

平成18年7月21日

第20回広島市都市計画審議会 議 事 録

事 務 局

企画総務局企画調整部

第20回広島市都市計画審議会議事録

1 開催日時 平成18年7月21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 高東博視 藤原章正 三浦浩之 太田いく子 大原勝美
濱本隆之

イ 市議会議員 下向井 敏 谷川正徳 都志見信夫 土井哲男
平野博昭（途中出席） 柳坪 進 山田春男

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 森山利夫

エ 県の職員 広島県警察本部交通部長代理 交通規制課長 菊地英紀

オ 市民委員 吉田知世

以上 16名

(2) 欠席者

ア 学識経験者 福田由美子

イ 市民委員 吉岡恭子 高橋孝造

(3) 傍聴人

一般 1名

報道関係 2名

4 閉 会 午後4時40分

第20回広島市都市計画審議会

平成18年7月21日（金）

○事務局（都市計画担当部長） それでは、ただ今から第20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、お集まりをいただきまして、誠にありがとうございます。

私、都市計画担当部長の池田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

審議に入ります前に、本審議会の委員の改選につきまして、事務局から御報告を申し上げます。

お手元の配布資料で資料1といたしまして配席表を、資料2といたしまして「広島市都市計画審議会委員名簿」をお配りいたしております。

それでは、今回新たに委員に就任いただいた方々を御紹介いたします。

まず、学識経験者の委員といたしまして、

高東博視様です。

藤原章正様です。

福田由美子様ですが、本日は都合により欠席でございます。

三浦浩之様です。

学識経験者の委員のうち、ただ今、御紹介いたしました以外の3名の方々につきましては、引き続き、委員に御就任いただいております。

続きまして、市民委員でございます。

広島市社会福祉協議会理事の吉岡恭子様ですが、本日は都合により欠席でございます。

公募による市民委員でございますが、高橋孝造様ですが、本日は都合により欠席でございます。

同じく公募による市民委員の吉田知世様です。

次に、本審議会委員のうち県の職員の方に異動がございましたので、御紹介をいたします。

県の職員の委員といたしまして、広島県警察本部交通部長に就任いただいておりますが、本年3月31日の人事異動によりまして西村進様が就任されております。なお、本日は都合によりまして代理として交通規制課長の菊池様に出席いただいております。

ここで、本年4月1日付けの人事異動に伴いまして、事務局の企画総務局計画担当局長として湯浅が就任いたしましたので、御紹介をいたします。

○事務局（計画担当局長） 計画担当局長の湯浅でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

○事務局（都市計画担当部長） それでは、本日の議題についてでございますが、先に開催通知でお知らせしておりますとおり、4つの議案と報告事項がございます。第1号議案は、「会長及び副会長の選出」についてでございます。第2号議案は、「緑地の変更」についてでございます。第3号議案及び第4号議案は、若草地区に関する案件でございます。第3号議案が「第一種市街地再開発事業の決定」について、第4号議案が「都市再生特別地区の決定」についてでございます。これらの3つの議案は、いずれも広島市決定に係わる案件でございます。

最後に、「その他の事項」ということで、「都市計画道路見直しの基本方針の素案」等につきまして、御報告をさせていただきます。

さて、今回の委員の改選によりまして、新たに会長及び副会長を選出する必要があります。資料3といたしましてお手元にお配りしております「広島市都市計画審議会運営要綱」を御覧ください。第5条によりまして、「会長は会議の議長となる。」とありますが、第1号議案の会長が選出されるまでの間、僭越ではございますが事務局の方で議長を務めさせていただきたいと存じます。よろしくお願いいたします。

さて、本日出席いただいております委員の方は、19名中15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をいたしております。

次に、本日の議事録の署名をお願いする方を指名させていただきたいと思います。本日の署名は、柳坪委員さんと太田委員さんをお願いしたと存じます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、第1号議案の「会長及び副会長の選出」に入りたいと思います。会長の選出方法につきまして、担当課長より説明をさせていただきます。

○事務局（都市計画担当課長） 都市計画担当課長の藤井でございます。よろしくお願いいたします。

会長の選出方法につきまして、御説明をいたします。資料4としましてお手元にお配りしております「都道府県都市計画審議会及び市町村都市計画審議会の組織及び運営の基準を定める政令」を御覧ください。第4条に規定されている会長でございます。

が、「学識経験のある者につき任命された委員のうちから委員の選挙によって、これを定めるものとする。」とあります。したがって、当審議会の会長は、学識経験者の7名の中から委員の選挙によって選出していただくことになります。

選挙の方法としましては、資料3の「広島市都市計画審議会運営要綱」を御覧ください。第2条に「会長及び副会長の選挙は、出席した委員による指名推薦又は無記名投票の方法によって行うものとする。」とあります。以上でございます。

○事務局（都市計画担当部長） ただ今、説明させていただきましたように、指名推薦と無記名投票の方法がございますが、今回、会長は指名推薦の方法で選出するという事にさせていただきたいと考えております。いかがでございましょうか。

○委員全員 異議なし。

○事務局（都市計画担当部長） はい、ありがとうございます。異議がないようでございますので、会長は指名推薦の方法で選出することにいたします。

それでは、どなたか推薦をお願いしたいと思います。いかがでございましょうか。

○委員 土木から交通工学又は国土計画まで幅広い研究をしておられる広島大学大学院教授の藤原委員さんに、会長をお願いしてはいかがでしょうかと思います。

○事務局（都市計画担当部長） ただ今、藤原委員さんを御推薦する旨の御発言がございましたが、いかがでございましょうか。

○委員全員 異議なし。

○事務局（都市計画担当部長） それでは、異議がないようでございますので、会長は藤原委員さんをお願いをいたします。会長が決まりましたので、議長を藤原会長に交代いたします。

それでは、藤原会長さん、よろしくお願いいたします。

○会長 藤原でございます。ただ今、皆様方より会長の大役を仰せつかりました。身が引き締まる思いでございます。皆さん、御案内のとおり、当審議会は広島市の都市計画行政を左右すると言ってもいいかと思いますが、大変重要な役割を担っているものでございます。皆様方の御理解と御協力によりまして、会長の重責を果たしてまいりたいと思います。若輩者でございますが、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、これより以降、私の方で議事を進めさせていただきます。

まず、副会長の選出に入らせていただきます。副会長の選出方法につきまして、事務局の方から御説明いただきます。

○事務局（都市計画担当課長） それでは、副会長の選出方法につきまして御説明いたします。

副会長の選出方法につきましては、先ほどの資料4「都道府県都市計画審議会及び市町村都市計画審議会の組織及び運営の基準を定める政令」には規定されておりませんが、資料5としてお手元にお配りしております「広島市都市計画審議会条例」を御覧ください。

この条例の第5条第3項に「審議会に副会長二人を置き、委員の選挙によってこれを定める。」と規定しております。また、同条第4項に「副会長は会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、予め会長が定めた順序によりその職務を代理する。」と規定しております。

