

## 令和4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4年(2022年)5月12日(木)13時00分～15時10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

出席委員(8名)

今川 朱美、角倉 英明、高田 由美、田中 貴宏  
柏尾 浩一郎、吉田 幸弘、小菅 佳代子、藤井 堅

### 4 議事

- (1) 基町相生通地区第一種市街地再開発事業について(1回目会議)
- (2) 中1区比治山庚午線(平和大通り)自転車走行空間整備事業について(1回目会議)

### 5 公開・非公開の別

公開

### 6 傍聴者

一般傍聴者 0名  
報道関係傍聴者 7社

### 7 会議資料

会議次第、委員名簿、出席者名簿、配席図、議事資料

### 8 会議要旨

- (1) 議事(1) 基町相生通地区第一種市街地再開発事業について  
議事内容の説明を行い、デザイン上の配慮事項に関する御提案をいただいた。  
今後の検討事項は次のとおり。

#### ア 外観デザインについて

- ・ 広島ランドマークタワー、リーディングプロジェクトとなる持続性のあるデザインとなるよう検討する。

#### イ 広島らしさの表現について

- ・ 内装含め素材等で広島らしさを演出できないか検討する。
- ・ 計画地の歴史を感じられる空間を設けることができるか検討する。

#### ウ 1階・6階のオープンスペースについて

- ・ 市街地再開発事業の公共貢献として、広島市民が楽しめる空間づくりに向けて、賑わいが生まれるよう、デザインや活用方法を検討する。
- ・ 6階のオープンスペースの存在が外部から見て「何かやっている」と伝わりやすい工夫、動線やデザインを検討する。
- ・ 植栽やベンチの配置等を検討する。

#### エ 安全性について

- ・ BCP(危機の下でも事業を継続する計画)等、ソフト面での安全性を引き続き検討する。

- (2) 議事(2) 中1区比治山庚午線（平和大通り）自転車走行空間整備事業について  
議事内容の説明を行い、デザイン上の配慮事項に関する御提案をいただいた。  
今後の検討事項は次のとおり。

ア 路面標示の色について

- ・自転車の路面標示の色を全国的に使用されている水色に統一できないか検討する。
- ・ユニバーサルデザインの視点で、自転車の路面標示や歩道誘導点字ブロックの色を検討する。

イ 安全性について

- ・自転車道と歩道との段差は、自転車が転倒しにくい高さで検討する。
- ・歩道に自転車が入らないように、ポールを設置する等の工夫を検討する。
- ・自転車道の出口や交差点での安全性を高めるための工夫を検討する。

ウ 自転車道の配置について

- ・走る楽しさを優先した木立を縫うような自転車道の配置も含め、再度配置について検討する。

エ 周辺道路との繋がりについて

- ・将来的には、自転車道全体が安全性を考慮した動線となるよう、今回対象外である交差点や平和大橋等の周辺道路についても、検討を行う。

**【会議概要】**

○井上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）

○田中座長

それでは、本日の議事(1)「基町相生通地区第一種市街地再開発事業について（1回目会議）」についての説明をお願いします。

○小倉市街地再開発担当課長・事業主体（UR都市機構西日本支社都市再生業務部中国まちづくり支援事務所広島都心部再生課 太田課長、(株)朝日ビルディング取締役企画開発室室長 駒谷取締役）

（議事(1)「基町相生通地区第一種市街地再開発事業について」の説明）

○田中座長

ただいまの説明に対して、設計方針やデザイン上の配慮事項に関する御提案や御質問等あればお願いしたい。

○柏尾委員

中高層のオフィスや高層のホテル部分の構造をオフセットの中でも非常にねじれた構成にされている。これがこの建築物の大きな個性、特徴とも言えると思うが、不安定な第一印象を感じた。

ランドマークタワーとして、持続するデザイン、建造物をつくるのが非常に大事になってくると思う。

こういった上層に行くに従ってセットバックやねじれを繰り返し構築する、積み重ねていく構造の高層建築は、2010年代のトレンドであったと認識している。例えば大阪のあべのハルカスや東京渋谷のヒカリエなどである。

