

一般国道 2 号改築工事(福山道路・広島県福山市  
瀬戸町大字長和字梓田奥地内から同市赤坂町  
大字早戸字太夫崎地内まで)並びにこれに伴う市道、  
農業用道路及び特別高圧送電線付替工事に関する  
事業認定申請に係る公聴会議事録

と き 令和 2 年 12 月 18 日(金)13:30~16:20  
令和 2 年 12 月 19 日(土)10:15~17:50  
ところ 広島県民文化センターふくやま ホール

## 目 次

【1日目(令和2年12月18日(金曜日))】.....	1
●公述人1:国土交通省中国地方整備局福山河川国道事務所 副所長 桑嶋弘志 調査設計第二課長 安食貴仁 調査設計第二課 専門官 藤田龍二.....	1
●公述人2:藤井温子(意見)(代理:洲崎素子).....	7
●公述人3:福山商工会議所 都市づくり委員会 委員長 丸加海陸運輸株式会社 会長 喜多村久至(意見).....	8
●公述人4:岩村勝人(意見).....	10
●公述人5:村上好彦(意見).....	12
●公述人6:中川恵子(意見).....	17
●公述人7:井上矩之(意見).....	20
【2日目(令和2年12月19日(土曜日))】.....	29
●公述人8:富田博文(意見・質問).....	29
●公述人9:福山市長 枝廣直幹(意見).....	34
●公述人10:信野光伸(意見).....	37
●公述人11:高木武志(意見・質問).....	44
●公述人12:河上悦子(意見・質問).....	49
●公述人13:福山市議会議員 小林茂裕(意見).....	56
●公述人14:河上豊(意見・質問).....	59
●公述人15:迫川朱美(意見・質問).....	65
●公述人16:福山市自治会連合会 西部ブロック ブロック長 横山典好(意見).....	68
●公述人17:河村晃子(意見・質問).....	71
●公述人18:迫川龍雄(意見・質問).....	79
●公述人19:瀬戸学区自治会連合会 顧問 三島康由 河村育弘(意見).....	85

## 【1日目(令和2年12月18日(金曜日))】

1日目開始 13:30

○議長 それでは、ただいまから、一般国道2号改築工事(福山道路・広島県福山市瀬戸町大字長和字梓田奥地内から同市赤坂町大字早戸字太夫崎地内まで)並びにこれに伴う市道、農業用道路及び特別高圧送電線付替工事に関する事業認定申請に係る公聴会を開催いたします。

私は、本日の議長を務めます国土交通省不動産・建設経済局総務課土地収用管理室長の諸岡と申します。

議長として本公聴会を主宰いたします。

よろしくお願いいたします。

本公聴会は、起業者である国土交通大臣(代理人 中国地方整備局長)から、令和2年3月26日付で事業認定の申請があった事業につきまして、当該事業の認定について利害関係を有する者から公聴会を開催すべき旨の請求がありましたので、土地収用法第23条第1項の規定に基づき開催するものであります。

なお、本公聴会は、事業認定庁として、当該申請に係る事業の認定の可否を判断するに当たり勘案すべき情報を聴取、収集することを目的としております。

また、本公聴会は、新型コロナウイルス感染症対策を講じた上で開催いたしております。

円滑に議事を進めてまいりたいと思っておりますので、御理解、御協力のほどよろしくお願いいたします。

それでは、最初に、本件事業の起業者に公述をしていただきます。

国土交通省中国地方整備局福山河川国道事務所副所長 桑嶋弘志さん、同じく調査設計第二課長 安食貴仁さん、同じく調査設計第二課専門官 藤田龍二さんは、壇上に上がり、公述人席に着いてください。

(公述人登壇、着席)

○議長 準備はよろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

○議長 現在の時刻は13時34分です。

ただいまから公述を開始し、30分間で終了するようお願いいたします。

また、終了の10分前、5分前、1分前にそれぞれ呼び鈴で合図をするとともに、表示によりお知らせいたしますので、目安にしてください。

なお、終了時間までに終了しない場合には、公述の中止を命ずることとなります。

プロジェクターを使用しますので、少し照明を落とします。

(照明を落とす)

○議長 それでは、公述を開始してください。

### ●公述人1:国土交通省中国地方整備局福山河川国道事務所

副所長 桑嶋弘志

調査設計第二課長 安食貴仁

調査設計第二課 専門官 藤田龍二

○公述人(桑嶋) 公述人の国土交通省中国地方整備局長の小平の代理人でございます国土交通省中国地方整備局福山河川国道事務所の桑嶋と申します。よろしくお願いいたします。

これからの公述につきましては、着座にて公述をさせていただきます。よろしくお願いいたします。

本日の公聴会では、対象事業でございます福山道路に関しまして、これまでの事業の経緯、事業の目的、内容などについて御説明し、この事業が土地収用法第20条の要件を満

たしていることを公述してまいりたいと考えております。

説明に先立ちまして、これ以降の説明に当たっては、起業地区間を「福山道路」、起業地区名を「福山市瀬戸町から赤坂町」と省略させていただきます。

また、説明に使いますインターチェンジ及び橋などの構造物につきましては、いずれも仮称となりますので、あらかじめ御了承ください。

それでは、事業の概要を説明いたします。

今回事業認定申請を行った区間は、先ほども述べました福山道路である福山市瀬戸町から福山市赤坂町までの 3.6 キロメートルの区間です。

また、道路の種類は、一般国道 2 号の自動車専用道路です。

事業主体は国土交通大臣でございまして、暫定供用開始の時期は令和 6 年 3 月、完成の時期は令和 10 年 3 月と見込んでいます。

なお、福山道路は倉敷市と福山市を結ぶ延長 55 キロの地域高規格道路「倉敷福山道路」の一部にも位置づけられております。

福山道路は、起点は広島県が施行する福山沼隈道路と接続し、終点は一般国道 2 号と接続する計画としています。

福山道路に並行する一般国道 2 号は、通過交通と地域内交通がふくそうし、交通混雑が発生するなど、主要幹線道路としての機能を十分に発揮できていない状況にあり、このような状況に対処するため、自動車専用道路の整備を計画したものです。

福山道路事業の主な経緯を御説明します。

本事業は、平成 13 年 3 月 29 日に都市計画決定、平成 13 年度に事業化、平成 14 年 2 月に測量・設計に着手、平成 18 年に用地取得に着手、令和元年 11 月に工事に着手し、事業を進めております。

そして、令和元年 12 月 22 日に土地収用法第 15 条の 14 に基づく事業説明会を実施し、3 月 26 日に事業認定申請を行っております。

事業区間の現地の状況についてですが、福山道路の起点に位置する長和インターチェンジは、瀬戸池に隣接する山裾部に、福山沼隈道路に接続するインターチェンジとして配置しております。

長和インターチェンジから地頭分地区の谷部を進み、県道熊野瀬戸線を高架橋で立体交差する地頭分高架橋を配置しております。

地頭分高架橋に続きまして、土工区間を経て、一般国道 2 号と接続する瀬戸インターチェンジを配置しています。

瀬戸インターチェンジは、福山市中心部などへの交通に対処するため、市道瀬戸連絡線を介して一般国道 2 号に接続するとともに、その先で一般国道 2 号赤坂バイパスに接続することになります。

事業の計画について御説明します。

計画交通量は 1 日 4 万 7700 台です。

道路区分は第 1 種第 3 級です。

車線数は 4 車線で、設計速度は時速 80 キロメートルで計画しております。

構造は、事業区間の約半分が土工区間で、残りは 2 カ所の橋梁で計画されております。

道路構造について御説明します。

土工部及び橋梁部の幅員構成について、車線数は 4 車線で、1 車線当たりの幅員は 3.5 メートルで計画しております。

インターチェンジの位置について御説明します。

起点側には福山沼隈道路と接続する長和インターチェンジがあり、そこから 2.3 キロメートルのところに市道瀬戸連絡線と接続する瀬戸インターチェンジを配置しております。

瀬戸インターチェンジは福山市中心部などへの乗り降りができる計画となっております、

広島方面の乗り降りはそこから1.3キロメートル先の赤坂インターチェンジの利用ということになってございます。

次に、事業の効果について説明いたします。

福山道路に並行する一般国道2号の平日の旅行速度を見ますと、時速20キロメートル未満となる箇所や時間帯がございます。

日中全て時速20キロメートル未満となる箇所もございます。

府中分かれ交差点から赤坂バイパスまでの区間では、主要渋滞箇所が4カ所存在しまして、それ以外の箇所においても、朝夕を中心に時速20キロメートル未満となる状況が発生しております。

この状況は、一般国道2号において通過交通と地域内交通が混在するため、福山市内の円滑な交通が阻害されているものと言えます。

福山道路に並行する一般国道2号の交通混雑状況ですが、例えば午前8時ごろの福山市中心部に向かつての神島橋西詰交差点付近や夕方の広島方面に向かう市内中心部は、御覧のように、ひどい混雑状況、交通混雑の状況となっております。

このような交通課題に対しまして、福山道路を整備し、福山沼隈道路などと接続することにより、一般国道2号からの通過交通等の転換が見込まれます。

通過交通等が分散することにより、一般国道2号の交通量が約2割低減し、混雑度で示しますと1.49から1.22となり、交通混雑の緩和が図られます。

次に、物流の効率化について御説明します。

福山市は、中国地方第3位の取扱貨物量を誇る福山港を擁しております。

福山港周辺には多くの物流事業者が立地し、重要な物流拠点となっており、輸入貨物の約3割が福山市中心部を経由し、福山市以西に輸送されております。

また、福山港は港湾法による重要港湾に定められており、平成23年には国際バルク戦略港湾に選定されたことから、大型船に対応するため、令和5年度完成を目標に2カ所のバース改良が進められており、今後さらなる取扱量の増加が見込まれております。

これら貨物は一般国道2号を経由して輸送されておりますが、福山道路を利用することで物流の効率化が図られるものと考えております。

物流の効率化につきまして、福山港から福山西インターチェンジを経由し、福山市以西方面へ輸送する例で御説明いたしますと、福山道路の整備前と整備後では、所要時間が53分から38分と、約15分間短縮される見込みで、物流の効率化が期待されます。

次に、交通事故の低減、安全性の向上について御説明します。

福山道路に並行する一般国道2号府中分かれ交差点から赤坂バイパスまでの区間では、死傷事故率が全国平均を大幅に上回る箇所が連続しております。

例えば福山郵便局前交差点では全国平均の7倍、府中分かれ交差点では全国平均の11倍の死傷事故率となっております。

また、類型別で死傷事故の割合を見ますと、交通混雑による速度低下が起因と想定される追突事故の発生割合は、全国約4割に対して、約7割を占めております。

福山道路の整備により通過交通等が分散することで、一般国道2号の交通量が減少し、交通混雑が緩和されることで、交通安全性の向上が期待されるところでございます。

周辺的生活道路の交通事故の低減、安全性の向上について説明いたします。

福山道路に並行する一般国道2号では、例えば神島橋西詰交差点から津之郷橋東詰交差点において、朝夕の通勤時間帯を中心にひどい交通混雑が発生していますが、これを回避するため、周辺的生活道路への交通流入が見られます。

交通が流入した生活道路は、近隣の学校施設の通学路として利用されておまして、自動車と歩行者・自転車とが錯綜することとなり、平成26年から29年の4年間で自動車と歩行者・自転車による事故が17件発生し、そのうち5件が死亡や重傷を伴う重大事故となって

おります。

福山道路の整備による一般国道2号の交通混雑の緩和で、生活道路への流入交通が減少し、通学路の安全性向上が期待されます。

次に、緊急輸送道路ネットワークの信頼性の向上について御説明いたします。

国においては、大規模災害時の道路ネットワークの強靱化を強力に推進しているところでございます。

山陽自動車道において事故、災害が発生した場合、迂回路として一般国道2号が利用されています。

福山東インターチェンジから福山西インターチェンジの区間も、過去5年間の平均で年間約4回、約22時間の通行止めが発生しており、迂回路となる一般国道2号では交通集中により激しい交通混雑が発生したところでございます。

平成30年の7月豪雨災害時の状況を示しております。

一昨年(平成30年)7月豪雨では、山陽自動車道の福山東インターチェンジから福山西インターチェンジを含む長い区間で、約51時間の通行止めとなりました。

山陽自動車道が通行止めを行っている際、松永道路や尾道バイパスでは交通混雑はありませんでしたが、例えば一般国道2号神島橋西詰交差点など、市内中心部においては山陽自動車道からの転換により激しい混雑が発生しており、日常でも交通混雑が発生している現在の国道2号では山陽自動車道からの転換交通を受け止めることができない状況でございます。

福山道路の整備により、山陽自動車道が通行止めとなった場合でも、その代替機能が確保され、緊急輸送道路ネットワークの信頼性の向上が期待されます。

次に、本事業における環境影響評価及び照査について御説明いたします。

福山道路の都市計画決定に当たっては、工事中及び事業完了後における周辺環境への影響を予測し、評価するため、環境影響評価法に基づく環境影響評価が平成12年に実施されております。

また、工事着手に先立ち、平成31年に事業主体である国土交通省において、起業地の福山市瀬戸町から福山市赤坂町を対象に、計画交通量の見直しや新たに得られた知見を踏まえた環境影響評価の照査を実施しております。

生活環境の影響評価について御説明いたします。

環境影響評価項目は、NO<sub>2</sub>である二酸化窒素、SPMである浮遊粒子状物質、騒音、振動、日照障害、低周波音の六つとなっております。

低周波音につきましては、平成12年の環境影響評価時では対象項目となっていませんでしたが、その後の改正省令に則った最新の知見を踏まえた技術手法に基づき、平成31年に予測評価を実施しております。

予測地点は、道路構造を踏まえて、長和インターチェンジ、高架部として地頭分Ⅰ、盛土部として地頭分Ⅱ、瀬戸ジャンクション・インターチェンジ、赤坂インターチェンジの5地点としております。

なお、地頭分地区は、平成12年の環境影響評価時は全て盛土構造で評価されておりましたが、高架橋の延伸に伴い、照査においては高架部と盛土部に分けて予測地点を設定しております。

6項目の一つ目ですが、大気質における二酸化窒素の予測評価結果です。

環境基本法に基づく二酸化窒素の環境基準は0.04~0.06ppmのゾーン内またはそれ以下となっております。

予測結果は地点ごとに最も高い値を用いますが、いずれの地点においても環境基準のゾーン内またはそれを下回っているため、環境基準を満足するとされております。

次に、大気質における浮遊粒子状物質の予測評価結果です。

環境基本法に基づく浮遊粒子状物質の環境基準は1立方メートル当たり0.1ミリグラム以下となっております。

予測結果は、先ほど同様、地点ごとに最も高い値を用います。

環境影響評価では環境基準を超過すると予測されておりましたが、最新の知見を踏まえた照査においては、いずれの地点においても環境基準を下回っており、環境基準を満足するとされております。

次に、道路に近接する空間の騒音予測の評価結果です。

環境基本法に基づく幹線交通を担う道路に近接する空間の騒音の環境基準は、昼間が70デシベル以下、夜間が65デシベル以下となっております。

予測結果は、地点ごとに最も高い値を用います。

環境影響評価においては、一部環境基準を超える箇所がありますが、保全措置を実施することで環境基準を満足するという評価になってございます。

最新の知見を踏まえた照査においては、いずれの地点においても環境基準を下回っているため、環境基準を満足するとされてございます。

次に、道路に面する地域、「背後地」とも言いますけれども、その騒音の予測評価結果でございませぬ。

環境基本法に基づく道路に面する地域の騒音の環境基準は、昼間が65デシベル以下、夜間が60デシベル以下となっております。

環境影響評価及び照査において、一部環境基準を超える箇所がありますが、保全措置として遮音壁を設置することで環境基準を満足するとされております。

なお、今年度、騒音予測モデルが見直され、自動車の走行に係る騒音の技術手法が改定されたため、騒音の影響を再確認しております。

道路に近接する空間における騒音の予測評価結果は、照査時と同じく、いずれの地点においても環境基準を下回っているため、環境基準を満足する結果となっております。

続いて、道路に面する地域においても環境の影響を再確認しております。

道路に面する地域の騒音の予測評価結果は、照査時と同じく、一部の箇所で騒音基準値を超えると予測されておりましたが、同様に、遮音壁を設置することで、環境基準を満足するという結果となっております。

次に、振動の予測評価結果です。

振動規制法に基づく道路交通振動の限度は、昼間が65デシベル以下、夜間が60デシベル以下となっております。

いずれの地点においても最も高い予測値が限度を下回っているため、法令により定められた限度を満足するとされております。

次に、日照障害の予測評価結果でございませぬ。

日照に関する基準は、「道路環境影響評価の技術手法」の参考値の日陰時間5時間を用いて評価されます。

予測結果は予測区内で最も長い日陰時間を用いますが、予測区間において参考値を下回っているため、「道路環境影響評価の技術手法」に示されている参考値は満足するとされております。

次に、低周波音の予測評価結果です。

平成12年の環境影響評価においては、評価項目ではないため、予測評価を行っておりませんが、照査においては、その後の最新の知見を踏まえて、予測評価を行っております。

低周波音に関する基準は、「道路環境影響評価の技術手法」の参考値にあるL50は90デシベル以下、LG5は100デシベル以下を用いて評価されます。

照査における予測結果はいずれの地点においても参考値を下回っているため、「道路環境影響評価の技術手法」に示されている参考値を満足するとされております。

次に、動植物に関する予測評価結果です。

主な確認種のうち、重要な種として位置づけられている種が確認されております。

そのうち、両生類のカスミサンショウウオ、昆虫類のマルケシゲンゴロウ属、コウベツブゲンゴロウ、スジヒラタガムシについては保全措置を行うこととしております。

保全措置の方法は、専門家の意見や過去に効果が確認されている事例を踏まえて決定し実施するため、動植物への影響は回避もしくは低減されると評価されております。

その他の重要な種につきましては、事業による影響がない又は極めて小さいことから、保全措置は不要とされております。

なお、工事を実施する際は、必要に応じて適宜専門家の指導・助言を受け、適切な措置を講ずることとしております。

環境影響評価及び照査の説明は以上でございます。

次に、埋蔵文化財について御説明いたします。

本事業区間に埋蔵文化財包蔵地が、地頭分溝渕遺跡と地頭分津ノ尾古墳群の2カ所確認されております。

文化財保護法に基づき、工事の実施に先立ち、福山市教育委員会と協議をしながら、記録保存等の適切な対応を実施しております。

次に、本事業における用地取得の状況でございます。

平成18年7月から任意による用地交渉を進めてきた結果、令和2年2月末時点の起業地をもとにした用地取得率は、面積ベースで約87%となっております。

最後に、工事の状況について御説明いたします。

令和元年11月から本格的な工事に着手しております。

地頭分地区においては、地頭分高架橋の下部工事を進めているとともに、現在は長和地区や赤坂地区なども改良工事に着手したところでございます。

以上、公述対象区間における福山道路の事業の目的と内容について御説明してまいりました。

当該事業は、土地収用法第3条第1号に該当する事業であること、起業者が当該事業を遂行する十分な意思と能力を有していること、当該事業計画が土地の適正かつ合理的な利用に寄与すること、土地を収用しまたは使用する公益上の必要があることから、土地収用法第20条の各号の要件全てに該当していると考えております。

また、福山道路の早期完成に対する期待に応えるためにも、事業の円滑な推進が必要であり、できるだけ早期に事業認定されることを希望いたします。

なお、これまで同様、今後とも任意交渉により御協力いただくことが最良と考えていることに変わりはなく、引き続き関係者の方々の御協力をお願いしたいと考えております。

これで公述を終わります。

御清聴ありがとうございました。

○議長 ありがとうございました。

公述人は降壇してください。

(公述人降壇)

(除菌・準備等)

○公述人(藤井) では、続きまして、藤井温子さんから公述をしていただきますが、藤井さんは洲崎素子さんへ委任する旨の申し出がございました。

時間は少し早いですけれども、前倒しで御了解いただいておりますので、これから洲崎さんより、代理で公述をしていただきます。

洲崎さんは、壇上に上がり、公述人席に着いてください。

(公述人登壇、着席)

○議長 では、洲崎さん、準備はよろしいでしょうか。



(「はい」の声あり)

○議長 現在の時刻は 14 時ちょうどであります。

ただいまから公述を開始し、15 分間で終了するようにお願いいたします。

また、終了の 10 分前、5 分前、1 分前に呼び鈴で合図をいたしますとともに、表示によりお知らせいたしますので、目安にしていただければと思います。

なお、終了時間までに終了しない場合には、公述の中止をお願いすることもございます。

それでは、公述を開始してください。

●公述人 2: 藤井温子(意見)(代理: 洲崎素子)

○公述人(藤井(代理: 洲崎)) 私は、市内川口町に居住する洲崎と申します。

公述人である同市多治米町にお住まいの藤井温子様が都合により欠席となり、代理である私が意見陳述をいたします。

着席して意見を言わせていただきます。

一般国道 2 号改築工事に反対の立場から意見を述べます。

計画当初から交通渋滞の解消を理由に掲げて、福山道路工事は今でも進められていますが、その間、諸事情が大きく変化しています。

福山道路の必要性を感じられない幾つかの意見を挙げてみます。

今現在、一時的なラッシュ時を除けば、ほぼスムーズです。

今後、少子化、人口減少が進むと考えられます。

働き方や諸々の手続も多様化しそうです。

IT 技術を取り入れたり、既存の道路の工夫などをすれば、低廉で、しかも環境や住民に負荷がかかりません。

福山道路の建設は莫大な経費がかかると予想されます。

少子化で、支える側も減少し、よって、税収も減ります。

社会全体が縮小しています。

日本は、先進国の中でも突出した赤字大国だそうです。

私たちの血税を大切にしてください。

高架道路は、地面を走る道路と比べ、後々のメンテナンスの負担が比較にならないほど大きいです。

それに、福山道路が何十年後かにできたとしても、社会の状況が大きく様変わりしているのではないのでしょうか。

後々の人から「なぜこんな道路をつくったのだろう」とのつぶやきが聞こえてきそうです。

大型道路によって、コミュニティも大きく分断されます。

高齢者には特に影響が大きいと思われれます。

物流など、財界から大きな圧力がかかっていることも想像に難くありません。

日本も、車社会から大きく舵を切り、人や生き物に優しい社会に転換すべきだと思います。

以上が福山道路に対する私の思いです。

次に、税金の使い方について、少し述べさせていただきます。

限られた財源の中、喫緊の課題を 2 点挙げます。

一昨年夏、一級河川の芦田川がかなり危険な状態にありました。

温暖化の影響で、毎年各地で災害が多発しています。

今後も頻発すると考えられます。

国土交通省は 30 年を目処に修繕するとしているようですが、30 年間芦田川が暴れない保証はどこにもありません。

万が一決壊などが起これば、「福山平野」とも言うべきゼロメートル地帯は甚大な被害に見

舞われそうです。

都市機能が麻痺し、ゼロメートル地帯だけに、いつまでも水が引かず、混乱します。

そこに暮らす住民や企業が置かれる状況を想像するだけで、背筋の凍る思いがします。

2年前の倉敷市真備町の水害では、住宅浸水被害が4690戸、死者と不明者は70名近くに上りました。

もし芦田川の堤防が決壊すれば、相当数の犠牲者が予想されます。

たとえ命が助かったとしても、混乱するばかりです。

広場という広場に冷蔵庫をはじめとする電化製品や家具、寝具、畳など、ありとあらゆるものが足の踏み場もないほどの量で埋め尽くされる光景が目には浮かびます。

たとえ頭を下げて謝られたとしても、許すことはできません。

そしてもう一つ、8年前に笹子トンネル崩落事故が起こり、9名の尊い命が奪われました。

高度成長期につくられたトンネル、橋梁が危険な状況にあります。

NHK 総合テレビの「クローズアップ現代+」でも取り上げていましたが、全国各地に危険箇所がたくさんあるけれども、財源などが壁となり、必要な修繕がなされていないようです。

第2の笹子トンネル事故がいつ、どこで起きてもおかしくありません。本当に怖いことです。

国土交通省はその事故後も、新規事業に7割も財源を割いているそうです。

新規事業は、「やった」感があります。

一方、インフラの修繕は地味です。

しかし、避けては通れません。

人工物は必ず経年劣化します。

それを見て見ぬふりをするのは、責任の放棄で、大きな問題です。

繰り返しますが、問題の多い福山道路は白紙に戻し、待ったなしの問題に早急に取り組んでください。

以上です。(拍手)

○議長 ありがとうございます。

それでは、降壇してください。

(公述人降壇)

(除菌・準備等)

○議長 ただいまの公述が予定より早く終了いたしました。

次の公述開始時刻は14時20分でありますけれども、公述人である喜多村様から、公述の開始時刻が早まることについて同意をいただいておりますので、公述開始時刻を10分早め、14時10分から公述を開始いたします。

喜多村さんは、壇上に上がり、公述人席に着いてください。

(公述人登壇、着席)

○議長 それでは、準備はよろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

○議長 では、現在の時刻は14時10分であります。

ただいまから公述を開始し、20分間で終了するようお願いいたします。

また、終了の10分前、5分前、1分前に呼び鈴で合図をするとともに、表示によりお知らせいたしますので、目安にしてください。

なお、終了時間までに終了しない場合には、公述の中止をお願いすることとなります。

それでは、公述を開始してください。

●公述人3:福山商工会議所 都市づくり委員会 委員長  
丸加海陸運輸株式会社 会長

## 喜多村久至(意見)

○公述人(喜多村) 私は、福山商工会議所において都市づくり委員長を務めさせていただいております丸加海陸運輸の喜多村久至と申します。

本日は、地元経済団体として、福山道路の必要性和早期整備の期待について意見を述べさせていただきます。

ここからは着座の上、させていただきます。よろしく申し上げます。

まず、福山商工会議所について説明させていただきます。

福山商工会議所は、商工会議所法に基づき、商工業の振興を目的として設立された、法に定められた唯一の地域総合経済団体であり、13の委員会と11の部会を設置し、企業の経営を取り巻く様々な問題を解決すべく、会員企業間で意見交換や政策提言などを行っております。

現在、中小企業を中心とした5300社に及ぶ企業が加盟する経済団体で、経済界を代表する団体の一つとして、中小企業の発展や都市環境の整備・充実等を目的に、国・県・市などの行政等へ要望活動をはじめとした支援活動を行っております。

要望の一つであります福山道路の整備については、福山市を初めとした備後圏域に係る住民、企業にとって、また、この地域で商工業を営む福山商工会議所の会員企業にとって、経済活動や生活環境に多くの効果をもたらす非常に重要なインフラになりますので、福山商工会議所は、福山道路の整備促進を図るため、2017年(平成29年)3月に、福山市長、福山市議会議長とともに、「福山道路整備促進期成同盟会」を立ち上げ、関係機関へ提言を行ってまいりました。

現在、各企業において、市内中心の渋滞を避けるために、早出出勤による搬送、高速道路の利用、増車等の対応をとっているように、福山市中心部における一般国道2号線の慢性的な渋滞は、人的にも費用的にも多大な損失であり、経営上大きな負担となっております。

中でも、物流業界においては、慢性的な渋滞による長時間労働など、労働条件から、新卒の採用が困難な状況に陥り、ドライバーの高齢化が深刻化するとともに、人手不足となり、企業間における中途採用者の取り合いが生じ、賃金体系の崩れが生じております。

その上、厚生労働省が推奨する働き方改革の一つであります労働時間の短縮を行うことが、渋滞時間を予見することが困難なため、対応に限界が生じてきております。

時代とともに目まぐるしい勢いで変化する経済、産業活動、流通システムの中で、常に地域経済を支える上で重要な役割を果たしてきた物流が成り立たなくなりかねないと懸念しております。

慢性的な渋滞が解消されれば、移動時間が短縮され、近来問題になっているドライバー不足の解消にも役立ちます。

業務の効率化と人の有効活用により、生産性を高めることができ、新たな経済効果も生まれると期待しております。

最近では、コロナ禍によりネットショップが急増し、物流業界の人手不足が露呈されましたが、高齢化社会の到来により、ネットショップの需要はさらに伸び続け、宅配サービスが発展していくと予見されております。

今後、我々消費者の利便性や目的地への到着時間の正確性の向上など、よりきめ細やかなサービスの提供が求められますので、福山道路による渋滞損失時間の解消は地域経済にとって必要不可欠であると考えます。

渋滞が解消されれば、多くの企業が取り組んでいる早出出勤や高速道路の利用、増車による対応などがなくなり、生産性が向上し、企業収益の増加が見込まれるとともに、良好な労働環境が整備しやすくなりますので、新卒者の採用など、新たな雇用につながると考えております。

このように、生産性向上、企業収益の確保のみならず、人材確保のためにも、物流の効率化は必要不可欠であると考えます。

また、運転作業には大きな精神的な負担が伴います。

中でも、利用者のニーズに応えるため、時間の遅れには常に注意を払わなければならない、渋滞が原因で集中力の低下、過労、そしてストレスによる事故のほか、渋滞を避けるためにやむを得ず生活道路や通学路を通行するなど、歩行者との事故のリスクも高まっております。

このことは、業務上だけでなく、附帯業務である通勤時間帯でも同様であると思っております。

特に福山市において、朝の出勤時間、夕方の退勤時間帯に交通事故が多いのも、これらに起因するものだと考えます。

福山道路が整備されると、交通渋滞が解消され、これらの交通事故のリスクが軽減されるほか、渋滞によって車から排出される温室効果ガスやガソリンなどの燃料消費の抑制、すなわち省エネにもつながると考えております。

最後になりますが、福山道路の整備は、物流に限らず、本地域への企業の新規参入や周辺観光施設への集客増加、住民誘致を促進するなど、地域の活性化や価値向上につながる大きな直接的・間接的な効果が期待されるものです。

福山道路は、住民の生活環境の向上や地域の活性化を図るため必要不可欠であり、緊急時における緊急輸送路としても大きな役割を果たすものと考えております。

このような多くの事業者や住民の利便性を高めるために、幹線道路網の整備が必要であり、地域の活性化につながることを期待され、福山道路の一日も早い開通を強く望んでおります。

以上、福山商工会議所を代表いたしまして、私の公述を終了させていただきます。

ありがとうございました。

○議長 ありがとうございました。

公述人は降壇してください。

(公述人降壇)

(除菌・準備等)

○議長 ただいまの公述が予定より早く終了いたしました。

次の公述開始時刻は 14 時 40 分ですが、公述人である岩村勝人さんより、公述の開始時刻が早まることについて同意をいただいております。

岩村勝人さんは、壇上に上がり、公述人席に着いていただきますようお願いいたします。

(公述人登壇、着席)(拍手)

○議長 準備はよろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

○議長 現在の時刻は 14 時 20 分です。

ただいまから公述を開始し、10 分間で終了するようにお願いいたします。

また、終了の 5 分前、1 分前に呼び鈴で合図をするとともに、表示によりお知らせいたしますので、目安にしてください。

なお、終了時間までに終了しない場合には、公述の中止をお願いすることとなります。

それでは、公述を開始してください。

#### ●公述人 4: 岩村勝人(意見)

○公述人(岩村) 私は、東川口町に住んでおります岩村勝人と申します。

私は、福山道路全般に関しての意見公述をさせていただきます。

福山道路建設の大型プロジェクトがキックオフされてから、早 20 年近くが経過しております

す。

完成までには、なお相当の歳月を要するものと予想されます。

高齢となりました昭和 13 年生まれの私は到底見届けることができないだろうと、あきらめてはおります。

この長期間にわたる事業を初期の計画案どおりに推進してよいものだろうか。

自信を持って、完成後のみならず、その後の長い年月にわたり、地域社会に貢献し、評価される成果が期待できるのだろうか、危惧の念を覚えます。

したがって、この時点でこのプロジェクトを検証、見直しすべきではないかという思いが強く湧いてまいります。

少子化による人口減少、高齢者の運転免許証返納の増加傾向、若者の自動車離れ等からしますと、今後、交通量は緩和するものと予想されます。

となりますと、交通渋滞の解消が目的の福山道路の必要性さえ、疑問を抱かざるを得なくなってきました。

効果を伴う高速道路の建設には、少なからぬデメリットが避けられません。

すなわち、

一つ、膨大な道路予定地居住者の立ち退き問題。

一つ、騒音、大気汚染、振動等の各種公害。

一つ、地域社会が分断されることによる既存コミュニティの弱体化。

一つ、買い物等、近隣住民の生活上の不便。

などが挙げられ、これら諸問題には最大限の配慮がなされなければなりません。

福山道路は、高額な投資、各種デメリットを伴う大型プロジェクトだけに、長い将来にわたり、子々孫々からも評価されることに自信を持って推進されるべきであることに、異論はないことと思います。

