

## 第2回 ひろしま西風新都の都市づくり懇談会要旨

### 1. 懇談会名称

第2回 ひろしま西風新都の都市づくり懇談会

### 2. 開催日時

平成24年10月5日（金）14:00～16:00

### 3. 開催場所

広島市役所本庁14階 第7会議室

### 4. 出席者氏名（敬称略）

#### (1) 出席者（15名）

大東和 武司、塚井 誠人、間野 博、秋野 征治、梶山 正治、國田 晃司、三宅 正昭、大江 英毅、山崎 正志、藤井 豊、柳川 寿子、竹崎 宗一郎、古屋敷 峰予子、堀崎 真一、友道 康仁

#### (2) 欠席者（1名）

長谷川 弘

### 5. 議題（公開）

(1) ひろしま西風新都都市づくり全体計画の見直しについて

(2) ひろしま西風新都の都市づくり懇談会の意見・助言について

### 6. 傍聴人の人数

一般傍聴者5名、報道関係者4社

### 7. 懇談会資料名

資料1 ひろしま西風新都都市づくり全体計画の見直しについて

資料2-1 第1回ひろしま西風新都の都市づくり懇談会要旨

資料2-2 第1回ひろしま西風新都の都市づくり懇談会 追加意見・助言

資料2-3 第1回ひろしま西風新都の都市づくり懇談会での意見・助言及び追加意見・助言のとりまとめ

資料3 今後の懇談会の開催予定について

### 8. 各出席者の発言要旨

#### (1) ひろしま西風新都都市づくり全体計画の見直しについて

##### 【間野座長】

今日の議題1のひろしま西風新都都市づくり全体計画の見直しについて、前半は31のスライドで説明して頂いて、その後、補足説明として前回の議論の中で出ていたデータのなものについて、土地利用規制と人口関係のデータの説明して頂いた。

今日は、全体計画の見直しについての説明について、意見交換をしたいと思います。

全体計画をこれから見直していくのだけれども、その見直しのポイントを出して頂いた。

ポイントと言っても、中身を見るとマスタープランの中身的な所に踏み込んだ事がたくさん出て来ているので、そのあたりについて特に意見が頂ければと思う。

当然のことながら、今の説明に対する質問も含めて進めていけばいいと思う。

##### 【三宅氏】

質問だが、現在の災害対策本部のデータセンター等はどこにあるのか。

##### 【西風新都整備部】

広島市の防災は、消防局になっており基本的には消防局の本部がある大手町にある。

## 【梶山氏】

25 ページに地区拠点に都市機能を配置するところで考え方を踏襲するとなっているが、その地区拠点が 10 か所ある。

その中で、市街化区域に 4 か所くらいあるが、ほっておいてもここは地区拠点になるのかなという所が、この図面を見ると梶毛東の方などがそうなるのかという気がする。

楕円形で囲まれている大塚という所があるが、ここは西風新都とアストラムの交差点周辺で市街化調整区域であるが、整備を促進するといった事が以前から言われており、地域の要望だけではなかなか進まない。具体的に地区拠点の 10 か所についてどういった格好で進めて行くのか、その下に保全の地区があるが、ここの中で山林とか水源かん養、環境浄化とかいったものがあり、農地についてはこの中に部分的に入るのだと思う。

今は小さい面積ながらも耕作しているが、将来、10 年先、15 年先になると農地が荒廃すると思う。現在すでに高速 4 号線の沿線等で荒れている状況になっている。

農業については、ほとんど将来の見込みがないのが現状であり、ここらあたりを今からどのような考えでやっていくのがいいのか個人的にも悩んでいる。

やはり全体の計画の中で、農地の保全について検討してもらいたい。また、農地の保全が困難であれば活用方法の検討が必要と思われる。

それと、道路の計画で高速 4 号線から修道大学の横を通って五日市インターまでを、10 年前頃だったと思うがいろいろ説明を聞いたことがある。それから全く何も聞いていない。今後どのように考えているのか。

## 【西風新都整備部】

まず地区拠点だが、調整区域でまだ進められておらず調整区域のままの地区がかなりある。

そういった所については、先程、土地利用のところで話をした中で地区計画といったやり方で、一つは石内バイパス沿道のまちづくりで、地区計画をたてる前提としてまちづくり計画を作って地区計画の制度を活かして、建物が建てる事が出来るようにするといった事がある。

例えば、大塚あたりだとまちづくり計画が既に作られているので、そういった部分を活用し、まちづくり計画を活かして、建物が建てる事が出来るように盛り上げていくというのが一つの方法ではある。

それと、農地については、そこらあたりまで考えが及んでいない。

高速 4 号線の延伸については、高速道路公社が過去に五日市インターへの接続ということを検討しており、現時点では保留になっている。

今、広島高速道路公社が 5 路線の事業計画を立てており、その 5 路線を完成させるということで、ある程度その目途が立てば高速 4 号線延伸についても検討していく事になると考えている。

## 【間野座長】

地区拠点に関しては、地区計画で調整区域でも開発出来るようにするという事で、地区計画というのはどういったことで出来るかということ、地元側がこういったまちづくりをしようという気運が起こってきて、それに基づいて地区計画を決め、それで開発を可能するという道筋でいこうと市としては考えているということで、これは地元側から出てこないとだめだということによいか。

それと自然と農業に関しては、まだ見直しのポイントにも曖昧な事しか書かれていないので、これから見直しをして具体的な全体計画の中身を考えていく中で、答えを求めていきたいといったことでよいか。

