

令和元年（2019年）11月22日

# 第59回広島市都市計画審議会 議事録

事務局

都市整備局都市計画課



## 第59回広島市都市計画審議会議事録

1 開催日時 令和元年（2019年）11月22日 13時30分～

2 開催場所 広島市役所 議会棟4階 全員協議会室

3 出席委員等

(1) 出席者

ア 学識経験者 渡邊一成 山本哲生 小林文香 田中貴宏 且井佑佳 重藤隆文

イ 市議会議員 今田良治 碓氷芳雄 桑田恭子 豊島岩白 森島秀治 山路英男

ウ 関係行政機関の職員 中国地方整備局長代理 企画部事業調整官 藤原博明

エ 県の職員 広島県警察本部交通部長代理 交通規制課長 黒田知教

オ 市民委員 若本修治 井上百合子

以上 16名

(2) 欠席者

学識経験者 原口淳子 米田輝隆

市議会議員 若林新三

市民委員 天方淑枝

(3) 傍聴人

一般 5名

報道関係 1社

4 閉会 15時



## 令和元年度 第59回広島市都市計画審議会

日時：令和元年11月22日（金）  
場所：広島市役所議会棟4階全員協議会室

○事務局（萬ヶ原都市計画担当部長）

それでは、ただいまから第59回広島市都市計画審議会を開催いたします。委員の皆様におかれましては、お忙しい中、お集まりいただき、まことにありがとうございます。

本日の進行役を務めさせていただきます、都市計画担当部長の萬ヶ原でございます。よろしく願いいたします。以後、着席にて失礼いたします。

まず審議に入ります前に、お手元の配布資料の確認をお願いします。

まず事前に配布しました、「第59回 広島市都市計画審議会」とタイトルをつけております議案等をつづった水色のファイル、これが1つ。そのほかに「会議次第」、それから「配席表」、それから「広島市都市計画審議会委員名簿」、続きまして、報告事項に関しましては資料1-1「都市マネジメント懇談会開催要綱」、それから資料1-2「第1回都市マネジメント懇談会について（案）」、それから資料2「都市再生緊急整備地域における開発促進策の検討状況について」があります。また別冊としてグリーンの「広島市都市計画審議会関係資料」、本日机の上に御用意させていただいておりますものは以上でございます。過不足ございませんでしょうか。

本日の議案は6件でございます。

そのうち第1号議案から第5号議案は、広島駅南口の再整備に関する案件でございます。

また、第6号議案は、平和大通り地区ほか2地区の地区計画の変更でございます。第1号から第6号議案はいずれも広島市決定の案件でございます。

このほか報告事項として、「都市マネジメント懇談会の設置」に関する事、「第6回都市計画総合見直し」に関する事及び「都市再生緊急整備地域における開発促進策の検討」に関する事、以上3件ほどございます。

それでは、ただいまより事務局職員及び本日出席しております関係課の職員を紹介させていただきます。

まず事務局職員でございます。

都市整備局長の中村でございます。

○事務局（中村都市整備局長）

よろしく申し上げます。

○事務局（萬ヶ原都市計画担当部長）

都市計画課長の黒瀬でございます。

○事務局（黒瀬都市計画課長）

よろしくお願いたします。

○事務局（萬ヶ原都市計画担当部長）

続いて関係課の職員で、広島駅南口の再整備に関して、道路交通局都市交通部交通対策担当課長の石飛でございます。

○関係課（石飛道路交通局都市交通部交通対策担当課長）

よろしく申し上げます。

○事務局（萬ヶ原都市計画担当部長）

また後ほど、都心空間づくり担当課長の松尾が報告事項の説明をさせていただく予定でございます。

それでは、これより議事進行は渡邊会長にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

○渡邊会長

それでは改めまして、こんにちは。きょうはちょっと長めの時間をいただいております。ということで速やかな円滑な審議に務めたいとは思いますが、忌憚のない御意見を出していただければと思います。よろしくお願いいたします。

では着座にて進めさせていただきます。

本日は、本審議会委員20名のうち原口委員、米田委員、若林委員、天方委員が欠

席されておりますので、御出席いただいております委員の方は、20名中16名でございます。都市計画審議会条例第6条第2項の規定により、定足数に達しておりますので、本日の審議会は成立しております。

次に、本日の議事録の署名をお願いする方を指名させていただきます。本日の署名は、且井委員と碓氷委員をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

それでは、審議に入りたいと思います。

先ほど事務局より説明がありましたように、第1号から第5号議案につきましては、関連する案件でございますので、一括して報告、審議を進めていきたいと思っております。

それでは、事務局の説明を求めます。

○事務局（黒瀬都市計画課長）

それでは、ただいまから第1号議案から第5号議案について御説明させていただきます。

第1号議案から第5号議案につきましては、広島駅南口広場の再整備等事業に関連する一連の案件となりますので一括して御説明いたします。

恐れ入りますが着席にて説明させていただきます。

まずは、広島駅南口広場の再整備等につきまして概要を御説明いたします。

初めに広島駅南口駅前広場の位置関係等の現況を説明します。

赤色の駅ビルASSEがあり、その南側の駅前広場には緑色の一般車駐車場、オレンジ色のバス乗り場、これはバスに乗車するのみです。青色のタクシー乗降場、黄色の路面電車乗降場を配置しています。また、バス降り場はスペースの関係でAブロックの南側でございます。

この広島駅南口広場の現状については、バス降り場がAブロックの建物の南側にあり、駅から遠く乗り継ぎが不便、路面電車の乗降場の処理能力が不足しており、ラッシュ時は広場に入れない電車が行列待ちになっている、広場に待合場所や憩いの場が不足しており、魅力に乏しい、といった課題があります。

こうした課題に対応するため、平成26年9月に決定・公表した、「広島駅南口広

場の再整備等に係る基本方針」に基づき、主に次の事業を実施することとしています。一点目に路面電車を広場に高架で進入させる駅前大橋ルートを整備するとともに、広場の再整備をすること、二点目が段原一丁目、的場町、稲荷町、八丁堀、紙屋町などを結ぶ、路面電車の循環ルートを整備することです。

この基本方針においては、各交通施設の現況と必要規模を示しており、路面電車は現況の乗車場2カ所・降車場4カ所から、処理能力の向上を図るとともに、乗り場を方面別で分けることができるように、乗車・降車それぞれ4カ所とし、バスについては、現況の15バースに加え、Aブロック裏にある降車場などを広場内に集約し、合計22バースとします。

タクシーは、現況の乗車場3カ所降車場4カ所プール63台と同じ規模を確保します。一般車については、現況は駐車場50台ですが、周辺の再開発事業により駐車場が整備されていることから、短時間利用するための23台とすることとしています。

こちらは、整備後の駅前広場全体図を立体的に示したものです。赤色の枠で囲っているのが新駅ビルの範囲です。現在の駅ビルに比べ、2階以上の部分が1階部分よりせり出して建設される予定です。駅前広場の西側には、オレンジ色のバスバースを配置します。駅前広場の東側の駅ビルの真下に青色のタクシー乗り場を配置し、その隣に緑色の一般車の降り場等と駐車場を配置することとしています。

