

## 候補地別評価表に対する意見について

	意 見
0. 全般に関する コメント	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ◎○△の重み付けの程度（差）が分かりにくい。</li> <li>・ 比較評価あるいは絶対評価どちらを基本に考えているのか。比較評価ならばどのサインを偏差0とするのか。また、絶対評価ならば標準を示すべき。</li> <li>・ 「中央公園自由広場・芝生広場等」と「旧広島市民球場跡地」は中央公園として一体で検討するのではなかったか。（項目によっては一体で評価すべきではないか）</li> <li>・ また、評価軸、評価項目に重複が見られる。（詳細は6. 付加機能の箇所に記載）</li> <li>・ 詳細項目が重複して回答せざるを得ない箇所もあり、的確な評価とは言いづらい。</li> </ul>
1. 用地条件	
規模制約	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 旧広島市民球場跡地については、敷地の制約から「適正な座席幅・間隔」を確保したうえでの3万人規模のスタジアム建設は可能ですか？</li> <li>・ 旧広島市民球場跡地「ゆとりある座席寸法・・・」は、詳細設計を検討していない段階で断定できない内容ではないか。効率的な設計による規模の確保の可能性はあり、現時点で3万人規模の配置が困難という理由での評価は不相当と考える。</li> <li>・ 面積的な要件の評価であることから、旧広島市民球場跡地については「敷地に余裕がなく、設計の際には周辺施設との取り合わせや連動性において工夫が求められる。」程度の記述にして、評価は△→○に変更すべきと考える。</li> <li>・ 「高さ制限を考慮する～ピッチの掘り込み」までの過程が単純すぎる。南側の景観を確保したうえで、デザイン面で検討の余地がある。デザインによっては、3万人を切ってもやむを得ない。仮に2万5千ならどうなるのか。</li> </ul>
拡張性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 将来の施設の拡張性は、今段階では不要ではないか。</li> <li>・ 拡張性そのものの評価において、何を拡張させることを前提の評価なのかかわからないが、この項目は面積要件を評価したものであるから、【規模制約】の項目と拡張性の項目は同質であり、「面積要件」として合体させれば良い。</li> <li>・ 規模制約と合体させた際の記述は、中央公園○、球場跡地○、みなと公園◎でよい。</li> </ul>
法的制約等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 3か所の候補地についてそれぞれの対応措置の難易度が不明では適切な評価が難しいのでは？</li> </ul>
法的制約等 (建築基準法)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 広島みなと公園については、建築基準法上の制約がないのであれば評価は「◎」で良いのでは？</li> <li>・ 変更・許可が必要ということで、切り捨てているが、可能性について努力の余地は無視するのか。</li> </ul>
法的制約等 (都市公園法)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公園施設と整備する商業施設については具体的な検討の余地がある。</li> <li>・ 商業施設ができるかできないかだけの評価になっており問題がある。</li> <li>・ 今後も必要な老朽化した公共施設で、公園で整備可能な用途をスタジアムに併設することも可能と考えられることから、各候補地とも○評価と考える。</li> <li>・ もし商業施設併設を前提とするならば、この記述に加えて、旧広島市民球場跡地においては、「周辺商業施設との連動性に富んでおり、問題とはならない。」との記載を加え、中央公園だけを△表記とすればよいと考える。</li> </ul>
法的制約等 (その他)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中央公園並びに旧広島市民球場跡地「～プロサッカーの場合は有償～」について、これは用地条件ではなく、運営上の条件整理の際に盛り込まれる内容と考える。よって、ここでは削除すべき内容。</li> <li>・ 広島みなと公園においては、緑地だけでなく「港湾施設（ヘリポート、駐車場等）の代替施設整備」も必要になるのではないか。なぜならば、同公園は現在、港湾施設として施設整備が行われ使用されているものであって、当然、代替施設整備が求められる。単に、近くに建築物が無いだけである。必要であれば記述しなくてはならない内容である。</li> <li>・ 「港湾法の土地利用計画変更」と「広島市景観計画」の扱いが、その重み付けにおいて、同等かのように論じられ評価されていることはかなりの問題である。港湾法と景観計画に関する手続きの期間、難易度は全く同等ではないと考えられる。重み付けを明確にして評価すべきである。</li> <li>・ この点を考慮すれば、中央公園、旧広島市民球場跡地がともに○評価で、広島みなと公園は△評価とすべきである。</li> </ul>

