

令和2年度第1回広島市都市デザインアドバイザー会議 会議要旨

1 開催日時

令和2年(2020年)5月22日(金)14時00分～16時30分

2 開催場所

広島市役所本庁舎14階第7会議室

3 出席者

(1) 出席委員(6名)

今川 朱美、岡河 貢、高田 由美、田中 貴宏、柏尾 浩一郎、中城 秀典

(2) 欠席委員(2名)

鰐澤 達夫、藤井 堅

4 議事

広島特別支援学校増築工事について(2回目会議)

5 その他報告

広島駅南口広場の再整備等について(中間報告)

6 公開・非公開の別

公開

7 傍聴者

一般傍聴者 0名

報道関係傍聴者 2社

8 会議資料

会議次第、委員名簿、広島市側出席者名簿、配席図、議事資料(広島特別支援学校増築工事について)、中間報告資料(広島駅南口広場の再整備等について)

9 会議要旨

(1) 議事 広島特別支援学校増築工事について

前回(令和2年2月3日開催)の会議で各委員から頂いたご意見を踏まえて検討した設計案の説明を行い、設計内容の評価と改善事項の提案を受けた。今後の検討事項は次のとおりである。

・連絡通路について

- ① 連絡通路について、RC部分は目地だけでなく仮枠で壁面に凹凸をつける等工夫することや、トラスの色について校舎やガラス部分とのバランスを考え、また、子どもの心への影響も考慮し色彩計画や足元を見えにくくする等検討を行う。

・建築計画について

- ① ルーバーのピッチや角度について、自然の気候(日光)を取り入れながら、冬至以外の季節も考慮して検討する。
- ② 一般開放ゾーンの植栽について、豊かな都市空間となるよう歩道と一体で検討する。

・環境への配慮について

- ① 植栽については、安全面や実習に適した樹種等さまざまな要因を踏まえながら検討する。
- ② 自然換気について、強風域ができないよう、開口の制限をつけたりしながら調整する。

・その他

- ① 完成時に作成するパンフレットには、SDGsの視点についても盛り込むことを検討する。

(2) その他（広島駅南口広場の再整備等について（中間報告））

前回（令和元年7月1日開催）の会議で各委員から頂いたご意見を踏まえた検討状況について、設計担当課である広島市道路交通局都市交通部広島駅南口整備担当から、中間報告を行った。今後の検討事項は次のとおりである。

- ・高架区間の構造について
 - ① 地下広場に下りる階段部分について、エスカレーターを移設するなどの検討内容や、柱の大きさがわかる資料を示す。

- ・高架区間の擁壁について
 - ① 建築意匠的なアイデア等も取り入れて検討する。

- ・緑化について
 - ① 軌道敷の緑化や、道路空間全体で緑を確保する手法などを比較検討したものを示す。

- ・全体のデザインについて
 - ① 大州通り方向の地上部分のイメージ図も作成する。

【会議概要】

○清水都市デザイン担当課長

(開会挨拶、配布資料確認、出席者紹介及び議事説明)

○岡河座長

本日の議事について説明をお願いします。

○萬ヶ原営繕部長

(議事「広島特別支援学校増築工事について(2回目会議)」の説明)

○岡河座長

ただいまの説明に対して、設計方針、デザイン上の配慮事項に関して、提案または質問、意見があるか。

○柏尾委員

外壁タイルについて、非常に考えられているという印象を持った。目地色の件も、比較検討するサンプルがあり、この白い目地にする理由が明確になった。

ルーバーも、三案シミュレーションしており、今のところ30度が一番良いのではないかという理由もわかる。

○岡河座長

目地色について、経年による汚れを含めてデザインすることは、大変よいことだと思う。村野藤吾先生の世界平和記念聖堂は、汚れまで考えたデザインで極めて優れている。空気の汚れや銅板を流れる汚れまで考えられており、建築家として恐るべきレベルのデザインだ。雨の降る日に行って、あまりに美しいので驚いた記憶がある。雨の日にだんだん美しくなっていく感じが、ここでもうまく実現するようなことを目指したところは、大変よいことだと思う。

丹下健三先生の平和記念資料館は、ルーバーの絵を300種類くらい描いて決定した。特別支援学校のルーバーは、広島の優れた近代公共建築のコンテンツ等がある意味引き継いだものだと思うので、この外壁はそういう意味で完成に近く、よいものとして進められている。

ただ、ルーバーが全部同じピッチなので、少し柔らかく風が吹いたみたいになってもきれいかと思う。その辺はシミュレーションして、全部厳格なピッチという新古典主義的な美学だけでなく、日本の建築なので、もう少し揺らぎが入ることも考えてみてもよいのではないかと思う。

