

平成28年度 第4回 広島市環境影響評価審査会 議事録

議題：（仮称）駅前大橋線軌道建設事業環境影響評価実施計画書について

1 日時：平成29年3月28日（火）10：00～11：55

2 場所：広島市役所本庁舎 14階 第7会議室

3 出席者

(1) 審査会委員（五十音順、敬称略）

今川朱美、河野憲治（副会長）、清水則雄、高井広行、棚橋久美子、土田孝、内藤望、中西伸介、長谷川弘、林武広、堀越孝雄（会長）、矢野卓雄、吉田倫子 以上 13名出席

(2) 事務局

建部環境局次長、寺本環境保全課長、小田課長補佐 他2名

(3) 都市計画決定権者

広島市都市整備局 都市計画課 岡村課長補佐 他1名

(4) 事業者等

広島市道路交通局 都市交通部 三宅交通施設整備担当課長 他2名

広島電鉄株式会社 井出ヶ原電車技術部長 他1名

株式会社トーニチコンサルタント 2名

(5) 傍聴者

0名

(6) 報道機関

2名

4 会議概要

(1) 審査会は公開で行った。

(2) （仮称）駅前大橋線軌道建設事業環境影響評価実施計画書について審議を行った。

5 審議結果概要

(1) （仮称）駅前大橋線軌道建設事業環境影響評価実施計画書の内容等について、各委員から意見が出された。

(2) 審議で出された意見に基づき、答申案を作成することになった。

6 会議資料

・資料1 広島市環境影響評価条例に基づく環境影響評価の手続

・資料2 （仮称）駅前大橋線軌道建設事業環境影響評価実施計画書及び要約書

[審議結果]

○小田課長補佐 只今から、平成28年度第4回広島市環境影響評価審査会を開会いたします。本日は、年度末の慌ただしい中、委員の皆様、そして事業者の皆様、ご出席くださり、誠にありがとうございます。私は、本日の司会を勤めさせていただきます環境局環境保全課の小田でございます。よろしくお願いいたします。本日の議題は、「(仮称) 駅前大橋線軌道建設事業環境影響評価実施計画書について」となっています。審議は正午までを予定しておりますので、御協力の程よろしくお願いいたします。また、本日の会議でございますが、委員の定数16名に対して、御出席の委員が13名と、会議の定足数の過半数に達しておりますことを御報告申し上げます。

ここで、開会にあたりまして、建部環境局次長からご挨拶申し上げます。

○建部環境局次長 皆様、おはようございます。環境局次長の建部でございます。本日は、どうぞよろしくお願いいたします。環境影響評価審査会の開催にあたりまして、一言、御挨拶申し上げます。委員の皆様におかれましては、用務御多忙中、御出席いただき誠にありがとうございます。

本日は、「(仮称) 駅前大橋線軌道建設事業環境影響評価実施計画書」についてご審議いただく予定としております。

現在、路面電車については、広島駅への進入ルートが迂回していることから、広島駅と紙屋町・八丁堀間の所要時間が長く、定時性や速達性の確保が課題とされています。本事業は、こうした課題に対応するため、広島駅への進入ルートを変更し、南区松原町から南区比治山町までの区間に新たに路線を整備するものでございます。

また、本事業は、路面電車の軌道を道路上に敷設する「併用軌道」の建設事業であり、本市で初めての事例となります。さらに「併用軌道」につきましても、道路以外に敷設される普通鉄道の構造とは異なるものであり、また、国のアセス法が対象としていないため、全国的な事例も少なく、これまでの事例以上に、皆様方の専門的知見が重要であると考えています。

本日の審査会を含め、合計2回の審査会の開催を予定しておりますので、皆様の活発なご意見を賜りますようお願いいたします。簡単ではありますが、私からの御挨拶とさせていただきます。

○小田課長補佐 引き続きまして、本日の会議資料の確認をさせていただきます。「平成28年度第4回広島市環境影響評価審査会 配席表」、「平成28年度第4回広島市環境影響評価審査会 次第」、「資料1 広島市環境影響評価条例に基づく環境影響評価の手続」、このほか、事前に送付させていただいた資料として、「資料2 (仮称) 駅前大橋線軌道建設事業環境影響評価実施計画書及び要約書」がございます。不足がありましたら事務局にお申し付け下さい。それでは、これから先の議事進行は、堀越会長にお願いいたします。よろしくお願いいたします。

○堀越会長 おはようございます。早速、始めたいと思います。まずは、諮問について、事務局から説明をお願いします。

○小田課長補佐 「(仮称) 駅前大橋線軌道建設事業環境影響評価実施計画書について」ご審議いただくにあたり、諮問書をお渡しします。諮問書は、建部環境局次長から堀越会長にお渡ししますので、建部次長、前の方をお願いします。恐れ入りますが、堀越会長は、ご起立いただき、建部次長と向い合わせをお願いいたします。

○建部環境局次長 (仮称) 駅前大橋線軌道建設事業環境影響評価実施計画書について、諮問。広島市環境影響評価条例第10条第3項の規定に基づき、(仮称) 駅前大橋線軌道建設事業環境影響評価実施計画書について貴審査会の意見を求めます。平成29年3月28日、広島市環境影響評価審査会 会長

堀越孝雄 様。広島市長 松井 一實。どうぞよろしくお願ひします。

【建部環境局次長から堀越会長に諮問書を手交】

○小田課長補佐 ありがとうございます。それでは、席にお戻りください。

○堀越会長 それでは、議事に入ります。ただ今諮問を受けました「（仮称）駅前大橋線軌道建設事業 環境影響評価実施計画書」につきまして、審議を致したいと思ひます。それでは、まず、資料1につきまして、事務局の方から御説明をお願ひ致します。

○寺本環境保全課長 環境保全課長の寺本でございます。まず、資料1「広島市環境影響評価条例に基づく環境影響評価の手続」を御覧ください。この資料は、広島市環境影響評価条例に基づく環境影響評価の手続の流れと、市民、都市計画決定権者、市長の役割を示したフローです。

まず初めに、資料の表題の下に、都市計画決定権者という言葉を表示しています。今回の審査の対象となる事業は、路面電車の軌道の建設に伴って、都市計画決定を行うこととしています。このため、広島市環境影響評価条例第35条の規定を適用し、事業者ではなく、都市計画決定権者が環境影響評価その他の手続を行うこととなるため、このように「事業者」ではなく「都市計画決定権者」と表示しております。

次に、環境影響評価の手続の流れですが、上から、「実施計画書」、「環境影響評価の実施」、「準備書」、「評価書」、「事後調査」といった流れで進みます。現在は、一番上の太枠の「実施計画書」の手続となっています。