この副会長の選挙でございますが、会長の補佐及び職務を代理する場合もあることから、会長と同様に学識経験者の方の中から選出することが好ましいと考えられます。また、選挙の方法ですが、会長と同様に資料3の要綱の規定により、指名推薦又は無記名投票により選出していただくことになります。以上でございます。

○会長 ただ今、御説明いただきましたように、副会長につきましては学識経験者の中から指名推薦の方法で選出するというところでございますけれども、いかがでしょうか。

○委員全員 異議なし。

○会長 ありがとうございます。特に異議がないようでございますので、副会長2名の方につきましては、学識経験者の方の中から選出することにいたします。指名推薦の形で選出をすることにしたいと思います。

それでは、どなたか推薦をお願いしたいと思います。いかがでしょうか。はい、お願いします。

○委員 資料2にありますように、元都市計画局長の高東委員さんと、修道大学の三浦委員さんをお願いしてはどうでしょうか。

○会長 ただ今、高東委員、それから三浦委員、御両名を御推薦する旨の御発言がありました。いかがでございましょうか。

○委員全員 異議なし。

○会長 それでは、異議がないようでございますので、副会長としまして高東委員さん、そして三浦委員さんに決定させていただきたいと思います。

また、条例第5条第4項によりまして職務を代理する順序を決める必要があるようでございます。まず、高東委員さん、そして次に三浦委員さんとさせていただきたいと存じます。どうぞよろしくお願いいたします。

○事務局（都市計画担当部長） それでは、高東委員さん、三浦委員さん、副会長席へお移りください。

○会長 それでは、引き続きまして、第2号議案につきまして事務局の方から御説明いただきます。

○事務局（都市計画担当課長） それでは、第2号議案の「緑地の変更」について御説明いたします。

これは、広島圏都市計画緑地のうち西部河岸緑地の変更を行うもので、広島市決定に係る案件でございます。

まず、都市計画に定める都市施設である緑地の概要について御説明いたします。

緑地は公園、広場、墓園等とともに、都市計画において公共空地として位置付けられており、主として自然的環境を有し、環境の保全、公害の緩和、災害の防止、景観の向上及び緑道の用に供することを目的としております。本市におきまして緑地は、牛田緑地、二葉山緑地のほか、河岸緑地としまして、東部河岸緑地、西部河岸緑地など、計14箇所を都市計画決定しております。

それでは、この度の案件であります河岸緑地について御説明いたします。

現在までに都市計画決定しております河岸緑地の面積は、オレンジ色でお示ししております東部河岸緑地として約22ha、緑色でお示ししております西部河岸緑地として約11.6haでございます。都市計画の経緯といたしましては、昭和27年に東部河岸緑地及び西部河岸緑地を都市計画決定しておりまして、その後、それぞれ幾度かの区域の追加等の変更を行ってきております。

今回の西部河岸緑地の変更内容でございますが、赤色でお示ししております天満川の右岸部分において、国土交通省の高潮対策事業により整備された堤防の区域の形状に合わせて河岸緑地の区域を新たに追加しようとするものでございます。

それでは、変更内容の詳細について御説明いたします。

新たに追加する区域でございますが、先ほどお示ししました変更箇所を拡大したものがこの図でございまして、天満川右岸の南観音橋から昭和大橋までの区間で、赤色の区域でございます。延長は約730m、幅が約5～20m、面積は約0.7haで

ございます。

今回、緑地として決定する区域の基本的な考え方について御説明いたします。お示ししておりますのは、高潮堤防の標準的な断面でございます。

今回、高潮堤防の整備による沖出しに伴い生み出されたスペースを緑地として決定しようとするものでございます。この写真は、変更区域を上空から撮影したものでございます。赤色でお示ししました区域を今回新たに追加しようとするものでございます。

次に、この写真は変更区域を下流の昭和大橋の方向に向かって撮影したものでございます。赤色でお示ししました区域を、完成した高潮堤防の形状に合わせ、新たに追加しようとするものでございます。また、この写真は、上流の南観音橋の方向に向かって撮影したものでございます。同様に、赤色の線でお示ししました区域を追加しようとするものでございます。

次に、参考としまして、現在考えております整備計画の概要について御説明いたします。

これは南観音橋から昭和大橋の区間の平面計画図でございます。一部分を拡大して御説明いたします。赤色の線でお示ししております区域が今回新たに追加する区域でございます。この区域に肌色と桃色でお示ししております園路、緑色と黄緑色でお示ししております樹木等の植栽や法面、朱色でお示ししております休憩のためのベンチ、遊具などの施設を、今年度と来年度において整備する予定としております。

なお、この写真は、本川右岸の西部河岸緑地の整備事例でございますが、こうした整備済の河岸緑地と一体となって、市民が川辺に集い、語らい、憩う場として、また、都心部における安全で快適な歩行者、自転車の通行空間として、良好な都市環境の形成が図られるものと考えております。

以上の河岸緑地区域の追加によりまして、西部河岸緑地全体の面積は、約11.6haから約12.4haとなります。

本議案の図面は議案書の6ページ以降に記載しております。

第2号議案の説明は、以上でございます。

なお、この案につきましては、平成18年5月15日から29日までの2週間、縦覧を行いました。意見書の提出はございませんでした。よろしく御審議のほど、お願いいたします。

○会長 それでは、ただ今の第2号議案につきまして、御質問、御意見等がございましたらお願いいたします。

○会長 特に御意見、御質問、ございませんでしょうか。

それでは、本件につきましては、特に御意見がございませんようですので、第2号議案につきましては、原案のとおり都市計画として適当であると認めるということを、市長に答申することにさせていただきます。よろしいでしょうか。

○委員全員 異議なし。

○会長 異議なしということですので、第2号議案につきましては、原案のとおり答申することにさせていただきます。

○会長 引き続きまして、第3号議案及び第4号議案につきましては、相互に関連がある案件でありますので、これら2つを一括して審議させていただきます。

まず、事務局の方から御説明をお願いします。

○事務局（都市計画担当課長） それでは、第3号議案と第4号議案につきまして、御説明いたします。

これらの議案は、「若草町地区市街地再開発事業」に関する案件で、「第一種市街地再開発事業の決定」と、これに伴う「都市再生特別地区の決定」についてでございます。今回の案件は、都市再生特別措置法に基づき、市街地再開発事業及び都市再生特別地区に関する都市計画の決定について、都市再生事業を行おうとする者から提案されたものです。

まず、具体的な議案の内容説明に入ります前に、若草町地区の上位計画での位置付けや都市再生特別措置法に基づく都市計画の提案について、概要を御説明いたします。

上位計画での位置付けについてですが、若草町地区を含む広島駅新幹線口地区は、「第4次広島市基本計画」におきまして、都心として高次都市機能の充実・強化や賑わいや魅力ある都市空間の形成を図る地区と位置付けられ、広島市の陸の玄関にふさわしいターミナル機能を中心とした広域的な拠点性を有する複合施設の整備や若草市営住宅の建替えなどにより、業務機能を中心とした高次都市機能の集積や魅力創造のための都市空間の整備を推進していくことが掲げられております。

