

平成15年1月28日

第11回広島市都市計画審議会
議事録

事務局

都市計画局計画調整課

第 11 回広島市都市計画審議会議事録

1 開催日時 平成15年1月28日 午後3時00分

2 開催場所 広島市議会棟4階 全員協議会室

3 出席委員等

(1) 出席者

ア 学識経験者 石川伯廣 高井広行 山田知子 岡本友子 山本鐵男 村岡健二

イ 市議会議員 金子和彦 佐々木壽吉 下向井敏 鈴木君子 多田敏治 松平幹男

ウ 関係行政機関の職員 中国地方整備局長代理 地方事業評価管理官 緒方陽三

エ 県の職員 広島県警察本部交通部長代理 交通規制課長 関根廣行

オ 市民委員 岸田俊輔 高本祐 松村由江

以上 17名

(2) 欠席者

ア 学識経験者 地井昭夫 白井隆康

イ 市議会議員 柳坪 進

(3) 傍聴人

一般 1名

4 閉 会 午後4時20分

第11回広島市都市計画審議会

平成15年1月28日(火)

事務局(都市計画局参事) お待たせいたしました。それでは、ただ今から第11回広島市都市計画審議会を開催いたします。委員の皆様方におかれましては、お忙しい中、お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

さて、本日の議題は、先に開催通知でお知らせさせていただいておりますとおり、2議案でございます。

2議案とも道路の変更でございます。第1号議案は県決定の八木大林線に係る案件、第2号議案は、市決定の己斐中央線に係る案件でございます。

また、議案の審議に引き続きまして、前回の審議会の議案のその後の状況の御報告をいたします。

それでは、石川会長さん、よろしく願いいたします。

会長 本日は、ご多忙の中、委員の皆様にはご出席を賜りまして、ありがとうございます。

本日ご出席いただいております委員の方は、20名中17名でございます。定足数に達しておりますので、本日の審議会は成立いたしております。次に、本日の議事録の署名をお願いする方を指名いたしたいと思っております。本日の署名は、岡本委員さんと金子委員さんをお願いいたします。

なお、本日傍聴人の方がおいででございますので、あらかじめ遵守事項について説明いたします。審議内容について、拍手等をしないでいただきたい。騒ぎ立てないでいただきたい。みだりに席を離れないようにしていただきたい。会場内では、携帯電話等を使用しないでいただきたい。なお、携帯電話をお持ちの方は、電源をお切りください。その他会場の秩序を乱したり、審議の妨害となる行為はしないようにしていただきたい。なお、このような行為をされた場合には、退場を命じることがありますので、遵守していただきたいと思っております。

それでは、審議に入ります。

第1号議案につきまして、事務局の説明を求めます。

事務局(都市計画担当課長) それでは第1号議案の都市計画道路の変更についてご説明いたします。前方のスライドをご覧ください。

これは、都市計画道路八木大林線の変更でございます、広島県決定に係る案件でございます。本件は都市計画法第 18 条第 1 項の規定に基づき県から市に意見を求められたため、それに対し回答するものでございます。

それでは、今回の変更内容の説明に入る前に、八木大林線の概要について簡単にご説明します。こちらは広島市全域を示した地図でございます。本路線は、安佐北区に位置し、地図上の青線部分にあたります。

こちらは、先ほどの図の中の黒い四角の区域を、時計まわりに 90 度回転させて拡大した図でございます。図の右側が北になります。オレンジ色の部分が可部の市街地、紫色の線が国道 54 号と国道 191 号、黄色の部分が桐陽台団地でございます。

都市計画道路八木大林線は、安佐南区八木八丁目の太田川橋西詰め交差点を起点とし、本市北部の地域拠点である可部地区の中心市街地を南北に通過し、安佐北区大林町字川平に至る、全長約 10,450m、代表幅員 22m の幹線道路で、一般国道 54 号のバイパスとして広島都市圏北部の骨格をなす重要な道路であります。本道路の整備は、国道 54 号に集中している交通の分散を図り、現道の交通渋滞の緩和により、円滑な都市活動の確保、沿道の環境改善、土地利用の適正化を促進し、可部地域の良好な市街地の発展及び本市の広域的な交流・連携機能の強化を図ろうとするものでございます。

本路線は、昭和 56 年から国が事業に着手しており、現在、起点から国道 191 号までの区間約 2,800m につきましては、計画 4 車線のうち暫定 2 車線が供用され、国道 191 号から三入地区の桐陽台団地入口にある市道山倉線までの区間約 3,200m については整備中でございます。

それでは、今回の変更の概要についてご説明いたします。変更内容は大きく 7 点ございますが、主に、事業実施に伴う区域の変更でございます。

1 点目は、道路構造令の一部が平成 13 年 7 月 1 日に改正施行され、自転車歩行者道の幅員の規定方法が変更されたことに伴い、区域を変更するものでございます。

2 点目は、工事施工にあたりボーリング調査等、現地で詳細な調査を行った結果、トンネルの延長など道路構造物の形状が変更になったことに伴い、区域を変更するものでございます。

3 点目は、本路線と交差する道路との事業区分が確定したことによる、区域の変更でございます。

4 点目は、沿道の土地利用状況の変化により、不要となった法面等の区域を削除する変

更でございます。

5点目は、新たに発生した交通需要に対応するために、本路線への接続道路、及びその接続形式を見直したことによる区域の変更でございます。

6点目は、本路線終点部の接続道路である上根バイパスの線形が、工事施工時に見直しされたことにより、整合を図るために本路線の区域を変更するものでございます。

最後に7点目は、平成10年11月の都市計画法施行令の一部改正に伴い、今回の変更に合わせて新たに「車線の数」を決定するものでございます。

以上7点を順に説明させていただきます。

まず最初の道路構造令の一部改正に伴う区域の変更でございますが、自転車歩行者道の幅員については、これまで当該道路の地形や交通量により定められた道路区分に応じて定めることとされていましたが、このたび、自転車と歩行者の交通量に応じた規定方法に改正されています。

今回の変更はこれに伴い、自転車歩行者道の幅員を見直しするものでございます。

本路線の自転車歩行者道は、起点から県道南原峡線までは両側に設置いたしますが、県道南原峡線より終点側については、航空写真でもお分かりのように、山裾を通過するルートであることから、歩行者、自転車の交通量から判断し、山側の下り線には自転車歩行者道を設置せず、市街地に隣接している上り側車線にのみ、自転車歩行者道を設置することとしております。

自転車歩行者道の幅員についてですが、県道南原峡線から終点までの一般部区間については、現在3mとなっております。

このたびの道路構造令の改正では、歩行者交通量が1日当たり概ね600人を超える場合は4m、それ以下の場合は3mと規定されており、本路線では歩行者交通量が約500人と推計されるため、現在と同様に3mで良いということになりますが、今回、円滑な歩行者空間を確保するため、歩行者が2人ずつがすれ違える幅3mに、道路標識などの設置スペースとして0.5mを加えた合計3.5mの幅に変更いたします。

