

令和4年（2022年）2月2日

第65回広島市都市計画審議会 議 事 録

事 務 局
都市整備局都市計画課

第65回広島市都市計画審議会議事録

1 開催日時 令和4年（2022年）2月2日 13時30分～

2 開催場所 広島市役所 本庁舎 2階講堂

3 出席委員等

(1) 出席者

ア 学識経験者 佐名田敬荘 渡邊一成 田中貴宏 真鍋俊枝 重藤隆文

イ 市議会議員 竹田康律 西田浩 平野太祐 母谷龍典 森畠秀治 山内正晃
山路英男

ウ 関係行政機関の職員 中国地方整備局長代理 企画部事業調整官 梅田俊夫

エ 県の職員 広島県警察本部交通部長代理 交通規制課課長補佐 杉原義和

オ 市民委員 井原美恵子

以上 15名

(2) 欠席者

学識経験者 小林文香 神田佑亮 酒井絹枝

市民委員 天方淑枝 平岡誠治

(3) 傍聴人

一般 11名

報道関係 5社

4 閉会 16時15分

第 6 5 回広島市都市計画審議会

日時：令和 4 年 2 月 2 日（水）

場所：広島市役所本庁舎 2 階講堂

○事務局（阿舎利都市計画担当部長）

それでは、ただ今から第 6 5 回広島市都市計画審議会を開催いたします。

委員の皆様におかれましては、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。

私は、本日の進行役を務めさせていただきます都市計画担当部長の阿舎利でございます。よろしくお願いします。

審議に入ります前に、お手元の配布資料の御確認をお願いします。

事前に配布しました「第 6 5 回 広島市都市計画審議会」とタイトルをつけております議案等をつづったファイルのほかに、「会議次第」、「配席表」、「広島市都市計画審議会委員名簿」、「広島市決定の都市計画の案について深い関係がある広島市都市計画審議会委員の当該審議への参加に係る申合せ事項」、次に、資料 1 として、「第 1 号から第 4 号議案に関する意見書について」、資料 2 として、「第 1 0 号議案に関する意見書について」を準備しております。

また、別冊といたしまして、「広島市都市計画審議会関係資料」を準備しております。本日の説明に使用するスライドを印刷したものもとじておりますので、説明に合わせて御確認いただければと思います。

なお、このファイルは、審議会終了後、回収をさせていただきます。

以上、資料について、過不足等ございませんでしょうか。

続きまして、事務局の職員及び本日出席しております関係課の職員を御紹介させていただきます。

まずは事務局の職員です。

都市整備局長の中村でございます。

○事務局（中村都市整備局長）

よろしくお願いします。

○事務局（阿舎利都市計画担当部長）

都市計画課長の黒瀬でございます。

○事務局（黒瀬都市計画課長）

よろしくお願いいたします。

○事務局（阿舎利都市計画担当部長）

続いて、関係課の職員です。

都市整備局市街地再開発担当課長の小倉でございます。

○事務局（小倉市街地再開発担当課長）

小倉でございます。よろしくお願いいたします。

○事務局（阿舎利都市計画担当部長）

道路交通局自転車都市づくり推進課長の柴田でございます。

○事務局（柴田自転車都市づくり推進課長）

よろしくお願いいたします。

○事務局（阿舎利都市計画担当部長）

また、後ほど、都市整備局跡地整備担当課長の前川及び都市整備局建築指導課長の横山、道路交通局道路計画課長の本畝、佐伯区地域整備課長の濱本が出席する予定でございます。

なお、本日は、新型コロナウイルス感染症予防対策として、常時換気とさせていただいております。

それでは、これより議事進行は渡邊会長にお願いしたいと思います。

渡邊会長、よろしくお願いいたします。

○渡邊会長

本日は御多忙の中、委員の皆様には御出席を賜り、ありがとうございます。

本日御出席いただいております委員の方は20名中15名です。定足数に達しておりますので、本日の審議会は成立しております。

次に、本日の議事録の署名をお願いする委員を指名させていただきます。本日の署名は、重藤委員と平野委員をお願いいたします。

続きまして、本日の議案について、事務局から説明をお願いします。

○事務局（阿舍利都市計画担当部長）

それでは、本日の議案について御説明します。

先に開催通知でお知らせしておりますとおり、本日の議案は10件です。

第1号議案から第4号議案までは、「基町相生通地区第一種市街地再開発事業」に関連する案件で、第5号議案から第8号議案までは、「地区計画の変更及び決定」、第9号及び第10号議案は、「道路の変更」に伴う案件です。いずれも市決定の案件となります。

第7号議案は、第6号議案に関連する議案で、「広島圏都市計画区域内の用途地域の指定のない区域のうち市街化調整区域内の容積率等の変更について」の案件です。これは、建築基準法に基づき、特定行政庁である広島市長が決定する案件ですが、当審議会の議を経ることが義務付けられているものです。

なお、第3号及び第4号議案については、重藤委員が副会頭を務められております広島商工会議所が地権者に含まれる案件となっております。

恐れ入りますが、お手元の配布資料の4枚目の申合せ事項をご覧ください。この申合せ事項は、昨年度の第61回都市計画審議会で御承認を得たものです。重藤委員の当該議案の審議への参加につきましては、当該案件に深く関係があるということで、この申合せ事項のとおり、当該議案の採決には加わることはできませんが、経済関係の専門家としての御意見はいただくこととなります。以上です。

それでは、渡邊会長、よろしくお願いいたします。

○渡邊会長

それでは、早速審議に入りたいと思います。

第1号議案から第4号議案につきましては、先ほど事務局から説明がありましたように、関連する案件ですので、一括して説明いただき、審議することにいたします。

それでは、事務局の説明を求めます。

事務局、どうぞ。

○事務局（黒瀬都市計画課長）

それでは、第1号議案から第4号議案につきまして、一括して御説明させていただきます。恐れ入りますが、着席にて説明させていただきます。

これらの議案は、第1号議案が「駐車場の変更」、第2号議案が「一団地の官公庁施設の変更」、第3号議案が「第一種市街地再開発事業の決定」、第4号議案が市街地再開発事業に伴う「都市再生特別地区の変更」となっております。

なお、第3号及び第4号議案は、都市再生事業を行おうとする者から都市再生特別措置法に基づき都市計画提案があったものです。

こちらの図は、各議案の位置図となっております。路面電車の立町電停付近の黄色の着色が第1号議案の基町駐車場、紫色の着色が第2号議案の一団地の官公庁施設「基町団地」となっております。赤色の線で示しているのが基町相生通地区で、第3号議案の第一種市街地再開発事業及び第4号議案の都市再生特別地区の施行区域となっております。

それでは、各議案について順次御説明いたします。

第1号議案の「駐車場の変更について」御説明いたします。この案件は広島市決定に係る案件です。

今回の案件である2号基町駐車場は、昭和40年代に顕著になった都心部における駐車需要の激増に対応するため、昭和46年に都市計画決定し、昭和48年に地下1階、地上7階の市営駐車場として開設しています。

また、昭和61年度には、地下部分を改修し、駐輪場も開設しています。同駐車場は、整備後約50年の期間が経過し、施設の老朽化が進んでいる上に、平成26年度の耐震診断では十分な耐震性能を有していないという結果となっております。

広島市都市計画マスタープランでは、都市施設の駐車場について、自動車と公共交通の分担バランスや地区ごとの駐車需要特性、民間駐車場の供給状況などを踏まえ、

市営駐車場の廃止も考慮しながら総合的な駐車対策を進めることとしています。

市営基町駐車場については、周辺の民間駐車場の整備が進み、公共が大規模な駐車場を提供する必要性が低下していることや、施設の老朽化が進み、十分な耐震性能も有していないことなどから、市営基町駐車場を建替え又は耐震化しないこととし、令和3年8月1日付けで公用廃止し、8月1日から財産交換により商工会議所の民営駐車場となっております。

また、今後、施設を解体し、土地利用の転換を図る予定としていることから、都市計画の2号基町駐車場についても廃止を行うものです。

なお、市営基町駐車場の需給状況については、令和元年2月に市営基町駐車場周辺の時間貸し駐車場の調査を行っておりますので、その結果について御説明いたします。

基町駐車場の位置から一般に徒歩圏域と考えられる半径500メートル内にある民間の時間貸し駐車場について、収容台数5,866台に対し、ピーク時における推計利用台数は3,752台であり、空き台数は2,114台となっております。

なお、この調査は、立体駐車場又は建物に附属する駐車場に限定しており、周辺のコインパーキングは含めておりません。

この調査結果から、市営基町駐車場の収容台数700台は周辺の駐車場で吸収できることから、市営基町駐車場を廃止しても、その影響は限定的であると考えられ、今回、都市計画を廃止するものです。

以上で第1号議案の説明を終わります。

次に、第2号議案の「一団地の官公庁施設の変更について」御説明いたします。この案件も広島市決定に係る案件です。

一団地の官公庁施設は、都市内に散在している官公庁施設を一定地区へ集中配置することにより、施設利用の利便性の向上を図ることを目的としているものです。都市計画上は都市施設として、面積、建蔽率及び容積率、公共施設及び建築物の配置の方針などを定めております。

今回の案件である一団地の官公庁施設「基町団地」は、昭和33年に基町地区の旧

軍用地約２５ヘクタールを都市計画決定し、左側の表にある①の裁判所合同から⑪の電通合同までの官公庁施設を集約することにしていました。当時、本市の官公庁施設は市内各所に散在し、戦後、この地区に新設されたのは県庁及び水道局庁舎のみとなっておりましたが、この都市計画決定以降、裁判所合同など順次建築され、現在、主に北側に国の機関が、南側に県の機関などが立地し、相当数の官公庁施設の集積を図ることによって、おおむねの目的を達成しています。区域については、二度の都市計画変更を経て、現在は赤色の線で囲んだ区域へと変更しており、面積は１８．１ヘクタールとなっております。

一方で、各施設においては、老朽化に伴う更新を検討する時期を迎えており、今回、黄色で着色した基町相生通地区と法務総合庁舎の２か所について変更を行うものです。

まず、基町相生通地区についてですが、地区内の市営基町駐車場は、一団地の官公庁施設の付帯施設として位置付けられているものですが、先ほど御説明したとおり、令和３年８月１日付けで公用を廃止しております。この廃止に伴い、国・県・市でこの場所に官公庁を建築する計画はなく、一方で、変電施設の更新を含む都市機能を更新し、土地利用の転換を図る予定としていることから、今回、約０．７ヘクタールの区域を削除するものです。

なお、同地区における市街地再開発事業については後ほど御説明いたします。

法務総合庁舎についてですが、こちらは、広島高等検察庁をはじめとする法務省の７官署が入居する総合庁舎となっております。この庁舎は、平成２３年の建設時に余裕を持った十分な駐車場を確保しておりましたが、法務省に係る施設の配置換え等に伴い、駐車場の一部を別の用途に変更することとしたため、一部約０．４ヘクタールの区域を削除するものです。

なお、法務総合庁舎では、本市の附置義務条例による必要な駐車台数が変更後も確保されております。

以上で第２号議案の説明を終わります。

次に、第３号議案の「第一種市街地再開発事業の決定について」御説明いたします。

この案件も広島市決定に係る案件です。

まず、市街地再開発事業の具体的な内容の説明に入る前に、都心部の都市再生の取組や都市計画提案までの定義について、概要を御説明いたします。

本市では、広島駅周辺地区と紙屋町・八丁堀地区を都心の東西の核と位置付け、都市機能の集積・強化を図ることにより、相互に刺激し高め合う「楕円形の都心づくり」を進めております。広島駅周辺地区は、平成15年に都市再生緊急整備地域に指定され、広島駅南口B、Cブロックの市街地再開発が促進されるなど、陸の玄関にふさわしいまちづくりが進んでおります。

もう一方の基町相生通地区を含む紙屋町・八丁堀地区は、更新時期を迎える建築物が多く存在し、また、狭あいな敷地が多く、土地が有効活用されていないなどの課題があるため、民間開発を促進し、地区の活性化を図る必要があります。このため、平成29年に「ひろしま都心活性化プラン」を策定し、都心の活性化に向けた様々な施策に取り組んでおります。

こうした中、広島駅周辺地域に続き、平成30年に紙屋町・八丁堀地域が「都市再生緊急整備地域」に指定され、令和2年には、両地域が「広島都心地域」として統合され、その一部が、「特定都市再生緊急整備地域」に指定されました。現在、本市では、こうした地域を中心に、民間開発を誘発するための取組を進めているところです。

こちらは、都市再生緊急整備地域及び特定都市再生緊急整備地域の区域を示したものととなります。基町相生通地区は紙屋町・八丁堀地区に位置し、両地域に含まれたものとなっております。

次に、都市再生緊急整備地域及び特定都市再生緊急整備地域では、国において地域整備方針が定められております。このうち、紙屋町・八丁堀地区では、更なる誘客やMICEの誘致に資する都市機能の充実・強化など、国際競争力の強化に向けた取組を推進することを目標に、世界に通用するラグジュアリーホテルをはじめとする宿泊機能や、高規格オフィスの実現等による業務機能の充実・強化を図るとともに、当該事業を紙屋町・八丁堀地区の活性化に向けたリーディングプロジェクトとして推進す