	意見
用地条件総合評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>・評価の妥当性に疑問は残るが、3候補地とも○。</li> <li>・3万人規模は絶対条件ではなく検討の目安であり、適切な規模は動員予測や多機能複合用途を踏まえた収支に基づき決定されるものとする。(そもそも3万人はコンサルタントの分析を簡素化するための方策であった。議事録を確認されたい)</li> <li>・諸種の制約については、現存の制約を前提に、その中でデザインするのは無難であるが、今後、行政などと折衝する余地はないのか。</li> </ul>
<b>2. 環境条件</b>	
周辺環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>・対策項目の数が直接評価につながっているものと見受けられるが、騒音と交通渋滞の評価等、項目ごとの重要性の評価をすべきではないか。</li> <li>・広島みなと公園の「～港湾利用者への影響を～」の部分を「～港湾利用者および宇品地区居住者への影響を～」に訂正して欲しい。</li> <li>・日影規制があるのはどこでも当たり前である。それが耐えられないのかどうか。</li> </ul>
<b>3. アクセス性</b>	
観客の利用交通機関	<ul style="list-style-type: none"> <li>・顧客がどの交通機関を利用して来るのか？どの地域から来るのか？などをシュミレーションした上での評価も必要では？</li> <li>・交通手段の所要時間計測、所在駅などが明確ではない。</li> </ul>
公共交通利用 (駅・電停からの 所要時間)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・最寄りの駅、駐車場からのアクセス時間と便数のみで評価となっているが、公共交通利用者がどのエリアからどの程度来ているかを考慮したアクセス時間としての検証は必要ではないか。</li> <li>・電車の向かう方向別の評価が加味されていない。方向別の利便性が確保されてこそそのアクセス性の評価であり、分析方法を再検証した方がよい。前点と本点に関しては、分析の時間的な制約があるとは言え、現状ではあまりに杜撰な分析と言わざるを得ない。</li> <li>・旧広島市民球場跡地の欄に「紙屋町東」「紙屋町西」「本通り」の記載がない。また、アストラムライン県庁前駅までは、0.2～0.3km、徒歩3～4分程度ではないか。</li> <li>・駅や電停までの距離を0.5kmあるいは0.8kmと明確に条件整理をして、この欄の再検証をすべきと考える。再検証をした場合、中央公園が○、旧広島市民球場跡地が◎、みなと公園が△評価となるのが妥当と考える。</li> <li>・電停からの距離は当3案については比較対象としては不要ではないか。</li> </ul>
公共交通利用 (バス停からの 所要時間)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中央公園自由広場・芝生広場等および旧広島市民球場跡地の便数(単純合計約1300便)と広島みなと公園の60便の評価差が◎と○程度でよいのか。広島みなと公園は△ではないか。</li> <li>・旧広島市民球場跡地の欄に「紙屋町」「県庁前」「本通り」の記載がない。また、バスセンターまでは、0.2km、徒歩3分程度ではないか。ここもまたバス停までの距離的条件整理を行うべき。</li> <li>・バス停やバス便の数で評価されているが、バスが向かう方向別の評価が加味されていない。方向別の利便性が確保されてこそそのアクセス性の評価であり、分析方法を再検証した方がよい。</li> <li>・この点を考慮すれば、中央公園が○、旧広島市民球場跡地が◎、みなと公園が△評価が妥当。</li> <li>・バス停からの距離は、当3案については比較対象としては不要ではないか。</li> </ul>
自動車利用 (幹線道路からの 利用性)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・備考欄の条件設定がおかしいと考える。幹線道路からの利用性というのは、敷地に接している道路がどうかではない。それでは、単に自動車から降りる場所が多いということだけ。幹線道路からの利用性を問う必要はなく、自動車利用の利便性を問うものであり、本来は当該地に至るまでの幹線道路が複数存在し、多方面からのアクセスが望めるかを評価すべきと考える。</li> <li>・「幹線道路からの利用性」評価を止めて、「自動車利用の利便性・幹線道路の確保」という観点からの評価に変えるべきと考える。</li> <li>・広島みなと公園には北部方面、西部方面からは鷹野橋宇品線、南部方面と中広宇品線があるが、鷹野橋宇品線の土日の恒常的な交通渋滞や同公園でのイベントや花火祭りでの激しい交通渋滞を見る限りでは、自動車利用の利便性はよくないとすべき。さらに、同公園は公共交通機関による移動機関配分が期待できず、自動車交通に頼らざるを得ないと考える。</li> <li>・この点を考慮すれば、中央公園、旧広島市民球場跡地が○、みなと公園が△となるのが常識的な評価である。</li> </ul>