○柏尾委員

建屋が水平・垂直基調なので、連絡橋がトラス構造のデザインになったことで非常にいいアクセントになったと感じた。

○岡河座長

前はもっと重苦しい感じで、力学的にどうしてもそうなるのだが、今回は非常にスマートだし、機能的、構造的に優位になるトラスを上手に水平・垂直の中に組み込むというのも、全体としては大変よいバランスではないかという気がする。

○今川委員

前回、メモを取っていた数字が間違っていたのか、連絡通路の高さが2.5mと、橋の下が5.5mというメモを取っていた。今回の断面を見ると連絡通路は3.65mの高さがある。前は梁を腰高まで持つてくることで高さを抑えるというようなデザインにしており、今回はトラスにするので、梁は下に入れて高さを抑えるというやり方をしているのか。前回と今回の全体の高さ寸法を教えてください。

○萬ヶ原営繕部長

前回と高さ・ボリューム的には変わっていない。

○今川委員

連絡通路もフラットでユニバーサルな部分は守られていると理解してよいか。

○萬ヶ原営繕部長

そうである。ここの下を通る車は限界の高さが決まっている。今回、ここで大きく1mほど上下したということはない。

○今川委員

段差もないということか。

○岡河座長

連絡通路の内法は2400mmで、建築の普通の部屋ぐらいの天井高である。前はトラスではなかったのでも下の梁が大きかった。今回は仕上げを含めて650mmということで、全体の高さは変わらないという認識でよいと思う。

連絡通路を支えるコンクリート部分は、目地をデザインしてコンクリートの打ち放し面が単調にならないようにするというので、大変それはよい方向だと思う。

先日ある公共建築の賞の審査で見た建物は、巨大な体育館の外壁がコンクリートだった。行ってみたら、仮枠の内側にコンパネを貼って多少ふかすのだと思うのだが、全体としては石を積んだみたいなデザインができていた。仮枠を外すときに多少角が取れたりして、それがかえってよい感じになるというような方法もある。

ここでは石垣が、子どもの安全のため再利用しないこととしている。万が一の時に崩れる可能性もあるということで、それはもうしょうがないだろうということだったが、コンクリートの目地だけでなく、仮枠の工夫ぐらいでできることがあれば、もう一度検討していただくとよいのではないかな。

ここについてはどういったアドバイスをしようかとずっと考えていたが、たまたまそういう建築を見る機会があって、これもコンクリートのやり方としてはあるなと思った。ただ、手間がかかる。コンパネを二重ないし三重にするのだが、一重、二重、三重を組み合わせると非常に石みみたいな感じになる。そのようなことを実施設計のレベルでもし可能なら、もう一工夫していただければと希望する。

○田中委員

一つ目、植栽について、シイとかカシとかで、この地域にもともとあった森林、植生をうまく活用しようということで、非常によいと思った。植栽を群として植えていくとしていて、なるほどと思ったが、一方で見通しを考えるとあまり密でも見にくいのかと思う。その辺りトレードオフがある気もするが大丈夫か。

二つ目、ルーバーについて、冬至でシミュレーションしていたと思うが、夏は大丈夫なのか。

三つ目、風のシミュレーションをしているが、これは、水平で風を抜くというより、上から抜くという思想で換気の計画をしているという認識でよいか。

あと、基本的に風が強い地域だと思うが、CFD (Computational Fluid Dynamics) の計算をしたのであれば、屋内の結果はどうだったのか。なぜかという、強風域ができるのではないかな。仮に強風域ができると危険性もあると思うが、その辺の対応は考えているか。

四つ目、前回話した熱交換塗料について、何か新しい情報があれば教えてほしい。

○萬ヶ原営繕部長

植栽については、見通しも必要であるが、実習として使用できる場所も必要である。あまり粗にした里山のようなところばかりだと実習にならない。今後の実施設計の詰めなかで、安全面にも配慮しながら考えていきたい。

○田中委員

学校の使い方に対応させながら、それぞれの場所に適材適所のものを置いていくようなイメージでよいか。

○萬ヶ原営繕部長

そうである。普通の建物と違い、学校全体が子どもたちが社会へ出ていくための前段の所という思想がある。丁寧に学校の管理者、現場の声などを聞き、ここはあくまでも子どもたちの実習の場というところも加味しながら進めていきたいと思う。

