

平成20年（2008年）7月24日

第26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26回広島市都市計画審議会議事録

1 開催日時 平成20年(2008年)7月24日 午後2時00分

2 開催場所 広島市議会棟4階 全員協議会室

3 出席委員等

(1) 出席者

ア 学識経験者 高東博視 藤原章正 福田由美子 岡本友子 大倉克子 福田昌則
濱本隆之

イ 市議会議員 海徳 貢 都志見信夫 土井哲男 平野博昭 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 小椋義弘

エ 県の職員 広島県警察本部交通部長代理 交通規制課長 藤川純夫

オ 市民委員 吉岡恭子 植高絹子 児玉 学

以上 15名

(2) 欠席者

ア 学識経験者 三浦浩之

イ 市議会議員 橋本昭彦

(3) 傍聴人

一般 0名

報道関係 3名

4 閉 会 午後3時50分

第26回広島市都市計画審議会

平成20年（2008年）7月24日

○事務局（都市計画担当部長） それでは、ただ今から、第26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高原でございます。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いて、御報告申し上げます。

お手元の配付資料で、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。

学識経験者委員及び市民委員につきましては、本年6月11日で委員の任期が満了となり、6月12日から新たに委員に就任いただいておりますので、その方々を御紹介申し上げます。

まず、学識経験者委員として、岡本友子様でございます。大倉克子様でございます。

学識経験者委員のうち、ただ今御紹介いたしました以外の6名の方々には、引き続き、委員に就任いただいております。

次に、公募の市民委員として、植高絹子様でございます。児玉学様でございます。

市民委員のうち、吉岡恭子様には、引き続き、委員に御就任いただいております。

以上が、任期満了に伴う、新たに委員になられた方々でございます。

次に、広島県の職員の委員として、広島県警察本部交通部長に就任していただいておりますが、人事異動により、坂本郷史様が就任されております。なお、本日は都合により代理として交通規制課長の藤川様に御出席いただいております。

以上で、委員の改選の報告を終わらせていただきます。

ここで、本年4月1日付けの人事異動に伴い、事務局の都市整備局長として、片平が就任いたしましたので、御紹介いたします。

○事務局（都市整備局長） 都市整備局長の片平でございます。よろしくお願いいたします。

○事務局（都市計画担当部長） 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、9つの議案がございます。

第1号議案は「会長及び副会長の選出」でございます。

第2号から第6号議案は、川内地区のまちづくりに関する案件で、第2号議案が「土地区画整理事業の変更」、第3号議案が「道路の変更」、第4号議案及び第5号議案が「地区計画の決定及び変更」、第6号議案が「用途地域の変更」でございます。これら5つの議案は、いずれも広島市決定の案件でございます。

次に、第7号議案及び第8号議案は、「道路の変更」についての案件で、第7号議案が広島市決定、第8号議案が広島県決定でございます。

次に、第9号議案は、「緑地の変更」についての案件で、広島市決定でございます。

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。

さて、今回の委員の改選によりまして、新たに会長及び副会長を選出する必要があります。

資料3として、お手元にお配りしております「広島市都市計画審議会運営要綱」を御覧ください。

第5条により、「会長は、会議の議長となる。」とありますが、第1号議案の会長が選出されるまでの間、僭越ではございますが、事務局のほうで議長を務めさせていただきたいと思っております。

本日御出席いただいております委員の方は、20名中18名でございます。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たいと思っております。本日の署名は、福田昌則委員さんと柳坪進委員さんをお願いいたします。

それでは、第1号議案の会長及び副会長の選出に入りたいと思っております。会長の選出方法について、担当課長より説明させていただきます。

○事務局（都市計画課長） 都市計画課長の大上でございます。よろしくお願いたします。

会長の選出方法につきまして、御説明をいたします。

資料4として、お手元にお配りしております「都道府県都市計画審議会及び市町村都市計画審議会の組織及び運営の基準を定める政令」を御覧ください。

第4条に規定されている会長でございますが、「学識経験のある者につき任命された委員のうちから委員の選挙によってこれを定めるものとする。」とあります。したがって、当審議会の会長は、学識経験者の8名の中から委員の選挙により御選出いただくことにな

ります。

選挙の方法といたしまして、資料3の「広島市都市計画審議会運営要綱」第2条により、「会長及び副会長の選挙は、出席した委員による指名推薦又は無記名投票の方法によって行うものとする。」とあります。

○事務局（都市計画担当部長） ただ今説明がありましたが、会長は指名推薦の方法で選出するというにさせていただきたいと考えていますが、いかがでございましょうか。

○委員全員 異議なし。

○事務局（都市計画担当部長） ありがとうございます。異議がないようでございますので、会長は、指名推薦の方法で選出することにいたします

それでは、どなたか推薦をお願いいたしたいと思います。

○委員 前会長の藤原委員さんが再任されておりますので、引き続き、藤原委員さんに会長をお願いすることにはいかがでしょうか。

○委員全員 異議なし。

○事務局（都市計画担当部長） はい、よろしいでしょうか。

それでは、異議がないようでございますので、会長は藤原委員さんに決定させていただきます。

会長が決まりましたので、議長を藤原会長に交代いたします。

それでは、藤原会長さん、よろしくお願いいたします。

○会長 ただ今、会長の大役を仰せつかりました広島大学の藤原でございます。前回に引き続きまして、会の運営を担当させていただきたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、早速、副会長の選出に入らせていただきたいと思います。

副会長の選出方法につきまして、まず、事務局から御説明をお願いいたします。

○事務局（都市計画課長） それでは、副会長の選出方法につきまして、御説明いたします。

副会長の選出方法につきましては、先程の「都道府県都市計画審議会及び市町村都市計画審議会の組織及び運営の基準を定める政令」に規定されていませんが、資料5として、お手元にお配りしております「広島市都市計画審議会条例」を御覧ください。

この条例の第5条第3項に「審議会に副会長2人を置き、委員の選挙によってこれを定める。」と規定しております。また、同条第4項により「副会長は、会長を補佐し、会長に

事故がある時、又は会長が欠けた時は、あらかじめ会長が定めた順序によりその職務を代理する。」と規定しております。

この副会長の選挙でございますが、会長の補佐及び職務を代理する場合もあることから、会長と同様に学識経験者の方の中から選出することが好ましいと考えられます。また、選挙の方法ですが、会長と同様に、指名推薦又は無記名投票により御選出いただくことになります。

以上でございます。

○会長 ただ今、事務局から御説明がありましたとおり、副会長につきましては、学識経験者の中から指名推薦の形で選出するというにしたいと思っておりますが、いかがでございましょうか、よろしいでしょうか。

○委員全員 異議なし。

○会長 はい、ありがとうございました。異議がございませんようですので、副会長お二人方につきましては、学識経験者の中から選出することにさせていただきます、指名推薦の方法で選出することにいたします。

それでは、どなたか推薦をお願いしたいと思っております。お願いします。

○委員 会長も前会長が再任ということで、副会長も前副会長の、三浦委員さんと高東委員さんにしたらどうかと思っております。

○会長 ただ今、高東委員さんと三浦委員さんを、御推薦する旨の御発言がございましたけれども、そのほかにいかがでございましょうか。

特にそのほかに御推薦がございませんようですので、このお二人方に副会長をお願いするというので、よろしいでしょうか。

○委員全員 異議なし。

○会長 はい、ありがとうございました。

それでは、異議はないようでございますから、副会長は高東委員さん、三浦委員さんのお二人方に決定させていただきます。

先ほど御説明いただきましたとおり、条例第5条第4項によりまして職務を代理する順序を決める必要があります。

まず、高東委員さんに、そして、次に三浦委員さんという順序でしたいと思っておりますが、よろしゅうございますでしょうか。

なお、本日、三浦副会長さんは、御都合により欠席ということでございますので、副会

長への御就任につきましては、別途御報告させていただくことにいたします。

○事務局（都市計画担当部長） それでは、高東委員さん、副会長席のほうへお移りください。

○会長 まず、議題に入ります前に、私のほうから1件、お諮りしたい案件がございます。

前回第25回の都市計画審議会におきまして、委員の中から、「挙手による採決方法など、意図をはっきりさせる採決方法を検討すべきである」旨の御提案がありました。

広島市都市計画審議会条例の第6条第3項を見ますと、「審議会の議事は、出席した委員及び議事に関係のある臨時委員の過半数をもって決し、可否同数の時は、会長の決するところによる。」とございます。

