

平成19年11月28日

第24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24回広島市都市計画審議会議事録

1 開催日時 平成19年11月28日 午後2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

イ 市議会議員 海德 貢 土井哲男 橋本昭彦 柳坪 進 米津欣子

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 谷本尚威

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 岸部明和

オ 市民委員 高橋孝造 吉田知世

以上 13名

(2) 欠席者

ア 学識経験者 福田由美子 大原勝美 福田昌則 濱本隆之

イ 市議会議員 都志見信夫 平野博昭

ウ 市民委員 吉岡恭子

(3) 傍聴人

一般 0名

報道関係 0名

4 閉 会 午後3時10分

第24回広島市都市計画審議会

平成19年11月28日（水）

○事務局（都市計画担当部長） それでは、ただ今から、第24回広島市都市計画審議会を開催いたします。委員の皆様方におかれましては、お忙しい中、お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

私は、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。

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、1つの議案と報告事項がございます。第1号議案は、「緑地の変更」についての案件で、広島市決定の「西部河岸緑地」でございます。

最後に、「都市計画道路見直し素案について」と「前回の審議会でお諮りしました案件のその後の状況について」、御報告をさせていただきます。

それでは、藤原会長さん、よろしくお願いいたします。

○会長 お忙しい中、お集まりいただきまして、ありがとうございます。

それではさっそくでございますが、審議に入りますが、審議の前に、本日の定足数の確認をさせていただきます。本日、御出席いただいております委員の方は20名中13名でございます。定足数に達してございますので、本日の審議会は成立いたしてございます。

それから、本日の議事録の署名をお願いする委員の方を指名させていただきたいと思っております。本日の署名は、太田委員様、それと土井委員様、お二方をお願いしたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは早速ですが、審議に入りたいと思います。

第1号議案につきまして、事務局の説明を求めます。

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

それでは、第1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。本市におきましては、緑地は、牛田緑地、二葉山緑地のほか、河岸緑地として東部河岸緑地、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12.4ha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としましては、赤色でお示ししております旧太田川（本川）の右岸と天満川の左岸部分において、国土交通省の高潮対策事業により整備された堤防の形状に合わせて、河岸緑地の区域を変更しようとするものです。

次に、変更内容の詳細について御説明いたします。

最初に旧太田川（本川）右岸の変更についてでございますが、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す。旧太田川（本川）右岸の西平和大橋の下流から中島神崎橋までの区間で、既に都市計画決定されている緑色でお示した区域に、完成した高潮堤防の形状に合わせ赤色でお示ししている区域を追加するものでございます。変更区間の延長は約300m、幅が約6～12m、面積は約0.3ha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。

お示ししていますのは、高潮護岸整備前の標準的な断面のイメージ図でございます。現在、都市計画決定されている緑地は、歩道及び道路に面した緑色の区域でございます、緑地の幅としては約3～6mでございます。高潮対策事業により、図にお示ししております高潮護岸の整備が行われ、沖出しにより生じた区域及び歩道の機能を緑地に取り込んだことにより生じた区域を追加し、赤色でお示した区域に変更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、緑色でお示ししているのが現在の緑地の区域でございます。この度、赤色でお示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、この写真は変更区域を中島神崎橋から上流の方向に向かって撮影したものでございます。緑色でお示した現在の区域に、完成した高潮堤防の形状に合わせ、赤色の区域を追加しようとするものでございます。

また、この写真は、西平和大橋の下流から中島神崎橋の方向に向かって撮影したものでございます。同様に、緑色でお示しした現在の区域に赤色の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。

これは今回の変更区間の整備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変更後の区域でございまして、黄色でお示ししております園路と青色で示した階段の一部は、高潮護岸に合わせ、国により整備が行われております。今後は、水色でお示ししている階段及びスロープ、緑色でお示ししております樹木等の植栽、朱色でお示ししております照明などを整備する予定としております。

続きまして、天満川左岸の変更について御説明いたします。

変更箇所を拡大したものがこの図でございまして、天満川左岸の観船橋から新観音橋の上流までの区間で、既に都市計画決定されている緑色でお示しした区域に、完成した高潮堤防の形状に合わせ、赤色でお示ししている区域を追加するものでございます。変更区間の延長は約350m、幅が約8～12m、面積は約0.3ha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については、先ほど御説明した旧太田川（本川）右岸と同様でございまして、既に決定している緑地の区域に、高潮護岸の整備による沖出し及び歩道の機能を緑地に取り込んだことにより生じた区域を追加し、赤色でお示しした区域に変更を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、緑色でお示ししているのが現在の緑地の区域でございます。この度、赤色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、この写真は変更区域を観船橋から下流の方向に向かって撮影したものでございます。緑色でお示しした現在の区域に、完成した高潮堤防の形状に合わせ、赤色の区域を追加しようとするものでございます。

また、この写真は、新観音橋の上流から観船橋の方向に向かって撮影したものでございます。同様に、緑色でお示しした現在の区域に赤色の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。

これは今回の変更区間の整備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変更後の区域でございまして、黄色でお示ししてお

ります園路、青色で示した階段、緑色でお示ししております樹木等の植栽、朱色でお示ししております照明及び灰色でお示ししています休憩のためのベンチは、高潮護岸に合わせ、既に整備済でございます。今後は、水色でお示ししている階段及びスロープを整備する予定としております。