また、「広島市の都市計画に関する基本的な方針」におきまして、民間による再開発を促進・支援するとともに、広島市の都市づくりに必要な高次都市機能の導入に係る市街地の再開発や、大規模な低未利用地の有効活用を検討する地区として位置付けられて

おります。

次に、都市再生特別措置法についてですが、社会経済情勢の変化に対応した都市機能の高度化及び都市の居住環境の向上を図るため、平成14年6月1日に、都市再生特別措置法が施行されました。この法に基づきまして国は、緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域を都市再生緊急整備地域として指定することとなっております。

広島駅周辺地域につきましては、平成15年7月に、都市再生緊急整備地域に指定されました。今回御説明する若草町地区は、広島駅周辺地域の広島駅新幹線口地区に位置しております。この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して、広島駅新幹線口地区につきましては、大規模な低未利用地等の土地利用転換や高度利用により、業務等の多機能拠点の形成を目標に、業務、居住、商業、医療系等の複合的な都市機能の導入が方針として掲げられております。

この都市再生緊急整備地域内では、都市再生特別措置法に基づき、都市の再生に貢献する事業を行おうとする者は都市計画決定権者に対し、都市再生事業を行うために必要な都市計画の決定や変更について提案ができることとなっております。都市計画決定権者は、この都市計画の提案に対し、都市計画決定するか否かを判断しまして、6ヶ月以内に都市計画決定又は都市計画決定をしない旨を提案者に通知しなければならないこととなっております。

本市では、昨年7月に、若草町地区市街地再開発事業の施行予定区域内の地権者と共同で、再開発事業の施行予定者を公募し、11月に代表者を大和システム株式会社中国支店、構成員をオリックス株式会社、株式会社竹中工務店広島支店とするグループを選定いたしました。平成18年2月28日に、施行予定者の代表者であります大和システム株式会社中国支店より、公募時の募集事業計画提案を基本としまして、第一種市街地再開発事業と都市再生特別地区について、先ほどの制度に基づき、都市計画の提案がされました。

広島市では、提案された都市計画の内容を広島市都市計画提案審査委員会において、広島市のまちづくりの方針への適合性、都市再生緊急整備地域の地域整備方針への適合性、まちづくりへの寄与の度合い等について審査した結果、提案を採用することとしまして、今回の都市計画の決定について審議会に諮問するものでございます。

それでは、第3号議案の第一種市街地再開発事業について御説明いたします。

まず、市街地再開発事業の概要を、御説明させていただきます。

市街地再開発事業とは、都市再開発法に基づきまして、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、公園などの公共施設を整備する事業でありまして、都市再開発を行う中心的な事業手法であります。

事業の種類としましては、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種類がありまして、今回の事業は、このうち権利変換方式による「第一種市街地再開発事業」でございます。権利変換方式とは、従前の資産の価額に見合う再開発ビルの床、これを権利床といいますが、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、これを保留床といいますが、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あります。

それでは、この地区の現況について御説明いたします。

若草町地区は、ＪＲ広島駅の新幹線口及び駅前広場に隣接しておりまして、都市計画道路常盤橋若草線に面した約２．９ｈａの区域で、老朽化した市営住宅とそれに隣接する一般住宅などが建っている地区でございます。

これは現況の写真で、地区の全体を西側から撮影したものです。赤色の線が施行区域となっております。この写真は、南側の街区にあります戸建ての市営住宅と既存の広場を撮影したものです。次の写真は、北側の街区にあります４階建ての市営住宅を撮影したものです。なお、これらの市営住宅につきましては、老朽化に伴い集約建替えを行いまして、すでに住宅部分の入居者の移転は終了しております。

この図面は、建物の構造別と階数別を表した図面でございます。赤い線で囲まれた区域が施行区域でございます。黄色が木造建築物、赤色が鉄筋コンクリート造などがございます。図に示しております数字は、それぞれの建物の階数を表しております。１階から４階までの中低層の建物でございます。

次に、建設年次でございます。建設年次は、昭和３０年前後が多く相当老朽化しております。このように老朽化した中低層の建物が混在しておりまして、有効な土地利用が図られていない状況となっております。

この図面は、計画図でございます。赤い線が市街地再開発事業の施行区域、青い線が第一地区と第二地区の地区区分線で南街区を第一地区、北街区を第二地区としております。緑色の線は街区の位置を表しておりまして、第一地区の青色に着色された位置に、

第二地区の茶色に着色された位置にそれぞれ再開発ビルを建設する計画でございます。

次に公共施設の整備について、御説明いたします。

今回の事業に合わせて、都市計画道路常盤橋若草線の拡幅整備を行うこととしております。延長は約230m、代表幅員25mでございます。区域内の円滑な交通処理を図るため、1号区画街路として延長約320m、代表幅員12mを、2号街路としまして延長約120m、代表幅員5m、3号街路としまして延長約40m、代表幅員14mを整備することとしております。なお、歩行者の安全性を確保し、地区の回遊性を高めるため、1号街路の駅前広場に面する部分と3号街路については、歩行者用として整備することとしております。また、公共空間としまして広場約0.1haを整備することとしております。

それでは、それぞれの施設建築物について、図面を参考として御覧いただきながら、御説明いたします。

この図面は、施設建築物の配置を表している図面でございます。第一地区の青色で着色しておりますのが、シティホテル棟とビジネス棟、それから屋根付きの広場でありますアトリウム。第二地区の茶色で着色しておりますのが、分譲用のタワー住宅棟と賃貸用のテラス住宅棟でございます。

まず、第一地区につきまして御説明させていただきます。

この図面は第一地区の1階平面図を表しております。第一地区の主要用途は、ホテル、店舗、事務所、駐車場、公共駐輪場となっております。建築物の規模は、地下1階で、シティホテル棟が地上22階、ビジネス棟が地上14階、敷地面積は約6,500㎡で、建築面積が約5,300㎡、延床面積が約46,800㎡で、建ぺい率が約80%、容積率が約600%となっております。

次に、第二地区ですが、主要用途は、住宅、店舗、駐車場となっております。建築物の規模は、地下1階で、タワー住宅棟が地上28階、テラス住宅棟が地上13階、住宅戸数は約320戸、敷地面積は約8,300㎡で、建築面積が約5,900㎡、延床面積が約49,300㎡で、建ぺい率が約70%、容積率が約400%となっております。なお、中央の黄色で囲まれた位置に歩行者用の南北方向への通抜通路が確保されています。

この図面は、第一地区の断面図でございます。建築物を青い線の位置で切った断面となります。オレンジ色で囲まれた所は、アトリウムが計画されています。シティホテル

棟は、地下1階に駐車場、1、2階に店舗、3階から22階までにホテルなどが計画されております。ビジネス棟は、1、2階に約1,000台の公共駐輪場、3階から9階までに駐車場、10階から14階までに事務所が計画されております。高さについては、シティホテル棟が、約100m、ビジネス棟が約47mとなります。

