

## 平成30年度第2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準備書について

1 日時：平成31年2月22日(金) 14時00分から15時30分まで

2 場所：広島市役所本庁舎14階 第7会議室(広島市中区国泰寺町一丁目6番34号)

### 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)、菅谷英美、高井広行、富川久美子、内藤望、中西伸介、長谷川弘、林武広、堀越孝雄(会長)、矢野卓雄 以上11名出席

(2) 事務局

上田環境保全課長、奥田課長補佐 他2名

(3) 傍聴者

1名

(4) 報道機関

なし

### 4 会議概要

- (1) 審査会は公開で行った。
- (2) 環境影響評価準備書について審議を行った。

### 5 審議結果概要

- (1) 環境影響評価準備書について各委員から意見が出された。
- (2) 計2回の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。
- (3) 次回の審査会は、3月15日に開催する予定である。

### 6 会議資料

- ・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1 (仮称) 駅前大橋線軌道建設事業環境影響評価準備書に関する意見と都市計画決定権者の見解
- ・資料2 (仮称) 駅前大橋線軌道建設事業に係る環境影響評価準備書説明会開催結果
- ・資料3 第1回審査会での意見及び質問の概要等
- ・参考資料 路面電車の軌道構造について

## [審議結果]

- 奥田課長補佐 平成30年度第2回広島市環境影響評価審査会を開会いたします。本日の議題は、昨年12月26日に開催した審査会に引き続き、「(仮称) 駅前大橋線軌道建設事業環境影響評価準備書について」です。なお、本日の会議は委員定数16名に対して御出席の委員が11名と、本審査会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。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。
- 堀越会長 前回の審査会に引き続き、「(仮称) 駅前大橋線軌道建設事業環境影響評価準備書」につきまして、審議を致したいと思います。まず、今回の審査会資料について事務局から御説明をお願いいたします。
- 上田環境保全課長 環境保全課長の上田でございます。本日御審議いただきます環境影響評価準備書につきましては、平成30年12月3日から平成31年1月4日までの1ヶ月間縦覧をしております。なお、公聴会については関係地域内の住民からの開催要望はありませんでしたので開催しておりません。

## 【続けて、審査会資料について説明】

- 堀越会長 ありがとうございます。本日の会議では、第1回審査会で各委員から頂いた御意見とそれに対する都市計画決定権者や事業者からの回答や市民意見の概要などが出ていますので、その内容について御審議をいただけたらと思います。よろしくをお願いいたします。
- 高井委員 具体的にどこからどこまでがバラスト軌道で、どこからどこまでが樹脂固定軌道なのかという、区間ごとの軌道構造の種類が気になります。例えば、高架部のバラスト軌道にコンクリートを打つという記述はなかった気がします。その点について、具体的に説明してほしいです。
- 上田環境保全課長 区間ごとの軌道構造については記載されておられません。私もその辺りは疑問に感じております。参考ですが、騒音振動については、軌道構造が「バラスト軌道+コンクリート張り」である宇品線で測定しており、新設区間を同等の軌道構造として予測評価をしています。しかしながら、全ての区間は単一ではなく複数の軌道構造の組み合わせですので、軌道構造に応じた予測評価を求めているかどうかと思います。
- 高井委員 軌道構造について、例えば高架部は始めの所から降りた所までが「バラスト軌道+コンクリート張り」なのかが分からないし、軌道構造によっていろいろと予測条件は変わります。また、7.2-28頁に高架部にはレールレベルから高さ2mの遮音壁を設置すると書いてありますが、2-10頁の図2-6で描かれている遮音壁は高さ2mになっているのでしょうか。そうでなければ、景観がずいぶん違ってきます。大きな壁が両面に出てくると、そこが分断され、視覚的に圧迫感を感じます。その辺りが準備書から読み取れませんでした。7.8-9頁の写真7.8-4では、ちょうど電車の窓の位置に遮音壁がありますが、この高さは2mなのか、何か低い感じがします。

