

公 聴 会 開 催 結 果

- (1) 公聴会の開催日時及び場所等
日時：令和6年12月27日（金曜日） 10：00～11：25
場所：広島市役所本庁舎2階講堂（中区国泰寺町一丁目6番34号）
公述人：6名（申出者全員）

- (2) 公述内容及び本市の考え方

番号	公述申出者	意見の要旨	本市の考え方
①	佐伯区五日市町 石内 A	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、ともに栄える方向を目指していただきたい。 1 新駅及びパーク＆ライド駐車場の整備について 石内地区は、車両基地により広大な田畑を提供することになるが、得られるものはないため、救済措置の具体案を示せ。せめて車両基地のところに駅と広い駐車場を整備してほしい。 2 進め方について 説明会でも一方的な説明に終始するなど一方通行の姿勢は考え直すべき。 3 公共交通の利便性確保について 完成後に新駅にアクセスできる交通網の充実と既存のバス路線の利便性が悪化することがないよう周辺地域へ配慮すること。	1 新駅については、駅間距離や設置場所が軌道の勾配に与える影響、沿線住民を中心に利用者のアクセス利便性等を考慮して、位置、駅数を決めることとしています。車両基地付近は、駅を設置すると軌道の勾配が基準を超えてしまうことや広域公園前駅から距離が短すぎることで、設置場所が利用者のアクセスの利便性に欠ける地形となっていることから、駅を新設するには不向きであると考えています。なお、現計画の駅部では送迎用スペースの確保等の方策について検討していくこととしているため、これにより石内地区の方々にも利用しやすいものになると考えています。 2 都市計画の手続きにあたっては、これまでも説明会において、丁寧に説明し、質問等にも答えているところであり、引き続き、丁寧な対応に努めてまいります。 3 本市では、JRやバス、路面電車、アストラムライン等の様々な交通モードを含め、持続性が高くシームレスな全体として最適な公共交通ネットワークを形成できるよう、「広島型公共交通システム」の構築を目指しており、この取組の中で石内地区等から新駅へのフィーダーバスも検討していくこととしています。
②	西区己斐上 B	1 事業の採算性と複線化について 採算が取れないので整備しないのがベストである。どうしても整備するのであれば、複線化すべきである。 2 己斐中央線の幅員構成について 己斐中央線で計画されている歩道無くし、車道を極力広くして片側2車線にすべき。	1 本事業は、西風新都と都心を結ぶ「西風新都・デルタ間の循環」を創出するとともに、広島広域都市圏の各市町との結びつきを深める広域的ネットワークを形成し、ヒト・モノ・カネ・情報の更なる好循環を生み出すために実施するものであり、西風新都の都市づくりの全体計画である「活力創造都市ひろしま西風新都推進計画2013」で位置付けている2030年に計画人口6万7千人を目指しながら、本市のまちづくりにとって不可欠な都市基盤を整備するものです。 したがって、本事業は輸送力や採算性が確保できることを確認した上で、できる限り早期に、また建設コスト節約も図りながら取り組むことにしたために、単線構造で整備することとしたものです。なお、複線化については、延伸整備後の状況を踏まえ、改めて検討することとしています。 2 己斐中央線に両側歩道を整備すること及び往復2車線（片側1車線）とすることについては、県道伴広島線が幅員約6mで歩道もないために、安全な通学路の確保等が十分とは言えない状況であることを改善しつつ、円滑な交通処理を可能とするために、平成15年2月に都市計画決定されたものであることをご理解ください。
③	西区己斐上 C	トンネルの計画ルートについて トンネル掘削により、地下水の流れが変わり付近の住宅地等に影響が出ることが懸念される。アストラムラインの工事の影響を最小限に抑えるためには、トンネル上に水路を整備するか、ルートを変更するべきだ。また、トンネル上に所有権が確定していない土地があるが、このまま計画を進めるのか。	トンネルについては、石内東地区から己斐地区をできる限り最短で結び、直上に工作物がないルートとしており、トンネルの掘削にあたっては、地下水の変動等によって住宅地等への影響が出ることがないよう必要に応じて適切な対策等を講じていくこととしています。 また、トンネル両側の坑口部等では用地買収や区分地上権（土地にトンネルを設置する権利）の設定を行う必要が生じますが、それ以外のトンネル上の地権者の承認は必ずしも必要ではないことが多いことから、事業実施段階で必要な用地調査等を行うことにしています。
④	安佐南区祇園 D	計画の妥当性について 労務費や物価高騰の中、760億円で整備できるのか。予算オーバーになったら途中でやめることにならないか。人口が減少する中、整備する必要があるのか。	②1の回答のとおり、本市のまちづくりにとって不可欠な都市基盤であり、計画どおり整備することとしています。 なお、事業費については、工事の発注段階で、その時点での労務費や資機材価格を用いて積算することになりますが、計画どおり整備を進めていくために、必要となる予算を確保していきたいと考えています。
⑤	佐伯区五日市町 石内 E	車両基地の新設に伴う周辺整備等について ・車両基地の新設に併せて、狩谷川の改修又は調整池を整備すべき。 ・車両基地計画地にある里道機能を残すこと。	狩谷川や里道については、今後、事業を進めていく中で、必要に応じて改修や機能回復を図る等、適切に対応することとしています。
⑥	佐伯区河内南 F	延伸ルートについて メイン道路に高架橋が作られることで、五月が丘団地内の道路が窮屈になり沿線利用が不便になることや、団地が分断されること、騒音や振動などにより住環境が悪化することから、五月が丘団地を通らないルートに変更すべき。	延伸ルートについては、五月が丘団地中央付近に位置する広幅員の道路を活用しながら、その上部に軌道を敷く高架構造としているものであり、団地内に新たな分断をもたらすものではなく約6,700人が居住する五月が丘団地の全エリアから概ね徒歩10分で駅に到達できる約500m圏内に収まるよう配慮するなど、利便性を考慮したものとなっています。なお、現状より窮屈になる道路空間の利活用については、みなさんからの意見をいただきながら警察等と協議していくこととしています。 事業実施に伴う周辺環境への影響については、並行して行う環境影響評価を踏まえ、必要に応じて対策を講じることとしています。