

- ※ 整理のため「再質問」に対し「第〇」として付番しています。
- ※ 「再質問」の中に、以前、貴殿から頂いた御質問と同じ内容のものが多くありますが、回答は同じとなりますので、御了承下さい。

第 1

再質問

- ①山北地区の都市計画決定の段階での地元説明会は対象が上、中の町内会のみで、下の町内会は
何故対象外なのですか、また対象者は地権者のみですか
- ②案内方法については、「案内文書の保存年限が過ぎており、明確でないが、当時の一般的な方法である
回覧によると思われる」ということで、大変曖昧です。
まだ事業説明会、個別対応が継続中の段階ですが、そんな時期に、不明確になるほど、案内文書の保存年限は
何故そんなに短いのですか
- ③福山道路に関係するそれぞれの書類の保存年限は何年ですか。
- ④山北地区の都市計画決定の地元説明会の参加者は何名ですか、又その時の議事録を頂きたい。

答

① について

都市計画決定段階における山北地区の地元説明会は、山北上、山北中町内会が福山道路等のルートに位置することから、この2町内会に居住される方を対象として、町内会回覧により御案内したものとされます。

② 及び③について

福山市における文書の保存期間は「福山市文書取扱規程」において、文書区分に応じ期間が定められており、都市計画決定に関する文書につきましても、計画決定を終えた段階で、文書取扱規程に従い適正に処理しています。

④ について

都市計画説明会の出席者は86名です。また、議事録につきましては、保存年限を過ぎたため廃棄しており、情報を開示する事は不可能です。

第 2

再質問

(2)ー1 福山道路のメリットについて

山北地区での福山道路のメリットは、自動車利用による利便性の向上と回答がありますが計画道路沿線に住む、自動車に乗れない、高齢者等、交通弱者にとっては、道路公害はあっても全くメリットがありません。
高い税金を投入して造る福山道路よりも、高齢化社会に対応した安心して歩ける、生活道路の整備や市街地に通じる公共の交通機関等の充実等、住みやすい町づくりをお願いします。

(2)ー2 「福山道路は都市計画決定されており、事業段階で関係者の意見等で変更されるものではない」との回答ですが、それほど重要な、福山道路の都市計画決定段階での、地元説明会の開催に

参加する機会が無かった住民には、事業説明会で初めて福山道路の計画説明がありました。
平成18年12月に発表された、将来人口予測を見ると 2055年には、人口は8000万人台迄減り65才以上の人の割合が40%を超える見込みで、前回の予想よりも人口減少が急速に進んでいる。福山道路の必要性は、ますます低下して来ると考えられます。

国や地方公共団体の借金も増加する一方で、この膨大な借金を返済する方策もないままさらに借金をして、福山道路を造る状況ではないと考えます。

- * 新しい将来人口予測に基づいて、平成42年の交通需要予測の見直しをして下さい。
- * 新しい将来人口予測では、福山道路の必要性は将来ますます低下してきます。計画は凍結して下さい。どうしても必要なら、無理な立ち退きや公害の心配が無い、山間部等のルートに変更して下さい。

答

(2)ー1について

自動車を運転されない方におかれても、他の方が運転する自動車に同乗することも考えられるなど、自動車利用による利便性は向上するものと考えています。

また、市道等への迂回交通が減少することになり、生活道路の安全性や利便性が向上するものと考えています。

(2)ー2について

貴殿あて2006年(平成18年)11月10日付け回答文書4(2)ー5の御質問に対する回答のとおり、福山道路等の将来交通推計は、全国を対象とした将来交通需要推計が基となっています。しかしながら、御質問にある最新の「日本の将来推計人口(平成18年12月推計)」を社会経済条件として設定した、新たな全国将来交通需要の推計が現段階では出ておらず、対応できない状況です。

また、福山道路の必要性やルートの考え方につきましては、貴殿あて2006年(平成18年)8月24日付け回答文書や2004年(平成16年)6月4日付け「福山道路等幹線道路網に関する事業説明会の開催方法見直しについて(お知らせ)」で添付した御質問・御意見に対する回答・見解資料等の中でお示ししています。

第3

再質問

山北地区は高架が併設、交差しているため、構造が複雑で、予測式が無く、技術的に予測が出来ないということでしょうか。道路が出来てからの低周波騒音の対策は大変困難であると聞きます。技術的に可能であれば、予測を行って下さい。

答

「道路環境影響評価の技術手法」には低周波音圧レベルの予測式が示されていますが、高架が併設、交差している場合等は適用範囲外とされているため、瀬戸JCT部の高架断面に係る低周波音の予測は、現段階ではできません。

