

令和7年（2025年）3月21日

第74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74回広島市都市計画審議会議事録

1 開催日時 令和7年（2025年）3月21日 13時30分

2 開催場所 広島市役所 議会棟3階 第一委員会室

3 出席委員等

(1) 出席者

ア 学識経験者 渡邊一成 佐名田敬荘 田中貴宏 神田佑亮 真鍋俊枝 安部紀恵
高場敏雄

イ 市議会議員 碓氷芳雄 永田雅紀 八條範彦 宮崎誠克 元田賢治 山内正晃
山本昌宏

ウ 関係行政機関の職員 中国地方整備局長代理 企画部広域計画課長 佐々田敬久

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 花田憲治

オ 市民委員 安部倫久 高田綾 萩原孝一

以上 19名

(2) 欠席者

学識経験者 小林文香

(3) 傍聴人

一般 2名

報道関係 0社

4 閉 会 15時30分

第 7 4 回広島市都市計画審議会

日時：令和 7 年 3 月 2 1 日（金）

場所：広島市役所 議会棟 3 階 第一委員会室

○事務局（横山都市計画担当部長）

定刻となりましたので、始めさせていただきます。

安部委員は下の方におられるんですけど、まだ上がってこられてない状況ですが、開始させていただきます。

それでは、ただ今から第 7 4 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、御出席いただき、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横山でございます。

それでは、まず、お手元の配付資料の確認をさせていただきたいと思います。

事前に配付いたしました「第 7 4 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でございます。その他クリップとじとしておりますが、会議次第が表にございまして、中の方に配席表と委員の名簿の方が入っております。それから、別添資料になるんですが、別添 1、第 1、2 号議案に関する意見書についてということで、A 3 のものに A 4 のファイルのついたものをお配りしております、別添でございます。

続きまして、報告事項の方に入りまして、資料の 1－1 から 1－3 ということで、部会の開催結果について、資料の 1－1 から始まりまして、資料 1－2 が概要版、最後に、1－3 で防災指針の素案をとじております。続きまして、報告事項の 2、広島高速 4 号線延伸事業に係る構想段階手続についてということで、資料 2 の方をお配りしております。表書き、「構想段階手続について」がついているものです。最後に、報告事項の 3、県下全域の逆線引きについてということで、資料 3、A 3 のものをお配りしております。

また、別冊といたしまして、法令等をつづりました都市計画審議会関係資料、緑色ファイルでございます。法令等を参照していただければと思います。

資料に過不足、不足はございませんでしょうか。

ありがとうございます。

それでは、お手元の配付資料の広島市都市計画審議会委員名簿をご覧ください。

この度、3月17日付の広島県の人事異動に伴い、都市計画審議会委員の改選を行いましたので、御紹介させていただきます。

新たに御就任いただきました広島県警察本部交通部長の岡崎玲史様でございます。本日は、代理として交通規制課課長補佐の花田憲治様に御出席いただいております。よろしくお願いいたします。

以上で委員の改選の報告を終わらせていただきます。

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

初めに、事務局職員です。

都市整備局長の西野でございます。

○事務局（西野都市整備局長）

西野です。よろしくお願いいたします。

○事務局（横山都市計画担当部長）

都市計画課長の前川でございます。

○事務局（前川都市計画課長）

前川でございます。よろしくお願いいたします。

○事務局（横山都市計画担当部長）

続きまして、関係課の職員です。

道路交通局道路部道路計画課長の片寄でございます。

○事務局（片寄道路計画課長）

道路計画課長の片寄でございます。よろしくお願いいたします。

○事務局（横山都市計画担当部長）

同じく道路交通局道路部道路計画課高速道路整備担当課長の山本でございます。

○事務局（山本高速道路整備担当課長）

高速道路整備担当課長の山本です。どうぞよろしくお願いします。

○事務局（横山都市計画担当部長）

なお、小林委員におかれましては、本日は所用のため御欠席ということになっております。

それでは、審議に先立ち、事務局を代表いたしまして、都市整備局長の西野より御挨拶申し上げます。

○事務局（西野都市整備局長）

改めまして、都市整備局長の西野でございます。

本日は、渡邊会長をはじめ、委員の皆様には年度末のお忙しい中、御出席をいただき、誠にありがとうございます。

第74回都市計画審議会の開催に当たり、一言御挨拶を申し上げます。

今回の審議会では5件の議案について御審議をいただきます。

主な内容につきましては、第1号議案及び第2号議案が都市計画道路の長束八木線と長束線の変更となっております。これは、安佐南区の祇園、西原、山本地区の渋滞対策のため、長束八木線の一部区間の削除、長束線を4車線化する変更を行い、国道183号と一体となって都心方向へのアクセス強化をするものでございます。

第3号議案及び第4号議案は、広島短距離交通瀬野線、いわゆるスカイレールが令和6年5月1日をもって廃止となったことに伴う都市計画の変更となっております。

最後に、第5号議案は、11月の都市計画審議会でお諮りしました市街化区域を市街化調整区域に編入する逆線引きの取組により、地区の一部が市街化調整区域となる生産緑地地区について、指定要件を満たさなくなることから、生産緑地の指定を一部解除するものでございます。

本年度最後の審議会となりますが、委員の皆様には活発な御議論をよろしくお願い

申し上げまして、私からの挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

○事務局（横山都市計画担当部長）

ありがとうございました。

なお、西野につきましては、公務の都合により、ここで退席とさせていただきます。

すみません、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

それでは、皆さん、改めまして、こんにちは。今日もよろしくお願いいたします。

本日は御多忙の中、委員の皆様には御出席を賜り、誠に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19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委員を指名したいと思います。

本日の議事録署名は、田中委員、山内委員にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

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（横山都市計画担当部長）

それでは、議案の方に入らせていただきます。お配りいたしましたピンク色のファイルの方をご覧ください。開けていただきまして、中に本日の予定を書いてございます。

それでは、本日の議案について御説明いたします。

先に開催通知でお知らせしておりますとおり、また、先ほど西野の方からも御紹介ありましたとおりでございますが、審議いただく議案は、件数で言うと5件でございます。

繰り返しになりますが、中を見ていただいて、第1号及び第2号議案、長束八木線及び長束線の道路の変更に関する案件でございます。第3号及び第4号議案は、先ほ

どのお話もありました広島短距離交通瀬野線、いわゆるスカイレールでございますが、これの廃止に伴う都市高速鉄道の変更及び道路の変更でございます。最後に、第5号議案が生産緑地地区の変更でございます。

このほか、報告事項として、資料の方お配りしております。資料1の方から始まりますけれども、立地適正化計画防災指針素案についてということで、概要版と素案の方をつけております。後ほど御説明さしあげます。報告事項2番、広島高速4号線延伸事業に係る構想段階手続についてということでございます。最後、3番、県下全域の逆線引きについてということで、県の方が都市計画審議会の方で発表した内容、報道もされておりますけれども、これらの3件についての御報告でございます。

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、お手元の会議次第に基づきまして、これから議事を進めてまいりたいと思います。

早速審議に入ります。

第1号議案及び第2号議案につきましては、先ほど事務局の方から説明がありましたように、道路の変更ということで、関連する案件ですので、一括して説明をいただき、審議することにしたいと思います。

では、まず、事務局の説明を求めます。

○事務局（前川都市計画課長）

それでは、第1号、第2号議案の道路の変更について併せて説明をいたします。以後、着席にて御説明をさしあげます。よろしくお願いいたします。

本案件は、都市計画道路3・3・702号長束八木線及び3・2・711号長束線の都市計画変更を行うものでございます。

事前にお配りした議案書、議案説明書に沿って、前面のスライドにより御説明いたします。

まずは、路線の概要でございます。赤色で示す路線が長束八木線、青色で示す路線

が長束線でございます。

まず、赤色で示す長束八木線についてです。

長束八木線は、安佐南区を南北に縦断し、国道１８３号を補完する幹線道路であり、昭和３４年に長束大町線として都市計画決定されました。その後、終点部分が八木まで延伸され、長束地区と八木地区を接続する幹線道路として、昭和４３年に都市計画変更されております。

なお、廃止する区間を点線でお示ししております。

次に、青色で示す長束線についてです。

長束線は、長束地区において、国道１８３号と長束八木線をつなぐ幹線道路として、昭和４３年に都市計画決定されております。

次に、変更の理由についてです。

令和４年１２月に策定した都市計画道路の整備方針において、長束線を２車線から４車線に計画変更することにより、祇園、西原、山本地区における交通渋滞を解消し、国道１８３号と一体となって都心方面へのアクセス強化を図ることとしたことから、長束線の計画幅員等を変更するとともに、スライドの拡大図に赤色の点線で示しております長束八木線の起点部の一部区間について、廃止をするものでございます。

また、長束線については、都市計画法施行令の改正に基づき、新たに車線の数を決定するものでございます。

都市計画変更の内容の説明に入る前に、本市の都市計画道路の見直しについて御説明させていただきます。

都市計画道路の見直しについては、長期未着手の都市計画道路の顕在化に伴い、平成１２年に国土交通省が都市計画運用指針において、都市計画道路の見直しを行うべきとの考え方を示したことから、全国的に見直しが行われました。

広島市においても、平成１４年度から検討を開始し、平成１８年１１月に都市計画道路見直しの基本方針を策定し、長期間未着手の都市計画道路の３５路線について、存続、廃止等の検討を行いました。次に、この方針に基づいて選定された廃止候補路