ることなどが方針として定められております。

次に、都市計画提案までの経緯について御説明いたします。

平成30年9月に、市が商工会議所に対し、商工会議所ビルの移転建替えについて、基町駐車場周辺の再開発事業として検討することを提案いたしました。また、同年10月に、市から、都市再生機構へ事業化検討の協力を要請し、同機構が、令和2年6月に事業化検討パートナーとして決定しました。その後、令和3年8月に、基町駐車場と商工会議所ビルの土地・建物の財産交換を行った後、同機構と地権者との間で本事業の実施に必要な基本的事項を取りまとめた基本合意書が締結され、令和3年10月に、同機構等から、市に対し、都市計画提案が行われました。今回、この提案に基づき、都市計画案を議案として、審議会へ付議しているものです。

それでは、市街地再開発事業の具体的な内容について御説明いたします。

市街地再開発事業とは、都市再開発法に基づき、土地の高度利用と都市機能の更新を図るため、細分化された敷地の統合や不燃化された共同建築物の建築など、都市の再開発を行う中心的な事業手法です。

事業の種類としては、権利変換方式による「第一種市街地再開発事業」と用地買収方式による「第二種市街地再開発事業」の2種類があり、今回の事業は、このうちの権利変換方式による第一種市街地再開発事業となっております。権利変換方式とは、従前の資産の価格に見合う再開発ビルの床、これを権利床と申しますが、この権利床を従前の建物や土地所有者などが取得するとともに、土地の高度利用によって生み出される新たな床を、これを保留床と申しますが、この床を処分することなどによって事業費を賄うものです。

次に、基町相生通地区の現況について御説明いたします。

この地区は、中四国地方最大の業務・商業集積地である紙屋町・八丁堀地区に位置し、L字型の約1.0ヘクタールの区域となっております。南側は、電車通りである相生通り、東側は、市道中1区112号線、西側は、市道中1区113号線にそれぞれ接しております。また、街区と街区の間には、市道中1区126号線が通っており

ます。区域内には中央部に基町駐車場、その西側に中広島変電所のある中電基町ビルが立地し、電車通り沿いの南側の民有地はコインパーキングとなっております。

まず、基町駐車場についてですが、先ほどの第1号議案で御説明したとおり、昭和48年に開設しております。

次に、中電基町ビルについてですが、こちらは、変電所とオフィスから成る建築物ですが、昭和40年に竣工し、地下1階、地上8階で、築年数は56年となっております。変電所は、地域の電力供給の基幹施設として、官公庁街を含む基町のほか、八丁堀、立町、その周辺地域に電気を供給しております。

この写真は、コインパーキングを基町駐車場の屋上から撮影したものです。従前は、昭和33年に竣工した広島朝日ビル・広島朝日会館がありましたが、平成22年に閉館となり、翌年解体されております。その後はご覧のようなコインパーキングとして使用されております。

地区内の建物は、いずれも50年以上が経過し、老朽化しております。また、相生通りに接する民有地もコインパーキングのままとなっており、土地の高度利用が図られていない状況となっております。

この図は、計画図となります。赤色の線が市街地再開発事業の施行区域です。

次に、施設建築物ですが、3棟の再開発ビルが建設される計画となっており、赤色の着色が高層棟、青色の着色が変電所棟、緑色の着色が市営駐輪場棟となっております。

次に、断面図となります。右上の配置図にある施設建築物を黒色の線の位置で切った断面となっております。

高層棟は、低層部が店舗、商工会議所、駐車場、駐輪場となっております。中層部が約2万平方メートルを超える最新設備を有する高規格オフィスとなっております。上層部が良質なホテルとなっております。

変電所棟は、1階が駐車場、2階以上が変電所となっております。

市営駐輪場棟は、自転車及び自動二輪車の駐輪場となっております。

建物の高さは、高層棟が約１６０メートル、変電所棟と市営駐輪場棟が約２０メートルとなっております。なお、高層棟は、市道中１区１２６号線の道路上空を活用した施設計画となっております。

次に、計画の諸元についてです。

主要用途は、事務所、ホテル、店舗、変電所、駐車場、市営駐輪場となっております。

建築物の規模は、高層棟が地下１階、地上３１階、変電所棟が地上５階、市営駐輪場棟が地下１階、地上５階、敷地面積は７，５００平方メートルで、３棟合わせた建築面積は５，７００平方メートル、延べ面積は８万６，６００平方メートルとなっております。建蔽率は約８０％、容積率は約９００％となっております。

次に、公共施設の整備について御説明いたします。

施行区域内の市道中１区１１２号線の西側について、歩道を新設し、安全で快適な歩行者空間を整備することにしていきます。なお、建築物は、道路境界線から２メートルセットバックし、新設する歩道と一体的な歩道状空地を整備することにしていきます。

このほか、施行区域内の市道中１区１１２号線及び１２６号線について、無電柱化によって安全・円滑な交通の確保を図るため、電線類の地中化工事を行うこととしております。

この図は、施設建築物内の駐車場への車両動線を計画した図です。青色の矢印は来訪者車両の動線、オレンジ色の矢印は搬入・搬出等のサービス車両の動線を表しております。幹線道路である相生通りでの出入りを避け、市道中１区１１２号線から出入りすることとしております。駐車台数については、高層棟と変電所棟、合わせて約２１０台計画されており、附置義務条例による必要台数を確保しております。

次に、参考となりますが、事業に関する計画について若干御説明いたします。

施行者は、全国で都市再生の実績を有する都市再生機構が代表施行者となっており、地権者でもある朝日新聞社、朝日ビルディング、中国電力ネットワークが共同施行者となっております。総事業費は約４６０億円を見込んでおり、事業収入として約

162億円を国・県・市からの補助金、残りを保留床処分金等で賄うことにしており、保留床は、共同施行者及び本市が取得する予定となっております。

なお、敷地は床取得者の共有とし、その一部に、市道の機能継続を目的とした本市の区分地上権が設定されることになっております。

次に、今後のスケジュールについてですが、令和4年度から5年度にかけて、市街地再開発事業の施行認可と権利変換計画の認可を受け、令和5年度中に基町駐車場の解体工事に着手することとしております。高層棟と変電所棟は、令和6年度中に、建築工事に着手し、令和9年度に竣工する予定です。また、令和9年度中に、中電基町ビルの解体工事に着手し、市営駐輪場棟は、令和11年度内に竣工する予定となっております。

こちらは相生通り側から見た高層棟の完成イメージです。高規格オフィスや良質なホテル等から成る複合施設等の整備により、にぎわいと魅力ある都市空間が形成されることとなります。

以上で第3号議案の説明を終わります。

続きまして、第4号議案の「都市再生特別地区の変更について」御説明いたします。この案件は、広島市決定に係る案件で、これまでに定められた都市再生特別地区に基町相生通地区を加えるものです。

都市再生特別地区は、都市再生緊急整備地域の中で、その地域整備方針に適合した市街地再開発事業などの都市開発事業を迅速に実現するため、用途地域等に基づく規制を適用除外とした上で、都市の再生に貢献し、土地の合理的かつ健全な高度利用を図る特別の用途、容積、高さ、配列等の建築物の建築を誘導する地域地区となります。

都市再生特別地区の運用について、国が示す指針では、評価する具体の対象やその考え方について、あらかじめ明示されていることが望ましいとされているほか、一定の条件を満たせば、一定の容積率緩和を認める積み上げ型の運用ではなく、都市再生の効果に着目した柔軟な考え方の下に定めることが望ましいとされております。

これらのことについて、市の考え方を明示するため、令和2年3月、「広島市都市

再生特別地区の提案に関する取扱基準」を策定し、ホームページで公表しているところです。お手元にお配りしておりますこの緑のファイルの別紙6というところに先ほど申し上げました広島市都市再生特別地区の提案に関する取扱基準も添付しておりますので、これからの説明と併せてご覧ください。

同取扱基準の第2条「提出資料」では、都市計画提案に当たって、提案者に、第1項の「基礎評価表」と第2項の「追加説明資料」の二つを提出していただくこととしており、この二つの資料を基にした評価点によって、容積率の緩和量について審査することとしております。第1項の基礎評価表は、評価する具体の整備対象やエリア等を明記しており、該当する項目の整備に応じて点数で採点し、第2項の追加説明資料では、基礎評価表に該当する事項のない公共貢献等に関するものを評価することによって、点数を付加することとしております。この評価点に関しまして、同基準の別表1において、容積率の緩和を受ける量に応じて、点数のボーダーラインを定めております。

また、別表2のとおり、追加説明資料の評価については、都市計画提案の採用に係る審査を行っております「広島市都市計画提案審査委員会」で評価することとしており、基礎評価表で採点した基礎評価点を優・良・可の評価に応じて割り増すこととしております。今回の案件につきましては、別表1の右側の300から400%までの緩和量に該当しますので、400点以上の点数が必要となります。

それでは、この取扱基準に基づいた、当該事業に関する提案の評価について御説明いたします。

基礎評価表により評価した項目として、高層棟の7階から19階に延べ面積2万平方メートル超、1フロア当たり約520坪の高規格オフィス、20階から31階に一定程度の客室面積や客室数が確保されている良質なホテル、会議施設などを整備することによる都市機能の強化や、オレンジ色で示す歩道整備等による歩行者空間の確保による回遊性の向上、こうしてできるオープンスペースの緑化などが行われることとなっており、これらを評価した基礎評価点は420点となっております。

また、追加説明資料により評価した項目として、1階部分のピロティ部分、6階のオープンテラスといったオープンスペースの確保によるにぎわい機能の強化や、事業を進める中で新築する変電所棟に機能を移した後に現変電所を解体するなど、機能更新による公益インフラの維持・向上などがあり、広島市都市計画提案審査委員会による評価の結果、優・良・可のうち「可」と評価いたしました。これにより、基礎評価点420点の1割、42点を加算し、合計の評価点が462点となり、約400%の容積率を緩和する今回の都市計画提案を採用しております。

現在の都市計画について確認いたしますと、用途地域は商業地域で、建蔽率は80%となっております。指定容積率は、市道中1区126号線の北側が400%、南側の相生通り沿いが900%としており、当該事業敷地においては、加重平均により503.1%が使えることになります。これを容積率900%とする計画が実現するように、今回の都市再生特別地区により次の項目を定めております。

こちらが都市再生特別地区の計画図となります。赤色の線で示した区域は、都市再生特別地区の区域を示しており、先ほど御説明した市街地再開発事業と同じ区域となっております。

ピンク色の線は、建物の壁面を後退させる位置を示しております。道路及び敷地の境界線から2メートル後退させ、歩行環境の改善のための歩道状空地やオープンスペースが整備される計画となっております。

水色の線で示した区域は、重複利用区域です。重複利用区域とは、道路の上空等において、建築物等の建築又は建設を行うことが適切であると認められるときに、その建築等の限界を定めるもので、今回は市道中1区126号線の上部について、道路区域を除いた地上4.5メートルから170メートルまでの高さ165.5メートルの範囲を建築物等の建築又は建設ができる限界線としております。

次に、計画書に定める内容です。「容積率の最高限度」を900%としております。現況の指定容積率は503.1%であるため、約400%の割増しを行うものとなっております。

このほか、「容積率の最低限度」を250%、「建蔽率の最高限度」を指定建蔽率と同じ80%、「建築物の建築面積の最低限度」を200平方メートル、「高さの最高限度」を170メートルと定めております。

以上で第4号議案の説明を終わります。

これらの案につきまして、令和3年12月15日から令和4年1月4日まで縦覧を行い、縦覧者は1名、意見書は3名の方から提出がございました。意見の内訳は、駐車場の変更が2件、一団地の官公庁施設が2件、第一種市街地再開発事業の決定が2件、都市再生特別地区の変更が1件となっております。

「案縦覧でいただいた御意見」について御説明いたします。本日お配りしております資料1をご覧ください。1ページめくっていただきまして、A4判の表紙の裏側に先ほど申し上げた件数などが書かれております。そして、折り込んでありますA3判の資料に基づきまして、意見書の意見の要旨と事務局の考え方を説明させていただきます。

まず、1号議案から4号議案までの意見の要旨及び事務局の考え方について御説明いたします。この表の左側が意見書の要旨、右側が事務局の考え方となっております。意見書の要旨の参考部分にA・B・Cと書いてございますのは、これは意見書を提出されたAさん、Bさん、Cさんという記号でございます。

それでは、順を追って説明させていただきます。

(1) 都市計画に関する意見として、駐車場の変更と一団地の官公庁施設の変更に
ついて出されております。

①当初決定理由と、その理由が現在は不要になった理由を明確化していただきたい。現在の理由書は定性的で不十分であり、定量的に示すべきである。市営駐車場を廃止するのであれば、その数値的な根拠を明示していただきたい。まちなかの車両抑制、ウォークアブルなまちを実現する上では、当該駐車場は本通り商店街等のフリンジ駐車場として、今後、よりその役割が求められるのではないかと。現況だけではなく、将来の駐車場施策をどのように考え、それを踏まえて不要であるのであれば、それを

示してほしい。都市計画を廃止するのであれば、そのような根拠があって然るべきと考える。」という御意見です。

これに対する事務局の考え方が右側になります。

まず、駐車場の変更についてです。

基町駐車場は、昭和46年に、「本市の都心部においては、近時、建物の大型高層化、並びに自動車の増加に伴い駐車需要が激増し、都市交通に混乱が生じている状況である。このため、昭和42年の駐車場整備地区の指定以来、建物における駐車施設の附置義務条例の制定、路上駐車場の設置等の措置を講ずるとともに、昭和45年から東新天地駐車場を都市計画駐車場として事業を実施中であるが、引き続き、基町駐車場を都市計画として決定し、駐車場の整備を推進しようとするものである。」という理由で都市計画を決定しております。

