

令和2年度第2回広島市都市デザインアドバイザー会議 会議要旨

1 開催日時

令和2年(2020年)12月17日(木)15時00分～18時00分

2 開催場所

広島市役所本庁舎14階第7会議室

3 出席者

(1) 出席委員(8名)

今川 朱美、角倉 英明、高田 由美、田中 貴宏、
柏尾 浩一郎、吉田 幸弘、小菅 佳代子、藤井 堅

(2) 欠席委員

なし

4 議事

(1) 座長及び副座長の選任

(2) 中筋温品線太田川橋りょう(仮称)整備事業について(1回目会議)

(3) 広島駅南口広場の再整備等について(2回目会議)

5 公開・非公開の別

公開

6 傍聴者

一般傍聴者 0名

報道関係傍聴者 1社

7 会議資料

会議次第、委員名簿、広島市側出席者名簿、配席図、広島市都市デザインアドバイザー会議開催要綱、広島市都市デザインアドバイザー会議運営規定、議事資料(中筋温品線太田川橋りょう(仮称)整備事業について、広島駅南口広場の再整備等について)

8 会議要旨

(1) 議事 中筋温品線太田川橋りょう(仮称)整備事業について

議事内容の説明を行い、デザイン上の配慮事項に関する提案を受けた。今後の検討事項は次のとおりである。

ア 歩道の整備・歩車分離について

- ・歩行者と自転車の分離や色分けについて検討する。
- ・車道と歩行者空間の分離について検討する。
- ・夜間照明等の防犯対策について検討する。

イ 橋の色彩について

- ・周辺環境との関連付けを考慮しながら色彩を検討する。
- ・山から見たときどう見えるか等、多くの人が見るであろう場所からの見え方を考慮する。

ウ 完成形について

- ・将来上層部も整備した際にどのような形を目指していくのかを明示する。

(2) 議事 広島駅南口広場の再整備等について

第一回目の会議及び中間報告で各委員から頂いたご意見を踏まえた検討状況について説明を行い、設計内容の評価と改善事項の提案を受けた。今後の検討事項は次のとおりである。

ア 地下空間について

- ・動線計画や柱部分の利用方法を検討し、地下空間全体が魅力的になるよう検討する。

イ 高架区間の擁壁について

- ・周辺状況や経年劣化から考慮し、模様幅や方向などの詳細を詰めていく。

ウ 緑化について

- ・駅前通りについては様々な人の意見が反映できる場にする。

【会議概要】

○清水都市デザイン担当課長

(開会挨拶、配布資料確認、出席者紹介及び議事説明、座長及び副座長の選任)

○田中座長

本日の議事(2)について説明をお願いします。

○多久島街路課長

(議事(2)「中筋温品線太田川橋りょう(仮称)整備事業について(1回目会議)」の説明)

○田中座長

ただいまの説明に対して、設計方針、デザイン上の配慮事項に関する提案または質問、意見はあるか。

○藤井委員

3ページ目の二段目に箱桁の断面図があるが、両サイドの3.5mは全部歩道と考えてよいか。

○多久島街路課長

その通りである。

○藤井委員

車道が3mか。

○多久島街路課長

車道は3mの2車線である。

○藤井委員

歩道の幅員は3.5m確保するという決まりか。自転車歩行者道と考えてよいか。

○多久島街路課長

自転車歩行者道の幅員として、標準的な幅員である3.5mを取っている。

○吉田委員

土手の上にサイクリングロード風の道があったと思うが、この橋を自転車で走行する場合は車道と歩道のどちらを走るのか。

○多久島街路課長

歩道幅員3.5mというのは、基準上は自転車歩行者道の標準幅員である。自転車は基本的に車道を走行するのが原則であるが、広幅員の歩道がある場合は歩道も通行できる規定になっている。その扱いについては、交通規制にも関わるため、警察とも協議した上で決定する。ただ、自転車と歩行者が両方通行できる十分な幅員は確保できていると思っている。

○吉田委員

その場合、自転車走行区間の色分けはしないのか。

○多久島街路課長

市内中心部については、自転車走行空間をベンガラ色に塗ったりしているが、郊外部までその取り組みは広がっていない。整備にあたっては考えていければと思っている。

○今川委員

自転車道について、広島市ではベンガラ色を使用しているが、しまなみ海道などは水色を使用している。今後、広島市が郊外での自転車道を整備するときに、水色にすることは検討しないのか。

○多久島街路課長

自転車政策について私から断定的な回答はしづらいが、おそらくオールジャパンの標準は水色となっている。ただ広島市は、水色が標準とされる前からベンガラ色で整備していた区間があるので、広島市内で自転車走行空間を道路内に設ける場合はベンガラ色になるのではないかと思う。

○今川委員

西広島の庚午橋西詰の交差点だったと思うが、自動車の誘導を水色の矢羽根でしている。自転車走行空間は水色だと思い込んでいるので自転車が車道の真ん中を走っていることがある。岡山から水色をたどって来て、広島だけベンガラ色になってまた水色に戻るとするのは良くないのではないかと思っている。自転車都市づくり推進課へ伝えてほしい。

