

平成31年（2019年）2月4日

第57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57回広島市都市計画審議会議事録

1 開催日時 平成31年(2019年)2月4日 10時30分～

2 開催場所 広島市役所 議会棟4階 第三委員会室

3 出席委員等

(1) 出席者

ア 学識経験者 渡邊一成 山本哲生 田中貴宏 且井佑佳 渡部伸夫

イ 市議会議員 太田憲二 桑田恭子 谷口修 原裕治 三宅正明 元田賢治

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 中川 哲志

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 錦織 直紀

オ 市民委員 天方淑枝 若本修治 井上百合子

以上 16名

(2) 欠席者

学識経験者 小林文香 原口淳子 米田輝隆

市議会議員 宮崎誠克

(3) 傍聴人

一般 1名

報道関係 0社

4 閉 会 11時15分



## 平成30年度 第57回広島市都市計画審議会

日時：平成31年2月4日（月）

場所：広島市役所議会棟4階第三委員会室

○事務局（萬ヶ原都市計画担当部長）

おはようございます。少し早いんですけども、皆さんお集まりなので、ただ今から、第57回広島市都市計画審議会を開催させていただきます。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、本日の進行役を務めさせていただく都市計画担当部長の萬ヶ原でございます。よろしくお願いたします。

本日の議題、二つでございます。ともに広島市東部連続立体交差事業に関する都市計画変更の案件で、第1号議案として都市高速鉄道の変更、第2号議案として道路の変更、の2議案でございます。いずれも、広島市と府中町、海田町の1市2町にまたがる路線であります。広島市域については本市が決定し、府中町及び海田町の部分については広島県が決定することとなっております。

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。よろしくお願いたします。

○渡邊会長

皆さんおはようございます。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ます。本日の署名者は、田中委員と元田委員にお願いいたします。よろしくお願いたします。

それでは、審議に入りたいと思います。

先ほど事務局から説明がありましたように、第1号議案と第2号議案につきまし

ては、相互に関連する案件でありますので、一括して審議することといたします。

それでは事務局の説明を求めます。

○事務局（黒瀬都市計画課長）

都市計画課長の黒瀬と申します。それでは、第1号議案「都市高速鉄道の変更」及び第2号議案「道路の変更」につきまして、広島市東部連続立体交差事業に関連する案件となりますので一括してご説明いたします。前方のスクリーンにてご説明いたします。恐れ入りますがこれより着席にて説明させていただきます。

第1号議案の都市高速鉄道は「2号西日本旅客鉄道株式会社山陽本線」と「3号西日本旅客鉄道株式会社呉線」です。以降の説明では、「JR山陽本線」などと略して説明させていただきます。2号議案の道路は、都市高速鉄道に並行して整備する都市計画道路「青崎畝線」です。いずれも、海田町及び府中町の区域は県決定で、本市の区域内については広島市決定となります。

本案件の位置図です。広島市役所から、東に約6km離れたエリアとなり、赤色の点線で示しておりますのが都市高速鉄道の山陽本線、緑色の点線が呉線で、黄色のポイントで向洋駅と海田市駅の位置を示しております。青色の点線が都市高速鉄道に並行して整備する都市計画道路青崎畝線です。いずれも府中町や海田町にまたがっており、このうち、実線部分が広島市域を示しております。

それでは、本案件のご説明に入る前に、まず連続立体交差事業とは何かについてご説明いたします。連続立体交差事業とは、都市部における道路整備の一環として、道路と鉄道との交差部において、鉄道を高架化することによって、多数の踏切を一挙に除却し、踏切による交通渋滞や事故を解消するなど都市交通を円滑化するとともに、駅前広場の整備や、幹線道路の整備などを合わせて行うことで、鉄道により分断された市街地の一体化を促進する事業でございます。

それでは、広島市以外の区域も含め、東部地区連続立体交差事業に伴う、今回の都市計画変更に至る背景についてご説明します。当該地区の鉄道の現状ですが、平成

29年の1日あたりの列車運行本数は379本であり、その内訳は、山陽本線約150本、呉線約140本、貨物約90本等となっております。また、鉄道を横断する道路23路線のうち、20路線が鉄道と踏切を介して交差している状況となっております。下の写真は、左に船越踏切を、右には引地踏切の状況を示しております。山陽本線と呉線及び貨物線の計5本の路線が存在するため、踏切延長が非常に長い状況がお分かり頂けるかと思えます。

