

第4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4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25年2月26日(火) 10:00~12:20

3. 開催場所

広島市役所本庁9階 第1会議室

4. 出席者氏名(敬称略)

(1) 出席者(14名)

間野 博、大東和 武司、塚井 誠人、長谷川 弘、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、堀崎 真一

(2) 欠席者(2名)

古屋敷 峰予子、友道 康仁

5. 議題(公開)

西風新都都市づくり改定計画「活力創造都市“ひろしま西風新都”推進計画2013(仮称)」の素案について

6. 傍聴人の人数

一般傍聴者4名、報道関係者2社

7. 懇談会資料名

資料 1-1 西風新都都市づくり改定計画

- ・「活力創造都市“ひろしま西風新都”推進計画2013(仮称)」素案の概要について

資料 1-2 「活力創造都市“ひろしま西風新都”推進計画2013(仮称)」(素案)

資料 2-1 ひろしま西風新都の都市づくり懇談会(第1回、第2回、第3回)での意見・助言のとりまとめ

資料 2-2 ひろしま西風新都の都市づくり懇談会(第1回、第2回、第3回)での主な意見などに対する対応について

資料 2-3 意見・助言の位置図

資料 3 第3回 ひろしま西風新都の都市づくり懇談会要旨

8. 各出席者の発言要旨

【間野座長】

今回、素案ということでこれまでの懇談会の意見を含めて、市としてはこういう形でいきたいという中身がこの素案となっている。これまでのものと違うのは、この説明資料で緑色のページと青色のページに分かれているが、緑色のページがマスタープランということで基本的な方向というか、この方向づけをしてるというか、将来像みたいなものになる。こういう街にしていこうという雰囲気を描く、像を描くというのがマスタープランで、第2部の青色の部分が、この将来像をどうやって実現していくのかという施策、こうやって実現するんだというのがこの青色の部分ということになっている。つまりどちらにしても簡単にいくものばかりではなくて難しいものが多いが、要はこういう形で2030年に向けて成長を進めていくということになる。従ってそういうものとして、これでいいのかどうかということのご意見を頂くことになろうかと思う。どこからということはありませんので

自由にどこの部分、質問、ご意見どちらでも結構なので発言をしていただければと思う。

【三宅氏】

資料の 26 ページ。道路の整備プログラムが載っているが、①、②、③いずれももう少し詳しくご説明いただきたいと思う。①の環状線の梶毛南工区、こちらの考え方はよくわかるが、完成時期とかそういうもの。

それからこの 3 つの検討、4 号線と高速道路が交わるという部分、イメージとしてはどのあたりから、今、市立大学の前に広い道路ができていますが、外環状線の一部だと思う。4 号線のトンネル出て右折すると新しい広い道路、2 車線の道路がずっと続いていて、市立大学まで続いていきなり谷で切れている。あの谷をつないで、今、高速道路の沼田サービスエリア辺りからひっつけようとしているのかどうか、ちょっと細かい考え方を教えていただきたい。

それから 2 番目の善當寺工区について、我々町内会として、焼却場が 4 月にオープンするというところでその横にある、俗称、久地線の道路の改良をお願いしていて、その久地線の道路以外に、善當寺地区の中を通すという当初の計画があるが、それをどう捉えているのか、できるだけ詳しくお聞きできればと思う。

もう一点、これはお願いだが、先ほどアストラムの延伸と道路の交通量のデータを画面で説明されたが、画面ではよくわからないので、こうした説明はやっぱり資料があると思うので、できたら資料をつけていただいて説明していただければと思う。

【間野座長】

4 点あったと思うが、市の方から願います。

【西風新都整備部】

今のご質問のうちの幹線道路の整備のプログラムについて、今回、優先整備する区間で平成 42 年までに整備する区間として、この梶毛南工区、善當寺工区、梶毛西工区、3 つの工区を位置づけている。整備スケジュールについては、梶毛南工区は、来年度 2013 年度から計画策定にとりかかりたいというふうに考えている。計画を来年度策定し、2014 年度の事業着手ということで考えている。具体的な完成時期については、素案の冊子の 32 ページに重点施策の取組スケジュールの表を記載しており、道路整備のスケジュール、プログラム期間 2013 年度から 2030 年までを前期と後期に分けて、梶毛南工区については、プログラムの計画期間の前期、具体的には 2021 年までには遅くとも整備したいということで考えている。延長が約 1.9 km という長い区間であり、来年から計画をつくっていくため、具体的な工期については、来年計画をつくっていく中で、どういった道路の構造になるかとか、どれくらいの切土、盛土が必要になるとか、どのくらいの事業区域が必要になるとかといったものが出てくるので、それらを踏まえて事業工程の方は詰めていきたいと考えている。

続いて善當寺工区については、善當寺地区の開発事業があり、これとの整合を図りながら整備を進めていくことになるが、この開発計画が現時点で未着工の状況という中で、開発の動向を踏まえて、全体の整備を考えていきたいと考えているが、まずは善當寺工区については、周辺の交通対策として、開発区域の外の一部区間、具体的には中筋沼田線から久地通りの間、この間の道路整備を交通対策として、まずは取り組んでいきたい。これは来年度から、具体的な設計に入っていきたいと考えている。これは具体的に、できるだけ早くということで進めていきたいと考えている。

