

平成30年度第3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3月15日（金）10時00分から11時45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）、清水則雄、菅谷英美、高井広行、棚橋久美子、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12名出席

(2) 事務局

植竹環境局次長、上田環境保全課長、奥田課長補佐 他2名

(3) 傍聴者

なし

(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対する答申案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対する答申案について各委員から意見が出され、答申案を修正することになった。

(2) 最終的な答申文については、会長に一任することになった。

6 会議資料

- ・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」への意見とその取扱いについて
- ・資料2 「(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（答申案）
- ・参考資料 高架部のデザイン決定プロセス

〔審議結果〕

○奥田課長補佐 平成 30 年度第 3 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、2 月 22 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 12 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します。それでは、これから先の議事進行は堀越会長をお願いいたします。

○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 資料説明の前に補足説明を行います。準備書 2-6 頁の図 2-4 や 2-10 頁の図 2-6 について、遮音壁の高さが正しくないという御意見がありました。これらはデフォルメされた図面であり遮音壁と電車のスケールは合致していませんでした。そのため、評価書ではこれらを正しい図面に差し替えることになります。また、7.2-26 頁の図 7.2-9 や 7.8-8 頁の写真 7.8-3、写真 7.8-4 は高架構造物、遮音壁、電車の高さ等が正確に示されていました。なお、遮音壁の高さは 2m、電車の高さは 3.645m です。次に、前回の審査会でこれから実施設計段階がありデザインが変更する余地はあると説明しましたが、事業者から聞き取りして作成したこれまでの経緯と今後の予定を参考資料としてお示ししています。平成 28 年度までに基本構造の検討及び基本設計は終わっており、準備書には基本設計に基づいて作成した図面やフォトモンタージュを示しています。平成 31 年度から実施設計に着手しますが、その過程で広島市都市デザインアドバイザー会議に諮り、そこでの御意見を実施設計に反映させることになります。そして平成 32 年度から工事着手し、平成 30 年代半ばから供用開始の予定です。

【続けて、審査会資料について説明】

○堀越会長 まず資料 1 に意見の概要がありますが、抜けているとか趣旨が違うとか、そのような点はありますか。

○高井委員 その前に少し質問します。現在は準備書について審査中ですが、その次に評価書の作成があります。評価書と実施設計の関係性について、通常は評価書の内容を実施設計に反映すると思いますが、平成 31 年度に実施設計を行う予定になっています。実施設計の前に行う評価書の作成についての話が出ていませんが、これらの作業は平行に進むのでしょうか。

○上田環境保全課長 今後、答申を踏まえて市長意見を述べた後、事業者は準備書に必要な修正をした評価書を作成します。その段階は事務的に進むため、委員の皆様の意見を聴くことはありません。現在の予定では、今年の夏から秋頃に評価書が提出され、我々事務局が評価書に市長意見が適切に反映されているか審査した後に評価書が確定します。その後、評価書を基に事業者は実施設計等を進めていくことになります。

○高井委員 予定では秋頃に評価書が提出された後に実施設計に着手するわけですが、実施設計には少なくとも 7, 8 ヶ月要すると思います。評価書ができてから実施設計に着手する場合、工事着手は平成 32 年度中旬にずれ込むのではないですか。

○上田環境保全課長 事業者によると、平成 32 年度内に工事着手したいということでした。

○堀越会長 評価書が提出されてから事業着手するわけですが、事業着手というのは、実施設計と実際の工事のどちらを意味するのでしょうか。

○長谷川委員 環境影響評価が終了してから実施設計や工事が始まるというよりは、多少は準備段階として平行に手続が進むと思います。

○堀越会長 実施計画書や準備書は基本設計に基づいて作成されているわけですね。そして、基本設計、実施設計それから工事という流れは分断されるものではなく、連続的に進んでいくものということですね。

○高井委員 実施設計を行う業者はもう決定しているのですか。基本設計と実施設計を行う業者が同じ場合もあれば異なる場合もありますが、評価書が終わらないと実施設計を行う業者の選定はできず、予定はどんどん遅れていきますよね。