次に、第二地区の断面図でございます。建築物を青い線の位置で切った断面となります。テラス住宅棟は、地下1階に店舗用駐車場、1、2階に店舗、3階から5階までに居住者用駐車場、6階から13階までに賃貸マンションが計画されております。タワー住宅棟は、1階にエントランスロビー、2階から28階までに分譲マンションが計画されています。高さにつきましては、テラス住宅棟が約44m、タワー住宅棟が約110mとなります。

この図面は、それぞれの施設建築物の駐車場への車両動線計画図でございます。赤色の矢印は来訪者車両の動線、青色の矢印は搬入、搬出等のサービス車両の動線、緑色の矢印は居住者車両の動線を表しております。駐車場の出入口は、周辺道路への影響を考慮しまして、直接都市計画道路常盤橋若草線には接続しておりません。駐車台数は、第一地区のビジネス棟に約270台、シティホテル棟の地下に約40台、また、第二地区では、店舗用に約80台、居住者用に約270台を計画しております。駐車台数につきましては、事務所、店舗、ホテル用については、「建築物における駐車施設の附置等に関する条例」や「大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針」等に基づいて算出しております。

以上、御説明いたしました計画については、議案書10ページに計画書がございます。続きまして、第4号議案の都市再生特別地区の決定についてでございます。

都市再生特別地区とは、都市の再生の拠点としまして、先ほど御説明いたしました都市再生緊急整備地域におきまして、国が定める都市再生緊急整備地域の整備方針に沿った都市開発事業等を迅速に実現するために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必要がある区域として、都市計画に定められた地区のことでございます。第一種市街地再開発事業を施行する場合には、都市再開発法第3条に基づきまして、必要な要件である都市再生特別地区を、同時に定めるものでございます。

計画の概要について御説明いたします。

この図面は計画図でございます。都市再生特別地区の区域についてですが、赤い線が

施行区域、青い線が第一地区と第二地区の地区区分線、緑の線は街区の位置を表しております、この区域に関しては、先ほど御説明いたしました市街地再開発事業の区域と同じ区域でございます。黒い破線は、1.5m以上、青い1点鎖線は1m以上、道路境界から建築物の壁面を後退させる位置を表しております。

次に計画書を御覧ください。これは、議案書18ページの計画書の一部ですが、その内容について御説明いたします。

「容積率の最高限度」につきましては、第一地区で10分の60、つまり600%、第二地区で400%、「容積率の最低限度」は、土地の高度利用の促進のため、容積率の最高限度の半分の300%と200%を定めています。「建ぺい率の最高限度」は10分の8、つまり80%、「建築物の建築面積の最低限度」は、ペンシルビルを防止するために200㎡、高さの最高限度は、第一地区で100m、第二地区で110mと定めております。

次に現在の都市計画の規制についてですが、用途地域は商業地域で、容積率400%、建ぺい率80%となっております、都市再生特別地区で緩和されるのは、第一地区の容積率の最高限度600%のみとなっております。なお、今回の容積率緩和は、周辺の都市環境への影響を考慮し、過大な緩和としないことで、各種インフラへの負担の軽減や、事業計画の安定化を図った内容となっております。

次に、当該事業による都市再生への貢献でございますが、都市の魅力創出としまして、業務、ホテル、商業等からなる複合施設の整備を行い、オープンスペースの充実により、都市的賑わいを創出するとともに、拠点整備を通じた雇用や消費の拡大により、地域の活性化が図られ、二葉の里地区等周辺のまちづくりへの波及効果が期待できます。

公共施設整備としましては、常盤橋若草線の拡幅整備、公共駐輪場の整備、電線共同溝の整備がございます。都市環境、地球環境への貢献としまして、歩行者空間の整備による、回遊性や快適性の向上、敷地内緑化や屋上緑化により、地球環境への負荷の軽減が図られる効果が期待できます。

これは、完成予想イメージでございます。広島駅の新幹線口広場から見たイメージとなります。右から、ビジネス棟、シティホテル棟、タワー住宅棟、テラス住宅棟でございます。

以上、第3号議案と第4号議案の若草町地区第一種市街地再開発事業及び都市再生特別地区について御説明させていただきました。

これらの案件につきまして、平成18年6月1日から6月15日までの2週間、案の縦覧を行いましたところ、第3号議案の若草町地区第一種市街地再開発事業についての意見書の提出がございました。この意見書の要旨について、お手元にお配りしております資料6「広島圏都市計画の意見書について」を御覧ください。

1ページに縦覧結果を、議案ごとに集計しております。2週間の縦覧期間中、第3号議案、第4号議案ともに11名の方が縦覧されております。

意見書でございますが、第3号議案について1件2名の方から意見書が提出されております。2ページに、意見書の要旨をまとめております。

それでは、要旨を読み上げさせていただきます。

「若草町は、市営若草住宅の建替えに伴って入居者が転居し、無人の住宅が並ぶまじしく街の灯が消えた状況である。地元住民としては、一刻も早く安全、安心で駅前らしい活気あふれる街として整備されることを念願している。こうした中で、市営住宅の建替えと同時に進められるといわれていた若草の再開発がようやく現実のものとなり、ホテルや店舗、住宅など具体的な計画が示されたことは、地元として誠に喜ばしいことであり、広島市の玄関口にふさわしい再開発とすること、地元のまちづくりや賑わいづくりに貢献する開発とすることなどに十分配慮のうえ、再開発ができるだけ早期に着工、完成されるよう希望する。」

以上、第3号議案の意見書の要旨について、御説明させていただきました。

それでは、御審議のほど、よろしくお願いいたします。

○会長 はい、ありがとうございました。それでは、ただ今、事務局から御説明のありました第3号議案及び第4号議案につきまして、御質問、御意見がございましたらお願いいたします。はい、お願いします。

○委員 今の説明された3号、ないし4号議案について、少し疑問点をお聞かせいただきたいと思います。

3号議案については、総面積2.9ha、この中に道路の部分で常磐橋若草線という幹線と、それとそれを中心にこっちの駅側が第一地区1.3ha、それから北側が1.6ha。こういうことで第一地区がホテルとビジネス棟、第二地区が分譲住宅と賃貸住宅でこのマンションということで、事業を決定するという議案のようですが、これは今、説明のありましたように民間施行という形です。

説明を聞いて、ようやく新幹線口の再開発の事業が具体的な段階に入ったと、そうい

うことで一步前進だなんていう歓迎はいたしますが、一つ疑問点は、あの場所は広島市全体を考えると駅を中心点というか、いわゆる市では一番中心地。その地域がさっき説明があったように、昭和20年頃にできた平屋木造住宅、あるいは30年前半のアパート、あるいは貸店舗と、あそこの駅ですから、こうすることで正直言って非常に他都市からかなり来られるでしょう。あれがあのままなぜ今日まで開発を放っておられたのかという問題、これが議会でも相当議論がありました。そうすると、ようやくこの一部分が、若草地区だけがこういった形になったわけですが、市のやり方、あるいは進め方に何か問題はなかったのかという疑問点、これが一つです。

