

広島におけるサッカースタジアムの施設規模、多機能化・複合開発の可能性等に関する考察

2014年2月26日



株式会社日本政策投資銀行

著作権(C) Development Bank of Japan Inc. 2014

当資料は、株式会社日本政策投資銀行(DBJ)の調査により作成されたものです。本資料は、著作物であり、著作権法に基づき保護されています。本資料の全文または一部を転載・複製する際は著作権者の許諾が必要ですので、当行までご連絡下さい。

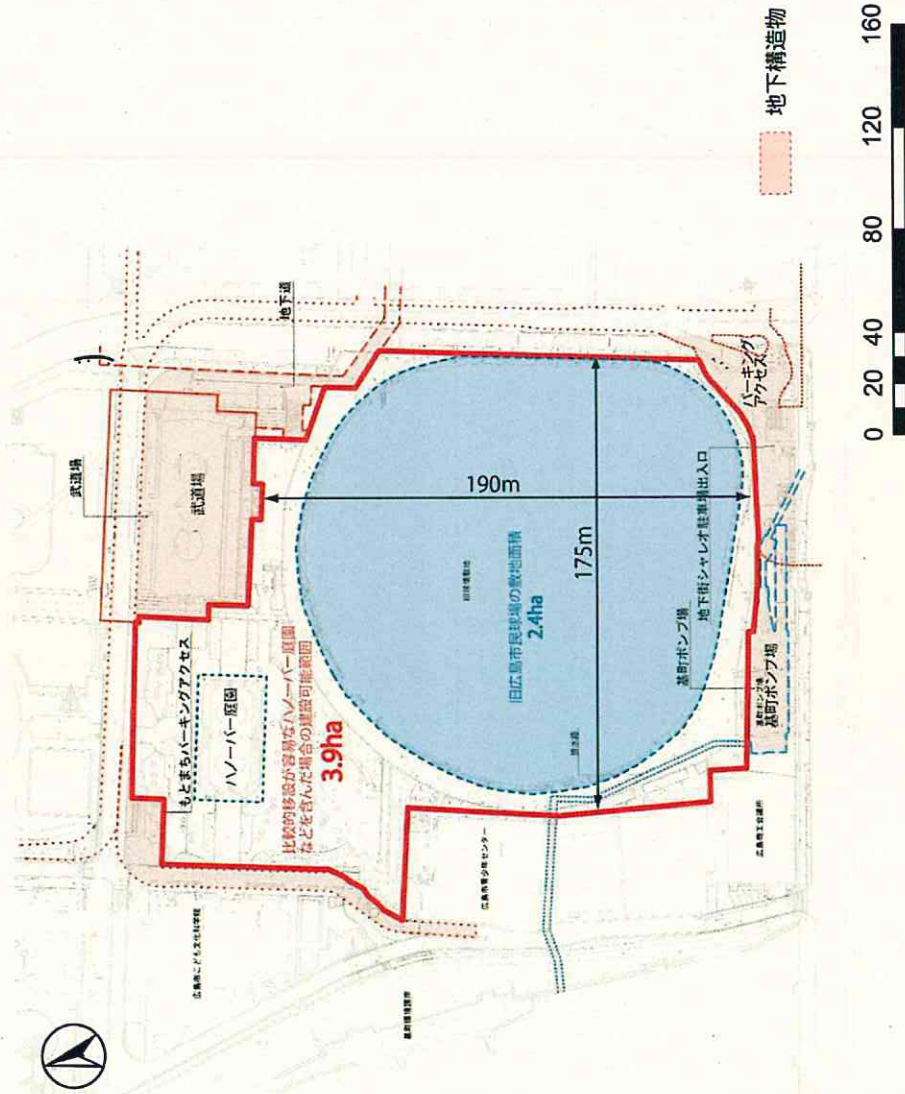
当資料は、サッカースタジアム検討協議会(以下、「協議会」という。)において検討/議論を行うことを目的に協議会委員限りの資料として作成されたものであり、特定の取引等を勧誘するものではありません。

当資料に記載された内容は、現時点において一般に認識されている経済・社会等の情勢および当行が合理的と判断した一定の前提に基づき作成されておりますが、当行はその正確性・確実性を保証するものではありません。また、ここに記載されている内容は、経営環境の変化等の事由により、予告なしに変更される可能性があります。

当資料のご利用並びに取り組みの最終決定に際しましては、協議会委員ご自身のご判断でなされますよう、また必要な場合には顧問弁護士、顧問会計士などにご相談の上でお願い致します。

