

平成19年7月5日

第23回広島市都市計画審議会 議事録

事務局

企画総務局企画調整部

第23回広島市都市計画審議会議事録

1 開催日時 平成19年7月5日 午後2時00分

2 開催場所 広島市議会棟3階 第1委員会室

3 出席委員等

(1) 出席者

ア 学識経験者 高東博視 藤原章正 福田由美子 三浦浩之 太田いく子
大原勝美 濱本隆之

イ 市議会議員 海徳 貢 土井哲男 橋本昭彦 平野博昭(途中出席) 柳坪 進
米津欣子

ウ 関係行政機関の職員 中国地方整備局長代理 地方事業評価管理官 谷本尚威

エ 県の職員 広島県警察本部交通部長代理 交通規制課長 菊地英紀

オ 市民委員 高橋孝造 吉田知世

以上 17名

(2) 欠席者

ア 学識経験者 福田昌則

イ 市議会議員 都志見信夫

ウ 市民委員 吉岡恭子

(3) 傍聴人

一般 0名

報道関係 1名

4 閉 会 午後4時

第 2 3 回広島市都市計画審議会

平成 1 9 年 7 月 5 日 (木)

事務局 (都市計画担当部長) それでは、ただ今から第 2 3 回広島市都市計画審議会を開催いたします。委員の皆様方におかれましては、お忙しい中、お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

私は、都市計画担当部長の池田でございます。よろしくお願いいたします。

審議に入ります前に、本審議会の委員の改選につきまして、御報告申し上げます。お手元の配布資料で、資料 1 として配席表を、資料 2 といたしまして「広島市都市計画審議会委員名簿」をお配りしております。

まず、今年 5 月の市議会議員の改選に伴いまして、市議会議員の委員 7 名のうち 3 名の方に新たに就任をいただいております。

新たに委員になられた方を、5 0 音順で御紹介させていただきます。

海徳 貢 様です。

橋本 昭彦 様です。

米津 欣子 様です。

次に、県の職員の委員といたしまして、広島県警察本部交通部長に就任いただいておりますが、3 月の人事異動によりまして、西村 進様の後任といたしまして、田邊 誠様が就任されております。なお、本日は都合によりまして代理として交通規制課長の菊池様に御出席いただいております。

それでは、本日の議題についてでございますが、先に開催通知でお知らせしておりますとおり、3 つの議案と報告事項がございます。

第 1 号議案でございますが、「道路の変更」についての案件で、広島県決定の「広島南道路ほか 2 路線」でございます。

第 2 号議案および第 3 号議案は、いずれも広島市決定の「地区計画の変更」についての案件で、第 2 号議案は「安芸矢野ニュータウン地区」、第 3 号議案は「古江上田方地区」に関する案件でございます。

最後に、前回の審議会でお諮りしました案件のその後の状況について、御報告させていただきます。

それでは、藤原会長さん、よろしくお願いいたします。

会長 委員の皆さん、本日はお忙しい中、お集まりいただきまして、ありがとうございます。

本日、御出席いただいております委員の方の人数ですけれども、委員20名中16名の方に御出席いただいております。定足数に達してございますので、本日の審議会は成立したということになります。

続きまして、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。本日の署名をお願いいたしますのは、濱本委員様、それから海徳委員様、御兩名をお願いしたいと思います。どうぞよろしくをお願いいたします。

それでは、審議に入りたいと思います。

御紹介いただきましたように、本日は3号議案までございますので、まず、第1号議案につきまして、事務局の方から御説明をお願いいたします。

事務局（都市計画担当課長） 都市計画担当課長の大上でございます。よろしく御願いたします。

それでは、第1号議案の道路の変更の意見照会について、御説明いたします。スライドを御覧ください。

これは、都市計画道路広島南道路、観音井口線及び宇品観音線の変更で、広島県決定に係る案件でございます。本件は、都市計画法第18条第1項の規定に基づき、広島県が都市計画決定する際に、広島市の意見を聴くこととされていることから、広島県から本市に意見を求められたものです。

それでは、今回の変更内容の説明に入る前に、広島南道路について御説明いたします。

こちらは、位置図です。紫色の線が山陽自動車道です。赤色の線が広島南道路です。青色の線が安芸府中道路、府中仁保道路、広島西風新都線及び東部線です。広島南道路は、平成4年8月に、広島周辺幹線道路網整備連絡協議会で示された「広島都市圏幹線道路網計画」において、山陽自動車道、安芸府中道路、府中仁保道路等とともに環状型道路網を形成し、広島都市圏における広域交通ネットワークや都市内の拠点間の連携を強化する自動車専用道路網の一部として位置づけられております。

次に、広島南道路、宇品観音線及び観音井口線の路線概要について御説明いたします。上側の標準断面図を御覧ください。高架道路部分が広島南道路で、平面道路部分が観音井口線及び宇品観音線でございます。

まず、広島南道路は、安芸郡海田町曙町を起点とし、廿日市市地御前北一丁目の終点

に至る、全長約23.3km、代表幅員19mの自動車専用道路であり、このうち、広島市域は約15.6kmでございます。この路線は、国道2号の交通渋滞の緩和と、東広島バイパス等と一体となって、広島市都心と東広島都市圏や広島都市圏西部との連絡強化を目的として計画された都市計画道路です。

次に、平面道路部分の宇品観音線は、南区出島一丁目を起点とし、西区観音新町四丁目の終点に至る、全長約3.7km、代表幅員28mの幹線街路です。同じく平面道路部分の観音井口線は、宇品観音線の終点である西区観音新町四丁目を起点とし、西区井口二丁目に至る、全長約4.1km、代表幅員80mの幹線街路です。

こちらは、現在の観音地区を東から西へ望んだ写真です。青色の点線が「空港通り」という愛称で呼ばれている駅前観音線です。黄色の点線で囲んでいる部分が広島南道路です。

それでは、今回の変更概要について御説明いたします。

変更内容は大きく3点ございます。1点目は、太田川放水路渡河部の道路構造の変更、2点目は、広島南道路の料金所の位置等の変更、3点目は、都市計画法施行令の一部改正に伴う車線の数の決定でございます。以上3点について、順を追って御説明いたします。

最初に、太田川放水路渡河部の道路構造の変更でございます。広島南道路は、平成9年に宇品から廿日市市まで、その計画が延伸されたわけですが、その時点では、広島西飛行場からは、松山をはじめ新潟、小松、大分など8路線、1日17便のコミュタ便が離発着していました。

この図は、観音地区を西方面に望んだパースです。手前の川が天満川で、奥側が太田川放水路です。赤色の線が高架道路部の広島南道路、緑色の線が平面道路部の宇品観音線、青色の線が同じく観音井口線です。

このように、現計画の太田川放水路区間の道路構造は、西飛行場の滑走路に影響を与えないように、トンネル形式になっています。しかしながら、その後、コミュタ便の利用者の低迷などにより、その便数の減少が続き、現在では、宮崎と鹿児島のみ2路線、1日4便となっています。

このような状況を踏まえ、太田川放水路の区間の道路構造の再検討を行いました。その結果、橋りょう形式が沈埋トンネル形式よりも経済的であること、橋りょう形式の方が、高潮等の災害や交通事故等による火災に対してより安全性が高いこと、維持管理費

が沈埋トンネル形式に比べ格段に安いことなどから、道路構造を沈埋トンネル形式から橋りょう形式に変更するものです。

この図は、変更計画案の観音地区のパスです。放水路区間を橋りょう形式に変更すると、西飛行場の空域制限の関係から、使用できる滑走路の延長が1,800mから約340m短くなって、1,460mになりますが、現在就航しているコミュータ飛行機の運航に支障はありません。

こちらの新旧対照図を御覧ください。上側が高架道路部の広島南道路で、下側が平面道路部の宇品観音線及び観音井口線です。緑色が変更を行わない区域を示しており、黄色は削除する区域、赤色は追加する区域を示しております。高架部と平面部を合わせたものが、こちらになります。

次に、具体的な部分の変更内容を御説明します。

まず、太田川放水路部分です。図の断面位置の断面図が、こちらになります。上側が現計画で、下側が変更計画案です。図面上側のトンネル形式から、図面下側の橋りょう形式に変更することにより、広島南道路と観音井口線との間に隙間が生じるため、区域の削除と追加を行うものです。

次に、観音地区です。空港通りより西側の断面図がこちらになります。太田川放水路の区間を橋りょう形式にすることにより、沿道との段差をほぼ解消でき、道路断面を標準的な断面構成にするとともに、沿道の施設や建物などへの出入りをサービスするため、副道を設置するものです。図の左が南側で、右が北側になります。南側は、現計画の側道を副道の一部として利用し、北側につきましては、新たに副道を設置し区域の追加を行うものです。

次に、空港通り東側の観音入江の部分です。図の断面位置の断面図がこちらになります。放水路区間を橋りょう形式に変更することにより、図のとおり、入江部の道路構造も変更し、できるだけ入江を埋め立てない観点から、平面部の道路区域の一部削除等を行うものです。

以上が、太田川放水路渡河部の道路構造の変更でございます。

続きまして、2点目の広島南道路の料金所の位置等の変更でございます。広島南道路は、広島高速3号線として、広島高速道路公社で整備が進められていますが、指定都市高速道路として有料道路となるため、道路の本線や、一般道路である平面道路からの出入りの取付道路、これをランプと申しますが、このランプに料金所を計画しております。