本市では、その後の更なる駐車需要の増加に対応するため、平成5年に「広島市駐車場整備計画」を策定しており、建築物における附置義務を強化することにより、原因者負担による駐車場の供給を主体としつつ、公共も路外駐車場を基本とした供給施策を推進することとし、市営中央駐車場や市営西新天地駐車場などの整備を行いました。

この整備計画では、新たに平日1,700台、休日3,700台の駐車場を整備することを目標に掲げ、これに対し、目標時期の平成12年時点で公共・民間合わせて約8,000台の駐車場が整備されております。また、平成28年に行った駐車場整備地区等の時間貸し駐車場の調査では、ピーク時の利用率が約75%となっていることや、令和2年2月に行った基町駐車場周辺の時間貸し駐車場の調査では、収容台数5,866台に対し、ピーク時における推計利用台数が3,752台、約64%であり、空き台数は2,114台、約36%と、基町駐車場の700台の3倍となっていることなど、現在では、駐車需要に対して十分な供給ができているといえます。

今後は、人口減少が予測されており、これに遅れて自動車保有台数や自動車交通量の減少も見込まれるため、将来的に駐車需要が大きく増加することはなく、また、本

市では、公共交通を軸とした交通体系の構築や、人中心のウォークブルで回遊性のあるまちづくりを進めていることから、本市が政策的に大規模な駐車場を提供する必要性は低下していると考えています。

このため、今後の駐車場施策においては、建築物における駐車施設の附置義務の適正な運用を基本としながら、市営駐車場については、民間駐車場の需給バランスなどを踏まえ、廃止も検討していくこととしており、これまでも平和大通りの路上駐車場などを駐輪場に転用しております。

基町駐車場については、十分な耐震性能を有していないこと、施設の老朽化が進んでいること、また、周辺に本駐車場の駐車台数以上の民間駐車場の余剰分があることなどから、基町駐車場を建替え又は耐震化しないこととし、令和3年8月1日付けで公用廃止しております。

今後、施設を解体し、土地利用の転換を図る予定としていることから、この機会に都市計画の基町駐車場についても今回廃止を行うものです。

次のページをご覧ください。一団地の官公庁施設に対する事務局の考え方、右上になります。

一団地の官公庁施設「基町団地」については、市内各所に散在した官公庁施設を一定地区に集中配置して、公衆の利便と公務の能率増進を図り、建築物の不燃化と土地の高度利用を図るため、昭和33年に都市計画決定しています。

当時、既に立地していた県庁及び水道局庁舎に加え、この都市計画決定以降、裁判所合同庁舎などが、順次建築され、現在では、主に北側に国の機関が、南側に県の機関などが立地し、相当数の官公庁施設の集積を図ることによって、おおむねの目的を達成しています。

一方で、各施設においては、老朽化等に伴う更新を検討する時期を迎えていますが、一団地の官公庁施設の付帯施設として位置付けられている市営基町駐車場が、令和3年8月1日付けで公用廃止され、その跡地について、官公庁施設の利用の見込みもないことから、土地の合理的かつ健全な高度利用と変電施設の更新を含む都市機能の更

新を図るため、当該区域を削除するものです。

あわせて、法務総合庁舎における施設配置の見直しに伴う必要から、この機会に合わせて、一部区域を削除するものです。

続きまして、左が駐車場の変更、一団地の官公庁施設の変更に関するBさんからの意見となります。

②2号基町駐車場は、都市計画施設でありながら、令和3年8月1日付けで、その財産が広島市から広島商工会議所に所有権が移されている。これは、都市計画施設として現に使用されていた公共施設を都市計画変更することなく、民間に移譲されたものである。この案件について、令和3年12月の市議会において、広島市は、都市計画法は財産の帰属を定めた法律ではなく、その用途を規制した法であって、現在も、駐車場として使用されているのであるから、都市計画変更をしなくても財産処分ができると答弁している。また、駐車場の変更理由書も、令和3年8月1日に廃止しているとなっているが、その内容も錯誤であり、実際には廃止せずに民間で営業が継続されている。用途は継続されているから都市計画変更は必要ないと言いながら、8月1日に民間に移譲したから都市計画変更となっている。さらに、一団地の官公庁施設の区域を削除する前に、官公庁施設を民間施設に移譲させた後の変更案件となっている。事業を優先する余り、都市計画の審議を形骸化しても良いのか、今後の都市計画審議会の在り方が問われる案件と考える。今回の案件は、一旦、審議未了として、これまでの都市計画変更に至るまでの背景や経過を十分に理解した上で、このような追認案件を承認してもよいのか、他に同様の案件はなかったのか、中央都市計画審議会にでも問い合わせして、確認の上、進めても遅くはないのではないかという御意見です。

右側になります。

②都市計画は、都市の健全な発展と秩序ある整備を図るための計画であり、その変更にあたっては、当該区域の現在から将来の在り方を決めるものになることから、現在の駐車場及び一団地の官公庁施設と、新たに整備を図る市街地再開発事業等を一

連のものとして、都市計画審議会にお諮りし、審議していただくことが望ましいと考えております。

この都市計画の手続は、駐車場を廃止し、その後、市街地再開発事業を行うという一体的な計画に基づき、事業の確実性が高まったこの機会に、関連する都市計画の案について、都市計画審議会に付議しているものであり、都市計画法の規定に沿って進めているものでございます。

次のページをご覧ください。（２）左側になります。事業実施等に関する意見になります。第一種市街地再開発事業の決定についてです。

①市の補助額、公共施設管理者負担金等、市の支出はいくらか。国・県・市それぞれの補助額はいくらか。また、他の施設において県が補助を出すか出さないか、明確化されていない中で、本事業は明確になっているのか。どこまで協議しているのか。

②「基町相生通地区第一種市街地再開発事業」と「原爆ドーム周辺の景観改善」は関連性があるのか。あるとすれば、地区外の事業と関連して実施する市街地再開発事業は他の地方都市でもこのような事業手法の事例があるのか。あれば具体的に教えてください。民間が行う市街地再開発事業において、このようなイレギュラーとも言える事業手法を前提とするのか。そうであれば、地方都市において、市街地再開発事業はただでさえ事業成立が厳しい中で、広島市において市街地再開発事業が進むことはないのではないか。

③市営駐車場の価値は規制が外れる前後で大きく異なるのではないかと。現在、商工会議所と等価交換した前提の市営駐車場の不動産鑑定はどのような前提で行っているのか。規制がかかったままの状態での不動産鑑定であれば、商工会議所との等価交換となっている話はおかしいのではないかと。この点については、市議会でも十分その内容を伝えた上で、了解をいただいているのか。有能な市議会が十分な説明を受けていないままに、等価交換を議決したということはないのか。

④この事業を行うことで、広島県、広島市のまちづくりにどのような効果があるのか。定性的な面や定量的な面、それぞれの面から教えてほしい。ホテルやオフィス等

は周辺で民間が建替えを行っている中で、当該地区に税金を投入する意義を明文化していただきたい。

⑤これはCさんになります。

現在、計画地北東側の近接地区において、市街地再開発事業を計画している。今後、魅力ある都心のまちづくりと将来の発展のため、情報共有し、協力し合って一体的なまちづくりを推進していく必要があると考えており、以下の2点を検討していただきたい。

1点目、当方の計画を推進するに際し、同じ地域の再開発事業であることから、計画内容や工事期間中の対応なども含め、定期的に情報交換させていただきたい。

2点目、施設完成後の運営も含め、具体的な地域貢献内容について連携を図れるようにお互いの計画で調整していきたい。

続いて、第一種市街地再開発事業の決定及び都市再生特別地区の変更について、Aさんからです。

⑥数多く再開発の案件がある中で、当該地区がリーディングプロジェクトであるのはなぜか。定量的、定性的かつ、その他の再開発の案件との差異（優位性）にも触れて説明していただきたいという御意見です。

右側になります。これらに対する事務局の考え方になります。

これらの御意見は、事業実施等に関するものであり、今回の都市計画を定める御審議に際しては、関連性がないものと考えております。

なお、当該御意見については、既に事業担当部署等に伝えており、今後の事業実施等に当たっては、頂いた御意見に留意しながら、適切に事業を進めていきたいという考えです。

ただし、この事業に関する御意見につきましては、先ほどスライドによる御説明の中で一部明らかにしたのもございます。また、今後、御審議される際に、審議に必要ということで御質問等あれば、本日、事業担当部署も出席しておりますので、可能な範囲でお答えいたします。

事務局からの説明は以上となります。よろしく御審議のほどをお願いいたします。

○渡邊会長

ありがとうございました。

ただ今事務局から第1号議案から第4号議案まで一括して説明をいただきました。

ここから先の審議ですが、第1号議案、第2号議案につきましては、現行の計画の変更となりますので、まずは、ここについて御質問、御意見を受けた後に審議をしたいと思います。その後に、第3号議案、第4号議案であります再開発事業関連について御質問を受けて審議するという2段階で進めさせていただきたいと思います。よろしくをお願いいたします。

それでは、まず、現行の計画変更となります第1号及び第2号議案につきまして、御質問、御意見等がありましたらお願いいたします。

どうぞ。

○竹田委員

座ったままで失礼いたします。

第1号議案の計画変更ですが、これには、地方自治法の384号だったですかね、地方自治法が適用になると思うんですが、その辺はどうなっているんですかね。

○渡邊会長

事務局、どうぞ。

○事務局（黒瀬都市計画課長）

ただ今の御質問は、地方自治法の適用ということでございます。

まず、都市計画の決定につきましては、地方自治法上、自治事務という扱いになっております。

それから、ただ今の御質問の趣旨は、恐らく財産交換等に関する話ではないかと思えますけれども、財産交換などのことにつきましては、都市計画とは直接関連して行われるものではなくて、地方自治の裁量の中で行われるという事務手続でございます。以上です。

○渡邊会長

どうぞ、竹田委員。

○竹田委員

ちょっとよく分からなかった。理解できないのですが、具体的に言うと、地方自治法２３８条で用途指定が、行政財産と普通財産、区別されているわけですが、多分これは行政財産になっていると思うんですけども、それは用途変更しなくてもいいんですかね。以上です。

○渡邊会長

事務局、どうぞ。

○事務局（黒瀬都市計画課長）

行政財産のお話かと思います。これは基町駐車場のことかと存じますが、基町駐車場が市営として運営していた当時は行政財産という扱いでございます。これを先日８月１日付けで公用を廃止しているという御説明をいたしましたけれども、この公用を廃止したことによって、地方自治法上、普通財産という扱いに変わります。以上でございます。

○渡邊会長

竹田委員、どうぞ。

○竹田委員

自動的に普通財産になるわけですか。何か手続が必要なんじゃないですか。

○渡邊会長

事務局、どうぞ。

○事務局（黒瀬都市計画課長）

地方自治法の取決めといたしまして、普通財産は行政財産以外のものというふうになっておりますので、行政財産でなくしたときに、自動的にいいますか、それに合わせて普通財産に変わるということになります。以上です。

○竹田委員

分かりました。以上です。

○渡邊会長

ほかにはありますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、ほかには御質問、御意見ないようですので、第1号及び第2号議案につきましては、原案どおり可決することとしてよろしいでしょうか。

（「意義なし」という声あり）

○渡邊会長

異議なしと認めます。それでは、第1号及び第2号議案につきましては、原案どおり可決します。

続きまして、残りの第3号及び第4号議案につきまして、御質問、御意見等がありましたらお願いいたします。

どうぞ。

○佐名田副会長

第3号議案の第一種市街地再開発事業の決定の方ですけども、再開発事業を実施、あるいは、これは都市計画提案を受けられているということだと思いますけども、再開発事業というのは、なかなか事業実施の実現性、可能性が高い、その段階で都市計画決定されるのが一般的ではないかと思えますけども、事業実現の可能性といたしまして、どの辺までことが進んでいるのか、その辺りの御説明をお願いいたします。

○渡邊会長

事務局、お願いします。

○事務局（小倉市街地再開発担当課長）

再開発担当課長でございます。事業の実現性について、今、御意見がございました。

市街地再開発事業につきましては、本市では事例はありませんが、他都市においては都市計画決定後に頓挫した事例もございます。こうしたことから、本市としては、今回のような都市計画審議会の上程に先立ちまして、市としても慎重な判断と事業を最後まで完遂させるという覚悟が必要だと考えております。このため、都市計画提案

を受理する段階におきまして、その実現性の見通しについて確認をしております。

その具体的な内容といたしましては、今回は個人施行でございますので、当然全員同意でございますが、権利者の同意はもとより、資金計画の妥当性、収入面、支出面においてどうか、それから保留床処分先の見通しといったこと、それから都市の拠点性や持続性を高める都市機能の導入、あるいは、地域課題の解決や広く市民の皆さんが享受できる貢献策などについて、施行予定者と十分協議、調整を行いまして、その実現性、妥当性を確認しているところでございます。以上です。

○渡邊会長

どうぞ。

○佐名田副会長

パワーポイントのスライド説明の中で、権利者関係については基本合意書を締結したというふうになっておりますので、権利者の皆さんは、組合施行と違って、企業であつたりしますので、ここは確実な合意形成がされているんだろうと思います。

あと、再開発事業が成立するに当たっては、説明にもありましたけど、保留床の処分先がきちんと確認されるということが必要ではないかと、過去の都市計画決定案件なんかでは、覚書を締結するとか、そういったようなこともあったかと思います。今回、保留床の処分に関して、そこが事業実現性の一番大きなウエイトを占める部分ではないかと思うので、その辺りの説明ができるようであればお願いをしたいと思います。