またトンネル部においては、現在歩道幅員2mとなっておりますが、先程の一般部の3.5mを基準とし、トンネル内で不要な道路標識等の設置スペース0.5mを減じた、3mの幅員に変更するものでございます。

2点目の変更は、工事施工にあたり道路構造物の形状を見直したことに伴う区域の変更でございます。

現都市計画決定においては、地形図を基に、法面やトンネルなどの道路構造物の検討を行い、その区域を決定しておりましたが、事業の実施に伴い現地でボーリング調査等を実施した結果、当初想定していた地盤条件と異なっていたため、構造形式及び斜面の形状を再検討し、その結果、区域を変更する必要が生じたものでございます。

変更箇所は具体的には、国道191号より北側の山の法面部と可部トンネルの坑口部です。

まず、法面区域の変更についてご説明いたします。これは、山の斜面を削って作る法面部の標準的な断面図です。図の茶色の線は、地形図を参考に想定していた地盤線でございます。現都市計画は、これをもとに標準的な斜面の切土形式や安定勾配を決定し、区域を定めておりました。

しかしながら、事業実施に伴い詳細な調査を行った結果、下側の図にお示しするように地盤線が異なっていたため、不要となった区域の削除を行うものです。

以上、道路構造令の一部改正に伴う区域の変更及び不要となった法面区域の削除に該当する部分について、新旧対照図をお示しします。新旧対照図は全部で5枚でございます。起点部から順にご説明します。

まず新旧対照図1ですが、これは、県道南原峡線との交差部から南原トンネルまでの区間を表示しております。スライドの左隅に水色の四角の部分を拡大して表示しておりますが、道路構造令の一部改正に伴い、自転車歩行者道幅員を3mから3.5mに見直したことから追加する区域を赤色で示しております。歩道の拡幅は図面の下側の上り車線について行いますが、道路線形を修正し、道路区域としては、図面上側の下り車線側に追加ということにしております。また黄色の部分は、先程ご説明しましたように、不要となった法面の部分を削除する区域を示しております。

次に新旧対照図2ですが、これは、南原トンネルの部分を表示したものです。スライドの左隅に水色の四角の部分を拡大して表示しております。赤色の部分は、トンネル部の歩道幅員を2mから3mに見直したことにより、区域を追加する部分でございます。

次に新旧対照図3ですが、これは、市道山倉線との交差部から大林トンネルまでの区間を表示しております。図の黄色の部分は、歩道幅員の見直しを差し引き、なお不要となった法面の部分を削除する区域を表示しております。

次に新旧対照図4でございますが、これは、大林トンネルの部分を表示しております。スライドの左隅に水色の四角の部分を拡大して表示しております。赤色の部分は、トンネル部の歩道幅員を2mから3mに見直したことにより、今回区域を追加する箇所ござい

ます。また、黄色の部分は、不要となった法面を削除する区域でございます。

最後に新旧対照図5でございますが、これは、大林トンネルを通過したあたりから大林高架部の手前までを表示しております。図の黄色の部分は、歩道幅員の見直しを差し引き、なお不要となった法面の部分を削除する区域でございます。

次に、可部トンネル坑口部分の区域の変更について説明します。

この図は、可部トンネルの出入り口である坑口付近の縦断面図です。青色が、現在、都市計画決定しているトンネルの位置で、赤色が、今回変更しますトンネルの位置でございます。

坑口の位置については、地形条件、地質条件、経済条件、その他安全性・施工性・環境・景観等の条件により決定されますが、現計画においては、可部地区の土質の状況を記した既存の文献などを参考に標準的な坑口の位置を決定し、区域を定めております。しかしながら、事業実施にあたりボーリング調査を実施した結果、図の水色の部分が、トンネルの初期掘削時に崩壊することが予測される軟弱な地盤であることが判明しました。

このため、再度総合的な検討を行った結果、安全に掘削が行え、崩壊の恐れのない安定した土質が存在する位置まで坑口の位置を移動し、移動後の坑口に必要な法面を含む区域として、都市計画の変更を行うものでございます。

これからお示しする新旧対照図は、可部トンネルの全区間を表示するものです。図に示しますように、トンネルの両サイドで坑口の位置を山側に変更いたします。このことにより、赤色の区域が追加され、黄色の区域が削除されます。

3点目の変更は、本路線と交差する道路の事業区分が確定したことによる区域の変更です。当初、可部九丁目付近で本路線と交差する県道南原峡線の交差点部分において、本路線への取り付け部分として必要な区域を含めて、緑色でお示しする都市計画道路区域を定めておりましたが、その後、交差する県道南原峡線の改良工事が始まったため、本路線の事業者である国土交通省と県道の事業者である広島市とが協議を行い、施工区分を図のように取り決めました。これにより、県道事業区域となった図の黄色の部分を都市計画道路区域から削除するものです。

この部分の新旧対照図を表示いたします。

先程ご説明した理由により、スライド左隅の拡大図のとおり、黄色の区域を削除するものでございます。

4点目の変更は、沿道の土地利用状況が変化したことによる区域の変更でございます。

可部一丁目付近において、図に赤色で示します沿道民有地が、盛土により宅地造成され、道路を支える法面が不要となったため、この区域を都市計画決定区域から削除するものです。

これは、この部分の新旧対照図でございます。

先程ご説明した理由により、スライド左隅の拡大図のとおり、黄色の区域を削除するものでございます。

続きまして、5点目の変更は、三入地区において、本路線に接続する道路、及びその接続形式を変更するものでございます。

現在の都市計画道路区域は、昭和56年に最終の変更を行っておりますが、当時、三入地区周辺は市街化調整区域であり、市街化の進行が見込まれなかったため、当地区から本路線に出入りする1日当たりの将来自動車交通量の推計は約2,500台であり、幅員3mの既存の市道を利用し、平面交差で本路線に接続することで対応可能と考えておりました。

しかしながら、その後当地区では、平成3年に桐陽台団地が完成するなど、急速な市街化が進行したため、本路線に出入りする1日当たりの将来自動車交通量を見直した結果、当時の約5倍の約12,000台と推計され、これに対応できるように、国道54号から本路線へのアクセス機能を強化することが必要になりました。

このため、アクセス道路として、幅員約9mの市道山倉線を新たに計画するとともに、アクセス道路と本道路との接続形式を、交差部において円滑な交通処理が可能となるよう、現在の1本ランプによる平面交差形式からダイヤモンド型立体交差接続形式に変更するものです。

この図は、立体交差部分の平面図です。青色の矢印が本路線へ流入するオンランプで、赤色の矢印が本線から流出するオフランプです。この図は、起点側のランプ部分の拡大図です。続いて、この図は、終点側のランプ部分の拡大図です。