3 つめの梶毛西工区については、これもまだ計画中の梶毛西地区の開発事業がございます。この開発の状況に合わせた取組ということになる。これは具体的な開発計画ができた段階で整備スケジュールといったものも考えていく必要があると考えている。

次に高速 4 号線の山陽自動車道への接続について、これは従来地元の皆様にもお示ししているが、高速 4 号線の沼田のインターから五日市インターへの接続というもので検討を進めていたが、五日市

インターへの接続ということに捉われず、今後、道路の担当部署の方で検討していくと聞いている。

【三宅氏】

20 ページの下の方に載っている茶色部分がそうだと思うが、この直線の部分はおそらく市立大学の前の道だと思う。それから先が谷になっており、何も開発されてない。あそこへ橋を架けて沼田サービエリアまで引っ張ろうとしているのか、先ほど言われたように4号線のトンネルを抜けて、信号を左に折れながら五日市のインターへまっすぐに引っ張る計画があったが、それは流れて今度、新たに出てきたのは、その信号を右に折れて市立大学の前を通って、そこでストーンと道が切れて谷になっている。それを延長して山陽道へ導こうとしているのか、考え方がもし決まっていれば、聞かせていただきたい。

【西風新都整備部】

今、高速4号線については、先ほど説明したように元々、五日市のルートがあったが、今後検討ということで具体的なルートというのは何も決まっていない。三宅氏が言われた市立大学へ行くルートについて、そういうのを前提に今内部で検討しているというのは私どもの耳には入っていない。

それと、資料が見にくかったことも申し訳なかった。これについては後日メンバーの方にお渡ししようと思う。

【三宅氏】

資料19ページに緑のマークがしてあり、高速4号線の山陽自動車道への接続となっている。この中の茶色い線の意味がわからない。

【西風新都整備部】

これは今の市立大学の前の道路が、外環状線の位置づけのある道路である。そこ含めて円を書いているとあって、それがそういう意味かという意味ではない。誤解を生むような丸を書いており申し訳ない。

【三宅氏】

中心になっている。ここではっきり明示してある、接続と。

【西風新都整備部】

この接続という意味は、この広い範囲の中で先ほど言った五日市インターもあったが、4号線から山陽自動車道への接続の仕方をどういう形でやっていくかというのは、まさに今後検討していくということで、具体的なルートを市大の方へ曲げてという話は聞いていない。

【三宅氏】

次に、先ほど説明のあった外環状線、いわゆるアイエスの開発地区の中に外環状線の一部を通すというのが開発が進まなくて困っている。今止まっている。20年止まったままである。それで焼却場が4月からオープンするので、その右横にある従来の久地線を、曲がった部分は改修して、とりあえずは通そうと、この話はもうはっきりしている。それ以外にここにあるように、従来の善當寺地区の開発をしたその中に通そうとする。これは民がだめだから、民から官へという今回の趣旨であるので、官がどれくらい主導権を取ってやろうとしているのか、そのあたりをお聞きしたい。

【西風新都整備部】

善當寺工区については、これまでもなかなか歯切れの悪いような言い方で申し訳ないが、開発区域については、やはり開発事業者が今まだやる意思をもっているという状況の中で、開発事業者からヒアリングをしながら、ここを民間でやっていただくのが一番ベストとは思っているが、そういう状況がなかなか進んでいないというのが現状で、昨年来からお話しているようになかなか進んでいないのが現状である。ただ私どもはずっと状況を続けていくのはいいと思っていないので、今回の計画期間、2030年までには、それまでと言うと遅いが、そういう中で開発事業者と調整を、引き続き協議し

ながら今後は具体的に開発事業者に対して、いついつまでというようなことをきっちり話しながら進めていって、どこかの時点で決断していきたいと考えている。

【梶山氏】

資料の1-1中の21ページに公共公益施設等の整備方針で公園緑地等から小学校等の施設等の公共施設については適切に配置するとなっているが、セントラルシティころの佐伯区石内北側の通学は、本来石内小学校が遠方のため伴南小学校、そして中学校は、三和中学校が大塚中学校としている。

地域の防犯、防災そして民生委員等各種団体については、佐伯区での活動となる。入居した方は適切な配置と思われるか。入居して初めて気づくことになる。広島市としての対応はこれでよいのか。

それと一点、左の方のアストラムラインを西へいうことになっているが、先ほど説明の中に基本計画で11年3月に議会へ委員会から報告されたということになっていると言われた。今、この検討会で、またある程度方針を変えられるんじゃないかというようなことを言われるが、議会でこのような報告がされたものを、こういった委員会で変えるだけのことはできるのか。

【西風新都整備部】

一点目の小学校の安佐南と佐伯の区境については、区境を跨いで隣接の小学校へ行けるということで、今回は教育委員会も含めて対応しようということは聞いているが、これまでも区境の話があったのでそういうことについては関係部局にきちんとお伝えしたいと思っている。

それと2点目のアストラムラインの延伸については、当然この場でどちらにするとかいうような結論を出すような場とは考えていない。ただ、市の内部で11年の計画に基づいて、その中の西広島までのルートについて具体的に、なかなか事業に結びついていないため、コスト削減の観点とかそういう点で検討している状況で、それに基づいてどういうことが考えられるかというのを、これも関係部局になるが、そちらの方が検討を進めて、いずれかどこかの場で検討結果を説明することになると思う。

