

令和6年（2024年）12月27日

広島新交通西風新都線に関する広島圏都市計画
の決定に伴う公聴会

議 事 録

事 務 局

都市整備局都市計画課

広島新交通西風新都線に関する広島圏都市計画の決定に伴う公聴会議事録

1 都市計画原案の種類と名称

- (1) 都市高速鉄道『5号広島新交通西風新都線』の決定
- (2) 道路（特殊街路）『9・7・002号広島新交通西風新都線』の決定

2 開催日時 令和6年（2024年）12月27日 10時

3 開催場所 広島市役所本庁舎2階 講堂

4 参加者等

- (1) 公述人 6名
 - ① A（広島市佐伯区五日市町石内）
 - ② B（広島市西区己斐上）
 - ③ C（広島市西区己斐上）
 - ④ D（広島市安佐南区祇園）
 - ⑤ E（広島市佐伯区五日市町石内）
 - ⑥ F（広島市佐伯区河内南）

- (2) 傍聴人

- 一般 9名

- 報道関係 2社

5 閉会 11時25分

広島新交通西風新都線に関する広島圏都市計画の決定に伴う公聴会

日時：令和6年12月27日（金）

場所：広島市役所 本庁舎2階 講堂

○事務局（前川都市計画課長）

それでは、ただいまから広島新交通西風新都線に関する広島圏都市計画の決定に伴う公聴会を開催いたします。

この公聴会の進行を行う議長は、指名により、都市整備局営繕部長の阿舍利が務めます。

それでは、議長、公聴会に進行について、よろしくお願いいたします。

○議長（阿舍利営繕部長）

この公聴会の議長を務めさせていただきます、営繕部長の阿舍利でございます。

皆様には、本日の公聴会の円滑な進行について、御協力のほどよろしくお願いいたします。

それでは、まず、この公聴会の趣旨などについて御説明をいたします。

都市計画法第16条では、都市計画の案を作成しようとする場合において、必要があると認めるときは、公聴会の開催等、住民の意見を反映させるために必要な措置を講ずるものとする規定されています。この公聴会は、広島市が作成する原案について、関係住民の方々の御意見をお伺いし、最終的な案を作成するために開催するものでございます。

この公聴会の開催に当たり、11月15日から11月29日までの2週間、原案を閲覧するとともに、公述申出の受付を行いましたところ、6名の方から公述申出書の提出がありました。

初めに、広島新交通西風新都線に関する都市計画の内容について、事務局から説明をお願いいたします。

○事務局（平山課長補佐）

広島市都市整備局都市計画課の平山と申します。広島新交通西風新都線、アストラムライン延伸に関する都市計画の内容につきまして、前方のスライドにて御説明させていただきます。着席にて失礼いたします。

都市計画の内容に入る前に、アストラムライン延伸の事業の概要につきまして御説明させていただきます。

まず、本事業の目的についてでございます。アストラムラインの延伸は、本市の都市づくりとして、軌道系の基幹公共交通による循環型ネットワークを形成し、都心を含むデルタ地域と、企業の立地が進む西風新都を結びつけアクセス性を強化するとともに、ＪＲ山陽本線と直結することで広島広域都市圏内の各市町との結びつきを深め、ヒト・モノ・カネ・情報のさらなる好循環を生み出すために実施するものであり、また、己斐地区のまちづくりの骨格となる己斐中央線を併せて整備することで、自動車交通の円滑な処理や歩行者の安全性の確保など、当地区の住環境を向上させること等を目的としております。

次に、事業概要でございます。アストラムライン延伸は、広域公園前駅を起点として、五月が丘地区、石内東地区、己斐地区を経由しＪＲ西広島駅に接続する、延長7.1キロメートルの計画でございます。延伸区間には、五月が丘地区に2駅、石内東地区に1駅、己斐地区に2駅、終点となる西広島駅の計6駅を新たに整備する計画となっております。延伸区間の利用者数は、1日当たり9,100人と予測しております。また、列車が駅間を走る時間だけでなく、途中駅での停車時分というものを考慮した延伸区間の表定速度は時速27キロの計画となっております。構造は単線、最急勾配は5.9％であり、概算事業費は約760億円となっております。

次に、ルート概要でございます。スライドの左下の広域公園前駅を起点といたしまして、右上の終点となる西広島駅まで、赤色の線でルートをお示ししております。石内東駅から己斐駅までの間にあるスライド中央部分にある点線部はトンネル区間となります。また、ルート上に新駅の位置を緑色の枠囲みでお示ししております。