線の 11 路線のうち、地元合意が得られた 7 路線の廃止を行いました。また、令和 4 年 12 月には、都市計画道路の整備方針を策定し、優先して整備する重点整備路線、廃止候補路線等の検討を行いました。この方針に基づいて選定された廃止候補路線については、地元関係者等のおおむねの合意が得られた段階で廃止を行うこととしております。

長束八木線は、先ほどお示しした削除区間が廃止路線に位置づけられており、長束線の計画幅員等の変更と併せて廃止を行うものでございます。

続きまして、都市計画変更の内容について御説明いたします。

こちらは新旧対照図でございます。まず、長束八木線の変更内容として、一部区間の削除でございます。赤色で着色した区間が追加する区域、黄色で着色した区域が削除する区域、緑色で着色した区域が現計画どおりの区域でございます。青色で囲んだ南北の路線が長束八木線でございます。

後ほど改めて御説明いたしますが、東西に走っている長束線の計画幅員を変更することにより、長束八木線の黄色で着色した区間について削除し、起点部を赤色で囲んだ画面下側の箇所から画面中央部の箇所に変更いたします。

こちらは、今回の都市計画の内容を示した計画書でございます。赤字がこれまで御説明した変更箇所になります。

一部区間の削除により、長束八木線の延長が約 8,480 メートルから約 8,760 メートルに変更となります。4 車線の区間が変更となりますので、4 車線区間の延長についても同様に変更となります。また、起点部の変更により、起点部の住所が長束三丁目から五丁目に変更となります。

次に、長束線の変更内容でございます。

1 つ目の変更内容は、区域の変更として、計画幅員の変更と JR 可部線との交差形式の変更でございます。

先ほどの長束八木線と同様に、新旧対照図で御説明いたします。青色で囲んだ路線が長束線でございます。先ほどと同様に、赤色が追加区域、黄色が削除区域、緑色が

現計画どおりの区域となっております。

長束線は、現計画では2車線の計画幅員で都市計画決定をしておりますけれども、祇園、西原、山本地区の渋滞解消を図るため、4車線の計画幅員に変更いたします。また、現在、鉄道への踏切の新設が認められていないことから、JR可部線との交差形式を平面交差から立体交差に変更いたします。

こちらは、長束線の立体交差部の標準横断図になります。

高架道路の両側に副道を整備し、既存の道路と接続させることで沿道交通の利便性を確保することとしております。計画幅員については、副道も含めた区域となり、高架となる区間において、幅員33メートルとなります。

2つ目の変更内容は、車線数の決定でございます。

平成10年11月に改正された都市計画法施行令に基づき、都市計画変更の際に併せて新たに車線の数を決めるものでございます。今回、先ほど御説明したとおり、4車線で決定するものです。

こちらは、今回の都市計画の内容を示した計画書でございます。赤字がこれまで御説明した変更箇所でございます。

計画幅員を12メートルから33メートルに変更することにより、路線の番号が3・5・711から3・2・711に変更となります。延長につきましては、終点部を長束八木線の起点部の位置に合わせたため、約620メートルから610メートルに変更となります。車線の数については、今回計画幅員を変更し、4車線で決定いたします。また、JR可部線との交差を平面交差から立体交差に変更いたします。

最後に、都市計画案の縦覧結果について御説明いたします。

都市計画案の縦覧は、令和6年12月16日から令和7年1月6日まで行い、長束八木線と長束線を合わせて縦覧者数は7名で、11件の意見書が提出されました。

この意見書につきましては、本日お配りしました資料の別添1、第1号、第2号議案に関する意見書の要旨及び広島市の考え方により御説明をいたします。

別添1の資料をご覧ください。別添1により、第1号議案及び第2号議案に関する

意見書の要旨及び広島市の考え方について御説明をいたします。

なお、説明中に地名や交差点名などが出てまいりますので、参考のために、前面のスクリーンに地図を表示いたします。参考としてご覧ください。

表紙をめくっていただいて、２ページ目をご覧ください。先ほどスライドで御説明したとおり、長束八木線及び長束線の都市計画変更に関し、昨年１２月１６日から本年１月６日まで都市計画案の縦覧を行うとともに、意見書の受付を行い、１１件の意見書が提出されました。今回いただいた意見書の内容には、用地補償など事業の実施段階で対応すべきものや内容が重複しているものがありました。そのため、提出された意見のうち、都市計画案に関する意見を抽出し、重複した内容について整理を行い、Ａ３資料の左側の列のとおり取りまとめを行っております。

なお、提出された意見書の全文についても参考として添付しております。下線部を引いた箇所を意見書の要旨としてＡ３資料に記載をしております。

なお、用地補償など事業の実施段階で対応すべき意見については、引き続き事業課において丁寧に対応したいというふうに考えております。

それでは、Ａ３資料にて、意見書の要旨及び広島市の考え方について御説明をいたします。

今回いただいた意見の内容を大きく、西原山本線の拡幅等についての意見、国道１８３号線の改良等についての意見及び長束線の拡幅等についての意見の３つに分類して、左の列に記載し、右側の列に、それらの意見に対する広島市の考え方を記載しております。

まず、左側の列をご覧ください。初めに、西原山本線の拡幅等についての意見でございます。

①として、祇園、西原、山本地区の渋滞の原因の１つは春日野団地の造成であり、渋滞は予見できたことから、長束線ではなく、西原山本線を拡幅するべきではないかとの意見でございます。

次に、②として、春日野団地の販売開始段階で西原山本線が混み合うことについて

は簡単に予想できたはずであり、山本橋から西原一丁目までの西原山本線は大幅に変更してないことが原因で渋滞が起きているのではないかとこの意見でございます。

次に、③として、春日野団地の世帯数はほぼ飽和しており、マイカー移動ではなく、1台のバスに乗車すれば渋滞が緩和され、道路の整備が必要なくなるのではないかとこの意見でございます。

これらの意見に対する本市の考え方でございます。

祇園、西原、山本地区においては、国道183号線である横川八木線や長束八木線、これらの主要道路を結ぶ西原山本線、長束線を都市計画決定し、体系的な道路網の整備を進めることとしており、これまで、西原山本線や長束八木線について、一部区間を除き供用しており、引き続き都市計画道路の整備を進めているところです。

こうした中、長束八木線は、JR可部線を高架でまたいだ後、堤防道路へ接続することが構造上困難であること、4車線の長束八木線が2車線の新庄橋に接続する計画となっており、交通処理上の課題があること、長束線についても、JR可部線と平面交差する計画となっており、現在、鉄道への踏切の新設が認められていないため、立体交差とする必要があるなど、両路線ともに現計画での整備が困難であり、計画を見直す必要があります。

そのため、今回の変更案だけではなく、長束八木線の起点部を南に延伸し、新たに太田川放水路を渡る橋を新設し、西区内で国道183号に接続する案などについて検討を進めた結果、西区内で183号に接続する案は、太田川放水路への新たな橋りょうの整備や堤防道路のかさ上げが必要となること、都市計画道路の区域にかかる堅牢な建物や物件数が多いことなどから、整備に長期間を要することが見込まれます。

一方、長束線を4車線に拡幅する案については、国道183号の南向き車線を段階的に3車線整備し、都心部へのアクセス強化を進めていることや道路ネットワークの整備効果の早期発現が可能と考えられることなどから、総合的に判断した結果、長束線を4車線で整備し、国道183号に接続させる方針としたものでございます。

また、渋滞緩和のソフト対策として、乗合バス事業の共同運営システムの構築によ

り、乗合バスの利便性向上や利用促進策の強化、マイカー乗るまゝデーやパーク・アンド・ライド等の実施、時差出勤や公共交通機関利用への転換を促す広報活動なども行っております。

続いて、国道１８３号の改良についての意見でございます。

左側の列をご覧ください。④として、長束線よりも先に西原山本線と国道１８３号の拡幅工事を行い、渋滞状況を検証した上で、必要であれば長束線を再度計画するべきではないかという意見です。

次に、⑤として、国道１８３号はほとんどの交差点に右折レーンがないことが渋滞の原因であり、長束線の整備は不要なのではないかとの意見です。

次に、⑥として、国道１８３号の南向き３車線化事業と長束八木線は密接に関連しているため、国道１８３号の整備が完了しないと長束八木線を計画する意味がないのではないかとこの意見でございます。

次に、⑦として、太田川に新たな橋を架けない限り、当地区の渋滞緩和にはつながらないのではないかとこの意見でございます。

これらの意見に対する本市の考え方です。

右側の欄をご覧ください。国道１８３号の南向き車線の３車線化事業については、西原１丁目交差点から大宮３丁目交差点までの区間を整備することとし、主要な交差点に右折車線を設置する計画としています。その整備に当たっては、段階的に行うものとし、現在は、西原一丁目交差点から長束二丁目交差点までの区間の整備に取り組んでおり、西原一丁目交差点については、国道１８３号の南向き車線の３車線化の進捗状況を踏まえながら、西原山本線の右折車線を２車線へ増設することとしております。

また、太田川の渡河部においては、祇園大橋の上流側の側道橋の活用を含め、今後、既存の祇園大橋を活用した拡幅整備を検討することとしており、国道１８３号の南向き車線の３車線化と長束八木線及び長束線の整備が完了すれば、祇園、西原、山本地区の渋滞緩和につながると考えています。

なお、長束八木線及び長束線については、都市計画道路として円滑な交通処理を担うとともに、防災機能の向上、良好な都市空間の形成、上下水道などのライフラインの収納空間の確保など、都市の骨格を形成する様々な役割を担うものと考えています。

