

■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	△ ・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、車いす席を確保する場合、特段の設計的工夫が必要となる。	○ 3万人規模の施設が配置可能である	・3万人規模の施設モデルとして、スタジアム標準の最小寸法（45cm×80cm）の座席を全席配置のモデルを作成し、南北方向の配置、滞留空間、動線確保の視点により配置可能性を評価した。 《本来の機能》 ・スタジアムの観戦環境、立地条件等は日本サッカー協会の「スタジアム標準」に準拠 ・「スタジアム標準」にあるクラス1（20,000～40,000人）の大会が誘致可能な規模である3万人をベースとする ・観客席とピッチが近接し、観戦時の迫力や躍動感、一体感を創出する ・誰もが快適に過ごせるホスピタリティ機能の充実		滞留空間等の面積＝候補地面積 －スタジアム面積 －附置義務駐車場面積 （観客の滞留空間、選手・報道・VIP等の移動空間・車両の移動空間を含んだ面積） 観客の待機スペースの基準（スタジアム標準より） 「人気のある試合では、収容人員の2、3割程度の観客が待機列を組めるスペースが必要」			
			利用者の滞留空間は、十分に確保できる （滞留空間等の面積 約43,000㎡）	選手・報道・VIP等の移動空間・車両の移動空間の面積を考慮すると、利用者の滞留空間の余裕はなく、施設配置や動線検討に特段の工夫が必要となる （滞留空間等の面積 約6,000㎡）	利用者の滞留空間は、十分に確保できる （滞留空間等の面積 約48,000㎡）						
	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	・観客席増加への対応として、候補地の余裕地を評価した。					
	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とする必要があるか否かについて評価した。 ・付加機能として、特に商業施設利用の判断が必要であるため、商業施設について、標記している。					
その他		— ・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）	— ・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）	○ ・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。 ・以上を踏まえ、法的制約等（その他）の評価差は認められないと判断した。						
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	・周辺住宅への騒音、日照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り、日影規制があることを評価した。					

■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
		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	○	○	・主なアクセス道路のアクセシビリティ向上策の状況にて評価 ◎：計画があり、完成予定時期が明確である ○：計画はあるが、完成時期が未定 △：計画なし
	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
		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	△ 「広島港桟橋バス停」 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 ○：100便以上 △：100便以下
		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 ・駅前大橋線（広島電鉄）の整備が計画されている	○ ・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 ・駅前大橋線（広島電鉄）の整備が計画されている	○ ・駅前大橋線（広島電鉄）の整備が計画されている	・主なアクセス道路のアクセシビリティ向上策の状況にて評価 ◎：計画があり、完成予定時期が明確である ○：計画はあるが、完成時期が未定 △：計画なし
	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。	◎：敷地の複数面が幹線道路（4車線道路）に接している ○：敷地のいずれかの面が幹線道路に接している △：幹線道路には接していない
		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） 山陽自動車道「広島IC」 7.5km（12分）	○ 【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」 1.8km（4分） 山陽自動車道「広島IC」 8.5km（15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） 山陽自動車道「広島東IC」 16.4km（16分）	・候補地より5km以内の高速ICの所要時間にて評価 ◎：東西の両方面が10分以内で到達可能 ○：東、西いずれかの方面が10分以内で到達可能 △：いずれも10分以上要する