○上田環境保全課長 実施設計に伴う業者選定はこれから行う予定です。

○今川委員 我々が議論をした結果として評価書ができるわけですが、実施設計では評価書の内容が反映されるのですか。

○上田環境保全課長 評価書の内容を反映した実施設計を行うと思います。

○堀越会長 この審査会は市長の附属機関であり、この審査会での意見を基にした市長意見を述べることになりますが、ここでの意見はほとんど市長意見に反映されてきていると思います。

○河野副会長 電車が単独走行するときの騒音を予測している話がありましたが、答申ではもう少し具体的内容を示すとイメージしやすいです。例えば、広島駅前での運行を考えると 2 台が交差することが頻繁に発生します。そうすると、1 台ではなく、2 台同時に動いている状況を想定した予測をしなくても良いのでしょうか。

○上田環境保全課長 検討を求める余地はあると思います。

○河野副会長 答申案 2(2)アの「路面電車の走行状態を明らかにする」に「路面電車が交差するなど 2 台が同時に走行している」のような具体例を加えるとよいのではないのでしょうか。

○堀越会長 御検討をお願いします。

○今川委員 大きな高架構造物ができるので、周辺の気流が変わると思います。高架部が空気の吹き溜まりになると思いますが、大気汚染物質や臭いなどの滞留や空気環境が悪くなることについて、その影響の予測はできないのでしょうか。

○中西委員 前回の審査会で内藤委員が御質問されましたが、答申案 2(1)ウに「粉じん等の影響については、ビル風等の局所的な強風の発生も考慮した環境保全措置を検討し、結果を評価書に記載すること」とあります。ここでは強風に限定された書き方ですが、気流や吹き溜まりについての文言を加えれば、今川委員の懸念に対応できると思います。

○中西委員 答申案 2(4)アに「広島市の陸の玄関口にふさわしい景観づくりに努めること」とありますが、他の項目では「記載すること」や「検討すること」であるとか、騒音・振動に至っては「予測・評価結果を見直すこと」とあります。これらは今のままではいけないという強めの言葉なのに、景観は努めることで終わっています。景観は議論が白熱した項目であり、どのようなプロセスで実施設計に反映されるのかという懸念がありました。そのため、「景観づくりを行うこと」等の強いメッセージを示してもいいのではないのでしょうか。

○堀越会長 「努めること」ではなく、「行うこと」という文言ですか。

○中西委員 はい。環境保全に努めるよう努力しましたが結果的にできませんでしたとならないよう、必ずいい環境をつくりますと言ってもらえるよう、強いメッセージを示した方がいいと思います。

○上田環境保全課長 景観については沢山の御意見を頂き、我々もどのようにまとめて書けるのか悩みながら答申案を作成しました。中西委員のように御意見を頂ければ、その趣旨を踏まえて修正したいと思います。

○堀越会長 市長がどのように答申を捉えるかは置いておいて、審査会としては強い意志を表明した方がいいのではないかという御意見でした。

○棚橋委員 答申案 2(5)について、先ほどの中西委員の御意見を踏まえるとかなり強く書いてあり、ありがたいのですが、一つだけ意見があります。西国街道を具体的に示されていますが、西国街道だけに気を付けるのはどうかという懸念があります。そのため「西国街道」を「西国街道等」としていただくと、今回の事業範囲の全てが掛かるので、修正をお願いします。

○堀越会長 西国街道の話題を踏まえた答申案だと思いますが、確かにそのとおりですね。

○棚橋委員 西国街道と交わる辺りは何か文化財が出てくる気がします。また、今回工事を行う南北線部分からは何も出ないかもしれませんが、出なかったという結果は明らかになります。