今回の建築物の完成予定である2020年代の終わり頃には、広島のランドマークとしては、このデザイン性は陳腐化しているおそれがある。

今回の大きなプロジェクト自体のコンセプトを考えると、持続性のあるデザインとは何か、もう一度検討していただきたい。

### ○事業主体（㈱朝日ビルディング駒谷取締役）

持続性や陳腐化にならないのかという御懸念に関して、理解した。今回のデザインを考えるに当たり、相生通りに対してセットバックせず、そのまま壁を立ち上げると非常に圧迫感があることから、低層部の基壇部からセットバックすることは早々に考えていた。

一方、中高層部に関しては、このような途中で切り替える形は、当初は考えていなかった。中層はオフィスの用途であり、極めて整形を求められるスペースである。一方、高層のホテル部分は、ビルの内側は、どちらかというバックスペースであり、商品価値があるのは、やはり窓面がある外側である。非常に言い方が難しいが、ホテルに関しては合理的にスペースを配分したい一方、オフィスはしっかり整形を保ちたいということもあり、この外装デザインになっている。ただ、今日いただいた御懸念もよく分かるので持ち帰らせていただく。

### ○今川委員

下層部の色について、この色にした思いや、理由はあるか。

### ○設計業務委託者（秦株式会社竹中工務店設計3グループ長）

議事資料の7ページのパースが分かりやすいかと思う。

考え方としては、冒頭のランドマークの創出もあるが、まず高さを相生通りの既存の建物に揃え、町並みの連続性を考えている。相生通りの面は、それぞれ個性的な色を持った建物が並んでおり、これがにぎわいになっていると思う。

今回の計画建物は、非常に多くの複合用途が入っているため、様々な人や、出来事が来ることで様々な色がつくられると考えている。よって、建物に使用する色は積極的に着色をするのではなくモノトーンで、どちらかという施設の規模や大きさで形ができるので、背景となるような構成でデザインをしている。

具体的にはピロティで街区、一番街角としてメインになるところは、大きく体積をつくって呼び込む器、そして、その中に入る店舗は中のにぎわいが見えるよう、ガラスの表装にしている。

その奥、今回新しく街区をまたいでつくることが都市の新陳代謝にもなってくると思い、それが垂直に伸びている。ここには新しく広島経済の顔になるようなMICEやラグジュアリーホテルのエントランスを配置し、モノトーン、少し落ち着いた明るめのグレーで重厚感を出そうと考えている。

その上に少し濃いグレーで四角く書いているが、ここが駐車場である。駐車場については、もちろん駐車車両が見えないようにするという基本的な景観配慮も踏まえ、また、その奥に変電所の壁となる建物が続くこともあり、そこへの町並みをつなげてくということ壁面を構成している。モノトーンで抑えつつ、水平デザインで何となく全体をまとめるということを心がけ、壁面の整備、色の整備をしている。

### ○今川委員

グレーがよくないという思いは全くないが、非常に都会的なイメージを受ける。広島市としての推奨色などはないのか。というのは、少し前であればチョコレート色というか茶色の建物が非常に多く建っており、川沿い等ではレンガ色やタイル貼りが推奨されていた時期もあったと聞いている。そういった中で、これはどの都市に建ててもおかしくないものだと思うが、そこに広島らしさはあるのか。

### ○柏尾委員

低層部分の色彩や素材について、今見る限りでは、色彩のガイドラインに収まっている状態だと見てとれる。具体的な素材感について、現在のところで、何か提案はあるのか。

### ○設計業務委託者（秦株式会社竹中工務店設計3グループ長）

この色で最終的に決まっているということではないが、広島らしさにはこだわっていかうと考えている。そういったところで、壁面をどのような素材や色とするかは、もちろん重要だと思っている。広島のランドマークとして必要な要素であるので、十分御理解いただける