続いて、長束線の拡幅等についての意見でございます。

表の左側をご覧ください。⑧として、長束線の高架を設置する案は地域を破壊するものであり、4車線の道路を横断する歩行者は、国道や県道交差点の横断歩道まで歩き、遠回りとなることから、高齢者、子供などの社会的弱者にとって不利益となる計画ではないかとの意見でございます。

この意見に対する本市の考え方です。

長束線の現計画は、JR可部線との交差点において踏切を新設し、平面交差とする計画となっていますが、現在は、原則踏切の新設が認められていないことから、変更計画案では、高架構造による立体交差としております。この高架構造においては、地域コミュニティが分断されることのないよう副道を整備し、既存の道路と接続することにより沿道交通の利便性を確保することとしています。

また、高架下において、歩道の建築限界2.5メートル以上を確保できる区間については、歩行者、自転車横断可能な歩道等の整備を検討することとしております。

次に、⑨として、長束線について、元来の計画から車線を増やす計画になっているが、全てを北側に都市計画道路の区域を拡大しようと計画された理由が分からない。南側にも負担を分けるべきであり、両側に都市計画道路の区域を拡大すべきではないかとの意見でございます。

この意見に対する本市の考え方でございます。

北側に拡幅した場合の補償対象となる物件数は、南側、または北と南の両側に拡幅した場合と比べ、物件数及び世帯数もより少なくなること。また、長束線を南側へ拡幅した場合、長束八木線と大師橋東詰交差点を接続する取付道路の滞留長が短くなることや取付道路の縦断勾配が急となり、堤防道路への接続が困難になるなどの課題が生じることから、北側に拡幅する計画としております。

説明は以上でございます。御審議のほどよろしくお願いいたします。

○渡邊会長

ありがとうございました。

それでは、ただいま事務局から説明がありました第1号議案並びに第2号議案につきまして、御質問、御意見をお受けしたいと思います。いかがでしょうか。

お願いします。

○山本委員

質問がないようなので、まず、私から質問させていただきます。

今回、昭和43年に都市計画が変更された道路が廃止になるということで、43年から55年間、建物等、都市計画で規制されてたところだと思うんですけど、その対象世帯数はどれくらいあるんでしょうか。その廃止になる箇所、55年間って非常に長い期間、建物を建て替えるにしても、木造しか建てることができなかったということで、やはりそれだけ開発っていうか、住み替え等、代が替わって相続するとか、販売するということにいろんな制約がかかってきたところだと思うんですね。それが今回決定することになると、都市計画決定がなくなってしまうと。その方々の生活、今までの計画が変わって、余儀なくされてしまう、非常に大きな問題があるんじゃないかというか、課題があるんじゃないかということが考えられるわけなんですね。

そこで、そういった方々へ対しては、今まで何か計画変更があって廃止されたところも、土地に対しての補償とか、そういったところはどのように本市の方では考えていらっしゃるんでしょうか。

○渡邊会長

事務局、お願いします。

○事務局（前川都市計画課長）

計画変更に伴って廃止する区域についてのこれまでの建築制限等に関する補償はあるかと、ないのかという御質問だと思います。

こちらにつきましては、過去に都市計画道路の整備に関する判例等がございます、

都市計画法の53条によって建築制限がかかっておるんですけども、こちらの制限につきましては、売買について何らの制限がない上に、都市計画道路の区域に含まれている土地であっても、一応許可を取れば一定の建築行為が可能だということで、通常の収用をされる場合等と比べて著しく権利を制限してるということではないということで、補償等の請求された訴訟に対して、補償はすることはできないというような判決が出ておりまして、基本的に補償はないということで、これまで都市計画道路の廃止等をした路線、広島市にもございますが、補償を行った事例はございません。以上でございます。

○渡邊会長

どうぞ。

○山本委員

補償がないということで、それにいたしましても、なるべくそういった影響がないように都市計画を変更していかなければいけない、訴訟、補償がないことを鑑みると、なるべくそういった方々がないような形で変更する必要がある。なおかつ、そこに住む方々の利便性を向上する必要があると考えますが、そこら辺はどのように本市の方で考えられたのかっていうところを教えていただきたいと思います。

○渡邊会長

お願いします。

○事務局（片寄道路計画課長）

道路計画課でございます。今回の長束地区の交通混雑の課題に対しまして様々な検討を行ってきたわけですが、まず、こちらの長束地区をはじめとした道路ネットワークの整備効果を早期に発現するといった観点、それから、既存の国道183号及び長束線といった既存の都市計画道路の区域を最大限活用するということ、こうしたことを念頭に、長年課題となっておりました長束八木線及び長束線の計画上の課題、こういったものを克服し、当該地区に都市の骨格を形成する都市計画道路の整備ができるだけスピーディーといいますか、迅速に行えるよう、計画の見直しを検討したも

のでございます。

そうしたことを総合的に判断いたしました結果、長束八木線、長束線を４車線により整備し、国道１８３号へ接続する方針とさせていただいたものでございます。以上です。

○渡邊会長

続けてどうぞ。

○山本委員

総合的に判断してということございまして、今まで５５年前に変更されて、完成してないという状況で、できるだけ早い段階で今後都市計画決定された道路を完成目指して進めていかないといけないというところで、その目標年度っていうものは示されて、持ってらっしゃるんでしょうか。

○渡邊会長

事務局、お願いします。

○事務局（片寄道路計画課長）

今回計画変更させていただく長束八木線及び長束線につきましては、現在、市域内で都市計画道路の整備を行っております路線、まず、この路線がおおむね令和１０年頃の完成を目指して進めております。こうした現在実施中の事業中の路線、これが完了いたします令和１０年度以降に本日の長束八木線、長束線の事業に入っていけたらと思っておりますが、先ほども説明ありましたように、国道１８３号、これの南向きの３車線化事業、これを今進めておりますので、今回の長束八木線及び長束線が国道１８３号に最終的に接続するということで、そちら側の受けとなる１８３号、この整備がある程度３車線化が進んだ段階でないと、今回の長束線の接続先となりますので、そういった国道１８３号の整備状況を見ながら、それと、現在整備してる都市計画道路の完成等々を広く考慮しながら、事業の着手時期は今後決定していきたいと思っております。

○渡邊会長

どうぞ。

○山本委員

ありがとうございます。

令和10年度以降ということで、都市計画決定が決まりましたら、スムーズに目標年度を定めていただきまして、進めていただきますようお願いして、私からの質問を終わります。

○渡邊会長

ありがとうございました。

ほかにございますでしょうか。

お願いします。

○佐名田委員

意見書が今回提出され、11名ということで、近年いろいろ都市計画変更がある中で、かなり意見が出てるんじゃないかと思っております。

案の縦覧をされる前に地元説明会等はされてるかと思うんですけども、その際、この広島市の考え方、今日提出いただいた意見書に対する広島市の考え方、これを中心に説明をされたかとは思いますが。説明されるに当たっては言葉で説明をされるということで、地域の方に十分理解いただくためには、文書でもってお示しするというのも重要ではないかなというふうに思います。この意見書に対する回答っていうのは、恐らくこれまで文書の形での一般公開といいますか、それはされてないんじゃないかと思うんですけども、この審議会自体が公開でされていますので、ここに出された広島市の考え方については、今後ホームページなどで一般の方でも見れるような形にされたほうがいいように思いますけども、それについてのお考えをお聞かせいただければと思います。

○渡邊会長

事務局、どうぞ。

○事務局（前川都市計画課長）

都市計画課でございます。本市では、これまで意見書が提出された場合には、本審議会において、意見書の要旨を資料としてお示ししながら、それらの意見に対する市の考え方について口頭で御説明をさしあげていたところでございます。ホームページ等での公表も、委員御指摘のとおり、行っておりませんでした。

しかし、今回11件の意見書が提出されたということで、そういったことも踏まえて、今回御審議いただくに当たって、お寄せいただいた意見の要旨と、それに対する市の考え方について丁寧に説明を行うほうが望ましいというふうに考えまして、今回このような形で、意見書の要旨及び本市の考え方というものを資料として取りまとめさせていただきました。

委員からの御指摘のとおり、本審議会は公開の審議会であるということ、また、公共事業を実施する上では本市の考え方を広く市民に知っていただくということが重要だということですので、今後公表を前提に、公開の方法であるとか、時期であるとか、そういったものについて、他都市の事例なんかも参考にしながら検討してまいりたいと思います。以上でございます。

○渡邊会長

よろしいですかね。ありがとうございました。

ほかにございますでしょうか。

真鍋委員、どうぞ。

○真鍋委員

真鍋です。先ほど183号線への接続に関して懸念の声があるというようなことのお話があったと思うんですけども、その開発について、反対意見などを拝見すると、ブラックボックスで情報提供がないのが不安なんだというような御意見があったように、報道の資料の中で拝見したんですが、その意見について、私も、2つの道路からの交通を183号線の方で合流する際の渋滞緩和とか、そこの辺についてどのように検討されたのかっていう辺り、もしも可能であれば教えていただけないでしょうか。

また、市内、中区の方に入っていく南下の方の流れは、何かこれだと不安だなんて

いう、払拭が、反対する意見の中にも、放置できない意見かなっていう気がするので、そこについての検討を教えてくださいたいです。

○渡邊会長

事務局、お願いします。

○事務局（片寄道路計画課長）

ありがとうございます。

検討につきましては、将来のこの都市計画道路ネットワークを今、都市計画決定してるネットワークにつきまして、将来、令和22年ですけども、将来の交通量をどの路線にどのぐらいの車が通るのかということを推計いたしまして、それぞれの路線に1万台、2万台、何万台ということで乗るという推計が出るわけですけども、そうした交通量に対して、国道183は何車線要るのか、それと、今おっしゃった長束線と国道183号の接続の交差点、ここはちゃんと処理できるのかという交差点の解析等々、そういったものを行って検討しておりまして、今回の長束八木線及び長束線を4車線にして183号に接続する、そこから合流した車が市内方面に向かっていく、こういう交通が円滑に流れるか、交差点の処理が大丈夫かということを検討した上で、今回提示させていただいているものでございます。

