

問

1. 福山道路がなぜ必要なのか

答

福山都市圏の交通渋滞の大きな要因は、交通量が既存の幹線道路の処理能力を上回っていることや、幹線道路間の結節が弱く十分に機能していない点にあります。

このため、2001年（平成13年）3月に都市計画決定された福山道路等の幹線道路網は、既存の幹線道路と有機的に連絡して、理想に近いとされる放射環状型の幹線道路網を形成し、それぞれの持つ機能がより効果的に発揮される計画となっており、福山道路と福山西環状線は、東西交通や南北交通を担う他に、国道486号等と連絡して外郭環状軸を形成することとなります。

今回の幹線道路網整備は、将来にわたって交通渋滞を解消・緩和し、市民生活の安全性や利便性を向上させ、人にやさしいまちづくりを具現化すると共に、社会・経済活動や都市間交流の活性化も図るもので、市の最上位計画である総合計画においても重点施策に位置付けられています。

問

2. 西環状線はまったく不要だと思ふし、又、現在のコースを選ぶ理由がない。
- (イ) 赤坂バイパス } ~戸手付近へのコースの方が、福山市の規模及び地形から判断すると適切ではない  
松永バイパス } か。府中・尾道の人々も利用できると思うが…。山北の人々への被害も減らせると思う。(人家への影響が最も少ないコースを選んでほしい。)
- (ロ) 西環状線について都市計画審議会でのように審議されたのか。コピーをいただきたい。
- (ハ) 津之郷町の水越，地方，坂部，本谷等の人口密集地に何故通すのか。山陽高速道，山陽新幹線，旧国道2号線，山陽本線，国道2号線，更に西環状線，山手～赤坂線を計画し津之郷町を避けようとする配慮がなされないのはなぜか。
- (ニ) ○東西のインターチェンジがあるのに中央インター（仮）はなぜ必要か。  
○構想に入っているが白紙だというなら計画からはずせ。  
○中央インター（仮）計画地は某建設業者が土地を買い占めていると地元の住民の噂になっているが知っての上か。  
○中央インター（仮）の計画面積はいくらか。  
○西環状線は一部有料との事だが料金が明確に示されないのはなぜなのか。不採算になったら誰が責任をとるのか。

答

(イ)，(ハ) について

都市計画決定された福山道路等の幹線道路においては、既存の幹線道路と有機的に連絡して、交通処理の理想的な形とされる放射環状型の幹線道路網を構築する事が最大目標です。

よって、最初に関係道路の結節箇所を検討して、河川はできるだけ直角に近い角度で渡河するなど関係法令との整合を図りながら、遺跡や歴史的文化施設などをコントロールポイントに、安全性・走行性確保の観点から道路構造令で定められている曲線半径や勾配をクリアする中で、経済性・施工性等が総合的に検討された上で、都市計画決定されています。

(ロ) について

県庁の「広島県行政情報コーナー」で閲覧いただくか、「広島県情報公開条例」に基づき開示の申出をしてください。

(ニ) について

福山市においては、現在、2つのICがありますが、特に福山東IC周辺では交通渋滞が発生し、十分に機能しているとは言えません。

このため、福山西ICと福山東ICの間にICを新設することにより、福山東IC周辺の渋滞解消や、市南西部から山陽自動車道へのアクセス強化により、市民生活の安全性・利便性向上や、都市の拠点性向上が図られるため、その候補地として福山西環状線と山陽自動車道が交差する地域に、(仮称)福山中央ICが構想されたものです。

しかしながら、福山西環状線の進捗状況等から、整備箇所や計画面積などの具体的な計画策定には至っていません。

また、土地買占めの噂については、関知するところではないため、回答できません。

なお、福山西環状線は、有料道路事業の導入を前提に都市計画決定していますが、適切な時期に料金設定を含めた採算性の検討を行って、有料道路事業の導入に関して判断することとしており、現段階では料金等の具体も決定していません。