当行の承諾なしに、本資料(添付資料を含む)の全部または一部を引用または複製することを禁じます。

旧広島市民球場跡地



中央公園自由広
場・芝生広場等

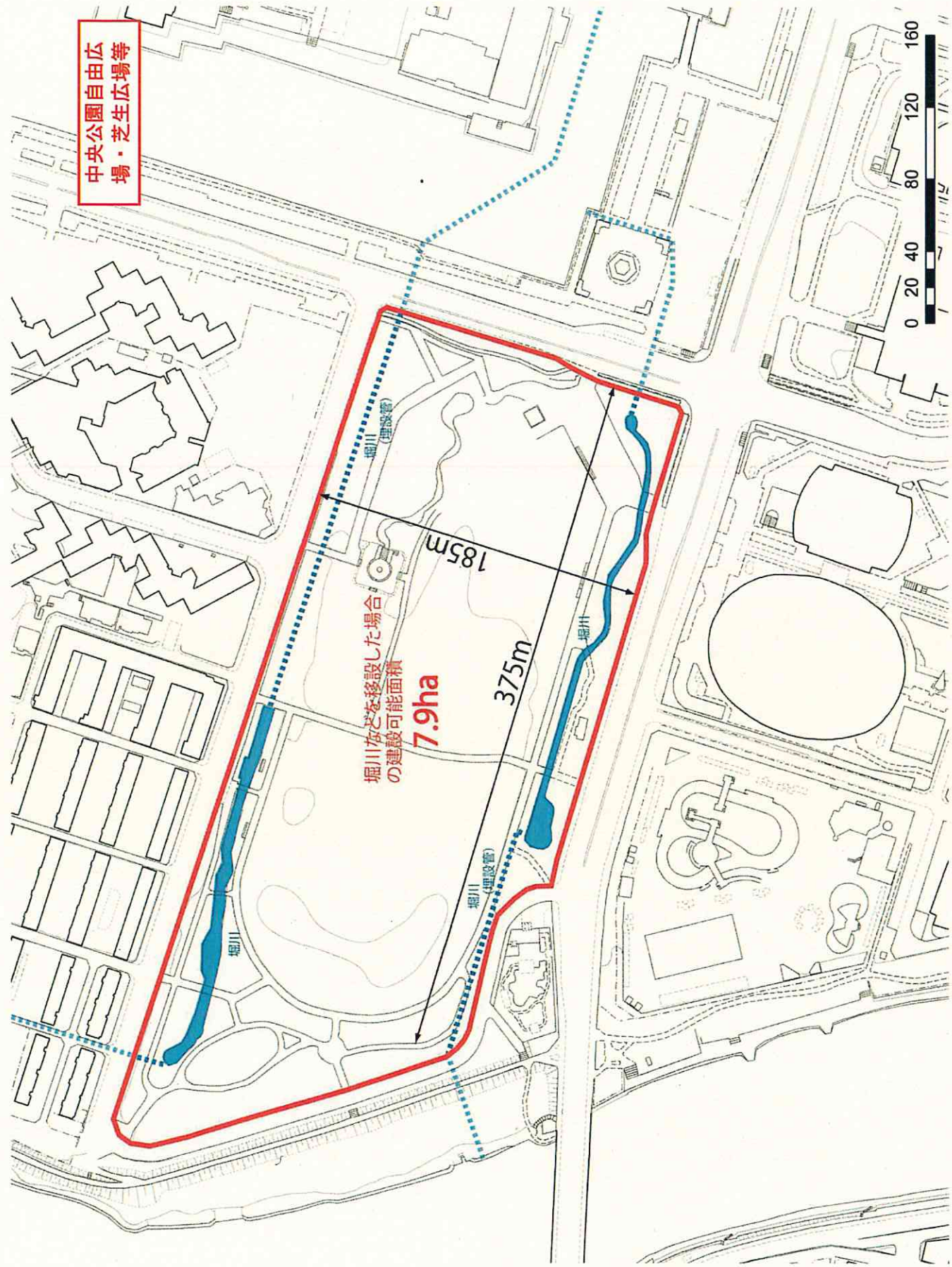
堀川などを移設した場合
の建設可能面積

7.9ha

185m

375m

0 20 40 80 120 160



※駐車場・駐輪場の主な利用者は船の利用者



広島西飛行場跡地 平面図

広島西飛行場跡地

- 広島西飛行場跡地
- 航空法の制限表面により高さ制限がある区域
- 広島ヘリポート区域（現在、区域を検討中）

ここで図示しているものは、現在の広島ヘリポート区域ではなく、市消防及び民間の格納庫全てが移転完了した時の予定されている区域である。（平成27年春予定）
最終的な区域については、現在、検討中であり、図示した区域とは異なる可能性がある。

建設可能エリア

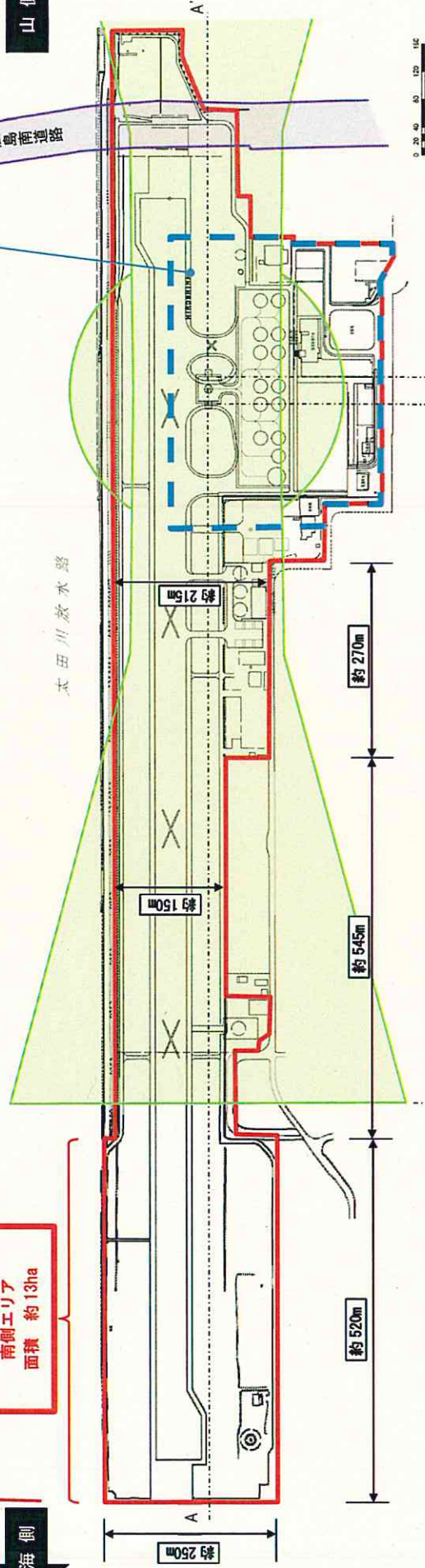
南側エリア
面積 約13ha

山側

海側

太田川放水路

広島南道路

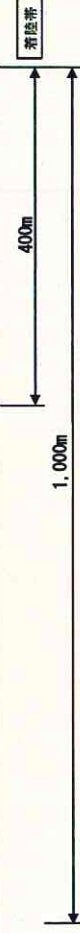


《制限表面による高さ制限のイメージ》

ヘリコプターの安全な航行を提供するため、航空法の規定により、制限表面を超える構造物の設置は制限される

流入表面 勾配 1/8

断面 A-A'