○田中委員

柔軟にやっていただけたら良い。

○萬ヶ原営繕部長

ルーバーについて、いろいろな季節があるが、どの時期を一番のターゲットにするのか、自然の気候を最大限取り入れていくことを考えながら詰めていきたい。

熱交換塗料については、新型コロナウイルスの影響で、コストが非常に厳しくなっていることもあり、今後の設計の中で、金額をかなり気にしなければならない状況でもあるので、その中でどういったものが可能かというところを詰めていきたいと考えている。

○田中委員

可能な範囲で対応いただければよい。

○設計業務受託者

換気については、各共用部もしくは教室から風が入り、ハイサイドライトの所から抜いていくというシミュレーションをしている。今回示しているものは代表的な断面のシミュレーション結果であるが、シミュレーション上は全域を平面・水平でも切っている。強風域の検討については、外部で2m/s程度の風の想定だが、二倍以上とならないよう検討している。また、子どもたちが勝手に窓を自分で自由に開けてしまうと転落の恐れもあるので、開口の開け方や開口の開き幅を制限するなどし、風量も調整しながら進める。

○田中委員

屋外の風との関係でも変わってくると思うので、配慮していただきたいと思う。

○高田委員

植栽がすごく具体的に練られている。想像していたよりも豊かになっており、とてもよい感じだなと思った。自転車置き場のところなど、植える場所が少し増えており、街に対してすごく豊かな印象を与えるなと思った。

連絡通路のところは印象的で、サイズのこともよく分かった。仕上げや色が決まっていたら教えてほしい。

○萬ヶ原営繕部長

既存のもの新しいものの一体感のモチーフや、アクセント、モニュメント性も大事にしなければならない。かつ、コストも縮減していきたいところである。あまり目立ちすぎてもいけないが、登校してくる子どもたちがこれを見て、心が落ち着いたり、わくわくするようなものにしたいと考えている。この形態だけでかなりの存在感を示すと思うので、それ以上のものは今は要らないかと考えているが、施設利用者の方の意見を踏まえながら詰めていきたい。

○高田委員

わかった。

○岡河座長

トラスの色をうまくバランスさせると、大変よい連絡通路になると思う。強い色を使う必要はない。ガラスの向こうに色のトラスが見えるというような風景として、建物とのバランスを考えて検討してはどうか。

○今川委員

吉川施設課長にお尋ねしたい。気持ちが穏やかにならないときに高い所に登ったり、足元が不安定になると足がすくんでしまったり、大声を出したりする子がいるということを知ったことがある。そういうことも加味しながら色彩や材料を検討すると思うが、子どもたちの特性について調査しているか。

○吉川施設課長

今回入ってくる子どもたちは高等部の子どもたちで、どこまでの影響があるものなのかについては学校にリサーチはできていないが、色彩による気持ちの安定性や振動等による影響なども考慮していきたい。

○今川委員

海外の事例では、穏やかになって明るい所に出るほうが良いということから、エントランス部分は一段トーンを下げ、明度を下げて配色したほうが良いという事例を聞いている。また、明るい所から違う空間に行くときは、落ち着くために明度を下げた通路を通るほうが良いと聞いている。逆に、スポーツ施設に行くときは、明度の高いものにしたほうが闘志が湧くというレポートを読んだこともある。心の繊細な子どもたちが使うので、色彩や材料による子どもの心への影響もあるのではないかと思ひ質問した。

○岡河座長

広島駅北口の歩道橋の手すりがガラスになっている。透明だと真下から見えるので、いくつか検討して腰ぐらまでのグラデーションを描くデザインになっている。人通りが多いところではないと思うが、ここでも何か検討しているか。

○萬ヶ原営繕部長

下から見えないように配慮する。高所恐怖症の子もいると思うので、窓がスケルトンだと怖いと感じることもあると思う。施設全体をカラーコーディネートしながら、既存校舎を使われている先生方の意見も聞きながら色を決めていきたい。

○岡河座長

ガラスのグラデーションとトラスの色と、一緒に考えて進めるとよいと思う。

○中城委員

デザインは良いと思う。

外壁タイルの施工は、タイルの厚みを変えたものを貼るのか、それともサンプルでやっているように接着剤の塗厚を調整して貼るのか。

○萬ヶ原営繕部長

タイルの厚みを変えたものを貼る。

○中城委員

わかった。タイルが剥離して落下する事故がよく起きるので確認しておきたかった。

被爆桜の苗植えがよいと思った。被爆樹木は世界に向けて広島から発信されており、教育という面でも非常によい。被爆樹木は由来が分かるようにして子どもの教育につなげてもらいたい。広島らしい公共建築になるのではないかと思う。