なお、「実施計画書」とは、都市計画決定権者による環境影響評価の実施に先立って、どのような項目について、どのような方法で環境影響評価を実施していくのかという計画を示したものとなっています。

それでは、上の太枠の中の説明ですが、灰色に塗りつぶした部分は、現在までに、既に終了した手続を示しています。本年1月27日に、都市計画決定権者から本市に実施計画書が提出されました。その後、2月2日から3月1日までの1か月間、実施計画書の縦覧を行いました。また、都市計画決定権者による、実施計画書の周知、市民向けの説明会の開催を経て、現在に至っております。

なお、今後の手続につきましては、都市計画決定権者から市民意見の概要等が提出される予定となっています。その翌日から起算して60日以内に、都市計画決定権者に対し、実施計画書について環境保全の見地からの検討を行った結果に基づく市長意見を述べることとなります。

その後、都市計画決定権者は、市長意見を勘案し、実施計画書の記載内容に検討を加え、技術指針の定めるところにより環境影響評価を実施します。

さらに、環境影響評価準備書の作成、環境影響評価書の作成、などの手続を経て、事業着手が可能となります。以上でございます。

○堀越会長 ありがとうございます。資料1の手続のフローですが、これについて意見はございますか。都市計画法に基づく事業なので、条例の規定で「事業者」を「都市計画決定権者」と読み替えているものだと思います。よろしいでしょうか。意見がないようですので、次に進みます。

今回の審査会には、環境影響評価実施計画書について御説明等をいただくために、広島市都市整備局都市計画課、広島市道路交通局都市交通部、そして広島電鉄株式会社の皆様に御出席頂いております。

それでは、引き続き、資料2、環境影響評価実施計画書の内容について御説明をお願ひしたいと思います。よろしくお願ひいたします。

○事業者（三宅交通施設整備担当課長） おはようございます。広島市道路交通局 都市交通部 交通施設整備担当課長の三宅と申します。本日はよろしくお願ひいたします。パワーポイントにより説明したいと思いますが、お手元にも印字した資料を配付させていただきます。今日は、都市計画課、都市交通部、それから広島電鉄と皆一堂に会していますが、私のほうから代表して説明をさせていただきます。それでは（仮称）駅前大橋線軌道建設事業環境影響評価実施計画書の内容について、御説明をさせていただきます。

【実施計画書の内容をパワーポイントにて説明】

誠に申し訳ございませんが、実施計画書に一部誤記がありましたので、この場をお借りしまして、お詫びして訂正をさせていただきます。実施計画書67ページの表3.2.7-5「温室効果ガス排出量の推移」の区分で「一酸化二炭素」と表記していますが、正しくは「一酸化二窒素」ということで、訂正をさせていただきます。申し訳ございませんでした。

以上で説明を終わらせていただきます。ありがとうございました。

○堀越会長 ありがとうございます。只今の御説明にもありましたが、今回の事業は、駅南口広場の再整備事業のうちの駅前大橋線軌道建設事業ということでございます。

それから広島市環境影響評価条例第2条に対象事業を定めてございます。そのなかの「鉄道又は軌道の建設又は改良の事業」に該当し、本審査会の所掌事項になるということでございます。

どのようなことでも結構ですので、委員の皆様から御意見や御質問をお願いします。

本日の審査会の最終目標は、評価項目の選定、調査・予測・評価の方法が適切であるか否かについて、意見の集約ができれば良いと考えております。よろしくをお願いします。

○高井委員 何故高架部を現在地点（駅前大橋の途中）で下ろす計画としたのか。駅前大橋南詰交差点を高架部が跨ぐ形になるような計画にすれば、渋滞緩和や騒音・振動が随分減るだろう。また、傾斜も2～3%で抑えられると思う。その経緯等について教えてください。

それから、サービス水準を低下させないことが必要ですが、循環部分の路線運用をどのように考えているかについて教えてください。

○事業者（都市交通部） 平成22年から25年の間におきまして、学識経験者や市民の方を委員とした「広島駅南口広場の再整備に係る基本方針検討委員会」を設けまして、都合3回開催しています。その下部組織である、事業者、県警、交通事業者等が入った会議の中で、高架、地下、地平の案を検討して参りました。高架については、委員お尋ねのとおり、駅前大橋南詰交差点を超えるものがないかという検討もあったのですが、交通処理上は、直進で路面電車が入っていきますので、現状は信号現示（矢印信号）が直進になっていますので、それと同じように路面電車が入れば大きな渋滞はないだろうというのが1点と、駅前大橋の上をずっと越した高架とした場合でも駅前大橋上の車線が減少してしまうという、その2点を踏まえまして高架の延長は駅前大橋までで宜しいのではないかとということになりました。実は駅前大橋は太鼓橋で高くなっていますので、その上にまた高い高架を造ると、JRAの前で下りきらないということになりまして、京橋町の交差点が右折できないなどの問題もあり、今の形になっています。

○高井委員 橋（大州通りを超える）のところでもう少し桁を高くすることはできないのでしょうか。

○事業者（都市交通部） 広島駅に南北自由通路の計画ができあがっていると思うのですが、自由通路

と同じ高さで路面電車が入ってくるというのが売りになっています。橋のところでは桁を目一杯上げてしまうと、そのレベルで路面電車が入ってこられないという課題がありまして、今の形に落ち着いています。

もう一つは、駅はフラットと申し上げましたが、路面電車が駅へ入るまでにポイントを切り換えたりするスペースを計画しておりまして、その手前は基本的にはそのレベルが望ましいと言われておりますので、一旦桁を上げてしまうと難しくなるということから決まりました。

○高井委員 道路構造上難しいということですか。

○事業者（都市交通部） そうです。

○事業者（広島電鉄） 広島電鉄の電車技術部長を務めている井出ヶ原でございます。今日はよろしくお願ひします。高井委員の2点目の御指摘の路線は循環路線と称しているものですが、今のサービス水準は落としません。今後、循環線についてはまだ確定したものはございませんが、例えば、紙屋町や皆実町6丁目というところで、色々な路線が入ってきますので、その辺をトータル的に考えさせていただきまして、現在のサービス水準以上のメリットが出るようなことを考えたいと思っておりますが、今現在はまだ詳細は決まっていないのが実情でございます。

○高井委員 環状線のようにグルグル回っているイメージですか。

○事業者（広島電鉄） そうです。この路線の先に、紙屋町交差点があり、そこを左折いたしまして、広島港に向けて南下いたしますと、皆実町6丁目という電停がございます、そこで更に左折してずっと走ると、今のところに出てくるという循環線を現在計画しています。

