

山北地区意向調査における御質問・御意見に対する回答・見解について

この資料は、2003年5月にお送りした「福山道路等幹線道路網に関する測量等現地調査への意向調査」でお寄せ頂いた御質問や御意見等に対して、行政の考え方を御説明するために作成しました。

お寄せ頂いた御意見・御質問に対しては、今後、お一人お一人にお答えする予定としておりますが、別紙の御意見・御質問内容に取りまとめているとおり、項目毎に整理しても相当数となりますので、まずは総括的に回答・見解を示させて頂くことと致しましたのでご了承ください。

【回答・見解】

1 事業全般について

(1) 幹線道路網整備の背景について

現在、福山都市圏の幹線道路は、朝夕のラッシュ時を中心に慢性的な交通渋滞となっており、

幹線道路の交通渋滞は、通過交通の生活道路への流入等を引き起こし、市民の皆様の安全性や利便性の低下を招く以外にも、輸送機能の低下や各拠点へのアクセス性低下など、都市機能全体に悪影響を及ぼしている他、排出ガスによる環境負荷は渋滞時が最も大きいとされており、地球環境への影響も懸念されています。

また、人口増加は平成30年頃がピークと予測されていますが、交通量のピークは人口のピークから十数年先であり、現状の交通量に戻るまでには、さらに十数年を要すると考えられており、このままの道路体系では交通渋滞がさらに悪化し、市民の安全性・利便性を損なう他、産業活動の低下や地球環境の悪化を助長することが予測されます。

このため、平成2年度から福山都市圏の平日や休日における人の動きを把握し、交通機関全体としての課題等を整理するパーソントリップ調査が実施され、平成5年度には将来にわたって市民生活や社会・経済活動を支える将来道路網基本計画が策定されたもので、今回、都市計画決定された福山道路を中心とする幹線道路網計画の基となっています。

(2) 幹線道路網の必要性について

道路はその種類・役割に応じて異なる規格・構造となっており、様々な役割の道路が有機的に結びついて道路網を構成する事で、多様な目的を持つ自動車交通を効率的かつ円滑に処理する事ができるようになります。

例えば高速道路は都市間の移動など主に長距離移動を担い、幹線道路は主に近隣の都市間や都市圏の拠点施設間など中距離移動を担っています。これらの道路は、買い物など日常生活に利用する生活道路とは位置付けが異なり、ルートや構造もその役割に応じた整備が必要となります。

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ることから、都市圏の交通処理として大きな課題である南北交通の機能強化や東西交通の機能補完を図るとともに、最も効率的な処理が可能とされる放射環状型の幹線道路網を形成するため、福山道路等の幹線道路網が都市計画決定されました。

よって、福山道路と福山西環状線は単線としては東西交通や南北交通を担う他に、国道486号等と連絡して環状軸を形成するなど、今回、都市計画決定された幹線道路網は、新設する道路と既存の幹線道路が有機的に連絡して理想に近い道路網を形成し、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います。

今回の幹線道路網整備により、主な交通渋滞が解消・緩和されることで、生活道路への通過交通流入を防いで日常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られることとなります。

将来にわたって福山市民が安全かつ快適に生活でき、都市としても安定的に発展するためには、様々な都市活動を支える幹線道路網の整備が必要不可欠であり、関係者皆様の御理解と御協力をお願いします。

(3) 幹線道路網整備の効果について

幹線道路網整備の目的・効果は、交通渋滞の解消・緩和による市民生活の安全性・利便性向上、社会・経済活動や都市間交流の活性化、大気に対する環境負荷の軽減等が主なものとなりますが、側面として公共事業投資による経済効果も期待されます。

公共事業の投資効果は、一般的に投資額の3倍から5倍程度とされており、今回の幹線道路網の整備費は数千億円に上るとみられ、土木・建築業を中心に一般小売業等への波及効果は、大きなものと期待されています。

また今回の幹線道路が高架構造でICからの乗り入れとなることから、道路が整備される地区ではメリットが少ないとの御意見も伺っていますが、本線整備に合わせて側道や既存水路等の整備・改良も実施されることから、都市圏全体の渋滞解消・緩和、並びに生活道路の安全性向上などの他に、整備地域の生活環境向上も図れるものと考えています。

(4) 財源の確保について

今回の道路網整備は、国・県・市が一体となって取り組むこととしており、道路の位置付けなどから路線毎に整備主体も分担しています。

福山道路は国道のバイパスであることから国土交通省が直轄事業として整備し、福山西環状線・福山沼隈道路・神辺水呑線は県道改良として広島県が国庫補助事業を中心に整備し、多治米川口線・川口蔵王線は地域内道路の位置付けから福山市が国庫補助事業で整備する予定となっています。

