

※「①」等の番号で始まるご質問等については、2006年8月24日付けで回答済みであり、「再質問：」から始まる部分について、回答します。

## 1 事業説明会の進め方について

- ① 2001年8月27日の山北倶楽部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考えるが、再度見解を示すこと。

再質問：「事業の進め方」は一般的な手順という事になれば事業者の一方向的に事業を進めることとなります。しかも土地を提供する地権者抜きの関係者との協議・調整は認められません。事業説明会で地権者に説明をし、了解の下に設計きょうぎにすすむべきです。再度の見解を求めます。

答

事業の各段階に応じて、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ることとしており、各地域の関係役員の皆様と協議・調整する中で、地域・地区の進捗状況に応じた各種説明会の開催等によって、協議の調った地区から順次事業を進めているもので、ご指摘にある「一方向的に事業を進める」ことになるとは考えておりません。

- 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、数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なく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。

再質問：瀬戸学区山北地区の了解を得られていないところの住民への具体的な対応をどのようにしていくのかを示すこと。

答

瀬戸学区山北地区においては、地区の状況に応じ、関係役員等との協議や関係者の了解を得る中で、設計協議等を進めていく考えです。

- 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。

再質問：事業説明会の開催方法を見直したけれど、再開1回目は第1回事業説明会と同じことの説明、2回目は一方的に環境影響評価の照査結果を報告しただけで質問者が手を挙げているのに事業説明会を打ち切るなど「趣旨を踏まえた」市民への合意形成とは言えません。

答

瀬戸学区事業説明会は、2004年7月に誰でも自由に参加できる形に見直した説明会を開催し、福山道路等幹線道路網の事業概要について、再度改めて、御説明したものです。

また、2006年2月の事業説明会においては、環境影響の照査結果等について45分間説明した後、質疑応答に延長も含め延べ約2時間を充て、さらに残った御質問等に対しては、説明会方式よりも迅速で丁寧な対応が可能な個別対応で行うこととしており、現在、実施しているところです。

なお、説明会の終了、合意形成については、貴殿あて「2006年8月24日付け回答」の問1②、④に対する回答のとおりです。

## 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。

再質問：詳細設計図面には、地形測量の未了解で立ち入り禁止のところの図面が記載されているが不正確ではないのか。どのようにして図面を書いたのか説明をすること。

答

詳細設計の基となる地形図について、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。道路詳細設計については、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います。

- 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。

再質問：平成13年（2001年）までの回答であって、平成14年（2002年）以降の回答がないのはどうしてですか。

答

平成18年（2006年）4月13日に頂いた御質問が「都市計画決定の経過を丁寧に説明すること」であったため、福山道路等が都市計画決定された2001年（平成13年）までの経過について、時系列で整理し回答したものです。

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。

再質問：ルートは3ルートあったのもかかわらず、なぜ公表でないのか。また、不動産屋はコースを前もって知っていた。現在でも山林を買って道ができるのを待っている。うわさ・中傷の類と貴って捨てられない内容です。調べてください

答

検討ルートについては、情報公開に係る国土交通省の審査基準（平成13年（2001年））において、不当に混乱を生じさせる恐れがあること等から不開示となりうる情報とされており、現時点ではお示ししておりません。

また、「再質問」中、後段の部分については、貴殿あて「2006年8月24日付け回答」の問2④に対する回答のとおりです。

⑤瀬戸町 XXXXXXXXXX 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。

再質問：昔は山北村のとき、代表者が登記したものと思います。薬師堂は現在でも地元の人がお参りし、管理しています。薬師堂に関しての見解を示すこと。

答

御質問にある「薬師堂」の土地につきましても、貴殿あて「2006年8月24日付け回答」の問2⑤に対する回答、第2段落のとおりです。

### 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。

再質問：地権者無視のやり方では設計協議にも協力できません。打開策を示すこと。

答

山北地区における地形測量等の現地調査、瀬戸学区事業説明会の終了については、貴殿あて「2006年8月24日付け回答」の問3①に対する回答のとおりです。

また、山北地区の設計協議については、関係町内会への回覧とともに関係地権者への郵送により開催を案内し、行政が提示した詳細設計への意見を求めることとしており、「地権者無視」とは考えておりません。