○渡邊会長

どうぞ。

○真鍋委員

その具体的な検討の内容について、分かりやすい何らかの情報提供ということは現時点ではできないものなんではないでしょうか。そこが見えてこないの、検討はしましたということだけだとなかなか不安が払拭できないなという気がするんですが。

○渡邊会長

お願いします。

○事務局（片寄道路計画課長）

ありがとうございます。

具体的な交通処理能力の検討ということで、台数的なものを申し上げさせていただきますと、長束八木線の4車線のところに令和22年の推計交通量が1日2万1,500台に推計しております。それから、続いて、長束線の方4車線でございますが、こちらの方が1万7,400台という交通量を推計しております、これが4車線で整備することによって、この4車線の交通容量が2万8,800台ございますので、交通処理可能ということで検討しております。それから、国道183号ですけれども、これが令和22年の推計交通量が3万3,000台でございますけれども、こちらも拡幅が行われれば、交通容量が4万3,200台ございますので、将来の推計交通量、これを処理できるというふうなところで、そういった検討を行っているところでございます。以上です。

○事務局（前川都市計画課長）

今ほど申し上げたような交通量につきましては、推計の結果についても地元説明会等の資料の中に明記しております、そうした中で、将来の交通量と今現在の交通量の比較というところで、整備効果というような形で表現をさせていただいてます。具体的な車線数の算出とか、交差点での処理っていうところにつきましては、かなり専門的なところがありますので、なかなか簡単な説明が難しいんですけれども、そういった形で処理ができるというような形での御説明をさせていただいているというような理解で私どもとしてはおります。以上でございます。

○渡邊会長

よろしいですか。

○真鍋委員

一言。

○渡邊会長

どうぞ、どうぞ。

○真鍋委員

地元の方にどういうふうの説明されたのかなっていうのが気にはなってますけ

れども、そのように資料に入れてくださってるとお聞きして少し安心しました。ありがとうございます。

○渡邊会長

ほかにございますでしょうか。

私の方から、1点教えていただきたいんですが、国道183号の3車線化だとか、あるいは右折レーンをつけるだとか、これ3桁の国道ですので直轄ではないので、事業主体はどこになるんでしょうか。

○事務局（片寄道路計画課長）

委員長もおっしゃいましたけども、3桁国道ということで、本市の方で管理してるというところなので、本市の方で拡幅整備は行うこととしております。

○渡邊会長

ありがとうございます。

ということは、これから183号の拡幅もう既に着手されてるんだと思うんですけども、当然国道ですので、国の方からしかるべき補助金をもらいつつ多分事業を進めてると思うんですが、それは広島市が主体としてしてるので、183号の整備と今回行う長束線との整合だとか、そういったところは広島市の方で、ある意味コントロールできるっていうふうな理解でよろしいということですよ。

○事務局（片寄道路計画課長）

ありがとうございます。

委員長おっしゃるとおりでございます。国道183号、補助国道、広島市の方が整備するんですけども、道路法の規定で、国の方も事業費の半分出すということになっておりますので、国からのそういった補助もいただきながら事業を進めてまいりますけれども、整合性という面でも、国道183号の方、それからやはり今回の長束八木線、両方とも我々広島市の方で整備を進めてまいりますので、その辺の整合はきっちり取って進めていきたいと思っております。

○渡邊会長

ありがとうございました。

ほかにはございますでしょうか。よろしいでしょうか。

なかなか数多くの意見書が出されていて、恐らくこれまでもかなり地元への説明というのはしっかりされてると思うんですけども、今回、広島市の考え方をこの場で表明していただいて、またこれが公開の審議会であるということです。後々公開になるということもございます。そういった意味では、一定、市の考え方はお示しされているのかなというところではあるのですが、また引き続き、やはり地元にしっかりと説明していく必要もあるというふうに認識しております。道路の場合には、当然ネットワークで都市計画を考えておりますので、今回も変更ということで、変更をかけて、ネットワークを維持していくということになりますので、そういった意味では、長束線を4車線化するというので今回変更をかけるということでございます。

ほかに御意見、御質問等ありますでしょうか。よろしいですかね。

私の方から、1個だけお願いがあるんですけども、意見書の中には、かなり事業段階で検討いただかなきゃいけないことがあって、先ほど事務局の方からも、事業段階で解決していくべきこともたくさんあるんですってお話ありましたので、今日は都市計画審議会ですので、計画段階の審議をするということではあるんですけども、是非とも引き続き事業化の段階では、地元の方々としっかりとお話をいただいた上で事業を進捗していただきたいという、そんなお願いを私の方からさせていただきつつ、お諮りをしたいと思いますけれども、皆様、よろしいでしょうか。

それでは、お諮りをしたいと思います。

ただいま事務局から説明がありました1号議案及び2号議案につきまして、原案のとおり可決するというのでよろしいでしょうか。

(「異議なし」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。

今回、法定審議会ですので、議事録全部残りますので、先ほど私が申し上げたこと

も全部議事録として残りますので、その辺はしっかりと引き続き事務局の方で御対応いただければと思っております。

それでは、第１号議案及び第２号議案につきましては、原案の方で可決するということにしたいと思っております。ありがとうございます。

続きまして、第３号議案と第４号議案につきましても関連する案件でございますので、一括して事務局から説明を求めたいと思っております。

お願いします。

○事務局（前川都市計画課長）

それでは、第３号議案、都市高速鉄道の変更、第４号議案の道路の変更について併せて御説明いたします。

本案件は、スカイレールの廃止に伴う都市計画として、都市高速鉄道４号広島短距離交通瀬野線及び都市計画道路９・７・６０１号広島短距離交通瀬野線の廃止を行うものでございます。

事前にお配りした議案書、議案説明書に沿って、前面のスライドにより御説明いたします。

まず、路線の概要でございます。

赤色の点線で示す路線がスカイレールに係る路線として都市計画決定している４号広島短距離交通瀬野線及び９・７・６０１号広島短距離交通瀬野線でございます。今回、全線にわたり廃止を行うため、起点から終点までの全線を点線で示しております。

スカイレールは、安芸区のＪＲ瀬野線と住宅団地スカイレールタウンみどり坂を結ぶロープ駆動式懸垂型の新交通システムであり、平成８年１１月に都市計画決定をされ、その後、広島市瀬野川土地区画整理組合による民間の土地区画整理事業において整備をされました。スカイレールの橋脚や桁部分などのインフラ部については、軌道として道路の一部となることから、都市計画決定に当たっては、都市高速鉄道と併せて道路としても都市計画決定をしているところでございます。そのため、スカイレールについても都市高速鉄道と道路を重ねて都市計画決定しております。

この度、スカイレールについて、令和６年２月に国土交通大臣より軌道運送事業の廃止許可がされ、同年５月１日をもって廃止となったことから、都市計画上の位置づけについても廃止を行うものでございます。

続きまして、都市計画変更の内容について御説明いたします。

こちらは新旧対照図です。全線を廃止するため、全線にわたって、黄色に着色された削除する区域となっております。

最後に、都市計画案の縦覧結果について御説明いたします。

都市計画案の縦覧は、令和７年２月３日から令和７年２月１７日まで行い、縦覧数、意見書の提出ともにありませんでした。

以上で、３号議案、４号議案の説明を終わります。御審議のほど、よろしくお願いいたします。

○渡邊会長

ありがとうございました。

それでは、ただいま事務局から説明のありました第３号議案及び第４号議案について、御質問、御意見等がありましたらお受けしたいと思います。いかがでしょうか。

お願いします、どうぞ。

○山本委員

すみません、ないようなので。この場所の代替交通といたしまして、今バスの運行をしていただいているということなんですけど、そのバスの運行状況が分かれば教えていただきたいと思うところです。

○渡邊会長

事務局、お願いします。

○事務局（前川都市計画課長）

今ほど委員の方からもお話ありましたように、この廃止に伴いまして、代替バスの運行が開始されております。現在、時刻表から見ますと、平日のダイヤで瀬野駅北口を発着する便が５８便、休日で３８便の運行がされてると聞いております。以上でこ

ざいます。

○渡邊会長

続けて、どうぞ。

○山本委員

それで、廃止後のスカイレールのレールといいますか、軌道部分があると思うんですが、その撤去関係は誰が責任を持って撤去するのか、計画があれば、その計画を教えてください。

○渡邊会長

事務局、お願いします。

○事務局（前川都市計画課長）

スカイレールのインフラ部の管理につきましては、広島市に管理が引き継がれているんですけども、その管理、撤去等についても協定が結ばれておりまして、事業者の方で最終的に撤去するというふうになっていると聞いております。以上でございます。

一応、構造物の撤去予定としては、2028年の5月末頃を予定しているというふうに聞いております。以上でございます。

○渡邊会長

ありがとうございました。

ほかにございますでしょうか。

はい、お願いします。

○八條委員

1つ教えてほしいんですが、撤去後、バスになって、地元の声をお聞きになっておられますか、もし分かれば、地元の声が。

○事務局（前川都市計画課長）

バスですか。

○八條委員

バスになってから。

○渡邊会長

事務局、お願いします。

○事務局（前川都市計画課長）

特にバスになった影響でということでは聞いていないんですけども、特に不便になったとか、そういったことで苦情が出てるとかっていう声は届いてないので、そういうような状況です。