そのために、高速道路の必要性やその計画案に対し、検証、見直しを行う委員会等を立ち上げて、組織的に徹底した検証・見直しを行うべきと痛感してやみません。

具体的には、

一つ、渋滞状況の正確な測定調査。

この渋滞状況という基本的なことに信憑性が薄く、当局の説明にも一貫性を欠いたように思います。

一つ、諸データに基づいた総合的・科学的に割り出された交通量の将来見通し。

一つ、想定しているメリット面の確認。

一つ、デメリット項目への対応策検討。

一つ、メリット・デメリットの両面から勘案された道路ルートの妥当性の検討。

等の業務が必要かと思量します。

以上、福山道路の現計画案の見直しを切に要望して、私の公述を終わらせていただきます。

以上です。(拍手)

○議長 ありがとうございます。

公述人は降壇してください。

(公述人降壇)

○議長 それでは、14 時 50 分までの間、休憩とさせていただきます。次の公述人である村上好彦さんからは、開始時刻の前倒しについて同意をいただいておりますので、14 時 50 分まで休憩の上、続いて村上様に公述をいただくことにしたいと思います。

それでは、これから休憩でございます。

休憩 14:28

(休憩)

○議長 それでは、時間になりましたので、公聴会を再開いたします。  
次は、村上好彦さんから公述をしていただきます。  
村上さんは、壇上にお上がりいただき、公述人席に着いてください。  
(公述人登壇、着席)(拍手)

○議長 それでは、準備はよろしいでしょうか。  
(「はい」の声あり)

○議長 現在の時刻は14時51分でございます。  
ただいまから公述を開始し、25分間で終了するようにお願いいたします。  
また、終了の10分前、5分前、1分前に呼び鈴で合図をするとともに、表示によりお知らせいたしますので、目安にしてください。  
なお、終了時間までに終了しない場合には、公述の中止をお願いすることとなります。  
それでは、公述をお願いします。

### ●公述人5:村上好彦(意見)

○公述人(村上) それでは、発言させてもらいます。よろしくをお願いします。

私は、瀬戸町の山北745の1の住民で、村上好彦と言います。

83歳で、白髪が増えたような状況なんですけど、60年の年に道路問題でかかわってきまして、もう20年かかわって、特に問題になるのは、今、瀬戸町の赤坂から長和まで、これも瀬戸町なんですけど、つながっておるわけですね。

これから先がどうなるかということも心配なんですけど、そこで、最初に、今回の公聴会で、土地収用法に基づく、25条ですか、に基づく強制収用の問題が提起されておるわけですが、まずこれを、強制収用をやめてほしいというのが、私たちの20年の成果の中であるわけで、議長さんのほうで、そこら辺の計らいを持ってもらいたいというふうに思います。

国が事業者として、福山道路の事業目的というのを提示しております。

これが2001年、21年前に、国土交通省が広島県、福山市の3者が一緒になって、福山道路の事業目的として提起しておる内容でございます。

その内容は、福山道路の事業目的として、福山市街地を中心に、朝夕のラッシュ時ばかりでなく慢性的な交通渋滞の発生というふうに状況を報告、最初しておるわけですが、その朝夕ばかりでなくて慢性的渋滞について、具体的にどういうふうな状況なのかということとを当局に質問したら、朝夕ばかりは、これはどこでもあるわけですから、「慢性的渋滞」はどういうふうな定義があるのかということとを、質問をいたしました。

それに対して、朝夕ばかりでなくて慢性的渋滞ということに対して、きちっとした回答がありませんでした。

こういうふうに、事業目的の中で一番大切な項目についてきちっと国土交通省が、事業者が回答できない、こういうふうな状況では、私ども、福山道路については賛成できないんだよということとを最初に申し入れてきたわけでございます。その一環として、今日、土地収用法に基づくそういうふうな強制執行ということについては、最初から私どもは認められないというふうな気持ちが、まずあります。

昨日私は、瀬戸町の岩足橋という交差点があるんですけど、その国道からずっと東の、東警察署までを車で行ったんですよ。時間が10時頃ですよ。すいすいすいすい、ずーっと、渋滞なしですよ。

それから、帰りが11時半頃だったんですけど、帰るとるときも、帰りもすいすいだったんですよ。

だから、慢性的渋滞ということは、朝夕は一定に私らは了解しとるんですけど、慢性的渋滞

いうふうなことにはなっていないんじゃないかと、スムーズに行かれるじゃないかと、交通ができるじゃないかいうことを、私どもは強く、国土交通省に訴えておきたいというふうに思います。

その次に、最初に、福山道路のコースの問題ですよ。

福山道路のコースは、三原バイパス、それから尾道バイパス、それから松永バイパス、それから赤坂バイパスをずっと通ってこられて、ほとんどは住宅のないところをずっと通っているわけですよ。

それが何で、福山の瀬戸のほうへ来たら、瀬戸の住宅が 24 軒あるんですよ、瀬戸の山北ではね、そこばかり通ってくるというふうなコースの決め方というのは、非常に問題があるし、それから先が、今度は、バイパスは、福山道路は 16.5 ですから、多治米やら、川口やら、その他のところをずっと通ったら、家が 500 軒ぐらいあるんですよ。福山の瀬戸町の 24 軒で今 20 年かかっているんですよ、それをあえて、50 軒をだ一つとこうやっていくっていうふうなことについては、私は、これは無謀なやり方じゃないかというふうに、まずもって思うわけですが、皆さんどう思われますか。(拍手)

これがまず第 1 です。

それで、瀬戸町の住民は、最初は、地形的にわかりませんが、赤坂バイパスからずっと行ったら、池があるんですよ。その池の東側が瀬戸川なんです、それをやめて、尾道側の池のほうを通ってくれたら、あまり立ち退きはなかったんですよ。

そやけど、それで、何で立ち退きがうちのほうの、瀬戸の山北のほうを通るんかと言ったら、住民の中では、この地域の住民の中で、住宅を避けて、今屋池の西のコースに変えてほしいという声があったんですが、それに対して、そういう話を聞いたら、住民にとっては寝耳に水というふうな状況だったんですよ。

それで、その瀬戸町の住民の中には、こういうふうなのがありました。瀬戸町地頭分にある政治家の土地があったので、福山道路はここを通るようになったと、いわゆる政治的な動きがあったんじゃないかという噂が、この瀬戸の地域の中ではありました。

これぐらいに、コースがきちっと決めてないのに、住民に諮ってないのに、そういうふうなことを一方的にやったものですから、住民のほうは反対の声が強くて、ずっと反対の運動が進めて、今でも何軒かの家は立ち退きを拒否しとるわけですよ。

だから、そういうふうな無理矢理な、住宅をなでるようなところは絶対に通すべきではないというふうなのが瀬戸の住民のほうの気持ちとしてあるわけで、こういうふうなことは、これから先、住宅密集地を通るわけですから、こういうふうなのは絶対にしてほしくないというふうなことを思います。

それから、住民に対して、一遍、道路を、コースを決める前には、複数案を出して、「ここはどうじゃろう」「ここはどうですか」ということを納得の上で道路をつくっていくことが要るのが、そういうこともしないで突然出してきたというのが、住民の反対の声が強かったというふうに思います。

それから、そういう瀬戸のコースが決まる前に、「バイパスの会」の方々は、既に住宅密集地を通るというふうなのが予測されておったので、それに対する反対をされた方がおられて、1996 年の中国新聞の記者会見で、「福山のバイパスと区画整理を考える会」の世話人の代表で、今は亡くなっておられますが、イマザワケンジさんという方が、ルート設計の説明が足りないとして述べて、複数の町内会が南北に分断され、近所付き合いが疎遠になり、培ってきたコミュニケーションが完全に壊されてしまうと、こういうふうなことを述べておられます。いわゆる都市計画決定の前に住宅密集地を通ることに対して懸念されておったことが、記事でありました。

それから、翌年 6 月に、「バイパスの会」などが福山予定地の区画整理に反対する意見書を、署名をいたしまして、16 万という方々の署名を集めて、県やら福山市のほうへ出したというふうな、多くの反対の声が挙がっておるのにもかかわらず、強引な都市計画が決定されて

おりますし、私ども瀬戸の者もそういう書面に対しては協力させてもらったという思い出があるわけでございます。

1997年、都市計画決定がされる前ですが、福山道路を通ると予想されていた瀬戸町山北地区には24軒の住宅がありました。

この地域の住民の有志の方々が、「瀬戸町山北反対同盟」というのを結成しまして、公害道路を子供や孫たちに残すなというふうな看板をつくりまして、それを地域で瀬戸町のほうへ、看板を立てたわけでございます。

こういふように、地域の方々が非常に、住宅が排除されて道路ができるということで反対をしていたことでありましたから、そういうふうな状況のもとで、どうしても自分は立ち退きたくないんだということで、名称を、「反対同盟」というんじゃなくて、「福山道路・福山西環状線等を考える瀬戸町住民の会」というふうな、運動を広げるためにそういう会をつくって、運動を広げていくということと同時に、福山道路は「バイパスの会」の方々とつながっておるということで、福山道路がつながっていくという運動を協力的にやっていくということで、運動を進めてするようになったのが、今の状況です。

そういう状況のもとで、私ども瀬戸町だけではどうにもならんというふうなことで、ほいじゃ、それをストップさせるのはどういふ方法があるかということ相談して、2002年、都市計画決定が決まった年ですが、4月に、「瀬戸町住民の会」と「赤坂バイパスの会」が、福山道路の建設をストップさせるためにということで、トラストをつくらうではないかということで、瀬戸町の山北のある地権者が、反対している地権者がおられましたから、その地権者が持つておられる山林の中にトラストの土地を購入するというので、多くの、福山市内の方々や尾道のほうまでの方々を含めて、「トラストの会」になってもらうようになりました。

5000円で、登記簿を集めて、判をもらいまして、法務局へ登記をして、99名の方で「トラストの会」は結成しまして、現在もその方々が反対の意思表示をいただいておりますのが現実です。

この新聞を聞いた、これは読売新聞だったと思いますが、「福山道路の計画待った」と、大きな報道がされて、「予定地購入で反対運動」というのが報道されて、住民運動が、市内の東西で火の手が挙がったというふうなことが報道されて、これが現在に至っておるところなんです。

だから、福山市内の中で、東の「バイパスの会」と、それから西の「瀬戸の住民の会」が一緒になって会合を持つという、「トラストの会」を購入するというので現在に至っておるわけですが、こういうふうな、大きな輪が、運動の輪が広がってきておるのが、現在に至った状況でございます。

特に、私は瀬戸町の山北に住んでおるわけですから、そういう山北の人たちの立ち退きの気持ちいんか、よく聞いて聞いて、意見を聞きました。

この瀬戸町山北地域で、「山北」というのは、「やまきた」と書いて「さぼく」と読むんですが、なかなか、「やまきた」と多くの方が読んで、「さぼく」とは読めません。

こういうような状況で、とにかく田んぼが取られる、家もなくなるということで、反対してほしいんだというふうなことがありましたし、先祖から伝わってる土地は絶対に手放したくない、何とか反対してもらえんかというので、土地を持つておられる方の、たくさん持つておられる方は本当に命がけで、道路反対の立場で頑張ってもらったというふうな思います。

特に憲法で言われている、個人の人権を守る、土地を守るということを中心に、憲法であるわけですから、公のための道路ではなくて、それも大事ですが、個人の権利を守るという、土地を守るということを是非とも守ってもらいたいというふうな思います。

現在は、立ち退きに反対しておられた方々が、24軒のうちの14人、14軒が残りました。

というのは、土地を移りたくないという方や、先祖からある庭やその他を守りたいということで、何と、ずーっと反対してこられたわけですが、しかし、なかなか反対しきれないで、土地を、



家を売らなきゃいかんということで、家を売って、自分の替地の土地があれば簡単に替わる、しかし、替地がない場合には、国土交通省はどう言うか言うたら、「それは自分で決めてください」と、こういうふうにするわけですよ。

で、ようやく土地の移るところがわかったら土地を明け渡すというふうなことの、苦勞をしながらの、今までの住民の方で、ほとんどの方が移動していますが、まだ「ちょっと待ってくれ」というふうな方がおられます。

こういうように、今、20年以上たっても、22年、都市計画決定から20年以降になっても反対する方がおられるわけですから、そのところは、意見を大事にしながら対応していこうというふうに思います。

時間が余らないんですが、先ほどの国土交通省のスライドがありました、私どもは、ああいうふうな簡単なものじゃないんですよ。

環境影響評価、SPMやNO<sub>2</sub>ですね、一酸化炭素とかSPM、振動について、最初は、皆さん、全部、国土交通省も認めた調査では違反だったんです。基準を超えとるというふうな形だったんですよ。

それが、私どもが、脱臭装置がどうなるんかと、超えとったらね、それから逆転層対策はどうするんかということを追及しておいたら、行き詰まって、最後に国土交通省が出してきたのが、何と、先ほど言った環境調査結果というのがあったんです。環境影響調査というのが違反しとるということがありましたから、今度は、何年か経って、短期間で調査をする環境調査という、調査結果を報告して、それで満足するからというので、基準をオーバーしたというふうな形で通り抜けて、事業説明会は終わったんですよ。

事業説明会が終わっても、地域の住民は、ちょっと待ってくれということで、生活が、生活道路がなくなるとか、あるいは環境対策が十分できないんじゃないかということ、その事業説明会じゃなくて、そういうことを設計協議の中で質問してまいりましたが、それも十分に答えてもらえませんでした。

防風林を、植木をしてほしいとか、それから近くの、近道を通れるようにトンネルをつくってほしいとかいうことを言ってきたんですが、それもかなわずに、現在に至っているわけです。

現在は、瀬戸連絡道が今つくられています。クレーン車がいっぱいあります。

クレーン車があって、どんどんどんどんつくられているんですが、それに対する対応が十分になされていませんし、そういう意味では、事業を進めて、事業説明、工事に取りかかる前に事業説明というのをやらなきゃいかんのですよね、順番では。その事業説明もしないでどんどんどんどんやっていることに対して、今、瀬戸には、ゴミステーションのところへ事業説明の看板が立ってますよ。こうじゃなくて、きちっと事業説明するようにしなさいというふうにしても、「いや、まあ、コロナのほうがあるからしない」というふうになっています。

こういうふうなことから、これからは、今、瀬戸連絡道は福山市の関係ですから、それは福山市に言うんですけど、国交省はその上を、福山道路が上を通るわけ、高いところをね、その事業をする前には事業説明をやってほしいということを要求しておるわけでございます。

最後に、現在、福山道路3.3キロのところ、工事が進んでおります。

瀬戸町の地頭分では、橋脚が2本ほど建っています。それを、建っているところに、実は遺跡が発掘されたんですね。溝渕遺跡、先ほどもありましたが、溝渕遺跡ですよ。その溝渕遺跡は鎌倉時代の遺跡ですから、大事な遺跡なんです、それを残せというふうにおっしゃるんですが、昨日、今日と見たら、盛土をかけて埋めようとしているんです。

だから、今日のこの事業説明会で遺跡を残すようにということを強く求めていきたいし、これは、遺跡の問題は県の教育委員会と福山市の教育委員会がありますから、そこを相談をして、是非とも、大切な遺跡を、盛土で埋めてしまうと出でこんわけですから、そういうのは残すようにというふうな要求をして、文化を大事にする福山であってほしいというふうに思うんです。

福山城には石垣がああいうふうな、どこにあるかわからんような状況になっていますけれども、その福山城の石垣の問題や、瀬戸町の溝渕遺跡の問題や、人骨が出るとんですよ、そういうのを残して、文化財を保存するよにということを私は訴えて、とにかく保存を、遺跡の保存を考えてほしいというふうな、話をしています。

こういうように、福山道路の瀬戸の関係は、国土交通省、福山市、県が決めたことをどんどん進めていく。

もっと住民の声を聞いて対応するという、これが私は必要だと思うので、最初に言いましたように、国土交通省の強制執行ですね、これは、今日公聴会が終わったんだから、それでもうええぞというんじゃないで、そういうふうな形の、住民の声を聞いてもらって、何らかの対応をしてほしいというふうなのを思いまして、私の訴えを皆さん方にしながら、国土交通省へ是非とも強い意思を今後とも表明していきたいというふうな思いをします。

そのほか、芦田川の問題についても原稿にあったんですが、時間がないので、これはまたほかの方が言われると思うんですが、福山道路の道路のお金を使うよりも、もっと、命にかかわる芦田川の決壊をなくする、こういう努力を是非とも、同じ国土交通省の河川事業になっておるわけですから、国交省が芦田川の責任があるわけですから、そういうふうなところにお金を回して、是非とも福山市民のために役に立つようなお金を使ってもらいたい。

先ほどの方が福山はゼロメーターになるというふうな心配をされていましたが、そういう芦田川の改修のためにも、ぜひともそういうお金を使いたいというふうなのを思いまして、私の、瀬戸の住民の会を代表しての話を終わらせていただきます。

今後ともよろしく願いいたします。

どうもありがとうございました。(拍手)

○議長 ありがとうございます。

では、公述人は降壇してください。

(公述人降壇)

(除菌・準備等)

○議長 次の公述人の公述開始時刻は 15 時 35 分でございます。

それまでの間、暫時休憩させていただきます。

次の公述人につきましては、公述開始の 2 分前に壇上に御案内いたしますので、それまでの間、お待ちいただければと思います。

休憩 15:18

(休憩)

再開 15:33

○議長 それでは、公聴会を再開いたします。

次は、中川恵子さんから公述をしていただきます。

中川さんは、壇上に上がり、公述人席に着いてください。

(公述人登壇、着席)

○議長 それでは、準備はよろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

○議長 現在の時刻は 15 時 34 分です。

ただいまから公述を開始し、15 分間で終了するようお願いいたします。

また、終了の 10 分前、5 分前、1 分前に呼び鈴で合図をするとともに、表示によりお知らせしますので、目安にしてください。

なお、終了時間までに終了しない場合には、公述の中止をお願いすることとなります。

それでは、公述をお願いします。

## ●公述人 6: 中川恵子(意見)

○公述人(中川) 市内の草戸町に住んでおります中川と言います。よろしく申し上げます。

私は、福山道路の計画の見直しまたは中止を求める者です。

理由は次のようなことです。

まず一つ目は、この事業の目的についてです。

この事業の目的に、交通混雑の緩和、物流活動の効率化、交通事故の低減、安全性の向上が挙げられていますが、都市計画決定された平成 12 年度(2000 年度)から既に 20 年も経過しており、新しく道路をつくるというのは現状に合わない解決方法だと思われます。

御存じのとおり、現在の IT 技術の進歩は、福山道路が都市計画決定された 20 年前には予想もできなかったほど進んでいます。

交通渋滞の緩和や予測に人工知能(AI)を導入する動きは各国で進んでおり、車の位置情報やカメラ映像など、膨大なデータを収集・分析することで予測精度の向上を目指すほか、信号の切りかえ調整などによって、渋滞が起きにくい交通管理システムを構築しています。

日本においても、新エネルギー・産業技術総合開発機構などのカメラ画像や車両間通信で集めて交通量のデータをもとに、AI で信号の長さを調節する交通システムの研究が進んでいると聞いています。

渋滞緩和につながるだけでなく、横断歩道を渡り終えていない歩行者を検知した際、青信号の時間を長くするなどの安全対策にも活用するとのこと。

中日本高速道路では、既に渋滞予測の一部で AI を取り入れており、渋滞発生の可能性や長さを算出しているということも報道されていました。

大手自動車メーカーのトヨタ自動車は、渋滞が深刻なアジアの国で AI による渋滞緩和プロジェクトを行い、検証結果を日本などへ応用するということですので、本格的に導入すべきです。

AI の導入によって渋滞が起きにくい交通管理システムを構築し、都市計画に反映させれば、渋滞が引き起こす経済損失を回避することができ、安全性の向上ができます。

わざわざ巨額の予算を使って新規に福山道路をつくる必要性はないと考えます。

また、混雑している交差点に右折レーンをつくる、さらに延ばすとか、信号の切りかえ時間を改良するなど、現在ある道路の改良にもっと積極的に取り組めば、今の技術でも十分に効果が上げられる方法があるにもかかわらず、現在の状態を放置していて、混雑緩和、それを事業の目的にするというのは、納得ができません。

JR 福山駅南側の国道 2 号交差点は、事故が多いとのことで、今年改良工事が行われました。

国道 2 号線を東へ進む車が右折するレーンの改良でした。

右折レーンの長さを 53 メートルから 85 メートルに延ばして、路面をカラー塗装して、走行停止位置をはっきりさせ、さらにレーンの幅を 2.5 メートルから 3 メートルに広げたということでした。

この交差点は、事業説明会で主要渋滞箇所の一つとして挙げられていましたが、右折レーンを 32 メートル延ばすなどの簡単な改良工事でしたが、たったこれだけの工事で、随分とスムーズに車が流れるようになっています。

私の知人は毎朝この交差点を通過して仕事に通っていますが、福山郵便局前の交差点での右折がスムーズになったので、国道 2 号線の西から東へ向かう交通はとてもスムーズになったと言っています。

事業説明会では、国道 2 号線の主要渋滞箇所は 6 カ所挙げられていますが、それぞれの場所に応じた改良工事をしていただきたいと思います。

福山道路を新しくつくるよりずっと早く交通混雑が緩和できると思いますし、経費も少なくできると思います。

また、説明の中に、生活道路に通過交通が流入して危険、通学路の安全性の向上とありますが、今まで拡幅工事や安全対策なども行わずに放置してきたことは、交通混雑の解消のために努力してきたとは到底言いがたいものです。

歩行者や自転車が安全に通れるように、歩道や自転車道を整備する、道路の脇の溝に蓋をする、道路脇の用水路に落ちないように転落防止の柵をつけるなど、現在ある道路の改良に本気で取り組めば、今の技術でも十分に効果が上げられます。

特に福山市では、道路脇の用水路などに落ちて亡くなったり、大きなけがをしたりという事故が後を絶ちません。

このような危険な状態を放置しておいて、新しく福山道路をつくるための目的にするのは、納得できません。

二つ目は緊急性についてです。

今、地球温暖化が進んでおり、そのことにより様々な異常気象が起きています。

2018年の西日本豪雨の際には、芦田川の堤防の決壊や氾濫の危険が差し迫っていました。

私の住む草戸町においても、ため池が決壊し、床上・床下浸水など多くの被害をもたらしました。

地球温暖化による気候の激変により、日本の各地でこのような豪雨による災害が毎年のように発生しています。

福山においても、西日本豪雨のような大雨がもう発生しないという保証はありません。

むしろ、このまま地球温暖化に歯止めがかからなければ、今後はさらに頻発すると予想されます。

気象庁気象研究所などの研究チームが今年10月に、地球温暖化の影響により2018年の西日本豪雨のような大雨が瀬戸内地域で起きる頻度は3.3倍に増えたとの分析結果を明らかにしています。

豪雨災害と温暖化との関連を示す結果で、研究チームは、「最近異常気象だという回数が増えたとの肌感覚を今回の研究で数値化した。豪雨災害はどこでも起こりうると考えてほしい」と警告しています。

研究チームは、地球全体や日本周辺の大気循環を、スーパーコンピューターを使って解析しています。

それによると、2018年西日本豪雨の被害に遭った瀬戸内地方では、温暖化がないと68年に一度の頻度だった降水量が、実際は21年に一度のレベルまで頻度が増加したということです。

つまり、約3.3倍に増えているということです。

気象庁気象研究所などのチームが公表した分析結果は、瀬戸内地域で西日本豪雨規模の災害が今後も起こる可能性を浮き彫りにしています。

専門家は、この数値は衝撃的だと言っています。

芦田川は堤防の安全性が不足している区間が約27.7キロメートルもあると、国土交通省の調査結果が出ています。

国土交通省中国地方整備局は、今年10月に、芦田川水系河川整備計画の変更案を公表しています。

7月に公表された変更原案には、芦田川の堤防の強化や耐震化が必要な場所が書かれています。

ところが、それらの整備を完了するまでに30年もかける予定だということではありませんか。

2018年、西日本豪雨のような豪雨が21年後に起こりうるわけですから、30年かけて整備するのでは、間に合わないのではないですか。

2018年から既に2年たっているので、19年後ということになります。待ったなしです。

国は直ちに、広島県や福山市と共同して防災対策を行うべきです。

今、行政が行うべきことは、新しく道路をつくることではなく、芦田川の堤防を強化し、住民の命と財産、暮らしを守る事業です。

今、私たち国民は、新型コロナウイルスの感染症の拡大により、深刻な影響を受けています。

特に最近では、毎日毎日過去最高の感染者を発生しています。

企業においては、倒産や廃業が増えていると報道されています。

特に中小の業者や会社、飲食業などでは一層深刻です。

収入が減った人、さらには仕事を失った人も多くなっています。

音楽や演劇などの芸術関係、イベント関連に携わる業界では、いち早く興行の中止をして感染拡大を防止する対策に協力してきたのに、その補償はわずかなものです。

専門学校生や大学生においては、アルバイトがなくなった、親の収入が減ったなどで、生活費に困っている、学費が払えないという、そんな困った学生が増えています。

そして、休学や退学につながり、教育を受ける機会が奪われてきています。

さらに深刻なのは医療現場です。

今のまま感染の拡大が続くと、医療崩壊を起こす危険度が一気に高まります。

コロナ患者の受け入れ病院はもちろんのこと、全ての医療に従事する医師や看護師、医療技術者などの医療スタッフや医療器具などの充実を早急に行うべきです。

福山道路をつくる経費は 16.5 キロメートルで 1700 億円、赤坂から瀬戸町の 3.3 キロメートル区間は 356 億円だと聞いていますが、このようなお金はコロナ対策に使うべきです。

今必要なのは、新型コロナウイルスの感染拡大を抑え、国民の暮らしを援助し、困難を乗り越える施策です。新しい道路をつくることではありません。

今、新型コロナウイルス感染症を国民みんなで乗り越えていくことが緊急課題ですが、今後はウィズコロナの時代が来ると言われています。

ウィズコロナの時代は私たちの生活様式を変えることが予想されています。

現に、テレワークや隔日出勤、時差通勤など、今までの勤務の形が変わってきています。

この事業の目的に「朝夕のピーク時において交通混雑が発生し」と書かれていますが、テレワークや隔日出勤、時差通勤などによって、いわゆる朝夕の通勤ラッシュというものはなくなるのが明らかです。

これからのウィズコロナの時代に、交通渋滞や交通混雑を理由にした福山道路をつくる意義はないと思います。

以上の理由から、福山道路は必要性がない、むしろ有害な道路と考えます。

社会状況の変化に対応した計画の見直しまたは計画の中止を求めます。

事業認定庁におかれましては、この事業の申請を却下していただきますように要望いたします。

よろしく御検討ください。

以上で私の公述を終わります。

ありがとうございました。(拍手)

○議長 ありがとうございました。

公述人は降壇してください。

(公述人降壇)(拍手)

(除菌・準備等)

○議長 では、次は井上矩之さんから公述をしていただきます。

井上さんは、壇上に上がり、公述人席に着いてください。

(公述人登壇、着席)

○議長 それでは、準備はよろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

○議長 現在の時刻は 15 時 52 分です。

ただいまから公述を開始し、30 分間で終了するようお願いいたします。

また、終了の 10 分前、5 分前、1 分前に呼び鈴で合図をするとともに、表示によりお知らせいたしますので、目安にしてください。

なお、終了時間までに終了しない場合には、公述の中止をお願いすることとなります。

プロジェクターを使用しますので、少し照明を落とします。

(照明を落とす)

○議長 それでは、公述を開始してください。

●公述人 7: 井上 矩之 (意見)

○公述人 (井上) 井上でございます。

私の学問上の専門分野は交通工学ということです。

その中で特に、交通管制、それから道路計画、これが大体、主な対象でございました。

それで、本日はその経験に基づきまして、今回の案件に対して意見を陳述したいと思っております。

ちょっとお断りしておきたいんですが、私、2 年前に舌のがんを手術しまして、ちょっとしゃべりにくいんですね。ほんでお聞き苦しいところがあると思います。どうかお許してください。

それで、スライドをたくさんつくってまいりました。よろしくをお願いいたします。

この 4 項目についてお話しさせていただきます。

1 点目は福山の都市交通の問題点ですね、現象上の問題、それから 2 項目目は都市計画上の問題、日常時の問題です。三つ目は国土計画上の問題です。緊急時の問題です。

この三つの問題を整理したあと、その解決策として、結論を申し上げますと、福山の幹線道路網を放射環状型に整備すべきであろうと、そうすればこの三つの問題は解決できます。ほんで、その一環として当該事業が必要だということを述べたいと思います。

それから、時間がありましたらプラスワン。反対運動がいろんなところに起こります。その反対運動をする人の意識ですね、その意識を考えてみました。表層じゃなしに、深層です。「こういう気持ちがあるから反対したいんじゃないか」と、そのことを述べたいと思います。

で、それに対する行政の対応です。「こういうふうにすればどうですか」というのを述べたいと思います。

1 番目ですね。道路交通の必要性和問題点ですね。

延命ですね、命を延ばすために必須なもの。必須です。何が。この三つ、三つを私は考えました。

何が一番必要か。

何だと思われませんか。

空気です。

「何だ」と思われるかもしれませんが、空気がなければ 1 時間で命を失います。

次は水です。

水がなければ 1 週間ですね、1 週間で命を失う。

次は食べ物です。

これは 1 カ月だと思います。

この数値は大まかに考えてください。

ところが、空気は風が運んでくれます。

水は土から湧いてくる。井戸を掘ればね。昔はね。今は水道局が送ってくれます。

だから、この二つは何にもしなくてもいい。

食べ物はどうでしょうか。

食べ物、出かけて行って、買って帰らなければいけない。

こういうふうに、人や物が空間を移動する行為を「交通」と言うわけですね。だから、交通が要るんですね。買い物交通です。

「いや、ネットで頼むよ」と言う方がおられるかもしれませんが、ネットで頼んでも、配達はしてもらわないといけませんね。これも交通です。

これだけじゃ足りませんね。

原料の生産者から工場へ行って、順繰りにお店まで物が来なければいけません。物流ですね、サプライチェーン、これができていかなければいけません。

これ、やっぱりトラックが要りますね。人が田んぼからお店まで順繰りに運んでいるわけにいきません。効率悪い。どうしたって自動車が要ります。

自動車が要れば、道路が要ります。

だから、道路、自動車交通が必須なんです、生きていくためにはね。

「いや、カーブがなければ死ぬ」と言う人がおりましたけど、1カ月、死にはしませんね。

次、これも要りますが、時間の関係でパスしていきます。

それで。

パスしていきます。

で、必要なんですが、マイナス面がありますね。これも御存じですね。

これとこれとこれ、これが三大交通問題ですね。と思います。

ほんで、これはまた、この三つほどが主要な問題です。

ところが、この二つは大分改善されております。

例えば私、昔、勤務していた福山大学、すぐ目と鼻の先に山陽道がつくられました。

見えるんですね。防音壁にこう、透明なところをつくってくれたので、見えるんです、走っているのがね。トラックが走っている。で、交通量もカウントできます。

だけど、私、騒音がうるさいなんて、1回も感じたことはありません。

グラウンドに出てもそうです。

防音壁がいいんですね。

で、今、問題は、この大気汚染です。地球温暖化。

事故と渋滞と大気汚染、この三つの対策が大事ですね。

ほいで、この三つの間には関係があります。

例えば、これは私が若いときに自分で研究しましたが、渋滞がどっぴりある1時間と、円滑がどっぴりある1時間と、渋滞と円滑が混在している時間と、どこが、事故の発生が多いか。

これ、ものすごい、1000万個以上のデータを調べまして、ほんで、この混在区間が段違いに事故の発生率が多いです。どっぴりよりもね。

これ、交差点の。交差点でしょっちゅう、これができるわけね。

交差点というのは、止めますから、一番ひどい渋滞を人為的に作り出す装置です。必ず1分か2分周期ごとに渋滞が出ます。

ほんで、この尻尾ができます。

ここが一番、事故が多いんです。

これはパスしていきましょう。時間ね。

ほんで、まとめますと、この三つの間には関係があります。

事故が起これば渋滞が起これば多々あります。

それから、渋滞が起これば事故が多い。

それから、渋滞が起これば環境も悪くなります。詳しいことは言いませんけど、そういうふうに。

ほんで、これ、どっちも、それぞれの対策はありますが、渋滞対策だけは、これをやると、三つとも効果があるんですね。

ほんで、福山の事情、実態を調べますね。

これ、ずっと広島県下に 23 ぐらい、23 だったか、警察署があって、福山が一番多いんだって、よく聞いておりました。

ほんで、これ、都市別に調べたデータね。

福山と広島で 5 年間調べましたら、広島市が一番多いわけね。福山市はこんなものですがね。

ところが、これ、人口が違いますから、不公平な比較だから、福山市の人口が、広島並だとすると、こんなふうになりますね、計算すると。

連戦連敗ですね。一番良かった年で、やっと引き分けぐらいやね。せめて広島市並みには減らしたいものだと思います。

それから、どこで起こるかと言うと、交差点ですね。さっきもちらつと言いましたが、交差点が一番よく起こるんですね。事実、こういうふうになっています。80%、60~80%ね。福山のこれでいったらですね、交差点が。