各候補地におけるスタジアム規模検討にあたっての前提条件整理

▶グラウンドの寸法及びスタンドの諸前提について

- ・ 日本サッカー協会「スタジアム標準」第3章フィールド関連事項「フィールドの大きさ」で推奨されている125m×85m以上とする。尚、スタンドの傾斜角度、敷地における高さ基準への準拠等については今後詳細な検討が必要。

▶建設場所における地理的条件

- ・ 既に建造物がある場合にはこれを除く。但し、旧市民球場跡地の「ハノーバー庭園」「下水道配管」、中央公園自由広場・芝生広場等の「堀川(埋設管含む)」については移設が比較的容易な構造物であることから建設可能敷地面積に含める。
- ・ 但し、駐車場等のスタジアム外部空間の諸施設や複合施設とした場合の施設配置、動線計画などは検討対象には含めない。

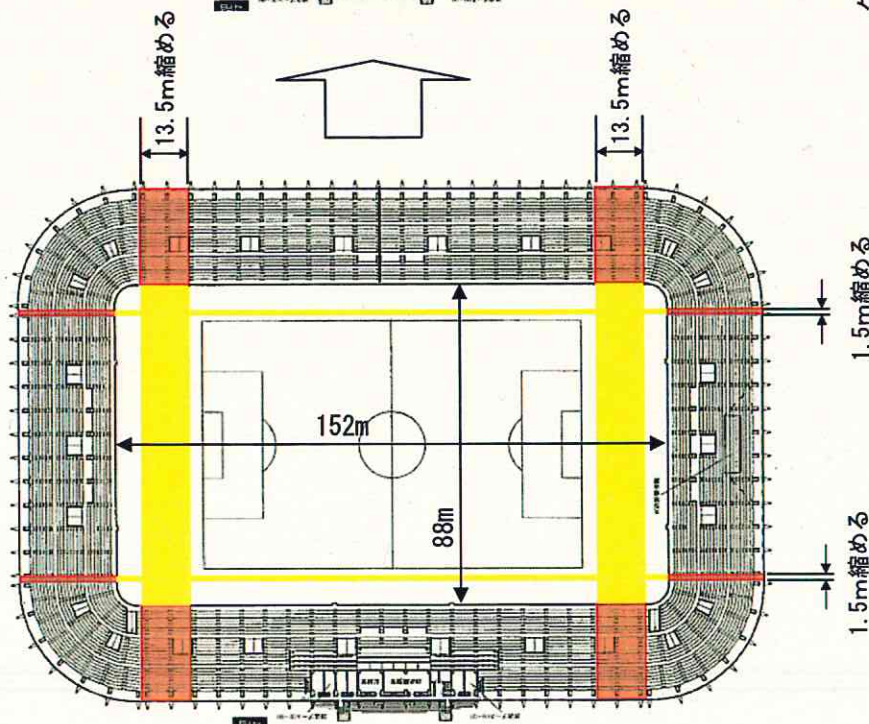
▶スタンドの配置について

- ・ 「スタジアム標準」第3章フィールド関連事項「フィールドの向き」で推奨されている南北方向への配置を前提とする。

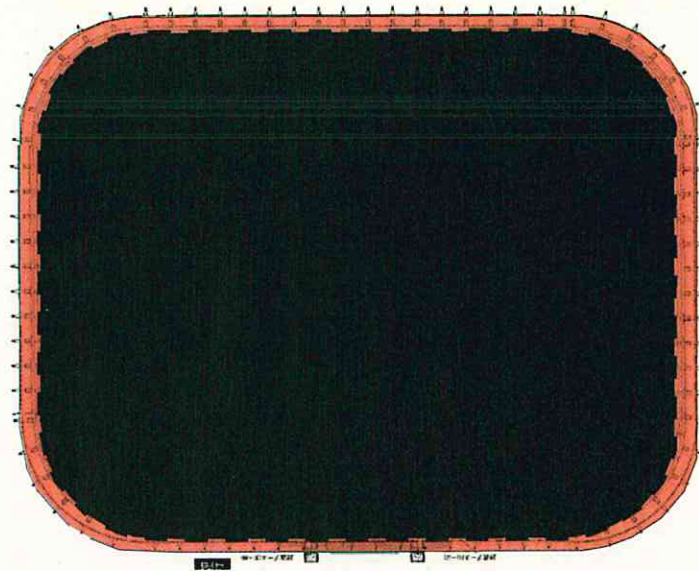
▶2万人規模及び4万人規模スタジアムのスタンド面積(水平投影面積)について

- ・ 座席前後間隔、左右間隔、通路間座席数、通路幅の数値及び現行基準への適合状況等を鑑み、2万人規模の事例として仙台東アテックススタジアムのスタンド面積を基準とする。
- ・ 但しグラウンドが長辺方向にスタジアム基準より長いため別紙に基づくグラウンド寸法及びスタンド面積の一部変形を行った上で水平投影面積の検証を行う。
- ・ また、4万人規模の事例としてカシマサッカースタジアムを基準として同様の検証を行うものとする。

