

広島駅南口広場再整備に係る基本方針検討委員会（第2回） 議事録

1 開催日時 平成23年（2011年）1月12日（水）15:00～17:00

2 開催場所 広島市役所本庁舎 14階 第7会議室

3 出席委員 青山 吉隆 広島工業大学工学部都市デザイン工学科 教授
門脇 克己 広島市南区身体障害者福祉協会 理事
平木 久恵 (有)グリーンプリーズ 代表取締役
藤原 章正 広島大学大学院国際協力研究科 教授
松波 龍一 (株)松波計画事務所 所長
山本 恵由美 (財)広島市ひと・まちネットワーク 評議員

4 傍聴者

交通事業者等 5名

報道関係 11社

5 議 事

- (1) 駅前広場整備に係る他都市の事例について
- (2) 「広島駅南口広場再整備に係る基本方針」の構成について
- (3) 広島駅南口広場の基本コンセプト・再整備の方向性について
- (4) 広島駅南口広場における交通・環境空間の規模、配置等の大まかな方針について
- (5) 第3回委員会における検討項目について

6 会議資料

別紙のとおり

7 議事録

議事(1) 駅前広場整備に係る他都市の事例について

〈事務局〉

- 駅前広場整備に係る他都市の事例について説明

〈門脇委員〉

- 他都市の現状と比較すると、広島駅前広場の方が狭いと感じる。この狭さをどのようにすべきかが最大の課題だと思う。また、事務局の方にも色々な要望とか市民の声などが入っていることも、インターネットを見て承知している。狭いのをどうするかということで、地下を利用するのか階上を利用するかということになると思う。平面だけでの整備は不可能と思っている。それについては具体的な問題も色々出てくると思う。バス、路面電車、タクシーのプールといったこの大きな3つをどのようにするかが最大の課題だと思う。広島の場合、地下がエールエールの方に通じていることから、地下工事は大変だと思うので、階上へ目を向けた方が、経済的にも負担が軽くなると個人的には思うので、何かを階上に造ればよいと思う。

〈青山委員長〉

- 他都市と比較して狭さを感じるような数値的なものはあるのか。感覚的には狭いと感じる。

〈事務局〉

- それぞれの駅の数値は把握しているが、比較できるように整理したものはないので、後日委員へお示しする。

〈青山委員長〉

- 駅の乗降客数に比べて明らかに狭いとか。今用意してなければ結構。

議事(2) 「広島駅南口広場再整備に係る基本方針」の構成について

〈事務局〉

- 「広島駅南口広場再整備に係る基本方針」の構成について説明

〈青山委員長〉

- 基本方針ということで、資料の5頁。予定では3回委員会が開催されることになっていて、その中の第2回の委員会で検討する項目として、黄色で着色した部分を議論したい。それ以降は第3回の委員会で最終的に交通環境空間の配置を議論する。このような進め方でよいか。
(⇒ 委員の皆さんより了承)

議事(3) 広島駅南口広場の基本コンセプト・再整備の方向性について

〈事務局〉

- 広島駅南口広場の基本コンセプト・再整備の方向性について説明

〈門脇委員〉

- 各団体等からの色々な要望については、中国新聞をはじめ、マスコミ等により私も承知しているが、事務局としては一番悩ましい解決の難しい問題ではないかと思う。しかし、これをなげしておくわけにはいかないので、何とか突き破って、各要望者にも理解を得ることが、最大の条件であると思う。これをいかにするかが、この委員会としても、また事務局としても、大きな山ではないかと思う。しかし、アンケートでも分かるように、駅前が狭いとの不満をかなりの方が持っているのは事実なので、それに対応すべきだと思う。事務局も、悩ましい問題はあると思うが、何とか良い案になることを期待している。私も今後、考え方を、具体的には次回の委員会になると思うが、個々の問題でバリアフリー等の問題で、私が直接聞いている要望や個人的にも要望がたくさんあるので、これらを踏まえて発言したい。

〈松波委員〉

- 8頁のコンセプトにある「ひろしまスタイル」について、もう少し説明してほしい。「ひろしまスタイル」とは、既存にとらわれなくて、広島として最適な解決策を発明してでもやるというような意気込みのある言葉なのか、それとも広島らしいというニュアンスを入れただけということなのか。要するに、積極的な意味があるのかないのか、そのあたりを説明してほしい。