なお、この写真は、今回の変更を行う旧太田川（本川）右岸の下流部である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12.4haから約12.7haとなります。

なお、本議案の計画書等につきましては、議案書の3ページから11ページに記載しております。

第1号議案の説明は、以上でございます。

なお、この件につきまして、平成19年10月1日から15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 はい、ありがとうございました。

それでは、ただ今の第1号議案につきまして、御質問、御意見等ございましたらお受けいたします。いかがでしょうか。はい、どうぞ。

○委員 議案については賛成で意見はございませんけれども、議案に関連しての意見ということで、よろしいですか。

河岸緑地は今、スライドでもありましたように、高潮対策事業と一緒にどんどん綺麗に整備が進んでいるのですけれども、一方で、高潮対策事業に河岸緑地の整備が追いついていないというところがあるように思います。その理由は、おそらくお金がないから右岸側の整備ができないんだろうということだろうと思うんですけれども、特に、高潮対策が完了している京橋川の御幸橋から下流の辺り、それとか駅前の猿候川の辺り、あの辺りはかなり前に高潮対策工事は終わっているのですけれども、現在、背の高い草がボーボーに生えておりまして、ゴミもかなり捨てられていて見苦しい。今度は猿候川周辺は新球場もできますし、できるだけ早く綺麗にしたほうがいいと思うんです。要するに事業の促進をして欲しいと。ただお金がないのもよく分かりますので、例えば植栽をしたり、いろ

いろ路盤の舗装をやったり、そういうことまでしないで暫定的な供用というようなことをして早く市民に開放する。そして、見苦しい草も綺麗に管理して刈っておくというようなことをぜひやっていただきたい。それから暫定的な供用ができるのかどうかというようなことも、検討していただいたらいいんじゃないかというように思います。以上です。

○会長 ただ今の御発言は、第1号議案に付随しまして御提案をいただいたというふうに理解しておりますが、事務局のほうから何か御返答ございますか。

○事務局（公園計画担当課長） いろいろな理由で河岸緑地の整備が、高潮対策事業に追いついてないというのはよく知っております。御提案の暫定整備についてですけれども、これまで特にその暫定整備で行ったことはございません。しかしながら、こういった暫定整備が可能かどうか、特に河岸緑地整備は補助事業でやっております。そういうことで、その暫定整備が補助事業になり得るかどうかとか、あるいは河川占用は暫定整備で許可が下りるかどうか、そこら辺も関係機関と協議してまいりたいというふうに思っております。

○会長 はい、それでは御検討、よろしくお願いいたします。

その他に第1号議案につきまして、御質問、御意見等ございませんでしょうか。

○委員 直接的に議案の内容に関してではないのですが、今回、御説明の中で最後の写真で整備事例をお示しされたときに、この空間で市民に対して十分な憩いの場を提供しているという判断で述べられたと思うのですけれども、その辺りはそのような市民からの評価を本当に得ているのかどうか、何か確認をされたのでしょうか。と言いますのは、例えばこの例を見ますと、ここ歩行者、散歩する人が歩く場所にはなるのですが、季節のいい、今の時期だといいですけど、夏とか初夏ですとかなり日差しを浴びて歩くような場所になります。そうすると、そんなに人々は歩いているのかな、あるいはベンチがあってもここは日陰にならないのですけれども、そういうところで休憩できるのかなとふと思ったんですが、最後に言われた言葉というものが、どれだけの信憑性があるかちょっと分かれば教えていただきたいと思います。

○会長 はい、よろしくお願いいたします。

○事務局（公園計画担当課長） 特に河岸緑地を整備して市民の方がどれだけ満足されているとか、あるいはどういうふうに感じられているかというのは、特に緑化推進部としては調査はしておりません。ただ、水の都構想を策定するときに、いろいろそういった河岸緑地の評価をされていると思います。ちょっと今、手元にはございませんけれども、おそらくそういうところで河岸緑地を評価されている調査があると思います。後日あれば御

報告したいと思います。

○委員 せっかく良い広島の特徴的な景観として整備されるわけですので、同じように予算がかかるものであれば、より良いものを作っていく、あるいは何か別の手段で、例えば植栽ももう少し増やすために何か別の手段を考え、市の予算以外で何かできることはないかとか、いろいろ手立てもあると思うんですが、そういった踏み込んだところまではあまり考慮されていないと理解してよろしいですか。

○事務局（公園計画担当課長） 整備するときには、当然、地域住民の方の御意見を伺いながら整備計画を立てて事業をしているというところで、勝手に行政が作ったということではございません。

○委員 当然、勝手に作ったなどとは思っていないんですが、これで良しとするというところがちょっと疑問に思いましたので、もう少し工夫の余地があるかなと思ったので、そういったところも今後は考えていただきたいと、私は思います。

○会長 ただ今の御発言は、緑地の変更そのものについては特に異議はないのだけれども、その手法についてもうちょっと市民側のサイドに立っていただきたいという御要望ということで、よろしゅうございますでしょうか。ぜひ御検討いただきたいと思います。

その他に本議案につきまして、御質問、御意見等は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。

○委員全員 異議なし。

○会長 それでは、第1号議案につきましては、原案どおり都市計画とすることが適当であると認めるということで、市長のほうに答申させていただきたいというふうに考えます。よろしくをお願いします。

