

令和4年度第3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5年(2023年)2月9日(木)15時00分～17時27分

2 開催場所

JMS アステールプラザ 4階大会議室 A・B

3 出席者

出席委員(8名)

田中 貴宏、角倉 英明、今川 朱美、高田 由美、吉田 幸弘、柏尾 浩一郎、
藤井 堅、塚本 梓織

4 議事

- (1) 中筋温品線太田川橋りょう(仮称)整備事業について(報告)
- (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(2回目会議)
- (3) 広島市西風館増築工事について(1回目会議)

5 公開・非公開の別

公開

6 傍聴者

一般傍聴者 6名
報道関係傍聴者 1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** 中筋温品線太田川橋りょう(仮称)整備事業について
これまでの検討での委員からの意見等を踏まえた最終的な設計内容について報告を行った。
委員から防護柵等の色に対する意見があり、周辺道路とのつながりも考慮した上で進めていくこととなった。

ア 桁の色を耐候性鋼材裸仕様とすることについて
・耐候性鋼材の色について、さび具合等を今後長い目で確認する必要がある。

イ 防護柵、ガードレール、照明柱の色について
・クスノキブラウンだけでなく、素材色のシルバーとすることも検討してほしい。

ウ 最終形のダブルデッキの色と形態について
・設計の際には、色や形態について、再度検討してほしい。
- (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
1回目の会議での委員からの意見等を踏まえた設計内容について説明を行い、デザイン上の配慮事項に関する提案を受けた。今後の検討事項は次のとおりである。

ア 自転車道内を渡る歩行者の安全性について
・バス利用者が自転車道を渡る部分の路面表示について、安全性が高まるよう検討し

てほしい。

- ・安全にタクシーを乗り降りできる空間が確保できないか検討してほしい。

イ 路面表示等のグラフィックの視認性について

- ・進行方向の示し方（矢羽根又は矢印、自転車のピクトグラム）について、スピードのある自転車でも確認しやすく、逆走が起こりにくい表示となるよう検討してほしい。
- ・ピクトグラムの統一について、検討してほしい。
- ・スピード注意の路面表示は、視認性が高い配色になるよう再検討してほしい。

ウ 安全に配慮した自転車道終点部（交差点周辺）のデザインについて

- ・自転車道終点部において、自転車のスピードが落ちるデザイン上の工夫を検討してほしい。

エ 夜間の安全性について

- ・夜間も道路表示が見やすくなるよう工夫してほしい。

(3) 議事3 広島市西風館増築工事について（1回目）

議事内容の説明を行い、デザイン上の配慮事項に関する提案を受けた。今後の検討事項は次のとおりである。

ア 適切な駐車場台数について

- ・適切な台数の検討をしてほしい。

イ 利用者の心情に寄り添うランドスケープデザインについて

- ・利用者の心に残る情景をどのように作っていくのか、丁寧に考えていただきたい。

ウ 周辺道路からの見え方について

- ・増築後も植栽によって見えない状態であるか、確認してほしい。

エ 利用者等が交差しない動線について

- ・利用者が交差しないよう検討してほしい。

【会議概要】

○田奥都市デザイン担当課長補佐

（開会挨拶、配布資料確認及び議事説明）

○田中座長

それでは、本日の議事(1)「中筋温品線太田川橋りょう（仮称）整備事業について（報告）」の説明をお願いします。

○佐々木街路課長

（議事(1)「中筋温品線太田川橋りょう（仮称）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ご提案やご質問等あればお願いしたい。

○柏尾委員

これまでの会議で、耐候性鋼材裸仕様についての案が出ていなかったのは何故か。

○佐々木街路課長

これまでは、デザインのアドバイザー会議であることから、着色したもので諮っていたが、前回の会議で、耐候性鋼材は緻密さびが定着すると地域色のクスノキブラウンに近い色となるので、裸仕様も含めて検討しては、との意見を頂いたため、今回から追加している。

○柏尾委員

クスノキブラウンの色彩とはどれくらい変わるものか。具体的にマンセル値などで説明いただきたい。

○佐々木街路課長

耐候性鋼材の裸仕様のマンセル値はない。既に架かっている橋梁の写真では、クスノキブラウンよりも、明るめのブラウンとなっている。

○柏尾委員

クスノキブラウンのマンセル値2.5YR2/2に対し、明度と彩度が少し高くなる気がしている。経済性、コストパフォーマンスがいい裸仕様をメインとして、太陽光の下、現地での色彩確認が必要ではないか。