○多久島街路課長

ご意見は伝える。確かにユニバーサルデザインの面でどうかという意見はあると思う。

○吉田委員

3 ページ目 (2) のデザインコンセプトだが、基本的には現在の景観に馴染むようなデザインを目指すと書かれている。現地を見て、結構開けた地形だと感じた。全体完成時のイメージが示されていないので何とも言えないが、想像するに、相当な存在感のある橋になると思う。そうした中で、全体ができた時にこのコンセプトのような、周辺環境との調和や現在の景観に馴染むような造形が果たしてできるのかどうか。全体完成時のイメージの見込みがあれば想像はつきやすいが、今の段階ではこの辺の評価が難しいと思った。

○多久島街路課長

完成形はダブルデッキである。確かにあの架橋位置でダブルデッキ構造でやったら、相当な存在感を持つ橋になると思う。

先ほども説明したが、高架部についてはできるまでに相当な時間がかかる見込みである。その中で、平面部は十年スパンで長い間共用される。今の平面部の出来上りの時には、できるだけ自然環境に影響を与えないというコンセプトにしているが、将来的にダブルデッキの構造になった時は、構造物として存在を主張するようなものにしないといけないのかと思っている。

2 ページ目の経緯にも少し書いてあるが、平成 5 年 3 月の大田川渡河部橋りょうデザイン研究会によるデザイン検討会議の中で、ダブルデッキの計画を検討していた。その時は、今のコンセプトというよりはむしろ、ランドスケープ的な発想も考えられていた。

ただ、ダブルデッキができるのはもう少し先の話になるので、その時は、その時の時代背景・周辺環境を考えたものでいこうと考えている。

300mの橋なので存在感ゼロというのは難しいが、周辺にできるだけ馴染むようなものにできればというのが今の考えである。

○吉田委員

わかった。

ただ、構造形式の比較案で①から③までであるが、やはり、完成形がイメージできたうえでの①から③のどれがいいかということと、今の段階での評価というのは違ってくるのではないかと思う。

例えば、①案、②案では桁の高さをできる限り薄くしてシンプルにと言っているが、ダブルデッキになった時は逆に下がきしゃしゃで頭でっかちな造形になる可能性もあるのではないかと危惧している。

そういう意味では、完成形のイメージを見込みで構わないので、早い時点で示してもらえれば評価の助けになるとは思っている。

○多久島街路課長

将来完成形ということで現時点で考えているのは、まずは平面を桁橋で作る。その作った橋脚の外側を膨らまして、そこに上を支える柱を作り、そこに桁を載せていく。単純な形式であれば、それで構造的には成立するだろうと思います。

それでいいのかという議論は確かにあると思う。

現地視察でご覧になったように、安芸大橋のアーチや安佐大橋のトラスは、上に荷重を持たせる構造をとっており、構造体の下面を道路として使っている。今回は、その上の部分を排除して下だけの桁の橋で考えていきたいと思っている。

繰り返しになるが、将来はその時の周辺環境や時代背景に合ったもので構築していく考えである。

それが20年後、30年後になるか、その時期を今見通すのがいいのかどうかというところが、我々の悩むところである。

○藤井委員

私は平成5年の検討会議の前回計画に関わっていたので少しサポートしたいと思う。

当時は、橋りょうそのものがダブルデッキで大きいので、できるだけ強調するランドマーク的なイメージで考えていた。下は普通だが、上はアーチの上路橋としてデッキを配置するようなイメージで構想していた。

今回の計画では、まずは下側だけ作り、それから上のダブルデッキを完成させるという構想なので、両方もできるだけ目立たないような形にするのがいいのかなと思う。

○多久島街路課長

こちらは平成5年に描かれたもので、二層構造の当時の案です。アーチで上の構造と下を支える形式になっていて、当時は存在感をあえて持たせるような計画であったと認識している。

今回、平面だけを作るときには、存在感を極力おさえ、周辺環境と調和させたいというのが我々の考えである。

○藤井委員

アーチの時は、ニールセン方式で、鉛直づくりで、柱は普通の柱にするというようなことを強く主張していた。あの構造だと、上部はラーメン構造にして今の上に重ねるような形でもっていけば、桁高を少しおさえることも可能かと思う。

橋そのものはかなり大きいので、どうしても存在感は出てくる。ただ、慣れというものもあると思うので、できるだけシンプルな構造で構築しておけば、割と馴染みやすくなるのではないかと私は思う。

○今川委員

この計画の橋の南東に中小田古墳群があり、ここに、古墳が楽しめるような史跡を整備するということを市民局で進めていると思う。ここからの眺めが非常に良かったので、古墳ができ、また出城ができたと聞いている。

この山の上から、この橋はかなりのインパクトを持って眺め下せるような形になる。

例えば、旭橋は夕日がきれいに映るよう、青みがかったグレーにしたと聞いたことがある。

中小田古墳の整備が進む中、同じ市内の整備のこともあるので、安直にパステルイエローと決めるのではなく、そちらの意見も伺ってはどうか。売りにしたい景観に映えるような配色というのを考えてはいかがか。

