

広島駅南口広場再整備に係る基本方針検討委員会（第3回） 議事録

- 1 開催日時 平成25年（2013年）6月17日（月） 14:00～16:00
- 2 開催場所 広島市役所本庁舎 14階 第7会議室
- 3 出席委員 青山 吉隆 京都大学 名誉教授
門脇 克己 広島市南区身体障害者福祉協会 理事
平木 久恵 (株)グリーンブリーズ 代表取締役
藤原 章正 広島大学大学院国際協力研究科 教授
松波 龍一 (株)松波計画研究所 所長
山本 恵由美 (財)広島市未来都市創造財団 評議員
- 4 傍聴者等
関係機関等 9名
報道機関 10社
- 5 議事（資料説明等）
 - (1) 項目1, 2, 3の説明及び意見交換
 - (2) 項目4, 5の説明及び意見交換
 - (3) 委員会としての取りまとめ
- 6 会議資料
別紙のとおり
- 7 議事録

議事(1) 項目1, 2, 3の説明及び意見交換

〈事務局〉

- 項目1, 2, 3について説明

〈青山委員長〉

- 事務局から説明を受けた内容について、御意見・御質問をお伺いしたい。

〈門脇委員〉

- 2年ぶりの会議であるが、その間、事業者も含めた連絡調整会議を4回も開いて、いろいろと各方面に検討されたということが、よくわかる。第1回の会議で、藤原委員が言われた、この計画は、将来半世紀にわたる広島駅の構造を確定するものであるという

ことを念頭におくべきであるという意見が今でも忘れられない。この考えに基づいて、細部にわたる問題について、検討していく必要があるのではないかと思う。

〈青山委員長〉

- そのほか、御意見、御質問はありますか。
- 藤原先生には、連絡調整会議の運営に御苦労いただいたが、何か御意見はありますか。

〈藤原委員〉

- 第2回の基本方針検討委員会の後に、技術的に可能なものと、どう考えても無理なものをまず分けようということで、連絡調整会議という名の下に検討を行った。その結果は、事務局から説明のあったとおりであり、交通流への影響や構造物としての耐性なども全て検討した結果、消去法でできるものを提示している。案のうちどれが良いか、悪いかについては、全く検討していない。できるものは○、無理なものは×という判断をした結果を提示している。前回の会議以降、随分時間を取り委員の皆様をお待たせしてお詫びしたい。また、この間、マスコミ等でも色々な情報が流れて錯綜したが、本日、事務局が報告したとおりのことが事実であり、それ以上の検討はしていない。本日はここに、技術的に可能なものがいくつか残っているので、その検討をしていただければと思っている。

〈青山委員長〉

- 藤原先生には、大変な御苦労をお掛けした。ありがとうございました。
- 我々の検討委員会は、基本的な考え方を議論するのが目的であるが、議論していくうちに、技術的に可能かどうかということをももって、検討する必要が生じて、その結果が出ている。本日は、それを踏まえて、委員会としての考え方を、最後に取りまとめたかと思っている。
- これまでの経過について、ほかに御意見、御質問はありますか。

〈門脇委員〉

- 高架案にした場合、路面電車は、駅前大橋の途中から上がることになるのか。事務局から、もう一度、説明して欲しい。勾配はどのぐらいを見込んでいて、電車が登っていくことが十分可能なのか。稲荷町電停の近くから登っていくと思っていたが、広島駅に近いところから登るということで、勾配の問題、技術的なことがわからないので、その点をはっきりと教えていただきたい。

〈青山委員長〉

- この件は、後から説明した方がよいか、それとも、今説明した方がよいか。

〈事務局〉

- 今、説明する。先程、簡単に説明したが、路面電車は、現在の駅前大橋南詰交差点までは、平面で現況と同じ高さで、駅前大橋の上で駅に向かって上がり始める。具体的には、駅前大橋の上に有る横断歩道を過ぎたあたりから登り始め、その勾配は4.5%である。駅前大橋は太鼓橋になっており、駅の方に向かって、若干、下っているので、勾