次に、都市計画の内容について説明させていただきます。こちらは、都市計画決定する都市施設をお示ししております。受付で配布させていただきました、お手元のA3横の資料と併せて御覧いただければと思います。アストラムライン延伸に当たりましては、2種類の都市計画決定を行うこととしております。1つ目は、都市高速鉄道として5号、広島新交通西風新都線、2つ目は、道路として9・7・002号、広島新交通西風新都線でございます。赤色でお示しした区域が都市計画決定する区域です。左側の表に構造形式をお示ししております。上の表が都市交通鉄道です。構造形式のかさ上げ式とは、軌道が地表面より5メートル以上高く連続している区間です。地下式は、トンネルなど軌道の大部分が地下に入る区間、地表式は、かさ上げ式や地下式以外の区間となっております。新駅として6駅、車両基地を1か所整備する計画としており、これらも都市計画決定する区域に含まれております。

下の表は道路（特殊街路）となっております。都市計画決定する区域は、都市高速鉄道から車両基地を除いた区域となっております。そのほかの内容は、都市高速鉄道と同様です。アストラムラインのような新交通システムにおいては、都市高速鉄道の専用道を併せて決定する必要があるため、2つの都市施設を同時に都市計画決定することとしております。

こちらは、アストラムラインの区域の考え方です。①の軌道や駅などのアストラムライン本体を構造物に、②の施設を管理するための道路や、③の整備に伴い必要となる切土、盛土を合わせた、これら事業に必要な幅を都市計画決定する区域としております。

ここからは、都市計画決定する区域と構造について、起点側から順に地区ごとに説明させていただきます。

まず、全地区共通の図面の見方についてですが、赤色で着色している範囲は、都市計画決定する区域をお示ししております。こちらは石内の半坂地区についてです。半坂地区は、現在の営業区間の終点部から五月が丘地区に向かう線形となっており、図中の旗上げのとおり、修道大学グラウンド南側付近の山あい部を切土、盛土工事によ

り地表を走行する地表式区間と、橋の上をアストラムラインが走行する嵩上式の区間がございます。また、半坂地区には、延伸整備により新たに必要となる車両基地を整備する計画となっております。

次に、五月が丘地区についてです。これらは、五月が丘1駅付近の図面です。かさ上げ式の区間で計画しており、市道の西側、画面でいいますと下側に寄せて高架橋を整備しますが、西側に寄せた理由につきましては、五月が丘地区は西側から東、画面でいいますと下側から上側に向かって地形が高くなっており、車窓から目線を見下げる角度が西側のほうが大きいため、車内から沿線住宅が見えにくくなるよう配慮し、西側に寄せて整備する計画としております。

五月が丘2駅付近についても、五月が丘1駅付近と同様にかさ上げ式とする区間となっております。西側に寄せて高架橋を整備する計画としております。

次に、石内東地区です。五月が丘地区と同様に石内東駅までかさ上げ式となっております。その中央公園からトンネル区間である地下式となります。また、「ジ・アウトレット広島」の駐車場区画の一部に石内東駅を整備するとともに、バスやタクシー乗り場として交通広場の整備計画を青色でお示ししております。

次に、石内東地区から己斐上地区へ抜けるトンネル区間についてです。トンネル区間については、石内東地区から己斐上地区をできる限り最短で結び、トンネル直上に工作物がないルートとしております。画面左上にトンネル部の標準的な断面をお示ししております。アストラムラインの車両が走行するために必要な幅3メートルに加えて、管理通路幅や案内軌条幅を確保いたしますと、トンネル幅は6メートルとなります。

次に、己斐上地区でございます。図面左側の広電己斐団地入り口交差点の南にございますビューハイツ己斐上の南側付近で地下式のトンネル区間が終わり、己斐上第五公園付近から西広島駅方面はかさ上げ式区間となります。なお、沼田分かれ交差点付近からは青色の線でお示ししている都市計画道路、己斐中央線内にアストラムラインを整備する計画としております。以降、西広島駅まで己斐中央線内は嵩上式となり、

先ほど同様に己斐中央線内にアストラムラインを整備する計画としております。

最後に、西広島駅地区でございます。現在整備を進めている、緑色でお示ししている西広島駅北口土地区画整理事業の区域内においても今までと同様にかさ上げ式により己斐中央線内にアストラムラインを整備する計画としております。また、ＪＲ山陽本線との交差部ではＪＲ西広島駅の上を通過し、西広島駅南口広場の上空に終点となる西広島駅を整備する計画としております。