- 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。

再質問：道路ができあがって、調査をおこなって対策をするのでは遅い、できる前に調査をおこなうことを求めます

答

山北地区において2006年8月に開催した第1回設計協議において、参考事例として配布した「学区共通確認事項」の第8項の中で、「本線事業者は、現在の環境予測時から道路構造等が大きく変化した箇所においては、騒音の予測を行い、予測値が環境保全目標を超過する場合、並びに供用後に現地調査を行って環境基準を超過した場合には、甲と協議のうえ、遮音壁設置等の対策を講ずるものとする。」との考えをお示ししているところで

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) 福山道路の環境測量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量はできない。盆地や谷間での詳細な環境測量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。

再質問：なぜ③次元流体モデルで調査が採用されないのかわかりやすく再度説明をすること。

答

貴殿あて「2006年8月24日付け回答」の間3④に対する回答のとおりです。なお、プルーム式及びパフ式は、これまでの調査・研究の資料が豊富に蓄積され、他の手法に比べて検証が十分になされていること等から、平成10年建設省令において標準手法とされています。

④ 環境問題ではSPMやNO<sub>2</sub>、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<sub>2.5</sub>の微粒子が影響しているといわれているのでPM<sub>2.5</sub>の測量をすること。

再質問：PM<sub>2.5</sub>の測量がなぜできないのかを説明すること。

答

広島県においては、2005年(平成17年)度に浮遊粒子状物質並びにPM<sub>2.5</sub>の濃度等について調査し、2006年(平成18年)度中に浮遊粒子状物質に関する発生源別寄与率の試算結果を公表予定としているところです。

しかしながら、「2006年8月24日付け回答」の間3⑤に対する回答のとおり、PM<sub>2.5</sub>については、資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、個々の測定値を評価するための計算等はいえず、また、別途に現地でPM<sub>2.5</sub>の測定だけ行うことは考えておりません。

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。

再質問：自動車交通需要量どのようにして決められるのですか説明すること。

最後にHPで調べることはできません。できる文書でお願いします。

答

自動車の交通需要予測については、別紙1に示すとおりです。

また、個別対応においては、回答に際し、事業者が所有しない又は膨大な量となる資料やデータ等が必要な場合は、所有する機関名、資料が閲覧できるインターネットのアドレスや関係図書をお示ししているところです。なお、広く一般にも周知するため、当事務所のホームページに掲載しインターネットで閲覧できる形としています。インターネットは、最寄りの公民館等でも利用できますが、困難な場合には、申し出頂ければ別途対応します。

## 自動車の交通需要予測について（概要）

### 1、過去の交通需要推計と実績値

- 今回行なったのは全国の総自動車交通量です。これまでも、5年毎に見直して、最新のデータに基づき推計してきました。今後、この全国の需要を前提条件として、公団など各機関において個別の路線の交通量推計を実施します。
- これまでの需要予測は基本的に全国値そのものをトレンド型モデルで推計する方法です。予測結果について2000年の実績と比較すれば、総じて、乗用車に関しては保有台数の伸びを小さく見積もった結果、実績が予測を上回り、貨物車に関しては前提に用いたGDP（経済計画の値）が達成されなかった結果、実績が予測を下回っています。乗用車、貨物車合計の交通量について最近2回の推計結果では誤差0.3%と1.5%となっており、比較的整合しています。なお、実績との乖離の要因分析の結果は新たなモデルに反映させています。