それから、もう一つの疑問点は、今日は若草地区というこの再開発の説明でありましたが、基本計画ではこの新幹線口、つまりこの北口という駅前広場を中心に駅周辺、さらにその周辺をどう整備していくかという、こういう全体にわたっていろいろと構想を検討されている。今回は若草地区ということですから、将来は駅前広場、これが非常に混雑してます。リムジンもあれば高速バス、それからマイカーも入る、タクシーも入る。真ん中の一番大事な所では駐車場もあると、50台ぐらい。そうすると、あれが大混雑です。あのままではいけない。どう整備するかということで、ここを中心とした広場をどう整備するか、あるいは将来開発されるであろう周辺、これとの整合性、将来計画というものが一体感があって、この若草地区の整備というものがきちっとされるということになってくるのではないかとこのところがあるんですけども、今回は若草地区の説明だけであったわけですが、単独ではちぐはぐなものになるから、これは拙いということなんですけれども、そこの若草地区とこの基本計画でいう北口、いわゆる新幹線口周辺を含めた、あるいは表口の南口も含めたこういう連携という、そういった上での位置付け、あるいはこの一体感、整合性というのは市としてはどういうふうにお考えなのか、その二つ。

○会長 はい、ありがとうございます。それでは、事務局の方から二点につきまして、御説明をお願いします。

○事務局（広島駅新幹線口地区担当課長） 若草町地区の再開発を担当いたします都市活性化局の広島駅新幹線口地区担当課長の谷山でございます。

ただ今のお尋ねに対してお答えをいたします。まず、一点目の若草町地区ですが、非常に低利用のままでこれまできて、市の進め方はどうだったのかという点でございます。委員の御指摘のとおり、市営住宅として非常に低利用のままでこれまで参っておりまし

たが、ここ１０年間ぐらい市としても関係機関と協議をしながら、この地区の整備をどうすべきかということを検討して参っておりまして、順番といたしましては、まず老朽化した市営住宅の集約建替えを行うという事業がまず第一歩でございました。これが平成１１年か１２年だったかと思いますが近くの国有地を取得し、着工いたしまして、平成１６年度に約２００戸あまりの集約建替えを行いました。それで平成１６度末にはほぼ移転が完了いたしまして、市営住宅としての役割が一応終わったということになりました。

並行して再開発の検討をして参りましたが、市営住宅の建替え、移転が終わったということで、１７年度に施行者の募集をいたしまして、具体的な再開発の動きを始めたということでございます。非常に低利用で木造住宅等がございまして、来訪者の方からも「あれはどうしたんだ」といった御意見もよく我々は聞きましたが、市営住宅の集約建替え、住民の皆様の移転、といった手順を踏んで今回の再開発に至ったと、こういうことで御理解いただければと思います。

二点目でございますが、新幹線北口全体の連携といったことでございます。今回は再開発の区域内だけの計画決定でございますが、広島市としましては、現在、隣接します広島駅新幹線口広場、これは非常に混雑しておりまして、どういう機能を持ってくるかということが課題でございますが、主にバスやタクシーといった公共的な交通機能を中心として再配置をしよう、レイアウト変更をしようということで、今年度から検討に入っております。個人利用となります駐車場は、できれば周辺の駐車場の方へ、民間の再開発等もございますので、そういったところへ機能を移して、広場はできるだけ公共的な利用をしようという方針で検討を進めております。再開発の施行と合わせてこういったところも整備できるかというふうに考えております。

それと南口も含めた連携ということでございますが、南口では、ただ今Ｂブロックの再開発の事業計画を組合の方で検討しておりますが、市としましては、広島駅の南北をつなぐ自由通路、これの検討もＪＲと協議をしながら進めておりまして、南口と新幹線口の連携、再開発地区の人の流れといったことを考えながら、駅前広場の整備、自由通路の整備といったことを、今後進めていく予定にしております。以上でございます。

○委員 答弁で聞こえはいいんですけども、実態は非常にもたもたして、ぎくしゃくしてやっぱり今までやってきた。それが住み替え住宅の建替えということは表向きそうなんだろうが、問題は地域との話し合いがなかなか進まない、あるいは地権者との協

議がどうも市のリードというか進め方に非常に強引的な形で、そういった点があったというふうに聞いておりますが、今回、こういう地権者の場合は中に入らない、こういうことになったわけですか。そうすると、それって地元の方は納得されているわけですか。そのところはどうか。この地域のまちづくりも含めて地域の方にも、いかがですか。

○事務局（広島駅新幹線口地区担当課長） 地権者の皆さんでございますけれども、施行予定区域内の地権者の皆様は、これまでの協議をして参りまして、施行予定者の募集についても共同でやっていただいて、今回の都市計画の提案につきましても、御了解をいただいた上で都市計画提案をしているということで、再開発の実施に向けては歩調を合わせて進んでいただいているという状況でございます。

また、周辺地域との話につきましては、若草町地区は地元任意団体ではございますが、「若草町まちづくり協議会」という町内会を中心として作られた組織がございまして、このまちづくり協議会と再開発の検討を始めました平成12年ぐらいから随時話し合いをさせていただいております。今回の再開発の進め方、あるいは計画内容につきましても、その協議会の方で御説明いたしまして御理解を得て進めているという状況でございます。

○委員 それから、将来の整備計画になっていくと思うんですけど、駅前広場の問題、あれはあのままではいけない。要するに一つは車の流れをどうするか、それから通勤・通学を考えると、自転車があそこが一番広島で多い。これをどうするのか。この駐輪場の確保。それから人の流れを考えていくと、新しく270台というのがビジネス棟と、第二地区の方は居住者用の駐車場というふうに説明がありましたから、そうすると270台。今は広場のところが40台というふうになっています、駐車場がね。そうすると、あのパニックをきちっとするというのは、いわゆる新しく若草地区の駐車場で確保するといったことです。そうすると、一番ど真ん中で煩わしいというか邪魔になる駐車場、こういう駅前はないわけで。あれはどういうふうに道路交通局としては考えるのか、そこらはどうですか。

○事務局（広島駅新幹線口地区担当課長） 道路交通局の方で今検討しております広場の内容としましては、基本的に委員の御指摘の市営駐車場は駅前広場の中から排除して、先ほど申しましたように、バスとタクシーという公共的な交通を中心にしようという方向で、今、検討をしているように聞いております。

その駅前広場から排除した駐車機能をどうするのかということでございますが、今回の若草町地区の再開発の駐車場につきましては、附置義務といった機能を充足しまして、今のビジネス棟の方に余裕を持った駐車場の数を確保しております。あるいは、ＪＲの方で新幹線の屋上であるとか、今の支社の裏側の方に新しく駐車場を整備しております。そういった周辺の整備状況も踏まえて、若草地区の方でもかなり収容できる。周辺の整備も進んでいるといったことで、そういった周辺状況を勘案しながら広場の駐車場排除ということができるかどうかを、今、検討しているという状況でございます。