○今川委員 「検討すること」の場合は検討したけどできなかったとなるかもしれないので、答申案 2(4)イの「検討すること」は「検討し、改善すること」と、答申案 2(8)の「検討を再度行うこと」は「検討を再度行い、結果を示すこと」と、答申案 2(9)「十分に検討すること」は「十分に検討して、改善案を提示すること」などのように、最終的にどのような結果になったかが示されるような意見にしていただけると安心できます。

○上田環境保全課長 答申案の文末表現ですが、評価書は夏から秋にかけて提出され、その内容を踏まえて実施設計を行い具体的な工事内容が決まっていきますので、評価書の提出時点までに決定し対応していただく必要がある箇所は「評価書に記載すること」としています。また、提出時点後も検討が続くため提出時点では記載できない箇所は「検討すること」や「改めて行うこと」としています。全ての御意見に回答できればいいのですが、提出時点までに結果を出すことのできないことまで求めることはできません。そのため、答申案では文末の書き分けをしています。

○清水委員 当初から緑化をお願いしているのは、駅の北側にある二葉山と比治山を緑のコリドーとして繋ぎ、生物の移動ルートを確保していただきたいからです。そのためには緑化部分があるといいですし、広島県の玄関口に緑が沢山あることが理想的です。緑化には費用が掛かるので、費用面での折り合いを考えると駅前周辺の部分的な緑化が考えられますが、そこまで踏み込めるのでしょうか。つまり、どのような方向性として緑化されるのか知りたいです。もう検討したとして結論が出ているとしたら、納得できないので、もう一段強い表現に変えていただきたいです。

○上田環境保全課長 御意見を踏まえて、答申の内容を検討させていただきます。

○堀越会長 駅前通りのクスノキを除かないと軌道は設置できないので、緑はなくなります。ただ、市としても市民としても緑を増やしたいとは思っています。代償としての緑化を考えると、基本的に駅前部分は広島駅南口広場整備等事業も関わってくるので軌道部分だけの問題ではなくなります。軌道部分だけで答えるのは難しいので、関連事業を含めた全体としての代償を考えるしかないと思います。例えば軌道緑化について、我々はあらゆる地域での事例を知っているので求めています、具体的な話として維持管理の費用が掛かります。それは事業者の財務状況にも関わることで、そこへ踏み込むことはできないと思います。この事業だけではなく他の事業を含めて、緑を繋いでいくことができればと思います。

○清水委員 飛び石としてでも良いので、よろしくお願いします。

○長谷川委員 準備書 7.8-12 頁の景観に対する環境保全措置として、大まかな方針が 2 つ示されています。答申案 2(4)イの緑地空間を補うための措置に関する具体的な話は基本設計段階にあたる準備書では示せず、実施設計段階でなければ出せないのかもしれませんが、評価書には盛り込むべきです。継続して検討するので評価書に記載するのは難しいという説明がありましたが、緑化空間をどのように扱うのかを記載して、景観に十分配慮することを示さないと、評価書としては不完全です。

○高井委員 答申や市長意見に対応した評価書が作成され実施設計に入るのかについて、今後は第三者の関与がなくなりますが、その点のチェックはどうなるのでしょうか。

○上田環境保全課長 環境影響評価条例上の手続では、事業者は市長意見を反映させた評価書を提出しますが、その審査は環境影響評価の事務局である我々が行い、必要があれば市長から補正意見を出すことができます。

○高井委員 事業者に広島電鉄と広島市が連なっていますが、評価書を審査する側が広島市である場合、これは第三者的な立場と見なせるのですか。

○上田環境保全課長 本事業における市長は事業者側と審査側の立場があり、審査側の市長から事業者側の市長に意見を述べることになりますが、そこはきちんと区別します。

○高井委員 それはわかりますが、第三者の目線を含むべきだと思います。

○上田環境保全課長 評価書に市長意見が適切に反映されているかについては、我々事務局による審査に加えて、公告縦覧によって市民の皆様に見ていただくことになります。

○堀越会長 環境影響評価手続は審査会での意見に基づく答申や市長意見を踏まえて、事業者は評価書を作成されるであろうという紳士協定として成り立っていると思います。一応、順序を踏んだうえで議論を積み重ねているので評価書はきちんとしていただけたと思います。