第4

再質問

事業計画に伴って発生する、関係住民の疑問や質問のすべてについて、事業者は分かりやすく説明する立場にあると思います。環境省が設定した基準であっても、その環境基準を用いて、福山道路計画の環境予測を行う以上設定根拠をも含めて当然説明する立場にあると思います。

答

事業者の説明責任については、本回答文書の第16の御質問で回答しています。なお、環境基準の設定根拠については、貴殿あて2006年（平成18年）8月24日付け回答文書の2（2）で示した環境省HPに掲載される通達等の中で記述があります。

第5

再質問

- (1) 自動車からの排気ガス、騒音等の健康に及ぼす影響については、紹介して頂いたホームページの資料には、基準値の設定根拠となるデータが掲載されておりません。環境基準があるから、心配ないというだけでなく、安心できるデータで説明して頂かないと道路沿線の住民としては、安心出来ません。道路からの自動車の排気ガス等で幹線道路の沿線では今迄に、多くの人が亡くなったり、或いは今尚ぜん息等で苦しんでいる人がたくさんいます。事業者は環境基準に定められているから、問題無いと言うのではなく、事業説明会・個別対応等の問題点について、データをもとに住民が納得出来る説明をする立場にあるのではないですか。
- (2) 「新環境基準は、国民の健康を十分保護し得るものであり、環境基準の改定によって国民の健康保護に問題の生ずるおそれはなく、またこれを超えたからといって直ちに疾病又はそれにつながる影響が現れるものではない。」との回答ですが、東京大気汚染公害裁判をはじめ、その他の大気公害裁判で、二酸化窒素とぜん息等との因果関係が認められています。これらの場合、二酸化窒素が疾病につながる影響を与えているのではないですか

答

貴殿あて2006年（平成18年）11月10日付け回答文書2（2）の御質問に対する回答及び本回答文書の第16の再質問に対する回答のとおりです。

第6

再質問

福島西道路は国土交通省が建設後に沿線住民にアンケートを行い、その結果をホームページに掲載しています。環境面については、大気質、騒音で多くの苦情が掲載されています。他の地方整備局の所管で事業者としては、説明する立場になく、東北地方整備局 福島河川国道事務所に、問い合わせしてくれとの回答でした。

最近造った道路でも、道路沿線で、環境面で多くの苦情があることが分かりました。このことは、福山道路でも同様の公害問題が発生する可能性が十分あり、沿線住民にとっては大変深刻な問題です。

住民としては事業者が事業計画に関する全ての窓口と考えます。東北地方整備局、福島河川国道事務所に問い合わせる事はできません。国土交通省が造った最近の道路です。

事業者の責任において、環境予測、事後調査結果がどうなっているのか説明願います。

答

貴殿あて2006年（平成18年）11月10日付け回答文書2（4）の御質問に対する回答及び本回答文書の第16の再質問に対する回答のとおりです。

第7

再質問

瀬戸町のような特殊な条件下に於ける、大気質の予測と供用後の事後調査については、検証されておらずまた、地方公共団体や機関の調査・試験・研究等で、その適用が無理であると言われていました。国土省の調査・試験・研究、政府答弁、地方公共団体等の報告等に対して、福山道路（瀬戸町）は、どういった点で異なるから、ブルーム・パフ式が適用出来るのか分かりやすく説明して下さい。

事業説明会・個別対応等で、事業計画に関しての、住民の疑問や質問に対して、事業者は当然説明する立場にあるのではないですか。

答

福山道路の環境影響評価は、環境影響評価法の施行に伴い、建設省令等で規定された手法を採用し、適切に実施しており、政府答弁とは相違がありません。

なお、他の地方公共団体等の報告や、国土交通省研究機関による調査・試験・研究については、事業者としてコメントする立場にありません。

第8

再質問

- * 瀬戸町のような特殊な条件(地形条件、気象条件、構造物条件)の地域において、大気質の予測は国土省の調査・試験・研究や他の地方公共団体等で、ブルーム・パフ式の適用が無理であると言われていました。
 - * また、瀬戸町と類似の条件下で、ブルーム・パフ式での環境影響評価を行い、供用後に事後調査を行って予測値と供用後の実測値の関係について、検証した事例がないとの回答です。
- (2)-2 検証されていないやり方での、環境の予測では、瀬戸町の環境がどの程度悪化するのかが不明です。沿道住民にとっては、健康・生命に係わる重大問題です。
- 「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必要な対策を講じる」とありますが現時点では、有効な対策が無く、正確に予測を行うことが最も重要です。
- 道路の建設費に比べて僅かな費用で行える、瀬戸町のような特殊な条件の地域に適した最新の予測手法で正確な大気質の予測を行って下さい。