○高井委員 直接駅には行けないわけですか。

○事業者（広島電鉄） はい。循環線では直接駅には行けません。ですから、駅に入るためには、稲荷町交差点等で乗り換えていただくということになります。

○高井委員 サービス水準は下がるのではないですか。

○事業者（広島電鉄） 我々から考えれば、選択肢は逆に増えるのではないかと思います。もし直接駅に入りたい方は、その系統に乗っていただくということだと思います。広島港方面からは今の比治山町で曲がって、そこから真っ直ぐ行けば、広島駅に入れます。だから、ご利用されるお客様が色々選択されて乗っていただくという必要はありますが、決してサービス水準が下がるとは考えていません。

○堀越会長 ついでの質問ですが、稲荷町から来る電車は左折できるわけですね。

○事業者（広島電鉄） はい。

○堀越会長 分かりました。高井委員は宜しいでしょうか。

○高井委員 できたら乗り換えがないような駅へのアクセスが望ましいと思います。

○事業者（都市交通部） 循環線の経緯を簡単に申し上げます。駅前大橋ルートですが、迂回している

ルートを短絡化しようということで計画を立ち上げました。この計画を立ち上げましたときに、地元説明会を平成25年、26年に、都合20数回行いました。最初は、この短絡ルートだけを作って、宇品港からは松川宇品線を上がるという計画でした。となると、既存のルート（段原一丁目、的場町、猿猴橋）には、100年程度軌道が走っていますが、地元の方々から、駅に行くのに、電車賃を払ってまで行くことはあまりないが、都心へ行く便だけは残してもらえないかという御意見がありました。それと、猿猴橋電停につきましては、駅が近いので、廃止は致し方ないのかなというところに落ち着きました。そうした中で、当初、循環バスを走らせる案も考えましたが、バスは電車に比べて継続性に安心感がないということになりました。結果的には、地元町内会の皆様の御要望を勘案して、都心へ向かう路線を主に使うので、既存のルートを活用して都心を循環する計画となりました。委員のおっしゃるように駅には直接行けないのですが、路線系統が分からない観光客の方でもこの循環ルートに乗れば、駅の最寄り電停までは行けます。そのような経緯で今の形になっています。以上でございます。

○高井委員 （中広宇品線道路に）的場町電停から駅前大橋線へ接続できる路線が用意されていれば駅へ入ることは可能なのですよね。

○事業者（都市交通部） 中広宇品線に路線を敷き、駅前大橋線と接続したら、右折して駅に進入できるだろうということですか。

○高井委員 そうです。

○事業者（都市交通部） 駅前大橋線が蒲鉾橋でございまして、電車が曲がる際に傾きが取れないということがございまして、こちらは構造的に路面電車が曲がるのは無理だという結論になりまして、この進入路は使えないということになり、今の形になっています。

○高井委員 色々と難しいわけですね。

○事業者（都市交通部） はい。既存の道路や地形条件を踏まえて軌道を敷設するため、どうしても色々な制約があります。

○堀越会長 広島市内はデルタ地帯で地盤沈下もあり、通常の花面はかなり低いので、橋は全て太鼓橋型になっている。その辺で難しいところが出てくるのではないかと思います。他にいかがでしょうか。

○中西委員 騒音の話も非常に大きな関心事になると思います。地上部については、今の路線と同じように、市民の方にも考えていただけたと思いますが、今回は高架部がございまして、ここについて、実施計画書のほうでは、影響要因として走行音しかないのですが、高架構造の場合は、構造物そのものが鉄道の振動によって音を発生するということがありますので、これについては、どのようにお考えでしょうか、考慮はされているのでしょうか。それに対して走行音に関しては防音壁を建てるということですが、高架構造の床版が剥き出しになるとか、桁が剥き出しになるとそこからの放射音がありますので、そこをカバーするとか、吸音が裏面に必要であるとか、各種の対策が必要と思うのですが、評価として何を対象として、そこまで考えておられるかということと、予測方法につきまして検討のものがあれば教えていただけますでしょうか。

○事業者（都市交通部） まず今の段階で御説明できる内容としまして、駅前大橋のところにつきましては、今ある橋の真ん中の桁を何本か抜いてメタルの鋼桁にします。それから大州通りと駅前大橋の間

につきましては、地下に広場があります。今の計画では、AブロックとBブロックの間に大きなビジョンのある大きな広場の真ん中に柱を立てて使えなくなるようなことはできないので、まだ図面は作っていないのですが、駅前大橋の下部工と地下広場の躯体の間に橋脚を建てられるスペースがありますので、ここに橋脚を建てて駅前大橋までを持たせようと考えています。この高架構造物のメタルのところから大州通りまでの間につきましては、構造物の音が発生しないように、例えば、軽量盛土のようなもので計画をして、ただどうしても大州通りから向こうは、大州通りを跨るというのは、下は道路がありまして、上は自由通路の高さが決まっているということで、構造的にはかなりしんどいことになっています。恐らく、これもメタルになると思います。それで自由通路に向かって高架構造物が全部できていくということになります。高架構造物が出来る区間というのが駅前大州線の北側と駅前大橋の間になるのではなかろうかと思っています。

○事業者（トーニチコンサルタント） 予測につきましては、高架部で設定しているところが、盛土構造であるので、通常、予測の考え方として、高架部も地平部も発生する転動音は同じであろうということで、広島電鉄の軌道で類似地点調査を行いまして、発生する転動音のパワーレベルを設定して、同様な感じで、平面と盛土構造の予測を行っていかうと考えています。

○中西委員 ありがとうございます。盛土ということであれば、それで結構かと思います。ただ、プラットホームがメタルということなので、特にまた広い面積になりますと、振動が広い幅で伝わって、影響が大きいかと思います。また、その下にバスターミナルなどがありますと、例えば、アナウンスや非常放送などが騒音によって聴きづらくなると困りますので、その点は考慮して、詳細は考えていただければと思いますので、よろしくお願いします。

○堀越会長 委員の御質問の中に、騒音壁の内側に吸音性を持たせるというお話がありましたが、そのあたりはどうなのでしょう。

○事業者（都市交通部） 連続立体交差事業の場合では、用地に余裕があれば、吸音壁の前に、吸音パネルを貼ったりするのですが、今の我々の思いでは、自由通路の高さに合わせていくということになりますと、通常のバラスト軌道が採用できそうにないと。構造厚さが厚いので。樹脂固定軌道にすると、保線狂いが少ないので、今のところ、吸音パネルを貼りますというところまでは決めていません。ただ準備書を作成する段階で、本日委員からいただいた御指摘も踏まえて計画をしていきたいと思っています。