採決の方法は明確に示されておりませんが、同条第5条第2項によりますと、「会長は、会務を総理する。」とありまして、審議会を円滑に運営し、統一・管理する任を負っている私としましては、次のような提案をさせていただきたいと思っております。

本審議会の採決に当たりましては、委員全員の意思がまとまるまで十分な審議を行い、委員全員の一致した意思で可否を決することが最も望ましいというふうに考えます。

しかしながら、前回の審議会のように、徹底的な審議を行った上においても、なお議案に対し反対意見などがある場合は、挙手による採決を行うことも、採決方法の1つの選択肢であるというふうに存じます。

したがって、前回、委員から御提案がございましたことも踏まえまして、今後の採決方法としましては、原則として、今まで行ってきました「簡易採決」、すなわち、「会長が委員へ議案に対する異議の有無を諮り、委員全員の異議がない旨を確認した上で、可決を宣言する方法」、これを原則とし、十分な審議を行った上でも、なお議案に対し反対意見などがある場合には、「挙手による採決」を行うことにしたいと思っておりますが、皆様方委員の御意見を頂戴いたしたいと思っておりますが、いかがでしょうか。

○委員全員 異議なし。

○会長 よろしゅうございますでしょうか。

それでは、原則としまして「簡易採決」ということで、十分な審議を行った上でも、なお議案に対し反対意見などがある場合には、「挙手採決」を行うことにさせていただきたいと思っております。ありがとうございました。

○会長 それでは、早速、審議に入らせていただきます。

御準備いただきました議題の中で、第2号から第6号の議案につきましては、相互に関

連する案件でありますので、一括して審議をいただきたいと思ます。

はじめに、事務局のほうから御説明をお願いいたします。

○事務局（都市計画課長） それでは、関連する第2号から第6号までの5議案について、続けて御説明いたします。スライドを御覧ください。

まずはじめに、第2号議案の「土地区画整理事業の変更」で、広島市決定に係る案件でございます。

安佐南区川内地区は、太田川と山陽自動車道、古川土地区画整理事業区域に囲まれた位置にあります。

川内土地区画整理事業は、都市基盤の整備と土地利用の増進を図り、健全な市街地を形成するために計画し、平成9年10月に当該地区の約47.7haを都市計画決定しました。

次に、「都市計画変更の理由」でございます。

本市の財政状況の悪化などによる、公共事業のより効率的な事業実施が求められる中、平成15年度に行われた大規模プロジェクトの見直しを検討する第三者機関である広島市公共事業見直し委員会より、「中止が適当」との勧告を受けまして、中止を前提に課題の解決に取り組んでまいりました。

さらに、都市計画決定後の社会経済情勢の変化により、完成後においても地価の上昇が期待できないことなどによる減歩の地元負担の増大などにより、地域住民の合意形成を得て事業を実施することが難しい状況となっております。

しかし、当該地区の市街地環境は改善すべき課題を依然として有していることから、地区の生活環境を改善するための計画について地区住民と検討を行った結果として、地区内の道路整備と建築物等の制限を内容とするまちづくり計画により、良好な市街地環境を形成していくことで合意形成が図られました。

このため、このまちづくり計画を地区計画として決定することにより、川内土地区画整理事業を廃止するものでございます。

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7ページに記載しております。

以上、第2号議案の土地区画整理事業の変更について、御説明いたしました。

また、この計画案につきまして、平成20年5月26日から6月9日までの2週間、案の縦覧を行いましたところ、意見書の提出はございませんでした。

続きまして、第3号議案の「道路の変更」について、御説明いたします。

都市計画道路温井線、温井松原線及び川の内線の変更で、広島市決定に係る案件でございます。

温井線と温井松原線は、先ほど御説明しました「川内土地区画整理事業」に関連して決定又は追加された路線でございます。

温井線は、安佐南区川内五丁目を起点とし、川内六丁目の終点に至る、全長約890m、代表幅員13mで、土地区画整理事業により整備される地区の交通の円滑化を図るため、地区の東側において発生する交通を川の内線に導く道路として、土地区画整理事業と同時に計画されました。

温井松原線は当初、川内五丁目を起終点とする、全長約680m、代表幅員16mで都市計画決定された道路で、温井線と同じく、土地区画整理事業の計画と同時に約180mが追加変更されました。

この度、土地区画整理事業の廃止にあわせ、これらの区間を廃止するものです。

次に、具体的な変更の内容でございます。変更内容は大きく2点ございます。

1点目は、温井線の廃止と、温井松原線の一部区間の廃止、及びこれらと交差する川の内線の隅切り部の区域の削除、2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。

それでは、2点について、御説明いたします。

最初に、温井線の廃止と、温井松原線の一部区間の廃止、及びこれらと交差する川の内線の隅切り部の区域の削除です。

こちらは、新旧対照図です。図の緑色は変更を行わない現計画どおりの区域、黄色は削除する区域を示しております。

温井線は、全長約890mの区間を廃止し、都市計画道路区域から削除するものです。

温井松原線は、起点から川の内線までの約180mを廃止し、都市計画道路区域から削除するものです。

また、温井松原線の一部廃止に伴い、不要となる川の内線の隅切り部を都市計画道路区域から削除するものです。

これらの路線は、土地区画整理事業が実施されなければ路線としての必要性がなくなることから、土地区画整理事業の廃止にあわせ、今回廃止するものです。

次に、2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、今回変更を行う温井松原線と川の内線の車線数を計画書に追加して記載するものです。

まず、温井松原線ですが、こちらは、標準横断図です。

図のように、車線の数に2車線でございます。

次に、川の内線です。

図のように、車線の数に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8ページから18ページに記載しております。

以上、第3号議案の道路の変更について、御説明いたしました。

また、この計画案につきまして、平成20年5月26日から6月9日までの2週間、案の縦覧を行いましたところ、意見書の提出はございませんでした。

続きまして、第4号議案の「地区計画の決定」について、御説明いたします。

本件は、川内地区の土地区画整理事業に代わる新たなまちづくり計画として地区計画を決定するもので、広島市決定に係る案件でございます。

はじめに、今回の決定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ありまして、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、きめ細かな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」、「区域の整備、開発及び保全に関する方針」、そして、「土地利用に関する方針」といった、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、今回御審議いただく地区計画について、御説明いたします。

川内北地区の地区計画の区域でございますが、太田川と山陽自動車道、古川土地区画整理事業区域に囲まれた約48.3haの区域を対象としております。

地区計画の目標でございますが、川内地区の区画整理に代わるまちづくり計画作成の取組といたしまして、平成16年に実施した「まちづくり意向調査」で、地区住民の皆様の御意見をお伺いしています。

その結果として、地区の環境に対する評価の高い項目として、「日あたり・風通しの良さ」や「家の周りの静けさ」が挙げられております。

また、そういった閑静な住宅環境に満足されている反面、「道路が狭く、歩行者や車が安全に通行できない」ことを不満に感じられている御意見が多くありました。

これらの御意見に基づき、「計画的な地区施設の整備、地区の特性に配慮した土地利用の誘導などを進め、防災性の向上と良好な市街地環境の形成及び保全を図る」ことを地区計画の目標に掲げ、地区内住民の安全性、利便性向上のための道路整備と居住環境を保全するための建築ルールを地区整備計画に盛り込むこととしております。

また、区域の整備、開発及び保全に関する方針では、地区施設の整備の方針において、2本の既存道路を地区施設に位置付け、地区防災道路として拡幅整備することにより、防災性の向上並びに諸交通の安全性、利便性の向上を図ることとし、建築物等の整備の方針においては、建築物の用途及び高さの制限を定めることにより、静かで、日あたりや風通しが確保された良好な居住環境の形成及び保全を図ることとしております。

土地利用に関する方針でございますが、本地区では、地区の特性に応じて2つの地区に区分しております。

当地区の北西側外周部では、古川地区との間に幅12mの道路が既に整備されており、この道路の中心を地区計画の区域界としています。この幅12mの道路沿いの地区を「沿道複合利用地区」としています。区域としては、この道路から直接土地利用が可能な範囲を30mとし、これに道路の中心までの距離である6mを加えた範囲、すなわち、道路の中心線から幅36mの範囲をこの地区の区域としています。