次の図はランプ部の標準横断面図です。下側の図は、上り線、下り線それぞれのランプ部を拡大した断面図です。幅員については、車道部分が3.25m、車道左側路肩が1.5m、車道右側路肩が0.75m、自転車歩行者道が3.5mで、道路の総幅員は、自転車歩行者道を設置をしない山裾側の下り線が5.5m、自転車歩行者道を設置する上り線が9mとなっております。

これは、新旧対照図でございます。

図に示しますとおり、既存市道へ1本ランプにより接続していた黄色の区域を削除し、

今回、ダイヤモンド型立体交差で必要となる赤色の部分を区域に追加するものです。

続きまして、6点目の変更は、本路線終点部の接続道路で、すでに整備済みである上根バイパスとの整合を図るための変更でございます。

これは、終点部を南西側から見た現況写真です。赤色が本路線を、黄色が接続道路である上根バイパスを示しております。また、オレンジ色の矢印で示しているのが上根バイパスの根之谷トンネルでございます。

これは終点部分の平面図です。先程の写真は左側から撮影したものです。

本路線は、当初、計画中の上根バイパスに接続するように都市計画決定を行ってまいりました。その後、本路線の上り線に接続する側の上根バイパスの整備がはじまり、根之谷トンネルの掘削施工中に地山の軟弱な箇所が判明したため、青線でお示しする当初の道路線形を、土被りが確保できる赤色の線に変更して施工しております。

これは、上根バイパスの根之谷トンネルの現況写真です。先程の理由により、トンネルの坑口位置が、青色でお示しする谷側から、赤色でお示している、土被りが確保できる山側へ変更されております。

このことにより、線形が変更された上根バイパスとの整合を図るため、本路線の道路線形について、図で黄色の矢印でお示しするように、終点側を山側へ、起点側を谷側へ、それぞれ移動するものです。

これは、終点部分の新旧対照図でございます。

線形の見直しにより、赤色の部分を区域に追加し、黄色の部分を区域から削除するものです。

最後の変更は、「車線の数」の追記でございます。これは、都市計画法施行令及び施行規則が平成10年11月に改正されたことに伴い、これ以降は都市計画変更に合わせて、「車線の数」を都市計画に定めることとしているため、今回、計画書に「車線の数」を「4車線」と追記するものでございます。

また、今回の変更に伴って、住居表示の変更に伴う位置表示の名称の変更を行います。

以上、第1号議案の道路の変更についてご説明させていただきました。

この計画案につきましては、平成14年12月5日から12月19日までの2週間、案の縦覧を行っております。

以上で第1号議案の説明を終わらせていただきます。よろしくご審議のほどお願いいたします。

会長 それでは、ただいまの第1号議案の説明につきまして、御意見等がございましたらお願いします。

委員 ちょっと教えていただきたいのですが、地盤線の見直しですが、違ったところがありましたね、2番のところでしたかね。その地盤線が調査すると違っていたというところがありましたですね。最初に都市計画決定をする際には当然きちっと調査され、踏査され、全部やられてるはずなんです。それで、今の地盤線のズレというのはどういう意味なのかよくわからなかったのですが。

会長 はい

事務局（都市計画担当課長） 都市計画決定をいたします際に、もちろん現地踏査をいたします。詳細な、都市計画図に利用する平面図を作るわけでございますけれども、これにつきましては航空測量図を基に作業をするということでございます。都市計画決定後、実際の事業を行う際に、通常現地に入りまして測量を行って、事業認可を取得するなりですね、詳細な検討を行って事業を進めていくということにしております。航空測量でも、やはり図面の誤差というものがございまして、そういったことが区域に若干影響しているものと考えられます。ただ、今回の場合、変更しておりますのが、大規模法面でございます。これと、先程ご説明しましたトンネルも大規模構造物でございます。通常の都市計画道路でしたら、こうした大規模な法面なり、トンネルはありませんので、通常の航空測量に基づく図面での設計で十分精度が保てるのですけれども、こうした大規模構造物になりますと、誤差が重なるということもありまして、若干の修正が必要になる場合があるということでございます。

委員 今までにもこういう事例というのは、たくさんありましたですか。

事務局（都市計画担当課長） そんなにたくさんはありません。

委員 ないでしょうね。

会長 よろしゅうございますか。他にございますでしょうか。ないようですので、第1号議案につきましては、市が県へ意見なしと回答することについて、異議なしとして市長へ答申することとしてよろしゅうございますでしょうか。

委員全員 異議なし

会長 異議なしと認めます。続きまして、第2号議案につきまして、事務局の説明を求めます。はい、どうぞ。

事務局（都市計画担当課長） それでは、続きまして、第2号議案の都市計画道路の変

更についてご説明いたします。本案件は、己斐地区の新たな幹線道路として、己斐中央線を新規に都市計画決定するもので、広島市決定に係る案件でございます。

己斐中央線は、西区己斐上四丁目の県道伴広島線の沼田分れ交差点を起点とし、己斐地区を南北に通過し、終点である西区己斐本町一丁目のＪＲ西広島駅北口に至る、全長約1,850m、代表幅員22m、車線数2車線の幹線道路でございます。

それでは、己斐中央線の必要性について説明させていただきます。

己斐中央線が必要な理由は、大きく2点ございます。1点目は、己斐地区内の交通問題への対応でございます。

現在、己斐地区の幹線道路としては、幅員6mの県道伴広島線しかないため、周辺の団地から一日当たり約12,700台の交通が集中し、著しい交通混雑が生じております。図でお示しするように、朝のピーク時には、己斐橋西詰交差点を先頭に約1.4kmもの渋滞が生じている状況です。

ご覧いただいております写真のように、通勤・通学時には、この県道伴広島線にバス、自動車、二輪車が集中するため、歩行者や自転車の安全性が十分には確保されず、交通事故も頻繁に生じているような状況です。

また、県道伴広島線以外に十分な幅員を持った迂回道路もないため、地震や火災などの災害により一ヶ所でも不通になれば、地区の交通全体がマヒをして、大きな混乱が生じるという心配もございます。

このように、己斐地区の交通問題としては、歩行者の安全性の確保、災害時の避難路の確保、自動車交通の円滑な処理があげられます。

自動車交通の処理としては、己斐地区内の交通処理と、都心と連絡する交通の処理の二つが考えられます。

以上より、歩行者の安全性と災害時の避難路の確保及び地区内の交通の円滑な処理を行うため、新たな幹線道路を計画しました。なお、己斐地区と都心を連絡する交通の処理は、既存道路の改良等で対応可能というふうに考えております。これについて、ご説明いたします。

先程説明しましたように、己斐地区の幹線道路としては、県道伴広島線しかないため、これに交通が集中して、著しい渋滞が生じております。この県道伴広島線に集中している交通については、このたび計画する己斐中央線の整備に併せて、八幡川沿いの既に都市計画決定されている己斐石内線の整備を行うことにより、ＪＲ山陽本線を横断して都心へ連