○委員 問題ないような答弁であります。実際、この若草地区は２１年に、そうすると、広場の方はきちっとそれまでにできるんですか。その新しい広場の利用計画ということ、その活用ということ、そういったものはきちっと他局との整合性は上手くいっていますか。

○事務局（広島駅新幹線口地区担当課長） 道路交通局の方では、今年度、広場の基本計画を策定ということで作業を進めております。

整備時期につきましては、今後、検討になるかと思えますけれども、できれば再開発の方と整合を取って進めていきたいと考えております。

○委員 それから人の流れで、先ほど自由通路というふうにありました。これは橋上、このホームの上を通るといふ、今の地下歩道とは違った１５ｍぐらいのかなり広い通路がＪＲと協議されている。これはイメージ的には北と南との連絡、あるいは仙台がそうなっていますよね。新幹線を利用したらそのまま２階を利用して若草地区の方に降りたりとか、あるいは新しく開発されるホテルであったりとか、そういった形になってくるのかどうか。そうするとあそこの混雑や人の流れ、かなりきちっと整理されていくのではないかというふうに思うんですけれども、そこらの若草地区再開発と自由通路、ここで連携というか一体的な整備というのはどういうようにお考えですか。

○事務局（広島駅新幹線口地区担当課長） 自由通路につきましてはＪＲと協議をしているところでございますが、基本的な考え方としては駅の中を抜けるだけではなくて、若草町側につきましては常盤橋若草線という幹線道路がございますが、これを越えて北側まで伸ばすといったことを基本に、駅前広場周辺の交通混雑の解消と歩行者の円滑化という両面を果たせるようにということで検討をしております。

○委員 ちょっと今のは分からない。常盤橋若草線の幹線道路を自由通路がまたぐ、上を通るんですね。

それからもう一つは、全体2.9haの中で、いわゆるこの施設側1.6haの中で1.5haが市の持ち物、0.1haが5人の地権者となっていますね。そうすると、最終的にはいわゆる権利変換をすると、この資料では、要するにこっちのビジネス棟の1、2階の駐輪場は市営だと、これは権利として確保する。あとは全部補償金で、お金でもらうと、なんでこんなことをするのだろうか、というふうに思うんですけども。事業費は全体で290億円というふうにこれは決められています。そうすると、その内訳はこの補償金がいюらかというふうに決まっているというふうに思うんです。そうすると、この2月の議会のときに1.2haを国から用地を買いました。33億5,800万円という大変なお金であったわけですが、それよりもっと広いということは、国の場合は借地権があったらかなりのものになる。そうすると、いわゆるこの市の用地、これは評価としていくらぐらいだろう。290億円の中で駐輪場プラス補償金はどれくらい入ってくるのか、これはどうですか。

○事務局（広島駅新幹線口地区担当課長） 正式な補償金額は、現在、施行者の方で検討を今後進めまして、再開発の権利変換計画の中で定めていくということになりますけれども、事業を進めるにあたりまして見込みとしましては、広島市の土地、それと市営住宅等の建物、これが現在の権利として広島市が持っているものでございまして、概ねでございますが、土地と建物をトータルで75億円程度は従前の権利額があらうかと、これは推定でございます。その中で先ほど委員がおっしゃいましたのは、もともと1.2haの国有地を市営住宅で借地しているものがございました。これを再開発に先立ちまして、再開発実施のために広島市が本年3月に国から一旦取得させていただきました。この借地権がございまして、借地権を控除したものが33億5,800万円というものでございます。借地権は3割ということで設定されておりますので、先ほどの概ね75億円程度の従前権利額から、この国有地を買いましたお金を差し引きまして、残り40億円あまりが一旦市の所得になると、補償金の収入になるということでございます。

なお、この従前の権利額を補償金で取得して、その後この再開発事業としましては、道路の拡幅整備、これは市の負担でございます。それと国の制度に則りまして再開発の補助金を市としては負担する必要がございます。こうした再開発に伴う負担に充てていくという考えでございまして、従前権利額の範ちゅうでこの事業を推進していくというのを基本に考えております。

○委員 ちょっとそれはおかしい。道路の部分って290億円の総事業費の中に入っているわけでしょう。道路の整備という、これは公共事業。そうすると、290億円の中で、今言われた75億円だと。そうすると、開発基金に2月の国に借りた部分のお金返す、残りが40億円ということになると、これがいわゆる開発負担金、補助金という考えというのを危惧していますが、そうすると1.5haの土地を返還して残りは何かといったら、1、2階の市営駐輪場のみが残ったとこういうことになるよね。

○事務局（広島駅新幹線口地区担当課長） 総事業費290億円でございますが、この中には、再開発と申しますのは建物の建築のみではございませんで、関連の公共施設も含んだ総事業費を表示いたしますので、290億円の中には常磐橋若草線の拡幅整備、あるいは関連の区画道路や広場等の整備費もこれに入っております。

それとちょっと説明が不足いたしましたけれども、広島市が国有地の取得代金を除きました補償金として収入する40億円あまりに加えて、国庫補助金がほぼ同額入って参りますので、そういう国庫補助金と広島市の必要な負担額を合わせまして道路整備及び再開発の補助金に充てていくということでございます。トータルで再開発のビルの建設、道路の整備を合わせまして290億円ということでございます。

○委員 そうすると、市営駐輪場の確保はいいんですが、将来考えると、これは駐車場もあの位置には公共というか市営駐車場というものが将来考えると必要になってくるというように思うんですけども、これは民間になってますよね。そのところは議論されなかったんですか。駐車場については、通勤・通学を考えると市営できちっと確保しておこうと、駅を利用する人というのはたくさんおられるわけで、マイカーであったりだとか、そういった場合は市営の駐車場というのはかなりの確保を将来考えると必要になってくるというところの公共的な駐車場の確保は議論しなかったんですか。

○事務局（広島駅新幹線口地区担当課長） 委員がおっしゃるとおり、駐輪場につきましては駐輪放置規制区域でもございますし、市として責任をもって確保するということにしておりますが、駐車場につきましては、広島市内に公共、民間両方の駐車場がございます。全体として充足しているかどうかということがポイントになります。今回は再開発でも比較的余裕のある駐車場を確保するということがございますので、それと広場の駐車場を廃止することが直結するわけではございませんが、広場の整備の内容を考えるとときには、再開発の駐車場の状況、あるいは周辺の駐車場の現在の整備状況、こういったものを勘案して、この地域に駐車場が十分あるということを確認した上で、広場の