続いて、連続立体交差事業の目的、事業の必要性についてです。交通の円滑化の観点から、その事業の必要性についてご説明いたします。今回の事業区間にある20の踏切のうち、開かずの踏切など、特に対策が必要な踏切が3箇所ございます。一つが海田市駅付近にある新町踏切、その西側にある船越踏切、そして向洋駅付近にある青崎第10踏切があります。また、青崎第10踏切も含め、1日あたりの踏切遮断時間が8時間以上となっている踏切もあり、1日の1/3は踏切によりさえぎられている状況となっております。過去5年間の踏切における交通事故は5件発生し、うち4件は死亡事故となっております。

つづいて、道路についてですが、東西方向に比べ、鉄道を挟む南北方向の道路ネットワークが脆弱なことが挙げられます。当地区では国道を主軸とし、黄色のラインで示す広島海田線等をはじめとする県道が整備されるなど比較的充実している一方で、南北方向の道路は未整備であり、踏切遮断による交通渋滞が生じる状況となっております。

次にまちづくりの観点から、事業の必要性についてご説明いたします。赤色で小学校を、茶色の線は学区境を示しております。通学時に鉄道の横断を余儀なくされる区域は黄色の範囲となります。小学校区の分断が事業区間のほぼ全線で生じており、安全安心な通学路の確保が必要となっております。なお、写真は船越踏切における小学生の通学状況を示しており、多くの小学生が踏切を通過して通学している様子がわかります。

次に、その他まちづくりの観点から事業の必要性をご説明いたします。ピンク色

で鉄道横断による市街地分断の影響が顕著なエリアを示しております。まずは、生活の利便性についてでございます。白丸で行政機関を、黄色の丸でスーパーマーケットなどを、水色で総合病院を、茶色で主なバス路線を示しております。当該地区には、救急医療機関が、向洋駅の直近で山陽本線の南側に位置するマツダ病院しかないため、鉄道北側に居住する住民は、鉄道を横断してアクセスする必要があり、その利便性が非常に低い状況にあります。また、バス路線も、鉄道南側の県道や国道2号を通行するルートであるため、不便が生じております。

つぎに、都市防災についてでございます。当該地区を管轄する消防署として、赤丸で示す、安芸消防署及び南消防署青崎出張所がありますが、いずれも鉄道南側に位置していることから、緊急車両がピンク色の地域に急行する際には、鉄道横断を余儀なくされ、踏切による待ち時間が生じた場合には、消防活動に支障が生じることとなります。

それでは、現在都市計画決定している都市高速鉄道の概要について、ご説明いたします。区間でございますが、JR山陽本線は広島市と海田町の行政界を起点として広島市と府中町の行政界までの約6,880mを、JR呉線は矢野駅終点側の場内信号機を起点として海田市駅までの約2,150mの区間について、平成11年3月に都市計画決定しております。

図は、縦断面イメージを表したものです。上側の、JR山陽本線では約4キロを、下側の呉線では約1.6キロを高架化し、踏切を合計20ヶ所除去する計画としておりました。

ここからは、今回の変更案をご説明する前に、今回の見直しに至った経緯をご説明します。平成11年3月に当該事業に係る都市高速鉄道や道路等の都市施設を都市計画決定し、その後、平成14年3月に事業認可を取得し、事業を進めてまいりました。しかしながら、県・市の補助公共事業予算を取り巻く環境が急激に厳しくなる中、「当初計画」どおり実施しようとする、事業につき込む予算が制約され、工事期間が大幅に長期化し、費用対効果の低下や土地区画整理事業等を進めている府中町や海

田町のまちづくりへの影響など、様々な課題が生じることが明らかになったことから、平成24年2月に事業の見直し検討に着手する旨を公表し、関係地域の方々と見直しに向けた協議を進めてまいりました。この間、様々な案を検討し地元協議を重ねてまいりましたが、平成30年2月に見直し内容について、広島県、広島市、府中町、海田町の関係4者で合意しました。この合意した案について、同年3月には、住民説明会を開催し、地元からも肯定的な意見をいただきました。この様な経過を経て、昨年9月に、都市計画変更案の住民説明会を開催したところです。

