

第 245 回広島県都市計画審議会議事録

- 1 日 時 令和2年9月3日(木)13:30～15:20
- 2 場 所 広島県庁北館2階 第1会議室(広島市中区基町 10 番 52 号)
- 3 出席委員 別紙のとおり
- 4 議題等 (1)都市計画決定案件 2件
(2)報告事項 1 件
- 5 担当部署 広島県土木建築局都市計画課施設計画グループ
(082)513-4117(ダイヤルイン)
- 6 議事録

目 次

1 開 会.....	1
2 議 事.....	2
(1)第 1 号議案 広島圏都市計画道路の変更について.....	2
(2)第 2 号議案 東広島都市計画道路の変更について.....	7
(3)報告事項 広島県都市計画区域マスタープランの策定について.....	11
3 閉 会.....	24

1 開 会

開会 13:30

○司会 お待たせしました。

定刻となりましたので、ただ今から第 245 回広島県都市計画審議会を開催します。

委員の皆様には、御多用のところ御出席いただき誠にありがとうございます。

本日の会議は、新型コロナウイルス感染症対策のため、ウェブ会議の併用、換気、消毒等の措置を講じての開催とします。

委員の皆様におかれましては、御理解と御協力のほどよろしくお願いします。

それでは、まず、本日の会議資料について御確認をお願いします。

本日お手元にお配りしておりますのは、

次第、

委員名簿、

配席表、

資料 1「第 1 号議案 スライド資料」、

資料 1-2「第 1 号議案 意見書の要旨と意見書に対する県の考え方」、

資料 2「第 2 号議案 スライド資料」、

参考資料 1-1「報告事項 スライド資料」、

参考資料 1-5「新たな都市計画区域マスタープランの要点」

をお配りしております。

また、事前に送付した資料として、

議案集、

概要書、

報告事項「都市計画区域マスタープランの策定について」の

参考資料 1-2「広島圏域都市計画マスタープラン(素案)」、

参考資料 1-3「備後圏域都市計画マスタープラン(素案)」、

参考資料 1-4「備北圏域都市計画マスタープラン(素案)」、

以上でございます。

資料について不足はございませんでしょうか。

(発言なし)

○司会 よろしいでしょうか。

(発言なし)

○司会 次に、前回の審議会以降に委員の御異動がございましたので、御紹介します。

恐れ入りますが、お手元の委員名簿をご覧ください。

前回の審議会以降で、新たに 3 名の委員の方に御就任いただいております。

審議会条例第 2 条第 1 項第 2 号「関係行政機関の職員」からの委員でございますが、令和 2 年 8 月 19 日付で小平卓中国地方整備局長に御就任いただいております。

本日は代理で藤原様に御出席いただいております。

○小平委員(代理:藤原) よろしく申し上げます。

○司会 令和 2 年 1 月 31 日付で塩屋俊一中国四国農政局長に御就任いただいております。

本日は代理で内田様に御出席いただいております。

○塩屋委員(代理:内田) よろしく申し上げます。

○司会 令和 2 年 8 月 17 日付で河原畑徹中国運輸局長に御就任いただいております。

本日は代理で白髭様に御出席いただいております。

○河原畑委員(代理:白髭) よろしく申し上げます。

○司会 また、出席者名簿のお名前の右側に「オンライン出席」と記載した委員の皆様は、

本日はウェブ会議システムを通じ御出席いただいております。

回線状況等により音声聞き取りにくい場合などには、進行を調整させていただく場合がございます。

そのほか、マイクの消毒等により、通常の進行よりもお待たせすることがあるかと思いますが、何とぞ御理解をいただきますようお願い申し上げます。

本日の会議時間は約 1 時間 50 分を予定しております。

それでは、これからの議事は、審議会運営規程第 5 条により、会長が会議の議長となっておりますことから、藤原会長、よろしくお願い致します。

○**藤原会長** 皆様、こんにちは。どうぞよろしくお願い致します。

先ほど御案内いただきましたように、今回は、ウェブ会議の併用となり、通常と進行が異なることになるかと思いますが、御協力のほどよろしくお願い致します。

オンラインでお聞きの委員の方々、聞こえていますでしょうか。

(「大丈夫です」の声あり)

○**藤原会長** それでは、本日の出席委員でございしますが、この会場に 17 名、オンライン出席が 4 名、合計 21 名になります。

23 名中 21 名ということで、2 分の 1 以上の出席をいただいておりますので、審議会条例第 5 条によりまして、この会は有効に成立いたしております。

これより第 245 回広島県都市計画審議会を開会します。

まず、議事録署名委員を指名します。

今回は、中原委員、それから山田委員、お二方をお願いしたいと思います。どうぞよろしくお願い致します。

それでは、議事次第に沿って進めてまいりたいと思います。

本日は、付議案件が 2 件、それから事務局からの報告事項が 1 件ございます。

2 議 事

(1) 第 1 号議案 広島圏都市計画道路の変更について

○**藤原会長** それでは、最初に、第 1 号議案につきまして、事務局から説明をお願い致します。

○**事務局** 広島県土木建築局都市計画課長の栢と申します。今日はどうぞよろしくお願い致します。

それでは、第 1 号議案の「広島圏都市計画道路本通阿賀線の変更」につきまして御説明します。

議案書の 1 ページからでございますが、前方スライドにて御説明します。

なお、お手元の配布資料では資料 1 及び資料 1-2 となります。

説明時間は約 15 分を予定しております。

それでは、まず、スライド 1 でございます。

広島県西部の都市計画区域の位置図を示しております。

広島圏都市計画区域は、県の西部に位置しており、広島市を中心に、西は大竹市から東は呉市まで、4 市 4 町からなる線引き都市計画区域となります。

続いて、スライド 2 でございます。

今回変更を行う都市計画道路本通阿賀線の位置について、県内の高速道路や国道などの広域的な道路ネットワークとともに示しております。

本通阿賀線は、呉市と三原市とを結ぶ国道 185 号など、瀬戸内沿岸地域の物流・交流を支える主要幹線道路のうち、左側拡大図の赤色の矢印で示している呉市内の延長約 2,990m の区間となります。

続いて、本通阿賀線の位置する地域を示しております。

左側が呉市中央地域、右下が阿賀地域となります。

本通阿賀線は、スライド中央の赤色の矢印で示す位置にあり、起点を呉市本通六丁目、終点を呉市阿賀中央六丁目とする、延長約 2,990m の幹線道路でございます。

本路線は、呉市都市計画マスタープランにおいて、中央地域及び阿賀地域のまちづくり方針の中で、広域的な連携強化と交流促進に向けた広域骨格軸の構築を図る路線として位置づけられております。

それでは、本路線の都市計画決定に係る主な動向について御説明します。

本路線は、戦災復興都市計画に基づき、昭和 21 年に、延長約 2,520m、幅員 10m の 2 車線の補助幹線街路として都市計画決定されております。

その後、昭和 51 年の路線番号の変更を経て、昭和 62 年に、国道 185 号の将来交通需要の円滑な処理、生活の利便性の向上、沿道の良好な市街地形成を図るため、4 車線化と路線の起点・終点位置の変更により、延長約 2,990m、幅員約 22m の幹線街路に変更され、現在に至っております。

ピンク色で表示しているトンネル区間について先行して整備が進められており、平成 14 年 3 月に下側の上り線 2 車線の暫定供用、平成 31 年 3 月に上側の下り線の供用が開始され、現在、完成 4 車線で供用されております。

今回の変更は、事業の完了したトンネル区間及びその坑口部について、事業にあたり見直された構造などに基づき区域の変更を行うものでございます。

次のスライドより、都市計画変更内容について御説明します。

本通阿賀線の変更のうち 5 点を示しております。

①から③はトンネル坑口位置の変更、自転車歩行者道の幅員の変更及び自転車歩行者道の集約により道路法線を見直したことに伴う道路区域の変更でございます。

④は事業の完了区間の現地精査による区域の変更、⑤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。

次のスライドで、変更内容の詳細を御説明します。

まず、変更内容①のトンネル坑口位置の変更を御説明します。

スライドで示しております本通側のトンネル坑口部の開削予定区間において、施行前の土質調査により、脆弱な地盤が確認されました。

本通側から変更前の坑口位置までを開削により施工した場合には、周辺地盤の沈下や崩落が懸念されるなど、近接する家屋の安全性が確保できない状況でございました。

一般的な崩落対策では、薬液注入による地盤改良やグラウンドアンカーなどの補強工事が用いられますが、市街地が近接していることから、家屋や井戸などへの影響を最小限に留めるため、トンネル坑口位置を西側へ約 40m 移動し、トンネル延長を約 1,670m から約 1,710m へ、約 40m の延伸を行う設計の見直しが行われました。

続いて、本通阿賀線の中で最も長いトンネル区間の幅員構成を示しております。

上側がトンネル区間の当初の断面図、下側が変更後の断面図でございます。

まず、変更内容②の基準などの見直しによる幅員の変更についてでございますが、道路の幅員は、道路の構造の一般的な基準である道路構造令に基づき決定します。

上の図のとおり、計画時の基準では、トンネル内の自転車歩行者道の幅員は 2m でございましたが、平成 5 年に道路構造令が改正され、自転車歩行者道の幅員が 4m に拡げられました。