以上で概要説明を終わらせていただきます。

○議長（阿舎利宮繕部長）

それでは、公述の進め方について、事務局から説明をお願いいたします。

○事務局（前川都市計画課長）

公述の進め方について御説明いたします。

お手元の公聴会次第にございますように、本日はこの後、6名の方に公述を行っていただく予定でございます。

公述をされる方をお願いを申し上げます。議長から公述番号をお呼びしますので、発言台までお進みいただき、まず、御自分の住所、氏名をおっしゃっていただいた後に御意見を述べていただきますようお願いいたします。なお、代理の方が公述される場合には、最初に公述申出人の住所と氏名、御自分が代理であること、そして御自分の氏名を名のっていただいた上で意見を述べていただくようお願いいたします。意見を述べていただく時間は、あらかじめ通知しておりますようにお一人15分以内をお願いいたします。公述時間が14分を過ぎたところでベルを1回鳴らします。その後は1分ごとにベルを2回鳴らしますので、速やかに公述を終えてください。時間を厳守していただき、この公聴会が円滑に運営できるように御協力をお願いいたします。

なお、本日の公聴会では、公述人及び代理人以外の方は発言することはできません。また、質疑応答はございませんので、あらかじめ御了解をお願いいたします。

なお、本日の公聴会については、記録のため撮影及び録音を行いますので、御理解をお願いいたします。

以上で公聴会の進め方についての説明を終わります。

○議長（阿舎利宮繕部長）

それでは、公述番号1番の方、壇上へ上っていただきまして、御自分の住所、氏名をおっしゃっていただいた後に御意見をお願いいたします。

○公述人①

佐伯区五日市町石内に住んでおります、Aと申します。

私がお願いしたいことは、計画実施において、地権者及び近隣住民、ひいては石内住民の意見、要望を聞いた上で共に栄える方向を目指していただきたい。これは、今映っておるのは石内地区なんですけども、石内には駅が、一つも停車いたしません。石内東駅というのはございますが、もともと石内に住んでる住民にとっては、石内東というのは石内の駅というふうに認識はなりません。石内は操車場ができます。かなりの土地です。石内地区のこの半坂には家が84戸と田畑、山林があります。そのうち20戸あまりは元から地元に住んでいた方です。操車場ができることにより、おおよそですけども、20戸のうちの6戸がいなくなる、しかも田畑がなくなるというような状態です。

そこで市にお願いしたいのは、広大な田畑を提供することになっています。その代償として得るものではありません。土地を提供したところは人がいなくなり、コミュニティーが破壊されます。過疎化がさらに進むことが予想されます。市は鉄道会社ではありません。事業としての取組は、地域のにぎわいと創出があるべきだと考えます。そのために国は莫大な予算をつけています。この原資は税金です。一部の人のために使うべきお金ではないと思います。いろいろ計画の全体については意見があるんですけども、今回は石内だけに限って述べさせていただきます。

石内地区の発展のため、もしくは救済措置の具体案を示してください。提出できないのであれば、せめて石内に、ここの操車場の場所に駅を造っていただきたい。ただ駅を造っていただくだけでは利用しにくいので、パーク・アンド・ライド、広い駐車場を造って、そこへ車が置けるような構想を考えれるのであれば考えていただきたいと思っております。

次に、進め方についてお願いですけれども、もう決まってるんだから、あなたは従えと、説得はするからというような態度で進められることについては非常に違和感を覚えます。地元との協議が不十分なまま計画を進めていこうとする姿勢に危惧の念と不信の念が拭えません。例えば説明会での一方的な説明に終始して、質問、要望を聞く時間がほとんど確保されていません。説明会は数値の羅列で、例えば騒音とか、その数値の根拠についての説明が、全くではないですけど、私らが聞いてて分かる範囲の説明ではございませんでした。

こういうふうに一方通行の、何が何でもつくるんだというような姿勢というのはもう少し考えていただきたい。私、完全に何が何でも反対と言ってるわけじゃなくて、最初に述べましたように、みんなが栄える、共に栄えるというふうな事業であってほしい。これだけ予算を取ったんだから、造らないけんから、あと細かいことはもう言うな、我々の言うことを聞けいうような姿勢で事業を進めていただきたくはないと私は思ってます。

最後に、現在ですら赤字路線であるのに、さらに乗客が望めない地域に路線を延ばす計画自体には私は疑問を感じております。なぜでしょうか。また、この新交通システムが完成することで周辺過疎地域の交通の便が削減されたりすることがないように、特に交通弱者、車に乗れない、持たないお年寄りなんかの利便性がさらに悪くならないように十分配慮していただきたいと思っております。

交通弱者を保護するためにも、新駅にアクセスできる交通網を充実してください。特にお願いしておきたいんですが、赤字を理由に路線を減らすとか、バス利用減らすとか、利便性が悪くなるような結果に、アストラムラインは乗客、乗る人が便利なん