道路部分のガードレールと照明の色もクスノキブラウンとすると、量的に多すぎるのではないか。桁色が橋りょう全体としてプラスの要素であるので、引き算の考えが必要である。これら金属部は、クスノキブラウンの色彩をプラスするのではなく、シルバーの色彩でマイナスする方がいいのではないか。

また、上部に高速道路が架かる際は、道路が暗くなってしまうので、道路面をできるだけ明るくする必要があり、ガードレールや照明も明るい色彩の方がいいのではないか。

コストパフォーマンス、メンテナンス性の意味でも、シルバーの方が汚れにくく経済性に優れていると考える。

上部の高速道路のシミュレーションについて、推奨色である朱色としているとの説明があったが、推奨した当時は30年前であるので、もう一度説明いただきたい。

○佐々木街路課長

防護柵と照明の件については、検討を加えたいが、周辺道路との兼ね合いもある。周辺道路がクスノキブラウンであれば、色を統一するという考えもあるので、状況により考えたい。

ダブルデッキの上部の推奨案について、当時の推奨色のうち橋の雰囲気がよく分かる朱色のCGを資料に掲載しているが、その他の推奨色もCGで作成しているので、見ていただきたい。

この上部の最終形は、詳細な設計もまだである。今後、橋梁の詳細設計を行う段階で、またデザインアドバイザー会議なり、そういったところで検討し意見を頂く予定である。

○柏尾委員

30年前の色彩案は、一旦フラットにして今後考えればよい。構造や形態上、かなり目立つものであるので、朱色というのは時代性からして厳しいのでは。最近のこういった巨大な橋梁の色は、全国的に白を基本としている。ダブルデッキの上部に高明度のものが架かることを前提として、下部の橋梁の色彩を検討する必要がある。

○藤井委員

柏尾委員の意見に付加したい。前回、耐候性鋼材の上に塗装するというのであれば、耐候性鋼材自体を止めた方がいいと申し上げた。

耐候性鋼材の安定さびが出ると、資料の7ページにあるような焦げ茶色となる。クスノキブラウンに似ているといえは似ているが、難しい。というのも、いい環境であれば、安定さびが出てくるが、架設してすぐは赤さび、鉄が錆びる時のオレンジ色のような色となる。その後しばらくして、一番いい状態になったときに、焦げ茶色となるので、クスノキブラウンの高欄と、架設してしばらくは結構色が違うという状態になるが、さびが育成されるまで、少し長い目で見ることが必要である。

30年前の構想の際、私も参加していたが、初めはダブルデッキで考えていたが、現在はまず下部のデッキを架けた後で、上部デッキを架けるという構想となっているので、ピアー（橋脚）の位置などが複雑にならなければ、今の原案でいいと思う。上部デッキを架ける際に、新しくピアーを建てるとなると、景観を損ねてしまう。

色彩について、周辺の安芸大橋は赤、安佐大橋は青みがかった色である。周辺の橋梁との位置関係も含め、今後検討していただきたい。

8ページの右上のCGについて、上部デッキの保護板が入っているが、ここまでゴミゴミしないでもいけるだろう。

また、左や下のCGのようなアーチの柱を立ててデッキを支える、又は、アーチからハンガーを下してデッキをさせるので、この柱の太さももっと細くできるだろう。できれば、左の一番大きなアーチの所は、ニールセンタイプというか、アーチからケーブルを吊るしてハンガーケーブルでいけるのではないかと思う。具体的な話にはなっていないが、すっきりとした形となることを希望する。