下の図のとおり、変更後の断面図では、右側の上り線側の自転車歩行者道を 4m に拡げております。

続いて、変更内容③の自転車歩行者道の集約について御説明します。

示しております断面図は先ほどと同様のものでございます。

上の図のとおり、当初計画では幅員 2m の自転車歩行者道を上り線・下り線のトンネルそ

れぞれに設置する計画でございましたが、人通りが分散することにより、自然監視性の低下、いわゆる人の目が行き届かないことによる防犯面の懸念がございました。

そのため、自転車歩行者道を 4m に広げる変更に伴い、自転車歩行者道を上り線のみを集約設置し、自然監視性の向上を図ることとしました。

続いて、本通側の新旧対照図を示しております。

赤色が今回都市計画道路の区域に新たに追加する区域、黄色が削除する区域、緑色が現計画どおりの区域でございます。

①の坑口位置の変更により、坑口部に黄色の削除区域が生じます。

②の上り線側の自転車歩行者道を 2m から 4m に広げたことや、③の自転車歩行者道の上り線への集約により、上り線の南側に赤色の追加区間が生じております。

また、下り線の北側に赤色の追加区域が、南側に黄色の削除区域が生じておりますが、これは、既に用地買収を終えておりました本通側の明かり部の事業区域外への影響を与えないため、トンネル区間内で道路法線を調整したことにより生じた区域の変更でございます。

続いて、スライド 11 でございますが、阿賀側の新旧対照図を示しております。

本通側と同様に、②の自転車歩行者道の幅員の変更により、上り線の南側に追加区域が生じ、また、③の自転車歩行者道の上り線への集約により、下り線の自転車歩行者道を削除したことから、北側に削除区域が生じております。

スライド 12 でございますが、変更内容④として、本通側のその他の区域の変更箇所を示しております。

当初、都市計画道路区域に入っておりましたが、事業実施時の詳細測量などの現地精査により、不要となりました黄色の区域 1 カ所を削除します。

スライド 13 でございます。

阿賀側のその他の区域の変更箇所を示しております。

こちら、本通側と同様に、現地精査の結果、不要となる区域 2 カ所を削除します。

続いて、スライド 14 でございますが、変更内容⑤として、本通阿賀線の標準断面図を示しております。

都市計画の計画書に記載しております幅員は、路線の中で最も延長の長いトンネル区間の標準幅員を採用しております。

道路の種級は第 4 種第 1 級となります。

幅員につきましては、右側の上り線 12m、左側の下り線 8m の、合わせて 20m となります。

また、本通阿賀線の昭和 62 年の都市計画変更時には、都市計画に車線の数を決めるようになっておりませんでした。平成 10 年の都市計画法施行令の改正により、車線の数を決めることとなったため、今回の変更に伴い、計画書に車線数を「4」と記しております。

以上が変更の内容でございます。

スライド 15 をご覧ください。

本案件について、令和 2 年 3 月 12 日から 26 日までの間、縦覧に供しましたところ、1 名の方から意見書の提出がございました。

なお、変更案について、呉市からは、異存のない旨の回答をいただいております。

提出された意見書の要旨と、それに関する県の考え方について御説明します。

お手元の資料、資料 1-2 をご覧ください。

こちらは、スライドは準備してございませんので、お手元の資料をご覧ください。資料 1-2 でございます。

意見書には複数の意見が含まれていたため、整理・分類した上で、「意見書の要旨」として、資料 1-2 に記載しております。

資料 1-2(参考)には、左側に意見書の要旨を、右側に県の考え方を記載しております。
意見は全て休山トンネル地上部の宅地に係るものでございます。

まず、1 の「計画に関する意見」として、「建築制限」について、都市計画法の規定を御説明します。

資料 1-2 の最後のページをご覧ください。

都市計画法第 53 条に、「都市計画施設の区域において建築をしようとする者は、都道府県知事等の許可を受けなければならない」と規定されております。

なお、呉市の場合は、特定行政庁である呉市が建築申請に対する許認可の事務を行っております。

この法第 53 条の許可条件として、同法第 54 条に、「階数が 2 階以下で、かつ、地階を有さず、主要構造物が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造その他これらに類する構造に該当する場合は、許可をしなければならない」というふうに規定されております。

1 の御意見は、トンネルの上部に係ります建築制限に関し、「トンネルの完成により、都市計画施設区域内に係る建築制限は解除すべきであり、計画の再考をすべきである」との内容でございました。

これに対する県の考え方でございますが、都市計画施設区域内の建築制限は、施設の整備後においても都市計画施設の目的に反する行為を排除する必要があることから、これまで広島県では、トンネル部を含め、道路整備に併せた都市計画道路の廃止は行っておりません。

建築制限について、都市計画法第 53 条の許可を行う市へ伺ったところ、「道路整備後は、個別審査により、道路の構造物に影響のない建築物については、許可を行う運用を行っている」ということを確認しており、この運用に基づき、実際に 3 階の住宅なども許可されております。

なお、本意見が提出された理由として、呉市が今回の都市計画変更に関し関係住民に配布した文書に不十分な点があったと考えられたため、再度市より、許可の運用を補足した資料を相手方に送付するなどの周知を行い、御理解をいただいております。

次に、2 の「事業実施」に関する意見について御説明します。

「補償に関する意見」として、「区分地上権設定を行い地下部分の使用制限に対する補償を行うなど、土地収用法に基づいた手続がなされていないまま違法に建設されたトンネルである」との御意見をいただいております。

この意見に対し、県は、事業実施に関する意見と判断しており、事業者である国土交通省中国地方整備局広島国道事務所へ伺ったところ、「トンネル工事着手前に地元説明会を開催しており、意見書のあった地区の建ぺい率や容積率の基準などにより、建築可能な建物による地下のトンネルへの影響はなく、地下の使用制限を行わないことから、補償しない旨を説明し、御理解を得た上で工事に着手している」ということを確認しております。

最後に、3 の「その他の意見」について、「平成 6 年に市が造成し公募販売した土地について、分譲説明会や譲渡契約の中で、建築制限区域であることの説明がなく販売されているため、取引に瑕疵があると考え。しかるべき対応をすべきである」との御意見をいただいております。

呉市が分譲した土地とは、休山トンネルの事業に伴い呉市が造成したもので、トンネル上部に位置しております。

この意見に対し、県は、分譲を行った呉市に伝える意見と判断したため、市に伺いましたところ、「都市計画法第 53 条許可の実績などもあることから、説明は行っていたものと思われる」ということを確認しております。

なお、この意見書の申し出ののち、国土交通省中国地方整備局広島国道事務所と呉市が申出者に対し改めて直接説明に伺っており、既に御理解をいただいているとお聞きして

おります。

意見書の説明は以上でございます。

以上で第 1 号議案の説明を終わります。

御審議のほどよろしくお願いします。

○**藤原会長** それでは、議案の審議を行います。

審議の方法ですが、まず、この会場にいらっしゃる方々から御意見をいただいたのちに、オンラインでの御出席の方々から御意見を頂戴したいと思います。

まず、この会場にいらっしゃる委員の方々、何か御質問あるいは御意見等ございましたらお願いします。

(質問・意見なし)

○**藤原会長** よろしいでしょうか。

(質問・意見なし)

○**藤原会長** それでは、オンライン参加の皆様、何か御意見等ございましたら、挙手をお願いします。

杉原委員、お願いします。

○**杉原委員(オンライン)** このトンネルを時々利用するのですが、換気が悪く、歩行者に排気ガスが来るというのが昔から問題になっていたもので、そういう対策はなされているのでしょうか。

○**事務局** 今の御質問でございますが、既に御利用されているということをお伺いしておりますが、本トンネルの上り線、図面の右側に自歩道が設置されております。

その自歩道と車道の間に、換気あるいは環境に配慮するために、アクリル板によってシールドがされており、自転車、歩行者の御利用の方に影響が小さくなるような施工が既にされているところでございます。

○**杉原委員(オンライン)** どうもありがとうございます。前と同じシールドのままですね。

○**事務局** そのとおりでございます。

○**杉原委員(オンライン)** わかりました。ありがとうございます。

○**藤原会長** 他に、オンラインの先生方、いかがでしょうか。

渡邊委員、お願いします。

○**渡邊委員(オンライン)** 資料 1-2(参考)という、第 1 号議案の意見書に対する県の考え方のところ質問があります。

1 の(1)「建築制限に関する意見」のなお書きのところ、「配布した文書に不十分な点があったと考えられたため、再度市より運用を補足した資料を送付するなどの周知を行っております」とあるのですが、これをもうちょっと具体的に、どんなところに不十分な意見があって、どういった補足資料を提出して御理解をいただいているのかということについて御説明いただければと思います。よろしくお願いします。

○**事務局** まず、地元の方への説明資料でございますが、先ほど申しました都市計画法第 53 条の規定による地上 2 階、それから地下階を有しないという一般的な事項を御説明しておりますが、その際に、道路構造物に影響がない範囲であれば許可しておりますということで、御相談くださいという説明が欠けていたということでございます。そういったところを説明されたと同っております。

○**渡邊委員(オンライン)** ありがとうございます。

○**藤原会長** 他にいかがでしょうか。

(質問・意見なし)

○**藤原会長** 他に特にないようでございますので、第 1 号議案につきましては原案どおり決してよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○藤原会長 オンライン参加の先生方、よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○藤原会長 特に御異議ございませんので、第 1 号議案につきましては原案どおりといたします。

