

平成 29 年度  
第 298 号 新庁舎整備検討基礎調査業務委託

報 告 書

平成 30 年 3 月

青 森 県 上 北 郡 おいらせ町

**第 1 章 業務概要**

1-1 業務の目的 .....	1
1-2 業務位置.....	1
1-3 業務フローチャート.....	2

**第 2 章 庁舎移転の必要性の検討とコンセプト素案**

2-1 おいらせ町の基本構想・将来像に基づく庁舎移転の必要性.....	3
2-1-1 上位計画における庁舎移転の位置付け .....	3
(1) 第 1 次おいらせ町総合計画・後期基本計画 .....	3
(2) おいらせ町実施計画 .....	4
(3) 新町建設計画 .....	5
2-1-2 おいらせ町都市計画マスタープランとの整合性.....	7
(1) おいらせ町都市計画マスタープラン .....	7
(2) 将来の方向性と各候補地の整合 .....	10
2-1-3 上位計画等から見た庁舎移転の必要性.....	11
(1) 上位計画における新庁舎整備や移転の必要性.....	11
(2) 庁舎整備検討報告書における「統合庁舎の必要性」.....	11
① 町民にとっての必要性.....	11
② 行政にとっての必要性.....	11
(3) 上位計画・庁舎整備検討報告書を踏まえた「庁舎移転の必要性」.....	11
2-2 新庁舎のコンセプトと規模 .....	12
2-2-1 新庁舎のコンセプト.....	12
(1) これまでの検討結果.....	12
(2) 新庁舎のコンセプト(案) .....	12
2-2-2 新庁舎の規模.....	13
(1) これまでの検討結果.....	13
(2) 最新データの採用.....	14
(3) 総務省 起債基準(標準面積)に基づく算定.....	15
(4) 国土交通省 新営一般庁舎面積算定基準に基づく算定 .....	16
(5) 概算工事費算定のための新庁舎の規模(案) .....	17

### 第3章 新庁舎整備の概算事業費の算定

3-1 新たな場所に新庁舎を整備する場合の費用	18
3-1-1 土木工事の整備計画	18
(1) 造成整備	18
(2) 駐車場整備	18
(3) 雨水排水整備	18
(4) 汚水排水整備	18
(5) 供給施設整備	18
(6) その他整備	18
(7) 測量	18
3-1-2 建築工事の整備計画	19
(1) 新庁舎新築工事	19
(2) 公用車車庫・駐輪場新築工事	19
(3) 建築物周囲の外構工事	20
3-2 現庁舎を増改築する場合の費用	21
3-2-1 土木工事の整備計画	21
(1) 造成整備	21
(2) 駐車場整備	21
(3) 雨水排水整備	21
(4) 汚水排水・供給施設整備	21
(5) 測量	21
3-2-2 建築工事の整備計画	21
(1) 庁舎増築分新築工事	21
(2) 現庁舎改修工事	21
(3) 公用車車庫・駐輪場新築工事	22
(4) 建築物周囲の外構工事	22
3-3 各候補地に新庁舎を建設する場合のインフラ整備項目	23
3-3-1 道路構造の検討	23
3-3-2 交通処理の対策	23
3-3-3 安全確保の対策	23

## 第4章 5 候補地の調査

4-1 候補地選定の流れと調査メニューの設定 .....	24
4-1-1 候補地選定の考え方 .....	24
4-1-2 調査メニューの検討 .....	25
4-2 調査メニューと分析の視点 .....	26
4-2-1 利便性 .....	26
(1) 交通環境 .....	26
(2) 交通事情 .....	26
(3) アクセス性 .....	26
(4) 公共施設の分布状況 .....	27
(5) 周辺施設状況 .....	27
4-2-2 地域活性化 .....	27
(1) 人口の集積状況 .....	27
(2) まちづくりの展望 .....	27
4-2-3 経済性 .....	27
(1) 用地取得費 .....	27
(2) 概算事業費 .....	27
4-2-4 防災拠点性 .....	27
(1) 防災拠点としての安全性 .....	27
(2) 拠点としての機能性 .....	27
4-2-5 敷地の法的条件 .....	28
(1) 都市計画マスタープランの位置付け .....	28
(2) 土地利用・法規制 .....	28
(3) 建設までのスケジュール .....	28
4-3 各候補地の現状(まとめ) .....	29

## 第5章 各候補地の評価

5-1 各候補地の評価方法 .....	31
5-1-1 利便性の評価.....	31
5-1-2 地域活性化の評価 .....	31
5-1-3 防災拠点性の評価 .....	31
5-1-4 経済性の評価.....	31
5-1-5 敷地の法的条件の評価.....	32
5-2 各候補地の評価 .....	33
5-3 課題・問題点の抽出と対応策検討 .....	35

## 第6章 事業費削減効果としての官民連携事業の検討

6-1 事業手法毎の特性と事例の整理 .....	36
6-1-1 PPP/PFI 事業の特性.....	36
6-1-2 先進事例の整理.....	37
6-2 従来手法と官民連携手法の比較検討.....	39
6-2-1 従来手法と官民連携手法の比較検討 .....	39
6-2-2 PFI 事業を導入する際の留意点とプロセス .....	40
6-3 従来からの分離発注方式とのスケジュール比較.....	41

# 第1章 業務概要

## 1-1 業務の目的

現在の庁舎は本庁舎が昭和 58 年、分庁舎が昭和 50 年に建築され、いずれも建築後 30 年以上が経過し老朽化が進むとともに、庁舎分散化による行政サービス上の課題等が生じている状況である。

新庁舎整備に係るこれまでの経緯として、平成 25 年 7 月においらせ町庁舎整備検討委員会から提出された「庁舎整備検討報告書」にて、4 つの候補地（エリア）が選定された。また本業務までに、新たにイオンモール下田敷地内を加えた 5 つの候補地（エリア）が候補地として挙がっている。

本業務は、新庁舎建設地を決定するための事前準備としての位置付けで、必要な現状分析、庁舎整備に係る事業費の試算等を行うものである。

## 1-2 業務位置

調査対象地（新庁舎建設候補地）は、以下の 5 箇所とする。

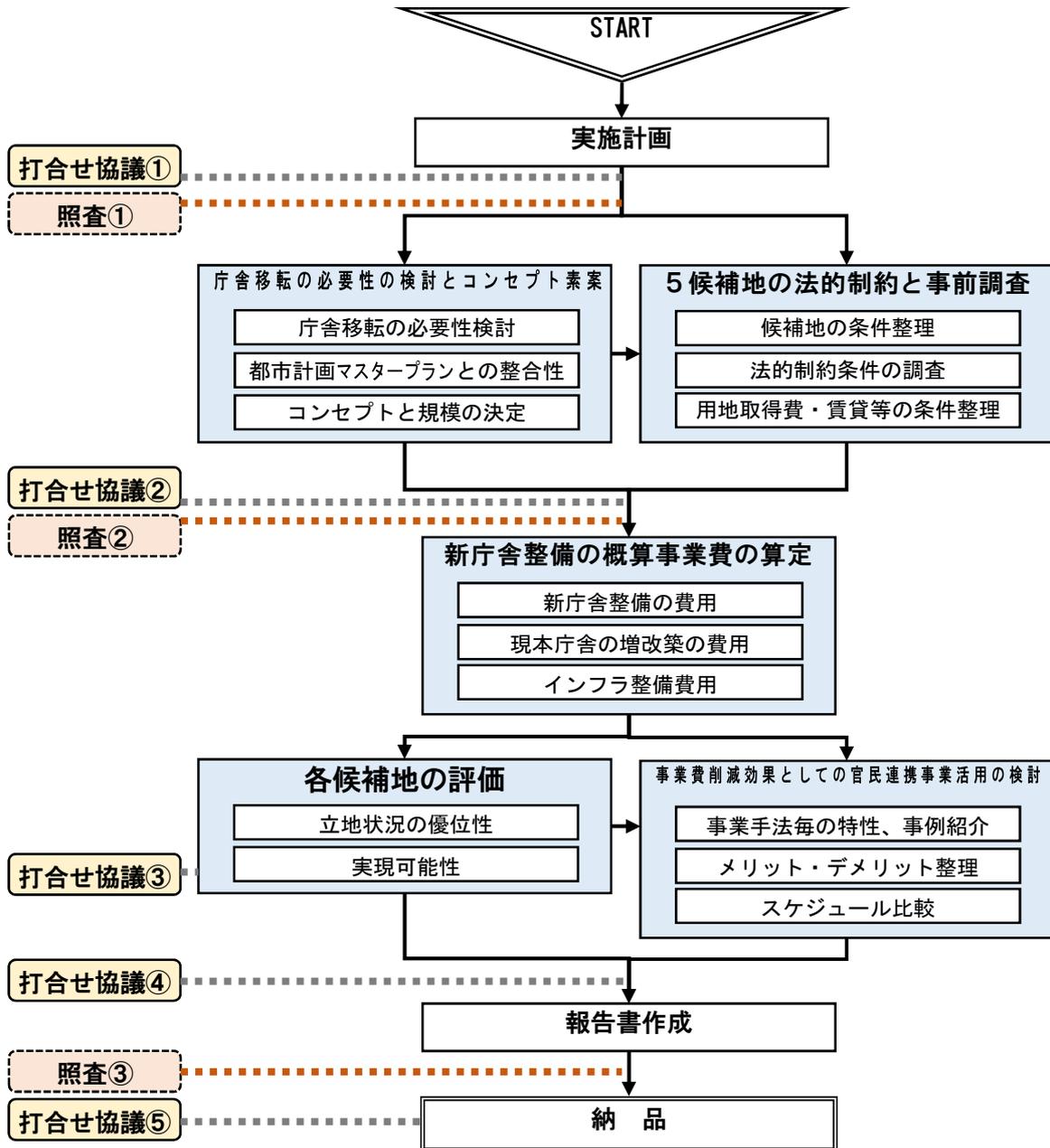
- ① イオンモール下田周辺（国道 45 号、間木・百石 1 号線沿い）
- ② 下田公園の一角
- ③ 中央（向山：アグリのリ周辺）
- ④ 現庁舎敷地（本庁舎）
- ⑤ イオンモール下田敷地内



▲ 調査対象地（新庁舎建設候補地）位置図

### 1-3 業務フローチャート

以下に示す業務フローチャートの通り業務を行った。



▲ 業務フロー

## 第2章 庁舎移転の必要性の検討とコンセプト素案

### 2-1 おいらせ町の基本構想・将来像に基づく庁舎移転の必要性

#### 2-1-1 上位計画における庁舎移転の位置付け

当町の上位計画は「第1次おいらせ町総合計画 後期基本計画」「おいらせ町実施計画」「新町建設計画」等があり、庁舎移転のあり方について以下のように位置付けられている。

