

平成31年度第1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 令和元年（2019年）7月1日（月）15時25分～17時23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、岡河 貢、高田 由美、田中 貴宏、鰐澤 達夫、柏尾 浩一郎、
中城 秀典、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) 広島駅南口広場の再整備等について（1回目会議）
- 5 公開・非公開の別 公開
- 6 傍聴者 一般傍聴者 2名
傍聴者（マスコミ関係） 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程、
議事(2)資料 広島駅南口広場の再整備等について
- 8 議事要旨
 - 議事（1） 座長及び副座長の選任
座長に岡河委員、副座長に田中委員を選任した。
 - 議事（2） 広島駅南口広場の再整備等について（1回目会議）

事業課より議事内容の説明を行い、それに対して各委員よりデザイン上の配慮事項に関する提案等を受けた。今後の検討事項は次のとおりである。

 - (1) 高架区間の構造について
 - ① 擁壁と盛土で構成される構造部分は、擁壁の存在による圧迫感が感じられるため、橋梁や柱と梁で軌道を支え、下部に空間を設ける構造形式が可能か否か、

予算も踏まえて検討を行う。

- ② 広島駅南口地下広場に表出する柱がかなり大きく、景観への影響も大きい
ため、デザイン上、十分な配慮を検討する。

(2) 高架区間の擁壁について

- ① 構造上、擁壁となる場合、擁壁の圧迫感を軽減できるよう、ランドスケープ
としてデザインされた土木構造物として計画するよう検討する。その際、メン
テナンスフリーや予算上の制約も考慮する。例えば次のような手法が考えられ
る。

- ・ 壁面緑化等により擁壁面が少しでも見えないようにする。
- ・ 擁壁面に開口部を設け、照明と植栽を組み合わせる。
- ・ 「折り」のデザインを用いて擁壁面を工夫する。
- ・ 壁泉を設ける。
- ・ 擁壁面にレリーフ及び間接照明を設けることで立体感を出す。
- ・ 擁壁の形状を工夫して下部に空間を設け、その部分を緑化する。

(3) 緑化について

- ① 中央分離帯の緑が失われるため、それらが補えるよう、軌道敷やイベントス
ペース等の緑化を図り、予算及び維持管理の可能な範囲で環境についての配慮
を行う。
- ② 軌道敷について緑化が難しい場合、平板のコンクリートではなく、石風やう
ろこ状のコンクリート等の検討を行う。

(4) イベントスペースについて

- ① 地上から見てもペDESTリアンデッキから見ても存在感が感じられ、魅力あ
る空間となるよう検討を行う。

(5) 遮音壁について

- ① ガラス等で透明とすることで圧迫感が軽減できるため、ガラス等透過性のあ
る材料での施工について検討を行う。
- ② 使用する色彩や材料について、鉄粉による汚れを考慮したものを採用するな
どの鉄粉対策の検討を行う。

(6) 風の道について

- ① 3月15日に公表している整備方針に示しているとおり、風の道を考慮した

街づくり及び環境づくりができるよう検討を行う。

(7) 全体のデザインについて

- ① 新幹線口のデザインを考慮し、新幹線口と南口が駅ビルで分断されない統一感のあるデザインとなるよう検討する。

【会議概要】

開会挨拶、出席者紹介、配布資料確認

本日の議事（1）「座長及び副座長の選任」

座長に岡河委員、副座長に田中委員を選任

○岡河座長

本日の議事（2）「広島駅南口広場の再整備等について」の説明をお願いします。

○石飛交通対策担当課長

議事「広島駅南口広場の再整備等について」の説明

○岡河座長

補足の説明をすると、今の駅前通りから駅に向かって重要な軸線がつくられるということである。その真ん中に反りのある大きな屋根ができ、その後ろの駅ビルが新しくなる。広島のマチの都市デザインとして重要になるという共通認識が必要だと思う。丹下健三の平和公園の軸線と非常に共通した部分がある。広島駅南口広場の再整備ということに絡んで、都市デザインとしてもう一つ非常に重要な都市整備がなされるということを念頭に入れてアドバイスをいただきたい。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して、提案又は質問、意見があるか。