〈事務局〉

- 広島の特色を最大限活かしてという意味で「ひろしまスタイル」という文言をつけたと理解してもらいたい。具体的には、周知のとおり、最も路面電車が発達した都市で、公共交通がデルタを中心に発達している都市である。広島駅はそもそも中四国最大の乗降客数を誇る広島駅という拠点で、色々な都市機能の集中が、新幹線口だけでなく、Bブロック、Cブロックも、これから整備される。こういった周辺の状況を最大限活かしてやっていくという意気込みと理解

してほしい。

〈松波委員〉

- 他でやっている、やっていないといった事例集とか、その制度がある、ないといった実務的な前提条件だけではなくて、広島にとって必要なことは、色々新しく考えてでもやっていくという前向きな積極的な姿勢がこの中に込められているというのであれば、それは、この方向性の中にあまり書かれていない。これから駅前広場の再整備の方向性を考えていく上で、「ひろしまスタイル」というのを念頭に置きながら考えていくという姿勢を書いておけば、元気も違ってくるのではないかな。

〈平木委員〉

- 「千客万来のおもてなし広場」と言う仮のコンセプトはなかなか良いと思う。ハード整備のやり方は色々あると思うが、みなさんの意見からしても、もうひとつの大事なこととして、情報を求めている人に的確にわかりやすく伝えていくことを、ハード整備と一緒に、十分に考えてやってほしい。

〈藤原委員〉

- 資料8頁について、意見と言うより質問になると思うが、ひろしまスタイルという前提で、最後に再整備の方向性を3つ掲げている。このような解釈で良いかというのが質問である。
一つめの交通結節機能の強化ということで、南口広場については、人と公共交通が中心、言い方を変えると、北口の再開発とセットで考えた時に、自動車の施設と、公共交通や人の施設というのは、明確に役割機能を分けるのだというような読み方でよいのか。
二つ目は新都心成長点としての魅力創出ということで、交通の結節と言うだけではなく、むしろ住んでいる人たちが広場として楽しめる、あるいは溜まれる施設ということだと思う。そうすると、千客万来のおもてなしをするという中には、もちろん外からのお客さんに対してもおもてなしをするけれども、むしろ住んでいる人たち自身が、お互いにおもてなしをし合い、楽しんで数時間でも過ごせるような空間にするという意味で書かれているという理解でよいのか。
すなわち歩行者動線でいうと、長く歩くことはタブーと言う考え方もある一方で、少しは歩くことによって、そこに溜まりの空間ができるという考え方もある。二つ目については、溜まりということを重視しているということなのでよいのか。
三つ目は、環境にやさしいということで、さきほどの背景や課題にも書かれている通り、広島市としては、地球温暖化・エネルギー対策を明確な数値目標を立ててクリアするというように宣言をした都市だから、そんな時に、環境にやさしいということを実体的に数値で話そうとすると、例えば、広島駅の利用者が、広島都市圏の交通流動の中で、何%くらいになるべきだとか、あるいは自動車分担率を何%くらい落して、公共交通の分担率を何%くらいにすべきかというような後ろに目標のようなものがあってはじめて、環境にやさしい空間づくりになると思う。この南口の再整備によって、どのくらいの公共交通利用者の方々がここに来ればよいかという具体的な数値目標のようなものが、この方向性の中には、裏にあるのではないかなと思うがどうか。

〈事務局〉

- しっかり整理できているわけではないが、一つめについては、新幹線口広場と南口広場の機能分担論ということであると、どちらかと言えば、南口広場は、市内のデルタへのJRからの乗継の利用者に対応した公共交通対応という形。一方で新幹線口は、観光バスとか空港へのリムジ

ンバスや都市間高速バスといった、より広域的な交通の乗継といったことが主な利用の形。南口広場については、路面電車、バス、タクシーも公共交通と位置付ければ、そういった公共交通への対応に重点を置いた。今後調整は色々出てくると思うが、理念としては、公共交通あるいは歩行者に重点を置いて、それを優先的に考えていくという方向性である。

二つ目の話は、藤原委員のおっしゃるとおり、必ずしも直線的に最短であるだけでなく、溜まりや憩い、あるいはそこで出会ってそこで色々語り合うといったスペースをできるだけ多く確保できるようなもので方向性としては考えていきたい。ただ早いというだけではなく、そのような面も重視して再整備を考えていきたいと思う。