それでは、第1号議案につきましては、原案のとおり答申するというので、次に移らせていただきます。

「その他」といたしまして、事務局より報告事項があるようですので、御報告をお願いいたします。

○事務局（道路計画課長） 道路計画課長の新谷でございます。これから「都市計画道路見直し素案」について、御報告させていただきます。

長期にわたり未着手となっております都市計画道路見直しの基本方針を、昨年10月の都市計画審議会に御報告させていただきました。その後、基本方針に基づき、見直し素案を作成しまして、本年7月に広く市民に公表させていただいたところでございます。今後、

この素案に基づき、都市計画道路の見直しについて、関係住民の皆様方などと協議させていただきながら進めてまいりたいと考えておりますので、今回改めて本都市計画審議会で素案の御報告をさせていただくものでございます。

では、パワーポイントにより担当者から説明させていただきますので、よろしくお願いいたします。

○事務局（道路計画課主任） 道路計画課主任の高橋でございます。よろしくお願いいたします。

お手元に２種類の資料を御用意させていただいております。Ａ３版が「都市計画道路見直し素案」でございます。それからもう一つ、Ａ４版で、「都市計画道路見直しの基本方針」のこの２種類がございます。この「基本方針」につきましては、昨年、当審議会へ御報告したものでございます。本日は、「都市計画道路見直し素案について」の御報告でございますが、「基本方針」の内容につきましても、再度、簡単に振り返りながら御説明させていただきと考えていますので、よろしくお願いいたします。

それでは、パワーポイントを用いて説明させていただきますので、前方のスクリーンを御覧願います。

「都市計画道路見直し素案について」でございます。

「１見直しの必要性和現在の整備状況」、「２これまでの取組状況」、「３見直し検討内容について」、「４都市計画道路見直し素案について」、「５今後の見直しの手順について」の順で御説明いたします。

なお、（１）～（３）の見直し検討については、基本方針の内容と一部重複しますが、改めて御説明させていただきたいと思います。

それでは、「１見直しの必要性和現在の整備状況について」です。都市計画道路の見直しの背景として、人口の減少と少子高齢化、市街地拡大の収束、自動車交通需要の減少、環境への配慮などに代表される社会経済情勢の変化があり、このようなことから見直しが必要となっています。

次に、都市計画道路の整備状況でございますが、本市の都市計画道路の延長は、全体で約４１８ｋｍで、このうち整備済延長は約２８４ｋｍ、整備率は約６８％でございます。また、用地取得を含め工事に着手している事業中の延長は約４４ｋｍ、未着手延長は約９０ｋｍでございます。この図面は整備状況をお示ししています。青色は整備済区間、黄色は事業中区間、赤色は未着手区間でございます。

次に、「2 これまでの取組状況」でございます。見直しにあたっての基本的な考え方となります「都市計画道路見直しの基本方針素案」について、平成18年7月の第20回広島市都市計画審議会に御報告し、8月の1か月間、素案に対する意見を市民から募集いたしました。

その後、都市計画審議会での御意見や市民からの御意見を踏まえ、「基本方針案」を作成し、平成18年10月の第21回広島市都市計画審議会に御意見を伺ったのち、11月に「都市計画道路見直しの基本方針」を策定、公表いたしました。

策定後は、この基本方針に基づいて見直し検討を行い、本年7月に「都市計画道路見直し素案」を公表したところでございます。

続きまして、「3 見直し検討内容について」でございます。「基本方針」を策定する際にも御報告いたしましたが、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、一連の検討を4つのステップに区分して行っております。

まず、ステップ1でございますが、見直し検討の対象となる路線の選別を行います。20年以上未着手などの条件により路線を絞り込みますと、検討を行う対象路線は35路線となり、延長は約61km、全体の14.6%となります。

この図面は対象となった35路線を赤色でお示ししています。これらの路線の整備が遅れてきた主な理由でございますが、まず、国道191号や宮島街道などの点滅している路線でございますが、車道は概ね整備され歩道部の拡幅を残している、いわゆる概成済路線や現道を有する路線については、これらの路線よりも道路が全くない区間の整備を優先してきたこと、それからまた、緑色で点滅している路線でございますが、本市との合併前に決定された補助幹線街路などについては、これらの路線よりも交通処理上、より緊急性の高い幹線街路の整備を優先してきたことなどが考えられます。

引き続きまして、検討の内容に戻りますが、ステップ2でございます。見直し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、分割した区間毎に、道路構造、都市計画決定の経緯、道路機能の分類、路線の整備状況など、現状の把握を行います。

さらに未整備区間については、例えば可部地区の可部浜田線でございますが、この未整備区間を、御覧のように主要交差点により4つの区間に細分化し、各区間について検討しております。

次に、ステップ3でございますが、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。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、さらに検討を行うこととしています。

それでは、ステップ3の検証について、具体的に検討手順を御説明いたします。

まず路線の位置づけが異なります幹線街路と、それから補助幹線街路とに分類し評価を行いました。具体的には、幹線街路は、高い交通能力を有する4車線以上の計画路線、また、2車線でも国道や主要地方道に指定されている路線などで、御覧のように、霞庚午線や国道2号の青崎草津線、国道54号の横川八木線など、16路線でございます。

一方、補助幹線街路は、幹線街路を補完し、地区のまちづくりを推進するなどの役割を担っておりまして、2車線で計画されている路線で、御覧のように、可部旧街道の中島中野線や可部宇津線、可部大毛寺線など23路線でございます。