配4. 5%で上がっても駅前を通る東西の道路下のクリアを確保しつつ、高架で広場内に入っていける。

〈青山委員長〉

- 勾配4. 5%は、電車の運行に支障は無いということか。

〈事務局〉

- 交通事業者から問題無いという了解を得ている。

〈青山委員長〉

- その他、いかがか。
- 無いようなので、次の項目4, 5について、事務局の説明をお願いする。

〈事務局〉

議事(2) 項目4, 5の説明及び意見交換

〈青山委員長〉

- 説明を受けた内容を踏まえて、技術的に実現可能な候補案の概要、候補案の各評価について、皆様方の御意見をお伺いしたい。

〈平木委員〉

- 東日本大震災を踏まえて、地下案も高架案双方とも安全面をどのように考えているのか。

〈青山委員長〉

- 平木委員の安全性についての御質問、地震を含め、防災・安全面について、どのようにお考えか。

〈事務局〉

- 地下案、高架案の双方とも、現在の技術基準に照らし合わせて、技術的に可能であるということで提案している。
- 防災上の問題や安全性の確保は、当然に重きを置いて考えなくてはならないことであるが、今回の検討は、詳細な構造についてのチェックが可能な実施設計レベルでの設計は行っていない。しかしながら、事業化することになれば、防災面での安全性のチェック、いろいろな事故が起こった時の避難経路の確保といったことについては、当然、考えなくてはならない。それは、どの案であろうとも、当然、考えなくてはならないと思っており、今後の大きな課題である。

〈門脇委員〉

- 私個人は、重度障害者であるので、バリアフリーの観点から考えると、私達、高齢者、障害者は、移動というものは、生活の中で大きなウェイトを占める。私の直感であるがその移動が一番楽なのは、アッセに電車が乗り入れるということが理想的であると思う。しかし、JRと広島市との折衝がどのようになっているか、さっぱりわからないので、JRとの負担金の交渉がどうなっているか、そこも少し疑問である。しかし、移動のことを考えると、アッセに直接乗り入れて自由通路の賑わいに即、通じるというイ案

が理想に近いのではないかと思います。御承知のとおり、岡山駅は広島駅より賑やかで、店舗は交通の利便が比較的良いということを感じているのではないかと考えている。アクセスの工事についてJRがOKかどうかということも含めて、疑問はあるが、理想としては、移動が少ないことを望んでいる。また、もう一点、13頁のイ案、いわゆる、ゆとりのある空間が電車を挟んで2か所設けてある、周囲の建物は邪魔するが青空は見えるという説明であったが、青空が見えるということは、裏を返せば雨が降れば濡れる、また、真夏の直射日光を浴びるということも考えられる。このため、屋根のあるような空間広場を造ることができないものか、技術的な問題で、かつ、景観も加味されるであろうが、今後の課題であると考えている。

〈青山委員長〉

- JRの動きに関して、話せる範囲内で構わないので説明をお願いします。

〈事務局〉

- JRとは協議を行っており、JRは広島駅の機能を考えると、新幹線と在来線、それ以外の路面電車、バス、タクシー、自家用車、それぞれのモードとの乗換結節機能が非常に重要であると考えている。特に現在、広島駅では自由通路の整備を行っており、平成29年度末に供用する予定で、歩行者のメイン動線が2階レベルとなる。2階レベルが新幹線や在来線、それ以外の路面電車やバスへ乗り換える一番重要なレベルとなる。そういったことから、現在、JRにおいても、市と協議しながら、将来の駅ビル建て替えも含めて、最終的な結論は出ていないが検討を進めているという状況である。

〈青山委員長〉

- バリアフリーという観点では、雨、風ということも大事なことであるが、青空確保ということと矛盾する。回遊動線についてはどうか。

〈事務局〉

- 今回も色々な御意見をお伺いするとともに、今後、設計のレベルを上げていく中で、景観面や賑わい、交流空間をどうするか、また、バリアフリーという観点も重要だと思っており、それらをうまく調和させながら、整備していくか、今後、設計の精度を高めしていく中で、議論を深めて調整していきたいと考えている。

〈青山委員長〉

- 門協委員、今の回答でよろしいか。

〈門協委員〉

- 結構である。

〈青山委員長〉

- 構造物の耐震設計を行うことについては問題無いが、それ以外については、今後検討するということである。
- その他、いかがか。

〈山本委員〉

- 門脇委員が言われたことに関連するが、賑わい創出、魅力創出というのは一番大事で、ハードの計画が出来たではなく、使って利用して駅というものが出来上がっていくものである。創出のところでペDESTリアンデッキという話が出てくるのは、ここが交流のキーで、周辺の施設も使いながら地域全体が交流するという意味であろうが、ハード面は計画して、ソフト面は今から詰めていきましょうという話だったと思うが、ソフト面はどのようなことを想定されているのか。お聞かせいただきたい。

〈青山委員長〉

- 交流空間は、これから検討ということあるが、現段階で考えられている事はあるか。

〈山本委員〉

- 駅というのは広島市内に住んでいる方は交通で使われる、県外から、海外からおいでになった方も使われる、観光ビジネスでもお使いになる一つの玄関口である。市民とNPOが一体になって、広島に来てよかったねといった、もう一回来てみたいよねと思われるような演出というか、そういう展開が必要であろうかなと思う。そういう意味では、せつかく、ハードが出来上がる中で、同じようにソフト面も合わせた設計が、今後、必要ではないかと思い質問している。