- 今川委員　これが 200 分の 1 スケールの図面であれば、大体そんな感じで描かれています。
- 上田環境保全課長　電車と遮音壁の高さについては確認します。
- 堀越会長　お願いします。
- 河野副会長　供用後に電車の走行本数がどの程度増えるのかについては、循環線を作る分だけ増えるという話でしたか。
- 上田環境保全課長　資料 3 の 1/5 頁にあるように、1 日どの程度の本数が走る計画なのかという質問に対して、事業者は現在検討中であり具体的に 1 日何本程度走るかは現時点でお答えできませんと回答しています。
- 河野副会長　騒音の予測値はどの範囲で動くのでしょうか。また、高架部に架線はあるのですか。
- 上田環境保全課長　騒音の予測値は電車 1 台 1 台が通ったときの一番大きな音の予測であり、稼働時間中の等価騒音レベルでの予測ではありません。また、7.8-9 頁の図 7.8-4 を見ますと、高架部には架線が設置される計画になっています。
- 河野副会長　前回の審査会で一番気になったのは騒音と広島駅前の景観でしたが、景観については良い空間になるというイメージに結びつきませんでした。それは構造的に広島駅前が分断され、高架部を両側から見た時に非常に圧迫感のある壁ができるというイメージから脱却できていないためです。それに対して、どのような工夫や表現ができるのか検討していただきたい。また、色で補色する話がありましたが、補色ではなく植物をどこかで残すようにしてはどうか。今の計画では、広島駅に降りた時に広島市の花であるキョウチクトウなどの花が四季折々に存在するようなイメージがなく、街路樹が全てなくなり無機的な構造物だけがあるイメージになっています。
- 高井委員　高架部はレールレベルから電気をとれば架線は不要となるので、そのような形で架線をなくすのも一つだと思います。この場所は広島市の顔であり玄関です。高架部は架線をなくし、高架部を降りた所から必要であれば架線を入れる。全ての架線がなくなれば一番いいけれども、思い切って目立つものを取ってしまうことで、近代的という表現ができると思います。そして、河野副会長が言われた緑についても、何か工夫してほしいです。
- 堀越会長　前回、高井委員から地表から電気を取っている外国での事例紹介がありましたが、個人的には都市部では結構難しいかと思いました。また、架線から電気を取っているシステムを全市的に改めるのは相当な出費だと思います。
- 高井委員　日本でも、例えば地下鉄では全部そうなっていると思います。

○堀越会長 それは分かるのですが、都市部の自動車や歩行者の存在する状況において、それはどうというイメージになるかなと考えたのです。前回の御意見をお聞きしての感想です。

○河野副会長 高性能バッテリーの類はないのですか。

○高井委員 電気車両はあると思います。

○堀越会長 それは将来的な話になると思います。他にいかがでしょうか。

○今川委員 7.8-10, 11 頁の図 7.8-5, 6 において、道路の真ん中に架線のポールが立っていますが、どうしてここにポールを立てるのでしょうか。今、広島電鉄でこのようなポールが立っている所はほとんどないと思いますが、技術的にポールを立てないようにするのは難しいのですか。紙屋町などでは立っていないと思います。ポールがない方がスマートな気がしますが、費用面の問題があるのでしょうか。

○上田環境保全課長 確かに紙屋町周辺は交差点の周囲にポールを立てて、そこからワイヤーで架線を引っ張る形となっています。懸念があるようなら、ポールをできるだけ少なくするか、ポールが街に馴染むようにというような御意見を頂ければと思います。

○今川委員 路面電車が走行している所は世界の観光地でも多いですが、道路の真ん中にポールが立っている例は思い浮かばないので、広島 of 景観が後退するのは残念だと思います。

○堀越会長 本日は都市計画決定権者や事業者それからコンサルタントの方々は出席されていませんので、その辺りは事務局からお伝えしてください。

○内藤委員 資料 2 で「広島駅周辺では風が強く吹く箇所があるが粉じんは大丈夫なのか」という市民からの質問があり、それに対する回答は「広島地方気象台の過去 5 年の観測結果から計算して、風力階級 4 (風速 5.5m/s) 以上の出現率は 0.11% と非常に低いので大丈夫であり、なおかつ仮囲い等をするから問題ない」でした。前回、風況について何も言わなかったのですが改めて見返してみると、準備書 7.1-17 頁の大気質の予測で用いている式はべき乗則の式です。マニュアル上は確かにそのとおりですが、例えば気象学の世界ではべき乗則ではなく対数則を用います。通常はべき乗則と対数則にそれほど大きな差はないので問題ありませんが、大気が不安定な、例えば真夏の非常に強い日射に晒された場合などには大きくずれることがあるという指摘があります。つまり、マニュアル上の計算で問題ないだけであり、実際には外れることもあるわけです。時間によっては大気が不安定な時もありますし、ビルが沢山ある場所では摩擦が強くなるので風は弱まりますし、河川の存在によって障害物がなければ風は弱まりませんし、また、ビル風として強く吹く場合もあります。市民の方が言われるとおり、場所によっては風が強く吹くことは十分あり得ると思います。このため、7.1-44 頁の粉じん等による影響の評価について、始めの 2 行部分に計算結果を記載して問題ないと述べた後に「また、環境保全措置として」となっていますが、この箇所については、「ただし、例えば地形的な要因や大気の状態によっては局地的に風