今回の計画見直しにあたっては、大きく3点の視点で見直しを行いました。1点目は、事業実施手段の見直しによる当初事業目的の達成についてでございます。本事業の目的については、交通の円滑化、踏切の安全確保、鉄道に分断された市街地の一体化を図るものであり、当初の目的を達成できる計画とする必要があります。2点目は、事業実施に向けての実現可能性についてでございます。工事期間の長期化の解消や事業費の縮減など、計画的に事業を進めることができる事業規模の計画とする必要があります。3点目は、土地区画整理事業への影響についてでございます。現在施工されている向洋駅周辺の区画整理事業の整備効果の早期発現ができる計画とする必要があります。

これら見直しの視点を踏まえ、計画を見直したイメージを示しております。当初の事業目的を達成しながら、早期に事業効果を発現させることが可能となるよう、広島市船越地区を境に、府中町側を1期、海田町側を2期の分割施工できる計画としております。これにより、府中町で進められている土地区画整理事業の工事期間の長期化も解消することが可能となっております。また、JR山陽本線、呉線ともに起点側の施工区間を短縮し、当初の施工区間6.3キロが5.1キロとなっております。

これは山陽本線の縦断イメージを示しております。赤色の面で示しているのが変更計画であり、左に向洋駅、右に海田市駅があります。また、当初の計画ラインを青の点線で示しております。まず、分割施工を可能とすることにより、一部構造が変更する点でございます。向洋駅と海田市駅の間、赤線で囲んだ的場川西踏切のところ

で、向かって左側が1期施工区間2.0キロ、右側が2期施工区間1.9キロとなります。これに伴い、当該踏切を含む一部区間470mが高架構造から擁壁構造に変更となります。都市計画では、かさ上げ式から地表式への構造の変更となります。次に、起点となる海田町側の施工区間の短縮により、右の青色の枠で示すように890mの区間が高架構造であるかさ上げ式から擁壁構造である地表式に変更となります。

次にJR呉線の変更概要についてです。赤色の面で示しているのが変更計画であり、左に海田市駅、右は矢野駅方面となります。また、当初の計画ラインを青の点線で示しております。起点となる矢野駅側、海田町内の施工区間の短縮により、事業区間は1.2キロとなり、青色の枠で示すように670mの区間が高架構造であるかさ上げ式から擁壁構造である地表式に変更となります。以上が、全体の変更案の概略となります。

次に、都市計画決定権者の区分けについてご説明いたします。スライドには、都市計画法87条の2、指定都市の特例の条文を示しております。当条項は平成12年に追加されております。これにより、指定都市である広島市の区域に係る都市施設の都市計画については、市が定めることとなっております。概念図でご説明しますと、青色が広島県の区域、その中に赤色の広島市の区域があるわけですが、都市高速鉄道を都市計画決定する場合、広島市域は赤字で示すように市が決定し、広島市以外は青字で示す通り、県が決定することとなります。両エリアにまたがった区域を変更する場合にもこの考え方により、県と市それぞれで都市計画決定する必要があります。このため、今回の議案は本市以外の区域も含め一体となった都市施設となりますが、本市の区域は市決定、その他の区域は県の決定となるものです。

それでは、広島市が決定する変更内容についてご説明いたします。まず、第1号議案の都市高速鉄道の変更についてでございます。スライドには、都市高速鉄道の位置を示しております。まず、JR山陽本線からご説明いたします。起点は安芸郡海田町砂走から終点安芸郡府中町茂陰1丁目までの延長約6,880mの区域のうち、中央部分、広島市域の区域となる、赤線で示している区間が、市が決定する区域となります。このうち、船越地区の約400mが今回の広島市が決定する変更区間となります。

次に、呉線ですが、起点は安芸郡海田町栄町から終点安芸郡海田町新町までの青線を示す、延長約1,710mの区域となり、全て海田町域となります。今回の変更により、広島市域の矢野にあった呉線の区間、約440mが廃止されることとなり、本市の都市計画の変更としては呉線は廃止となります。

つづいて、それぞれの変更区間についてです。まずJR山陽本線についてです。広島市と府中町の行政界における山陽本線の新旧対照図を示しております。灰色で塗ったエリアは府中町域となります。府中町と広島市にまたがる変更区間は約470mであり、このうち、広島市域の400m区間を広島市が決定し、残りの70m、黒矢印の区間は県決定の区間となります。この区間の構造形式が嵩上げ式から地表式となります。なお、これにより、現在の的場川西踏切は通行できなくなります。