三つ目の転換の具体的な数値目標は、なかなか難しい設定であり、現時点では数字を算出していないが、環境の方も地域目標を設定している段階であり、その進捗も見ながら、今回の南口広場での環境への役割なども整理していきたい。現時点で分担率をいくりにするという整理はしていない。

〈藤原委員〉

- 最後についてはお願いだが、いずれ施設のレイアウトやゾーニング、スペースの広さなどを決める時には、どのくらいの人が流動するのかという具体的な数値が必要。これは、今のお客さんの動きをカウントするやり方もあるし、本来広島駅はこうなるべきだといった、環境の側面から、あるいは都市回遊の側面から、こうあるべきだという見込みの数値もある。私自身は、見込みの数値でやった方が良いと思うので、広島駅としてどのくらいのお客さんが利用すべきで、その結果として、カーボンマイナス70の中の、どのくらいを公共交通分担率として考えられる駅なのかということも含めて、この委員会は、南口広場の委員会ではあるが、広島市の交通ネットワークというか、交通機能分担の根本に係わる部分が大きいと思うので、ぜひそのような検討もあわせてさせて欲しいし、資料もいただきたい。

〈門脇委員〉

- 北口は郊外型、南口は市内型と漠然とした考え方と理解しているが、将来は、具体的にも進んでいる南北自由通路もでき、この通路ができることで、新幹線のお客さん、二葉地区、若草地区、光地区の人たちも、バスに乗る場合も、電車に乗る場合も非常に便利もよくなるし、また空間の楽しみも非常に大きなことである。ここに記入はないが、南北自由通路と南口の関連性を大きくクローズアップすべきだと思う。

〈青山委員長〉

- 自由通路と南口の計画は、どのように関連付けるのか。自由通路を前提とするのか。

〈事務局〉

- 自由通路はすでに事業が進んでおり、自由通路を前提として考えていく。新幹線口と南口の関わりなどは、南口広場の検討の中で整理する必要があると考えている。

〈山本委員〉

- コンセプトについては、良い形でまとまっていると思う。新都心の成長点としての魅力創出については、さきほどから指摘があるとおり、外から来る人だけではないという話があった。学生達に広島駅の魅力について聞いてみると、駅は使うが、駅周辺では遊ばない。理由を聞くと、魅力がないことと、周辺に遊ぶところがないので、すぐに市内に出ると言っていた。みんなにとって、シンボリックなものがないしということで、よそから来られた方を、この前東郵便局の前で、北口に行く通路を教えて欲しいと言われ、噴水と言ったが噴水が見えなかったのも、

そこまで連れていかないといけなかったとか、あまりいいイメージを話してもらえなかった。何が言いたいかというと、スタジアムが出来て、多少の賑わいは広島駅周辺に出てきてが、このまま野球が魅力的に勝ち進めてくればよいが、新しいものができる少し賑わいができるが、またすぐに収束していくという方向性がある。だからB、Cブロックが今からできていくのだから、今のハードも活かしつつそのようなものに繋げていけたらと思う中で、魅力づくりをどのように作っていくのかと思うと、今からは若い人たちも、よそから来る人たちにホスピタリティの思いをつないでいく。そういう意味でも、ハードはもちろん、2番目にソフト的な部分が大きく盛り込まれているので、その部分がまさに賑わいづくりという文言では書いてあるが、若い人たちが集える、考えられる。また、賑わいづくりとかそのようなことは、企業とかお店だけでなく、市民とかが、ソフトの部分も企業と一緒に考えていく。一体的に考えていくという考え方が必要だと思う。さきほどひろしまスタイルと言う話があったが、何か物語が欲しいと思っている。さきほど事例にあった横川駅などは、かよこバスといううまい具合にストーリーを作って、あそこに100年前の駅舎を建てて、雰囲気的にもとても素敵になった。そういった物語が成功させたのではないかと思うので、ぜひ広島駅にも物語を。広島駅は何も名所がないと言われたりもするが、駅に名所はなくてもいいと思っていたが、実は駅に行けば面白いよと言った何かそういう物語ができれば、全体的に面白いものになっていくのではないかと考えた。

〈青山委員長〉

- 今言われたことは、ひろしまスタイルがどのようなものかも含めて、この委員会の後で聞くのか、それとも3回目でゾーニングまで行くので、若い人に意見を聞く場を設けることは、第3回の委員会までにはできないと思うがどうか。