それから、渋滞ランキング。今度は渋滞について。

これ、2号線のランキング。毎年5位までの間に二つか三つランクインします。

これ、1号線も調べてみたんですが、1号線を入れても、5位までに毎年入ります。東京、横浜、名古屋、大阪と、こういう大都市に伍して、負けておりません。「負けておりません」というか、そういうところが多いんですね。これは困った。これは非常に、福山はよろしくないですね。おもしろくない。

ほんで、その多発地点。

当然、交差点、特に2号線の交差点です。ここが多いというデータがあります。これは事実ですね。

それから、ここも、福山鞆線も、ここも相当渋滞です。

総括。

これは、申出書で送っていますので、簡単にしたいんですが、ここね、都心部に住んでいる人、それから都心部で働いている人、こういう人たちが長年ずっとこの被害を受けてきたんです。福山のほかのどの地域よりも断然違う被害を受けてきました。

これを何とかしてあげたい。こういう暗闇に入っている、どっぷり入っている人はわからない、自分が何が悪いかね。光のほうから見ても見えへんですけどね、私たちがこの闇の中に、影の中に入ってあげて、見つけてあげて、この人たちを救ってあげたいと思いますね。

それからもう一つ、見逃してはいかんのは、よその都市の市民も同様の被害を受けてきているわけね。

これ、ここを通りたくないんですよ。嫌々、仕方ないから通っている。こういう人たち。

私たちがよそへ行きますと、尾道へ行ったら尾道バイパスがあるんですよ。倉敷は倉敷バイパス、岡山も、加古川も、姫路も、明石もあります。行ったらすすすつと通してくれるんですね、都心部を通らなくて。

ところが、その人が福山へ来ると、とろとろと、嫌々通らざるを得んですね。これはお互いさまじゃないですね。これは問題だと思います。

その次、二つ目にいきます。

都市計画上の問題ね。

これ、地域を大きくこういうふうに分けることができる。

で、都心部はそれぞれ役割があります。違います。性格が違います。

都心部はどんな役割をするか。中枢機能があるね。

で、いろんな、銀行もいろんな大手の銀行が並んでいる。あります。

飲食街ね。

それから教育・文化施設。ここが、ほかの地域は全然。圧倒しています。



それからホテル。

それから公園も、ここが。ほかにもあまりない。

で、新幹線の駅も、ここしかない。よそへ、遠くへ行ったり、それと来てもらうのに、ここ。

ほんで、こういう都心機能ね。平常時の問題。それを、地域格差があるということです。サービス、教育を受けるのにね。受け取るのにね。そこに接近しにくい地域があるわけですね。

具体的に言いますと、西南部の沼隈町、内海町、それから西北部の新市ね、これは平成で合併したところですよ。ここがちょっとアクセス、時間的に不利なんですね。公平じゃないんです。

もう一つ、緊急時の問題点ね。

これは東南海沖地震ですね。

そのときに被害を受けるのが、市で南部だと思いますね。南部。津波が襲う。必ずそうなると思います。

そうしたときに、下のほうから支援を受ける。高速道路で走ってくる。三次を越えて、尾道ジャンクションへ来て、赤坂バイパス、そこで止まりですわ。そこから運びにくいんですね。

それから、福山までよくても、太平洋岸の地域が被害を受けたときに、福山港から送り出すことができるんですが、これはいい港なんですね。

ところが、そこへ大量迅速に送れない、そこへ物資を。

福山港は、瀬戸内海だけど、瀬戸田だけ深い、灘のところにあるんですね。だから、大型船が入れます。1万トン級が入れると聞きました。

それから、瀬戸内海の中央にあつて、紀淡海峡や豊後水道から、満潮が張ってきて、ここがど真ん中だから、衝突して、盛り上がって、深いんです。大型船が停船して、港にいいところですよ。

この地政学的な、福山の宿命ですね。助ける、それを、その役割が果たせないということです。これが問題ね。

総括は飛ばしましょう。

次、三つ目にいきます。

では、解決策です。どうすればよろしいですか。

そもそもなぜ渋滞は発生するんですか、渋滞を防ぐのにね。

それは、道路はどの地域も交通容量、「これだけしか通せない」という容量があります。それを超えて通りたいという台数が来ると、渋滞が起こります。

ですから対策は、容量を増やすか、需要を減らすか、この二つに一つです。

これはちょっと飛ばしていきましょう。時間がないですね。

発生場所。

交差点ですね。渋滞の発生場所は交差点。ほかにもありますが、交差点です。

ほんで、福山で今まで実施されました渋滞対策を概観してみましょう。

ソフトからいきますね。

これは警察の信号制御。

これが主軸です。これがうまいこといくかいかないかで全然違います。

どうするか。都心部で渋滞が混んできたら、その入り口で絞ります。

具体的には、あれは明神町の交差点かな、それから反対側、西側は神島橋西詰交差点、そのあたりの交差点で、赤信号を長くして、青信号を減らします。入りにくくします。ちょうど、あかたも八田原のダムをつくるようなものですね。下流の洪水を防ぐ。それが需要削減ね。

それから、同時に、入ってしもうた車、都心部に入った車はすすすすと早く、素早く通して、早く追い出してしまふ。「追い出してしまふ」というかな、そういう制御ね。

つまり、東西方向に青時間をたくさんやります。その代わり南北方向は減らさなければ仕

方ないね。ない袖は振れません。時間を割り振るしかないわけですね。

こういうふうにしてやって、ほんで、これ、長年、改良に改良を重ねて、難しいんですね、これ以上ね、改良ね。何と言うか、伸び代が少ないと思います。一生懸命やっておられるんですよ。

それからもう一つ、別に、「福山都市圏円滑化総合計画推進委員会」という組織が行動しています。

その目玉が「ベスト運動」ね。

1カ月に1回だけ、マイカー通勤をやめてほかのにしてくださいという、ささやかな運動で、これは2万人ほどになっていると聞きました。

ここまで来るのに大変です。

これからもう増えそうにないです、そんなに。これはものすごく難しいんですよ。

それから時差出勤ね。

これは、時間的に需要を分散させます。

空間的に分散させるには迂回推奨ですね。ナビゲーションとかね、路側ラジオとかね。それもこれ以上、効果はあるんですけど、これ以上というのは難しい。

一方、ハード対策です。

自転車道整備。真骨頂ですね。マイカーじゃなしに、自転車に乗ってもらおう。

それから、これは抜けていますが、レンタサイクルというのもありますね。自転車を買っておいて貸してあげるレンタサイクルですね。

でも、これ、都心部の内部で回るのは水平だからいいんですが、福山の住宅街はずっと丘陵にありますから、なかなか高齢者にはしんどいんですね、坂道ね。あるいは小学生は。

一応やめましょう。時間ないね。

それから、右折専用車線、バスレーンね。これは容量の減るのを防ぐ。

これも、ずっとやり尽くして、それほど増やすところはないと思います。

ということで、次の施策は車線数を増やす。それをバイパスで増やすということです。

これが順番として、この順番だと思います。

コンパクトシティー。

これはあるんです。これはもっと、ちょっと先の話だと思います。

ほんで、ちょっとまとめますと、通過交通排除。バイパスをつくるべきだ。具体的に言うと、福山道路です。

それから、それは立体交差にすべきです、せっかくつくるんだったら。

それから二つ目、公平のために、都心と郊外を直結する放射線、これはどの方向にもつぐってほしい。

具体的には、それは沼隈道路がそばにあるだろう。

三つ目、これは災害。これはパスします。さっきも言った。

イラストで描くと、こんな感じですよ。

こう、三つね、内側に環状線をつくって、外側に環状線をつくって、ほんでずーっと、外部の地域と直結する放射線をつくる。ちょうど四方八方ですね。ちょうどまいこと八方になるんですよ、福山は。

ほんで、こういうふうにつくります。

都心を通らずに、ぐるっと外を回って、西の遠いところから来たら、こうずっと来て、外郭の環状を回って行ってもらおう。

ほんで、市の外部から都心に来るときも、いきなりその目的地にどんと通っていくんじゃないし、真っすぐにね、この内側の環状、内環状を回って一番近いところから入ってもらおう。

で、都心部は細街路でいいんです。毛細血管ね。細街路と、バスがそこからないから、大通り。

何も大幹線をここに通してね、わざわざ。余裕があったら通ってもらっていいんだけど、余裕がないですから、用のある人だけでいっぱい。用のない人は外側を回ってほしいと思います。

これね。

ほんで、ちょっと追加すると、なぜこの南部にバイパスですかと言うけど、北部には 486 も、東西の通過交通を通すところがありますね。

で、中央部には山陽高速が通っていますね。これ、2 万とか、3 万とか、たくさんの交通を引き受けてくれています。

その沿線の人が土地を売ってくれました。ほんでみんなが助かっている。

で、空白地域は南部だけなんです。でも、公平のために、南部の人にはお願いできないかなと思います。

それからもう一つ、ずっとこの 2 号線バイパスは東西から迫ってきていますね。それとつながりということで、現在の計画の位置がベストだろうと思います。

そうしますと、今回の事業区間は、当然これは必要です。その一部ですからね、これがないとできませんね。

ましてやこれは、西環状との間のちょうど、ジャンクションというか、そういうような場所にあります。

これはパスしていきましょうかね。全部、既に届けてある、要旨をね。

じゃ、その次、最後の四つ目です。

四つ目、できそうですね。

じゃ、こういうバイパスをつくと、ここだけじゃないんです。至るところで反対運動が起こります。なぜでしょうかという、その精神面から考えてみました。心理面からね。

表層は、別に置いて、その深層について考えてみました。

食料は、私たち、どういうふうにして獲得してきたか。

太古。これは自然のつくったものを頂戴していたんですね。自然物採集、狩猟、漁労ね。

このときの風景。「猪鹿蝶の世界」と、私が名づけました。

これはいい獲物なんですね。

ほんで、背景は樹林、木です。樹木です。ほんで、動き回っているのが動物です。こういう世界やね。

それが、農耕を発明したよね。自分のつくったものを自分で食べる。四、五千年前ですかね。

そうすると、風景が変わりました。一変しました。

こんなふうになったよね。ドーンと、今まで密閉空間におったのが、地平線まで、こういう開放空間になってきました。これ、ストレス感じたり、かなわんかったりしたんでしょうね。

これ、こう飛んでいます。

これ、秋になったらこんなよね。アカトンボ。

こういう、背景は遠くの山。で、動き回っているのは昆虫か鳥ね。スズメも飛んでいたし、ホタルも飛んでいた。

こういう景観に四、五千年いたわけですね。

ところが、今はどうなりますか、これからね。機械がつくったものをいただく、食する時代に変わりつつあるわけですね。

そうすると、風景、こんなふうには、これも風景、景観ですね、これは。

これがどこかわかりますね。これは、コンクリートジャングルの世界に私たちは住むようになったわけですね。

背景は鉄骨ビル。で、動き回るのは、今度は自動車です。無生物、無生物。

これが子供のころに見た懐かしい風景。

それから、おじいさん、おばあさんから、「昔々、足柄山の金太郎さんは熊に乗ってお馬の稽古をしてたんです」、そんな話を聞いたら、「どんなのかな」って、孫が想像していました。

そういう情景、そういうものはだんだん消滅していく。これが寂しいんですよね。と思う。じゃないかと思うんです。

で、もう一つ、こんな調査をしました。

福山の地域をいろいろ分けて、そのイメージ。「この地域は男らしいですか、女らしいですか」「にぎやかですか、寂れてますか」とか、「かたいですか、やわらかいですか」とか、神聖な感じか、俗っぽいかな、それを調べたら、その中で、これは成分分析で難しいかもしれないけど、非常に私の注目度で、鋼管町が男らしい男、ものすごいたくましい男なんだよ。それにバランスする女らしいところがないんですよね、触れるところがね。

これは私、困ったもんだとね。

「麒麟がくる」という話で、信長さんが出てきますね。

あの人ね、お母さんが弟ばかりかわいがっちゃっていたんですよ。で、寂しく、指をくわえて見ていた。

それで、お父さんが亡くなったときに弟を殺します。

この例だけじゃないですよ。伊達政宗も同じです。

徳川家光もね、みんな母の愛を得られなかった。

それで、お父さんがおらへんようになつたら、弟を殺してしもうた。

で、どちらも、父性原理も母性原理も、男らしさ、どちらにも触れないと困ったことが起こるんじゃないかと私は考えております。

そんで、何で男らしくなるか。

これは、この形がこうやからやね。

産業都市の典型です。

ビル、鋼管なんかは煙突が突っ立っていますね、高くね。こんな、男らしいわけね。

それで、これを今回の問題に当てはめて、利用してみました。

反対意識にはこんな深層心理があるんじゃないか。

これをつくると、こういう事業をやると、それが私たちは大変豊かになると、物質的にね。それはわかってらっしゃるんですよ。理性ではね。わかってるんです。

だけど、子供のとき見てきた、今の原風景ですね、こういうものが消滅するのが寂しい。

それからもう一つ、まちの雰囲気は男性的で、母の愛に乏しい。

ほんで、これが悲しい。

そやけど、これを辛抱してるんです。そやけど必要やからと思うて辛抱していたんだけど、巨大鉄筋コンクリートの立体構造物が追加される。我慢の限界を超えたんじゃないか。キレた。ほんで反対運動したくなる。

これは何でも、今、反対している人だけではないんですよ。

私かて、そういう機会に直面したら、こういうことになるかもしれない。

事業主さんも、個人的にはそうなるかもしれないですよ。

だけど、これは、さっき言ったように、必要なんです。必要なんです。

ですから、対応は、提言1です。

これは何ですか。これ。どーんと開放的になった労働の場に、こんな森をつくった。そして、この中に入れば無限に前代の景観がある。ここで癒されて、ほんでうちへ帰るわけですね、作業してから。この知恵に学びませんか。

これを今度は、農村の風景を、これに学んで、そういう場をつくりませんかという提案です。考えていただきたいと。

時間ないですね。

それから、これも調べました。

図形のイメージね。

ずーっとこれね。

円は女性的です。で、正方形が男性的です。

そうしたら、これね、都市施設をつくるときには、この曲線のイメージをデザインに取り入れてくれないかと。

笠岡市なんかは、噴水をつくるのも、ぐるっと放物線で飛ばす噴水をつくっています。子供が喜々として遊んでいます。

それから三つ目ね。

楽器も調べてみました。楽器のイメージね。

ハープや琴は女性ね。ドラムやトランペットは男性。

ほんで、「琴」と言えば、わかりますね。福山の、ここの3番目です。福山の土地に縁があるんですね。宮城道雄さんの子供の時代に過ごしたところやと。「シンガーソングアンドライター」と言うのか、作曲、それから演奏家ですね。

ソフトがあれば、ハードがあるんですね。琴の楽器の生産が、これは日本一ですね。

これを活かしたらどうやと。

ほんで、箏曲の演奏ホールなんかをつくったらどうですかってね。

で、琴の甲子園でもして、その先に琴の講道館のまちね。

琴の甲子園のまち。朝日新聞じゃなしに、中国新聞が主催してくれたら。

選抜大会は毎日でしたかね、じゃなしに、山陽新聞。

記者さんいらっしゃいますかね。お願いできませんかね。

ほんで、もうちょっとですね、時間。

脳って何ですか。

脳って、行政中枢とかビジネス界ですね。

口って何ですか。

飲食街ですね。

これは都心部ですね。

で、ここに大動脈はありません。毛細血管が張り巡らされている。せいぜい動脈ぐらいですわ。大動脈はありません。人体に学ぼう。

それから、これは何回も言いました。自由、平等、博愛が増えます。こういう事業をする、この事業をすると、いろんな人が平等になります。自由が増えます。自由な時間が増えて。

それから博愛。

これは言いませんでしたけれども、環状線沿いに大病院が立地しているんですね。南の医療センター、東の鋼管病院とか市民病院、北の共済組合の中国中央病院ね。

これは、フランス革命以来、近代社会の根本原理です。

道路はシステム。いろんなものが、人には見習ったり、みなしとるのに、よその市民がうちのためにバイパスをつくって、すっすっと通してくれますから、うちのところもよその人のためにせないかんね。

とか、道路は幹線道路だけでなしに、細街路、それから大通り、それから幹線道路、こういうのが違う働きをするから、みんなが働かなければ、一人がサボると、全体がだめです。

ワンフォーオール、オールフォーワンです。どこかで聞きました。

じゃ、御清聴ありがとうございました。

○議長 ありがとうございます。

では、公述人は降壇してください。

(公述人降壇)

○議長 これで、本日予定しておりました公述は全て終了いたしました。

引き続き明日、12月19日午前10時15分から公聴会を開催いたします。

本日は公聴会の円滑な進行に御協力いただきましてありがとうございました。

1日目終了 16:24

## 【2日目(令和2年12月19日(土曜日))】

2日目開始 10:15

○議長 ただいまから、一般国道2号改築工事(福山道路・広島県福山市瀬戸町大字長和字梓田奥地内から同市赤坂町大字早戸字太夫崎地内まで)並びにこれに伴う市道、農業用道路及び特別高圧送電線付替工事に関する事業認定申請に係る公聴会を開催します。

私は、本日の議長を務めます国土交通省不動産・建設経済局総務課土地収用管理室長の諸岡と申します。

議長として本公聴会を主宰いたします。

よろしくお願いいたします。

本公聴会は、起業者である国土交通大臣(代理人 中国地方整備局長)から、令和2年3月26日付で事業認定の申請があった事業につきまして、当該事業の認定について利害関係を有する者から公聴会を開催すべき旨の請求がありましたので、土地収用法第23条第1項の規定に基づき開催するものです。

なお、本公聴会は、事業認定庁として、当該申請に係る事業の認定の可否を判断するに当たり勘案すべき情報を聴取、収集することを目的としております。

また、本公聴会は、新型コロナウイルス感染症対策を講じた上で開催いたします。

円滑に議事を進めてまいりたいと思いますので、御理解、御協力のほどよろしくお願いいたします。

それでは、富田博文さんから公述をしていただきます。

富田さんは、壇上に上がり、公述人席に着いてください。

また、公述人からは起業者への質問の希望がありますので、国土交通省中国地方整備局の方も壇上に上がり、起業者席に着いてください。

(公述人登壇、着席)

(起業者登壇、着席)

○議長 それでは、公述人、準備はよろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

○議長 起業者、準備はよろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

○議長 それでは、現在の時刻は10時20分でございます。

ただいまから公述を開始し、30分間で終了するようお願いいたします。

また、終了の10分前、5分前、1分前に呼び鈴で合図をするとともに、表示によりお知らせいたしますので、目安にしてください。

なお、終了時間までに終了しない場合には、公述の中止をお願いすることとなります。

それでは、公述をお願いします。

### ●公述人8:富田博文(意見・質問)

○公述人(富田) 皆さん、おはようございます。

福山市新涯町の富田と言います。よろしくお願いいたします。

本題に入ります前に、お願いがあります。

現在新型コロナウイルス感染症が蔓延していますが、お聞きするところによりますと、東京から十数名の国交省の方々が来福されているとのことでした。

PCR検査はしておられないようです。

一般の人は、東京から帰省したら、家族全員が2週間ホームステイをするように指導されたとのことでした。

働く者の健康を守るためにも、PCR検査を受けられたほうがよいと思います。

また、開催時期もよく考えて、延期することもお勧めしたいと思います。  
福山でも、この県民会館のすぐ近所でコロナが発生したと聞いております。  
病院でもクラスターが発生し、感染者が福山で 100 名に近づきつつあります。  
今後は、私たちの体や国交省の働く人たちの健康を守るためにも、反省材料にしてほしいと思います。

それでは、本題に入ります。

先日、行きつけの床屋で話を聞いていましたら、赤坂町出身という老人が、あの道路は、赤坂・長和までの福山自動車道路、3.3キロですけれども、宮澤喜一元首相、総理大臣の所有する土地を通すためにわざわざ迂回させている、そのために民家があるところを通るようになったと言われていました。

これが本当であれば大問題だと思いますが、いかがでしょうか。

ちなみに、現在は、所有者は変わっているようです。

○議長 それでは、ただいまの質問につきまして、起業者のほうからお答えを願います。

○起業者(桑嶋) 起業者代理人の桑嶋でございます。よろしく願いいたします。

先ほどの御質問にございました、そのようなことはございません。

本件事業は、事業の目的を達成するために、道路構造やルートなどを、都市計画法に基づく手続により決定されたものでございます。

なお、土地の所有者を特定するような御質問についてはお答えできませんので、その点につきましては御了承いただければと思います。よろしく願いいたします。

○議長 それでは、公述人、公述を続けてください。

○公述人(富田) 次に、1999 年の中国新聞に、国交省の前身である建設省福山工事事務所のタカハシヒロユキ調査設計第二課長さんのインタビュー記事が載っていました。

内容的には、「福山市の場合、東西を貫く道路は、山陽道、高速道を除くと、国道 2 号線しかない。通過交通は 1 割にすぎない。市内を移動する車が多いので、全て 2 号線を通って東西南北に行く。今のままでは、既に容量は超えているから、あとはパンクするしかない」と言われてから、20 年が過ぎようとしています。

2 号線がパンクしたという話は、聞いたことがありません。

私たちは、昨年 10 月 20 日に、環境経済研究所の上岡直見先生をお招きして、学習会を開きました。

自動車起終点調査、これは、市内の各地の自動車はどこからどこへ動いているかの調査したデータを示されて、多くの自動車が同一地区内あるいは近隣を移動していることがわかる、市外への移動する自動車の割合は少ない、そういうことから、バイパスの効果はあまりないのではないかと言われました。

前述の課長さんと同じで、福山の車の移動は市内を循環するものが多く、通過するのは少ないとおっしゃっていますが、そこからの結論が、福山道路が必要だと言われるのと、あまり効果がないと言われるのでは、真逆です。

国交省の現在の意見を聞かせてください。

○議長 それでは、起業者のほうから、今の質問についてお答えを願います。

○起業者(桑嶋) 通過交通が今、少ないのではないかというような御質問だったというふうに思います。

市内を走る、走行する車ですので、当然、通過交通もあるんですけれども、そういった内々を移動するような交通も確かに多い。それは、一般的に考えても、そのような状況というのは十分考えるのではないかというふうに考えます。

しかしながら、市内の交通というのは、発生位置というのは各所にあるわけございまして、そこはその通る道路の位置によってもまた変わってこようと、すなわち、その通る位置によっては分散の効果が図られるというふうなことかというふうに考えられるわけございまして、



このたびの本件事業、これを整備することによりまして、今の国道2号を若干でもショートバイパスをするというようなことが、その区間の並行現道における交通分散が図られて、結果的には、国県道の渋滞の緩和でありますとか、それによる交通事故の削減、そういった効果があるものだというふうに考えてございます。

以上でございます。

○議長 それでは、公述人、公述を続けてください。

○公述人(富田) では、次に、この道路をつくらなければならない要因が、国道2号線の渋滞緩和にあると言われてはいますが、損失時間とか写真だけを見せられても、実感が湧きません。本当に渋滞が発生しているなら、24時間、10日間ぐらいのビデオカメラで撮影されて、見せてください。いかがでしょうか。

○議長 それでは、ただいまの質問につきまして、起業者のほうから回答をお願いします。

○起業者(安食) 起業者代理人の安食と申します。よろしくお願いいたします。

カメラ等によります撮影を行う予定はありません。よろしくお願いいたします。

○議長 それでは、公述人、公述をお続けください。

○公述人(富田) すみません。反論して申しわけないんですけど、カメラで映せないということは、渋滞がないのではないかというふうに思うんですけど、やはり、市民や県民、国民が納得するためには、そういうような形で、今すぐに即答できなくても、持ち帰って検討してください。早めにここを、渋滞があるのであればしょうがないかなというところは十分ありますので、その辺をはっきり、明確に、見えるという、今、流行していますけれども、見える形でやっていただくというふうをお願いしたいと思います。

では、次に、上岡先生は、光化学オキシダントの発生状況や騒音のことなど、多くのことを教えていただきました。

騒音については、AA、特に静穏を要する地域は昼間50デシベル以下、夜間は40デシベル以下、A及びB、専ら主として住居の用に供されるところは昼間55デシベル以下、夜間45デシベル以下、C、住居とあわせて商業・工業等の用に供されるところは昼間60デシベル以下、夜間は50デシベル以下、しかし、主な道路に面した地域はうるさくてもいい、窓を閉めて生活すればいいという2段階の緩和規定が設けられ、最大夜間65デシベル、55デシベルまで容認されているそうです。

ちなみに、65デシベルとは、コーヒーショップ、ファミレスの店内、新幹線、バスの車内と表現される騒音の環境基準(環境省告示)というふうにあります。

騒音の問題については、昨日起業者の方から発言がありましたけれども、最低でも60デシベルと、65デシベルということですのでけれども、それは守れるんでしょうか。

○議長 ただいまの公述人の御質問は、質問の要旨にはありませんけれども、起業者は答えられる範囲で御回答ください。

○起業者(桑嶋) 先ほどの御質問、約65デシベルというのが幹線道路を担うところの近接であれば、夜間が65デシベルということで基準のほうが設けてあるということの御質問だと、御確認だというふうに認識いたします。

昨日私のほうから事業の概要のほうを御説明いたしまして、その中で環境に関するお話をさせていただいたと思います。

起業者としましては、環境に関する騒音の法令等に照らし合わせながら事業を進めているということですので、当然、先ほど御質問にございました環境基準、こういったものというのは守っていきながら進めていく必要はあろうかというふうに考えてございます。

そういった中で、現在、事業を進めるに当たってでございますけれども、その段階におきましては、環境影響評価というものを行いまして、その中で一定の確認をさせていただきながら事業を進めていくというのが現状のやり方でございます、その環境影響評価法に基づいた評価でいけば、一部の箇所では遮音壁が必要だというふうな箇所はございますけれども、

ただし、それを、「保全措置」と言いますが、そういった措置をすることによって環境基準は満足するというふうな評価が得られているというのが現状でございます。

以上でございます。

○議長 公述人は公述を続けてください。

○公述人(富田) よろしく申し上げます。

では、最後に、昨日の公述人からも意見が出ていましたが、気候変動のためか、水害が多く出ていて、福山の芦田川も、国交省の調査では、56 キロメートルを点検し、約 28 キロメートルの区間が水の浸透に対して安全性が不足と報告しています。

また、芦田川の堤防で高さが不足など、洪水時に危険な重要水防箇所が 94 カ所あるそうです。

芦田川の流域は人口 28 万人に上ります。

堤防が決壊すれば、市内の広範囲が 1 から 5 メートル浸水すると予測されています。

広島県議会では、実施する時期は明記されておらず、目標の対象期間がおおむね 30 年と示されているだけです。

広島県の土木建築局長は、福山を流れる芦田川などの国管理河川における治水事業の計画的かつ早期の実施は非常に重要、様々な機会を捉えて国へ要望していると答弁するばかりです。

福山市の 3 万 4000 世帯の浸水を防ぐために、河川 19.6 キロメートルを改修する事業費は 208 億円とのことです。

私のように、芦田川のすぐそばに居住している者とするれば、1700 億円もかかる福山道路よりも、芦田川の堤防の補修を先にしてほしいと思います。

どうかよろしく申し上げます。

○議長 それでは、ただいまの質問につきまして、起業者のほうから回答をお願いいたします。

○起業者(桑嶋) 芦田川の河川改修の御意見ということでございまして、今回の、本件の事業箇所が瀬戸町から赤坂町ということでございますので、そういった意味からしますと、本件事業の対象範囲外の御質問だというふうにも考えますけれども、御意見にございましたように、今回の芦田川水系の整備計画でございますが、これについては、30 年 7 月豪雨を踏まえた河川整備計画と治水事業ということで、重要な事業であるというふうなことは承知してございます。

しかしながら、本件道路、本件事業につきましても、ある意味、もし天災が起こった際に、そこから避難をする、あるいはそこに救助に向かう、助ける、そういったことにも、それからまた、物資を運んでその後の復旧・復興に資するという意味でも非常に重要な道路になるのではないかなというふうにも考えてございますので、そういった意味では、各河川での事業並びに道路の事業、こういったものはセットでしっかりやっていく必要があるのではないかなというふうにも考えておりますので、起業者といたしましては、それぞれ重要な事業でございまして、双方に対して早期実現に向けて事業を推進することが重要というふうにも考えてございます。

以上でございます。

○議長 それでは、公述人、公述を続けてください。

○議長 私からの提案なんですけれども、馬鹿げているというふうに周りの方は言われるんですけど、今、どうしても福山に道路が要ることになれば、今の芦田川の堤防を、幅 20 メートル、高さ 20 メートルにして、その上を走らせると、で、西環状線まで通して、そこで合流して赤坂バイパスのほうに回っていくというふうな計画もできるんじゃないかと思います。

これは切なる願いなんですけれども、私のところなんかは、新涯町、さっき言いましたけれども、新涯町は海拔ゼロメートルなんです。

そういうところで生活していて、本当に堤防が切れたら、死ぬしかないんですね。

そういう中で、堤防の強化・補修というのは重要だと思っています。

どうか、そういう案も、馬鹿にしないで、考えてみてください。

堤防の上を高速道路が走るという形であれば、本当に国土強靱化になるのではないかと  
いうふうに思っています。

どうでしょうか。

○議長 それでは、起業者のほうから、今の御質問につきまして、答えられる範囲で御回答  
いただければと思います。

○起業者(桑嶋) 堤防の上を広げて、あるいは堤防を強化して、そこを道路にしたらい  
いのではないかとというような御意見だったというふうなことですけれども、今回の事業、本件事  
業、これにつきましては、国道2号のバイパスということでございますので、そういった意味か  
らすると、東西方向の交通をいかに処理するのか、一方、市内のほうの交通も当然そこには  
入ってきていますので、それをどういうふうに処理していくのかといったことにかかわってい  
くと思います。

前者の東西方向の交通を処理するというのがもともとの国道2号が持っている機能でござ  
いますので、そういったことを考えますと、芦田川の堤防が、どちらかと言うと南北方向に  
渡っている堤防でございますので、その辺からすると、ルートのにはどうなのかというふうなこ  
とが考えられようかと思っております。

本件事業につきましては、事業の、先ほどから言っているようなその事業の目的を達成す  
るために道路構造、道路計画につきまして、都市計画法に基づく手続によって決定がされ  
たものでございますので、ルート変更というものは考えてございません。

以上でございます。

○議長 それでは、公述人、公述を続けてください。

○公述人(富田) 最後に、個人的になりますけれども、私、10年前に定年したんですけど、  
42年間、JFEに勤めていました。

そういう中で、付き合いで株を買ったんですけど、この1年、配当がありません。

御存じのように、今、広島県では問題になっていますけれども、新日鉄の呉が撤退する  
というふうになっています。

市の方だと思えますけれども、答弁のときに、何でバイパスが要るのという話になったとき  
に、JFE スチールとか、運輸の方とかから要請が出ているんですという話があったと思うん  
ですけれども、これもまた、本当に奇想天外な話ですけれども、JFE スチールが今、水島と福  
山だけなんです。

それで、水島の川鉄のほうの方が力が強いので、福山のほうは、もしも減量するようになったら、  
閉鎖になります。

そういうことも考えた上で計画を練ってほしいと、経済的な問題も含めて考慮の上、大金を  
使う、この今、困難な時期に大金を使うわけですから、そういうことも含めてお考えいただ  
きたいと思えます。

以上で終わります。(拍手)

○議長 ありがとうございます。

それでは、降壇してください。

(公述人降壇)

(起業者降壇)

(除菌・準備等)

○議長 ただいまの公述が予定より早く終了いたしました。

次の公述開始時刻は10時50分ですが、公述人である福山市長 枝廣直幹さんか  
ら、公述の開始時刻が早まることについて同意をいただいております。

公述開始時刻を早めて開始したいと思いますので、枝廣さん、壇上にお上がりいただきま

して、公述人席にお着きください。

(公述人登壇、着席)

(パソコン操作者登壇、着席)

○議長 失礼しました。枝廣市長とパソコン操作の方にお上がりいただき、公述人席にお着きいただきました。

それでは、準備はよろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

○議長 現在の時刻は 10 時 46 分でございます。

ただいまから公述を開始し、30 分間で終了するようお願いいたします。

また、終了の 10 分前、5 分前、1 分前に呼び鈴で合図をするとともに、表示によりお知らせいたしますので、目安にしていいただければと思います。

なお、終了時間までに終了しない場合には、公述の中止をお願いすることとなります。

プロジェクターを使用いただきますので、少し照明を落とさせていただきます。

(照明を落とす)