○中西委員 はい。ありがとうございます。まずは吸音がない状態で予測・評価されて、それで環境基準を満たしておれば、軽い構造で宜しいかと思うのですが、もし超えてしまった場合には、防音壁の内側に吸音性を持っているタイプなど、色々考えていただければと思いますので、それも併せて、よろしくお願いいたします。

○堀越会長 今の御説明の中でありました「軽量盛土」とはどのようなものなのでしょう。

○事業者（都市交通部） 軽量盛土は色々なタイプがあるのですが、我々が今考えているのは、発泡スチロールのようなものです。今、色々なところで使われているのですが、例えば、荒神陸橋の南詰側を球場の整備の関係で拡幅した際も発泡スチロールを下に入れております。首都圏でも発泡スチロールで躯体を構築した事例が鉄道でもあります。それが採用できればと思っています。

○事業者（三宅交通施設整備担当課長） 死荷重（構造物自体の重さ）を非常に減らせるということ

で、全国的にかなり使われており、非常に便利なものになっております。

○堀越会長 ありがとうございます。他にいかがでしょうか。

○棚橋委員 既に道路になっているところに軌道を整備する計画ですが、整備の際には、掘るのでしょうか。というのは、埋蔵文化財の問題で、広島市ではどのようなになっているかは分かりませんが、昨日、東広島市で文化財の会議があったのですが、平成23年から、東広島市の場合は、例えば、個人の住宅の浄化槽を設置するくらいの規模の工事でも、掘る場合には、文化財の担当部署に問い合わせが必要で、その地域に埋蔵文化財があるかないかを文化財の担当部署が確認した後に、工事を始めることになっている。この事業について、そのような手続はクリアされているのでしょうか。

○事業者 実施計画書作成にあたり既存資料で埋蔵文化財の包蔵地を調査しておりまして、それでは該当がないと判断しておりますが、事業の実施に当たっては、念のため、市民局や教育委員会などに問い合わせを行います。ただ、既存資料調査では、実施計画書の45～46ページになりますが、埋蔵文化財の包蔵地をチェックしています。

○事業者（三宅交通施設整備担当課長） 今、広島電鉄にも確認いたしました。通常、道路になっているところの中央分離帯を撤去したりして軌道を敷設しますが、工事としては、50～60cm程度の掘削になるだろうということです。それで、御存じのように、例えば、駅前通りの広い部分がございますけど、中央分離帯はクスノキなどが埋まっているところです。それと、地下埋設物、下水管や水道管などは、幹線本管はかなり深いところに設置されていることもあります。一般的に、各ビルなどに供給されている水道管や宅内から出てくる汚水管を吸収する面整備管については、大体土被りが1.5mぐらいのところを全部敷設しております。ですから、これまで道路は1.5mぐらいまでは、地下を掘って色々な公共施設が整備されているというのが一般的ではなかろうかと思っています。

○吉田委員 景観について、工事の全体が分かる形で、なるべく広い画角で、パノラマ状に撮っていただくなど配慮していただきたい。

あと、広島駅方面向きに一つ作成していただきたい。最近、高齢者の認知症問題で、自動車が歩道橋に乗り上げたりする話もありますが、駅前の道路を右折や左折をしようと思って、夜間に路面電車の軌道に乗っていくということも、これからの世の中、あり得ると思うんですね。日中なら視認ができるとか、夜間ならどのようにされるとか、これは景観には入らないことなので、モニタージュまでは作る必要はないかもしれませんが、そういったところにも配慮していただきたいなと思っています。なので、駅に向かう向きや駅から逆に向かう向きから、高架になっていく様子が分かる写真をつけていただければと思います。

あと、お金がかかるなど諸事情があると思うのですが、路面を緑化されるのかとか石畳にされるのかとか、景観に配慮されるのかが分かればよいなと思います。

あと、景観法的には重点地区になっていますので、工事期間中の防音壁などもどのようにされるのかなども配慮していただければと思います。

○事業者 実は、今回、景観の予測地点を選定するのに悩みまして、まず二葉山に登ってみたのですが、二葉山からはビルが建っていて事業予定地が見えない。さらに、比治山に登ったら、比治山からはマンションが建っていて見えない。ということで、あまり事例はないかもしれませんが、近い場所に視点場を設けていますので、委員がおっしゃってくださいましたように、単に画角の狭いものではなくて、広めに取って、写真を撮るなど配慮していきたいと思っています。

それからもう一つ認知症の関係ですが、次の準備書の段階で、進入防止措置までが表現できるかなというのがありますが、そのような形で、パスといいますか、合成するのは可能でございますので、対応させていただこうと思います。

○事業者（三宅交通施設整備担当課長） 少し補足させていただきます。進入防止については、確かに、高速道路の逆走などの件数も非常に多くなってきて、心配でございます。交通管理者である県警に相談しながら、御指導を仰いでいきたいと思っております。

○堀越会長 あと軌道内の緑化についてですが、おそらく既存の中央分離帯にあるクスやツツジなどを撤去して工事を行うので、その代替措置はお考えでしょうか。

○事業者 軌道敷の緑化につきましては、委員からもございましたが、非常にコストがかかるということもありまして、今のところはそれを採用するか否かについて結論は出ておりません。メンテナンスの観点からも相当大変だという話を広島電鉄さんからも聞いていますので、どのようにやっていくかは、次の段階で広島電鉄さんと色々相談しながら検討していきたいと思っております。

○堀越会長 もう一つ工事中の防音壁への目隠しなどの措置についてはどうでしょうか。

○事業者 広島駅玄関口ですので、イメージアップできるような配慮をしていきたいと思っております。

○今川委員 景観について、付け足しで、もう少し詳しくお伺いしたいのですが、実施計画書40ページに書かれていることを拝見しますと、自然景観しか取り扱っていません。事業計画地は、広島市景観計画によりますと、都市的な景観を構成する地域でございますので、道路空間としての、都市機能としての景観ということも重要視されると思います。この審査会で取り上げることはないかもしれませんが、今お伺いしたところ、高架部分のスパンが長いので、柱がかなり離れており、その間の桁高は非常に高くなりますので、例えば、車を運転している場合、正面に非常に大きな構造物が横向きであって、その下を潜るということになると思います。このあたりは高いビルが建っていますので、景観の方向としては、空に向かって、垂直に建つものが多いのに、そこに視界を阻害するものが横向きに構造物が出て来ってしまう。現段階でデザイン上の配慮がどうなるのかは未定だと思いますが、恐らく先ほどの御指摘では、そういうことも含めて、運転していて、そのような構造物が現れるとびっくりすることになります。それに対する配慮はできるのかどうかも問われたのではないかと思います。私も非常に気になります。防音壁等という話も出ていましたが、都市的な景観の中に音も含めるとするのであれば、高架部を電車が走るカタカタという音は、都会的な賑やかな感じがするので、私個人としては、NOと言うつもりはありませんが、先に中西委員が言われたように、アナウンスが聞こえないとすれば困ると思います。構造上、鉄にしないといけないということなんですが、そこら辺を再検討することは不可能ですか。例えば、桁高が薄くなるような検討していただければ、景観上の圧迫感も音も緩和されるでしょうが、それは費用的にも難しいものなんでしょうか。