〈事務局〉

- 8頁に方向性を整理しているが、具体的な内容が整理されていないので、これまでいただいた意見をどのように現実的な駅前広場整備に活かしていくかは課題であると考えている。今回この委員会の中でご議論いただくのは、ゾーニングと説明したが、現実的にゾーニングの中で、そのあたりをどこまで活かせるのかという議論もあるし、「ひろしまスタイル」という部分を、今回の議論の中で、どのように具体的に盛り込んでいくのかは、事務局で整理したい。

議事(4) 広島駅南口広場における交通・環境空間の規模、配置等の大まかな方針について

〈事務局〉

- 広島駅南口広場における交通・環境空間の規模、配置等の大まかな方針について説明

〈門脇委員〉

- 猿猴橋町などの電停をなくすことを念頭においての案であることは一目瞭然ではあり、これらの案は、第3回で最終決定することになると思う。城北通りを高架で電車が通る場合には、下が空間になるので、バスなどが電車の影響なく通行できるのは大きな利点だと思うが、地下に潜るというのは、経済的に見て私自身疑問である。

〈藤原委員〉

- 11頁の3案について確認するが、例えば平面案を採用したという条件のもとでも、さらにバスやタクシー、一般車両が2階になったり平面になったり地下になったりする案がさらに出されるということで良いか。

〈事務局〉

- それは、次回以降お示しする。

〈藤原委員〉

- 今日出されている経済的な見込みは、路面電車をそれぞれ3種類のタイプに配置した場合にそれぞれいくらになるかという数字が出されているが、仮に路面電車が平面のままとしても、仮にバスや歩行者が2階になった場合には、その施設は別途費用がかかる。単純に、この3案を比較できるものではないということによいか。

〈事務局〉

- そうである。

〈藤原委員〉

- 平面案、地下案、高架案を考える時に、何のためにこれをやるのかというのは、駅前広場を広くするためだけにやるとやってしまうと、かなり無理が出てくる部分があると思う。8頁の基本方針で出ていた、例えば広島市にある複数の拠点をつなぐという観点で、広島駅に例えば路面電車を結ぶとしたらどの案がよいかという見方もある意味必要だと思う。そうすると、ただ駅前広場として広場を広げるためにこのような案があるというよりは、むしろ全体として広島市内の路面電車の所要時間短縮効果はこれだけあるとか、それに伴って、バスや一般車両の交通流も渋滞がこれだけ減るとかと言うようなことが併せて出てこないか、なかなか比較は難しいのではないかなと思う。最後に、今日この3案の比較はできないと思うが、例えば猿猴橋町や的場町といった電停を廃止するということは、それに併せてこの地区はバスでカバーしないといけなくなるので、別途路面電車の路線変更とセットでオムニバスタウンをつくって、住民の方々には、路面電車はなくなったとしても、少なくとも便利の良い頻度の多いバスで足が確保できるといった案がこの検討には必要と感じた。

〈青山委員長〉

- 非常に大事なご指摘であると思う。3案に金額はあるが、藤原委員ご指摘のとおり、これは路面電車の位置の違いについての金額。追加して施設が必要となる。平面案であれば、他のものを上に移したり、あるいは地下にしたりすることが必要になるかもしれないし、あるいは電停を廃止したとたんに、それを補完するために何をするか追加的に必要となる施設と一体となって、便益も費用も考えていかないといけない。そうすると、この3案だけでなく、後で出てくるでしょうが、比較する時に、補完的というか、追加的に必要となる措置も併せて考えていかないとと思う。

〈平木委員〉

- 駅前の所を、バスもタクシーも路面電車も通るようになると、ここで交通渋滞が起きるのではないかと、そのような計算はしているのか。路面電車がなくなると、的場町や猿猴橋町の方は、どういう交通機関を使うことになるのかお聞きしたい。そうしてそこにまたバスを通すのなら、路面電車をわざわざここに通す意味はないのではないかと個人的には思う。こちらの方たちが、必ず路面電車に乗っているというような調査はいるのだと思うが、今あるものが、この間も申したが、選択肢の中の一つと考えれば、3つの案は必ず駅前通りを通す案になっているが、このことは決定なのか。