○鰐澤委員

路面電車の軌道の高架区間の構造について、建築家のカラトラバのような軽やかなものになってもらいたいというのが印象としてはある。折鶴のアーチもきれいだと思うが、なるべく取ってつけたようなものではなく、構造と一体になるようなものになると理想かなというイメージである。

○岡河座長

これは重要な軸線の一部になる。構造の話について、藤井委員に何らかのアドバイスをいただきたい。

○藤井委員

U型のコンクリート擁壁構造物の上の右側（南側）に桁が乗っており、左側（北側）のT型の柱の上に橋が乗っているが、その連続性が非常に気になる。一体感を持たせたような連続性のあるものや、スレンダーな形で桁下空間に何も無いような格好にできるといいと思う。構造的に、このU型のコンクリート擁壁構造物を地下空間の上に置くというのが、構造的に本当に大丈夫なのかなというのも気になる。上に置くのではなく、縁を切って上

は上で持つような構造にしたほうが、後々のメンテも非常に楽ではないかと思う。

○岡河座長

構造そのものをもう一度見直し、桁下空間を予算の範囲で透過性のある状況に考えることができるのかということと、地下空間の上に乗せるとしたら、乗せるデザインの中で何ができるかということの二つの方向性があると思う。

○藤井委員

地下空間の上に乗せる構造というのがどういう形で持っているかというのを理解できないため、構造的な話を聞かせていただきたい。

○石飛交通対策担当課長

地下広場の地下く体構造を設計する際に、上載荷重を設定して構造計算を行っており、その設定の範囲内で、今回の高架区間の構造を検討する中で、今回採用しようとしているU型のコンクリート構造物に軽量盛土材で盛土をする構造であれば、その設定範囲内で収まるということを確認している。

○藤井委員

ということは、地下空間の天井板の上にU型のコンクリート構造物が乗ってくるということなので、それに普通の土を詰めると持たないから軽量の盛土にして持たせていると考えるが、それならば、荷重をうまく分配させて軌道だけ支えるような柱の上に空間をつくりながら柱と梁でつくっていくということも可能であるし、構造形式そのものを変えて、この壁に遮られないように下にすき間をつくることは可能だと思う。

また、右側（南側）の桁がU型のコンクリート構造物の一番下に張り出しているが、その桁の重さをこの張り出しに乗せているのではないか。

○石飛交通対策担当課長

ここはU型のコンクリート構造物の上に橋桁を乗せているわけではない。

橋桁を支えるために1本新しい橋台を設置し、そこで支えるように計画をしている。

○藤井委員

そこに橋台ができて、向こうに（北側の）T型の橋脚で構成しているということか。

○石飛交通対策担当課長

はい。

○藤井委員

スパン長が大体70メートルとお聞きしたが、天井板に荷重を預けるのではなく、桁でそ

の両方に渡してやれば十分もつような構造ができると思う。

○石飛交通対策担当課長

両側の下部工（橋脚や基礎）に乗せる桁をここに設置をしたらどうかということか。

○藤井委員

桁でつなげばいいと思う。

○石飛交通対策担当課長

擁壁の代わりに橋梁形式にして、それを支えるための下部工（橋脚や基礎）を、今予定しているこの前後の橋梁の下部工（橋脚や基礎）で兼ねるとすると、整備する前後の下部工（橋脚や基礎）のサイズも当然それに伴って大きくなっていく。

○藤井委員

それはP C（プレストレストコンクリート）とかその辺りの話か。恐らく上部工そのものを鋼構造にするなどの工夫で、かなり軽くなるような気がする。

中に発泡、軽量の盛土をすると、気になるのはそこの部分の沈下などが考えられる。構造形式そのものも含めて工夫ができないかどうか検討していただきたい。

○岡河座長

土木構造物として、非常に長い時間きちっと機能する必要があるため、不用意な構造の計算はされていないと思うが、今のこのやり方しかないのかということについては、この機会にもう一度検討されてもよいのかもしれない。一番最初に藤井先生が言われたように、今の地下のスラブ（上部床版）の上に乗せるとしても、軽量の盛土ではなく、力を分散、集中のことがあるかと思うが、細い柱で持たせることもできるかもしれない。これからの検討の余地として、もう一度検討していただきたい。