先ほどの立体的な図面を平面図に示したものです。赤色着色の範囲が新駅ビルの1階部分で、赤枠で囲った範囲が2階部分です。広場の西側はバスバースを配置し、東側にタクシー乗り場を、その南隣に一般車の降り場等と駐車場を配置することとしています。

次に、路面電車の駅前大橋ルート of 整備についてです。現在は、路面電車の南口広場への進入ルートが迂回しており、広島駅周辺地区と紙屋町・八丁堀地区間の所要時間が約14分と長く、両地区間のアクセス性の向上が望まれています。駅前大橋ルートの整備により、所要時間は約4分短縮され約10分間となります。

その一方で、路面電車を駅前大橋ルートとする場合、黄色の猿猴橋町、的場町、段



原一丁目の3つの電停が廃止となり、沿線地域の利便性が低下することが懸念されました。そのため、廃止する電停をできるだけ少なくするため、「基本方針」において図のような環状のルートを決めることとなりました。

次に、路面電車の新設区間の概要について説明します。新設する区間は緑色で示されており、広島駅から駅前通り、松川通りを経由して比治山町交差点まで、約1.2キロメートルとなります。広島駅から駅前大橋までの区間は高架橋や盛土構造として、駅前大橋から南は地上となります。また、途中の稲荷町と松川町に新たに赤色の電停を設けることとしております。なお、紫色が環状線であり、黄色が廃止区間となっております。

新設区間について、縦断図で説明します。黄色の線が道路、黒い線が路面電車をあらわしています。画面右の駅前通りから画面左の広島駅に向かう電車は、駅前大橋の南詰の交差点から勾配を登り、猿猴川を渡ります。こちらは、駅前大橋から広島駅の区間を拡大した図で駅前大橋については、路面電車が通る部分の橋桁を架け替え、その先の大州通りまでの区間は盛土区間とし、大州通りから広島駅までは高架橋の構造としています。

広島駅電停の詳細について説明します。電停は駅ビルの2階レベルに設置し、現況より処理能力を高めるため、乗り場4カ所、降り場4カ所を設けることとしており、行き先別に乗り場を分けることで、わかりやすく使いやすい電停とする予定です。

こちらは2F駅ビル内の完成パースで、駅前通り方面を描いたものです。

次に路面電車が通る区間の駅前通りの車線構成について説明します。まずは、赤い破線で示した駅前大橋と大州通りとの交差点付近についてです。

現況幅員50mのうち、駅前通りの南方向の車線を1車線減らすこととし、高架橋は現在ある中央分離帯を撤去して設置し、北方向となる画面の右側の車道については、駅前広場へ進入する路線バスの専用車線を設けるため、現在より多い5車線を確保することとしています。

次は京橋町付近についてです。

中央帯及び現状の車線について南方向の車線を1車線、北方向の車線を2車線撤去し、道路の中央に路面電車を新たに設置します。

最後に、松川通り付近についてです。

現在は片側2車線ずつありますが、1車線分ずつ撤去し、道路の中央に路面電車を設置します。

それでは、これら計画概要を踏まえ、都市計画決定・変更について御説明いたします。

このイメージ図は、駅前大橋側から広島駅側を見たものです。

今回は5種類の都市計画の決定・変更を行うこととしていますが、大きく「駅前広場の整備に関するもの」と「路面電車のルートに関するもの」とがあります。駅前広場の整備に関する都市計画として、①幹線街路 駅前吉島線駅前広場を変更、②交通広場 広島駅南口交通広場を新規に決定、③通路 広島駅自由通路を変更します。路面電車のルートに関する都市計画として、④軌道 広島駅軌道を新規に決定、⑤特殊街路 駅前大橋線を新規に決定します。備考にありますように、②の交通広場、③の通路、④の軌道につきましては、立体都市計画としています。

ここで「立体都市計画制度」について御説明いたします。この制度は、都市計画法の第11条第3項に基づくもので、基本的に都市計画決定した都市施設の範囲は上空地中無制限にわたって建築制限が及ぶこととなります。立体都市計画制度を活用すると、例えば道路等の都市施設を整備する際に必要な最小限の範囲、下の図でいいますと赤く点線で囲った範囲のみを定めることで、範囲外について建築制限を除外することが可能となる制度です。これにより、制限範囲外では建物の建築等が可能となり、土地の有効活用や建築の自由度を高めることが可能となるものです。

都市計画決定、変更について平面図を用いて説明します。赤色の①は、駅前吉島線です。現在、駅前広場に位置づけてある範囲のうち、②の交通広場の位置づけに伴い、重複する範囲である赤枠で囲った範囲を駅前広場の区域から削除するものです。青色の②の交通広場は、JR西日本が所有する現在の駅前広場の駅側半分及び駅ビルの敷

地の一部について、広島駅南口交通広場の区域、約12,000㎡を交通広場に位置づけるものです。黄色の③の自由通路は、現在の広島駅自由通路について、これまで駅ビルの1階のみと接続していたものを2階とも接続するように区域を変更するものです。緑色の④と⑤は、路面電車の駅前大橋ルート及び比治山線の整備に関するものであり、④の特殊街路は、駅前通りや松川通りの区間に路面電車を設置する範囲、⑤の軌道は、駅ビル内の延長約40mについて定めるものです。

こちらは、先ほどの平面図を立体的に示した図で、こちらが駅ビルのイメージです。赤色の①は、駅前吉島線です。先ほどの説明のとおり、②の交通広場の位置づけに伴い、重複する駅前吉島線の駅前広場の一部を区域から削除するものです。青色の②の交通広場は、複合的な土地利用を可能とするため立体的な範囲で決定することとしており、2階部分は広島駅電停の周りとしています。黄色の③の自由通路は、広島駅自由通路についても立体的な範囲を定めることとし、駅ビルの1階のみと接続していたものを2階とも接続するように変更するものです。緑色の④の特殊街路は、路面電車の範囲として駅前大橋線を決定するものです。緑色の⑤は、広島駅軌道の決定であり、駅ビルの敷地と重複する区域について複合的な土地利用を可能とするため立体的な範囲で決定することとしています。なお、都市計画に位置づけるものではありませんが、広場を中心にAブロック、Bブロック、Cブロック、建替えが計画されている広島東郵便局方面へのペDESTリアンデッキを整備し、駅自由通路とつながる2階レベルの歩行者ネットワークを構築する計画としております。

続いて横断図を用いて説明します。まずはバスバース付近の現在の横断図を示します。駅前広場は全て駅前吉島線の一部となっており、西側には一般車の駐車場とバスバースがあります。JR所有地の高度利用を図るため、駅ビルはJRの所有地いっぱいまでの計画とし、1階部分にバスバースなどの施設を整備することとしています。バスが駅ビルの下に乗り入れるのに必要な高さや歩行空間に必要な高さを、青色の交通広場として立体的な都市計画に位置づけます。