高速 4 号線の延伸に関しては、要するに見直しの対象にはならないという答えなのかどうか、はっきりしなかったが、しないということでもいいのか。

## 【西風新都整備部】

高速 4 号線の延伸については、広島高速道路公社事業との関連があり、高速 4 号線の延伸がこの計画の中にタイミング的に盛り込めるかどうかということが現時点では不明なので、ここでは具体的に

はお答えできない。

**【間野座長】**

今年度中にこの見直し計画を作るのだから、その対象に成り得るのかどうかということぐらいは、今の段階ではっきりさせておかないといけないのではないのか。

今ここで答えを出す必要はないが、少なくとも全体計画を作っていく過程では必ずどちらにすると  
いう事をはっきりしないと、計画にならないので見直しの中での課題として捉えて頂きたい。

**【大江氏】**

西風新都の計画は、石内地区も入っているのか。

どうもこれを見ると高速 4 号線のトンネルとアストラムラインも途中で止まって、石内地区が外された感じがしているところがある。

先程話があったように、石内バイパスの周辺地区で来年の 3 月 31 日をもって、地区計画を作るというところまで進んでいる。

これは、西風新都整備部の方に大変お世話になっているところであるが、これこそ日夜という思いで一生懸命やっております、地区計画を立てている。

しかし、これを立ててすぐ進むかというところで、一つお聞きしたい。

アストラムラインの 28 ページで、広域公園前駅から JR 西広島駅までの延伸計画について将来の事業化時期を判断するということは、西広島駅に決定しているということなのか、そこの所をはっきりと聞きたい。

**【西風新都整備部】**

アストラムラインの延伸については、平成 11 年に新たな公共交通体系づくりの基本計画ということで、広島市が策定している。

西風新都線のルートについては、現在 28 ページに載せている西広島駅へのルートの他、五日市駅とか新井口駅への接続ルートの 3 案を検討しており、公共交通体系づくりの基本計画の中では西広島駅への接続ということで定めている。

現在は、西広島駅への接続を前提に、道路交通局で検討を行っている。

**【大江氏】**

今の話の中で、石内地区というのは五月が丘を通るルートだと思うが、石内地区は長さが 4 から 5 km 近くある。

その一部を通しておいて、これが西風新都の都市計画の中に入っていると言うそのものがおかしいと思う。

**【西風新都整備部】**

アストラムラインの検討の事になると、現在、道路交通局で西広島駅を前提に検討しているということである。

**【間野座長】**

要するに、検討しているので西風新都の見直し計画の中では、そのままそれを受け止めて計画することか。

この西風新都の見直し計画の中でどう取り扱うかというのを聞きたい。

**【西風新都整備部】**

アストラムラインについては、今検討した状況について見直しのポイントに書いているように、利便性の向上とコスト縮減の両立の観点から、西広島駅へのルートを前提として具体的に利便性が向上するかとかコスト縮減とかいう事を検討しているので、それが出たところでそれを踏まえて全体計画の中に盛り込んでいくという事である。

**【大江氏】**

それならそれで構わないが代替案はどうなのか、前回の 8 月 1 日の時に石内地区も沼田も同じで大変高齢化が進んでおり、五月が丘も進んでいる。

これから公共交通に頼らざるを得ないのが現状である。

今後、ますますひどくなるわけで、前も話しをしたが五日市まで出るのに土日、祭日はバスがなく、平日でも一日7便しかない。

現在、そういった状況下にあるわけで、これがますます進む。

己斐に延伸をするというのなら、その代替え案を西風新都の計画の中で取り組んでもらいたい。

#### 【間野座長】

アストラムラインが来ないのならそれに代わる公共交通機関、いわゆる交通の便をどう確保するのかということ、しっかりと示してほしいということだと思ふ。

#### 【國田氏】

今まで聞いていると、抜本の見直しということで聞かせて頂いた。

私が思っている通りのいい線が出ているのではないかと思ふ。

今日は、全体計画の見直しの方向性という題をもらったので、私なりに意見とか提案をさせて頂きたい。

先程、今まで民主導でということが出たが、官を主導にするまちづくりが必要なのは当然と思ふ。

道は文化を招くと言う言葉があるように、特に官主導で幹線道路の新設をすることが繁栄を招く一番の都市づくりだと確信している。

そのためには、計画した道路については着工から完成までの計画のロードマップを作って、期限を切って着実に道路整備することが必要だと思ふ。

次に、西風新都内に今から新設されると思われる公的な施設で、例えば学校とか役所、公民館、集会所、また道路にある橋だが、今までどの学校にしても右にならえということで同じような規格のものが建てられている。

この西風新都は、その地域、地域にあった独創性のある建物で、多くの人が楽しくなるような施設を造って頂くことが必要である。

例えば、広島材を使用した木造建築とか、橋にオブジェのついた欄干をすると非常にユニークで楽しくなる、100年経ってもプレミアのつくような、他市にないような施設建設を心掛けてほしい。

将来、西風新都にも区役所が必要になるのではないかと思ふが、これは先の事だが、今の焼却場に区役所を造って西風新都のシンボルになるように、今の煙突を高くしてそこに展望台を造って西風新都一望とか、宮島とか四国が眺めるような突拍子もない話だが、そこで風呂や温水プール、アウトレットのようなものを付設して、遊びや買い物、食事が出来るような複合施設にするのがいいのではと思ふ。