#### (1) 第1次おいらせ町総合計画・後期基本計画

本計画の概要は下表のとおりである。

##### ▼ 第1次おいらせ町総合計画・後期基本計画の概要

趣旨	おいらせ町が総合的・計画的に町政運営を進めるための指針となる最上位計画 【目的】時代や住民意識の変化に的確に対応しながら、まちづくりの目標を明らかにし、これを達成するための施策や事業を示す。 【方針】おいらせ町の将来あるべき姿を創造するため、住民の参画・協働に基づくサービスの推進を基本とし、自立する自治体の構築に向けて計画的で実効性のある町政運営指針とする。
策定主体	おいらせ町
策定期間	平成21年3月
計画期間	基本構想：平成21～30年度 基本計画：(前期)平成21～25年度 (後期)平成26～30年度 実施計画：(次項に記載)

本計画においては、次のようなまちづくりや土地利用の方針が掲げられている。

#### 【将来像】

奥入瀬川の恵みと笑顔あふれるまち

私たちのまち私たちの手で満足度70%、納得度100%のまちづくり

#### 【基本理念】

- I. 住民・議会・行政が一体となったまちづくり
- II. 自然と共生し、文化がいきづくまちづくり
- III. 幸せを実感できるまちづくり

#### 【まちづくりの基本方針】

1. 住民と議会・行政がともに考え、行動するまち (協働・コミュニティ・参画)
2. 自然と利便性が調和するまち (自然・土地利用・景観)
3. 心豊かな人育てと伝統・文化が香るまち (生涯学習・教育・文化・スポーツ)
4. 快適で安心して暮らすことができるまち (安全・安心・生活情報基盤、環境)
5. みんなが互いに助け合うまち (保健・医療・福祉)
6. 活力を創出し住み続けることができるまち (農林水産業・商工業・観光・雇用)
7. 住民主体の「まちづくり」を支える基盤づくり (行財政)

本計画には、次のような庁舎移転に関する記述がある。

▼ 後期基本計画における庁舎整備に関する記述

<b>施策 45 効率的な行政サービスの提供 (P.122) より要約</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・将来の庁舎整備のあり方について、「<u>庁舎整備検討委員会</u>」にて審議され、<u>新庁舎建設に向けた基本方針となる提言</u>を受けた。</li> <li>・<u>土地利用計画の見直し等、課題の解決を図り検討する</u>予定である。</li> </ul>	
<b>主な取り組み事業 45-1 公共施設の適正配置と有効活用 (P.123) より要約</b>	
<ol style="list-style-type: none"> <li>① 新庁舎建設の検討にあたり、<u>ワンストップサービス等の更なる行政サービスの向上を踏まえて検討</u>する。</li> <li>② 老朽化している公共施設の利用実態等を調査分析し、<u>統廃合等も含めた配置計画を策定し、より効率的な管理運営に努める</u>。</li> </ol>	

(2) おいらせ町実施計画

本計画の概要は下表のとおりである。

▼ おいらせ町実施計画の概要

<b>趣旨</b>	おいらせ町総合計画に掲げられた将来像「奥入瀬川の恵みと笑顔あふれるまち」の実現に向けて、今後3年間の財政見通しを踏まえて、基本構想のまちづくりの7つの基本方針と基本計画の47施策に則って、その具体的な手法や実施経費などを事業計画として策定するもの 毎年度、各事業の点検評価を行ったうえで見直しを加える（ローリング方式）
<b>策定主体</b>	おいらせ町
<b>策定期間</b>	平成29年3月
<b>計画期間</b>	平成29年度～31年度

本計画においては、各施策についての現状分析や達成目標、進捗等の具体的な施策の内容が「総合計画（基本計画）施策シート」に記載されている。その一つとして、下表のとおり庁舎移転に関する記述がある。

▼ おいらせ町実施計画における庁舎移転に関する記述

<b>総合計画（基本計画）施策シート (P.128) より</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・新庁舎の建設については、<u>土地利用計画の見直しを図った上で、候補地を検討</u>する予定です。</li> <li>・統合庁舎の建設に関しては、平成25年度に町庁舎整備検討委員会から建設場所についての提言を受けています。今後については、<u>土地利用計画の見直し</u>が図られた後に、改めて提言で示された候補地を含めて検討する予定です。</li> </ul>	

### (3) 新町建設計画

本計画の概要は下表のとおりである。

#### ▼ 新町建設計画の概要

趣旨	旧百石町と旧下田町の合併による新町建設を総合的・効率的に推進することを目的に、新町の一体性の速やかな確保及び住民福祉の向上などを図り、新町の均衡ある発展に資するものとして策定するもの
策定主体	百石・下田合併協議会、おいらせ町（変更時）
策定期期	平成 17 年 3 月（おいらせ町により平成 27 年 9 月変更）

本計画においては、次のような新町建設や土地利用の方針が掲げられている。

#### 【新町の将来像】

奥入瀬の清流にはぐくまれた田園定住都市

#### 【新町建設のための基本方針】（要約）

- ①自然や田園と調和したまち  
→「地域の状況に適合するバランスのとれた土地利用」を目指す
- ②住み続けたいふれあいのまち  
→「住民一人ひとりのための充実した保健・医療・福祉」を目指す
- ③地域に根ざした産業が活力を支えるまち  
→「新しいブランドを主軸とした地域産業」を目指す
- ④奥入瀬の文化が香るまち  
→「地域の伝統・文化を継承する教育・文化活動」を目指す
- ⑤利便性の高い快適に暮らすことができるまち  
→「地域の生活環境を向上させる基盤整備」を目指す
- ⑥住民と行政の協働のまち  
→「住民と行政の新しい役割分担による行政経営」を目指す

#### 【土地利用方針】（要約）

- ・宅地については、バランスのとれた宅地化の促進と既存集落地の保全を図る。
- ・その他の地域は適正な土地利用へ向けての規制・誘導を基本とする。

本計画には、下表のとおり庁舎移転に関する記述がある。

#### ▼ 新町建設計画における庁舎移転に関する記述

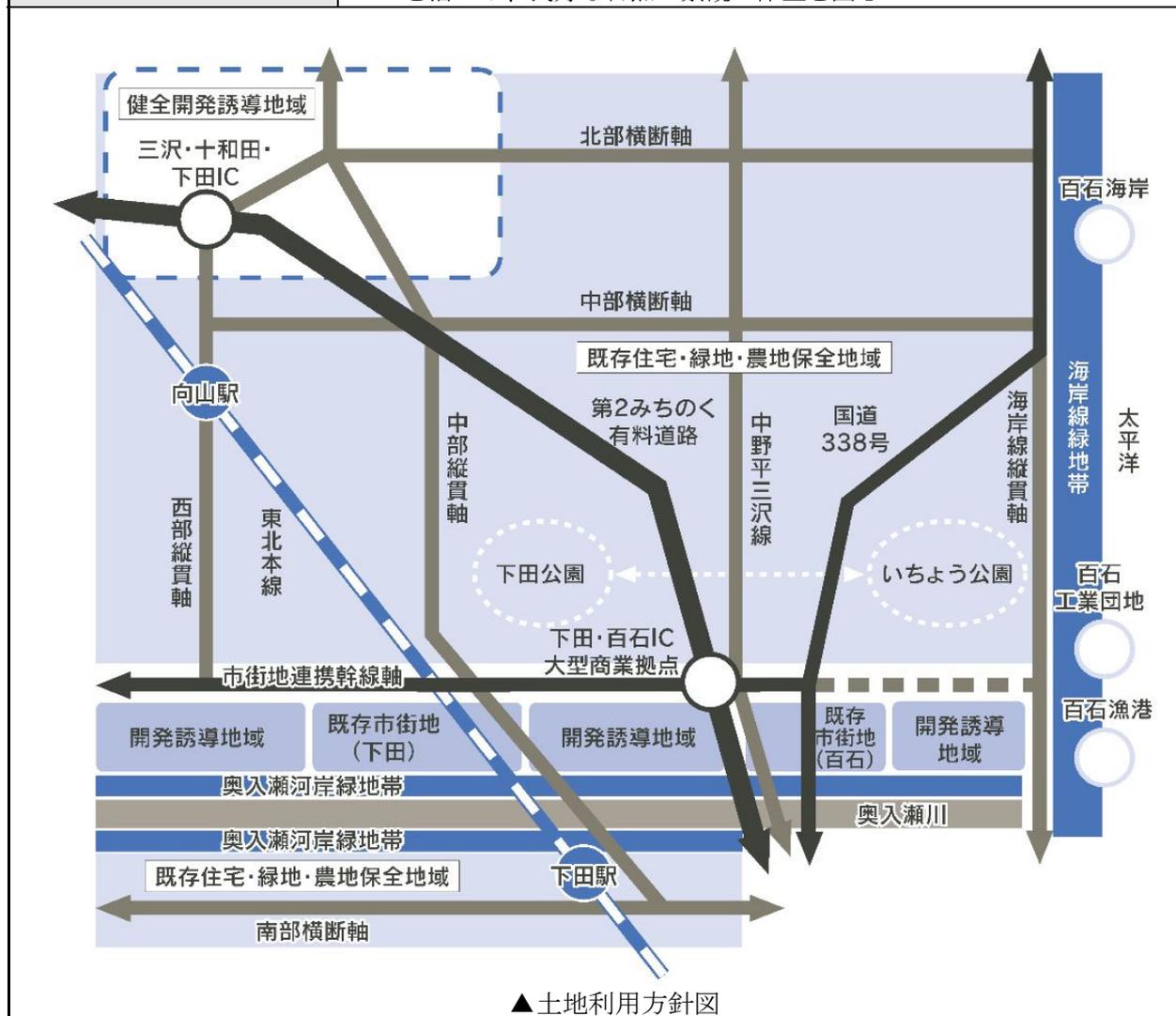
<b>第 7 章 公共施設の適正配置と整備（P. 40） より</b>
新町の庁舎は、 <u>現百石町役場及び現下田町役場を機能的に活用しつつ、町民の利便性と行政の効率的な運用のため庁舎の統廃合整備を検討し、地域に密着した「住民自治の振興」、「保健・福祉の推進」などの施策を総合的に実施できるよう整備します。</u> また、両庁舎を情報ネットワークで結ぶとともに、意思決定の迅速化と効率化を図るために電子決裁等を導入するなど、地域住民の利便性に配慮した体制を整備します。