○佐々木街路課長

上部のデッキについては、設計時期も未定であるが、設計する際は、今いただいたご意見を踏まえて、極力スリムで威圧感のない形態になるよう、検討したい。

○今川委員

7ページ左上のCGの床版の下に見える支承は、どのような形であるか。

○設計業務委託者（復建調査設計株式会社 安富氏）

黒い四角いゴムの支承となる。

○藤井委員

サイズはどのくらいになるか。ボックスの下のフランジは 2.6m あるが、耐震用のゴムで変形を取る構造であれば、五径間連続なので割と小さ目のもので大丈夫であろう。

○設計業務委託者（復建調査設計株式会社 安富氏）

50～60 cmの寸法の支承になる。

○今川委員

耐候性鋼材は、場所の条件によってさびのつき方が違うものであるが、今回の場所でのつき方は予想ができないのか。何年で想定の色に近づくのか。

○藤井委員

さびのつき方や年数の想定は難しいが、ライフサイクルコストの面からすると、さびないと長持ちする。まったく錆びない橋梁もあれば、飛来塩分が多い場合はいいさびが出ないということもあるが、瀬戸内海は南風が来るのは台風ぐらいであり、この場所は河口から内陸に入っていて、潮風が飛んでくるとということも少なく環境がいいので、いいさびが出ると思う。河川敷の木々により、湿潤な風が遮られるとも思うので、割と楽観視している。普通は5年くらいで収まってくるのではないかと思う。

○今川委員

耐候性鋼材の橋が、私にはピンクがかった茶色に見える。この色とクスノキブラウンの相性はいいのだろうか。

○柏尾委員

ブラウンとピンクの相性は悪くはない。色の配色の際は、微妙なチューニングを行うので、詳しいことは言えないが。

○今川委員

さびが育つ途中のオレンジがかった茶色とクスノキブラウンの相性はいいと感じているが、育った後はどうなのか。さびが育つ途中に、手すりなどのメンテナンスが入るのであれば、その時のさびの色と相性のいい色を配色していただきたい。

○藤井委員

さびが1週間で変わるといようなことはなく、長い目で見ないと分からないところがある。西広島バイパスの高架橋のようなさびになるだろう。

○今川委員

私には、その橋がピンクがかった茶色に見える。クスノキブラウンとは少し系統が違う気

がして、気にしている。

また、上部デッキの朱色も気になっている。

○藤井委員

30年前の会議においても、朱色については意見があった。周辺と調和させるのが今の主流なのだろうが、広島のマニュメントという意味で主張するというのであれば、今回の朱色もアイデアとしてありかもしれない。

○佐々木街路課長

今回の朱色は、あくまでもよく見える色でCGを作成したというものである。下流の安芸大橋が赤色なので、今回の橋梁も赤にすると特徴が無くなってしまうこともあり、実際に設計する際に朱色を選択することはないと思う。

○吉田委員

桁の色を耐候性鋼材の裸仕様とするのは悪いことではないが、将来の色の変化が読めないので、この場合の防護柵は素材色のシルバーがいいのではないか。

シルバーとする場合、歩車道境界のガードレールや全体の高欄共にシルバーとなるか。

○佐々木街路課長

道路付属物ということで、路線で使用するのであれば全て同じ色になるだろう。

○吉田委員

車道境界のガードレールは、アルミ素材色でシルバーの製品もあるか。

○佐々木街路課長

ある。

○吉田委員

最終の形状については、強度的に成り立つのであればスリムで軽やかな感じにしていきたい。

色については、由緒ある堤平神社のたもとにある橋なので、朱色でもありかなと最初は思ったが、30年も前の話であるので、一度リセットし、下部の色に合わせてもう一度考え直した方がよいらろう。

○田中座長

それでは、皆様から意見を頂けたと思うので、まとめをさせていただきます。

一つ目は、桁について。耐候性鋼材の裸仕様に対して大きな反対などはなかったが、安定さびが出るまでに時間がかかるので、少し長い目で見ていく必要があると思う。

潮風について、風の研究をしているので少し補足するが、潮風はこの辺りまでは来ないだろう。

二つ目は、防護柵や照明柱について、シルバーの方がいいとの意見が複数名からあった。周辺道路との関係もあるとのことであるが、対応可能な範囲で今後ご検討いただきたい。

三つ目は、最終形のダブルデッキについて、詳細設計をする際には、30年前の推奨案は一旦リセットし、色や形態を軽くすることについて、現代的な感覚でご検討いただきたい。

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（2回目）」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（2回目）」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ご提案やご質問等、