○議長 それでは、公述を開始してください。

### ●公述人 9: 福山市長 枝廣直幹(意見)

○公述人(枝廣) 御紹介いただきました福山市長の枝廣直幹でございます。

私からは、福山道路の早期整備の必要性について述べさせていただきます。

まず、この画面を御覧ください。

本市は、瀬戸内海のほぼ中央に位置しております。

本市の西側には尾道松江線、しまなみ海道、また、本市の東側には岡山米子線、そして瀬戸中央自動車道が南北軸として通っております。

また、東西軸を見ますと、中央には山陽自動車道、そして一般国道 2 号が通っています。

また、本市には重要港湾に指定されている福山港と尾道糸崎港の機織地区があり、西日本でも有数の物流拠点になっています。

このように、本市は中国四国地方の交通・物流の中心的な役割に位置しています。

また、本市は、県境を越えた 6 市 2 町から構成されている備後圏域の中核都市であり、圏域人口は約 86 万人を有しています。

鳥取県の人口が 57 万人、島根県の人口が 69 万人であることを考えると、いかに大きな圏域を牽引している都市であるかということを御理解いただけたと思います。

次の画面を御覧ください。

圏域全体の広域交通の中心が一般国道 2 号であります。

慢性的な交通渋滞が発生しており、この解消のため、玉島笠岡道路、そして笠岡バイパスが令和 7 年度に完成予定となっております。

また、本市の西側には三原バイパス、尾道バイパス、松永道路などが既に完成しており、残りの木原道路、この部分ですね、木原道路についても今年度完成予定になっています。

これらの間に挟まれた福山道路の区間だけがぽっかりと完成時期未定になっているわけでありまして。

このことは、多くの事業所や製鉄業、造船業が立地し、備後圏域の経済活動を支える重要な役割を果たしている本市だけではなく、その近隣の尾道や三原、そして岡山県の倉敷などを含むこの地域全体の市民生活や社会経済活動の大きな支障になっています。

改めて本市の状況を詳しく見てみます。

この図のように、現在、一般国道 2 号では慢性的な渋滞が発生しています。

国土交通省が渋滞ランキングの発表を始めた平成 28 年度以降、一般国道 2 号の全線、これは大阪市から北九州市までの間ですが、この全線の中で、この本市を通る区間が毎年

5位以内に位置づけられています。

これは決して褒められたことではありません。

今年4月の発表でも、2区間が渋滞ランキング3位、5位、これはワーストのほうから数えて3番目と5番目という、非常に深刻な状況、渋滞が深刻な状況になっています。

渋滞は朝夕の通勤時間帯を中心に発生しています。

一般国道2号を利用される多くの市民は、長い時間、我慢をしながら通勤を強いられています。市民生活の利便性に大きな負担になっています。

渋滞ランキング3位の区間があると申し上げましたが、その中の芦田川より西側、神島橋西詰交差点付近の朝7時ごろの様子であります。この先は岡山方向であります。

それから、同じ第3位の区間、もう一つ見てみます。

駅周辺の紅葉町交差点付近の、これは夕方の渋滞の状況です。この先は広島の方を向いています。

そこで、本市では、放射環状型の幹線道路網を計画しています。

この図のとおりであります。

赤色で示している外環状線、そしてその内側、これは小さいリングになっていますが、オレンジ色で示している内環状線の二つの環状道路と、それに接続する放射線軸、中心から外に向かって広がっていく放射線軸で構成されています。

この外環状線、大きな輪の南側に、今日お話を申し上げる福山道路が位置づけられるわけであります。

そして、現在整備中の桃色の3.3キロメートルの区間、これが整備されれば、渋滞の緩和による物流機能の強化、市民生活の利便性・安全性の向上など、様々な効果が期待されます。

次に、整備による効果を御説明いたします。

福山道路3.3キロメートル区間ですね。さっきは桃色で示しましたが、ここでは赤い線で示されています。

これが整備されれば、青色の矢印に示したように、交通が一般国道から分散されることとなります。

下の図に示しましたように、赤坂バイパスから福山郵便局前交差点までの一般国道2号の上り下りを合わせた1日の交通量は、約3分の1も減少すると予測されています。

その結果、国道2号に接続している道路も含めた市内中心部の渋滞緩和が図られ、市民生活の利便性は向上されると期待しています。

次に、茶色の網掛けの、一般国道2号に隣接する地域の通勤時間帯の状況を見ることにします。

一般国道2号の渋滞を避けるために、通勤車両が隣接の生活道路、細い生活道路に流れ込んできます。そして、その結果、通学の児童や生徒または周辺住民の事故の危険性が高くなっています。一日も早い渋滞の解消は、多くの市民の切なる願いです。

左側の写真であります。

これは、幹線道路が整備されたときのイメージ写真になります。

このような安全性の向上が、福山道路の整備により期待されるのであります。

また、国土交通省によれば、右のグラフが示すように、福山道路、そして福山沼隈道路の整備に伴い、一般国道2号の赤坂バイパス東口交差点から府中分かれ交差点までの区間における死傷事故件数が約3割減少すると推計されています。

福山道路が整備されれば、車両は一般国道2号の赤坂バイパス、この部分ですね、赤坂バイパスから府中分かれ交差点、この部分ですね、までの渋滞区間、これは青い矢印で示しています。青い線で示していますね。この渋滞区間を避けて、濃い赤の部分、こちらに迂回することができるようになります。

現在、一般国道 2 号を経由した場合、もう一度言いますが、青の線ですね、一般国道を経由した場合、約 23 分の時間を費やしていますが、福山道路を経由することで、赤い線を経由することで、約 13 分で通り抜けることができます。実に大きな時間短縮効果が期待されています。

さて、この写真は、平成 30 年 7 月豪雨のとき、本市において発生した浸水被害の様相です。

県内最大の 2000 ヘクタールの浸水が発生し、多くの道路が通行止めになりました。

この影響で、山陽自動車道、これは緑色ですね、緑色で示した山陽自動車道が通行止めになり、一般国道、ここではピンク色に示しました、ちょっと細い線ですが、この一般国道 2 号へ交通がどんどん流れ込んできて、集中しました。

これにより、一般国道 2 号の上り線では、通常、平均で約 3 キロメートルの渋滞の長さが、4 倍の 12.3 キロメートルにまで伸びました。

また、下り線でも通常時の、これも 4 倍の約 10.5 キロメートルの渋滞が発生し、市民生活や物流機能が停滞しました。そして、地域経済にも大きな影響が出ました。

このように、大規模災害時の避難路として、また、緊急輸送道路として、この福山道路は必要であります。

事前防災・減災対策としてのダブルネットワーク構築のために、福山道路が必要と考えます。

今度は港を見てみます。

この備後圏域で唯一のコンテナターミナルを有しているのが福山港です。

左下のグラフが示すように、コンテナの取り扱い個数は年々増加しています。

そのため、福山港では 2011 年(平成 23 年)に第 2 バースが供用開始し、また、2018 年(平成 30 年)には、船舶の大型化に対応できるよう、埠頭改良事業に着手しています。

その結果、さらなるコンテナ貨物の増加が見込まれ、これは地域経済に大きなプラス効果になります。

また、その場合であります、右下の円グラフが示すように、コンテナ貨物の多くは福山市の西部方面に向けての輸送になっていきます。

福山港からのコンテナ貨物は、現在、青い実線が、青のルートが示していますように、国道 2 号を通過して山陽自動車道にアクセスしています。

福山道路の 3.3 キロメートル区間が整備されれば、赤色のルートを経由して、一般国道 2 号を通ることなく、福山港から直接山陽自動車道へアクセスできます。

その結果、左下のグラフが、図が示していますように、現在 53 分かかっている所要時間が 38 分、15 分間短縮することができるようになります。

福山港と福山道路が一体的に活用される、そうした相乗効果により、地域経済の国際競争力が大いに高まり、福山の市民生活を豊かにしてくれます。

また、同時に、先ほども言いましたが、安全性も向上します。

以上申し上げましたとおり、福山道路の整備は、幹線道路・生活道路両方の渋滞・混雑が大幅に解消され、また、広域物流の効率化、地域経済の活性化だけでなく、市民生活の利便性・安全性の向上、そしてさらには災害への備えなど、地域の発展に大きく資する事業と考えています。

最後に、この絵を御覧ください。

私が就任した翌年、2017 年(平成 29 年)に、「ふくやま未来づくり 100 人委員会」を立ち上げました。

そこでは、100 人の市民が自由に夢やアイデアを持ち寄り、未来を想像しながら、「30 年後の福山市はこんな都市であればいいな」、そういう思いをこの絵に込めてくれました。

ここには、安全で渋滞のない環状道路、このピンク色の環状道路が市民の夢として描か

れています。

福山道路による渋滞解消は多くの市民の願いです。

何とぞ御理解いただき、一日も早い福山道路の整備、そして完了を強く要望して、私の公述とさせていただきます。

御清聴ありがとうございました。

○議長 ありがとうございました。

公述人は降壇をお願いいたします。

(公述人降壇)

(パソコン操作者降壇)

(除菌・準備等)

○議長 ただいまの公述が予定より早く終了いたしました。

次の公述開始時刻は 11 時 20 分であります。

それまで暫時休憩させていただきます。

次の公述人には、公述開始の 2 分前に壇上にお上がりいただくようお話をさせていただきますので、それまでお待ちいただければと思います。

休憩 11:03

(休憩)

再開 11:18

○議長 それでは、公聴会を再開いたします。

次は、信野光伸さんから公述をしていただきます。

信野さんは、壇上に上がり、公述人席に着いてください

(公述人登壇、着席)(拍手)

○議長 準備はよろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

○議長 現在の時刻は 11 時 20 分です。

ただいまから公述を開始し、30 分間で終了するようお願いいたします。

また、終了の 10 分前、5 分前、1 分前に呼び鈴で合図をするとともに、表示によりお知らせいたしますので、目安にしてください。

なお、終了時間までに終了しない場合には、公述の中止をお願いすることとなります。

それでは、公述を開始してください。

### ●公述人 10: 信野光伸(意見)

○公述人(信野) 議長さんにまずお願いします。

のどの調子が悪いので、適宜水分補給をさせていただくことをお許しください。

まず初めに、私は、福山道路とその土地を生み出すための区画整理の計画が明らかになった 1996 年 2 月以来、25 年間、福山道路と福山沼隈道路の反対運動にかかわってきました。

四半世紀の運動で得た結論は、「公共事業」の名による大型道路の事業推進は、「公共」の名によって住民の間に分断と離反を生み出し、癒しがたい心の傷を残すもので、とても「公共」の名に値しない事業であるということです。

不要不急の公害道路づくりは、私たち住民の心と生活と財産、そして環境を壊す、百害あって一利なしとの立場から意見を述べます。

コロナ第 3 波の拡大の真っ最中です。公聴会は一旦中止すべきでした。

本日の公聴会は、国土交通大臣の赤羽一嘉さんから通知をいただきました。

その国土交通省が担当する「Go To トラベル」は、コロナ感染の拡大を抑制するため、年末年始のキャンペーンを停止しました。

一方、この会場のすぐ近くでコロナのクラスターが発生し、この会場のロビーでの食事も禁止され、休憩時間の行動も制限するような公聴会は一旦中止することを求めましたが、国交省は聞き入れませんでした。

「Go Toトラベル」の中止で人の動きを抑制しながら、公聴会では人の動きを促進する。ブレーキとアクセルの両方を踏み込むものではないでしょうか。

山梨県では、予定されていた中部横断自動車道の公聴会を急遽中止しました。

赤坂バイパスから福山道路への連絡道は、クラスターの発生を避けるためとの理由で、事業者は工事説明会を行いませんでした。

事業者自らが配布した工事の進め方の手順に反し、住民から工事の理解を得る上で大切な工事説明会は中止し、コロナが収まってからやっても何ら差し支えないのな公聴会は強行する。これで、御都合主義のそしりを免れません。

1年前の冬至の日、暖房設備のない鷹取中学校の体育館での事業説明会といい、コロナの第3波が爆発的に拡大している広島県内では、昨晚、医師会長が悲痛な医療崩壊の声を発している中での今日の公聴会といい、人命を脅かすリスクに国民をさらすことは、国の人権感覚の欠如と言わざるを得ません。

福山道路、福山沼隈道路の土地収用法に基づく公聴会は、コロナが収束するまで一旦中止すべきであったことを、まず最初に申し上げます。

福山道路の計画案の地元説明会から既に20年を超えておりますが、なお事業に納得がいかず、根強い反対運動が続いています。

その主な理由は次の4点です。

第1に、事業の必要性がないことです。

「第五次福山市総合計画第1期基本計画」によると、2040年の福山市の人口は現在より3万1000人減の43万6000人と推計しています。

一方、国立社会保障・人口問題研究所は、現在より7万7000人減り、40万人の大台を割る39万人と予測しています。

最大の要因は少子高齢化です。

全国的にも、大都市以外は同様の傾向と思われます。

若者の車離れや高齢者の免許証の早期返納、免許証は持っていますが、高齢者は病院や買い物が大半で、自動車専用道路などの大型道路の利用はほとんどありません。

また、7月から9月期のGDPは、前期3カ月と比べV字回復のように見えますが、これは4月から6月期が歴史的な落ち込みであったことの反動であり、一律10万円の特別定額給付金や「Go Toトラベル」がその反動を大きくただけで、コロナ以前までの回復には程遠い状態です。

広島県の発表では、福山港の1月から9月のコンテナの取扱量は前年同期より9%減少しました。

GDPの落ち込みや福山港の貨物の取扱量を見ても、物流や商用車の伸びが劇的に増加するような見通しは期待できないと思われます。

少子高齢化による人口の減少や景気の悪化により、車の数と交通量、1台当たりの走行距離がさほど見込めない以上、大型の自動車専用道路、福山道路は必要ありません。

第2に、貴重な財源は国民生活の安全・安心のために使うべきです。

1キロ100億円もかかる福山道路の予算は、芦田川の危険箇所対策や東南海地震に備えた一文字堤防の補強など、防災・減災、そして災害復旧に予算を振り向けるべきです。

国土交通省中国地方整備局は、去る10月19日、芦田川水系整備計画の変更案を公表しました。

それによると、市内5カ所19.6キロに、208億円の予算を30年間かけて、河道の掘削や堤防の整備事業を行うとのことです。



福山道路 16.5 キロの概算事業費は 20 年前の計算で 1700 億円、1 キロ 100 億円です。1 キロ当たりの福山道路の事業費は芦田川整備事業の 10 倍です。

災害は待ってけません。

芦田川整備の 30 年は長過ぎます。

福山道路の予算を一文字堤防の補強や芦田川の河道の掘削と堤防の整備事業に回し、30 年と言わず、一日も早く国民の命と財産を守るために使うべきです。

第 3 に、気候危機を初めとする環境について、再調査、再評価し、車社会の転換が必要です。

昨年 12 月の冬至の日、暖房設備のない鷹取中学校の体育館で、土地収用法に基づく事業説明会が行われました。

寒さに震えながら聞いた説明には、環境に関する説明が一言もありませんでした。

例えば大気汚染、振動、騒音、電波障害、日照阻害などのほか、地域や近隣住民とのコミュニティの分断などの問題です。

あとでそのことを事業主にただしたところ、20 年前の計画段階での地元説明会で説明したとおり、環境基準はクリアしており、環境問題は全て満足しているとのことでした。

しかし、この 20 年間、ディーゼルエンジンから排出され、「SPM」と呼ばれる浮遊粒子状物質、なかんずく、肺の奥まで到達し、肺がんの原因となる、「PM2.5」と呼ばれる微細粒子物質や、呼吸機能の低下をもたらす二酸化窒素は産業革命以前の 1.5 倍に達するなど、車や工場の大気汚染が人の健康や気候変動につながる事が明らかになってきました。

石炭や石油など化石燃料の使用で排出され、温室効果ガスの 3 分の 2 を占める二酸化炭素は、産業革命前より 40% 増加しているとのことでした。

産業革命からの平均気温の上昇を 2 度未満に抑えないと、日本の猛暑日は今の 2 倍以上になるとの予測もあります。

近年の異常気象による大規模な自然災害の元凶は CO<sub>2</sub> の排出による地球温暖化であることは、疑う余地がありません。

国連の専門機関の一つである世界気象機関は先ごろ、地球温暖化を引き起こす大気中の CO<sub>2</sub> の世界平均濃度が昨年、観測史上最高を更新したと発表しました。

今年はコロナの影響で産業活動は減速し、CO<sub>2</sub> の排出量そのものは減少すると予想されますが、世界平均の CO<sub>2</sub> 濃度を下げるまでには至らず、地球規模での濃度は上昇し続けると言っています。

世界気象機関のターラス事務局長は、コロナに伴う CO<sub>2</sub> の排出量の減少は、長期的に見れば、小さな、一時的な減少にすぎないと指摘し、排出量の継続的な抑制が必要と強調しました。

日本政府は今年 3 月、2030 年度の国内の温室効果ガスの排出を 2013 年度比で 26% 削減する目標に据え置きました。

これには、国の内外から強い批判がありました。

慌てた政府は、この 10 月、2030 年度の電源構成の見直し議論を始め、2050 年までに温室効果ガスの排出を実質ゼロにすると宣言しました。

国連のグテーレス事務総長は、極めて重要と評価しつつ、地球温暖化対策に実効性を持たせるよう、来年 11 月、イギリスのグラスゴーで国連気候変動枠組条約第 26 回締約国会議の前に、まず 2030 年度の目標を提示するよう、注文をつけました。

同時にグテーレス氏は、日本は化石燃料に強く依存すると苦言を呈し、公約実現へ具体的な行動を加速するように促しました。

日本政府は昨年、スペインのマドリードで行われた国連気候変動枠組条約第 25 回締約国会議において、世界の環境団体で構成される気候変動ネットワークから、地球温暖化対策に最も消極的な国に贈られる「化石賞」を 2 回も受賞しました。

政府は、このような不名誉な賞の返上と、国連事務総長の期待に最大限応えなければなりません。

温室効果ガスを大量に排出する大企業、とりわけ電力、なかんずく火力発電所や鉄鋼などの素材産業が日本の温室効果ガスの半分を出していると、気候ネットワークは言っています。

温室効果ガスの排出ゼロの目標を空手形に終わらせないためには、電力や鉄鋼を大量に消費する車産業の見直しにすぐにでも取り組まなければならないと思います。

なお、温室効果ガスの排出をゼロにする上で、原発を最大限活用する議論がありますが、未曾有の環境破壊をもたらし、今なお復興途上にある 9 年前の東日本の大震災をなかつたものとするもので、とても容認できません。

車は、走行するたびに温室効果ガスを排出します。

アメリカのカリフォルニア州や中国は、15 年後の 2035 年以降はガソリン車とディーゼル車の新規販売が禁止されます。

イギリスはさらに 5 年前倒しし、2030 年からガソリン車とディーゼル車の新規販売を禁止する方針です。電気自動車の開発により、一層野心的な目標を掲げるとも報じられています。

電気自動車の開発が急速に進んでいますが、日本は火力発電の割合が高く、電気をつくる段階や発電時、バッテリーの製造時には、電気自動車のほうがガソリン車より CO<sub>2</sub> をたくさん排出するとも言われています。

また、広島国道 2 号の騒音裁判では、大幅に緩和された現在の騒音基準では近隣住民の受忍限度を超え違法との、広島高裁での画期的な判決が確定しました。

騒音の基準をクリアし、環境への影響は満足したはずの、大幅に緩和された今の環境基準では沿道住民に健康被害を及ぼすと断じられたのです。

大気や騒音などの環境への影響について、最新のデータによる最新の指標で調査をやり直すべきです。

昨日の公聴会の冒頭に、事業者はスライドを使って環境問題を説明しました。

先ほどの市長もそのようにしました。

1 年前の説明会でも、資料は配布せず、スライドのみの説明でした。

誰もがあとで検証できるよう、資料を配布して説明するべきです。

なお、コロナ問題は、地球環境の破壊に根本原因があるとの指摘もあります。

気候危機とコロナ危機は深いところでつながっている。大変示唆に富んだ指摘だと思います。

地球温暖化を止め、人類の健康を維持するためには、自動車産業の対応は待ったなしです。

鉄道や船などの活用を強め、車社会からの脱却を図ることがどうしても必要です。

住民合意に至らない第 4 の理由は、道路、鉄道、トンネル、橋梁など、社会インフラの老朽化の問題があります。

1964 年の東京オリンピック以降、1970 年代の高度成長期につくられ、既に 50 年たった道路、鉄道、トンネル、橋梁などの社会インフラの耐用年数が到来しつつあります。

その更新、補修、補強には、1 年に 6 兆円以上、30 年間で 200 兆円もの巨額の費用が必要になると、国交省自身が発表しています。

200 兆円は、国の一般会計予算の 2 倍に匹敵します。

今、新しい道路をつくる余裕はありません。老朽化した社会インフラの対策にこそ、大型道路の道路新規建設の予算を回すべきです。

地域高規格道路など、不要不急の大型道路建設はもうやめる時です。

次に、送付された事業説明会の資料について意見を述べます。

昨年 12 月の事業説明会では、説明資料すら配布されず、参加者の厳しい追及で、年明けにやっと郵送されました。

その資料について、意見を述べます。

一つ、資料には、福山道路事業の目的と整備効果に、国道 2 号の朝夕の交通混雑の緩和を挙げています。

朝夕の交通混雑は当たり前です。

朝夕の交通混雑をなくすためには、日本の国土を大型道路だらけにするか、車社会の根本的な見直しが必要です。

信号機のコンピューター制御、右折レーン・左折レーンの拡充、右折信号・左折信号の増設など、既存の道路や標識の改良をはじめ、時差出勤や職場送迎バスの復活なども必要です。

国・県・市が月 1 回のノーマイカー運動に取り組んでいますが、かえってマイカー通勤の便利さの再確認となり、エコ通勤運動は、成功しているとは言えません。公共交通を充実させてマイカーを減らすまちづくりの視点が大切です。

二つ、同じく資料には、国道 2 号の安全性の向上を挙げています。

一般論として、交通事故は、渋滞道路ではスピードが出ないので起こりにくく、高速道路のほうが重大事故につながるとの指摘もあります。

三つ、同じく資料には、通過交通の生活道路への流入の転換を挙げています。

今まで生活道路の対策を怠り、車社会の道路づくりに邁進してきた責任に頬かむりをし、新規の大型道路づくりの口実にすべきではありません。

今すぐにでも歩道や自転車道の整備や充実を図り、通勤や通学の安全性の向上に向けた対策を急ぐべきです。

福山市は、水路やため池への転落死亡事故が全国有数です。これへの対策を含め、生活道路の安全対策を優先すべきです。

四つ、同じく資料には、事故や災害時の迂回路を確保するための緊急輸送道路ネットワークの向上とあります。

近年の自然災害の多発を大型道路づくりの理由に挙げていますが、豪雨、台風、大雪、大地震など大規模災害が起こり、山陽自動車道、国道 2 号が通行不能になれば、福山道路や福山沼隈道路も相当のダメージを受け、恐らく機能不全に陥るでしょう。

そのための迂回路の確保がさらに必要になります。

これでは、災害と迂回路のイタチごっこで、災害を口実にした際限のない大型道路づくりの論理にはほかなりません。

最近の大規模災害の要因の一つに地球温暖化が言われています。

地球温暖化をもたらす大型道路づくりはやめて、その財源は、老朽化した社会インフラやコロナで奮闘している医療従事者や医療体制の充実を含め、社会保障や教育など、国民生活の向上に振り向けるべきです。

資料の最後に、福山道路事業の目的と整備効果に物流活動の効率化を挙げています。

今、福山西インターから福山港までの所要時間が、現状では 53 分、整備後 38 分で、15 分短縮とあります。

5 年前のセンサスでは 10 分短縮でした。

何で 5 分短縮したのかの根拠についての説明がありません。丁寧な説明が必要です。

六つ、以上、福山道路 3.3 キロの事業説明資料には、事業の目的と整備効果について、

一つ、交通混雑の緩和。

二つ、交通事故の低減と安全性の向上。

三つ、通過交通の生活道路への流入。

四つ、事故や災害時の迂回路の確保。

五つ、物流活動の効率化。

の5項目を挙げていますが、この事業の本当の狙いは最後の物流活動の効率化にあることは、昨日の商工会議所を代表して丸加海陸運輸の会長さんが公述された次の内容からも明らかです。

公述では、福山道路事業の目的と整備効果として、福山港の輸出入の増加に対応するため、2023年までにバースを改良し、福山の輸入コンテナ貨物のうち福山市より西への輸送が、国道2号の混雑で時間がかかるので、福山道路の整備により物流活動の効率化が期待されるなどと、非常に具体的に述べられました。

さらに、説明資料には、期待される道路の役割として、「物流効率化の支援」と明記し、福山西インターと福山港の所要時間が福山道路と福山沼隈道路を経由すれば15分短縮されるとあります。

これほどあからさまに、福山道路の整備目的が物流のためとの資料と、丸加海陸運輸の会長さんの公聴会での意見に接するのは初めてであり、正直、びっくりしました。

今までの地元説明会や事業説明会、設計協議では、朝夕のみならず慢性的渋滞を解消するとか、地域間の交流を図るなど、朝夕のラッシュを解消し、私たち一般住民の日常生活が改善するかのような説明と資料ばかりでした。

なお、福山市が「“ぶち混む”ふくやまの道路事情」と題したホームページの連載が、昨年2月から13回を数えました。

うち3回にわたって、福山市内の2、3カ所が国道2号渋滞ランキングの上位に位置すると、ランキング順位とその区間を挙げていますが、佐波町の小田川橋より西の区間はランキングに入っていない。

物流活動の効率化の資料と丸加海陸運輸の会長さんの公述には、福山市より西の国道2号の混雑により輸送時間を要しているため、福山道路をつくり、物流活動の効率化を図るとあります。

渋滞ランキング入りしている紅葉町交差点から小田川橋交差点は2.3キロです。

物流の効率を上げるためとはいえ、僅か2.3キロ区間の混雑を緩和するため、福山道路をつくるのでしょうか。

福山道路は、渋滞ランキングの10位にも渋滞区間にも入っていない赤坂バイパスが起点です。この矛盾をどのように説明するのでしょうか。

また、通過交通の排除も言われていますが、福山の市内から市内へ移動するいわゆる内々交通が圧倒的に多いと指摘する専門家もおられます。

最後に、何をそんなに急いでいるのか、福山道路3.3キロについては、昨年11月、瀬戸小学校で協力した地権者の招待もせず、起工式を行いました。

12月には土地収用法に基づく事業説明会を、暖房設備のない鷹取中学校の体育館で行いました。

説明会の打ち切りに抗議すると、責任者は楽屋口から逃げ出しました。

コロナによる緊急事態宣言の最中である今年4月には、新聞に小さく、事業計画書の縦覧の公告が載りました。

住民の意見書の提出はこの縦覧期間中のみであり、住民の意見を事業に反映させる大切な手続です。

たまたま電話で尋ねたら、今、縦覧会をやっているとのことでした。

縦覧期間終了の3日前、土日を除けば最終日の月曜日1日しか残されていません。

憲法に保障された国民の財産を奪う土地収用の手続がこのようなやり方でよいのでしょうか。

冷蔵庫の中のような説明会を強行し、一方的に終了制限をしたら、無言で裏口から逃げ帰る。

公告縦覧は地権者にも一切連絡せず、新聞公告と市役所の掲示板に告示の一部を張り出すだけです。

掲示板には様々な告示分が所狭しと張り出されており、市役所の職員に来てもらわないと探せない。

このような住民への周知の仕方は、お世辞にも主権在民とは言えません。封建時代です。できるだけ住民には知らせず、法に定める必要最小限のことを満たせばそれでよし、丁寧な説明責任のかけらもないやり方です。

憲法 29 条には、「財産権は、これを侵してはならない。」と規定され、「私有財産は、正当な補償のもとに、これを公共のために用ひることができる。」と定めています。事業者が意のままに何でもできるわけではありません。

昨日、会場前の講堂でビラを配ろうとしたら、警察の許可をとるようと、国交省職員が阻止しました。判例でも合法とされる国交省の権限外の講堂でのビラ配布にまで干渉する越権行為は許されません。

全ての公務員は、いやしくも国民の税金で公共事業を行う際には、国民サイドに立ち、国民の信託と要望に基づいて、国民から信頼される公共事業を行うことに心がけるべきです。

憲法 15 条には、「すべて公務員は、全体の奉仕者であつて、一部の奉仕者ではない。」という定めがあります。

時の権力者に忠実に従うことが全体の奉仕者ではありません。

行政の専門家として、中立公正な立場で、国民にとって最良の行政とは何かを追求し、行政の施策や方針が間違っていればそれを正し、国民全体のために働く、これが全体の奉仕者としての公務員の責務ではないでしょうか。

住民合意とは、国民が納得するまで丁寧に説明することです。

そこをないがしろにし、物事を強権的に進めることは、全体主義、独裁主義の始まりであることを申し上げて、私の意見陳述を終わらせていただきます。

ありがとうございました。(拍手)

○議長 ありがとうございました。

公述人は降壇してください。

(公述人降壇)(拍手)

○議長 それでは、次の公述は 13 時でございます。

13 時までの間、休憩いたします。

休憩 11:47

(休憩)

再開 13:00

○議長 それでは、公聴会を再開いたします。

次は、高木武志さんから公述をしていただきます。

高木さんは、壇上に上がり、公述人席にお着きください。

また、公述人からは起業者への質問の希望がありますので、国土交通省中国地方整備局の方も壇上に上がり、起業者席にお着きください。

(公述人登壇、着席)

(起業者登壇、着席)

○議長 それでは、準備はよろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

○議長 起業者も準備はよろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

○議長 現在の時刻は 13 時 2 分です。

ただいまから公述を開始し、30 分間で終了するようにお願いいたします。

また、終了の 10 分前、5 分前、1 分前に呼び鈴で合図をするとともに、表示によりお知らせをいたしますので、目安にしてください。

なお、終了時間までに終了しない場合には、公述の中止をお願いすることとなります。それでは、公述をお願いします。

### ●公述人 11:高木武志(意見・質問)

○公述人(高木) 高木武志です。よろしくお願いします。

まず、このたびの公聴会の設定について、都市圏を中心に新型コロナ感染の第 3 波が始まっているさなかであり、冬場のインフルエンザとの同時流行の懸念もある中で、他自治体での事業については、公聴会の開催を延期した自治体もあったと聞いております。

にもかかわらず今回公聴会を開かなければならなかったその理由についてお示しをいただければと思います。

○議長 起業者は、答えられる範囲でお答えください。

○起業者(溝部) 起業者代理人の溝部と申します。よろしくお願いいたします。

私ども起業者につきましても、公聴会では同じ公述人という立場で参加のほうをさせていただいておりますので、公聴会の開催に関しましては判断のできる立場にございませんので、御理解のほどよろしくお願いいたします。

以上でございます。

○議長 公述を続けてください。

○公述人(高木) 今、福山市も大変な、新型コロナで広島全体も、それこそレベル 3 にまで行くような状況になって、医療崩壊というふうなことも話をされている中で、答えられないというのは問題があると思うんですけども、そうしたことについてはちゃんと、いわゆる国交省本省のほうから来られているわけですから、ちゃんと答えていただくと同時に、こうした場合の公聴会というのは、決断を持っていくべきだというふうに思います。

それから、続いて、福山道路の赤坂・長和区間と福山沼隈道路の効果についてなんですけれども、福山道路赤坂・長和区間の効果というのは福山沼隈道路と一体のものであるというふうに理解しているわけなんですけれども、福山市は市内の慢性的な渋滞の解消を前面に打ち出して、福山道路建設を強力に進めているが、どれほどの影響があるのか、その点についてお示してください。

○議長 それでは、ただいまの説明につきまして、起業者のほうからお答えください。

○起業者(桑嶋) 起業者代理人の桑嶋でございます。

本件事業の完成によりまして、広島県が施行いたします福山沼隈道路、また、市道などを經由するバイパスを形成することによりまして、本件事業が現道の通過交通等を分担することから、現道の交通量が約 2 割、現況から比べますと約 2 割ほど減少するというところでございます。

それを、混雑度という指標がございしますが、これは昨日も公述がございましたが、交通容量と、それから実際の交通量、これを比べたものを「混雑度」と言うんですけども、これで見ますと、1.49 という数字がありますが、これが 1.22 というふうに低下するということで、混雑の緩和が期待されるということでございます。

これをもちまして、安全かつ円滑な自動車交通の確保に寄与するというふうに、我々のほうは考えてございます。

以上でございます。

○議長 公述人は公述を続けてください。

○公述人(高木) この混雑度が 1.49 から 1.22 というふうなことなんですけれども、今のよう、人口減少の中で、福山市も大幅な人口減少が起こるというふうにされております。

さらに、今、いわゆる高齢者のドライバーというのもどんどん少なくなっているというふうな

状況の中で、本当に今の予測のような状況が続くのかどうか。

今の渋滞の問題についても、この渋滞が今の市民の、福山市民の感覚から大分ずれているんじゃないかなというふうな気もするわけです。

そういった点では、今後いろんな、長期間の、完成ということになると長期間かかるわけですから、その間、再調査などを行って、事業の見直しというのも当然必要になってくるというふうに思います。