【山崎氏】

別冊の創造活力都市ひろしま西風新都推進計画2013素案(仮称)12ページの平地部の整備方針については、先ほども報告いただいたが、石内バイパス沿道のまちづくりについて、都市整備局の支援をいただき約25回ワークショップ、あと説明会等々を行い、この1月に計画案が策定された。地区計画によってこれから五月が丘交差点と石内バイパスの新幹線のちょっと手前まで、約4キロにわたって、まちづくりを進めていきたいと考えている。もちろん所有者を中心に行われるということで、これに対しては私は評価をしたいと考えている。

2つめは、先ほどから話が出ているように、西風新都セントラルシティころ団地、いわゆる梶毛南工区を最優先で整備してほしいということを訴えてきたが、これを第一優先でやるということが今日の素案に載っており、これを原案まで続けていってもらいたいと思っている。これによって、西風新都中央線、特に大塚駅北の渋滞、それから五月が丘交差点の渋滞への負荷が相当軽減されると思っている。これが軽減されることによって、実際的には迂回路として交通量が分散されて、こころ団地第3期から最終的には石内東商業地区を経由して己斐峠の近くまでつながることになる。そうすると草津沼田道路、中筋沼田線、西風新都中央線等々が非常に緩和されてくると考えている。西風新都クラブの藤井会長、柳川副会長もこれをおっしゃっていたが、企業立地の方々も、いろいろ私回ってみると、物流関係の企業が非常に多くあり、かなり事業改善につながっていくんじゃないのかということと、これから企業立地を積極的に支援を広島市がしていますが、これから新しく入ってくる、立地しようという企業にとっても、こういったことを早い時間軸で進めることによって、一つの大きなまちに育っていくんじゃないかというふうに考えている。これも私としては言い続けてきたので高く評価したいと考えている。

それから別件だが、先ほど補足説明で、アストラムラインの延伸について説明をいただいた。これ

についてはいろんな議論があるが、素案 17 ページの 2 の公共交通、アストラムラインがあり、これを原案で修正してもらいたい。読ませてもらうと「広域公園前駅で止まっているアストラムラインについて、平成 11 年に策定した「新たな公共交通体系づくりの基本計画」の中で、延伸計画の第 I 期事業化区間として位置付けている西広島駅までの延伸は、西風新都のポテンシャルがある」。その次、「策定後既に 13 年が経過し時代は変化し、広島圏域の交通体系は白島新駅と JR 山陽本線の接続など大きく変化している。未来志向の 2030 年以降を踏まえると五日市駅接続ルートも含め具体化の見通しについて協議会等を設置し、再検討し、平成 25 年度中にとりまとめる」という形に原案の方を修正してもらいたいと個人的に考えている。その背景は、いろいろ申し上げたいが、石内地区代表の私たちは何回かこの懇談会で見直しに聖域はないと言っている、安倍首相がよくおっしゃっているが、聖域を設けなくてこの懇談会を開いてほしいと考えており、松井市長が中国四国を牽引する世界に誇れるひとつのまちづくりとマスコミに高らかに発信するわりには柔軟性が無いように思われる。素案に五日市ルートは反映されていない。見直しは既存ルート案を改めて見て、欠点を是正すべきと思う。商業・業務など多様な都市機能が集積している県西部の拠点都市五日市駅に向いた方が未来につながると考えている。1,2 例をあげると、南北には双方合わせて広島工業大学など 7 つの大学、7 つの私立、市立高校、専門学校等々ある。現在、南北を進む公共交通機関はほとんどない。バスは 7 便くらいあるが、ほとんどないに等しい状態である。学生を引き込むことができ、沿道の買物弱者を拾うこともできる。大型住宅団地も五月が丘団地をはじめ藤の木団地、美鈴が丘団地等々、石内バイパス沿道の高齢化団地が一杯存在している。最大のポイントは、先ほど申したように石内バイパス沿道のまちづくりをこれから推進しようとして私たちは考えており、軌道系ストラムラインが延伸され、にぎわうまちになると、この沿道は活性化されて人も集まってきて、最終的には税収にもつながっていくのではないかと考えている。しかし残念ながら将来の人口分布図だとか、就業人口だとか、通学人口だとか、移動分布については全く我々はそういうデータを持ってなく、ちょっと調べられないので、絶対大丈夫だとは言えないが、ぜひ、そういう方向で原案を考えていただけるか、無理であれば宿題として、そういう項目を入れていただきたいと考えている。お考えをちょっと後でお聞かせいただきたいと思う。

それと、公共交通問題の専門家の広島大学大学院准教授の塚井先生に合意点とか選択肢とか感想とか、そういったようなものがあれば、お話を聞かせていただきたいと考えている。

【間野座長】

塚井先生の話は置いて、その前に大きなご意見が出ておりますのでそれについては市の方からお答えいただきたい。

【西風新都整備部】

今の話は大きな話であり、素案を修正ということになると、これは私どもの部署で検討している部分ではないので都市交通部の検討状況を踏まえて、説明させていただいたが、その検討状況を踏まえて、どういった書き込みが適切であるかということ、中で話したいと思うので、ここですぐに素案の修正という形にはお答えできない。

【間野座長】

部署が違うのでここではお答えできないということだが、少なくとも素案から今後の最終の案にもっていくときの検討対象にはなるということになる。それは今、都市交通部が担当でやってることその辺りとの共同の中でどういう言い方ができるかということを含めて検討するということができないと思う。