市営駐車場としては廃止するといった手順を踏むことになると思います。

○委員 最後にすみません。4号議案の「都市再生特別地区の決定」のところなんですが、それぞれ一地区、二地区ともに十分な地区道路をセットバック、この建物を下げて確保されているようです。それは当然だと思えます。問題は、ホテルとあれだけのいろいろな駐車場、駐輪場があれだけ増えるわけですから、そうすると、例えば牛田側から来る、常磐橋の方から車が入って来る。そうすると、第一地区のところというのは新幹線の広場を過ぎてということ、右折れのこの路線になる。ここがパニックを起こすよね。これだけの施設ができて利用客、しかも車が270台も駐車場がある。そうすると、牛田側から来る右折れというのは、これの対策はどういうように考えていますか。

○事務局（広島駅新幹線口地区担当課長） 再開発の計画をするにあたりましては、交通処理計画、非常に大切になって参ります。委員御指摘の南街区、第一地区の方へ入る交通は確かに牛田側から参りますと右折で入ることになりますが、この部分は常磐橋若草線の交差点の部分に新たに右折車線を設けまして処理をする計画でございます。

現在の交通量に加えまして再開発で発生する交通の量を算定いたしまして、それを付加して右折車線を取っても信号処理が十分可能であると、交通混雑をきたさないという数字的な確認はしております。具体的に申しますと、委員御指摘の交差点につきましては、若草西交差点と申しますけれども、現況の交差点飽和度というのがございまして、飽和度0.9を超えますとちょっと問題だという数字でございしますが、現況飽和度0.44、将来再開発ができた後が若干悪化しますが0.63ということで、交差点としては問題なく処理できるという確認をしているところでございます。

○委員 ちょっと私の言っているのと違う。勘違いしているんじゃないか思うんだけど、牛田側から広場を抜けて、そして第一地区に入るということですよ。例えば向こうの方の曙町の方から来ると、今、駅はタクシーなんか並んだりして1レーンが塞がっている、ずっと慢性的に。それへどうやって入るかということなんです。ものすごくあの駅前っていうのは車が、特に曙町側から来ると、通ってみたら分かるんですけど1レーンが塞がっている。ずっと並んでいる。そこへ今度新しく第一地区の270台が入って来る。それを割り込んでいくというのは至難なことなんです。0.44とか0.63というのは、数字ではなくて現場そのものなんです。そこのところはよほどよく交通公安とかとよく協議した上でやって、あそこは場合によっては立体とはいえないけれども、そういった対策まで考える必要があるんじゃないかこう思います。以上です。

○会長 他に御意見、御質問ございませんでしょうか。よろしゅうございますでしょうか。

○会長 そうしましたら、委員からいくつかいろんな重要な御指摘をいただいたというふうに感じております。特に、緊急整備地域と、それから今回の再生地区の関係の話とか、あるいは交通の影響評価の話、これにつきましてはもうちょっと具体的な部分で詰める部分があるかも分かりませんが、一応この御提案をいただく段階で議論をして、計画支障がないところまで検討されているというようにお見受けいたしました。

特に、委員の御質問以外の項目については、御質問、御意見ございませんようです。で、この第3号議案、そして同じく第4号議案、これらにつきましては、原案どおり都市計画とするということを適当であるということで、市長へ答申するということに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 よろしいですか。はい、ありがとうございました。

それでは、第3号議案及び第4号議案につきましては、原案どおり答申させていただきますことにいたします。

○会長 最後に、その他といたしまして、事務局より報告事項として2件用意していただいているようでございますので、事務局の方からよろしく願いいたします。

○事務局（道路計画課長） それでは、1件目の報告といたしまして「都市計画道路見直しの基本方針（素案）」について、御説明いたします。道路交通局道路計画課長の新谷でございます。よろしく願いいたします。スライドを用いて説明させていただきたいと思いますので、前方のスクリーンを御覧下さい。

長期間未着手のままとなっております都市計画道路については、社会経済情勢等の変化により、当初決定時の必要性、位置付けに変化が生じている可能性があることから、その必要性を検証し、適宜見直すことが必要であると考えています。そのため、本市では都市計画道路の見直しの背景や必要性、検討の視点や見直しの手順など、見直しにあたっての基本的な事項について取りまとめた「基本方針（素案）」を作成いたしました。

この方針は、

- 1 都市計画道路の見直しの背景と目的
- 2 都市計画道路の現状と整備の経緯

3 都市計画道路の見直しの基本的な考え方

4 都市計画道路の見直し方法

5 今後の進め方

の、5章で構成されています。

それでは、第1章、「都市計画道路の見直しの背景と目的」についてです。

都市計画道路の見直しの背景としては、社会経済情勢の変化があります。まず、広島市の人口は、平成22年をピークにその後は緩やかに減少していく見込みで、平成42年には4人に1人が65歳以上という高齢社会が到来いたします。これらを受けて、本市域内の市街地は、近年、拡大傾向に歯止めがかかっています。また、自動車交通需要については、国の調査によりますと、平成32年をピークに減少していく見込みとなっています。さらに、近年の都市計画道路に関する「都市計画運用指針」、あるいは「道路構造令の解説と運用」、「都市計画マニュアル」などにおいては、歩行者空間の充実や緑地の保全など環境整備に重点を置いた内容に改正されています。

次に、「都市計画道路の現状と整備の経緯」について説明いたします。

本市の都市計画道路の延長は全体で約418km、146路線ございます。このうち、整備済延長は約284km、整備率は約70%となっております。また、事業中の延長は約44km、比率で申しますと10.6%でございます。未着手延長は約90km、21.5%となっております。この図面はその整備状況を、整備済区間は青色の実線で、事業中区間は黄色の実線で、未着手区間は赤色の実線で示しています。

続いて、「都市計画道路の計画決定と整備の経緯」についてです。

昭和20年代に計画された道路の整備状況と当時の市域を示しています。幹線街路の約8割が既に完成していますが、一方で、国道54号や松川宇品線など現道を拡幅するような路線の整備が未着手となっております。

昭和30年代には、旧可部町、旧安古市町、旧五日市町など本市周辺の町村で多くの路線が計画決定されていますが、国道191号や宮島街道など、歩道のみを拡幅するような路線の整備が現在も未着手のままとなっています。また、補助幹線街路の整備もあまり進んでおりません。

昭和40年代には周辺市町村との合併が一挙に進みました。この年代に計画された路線では、本市と合併前の町時代に決定された補助幹線街路の整備があまり進んでいません。

昭和50年代には、高速自動車国道の整備にあわせ、インターチェンジと市街地の連絡強化を図るための幹線街路が計画決定され、優先的に整備が進められました。

昭和60年以降では、広島南道路など自動車専用道路が多く計画決定され、現在も優先的に整備に取り組んでいます。

これらのことから、長期未着手区間は次のような路線に見受けられることが分かります。

- ・ 昭和30年代から40年代にかけて、広島市周辺の町において計画決定された、地区内交通を処理するための補助幹線街路
- ・ 昭和20年代から30年代にかけて計画決定された幹線街路のうち、既にある現道を拡幅整備するよう計画された路線でございます。