があればお願いしたい。

○今川委員

2ページのバス停について、これまでは道路を切り込んだ所にバスが停車する形状であったが、昨今のバスの大型化により、切り込みを止めストレート停車とすることが主流になるようで、今回もストレート停車をするということであるが、歩道からバス停の停留所へ渡る所の自転車道には、横断歩道などは設けなくていいのか。

○柴田自転車都市づくり推進課長

何かしらの注意喚起を書くように予定している。

○今川委員

ここのバスは、小学生も多く利用しており、高校生の下校時間と重なったときは、高校生の自転車が結構なスピードで走っているの、大変危険であると思っている。

最近、福山市でも歩道の中に自転車道がつけられたようだが、見に行かれたか。

○柴田自転車都市づくり推進課長

見には行ったが、休日であったので、高校生の自転車が走っている姿はあまり見てはいない。自転車道の整備区間は、300メートルくらいの非常に短い区間であったが、その間はきちんと自転車道を走っていた。

○今川委員

平和大通りも、特に朝は、高校生の自転車が細いところを追い抜いたりしている。福山での朝の時間を確認した上で、広島の整備についても検討いただきたい。

4ページの図で、車道内に設置する路面表示の色（ベンガラ色）とあるのは、これは自転車誘導のためのものであるか。

○柴田自転車都市づくり推進課長

そうである。

○今川委員

白神社の交差点は、自転車の交通事故が多いということで、国道事務所からの依頼でビデオ撮影による調査を行ったことがある。その際、事故予備軍的な行動は自転車の乱横断であると結論付けている。つまり、交差点を斜めに突っ切る自転車が事故になりかけているということである。

高校においては、交差点では自転車を押して渡りなさいと指導していると思う。交差点内の自転車誘導表示と矛盾があるので、統一した方がいいのではないかと。

また、交差点から5メートルを超えるとタクシーの乗り降りが可能であったと思う。平和大通りは人通りも多く、タクシーもよく停車しているので、タクシー利用者が乗り降りしやすい場所、自転車道が横断できる場所を幾つか決めておかないと、タクシーの利用時間と登下校の時間が重なってしまうと、大変危険であると思う。

歩行者優先を働きかけるということであるが、自転車道が整備されると、やはり歩行者が弱者となり、歩行者と自転車の事故が多くなると思う。自転車道を双方向にする時のリスク、双方向にしたがための安全性の確保についても重ねての確認をお願いしたい。

○柴田自転車都市づくり推進課長

まず、交差点内の自転車誘導表示について、交差点内に矢羽根を表示したからといって、自転車が横断歩道を渡ることができなくなるわけではないが、どのような誘導の仕方が安全であるか県警と協議しながら決めていきたい。

二つ目のタクシーを拾いたい方の動きについても、交通管理者と意見交換をさせていただく。

最後に平和大通りの橋梁は、歩道も車道も狭く、狭い歩道を共存しながらお互い通行する必要がある。自転車を車道へ誘導するというのも、自転車の安全を考えると、積極的に採用しにくいので、慎重に検討したい。

既に、歩行者優先というルールやマナーの遵守について、積極的に行っているが、引き続き行っていきたい。

○柏尾委員

今回、明らかに歩道と分断される形で、路面をアスファルト色、路面表示を白色とすることについては、今後、もし自転車道の誘導を国際的なブルーに移行していくにしても、移行期間はアスファルト色で整備するというのは、いいアイデアであると思う。

次に、3ページの右下にあるイエロー・レッド・ホワイトの表示について、注意という部分が非常に目に入るので、こういった表示が必要だと思うが、ホワイトの文字や自転車マークは、イエローが背景であると視認性が非常に低いので、ほかの色彩にする必要がある。

5ページ全体として、自転車道や分離の標識などに様々なピクトグラムが使用されている。人が乗っている、乗っていない、自転車の形状が異なるなど。広島市としてどのピクトグラムを使用するのか、整理、統一していく必要があるのでは。J I Sで定められているものを使用するというのも一つである。

また、アスファルトの上のベンガラ色の矢羽根は、視認性がとても悪い。施工直後は見えるが、経年劣化で見えにくくなる。ベンガラ色を使用する際は、白色と組み合わせるなどの工夫が必要であろう。