指名のあった塚井先生、よろしくお願ひしたい。

【塚井氏】

するどいご指摘だと思う。広島市内を見渡したときにどちら側に都市圏をつくっていくか、そうい

う話の中で考えるべきことだと思っている。結論から申すとどちらに与してるわけではない。個人的には今の段階で判断できる、まさに先ほど言われたように、判断できる材料を、特にこの直近のところ、広島都市圏の中でどうなっているのかというところをやはり精査する必要があると思っている。それが第一感だが、現況の人口の張り付き方、この伸び方というものを見たときにどちら側に延ばすのが最も適切であるか、その感覚は現況を見ると、おそらく平成11年の時と比べて大きな変化はないんだろうというふうに残念ながら思う。これは広島市内の中心部の人口の伸び、それから北側、西側それぞれ見たときに、ものすごく大きな違いがある。確かに西風新都のこの中のエリアというのは大変大きく発展をしてきているが、石内地区、こちらもしっかり人口が伸びているところだが、等しく広島市の外延部に向かって郊外化が進んでいるというのはどこも同じ状況にあって、その中でどこか大事なのかということをおそらく工学的に判断することはできる。しかし、この話自体は都市圏の成長、それから先ほどもご指摘あったが、これからたくさん出てくる高齢化団地の問題との関係性を、実は大学としては今検討しているところであるが、その問題とやっぱり一緒に見ていかないとけない。特に公共交通機関に関する話なのでそのように思う。原案の修正についてはここでどうのこうの申し上げる立場にないので、というところはあるが、この原案自体、11年の状況からもう一度精査をした上でどういう表現になるのかを確認する必要がある。第一感としては、まず3案あって、その上でどこが残るのかという議論の前提から見直しても良いと思う。これに関しては必ずしも公共交通のところをアストラムライン、路線バスというふうに分けなくても良いのではないかと感じている。先ほどご指摘なかったところであるが、二つの交通機関の議論が、実は(2)のところと一緒に出てくる。ここから先は私見だが、都市圏の動向に対して一番早くうまく対応できるのはバスである。地区の中で抱えられておられる問題に対して最も効果的に、またこれは比較的少ない投資と申し上げておくが、たとえばバスのために道路構造の改編が必要になると投資はゼロではないのでなかなか大変だが、都市の動向を見ていく上で、まず最初に手を打つべきはバスではないかと思っている。確かにアストラムラインの話は大きいですが、これはスピードのことも言われたので、アストラムラインを待っている暇が我々にないとなると、2はスピード感を持って取り組める施策という意味では有効だろう。先ほど超小型モビリティの話もおそらくそういう背景があつてのことだろうと思う。それと同時に、基幹になるバスのところの問題、それとアストラムラインの現状あるところの間をどうつないでいくのか、そこに関してはもう少しアストラムラインの延伸化の具体化の見通し等々という表現がここにしているが、もう少ししっかり地区内の交通の状況を踏まえてバスを検討していただけるように、これも原案の修正ということになるが、個人的にはもう少しそこは書かれてもいいのかなと考えている。決してアストラムラインだけの問題ではなく、両方をつないでしっかり公共交通をつくっていく。そのところを考えていただけるのがこの公共交通に言及した資料の本意なんかじゃないかなと先ほどは読ましていただいた。まだ少し時間があるので、というのは第5回までにあるので、パブリックコメントの期間も通じて少し私も勉強させていただく。大変重たいご質問をいただき、単純にはお答えできず申し訳ない。

【山崎氏】

お礼を申し上げます。

ひとつ言い忘れていた点があつたが、今、西風新都の中心、西広島開発が開発しているセントラルシティこころ団地、野村不動産が開発した花の季団地、ここから広島市の中央部へ通勤、通学、買い物等を行っている人は約15分から長くても17分くらいで中央部へ1日140便のバスがある。塚井先生が言われた中にバスの有効利用という点があつたが、バスは西風新都中央部の生活帯は、西広島駅接続案に並行した、高速4号線経由で広島市中央部に1日140往復あるので、これは非常に大きなアストラムラインの延伸を考える上で大きなポイントではないかと考えている。

【間野座長】

時間もあまりないので、できるだけたくさんの方にご意見を頂きたい。

【秋野氏】

先ほど三宅氏から話が出ていた伴地区のことでいろいろ検討しているが、伴地区は安佐南工場それから新火葬場、この両事業を受けて地元対策ということで広島市といろいろと協議しているが、地元対策として道路事情をきちんと改善するということが我々は苦渋の選択で受けた。これは最初、私らは懇談会でお話したが、今回、懇談会の骨子をいろいろまとめていただいた。その中で外環状線は、三宅氏も申したが、外環状線が 26 ページに優先順位として善當寺関係は第 2 順位ということで掲げているが、もう一つの 1-2 の資料の 32 ページ見ると、外環状線の善當寺工区は整備が終るのかどうか分からないが 2030 年までということを書いてある。ここで我々少し心配になってくるが、30 年待てば、30 年までには一応整備されるのかということになるが、そうではない。その時点で、民間の動向によってはまだ伸びるということになるのか。これは事情が改善されなかったら、また更に伸びる。これでは今から西風新都の企業誘致とか、いろいろ人口も増えてくる。42 年には 244 万台くらいの推定をさきほどされていたが、そういったことになると西風新都の東部地区はもうどうしようもない。今、素案の中にはこれといった道路事情の改善といったところが受け取られないが、その辺を次の懇談会までにはちゃんとした予定をわかるように、あやふやな時期でなく第 2 の順位は何年何月までだという表現でやっていただきたいと思っている。そうしないと我々は、そういう悪い環境でずっと生活を送っていかないといけないということになるので考えていただきたい。素案の中にもぜひとも入れていただきたいと思っている。