国の直轄事業の場合は、国が2/3・県が1/3の負担割合で、国庫補助事業の場合には国の補助割合が50%~55%となっています。

現在の財政は、長引く不況の影響もあって厳しい状況であることから、新たな評価システムの導入等によって事業を厳しく選別する中で、必要性・緊急性のある事業への重点化等が図られており、幹線道路網整備は重点施策の位置付けとなっています。

(5) 環境への配慮について

自動車は推進力を得るために化石燃料を燃焼させていますので、稼働時にはガスを排出しますが、この排出ガスに有毒物質を含んでいることから、特に大気質への環境負荷が懸念されています。

排出ガスは渋滞時の排出量が最も多いため、仮に、自動車が増加しているのに道路網を整備しない場合には、渋滞が悪化して環境負荷も増大することとなります。

このため、交通渋滞を解消・緩和する幹線道路網整備は、交通の円滑化による環境負荷の軽減に効果的であることから、環境施策としても位置付けられています。

さらに、福山道路や福山西環状線では環境影響評価が実施されており、環境基準が満足できるように、予め防音壁を設置するなどの環境保全措置が実施されることとなっており、従来の道路整備に比して、環境に配慮した事業が実施されることとなります。

また、大気質の改善は一事業や一施設等では大きな効果が期待できないことから、都市圏全体で計画的かつ総合的に取り組むため、備後地域公害防止計画が策定されており、関係機関が連携をとりながら、事業者等の協力を得る中で計画の推進を図っています。

なお、自動車における単体対策としては、排出ガスの抑制に向けて、平成17年度からSPMやNO₂の排出基準が現基準の1/2から1/3に強化される予定であり、その他にもグリーン税制の導入等によって、低公害車の普及も促進されています。

(6) 個人情報等の保全について

不動産の所有者は原則として法務局で登記されており、誰もが確認できる公開情報ですが、今回のように事業実施に向けて、行政が別途に情報収集した段階から個人情報となります。

また、相続未登記など法務局の登記が変更されていないケースも多いため、今回のように事前に説明会等の案内をお送りする場合には、個人情報保護条例等の所定の手続を経て、資産税課の情報等による補足調査も行っており、関係不動産の所有者リストを作成しており、これらの情報は個人情報として保護の対象となります。

(7) 事業地に関する補償並びに生活再建について

どのような事業においても、事業用地をご提供頂いて始めて実施が可能となりますので、用地の補償については、事前に十分な調査を実施させて頂き、用地交渉の段階では十分にお話しも伺う中で御理解を頂いております。

特に、今回の道路網整備においては、都市計画審議会の答申において、「地権者等の生活再建については誠意を持って対応すること」との付帯意見も頂いており、地権者皆様の御理解を得られるよう、公平かつ適正な事務処理を原則に、親切・丁寧な対応に努めて参ります。

2 事業説明会について

(1) 現在、開催している事業説明会の位置付けについて

事業説明会を法で規定したものに都市計画法の第66条がありますが、この条文では、都市計画事業の認可を受けた場合には、事業の概要を事業地及びその附近地の住民に説明し、意見を聴く等の措置を講ずることにより、事業地及びその附近地の住民の協力が得られるよう努めなければならないとされています。

また、同法省令第54条により、説明の方法は会合を開催することとし、その方法は①会合を開催する場所はできる限り事業地及びその附近地の住民の参集の便利を考慮して定め、②会合の日時・場所を開催日の1週間前までに通知することと定められています。

今回の幹線道路網整備は、都市計画事業ではなく通常の道路整備事業として実施するため、同法の適用は受けませんが、①都市計画案の説明会で事業説明会開催の説明をしている事、②事業を円滑に推進するには事業地及び附近地の方々の御協力が必要と考えている事から、同法及び同省令を踏まえる中で、あくまで任意に事業説明会を開催しています。

説明会の対象者につきましては、法では事業地及びその附近地の住民と、範囲を小さく限定した規定となっておりますが、これは事業認可に伴って売買禁止等の強い制限が発生するためと解釈され、今回の事業においては地形測量等の現地調査範囲が適切と考えております。

なお、別途に計画沿線に居住される方々を対象とした説明会を開催しておりますが、これは環境影響評価法の施行など、環境に対する関心の高まり等に対応して、具体的な説明が可能な環境影響評価の予測範囲を原則として、沿線住民の皆様が事業への御理解を深めて頂くために開催しているものです。

(2) 説明会の開催主旨について

山北地区で開催している説明会は、地形測量等の現地調査に御協力を頂くために開催しており、その前段として事業概要を御説明しております。

よって、説明会の対象者は現地調査の範囲に土地・建物を所有される皆様であり、その他の方々に関しては、沿線住民の皆様を対象とした説明会を開催しています。

(3) 説明会の開催方法について

説明会の開催方法につきましては、都市計画法の規定にもありますが、説明対象者の参集の便利に配慮する必要があり、会場・時刻・所用時間等は地域の実情や慣例などを踏まえ、できるだけ参加が容易な方法を検討しております。