(2)第 2 号議案 東広島都市計画道路の変更について

○藤原会長 続きまして、第 2 号議案について、事務局から説明をお願いします。

○事務局 それでは、第 2 号議案 東広島都市計画道路 中島杵原線の変更について御説明します。

お手元の配布資料では資料 2 となります。

説明時間は約 15 分を予定しております。

まず、スライド 1 の東広島都市計画区域について御説明します。

東広島都市計画区域は、ご覧のとおり、東広島と旧黒瀬町の範囲が東広島都市計画区域となっております。

続いて、東広島市の主要な道路ネットワークについて御説明します。

高規格幹線道路としては、市の東西を走ります山陽自動車道と呉市と東広島市をつなぎます東広島呉自動車道がございます。

また、幹線道路としては、国道 2 号と国道 375 号が市の東西と南北を走り、重要な道路ネットワークとなっております。

その他、JR 山陽新幹線、JR 山陽本線の二つの鉄道路線が走っております。

中島杵原線は、JR 西高屋駅から国道 375 号へ至る県道となっております。

続いて、スライド 3 の中島杵原線が位置する西高屋駅周辺地区について御説明します。

西高屋駅周辺地区は、駅北側に高屋出張所などの各種都市機能が集積し、その周辺には、高美が丘をはじめとする大規模住宅団地や近畿大学、中高一貫校である広島県立広島中学校・高等学校などの教育施設が多く立地し、文教活動と居住環境が調和した市街地が形成され、現在も駅周辺では宅地開発が進んでおります。

今回都市計画変更を行う中島杵原線は、昭和 61 年に都市計画決定したもので、賀茂学園都市建設事業の一つとして進められた、現在の高美が丘である東広島ニュータウンなどの計画に併せて、西高屋駅周辺の交通の円滑化や交通結節点機能の向上を図ることを目的に、西高屋駅の駅前広場を含めた形状で決定しました。

スライド 4 の、中島杵原線の都市計画変更の概要について御説明します。

1 点目は、図の右下のほうに「①起点位置の変更による延長の変更」となります。

起点位置が当初の駅前広場から県道東広島本郷忠海線との交差点に変更になり、延長約 2,120m から 2,170m に変更しております。

2 点目は、図の右下にございます「②西高屋駅前の駅前広場の区域変更」になります。

西高屋駅の南北自由通路の設置に伴い、駅前広場の形状を変更し、面積を 4,700m² から 4,200m² に変更します。

3 点目として、中島杵原線の起点と左上の終点についての、「③位置の表示の変更」となります。

住居表示の実施に伴い、大字表記を削除し、起点では「高屋町大字中島」表記から「高屋町中島」へ変更しております。終点も同様でございます。

4 点目として、平成 10 年の都市計画法施行令の改正により車線数を定めることになりましたので、今回新たに車線数を 2 車線として決定します。

続いて、スライド 5 の、今回の都市計画変更のきっかけとなりました西高屋駅周辺の課題について御説明します。

西高屋駅につきましては、駅舎と駅前広場が離れており、その間を県道東広島本郷忠海

線が通過し、安全面や利便性が低い状況となっております。

続いて、スライド 6 でございます。

西高屋駅周辺は、JR 山陽本線により南北が分断されており、駅の利用が北側からのみとなっております。

そのため、朝夕には、駅前広場や駅周辺の道路や踏切において、駅への送迎者と通過交通による交通混雑が生じております。

続いて、スライド 7 でございます。

歩行環境においても、駅周辺の歩道が狭隘であるとともに、線路の南北には学校があり、南北の移動には踏切の横断が必要となることから、通学路としての安全が確保されていない状況となっております。

続いて、スライド 8 でございます。

これらの課題を受け、西高屋駅周辺のアクセス環境改善のため、西高屋駅周辺の整備が進められることとなっております。

まず、西高屋駅の南側では、交通結節点機能の向上のため、黄色で示しております南側駅前広場の設置と市道へのアクセス道路の整備が進められることとなっております。

この路線は、平成 31 年 3 月に、中島線として都市計画決定されております。

また、南北の分断解消と利便性向上のため、南側の駅前広場と北側の駅前広場を連絡する自由通路の設置が計画されております。

この路線は、西高屋駅南北線として、中島杵原線の都市計画変更と同時期に、東広島市により都市計画決定されることとなっております。

そして、この自由通路の設置に伴い、北側駅前広場の形状が変更となりますことから、このたび中島杵原線を都市計画変更することとなっております。

スライド 9 の、整備の具体的な全体イメージについて御説明します。

南側駅前広場と北側駅前広場が整備され、それを連絡する自由通路が設置される予定となっております。

なお、駅舎は橋上化し、併設する施設として交流スペースが設けられることとなっております。

続いて、スライド 10 の中島杵原線に係る西高屋駅周辺地区の事業経緯について御説明します。

昭和 50 年代当初に、現在の高美が丘である東広島ニュータウンの整備が計画されました。

昭和 50 年代半ばに、この計画に伴い西高屋駅土地区画整理事業の検討に着手、昭和 61 年に土地区画整理事業に併せて中島杵原線が検討され、都市計画決定されました。

その後、事業着手され、平成 10 年に暫定形で北側駅前広場が供用開始されたところでございます。

続いて、スライド 11 でございます。

中島杵原線の駅前広場の経緯について御説明します。

先ほどのスライドでも御説明しましたが、西高屋駅の駅前地区では、昭和 50 年代半ばに、現在の高美が丘である東広島ニュータウンなどの事業に併せて、西高屋駅土地区画整理事業が検討されておりました。

その当時、西高屋駅に至る県道西高屋停車場線があり、この路線についても土地区画整理事業と一体的に検討され、将来的に駅舎を駅前広場へ移転することを前提とし、昭和 61 年に、現在の杵原川と近接した形で、駅前広場を有する中島杵原線が決定されました。

また、県道東広島本郷忠海線についても、土地区画整理事業において、バイパス道路として北側に振り替え、県道を区画道路として再編する計画となっております。

また、駅前広場については、バイパス整備により県道の交通量が減ることから、駅舎と駅

前広場の間を車が通過できる形状でやむを得ないとして、中島杵原線の駅前広場として都市計画決定がなされたところでございます。

しかしながら、土地区画整理事業が頓挫し、当初計画しておりました道路再編が困難となったものの、既に東広島ニュータウンの整備が昭和 61 年より始まり、駅利用者のため中島杵原線の早期整備が求められたことから、県道東広島本郷忠海線を残した暫定的な形状での駅前広場整備が行われることとなりました。

スライド 12 で示しますのは、当初の北側駅前広場でございます。

南側に西高屋駅の駅舎が接続し、県道が通過するレイアウトとなっております。

続いて、スライド 13 の、現在の北側駅前広場について御説明します。

当初計画と異なったレイアウトで、暫定的な形状で現在の北側駅前広場が整備されております。

続いて、スライド 14 でございます。

今回の都市計画変更で、暫定的な形状で整備された駅前広場を、自由通路に接続する形状に変更することとしております。

それでは、スライド 15 の、中島杵原線の新旧対照図について御説明します。

右側の図面でございますが、赤色が今回追加、黄色が削除、緑色が現計画どおりの区域でございます。

まず、新たに設置される自由通路に接続するため、区域を西側(左側)に拡大しております。

また、当初計画では県道を取り込む形状で区域が設定されておりましたが、今回はその区域を削除しました。

また、起点を県道との交差点の位置に変更しております。

これらの変更に伴い、延長については約 2,120m から 2,170m に変更となり、駅前広場面積についても 4,700m² から 4,200m² に変更となっております。

続いて、スライド 16 でございます。

具体的な北側駅前広場平面図について御説明します。

駅前広場の計画区域の設定に当たり、自由通路の設置に必要な空間を確保した上で、駅前広場計画指針に基づき、バスやタクシーなどの必要な導入機能を算出し、利用状況や交通事業者の意向を踏まえ、必要な区域を設定しております。

なお、区域に県道東広島本郷忠海線の歩道部分は含まれておりません。

スライド 17 でございますが、中島杵原線の標準断面図について御説明します。

種級は第 4 種第 1 級となります。

道路幅員については、現計画と同様 22m と、変更はございません。

その内訳については、車道 2 車線、停車帯と自転車歩行者道を両側に含んでおります。

また、今回、平成 10 年の都市計画法施行令の改正により、新たに車線の数 2 車線として決定します。

以上が変更の内容でございます。

本案件について、令和 2 年 7 月 2 日から 16 日まで 2 週間の縦覧に供しましたが、意見書の提出はございませんでした。

なお、今回の変更案について、東広島市から異存のない旨の回答をいただいております。

以上で第 2 号議案の説明を終わります。

御審議のほどよろしくお願いいたします。

○藤原会長 それでは、議案の審議に入ります。

まず、この会場で何か御質問、御意見等ございましたらお受けしたいと思います。いかがでしょうか。

(質問・意見なし)

○**藤原会長** ないようですので、オンラインでの参加の皆様にお伺いします。何か御意見等ございましたら、挙手をお願いします。

太田委員、お願いします。

○**太田委員(オンライン)** どうもありがとうございました。

こうやって計画をしてから実現するまでに当然時間がかかって、その間にどんどん状況は変わっていくわけです。

昭和 50 年代に開発された団地は、特に高齢化や人口減少など、いろんなことが起きております。

他方でコンパクトシティ構想ということから考えても、駅前をきちんと整備しておくというのは、いろんな意味で、資源の使い方として有益であると考えております。

また、先ほどの説明のときに、学校があるので送迎ですごく混んでいるというような、グレーのズボンをはいたお子さんたちが並んでいるような写真もあったのですが、これからは、お子さんの送迎というよりは、例えば高齢者に対する介護の支援や災害が起きたときの復旧基地として駅前広場が使われるなど、そのような視点から見ていくことも大切ではないかと思うのですが、その点についてこれからの展望といいますか、単に今までの計画の上に立っているような変更が行われるというだけでなく、今回、駅の南と北を繋ぐということでしたが、災害が増えていることや、高齢化や人口減少のことなど、今後のそういうことに関して何か展望があったらお聞かせ願いたいと思います。