よう素材の検討を進めていく。

#### ○吉田委員

まず、最初に説明のあった事業の特徴において、原爆ドームの背景となる景観に配慮いただいたということについて、景観審議会の委員として、改めて御礼を申したい。

このビルの外観は、今の時代に即したデザインでいいとは思いつつ同時に、その土地ごとに歴史があって、特に広島は一度リセットされているので少し特殊で、普通のまちにある歴史の積み重ねが感じられない。

建物を上書きするだけでなく、同時に歴史を取り戻す作業というのか、デザインや造形的にも、そういったことが非常に大事なのではないかと。広島に根差した、そうした独自性ももう少しあるとよい。

先ほど余談で話されていた昭和33年に朝日ビルができたという話について、特にその前の失われた歴史について、何か一階のピロティやオープンテラスでもいいのだが、憩いだけではなく歴史も感じられる空間づくりを今後期待している。

#### ○事業主体（㈱朝日ビルディング駒谷取締役）

実は私自身広島出身で、その広島の朝日ビルにある朝日会館でよく映画も見ていた人間である。おっしゃるとおり広島の色をしっかりとこの新しいプロジェクトでは出していきたい。一つは外観でどう表せるかということかもしれないが、ラグジュアリーホテルで、広島を意識した形でインテリアデザインをするだとか、そのようなことは今後進めていきたい。いただいた御意見のように、広島ならではの、という建物を造っていきたい。

#### ○藤井委員

先ほど柏尾委員の話で、全体的に不安定に感じると言われていたが、私もこのパース見て同様に感じた。下から見ると、ほとんど問題ないと思うが、例えばヘリコプターなどでこれを上空から撮ったときに、何となく不安な、安定感がないと感じる。何かそういった構造で御検討いただければありがたい。

#### ○事業主体（㈱朝日ビルディング駒谷取締役）

少しだけ補足を、先ほどもあべのハルカスの話もあったが、単純にこの高層物は細くなっているわけではなく、台形のような特徴のある形である。相生通り側はしっかりと同じ形を保っている。また皆様に御理解いただける御説明ができるよう、また御意見を何かしら反映できるように持ち帰らせていただく。

#### ○高田委員

私は広島に住んでいる人たちが、どんなふうにかここを楽しめるのか少し気になっている。6階のオープンスペースは、外部空間なので、何か公園のように植栽やベンチがあったりするような場所で、下のピロティ広場は何かをする空間、イベント等をするときに使うような場所であると思ったが、あっているか。

#### ○事業主体（㈱朝日ビルディング駒谷取締役）

1階のピロティ広場に関して、現在の土日祝日の相生通りの北側はビジネス街であることもあり、そこまで人通りがあるとは言いきれないと思っている。この一か所だけでどれだけのにぎわいがつくれるかという疑問はあるが、何とか私たちが起爆というか先駆けとして、ここで土日祝日に様々なイベントを催し、活性化を図っていきたく思っている。

6階については、ここまで上がってもらうのは非常に難易度が高いと痛感している。しかし、セットバックした気持ちのいい空間、高さも約30メートルあるので、ここからの眺め等、なかなか気持ちのいい空間ではないかと思っている。ここは地元のエリアマネジメント組織様、様々な企画をされる会社様とも、既にお話をしながら絶対に館内の人がかつろぐだけのスペースにはならないように、ビルの中からの動線ももちろんだが、外部からの動線も用意しているので、どうか外部の人にも使っていただけるよう、今後検討していく。

#### ○高田委員

6階のオープンスペースは、オフィスの方々は普段も利用でき、利用される方々にもすごく憩いのスペースになっていいと思ったが、少し6階というのは、隣のビルと同じぐらいの高さで、前も結構かぶっている。もう少し高い位置であれば、眺めの的にも楽しんでよと思ったが、高さをもう少し高くすることは、難しいのか。

#### ○事業主体（㈱朝日ビルディング駒谷取締役）

6階の高さに関してはなかなか厳しいものがあるが、今後多くの方にそこを使っていただけるような検討はしていきたい。もちろん、オフィスワーカーの方がくつろげるということもとても大事なことであるが、それだけで止まらず、外に開放し、お子様やお母様がそこでゆっくりできる空間にしたい。