これだけの壁がある場合と、その壁がなくなり、細い柱の何本かで持つ場合とで、横から見たときも含めてこの通りのイメージが大分変わってくると思うので、デリケートな話になると思う。

○高田委員

やはり景観が気になる。この写真を見てもすごく圧迫感を感じる。自動車を運転してここを通るときやこの道路を歩いているときも、まちの景観として、また都市デザインの一つの軸だということを意識して考えていただきたい。

また、一番気になったところがイベントスペースである。パースを見て、全体的に今よりかなり緑も減っていて少し寂しい感じがした。イベントスペースのところをもう少し立

体的に、下から見たときも楽しいスペースだとわかるといいかなと思う。緑を植えるところが余りないのかなとは思いますが、考えていただきたい。

今の計画ではベンチとフラワーポット程度であるようにみえるため、緑を増やしたり、照明などの工夫により立体的な感じで下から見ても楽しさが伝わってくるような空間になるとよい。

○岡河座長

エールエールの横に立ったときに、擁壁とイベントスペースのどちらも見えてきて、景観としてはどちらもかなり重要であるため、一帯としてうまくいけば駅前空間としてすごく良い空間となるだろう。

○高田委員

この屋根はすごくいいなと思った。

あと、広島は川がすごく整備されていて川の風景もすごくきれいで自慢したいところだが、電車の中から見えるのか。少し上がっていて、下りてきたところから遮音壁があるのか。

○石飛交通対策担当課長

遮音壁については今は壁を描いているが、そこはコンクリート構造物でなく、例えば、透過性のある材料にするなどの工夫はできると思う。

○高田委員

座っているときも、美しい川が、広島の自慢の美しい川の風景が見えると気持ちがいいかなと思ったので。

○石飛交通対策担当課長

車内から見える視覚という面もあるし、構造物を見るときに重厚感や重々しさが、透明な仕様であれば、コンクリートのままに比べると軽減すると思う。

○岡河座長

遮音壁はガラスみたいなものでもできるのか。

○石飛交通対策担当課長

遮音壁がどういう構造、材料でないといけないかは研究させていただきたい。

○岡河座長

ぜひ検討していただきたい。

○藤井委員

普通の遮音壁だとコンクリートが多いが、両サイドの視野を遮るので、ガラスのようなものでうまくいけばいい。

○高田委員

市内の電車には遮音壁が全然ない。

○中城委員

何で遮音壁が要るのか。

○石飛交通対策担当課長

市内の電車は平面を走っているの。

○高田委員

音が違うのか。

○石飛交通対策担当課長

平面の区間には、交差点部では自動車や歩行者の横断もあるし、それ以外の場所では緊急車も入ることもあるため、そこに壁をつくることはできない。

○高田委員

せっかくきれいに整備されているので川を見せたい。

○藤井委員

橋の上というのは少し音が反響する可能性はあるが、本当に遮音壁が要るのか。

○今川委員

私はこのアドバイザー会議に入る前の環境アセスメントという環境影響評価の委員もしており、景観に関してはたくさんの意見を預かってきている。今、議題に上がっている擁壁に関しては、ほぼ全員の委員が大きなショックを受けており、あり得ないんじゃないかという意見だった。

音のたまりができるのではないかとか、風は大丈夫かとか、吹きだまりがどうなっているかとか、そういう環境の面での意見というのも出たが、このコンクリートでないとだめなのか、鉄橋だったらだめなのか、軽くできないのかという意見も多く出たが、やはり音の問題というのが大きかった。居住されている方が両わきにいらっしゃるということもあって、音というのは配慮しなければいけないということで、どのくらいの音が出るかということはきちっと検討はされているようだった。