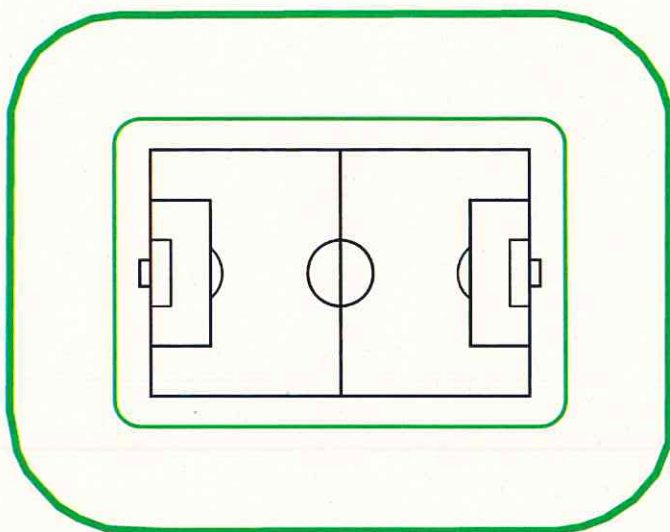
ユアテックススタジアムの変形イメージ



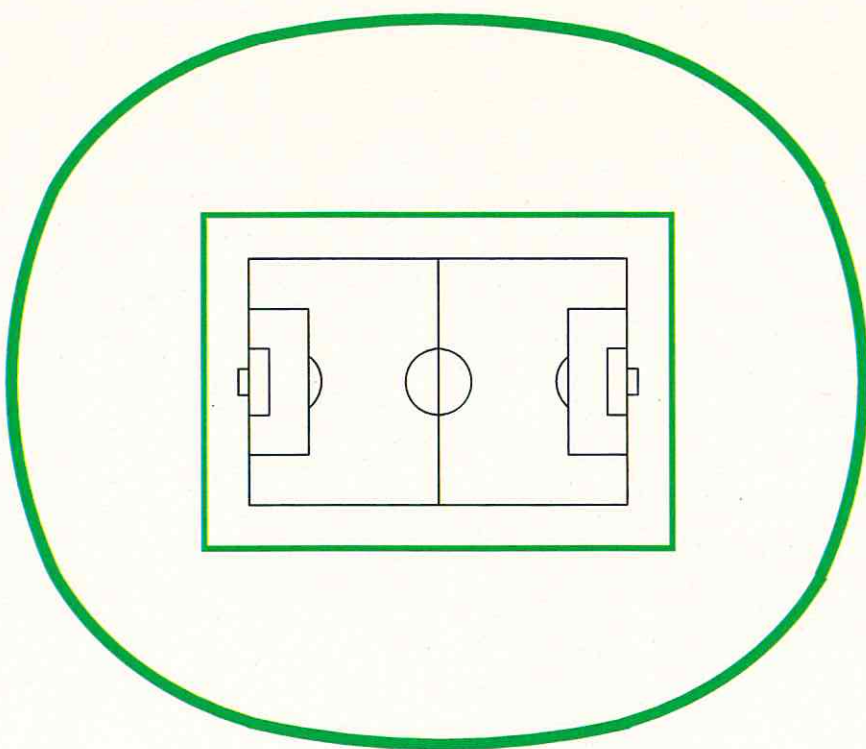
グラウンドの寸法を、スタジアム標準で推奨されている範囲内の最小値である 125m×85m に変形する。これに伴い、■の部分のスタンド面積が減少する。



周囲に減少したスタンド面積■を配置し、元のスタンドと同じ面積とする。
(■は、左段階のスタジアム)

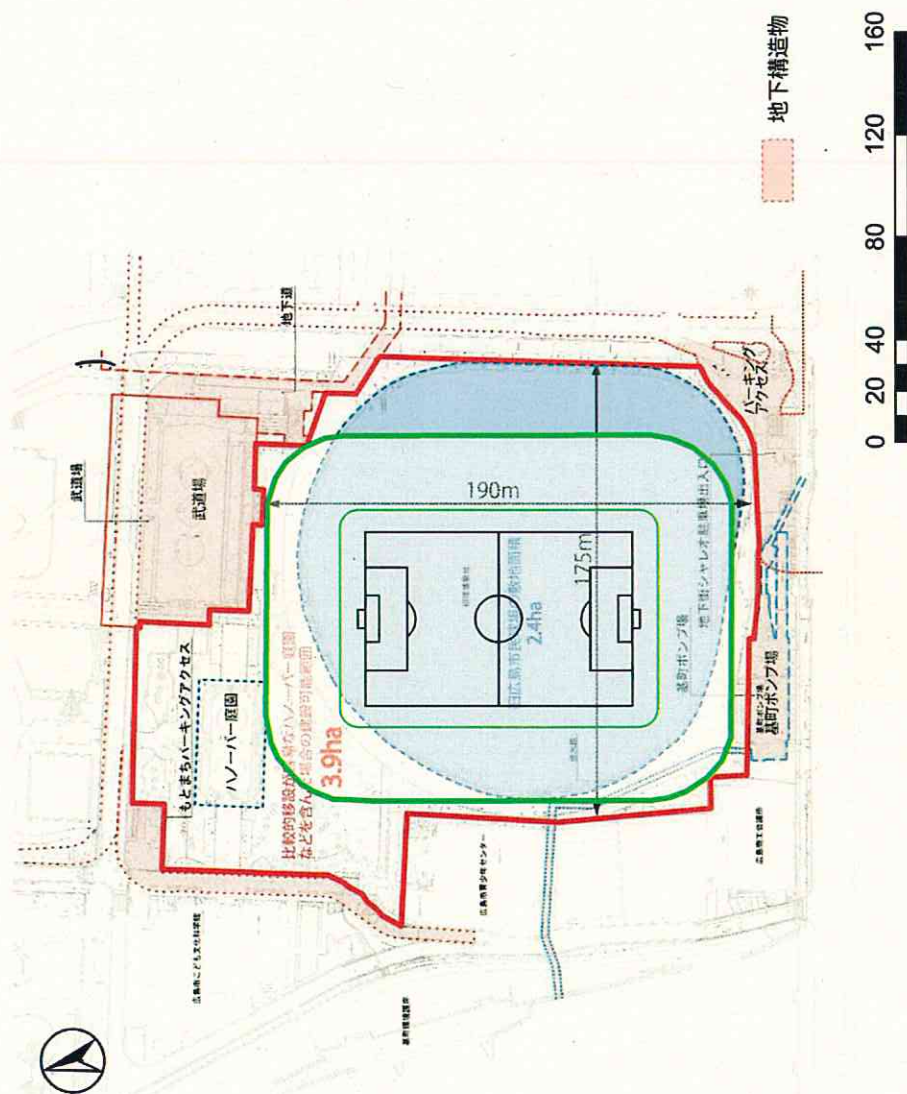


ユアテックスタジアム(改)
(収容人数 19,694 人)