が強く吹くことも考えられるため、以下の環境保全措置を行う」とした方が良いのではないのでしょうか。やることは同じですが、環境保全措置の必要性はまずないけれどもという立場ではなく、計算上は大丈夫だけでも環境保全措置の必要性は高いからという立場のほうがいいと思います。

○河野副会長 起こりにくいと考えるのを前提にしない方がいいということですか。

○内藤委員 風が強く吹くことが想定外に近いイメージになっていますが、現実には十分想定されると思います。

○堀越会長 その辺りの検討をお願いします。

○矢野委員 今回の事業では、最終像がきちんと描けていない部分があります。資料3では今後検討しますという言葉がいろんな場所にありますが、それについては本審査会で検討できなかったわけですから、次への課題としてこういう項目が残っていることを、お伝えしないとけないと感じました。

○堀越会長 資料3の3/5頁の景観に関する事項などですね。

○矢野委員 そうです。景観に関して今後検討しますとか、現在検討中ですとか、ここで評価ができない項目があります。だから、この項目については最終的な案ではないから評価できなかったということを、区別しておかないといけない。全て問題ないと評価するわけにはいなくて、評価書あるいは実際の工事に向けてこういう課題が残っていることを明らかにして、引き継ぐのがいいでしょう。

○今川委員 例えば、景観に関する事項は大変課題が多いですが、次への課題として残した場合、誰がそれを引き継ぐのですか。

○矢野委員 私もそれを聞きたいです。今後、どのようにして実際の工事に進むのでしょうか。

○今川委員 前回の審査会で広島市景観審議会はこの案をどのように受け止めているのか質問したところ、「広島市景観審議会には諮っておらず、審議予定はない」と回答されました。今後、広島市都市デザインアドバイザー会議で意見を聴くということですが、そこでの意見が景観に反映されなければ、今の提案のまま出来上がる可能性があります。景観について懸念があるという意見が出され、懸念のある状態のまま次に託すとしても、引き受けるところがなければ、どこでどのように検討し、改善され、その結果がどのように進んだのか確認できず、我々の意見は言いっ放しになってしまいます。

○長谷川委員 予測しきれないことは当然あり、それはモニタリングによって補強、補足するのが通常だと思います。9-1頁の事後調査計画ではこれは科学的な予測手法に基づいて予測しているので事後調査は不要と書いている項目が多いですが、もしモニタリングという意味合いで事後調

査を捉えるのであれば、景観についてはいろんなことがまだ分かっていないので、工事の実施中あるいは供用後に改めてどうだったのかを把握し、もし環境に影響を及ぼすようなことがあれば改善措置を取っていただく。後々に繋げる役割は事後調査だと思います。景観については9-2頁で不確実性は小さく事後調査は実施しないと断定していますが、今の意見を踏まえると事後調査を行うことが落とし所かと思います。

○堀越会長 確かに、今後検討しますとか、広島市都市デザインアドバイザー会議で検討される予定ですか、不確定な要素が沢山あります。また、事後調査についてはほとんどの項目を行わず、騒音と振動だけ行う計画となっていますが、その辺りの整合性を図る必要があると思います。

○上田環境保全課長 制度的な説明ですが、まず審査会の議事録は公表します。そして、広島市の玄関口において、緑の溢れた、景観に配慮された構造物にすべきという御意見を基にした答申を頂き、市長意見を述べることとなりますが、当然それも公表します。誰が監視するかについては、意見なり議論の状況を見ていただいた市民の皆様になります。審査会や市長意見としてこういうことを言っているのだから、事業者は当然それを踏まえた上で設計、施工をすべきであるというところで、市民の皆様が監視役というのが制度的な仕組みです。ここで議論し、答申を頂き、市長意見にきちんと書くことによって、市民に引き継いでいくのが環境影響評価制度の考えです。

○矢野委員 制度としては分かりますが、実際に心配なのは高架部の側面のデザインです。今の資料の出方からすると、ここでは景観に配慮した構造にしてくださいという文書で終わるのだと思いますが、今後どのような形でデザインが決まるのですか。それは誰が設計し、誰が採用するのか、その辺りをお聞きしたい。

○上田環境保全課長 一般論でいえば広島市と広島電鉄との共同事業ですので、業務の設計段階で両者によって決定する手続になりますが、これは大規模な事業ですので、別の学識経験者による意見を頂く会議等を設けて御審議いただくことになるのではないかと思います。