絡する交通の分散が図られること、次に、己斐中央線の一部として、ＪＲ西広島駅北口に駅前広場を整備することにより、ＪＲ山陽本線を横断して駅南口広場を利用していた交通の削減が図られること、将来的には、アストラムラインの延伸により、自動車から公共交通機関への需要転換が図られることなどから、ＪＲ山陽本線横断部における交通が、現在の約 19,000 台から 12,000 台に減少するものと予測しています。

また、己斐橋西詰交差点から都心へ至る交通の円滑な処理のため、己斐橋西詰交差点において都心方面の交通を太田川の堤防道路へ誘導するよう信号現示を改良すること、己斐橋を渡った時点での平和大通り方面への右折車線を設置すること、新己斐橋西詰交差点での平和大通り方面への左折車線を設置すること等、交差点改良の対策を行うことを検討しています。

以上のことから、己斐地区と都心を連絡する交通の処理は、新たな幹線道路を計画することなく、既存通路の改良等で対応可能というふうに考えております。

続いて、己斐中央線の必要性の２点目が「地元まちづくりの推進」でございます。

己斐地区では、アストラムラインのＪＲ西広島駅までの延伸計画を契機として、広島市西部の交通拠点・地域拠点にふさわしいまちづくりを行うため、地元住民を主体としたまちづくりの勉強会が４地区において開催されております。中でも、己斐中央線が地区の中心を通る駅北口地区では、土地区画整理事業を想定したまちづくりの機運が高まってきており、この取り組みを推進する意味においても、本路線の都市計画による、位置づけが必要となっております。

以上のことから、己斐地区の交通問題を解決するとともに、己斐地区のまちづくりの推進につながる新たな幹線道路として、己斐中央線の都市計画決定を行うものでございます。

次に、己斐中央線のルート選定についてご説明いたします。己斐中央線は、既存道路とのネットワークを考慮し、沼田分れ交差点を起点とし、ＪＲ西広島駅北口を終点とするルートになります。ここで、途中にある八幡川調整池、己斐小学校など移転が困難な施設にかからないようにルート選定を行った結果、己斐中央線のルートとして、県道伴広島線を拡幅する県道拡幅案、県道伴広島線の東側に道路を新設する東側道路新設案、県道伴広島線の西側に道路を新設する西側道路新設案の３案が設定されました。

この表は、３案を比較検討したものです。「生活基盤としての有効性」、「道路沿道のまちづくり」、「工事の施工性」の三つの観点から比較を行っております。優れる点を○、劣る項目を△で表示しております。

まず、第1案の県道拡幅案については、県道伴広島線の沿道には商店や病院等の施設がすでに集積しているため、拡幅により立ち退きになった場合、己斐地区の住民の日常生活に大きな影響が及ぶことや、工事による通行止めが必要な場合、迂回路がなく、日常交通に大きな影響が及ぶことなど、劣る点が目立ちます。

次に、第2案の東側道路新設案については、工事による迂回路は不必要ですが、付近に八幡川が流れているため、河川の改修が必要となるほか、己斐中央線の整備後も沿道の利用が困難であるという問題があります。

最後に、第3案の西側道路新設案については、工事による迂回路は不要で、沿道利用についての地形的な制約も少なくなっています。また、己斐地区の幹線道路が県道伴広島線と2本になることから、事故等による通行止めの場合でも、片方の道路が迂回路として機能することが可能となります。

以上の比較から、沿道利用を効果的に図れる点や迂回路を確保できる点で、他の案より優れていると考えられるため、西側道路新設案を己斐中央線のルートとして選定したものです。

次に、己斐中央線の幅員構成についてご説明いたします。己斐中央線の将来交通量は、県道伴広島線との分担により、一日当たり約8,000台と見込まれるため、車線数2車線、車道幅員3mとしております。また、停車帯は2m、植樹帯は1m、自転車歩行者道は3mとしております。中央帯につきましては、将来の新交通システムの導入を考慮し、4m確保しております。以上により一般部では幅員22mとしております。

なお、アストラムラインの延伸計画については、平成11年11月に広島市が策定をしました「新たな公共交通体系づくりの基本計画」において、広域的な軌道交通網の拡大及び機能強化を図るために新たに新交通システム3路線の整備が位置付けられ、現在、新交通システム延伸計画の第一期事業化区間として、広域公園前駅から西広島駅までの新交通・西風新都線の検討を進めております。

次に、終点部のJR西広島駅北口駅前広場の計画内容についてご説明いたします。図でお示しするように、己斐中央線の区域の一部として、駅前広場を計画いたします。

具体的な施設配置の計画でございますが、駅北口における予測利用者数及び南口の利用状況を考慮し、また、バス・タクシー会社等の交通事業者及び公安委員会などの関係機関との協議結果を踏まえ、図にお示しする施設配置を計画しております。

バスにつきましては、乗降場を3箇所、待機場を2台分、タクシーにつきましては乗降

場を2箇所、待機場を6台分、自家用車につきましては身障者用のスペースを含む乗降場を3箇所、駐車を5台分計画しております。また、歩道につきましては基本的な幅員として5mを確保し、横断防止柵等の路上施設の設置に必要な0.5mを加えた5.5mを最低幅員としております。

また、JR西広島駅を橋上化し、駅の南北を連絡する自由通路を設置する構想があるため、将来的にこれに対応出来るように、自由通路の階段・エスカレーターの設置スペースとして7mの幅を確保しております。この写真は、JR五日市駅における南北自由通路と駅前広場の整備状況で、本駅前広場におきましても、将来的にはこうした整備をイメージをしております。

以上のように施設配置計画を行った結果、駅前広場の全体面積は約3,900㎡としております。

次に、己斐中央線の今後のスケジュールにつきましてご説明させていただきます。

己斐中央線につきましては、都市計画決定後2、3年後を目途に事業認可を取得し、平成27年頃の完成を目標に整備を進めていきたいと考えております。

最後に、本路線の計画案作成過程において実施した地元説明会の状況についてご報告いたします。

地元説明会は、平成14年11月21日から25日の間に4回開催し、合計で約480名の参加がありました。区域にかかる地権者に限れば、6割以上の方の参加をいただいております。

以上、第2号議案の道路の変更についてご説明させていただきました。当該案件につきましては、平成15年1月6日から1月20日までの2週間、案の縦覧を行った結果、意見書の提出がございました。

それでは、当該案件に関する意見書の要旨とそれに対する事務局の考え方について、お手元の配付資料に基づいて説明いたします。

お手元に資料2として、「広島圏都市計画道路の変更の意見書について」という資料を配付しておりますので、ご覧いただきたいと思います。資料の1ページ目に縦覧者数を集計しております。2週間の縦覧期間中に166名の方が縦覧され、意見書が11件99名から提出されております。