○渡邊会長

私もあんまり詳しくはないですけども、多分バスになってから、団地の中をぐるっと走るようになったので、むしろ便利になったっていう声は何か新聞で読んだ記憶がございます。

事務局、どうぞ。

○事務局（前川都市計画課長）

今、会長の方からも御発言ありましたように、従来、みどり坂の中央駅と瀬野駅の間を往復するというような形の運行でしたけども、代替バスになりまして、そのさらに団地の上の方まで巡回するようなバスが運行されておりますので、そういう面では、サービスとしてはよりきめ細かになったというか、利用しやすくなったというふうに聞いております。以上でございます。

○八條委員

ありがとうございます。

○渡邊会長

ありがとうございました。

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、本件につきまして、ほかに特に意見がないようですので、第3号議案及び第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」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３号議案及び第４号議案につきましては、原案のとおり可決します。

それでは、続きまして、第５号議案につきまして、事務局から説明を求めます。

お願いします。

○事務局（前川都市計画課長）

それでは、第５号議案、生産緑地地区の変更について御説明いたします。

説明は、お手元の議案説明書に沿って行います。

生産緑地につきましては、例年１１月の都市計画審議会において、地区の追加についてお諮りしておりますが、本議案につきましては、新たに生産緑地地区を定めるのではなく、昨年１１月の都市計画審議会と同じくお諮りした逆線引きの取組に伴うもので、行政発意により、都市計画変更を行うものでございます。

まず初めに、生産緑地制度の概要について御説明いたします。

生産緑地制度については、市街化区域内における農地を計画的に保全し、緑豊かで良好な都市環境をつくることを目的として、都市計画に生産緑地地区を定める制度でございます。

次に、これまでの指定状況について御説明いたします。

本市では、令和２年度に制度の運用を開始し、令和６年度までのこれまでの５年間で６０地区、約１０．２ヘクタールを指定しております。

次に、逆線引きの取組概要について御説明いたします。

逆線引きの取組については、令和３年７月に県が市街化区域内の土砂災害特別警戒区域、いわゆる土砂レッドゾーンでございますが、こちらを市街化調整区域に編入する取組、いわゆる逆線引きの取組の取組方針を策定し、この方針に沿って、関係する市町が連携して取り組むこととなりました。

県の方針に基づき、本市において多数ある逆線引きの対象箇所のうち、市街化区域の縁辺部でかつ住宅、店舗、工場などの土地利用がされていない未利用地である箇所の両方に該当する２３２か所について、先行的に実施することといたしました。この

ことにつきましては、令和６年１１月に開催した都市計画審議会において可決していただいております。区域区分の変更を今月末をめどに告示する予定としております。

今回の変更の理由でございます。生産緑地地区の変更理由について御説明いたします。

逆線引きの取組箇所において、生産緑地地区が指定されている箇所がございまして、この箇所について、市街化調整区域へ編入することで市街化区域の農地であるという生産緑地地区の指定要件を満たさなくなることから、生産緑地地区の一部を解除する変更を行うものでございます。

次に、都市計画の変更の内容について御説明いたします。

今回の変更は、令和４年度に指定した赤字で示す地区、伴中央四丁目２２－２地区及び伴中央四丁目２２－３地区の各地区の一部を解除するものでございます。

図面で示しております緑の範囲が生産緑地地区でございまして、赤色の範囲が土砂災害特別警戒区域を示しております。そして、黄色に着色した範囲が、これらが重複している区域で、市街化調整区域へ編入するとともに、生産緑地地区を解除する区域となります。解除する面積は、伴中央四丁目２２－２地区で１９６平方メートル、伴中央四丁目２２－３地区では８７平方メートルとなります。

変更の内容となります。各地区の状況について御説明いたします。

まず、伴中央四丁目２２－２地区でございます。

用途は田で、解除面積は１９６平方メートルでございます。図面で示す紫色の矢印が右の写真の撮影方向を示しております。青い破線で示す区域区分線を赤い破線で示す土砂災害特別警戒区域の範囲へ変更し、この範囲内にある黄色で示す生産緑地地区の指定を解除するものでございます。

次に、伴中央四丁目２２－３地区でございます。

用途は果樹園で、解除面積は８７平方メートルでございます。右の写真において赤い破線で示す土砂災害特別警戒区域の範囲を市街化調整区域に変更し、この範囲内にある黄色で示す生産緑地地区の指定を解除するものでございます。

改めて、第5号議案、生産緑地地区の変更について、新旧対照表により御説明いたします。

今回の変更案として、生産緑地地区の指定面積を10.2ヘクタールから10.1ヘクタールに変更しようとするものでございます。

次に、案の縦覧及び意見書の提出状況について御説明いたします。

今回の変更案について、2月17日から3月3日まで、案の縦覧を行いました。その結果、縦覧者、意見書の提出ともにございませんでした。

第5号議案に関する説明は以上でございます。御審議のほど、よろしくお願いいたします。

○渡邊会長

ありがとうございました。

ということで、逆線引きに伴う生産緑地指定の解除ということが第5号議案の案件でございます。

それでは、ただいまの説明につきまして、御質問、御意見あったらお受けしたいと思います。いかがでしょうか。

じゃあ、先に、どうぞ。

○碓氷委員

すみません、そもそものところで教えていただきたいんですけども、市街化区域を市街化調整区域に変更するというので、先ほどのスライドの方を見ますと、きっちりとした真っすぐな線ではなくて、曲線になって指定というか、その範囲が決められてるように見えたんですけども、この範囲が市街化調整区域に逆線引きされるんだというのは、すみません、どのように決められるものなんですか。

○渡邊会長

事務局、お願いします。

○事務局（前川都市計画課長）

ケース・バイ・ケースというのがありまして、町なかとかでしたら、道路とかの中

心線で、道路界というところで決めたりするんですけども、どうしてもこういった周辺部になりますと、明確なそういった区切るものがないので、例えば石垣であるとか、水路であるとか、そういった構造物、いわゆる工作物界って言われるようなもので区分をしたり、あとは、場合によっては筆界、所有地の1筆の境目、境界で設定したりとかがあります。今回の線につきましては、これは土砂災害特別警戒区域の指定がされたエリアで設定をしているというようなものでございます。

○碓氷委員

すみません、ということは、この範囲が今回変更になるんだよという、この線引きをされるところっていうのが、基本的な、何ですか、ある程度の変更の根拠となる計算の方法といいますか、範囲の指定の方法というのが根拠としてあって、それにのった範囲の指定になっているというふうに理解してよろしいですか。

○渡邊会長

事務局、どうぞ。

○事務局（前川都市計画課長）

特に今回の場合は、土砂災害特別警戒区域ということですので、県の方でシミュレーションに基づいて区域を設定しておりますので、その区域についてはしっかり根拠のあるものとして設定するということになっております。以上でございます。

○碓氷委員

分かりました。ということで、今回、県が指定をしてきた範囲がここなんだと、ということですね。分かりました。

そのことによって、先ほど、先ほどいうか、以前にもお聞きしたことがあるんですが、生産緑地制度に指定をされるときには、500平方メートル以上とか、いろんな条件が課せられてその指定をされておりますけども、今回、逆線引きをされて生産緑地制度から外れるということになっても、その条件等の部分はクリアをした状況が続くというふうに考えてよろしいんでしょうか。

○渡邊会長

どうぞ、事務局、はい。

○事務局（前川都市計画課長）

やはり500平方メートル以上というのは法律で決められた基準でございます、条例等で緩和するというのもあるんですけど、広島市の場合、それをやってないので、500平方メートルというのが下限値がございます。それを割ってしまうとその指定要件に合わなくなるということで、指定が解除されるというケースもあり得るということになると思います。

今回の場合は、いずれも500平方メートルを割っていませんので、引き続き指定は変わらない、解除されることはないということでございます。以上でございます。

○碓氷委員

今回の件を生産緑地に指定をしていらっしゃる農業者の方にはもう既に御説明がされているのかということと、その説明をされた際に、特に異論はなかったかどうか、いかがでしょうか。

○渡邊会長

お願いします。

○事務局（前川都市計画課長）

今回の説明、変更にあたっては、変更する箇所が限定されておりますので、直接土地所有者の方に説明をさしあげて、御納得いただいております。

今回、調整区域に入ることによって、よく生産緑地の場合は税金の問題がクローズアップされるんですけども、生産緑地に指定されると、調整区域の農地とほぼ同等になるということです。基本的には、調整区域に入っても、そういったところは変わりません。逆に、市街化区域であれば、都市計画税がかかりますので、微々たるものではありますけれども、その部分が軽減されるということです。制限は加わりますけれども、そういった面ではあまり支障がないということで、特に異論はなかったというふうに聞いております。

○碓氷委員

はい。

○渡邊会長

ありがとうございました。

では、佐名田委員、どうぞ。

○佐名田委員

計画案についての質問ではないんですけども、生産緑地地区については、営農を長期継続するという、30年ぐらいだったと思いますけども、それが前提になっておりますので、都市計画決定後の維持管理状況がどのようになっているか、それを都市計画協力団体、JAさんですかね、が大体かんでおられますけども、そちらから報告を求めるとか、どのような把握の仕方をされてるのか教えていただければと思います。