○今川委員 今回、問題になっている景観については「科学的知見に基づいて予測した結果、これは近代的な都市景観である」と評価していますが、私はとてもそのようには評価できないので、この審査会で特に問題ないと評価したとは認めがたいです。どこが科学的知見なのか、どうしたら近代的な都市景観で良いものだと評価できるのか、そこがよくわからない状態でこの審査会が終わることに納得できません。

○堀越会長 評価するには具体的な数値やイメージ図などが必要で、それが環境に対してどのように影響するのか考え、評価していくことになると思います。しかしながら、具体的な内容がなく「今後、検討します」という回答が多い中では、こういうことに十分配慮してくださいという意見を出すことも審査会の一つの評価だと思います。

○長谷川委員 先ほど、市民が監視するという話があって、それはもつともだと思います。ただ、制度上はそのような曖昧で無責任なことにはなっていません。例えば事後調査手続はその結果を

市民に見てもらうのは勿論のこと、事業者自身でも大丈夫だったのか、予測し得なかったことや持ち越したことがその後どうだったのかを確認し、市へその結果を報告する制度です。ですから、本当に懸念されることとして本審査会で出た意見を、市長意見に入れ込んだらと思います。委員だけで環境への影響が全て分かって断定できれば、すっきりして一番いいと思いますが、将来の環境のことは分からないことが沢山あるので、その点については、市長意見に入れることによって担保すればいいと思います。

○堀越会長 そういう意味でいえば、9-1 頁の事後調査計画はこれでよいのでしょうか。選定理由の記載内容について、少し表現が悪いですが、コピーアンドペーストになっていてとても気になります。

○高井委員 一般的に事業を行う時は現況調査と工事着手後の予測を行い、検討を行ってその予測に違いが出る可能性があるものと、そうでないものに分かれます。そして、必要のあるものについて事後調査を行います。今回の場合、予測手法やマニュアルに沿って予測しそれほど大きな影響はないと、自己判断というか、客観的ではなく主観的な評価をされて事後調査は必要ないとなっています。どれか一つでも説得力のある予測評価であれば皆が納得するけれども、それほど納得できる内容が少ないのが欠点です。特に環境の項目であり慎重に取り扱うべき項目が多いのに、事後調査の必要がないとするのはいかがなものでしょうか。予測評価をきちんと行い、不確定な要素があるところは事後調査を行い、何らかの対策を協議するとしなければ主観的な判断だけで終わります。前回の審査会でも言いましたが、近代的な景観とありますがその近代的の定義が一体何なのかが分かりません。全て主観的に書き上げている。もっと客観的に説明する必要があるのではないのでしょうか。

○堀越会長 9-2 頁で景観に関する事後調査は必要ないと記載してありますが、具体的に直すとしたらどのように直すのが望ましいのでしょうか。

○今川委員 7.8-5 頁の景観の予測結果ではフォトモンタージュ法による予測によって、本事業により地域景観を大きく損ねることはないとしています。なぜその結論に至ったのかの経緯が抜け落ちています。例えば、フォトモンタージュを 200 人に見せて、その内の 70 人が特に問題ないと言ったからこのような結論になったわけではないでしょう。自分自身で特に問題ないと判断したのではないかと感じますが、そこには客観的要素や相対的な評価がありません。皆さん景観をどのように評価したらいいのか苦労されていて、例えば四季を通じての写真を撮り四季折々のフォトモンタージュを作成するとか、動画によって評価したりなど、いろいろな方法を用いることで少しでも現状と事業実施後の差を見つけ、その差をどう縮めるかを考えています。けれども、本事業ではそのようなことはされていない。写真上の 6 割方が変化する構造物ができるにも関わらず、景観を大きく損ねることはないと言われる根拠は何ですかと質問したいです。例えば、特に我々が問題視している 7.8-8 頁の写真 7.8-3 をホームページに掲載して市民意見を求めたら、興味のある方はかなり辛辣な意見を述べられると思います。そのような意見が返ってくるとしたら、それは景観を大きく損ねる恐れがあると捉える必要があります。それに対して、前回も柔らかく質問したつもりでしたが、その回答は何ができるか考えますで終わっています。これでは考

えたけれども結果が出なかったので、このまま事業着手するということが起きても仕方がない状態です。

○長谷川委員 今回の御意見、ごもつともだと思えます。ただ、事業者として市民に意見を聴くことは行ってきて、説明会も開催したが、景観に関する意見は出てこなかった。一方で我々委員からはこれでは良くないという意見が出ています。市民の意見と我々の意見の違いをどうリンクさせるのかが一つの課題としてあります。