今までのゴミ焼きのイメージを払拭するような、他市にない施設を造るのも面白いのではないか。

今の話は突拍子もない一例であるが、西風新都都市づくり全体の見直しの方向性については、地域と行政が一体となり、固定観念を捨て、知恵を出し合った想像あふれる都市づくりを行い、広域的な誘引力のある取組をして頂きたいというのが私の助言である。

#### 【秋野氏】

先程説明のあった23ページを見て頂きたい。

開発計画の位置付け及び取扱いについての所で、ここでは二つに分けられて計画開発地区と開発保留地区というのがある。

開発保留地区の方での見直しのポイントだが、具体的な開発の動きが全く見られない開発保留地区があることから、実現可能な開発計画の絞り込みを検討ということになると、今回の見直しの対象から外される区域もあるということか。

前回は発言させて頂いたのだが、現在、保留地区に造成工事を理由に次から次に入ってきているということで、今それを環境の破壊ということで深刻な問題として我々は捉えているが、前回話をした時も2社そういう話が持ち上がっていて、今月に入ってもう1社が上伴地区で測量をするなどそうした動きを見せており地元としては憂慮している。

ですから今、3社がその動きを見せていることになる。

10月11日に広島県知事のところに行き、何とかならないかという事を要望する予定にしている。西風新都のまちづくりの基本に出ているように、住み、働き、学び、憩うという目途を掲げている。現在、その住むという概念がおかされるという事にもなりかねないと思っている。

伴地区としては、この見直しの策定の前にそういった事に直ちに対応したいという気持ちもあり、その辺の事を考慮に入れて保留地区や休耕田などの標的にされそうな区域を指定してそうした業者の工事ができないような形にして頂きたいと思っている。

それで初めて、住み、働き、学び、憩うという概念が崩れないまちづくりを目標にしたいと思うので、その辺よく考えて頂きたい。

#### 【間野座長】

開発保留地区の絞り込みということに関する補足説明をお願いします。

#### 【西風新都整備部】

計画開発地区と開発保留地区の位置付けをそれぞれ書いているが、具体的に今回どこを絞り込むところで、計画開発地区については、例えば梶毛南流通地区とか石内南流通地区は開発予定事業者が特定されていたが、倒産によりなくなったということで具体的な見込みが立たなくなったところである。

開発保留地区については、開発の可能性があるということだが、今時点では具体的な開発計画の動きというのは無いので、これらの地区について計画の中で絞り込みを行っていきたいと考えている。

開発保留地区の埋め立てといった話だと思うが、なかなか今どうこうできるといった案はお示しできない。

例えば26ページに自然環境の保全についてというところがあるが、保全の方針の中でももう少し課題を踏まえた記述を加えて、保全できるような形にならないかということは検討して行きたいと考えている。

#### 【山崎氏】

マスタープランの見直しについて、松井市長が就任されたときに公約で西風新都の活性化について、従来は民間が主導して、それと並行して道路等のインフラ整備を行っていくという形から民間主導ではなくて、どちらかという積極的に道路整備等に入っていくということを公約されているが、ここに書いてある見直しのポイントは、そういった観点から見直しを行って整備に入っていくというような考えでよいのか。

#### 【西風新都整備部】

14ページに書いていることだと思うが、全体計画見直しに当たっての基本的考え方の(1)の民先行、官追従というこれまでの進め方を改めることとし、具体的な施策の実施方法を定めるということで、まさに道路整備等は、これまで開発事業がある程度開発にかかったところに接続するような形で公共が事業地区間の道路を繋げるということで、逆に言えば開発が具体化しないと市も具体的に動かないから、そのスケジュール感とか目安というのは示されていなかったというところが、今回の反省のポイントである。

道路整備については、27ページに書いているように自動車の交通需要や開発計画の見通しなどを踏まえてネットワーク計画を見直した上で、必要性が高い区間を着実に整備するというので、そういった必要な区間については、具体的な目安を示した上で整備をしていきたいと考えている。

#### 【山崎氏】

今の関連で、第1回の懇談会でも道路アクセスの整備が第一だと、まず道路のインフラをやらないと西風新都の発展も活力もないというような意見が数多くあったように思う。

具体的な話になるが、西風新都の企業さんとか住民さんとか、私ども石内地区の住民にいろいろ聞いてみると、手っ取り早いのは造成が終わった梶毛東工業地区というのがある。

この地区は、西風新都中央線の石内北信号から南に入った所にあり、現在、住宅の募集を始め15戸

ぐらい家が既に建築されおり、これから募集するという事になっている。

その地区からインター流通パーク石内北流通地区の 1.5km ぐらいの地域だが、ここを最優先で道路整備することによってかなりの車が分散され、そこを通過して石内バイパス及び草津沼田道路に流れることにより、車が分散され渋滞対策になるのではなかろうかというのが私の一つの提案である。

#### 【間野座長】

まさしくその当たりの、どの道路から優先的に整備していくのかという事もこの見直しの重要な課題だと思う。

#### 【三宅氏】

神原の枝垂れ桜の所を抜かすことも、大きな交通の緩和になると思う。

実は、大塚の交差点の所は左折レーンを一つ作っただけでかなり渋滞が緩和できている。

それと、トンネルを抜けて高速 4 号線から直に五日市のインターに繋ぐ道が頓挫して予定が無いという話があったが、その後に出てきたのが高速 4 号線のトンネルを抜けて、まっすぐ行ってアストラムを跨いで交差点に下り、大塚の上に繋ぐという話があったが、それはまだ消えていないと思うが、全体を見ると五日市のインター、それから西風新都のインターがあって高速との繋がりはある。