カシマスタジアム
(収容人数 40,728 人)

旧広島市民球場跡地
はめ込みイメージ
(2万人規模)

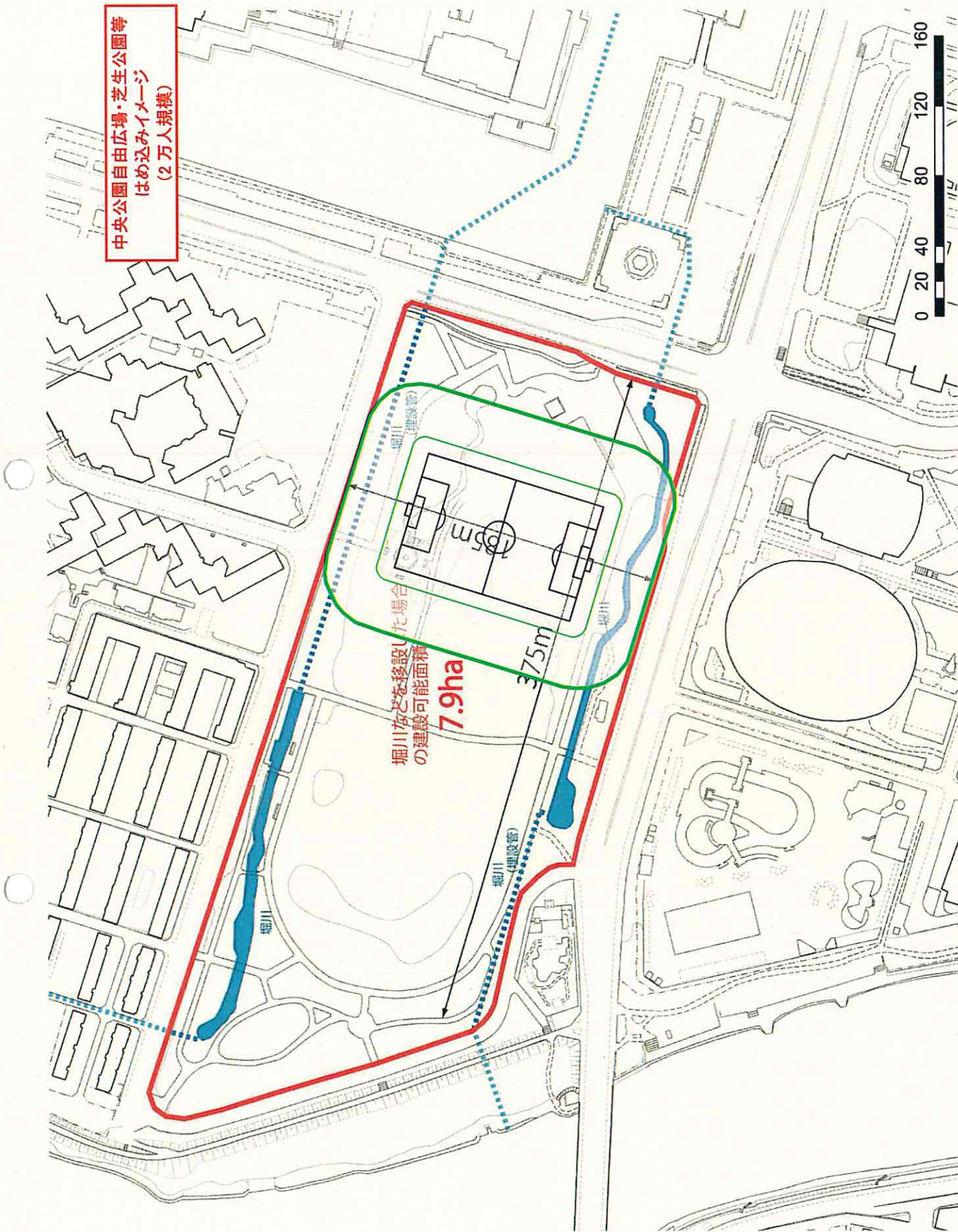


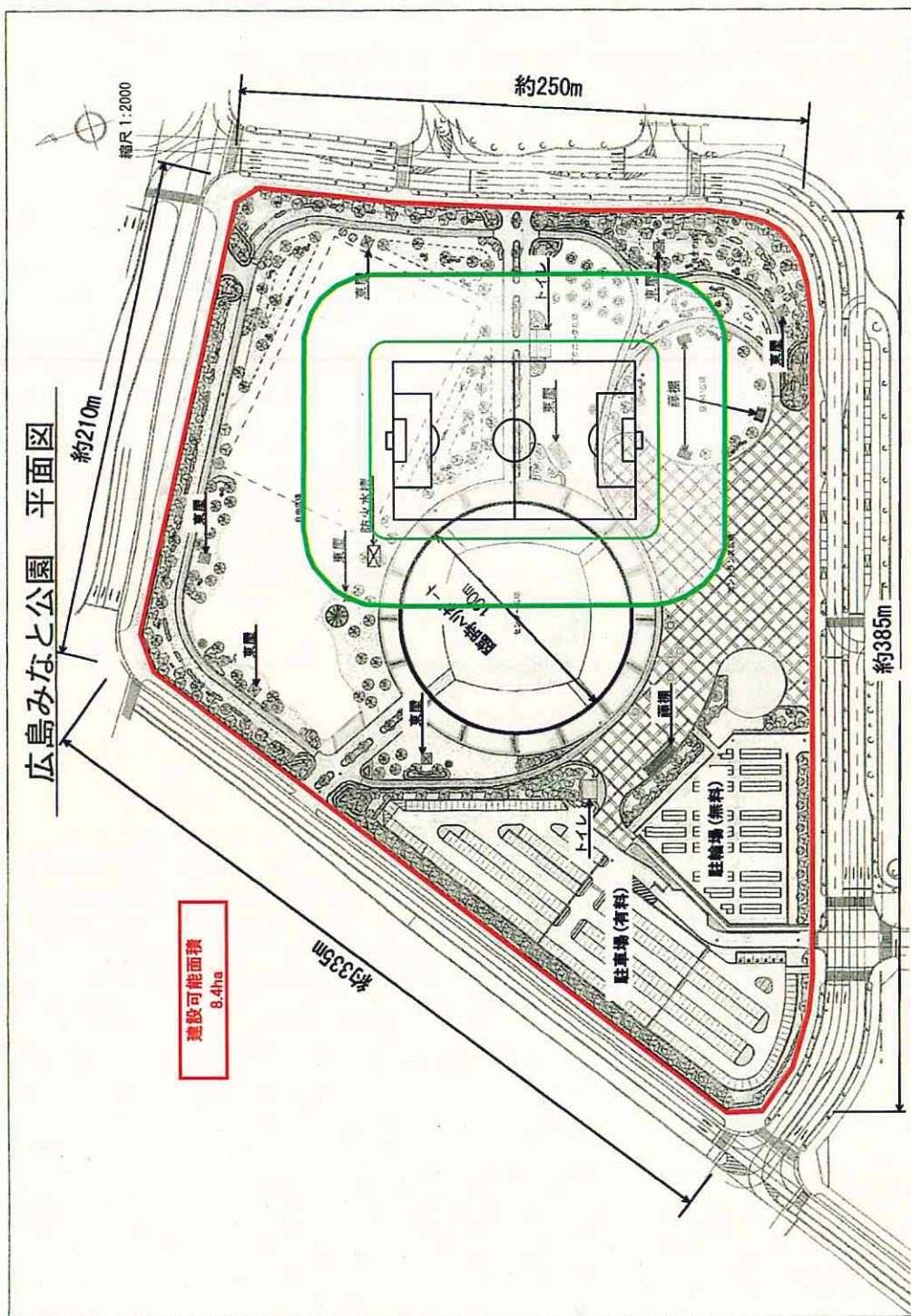
中央公園自由広場・芝生公園等
はめ込みイメージ
(2万人規模)