だけでも、その周辺で過疎になってる人たちがそれを利用しにくくなる、そういうことが絶対ないようにお願いしたいと思います。

以上です。よろしくお願いします。

○議長（阿舎利宮繕部長）

ありがとうございました。それでは、元の席へお戻りください。

続きまして、公述番号2番の方、壇上へ上っていただきまして、御自分の住所、氏名をおっしゃっていただいた後に御意見をお願いいたします。

○公述番号②

己斐上1丁目から参りましたBと申します。公述につきまして、2つです。分けて申します。1つはアストラムライン延伸、それから、もう一つについては、己斐中央線、新設される道路ですね、それについて話します。

アストラムにつきましては、1番の方もおっしゃられたように採算が取れませんから、造らないのがベストだと思います。今ですらもう債務超過になってて、市からの利子補給でやっとこさ生きながらえとるような会社ですから。工事費は全然心配しておりません。結局、恐らく1,000億円ぐらいかかるとは思いますけど、補助金と交付税で実質国が負担してくれると思うので、それは問題ないと思うんですけど、実際の経常の運営が黒字にならんですよね。

特に車両の耐用年数は、20年ぐらいです。今も本来なら車両を全部入れ替えてないといけないんですけど、30年たってますから。お金がないからそれができなくて、2回に分けてやっとするんです。それもまだ1回目が済んでないような状況ですから、今後、車両が増えたらますますしんどくなるのは見えておりますからね、収入が大して増えんのに。ということで、造らないのがベストだと思います。

ですが、どうしてもお造りになるのであれば、今回の延伸区間はぜひ複線化していただきたい。単線だと、最大で10分に1編成しか走れないわけですから、ラッシュと

か、あるいは既存の路線が通行できなかったときに、己斐のほうからしか回れないようなときに、ボトルネックになるのは明らかです。本当に延伸したとしても、単線部分があったんではそこがボトルネックになりますから、ぜひ複線化してほしい。ただ、当初から、とにかく予算なんかの関係もあって複線化が難しいということであれば、将来、複線化が最小の費用でできるようなインフラ整備をしてほしい、それが願いです。これがアストラムラインについて。

それから、己斐中央線についてですが、己斐中央線については、もう都市計画で全体の幅は決まっていますので、後は内訳になるんですけど、真ん中のアストラムが通るところについても決まっていますから、これは動かさない。その両側に車道と歩道ができるんですね、計画では。歩道はなくてもいいですから、車道を極力広くして、片側2車線にしてほしい。現状計画では片側1車線なんですね。片側1車線では、バスが通ったときには後ろにすぐ十何台、車がたまります。2車線であれば、バスが止まったときにもう1車線のほう、車が通れますんで、ある程度、混雑は緩和されるであろうと。

それと、バスが全部中央線を通るとなったときには、北口にバスが止まって、市内へ行くバスは南口から出るというような方向に将来いけるんじゃないか思うわけです。特にこの己斐中央線ができる己斐地区につきましてはもともと昔からのまちでありますので、石内、石内街道というの昔っからあるんです。石内へ抜ける、歩いて抜ける道が、そこが通学路になっておりまして、己斐小学校区について言えば、実質的には歩車分離になっとなるんですね。県道は歩く人なんかいませんよ、危なくて。県道に並行して石内街道とか、ほかにも細い路地というか、4メートル幅ない道があって、通勤、通学、歩く人並びに、最近は特に電動自転車が多いんですけど、そういう人たちが県道を通らずに全部そういうところを通っておられるわけです。県道は実質、車だけなんですね。県道を広げていただくのが本当はベストなんですけど、己斐中央線の話なので、己斐中央線の片側を車が2車線通れるように幅を広げて、歩道はなくてもいいというのが私の意見です。以上です。

○議長（阿舎利営繕部長）

ありがとうございました。元のお席にお戻りください。

続きまして、公述番号3番の方、壇上に上っていただきまして、御自分の住所、氏名をおっしゃっていただいた後に御意見をお願いいたします。

○公述番号③

己斐上2丁目からまいりましたCです。

それでは、まず地下水について、そらの中央公園そばの住民からです。そらの中央公園の地下にトンネルが掘られたら、地下水が住宅地へと地下に流れるんじゃないかと心配しております。どのような現象が起こって心配してるのかというと、普通、地下水が流れることが少ないと考えられる切土の中央公園駐車場に大雨が降ったら水がたまり、今まで何回も使用禁止になっているからです。そして、中央公園から車道を挟んで東側にある石内東第2谷止め工の北のそらの第3公園側の後ろへ行ったら常に水が流れ出て、そらの第3公園の一部がぬかるみとなっています。さらに、この第3公園のぬかるみから住宅地方向に約5メートルの車道に2つのくぼみがあり、車道が波打っています。これらの地下水の影響と思われる現象の場所はトンネルのルートとなっております。この原因は、団地の開発許可以前から指摘されていたことで、石内東第2谷止め工上流の2本の水路が整備されていないためです。