こちらの図は、現計画における料金所の設置箇所を模式的に示したものです。縦長線が本線料金所を、丸がランプ料金所を示しております。図のとおり、本線料金所を1箇所、ランプ料金所を4箇所計画しております。

まず、観音地区の料金所でございます。太田川放水路の区間につきまして、指定都市高速道路である広島高速道路から切り離し整備することで、平成18年2月に広島高速道路整備計画の変更許可が得られたため、有料道路から無料道路として整備することになりました。このため、観音のランプ料金所を削除し、あわせて、観音地区が広島南道路の有料道路区間の端部となることから、新たに本線に料金所を設置するものです。

このように、例えば、西方面からの通行を見てみますと、商工センターから広島南道路に乗り東へ行く場合、観音地区で降りれば料金所を通ることなく無料となりますが、観音地区を通過し、そのまま東方面へ通行した場合、有料道路区間に入るため、本線料金所で料金が徴収され有料となります。

これは、観音地区の新旧対照図です。ランプ料金所の削除と本線料金所の新設により、都市計画道路区域の削除と追加を行うものです。

これは、料金所の位置を模式的に示したものです。上側が現計画で、下側が変更計画案です。観音地区につきましては、先ほど御説明したとおり、ランプ料金所の削除と本線料金所の新設を行います。観音地区以外につきましては、現計画では、吉島の本線料金所を境に2つの料金区間に分け、それぞれの区間ごとで徴収する方法を想定して、本線料金所とランプ料金所を計画しておりました。しかしながら、道路の利用者は公平に負担すべきという観点から、山陽自動車道のように、利用距離に応じて料金を徴収する方法の導入が、国で検討されていることを踏まえ、将来この料金制に対応するため、すべてのランプに料金所を設置するとともに、不要な本線料金所を削除する必要があります。このような考え方で、出島地区のランプに料金所を新設し、吉島地区の本線料金所を削除するものです。

以上が、広島南道路の料金所の位置等の変更でございます。

次に、3点目の変更は、都市計画法施行令の一部改正に伴う車線の数の決定でございます。これは、平成10年11月の都市計画法施行令の改正により、都市計画変更する場合に、新たに「車線の数」を都市計画に定めることとされたことから、車線数を「4車線」として、計画書に追加して記載するものです。

こちらは、標準断面図です。図のように、高架道路部の広島南道路は、車線の数が4

車線でございます。また、平面道路部の観音井口線、宇品観音線も、車線の数が4車線でございます。

なお、本議案の計画書等につきましては、議案書の3ページから24ページに記載しております。

以上、第1号議案の道路の変更の意見照会について御説明いたしました。

なお、この計画案につきまして、平成19年5月1日から5月15日までの2週間、案の縦覧を行いました。

以上で第1号議案の説明を終わらせていただきます。よろしく御審議のほどお願いいたします。

会長 はい、ありがとうございました。

それでは、ただ今、御説明いただきました第1号議案につきまして、御質問、御意見等がございましたらお願いいたします。

委員 有料道路部分がどの部分かということをお聞きしたいんですけども。ちょっと今の御説明では、ちょっとよく分からなかったんですけども。端的に御説明いただければと思います。

事務局(道路部長) 以前は高速3号線でいえば商工センターから仁保のジャンクションまで、そこから北の高速2号線という有料道路があるのですが、3号線でいえば商工センターから仁保のジャンクションまでが有料道路だったものを、観音の空港通りの上に料金所ができて、観音の空港通りから仁保のジャンクションまでが有料道路になるということでございます。だから、空港通りから西が太田川を渡る部分は、無料の道路にするということでございます。

委員 はい、分かりました。

会長 他にいかがでしょうか。

委員 確認ですけども、トンネルから橋りょう形式に変わるということは、もう決まっているということなんですね。これは決まったから、こっちを変更するというようなお話として理解してよろしいんですかね。何を検討するのかというときに、もうここでは決まっている話として理解すればよろしいですかという質問です。全てはこれが変わったことによる変更ですね。

事務局(道路計画課長) 沈埋から橋りょう方式にしようという方針は、行政サイドでは打ち出しているわけですが、具体的な都市計画の手続きとしては、この場がその手

続きです。

委員 この場がそれになっている。

事務局（道路計画課長） 方針として、行政側としてはそういうふうに思っていますが、その手続き行為は今だということでございます。

委員 分かりましたが、ちょっとどう考えればよいのか、今、急に難しくなってしまったんですけれども。結構です。

委員 今の御質問に関連すると思うんですけど、橋りょう形式に変更したときの総合的に検討というものの中身が、もう少し説明がないと上手く入ってこないんじゃないかと思うんですけど、その辺りをお答えください。

会長 はい、それでは御説明をお願いします。

事務局（道路部長） まず、経済的という部分ですが、沈埋トンネル方式ですと事業費（工事費）が8車線部分全部つくった場合ですが、860億円。それに対して橋りょうは230億円ということで、630億円安くできるということでございます。

それと、維持管理費ですが、沈埋トンネルの場合は年間4億5,000万円、それに対して橋りょうの場合は夜間の照明代だけです。10年か15年に一度塗装の塗り替えをしなくてはいけないので、それを見込んだとしても年間1億円ということで、沈埋トンネルに比べて4分の1から5分の1安く維持管理ができるということと、あと実際に、川を渡る部分ですが、沈埋トンネルの場合は川の底を渡るということになりますので、車で渡る部分は別にいいんですが、歩いて渡る場合は10mの高低差、ビルでいえば4階分の高さ、これを上り下りするという形になります。御高齢の方にとってはかなりしんどい高低差ではないかと思えます。橋の場合は、普通の太田川に架かっているような橋をイメージしていただければいいと思えます。

それと、沈埋トンネルの場合、昼間でもどうしても薄暗いということで、女性の方とか子どもさんは、昼間でも渡られるときはやや不安感があるんじゃないかということで、安心・安全という面からも橋りょうが優れているのではないかというふうに考えております。以上です。

会長 よろしいでしょうか。

委員 あと、今の話ですけれども、経済性と維持管理のコストについてお話があったのですが、災害というのはまた別の視点ですよね、そこはどうですか。先ほど若干、説明はあったんですけど、災害に対する安全としてどれぐらいの違いがあるのかという点

は。

事務局（道路部長） 高潮などになった場合に、トンネルですと一旦通行止めにしなくては、水が入ってきますので通行止めにしなくてはいけないということで、橋の場合はよっぽど水が高潮が高い位置にこない限りは、橋を通行止めにするということはないのではないかと。ただ、だからといって沈埋が高潮に対して非常に危険であるということではなくて、どちらかという、高潮の際には橋りょうの方がより安全だということでございます。

委員 例えば、風が強い場合、そういった場合ですと、逆にトンネル形式の方がいいということもあり得るわけですよ。完全に災害等に対して安全性で、全ての面で橋りょうの方が優れているわけではないと思われるのですが、それらも全部含めた上での判断で橋りょうの方が有利であるということを言われているわけですね。

会長 はい、ありがとうございます。それでは、委員、どうぞ。

委員 沈埋方式で都市計画決定されとったよね。それは何年だったかいね。

事務局（道路部長） 平成9年です。

委員 それで、市長と県知事のよね、トップ会談があって、急遽、市長がよね、沈埋から橋りょうに変えたる。あれは何年じゃったかいのお。

事務局（道路部長） 平成16年です。

委員 平成16年のね、5月14日じゃったかいね。一応、幹部会でね、従来どおりの沈埋でいこうよと、こういうことに決定しとってね、5月31日に県知事と市長のトップ会談で、それで急によね、橋りょうになったわけよのお。それからあとから事務レベルで考えてみてよね、市長の一存だけではなしに、実際に橋りょうの方がいいんだというふうなことの検証はできたんかいのお。今は委員がよね、ちょっと言うたらけれど、そのときにやれ洪水のときにね、トンネルじゃ危険じゃとか何とか、そがあなことを言ようたら全国でもそうなんがあるんじゃってね、安全じゃいうのはもう確認されとるわけじゃけえ、今さらそういう議論をしたってしょうがないんであってね。そうなのは分かりきつとるのに市長がよね、独断で、みんな事務レベルでは沈埋ということになつとるのに、ころっと5月31日よ、変えた言うとるよのお。結局、あとから事務レベルでいろいろ検討してみて、実際にこの橋りょうの方がええということになったんか、それよ。

事務局（道路部長） 平成16年6月ですが、羽田の第四滑走路で栈橋方式というの

が採用されてます。もし、この栈橋方式というのが使えるのであれば、これは国が採用したということなので使えるということになるのでしょうか、非常に安く沖出しができるということになります。ちなみに栈橋方式ですと、150億円かかります。したがって、橋りょう230億円、東京便が仮に復活した場合で沖出しということになると、栈橋方式でやれば150億円、トータル380億円になります。380億円と860億円(沈埋トンネル方式)を比較しても、さらにやはり橋りょうの方が安いということで、まずは橋りょうで整備しておいて、将来的に東京便が復活するということであれば150億円足して、トータル380億円になるわけですがけれども、その場合でも、さらに沈埋よりも相当安いということの判断から橋りょう方式でいくということに決めたものです。