そうした中では、ちゃんとした決断をしていただくことが要るんじゃないかなと、同じ計画を長期間ずっと続けてくるということは大きな問題があるというふうに思います。

それから、続いて、いろんな、個々の状況についてお聞きしたいと思います。

国道 2 号線を通行する車両数について、赤坂バイパス側から市街地へ流入する車両数の現在と整備後の比較についてお示ください。

○議長 それでは、ただいまの質問につきまして、起業者から回答をお願いします。

○起業者(安食) 起業者代理人の安食と申します。よろしくお願いいいたします。

お問い合わせいただきました交通量ですけれども、平成 27 年度の全国道路・街路交通情勢調査によりますと、福山市西桜町 2 丁目になりますけれども、この付近の交通量でいきますと、赤坂バイパス側から市街地へと流入する方向でいきますと、日当たり約 2 万 5000 台となっております。

反対に、市街地から赤坂方向へ流入する車の量としましては、日当たり約 2 万 4000 台となっております。

上下線の合計でいきますと、日当たり約 4 万 9000 台となっております。

本件事業の整備後の、同じく福山市西桜町 2 丁目の付近の交通量でいきますと、上下線の合計で日当たり約 4 万 600 台になると予想しているところでございます。

以上です。

○議長 公述人は公述を続けてください。

○公述人(高木) それでは、続いて、市街地部分への影響なんですけれども、草戸大橋の東西交通量予測というのはどういうふうな予測をされているのか、お示ください。

○議長 ただいまの説明につきまして、起業者から回答をお願いします。

○起業者(安食) 草戸大橋付近の交通量ということでよろしかったと思います。

草戸大橋付近ということで、福山沼隈道路に関連する質問ということで考えますけれども、広島県からは、福山沼隈道路本線の高架橋も含めまして整備が完了したのちに、草戸大橋の代替となります連結側道の芦田川渡河橋あたりで、日当たり約 2800 台になると予測されていると聞いております。

以上です。

○議長 公述人は公述を続けてください。

○公述人(高木) これは、現在の台数からすると当然増えると思うんですけれども、こうした中で、その分散を、いわゆる渋滞するというふうなことであるとか考えられるんですけれども、そういった対策等については考えておられるのかどうか。

○議長 起業者は、答えられる範囲でお答えいただければと思います。

○起業者(安食) 本件事業区間外のお話だとは思いますが、交通の分散が図られまして、交通処理というのが可能になるというふうに考えております。

以上です。

○議長 公述人は公述を続けてください。

○公述人(高木) 続きまして、洗谷交差点から草戸大橋へ流入する車両数の現在と整備後の比較をお示しいただければと思います。

○議長 ただいまの質問につきまして、起業者から回答をお願いします。

○起業者(安食) 洗谷付近の交通量ということですが、広島県のほうからは、洗谷交

差点から草戸大橋へつながる市道芦田川右岸2号幹線から草戸大橋への整備後の流入する交通量については、日当たり約1000台と予測されていると聞いております。

以上です。

○議長 公述人は公述を続けてください。

○公述人(高木) これは、整備後に日当たり1000台になるということですか。

○議長 起業者側はお願いいたします。

○起業者(安食) はい。そのように聞いております。

○議長 公述人は公述を続けてください。

○公述人(高木) 現在の状況というのがよくわからないんですけども、それをお示しいただきたいのと、それから、所要時間のことについて、赤坂・福山港までの所要時間の現状と、それから整備後の予測、それから草戸大橋から入江大橋までの所要時間の現状と整備後の予測、そして赤坂から明神交差点までの所要時間の現状と整備後の予測についてお示しください。

○議長 ただいまの御質問につきまして、起業者から回答をお願いいたします。

○起業者(安食) まず、赤坂から福山港までの所要時間ですけれども、現状の所要時間といたしましては約41分でございます。一般国道2号から県道福山鞆線を経由しまして福山港に至るルートで算出しております。

整備後の所要時間といたしましては、約26分でございます。こちらは、本件事業から福山沼隈道路、市道などを経由いたしまして福山港に至るルートで算出しております。

次に、草戸大橋から入江大橋までの所要時間の現状と整備後の予測についてでございますが、本件の事業範囲外の質問とは思いますが、広島県のほうからは、福山沼隈道路の整備によりまして、草戸大橋から入江大橋までの所要時間の変化につきましては算出していないと聞いております。

最後になりますけれども、赤坂から明神交差点までの所要時間ですけれども、現状の所要時間といたしましては約31分でございます。こちらは一般国道2号によるルートでございます。

整備後の所要時間といたしましては、約21分でございます。こちらは、本件事業から福山沼隈道路、市道などを経由いたしまして一般国道2号の明神町交差点に至るルートで算出しております。

なお、所要時間の算出に当たりましては、平成27年度の全国道路・街路交通情勢調査の結果を用いまして算出しております。

新たに整備される道路につきましては、規制速度にて算出しております。

以上でございます。

○議長 公述人は公述を続けてください。

○公述人(高木) 続きまして、渋滞のワーストランキング区間の影響の予測なんですけれども、紅葉町交差点、それから小田川橋交差点の渋滞損失時間、平均交通量、1台当たり損失時間の整備後の予測等についてお示しいただければと思います。

○議長 ただいまの御質問につきまして、起業者から回答をお願いいたします。

○起業者(安食) まず、本件事業の完成によりまして、本件事業が現道の通過交通を分担しまして、現道における交通混雑が緩和して、渋滞損失時間の軽減も図れると考えております。

本件事業完成後のランキング区間での現道部の旅行速度予測ですとか、昼間12時間交通量の推計につきましては、実施しておりません。

お問い合わせいただきました2区間の整備後の渋滞損失時間につきましても、予測値はございません。

以上です。



○議長 公述人は公述を続けてください。

○公述人(高木) 今、混雑度であるとか、あるいは渋滞がひどいというふうなことも言われているわけですから、当然、その現状だけにとどまらず、整備後どういうふうになるのかということについてちゃんと示すことが、住民理解というものを進めていく上でも必要なことだろうというふうに思うんですよ。

そうしたこともきちんとやっていかないというふうなことは、説明責任というか、そういったものもないというふうに言わざるを得ないというふうに思います。

それから、これもわかりませんが、明神町交差点と府中分かれ交差点の渋滞損失時間、平均交通量、1台当たり損失時間の整備後の予測、これについてはどうでしょうか。

○議長 ただいまの御質問につきまして、起業者は回答をお願いいたします。

○起業者(安食) 明神町交差点から府中分かれ交差点までの渋滞損失時間ということですけれども、すみません、先ほどと同様に、この区間につきましての旅行速度予測と昼間12時間交通量の予測等は実施しておりませんので、渋滞損失の予測値はございません。

今回としましては、渋滞につきましては、混雑度のほうで説明させていただいておるところでございます。

以上です。

○議長 公述人は公述を続けてください。

○公述人(高木) これからいわゆる福山道路を建設しようというふうなことになる、いわゆる大門のほうからずっと、赤坂までの区間というのが対象になるわけですよ。その間の渋滞の問題を、いわゆる渋滞があるからということで、この道路を進めることによって渋滞が緩和できるというふうなことがずっとこの間言われているわけですよ。

ということになると、それが本当にそうなのかということについて、部分的なところだけじゃなくて、1地点とか、そういうことじゃなくて、そういった区間も含めてどうなるかということについての数値というものも、国土交通省としたらちゃんと持っておかなきゃいけないというふうに思うんですよ。そうすることで初めて、この事業はどうなのかということについての評価ということもできるわけですから、ぜひとも、さらに言えば、これから長時間かかるということになってくると、そういったことも含めた評価というものも要るんじゃないかなというふうに思うわけですよ。そういったことを抜きにしてこれを進めていくということについては問題があるというふうに思います。

それでは、続いて、19年の12月の再評価に関する意見書における記述について、洗谷交差点で慢性的な渋滞が生じているとする根拠となった渋滞損失時間、平均交通量の客観的なデータと整備後の見通しについてお示ください。

○議長 それでは、ただいまの質問につきまして、起業者から回答をお願いいたします。

○起業者(安食) 本件事業につきましては、2019年12月に、再評価としては行っておりませんので、本件事業ではございません。

なお、洗谷交差点で慢性的な渋滞ということですが、本件事業の範囲外とは考えますけれども、広島県においては、渋滞での調査を実施して確認をしているというふうに聞いております。

以上でございます。

○議長 公述人は公述を続けてください。

○公述人(高木) 草戸大橋から流入してくる車両について新たに渋滞状態というのは発生するのか、しないのか、その点についてお示ください。

○議長 ただいまの御質問につきまして、起業者から回答をお願いいたします。

○起業者(安食) 草戸大橋から流入する車両について新たに渋滞しないかということですが、本件事業は、一般国道2号の通過交通を分担しまして、交通が分散されたものが府中分かれとか市内に合流するということは考えられますけれども、交通の処理は可能であ

ると考えているところでございます。

以上です。

○議長 公述人は公述を続けてください。

○公述人(高木) 今つくられている3.3キロの福山道路の整備ということが今進められているわけですが、ここに、草戸大橋のところにもずっと渋滞が本当に起こってくる可能性というのはあるわけですが、分散されるというだけではなくて、そういった予測も当然してもらおうと同時に、そうした渋滞が起きない、起きてそれを回避する、どういうふうにしてそれを解消していくのか、そのことによって起こる影響とか、そういったことも考えて、ちゃんとした対応というのが要るんじゃないかなというふうに思うんですね。

そうしたことを数値的にも明らかにする必要があるんじゃないかなというふうに思います。

それから、事業費についてですが、平成28年度の再評価と令和2年度の再評価を比較すると、総費用が73億円増大していますけれども、これはなぜなのか。また、総便益費も約1.5倍に上がっているということですが、これは何を根拠にしているのか。また、今後の維持管理費についてどのように捻出しようとしているのか、お示しください。

○議長 ただいまの御質問につきまして、起業者のほうから、答えられる範囲でお願いいたします。

○起業者(安食) 福山道路の事業再評価につきましては、平成28年度に実施しております、令和2年度には実施しておりません。

いただきました御意見の事業費等につきましても、福山道路で事業を増額等はしておりませんので、本件の事業に関するものではないので、お答えすることができないと考える。

以上です。

○議長 公述人は公述を続けてください。

○公述人(高木) いわゆる総便益費も1.5倍に上がるというふうな数値も出ているわけなんですけれども、そういったことであるとか、あるいは維持管理費をどう捻出するかということについては、令和2年度にやっている、やっていないにかかわらず、そういったことは答えられるんじゃないかなと思うんですが、いかがでしょうか。

○議長 ただいまの御質問につきまして、起業者のほうから、答えられる範囲でお願いいたします。

○起業者(桑嶋) 起業者代理人の桑嶋でございます。

先ほどからの質問につきましては、福山道路、本件事業ではないために、我々のほうで算出していないためにお答えができないと、いわゆる県の事業のほうではないかというふうに考えております。

以上でございます。

○議長 公述人は公述を続けてください。

○公述人(高木) わかりました。

今の福山道路の問題というのは、これから長期間、本当に工事をしていこうと思ったら、これまでの3.3キロに比べてさらに多くの家屋がずっとそこを立ち退いていかなければいかんというようなことになると、相当な時間を要します。

そうした中で、この3.3キロについてもいまだに、ここの地域が分断されるというふうなことも起きておりますし、そうした面で言えば、この福山道路の建設を進めるというのは、長期間の、これまでの計画が立って、これまでも長期間かかっているし、これからまたさらにかかるということであれば、大きく転換して、見直しをやっていくことが、私は必要じゃないかというふうに思います。

そのことを強く求めて、私のほうの公述を終わらせていただきます。

○議長 ありがとうございます。

では、公述人、起業者それぞれ降壇してください。(拍手)

(公述人降壇)  
(起業者降壇)  
(除菌・準備等)

○議長 次の公述人の公述開始時刻は 13 時 30 分でございます。少々お待ちください。  
(暫時待機)

○議長 それでは、次は河上悦子さんから公述をしていただきます。

河上さんは、壇上に上がり、公述人席にお着きください。

また、公述人からは起業者への質問の希望がありますので、国土交通省中国地方整備局の方も壇上に上がり、起業者席にお着きください。

(公述人登壇、着席)  
(起業者登壇、着席)

○議長 それでは、準備はよろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

○議長 起業者も準備はよろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

○議長 現在の時刻は 13 時 30 分です。

ただいまから公述を開始し、30 分間で終了するようお願いいたします。

また、終了の 10 分前、5 分前、1 分前に呼び鈴で合図をするとともに、表示によりお知らせいたしますので、目安にしてください。

なお、終了時間までに終了しない場合には、公述の中止をお願いすることとなります。

それでは、公述を開始してください。

### ●公述人 12: 河上悦子(意見・質問)

○公述人(河上悦子) 私、河上悦子は、国の事業計画、福山道路の事業認定の取り消しを求め、発言します。

初めに、福山道路は中止しかない、白紙撤回しかありませんと、熱い信念のもと、長年頑張られ、そして亡くなられた多くの仲間思いをはせながら発言することを申し添えます。

道路は必要です。

道路のおかげで、人間の暮らしは便利になり、豊かにもなりました。

福山道路ができれば便利になる、渋滞が減り、通勤など助かるとっておられる方も多いでしょう。

もったもです。

私は、その方々の思いを否定するものではありません。

しかし、事は、福山市民のみならず、全ての国民にかかわる問題です。

国に託した私たちの税金は、私たち国民の多くの願いに沿って使われなくてはなりません。

福山道路問題は、私たち一人一人が立ち止まり、しっかり考えなくてはならない問題です。

事業認定の取り消しを求める理由は次の二つです。

まず、認定要件 3、この事業計画が適正かつ合理的利用に寄与するかどうか、つまり、本当に福山道路が必要かどうかです。

1996 年、計画された当初、福山道路をつくる目的は、国道 2 号の慢性的渋滞の解消でした。

国は、朝夕のラッシュ時ばかりでなく、慢性的渋滞がある、だから新しい道路をつくる、国道 2 号のバイパスとして福山道路をつくると言いました。

朝夕のラッシュ時の渋滞は確かにあります。認めます。

しかし、慢性的渋滞、つまり、1 日中ずつとの渋滞などありません。

私たちは国の仕事を担うあなた方に、国道 2 号をよく見てください、1 日中渋滞しているかどうか、一緒に調べましょうと、繰り返しお願いしてきました。

しかし、いまだ実現せぬまま今日を迎えました。

24 時間カメラで撮影すればすぐにわかることです。慢性的渋滞など絶対にありません。

さて、そのうちあなた方は、目的である肝心な部分の表現を変えました。「朝夕のラッシュ時を中心に日々交通渋滞が発生している」と言い始めたのです。

「日々」とは毎日を指します。つまり、1 日中渋滞とは到底言えないため、「慢性的渋滞」という言葉を使えなくなったのです。

そしてついに、あなた方は、昨年末の事業説明会で、「日々交通渋滞」という表現もやめました。

道路をつくる目的をあっさり、「交通混雑の緩和」としました。

今や「渋滞」という言葉さえ使えないのです。

計画から 24 年の歳月が流れました。

しかし、見てください、あなた方のつくられたこのチラシを。

この間、あなた方は、「国道 2 号渋滞ワースト」というチラシを作成、道の駅などに置き、「福山市内が渋滞ワースト 2 位、3 位、4 位にランクインしました」と宣伝、さも福山が全国的に見てもどんなに渋滞がひどいかにように、市民に見せかけました。

また、事業目的をもっともらしく追加、道路ができればどんなに便利になるか、安全になるか、緊急時に役立つかと市民に宣伝してきました。

事業目的は膨らみました。

物流活動の効率化、国道 2 号の交通事故の軽減と安全性の向上、生活道路の交通事故の低減と安全性の向上、緊急輸送道路ネットワークの信頼性の向上。

一体、本当の目的は何なのでしょう。

一方、福山市は、あなた方の作成した渋滞ワーストランキングの表を使って、「“ぶち混む”ふくやまの道路事情」というホームページをつくり、市民に福山の渋滞がどんなにひどいか繰り返し宣伝、また、「福山道路整備促進期成同盟会」なるものをつくり、市長、市議会議長、商工会議所会頭の 3 者で東京に何度も行き、早く福山道路をつくってほしいと頼んできました。

私たち地域住民の意見をきちんと聞いてもらったことは一度もありません。

市民不在、地域住民の願い無視の姿が、ここにはっきりしています。

今一度確認します。

福山道路は、24 年前、国が計画した、時速 80 キロで走る自動車専用の高速道路です。生活道路と直接つながらず、小学校の校舎 4 階建ての屋上の高さもある、大型の道路です。

さて、今の時代、そしてこれからの時代に、交通混雑緩和を第 1 の目的とする、こんな大型の高速道路が必要でしょうか。

いいえ、必要ありません。

なぜなら、「混雑しているから」とつくっていたら、日本中が大型の高速道路だらけになります。人間が安心して暮らすどころではありません。

私たちに必要なのは、まず、安心・安全に暮らせるための生活道路です。

国道 2 号の交通混雑の緩和は、大型の高速道路をつくらなくとも、幾らでも可能です。

例を一つ挙げます。

先日知人に、「河上さん、2 号線を通る朝の通勤がいつからかすごく楽になり、スムーズになったんよ。渋滞のストレスがなくなって、福山市か国かどこかにお礼を言いたいくらいよ」と言われました。

それは、調べると、市役所のそば、郵便局前交差点を南に下る右折レーンが少し長く延びたことによる渋滞解消でした。

お金のかからない、実に簡単な解決策ではありませんか。

こんなふうに、小さな改善は、やろうと思えば、幾らでもできるではありませんか。

宇宙に行き、きっちり帰ってくるのできる時代です。

まさに人工知能の時代です。

IT 技術を導入し、信号機の調整をするなど、まともに取り組めば、交通混雑緩和など簡単にできます。

本気に取り組みずして、「新しい道路ができないと困るでしょう。新しい道路ができれば便利ですよ」と市民を欺き、関係地域住民を苦しめてきた罪は重大です。

よって、福山道路をつくる必要は全くありません。

質問です。

交通混雑の緩和に向け、今まで一体どれだけの対策を行ってこられましたか。今後どのような対策をするお考えですか。お聞かせください。

○議長 それでは、ただいまの質問につきまして、起業者から回答をお願いいたします。

○起業者(桑嶋) 起業者代理人の桑嶋でございます。

これまで、本件事業に並行する一般国道 2 号におきまして、主要な交差点での交差点改良、すなわち、先ほど意見にもございましたような右折レーンの延伸でありますとか、あるいは右折レーンを最初から設置、今までなかったところを設置するとか、そういった交差点改良というのは行われてきているということでございます。

しかしながら、郵便局前は確かに、先ほどもございましたように、効果があったということで、我々事業者としては非常に喜ばしいことだというふうに思っております。

これまでやってきた渋滞の対策、例えば神島橋西詰交差点においてもそういった専用レーンを設けてまいりましたし、府中分かれ交差点においても、これまでも手を入れてきているというような実態がございます。

しかしながら、例えば神島橋西詰交差点ですけれども、以前は渋滞の延長が、2.1 キロぐらい渋滞の延長があったという計測が、当時されておりました。

それが、交差点の右折レーンの設置をすることで 1.85 ということで、1.9 キロ、約 1 割減になったというような、当時の効果の測定がされておりました。

私が申し上げたいのは、右折レーンの設置は、確かに効果が出る場所もございまして、現状の道路の幅員、それは、歩道であるとか、それからよく中央分離帯というところがございまして、こういったところをどうしても削減していかないとそういった空間が生まれないということでございまして、歩道を削減することであれば、それは歩行者に対しての影響が出てまいりますし、中央分離帯というのも、特に交差点でございましたら、いろんな方向にハンドルを切るところでございまして、すなわち、車両の逸脱、こういったことが、可能性があるところがございますので、そういったところには中央分離帯を設けるというのが基本になってございます。

福山市内は比較的中央分離帯がしっかりつくられているのでまだ安心かとは思いますが、そういったところも部分的にはなくさないで右折レーンができないかといったことがございます。

すなわち、そういった限られた空間の中で何とか捻出しながら整備をやってきたというのが実態でございますので、全く渋滞をなくすとか、そういったところまで至らなかったといったようなことが現状だというふうに認識してございます。

したがって、そういった現道の対策というものにつきましても、今後も引き続き、可能なところについては当然やっていく考えはございますけれども、ただ、それにも限界があるといったことかと思っておりますので、本件事業のように、ショートバイパスを形成することで交通を転

換しながら渋滞の解消をやっていくというような事業も重要であるし、必要だというふうに我々は考えているところでございます。

以上でございます。

○議長 公述人は公述を続けてください。

○公述人(河上悦子) 一つお礼を言いますが、例えば岩足橋の西、赤坂の太陽家具のあたりが、2号の混雑が緩和されました。

それは、旧国道に行くための右折の道路が1車線、右折の車線が1車線から2車線にふえたことのように聞いています。

これは、私たちの長年の要求が実ったことですので、ありがとうございます。

しかし、今、二つ質問します。言いたいことがあります。

それは、限られた空間だから難しいとおっしゃいました。

しかし、神島橋の西詰について申し上げますと、朝、確かに混みます。近大や明王台に通う高校生の皆さんが自転車通勤で西へ行かれるのに、輛方面に下る左折が、神島橋を渡って左折ができにくいという状況が見られると思います。

しかし、先ほどおっしゃった右折の、右折というか、山手方面に行く右折レーンが、確かに橋の真ん中辺まで広げられているのを見ています。

それにより多少緩和したというふうに思うのですが、そのようにすれば、輛方面に行く左折だって、空間はいっぱいあります。芦田川の上にかけるんですから、橋を拡幅すれば済むことじゃないですか。

そして、もう一つ、IT技術の導入について全く触れられませんでした。

こんな人工知能の時代に、きちんとその技術を使われない、それで道路をつくるというのは全く賢くないというか、理由にならないと私は思います。いかがでしょうか。

○議長 ただいまの点につきまして、起業者のほうから御回答をお願いいたします。要旨になかった部分については、答えられる範囲でお答え願います。

○起業者(桑嶋) 神島橋西詰交差点につきましてですが、こちらのほうにつきましては、広島方面、それから岡山方面ともに、朝と夕というふうに考えていけば、混雑しているのではないかなというふうに認識しているんですけれども、あそこの橋渡りのところの交差点自体も確かに一つの渋滞の原因になろうかと思えます。

渋滞そのものが交通量と、それから道路の交通容量というものによる、容量をオーバーした車の量が走ってくるということによる渋滞と、それから、交差点があることによっても当然そういった要因になるというのは、皆様方もよく御存じのことではないかなというふうに思いますけれども、そういった点において、交差点の改良というのを、先ほどから私も申し上げたとおり、順次やってきているところでございます。

できるところ、できないところというのがございますので、必ずしも神島橋西詰交差点で完璧な対応ができるかどうかというのは、この場ですぐに即答できるものではございませんが、可能な範囲でこれからも現道の渋滞対策というのを取り組んでいきたいというのが一つでございます。

それから、ITのお話がありました。

恐らく信号の話ではないかなというふうに認識いたします。

御存じの方もいらっしゃるかもしれませんが、信号自体は県警のほうで管理をしているということでございますが、その広島県の警察交通管制センターというのがございまして、そちらのほうでは、例えば国道2号であればですけれども、国道2号のその時間帯での交通の量であるとか、あるいは速度みたいな、交通の状況を感じられていまして、そういったことと、それから前後の交差点の信号のサイクル、赤・黄・青、こういったサイクルですね、こういったものを連動させていったほうがいいのかとそうでない場合とかがあるんですけれども、そういったことをコンピューター制御しながら集中管理されているというふうに聞いております。

そういった管理をされる中においても未だ、御存じのとおり、朝夕の渋滞もそうですけれども、なかなかその渋滞自体というものが解消できるものではないということから考えましても、抜本的な交通混雑の緩和には本件の事業が必要であるというふうに考えてございます。

それから、渋滞だけではなく、先ほどの御意見にもございましたけれども、本件事業の効果自体は決してその渋滞解消というだけではなくて、あとから増やされたというふうなことも、御意見がございましたが、道路が持っている機能自体は、昔からそんなに変わっているわけではございません。我々が生活する上で必要な物資の運搬であるとか、それだけではなく、我々が生活する上で移動していく、買い物するのに移動する、通勤するのに移動する、いろんな移動する、そういったシーンがあると思います。そういった機能、道路の機能自体が昔から変わったということではございません。若干使われ方は変わったかもしれませんが、ただ、機能が変わったということではございませんので、大きな目的というものが増えたというよりは、そういったことも皆様方にもよく知っていただきたいということで、我々としてはそういった点も効果としてあるんだということを主張してきているというふうに考えてございます。

以上でございます。

○議長 公述人は公述を続けてください。

○公述人(河上悦子) たくさん言いたいことはありますが、次に進みます。

その前に、今のようなシンプルな方法で、もっとちゃんと AI の活用などすれば必ず、それこそ、さっき完璧ではないと言われましたが、完璧にできるぐらいの時代が来ると思います。だから大型道路は必要でないと、私は申し上げておきます。

次にいきます。

次に、認定要件の 4、土地収用の公益上の必要性があるか、つまり、どれだけ多くの人の利益になるかということです。

三つの点で考えます。

一つ目、地域の分断。

瀬戸町山北地区の方々には救いがたい痛みを今現在も味わっておられます。

御先祖の眠る美しいふるさとを追われ、立ち退きを余儀なくされました。

まちは壊され、人間関係も壊されました。

なぜ 24 軒も住んでおられるところに福山道路を通すのですか。

幾らでもルートはあったはずなのに、どうしてわざわざ人家の多いところにつくろうとしたのですか。

どう考えても、納得がいきません。

瀬戸の地域が分断されたのは、瀬戸の地域の方々の人生が無理やり変えられたのは、この福山道路のせいです。

質問です。

今後、計画どおりの福山道路がつくられるとなれば、住宅密集地にぶつかります。

まち壊しも人間関係壊しも計り知れません。

今後、住宅密集地を通らないルートは考えていますか。

今後、ルート変更の計画はありますか。

○議長 それでは、ただいまの御質問につきまして、起業者から回答をお願いいたします。

○起業者(桑嶋) 今後のルートというような御質問だったというふうなことなんですけれども、本件事業、今日の公聴会自体本件事業ですけれども、赤坂町から瀬戸町というような範囲の事業でございまして、先ほどの質問はそれの範囲以外のところについての御質問というふうに認識しておりますので、我々とすれば、そこについて、今、的確にお答えする、今日こういった公聴会の場でお話をすると、お答えするということはないと思うんですけれども、ただ、道路の計画をさせていただく中で、確かに住民の方々に御協力をいただかないといけないところというのは多分にあるかと思えます。

そのあたりの協力もお願いしていきながら、こういった都市の、都市施設、都市計画というものを実現しているというのが今のまちづくりの形ではないかなというふうに考えているわけですが、その都市計画、まさにそのまちづくりの将来の姿を描いているものでございまして、道路とか、そういったもののインフラですね、これは、その中でも基礎あるいは骨格というふうに言えるようなものではないかなというふうに考えてございます。

本件事業は、そういったその事業の目的を達成するために、道路構造とか、それからルートなどを、都市計画法に基づく手続によって決定がされたものということでございますので、ルート変更は考えてございませぬし、また、先ほどまちを分断するというふうなことがございましたが、そういった計画の中においてはなってしまうんですが、側道、横断施設、こういったものを利用して、地域内の行き来は可能な構造とするよう、我々としても最大限の配慮をさせていただいているというところでございます。

以上でございます。

○議長 公述人は公述を続けてください。

○公述人(河上悦子) ルート変更を考えていないと言われました。

私は、計画そのものの中止を強く求めて、次にいきます。

二つ目、環境破壊。

瀬戸の地域は、大型道路に囲まれ、まるで谷間のようになるところができてしまいます。

騒音、大気汚染をはじめとする健康被害はもちろん、毎日息詰まるような暮らしが一生続きます。

あなた方は暮らせませうか。

あなた方は、そこに暮らし、一生生きる人のことを考えたことがありますか。

今後、計画どおりの福山道路がつけられるとなれば、住宅密集地にぶつかります。

多くの学校や保育所、幼稚園もあります。

健康被害をこうむる人の数は計り知れませぬ。

質問です。

瀬戸の地域の公害対策をどれだけ真剣に考えておられますか。具体策をお答えください。

○議長 それでは、ただいまの質問につきまして、起業者から回答をお願いいたします。

○起業者(桑嶋) 環境面につきましても、先ほど私もお話ししましたとおり、住んでいる方々、周辺に住まれる方におかれましては、御協力いただくというふうなところになろうかとは思っています。

なお、環境につきましては、そもそも環境基本法という法律がございませぬ。その中で、住民の、あるいは国民のその生活を、一定のレベルを確保するための様々な基準が設けられている法だというふうには私は認識しておるわけですが、そういった中で、我々起業者といたしましても、その環境に関する法令に照らし合わせながら事業を進めていくといったことで、これまでも進めてまいったところでございませぬ。

本件事業によりまして、生活環境に与える影響、こういったものについては、環境影響評価法に基づいて、事前に予測・評価というものをさせていただいてございませぬ。

また、その最新の知見を用いまして、その環境影響評価法でやった評価とはまた別に、その後には照査といったものもさせていただいてございませぬ。

そういった中で、騒音についてのみ、一部の箇所では環境基準値を超えるというふうな予測がされたところはございませぬ。

しかしながら、その箇所についても、遮音壁を設置するということで環境基準を満足するというような評価にはなっておりますので、そのあたりにつきましては、そういった評価のもとに我々の事業も進めさせていただいているというところを御理解いただければと思っております。

また、工事中、現在既に工事のほうはさせていただいているのは皆様方も御存じかと思



ますけれども、工事中につきましては、必要に応じまして、散水とか、それから防音シート等、そういったことも必要に応じて対策を講じながら、より周辺の環境への影響、こういったものの低減に努めていきたいというふうに考えているところでございます。

ただ、それ以外の項目につきまして、環境対策が必要となるような評価とはなっていないということ、現在に至っているというところでございます。

以上でございます。

○議長 公述人は公述を続けてください。

○公述人(河上悦子) 言いたいことはたくさんありますが、今は、対策をしても償えるものではないということだけ申し上げておきます。

三つ目、私たちの税金の使い道と急ぐべき課題。

気候温暖化により、世界中で経験したことのない大災害が頻発しています。

今、何を急ぐべきか、待ったなしの課題は何か、明らかです。

私たち福山市民の命と暮らしを守るために、今、国土交通省がなすべきことは何でしょう。

それは、多くの市民の利益に直結する、今ある道路の補強や改善、そして何より、芦田川の堤防強化です。

新しい道路に巨額の税金を使うときではありません。

よって、福山道路は、多くの国民・市民の利益には全くなりません。

芦田川の堤防強化と福山道路建設と、どちらが喫緊の課題かということは明らかです。

国交省としてまっとうな判断をしていただきたいと強く思います。

最後です。

つい先日の12月16日、学生ら若者が菅首相に3万8705人分の署名を提出しました。

政府に、パリ協定の目標達成や気候変動対策の決定に若者を参加させてほしいと求めたのです。

グレタさんはじめ、気候変動への対策強化を求める世界中の若者たちの呼びかけに応えた日本の若者たちの行動です。

若者たちは、「気候変動は私たちの命と未来の問題」「気候変動の影響を最も受けるのは私たち」「私たちの意見を尊重して」と発信しています。

すてきな若者たちです。

でも、実は、今問われているのは私たち大人、地球に生きる私たち一人一人です。

私たち大人には、子供たちの未来を守る責任があります。

美しい地球に命を授かった私たち人間には、地球を守る責任があります。

宇宙から地球を見つめ、地球に生きる私たち人間の生き方を今こそ見つめ直すときではないでしょうか。

「天泣(天が泣く)」と書いて「てんきゅう」と読む言葉を知りました。

雲がないのに雨や雪が降る現象だそうです。

天が、空が泣いています。

新しい大型道路をどんどん作り続ける時代は終わりました。

もうこれ以上、取り返しのつかない、負の遺産となる大型公共事業はやめてください。

福山道路は中止してください。

以上、事業認定取り消しを求めての私の発言を終わります。

ありがとうございました。(拍手)

○議長 ありがとうございました。

公述人は降壇してください。

起業者も降壇をお願いいたします。

(公述人降壇)(拍手)

(起業者降壇)

(除菌・準備等)

○議長 それでは、次は、福山市議会議員 小林茂裕さんから公述をしていただきます。  
小林さんは、壇上に上がり、公述人席にお着きください。

(公述人登壇、着席)

○議長 準備はよろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

○議長 現在の時刻は 14 時 3 分であります。

ただいまから公述を開始し、20 分間で終了するようにお願いいたします。

また、終了の 10 分前、5 分前、1 分前に呼び鈴で合図をするとともに、表示によりお知らせいたしますので、目安にしてください。

なお、終了時間までに終了しない場合には、公述の中止をお願いすることとなります。

プロジェクターを使用されますので、少し照明を落とします。

(照明を落とす)