先程の話をした両方が開通すればかなり緩和できると思うし、高速 4 号線を立体交差で跨ぐとなお良くなると思う。

私がいる地域の沼田は、火葬場は 3 月にオープンして、焼却場はこの 10 日に試運転が始まるというふうに間際まで来ているが、ここに増える車を緩和する道路が対策されていないということで地元住民は皆心配している。

なおかつ最近になり、いろんな業者が入ってきている。

地元の住民は、火葬場とか焼却場は嫌がる施設でややもすると、ノーと言う返事を最初出したのだが、その中で、これも前市長さんの方から、前提として造って当たり前ですから造りますといわれて住民は合意に至った。

道路が出来ていないということで、焼却場や火葬場に入る車だけではなくて、最近では埋め立てとかの会社がどんどん入って来そうだということで、その車も増えるので大変心配している。

地元住民の意向として、そういった嫌がるものも広島市全体から見たらどこがこれを受けないといけないということで受けたわけだが、それが呼び水になり変な中間処理業者がどんどん入ってこようとしている。

従って、悪い言い方をすれば、ごみ受け場、ごみ捨て場、そういうイメージすらある。

ここにある、憩うとかというイメージとはほど遠く逆行しているようなイメージを地元の住民は受けている。

こういうものが出来ることによって、先日も川に真っ赤な水が流れたり、一方では蛍を育てようということ、グループを作って運動しているが、逆にそういうものが全然なくなるような現象も最近起きています。

昨年は、川にそういったものが流れることが 3 回あり、3 回の内 1 回はまだ解決していない現状が続いている。

そこも理解頂き、そういったものを加味した上でまちづくりの対策を練って頂きたいと思う。

とりあえずは、道を繋ぐというか開く、これが第一ではないかと強く感じている。

#### 【梶山氏】

地区拠点だが、市の方は地域計画等に基づいて、地区の要望があればやりますよというようになってきているが、大塚は平成 6 年に大塚まちづくり協議会を発足して、それから 15 年までの 10 年間、西風新都整備部の職員の方にお世話になって、市施工の区画整理事業をやり始めた。

約 120ha であったが、平成 16 年に公共事業の見直し委員会の中間報告で、地元との協議の上、中止といった事になった。

こうしたことがあるので、全部を地域計画によって、あんたがやったら市がやってあげるよと言う

ので無く、1箇所ぐらひは市の方で、どこをやるというのは、やはり優先順位があると思うので、そこらあたりをもう少し何とかやって頂きたい。

#### 【塚井氏】

議論を伺っていて、議事録を読んだりしていろいろ考えていた。

はっきり言って、なかなか簡単な状況ではないというのが感想である。

この間、何度か走る機会があり石内も通り、アストラムの下も抜け、五日市を通った。団地の中の細かい所は、あまり走る時間が無かったので見る事ができなかったが、やはり基本的には道路の整備計画について先程から要望も非常に強く出されているように、これがまちの開発のスピードとバランスが悪いのかなといった印象が否めない。これは、ある程度の遅滞があったのかなと、誰の責任という事でも無いのだが、とにかく現状としては遅れているという認識であろうかと思う。

非常に地区の方はご存じだなと思ったけれど、交通の問題は基本的にほんのわずかな需要を削るだけで問題が解決できる場合がある。この例からわかるように、ちょっとしたことで実は即地的な問題はある程度解消していくところがある。だからと言って、交差点改良が簡単に出来るものではないけれど、それでも手を付けて行かなければならない。

一つ申し上げたかったのは、スピード感の話である。事業によって出来るもの、早く出来るものと出来ないものがあり、細かい改良点というのは、出来るだけ早く拾っていかないと、交通量的にほとんどパンクに近い状況に幹線道路はなっている状況に、対処できない。

どこの交差点がという精査をこれからしていかないといけないと思うけれど、長期的にそれで全部の問題が解決しなくても、手を付けて行かなくてはいけないのかなと思う。

それから、非常にいろんな話が出てきて、私もこういう立場で関わらせて頂くのは初めてなので、若干混乱しているところもあるが、新しいまちで多様な地区であるということ、それから実は非常に豊かな若干郊外のさらに郊外というか、自然の豊かな場所があり、大変に都市化が進んだという場所もあるという感想を持っている。また山地だといえるような所もあるし、平野とは言えないが盆地というかそのような場所もある。地域の立地に関しては、元々違う場所が複合してできていて、なおかつ立地している方が全然層の違う方がおられるわけで、ビジネスあるいは流通、工業といったような業種の方もおられ、通常新しく切り開かれた団地、それから学校、そういった施設が複合している。

良く考えてみると、やはりもう少しこれは整理が必要ではないのかなといった印象を持った。

今日の段階では、もう少し考えてみなければいけないと思う。

都市機能、都市軸の話とそれから地域、地区づくりという話の所をもう少しストーリーを立てて整理されるべきだろう。全部がリンクしているので完全に切り分けて話しはできないけれど、おそらく何もかも一度に出てきて、全てが関係してくるという現状では、話が進まない。次の会に向けて整理をされる必要があるのではないのかと思う。

特に異質だなと感じたのは、やはり工業用地、流通用地等の開発の話、そしてそれに伴って発生するもろもろの業務交通という所の話と、それから生活交通の所の話と一緒に取り扱っていることだ。