以上です。

○**事務局** それでは、お答えします。

今回の駅前広場の整備、都市計画変更に関係する事業でございますが、先ほど説明の中で申しましたように、南側の駅前広場と、北側の駅前広場を自由通路で繋ぐというものでございます。

自由通路整備に当たり、西高屋駅を橋上化し、橋上化する自由通路にはエレベーターなどを設け、高齢者にも配慮したバリアフリーの思想を取り込んでおります。

また、駅の橋上化と併せ、スライド 9 のところでございますが、オレンジ色で示す交流スペースを設置し、市民の憩いの場などの検討をされていると伺っております。

これらを機能的に繋ぐものとして、駅前広場、自由通路がそれぞれ整備されるということでございます。

以上でございます。

○**太田委員(オンライン)** 大変よくわかりました。ありがとうございます。

○**藤原会長** 他にいかがでしょうか。

杉原委員、お願いします。

○**杉原委員(オンライン)** この計画ですが、完成はいつ頃を予定されていらっしゃるのでしょうか。

○**事務局** 東広島市からは、令和 6 年度と伺っております。

○**杉原委員(オンライン)** どうもありがとうございます。

○**藤原会長** 他にいかがでしょう。

村田委員、お願いします。

○**村田委員(オンライン)** 交流スペースというのは、具体的に何に使われるのでしょうか。これは、店舗か何かが入る予定になっているのでしょうか。

○**事務局** 詳細については今後検討が進められるものと思いますけれども、今、図書館が計画されていると伺っております。

○**村田委員(オンライン)** それと、もう一つ気になったのですが、最初の計画では駅前広場に駐車場が用意されていたような気がしたのですが、この駐車場の問題は、今はも

う解決して、この近辺には要らなくなっているのでしょうか。

○事務局 駐車場については、今回、南側と北側に駅前広場を整備し、そちらで駐車スペースを確保する計画となっております。

○村田委員(オンライン) わかりました。ありがとうございます。

○藤原会長 他にいかがでしょうか。

(質問・意見なし)

○藤原会長 他にはないようですので、第 2 号議案につきまして、原案どおり決してよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○藤原会長 オンラインでの参加の皆様もよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○藤原会長 ありがとうございます。第 2 号議案につきましては原案どおりといたします。本日の付議案件は以上でございます。

ここで一旦、5 分間の休憩とし、現在 14 時 16 分ですので、14 時 21 分から再開したいと思います。

休憩 14:16

(休憩)

再開 14:21

(3)報告事項 広島県都市計画区域マスタープランの策定について

○藤原会長 それでは、皆様お集まりですので、再開します。

オンラインの参加の皆さんも、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、報告事項について、事務局から御説明をお願いします。

○事務局 それでは、都市計画区域マスタープランの素案の策定について御報告します。

このマスタープラン(素案)の策定に当たり、昨年の 7 月と 11 月の本都市計画審議会においても、その策定過程について御報告したところでございますが、このたび素案がまとまりましたので、そちらの御報告をいたします。

配布資料の、参考資料 1-2 をご覧ください。

参考資料 1-2 は、広島圏域の都市計画マスタープランの素案でございます。

同様に、参考資料 1-3 は備後圏域、参考資料 1-4 は備北圏域の素案でございます。

今回から、都市計画区域マスタープランについては、本県では圏域単位で策定することとし、3 圏域分をお配りしております。

このことについては、後ほど御説明します。

ここからスライドにて御説明します。

説明は 40 分程度でございますが、どうぞよろしくお願いいたします。

前方のスクリーンをご覧ください。

本日は、都市計画区域マスタープランの制度や策定スケジュールについて御説明した上で、新たな区域マスタープランの素案の内容について御報告します。

はじめに、区域マスタープランの制度について御説明します。

都市計画区域マスタープランは、都市計画法第 6 条の 2 により県が策定するもので、三つの事項について定めることとされております。

一つ目として「都市計画の目標」を、二つ目として「区域区分の決定の有無及びその方針」を、三つ目として「主要な都市計画の決定の方針」を定めることとされております。

策定スケジュールについて御説明します。

昨年度から、「都市計画推進協議会」での県庁内調整、それから「圏域内調整会議」での市町との調整に加え、国との調整を行いながら、検討を進めてきております。

先月 8 月末には、市町のそれぞれの首長さんを含めました市町との最終調整を行い、素案としての概ねの了解をいただいたところでございます。

本日、当審議会で素案を御報告し、素案として取りまとめた上で、今後は、パブリックコメントや公聴会で県民の皆様から御意見をいただき、内容を整理した後に、2 月の都市計画審議会において諮問させていただく予定としております。

公聴会の開催については、別途、委員の方々には御案内いたしますので、その際にはよろしくをお願いします。

続いて、新たな区域マスタープランの素案について御説明します。

まず、素案の目次構成について御説明します。

目次構成は、現行の区域マスタープランの構成を基本とし、新たに必要な事項を追加して、ご覧のような構成で作成しております。

本日は、「広島圏域」「備後圏域」「備北圏域」の 3 圏域のマスタープランについて御説明しますが、第 1 章と第 2 章は共通の内容となっております。

追加した項目は、第 5 章「都市計画の決定の方針」において、安全・安心に関することや住民主体のまちづくりに関することですが、このことは後ほど詳しく御説明します。

それでは、第 1 章「基本的事項」から御説明します。

第 1 章では、「基本的事項」として、ご覧のような項目について定めております。

まず、第 1 節の「区域マスタープランの役割と位置づけ」について御説明します。

区域マスタープランは、都市計画法の規定に基づき策定するもので、中長期的な視点に立った都市の将来像を明確にし、その実現に向けての大きな道筋を明らかにしておくものでございます。

位置づけとしては、図のように、県の総合計画を上位計画として、「広島県都市計画制度運用方針」の考え方を受けて策定するものとなります。

なお、市町が策定する市町マスタープランは、区域マスタープランや各市町が策定する総合計画に則して定めることとなります。

補足ですが、右の四角にあるように、区域マスタープランの上位計画に当たります県の新たな総合計画、「新ビジョン」と書いてありますが、こちらは現在策定に向けて作業中であり、その中で、特性を生かした適散・適集な地域づくりを掲げ、①から③で示している地域づくりを進めることとしております。

この内容を反映させ、新たな区域マスタープランの素案を作成しております。

第 2 節「都市づくりの基本圏域」について御説明します。

都市づくりの基本圏域の考え方として、まず、広域的な都市計画区域マスタープランの必要性について記載しております。

広域的な視点を確保する必要性などから、複数の都市計画区域で一体の都市計画区域マスタープランを策定することとしました。

この考え方に基づき、通勤や通学などの日常生活における結びつきや、土地利用基本計画などの上位計画との整合性を踏まえ、ご覧の 3 圏域で設定しております。

この圏域単位で都市計画区域マスタープランを策定いたしております。

続いて、第 4 節「策定の対象範囲」について御説明します。

「広島圏域都市計画マスタープラン」は、8 市 7 町から構成されます広島圏域を対象範囲としております。

この圏域では 12 の都市計画区域を指定しており、都市計画区域の面積は約 15 万ヘクタールで、人口約 187 万人でございます。

同様に、「備後圏域都市計画マスタープラン」は、4 市 2 町から構成されます備後圏域を対象範囲としております。

この圏域では、6 カ所の都市計画区域を指定しており、面積と人口についてはご覧のとおり

りでございます。

続いて、「備北圏域都市計画マスタープラン」でございます。

こちらは2市から構成されます備北圏域を対象範囲としております。

この圏域では4カ所の都市計画区域を指定しており、面積と人口はご覧のとおりでございます。

続いて、第5節「目標年次」について御説明します。

基準年次は最新の国勢調査が行われた平成27年とし、目標年次は策定から概ね10年後の令和12年としております。

第2章「広島県における都市の目指すべき将来像」について御説明します。

こちらでは、昨年度策定した「広島県都市計画制度運用方針」で定めました「広島県の都市を取り巻く課題と潮流」「広島県における都市の目指すべき将来像」について記載しております。

第1節「広島県の都市を取り巻く課題と潮流」について御説明します。

「都市計画制度運用方針」では、急速に進む人口減少や激甚化する自然災害といった社会環境の変化を背景に、(1)から(3)の三つの視点から、スクリーンに示しております11の項目で課題と潮流を整理しておりました。

このたび、広島県の新たな総合計画の策定に当たり、直近の課題として出てまいりました新型コロナ危機の対応やデジタル技術の進展などを踏まえ、求められる新しい社会を考慮し、総合計画と整合を図る観点から、デジタル技術の進展に関する記載を充実させるとともに、「新しい生活様式」への対応を追加して、検討を深めております。

続いて、第2節「広島県における都市の目指すべき将来像」についてでございます。

先ほどの「都市を取り巻く課題と潮流」を踏まえ、広島県における都市の目指すべき将来像を次のとおり定めております。

「コンパクト＋ネットワーク型」の都市を再構築し、災害に強く、誰もが暮らしやすい「安全・安心」を基本とし、新型コロナ危機後の社会が求めている空間に対する新たな価値観を踏まえ、「活力」と「魅力」に満ちあふれた都市を、「住民が主体」となって、行政がサポートしながら協働で作上げていく。これらの将来像は、交通や安全・安心などの分野におけるデジタル技術やデータなどを積極的に活用し、スマートシティの取り組みなども併せて進めながら実現していく」というように定めております。