2ページ以降に、意見書の要旨とそれに対する事務局の考え方をまとめております。左側に意見書の要旨、右側に意見書に対する事務局の考え方を記載しております。また、意

見書の要旨の右側に、件数、人数を記載しております。

意見書の要旨は、内容により、都市計画の案に対しての賛成の意見、反対の意見、その他の意見というふうに分類しております。

それでは、順次ご説明させていただきます。2ページ目をご覧ください。

まず、計画案に賛成の意見ですが、2件90人の方から同様な意見をいただいております。

読み上げさせていただきます。

「早期道路整備について」

己斐地区に住む多くの方々の長年にわたる共通の願いは、地区住民が、安全で快適に利用できる一刻も早い道路の整備である。平成14年11月に説明された道路の計画案は、己斐地区の新しい幹線道路であり、将来アストラムラインの導入も可能となるなど、己斐地区のまちづくりの骨格となる必要不可欠な道路である。道路の実現により、道路事情の改善のみならず、己斐地区の将来イメージを具体的にするものであり、非常に重要なものである。この計画案に賛成はもちろんのこと、早期整備をお願いする。ただし事業推進においては、立ち退きを強いられる住民に対し、理解と協力が十分得られる体制を整え、円滑な用地交渉等を要望する。

以上でございます。

この意見に対する事務局の考え方を右欄に整理しております。読み上げさせていただきます。

「早期道路整備について」

己斐中央線は、長年の懸案である己斐地区の道路・生活環境を改善するばかりでなく、己斐地区のまちづくりの骨格ともなる重要な基盤施設です。昨年11月に開催した地元説明会においても、多くの早期整備を求める意見をいただきました。また、本市と地域住民が一体となって検討を進めているJR西広島駅北口地区の土地区画整理事業の勉強会においても、「己斐中央線については、交通環境を改善するのみならず、駅周辺の整備の方向性を明確にするためにも、早期に取り組むべき」との意見が多数出ています。

このように、地元の気運も高まっていることから、本市としても、地元のみなさんの理解と協力を得ながら、早期に事業を進めていくよう、最大限の努力を行っているところで

す。

また、己斐中央線の事業によって移転していただく方々の財産は、公共事業の損失補償

基準に従って、適正な評価、補償を行うこととしており、移転先についてもできる限り、ご希望に添う場所が見つかるよう、誠心誠意努力して理解を得たいと考えています。

以上でございます。

次に、計画案に反対の意見の要旨についてご説明いたします。3点でございます。順次読み上げさせていただきます。

まず、1点目としまして、「道路幅員について」ですが、計画案は、アストラムラインの導入空間を確保すべきとして、あらかじめ中央帯の幅員を広く計画しているが、アストラムラインの利用促進や経営改善のために、自治体が関係する公営企業に対し、自治体の資金を無制限に使用して業務の拡大を図る時代ではない。現計画の道路中央帯の幅員を減じた計画に変更するよう提案する。という内容でございます。引き続きまして、あと2点、反対意見の要旨をご説明いたします。一枚おめくりください。

2点目として、これは2件2人の方から同様な意見をいただいておりますが、「ルートの接続先について」として、己斐中央線の終点部がJR西広島駅北口という計画となっているが、己斐中央線完成に伴う交通量の増加により、己斐中央線から現道を経て己斐橋へと抜ける箇所渋滞が増大するため、JR山陽本線南側へ直接アクセスできるよう、新己斐橋に接続する計画に変更すべきである。という内容でございます。

続きまして3点目でございます。「ルートの変更について」として、計画ルートの一部区域は先祖代々の土地の一部である。今後、個人的に有効利用する計画があるので、道路のルートの変更を要請する。という内容でございます。これらの反対意見に対する事務局の考え方を右欄に整理しております。一枚お戻りください。下側でございます。読み上げさせていただきます。

まず、「道路幅員について」ですが、近年、できるだけ自動車交通に依存しなくてすむ交通体系づくりの重要性が高まっている中、都市の活力と魅力を高めて行くための都市軸の形成を支える交通基盤の充実・整備を図っていくことがますます重要となってきています。このため、本市では、市民各層や市議会からの意見を踏まえ、平成11年11月にアストラムラインの延伸計画の第一期事業であるJR西広島駅までの延伸を軸とする「新たな公共交通体系づくりの基本計画」をとりまとめました。この計画は、平成14年3月には、国、地方公共団体、交通事業者等で構成する中国地方交通審議会の答申において、公共交通機関の維持整備のあり方をとりまとめた地域交通計画の中にも位置付けられています。己斐中央線は己斐地区内の交通の利便性・安全性を著しく向上させ、まちづくりの骨格となる基

盤施設を整備すること等を目的とする地区の幹線道路としてこのたび計画するものですが、その計画に当たっては、将来のアストラムラインの導入を考慮し、中央帯をはじめ、道路幅員を決定しているものです。なお、アストラムラインの延伸事業については、中・長期の財政状況等の不透明性を踏まえ、段階的な進め方を基本としており、このうち、ＪＲ西広島駅までの延伸については、交通対策としての緊急性、財政負担や採算性、まちづくりとの連携などの様々な観点を総合的に勘案し、都市計画決定や特許申請に向けた取り組みを進めています。

以上でございます。

一枚おめくりください。次に、２点目の「ルートの接続先」についてでございます。事務局の考え方を読み上げさせていただきます。

己斐地区の人口は平成２年に約 30,000 人でしたが、現在は約 27,000 人に減少しています。また、平成 13 年 10 月に広島高速 4 号線が開通したことにより、西風新都と都心を結ぶ経路の選択肢が増えたため、己斐地区を通過する交通は減少している状況です。このため、己斐地区に関連する将来交通量の大幅な増加はないと推測しています。また、己斐地区に関連する交通のうち、ＪＲ山陽本線を横断する将来交通量は、己斐中央線の整備に加えて、八幡川沿いの己斐石内線を整備することにより、ＪＲ山陽本線を横断する交通が分散されること、駅北口広場の整備により、ＪＲ山陽本線を横断し、駅南口広場を利用していた交通が減少すること、アストラムラインの延伸整備により、自動車から公共交通機関への需要転換が図られること、などから、県道伴広島線のＪＲ山陽本線横断部において、現在の 1 日約 19,000 台から約 12,000 台へ減少するものと予測しています。さらに、県道伴広島線については、己斐橋西詰交差点から都心へ流入する交通をより円滑に処理するため、交差点改良等の対策を行うこととしております。

このように、己斐地区からＪＲ山陽本線を横断する自動車交通は、大幅な増加は見込まれず、また、現在計画している道路の整備や既存交差点の改良等により対応可能であり、都心に直結する新たな道路計画は必要ないと考えています。

以上でございます。

次に、３点目の「ルートの変更」についてでございます。

己斐中央線のルートは、己斐地区の骨格をなす道路として、土地利用現況や道路状況を勘案し、経済性や工事施工性はもとより、日常の交通利便性や非常時における避難路等、地区の生活基盤としての有効性、沿道土地の有効活用の促進性、ＪＲ西広島駅の交通結節