○堀越会長 前回の審査会において、なぜこれを近代的な都市の表玄関として相応しいと言えるのかという御意見がありました。私の知る限り、大宮駅や仙台駅などの大きな都市で行われている最近の駅前整備は2階から人が入る構造です。だから、近代的という表現にしたのだと思っていました。

○今川委員 東京駅はお金と技術で排気口の高さを3分の1に抑えました。それから、駅の正面部分が見えるよう周辺建物との調和を図り、景観上の工夫をしました。また、地価が高くて費用が掛かるけれども植樹しました。今、東京は景観を売りにしていると思います。そのように、どこに重きを置き、どこにお金を掛けるかは、それぞれの街のしつらえでしょうが、広島駅は仙台駅のように2階に通路ができて便利になり、近代的で素晴らしいというだけの街になるのかどうか懸念されます。

○矢野委員 私は広島駅を利用しますが、人の流れを考えると、広島駅から駅前大通方面へ行く人は地下へ入られますし、2階を使うのは電車に乗る方になりますので、先程の他都市とは使い方が違います。だから、2階に上げるかどうかは別の委員会で決めていただくとして、この審査会でよほど環境への影響があると言わない限り、この事業は進行していくことになると思います。そして今のところ、絶対に環境への影響があるという評価ではありませんよね。ただ、この事業をよりよく進めるには、市民の意見を取り入れながら、景観をいかに良いものにするか考えなければなりません。

○高井委員 一工夫ですよ。

○矢野委員 今の状況は芳しくありませんがね。

○今川委員 足元を1段へこますだけでも表情が出ますし、角を丸めるだけでも柔らかさが出ます。

○堀越会長 そこは広島市都市デザインアドバイザー会議などの力量になるのですかね。東京駅は国の表玄関ですが、復元した状態を維持するには莫大な費用が掛かっていると思います。また、東京駅は地下空間がかなり広いので、地上部分をあのようにしたのかも知れません。今の中心的な都市の駅舎はいろいろな機能を付与しないといけないので、例えば広島駅を戦前などの状態に戻すとしても、それは機能的に無理な話だと思います。

○河野副会長 私も駅前は何か一工夫があれば、皆さんがいいなと感じられると思います。軌道緑化は費用がかなり掛かるのでできないと言われてましたが、コンクリートに部分的に柵を設けるとか、散水方法として点滴灌漑などもあります。そのような技術はそんなに費用は掛からないと思います。何か市民の皆さんの協力があれば維持できる気もします。構造物に何か少し付加するだけで植物は育てられ、景観も非常によくなると思います。

○堀越会長 別の話になりますが、7.10-1 頁の表 7.10-1 で供用後の二酸化炭素排出量が増加する予測結果になっています。2-4 頁の図 2-2 では新設区間が赤線、廃止区間が黒線とされ、新設区間と廃止区間の差分として総路線延長が 0.7km 増えています。その増えた 0.7km に日平均利用者数と CO<sub>2</sub> 排出原単位をかけて二酸化炭素排出量 1,484kg-CO<sub>2</sub> を算出しています。しかし今までの説明から考えると、現実的には図 2-2 に青線で示す比治山町交差点から大正橋西詰、荒神橋西詰を通る循環線にはあまり電車は走りません。宇品・皆実町方面から来る電車は比治山町交差点から大正橋西詰、荒神橋西詰、的場町電停を経由せずにダイレクトに新設区間に入り広島駅へ向かいますし、紙屋町・八丁堀方面から来る電車も稲荷町交差点からダイレクトに新設区間に入ります。そのため、総運行距離で考えると二酸化炭素排出量が減ると思うので、増加するというのは変な話になります。ある意味、ここは目玉となる話です。戦前からの道路の関係で現在の線路がありました。今回新たな線路ができるので駅に早く着けるようになるし、猿猴橋での渋滞などがなくなり定時制が保たれる。そうすると、二酸化炭素排出量が少なくなり環境に与える負荷が小さくなるという話になるはずなのに、これが増加するとなっているのは残念に思います。この理由は今まで説明がありましたように、循環線にどの位の電車が走行するのか決まっていなくて、どんぶり勘定でこういう計算になったからだと思います。ここは大事なところ。総運行距離は減り、二酸化炭素排出量も減るはずなので、循環線分を多めに見積もってもいいのでしっかり計算してほしいです。