〈青山委員長〉

- この計画自体は、8頁にあるとおり上位計画に位置付けられているが、そのあたりどうなのか。

〈事務局〉

- 路面電車の駅前大橋ルートについては、整備の方向性は、上位計画に位置付けられている。ただし、事業実施の実現性については最終的に決定していない。このような議論も含めて最終的に決定したいと考えている。方向性としては、上位計画の中で整理されている。
- 比較検討の件についてお答えすると、事業費の件は平等な金額での比較になっていないことから、後ほど説明するが、平面でいった場合にはもしかするとその他の手段を立体化しないといけなかもしれない。そうなると別にプラスアルファの事業費がかかってくるので、これらも整理して、各案が平等に比較できるような形で最終的にはお示ししたい。それと併せて費用対効果というか、時間短縮効果なども見ていただき、路面電車の駅前大橋ルートの必要性について、説明していきたい。

〈青山委員長〉

- 費用だけでなく、例えば平面案の場合だと城北通り辺りの道路混雑とか、バス自体の時間短縮があるのか、時間短縮されないのかなども含めて検討してもらいたい。

〈事務局〉

- 特に平面案については、自動車交通の処理が問題になることがあるので、それらについても、交通処理が大丈夫かどうかなど、チェックした上で比較評価する。

〈門脇委員〉

- バスを高架に、いわゆる紙屋町のバスセンターのような形式でバスを2階にあげるというのは、できないのか。そうすれば、費用も立体的にしても、電車を上にあげるより、バスを上にあげる方が安くなるのではないかと個人的には思うが、このような案は考えないのか。

〈事務局〉

- 10頁にも書いてあるが、広場の立体的な活用として、今回は路面電車の活用を整理して説明したが、今後、バスやタクシーとか一般車、歩行者などを立体化した場合というのも検討していきたいと考えている。その前段に、実際どの程度の規模が必要なのかをまず捉えた上で、本当にバスを全部あげないと広場内の整理ができないのかなども整理した上で、何を立体化するのが一番良いのかを整理していきたい。これは、次回委員会でお示ししたい。

〈松波委員〉

- 電車の軌道をどうするかといった検討をしている図面であるが、藤原委員からもお話があったが、全体としてマスタープランが示されないと、どこがひろしまスタイルで、どこが千客万来のおもてなし広場なのかという判断ができない。Bブロックへの対策、あるいは当然ながら道路交通への影響についての対策、特に自由通路との関係をどう構築するのかというようなことも含めて、全体としてマスタープランをそれぞれ示してもらえれば、議論しやすくなる。
- 新聞によると、高架案は現実性がない広島電鉄の方が言っている記事を読んだが、広島電鉄の方でも、この3案について当事者として、技術的に検討しているのではないと思うが、そういったことを、この委員会で聞かせてもらうことはできないのか。頭から、これは非現実的だと言われると議論が紛糾すると思うが、どの案にどのようなリスクがあるなど、専門家から聞いておきたい気がするが、いかがなものか。

〈事務局〉

- 事務局としても確認したいと思うので、できれば路面電車を営業している広島電鉄さんと話をし、どのような形で説明できるか検討したい。

〈藤原委員〉

- 同じことだが、広島電鉄、バス、土地利用のことで言うとBブロック、Cブロック、郵便局、それから平面だと特に問題になりそうな交通信号制御の問題。これらについてはそれなりのスペシャリストというか、情報をお持ちの機関に、技術的な検討をしていただかないと、短絡的に議論できない部分があるような気がするので、できればこの会の前段階でいいので、技術的に可能かどうか、あるいは可能とするためにはどのくらいの追加の案が必要なのかを詰めていただき、議論をしたい。それが技術的な検討で、加えて経済的な検討と、社会的な検討、つまりコンセンサスが得られるかどうかのようなものも含めて、この会議で決めるのだと思う。まずは技術的なことを詰めていただく必要があるし、我々も勉強しないといけないと思う。

〈青山委員長〉

- 事業者からも意見を聞くというのは、このような形の委員会でやるのか、それとも我々の勉強会のようなものでやるのか。

〈藤原委員〉

- そのやり方は、事務局あるいは委員長におまかせしたいと思うが、たぶん、2時間では終わらないと思うので、別途、議論の場を設ける必要があるのではないかしらと思うし、土地利用も入れると、かなり大幅な検討になるので、何段階かこの会と別の時間帯で議論いただきたいし、必要であれば、我々も参加したい。