続いて広島駅電停付近の横断図を示します。現在は黄色の自由通路は駅ビルの1階

部分と階段やエスカレーターでつながっています。計画では、新しい駅ビルの1階部分を青色の交通広場として、2階部分を緑色の広島駅軌道と交通広場とします。1階の交通広場は、歩行空間に必要な高さを確保し、立体的な都市計画に位置づけます。2階の交通広場は自由通路とあわせた高さとし、広島駅軌道は路面電車の乗り入れに必要な高さを立体的な都市計画に位置づけます。これに合わせて、広島駅自由通路は1階と2階の交通広場それぞれに接続するように範囲を変更し、立体的な都市計画に位置づけます。2階の電停と自由通路とは同じ高さとなります。

以上で都市計画決定、変更の説明を終わります。

次に公聴会、案縦覧の実施概要について説明します。

本案件について、平成30年11月1日に公聴会を開催したところ、4名の方から意見陳述がございました。そのうち3名からは、広島駅と稲荷町電停の間の路面電車の電停設置について、残りの1名からは周辺道路の拡幅についての意見がありました。はじめに、1名からの御意見は、西荒神町及び西蟹屋町の道路に関する意見であり、本都市計画に直接関連する意見ではございませんでした。

3名の方から出た広島駅と稲荷町電停の間の路面電車の電停位置についての意見についてですが、具体的には青色で丸く囲った範囲に電停を設置してほしいという意見でした。この位置は、拠点である広島駅すぐそばで、発着する運行系統が多いため、電停に必要な長さは、30m車両2編成分と車間距離を含めた全体で69mとなりますが、駅前大橋南詰交差点と京橋町10番交差点間は50m程度の距離であるため、この位置に電停を設置すると京橋町10番交差点に食い込み、交差点をふさいでしまうため、交差点を廃止する必要が生じます。しかし、この京橋町10番交差点は、右折車線を有する信号交差点であり、駅前通りを横断する歩行者・自転車も多いことから、廃止の影響が大きいため、電停設置は困難です。

都市計画案につきましては、平成30年12月3日から17日まで、2週間の縦覧に供しましたが、意見書の提出はありませんでした。

最後に、環境影響評価について説明します。本案件は通常と異なり、都市計画に関

する手続に加え、環境影響評価の手続を並行して行っておりますので、簡単に御説明いたします。

環境影響評価の対象は、広島市環境影響評価条例第2条第2項で対象事業を定義しており、路面電車に関する計画は軌道の建設事業となるため、環境影響評価を実施することとなりました。この場合、通常は、事業者がアセスの手続を実施し、広島市長に対し、書類を提出、その書類について市長は指導・助言を行うものです。ただし、対象事業に係る施設を都市施設として都市計画に定める場合は、条例第35条の特例が適用され、通常事業者が行う手続を都市計画決定権者が行うこととして読みかえられますので、事業者、市長との間に都市計画決定権者を經由して手続を行っております。

次に、都市計画及び環境影響評価の手続について説明します。都市計画の一般的手続は、素案を作成し、その素案に対して公聴会等を開催し、その後、公聴会の公述意見を参考に都市計画案を作成、その案を都市計画審議会に付議し議決された後、都市計画決定を行います。環境影響評価は、評価方法を記載した実施計画書を作成し、環境影響評価を実施し、その結果から報告書案となる準備書を作成、最終的な報告書となる評価書を作成します。その際、実施計画書及び準備書の段階において、環境影響評価審査会の意見を聴くこととなっており、この審査会での意見を反映して手続を進めました。今回の条例第35条の読みかえを適用した場合には、「準備書の縦覧と都市計画案の縦覧」及び「評価書の公告と都市計画決定の告示」を合わせて行う必要があるため、時間を要すこととなり、本案件では公聴会から本審議会まで約1年間を要しております。

なお、本日の審議事項ではありませんが、評価書については、環境影響評価審査会での審査も踏まえ、令和元年11月8日付で全ての手続を終え、基準値等が定められているものについては整合が図られ、種々の環境保全対策を実施することにより、環境への影響が実行可能な範囲でできる限り回避、または低減されているものと評価されています。

以上で、第1号議案から第5号議案までの説明を終わります。よろしく御審議の程  
お願いいたします。

○渡邊会長

ありがとうございました。それではただいま説明いただきました第1号から第5号  
議案につきまして、御質問・御意見ありましたらお願いいたします。

豊島委員、どうぞ。

○豊島委員

今、概略、すごくわくわくするような変更をされるんだと思うんですけど、電停の  
場所に対する要望が出てたかと思えます。駅の名前を忘れましたが、松川町から  
広島駅までの間、センチュリーホテルの前になるかと思うんですけども、確かに右  
折困難であって交差点に入るということもありますけれども、路面電車が新たにその  
地域にできるということは、新たな公共交通体系に基づくまちづくりというのも新し  
くこれから考えられる。逆に言えば、歩行者中心のまちづくりというのも新たな民間  
活力によって、まちのにぎわいづくりにおけるあり方が変わってくる可能性もあるし、  
むしろ今、広島市が進めようとしているといったところもあると思えます。車中心社  
会から歩行者に優しいまちづくりということに関して言えば、例えば右折困難であれ  
ば、極論申し上げて申しわけないけれども、右折禁止にしてもいいんじゃないかと。  
例えば、もしわかれば教えてほしいですけども、今要望が、市民の方かどなたかわか  
りませんが、出た駅というもの、そこのニーズというのは客観的に見たらJ R  
Aの券売所もありますし、例えばホテルが周辺にもございます。そういった観光客の  
方々が広島に来られる、券売所の方々が利用される、その予想される乗降客数とい  
うんですか、それと、つくることによってやっぱりどんなメリットがあるのかなのか、  
どういう認識でいらっしゃるのかということ、できるできんとかじゃなくて、あれ  
ばここに、どういったことが、そういった便益が、周辺の利用者さんであるとか市民  
とか企業の方とか観光客とかにあるんじゃないかと思うんですけども、それについて  
どう思われてるか教えていただければと思います。

○渡邊会長

事務局、どうぞ。

○事務局（黒瀬都市計画課長）

広島市の交通施策といたしまして、公共交通の利用を推進するということにつきましては、委員御指摘のとおりでございます。ここの公聴会で稲荷町から広島駅までの間に電停を設置してほしいと言われた方の御意見のもととなる理由につきましては、今、人の流れが広島駅のほうであるものが川を隔てたところになりますので、少しその流れを電停を設置して呼び起こしたいという御意見でございます。

また、紙屋町八丁堀や駅から、あのあたりはホテルがかなりございますので電車を利用してホテルのすぐ前で降りられるから便利になるのではないかと、というような御趣旨でございました。これらの意見の趣旨につきましては、我々も確かにそのようなことができればいいかなというようなことで考えましたけども、御説明させていただきましたとおり、その構造的な問題、そういったことで今回については申し訳ないけれども意見としては採用することができなかったという検討経緯がございます。