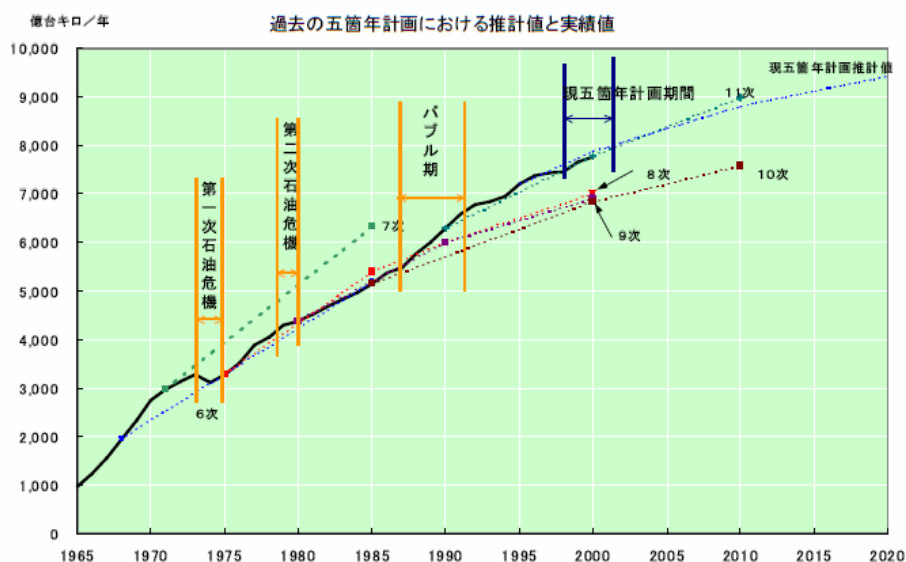


表 過去の五箇年計画における推計値と実績値

	基準年度※ (実績値)	推計値	実績値	誤差	誤差率	
		A	B	C=B-A	C/B(%)	
		2000年度	2000年度	2000年度	2000年度	
第10次 道路整備 五箇年計画	乗用[10億台キロ]	298	401	515	114	22.1%
	貨物[10億台キロ]	217	283	261	▲ 22	▲ 8.5%
	計[10億台キロ]	514	684	776	92	11.8%
第11次 道路整備 五箇年計画	乗用[10億台キロ]	373	466	515	49	9.6%
	貨物[10億台キロ]	256	312	261	▲ 51	▲ 19.6%
	計[10億台キロ]	629	778	776	▲ 2	▲ 0.3%
現道路整備 五箇年計画	乗用[10億台キロ]	447	509	515	6	1.1%
	貨物[10億台キロ]	267	278	261	▲ 17	▲ 6.6%
	計[10億台キロ]	714	787	776	▲ 11	▲ 1.5%

※各五箇年計画の基準年は次の通である。

第10次道路整備五箇年計画：1985年、第11次道路整備五箇年計画：1990年、  
現道路整備五箇年計画：1995年



## 2、新たな交通需要推計の前提条件

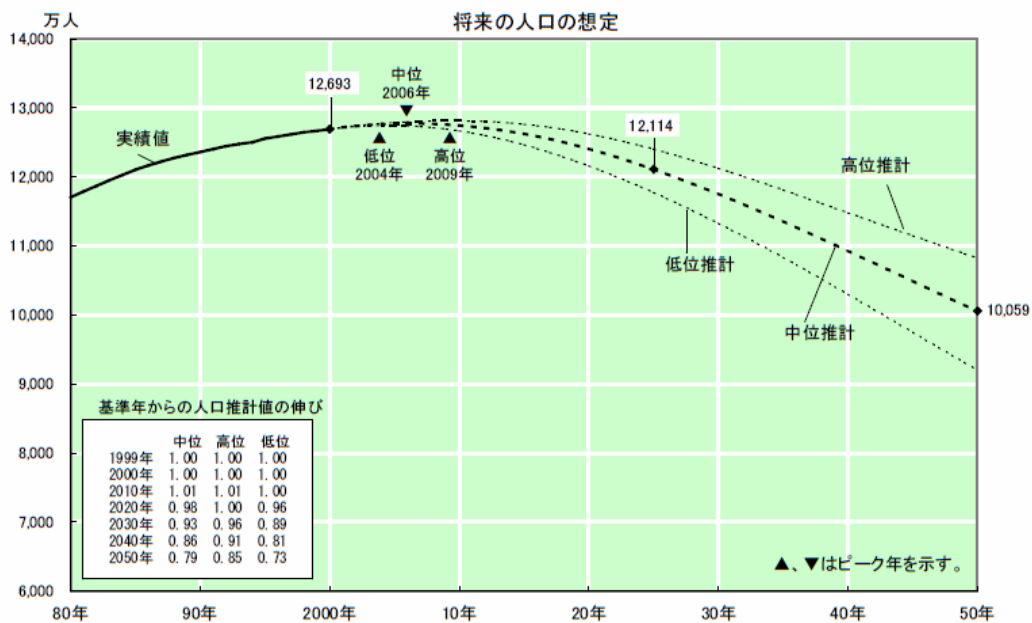
○今回の交通需要予測の特徴は以下の通りです。

- ・ 前は2020年までの予測を実施しましたが、今回は人口減少や社会経済状況の長期的変化が交通需要に及ぼす影響を把握するため、2050年までの超長期の予測を実施しました。
- ・ このため、今回は全国値のトレンド型モデルを改良し、旅客については地域や個人の属性を反映出来る手法、貨物に関しては産業構造や輸送構造の変化を反映できる手法を用いました。
- ・ なお、モデルの構築に当たっては、11～13年度に学識経験者の指導、助言を受けつつ検討を実施しました。