〈青山委員長〉

- どうか。

〈事務局〉

- 今後、自由通路もでき、駅ナカというのも出来ていく、それ以外にBブロック、Cブロックという開発も動き、その中でも、賑わい空間というものが勿論ある。そういったものをネットワークで結んでいながら、全体で賑わい、交流空間を作っていくことが非常に重要で、また、そういったものをつなぎ合わせるようなソフト施策も重要だと思っている。すぐには持ち合わせていないが、今後、エリアマネジメントといったものも含めて、検討していきたいと思っている。

〈青山委員長〉

- ソフトという話が出たが賑わい空間をどのようなコンセプトで造っていくかということについて、いろんな方々の意見を聞く機会を作るのか。どういう仕組みでこれを考えていくのか、行政のほうで何か考えていることはないか。

〈事務局〉

- 現在、詳細なシナリオ等は組み立てていないが、行政が走るばかりではなく、使っていただく市民の方々、周辺の開発の方々とうまく連携した仕掛け作りは必要だと思っている。例えば、先程のエリアマネジメントのための組織作りをして、やっていくなど、今後、詰めていきたい。我々もハードだけでなくソフトも大事だということは思っており、サインの一つをとっても、また、空間として、映像を使ったイベントが可能な地下広場、加えて、Bブロック、Cブロックといった再開発ビルの中にも、パブリックなスペースが出来る可能性もあるので、役割分担をしながら、統一された街になるよう

に一生懸命頑張りたいと思っている。

〈山本委員〉

- 駅は交通結節機能だけではなく、情報を得られるような場所にすることが大事である。その情報も観光のことしかないというのではなくて、いろんな情報が取れるような形が望ましい。また、若い人たちが集えるといったようなことも視野に入れたコンセプトを作っていけばと思っている。

〈青山委員長〉

- 13頁のピンクで囲んでいる部分の管理は広島市か。

〈事務局〉

- 基本的には広場内施設なので広島市ということになる。この平面図は、仮に造るとした場合には、こんなところが考えられるというものを示しており、門脇委員が言われた屋根の問題があることに加え、2階レベルに造るとすれば、これ以上に大きくすることも、小さくすることもできる。この話は、駅前大橋ルートの場合の広場案の話であるが、現行ルートと比較して、市としての基本方針を決めるため、その時にどうなるかということはあるが、駅前広場の再整備に当たっては、広島を訪れた方が、最初に降り立つ場所であり、ソフトも含め、いろんなことを考えた上で再整備したいと思っている。

〈平木委員〉

- 山本委員が言われたことに関連して、2階レベルがメインになると、地下が置き去りになるような気がする。今でも、地下は人がたくさん通るが、広場があるだけで、賑わいは、なかなかという面がある。よその駅は地下に店舗があり賑わいがあるが、2階を通過して周辺に行ってしまうと、地下が置き去りになってしまう気がする。そのあたりを、ソフトを使ってほしい。

〈青山委員長〉

- 市の方から何かあるか。

〈事務局〉

- 現状は、地下広場はエールエールA館しか入口はないが、Bブロックが完成すれば、地下2階レベルでエールエールA館とBブロックが結ばれ、その間にちょうど広場が位置する。そこを使っていろんなセット的な仕掛けも出来るのではないかと思っている。地下広場を造った時に、静岡の地下街で事故があり、その当時の時勢の流れとして、店舗が出来なかったという経緯があるが、一方でBブロックとAブロックには地下に店舗が張り付き、今後、駅周辺の開発や駅前広場の再整備で、いろんな階層の空間が出来るとすれば、それぞれの階層毎にある程度工夫をして、空間造りをしていくという必要があると思っている。

〈青山委員長〉

- 平木委員、よろしいですか。
- その他、何か。

〈松波委員〉

- ここで想定されているアッセの建て替えであるとか、自由通路とか、B、Cブロックとか、そういうものと、この駅ビルの建て替えとのタイミングはどのようになっているのか。特にイ案では、その整理が必要ではないかと思う。

〈青山委員長〉

- 回答可能な範囲で。

〈事務局〉

- まず、アッセの建て替えについては、JRの会社としての方針決定は、なされていないという状況であるが、駅ビルに真っ直ぐ突っ込んでいく高架案で路面電車を駅前大橋に移す場合ということであれば、建て替えといった方向で、整備スケジュールを調整していくことになると思う。それ以外にBブロック、Cブロック、自由通路が動いており、Bブロック、Cブロックについては、平成28年の春に完成予定、自由通路は29年度（末）が完成（供用開始）予定となっている。私ども南口広場の（再）整備のタイミングとしては、自由通路が完成する頃から着工するというふうに思っている。ただ、B、Cブロックの入居が28年度から始まるので、それまでには、今回、方針をある程度決めていただき、地元へも出て広島市として方針も決まりましたら、それ以降は色々な手続きがあり、（環境）アセスメントを実施し詳細な設計をしていく。そういった、B、Cブロックのテナントあるいは、マンションの入居が始まるぐらいのタイミングに南口広場がどういうふうな整備が行われるのか、青写真が見せられるよう整備スケジュールを考えていきたいと思っている。