また、「沿道複合利用地区」以外の区域を全て「居住環境保全地区」としています。

地区を区分することの考え方について、2地区の特性の違いを比較することにより御説明いたします。

まず、道路についてですが、沿道複合利用地区は幅12mの道路に接していますが、居

住環境保全地区は、ほとんどが幅4m未満の狭い道路となっています。

土地利用の現況についてですが、沿道複合利用地区も戸建住宅としての利用が主ではありますが、少数ながら商業施設の立地も見られます。一方の居住環境保全地区は、農地と戸建住宅が混在した状態となっております。

日照についてですが、沿道複合利用地区は、川内地区では北側に位置するため、建物が建った場合もその日影の多くを幅1.2mの道路内に落とすことになり、周辺への影響を比較的小さく抑えることができます。これに対し居住環境保全地区は、建物の日影の多くを周辺の敷地に落とすことになるため、影響は少なからず生じることが予想されます。

交通についてですが、沿道複合利用地区の場合、建物から発生する交通を前面の1.2m道路で直接処理することも可能ですが、居住環境保全地区では地区内の狭い道路への流入が伴うことになります。

このようなそれぞれの地区の特性を考慮し、「居住環境保全地区」は、静かで、日あたりや風通しのよい居住環境を確保し、低層建物を主体とした住宅地の形成を図る地区とし、「沿道複合利用地区」は、広幅員の道路に面するという立地を生かし、周辺の居住環境を保全しつつ、商業・業務系施設と住宅とが併存する複合的な市街地の形成を図る地区としています。

次に、具体的な地区整備計画の内容について、御説明いたします。

地区施設の配置及び規模でございますが、お示ししておりますオレンジ色の線が、中央防災道路で、幅員5m、延長が約760mでございます。

また、茶色の線で示しておりますのが、東側防災道路、幅員6m、延長約750mです。この2路線を地区計画の地区施設として位置付けるものです。

路線の選定に当たっては、「効果が高く、短期間で実施可能であること」という基本的な考え方を念頭において、防災性を向上させるなど整備効果が高い路線に絞り込むとともに、用水路の蓋掛けなど、用地取得を極力抑制した整備手法で、できる限り短期間に効果が得られるものとして、この2路線を選定しております。

地区防災道路とは、円滑な消防活動を行うことができる、幅員が概ね6m以上の道路のことでございまして、川内地区でこのような道路は、地区西側にある幅員1.2mの道路と、地区南側にある幅員9mの道路がありますが、地区の中にはございません。

先ほど説明した円滑な消防活動とは、駐車車両や地震による倒壊した建物など、障害物のある場合を想定し、円滑に目的地まで到達できるということでございます。

また、消防ホースが届く一般的な範囲は140mであることから、緑色で着色した区域では円滑な消防活動を行うことが可能ですが、それ以外の区域では円滑な消防活動を行うことが困難な区域になっております。

このため、中央防災道路及び東側防災道路を整備することにより、地区全体の防災性を向上させるとともに、諸交通の安全性や利便性を向上させる計画としております。

続きまして、当地区の建築ルールとなる「建築物等に関する事項」の内容について、御説明いたします。

建築物等の整備の方針で申し上げましたとおり、当地区では「建築物の用途の制限」と「建築物の高さの制限」を定めることとしています。

1点目の「建築物の用途の制限」についてでございますが、現在、川内地区の用途地域は、「第一種住居地域」が指定されております。

この「第一種住居地域」における用途制限を説明しますと、建築可能な用途としましては、住宅、共同住宅、学校、病院などがございます。

また、床面積が3,000㎡以下という限度はありますが、店舗、事務所の建築が可能であり、さらに、畜舎や自動車教習所、そしてボーリング場、ゴルフ練習場、バッティング練習場などの運動施設が建築可能となっております。

一方、建築が制限されている主な用途としましては、映画館、カラオケボックス、パチンコ屋等の風俗営業施設、そして環境を悪化させる恐れや危険性が高い工場などがございます。

これらは今後も制限されるとして、川内北地区の地区計画では、用途地域において建築可能な用途のうち、畜舎、自動車教習所、そしてボーリング場、ゴルフ練習場、バッティング練習場などの運動施設について、地区内に必要な生活利便施設とはいえ、さらに騒音、臭気あるいは夜間営業による光の害など、現在の環境への影響が懸念される用途であることから、制限することとしています。

なお、この「建築物の用途の制限」は、「居住環境保全地区」及び「沿道複合利用地区」の両地区共通の制限内容としております。

2点目の「建築物の高さの制限」の内容について、御説明いたします。

まず、「居住環境保全地区」についてですが、平成19年3月に実施した「高さ制限に関するアンケート」では、3階建てまでの高さ制限を望む回答割合が約60%と最も高い結果となりましたが、一方で4階建て若しくは5階建てを望まれる回答も約16%ありまし

た。

また、平成18年に実施した「建築ルールに関するアンケート」では、ある程度具体的な将来の建築計画として、最高で5階建てを予定しているとの回答がございました。

そこで、これらの地元の意向に配慮した結果として、「居住環境保全地区」では、1つ目として、最低でも3階建て相当の日照が確保されるよう、建物の北側部分の高さを制限し、さらに2つ目として、建物の高さの最高を5階建て相当となる16mに制限することとしています。

1つ目の高さ制限は、建築基準法において「北側斜線」と呼ばれているものを取り入れたものです。その内容について具体的に説明させていただきます。

アンケートにおいて3階建てまでの高さ制限を望む回答が多かったということで、3階建ての建物をモデルとします。

隣地への影響が一番大きいケースを考え、ここでは境界線沿いに建築されるものとします。

この時、右手側が方位としては北とします。

太陽が1日のうち最も高い位置にくる時、この時のことを「南中時」といいますが、「南中時」には、太陽は真南、画面では左手側に位置して光を射し、北側、画面では右手側の隣地内に建物の日影をつくることとなります。

この日影は、太陽が最も低くなる冬至の時期に長くなりますので、ここではこの冬至での太陽光の角度、これは約30度ですが、これを基準に考えることにしております。

アンケートでは、3階建てまでの高さ制限を望む回答が多く、また、居住環境の保全という観点が最も強いという結果でしたので、最低限3階建て相当の日照を確保するため、境界線上で、3階建て相当の高さ10mの位置から、太陽光の角度に沿って上空に伸ばす面、画面ではピンク色で示すところですが、この面を超えて建物が建つことがないように、建設敷地内の北側部分で高さを制限するものでございます。

また、5階建ての建築計画をもっておられる方に配慮し、2つ目の制限として建築物の高さの最高限度を16mに制限しておりますので、この最高限度と1つ目の北側部分の高さ制限を組み合わせますと、建設地全体としては、画面の緑色で示す範囲で高さの制限がかかる、ということになります。

次に「沿道複合利用地区」の高さの制限についてですが、平成18年のアンケートにおいて7階建て以上の建築計画をもっているとの回答があったこと、平成19年のアンケー

トで「7階建てまで」の高さ制限を望む回答割合が約32%と最も高かったこと、そして、道路向こうの古川地区では、既存建物の最高が8階建てであることなどを考慮して、高さの最高限度を7階建て相当の22mとしております。

なお、「沿道複合利用地区」の北側部分の高さ制限については、建物が建った場合に、その日影の多くを幅12mの道路内に落とすこととなり、周辺への影響は比較的小さいため、適用しないこととしております。

最後に、高さの制限における適用除外規定についてですが、「居住環境保全地区」と「沿道複合利用地区」の両地区ともに、それぞれの高さ制限を既に超えている既存の建物がございます。

この取扱いについて、既存の権利を守るという観点から、分割、統合のない同一の敷地で、かつ、既存建物の高さ以下で建築する場合に限り、この制限は適用しないこととしております。

なお、本議案の計画書等につきましては、議案書の19ページから23ページに記載しております。

以上、第4号議案の地区計画決定について、御説明いたしました。

なお、計画原案につきましては、「広島市地区計画の案の作成手続に関する条例」に基づき、平成20年3月18日から4月1日までの2週間、縦覧を行うとともに、3月18日から4月7日までの3週間、意見書の受付を行いました。