【土地利用基本方針】（要約）

新町建設計画で定められた土地利用方針（地域別整備の方針）を包含し、将来の土地利用について、地域別の土地利用方針を下表のように設定している。

▼ 土地利用方針の概要

既存市街地	<ul style="list-style-type: none"> <li>旧百石町及び旧下田町の市街地</li> <li>→現在の生活拠点としての機能を維持し、行政機能・都市機能の中心地としての機能向上を図る</li> </ul>
開発誘導地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>旧百石町及び旧下田町の市街地に隣接する地域</li> <li>→宅地化の促進や生活に必要な商業施設の立地を誘導するなど、新たな都市機能の構築を図る</li> </ul>
健全開発誘導地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>北部で人口流入が多い地区</li> <li>→既存集落や農地・緑地を保全するエリアと宅地化を促進するエリアに適切に配分し、調和の取れた健全な開発が進むよう誘導を図る</li> </ul>
既存住宅・緑地・農地保全地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>中部（中間地域）と奥入瀬川の南岸</li> <li>→引き続き景観や環境を維持し、従来からの土地利用の継続を図る</li> </ul>
海岸線緑地帯	<ul style="list-style-type: none"> <li>太平洋沿岸を南北に伸びる保安林</li> <li>→保安林を維持し、海岸と一体的な観光利用を図る</li> </ul>
奥入瀬河岸緑地帯	<ul style="list-style-type: none"> <li>奥入瀬川の両岸</li> <li>→奥入瀬川との一体的な親水公園機能や、イベントの会場としての機能を活かし、良好な自然・景観の保全を図る</li> </ul>



▲ 土地利用方針図

## 2-1-2 おいらせ町都市計画マスタープランとの整合性

おいらせ町都市計画マスタープランでは、国道 45 号沿線周辺に公共施設を集約する「都市活力創出拠点」を設置し、その核として町全体への行政サービスを提供する「行政サービスの拠点」を位置付けている。

### (1) おいらせ町都市計画マスタープラン

本マスタープランの概要は下表のとおりである。

#### ▼ おいらせ町都市計画マスタープランの概要

趣旨	都市計画法第 18 条の 2 に基づき、おいらせ町の都市計画分野における具体の取組みを明らかにするとともに、今後町が個別具体の都市計画を定める際の総合的かつ体系的な指針となるもの
策定主体	おいらせ町
策定期間	平成 29 年 11 月
計画期間	平成 29 年度～47 年度

本マスタープランにおいては、次のような基本理念・目標があり、それらを踏まえて将来都市構造の基本方針が掲げられている。

#### 1) 【都市づくりの基本理念】

- ①各地域の個性や魅力を活かしつつ、定住人口の確保と地域産業の振興によって都市の活力を維持し続けることで、将来にわたって人々に選ばれる都市を目指す。
- ②当町が持つポテンシャルを最大限に引き出すとともに、災害に強いまちづくりやコンパクトなまちづくりに取り組むことで、町民及び事業者が安心して暮らし働くことができる都市を目指す。
- ③行政と住民及び事業者の連携、政策的判断に基づく柔軟かつ迅速な対応により、様々な社会経済情勢の変化の中でも持続的に発展可能な都市を目指す。

#### 2) 【都市づくりの目標】（要約）

（目標 1）賑わいと活力を備えた都市

- |                   |                    |
|-------------------|--------------------|
| ①中心市街地における拠点性向上   | 都市機能の集約配置等         |
| ②地域経済を牽引する産業集積の確保 | IC 周辺等の利便性の高い地区に集積 |
| ③既存集落におけるコミュニティ維持 | 人口減少地区で各種取組みを実施    |

（目標 2）安心して快適に暮らすことができる都市

- |                    |                    |
|--------------------|--------------------|
| ①利便性と快適性を備えた居住環境形成 | 効率的な基盤整備等を推進       |
| ②災害に強い市街地の形成       | 密集建築物や狭隘道路等のリスクを低減 |
| ③生活サービス機能の強化       | 生活サービス施設の適正な配置に努める |

（目標 3）豊かな自然環境と調和する都市

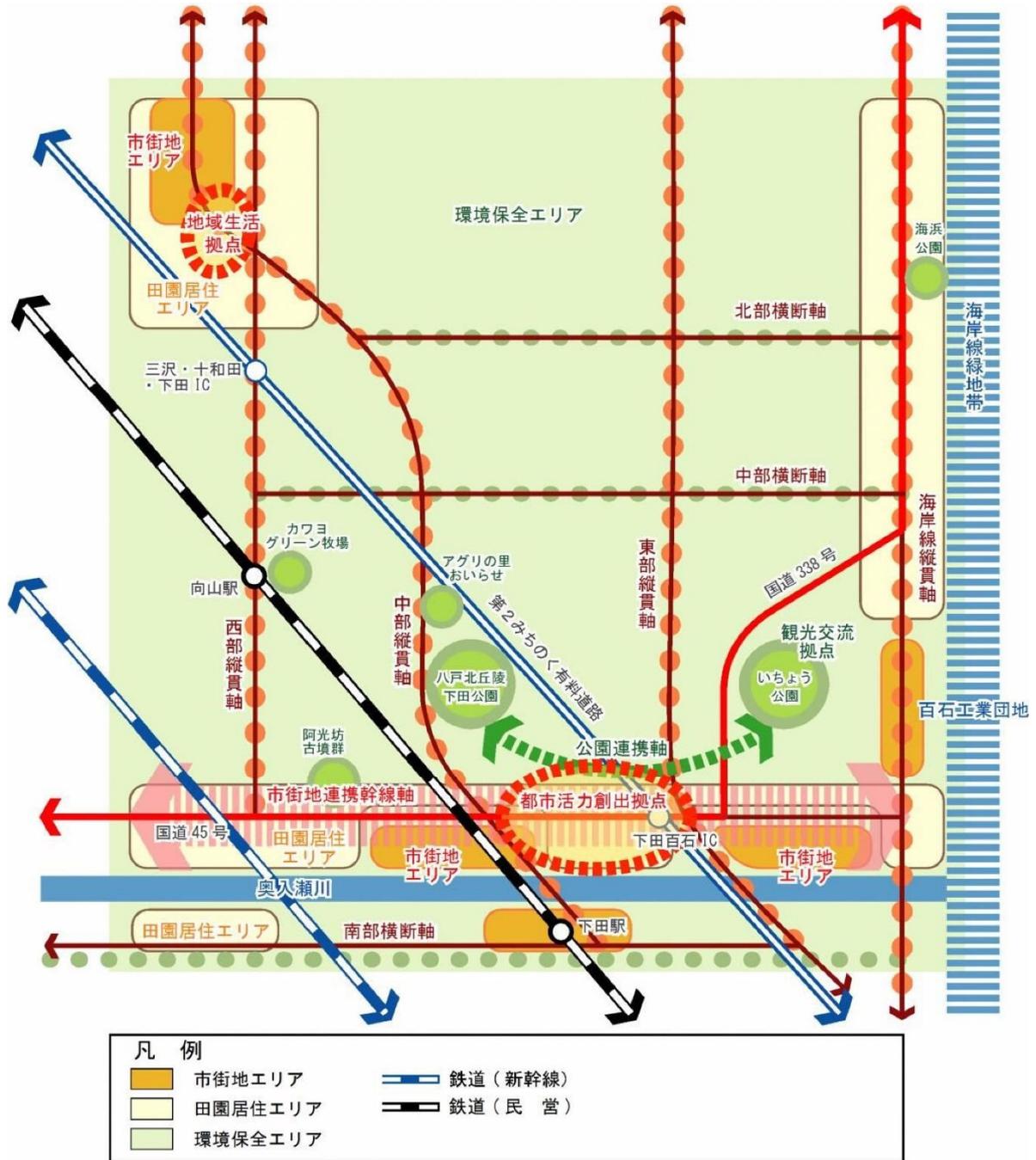
- |                |                    |
|----------------|--------------------|
| ①豊かな自然と優良農地の保全 | 法令による土地利用規制や誘導を実施  |
| ④魅力的な景観の形成     | 周囲の景観と調和する一体的な景観形成 |

（目標 4）広域と連携し、住民とともに創り上げる都市

- ①近隣市町村と連携した都市づくりの推進  
行政サービスの広域連携、近接市町村と連絡する交通ネットワークの形成、連続性を重視した土地利用の展開
- ②住民・事業者主体のまちづくりの推進  
自主的なまちづくり活動やまちの維持・運営が行われるような支援

3) 【将来都市構造の基本方針・内容】(要約)

- (方針1) 開発を誘導する「エリア」と保全を図る「エリア」を適正に区分する  
市街地エリア、田園居住エリア、環境保全エリア
- (方針2) 町の求心力と町民の利便性を高める「拠点」を形成する  
都市活力創出拠点、地域生活拠点、観光交流拠点
- (方針3) 都市の骨格を形成し、交流と連携を支える「軸」を明確にする  
縦貫軸(海岸線、東部、中部、西部)、横断軸(北部、中部、南部)



▲ 将来都市構造図

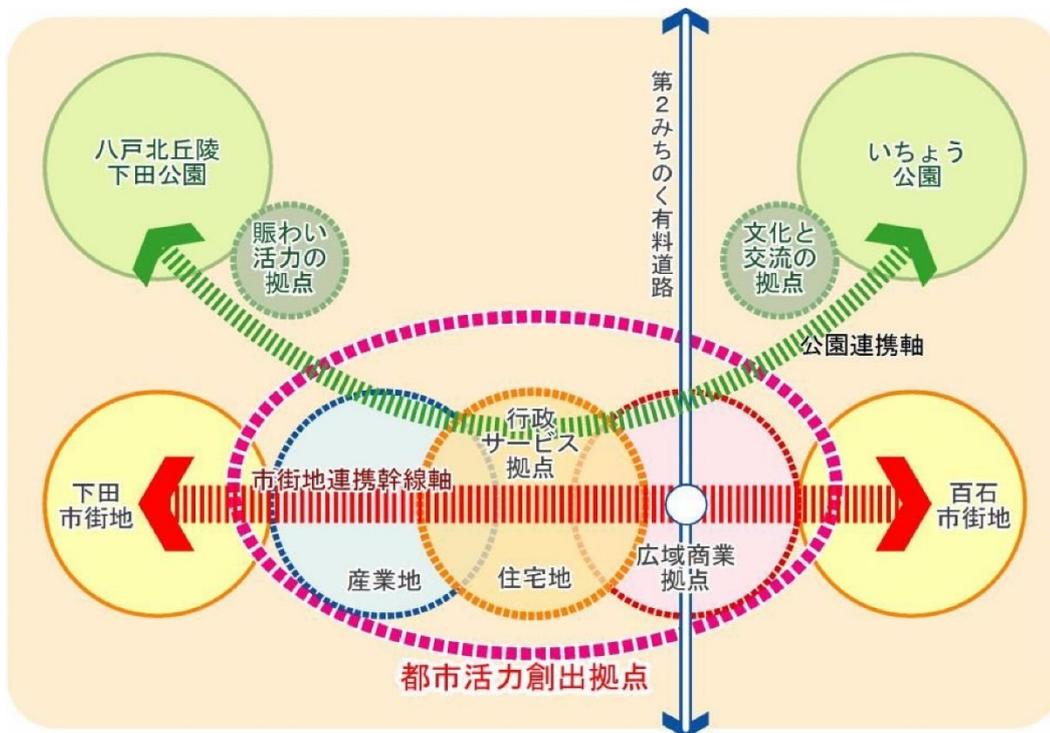
以上のことから、本マスタープランでは次のように行政サービス拠点について述べられている。