続いて、第3章「都市計画の目標」でございます。

ここでは、先ほどの第2章で示した広島県全体の目指すべき将来像を踏まえて、圏域ごとの都市計画の目標を設定しております。

第3章はご覧のような構成で作成しております。

こちらの第2節では、圏域ごとの将来像を描いており、広島圏域では「中四国地方の発展を牽引する“中枢圏域ひろしま”」、備後圏域では「瀬戸内海中央部の発展を牽引する魅力と活力にあふれる備後圏域」、備北圏域では「豊かな自然との共生と多彩な交流による魅力あふれる備北圏域」としております。

続いて、「都市計画の目標」でございますが、「コンパクト＋ネットワーク型」の都市をはじめ、五つの将来像のテーマごとに設定しております。

まず、「コンパクト＋ネットワーク型」の都市の実現に向けた目標から御説明します。

広島圏域では、左のグラフに示しているように、人口減少が進んでおります。

人口減少や高齢化が進展する中、持続的な圏域を形成していくために、圏域の中心市である広島市へ高次都市機能の一層の集積を図るとともに、周辺市町とのネットワークの形成により、その都市機能の相互補完を促進し、デジタル技術とデータなども活用しながら、圏域全体で商業、医療などの高度で質の高い、多様なサービスを享受できる環境を構築することを目標としております。

備後圏域においても、同様に、平成に入って人口減少が続いておりますことから、備後圏域の中心市として、福山市における高次都市機能の集積を図るとともに、周辺市町とのネットワークの形成により、持続的な圏域を形成していく目標としております。

続いて、備北圏域でございます。

こちらは特に人口減少が顕著であり、その中でも持続可能な地域であり続けるために、JR 駅などの交通結節点や市役所、その支所周辺地区等の生活利便性の高い地域において、都市機能の集積や居住の誘導を図るとともに、こちらもデジタル技術とデータなどを最大限活用して、生活サービスの確保やコミュニティの維持に取り組むことを目標としております。

続いて、スライド 27 でございますが、(2)「活力を生み出す都市」の実現に向けた目標でございます。

広島圏域では、近年の製造品出荷額や観光客数は増加傾向にございますが、広島市を中心に、クリエイティブな人材や産業を惹きつけ、イノベーションを通じ、活力を生み出す都市づくりに取り組み、東京圏へのヒト・モノ・カネ・情報の過度な集中を是正し、広島県及び中四国地方の自立・発展を牽引する経済活力とにぎわいに満ちたローカル経済圏の構築を目指す目標としております。

備後圏域においては、オンリーワン・ナンバーワン企業などをはじめとした多様な産業集積と、陸海空の広域交通拠点の有するという特長を生かし、山陰や四国、岡山県、さらには全国と連携したものづくり産業や都市機能の集積を図ることなどを目標としております。

備北圏域でございますが、その他の圏域や近隣県などとの連携を強化することで、既存産業の活性化、新産業やサテライトオフィスの誘致による雇用の確保などで活力の創出を図ることを目標としております。

また、新型コロナ危機を契機に、新しい働き方の急速な普及が見込まれており、これまで以上に中山間地域の暮らしが見直される中、二地域居住など、地域外の人材が地域と多様な形で関わる関係人口などの拡大を図ることなどを目標としています。

続いて、(3)「魅力あふれる都市の実現」に向けた目標でございます。

広島圏域では、世界文化遺産である原爆ドームや厳島神社などを中心とした国際観光交流都市づくりを推進するとともに、重要伝統的建造物群保存地区のまちなみなどの歴史的資源、そして豊かな自然環境などを各地域の魅力資源としてまちづくりに活用し、相互に連携を図ることで、圏域全体の魅力向上を推進することなどを目標としております。

備後圏域でも同様に、備後圏域にございます多様な歴史・文化資源の保存・活用を推進するとともに、瀬戸内海の多島美を体感できるしまなみ海道のサイクリングロードや、帝釈峡などの優れた自然環境を積極的に活用して、広域的な交流の拡大を図ることを目標としております。

これらのほか、広島圏域と備後圏域では、新型コロナ危機を踏まえ、感染リスク低減の観点から、市街地における歩行空間の拡大や、公園、緑地の充実により、ゆとりある空間をまちなかに形成するとともに、ゆとりある居住空間を創出していくことを目標としております。

備北圏域でございますが、市街地を取り囲む森林や里山の保全・再生を図り、豊かな自然・緑にあふれた、ゆとりと魅力ある居住環境の創出を図ることを目標としております。

また、歴史的まちなみの保全と併せ、それらの景観や豊かな自然環境とレクリエーション施設などの地域資源を活用しました観光周遊ルートの形成などにより、魅力あるまちなみづくりを進めることを目標としております。

続いて、「安全・安心に暮らせる都市」の実現に向けた目標でございます。

こちらは 3 圏域共通の目標となります。

激甚化する自然災害や、懸念される南海トラフ地震などの広域災害の発生に対し、総合的な防災・減災対策によって、安全・安心に暮らせる都市づくりを進めることを目標としており

ます。

また、土砂災害の危険性が高い区域に多くの住民が居住しているということから、災害リスクの高い区域の都市的土地利用の制限を行い、災害リスクの低い区域への居住の誘導に取り組むことを目標としております。

最後になりますが、五つ目の将来像として、「住民主体のまちづくりが進む都市」の実現に向けた目標でございます。

こちらにも3圏域共通の目標となります。

まちづくりを担う人材の育成と活躍できる環境の整備に努めるとともに、住民やまちづくり団体などと行政が協働することで、地域特性やこれまで培ってきた地域の資産を生かした、きめ細やかで柔軟なサービスが提供可能なまちづくりを目標としております。

これまで第3章第1節から第3節までを御説明いたしましたところでございますが、第4節の「将来都市構造」について、御説明します。

こちらの図は、広島圏域の将来都市構造図でございます。

将来都市構造図は、各圏域の将来像や都市計画の目標に向けて、将来のあるべき都市構造として、拠点の配置や、その連携を示しております。

広島圏域では、広島市の中心部を中枢拠点として、呉市、大竹市、東広島市、廿日市市の中心部を広域拠点、また、安芸郡4町や非線引き都市計画区域の竹原市などの中心部、都市計画区域の指定のない安芸太田町、大崎上島町の中心部をそれぞれ地域拠点として配置しております。

ピンク色で示している中枢拠点は、高次都市機能の集積・強化により、中四国全体の発展の中心となる拠点でございます。

このうち、特に核となる部分を濃い楕円の赤で示しており、これは、都市再生緊急整備地域である広島駅周辺と、紙屋町・八丁堀の「楕円の都心」を示しているものでございます。

オレンジ色で示している広域拠点は、中枢拠点の高次都市機能を分担する拠点であり、市の本庁舎や拠点病院、総合公園などの都市機能を分担します。

青色と緑色で示している地域拠点は、広域拠点による都市機能の補完を受けつつも、一定の都市機能で独立性を持たせる拠点であり、地域拠点では一般病院や福祉センター、銀行や図書館などの都市機能をそれぞれ分担します。

これらの拠点を都市間連携軸や地域間連携軸といった大小の軸で結び、機能補完の位置関係を示しております。

中枢拠点や広域拠点が有する高次都市機能を大小の連携軸で結び、圏域全体を発展させていくものとして描いております。

同様に、備後圏域の将来都市構造図でございます。

備後圏域では、福山市の中心部を中核拠点として位置づけ、三原市、尾道市、府中市の中心部を広域拠点として配置しております。

また、因島・瀬戸田などの各都市計画区域及び神石高原町の中心部を地域拠点として配置しております。

同様に、備北圏域の将来都市構造図でございます。

備北圏域では、三次市の中心部を広域拠点として位置づけ、東城、庄原、西城の各都市計画区域の中心部を地域拠点として配置しております。

続いて、第4章「区域区分の有無及び区域区分を定める際の方針」でございます。

こちらの第4章は、ご覧のような構成となっております。

ここで、区域区分の制度について御説明します。

「区域区分」とは、都市の土地利用の根幹にかかわる重要な都市計画でございまして、無秩序な市街化を防止し、計画的に市街化を進めるため、都市計画区域を市街化区域と市街化調整区域に区分することでございます。

区域区分を有する都市計画区域を「線引き都市計画区域」と呼んでおります。

市街化区域では、道路・公園・下水道などの公共施設の整備を優先的に進め、計画的に良好な市街地の形成を図ることとしており、一方で、市街化調整区域では、農地などの保全を優先し、市街化を抑制することとしております。

こちらの第1節では、区域区分の判断基準を記載しております。

こちらのフローでは都市の成長性や市街地拡大の可能性などを検討要素としていますが、現行の区域マスタープランで示してきたものから特に変更はございません。

第2節の、区域区分の判断結果でございます。

広島圏域では、12の都市計画区域のうち、4市4町からなります広島圏都市計画区域と東広島都市計画区域の二つの都市計画区域を「区域区分有り」として、いわゆる線引き都市計画区域としてきており、その他の竹原都市計画区域をはじめ10の都市計画区域は「区域区分無し」の非線引き都市計画区域としてきております。

このたび改めて区域区分の設定について検討しましたが、今後の人口や産業の見通しなどから、これまでどおりの設定を堅持するという判断をしております。

同様に、備後圏域の区域区分の判断結果でございますが、現行どおり、備後圏域区域区分「有り」、それ以外の区域は「無し」とすることとしております。

備北圏域の区域区分の判断結果でございますが、こちらでも現行どおりの設定を堅持することとしております。いずれも区域区分設定は「無し」でございます。

続いて、第3節でございますが、区域区分を「有り」とした広島圏、東広島、備後圏の三つの都市計画区域について、人口や産業の将来見通しと、それに基づく将来の市街化区域の規模を示しております。