したがって、アストラムラインのトンネル工事等への地下水の影響を最小限にするためには、石内東第2谷止め工上流の2本の水路を整備しなければ、今後も山水が歩道や車道に至り、地下水がそらの中央公園や住宅方向に流れるでしょう。水路を整備しないのであれば、トンネルのルートを大幅に変更すべきです。

次に、所有権の確定してない土地の地下にトンネルを通すことに問題はないかということについてです。

所有権が確定してない土地は何が問題なのか。それは、刑法と法律の及ばない無法地帯ということです。

この無法地帯で一番困ってるのは佐伯区役所ではないでしょうか。山水が歩道や車道まで流れ出て怖い、あるいは、公衆用道路に土砂や瓦礫等があり通行ができないとの苦情が来ても区役所は何もできない。

都市計画法第39、40条、公共施設の管理、帰属の運用指針では、完了検査までに所有権の権利関係が明確でないならば、明確となるまで完了検査をしないということを認めているのに、市は完了検査し、移転登記しました。このことは、公共施設等財産の取得及び管理に関する規則等に違反しているのではないのでしょうか。さらに、登記上、1筆の土地の一部が所有権未確定の際、1筆全部の土地も所有権未確定ということではないのでしょうか。

以上のことから、トンネルルート上のそらの中央公園車道、歩道等で何が行われても、例えば井戸掘り等、掘削工事が行われても誰も止めることはできません。市が無法地帯をつくっているのに、そこにトンネルを掘る計画が進められるのでしょうかということであります。

以上で終わります。

○議長（阿舍利宮繕部長）

ありがとうございました。それでは、席にお戻りください。

続きまして、公述番号4番の方、壇上へ上っていただき、御自分の住所、氏名をおっしゃっていただいた後に御意見をお願いいたします。

○公述番号④

氏名は、Dです。住所は、安佐南区祇園3丁目です。本日は、広島新交通西風新都市線計画案の作成に関する公述人に選定していただきありがとうございました。アストラムライン広域公園駅から西広島駅まで7.1キロメートルの延伸を12年後、760億円をかけて開通させることについて述べます。

これから人口減少すると考えると、計画は中止したほうがよいと私は思いました。

松井市長は、今年の2月の本会議で、6年後の2030年までに570億円で西広島まで造る計画を12年後の2036年までで760億円になる提案をしました。消費税は5%から10%に上がり、資材、人件費も上がっています。市議会は工事費用、人件費値上げを認め、12年後完成後でも黒字になると賛成多数で可決することになりました。西風新都線は、国、広島市、事業者の資金が必要です。国土交通省の認可は数年に一度なんです。そのときに西風新都線の事業計画、距離、駅数、乗客数、車両基地、工事の見積りを提出して許可をもらう必要があります。今までの計画を広島市は準備されているようですが、今までに10億円を超える費用を使われてるようです。

広島市は人口減少が多いです。安佐南区は24万2,708人、9歳以下は2万2,000人、今年生まれたのは2,000人余りです。佐伯区は人口13万9,608人、9歳以下は1万2,000人、今年生まれたのは1,100人足らずなんです。新駅の利用予測は、五月が丘1が1,000人、五月が丘2が2,000人、石内東が2,500人、己斐上が1,500人、己斐中が1,700人、西広島が6,700人、アストラムラインの駅がこんなに少ない乗客数で国土交通省の認可は難しいと感じました。来年もベースアップ5%、資材、人件費が上昇して、設計技師、現場作業者の人材確保も難しいと思います。次の国土交通省の行うアストラムライン延伸の認可、条件付認可、許可、判定はいつになるんですか。それまでに黒字になる資料、設計図、人件費は幾ら金額を投資するのでしょうか。却下になれば損失は増えます。あと、現場監督の責任は重大です。

私から見た延伸区間の利用の問題点を述べます。広域公園から西広島駅まで、新駅は6駅あります。五月が丘1と五月が丘2駅は同じタウン内にあります。五月が丘小学校は開校50年になります。児童数は462人です。住民の平均年齢は高齢化になっています。駅で上り下りの電車が止まります。駅の周辺の立ち退きが発生します。自転車置場やバスのロータリーはないので、歩いて駅に向かうぐらいの乗客数しか見込めません。五月が丘住宅のバス便は少ないので、車の移動で不便です。高齢化が進み交通費の負担や、これから介護医療が増えます。わざわざ西広島駅まで行かなくても、「ジ・アウトレット」、こころ、スーパーマーケット、ケアサービス、介護があり、

便利な地区なんです。アストラムラインは高架を走るので、日陰になったり、地震で倒れたりする危険もあります。石内東は「ジ・アウトレット」、五月が丘住宅の南側にあります「ジ・アウトレット」の営業時間に合わせて従業員、買物客、通勤客が利用されるそうなんです。買物荷物を持ち時間待ちを考えると、どのぐらいの乗降客がいるか分かりません。