○柴田自転車都市づくり推進課長

3ページのスピード注意という路面表示について、現在はあくまでもイメージとしてお示ししている。御助言のとおり、若干見えにくく、少しちかちかする印象も受けるので、色彩については、今後検討していく。

ピクトグラムの統一について、これも、現在はイメージ図自体を職員が作成している状態である。今後の施工に向け、どのようなものを採用するのか、本日頂いた御助言も踏まえ決めていきたい。J I Sで定められたものについても、参考にさせていただく。

○吉田委員

5ページの現計画イメージについて、今回双方向通行になり、路面表示が前回と変わっている。特に5ページの右側の図、上り下りの路面にピクトグラムと矢印のサインが同じ位置にあるが、これは走る側としては非常に分かりづらいのではないか。例えば4ページ図では、交差点間際の路面表示を少し上下でずらしている。走行する側の路面表示が手前にあって、反対側は少し奥のほうに見える、そういった位置関係のほうが分かりやすいのではないか。

また、5ページの左側に前回のイメージがあるが、この矢印、矢印と矢羽根はどちらのほうが分かりやすいのか。自転車のピクトグラムの向きも、前回の横向きのほうが走行車にとっては分かりやすいのかどうか、これも含め、ご検討いただきたい。

○柴田自転車都市づくり推進課長

自転車の向きについて、県警より、今回案の縦向きのほうが分かりやすいとの助言を頂いて決めたものではあるが、まだこれから意見交換する場があるので、頂いた意見を伝えさせていただく。

矢印を書く位置について、ご意見のとおり、恐らく4ページのような上下でずらした形になるだろう。自転車道の終点部手前には、注意喚起の表示を行うので、4ページのようなようになるだろう。

今回、矢印を採用したのは、前回はまだ粗い検討の段階で、通常使用している矢羽根としていたが、矢羽根は、進行方向と走行位置、自転車の通行する幅を示すという二つの意味を持たせている。今回は、自転車道の中で進行方向だけを示すものであるため、矢印を採用している。

○吉田委員

いずれにしても、できるだけ逆走が起こりにくい表示をご検討いただきたい。

○藤井委員

5ページ右下のように、重要なのはセンターラインの白い線である。車で路側帯のゼブラマークに入らない、というような癖が人間にはあるらしいので、センターラインを引くことで、自然と分離ができるのではないかな。このような形はいいと思う。

○今川委員

路面表示について、2ページの地図で、広島ICと書いてある北側の54号線の道路標識や路面表示が、去年あたりに大きく変更された。どの車線がどこに行けるか、分からない道路であったので、54号に行く人はこちら、大橋に行く人はこちらという路面表示を長い区間ベンガラ色で塗っている。このように矢印を長く描くのは、スピードが速ければ速いほど縮まって見えるため。恐らく、今のこの矢印ではスピードの速い自転車は認識ができないだろう。すごく長い矢印とするか、それを避けるために矢羽根にしたというのを何かで読んだ気がする。

自転車のピクトグラムについて、国交省と警察が示すものは異なっていたと思う。自転車道の整備という指針が国交省から出ていて、警察は警察で安全のためにというガイドブックが出ていたと思う。広島市はこれというのを決めたほうが、分かりやすいだろう。

○副島自転車都市づくり推進課長補佐

ピクトグラムについて、補足させていただく。5ページの標識内のものは、警察が法的に規制するものであり、変更することができない。

路面に表示する自転車について、標識と同じ形は使用できないことになっている。そういったことで、5ページ左の図の路面表示、自転車が横を向いているものは私どもが所管している自転車都市づくり推進協議会で統一的に計画に定めたものであり、これまで広島市で車道の左側で14キロを整備している。

今回、自転車道を整備するにあたり、果たしてこれまで車道の左側で使っていたピクトグラムをそのまま使ったほうがいいのか、それとも自転車道で双方向になるので、正対したもののほうがいいのかではないか、こういった議論を県警と行っているが、今日頂いた意見を踏まえ、改めてより安全なものを検討していきたい。

○今川委員

横浜市も広島市と同じ見解なのか、進行方向に向かって横向きの自転車が路面に表示されている。

○副島自転車都市づくり推進課長補佐

国のガイドラインが出る前、割と早い時期から自転車走行区間を整備していた広島市や金沢市などの路面表示は横向きで、各自治体で統一して整備されている。国のガイドラインにおいて例として挙げられたのが、5ページの右側にある路面表示である。今後、統一したほうがいいというご意見を踏まえ、検討させていただく。

