万6千台/日（福山市～尾道市、平成12年時点）です。

また、山陽自動車道（福山東IC～福山西IC）の交通量の推移は次のとおりです。



(出典 道路統計年報)

問

- 5、当局は福山道路・福山西環状線等の道路建設の理由として「平成27年ごろに人口のピークになる」を主張していたが昨年から予想を超えて人口の減少が始まった。道路建設の根拠が崩れたのだから道路建設を凍結すべきである。

- ① 自動車運転免許保有者数の予想%だけでなくその実数を示せ。

答

自動車の交通需要予測では、自動車運転免許保有者の実数は用いられておりません。

問

- ② ラッシュ時の交通渋滞をしているところへ高齢者がわざわざ運転をしていくことはないので渋滞は生じないと考えられる。
- ③ 今後人口が急激に減少すると予想されているので新たな道路は必要ない。
- ④ 15歳から64歳の働き盛りの人口（生産年齢人口）動向は減少傾向にあり、全人口の割合では2006年（H18年）の生産年齢人口が65.7%であるが、10年後の2016年（H28年）には60.8%に減少する。
- ⑤ 高齢者は通勤時を避けて運転したり、ペーパードライバになったりするので免許保有率は車の渋滞にあまり関係がない。

以上の点で人口減が渋滞解消に大きな影響をあたえると考えがどのような見解があるのかを説明すること。

答

人口が減少する中で交通量が増加すると予測している主な要因は、免許保有と自動車保有が一層増進するためとされています。

福山市内における渋滞の主要因は、交通需要の増大に道路整備が追いつかない中、南北連絡路を受ける東西軸が国道2号のみであることや、既存の幹線道路が放射型であることから自動車交通が中心部に集中しやすいためと考えられます。福山河川国道事務所HPにおいて、渋滞を引き起こす要因についてデータとともに掲載していますので参照下さい。

（渋滞を引き起こす要因（福山道路パンフレットに掲載））

http://www.fukuyama-mlit.go.jp/douro/douro_03/fuku_p.pdf

なお、ご質問の中で高齢者の運転について示されていますが、交通需要推計にあたっては、81才以上の高齢者は免許を持たないものとして、免許保有率が推計されています。

問

6、まちづくりの問題について

- ① 最近、民間のバス路線の廃止がいられている。まず先に高齢者にとっては買い物や通院など移動を保障するために公共交通の確立を優先させるべきと考えるが、具体的な方針を示せ。
- ② さらに広域合併になり公共交通の必要性が叫ばれるが、交通機関の確保をどのようにするのか。福山市も車優先の社会から人優先の社会へ転換すべきではないのか。当局の見解を示すこと。

答

福山市の公共交通は、鉄道とバス等によって構成されていますが、自動車利用の増加が著しく、道路における交通渋滞の慢性化などの要因により、バスの定時制が損なわれ、特にバス利用の減少が深刻化しています。また、民間バス事業者による不採算路線の廃止や減便による運行の縮小などが行われ、今後、市民生活への影響が懸念されているところで

こうした状況を踏まえ、福山市においては、「福山市生活バス交通利用促進計画（2006年3月）」を策定し、地域特性に応じた運行形態や市民に利用しやすい路線の構築など、市民生活を支える交通手段の確保を図ることとしています。

福山道路 都市計画決定の経緯

1990年（平成2年）

備後・笠岡都市圏パーソントリップ調査開始

（学識経験者，建設省，運輸省，日本道路公団，JR西日本，広島県警，岡山県警，
広島県，岡山県，福山市，笠岡市等）

1993年（平成5年）

備後・笠岡都市圏将来道路網基本計画策定

1994年（平成6年）

地域高規格道路「倉敷福山道路」計画路線指定

1995年（平成7年）

第三次福山市総合計画策定

1996～98年（平成8～10年）

公安委員会及び各施設管理者協議調整

1998～1999年（平成10～11年）

地元説明会（98年11月5日～99年3月11日，19小学校区延べ47回実施）

1999年（平成11年）

都市計画案の公告・縦覧（5月20日～6月3日）

2000年（平成12年）

福山道路環境影響評価準備書に係る知事意見（4月7日）

福山道路（広島県）に係る環境庁長官意見（11月17日）

福山市都市計画審議会（12月5日）

広島県都市計画審議会（12月20日）

2001年（平成13年）

国土交通大臣の同意（広島県決定分）（3月21日）

広島県同意（福山決定分）（3月22日）

広島県告示（広島県決定）（3月29日）

福山市告示（福山市決定）（3月29日）

福山道路 環境影響評価書の公告・縦覧（3月29日～5月1日）