石内と己斐の間は1.7キロメートルのトンネルがあります。なぜトンネルが1.7キロメートルも長いんでしょうか。トンネル内の急な坂が問題なんです。5.9%の坂があり、電車の負担は大きく、電力、ブレーキ、タイヤの減りが増えて、トンネル内の電灯の電気も使います。トンネル内の事故があったとき、救助が必要になってきます。蛇行して遠回りしてるので、建設費も増加しています。己斐駅、中駅から西広島駅は近いので自転車、送迎車があり、西広島駅に行かれる方が多くなります。西広島駅から西風新都線を利用する方はそんなに多いんでしょうか。

今の通勤、通学者が交通機関を利用している方が、西風新都線ができたなら利用するかどうかが問われます。公聴会、録画をしてる皆さんと一緒に考えてほしいんです。西風新都線延伸は建設費用760億円ばかりが気になりますが、最近は物価がどんどん上がり、賃金も上昇して人手不足が続いています。760億円の予算目途がついても、その後、足りなくて追加でお金が必要になったとき、市長や賛成された市議会議員の皆さんはどのようにしてお金を集めるんでしょうか。

国は国債、市は市債をたくさん発行していますが、2024年の日本では67万人しか生まれていません。子供たちに衣食住、勉強、不安な暮らしをさせたくないのです。予算オーバーして資金集めの目途がつかないと、途中で建設をやめるのでしょうか。しっかり760億円でできると言い切れますか。アストラムライン延伸区間が開通しても、維持費、管理費がかかるんです。今あるアストラムライン耐震対策や、鉄部の塗装、30年過ぎた大規模修繕、エレベーター、電車は約30年で交換します。電車を動かすには電気代もかかります。人件費、改札機の交換、皆さんが知らない支出もたくさんあるんです。経費、車両の点検、部品の交換、安全に必要な支出になります。最近地震

が多くなってます。地震被害や津波が地下のアストラムラインで洪水になったら大変です。

まとめ。人口、安佐南区は24万2,708人、佐伯区13万9,608人、両区を合わせても40万人しかいないところに、760億円も必要ですか。広島市民に言いたいです。西風新都線を本当に使うんですか。12年後、6,700人の利用者は疑問です。西風新都線沿線の住民でない方は、完成したら便利でよいと賛成しても利用しなかったら利益にはなりません。広島市議会、建設に賛成された方は、延伸されたら利用されるんでしょうか。

760億円を借りると利息も本当はかかるんです。40年間、減価償却すると年間1億円は利益が必要になります。毎年赤字が続く、子供の数が少ない、広島は毎年赤字補充をしなくてはなりません。現市長、現議員の賛成した広島新交通西風新都線は、しっかり絶対に赤字を出さない計画で進めてほしいです。

ありがとうございました。以上です。御清聴ありがとうございました。

○議長（阿舎利宮繕部長）

ありがとうございました。それでは、席にお戻りください。

続きまして、公述番号5番の方、壇上に上っていただき、御自分の住所、氏名をおっしゃっていただいた後に御意見をお願いいたします。

○公述番号⑤

広島市佐伯区石内のEです。半坂にできる車両基地について提言します。

先月11月2日の200ミリぐらいの雨で半坂と五月が丘の連絡道路が陥没し、通行止めになりました。これは、車両基地予定地の北にある狩谷川が連絡道路のそばにあって、水がもぐったんだと思います。狩谷川はコンクリート張になっており、断面は高さ1メートル、幅1メートルです。

五日市インター付近の半坂川は、雨が降ると一気に水が出ます。五日市インター

の料金所の面積を考えると、雨が降ると一気に水が出てくるわけです。半坂では蛇抜けと言っています。五日市インターができるときに、半坂川を全面的に2キロメートルから3キロメートルにわたって河川改修してもらいましたので、今はそれで何とか助かってるということです。そのため、車両基地の面積を考えると、狩谷川の断面積ではもう水が絶対に流せないというか、へりの連絡道路に噴くと思うんです。ですから、車両基地の面積から算出した流量を基に調整池、もしくは川幅を広げる河川改修をしてください。そのことをお願いします。2021年末には牡丹を植えたんで、そこはちょっと見てないんですけど、親水河川というか、そういう自然の川も含めてお願いします。

次に行きます。今回車両基地ができるところに里道があるんです。五日市町時代に道路を造ろうという話があったんですけど、合併の話で何かもう話が立ち消えになったような形で、正規いうかり道のままですけど、歩行者が歩けるようにしてたんだと思うんですけど、現在は地主さんが、ごみが捨てられるからということで通行止めになってる。柵がしてあります。道があっても使えない状況になってます。車両基地の図面には里道の痕跡が見える。事業に必要な範囲とかぶっているから、それを残してもらいたい。以上ですね。