問

3. 山手～赤坂線は26～27年前に認可されているとの事であるが10年毎の見直し審議が行われている筈だが、2回分の審議会議事録のコピーをいただきたい。

答

山手赤坂線は、1976年（昭和51年）に都市計画決定され、2001年（平成13年）には福山西環状線の都市計画決定に伴う変更をしておりますが、都市計画法においては都市計画道路等の都市施設について、10年ごとに見直しの審議を行うという規定はありません。

なお、ご質問の主旨が事業再評価のご質問であったとしても、広島県では、「広島県公共事業再評価実施要領」において、再評価の対象事業を次のように定義しており、2001年度（平成13年度）から県の単独事業として事業着手した山手赤坂線は、「国が費用の一部を補助又は負担する事業」には該当しません。

第2 再評価の対象とする事業の範囲

対象とする事業は、土木建築部及び農林水産部が所管する事業のうち、国が費用の一部を補助又は負担する事業（以下、「補助事業等」という。）とする。

「広島県公共事業再評価実施要領」より抜粋

問

4. 津之郷小学校横の道路について

イ 県の責任工事区域と市の工事区域はどこまでか。

ロ 市教育委員会の許可をもらったと市土木課はいつているが、どう様なやり取りがあったのか、書類があると思う。<sup>(コピー)</sup> 写しをいただきたい。重要な問題なので書類が無いとは考えられない。

ハ 又、都市計画審議会での議事録の写し（コピー）をいただきたい。  
(関連箇所)

答

イについて

津之郷IC及び津之郷連絡線については、広島県で施工することとしています。

ロについて

都市計画法においては、都市計画道路の決定にあたって教育委員会の許可を要するという規定はありません。

ハについて

県庁の「広島県行政情報コーナー」で閲覧いただくか、「広島県情報公開条例」に基づき開示の申出をしてください。

問

5. 道路に関する建造物は、着工のどのあたりで発注されるのか。  
公示、入札はどんな方法をとるのか。

答

広島県では、工事の発注時期については、用地買収に目途が立った段階で、詳細な工程計画を策定して決定することとしています。

広島県における公告、入札の方法については、現時点では次のとおりです。

○公告（条件付一般競争入札及び公募型指名競争入札について公告する）

7 公告

- (1) 発注機関の長は、別に定める書式見本に準じて作成したところにより、広島県契約規則第17条各号の事項を県庁その他の県の事務所のうち適当と認めるものでの掲示の方法及び情報通信ネットワークを利用した方法によって公告し、必要がある場合は、その概要を新聞等にも掲載する。
- (2) 当該工事を発注する地方機関又は当該工事を主管する室においては、必要に応じ、入札参加希望者に前号の公告の写しを配布する。

「条件付一般競争入札事務処理要綱 平成18年4月1日一部改正」より

○入札

広島県では、請負対象設計金額別に次のようになっています。

- 1 億円未満…指名競争入札<sup>※1</sup>
- 1 億円以上10 億円未満…公募型指名競争入札<sup>※2</sup>
- 10 億円以上…条件付一般競争入札<sup>※3</sup>

各入札方法について、広島県では下記のように運用しています。（「広島県の入札・契約制度の概要」より）

- ※1 発注者が、能力や実績等に基づいて選定した一定数の業者を指名して入札を実施
- ※2 指名競争入札の透明性・競争性を高めるため、過去の工事実績などの応募要件を定めて事前に公告し、応募業者から技術資料の提出を求め、応募要件を満たすものを指名し、入札を実施
- ※3 個別の契約の性質又は目的により競争を適正かつ合理的に行うため、特に必要があると認める場合には、当該入札に参加する者の事業所の所在地又はその者の当該契約に係る工事等についての経験若しくは技術的適性の有無等などの加重的な参加資格（自治法施行令第167条の5の2）を設定して入札を実施

問

6. 橋梁、高架、トンネル、盛土の1kmあたりの価格を知りたい。  
(モデル 西環状線)  
イ 平坦地での高速道路盛土の場合 } いずれもモデルは西環状線  
ロ 平坦地での普通の道路 }

答

現地の地形、地質等の条件により異なるため、kmあたりの価格は、一概には言えません。

福山西環状線では、路線延長約9kmで、総事業費が約700億円であることから、1kmあたり約80億円となっています。