実はこれは発生する時間帯も全然違うし、平日休日の様相も全く異なる。平日の混み具合と休日の混み具合、そしてまたビッグアーチを抱えているので、そこでイベントがあるとまたとんでもない事になる。面、場面で分けて考えていかないと、それごとに起こる問題が違っているような気がする。

渋滞の対応というのは、頭ではイメージ出来るが、それがどれくらいの重みを持ってこれから対処して行かなければいけないのかと言うと、若干難しい所があると思う。

広域の都市軸の話、都市機能の話という所を、おそらく最終的なアウトプットとしてはこの懇談会では狙っているのだと思うけれど、並行してすぐ手がつくところは早く手を付けたい、あまり投資しないで短い時間で出来るところは早くしたいと、そういう需要というかニーズ側の方の切り分け、これがまず具体的な整理が必要かなという感じがしている。

もう一つは、実は高齢化の方の話で、団地で先ほど少し議論が出たけれど、住民の方はちょっとずつ高齢化しているわけで、これは日本全体の傾向として出生率が上がらないということを前提に考え

るべきだろう。つまりそれに伴って必要な施設のニーズが変わるということは、はっきり言って通勤の流動がある団地からあまり発生しなくなり、そしてまた新しく開発したところから発生するようになる。道路の計画、それからアストラムラインの事業が例えどちらの方に決着するにせよ、それは少なくとも5年、10年という期間は必要になってくるわけで、これをよく先読みしておかないと5年、10年というタームでのまちづくりにならない。

その時にまちがどうなっていて、需要がどっちに向いて行くのかということ为先読みしつつ、整備の大きな時間のかかる投資の必要なプロジェクトを計画するという整理も必要なのかなと感じた。

また、先程から地元の方が非常に強い官の主導でということで、過去の事が不勉強ですからもっと勉強しなければいけないと思っているが、例えば交通システムの所もどのような交通を設けるにしても結節点が必要になる。

アストラムがどっちを向こうとも、それを幹線として使うというからには、他の交通との結節をよく考えなければいけない。

もっと言うと、駐車場がある、バスをしっかりと運営するための場所が必要な気がするが、この地区の特性を考えるとそういう用途のための土地、これがどうも地勢を見てみるとなかなか確保しづらい地勢にあるように思える。

谷筋に道路が走っているパターンで、石内はちょっと違うが、アストラムラインの沿線はだいたいそういう所で、ここをなかなか民間の方に任せて交通網がうまくいくようなものができるかということ、それはちょっと違うのではないか。

パークアンドライトという考え方もあるが、おそらくもう少し効率よくさせようと思えば、きっちりとしたバスシステムを作っていく事が大事だろう。この地区にとっては、まずバスが実は一番大事な交通手段と考えている。輸送力がそれほど多くはないといえ、最初に場所を整備すれば一番早く整備出来るし、状況の変化に対しても対応できる、需要があれば運行し、少なくなって来れば路線を見直せばよいわけで、この会議の議題と離れるのかもしれないが、ちょっと短いスパンで、この地域のバスがどうなっているのかという話が検討することによって、多くの交通問題を緩和できると思う。これをきっちりすることによって、その他の計画に関しても、短期間のうちはこれを最初にしましように、幹線道路が出来て行けばこういうふうにもっと対処できるでしょうというような時間単位が考えて行けるのではないかと思う。

最後に一点だけ、本来、自分は産業立地とか広域の都市のことが専門なので、そこに関して少し申し上げると、ここは基本的に山の上が開発されているちょっと変わった地勢で、なおかつ高速道路のアクセスがある。

通常なかなかこういうふうにならないのだけど、盆地の真ん中とかそういう所を通っていて、それでアクセスがあるという環境で、幸いに西風新都インターという拠点もある。

前回の議事録を読んでも感じることだが、地域内のアクセスも大事なのだが、広域のアクセスも地域への企業誘致に関して大事なポイントだろう。今立地されている様々な業者さんが、具体的にどういう流動をされているかの細かいところまでは分からないけど、そこを期待して動かれているはずである。

その部分をもうちょっと重点的に強化してあげる政策は、これが料金なのか道路整備なのかかわからないけど、要するに高速道路を積極的に使われるように頂くように努めることによって、副次的な効果が期待できる。つまり、その交通を下におろさないようにするという視点が必要に思う。

発想としては、大きな物を積んでいるようなトラック、それほど重交通量が多いようには見えないけれど、あれが下に入ってくるとその地区としては台数の割にインパクトが大きい。

という事で、是非交通をうまく分離させるような料金施策なのか、ちょっとした交差点改良なのかアクセスの改良なのかかわからないけれど、それを入れて計画を立てて行かないと、地区の方との話がうまく擦りあわない。

通勤の問題は別で、これは自動車とかバスとかまた別の手を取らなければいけないが、業務で発生



している交通の部分がうまくさばけているかどうか、それが数として多くないかもしれないけれども幹線に影響を与えていないかどうかという所の精査が必要なのかなと思っている。

まだ私自身が勉強の足りない所があって、実情をきちんと存じ上げていないのでもう少しゆっくり考えながらいきたいと思うが、スピード感というか人口がどうなっていくか、事業をするのに何年かかるのかを踏まえて、すぐにやることとそれから長期ももう少しゆったり考えて行かなければいけない課題との区別をするという話を、それぞれもう少し整理された方が、話が見えやすくなるのかなと感じた。