〈松波委員〉

- イ案の場合、アッセの建て替えと同時に、広電の路面電車の振替をやるということになり、建て替え前に、既存のアッセの中に、一部食い込むということは有り得ないということか。

〈事務局〉

- 色々な方法はあるとは思いますが、建て替えとセットでやるのが当然だと思う。先程から説明しているとおり、この案になるかどうか、決まっていない状況である。この案になった時は、JRとしてはアッセの建て替えは検討しますというコミットはいただいている。その辺りは絞り込んでいく段階で、どういうやり方がいいのか、協議していきたいと思っている。松波委員は、スケジュール感というかタイミングが合うかどうかという御議論をされていると思っている。

〈松波委員〉

- そのとおりである。JRは建て替えは協力してやりたいけれど、広島駅のアッセについては、例えば平成40年でないとできないよ、ということになると、路面電車もそれまで待たなければいけないということは、この比較検討の中で、ポイントになってくると思う。その辺は、はっきりしないということか。

〈事務局〉

- 藤原委員に座長になっていただいた、連絡調整会議の中でもいろんな工法の検討をしていく中で、事業者の方とも話してきて、こういう案の場合はこういう問題があると取りまとめている。今回、委員会を開催するに当たっては、資料の中身は調整をして出している。我々としては、例えば、それが遅くなることによって、事業が何十年も動かないということではないと思っている。

〈松波委員〉

- 安心した。

〈事務局〉

- 南口の広場が早く良くなるように、やりたいと思っている。ただ、着工時期等については、今後の調整の中で、決めていくということになると思う。

〈青山委員長〉

- その他、いかがか。

〈藤原委員〉

- 基本方針検討委員会で、おそらく一番重要で、今日結論を得なければいけない資料としては、16頁だと思う。16頁に書いてあることが、全てを一括するもので、これを見て判断することになると思う。判断をする前にちょっと、分からないことがあるので伺いますが、広島駅南口の機能には重要な視点が3つあって、1つは利便性で、乗り継ぎも含めて、皆さんの利用が便利な駅前広場になるということが大きいと思う。これについては、JR、路面電車等の乗り換え時間や乗り継ぎ時間が、どれだけアップダウンがなく、スムーズに短い時間で出来るかということで、せっかく、路面電車を短絡して、数分間の時間短縮があるにもかかわらず、駅の中で数分も時間が長くなるようなことであつたら、まったく意味が無い。そういう意味で、時間短縮も含めた便利さの指標というのが、物凄く大きいと思う。これについては、資料の中でうまくまとめてあるし、便利さ、いわば時間なので、お金に直すのはわかりやすいと思う。2つ目の南口広場の機能は賑わい・交流機能で、先程から出ているような、賑わいとか景観とか、広島に降り立って初めて見る景色、こういったものの機能が大きいと思う。これが16頁の資料だと、賑わい交流スペースの確保とか、景観面と書いてあるところである。3つ目は将来への発展性で門脇委員の先のご発言のとおりである。私の質問は、2番の交流や賑わいの機能に関する効果を、どうやって便益に、つまりお金に変えたのかという点である。最後のところで、費用対効果を示しており、費用の方は、事業費なので良くわかるが、一方で効果については、おそらく、1番目の利便性に加えて、賑わいとか景観を、お金に直しているはずであるが、そこをどういう方法でどのようにやられたのかということについて、補足説明をしていただきたい。

〈青山委員長〉

- 念のために申し上げますと、費用対効果とは便益を費用で割り算するもので、便益はお

金の単位で表していることとなる。このため、効果は全部お金の単位に直して、それを費用というお金の単位で割り算して、資料では1.4とか2.5とか書いている。ここで、藤原委員からは、時間をお金に直すことができるのかと言われるかもしれないが、例えば、パートタイマーの場合の時給であるとか、時間をお金に直しやすい。時間はお金に直しやすいが、賑わいとか景観とかは、どのような方法でやっているのかという質問である。

〈事務局〉

- 費用対効果分析に当たっては、国土交通省の「都市再生交通拠点整備事業に関する費用対効果分析マニュアル」に基づいて算出している。藤原委員から例示のあった、乗換歩行者の移動短縮については、短縮時間をもとに便益額に算定しており、環境空間や景観については、広場内の自動車が通行する部分を除いた、歩行者が通行可能な部分や植樹がある部分、いわゆる環境空間の面積で、便益を算定することとされている。算定に当たっては、マニュアルに単価の規定があり、市民が環境空間の整備に対して、どの程度の費用を負担してもいいかという単価を乗じ算定している。