【間野座長】

今のご意見に対して市から。

【西風新都整備部】

大変これまでも地元の方が懸念されている善當寺工区は我々も本当に重く受け取る場所であり、今回、プログラムでまずきちんと位置づけようと、ここで書かせていただいたのはこの 3 つの区間である。これについて計画期間である 2030 年、平成 42 年までに完了させていくということをプログラムの中に書いている。それが素案の 32 ページ、ちょっと棒線が長いですが、2030 年までに開発区域内も含めて考えていきたいという思いは持っているが、いついつにどういう手順でというところが、まだ今後詰めていく部分があるので、これについては私たちも早急に開発事業者に対して、強い態度を持って臨んで、具体的にここの計画をどういう形で進めていくかというのを詰めていきたいと思う。

【間野座長】

先ほどちょっと市の発言の中で 30 年までにはどうするか決めないといけないというような発言があり、多分心配になられたと思うが、32 ページの趣旨からすると開発事業者がやるのかやらないのかは別にして 30 年までにはこの路線は整備するという意味だということによろしいか。

【秋野氏】

市長さんにこれまでいろいろ要望してきた。市長さんが言われるのには、ちょっと待つてほしい、この西風新都の都市づくりの見直しをやるからそこで有効に答えるという言い方をされた。このため我々はそれを期待している。ずっと遅くなるとは意味が無いので早期にそれを実現してほしいという気持ちだが、これは我々だけではなくて地元住民がそういう希望、要望を持っている。強い要望を持っている。ひとつよろしくお願ひしたい。

【國田氏】

先ほどの説明で企業誘致という話が出たが、今から頑張るという話だったが、これは今からというより、進んでいるので、これはぜひ行政で力を入れていただいて、地元はいつもウエルカムであり、今からでも熱を入れてやっていただきたい。

それから、先ほどモビリティという言葉が出たが、私は保険の仕事をしていたので、電動車いすについて、私の地区だけではなく、非常に道路としては粗末なというか、これを地域整備の中に一つとり入れていただきたい。

【間野座長】

これは特に受けていただくということで。今、企業誘致の話が出たので企業の方からご意見は。

【藤井氏】

前回、ソフトの部分がなかなか出てこないというような話があった。あれから企業側としてソフトって何ができるかということで、37 ページと 38 ページのところに書いてあるが、今、西風新都クラブは 110 社ほど会員がいるが、この西風新都のエリアに市立大学、修道大学、それと今年 4 月、4 年制になる都市学園大学がある。それで、就職ガイダンスとかインターンシップ、そういったことで地元の企業とか地元の大学が連携したらいいんじゃないかということを実はソフトとして今考えている。

それともう一点、もうすぐサッカー、サンフレッチェが始まる。昨年、優勝ということになって何試合かやはり 3 万人くらいいくと大渋滞で非常に混雑する。なんとか公共交通機関、バスとかいろんな形で運用されていると思うが、それでもやっぱり駐車場というのは、2 千数百台から 3 千台くらいしかないということで、また渋滞になると思う。平日はそうでもないが、土曜とか日曜は、例えば企業はだいたい休日になっている。そういった駐車場を何かしら活用して、特に県外の方は高速道路で来られるので、どうしても車で来られると思うので、そういう方を優先的に止めるような仕組みをつくるか、例えば土曜日が試合であれば、免許センターはかなり広い駐車場がある。ここらも活用できれば、そこから巡回バスを走らせれば非常に車の量が減って交通渋滞がなくなるのではないかなと思ひ、こういったことを西風新都クラブとして検討していきたい。また提案していければいいとソフトとして思っている。

【間野座長】

これはぜひ第 2 部でもいいし、第 1 部のところも含めて、どこか入れられればと思うがどうか。

【西風新都整備部】

事前に、藤井氏からご提案を頂き、素案本編 35 ページの働く機能の上から 3 番目のところに西風新都内の立地企業と大学との就職に関する連携というところで、実施主体は西風新都クラブ、現段階では検討始められたばかりということで検討予定と書かさせていただいている。

それともう一つ下のサンフレッチェの方については、36 ページの憩う機能の下から 3 番目のところに J リーグ開催日における駐車場提供の仕組みづくりということで、こちらの方も掲載させていただいている。こういう形で検討段階のものも含め、幅広く掲載したいと考えているので、今後もこのような提案があれば、市の方へご提供いただければと思う。

【間野座長】

それでは、こちらの左側の方からご意見をいただきたいと思う。

【塚井氏】

何点か気づいたことを申し上げる。道路の整備に関しては交通量の計算、今日ご説明の方はご指摘あったようになかなか見えづらいものもあったが、これは現況の数字に基づいて精査しているということで、もう一度委員の方々に理解していただけるようにということで、これは再度配布をお願いしたいと思う。私ももう少しゆっくり見させていただきたいと思う。