○豊島委員

その構造的っていうのは要するに先ほど申された、右折ができなくなる、交差点に入るからっていうことですか。

○渡邊会長

事務局、どうぞ。

○事務局（黒瀬都市計画課長）

広島駅のほうから南に下る交通につきまして、右折ができなくなるということがございます。電停の島があって通れないという物理的なものでございます。その右折用とする道路は、その街区における一番骨格となす補助幹線的な道路がありまして、その先には橋を越えて次の島に移ることができるという大事な道路になっておりますので、車の通行についても配慮が必要ではないかなというふうに思っております。

またそのほかの技術的なことと言いますと、駅前大橋からの下り勾配がまだそこに

残っております、電車の停留所を下り勾配の区間に設置するというのは、制動距離が伸びたり、いろいろな問題で好ましくないとされていることから、その位置では適切ではないかなというふうに判断しております。

○豊島委員

いいですか。

○渡邊会長

どうぞ。

○豊島委員

いちゃもんつけるわけじゃなくて、まだできてないものだからね、できてしまったら何も議論できないんで、今話してるんですけども。

例えば、その右折にかかるのであれば、そのセンチリーの前でなくてもJRAのほうの前につくることによって、例えば松川町の駅、そこの乗降客数の今後の利用とまちづくりを考えたときに、やっぱり商業施設が周辺に多いわけですよ。あっちの交差点のほうってマンションがあったり、大きな交差点であって幅も、路幅も広い。なかなか多くの人活用するっていうようなことでないような気がします。このまちに住んどって思うのは。そういった意味でも使う方々の利便性と、別に広電さんの利益を考えてるわけじゃないけれども、その乗客数の確保とにぎわいの調節、歩行者中心のまちづくりっていう機運の醸成、そういった意味においても、一委員の考えとすれば、ずらしてでもその中間点につくったほうがいいんじゃないのかなと思うんですけども、どうですか。

○渡邊会長

事務局、どうぞ。

○事務局（黒瀬都市計画課長）

今松川町方面にずらしてという意見ございましたが、その先には稲荷町の電停がすぐそこにありまして、ほぼ接近したような形になりますので、そちら方面にずらすというのは距離の話で、効率的ではないかなというふうに思っております。



○豊島委員

いいですか。

○渡邊会長

はい。どうぞ。

○豊島委員

そもそも広電の電停の数が僕は多過ぎると思うんですよ。速達性ということで考えてみれば、電停の数が多すぎて、広島の方は歩かなさ過ぎるっていう。例えば紙屋町だって2個あるわけですからね。そのことを既存のものがあるわけだから近いからどうこうっていうことに対しては、恐らくあんまり意見にならんとと思う。効率性ってことを考えると。もう既存多いんです。でもその要は利便性とその周辺における経済効果と、その方々の利便性ということを考えたときに、あったらいいんじゃないかというような議論、これはこういった都市計画審議会の委員の中で議論すればいい、議会も議論すればいいと思うんだけど、そういった一つ意見ですよ。今どう答えようがないと思うので、議事録残させていただいて検討していただけたらというのは思う。検討は。前向きに考えてほしい。

○事務局（黒瀬都市計画課長）

大変、ありがたい御意見をいただいたので。

例えば、電車そのものでは電停の位置は物理的な構造でできなかったりするんですが、公共交通としましてはバス、その他、総合的に考えて住んでいる方の利便性をできるだけ向上するように努めていきたいと思えます。

○渡邊会長

ありがとうございます。

たしか今バスもあれですよ、駅出ると次は稲荷町ですよ、途中でバス停ってなかったように私は記憶してるんですが。そういう意味では500mという区間なんでここは歩きましょうということなのかなと私はちょっと理解しているところなんですけども、でもそういう意味では新たなバス停をつくる等、交通の方面でまた御検討い

ただければなというふうには思うところでございます。

はい、どうぞ。

○森島委員

どこかに頼んでつくっていただいたという噴水広場ですか、噴水広場ですね。あれはあの南口のシンボリックなモニュメントにもなっておりますが、あれは移設される予定ですか、それとも解体する予定ですか。

○渡邊会長

事務局、どうぞ。

○関係課（石飛交通対策担当課長）

今御紹介ございました噴水でございますけども、広場の再整備に伴いまして、まず工事中は一旦撤去せざるを得ないという状況がございます。最終的にまたもとのように広場の中に残せるかどうか、これについてはまだ引き続き検討しているところでございまして、先ほどの説明にもありましたが、バス、タクシー、一般車、そういった諸交通、それから歩行者空間、そういったものを確保していく中で、並行して設置ができるかどうか検討していきたいと思っております。なかなか設置が難しいということになりますと、ほかの場所への移設も含めて検討していくことになろうかと思っております。

○渡邊会長

どうぞ。

○森島委員

合理性や実用性を追求するばかりでなくて、やっぱりまちを潤わせるためにもそういったモニュメントみたいなものは必要だとは思っておりますので、その辺もしっかり御検討いただきたいというふうに思います。

○渡邊会長

ありがとうございます。ほかはいかがでしょうか。

田中委員、どうぞ。

○田中委員

1点だけ確認させていただけたらと思うんですけども、先ほどお話があった環境影響評価の中で、そのプロセスにおいて何か課題が出てきて、それに対して何か対策をされたみたいなことってというのはあったんでしょうか。

○渡邊会長

事務局、どうぞ。

○関係課（石飛交通対策担当課長）

騒音振動など、10項目にわたりますて予測評価を行っております。その中でいずれも基準値があるものについては基準をクリアしている状況でございますけれども、より一層環境保全に努めるといった観点で申しますと、例えば騒音振動に関しては、騒音振動を抑えるような構造のレールの採用ですとか、振動を抑えるような構造物の採用、そういったものを検討していきたいと思っております。

○田中委員

ありがとうございます。

そういたしますと、基準値って観点から言えば、大きな問題は特になかったということですね。

○関係課（石飛交通対策担当課長）

はい。

○田中委員

ありがとうございます。

○渡邊会長

はい、どうぞ。

○碓氷委員

1点ちょっと確認ですが、広島駅からマツダスタジアムへの動線なんですけども、今の構造でいえば、大体1階から横断歩道を渡って歩いていくような形になっていますが、新しい構造に変わるとその動線については変化があるんですか。

○渡邊会長

事務局、どうぞ。

○関係課（石飛交通対策担当課長）

自由通路と同じ高さで、先ほどありましたA・B・Cブロック、または東郵便局の建て替え、こういった方向に向かって2階レベルのネットワークをつくっていかうと思っておりますので、マツダスタジアム方面ということになりますと、広島駅の自由通路を出て、駅ビル沿いに2階レベルの歩行者空間があって、そこから現在Cブロックのビルの前面に歩行者空間ございますけども、あちらのほうに繋いで、マツダスタジアム側に今の歩行者用通路を歩いていただくと、そういった形になります。