先ほど高さの話があったが、高層部のラグジュアリーホテルについて、ラグジュアリーホテルの特徴の一つと言っていいかもしれないが、誰が来てもそれを排除するものではなく、ビジネスホテルのように用がない人は入ってもらっては困るというスタイルではない。誰しもに眺望を楽しんでいただきたいというスタイルのホテルである。

加えて、上層部にはレストランやスカイラウンジ等もあるので、地元の方にもたくさん使っていただきたいと思っている。

#### ○高田委員

先ほど説明があったワイドビューの窓のことについて、これは一般の方にも楽しめるようにというお話であったが、このワイドビューの窓はホテルとかオフィスのことであるか。しまなみや広島山並みを体感できる部分は、ホテルのラグジュアリーホテルや、オフィスの高層の部分であるということか。

#### ○事業主体（㈱朝日ビルディング駒谷取締役）

そうである。パブリックスペースでどれだけ景色を体感できるかは、今後の検討事項である。言葉が足りなかったかもしれないが、中層のオフィスや高層のホテルについては、せっかく広島で勤める又は広島に宿泊する方に対し、広島山並みや山並みという景色を楽しんでいただくために居室のガラスはワイドビューという形にしている。

#### ○高田委員

了解した。この建物が広島に住む人たちにとって、様々なことを楽しめる空間になれば、うれしいと思う。

#### ○小菅委員

敷地図を見ると、周りが官公庁街であり、かなり公共性の高い建物には安全性が求められると思うが、ハード面やソフト面で特に配慮している部分はあるか。

#### ○設計業務委託者（秦株式会社竹中工務店設計3グループ長）

超高層の建物であるので、構造計画も風や地震動に対して適切に、国交省大臣の認定を取りながら進めていく計画であり、安全性はもちろん確保する施設である。

一方、今回の地区計画の中でも壁面からセットバックさせるというルールの下、建物の傍を通る人にとっても、安心感を与えられるような空間になっていると考えている。

#### ○田中座長

ソフト面の安全性については、これからの検討ということか。

#### ○事業主体（㈱朝日ビルディング駒谷取締役）

そうである。建物の構造的な安全性はしっかり検討し、地震動にも対応できるよう設計をしている。一方、例えばBCP（事業継続計画：Business Continuity Plan）など、何か大きな災害が起きた時もビルが機能できるように設備の配置などは考えている。

#### ○角倉副座長

駐輪場と変電所の配置が変わっているのは、何か根拠があるのか。また、皆さんの意見と重なるが、デザイン手法が少し古い、古過ぎはしないがリーディングプロジェクトと言うからには、もう少しチャレンジングでいいのではないか。そこに知恵を少し出していただけると

もっといいものになると思う。

あと、高田委員の意見にもあったオープンスペースのあり方について、1階のピロティ広場と6階のオープンスペースという形ではなく、もう少し立体的なオープンスペースであると、市民がより入りやすくなっていいのではないか。にぎわいのつくり方について、もう少し工夫されてはどうか。

#### ○事業主体（㈱朝日ビルディング駒谷取締役）

まず駐輪場と変電所の配置について、変電所機能は一時も止めることができないので、二重化をしていく必要がある。変電所が一時期2つ生きていないといけない。また、この変電所棟と駐輪場棟は、活用の仕方からすると、しっかり独立性を保ったほうがいいと思うので、まず新しい変電所棟を仕上げ、完全に切り替わった後で古い変電所を解体し、最後に駐輪場棟をつくるという理由で、このような配置計画となっている。

#### ○田中座長

角倉委員からデザインやオープンスペースの立体的な利用の話があったが、この点について何かお考えのことはあるか。特にオープンスペースの立体利用の話はいかがか。

#### ○事業主体（㈱朝日ビルディング駒谷取締役）

オープンスペースの活用に関しては、まだこれからという段階である。また、このスペースにどのようなものが必要なのかについては、実際に利活用される方々と話をしながら、どういう展開をしていくか、考えていきたい。