季節の移ろいや時間によって美しく見える色があると思う。また、地域由来の色であれば、それもいいかもしれない。近くにある広島の新しい名所にしようとしているところからの眺め下ろしというのも配慮してほしい。

構造形式について、私個人の好みは③案である。

シンガポールにも橋の下を眺めることができるところがたくさんあるが、広島も橋がたくさんあるので、橋の下を通るのが好きな人もいると思う。そういった時に、陰影のあるような③案のほうが楽しめる。

○藤井委員

③案というのは鉸桁で、部材がすごく増えてくるというのは確かである。メンテナンスではまずハトの糞掃除とかいろいろ問題があるが、安価である。

河川敷から上を見上げた時、箱桁橋だと割とすっきりした形でまとめることができると思う。

私は鉸桁橋というのはちょっと煩雑になり過ぎるかなと思っている。

橋の両端は幅員が広がって20mになっているが、どういう形で広げるのか。箱桁は真っ直ぐ通して張り出しを少し大きめに取るのか。それとも箱桁そのものを湾曲させるような形で持っていくのか。その場合は、鉸桁では出来ない構造になる。箱桁では、ねじりを少し持たせながらということも可能かと思うが、そのあたりがどうか。

○多久島街路課長

そこについては設計コンサルタントと協議しながら進めている。

○柏尾委員

私からは色彩について話をさせていただきたい。

色彩を最後に施すという考えは違うと思っていて、最初からプランとして考えていく必要がある。

広島市全体の橋りょう計画の現状について都市デザイン係からお知らせいただきたい。

○清水都市デザイン担当課長

橋りょう計画というものは特にない。道路やストリートファニチャーの色について、特にデルタ部に関しては一定の基準が決められている。

橋そのものの色については、地域、地域の特色がある。舟入のほうでは近くの神社の朱色に合わせるとか、今回の視察で見た赤い橋であったり青い橋であったり、それが受け入れられているという状況がある。

川ごと、地域ごとにこういう色に決めようというルールは特に定めていない。

○柏尾委員

広島町も平準化してきたので、今後は、橋りょうについての全体プランというものが必要な時期になってきていると思う。それがあれば色彩についても選定ができるが、無い状態なのでどう決めていくことになるかという、やはり、周辺景観との関連付けが必要になってくると思う。

周辺の景観・環境については説明いただき、私も現地を拝見した。ひとつキーになるような要素があったのだが、右岸の神社に大きなイチョウがあり、そういったものが関連付けのひとつの要素になってくると思う。

あの神社はダブルデッキになったときにどうなる予定なのか。

○多久島街路課長

ダブルデッキより平面の道路のほうが幅が広い。今現在、用地について話をさせてもらっており、堤平神社は道路になる部分にある。

今回の整備では平面で道路が出来ますので、その部分に樹木がかかるかどうかである。

○柏尾委員

地元の人たちが毎日見る風景、これまで慣れ親しんできた風景というものがあるので、そういったものが無くなるのはどうなのかと個人的には思う。

先ほども話したように、どう周辺と関連付けていくかということで、色彩について話し合いを進めていけばよいと思う。

○高田委員

私はこの絵を見て、すごくシンプルで景観を邪魔してなく、最初に挙げられたコンセプトをよく表せているなどと思った。このようになった経緯も良いと思う。

今の時代だからできるということとかはあるのか。昭和30年代、50年代の橋を見させてもらったが、技術も材料も進歩していると思う。また、次にできるのは何十年か後ということ。20年か30年でまた進歩していくと思う。

この橋に関して、当時はできなかったけど今だからできるという技術や材料は特になのか。

○多久島街路課長

例えば、安芸大橋で言えば、滞筋の部分がアーチとなっていて、そこから右岸側は桁橋になっている。実は、今の橋りょうはアーチの部分の橋脚ぐらい径間が飛んでいる構造になっている。安芸大橋の隣にある桁橋は、橋脚間の橋桁が単純桁で並んでいる構造で、今回の橋りょうは、右岸側から左岸側で一本の桁になっている。

できるだけ径間をとばして橋脚の本数を減らすとか、桁厚を小さくするとか、薄くするとか、そういったことは50年前と比べるとできるようになったと思う。

○高田委員

広島にはたくさん橋がかかっているので、そういうことで時代を少し感じられたりすれば、新しい楽しみ方ができるのかと思った。

○柏尾委員

今回の会議では色彩のプランを提案していただけたと思うが、パステルイエローについて、マンセル値は決まっているか。

○多久島街路課長

具体的には決まっていない。次回いろいろなパターンを提案できればと思っている。

○柏尾委員

イエロー系の色相の場合、パステルが高いと退色しやすいかもしれないので、トーンを落としたイエローにしたほうがよいと思う。

この橋の場合、際立たせるというより収める方向の色彩を選定していく必要があると思う。YRからGYくらいの色相の間で、YRと言っても赤みがあまり強くないような色、または黄みに近い色ならGYの黄緑。これくらいの色相の範囲の中で、パステル系よりも少し明度を落とした方向で選定するとよいと思う。