それでは、幹線街路の検証について御説明いたします。

4車線以上の計画路線で概成済区間において、現道の交通容量より将来交通容量が下回る場合、すなわち、将来的にも現道のままで交通処理が可能な場合には、次のステップ4で縮小変更を検討します。このフローでいずれも該当しない場合には、11の評価項目に照らして客観的に評価しています。

この評価項目は、お手元にお配りしております「基本方針」の17ページに記載していますが、①交通混雑の緩和、②都心等と医療機関の連絡、③広域拠点と周辺市町の連絡など、御覧の11項目でございます。

この11項目において、該当項目数が4以上の場合、これは、広島県が策定しています「見直しの基本指針」においても、同様に4以上としているものでございますけれども、こういった交通機能などの必要性が高い場合には、現計画の構造等の課題の有無を検証し、課題がある場合にはルート、幅員等について検討する路線とし、課題がない場合には、現計画どおり存続する路線に分類しております。

また、該当項目数が3以下となる、交通機能などの必要性が低い場合には、引き続きステップ4において、まちづくり等、市街地整備の観点から検討を行うこととしています。具体的には、横川八木線や青崎草津線など、青色でお示ししています10路線は、交通機能などの必要性が高く、存続が妥当であるとしています。緑色でお示ししています長束八木線及び川の内線は、必要性は高いものの、ルートや構造等に課題を抱えており、引き続き検討が必要であるとしています。そして、オレンジ色でお示ししています霞庚午線及び松川宇品線、比治山蟹屋線の3路線と、それから赤色でお示ししています旭町広島港線に

については、それぞれ、縮小変更を検討する路線、交通機能などの必要性が低い路線として、ステップ4で引き続き検討を行っています。

次に、補助幹線街路の検証について御説明いたします。

ここでは、交通機能の確保、防災機能の向上、公共交通利便性の向上の観点から5つの評価項目により、客観的に評価しています。

この評価項目は、お手元にお配りしています「基本方針」の17ページに記載していますが、①自転車歩行車道が整備され、安全で快適な通行空間が確保される路線など、御覧の5項目でございます。

幹線街路と同様の手順により、該当項目数が4以上の場合、この項目数も広島県の指針に準拠しているものですが、その場合には、構造等の課題の有無を検証し、現計画どおり存続する路線とルート、幅員等について検討する路線に分類しております。

該当項目数が3以下となる場合には、引き続きステップ4で、まちづくり等、市街地整備の観点から検討を行います。具体的には、寿老地中地線や吉見倉重線などの青色でお示ししています7路線は、交通機能などの必要性が高く、存続が妥当であるとしています。中島中野線や可部宇津線など赤色でお示ししています15路線は、交通機能などの必要性が低い路線として、ステップ4で引き続き検討を行います。

続きましてステップ4でございます。ステップ3では主に交通機能の観点から検証してまいりましたが、ステップ4では交通機能上の必要性が低いと評価された路線などについて、廃止や変更をした場合、周辺道路へ与える影響はどうか、安心・安全なまちづくりの面から、代替の機能の確保はできるのか、また、交通機能の観点だけでなく、市街地整備上の効果はどうか、さらに、これまでの地域住民等の意向はどうか、などの視点から、総合的な評価を行っています。

まず、縮小変更の可能性について検討する路線でございますが、先ほどステップ3の幹線街路で該当となりました、霞庚午線、松川宇品線、比治山蟹屋線の3路線でございます。霞庚午線及び松川宇品線は、縮小した場合の周辺への影響は小さく、現行の道路構造基準に照らし、縮小変更の可能性を検討した結果、現在、歩道幅員が狭く、構造基準に適合した歩道幅員を確保しようとすると、道路全体の幅員は、現在の計画幅員相当となることから、現計画どおり存続する路線としています。

一方、比治山蟹屋線につきましては、将来予測交通量等より、交通処理上問題ないことなどから、縮小変更する方向で検討する路線としています。比治山蟹屋線は、お示しして

います南区の比治山地区に位置しております。これは平面図でございますが、赤色で着色した区間が該当箇所でございます。御覧のように、比治山公園の北西に位置し、路面電車の通る比治山通りでございます。当該路線は、車道4車線、幅員27mで計画決定していますが、交通処理上、現況の2車線でも将来的に対応可能であり、歩道幅員についても確保できることから、現道の幅員に縮小変更する方向で検討する路線としています。

次に、ステップ3で交通機能などの必要性が低いと評価された路線ですが、幹線街路は旭町広島港線の1路線、補助幹線街路は中島中野線や可部宇津線など16路線でございます。廃止による周辺道路への影響が小さく、かつ、機能を代替できる道路が無い場合に、これまでの交通処理機能の観点だけでなく、さらに、市街地整備上の効果を検討しています。この評価項目は、主要な通学路としての利用が期待できるかなど、御覧の8項目でございます。

これらの結果、廃止による周辺道路への影響が大きい未新開佐方線、また、市街地整備上の効果が大きい可部大毛寺線外2路線の、合計4路線は存続が妥当であり、また、ルート、幅員等について検討する路線は、長束線の1路線でございます。