機能の向上性等を総合的に検討し、現計画を最適案として選定したものです。

以上でございます。

続きまして、最後に、「その他の意見」としまして2点ございますので、順にご説明させていただきます。

まず、意見の要旨を読み上げさせていただきます。

「己斐中央線と土地区画整理事業の同時都市計画決定について」

己斐中一丁目地区で検討されている土地区画整理事業区域では、道路と土地区画整理事業の都市計画決定を、同一時期に行うべきである。という内容でございます。

次に2点目として、これは4件4人の方から同様の意見をいただいておりますが、「事業実施における補償について」として、用地等私有物件の補償にあたっては、適切な調査、評価、及び転居先配慮の支援、協力をお願いする。また、工事実施時には民有地への円滑なる進入路の確保を要望する。という内容でございます。これらに対する事務局の考え方を右欄に整理しております。読み上げさせていただきます。

1点目の「己斐中央線と土地区画整理事業の同時都市計画決定について」ですが、己斐中央線の整備と、JR西広島駅北口地区の土地区画整理事業は、同時に事業を進めていく考えであり、平成12年以降、道路計画の取り組みと並行的にまちづくり勉強会を行っています。こうした中、まちづくり勉強会においては、「己斐中央線を先行して都市計画決定することは、JR西広島駅周辺の整備に関する市の姿勢を明確にすることにもなり、早期に決定すべきである」と、まちづくりをすすめるためにも、道路整備を先行すべきとの意見が多数でているところです。このため、まちづくりの手順としては、まず、己斐地区のまちづくりの骨格となる基盤施設として、己斐中央線の都市計画決定を先行させ、引き続き、この道路計画に併せて土地区画整理事業の詳細プランづくりを行うことが望ましい、というふうに考えています。

次に2点目の「事業実施における補償について」でございます。移転していただく方々の財産は、公共事業の損失補償基準に従って、適正な評価、補償を行うこととしており、移転先についてもできるかぎり希望に添う場所が見つかるよう、誠心誠意努力して、理解を得たいと考えています。また、工事の実施に当たっては、工事施工中における対応を含め、利便性確保のため、最大限の配慮をすることとしています。

以上、意見書の要旨とそれに対する事務局の考え方についてご説明させていただきました。これで第2号議案の説明を終わります。よろしくご審議のほどお願いいたします。

会長 ただいまの第2号議案についての説明について、ご意見等がございましたらお願いいたします。

はい、どうぞ。

委員 すみません、2点お聞きしたいんですが、1つは、新しい道路が出来るとすぐ横に小学校が通っておりますが、その小学校の前の道路の安全性というか陸橋の設置とかそういうことについての検討は済んでいるのでしょうか。それと、もう1つはちょっと道路とは離れますが、西広島駅の北口の整備なんです、先程の図面で、身障者用、車椅子のスペースがありますが、エスカレーターと階段しかないんですね。で、車椅子の方は、車椅子で駅まで行っても、階段やエスカレーターだともう上れませんし、広島市内の駅はそういう面において遅れてます。新しく整備させるということであれば、ぜひエレベーターやスロープの確保を考えていただきたいんですが、そのへんはどうでしょうか。

事務局（都市交通部計画担当課長） 都市交通部の計画担当課長でございます。まず、1点目のルートについてですが、これが小学校の横を通っているから、小学生の安全性の確保をどう考えているのかということございまして、横断陸橋とか具体的に言われましてけれども、今後事業実施に当たりましてですね、地元でまた設計協議という段階がございますので、そういうところで横断陸橋も含め安全性の確保について検討してまいりたいと考えております。それと、2点目の駅前広場の整備ですが、実際にやるときには、バリアフリー法等がございまして、スロープやエレベーター等の身障者対策ですとか、交通弱者対策も、検討してやっていくように考えております。以上でございます。

会長 はい、どうぞ。

委員 一つお願いがあるわけなんです、いつもこういった会議に出させていただきますと、いつも、広島市の要望する「国際平和文化」というものが、さわりのへんでは、非常にいい感じで聞き取られる訳でございますが、実際、各論になると、ほとんどこの「国際平和文化」というものが消えてしまっていると感じます。例えば、今回のような道路は、庶民といいますか、市民にとっては最も身近な公共物でございます。その中で、ぜひ「国際平和文化」というものが肌に伝わってくるような仕掛けをやっていただきたいと思えます。先般久しぶりに新幹線で旅行してみました。おそらく皆さん方、ご存じだろうと思えますが、新幹線の駅はどこへ行っても広島駅と同じなんですね。全国広島駅です。降りたとたんに広島駅に帰ったんじゃないかならうかというぐらい、全く同じような、JRの新幹線の駅でございます。ここは広島駅なのか、それとも、ここは小倉の駅なのか、博多の駅

なのか、わからないくらい特徴がございません。広島の場合には、この「国際平和文化」というものを強く打ち出して、しかも世界に訴えようとしておるわけでございます。したがって、最も身近な市民にとって、庶民にとって、道路というもののの中に、自然にですね、それらが伝わってくるような仕掛けをぜひお願いしたいと思っております。以上でございます。

会長 はい、どうぞ。

事務局（都市交通部長） 都市交通部長でございます。ただいま委員のご指摘がございました件につきましてはですね、現在、西広島駅周辺でまちづくり協議会が起こっております、そこでいろいろコンセプトとか、どういうテーマでやっていこうかということ考えておられ、まちづくりを道路整備と併せてやっていこうということで進んでいます。例えば先程ご説明いたしました北口広場につきましても、委員ご指摘のように、単なる企業が集積しているというだけじゃなくて、例えば、歴史とか由来を考えますと、あそこの街は昔から盆栽とか^{かき}花卉、お花ですね。そういったような業種で成り立ってきて、街が発展した経緯がございます。それから、閑静な佇まいも残しながら、非常に都心部に近いという立地もでございます。そういった当たりにつきまして、現在住民の方々と私ども広島市で十分議論しながら、どういうコンセプトでこの施設をまとめあげていくかを考えているところです。例えば報道されてますように横川駅は、レトロな街をデザイン化しまして、バスの発祥の地だというのをひとつのコンセプトとして本市のほうで国土交通省中国地方整備局のご協力をいただきながら、整備を進めております。西広島駅についてもこのような概念で取り組んでおります。

会長 はい。

委員 今、お聞きしましてですね、肝心のデータ類というのがないんですよ。例えば、交通の現況といいながら、交通量がどの程度で、己斐中央線が出来ると、どの程度転換するのか、ここで対応可能というふうに書いてあるんだけども、対応可能というのは、事務局が考えた対応可能であって、我々が判断する材料がない。だから、そういう意味で、非常に我々も苦慮するんです。例えば、現状の交通量はこうあって、将来はこうなると、己斐中央線を作ったら、このような分担になりますよということを、やはりキチンとデータを言っていないかなという、そういう感じがします。それから、大体の説明の中で感じることは、この反対意見の2番ですね、ルートの接続先ということで、やはり、ボトルネックになるのが己斐橋のところ、今も、あそこはボトルネックになっている。それが本当に解消するのかどうか、その根拠もわからない。だから、そういう意味で、最低