その結果、3件、4名の方から意見書が提出されております。

意見書の要旨としては、どれも高さの最高限度に対し、もっと厳しい制限とすべきという御意見でございました。

これに対しまして、住民又は利害関係人の意見を十分に聞きながら、既存の権利を侵害しない範囲で取りまとめる必要があることや、アンケート調査や説明会等を通じて把握した住民等の意見を踏まえての内容であることを、意見書の提出者へ説明した上で案を作成いたしました。

その後、都市計画法に基づく案の縦覧と意見書の受付を、5月26日から6月9日までの2週間行いましたが、この間の意見書の提出はございませんでした。

続きまして、第5号議案の地区計画の変更について、御説明いたします。

第5号議案は「古川リバーサイド地区地区計画」の区域を変更するものでございまして、広島市決定に係る案件でございます。

この度変更を行います「古川リバーサイド地区地区計画」は、平成5年2月8日に都市計画決定され、豊かな自然と調和した活力と、うるおいのある良好な市街地の形成を図るため、地区計画の目標、区域の整備、開発及び保全に関する方針、土地利用に関する方針、地区整備計画を定めております。

現在、決定しております地区計画の区域面積は、約81.1haでございますが、赤で点滅しております区域が、この度地区計画の変更を行う区域でございます。

このうち、変更箇所①の場所につきましては、こちらの現況写真のように、現在、店舗併用住宅が建築されております。

変更箇所②の場所につきましては、こちらの現況写真のように、現在、建築物はなく駐車場となっております。

この地区計画の区域は、元々、古川土地区画整理事業の区域にあわせて決定していることから、川内北地区に一部が入り込んだ形状となっております。

この度の川内土地区画整理事業の変更に伴い、新たに川内北地区で地区計画を決定することにあわせ、川内北地区に入り込んでいる「古川リバーサイド地区地区計画」の区域を削除し、「川内北地区」と「古川リバーサイド地区」の各地区計画を道路で区分することにより、区域の整序を行うものです。

この変更により「古川リバーサイド地区地区計画」の区域面積は、全体で約81.0haとなり、約0.1haの減少となります。

具体的には、議案書の29ページにもございますが、削除された区域が属しております「C地区」の面積が、約44.2haから、約44.1haに変更となります。

なお、この度の変更は区域の変更のみであり、土地利用の方針や地区整備計画等の変更はございません。

また、地区計画の区域を変更する敷地では、建築物が1棟建築されておりますが、先ほど御説明いたしました「川内北地区地区計画」の内容や、建築基準法を満足した建築物となっております。

なお、本議案の計画書等につきましては、議案書の24ページから32ページに記載しております。

以上、第5号議案の地区計画の変更について、御説明いたしました。

なお、計画原案につきましては、平成20年3月18日から4月1日までの2週間、縦覧を行うとともに、3月18日から4月7日までの3週間、意見書の受付を行いました。

また、計画案につきましても、5月26日から6月9日までの2週間、案の縦覧と意見書の受付を行いました。いずれも意見書の提出はございませんでした。

続きまして、第6号議案の「用途地域の変更」について、御説明いたします。

これは、先ほどの第5号議案「古川リバーサイド地区地区計画」の区域の変更に伴い、その区域の用途地域を変更するものでございまして、広島市決定に係る案件でございます。

用途地域とは、住宅地、商業地、工業地などの、市街地の類型に応じて、それぞれ建てることのできる建築物の用途を規制することにより、地域における居住環境の保護、又は業務の利便の増進を図るために定めるものでございまして、全部で12種類ございます。

現在、川内北地区には、住居の環境を保護するため「第一種住居地域」を指定し、容積率を200%、建ぺい率を60%にしております。

一方、古川地区では主として住居の環境を保護するため「第二種住居地域」を指定し、容積率を200%、建ぺい率を60%にしております。

「第一種住居地域」と「第二種住居地域」は、古川地区と川内北地区を分ける道路及び「古川土地区画整理事業」の区域を境として指定しております。

「古川土地区画整理事業」の区域が川内側に入り込んだ形となっておりますので、用途地域も御覧のような形状で指定されており、同じ街区でありながら用途地域が異なるという不整合が生じております。

このため、第4号議案の地区計画の決定及び第5号議案の地区計画の変更にあわせ、道路を境界として区域の変更を行うものでございます。

具体的には、赤色で点滅しております区域、2つの区域をあわせると、およそ0.1haでございますが、現在の「第二種住居地域」から「第一種住居地域」に変更するものでございます。

これにより街区で用途地域が異なっていた区域について、整序が図られることとなります。

用途地域の変更による、建ぺい率及び容積率の変更はございません。

なお、本議案の計画書等につきましては、議案書の33ページから39ページに記載しております。

以上、第6号議案の用途地域の変更について、御説明いたしました。

また、この計画案につきまして、平成20年5月26日から6月9日までの2週間、案の縦覧と意見書の受付を行いました。意見書の提出はございませんでした。

以上で、第2号議案から第6号議案まで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 どうもありがとうございました。

ただ今御説明いただきました第2号議案から第6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。

たくさんありましたから大変だったと思いますが、いかがでしょうか。

○委員 少し理解を深めるために質問させていただきます。

元々、密集していたり道が通っていなかったりして問題があった地域だったのですが、簡単に言えば、財政悪化もあって住民の方の負担が増えるということがあって、これの決定をやめて、先ほど地区計画にありました、少し2本道路を通し直すことで一応問題は解決するというようなことで理解してよろしいのですか。

最初にあった問題はどの程度解決されるのかというのが少しよく分からなかったのですが、元々、問題があるので、この土地区画整備の事業があると思うのですけれども。

○事務局（区画整理課長） 区画整理課長の菅原でございます。

当初ありました問題としては、スプロール的ですね、戸建が建って、道路整備がされないままに、そういった住宅が密集市街地的なことになってはいけないといったのが発端でありましたが、それに対しては、すべてがですね、今回の防災道路と、建築の規制によってすべてが解決されるということにはならないと思いますけれども。

その中でも特に問題である緊急時の緊急車両の進入であるとか、この地区の方が特に気を遣っていらっしゃる現況の、日あたりがいいとか、風通しがいいとかいった生活環境の保全をしてほしいという重要な項目については、それを担保するための手法として、建築の制限ということで地区の方々の同意を得て計画策定しておりますので、ほぼ概ねですね、すべてとはいいませんけれども、概ね住民のニーズには応えられているのではないのかというふうには思っております。

○委員 反対するわけではないのですが、住民の方のアンケートでも、車とかの利便性が悪いというのは結構上位にあがっていたので、その辺の住民の理解というのはどんな感じなのかよく分からなかったのですが。

○事務局（区画整理課長） 今回、道路に関して言いますと、地区防災道路ということでですね、防災的な観点から2路線だけを選定して、緊急的に整備する必要があるといったことで選定をしているわけですが、こうした道路を整備していく中で、また、地区内

の主要な生活道路のネットワークという話も出てこようかと思いますが、それは、この緊急に路線を整備しながら、また、地区の方々と引き続き協議をさせていただいて、その中で、また、現実可能なものについて計画を随時追加していくというような形になるのではないのかと思っています。

○委員 元々、区画整理事業をしたほうが一番よかったのですが、時間が経過するに従って、亡くなられて相続税等々で土地を離される、それは、もちろん、戸建住宅しかやりようがないということで、新しく買って来られた人は、それが気に入ったので、おいでになったのでね、それをもう一度、もう2割減歩して、もう少しいい街にしてくれと、もう初めが70%に30%の賛成・反対の率だと思いますが、今では70ぐらい反対になってしまったということで、まったくできないということで、区画整理はできない。

それで、それに代わるものを求めてやったのが今の計画でございますので、今を逃したらますますいかないようになりますので、ひとつ、なんとか今こうなっているのであります、ということでございます。

○委員 今、地元の方がどうお考えなのかというのを少し説明がほしかったので、はい、分かりました。

○会長 はい、ありがとうございます。

それでは、そのほかに御質問・御意見ございませんでしょうか。

○委員 川内の区画整理事業と、それから、地区計画について、いくつか市のほうへの質問、それから、私の意見を述べてみたいと思います。

まず最初に、川内の区画整理事業の廃止の件なのですけれども、今、委員からは「早く」ということだったのですが、私は、一旦計画決定をしたものですから、都市計画というのは、やはり、継続性・安定性も求められるということで、しっかりこの議案を審議した上で結論を出すべきだという観点からいくつか質問をしたいと思います。