構造上の問題も大きく、どんな軽量土にするのかとか、いろいろ意見が出たが、細かなことはそのときには御説明をいただけていない。

環境影響評価準備書に対する市長意見において、景観に関しては四点挙げられていた。

「高架構造物についての景観上の配慮が技術的に可能な範囲では、今後のデザイン決定基準を明らかにした上で、広島市の陸の玄関にふさわしい景観を形成すること。」

次に、「事業により失われることになる中央分離帯の緑については、その沿道や広島駅南口広場の植栽可能な部分で補う処置を関係機関と連携して検討すること。」

あと、まだ御意見出てないですけど、「センターポール式の架線を採用することとした経緯を明らかにするとともに、色彩、形状、配置などの景観上の配慮事項を検討すること。」、「本事業の全体像がわかる完成予想図などを示すこと。」とまとめられている。

広場の緑が減るのではないかという御意見が視察のときにあったが、せっかく育ったクスノキを切っているのかということも含めて、今日は視察に参加させていただいた。

○岡河座長

先ほどの高架のところの構造や外側についても含めて、都市環境的なレベルでもう一度配慮ができるかということが、都市環境としてのあの通りのこれからの重要な問題であると思う。

うまくいったら真ん中に屋根みたいなゲートのあるシャンゼリゼ通りのようなと思う。シャンゼリゼ通りは両側にもものすごく木が植わっており、それが何ともいえず、都市デザインとしての洗練度の高さがあるが、日本にはまだあれだけの都市デザインがない。この通りは少し短い、橋が上がっていくのでそれに近い感じができると思う。正面にシンボリックな屋根ができ、その後ろの駅や両側と両側の通りにより、歩いていい感じの通りになる可能性やポテンシャルがある。それを誘導できるような配慮というのは一つのアドバイスとして各部門の委員の方であるのかなと思う。

○中城委員

大きくは、二つある。

平和の歌のコンセプトは非常にいいと思うが、緑というのがない。ビフォーアフターで、現状の写真と新しいイメージ図を比べて見ると、緑がなくなっている。軌道敷の芝生化という話が出ていたが、平和公園のところに芝生が少しあるだけで、広島らしさとか平和とか創造のまちというキーワードが余りなくなっているという気がするので、これを機会に線路の下を芝生にするとか、平和であれば被爆の樹木の苗木を使ってもっと緑化をしていくとか、今の中央分離帯を残したまま両サイドに線路をつくるとか、自動車がたくさん通っているが、一般自動車を通させずにタクシーとバスと線路と歩行者というぐらいに思い

切った考えだってあると思う。両サイドの歩道が非常に狭いので、もっと歩道を大きくしたり、自転車専用道を通して、バス路線とタクシー路線と路面電車と中央分離帯の緑を残してというような、今の線路だったところが今度、道路になるわけだから、一般車両はそっちを迂回するような形でもいいのではないかとというようなダイナミックな改造をやってもいいのではないかと感じた。

それから橋の壁については、表現は悪いがコンクリートの棺桶のようなものが駅の玄関口から大橋の反対までずっと続くのは、ものすごい批判が出るを感じる。セーヌ川の橋のようにデザインを考えた構造物としての橋の架け方はできないか。コンクリートや鉄骨のアーチのような、もっといいデザイン構造美のようなデザインを考えたらいいと感じた。

大屋根を受けている折鶴のような華奢な柱が、木の枝のような形で屋根を支えているようなデザインで、線路の桁、桁を支える柱であったり、ペDESTリアンデッキを支える柱だったりというような、デザインの共通性みたいなものを持たせてやるといいのではないかなと思う。

ずっと再開発してきて、全部がばらばらでつながっていないように感じるので、せっかく上部空間が浮くので、壁ではなく、そこから光を取り込んで地下の広場にも自然光とか風が入るようなことを考えたり、さっき言われたように水辺での一体性を、ペDESTリアンデッキを通じて、水辺まで下りて行って、そこから船に乗って原爆ドームとか宮島に行くような新しい航路をつくっていくとか、もっと楽しさのような感じがあるとよい。

それから、一階の歩いて楽しもうというのがコンクリートの壁になると歩きにくいような感じがするので、一階も歩きやすいし、二階も歩きやすいし、徒歩でもいいし、船もいいし、線路でもいいし、バスでもいいしというような、いろんなものがクロスするようなことを考えたらいいのではないかなと思う。緑がなくなってコンクリートの壁ができるというのは残念な感じがする。あの駅ビルがすごくいい感じになるので、もったいない感じがする。