答

大気質の予測手法として用いているブルーム式、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、地形条件も考慮した予測ができる一般的な手法であり、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もので、使用実績も豊富です。

なお、再質問に「瀬戸町と類似の条件下で」とありますが、道路事業においては、各道路において構造等が異なるほか、地形・気象条件も地域によって異なるため、道路構造・地形・気象など、全ての要件が類似した事例を特定することは困難です。

また、瀬戸町における福山道路の沿道地域は、特異な地形や気象等の条件下にあるとは考えておりません。

第9

再質問

大気質の環境予測値と供用後の実測値の関係(事後調査)について
中国地方整備局管内には、大気汚染の環境予測値と供用後の実測値の関係について
検証した箇所はないとの回答ですが

- ①大気環境学会の講演集を入手することは出来ません。瀬戸町の特殊な条件にあったものであれば、事業者にて入手の上、分かりやすく、説明してください。
- ②「ブルーム・パフ式は、建設省令で定められた方法であり、使用実績も豊富である」と説明がありますが「使用実績も豊富」とはどういう意味でしょうか。事例等で説明して下さい。
- ③瀬戸町の特殊な条件に類似した地域での建設省令に基づく、大気質の予測、供用後の実測のデータは全く無いということでしょうか

答

① について

貴殿あて2006年(平成18年)11月10日付け回答文書3(3)-②の御質問に対する回答で御紹介した図書は、福山河川国道事務所あて申し出頂ければ、解析結果部分の写しが閲覧できます。また、図書本編を入手される場合の連絡先については、次のとおりです。

(社)大気環境学会 事務局

〒160-0022 東京都新宿区新宿 1-29-8 公衛ビル 4F

Tel : 03-3341-5632, FAX : 03-3341-8224

② について

1985年(昭和60年)当時の指針「建設省所管道路事業環境影響評価技術指針」等においても大気質の予測方法として、ブルーム式、パフ式が示されており、道路事業では20年以上前から広く用いられています。

③ について

本回答文書の第8の再質問に対する回答にあるとおりです。

第 10

再質問

- (4)一1 本調査場所は自動車排気ガス測定局になると思われます。
最寄りの一般ガス測定局での同期間のSPMの測定値との比較により、SPMについて自動車からの寄与率を求められると思いますが

答

御指摘の報告書を作成した広島県保健環境センターへ問い合わせたところ、「一般環境局のSPMにも自動車からの寄与が存在するため、最寄りの測定局での測定値との比較により自動車からの寄与率を求めることはできないものと考えている」との回答を得ています。

第 11

再質問

- ③一1 山北地区のJCT,IC部等において、自動車からの排気ガスが高架道路等から、道路周辺の地域、家屋等にどのように拡がってゆくのか全く理解出来ません。排ガスの拡がり具合をマンガ図で示して下さい。

答

再質問にある「排ガスの拡がり具合をマンガ図で」との御意向から、自動車交通による発生濃度の断面分布イメージと理解させて頂き、回答します。

あくまで一般部になりますが、自動車交通による二酸化窒素、浮遊粒子状物質の発生濃度の断面分布が、「都市計画道路 福山道路 環境影響評価書」（平成12年12月 広島県）の図4-2-8（1）～（5）、図4-2-18（1）～（5）に示されています。本図書は福山市役所市政情報室で閲覧できますので、御確認下さい。

第 12

再質問

- ブルームモデルは、「予測点の高さについては、地盤の傾斜や地形の凹凸により排出源と予測点の地盤高さが異なる場合でも、この高低差を考慮せずに、地表面からの高さとしてよい」との回答ですが、
- (1) 瀬戸町の場合のように、排出源が低く、それに対して地盤の傾斜や地形の凹凸が非常に大きい地形の所でも、これらの地形条件を無視して、地形をすべて平坦と見なして、大気質の予測を行わざるを得ない、計算だけによるブルーム・モデル式では、予測点の着地濃度に誤差を生じ、正確な予測は無理であると考えます。
 - (2) このように、特殊な地形条件の地域でも、地形条件を無視して予測を行わざるを得ないことが、計算式による、ブルーム・モデルの問題点の一つではないでしょうか