このため、会場につきましては地域・地区の公民館・集会所等、対象地区の中あるいは直近の会場が最適と考えていますが、対象者数が会場の収容力を上回る場合には、地域内の学校などを利用する場合もあります。

山北地区には地区の集会所として「山北倶楽部」があり、当初の説明会では地区の御要望もあって「山北倶楽部」で開催しましたが、会場に入りきれない状態となった事や、その後100名近い共有登記がされた事などから、継続開催においては瀬戸公民館や瀬戸小学校での開催となっております。

(4) 説明会を継続している理由について

山北地区の説明会は、現地調査への御協力を頂くために開催しており、その前段として事業概要の説明を行っております。

この事業概要について、多くの御質問が出されており、また参加者の方々からも継続の御要望が強いため、御質問にお答えする場として説明会を継続しています。

ただし、説明会の運営に当っては、質問者や質問内容に偏りがあるなど多くの御批判も頂いており、今後はより適切な運営に努めて参ります。

(5) 今後の説明会について

現在の事業説明会は、関係法令の趣旨を尊重する中で地域の実情に配慮し、また、環境影響評価法の施行に伴う予測範囲も考慮して、測量関係者を対象とした説明会と、沿道居住者を対象とした説明会を開催しており、この2種類の説明会によって全ての関係者が対象となることから、適切な開催方法と判断しております。

一方、全国的に個人情報保護と併行して情報公開が推進される中、国土交通省においても事業の円滑化を図る観点から、計画段階での住民参加を図るガイドライン等が示されているところです。

このガイドライン等は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、その趣旨を踏まえる中、継続中の事業説明会においても、今後はより開かれた説明会への転換を図るため、全ての希望者が参加できる開催方法を検討しているところですので、関係者皆様の御理解をお願いします。

(6) 地元の協議窓口について

説明会の開催等につきましては、地元行事との日程調整や会場の設定など、地域との協議・調整が必要となり、また、今回の幹線道路網整備では、設計協議を行うこととしており、地域全体の意見集約などもお願いする必要があり、基本的には町内会連合会・単位町内会に窓口をお願いしています。

瀬戸学区におきましては、当初、複数の町内会が関係することから、町内会連合会に窓口をお願いしておりましたが、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いるところです。

3 測量等の現地調査について

(1) 地形測量等現地調査の必要性について

事業説明会では、事業の概要を御説明するために計画平面図をお示ししておりますが、これは現地を実際に測量したのではなく、航空写真を図化したものに標準的な道路構造を記入したものであり、実際に整備するために使用できる図面ではありません。

このため、道路の構造や既存道路との取り付けなど、地域の皆様と具体的に協議するとともに、事業を実施した場合には、所有地と事業地がどの程度の位置になるかなどを確認頂くためには、現地で地形等を測量し、地質等の根拠に基づいて設計した構造によって、事業範囲を記入した図面が必要となります。

(2) 現地調査の内容について

現地調査は大きく分けて、地形や道路中心線などの測量と、ボーリング等の地質調査になりますが、地殻や地下水脈に影響を及ぼすようなものではありません。

また、測量等の作業では敷地内に立ち入る事はあっても、家屋内に入ることはありません。

なお、現地調査については、作業の都合上、どうしても私有地へ立ち入ったり、杭を打つ場合が生じることから、事前に御了解を頂いておりますが、あくまでも現地調査に対する御了解であり、事業に賛成したという事ではありません。

(3) 現地調査の実施時期について

現地調査の実施に当っては、関係者の全員から御了解を頂くのが望ましい事ではありますが、調査目的は地形や道路中心線の現地測量、及び主要構造物計画地の地質確認であり、作業自体は御了解が頂ける範囲での調査も可能です。

現在は、できるだけ多くの関係者の皆様に御協力を頂くべく、事業説明会等を通じて御理解を求めておりますが、多くの皆様から現地調査の早期実施により、具体的な協議を行って結論を出したいとの御要望も頂いており、意向調査の御意見も踏まえる中で、今後、適切な実施時期を判断して参ります。

4 ルートについて

(1) ルートの一般的な選定方法について

公共事業の位置選定は必ず利害関係を生じる事から、どの場所・位置を選定しても、相反する御意見が出て参りますが、特に細く長い用地を必要とする道路のルート選定では、その状況が顕著に表れます。

このため、ルート発表や計画案の公表などでも公平性が求められており、特にルートは公正・適切に選定される必要があり、個々の思惑等が反映される事が無いよう、一定のルールに基づいて選定されています。