		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	・1km圏内の一般利用が可能な既存駐車場収容台数にて評価 ◎：5,000台以上 ○：2,000台以上 △：2,000台未満 ※2,000台：国内スタジアム駐車場の最大値
		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ます。	・自動車利用時のアクセシビリティ向上策の状況にて評価。 ◎：計画があり、現在事業中である ○：計画はあるが、未実施 △：計画なし
		広域利用（公共交通利用）	○ 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
	広域利用（公共交通利用）	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45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
		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
		高速バス利用客の利用性	○ ◆広島バスセンター 経由地：バスセンター～候補地 移動手段：徒歩 乗換回数：0回 所要時間：9分（徒歩9分） 必要料金：0円	○ ◆広島バスセンター 経由地：バスセンター～候補地 移動手段：徒歩 乗換回数：0回 所要時間：5分（徒歩5分） 必要料金：0円	○ ◆広島バスセンター 経由地：バスセンター～紙屋町～広島港桟橋～候補地 移動手段：徒歩→バス→徒歩 乗換回数：1回 所要時間：31分（徒歩4分、バス26分、徒歩2分） 必要料金：220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
		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、交通処理上問題ないが、臨港道路の交通渋滞や駐車場不足が予想されるため、その際は対策が必要となる。	○ ・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、交通処理上問題ないが、臨港道路の交通渋滞や駐車場不足が予想されるため、その際は対策が必要となる。	・最混雑時（退場1.5hを目標）における交通処理の検証結果にて評価 ◎：既存施設（公共交通、道路、駐車場）で処理可能 ○：既存施設+シャトルバス+臨時駐車場で処理可能 △：交通処理が困難 ≪本来の機能≫ ・イベント終了時の混雑や渋滞のない交通アクセス
	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核性・求心力が得られる場所か	● ■来場者数予測 約17,400人／1試合 (現行13,800人[過去10カ年平均]) ・広島市都市計画マスタープランで推進する「橋田型の都心づくり」の都心の核に位置づけられる地区である ・立地特性から、サッカー観客の増加が見込まれる ・都市公園内であるため多機能化や複合開発の内容が制限されることから、相乗効果による牽引性は低い	●	○ ■来場者数予測 約15,600人／1試合 (現行13,800人[過去10カ年平均]) ・広島市都市計画マスタープランの拠点地区に位置づけられる地区である(宇品・出島地区：港湾・流通機能、交流拠点機能) ・他の候補地より少ないが、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	・来場者予測数、上位計画の位置づけと整合して牽引性を期待されるか否か、相乗効果が期待できるか否かを評価した。 《整備の意義》 ・新たな広島市のシンボルとして広域的な集客を図る ・広島市ひいては広島県全体の活性化に繋げる 《整備の課題》 ・今まで観戦したことのない人も来なくなる、親しみと魅力ある施設	
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)	○ サンフレッチェの起源となった毛利元就と所縁の深い広島城に隣接しており、相互作用による広島印象付けが可能	● 海外の方も訪れる原爆ドームや平和記念公園と隣接しており世界に向けた広島印象付けが可能	○ 広島湾の海の玄関口であり、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。 《整備の意義》 ・サッカーを通じた地域交流や国際交流を促進する ・スポーツ及びスポーツ文化を通じて平和のメッセージを発信する	
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	△ 〔スタジアムの多機能化〕 売店(ショップ等)、飲食店、陳列館(ミュージアム等)、市民交流、会議室等は可能性はあるが、都市公園のため公園利用と関係のない収益性を目的とした商業利用は制限される〔健康増進施設(フィットネス)は、グリーンアリーナと競合するため、導入には調整が必要となる〕 都心部であり、交通機能(駐車場)は収益性が見込まれる。 