#### ○小倉市街地再開発担当課長

貴重な御意見いただきましてありがとうございました。

今回、主に高層棟のことが話題になっていたが、本事業は民間資金で行うものであり、出来上がった高層棟は、床を取得する権利者や、そこで働く従業員の方に使っていただくことになるので、そういった方々の意向を第一に反映させていただいた後、今日の御意見もしっかり受け止め、検討していきたい。

#### ○田中座長

それでは、一通り意見をお聞きできたと思うので、少しまとめさせていただく。

大きくポイントとしては4つである。

1つ目は、デザイン、特にランドマークとしてのデザインというところについて、いろいろな制約がある中での検討ということになるが、やはりリーディングプロジェクトであることを意識し、ランドマークとして持続性のあるデザインになるといいという意見が一点。

2つ目は、これもデザインの話であるが、やはり広島あの地に建つということを考えたときに、広島らしさや、今までの歴史を手がかりにしたデザインなど、そういったところが必要ではないか、という意見。

3つ目は、安全性について、構造的な安全性はもちろん、やはり市街地再開発事業ということで、周りのまちの安全性にも寄与するという意味では先ほど言われていたBCPなどが必要と思うので、この辺りは引き続き御検討いただきたい。

4つ目は、オープンテラスやピロティ広場の、いわゆるにぎわいを狙ったデザインについて、特に6階のオープンテラスの使い方について、もう少し検討ができるといいと思う。

私も、この4つ目については、6階のオープンテラスの状況がもう少し下に伝わるようなデザインができるのではないかと思う。例えば熊本のバスターミナルの建物などであるが、そこのオープンテラスのようなところでは、外に向けて緑が配置されており、外部からもそこににぎわいがあることが分かるようになっている。このような下と上をつなぐデザインがある程度可能であると思うので、今回のオープンテラスとピロティ広場のつながりもデザインとして配慮できるのではないか。

最後に、少し違った目線で話をさせていただく。広島市都市計画課が事務局である都市マネジメント懇談会というものがあり、この会議は、広島を将来に向けてどういうこと

を考えていったらいいのかということを含めて5人ぐらいの人で話し合う、懇談するというもので、2年程かけてやってきたものである。先日、その最終報告をまとめ、松井市長に御報告させていただく機会があった。その時に市長が言われていたこととして、広島のまち、緑のことにに関して、周りの山や川沿いには緑があるが、一步まちの中に入るとかなり少ないというお話があった。特に建物敷地内の緑を増やしていくことはできないか、と言われており、私も、そのとおりで感じた。

そう考えると、市街地再開発事業のオープンテラスやピロティ広場辺りで、これからの検討だとは思いますが、もう少し緑を設け、そこで人がにぎわう、座れるところがあるとよい、市街地再開発事業の公共貢献という意味でも少し御検討いただきたい。この辺りで何かエッジの立った新しさが出せるといいのではないかと思った。

議事(1)については以上である。

#### ○田中座長

それでは、本日の議事(2)「中1区比治山庚午線（平和大通り）自転車走行空間整備事業について（1回目会議）」について、の説明をお願いします。

#### ○柴田自転車都市づくり推進課長

（議事(2)「中1区比治山庚午線（平和大通り）自転車走行空間整備事業について」の説明）

#### ○田中座長

ただいまの説明に対して、設計方針やデザイン上の配慮事項に関する御提案や御質問等、があればお願いしたい。

#### ○今川委員

平成28年に国交省と警察庁が出している安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインによると、自転車道等の整備は水色、ブルーラインがデフォルトになっているようであるが、広島市はなぜこの赤色にこだわるのか。最初、自転車道を整備したときに、大層な費用をかけて赤色で整備したからだといううわさは聞いたことがあるが、世界の例を見ても、赤にしているところはイギリスぐらいしか知らない。この赤にするこだわりはどこにあるのか。

