

「町田市立陸上競技場観客席増設」に係る対応について

1. これまでの経過

2017年3月議会において、本年度当初予算に計上した「観客席増設基本設計委託料及び観客席増設地質調査委託料」について、附帯決議を受けました。

これを受け6月議会において、検討の余地があるとされた「スタジアム新設の実現可能性」「事業手法等の検討」「経済効果」等の項目について、追加検討の結果を説明し、今後、「交通対策等」「整備工事費縮減」等の課題対応について、適宜、建設常任委員会に進捗状況等を報告することといたしました。

8月21日開催の建設常任委員会において、課題解決に向けた取り組みを実施する旨の報告を行いましたので、今回、引き続き取り組みの実施結果等を報告いたします。

2. 課題解決に向けた取り組みの実施

(1) 「交通対策等」に対する取り組みの結果について

交通対策等に対する取り組みを、8月26日(土)開催のFC町田ゼルビアー松本山雅FC戦において実施しましたので、その結果を報告いたします。

- ・観客総数：4,762人
- ・アンケート回収総数：980枚（うち町田市内在住：387枚）

① 競技場入場口でのアンケート（居住地域、交通手段 他）

ア お住まいの地域（全体分）

町田市内	40%
都内（町田市以外）	10%
都外（町田市周辺）	13%
長野県	27%
その他	10%

イ 競技場への交通手段（全体分）

バス	36%	①鶴川駅からの直行バス	15%
		②町田駅からの連節バス	3%
		③路線バス	18%
自家用車	34%		
オートバイ	5%		
自転車・徒歩	11%		
その他	14%		

② 鶴川駅行き直行バスをはじめとした総合的な取り組み

時点	取り組み内容・結果
行き	①鶴川駅臨時バス乗り場での案内改善 案内人が誘導を徹底し、分かりやすい案内ができました。
滞在中	②体験型イベントなどの開催 試合前に芝生広場でF C町田ゼルビアフットボールスクールコーチによるサッカー教室を開催し、小学生以下40名が参加しました。
	③キッチンカー等の営業時間の延長 全16店舗が試合終了後30分営業を延長し77人が利用しました。
帰り	④鶴川駅行き直行バスの2台縦列待機 <ul style="list-style-type: none"> 従来、直行バスは1台毎に観客を乗車させる方法ですが、待ち時間短縮のため、バスベイにバス2台を縦列に停車させ、同時に乗車させる方法での運行を試行しました。 用意した10台のバスは、始発の21時00分から21時20分までに、2台ずつ5分間隔で全てが発車しました。 21時00分に発車した始発が鶴川駅で乗客を降ろし、野津田公園に戻ってきたのは21時35分でした（周回時間約35分）。 以降戻ってきた直行バスに順次乗車し、計798名の乗車が完了したのは21時45分で、待ち時間は最大27分でした。 周回運行する直行バスに、途切れることなく乗客を乗せるためには、16台以上必要なことが判明しました。
	⑤鶴川駅行き直行バスへの乗車誘導、整列の工夫 案内人が、直行バス乗車前に約60名毎に分けて2列で整列させる工夫を行った結果、2台同時に乗車誘導することができました。
	⑥鶴川駅行き直行バスの利用促進 案内人が、直行バス乗り場と野津田車庫前の町田駅路線バス乗り場との分岐点において直行バスの利用案内を行った結果、アンケート結果から推計される直行バスの利用者見込み数の762名を上回る798名が実際に乗車しました。
全般	⑦交通系ICカードの保有促進 ゼルビアホームページに、ICカードの利用促進を掲載しました。

③ 今後の予定

今回の結果を基に、効果検証及び分析を行い、各交通手段の需要に応じた適切な対策等について検討してまいります。

(2) 「整備工事費縮減」に対する取り組みの進捗状況について

① 基本設計における将来構想の見直し経過

6月、8月の建設常任委員会で受けた指摘事項の検討を行い、整備工事費縮減に向けた基本設計を進めております。(3、4ページ参照)

