

■候補地別評価表

項 目			中央公園自由広場・芝生広場等(7.9ha)	旧広島市民球場跡地(3.9ha)	広島みなと公園(8.4ha)	評価の考え方	備 考
1 用地条件	規模制約	適正規模の施設の配置可能性(3万人規模) (南北方向配置)	○ 敷地の南北方向が狭く、北側直近に住宅地があるため、南北方向の配置に制約がある	△ ・全ての座席を最少寸法(45cm×80cm)と想定し、高さ制限を考慮すると3万人規模を配置するためには、ピッチの掘り込み(GL-2.5m)が必要である ・ゆとりある座席寸法、さらにVIP席・記者席、車いす席を確保して3万人規模を配置することは困難となる可能性が高まる ・敷地面積に余裕がないため、観客の滞留空間の確保が難しく、敷地外の影響を及ぼす可能性がある、さらに、観客、選手、関係者、報道の動線分離が課題となる	◎ 標準的な3万人規模の施設が配置可能である	・標準的な3万人規模の施設が、南北方向に配置できるか否かで評価した。 ・旧広島市民球場跡地については、用地が狭いため、最小寸法の座席としても掘り込みが必要となり、設計しないと具体的な判断はできないが、必要となる座席、動線、空間を確保する場合、3万人規模の施設配置は困難となる可能性があることを踏まえて評価した。	
		拡張性 将来の施設の拡張性 (用地の余裕)	○ 南北方向には拡張できないが、東西方向には拡張可能	△ 施設が敷地全体を使用することになるため、拡張のための用地の余裕はない	◎ 用地の余裕あり	・候補地の余裕地として評価した。	
	法的制約等	建築基準法	△ ・現在、第二種住居地域が指定されており、用途地域の変更若しくは、建築基準法の用途制限に係る特例許可が必要 ・日影規制をクリアする建物形状とする必要がある	○ ・現在、第二種住居地域が指定されており、用途地域の変更若しくは、建築基準法の用途制限に係る特例許可が必要	◎ 現在、準工業地域が指定されており、建設可能	・現在指定されている都市計画用途地域に対して、施設建設にあたっての法的制約を評価した。 ・中央公園自由広場・芝生広場等については、直近北側に住宅があり日影規制があることを踏まえ評価した。	
		都市公園法	△ 公園施設として整備する必要があり、商業施設の利用は制限される	△ 公園施設として整備する必要があり、商業施設の利用は制限される	○ —	・都市公園として許容される施設の必要があるか否かについて評価した。 ・付加機能として、特に商業施設利用による相乗効果を想定して評価した。	
		その他	△ ・国からの無償貸与、プロサッカーの場合は有償(借上料が発生する)(国有財産法) ・広島市景観計画 景観計画重点地区(広島城・中央公園地区) 公共施設及び景観重要公共施設の整備方針等 ・埋蔵文化財があれば保護上必要な措置が必要(文化財保護法) ・当該地には史跡はないが記念碑などが多数あるため関係機関との調整が必要 ・駐車場法による附置義務駐車場の設置(約180台)	△ ・国からの無償貸与、プロサッカーの場合は有償(借上料が発生する)(国有財産法) ・高さの制限20m・25m(原爆ドーム及び平和記念公園周辺建築物等美観形成要綱) ・広島市景観計画 景観計画重点地区(原爆ドーム及び平和記念公園周辺地区) 公共施設及び景観重要公共施設の整備方針等 ・埋蔵文化財があれば保護上必要な措置が必要(文化財保護法) ・ハノバー庭園や記念碑などについては関係機関との調整が必要 ・駐車場法による附置義務駐車場の設置(約180台) 敷地面積に余裕がないため、地下に駐車場整備、それが困難な場合は近接の敷地への駐車場の設置が必要	△ ・港湾計画で港湾緑地に位置付けられているため土地利用計画の見直しが必要(港湾法) 〔・緑地から交流厚生用地又は都市機能用地へ変更 ・代替となる緑地の確保 ・臨港地区の区分を修景厚生港区に指定しており、修景厚生港区の目的に応じて建築物を規制しているため、利用計画の内容により、区分を変更する必要がある(都市計画法) ・防災拠点となる代替地の確保(港湾法) ・国の補助金の返還が必要(補助金適正化法) ・広島市景観計画 景観重点地区(宇品みなと地区) 公共施設 ・駐車場法による附置義務駐車場の設置(約180台)	・各候補地に係る法規制の状況、必要となる対応について評価した。 ・各候補地それぞれに法規制があり、法規制の決定権者の違い等はあるが、計画変更手続きの難易度は、一概には判断できないため、同程度として評価した。	
