

公聴会における主な反対意見の要旨と当該意見に対する事業認定庁の見解を併記した意見対照表

○ 公聴会における公述人の公述 5組(起業者含む。)

項目(区分)	整理番号	項目(細区分)	公述の要旨	認定庁の見解
事業計画	①	道路の安全性の問題	児童の中に車が突っ込んだ死亡事故の報道があるが、車の道路と遊歩道の段差はどれくらい設けているのか。車が少々突っ込んで大丈夫なくらいになっているのか。	本件事業における、自転車歩行者道に設ける縁石の車道に対する高さについては、15cmの段差が設けられており、道路構造令の運用で定められている高さは十分に確保されている。さらに、2車線道路の両側に、路肩、植樹帯が設けられ、歩行者等を自動車交通から分離することや、植栽により自動車の自転車歩行者道への乗り上げを抑止する効果が期待でき、歩行者等の安全は確保されると判断している。
	②	自転車専用道路の整備	事故発生率が高い要因として道の狭さ、規格の悪さにも原因がある。道路を拡張する際に、自転車専用レーンも一緒に造れば、自転車全体の事故も減少するのではないか。	本件事業では、現道が、車道幅員が狭小で、歩道と車道の区別がない状態となっていたことなどから、現道拡幅を行い道路の交通状況等を考慮して2車線道路の両側に自転車歩行者道を設置し、自転車及び歩行者が利用する計画となっていることから自転車・歩行者の安全な交通の確保が図られるものと考えられる。
	③	道路拡張による交通事故の増加の懸念	(都市計画道路 北久米和泉線の状況を引き合いに出し)道路が拡張され、車のスピードが上がり、その結果重大事故が増えている。以前の6mの道路では、車もゆっくり走っており、事故があっても小規模なものであった。	本件事業により、新たに車道の両側に3mの自転車歩行者道が設置されることから、歩行者等の安全性の向上が図られるものと考えられる。また、車道の拡幅は0.25mに過ぎず、制限速度も現道と同じ速度を予定している。よって、本件左の主張は該当しないと考える。
	④	渋滞の悪化と、これを避けようとして生じる事故の危険性	南北の伊予線(県道松山伊予線)はなみずき通り(都市計画道路 千舟町古川線)では、朝夕のラッシュ時に渋滞し、10年前よりひどくなっている。渋滞を避けようとする車が住宅街の脇道をスピードを落とさず通行することとなり、危険を感じている。 本件事業についても同様の事態が懸念される。	本件区間については、起業者が平成24年1月に任意で実施した調査結果によると、混雑度は1.55であるが、本件事業完成時(平成27年度末)には1.24と緩和され、さらに平成42年には0.82と解消される。よって、本件区間における渋滞は緩和・解消となることが予想されるため、渋滞を原因とした迂回のために住宅街の道路へ入っていく可能性は低いと考えられる。
	⑤	渋滞の悪化と、これを避けようとして生じる事故の危険性	現在でも、朝夕の通勤時間帯はかなりの交通量があると思うが、今後、拡張工事をすれば、年間交通量が3倍から4倍になるといっている。加えて、工事車両やトラック等の大型車が通行することから今以上に渋滞が起きるのは明確である。そうなると、迂回のために住宅地内の道路に入ってくるのが容易と考えられる。このようなところでスピードを出されると周辺住民が事故に巻き込まれるケースが間違いなく増加する。	

項目(区分)	整理番号	項目(細区分)	公述の要旨	認定庁の見解
事業の施行に伴うマイナス要因	⑥	排気ガスによる大気汚染	排気ガスによる大気汚染について、証明する術はないが、悪くなっているのは確実である。今後、県道松山伊予線が拡幅され、中川原橋が改修され、松山外環状道路が造られると現在と全く違う地域に変えられているようである。これ以上の環境の悪化と危険にさらされることに強い危惧をもっている。	起業者は、環境影響評価法等に準じ、大気質調査を行っている。その結果によると、本件事業完成時(平成27年度末)及び平成42年度において、いずれも環境保全目標を達成すると予測されているが、その予測には、松山外環状道路等の将来交通も含めて検討している。よって、本件事業が大気質に与える影響は軽微であると判断している。
	⑦	排気ガスによる大気汚染	1日の車の台数が2万台と言っているが、新しく道路ができればだいたい4倍から5倍になる。排気ガス問題などがでてくるが、その対応は具体的にどのようにされるのか。	本件事業について起業者が平成24年に実施した交通量調査では、19,539台/日であるが、起業者が行った将来交通量の推計によると平成42年度における交通量は10,100台/日と推計されており、4倍から5倍になるという表現にはあたらない。 また、起業者は環境影響評価法等に準じて大気質調査を行っており、その結果によると、本件事業完成時(平成27年度末)及び平成42年度における予測において、いずれも環境保全目標を達成すると評価されており、本件事業による影響は軽微であると判断している。
	⑧	排気ガスによる大気汚染と子供たちへの影響	今まで走行することのなかった大型車輛(トラック、工事車両など)が走るようになり、今まで問題になることのなかった自動車の排気ガス問題が発生すると思っている。特に大型車輛は、基本ディーゼル車であるため、ガソリン車よりも排気ガス問題が発生しやすい。その結果、車の排気ガスに含まれている有害物質によって血管が縮まったり、脳の前頭前皮質という部分に悪影響を与え、特に小学校、幼稚園の子供たちがADHD(注意欠陥・多動性障害)を発症しやすくなる。	起業者が環境影響評価法等に準じて大気質調査を行ったところ、本件事業完成時(平成27年度末)及び平成42年度においては、いずれも環境保全目標を達成すると予測されている。
	⑨	騒音による住環境の悪化	(都市計画道路 北久米和泉線の状況を引き合いに出し)新しい道路ができ、大型車、改造自動車、オートバイが多く通行するようになり、騒音がひどくなっている。本事業の完成により、同様の事態が起こることが懸念される。	起業者は、環境影響評価法等に準じて騒音調査を行っている。その結果によると、本件事業完成時(平成27年度末)及び平成42年度において、いずれも環境保全目標を達成すると評価されていることから、懸念材料にはあたらないと考えられる。