色彩のイメージは距離を置いたもので提示してほしい。

○小菅委員

二点ほど思ったことがある。

一つは、自転車と歩行者はやはりゾーニングが必要だと思う。線を引くだけでも注意喚起できるのではないかと思った。

もう一つは、構造形式について、下から見上げる印象で、箱型のほうがすっきりして見えると言われていたが、個人的には③案のほうも美しいと思う。また、先ほど現地を見たが、それほど水に親しむ空間とは感じなかった。かなり荒れていて、100mくらい下った場所にゲートボール場がようやく見えたと思う。下から見上げたデザインは配慮すべきポイントなのか疑問に思った。

○角倉委員

歩道幅員の3.5mはもう決定事項なのか。3.5mという規格になったのはどういった理由からか。

○多久島街路課長

道路の幅を決める上での基準として、道路構造令というものがあるが、そこにおいて標準的に採用すべき歩道の幅員ということで3.5mとしている。

○角倉委員

もし、この橋にいろいろな使い方が誘導できるのであれば、幅員というものを緻密に考え、幅員に絡むデザインをしてもいいのではないかと思った。

現地見学した際に、堤防でマラソンをしている人がいらっしやった。橋がかかると、橋りょうと河岸の接続する取り合い部分が交差点になってしまうが、この周辺のデザインを考えてもよいのではないか。橋の少し手前から高水敷のほうに降りられるようなデザインであるとか。そのあたりを考えてもらえると、マラソンやレクなどをされている方と橋の関係というのも整備ができるのではないかと思う。

車中からの視察で安佐大橋を渡っているとき、学生が歩道を歩いていた。それを見たとき、距離の長い橋の場合は、夜間の照明については気を付けて考えないといけないと思った。特に、ダブルデッキになった時にすぐ暗くなる可能性がある。防犯のことかもしれないが、そのあたりも気を配って計画したらよい。

○多久島街路課長

堤防を歩いている方への対応について、6ページの完成イメージ図を見ていただきたい。緑色で橋の下をくぐっているような形になっているが、これは河川管理用の通路で、橋の下をくぐる構造で考えている。河川管理者である国からの条件でもある。特に安佐北区側のほうは、堤防上を走ったり歩いたりしている方がいるので、下を通っていただくことはできると思う。ただ、市内中心部で同じような構造のところは、路上生活者

の居場所のようになって管理が難しい面もある。管理用通路は作るので、それを皆さんが通れるようにするかについては検討していく必要があると思っている。

○角倉委員

右岸のほうには作らないのか。

○多久島街路課長

右岸のほうは、堤防上にもともと歩道がない。どちらかというところ下の高水敷を歩いている人が多いので、今の機能がそのまま残せると思う。

夜間照明については、今後検討していきたいと思っている。

歩行者の歩き方・機能をどうやっていくかというところで、アイデアレベルでこれからの検討だが、開放的な空間なので、橋の中央部に休憩スペースやくつろげる空間みたいなものができたほうがいいのかと思っている。

○藤井委員

休憩スペースやくつろげる空間については、あまり凝らないほうがいい。誰かが管理をしなければならないので、植栽をすとかはやめたほうがいい。ただ、休憩場所として腰掛けるぐらいのそういった休み方ができるもので考えてほしい。

7ページの路面上完成イメージだが、車道と歩道の間は地覆が一つだけとなっている。ここに車がぶつかっても耐えられるような高欄をつけたほうがいい。そして、両サイドの高欄はもっとすっきりしたスマートなデザインにしてはどうか。

○多久島街路課長

完成イメージ図で一番外側に出ている高欄については、基準上、歩車兼用で車道対応できるもので作るようになる。歩車道の間については、検討させていただきたい。

○藤井委員

緊急輸送用に使うため歩道のほうに踏み込んでいくとか、そういうことがないのであれば、歩道と車道は区別するようにしたほうが安全性の面からはいいと思う。

○多久島街路課長

歩道と車道の間には、縁石で25 cmくらいの段差を設けて車が乗り入れられないようなものとしている。

大分前だが、福岡で飲酒運転の車両が川の下に落ちた事件があった。あれ以来、外側の高欄は車に耐えられるようなものにするにはなっている。

○藤井委員

やはり、歩道と車道の境界には車に耐えられる高欄が欲しいという気がする。街路灯の建て方を見ると、歩道を含めて車道として使うということではないと思う。

○多久島街路課長

橋りょうの作り方としてはこういった形が一般的ではあるが、安全上どうかということもあるので、検討する。

○藤井委員

全スパンでなく部分的でもよい。

○今川委員

この橋の交通量の予測は何台くらいか。

○多久島街路課長

今の予測では、下だけができた状態で1万台前後と考えている。

○今川委員

長いスパンで交通量の少ない橋の場合、橋の中央くらいで、走ってきた車から連れ込みの犯罪とかがあるらしい。そういうこともあるので、藤井委員がおっしゃったように、全体ではなく、橋の中央部分だけでも車道と歩道を分けてもらえれば、とぼしてきた車もぶつからないし連れ込みも起こりにくい。ただ、歩道で倒れた人がいて救急車が来ても乗せるのが難しいという面もあるかもしれない。