答

貴殿あて2006年（平成18年）8月24日付け回答文書3（1）（2）の御質問に対する回答及び本回答文書の第8の再質問に対する回答にあるとおりです。

第 13

再質問

国道43号線道路公害裁判・最高裁判決が違法と認めた、受忍限度、65db(敷地)に対し、中央環境審議会の答申では、最高裁判決を無視して、これらの受忍限度を超える、昼間:70db、夜間:65dbと極めてゆるい指針値を導入しています。
環境基準値は本来、その性格上徐々に厳しくしていくのが、通常のある方と思いますが、その背景には65db以下では、多くの道路がこれから新設出来ないと言う意見が多いため、本来の環境基準の考え方を放棄して70db迄緩め、さらに屋内環境基準値まで導入していると一部報道されたと聞きます。この結果、既設道路の沿道では、大変な騒音レベルまで、許容され、以前の環境が破壊されています。

- * 「人の健康を保護し、生活環境を保全する上で維持されることが望ましい基準即ち目標である」という本来の環境基準の考え方から大きくかけ離れており、健康で快適な生活が保障される言うことにならないのではないですか。
- * 最高裁判決の受忍限度を無視して決められた、ゆるい環境基準値を事業者はそのまま、環境影響評価の目標値として騒音対策等に用いています。
保全目標は瀬戸町の現在の環境レベル(一般地域の環境基準値)を考慮して、騒音対策を実施して頂きたい

答

貴殿あて2006年(平成18年)8月24日付け回答文書2(3)及び(6)②並びに2006年(平成18年)11月10日付け回答文書3(6)①の御質問に対する回答のとおりです。

第 14

再質問

② 赤坂バイパス早戸交差点付近の騒音について
対策後、騒音が環境基準以下となった現在も、赤坂バイパス早戸交差点付近では騒音で大変苦しんでいます。環境基準値以下でも、騒音が激しくて、日常生活に支障を来しているということは深刻な問題です。道路が出来ることにより、幹線道路周辺では騒音の環境基準値は、現在の「一般地域の環境基準値」から「道路に面する地域の環境基準値」や、道路から20m以内は「幹線交通を担う道路に近接する空間の環境基準値」というゆるい基準が適用されるために、大変激しい騒音でも、環境基準以下と言うことで、許容されてしまう。環境基準値以下でも激しい騒音で苦しみ、日常生活に支障を来している実情を調査し、福山道路では騒音公害の心配のない、現状のレベルを基準に対策をお願いします。

答

貴殿あて2006年(平成18年)8月24日付け回答文書2(3)及び(6)②の御質問に対する回答のとおりです。

第 15

再質問

- (4)－1 福山地区の平成42年の交通量需要予測が大きく増加する中で、山陽自動車道の交通量は1日当たり30000台で、交通容量は62000台に対して半分以下で大変低い利用率になる予想です。国道2号線の渋滞等は限られた時間帯、限られた場所で発生しており、既設の山陽自動車道をもっと有効に活用すれば、大幅に解消するのではないのでしょうか
- (4)－2 山陽自動車道の ETC搭載車両の通勤時間帯割引等の実施効果について、説明して下さい。今後どのように進める予定ですか
- (4)－3 山陽自動車道の低い利用率の原因が、料金抵抗等の影響であれば、料金の見直しを含めたもっと積極的な山陽自動車道の利用計画が必要ではないですか
これからは道路を造るよりも、既設の道路を有効に活用・維持してゆく時代と思われれます。

答

(4)－1について

貴殿あて2006年(平成18年)11月10日付け回答文書4(3)(4)－2の御質問

間に対する回答のとおり、現時点では、ETC搭載車両を対象とした取り組みとなっています。

(4) - 2 及び (4) - 3 について

ETC搭載車両の通勤時間帯割引については、事務所管内における現道への効果が確認できておりません。また、高速道路の活用については、全国的、重点的に取り組む分野であり、今後、大都市圏等において、料金の引き下げに伴う物流、交通渋滞等に与える効果と影響等を把握するための料金社会実験が実施されることとなっています。

第 16

再質問

事業者は事業説明会や個別対応における、事業計画に伴って生じる一切の住民の質問や疑問に対して説明する立場にあるのではないのでしょうか

答

福山道路等に関する御質問に対しては、事業者としての説明責任を果たすべく、可能な限り対応しているところですが、他の省庁・地方公共団体・機関が定めた基準・指針・関係図書に対する見解、環境基準の設定根拠となるデータ、他の地方整備局の保有資料や他の地域における裁判資料等に関する御質問等、事業者が説明する立場にないものや、事業者が保有していない情報に関するものについては、①事業者として回答する立場でないものはその旨を、②インターネットで閲覧できる場合はそのURLを、③閲覧できない場合は情報を保有する機関名（場合により連絡先）等をお示しすることにより、事業者としての説明責任は果たしているものと考えております。