○岡河座長

市内に自動車を通さないというのはすばらしいと思うが大変だろう。

○石飛交通対策担当課長

今回の事業は、公共交通の取り組みということで行っている。

○岡河座長

交通をもっとうまく循環できるようにということだろう。

○石飛交通対策担当課長

基本的には公共交通を優先していこうという形で、都心の中なので非常に公共交通機関が充実しており、自動車よりは公共交通というような考えで取り組むものではあるが、自動車を全く排除したような形でということまでは、なかなか現実的に難しいことだと思う。

○岡河座長

コンクリートにするのなら、先ほど言った、折るというフォルムのデザインをもう少しコンクリートのところにも取り入れるなど、全体として考えてもいいのかなという気がする。両側にコンクリートの擁壁ができると恐らくいろんな方から、しようがないのかな、これしかやりようがなかったのかと言われると考えられるため、まだ検討の余地があれば、やはり検討してみるというのは必要だと思う。

都市景観として緑も少なくなるため、もっと見えるところに緑をふやすとか、両側をガラスにして緑がよく見えるようにするとか、やはり幾つかできることを考える余地はあるように感じる。

○石飛交通対策担当課長

先ほど、今川先生から御紹介いただいた環境影響評価の審査会を経た市長意見四点に対してどういった対応ができるかというのは、景観以外の項目の意見も含めて、今後も引き続いて検討していきたい。

○柏尾委員

皆さんからのいろんな御意見が出たが、私も大体一致している。

まず、このU型のコンクリート構造物の壁というのは、市民から相当な反対意見が出るというのは明らかに予想できる。コンセプト的なことだが、広島に壁というワードはできるだけ排除していくべきだと思う。広島としては壁を立てることはやってはいけないと思うので、その壁の圧迫感をどうやって軽減していくかだと思う。構造的及び時間的に可能であれば、やはりここは藤井先生がおっしゃるように、橋梁方式ということで、その下を支える部分については、中城委員からもあったように、屋根を支えているデザインで統一感をつなげて持たせていくというのは一つの手だと思う。

それから、遮音壁については、鉄粉によって赤く色が変わっていき、まちをかなり汚していくことになる。そのため、鉄粉対策をどうするかということも考えなければならないと思う。その遮音壁の素材について、鉄粉がつくことを前提とした資材とし、ガラスの場合は

それをどう除去していくということを同時に考える必要がある。

それからもう一つ、新しい軸線にするという考え方にとっても賛同する。駅に続く駅前通り一直線をシンボリックにしていくために軌道敷内の緑化というのも賛成である。軌道敷内の緑化というのは整備主体は誰になるのか。

○石飛交通対策担当課長

インフラ部（広島市が整備）とインフラ外部（広島電鉄が整備）という整理の中では軌道の一部になるため、広島市が整備主体になる。

○田中委員

都市環境、環境絡みの話で、三つほどお話ししたい。

まず一つは緑の話で、多くの委員の皆様が指摘されたように、あそこの緑が減るということはやはり気になる。今の駅前広場のように、木陰があって、噴水があって、そこに人が座っていたりするという、ああいう状況をつくれたらなと思う。木を植えたりするのはなかなか大変な状況なのかなというのも思うので、できる範囲になろうかと思うが、鉛直方向に緑をつくるとか、緑がなくなるということはある程度補完できるようなことができたらなと思う。

もう一つ、先ほどの軸線の話だが、広島風の道の研究をしており、この軸線というのは計算及びシミュレーションをしたところによると、風の道となる。南南西から内陸に吹く風のちょうど道になっていて、それがどんとぶつかる場所となる。この自然風がこの中に入ってくるというのは、すごくいいなというふうに思った。

そうすると、風が入ってきたらやはり出口が必要になってくるので、風下側にある程度の大きな風の出口があるということを確認されておいたほうがいいと思う。そうすると、ここでイメージされているような広島風の道が、そのまま駅に入って風下に抜けていくというようなものができるのではないかと思う。