○角倉副座長

前回、交差点での衝突が気になると話をさせていただいた。今回、自転車道の起終点を横断歩道から5メートル離れた位置にするとのことだが、何か、デザインの処理の仕方として、車道と歩道を2つに分けるのではなく、もう少し緩衝的にスピードを落とさせる工夫、デザインができると、横断歩道周辺でもう少しスピードが抑えられるのではないかな。歩車を共存させる場所の境界デザインは慎重にするべき。

それと、これは根本をひっくり返す話になってしまうが、この平和大通りであれば、自転車専用はもう一本裏側の通りに設けてはどうか。副道とは呼べないような大きい道であるが、そっち側に設けた方が、走りやすいのではないかな、歩行者との分離がしっかりできるのではないかなと思った。敢えてこのメイン道路に自転車道を通す理由を、改めて確認させていただきたい。

○副島自転車都市づくり推進課長補佐

自転車道と歩道の境目は、おっしゃられるとおり、我々も課題だと認識している。歩道は

歩行者優先だと理解してもらう必要があるので、その路面に注意喚起のシールを貼るという案であるが、その他に何かデザイン上の工夫ができないか、少し考えてみたい。

平和大通りには、ネットワークとして副道というか側道がある。副道に整備するのでは駄目なのかということであるが、平和大通りの大きな交差点、田中町や白神社の交差点では、全て副道のままだと交差点を渡れない、一度、本線側に出て道路を横断する形となっている。自転車の東西方向に連続する通行を考えたとき、本線側に自転車道を整備するほうが望ましいとして、本線側に整備を計画している。

ちなみに、余談であるが、例えば白神社交差点を南北に走る国道54号線は、先ほどのご発言のような考えから、一本裏道となる国泰寺高校の前や、その反対の大手町通りに自転車を誘導するよう、その車道に矢羽根型路面表示を整備している例もある。

○角倉副座長

境界のデザインは、いろいろな意見を参考いただきながら検討いただきたい。スピード注意という路面表示だけでは少し厳しいと思う。何かデザインで上手に解決していただきたい。

○高田委員

先ほど角倉先生が言われた歩道と自転車道の境目が気になっている。何か自転車でスピードが落ちる、車のようにスピードが落ちる方法はないのか。

スピード注意の路面表示について、白も見にくいですが、これだけ色を変えないと分かりにくいのか、少し疑問に思う。

○塚本委員

ピクトグラムは統一したほうが、子供たちにも教えやすい。

あと、この道路表示は夜間でも見えやすいのか。夜間のほうが自転車は飛ばすと思う。

○副島自転車都市づくり推進課長補佐

平和大通りは照明があるので、それなりの照度は保たれていると思っているが、反射材をつけるなど、視認性を高める工夫はしていこうと思う。

○田中座長

それでは、まとめさせていただく。

一つ目は安全性について。特に歩行者と自転車との関係について、バスやタクシー利用者が自転車道を渡る場合があるので、その配慮をご検討いただきたい。

二つ目はグラフィックやデザインについて。様々な指摘があった。まず、路面表示の形は、矢羽根と矢印どちらがいいのかということ。色については、黄色バックの白色は見えにくい、アスファルト上のベンガラ色は時間経過とともに視認性が悪くなるのではないかとということ。ピクトグラムは、統一した方がいいという意見があったので、ご検討いただきたい。

三つ目は、交差点周辺について。これはもう様々な場所で多くの方々が試行錯誤されてきたことである。そのような事例を参考に、自転車と歩行者が共存できる空間をどう作っていくか、ご検討いただきたい。