○多久島街路課長

検討する。

○田中座長

一通り意見をいただけたと思うので、意見の主なものを挙げていく。

一つ目は、多くの委員の皆様が、歩行者空間と自転車空間に非常に関心があるように思った。自転車と歩行者の分け方をどうするのか。車道と歩道との間をどうするのか。委員の皆様から言われた意見を鑑みてデザインを検討していただければいいと思う。

二つ目は、色彩について。柏尾委員が言われていたように、この地域でどういった色になると馴染むのかは、いくつか検討していただきたい。その際、どういう考え方で色を選定したのか説明があれば、この場でもいろいろと議論ができると思う。先ほども話があったが、例えば山から見たときにどう見えるのか、多くの人が見られる場所からの景観をいくつか試してみるといいのではないかなと思う。

三つ目は、将来像について。ダブルデッキとなるのはかなり先になるので、下層部をまずはデザイン検討するということは理解できた。ただ一方で、吉田委員が言われていたように、上層部も整備した際にどのような形を目指しているのかというところは、ある程度示したほうがいいと思う。将来的に時代が変わることもあると思うが、少なくとも今この時代において何を目指していたのかある程度示せておけば、それを引き継ぐ人が考える材料になる。

その他いろいろ意見をいただいたと思うが、この辺りを検討していただきたい。

最後に私の意見。300m以上の大きな橋ができると、景観に対してはインパクトがあるだろうと考えられる。それはダブルデッキにしないにしてもある程度のインパクトがあるだろう。そうすると、ある程度それを引き受けるという設計のスタンスも必要だと思う。現在の景観に馴染むようなものを目指していると思うが、一方で、橋を見たときに地元だと地域の人と思うようなとっかかりがあるデザインも必要ではないか。先ほども言われていたように、休む場所があるとか、この地域の人たちの思いのよりどころになるような部分があったほうがよいと思う。

○田中座長

続いて本日の議事(3)について説明をお願いします。

○宮川広島駅南口整備担当専門員

(議事(3)「広島駅南口広場の再整備等について(2回目会議)」の説明)

○田中座長

ただいまの説明に対して、設計方針、デザイン上の配慮事項に関する提案または質問、意見はあるか。

○今川委員

環境影響評価からの宿題として預かっていることが気になったのでお聞きしたい。駅前大通りから真っ直ぐ路線が新設されるが、そこに現在植わっている樹木は撤去されると聞いている。その代替を考えてほしいという意見をいただいていたと思うがどのようになったのか。

○三宅広島駅南口整備担当部長

道路中央部分にクスノキが数十本生えているが、それらについては、今回の事業に伴い移植することになっている。緑については道路空間全体、いわゆる歩道空間も含め、そちらで回復を図っていきたいと考えている。地元も当然、緑ある空間を目指している。あとは、駅前広場など可能な限り緑化に努めていきたい。

○今川委員

環境影響評価での緑の回復という話がでたのは、生物多様性というところで、その地に巣を作ったりしている鳥たちの生育の場を失うということを危惧されての意見だったと承知している。そこにいた鳥はどちらにいくのか。

○三宅広島駅南口整備担当部長

確認し、後ほどお答えする。

緑の回復については、クスノキ並みの具体的な緑陰を確保するとか、明確なものではない。それを補うように、駅前広場や道路の歩道空間、電停を撤去して道路空間の再整備を行うところなどを利用して、緑豊かな通りにできればと考えている。

○今川委員

駅前大通りとか、花いっぱい運動でプランターを設置していたが、そのプランターはどこに行くのか。企業の方から寄付をいただいてプランターを置いている。おもてなしと言って他部署で力を入れてその整備を行ったのに、新しい整備を行うのになくしてしまうというのはいかがなものか。

○宮川広島駅南口整備担当専門員

地元と勉強会などを開きそういったことも加味しながら検討を深めていきたいと思っている。どのようにしていくかは決まっていないので、今後の検討材料かと思う。

○今川委員

企業の方はそこに置くからお金を出している。場所が変わると出さないと言われたら、緑政課が頭を下げたりお願いしたりすることになると思うので、役所内での連携もお願いしたい。

色についてだが、広島駅周辺は茶色に統一されていたと認識していたが、これを機に薄いグレーに変わるのか。

○宮川広島駅南口整備担当専門員

第一回会議の整備方針の中でも紹介させていただいたが、薄いグレーというより、平和を象徴する色でもある「白系」ということで取りまとめており、自由通路や新幹線口と同様の方向性である。

○今川委員

何十年も前の方が茶色にしようとして一生懸命考えて決められたことを、ふいに変えてしまうというのは、それでいいのかという気がしたのでお聞きした。

もう一つ、地下空間の柱の大きさについてだが、数字で見ると5.9や4.9というのは小さいような気がするが、それはもう柱というより壁のような感じではないか。そういったものが階段の幅を狭めていて、形もそのままというのは危ないのではないか。流動的な形にするとかデザイン的な配慮はできないのか。

○宮川広島駅南口整備担当専門員

構造物については、高架橋を支えるということもあり、どうしても太くなってしまふ。人が通るのに危なくないよう、死角にならないよう、ご意見いただいたことに配慮していきたいと考えている。