そして、次です。もう1点。2020年3月20日に私、三江線のさよなら列車じゃないけど、それに乗りに行きました。帰ってくる折にもう暗くなってくるんですけど、江の川の辺の大きな家がたくさん建ってるんですけど、明かりがつかない。駅の回りもすごく暗い。アストラムラインの回りを見ていたら、自分にとってはもう、これがやっぱり今の日本の現実であり、路線を残してください、残してくださいと言ってるけど、やっぱりそれ地域をつくらないと、また線だけつくればいいんじゃないかって、面を考えて、地域の発展を盛り上げていくことを、先ほど交通広場がイオンのところにできるんですけど、イベント広場とか、そういう活用することも地域の人は考えていかなきゃいけないんじゃないかということを思っております。そのことを期待して公述とさせていただきます。

以上です。ありがとうございました。

○議長（阿舎利営繕部長）

ありがとうございました。席にお戻りください。

それでは、最後6番、公述番号6番の方、壇上へ上っていただき、御自分の住所、氏名をおっしゃっていただいた後に御意見をお願いいたします。

○公述番号⑥

私は、佐伯区河内南に住むFと申します。どうぞよろしくお願いします。私は、五月が丘団地に住居を所有している者です。今年3月と10月の本件に関する説明会を聞いて、公述申出をすることといたしました。

まず最初に強調しておきたいこと、ぜひとも皆様に御承知おきいただきたいことがあります。それは、今回の私の公述申出につきまして、大変多くの方から賛同を得ているということでございます。その証左として、このように実に多くの皆様から署名をいただいております。御署名いただいた皆様は、地元を抜きにして一方的に計画が進められていることへの不信と、計画にあるような大型大規模構造物ができてしまうと、この先、生活はどうなってしまうのか、これまでと変わらず安心して生活できるんだろうかというような大きな不安も抱えていらっしゃると思います。本日はそのような皆様の代弁者として意見を述べさせていただくという点、お含みおきください。

それでは、公述申出書に沿って意見を述べさせていただきます。

まず、五月が丘団地の特徴として、古きに造成された大型団地です。そして、とても閑静な団地です。次に、団地内の道路の幅が狭い、つまり、メイン道路といえども狭隘な道路となっています。さらに、メイン道路には両サイドに銀行や郵便局をはじめ、各種商店などが立ち並び、日頃多くの方が車を止めたりして御利用されています。私は、説明会でこのメイン道路に嵩上方式、つまり高架橋によりアストラムラインを延伸すると聞き、大変驚きました。なぜなら、計画では延伸は複線ではなく単線にし

て、その上、道路のセンターではなく西側、つまり谷側に大きく寄せて建設するという、団地のメイン道路を分断し、さらに住居の目の前、目と鼻の先に建設するという前代未聞の計画となっていたからです。私は、この構造物は、まるで令和の万里の長城ではないかと思いました。そして、この万里の長城が造られてしまうと、五月が丘団地は惨たんたる状況になると危惧しております。

まず第1に、団地住民全体への影響として、日常生活に大いに支障を来す。不便になるという点が上げられます。現在メイン道路には、狭隘ながらもゆったりとした歩道と路側帯があり、日常は路側帯に車を止めて用事を済ませておられる方が多くいらっしゃいます。しかし、これが橋脚によって路側帯が削り取られ、今までのように横づけして用を足すことができなくなってしまう。また、東側、つまり山側の歩道も狭められており、シルバーカーなどの利用にも支障を来すことになるでしょう。このようなことから、団地住民の方は建設されてしまうと見た目の窮屈さで愕然とされるばかりか、これまでと比較にならないほど不便になるということを果たして御理解されているだろうかと懸念します。

次に、それどころではない大きな問題として、団地のシンボルとも言えるメイン道路に単線化しなければ造れない。さらに、本来、道路のセンターに中央分離帯を設けてそこに建設すべきところ、それどころか西側、つまり谷側に大きく寄せなければ造れないという、無理に無理を重ねた、いびつで団地の風情やたたずまいをぶち壊す、そのような設計が行われ、メイン道路に万里の長城が造られることで団地の分断と沿線住民の耐え難い生活が余儀なくされることになります。

私が思いますに、設計を請け負った会社は苦肉の策でこのような設計をしたのでしょうか。それ以前にプロフェッショナルとしてこの道路に建設することはとても無理ですと回答できなかったのでしょうか。今回新設される己斐中央線の道路幅は一般部で22メートルです。本当はもっと広くしたいんですが、事業費を抑えるため最小限の道路幅にしておられると思います。それと比較としても五月が丘団地の道路幅は16メートルであり、圧倒的に道路幅が足りないのです。だからこのようなとても考え