廃止の方向で検討する路線については、機能を代替する道路があります中島中野線など2路線、市街地整備上の効果が小さい可部浜田線など4路線や、土地区画整理事業の中止に併せて廃止を検討する必要がある2路線の合計8路線としています。その他、JR可部線の電化延伸など、関連する事業の検討状況を見ながら引き続き検討する路線が4路線としております。

これらをまとめますと、御覧の表のとおりでございます。

中島中野線などの8路線は、廃止する方向で検討する路線、長束線は、ルート、幅員等について検討する路線、常盤橋若草線などの4路線は、関連事業等の状況を見ながら検討する路線としております。

廃止する方向で検討する路線などについて具体的に御説明いたしますと、まず、中島中野線、可部浜田線、可部宇津線についてでございますが、これらの路線は、お示ししています可部地区に位置しておりまして、中島中野線等3路線の該当区間は赤色でお示ししていますが、国道54号の東側に計画されています。

これは拡大図でございますが、図面の右側が北を示しています。JR可部駅はお示ししています位置に、それから国道54号、国道191号、根の谷川が、それぞれ御覧の位置になります。

廃止する方向で検討する路線でございます、中島中野線、可部浜田線、可部宇津線は、赤色でお示ししている区間でございます。中島中野線は、幅員 6 m の現道を両側にそれぞれ 1 m ずつ拡幅して、幅員 8 m にする路線として、昭和 34 年に計画決定されましたが、その後、並行する可部バイパスの整備が進み、現在では幹線街路としての必要性が低下しております。

また、本路線の沿道には、造り酒屋など、歴史的な家屋が存在しており、地元では協議会を結成するなど、その保存活動等に取り組んでおられますが、計画どおり道路整備をすれば、この貴重な歴史的町並みの保存は困難となります。さらに、地区内の交通処理は、現道でその機能を代替できるものと考えています。このようなことから、廃止を検討する路線としているものでございます。

併せて、都市計画道路としてネットワークが形成されない区間の可部浜田線及び可部宇津線についても、現道でその機能を代替できることから、廃止を検討する路線としております。

次に、長東西原線及び西原山本線でございますが、お示ししています、安佐南区の長東地区に位置しております。長東西原線等 2 路線の該当区間は赤色でお示ししていますが、御覧のように、国道 54 号と祇園新道との間に計画されています。

これは拡大図でございますが、祇園新道、国道 54 号、太田川はそれぞれ御覧の位置になります。長東西原線及び西原山本線は赤色でお示ししている区間でございます。長東西原線は、昭和 43 年に長東地区と中筋地区を連絡する路線の一部として計画決定され、その後、祇園新道が計画決定されたことに伴い、重複する区域が削除され、現在に至っており、交通機能上の必要性は低く、当該路線を廃止しても周辺道路への影響は少ないと考えています。また、太田川の堤防に計画されているため、沿道宅地と高低差が約 5 m 生じるなど、沿道アクセスが困難であり、沿道の土地利用の増進も期待できないため、廃止を検討する路線としています。

併せて、都市計画道路としてネットワークが形成されない区間の西原山本線についても、廃止を検討する路線としています。

次に、旭町広島港線でございますが、お示ししています南区の旭町地区に位置しています。本路線は、周辺の霞庚午線や中広宇品線など、青色でお示ししています路線が既に計画決定されている状況の中、東西の幹線道路でございます翠町東雲線とともに、旭町地区と広島港を連絡する南北の幹線街路として、昭和 37 年に計画決定されたもので、お示し

しています区間が、現在でも未整備でございます。

最近、周辺では、広島南道路や広島呉道路、鷹野橋宇品線、府中仁保道路などの幹線道路が新規に都市計画決定され、整備も進められていることから、現在では、旭町広島港線の交通機能や幹線街路としての必要性が低下しており、当該区間を廃止しても周辺道路への影響は少ないと考えられます。

これは拡大図でございますが、図面の右側が北を示しています。赤色でお示ししていますのが、検討対象区間でございます。当該地区の生活道路としては、本路線の西側に旧国鉄宇品線跡地を活用して道路が整備されており、生活道路の代替機能は確保されています。さらに、これまでに5回、地元から文書による廃止の要望を受けております。このようなことから、当該路線は、廃止を検討する路線としているものでございます。

次に、温井松原線及び温井線でございますが、お示ししています安佐南区の川内地区に位置しております。温井松原線及び温井線は赤色でお示ししており、また、これらの路線と関連する路線でございますが、ステップ3において、ルート、幅員等について検討する路線としました川の内線を緑色でお示ししています。

これは拡大図でございますが、山陽自動車道広島IC、国道54号、太田川がそれぞれ御覧の位置になります。川の内線は緑色で、温井松原線及び温井線は赤色でお示ししている区間でございまして、川内土地区画整理事業区域内に位置しています。これら3路線は、川内土地区画整理事業の都市計画決定にあわせて計画変更等がなされたもので、川の内線はルート、幅員等の変更、温井線及び温井松原線は新たに追加、延伸されたものでございます。

現在、当該土地区画整理事業の中止が検討されていることから、これと併せて、地元の方々と協議しながら、ルート、幅員等の変更や廃止を検討することにしております。

次に、長束線でございますが、お示ししています安佐南区の長束地区に位置しており、ステップ3でルート、幅員等について検討する路線としました、長束八木線とともに赤色でお示ししていますが、太田川放水路の北側、そして安佐南区の南端に位置している路線でございます。