〔スタジアムと併設するような複合開発〕 用地余裕があるため、都市公園施設であれば複合開発が可能 〔具体的な複合開発メニュー案〕 ◆文化・芸術・教養施設(博物館・図書館、野外劇場、動植物園、水族館等) ◆MICE(集会所)施設 ◆健康増進施設 ◆宿泊施設 などの公園施設 〔連携・相乗効果を発揮する可能性がある既存公共施設と利用者数〕 ◆広島城(22万人/年) ◆JR白島新駅(約2万人/日：予測)・アストラムライン新駅(約1万人/日：予測) ◆グリーンアリーナ(273万人/年) ◆ひろしま美術館(15万人/年)	△ 〔スタジアムの多機能化〕 売店(ショップ等)、飲食店、陳列館(ミュージアム等)、市民交流、会議室等は可能性はあるが、都市公園のため公園利用と関係のない収益性を目的とした商業利用は制限される〔健康増進施設(フィットネス)は、グリーンアリーナと競合するため、導入には調整が必要となる〕 都心部であり、交通機能(駐車場)は収益性が見込まれる。 〔スタジアムと併設するような複合開発〕 用地余裕がないため、収益性の高い複合開発余地はない 〔連携・相乗効果を発揮する可能性がある既存公共施設と利用者数〕 ◆記念公園、原爆ドーム等(138万人/年：広島平和記念資料館) ◆こども文化科学館(50万人/年) ◆青少年センター(28万人/年) ◆広島バスセンター(乗降者数：8,800人/日) ◆グリーンアリーナ(273万人/年) ◆ひろしま美術館(15万人/年)	● 〔スタジアムの多機能化〕都市公園ではないため、売店(ショップ等)、飲食店(レストラン)、陳列館(ミュージアム等)、健康増進施設(フィットネス)、市民交流、会議室等その他の利用に制限はない 〔スタジアムと併設するような複合開発〕 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 〔具体的な複合開発メニュー案〕 ◆ホテル(宿泊施設) ◆瀬戸内海の海の産物を提供する飲食・物販施設 ◆展示施設(平土間大空間) ◆会議場 〔連携・相乗効果を発揮する可能性がある既存公共施設と利用者数〕 ◆広島港(乗降客数：207万人/年)	・収益性の高い多機能化、複合開発が見込まれるか否かを評価した。 《整備の意義》 ・広島魅力向上、にぎわい創出に資する 《整備の課題》 ・サッカーの試合のない日にも多様なイベント開催や付帯機能による賑わいの創出 ・スタジアムの立地環境/周辺環境に応じた適切な複合化(各種アミューズメント機能)等による収益性の確保と適正なコスト管理	
7 防災機能	周辺の居住者・事業者の避難施設としての必要性	－ 広域避難場所として指定されている(市地域防災計画) 緊急時に、敷地内に防災ヘリの着陸が可能 (参考) ■夜間人口 5km圏：542千人 10km圏：1,051千人 ■従業者数 5km圏：416千人 10km圏：617千人	－ 緊急時に、敷地内に防災ヘリの着陸は困難 (参考) ■夜間人口 5km圏：524千人 10km圏：1,046千人 ■従業者数 5km圏：426千人 10km圏：616千人	－ 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	・防災機能を確保できるか否かを評価した。 ・スタジアムを備蓄倉庫、避難所として活用することは、各候補地とも同じ評価である。 ・現行の指定内容は、候補地内や代替地の確保により機能維持が可能と考え、同程度と評価した。 ・以上を踏まえ、防災機能の評価差は認められないと判断した。 《本来の機能》 ・ユニバーサル・デザイン、環境負荷低減(環境性能、低炭素等)、長寿命化、防災機能の具備は基本的要件	(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圏内に多数のホテルや大型商業施設が存在し、回遊性の向上などによる一体的な連携が期待できる ・既存施設数は、旧広島市民球場跡地より若干少ない	● ・2km圏内に多数のホテルや大型商業施設が存在し、回遊性の向上などによる一体的な連携が期待できる	△ 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。	徒歩による回遊圏域として2kmを想定

■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
9 経済やまちづくりへの波及効果		経済波及効果	△ 経済波及効果（スタジアム整備費用＋特殊工事） 生産誘発額 251億円 租付加価値誘発額 132億円 労働力誘発量（人） 2,112人 税収効果 2.7億円 ・30年間の運営維持管理に対する経済波及効果は3地区ともほぼ同等	◎ 経済波及効果（スタジアム整備費用＋特殊工事） 生産誘発額 333億円 租付加価値誘発額 176億円 労働力誘発量（人） 2,806人 税収効果 3.6億円 ・30年間の運営維持管理に対する経済波及効果は3地区ともほぼ同等	◎ 経済波及効果（スタジアム整備費用＋特殊工事）＋α（複合開発による効果） 生産誘発額 246億円＋α 租付加価値誘発額 129億円＋α 労働力誘発量（人） 2,068人＋α 税収効果 2.6億円＋α ・30年間の運営維持管理に対する経済波及効果は3地区ともほぼ同等 ・スタジアムと併設する商業施設、メッセコンベンション等の複合開発による経済波及効果が期待できる	・経済波及効果は額の多寡で評価する。 ・まちづくりへの波及効果はスタジアムが出来ることによる「既存のまちづくりや経済への影響」及び「新たに活性化される状況」の両面を評価する	中央公園自由広場・芝生広場等の複合開発は、都市公園施設として収益性を目的とした商業的利用は制限されることから、大きな効果は見込まれないとした。