○議長 それでは、公述を開始してください。

### ●公述人 13: 福山市議会議員 小林茂裕(意見)

○公述人(小林) 皆さん、こんにちは。

私は、小林茂裕と申します。

本日、私は、福山市民、そして福山市議会議員という立場から、福山道路の整備の必要性について、私の意見を申し上げたいと思います。

福山市は、1916 年(大正 5 年)の市制施行から、度重なる近隣市・町・村との合併を経て、現在、人口約 47 万人を有する、備後圏域の中核都市となりました。

中でも北部地域は、1974 年、芦田町、加茂町、駅家町と合併し、平成の大合併では新市町、神辺町と合併したことにより、区域がぐんと大きくなりました。

また、北部地域では、国道 486 号が平成になって供用開始されたことで、この沿線において大規模店舗、病院や大学などが立地するなど、近年、多くの市民が暮らし、多くの市民が行き来する、にぎわいあふれる地域となっています。

これは、道路整備により地域間連携が強化され、人が集い、にぎわうことで地域が活性化した大きな効果、成果ではないかと、私は思います。

また、本市の面積は、市制施行時 5.8 平方キロから、現在では 518.14 平方キロメートルと、非常に広大となっており、市内の移動には多くの時間が必要となることから、道路網の整備が必要不可欠なものとなっています。

中でも、北部地域と中心部や南部を結ぶ南北方向の移動の時間の改善が現在求められています。

本市の商業施設は主に福山駅周辺の地域に集まっています。

本市の主な産業である製造業の施設は、主に箕沖町や鋼管町など、南東部の臨海部に集積しています。

そして、住居地域は、本市中央部、JFE スチール周辺の東部地域、また、松永駅を中心とする西部地域、そして北部地域であります。

さて、国道 2 号においては、御承知のとおり、日々、朝夕を中心に慢性的な渋滞が発生しています。

国土交通省の平成 31 年度(令和元年度)の渋滞ランキング調査によりますと、国道 2 号においては全国ワースト 3 位と 5 位が福山市内で発生しています。

また、国道 2 号と交差する南北方向の幹線道路である 182 号などにおいても同じく、慢性的な渋滞が起こっています。

例えば、先ほど説明した北部地域の市民が仕事や買い物などで南東部の臨海地域や中

心部へ移動する場合には、国道 182 号などを利用して、本市中央部を東西に走るこの国道 2 号を横断しなければなりません。

これらの慢性的な渋滞により、朝の通勤では早めに出勤する必要がある、夕方の帰宅時には余分な時間を費やしている、通勤車両が渋滞を避けるため生活道路などへ迂回し、歩行者が大変危険な状態となっているなどといった、市民の皆様から悲痛の声をお聞きしております。

そこで、私から皆さんに御説明したいのが、現在福山市が考えている放射環状型幹線道路網の計画です。

この計画は、まず、オレンジ色の内環状線であります。

これは本市の中心部周辺を循環しております。

そして、赤色の外環状線であります。

これは、北は国道 486 号、東は国道 182 号、西は福山西環状線、そして南は今回の事業認定区間を含む福山道路であります。

この二つの環状道路と、この環状道路に接続する緑色の放射状の道路で、本市の放射環状型幹線道路網を計画しております。

なお、この放射状の道路には、広島県が整備を進めています福山沼隈道路が含まれます。

これらの道路を整備することで、例えば尾道市から笠岡市へ移動する場合は、外環状を利用することで、市中心部を通ることなく目的地へ行くことができます。

また、本市の北部地域から南部地域へ移動する場合も、市中心部を通ることなく目的地へ行くことができます。

こうしたことで、市中心部は市街や郊外等を移動する交通に限られ、市中心部へ集中する交通量が減少することとなります。

このように、移動の種類により交通を分散することで、国道 2 号、国道 182 号などの慢性的な渋滞の解消が期待されます。

そして、このたび国土交通省から事業認定申請された福山道路の事業化区間 3.3 キロメートルについてであります。

この路線と福山沼隈道路の 2 路線が整備されることで、国道 2 号の仮称赤坂インターチェンジから福山郵便局前交差点の渋滞する区間を回避できるルートができ上がります。

これにより、国道 2 号に集中している交通が分散されることから、この区間の交通量は約 3 分の 1 に減少し、国道 2 号の慢性的な渋滞が緩和されると予測されています。

○議長 公述人、すみませんが、新型コロナウイルス対策のため、マスクをお願いいたします。

○公述人(小林) すみません。

次の画面に。ちょっと待ってください。パソコンが動かないんですけど。

(係員が機械を調整)

○公述人(小林) 時間が過ぎるからしゃべりましょうか。そして、動かしてくださいね。

私は現在、草戸町に住んでおります。

この国道 2 号の渋滞する区間を回避するため、ほかの地域からの車両が町内へ流入するなど、通過交通の量が増加しており、市民生活の安全に大きな影響を与えています。

福山道路の事業化区間 3.3 キロメートルと福山沼隈道路の 2 路線が整備されることで、町内の交通量が減少し、市民生活の利便性や安全性の向上を図ることが期待されます。

そしてもう一つ、皆さんに是非とも私のほうから訴えたいことがあります。

これが渋滞の図です。

思い返せば、先々代の三好章福山市長は、福山道路などの幹線道路網は、市内の渋滞の解消を図るだけでなく、本市全体の社会経済活動を支える重要な都市基盤であり、将来

にわたる本市の発展に必要な道路であると言われておりました。

そして、夜も徹して行われた地元説明会へも市長みずから出席し、福山道路の事業推進の必要性などを市民の皆さんへ説いておられました。

この三好市長の任期のとき、2001年(平成13年)に福山道路などが都市計画決定されました。

また、三好市長のあと市長に就任された先代の羽田市長も、早期の福山道路等の幹線道路網の実現のため、行政と議会で関係機関へ陳情活動を行ってきました。

福山道路の都市計画決定から20年という長い年月がかかりました。

昨年11月にはようやく工事着手の運びとなりました。

事業にかかわる多くの方々の御尽力を賜り、現在、幹線道路整備のスタート地点に着いたところでもあります。

やっとここまで来たかという思いを持っている方も多いのではないのでしょうか。

この流れ、勢いを止めることなく、地域や経済界、多くの市民が長年切望している福山道路の事業の推進を着実に進めてもらいたい、そして一日も早く全線の整備を行ってほしいと、私は願っています。

これは国道2号バイパスの整備状況です。

この赤色が国道2号バイパスで、点線が未完成区間となっています。

本市の西側は三原市の木原道路が今年度末までに開通予定と伺っています。

また、本市の東側の笠岡バイパス及び笠岡玉島道路が、2025年度(令和7年度)の開通に向け整備が進んでいます。

2025年度以降の未完成区間は福山道路のみとなります。

この図からもおわかりのように、本市の福山道路が開通すれば、大きな経済効果をはじめ、様々な課題解決につながることは明らかであります。

一日も早い全線の供用開始が必要です。

そのためにも、まずは福山道路の事業化区間の整備を早期に実現しなければなりません。

最後になりましたが、今後も本市が備後圏域の中核都市としての役割を十分発揮し、この圏域のさらなる活性化を図るためにも、改めて福山道路の早期整備を、一市民、そして一市会議員として切望しております。

以上であります。

御清聴ありがとうございました。

○議長 ありがとうございました。

公述人は降壇してください。

(公述人降壇)

○議長 それでは、これから14時40分までの間、休憩いたします。

14時40分から公聴会の再開となります。

休憩 14:17

(休憩)

再開 14:40

○議長 それでは、公聴会を再開いたします。

次は、河上豊さんから公述をしていただきます。

河上さんは、壇上に上がり、公述人席にお着きください。

また、公述人からは起業者への質問の希望がありますので、国土交通省中国地方整備局の方も壇上に上がり、起業者席に着いてください。

(公述人登壇、着席)(拍手)

(起業者登壇、着席)

○議長 それでは、準備はよろしいでしょうか。  
(「はい」の声あり)

○議長 起業者もよろしいでしょうか。  
(「はい」の声あり)

○議長 それでは、現在の時刻は 14 時 42 分です。  
ただいまから公述を開始し、30 分間で終了するようにお願いいたします。  
また、終了の 10 分前、5 分前、1 分前に呼び鈴で合図をするとともに、表示によりお知らせいたしますので、目安にしてください。  
なお、終了時間までに終了しない場合には、公述の中止をお願いすることとなります。  
それでは、公述を開始してください。

### ●公述人 14:河上豊(意見・質問)

○公述人(河上豊) 私は、福山市沖野上町の河上豊です。  
座って発言させていただきます。  
福山道路建設に反対の立場から、国交省に質問いたします。  
今まで「バイパスの会」などが国交省福山河川国道事務所にいろいろ質問してきましたが、多くの質問に対して明確な回答がありません。  
コロナのため国交省と話し合いができていないので、この場で、わかりやすく、丁寧にお答えください。

なお、たくさん聞きたいことがあります、時間が限られているので、絞って質問します。

まず、事業認定の要件 3、この事業が適正かつ合理的利用に寄与するかどうか、つまり、福山道路が必要かどうかという点で質問します。

まず、福山道路の建設理由が変更されたことについて、特に国道 2 号が日中渋滞しているかどうかという点について質問します。

計画当初、国交省は、福山道路の建設理由を、朝夕のラッシュ時ばかりでなく、慢性的渋滞があり、その解消のためとしてきました。

私たちは、「慢性的渋滞」とはどういう状況かとの質問に、2020 年 4 月の回答では、「朝夕のラッシュ時を中心に日々交通渋滞が発生している状況」と回答されました。

以前は「朝夕だけでなく日中も渋滞しているから道路をつくる」としてきたのが、今年の 4 月の回答では、「朝夕のラッシュ時に渋滞しているのが今日も明日もある」となり、日中は渋滞していないと、建設理由が大きく変更されたと解釈できます。

このことは非常に重要な点です。

そこで、日中は渋滞しているのかを確かめるために、私たちは国交省に、「日中は渋滞していないということになりますか、いかがですか」と質問すると、国交省は、「いいえ。朝夕のラッシュ時を中心に日々交通渋滞が発生している状況です」と、日中は渋滞していると回答されました。

再度この場でお答えください。

質問。日中は渋滞していますか。

○議長 それでは、ただいまの質問につきまして、起業者から回答をお願いいたします。

○起業者(安食) 起業者代理人の安食と申します。よろしくお願ひいたします。

日中は渋滞しているかというところの中で御質問でございます。

日中の渋滞といえますか、平成 30 年度 7 月を除きます 1 年間の ETC2.0 で把握可能な車両の位置情報ですとか時間情報などの走行履歴から時間がわかります。

これによりますと、本件事業に並行する一般国道 2 号において、朝夕の時間帯を中心に著しい速度低下が発生しておりまして、朝夕以外の時間帯におきましても走行速度の低下が生じている状況を確認しております。

以上でございます。

○議長 公述人は公述を続けてください。

○公述人(河上豊) 「速度低下がある」と「渋滞」とは違いますね。「渋滞」は 20 キロ以下でとどろと走る、これが「渋滞」ですから、例えば信号でちょっと止まって速度が落ちる、こんなことは当たり前です。

で、日中は渋滞していると答えられたので、いつ、どこで、どれだけ渋滞していたのか、もう少し詳しく教えてください。どうぞ。

○議長 それでは、ただいまの質問につきまして、起業者から回答をお願いいたします。

○起業者(安食) 先ほどと説明が若干重複しますが、平成 30 年度の 7 月を除きます 1 年間の ETC2.0 を搭載しました車の位置情報ですとか時間情報から、走行時間がわかるようになります。

これを見ますと、朝 7 時から夕方 19 時の各時間帯でも旅行速度を、東向きと西向きでそれぞれ整理しております。

東向きの解析結果でいきますと、府中分かれ交差点、福山郵便局前交差点及び神島橋西詰交差点を先頭とする時速 20 キロ未満となる旅行速度の低下を、朝 7 時から夕方 19 時の各時間帯で確認しております。

特に神島橋西詰交差点の朝夕の時間帯においては、最大で津之郷橋東詰交差点まで約 1.9 キロの区間において、時速 20 キロ未満となる旅行速度の低下を確認しているところでございます。

西向きでいきますと、府中分かれ交差点及び神島橋西詰交差点を先頭とする時速 20 キロ未満となる旅行速度の低下を、朝 7 時から夕方 19 時の各時間帯で確認しているところでございます。

特に神島橋西詰交差点におきましては、夕方の時間帯において、福山郵便局前交差点を越えまして御船町 2 丁目交差点付近までの約 2.7 キロの区間におきまして、時速 20 キロ未満となる旅行速度の低下を確認しているところでございます。

旅行速度の低下といたしましては、一般的に使用されます時速 20 キロ未満が交通混雑の一つの指標として説明させていただいているところでございます。

以上です。

○議長 公述人は公述を続けてください。

○公述人(河上豊) 今ので、7時から19時毎時間、20キロ以下があったということですか。その時間帯にそういう時間があったのか。今の話では、毎時間ですか。ごめんなさい。もう一度。

○議長 ただいまの質問につきまして、起業者からお答え願います。

○起業者(安食) 各時間帯の平均的な速度として、平均的なものとして計算しておりますけれども、各時間帯で 20 キロ未満が生じておるところでございます。

以上です。

○議長 公述人は公述を続けてください。

○公述人(河上豊) じゃ、私らはそんなに日中渋滞していないと思うんですが、きちっと事実を確かめましょう。じゃあ、私たちと一緒に調査しましょう。

ただし、日中がもし渋滞していなかったら、福山道路建設は中止する、これが前提です。

そちらに自信があるのなら、いいでしょう。この 2 号線が日中も渋滞しているのを一緒に調べましょう。いかがですか。

○議長 要旨には具体的に記載はございませんけれども、起業者で答えられる範囲でお願いいたします。

○起業者(桑嶋) 起業者代理人の桑嶋でございます。

先ほど説明したデータにつきましては、これはあくまでも平均時間ということになりますの

で、行ったときにたまたま速かった、あるいはたまたま遅かった、そういったいろんな事象が現地にあるかと思えます。そういったものをおしなべた平均ということでの表し方になっていきますので、一緒に調査をするというふうなことがどのような状況のことを言われているのか、それは十分わからないところもあるんですけども、ただ、データとして、先ほど説明させていただいたとおりでございますので、我々からすれば、そういった現道における交通混雑の状況を確認、時間当たりで速度という形ではございますが、確認しているということでございますので、その現状は把握できている、そのために今後、本件事業の完成によって現状における交通混雑の緩和が図られ、その物流の効率化でありますとか、それから交通事故の低減、安全性の向上、緊急輸送道路ネットワークの信頼性の向上、こういった公共の利益があるというふうに考えてございますので、重要な事業でもございますし、この事業を中止するということは考えておりません。

以上でございます。

○議長 公述人は公述を続けてください。

○公述人(河上豊) 今の話を聞くと、そういう機械というか、そういうので調べている。じゃ、やっぱり人間の目で確かめるのが一番いいと。だから、こういうやりとりをきちっとするのは、御一緒に、一緒にこの目で確かめるが一番だと思います。

日中、国道2号が渋滞していないことは、国道2号を走る福山市民なら、ほとんどの人が知っていることです。

12月15日水曜日の午前9時過ぎ、ちょうどラッシュ時を少し過ぎた時間に私は国道2号を走りましたが、渋滞は全くありません。

実際の事実と国交省の今の回答は違ふと。24時間のビデオ撮影すればわかること。データも、口頭で今出されただけです。事実上、日中は渋滞していないことを認められたように思います。

次に、渋滞損失時間のワーストランキング表の問題点について質問します。

渋滞損失時間は、「本来ならこのくらいの時間で通過できるのに、渋滞のためこれだけの時間が余計にかかった」、その余計にかかった損失時間に車の台数を掛け、さらに車1台当たり平均何人乗車しているかを掛けて求めます。

具体的に4点質問します。

まず、渋滞損失時間と渋滞との関係です。

質問。渋滞損失時間の大きな数値は渋滞がひどいことを直接示していますか。いかがですか。どうぞ。

○議長 それでは、ただいまの質問につきまして、起業者から回答をお願いします。

○起業者(安食) 渋滞損失時間につきましては、先ほどおっしゃられたとおり、渋滞損失時間は渋滞によりその区間を通過するのに余分に費やす時間というところに交通量と乗車人員を掛けて計算されるというところで、さっき御説明いただいたとおりでございます。

そのために、渋滞によりその区間を通過するのに余分に費やす時間と、その区間を通過する区間の両方の差、両方もしくはいずれかの増加によりまして、損失時間の数値は大きくなる傾向にあります。

渋滞損失時間としましては、渋滞のひどさを直接示すものではなくて、渋滞による影響の大きさを示すものになると考えております。

以上です。

○議長 公述人は続けてください。

○公述人(河上豊) ここに国交省が出したチラシがあります。

この中に、小田川橋から岩足橋間の渋滞損失時間が106万となっています。

この数値は、ランキング表で言うと、第2位の数値なのです。

しかし、この区間は20キロ以下になっておらず、渋滞していないので、参考扱いになって

いると、わざわざ国交省が説明をしています。

つまり、大きな数値が渋滞がひどいことを直接示していないことを国交省自身が説明していますが、どうですか。

○議長 ただいまの御質問につきまして、回答可能な範囲でお答え願います。

○起業者(安食) 先ほども申しましたとおり、渋滞損失時間につきましては、渋滞のひどさを直接示すものではなくて、渋滞による影響の大きさを示すものと考えております。

以上でございます。

○議長 公述人は続けてください。

○公述人(河上豊) 車線の数が2倍、距離が2倍になると、余計にかかる時間も2倍になります。

同じ速度で走ったとしても、車線の数、距離が2倍になると、余計にかかる時間も2倍となり、計算上では2掛け2掛け2、8倍の数値が出ます。

道路によって信号の数、信号の連続性、右折・左折レーンの有無など、様々な条件が違います。

質問。同じ速さで走っても、条件が違えば全く違う数値が出ますが、いかがですか。

○議長 ただいま公述人から御質問がありましたが、具体的な御質問については要旨に記載はございませんけれども、起業者のほうで回答可能な範囲でお答えください。

○起業者(安食) 渋滞損失時間の算出に当たりましては、「全国道路・街路交通情勢調査」の区間を用いて算出しているところでございます。

交通量調査の区間を用いて行っておりますので、その区間の長さというのはまちまちですけれども、交通量の量ですとか速度、費やす時間のいずれかが大きくなるにつれて増加する傾向にありまして、渋滞損失時間の数値は大きくなる傾向になると思います。

渋滞損失時間としましては、渋滞のひどさを直接示すものではなくて、渋滞による影響の大きさを示すものになると考えております。

以上でございます。

○議長 公述人は公述を続けてください。

○公述人(河上豊) 全く回答になっていません。渋滞損失時間の大きな数値は、渋滞がひどいことを直接示していません。

次の質問にいきます。

渋滞損失時間のワーストランキングの表についてです。

この表の問題点を指摘すると、この渋滞損失時間のワーストランキングの表には議論があると、福山も東京本省も認められました。

「議論」というのは、対象区間の距離がばらばらのまま比べていることと回答されました。

せめて、比較するのなら1キロメートル当たりで比べる必要があることは、小学生でもわかること。

そこで、1キロメートル当たりで比べると、全く順位は変わります。

さらに、先ほど言った信号の数、信号の連続性、右折・左折レーンの有無などを考慮に入れると、単純に数値の大きさだけではランキングを決めることはできないのは誰でもわかることです。

質問。この渋滞損失時間のワーストランキングの表を使って道路建設の根拠にしている場所が、日本のどこかにありますか。

○議長 それでは、ただいまの御質問につきまして、起業者から回答をお願いいたします。

○起業者(安食) 渋滞損失ランキングにつきましては、現道の交通課題をわかりやすく一般に公開しているものであり、あくまでも指標の一つと考えております。

ほかの事業でどのようにこのランキングを使っているかについてはわかりかねますけれども、本件事業におきましては、渋滞損失ランキングで道路建設を目的にはしておりません。



以上でございます。

○**公述人(河上豊)** こんな非科学的な表を使っているところは、当然、どこもないはずですよ。

次に、2016年から2017年にかけて区間変更がされたことです。

福山河川事務所になぜしたかと聞くと、東京本省がしたと回答。

本省に2019年8月29日に聞くと、東京のセキノブドウ道路局国道・技術課企画専門官が、「今回の調査は、「この区間を調査したい」といった指導が本省に出され、それを本省が決定している。紅葉町や小田川橋の地名など、本省ではわからない」と回答。

「どちらかがうそを言っています。どちらがうそを言ったのか」と聞くと、福山ではないと回答されました。

本省に文書を出したなら、福山がうそを言ったことになります。

申請した文書はあるのですか。

○**議長** ただいまの御質問につきまして、起業者のほうから回答をお願いいたします。

○**起業者(安食)** 渋滞損失ランキングの区間変更の本省に出した文書があるかというお問いだと思いますけれども、渋滞損失ランキングの渋滞損失時間の算出区間としましては、「全国道路・街路交通情勢調査」の区間を用いて算出されております。

この「全国道路・街路交通情勢調査」の区間につきましては、5年ごとの道路の状況とかをもとに見直しされているところでございます。

渋滞損失時間の算出区間の見直しに関する文書というのはございません。

以上でございます。

○**議長** 公述人は公述を続けてください。

○**公述人(河上豊)** 渋滞損失時間のワーストランキングの表について、2015年から今まで経過を、私が推測したことを述べます。間違いがあったら指摘してください。

福山バイパスの計画当初から慢性的渋滞のデータを出してくださいと私たちは再三要求してきましたが、全く出していただけませんでした。

当初は、渋滞があることを混雑度で説明されてきました。

しかし、2015年になって、渋滞損失時間のワーストランキングの表が出され、何と、福山が1位、3位、5位と、3カ所も5位の中に入っていました。

「これはうまく使える」と国交省は考え、この表を利用し始めました。

しかし、次の年、2016年になって、神島橋西詰交差点から岩足橋交差点までの渋滞が、スマートインターや車線の増加などで渋滞なくなり、参考扱いになりました。「これは困った。そうだ、1位の府中分かれから神島橋西詰を二つに分けたらどうか」。

では、どこで二つに切ればよいか。

普通考えると、駅前通りと交わる郵便局前となりますが、ここでは二つに勝手に分けたのがばれてしまいます。郵便局前の一つ西側の紅葉町交差点、市役所から出たところ。「ここがいいだろう」。

神島橋西詰はどうするか。

神島橋西詰より一つ西側の交差点、実はここには交差点の名前がありません。もう一つ西側の交差点が小田川橋交差点です。ここは、右折ができない小さな交差点です。こうすると、うまく行って、何と、2位、3位、4位になりました。

そうやってつくられたのがこのチラシです。

ただ、ここで国交省は大きなミスをしてしまいました。

それは、小田川橋から岩足橋まで106万という第2位の大きな数字なのに、渋滞していない。つまり、渋滞損失時間の数値は渋滞のひどさをあらわすものでないことを国交省自身が説明したことです。

昨年(2019年)の国道2号の渋滞損失時間のワーストランキングの表は、福山は3位と5

位になって、どんどん順位が下がっています。

毎年ほとんどの新聞社がこの表を報道していましたが、今年は山陽新聞 1 社のみ報道。

「今後は 5 位までに入らなくなるのでは」と危惧した国交省は、2019 年の 12 月に行われた土地収用法の事業説明会で、渋滞損失時間のワーストランキングの表を使わず、再び混雑度で説明せざるを得なくなりました。

これが、私がこの間かかわってきて思う、大筋の経過です。

私の推測で間違いがあったら指摘してください。

○議長 ただいまの公述人の御意見は、具体的に質問の要旨に記載がない事項でございます。

御意見としては承りますけれども、質問をすることはできません。

その旨御承知の上、公述を続けてください。

○公述人(河上豊) 国交省は、自分たちに都合のよい非科学的な渋滞損失時間のワーストランキングの表の。

時間がないので、じゃ、すみません。

お聞きします。福山道路瀬戸町 3.6 キロ区間の完成はいつですか。

○議長 ただいまの御質問につきまして、起業者から、回答可能であれば、お願いいたします。

○起業者(桑嶋) 起業者代理人の桑嶋でございます。

○公述人(河上豊) いいです。時間がないので、続けます。ごめんなさい。いいですか。

○議長 それでは、公述人、公述を。

○公述人(河上豊) 続けます。ごめんなさい。

○議長 わかりました。公述を続けてください。

○公述人(河上豊) はい。すみません。

国交省は平成 29 年 4 月に都市計画道路の見直しを提言しました。

これを読むと、福山道路は国交省が見直しを提言している都市計画道路そのものに当たると思います。

四つあります。

その 1。「都市計画決定後長期間が経過し」とあります。

瀬戸町 3.3 キロ区間に 20 年以上もかかっており、全線開通がいつできるか、国交省自身も予測できないのです。

その 2。「その必要性に変化が生じつつある道路」に当たります。

もともと「朝夕のラッシュ時ばかりでなく、慢性的渋滞があり、日中も渋滞しているからつくるのだ」と言ってきたのに、日中は渋滞していないことは事実です。

「都市計画道路の必要性について検証を行い、その結果を踏まえて、廃止や変更」とあり、この公聴会で必要性の検証を行った結果、その必要性はないことがあり、廃止しかありません。

その 4。「都市計画決定当時の計画決定の必要性を判断した状況が大きく変化した場合などにおいては、変更の理由を明確にした上で、見直しを行うこと」とあり、計画当時から 24 年間で、人口は減少、少子化、若者の車離れ、高齢者の免許証返上などで、渋滞は年々緩和に向かい、大きく変化しています。

あなた方が出した見直しの提言に、福山道路はぴったり当てはまります。

福山道路はすぐ中止、廃止すべきです。

今までの回答をまとめると、福山道路は事業認定の条件に当たらず、見直し、点検にぴったり当てはまります。

よって、不要であり、不急な福山道路は即工事を中止、土地収用法の適用も中止すべきです。

以上で私の発言を終わります。  
ありがとうございました。(拍手)

- 議長 ありがとうございました。  
それでは、降壇してください。  
起業者も降壇をお願いします。

(公述人降壇)(拍手)

(起業者降壇)

(除菌・準備等)

- 議長 それでは、次は、迫川朱美さんから公述をしていただきます。  
迫川さんは、壇上に上がり、公述人席にお着きください。

また、公述人からは起業者への質問の希望がありますので、国土交通省中国地方整備局の方も壇上に上がり、起業者席に着いてください。

(公述人登壇、着席)

(起業者登壇、着席)

- 議長 準備はよろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

- 議長 起業者、よろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

- 議長 それでは、現在の時刻は 15 時 13 分です。

ただいまから公述を開始し、20 分間で終了するようお願いいたします。

また、終了の 10 分前、5 分前、1 分前に呼び鈴で合図をするとともに、表示によりお知らせいたしますので、目安にしてください。

なお、終了時間までに終了しない場合には、公述の中止をお願いすることとなります。  
それでは、公述を開始してください。

### ●公述人 15: 迫川朱美(意見・質問)

- 公述人(迫川朱美) 私は、多治米町に住む迫川朱美と申します。

きょうは、二つの質問事項の次に、道路に対する私の考えを述べたいと思います。

座らせていただきます。

まず初めに、1 として、きょうの公聴会開催に際し、異議を申し立てます。

新型コロナウイルスの爆発的な感染拡大という今、そして年末の慌ただしい時期、さらに厳寒期の開催は、私たち陳述者の健康への配慮、そして何よりもクラスター発生への予測及び責任の欠如ではないでしょうか。お答え願います。

- 議長 起業者は、答えられる範囲でお答えください。

- 起業者(溝部) 起業者代理人の溝部と申します。よろしく願いいたします。

私ども起業者につきましても、公聴会においては同じ公述人という立場で参加しておりますので、公聴会の開催に関しましては判断のできる立場にないことを御理解いただければと思います。

以上でございます。

- 公述人(迫川朱美) ちょっと。

- 議長 公述人は、議長の進行に従ってください。

- 公述人(迫川朱美) わかりました。

- 議長 公述人は公述を続けてください。

- 公述人(迫川朱美) 今お答え願いましたが、納得できる回答ではありません。

ちょうど、この開催に対して、会から 2 度、この開催を延期する、そういう申し立てをしました。

それに対して回答書をいただいています。

その中で、今日開催の、昨日、今日と言われたように、二つのガイドラインに沿って、ちゃんと感染予防対策をやっていますということでした。

それはこの文面どおりです。

しかし、ずっとここ二、三週間の様子を見ると、すごく爆発的な感染が起きている中で、病院やら介護施設、いろいろな場でクラスターが発生しています。

それぞれ考えたときに、どこもガイドラインに沿って感染予防対策をやっているはずですが。

それでも市中感染が広がってくる中で、クラスターは発生しているという事実はあります。

そういうふうなのを考えたとき、なぜこういう、本当に大変な時期に無理やりにも開催するのか、そこがどうしても納得いきません。

納得いく回答をお願いします。

○議長 公述人に申し上げます。本公聴会におきましては、意見の陳述及び質問につきましては、表題の事業の範囲内で行わなければならないということで整理させていただいておりますので、先ほどの御意見、御質問につきましては事業の範囲内ということではないと思っておりますので、公述をお続けください。

○公述人(迫川朱美) 回答いただくというのが、どうですかね。

○議長 繰り返しになってしまうんですけども、本公聴会は皆様方から事業認定の可否の判断に当たって勘案すべき情報の収集ということを目的として開催させていただいております。

今のお話の内容というのはこの事業の範囲内ということにはなりませんので、事業についての御質問、御意見の主張をお願いしたいと思います。

○公述人(迫川朱美) なかなか納得できなくて、公聴会の開催についての意見を言うことがその中に入らないですか。

○議長 先ほど申しあげましたように、本公聴会では事業認定庁が事業の認定の可否を判断するに当たっての参考となる情報をお聞きする、お伺いする場ということでございます。御理解いただきまして、公述をお続けいただければと思います。

○公述人(迫川朱美) これからは、できるだけ住民の声も聞いていただけて進めていただきたいと思います。

次に、2として、昨年12月22日に開催されました土地収用法に基づく地元説明会に対して抗議いたします。

当日は、底冷えする中、鷹取中学の体育館で行われました。

当然用意されるべき暖房もない中で強行しようというものでした。

私たちは再三再四、暖房するように要求しましたが、頑として職員は受け入れようとはしませんでした。

多数の怒りの声、さらに意見や質問が続出しましたが、強引に推し進め、終わらせるという、強権的な姿勢そのものでした。

会終了後も、納得のいかない私たちは、質疑応答の延長を求めましたが、意味不明な答えに終始するものでした。

その後、早々に職員は退出してしまうという、不誠実な対応でした。

この説明会に際し、本省として、国土交通省福山河川国道事務所職員に対してどのような指導をなされていたのでしょうか。お答え願います。

○議長 ただいまの質問につきまして、起業者側への御質問ということで整理できるかどうかわかりませんが、起業者のお立場でお答え可能な範囲でお答えください。

○起業者(溝部) 事業説明会に関しましてですが、令和元年12月22日に開催しました事業説明会につきましては、土地収用法第15条の14の規定に基づいて、新聞公告並びに同意を得ていない土地所有者及び関係人の方々に通知を行った上で開催いたしております。

ます。

また、説明会時におきましては、本件事業の目的や内容等につきまして、本件事業の認定について利害関係を有する方々に説明を行った上で、御参加いただいた方々との質疑応答の時間を設けたということなどから、当該事業説明会につきましては、法令等に従って適正に実施したものであると考えております。

以上でございます。

○議長 公述人は公述を続けてください。

○公述人(迫川朱美) 再質問します。

そのとき、指導がもう少しわからないのと、それから、当日混乱した説明会を、こちらの福山事務所の方がどういうふうに伝えておられたか、そしてそれに対して本省がどのように答えられたか、具体的にお答えください。

○議長 ただいまの質問につきまして、起業者としてお答え可能な範囲でお答えください。

○起業者(溝部) 事業説明会につきましてはですが、事業説明会につきましては、起業者といたしましては、本件事業の目的や内容等について、本件事業の認定につきまして、関係される方々、利害関係人の方々に対して、法令等に従いまして適正に実施したものであるというふうに考えております。

以上でございます。

○議長 公述人は公述を続けてください。

○公述人(迫川朱美) 納得できませんが、これからは、「民主国家」の名に恥じない、民主的なルールに則って進めていただきたい。最後に、そういうふうに要望いたします。

3、今、日本列島を縦横に走る高速道路網は、経済優先、物流、利便性のみが先行したものに思えます。

それは、地球温暖化を加速させ、自然を破壊し、動物の生態系をも壊してしまう深刻な事態です。

さらに、気候変動により世界中で多発する大災害は、日本国内でも同様の事態です。

ここ福山でも、一昨年の芦田川流域の河川の氾濫、そして芦田川の堤防決壊への恐怖は、今も生々しい記憶として残っています。

1700 億円もかかる大型道路の建設よりも、このような差し迫る危機に対してこそ、30 年と言わず、今すぐ河道掘削や堤防工事を進めるべきだと考えます。

208 億円という予算も示されています。

新しい福山道路の建設よりも、既存の道路の老朽化に伴うメンテナンスや生活道路の改良、例えば IT を使ったの信号、歩道と車道の明確な分離、歩道の拡幅、車椅子でも通行可能な歩道の拡幅などこそ、今、切実に求められています。