横断図のイメージでご説明しますと、当該区間が高架構造から擁壁構造になることにより、鉄道の運行に必要な幅員が2m拡がることとなります。現在の都市計画区域の幅を緑で追加となる区域を赤線以示しております。

次にJR呉線についてです。JR呉線の起点側の新旧対照図を示しておりますが、灰色で塗ったエリアは海田町域となります。赤の矢印の区間が変更区間約440mとなっております。現計画では図の下に示す安芸区矢野東一丁目が起点でしたが、今回、高架区間の短縮により、広島市域の区間を廃止します。以上が、第一号議案の都市高速鉄道の変更内容でございます。

続いて、第2号議案である道路の変更内容について御説明いたします。スライドは府中町と広島市の行政界における青崎畝線の新旧対照図を示しております。先ほどの山陽本線の変更区間と同一の箇所でございますが、濃い灰色のラインで都市高速鉄道である山陽本線を、薄い灰色で塗ったエリアは府中町域となります。都市高速鉄道の変更区間と同様、赤と黒の両矢印の区間が変更区間約470mであり、市決定の変更区間はそのうち、赤の矢印で示す約400m区間となります。

横断図のイメージでご説明しますと、当該区間の鉄道が高架構造から擁壁構造となり、鉄道側の高架下利用が見込まれないため、車両の停車需要がなくなることから

停車帯を削除し、また、歩行者も少なくなるため歩道を1m縮小しており、道路の幅員を16mから14mに変更します。現在の都市計画区域から黄色の線で示す範囲が道路区域から削除され鉄道区域に追加されることとなります。以上が、広島市において決定を行う変更の内容でございます。

本案件につきまして、平成30年12月3日から17日まで、2週間の縦覧に供しましたところ、6名の方から意見書の提出がありました。それでは、提出された意見書の要旨及びそれに対する本市の考え方についてご説明いたします。

恐れ入りますが、お手元でございます、黄色のファイルの「意見書」というタグがついた「広島圏都市計画の意見書について」をお開きください。表紙をめくっていただきますと、縦覧結果の概要を示しております。意見書の提出者は6名でございます。A3折込の「広島圏都市計画 都市高速鉄道及び道路の変更」に関する意見書の要旨及び広島市の考え方について」をご覧ください。右の番号の①から⑥までが意見書を提出された方として整理しております。それでは、上から順番にご説明いたします。

①の方から、「船越地区は鉄道によって南北が分断されている。平成11年3月の都市計画によって地域が一体化され住民の利便性やコミュニティが向上するものと大変期待をしていた。しかし、今回の都市計画の変更により高架構造から擁壁構造になっており、これでは地域の分断は解消されないままになってしまう。よって連続立体事業の本来の趣旨に反する今回の変更には絶対反対です。」との意見がありました。これに対する本市の考え方です。『広島市東部地区連続立体交差事業は、本市の東部地区と府中町、海田町において、踏切除却による踏切事故の解消や交通渋滞の軽減、鉄道横断交通の円滑化、鉄道により分断された南北市街地の一体的なまちづくりを図ることを目的に、平成11年3月に都市計画決定したものです。今回の変更は、整備効果の早期発現を図るため、Ⅰ期・Ⅱ期の分割施工としての的場川西踏切付近で鉄道高架を一旦下し、この区間が高架構造から擁壁構造となりますが、船越地区にある3つの踏切のうち船越踏切と引地踏切については、当初の都市計画どおり平面通行を可能とし、

閉鎖となる的場川西踏切については、平面通行が可能な都市計画道路 船越中央線及び歩行者横断道を利用することで地域の分断は解消され、南北市街地の一体的なまちづくりが図られるものです。こうしたことから、この変更は当初の目的を達成しつつ早期整備効果を発現できる計画となっております。』

②の方の意見でございます。「平成30年7月に発生した西日本豪雨によりの場川が漏水すると共に河川内の堆積土砂により地域が浸水し、住民の生活に多大な影響を与えた。この的場川においては、早急に河川改修を行う必要があるが、この度の都市計画変更案では鉄道部が擁壁構造になっており、河川断面を拡張するにしても施行に困難を極めるとともに莫大な費用を要することとなる。こうしたことから是非とも都市計画決定されている高架構造形式で立体事業を実施する様に願います。」これに対しまして、『連立事業で整備する鉄道や都市計画道路と交差する箇所での的場川については、河川管理者と協議を行い、連立事業の整備時にこの箇所の必要な断面を確保した河川構造物を築造することとしています。また、平成30年7月の西日本豪雨により河川内に相当の土砂が堆積したことを踏まえ、土砂撤去が容易となる構造の工夫も検討していきます。』