ここでスマートインターの話が出てきているが、これは地域交通への影響についてちょっといやな予感がする。ETC カードの普及率がほぼ 9 0 数%まで来ているので利用者が多くなることが予想される。一方で、おそらく沼田スマートインターは他と同様に貨物の出入りは閉じる形で運用されると思うが、そうは言いながら周辺の道路環境が心配である。沼田スマートインター整備の優先順位がどのくらいのスピードで考えてられているか、これは今あげられた道路整備ほど重要とは思わないが、しかしながら宮島、廿日市のスマートインターは機会があってよく利用するが、あつという間に交通量が増えてきている。これを踏まえると、場所の条件からすると、こちらでも大分転換があるような感じがする。その辺を見ながら、このスマートインターの話を進められた方がいいと思う。やらなければすぐに影響は出ない話だが、注意していただきたいと思った。

それから 2 点目は最初か第 2 回の委員会のところ、あまりよい事例ではなかったが、実は貨物とか、大型車の混入とか、流通とか、そちらの交通の影響も少し心配である。台数に関してその通過交通、あるいは内外の交通のところ、説明があったが、これがどれほど交差点に負荷をかけているか、かけないのか。その辺も見えておかないと個別のところの時点で、どういう影響がでてくるのかということ、この委員会の中での話ではないと思うが、道路整備を考える中で、一体で考え

ていただきたい。先ほどバスについて申し上げたが、大型車とバスは相性が悪い。両方が混在した中でバスを運営するのはなかなか苦しいものがあり、できるだけ物流、流通に関する交通と、それから地区内のバス交通、できるだけ分離して運用したい。これは地区交通の考え方だが、そのようなことを考えていくとやはりバスの路線と大型車の混入というところの関係を少し整理しておかないと難しいのではと思う。

アストラムに関しては、今申し上げられることはないので、もう少し検討していただきたいと思う。

それから最後に、これは少し難しいと思いながら「護る」という機能を追加された点について述べておきたい。今日の資料の中で、護るの機能のところの話があって、これに関して具体的なのは29ページ、情報のバックアップ機能の強化と書いてあるが、他市の例では、バックアップ機能だけを持たせるというのが難しい。もちろんデータをバックアップする、物理的に何かいわゆる情報のコピーを置いておく、または最近の話であればサーバーを置くとかそういう話で、台帳のコピーを置いて保管するというような対応は、もちろんできる。できるが、どういう災害が起きて、どういう事態を想定しているのかということ、今はまったく触れられていない。単に市内が被災して資料だけが無くなって、人が無事で建物が無事で情報があれば何かできると、そういう話を考えているのか。そうではなく、本当に激甚災害みたいなことを考えながら、行政を担う人材や建物に損耗が出たときには、情報のバックアップを置いておくことだけで本当に大丈夫なのかという感じがする。

あまり関連付けてるとよくないかもしれないが、途中の話の中で区を中心まで遠いという話もあったので通常、他市の場合では、バックアップ機能を考えるときには、そこに小規模に庁舎のようなものを一緒に置いて、それから事務機能を一緒に配置して、平常時には区役所機能というか、出張所機能みたいなものと一緒にバックアップを考えていくというようなかたちで、少し規模は大きめにつくっておくことはできないか？そのような場所をいざという時に活用する、つまり広島市のこの中枢機能に比べたら落ちるけれども、それでも人員と建物と情報の3つが機能できるようにしておくという意味であれば、具体的なバックアップということも説明はできると思う。これは実現できるかどうかはあるが、ただ情報のバックアップと言われると、これは平常はあまり関係なくて、有効活用されないようなものができてしまいそうな感じがするので、もしご検討の余地があれば少し踏まえていただきたいと思う。

【間野座長】

今のことにして市からあればお願いします。

【西風新都整備部】

スマートインターの状況について、これも他部局になるが、今、スマートインターについては関係機関と協議を行っている状況で、今後協議を詰めていって、できれば来年度あたりから協議会の様なものをやっていってスマートインターについてももう少し具体的に検討を進めていきたいという思いである。当然、接続先についての課題というのは重々承知しており、現地を見てわかるように、接続先となる例えば農免道路のところは歩道も十分でなく狭く、付近も沼田高校など学生が多いところで、そういう通学の安全性を考慮した歩道整備とか交差点改良等の検討をした上で県警等との関係機関と協議しながら検討していきたいという状況である。

バックアップ機能については、確かに人命の安全とか、あるいは建築物の耐震化等の取組を行う必要があるが、市が抱える重要な情報を失わないということも非常に重要であるので、今、広島市の中の行政情報、これがデルタ市街地に集中しているので、例えば東日本大震災のような津波がきて情報が失われた場合に、当然人命の問題もあるが、市民生活とか被災者支援に必要な情報が全部失われてしまうということもあるので、リスク分散の観点から重要な情報を分散配置するというようなことである。そうする中で西風新都は高台にあるので、既存の施設を有効に活用しながら重要な情報をリアルタイムで保管していくということ、西風新都の中で考えていきたいということである。

【間野座長】

これについては、(1)の防災拠点施設の代替機能の導入とかの辺りとも関係する。今のところバクっとしている。その辺のところも含めて、防災拠点を持つてくるということは、方向性としては今出せるが、それをどんな形で何を、先ほど塚井氏が言われたように、どんな事態を想定したときにどん

な機能をここに持ってくるのかについては多分今からかなり検討しなければいけないことがあると思うので、その辺の書き方を少し何か工夫した方がよいのかもしれない。こういうふうにバックアップ機能の強化というのを3つの内のひとつとしてあげると何か誤解を生むのでは思った。