委員 だから、それは6月になってあとからよね。5月31日に市長がよね、みんなはびっくりしたんじやが、急によね、橋りょう方式に変えて、それから急いでよね、いろいろとね、研究されて、そういうふうな方式もあるのというふうなことをやられたんであって、都市計画を一旦平成9年に決めとってよのお、実際に市長は独断でそういうようなことをころっと変えてよね、平成19年の今よのお、このような審議会で諮られておるんですが、そんなことでええんですかね。市民のためにはね、事務レベルでもね、どれが一番いいんかということをおね、真剣に考えてね、こういう会議を開かんといかんもんでね。皆さんは市長のよね、そういう独断でみんなびっくりしたけど、5月31日に県知事とのよのお、トップ会談でね、ころっと変えられて、局長もよね、辞任されたというのがあったらう。あれが平成16年辞められたんじやがのお。本当に市民のためによね、事務レベルとしてこれが本当に市民のためになるんじやというふうな自信があるんですか。確信を持っておられますか。

事務局(道路部長) 先ほども言いましたとおり、非常に経済的であるということと、維持管理コストも5分の1程度で安いと、さらに、実際に歩行者の方、御高齢の方、女性の方、子どもさん、歩いて渡る場合も非常に安心・安全であるということから、こちらの方が優れているというふうにお考えます。

委員 まあ私はあの時点でね、5月31日にね、県知事と市長のトップ会談があって、そこでころっと変えられたからね、市民の全体のことを考えてそれをやられたんかいのお、自分の独断と偏見でね、決められたんじやないかいのおというふうな気がしたもんですからね、議員としてね。ですから、そこら辺りをね、市民の幸せというところに視

点を置いてよくよく検討されて、ここへ出されたんかどうかが、そういうことを今言うたんじゃけど、まああなたが今いうてのは、そういうことを十分考えて出したと言われるんじゃな。

委員 一つだけ聞かせてください。ここへ中国地方整備局もいらっしゃるんですけど、栈橋方式が事業認可になったというけど、特許も施工許可もぜんぜんおりてないはずよね、まだ。沖出しの羽田の栈橋は、1枚ですよ。ここは2枚なるんよ。接合部分があるよね、陸地と、その解決もまだしてないわけよね。羽田沖が事業認可になったという話はないし、栈橋方式が空港建設の特許申請でありたという話もない。そういう工法があるということだけじゃない。

事務局（空港担当課長） 空港担当課長ですけれども、羽田第四滑走路の整備方式につきましては。

委員 広島とはぜんぜん違うんだよ。

事務局（空港担当課長） 今現在、この3月31日で工事に入っているのですけれども、工法としましては、一部栈橋、一部埋立という工法で、既に工事に着手しています。

委員 広島と同じ？

事務局（空港担当課長） 広島で今、広島西飛行場で検討してますのは、委員のおっしゃりますとおり、今の南側に栈橋部分を接続するという形で、形状としては違います。

委員 違うよね。そういう施工法はないんだものな。

事務局（空港担当課長） そのまま今の西飛行場そのままずばりということではございませんけれども。当初、これまでぜんぜん栈橋方式自体について、国内でそういう事例がなかったということで、今回、羽田第四滑走路の整備にあたりまして、はじめて栈橋工法について導入されたということで、市としまして17年度に、具体的に東京便就航にあたりまして、どういった整備方法が取れるのかということを経営的に検討したわけですが、その際には当然、羽田沖の第四滑走路の整備方法を参考にして検討しています。

委員 やるとか、やるなどかではなくして、そういう施工方法が確立されて、そういう施工方法でできますよという説明は行政がするべきではないの。一つもどこにもしてないはずだよ。特殊なんだよ。特殊な工事をやろうとするのに、国も行政も、ましてや空港をつくらうとする広島市も、何もなってないよ。というのは、僕自身、南観音にいるから飛行場というのはよく分かる。あんた達よりよく知っているよ。本当にできます

か、そんなで。それでは、ここに漁業組合がいるけど、沖の漁業補償はどうするの。カキがいるんだよ。莫大なものがつくよ。そこまで検討して安くあがりますって言えたのかい。

事務局（空港担当課長） 西飛行場の沖出しにつきましては、まだ16年9月に東京便の就航について検討に入りますということを表示いたしまして、それを受けて17年度から具体的に、どういった整備ができるのかという方法について検討しております。今現在も、まだその検討段階でございますので、今後、具体的にまだ東京便自体の方針が決まっておりますので、引き続き整備方法について、工法とか、あとそれを受けての実際航空会社の確保とか、そういうところについては引き続き検討していきますというふうに考えております。

委員 もう一回すみません。その東京便が目途がなかったらやらないということですね、じゃあ、沖出しを。だから、東京便の目途がつかなかったら、空港の沖出しはしませんということだね、それでイコールだね。

もう一つ、それと安くつきますと言った、漁業補償、あそこは太田川と八幡川の真正面の沖には、カキの種付け場があるんだよ。広島の特産の一番の種付け場の漁場のはずだよ。じゃあ漁業補償も何もない、これから何しますというものもない。生活圈を考えるとそこまでやってますか。ただ単に安く上がる、じゃあ広島のカキの種付け場はどこに行くの。広島の特産のカキはどこに行くんですか。安く上がる、単純にできます。それだけの理由で、広島を台無しにしちゃうの。

もう一つは、さっき言った東京便が復活、それで復活の目途がなかったらやりませんとイコールだよな。それは市民を誤魔化してるんじゃない。やろうがやるまいが、復活しようがしまいが、現状の回復はしますというのが行政の姿勢じゃない。委員でもあるけど、観音の住民として一言だけ、やらないならやらないと早くから言ってくれよ。その方がよっぽど市民にとっていいんだよ。県はやりたくない。市は誤魔化さなくちゃいけないからやる。じゃあ国はどうするのか。アセスから何から取り替えたなら莫大だよ。

今、瀬戸内海がいらわれるかい。埋立ができない、沖出しができない、汚濁をさすことができない。環境保全のために、瀬戸内海水産資源、また水、もう一回ガタガタにするのかい。環境、環境と言いながら環境破壊じゃない。必ず環境破壊が出てくるよ。だから、やりませんというのならやりませんと言った方が早いということ。東京便の復活したらって、それは他人任せ。広島市はどうするのということだよ。

事務局（空港担当課長） 確かに再整備につきましては、あくまで東京便就航というのを前提にしております、今、それに向けて、今現在、実現できるよう努力しているわけでございます。

それと、おっしゃられました漁業補償等につきましても、今現在では、具体的にどういった額がかかるのか、それとか工程はどれだけかかるのかといったものはまだ精査していません。

委員 アセスは？

事務局（空港担当課長） アセスについても、まだ検討しておりません。

委員 何もしていないんじゃない。これから先もやるつもりはないんじゃない。

事務局（空港担当課長） 確かに、まだまだ課題は多くございます。まず、航空会社をいかにして確保するかということです。

委員 あのね、できたら来るんだってそんなもの。言い訳をなさんなや。やるのかやらないのか。

事務局（空港担当課長） 今現在はまだ東京便就航について、努力していくというつもりでございます。

委員 要は、今の説明じゃよね、現在の空港じゃ2路線しかない、そういうことで現在の滑走路が短くなってよね、就航できるんだということと、費用が安くつくよと、こういう二つじゃよのお、結論的にね。それじゃけえこういうふうに変えさせてくださいということじゃのお。結論的に言うたらのお。まあそういうことじゃろう。それで将来を見通してね、市民のためにね、あそこをああいうふうにしていいんかいのおという気持ち、私は血統書付きの市民じゃけえのお。じゃけえ、そういう特にそういう点を危惧するんですよ。そこら辺りを十分に考えられて、この都市計画変更をね、提案されたんかのおと私は市民としてね、ひょっと広島市に来られてよね、ひょっとしたアイデアでね、そんなことをやられたんじゃない、広島市民が迷惑するわけじゃけえのお。そこら辺りを慎重に考えられて、やっていただいきたいということよね。

会長 はい、ありがとうございました。いただいた御意見は、恐らくどなたも御異論はないという話でして、過去の経緯はありますけれども、ここは都市計画審議会ですので、この場で客観的に現在のデータに基づいて御判断をいただいたらいいことだと思います。

先ほど御説明いただきましたように、経済的な側面、あるいは安全性の側面、それが

ら現状の飛行場との対応の側面、その他いくつか御説明いただきましたけれども、その御説明で不足の点がございましたら、それはもう一度御質問いただければと結構だと思います。この今、出していただいたデータについて、皆様方の御判断を仰ぎたいのがこの審議会の場であります。過去の経緯としてどういうことがあったというのはいろいろございますけれども、この場で皆様方の英知を絞って、第三者として、客観的な判断をくだしていただければよしいんじゃないかと思います。

先ほどの御説明ですと、市民のことを考えた上で、経済的な負担を将来に担保するというのもあわせもって考えた上で、メンテナンスコスト、それから建設コスト、それぞれがこれだけの数字になるということはよく分かりました。一方で、環境影響評価とか、あるいはその他の側面については、今後、沖出しということが前提となった仮定のもとにとどまっているということもよく分かりました。こういった状況で皆様方に、今日、それではこれをもう一度差し戻しなのか、あるいは客観的に考えて代替案があるということではなければ、この案を進めると、この事業が遅れるということも一つの市民にとってはデメリットでもありますので、そういう御判断を皆様方に仰ぎたいというふうに存じます。