#### ○柴田自転車都市づくり推進課長

2ページ目の6の(3)、先ほど説明を省略した箇所になるが、本市ではガイドライン発出以前から車道誘導の矢印、このアローマークを青色系で整備していたこともあり、景観への配慮のためにベンガラ色を採用し整備を行ってきた。他都市の例としては、京都市もベンガラ色を採用している。

#### ○今川委員

まちを見ていると、外国の方が自動車の誘導のための青や白の矢羽根のところを間違えて走っていることがある。また、他都市から青を辿ってきたのに、急に広島で赤になることに戸惑いを覚えている自転車乗りの人たちがいると聞いている。

早くから赤で整備していたことも知ってはいるが、それが正しいのか。グローバル化というのか、他都市に習い同じ色にすることでユーザーの混乱を招かないようにできるのではないのか。その正解を思い悩んでいるところなので、広島市の赤にするという強い思いを納得できるように教えていただきたい。

#### ○副島自転車都市づくり推進課長補佐

先ほどの説明と少し重複してしまうが、車用の誘導にこの青の矢印をもうかなり整備をしているという状況があり、自転車のこの走行に関してはベンガラ色としている状況である。また、現時点でもう14キロ整備をしている状態であり、これを全て今から青色系に変えることは、周知など含め、課題も大きい。頂いた御意見は参考にさせていただく。

#### ○藤井委員

路面の色はもう決まっているか。アスファルトと説明があったが、普通のアスファルトと

理解してよいのか。

少し気になるのは、平和大橋では自転車道と歩道を分けており、自転車道はアスファルトではなく別の色であったように思う。前回の会議であった、新しく太田川に架かる橋の自転車道部分の色もアスファルトではなかったように思う。むしろ、そういった路面は統一したほうがいいのではないか。

**○柴田自転車都市づくり推進課長**

現在は、車道と同じ、黒系のアスファルト無色で考えている。というのも、自転車道は車道の一部であるので、歩行者の方が、ここは車道であり歩いてはいけない場所だとすぐに理解できる色が望ましいと考えてのことである。

**○藤井委員**

そうすると、平和大橋もアスファルトにすべきではなかったということか。平和大橋の路面の色は何色であったか。

**○副島自転車都市づくり推進課長補佐**

グリーンの薄い色だったと、記憶している。

平和大橋の自転車道は、あくまでも歩道である。歩道の中で自転車と歩行者の分離を誘導しており、色を付けた自転車が走行する部分も歩行者が優先であり、徐行しなければならない。一方で、今回整備する自転車道は車道であり、ここには歩行者は入ってはならず、自転車は徐行の義務もない。快適に自転車としてスピードも出して走行できる。あくまでも車道の整備であるので、警察との協議の中で歩道と誤解されないような形での整備が望ましいという話になっている。

**○藤井委員**

了解した。

平和大橋の南側について、歩道はなくなる予定であるが、自転車道はつくのか。

**○柴田自転車都市づくり推進課長**

現在の平和大橋の南側の歩道部分は、自転車道の整備はせず、そのまま車道にペイントをする。自転車は、基本的には車道を通る、もしくは北側の歩道部分を徐行して走るようになる。

**○藤井委員**

自転車道としてではなくて、車道を走っていいということか。それは随分、危険ではないか。聞いた話では、平和大橋の幅員を一車線増やすということであるが、そこに自転車を通るのか。南側を自転車が走れるかどうかは結構な問題であると思う。

**○副島自転車都市づくり推進課長補佐**

御指摘のとおり、今の歩道は1.5~2m程と本当に狭く、その中で自転車と歩行者が混在している状態であり、非常に通行しにくいと認識している。

ただ一方で、もし自転車道の整備をする場合には、恐らく張り出しというのは少し難しいので、橋梁を整備するような大がかりなものとなる。これは今後の課題と考えているが、まずは、その手前の平和大橋の東詰めの交差点までの自転車道を整備したいと考えている。