	意見
自動車利用 (高速 IC からの 利用性)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ NEXCO 西日本の考察表記をすべきであり、その点を考慮すると、3 候補地とも○評価とするのが妥当ではないか。</li> </ul>
自動車利用 (駐車場の有無)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中央公園自由広場、旧広島市民球場跡地の利用可能駐車場は土曜、日曜の稼働状況に余裕が無いのでは？</li> <li>・ 広島みなと公園周辺（出島地区？）では新たな駐車場確保が可能では？以上からすると評価は逆転するかも？</li> <li>・ 広島みなと公園においては、現在、候補地内にある駐車台数はカウントされていないか。港湾利用者のための駐車場 460 台は全て候補地外にあるのか。各候補地ともに候補地外の台数で評価されるべき。</li> <li>・ 10000 台前後の評価と 1000 台未満の評価が○と△の評価差は少なすぎる。中央公園、旧広島市民球場跡地が◎、みなと公園が△となるのが妥当と考える。</li> </ul>
自動車利用 (概ね 10 年の間に計 画されている道路 関連施策)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中央公園自由広場・芝生広場等と旧広島市民球場跡地は道路が既に整備されているのであり、計画がないことで評価が下がるのは問題がある。既存道路に大きな問題があり、改善計画がないのであれば評価△となるが、既に整備されており問題がないのであれば評価は高くなるべき。</li> <li>・ 広島みなと公園において、南道路と出島地区を結ぶ道路計画があると記載されているが、10 年以内に整備する予定は出されていないと聞いている。また、整備目的は南道路から出島の港湾施設を直接結ぶものであり、スタジアムの交通利便性に寄与するものではないと考える。</li> <li>・ よって、現在の「南道路と出島地区を結ぶ道路計画」の記載を削除し、中央公園自由広場・芝生広場等と旧広島市民球場跡地が◎評価、広島みなと公園が○評価とすべきと考える。（最低でも 3 候補地とも○評価）</li> </ul>
広域利用 (新幹線利用客の 利用性)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 移動手段、所要時間、料金を路面電車で固定して分析されているが、通常はバスと路面電車の両方を分析項目とすべきと考える。利用者の視点に立てば、タクシーも項目に入れるべき。</li> <li>・ これらを常識的に分析すれば、中央公園が○、旧広島市民球場跡地が◎、広島みなと公園が△、あるいは中央公園と旧広島市民球場跡地が◎、みなと公園が△が妥当と考える。</li> </ul>
広域利用 (飛行機利用客の 利用性)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 広島空港の立地からすれば、3 か所の評価には大差がないのでは？少なくとも中央公園自由広場、旧広島市民球場跡地は「○」では？</li> </ul>
広域利用 (船舶利用客の 利用性)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「スタジアム」への来場を期待できる観客の動線に広島港があるが、過去 J リーグが行っている観戦者調査においても、船舶を利用した来場は大きく期待できない。</li> <li>・ スポーツビジネスを行う際のベンチマークが広島には「マツダスタジアム」というものがある。当該スタジアムの建設により、観客層が大きく変わった。しかし、アクセスは変わっておらず、あえて「船舶」を考慮することや、「サッカースタジアム」の商圏を「瀬戸内海」に拡大することには疑義がある。</li> </ul>
広域利用 (その他：追加提案)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「高速バス利用客」についての検討も追加すべき。山口、島根、県東部地域からの高速バス利用客を考慮すべきである。船舶利用客よりもこの交通手段での来広客の方が多いのではないだろうか。</li> <li>・ その際の評価は船舶利用客と真逆の評価になる。中央公園と旧広島市民球場跡地が◎、広島みなと公園が○となる。</li> </ul>

意 見	