それから、ビオトープを造ることは考えているか。

また、SDGsということで、持続可能な社会づくりのための17の目標があるが、その中で、建物に自然採光や自然の風を入れることは、環境に配慮したSDGsの目標の一つに当てはまるのではないかと思う。SDGsの目標と絡めて、どのようなコンセプトで公共建築を造っているのか、市民や子どもたちに発信していくとよいのではないか。ESD (Education for Sustainable Development) という接続可能な社会づくりの担い手を育む教育も進められている。教育施設なので、接続可能性ということも踏まえて公共建築を造り、教育に活用してはどうか。SDGsとの関連性を明確にした建築づくりをしていったらよいと思う。

○萬ヶ原営繕部長

被爆桜については案として書いている。最優先は子どもたちが社会に出るための訓練をする、安全な場所で訓練するにはどういった樹種がよいのか、風衝地、潮が近い、地下水が高い等、その他さまざまな要因を踏まえながら、被爆桜等も管理できればと考えている。

ビオトープについては、水の事故も考えられるので、今の段階では考えていない。

SDGsについては、新たな枠組みと捉えられているが、広島市もこういう枠組みを従前から脈々とやってきている。これまで説明したことの中にも、SDGsの観点で見ればいくつか該当している。完成時にはパンフレットのようなものを作るので、そのような視点も資料づくりに生かしていきたい。

○岡河座長

植栽について、具体的にイメージを描いているが、底部の植栽をするところと、その底部の間の処理はどのように考えているのか聞きたい。

工業地域は基本的には人が歩くことを考えて造っていないので、ここが一番都市の通りのような感じになる。

原宿の表参道の歩道やヨーロッパの歩道等、街の良い歩道がいくつかあると思うが、その辺を少し意識して、並木道のある歩道のようなイメージで整備してはどうか。周りに歩いたり道の横がきれいという状況がないような気がするが、ここではそういうことができる。都市づくりというレベルでこの木の植栽のある場所を計画できるのではないか。

○萬ヶ原営繕部長

詳細まではまだ踏み込んでいない。今頂いた御意見を踏まえながら、コスト面も含めて検討していきたいと思う。

○岡河座長

コストがあるとは思いますが、ぜひ、いい歩道みたいなところに木が生えているイメージは一つあるのではないかと思うので検討してほしい。

今日、意見のあった個別のことについては、引き続き調整をしながら詰めていってください。

○岡河座長

続きまして、その他報告として、昨年の7月1日に開催された「広島駅南口広場の再整備等について」の第一回会議での委員の意見への検討状況について、中間報告をお願いします。

○三宅広島駅南口整備担当部長

広島駅南口広場の再整備については、昨年の7月1日第一回目の審議から、かなり時間も経過しているので、中間報告します。

報告に先立って、委員の皆様方にお詫びとお願いを申し上げたい。

本事業にかかる審議について、私ども事業課から事務局である都市デザイン担当への依頼の仕方が悪かったことや、委員の皆様方への事前の説明が不足していた。

具体的に言うと、本事業は、連携するJR西日本や広島電鉄を始めとして、バス等の交通事業者、交通管理者である県警、周辺街区の施設管理者や開発事業者など、多くの関係者がいる中で、どのような機能のものを築造していくかという具体的な施設規模を、基本設計のなかで膨大な調整を経て定めてきた経緯がある。このため、当該アドバイザー会議においては、やむを得ず実施設計の段階から審議をしていただくことになった。

しかし一方で、連携する3者では、目標の開業時期を決めており、極めて厳しい事業スケジュールになっていることから、既に都市計画決定、軌道法の工事施工認可の申請などといった法手続きを進めてきており、これらに影響する構造形式等の変更ができないという状況になっている。こうした特殊事情があることを委員の皆様方にしっかりとお伝えせず、前回審議に入っていたことについて、お詫びを申し上げたい。

大変申し訳ございません。

本日欠席をされているが、土木構造物に係る学識である藤井委員へは、先日伺い、特殊事情を説明した上でお詫びをさせていただいた。藤井委員からすれば、構造形式等の変更ができないということについては、全て納得できるものではないと思うが、一定の理解はいただいたものと考えている。

このたびは中間報告であるが、次回の審議では、構造形式等の変更を伴わない範囲でデザインについて意見、助言をいただきたいと考えている。

それでは、担当から中間報告を行う。

○宮川広島駅南口整備担当専門員

(その他報告「広島駅南口広場の再整備等について(中間報告)」の説明)