【大東和氏】

本編 8 ページの人口フレームのところ、ここで記載されているのは、今までの議論の中での居住人口の予測、つまりその計画人口である。さきに市から説明のあった従業人口の今後の推移また予測についても併せて記載されていたほうがいいのではないかと。後の本編等の記載との整合性もとれ、とりわけ交通基盤の整備についての理論補強になるのではないかと。

それから、この推進計画の実施体制について、記載しておくことは必要である。市のいろいろな部署が絡んでくることなので、その具体的な内容については今後検討するというだけでもいいとは思いますが、第 2 部が推進プログラムとなっているので、今後の実施体制について短くても記載しておくことが必要ではないかと。記載することによって、実施が担保されると考える。

【間野座長】

これはご意見として承り、検討していただきたいと思う。一通りご意見を頂いとうとう思うがいかがか。

【長谷川氏】

二つほど質問というよりはコメントをさせていただく。懇談会の最初の頃は、行政側からのあるいは市側からの計画みたいところが大きくて、住民の方たち、そこにお住まいの方たちの顔がよく見えてこなかったが、今回第 2 部策定され、重点施策とか、練りこんだ段階で大分、住民の人たちがどういふことを言われているのか、少しづつ見えてきたような気がする。特に大塚、石内の両地区が自らまちづくり計画を着々進めているということも今回紹介があり、せつかく地元の方々が一生懸命に今後の方向を考えておられるので、この西風新都全体の計画の中にも整合性のあるような活かし方をしてもらいたいと思う。この後、パブリックコメント、パブリックインボルブメントがあるが、その辺でたぶんいろんな意見が出ると思う。そこを先ほどどなたかが言っておられたが、柔軟に、もうこれでいくんだという話ではなくて、柔軟にそういったご意見も入れていってほしいという気がした。そういった中で働くとか、いくつかの機能をあげておられたが、これは憩うというところなのか、福祉という観点がひょっとしたら抜けてると感じた。高齢化社会は西風新都も免れないと思うが、福祉という観点がいまひとつクローズアップされていない。若い人用、そこで働く人用の面はたくさんでているが、これからお年を召す方を今後もどう心地よく住んでもらうかというのが少し抜けてるといふ感じがあった。

もう一点、環境についてで、今回も重点施策としてとてもよい環境配慮の対策が並んできたと思う。先ほども出てきたが、安佐南工場、清掃工場を新しくつくられて、それから石内東地区の商業地区の計画も着々進んでいて、こういったことについては、別個に環境アセスメントをしっかりとやって環境配慮がなされている。今回は西風新都、かなり大きな面積についてどうやるかという計画だが、ここに入れて環境対策も結構なものだと思うが、広い面積で、まだ計画の柔らかい段階からどういふような環境配慮をしていくかということは非常に大事だと思う。実はご存知のように小さなというか、ひとつひとつの案件に対して、環境アセスメントをして環境配慮していくということが通常やられていたが、これほど大きな面積にわたって、それから将来もかなり長い間にわたってやっていこうという、いろんなものが入り込んだものに対しては、最近、戦略的環境アセスメントという、もう少し長期的、広範囲に将来間違いのないようにやっていこうというようなやり方ができてきている。それで幸運にも広島市には、この戦略的環境アセスメントという名前ではなくて、多元的環境アセスメントというシステムをこの 5、6 年前につくった。まだこの対象になった案件は 1 件もないが、ひょっとするとこの西風新都の今後のまちづくりというのが 1 件目のいい対象事案になりそうな気が実はしている。先ほどアストラムラインの路線にしても今 3 本くらい考えられるということとか、またバスにするのかアストラムにするのか、道路をどう配置していくのか、こういった 1 箇所だけではなくて全体的でなくては見えない、見ないといけないものが結構この中に入っている。そうするとそれをやはり戦略的、総合的に環境という面からぜひ見ていくことで、広島高速 5 号線や鞆の浦架橋建設事業で生じた

地元の人たちの反対を受けるような事態を未然に防止するためにも、前広に環境面をそういった大きな枠組みでせっきシステムがあるので、それを使っていくようなことを念頭に置きながら、今回の都市づくりの計画を最終的にまとめられたならば、環境面からのバックアップ、これは素晴らしいものになるかなとここで思っただけだが提案をさせてもらおう。

【間野座長】

時間が長引いているが、皆さんのご意見をいただくということでちょっと延長させていただく。

【堀崎氏】

まず全体としては、選択と集中ということで、今まで絵にかいた餅であったものを集中して実現することや護る機能をつくっていくのも非常にいいことだと思っている。特に道路整備に関しては、渋滞が皆さんの課題として重要であるということで、通過交通と地区内交通が発生、集中する場所がほとんどこの一つの中央軸に偏っているので、それをうまく外に流すために今回、一部の路線を重点的にやられるというのは非常に重要である。