先ほど、岡河座長が言われていたように、軸線がシャンゼリゼのように、木があって、そこに冷えた風が駅に入っていきみたいなのが将来的には考えられたらいいなと、その一歩になるといいなと思った。

最後に、高いところにあるガラスは、開けたり閉めたりできるようなものなのか。

○石飛交通対策担当課長

その検討はこれから行うこととなる。

○田中委員

夏場に日射ががんがん入ってきてしまうと温室みたいになってしまうので、日射遮蔽についてもあわせて御検討いただきたい。

○岡河座長

風の道というのは、余り皆さん意識されてないことだが、まちをつくるときに上手に風の道が通るように建物をつくると、ヒートアイランドのような場所ができず、まち全体としては非常に省エネルギーになる。駅前通りというのが広島風の道であり、川の上をずっと通ってきた風が駅ビルや駅の中の広場へ入ってくるため、すごくいいコンセプトになる。二十一世紀は環境的な合理でまちをつくるという、これからの新しいまちづくりの先駆けになるので、ぜひ意識していただきたい。

熱心な皆さんの御意見を整理すると、今日一番問題になった高架のところ、壁や構造のことを含めて今の方法だけなのかということについて、さらに検討をしていただきたいということ。

それから、もう一つ大きかったのは、中央分離帯や駅前の通りの木をかなり切ることとなるため、軌道の緑化や電車の中から緑を見えるようにするというようなことも含めて、環境についてももう少し配慮をしていただきたいということ。

それからイベントスペースなどの人が集まるところの環境、緑の問題について並行して考えられたらどうかということ。

遮音壁については、鉄粉の色の問題も含めて、景観としてももう少し配慮ができるのかどうかということ。

最後に、風の道に対応したまちづくりの建物や環境の作り方をコンセプトとして、新しい駅前通りに連動するということとちゃんと踏まえて計画するということ。建物のレベルでもそれをきちっともう一度確認、検討をされたらどうかということが今日の皆さんのアドバイスの取りまとめということになる。

○藤井委員

一点、地下空間のところだが、配付資料において赤く着色した四本の橋脚については、実際に見るとかなり大きいものになり、空間を阻害すると感じたので、これもあわせて御検討いただきたい。

○岡河座長

ほかに委員の方で特に意見があれば。

○鯉澤委員

新幹線口のデザインが南口のデザインと共通に反映しているところというのは具体的に何かあるのか。

○石飛交通対策担当課長

大屋根の下に設ける折りのデザインと、白色を基調としているところである。

○鰐澤委員

駅ビルを通して、新幹線口と南口のデザインが両方に分断されないであればいいなと感じた。

○岡河座長

ここだけの問題ではなく、もう一回トータルにどうしているかということも整理をして進めるべきだと思う。

その場その場でベストは尽くしてあるが、なかなか全体として駅の北も南も通して何らかのデザインコンセプトで成立しているという駅はないような気がする。ぜひそれも含めて検討していただきたい。

○今川委員

軌道緑化の話が出たが、バラスト軌道の上にコンクリート平板を置くような仕様を検討中と聞いた記憶があるが、現状どのように検討しているというのが分かればお教えいただきたい。また、緑化、芝ができないのであれば、それにかわるような良策というのを何かお示しいただきたい。

○石飛交通対策担当課長

言われるように、現状の仕様は基本的には下にバラストがあり、その上をコンクリートの舗装にするということが基本になると思う。今の広島電鉄の営業区間も舗装は石とコンクリートの二つのタイプがあろうかと思うが、従来は全て石であり、それが老朽化して補修をするときにコンクリートで補修をしてきたということである。今回、建設するところは基本的にはコンクリートと考えている。

軌道緑化については、なかなか維持管理が難しいということも聞いているので、今の時点で軌道緑化をやるという方向にはないというのが正直なところだが、環境影響評価準備書に対する市長意見のうち、緑の消失の部分を補う方向を検討する中で、軌道緑化以外の方法も含めて、どういった形がとれるかというのは検討していきたい。