③ 都市活力創出拠点の形成方針 (P. 18) より

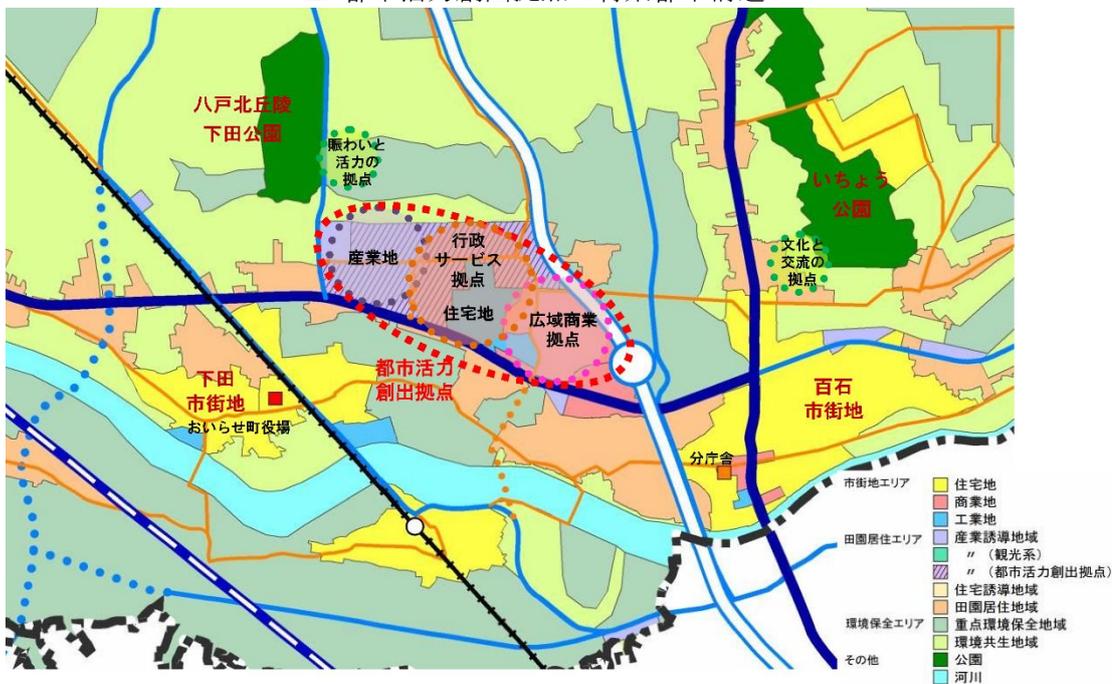
イ 新たな行政サービス拠点の形成

既存の本庁舎・分庁舎との機能分担を調整しつつ、町全体への行政サービス提供を目的とする新たな行政サービス拠点の形成を図る。

津波等の災害の危険性が想定されているエリアに立地している公共施設に関しては、災害危険性の低い都市活力創出拠点内への移転を検討する。



▲ 都市活力創出拠点の将来都市構造

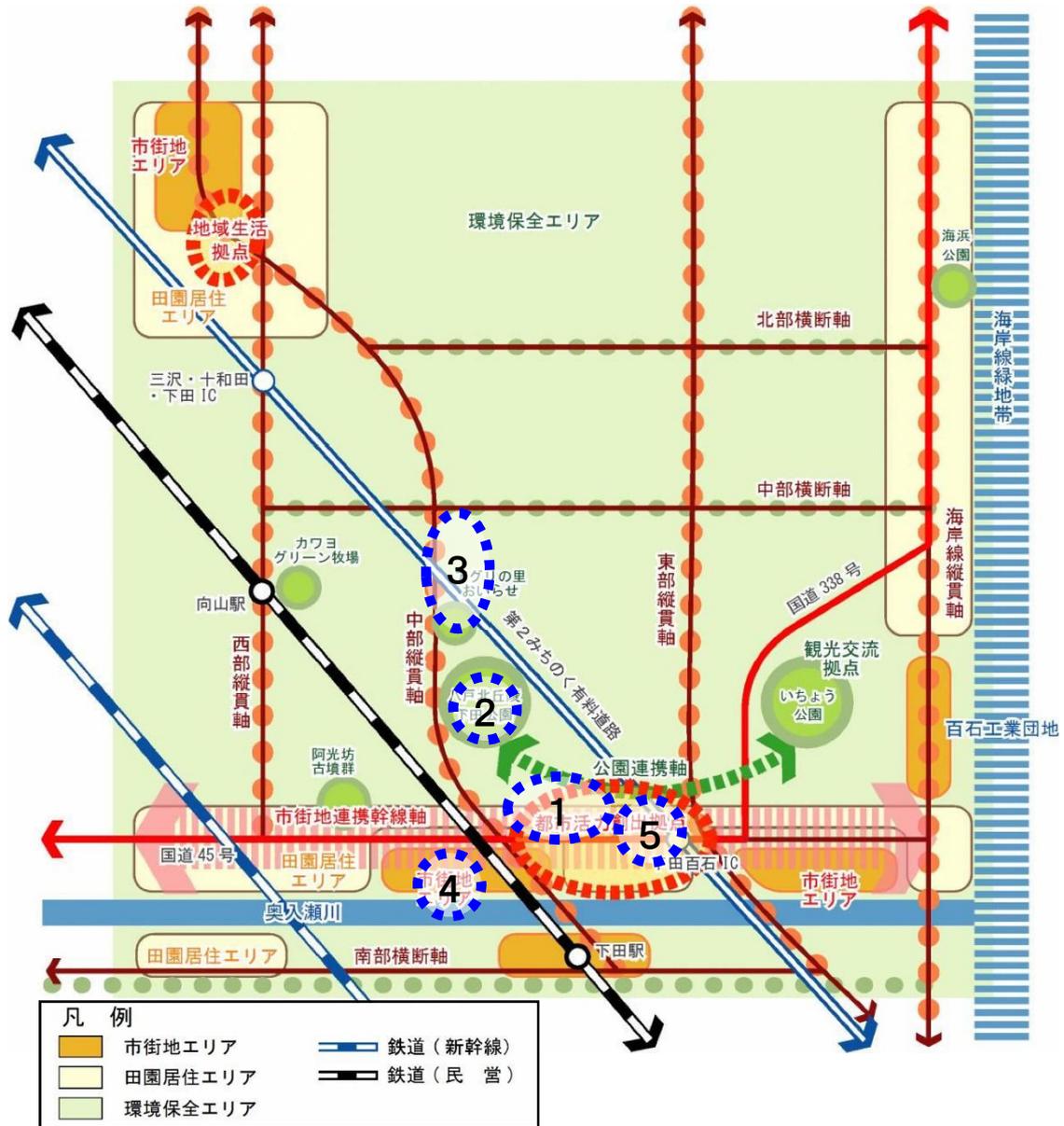


▲ 都市活力創出拠点における拠点配置イメージ

## (2) 将来の方向性と各候補地の整合

候補地①・④・⑤は当町の主要軸である「市街地連携幹線軸」に位置付けられており、候補地①・⑤では「都市活力創出拠点」にも位置付けられている。

「都市活力創出拠点」では、町全体をサービス圏とする商業、医療、福祉等の都市機能を効率的に配置し、居住や産業の集積化を進めるとされている。



▲ 各候補地と将来都市構造

▼ 各候補地と将来の位置付け

番号	名称	拠点配置の位置付け		軸形成の位置付け	エリア区分
①	イオンモール下田周辺	都市活力創出拠点	行政サービス拠点	市街地連携幹線軸 公園連携軸	田園居住エリア
②	下田公園の一角	賑わいと活力の拠点	—	中部縦貫軸	環境保全エリア
③	中央（アガリの里周辺）	—	—	中部縦貫軸	環境保全エリア
④	現庁舎敷地（本庁舎）	—	—	市街地連携幹線軸	市街地エリア
⑤	イオンモール下田敷地内	都市活力創出拠点	広域商業拠点	市街地連携幹線軸	田園居住エリア

## 2-1-3 上位計画等から見た庁舎移転の必要性

前項までに整理した上位計画における庁舎統合や移転の必要性について整理し、「庁舎整備検討報告書」との関係性を踏まえた「庁舎移転の必要性」を以下に示す。

### (1) 上位計画における新庁舎整備や移転の必要性

上位計画では、新庁舎の整備において庁舎機能の統合や移転を検討し、行政サービスの向上や効率的な行政運営を目指すことを目標としている。

特に新町建設計画では、庁舎の統廃合による整備を図り、町民の利便性の向上や地域に密着した「住民自治の振興」、「保健・福祉」などの施策の総合的な実施を行うとしている。

また、おいらせ町都市計画マスタープランでは、既存の庁舎との機能分担を調整しつつ、町全体への行政サービスの提供を目的とする新たな「行政サービス拠点」の形成を図るとしており、庁舎統合や移転の必要性はある。

### (2) 庁舎整備検討報告書における「統合庁舎の必要性」

#### ① 町民にとっての必要性

##### 利便性の向上

庁舎機能の統合により、現在の複数の庁舎を行き来しなければならない状況が解消される。また、人々の交流機会を促進する拠点として利便性の向上を図る必要があり、庁舎の利用機会が増加すれば、住民活動の活性化が期待される。

##### まちづくりのシンボル

新庁舎は、町のイメージを内外にアピールでき、まちづくりを誘導する大きな動機付けとなる。合併に伴い、県内最大の町となったことを実感できるシンボルや、町のランドマークとしての機能も期待される。

#### ② 行政にとっての必要性

##### 行政組織の一元化

地域づくりへの住民参加が広範囲で展開されてくることに伴い、住民ニーズへの対応を迅速かつ有効なものとするために、行政組織が一元化されることが望ましい。

##### 行財政運営の効率化

財政状況が依然として厳しく、行財政運営の一層の見直しが求められており、簡素で効率的な行財政運営を実現するためには、より能率的な体制や環境を整えた統合庁舎が必要である。

##### 庁舎管理および組織の合理化、効率化

新庁舎建設に伴う建設費は高額となるが、現在の庁舎を耐用年数まで利用した場合の施設の維持のための消費エネルギーやメンテナンス等の修繕・改築費の総費用は、建設費を上回ることが想定されるため、庁舎の統合によりエネルギー面・費用面の合理化・効率化が期待できる。またそれに伴い、職員数の削減も行えるなど、行財政運営のスリム化と効率化を推進できる。