○事業者 構造的に、上部工の死荷重というか重さと、あとは渡るスパンを考えますと、どうしてもメタルになってしまいます。先ほど委員もおっしゃいましたように、横断するとき高い構造物があるとびっくりするということもありますので、我々としても出来るだけ薄くしたい、スレンダーな桁にしたいと当然思っています。高さがどれくらいになるかは検討中ですが、出来るだけ薄くし、桁の色彩も周辺の景観に配慮したものを検討していきたいと思っております。

○**矢野委員** 矢野でございます。景観の話に関連して、実施計画書の120ページに景観の調査地点等が示しておられますが、広島駅前交差点に調査地点がないということが解せないところでもあります。その辺は、東から見たところと西から見たところの調査があるのではないかと思います。やはり広島の玄関口、いわば広島の顔になりますよね。ですから、そのデザイン性は重要になってくると思います。可能であれば、広島駅前交差点の東方向、もちろん四方からでも良いのですが、そういう視点で観た景観も追加していただければと思います。以上です。

○**事業者** 大州線のことですね。

○**矢野委員** そうです。

○**事業者** 大州線を走る車から見た駅の景観のイメージですか。

○**矢野委員** そうです。大州通りは車だけではなく歩行者もかなりいます。だからやはり東西から見たときの雰囲気、景観が重要ななと感じました。みんなが地下の広場へ潜るわけではないですよね。

○**吉田委員** 加えて聞きたいんですが、この事業は、軌道の何までの工事なのかよく分かりません。電停を造る工事や電車が駅に入ってくる広い平面部分を造る工事も含むのでしょうか。

○**事業者（三宅交通施設整備担当課長）** まず、矢野委員の御指摘にありました駅前の交差点での景観については検討させていただこうとは思っています。広島は川があって、この地域は猿猴川などがありまして川べりの景観には緑もありますので、その景観について我々は特に気にしておりました。ただ御指摘の都市的な顔としての景観もあるということだと思いますので、そのあたりは検討させていただいて、大州通りの東側からとか西側からの視点についても考慮させていただこうかなと思います。現在、駅前の歩行者の回遊性を持たせようと思っております、関係各位と検討中でございます。これは構想でございますので、全て実現するかについて確定的なことは申し上げられませんが、新幹線口なども現在整備中で皆さんご存知だと思われませんが、あのようなペDESTリアンデッキができる可能性があるということでございます。ですから先ほどの路面電車の軌道のみというのものもあるんですが、このあたりの結果も踏まえて、ペDESTリアンデッキが見えてくる絵の可能性もあるので、その辺はご了承いただきたいと思っております。ペDESTリアンデッキが手前に見えて、その奥に路面電車の桁があるとか、そのような可能性もあるかなと思います。それから先ほどの路面電車の構造なのですが、Aブロック、Bブロックの途中から駅までは高い位置でフラットな状態になります。乗降場が4カ所に増えて広いホームになります。これに伴いましてバスのエリアやタクシー・マイカーのエリアを1階部分に再編していく計画で進めていきたいと思っております。

○**吉田委員** 路面電車の駅の乗降場エリアまでの工事が本事業に含まれるということですね。

○**事業者（三宅交通施設整備担当課長）** そうでございます。

○**吉田委員** 新しい電停を造るのは今回の事業ではないということですか。

○**事業者（三宅交通施設整備担当課長）** 電停はインフラ外部というものですが、そこも含めて本事業でございます。

○吉田委員 電停が写った景観というものはまだ先ですかね。

○事業者（三宅交通施設整備担当課長） 電停が入ったパースも描いてみたいと思いますし、出来れば分かりやすい絵をお見せできたらと思います。

○堀越会長 多分問題になるのは、工事期間中は、騒音や振動や粉じんの発生、それから周辺の交通状況が問題となって、供用開始後は、騒音や振動が問題になるんじゃないかと思います。そういうことに関連していかがでしょうか。

○内藤委員 工事中の大気質の予測に際して、現地調査をされるということですが、その場所が実施計画書の103ページに図があつて、予測されるのは軌道の周辺を予測されるということで、現地調査は小学校でされるようです。これは多分バックグラウンド値を求めるのが目的だと思うんですが、本来であれば、道路沿いで測られるほうが良いんじゃないかと思います。それが場所がないから小学校になったのか分かりませんが気になりました。

もう一つは、調査時期として春と秋の2季を1週間ずつとなっていますが、どうして春と秋を選ばれたかを教えてもらえませんか。

○事業者（トーニチコンサルタント） 大気予測について、予測の前提条件となる気象条件は、広島市が設置している常監局がありますので、こちらの1年間のデータを使って、予測をしようと思っています。現地調査につきましては、あくまでも現況把握ということで、濃度と気象について2季の調査をする予定でございます。それから時期につきましては、今までの広島市の実施事例を見ると調査は2季で行っておりましたので、スケジュール等の都合で春と秋の2季に設定しました。

国土交通省が出している「道路環境影響評価の技術手法」の中で、2季の調査であるならば、夏と冬、又は、春と秋という記載がございますので、春と秋の調査にしたということでございます。

○堀越会長 どうしてなのでしょうね。平均的な値が得られやすいということなのでしょうかね。

○事業者（都市交通部） 広島市で実施された今までの環境影響評価実施事例を見ると、夏と冬でやっているパターンが多いです。路面電車の環境影響評価に係るマニュアルがないので、国総研の技術指針を見ると、春秋、又は、夏冬と記載がございまして、御審議いただいているところで非常に恐縮なんですけど、出来るだけ早く事業を進めたいという思いがありまして、今は春秋とさせていただいているということでございます。

○内藤委員 時期から言うと、特に窒素酸化物だと、広島だと冬が高いんじゃないかと思うんですよ。平均を押さえるんだと、わざわざ高い時期を取らなくていいんだと思うんですが、環境基準を考えれば、高いところを押さえておけば、冬というのが一つの手かなと思いました。ただし、SPM（浮遊粒子状物質）は、春が高かったりするので悩ましいとは思いました。どうしても夏冬でないといけないうちは思いますが、適当に選ばれるよりかは、少し考えられる方がいいかなと思います。測られるのはどうしても1週間ずつになると思いますが、既存資料で他にモニタリングしている場所がありますよね。そこを参考にされれば、測っていない時でも大体想像がつくだろうと思います。それから場所なんですけど、実施計画書の12ページに図がありますが、既存資料として使えそうなところで、比治山と皆実小学校がありますよね。距離は結構近いんですが、比治山は道路沿いで測っていて、皆実小学校は一般環境で測っています。これはデータを見たら分かると思いますが、結構データに差があるんですよ。ですから、今回の場合に段原小学校で測った値を道路でのバックグラウンドとすると低すぎることにな