これらは、新たな市街化区域編入を行っていくときの方針となるものでございます。

はじめに、広島圏都市計画区域についてでございますが、人口フレーム、産業フレームという項目で、目標年次における人口、工業出荷額、卸小売販売額の推計値を示しております。

目標年次である令和12年の人口推計では、都市計画区域内、市街化区域内ともに減少するものと推計しております。

工業出荷額は基準年次に対し、伸びていく予測であるのに対し、卸小売販売額については減少するものと予測しております。

これらの結果から、目標年次におきます市街化区域の大まかな広がりを示すものとして市街化区域面積を示しており、増加が見込まれる工業用地枠を確保したことで、将来の市街化区域面積の計画枠は2万5,270ヘクタールと想定しております。

この面積はあくまで計画枠としての上限値でございまして、ここまで拡大するというのではなく、この内数において、厳に必要な工業用地に限定して拡大を行うというものでございます。

続いて、東広島都市計画区域でございます。

先ほどと同様の考え方で整理しておりますが、東広島都市計画区域においては、人口は増加するものと推計しております。

また、工業出荷額や卸小売販売額も伸びるものと予測しており、これらの推計に基づいて、将来の市街化区域面積の計画枠を3,543ヘクタールと設定しております。

こちらでも、先ほどと同様、この内数において、厳に必要なものに限定して拡大を行うというものでございます。

備後圏都市計画区域についてでございますが、こちらでは、将来人口推計、卸小売販売額は減少、工業出荷額は増加するものと予測しております。

この結果、工業地枠を確保したことにより、将来の市街化区域面積の計画枠は1万5,005ヘクタールと設定しております。

以上、第 4 章までを御説明しました。

続いて、第 5 章「主要な都市計画の決定の方針」でございます。

こちらでは、現行の区域マスタープランで定めてきた項目を基本として、第 1 節で土地利用、第 2 節で都市施設の整備、第 3 節で市街地開発事業、第 5 節で自然的環境の整備又は保全に関する主要な都市計画の決定の方針、第 6 節で歴史・景観に配慮した都市計画の決定の方針などを定め、これに加えて、広島県の目指す将来像を実現させるために必要な項目として、第 4 節で安全・安心な暮らしに関する都市計画の決定の方針、そして第 7 節で住民主体のまちづくりに関する方針を、新たに項目出しして、定めることとしました。

まず、第 1 節「土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針」については、ご覧のような構成で作成しております。

例えば(2)「主要用途の配置の方針」として、住宅地、商業地、工業地の配置に係る方針や、(5)①「優良な農地との健全な調和に関する方針」などを定めております。

具体的な方針の記載として、次のようなものを定めております。

立地適正化計画の作成を促進し、居住誘導区域や都市機能誘導区域を設定します。

これにより、長期的に居住を誘導し、都市機能の集約を図り、日常生活サービスを効率的に提供していく方針としております。

また、スプロールを抑制する観点から、50 戸連たんなどの開発許可は、開発許可基準を適用する区域を限定するなどの見直しや、廃止を行っていく方針としております。

また、居住環境に関する方針として、新型コロナ危機後の社会において、地方への移住ニーズが高まる中で、広島県の強みなどを生かし、ゆとりと魅力ある居住環境の創出を図ることを方針としております。

続いて、非線引き都市計画区域のみの備北圏域においても、立地適正化計画の作成を促進していくことは同様でございますが、用途白地地域では、特定用途制限地域の指定などにより、無秩序な開発や都市機能の立地を抑制する方針などを定めております。

続いて、第 2 節「都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針」でございます。

ここでは、各圏域の目標を達成するため、道路や鉄道をはじめとした交通施設、下水道、河川、砂防などの都市施設の整備方針と整備目標について記載しております。

まず、道路や鉄道をはじめとした交通施設の整備方針について御説明します。

整備方針は、こちらに示しているとおりでございます。

中でも、今後の人口減少社会を見据えて、a の「コンパクト＋ネットワーク型の都市(集約型都市構造)を支える交通ネットワークの形成」を進めるとともに、d の「利便性の高い公共交通サービスの形成」では、自動運転や MaaS などの新たなモビリティサービスの導入を検討します。

また、f の「交通施設の適切な維持管理の実施」では、デジタル技術を活用し、効率的かつ効果的な維持管理を行ってまいります。

続いて、道路の整備方針について御説明します。

井桁状高速道路ネットワークを最大限に活用した広域道路ネットワークの形成や、各拠点間の適切な都市機能の分担と相互補完や交流・連携を促します道路ネットワークの整備、災害時の緊急輸送道路の機能強化、多重型道路ネットワークの構築などに取り組んでまいります。

続いて、鉄道施設の整備方針について御説明します。

JR 線の輸送改善や、路線バスなどとの乗り換えの利便性の向上など、公共交通機関の機能強化と利用促進を進めるとともに、鉄道駅などのバリアフリー化を促進します。

左下のパース図のように、JR 広島駅では、路面電車乗降場の再整備に取り組み、広島市中心部へのアクセスの定時性や速達性の確保による利便性の向上を図ることとしておりま

す。

続いて、港湾施設の整備方針について御説明します。

広島港、福山港などにおいて、埠頭再編などによる物流基盤の強化、産業基盤の形成や、旅客ターミナル整備などによる交流機能の強化を行います。

また、耐震強化岸壁の整備などにより、大規模災害時の港湾機能の事業継続性の強化を図ってまいります。

続いて、空港施設の整備方針について御説明します。

広島空港では、令和 3 年度から、民間事業者による空港運営が開始される予定となっております。

その中で、新規路線誘致による航空ネットワークの拡充や空港施設機能の充実を図るとともに、空港アクセスの強化に取り組んでまいります。

続いて、下水道の整備方針について御説明します。

引き続き流域下水道、公共下水道の整備を促進するとともに、今後の人口減少を踏まえ、効率的な処理を実施するため、立地適正化計画や財政状況などを踏まえた、地域の実情に合わせた処理区域の見直しや、市町の枠を超えた広域化・共同化の取り組みを推進してまいります。

続いて、河川施設の整備方針について御説明します。

平成 30 年 7 月豪雨では県内各地で甚大な浸水被害があったことを踏まえ、災害防止などの観点から、優先度に基づき河川改修を進めるとともに、南海トラフ地震の発生などに備え、津波や液状化対策などを行います。

また、生物の生息環境や景観に配慮した水辺空間の整備や、にぎわいの場の創出を図ってまいります。

続いて、防砂の施設、いわゆる砂防設備について御説明します。

ハード・ソフトが一体となった土砂災害対策に取り組むこととして、事業の優先順位に基づき、被災地の砂防堰堤などの整備を最優先に取り組むとともに、防災知識の普及啓発など、ソフト対策の充実・強化を図ります。

それでは、これら都市施設のおおむね 10 年以内に整備する主要な事業箇所を御説明します。

まず、交通施設についてでございます。

広島圏域については、ご覧のとおりでございます。

右の表に道路、鉄道、港湾の主な事業、左の図にその位置を示しております。

以降は、時間の関係上、御説明は省略しますが、同様に、備後圏域、備北圏域の交通施設に関する主要な事業箇所でございます。

なお、交通施設以外についても、各圏域の下水道、河川、砂防設備等の事業所箇所を示していますので、こちらは本編を御参照いただければと思います。

続いて、第 3 節「市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針」でございます。

ここでは、(1)で、市街地開発事業の実施に関する基本方針を示した上で、ご覧のような方針を定めております。

まず、広島圏域では、都市再生緊急整備地域に指定されている広島都心地域において、都市再生特別地区や高度利用型地区計画などを活用し、土地の高度利用を図る方針としております。

広島圏域では、そのほか、右の図に示す地区で土地区画整理事業などを実施していく方針としています。

備後圏域では、都市再生緊急整備地域に指定されている福山駅南地域において、市街地再開発事業などの実施により、老朽化した建築物の一体的な更新を図るとともに、リノ

バージョンによりにぎわいの創出を図る方針としています。

その他、右の図に示している地区で土地区画整理事業などを実施していく方針としております。

備北圏域では、現在、庄原駅周辺地区において、土地区画整理事業により、幹線道路や駅前広場を整備しているところがございますが、これにより地域公共交通の乗り換え機能を強化し、安全でにぎわいのある市街地環境を創出していく方針としております。

続いて、第4節「安全・安心な暮らしに関する都市計画の決定の方針」でございます。

この項目は今回から新たに設けた項目でございますが、(1)で、激甚化する自然災害の状況を踏まえた安全・安心な暮らしに関する基本方針を示した上で、ご覧のような方針を定めております。

具体的には、(1)「基本方針」で、立地適正化計画における居住誘導区域には原則として土砂災害特別警戒区域などの災害リスクの高い区域を含まないことや、記載事項として「防災指針」を追加し、防災対策・安全確保策などを定めることを方針としております。

(2)①「災害リスクの高い区域における都市的土地利用の制限」として、線引き都市計画区域のある広島圏域と備後圏域においては、市街化区域内の災害リスクの高い区域については、市町と連携の上、居住者などの合意形成を図りながら、段階的な市街化調整区域への編入を推進する方針としております。

非線引き都市計画区域のみの備北圏域では、市街化調整区域への編入という手法が適用できないため、新たに用途地域を指定しようとする場合は、原則として、その区域に災害リスクの高い区域を含まない方針としております。

⑤「住民の防災意識の向上」として、デジタル技術などを活用し、平時から有効な防災情報の発信・啓発と災害時の適切な避難情報の伝達を行う方針としております。

第5節「自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針」として、(1)で、緑地や公園などの自然的環境の整備や保全についての基本方針を示した上で、ご覧のような方針を示しております。