今の御説明、あるいは御質問以外に、何か御意見はありませんでしょうか。

委員 改めて、西飛行場の現在便数が減ったからという説明でプレゼンテーションがあったのですが、今、伺ってますような話や説明の中でなかったのが、空港は都市計画上、どういう位置付けになっているかというのを、改めてもう一回説明していただいた方がいいような気がするんですが。その飛行場がこうなるということの前提のように聞こえるので、その説明が最初なかった。現在便が減っているというだけの説明でしたので、それで橋りょう形式にするというような説明に聞こえましたので、先ほど将来的にどうなるとか、ちょっとあんまり詳しくその辺のことを存じておりませんので、説明していただけたらと思います。

事務局（空港担当課長） 西飛行場の機能ということでございますけれども、今、市におきまして、交通機能と中枢拠点の向上という意味で重要な都市施設ということで考えております。今現在は、いわゆる定期便、今、鹿児島・宮崎に2路線飛んでますけれども、その定期便と合わせて他に、いわゆる消防とか報道機関の空港基地という機能、2つの機能を持っている都市施設ということでございます。

委員 要するに、前の都市計画決定は何じゃったんじゃろうか、市民のためを思って

都市計画決定したわけですよ。それで今回、変えられたのも市民のためですよ。それを明確に比較して言わないと、皆さん納得できないじゃないですか。

事務局（道路部長） 平成9年のときに沈埋と沖出しを比較しているわけですが、沖出しは栈橋方式というのがまだ国として認められてなかった、平成9年はなかったので、沖出しをする場合は埋立方式でやっております。埋立方式で400mを沖出しすると（埋立）事業費が350億円かかります。350億円プラス橋りょう整備（工事費230億円）で580億円かかるわけなのですが、この580億円と沈埋の860億円を比べても、まだ沈埋の方が高いというわけなのです。280億円高いわけなのですが、ただ瀬戸内海を埋めるというのは、瀬戸内海環境保全特別措置法の中で、「厳に抑制すべき」というふうに法律でなっております、埋立というのは事業費的には安いけれども、かなりハードルが高いという判断から、全く埋め立てることにはない沈埋方式と。沈埋方式は280億円高いのですが、沈埋方式が選ばれたということでございます。

委員 当時、沖出しの栈橋方式は考えなかったという、栈橋方式も考えているんですよ、当時は。その当時出た結論は、栈橋方式でピアを建てると、太田川からの水が淀んで水が腐ると、淀むと。環境によくないというので避けた理由もあるんです。ピアがあるということ、沖出しと栈橋方式、ピアがあればあればそんなに水の流れは変わらない。ピアの下、しかも床板の下というのは日もあたらないんで、水は淀んでヘドロになる。環境破壊になるというデータもあるんです、当時にも。研究してないというは一切ないです。太田川さんはみんな知っていらっしゃるはずですよ。それはあなた達が言うことであって、当時から沖出し、沈埋、栈橋全部一つづつのデータはあったはずですよ。もう一回おたくで調べてやってください。だから、当時はなかったからと言うんだったら、それは反論させてください。当時も栈橋方式を検討しております。栈橋方式の利点もある、欠点もある、沖出しの利点もある、沖出しの欠点もある。全て比較して沖出しになっていたはずですよ。だから、沈埋で瀬戸内海環境保全特別措置法に抵触しないように沈埋で上手くやろうということになったんじゃないの。じゃあ栈橋でピアを建てるから、瀬戸内海環境保全特別措置法に抵触しなかったら同じようにするのだよ。環境破壊なんですよ。埋立もピア建設も変わらない意見が絶対出てきますよ。橋の橋りょう一本建てるにしてもどれだけの環境破壊があるんですか。何本建てるんですか。専門家の皆さんが瀬戸内海環境保全特別措置法に抵触しませんという保証がどこにありますか。片一方は都合のいいこと、片一方は自分のこと、そうじゃないじゃない。同じやるんならどっ

ちでもいいんだよ、やってくれれば。でも、やれるようにしてやってくださいよと。ただ飛行場を置いて行くんですかという、置いて行くんだったら置いて行くって言えばいいんだよ。東京便が復活したらというのはやる意思ないじゃないですか。今既存の飛行場がある。その代替のものをつくるとすれば、東京便が復活しようがしまいが、それだけはやはり現状回復するのが行政の仕事じゃない。それと、沖出しすることによって、今、借地である土地を返したらどれだけの利点がある。土地代を年間いくら払っているのですか。飛行場は全部、県と国と市の土地じゃないんですよ。借地料を払っているはずですよ。それは年々でいくらになっているの。それなら、止めるのか止めないのか、やるんならやるように、都市計画決定し直すんなら、やりますという言質があるんじゃないですか。東京便が飛んだら、東京便の目途が付いたら、沖出しでいいですよと、そんな馬鹿な行政は僕はないと思う。ただ、委員の皆さん、今日は都市計画決定の変更の了承だけですから、ただ、行政の皆さんというのはこんなものです。ただ、ここで決めたら、たぶん東京便の復活はないです。それだけは言えます。

委員 要は、前市長のときにはよのお、平成9年にのお、沈埋で都市計画決定しとるんでえ。それで今度、現市長になってから、19年によのお、また今度は橋りょうでやるんで。市長が変わるたびにグルグルグルグル変わってええんか。市民のためにそれでええんかいのお。行政がもうちょっときりっと、これが市民のためになるんじゃないかという確固たるものを持ってよのお、行政をやっていかんのじゃないか。前市長のときはこうで、現市長になったらこうで。それで現市長のときに、とうとう道路交通局長が辞めたんじゃないか、責任もてんいうて。そこら辺りクリアしてのお、今回、審議会にこれ出してきたんか。と、私は市民のために思うんで。まっそういうことです。

会長 他に御意見はございますか。

問題を整理させていただきます。今日、お諮りいただいております都市計画決定の手続きの中身につきましては、ランプあるいは料金所の変更に加えて、かつ、沈埋か橋りょうかの設計変更を加えた案について御提案がございました。それについて、審議をする場だというふうに思っておりますが、その前提条件として、現在の空港の将来像について検討が足りないんじゃないかということで、この現状の都市計画案について判断ができないという意見が出ているということだと思います。

もう一方で、今日の議論は事務局としては、そういったことも含めて、ある程度検討した上で提案をされて、その御判断を仰ぎたいという提案だということの御主張だと

思います。ここにつきましては、本来の議題の前提のところが議論になっているような気がいたしまして、審議として諮るべきかどうかというのはちょっと躊躇するんですけども、第1号議案の取扱いについて、事務局の方から何かお考え、御提案はありますか。

事務局（道路部長） 委員御指摘のとおり、まだ空港に関しては検討の半ばでございます。ただ一方で、沈埋860億円かかるものと、橋りょうが経済的であるということ、維持管理コストも安いと、ちょっと繰り返しになって申し訳ないんですが、それと、歩いて渡る人にとって特に安心・安全であるというような面から、橋りょうが有利であるということは我々、確信を持っておりますので、事務局としては、ぜひともこの案で都市計画変更の御審議をお願いしたいというふうに考えております。

委員 ただ、橋りょうか沈埋かという単純にそれだけ取ったら、橋りょうの方がいいです。ただ、ここにある前提条件と云ったら、飛行場も含めての面の話だったはずですよ。飛行場は置いて行くんです、橋りょうか沈埋だけなんですと云ったら、行政のやることからすれば、今までの議論の前提がすべて崩れてきてるんじゃないですか。飛行場ありき、飛行場もつくりましょう、東京便もやりましょう。ですから沈埋から橋りょう、橋りょうの方が安くなります。その沈埋が900億円、800億円と言われるけれど、今そんなにかからないですよ、当時の金ですから。橋は今の現価、沈埋は現価ではないですからね、あなた達が今言ってるのは、東京湾の沈埋をやったころの沈埋の単価ですから。それは何かと云ったら、元の都市計画、広島市という大きなものの流れからすれば、やはり僕は基本の第一条件としての飛行場をどうするかというのが、広島市民に対する大きな回答だろうと。もう一つは、環境面からすれば、瀬戸内海環境保全特別措置法を本当にクリアできるのかどうか。今の環境団体、生活団体、瀬戸内海環境保全特別措置法の枠の中からは、工法を変えたらできないですよというのが元じゃなかったかい。埋立ができないんだったらピアを建たってできないんだ、いっしょなんですよ。同じヘドロをくぐるんですよ。

それともう一つ、観音、飛行場、それとその前にある広島特産のカキ、セットでどう考えるのかというのが、今回の僕は橋りょうか沈埋かの議論の基本だと。その基本をもう一度精査して説明していただいて、納得して、是か非かを決めていただければ一番いいんじゃないかと思います。それが提案でございます。

会長 委員、御確認なんですけど、今のお話を聞いていますと、空港についての議論が

はっきりしないと、こちらの議論ができないというふうに聞こえたんですけれども、そういうことじゃないでいいですか。

委員 それでいいです。ただ、市民の皆さんに置いていかないんだ、空港もこうするんだというはっきりした明確なもの。ただ、今からすれば、都市計画をみな変えるわけですから、それだけじゃなくして、広島市の全体のプランをみな変えるわけですから。もう一度、これはこうなんだという点の説明じゃなくして、面の説明を市民の皆さんにして決めるべきじゃないかと。それが是とか非とかは言いません。