○碓氷委員

それは完成予定は、駅ビルの整備と同じぐらい。

○渡邊会長

事務局、どうぞ。

○関係課（石飛交通対策担当課長）

現時点では、駅ビルの開業が令和7年、2025年春ということでJRさんが公表されております。このたびの整備の中で路面電車の駅前大橋線、あるいは循環ルートと、これについてはそれと同時期の開業を目指しておるところでございますけども、路面電車が最後まで地平部に現在のまま営業したまま高架ができて、そこに移ってから下のレールの撤去等の再整備、広場の再整備ということになりますので、その広場の再整備と合わせるような形で、ペDESTリアンデッキのほうも一部工事をせざるを得ないところもございますので、少しペDESTリアンデッキの完成時期については、令和7年ということではなくて、場所によりけりのところもございますけども、その令和7年春開業以降、できるだけ早期に完成していきたいと思っております。

○渡邊会長

ありがとうございました。ほかはいかがでしょうか。

どうぞ。

○若本委員

環境評価書の鑑定資料の52ページ、環境影響評価書の52ページのところに、駅前の大橋から盛土構造物が周辺環境へ影響を与える可能性があるということで、コンクリートの壁面がどんと出てきてまして、これまでは駅前に、要は街路樹、緑がたくさんあったんですが、これを見てもほとんど駅周辺っていうのが、中央分離帯にある緑も含めて撤去されるのかなっていう印象を受けます。余りにもコンクリートの無機質な大きな構造物がこの駅前にどんとくるのも、何らかの、こう、いろいろなわくわくするようなものがないかなというふうな印象を受けるんですが、そのあたりは今のところはこういう形でしょうか。要は音とかだけではなくて、景観に対する配慮についてはどうでしょうかということです。

○渡邊会長

事務局、どうぞ。

○関係課（石飛交通対策担当課長）

ただいま御指摘いただきましたように、現在中央分離帯にございますクスノキ、そちらを撤去しましてその空間に路面電車が入ってくるっていうふうになってございます。一部その擁壁構造のところございますけども、特にコンクリートの壁ができるということになりますので、表面に景観面に配慮ということで、そのままということではなくて、できるだけ景観に配慮したような形で、今どういった形のものができるかということで検討しているところでございます。

それから緑の回復につきましては、現地に中央分離帯にそのまま戻すということはいけませんのですが、周辺にできるだけ回復できるようなことについても考えていきたいと思っております。

○渡邊会長

どうぞ。

○若本委員

現在あの原爆ドームの前は一部芝生とかやってるんですが、そういう軌道部分に芝生を植えてくとか、そういうふうなことでも少し配慮いただければというふうに思い

ます。ちょっとこれは意見です。

○渡邊会長

ほかは、いかがでしょうか。

じゃあ私のほうから1点確認なんですけど、ちょうど今あの若本委員から質問あった、環境影響評価書というこの別冊資料の、評価書の14ページが一番わかりやすいんじゃないかと思うんですけども、軌道の構造についてなんですけど、端的に言うとなんで真ん中だけ盛土構造なのかなってということなんです。多分これはこの下に地下広場があるので構造上この部分はいわゆる通常の高架と同じような構造だとできないので、そういう構造上の問題でここは盛土構造になっているっていう理解でよいかどうかっていう、その点だけです。

お願いします。どうぞ。

○関係課（石飛交通対策担当課長）

今御趣旨を御説明いただいたように、地下広場の利用を阻害しないということを重視しまして、その地下広場のイベント広場のところ、そのところには橋脚を立てない、したがって擁壁構造で整備するというところで計画をしたわけでございます。

○渡邊会長

ありがとうございました。ほかはいかがでしょうか。

○豊島委員

確認だけいいですか。

○渡邊会長

はい、どうぞ。

○豊島委員

今、ごめんなさい、仕組みをよく理解できていないのかもしれませんが、この都計審というところでいろいろ御意見が出ましたけど、これを事務局としていろいろ受けとめていただいて、これはあの取りまとめがあるのかどうかわかりませんが、言ったことは今どういうふうに事務局としては受けとめていくんですか。

○渡邊会長

事務局、どうぞ。

○事務局（黒瀬都市計画課長）

まず審議会の運営といたしましては、議事録に、委員の先ほど指名された委員の署名をいただきましたら、その要約をホームページで速やかに公表することとしております。それに加えて、要望事項その他ございましたら、事業課等その所管部局にも伝えまして検討の参考にさせていただくというようなことで運営しております。

○豊島委員

わかりました、ありがとうございます。

○渡邊会長

恐らく先ほどの公共交通の件だと思うんですけども、これ法定審議会ですのできちんと議事録に残ります。それがきちんと事務局のほうで保管していただいて、しかるべき部署で御対応いただくことになるかというふうに私は認識しております。

ほかはいかがでしょうか。大体よろしいでしょうか。

それでは、ほかはないようですので、第1号から第5号議案につきましては、原案通り可決とすることよろしいでしょうか。

（「はい」という声あり）

ありがとうございます。異議なしと認めます。

それでは、第1号から第5号議案につきましては、原案どおり可決といたします。

非常に夢がある、それまでは生きていたいと思うようなすばらしい計画だと僕は思いますので、ぜひとも予定どおり進捗していただくということをお願いしたいと思います。

それでは続きまして、第6号議案につきまして、事務局の説明を求めます。

事務局。

○事務局（黒瀬都市計画課長）

第6号議案は、平和大通り地区ほか2地区の地区計画の変更についてです。本議案

は、建築基準法の改正が本年6月25日に施行されたことを受け、当該部分を引用している地区計画について、改正に合わせた変更を行うものです。

恐れ入りますが座って説明させていただきます。

このたびの建築基準法が改正された背景として、平成28年に発生した糸魚川市大規模火災や平成29年の埼玉県三芳町倉庫火災にみられるように近年、大規模火災による甚大な被害が発生しております。

このような状況を踏まえ、建築物の適切な維持保全・改修等により、建築物の安全性の確保を図ることや、市街地の不燃化を進めることを目的として平成30年6月に建築基準法の改正が行われました。

本市地区計画の関係では、防火地域における延焼防止性能の高い建築物に対する建蔽率の緩和が関連しております。

ここで基本的なこととなりますが、建蔽率とは、敷地面積に対する建築面積の割合で、例えば図のベージュの部分である敷地面積は100㎡、オレンジの部分である建築面積が80㎡であれば、ごらんのような計算式により建蔽率は80%となります。

建蔽率は、市街地の状況に応じ、すぐれた住環境の保護を図る住居専用地域の30%から、特に土地の高密度利用を図るべき地域である商業地の80%まで、適切な数値を用途地域ごとに都市計画に定めています。この建蔽率80%の地域において、防火地域内の耐火建築物については、建蔽率制限の規定は適用されないこととなっており、理論上、建蔽率100%で敷地いっぱいの建築も可能となります。