〈藤原委員〉

- マニュアルでは、要するに、面積の広さだけを基に計算するというだけでよいのか。

〈事務局〉

- 簡単にいうと、そういうことである。

〈藤原委員〉

- 2階であろうが1階であろうが、暗かろうが明かろうが、とにかく、面積の広さだけで空間の便益を算定するというだけでよいのか。

〈事務局〉

- 現段階での算定はそうになっている。

〈松波委員〉

- 都市景観の向上便益はどのような算定方法か。

〈事務局〉

- それも同じ算出方法である。
- マニュアル上、空間が増えることに対しての便益を出すようになっており、我々の方で、独自に算定方法を設定することは恣意的になるため、そのようなことはしていない。

〈松波委員〉

- 例えば、イ案であれば2.5なので300億ちょっと位の便益が出るという計算だろうが、その中で、環境空間の割合はどの位になるのか。

〈事務局〉

- 全体の便益額の2割弱位である。便益額のほとんどが乗り換えの時間短縮と駅前大橋ルートとなった場合の路面電車自体の4分間の時間短縮が大きく効いている。
- 補足すると20%弱というのは、イ案、駅ビルに真直ぐ突っ込む案で、他の案では、

若干、異なっており、ア案の場合では、25%強、ウ案の場合は、2%いくかいかないか、そこまで落ちている。ウ案の場合は空間が現況とほとんど変わらない。ア案の場合は階層利用があり、空間としては、イの案に比べて多くの空間が取れる。この前提として、暗いであるとか開放感が無いとか、そういうところも含めて空間が取れる面積を単純に便益として算出する方法となっている。

〈青山委員長〉

- はい、平木委員。

〈平木委員〉

- 素人感覚ではあるが、例えば、電車の時間は4分早くなって、駅から短くなって3分といっても、駅の中を15分も歩かなければいけないようなことになっている。一人の人間として移動する時間だけで、上へ行ったり下へ行ったりする、肉体的な労力は換算されない。便利さに対して、一人が税金をどの位負担しているかという計算であれば、私たちが移動することについては、何の算出もされていないと感じる。

〈事務局〉

- 快適になることに対する評価は、先程の一人がどれ位のお金を払ってもよいかという話だが、時間短縮については、算定方法が違う。時間の換算の際に、上下移動がある場合は、登っていく場合と下っていく場合とで時間が異なり、平面を歩く時も、時間の違いとして、上下移動は考慮している。

〈平木委員〉

- それは、お金で計算できない話と感じる。15分歩いても楽しいと思ったら歩くでしょう。15分もかかったら大変じゃないかと思ったり、障害をお持ちの方が15分移動するのと全然違う。そのあたりの計算の仕方はないんだろうけれど、今、言ったようなことを全然考えられなくて、換算されるのは何か変だ、市民感覚でおかしいなと思っただけである。これが妥当かどうか、私にもわからない。

〈青山委員長〉

- 厳密に言うと、時間をお金に換算する時には、時間に時間価値というものを掛け算する。時間価値というのは、1分いくらあるいは1時間いくらの便益がある、その時間価値というのは、厳密に言うと、例えば、男と女でも違いますし、年齢によっても違う。同じ人間でも目的によって、例えば、病院に駆け込みたいという場合と、ゆっくり散歩したいという場合と、実際にはいろんな多様性がある。それぞれの時間価値を個別に算定しきれないし、それぞれの時間価値がわかったとしても目的別の人数がわからないので、平均値を出して、それに全ての乗降客数の人数を掛け算をして、合計として出すというのが、現実的にはやむを得ないという面がある。

〈平木委員〉

- 理解はしているが、何か、すごくそういうふうに算出されるんだなと感じる。

〈青山委員長〉

- もう一つは、そういうものをマニュアル化して、ある数値にしておいて使う時には、同じようなプロジェクトの相対的な比較の時に使う。これとまったく別のプロジェクトと比較する場合に、使っていいかどうかというのは問題になるかと思うが、今回のように、ほぼ同じプロジェクトでは、同じ数値を使って相対評価するという前提もある。問題はあるんだけど、相対的な評価をする上では、現実的にはやむを得ない面もある。景観についても景観がいいところ、住宅地でも見晴らしのいいところは値段が高い、このように景観にも確かに価値はあるが、ここでは、駅前広場の価値ということまで言っており、マニュアルでは単純化している。よろしいか。

〈松波委員〉

- 皆さん、おっしゃっている事に関して、委員会への提案でA、B、C、D総合的に勘案して判断する際に、費用対効果については、説明にあったような様々な前提条件を入れた、しかも、相当大きな弾力性のある数字でおそらく計算してある数字だと思う。いろんな説明をしないと誤解されるような費用対効果の数字をここで出しておく必要があるのかどうか、勿論、事業化する時にはこういう計算をする必要が有るのだろうけれど、今、比較検討する中でこの数字だけを出しても、誤解を招くような数字が一人歩きするようになるのではないか、あまりよろしくないんじゃないかという気がするかどうか。