○今川委員

電車の軌道のところを、カープの鱗のような石風の模様にするなど、単なるコンクリー

トの平板ではないような御提案がいただけるのかということも含めて教えていただきたい。

現状は石張りのところも多く、それを補修する場合はセメントで塗り込むところもあったが、あれでは味気ないなというように感じたので、何か良策があれば教えていただきたい。

それと、鉄粉について、広島電鉄の説明では、ブレーキ形式とか新型のものではそんなに鉄粉がいっぱい出ませんというような説明があったことを参考までに申し上げる。

○中城委員

鹿児島は軌道敷は芝生になっている。鹿児島にできて何で広島にできないのだろうと思う。熊本も同じように線路の下に芝生がある。

○鰐澤委員

本当の芝生なのか。

○中城委員

芝生である。

○岡河座長

熊本がメンテナンスや経費についてどのようにしているか聞くとよい。

○石飛交通対策担当課長

場所場所でいろんな基盤とかいろんな芝生とか組み合わせでやられていると思う。

維持管理の仕方もいろいろかもしれないし、その他の問題もあるかもしれない。

○岡河座長

庭の芝生でも大変なので、メンテは大変だと思う。

○今川委員

広島の土壌は、排水がよくて、水がたまりにくいので、芝生の生育に必要な保湿することが非常に難しく、宇品にしても平和大通りにしても、散水にすごく苦勞されているというふうに聞いた。植物公園でずっと、どういう芝生だったら広島でも育てられるかというのを調査研究されていたが、結局、いい結果が出なかったと聞いている。

○岡河座長

神戸も難しいという話を聞いた。場所場所でいろんな条件が違うからかもしれないが、広島駅前の通りが、広島の都市景観と都市の中の通りとしてやはりいい通りだなというのになるというのは共有の目標になるため、できるところから少しずつでもというのは大事かもしれない。

○金澤都市デザイン担当課長

擁壁構造の見直しについては設計担当課の方で当然検討を進めるが、その結果、技術的にとか、あるいは経費面で擁壁構造を採用せざるを得ないとなった場合に、デザイン的な工夫としてどういったことが考えられるかについての御意見を頂戴できればと思う。次の二回目の会議の席で、本日いただいた意見に基づき、具体的な絵姿を描くのに当たり、擁壁ではないパターンと擁壁にせざるを得ないパターンがあるが、擁壁にせざるを得ないパターンについてのお声を幾らかいただければ非常にありがたい。

○高田委員

安易かもしれないが、植栽部分をつくり、見えないようにするというのはどうか。

道路幅によりスペース的なことがあるのかなとは思いますが、道路側から見ても木があり、電車側から見ても木を通して市内が見えるとよい。

○岡河座長

壁面緑化の技術は使えるかもしれない。

○高田委員

壁面緑化に加えて、木を植えたい。

○鰐澤委員

壁に開口ができるといい。

○岡河座長

開口とは具体的にはどのような感じか。

○鰐澤委員

ピーター・ウォーカーのランドスケープデザインを思い起こしている。刈り込んだ低い植栽があって、その植栽と植栽の間にライトが入ると夜すごくきれいなので、壁に開口部をつくってそういうものが見えるとか、もしくはデッドスペースになってしまうようなところにも、昼は風が通り、夜はライトアップされたときに緑が浮くような仕掛けを設け、小さなランドスケープと言えるような空間になるといいかなと思う。

○岡河座長

まちの中に構造物をランドスケープとしてちゃんとデザインされるとなれば、すばらしいだろう。

○今川委員

緑化スペースを確保するために、自動車のスペースを狭めることになると思うが、平面

的に軌道と車道と緑地帯とがきちっと入るのかどうかということもあわせて御検討いただきたい。そのために歩道が狭くなってしまうというのは、逆行してるような気がする。

冷たい風になるように壁に滝のように水を流すとか、どこまでお金が使えるのかということも含めて、良案を練り出してくださると期待したい。どうしても案がない場合は、足元から木を生やすか、ウォールに植栽するための仕掛けをつくるかということになると思うが、いずれもメンテナンスが非常に大変だと思う。手入れをし続けなければいけないし、軌道には少しでも緑が入るといけないと聞いているので、誰が線路に入って刈り込むのか、決まりにのっとして維持管理できるかということまであわせてお教えいただきたい。