これは拡大図でございますが、国道54号、JR可部線、太田川放水路がそれぞれ御覧の位置になります。長束線及び長束八木線は赤色でお示ししている区間でございます。長束八木線は、御覧のように、起点部が他の幹線街路にネットワークしておらず、太田川の右岸堤防道路及び2車線の新庄橋に接続しており、デルタ方面へのルート等について再検

討する必要があるございます。長束線は、現計画ではＪＲ可部線と平面交差する構造となっており、立体交差化への検討が必要であります、長束八木線のルート検討等と併せ、当該路線の機能や役割も含めて、検討していくことにしております。

以上、御説明いたしました路線の他に、周辺の街づくりや関連事業の状況に併せて検討していく必要がある路線など、引き続いて検討していく路線として、黄色でお示ししていますが、可部宇津線や中調子温井線、常盤橋大芝線、己斐石内線がございます。

以上が見直しの検討内容でございます。

続きまして、「４都市計画道路見直し素案について」でございますが、ただ今、御説明いたしました内容を取りまとめたもので、本年７月に公表いたしました。廃止する方向で協議・検討する路線として、中島中野線や可部浜田線などの８路線。縮小変更する路線で協議・検討する路線として、比治山蟹屋線の１路線。ルート、幅員等について検討する路線として、川の内線、長束八木線、長束線の３路線。引き続き協議・検討する路線として、可部宇津線、中調子温井線、常盤橋大芝線、己斐石内線の４路線。その他、青色でお示していますが、現計画どおり存続する路線でございます。

最後に、「５今後の見直しの手順について」でございますが、廃止する方向及び縮小変更する方向で協議・検討する路線につきましては、関係機関との協議を実施し、地元説明会を行い合意形成が図られた後、都市計画変更の手続に入ることにしております。

また、今後とも、社会経済情勢など、都市計画道路を取り巻く環境は刻々と変化し続けるものと思われます。このため、都市計画道路については、こうした環境の変化に的確に対応するため、今後も適宜見直しを行うことが必要であると考えております。

報告は以上でございます。

○会長 はい、ありがとうございました。

それでは、せっかくですので、もし今日の報告事項につきまして、確認とか不明な点がございましたら若干時間を取ってお受けしたいと思いますが、いかがでしょうか。

はい、どうぞ。

○委員 例えばステップ３の中で１１の評価項目で、今回４つ以上該当すれば必要性があるという判断を、今回はされたということですが、今後はまだこの項目とか、あるいは４つというようなことはまだ考える余地があるというふうに考えているのでしょうか、いかがでしょうか。

○事務局（道路計画課長） 幹線道路としての機能をどういうふうに評価していくかとい

うことですが、この11項目がもうこれでいいのだというふうには思っておりませんが、たちまち考え得る評価指標を整理したものでございまして、個数もどの程度に設定するかというのは、確かにいろいろあるかと思います。ただ、あまりハードルを高くすると、今度は幹線道路としての機能がないという評価になります。その辺いろいろ考えた上での設定でございまして、広島県もこういう基準で、今は行っておりますので、今回についてはこの評価方式でやりたいということでございまして、これで完全というふうには、今の時点でも思っておりません。以上でございます。

○会長 その他にございますでしょうか。

○委員 資料3の御説明の中で2ページですか、廃止する方向で協議・検討する路線等の図がざっと出ているのですが、15挙がっていて、そのうち引き続き協議・検討する路線が4つで、その他11あるのですか。先ほどパワーポイントで御説明なさるのを伺っていて、例えば廃止する方向で協議・検討する路線の中の4番目の旭町広島港線ですか、あれが都市計画決定ですか、出されたのが昭和37年だと。今まで未着手ということで45年ぐらいかかっているのですかね。それだけ強くアピールするように出されたので、他がどれくらい決定がなされてから未着手なのかがちょっと分かりかねるのですが。だいたい平均の年数であるとか、例えばこの45年が一番最小であるとか、そういうのを伺えたら参考になるのですが、お願いします。

○事務局（道路計画課長） そもそも今回、都市計画道路の見直し対象にしたのが、都市計画決定後20年以上でございますので、最低20年は経っております。ちなみに、今回廃止する方向で検討する路線としました中島中野線は昭和34年の決定でございます。ですから、約50年ぐらいですか。旭町広島港線が37年でございます。温井松原の温井線は、実はこれは20年以下でございます。区画整理と併せて計画決定したものでございまして、基本方針の中でも、「20年以下であっても関連事業等、劇的な状況変化があれば検討対象にする」という但し書きを設けておりまして、それによって今回検討対象になったものでございます。結論を言いますと、昭和34年が最も古いということでございます。

○委員 はい、分かりました。ありがとうございます。すごく社会情勢の変化も激しいですし、例えば飛行機がどこか、例えばボストンなりニューヨークなりに行く間でもどんどんどんどん実は進路変更はしているわけで、だから見直しをするということ自体については、慎重にやっていただく分には全く歓迎すべきことだと思っております。