○長谷川委員 表 7.10-1 の供用後の総路線延長 19.7km が、こんなに長くないということですか。

○堀越会長 ここで示されている二酸化炭素排出量は単純に総路線延長 19.7km から算出された値です。確かに表面上の総路線延長は増えるでしょうが、実際の電車の走行による総運行距離は少なくなると思います。

○内藤委員 現在の計算では全員が 19.7km 乗ることになっていますが、実際には部分的にしか乗りません。その 106,000 人の内訳を大雑把にでも出せば、計算できるかもしれません。

○今川委員 正確な数字が必要であれば、広島電鉄は PASPY で乗降客数を管理しているので、そこから利用者数の細かいデータを算出できると思います。

○矢野委員 人の因子がなくても、電車の本数だけで計算できるのではないですか。

○今川委員 マニュアルで一人当たり何分乗ったらどうだとなっていると思います。

- 矢野委員 そこに換算し直すのですか。
- 今川委員 正しく計算しようと思えば、新たにできる坂の勾配の負荷を加えたり、なくなるカーブ分の負荷を減らしたりする必要があります。ただ計算が煩雑となるので、原単位で掛けることとしてマニュアルに記載されていると思います。
- 矢野委員 路線ごとの本数を出して、簡単に計算できると思ったのですが。
- 今川委員 電車1台当たりではなく、乗車人数で計算したと思います。
- 矢野委員 負荷量が違うのではないですか。
- 今川委員 それを考えると、古い電車の場合は負荷が大きくなる話になるので、そこまでは加味できないと思います。
- 堀越会長 実際には循環線に乗る方は少ないと思います。だから、多めに見積もってもいいので改めて二酸化炭素排出量を予測してほしいと思いました。また、日利用者数106,000人はほとんど変わらないと思います。
- 高井委員 普通は駅の需要予測、乗降客数などを全て予測評価しないと何も言えなくなる。交通量にしても供用後の交通量予測をきちんと行い実際はどうであったのか、車線がなくなった場合にそれでいいのかどうか。この場合だと、各電停での予測を出した上で評価をどうするのか。それを考えずにざっくりやると、いい加減な話になります。そこが皆さん疑問を抱かれている点だと思います。
- 堀越会長 その辺りが可能なかどうなのかも含めてご検討いただきたいです。せっかく予測評価したのに二酸化炭素排出量が増えてしまうのは、違和感があります。
- 菅谷委員 車線数が減るのだから、明らかに交通量への影響が発生すると思いますが、実際に車線数を減らしてみた上での予測をしているのでしょうか。資料3の1/5頁の道路交通に関する回答では「交通処理に大きな影響がないことを確認した」とのことですが、どの程度のことを行っているのか。また、「交通にできるだけ影響がないよう設計を進めます」という回答も信号機などの話なのではないでしょうか。今回の話でできる範囲のことなのかよく分からないので、どの程度予測しているのか気になります。
- 高井委員 交通量に関しては予測していないと思います。現時点での現地調査でどの位の交通量があり、それを基に例えば3年後にこの位の交通量があり、右折左折でこれだけ流れるとされるところだと思いますので、影響については予測していないと思います。

○堀越会長 多分、この話は事業者だけではできないと思います。駅前大通であれば片側4車線ある所が3車線になりますが、現在の交通量を警察は把握しているはずなので、事前に話をしているはずです。そこから右折車両などを考えて現時点で大丈夫だろうということで、こういう記載になったのだと思います。

○今川委員 私は違う見方でして、他の道路の事例を見ても2020年とか2030年とかのスパンで交通量が減少する所が多いです。将来の人口予測や自動車保有台数予測などを国土交通省が出していて、それを現状にどの程度反映させるかの等級が幹線道路ごとにあり、それらから将来この位減少するということが加味されていると聞いたことがあります。そこから、このような数値になったと思っていました。

○高井委員 そういう考えは生成原単位法でして、バックグラウンドに人口予測などがあり、それを反映させている。普通、交通量については将来予測を行うので、そういうのを使えば予測できないことはない。計算して一番長いときの渋滞はどうであるか確認します。

○矢野委員 表7.10-1の二酸化炭素排出量ですが、全ての路線をまとめてしまうのではなく、既存路線は距離が短くなるのでその分はこれだけ減ると、一方で循環線はその頻度に応じてこれくらい増加するとか、そういう書き方はできると思います。また新設路線を走行する車両数は明らかに増えるわけですし、循環線は不確定だから1日50本にするのか30本にするのか適当に設定して計算するしかないです。