第 17

再質問

先日のテレビで、山陽自動車道の交通事故の多いところの、自動車の走行速度について放映していました。

規制速度 80km/hの所で、車50台の速度を測ったところ、車の速度は110km/h～130km/hで、80km/h以下の車は1台も無かったとレポートしていました。

高速道路等では、殆どの自動車は法定速度(80km/h)を大きく上回って走行しているのが実態です。今までの説明会や個別対応で、自動車の排出係数として、下表が提出されています。

- ① この表より、自動車のSPM、NOX等の排出係数(g/km)は、走行速度が大きくなるにつれて、急激に増加80km/h→120km/h位 になるとSPMやNOXが2倍以上になるようです。実際の走行速度が、予測の時の法定速度(規制速度)を超えた時、例えば排出係数が2倍になった場合には自動車交通による発生濃度は、2倍になるのでしょうか。このことは、道路周辺では、供用後に予測値をはるかに超えて、著しく環境が悪化するのですか
- ② 高速道路での走行速度の測定資料があれば頂たい。

表 6. 11 高速域における待米排出係数

項目	NOx		SPM		CO		SO2	
	小型車種	大型車種	小型車種	大型車種	小型車種	大型車種	小型車種	大型車種
80 km/h	-	1.78	-	0.072	-	0.054	-	0.028
90	-	2.24	-	0.081	-	0.021	-	0.031
100	0.140	2.27	0.008	0.082	0.974	0.815	0.009	0.031
110	0.153	2.37	0.010	0.084	1.39	0.827	0.010	0.032
120	0.229	-	0.012	-	2.18	-	0.011	-
130	0.308	-	0.018	-	3.14	-	0.012	-
140	0.383	-	0.020	-	4.22	-	0.014	-
150	0.478	-	0.024	-	5.71	-	0.018	-

上記の排出係数は、基本的には第二車種・第二車種を対象とすることを前提に置き、運用距離は、小型車種が 100km/h 以上 150km/h 以下、大型車種が 60km/h 以上 110km/h 以下とする。

【表-5】 予測に用いる排出係数 (g/km・台)

項目	窒素酸化物 (NOx)		浮遊粒子状物質 (SPM)	
	小型車種	大型車種	小型車種	大型車種
20 km/h	0.118	1.08	0.007	0.107
30	0.097	1.67	0.008	0.086
40	0.077	1.35	0.005	0.071
45	0.070	1.23	0.005	0.065
50	0.064	1.15	0.004	0.060
60	0.057	1.09	0.004	0.054
70	0.059	1.16	0.003	0.053
80	0.068	1.39	0.004	0.056
90	0.086	1.75	0.005	0.063
100	0.113	-	0.007	-
110	0.148	-	0.009	-

※「道路環境影響評価の技術手法」(財)道路環境研究所より

答

① について

予測計算上、排出係数が 2 倍となれば、自動車から発生する濃度は 2 倍となりますが、言うまでもなく、規制速度を超過し走行するものは法に基づく取締りの対象となります。

② について

山陽自動車道の福山東 IC～福山西 IC 間について回答します。

平均走行速度 92 km/h ※

※区間延長 16.9 km, 所要時間 11 分

(道路時刻表'06～'07)

第 18

今回の質問

- (1) 「予測の不確実性があるため、供用後に現地調査……」と回答がありますが、大気質の予測の精度はどの位のものですか
- (2) 「福山道路からの自動車排出ガスについては、植栽や路面清掃、研究段階の集塵装置や今後開発される新技術についても、採用することとしています。」とありますが
今までの説明会では、集塵装置は研究段階であり、新技術についても、現在開発されておらず、実用段階のものが無いと説明されています。
 - * 研究段階の集塵装置や新技術は何時迄に開発する計画ですか
 - * 環境対策技術の開発の目処がついてから、福山道路を計画して下さい。

答

(1) について

大気質の予測精度といった定量的なものはありません。

(2) について

東京都内の二酸化窒素や浮遊粒子状物質濃度が厳しい箇所において、土壌を用いた大気浄化実験施設を整備しフィールド実験が既に実施されていますが、現段階では、実用化された事例はない状況です。

なお、最新のデータ等を用いた福山道路等の環境影響の照査結果では、二酸化窒素、浮遊粒子状物質に係る環境基準は満足する結果が得られています。

(東京都内における大気浄化実験)

<http://www.ktr.mlit.go.jp/kyoku/kisha/h17/089.pdf>

(福山道路等の環境影響の照査結果)

http://www.fukuyama-mlit.go.jp/douro/douro_03/fuku_2/no08.pdf