○社会経済条件の設定

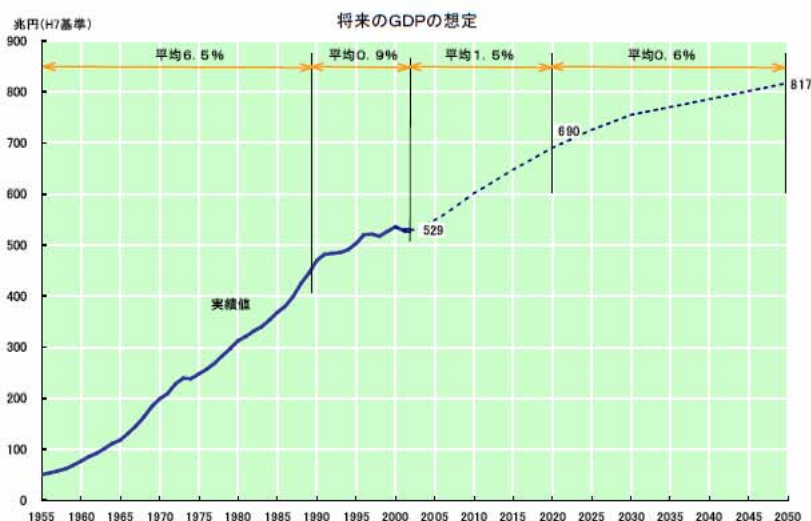
- ・ 過去の実績の分析から交通需要に大きな影響を及ぼす社会経済条件として人口、GDP、などを設定する必要があります。
- ・ 人口については国立社会保障・人口問題研究所の「日本の将来人口（平成14年1月推計）」の中位推計を用いました。

2025年には1億2114万人（5%減）2050年には1億59万人（21%減）です。

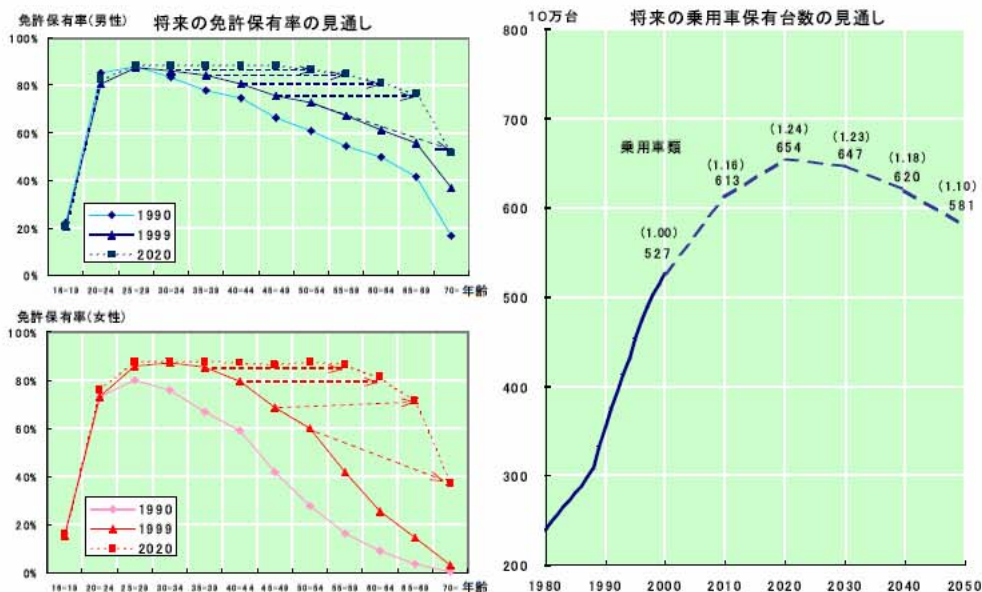


出典：実績値（1980～2000年）：「国勢調査」  
推計値（2001～2050年）：「日本の将来推計（人口問題研究所平成14年1月推計値）」

- ・ GDPについては2010年までは「構造改革と経済財政の中期展望（平成14年1月閣議決定）」を用い、2011年以降は労働力人口の伸びと労働生産性の伸びから求めています。労働力人口は将来人口の中位推計に労働力率を乗じて求めています。将来の労働力率は女性と高齢者の労働力率が高まると想定しています。労働生産性は2006～2010までの1.5%を基準に、労働節約的な技術の進歩などを考慮したほか、他の諸機関の推計も参考にしています。  
2020年までは平均で1.5%成長、2021～2050年は平均で0.6%成長です。