○上田環境保全課長 評価書が提出された折には委員の皆様にご送付しますし、公告縦覧によって市民の皆様に見ていただきます。

○長谷川委員 評価書の公告縦覧中に意見する機会がありますか。

○上田環境保全課長 手続上はありません。

○長谷川委員 事務局側で確認していただくしかないわけですね。

○上田環境保全課長 手続上は意見する機会はありませんが、個別に事業者に意見を出すことは誰でも可能だと思います。

○長谷川委員 この場で言うべきことは、きちんと言っておかないといけないですね。

○吉田委員 景観への影響は小さいので問題はないとされていますが、科学的な根拠の有無という観点から準備書 7.8-10 頁や 7.8-11 頁のフォトモンタージュを見ると、架線ポールや軌道敷の変化は、アスファルト面がグレーの軌道敷に変化した部分の面積を比較したり、架線ポールよりも駅ビルの変化の方が大きいという意味での評価なのかなと思います。ただ緑地面積で考えると道

路中央部の緑地帯がなくなり、全体として 50～60%は減ることになるので、科学的な根拠が足りないと思います。影響は小さいと書く必要はなく、影響は一定程度あるとした立場から改善していくのが大事ではないでしょうか。地域景観を大きく損ねることはないとあるが、影響があること自体が悪いわけではありません。変化自体が悪いのではなく、景観は一定程度変わることを認識し、より良くする方向に向かうのが大事です。そのため、答申案 2(4)アの文頭に「一定程度の影響を与えること」を書いていただきたいと思います。また、答申案 2(4)アの「景観上の配慮が可能となる設計範囲を明らかにする」は大事なことですが、その点はこの審査会であらかじめ詰めておくべきでした。そして、答申案 2(4)アの「広く意見を求める」ことはより良くしていく手段ですが、広島市民はこれができたらできたで受け止められるでしょうが、外国人観光客等の来訪者はこの程度かと思われるかもしれません。本当は軌道緑化や架線の地表化等をしてほしいですが、それは費用面で難しいのかもしれません。ここを起点として景観教育とか景観意識を高め、さらに良い街とするための意識改革としたいので、そのような意見を書いていただきたいと思います。

○堀越会長 センターポールについて、紙屋町交差点では歩道上の電柱から架線を引っ張る形ですよ。松川町でもそれが可能であればポールを立てる必要はないのではと思います。

○吉田委員 ただ、架線等があると混沌としたイメージになります。

○今川委員 空に網目が存在するのは好ましくありません。

○堀越会長 その場合、センターポールがスマートだと思いますが。

○吉田委員 そういう面もあります。

○堀越会長 前回、街中では地表集電方式は難しいと発言しましたが、その後調べてみると、フランスのボルドーでは採用しています。ただ、電車通過時のみ通電させるなど技術的には難しく、最初はトラブルが多発したようです。また、広島電鉄の社長は将来的な話として架線レスに言及しているが、今すぐ導入するのは難しいかなとも思います。

○高井委員 将来のことを考えると、それらも踏まえて行った広島として評価されます。

○堀越会長 電柱の地中化は都市景観に大きな影響を与えるので、色々な都市で行っていますが、これも同じ流れだと思います。ただ、架線の地表化は地上にポールを立てるよりも費用がかかるし、メンテナンスも大変になります。

○高井委員 網目は景観上好ましくなく、架線を宙吊りにすると倒壊等の影響があるので、それらを踏まえると設計上よろしくない。だから、技術的に難しくても架線レス等の方向に進む姿勢を示すことが大切だと思います。

○今川委員 旧型車両等では車両下部からの集電は難しいでしょうが、今後導入していく新型車両は自動運転用センサーや車両下部からの集電機構を後付け搭載できるようになるはずです。