四つ目、夜間の安全性について。私も平和大通りを通っていて少し暗いと思うことがある。夜間でも見やすい表示など、ご検討いただきたい。

議事(2)については以上である。

○田中座長

それでは、本日の議事(3)「広島市西風館増築工事について（1回目）」の説明をお願いする。

○橋本施設整備担当課長

（議事(3)「広島市西風館増築工事について（1回目）」の説明）

○田中座長

ただいまの説明に対して、まだ設計コンセプトやボリュームスタディーの段階であるが、

設計方針やデザイン上の配慮事項に関するご提案やご質問等、があればお願いしたい。

○今川委員

現駐車場を建設予定地としているが、現在、駐車場の利用率はどれくらいか。この駐車場の代替地は用意されているのか。

○設計業務委託者（株式会社内藤建築事務所 奥谷氏）

現在、194台の駐車場であるのに対し、増築後は、約200台を敷地内に確保する予定である。

○設計業務委託者（株式会社内藤建築事務所 成嶋氏）

具体的には、現在の車寄せ周辺を改修、建物の前に駐車場を配置する形とし、現在とほぼ同等程度の駐車台数を敷地内に確保していく計画としている。

○今川委員

利用する機会が少ない施設であり、イメージが湧きにくい、混むときはあるのか。例えば十炉を全て使用しているということはあるのか。

○橋本施設整備担当課長

駐車場は、火葬だけのときは結構空いている。今は特に、コロナ禍ということで空いている。ただ、葬儀が行われるときは、満車に近くなることもあり、過去に一度、会社の代表の葬儀の際、駐車場が足りなかったということがあった。

火葬だけのときは十分足りるが、葬儀があったときは、葬儀の規模等によって変わってくる。一般的な家庭の葬儀であれば大丈夫だろうが、大きな会社の代表、議員の方の告別式となると、少し足りないということがあるかもしれない。

ただ、これは過去に一度あった程度の話で、今後も年に何回もあるものではないだろう。

○今川委員

今回の増築では、葬儀場は作らず、火葬場のみ増設でよかったか。

○橋本施設整備担当課長

火葬場と待合室を増設する。

○今川委員

火葬場を増設する理由としては、火葬場が足りないからつくるのか、老朽化で建替える予定としてつくるのか。

○橋本施設整備担当課長

この火葬場単体では、そういう話ではない。

市内に5か所火葬場があったが、今は1つ廃止して4か所の火葬場がある。

○舟原管理担当課長

4つの火葬場のうち、この西風館が一番新しい火葬場である。その他の平成初期に建てられた古い火葬場を更新する必要があるが、建物はそのまま設備だけを更新するのか、建物自体を建替えるのか、まだ具体化はしていない。この西風館を増築し、数に余裕を持たせてから、その他の更新をしたいというところである。

火葬場も規模が小さいところは、建替えをするのに土地の余裕がないなど、個別の事情がある。具体的な更新は未定であるが、西風館の増築部分、既存の10炉ともに基幹の施設として使用することを考えている。

○角倉副座長

今回の増築案は、火葬棟と待合棟と庭園を2つ作るという理解でいいか。

○設計業務委託者（株式会社内藤建築事務所 成嶋氏）

そうである。

○角倉副座長

この火葬・葬儀場という施設において、既存の棟を見たとき、すごく落ち着くと感じたのは、玄関の築山によるものだと思う。今回の計画で、この丁寧なゾーニング、領域化されている部分が無くなってしまわないかと、危惧している。

人が入ってきたときの視線などの計画を緻密に行う、心落ち着く空間をつくるということが、大事なテーマになるだろう。会葬者が鉢合わせることがないように、何か上手に建築や外構で計画していただきたい。

今川委員との意見も近いところではあるが、駐車場の台数はこれで本当に足りるのか。既に計画されているだろうが、今後もしっかり検討いただきたい。

○設計業務委託者（株式会社内藤建築事務所 成嶋氏）

車寄せ部分の築山について、景観として非常によいものだと考えているので、なるべく中央の部分は残し、アプローチをしながらこの築山越しに増築棟、さらにその奥に山並みが見えるという景観を作りたいと考えている。

また、今回の増築棟には、既存のような立派な中庭はなかなか取れないが、やはり会葬者の方々、遺族の心情に配慮した外構の計画が非常に重要だと考えているので、ランドスケープの専門デザイナーを入れ、その辺りを注力して設計を進める予定である。

駐車場については、先ほど話にもあったが、過去に一度だけ葬儀があった際、非常に混雑したことがあったと伺っている。我々は全国で様々な祭場の計画をしているが、最近はかなり葬儀自体がコンパクト化しており、葬儀に参列される方の人数もかなり減少しているので、そういった意味でも駐車場の台数は、逆に適正化されていくと考えている。また、火葬場のコンサルタントにも意見を聞きながら、適正な駐車場台数について、しっかりとした根拠を持って整備していきたい。