交通処理の検証結果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・まずは、交通機関の利用配分の分析を行うのが常識である。それを踏まえると、公共交通機関の充実、方面別の偏りのなさ、駐車台数の多さ、一時に集中する帰路の交通手段の多様性を考慮すると、旧広島市民球場跡地が◎、中央公園が○と評価すべきである。</li> <li>・交通手段の多様性とは、バス、電車、タクシー、JR、自家用車も含めた交通機関の選択肢の多さと乗り換えなどの交通結節機能の高さを評価するものである。また、夜間の場合、旧広島市民球場跡地であれば、道路照明も充実しており、安全に次の交通結節点まで徒歩で移動することも可能である。</li> <li>・広島みなと公園は公共交通機関がぜい弱で駐車場も少ないとすれば、シャトルバスの運行を模索することになるが、最大で3万人、平均で1万5千人強を見込むことになれば、シャトルバスでの分担は1万人から2万5千人になる。仮に、1万人をシャトルバスで運ぶとして、一台80人が乗車出来たと考えれば延べで約120台強が必要となる。町の中心部までと想定して、片道30分で、バスが50台用意できたとして2時間半かかり、しばらく宇品から離れて頂くことになる。</li> <li>・現在当方は、輸送計画を目にしていない段階にあるが、シャトルバスでの交通処理も実際は相当困難であり、試合運営において交通処理機能が破たん状態になる危惧を感じている。軽々に、シャトルバス導入によって問題はないとする評価は間違いである。</li> <li>・そもそもシャトルバスの運行という特殊要因を前提としているため、他候補地と同等に評価されているとはいえ、広島みなと公園の評価は△以外にない。</li> </ul>
アクセス性総合評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中央公園が○、旧広島市民球場跡地が◎、広島みなと公園は△。</li> <li>・広島みなと公園の交通処理機能のぜい弱さは顕著である。</li> </ul>
<b>4. 牽引性</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・牽引性や広島都市圏の街づくりにおいて、マツダスタジアム、および、スポーツ関連施設（グリーンアリーナ等）との関連性および整合性を取らなければならない。</li> </ul>
旧市民球場跡地	<ul style="list-style-type: none"> <li>・土地規制の存在により、仮に複合化のレベルにおいて旧広島市民球場跡地が広島みなと公園より劣るとしても、周辺の昼間人口差やアクセス性の差の観点からは旧市民球場跡地の方が人を吸引しやすいはずである。その評価視点が欠落していないか？（仮に同じ施設を両候補地に作った場合、集客力が異なるはずである）</li> <li>・市民球場の移転により経済活動が衰退傾向にある紙屋町は、広島市が目指す楕円型都心機能拡充の一方「拡大都心核」の中心であり、再活性化が強く望まれている。中央公園もしくは旧広島市民球場跡地であれば、周辺の商業施設との連携やグリーンアリーナなどの他の大型集客施設との連動性により集客性が大きく向上することとなり、既存、周辺施設との相乗効果により、紙屋町を中心とする拡大都心核の強い牽引役となりうる。特に、旧広島市民球場跡地は既存商業機能との連携、平和公園などの祈念・観光機能の充実、スポーツ文化機能の連帯など、拡大都心核の再活性化、機能向上に資する相乗効果はこの上なく大きい。広島駅周辺を中心とするもう一方の「新都心成長点」の集客・スポーツ拠点であるマツダスタジアムと連携して、広島広域都市圏の活性化にも繋がる。</li> <li>・スタジアムを起爆剤に集客することで、シャレオの活性化に繋げる取り組みも可能となり、結果的にと市の課題である第3セクターの経営改善にも繋がる可能性があると考える。</li> </ul>
広島みなと公園	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今後、出島地区の開発が行われれば、その機能との連動性による相乗効果の可能性はある。</li> </ul>
牽引性評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中央公園、旧広島市民球場跡地が◎、広島みなと公園は○。</li> </ul>
<b>5. 発信性</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・広島の街中というだけで十分であり、毛利元就とか原爆ドームなどで差異を見出すようなものではない。みなと公園にしても、「しまのわ」だけで十分である</li> </ul>
広島みなと公園	<ul style="list-style-type: none"> <li>・海（瀬戸内海のため内向き）の玄関口というものの発信力が中央公園自由広場・芝生広場等に記載の「サンフレッチェの起源となった・・・広島城」と同じ評価というものに違和感がある。</li> </ul>
<b>6. 付加機能</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・評価の内容として、法規制による制限を述べるのであれば、1. 用地条件—法的制約等—都市公園法と評価が重複する。ここでは、具体的な需要から判断する事業としての可能性を述べるべきではないか。</li> </ul>

意見	
中央公園・芝生広場等、旧市民球場跡地	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 別途、広島市が検討を進めている機能「文化芸術」「緑地広場」についての見解も示すべきで、当該地においてもスタジアムと十分複合できると考える。</li> <li>・ 中央公園および旧広島市民球場跡地は施設自体へ商業施設を設けることは難しいが他の機能の充実を図ることは可能である。また、周辺既存施設との連携により、より多くの機能の充実が可能となる。</li> </ul>