項目(区分)	整理番号	項目(細区分)	公述の要旨	認定庁の見解
その他	⑩	本事業の施行による遊技場の利用客の減少	本事業により、県道から遊技場への直接の出入りができなくなり、交通の流れが完全に変わるため、客足の大幅減少は必至であり、経営が維持できなくなる可能性がきわめて高い。	当該意見は、補償に関して検討すべき事項であり、本件事業認定において考慮すべき事項ではないと考えられる。
	⑪	本事業により遊技場の経営に支障が出ること	遊技場と一体をなしている県道東側飲食ブース及び駐車場のみを収用されると遊技場の必要駐車台数を確保できなくなると同時に客足の大幅減少で遊技場経営に大きな支障が生じる。	
	⑫	本事業により風営法関係法令上の許可基準を充足しなくなる懸念	風営法関係法令により、現住所地での遊技場営業の許可には、「国道及び県道の各一側端から幅100m以内であること。」と規程されているが、本事業により、同場所より約3mの高さで県道が通過し、県道と店の間に出来る副道となる市道に接面が変わることになり、許可要件の距離を充足しなくなる可能性がある。	
	⑬	起業者は十分な説明・協議を尽くしていないまま事業認定申請を行った。	起業者は、度重なる人事異動で何度も担当者が交代し、その都度協議は振り出しに戻り、補償内容に対する具体的協議には至っていない。また、調査立ち入りを了承したが、説明なく一方的に断られたうえ、八幡浜地区で強制収用した職員より「脅し」かと思える言葉も耳にした。協議中断から約1年半後、起業者は事前に説明をせずに突如として事業認定を申請した。	

項目(区分)	整理番号	項目(細区分)	公述の要旨	認定庁の見解
その他	⑭	本事業の合理性の疑問	<p>本事業案の説明を受けた当初から、道路形状を変更して、起点となる起伏部は100m程南側の河川部分に移動した方が、公共性の高い意味のある事業になるのではないかと提案したが、起業者からは、できないという回答のみであった。それどころか道路用地がパチンコ本体にかかる補償額が計り知れないものになるため、これを避けるような設計とした旨の発言があり、本事業の合理性に関して疑問がある。</p>	<p>起点となる場所を南に100m移動させることは、一級河川重信川の流路を阻害するため、移動させることは現実的ではない。また、堤防の高さについては、当該河川の河川整備計画等で堤防の高さが決められており、これより低くすることは不可能である。</p> <p>起点の場所及び起点の高さが固定され、道路構造令に基づき設計を行うと、まず、現況の縦断勾配である7%は、当該規定を満たさないものであるから、規定値である5%にしなければならない。さらに、松山外環状道路との交差部は規定値である2.5%で設計しなければならない。現況よりも登坂区間が長くなり、沿道との高低差が発生することは必要最小限のものであり、やむを得ないと判断出来る。</p> <p>また、本件事業において起業者が採用した道路構造は、副道を設けるなど沿道の住民の生活にも配慮したものであり、かつ、社会的影響、施工性及び経済性等を総合的に勘案した結果、合理的なものであることが認められる。</p>
	⑮	県の都市計画施策に関する疑問	<p>県の都市計画に関して疑問がある。例えば、道後を流れる石手川の貯水量は、55万人分必要なのに32万人分に対する貯水量しかなく都市計画の構想がどうなっているのか疑問である。持田、道後地区等高級住宅街に県が率先して高層建物を建てるべきではない。道路行政として、このそばに石手川に架かる橋があるが、そこから300mしか離れていないところに新たに大きな橋(松山外環状道路と思われる)を造るのはどうか。都市計画は100年くらいのスパンで造るべきものであり、道路にしても最低でも60年のスパンで造るべきである。</p>	<p>本件事業に関する意見ではないので、本件事業認定において考慮すべき事項ではないと考えられる。</p>
	⑯	河川の災害対策は万全か	<p>今回の工事で河川敷、河川内の工事として橋桁の部分の工事をしている。古川地区の河川付近には小学校、幼稚園、保育園があるが、ゲリラ豪雨等がおこった場合、重信川が氾濫し、その被害は計り知れない数となる。災害がおこってからではなく、起こる前に被害抑止ができる町づくりをするべきである。</p>	