### (3) 上位計画・庁舎整備検討報告書を踏まえた「庁舎移転の必要性」

新庁舎の整備について、上位計画では町の将来のあり方やまちづくりを考慮した上でも必要であることが示されており、庁舎整備検討報告書では現庁舎が抱える課題への対応という観点から必要性が示されている。その中で庁舎移転について、合併後の「まちづくりのシンボル」、町全体への行政サービスの提供を目的とする新たな「行政サービスの拠点」等が示されていることから移転の必要性はある。

## 2-2 新庁舎のコンセプトと規模

### 2-2-1 新庁舎のコンセプト

#### (1) これまでの検討結果

新庁舎のコンセプトについては、上位計画である「都市計画マスタープラン」や過年度までの成果である「庁舎整備検討報告書」にて、以下のように位置付けられている。

#### ▼ 過年度成果におけるコンセプトの整理

	位置付けや将来ビジョン		コンセプトのまとめ
上位計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 庁舎整備の将来像としての位置付け               <ul style="list-style-type: none"> <li>… 「行政サービスの向上」</li> <li>「公共施設の統廃合も含めた再配置」</li> <li>「町民の利便性と行政の効率的な運用」</li> </ul> </li> <li>・ 「都市活力創出拠点」の核               <ul style="list-style-type: none"> <li>… 町全体への行政サービスを提供する「行政サービスの拠点」</li> </ul> </li> </ul>		行政サービスの向上や効率化を検討
庁舎整備検討報告書	新庁舎像 (基本理念)	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 合併後の新たなまちづくりの中核となる庁舎</li> <li>② 町民の安全・安心の拠点となる庁舎</li> <li>③ 人と環境にやさしい庁舎</li> <li>④ 町民と職員がつくるアットホームな庁舎</li> </ul>	合併後の町民の一体感や新たなまちづくりの推進等の拠点性のある庁舎・来庁者が利用しやすい庁舎の整備を検討
	整備方針 (コンセプト)	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 利便性に配慮した庁舎</li> <li>② 誰もが利用しやすい庁舎</li> <li>③ 効率的で働きやすい庁舎</li> <li>④ 開かれた議会機能を有する庁舎</li> <li>⑤ 情報化に対応した庁舎</li> <li>⑥ 町のシンボルとなる庁舎</li> <li>⑦ ユニバーサルデザイン・バリアフリー対応の庁舎</li> <li>⑧ 経済性・耐久性を考慮した庁舎</li> <li>⑨ ライフサイクルコストを考慮した庁舎</li> <li>⑩ 防災の拠点となる庁舎</li> </ul>	

#### (2) 新庁舎のコンセプト（案）

上位計画やこれまでの検討結果を踏まえ、新庁舎のコンセプト（案）を以下のように設定する。

**町民が利用しやすい環境にあり、行政サービスの向上や業務の効率化が図られるとともに、  
おいらせ町の一体感を醸成する新たなまちづくりの拠点となる庁舎**

## 2-2-2 新庁舎の規模

### (1) これまでの検討結果

新庁舎の規模については、上位計画である「都市計画マスタープラン」や過年度までの成果である「庁舎整備検討報告書」、「庁舎機能事前調査等業務委託報告書」にて、以下のように位置付けられている。

#### ▼ 過年度成果における庁舎の規模

	庁舎の規模	
上位計画	・既存公共施設の計画的な更新・利用者ニーズや施設配置状況をふまえた複合化や統廃合を検討	
庁舎整備検討報告書	<ul style="list-style-type: none"> <li>・庁舎の延床面積… 5,000 m<sup>2</sup>程度必要</li> <li>・敷地面積… 12,400 m<sup>2</sup>程度必要</li> </ul> (現庁舎の場合、建物：約 15%、駐車場：約 65%、緑地：約 20%)	
庁舎機能事前調査等業務委託報告書	本庁舎改修計画 (本庁舎の隣接地に増改築)	<b>建物の仕様：</b> ① 庁舎・公民館の複合施設 (中央公民館の建替えと合わせ、複合施設とすることが望ましいため) ② RC造2階建て、本庁舎との接続に2階渡り廊下を想定、現庁舎の改修を実施 ③ 床面積2,500 m <sup>2</sup> 程度 (庁舎：1,500 m <sup>2</sup> 起債基準算定表より、公民館：1,000 m <sup>2</sup> 既存施設の面積)
	新統合庁舎計画	<b>建物の仕様：</b> ① 新庁舎建設用地は、平坦な土地で接道していることを想定 ② RC造3階建てを想定 ③ 床面積5,000 m <sup>2</sup> 程度 (総務省起債基準及び国土交通省新営一般庁舎面積基準より)

#### ▼ 総務省 起債基準 (標準面積)

区分	換算面積
事務室	換算職員数 × 4.5 m <sup>2</sup> /人
倉庫	事務室面積 × 13%
会議室等	標準面積 × 7 m <sup>2</sup> /人
玄関等	各室面積計 × 40%
議会関係諸室	標準面積 × 35 m <sup>2</sup> /人

#### ▼ 国土交通省 新営一般庁舎面積算定基準

区分	換算面積	区分	換算面積
事務室	換算職員数 × 3.3 m <sup>2</sup> +10%	受付	最小面積 6.5 m <sup>2</sup>
倉庫	事務室面積 × 13%	便所及び洗面所	基準面積 0.32 m <sup>2</sup> /人
会議室等	職員100人当たり40 m <sup>2</sup> 、10人増毎4 m <sup>2</sup> 加算	議事堂	標準面積 35人/m <sup>2</sup>
電話交換室	換算職員数から回線数を求めて算出	機械室	事務室・付属室 1,000~2,000 m <sup>2</sup> では311 m <sup>2</sup>
宿直室	1人まで10 m <sup>2</sup> 、1人増すごとに3.3 m <sup>2</sup> 加算	電気室	事務室・付属室 1,000~2,000 m <sup>2</sup> では61 m <sup>2</sup>
庁務員室	1人まで10 m <sup>2</sup> 、1人増すごとに1.65 m <sup>2</sup> 加算	自家発電室	事務室・付属室 1,000~2,000 m <sup>2</sup> では29 m <sup>2</sup>
湯沸室	9.9 m <sup>2</sup> × 階数	玄関・広間等	耐火構造庁舎は合計面積の35% (必要に応じて40%)

## (2) 最新データの採用

新庁舎の規模は、過年度成果の算出方法に準拠することとし、職員数等のデータを最新のものに修正し算出した。

### ▼ 職員数データの比較

庁舎機能事前調査等業務報告書			本業務		
役職	人数	換算率	役職	人数	換算率
三役・特別職	3	12.0	三役・特別職	3	12.0
課長級	21	2.5	課長級	16	2.5
補佐・係長級	94	1.8	補佐・係長級	105	1.8
一般職員	40	1.0	一般職員	44	1.0
臨時職員	19	1.0	臨時職員	28	1.0
計	177		計	196	

### (3) 総務省 起債基準（標準面積）に基づく算定

- ・ 規模の算定に用いた役職別人数は、平成 30 年 4 月の数値（見込み）を用いた。
- ・ 下表の換算率、面積計算に関する原単位等は、「総務省 起債基準（標準面積）」に示される数値を用いた。
- ・ 算定の結果、新庁舎の面積は 5,368 m<sup>2</sup>となった。

#### ▼ 総務省 起債基準（標準面積）に基づく算定結果

##### 新庁舎の規模算定

区分	役職	人数	換算率	換算職員数	面積(m <sup>2</sup> )	備考
a. 事務室	三役・特別職	3	12.0	36		
	課長級	16	2.5	40		
	補佐・係長級	105	1.8	189		
	一般職員	44	1.0	44		
	臨時職員	28	1.0	28		
	計	196		337		
	面積小計			換算職員数 × 4.5m <sup>2</sup> /人		
b. 倉庫	a.の面積(m <sup>2</sup> )	1,517	a.事務室面積 × 13.0%		197	
c. 会議室等	職員数(人)	196	標準面積 7m <sup>2</sup> /人		1,372	会議室・電話交換室・便所・洗面所・その他諸室
d. 玄関等	a+b+c(m <sup>2</sup> )	3,086	各室面積 × 40.0%		1,234	玄関・広間・廊下・階段・その他通行部分
e. 議会関係諸室	議員定数(人)	16	標準面積 35m <sup>2</sup> /人		560	議場・委員会室・議員控室
小計	a+b+c+d+e				4,880	
その他 (電気室・自家発電室・町民利用ホール等)	総務省起債基準においては、庁舎機能(町民利用スペース・防災対策室等)が考慮されていないと考えられるため、必要な機能分は不可する。				488	小計 × 10%
合計	庁舎床面積				5,368	

#### (4) 国土交通省 新営一般庁舎面積算定基準に基づく算定

- ・ 規模の算定に用いた役職別人数は、平成30年4月の数値（見込み）を用いた。
- ・ 下表の換算率、面積計算に関する原単位等は、「総務省 起債基準（標準面積）」に示される数値を用いた。
- ・ 算定の結果、新庁舎の面積は5,328㎡となった。

#### ▼国土交通省 新営一般庁舎面積算定基準に基づく算定結果

##### 新庁舎の規模算定

区分	役職	人数	換算率	換算職員数	面積(㎡)	備考
a. 事務室	三役・特別職	3	10.0	30		※基準：所長署長(10～6)
	課長級	16	2.5	40		
	補佐・係長級	105	1.8	189		
	一般職員	44	1.0	44		
	臨時職員	28	1.0	28		一般職員と同等とする。
	計	196		331		
	面積小計			換算職員数×3.3㎡/人+10%		1,202
b. 倉庫	a.の面積(㎡)	1,092	事務室面積(加算前の面積)×13%		142	
c. 会議室等	職員数(人)	196	職員100人当り40㎡・10人増毎4㎡加算		78	大・中・小会議室
d. 電話交換室			換算職員数から回線数を求めて算出		40	
e. 宿直室		2人(想定)	1人まで10㎡、1人増すごとに3.3㎡加算		13.3	
f. 庁務員室		2人(想定)	1人まで10㎡、1人増すごとに1.65㎡加算		11.7	
g. 湯沸室	6.5～13㎡		平均値9.75×3階		29.3	
h. 受付		2人(想定)	最小面積6.5㎡		6.5	
i. 便所及び洗面所	職員数(人)	196			63	
小計(付属面積)					384	
j. 固有業務	業務支援機能、窓口機能、防災機能、保管機能等				1,400	
k. 議事堂	議員定数(人)	16	標準面積 35㎡/人		560	議場・委員会室・議員控室
	※国土交通省新営一般庁舎面積算定基準には議事堂の項目がないため、総務省起債基準面積で計上する。					
l. 機械室	a～i(㎡)の合計	1,585	基準に示される標準面積(㎡) ※d)冷暖房の場合(一般庁舎)		311	a～i(㎡)の合計が1000～2000㎡の場合
m. 電気室	a～i(㎡)の合計	1,585	基準に示される標準面積(㎡) ※冷暖房の場合(高圧受電)		61	a～i(㎡)の合計が1000～2000㎡の場合
n. 自家発電室	a～i(㎡)の合計	1,585	基準に示される標準面積(㎡)		29	a～i(㎡)の合計が1000～2000㎡の場合
o. 共通部分	a～n(㎡)の合計	3,946	耐火構造庁舎は面積合計の35%。 ただし、必要に応じて40%可。		1,381	玄関・広間・廊下・階段・その他 通行部分
合計					5,328	