〈事務局〉

- 我々とすれば、いろんな案を比較するに当たって、B/Cというベネフィットのところで便益額がどれくらいあるかという話は、一つの評価の項目だと思っている。これが、絶対的であるとか、そういうことではなく、いろんな評価項目の中の一つの数字、項目だというふうには理解をしており、今回は、マニュアルに基づいて、そういった部分を算定して、お示しする必要があるということで、委員会にこの表を出させていただいている。ですから、松波委員がおっしゃるように、これがあるかないかというよりは、逆に、B/Cは、通常必ず議論になるので、資料に出させていただいた。前提については、資料の方にも、こういったマニュアルに基づいてこの項目については算定したというクレジットもしており、前提を示させてもらっているというふうに理解いただきたい。

〈青山委員長〉

- やはり、これは出しておかなければいけないものではないか。マニュアルに基づいて、一応、全国どこでも同じ指標を使ってやっているわけで、それを使って比較しているということである。いかがか。

〈門脇委員〉

- 事務局の説明を聞きながら、あらゆることを時間に換算しようと具体的に書いてあるが、私の実体験から申し上げてもこの整備が全国的に、広島駅は素晴らしいバリアフリーになっているということを念頭におけば、その付加価値は、数字に出ている2.5にも勝るかもしれません。岡山駅には、タクシーの待合所に車椅子マークがあって、障

害者が待合に車乗り入れするところがある。ものすごく広い場所がとってあり、これはもったいないと私は思う。福祉タクシーは、車体の長さに加えて2 mないし2 m半あれば、スロープを出しても十分対応できるので、適当なところを判断していただければよい。反対に広島駅では、全くそういうスペースはありません。JRさんと広島市で考えていただけると思うが、4頁の上の枠の中ほどに、駐車場約23台とあるが、この中に、高齢化社会に伴って福祉車両の利用が増えるのは明確ですので必ず福祉車両スペースというものを2台は確保してもらうように、初めから配慮していただきたいと思う。私は、高架案が希望である。

〈青山委員長〉

○ そのほか、いかがか。

それでは、次、最後の項目6、委員会としての取りまとめ案についてである。これまでの委員会での意見や事務局からの各委員への事前説明の際の意見を踏まえて、事務局が委員会としての取りまとめ案を作成されている。事務局から説明をお願いします。

議事(3) 委員会としての取りまとめの説明

〈事務局〉

○ 項目6について説明

〈青山委員長〉

○ 只今、説明を受けた内容を踏まえて、委員会としての取りまとめ案について、御意見をお伺いしたい。まず、17頁の取りまとめ案、南口広場再整備の方向性について、共通認識が図られたと書いてあり、これでいかがか。どこか問題のある場合は、御指摘いただきたい。

〈松波委員〉

○ 特に広島駅周辺地区の魅力創出という部分であるが、これに関して資料(16頁)のBのところは、比較ということでは検討内容は良いと思う。しかし、今後の進め方として考えた場合、広島駅周辺を広島の顔として、どう高めていくか、長期的視点に立ってどういうふうに進めていけばいいかという考え方からいくと、②番にちょっと違和感を覚える。今の段階では、今回、造る広場がどういう役割分担をして、全体としてどのように駅周辺の賑わいを高めていって、楽しい場所にしていくかという方針がこれから必要になると思う。現段階では、方針を作るわけにはいかないから、比較検討としてこれくらいの塊のスペースが取れそうだという評価をしていると思うが、今後の問題としては、周辺を含めたものの見方というのが、絶対に必要となってくる。また、そうでないと、駅周辺で動いている様々なプロジェクトがもったいないと思う。交流空間の話だけでなく、景観についても周辺街区の繋がりについてもそうである。今後、もう少し駅前広場という区画の中だけでなく周りを含めた、先ほど、エリアマネジメントの話も出たがそういう取り組みをしていく必要があるという話をどこかに書き加えれば、よいのではないかと思う。景観の問題について、例えば路面電車が景観設計を行うのは、

ずっと後の話で、そのときに一生懸命頑張ってやっていただければいい。ここで言うておくべきなのは、そのための設計条件のヒントになるようなものを出しておくということだと思う。上を通るとしても、一重になるか二重になるかわからないが、ツリーにしてねという話題も出してあげばいいだろうし、もっと大事なことは、この整備案でマツダスタジアムがどこから見えるのかとか、二葉山はどこから見えるのか、猿猴川の存在がどこで感じられるのかとか、そういった、あの地区全体の景観構造というか、場所の雰囲気がこのようになるんだといったものがわかるように基本方針をどこかで作っておく必要があると思う。景観の問題を土木構築物の景観設計の問題だけという捉え方をしてしまうと、それはどこかおかしい。そのへんの事を、進め方のところで、釘を刺しておいていただければありがたい。