○角倉委員

今川委員の話と関わるどころだが、地下の平面を見ると南口から降りてくる部分のエスカレーターが西側に移設される計画になっている。現在の階段の一部も潰れる形になるが、ここの計画を緻密にやっていただきたい。4.9mの柱の部分動かさないのであれば、それを踏まえた階段計画を考えないと、行った先がどん詰まりの意味のない階段ができてしまう。

もう一点、3mのペDESTリアンデッキの橋脚部分と4.1mの軌道高架の橋脚部分で、ここもおそらく3mくらいしか間隔がない。荷物を持って歩かれる方とかを含めて考えると結構狭いと思う。潰していいのであればそれでもよいと思うので、緻密な人の動きを考えられた計画というのを、この地下でやっていただきたい。

○宮川広島駅南口整備担当専門員

地下広場については、管理者は広島市の別の部署になる。そちらとも協議しながら今後検討していきたい。先ほど角倉委員からご指摘のあった3mの柱と4.1mの柱の間隔については、約2.9mである。3mくらいあれば人は十分通れるので、潰さなくてもよいと思っている。4.1mの柱の横には壁があるが、ここは1.3mくらいである。この空間については、通行させるかどうか協議していこうと思う。

○角倉委員

見通しが悪くなりやすくなっているので、この橋脚の位置はわずかでもずらせないのか。雑然とした見え方になるのが心配である。これまでグリッドで整っていたものに対してそれを乱すような柱の出方になっている。もし整備ができるのであれば少しでも整えるとよいと思う。そうすると動線の話も整理が付きやすいとも思った。

○宮川広島駅南口整備担当専門員

地上部の計画に合わせた配置であるので、動かすのは厳しい。

○今川委員

移設するエスカレーターについてだが、上りと下りが横並びになっていると、例えば、上がっていく人が下がっていく人のハンドバッグを取って逃げるとかが簡単なので、上りと下りを並べないという話を聞いたことがある。今までは離れていたが、今回は並べるしか方法はないのか。

○宮川広島駅南口整備担当専門員

移設場所については、中途半端な位置に配置するとそれだけ通れるスペースが阻害されるので、並べる案で行きたいと思っている。

○吉田委員

資料の1ページ目に、デザイン配慮した化粧材という写真があるが、こういった空間は何か所あるのか。

○宮川広島駅南口整備担当専門員

確実なのは、四角い柱部分で、3か所である。残りの部分については、道路寸法や通路幅との兼ね合いと全体のデザイン性を踏まえた上で検討する。

○吉田委員

恒久的なものになるのか。

○宮川広島駅南口整備担当専門員

そうである。

○吉田委員

写真の上の文章の一行目に、存在感を感じさせないような化粧材を採用するとあるが、この化粧材のことか。

○宮川広島駅南口整備担当専門員

そうである。

○吉田委員

ここについては、逆に、広島らしさだとかそういったものを表現する場と位置付けたほうがいいような気がする。何年間に一度入れ替えたりでもよいと思う。

○宮川広島駅南口整備担当専門員

ご意見も踏まえて検討する。

○三宅広島駅南口整備担当部長

今の話の関連になるが、地下平面図西側のエレベーターが3基並んでいるところに、郵政ビルのほうへ行く地下通路がある。この辺りの壁面に、広島らしい色々な展示をしているコーナーがある。

吉田委員が言われたように、このサイネージもそういったテーマで代わる代わる切り替えるとか、そういった試みをアイデアとして使わせていただこうと思う。管理者もにぎわいにつながるので喜ぶだろう。

○今川委員

資料のイメージ写真で化粧材の入っているものは、幅が細くて高さがあるので、まるで反物のような美しさを感じるが、6mのボリュームのある柱になるとイメージは変わるだろう。

この部分の天井高は何メートルあるのか。

○宮川広島駅南口整備担当専門員

3mである。一段下がってイベント広場があるところについては、3.5から4.5mくらいである。

○吉田委員

ほかの駅とかでは、コンペ形式の写真を大きな面積で飾ったりするところもある。今はがらんとして殺風景なので、そういう人たちの表現の場の一つになればいいと思う。

○宮川広島駅南口整備担当専門員

今提示しているものは、デジタルサイネージにしている。先生のご意見も伺いながらそういったものも検討していきたい。

○柏尾委員

私からは、これまで最も大きい課題とされてきた擁壁部分について話をさせていただきたい。

4ページ目のイメージ図で、最も大きな面積の部分がコンクリート、その上がガラス、擁壁の下部が植栽ということで、当初の全部コンクリートの擁壁から本当に大きく変わったと受け止めている。

上のガラス案は前回も出ていたと思う。二段目のコンクリート壁だが、今回、表情をつけるいい提案がされたのではないかという印象を受けた。

私は前々回、ここにどういふふうな圧迫感を軽減させていく手法が考えられるかということで、レリーフ的な半立体という言葉を使わせていただいた。その手法が取り入れられた一つの圧迫感軽減のためのデザインと受け止めている。