堀川などを移設した場合
の建設可能面積
7.9ha

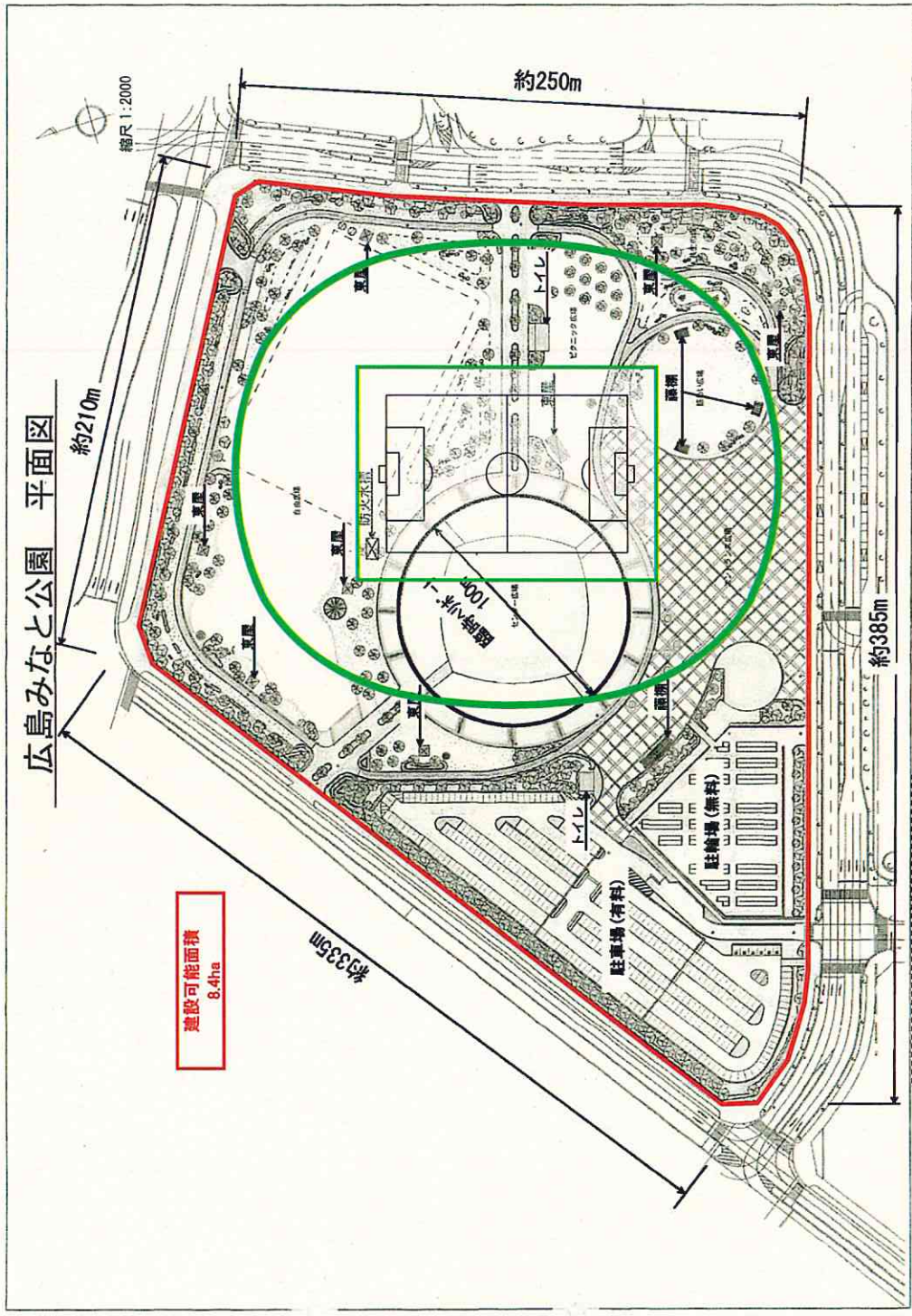
15m

37.5m





広島みなと公園
はめ込みイメージ
(4万人規模)



建設可能面積
8.4ha

広島みなと公園 平面図



広島西飛行場跡地 平面図

- 広島西飛行場跡地
- 航空法の制限表面により高さ制限がある区域
- 広島ヘリポート区域 (現在、区域を検討中)

縮尺 1:6000

ここで図示しているものは、現在の広島ヘリポート区域ではなく、市消防及び民間の格納庫全てが移転完了した時の予定されている区域である。(平成 27 年春予定)
最終的な区域については、現在、検討中であり、図示した区域とは異なる可能性がある。