一方で、道路をつくれれば必ず新しい需要も発生して、いつまでたっても渋滞が減らないということも起こりうるので、バスがなかなか無いとか、アストラムが利用されない状況を益々助長しかねない。道路整備はもちろん重要だが、公共交通をいかに育てていくかということを引き出して、対策をしない限りは永遠に課題は解決しないので、そういう取組もぜひやっていただければと思う。それは、地元の住民の方々も同じで、今、便利なのは車かもしれないけども、車に乗れるだけ乗っておいて、歳をとってからバスを走らせてくれというのはちょっと無理がある。たとえ今は不便であっても、今からでもあえてバスや公共交通を使うことが重要であることを認識して、対策していく必要があると思っている。また、今回の計画では、地区拠点はアストラム沿道のところやバイパス沿道にいくつかあるが、例えば、バイパス沿道を開発してしまったら、そこに新たな渋滞が発生するので、それは既にバイパスでなくなって、また新しいバイパスが必要になる。地区拠点については、地元の方が地元の発意で整備していくことももちろん重要だが、いかに一部の場所に交通を集中させないようにコントロールするかという観点で、メリハリをつけて、現在、計画している地区拠点が将来の需要に対応できる場所なのか、ここを開発したらまた新しい対策が必要になるのではないかとすることも考えて、設定していただくことが必要ではないかと思った。

環境についても新しい取組をやっていただくということで非常にいいことだと思うが、今のように車に乗らないと買い物などどこにも行けない都市構造をそのままにしておいて環境というのはちょっとおかしいのではないかと。ぜひバスを使ったり、歩いてそれなりに用が足りるような都市構造をつくりながら、エコな住宅とか地区の冷暖房システムも合わせてやっていくなど、都市構造の観点からもぜひ環境対策に取り組んでいただければと思う。防災の拠点についても、ただ単に情報をストックするだけであれば山奥にあってもいいが、もし、普段から利用できるような拠点を整備されるのであれば、それは都市構造をいかにつくるか、どこを拠点にしていくかということ念頭に置いて場所を設定していただければと思う。それがなくて、いかに土地が安いとか、それぞれの地区の利益のため誘致合戦をするのではなく、やはり地区全体として、この場所に機能を集約させて、そうすれば公共共通もうまく成り立つという戦略のもとに、場所を検討いただければと思う。

【竹崎氏】

市立大学はアストラムからアクセスが悪いということで、小型モビリティとか、そういったところの導入というのはひとつの解決策というか、中心の方に人が流れていくようになると思った。

もう一点、高速 4 号線の料金のことだが、前の懇談会でちょっと出たと思う。素案にはそういったところで言及というのは無かったと思うので、ひとつご検討いただければと思った。

【間野座長】

高速 4 号の料金の話が出ていないことについてはどうか。

【西風新都整備部】

高速 4 号線の料金については、資料の 2-2 の方に少し書かさせていただいている。高速 4 号線の料金施策についてということで、その意見に対する対応というところでいろいろ書いてあるが、結論から言うと実施は困難というのが本市としての見解である。

【柳川氏】

西風新都クラブで立地企業としての立場で参加しているが、今のつれない返事は何なんだろうと思いつながら、最初から高速のトンネルの通行料金の高さ、主題になってたと思うが、こういったつれない返事で済ましてほしくないと感じている。

もう一つ、西風新都クラブは100社を超える企業が、いい状態でネットワークを拡げていっているのはとても自慢できる状況ではないかなと思っている。行政の支援もあるが、いろんなところで発言できるシステムもできており、要求するばかりでなく、企業はこういう協力もできる、こんなことをやっていくと、こういう発信ができて、地元根差した地域の企業グループというのは評価に値するのではないかと自画自賛になるが思っている。

【三宅氏】

先程来、話が出ている防災の件について、実は沼田公民館を近々建替えて、そこに合同庁舎をつくるという話がある。ほぼ、松井市長からも回答いただいているので、それができると、そこには消防署を移したり、いろんな機能を持たすことができると思うので、それも考えの中に1個入れていただければと思う。

それから先ほど話題になっているサッカー場を新しく建てるという件について、昨日、役員が集まり、ぜひ現在のままで続けてほしい。しかしビックアーチを続けていくということはサッカーの選手とファンが距離があるということで不可能なため、サッカー場占有にしますとその距離が縮まるということから占有のスタジアムをつくるという話であるので、ビックアーチの横に第一競技場があり、そこでも十分にサッカーができると、ただ周りにスタンドをつくれれば可能だということで地元としては、サンフレッチェが逃げると寂れると、こういう考えの中でぜひ、宇品に持ってきたり、市民球場の跡へ持ってくるとかいう話が出ているが、やめてほしいという考えが非常に強くある。しかし住民の一部には交通の問題があり、それは先程来話にでていて、アストラムの延伸ということをやれば往復でお客さんを運べるため、半減するという考えである。それから地元としては、アストラムは五日市であれ己斐であれ延してほしいと、早く延してほしいという考え方が強くある。費用等の問題があるので、とりあえずは己斐に延ばして、延ばした後で五日市につなぐという方法もあるという気がする。

【間野座長】

どちらにしても次回まで時間があるので、その他意見があれば、以後、市へお伝えいただければいいと思う。今日の議論はこのあたりで終わりたいと思う。今日、意見をたくさんいただき、この場で結論を出せるようなものではないものもたくさんあったが、いずれにしても今日出された意見、あるいは今後追加していただける件含めて、次回の最終懇談会に向けて、市には修正方よろしくお願ひしたいと思う。

【西風新都整備部】

ここで市民意見募集についてご報告させていただく。市民意見募集を3月15日から4月15日の期間で募集する予定としている。市民意見募集のお知らせを3月15日発行の市民と市政に掲載する。同時に広島市ホームページで意見の募集要領や素案を掲載する予定としている。素案の掲載は、ご提示しましたこの素案の本編を提示させていただく。

(4) 連絡事項

次回の懇談会開催は、5月か6月頃を予定としている。

(5) 閉会