#### (5) 概算工事費算定のための新庁舎の規模（案）

職員数の最新データを用い、総務省起債基準（標準面積）による算定結果と国土交通省新営一般庁舎面積算定基準による算定結果を比較し面積の大きい数値を、庁舎の概算工事費算定のための規模とする。

▼概算工事費算出のための新庁舎の規模（案）一覧

	面積(m <sup>2</sup> )	備考
(1) 庁舎(新築の場合)	5,368	総務省起債基準(標準面積)に基づく算定
(2) 庁舎(増築の場合)	2,500	庁舎機能事前調査報告書 庁舎分(1,500m <sup>2</sup> ) +既存公民館面積分(1,000m <sup>2</sup> )

## 第3章 新庁舎整備の概算事業費の算定

### 3-1 新たな場所に新庁舎を整備する場合の費用

#### 3-1-1 土木工事の整備計画

以下に土木工事における条件及び方針を以下に整理する。

##### (1) 造成整備

候補地⑤については、敷地造成が完了しており新たな工事費は計上しない。ただし、造成が完了していない候補地については、接続道路と同レベルまで盛土を行うこととする。候補地③は、耕地（田）となっており、接続道路と大きな段差が発生しているため、盛土量を多めに計上する。

##### (2) 駐車場整備

造成整備が完了していない候補地では、新たに接続道路からの乗入部を設置しなければならない。また、駐車場として利用する箇所の舗装工事を実施する必要がある。舗装は普通車のみの範囲と大型車の乗入に対応した範囲を区別して計上する。

造成整備が完了している候補地⑤は、建築工事を行う部分の舗装の撤去・処分が必要となる。

##### (3) 雨水排水整備

敷地造成の有無に関わらず、敷地内の雨水排水施設の整備が必要となる。集中豪雨時等、雨水排水によって放流先の排水能力が不十分となることが考えられる候補地については、一時貯留施設として調整池を設置する必要がある。敷地造成が完了していない候補地では、形質の変更に伴い調整池の築造が必要となる。一方候補地⑤では、敷地造成時に流出調整機能を備えてあるため、工事費は計上しない。

##### (4) 汚水排水整備

汚水排水整備について、接続する道路に公共下水道が設置されている場合については、公共下水道に接続する。また、公共下水道が未設置の場合で、下水道区域に近接し公共下水道が設置されている場合は、既設管を延長することで公共下水道へ接続する。

公共下水道への接続が困難な場合は、浄化槽を設置し汚水を処理することとする。

##### (5) 供給施設整備

供給施設のうち上水道は、全ての候補地で接続する道路や候補地の付近まで既設管が設置されているため、分岐・延長させることで接続することとする。

##### (6) その他整備

候補地③は田圃地のため、地質調査やボーリング調査を実施し軟弱地盤と判定された場合、地盤改良等の検討が必要となる。

##### (7) 測量

敷地造成が完了していない候補地については、造成に伴い用地測量、地形測量、縦横断測量、基準点測量、確定測量を実施する必要がある。一方、造成が完了している候補地⑤では、建築工事に必要な測量や計画用地の売買に伴う登記のために、確定測量等を実施する必要がある。

### 3-1-2 建築工事の整備計画

以下に建築工事における条件及び方針を以下に整理する。

#### (1) 新庁舎新築工事

新庁舎の新築（鉄筋コンクリート造3階建てを想定）にかかる概算工事費を算定した。概算工事費は、「2-2-2 新庁舎の規模」で算出した延床面積に、類似事例として選定した北海道幕別町の事例より算出した床面積あたりの工事単価を乗じて算出した。

概算工事費 (1)総務省起債基準(標準面積)に基づく算定			
類似例	建築工事概算単価(千円)	新庁舎床面積	概算工事費(千円)
幕別町	457	5,368	2,453,176
鉄筋コンクリート造 3階建			約25億円

#### (2) 公用車車庫・駐輪場新築工事

公用車車庫新築に伴う概算工事費は、車両保有台数より車庫・駐輪場面積を算定し、単価を乗じることで算定した。当町では現在、本庁舎・分庁舎で普通車両 35 台、大型車両 9 台の公用車を保有しており、必要面積を普通車両は 1 台あたり 25 m<sup>2</sup>、大型車両は 80 m<sup>2</sup>とした。なお普通車両には、今後の増備分を 3 台見込むこととした。

車庫の構造は鉄骨造、平屋建てを想定し、1 m<sup>2</sup>あたり 19 万円を単価とした。なお、諸経費は直接工事費の 60%とした。

#### 公用車車庫概算工事費

庁舎新築の場合(候補地①②③ ⑤)

	台数	面積(m <sup>2</sup> )	単価(円)	金額(千円)	備考
公用車駐車場面積 (普通車両)	38	950	/	/	
公用車駐車場面積 (大型車両)	9	720			
合計・直接工事費	47	1,670	190,000	317,300	鉄骨造平屋建を想定 60万円/坪(弊社実績)
諸経費			60%	190,380	
合計				507,680	

駐輪場新築に伴う概算工事費も公用車車庫と同様の算定方法とした。駐輪場は、自転車での来庁を一度に最大 25 台と想定し、岩手県紫波町の事例を参考に 1 台あたり 0.8m×2.0m の 1.6 m<sup>2</sup>を必要面積とした。

駐輪場上屋と自転車ラックを新築することとし、上屋は鉄骨造、平屋建てを想定し、1 m<sup>2</sup>あたり 7 万円を単価とした。なお、諸経費は直接工事費の 60%とした。

### 駐輪場概算工事費

庁舎新築の場合(候補地①②③ ⑤)

	台数	面積(m <sup>2</sup> )	単価(円)	金額(千円)	備考
駐輪場【参考資料より】	25	40			
合計・直接工事費	25	40	70,000	2,800	上屋(鉄骨造平屋建)・ラック 20万円/坪(弊社実績)
諸経費			60%	1,680	
合計				<b>4,480</b>	

### (3) 建築物周囲の外構工事

建築物周囲の外構工事は、類似事例として選定した北海道幕別町の事例より、1 m<sup>2</sup>あたり 9,267 円を工事単価とした。また外構工事の面積は、敷地面積 12,400 m<sup>2</sup>に対し外構工事部分を 10,000 m<sup>2</sup>として設定した。

## 3-2 現庁舎を増改築する場合の費用

### 3-2-1 土木工事の整備計画

以下に現庁舎を増改築する場合の候補地④において、土木工事における条件及び方針を以下に整理する。

#### (1) 造成整備

候補地④については、敷地造成が完了しており工事費は計上しない。

#### (2) 駐車場整備

候補地④については、駐車場分の舗装は完了しているため、新たな舗装工事費は計上しない。ただし、建築工事を行う範囲の舗装等の撤去・処分が必要となるため、撤去・処分の費用を計上する。

#### (3) 雨水排水整備

敷地の造成を必要としない候補地④においても敷地内の雨水排水施設の整備は必要となる。ただし、現状の土地利用として流出調整機能を備えてあるため、新庁舎を建設した場合でも調整池の築造は不要となる。新庁舎の増築分について、側溝の取り回しの変更等が必要になる場合があることから、雨水排水工の費用のみ計上する。

#### (4) 汚水排水・供給施設整備

汚水排水・供給施設（上水道）の整備については、公共下水道や上水道が敷地内に引き込まれており、それらを利用することから、整備費は計上しない。

#### (5) 測量

敷地造成が伴わないため、用地測量等は計上しない。現在までに現庁舎敷地内で実施された測量成果を確認すると共に、建築工事に必要な測量等の費用のみ計上する。

### 3-2-2 建築工事の整備計画

以下に建築工事における条件及び方針を以下に整理する。

#### (1) 庁舎増築分新築工事

新庁舎増築分の新築にかかる概算工事費を算定した。増築分の延床面積は、過年度成果「庁舎機能事前調査等業務委託報告書」より、庁舎分 1,500 m<sup>2</sup>（起債基準算定表より）と公民館分 1,000 m<sup>2</sup>（既存の中央公民館面積分）をあわせた 2,500 m<sup>2</sup>とする。「3-1-2（1）新庁舎新築工事」と同様に、延床面積に類似事例として選定した北海道幕別町の事例より算定した、床面積あたりの工事単価を乗じて算出した。

#### (2) 現庁舎改修工事

現庁舎の改修にかかる概算工事費について、現庁舎の延床面積に、庁舎の改修に関する検討を行った事例である北海道幕別町の床面積あたりの工事単価 425 千円を乗じて算出した。

北海道幕別町の事例では、ブレース工法による耐震補強、暖房、給排水設備等の機械設備の更新等を改修メニューとしており、現庁舎でも同様のメニューが必要であるとして検討した。

### (3) 公用車車庫・駐輪場新築工事

公用車車庫新築に伴う概算工事費は、「3-1-2 (2) 公用車車庫・駐輪場新築工事」と同様の算定方法で検討した。

現庁舎内にある公用車車庫の駐車台数は、普通車両が 8 台、大型車両が 6 台となっている。公用車車庫の新築に伴い、不足分の普通車両 30 台、大型車両 3 台の車庫を新築する。新築する車庫は、鉄骨造、平屋建てとし、工事単価は「3-1-2 (2) 公用車車庫・駐輪場新築工事」と同様のものを用いる。

#### 公用車車庫概算工事費

庁舎増築の場合(候補地④)

	台数	面積(m <sup>2</sup> )	単価(円)	金額(千円)	備考
公用車駐車場面積(普通車両)	30	750	/	/	
公用車駐車場面積(大型車両)	3	240			
合計・直接工事費	33	990	190,000	188,100	鉄骨造平屋建を想定 60万円/坪(弊社実績)
諸経費			60%	112,860	
合計				300,960	

駐輪場の概算工事費も「3-1-2 (2) 公用車車庫・駐輪場新築工事」と同様の算定方法、構造、工事単価とし、同額を計上する。

### (4) 建築物周囲の外構工事

建築物周囲の外構工事は、類似事例として選定した北海道幕別町の事例より、1 m<sup>2</sup>あたり 9,267 円を工事単価とした。また外構工事の面積は、増築部分の面積と現庁舎の周囲を含め 5,000 m<sup>2</sup>として設定した。