今回の法改正では、この建蔽率制限が適用されない建築物の対象が、改正前は建蔽率80%の防火地域内の「耐火建築物」のみでしたが、改正後は、「耐火建築物等」に変更されました。

具体的には、全ての壁・柱などに対して一律に耐火性能が要求された「耐火建築物」に加えて、耐火建築物と同等の安全性を確保できる外壁や窓の防火性能を高めることで延焼防止性能を高めた「準耐火建築物」も対象となることとなりました。

具体的な建築基準法の改正条文では、第53条第5項がいわゆる項ずれにより第6



項に変更され、「耐火建築物」が「耐火建築物等」に変更されました。

これら、建築基準法の改正を踏まえ、本市の地区計画のうち、「建築物の建蔽率の最高限度」の記述について、建築基準法第53条第5項を引用していたものを内容の変更も含め第5項から第6項に変更するものです。

今回の法改正に伴い変更する地区計画の対象地区は、平和大通り地区地区計画、リバーフロント地区地区計画、都心幹線道路沿道地区地区計画の3地区となります。

これら地区計画の変更を行うに当たり、原案の縦覧を、本年8月2日から15日まで、案の縦覧を、9月2日から17日まで、それぞれ行いました。その結果、原案縦覧時に縦覧者が1名あり、意見書の提出はございませんでした。

以上で説明を終わります。よろしく御審議のほどお願いいたします。

○渡邊会長

ありがとうございました。

それでは、ただいま説明がありました、第6号議案につきまして、御質問、御意見等がありましたらお願いいたします。

○渡邊会長

はい、どうぞ。

○豊島委員

今回の法改正の趣旨というか、そういうものはどういったものなのか、わかりやすく教えてもらっていいですか。

○渡邊会長

事務局、どうぞ。

○事務局（黒瀬都市計画課長）

法改正の背景としましては、先ほど申しました糸魚川市大規模火災などの大規模な火災が頻発しているという状況を受け、建築物、市街地の安全性の確保を図る必要があるということがございました。そのほか法改正自体は、既存の建築物のストックの活用を図るであるとか、あるいは木造の建築物についてもっと活用するといったよう

な内容がございました。こういった現在のニーズに合わせて建築基準法を改正されています。今回の我々に関係するのは先ほど冒頭で申し上げました、安全性の確保に分類するもので、いわゆる不燃化された市街地を形成するために建て替えを促進させていきたいと、ただ耐火建築物にこだわっていたのではたくさんのお金がかかってなかなか進まないの、それと同等の機能を持つ準耐火建築物まで緩和の規定を適用して、更新の促進を図ろうということになっております。以上です。

○渡邊会長

はい、どうぞ。

○豊島委員

今後ですからそれに伴って、その再開発の促進であるとか、そういった民間がさらに投資しやすいような環境整備を、またこれに付随して横断的に行政としてもそれを再整備していくというような認識を持たしていただいてもよろしいんですかね。

○渡邊会長

事務局、どうぞ。

○事務局（黒瀬都市計画課長）

都市計画で申しますと、防火地域、準防火地域というような指定もございますし、本市におきましては、例えば、エキニシの飲み屋街が火災になったというようなこともございましたので、そういった市街地の不燃化を図るということは、都市計画の課題としてこれからも検討していきたいと思っております。

○渡邊会長

ありがとうございます。ほかにはいかがでしょうか。

それでは、よろしいでしょうか。

ないようですので、第6号議案につきましては、原案どおり可決するというようにしてよろしいでしょうか。

（「はい」という声あり）

ありがとうございます。異議なしと認めます。それでは、第6号議案につきまして

は、原案どおり可決します。

以上で本日の審議事項は終わりました。

それでは続きまして、事務局より報告事項があります。報告事項に関しましては、特段の御質問がある場合のみお受けすることとさせていただきたいと思っております。

それでは、事務局から説明をお願いします。

○事務局（黒瀬都市計画課長）

本日は報告事項としまして、「都市マネジメント懇談会の設置について」、それから「第6回都市計画総合見直し」さらに「都市再生緊急整備地域における開発促進策の検討」がございます。

それでは、まず、報告事項（1）「都市マネジメント懇談会の設置について」、おそれいりますが座って説明させていただきます。

本報告案件である懇談会は、本市の都市計画行政を長期的視点から推進するに当たり、有識者等からより専門的で幅広い意見を聴取することを目的として設置しようとするもので、委員構成については、都市計画、建築、土地利用、交通などの専門家を基本とし、その他必要に応じて特定分野の専門家から構成したいと考えています。本審議会委員の方にも後日就任をお願いすることもあるかもしれませんので、そのときはよろしくお願いたします。会議につきましては、本市の都市計画行政の推進に資する事項についてあらかじめテーマを設定し、予断を排した御意見なども含め日ごろの研究内容を発表いただき、各分野の専門家から多角的な議論をいただければと考えています。また、意見交換の結果については、必要に応じて審議会に報告することを予定しております。具体的な懇談会開催に関することについては、お手元にお配りしてある「都市マネジメント懇談会開催要綱」のとおりでございます。

続いて懇談会の具体的なテーマ等については「集約型都市構造への転換に向けた広島市の都市づくりはいかにあるべきか」とし、令和2年2月から令和3年3月ごろまでの期間で5回程度開催することを考えています。具体的な内容は、今後選考される委員との調整も必要かとは思いますが、第1回として「都心部のあり方」、第2回

「拠点地区のあり方」、第3回「都心部・拠点部を連結するネットワーク」、第4回「郊外住宅団地や点在集落等のあり方」、そして第5回目で「最終取りまとめ」を行う予定としております。なお、参考にお手元に配布の資料に審議会委員の皆様を実施したアンケート結果の表を掲載しております。各テーマに最も関連のあると思われる回に「◎」を記載し整理させていただいております。以上で説明を終わります。

○渡邊会長

ありがとうございました。

ただいまの報告事項（1）につきまして、特に御質問のある方はいらっしゃいますでしょうか。

じゃあすみません、私のほうから1点だけ。

この懇談会は原則公開ということによろしいのでしょうか。

お願いします。

○事務局（黒瀬都市計画課長）

今後の都市計画行政に役立てるという趣旨がございますので、原則公開とし、ただ座長の判断で一部非公開とする場合も、場合によってはあろうかと思えます。

ということで、基本的には公開ということですので、傍聴は可能ということがございます。

○渡邊会長

ありがとうございました。

ほかに質問ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは続きまして、報告事項（2）の説明をお願いします。

事務局、どうぞ。

○事務局（黒瀬都市計画課長）

本市が現在取り組んでいる「第6回都市計画総合見直し」について、御説明いたします。おそれいりますが、座って御説明させていただきます。

8月に開催した「第58回都市計画審議会」におきましては、「見直しの概要」、

「これまで5回実施した見直しの経緯」、「第6回都市計画総合見直しの今後の進め方」について、御説明しました。第59回となる本審議会におきましては、「都市計画基礎調査」の概要及びその結果について、御説明します。