これは、渋滞の解消をも可能にするものと考えます。

また、新型コロナウイルス感染者及び重症者が連日最多更新する中で、逼迫する医療関係者への支援、コロナ禍による様々な事業者や学生を初めとする生活者全体への支援、さらに福島原発事故や各地の災害被害者に対する息の長い支援こそ、今、何より求められていると思います。

4 番。本来、道とは、人と人、人と物が行き交い、交流する役割を持っていたと思います。

そして、地域のコミュニティーづくりにも一役買っていた気がします。

しかし、時代の急速な変化の中で、物を運搬する役割のみが肥大化した気がします。

より遠く、より速く、より大量にと進む中で、何か置き去りにされてきたと思います。

そこには、私たち人間を大切にするという、当たり前の視点が欠けていたのではないのでしょうか。

この福山道路が完成するという 30 年後の将来を担う若者や子供たちは、今、大切にされているのでしょうか。未来に対して夢や希望を抱いているのでしょうか。

先進国の中でも我が国は、子供や青年の自殺、さらに青年や中高年の引きこもりが100万、実際にはそれをはるかに超える数字が示され、大きな社会問題となっています。

将来我が国の財政を支えるべき基盤は大きく揺らぎ始めています。

そして、30年、40年後には、ますます人口は減少し、超高齢化・少子化は進んでいくと予想されます。

今までの車社会は、IT技術の進歩とともに、公共交通の整備や自転車の利用、また、テレワークを初めとする働き方やライフスタイルの変化によって、これから道路の役割も大きく変わっていくと思います。

30年前の私たちが今の社会の驚くばかりの変わりようを想像できなかったように、将来、巨大な負の遺産となる可能性の高い福山道路の建設はやめるべきです。

国が一度決めたら、大きく時代が変わってもやるという固執した考えは、利権絡みの構造を浮き彫りにします。

今こそ教育や福祉、そして私たちの切実な願いを実現する血の通った税金の使い方へと大きく舵を切るときだと考えます。

最後に、あなた方起業者も、一人の国民、家族を持つ一人の人間として、未来に対して責任を持つために、この福山道路の計画を今問い直すべきときではないでしょうか。

これで私の意見陳述を終わります。

ありがとうございました。(拍手)

○議長 ありがとうございました。

では、公述人は降壇してください。

起業者も降壇してください。

(公述人降壇)

(起業者降壇)

(除菌・準備等)

○議長 それでは、続きまして、福山市自治会連合会西部ブロックブロック長 横山典好さんから公述をしていただきます。

横山さんとパソコン操作の方は、壇上に上がり、公述人席に着いてください。

(公述人登壇、着席)

(パソコン操作者登壇、着席)

○議長 それでは、準備はよろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

○議長 現在の時刻は15時31分です。

ただいまから公述を開始し、30分間で終了するようお願いいたします。

また、終了の10分前、5分前、1分前に呼び鈴で合図をするとともに、表示によりお知らせいたしますので、目安にしてください。

なお、終了時間までに終了しない場合には、公述の中止をお願いすることとなります。

プロジェクターを使用しますので、少し照明を落とします。

(照明を落とす)

○議長 それでは、公述を開始してください。

●公述人16:福山市自治会連合会 西部ブロック ブロック長  
横山典好(意見)

○公述人(横山) 私は、福山市自治会連合会西部ブロック、松永地区でございますが、ブロック長を務めております横山典好と申します。

本日は、福山市西部地区を代表いたしまして、福山道路につきまして賛成意見を述べさせていただきます。

なお、パワーポイントは、私の知人であります赤松君が手伝ってくれます。よろしくお願いいたします。

それでは、着座にて失礼いたします。

まず、画面を御覧ください。

松永地域について紹介いたします。

松永地域は、旧松永市であり、江戸時代におきましては、松永湾に広がる、丸(○)をつけておるところが松永地域ですが、広がります塩田により製塩が盛んで、福山藩の財政を支えておりました。

また、製塩の燃料として各地から木材が送られてき、これら木材を加工する産業といたしまして下駄の製造が始まり、松永の下駄は日本一の占有率を有するようになりました。

そのほかにも、備後畳表で知られますように、イグサの栽培が盛んであり、このために松永地域に測候所がつけられ、気象の変化をいち早く伝えておるといことは、知られていないところがございます。

現在、はきもの資料館で、これら松永地域の産業を支えました下駄や塩、イグサ等の生産関連の資料を、伝統産業館としまして多く収蔵・展示して、地域の歴史と文化を継承いたしております。

現在表示しております写真は、「足あと広場」と呼ばれまして、子供たちの遊び場として提供しております。

この広場は、大阪万博の「太陽の塔」で知られます岡本太郎氏によって製作されまして、実際に松永に来られまして陣頭指揮をとられたということでございます。

そのはきもの資料館ですが、後ほども述べますけれども、小学生の社会見学でよく利用されます伝統産業館の一部、左側がイグサの織機、古いものでございます。右側が、材木を切るための大のこが映っております。

小学生が参りますけれども、私も、見学の際には説明に立ち会うことがございます。

左側の松永市でございますが、昭和41年5月1日に福山市と合併いたしました。

これは、中国地方では初めて、市と市の合併でございました。

松永地域は福山市の西部に位置しており、約4万人が居住いたしております。

松永地域と福山市中心部との距離は、黄色で書いておりますけれども、約10キロメートルありまして、合併当時におきます福山市中心部と松永地域とを連絡する道路は、現在の名称で言うところの旧国道2号線県道福山尾道線のみでございまして、大変混雑いたしておりました。

福山市中心部までの移動時間は約1時間を要していたと記憶しております。

そんな中、細い2号線の「2」の赤の線のところにクロスしておりますが、黄色い線ですけれども、この黄色い線が平成2年の松永バイパス、平成10年の赤坂バイパスの暫定2車線での整備によりまして、松永地域と福山市中心部との移動時間が大変短くなりまして、合併以来、福山市中心部などとの地域間の連携がさらに強まり、画期的な事業であったと感じております。

平成29年には松永バイパスが4車線化されまして、さらに移動時間が短くはなりましたが、福山市中心部と松永地区間の移動はやはり一般国道2号に集中いたしまして、たびたび渋滞に悩まされております。

この写真は松永バイパスの東の出口あたりでございます。

そのような中、昨年度には福山道路の工事が着手され、完成すれば、福山市中心部からの移動時間が、国から出ておりますパンフレットによりまして、約10分間短縮されると聞いております。

これによりさらなる地域間の連携が強化されると、大変期待いたしております。

写真でいきますと、中央付近の点線の部分が新たに追加されるところでございまして、芦

田川につながるようになるんだらうと思います。

また元に戻りますが、現在、私は、冒頭で申し上げましたはきもの資料館の館長をしております。

はきもの資料館には、福山市はもちろん、近隣の笠岡、井原市からも多くの方々、小学生にも来館いただいております。

中でも福山市内の小学校の 30 校以上が、毎年社会見学に位置づけてくださりまして、利用していただいております。

福山駅よりも東に位置する学校からは、来館するのに時間がかかって、時間が読めないとか、あとの予定が狂うとかという声を聞きます。

福山道路の開通により時間の短縮が、これで見込まれるのではないかと思います。

また、利便性の向上により、小学校や一般の来場者がさらに増えるのではと、大変期待いたしております。

ここにおいでの皆様も、御存じの方もあらうと思いますが、左側の写真は、ボランティアにより来館者への説明でございます。

右側は、社会見学に来ました子供さんが、これは恐らくわらじとか草履のコーナーですけども、そこを見ておる写真でございます。

続きまして、松永地域は、はきもの資料館や福山大学等の学術文化の施設を有する地域でもありまして、学術文化の交流拠点としてのまちづくりをコンセプトに、地域住民や福山大学学生とのコミュニケーションを図り、特産品を活用した競技性のある祭りが平成 5 年から毎年 9 月に開催されております。

このパンフレットは昨年のものでございますけれども、「第 26 回ゲタリンピック」と書いてあります。

「ゲタリンピック」とは何かと申し上げますと、写真にもありますけれども、重さ 1.3 トン、非常に重とうございますが、この下駄を引っ張る「巨大ゲタさばり」が大変盛り上がりますゲタリンピックであります。

そのほかにももちろん種目がございますが、「ゲタさばり」、「さばる」というのは「引っ張る」の方言でございますかね、このあたりの方はわかりいただけると思います。

今年度は、コロナ禍によりまして、残念ながら中止となりましたが、福山道路が開通されますと、来場の際の交通渋滞によるストレスが解消され、今まで以上の多くの方々に来場していただき、人と人との輪が生まれる、活力ある地域になっていくのではと思っております。

さらに、松永地区には、西部市民大学がございます。

北に北部、東に東部、そして老大が中心部がございますが、500 名を越す学生が市の内外から通っております。

現在の写真ですが、講座数が 20 余りあります中から二講座の受講風景、備後一円の歴史を学ぶもの、それから、これはピアノ、簡単にピアノが弾けるという講座でございますが、その受講生の中で、坪生から来ている学生に聞きましたところ、渋滞によって時間が読めないために、来るときには相当時間に余裕を持って家を出る、通っていると聞いております。

講師の先生方も、通勤に時間がとられることに大変苦慮されておられるようでございます。

福山道路の開通による時間が短縮されることを皆さん待ち望んでおられます。

余談ですけども、西部市民大学の学長も、実は私、務めさせていただいております。

このように、福山道路は、松永地域の市民の利便性の向上、地域産業の盛り上がり、両地域間連携の強化のためにも必要不可欠な道路でございます。

松永地域がより住みやすいまちになりますためにも、福山道路の早期完成を強く要望するものでございます。

これで公述を終わらせていただきます。

ありがとうございました。



○議長 ありがとうございます。では、降壇してください。  
(公述人降壇)

(パソコン操作者降壇)

○議長 それでは、次の公述開始時刻 16 時 20 分までの間、休憩いたします。

休憩 15:43

(休憩)

再開 16:20

○議長 それでは、公聴会を再開いたします。

次は、河村晃子さんから公述をしていただきます。

河村さんは、壇上に上がり、公述人席にお着きください。

また、公述人からは起業者への質問の希望がありますので、国土交通省中国地方整備局の方も壇上に上がり、起業者席にお着きください。

(公述人登壇、着席)

(起業者登壇、着席)

○議長 それでは、準備はよろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)。

○議長 起業者、準備はよろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

○議長 それでは、現在の時刻は 16 時 22 分です。

ただいまから公述を開始し、30 分間で終了するようお願いいたします。

また、終了の 10 分前、5 分前、1 分前に呼び鈴で合図をするとともに、表示によりお知らせいたしますので、目安にしてください。

なお、終了時間までに終了しない場合には、公述の中止をお願いすることとなります。

それでは、公述を開始してください。

### ●公述人 17:河村晃子(意見・質問)

○公述人(河村晃子) こんにちは。河村晃子と申します。

私は、福山市議会議員として、そして一人の市民として、この場で公述させていただきます。

まず最初に、福山市議会として、この福山道路について、賛成、反対、いろいろ議論がされておるところです。

この事業について、福山市議会の総意として賛成であるということではないということ、最初に申し上げておきます。

それでは、座りまして、公述させていただきます。

まず最初に、国交省の事業評価についてお伺いしたいと思います。

国交省は、この福山道路の建設事業として事業評価をされております。

この事業評価というのは、今実施されている 3.3 キロ区間、ここだけの評価だと思います。

ところが、この評価調書を読みますと、事業効果、この効果としては全線開通した場合を前提とした記載がされているのではないかなど読み取れるわけです。

例えばネットワークの構築として、倉敷福山道路の一部としての位置づけであるとか、国道 2 号線の代替路線として機能するとあります。

3.3 キロですから、とても代替できるとは言えないと思います。

3.3 キロ区間単体での事業評価についてお答えください。

○議長 それでは、ただいまの質問につきまして、起業者は回答してください。

○起業者(桑嶋) 起業者代理人の桑嶋でございます。よろしくお願いいたします。

本件事業の完成によりまして、広島県が施行する福山沼隈道路を經由してバイパスを形成することになります。

本件事業が現道の通過交通等を分担することで、交通混雑の緩和が図られまして、安全かつ円滑な自動車の交通の確保、社会経済活動の支援に加え、避難道路や緊急物資の輸送路・搬送路としての信頼性向上に寄与するものと考えてございます。

以上でございます。

○議長 公述人は公述を続けてください。

○公述人(河村晃子) 福山沼隈道路を通過していくので、分散されるということで交通機能がよくなるというお話だと思います。

しかし、これは、前提としては、全線開通した場合であるかと思うんですね。

といいますのは、3.3キロ区間、福山道路、それから福山沼隈道路を經由して行きますと、福山市街に流入するということになりますから、全面開通してない限りは、今の、おっしゃったような事業評価は見込めないというふうに、私は思います。

それから、福山道路の最新の事業評価、これは 2016 年でしたか、平成 28 年でしたか、のものだと思います。

この費用対効果、これを分析されておりますけれども、基準の年、こういったデータを見ていくかと、基準の年がありますが、これは 2013 年、古いままです。

今、2020 年、7 年たっております。

とりわけ、今、コロナ禍ということで、社会経済情勢、それから物流が、大きな変化が起きていると思います。

また、人の価値観、これも大きく変わっていますよね。

新しい生活、社会をどのようにつくっていくかという、新しい流れが今、起きています。

そういった中で、この事業が妥当なのか。税収も相当厳しくなってくるという、新たな展開になっていますから、この事業が妥当なのかどうかというのは、再度、再評価を行うべきだと思います。

5 年ごとに再評価することになっておりますが、多額の税金を注ぎ込む、こういった事業ですから、事業を進める前には、まずは再評価をしていかないといけない、私はそのように思いますけれども、お考えをお答えください。

○議長 それでは、ただいまの質問につきまして、起業者から回答をお願いします。

○起業者(安食) 起業者代理人の安食と申します。よろしくお願いいいたします。

本件事業は、国土交通省所管の公共事業再評価実施要領に基づき事業再評価を実施しているところでございます。

最新の事業評価としましては、おっしゃられたとおり、平成 28 年度に実施しておりまして、事業の必要性等につきまして、中国地方整備局事業評価監視委員会において審議をいただきまして、事業継続は妥当との評価をいただいているところでございます。

本件事業の次回の事業再評価につきましては、国土交通省所管の先ほど申しました実施要領に基づきまして、前回の事業再評価から 5 年目となります 2021 年(令和 3 年)度に予定しております。

事業をめぐる社会情勢等の変化や事業の効果等について御確認いただき、事業の必要性等について審議いただく予定としております。

以上でございます。

○議長 公述人は公述を続けてください。

○公述人(河村晃子) 2021 年度に再評価されるということです。

通告しておりませんが、お聞かせいただきたいのは、その 2021 年に再評価されたときに、費用対効果がこれより下がるということになってきた場合は、中止を含めて再検討されるということでしょうか。

○議長 質問の要旨にはございませんけれども、起業者は答えられる範囲で回答してください。

○起業者(安食) 先ほど少し述べさせていただきましたけれども、事業評価監視委員会のほうで、社会情勢をめぐる変化ですとか事業の効果等について審議をいただきまして、継続の妥当性の可否について御審議いただく予定としております。

以上でございます。

○議長 公述人は続けてください。

○公述人(河村晃子) 全く納得できる答えじゃないんですね。

これは多額の税金が使われますよね。

今どのように私たちは生きていこうかという、本当に社会のあり方が変わってくる、そのさなかです。

そういった中で、事業の再評価をされていくとあれば、費用対効果が変わってくるのであれば、やはりここは、見直していくという姿勢がないといけないと思います。

それから、もう1点お伺いしていきますが、今回、3.3キロメートルの事業区間、これが供用され、仮に福山沼隈道路に接続していったとしても、その終端というのは福山市街ということになっております。

先ほども市長が公述されておりましたけれども、国道2号線と、それから新しいバイパスということで、分散されるということで交通渋滞が軽減するというふうに言われておりました。

ですが、非常にわかりにくいのは、結局は市街地に車が流れ込むということですから、結局、解消にはならず、市街地で新たな渋滞が発生するというふうに思われますが、この点についてはどのように認識されておられるでしょうか。

○議長 それでは、ただいまの御質問につきまして、起業者は回答可能な範囲でお答えいただければと思います。

○起業者(桑嶋) 起業者といたしましては、本件事業が一般国道2号の通過交通を分散するというところで、交通分散いたしますが、それが府中分かれ交差点で合流するということはどう考えられるということで、ただし、府中分かれ交差点につきましては、一般国道2号の交通量も減少していくということで、信号ゲージ等々の調整により交通処理は可能だというふうに考えているところでございます。

一方、本件事業の完成によりまして、本件事業が現道の通過交通等分担で交通量が約2割削減されるということをおし上げておりましたが、交通混雑の緩和、それから交通安全の確保という観点でも非常に効果があるというふうに認識してございまして、本件事業を早期に進めてまいりたいというふうに考えているところでございます。

以上でございます。

○議長 公述人は公述を続けてください。

○公述人(河村晃子) 今のお話でしたら、交差点、それから信号の改良等で一定改善もされていくというお話ですね。

2割交通量が減るという話もあるわけですがけれども、全線開通していないという中でいけば、とても、私は、分散されたとはいえども、終端が市街地という意味であれば、さらに渋滞は加速化していくのではないかとこのように、私は懸念しているところです。

それで、近年、自然災害が増加しております。

防災・減災のための公共事業を最優先にするべきだと、これは多くの国民、私たち福山市民も強く、これは願っているところです。

とりわけ、2016年、それから2018年と、福山市も豪雨災害に遭いました。

多くの家屋が浸水したり、それから土砂災害で尊い命が奪われるという、本当に悲しい出来事がありました。

こういったことを減らしていく、なくすための努力としては、災害対策を真っ先に行ってほし

い、これが多くの福山市民の願いです。

芦田川の直轄河川改修事業、これは 2020 年、もちろんこれは国が行っている事業ですけども、この 2020 年の事業再評価、これによりますと、費用対効果が 11.4 ということになっております。

それから福山道路、この費用対効果を見ますと、1.8 です。

これを比較しますと、河川改修事業は約 6 倍の事業効果があるというふうに言えます。

となりますと、道路建設の所管、それから河川の所管と、部署は違いますけれども、限られた国の予算でどのように物事を、優先順位をつけて事業化していくかということは、国の中でも十分議論していただきたい中身ではあります。

この費用対効果を見たときにも、全く効果というのが、歴然と違いがあらわれているわけですね。

となりますと、こういった、道路なのか、それとも河川改修なのか、命優先ですするためには何がいいのかということ所管間で調整はされているんじゃないかなと思うわけですけども、これはいつ、誰が、どのような時期、どういったふうに事業調整、最優先度をつけていくということをされているのでしょうか。

○議長 それでは、ただいまの御質問につきまして、起業者から回答をお願いします。

○起業者(桑嶋) あくまでも起業者としての立場でお答えをさせていただきますが、本件事業は、現道の交通混雑の緩和、それから安全かつ円滑な道路交通の確保、社会経済活動の支援に加えまして、避難道路や緊急物資の輸送路としての信頼性の向上、こういった目的もございまして、地域にとっても非常に重要な道路であると、そういう事業であるというふうに考えてございまして、早期完成が必要というふうに考えてございます。

また、一方で、芦田川の御質問につきましては、本件事業の範囲外の質問だとは考えますけれども、平成 30 年 7 月豪雨を踏まえた治水事業としては重要な事業であるといったことは認識しているところでございます。

起業者としてはということですが、それぞれが重要な事業ということでございますので、双方に対して早期実現に向けて事業を推進していくことが重要というふうに考えているところでございます。

以上でございます。

○議長 公述人は公述を続けてください。

○公述人(河村晃子) 両方とも重要な事業だとして、河川の改修については 30 年間も期間を要するわけですね。

災害というのは、今日も明日も起こるかもと、こういった状況ですよ。

そういったときに、「両方とも必要な事業なので」とおっしゃいますけれども、予算のつけ方というのは全く違うわけです。

所管間でそこは、命を優先にする事業を行っていくとしたら、きちんと調整をして、話をさせていただきたいと思うんですね。

それをされているのかということ今伺ったんですけども、ちゃんと答えていただいておりますので、もう一度お答えください。

○議長 ただいまの御質問につきまして、起業者として可能な範囲でお答えいただければと思います。

○起業者(桑嶋) 先ほども申したとおりでございますが、それぞれが重要な事業でございますので、双方に対して早期実現に向けて推進していくということが重要だというふうに考えてございます。

以上でございます。

○議長 公述人は公述を続けてください。

○公述人(河村晃子) じゃ、高速道路の必要性について、今、福山市も、2018 年の豪雨

災害、このことを受けて、山陽自動車道、それから国道 2 号線が通行止めになって、市内の流通機能が大きく停滞したと、それが地域経済に大きな影響を与えたということで、自然災害への備えとしての、ダブルネットワークとしての道路の位置づけを言っております。

国も同じような認識なのでしょうか。

それから、どのような災害に、どの程度耐えるものを建設していくというふうにご考慮されるのか、想定する、例えば震度であるとか、降水量であるとか、こういうダブルネットワークとして機能を果たしていくのであれば、そうそう簡単に壊れてしまったら困るわけですよね、どういったものに対応できるようなものをつくるというふうにご考慮されるのでしょうか。

○議長 ただいまの御質問につきまして、起業者から回答をお願いします。

○起業者(桑嶋) 本件事業の事業効果には、先ほどもちょっと申しましたけれども、緊急輸送道路ネットワークの信頼性の向上というのがございます。

これは、代替路の確保、「リダンダンシー」とよく言われますけれども、そういったものも含まれておりまして、そういう意味では、福山市が述べられている災害時のダブルネットワークの確保の必要性ということとは同じような趣旨というふうにご認識してございます。

本件事業に並行する一般国道 2 号で日ごろにおいて混雑が発生している中で、高速道路が不通となることで一般国道 2 号に交通が集中する、こういったことによりまして激しい混雑となるというのは、平成 30 年災のときにも既に明らかとなっているということだというふうにご認識しておりまして、そのよう中で、緊急輸送道路としての機能または復旧・復興及び社会経済活動を支えるという意味も含めまして、その道路の機能を確保するために道路ネットワークの信頼性の向上が必要だというふうにご考慮してございます。

また、御質問にございましたが、道路橋の設計におきましては、過去の地震による被災実績等を踏まえて、L2 地震動、これを想定した耐震性能を満足した構造ということで、現在設計・施工のほうを進めているというところでございますので、そういった過去の大地震、こういったものを踏まえた設計のほうがされているというふうな認識でございます。

以上でございます。

○議長 公述人は公述を続けてください。

○公述人(河村晃子) じゃ、もう一つ、質問の前に、ダブルネットワークのことであるとか、それから渋滞の解消、あと、生活道路に流入していく車をなくしていくということで、生活道の安全性など言われておりますけれども、これからは車依存社会をどう変えていくのかと、それから地球環境をどう守っていくのかという視点が全くない、欠如していると思います。

先ほどからずっといろいろな方が述べておられますけれども、地球温暖化の歯止めをかけるということは、我が子たち、それから孫たちの未来を保障するためにも、何よりも重点的に考えていかないといけないと思います。

しかし、物流の効率化であるとか、それから渋滞の解消という、こういった視点で道路をつくっていきますと、結局は車の利用を促進することになってしまうのではないのでしょうか。

「SDGs」と今、言われております。持続可能な社会をどのようにつくっていくのかという中では、環境をどのように守っていくのかという視点がとても問われているわけですね。

それが、この福山道路建設については全く述べられておりません。

続いて質問させていただきます。

国は、近年の取り組みや実績、新たな知見を踏まえたという形で、今後 30 年後までの維持管理・更新費というものを推計しておられます。

それによりますと、例えば予防保全をした場合、今後 30 年間の地方を含めた道路の維持管理・更新費の合計は 70 兆円を超えていると、こういう試算をされておることですね。

これから新しく福山道路などが建設されますと、この予防保全費用というのはさらに増加していくかと思っております。

インフラ整備のこの整備予算、保全予算というのはこれからどのように確保していくのか、これは大きな課題になってくるかと思えます。

この問題についてはどのように認識されておられるのか。

それから、福山道路が整備されたのちの維持管理費の所要額、これはどのように見込んでおられるでしょうか。

○議長 それでは、ただいまの御質問につきまして、起業者は答えられる範囲でお答え願います。

○起業者(桑嶋) 本件事業区間の維持管理を行うための費用が必要になるということは認識してございます。

しかし、本件事業に並行する一般国道 2 号は、沿線に建物が多く、物流等の通過交通、それから地域住民の交通がふくそうすることによって交通混雑が発生しているということなど、主要幹線道路としての役割を十分に発揮できていないというふうな状況だというふうに認識もしております。

本件事業の完成によりまして、このような交通混雑の緩和を図っていくということも非常に大事なことであるというふうなことで、早期事業の完成が必要というふうに考えているところでございます。

なお、平成 28 年度の事業再評価において、平成 25 年度に算出した費用対効果分析結果の総費用のうち、本件事業の完成後、50 年間の維持管理費として 51 億円を見込んでございます。その上で費用対効果 1.8 ということで、1 を超えるというふうな評価がされているというふうなことでございます。

また、本件事業区間の維持管理に当たりましては、予防保全等の効率的かつ効果的な取り組みの実施によりまして、維持管理費用の縮減に努めてまいりたいというふうに考えてございます。

以上でございます。

○議長 公述人は公述を続けてください。

○公述人(河村晃子) 今、51 億円ですかね、見込んでおられるというお話でした。

今おっしゃったように、この維持管理費をどのように抑えていくかというのは非常に大きな課題だと思うんですね。

既に国道 2 号線もあり、様々なインフラ道路などが整備されていて、まだまだ間に合っていないんですね、改修・保全などが。また新たにつくっていきますと、さらに予算がかかってくるというふうに思います。

それからもう 1 点、地球温暖化対策についての認識をお伺いしたいんですけれども、これから物流をまた効率化していくというお話もありました。

それによって混雑を減らしていくと CO<sub>2</sub> が削減していくということで一定の寄与があるというふうに言われておりましたけれども、物流が効率的にいきますと、さらに車がたくさん流入していくと、そうするとさらに CO<sub>2</sub> が増えてくるのではないかと思うんですね。

そういった部分での評価はされていないんだろうなと思うんですが、ここはどうお考えなんでしょうか。通告しておりませんが、お答えください。

○議長 質問の要旨にはございませんけれども、起業者として答えられる範囲でお答えください。

○起業者(桑嶋) CO<sub>2</sub> の抑制ということでございますが、御意見の中でもございましたとおり、交通の渋滞の削減というものがその CO<sub>2</sub> の削減につながっていくといったことはこれまでずっと述べさせていただいているところだというふうに認識しております。

また、そういった将来的な予測をやっていく上でも、交通量の将来推計ですね、こういったものもあわせもって考えていっておりますので、そういった中での混雑の削減というものが結果的には CO<sub>2</sub> の削減にもつながっていくものだというふうに認識していくとともに、また、昨

今の自動車自体の CO<sub>2</sub> に対する、排ガスの抑制でありますとか、そういった取り組み、こういったものもあわせて、これは我々が直接関与する部分ではございませんが、そういったものもあわせながら、全体的に CO<sub>2</sub> の削減というものを目指して進んでいるというふうに、我々は認識してございます。

以上でございます。

○議長 公述人は公述を続けてください。

○公述人(河村晃子) 温室効果ガス、それから CO<sub>2</sub> の削減目標というのは、国は今後、2050 年までですか、ゼロを目指していくということがありますけれども、今、国がやっている取り組みは、とても、このゼロに向けては遅いんですね。

ですから、いろんな方法を挙げて、CO<sub>2</sub> 削減をどうするかと、温室効果ガスをどう削減していくかというのは、あらゆる英知を集めて取り組んでいかないとはいけません。

ところが、この福山道路が開通いたしますと、車の流入がしやすくなるということで、車の利用促進になってしまうんです。

となりますと、言われているように、CO<sub>2</sub> 削減というのは思ったほど上がらないと、私は思います。

今後の効率化による影響というものは、きっちりと評価をしていただきたいと思います。

それから、今日も、それから昨日もおっしゃっていたと思いますけれども、今回、新型コロナウイルスの感染拡大が非常に懸念されております。

そういった時期にもかかわらず、今回このような公聴会を開催しています。

その一方で、先ほど来もありましたけれども、福山道路への連絡道に関する工事の地元説明会は、クラスター発生を避けるということで、開催しませんでした。

本当にこれは、住民の皆さんが怒っておられるのは当然だと思います。

市民への感染予防よりも事業推進のために、都合よく動いているとしか思えません。

今日も、感染のリスクを顧みず、我が町をどう守っていくのか、どう発展させていこうかというふうに真剣に考えている方が、こんなにたくさん集まっておられるわけです。

起業者の方々もいろいろ感染リスクを抱えながら今日参加されておられると思いますけれども、起業者の方も、そして私たち市民も、このコロナ感染をさせないためには、やはり公聴会というものは、今回延期しないといけなかったのではないかと思います。

整合性がないこのやり方、それから人の命を重んじないやり方に強く抗議いたします。

それから、公聴会、それから事業説明会の実施についてお伺いしたいんですけれども、どこで決定しているのでしょうか。

この整合性のないやり方は見直していただきたいと思いますがいかがでしょうか。

○議長 ただいまの御質問につきまして、起業者として答えられる範囲でお答えください。

○起業者(島田) 起業者代理人の島田です。

公聴会に関しましては、起業者は同じ公述人という立場で参加しておりますので、公聴会の開催に関しましては判断できる立場にございません。御理解をお願いいたします。

また、工事説明会についてですけれども、一般的に、地区の意向を伺う際は、その地区内の多くの方の意見を集約できます町内会長及び福山市と相談しながら、対応方法を決定しております。

このコロナ禍におきます工事説明会の実施方法につきましても、福山市及び町内会長と相談した結果、地域住民の方への周知につきましては、町内会に属さない方にも広く周知できますように、チラシ等の回覧と掲示板の掲示を行っているところでございます。

したがって、公聴会と工事説明会はそれぞれ決定を行う方法が異なるということを御理解いただければと思います。

○議長 公述人は公述を続けてください。

○公述人(河村晃子) そのやり方が結局は住民の理解の促進には全くなっていないという

ことを伝えておきたいと思います。

今日は、いろんな皆さんの意見も述べられております。

この福山道路建設ということですね、これは、地域の皆さんの住民の分断を持ち込んで、それから長年住んでいた自分の地域を出なければならぬという痛みと涙の上にこの道路建設を進めていこうということなんですよ。

ここについては、しっかり心寄り添って考えていただきたいと思います。

住民の同意ありきの事業ではないと、ここについてはどのように考えておられるのか、最後、お答えください。

○議長 ただいまの御質問につきまして、起業者は、可能であればお答えください。

○起業者(桑嶋) 本件事業の大きな効果というものにつきまして、本日、私のほうからも幾度も説明をさせていただきましたので、耳にたこができていられるかもしれませんが、現道の交通混雑を解消することを中心として、安全かつ円滑な道路交通の確保、それから社会経済、これは地域経済も含めてのことだと思っておりますが、そういったことへの支援、それから避難道路、緊急物資の輸送路としての信頼性の向上を図るということでございます。

こういったものは、広く公益、公共の利益があり、かつ、それは福山市民の方々に対しても利益のあるものだというふうなことで考えてございます。引き続きその点につきまして御理解をいただけるように進めていきたいというふうに思っております。

以上でございます。

○議長 公述人は公述を続けてください。

○公述人(河村晃子) しっかり足元を見ていただきたいと思うんですね。

今のまちづくり、それから将来の姿を描くものというふうに説明もされてきたかと思っておりますけれども、この道路建設というのは、先ほど来言っておりますけれども、物流の促進であるとか、資本主義社会の中で、利益優先にやってきたこの社会構造の中で、この福山道路という案も出てきているわけです。

今、コロナということで、この社会を、利益優先でいいのかと、人々の命と暮らしをしっかりと守る政治をしないといけないのではないかと、そこが、国が率先して役割を果たしていかないといけないというふうに、今、大きく転換を迎えている時期です。

そういったことを考えていきますと、今のこの福山道路建設ありきという姿勢については、住民理解は得られないと思います。

渋滞解消については部分的な改修で十分やっていける、それから、人口が減ってきたり、車が減ってくるということも考えていけば、この道路建設というものはやっていく必要がないということを強くお伝えして、私の公述を終わらせていただきます。

ありがとうございました。(拍手)

○議長 ありがとうございました。

公述人、起業者ともに降壇願います。

(公述人降壇)(拍手)