○高井委員 費用面の話題がありましたが、費用が掛かりできないというのは主観的な判断だと思います。あるべき将来像を反映するのであれば、費用が掛かるとしても、それを乗り越える努力を評価書に盛り込んでもらいたいです。

○今川委員 3年程前に広島市が開催した環境イベントにおいて、どの位の緑視率なら好ましいのか調査を行いました。環境省や大阪府の既存調査では緑視率が4割近いと評価できるとしていますが、広島の子供達は48%ぐらいからこれは良いと認めていました。特に駅前大通り、女学院前の藤棚、平和大通り等は良いと認めてくれました。そうすると、見た目の評価の観点からは、道路中央部の樹木がなくなるのは問題があります。また、清水委員から生物多様性の話を聞いたのですが、生物種によっては道路中央部の樹木がなくなることによって両脇の樹木への往来ができなくなる問題があるが、準備書ではその辺りの記述が抜け落ちています。既知の生物データが記載されているだけで、現状としてどのような鳥がいて、どのように往来しているか触れられていません。また、センターポールの採用は事業者が決定することですが、どこまで我々の思いが見えているのか、それは我々だけが思っていることなのか、そのあたりが難しいと思いました。

○堀越会長 この審査会は様々な分野の専門家の集まりですが、当面は無理かもしれないが将来このような方法があると、最低でも議事録に示すことも重要な任務ではないでしょうか。

○河野副会長 二酸化炭素排出量について、車両数が増加するかは決まっていないという話がありましたが、循環線は単純に増加すると考えています。新しい軌道ができて短時間で到着できることになれば、車両の走行時間はかなり減りますので、その分循環線を増やした方が利用の便からいいのではないのでしょうか。車両数の増加により二酸化炭素排出量が増えるという立場から、やむを得ずこれだけ増えるが、全体として緑化等で補うとすることもできます。

○堀越会長 紙屋町・八丁堀方面や宇品・皆実町方面からダイレクトに新設区間へ入るので循環線はそれほど多くなく、総運行距離からは二酸化炭素排出量は減ると発言しましたが、別の見方もあるのですね。循環線ができる分は確実に増えるので、二酸化炭素排出量は増加するわけですね。

○河野副会長 車両数が変動しなければ、二酸化炭素排出量は増加しないかもしれません。

○上田環境保全課長 二酸化炭素排出量は科学的根拠に基づいて予測・評価しなければなりません。本事業は公共交通の利便性向上による利用転換を促しマイカー利用を削減させる政策でもあり、全体として二酸化炭素排出量が増加するものではないはずです。今は総路線延長に基づく計算で二酸化炭素排出量が増加すると予測していますが、それは必ずしも市の政策とは一致しないのではないかという思いもあります。全体としては二酸化炭素排出量の削減に繋がる政策であるという思いを踏まえた答申案です。

○堀越会長 基本的な考え方として、単純に総路線延長が長くなる分だけ二酸化炭素排出量が増加するとしてしまうのは凄く抵抗があります。

○上田環境保全課長 そのとおりだと思います。

○矢野委員 前回の審査会で堀越会長から御指摘がありましたが、循環線は広島駅の周辺だけが増加するのではなく、循環線として一回りするエリア全体分が増加するので、その分の距離を計算しないといけません。また、路面電車の車重は約 20 トンですが、これは満員乗車でも車重が全体の約 8 割を占めることになりますので、結局は電車が何本走行するのかが重要な要因になります。そのため、答申案 2(7)の「予測・評価を改めて行うこと」という記述については、正しい判断だと思います。

○堀越会長 今まで色んな意見がありましたが、事務局による答申案は凄く上手にまとめてあると思います。ところで、資料 2 に答申案の前文がありますが、こちらはいかがですか。割と事実だけを記載していますが、とりあえずはこのような記載でよろしいでしょうか。