また、ルート選定に当たっては、河川法など様々な法律との整合が必要となり、安全性・走行性の確保を第一に、道路の規格や位置付けによって、その機能が十分に発揮できるルートを選定する事が重要です。

今回、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実現する事が最大目標です。

よって、最初に各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・施工性等を総合的に検討して決定されています。

地域の皆様には、住宅地を避けるなどのもっと適したルートがあるという御意見をお持ちの方もおられるとは思いますが、今回の道路計画は単独路線の検討ではなく、既存の幹線道路も含めて各道路が有機的に連結した道路網を形成する事が主要目的であるため、インターチェンジやジャンクションの位置が重要となることから、現在のルートが最適とされた点を御理解願います。

(2) ルート設定の基本的な考え方について

今回の道路網整備においてルート設定における重要な点は、その整備目的から新設路線によって既存道路も含む幹線道路が有機的に連絡した放射環状型道路網を形成することです。

このため、ルート選定に当っては、関係道路の結節箇所が重要なポイントとなります。具体的な例としては、福山道路の場合には、赤坂バイパス・国道2号・福山西環状線・福山沼隈道路・神辺水呑線・笠岡道路等との接続箇所、福山西環状線の場合には国道486号・国道2号・福山道路・(都)山手赤坂線、福山沼隈道路の場合には(都)鷹取奈良津線・福山道路・県道熊野瀬戸線等との接続箇所となります。

接続箇所を選定した後、各道路の起点と終点を直線で結んだ線が、ルートの基本線となりますが、関連法令を遵守する必要があり、河川や鉄道との交差については各管理者と協議する中で、交差位置・高さ・角度等を検討します。次に、道路構造令に基づく道路の曲線半径や勾配をクリアするとともに、歴史的価値がある文化施設等を外して、道路との接続箇所・河川等との交差箇所などを結んだ線がルートとなります。

(3) 山北地区におけるルート設定について

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。

5 環境影響について

(1) 自動車からの環境影響について

自動車は化石燃料を燃焼させて推進力を得ているのでガスを排出しますが、この排出ガスに環境に影響を与える物質が含まれており、安定走行時に比較して渋滞時に多く排出される事が判明しています。

現在の市民活動や社会・経済活動は、自動車交通に支えられている部分が多く、人口や免許証保有者の増加に伴い、自動車交通量は増え続けており、この状況は今しばらく続くと予測されています。

現在でも、朝夕の通勤・通学時間帯を中心に、殆どの幹線道路で交通渋滞が発生しており、排出ガスによる環境負荷の他、生活道路への迂回交通が発生して、市民生活の安全性・利便性も低下している状況です。

今後、交通量が増加するのに道路を整備しない場合には、渋滞はますます悪化し環境負荷の増大や迂回交通量の増加を助長する事となり、市民生活への悪影響は避けられません。

このため、現在、事業に着手している福山道路等の幹線道路網は、交通渋滞を解消・緩和することから、環境保全施策にも位置づけられており、環境の維持・改善のためにも事業への御協力を賜りますようお願いいたします。

(2) 環境影響評価の考え方について

環境への関心が高まる中、国が実施する大型事業を対象に環境影響評価法が制定され、県などの地方自治体においても、同法に準拠した条例等が制定されています。

法や条例では種類・規模等に応じて対象事業を定めており、今回の幹線道路網計画では、福山道路が法の、福山西環状線が県条例の対象となる計画です。

このため、福山道路並びに福山西環状線については、全国統一のマニュアルに沿って、環境影響評価が実施されています。

環境影響評価の方法は、現在の大気質の現状を一般環境監視局等のデータを基に把握して、評価のベースとなるバックグラウンド濃度を設定します。道路からの影響は、計画路線附近の主要道路も含めた将来予測交通量を基に濃度を推計します。バックグラウンド濃度と道路からの影響濃度を合計して、さらに98%値（2%除外値）を推計し、これを環境保全目標値と比較して評価することとなります。

騒音や振動は、将来予測交通量を基に、計画路線及び附近の主要道路からの影響を推計して、環境保全目標値と比較して評価します。

環境保全目標は、環境基本法を基に関係省庁が設定した環境基準を原則としていますが、都道府県の条例等で指標が制定されている場合や、学校などの特殊施設については、環境基準より厳しい数値を設定する場合があります。

福山道路や福山西環状線では、学校・病院等を特殊施設として、騒音について環境基準より厳しい保全目標を設定しています。

(3) 大気質における課題について

今回の環境影響評価では、一部地域での浮遊粒子状物質（SPM）を除く全ての項目で、環境保全措置の実施などにより環境保全目標を満足しています。

一部地域でSPMが保全目標値を超過している主な要因は、バックグラウンド濃度が高い点にあることから、道路サイドからの保全措置のみでは保全目標がクリアできません。

このため、都市圏全体のバックグラウンド濃度の低減に努める必要があり、総合的な環境改善に取り組むため、環境基本法を基に策定された「備後地域公害防止計画」を、関係機関が連携の下に推進することとしています。