			○ 用地条件総合評価	△	◎		
2 環境条件	周辺環境	周辺環境への音、日照などの影響	△ ・北側直近に住宅があるため騒音対策が必要 ・建物を建設すると日影規制がかかる	○ ・直近に住宅系の土地利用はなく、従前は市民球場として使用されていたため、周辺環境への支障は少ないが、イベント時などに、近隣の住宅等から苦情があり、騒音対策が必要	○ ・敷地東側に集合住宅などがあり騒音対策が必要 ・臨港道路の交通渋滞や駐車場不足が予測されるため、港湾利用者への影響を回避するための対策が必要	・周辺住宅への騒音対策や港湾利用者への影響を評価した。 ・中央公園自由広場・芝生広場等は北側直近に住宅があることを評価した。 ・旧広島市民球場跡地、広島みなと公園は、近隣住宅等からの苦情や港湾利用者への対策が必要であるため、同程度と評価した。	

■候補地別評価表

項 目	中央公園自由広場・芝生広場等(7.9ha)		旧広島市民球場跡地(3.9ha)	広島みなと公園(8.4ha)	評価の考え方	備 考	
3 アクセシビリティ	徒歩・自転車	徒歩・自転車を利用したアクセシビリティ	○ ・中広宇品線の歩道幅員は5.0m、自転車歩行者道の指定あり ・国道54号の歩道幅員は2.5m、自転車歩行者道の指定あり（歩道の啓発サイン設置あり）	○ ・国道183号の歩道幅員は6.0m、自転車歩行者道の指定あり ・国道54号の歩道幅員は6.0m、自転車歩行者道の指定あり	○ ・国道2号の歩道幅員は7.5m、自転車歩行者道の指定あり ・鷹野橋宇品線の歩道幅員は5.0m、自転車歩行者道の指定あり	・主なアクセス道路の歩道幅員にて評価 ◎：歩道幅員が10.0m以上確保されている ○：歩道幅員4.5m以上確保されている △：歩道幅員4.5m未満である	主なアクセス道路の歩道幅員で評価。
		概ね10年の間に計画されている将来の自転車走行空間整備	○ ・デルタ市街地の自転車ネットワーク路線について今後10年程度での整備が計画されている			○ ・「広島市自転車走行空間整備計画」の自転車ネットワークに位置付けられているかどうかを相対的に評価。	主なアクセス道路が「広島市自転車走行空間整備計画」の自転車ネットワークに位置付けられているかどうかを評価。
	公共交通利用	公共交通を利用する際のアクセシビリティ(駅・電停からの所要時間)	○ 広島電鉄【広島駅、広島港、横川駅、西広島駅、江波方面】 「紙屋町東」 0.8km 徒歩10分 約310便 「紙屋町西」 0.8km 徒歩10分 約380便 「寺町」 0.5km 徒歩7分 約160便 アストラムライン【大町、大塚方面】 「県庁前」 0.6km 徒歩8分 約100便	○ 広島電鉄【広島駅、広島港、横川駅、西広島駅、江波方面】 「原爆ドーム前」 0.1km 徒歩2分 約380便 アストラムライン【大町、大塚方面】 「県庁前」 0.5km 徒歩7分 約100便	○ 広島電鉄【広島駅、紙屋町、西広島駅方面】 「広島港」 0.1km 徒歩2分 約100便	・最寄りの電停、駅までの方面及び便数にて評価 ◎：5方面以上、300便以上 ○：3方面以上、100便以上 △：3方面未満、100便未満	最寄りの電停、駅までの、距離、所要時間及び便数（Ｊリーグ開催の多い土曜日）を表示。 利用可能な方面数及び便数で評価。 徒歩の所要時間は、80m/分で算出。