〈青山委員長〉

- 今、言われたことは、17頁の一番下、進め方の③番に多少書き込んであるが、事務局としてはどうか。

〈事務局〉

- 我々としては、今までの委員会や委員の方に事前に御説明させていただいたときに、今、松波委員が言われたこともあったので、委員長が言っていたように、17頁の③にある程度思いは含めているが、若干、そこが足りないということであれば、言われることは当然だと思うので対応したい。

〈門脇委員〉

- 松波委員の発言で、思い浮かんだことがある。この②の上から2番目の周辺地区の市街地再開発と一体となった回遊性の高い広場作りという項目について、私がマツダスタジアムから帰るときに立派なスロープで降りて駅の方に行き、駅に近づくに連れて歩行者と車とが分離されず混然と通行し非常に危険な状態となる。駅付近では、横断歩道はあるがアッセの駐車場の方から車が下りてくるし、車が上がっている。これはなんだと思う。また、路面電車が待っているがそこへなかなか行けない、これはどういうことかなと思う。この度、Cブロックが開発されるとともに駅ビルも改築になる。どうなるかはわからないが、マツダ球場の方に向かってスロープを造ることによって、マツダ球場から路面電車まで水平移動を可能にするとともに、駐車場に出入りする車と歩行者が交錯しないようにして欲しい。

〈青山委員長〉

- そのほか、いかがか。17頁については、いただいた意見を踏まえて修正を加える方針である。これでよろしいか。いただいた意見については、委員長の私と事務局で後日修正をして、また、皆様のほうにはお返しして連絡を取り合うということにしたいと思う。事務局、それでよろしいか。

〈事務局〉

- はい。

〈青山委員長〉

- それでは、検討委員会としての最終のアウトプットとなる最後の18頁について、上に書いてあるように、路面電車を駅前大橋ルートとする場合という前提条件付で、連絡調整会議で検討した結果、技術的に実現可能な3つの案に絞り込まれた。その3つの案について、比較評価を行った16頁の一覧表と今までの議論を踏まえて、ここにある文章を読み上げると、3案について比較評価を行った、比較評価に当たっては、①公共交通機関利用者の利便性向上、②広島駅周辺地区の魅力創出、③ひとや環境にやさしい空間づくり、④事業費、⑤費用対効果という視点から検討した。その結果として、各案に関する18頁の下3つの案に書いてある評価を踏まえて、本委員会としては、ア、イ、ウ3案のうちのどれかが望ましいと考えているということ結論として出したいと思う。いかがか。

〈門脇委員〉

- 私は、バリアフリーの観点から先程から申しているとおおり、私自身は水平移動が一番多いイ案で決定している。

〈青山委員長〉

- 大事なことなので、皆さんにご意見をお伺いする。平木委員、どうか。

〈平木委員〉

- 駅前大橋ルートとする場合にどれを選ぶかということでは、イ案が一番良さそうではあるが、JRと一緒にやれるということであればこの案かと思いますが、3案を見る限りは、地下道が置き去りにされるような気がして考えあぐねています。どれが良いと言わないといけないのか。

〈青山委員長〉

- 私なりに解釈すると、イ案でいいけれどもいくつか補足的なことが必要だということか。

〈平木委員〉

- はい。JRとしっかり連携が取れるかどうかが一番大きな問題ではないかと思う。

〈青山委員長〉

- 事務局いかがか。

〈事務局〉

- JRとも当然、調整をしている。また、一番大きい問題は、平木委員が言われたように、駅前大橋ルートとする場合は、この3案があつてとその絞込みをしていただいているところで、今後、市としては、現行ルートの場合も含めて、地元の方々にも丁寧に説明し、そういったご意見を踏まえ最終的に基本方針を決めたいと思っている。方針を決定する際には、関係する交通事業者の方々も含めて、当然、コミットしたもので示したいと思っている。また、当然、現時点の資料も関係する交通事業者の方々調整をさせていただいた上で、委員会の資料として出させていただいているので、そういう前提で、

考えていただきたいと思っている。

〈青山委員長〉

- 地下道についてはいかがか。

〈事務局〉

- 地下の広場の件についても、課題というのは当然にあると思っている。いずれにしてもいろんな階層で回遊の動線ができ、交流の空間ができる。また、再開発ビルの中にもそういう空間ができる可能性もある。加えて、橋上駅の中や新幹線口、いろんなところにそういう空間ができるので、連携をしつつ、どういった仕掛けができることになるか、今後、考えていきたいと思っている。