### 【大東和氏】

都市機能として「住む」、「働く」、「学ぶ」、「憩う」の四角形から「護る」を加え、五角形に変えられたが、図形的に見ても四角形より五角形の方がしっかりとして、強いので、考え方としていいと思っている。

それで、シート 25 あたりの都市構造の形成に中央軸また地域軸、そして地区拠点を示されているが、これが五つの機能とどのように係っているのかが不明である。同様に、それに伴う土地利用問題が五つの機能とどういうふうに係っているのかがまだよくわからない。それぞれの拠点等で特徴を持った形で機能を分担させるのか、すべての地区拠点等で基本的には五つの機能すべてを持つようにするのか等がまだ不明である。

こうした問題を考える時に先ほど発言のあった人口フレームの問題、あるいは自然環境保全の問題、あるいは開発計画の位置付け、あるいはその取り扱いの問題、あるいは平地部のまちづくりの問題、こうしたさまざまなことが当然からみあって議論の中で入ってくるだろうと思うし、議論される必要があると思う。

都市機能と都市構造の形成は、もう少し具体的な所で、道路インフラあるいはアストラムの問題等に関わっていくが、それをどういうスケジュールで、どういうスピード感をもって実現させていくのかということになっていくのだと思うけれど、見直す都市構造の形成等が目的としている「広域的な発展の牽引」に、また基本理念としている「誘引」、「推進」、「先導」に実際につながっていく見通しがあるのかの議論が必要であろう。議論・検討の結果、実際につながっていく見通しが低いのであれば、都市構造の形成に係る点を一部修正する必要があるだろうし、あるいは目的、基本理念の一部を見直す必要もあるのではないかと思っている。

今回のところはマスタープランの問題が主体であるので、プログラムの問題を検討していくなかで、防災、あるいはエネルギーの問題だけではなく、いろいろな視点から今後議論が深まっていけばと思っている。

### 【間野座長】

産業立地のところで、実際の見直しの中で非常に重要視されているのは、やはり産業振興というかその拠点としてこの西風新都をというのが市の熱い思いになっているのだと思う。そのあたり先程の話を聞いて進出企業の立場から、ご意見をお願いしたい。

### 【藤井氏】

この西風新都は、あまりにもエリアが広すぎて、面で捉えると大きく大塚、沼田地区と石内地区とに分かれている。

無理矢理に西風新都に連れて来たという感じで、道路に関しても内環状線、外環状線で囲わないと西風新都としての共有感というのはなかなか無いと思う。

どうしても大塚、沼田地区になると大塚駅とあの交差点を主として考えられる。

私は石内にいて、石内を考えた場合、石内東地区の造成の所を毎日通勤しているが、どんどん造成していくわけで、あそこへ大型のショッピングセンターが出来て住宅地が今から 3 年後に出来るという事になると、あの片側 2 車線の道路が大渋滞になると五月が丘の交差点がどういったようになるか、問題というのは分かれてくると思う。

その中で、せっかくこういった形の面で捉えた場合、元々あった計画をどういったように進めて行

くかということをやっていきたいと思っている。

それと、実は9月に入って西風新都のクラブの会員に3回ほどお願いの文書を流している。

1回目は、9月14日に広島空港リムジンバスの社会実験への協力についてという事で、空港へのリムジンバスをなるべく使用していただきたいというお願い、9月24日に広島高速4号線の通行料金の割引の社会実験についてのお願い、これも実際このことに関しては、クラブでずっと、できた時から要望書を出していて、とにかく料金の緩和をしてほしいということで、本来割引金額については、非常に会員は不満に思っている。

10月が2割引、11月が1割引という事だけど、そうは言っても社会実験なので、とにかく実績というものが非常に大切ということになるので、なるべく通行していただきたいというようお願いをしている。

それと、先ほど話があったが、9月28日に伴北工業地区というのがあり、ここは西風新都インターがあり、西風館があり、伴福祉センターがあるエリアで、ここに進出している企業が約24社ほどあるが、この地区だけ公共交通機関が全く通っておらず、バスというのが全く走っていない。

この地区に関しては、ほとんど自家用車若しくはバイクとかでの通勤ということで、ほとんどの企業は諦めている状態である。

実は、この24日にお願いを出したのが、9月に広島電鉄さんの方に出向き、今こころの産業団地まで来ているバスをこの団地まで延長してもらえないかという要望で伺った。

広島電鉄さんも数年前に調査をされており、その時はまだ企業数が少なかったということもあって、なかなか採算が合わないという事だったのだが、今回再度アンケートを募って広島電鉄さんの方に交渉に行こうかと思っている。

この説明会をした時の場所が、伴福祉センターという非常に立派な建物で、結構近隣の方も利用されていたが、100%車という事であった。

やはり、そういったものも含めてバスを通して頂ければいいのかなと思っている。

企業側としては、動きというか働くというか、そういった面でいってインフラとか、そういった経済的な要請についてもあれが安くなればどんどん乗るわけだから、道路を一本造ったと同じような形になると、我々から見ると思えてならない。

エリアによって諸問題が異なるので、その辺をもう一度整理しながら、そのエリアやいろんなことの優先順位、その辺を組み立てて行ければいいのではないのかと思う。

それと、できる事からではないが、やはり具体的に進めることから我々は手を付けて行ければいいなど思っている。

#### 【古屋敷氏】

西風新都のところで、住み、働き、学び、憩う機能を重視すると書いてあるけど、道の整備等は住み、働きの所に関連する話だと思うが、学び、憩う、の所に何も触れていないと感じたので、学びの場である西風新都がもっといい場所になってほしいと思うので、そこにも重点を置いてマスタープランについても詳しく関連付けてほしい。