		公共交通を利用する際のアクセシビリティ(バス停からの所要時間)	○ 「広島バスセンター」 0.7km 徒歩9分 約1240便 「基町小学校前バス停」 0.1km 徒歩2分 約100便	○ 「広島バスセンター」 0.4km 徒歩5分 約1240便 「原爆ドーム前バス停」 0.1km 徒歩2分 約80便	○ 「広島港浅橋バス停」 0.1km 徒歩2分 約60便	・最寄りのバス停における運行便数にて評価 ◎：500便以上 ○：50便以上 △：それ以下	最寄りのバス停までの距離、所要時間及び路線バス便数（Ｊリーグ開催の多い土曜日）を表示。 利用可能な便数で評価。 徒歩の所要時間は、80m/分で算出。
		概ね10年の間に計画されている将来の公共交通施策	○ ・白島新駅（ＪＲ及びアストラムライン）の設置が計画されている	○ ・白島新駅（ＪＲ及びアストラムライン）の設置が計画されている	△ ・計画されている施策は特になし	・概ね10年の間にアクセシビリティが向上する施策が実施されるかどうかを相対的に評価。	将来的に、公共交通の利便性が向上するかどうかを評価。 広島県、広島市への聞き取りによる。
	自動車利用	幹線道路からの利用性	○ ・2面が幹線道路（中広宇品線/4車線、国道54号/4車線）に接している	○ ・1面が幹線道路（国道183号/6車線）に接している	○ ・2面が幹線道路（国道2号/4車線、臨港道路(鷹野橋宇品線の延伸道路)/4車線）に接している。 ・上記2路線と臨港道路（4車線）で外周道路を形成。	◎ ◎：敷地全てが幹線道路（4車線道路）に面している ○：敷地の一部（いくつかの面）が幹線道路に面している △：幹線道路には面していない	敷地が幹線道路に接しているかどうかを評価。
		高速ICからの利用性	○ 【東方面】 広島都市高速道路「府中」 4.8km（12分） 【西方面】 広島都市高速道路「中広」 1.4km（3分）	○	○ 【東方面】 広島都市高速道路「宇品」 1.7km（3分） 【西方面】 広島都市高速道路「出島」 1.0km（3分）	◎ ◎：敷地全てが幹線道路（4車線道路）に面している ○：敷地の一部（いくつかの面）が幹線道路に面している △：幹線道路には面していない	最寄りの高速道路ICまでの距離と所要時間を評価。 所要時間は、Googleマップで計測。
		駐車場の有無	○ 約8,600台	○ 約11,400台	△ 約860台 ※港湾利用者のための駐車場（550台）が含まれている	◎ ◎：敷地全てが幹線道路（4車線道路）に面している ○：敷地の一部（いくつかの面）が幹線道路に面している △：幹線道路には面していない	1km圏内の既存駐車場収容台数（収容台数10台以上で一般利用可能なもの。月極は除く）。
		概ね10年の間に計画されている道路関連施策	△ ・周辺で計画されている施策は特になし	△ ・周辺で計画されている施策は特になし	○ ・広島南道路と出島地区を結ぶ高架道路の計画あり ※施工完成年次未定。港湾関係車両を見込んでいる。	・概ね10年の間にアクセシビリティが向上する施策が実施されるかどうかを相対的に評価。	将来的に、自動車でのアクセシビリティが向上するかどうかを評価。 広島県、広島市への聞き取りによる
	広域利用	新幹線利用客の利用性	○ 経由地：広島駅～紙屋町東～候補地 移動手段：路面電車→徒歩 乗換回数：1回 所要時間：23分（路面電車13分、徒歩10分） 必要料金：160円	○ 経由地：広島駅～原爆ドーム前～候補地 移動手段：路面電車→徒歩 乗換回数：1回 所要時間：18分（路面電車16分、徒歩2分） 必要料金：160円	○ 経由地：広島駅～広島港～候補地 移動手段：路面電車→徒歩 乗換回数：1回 所要時間：35分（路面電車33分、徒歩2分） 必要料金：160円	・以下、2つの基準にて評価 所要時間の基準：30分以内、乗換回数の基準：1回以下 ◎：2つの基準をいずれも満たす ○：1つの基準を満たす △：いずれも満たさない	広島駅からの所要時間及び乗換回数で評価。 （東京、名古屋、大阪、福岡、鹿児島方面からのアクセス） 所要時間はGoogleマップにより計測。