会長 沖出しも含めまして、空港の問題と、それから道路の問題、これが密接に関連しているのはよく分ったのですが、空港の問題が片付かないと、こっち道路の方が都市計画決定の手続きまで入れないということなのか。

委員 もう一つ言わせてください。説明のときは、空港は現状確保はいたしますというのが前提にあったはずですね。それが飛んじゃうんです、今の理屈からすれば。東京の羽田沖の枠がなかったらしないという理屈なんですよ。そう聞こえませんか。

会長 現状のというのは、今ですよ。

委員 今。今の答弁からすれば、羽田沖の枠が確保できたら、できる目途がたって航空会社が決まればやりましょう。そんな悠長なことをしてはどこも来ませんよ。

会長 沖出しについてはですね。現況の2路線の運航については支障はないということですね。

委員 支障はない。だから、現況も、もうそろそろこのままで放っとくと、たぶん飛行事故が起きるような状態になってくるんじゃないかと思えますよ、空港自体。手がかってませんから。そんなことは関係ないわけですけどね。

会長 そこは、客観的なデータがないと何とも言えないし。先ほどの860億円がいくらかかるかというのも、事務局としては精査された値だというふうに私は受け取ってますけれども。確認はですから、空港の話のけりが見つからないと道路の方ができないとなると、これはかなり時間がかかる。

委員 いや、政策決定ですから。時間がかかるはずはないと思います。

委員 2号議案、3号議案もございますので、1号議案を飛ばして2号議案を先にやっていただいて、それからもう一回もどしてもらったらどうですか。

委員全員 異議なし。

会長 はい、了解しました。進行については、ありがたい御意見を頂きました。

1号議案につきましては、とりあえず保留ということで、先に2号、3号の議案について御説明をいただくことにいたします。

それでは、事務局の方から御説明をお願いします。

事務局(都市計画担当課長) それでは、第2号議案の地区計画の変更につきまして、御説明いたします。スライドを御覧ください。

本件は、安芸矢野ニュータウン地区の地区計画を変更するもので、広島市決定の案件でございます。

今回の変更内容の説明に入る前に、地区計画制度について御説明いたします。

地区計画は、用途地域に基づく建築基準法等の法規制に付加する形で定める詳細な計画でございます。身近な空間である地区レベルで、地区の特性に応じた市街地環境の形成を図るため、地区独自のまちづくりのルールを定めるものでございます。

また、地区計画は、「地区計画の目標や土地利用の方針など、まちづくりの構想を示す部分」と、その方針に従って具体的な規制を定める「地区整備計画」により構成されておりまして、この「地区整備計画」には、主として地区内の居住者等の用に供する道路や公園などの「地区施設」、建築物の用途の制限などの「建築物等に関する事項」、樹木の伐採の制限や、法面等の維持・保全をするための「土地利用の制限に関する事項」を必要に応じて定めることができることとなっております。これまで、本市では、既成市街地や新規開発地などで、合計47の地区計画を定めております。

それでは、御審議いただく地区計画について御説明いたします。

安芸矢野ニュータウン地区でございますが、安芸区の旧矢野町、本市の中心部より南東に約9km、JR呉線矢野駅の東側のなだらかな丘陵地に位置し、地区内を走る主要地方道矢野安浦線によって、海田大橋、そして広島南道路を経て市内中心部へ直結され、交通条件、自然環境ともに恵まれた住宅主体の団地でございます。

当地区は、土地区画整理事業として昭和62年から整備が始まりましたが、道路が整備され、区画が概成した平成4年に、地区計画を当初決定しております。その後15年が経過し、現在では御覧のような良好な街並みが形成されています。

これは安芸矢野ニュータウン地区の全体を示した地区計画の計画図でございます。当地区では、「低層住宅を中心とした良好な居住環境の形成を図るとともに、一部に中高層住宅や商業施設の立地も可能とした上で、潤いのある街並みを形成する」という方針のもと、「低層専用住宅地区」、「一般住宅地区」、「中高層住宅地区」、そして「商業地区」

を定めています。

また、方針に従って具体的な規制を定める「地区整備計画」において、「建築物の用途の制限」、「敷地面積の最低限度」、「壁面の位置の制限」、「形態又は意匠の制限」、「かき又はさくの構造の制限」の5つの項目について、それぞれの地区の特色に応じた制限を定めております。

それでは、地区計画変更の具体的な内容と経緯について御説明いたします。

変更の内容でございますが、当地区の大部分を占める住宅主体の地区である「低層専用住宅地区」と「一般住宅地区」において、「敷地面積の最低限度」の項目で、面積が165㎡未満の敷地には建物を建てられないこととしているものを、集会所を建築する場合に限り、この制限の適用を受けないこととするものです。

「集会所」は、地域住民の日常生活における各種の地域活動の場を提供するために設置するもので、住民の地域連帯感の醸成を図り、もってコミュニティの振興に資することを目的として整備されるものです。この集会所には、小学校区ごとに整備される「地区集会所」と、概ね30世帯以上で構成された町内会や自治会等の住民組織単位に整備される「地元集会所」がございます。

「地区集会所」は、市において整備しておりますが、「地元集会所」は、市の補助を受けて地元が整備することとなっております。

本地区では、平成10年頃から「地元集会所」の建設に向け、町内会で積立をされていましたが、地区計画の制限があり、この集会所の建設が実現できないため、この度、地区計画変更の要望書提出に至ったものです。地区整備計画で定める「敷地面積の最低限度」は、建築敷地の細分化により、建築物が密集する、いわゆる建て詰まりを防止し、日照、通風の確保や安全性、防火性の向上を図ることにより、居住環境の悪化を防止する目的で定めるものでございますが、集会所は、町内会単位に1箇所と将来にわたって数が限られており、これを例外とすることによる地区の街並みに及ぼす影響は小さく、むしろ集会所を地域住民の活動拠点として整備することの方が、地区に与える効果は大きいものと考えられます。

また、要望書の提出にあたっては、発端となった町内会が中心となって、他の6町内会へ働きかけ、その了承のもとに、安芸矢野ニュータウン地区の土地所有者、居住者を対象として、要望の内容及び主旨を示した文書の回覧、掲示板への掲示、そして連合町内会のホームページへの掲載などにより周知を図ってこられました。その結果、反対意

見もなく、地区内にある7町内会の会長の連名という形で要望書が提出されたことから、安芸矢野ニュータウン地区の住民の総意であると認められます。

以上のことから、敷地面積の最低限度の例外規定に「集会所の敷地として使用する場合」を加え、165㎡を下回る敷地においても集会所が立地できるよう地区計画の変更を行うものです。

この度の変更により、今後、地域のコミュニティ活動を通じて、より一層のまちづくりに貢献することが期待されるものでございます。

以上が、「安芸矢野ニュータウン地区」の地区計画の変更内容でございましたが、本議案の計画書等につきましては、議案書の25ページから35ページに記載しております。

なお、計画原案につきましては、平成19年3月16日から3月29日までの2週間、縦覧を行い、3月16日から4月5日までの3週間、「意見書の受付」を行いましたが、意見書の提出はございませんでした。

また、この計画案につきまして、5月15日から5月29日までの2週間、縦覧するとともに「意見書の受付」を行いましたが、意見書の提出はございませんでした。

以上で第2号議案の説明を終わらせていただきます。

よろしく御審議のほど、お願いいたします。

会長 はい、ありがとうございました。

ただ今、事務局から御説明がありました第2号議案につきまして、御質問、御意見等ございましたらお願いいたします。よろしゅうございますでしょうか。

特に御意見がございませんようですので、本第2号議案につきましては、原案どおり都市計画とすることを適当であるという旨、市長に答申することにしてよろしゅうございますでしょうか。

委員全員 異議なし。

会長 ありがとうございました。異議なしと認めます。

それでは、本第2号議案につきましては、原案どおり答申させていただくことにいたします。

引き続きまして、第3号議案につきまして、事務局から説明をお願いいたします。

事務局(都市計画担当課長) それでは、第3号議案の地区計画の変更につきまして、御説明いたします。スライドを御覧ください。

本件は、古江上田方地区の地区計画を変更するもので、広島市決定の案件でございます。

それでは、御審議いただく地区計画について御説明いたします。

西区にあります古江上田方地区でございますが、本市の中心部から西に約5 kmの南向きの丘陵地に位置し、南は西広島バイパス、西は西風新都から山陽自動車道五日市インターチェンジ、そして商工センターを経て広島南道路へとつながる有料道路草津沼田線に隣接していることから、交通条件、自然環境ともに恵まれた地区でございます。一般には、「古田台」という名称で呼ばれ、その名が定着しております。

当地区は、土地区画整理事業として平成5年から整備が始まりましたが、区画が概成した平成12年に、地区計画を当初決定しております。御覧のように都心及び瀬戸内海を望む絶好の眺望を有し、低層住宅地には戸建て住宅が建ち並ぶとともに、小学校、公園も整備され、また、眺望を売りとしたレストランや結婚式場など、その立地性を生かした特色のある土地利用が図られております。