前回の審議会でも御説明しましたが、都市計画総合見直しは、都市計画法第21条第1項に基づき実施されるものであり、「都市計画に関する基礎調査の結果」などを踏まえ、必要に応じて、「都市計画区域」、市街化区域・市街化調整区域の「区域区分」、「用途地域」などの見直しを行うものです。

都市計画に関する基礎調査は、都市計画法第6条第1項に規定されているとおり、県が、おおむね5年ごとに実施いたします。調査の内容につきましては、「人口総数及び将来見通し」、「工業出荷額及び商品販売額」、「産業大分類別事業所数及び従業者数」、「土地利用現況」などを調査しています。これらのうち、緑色で囲んだ3つの項目は、将来必要となる、住宅用地、商業用地及び工業用地などの「市街化区域の規模」を算出する際の基礎データとして、オレンジ色で囲んだ「土地利用現況」は、県が「都市計画区域マスタープラン」に定める区域区分の方針などを決定する際の参考資料として使用します。なお、本調査は、ここにお示ししている項目以外にも、「宅地開発状況」や「農地転用状況」など多数ありますが、時間の都合上、本審議会におきましては、「人口総数及び将来見通し」「工業出荷額及び商品販売額」の結果について、御説明いたします。

「人口の総数及び将来の見通し」について、御説明します。青色のグラフは、「広島市全域の人口」の推移を、オレンジ色のグラフは、「広島市における都市計画区域内の人口」の推移をあらわしています。また数値は、平成27年度までは国勢調査に基づく実績値、令和2年度以降は、人口推計により算出された推計値となります。グラフから、人口は広島市全体、都市計画区域ともに年々増加し、令和2年には、広島市全体は120万8,000人、都市計画区域は116万8,000人となりますが、これをピークに減少に転じ、令和17年においては、広島市全体は117万5,000人、都市計画区域は114万4,000人となり、ピーク時の令和2年と比較して、

それぞれ3%あるいは2%減少することが推定されます。

この画像は、「都市構造可視化計画」というウェブサイトを使用したものです。当サイトは、統計情報を「見える化」することで、分布を視覚的に把握することが可能となることから、国において活用が推奨されています。グラフは、平成27年の国勢調査における、夜間人口の密度分布を示しています。「夜間人口」とは、地域に居住する人口のことを言います。500m四方を区画の単位とし、高さは「人口」を、色は「人口密度」をあらわしており、1ヘクタール当たり40人以上は赤色、20人～40人はオレンジ色、20人未満は黄色で示しております。分布を見ますと、デルタ部及び西区、佐伯区、安佐南区の一部の地域を中心に、赤色のグラフが多く、高い人口密度を示しています。一方、佐伯区湯来町、安佐北区白木町においては、グラフの多くが黄色であり、低い人口密度を示しています。また、「夜間人口」は、デルタ部周辺の鉄軌道沿線など、交通の利便性が高い地域において、人口が多くなっています。

次に、夜間人口の分布について、1970年から2010年までの経年変化をお示しします。先ほど御説明したスライドと同様、グラフの色は「夜間人口密度」、高さは「夜間人口」をあらわしています。区画の単位は、1キロメートル四方です。今お示ししているグラフは、1970年すなわち昭和45年の人口分布です。当時はデルタ部の人口密度が高く、人口が集中していることがわかります。これから5年ごとに画像を切りかえていきます。最後は、2010年、平成22年となります。

まずは、1975年、1980年、1985年、1990年、このあたりでは、都心部の人口はやや減少する一方、佐伯区の五日市地区、西区、安佐北区の高陽地区、及び安佐南区の一部の地域などにおいて人口が増加していることがわかります。

続きまして、1995年、2000年、2005年、2010年、1995年以降は、安佐南区のアストラムライン沿いを中心に、佐伯区、西区の一部の地域においても人口が増加し、分布に広がりが生じています。

以上のように、左の画像に示す1970年はデルタ部に人口が集中していましたが、以後、人口の増加とともに市街地が拡散している状況が見てとれます。

次に、「年齢別及び性別の人口の推移」について、御説明します。グラフの色は、年齢構成を示しており、青色で示す14歳以下の人口につきましては、平成7年の18万5,000人から、平成27年には16万7,000人へ、やや減少しています。また、オレンジ色で示す15歳から64歳の人口につきましても、平成7年の79万6,000人から、平成27年には74万3,000人へ減少しています。一方、灰色で示す65歳以上の老年人口は、平成7年の13万4,000人から、平成27年には28万4,000人へ増加し、2倍以上の増加となっています。こうしたことにより、緑色の折れ線グラフで示す「高齢化率」、すなわち全体の人口に占める65歳以上の老年人口の割合につきましても、平成7年の12%から、平成27年は23.8%と2倍以上に増加しており、高齢化が進んでいることが示されております。

次に、「製造品出荷額」について御説明します。青色で示す自動車部品関連などの「輸送用機械器具」は、全体出荷額の50%以上を占めており、平成24年以降、増加傾向となっています。一方、オレンジ色で示す「その他機械器具」や、灰色で示す「飲食料品」など、ほかの出荷額は大きな増減はなく、おおむね横ばいとなっています。この結果、全体の出荷額は、「輸送用機械器具」の増加により、年々増加している状況となっています。

次に、「商品販売額」について、御説明します。グラフを見ますと、卸売業、小売業ともに減少傾向となっています。特に、販売額全体の約8割を占める「卸売業」は、平成11年の約8兆1900億円から、平成26年は約5兆6200億円へ、約3割減少し、販売額全体も大きく減少している状況となっています。なお、卸売業の販売額の減少につきましては、全国的な傾向として、近年、卸売業を介さずにメーカーと小売業の直接取引が増加したことや、インターネットの普及によりメーカーが直接消費者に商品を販売することが可能になったことなどによるものと言われております。

ここまで、基礎調査の結果について御説明しました。主な結果としまして、本市においては、「人口は減少局面に入っていくとともに、高齢化が進展」していくことが示されています。また、本市は「広島市都市計画マスタープラン」において、人口減

少及び高齢化の進展が見込まれる中、持続的に都市の活力を維持向上していくため、「集約型都市構造への転換」を図ることとしており、本調査の結果はこうした方針を継続していく必要性を示しているといえます。見直しに当たりましては今後とも、必要に応じて、本審議会で進捗状況を御報告しながら進めていきたいと考えております。

以上で、「第6回都市計画総合見直し」の説明を終わります。よろしくお願いいたします。

○渡邊会長

ありがとうございました。

ただいまの報告事項（2）につきまして、特に質問のある方はいらっしゃいますでしょうか。

よろしいでしょうか。

それでは先へ参りたいと思います。

続きまして、報告事項（3）の説明をお願いいたします。

事務局、どうぞ。

○関係課（松尾都心空間づくり担当課長）

都市整備局都市機能調整部都心空間づくり担当課長をしております、松尾と申します。

報告事項（3）「都市再生緊急整備地域における開発促進策の検討」につきましては、都市再生緊急整備地域に関する総合的な内容となりますので、私のほうから説明をさせていただきます。