- ・ 免許保有者数及び乗用車保有台数  
旅客交通の推計に当っては、免許や車の保有が交通の発生量や機関分担に大きな影響を与えることから、将来人口の中位推計をもとに地域別、男女別、年齢階層別の免許保有人口を予測し、世帯当りの保有台数を求めています。  
女性や高齢者の免許保有が高まることから免許保有人口、乗用車保有台数は増加し、2020年頃に頭打ち、その後は減少に転じると推計されます。



### 3、交通需要推計結果

#### ○予測モデルの構造と結果

##### ・乗用車の交通量（総走行台キロ）

将来の地域別、個人属性別の人口から、発生交通量（人）を求め、乗用車とその他の交通手段間の機関分担から乗用車発生交通量を推計し、これに平均利用距離や一台当り人数を考慮し交通量を予測しています。

予測結果は免許保有人口や乗用車保有台数が増加しモビリティが高まることや、乗用車の機関分担が若干高くなること、利用距離が微増し利用人数は微減などの影響から、交通量は2030年前後に現在の21%増をピークに減少します。

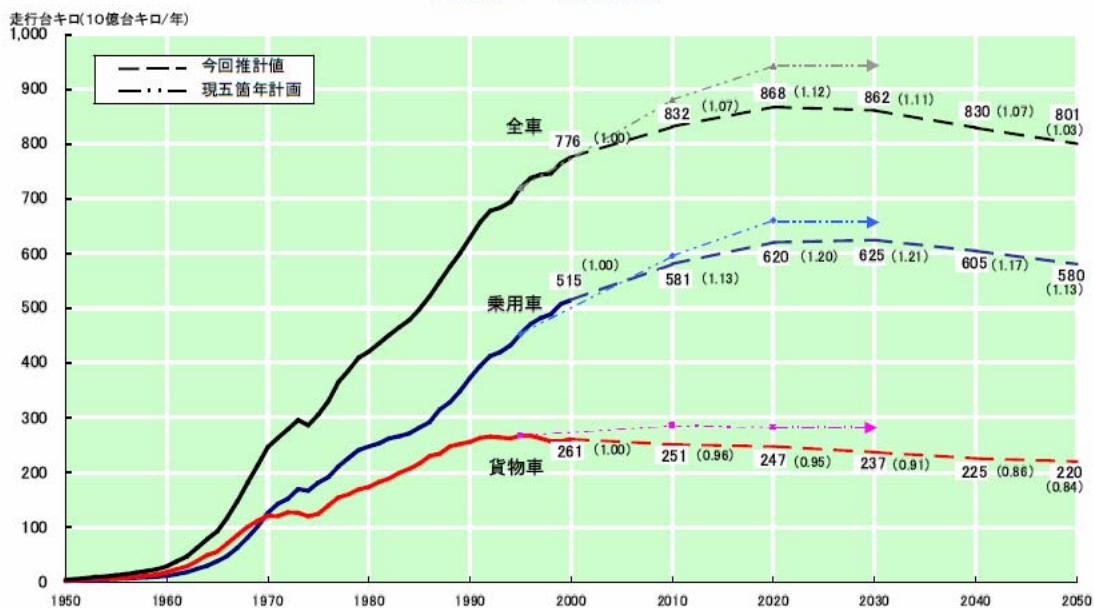
##### ・貨物車の交通量（総走行台キロ）

将来の品目別生産額、輸入額から、発生交通量（トン）を求め、他の交通機関との分担、貨物車の車種（普通・小型）、業態（営業用・自家用）別の分担を行ない、貨物車の発生交通量を推計しています。これに平均輸送距離や平均積載トン数を考慮し交通量を予測しています。

予測結果はGDPが微増するものの産業生産の高付加価値化の影響で貨物輸送量は横這いしないし微減、輸送構造が相対的に効率の良い営業用普通貨物車にシフトすることから、交通量は一貫して減少し、2040~2050には現在の約15%減少します。

##### ・旅客、貨物あわせた総交通量は2020年に現在の12%増をピークに減少します。

走行台キロ推計結果



出典：「交通需要推計の概要」（国土交通省道路局）