○岡河座長

構造形式は変えられず、コンクリートの擁壁ができることは致し方ない。そこをどうするかということで幾つか案があるが、この会議では、これから工夫できることについてアドバイスをしていくことになる。

○三宅広島駅南口整備担当部長

擁壁については申し訳ないが、やむを得ないものとして進めて行く。今回示しているものは、土木的に考えられるもので表現しているが、検討状況にも書いてあるように、建築意匠的なアイデア等も取り入れて検討していくのでアドバイス頂きたい。

○岡河座長

3ページの赤で囲った遮音壁のところは透明になるのか。

○三宅広島駅南口整備担当部長

そうである。1m以上は透明になる。

○岡河座長

透明な遮音壁に対して、下部をどうするかというのはこれからだが、どのような透明かでも違うと思う。

○今川委員

この検討の流れについて、もう一度確認をしたい。

私は環境影響評価の委員でもあるが、その際も、このコンクリートの擁壁は景観上大きな影響があるということで、2回ほど大きな議論になったと記憶している。その時も既に構造上の変更は利かないという時期だったのか。環境影響評価の際に要件等となった後に、デザインアドバイザー会議が開催され、そこで同じ図が示され、同じことが議論された。二つの委員会をまたいで同じことが議題に上がっているにもかかわらず、その間、私たちの知らないところで構造の変更が利かないということで事業が進んでいたというのは、残念である。

どういう事業の流れがあったのか教えて頂きたい。

○三宅広島駅南口整備担当部長

環境影響評価で指摘を頂いた後に、法手続きを進めていったというのが事実である。しかし、環境影響評価で示したところから構造形式を見直すと、時間的にかなり手戻りとなるので、実際には変更は難しかったと思う。

このデザインアドバイザー会議の場では、構造形式の変更ができないことをきちんと説明しておくべきだったと思っている。

○今川委員

軌道敷の緑化ということも環境影響評価で強く希望が出ていた。アドバイザー会議の場でも同じ意見が出ている。もしその間に軌道敷の緑化が難しいということが決定していたのであれば、私たちがそれについて話す時間が無くて済んだのではないか。

ここにいる委員の先生方は、広島駅という大きな事業に対して大きな期待と、少しでもいいものをとという強い願いを持ってこの場に集まっている。構造を変えられないことを責めるのではなく、その制約の中で何ができるかということを精一杯考えると思う。

○三宅広島駅南口整備担当部長

軌道敷の緑化は、軌道法にかかる構造の一部であって、いろいろ課題があるというのは事実である。しかしながら、まだこの時点で軌道敷の緑化を完全否定しているわけではなく、課題を十分に整理したものを示したいと思う。緑のボリュームは確保すべきであり、今回示した方向性のように、空間全体で緑を確保するという手法もある。軌道敷の緑化については非常に課題が多く、現実的ではないと思っているが、比較資料を作って次回説明したい。

○今川委員

軌道敷を緑化しないといけなくと言っているわけではなく、緑化のイメージとして、軌道敷の緑化が共通認識としてイメージしやすかった。軌道敷の緑化に代わるもっといい方法があり、それを示してもらえれば、皆それがいいと思うと思う。

現実的ではない事例だが、水面の上を走るようにするのであれば、ロマンチックでいいと多分皆言うだろう。

必ず緑化しなければいけないとは誰も思っていない。ただ、コンクリートの平板の上を走るのは殺風景ではないか。それ以外の何か方法はないのか。我々は出された材料のなかでどうかと言うことしかできない。市、事業者、設計者で知恵を絞られる部分だと思うが、良い提案を期待して待つ。

○岡河座長

そもそもアドバイザーというのは一体何かというのは、非常に難しい問題。建築設計ではみんなで設計するというのはあり得ない。みんなで設計するとぐちゃぐちゃになり、最後は誰も責任を取らないものになってしまう。だけど、みんなの意見は一生懸命聞く。聞かないと、一人が勝手に思ったものを造ってしまうことになる。

民主主義の社会は、みんなで話し合っって建物ができたといっても、ろくなものがない。逆にすごい権力が自分の美意識で造ったもののほうが、優れた街や建築が幾らでもある。その難しいところを調整するため、このアドバイザー会議があるのだと思うので、担当者、委員と話をしながらやっていくしかない。アドバイザーというのは定義が難しい。