それで、ただ、ちょっと勉強をさせていただきましたら、その都市計画法53条に基づ

く建築制限というのが、今までずっと所有権者の方々ですか、関係権利者の方にずっとかかっていたわけで、だけど、それは財産権の制限には当たらないということで、今までずっと長い間、建築制限がかかったまま今まできて、それで見直しということなのですが、それで、こちらの見直しの基本方針の19ページ、最後の頃にパワーポイントでお示しくださった、これからのやり方ですね、見直し素案作成後の進め方で問題ではなくて、今から大きな取組になると思われるのは、地域住民等の合意形成ということなのですが、その辺りのことは何か、例えば先ほどの旭町広島港線だと地域住民からも5回ぐらい取り消してくれ、見直してくれという要請が出ていると、そういうところであれば合意形成は早いと思うのですけれども、何かその一般的な展望と言いますか、上手く合意形成が取れて、見直しができたところはもうあまり長く時間がかからずに見直せるとか、何かそういうことで財産権との関係で御留意なさっているところがあればお聞かせください。

○事務局（道路計画課長） 委員、御指摘のように、53条の都市計画制限と、いわゆる財産権の問題でいえば、現時点での評価は受忍の範囲だということでございます。ただ、そうは言いましても、こうやって行政のほうで廃止の方向で検討してはどうかと意思表示した路線については、できるだけ早く地元に入って合意形成を図るようにしたいと。ですから、長い間、このまま素案の状況で放っておくことはしないというつもりで、今、取り組んでおります。

地元住民の合意形成というのも、一言でいえばこうなのですが、実際にはいろんな立場の方、例えば地権者の方とそうでない方、いろいろございますので、全員一致ということにはなかなか難しかろうと思います。どういう形になれば合意形成が取れ得るのかと、取れたと判断するのかというのはなかなか難しい点がございしますが、ざっくりばらんに行政としても地元に入って皆さんの御意見を聞いた上で、最終的に市として判断したいというふうに考えています。

○会長 その他にいかがでしょうか。はい、どうぞ。

○委員 これだけ過去に都市計画決定をした道路網を全市的に見直すというのは初めての取組で、大変な作業だったと思います。そして、中身も非常にこれ大事なものだということに思っております。実は私、事前に事務局のほうにもいくつか分からない点をお聞きしたりしてだいぶ分かってきたのですが、ちょっとこの際、引き続きいろいろこれだけのものを取りまとめるというのは、こういう結論をここまで持ってこられたということについても大いに評価できるのですけれども、まだ中身について評価の手法、先ほども御意見が

あったようですが、こういったところについてもまだ改善すべき点があるんじゃないかというように思いますので、ちょっといくつか意見として申し上げておきますので、また今後、引き続きできれば検討をしていただきたいと思います。

個々の意見の前に、まず前提として、やっぱりこれだけ全市的な見直し、過去やったことのないような、こういったものはできればこのパワーポイントで、今、説明していただいたのですが、事前にこの審議会の委員の人に資料を事前に送っていただいて、それでちょっと目を通していただいたほうが、中身が濃いだけにこの場ですぐにはなかなか分かりにくい点があるのではないかと思いますので、その点も配慮していただきたいと思います。

それで、具体的な意見として申し上げておきたいのですが、まず1点目は、今、廃止する道路、それから縮小検討する道路というのが、これがクローズアップされて最後に説明があったのですが、存続する路線については、それじゃ一体いつになったら完成するのだと。先ほども委員からありましたように、都市計画決定しても少なくとも全部が20年以上経っている。もう40年ぐらいになるものもある。それで今回の見直しで4～50年経っても、さらに存続させてまでこれからもやっていくのだと言うからには、それでは市民の立場からすれば、市民またはその権利制限を受けている人たちからいえば、いつになったらそれじゃ着工してくれるのか、権利制限が解けるのか、ということが関心事だろうと思いますので、例えば5年以内には着工しますとか、10年以内に着工します。いやいやもっと30年後になります。かなり荒っぽい目標時期ぐらいを明示するというようなことも検討をすべきではないかというように思います。もちろん今、財政的な問題が絡みますから、なかなか難しい問題ではありますけれども、権利制限を受けている人の立場からいえば、当然これがポイントになるというように思います。

それから2点目ですが、ちょっとこれは繰り返しになるかも知れないですが、先ほど副会長さんからも指摘があったのですが、ステップ3のところ、最後のアウトプットが出てきた過程、11項目について評価したということなのですが、この辺りをできるだけ客観的にして、そして市民に公表するということが大事じゃないかと思います。途中の過程、どうしてこれが廃止になったのか、どうしてこれが存続になったのか、それを客観的に明示する。そのためにはできるだけ数値化して評価をするということだと思います。それで11項目について該当数が、例えばさっきの話だと、4個以上あれば残すけれども、そうでない場合は廃止するとか、なんかそんな感じのことがあったですけれ

ども。項目にウエイト付けをしないとこれはおかしいと思う。例えば8項目の中でも、交通混雑緩和に寄与するかどうかというのが一番最初に大きな項目がありました。これなんか一番大きなウエイトがかかると思うのですけれども、これも他の項目と全く同じような評価をしていたのではいけないと思うのです。この辺りを今後、改善検討を伝える必要があるのではないかというように思います。

それから最後に、これも検討して欲しいのですけれども、他都市では既に取り組んでおるところがあるというようにお聞きしているのですが、長期未着手路線については、先ほど太田委員さんからもありました建築制限がかかっている。それで2階建て以下の木造とか鉄骨造ならいいということになったのですけれども、もっと規制を何十年にわたって長いこと建築制限をかけているわけですから、2階建てじゃなくて3階建てでもいいとか、市長権限でこの辺りはできるわけです、できると思います。その辺り、市長権限ができないのなら、また国・県ともよく相談して、法律の運用でできるはずですから、この辺りについても制限を緩和するというようなこと。それから固定資産税を減額する、一部減額は既にやっておられるということなのですから、この建築制限が長期にわたるのであれば、さらに固定資産税を軽減するというようなことをするのが、国が最高裁の判決の付帯意見として出ている主旨だろうというように私は思いますので、その辺りを引き続き検討をしていただきたいと思います。以上です。