③の方の御意見です。「的場川西踏切の除去により歩行者は広島側に約80m、車は海田側に約170m移動しなければならない。今より利便性が悪くなるのは擁壁構造になるからであり、高架構造であれば利便性が向上する。」

④の最初の方の御意見です。「的場川西踏切は船越一丁目・二丁目・三丁目の人にとっては入川バス停への主要なアクセス道であり踏切閉鎖は死活問題である。海田市駅と向洋駅の間住民にとってバスは唯一の移動手段である。入川バス停に行くため百メートル以上も多く歩くことは高齢化している住民実態に合わない。的場川西踏切高架にしないのなら踏切を存続させてほしい。」

これに対して、『的場川西踏切付近で鉄道高架を一旦下し向洋側を先行して供用させ、再度、海田市駅に向け鉄道を高架化する計画は、的場川西踏切付近を高架化しないものの、この事業の目的を達成しつつ早期整備効果を発現するためのものです。

この計画に基づく歩行者横断道の設置等は、的場川西踏切付近にお住いの方に過度な負担とならないようにするためのものであることをご理解いただきたいと考えています。』

④の下の方のご意見です。「旧山陽道は道巾もせまく渋滞も多く緊急車両の通行も不便なので救急車は的場川西踏切を利用している。閉鎖は人命を危険にさらす事になる。広島市内方面にタクシーで出かける場合、的場川西踏切を通り往復することが安価である。高期高齢者にとっては大事なことである。」

これに対し、『船越地区では、鉄道の高架化により、都市計画道路 船越中央線など平面通行可能な高架下道路が3箇所確保されることに加え、鉄道北側に沿って新たな東西幹線道路である都市計画道路 青崎畝線を整備する計画としています。この計画では、緊急車両やタクシー等は、踏切に遮断されることなくこれらの道路の中から最適な経路を選択して通行することができることから、現在に比べて円滑な通行が確保され利便性が向上するものと考えています。』

⑤の方のご意見です。「広島市に合併すればと種々と都市計画の提案があり船越町住民は夢を見て合併に賛成した。しかし全て画餅になり、一大計画の東部連立も種々異見があり現況となり不本意である。東部連立は初期計画で実施されたい。」

これに対しましては、①の方の広島市の考え方と同じでございます。

⑥の方の御意見です。「向洋駅から東側に位置する2つの踏切では、以前から、人身事故が多く発生している。立体交差事業が、これ以上延び延びにならないようお願いする。」

これに対し、『平成11年3月の当初決定から相当の期間を要しましたが、地域の課題を早期に解消するべく、今後も県と連携し、JR西日本と協議・調整を進め、早期工事着手・早期完成に取り組んでいきたいと考えています。』

最後に④の方からの御意見でございます。「的場川西踏切の閉鎖を了承した代表者は、高架化される地区の住民であり的場川西踏切周辺の住民の代表ではない。住民全体の賛否を取ったわけではない。」

これに対し、『平成24年2月からの見直し検討にあたっては、地元説明会やオープンハウスの開催など、各検討段階において住民の皆様に対し丁寧な説明を行うとともに、見直し案に対する様々なご意見を伺ってきたところです。本計画案の策定にあたっては、見直し案に対する地元意見を真摯に受け止め、船越地区のまちづくりをきちんと進めていくためにはどういった対応が可能か改めて検討したうえで、再度、昨年3月に住民説明会を開催し、肯定的な意見をいただきました。このような経過を経て、昨年9月に、青崎・堀越地区及び船越地区において、都市計画変更案の住民説明会を開催したところ、出席者からは、「できるだけ早く工事着手して、早期に完成させてほしい。」「Ⅰ期区間に引き続き、Ⅱ期区間も確実に整備してほしい。」など、都市計画変更を前提として、早期かつ着実な事業推進を求める意見をいただいているところです。』