昔、ある建物がある雑誌に取り上げてくれないかということをやったら、あなたは設計者でなく、アドバイザーというのは定義がないのでできないと言われた。社会はアドバイザーというものに対して、きちっとしたポジションを与えていない。しかし、アドバイザー会議でよいものができるということを目指して造り、多くの人がやっぱりよかったと思う事例はいろいろなところであると思う。

設計のどの段階からアドバイスをスタートすればいいのかということは、対象建築物によって違うと思うので、設計者から、今回のアドバイスはここから先をお願いしたいと言ってもらい、我々アドバイザーはここからの可能性として何が出来るかを探ることになる。

公共建築は予算と工期が決まっているので、それを意識しながら、それでもできることを別途見つけて、できるならやるという形でやっていくしかないのではと思う。

今回は構造形式が決まっていた時点で、工期が何年何月までなのでここから戻れないが、そこからあと何が出来るかというアドバイスをお願いしたいというような説明が必要だったかもしれない。

○今川委員

地下に下りる一番大きな階段にかかるような形で大きな柱が出てくるように見えるが、どのくらいの大きさなのか。人の流れを止めるようなものなのか。

○三宅広島駅南口整備担当部長

資料上目立つようにあえて大きく表示しているのですが、実際のスケール感が出ていない。そこにちょうど下りのエスカレーターがある。路面電車高架構造物の柱の位置は変えられないため、このエスカレーターはこの柱がない西側に移設することを考えている。

地下の広場にも既存の柱があり、その大きさと比べて実際どうなのかというものが分かる図面を用意し、検討内容を次回示す。そこからまたアドバイスをもらいたい。

○今川委員

実施設計の図面は我々も見る事ができるか。PDFで見ることができれば会議前に予習できる。

○三宅広島駅南口整備担当部長

今、実施設計を進めてはいるが、細部まで作業をやらせているわけではないので、全てが仕上がっている状況ではない。基本的には、アドバイザー会議で審議をした意見を踏まえて最終的に実施設計図面を仕上げ報告するという事で理解をしているが、ある程度途中の段階で情報提供できる程度まで作業が進んでいけば、適宜対応させてもらおうと思う。

○岡河座長

実施設計で意見を反映できることもかなりあるが、土木のスケールになると、もう動かせないという部分もあることは理解できる。結局幾つかのレベルでベストを尽くしていくことに協力をできるような体制をつくることになる。実際には建築家がシビアに図面を自分で引くようなレベルまでいかない。

例えば、丹下先生が代々木のオリンピックプールを造ったときは、造りながら設計をしていたが、そのようなことはできない。

近代都市というのは、王様がいなくて、勝手に無茶苦茶をやれるというのが正義になっている。さらに金がないので安物で造る。レム・コールハースが二十世紀以降のジェネリックな街というのはそういうものだと言いついて、私もその通りだと思う。だから、建築家が幻想として王のために、民衆のためにということはありません。

土木は関係者、関係部署が多く、制度を固めていった上で進めているので、その今まで固めたものを覆すというのが大変難しい。その中でまだそれでも決まっていなかったことはかなり南口ではあるので、一つずつ丁寧に詰められるところを詰めていくということ、引き続きやっていくということではないか。

○柏尾委員

前回、7月のこの会議の時も出た意見だったと思うが、駅前通りの高架が二階中心になり、一階が死んでしまうという声が出たと思う。駅前通りの高架がかかっている部分の見え方についても、赤枠のイ、ロ、ハと同じように地上部分の姿も確認しながら検討する必要がある。そうしないと、一階地上部分が生きていない、日があたらず暗い空間になってしまうと思う。

○三宅広島駅南口整備担当部長

今は駅前吉島線という都市計画道路の方向、路面電車の方向の壁の図だけをつけているが、大州通り方向のイメージ図も作成する。

○田中委員

緑化についてだが、このカミハチキテルの写真を出しているのは、高架で上げたその両側にある歩道というイメージなのか。

○三宅広島駅南口整備担当部長

高架の部分ではなく、その手前の平面部分について、このように道路全体を使って緑化をしていったらどうかと考えている。高架の部分は勾配4%で斜路があり、その部分を緑化することは難しい。

現在中央分離帯に、駅前通りだけで40~50本くらいクスノキが植わっているが、駅前大橋ルートの整備によりそれが消失してしまう。ランドスケープのようになって非常に名残惜しいが、それを取らないと路面電車が引けないので取る。そこに、原爆ドーム前にやっているような芝生を張るというのは、確かに手法の一つということで、前回本会議で意見も出ていたが、芝を張らないこととなった場合の緑の回復方法や全体のにぎわいを考えたときに、こういった方法もあるのではないかと考えている。