	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)	まちづくり効果	- ・平和記念公園、原爆ドーム、広島城、ひろしま美術館、広島県立総合体育館など広島を代表する歴史・文化資源、スポーツ施設などの広島市の中心部への集積を促進する ・アストラムラインなど公共交通機関の利用者数増加が期待される 芝生広場の代替確保の必要性	- ・平和記念公園、原爆ドーム、広島城、ひろしま美術館、広島県立総合体育館など広島を代表する歴史・文化資源、スポーツ施設などの広島市の中心部への集積を促進する ・広島商業拠点のひとつである本通りや地下街に近接し、サッカー観戦前後の飲食利用などが期待される ・既存商業集積地に隣接することから、商店街との連携による中心市街地・既存商業施設の活性化が期待される ・アストラムラインなど公共交通機関の利用者数増加が期待される 暫定利用としてイベント等に利用しているため、代替確保の必要性は無いが、イベント等の利用が好評であるため、スタジアムでの開催等の対応を考える必要あり	- ・海の玄関口として、旅客輸送機能とあわせ広島の新たな都市核の形成が促進される ・宇品・出島地区のウォーターフロントにおいて、多くの来訪者が親しめる賑わい空間が創出される（マツダスタジアムのような複合開発誘発効果） ・検討中のメッセ・コンベンション機能との連携・複合化により、広域的な交流拠点の形成が期待される ・瀬戸内クルーズ等とあわせ新たなスポーツツーリズム形成の可能性もある ・路面電車や旅客船の利用者数の増加が期待される 広場機能の代替確保の必要性		
	経済やまちづくりへの波及効果総合評価		△	◎	◎		
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	◎ ■スタジアム本体建設費 約140億円 ■立体横断施設（2箇所） ■附置義務駐車場の設置費用（用地内に平面で設置） ===== 約140億円＋約6億円 ===== （現時点で合計約146億円） △埋蔵文化財があれば、保護上必要な措置のための費用が発生する（現段階では不明）	△ ■スタジアム本体建設費 約140億円 ■ピッチ掘り込みの掘削・残土処分費用 ■地下水対策費用 ■附置義務駐車場の設置費用（用地内に自走式立体で設置） ===== 約140億円＋約54億円 ===== （現時点で合計約194億円） □上下水道(本管)・高圧線等の地下埋設物の移設費用 □ハノーバー庭園の移設費用 △用地が狭く余裕がない、さらにバスセンターや基町地下アクセス道路に近接するためコスト高のリスクがある △埋蔵文化財があれば、保護上必要な措置のための費用が発生する（現段階では不明）	◎ ■スタジアム本体建設費 約140億円 ■立体横断施設（1箇所） ■附置義務駐車場の設置費用（用地内に平面で設置） ===== 約140億円＋約3億円 ===== （現時点で合計約143億円） △補助金返還（実施段階での協議になるため、現段階では不明）	整備コストの多寡で評価する。	
	運営・維持管理コスト	運営・維持管理コスト	○ 運営・維持管理費 約1.65億円／年 大規模修繕費（2回(15・30年目)） 約42億円 収入 0.75億円（プロ球団使用料を除く） 付加機能による収益が少ないため、コスト高となる 土地の借上費用（国からの無償貸与であり、プロサッカーの場合は有償となる、国有財産法）	○ 運営・維持管理費 約1.65億円／年 大規模修繕費（2回(15・30年目)） 約42億円 収入 0.75億円（プロ球団使用料を除く） ピッチ掘り込みによるピッチ維持管理費の増加 付加機能による収益が少ないため、コスト高となる 土地の借上費用（国からの無償貸与であり、プロサッカーの場合は有償となる、国有財産法）	◎ 運営・維持管理費 約1.65億円／年 大規模修繕費（2回(15・30年目)） 約42億円 収入 0.73億円（プロ球団使用料を除く） ※付加機能【複合開発】収入として、0.29～0.95億円程度が見込まれるが、併設する機能とその事業主体が確定していないため未計上 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	収支差額の多寡で評価する。 《整備の課題》 ・良好な天然芝の育成と管理により、最適なピッチコンディションの保持 《整備の課題》 ・スタジアム整備の意義を踏まえた、適切な整備手法、管理運営手法の採択	収入として、以下を試算 ①アマチュア使用料 ②イベント収入 ③広告収入 ④ネーミングライツ収入 ⑤付加機能【多機能化：テナント収入】 ○付加機能【複合開発】の収入（スタジアムに併設する機能及びその事業主体が確定していないため未計上） （参考として試算） ・プロ球団使用料
	コスト性総合評価		○	△	◎		
11 迅速性		施工の容易性(施工期間)、諸問題の克服に要する期間など	◎ 都市公園法、都市計画用途地域の変更手続き 埋蔵文化財があれば、保護上必要な措置のための期間が必要となる	△ 都市公園法、都市計画用途地域の変更手続き 給水(本管)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が必要。移設工事に先行して、仮設設置等の期間を要する場合もある。 移設不可の場合は、スタンド設置(工事)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 埋蔵文化財があれば、保護上必要な措置のための期間が必要となる	◎ 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	スタジアム完成までに要する期間の長・短で評価する。 《整備の課題》 ・市民の機運醸成を促した時宜性ある整備スケジュール	