これは古江上田方地区の全体を示した地区計画の計画図でございます。当地区では、「市街地における各種機能を適正に誘導し、合理的かつ健全な土地利用を図ることによって、良好な都市空間の形成を図る」という方針のもと、「低層専用住宅地区」、「低層複合地区」、「中高層住宅地区A」、「中高層住宅地区B」、そして「複合施設地区」を定めています。

また、それぞれの地区ごとに、建築物に関する、「用途の制限」、「敷地面積の最低限度」、「壁面の位置の制限」、「形態又は意匠の制限」、「かき又はさくの構造の制限」の5つの項目について、地区の特色に応じた制限を定めています。

それでは、当地区の変更の具体的な内容について御説明いたします。

変更の内容ですが、当地区において戸建て住宅を主体とした住宅市街地の形成を図る地区として位置付けられた「低層専用住宅地区」において、「建築物の用途の制限」で「集会所」の立地が制限されているため、建築できるものの規定に「集会所」を加えることにより、立地を可能にしようとするものです。

この表は、当該地区の用途地域であります「第一種低層住居専用地域」において建築可能な用途を示したものです。赤で囲った左側の部分が、「第一種低層住居専用地域」において、建築可能なものを示しております。表の右側は、本地区区計画における建築可能なものを示しており、茶色の部分が、用途地域で建築可能なものを、地区計画で制限

しているものです。

本地区の「低層専用住宅地区」においては、集会所の立地を制限していますが、この団地の成熟に合わせて、地区住民の意向を踏まえて対応することとしておりました。本地区については、平成18年度に、「低層専用住宅地区」内にあります古田台一丁目及び二丁目の各町内会から、本市に対して集会所建設の要望書が提出され、早期に整備するよう取り組みを進めています。

このように、地区住民の意向がまとまり、集会所整備の目途がたったことから、「低層専用住宅地区」において、集会所が立地できるよう地区計画の変更を行うものでございます。

以上が、「古江上田方地区」の地区計画の変更でございますが、本議案の計画書等につきましては、議案書の37ページから46ページに記載しております。

なお、計画原案につきましては、平成19年3月16日から3月29日までの2週間、縦覧を行い、3月16日から4月5日までの3週間、「意見書の受付」を行いましたが、意見書の提出はございませんでした。

また、この計画案につきまして、5月15日から5月29日までの2週間、縦覧するとともに「意見書の受付」を行いましたが、意見書の提出はございませんでした。

以上で、第3号議案の説明を終わらせていただきます。

よろしく御審議のほど、お願いいたします。

会長 ただ今、御説明のありました第3号議案につきまして、御質問、御意見がございましたらお願いいたします。

委員 集会所を加えることはぜんぜん反対ではないというか、よろしいと思うんですけども、最初に集会所が外されていたのは、何か理由があるんですか。最初にいろんな保育所とかは良かったのが、集会所はそうじゃなかった理由が何かあったんでしょうかという質問です。

事務局(都市計画担当課長) 新規開発団地における地区計画の策定につきましては、その開発理念や団地の将来ビジョンなどに基づいて、開発事業者が主体となって制限項目等を考えて素案を作成しております。そして本市は、その素案を尊重して都市計画の手続きを行っているところでございます。本地区計画の集会所の立地については、多様な目的で使用されるため、隣家等への影響が懸念される面もあったことから低層の住宅地内で制限しており、これについては団地の成熟に合わせて、新しく住み生活されてい

る住民の意向などを踏まえて対応することとしていたことで、最初は外していたということでございます。

会長 その他にいかがでしょうか。はい、お願いします。

委員 この団地奥のAシティーとかそういった、この前のお話のときに私はちょっと質問をしたんですけども、こういう地域にマージャン屋とか、パチンコ屋とか、その他ここにあるんですよ、何ページでしたかしら、そういうものを外しましょうと、その中に劇場というものがあって。劇場をやはりこういうところ、劇場といたらちょっとアステールプラザのような大劇場を想定するようになるんです。そうじゃなくて、やっぱりそういう地域の中に小さくてコンサートホールとしか私も浮かばなかったんですけども、そういったものをやはり置いておくべきなんじゃないか、劇場を外すということはちょっと私はおかしいなと。劇場といえばそうじゃないなくて、もっと小さい規模のものでもやはり、これからはこういう地域とここの団地だけだって、また県を越えているんな地域と交流をもっていかなきゃ、やっぱり皆さんがこれから成熟していくためにも必要だと思うんですね、そういうことが。ですから、これから今の集会所もなぜ外されてたんですかというふうに、最初にちょっと外されてたということで、今こうして出てきてるんですが、でも、集会所だけではなくて、やっぱりもっと大きなコミュニティースペースのようなもの、これは集会所もそうなんですけれども、今の将来の成熟していく、この地域が成熟していくことを踏まえてという言葉をさっきから何回か聞いてるんですけども、やはりもうちょっと他地域と交流をもてる他地域からきてここでいろいろ、私は音楽関係や演劇関係のことをやってるもんですから、どうしてもそっちの方へいくんですけども、いろいろなやっぱり文化的のものをもってきてもらったり、こちらでそういうものを皆さんが集まってつくって他地域へもっていったり、そういうことの可能なやっぱりコミュニティの、演奏もできる、そこで会議もできる、場合によっては宿泊もできるというような、もうちょっと集会所をもっと膨らませたような規模のものを、こういった大きな新しい団地をつくる場合は、必ずそういった考えていただきたいなと、私は一住民として考えております。希望しております。

会長 事務局、いかがですか。

事務局（都市計画担当課長） 今、劇場とか、そういった不特定多数の方が集まるような施設を、地区計画の中で考えていたらどうかという御要望だったと思うんですけども、現在、今、我々が考えておりますのが、やはり劇場とそういった不特定多数の

方が集まってくるというような施設については、今の閑静な低層住宅地とかそういったところに、今、そぐわないんじゃないかというふうに、今、捉えております。そういうことで、そういったものを今、立地の規制をしているということです。

委員 最初も外されていて、その次のときも劇場が外されてたんですけども、不特定多数の方がたくさん集まるというのではなくて、その地域の人たちが育っていく場所として集会所だけではない、この前も劇場というものは考えておりませんというふうな返事だったので、劇場という言葉に拘らず、やっぱりそういうコミュニティースペースというか、こういうホールのようなものを必ず設置していきながら、こういう団地、こういう地域ができてくると思うんです。子供たちが育つためには、こういった文化を育てる場所が必要なんで、ぜひお願いしたいと、希望したいと、今後に向けてそうしていただきたいと考えております。

事務局(都市計画担当部長) 委員の先ほどの意見も大変貴重な意見として承りたいと思っております。地区計画と言いますのは、その地区計画の中にいろんな劇場であるとか用途、そういうふうなものを組み入れて、その地域の環境をつくっていくというのが前提ではございませんでして、そもそも本来の都市計画法に基づく地区計画というのは、法律でそれぞれの地区のいろんな用途であるとか、高さの制限であるとかいうのは法律で決められているんですね。それに上乘せをしてもっといい環境をつくりたいという地域の方々が合意の上で、自分たちはそれじゃこの団地は閑静な団地でずっと街並みをつくっていききたいと、そうはいっても、ある程度集会的なものも必要なので、ある程度一定規模の集会所ぐらいは認めようじゃないかということで、地域の方がルールをつくれるわけですね。だから、行政がこうしなさい、ああしなさいって言うことではなくて、その権利を持たれている方がそれぞれ自分たちの環境を良くするためにルールをつくるということが、法律で位置付けられているということでございますので、地域の方が、それはここは劇場がいいよということになれば、それは一つの考え方もあろうかと思えますけれども、そういうことで良好な環境をつくっていくためのひとつの手法ということで、御理解をさせていただきたいと思います。

会長 よろしゅうございますか。ありがとうございます。他にいかがですか。

委員 先ほどの議案ですと、改正案の中に、「集会所の敷地として使用する場合」という文言が入っていると、今回の方は「建築基準法施行令第134号を確保」ということで表現が違うのも、これも地元の要望でということですか。

事務局（都市計画担当部長） 一番当初の安芸矢野ニュータウンの方は、建築物の用途の制限として集会所は建てられますよということで、地域の方はそういうルールをつくられたわけですね。ただ、面積が165㎡、50坪という基本的な面積の区画を設定されておりましたので、今回、集会所を建てたいという敷地がそれに満たないということで、コミュニティーの観点からも集会所はぜひその団地に必要であろうということで、特例的に集会所を認めるという変更をしたというものでございます。

古江の方は、当初から集会所の用途を制限をするということで、用途自体を認められないということになっておりまして、そうはいつでも、そこに住まわれる方が数が増えてきて、やっぱり集会所は必要よねという話になったので、集会所を認めるように何とかしてくださいという要望が出ましたので、地域コミュニティーの観点からその用途を今回の変更で入れたということでございます。

会長 本件につきまして、他に御質問、御意見はございませんでしょうか。よろしゅうございますでしょうか。

それでは、他に御意見がございませんようですので、本第3号議案につきましては、原案どおり都市計画とすることを適当であると市長へ答申することにしてよろしゅうございますでしょうか。