**○藤井委員**

5ページ目に、下流側に両方向に動ける自転車道があり、上流側は平和大橋の歩道があつて、なおかつ、その歩道は部分的に自転車を通行可能にするということをやると、かなり利便性も悪く、安全性にも影響してくると思うので、この辺りも含め、ぜひどのように動線を描くかについて、ご検討いただきたい。

**○柴田自転車都市づくり推進課長**

長期的な課題とさせていただく。

**○柏尾委員**

矢羽根の色について、私も検討や変更が必要になってくると思う。まずはグローバルで見



た場合の世界基準といった意味で、ブルー色にしていく必要があるのではないか。

また、ユニバーサルデザインの観点での話であるが、色彩は全員が同じように見ているものではない。御存じの方も多と思うが、色盲、色弱の方はかなり多数いらっしゃる。今回のベンガラ色とブルー色、どちらの色がより多くの人認識できるかということ、ブルーの方が圧倒的に多くの人認識できる。その観点でいうと、ここが自転車走行帯であることを示す場合もユニバーサルデザインの視点で、ブルーを選択すべきではないか。

もう既に、1.4km施工済みということであるが、逆に、これを変更するなら今だと考える必要があるのではないか。タイミングとして、平和大通りであるので、ここを起点として整備し直していくということが必要ではないか。

質問であるが、先ほどの説明の中で、歩道のインターロッキング化について話があったが、ここをもう一度、詳しくお話いただきたい。

#### ○柴田自転車都市づくり推進課長

まず、ベンガラ色かブルー色かについては、一度持ち帰り、今回ブルーにすることが可能なのか検討させていただく。

インターロッキングブロックの件であるが、平和大通りは延長がかなり長いということもあり、様々な素材のものが使われている。色に関しても、5ページの写真を見ていただきたいのだが、グレー系やベージュ系など、インターロッキング自体の色が違うことがある。また、石のブロックを使っている箇所もある。このように様々な素材ではあるが、この現況に合わせた修復を行い、あまり継ぎ接ぎにならないような形で復旧していきたいと考えている。

#### ○柏尾委員

それは修復であり、全部を新しくはしないということか。

#### ○柴田自転車都市づくり推進課長

工事費に関わることであるので、どこまでやり直せるかは、今後の検討課題である。

#### ○柏尾委員

その時に、ぜひ歩道誘導ブロックの色彩についても、両端の色彩との色差、特に明度差をつけるということを、今回のタイミングでやっていただきたい。

#### ○柴田自転車都市づくり推進課長

点字ブロックについては、交差点を改修する必要があるので、そういった場所では、できるだけ明度差がつくような素材を選んでいきたい。

#### ○藤井委員

5ページ目の右側の、あるいは下の整備イメージを見ると、自転車道と歩道との境界の縁石があるが、この境界は段差がついているだけであるか。段差によって、自転車と歩道の区別は少しあるようだが、ネットやフェンスを設けるとまでは言わないが、部分的に分離するようなポールを立てるなどの区別があれば、より安全性が高まるのではないか。

#### ○柴田自転車都市づくり推進課長

自転車道は、車道と同じ高さに合わせるため、若干歩道よりも切り下げるような形となっている。特に暗いときは、段差が分かりにくいので、例えば反射材をつけるなど、そういった形でしっかり区分できるような工夫をこれから検討していきたい。

#### ○今川委員

点字ブロックについて、色を安易に黄色にすることは、少し考えていただきたい。黄色は、とても刺激が強く、つらいという方もいるようである。白と黒など分かりやすい色、明るさを変えることで、この問題を解消できるのではないか。

また、歩道と自転車道の段差について、高さを変えるなら、しっかり変えたほうがいい。自転車ですら1cmの段差が転倒や骨折の原因になっていると聞いている。自転車に乗っている人に何cmが一番転倒しにくい、タイヤの側面に段差が当たったときに転倒しにくいかということを確認し、段差の高さを決めると今後の事故を防ぐことになるのではないか。

最後に、平和大通りは、樹木の根っこが張ってしまい、路面が凸凹になっている。自転車はもちろん、車椅子も通れないような箇所がある。そこは今回改修するという理解でよいか。