○渡邊会長

事務局、どうぞ。

○事務局（小倉市街地再開発担当課長）

引き続きまして御説明をさせていただきます。

保留床処分の見通しなどについての御意見がございました。

先ほども御説明いたしましたけども、事業の実現性を判断するために、当然、保留床の処分先というのも重要なことでございます。現在確認している内容としまして、

今回、各地権者が所有する従前の権利に応じて取得する権利床、これらにつきましては、高層棟、変電所棟、それから市営駐輪場棟、それぞれの一部を予定することによりということで、権利者間で合意をしております。

それから、事業で新たに生み出す保留床につきましても、高層棟の事務所やホテル、店舗、駐車場を共同施行者の朝日新聞社、朝日ビルディング、中国電力ネットワークが取得する予定でございます。また、変電所棟につきましては、中国電力ネットワークが、市営駐輪場棟は広島市が、それぞれ取得する予定でありまして、先ほど御紹介もありましたが、基本合意書等々で権利者間で合意をしているところでございます。以上でございます。

○渡邊会長

どうぞ。

○佐名田副会長

今、保留床処分先として、地権者である朝日ビルディング辺りの名前が出てましたけども、ということは、保留床処分先については、権利者の方たちで何とかあてがうといったような方向での確認は取れているということで理解してよろしいですか。

○渡邊会長

事務局、どうぞ。

○事務局（小倉市街地再開発担当課長）

ちょっと説明が不足しておりました。申し訳ありません。

今回は、今、基本設計レベルで権利変換等々の検討を行ってますので、今後、実施設計等を踏まえまして権利変換等の中身が確定していきますが、いずれにせよ、権利床の行き先といいますか、権利床の所在先と、それから保留床の処分先、これは全てもう予定がされております。以上でございます。

○渡邊会長

よろしいですか。

ほかにはいかがでしょうか。

○真鍋委員

真鍋です。まず一つ目の質問として、容積率が900%ってそんなにしょっちゅうは聞かないなと思うんですけども、これは容積率としては900%可能だけれども、実際の計画の160メートルというのは900%をフルに使った容積率ということになっているのでしょうか。

もう一つ、安全性についてはどのように、高い耐震性とか、そういうことを、こういうまちなかに高いのっぽビルができることの安全性についてはどのように考えられていますでしょうか。

○渡邊会長

事務局、お願いします。

○事務局（黒瀬都市計画課長）

まず、容積率ですけれども、この度計画されております160メートルのビルで900%のビルになるということで、それを実現するために、都市再生特別地区でも、900%まで利用できるという計画をこの度決定しようとしているものです。

それから、安全性その他がございました。こうした事業を行う際には、一般的には「防交衛環」といいまして、防災・安全・交通・衛生・環境、こうした面がいわゆるデメリット面として出る可能性がある、いわゆる外部不経済として検討されるべきであるということが一般的に言われておりまして、この度の計画におきましては、まず、交通につきましては、高いビルができて周辺が渋滞を起こさないかという懸念がございましたので、交差点解析などを行いまして、公安委員会と協議して了解を得ております。

それから、上下水の衛生面でございますけれども、これも埋設管渠などに余裕があって、十分供給あるいは排水可能であるという確認を得ております。

それから、生活環境面では、この地域は商業地域で、日陰を検討する義務はないんですけども、任意で日陰の検討をされて、著しい影響はないというのを確認しております。

そのほか、電波障害、これについても確認して、良好ということになっています。

そのほか、任意で景観とか緑化とか、そういった面も配慮しておりまして、今言いました、こうした開発事業でデメリット部分が懸念される部分については全て検討して、実現可能という判断をしております。以上です。

○渡邊会長

真鍋委員、どうぞ。

○真鍋委員

もう一つ教えてください。権利変換モデルを使うということなんですけれども、市営駐輪場棟については市が取得予定と伺いましたが、その敷地については権利関係はどのようなのでしょうか。

○渡邊会長

事務局、どうぞ。

○事務局（小倉市街地再開発担当課長）

事業に関することなので、私がお答えをいたします。

市営駐輪場棟、先ほど話も出てまいりましたが、商工会議所さんとの財産交換によって、今、元の旧市営基町駐車場の市の権利につきましては、地下1階部分のみとなっております。これに見合う権利床を取得した後に、不足分を保留床として市が購入するということになるかと思えます。

それと、先ほど事務局から安全性についての説明がございましたが、ちょっと補足いたしますと、事業計画の継続という意味で、BCPに配慮した設備計画ということで、広島市は非常にデルタの浸水のリスクが高いということで、いわゆる設備物は上階、6階とか、2階とか、浸水しない位置に上げたりとか、あと、耐震の話もございました。これは今から当然実施設計をしていく中で検討していくわけでございますが、今回の設計をいたします朝日グループさんは、中之島のフェスティバルタワーもやられて、そのときも確か震度7に耐え得る耐震であったと思いますが、同等かどうかはまだ検討中でございますが、非常に強固なものになるかと思っております。以上で

ございます。

○渡邊会長

真鍋委員、どうぞ。

○真鍋委員

すみません。先ほどの質問に真っ正面からちょっと答えていただけてないよう思うんですが、この市営駐輪場棟の敷地については市の所有になると理解していいんでしょうか。その点が気になるんですが。

○渡邊会長

事務局、どうぞ。

○事務局（小倉市街地再開発担当課長）

失礼をいたしました。敷地も現在、市の所有となっております、それでよろしいでしょうか。

○真鍋委員

万が一、市営駐輪場について利用がなくなったとか、何らかの変更があるときは、市は自由にとというか、適切な手続を取れば処分が可能な状態という理解でよろしいでしょうか。

○事務局（小倉市街地再開発担当課長）

ごめんなさい。1点訂正をさせていただきます。

再開発事業で土地は共有化しております。ですから財産としては、上の建物が市の所有ということになるかと思います。

○渡邊会長

真鍋委員、どうぞ。

○真鍋委員

そこを共有ではなく市のものにすることは、容積率の関係では難しいということでしょうか。

○渡邊会長

事務局、どうぞ。

○事務局（小倉市街地再開発担当課長）

市街地再開発のスキーム上、一旦底地は共有化することになっておりまして、これで皆さん推進しているということでございます。皆さんで今後も使っていくということでございます。

○真鍋委員

ありがとうございました。

○渡邊会長

よろしいでしょうか。

○真鍋委員

はい。

○渡邊会長

ほかにはいかがでしょうか。

じゃあ先に、井原委員、どうぞ。

○井原委員

井原です。よろしくお願いします。

質問とか意見ではないんですけど、お願いということで、今回、今朝、皆さん新聞読まれて改めて認識されたんじゃないかと思うんですけど、広島県は全国都道府県最多、転出超過がひどい県になってしまいました。それを考えたときに、事務局の考え方として、人口減少が予測されておられて。もう予測されなくても広島県は、一昨年から2年ぶりにまた最多になったんですけれども、人口が減ってます。これは出生とか死亡とかに関係なくて、働く世代が出ていってます。だからその辺も含めて、是非このまちが、ビルがどうなるのか、駐車場がどうなるのか、それが人々にもたらす影響というのはよく分からないんですけども、働きやすく、生活しやすく、育児のしやすいまちになってほしいなと思って、お願いしたいと思います。だからもう人口が減少するという前提というのは少しだけ棚上げして、何かいい知恵はないかと

いうことを是非考えていただきたいなと思います。以上です。

○渡邊会長

ありがとうございます。

お願いということなんですが、事務局の方から何かありますか。

じゃあ、事務局、どうぞ。

○事務局（黒瀬都市計画課長）

大変貴重な御意見ありがとうございます。

広島は、被爆から復興を遂げて、活性化されたまちになっているんですけども、支店経済のまちとか言われた時代もあって、新幹線の発達とか、そういう交通網とか、いろいろな要件によって、大阪の次に広島だったのが、福岡になって、支店が逃げていったという時代もあったりしております。今回の転出超過がどういった要因なのかは、まだちょっと分析はできておりませんが、我々としては、この事業をリーディングプロジェクトとして位置付けているように、国際競争力のある広島として、今後、中四国地方の中核を担い、それから国際的に高い知名度を生かしながら、活躍できる都市にしていきたいというふうに考えておりますので、先ほど委員が申されたように、思いは我々としても同じように共有しているところでございます。以上です。

○渡邊会長

よろしいでしょうか。

○井原委員

ありがとうございました。

○渡邊会長

佐名田副会長、どうぞ。

○佐名田副会長

第４号議案の都市再生特別地区の変更について、ここはちょっと教えていただきたいと思います。

まず、取扱基準ということで、容積率を900%まで上げていく段階で、追加評価点ということで、1割ほど評価点をアップされるということで、900%になっていくのではないかと考えておりますけれども、あと、この4号議案の計画書そのものを見ますと、都市再生特別地区の基町相生通地区については、備考欄に記述はありますが、計画図表示のとおりという形での決定になっております。最終的に計画図の中に重複利用区域ということで、道路部分を立体的に道路空間を限定するという都市計画の計画図がついております。この計画図で見ると、高さが4.5メートルですから、これではなかなか、トンネルのような状態ですので、オープンスペースを確保とかにぎわいとかというようなことで、付加価値で1割アップということにはちょっとならないんだろうと思うんですが、この取扱基準の考え方が、都市計画の決定内容にどのように反映されるか、あるいは、担保されるという言い方が正しいかどうかはあるんですけども、この取扱基準と決定内容そのものとの関係を教えていただければと思います。

○渡邊会長

事務局、どうぞ。

○事務局（黒瀬都市計画課長）

都市再生特別地区の取扱基準の考え方ということでございます。

緑のファイルの別紙6に基準を添付しておりますけれども、これは説明の中でも申しましたとおり、特別地区につきましては、現在定められている都市計画を超えて計画されるものにつきまして、一旦容積率とか用途とか、そういったものを適用除外にいたしまして、この特別区に定めた内容を適用していこうというもので、これは、都市計画の中身を超えてやろうとすると、通常でありますと、建築審査会での審査があって、許可を受けたりとかいう手続がまた付加されていくというところになりまして、都市再生緊急整備地域では、緊急に都市を再生していこうということで、スピードも求められますので、そういった手続をなくして建築確認だけでできるようにしておこうという目的がございます。そういったところで、この特別地区につきましては、あ

まり計画の中身に踏み込んで、これをやったから10%上げましょう、これをやったからいくら上げましょうといった積み上げ式でいくのではなくて、プロジェクトそのものを一括して評価して、それでよければそのプロジェクトをそのまま認めていくというような思想がございます。

そういったことを受けまして、この取扱基準では、市内を様々な地区に分類して、19ぐらいだったと思うんですけども、地区に分類しまして、そのそれぞれの地区における必要な項目というのを設けております。具体的な項目につきましては、都市再生緊急整備地域の際に、併せて決定される「地域整備方針」、これに書かれている内容と、それから、本市と県で共同して策定しました「都心活性化プラン」、この内容を満足しているかどうかという基準にしております。それらを点数化しまして、必要なボーダーラインを超える点数を取ってくださいということで、事前に明示して、事業者がこれを見ながらプランを練っていくという形にしております。

追加資料につきましては、そうはいいまして、我々が当初から設定できない項目もあったり、あるいは事業者が創意工夫を凝らして、すごく斬新的なものをやったりということもありますので、そういったものにつきましては、追加資料という形で出させていただいて、優・良・可というふうにつけて、基礎評価点を割増ししようというような仕組みにしております。

ということで、都市計画の内容とこれが1対1で対応することではありませんが、考え方としてはそういった関連性になっております。以上です。

○渡邊会長

どうぞ。

○佐名田副会長

今まで高度利用地区とかというのは、壁面後退をすれば容積率50%アップだとか、建蔽率10%厳しくすれば100%アップするとか、そういった単純な形になっていたところを、この都市再生では事業全体を見た上で、ポイント制にして容積率を増やしていくと、この基町相生通地区の再開発事業をもって容積率の評価対象としている

という考えということでしょうか。

○渡邊会長

事務局、どうぞ。

○事務局（黒瀬都市計画課長）

ただ今委員が申されたとおりでございます、基本的には民間の創意工夫を最大限に生かして都市再生を図ろうというスタンスですから、民間の方で考えられたことを尊重しながら、それが実現できるように我々が後押ししていくということになります。そうした意味で、基町相生通地区につきましては、これまでパワーポイントで御説明しましたような内容になっており、我々としても、地域整備方針を実現するのに様々な貢献する内容となっていると考えております。以上です。

○渡邊会長

よろしいですか。

ほかはいかがでしょうか。

私の方から1点。本日配布されました資料の1、意見書のA3横使いの3枚目になるのですが、「（2）事業実施等に関する意見」の⑤番の意見について、この中では、要するに情報共有して頑張りたいので検討いただきたいということなんですが、個人的には、事業者間で情報交換を進めていただくことで私はよろしいんじゃないかなと思う一方、やはり民間の事業者同士ですので、なかなか接点がつかみにくいとか、そういうところにあっては、行政が最初、仲介に入って弾みをつけて、後は民民で進めていただくような、そのような支援をしていただくと、話がうまく進むんじゃないかと思うわけですが、そこら辺りというのは行政として対応は可能なものなのでしょうか。

事務局、お願いします。

○事務局（小倉市街地再開発担当課長）

当然のことながら、我々も事業を主導する立場として、計画中のものがあれば、また、こういった申出があれば、当然間に入って調整してまいります。いただいた御意

見を踏まえて積極的に展開してまいります。以上です。

○渡邊会長

ありがとうございます。

御承知のとおり、今、広島ではたくさんの再開発の案件が構想段階で出てきております。これが進むことによって、広島の再生に私はつながるんじゃないかなと思っておりますので、是非ともその辺り、行政も支援いただければと思います。よろしくお願いいたします。