### 3-3 各候補地に新庁舎を建設する場合のインフラ整備項目

新庁舎を建設した場合、来庁者の移動や職員の通勤、公務によって周辺の交通量が増加し、道路環境や歩行者への安全性等に課題が生じることもある。そのため、各候補地に新庁舎を建設した場合に必要なインフラ整備項目を検討した。

インフラ整備項目のメニューを以下に示す。

#### ▼ インフラ整備項目の検討結果

(△・×：整備・検討が必要)

整備項目	候補地 ①付ノール下田周辺	候補地② 下田公園の一角	候補地③ 中央 (アグリのリ周辺)	候補地④ 現庁舎敷地 (本庁舎)	候補地⑤ 付ノール下田敷地内
<b>道路構造の検討</b>					
道路拡幅	○：不要	△：要検討	○：不要	○：不要	○：不要
線形改良	○：不要	×：見通し改善	○：不要	○：不要	○：不要
<b>交通処理の対策</b>					
出入口複数設置	○：設置可能	△：要検討	○：設置可能	○：設置可能	○：設置済み
右折レーン設置	○：設置可能	×：設置困難	○：設置可能	○：敷地側で可能	○：設置済み
混雑状況等検討	○：不要	○：不要	○：不要	○：不要	△：要検討
<b>安全確保の対策</b>					
信号等設置	△：要検討	△：要検討	○：設置済み	△：要検討	○：設置済み
歩道設置	×：歩道延長必要	×：必要	×：必要	○：設置済み	○：設置済み

#### 3-3-1 道路構造の検討

候補地に接続する道路の交通量が多い場合や、候補地の出入口部位の見通しが悪い箇所については、前面道路の拡幅や部分的な線形改良が必要になる場合がある。

候補地②では、前面道路である町道豊栄・間木堤線の交通量調査や周辺の道路状況を調査し、交通量が多い場合や、地形や木々の状況から見通しが悪い場合については、道路拡幅や線形改良を実施することを検討する必要がある。

#### 3-3-2 交通処理の対策

候補地周辺の交通量が増加することで、混雑が発生する場合があります、その場合交通処理の対策として、出入口を複数設置し入出庫の分離や、右折レーン等を設置し周辺交通への影響を抑制する等の対策が必要になる。各候補地において、敷地の形状やセットバックの可否について検討する。

前面道路に対し、敷地の間口を広くとることや、複数路線に接道している状況があれば、複数の出入口を設置できる。候補地②においては、出入口付近の接道状況が短く、北側に溜池もあるため、出入口を複数設置することや右折レーンの設置は難しく、大規模な工事が必要となってくる。

候補地⑤は、大規模商業施設の入出庫のピーク時間帯と新庁舎の入出庫のピーク時間帯が重なる場合は、候補地周辺で交通渋滞が発生する恐れがあり、出入口の増設や右折レーン滞留長の検証、周辺の信号現示の調整等の対策検討が必要となる。

#### 3-3-3 安全確保の対策

ある程度の人口集積がある候補地周辺では、徒歩や自転車等で来庁する町民も多く、交通量が増加した場合は安全性を考慮し、歩車分離が必要となる。また、交通量が増加することで候補地付近の交差点では、信号の設置や横断歩道設置に向け、警察との協議が必要となる。

候補地④⑤以外では、候補地周辺に歩道はない。また候補地③⑤以外にも、候補地周辺に信号はないため、交通量次第では協議が必要になる。

## 第4章 5 候補地の調査

### 4-1 候補地選定の流れと調査メニューの設定

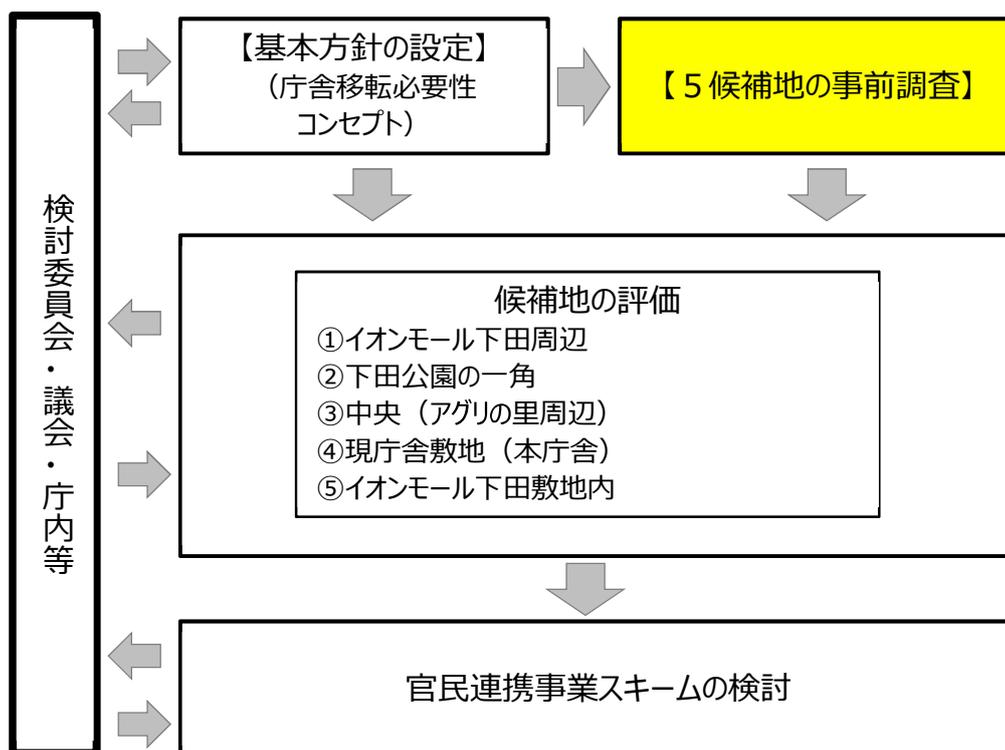
#### 4-1-1 候補地選定の考え方

5 候補地の条件整理にあたり、地方自治法第 4 条第 2 項の規定との整合を図らなければならない。地方自治法では、以下に示す通り**住民の利便性や交通事情、他の官公署との関係等**を考慮する必要があることが示されている。

#### 地方自治法 第 4 条第 2 項

事務所の位置を定め又はこれを変更するに当つては、住民の利用に最も便利であるように、交通の事情、他の官公署との関係等について適当な考慮を払わなければならない。

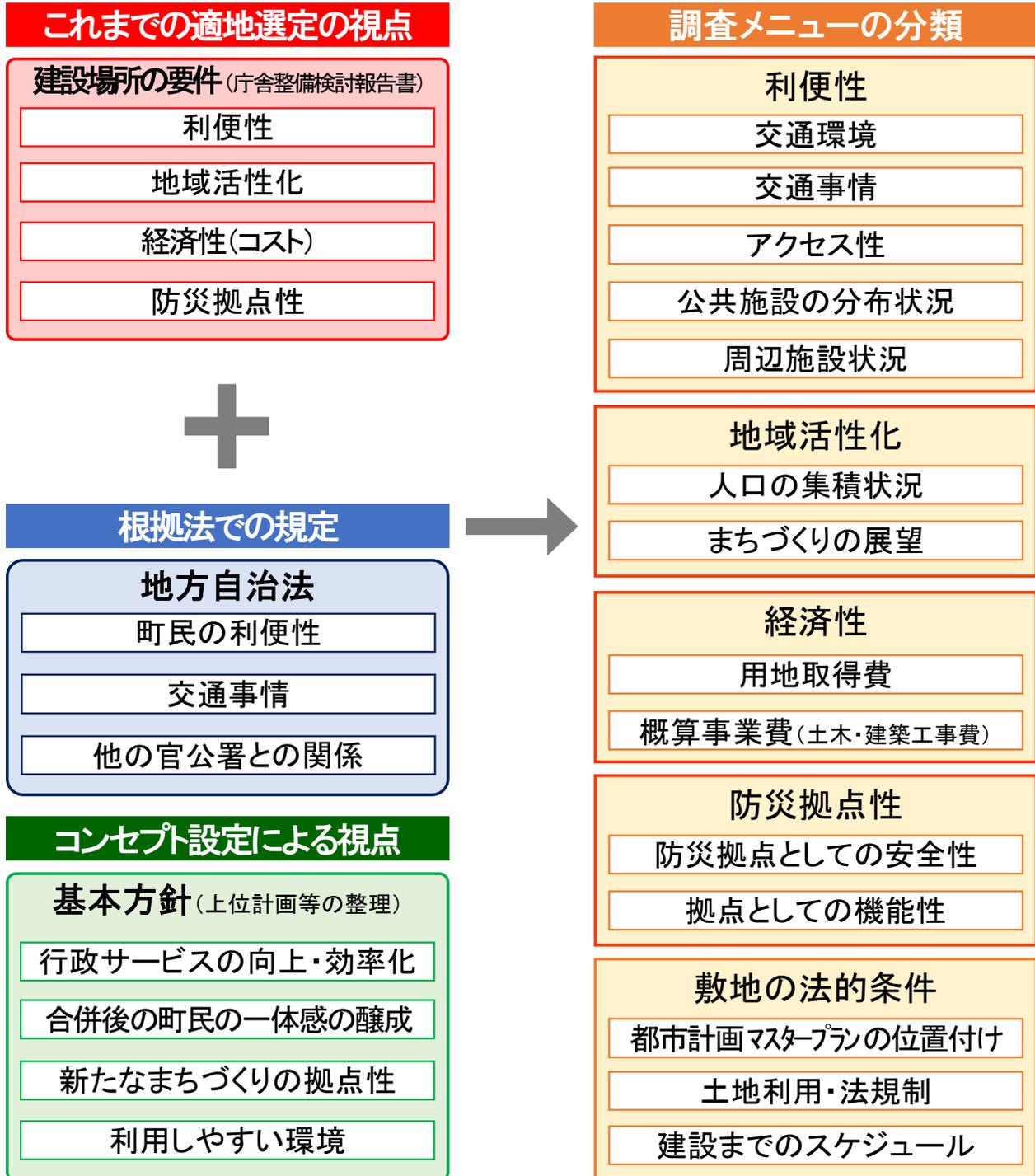
本業務ではこれらに加え、前章における上位計画や過年度成果を整理して検討した基本計画やコンセプトに対して、各候補地の持つポテンシャルや特性で対応できるかを示す項目を、調査メニューとして設定することとした。以下に新庁舎候補地選定における考え方の例を示す。



▲ おいらせ町新庁舎候補地選定の考え方

#### 4-1-2 調査メニューの検討

過年度成果における適地選定の視点に加え、根拠法となる地方自治法での規定や前章で設定したコンセプトによる視点を考慮し調査メニューを検討した。過年度成果で検討がなされていない「敷地の法的条件」を加えた5つの大分類をもとに、具体的に分析する項目及び分析の視点を検討することとした。