広島圏域では、都市基幹公園の整備を推進する方針に加えて、河川や河岸緑地が都市に潤いをもたらすものとして、太田川、小瀬川をはじめとした河川において、緑地を保全するとともに、親水空間の確保に努める方針としております。

また、新型コロナ危機などを契機とし、公園・緑地の価値が再評価されていることを踏まえ、一層の充実を図る方針としております。

備後圏域では、日常や週末のレクリエーション活動の場として、右の図に示しているせら県民公園や福山城公園などの都市基幹公園などの整備を推進する方針としております。

また、福山市鞆地区や尾道水道などの歴史・文化遺産が集積する地区や、しまなみ海道サイクリングロード沿線などにおいて、魅力ある海岸整備を行う方針としております。

備北圏域では、比婆道後帝釈国定公園や県の自然環境保全地域などの、圏域が有する優れた自然環境の保全に努めていく方針としております。

また、三次市の三川合流部をはじめとした河川は、都市に潤いをもたらす水と緑のネットワークの骨格を担うものとして、緑地保全するとともに、親水空間の確保に努める方針としております。

第6節「歴史・景観に配慮した都市計画の決定の方針」では、(1)で、地域ブランドを確立させ、圏域内外の人を惹きつける都市を実現するため、魅力的な景観の保全・形成のための基本方針を示した上で、ご覧のような方針を示しております。

具体的には、伝統的建造物群保存地区などの都市計画決定や、歴史まちづくり法に基づく歴史的風致維持向上計画の策定を推進する方針としているほか、景観法に基づく景観計画の策定を促進するとともに、景観地区の都市計画決定や景観条例の制定などに努める方針としております。

続いて、第 7 節「住民主体のまちづくりに関する方針」でございます。

この項目は今回から新たに設けた項目でございますが、(1)で、エリアマネジメントなどの取り組み支援、まちづくりに関する情報提供、また、人材育成などにより、住民主体のまちづくりが進む都市を実現するための基本方針を示した上で、ご覧のような項目の方針を示しております。

具体的には、まちづくりの手法などに関する広報・周知活動や、活動の担い手となります人材の育成支援を行うとともに、まちづくり活動に活用可能な都市計画に関する情報提供、そして都市計画基礎調査データの活用・提供といった環境の整備を推進していく方針としております。

そして、最後の章でございますが、第 6 章「各都市計画区域における課題と方針」について御説明します。

ここでは、第 5 章までに明らかにしました圏域全体の主要な都市計画の決定の方針について、広島県内に指定している 22 の都市計画区域ごとに、主な都市計画の方針を示しております。

広島圏域では、12 の都市計画区域について、それぞれに主要な都市計画の決定方針のうち代表的なものを記載しております。

時間の関係で、内容についてはそれぞれご覧いただければと思います。

次が江田島・千代田などの同じ広島圏域内、そして同様に、備後圏域の 6 カ所の都市計画区域ごとに代表的な方針を示しております。

備北圏域では、4 カ所の都市計画区域ごとにそれぞれ代表的な方針を示しております。

素案の内容についての説明は以上となりますが、なお、ただ今御説明した素案により、先月、市町とそれぞれ最終調整を行ったところでございますが、冒頭申しましたように、内容については御了解をいただいたところでございますが、本文の表現方法について幾つか御意見がございました。

主なものとしては、「都市施設の整備に関して災害復旧事業の優先度が高いことがわかるように示してもらいたい」という意見や、「直近の事業計画の進捗状況などを受け個別事業に関する記載を修正してもらいたい」という意見、また、「各拠点都市の目標に関する記載について、圏域全体の目標としてわかるような表現にしてもらいたい、中心となっている主な都市が目立つので、その周辺の都市についてもわかるようにしてもらいたい」という意見などがございました。

こうした意見の対応のため、本日御説明した素案の記載について、一部、表現をわかりやすく工夫した上で、パブリックコメントへ進めて参りたいと考えております。

以上で御説明を終わります。

○**藤原会長** ありがとうございます。

それでは、ただ今の御説明につきまして御意見等を頂戴したいと思います。

まず、この会場の委員の方で御質問、御意見等ありましたらお願いします。

○**原田委員** 一つ、どのようにお考えかをお聞きしたい部分があります。

まず、パワーポイントの 75 で、「自然的環境の整備又は保全に関する都市計画決定の方針」の全体的なところですが、緑も含めて水辺などをレクリエーションに活用するというような方向がすごく強調されていると思うのです。

確かに広島の魅力として、そういう自然が近くにあるということも大きいのですが、もう一つ、例えば水質の安全に係る部分の、自然的環境の整備について何か言及されるような御予定はあるのでしょうか。

特に広島の場合、たくさんお酒を造っていますので、水がおいしいところというイメージはあると思います。

その辺についてどうお考えかお聞きできればと思います。

○**事務局** 今回の区域マスタープランの中においては、いわゆる安全・安心して利用いただけるような、今、委員からお話がありました衛生面について、例えば参考資料 1-2「広島圏域都市計画マスタープラン」の 73 ページの(2)のところで、「主要な公園・緑地の配置の方針」として、環境保全機能ということに記載しております。

こちらに今回の公園や緑地、オープンスペースなどについて記載しているものでございますが、先ほど委員から御指摘のありましたように、安全・安心にこれらのものが利用できるようなものについては、具体的な記載はしておりませんが、例えば河川では、災害を防ぐ以外にも、水質保全に取り組んでいくといったものと、種々の計画と併せ、これらの方針を実施していきたいと考えております。

○**原田委員** ありがとうございます。

○**藤原会長** 他にいかがでしょうか。

(質問・意見なし)

○**藤原会長** それでは、オンライン参加の先生方、いかがでしょうか。

渡邊委員、お願いします。

○**渡邊委員(オンライン)** これは、意見というより、お願いに近いのですが、この 8 月 31 日に、事務局の方は多分御存じだと思うのですが、国土交通省都市局から、「新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性」ということで、皆さん御承知のウィズコロナ、アフターコロナに向けてまちづくりはどうあるべきかという論点が整理されています。

できましたら事務局のほうで 1 回、国交省の論点整理と区域マスタープランの中での書きぶりについて御確認いただければと思っています。

特に、個人的には、「オフィス環境」というのですか、今まで、土地利用というと、住宅、商業、工業という、その「商業」の中に業務も当然含まれているのですが、商業の中での業務の書き方なども含めて御確認いただければというお願いでございます。

以上です。

○**事務局** 今、渡邊委員から御指摘のありました論点整理でございますけれども、国土交通省から 8 月 31 日付で「新型コロナがもたらす「ニュー・ノーマル」に対応したまちづくりに向けて」という論点整理が出されました。

これに基づき、今後、国土交通省においてまちづくりの方針が作成されていくということでございますが、こちらの観点について、例えば緑地や、今、委員から御指摘のありましたオフィス環境についても、先ほど県の新たなビジョンでも「適散・適集」ということをお話ししましたが、イノベーションを起こしていくには、一定程度の人の集積は必要になってまいります。

これに関しては、国交省からの論点整理の中にも同様のことが触れられていると認識しております。

私たちも、今後のウィズコロナ・アフターコロナなどを認識し、人の適切な「集」、特に知の集積、そして適切な分散、これが今、広島で既に実現できるような地の利ができているものと考えており、これにさらに磨きをかけていくようなまちづくりを進めてまいりたいと考えております。

そのあたりについては、全てというわけではありませんけれども、今回の都市計画区域マスタープランの中にもおおむね散りばめられていると考えておりますので、引き続きよろしくお願いします。

○**渡邊委員(オンライン)** ありがとうございます。

○**藤原会長** 他の委員の方、いかがですか。

太田委員、お願いします。

○**太田委員(オンライン)** 今、何人かの委員の皆さんがおっしゃったように、3 月以降の本当に短い期間の中で、このウィズコロナ・アフターコロナということに対して、このマスタープランにおいて、ある意味新しいところを散りばめたとおっしゃったけれども、新しい考え方がよく

組み入れられていて、いつもながら、本当に敬服しております。

それから、この間、県知事も広島県独自の安全基準というようなことを言われましたし、先ほどの御説明にもありましたけれども、首都圏からみんな地方へ移ってきたいので、そういうときに、知事の言われたようなことはとてもアピールになるだろうと思っております。

ですから、スライド 18 の、赤い吹き出しで挿入されている「新型コロナ危機後の社会が求める空間に対する新たな価値観を踏まえ」というところは、これからの都市計画を実施していく上でのキー(鍵)になるのではないのでしょうか。

例えば、第 5 章を見ると、都市の成長性というのが出てきます。

ただ、都市の成長性というのも、思えば、平成 30 年(2018 年)7 月の西日本豪雨災害を踏まえて都市政策部会でもしっかり考えてきたのですけれども、それがさらにコロナということで、このたびのことで終わるのではなくて、SARS、MERS、コロナと来て、必ずまたこういう伝染病が来るので、それを踏まえて都市の成長性を考えていかないといけない。

ですので、第 5 章の今後の都市計画というときにも、実はここ(「新型コロナ危機後の社会が求める空間に対する新たな価値観を踏まえ」)が全体を覆って、そこから導き出さないといけないということを、全体として強く感じました。

県知事のお考えからしても、デジタル環境整備ということで「コンパクト＋ネットワーク」という形になっていくと思うのですけれども、私が改めて思ったのは、BCP といいますか、特に例えば物をつくるときに、グローバル化で中国などに分散していたのが、例えばマスクなども国内で作っておいたほうがいいのか、断ち切られたときに自分たちで何とかしなければいけないというので、ここの(3)の①のところに「ものづくり産業の集積と将来的な地域経済の縮小の懸念」というように、コロナ前の審議では縮小懸念が強調されていたわけですが、コロナ後の新たな価値観からものづくりも地元に戻さないといけないという流れにあるのではないかと思います。