また、道路サイドからの取り組みとしては、SPMの拡散防止の植樹帯整備や路面清掃の他、新技術の積極的な採用等に努めることとしており、自動車からの単体対策としては、グリーン税制等による低公害車の普及や、排出ガス規制の強化などにより、自動車から排出されるガス排出量の大幅な低減を図っています。

しかしながら、福山市で環境基準が満足できない大きな要因である黄砂にみられるように、SPMの数値は自然界の影響が大きく、不確定要素が多分に含まれていることから、道路の供用前後には現地調査を実施し、道路からの影響を的確に把握して、必要に応じて適切な措置を講ずることとしています。

6 設計協議について

(1) 設計協議の進め方について

設計協議では、事業者が作成した現地調査結果に基づく詳細設計をベースに、関係地域の皆様と計画道路の細部構造や既存道路との取り付けなどを具体的に協議させて頂き、地域の御意見・御要望を計画に反映し、道路整備後の生活環境向上を図って参ります。

よって、設計協議が調ってから事業用地が確定することとなりますので、事業の初期段階における地元協議としては、最も重要な場と考えております。

また、設計協議においては、個々の相反する御意見・御要望を計画に反映する事は困難であり、地域・地区で話し合っ頂き、地区等の総意として御意見を取りまとめて頂く必要があることから、地域・地区を代表する窓口を町内会等をお願いしております。

瀬戸学区においては、今回の道路整備のために学区全体で委員を選出された「瀬戸学区幹線道路対策協議会」が設立されており、地域・地区の御意見・御要望の取り纏めなど、地元協議の窓口をお願いしております。

(2) 設計協議における図面説明会の運営について

先般、設計協議の始めとして開催させて頂いた図面説明会は、どの地区でも同様に進めており、前半と後半に分けた形式は取っておりません。

また、案内の対象は当該地区に関係不動産を所有される方と、当該地区に居住される方とさせて頂いており、所有者と居住者の方を事業者が分けて説明することはありません。

ただし、一部地区では設計協議後に、町内会としての話し合いを持たれた会場がありますが、これは設計協議ではなく行政も出席しておりません。

山北地区の方が、後半の設計協議に出席できなかったとの御指摘は、この町内会での話し合いの事を指しておられるものと推察されます。

7 用地等の補償について

(1) 用地補償の考え方及び対応について

用地・物件補償に関しては、現状の資産価値に対する金銭補償が原則となり、具体につきましては、用地交渉の段階で用地・物件調査の結果を基に、地権者及び関係者の皆様と協議させて頂くこととなりますが、都市計画審議会の付帯意見を尊重する中で、地権者等の生活再建に当っては、誠意を持って対応して参ります。

また、井戸水等については、工事前・工事中に水脈・水位等の調査を行い、極力、影響が無い施工方法を検討するとともに、工事終了後にも水位調査等を実施し、福山道路の工事が原因で水位等に問題が生じた場合には、対応を協議させて頂きます。

なお、残地の補償については、原則として価値低下が認められる場合には金銭による補償となります。

(参考)