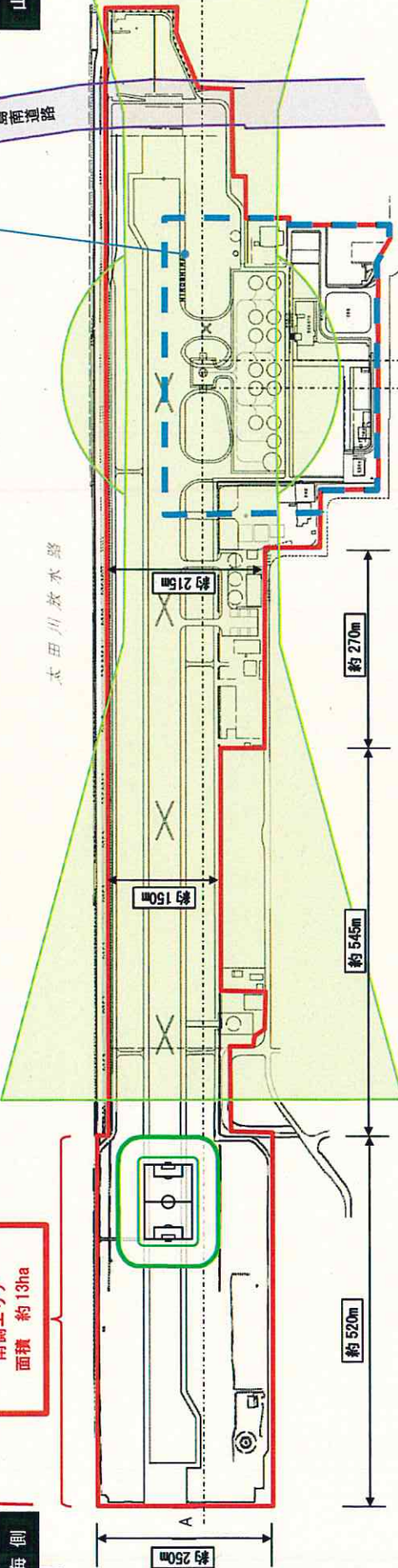
建設可能エリア

南側エリア
面積 約 13ha

山側

広島南道路

太田川放水路

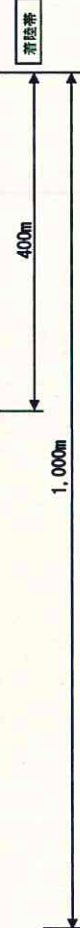


《制限表面による高さ制限のイメージ》

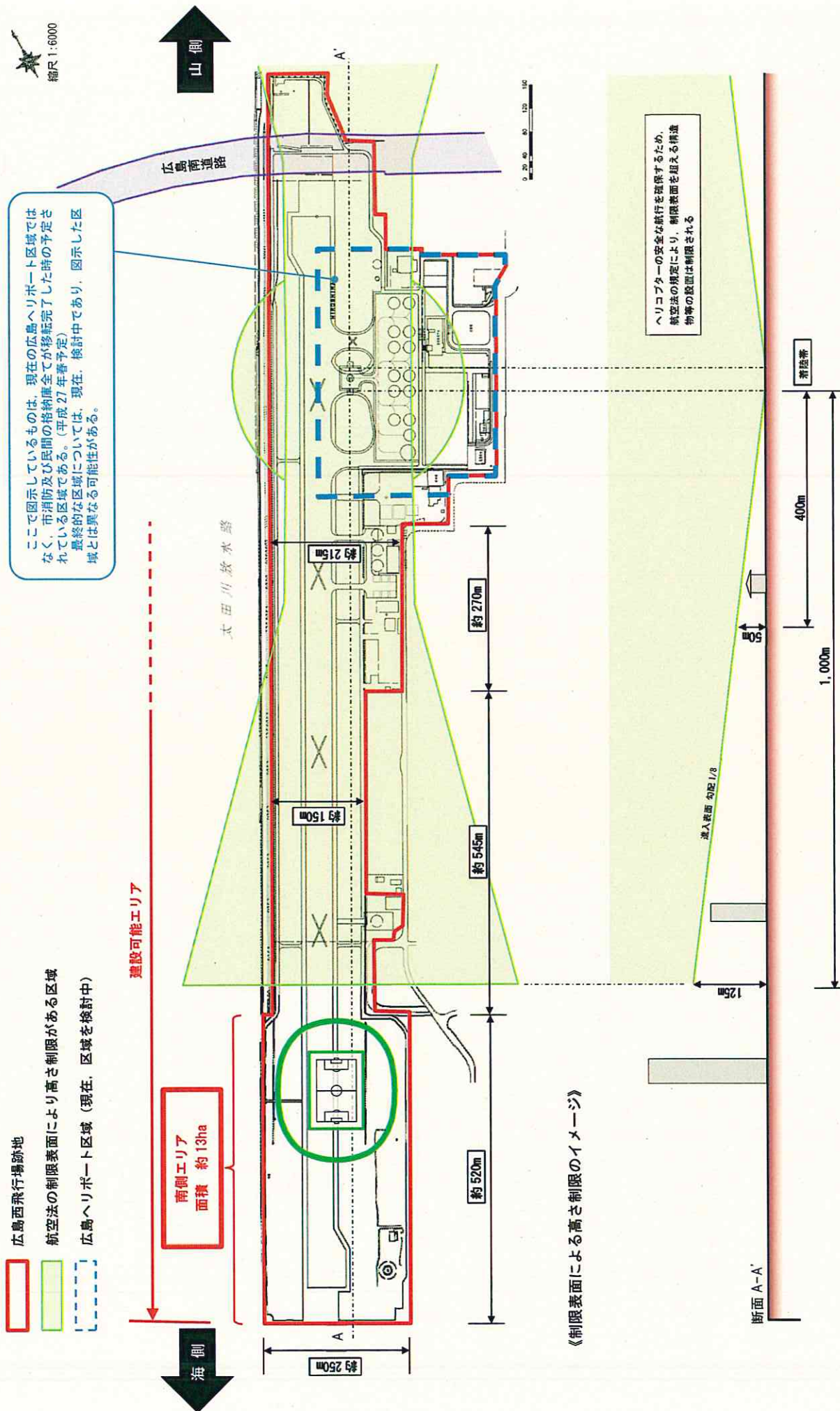
ヘリコプターの安全な航行を確保するため、航空法の規定により、制限表面を超える構造物の設置は制限される

進入表面 勾配 1/8

断面 A-A'



広島西飛行場跡地 平面図



施設規模、多機能化・複合開発の可能性等に関する考察

候補地	敷地面積・収容規模	多機能化	複合開発	今後調査すべき事項
旧広島市民球場跡地	- 南北約190m×東西約175m、ハノーバー庭園・下水道配管を移設可能とした場合の建設可能面積3.9ha - 想定収容人数:20,000人程度(仙台ユアテックススタジアム(変形)を南北に当てはめた場合) - 将来の増築余地なし	敷地面積の制約から多機能化させるためのスペースに限りがある(施設利用者のための小規模なレストラン等は可)	敷地面積の制約や都市公園法上の制約(施設の利用用途)を踏まえると、複合開発の余地なし。	- 動線計画(選手用バス、報道車等) - 駐車場スペース確保困難(公共交通利用促進) - 最寄り駅等からの観客動線
中央公園自由広場・芝生広場等	- 南北約185m×東西約375m、堀川(埋設管含む)を移設可能とした場合の建設可能面積7.9ha - 想定収容人数:旧市民球場跡地と同規模程度 - 将来、南北の増築余地はないが、東西の増築は可能	- 敷地面積の制約なし。 - 周辺地域は開発済であることから多機能化の検討余地は限定的(既存施設との有機的繋がりへの検討)。	都市公園法上の制約(施設の利用用途)を踏まえると、複合開発の余地は限定的(広く一般の利用が見込まれるホテル、百貨店、映画館等は不可)。	- 日影規制(最北端の高さに制約) - 駐車場スペース確保困難(公共交通利用促進) - 最寄り駅等からの観客動線