以上で第1号議案及び第2号議案の説明を終わらせていただきます。よろしく御審議のほどお願いいたします。

○渡邊会長

はい、ありがとうございました。それでは、ただいま説明のありました第1号議案及び第2号議案につきまして、ご質問、ご意見等がありましたらお願いします。

はい、三宅委員どうぞ。

○三宅委員

東部地区連続立体交差事業についての今回の議案でございますが、都市計画の変更で工事を一気に行わずに、二期工事に分けるため、こういう形の変更ということなんです。私が都市計画の中に載せられるのか、載せられないか分からないのでお聞きするんですが、的場川西踏切を閉鎖して、引地踏切、花都踏切は高架化される。的場川西踏切は閉鎖されるから、船越一丁目、二丁目、三丁目の方々が使っている生活的な踏切が閉鎖される。それによって生活の利便性が阻害されるというような意見が

ありました。それに対して、擁壁構造にするけれど、住民が通れる歩行者・自転車が通れる南北を貫通する道路を図面には書かれておりますが、これは都市計画変更の中には条文として入るのか。それとも入らないけれども、ここに書いてあるから間違えないのか、その辺についてお聞かせください。

○事務局（黒瀬都市計画課長）

委員ご指摘の通り、的場川西踏切につきましては今回の計画により閉鎖という形になります。しかしながら、これに近い踏切の方々、特に歩く方については、不便を生じることとなりますので、的場川西踏切から約80m西側の鉄道下に歩行者横断道を設置するものとしております。この横断道は幅3m、高さ約2.5mのものを計画しております。これにつきましては、今回都市計画として位置付けることとはしておりませんが、連続事業の中で一体的に実施するものとしております。意見書の中にございましたように、80mと言っても、遠回りする形にはなりますので、今後実施設計の中で少しでも的場川西踏切の方に近づけるように検討してまいりたいと考えております。区域につきましては、都市高速鉄道の区域と重複することとなりますことから、事業に対する支障はないものと考えておりまして、計画には位置づけてないが、確実に実施することとしております。

○三宅委員

計画に位置づけないけど、確実に実施するということを今ご答弁されました。これは審議会で言われたことなので、ちゃんと議事録に残していただいて、確実に実行していただくことがまず前提でございます。場所については、この事業が都市計画変更された後に、国の認可を受けられれば、その後詳細な実施設計という形になろうかと思いますが、その時点では、ある程度の場所の決定というのはできるというように思われているのか。

○事務局（黒瀬都市計画課長）

今回都市計画決定いたしますと、ただちに認可を申請し、認可を取得する予定としております。実施設計については、全体で3年程度かかると予定しておりますけれども、歩行者横断道等の設計もこれらの中に並行して進めることによって、少しでも早く、位置が分かるようにしながら地元の方にお示しできればと考えております。

○三宅委員

地元の方々のこと、地域の方々のこと、私はその地域の区の選出議員ですから、よく存じ上げております、結果的にそれが、いつまでに、どの場所に、こうなるのだというのが目に見える形で分からない限りにおいては、なかなか住民の方々は納得ができないという感情的な部分がございます。ここは都市計画を審議するところですから、計画としての部分には書かないけれど、確実にやるという風に言われました。あとは、どの段階でその場所を設定するか。設定するのに、審議会の中ではやらないのかもしれませんが、基本的に道路に張り付いている土地というのはほぼ民地です。いわゆる民地なので、元々セットバックをお願いしていたところもあるんですけども、そうじゃなかったところもあるので、用地買収というのはけっこうハードな仕事になってこようかと思うんですよ。ですので、そういう意味も含めて、これは私の意見として言うておくが、早い形でこの位置にしますということを言いながら、こういう形になりますから御協力いただきますということをやらないと、事業そのものの実現が不可能になってくるということもございますので、その辺のことを意見として述べさせていただいて終わります。

○渡邊会長

他はいかがでしょうか？ではわたくしの方から一点。

意見書の要旨について説明をいただいた中で、一番最後の「(3)その他の意見」の所で、ちょっと気になるところがあるんですけども。昨年の9月に都市計画変更案

の住民説明会を開かれていると思うんですが、この説明会の経緯についての質問になります。当然説明会を開く場合、事前に住民の方々に開催の周知をされると思うのですが、その周知方法はどんな方法でされたのかということについて、説明をお願いしたいと思います。