このプランで検討しなければならないのが、プランA、Bで比較しているように、水平基調か垂直基調かということ。私は水平基調の広がり感というほうがよいという印象を持った。それから、整備イメージの一番大きな図だが、これを見ると、コントラストがここまで強くなってしまうとビジーな印象になっていくと感じた。

3ページ目に、コンクリート表面の写真が2枚ある。経年劣化を考慮した、色味のついた表面処理ということだが、具体的にはどんな処理でこうなっているのか。

○宮川広島駅南口整備担当専門員

表面処理については、型枠で2 cm前後の差をつけたいと思っている。塗装については今のところ考えていない。

○柏尾委員

立体感についてはわかった。経年的な色が出ているのは何か塗っているのか。

○三宅広島駅南口整備担当部長

資料に出している松江市総合体育館については、経年のものではなく塗装が施されている。

岡河前委員より、土木構造物は経年で必ず汚れてくるので、例えばそれ自体が汚れて石垣に見えたり、逆に味わいが出ればいいのではとアドバイスをいただいている。

確かに4ページに示したものはコントラストがきつ過ぎると思う。

○柏尾委員

凹凸による色彩の微妙なずれみたいなものが感じられると思う。

今後は一つのブロックの大きさを吟味していく必要があると思う。

○宮川広島駅南口整備担当専門員

大きさについて、ここに書いているのは50 cmから60 cmくらいのイメージである。

建築構造物と土木構造物は考え方を分けたほうがよいのではという思考もある。例えば、型枠のサイズは最大で横幅90 cmくらいなので、こういった土木的な大きなデザインにすることも考えている。また、全部が同じような感じにするとおもしろくないので、変化をつけていくなど、今後詰めていかなければならないと思っている。

○三宅広島駅南口整備担当部長

すいません。ここで先ほどの環境影響評価について概略を申し上げる。

環境影響評価の実施計画書の作成の時に、クスノキは野鳥が止まったり休んだりしており、希少種もいるので、それに関わるかどうか調査している。概略を言うと、カラスとかそういったものの巣があったというのは報告書として上がっているが、希少種等には影響はないという結論であった。今は、最終的な評価書を作成している段階である。緑を確保するという記述はあるが、野鳥のために確保するということにはなっていない。

○藤井委員

擁壁の構造はどのような形になるのか。擁壁をコンクリートで打って、でこぼこのパネルをセットするのか。それとも一体化して打つのか。

○宮川広島駅南口整備担当専門員

型枠を外側に設置し、U型の擁壁を作る。

○藤井委員

ということは、でこぼこの型枠を作ってそこに直接打っていくのか。

○三宅広島駅南口整備担当部長

今はそういう手法で考えている。

○藤井委員

気になるのは、エフロレンスが染み出てくると残念なので、十分に検討してもらいたい。

鉄筋が入ったときかぶりが小さかったら剥離したりいろんな問題がある。

○三宅広島駅南口整備担当部長

構造体としての壁厚があり、それプラスでこぼこをつけるので、剥離まで影響を与えることはないと思われる。

○藤井委員

ひび割れると鉄筋のさび汁が出てくることがある。そういうことがないようにきれいに汚れるようにしてほしい。

○高田委員

6ページの緑化について。地元の人たちと勉強会をやっているとのことだが、この地元の人たちというのは、駅から比治山町交差点までのところに住まわれている町内会なのか。

○宮川広島駅南口整備担当専門員

勉強会を開いているメンバーということであれば、そこまで入っている。

○高田委員

今検討しているのは、福屋側のほうの道路にこういう賑わい空間を作ろうということか。

○水口交通対策担当専門員

今声掛けしているのは、駅前大橋から稲荷町交差点を中心に、その周辺の地権者や町内会に案内をさせてもらっている。皆さんと話をさせていただいているのは、せつかく良くなるのだから、ここをいろいろ使っていきたいということ。先進事例等で方向性をみんなで学習している段階である。その後、区間を広げてみようかとか、あの人にも声をかけてみようかとか、そういった意見をどんどん取り入れながら仲間を増やしていけたらと考えている。

○高田委員

この道路幅は今と同じだが、こういうふうに道路を使ってもいいよということを考えていくのか。その中の緑化の部分も、そのまちづくりの中で広島市と広島電鉄を含めて決めていくということか。

○水口交通対策担当専門員

現状の勉強会の与条件というか、前提条件としては、このような形で皆さんで議論させてもらっている。

○高田委員

ここは電車からも見えるし、大切なところだと思うので、期待している。

○水口交通対策担当専門員

勉強会の委員の方からも、歩道を歩く人の視点だけでなく、電車に乗っている人からの視点でも、お迎え、おもてなしがしたいといった意見もいただいている。そういったことを踏まえながら勉強会を進めていきたいと考えている。

○小菅委員

地下空間についてだが、地下を往来する人々にとって、気持ちを和らげるような植栽の計画などはあるか。例えばプランターであったり、水を流すとか、そういった工夫は考えているか。