〈青山委員長〉

- 山本委員、いかがか。

〈山本委員〉

- 私もやはりイ案がいいのかと思う。平木委員が言われたように実現性を一番に考え、また、先程の地下広場についても、B、Cとの回遊動線を考慮するという話があったので、いいかと思っている。要素のうち交流が少し東西に分断されるということや、屋根の問題があるけれども、これもいい形で解決していくであろうと、そのままになることは、絶対無いであろうということもあり、それを信じて、こっちのイ案が一番いいのではと思っている。

〈青山委員長〉

- 松波委員、いかがか。

〈松波委員〉

- 私もイ案が一番良いと思う。最も自然で明快でわかりやすい案で、これが物理的あるいは技術的あるいは事業的に難しいということであれば、ほかの案も考えるべきであるが、いずれの案も可能性があるという検討結果を示していただいたので、この案を押すのがよろしいかと思う。

〈青山委員長〉

- 最後に藤原委員、いかがか。

〈藤原委員〉

- 私もこの3案で言うとイ案に賛成する。一回目の会議のときに申しましたが、これは被爆して75年くらい経ってできる大きなたぶん一大イベントである。これ以外にも広島市内には、大型未利用地の跡地問題等々いろんなものがある中で、実現可能な案を採るということと言うとイ案が一番いいと思う。ただ、お願いは、次の75年に向けて使う施設だということを忘れないようにするために、是非とも、周辺地域との言葉で言う連携ではなく、実質的な連携を取るようになっていただきたい。南口がこういった形で高架になれば、北口にも影響が出てくるし、一体として整備していったということが、重要だと思うので、そこのところを忘れないようにしていただきたいと思う。今後、

細かい具体的な詳細設計の段階で、高架であれば高架なりの景観の美しさを逆にPRできる部分もあるように思うので、うまく市民の方々にも参加してもらい進めていければと思う。イ案に賛成する。

〈青山委員長〉

- ありがとうございます。委員は全員イ案が良いということになり、もう一度この文章を読み上げると、その結果、各案に関する評価は次のとおりであり、本委員会としては、「イ 駅ビル敷地を活用して路面電車を高架とする場合の広場再整備案」が望ましいと考えるということで、我々の検討委員会の最終案としたいと思う。また、先程からいくつかの意見が出ており、17頁について、今まで出てきた意見を踏まえて修正した案を私と事務局で調整したうえで、皆さんに見ていただくというプロセスは経たいと思う。それでよろしいか。ありがとうございました。取りまとめ案も決まりましたので、本委員会は、今回で終了となる。藤原先生が言われたように、75周年に向けて発起するビッグイベントの一つになると思うので、これが最終案に決まったわけではなく、路面電車を駅前大橋ルートとした場合の広場再整備案ということであり、今後はこの案と現行ルートとを比較して、地元で丁寧に説明していただくという作業が残っている。是非、関係する住民の方々にも十分説明をして、最終的にはこの案と、現行ルート案をもう一回比較し、その後に結論が出るということである。

以上で議事は全て終了しました。最後に何かございましたら。

〈門脇委員〉

- 電車によって空間が遮断されるということは、裏を返せば右左の空間をより個性的な素晴らしいものにしていくのに努力するというので、ある程度、解決するのではないかと考えているが、どうか。

〈青山委員長〉

- 御提案ということで、他にはよろしいか。それでは議事は全て終了したので、進行を事務局にお返しする。御協力どうもありがとうございました。

〈事務局〉

- 本日は長時間にわたりまして、非常に貴重な御意見、数々の御議論をいただき、本当にありがとうございます。また、委員長におかれましては、円滑な議事の進行に御尽力いただきまして、重ねてお礼を申し上げます。この委員会、冒頭にもございましたように、平成22年の8月に設立、開催をさせていただいて以来、藤原先生には連絡調整会議の座長を務めていただきましたけれども、その連絡調整会議も含めて、長期間にわたって本当に色々御議論をいただきまして本当にありがとうございました。今日、いただきました意見を十分に踏まえまして、今後、先程来、御説明させていただいていますが、路面電車の進入ルートを駅前大橋ルートにする場合に、この案ということで、取りまとめをいただきましたので、その案と、現行ルートの場合の比較というのを丁寧に行いまして、地元の方々、市民の方々にもきちんとした説明をして御意見も踏まえた上で、

できるだけ早い時期に基本方針を決定したいと考えています。これまで、路面電車の話が話題に上りましたけれども、今日も御議論いただきましたように広場の整備の方向性というのも大事なことでございますし、ハードだけではなくソフトの面、それから整備した後のこと、いろんなことを我々としてもきちんと考えた上で、今後進めていきたいと思っています。本当に長い間ありがとうございました。これで第3回の検討委員会は終了させていただきます。どうも本日はありがとうございました。