ではお手元の資料で、資料2と記載したのもございますけども、そちらのほうと合わせまして画面のほうもごらんくださいませ。

まず、都市再生緊急整備地域の区域ですけども、こちらの図の赤い線の区域が、昨年10月に指定された「広島紙屋町・八丁堀地域」の区域でございます。青い線の区域は、平成15年に指定を受けた「広島駅周辺地域」で、「広島紙屋町・八丁堀地域」を合わせると234ヘクタールの広さとなります。



都市再生緊急整備地域の指定を受けたメリットの1つといたしまして、「都市再生特別地区」の活用があります。都市再生特別地区を活用することで、既定の用途地域等による用途規制、容積率制限、斜線制限、日影規制等を一旦、適用除外とした上で、自由度の高い都市計画を定めることが可能となります。また、「道路の上空利用のための規制緩和」を受けることが可能となり、道路の付け替え、廃道をせずに道路上空に建築物を建てるのが可能となります。民間事業者等が都市再生特別地区を活用するために、都市計画提案を行う場合、その要件として、「都市計画区域内の0.5ヘクタール以上のまとまった土地であること」などがございます。

本市の都心においては、高度経済成長期に建築されまして老朽化が進んで、更新時期を迎える建築物が多く存在しております。紙屋町・八丁堀地域の「都市再生緊急整備地域」の指定を機に設置した相談支援窓口等において確認しております建替え等を検討する際の主な課題というのはこちらにございますとおり、都市再生特別地区の提案面積要件が0.5ヘクタール以上となっている、道路幅員等による容積率制限が建築計画上の制約要因となっている、斜線制限が建築計画上の制約要因となっている、小規模敷地の統合化を図るに当たり、地権者間の合意形成が困難である、附置義務駐車場が建築計画上の制約要因となっている、建築の際の資金助成について、補助対象が限られている、などがございます。順にそれぞれについて御説明いたします。

まず、1つ目、都市再生特別地区の提案要件が0.5ヘクタール以上となっている、についてです。

先ほど、「民間事業者等が都市再生特別地区を活用するために、都市計画提案を行う場合、その規模要件として、0.5ヘクタール以上の区域が必要。」ということをお説明いたしましたが、紙屋町・八丁堀地区の敷地面積の状況は、図に示すように都市再生特別地区の提案要件、0.5ヘクタールを満たさない地域が面積ベースで8割を超えています。

次に、2として、道路幅員等による容積率制限が建築計画上の制約要因となっている、についてです。

前面道路の幅員が12mよりも狭い敷地については、「都市計画で指定された容積率（指定容積率）」と、「前面道路幅員による容積率（基準容積率）」により制限を受けることになり、都心部の幹線道路に面していない地域については、この両方の制限を考慮して建築計画を行う必要がございます。用途地域が商業地域の場合、指定容積率は200%～1300%のうち都市計画で定める割合、基準容積率は前面道路幅員×0.6という形となります。

例えば、図のように、用途地域が商業地域、指定容積率が600%で、前面道路幅員が8mの場合、「前面道路幅員による容積率制限」は前面道路幅員の8mに係数0.6をかけた480%となります。「都市計画で定められた容積率」と「前面道路幅員による容積率」の小さいほうが適用され、この場合は、480%が容積率制限となります。

次に3といたしまして、斜線制限が建築計画上の制約要因となっている、についてです。

都心部の場合、斜線制限は2種類あり、「道路斜線制限」と「隣地斜線制限」がございます。

まず、道路斜線制限ですが、用途地域が商業地域の場合、前面道路の反対側から、1：1.5の割合で線を引いた範囲内で建築しなければならないというものです。

次に、隣地斜線制限ですが、用途地域が商業地域の場合、高さ31mを超える部分について、隣地の境界から1：2.5の割合で線を引いた範囲内で建築しなければならないというものです。

次に4として、小規模敷地の統合化を図るに当たり、地権者間の合意形成が困難である、についてです。

図のように、本市都心部では短冊状の小規模敷地が多く、土地の有効活用や都心にふさわしい都市機能の充実を目指して敷地の統合化を図ろうとしても多くの権利調整が必要となり、地権者間の合意形成が困難となっております。

また、5番の附置義務駐車場が建築計画上の制約要因となっている、につきまして

は、商業地域等において一定規模の建築物の新築・増築等を行う場合には駐車場の設置を義務づけておりますけれども、原則として敷地内に設ける必要があることから、最も利用価値の高い1階の部分が有効に活用できないケースが生じております。

また6番、建築の際の資金助成につきまして、補助対象が限られている、についても、例えば優良建築物等整備事業について、「市街地環境形成タイプ」のみが補助対象となっており、対象が限られている、といった課題が挙げられます。

以上の課題に対して、現在スライドにございます、お手元の資料2のほうにも下のほうに示しておりますような施策の実施について提示をさせていただいております、こういったものについて検討しておるところでございます。

今後、都市計画上の妥当性、都市環境及び都市景観への影響、土地利用の公平性等を総合的に勘案し、その上で本市独自の制度運用を目指しております。これらの内容について、本審議会に対して適宜御報告等させていただく予定としておりますので、引き続きどうぞよろしくお願いいたします。

説明は以上です。

○渡邊会長

ありがとうございました。

ただいま説明がありました報告事項(3)につきまして、特に御質問のある方はいらっしゃるでしょうか。

恐らく今後これが具体の都市計画になって、この審議会の場においてくるんではないかと思うわけですが、それについてはまた審議会の場で御議論いただくということになるかと思えます。

それでは報告事項につきましては、これで終わりにしたいと思います。よろしいでしょうか。

(「はい」という声あり)

ありがとうございます。

予定された案件は終了いたしました但事務局から何かありますでしょうか。

事務局、どうぞ。

○事務局（黒瀬都市計画課長）

事務局のほうから都市計画案の縦覧に伴う意見書の提出方法について、1点御連絡事項がございます。

これまで都市計画案縦覧の時の意見書の提出方法は、持参していただくか、または郵送によることとしておりましたが、市民のほうから電子メール等による意見書の提出をしたいといったような要望もあり、提出方法について検討した結果、幅広く利害関係者から意見を求めることができるよう、次回の案件から、現在の持参、郵送に加えまして、電子メールとホームページによる応募フォームによる提出、これを可能となるよう運用したいと考えております。

御連絡事項につきましては以上になります。

また、お配りしております緑の方の別冊の「広島市都市計画審議会関係資料」につきましては、次回からも使用いたしますので、そのまま机の上に置いていただくことで結構でございます。

以上でございます。

○渡邊会長

ありがとうございました。

それでは以上で、本日の審議会を終了したいと思います。円滑な審議に御協力いただきどうもありがとうございました。

本日は、お忙しい中どうもありがとうございました。