るので、場所的に測れないのなら仕方ないけれど、少し考慮してほしいと思います。

○事業者（トーニチコンサルタント） 大気の予測については、バックグラウンド濃度の設定も常監局のデータを使って設定しようと思っています。予測するときは、バックグラウンドがあって、理論計算上の現況交通量による濃度、それに工事用車両による濃度を理論計算により出して、それを合成して予測結果を出す手法を考えています。

○中西委員 大気質に関係すると思うんですが、道路交通のことについてお伺いします。先ほど配布された資料（環境影響評価実施計画書のあらまし）にあります、横断計画のB-B断面の現在と将来の直進車線が4車線から2車線に減っているということで、この交通量がどのようになるのか、今の交通量のまま半分の2車線になりますと、その分だけ渋滞がひどくなって、そこに長く停車しアイドリングすることによる排気ガスや騒音が大きくなるなど、この辺についてはどのように評価される予定なのか教えていただけますでしょうか。

○事業者（都市交通部） 車線数は減りますが、車線を減らしても、信号の需要率（単位時間内に交差点が信号で処理できる交通量に対し、実際に流入する交通量の比率）も十分満たしまして、シミュレーション上は大きな渋滞も発生しないと我々は見えています。当然交通量につきましては、現地調査の段階で調査を致しまして再度シミュレーションどおりの交通量に現時点でもなっているかということもチェックしながら、委員のおっしゃいました視点も踏まえて、準備書段階では考慮していきたいと思えます。

○清水委員 広島大学の清水と申します。私は動物が専門ですから、その見地から発言致します。基本的には、都市部なので、重要な動物群は見られないと思うんですが、まず1点伺いたいのが、河川へ橋脚を造ることはないと考えて大丈夫でしょうか。

○事業者（都市交通部） 現状では上部工を触るということにしまして、下部工についてはその予定はございません。

○清水委員 わかりました。というのも、シラウオという絶滅危惧種が出ていますので、もし工事をされる場合は、シラウオは遡上時期が決まっております、ちょうど今時期なので、その時期を外していただきたいという点ですね。もう1点は、36ページの生物環境を見たときに、動物が列挙されているんですが、二葉山と比治山がありますので、鳥類が非常に多いですね。13種類33%ほどあるかと思うんですね。今回の区間を見てみると、二葉山と比治山を繋ぐという部分ですので、あの辺はねぐらとかになっていると思います。なので、騒音が少し影響あるのかなと思います。途中で議論にも出ましたが、軌道内の緑化という点は検討ということだったんですが、広島で考えますと、河川の両サイドと広島城、比治山、二葉山、牛田山あたりが貴重な緑地になっていますので、その辺を今回、緑化できれば、二葉山と比治山を繋ぐ緑の回廊になるのかなと思うので、駅に出て緑があるとないのでは景観の面でも違うと思いますので、生態系を守るといったときに、小さなパッチで守るよりも、そのパッチとパッチをネットワークでうまく繋ぐというのが、よく言われている緑の回廊ですね。グリーンネットワークとかグリーンベルトとも言われていますので、そういった配慮があれば嬉しいなと思います。御検討いただければと思います。

○事業者（三宅交通施設整備担当課長） 河川の生物に、万が一影響を与えるようなことがあってはいけませんので、先ほど委員がおっしゃられました時期については注意したいと思っています。

緑化につきましては、非常にコストがかかるというのもありますので、今後の検討事項ではございます。ただ、緑を増やしていきたいという思いは市全体として当然あります。市長も緑、花には非常に力を入れております。当事業だけでは、なかなかカバーできないこともございますが、市全体としては取り組んでいく重要なものなので、頑張っていきたいと思っています。以上です。

○高井委員 交差点等の渋滞は起こらないとのことでしたが、それならばどうして平面に軌道を走らせなかったのでしょうか。自由通路とは、例えばエスカレーターなど様々な手段で接続はできると思えますし、環境を悪化させるようなことが非常に少なく済むというのがあるのに、どうして高架にしなければならないのでしょうか。

あと、この審査会とは関係ないかもしれませんが、路面電車や自由通路などを作ることにより、乗降客数がどれだけ変わるのか、そのような基本的なデータが実施計画書では示されていません。それと市のまちづくりの観点からどのような位置づけで、どのように寄与させようとしているのか。例えば、駅前を活性化させようとしているのか、或いは、八丁堀・紙屋町を活性化させようとしているのか、そこを教えてください。

○事業者（都市交通部） 1点目の御質問について、平面でございますけど、繰り返しの説明になり恐縮ですが、平成22年から25年までの間に、平面案、地下案、高架案を検討しました。平面案につきまして、路面電車をこちらから真っ直ぐ平面で持ってきた場合に、路面電車が交差点を出ていくというもの、22カ所のバスバスの大きさを確保しようとしたとき、東側にバスのスペースを確保することは難しいですね。西側にバスバスを確保しようすると、バスと路面電車がクロスしてしまう。青信号の段階で路面電車とバスは同時に出せないで、路面電車が出た後にバスが出るということになりまして、だいぶ青信号が縦方向に長くなるということで、交通処理上無理だろうとなり、平面案は難しいという結論になりました。

2点目の御質問について、乗降客数についてなんですが、この事業をやることで広島駅の客が増えるという予測は、今のところはしておりません。広島駅周辺地区と紙屋町・八丁堀地区を楕円形で結んで、広島駅周辺地区と紙屋町・八丁堀地区が二つのエンジンになって大きく発展していくということが我々市としての考えです。それを結ぶ大量輸送機関であります、広島電鉄さんの時間短縮をするとともに、広島駅のバスバスを駅前に全て入れて、路面電車も駅に真っ直ぐ入れて、自由通路と同じ高さになって、時間も短縮できるというような計画にしています。駅も活性化するけど、紙屋町・八丁堀地区にも栄えていただかないといけない。そのためには、駅と紙屋町・八丁堀地区を結ぶ大量輸送機関の時間短縮をしていきたいという考えでございます。