広島みなと公園	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 敷地に余裕があることから、施設自体に多機能充実を図る可能性は高い。しかしながら、その分、建設費が増大することもあり、必要性が高く適切な機能の付加はどうあるべきかを検討する必要がある。</li> </ul>
付加機能評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 3候補地ともに付加機能の充実が可能であることから◎。</li> </ul>
<b>7. 防災機能</b>	
中央公園・芝生広場等、旧市民球場跡地	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中央公園として「中央公園自由広場・芝生広場等」と一体で評価すべき項目と考える。</li> <li>・ 防災ヘリの発着のみの評価ではないのではないか。 (東日本大震災の際、仙台ユアテックスタジアムは防災ヘリポートとして機能している) (近隣の市民病院にはヘリポートがあり、機能補完は為されている)</li> <li>・ スタジアムは備蓄倉庫、屋根付き避難場所にもなることから、既存のアリーナ等と合わせ中央公園として十分な機能が整備可能と考える</li> <li>・ 夜間人口、従業者数の多いエリアにおいて、両候補地周辺は夜間人口も多く、近接した場所に市民病院があり、備蓄機能の充実により連携して医療対応や復旧対応にあたる施設となりうる。また屋根付の避難所となり、防災備蓄倉庫も併設可能なスタジアムが果たす役割は大きいと考える</li> <li>・ 両候補地は災害時のヘッドクォーター機能の中核となる県庁・市役所とも近く、同じ島の上にある。地震時などの落橋による本部との交通不能が避けられる。</li> </ul>
広島みなと公園	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現在、同公園にある臨時ヘリポート、緊急物資の輸送拠点、応急仮設住宅建設候補地などの防災計画に指定されている機能は、用地条件においてスタジアム建設により代替施設の建設かあるいは見直しが前提となっており、代替地が隣接にない限り現在の防災機能を大幅に損なうことになる。また、3候補地の中では最も津波の影響を受けやすい場所である。</li> </ul>
<b>10. コスト性</b>	
整備コスト	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 評価を検討中ということではありますが、旧広島市民球場跡地については、高さ制限への対応（ピッチ掘り込み）、地下埋設物の移設費用等もあり、他候補地よりも、コスト高が懸念されるのでは？</li> <li>・ 用地取得費（借地料）、スタジアム建設費、付帯施設整備費、代替施設整備費、周辺インフラ整備費の項目に分けて明示すべきである。</li> <li>・ これまで協議会で何度か指摘されてきたように、広島みなと公園は広島県の所有だと思われるが、スタジアムを整備する場合、用地取得費（借地料）が必要ではないのか。</li> <li>・ イニシャルコストとランニングコスト、それぞれの大まかな検証であることから、同一の設計進度で計算・評価すべきである。</li> </ul>
運営・維持管理コスト	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運営・維持管理コストについて、「収益が少ないため、コスト高になる」との指摘があるが、収入とコストは紐づく部分があって当然なので、付加機能が多ければ（特にメッセコンベンション）その管理等を行うためのコストも増加すると見るべきではないか。</li> <li>・ 広島みなと公園においては、広島中心部の地形特性から、当該地においても地下水対策は必要と考えられる。</li> </ul>
<b>11. 迅速性</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 検討中とあるが、旧広島市民球場跡地についてのコメントだけが具体的に記載されているのを奇異に感じる。他候補地も具体的な課題を洗い出し、記載すべきである。</li> <li>・ 港湾法、都市計画法などに関する事務手続きの期間や隣接する周辺住民との調整期間や難易度、返還する補助金の額など、これらを検討・分析して明示して欲しい。</li> </ul>
<b>【意見】</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 各委員の思考である定性面を、計数化することの限界があるように思える。</li> <li>・ 今後、スポーツ庁の創設が考えられるが、広島県、広島市という行政が「スポーツ」コンテンツをどのように活用していくのか明確化した上で、当該検討協議会で評価表を参考に資することは有益であると考えられる。</li> </ul>