○渡邊会長

事務局、お願いします。

○事務局（前川都市計画課長）

生産緑地地区に指定された農地の管理につきましては、今ほど副会長の方からもありましたように、都市計画協力団体であるJA、あるいは農業委員会から、農地の管理状況が変化があった場合にその報告をいただくというような形で御協力をいただいてまして、そういったことで現時点においては確認しております。

ただし、長期的に見ますと、営農の継続が困難になってくるというケースも今後考えられるということもございまして、今後は、農業委員会が毎年行っている農地調査の報告書等を提供していただいて、その内容を確認するなど、都市計画部局と農政部局のほうで連携を図りながら、定期的に管理状況を把握するように努めてまいりたいというふうに考えております。以上でございます。

○渡邊会長

ほかにございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、ほかにないようですので、第5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」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5号議案につきましては、原案のとおり可決することとします。

本日の審議事項につきましては以上でございます。

ここまでで、事務局の方から何かございますでしょうか。

お願いします。

○事務局（前川都市計画課長）

この後、報告事項に入らせていただきますけれども、部長の横山につきまして、公務の都合により、ここで退席をさせていただきます。すみません、よろしくお願いします。

○事務局（横山都市計画担当部長）

審議事項の御審議、どうもありがとうございました。

報告事項、まだ3件ほど残っておりますが、所用といたしますか、用件がありますので、すみません、お先に失礼いたします。

○事務局（前川都市計画課長）

それでは、報告事項について御説明をさせていただきたいと思います。

○渡邊会長

じゃあ、私の方にもらいましょう。

○事務局（前川都市計画課長）

はい、よろしくお願いいたします。

○渡邊会長

ここから、お手元の会議次第の3の報告事項のに入りたいと思います。本日は、3件の報告事項があります。

なお、報告事項に関しましては、特段の質問がある場合のみお受けすることとしたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

それでは、初めに、報告事項の（１）番になります。立地適正化計画防災指針素案についてでございます。

防災指針につきましては、これまで、立地適正化計画専門部会において検討を行っておりますので、本日は、部会長である田中副会長から報告お願いしたと思います。

では、田中副会長、お願いいたします。

○田中副会長

よろしくお願いいたします。

立地適正化計画の専門部会の部会長を務めておりまして、そちらの方の検討状況及び防災指針の素案につきまして御報告いたします。資料でいきますと、資料の１－１、１－２、１－３になります。

まず初めに、専門部会での検討状況について御報告したいと思います。

専門部会の方は、令和５年の１月に設置後、これまでに３回開催しております。第１回専門部会は昨年１月でして、立地適正化計画の改定の進め方等について、第２回の方は、同じく昨年の６月に開催いたしまして、骨子案についてそれぞれ審議を行いました。そのとき骨子案を取りまとめ、１１月のこの審議会で御報告を行ったという次第でございます。

今回御報告いたします第３回の専門部会では、これまでの専門部会での審議等を踏まえ、事務局が作成した素案について審議を行い、素案の方を取りまとめました。

では、お手元の資料の１－１、第３回立地適正化計画専門部会の開催結果についてをご覧いただければと思います。

まず初めに、１の開催日時についてです。本年に入りまして、令和７年１月１７日に第３回立地適正化計画専門部会を開催しまして、先ほど申し上げましたとおり、事務局が作成した防災指針案について審議を行いました。

出席委員の方はこちらにありますとおりで、私、あと佐名田副会長、神田委員にも入っていただいております。

次に、４、開催結果についてです。委員の皆様から出た御意見を踏まえまして、

事務局において防災指針案を取りまとめていただきました。

委員から出た主な意見につきましては、5、委員からの主な意見にまとめています。

ここからは、防災指針案について御報告いたします。

次のページご覧いただければと思います。こちら、資料1－2、広島市立地適正化計画防災指針（素案）概要版となります。

具体的な内容につきましては、事務局の方から説明をお願いします。

○事務局（前川都市計画課長）

それでは、防災指針素案の内容について、事務局より御説明させていただきます。

お手元のA3横長の資料1－2、広島市立地適正化計画防災指針（素案）概要版をご覧ください。A4縦の資料1－3、広島市立地適正化計画防災指針（素案）としてお配りしております全体版の概要をまとめたものでございます。

本日は、この資料1－2、概要版に沿って説明をさせていただきます。各項目の横に全体版の該当ページを記載しておりますので、適宜御参照ください。よろしくお願いいたします。

まず、A3判の1ページをお開きください。資料の左側の1、防災指針とはです。

まず、防災指針作成の背景でございます。近年、水災害が頻発、激甚化の傾向を見せていることから、防災・減災の観点を取り入れたまちづくりを加速するため、令和2年に都市再生特別措置法の一部が改正され、立地適正化計画の記載事項として、新たに、居住誘導区域にあっては住宅の、都市機能誘導区域にあっては誘導施設の立地及び立地の誘導を図るための都市の防災に関する機能の確保に関する指針である防災指針を位置づけることとされました。

次に、防災指針の位置づけでございます。下の図でお示ししておりますとおり、本指針は、立地適正化計画の中に位置づけられ、本市やその他の主体が作成した防災分野の関連分野と整合や連携を図ることとしております。

次に、防災指針の役割でございます。市民等が居住地などを判断する一助となるとともに、個々人での防災、避難行動にもつながるよう、本指針は災害リスクの見える

化と具体的な取組の揭示という２つの役割を担うこととしております。この２つの役割により、行政、事業者、市民がそれぞれの役割を認識し、連携、協働しながら災害リスクをできる限り回避、低減するための防災・減災対策に取り組むことで災害に強いまちづくりを推進することとしております。

資料右側の２、災害ハザード情報等の整理でございます。

本指針では、表に示す災害ハザード情報と都市情報を取り扱うこととしており、全体版では、各災害種別ごとのより詳細な情報等を掲載しております。

なお、本市では、想定最大規模の降雨に伴う洪水に対する避難対策が現在、検討段階であることから、表中の想定最大規模の降雨に伴う洪水浸水想定区域と家屋倒壊等氾濫想定区域につきましては、全体版の巻末にある資料編へ掲載するにとどめております。

次に、３、災害リスクの分析でございます。

まず、分析項目でございます。広島市平面図に都市計画情報を重ね合わせた基図と各種災害ハザード情報の重ね合わせなどにより、基本分析や必要に応じた追加分析を行い、災害種別ごとに、どこにどのような災害リスクがあるかを分析することで災害リスクの見える化を図ります。下に、重ね合わせのイメージと追加分析の例を示しております。

資料２ページをお開きください。資料左側の３の（２）災害種別ごとのリスク分析と、４、課題と取組方針でございます。

全体版では、まず、３の（２）の災害種別ごとのリスク分析において、災害種別ごとのリスク分析を行い、次に、４の課題と取組方針において、分析結果を踏まえて災害種別ごとに課題を抽出した上で、災害リスクをできる限り回避、低減するための取組方針を定めておりますが、概要版では、災害種別ごとにリスク分析と課題、取組方針をまとめて掲載しております。

なお、概要版には、基本分析の図とともに、リスク分析の結果のうち主なものを掲載しておりますが、追加分析の図やその他の分析結果などにつきましては、全体版で

御確認いただけます。

では、災害種別ごとの災害リスクや課題、取組方針について御説明します。

まず、土砂災害でございます。

リスク分析により、市街地の外縁部の山麓部や丘陵部においてイエローゾーンが居住誘導区域と広範囲で重なり、一部は都市機能誘導区域とも重なっていること。また、市街化区域にも、より災害リスクが高いレッドゾーンが少なからず残存していることが確認できました。この結果を踏まえ、課題を整理した上で、下の表に示す、リスク回避、リスク低減のハード、リスク低減のソフトの分類ごとの取組方針を定めております。

なお、各取組方針の右側に記載している両括弧の数字は、この後5ページで説明する、それぞれの取組方針に基づく具体的な取組を示しております。

次に、資料右側の洪水でございます。

リスク分析により、太田川の下流部から下流デルタ域にかけての区域などにおいて、屋外への避難が極めて困難となり、かつ床上浸水する浸水深0.5メートル以上となっており、河川の合流部付近などにおいては、浸水深が1階の軒下を超える浸水深3メートル以上の区域もあること。また、浸水深0.5メートル以上の区域の大部分は居住誘導区域であり、一部は都市機能誘導区域とも重なっていることが確認できました。この結果を踏まえ、課題を整理した上で、取組方針を定めています。

3ページをお開きください。資料左側の内水氾濫でございます。

リスク分析により、デルタ市街地やデルタ周辺部などにおいて、広範囲で浸水が想定されており、この区域は居住誘導区域や都市機能誘導区域と重なっていること。また、これらの区域の大部分は浸水深0.5メートル未満となっておりますが、屋外への避難が極めて困難となり、かつ床上浸水する浸水深0.5メートル以上となってる区域も散見されることが確認できました。この結果を踏まえ、課題を整理した上で、取組方針を定めております。

資料右側の高潮でございます。

リスク分析により、デルタ市街地の大半やその周辺の臨海部などにおいて、屋外への避難が極めて困難となり、かつ床上浸水する浸水深0.5メートル以上となっており、その大部分は浸水深2メートル以上となっていること。また、浸水深0.5メートル以上の区域の大部分は居住誘導区域であり、一部は都市機能誘導区域とも重なっていることが確認できました。この結果を踏まえ、課題を整理した上で、取組方針を定めております。