意向調査でお寄せ頂いた御意見・御質問内容の主旨

1 事業全般

- ・先般、家附近の交差点で事故があったが日頃から危惧しており、早期の道路整備を望む。
- ・山北でトラストがあるとの新聞記事を見て驚いている。対策協議会で参加者並びに土地提供者を公表し、開かれた透明性ある地域社会に向けて協議し、明るい瀬戸町の実現を望む。
- ・道路建設は10年・20年後のことも想定して、住民全体で考えていくものであり、偏った意見の集約ではなく、車社会という現状を踏まえて福山市全体の交通網を整えるべきで、山北地区が公害のことばかりで頑なな態度をとるのではなく、将来も考えた行動をとるよう望む。
- ・むちゃくちゃな計画をやめて、人に優しい道路計画に見直すべきだ。
- ・財政状況が悪い中で、今、道路整備をする必要があるのか？
- ・この道路が必要ならば、なぜ、中国自動車道や山陽自動車道の前に整備しなかったのか？
- ・話が長引くと落ち着けないので、早く工事が進むことを望む。
- ・道路整備をするのか中止するのか、はっきりして欲しい。
- ・移転はしたくないが、福山の発展のためには協力しなければならない。不安が募っており、良い方向に進めて欲しい。
- ・高齢者であり、重労働の引越しなどを考えると、少しでも早く事業を進めて欲しい。
- ・福山道路の建設に反対。
- ・将来的には人口が減少するのに、この道路がなぜ必要なのか？
- ・生まれ育った先祖代々の住んでいる所を立ち退く者の気持ちが判るか？
- ・電車利用による渋滞緩和も考えてはどうか？
- ・1日も早く着手してほしい。
- ・日本国中で道路が立派に成り、バス旅行等も快適に走れるのは誰のお陰か。今度は自分達が協力する時と感じている。
- ・同じするなら、地権者の気持ちにも配慮して早く進行するようにしてほしい。
- ・道路を早くしてほしい。
- ・自分の代で決着がついて立ち退くほうが良いので、早くしてほしい。
- ・整備する道路には側道をつけてほしい。
- ・道路が通る所には薬師如来・地神・石槌神があるので、きちりとしてほしい。
- ・家を直したくても直せないなので、早く話を進めてほしい。
- ・何年かかっても中止しないなら、早期完成してほしい。
- ・財政負担はどうなるのか。市民の負担はないのか。
- ・早く建設して欲しい。
- ・毎朝、ラジオの渋滞情報で西桜町交差点上り1kmの渋滞と放送されているが、この放送が無くなることを望む。
- ・米作りは採算が合わないので、道路に提供しても良いと考えており、早い方が良い。
- ・山間地を通すとか、トンネル構造とか、住宅地部分は設計変更が必要。
- ・国道2号の渋滞解消のために、本線より立派で莫大な費用のかかる高速道路が本当に必要なのか。

- ・交通事情を考えると道路は必要であり、地域の発展に欠かせないが、当地では常に通過のみで発展とは殆ど関係が無い。しかし、計画の変更ができないなら、騒音や排気ガスなどの公害に対して、最大限の対策を望む。
- ・赤坂バイパスの完成によって、慢性的な渋滞は解消すると思っていたが、旧国道とバイパスの分岐点である水越では、下り線が時間的に渋滞して迂回車輛が当地附近の道路を通過したりし、バイパスが出来た意味が感じられない。相対的に将来を見据えた道路作りを望む。
- ・一世一代の思いで建てた家のローンを返済中であり、精根尽きる思いで体を張り、汗と涙で得た不動産に、測量の道路のと言われても、気分的に納得しがたい。
- ・国は行政改革・公共事業・歳入問題等の多くの問題がある中、無理して道路を作らなくても良いのではと思う。
- ・家族に深刻な健康問題など多くの問題を抱え、体力・気力・人手・時間など限界状態で、立退きとか言われても、体力・気力の余力がありません。
- ・公害道路は必要がない。住宅地を通す道路は止めて欲しい。
- ・道路問題が地権者を主体に行われている様に思うが、道路周辺の住民の事を十分に考えて作ること。
- ・バイパスが出来る事に反対。
- ・交通渋滞を早く解消して欲しい。
- ・バイパスは必要なし。特に駅家方面と結ぶバイパスは全くの無駄と考える。税金を無駄な事に使う事には反対。
- ・新設道路も大いに必要で、進めていかなくてはならないが、既存の生活道路についても最小限の維持・確保を図って欲しい。例えば軽自動車でもビクビクしながら通っている石橋もあり、現地を見て検討して欲しい。
- ・将来、交通量が格段に増えるとも思えない道路に、巨額の税金をつぎ込んで建設する必要は無いと思う。
- ・道路は作れば良いというものではなく、それに伴って十分調査して対策を立て、皆に恥じないもの・評価できるものとして、地域住民に受け入れられるものにしたい。
- ・道路は必要ない。
- ・建築関係の仕事をしており、道路整備は仕事に悪影響を及ぼす。
- ・早くして欲しい。家があちこち傷んでいるが、今のままだと直せない。
- ・家を建替えようと思っていたら道路の話が出た。1日も早く新しい家を建てないと、雨漏りがして困っている。立ち退きが必要なのか、はっきりした返事を1日も早くして欲しい。
- ・交通安全に関する設備に十分な配慮を願う。
- ・幹線道路新設に反対。
- ・他県では車1台走っていない道路がありびっくりしたが、無駄な高速道路建設は即中止して、特に渋滞を解消するための本当に必要な道路を優先して整備するべきだ。財政が厳しい折、優先順位をはっきり決めて、集中的に整備するべきだ。
- ・新聞・テレビ等の情報しかないが、官は無駄が多すぎる。もっと真剣に取り組んで欲しい。
- ・公害を撒き散らすような道路は必要ない。
- ・道路整備は必要だ。
- ・赤坂バイパス周辺の人は、騒音・振動・大気汚染に悩まされているのが現状だが、国土交通省は環境基準以下という事で、具体的対策をとろうとしない。こうなる事が心配であり、個人意見としては道路建設を中止して欲しい。