ほかにはありますでしょうか。

田中副会長、どうぞ。

○田中副会長

今までのお話とも重なるかなとも思うんですけれども、市街地再開発事業ということで、先ほど言われていたような地域課題の解決ですとか、公共貢献が求められるかと思うんですけれども、公共貢献という観点から見たときに、この市街地再開発事業の一番のポイントはどこにあるというふうにお考えでしょうか。

○渡邊会長

事務局、どうぞ。

○事務局（小倉市街地再開発担当課長）

事業担当課でございます。地域課題というお話でございました。

まず、相生通りに関しましては、広幅員の歩道はございますけれども、市民の皆さんが少し憩えるようなスペースがちょっと不足しているなど、本市としてもウォーカブルなまちを推進しておりますので、先ほど説明しました相生通り沿いのピロティと、それから6階にもオープンスペースを設けております。ここは皆さん自由に入ることができますので、また、地域とも連携しながらにぎわいの創出を図りたいということ、それから、先ほど、出てまいりましたが、商議所さんを今回地権者として加えることによって、完成後に商工会議所さんがそちらの高層ビルへ入ることになっております。その後、旧商工会議所ビルを解体する予定としておりますので、それによって原爆ド

ームの背景改善に資するということがまたメリットでございます。以上でございます。

○渡邊会長

どうぞ。

○田中副会長

どうもありがとうございます。よく分かりました。

○渡邊会長

ほかにはございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、ないようですので、お諮りしたいと思います。第3号及び第4号議案につきましては、原案のとおり可決することにしてよろしいでしょうか。

（「異議なし」という声あり）

○渡邊会長

ありがとうございます。異議なしと認めます。それでは、第3号及び第4号議案につきましては、原案のとおり可決します。

ただ今審議が始まって82分が過ぎまして、ちょっと本日は長時間に及ぶ審議となりますので、第5号議案の審議に入ります前に、ここで5分程度休憩をさせていただきたいと思います。

では、暫時休憩で。

（休憩）

○渡邊会長

それでは、審議を再開したいと思います。

続きまして、第5号議案につきまして、事務局より説明を求めます。

事務局、どうぞ。

○事務局（黒瀬都市計画課長）

それでは、第5号議案、「平和大通り地区、リバーフロント地区、都心幹線道路沿道地区における地区計画の変更について」御説明いたします。恐れ入りますが、座って説明させていただきます。

本市では、平成２９年３月に「ひろしま都心活性化プラン」を作成し、都心部においては、これに基づき「誰もが集える、にぎわいと交流の都心（まち）ひろしま」の実現に向けて、様々な施策に取り組んでいます。その施策の一つとして、“地区の特性に応じた用途やまち並みへと誘導することにより、魅力とにぎわいあふれる都心空間の形成を図る”ことを目的に、必要に応じて都心の地区計画を見直すこととしており、用途地域や駐車場附置義務の見直し、都市計画提案要件の緩和などを行うほか、平成３０年２月に、都心の幹線道路沿道を対象とし、建築物の用途等に応じて段階的に容積率を緩和する高度利用型地区計画を導入いたしました。

このように、今までは「量」による緩和策を中心に行ってきましたが、今後は、有効空地のエリアマネジメント活動への開放をはじめとした、壁面後退空間の多目的利活用など、民間まちづくりの動向も踏まえつつ、「質」に重点を置いた取組を行っていくことが重要と考えております。

現在の高度利用型地区計画について簡単に御説明いたします。

この地区計画は、図で示すように、オレンジ色の平和大通り地区、水色のリバーフロント地区、ピンク色の都心幹線道路沿道地区の三地区であり、楕円形の都心に位置している容積率７００％以上の幹線道路の沿道を対象としております。このため、多くの敷地が十分な幅員の道路に面し、また、人通りの多い広い歩道に面しております。現行の地区計画においては、こうした立地の高度利用を促進し、あわせて、にぎわいの創出を誘導するため、まず、①のように、壁面後退を２メートル以上行い、歩行者の通行に供することで、容積率に５０％を加算いたします。その上で、②の主に商業・業務系の用途にする場合は、更に５０％を加算し、③、④のホテルの要件を満たす場合は、更に５０％ずつ加算していくことで、段階的に容積率の緩和を受ける仕組みで、全て要件を満たす場合は、合計２００％の加算となります。

このような地区計画制度の活用も念頭に置きながら、民間のまちづくりに関係する団体から意見を伺ったところ、地区計画の壁面後退などで創出される空間について、「場所に応じて歩行空間の代わりにベンチやテーブルを置いて市民がくつろげる空間

としても活用できるようにしてほしい」、「バス停付近の歩道など幅員が十分確保できていないと危険な場所では積極的に確保した方がよい」、「新築や建替え時に容積率の割増しを受けたいが、敷地の形状や接道条件から壁面後退2メートル以上の確保は困難だ」などの御意見をいただいております。

一方、「質」の緩和策として、現在、国が推進している取組を御説明いたします。

「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成を目指して、まちなかを「車中心」から「人中心」へと転換し、人々が集い、憩い、多様な活動を繰り広げられる場へと改変する取組が進められているものです。

具体的な取組の例として、地上レベルの空間を開かれた心地良いものにし、自然と歩きたくなるものにするため、建築物の1階をまちに開かれたものとし、公共的な空間とともに、多様な人の多様な用途として使っていくような取組となります。

こうした考え方を踏まえ、今回、民間空地において、人々の交流や滞留等によるにぎわいを生み出すことも重要な機能と捉え、地区の特性に応じて柔軟に活用するために、壁面後退空間の利活用の内容を見直すこととします。

その見直しに係る具体的な検討内容を御説明いたします。

こちらの図は、本市における都心の歩道幅員を示したもので、濃い緑色ほど狭い歩道幅員となります。幹線道路沿いの道路は6メートルの広幅員な歩道が整備されていますが、幹線道路に直交する道路又は並行する内側の道路につきましては、歩道がない場合が多く、また、歩道がある場合でも、濃い緑色で示す2メートル程度と、狭い歩道が多いことが分かります。幹線道路沿いの道路などで広幅員の歩道が既に整備されている場合は、バス停前などの部分的な場所以外では歩行者が快適で安全に通行できるため、一律に壁面後退による歩行空間の確保に限定しなくてよいことが想定されます。また、本通りなどのアーケードにおいては、広幅員な道路で一日の大部分が歩行者専用として使われているため、壁面後退による歩行空間の確保は不要と考えられます。

一方で、歩道が整備されていない道路においては、歩行者の安全性に配慮しながら

ら、壁面後退が過度な負担とならないような基準とするため、歩行者と車両が安全に共存できることを基本的な考え方とします。

以上のことから、壁面後退によるオープンスペースについて、これまで一律に２メートル以上後退して歩行空間の活用の特化していたものを、立地場所に応じて柔軟に活用できるような基準に見直しを行います。

次に、見直し案について御説明いたします。

表の下半分の見直し案をご覧ください。

下段の①－Ｂにつきましては、現行の「壁面後退２メートル以上」のほか、「歩道がある場合は２０センチ、歩道がない場合は５０センチ以上の壁面後退プラス広場などの滞留空間」のどちらかを選べるようにし、①のオープンスペースによる容積率の割増しを受けられるよう選択肢を追加いたしました。

上段の①－Ａにつきましては、やむを得ずオープンスペースを設けられない場合に、これを選択することになりますが、①のオープンスペースによる容積率の割増しはないものの、②以降の用途の割増し要件に移行することが可能となります。

この見直しにより、一律に壁面後退しなくてもスポット的に空間を確保することができ、左上の歩行空間以外に、右上の休憩施設、左下のバス待ち、右下のイベントの開催などの滞留空間にすることが可能となります。このような滞留空間を都心に増やすことで、人が中心で、「居心地が良く歩きたくなるまちなかの形成」を目指します。

また、これと併せて、壁面後退区域においては、これまでは歩行に支障になるものとして工作物の設置を制限しておりましたが、ベンチ、植栽、ピーすくるなど、「居心地が良く歩きたくなるまちなかの形成」に資するものについて、目的や敷地の周辺状況に応じて設置可能といたします。

このように壁面後退区域を利活用することで、誰もが使いやすい空間となり、「量」から「質」への転換を目指そうとするものです。

変更の内容についての御説明は以上となります。

本件につきまして、原案の縦覧を昨年11月1日から15日まで、案の縦覧を12月15日から本年1月4日まで、それぞれ行いました。原案の縦覧、案の縦覧ともに、縦覧者0名、意見書の提出はございませんでした。

以上で第5号議案の説明を終わります。よろしく御審議をお願いいたします。

○渡邊会長

ありがとうございます。

それでは、第5号議案につきまして、御質問、御意見等がありましたらお願いいたします。いかがでしょうか。

佐名田副会長、どうぞ。

○佐名田副会長

見直し案の中で、壁面後退が歩道ありで0.2メートル以上、歩道なしで0.5メートル以上というふうにありますけども、0.2とか0.5というのは、かなり小さい数字のように思ったりするんですけども、この20センチ、50センチという数字を決められた考え方とかありましたら教えていただければと思います。

○渡邊会長

事務局、どうぞ。

○事務局（黒瀬都市計画課長）

20センチ、50センチですけれども、スライドの方で写真を示しております。左側が全然下がらずにいきなり歩道の脇に壁がある場合で、ちょっと圧迫感があって、また、歩道も通る際に肘とか、そういったものが当たりますので、若干内側に寄って歩く必要がございます。右側の方が20センチ下がったものですが、20センチ下がるだけでかなり解放感が出て、しかも歩道ぎりぎりを歩いても何ら支障なく歩けるというような形でございます。我々としては、20センチが、そういった機能を生み出すための最低限の空間と考えておりまして、前面に歩道がある場合は20センチとしております。

それから、50センチの考え方ですけれども、歩道がない場合に、車両がもし歩行

中に来た場合に、前の図面にありますように、一旦50センチの空間を使って、歩行者が待避するということも可能となりますので、そういった待避する最低限の空間として0.5メートルという考え方を持っております。

これらについては、我々が独自に考えたわけではございませんで、東京の日本橋とか、銀座とか、そういったところでは、大きく2メートル下がるのではなくて、同じように、20センチぐらいの壁面後退を設定されております。これも我々と同じように、質の高いまち並みを目指すということで、東京の方ではしゃれたまちづくり条例ということで、条例に基づく取組をされておりますけども、これに倣って20センチ、50センチという数値を設定しております。以上です。

○渡邊会長

よろしいでしょうか。

ほかはいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

真鍋委員、どうぞ。

○真鍋委員

真鍋です。この壁面後退の考え方がちょっと分からないので教えていただきたいんですけれども、壁面後退は容積率の特典を受けるためのものであって、義務的なものではないという理解でよろしいのでしょうか。

○渡邊会長

事務局、お願いします。

○事務局（黒瀬都市計画課長）

壁面後退ですけれども、随分昔からこういう考え方はございまして、例えば、先ほどの再開発事業でも若干出ました高度利用型地区計画とか、古くは新宿の辺りの特定街区でありますとか、そういった容積をプラスで割増しする際に、上に積む代わりに1階分の地上部分の空間を確保して、狭い道であるとか、圧迫感とか、通風、採光といったような生活環境、こういったものを確保するために空間を設けて、その代わりに容積はアップしようというところから、こういったような制度が始まっております。

そうした中で、当初は、国の方は、歩行者が通る空間ということで、主にそういった考え方を示しておりましたが、御質問のとおり、最近では「人中心」ということで、いろいろな使い方、多様な出会いとか、そういったものの考え方を若干変えまして、いろいろな使い方ができるようになっているということで、御質問のことからいきますと、引換条件というふうにはなってはおりませんが、こういった制度を使う上では壁面後退を定めることが必須という形になっているものが多くございます。以上です。

○渡邊会長

よろしいでしょうか。

○真鍋委員

ありがとうございました。

○渡邊会長

ほかはいかがでしょうか。

1点だけ。聞き漏らしたんだと思うんですけども、壁面後退区域の条件というか、どのぐらい区域が確保されれば容積がプラスされるのかという、そこはどういうルールで検討していくんでしょうか。

お願いします。

○事務局（黒瀬都市計画課長）

結論的には、現在では、いくらないといけないというような基準的なものはございません。ただ、先ほど御説明しましたように、高度利用地区とか、そういったもの、制度ができ始めた頃は、国の方が通達という形で指導しておりましたけれども、これの設定標準という形で示されております。その中では、壁面後退2メートルというのがございまして、本市においても、高度利用地区を指定するときは2メートル下がるようにしております。今回の高度利用型地区計画のときには、もう通達という時代ではなくなっておりますけれども、高度利用地区に倣って2メートルという数字を設定しております。以上です。

○渡邊会長

ありがとうございました。

ほか、ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、ほかにはないようですので、第５号議案につきましては、原案どおり可決することにしてよろしいでしょうか。

（「異議なし」という声あり）

○渡邊会長

ありがとうございます。異議なしと認めます。それでは、第５号議案につきましては、原案どおり可決とします。

続きまして、第６号及び第７号議案につきましては、冒頭、事務局から説明がありましたように、関連する案件ですので、一括して審議をすることとしたいと思います。

まずは事務局から説明をお願いします。

○事務局（黒瀬都市計画課長）

それでは、第６号議案と第７号議案について説明いたします。座って説明させていただきます。

第６号議案は、「瀬野四丁目地区 地区計画の決定」で、広島市決定に係る案件です。

第７号議案は、第６号議案に伴い、当該区域の建築物の容積率などを変更する必要があり、建築基準法に基づき、都市計画審議会の議を経て、特定行政庁である広島市長が決定するものです。