#### ○柴田自転車都市づくり推進課長

点字ブロックや自転車道の高さについては、今現在、実施設計をしている最中であり、施工までにはまだ時間があるので、しっかりとどのような工夫ができるか検討したい。

樹木の根上がりによる路面の凹凸については、今回せつかく改修をする機会であるので、一緒に改修したいと思っている。

#### ○吉田委員

せつかく整備するので、もう少し積極的に自転車道を優先してもいいのではないかと。特に樹木への対応であるが、これは供木運動でいただいた大事な木というのは分かるが、もうあの運動から60年ほど経過しており、樹木も相当傷んでいるのではないかと。よって、移設だとかその伐採した後の生かし方をもう少し積極的に検討したほうがいいのではないかと。

また、現在の歩道に沿って、自転車道を整備する計画であるが、効率優先なのか、楽しさ優先なのか考えてはどうか。もし、楽しさを重要視するとなると、歩道も含め、例えば木立の中を縫うような、そんな楽しい使い方もあるのではないかと。

#### ○柴田自転車都市づくり推進課長

樹木に関しては、様々なお考えや立場がある方がいらっしゃるのと、今現在、その関係の深い団体に事前説明をしている段階である。自転車道は本来2mの幅員が基準であるので、この関係者の方々の理解が得られるのであれば、幅員を取ることを優先することができる。

#### ○小菅委員

自転車を速く走らせることが目的の一つであると理解したが、一方通行の自転車道の出口付近で、かなりのスピードが出ていた場合、出口付近で混んでしまい、後ろから自転車が追突してしまうことがあるのではないかと懸念や怖さを感じた。何か視覚的、あるいは音声ガイダンスのようなもので注意喚起ができればいいのではないかと。

また、自転車道をバイクが間違っって走るといことは考えられないのか。ピクトグラムでの表示は、日本であれば自転車とすぐに分かるが、何となくバイクでも走ってしまうのではないかと、少し心配である。

#### ○柴田自転車都市づくり推進課長

走行性を高めることで事故の危険があるのではといった意見に対して、交差点においてはピクトグラムで少し徐行を促す案内をするなどの工夫はしていきたい。ただ、この平和大通りは交差点が大変多い道であるので、走行性を高めたとしても、それほどスピードを出すことにはならないと考えている。

バイクが通るのではないかと懸念については、当然道路標識はつけるが、それが理解されなかったり、標識を見ていなかったり、といったことはあるのかもしれない。今回の自転車道の整備は、1.4kmを一度に工事するのではなく、段階的に工事をする予定である。最初の工事はおそらく数百mである。完成した自転車道を開通させるときには交通管理者の県警と連携し、周知のビラを配る、現地に看板を立てるなどの周知を十分に行いながら、安全に走行できるような工夫をしていきたい。

#### ○角倉副座長

自転車と歩行者が、必ずぶつかる場所が動線上出てくる。そういう場所について、デザインを通して、特に障害者の方が安全になるようなデザイン上の配慮を徹底的に行っていただくことが大事であると思う。

#### ○田中座長

それでは、一通り意見をお聞きできたと思うので、少しまとめさせていただく。

大きくポイントとしては3つである。

1つ目は、路面表示の色について。ユニバーサルデザインを意識して今後検討いただきたい

い、という意見。

2つ目は、安全性について。歩道との間の段差部分の扱いをどうするか、先ほど藤井委員が言われたように、何か置くというのもオプションとしてはあるのではないかと思う。

また、先ほど吉田委員が言われていたような、効率重視で自転車がまっすぐ通るだけではなく、少し楽しさみたいなものが考えられると、それによって自転車のスピードも落ち、安全性も高まることもあり得るのではないか。

3つ目は、今回の会議対象地だけでなく、自転車道の計画の全体像を考えていただき、市全体としてスムーズに移動できるよう、将来的なところでお考えいただきたい、という意見である。

議事(2)については以上である。