られない設計が行われたのです。

いずれにしても、この結果、メイン道路の両サイドの住民はこれまで親しみや安らぎを享受できた眼前の空間が遮られ、窮屈でうつとうしい生活が余儀なくされることになります。騒音、振動にしても今より悪化することは言うまでもありませんが、それより何より大切に重要な日常の活力のもととも言える住環境が侵されるのです。特に西側、つまり谷側の住民におかれては、すぐ目の前に延々と構造物、つまり万里の長城が横たわり、まるで映画で見た牢獄のような環境、ほとんど青空を見ることができない、そのような劣悪な環境で生活しなければならなくなるのです。しかもこの先一生です。

私は、このような犠牲を強いる公共工事は進めるべきではない、全体のためなら一部の人は我慢してくれのマインドで計画を進めることは絶対にかつ断じて許せません。公共工事は、ビジネス用語ではありますが、近江商人の経営哲学で、現代の多くの企業にも受け継がれている、三方よしとも言われますが、この精神で進められるべき。つまり、売手よし、買手よし、世間よしの、あらゆる人がよかったよかったと、幸福感や満足感に包まれるよう、そのように進められなければならないと考えます。それでこそ生きた税金の使い方で、決してまかり間違っても犠牲を強いられる人をつくってはならず、その人の税金を使ったりしてはいけません。今のまま計画がどんどん進められ、この先工事が始まった際には、必ずや、そんなにひどいことになるのか、想像できなかった、これはとても認められん、我慢できんということになってしまうと思います。私は、そうなる前に、今回の五月が丘団地を通るルート案の撤回をお願いする次第です。

今回の申出の補足として、今年6月、東京都国立市において、建築してもうすぐ引き渡しする予定のマンションを、突然引渡しを中止した、撤去に踏み切ったという事例がありました。異例中の異例ですが、後々の問題を想定された上での施主さんの苦渋に苦渋を重ねた大英断です。広島市において、五月が丘団地ルートの沿線が建設中、あるいは建設後、さらにはメンテナンスにおいて、これはひどいと思ひもかけない状

況となった場合に、このような大英断ができるでしょうか。着工してしまうと恐らく無理でしょう。時既に遅し、後の祭りとなるでしょう。

また、近年の公共工事で住民の意向を無視した結果、計画が暗礁に乗り上げている案件が、聞いてるところ2件あります。1つは広島県福山市の福山道路と、もう一つは兵庫県高砂市の播磨臨海地域道路です。今回のように住宅密集地に突然バイパスを造る、つまり大型構造物を建設するという、住民の意向を無視した一方的な計画であり、これでは閑静な住宅地の暮らしが脅かされると、住民の皆様が大反対運動を起こされています。今回のルート案、進め方はこれらに匹敵するものだと思っています。

いろいろ意見を述べさせていただきましたが、私は事業を進められることに反対しているわけではありません。五月が丘団地を通るかさ上げ方式によるルート案について強く撤回を求めるものです。そもそも五月が丘団地を通らなくても、延伸はこちらにどうぞと広い十分なスペースを持ったルートが既に用意されてるわけですから、こちらに延伸されればよいと考えます。

最後に、重ねて、現在の五月が丘団地を通るルート案については、沿線の多くの皆様方が反対の意思表示をされている、その証として実に多くの署名をいただいているということをよくよく御認識いただき、計画変更、すなわちルートの変更をお願い申し上げます。

以上で公述を終わります。何とぞよろしくお願いいたします。

○議長（阿舍利宮繕部長）

ありがとうございました。それでは、席のほうにお戻りください。

以上で全ての公述が終了いたしました。

なお、今回公述していただきました皆様方には貴重な御意見をいただき、誠にありがとうございました。

続きまして、今後の都市計画に関する手続について、事務局から発言をお願いいたします。

○事務局（前川都市計画課長）

今後の都市計画の手續について御説明さしあげます。今後は、本日の公述意見を踏まえて最終的な都市計画案を作成いたします。その後、その都市計画案について、都市計画法第17条に定める縦覧を行います。この都市計画案について御意見がある場合には、縦覧期間中に意見書を提出していただくことができます。縦覧の御案内は広報紙「市民と市政」やホームページで行います。その後、市の都市計画審議会において意見書の内容を踏まえて審議をしていただき、了承されれば都市計画に定められることとなります。以上でございます。

○議長（阿舎利宮繕部長）

それでは、以上をもちまして広島新交通西風新都線に関わる広島圏都市計画の決定に関する公聴会を閉会いたします。

○事務局（前川都市計画課長）

皆様には公聴会の円滑な進行に御協力いただきありがとうございました。