- ・便利になっても暮らし難くなつては、工事をしても後々公害とか色々な問題が出てくることは目に見えているので、止めて欲しい。

2 事業説明会について

- ・瀬戸学区全体で、公平な意見集約ができる対策協議会が設立されており、今後は事業説明会についても、この協議会を唯一の統一窓口として欲しい。
- ・地権者だけでなく、誰でも参加できるようにすべきだ。
- ・国土交通省は大規模公共事業の構想段階において、住民参加に関するガイドラインをまとめているのに、済美中学校の説明会においては、測量のお願いを一方的に話して終了した。
- ・最初の時に行ったが、騒がしくて思うように聞けなかったの、その後は行ってない。
- ・住居が計画区域にあるものは移転という最大の不安があるが、毎回、反対者の意見に時間が費やされ、一向に話しが進まないの、移転対象者の将来も考えて、できれば移転対象者とそれ以外の方は分けて開催して欲しい。
- ・道路整備によって福山が良くなって行くという、もっと展望のある説明会として欲しい。
- ・最初は説明会に行っていたが、騒がしく落ち着いて説明が聞けなかったの、個々または小人数で説明して欲しい。
- ・質問に対して予定・善処・検討などの表現で回答しており、具体的な説明がなく納得できない。
- ・赤坂バイパスの対策を聞くと、親切味が全く感じられない。
- ・山北地区住民のみでの説明会にして欲しい。
- ・代理人と称して他地区よりの出席は遠慮願いたい。
- ・事業説明会は反対者のみを集めて開催すれば良い。
- ・山北地区としての事業説明はもう必要ない。
- ・同じ質問が繰り返されており、簡潔に回答してほしい。
- ・反対意見ばかり聞いて無駄な時間を過ごしている。
- ・もっと前向きな方向にもって行ってほしい。
- ・反対側オンリーで進行して、推進・協力的な者の発言の場が無い。
- ・今後の計画をはっきり知らせてほしい。
- ・説明会で話ができれば良いが、騒ぐだけでよく聞けない。
- ・今度の説明会で終わりにしてほしい。
- ・いつまでも説明会を開くことを約束しないでほしい。
- ・早く説明会を終わって、次に進んでほしい。
- ・道路が出来るのか、出来ないのか、1日も早く返事をしてほしい。
- ・一度出た質問には二度と対応しないようにして、次に進めてほしい。
- ・今迄のような同じ説明会を繰り返しても進展しないので、当局はもっと勉強するか見識者を出席させてほしい。
- ・事業説明はもう不要。
- ・何回説明しても同じことであり、説明会はもう不要。
- ・反対意見ばかりでなく、家の立退きに当たり土地でも探してくれるとかの話を聞きたいと思う。
- ・環境問題について、どうして納得のいく説明が出来ないのか？もっと、しっかりした資料を準備して、説明会をして欲しい。
- ・よく説明を聞いてから、意見・質問をすれば良いのと思う。
- ・学区が津之郷なので、説明会は津之郷の方が良い。

- ・山北地区の説明会には出席したくない。
- ・地区をブロックに細分化して実施すれば、前へ進むブロックもあるのではないかな。
- ・大まかな路線ルートの説明をしてもらわないと、何処がどの様に関係するのか解らない。
- ・反対者が声を大にして意見を述べる事ばかりなので、参加が躊躇される。
- ・今回の調査によって、地域住民の意見・要望を踏まえて、適切・十分な対策を立てた説明会にして欲しい。
- ・説明を聞きに行っているのに、反対者の意見ばかりで終わった。できれば反対している者と、そうでない者を別々に説明会をして欲しい。
- ・一部の人の発言があまりに大きく、その他の参加者は何も言えない状況で、あまり意味が無い。
- ・説明する側は、もっとはっきりした態度で臨んで欲しい。
- ・説明しない人もいるので、説明側の人数はもっと小人数で良いのでは？
- ・気管が少々悪く、集会場所で煙草を吸う人が多いため出席していない。短時間なので禁煙になれば出席したい。
- ・地権者と周辺住民が一緒に説明会を希望する。
- ・一般関係者と土地所有者の会合を別に開いた方が良いのではないかな。

3 測量等の現地調査について

- ・早期に測量が実施され、道路が完成することを願っている。
- ・説明はもういいので調査してほしい。
- ・早く現地調査を実施してほしい。
- ・今回の調査で×の所だけ残して、了解の部分から早く調査に入ってほしい。
- ・人生と命をかけて手にした不動産であり、敷地内に杭を打たれるのは、気分的に納得しがたい。
- ・事業説明会が継続中なのに、なぜ測量を急ぐのか？納得のいく事業説明が行われるまで、測量・その他について協力できない。
- ・協力する気持ちはあるので、測量の目的を解りやすく説明して欲しい。
- ・地形測量により500m離れる住宅地にまで、人災による被害（例えば地下水脈の変化による植物・農業への影響、風向きによる強風、地下変動による陥没・地滑り等）を及ぼす可能性が無いとは言えない。
- ・全面的に反対しているにもかかわらず、一方的に道路を作る方向にあるので、協力しかねる。