〈事務局〉

- 委員会自体は、タイトなスケジュールではあるが、昨年内に何とか方向性を見出したいと説明してきた。しかしながら、フィージビリティみたいな部分も含めて、それをベースに方針を出す必要があるとの意見もあるし、複数の関係者の方からも意見をいただいた方が良く思っている。少し延び延びになりみなさまに御迷惑をかけているが、そういったスケジュールも勘案しながら、最初に申しあげたのは、あくまで基本方針検討委員会の目的は、利用者の立場に立って色々ご議論いただくことで、それを踏まえて実現可能な所へ落とし込むために、次の実務的な検討、計画の策定委員会のようなものを作って、さらに議論を進めていこうと説明していたが、今後、そのあたりはダブらせて、実務的な部分を少し追わせる必要があると思う。したがって、実務担当レベルの会議をどのような形でやるかは委員長をはじめ、委員の方に相談しながら、前倒ししてそういった場を作ることについて、少し内部で検討させていただきたい。

〈青山委員長〉

- ぜひお願いしたい。私自身も、最初はマスタープランを作ってどれか一つの案を選んでおいて、後で具体化に入れば良いと思っていたが、経済的、技術的なフィージビリティをはっきりさせておかないと、絵にかいた餅になると途中で気がついたので、藤原委員の御提案を事務局で考えていただきたい。
- タイミングを逸したが、本日欠席のフंक委員の意見を事務局から紹介してほしい。

〈事務局〉

- フंक委員の意見を紹介。

〈藤原委員〉

- はっきりさせておいた方が良く思うので、フंक委員の意見に便乗して確認したい。フंक委員の意見の1番目にある、地下案は乗り換える場合の上下移動が大きいとあるが、本当なのか確認したい。地下案は、確かに平面から見ると地下へ潜るのだけど、JRからの乗継を具体

的に考えてみると、J Rは平面だが、自由通路ができるので、必ず全員が橋上改札か地下の改札へ移動する。その後、何かに乗り換える。そうすると、必ずしも平面案が一番移動量が小さいわけではないということで良いか。

〈事務局〉

- 基本的には、主体となるルートは、J Rから一度2階レベルに上がり、自由通路を使って平面へ降りてくる。その場合、地下になった場合には、一度自由通路にあがり、地下まで降りることになる。ただし将来的にもJ Rの地下改札も残るので、そのルートは確保される。

〈藤原委員〉

- ですから地上2階案になった場合には、橋上改札まで行き、そのまま自由通路を降りてそのままの形で2階のまま乗り換えができる。

〈事務局〉

- 駅ビルの改築がないと、若干、自由通路と高低差がつくことになるが、あまり上下移動なく乗り換えできる。

〈藤原委員〉

- 地下の場合は、J Rから降りて、間違わずに地下へ降りてもらえば、地下のレベルで乗換えができる。

〈青山委員長〉

- イメージしにくいと思うが、16頁の参考を使って説明できないか。

〈事務局〉

- 断面図を使用して、15・16頁で地下案、高架案の高さの説明

〈青山委員長〉

- いずれにしても、歩行者の動線からどのくらいの移動距離があるか計ってみないといけない。かなり色々なことを、まだまだ検討しないといけないことが分かった。
- さきほど出ました色々な事業者からの意見は、どのようにしてお聞きするかなどは、事務局と私にまかせてもらってよいかな。
(⇒ 委員の皆さんより了承)

議事(5) 第3回委員会における検討項目について

〈事務局〉

- 第3回委員会における検討項目について説明

〈門脇委員〉

- 第3回ではより具体的になると思うが、障害者にとっては、移動距離の問題をしっかりと考えて欲しい。上下移動は、エレベーターがあればできるが、長い移動距離は高齢化社会に伴って、非常に大きな問題になることは分かりきっているので、この移動距離のことも勘案して、色々な対策を練っていただきたい。

〈青山委員長〉

- 第3回までにかなりやらないといけないことがあるが、大丈夫か。

〈事務局〉

- 出来る限りがんばってやっていく。

〈青山委員長〉

- 13頁の比較評価のイメージで、さきほどから出ている技術的に可能かどうかという検討は、実現可能性の部分に入るのか。

〈事務局〉

- 構造的に本当に成り立たないということになれば、現実的には案になりえないので、結果が出た段階で委員のみなさんへ御説明し、案から削除する。

〈青山委員長〉

- 予算の制約はあるのか。200億円以上は駄目であるとか。

〈事務局〉

- 市の財政負担の可能性もチェックするが、一方で、費用対効果もチェックして、当然200億円の数字に対して、それなりの便益が出るのかどうかをチェックした上で、事業として成り立つのかを考える。