限度の資料をやはり後ろにつけてもらって、この程度なら要するに大丈夫と、いうようなことをキチッと説明していただきたいと、いうふうに感じます。

事務局（都市計画担当課長） 申し訳ございません。現在、県道の横断部分、JR横断部分で現況の交通量が19,000台となっております。これに対し、南側に己斐石内線という都市計画道路、現在幅員4mぐらいですが、これを8mに拡幅整備するということで、2車線の確保ができます。そうしたことで、こちらのほうに約4,000台、転換できるということと考えております。

委員 今のあれで、例えば、当面ここで止まるんですよね。そうしますと、ここの改善にはならない訳ですよね、今のところ。

事務局（都市計画担当課長） 今渋滞しておりますのが、県道伴広島線の己斐橋の手前でございます。ここの交通量が19,000台です。南側の己斐石内線の整備を今後いたしますと、交通が分散されるといったことで、己斐石内線側にですね、4,000台転換するというふうに見込んでおります。そういったことから、今の県道伴広島線の19,000台が、アストラムラインへの転換等もございまして、12,000台まで減少すると。都心部における2車線の路線の交通量が約12,000台ぐらいでございますので、そういったことからですね、現道路で対応できるというふうを考えております。ただ、先づまりを防ぐといった意味で、こうした先のですよね、交差点の改良といったものも併せてやっていきたいと。こういったことにより対応できるのではないかというふうを考えております。数字につきましては、またご説明を追加させていただきます。

委員 それでね、ここで、改良、転換により対応できるということを言っておられるんですけども、実際にどの程度なのか我々にはわかりませんよね、実際には。だから、計算してこれこれこうだからというふうにやはり示して、我々を納得させるといいますか、そういうようなことで説明いただければなということです。

事務局（都市計画担当課長） 大変申し訳ございません。各交差点においては、交差点処理計画をたてておりますので、今後こうしたことをご説明する場合には、そういった定量的な話も合わせて説明させていただくというふうを考えております。

委員 いいですか。

会長 はいどうぞ。

委員 ひとつだけ。ずいぶん先の話になるんですけども、この道路が出来ることによって、今後交通網をどういうふうにしていくというのは、説明会の中ではどのように説明さ

れているんですか。例えば、アストラムラインが通りますよと。そうするとフィーダー網をひくとかですね、いろんな団地からの足があると思うんですが、安佐南区のほうを見るとあまりうまくいっていないんですね。運送法が変わったんで、かなり自由にできるということと、逆にうち切るのもわりと簡単にできるという印象がありましてね、あれだけの団地からですね、車だけじゃなくて公共交通を促進するという意味で、そこらあたりはどうか説明されておるのか教えていただきたい。それから、参加者からそこらあたりのご質問はあったんでしょうか。

事務局（都市交通部計画担当課長） まず、将来の交通網について、地元説明会の時にどのように説明しているかということでございますけれども、実際には、先程来説明しておりますように、地元まちづくり協議会というのがございまして、この己斐中央線、あるいは新交通システムが導入されたときにはどうするかということで、このまちづくりの中で話し合っていこうということにしておりまして、昨年11月に地元説明したときには、そういう説明はしておりません。そういうまちづくりの中でですね、皆さま方と話し合っ、て、どういうふうにしていくか考えることにしています。それと、地元説明会で住民の皆さま方から、そういう話があったかといいますと、説明会では、そういうものはございません。特にですね、事業実施時期がどうなるとか、補償がどうなるとか、そういったものが大半の御意見でございまして、委員がご指摘のようなご意見はございません。

委員 まちづくり協議会の中でそういう交通網のことをですね、審議されるという話なんです、ちょっと違うなという感じがします。それは、交通事業者ですね。現在バスが走っていますよね。そのバスがどういう路線で走るかとかですね、アストラムラインにフィーダーを引いて、アストラムにできるだけ乗ってもらおうとかですね、すでに安佐南区でやった例がありますよね。だからそのへんで交通事業者との協議が必要になってくるんじゃないかというふうに思うんですが、どうなんですか。

事務局（都市交通部長） 委員ご指摘の点についてご説明します。平成13年の2月に、概略ルートで、だいたいこういう3案ぐらいございまして、その中で広島市とすれば、こちら側のルートが一番いいんじゃないかというご提案をしながら、いろいろ意見を集約化してきた背景がございまして。その中で、委員からご指摘がございました、例えば、北口広場のバスターミナルでございまして、あるいはタクシープール、これのあり方につきましても、今は、南口の方にイトーピアだとか、あちらの奥の方の団地だとかからボンバスが入ってくるということで、非常に迂回をしている状況でございまして。一方北口に面した住

民の方々にとりましては、北口側の改札が限定されているものですから、南口に回らずに、ダイレクトに北口駅前広場からJRに乗りたいとかというようなご希望がございました。それを踏まえまして、広電の子会社であるボンバスさんとかですね、広交タクシーさんとか広島バスさんとか、そういったところといろいろ具体的に協議させていただいて、北口広場のバスターミナル計画を一応詰めてきているという状況でございます。ただ、ご発言の中にございました既設のアストラムラインのフィーダーバス網の場合はですね、当時は、運輸局と私ども広島市と、バス事業者が一体となって需給調整規制下の中でやってきたという背景がございます。今回の場合は、14年2月1日からいわゆる乗り合いバス事業規制緩和というのが実施されました結果、いわゆる、お上の強制力ですね、ここを走ってほしいとか、何便にしてほしいとか指導する、そういう時代ではなくなっておりますので、あくまでも私ども都市施設を造る立場の者と、民間の交通事業者の方の総合的なコンセンサスでやっていくしかないというのが、現在の時代でございます。そういった意味で、今の北口広場の約3,900㎡につきましては、交通事業者との協議の上で、だいたいのレイアウトもこういうことでどうかということに詰めてきたところでございます。以上でございます。

委員 今回、補償の問題は発生しないのですね。

事務局（都市交通部長） はい、どうぞ。

委員 県道伴広島線は、先程も話が出たんですが、現在も非常に渋滞しているということで、どういうふうにしたらいいかと頭を悩ませているところなんですが、先程言われた計画については、今後、詳細を詰めてやっていくということで理解してよろしいんでしょうか。といいますのは、まだ問題点も残っておりますので、そこらへんも十分詰めていかなければいけないのかなというふうに思っておりますので。