○田中委員

前回の資料を見ると、このデザインアドバイザー会議で対象となるのは高架だけみたいに見えるが、その周りの道路空間も含まれているという認識でよいか。

○三宅広島駅南口整備担当部長

1ページのところに、意見を頂く対象施設がある。一つはペDESTリアンデッキがあるが、これは次回説明する。それとともに1.1kmの路面電車のレールが新しく入るところの区間が、このアドバイザー会議で意見を頂くところになっている。高架部分だけでなく軌道平面部分も対象となっている。

○田中委員

承知した。

科学的なところから言うと、ここはちょうど風の通り道になる。なので、ここが緑化されているということは、冷たい風がそのまま駅のほうに行くという非常にいいところなので、ここを緑化するというのをよく考えてほしい。今、カミハチキテルの写真を出しているが、ここをどう作っていくかというのは結構大事だと思っていて、そこがこの会議で議論できるのかどうか確認したかった。

○岡河座長

稲荷町の交差点から駅前までの通りは、広島のマインの通りにすべく、全力を挙げても惜しくない対象だと思う。

平和大通りは幅が広すぎて両側の関係や親密さがどうしても作れない。この通りはすごくいいスケールで、電車・車も通るし人も歩く。両側に民間の商業施設もある。ここは、広島のマインの街のデザインとしては非常に大きな可能性を持った通りだと思うので、そういう意識を含めて広島駅の南口を考えると大変意義があるのではないかと思う。

緑化、商業的なにぎわい、ストリートファニチャーや、それに連動して民間の建物のファサードや一階のデザインを想定しながら、どういう通りにするのかということをもっと推し進めて、よい大通りにしていくと思う。

日本にはあまりそういういい通りはないが、ここはそれが作れる。

シャンゼリゼ通りやローマのスペイン階段前の通りは、あまり有名ではないがとても豪華な通りだ。近代のそういうものをここでは少しイメージして、都市の中の通りとして検討されるとよいのではないかと思う。

ここが広島の新しいメインストリートになるというのは十分あり得るような気がする。川も、川を渡る橋もある。橋は橋できちっとデザインされている。緑化や風の通りも含めて、軸線という都市デザインの非常にベーシックなところも、あそこでは考えることができるので、広島の中でも非常に大事な計画だと思う。

○中城委員

軌道敷の緑化には難しい課題があるとのことだが、今の技術をもってすれば何とかできるのではないか。

ノルウェーのオスロで路面電車に乗ったとき、軌道敷が緑化されていたので感動した。こんな北国でも緑化できるのだと。鹿児島はすごい長い距離で芝生のところを線路が走っていて、これも感動した。

なぜ、広島より寒い所、暑い所で緑化ができて、その中間の広島でできないのだろうかと思っていた。何が課題なのかよく分からないが、検討してはどうかと思う。

○三宅広島駅南口整備担当部長

今日は中間報告ということもあり、具体的な資料を準備していないので、課題等を整理して次回示す。

○今川委員

植物公園で実験と研究がされていたそうだが、その結果、広島の土と気候が芝生を育てるには適していなかった。

原爆ドームの近くでやっているように、芝生は植えることはできるが、それを保つためには驚くほどお金がかかる。工事費もかかるが、その後維持することも非常に大変で、そこにたくさんのお金を使うのであれば、もっとほかにいい方法がないかと検討しているところだと思う。不可能ではないが、費用対効果がネックになるのではないかな。

○三宅広島駅南口整備担当部長

例えば、宮島線みたいなどころになると、軌道というより鉄道空間となる。そのような所であれば交差点がなく延長的にもずっと長く設けることができるかもしれないが、市内中心部は交差点が多く緑化するスペースがどうしても連続せず、見栄えがよくないことも課題だと思っている。

○高田委員

緑化ができれば美しくていいなと思っていた。広島に初めて来た人が上から見下ろす景色になるので、美しいと感じられる景色をつくってほしい。

擁壁に関しては、街の人たちが利用したりするときに、気持ちのいい空間だ、広島っていいよねと思ってもらえるような美しいものであればいいなと思う。ここの通りを道路を含めて検討するということでも期待したい。

緑化でなくても、うろこ模様をつけるとか、何か方法は検討中なのか。

○三宅広島駅南口整備担当部長

例えば鯉城通りでは、古くからの石材で凸凹とした非常にいい雰囲気だと思っている。しかし、交差点部は、夜間工事において一晩で作業を終える必要があるため、二次製品のコンクリート平板みたいなものをどうしても使わざるを得ないことがある。