(起業者降壇)

(除菌・準備等)

○議長 では、続きまして、迫川龍雄さんから公述をしていただきます。

迫川さんは、壇上に上がり、公述人席にお着きください。

また、公述人からは起業者への質問の希望がありますので、国土交通省中国地方整備局の方も壇上に上がり、起業者席に着いてください。

(公述人登壇、着席)(拍手)

(起業者登壇、着席)

○議長 それでは、準備はよろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)



○議長 起業者、準備はよろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

○議長 では、現在の時刻は 16 時 54 分です。

ただいまから公述を開始し、30 分間で終了するようにお願いいたします。

また、終了の 10 分前、5 分前、1 分前に呼び鈴で合図をするとともに、表示によりお知らせいたしますので、目安にしてください。

なお、終了時間までに終了しない場合には、公述の中止をお願いすることとなります。

それでは、公述を開始してください。

### ●公述人 18: 迫川龍雄(意見・意見)

○公述人(迫川龍雄) 私は、多治米町に住みます迫川龍雄と言います。

誠に申しわけありませんが、座ったままで意見を述べさせていただきます。

私は福山道路建設ルートのすぐそばに住んでいます、この福山道路のうち約 2 キロは多治米川口線と並行して計画が進められています。

計画幅は 60 メートルもあり、それが住宅密集地のど真ん中を通り、500 軒近くの家屋が立ち退く計画です。

当然、地域が分断され、今まで培ってきた絆が壊されます。

静かで住みやすい環境が失われます。

私は、これから述べます見解を含め、福山道路反対の立場で意見を述べさせていただきます。

その前に、公聴会の開催についてです。

このたびの公聴会の開催は、無謀としか言いようがありません。

12 月の 18 日、19 日という、年の瀬の迫ったこの忙しいときに、また、新型コロナウイルスによる感染が最も拡大しやすいこの時期に、なぜあえて行うのですか。

ましてや、12 月に入ってから急激に感染者が拡大し、過去最多を更新し続けています。

東京では、16 日に 678 人、17 日には 822 の方が感染し、この広島県においても、11 日と 14 日にはそれぞれ 110 人、17 日には 138 の方が感染しています。

亡くなられた方も、今までに 12 人、福山市でも 16 日に 1 人が亡くなられました。

これは大変な事態です。

また、現在の感染状況は、4 月の緊急事態宣言が出されたときよりもひどい状態になっています。

それなのに、なぜ今、公聴会を行わなければならないのか、全く理解ができません。

私たちは再三にわたり、新型コロナウイルスの感染が収束するまで公聴会の開催を中止するように求めてきましたが、「ガイドラインに則って、万全を期して行います」の繰り返しで、聞き入れてもらえませんでした。

幾らガイドラインに沿って行っても、感染を防げるという保証はありません。

この公聴会により新型コロナウイルス感染者が出た場合、起業者としてどのように責任をとるつもりなのか。

また、なぜこんな時期に公聴会を行うのか、あわせてお聞かせくださいと思ったんですけども、これに関しては、同じ国土交通省でありながら、意見を述べられたことなので、一応省かせてもらいますが、こういう事態のときにこの公聴会を行うということは、全く人権を無視したことだと思えます。どうか、今後はこのようなことのないように、よろしくお願いします。

では、続いてですが、このたびの福山道路 3.6 キロの工事は 356 億円かかるとされています。

起業者である国土交通省は、一級河川芦田川の管理も行っています。

この芦田川堤防の危険箇所について、どのようにお考えですか。

芦田川の延長は約 56 キロ、そのうち 27.7 キロメートル、49%の堤防が、浸透に対して安全性は不足していると報告されています。

中でも、特に危険とされる A ランクが 15 カ所もあるにもかかわらず、現在わずか 8.7%しか対策を終えていません。

それは芦田川の堤防修理に予算がないためで、対策には 30 年もかかるとされています。堤防の整備は 208 億円です。

近年の異常気象により各地で災害が起き、多くの人々の命が失われています。

もしも芦田川の堤防が決壊すれば、市内広範囲に、最大 5 メートルも水没する、すさまじい被害が想定されます。

今は、福山道路建設ではなく、命と暮らしを守るための対策が最も優先されるべきではないでしょうか。

福山道路の建設の予算を回せば、すぐにでも工事はできます。

芦田川を管理する国土交通省としてどのようにお考えなのか、お聞かせください。

○議長 それでは、ただいまの質問につきまして、起業者として回答をお願いいたします。

○起業者(桑嶋) 起業者代理人の桑嶋でございます。

先ほどの公述の中でも少し触れさせていただきました。

本件事業が、現道の交通混雑の緩和、安全かつ円滑な道路交通の確保、社会経済活動の支援に加えまして、避難道路や緊急物資の輸送路としての信頼性向上、こういったものを図るという役割を持ってございます。

したがって、地域にとっても非常に重要な事業であるということで、早期完成が必要というふうに考えてございます。

一方、芦田川の御質問につきましては、本件事業の範囲外の質問事項というふうに考えますが、平成 30 年 7 月豪雨を踏まえた治水事業ということで、この事業も非常に重要であるというふうには考えてございます。

起業者といたしましては、それぞれが重要な事業でありまして、双方に対して早期実現に向けて事業を推進することが重要であるというふうに考えてございます。

以上でございます。

○議長 それでは、公述人は公述をお続けください。

○公述人(迫川龍雄) じゃ、今の話で聞くと、全く人権が、人の命が全然軽視されているように、私はいつも思うんですよ。

今、大事なものは人の命でしょう。

それが全く無視されて、道路ありきの態度です。全く私は我慢できません。

その公聴会にしても、先ほど聞いていますけれども、起業者として答えられないと言われましたけれども、同じ国土交通省の中の人間です。

この公聴会を開催したのは国土交通省で、起業者も国土交通省です。

それが答えられないというのは、本当に矛盾したことで、おかしいことです。

これを思っているのは私だけでしょうか。

時間の関係もありますので、次にいきたいと思えます。

次は、現在、日本の人口は 1 億 2577 万人ですが、少子化が進み、2065 年、45 年後には 8808 万人、30%減になると、総務省統計局が発表しています。

しかも、3 人に 1 人が 65 歳以上、4 人に 1 人が 75 歳以上になるとしています。

また、この福山市においては、現在 46 万 6919 人が、2040 年、20 年後には 38 万 9797 人、15.5%減なるとされています。

したがって、車を運転する人が少なくなるのは自然の流れです。

20 年以上も前に計画した事業を行うのは、先見の明がないと言わざるを得ません。

50 年先を考えた計画をすることが必要ではないでしょうか。

国土交通省としての考えをお聞かせください。

○議長 それでは、ただいまの質問につきまして、起業者は回答してください。

○起業者(桑嶋) 本件事業に並行する一般国道 2 号沿線、ここには建物が非常に多いということがございまして、産業活動をされている方々の交通、それから地域住民の方々の交通、こういったものがふくそうすることによって交通混雑が発生するというふうなことでございまして、主要幹線道路としての役割を十分に果たしていないというふうに感じられる状況でございます。

このような交通混雑の緩和のためには、本件事業、それと広島県が施行する福山沼隈道路を経由するバイパスを形成しまして、交通の転換を図りまして、交通混雑の緩和を図るといったことで、早期事業の完成が必要ではないかというふうに考えているところでございます。

なお、計画交通量の算出におきましては、将来の推計人口や GDP 等の指標を参考にしまして、将来を見据えた交通需要の推計を行っているところでございます。

以上でございます。

○議長 では、公述人は公述をお続けください。

○公述人(迫川龍雄) 今の質問はどうも納得いかないんですね。

要するに、人口が減るわけですよ。そうしたら、車の台数は減ってくるわけです。そうすれば当然、運転する人が少なくなるわけですよ。そういうことを見据えた計画になっているんですか。もう一度お答えください。

○議長 ただいまの質問につきまして、起業者として回答可能な範囲でお願いいたします。

○起業者(桑嶋) 将来交通量のところに関係するというふうに考えてございまして、その算出におきましては、将来の推計人口や GDP の指標、こういったものを参考にしまして、将来を見据えた将来の交通需要、この推計を行っているということを申し上げたところでございます。

以上でございます。

○議長 公述人はお続けください。

○公述人(迫川龍雄) それじゃ、50 年先は今と同じということですね、全く。

今計画しているのは、20 年前の計画をそのままやっているわけでしょう。50 年先を見据えた計画じゃないと思いますけれども、本当に 50 年先を見据えた計画でやられているんですか。もう一度お答えください。

○議長 ただいまの御質問につきまして、起業者として御回答を願います。

○起業者(桑嶋) 計画交通量の算出といったことでございますので、必ずしも 50 年というふうな年数をもってやっているということ、50 年先ということで決められてやっているわけではございません。計画交通量の算出する将来推計の時期がございまして、それに基づいて推計をやっているというところでございます。

以上でございます。

○公述人(迫川龍雄) それじゃ、その推計というのは何年にやられたわけですか。お答えください。

○議長 質問の要旨に詳細な質問内容は記載されておりませんが、現時点で可能な範囲でお答えいただければと思います。

○起業者(安食) 計画交通量につきまして、平成 30 年度に将来推計のほうを行っております。その段階で、平成 42 年度時点の推計値ということで算出しているところでございます。

以上でございます。

○議長 公述人は公述を続けてください。

○**公述人(迫川龍雄)** そういうことは、12年後を推計しているということですね。

12年、たった12年ですよ。

しかし、私が先ほど言ったように、人口が45年後には30%減るわけですよ。

その辺を全然考慮されていなく、要するに道路ありきの態度じゃないんですか。

時間もありますので、追及はこれでやめますけれども、次にいかせてもらいます。

2014年4月14日に、社会資本整備審議会、国土交通省内に設置された審議会の分科会で、「最後の警告—今すぐ本格的なメンテナンスに舵を切れ」と、緊急提言を行っています。

これは、高度成長期に一斉に建設された道路が老朽化し、すぐに修繕やつくり直しが必要で、修繕が行われなければ、近い将来、大きな負担が生じると報告されています。

さらに、危機のレベルは高進し、危険水位に達していて、突然橋梁等が崩落する、それは人命にかかわる大きな問題だけではなく、経済社会が大きな打撃を受け、社会システムにかかわる致命的な事態を招くと警告をしています。

現実には、平成24年12月に中央自動車道笹子トンネル上り線で、天井板落下の事故が起き、9名の尊い命が犠牲になりました。

この事故は、国土を維持し、国民の生活基盤を守るために行動を起こす最後の機会であると、警鐘を鳴らしています。

100年に一度だろうが、1000年に一度だろうが、可能性のあることは必ず起きます。

しかし、新規の大型道路予算はしっかりと使っているのに、直轄国道の維持管理予算は、増やされるどころか、逆に2割も減少しています。

国土交通省の試算では、老朽化に必要な維持管理・更新費は、2019年度から30年間で最大195兆円かかると推計されています。

何と、1年間に6.5兆円かかる計算です。

しかも、インフラが遅れば遅れるほど費用が増えてきます。まさに待ったなしの状態です。

国の財政が逼迫している中、福山道路の建設ではなく、国民の命を守るための対策が急がれます。

このことにつきどのようにお考えなのか、お聞かせください。

○**議長** それでは、ただいまの御質問につきまして、起業者は回答してください。

○**起業者(桑嶋)** ただいま御意見の中にもございましたとおり、笹子トンネル事故、痛ましい事故がございましたが、そういったことの経験を踏まえまして、その後、インフラのメンテナンスの点検というものをやっていくことを位置づけまして、全国的にもそういった点検、それから補修、こういったものを計画的に進めていくというようなことを今取り組んでいるところで、老朽化に伴う道路施設のメンテナンスも非常に重要な事業であるというふうなことで考えてございます。

一方、本件事業に並行する国道2号、この課題も非常に大きなものだというふうに考えてございます。

地域の皆様方の生活、それから社会経済を支えるというふうなこと、そういった意味、それから、先ほどもちょっと申しましたが、緊急時の避難路、輸送路、こういったことの機能も持っているという事業でございまして、そういった事業を早期にやっていくといったこともまた、我々としても重要なことではないのかというふうに考えてございます。

なお、予防保全の効率的かつ効果的な取り組みの実施によりまして、維持管理費用の縮減にも努めてまいっているところでございます。

以上でございます。

○**議長** 公述人は公述をお続けください。

○**公述人(迫川龍雄)** 今、私が申しましたけれども、1年間に6.5兆円かかるわけですよ。

道路をつくっているような予算はないでしょう。

これは本当に人命にかかわることですよ。橋が突然崩れて人が亡くなる、こういうことが自然に起こるわけですよ。そういうことが一切考慮されていません。

それともう一つ、この福山道路ができれば緊急の避難場所になると言われましたけれども、実際あなた方は現地を見られたことがあるんですか。道路ができて、どうやって避難するんですか。

特に多治米川口線の高架は、人が逃げよう思うても逃げられませんよ。突然来る津波とか芦田川の氾濫によって、逃げようと思っても、遠くの人、特に曙とか新涯の方は、とてもじゃないけれども、そこまではたどり着けませんよ。

そういうことを一切考慮されていないのはどういうことですか。

○議長 具体的には質問の要旨にはございませんけれども、起業者は答えられる範囲で回答してください。

○起業者(桑嶋) ただいまの御意見は、本件事業の範囲外の御質問だというふうに考えます。

それともう1点、今、「避難場所」というふうな御意見がございましたが、私のほうから発言させていただいたのは、「避難路」というふうなことで言わせていただいたと思っております。

そういった、地域のほうにアクセスする道路でございますので、そのアクセスをするところから避難をしていただくために活用するといったことは当然できるものでありますし、そういった地域に向けての緊急物資の輸送路というふうな形での役割、こういったものも、機能を果たすものではないかなというふうに考えてございます。

以上でございます。

○議長 公述人は公述をお続けください。

○公述人(迫川龍雄) では、関連しますので、次のことにいかせてもらいます。

このたびの福山道路建設を、最近、防災・減災の理由にしていますが、福山道路は、災害を防ぐことはできません。

近々起こるとされる南海トラフ地震、最近の気象庁の発表では、今後30年以内に70%から80%、50年後には90%以上の確率で起こるとされています。

この福山においては、最大震度は5強から6弱、津波の高さは最大2メートルから5メートルと予測や、豪雨等により、芦田川の堤防の決壊による水没は防げません。

また、防波堤のためにある一文字堤防にも危険箇所があり、津波などで崩壊すれば、地域住民はひとたまりもありません。

なぜ防災・減災に役立つのか、お答えください。

確かに福山道路は、災害が起きたあとの緊急物資の運搬に役立つかもしれませんが。

しかし、家が崩壊し、道路が寸断すれば、緊急物資の運搬どころではありません。

それ以上に、人命が奪われては何にもなりません。

仮に命が助かったとしても、住む家がなくなるとは、生活ができません。

今は、福山道路を建設するのではなく、本当に命と暮らしを守るための対策を最優先すべきではないですか。それが国としての一番の役割ではないでしょうか。

お考えをお聞かせください。

○議長 それでは、ただいまの御質問につきまして、起業者は回答してください。

○起業者(桑嶋) これまでの回答と少し重複することがあろうかとは思いますが。

本件事業が完成することによりまして、一般国道2号の交通混雑が緩和すること、それから社会経済の支援を行うことに加えまして、緊急避難路でありますとか、あるいは輸送路になるということで、先ほど御意見の中でもおっしゃったとおりでと思います。そういった重要な緊急輸送道路といった位置づけになろうかというふうに考えているところでございます。

一方、そういった現道2号が、山陽道が通行止めになることによって非常に混雑するとい

うこととございますので、その混雑した中ではなかなか、避難あるいは緊急物資、復旧・復興に向けての物資を運ぶとかいったことがなかなか難しいのではないかというふうに思われますので、そういった観点からしても本件事業が非常に重要だというふうなことは、重ねて申し上げたいというふうに思っております。

一方、先ほども申し上げましたとおり、本件事業の範囲外ではございますけれども、河川の治水事業、こういったものが重要だというふうなことでございます。

起業者といたしましては、それぞれ重要な事業でございますので、双方が早期実現に向けて事業推進することが重要だというふうに考えてございます。

以上でございます。

○議長 公述人は公述をお続けください。

○公述人(迫川龍雄) 要するに、福山道路は防災・減災の役には立たないということですね。要するに、災害が起きたあとにそれを運用するということでしょうか。

そういうことは、人命が先になくなるということでしょう。奪われるということですよ。

一番大事なのは防災対策、要するに芦田川とか、それに、津波に備えての一字の堤防、そのほうを先に強化し、修理することが先じゃないんですか。

何ぼ道路ができて、津波や芦田川の氾濫による水害が起きれば、命が奪われるわけです。

その辺を全然考慮されてないですね。

その辺をどう思っておられるのか、早く言えば、人命をどう思われているのかをお答えください。

○議長 本件事業に直接かかわらない部分があるかと思いますが、起業者として答えられる範囲でお願いいたします。

○起業者(桑嶋) 治水事業、30年災などを踏まえた治水事業ということで、芦田川の河川事業は非常に重要だといったところは、先ほどから何度も申し上げているところでございます。

一方、天災というものにつきましては、いつ発生するかもわからないといったことが現実問題ではなかろうかというふうに考えます。

そういった中で、発生した場合に、被害の最小化または迅速な回復を図るということはまた重要なことだというふうに考えますので、これらに対応するための緊急輸送道路ネットワークというふうな意味での機能強化、信頼性向上、こういったものでは有効な手段であるということとでございますので、本件事業、これも急ぐ必要があるんだということとでございます。

以上でございます。

○議長 では、公述人は公述をお続けください。

○公述人(迫川龍雄) 何か、幾ら言っても同じ回答しか返ってこないの、全く情けないです。これが国のトップとしての話だと思えますと、まことに残念です。

では、最後に、このことは趣旨には書いてはございませんけれども、今までの話を聞いて、私の思いを話させていただきます。

最後に、国道2号の渋滞により、生活道路に車が流入し、自転車や歩行者の事故が起き、亡くなられた方がいる。それを防ぐためにも福山道路建設が必要であると言われております。

確かに悲惨な事故です。

しかし、それは、今まで生活道路を危険なまま放置してきた行政側に責任があります。

早急に自転車道や歩道帯を設け、車と分離していれば、防げた事故です。

行政側の怠慢を福山道路建設の理由にするは、もってのほかです。

今後は生活道路に車の流入を防ぐ理由にしないでください。

以上をもちまして、私の福山道路反対の立場からの公述を終わります。

ただし、今まで聞いてから、国交省としての、全く誠意のない、人権無視、人命無視の、軽

視の態度がありありと私は感じられました。非常に残念です。

以上で終わります。(拍手)

○議長 ありがとうございます。

それでは、公述人、それから起業者ともに降壇願います。

(公述人降壇)(拍手)

(起業者降壇)

○議長 次は、瀬戸学区自治会連合会顧問 三島康由さんと河村育弘さんから公述をしていただきます。

三島さんと河村さん、それからパソコン操作の方は、壇上に上がり、公述人席にお着きください。

(公述人登壇、着席)

(パソコン操作者登壇、着席)

○議長 準備はよろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

○議長 現在の時刻は 17 時 24 分です。

ただいまから公述を開始し、30 分間で終了するようお願いいたします。

また、終了の 10 分前、5 分前、1 分前に呼び鈴で合図をするとともに、表示によりお知らせいたしますので、目安にしてください。

なお、終了時間までに終了しない場合には、公述の中止をお願いすることとなります。

プロジェクターを使用しますので、少し照明を落とします。

(照明を落とす)

○議長 それでは、公述を開始してください。

## ●公述人 19:瀬戸学区自治会連合会

顧問 三島康由

河村育弘(意見)

○公述人(三島) それでは、私は、瀬戸学区自治会連合会で顧問をしております三島康由と言います。

本日は、瀬戸町民の皆様の声を代表いたしまして、福山道路の必要性について意見を述べさせていただきます。

これが、御覧のように、瀬戸町の位置図の概略です。

瀬戸町は、福山市の西部郊外にあり、示すのが遠いので見えないんですが、この赤で示そうと思うんですが、見えにくいかもしれません。芦田川よりも西側にあります。

そして、左が西側ですが、西側を山地、同じく南側、下側になりますが、山地に囲まれています。

その間がいわゆる農村ということでございます。田んぼ、畑等がございます。

かつてはこういった農村地帯で、風光明媚なところでございました。

今から約 60 年前、私が中学の 2 年生、3 年生ぐらいのときでございますが、赤い、右から左に走っている国道 2 号線が新たにつくられました。

当時の国道 2 号線は、ちょっと見にくいんですが、「2」と書いてあります 2 号線の上に備後赤坂駅、JR の赤坂駅がございます。その北側を線路に沿って、松永駅をまた西のほうへ行っている下側の赤い線が、いわゆる古い、旧国道 2 号線でございました。

その後、赤坂バイパス、今、「②」と書いている 2 号線ができて、赤坂バイパスができて、備後赤坂駅のすぐ東側で合流して、神島橋、それから福山駅から東へ行くと、こういう、新しい国道 2 号になりました。

その赤坂バイパスが開通して、瀬戸町の、県道でございますが、ちょっとわかりにくい、

「瀬戸小学校」とありますが、その左側が、県道が通っております。

この県道を挟んだ狭い地域に、大型ショッピングセンター、それから各種スーパーマーケット、金融機関、病院、さらには住宅が次々と建設されて、いわゆる利便性にすぐれた、都市化が行われた町に変化していきました。

現在、瀬戸町は、昨年度の統計によりますと、20 の自治会・町内会で構成されており、所帯数が約 3700 世帯、総人口が約 8500 人で、福山市では平均的な規模の町となっております。

先ほど町の紹介の際に述べましたが、瀬戸町の北側を東西に国道 2 号線、赤い線が走っております。

この国道 2 号線は、福山市における道路網の整備の遅れから、慢性的な渋滞が発生しております。

皆様御承知のように、芦田川にかかっている神島橋、これを中心に、右側の上り線、左側の下り線が渋滞を起こします。

赤坂バイパス、新しくできた赤坂バイパスですが、その古い国道 2 号と合流するあたりから、この渋滞を避けるために迂回する車が増えてまいりました。

その渋滞を避けるために、抜け道として、瀬戸町内の県道や市道、生活道路に進入する車両が増え続けております。

右下の黄色い矢印の線、これが渋滞を迂回する車両ルートでございます。

瀬戸町に黄色い線がありますが、これが迂回ですが、具体的に申しますと、長和 51 号線、赤いのが見えにくいんですが、ここですね、ここから、ここが草戸町です。で、明王台の頂上から、ここは半坂ですが、越して瀬戸に入る、この道が長和 51 号線です。

これが新たに拡張されました。

すると、国道を、渋滞しておりました車が、この赤坂バイパスから抜けて、一部農免道路を通ります。そして、瀬戸町内の県道を南に下って、そして、ここに法界橋というのが、四角で囲んでおりますが、この交差点を左折して、今の長和 51 号線、半坂、草戸に抜けると、こういうルートで抜ける車が、瀬戸の町内に入ってきます。

逆に、南や、あるいは東から西に抜ける車が、草戸、半坂を通過して、瀬戸を抜けて、この法界橋の交差点を通過して赤坂バイパスに抜けるということでございます。

昼間もこの国道が渋滞しますので、特に乗用車だけではなくて、大型トラックあるいはタンクローリー、こういった車が同じように、赤坂バイパスから抜けて、半坂、草戸へ抜けると、こういう、昼間も、その逆もありますが、たくさんの車両が通るということでございます。

さらに沼隈方面、沼隈が、この赤いのが見えますかね、これが沼隈から草戸へ抜ける、いわゆる洗谷線です。これも、特に朝は渋滞するわけです。

その渋滞を避けるために、瀬戸町から、この黄色の最初のところ、ここから瀬戸町に入って、そして、新しく道路ができましたが、ここへ行って、これが明王台の頂上です、そこから草戸へ抜けると、こういう車両も瀬戸をたくさん通るということでございます。

こういったことから、非常に交通量が増えてくるということで、渋滞を起こして、毎日の生活にも不安あるいは不便が生じてきております。

この写真は、国道 2 号線の抜け道として利用している車両の、瀬戸町内の通学路や生活道路における渋滞状況です。

先ほど言いましたように、ここが、これが法界橋の交差点です。

赤坂バイパスは、これを左に行ったほうが、北側が赤坂バイパスです。

これから入ってきて、この交差点を通過して、そしてこのあたりから、長和 51 号線、半坂、草戸へ抜ける道がございます。こういうルートで赤坂から来ます。

草戸、半坂からは、逆に、こう通って抜けると、こういうことでございます。

通学路として、子供たちは、この法界橋のここに横断歩道がありますが、信号機がござい



ます。これを通して、こちら、学校のほうに行くということでございます。

いずれにしても、これはドローンで上空から撮った写真ではありますが、車が連なっている状況、この図で言えば、上から、上のほうからずっと、赤坂バイパスへ右折して抜ける車、逆に赤坂バイパスから入ってきて半坂、草戸方面へ抜ける車が非常に多いということでございます。

次に、通学状況の一例ですが、写真を御覧ください。

御覧のように、多くの車両の脇を児童が登校しております。

通勤車両のほかに、通勤時間帯以外にも、今、これは朝の状況ですが、ここにタンクローリーがおりますが、昼間はもちろん、このほかにも、トラック、そういった大型の車がたくさん通行して、危険と隣り合わせということで登校している写真の風景でございます。

続いて、ほとんど同じ場所の通学風景でございますが、車のほかに、この道は、近くに、済美中学校、あるいは近畿大学附属広島高等学校・中学校福山校もあります。あるいは、公立高校も近くでございます。

そういったことで、自転車の利用者も多く、非常に狭いところで、これはちょうど、通学路の歩道と自転車とが重なっておるといような状況でございます。

続いて、瀬戸小学校付近の状況でございますが、瀬戸小学校の通学路においては、地域の交通指導員さんや、この方が、この女性の方なんですが、左側の方が交通指導員さん、そしてこの方二人は地域のボランティアの方でございますが、大変お忙しい朝の時間に、こういった信号機のない交差点に出させていただいて、危険と隣り合わせで誘導していただいておりますボランティアの皆さんです。

その皆さん方に感謝の声をたびたび聞いております。

これらの対策として、通学路合同点検の際に、路面標示や安全柵の設置等を要望して、実施いただいております。

また、2014年度(平成26年度)からは、学区として継続的に、危険な交差点において信号機の設置要望をしておりますが、抜本的な解決実現には至っておりません。

さらに、抜け道として利用する車両が多い、大型車両も多いということで、道路の舗装の傷みが激しく、幾度となく県や市などの関係機関へ修繕の要望を行ってきておるところでございます。

これらの解決策としては、国道2号線のバイパス道路となる福山道路及び福山沼隈道路の整備が必要不可欠であると考えます。

この二つですね。

この福山道路を整備することによって、瀬戸町内の生活道路に進入する車両を大幅に減らすことができ、交通渋滞の解消や交通事故の減少にもつながってくると思います。

このことにより、子供たちだけではなくて、お年寄りをはじめとする全ての地域住民の方々が安心・安全に生活できるようになり、全ての人にとってもこの福山道路の恩恵をこうむることができるようになることを確信いたしております。

また、福山市中心部や近隣の市町に向かう際には、この福山道路と同時に、ここの左の下に、これですね、瀬戸連絡線も工事をしてもらっております。

場所は、赤坂バイパスを出たところでございます。

現在と比べて移動時間が大変短縮されるなど、利便性の向上にもなると期待しております。

終わりにになりましたが、この福山道路の都市計画決定がされたのが2000年(平成12年)であります。

その翌年に事業化されてから、約20年の長い年月が経過しました。

昨年11月に起工式がとり行われ、安全で住みよい、便利なまちとなる第一歩が踏み出されたものと、大きな期待をしております。

現在、この赤坂、それから瀬戸の間の約 3.3 キロの区間が、工事が部分的に行われておるところでございます。

私たちのまち瀬戸町が今後さらに、安心・安全で、住みよい、便利な、潤いのある、住んでよかったと実感できるまちとなるために、福山道路及び福山沼隈道路が早期に完成することを強く要望いたしまして、公述を終わらせていただきます。

ありがとうございました。

○公述人(河村育弘) それでは、続きまして、私は津之郷学区に住んでおります河村と申します。今日はよろしく願いいたします。

福山道路の必要性について、意見を述べさせていただきます。

先ほど瀬戸学区のほうで申し上げましたとおり、この黄色で塗られておるところが津之郷町でございます。

この津之郷町には、一番南に、赤で示してあります国道 2 号線、それからすぐ北に山陽本線、山陽本線から分かれて山陽新幹線、それから自動車道である山陽自動車道が、この津之郷の狭い地域を幹線道路として通っております。

その間に、緑の点線で見にくいんですが、これが県道、昔の、旧山陽道でございますが、これが今、津之郷の生活道の中心でございます。

ところが、いろんなところで渋滞が発生しており、これが慢性的な渋滞を起こしている地域でございます。

津之郷町は、福山の中心から約 4 キロぐらい西に位置したところでございます。

東に、芦田川とこの津之郷の間に山手学区、それから西に、「済美中学校」とありますが、それから西が赤坂学区、で、南に瀬戸学区、こういった地域に津之郷はございます。

北には、ちょうど黄色い線が切れるところですが、ここに高増山という、400 メートルぐらいの山ですが、これを背負い、それから南には肥沃な平野が広がっている、気候の温暖な地域でございます、福山地域でも有数の古墳群がある地域でございます。古代より多くの方が生活をしてきた、歴史のあるまちでございます。

地域の特徴としましては、先ほど申しましたように、京都・大阪と九州を結ぶ旧山陽道が挙げられますが、この道は江戸時代に整備された、今、約 5 メートル前後の道ですが、ほとんど当時のままでございます。

これ以外にも、先ほど申しました幹線道、それから鉄道、こういったものが九州と近畿をつないでおります、順次整備されてきたような、こういうところが津之郷町でございます。言わば、交通の要衝の地と言える地域であります。

それから、これらの交通網の一つである国道 2 号線は、起点の大阪から終点の北九州市の範囲内で、毎年国土交通省が発表されております渋滞ランキングの上位にランクインされる、慢性的な渋滞が発生しております。

この渋滞を避けるために、瀬戸と一緒にですが、地域の生活道である県道、緑の点線ですが、ここに多くの車が流入して、抜け道として利用されております。

車のすれ違いや自転車等の通行に支障を来しております。

これが、国道 2 号線の抜け道として県道御幸松永線が使われております。

赤で矢印がありますように、芦田川のところは渋滞ランキングです。

それから、真ん中が、県道 313 号線へつながる、福山東警察があるところです。

もう一つは国道 182 号と接しておるところ、この三つが福山の中で渋滞する地域でございますので、先ほど黄色で塗ってありますように、ここが抜け道として利用されて、津之郷の中に多くの車が流入されております。

御覧のように、瀬戸学区と同じですが、車両同士の離合が非常に困難な状況でございます。

続いての写真ですが、離合が困難で、多くの車両が連なり、渋滞している脇を自転車

通っている写真でございます。

大変危険な状態でございます。

よくこの地域は、この右側が水路ですが、ここによく車輪を落とされます。こういう地域、場所でございます。

地域としましては、県道山手赤坂線の整備、これが、芦田川の山手橋から済美中学校のところまで抜ける道ですが、今、半分これが整備されて、福山スマートインターチェンジが平成 28 年に開通されましたが、そこにつなぐ道路として、やっぱりここが今、かなり車が多くなっております。

この山手赤坂線は、歩道空間が確保され、車の離合に困らないのではありますが、片側 1 車線の利便性の高い道路が整備されましたが、現在供用されているのは、全線ではありません。地域の生活道である、先ほど申しました県道御幸松永線の交通量を減らし、安全性の向上を図るために、今後も全線の早期整備の要望活動を行っております。

しかし、山手赤坂線が供用されたとしても、抜本的な解決にはならないと考えております。

合流先である山手橋付近の停滞を避け、再び生活道である御幸松永線を抜け道として利用する車が増えると予測されます。

交通状態を解消させ、抜け道として生活道路を利用する車を減らすことこそが抜本的な対策になると考えております。

このように、津之郷町の住民が日々安全・安心して暮らせる住みよい町となるためには、一日も早く福山道路は必要不可欠でありますので、早期に完成することを要望して、公述を終わらせていただきます。

ありがとうございました。

○議長 ありがとうございました。

では、公述人は降壇願います。

(公述人降壇)

(パソコン操作者降壇)

これで、本日予定しております公述は全て終了いたしました。

これにて、一般国道 2 号改築工事(福山道路・広島県福山市瀬戸町大字長和字梓田奥地内から同市赤坂町大字早戸字太夫崎地内まで)並びにこれに伴う市道、農業用道路及び特別高圧送電線付替工事に関する事業認定申請に係る公聴会を終了いたします。

公聴会の円滑な進行に御協力いただきましてありがとうございました。

2 日目終了 17:51