4 ルート

- ・自動車専用道路に最適な直進コースがとれる山地があるにもかかわらず、住宅地を通す曲がったコースの道路計画に反対する。
- ・近くに田畑があるのに、なぜ住宅地を通すのか？
- ・ルートを変更して欲しい。
- ・自動車専用道路を住宅地に通すことは、環境問題等を含めて問題が大きすぎる。
- ・地元住民に納得のいく説明をしてから、ルートを決めて欲しい。

5 環境影響について

- ・居住地から道路計画までの距離が極めて近距離であり、環境影響を受けることが想像できるが、その影響が一時的なものではなく、子々孫々まで解決できないことが問題。
- ・騒音について具体的な説明を望む。
- ・赤坂バイパスで環境基準以内でも遮音壁を設置したのは、環境基準が実際には人に厳しいことを示しているのではないか？
- ・騒音は特に夜の暴走族や大型トラックなどの通行時のように、強弱の差が問題である。
- ・環境問題では説得力のある説明がない。
- ・車社会はどんどん進化し、エコカーが殆どになってきて、道路の材質も良くなっているのに、反対者の騒音・排気ガス等の意見に振り回され、数値ばかりに力を入れすぎている。
- ・公害が現時点で既に問題であり、今後、通行車輛が増加すれば汚染は明らか。
- ・環境影響について万全の対策をして欲しい。
- ・大気質については、尼崎の訴訟など環境基準値内でも中長期的な影響がある。
- ・騒音・振動については、環境基準内であっても、家屋損傷・睡眠妨害等により日常生活に支障をきたす。
- ・土壌・水質汚染により、農業へ中長期に被害を被る。
- ・孫が喘息で自分も気管支炎があり、少しでも補償してもらえるか。
- ・井戸への影響があるのでは？
- ・車が多くなっており、ある程度の影響は付き物である。
- ・予測値が環境基準をオーバーしているが対策が現実的でなく効果もわからない。
- ・速度規制については、環境汚染が高くなる80km/hではなく、60km/hで十分ではないか？
- ・現状の説明資料では、環境面の殆どについて大幅に悪化することになる。理解・納得・安心できる資料で説明して欲しい。
- ・既設の高速道路では、沿線の住民が道路公害病で今なお苦しんでおり、亡くなる人も多数いる。道路は永久的なものなので、公害の心配が無い計画に変更して欲しい。
- ・環境が今以上に悪くならないように、あらゆる対策を講じて設計を見直して欲しい。
- ・現在の騒音はどうにかならないのか？
- ・地域住民の環境悪化は、既に山陽道・2号・赤坂バイパスで大きな問題を抱えており、これ以上の悪化は認められない。
- ・環境への意識が、住民と行政で違いすぎる。効果の確認すらできない対策を並べても納得できない。
- ・特に環境問題は重要な課題で見逃せない。
- ・現在の環境を汚したくない。
- ・IC地点の変更により、今よりもまた騒音がひどくなる。赤坂バイパスの騒音対策もなされず誠意を感じない。人が心配なく住めて生活できるのがクリーンな地球と思う。
- ・孫が喘息であり、現在は他県に住んでいるが、いずれは帰って来るので、公害が心配だ。道路整備は必要ですが、騒音・日照・粉塵が心配です。
- ・国道2号の環境基準について、津之郷町は超えていないと説明してきたが、福山市の環境保全課が騒音を調査した結果、対象の81戸全てが環境基準を超えていることが明らかになった。この様な現状を放置して、更に公害を発生する道路建設に入る事に強く抗議すると共に、早急に対策を要求する。

6 設計協議について

- ・詳細設計図面が対策協議会を通じて学区全体を対象に縦覧されたのは、公平性があって良かった。
- ・他地区では既に設計協議の段階となっていることに驚いた。
- ・他地区の設計協議に出席した際、山北地区の地権者は後半の設計協議に出席できなかったが、何を説明したのか？

7 用地等の補償について

- ・現在、地下水を使用しており水はとても良く出ているが、工事によって水脈が切断され水が枯死した場合には、どの様に補償されるのか？
- ・道路により駐車場が無くなる場合、大変困るので心配している。
- ・バイパス整備で土地の形状等が悪くなり、価値が下がる。現在の借り主が退去するなら、損害額は甚大となる。