4 ページをお開きください。資料左側の津波でございます。

リスク分析により、デルタ市街地の大半やその周辺の臨海部などにおいて、避難行動が取れなくなる基準水位0.3メートル以上となっており、この区域の大部分は居住誘導区域であり、都市機能誘導区域とも重なっていること。また、一部、1階の軒下を超える位置まで水がせり上がる基準水位3メートル以上となっている区域があることが確認できました。この結果を踏まえ、課題を整理した上で、取組方針を定めております。

資料右側の地震でございます。

リスク分析により、本市の想定最大震度は5弱から6弱と予測され、居住誘導区域や都市機能誘導区域の大部分が震度5強以上と想定される区域と重なっていることが確認できました。この結果を踏まえ、課題を整理した上で、取組方針を定めております。

5 ページをお開きください。資料左側の具体的な取組でございます。

ここでは、先ほど御説明した災害種別ごとの取組方針に基づき、災害リスクをできる限り回避、低減するための具体的な取組を分類ごとに整理しており、リスク回避として3つの取組、リスク低減（ハード）として20の取組、リスク低減（ソフト）として8つの取組をそれぞれ掲げております。

表の真ん中辺りに黒い丸がついたところがございますが、それについては、表左側のそれぞれの取組が対応する災害種別をお示ししております。例えばリスク回避1の災害ハザード情報の周知による居住等の誘導であれば、この取組が、土砂災害、洪水、

内水氾濫、高潮、津波における災害リスクを回避するための取組であることをお示ししております。

その右側の実施主体と（対象者）については、それぞれ取組の実施主体と、当該取組により実際に行動等をする主体を示しております。

表右側の矢印は、それぞれの取組の実施時期の目標を示しており、黄色で塗り潰された矢印は実施主体が作成した計画等において実施時期の目標を定め、集中的に取り組むことを示しており、薄い色から濃い色に変化するグラデーションをつけた矢印は、順次取り組むことを示しております。

資料右側の 6、防災指針の評価、検証でございます。

まず、評価指標の設定でございます。

本指針では、取組の進捗状況と取組の推進による効果の 2 種類の評価指標を設定し、それぞれの評価指標について、本指針の計画年度である令和 12 年度を目標年度とした目標値を設定しております。

次に、防災指針の評価、検証及び見直しでございます。

おおむね 5 年ごとに実施される都市計画基礎調査に併せて同調査の結果や先ほど御説明した評価指標などを用いた本指針の評価、検証を行い、必要に応じて具体的な取組の追加や見直しなどを行うこととしております。

なお、概要版には掲載しておりませんが、全体版には、巻末に資料編を掲載しており、災害種別ごとの補足情報でありますとか、本市のこれまでの災害履歴、本市のホームページ等での最新かつ詳細な災害ハザード情報の確認方法などを掲載しております。

最後に、今後のスケジュールでございます。

今後は、5 月頃に素案について、市民意見募集を行います。その後、専門部会において御意見をいただきながら最終的な案を取りまとめ、7 月頃の都市計画審議会において諮問をさせていただいて、答申いただいた上で、8 月頃の改定を目指して作業を進めていきたいと考えております。

駆け足になりましたが、以上で防災指針素案の内容の説明を終わらせていただきます。以上です。

○田中副会長

ありがとうございました。

専門部会からの報告は以上となります。

○渡邊会長

どうもありがとうございました。

報告事項につきまして、質問がある方はいらっしゃいますでしょうか。よろしいでしょうか。

事務局の説明がありましたように、これからパブコメをした後に、この都計審の方で最終的には諮問されるということでございますので、御承知おきいただければと思います。ありがとうございました。

それでは、続きまして、報告事項の（２）に移りたいと思います。

広島高速４号線延伸事業に係る構想段階手続について、報告をお願いいたします。

○事務局（前川都市計画課長）

それでは、続きまして、報告事項の（２）広島高速４号線延伸事業に係る構想段階手続について御説明いたします。

資料の２をご覧ください。まず、Ａ４の資料で、構想段階評価手続の概要について御説明いたします。

初めに、１、構想段階評価手続の背景と目的についてでございます。

平成２５年度に環境影響評価法、いわゆる環境アセス法が改正され、計画の立案段階における環境の保全の見地からの手続として、配慮書手続が導入されることとなりました。一方、都市計画法では、構想段階における具体の手続については定められておりませんが、本来、都市計画は環境面だけではなく、社会面、経済面なども含めた検討を通じて定められるべきであるものであるため、都市計画運用指針におきまして、都市計画上の見地からの総合的な検討を行う構想段階評価手続というものが定められ

ました。

次に、２、構想段階手続における都市計画審議会の位置づけについてでございます。

この度、都市計画の概略の案を決定するに当たり、事前に都市計画審議会へ報告し、意見を聴取することとしております。

下に都市計画運用指針の抜粋を掲載しております。（４）標準的な手続の④都市計画の概略の案の決定についての１段落目に、都市計画決定権者は、構想段階評価の結果及び当該評価結果に係る住民意見等を踏まえ、都市計画の案の作成に先立ち、都市計画の概略の案を決定すると記載されております。また、２段落目には、あらかじめ都市計画審議会に報告し、意見を聴取する等の手続を講じることが考えられると記載をされており、このため本審議会において報告を行うというものでございます。

最後に、３、構想段階評価結果に対する住民意見についてでございます。

先ほど御説明したとおり、都市計画の概略の案を決定するに当たっては住民意見を踏まえる必要があることから、本市においては、構想段階評価書を公表し、構想段階評価の結果について一般の意見の聴取を行っております。縦覧については、令和６年１２月１６日から本年１月１５日にかけて行い、縦覧開始日から本年１月２９日まで意見書の提出期間を設け、その結果、１件の意見書の提出がございました。

なお、参考として、都市計画に関するものと環境影響評価に関するものについて、手続の流れを下に記載しております。

手続の概要については以上でございます。

次に、Ａ３の資料をご覧ください。こちらの資料では、構想段階評価結果及び意見書の内容、決定する概略案について御説明をいたします。

まず、資料の左側、都市計画第一種道路事業の名称及びこの事業に係る都市計画決定権者でございます。

名称は、広島高速４号線延伸事業（都市計画道路広島西風新都線）でございます。都市計画決定権者は、広島市でございます。

次に、都市計画第一種道路事業の目的及び内容でございます。

事業の目的について、広島高速４号線は、広島市の都心とひろしま西風新都を結ぶ指定都市高速でございます。現在この道路は山陽自動車道と接続していないため、乗り継ぐためには、一旦一般道を経由する必要があることから、広島高速４号線を延伸して山陽自動車道と接続させることにより、高速自動車道路網のミッシングリンクを解消し、広域幹線道路網ネットワークの充実、強化を図るというものでございます。

構想段階評価では、複数のルート案を評価し、その結果や住民意見等を踏まえ、都市計画の案の基となる概略の案を決定することとしております。今回は、左下の図に示すとおり、案の①、既存の道路空間を活用し山陽自動車道に最短距離で接続するルートと案の２、広島修道大学の南側を通り山陽自動車道の五日市インターチェンジに接続するルートの２案について評価を行っております。

その評価結果を右側に示しております。５つの評価分野と１７の評価項目を設定し、既存資料に基づき調査を実施しております。

評価の結果、１７の評価項目のうち５つの評価項目において、ここに記載のあるとおり、案１が優位となる結果となりました。残りの１２項目については、両案適合、もしくは同程度となっております。

次に、構想段階評価に対する意見の内容と本市の考え方でございます。

先ほども申したように、意見書が１通出ております。

意見の内容です。利用者の交通安全に関する観点からの評価が欠落していると思う。案１は、山陽自動車道を山口方面から広島市内に向かう場合、近距離に２つの分岐が存在することとなり、混乱による事故が発生するのではないのか。同じく、岡山方面から広島市内に向かう場合も近距離に２つの分岐、山陽自動車道は高速走行しているので判断できる時間が短く、走行する利用者は混乱（事故や逆走）するのではないのか。案の２については、五日市インターチェンジと既設道路や新たな高速４号線への接続道路との流れにおいて、混乱や安全が確保できるか。利用者の立場に立ち、安全に通行できるのかという評価が必要だと思えますという意見でございます。

この意見に対する本市の考え方でございます。

利用者の交通安全の確保は極めて重要であることから、道路の基本的な構造や通行時の利用者の反応といった観点から評価することになりますが、現時点では、道路のおおむねの位置や規模しか決まっていないため、今回決定する概略案に沿って、今後具体的なルートや構造を確定していく段階で評価することとしております。

次に、計画段階環境配慮書の評価結果、また、その次の計画段階環境配慮書に対する意見についてでございます。

構想段階評価手続と同時に行った環境影響評価法に基づく配慮書手続において、計画段階環境配慮書を作成し、公表するとともに、国等へ意見聴取を行いました。

評価結果については、右上に記載している構想段階評価書の評価結果のうち、評価分野の上から2つ目、自然的環境の整備または保全の評価項目及び評価結果と同じでございます。

また、これに対する国等の環境部局からの意見につきましては、今後の手続における検討事項についての助言等であり、評価結果に対する疑義や意見はございませんでした。

なお、市民からの意見はございませんでした。

以上を踏まえ、最後に、概略案の決定についてでございます。

構想段階評価書と計画段階環境配慮書における評価結果や市民や国等からの意見を踏まえた結果、案の1を概略案として決定することとしております。

以上で広島高速4号線延伸事業における構想段階評価手続についての報告を終わります。意見があればよろしくお願いいたします。

○渡邊会長

ありがとうございました。

ただいまの報告事項について御質問のある方いらっしゃいますでしょうか。よろしいでしょうか。

どうぞ。

○田中副会長

教えていただきたい点がありまして、市民意見が出ておりまして、分岐点が近いということで、混乱を招くのではないかということに対して、市の考え方とすれば、今後決定する概略案に沿って、今後具体的なルートや構造を確定していく段階で評価しますということで、この段階では評価ができてないという理解かと思います。