○清水委員 先程の今川委員の発言の補足をします。私が最初の審査会で話したのは、二葉山と比治山に元宇品も加えたエリアが河川で繋がり、生物が相互に往来できる広島市は素晴らしいこと、なおかつ、本事業による軌道がコリドーとなるのは素晴らしいことでエコロジカル・ネットワークが形成されていくというプラス面を積極的に捉えた環境影響評価をしたら良いのではないかと、そのような意味で軌道緑化を提案しました。しかしながら、これが繋がり得ないとなると、生息域が分断されることになります。生物の最大の絶滅要因は生息域の分断であり、その分断が生物の消滅を早めるのは周知の事実です。このことについては、事業計画地周辺がどのような状況で、どのように生物が移動しているのかのデータがないと本来は議論ができませんが、この準備書にはそれについての記述がありません。本来は調査を行った方が良いですが、おそらくそれはできないでしょうから、既知の生物データだけで議論を進めたら良いという話をしました。また、二酸化炭素排出量が増加するのであれば、その吸収源の代償としての緑化は必要です。国の地球温暖化対策計画では温室効果ガスの排出量を 2030 年度に 2013 年度比で 26%削減し、また 2050 年までに 80%削減を目指さないといけません。この流れに逆行することはありえないので、代償措置としての緑化を推進し、コリドーや飛び石的な島を造り繋いでいくことは必須ではないでしょうか。その取り組みが生物多様性の担保となり、豊かな自然を有する広島に結びつきます。そのため、検討を求めるのではなく、代償措置を行うよう書いていただけると嬉しいです。代償措置の実施に伴う調査には長期間を要するので、工事に与える影響を考えて、実施計画書の時にはあえて言いませんでした。

○奥田課長補佐 評価項目に生物はありませんが、資料編 6-1 に事業者が行った鳥類調査の結果は記載されております。

○清水委員 鳥類は移動性が極めて高く、一番身近な生物だと思います。また、生態ピラミッドの下層に位置する昆虫類はバクテリア層を媒介しますが、これらバクテリア層が生物多様性を支え

ています。このバクテリア層の下支えがなくなると、その上層も崩れてしまい、ピラミッドの頂点に立っていると思っている人間の生活自体も崩れることになります。鳥類や虫を守るには多様な植物が必要であり、そこに杉や松があっても意味がありません。原始的な自然が残されている場所は比治山、元宇品、そして二葉山しかありませんが、それらを繋ぐコリドーや飛び石的な島があるべきで、それによってデルタ全体が繋がります。

○堀越会長 答申案をどのように修正したらよいですか。

○清水委員 「緑地空間を補う措置を検討する」という表現を「緑地空間を補う措置を検討し、代償措置をとること」として代償措置を行うことが重要です。また、ここでの緑化は二酸化炭素排出量の増加分を補うことにもなります。

○吉田委員 答申案 2(4)アの「景観上の配慮が可能となる設計範囲を明らかにする」は、評価書にその設計範囲が記載されるのですか。

○上田環境保全課長 記載してくださいという意見です。

○吉田委員 今はどこに景観上の配慮ができるかは示されていませんが、例えばポールの色は変更しますとか、ポールの形状を検討しますくらいは記載されるのですか。

○上田環境保全課長 そういう部分もあると思います。また、今回議論の対象となった高架構造物については設計上の制約があるようですが、どの部分について検討が可能であるのかを評価書で明らかにしてくださいという意見にしています。

○吉田委員 評価書で明らかにされても、誰もどうしようもないです。事業者が技術面や費用面などを踏まえて可能となる設計範囲を決めるわけですね。検討したが、私はここまでしかできませんという結果もありえると思います。本来はこの審査会でその設計範囲を詰めて、高架構造物や緑化について踏み込んだ議論をするべきでした。可能というのは事業者がそう判断しただけなので、もう少し踏み込んだ表現を考えるべきであり、この文言で良いのか検討していただきたい。