次に「都市計画道路の見直しの基本的な考え方」についてです。

まず、どの路線を検討の対象とするのかでございますが、

①として、幹線街路を対象とする。

都市計画道路の4種別、具体的には自動車専用道路、幹線街路、区画街路、特殊街路のうち、幹線街路を対象といたします。なお、幹線街路につきましてはさらに3つの区分がございまして、主要幹線街路、都市幹線街路、補助幹線街路を総称して幹線街路と呼んでおります。

②として、当初決定から20年以上経過している路線を対象といたします。

③として、上記②以外でも路線計画の前提が大きく変化した路線も対象といたします。

④として、本市が事業主体とならない路線は対象としない。

という手順で路線の選別を行います。

次に、「見直し検討の視点」でございます。

道路の機能や役割から見た必要性について検証を行います。ここで、必要性が高いと評価した路線については、計画をそのまま「存続」し、また、必要性が低いと評価されました路線については、さらに次の段階で、総合的に検討することにしております。

続いて、見直し結果の分類です。

見直しの検討の結果、都市計画道路としての必要性が高い路線は「存続」、必要性の低い路線は「廃止」、計画区域の縮小が妥当な路線については「縮小変更」の3ケース

に分類することになっています。

次に、「都市計画道路の見直し方法」についてです。

どの路線を対象とし、どのように必要性を検証するのかなど、一連の検討手順を、4つのステップに区分しフロー図で表しております。なお、この見直し方法につきましては、平成16年度に広島県が策定した「広島県都市計画道路見直し基本指針」に準拠しております。

それぞれのステップの具体的な内容について説明いたします。

ステップ1では、「検討の対象となる路線の選別」を行います。先ほど御説明したとおり20年以上未着手などの条件により、仮に現時点で路線を絞り込むますと、検討を行う対象路線の延長は、約54kmで約12.9%となります。

次に、ステップ2では、検討対象となった路線を主要交差点や整備状況などにより分割し、分割した区間毎の道路構造、あるいは都市計画決定の経緯、道路機能の分類、事業の整備状況など、現状の把握を行います。

次に、ステップ3では、「道路の機能や役割から見た必要性」について検証を行います。具体的には、交通機能の確保、防災機能の向上、公共交通の利便性の向上などの視点から評価します。なお、評価にあたっては、幹線街路、補助幹線街路に分類した上で行います。評価の結果、必要性が高い路線は「存続」とし、必要性が低い路線は、ステップ4で、さらに検討することにしております。

次に、ステップ4では、ステップ3で必要性が低いと評価された路線について、廃止などの場合の周辺道路への影響はどうか、代替の機能の確保はできるのか、あるいはこれまでの地域住民等の意向はどうかなどの視点から総合的な評価を行い、本市として、「廃止」、「縮小変更」、「存続」についての見直し素案を作成いたします。

最後に、「今後の進め方」でございます。見直しの結果、「廃止」又は「縮小変更」となった路線については、まず地域住民からの意見を幅広く聴き、概ねの合意が得られた段階で、その見直し案を公表するとともに、速やかに都市計画変更の手続きに入ることにしております。なお、合意形成にあたっては、関係権利者や地域住民等の意向を尊重し話し合いを十分行い合意形成に努めることとしております。また、今後とも、都市計画道路を取巻く環境の変化に的確に対応するため、適宜見直しを行うことが必要であると考えております。

以上で「都市計画道路見直しの基本方針（素案）」についての説明を終わります。

なお、今後のスケジュールでございますが、この素案を公表して約1ヶ月間、市民からの意見を聞き、必要に応じて修正を行ったうえで、基本方針を策定し、次回の都市計画審議会に再度、報告させていただきたいと考えております。その後、この基本方針に基づき、都市計画道路の見直し検討に着手したいと考えております。

以上でございます。よろしくお願いいたします。

○事務局（都市計画担当課長）　続きまして、「報告事項2」でございますが、お手元に報告事項2として資料を配付させていただいておりますので御覧ください。

前回、第19回の本審議会で御審議して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す。

昨年、12月6日に、本審議会で御審議いただきました案件は、全部で2議案ございました。

まず、第1号議案につきましては、「下水道の変更」でございます。広島市決定の案件でございました。これは、原案どおり変更することを適当と認めるとの答申をいただいたことから、昨年、12月14日に、都市計画法に基づく都市計画の変更の告示を行いました。

次に、第2号議案につきましては、「臨港地区の変更」で、広島市決定の案件でございました。これも、第1号議案と同様に、原案どおり変更することを適当と認めるとの答申をいただきましたことから、本年2月2日に都市計画法に基づく都市計画の変更の告示を行いました。

以上で、御報告を終わらせていただきます。

○会長　はい、ありがとうございました。

ただ今、御報告いただきました2件の報告に対しまして、委員の皆様方から御意見、御質問がありましたらお受けしたいと思います。

○委員　報告事項1につきまして、意見を述べさせていただければというふうに思っております。

先ほど市当局の方から御説明があったわけでございますが、私どもとしては都市計画道路をまちづくりの中長期的な視点に立って見直していくということは非常に重要なことではないかと、都市計画を健全な形にしていくということは非常に重要なことであるというふうに認識しておりますので、そういった意味からは、今回のこういった見直しの基本方針なるものを作成するという事は、非常に意義があるのではない

かなというふうに思っております。

この立場からお話をさせていただきますと、今の都市計画道路の見直しの基本方針という形になっておるわけですが、その中で、対象を市の事業主体の道路に絞るというような、そういった御説明があったのではないかなというふうに思います。やはり都市計画道路というのは、全体的な都市道路網で位置付けられているわけですので、都市計画の全体を見据えて道路網として見直していくというのが考え方ではないかなというふうに思います。

ですから、敢えて市事業主体の道路だけに対象を絞るということはないのではないかと、広島市としての都市計画道路の全体の見直し方針として、定めていかれたほうがいいのではないかなというふうに思っている次第でございます。御意見があればお聞かせください。

○事務局（道路部長） 市内の都市計画道路のうち、広島市以外が事業主体となる道路としましては、国が事業主体となる直轄国道、それと広島高速道路公社が事業をしております広島高速道路、これらが広島市以外が事業主体となる道路整備になるのですが、これらの道路について、例えば国が整備される道路について、広島市がその計画そのものを廃止を検討するということが、いささか僭越ではないかなというような考え方から、資料で11ページになります、④ですけれども、「広島市以外が事業主体となる道路は対象から外す」というふうな項目を加えていたわけなんです。先ほど国からの御意見もありますように国の考えが示されました。この点については、広島市としては全く異存はありませんので、そのように修正するという方向で検討したいと思っております。

○委員 分かりました。

○会長 その他に御意見、御質問はございませんでしょうか。

○会長 この2件につきましては、今日結論を得るというわけではなくて報告事項でございますので、次回以降にまた御審議していただくものもあるようでございます。

他にないようでございますので、以上をもちまして、本日の審議会は終了させていただきます。大変お忙しい中、長時間にわたりまして御出席いただきまして、誠にありがとうございました。