○事務局（黒瀬都市計画課長）

説明会の開催にあたりましては、可能な限り漏れのないように周知を図って開催を案内することを心掛けて参りました。一般論でひとつの例を申しますと、郵便局の方で例えば船越一丁目の全世帯に配るとか、そういったような制度がございますので、そういったものを活用しながら、丁寧に周知を図って参りました。

○事務局（堀川東部地区整備担当課長）

先ほどの回答の補足をさせていただきます。9月の地元説明会の開催にあたっては、船越地区と南区の青崎・堀越地区の各町内会長に開催案内を住民の方に回覧していただくようお願いした。これにより周知を図っていただいて、実際に多くの住民の方にも、それを見ていらっしゃったという形になっております。

○渡邊会長

わかりました。他はいかがでしょうか？

どうぞ。

○若本委員

この審議とは直接関係がない話かもしれないんですが、先ほど緊急車両が府中町や船越において南北方向の移動がなかなかいけないということで、踏切を解消すればということだったんですけど、やはり、府中町も入りますけど柳ヶ丘の団地人がですね、船越峠を越えて自動車で移動しようと思っても、現状非常に一般の自家用車でもきつ

いような状況で、青崎辺りも入っていくと一方通行や進入禁止となる道路があまりにも多くて、私自身がああ辺りの地理にあまり詳しくないということもあるんですけど、その辺りが高架ができて緊急車両が入るときに、その先が今後の都市計画がどのような形になるのか、一市民として気になったので質問させていただきます。

○事務局（黒瀬都市計画課長）

委員ご指摘のとおり、現在、船越地区は大変道路も狭くなっておりますし、県道と言っても非常にすれ違いが困難な箇所があるような状況でございます。今回の鉄道立体とは別に、これまで山の手線や花都川線といった都市計画道路の整備も順次進めているところでございます。こういった形で、鉄道沿線だけでなく地域全体として、南北一体の連携が図れるようにしていきたいと考えております。また、鉄道高架化と併せて船越中央線という都市計画道路についても、併せて整備の方を検討していきたいと考えております。

○渡邊会長

他はいかがでしょうか。

○山本委員

この計画を実施するのに住民の方に説明するのが非常に大事だと思うんですが、広島市の考え方ところで、地元説明会やオープンハウスの開催とあるんですが、オープンハウスの開催とはどんなものなのでしょうか。

○事務局（黒瀬都市計画課長）

これは、ある特定の場所を一日貸り切りまして、朝から晩までオープンにして地元の方が自分の好きなときに自由な時間に来ていただき、中に詰めている職員に個別に質問して回答が得られるといったようなものでございます。そのような仕組みで2日

間開催したものです。

○事務局（横町整備担当部長）

ちょっと補足させていただきます。オープンハウスを開催したのは、今回の「見直修正案」と私どもは言うておりますけども、その前の案で「見直し案」というのがありました。それについて、船越の方々に理解していただくためにオープンハウスを今課長が言ったように、ある場所を借りて1週間くらいだったと思います。職員がずっと張り付いて計画案等の説明を来られた方に随時説明していくと。当然オープンハウスを開くことを事前に周知して住民の方に来ていただくということを行いました。実際にはその時いただいた案によって、いろいろ計画を見直し、今日審議していただいている計画案ができたというようなことでございます。したがって、この案もある意味このオープンハウスを経てできた案と考えております。オープンハウスはそのようなかっこうでやらせていただきました。

○渡邊会長

他にはいかがでしょうか。

田中委員どうぞ。

○田中委員

今のオープンハウスについてお伺いしたいんですけども、実際二日間今回のケースでいうとやられたということなんですが、実際どれぐらいの方が来られるんですかね。

○事務局（堀川東部地区整備担当課長）

オープンハウスの結果ですけども、来場された方は、106名となっております。

○渡邊会長

他はいかがでしょうか。

それでは、質疑が大体出揃ったようですので、他に無いようでありましたら、第1号議案及び第2号議案につきましては、特に反対等の意見がなかったもので、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1号議案及び第2号議案につきましては、原案通りとすることを適当と認めると、市長に答申することになります。

予定された案件は終了いたしました。事務局の方から何かありますでしょうか。

○事務局（黒瀬都市計画課長）

事務局の方からは特にはございません。

本年度の審議会につきましては、これで最後にさせて頂こうと考えております。ご審議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、誠にありがとうございました。