○長谷川委員 実施設計段階で広島市都市デザインアドバイザー会議に諮りますが、この審査会での意見が引き継がれ、踏み込んだ議論がなされるのか知りたいです。

○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は本市が建築する景観形成上重要な建築物等のデザインについて有識者等 8 名の委員による検討を行う会議であり、複数回意見を述べる場があると聞いています。また、本審査会での議論は議事録も含めて全て公開していますので、それらを見ていただいた上で御審議いただけたらと思っています。

○今川委員 広島市都市デザインアドバイザー会議は建築物が対象だと聞いていますが、今回の土木構造物は対象となるのでしょうか。

○上田環境保全課長 平成 24 年から橋りょうがデザイン検討の対象として追加されており、本事業が会議の対象となることは所管部署に確認しています。

○林委員 答申案 2(4)アに「広島市の陸の玄関口にふさわしい景観」とありますが、広島市はどのようなものが一番ふさわしいと考えているのでしょうか。この審査会としては、環境に配慮していることを含めたふさわしさを求めています。

○植竹環境局次長 私は景観行政に携わるなかで広島市都市デザインアドバイザー会議の前身会議に関わったこともあります。まず本市は「国際平和文化都市」を都市像として掲げており、特に今回の軌道新設を行う駅前大橋は広島市民や多くのお客様をお迎えする場と考えています。また、「水と緑と文化のまち」を掲げておりましたが、私個人としてはそれを感じられる場になればと思いますし、そういう風に導いていきたいという思いはあります。私ども事務局としては委員の皆様から頂いた御意見を反映させ、事業者に申し入れたいと考えています。しかしながら、全ての御意見を反映させることが難しい面があることも、委員の皆様が抱かれておられるように、私も感じています。ただ、そこを意見として述べていくのが私どもの役目ですので、それでは生ぬるいという御意見もあるかもしれませんが、広島市の陸の玄関口にふさわしい景観となるように努力したいと考えています。

○菅谷委員 他の環境要素は基本的に決定プロセスに対して再度調査して検討することを求める形なのでしょうが、景観は他とは性質が違って結果を求めるのが難しいので努力目標とされたのだと想像します。ただ、その分だけうやむやにされやすいと思うので、代償措置などの結果を求める部分まで記載していただくことを期待します。

○堀越会長 ありがとうございます。それでは、事務局は本日の意見を踏まえて答申案を修正してください。また、本日の議事録を本日欠席の方も含めて各委員に届けてください。また、委員の皆様は追加の意見や、言い足りなかった点があれば、早めに書面で事務局に提出してください。この度の市長意見の期限は 5 月 19 日ということで、最終的な答申については私に一任頂くことで皆さんの御了解を頂ければと思います。いかがでしょうか。

【出席委員了承】

○堀越会長 ありがとうございます。事務局は答申案の修正と議事録の作成をお願いします。

○上田環境保全課長 大変熱心な御審議を頂き誠にありがとうございました。本日頂いた御意見と本日御欠席の委員からの御意見を踏まえて、答申案の修正を行います。そして、本審査会の答申を踏まえて、市長は 5 月 19 日までに都市計画決定権者に市長意見を述べることになります。なお、今後の経過につきましては、適宜、御報告申し上げます。

○植竹環境局次長 これまでの審査会で熱心に御審議いただいた内容をできるだけ反映させたものにしたいと考えております。今年 5 月で委員就任 10 年を迎え退任される委員の皆様は、これが最後の審査会となりますが、これまで長期にわたりご尽力いただき、ありがとうございました。また、引き続き委員に御就任いただく皆様につきましては、これからもよろしくお願いいたします。

○堀越会長 今回が区切りの年度ということで、過去 10 年で恵下埋立地（仮称）整備事業、（仮称）石内東地区開発事業業、J R 可部線電化延伸事業、海田バイオマス混焼発電所建設計画事業、そして今回の事業と計 5 事業の環境影響評価審査に携わらせていただきました。私にはわからないことも多々ありましたが、委員の皆様に助けていただいたおかげで、なんとかここまでできました。本当にありがとうございました。それでは本日の審査会は終わりとさせていただきます。