それで、まず1点、市のほうに質問するのですけれども、そもそも都市計画決定を一旦したものをですね、廃止した事例というのは戦後何件ぐらいあるのでしょうか。正確ではなくてもいいです、概略でいいです。

○会長 いくつかおありなのですね。では、1つずついきます。お願いします。

○事務局（都市計画課長） 今、委員から御質問がございましたけれども、戦後ということでは把握しておりませんが、近年、平成13年以降で調べた限りでは、和歌山市のほか6都市において区画整理の都市計画決定を廃止した事例がございます。

その廃止の理由といたしましては、地元住民の理解が得られなかったという、大多数の反対があったというのが3件。それから、また、地元の反対により事業化の目途が立たない状況であったけれど、地区内の都市計画道路整備を急ぐため直売方式への整理手法に切り替えて行ったというものが1件。それから、地元の反対等により事業化の目途が立っていないのだけれども、地区内での民間開発等による公共施設整備の進捗により面的整備が不要と判断されたものが2件。それから、地区内での古墳出土がございまして、その古墳の上に換地されることへの地元の抵抗とか、調査による事業の長期化、及び事業費の増大が予測されるといったことがあって中止が最良であると判断したものが1件というような事例がございします。

○委員 ありがとうございます。参考にはなったのですが、私の質問は、広島市で区画整理に限らず都市計画街路とか、公園とか、それら全部含めて広島市で廃止したものがあるかと聞いているのです。

○事務局（都市計画課長） 失礼しました。都市計画道路の廃止につきましては、前回の審議会で、旭町広島港線で一部区間を廃止させていただいております。区画整理等についての廃止事例はございません。

○委員 よく分かりました。

今、都市計画道路、20年経っても事業化されていないものについては、昨年来見直し基準をつくって見直してますね。あれに基づいて廃止したものは最近1件あるけれども、それ以外は広島市においてははないということでしょう。そうですね。それ以外のものについては今回初めてだということ。

それで、私は、当然、時代・状況が変われば適宜見直しをして、必要なら廃止するということはかまわないと思うのですけれども、その場合は、しっかりしたデータに基づいて客観的な評価をして、そして、廃止をするべきだというように考えます。

そして、さらにそういうことをきちんとやっておかないとですね、ただ、市のほうにお金がないから、それから、地元が反対するから都市計画決定を廃止するというようなことを今後もやっておいたらですね、他の広島市の、ほかの都市計画決定したものについて安定性・信頼性が問われることになると思うのですよ。

それで、今日、説明をパワーポイントでしていただいたのですけれども、もう少し詳しく説明をしていただいたほうがよかったのではないのかと。特に今回は新しい市民の委員とか、それから、新しい委員の方も参加しておられますのでね、きちんと市民への説明と

併せて審議会委員の方々へ、議会の委員は、もう詳しく御存知かと思うのですが、こちら側の委員の人たちは経過が分からない人もおられると思いますので、そうしていただきたいと。特にこういう初めての様な案件についてはですね、お願いをしたいと思います。その点、今後、そういうことで対応をぜひしてほしいというように思います。

それからですね、少し具体的にいくつかお聞きするのですが、大きな理由が、反対が多いというのが1点あったのですが、都市計画事業をやろうと思うと反対派は必ず出てくるのです。今の委員の話だと、反対の割合を私は聞きたかったのですが、反対者が現在は7割ということでしょうか、市のほうに少し質問をします、確認を。

○事務局（都市計画課長） 反対の経緯について、簡単に御説明いたします。

都市計画決定をいたしまして、その後、事業計画案の説明を行った平成10年から11年度におきましては、当初、賛成が75%、反対が23%でございました。

事業計画を具体化する取組におきまして、減歩・清算金等負担に対する不満から、平成13年度においては、賛成が34%、反対が40%と、反対者が賛成者を上回る状況となっております。

次に、平成14年度には、まちづくり機運の醸成に向けて住民同士の話し合いへの参加意向の調査を行いまして、その時には、「参加できない」、「参加しない」と回答した人が74%となり、住民の合意を得て事業を実施することが困難となっている状況でございます。

以上です。

○委員 廃止する大きな理由の1点について、反対者の件は具体的な数字で分かりました。

それから、もう1点教えてください。市のほうに質問します。

廃止理由の中で財政的に厳しい状況になっているということなのですが、この事業をしたら総事業費がいくらかかって、広島市の負担がいくらぐらいなのか、ごく概算でもいいですから示してほしいのですが。

○事務局（区画整理課長） 都市計画を行った後にですね、事業計画案を作成しまして、地元でそういった説明をしてきたのですが、なかなか理解が得られずに頓挫してしまったという経過があるという説明をさせていただきました。

そして、その時ですね、平成16年1月にですね、中止を前提に課題の解決に取り組むという方針を決定したわけですが、その時の時点における事業費は約230億円でございます。その時における市の負担はですね、一般財源で71億円でございます。

○委員 今のは当初の計画、当初計画ということですね。

○事務局（区画整理課長） いいえ、事業中止を決定した時の計画で、当初の計画はですね、事業費が約194億円でございます。

○委員 事業中止を決定した時ってというのは、3年ぐらい前ですかね。

○事務局（区画整理課長） 平成15年度でございました。

○委員 ごく概略のアウトラインは分かったのですが、先ほども申しましたように、今後、ほかの都市計画決定を既にしたものについて廃止をしてほしいとかいうのは出てくる可能性もあるのですか、今、道路計画の見直しもやっていますが。

そういう意味で、これはお願いですが、こういう初めてのような案件については、しっかり根拠データを示してですね、きちんと委員の全員の方が客観的な判断ができるようなデータを示していただきたいと思います。区画整理の事業については、質問・意見は以上です。

それでは、次に地区計画について、いくつか。

まず、具体的な質問を2点したいのですが、開発道路というのを2本、パワーポイントでありましたね。5mと6mがあったのですけれども、パワーポイントでは、開発道路というのは消防車が入ったり、救急車が入ったり、さらには、死者が出た時の霊柩車が出入りしないといけない。

6mと書いてあったのですが、5mのものと6mのものを設定しておられますよね。どうして両方を6mにされなかったのか、その理由を聞かせてください。

○事務局（区画整理課長） 「震災に強い都市づくり ～地区まちづくりの手引き～」というのがございまして、その中に示されている数字といたしましては、「概ね6mを原則とする」と、「基本とする」というふうな表現になっております。

今回、地区防災道路として、東側の防災道路と中央防災道路2本を計画いたしましたけれど、それぞれルートにおいて周辺の状況が異なっておりまして、基本的には6mが好ましいという考え方で進めておりますけれど、中央防災道路を5mにした流れというのが、中央防災道路はですね、基本的には用水路の蓋掛けで対応するというふうなことで考えているのですが、用水路の蓋掛けをいたしましても約5m程度にしか拡幅できないと。

したがって、6mにしますと、当然、1m程度の部分が、用地買収が必要ということになるのでございますが、ちょうどその区間につきましては、家屋が道路に連担しておりまして、地元の住民の方々の負担も非常に大きくなるといったようなことが懸念される区間

もあることから、5 mという計画にいたしました。

先ほど申しましたように、理想としては6 m以上が望ましいのですが、それでは、5 mでは、まったくもって用を成さないかということ、6 mの場合はですね、両側に50 cmの路肩を考えて、中の5 mの間で、水槽付の消防車、約2.5 mの幅でございますが、それと一般的な乗用車約2 mがすれ違うというような概念で6 mという設定がございますけれども、5 mの場合、両方に路肩が取れませんので、実質的には乗用車が端に寄って、水槽付の消防車が通過するのを待つというような格好に現実的にはなるのだらうと思っておりますけれども、現在、地区内の道路につきましては、先ほども説明しましたように、4 m以下の道路でまったく離合ができないような状況でございますので、5 mあれば100点ではないにしろ、一定の効果があるのではないかということで、中央防災道路につきましては、5 mで計画をいたしました。