広島みなと公園	- 南北約250m×東西約385m、建設可能面積8.4ha - 想定収容人数:40,000人程度(カシマススタジアムを南北に当てはめた場合)	- 敷地面積の制約なし。 - 周辺地域の商圏、立地環境に基づき多機能化の可能性を要検討。	- 複合開発は、残余スペース、商圏ニーズ等を踏まえ要検討。 - 近隣住宅存在→商業施設、レストラン、運動施設等での需要要調査。	- 交通量調査(輸送能力、渋滞問題)の必要性 - 駐車場スペースの確保
広島西飛行場跡地	- 広島ヘリポート区域より南側が建設可能エリア ※ヘリポート付近のエリアは航空法の高さ制限あり。なお制限のない【南側エリア】は南北約520m×東西約250m、面積約13.0ha - 想定収容人数:40,000人程度(カシマススタジアムを南北に当てはめた場合)	- 南側エリアは敷地面積の制約なし。 - 周辺地域の商圏、立地環境に基づき多機能化の可能性を要検討。	複合開発は、既存の交通網や広島南道路の開発状況等に鑑み、車での来場を前提とした施設や住宅との一体開発等に可能性あり。	- 交通量調査(輸送能力、渋滞問題)の必要性 - 駐車場スペースの確保 「広島西飛行場跡地活用ビジョン」との整合性 ※主な導入機能「広域防災」「スポーツ・レクリエーション」「新たな産業(雇用、にぎわい)」
広島広域公園	- 現スタジアムの改修 - 想定収容人数:40,000人程度	周辺地域の商圏、開発動向に基づき多機能化の可能性を要検討。	都市公園法上の制約(施設の利用用途)を踏まえると、複合開発の余地は限定的。	- 駐車場スペースの確保 - アストラムライン延伸計画との整合性