あと、高台にある西風新都の立地特性を生かして何を計画しているのかっていうのが、疑問点にあって、高台はデメリットになり得る事がすごくたくさんあると思う。

今だったら歩いても行けないし、自転車でも行く事ができないと思うので、バスと車での移動しかないと思う。

それで、バスがまだ少ないのではないのかという意見もあるってことは、車しかないっていう、そういった行くのにデメリットになることもあると思うので、高台にあるという西風新都の立地特性をメリットに生かす方向っていうのを考える、それも踏まえてほしいと考えている。

#### 【間野座長】

まさしく、その辺が抜けているのは問題で、キャッチフレーズに対応した中身が無いことでは困るわけで、この当たりも見直しをしていく中で取り上げて頂きたい。

それと、高台のメリットという話もいくつかあるのだと思うので、それをちゃんと見つけ出して、それを生かすことにも取り組んで頂きたい。

**【秋野氏】**

これからの懇談会に文化面、そういったソフト面も今から協議の対象になってくるのかどうか、今後の扱い方について聞かせてほしい。

**【西風新都整備部】**

学びとか憩うとかいった所はこれからで、ここらについてもどういったことが今回の見直しの中で、特に学ぶ、憩うといった所はソフト面の大きな要素になってくると思うので、そういったことについても例えば地域の声の中にも散策ルートについての話とかもあったと思うが、そういった話も含めてソフト面もいろいろ盛り込んで行きたいと考えている。

**【三宅氏】**

ご存じだと思うのだが、西風新都（丘陵部）の方から降りてくるとアジア大会に出来たツインタワーの所の交差点は右折できない。

右折して、ビッグアーチの前を通せばかなり渋滞が緩和できるが、道路は出来ているが杭を打って通行止めになっている。

広島市が造った道路でありながら、あそこが封鎖されているのをご存じか。

**【西風新都整備部】**

それは、ツインタワーの所を右折して、広域公園の中の道を通るという事だと思うが、広域公園の中の道は、園路といった形になっていて、道路法上の道路ではなく公園の中で憩う人のための園路ということになっている。

そこに行ったら行き止ってしまうのでたぶん通行止めといった形になっているのだと思う。

そういったご要望もあるという事は聞いており、園路を道路にすればいいのではといったご議論もあると思うので、そういった事については今回の大塚の交差点の改良後の状況を見ながら検討して行きたいという事は考えている。

**【間野座長】**

大塚の交差点をどうするかという話は、かなり大きな課題になると思うので、その当たりの事を含めて検討して頂きたい。

**(2) 議題2：ひろしま西風新都の都市づくり懇談会の意見・助言について**

**【塚井氏】**

今、ここに地図を出して頂いているが、この意見は地図の上に載せるものと載らないものがあると思うが、載るものをこの地図に載せてまとめて頂くことは出来ないか。

今後という意味だけれど、結局どこの話をしているのかすぐにピンとこなくて、どことどこが関係しているのか、今どこの話をしているのか、地区の事はだいたい知っているけれど、建物の名称を言われるとわからないので場所を指定できるもの指定されたらいいと思うし、そうでないものは、ぼんやりとでもいいと思うので、マップの中に書いていく、よくまち計画のときにそういった手法があるように、でも全体の地区で整備していくものであればそういった考え方も有効なのかと思う。

手間ではあるがお願いしたい。

**【間野座長】**

まさしく、私もこの間のみなさんの話を聞いていて、どこの話をしているのかさっぱり分からなくて、実をいうと今日、事前をお願いをして地図を出してもらって、今話しておられるのがどこの話なのかいうのを指してもらって少しだけ改善したが、このまとめに関しても農免道路等の名称がいっぱい出て来ているので、是非その当たりをマップとリストとセットの形でまとめて頂くという事でお願いする。

## 【柳川氏】

今回の発言を聞いて、確かに大きな目で見なければいけない事と目先で自分たちが関わっている、そこをはっきり分けて検討しなければ、いつまで経ても話がまとまらないなという気はしている。

この意見・助言のまとめという事がかみ合っていれば、それにしたがって作って頂ければ分かり易いが、私自身はたまたま中心部に住んでいて、この間、大塚交差点の5車線が6車線に1車線増えただけで渋滞がかなり改善されて喜んでいるが、そういう目先の事も大事なわけでも、この会を持っているのは、松井市長のいわゆる広島市の活性化に繋げる大きなビジョンの策定というのが一番大きなテーマだと思う。

それが、個々の問題を無視するという事では全然ないけども、そのためになにが必要かという視点で取り組んでいかない限りは、要望ばかり出る会になる恐れもあるかなと実は思っていて、私は経済人なので、やはりこの西風新都にもっと企業を誘致してほしい、それは、かなり広島市の経済発展にも直接的に影響する問題で、それに対して何をしたらいいかと捉えれば、単純にはインフラなのであり、交通道路網が発達しない限りは、絶対経済は活性化しない。