○委員 要は、お金もないから水路を埋めたりして、できるだけ買収とか建物移転をしないで、がんばって、やっとなら5 mで、だから、仕方がないのだということですね、本当は6 mにしたいのだけれど、ということのようですね。

それから、もう1点、今の話でございますね、途中、5 mの道路のほう途中で切れてとなって点線になっていましてね、パワーポイント。どうしてきちんと全部を5 mにして一気に通貫でつながらないのですか、あの点線になっていたのは何でしょうか、切れているのですか。

○事務局（区画整理課長） 当初、御指摘のとおり、一連のルートといたしましてですね、その区間につきましても、途切れている部分についても、住民の方と協議等を進めていかせていただいたのですが、やはり、駐車スペースがなくなるとかですね、軒が支障になって家屋に重大な切り取りが発生するとか、そういったことがございまして、計画策定への協力ができなかったということでございます。

当初、地区防災道路を計画いたしました際に、地区住民の方々に、「地区防災道路として、この2本を計画したい」ということを説明させていただいた際に、地区の住民、すなわち、地権者以外の方の多くがそうなのですが、まちづくりの計画の策定、今回の地区防災道路とですね、建築ルールの策定、これに当たっては、強引に「もうこれしかない」というような進め方をするのではなくて、「住民、特に地権者の方々の意見を十分に聞いて進めなさい」といったような意見が多く出されておりました、それを踏まえた上で、今回はこの部分を計画から見送るといったことにしております。

今後ですね、この度整備します地区防災道路や、区画整理事業が廃止になりましても下水道の整備が再開されるわけでございますけれども、それを着実に実施することで住民の方々との信頼関係が再構築できた段階においては、また再度、この途切れている区間の沿道の住民の方々と協議を行う必要があるというふうには考えております。

○委員 答えは簡単にしてくださいね。

そうすると、あそこの点線のところは、地区計画としては今回決められていないというように理解したらいいですか。

○事務局（区画整理課長） はい。

○委員 それから、あそこの幅員は何mなのですか、点線のところは。

○事務局（区画整理課長） 約4mでございます。

○委員 4m、これもお金がないからできなということのようですね。

最後に、これで地元の人が最終的な縦覧をして意見書がなかったということですね、地元の人が納得してこれでいいと言っておられるのなら、私はやむをえないのかなと思ってもいるのですが。

当初ですね、10年ぐらい前にここを区画整理するという意気込みで都市計画決定まできちんとしたわけですね、この審議会も経て。その代替案として、この地区計画は少しさみしいなど。

それで、私は、この中に大きな都市計画道路があったですね、川の内線とか。あれを整備すればですね、こんな今の5m道路とか、6mとか、こんなものはやらなくても、現在、都市計画決定をされているあの道路、4車線だと広すぎるのであれば暫定で、2車線で行うとかですね、そういう方法もあるのではないかというように思いました。

以上です。

○会長 最後は御提案でしたか、御意見ということでよろしゅうございますか。

○委員 はい、意見です。

○会長 この2号議案から6号議案につきまして重要な御意見をいただいたと思います。

その1つがですね、都市計画決定を一旦したものについて見直しあるいは廃止をする際に、その正当な理由については詳細に説明していただきたいということで、くしくも今日は委員から御質問をいただいて、それに答えていただいたことによってですね、住民の認識でありますとか、あるいは事業化の困難性につきまして数値をもって御説明いただきましたので、御理解が進んだのではないかと思います。

同様の案件が今後出てくるようなことがある場合に、都市計画道路の見直しの時のようにですね、一定の基準というか考え方を明に示していただいた上でこういった審議をしていただくように、私からも事務局にお願いを申し上げたいというふうに思います。

地区計画につきましてもいくつか御意見をいただきましたが、これは御意見ということではよろしゅうございますでしょうか。

それでは、委員の御質問・御意見につきましては、以上で。

結論とすると、しかし、今回の議案につきましては、最終的には賛成であるということではよろしいですか。

○委員 はい。

○会長 そのほかに委員から御意見・御質問ございませんでしょうか。

○委員 今の委員の御発言と一緒にのですけれども、実際に、ですから、都市計画決定の見直しとか廃止をする場合の基準が今回は示されていないと思うのです。

ですから、今回の部分に関して賛否を問うのは別にかまいませんけれども、次回また同じような案件があった場合、また基準がないまま賛否を問うということになるかと思うのですけれども、そこはその形でよろしいのでしょうか。

○会長 基準が明にないということとか、出てきてないということだろうと思いますが、審議の過程で、一定の基準のようなものは当然出てきて、事業化の困難性でありますとか、地元住民の御要望でありますとか、いくつかの判断すべき点は、実は潜在的にはあるのだと思いますね。

したがって、それを次回に向けて事務局では一度整理をいただきたい。それは、先ほど私がお願いしたとおりであります。

それで、ただ、道路のように一律こういった規格で、というふうに基準を簡単に設けられるのか、あるいは地区によってかなりバリエーションがありますので、それがどの程度できるのかについて、検討はしていただきますけれども、この場で「こういう基準でいきます」というのを一意に決められるかどうかは、少し時間をいただいたほうがいいのではないのかというふうに存じます。

御提案ありがとうございました。

ほかにかがででしょうか。よろしゅうございますでしょうか。

○会長 それでは、十分に慎重な御意見をいただきましたが、ほかに御意見はございませんようですので、ただ今御説明いただきました第2号から第6号の議案につきましては、

いくつかの注文をつけた上で、原案どおり都市計画とすることを適当と認めると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、第2号から第6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。

それでは、引き続きまして、第7号議案及び第8号議案を、これは、また相互に関連が深い案件でございますので、一括して審議をさせていただきます。

事務局の説明を求めます。

○事務局（都市計画課長） それでは、第7号議案及び第8号議案の「道路の変更」について、御説明いたします。

スライドを御覧ください。

第7号議案の都市計画道路中島中野線、可部宇津線、高陽可部線の3路線は広島市決定で、第8号議案の都市計画道路可部浜田線、中島下町屋線の2路線は広島県決定であり、いずれも安佐北区可部地区の都市計画道路の見直しに関する案件でございます。

第8号議案の広島県決定の案件は、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おります。このため、県から市に意見を求められたことから、それに対し県へ「意見なし」として回答することについて、お諮りするものでございます。

これら議案の具体的な説明に入る前に、昨年11月の当審議会にて御報告いたしました、都市計画道路の見直しにつきまして、簡単に御説明いたします。

まず、「これまでの取組状況」でございます。

見直しに当たっての基本的な考え方となる「基本方針」を、平成18年11月に策定し公表いたしました。

その後、この基本方針に基づき、見直しの検討を行い、昨年7月に「見直し素案」を公表し、この「見直し素案」を昨年11月の審議会において、御報告いたしました。

次に、各路線の見直しの方向性を示した「見直し素案」の概要でございます。

見直しの対象となる35路線のうち、廃止する方向で協議・検討する路線として、赤色の8路線、縮小変更する方向で協議・検討する路線として、オレンジ色の1路線、ルート・幅員等を検討する路線として、緑色の3路線、引き続き協議・検討する路線として、黄色

の4路線、残る青色は現計画どおり存続する路線でございます。

今回の可部地区の議案は、「廃止する方向で協議・検討する8路線」のうちの1つでございます。なお、本年3月6日に、旭町広島港線の一部区間を廃止するという都市計画変更の告示を行いました。

以上が、都市計画道路の見直しの概要でございます。

続きまして、今回の議案について、御説明いたします。

こちらは、安佐北区可部地区の位置図でございます。紫色の線が国道54号です。こちらが国道54号可部バイパスです。こちらが国道191号です。

変更する路線の位置付けと、変更の概略でございます。都市計画決定が、国道は広島県決定、県道と市道は広島市決定ですので、決定権者別に御説明いたします。

まず、県決定の2路線ですが、こちらは、南北の主要な幹線街路である、全長約3,710m、代表幅員16mの国道54号の中島下町屋線、もう1路線は、東西の主要な幹線街路である、全長約3,160m、代表幅員18mの国道191号の可部浜田線です。

次に、市決定の3路線ですが、こちらが南北の幹線街路である、全長約2,070m、代表幅員8mの可部旧街道の中島中野線、次が東西の幹線街路である、全長約1,720m、代表幅員12mの可部宇津線、最後が、高陽地区と可部地区を連絡する幹線街路である、全長約5,140m、代表幅員16mの高陽可部線です。