○角倉副座長

周辺の山並みもそうであるが、敷地内での外構計画についても、統一感ができるように整備していただきたい。

○吉田委員

私の職場が近いこともあり、あまり喜ばしいことではないが、何度か利用したことがある。非常に静かで、穏やかで、当初のデザインコンセプトにある静ひつな感じが非常によく表現されている空間だと思った。ほかの組とすれ違いをしないなども、利用者に評価されている。今回の増築によって動線の交差などが起きることがないように、配慮や空間デザインを期待する。特にお別れホールから火葬場へのアプローチは非常に重要だと思う。その間、そこから見える風景に配慮いただきたい。駐車場のカラフルな車が見えないような配慮も当然必要であろう。

○設計業務委託者（株式会社内藤建築事務所 成嶋氏）

動線を交差しないという、祭場としての基本をしっかりと押さえながら、既存棟、増築棟、それぞれに会葬の方が迷わないよう、まずは運営側としっかり話をしつつ、御喪家によって御案内がしっかりできるよう、ハード側からもアプローチをしていきたい。

また、当然皆様悲しみの中で訪れる施設であるので、その中で見えてくる風景、外構の景色、駐車場だけが見えるということにならないよう、しっかりと配慮していきたい。

○柏尾委員

今回の増築棟について、既存棟の計画時からあったものか、それとも新たに必要となって出てきたものであるか。

○橋本施設整備担当課長

当初設計の時点から増築の構想はあった。当初から地元等に説明していたものであるが、今回実際に建てるにあたって、いろいろと意見が出てきているので、それを踏まえながら今、計画をしている状況である。

○柏尾委員

基本的に、既存棟と連続するものになるので、コンセプト等は踏襲することになるだろう。火葬場の設計の場合、まずは利用者のことを考えることが必要である。もう一つ大切なのは、周辺の住民や市民からどう見えるかについて考える必要があるか。

これまでの既存棟は、割と木々に囲まれて外の道から見えない計画であったようだ。新しい増築棟は、道路に接近しているようだが、その境界をどうするか、建物を見せないようにするか、それとも開かれたようにするか。大事なことになると思うので、方針をお聞かせいただきたい。

これまでの火葬場というものは閉鎖的なものであったが、これからの時代、境界ができるだけない開かれたデザインを採用することも大事になってくかもしれない。

○設計業務委託者（株式会社内藤建築事務所 成嶋氏）

配置図や既存写真のとおり、東及び南側の道路に面したところ、既存の樹木が非常に立派に育っている。外から見える風景が大きく変わらないように、この緑地帯はなるべく削らないようにしたい。

今回の増築棟が、東側の道路に接近してくるので、緑地越しにどのように見えるのかについて、今後シミュレーションを行い、外からの見え方を検討していきたい。

○高田委員

一言、ランドスケープに非常に期待している。車寄せのところに駐車場ができることが、少し気になっているので、引き続きご検討をお願いしたい。

○塚本委員

ここでお見送りしたことがある。その時は、空間や景観を楽しんだりという心の余裕はなかったが、それでもこの建物が印象に残っていたり、何となく季節感が頭に残っていたりする。このコンセプトの中にもある、寄り添う情景の演出というところを、しっかりお願いしたい。

○田中座長

それでは、まとめさせていただく。

一つ目は駐車場について。複数名からの指摘があった。今の駐車場に増築するということで、適切な駐車台数であるか懸念がある。コンサルの方も入るとのことであるので、よくご検討いただきたい。

二つ目はランドスケープ、外構について。ここに来る方の人生の中で心に残る景色となると思うので、どういう空間をつくるか、季節感をどう出していくか、丁寧に検討いただきたい。

三つ目は動線について。利用者同士の動線などが交差しないよう、空間デザインを丁寧に配慮いただきたい。

最後、四つ目は、外からの景観、見た目について。周辺住民との関係という点では、今とあまり変化がない方がいいと思うので、地域に閉じる方向を基本とし、その見え方をご検討いただきたい。

議事(3)については以上である。