		飛行機利用客の利用性	○ 経由地：広島空港～バスセンター～候補地 移動手段：リムジンバス→徒歩 乗換回数：1回 所要時間：60分（リムジンバス51分、徒歩9分） 必要料金：1,340円	○ 経由地：広島空港～バスセンター～候補地 移動手段：リムジンバス→徒歩 乗換回数：1回 所要時間：56分（リムジンバス51分、徒歩5分） 必要料金：1,340円	△ 経由地：広島空港～新幹線口～広島駅～広島港～候補地 移動手段：リムジンバス→徒歩→路面電車→徒歩 乗換回数：2回 所要時間：85分（リムジンバス51分、徒歩5分、路面電車33分、徒歩2分） 必要料金：1,500円	・以下、2つの基準にて評価 所要時間の基準：60分以内、乗換回数の基準：1回以下 ◎：2つの基準をいずれも満たす ○：1つの基準を満たす △：いずれも満たさない	広島空港からの所要時間及び乗換回数で評価。 （東京、札幌、仙台、沖縄、海外からのアクセス） 所要時間はGoogleマップにより計測。
		船舶利用客の利用性	○ 経由地：広島港～紙屋町東～候補地 移動手段：路面電車→徒歩 乗換回数：1回 所要時間：44分（路面電車34分、徒歩10分） 必要料金：160円	○ 経由地：広島港～紙屋町東～候補地 移動手段：路面電車→徒歩 乗換回数：1回 所要時間：39分（路面電車34分、徒歩5分） 必要料金：160円	○ 経由地：広島港～候補地 移動手段：徒歩 乗換回数：0回 所要時間：2分（徒歩2分） 必要料金：0円	・以下、2つの基準にて評価 所要時間の基準：30分以内、乗換回数の基準：1回以下 ◎：2つの基準をいずれも満たす ○：1つの基準を満たす △：いずれも満たさない	広島港からの所要時間及び乗換回数で評価。 （松山、呉、江田島、宮島方面からのアクセス） 所要時間はGoogleマップにより計測。
	交通処理の検証結果		○ ・既存の公共交通機関を最大限に活用することにより、公共交通機関+自動車で交通処理が可能 ・スタジアム関連の自動車交通需要は、既存道路の交通容量内に収まるため、交通処理上の問題はなし。	○	○ ・既存の公共交通機関の最大限の活用及びシャトルバスの運行により、公共交通機関+自動車で交通処理が可能。 ・スタジアム関連の自動車交通需要は、既存道路の交通容量内に収まるため、交通処理上の問題はないが、臨港道路を利用する港湾交通への影響が出る場合も考えられるため、その際は対策が必要となる。	・交通処理の検証結果にて評価 ◎：最混雑時でも交通処理上、特に問題ない（退場時間1.0h以上） ○：交通処理上、特に問題はない（退場時間1.5h以内） △：交通処理が困難（退場時間1.5h以上）	公共交通機関及び道路状況より交通処理が可能かどうかを評価。 ※交通処理の検証は、適切な輸送計画の観点から、公共交通機関を優先利用とし、輸送能力を超過する需要を自動車需要とみなし、交通容量との比較により評価。
	アクセシビリティ総合評価		○	○	○		

■候補地別評価表

項 目		中央公園自由広場・芝生広場等(7.9ha)	旧広島市民球場跡地(3.9ha)	広島みなと公園(8.4ha)	評価の考え方	備 考
4 牽引性	サッカー開催時に多数の観客動員が見込まれるとともに、サッカー以外の利活用も含めて、周辺の立地特性や開発プロジェクトとの相乗効果により、広島都市圏の発展を牽引するための中枢性・求心力が得られる場所か		他の2地区より少ないが、サッカー観客の増加は見込まれる多機能化や用地内の複合開発、さらに出島地区の開発との相乗効果による牽引性の発揮が期待できる		・来場者数は、中央公園自由広場・芝生広場等及び旧広島市民球場跡地が多いが、多機能化・複合開発の内容が制限される。一方、広島みなと公園は、多機能化・複合開発、出島地区の開発による一体的な牽引性が期待できることから、同程度と評価した。	
5 発信性	広島を印象づける施設(場所)となり得るか(周辺施設との関係)		広島海の玄関口であり、瀬戸内海の豊かな恵みと自然を享受できるエリアとして、広島印象付けが可能		・旧広島市民球場跡地は、世界に向けた発信性があることを評価した。 ・中央公園自由広場・芝生広場等はサンフレッチェのホームとしての発信性、広島みなと公園は広島の新たな拠点形成としての発信性を同程度と評価した。	