変更の概要につきましては、可部地区の都市計画道路の見直しにより、中島中野線を全線廃止します。これにあわせ、可部浜田線の起点側の一部区間約140mを廃止し、全長約3,020mとします。同じく、可部宇津線の起点側の一部区間約310mを廃止し、全長約1,410mとします。これら3路線の全線又は一部区間の廃止にあわせ、これらと交差する中島下町屋線、高陽可部線の隅切り部の区域を変更します。なお、この2路線は、延長等に変更ございません。

次に、「都市計画変更の理由」でございます。

1つ目の理由として、「当初都市計画決定からの周辺道路網の計画・整備の状況に変化が生じた」ことでございます。

可部地区の都市計画道路は、昭和34年4月15日に当初都市計画決定されました。それは、当時の都市計画道路名称で申しますと、2本の広島松江線、中島城線が、それぞれ南北の幹線街路として、また、広島浜田線、可部宇津線が東西の幹線街路として計画されました。その後、昭和39年4月に、現在の国道54号が供用されました。

また、昭和43年9月2日には、東西の幹線街路として、新たに可部大毛寺線及び藤ノ森大毛寺線が計画決定されるとともに、広島浜田線及び可部宇津線が延伸されました。

その後、広島都市圏と備北都市圏とを連絡するとともに、可部地区の南北の主要な幹線街路である国道54号の交通需要を軽減させるため、バイパスが必要となり、昭和56年12月22日に、都市計画道路中島城線を延伸・拡幅し、八木大林線として計画されました。その後、可部バイパスは、昭和58年度に事業着手され、現在整備が進められています。

さらに、平成2年12月20日に、高陽地区と可部地区を連絡する幹線街路として、高陽可部線が計画され、現在の可部地区の都市計画道路ネットワークが形成されました。

一方、現在の道路の整備状況ですが、青色が整備済み、緑色が事業中、赤色が未着手でございます。南北の幹線街路である、中島下町屋線は整備済みであり、八木大林線は、桐陽台付近の市道山倉線まで整備済みで、山倉線以北について、現在整備が進められています。

次に、2つ目の都市計画変更の理由でございますが、「中島中野線ほかを廃止した場合の周辺道路の将来交通への影響はない」と考えていることです。

赤色の中島中野線ほかを廃止した場合の将来交通量を算出し、周辺道路へ与える影響を検討しました。

現在の中島中野線の現道の交通量は、1日当たり約8,300台となっておりますが、この中島中野線ほかを廃止した時の将来の現道の交通量は、1日当たり約3,600台と推計されます。これは、現道で交通処理が可能な交通量であり、現道で機能が代替できるものと考えています。

また、中島中野線ほかを廃止した場合、廃止しなかった場合に比べ、1日当たり約5,000台の将来交通量が周辺の都市計画道路へ転換すると推計しています。この転換先の路線は、可部大毛寺線へ約2,500台転換し約3,800台に、中島下町屋線へ約1,500台転換し約14,300台に、八木大林線へ約900台転換し約35,000台になると推計しています。これら転換先の路線は、現在の計画で交通処理が可能であり、周辺の都市計画道路への影響はないものと考えています。

以上のようなことから、都市計画変更の理由としては、周辺の八木大林線などの計画・整備によりまして、中島中野線の幹線街路としての必要性がなくなったこと、また、中島中野線を廃止した場合、現道で機能が代替でき、周辺の可部大毛寺線などへの影響もない

ことから、この度、中島中野線を廃止するものです。

なお、可部旧街道である中島中野線の沿線では、造り酒屋や醤油醸造所など、歴史的な家屋が残されており、地元では保存活動の取組もされており、中島中野線の廃止により、こうした地元の保存活動へも寄与するものと考えております。

次に、具体的な変更の内容でございます。変更内容は大きく3点ございます。

1点目は、中島中野線の廃止と、それに伴いネットワークしなくなる可部浜田線及び可部宇津線の一部区間の廃止による都市計画道路区域の削除、2点目は、中島中野線等の廃止に伴い、これらと交差する中島下町屋線及び高陽可部線の隅切り部の区域の削除、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。

それでは、3点について、順次、御説明いたします。

最初に、中島中野線の廃止と、可部浜田線及び可部宇津線の一部区間の廃止による区域の削除でございます。

こちらは、新旧対照図です。図の右側が北の安芸高田市方面で、左側が南の広島市中心部方面です。また、図の緑色は変更を行わない現計画どおりの区域、次にお示しします黄色は削除する区域を表します。

中島中野線は、現道の幅員が約6mで、計画幅員が8mですが、これを全線廃止し、都市計画道路区域から削除するものです。

また、中島中野線の廃止に伴い、それに接続する可部宇津線、可部浜田線についても、都市計画道路ネットワーク上、幹線街路としての必要性がないことから、起点から中島下町屋線の区間を廃止し、都市計画道路区域から削除するものです。なお、両路線とも、概ね幅員6mの現道があり、将来交通量を推計した結果、現道で交通処理が可能であります。

次に、2点目の変更は、中島中野線等の廃止に伴い、これらと交差する中島下町屋線及び高陽可部線等の隅切り部の区域の削除です。

こちらは、新旧対照図です。

中島下町屋線の削除区域を拡大したものが、①から③の拡大図です。可部宇津線、可部浜田線、中島中野線の廃止に伴い、それぞれ、不要となる中島下町屋線の隅切り部を都市計画道路区域から削除するものです。

また、④は、高陽可部線の削除区域を拡大したものです。中島中野線の廃止に伴い、不要となる高陽可部線の隅切り部を都市計画道路区域から削除するものです。

最後に、3点目の変更は、都市計画法施行令の一部改正に伴う、車線の数の決定ござ

います。

これは、第3号議案で御説明したとおり、今回変更を行う可部宇津線、高陽可部線、可部浜田線、中島下町屋線の4路線の車線数を計画書に追加して記載するものです。

まず、広島市決定の可部宇津線及び高陽可部線ですが、こちらは、標準横断図です。図のように、両路線とも車線の数に2車線でございます。

次に、広島県決定の可部浜田線及び中島下町屋線です。図のように、両路線とも車線の数に2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40ページから60ページに記載しております。

以上、第7号議案及び第8号議案の道路の変更について、御説明いたしました。

なお、この計画案につきまして、平成20年6月2日から16日までの2週間、案の縦覧を行いましたところ、広島市決定の第7号議案につきまして、意見書の提出がございました。

この意見書の要旨につきまして、お手元にお配りしております資料6「広島圏都市計画の意見書について」の1ページを御覧ください。

2週間の縦覧期間中、1名の方が縦覧されており、2件2名の方から意見書が提出されております。

2ページに、「意見書の要旨」と「それに対する広島市の考え方」を取りまとめております。それでは、要旨を読み上げさせていただきます。

「1 計画等に関する意見」として、「中島中野線については、沿線の町並みを保存しようとする動きがあることから、計画の廃止について特に意見はない。

ただし、この路線と国道とを結ぶ可部宇津線については、この地域の基盤整備を進める上で必要不可欠なものであるところから廃止に反対する。この地域は、古くからの市街地でありながら、地域内道路の整備が極端に遅れているため、緊急車両が入れない等課題が山積している。安全で安心して生活できる街をつくるためにも、可部宇津線の計画を廃止するのではなく、積極的に整備するよう取り組んでもらいたい。」

以上でございます。

これら意見に対する広島市の考え方を右欄に整理しております。読み上げさせていただきます。

「可部宇津線は、昭和34年に可部地区の東西を結ぶ幹線街路として都市計画決定され

た。その後、昭和43年に可部大毛寺線が都市計画決定され、中島下町屋線（国道54号）から寺山公園の入口まで整備した。また、平成2年に高陽可部線が可部地区まで延伸計画された。これにより、可部宇津線の当該区間（中島中野線から中島下町屋線まで約310m）を廃止しても、可部大毛寺線及び高陽可部線の計画によって、地区内の東西方向の交通処理は可能であると考えている。