委員 己斐橋西詰めの交差点から都心へ流入する交通の円滑化の話です。

事務局（都市交通部計画担当課長） はい。渋滞しているのは、己斐橋を渡りまして、東側の福島町のところですね、あそこで、100m道路の方に行くために右折する車がありまして、後ろが通れませんので、そこらへんが影響してズラズラ並んでいると、これが、先詰まり現象です。あるいは、こちらの新己斐橋の西詰めでは、北側から入ってくる車線が1車線しかございませんので、交差点の容量が不足して渋滞している状況です。そこらへんのことを解消すれば、交通が今よりは円滑に流れるだろうということで、今具体的に検討しているということでございます。

委員 平和大通り方面の右折車線のところなんですけど、確かあそこのところに幼稚園とかがあって、そこらへんの対策をどうするのか考えないといけないとか、それから、平和大通りへの左折車線のところなんですけれども、宮島街道からの流入がかなり多くて、宮島街道側の信号を優先しているとかいう背景もあって、そこらへんのバランスも考えなくてはいけないということもあります。

事務局（都市交通部計画担当課長） 具体的な検討に当たりましては、公安委員会や河川管理者の太田川工事事務所などと調整していきたいと考えております。

会長 他にございませんか。

委員 すみません一点お聞きしたいんですけれども、第1号議案、第2号議案ともにですね、自転車歩行者道というのがありましたよね。幅が3mというなお話があったんですけれども、地方都市はかなり自転車の利用者が多くて、横川駅及び、己斐駅の周辺は、かなりの自転車交通量があると思います。しかしながら、自転車に乗る人のマナーがですね、非常に悪いということをよく思うんですね。それで、自転車に乗る人と歩行者がいっしょに走る、というか流れると思うんですけれども、非常に危なくて、歩行者が特に多い場合には、自転車が車道を、車を縫うように走ることがある、そういった状況を目にすることがあるんですね。よく歩道の中でも自転車はここを通りなさいよって何か印が付いているような歩道もあるかと思うんですけれども、私自身が自転車に乗っていて、どっちを走っていいかよく分からないということが多々あります。そこで、これから道路を作っていく中で、この自転車利用者に対する配慮についてどう考えられているかについて、配慮していただきたいという要望を込めておたずねしようと思ったんですが、いかがでしょうか。

事務局（都市計画担当課長） 広島市はご承知のように、平地部としてデルタ地帯が広がっておりまして、自転車の利用がスムーズであるということもございまして、全国でも自転車交通が多い都市のようでございます。そういった意味もございまして、自転車のこういった通行が望ましいのかといった検討も行っております。先程言われておりましたように、歩道が狭くて、車道を通るような自転車があるということもございまして、どこもかしこも広げるというわけにはいきませんが、ある程度自転車通行を促進する地区とかですね、そういった経路とかですね、そういったことも検討しながら整備をしていくということでございます。それから、自転車の利用につきましては、段差等もかなり影響しますので、そういったことについても工事の施工の際には工夫しておるというような状況で

ございます。

会長 他にございませんか。

委員 すいません。今段差のことがでたのもう一点お聞きします。新しい道路ができるときに、歩道ができますよね。その歩道と車道との間の段差についてなんですが、視覚障害者の方は段差がないと、車道と歩道の差がわからないので、大変危険なんだそうです。逆に、車椅子の場合は段差があると大変なんですよね。車庫とか駐車場スペースがある場合、歩道と車道の段差が少し解消されてますよね。うちの子は車椅子に乗っているんですが、車椅子で通る時、たぶん2号議案の方だったら、結構市街地も通るので、そういう建物、駐車場とかのスペースが多いと思うんですよ。そうしたら、それに準じていつもいつも歩道が斜めになっているわけですよ。そうしたら本当にその歩道はデコボコデコボコしていて、すごく歩きにくいし、ベビーカーや車椅子、お年寄りも不便だと思います。歩道の幅が3m、3.5mあればいいんですが。逆に、こういう小学校の前とかは車道と歩道をきちっと分けるために、かなり高さがあった方がいいのかなということもあります。車の交通量や歩道の幅とかのかねあいもあると思うんですが、よその地方都市ではそこを考慮して、歩道の高さを3cm、4cmに決めているところもあるということをお聞きしました。広島市としては、そういうことについてはたぶんないと思うんですが、町中、紙屋町界隈でも結構デコボコデコボコしながら、かなり高いんですよ。この間ちょっと測ってみたんですけれども、このくらいあります。20cmくらいはあるかなって。それがもうデコボコデコボコして、一度車椅子に乗って歩いて見られたらわかると思うんですが、そこらへんの基準とか、せっかくこれから道路整備していくのであれば、そういうことも考慮しながら、他の都市のいいところを見習って、いろんなことを考えながら作っていただきたいなとすごく思います。これはちょっと議案とは離れますけれども、よろしくお願ひします。

事務局（都市計画担当課長） 広島市では、福祉環境に配慮した公共施設整備を進めるため、「広島市公共施設福祉環境整備要綱」等を定めておまして、そこで身障者スペースをいくらとるとかですね、そういった数値上の基準や構造形式等を定めているという状況です。歩道につきましては道路の構造を規定する道路構造令にもですね、縦断勾配、横断勾配はいくら以下にしないといった規定もございます。現場でですね、先程言われましたように、車庫等でやむを得なくということもあると思いますけれども、現在、福祉環境の整備が求められている中でですね、そういった整備については努力していきたいということやっていきます。

会長 他にはございませんか。ないようでございますので、第2号議案につきましては、原案どおりの都市計画と決定とすることを適当と認める市長へ答申することとしてよろしいでしょうか。

意義なしと認めます。なお、最後になりますが、事務局より報告することがあるようでございます。

事務局（都市計画担当課長） それでは、前回、本審議会でご審議いただきました案件の、その後の状況につきまして、御報告させていただきます。お手元に資料3として配付をしておりますので、ご覧いただきたいと思ます。

前回、昨年11月28日に本審議会でご審議をいただいた案件は、広島市決定の都市計画用途地域の変更、建築基準法第52条第7項の規定による住宅系建築物の容積率制限の緩和を行わない区域の指定、建築基準法第51条ただし書きの規定に基づく一般廃棄物処理施設の建築許可、の3件でございます。

用途地域の変更につきましては、昨年12月27日に都市計画の変更告示を行い、本年1月1日より施行しております。

容積率制限の緩和を行わない区域の指定につきましては、昨年12月24日に指定の告示を行い、本年1月1日より施行しております。

最後に、一般廃棄物処理施設の建築許可につきましては、建築基準法の規定に基づく許可処分を昨年12月26日に行っております。現在は建築確認の進められておまして、確認後、3月頃から工事に着手し、平成16年4月には施設を稼働する予定でございます。

以上、前回の審議会でご審議をいただきました案件の、その後の状況について、御報告させていただきました。

会長 以上で本日の審議会を終了いたします。本日は大変お忙しい中お集まりいただきましてありがとうございました。これをもちまして審議会を終わります。