そこらの目線で、それがまた繋がって個々の問題を生じてくるしプラスも生じてくると今日の話聞きながらそう思った。

## 【山崎氏】

私の感想だが、今日話を聞いていて住地域の代表が来ているわけで、どうしてもやはり地域代表というか、今言われたように西風新都全体をどうやって活性化していくのかという観点を考えておられるが、それよりも地元の、特に平地部の今の困っている課題、問題点等とか要望とかがいろいろ多いような気がする。

私達も、2030年～2050年を見渡すと、アストラムラインを五日市に引いて商工センターまで持って行って費用対効果を上げて活性化させるといったような事も言ったが、やはり全体的な視点に立って進めて行かないと、その場的な感じでなかなか具体性が出てこないような気がするの、地域を各ポイント、ポイントでそれぞれに分けて、こういった懇談会形式のようなものを持つのも一つの案かなと感じた。

## 【間野座長】

そういう事が必要だと思う。

ここに皆さんが出てこられているのは、西風新都の全体的な事について、ご意見をなるべく出して頂きたいということで、それとは別に地域、地域それぞれの所で抱えている課題だとか問題というのは、また別の場で必要なのだと思う。

それが車の両輪になって進めていくという事でないとうまくいかない訳だから、是非そういう方向で取り組んで頂きたいと思う。

## 【塚井氏】

もう一つ、この懇談会の役割を考えてみると、地区内の問題というのは確かにあって、それが大半を占めていくというのは当然であり、生活の観点から考えて働き、住んでおられる方の立場から考えて行くという事が第一であって当然である。

ただ一方で、西風新都というまとまりを今作ろうという事を考えているわけで、働くことにしても学ぶことにしても、例えば通院とかいろいろあるけど、一つの地域の中で全ての活動が完結するのが、交通問題が一番発生しなくて我々もやり易くていいのだが、残念ながらそうはなっていないようで、地区間で当然協力し合いながら、ある所は人がこっちに向かって流れるよ、ある所はこっちに向かって流れるよ、恐らく今起こっている問題は、その境界面のところで同じ時間帯に、たくさんの人が同じ方向に動くと、どうもその施設が有る、無いという事の問題もあるが、それよりも移動が空間的にある方向に集中していくという所があるような気がする。

いろんな切り口があるかと思うが、機能をどのように各地区が分担しているのか、例えば買物の流動というのを良く考えたら、どっちに向かって発生しているのか、学生さんはどこに住んでいて、そ

の人達はどちらに方向に向かって、学校はわかるけども、自宅はどこにあって、結局そのどこを跨ぐ形で流動が発生しているのか、これが一番、地図を見ても良く分からないところで、通院の環境ゾーンというか、先程バスの話も出たけども、末端のところの需要は確保出来ると思うが、若干心配なのが皆さんいったどこに住んでおられるのか、社宅とか寮などは話が簡単で単に自主的にバスを運行しても需要が確保できる。

恐らくそうではなくて、ばらばらとなっている。

ある所までは束ねることはできるけれども、あるところから先は無理だという話になるかもしれないので、地区間でどういう機能が依存し合っているのかというところの整備をされて行かないと、道路の整備ももちろん必要なけれど、うまく先が見えないというか連携が深まっていかない、ひいては全体のまちがうまくまちとして機能しないというような印象はちょっと受けている。

従って、そのレベルの違いというものはもちろんあって結構だし、こういう所で是非、今日も貴重なご意見をたくさん熱心に地元の事をお考えなのだなということで、改めて感銘を受けたのだけれど、加えてここの地区から出ていく場合もちろんある。

ある用件によっては、広島まで来なければいけない、五日市に行かなければいけない、そういうようなところがどこにあるのかという事をお示しいただけると、私ももうちょっとそれを聞きながら、どうなのかなという頭の巡らし方が出来るような気がするので、是非そういうご意見を聴かせて頂き、勉強しながら参加させて頂きたい。

#### 【間野座長】

今の話は、データの的にもそういうデータがあるといいので、例えば、それぞれのクラスターがあり、それぞれの所でここにはどれだけの、先程企業の数を出たけれども、そこにどれぐらいの従業員数が、ここにはこれくらいいる、ここにはこのくらいいるとか、いわゆる住宅団地だったらこの住宅団地は、この辺りはこれくらいの人数がいるという、その辺が分かるだけでもだいぶ違ってくるのではないかな。

これは、画一的にパッと使うような形ではやはりまずいのではないのかなという感じがするので、少しその辺のデータを踏まえて具体的な分析をして、その上で方向を見出すということで是非やって頂きたい。

今回出してもらった最後の昼間人口と夜間人口の話はなども見てびっくりして、ものすごい流動が起こっているのがよく分かるわけで、それをもう少し地域に分けて考えられれば、かなりいろんなものが見えてくるかなと思う。

そういう事も踏まえて計画を作って頂ければいいかなと思っている。

#### 【山崎氏】

第3回目は、この資料を出来れば一週間前くらい前には頂いて、ある程度これを読んできて、これを議論できるような内容にして頂ければ、もっと有効的な懇談会になるのではないかなと思う。

#### 【間野座長】

その通りで、前回と今回のご意見をお聞きして思ったのが、ものすごく熱意が皆さんあるわけで、それであるからこそ事前に資料を読んで頂いた上で、議論すればより更にもっといい議論になるかなと思うので、スケジュールがちょっと厳しそうなのですが、是非そのあたりをちょっと考えて頂きたい。

#### (6) 連絡事項

- ・ 次回の懇談会開催は、11月頃を予定としている。  
(開催日時はあらためて連絡する。)

#### (7) 閉会