また、廃止しようとする区間には、概ね幅員6mの現道があり、地区内交通の処理や緊急車両の通行等において、地域の主要生活道路として機能を果たしている。

このようなことから、中島中野線の廃止にあわせ、可部宇津線の当該区間についても廃止するものである。」

以上でございます。

次の意見書の要旨です。読み上げさせていただきます。

「2 その他の意見」として、「中島中野線現道の道路改良は無理と思う。ただし、交通量、スピード制限厳守について考慮していただきたい。可部大毛寺線の上原方面の道路開通、可部バイパス（可部～大林）の完成などで、中島中野線の交通量は減少すると言われているが、そうはならないと思う。ついては、交通量、スピード制限厳守も困難なので、信号機の設置で車の流れを切ることがベターだと思う。信号機の設置箇所は可部交番所近くの三叉路又は上原橋入口の三叉路であり一考願いたい。」

以上でございます。

これら意見に対する広島市の考え方を読み上げさせていただきます。

「中島中野線の現道の交通量は、現在（平成17年調査）6,445台/12時間（可部南五丁目）で、1日当たりに換算すると約8,300台であるが、事業中の八木大林線（国道54号可部バイパス）、可部大毛寺線、高陽可部線等の都市計画道路を整備することにより、将来交通量（平成42年）が約3,600台/日になると推計しており、現在の交通量より減少するものと考えている。

中島中野線の現道への信号機設置については、現時点では交差点の現道拡幅が難しいことから設置は困難な状況であり、可部宇津線の現道との交差点等7箇所での注意喚起のためのカラー舗装化や十字マークなどの路面表示、視認性を高めるためのカーブミラー設置など、地元と一体となって、歩行者や自転車の安全確保に努めている。」

以上、「意見書の要旨」と「それに対する広島市の考え方」について、御説明いたしました。

これで、第7号議案及び第8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 ただ今御説明いただきました第7号議案及び第8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。

特にございませんでしょうか。

それでは、本件につきましては、特に御意見がございませんようですので、まず、第7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と認めると。

また、第8号議案につきましては、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、それぞれ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 はい、ありがとうございます。

それでは、「異議なし」ということで、第7号及び第8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。

それでは、続きまして、第9号議案につきまして、事務局の説明をお願いいたします。

○事務局（都市計画課長） それでは、第9号議案の「緑地の変更」について、御説明いたします。

これは、広島圏都市計画緑地のうち西部河岸緑地の変更を行うもので、広島市決定に係る案件でございます。

まず、都市計画に定める都市施設である緑地の概要について、御説明いたします。

緑地は、公園、広場、墓園等とともに、都市計画において公共空地として位置付けられており、主として自然的環境を有し、環境の保全、公害の緩和、災害の防止、景観の向上、及び緑道の用に供することを目的としております。

本市におきまして緑地は、牛田緑地、二葉山緑地のほか、河岸緑地として東部河岸緑地、西部河岸緑地など、計14箇所を都市計画決定しております。

それでは、この度の案件であります河岸緑地について、御説明いたします。

現在までに都市計画決定しております河岸緑地の面積は、オレンジ色でお示ししております東部河岸緑地として約22.0ha、緑色でお示ししております西部河岸緑地として約12.7haでございます。

都市計画の経緯といたしましては、昭和27年に東部河岸緑地及び西部河岸緑地を都市

計画決定しておりまして、その後、それぞれ幾度かの区域の追加等の変更を行ってきております。

今回の西部河岸緑地の変更内容としましては、赤色でお示ししております天満川の左岸部分において、国土交通省の高潮対策事業により整備された堤防の区域の形状にあわせて、河岸緑地の区域を変更しようとするものです。

それでは、変更内容の詳細について、御説明いたします。

新たに追加する区域でございますが、先程お示ししました変更箇所を拡大したものがこの図でございます。天満川左岸の南観音橋から昭和大橋までの区間で、赤色の区域でございます。延長は約700m、幅が約8～12m、面積は約0.6haでございます。

今回、緑地として決定する区域の基本的な考え方について、御説明いたします。お示しておりますのは、高潮堤防の標準的な断面でございます。

今回、高潮堤防の整備による沖出しに伴い生み出されたスペースを緑地として決定しようとするものでございます。

この写真は、変更区域を上空から撮影したものでございます。赤色でお示ししました区域を今回新たに追加しようとするものでございます。

次に、この写真は変更区域を下流の昭和大橋の方向に向かって撮影したものでございます。赤色でお示ししました区域を、完成した高潮堤防の形状にあわせ、新たに追加しようとするものでございます。

また、この写真は、上流の南観音橋の方向に向かって撮影したものでございます。同様に、赤色の線でお示ししました区域を追加しようとするものでございます。

次に、参考としまして、現在考えております整備計画の概要について、御説明いたします。

これは南観音橋から昭和大橋の区間の整備計画図でございます。

一部分を拡大して御説明いたします。赤色の線でお示しております区域が今回新たに追加する区域でございます。この区域に肌色と桃色でお示しております園路、緑色と黄緑色でお示しております樹木等の植栽や法面、黄色でお示しております休憩のためのベンチ、遊具などの施設を、今年度において整備する予定としております。

なお、この写真は、旧太田川（本川）右岸の西部河岸緑地の整備事例でございますが、こうした整備済みの河岸緑地と一体となって、市民が川辺に集い、語り、憩う場として、また、都心部における安全で快適な歩行者、自転車の通行空間として、良好な都市環境の

形成が図られるものと考えております。

以上の河岸緑地区域の追加によりまして、西部河岸緑地全体の面積は、約12.7haから約13.3haとなります。

本議案の計画書等につきましては、議案書の62ページ以降に記載しております。

第9号議案の説明は、以上でございます。

なお、この案につきましては、平成20年5月7日から21日までの2週間、縦覧を行いました。意見書の提出はございませんでした。

よろしく御審議のほど、お願いいたします。

○会長 それでは、第9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。

はい、お願いいたします。

○委員 河岸緑地を追加することは賛成です。

それで、計画案のところ、2段になっていて、下も使えるような空間になるということなのですか。上だけが緑地なのですか。

よく自転車で緑地を通勤とかで使われる方が、道路と交差するところでアンダーになると行きやすいとかいろいろ御意見を聞いたりするのですけれども、下のところの活用というのはどうふうになるのですか。

○事務局（都市計画課長） 今おっしゃられたのは一段下の段のことだと思いますけれども、一応、あそこはまだ河川区域となっております。橋の下がアンダーのところにつきましても、管理等で河川管理者と実際に協議をしていますけれども、扱いについては、まだ決まっております。

そういったところで緑地としては、計画はしてないのですけれども、実際の利用はできるという実態になると思います。

○会長 よろしいですか。

そのほかにいかがでしょうか。

特にこの件につきまして、御質問・御意見ございませんでしょうか。

それでは、本件につきましては、ほかに御意見がございませんようですので、第9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と認めると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す。

それでは、「異議なし」ということで、原案どおり答申することにいたします。

最後に、「その他」といたしまして、事務局より報告事項があるようですので、お願いいたします。

○事務局（都市計画課長） お手元の「資料7」「報告事項」を御覧ください。

前回、1月29日に御審議いただいた案件は、5議案でございました。

まず、第1号から第3号議案につきましては、いずれも広島市決定の広島駅南口Bブロックにおける、「第一種市街地再開発事業などの変更」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」との答申をいただいたことから、3月26日に、都市計画の変更の告示を行いました。

次に、第4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る」との答申をいただいたことから、3月6日に、都市計画の変更の告示を行いました。

最後に、第5号議案につきましては、広島市決定の「墓園の変更」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」との答申をいただいたことから、2月25日に、都市計画の変更の告示を行いました。

以上が、事務局からの御報告でございます。

○事務局（都市整備局長） 会長、少しよろしいですか。

長時間御審議いただきまして、ありがとうございます。

第2号議案に関連いたしまして、先ほど各複数の委員さんのほうから御意見・御質問がありまして、内容が深まったように思うのですが、御指摘がありましたように計画内容、特に廃止する議案の場合につきましては、経緯を含め十分に説明するよう意を用いて対応したいと思いますので、どうぞよろしく願いいたします。

以上でございます。

○会長 それでは、以上をもちまして、本日の審議会のすべての議題については、終了いたしました。

本日は、大変お忙しい中、また、暑い中、御出席いただきまして、誠にありがとうございました。

これをもちまして、審議会を終了いたします。