しかしながら、上の方の表を見ますと、構想段階評価書の評価結果の評価分野の5つのうちの上から3番目ですか、適切な規模及び必要な位置への配慮というところで、適切な道路の配置というところがありまして、いずれのルート案も適切な道路の配置がなされていると評価すると、こう書かれているので、ここで一応評価をされてるので、この市民意見に対して何か先送りのような表現になってるんですけども、ここどのように理解すればよいのか教えていただければと思います。

○渡邊会長

事務局、お願いします。

○事務局（山本高速道路整備担当課長）

道路計画課高速道路整備担当です。先ほど副会長が言われた評価結果の件なんですけど、そもそも左上の欄の評価分野であったり評価項目というのは、都市計画法第13条の都市計画基準と都市計画の運用指針を照らし合わせて選定しております。紙面の都合上、今の評価結果にいずれのルート案も適切な道路の配置がなされていると評価するとはしか書いてないんですが、そもそもこの適切な道路の配置という項目を選んだ選定理由としては、都市施設が都市計画法において、土地利用、交通等の現状及び将来の見通しを勘案して、適切な規模で必要な位置に配置することにより円滑な都市活動を確保して、良好な都市環境を保持するように定めているとされていることから、この項目を選定したもので、この評価方法なんですけど、ここにも記載がないんですが、上位計画との一体性や整合性が図られてるかっていうのを比較評価することになっています。この評価結果としては、そもそも本事業が、先ほどの目的でもあったように広域的な交通ネットワークの充実、強化が図られるものとして、広島市の総合交通戦略などの上位計画に位置づけられているものですから、このことについては、

いずれのルートでも変わらないために、この一体性、整合性が図られるものとして適切な道路の配置がなされていると評価しています。

このような評価項目の選定等については、今回の資料にはないんですけど、縦覧していますこの200ページぐらいある資料にはしっかりと書かさせてもらってます。それを踏まえた上で、今回の市民意見のあった利用者の交通安全の関する観点からの評価については、こうした適切な道路の配置の評価とは異なるものであろうということから、今後具体的なルートや構造を確定していく段階で評価していきたいという形で今回、本市の見解を占めさせていただいたものです。以上です。

○渡邊会長

どうぞ。

○田中副会長

ですから、上の表にあるものは、いわゆる上位計画との関係で位置が適切であるかどうかという話であって、下の方の意見は、個別具体の距離の問題だとか、そういう話なので、ここの評価項目とは内容が違っていると。文章では読み取れないんですけども、そういう理解でよろしいですか。

○事務局（山本高速道路整備担当課長）

はい。

○田中副会長

はい、分かりました。

○渡邊会長

ほかにございますでしょうか。質問等、よろしいでしょうか。

こちらも多分、先々、都市計画決定できる案件だと思っておりますので、またそのときに御審議いただくということになろうかと思えます。よろしく願いいたします。

それでは、報告事項3番目に移りたいと思います。

事務局、お願いします。

○事務局（前川都市計画課長）

それでは、報告事項の３、市街化区域内の土砂災害特別警戒区域を市街化調整区域に編入する取組方針の令和７年度以降の方針について御報告さしあげます。

本日説明します内容につきましては、２月５日に広島県が開催いたしました広島県都市計画審議会において報告されたものでございます。

お手元には、県が公表した新たな取組方針の資料そのものを御用意しておりますが、前方のスクリーンで要点をまとめて御説明させていただきます。

まず、これまでの取組として、令和３年７月に県が市街化区域内の土砂災害特別警戒区域を市街化調整区域に編入する取組、いわゆる逆線引きの取組について、取組方針を策定しております。この取組方針に基づき、県が中心となり、県内１３市町が連携し、市街化区域から市街化調整区域へ見直しを行う、いわゆる逆線引きに取り組むこととなりました。

この取組方針においては、多数ある逆線引きの箇所のうち、次の①、②の両方に該当する箇所を先行的に実施いたしました。①としては、市街化区域の縁辺部であること。これは、市街化区域と市街化調整区域の境界線、いわゆる区域区分線をまたぐ土砂災害特別警戒区域の箇所を指しております。②としては、低未利用地であること。これは、住宅、店舗、工場などの土地利用がされてない箇所を指しております。こうした①、②の両方に該当する箇所を先行的に実施としたものでございます。

こちらは、先行的に実施する箇所のイメージでございます。

イメージ図の上部で赤く着色した箇所のように、市街化区域と市街化調整区域の境界線をまたぐ土砂災害特別警戒区域にあり、その区域内において、建築物がない田畑や山林などの箇所になります。

一方、土砂災害特別警戒区域に建築物がある箇所、市街化区域の縁辺部ではない箇所は、将来的な対象箇所となっております。

この取組方針に基づき、県が地図上で抽出した候補地について、広島市において現地調査などを実施して対象箇所を選定するとともに、令和４年１２月から、対象箇所の土地所有者などに対し、取組の概要や逆線引きの先行実施などを内容とする書面を

郵送し、説明会を開催いたしました。

その後、都市計画の案の縦覧などの都市計画手続を経て、11月7日に開催しました第73回広島市都市計画審議会に都市計画の変更を付議し、232地区を逆線引きする案のとおり議決をいただきました。この都市計画の変更につきましては、今月末に告示を行う予定としております。

次に、令和7年度以降の取組について御説明いたします。

2月5日に県が開催しました広島県都市計画審議会において、令和7年度以降の取組の進め方やロードマップを示した新たな取組方針について報告がございました。

こちらの表は、県内13市町の全体箇所数となります。一番左側が市街化区域内の土砂災害特別警戒区域の箇所数であり、約1万か所で約1,200ヘクタールとなります。その右側が市街化区域内の縁辺部で低未利用地、つまり先行的な取組で実施した箇所数であり、525か所で25.5ヘクタールとなります。そこから右側全てが未実施箇所であり、引き続き取組を進めていく箇所となります。

このうち、赤線で囲んだ箇所は、未実施箇所のうち低未利用地を集計したものでございます。低未利用地の逆線引きは、土砂災害特別警戒区域での新たな開発を防止する上で効果的なため、赤枠で囲んだ低未利用地から優先的に実施するとの方針でございます。

次に、取組の進め方として、今後の対象箇所は、土砂災害特別警戒区域内に宅地と低未利用地が混在している箇所が主になります。その場合は、図において茶色で示すように、低未利用地の範囲のみ逆線引きを実施いたします。

また、対象箇所が多いことから、市街化区域の縁辺部、市街化区域内部という位置の区分のほかに、新たな開発を防ぐ観点から、田、畑、平面駐車場などの将来的な開発見込みの高い区域と、道路や公園などの新たな開発が見込まれにくい区域に分類し、優先度を設定しております。

具体的には、オレンジ色で着色した市街化区域の縁辺部で、田、畑、平面駐車場などの将来的な開発見込みの高い区域を優先度◎に設定し、最優先としております。次

に、下から２段目の市街化区域内部で、田、畑、平面駐車場などの将来的な開発見込みの高い区域を優先度○に設定しております。最後に、市街化区域の縁辺部及び市街化区域内部で、道路、公園などの新たな開発が見込まれにくい区域を優先度△と設定しております。

次に、ロードマップについて御説明いたします。

県が取組方針を策定した令和３年を起点として、おおむね１５年で低未利用地の逆線引きが完了することを目指しております。

一番上にある赤枠の矢印が今月末に告示を予定している先行取組となり、次回の実施では、優先度◎とした市街化区域の縁辺部で、将来的な開発見込みの高い区域を実施いたします。次に、優先度○とした市街化区域内部で、将来的な開発見込みの高い区域を実施いたします。次に、優先度△とした市街化区域の縁辺部及び市街化区域内部で、新たな開発が見込まれにくい区域を実施いたします。

また、宅地に関して逆線引きの希望があった場合については、適宜受け付けるとともに、おおむね２０年で宅地を含めた逆線引きが完了することを目指して取り組む方針でございます。

なお、地元調整や関係機関協議に時間を要し、ロードマップの見直しを行う場合がありますので、その際には別途報告させていただく予定としております。

以上で、令和７年度以降の市街化区域内の土砂災害特別警戒区域を市街化調整区域に編入する取組方針についての御報告とさせていただきます。以上でございます。

○渡邊会長

ありがとうございました。

ただいまの報告事項につきまして、御質問のある方いらっしゃいますでしょうか。よろしいでしょうか。

ということで、今後また逆線引きについて引き続き進めるということでございます。

よろしくお願いいたします。

それでは、報告事項に関しましては、これで終わりにしたいと思います。

以上で予定されていた案件は全て終了しましたが、その他、事務局の方から何かありますでしょうか。

お願いします。

○事務局（前川都市計画課長）

本日は熱心に御議論いただきまして、ありがとうございました。

本年度は、審議会を3回開催いたしまして、今回の審議会をもちまして、本年度予定していた案件は全て御審議いただくことができました。ありがとうございました。

来年度以降も引き続きまたお世話になると思いますので、よろしくお願いいたします。

事務局からは以上でございます。

○渡邊会長

ありがとうございました。

それでは、以上で本日の審議会を終了いたします。

本日は長時間にわたり、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。