○鰐澤委員

水というのは、例えば、丸亀にある猪熊弦一郎の美術館の上のテラスのイメージか。

○今川委員

そうである。ロータリーにもある。

○鰐澤委員

あれだけお金をかけられるといい。あれなら、コンクリートを若干はつって水藻がついてもよい。

○岡河座長

U型のコンクリート構造物の擁壁の表面を一つのアートの場所として少し構想してみるというのはどうか。

予算及びメンテフリーの範囲内で、アートの場所としてというのは一つのおもしろい視点かもしれないと思う。

○柏尾委員

あの壁面の圧迫感というのはやはりのっぺりとしたものだから、立体感というものが必要だと思うので、壁を使ってレリーフを施し、先ほどの折りというテーマで駅ビルのほうからこういった顔を持たせていくようなレリーフであれば、夜なら間接照明を照らして陰影もつくし、そういう案も一つはあるかなと思う。

○藤井委員

問題になるのはU型のコンクリート構造物で擁壁がのっぺりとなっていることである。工夫すれば、下を絞って、こう上に迫り出して、そのすき間に緑を植えていくというのはできると思う。ただ、構造的にどれだけの幅が必要かというのは検討しなければならない。

○今川委員

その案は環境影響評価審査会でも出たが、下の部分での荷重の受けの問題がある。荷重を受けるための位置というのがあるらしく、それを譲れないという説明があったと記憶している。そんなにたくさん植え込みができるほど引っ込めると、荷重を受けるところが内側に入るのでというような説明を受けた。

○藤井委員

そうだろう。ただし、幅員が7メートル以上あるので、両側1mずつとったとき、5mで支えられるのか検討できるだろう。

また、その下のスラブ（上部床版）に置くよりも、やはりどこかで支点をとってU型のコンクリート構造物擁壁を一つの梁としてもたせる構造にしたほうがメリットあると思う。構造全体を考えるともう少し工夫ができると思う。

○今川委員

そしたら張り出したところが翼みたいになるだろう。

○藤井委員

なると思う。そのすき間に緑をやれば壁を隠すこともできるし、見たときに奥行きが出る。平野橋もだが、張り出しのところが薄いため圧迫感がない。薄いというイメージを与えるため、そういうやり方というのはあると思う。

○岡河座長

足元を三角にして、斜めに上がっていく構造にして、三角錐と木でうまくいくかなとかいろいろな可能性があると思う。

○藤井委員

のっぺりをとにかく消すことを考えていただきたい。

○岡河座長

それも含めて、あそこをランドスケープ、都市の中の一つのアートのスペース的な発想で少しデザインをしてみるとよい。土木のアートとして広島のコンテストでイサム・ノグチさんが橋をやっているわけだから、そういう意味では広島ならではのきちんと引き継いでいるという文脈には乗るような気がする。ぜひ、アーティストもおられるので、協力していただければと。

○藤井委員

緑を入れるということは、枯れたらかなり格好悪いので、メンテの問題は十分に考えていただきたい。

○中城委員

アートということでは、新居浜駅前の大通りが今リニューアルされ、車道を犠牲にして、車道、自転車道、花壇、歩道ということで、歩道を歩いていくと地元のアーティストが金属を使って作ったオブジェが50メートルぐらいおきに飾ってあるというような通りで、すごく人や自転車に優しい感じでできており、いい感じだなと思った。広島の前からせめて100メートル、角の交差点まではそのような感じでもいいのかなという感じはする。

それと、U型のコンクリート構造物の壁については、光や風が地下にも行くようなアーチやスリットなどで変化をつけたらよいと思う。

○岡河座長

構造のことがあるが、こんなことはできるということは何らかの形で図像を次回見せていただければ、それに対して、いろいろアドバイスをしやすいと思う。土木構造物をランドスケープアートとして考え、問うてみてほしい。

それでは、本日予定していた議事は以上である。議事進行を事務局に返す。