○堀越会長 まとめて考えないで、紙屋町・八丁堀方面からであれば現在のルートが将来どうなるのか、宇品・皆実町方面からであれば比治山町交差点から広島駅方面へ真っ直ぐ入るようになるのではないかと、ある程度個別に整理すればもっと現実的にできるのかも知れません。次に資料2の質問1ですが、鉄粉とかそういうのが多くなるという質問に対する回答として電気ブレーキと空気ブレーキの話があり、電気ブレーキをメインにするのであまり鉄粉は出ませんとありますが、全体を通して少し不親切だと感じます。例えば電気ブレーキはモーター部分で制動をかけるので鉄粉とかは出ないけど、空気ブレーキは車輪と鉄の摩擦で鉄粉が出るということなのかと思いますが、そのようなことが分かるよう、丁寧に説明してほしいです。

○矢野委員 景観の話に戻しますが、工事が始まる前に入札を行うことになりましたが、入札の段階では、こういうデザインにするからいくらになるということでしょうか。

○今川委員 入札事業の委員をしているのですが、通常の入札だと市でどの位の経費が掛かるのか積算してこの位でできるというのを確認して、それに見合う事業であれば契約するみたいです。また、今回は競争入札ではないと思います。

○矢野委員 これは競争入札ではないのですか。

○今川委員 もう事業者は決まっているのではないですか。

- 上田環境保全課長 事業者は広島市と広島電鉄ですが、実際に工事をするのはいわゆるゼネコン等ではないかと思います。
- 今川委員 おそらく特殊な工事ですので、受注できるところが限られてしまい、そこが入札するのではないのでしょうか。
- 矢野委員 金額だけで言えば、高架部の側面がコンクリート打ちっ放しとなる状況が起こりえるのですか。
- 今川委員 それは広島市景観審議会などに諮らなくていいのですか。
- 上田環境保全課長 一般的には、本市ではこの規模の工事になると、まず基本設計を作るための入札を行い、デザインを含めた実施設計をした後に工事の入札を行うことになると思いますので、設計段階でどのような意匠やデザインになるのかが決まると思います。
- 高井委員 基本構想として出ているということは、大体のデザインはこれなのですか。
- 上田環境保全課長 基本的な形は図に示されたものですが、いきなり工事はできないので、設計の委託があると思います。
- 高井委員 もう基本構想はできているので、基本設計や実施設計などの段階を経るけれども、次の基本設計のときに入札をするのかしないのかによって、大体決まってしまうのですね。
- 今川委員 前回質問をした際に具体的なことを答えられていたので、どこにどのような作り方をするのかは決まっているのではないですか。
- 上田環境保全課長 そのあたりは、まだ変更の余地はあると思います。
- 今川委員 橋に荷重が掛からないのか質問したところ、橋梁そのものには掛からずに袂の所で支えるということや、どこに杭を打ち、どこに荷重をかけるかまで回答されていたので、その辺りは固まっているのではないですか。
- 上田環境保全課長 基本構想としての骨格はおそらくできていると思います。
- 今川委員 その上での意匠ですので、大きな変更はほとんどできないと思います。例えば、この壁をもっと薄くしてくださいと言っても、強度がもたないから無理となるのではないですか。
- 上田環境保全課長 そういう部分もあると思います。

- 矢野委員 デザインはそれを利用する市民が決めるのが一番良いのですが、どの段階で誰が決めるのでしょうか。高架部の側面はコンクリート打ちっ放しではなく、最近はデコボコ模様のもがあると思います。
- 今川委員 以前、広島高速5号線の関係で教えていただいたのですが、構造的には4種類位あり、奥から引っ張るのか打ち込んで引っ掛けるのかで外側の意匠が決まっているらしいです。構造ありきであり、今は費用面もあるので、表面の特別なしつらえはなかなかしないようです。
- 高井委員 これは広島市景観審議会で審議しないのですか。
- 今川委員 広島市景観審議会には諮らないとのことでした。
- 高井委員 そこに諮らないのは、どこで決まったのですか。
- 今川委員 景観計画では、このエリアはどういうエリアかという地区が決まっていますが、この規模では対象とならないのですか。
- 高井委員 例えばおりづるタワーは広島市景観審議会に諮っていますが、今回の事業は諮らないのですか。
- 堀越会長 本審査会の基本的な守備範囲は軌道の新設に関してですが、当然、それは環境に配慮されたものでないといけない。その時に広島市景観審議会との関係はどうなるのでしょうか。
- 長谷川委員 広島市景観審議会はマスタープラン的なところや既存のものに関してどうするかを大きく考えるものであって、ここでやっている具体的な事業の景観をどうするかについては本審査会に任せるということですかね。
- 上田環境保全課長 資料3の3/5頁ですが、この高架構造は広島市景観審議会の審査対象外です。また、「整備等を行う際に広島市都市デザインアドバイザー会議から景観面についてのアドバイスを頂きながら設計を進めます」と回答していますので、これから広島市都市デザインアドバイザー会議で御意見を頂くことになります。
- 今川委員 広島市都市デザインアドバイザー会議の委員の仕事内容として説明を受けているのは、完成した建物の評価についてであり、建つ前の審議には関われなかったと思います。完成した公共建物の確認をする感じで、発言に何の効力もなかった気がします。
- 高井委員 重要なのは建つ前ですよ、設計段階で良いかどうか。
- 今川委員 多分それは、広島市景観審議会などに審議が上がったもので、これは問題があるとなって、このような場で話し合われるのが一番の契端になると思うのですが、今回はそれに掛から