② 今後の予定

将来構想の見直し経過を踏まえてC案に絞り、整備工事費縮減に向けた基本設計を今年度中に完了する予定で進めてまいります。

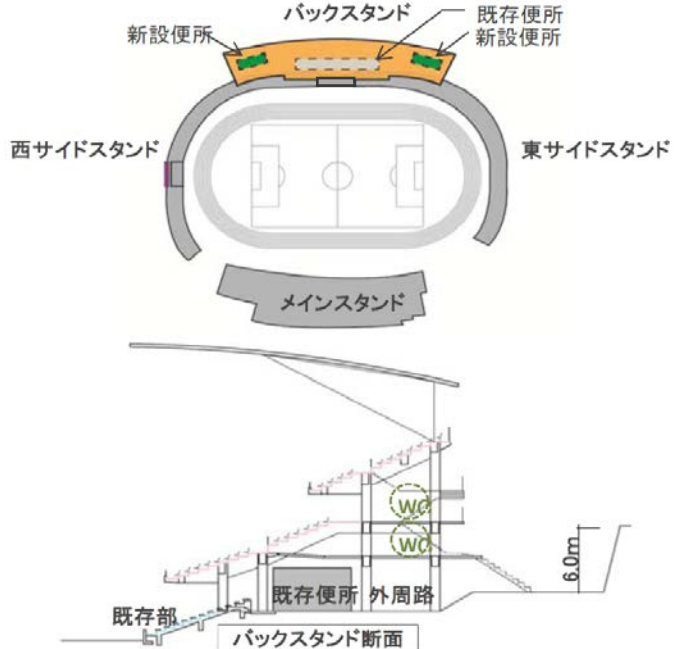
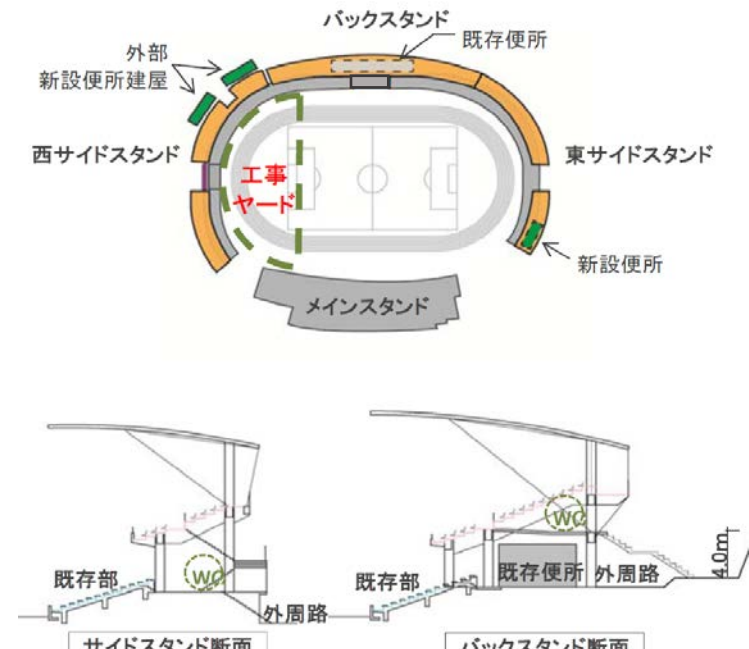
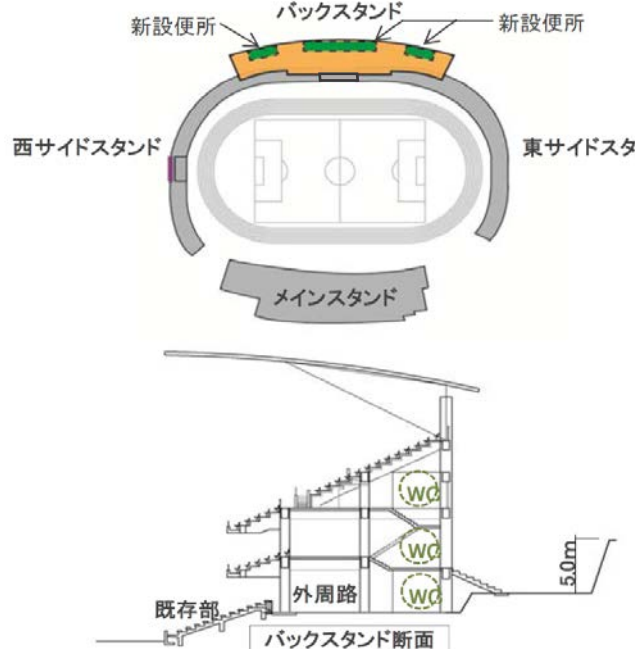
町田市立陸上競技場観客席増設基本設計業務委託における将来構想の見直し経過

<p>2016年度に行なった将来構想策定の経緯</p> <p>新5か年計画の重点事業「賑わいのあるまちをつくる」に基づき、プロスポーツなどの大きなスポーツ大会等に対応する競技環境と観戦設備を整備し、「観る」スポーツの場としての機能を提供する。</p>	<p>将来構想(案)</p> 	
---	--	---



2017年 6月、8月の建設常任委員会で受けた指摘事項の検討(整備コスト、施工性、設計の合理性など)



A案(将来構想修正案)	B案(5000席平面展開案)	C案(バックスタンド積層案)
<p>プランコンセプト</p> <ul style="list-style-type: none"> ・客席をバックスタンドのみに集約を行う。 ・将来構想を基にトイレ等の諸室を最低限の整備とする。 ・既存トイレなどの諸設備を利用できるように計画する。 ・Jリーグの基準では改修範囲に屋根を設置する必要があるため、バックスタンドのみ屋根を新設する。 	<p>プランコンセプト</p> <ul style="list-style-type: none"> ・客席をサイド・バックスタンドに配置し、新設する客席の高さを抑える。 ・将来構想を基にトイレ等の諸室を最低限の整備とする。 ・Jリーグの基準では改修範囲に屋根を設置する必要があるため、既存客席を含め全域に屋根を設置する。 	<p>プランコンセプト</p> <ul style="list-style-type: none"> ・客席をバックスタンドのみに集約を行う。 ・A案を基に既存トイレ棟を解体し、経済性の高い奥行きを構成する。 ・将来構想を基にトイレ等の諸室を最低限の整備とする。 ・Jリーグの基準では改修範囲に屋根を設置する必要があるため、バックスタンドのみ屋根を新設する。
		