委員全員 異議なし。

会長 はい、ありがとうございます。異議なしということですので、第3号議案につきましては、原案どおり答申することにさせていただきます。ありがとうございます。

それでは、第1号議案に戻るところなんですが、ここで提案ですけれども、今日は4時まで会議を必ず終わるという方針で進めたいと思いますけれども、ここで10分程度休憩をいただいて、また議論の方をいただけたらというふうに思いますので、35分まで休憩をさせていただいて、よろしゅうございますでしょうか。

委員全員 異議なし。

会長 それではよろしく申し上げます。35分から再開いたしますので、よろしくお願いいいたします。

（10分休憩）

会長 第1号議案に戻ります。

先ほど事務局から御説明いただきましたけれども、手続きとしましては、来週に県の都市計画審議会が予定されているそうです。それにあわせて、市の我々の都市計画審議会から意見があるかないかの回答が求められているというタイムスケジュールですので、私としましては、今日その判断はできればいただきたい、というふうに考えてございます。

それで、元に戻りますけれども、事務局の方から最初に今までいろいろ御意見を頂いた中で、何かこういう説明の背景の部分で説明が足りない部分等がございましたら、あるいは言葉足らずであったところがありましたらお伺いしますが、いかがでしょうか。

事務局（空港担当課長） 十分説明が足らずに申し分けないですが、まず、今後の西飛行場のあり方についてでございますけれども、先ほどもちょっと申し上げましたが、まずは、今のコミュータ空港としての機能、もう一つは、報道もしくは防災関係の航空基地としての機能については引き続き維持していきたいと、いうふうに考えております。

もう一つは東京便の就航についてでございますけれども、これにつきましては先ほどの棧橋による沖出しという案について、今現在、検討しているということで申し上げましたけれども、さらに、17年度に整備案について検討した中で、さらに事業費を抑える方法はないのかという観点からも検討いたしまして、その結果、滑走路の北側を、沖出しをせずに滑走路の北側を約3m嵩上げしまして、1,600mの滑走路を確保するという整備案についても、今現在、一つの案として検討してます。そうした場合には、いわゆる小型ジェット機による就航も、諸元上は若干の重量制限を加えれば就航可能だという結果になっていますので、そうした今現在、簡単にくくりますと沖出し案と嵩上げ案の二つの方法につきまして、東京便の就航について、今現在、検討しているということでございます。

委員 棧橋と沖出しでまだ二つある。おたくがコンサルタントに出された結果を皆さんに出されたらどうか。コンサルタントは回答できませんといったはずだ。いい回答がきているはずがない。おたくから委託した成果として、沖出しがいいですという成果がでたか。だから、まだ2つの案を検討しなければならないというのが今の状態ではないか。現実はどうだろう。だったら、飛行場が存続できるかできないか、工法が決まっているか決まっていないか、そんなものまだ闇の中ではないか。それで基本が決まっています、都市計画決定の県のタイムスケジュールに沿わなくてはいけないんです、今の時期しかないんです、という広島市の浮沈がかかっている。今ここで、ある意味で広島市

の交通体系、将来の交通体系が確立する、決定すれば、皆さんに空港のあり方、今のコンサルタントの意見書なり、皆さんに開示したらいかがか。沖出しがいいです、沈埋がいいです、栈橋がいいです、栈橋で今安全で安心して、コンサルタントとして大手を振って出せる成果はないと漏れ聞いている。だから、こういういい結果にならないからズルズルいく。コンサルタントの成果はとっくの昔にでている。それを一度も開示していない。議員の中にも東京便復活という根強いものがある。市民の中にも東京便復活という根強いものがある。そうした中からすれば、その根強いものに答える誠意を見せるべきじゃあないか。それを置いておいて、橋りょうですと。沈埋か橋りょうか、安くあがるか安くあがらないか、単純にいったら橋が一番安くあがる。飛行場なくして橋りょうにするのが一番安くあがる。安くあげたいのなら、飛行場をなくします。県も喜ぶよ。飛行場をなくします、橋りょうにしますが一番ですよ。そこまで言い切れるのか。そうしたときにはすべて今の県と市の持分を売るか売らないか、今は消防と警察のヘリしかないのだから、あとは小さい飛行機は用倉に行ってもらえればいいのだから。確かにやってくれればいいのだけれども、どっちを向いて仕事しているのか。成果は皆さんに出せばいいではないか。委員の皆さん、市民の皆さん、今までの成果、今まではこうなんです。空港はなぜ残さなければいけないか。空港を残すべきか残さないべきか、なぜこういう議論を今しなければいけないのか。ここで承認したら、東京便は絶対帰ってきません。東京の栈橋方式というのは1枚の栈橋の滑走路で、ここでは2枚になる。2枚になるのが責任持てませんというのがコンサルタントじゃあないか。それにコンピューター制御するのか、そこを制御しながら、そんな莫大な費用をどこで出すんですか。羽田沖というのは滑走路1枚ですよ。それはできますよ。ここと羽田は違うんですよ。だから、コンサルタントも人の命がかかっているからできませんと。もう一度、結論を出せとは言わないけれども、ただ、僕は疑問がある、飛行場だけに関しては。ただ安くて橋なんです、だから橋にさせてくださいというのなら、それはそれで理解できます。市の皆さんの方針をどうされるのか大前提を決めなくちゃいけない、そこから議論が始まなくちゃいけないということだけです。

会長 他に何か委員の方々から御意見ありますか。

委員 今、委員がおっしゃったこと私はもっともだと思うんですが、ただ、あの背景がおっしゃったようにさっぱり分かってないもんですから、ひょっとしたらこれは議会の中でも既に討議されたのかな、と私は思ったんですけども。で実際この橋りょう方

式をやったら、技術的には委員がおっしゃるように非常に難しければ、それはやはり東京便も成り立たないんじゃないかなと、こういうふうに思いますね。ですからその辺、もっと詳しくなんか御説明いただければなというふうに思うんですけどもね。

それからもう一つは、経済性のところなんですけど、さっきからおっしゃっている漁業補償権、それから環境の悪化、こういうところはどういうふうにアセスされてるのかなあ、これもちょっとよく分からないところですね。

事務局（空港担当課長） まず、先ほども申しあげましたように、今現在、具体的にまだどういった整備手法でいこうということが決定したわけではございませんで、今現在、委員がおっしゃったとおり、17年度に東京便就航を検討した場合にどういった整備方式が考えられるのかということで、コンサルタントに委託して結果を取りまとめています。その結果としまして、先ほど申しあげました沖出しによる1,800mを確保する方法と、もう一つは1,600m、北側を嵩上げする方法によって滑走路を確保する方法という、2つの方法について取りまとめまして、この案につきまして今現在、航空会社等に実際就航可能かどうか、それから技術的に就航できるかどうかというのを検討している段階でございます。

それと、漁業補償につきましては、まだそういうことで具体的に整備手法を固めていない段階なものですから、細かい漁業補償の額とか、スケジュールとか、そういったものについては、まだ詰めておりません。アセスもまだ検討しておりません。

会長 それで、今、検討されている空港側の議論が並行で走ってまして、今回、今日我々が意見を出すか出さないかを定める道路の方で、例えば今回の御提案について意見なしというふうに言った場合は、別途並行して検討されている空港側の検討に制約を与えることになるんですか、ならないんですか。

それでは、独立してできる議論であれば、まず今日の御提案の道路の部分について、料金所を移すとか、拡幅するとかいくつか重要な案件ありましたけれども、その都市計画について、県に意見なしと出すかどうかを、まずそれは決めていただいて、それから空港の問題は、並行で議論されてるんですよ。今、検討されてるんですよ。

事務局（空港担当課長） 空港については今回の道路とは別に、うちのセクションで検討してます。

会長 それはそれなりに、あるタイミングで意思決定をする時期があるわけですね。

事務局（空港担当課長） それはございます。

会長 その意思決定をするときに、今日、我々がくだす結論がものすごく制約になるか、それともある程度独立に考えていいのかということだけクリアしていれば、独立であるのであれば、今日、我々はこの道路の方の都市計画決定について是か非かというところを決めていただいて、空港については、次に意思決定するところで意見を言わせていただくということではいけないのですか。

委員 空港の議論をここでするようになってませんから。これが決まったら、これで終わりなんですよ。

会長 そうなんですか。

委員 とにかく都市計画決定をするための委員会ですから。道路がいいですよ、といったら空港の話は一切出てきません。その担保がないから、今、言ってるだけなんです。

会長 そうだとしたら、道路の議論は空港と100%密接に関係してて、今日、道路について議論決定することは、空港の決定とニアリーイコールだということですか。そうですか。

事務局(道路部長) 確かに平成9年度空港とこの沈埋トンネル、東京便が決まらないとなかなか結論がでないというところずっと着手できなかったわけです。冲出しという、栈橋方式という一つの、東京便が決まってから対応できる手法が国で採用されたということで、それでは、東京便がはっきり決まってから、その対応をすればいいじゃないか。それよりも先にこの南道路を先につくった方がいいんじゃないかという選択肢ができて、こういう橋りょうに変更して道路を先につくらせてほしいと。東京便については、先ほどもありましたように冲出しじゃなくで確かに委員が言われるように、いろいろ環境とか漁業補償とかいろいろ影響を与えることもありますので、今、冲出ししない、空港北側を3m上げる、これは事業費が約40億円だったと思います、そういうことによって1,600m滑走路の確保ができて、小型ジェットなら飛べる、という検討を昨年度してるわけです。それは公表させていただいております。そういうふうに道路とは切り離して空港は、また東京便の検討はできるという判断から、まずは道路を先につくらせてほしい、ということで今回は橋りょう方式に変更させていただきたいということでございます。