確かに二次製品も型枠を工夫すれば凹凸をつけることはできるかもしれないが、やはり大きな交差点は車が通るので凹凸があるものはよくない。現在、主要交差点は平らな、表面に起伏がないコンクリートになっている。車がそこを横断するには走行性も悪いし、場合によっては事故を起こすこともある。そういった理由から、実際は起伏のないコンクリートが増えてきている。

ただ、逆にそのコンクリート平板を逆手にとったような取組みみたいなことができないかとも考えている。この特徴だが、軌道と軌道の間を電気を取るための架線柱を立てていくので、その空間も含めて、どういった仕掛けができるか検討している。

広島というのは国内外から多くの方に来ていただいている。そういった来訪者の方がわくわくするようなところというのは必要であるし、そういったところをいかにこの通りで取り入れられるか、総合的にいろんなアイデアを出していきたいと思っている。

実際にメンテナンスをしたり、路面電車を運行している広島電鉄の意見というのは大きく、そこを尊重せざるを得ないところがある。それらを総合的に整理して次回示すので、審議を頂きたい。

○岡河座長

日本の禅宗の庭は、緑がほとんど無い。けれども、周りとのバランスで非常に芸術的な空間を作っている。

いろいろな事例を勉強しながら都市空間の中でそういうものをどこまでできるのか。例えばビルの壁面緑化みたいに、自然、不自然というのはなかなか難しいが、総合的にうまく考えてあるなというようなものは、やはりあるような気がする。それを見つけ出していくしか手がないのかなという気もする。

○今川委員

広島市から広島電鉄に、レールから電気を取るように言えないか。そうすれば、架線柱も立てなくていい。予算がかかるとも言われていたが、ここはすごく大事なところなので、この区間だけでもというのは難しいのか。

○三宅広島駅南口整備担当部長

都市景観的なものもあるので、架線レスもあると思う。実際、広島電鉄は、将来的にはそこを目指したいみたいなことを発言されたことはある。

ただ、段階的に行うことになるものと思われる。広島電鉄の車両も様々なものが走っており、近代的なものから各地方都市で走っていた古い車両もある。技術的には蓄電池等でやっていくというような方法も多分あるだろうと思う。

そういった時代が来れば当然、架線柱も取ってやっていけばいいが、五年後に向けてそういったことができるものなら、広島電鉄も提案すると思うが、現時点では難しいかと思う。ただ、そういったところを広島電鉄も捨てているわけではなく、将来的にはやっていきたいとは考えていると聞いている。

○岡河座長

広島のまさに駅前なので、そういう新しい実験も試みて、新しい通りとしての魅力をつくっていくことを目指してほしい。なおかつ、通りの両側にいろんな人が歩いて、通りそのものを楽しむようなことになれば大変よい。新しい技術をここで取り入れるみたいなのができて、それが都市景観としてプラスになっていくというようなことなら、よいことではないかと思う。

○中城委員

姫路駅の北口を下りて姫路城までの大きな通りは、道路の幅よりも歩道が大きくて、歩いて楽しい歩道になっている。北口には一般車両は入れず、タクシーとバスしか入れない。そういうことをやって大きな歩道を確保している。

三宮のフラワーロードは歩道が大きくて、高校生が集団でマラソンの練習を歩道でやっていたのを見て感動した。歩道がしっかり取ってあるので、人にやさしい通りになっている。

今までの車中心の社会から、歩いて楽しい通りというのを目指していくのは大事ではないかと思った。

○岡河座長

二十世紀を通じて車のためにやってきたことを、ここでもう一度、歩くのが楽しいとか、意味のある通りにするというのは、十分目標になり得る。

○三宅広島駅南口整備担当部長

確かに、先生の言われるような方向性の都市も随分出てきている。ただ、広島の現状から言うと、この駅前の通りというのは一日にバスが三千台くらい通っているが、今、バス路線の方も再編を考えている。

これからは都市の中核性が失われない程度に、人口もある程度減少するので、そこから将来的にシフトしていくという視点は大事だろうと思う。一度に全てを整理することはできないので、そういった折は、より歩行者に配慮した広幅員歩道という形態にその都度変えていくことをやっていけばいいのではと思っている。

○岡河座長

コンパクトシティで中心地にもう一度人が住み始めるといったときに、再び街中を歩くことの大事さというのを、これからの街の作り方としても広島がリードしていくというのは、方向性としてはあると思う。車社会そのものは無くならないけれども、車だけではない通りとして、この通りは、今の時点で考えることをいくつか目指してスタートしたらいいと思う。