はじめに、第６号議案の「瀬野四丁目地区 地区計画について」御説明いたします。

本案件は、市街化区域に隣接する市街化調整区域において、地区計画制度を活用し、地域に貢献する病院施設を立地しようとするものです。

本地区の位置は、赤色で示す区域で、ＪＲ山陽本線瀬野駅から北東約７００メートルに位置しております。ＪＲ山陽本線と国道２号により都心部と連絡されている交通条件及び自然環境に恵まれた地区であり、周辺には、スカイレールタウンみどり坂など、緑豊かな住宅地を形成しております。

こちらの写真は、本地区付近の航空写真となります。地区の東側と南側の黄色で示した範囲は第一種住居地域、地区内の一部を含む西側の緑色で示した範囲は第二種中高層住居専用地域を指定しており、市街化区域となっております。それ以外の区域は、市街化調整区域となっております。地区計画の区域は、赤線で示す市街化区域に三方が囲まれた区域で、一部市街化区域を含む、面積は約0.9ヘクタールとなっております。

続きまして、本地区計画の策定の経緯を御説明いたします。

本地区計画は、JR瀬野駅から東に約800メートルで、瀬野川沿いに位置する図で青で示しておる瀬野白川病院につきまして、平成30年7月豪雨により、同病院が被害を受け、それをきっかけに、地域医療に貢献する病院の安全な場所への移転が検討され、その結果、令和3年10月に都市計画提案があったものです。

なお、事業者により地元説明会を行ったところ、早期に実現してほしいという意見が多く寄せられ、令和3年2月には地元団体から本市へ要望書が提出されております。

本地区を含む安芸区瀬野地域では、平成30年7月豪雨により、瀬野駅に土砂が流入するなど甚大な被害を受けました。当該病院におきましても、背後にある山林の木が貯水槽に倒れ込み、周辺では川の増水により土手がえぐられるなど、一部被害を受けております。また、その後、令和元年12月に土砂災害特別警戒区域等が指定されました。図のとおり、当該病院におきましては、敷地の一部が土砂災害特別警戒区域に、その他の部分は土砂災害警戒区域に指定されている状況です。

この病院の移転を予定する本地区の位置は、現在の病院から近く、また、幅員9メートルの道路に接しているなど、都市基盤が整っており、必要な規模の建物が建築できるまとまった広さがあるなどの条件を備えている場所となっております。本地区計画では、黄色で示す第二種中高層住居専用地域の範囲をA地区に、その他の青色で示した市街化調整区域のエリアをB地区としております。

こちらが現在予定されている開発計画の配置図になります。南側の道路側に建物を配置し、北側の一部土砂災害警戒区域の部分は駐車場とする計画となっております。

こちらが断面図で、建物は地下１階、地上５階で、地下１階から地上２階を病院施設、３階以上を介護施設として計画されております。

本地区計画では、病院等の施設整備を可能にし、整備後の環境を維持するものとして、建築物の用途の制限など、五つの項目について制限を定めております。制限の内容について御説明いたします。

用途の制限といたしまして、建築できるものはＡ地区、Ｂ地区ともに病院等の施設に限定したものとしております。また、ご覧のとおり、Ｂ地区には土砂災害警戒区域が指定されております。昨年８月に改正した本市の「市街化調整区域における地区計画の運用基準」においては、土砂災害警戒区域について、やむを得ないものとして認められる場合でない限り含めないものと定めています。

しかしながら、本地区計画は、以前から提案に向けた検討が継続されて行われており、また、同地区には建物が建築されないよう事前に調整されております。

その上で、Ｂ地区の土砂災害警戒区域内の用途は、病院やグループホームなどの医療施設や社会福祉施設等を制限し、建築できるものとしているものを更に限定しております。

その他の制限内容について、容積率、建蔽率の最高限度は、用途地域で第二種中高層住居専用地域に指定されているＡ地区や、周辺と同様の制限となるよう、Ｂ地区の容積率を２００％、建蔽率を６０％としております。また、計画される周辺が緑豊かな住宅地であり、過度に高い建築物を防止するため、開発計画を踏まえて、高さの最高限度を２２メートル以下に制限するほか、道路境界線から１メートルの壁面後退、垣又は柵の構造については、生け垣や網状のものに限定するなどの制限としております。

本件につきまして、原案の縦覧を昨年１１月１日から１５日まで、案の縦覧を１２月１５日から本年１月４日まで、それぞれ行いました。原案の縦覧、案の縦覧ともに縦覧者０名で、意見書の提出はありませんでした。

続きまして、第７号議案の「広島圏都市計画区域内の用途地域の指定のない区域の

うち市街化調整区域内の建築物の容積率等の変更について」御説明いたします。

建築基準法の規定により、用途地域の指定のない区域における容積率、建蔽率、斜線制限の勾配につきましては、特定行政庁が都市計画審議会の議を経て定められています。本市の市街化調整区域においては、一般に、容積率は100%、建蔽率を50%、道路及び隣地の斜線制限の勾配を1.25と定めており、今回、地区計画において、将来の用途地域の指定を踏まえ、これらの容積率等と異なる数値を定めます。

市街化調整区域であるB地区の容積率等については、地区計画に定めた容積率の最高限度200%、建蔽率の最高限度60%と整合を図るものとしております。道路斜線や隣地斜線の勾配については、現行と同じとなります。

以上で第6号及び第7号議案の説明を終わります。よろしく御審議のほどをお願いいたします。

○渡邊会長

ありがとうございました。

それでは、説明ありました第6号及び第7号議案につきまして、御質問、御意見等ありましたらお願いいたします。いかがでしょうか。

真鍋委員、どうぞ。

○真鍋委員

第6号議案の開発計画についてなんですけれども、地元の要望があつてということなので、その点はすごく良いこと、結構なことだと思うんですけども、やはり土砂災害警戒区域が敷地内にあるというのがちょっと懸念される材料かなと思うんですが、特に病院の施設を見ますと1階、2階に病床があるのかなと推測される状況で、安全性について、本来、病院側が検討すべきことなのかなとも思うんですが、その点については、市の方としてはどのように考えられてますでしょうか。

○渡邊会長

事務局、どうぞ。

○事務局（黒瀬都市計画課長）

度重なる土砂災害の被害を受けている市といたしまして、特別警戒区域はもとより、イエローゾーンと言われている警戒区域につきましても、できれば開発等その他は控えていただきたいということを考えております。そのため、先般変更しました「市街化調整区域の地区計画の運用基準」でも、そのように少し強化する形で改めております。今回につきましては、既に病院側でイエローゾーンが設定される前から随分検討されてきているという事情がありまして、そのことをもって、一部かかっているからもう駄目ですというのなかなか厳しかろうということが一つございます。それから、地域にとりましても、今よりも随分安全なところになって、病院側も地域に貢献したいということで、もし災害があった場合には病院を開放して、一時避難場所としても活用していただくというような話も進んでいましたことから、これは一部イエローゾーンがかかっているけれども、これを実現する方が我々としても、地域としても得策だという判断をいたしております。

このため、地区計画を策定する手順の中で、建物については、一切イエローゾーンにはかけないようにしてくださいという指導をさせていただき、病院側もこれをのんでいただいて、駐車場という形で計画されているものでございます。以上です。

○渡邊会長

真鍋委員、どうぞ。

○真鍋委員

イエローゾーンには建てないということになりますと、そうなると、病院内の設備の問題として、患者さんだったり、長期入院で歩けない、動けないという方の万が一のときの避難であつたりとかの安全については十分検討していただくというような、そういう条件をつけるとか、何らか市の方から、指導とまでは、勧告でしょうか、何か適切な何らかの手続は取れるものでしょうか。

○渡邊会長

事務局、どうぞ。

○事務局（黒瀬都市計画課長）

イエローゾーンといいますのが、土砂災害の危険性があることには間違いはないんですけど、土砂災害が起きて、建物、財産などに被害が起きるという場所ではなくて、避難体制を整えておくべきというのが法律上の扱いになっております。我々都市計画部局とすれば、なかなか今おっしゃったような条件をつけるというのは法的には難しいものでございますけれども、いわゆる病院をやる健康福祉の部局、これらが病院施設計画とか、あるいは介護施設などもございますので、そういった中で、柔軟にはなるかも分かりませんが、指導をしていただけるものと期待しております。以上です。

○真鍋委員

ありがとうございます。

○渡邊会長

ほかはいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、ほかにはないようですので、第6号及び第7号議案につきましては、原案のとおり可決することにしてよろしいでしょうか。

（「異議なし」という声あり）

○渡邊会長

ありがとうございます。異議なしと認めます。

それでは、第6号及び第7号議案につきましては、原案のとおり可決します。

続きまして、第8号議案について、事務局の説明を求めます。

○事務局（黒瀬都市計画課長）

第8号議案の「広島イノベーション・テクノ・ポート地区 地区計画の決定について」御説明いたします。

本案件は、広島西飛行場跡地において、地区計画制度を活用し、良好な産業団地の形成及び保全を図ろうとするものです。

本地区は、広島西飛行場跡地内の赤色で示す区域で、都心に近く、青色の広島南道

路や山陽自動車道などへのアクセス性に優れるなど、交通利便性の高い場所に位置しております。

こちらの写真は、本地区付近の航空写真となります。地区計画の区域は赤線で示した範囲で、面積は約 17.9 ヘクタールです。本地区は市街化区域であり、用途地域は準工業地域が指定されております。

本地区計画の内容につきまして、経緯から御説明いたします。

広島西飛行場の跡地活用に当たりましては、平成24年11月に廃港となった後、平成25年5月に広島市と広島県において、跡地活用についての基本的な考え方や主たる導入機能等を盛り込んだ「広島西飛行場跡地活用ビジョン」を策定し、その後、本ビジョンに掲げた主たる導入機能、交通アクセス等の内容をより具体化し、跡地活用の実現に向けた取組を推進するため、平成29年3月に「広島西飛行場跡地利用計画」を策定いたしました。

図は、広島西飛行場跡地利用計画におけるゾーニング図です。ご覧のとおり、広島西飛行場跡地を上から水色の「広域防災ゾーン」、赤色の「新たな産業（雇用）ゾーン」、緑色の「スポーツ・レクリエーションゾーン」、一番下の「新たな産業（にぎわい）ゾーン」の四つに区分し、それぞれ導入すべき主たる機能が定められています。本地区は、「新たな産業（雇用）ゾーン」に位置付けられ、広域的な交通アクセス性に優れている地区特性を生かして雇用を創出し、市・県の産業基盤の強化を図るため、産業・業務・流通機能等を導入することとされております。

また、跡地利用計画において、計画的な土地利用となるよう、地区計画制度の活用によって土地利用のルールづくりを行うこととされています。

こうした跡地利用の推進を図っていく中、本地区におきまして、県と市が平成29年9月に事業予定者の募集を行い、平成30年4月に事業予定者を大和ハウス工業株式会社に決定いたしました。その後、事業者において、産業ゾーンとしてふさわしい良好な環境の創出と保全を図るために地区計画の検討が進められ、令和3年10月に都市計画提案があったものです。

ここから地区計画の内容について御説明いたします。

こちらは、本地区計画の計画図です。画面の右側が北の方角で、本地区は県道南観音観音線に面しております。産業団地としての良好な環境を形成し、維持していくため、赤色の区域を地区計画の区域に定めます。

この区域において、現在、北側は物流施設、事務所や研究所、工場などの立地が進められ、南側は造成工事が行われているところです。造成工事は今月末までに完了する見込みであり、完了後、順次、企業の立地が進められる予定となっております。

次に、本地区計画で定める建築物等に関する事項について御説明いたします。

建築物の用途の制限など、ご覧の四つの制限を定めております。

はじめに、用途の制限です。当該地区は「準工業地域」が指定されており、環境に影響を及ぼす工場以外のおおむねの用途が建築可能ですが、この建築可能な用途のうち、跡地利用計画に基づき、産業ゾーンにふさわしい用途を誘導するため、住宅やホテル、旅館、遊戯施設などの用途を制限することとしております。

敷地面積の最低限度については、敷地の再分割を防止し、ゆとりある土地利用とするため、1,500平方メートルとしています。また、壁面の位置の制限については、基幹道路となる県道南観音観音線からは3メートル以上、その他の道路からは1メートル以上離すよう定めております。垣又は柵の構造については、生け垣や網状のものなどに限定しております。

本件につきまして、原案の縦覧を昨年11月1日から15日まで、案の縦覧を昨年12月15日から本年1月4日まで、それぞれ行いました。原案の縦覧、案の縦覧ともに縦覧者0名で、意見書の提出はありませんでした。

第8号議案の説明は以上となります。よろしく御審議をお願いいたします。

○渡邊会長

ありがとうございます。

それでは、第8号議案につきまして、御質問、御意見等がありましたらお願いいたします。いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、本件につきましては、特に意見がないようですので、第8号議案につきましては、原案どおり可決することにしてよろしいでしょうか。

(「異議なし」との声あり)

○渡邊会長

ありがとうございます。異議なしと認めます。それでは、第8号議案につきましては、原案どおり可決します。

続きまして、第9号議案につきまして、事務局の説明を求めます。

○事務局（黒瀬都市計画課長）

第9号議案の「広島呉道路の変更について」御説明いたします。

広島呉道路は、赤色の線で示しますとおり、広島市南区から南方面に坂町を経由して呉市に至る、全長約15.4キロメートル、代表幅員21メートルの自動車専用道路であり、昭和56年に都市計画決定された道路です。