○事務局（道路計画課長） まず、一応現在の見解だけ申させていただきます、基本的には御指摘の趣旨はよく理解はできますので、最後申しましたように、適宜、この都市計画道路の見直しは今後行うこととしておりますので、この評価の手法については、引き続きより良い手法を研究してまいりたいと思います。

ちょっと個別でございます道路整備プログラム、いわゆる街路整備プログラムなるもの、確かに存続と評価されてそれでおしまいというわけではありません。引き続き都市計画制限がかかるという事実はそのまま残るわけですから、やはりいつ頃やるのかという、いわゆる整備プログラムを作っていくという必要性はあると思います。ただ、整備の優先付けをどう評価するのか、これは同じようにこの計画上、必要だという評価と同じように、相当、論理性、客観性があるだろうと思います。あるいは事業費のスタミナの問題でございます。結局、今、市の財政も厳しゅうございまして、今後数10年にわたって街路事業費にどれだけ投入できるかというのを設定するのはなかなか難しゅうございます。この辺の問題があつて現時点ではできておりませんが、この辺についても研究する必要があると思

います。

2つ目は、この評価の中身のことでより客観的にするために数値化、あるいは重み付けという、御指摘でございますが、いろんな目的、効果がございます。その辺をどういうふうに評価していくのかというのは、なかなか考え方がいろいろあるかと思います。最初申しましたように、この辺についても引き続き研究してまいりたいと考えております。以上でございます。

○会長 その他に御質問、御意見はございますでしょうか。

○委員 1点だけ。今回の件だけではないと思うのですが、状況としてその都市計画道路を考えていく場合に、やはり地域の中のいろんな開発行為等の連動をやっぱり考えないといけない。状況として今、いろいろ見直しがされてますけれども、どちらかという受身の状況です。こういうような状況が生まれているから道路はどうしようかという話ですが、やはり都市全体としてどのようにしていくのかという視点を持って、他の部署とも連動してやっぱり道路も考えていく必要があるのかなと思ったので、何かそういう場ができればいいかなと思うのですが、なかなか難しいでしょうけれども。本来、都市をどうするかという点では、他の部署ともやっぱり連動して物事を考えていくべきだと思いますので、何か考えていただければいいかなと、今日の御報告を聞いて思いました。一つ感想ということで。

○会長 大変難しい御要望ということですが、趣旨は、道路を例えば混雑とか需要予測という評価指標で評価はするけれども、そもそも需要とか混雑状況というのは、まちづくりそのものに起因するはずなので、どちらを条件にするかというところをはっきりさせておいたほうがいいんじゃないかということだと思います。今日は、この見直し案につきまして、特に決議を採るというようなことではございませんので、報告事項としていただきました。

それで時間的に経過しておりますので、この辺りにさせていただきたいですが、今日、この御報告事項をいただいたということで、このあと、どうつながるのでしょうか、それだけ御紹介いただいたらと思いますが。

○事務局（道路計画課長） パワーポイントの最後のほうでも少し御説明したので繰り返しますが、今日、廃止の方向で検討すると評価した路線については、実は現在も進行形でやっているのですが、路線ごとに地元のほうへ市の考え方を御説明させていただいて、意見を聞いた上で判断し、都市計画を廃止したほうが良いという案件については、ま

た、今度は改めて議案として都市計画審議会のほうに諮らせていただくという手順で進めたいと考えております。以上でございます。

○会長 ということですので、次回か次々回か分かりませんが、議案として出てくるということです。今日はそのプロセスを御紹介いただいたということで、御理解いただけたらというふうに思います。

それでは、報告事項につきましては、以上にさせていただきたいと思います。

事務局から他にございますでしょうか。はい、お願いいたします。

○事務局（都市計画担当課長） 前回、御審議いただきましたその後の事項について、御報告をさせていただきたいと思います。

お手元の「資料４」、「報告事項２」を御覧いただきたいと思います。

前回の７月５日に御審議いただいた案件は、全部で３議案ございました。

まず、第１号議案につきましては、広島県決定の「道路の変更」に関する案件で、広島県からの意見照会に対し、「都市計画道路の変更内容については意見はないが、密接に関連する広島西飛行場の将来計画について３点ほど意見が出され、慎重に検討する必要があると考えるので、その旨を申し添えること」との答申をいただいたことから、その旨を広島県に回答いたしました。その後、本年７月３０日に、広島県において、都市計画法に基づく都市計画の変更の告示が行われました。

次に、第２号議案及び第３号議案につきましては、いずれも広島市決定の「地区計画の変更」に関する案件で、「原案どおり都市計画と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、９月２８日に、都市計画の変更の告示を行いました。

以上が、事務局からの御報告でございます。

○会長 はい、ありがとうございました。

それでは、本日の審議事項は、以上で終了いたしました。本日の審議会を、これをもちまして終了させていただきたいと思います。

お忙しい中、御出席いただきまして、ありがとうございました。