6 付加機能(多機能化・複合開発)	多機能化や複合開発による収益性が見込める場所か		〔複合開発〕用地内の余裕地を商業施設、ホテル、メッセコンベンションなど様々な利用が可能		・多機能化、複合開発による収益性が見込めるか否かを評価した。 ・都市公園法の規制がある中央公園自由広場・芝生広場等及び旧広島市民球場跡地は収益事業の内容が制限を受けることを評価した。	
7 防災機能	周辺の居住者・就業者の避難施設としての必要性		以下が指定されている ・臨時ヘリポート(県・市地域防災計画) ・緊急物資の輸送拠点(県・市地域防災計画) ・応急仮設住宅建設候補地(市地域防災計画) ・緊急消防援助隊の第1集結場所(市地域防災計画) (参考) ■夜間人口 5km圏：273千人 10km圏：842千人 ■従業者数 5km圏：298千人 10km圏：554千人		・スタジアムの備蓄倉庫としての活用、避難所としての活用は同程度であると評価し、防災拠点としての位置づけ及び防災ヘリの着陸地となりうるかを評価した。	(参考) 避難圏域として、5km及び10kmを想定し、圏域人口を算出
8 周辺機能との連携	周辺のホテル、商業施設等の既存都市機能との連携の可能性		2km圏内には、ホテルが1箇所、大型商業施設が3箇所存在する		・現況における周辺施設の有無を評価した。 ・広島みなと公園は、中央公園自由広場・芝生広場等及び旧広島市民球場跡地と比較して、極端に施設数が少ないことを評価した。	徒歩による回遊圏域として2kmを想定
9 経済やまちづくりへの波及効果	市域及び立地地域の経済やまちづくりへの波及効果(現在の利用状況を踏まえ、排他性・代替性等のマイナス面の効果も含む)		〔検討中〕			
10 コスト性	整備コスト	用地取得、建設コスト、周辺インフラ整備コスト	〔検討中〕 建設費 ピッチ掘り込みの掘削・残土処分費用 地下水対策費用 給水(本管)・排水等の地下埋設物の移設費用 附属義務駐車場の設置費用 土地の借上げ料(国有財産法) 用地に余裕がないため、建設工事時の作業ヤードの確保、資材搬入経路確保等の仮設工事費の増大が懸念される		〔検討中〕 建設費 補助金返還 立体横断施設(1箇所) 附属義務駐車場の設置費用	・検討中であるが、広島みなと公園の借地費については、建設主体が明確になっていないこと、また行政間の調整により借地費の取扱いが不確定であること等から、費目に計上せずに評価する。 ・付加機能(複合開発)の建設主体が明確になっていないため、付加機能(複合開発)の建設費は費目に計上せずに評価する。
	運営・維持管理コスト	運営・維持管理コスト	〔検討中〕 付加機能による収益が少ないため、コスト高となる		〔検討中〕 付加機能による収益が見込めるため、コスト安が期待できる	・検討中であるが、付加機能(複合開発)の建設費は上記とし、付加機能の収益を運営・維持管理コストに充当できるかを評価する。 ・さらに、運営・維持管理上、特筆して必要となるコストを含めて、評価する。
	コスト性総合評価					
11 迅速性	施行の容易性(施工期間)、諸問題の克服によする期間など		〔検討中〕 都市公園法、都市計画用途地域の変更手続き 給水(本管)・排水の地下埋設物の移設場所の調整を含めた移設可能性の調整。移設不可の場合は、スタンド設置の制約条件となるピッチの掘削深(掘り込み深)によっては、地下水処理に費用と期間が増大する		〔検討中〕 港湾計画の変更 防災拠点、緑地の代替地確保のための調整	・検討中であるが、決定権者の違いでは、法規制の変更の手続きの難易度は一概に判断できない。 ・設計段階や住民意向把握段階でないと判断できない項目もある。 ・防災拠点、緑地の代替地は、具体的な行政間の調整が必要であり、現時点で判断できない項目もある。 ・そのため、現段階では項目抽出を行っており、評価方法は検討中である。