広島呉道路は、クレアラインの愛称で呼ばれており、NEXC O西日本が一般有料道路として管理しております。緑色の破線から北側が広島市の区間、南側が広島県の決定区間となります。

広島呉道路は、青色の線で示しております仁保ジャンクションから坂北インターチェンジまで約3.2キロメートルの区間が4車線で整備されており、赤色の線で示しております残りの区間の約12.2キロメートルは暫定2車線で整備しております。現在、広島呉道路では、平成30年7月の豪雨災害の被害状況を踏まえ、災害時の交通ネットワークの強靱化を図るため、暫定2車線の区間を4車線化する取組を行っております。今回の都市計画変更では、災害復旧に伴い、4車線化の設計を見直したことにより、道路の区域を変更するものです。また、全線にわたり4車線の車線数の決定を行うものです。

なお、広島市の区間は4車線で整備済のため、車線数の決定のみを行うものです。

この写真は、平成30年7月の豪雨災害の被災状況の写真です。大規模な土砂災害が発生し、広島呉道路のほか、JR呉線、国道31号が同時に被災したことから、2

か月以上にわたって交通ネットワークが寸断され、住民生活に大きな影響を与えました。

これは、4車線化された完成イメージとなります。山側の道路が新たに整備する道路となります。この区間は、広島県決定の区間で、画面の左側にあります道路法面の区域の見直しが主な変更点となります。

これは、広島呉道路の起点部となる南区に位置する仁保ジャンクション付近の航空写真です。仁保ジャンクションから南側の約0.2キロメートルの区間が広島市の区間となります。既に4車線で整備済のため、区域の変更はございません。

次に、車線数ですが、平成10年の都市計画法施行令の改正により、道路の車線数を定めることになったことから、今回の変更に合わせて、全線にわたり車線数を4車線に決定するものです。このため、広島市域内では車線数を4車線とする変更のみとなります。

本件につきまして、都市計画の案の縦覧を令和3年12月6日から12月20日まで行い、縦覧者数は1名で、意見書の提出はございませんでした。

以上で第9号議案の説明を終わります。よろしく御審議のほどをお願いいたします。

○渡邊会長

ありがとうございます。

それでは、第9号議案につきまして、御質問、御意見等ありましたらお願いいたします。いかがでしょうか。

本件については、車線数を指定するだけですので、特段御意見はないかと思われます。

それでは、本件につきましては、特に御意見がないようですので、第9号議案につきましては、原案のとおり可決することにしてよろしいでしょうか。

(「異議なし」との声あり)

○渡邊会長

ありがとうございます。異議なしと認めます。それでは、第9号議案につきまして

は、原案のとおり可決します。

続きまして、最後になります。第10号議案につきまして、事務局の説明を求めます。

○事務局（黒瀬都市計画課長）

それでは、最後の議案になります。第10号議案の「駅前線の変更について」御説明いたします。

駅前線は、JR五日市駅から石内バイパスに至る、延長約2.3キロメートル、代表幅員14メートルの都市計画道路です。

駅前線の整備により、佐伯区の丘陵地にある住宅団地から交通結節点のJR五日市駅へのアクセス性の向上が図られます。

これは、五日市の市街地の航空写真です。駅前線は、赤い線で示しております0.6キロメートルの区間を平成8年より事業に着手し、現在整備中でございます。黒い線で示しております残りの1.7キロメートルの区間は整備済となっております。

これは赤色で示した整備中の区間の航空写真となります。今回の変更区間は、整備中の区間のうち、黄色の破線で囲んだ山のある区間となります。

次に、変更内容について御説明いたします。

緑色の区域は、現在の都市計画道路の区域です。今回の変更では、赤色で着色した道路の法面となる区域を追加するものです。

これは平面図です。整備に当たり、詳細設計を行い、赤色で示します道路法面の区域が確定したことから、都市計画の変更を行い、区域を追加するものです。

断面図となります。赤色の区域が追加する道路法面の区域となります。

次に、車線数になりますけれども、現在は車線数が定められていないため、今回の変更の際に2車線と決定するものでございます。断面はご覧のような形となります。

本件につきまして、都市計画の案の縦覧を昨年12月6日から12月20日まで行い、縦覧者は1名で、意見書が1名からございました。この意見書については、本日お配りしました資料の「第10号議案に関する意見書の要旨及び事務局の考え方につ

いて」をご覧ください。右上に資料２と書いてありますものになります。Ａ４判１枚とＡ３の折り込みになっております。第１０号議案に関する意見書についてということで、表紙をめくっていただきますと、縦覧結果が書いてございます。

それでは、Ａ３をご覧くださいと思います。左側が意見書の内容、右側が事務局の考え方になります。都市計画の変更の手續に関する意見ということで、意見を提出された方から趣旨や理由も整理されて提出されておりますので、そのまま記載しております。

都市計画に関する意見ということで、今回の「駅前線」の都市計画変更（以下「本計画変更」といいます。）については、擁壁や法面等の設計、区域の範囲の設定等の内容につき、見直しを求めます。

意見の理由。

（１）はじめに

本件一団の土地において、添付資料④から⑥のとおり、異様な土地が残る範囲があります。添付資料④、⑤、No. 23の断面では、道路部分については大きく山を掘削、土を搬出する計画です。道路から法面の上に２から３段の法面で設計され、その頂部は道路面から約２５メートルもの高さとなります。一方、頂部から先については、なだらかな山が続くわけではなく、急傾斜地（崖地）として、土地が急激に下がります。このような状況の土地に対し、一方的な法面等の設計・区域の設定ではなく、その反対側の土地も含め一体となって検討すべきと考えます。

（２）急傾斜地の安全性、防災面について

市から本件道路建設の意義として、利便性の向上や渋滞緩和に加え、雨の降り方も変わり、土砂災害等も多いことから、緊急車両のネットワーク構築が大きな意義である旨の説明がなされました。その主旨に何ら異議はなく、道路建設にも反対ではありません。然しながら、一方的な設計で法面を決めた上、道路建設に必要な範囲だけの土地提供も求める姿勢には疑問を感じます。

（３）類似事例について

「一般国道 1 号改築工事（栗東水口道路）」の事業認定の際、「道路法面となる山の裏側は風化が進んでおり、切下げ作業をしないと大地震等により隣接地に崩落するおそれがある。」旨の意見が提出され、これに対し、認定庁は、「道路法面について、起業者は、法面の設計基準を定めている道路土工要綱、切土工・斜面安定工指針等に基づき、地質調査の結果を踏まえ、降雨、地震等に対する安定性が確保されるように法面勾配等を決定している。また、道路法面となる山の反対側の斜面部分を含め起業地とし、掘削により山の高さを低くするなど、極力道路法面の反対側に影響がないようにする計画としている。」と回答しております。この事例は、道路法面と反対側の風化している斜面を含め、一体となって起業地に含まれるとともに、山を低くする等の対応が取られていることがうかがえます。本件においても、反対側の斜面を含め一体となって土地形状を検討していただきたいと思います。

（４）とんがり状の地形について

現計画案では、市街地の中に、いきなり、局地的なとんがり帽子の地形が生ずることになります。市は、「安全で快適な美しい都市の形成」や「美しく品のある都市景観」などを標榜していますが、現計画案で生じるとんがり帽子の地形は、防災面だけでなく、景観的にも大きな問題であります。

ここに書いてある意見につきましては、添付の最後の方に意見書添付資料ということで、意見提出者の方から横断面図等が添付されておりますので、それに基づいて書かれております。

右側になります。事務局の考え方。

今回の都市計画変更では、施工する道路法面については、ボーリング調査により地質を確認の上、法面の設計基準を定めている道路土工要綱、切土工・斜面安定工指針等に基づいて設計を行っており、降雨、地震等に対する安定性が確保されるように法面勾配等を決定し、道路整備に必要な範囲としています。

類似事例の国道 1 号についても、国土交通省に確認したところ、同様の基準で法面の設計を行い、道路整備に必要な範囲としているとのことでした。

景観については、「広島市景観計画」には、道路の整備方針として、道路緑化に努めるとしており、駅前線の整備に当たっては、法面を緑化するなど、できるだけ景観に配慮していきたいと考えております。

次のページをご覧ください。

趣旨。

内容の見直しができるまで本計画変更の手続については延期を求めます。

理由。

はじめに

本計画変更に関する手続については、以下のとおり、強硬的なものであるとともに、多くの不備があります。

経緯。

①本計画変更の手続に関する説明会は、令和３年１１月２日火曜日に開催されました。前述のとおり、市とは道路以外の土地形状について協議をしている最中であり、まさに地権者Ｂと市は１０月２９日金曜日に土地の形状等に関する協議を行う予定でしたが、実働日で僅か２日後の１１月２日火曜日に住民説明会がセットされていることが協議予定日の直前に市の担当者より電話で知らされました。地権者Ｂは、本件の協議が何とか前向きかつ円滑に進むよう努力しているところであったにもかかわらず、この協議の場が住民説明のための事前説明の場へすり替えられ、説明実施につき、既成事実化しようとしていることに愕然としました。

②今回の説明会の案内について、当該地隣接の地権者Ａに対し、１０月２２日付けの案内文が開催日３日前に投函されていたものの、その他の半数以上の地権者に対しては案内文すら送付されておらず、手続上大きな問題があります。市作成の案内文には、この案内文については、登記簿等により、関係する区域に土地等を所有の皆様及び町内会の皆様宛てに送付させていただいておりますとの記載がありますが、本件一団の土地の半数以上の所有者（近隣在住の者を含む）に対して案内文は送付されていません。

③地権者 A、B ともに、本件説明会のことは、市からの案内よりも先に近隣住民の方からのルートで開催の事実を知らされております。前向きに協議をしている者、かつ土地制限を受ける地権者に対し、ある程度前もって知らせることなく、財産権の制約を受ける本都市計画の手続を当事者の市からではなく近隣住民から先に告知を受けること自体、市の対応は問題であると思います。

④土地利用等に関し制限を受けることになる地権者との協議の最中に、被規制地権者と近隣住民とが共になる説明会を被規制地権者に対し事前説明なく一方的に実施する行為自体が不誠実です。こうした状況下での説明会は、場合によっては住民間を分断させるものであり、特段の配慮が必要なはずです。

これに対する事務局の考え方、右側になります。

当該地は、地権者 A 及び地権者 B のほか、親族による共有名義の土地であり、用地交渉に当たっては、地権者 A の方を代表として協議を 16 回しております。さらに、令和 3 年 5 月には、親族の地権者 B の方を代表者として話をしてほしいとの要請があったため、それ以降は地権者 B の方と 4 回協議しております。これら協議の中で、今回、意見書でいただいた安全性についても御指摘があり、安全面に関する調査や設計の考え方について説明を行いました。

駅前線は、JR 五日市駅前から市街地を連絡し、都市の骨格を形成する重要な路線であり、昭和 32 年の都市計画決定後、事業を進め、今回の整備により全線が開通するため、住民からも早期完成を望まれており、本市としても一日も早く整備を進めていきたいと考えています。このため、当該地を含む残された用地交渉を早急に進める考えであり、地権者 A 及び B の方々にも御理解いただけるよう、改めて協議を行っていきたいと考えています。

なお、説明会の案内につきましては、説明会前の 10 月 29 日に代表者である地権者 B の方へ説明させていただく場を設けておりましたが、地権者 B の方の御都合が悪くなったため、電子メールにより案内文及び説明会資料を送付させていただきました。また、説明会後の 11 月 5 日に地権者 B の方とお会いして、改めて説明を行いました。

左側になります。

2 番、事業実施に関する意見。

道路工事による影響についても不安が残ります。現状、区域の対象外となっている法面の反対側の土地について、工事により危険性は増さないのかなど、安全性の確認が尽くされていません。仮に机上で安全と言われても、本当に工事の影響、振動等の影響を受けないかなど、大きな不安が残ります。

右側の事務局の意見となります。

頂いた御意見は、事業実施に関するものであり、今回の都市計画を定める御審議に際しては、関連性はないものと考えております。

なお、今後の道路工事に当たっては、事業担当部署において工事内容の説明を行い、御理解をいただけるように努めていくとともに、施工時には低騒音・低振動型の機械を使用するなど、安全、環境に十分に配慮していきたいと考えております。

以上で説明を終わります。よろしく御審議をお願いいたします。

○渡邊会長

ありがとうございます。

それでは、第 10 号議案につきまして、御質問、御意見等がありましたらお願いいたします。いかがでしょうか。

山路委員、どうぞ。

○山路委員

今おっしゃっている、急傾斜地になるという、崖になるっておっしゃっている方は、このスライドの資料の道路の面がありますよね。これのどっち側になるんですか。

もっと前の資料ですかね。そこそこ、それ。

○事務局（黒瀬都市計画課長）

前の図面で申しますと、法面の左下の部分になります。

こちらが、資料 2、意見提出者から添付された意見書添付資料というところに断面図が載っております。一番最初の断面図でございます。こちらの断面図でいきます

と、右側になります。右側に赤い大きな点線で道路法面と反対側の地形と書いてありますけども、地権者の方はこの法面部分と反対側の赤い点線で示した山を所有されておまして、道路によって左側が法面として整形された後に、元の状態のままこの赤い点線の部分が残るというようなことになって、こちらの部分について、安全性が問題があるのではないかという御意見でございます。

○渡邊会長

どうぞ。

○山路委員

この方が心配されることはよく分かるんだと思うんです。この断面図見ても急だないと、見た感じでしか分からないですけど、思うんです。この角度というか、この急傾斜、崖は、何かさっきの法律の規則によっては問題ないんですかね。