ないということなので、この審査会が最後の砦になるかもしれません。

- 事務局 広島市都市デザインアドバイザー会議について補足させていただきます。まず、今回の事業は広島市都市デザインアドバイザー会議の対象となり、基本的に会議は合計3回開催されます。1回目は基本設計が行われている期間に、2回目は詳細設計が行われている期間にそれぞれ会議が開催されます。そして、3回目の会議では設計内容の最終的な確認や改善の提案などができるようになっていきます。
- 上田環境保全課長 完成後ではなく、設計段階でアドバイスを頂く機会がこれから設けられていることを確認しています。
- 高井委員 我々がここで議論した内容はそこに伝わるわけですね。ここでの意見が消えてしまうと何も意味がないですから。
- 上田環境保全課長 市の内部の話ですから、もちろん共有します。
- 長谷川委員 一定規模以上という条件がありますが、今回の事業は一定規模以上になるのですか。
- 上田環境保全課長 広島市都市デザインアドバイザー会議の対象になると聞いております。
- 堀越会長 総括としての審査会での評価は、まず表現が非常に主観的で説明が不親切です。そして、その上に立って検討しますという回答が多いです。その辺りを評価書では時間的に限られているかもしれませんが、本審査会の意見を踏まえて工夫してほしいです。
- 河野副会長 今回は具体的な提案が難しいですね。
- 堀越会長 検討しますとかで終わってしまうと、問題点が見えなくなります。だから、こういうところに問題があると率直に認めた上でどうするか、その辺りを工夫してほしいです。極端に言うと、あまりに検討しますが多いと評価できないということになります。
- 河野副会長 ただ、全体的にはこの事業について特段問題があるとは思いませんでした。私は景観を専門としていないので、どの程度まで踏み込んで意見を言えるのかわかりませんが、そこまで踏み込んでこうしてくださいという取りまとめは難しいと感じています。ただ、こういう意見があったことを事業者に伝えていただく手段があればいいかなと思います。
- 堀越会長 路面電車は戦前からの道路に沿って、今から考えると遠回りをしていました。そして、戦後に駅前大通が新しくできました。そういう条件を踏まえて、電車をより早く駅に着くように、きちんと時間が守られるように、そういう意味ではリーズナブルな事業だとは思いますが。

○高井委員 今後の展望というか、広島市は紙屋町・八丁堀地域の整備が次に構えています。そのためには、これはとても重要な事業計画です。まちづくりと将来の繁栄というか、そういうことを踏まえて、こういう位置付けになるというのを皆さんが納得する書き方で書いてもらわないと、疑問点が沢山ありよく分からないことになります。そこに気をつけて、しっかりと書いてもらうのが一番です。書き直せというのは少し酷かもしれませんが、それを踏まえてやっていただければと思います。今のままだと、方々に疑問点があるので困ります。

○堀越会長 ありがとうございます。少し時間がありますが、本日の会議はこの辺りで終わりとさせていただきます。事務局は、本日の議事録を早く取りまとめ、各委員に届けて下さい。それから、これまでの意見を踏まえて答申（案）を作成し、各委員に届けて下さい。それでは、今後の予定について説明して下さい。

○上田環境保全課長 会長から御指示いただきましたとおり、本日の議事録を取りまとめまして、委員の皆様にお届けします。また、計2回の審査会で頂いた御意見を踏まえて、答申（案）を作成させていただきます。その上で、答申（案）について御審議いただく次回の審査会は、3月15日金曜日の午前10時から開催させていただきたいと思います。委員の皆様におかれましては、年度末のお忙しいところ誠に恐縮でございますが、御出席を賜りますよう、よろしくお願いいたします。以上でございます。

○堀越会長 次回は3月15日ですので、よろしくお願いいたします。本日はありがとうございました。