○宮川広島駅南口整備担当専門員

地下空間について、具体的な案はまだない。今言われた緑や水については、設備的な面もあるので、今すぐお答えできない。

今回の計画では、2階レベルがメインになっていくものだということもある。逆に言えば、ここは、通常の歩行者を気にせずイベントなどを開催できるかなと思っており、そういった賑わいにつながるような空間ができればと思っている。その中には、そういった緑も考えながらやっていきたい。

○三宅広島駅南口整備担当部長

階段の段差部分を利用していろいろ装飾しているが、地下広場は太陽光が入らないので、造花などでやっていると記憶している。

全体的にリニューアルを検討していかなければならないが、生花ではなかなか難しいところがある。視覚的に緑に見えるような造花などを利用するか、そういったことは考えていきたいと思う。

○小菅委員

それはデジタルサイネージで表現するということなのか。

○三宅広島駅南口整備担当部長

それだけでなく、デッドスペースみたいなところも利用したい。2ページの視点2の図面であるように、段差の部分などを利用して、そういったところに緑が見えるような感じで、殺伐としない工夫を考えていきたい。

○吉田委員

(擁壁と駅前大橋の位置関係を確認)

擁壁の勾配部分は、駅前大橋の大分奥というか、先のほうから立ち上がっているわけですね。

駅前大橋には今、四本の照明柱が立っていると思うが、その辺との景観の見え方が気になる。先ほど色の話では白基調であったが、この駅前のカラーというのは茶色だったと思う。

○三宅広島駅南口整備担当部長

確かに、バス停の上屋とかはクスノキブラウンである。

○吉田委員

大州通りと城北通りについては、直行しているのでそんなに気にならないかもしれないが、駅前大橋ルートのほうは、白基調からどこかで茶色基調に変わってくる。その辺の境界線というか位置は明確にしておいたほうがよい。

○三宅広島駅南口整備担当部長

駅前大橋までは統一を図るよう意識して考えていきたい。その先は城南通りになってくるので、もし変わるのであればそこで切り替えかと思う。

○今川委員

地下空間に造花が置いてあるが、昭和の時代から置いてあったのかと思うようなバラの花があつたりするので、それはちょっと残念である。せつかく市長が花と緑と音楽と言っているので、被爆ピアノを一台調達して、誰でも弾けるストリートピアノみたいなものを置いてみてはどうか。デッドスペースがいっぱいあり、アップライトの被爆ピアノが余っていると聞いている。整備にお金がかかるが、検討していただければと思う。

広島駅周辺は、学生が自転車でぐいぐい走っているが、そのルートはイメージできているか心配である。緑の確保でマーケットをしたり、賑わい空間を作るのはよいが、そこを時間に追われた学生が自転車で通行するのは危険である。先ほどの会議でも話にあがったが、自転車を排除するのではなく、住み分けをするとか安全に配慮し、計画してほしい。

最後に擁壁について。トンネルの場合、いろんな打ち方をしたりパネルを使ったりしても、結局真っ黒になっている。今回の擁壁は、上部が解放なのでそれほど汚れないとは思いますが、それでも、バスセンターの壁は結構な汚れで、うっかり白い服で背中をつけると服が黒くなってしまふ。おそらくそのようなことが起こる壁だと思う。それが、横目地と縦目地だったらどちらが汚れにくいのか、決定するときの参考に示していただければと思う。

○角倉委員

4ページでも8ページでも構わないが、駅に連結するボックス型の梁（大州線を跨ぐ橋梁）について、デザインを工夫できないか。7ページを見ると、基本的にボックス梁の東側の面がほとんど見えないイメージになっているが、西側から来たときに見える印象は、鉄骨がむき出しになって違和感があるのではないか。この辺りを最後に詰めていただければ、非常にいいデザインになるのではないかと思う。

○田中座長

皆さんの意見の主なところをまとめる。

一つ目は地下空間の話。二つ目は擁壁の話。三つ目は緑の話。この辺りへの意見が非常に多かったと思う。

地下空間に関しては冒頭で話もあったが、動線計画は大丈夫なのか、柱部分を積極的に利用するスタンスが必要ではないか、地下空間全体を魅力的に使うということを考えたときにどういった仕掛けが必要なのか、こういったところに関して検討が必要だと思った。すごく簡単に言うと、この地下空間をどうやって魅力的にしていくかということだと思う。引き続き検討いただきたい。

擁壁に関しては、基本的にこれでよいということで皆さん異論はないと思う。ただ、これでいくとして、一つ一つのブロックの大きさであつたり、水平と垂直、汚れを考えたときどちらがいいのか、周囲との境界部分をどうデザインしていくか、その辺りに課題があると思う。

緑については、ここを使う人という視点ともう一つ、広島のみち全体を考えたときに重要な場所であるということがあるので、ここでの議論がもう少しオープンになると、いろんな人がここについて思いを表現できるようになればいいと思った。

岡河前委員も言われていたが、ここは風が通る。構想のほうにも書かれているが、それが駅に入っていくというようなことが描かれている。そうすると、風上になるエリアというのは結構大事になってくる。そういうストーリーが描けてデザインの中に入っていくといいと思う。

以上、主なところでは、3点である。

議事については以上である。議事進行を事務局にお返りする。