将来構想を基に見直した各案の比較評価

		A案(将来構想修正案)	B案(5000席平面展開案)	C案(バックスタンド積層案)				
全体配置								
プランの比較	コスト及び施工性	仮設スタンド	仮設スタンドを走り幅跳び部分にも設置が必要となる。	○	仮設スタンドを全面的に設置し、陸上のトラックにも設置が必要であり、A案よりコスト上昇の要因となる。	×	トラック及び走り幅跳びの競技部分に仮設スタンドを設置しないため、陸上競技への影響やコストは最小限となる。	◎
		仮設計画	杭工事を行うための作業スペースとして仮設構台がバックスタンドに必要。	○	杭工事を行うための作業スペースとして仮設構台が東サイドスタンド、バックスタンドに必要。	△	バックスタンド裏から杭工事が可能なため、仮設構台は不要。	◎
		造成工事	小野路屋敷西側の緑化擁壁を一部撤去する必要がある。	○	A案と比べて造成範囲が最大となる。	△	A案と比べて造成範囲が最小となる。(小野路屋敷西側の緑化擁壁を残すことが出来る。)	◎
		躯体工事	バックスタンド部のみ杭が必要となる。	○	外周路全面に新設スタンドを建設するため、A案と比べて杭の必要本数が多くなる。	×	A案より地上部の柱の本数が少なくなるため、杭の必要本数が少なくなる。	◎
			バックスタンド部に観客席を集中させたため、建築物が高層となる。	○	建築物を低層とし、広く設置したため構造が簡素化されている。	○	バックスタンド部に観客席を集中させたため、建築物が高層となるが、柱間隔を狭くしたため経済的な構造となる。	◎
		屋根工事	屋根をバックスタンド全面に設置。	○	屋根をサイド・バックスタンド全面に設置(屋根の面積が大きくなる)するためコスト上昇の要因となる。	△	屋根をバックスタンド全面に設置。	○
	設備工事	バックスタンド側の既存トイレが使用でき、新たに設置するトイレの個数を抑えることが出来る。	◎	既存トイレを利用することが出来るが、新たに設置するトイレ等の諸室は一部別棟で建築する必要がある	△	バックスタンド側の既存トイレを解体するため、新たに設置するトイレの個数が多くなる。	△	
	一般利用者の安全性	仮設計画	工事中、グラウンドからの工事は最小限にできる。	◎	外周路全域を工事するため、工事の資材を置く工事ヤードを競技場外部に設置できず、グラウンド内に工事ヤードを設置しなければならない。	×	工事中、グラウンドからの工事は最小限にできる。	◎
			観客席を利用する際にバックスタンド部は利用できないが、外周部からのアプローチは可能。	○	観客席を利用する際にグラウンド側からのアプローチが必要となる。	×	観客席を利用する際にバックスタンド部は利用できないが、外周部からのアプローチは可能。	○
	し後運の用す利開さ用始		新設スタンドと既存スタンドの導線を分離することが出来、利用者を適切に誘導することが可能。	◎	新設スタンドと既存スタンドの利用者導線が外周路で重複し、混雑することが予想される。	×	新設スタンドと既存スタンドの導線を分離することが出来、利用者を適切に誘導することが可能。	◎
屋根はバックスタンドのみ設置となる。			○	屋根がサイド・バックスタンド全面に設置されるため、利用者の利用勝手が良い。	◎	屋根はバックスタンドのみ設置となる。	○	
総合評価		<ul style="list-style-type: none"> 運用開始後、利用者の導線はバックスタンド背面の通路と外周路に分離することが出来、利用者を適切に誘導することが可能である 工事施工時は、利用者導線と工事エリアを区分できる。 将来構想時と比較して必要諸室を最低限に抑さえ、造成範囲や建築物の構造についても再検討を行い、コスト縮減を図っている。 	○	<ul style="list-style-type: none"> 運用開始後、サイド・バックスタンド全面に屋根を設置するため、雨天時や酷暑時の利用性は良いが、競技開始時や終了時の各席へのアクセスに利用できる導線が外周路のみになり混雑が予想される。 サイド・バックスタンドを全面的に工事を行なうため、工事中の利用者導線は既存外周路を使用できず、競技エリアからのアクセスが必要となる。 工事範囲が増え、コスト上昇の要因となる。 	△	<ul style="list-style-type: none"> 運用開始後、利用者の導線はバックスタンド背面の通路と外周路に分離することが出来、利用者を適切に誘導することが可能である 工事施工時は、利用者導線と工事エリアを区分できる。 A案と比較して建築物の構造を経済的な奥行きで設定できることやスタンド背面の造成範囲を少なくすることが出来るため、コスト縮減効果が見込まれる。 	◎	