産業ということでも影響が広島圏域においてあるだろうと思うので、そのところについて何か見直されたようなことがありますか。

関連で、先ほど「散りばめた」というように説明されたのですが、ものづくり産業に関して、交通ネットワークの強化も、物流をちゃんと確保しておくというので大事だと思うのですけれども、何かあれば教えていただきたいです。

○事務局 この新型コロナ危機は、国内だけに限らず、全世界に大きな影響をもたらしているものでございますが、この危機感の中で、先ほど太田委員からもお話がありましたように、デジタル化の進展、オンラインとリモートなど、今回の都市計画審議会もそうでございますけれども、新たな仕事の仕方、生活の仕方などが言われているところでございます。

また、従来あったものではございますけれども、その良さが認識されてきたところでございます。

併せて、東京圏のように、過密な地域にコロナ発生が非常に多いことから、地方都市が見直されてきたということもございます。

また、先ほどもお話がありましたように、テレワークなどの進展により、身近な公園などが、体力、健康管理あるいはリフレッシュというように、いろんな新たな機能について再評価がなされてきたものでございます。

本県としては、デジタル化推進というのはございますけれども、そういったデジタル環境なども整えながら、また、こういったコロナ危機にも対応できるような、そして先ほど産業の話もございましたが、県内でもいろんな産業構造の変革が起こってきております。その時代に対応できるような形で、今回の都市計画区域マスタープランも、直近のことで、深掘りできていないところはあるかもしれませんが、それらに対応できるような形で言葉を入れているところでございます。

また次の新たな時代に向けてこの都市計画区域マスタープランをまとめてまいりたいと考

えております。

○**太田委員(オンライン)** どうもありがとうございました。

以上です。

○**藤原会長** 他にいかがでしょうか。

村田委員、お願いします。

○**村田委員(オンライン)** ウィズコロナ・アフターコロナで土地利用のお話が出ていましたが、この件については、農業部門、食料生産においてニュースなどでもいろいろ問題になってきていまして、特に心配なのが、生産段階もそうですけれども、流通で、運べなくなったら元も子もないということです。

それで、資料のスライド 51 のところに、(5)の①で、赤色の下線で「優良な農地との健全な調和に関する方針」というのを強調していただいているのですが、コロナ禍での農業や土地利用を強調していただきたいと思うところです。

これは私の希望です。

○**事務局** コロナ禍における農地の利用については、こちらの都市計画区域マスタープランの中で反映ということにはなっておりませんが、例えば今後、デジタル化、自動運転、最近では空飛ぶ車とか、そういった新たな技術などを活用した遠隔地農業とか、そういったことも併せて今後の課題として検討していかなければならないものと考えております。

時代の進展が非常に早い時期に来ております。

この都市計画区域マスタープランもおおむね 10 年後ということで策定しておりますけれども、もう少し短いスパンでまた見直しの機会を設けなければいけないと考えているところでございます。

○**村田委員(オンライン)** ありがとうございます。

○**藤原会長** 他にいかがでしょうか。

杉原委員、どうぞ。

○**杉原委員(オンライン)** コロナのことや、情報ネットワーク、農業のことなど、私も考えていたことを皆さん言ってくださっていて、よかったと思います。

あともう一つ、地産地消ということで、これからはエネルギーも地産地消になっていくと思います。

自然エネルギーというのは、海外ではもう随分利用されてきています。

日本はかなり出遅れているほうですけれども、これからは脱炭素ということで、自然エネルギーも身近なところで、太陽光とか風力発電というようなもので、身近なところで発電ができるようになってくると思います。

そうしますと、都市部でもできますし、工業地域に風力発電のようなものを設置するとか、都市計画においても、エネルギーの生産場所も考えに入れればいいのかと思います。

以上です。

○**事務局** 今の新たなエネルギーについてでございますが、先ほど御説明いたしました参考資料 1・2「広島圏域都市計画区域マスタープラン(素案)」の 71 ページから 72 ページにかけて、(3)「都市の低炭素化に関する方針」というのを示しており、72 ページの 2 段落目でございますが、太陽光発電をはじめとする再生可能エネルギーの積極的活用などにも触れております。

ただ、再生可能エネルギーについては、今後、安定的な供給や、あるいは風力発電などでは景観の問題などもあり、こういったところを市町あるいは住民・県民の皆様方と協議・調整させていただきながら、推進に向けて取り組んでまいりたいと、区域マスタープランの中でも記載しているところでございます。よろしくお願いいたします。

○**杉原委員(オンライン)** どうもありがとうございます。

○**藤原会長** そろそろ時間になりそうなので、この辺りにしたいと思いますが、幾つか御意見をいただきましたので、これについては事務局で今一度御検討いただくということにします。

ものすごくシンプルに言えば、都市計画なので、得てして国土交通省ベースでインフラを考えがちですが、このコロナを経験して我々が思ったのは、交通インフラ、河川、砂防、下水道はもちろんありますけれども、それに加えて、ICT というのが絶対的に重要だというのがわかったので、「情報通信インフラ」というのはどこかに書いておかないといけないと思います。散りばめられているけれども、都市施設の一つとして重要な柱だということをどこかに書いたほうがいいと思います。

エネルギーインフラについては微妙なところがあるのですが、いずれにしても、これから 10 年先を考えたときに、この二つは都市施設のだ真ん中になる可能性があるわけです。

ですので、従来型の、国土交通省がおっしゃるところの都市施設に加えて、新しい都市施設というのは、広島県としてはやはり入れておくべきであると思います。

そういった意見を今後反映していただきながら、別途、市町からいただいている意見もあるようですので、今一度事務局で整理していただきたいと思います。

それを受けて、今日示していただきました素案の修正内容については、後日、私のほうで確認させていただき、9 月下旬からパブリックコメントあるいは縦覧等によって手続きを進めていきたいと思いますので、皆様方、それでよろしいでしょうか。

(異議なし)

○**藤原会長** ありがとうございます。

オンラインで御参加の皆さんもよろしいでしょうか。

(異議なし)

○**藤原会長** ありがとうございます。

それでは、以上で報告事項について終わりたいと思います。

以上をもちまして本日の議事は全て終了いたします。ありがとうございました。

オンラインの皆様、どうもありがとうございました。

事務局にお戻しします。

3 閉 会

○**司会** 藤原会長、ありがとうございました。

委員の皆様には、長時間にわたり御審議いただき誠にありがとうございました。

都市計画区域マスタープランのパブリックコメントは 9 月下旬から予定しており、要点を取りまとめた参考資料 1-5 を含め、各圏域の都市計画マスタープランにより行ってまいります。

また、10 月下旬に公聴会を予定しており、こちらについては、公述の申し出がございましたら開催となります。

公聴会の開催が決まりましたら、委員の皆様へも御案内をお送りしますので、よろしくお願いいたします。

次回審議会は 11 月を予定しております。

議案や日程等を調整次第御案内しますので、よろしくお願いいたします。

本日はどうもありがとうございました。

閉会 15:20

第245回広島県都市計画審議会委員名簿

R2. 9. 3現在

出席 2条1項1号委員（学識経験のある者）

氏名	役職名	摘要
しげ とう たか ふみ ○ 重 藤 隆 文	広島商工会議所副会頭	
すぎ はら かず み ○ 杉 原 数 美	広島国際大学教授（オンライン出席）	
わた なべ かず なり ○ 渡 邊 一 成	福山市立大学教授（オンライン出席）	
ふじ わら あき まさ ○ 藤 原 章 正	広島大学教授	会長
にし な だい さく ○ 西 名 大 作	広島大学教授	会長代理
おお た いく こ ○ 太 田 育 子	広島市立大学教授（オンライン出席）	
むら た わ か よ ○ 村 田 和 賀 代	県立広島大学准教授（オンライン出席）	
はら だ ひろ こ ○ 原 田 弘 子	内閣官房地域活性化伝道師	

2条1項2号委員（関係行政機関の職員）

氏名	役職名	摘要
こ だいら たく ○ 小 平 卓	中国地方整備局長（代理出席）	令和2年8月19日就任
しお や しゅん いち ○ 塩 屋 俊 一	中国四国農政局長（代理出席）	令和2年1月31日就任
かわ はら ぼた とおる ○ 河 原 畑 徹	中国運輸局長（代理出席）	令和2年8月17日就任
すず き のぶ ひろ ○ 鈴 木 信 弘	広島県警察本部長（代理出席）	

2条1項3号委員（市町長を代表する者）

氏名	役職名	摘要
いま え とし ひこ ○ 今 榮 敏 彦	竹原市長	
よし だ たか ゆき 吉 田 隆 行	坂町長	

2条1項4号委員（県議会の議員）

氏名	役職名	摘要
う だ しん ○ 宇 田 伸	県議会議員	
き ど つね ひろ ○ 城 戸 常 太	〃	
おか ざき てつ お ○ 岡 崎 哲 夫	〃	
とみ なが けん ぞう ○ 富 永 健 三	〃	
まつ おか ひろ みち ○ 松 岡 宏 道	〃	
なか はら こう じ ○ 中 原 好 治	〃	
た がわ じゅ いち ○ 田 川 寿 一	〃	

2条1項5号委員（市町の議会の議長を代表する者）

氏名	役職名	摘要
やま だ はる お ○ 山 田 春 男	広島市議会議長	
なか むら たけ ひろ ○ 中 村 武 弘	府中町議会議長	