○渡邊会長

事務局、どうぞ。

○事務局（黒瀬都市計画課長）

反対側につきましては、土砂災害の崖地のイエローゾーンという形で指定されております。

○山路委員

お願いします。もう1回。崖地の何に指定される。

○事務局（黒瀬都市計画課長）

イエローゾーンと言われている警戒区域の方に指定されております。

○渡邊会長

どうぞ。

○山路委員

要は、イエローゾーンに指定されておるということは、崩れる可能性が多少なりともあるということの中で、行政が土地を持つところは、そこが崩れたら行政の負担で直すわけですが、民地が崩れたら、それは民間の負担になるんじゃないかと思う

んですけど、そこをちょっとはつきりさせてもらえますか。

○渡邊会長

事務局、どうぞ。

○事務局（黒瀬都市計画課長）

基本的な考え方は、民地につきましては、民地の方で対応していただくというのが基本となっておりますけれども、一部、法律等によって、急傾斜地崩壊防止に関する法律とかですね、そういったものに該当する場合は、借地をして行政が法面保護工を設置するというような場合もございます。以上です。

○渡邊会長

どうぞ。

○山路委員

その急傾斜にここは該当するんですか。例の県と市と合わせて10メートル以上という急傾斜に該当するんですか。

○渡邊会長

事務局、どうぞ。

○事務局（黒瀬都市計画課長）

ちょっと一部訂正をさせていただきます。この地域、イエローゾーンと申しましたけれども、崖地のレッドゾーンにも指定されております。特別警戒区域と言われるところでございます。訂正させていただきます。

それで、ここにつきましては、背後地に公園がある部分がありまして、こちらは住宅はありませんので、急傾斜地ということにはなりませんで、一般の民地と公園との関係になります。それから…。

○山路委員

それが、公園がどこかをちょっとポイントで出してもらっていいですか。

○事務局（黒瀬都市計画課長）

今、赤い矢印、あの部分が公園になっておりまして、その部分と民地の山が接し

ている部分がございます。

それから、その右側になりますと、一般のお宅もあるようなんですけれども、急傾斜地になるかどうかはちょっと不明でございます。

○渡邊会長

どうぞ。

○山路委員

要は、この方が心配されるのは、最近よく起こる豪雨災害のときに、想定以上の雨が降ったというときに、これ崩れたときに、じゃあどうするのかというところだと思うんです。これ工事のときに一緒に多分やらないと、対象家屋が5世帯以上ないと急傾斜地にも認定されないし、工事もやってもらえないというような状況になるんじゃないかと思うんです。そうすると、ここ、何かのほかの事例が、一般国道1号改築工事ですか、これのように少し削ってあげて、ちょっと崩れないようにしてあげるか、もしくは急傾斜地の部分をもう行政が買って、崩れたら行政が対応しますよと言った方がいいんじゃないかと思うんですけど、どうなんですかね。

○渡邊会長

事務局、どうぞ。

○事務局（濱本佐伯区地域整備課長）

先ほど、今、国道1号の例をおっしゃられたと思うんですが、国道1号の例につきまして、事業者の国土交通省に確認をしたところ、これは法面の設計基準に基づき設計を行った結果、法面の切土範囲が山の反対側の斜面に至ったものであるということが確認できました。このように、国道の例につきましても、道路法面に必要な範囲を起業地として定めたものでありまして、特段裏の反対側の斜面がどうだというふうな話ではないということを確認しております。

○渡邊会長

どうぞ。

○山路委員

ちょっと説明、僕はよく理解できないんですけど、レッドだとかイエローになっているわけですから、崩れないという保証がない中で、もし何か起きたら、民地のままになっていたら、それはその土地の所有者が何とかしないといけなくなるけども、事前に急傾斜地でやろうとしても、対象の世帯が5世帯ないので急傾斜地の対象にもななくて、行政の支援が全く受けられないんじゃないんですか、これ。崩れた後も崩れる前も。

○渡邊会長

事務局、どうぞ。

○事務局（黒瀬都市計画課長）

今、この方がおっしゃっているのは、元の地形のまま残る山側のことをおっしゃってまして、委員御指摘のところの急傾斜地の崩れる懸念が残るとおっしゃるのは、前の図面でいう右側の元のまま残る部分が、レッドに指定されておりまして、そこが危ないと言われているんですけども、これは道路に起因してレッドになっているわけではなくて、道路があろうがなかろうがレッドという話ですので、我々としては、今後、道路を工事することが原因でさらに危ない状況になっていくというのは防がなくてはなりませんけれども、その辺は安全を確認して、そういう影響がないようにしながらやる上においては、反対側の斜面につきましては、道路をやったことによって急傾斜地の指定を受けられなくなるとか、そういう状況の変化はないものとして考えております。以上です。

○渡邊会長

どうぞ。

○山路委員

そこはよく理解できます。ただ、この人、ここをきちっとしてあげないとサインしてくれないんじゃないですか。サインしなかったらどうなるんですか、これ。

○渡邊会長

どうぞ。

○事務局（黒瀬都市計画課長）

もちろん、サインしていただくようにこれからも引き続き事業課の方で協議を進めていくわけですが、今の御質問だと、仮定の話として、最後の最後までサインがいただけなかったらということで御答弁いたしますけれども、その場合には、法律的には土地収用法を適用して収用するという道が残されております。この土地収用法は、憲法29条に規定されております、私有財産は、正当な補償の下に、これを公共のために用いることができるということに基づいて設けられている法制度でして、収用委員会という委員会を設けて、まず事業の公益性がある事業なのかどうかを認定した上で、必要な補償金額を算定し、これを補償した上で土地を公共側に引き渡すという一連の手続があります。これを適用するという制度自体はございますけれども、これにならないように今のところは考えております。以上です。

○渡邊会長

どうぞ。

○山路委員

私が土地所有者だったら、そんな危ない土地は手放したいというか、持っておきたくないと思うので、この人が、じゃあもうただでいいから取ってくれと、市の所有にしてくれたらサインするよと言ったらどうするんですか。

○渡邊会長

どうぞ、事務局。

○事務局（濱本佐伯区地域整備課長）

なかなか、たればの話ではありまして、公共の方でどのようなことができるかということについては、地権者の方とこれからも丁寧に説明をさせていただいて、協議させていただこうと考えております。はっきりした答えにならなくて申し訳ないんですけれども、今現在も地権者の方とは話をさせていただいている段階ですので、あまり詳しいところは控えさせていただければと思います。以上でございます。

○渡邊会長

よろしいですか。

森島委員、どうぞ。

○森島委員

一言申し上げておきたいんですけれどもね、今、工事の内容はもちろんのことなんですけれども、そもそもこの計画の進め方というものに問題があるんじゃないかと思うわけですよ。広島市、最近こういうことがよくあるんですが、丁寧に進めるということをもう少し考えていただきたいんですよ。これも地権者の方を代表として協議を16回していますとかいうふうに書いてありますけれども、これ10回やっても、20回やっても、30回やっても全く意味がないことなんでしょうよ。相手にとってはね。全く理解もしておられませんし、納得もしておられんじゃないですか。最近ちょっと皆さん進め方が乱暴過ぎるんじゃないですかね。しっかりと丁寧に相手の方に話をして、協議をして進めていくということを考えていかないと、こういうことはしょっちゅうこれからも起こると思いますよ。工事の内容についてもあまりにもひどいじゃないですかね。これじゃあ納得のしようがないでしょう。譲りようがないですよ。もう少し丁寧に計画を進めていくということを、一つ一つ理解を得ながらやっていくことをよくよく考えてもらって、これから進めてもらいたいと、一つ注文しておきます。以上です。

○渡邊会長

注文ということですが、事務局の方からはよろしいですか。

どうぞ。

○事務局（黒瀬都市計画課長）

委員御指摘のことはごもっともな話でございます。

しかしながら、我々としみしても、この相手方との協議は平成25年ぐらいからずっと続けて、回数はここに書いてあるとおりですが、長い期間続けておりまして、当初はここを全て平らにしてくれというところから始まり、なかなか公共事業ではそうはいきませんというような協議過程も踏まえながら今日まで来ております。それで、

だからといって、先ほど御答弁しましたように、最後の法的手段に訴えるというのは全く今のところ考えておりませんが、引き続きこれからも御理解いただけるように丁寧に協議を進めていきたいと思っておりますので、頑張りたいと思っております。以上です。

○渡邊会長

ありがとうございました。

真鍋委員、どうぞ。

○真鍋委員

この計画、意見の最後の意見、事業実施に関する意見に、工事により危険性は増さないのかと、法面の反対側の土地について工事で何らかの危険が出るのではないかという懸念があるんですが、先ほどの法面のレッドであったりイエローだったという点も含めて、工事に際しての影響がないかどうかという点の検証であったり、その点について、地権者の方に対しての説明ということはされているのでしょうか。

○渡邊会長

事務局、どうぞ。

○事務局（濱本佐伯区地域整備課長）

地権者の方には、道路法面の反対側の崖地の安全性につきまして、道路整備に伴う、崖地への安全性ですね、これが今よりも不安定にはなることはないというような説明はさせていただいております。理由を説明いたしますと、法面の反対側の崖地につきましては、道路の整備によって、法面を含めた道路部分への降雨、雨ですね、それが道路の排水施設で処理をすることになります。そうすると、崖地の背面地盤への浸水が軽減されることとなりますので、崖地が現状よりも不安定になることはないというふうに考えております。ただ、それを地権者の方々もそのとおりだと理解されているかどうかというところは、まだ話をさせていただいている段階ですので、相手さんがどう思われているかというところまではちょっとはつきり分からないところがございます。ただ、我々事業者としての考え方としては、道路整備によって今の崖地が現

状よりも不安定になることはないというような考えでございます。

○真鍋委員

ありがとうございます。訴訟リスクというか、紛争リスクという点からは、先ほど言われた点は十分に説明を尽くしていただいた方がよいのではないかと、ちょっとそこが心配になりましたので、質問させていただきました。ありがとうございました。

○事務局

丁寧にまた説明させていただこうと思いますので、よろしくお願いします。

○渡邊会長

ほかはありますでしょうか。

母谷委員、どうぞ。

○母谷委員

この道路は佐伯区にとって、この駅前線は主要な都市計画道路で、大変重要な課題で、広島市としても佐伯区としても長年取り組んできておられるわけですが、私は、客観的に見て、行政当局が怠けているわけでも何でもなくて、変な説明をしているわけでもなくて、辛抱強く、粘り強く、丁寧に随分努力を重ねて説明をいただいていると思います。そういう意味では、これ以上、もう何十年待っているかいう話ですが、一日も早い完成を、今回のような、このことが一歩また進む話ですが、完成に近づくために努力をしていただいて、お願いをしたいと思います。以上です。

○渡邊会長

ありがとうございます。

どうぞ、事務局。

○事務局（濱本佐伯区地域整備課長）

委員の御意見、ありがとうございます。これからも早期の完成を目指して取り組んでいきたいと考えております。以上でございます。

○渡邊会長

どうぞ。

○事務局（黒瀬都市計画課長）

ありがとうございます。この駅前線は、昭和３２年に、都市計画、初めて決定した古い路線でございまして、それで、駅に近い方は昭和４０年に区画整理で整備されました。今、前の方に画面で示しておりますように、五日市石内線に至る市街地に向けた方の写真ですけども、橋梁部分になっておりまして、これが既に平成２３年に完成しているんですけども、これに車を通すようにすると、今つながっている団地の方に抜け道として生活道路に中に入り込むということで、やむを得ずバリケードで封鎖して、人だけが通れるような状況にして、もう何年もたっているという状況でございます。そうした意味でも、この道路は多くの市民の方が早く開通しないかと待ち望んでおられますので、我々もそういうことを肝に銘じて、これから地権者の方には御理解いただけるように丁寧に説明しながら、一日も早くこの事業が完成するように、今回の都市計画も変更して取り組みたいと考えております。以上です。

○渡邊会長

ありがとうございます。

ほかはいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

そういう意味では、安全性の問題は恐らく、再度、事業段階で、詳細に計画した段階で再度御確認いただくことになるかと思うんですが、私の理解としては、都市計画の段階で一応線を引いて、安全性については確認できていると。ついては、これで都市計画の決定を打って、この先の事業に進んだ段階でより詳細な調整を進めて、そのときに万が一何かあれば、それはそれで対応する必要があるだろうと理解したところでございます。

ほかにはよろしかったでしょうか。

それでは、ほかにはないようですので、第１０号議案につきましては、原案のとおり可決することにしてよろしいでしょうか。

（「異議なし」との声あり）

○渡邊会長

ありがとうございます。異議なしと認めます。それでは、第10号議案につきましては、原案のとおり可決します。

以上で本日の審議事項は終わりました。

予定された案件につきましては終了いたしました。事務局の方からありますでしょうか。

どうぞ、事務局。

○事務局（黒瀬都市計画課長）

本日は熱心に御議論いただき、誠にありがとうございました。

本年度の審議会は本日で終了となります。次年度の開催等につきましては、改めて御案内させていただきたいと思います。

また、次年度は、審議会委員の皆様のうち、学識経験者の委員の方々、それから市民委員の方々につきましては、改選の年となりますので、こちらにつきましても該当の皆様に改めて御案内させていただきたいと考えております。

事務局からは以上となります。ありがとうございました。

○渡邊会長

それでは、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、御出席いただきまして、また、長時間にわたる御審議に御参加をいただきまして、誠にありがとうございました。