○高井委員 考えようによっては、広島駅周辺地区と紙屋町・八丁堀地区の綱引きになるんですね。駅のほうで強い力を生むのか、或いは、紙屋町のほうで強い力を生むのか。そのような事態にもなりかねないということですね。

○事業者（都市交通部） 最近の広島市は駅周辺ばかり開発しているとよく言われます。紙屋町・八丁堀は何もしてないと時々おっしゃる方もいらっしゃいます。紙屋町・八丁堀のまちづくりも当然考えていかなければいけません。報道等でもサンモールの再開発があるとか色々まちづくりの話が出てきています。スタートラムビルや広島銀行など新しいビルの建替えの話も出ています。そういった再開発の話と併せて、今回の駅前大橋ルートを作ることで、駅前に来訪した方からの「バスの乗り場が分からない」「広電もどこ行きに乗ればいいのか分からない」という御意見にあるような課題を解消し、より早く紙屋町・八丁堀に行けるようにして、全体的に都心を活性化したいというのが思いでございます。

○高井委員 どちらかというとも駅のほうからの流れを増やしたいということですね。

○事業者（都市交通部） そうです。

○堀越会長 最初に申し上げましたが、実施計画書の審議ですので、本日のポイントは、評価項目の選定で、これは実施計画書の92ページからです。それから、調査・予測・評価の方法が適切か否かということで、これは実施計画書の96ページからです。ここについてはいかがでしょうか。
まず項目はこれで宜しいでしょうか。

○矢野委員 矢野でございます。項目についてですが、軌道を敷設し、電車の運行を開始した時に、先ほどもお話がありましたが、自動車の走行車線が減少するけど、渋滞は起こしませんという立場であるという御説明でしたが、その調査をされる時に、電停を設ければそれだけ車線が狭くなりますので、その狭くなった状態での渋滞を予測してほしいというのがあります。また、渋滞を予測されるのであれば、実施計画書の92ページの供用時の大気質に○を付ける必要があると思います。渋滞がなければ、それほど問題にならないので宜しいかと思えます。

○事業者（三宅交通施設整備担当課長） 路面電車は当然電停も含めた上での交差点計画であり断面計画であるので、それはきっちりやっていきたいと思えます。

○事業者（都市交通部） 準備書の作成段階では、交通量調査をしまして、委員のおっしゃいました電停が入って車線数がどのように減るかを踏まえて、渋滞の予測はさせていただきたいと思えます。その結果、渋滞が起こればなりまして、渋滞した場合の大気質の増加をどう定量的に評価するのかというのが非常に難しいと考えていますので、評価手法については御相談させていただくことになるのではなかろうかと思っています。

○長谷川委員 実施計画書の92ページの表ですが、我々が一番懸念するのは、歩行者の安全や車両の運転手の安全など安全面の話です。それに関わって渋滞という話も出てきましたが、安全面の影響はどうかという項目がどこを探してもありません。条例上、そのような項目は環境要素に含まないからということなのか。もしくは、その他という項目があるならば、安全性も予測する項目に取り上げることはできないでしょうか。

○事業者（都市交通部） 事業者の立場といたしましては、広島市が定める技術指針に基づいて項目を選定しておりまして、甚だ申し上げにくいのですが、その技術指針には環境影響評価で安全性に関して評価するという項目はございませんので、事業者としては選定していません。また、その他という項目も技術指針には恐らくないので、環境影響評価の実施計画書には安全性については書いておりません。ただ、書いていないので、安全性には配慮しないということではありません。たまたま、環境影響評価の技術指針にはそれが無いんですけど、それらも踏まえて事業を進めていきたいと思っております。

○事業者（三宅交通施設整備担当課長） 安全面ということで、路面電車だけではなく道路もいじっていくわけですが、我々がインフラ施設を造る場合には、構造令や技術的な指針に基づいて行っています。ですから、それを逸脱しない限りは、通常は安全と言えるかと思えます。さらに、交差点とかは角度であるとか視距が悪くなるとかテクニカルな難しい問題があって、県警などの御指導もいただいております。今日は詳しい交差点の絵などはお示しできませんが、お見せできる段階になりましたら、そう

いったポイントについても御説明して、安全面でもしっかり指導を受けていることも御紹介できたらと思っています。よろしくお願いします。

○堀越会長 ありがとうございます。当然、安全面についても最大限の配慮がなされなければならないと思っています。

○土田委員 その安全面のことですが、私は路面電車が高架を走る事例を思いつかないんですが、前例はあるんでしょうか。

○事業者（都市交通部） 海外は別としまして、我々が調べた範囲ではございません。

○土田委員 そういう場合に、技術基準はどうなるかということなんですよ。鉄道は当然高架を走っているんですけど、鉄道の走り方と路面電車の走り方は違うと思うんですよ。レールが違いますので。先ほど技術基準がしっかりしているから大丈夫だと言われていましたが、その根拠となる基準はどのように考えられていますか。

○事業者（都市交通部） 軌道法で橋を造る際に広島電鉄さんはこういう設定をしますという荷重の設定がありまして、その設定を基に高架構造物を設計していくことになります。これは鉄道局等々とも協議して、最終的には構造の安定性を確認するんですが、まだ特許等の作業もありますので、そのようなことになります。鉄道と、高架構造物が大きく違うのは、鉄道の場合は20m一本ものの車両で定格荷重が決まっていますが、広電の場合は連接帯になっておりますので、その辺の構造の違いをしっかりと踏まえてやっていきたいと思っております。

○土田委員 通常の鉄道と軌道は何が違うのか考えているのですが、例えば、レールなどが違いますよね。違わないのかな。例えば、高架を走っている時に地震がきたときに脱輪したりしないのかなど、普通の鉄道とは考え方が違うのではないのでしょうか。高架橋を走る路面電車の前例がないとすれば、鉄道とどこが違うって、それを技術的にどのように安全を確保しているとかについては、まとめられておいたほうがいいのではないのでしょうか。

○事業者（三宅交通施設整備担当課長） 広島電鉄さんは鉄道区間の宮島線も運行されておりますので、その辺はいかがでしょうか。

○事業者（広島電鉄） まず軌道と鉄道が一番大きく違うのは、軌道は道路上敷設が原則ということですね。一方、鉄道は逆に道路上に敷設してはならないとなっています。道路上敷設に当たっては、平面だとか高架だとか地下だとかいう想定はないので、鉄道事業の色々な技術基準が準用されることになると思います。また監督官庁である国土交通省の指示を受けながら実施していくことになると思います。

鉄道も軌道も同じレールで走っています。一番大きな違いは、軌道は道路敷設で、舗装があるということですね。

○土田委員 基本的には同じ構造ということですか。

○事業者（広島電鉄） 同じです。鉄道は枕木とレールが裸で見えていますが、軌道も舗装を剥ぐとほぼ同じような構造になっています。私どものほうは、鉄道のほうも軌道のほうも相互乗入れしておりますので、基準的には全く同じ電車が走っても全く問題がないということになります。