会長 いかがでしょうか。その点についてクリアすれば今日の議論は進むと思うのですが。

委員 都市計画決定をここだけでいえば、決めてしまえば終わりなんです。ここで空

港の議論をすることは何もない。これで空港は芽はございませんというだけの話です。そこまで、皆さん、我々も今日、責任もっていますから言っているだけなんです。これしかもハードルがないんです。

会長 芽がないというか、今のようないろんな問題が山積していると。

委員 初めからセット論なんです、空港と橋も沈埋も。それを分離するということは、橋りょうでいいですよと、空港はまた考えましょうよと、また考えましょうじゃ考えられないのが今の行政です。今までのセット論を分離して橋だけやりましょう、それで結構なんですよ。その代わり空港はないですよと言われても、いいですねという、そこまで皆さんで責任を持たれますねということだけです。

事務局（空港担当課長） 委員から厳しいお言葉を頂戴してはいますが、確かに何度も申し上げますとおり、空港会社の確保や国の了解を得るとか、厳しいと言いますが課題がございます。それはそれとして、引き続き、本市としましては中枢拠点、その向上等に貢献するということがございますので、東京便就航に向けて努力してまいりたいというふうに考えています。

事務局（道路部長） 西飛行場からの東京便の復活、本会議でも議員とかがこれまでも御指摘されてますように、国とか県ははっきり言ってあまりいい顔をしてないというか、反対です。そういう国、県の了解、厳しい了解を得なくてはいけないというハードル、それと、地元の方々も、我々がこの南道路の説明会を行ったら、西飛行場から絶対東京便を飛ばすなというような地元の方のいろいろな意見、そういう地元の方の了解も得なくてはいけないという、非常にハードルが高いものです。このハードルの高いものをずっと引きずるがために、この南道路をずっと伸ばすわけにはいかないということで、まずはこれは橋りょうで整備させていただきながら、そういった国、県の了解、あるいは地元の了解、それと1,600mで飛ぶ機種があるわけですけども、そういう構造的な問題、こういったものは並行して検討させていただきたいということがございます。

委員 おかしいよ。沈埋だったら、そのまま何にもいらわなくて出来とる。

事務局（道路部長） その860億円という投資が極めて重いということと、沈埋の場合、有料道路になります。橋りょうの場合、無料です。こういった市民の利便性も考えて、今回、橋りょうにさせていただいたと。

会長 今回、問われているのは意見ありか、意見なしかですね。意見ありの場合は、どういう形で回答するのでしょうか。代替案を提示するということになるのでしょうか。

事務局（都市計画担当） 今回の県の方から意見照会を受けておりますので、意見がある場合、その回答の中に、審議会の出ました意見を付しまして、それを県あてに文書で送ります。今回案件は県の決定になっております。県の決定なのですが、実際に施設ができますのは広島市の中でございますので、市の方へ意見を求められている、その意見を返すにあたって、審議会にかけさせていただいております。つきましては、意見を付しまして県の方へ文書送付いたします。

会長 意見の出し方としましては、今回のこの橋りょう方式とは違う別案を出す必要があるのか、橋りょう方式についてコメントを付けるという出し方でいいのかをお伺いしたいんですけれども、後者でよろしいですか。

事務局（都市計画担当） 後者でよろしいです。

会長 そうしますと、皆様方の御意見を今日お伺いしておりますと、道路単独で考えたときの提案に対して大きな疑義があることではなくて、そもそもセットとなるであろう空港の計画に大きな影響を及ぼすということが前提としてあるから、判断がなかなかできないということが結論ではないかと思うんですね。判断というのは、具体的な数値の部分もありますし、それから、まだ確定できない環境アセスメントの経済的影響のようなものもございますが、そのところは並行して検討しているから、まだ結論が出ないわけですよね。そういう段階でトンネルにするのか、橋りょうにするのかを明確に決断をすることが前提条件次第では、変更しうるのでなかなかできない。ただし、仮に橋りょうだということが確定したという条件でこの案を見てみると、そこについてはランプの設置、あるいは本線上の料金所の設置、それぞれについては特に大きな御意見はないと。こんなようなまとめ方になるのですが、そういった形の回答の仕方よろしいんでしょうか。事務的に伺います。それでよろしいでしょうか。

各委員の方々いかがでしょうか。今、皆様方の御意見を総括しますと、その条件付き意見なし、だから意見ありなんですけれども、そういうような形になりそうなんです、今、私が口頭で言ったようなものをもうちょっと文章として精緻化していただきますけれども、今のような形で今日の審議会の回答をするという提案についていかがでしょうか。御意見をお伺いします。

委員 この案件というのは、沈埋か橋りょうかの議論の元というのは、今日こうして出てくる案件は、県が決めることは確かに都市計画決定ですから県です。ここは意見を聴取しているだけです。採否を決めるのは県なんですけれども、この原因をつくっ

た、議論の元をつくったのは広島市なんです。ですから、広島市の中でまだ確定した異論、確定されない異論があるということ自体が一番行政としておかいものがある。そこだけははっきりしておいてほしい。ただ、それを橋りょう、沈埋という都市計画決定、決定されるのは県です、ただ、意見がある中で了承を得る努力はしていなかったということだけははっきり明記してほしい、それだけです。

会長 ちょっと文章を、私がここでスラスラっと書ければいいんですが、なかなか難しいですが。

委員 会長に一任します。

会長 それでよろしいですか。

委員 今の中でちょっと私、最初のときに、橋りょうに決めたときの優位点を説明していただきたいということで説明があったんですが、その辺りについて一つ思ったのが、先ほど平成9年のときのデータと比較をしてとか言われたんですが、その辺りはそれでいいのかどうかと、今ちょっと不安に思った点が一点。それはそんなに大きなことじゃない。

もう1点は、実はその経済性とかいうときに、今回の橋りょう形式にしたときに飛行場が短縮されるっていうマイナスの部分での評価が入ってなかったということだと思っうんですね。そのマイナス部分をどう評価するかはまた別ですけども、橋りょうにすることによって滑走路が短くなるということでのマイナスのことを経済的な面とかをやはり評価をしていかないと、それは、先ほどの空港の存続ということもありますけれども、直接的にこの滑走路が短くなるというマイナスは現にこのプランの中に入ってますので、やはりそこも加味した上での総合的な検討がいるんじゃないかと思っいます。

会長 はい、時間になりましたので、結論づけさせていただきますが、このような感じでよろしいでしょうか。「県の今回の意見の照会につきまして、当広島市の都市計画審議会といたしましては、本第1号議案広島南道路の改良案については、改良案そのものについては大きな疑義はない。しかし、密接に関連する広島空港の将来計画については、以下に列挙する理由によって慎重に検討をしていただきたい。」以下に列挙する理由は、今私すぐに言えませんので、これは委員長と事務局にお任せいただいて、今日、皆様方がいただいたものを総括する形で以下複数個列挙させていただきます。そういう回答をするということで御了解いただけませんか。よろしゅうございますでしょうか。

委員 慎重にだけでなく、誠意を持って回答してもらいたと思います。

委員全員 異議なし。

会長 ありがとうございました。

以上、用意していただきました第1号から第3号につきましては、終了させていただきます。

なお、その他といたしまして、事務局の方から報告事項がございますので、手短かにお願いいたします。

事務局（都市計画担当課長） それでは、御報告を申し上げます。お手元の資料3の「報告事項」を御覧いただきたいと思います。

前回1月26日に御審議いただいた案件は全部で9議案ございました。

まず、1号議案については、広島県決定の道路の変更に関する案件でございます。広島県からの意見照会に対して、原案どおり市が県に意見なしと回答することについて異議はないという答申をいただいたことから、本年2月19日に広島県において、都市計画法に基づく都市計画の変更の告示が行われました。

次に、第2号議案につきましては、広島市決定の道路の変更に関する案件で、原案どおり都市計画とすることを適当と認められるという答申をいただいたことから、これも2月19日に都市計画の変更の告示を行いました。

次に、第3号議案につきましては、広島県決定の区域区分の変更に関する案件で、広島県からの意見照会に対し、原案どおり市が県に意見なしと回答することについて異議はないという答申をいただいたことから、3月29日に広島県において都市計画の変更の告示が行われました。

次に、4号議案および7号議案につきましては、宇品地区に係る広島市決定の用途地域および地区計画の変更に関する案件で、原案どおり都市計画とすることを適当と認めるという答申をいただいたことから、2月22日に都市計画の変更の告示を行いました。

最後に、第5号、第6号、第8号および第9号議案につきましては、祇園山本地区、梶毛東住宅地区および広島港五日市地区に係る広島市決定の用途地域、防火地域及び地区計画の決定・変更に関する案件で、同様な答申をいただいたことから、3月29日に都市計画の決定・変更の告示を行いました。

以上、御報告を申し上げます。

会長 ありがとうございました。

それでは、用意いただきました全ての議題は、以上をもちまして終了いたしました。
若干時間が超過いたしまして、申し訳ございませんでした。
本日は、お忙しい中、御出席いただきまして、本当にありがとうございました。