○**柵橋委員** 大気環境の測定をする場合の高さ設定はどうなんでしょうか。駅前には5 2階建てのビルが建っていて、すでに居住されている方もいますよね。そうしたときに、高層で測るのと、中間で測るのと、低層で測るので、どうなのかなと。上に行くほど拡散するので良いのかなと思う反面、騒音の場合、反響して大変なことになるのかなと思ったりしていますが、いかがなのでしょう。

○**事業者（トーニチコンサルタント）** 環境基準につきましては、決められた高さはございません。

○**柵橋委員** どこで測るとかはしないんですか。

○**事業者（トーニチコンサルタント）** どこで測るかというより、基準値というものに対して高さの指定がないということです。昔は、1. 2 m高さという指定があったんですが、今は無くなっています。これは騒音の話でした。

大気については、S PMは3 m、NO₂（二酸化窒素）は1. 2 mで測定を行います。

○**柵橋委員** それは拡散するという考えからですか。

○**事業者（トーニチコンサルタント）** いいえ、基本的には舞い上がったものが落ちてくるので。今回は工事用車両の走行で平面的な拡散計算をしますが、煙はもっと高いところになると、舞い上がって、遠くで濃度が高いことがあるんですね。それは基本的には1. 5 m高さで予測して、そこで一番高くなる濃度で評価を行う形になります。

○**堀越会長** 今の御質問の中に騒音の話もあったのでしょうか。

○**事業者（トーニチコンサルタント）** 騒音は環境基準がメインになりますが、高さについては指定がないんですね。だから高さ方向でも、基準値が当てはまる形になります。それで測定するときは、今回は道路交通をメインに取っていきますので、基本的には音源に近い1. 2 mの高さで測定を行う予定です。

○**堀越会長** （事務局に対して）先ほど長谷川委員から御質問のあった「安全性」のことなんですが、環境影響評価の項目に「安全性」がないことの根拠は何かあるのでしょうか。

○**事務局** 環境影響評価の項目ということで、実施計画書の9 2ページにマトリックスがあります。右上が影響要因、それに対する環境要素（環境の構成要素）を項目として選定することになっております。これは国の環境影響評価法のマトリックスが基になっています。更に言えば、環境基本法では、環境の自然的構成要素の良好な状態を保つことや生物多様性の確保などを目的として、施策を行うこととなっています。このため、環境影響評価は、事業による環境の構成要素への影響を評価するもので、それ以外のものは入っていません。

○**長谷川委員** 市や県といった自治体の場合は、国のルールをなるべく見ながらということではないと思いますが、やはり環境については、自然環境ばかりではなくて、都市部でやるものについては、社会環境というものが相当注目されてきています。景観や人と自然の触れ合いとかも入ってきていて、どんどんと社会環境を取り入れようとする動きも出てきていますから、国はやっていないから市もやらないんだということだけでなくても大切だなと思ったものは、地方発信でどんどん入れていってもいいかなという思いはあります。以上です。

○堀越会長 ありがとうございます。そろそろ時間も押してきましたのですが、いかがでしょうか。

○清水委員 冒頭の棚橋先生の御質問にもなるんですが、文化財に関して、被爆資料のお話が少し出たかと思います。被爆面というのは50～60cmでもある場合が、恐らくあると思うので、私の博物館のもう一つの部門は、埋蔵調査部門ということで、恐らく今回も広島市の文化財の関係者が立ち会われたりすると思うんですけど、そういったときに出てきたものは出来るだけ救済できるように意識があると良いかなと思うので、そういった意味では、実施計画書の92ページの工事の実施の文化財に○を付けていただいたほうが良いのかなという気はします。そういうものが出てくる可能性があります。というのも私が観光で福井に行ったとき、福井駅の駅前改修工事で文化財がぼろぼろと転がっていました。須恵器とかですね。ぼろぼろと転がっていたけど、どうにも出来ないと、後から伺ったもので、そうしたものが出来たときにですね、広島ならではの遺物が出てきた場合に救済できるのがベストかなと思いますので、ご配慮いただければと思います。

○吉田委員 今のお話に関連してなんですが、既存のものは撤去されますか。

○事業者（三宅交通施設整備担当課長） 猿猴橋のほうはいずれ撤去する予定です。

○吉田委員 そちらのほうがかもししたら埋蔵している可能性が高いかなと思っています。あその石畳などはどのくらいの時代からあるのかは分かりませんが、それを転用などしていただくのが良いかなと思います。それは置いておいて、撤去自体も本事業の一環なのかなと思わせていただくので、できればそういったところの文化財に配慮していただきたいと思います。

○堀越会長 私も撤去部分もこの審議会の所掌事項なのかどうなのかなと迷っていたのですが、その考え方はどこにお聞きしたらいいのでしょうか。

○事業者（三宅交通施設整備担当課長） 実態としては撤去しますが、時期についてはまだ決めていません。また撤去したら、歩道をゆったりさせようとか、色々まちづくりの視点があるんですね。そういったことを地域の方と話し合っていく必要もあります。一応、この度の事業は新設事業ということで審査会に諮っていただいておりますので、撤去とは関連はするのですが、分離したいと考えています。ただ、実態として文化財のお話については、当然配慮していきながら工事を進めていくことにしたいと思います。

○堀越会長 ありがとうございます。すみませんが、時間も迫ってきましたので、もしかしらまだ言い足りない方もいらっしゃるかもしれませんが、とりあえずこの辺で締めたいと思います。

事務局は、本日の議事録を取りまとめて、各委員さんに届けてください。その上で、次回に向けて、答申の（案）を作成してください。委員の皆さんの中で、もしも追加の意見や、言い足りなかったところがあれば、早めに書面で事務局に御提出いただければと思います。

それでは、事務局から今後の予定についてお願いいたします。

○寺本環境保全課長 長時間に渡り大変熱心な御審議をいただき、誠にありがとうございました。会長に御指示いただきましたとおり、本日の議事録を早急にとりまとめ、審査会での御意見を踏まえて答申（案）を作成させていただきます。

委員の皆様におかれましては、大変お忙しいところ誠に恐縮ですが、答申案について御審議いただく

次回の審査会を4月後半か5月に開催させていただきたいと思います。

○堀越会長 ありがとうございました。次回の会議を4月か5月に開催したいと説明がありました。皆様お忙しいことと思いますが、審査会に御出席いただきますようお願いします。それでは、本日の会議はこれで終了します。皆様、ありがとうございました。