▲ 候補地選定における調査メニューの分類

## 4-2 調査メニューと分析の視点

調査メニューの分類より、分析の視点を踏まえて具体的に分析する項目を決定した。以下に調査メニューの分類毎の分析の視点を示す。

### 4-2-1 利便性

#### (1) 交通環境

新庁舎の候補地は、鉄道路線や高速道路、幹線道路等の交通環境に優れた場所であることが望ましい。また、地方自治法 第4条第2項の規定には、「他の官公署との関係等について適切な考慮を払わなければならない」と定められている。町内には、おいらせ消防署やおいらせ交番があるものの、警察署は三沢市、青森県の行政機関は八戸市及び十和田市に立地しているため、鉄道や高速道路を利用することが想定される。

これらより、新庁舎の候補地から鉄道駅や高速道路のインターチェンジまでの距離や候補地に接続する道路の位置付けを整理する。

#### (2) 交通事情

幹線道路に接続する候補地では、新庁舎の整備による交通量の増加によって、交通渋滞が発生する恐れがある。そのため、各候補地に至る道路において、出入り車両が増加しても支障がないか、交通量の増加に合わせて右折レーン設置等の対応が取れるか等、交通処理の状況を整理する。

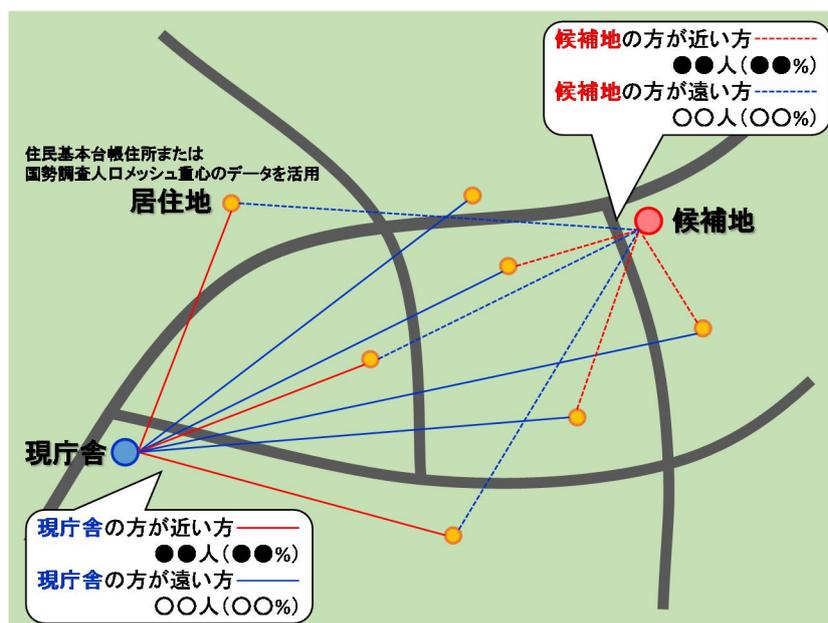
また、新庁舎の整備にあたり、宅地造成や建築行為が発生する。また整備後には、周辺道路を通行する歩行者や自動車が増加することが想定される。これらより、各候補地が宅地造成や建築行為が行える場所であるか接道状況を確認するとともに、歩行者の安全性を考慮し歩道の有無や交通量調査結果を整理する。

#### (3) アクセシビリティ

本項目では、各候補地と町民の居住地の位置関係に着目し、現本庁舎と各候補地では居住地からの程度距離が変化したかを定量的に示す。すなわち、庁舎移転により距離が短縮される町民が多ければ所要時間が短縮され、アクセシビリティが向上したと示すことができる。

#### 分析例)

候補地に新庁舎を移転した場合、町民の〇〇〇人は平均〇〇〇m 近くなり、  
町民の●●●人は平均●●●m 遠くなる。  
特に、□□□地区に近くなり、利便性が大きく向上する。



▲ 庁舎移転による居住地の変化の分析イメージ

#### (4) 公共施設の分布状況

新庁舎の候補地の周辺には、おいらせ町が管理運営する公共施設が立地している場合がある。候補地の周辺の公共施設の立地状況を確認し、施設が集積しているかを確認する。施設が集積が見られる場合は、施設との連携や将来の拡張性についても確認する。

#### (5) 周辺施設状況

庁舎を利用する町民は、利用の前後に商業施設へ立ち寄ることが想定される。また職員についても、昼食や買い物等で周辺の飲食・商業施設を利用することもある。そのため、各候補地の徒歩圏内に商業施設や飲食施設が立地しているかを確認する。

### 4-2-2 地域活性化

#### (1) 人口の集積状況

新庁舎の候補地には、ある程度の人口の集積が見られ、将来の発展性が見込めるエリアであることが望ましい。候補地を中心に半径 500m 圏、1km 圏、2km 圏にどの程度町民が居住しているかを定量的に示す。

#### (2) まちづくりの展望

新庁舎の候補地の周辺は、開発可能な土地や既存の市街地等、様々な土地利用となっている。新庁舎が建設されることにより、候補地周辺の土地利用や開発状況に変化が生まれ、まちづくりの展望や将来性が見込めるかを検討する。

### 4-2-3 経済性

#### (1) 用地取得費

下田公園の一角（候補地②）や現本庁舎敷地内（候補地④）では、候補地の敷地が町有地であるため、新たに土地を取得する必要がない。それ以外の候補地では、新庁舎整備用の土地を取得する必要があり、新庁舎整備の事業費の中で大きなウェイトを占めることとなる。そのため、各候補地に隣接地の地価や路線価を確認し、用地取得費用の概算額を把握する。

#### (2) 概算事業費

新庁舎の候補地を検討するにあたり、用地取得費と並び概算事業費が大きなウェイトを占めることとなる。候補地周辺の土地利用状況やインフラの整備状況を諸条件とし、必要な整備メニューを検討する。概算事業費は土木工事、建築工事費に分けて算定する。

### 4-2-4 防災拠点性

#### (1) 防災拠点としての安全性

平成 23 年 3 月 11 日の東日本大震災による津波は、当町では推定 8m の高さとなり、沿岸部を中心に大きな被害を残した。その後青森県により設置された海岸津波検討委員会では、最大 20m を超える津波（L2 津波）が押し寄せると想定している。各候補地が津波浸水想定エリア内に含まれるか確認し、町民・職員の安全が確保されており、新庁舎の整備に適切な場所であるかを検証する。

#### (2) 拠点としての機能性

新庁舎の候補地は、災害発生時の指揮拠点や物資輸送の拠点となるため、緊急輸送道路に接続していることが望ましい。そのため各候補地に接続する道路が、緊急輸送道路に位置付けられているかを確認する。また、災害時に周辺施設と連携することで、拠点としての機能を高めることが可能であるか検討する。

#### 4-2-5 敷地の法的条件

##### (1) 都市計画マスタープランの位置付け

「おいらせ町都市計画マスタープラン（平成 29 年 11 月）」には、『将来都市構造』の中で「エリア区分」、「拠点の位置」、「軸形成」が定められており、該当するエリアや路線に基本方針が位置付けられている。都市計画での最上位計画と行政の拠点となる新庁舎の整備位置は、整合が図られていなければならない。そのため、都市計画マスタープランの位置付けとの整合が図られているかを検証する。

##### (2) 土地利用・法規制

本項目では、おいらせ町の土地利用基本計画図を作成し、各候補地が新庁舎整備に適した土地利用であるかを確認する。また、土地利用状況が不適の場合、土地利用として解決しなければならない項目を整理する。また、土地利用規制図についても作成し、各候補地が安全な土地で新庁舎整備に適した土地であるかを確認する。土地利用規制図には、土砂災害危険箇所（急傾斜地・土石流）、遺跡分布状況（埋蔵文化財）、鳥獣保護区を記載する。

##### (3) 建設までのスケジュール

本項目では、新庁舎建設において解決すべき課題がある場合、合併特例債による財源確保が可能な平成 37 年度までに建設が完了できるかスケジュールを検証する。

4-3 各候補地の現状(まとめ)

新庁舎候補地の現状 (1/2)

候補地		①イオンモール下田周辺 (町道間木・百石1号線沿い)	②下田公園の一角	③中央 (アグリ)の里周辺	④現庁舎敷地 (本庁舎)	⑤イオンモール下田敷地内
現在の土地利用		林地 耕地 (畑)	草地 裸地	耕地 (田)	現庁舎地内	大型商業施設内
中分類	小分類					
	※直線距離	<ul style="list-style-type: none"> <li>最寄駅は青い森鉄道下田駅であり、南西に1.7kmの位置にある。</li> <li>最寄りのICは百石道路の下田百石ICであり、1.0km南東の位置にある。</li> <li>都市計画マスタープランにて、接道する町道間木・百石1号線は「補助幹線道路」に位置付けられている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>当候補地は青い森鉄道の下田駅と向山駅の間地点に位置しており、下田駅からは2.8km、向山駅からは3.1kmの距離がある。</li> <li>最寄りのICは百石道路の下田百石ICであるが、候補地の中では最も遠い2.3km南東の位置にある。</li> <li>都市計画マスタープランにて、接道する町道豊栄・間木堤線は「幹線道路」に位置付けられている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>最寄駅は青い森鉄道向山駅であり、南西に1.8kmの位置にある。</li> <li>最寄りのICは第二みちのく有料道路の三沢十和田下田ICであり、1.7km北西の位置にある。</li> <li>都市計画マスタープランにて、接道する(主)八戸野辺地線は「幹線道路」に位置付けられている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>候補地の中で最も鉄道駅に近く、青い森鉄道下田駅は1.2km南東の位置にある。</li> <li>最寄りのICは百石道路の下田百石ICであり、1.7km東の位置にある。</li> <li>都市計画マスタープランにて、接道する町道木内々・本町線は「補助幹線道路」に位置付けられている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>最寄駅は青い森鉄道下田駅であり、1.4km南西の位置にある。</li> <li>百石道路下田百石ICが隣接する。</li> <li>都市計画マスタープランにて、隣接する国道45号は「主要幹線道路」に位置付けられている。</li> <li>当候補地は、高速道路と主要幹線道路が接続する交通結節点に位置する。</li> </ul>
利便性	交通事情	<ul style="list-style-type: none"> <li>町道間木・百石1号線は近年開通した路線であり、幅員が11.7mと十分に確保されている。</li> <li>交通量は3,713台/日と少ない。</li> <li>歩道は無いものの、候補地側に十分な敷地を確保できるため、設置も容易である。</li> <li>見通しの良い直線区間に接道しており、間口を長く確保することで、複数の出入口を設置可能となる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>町道豊栄・間木堤線は、幅員が7.2mであり、歩道が設置されていない道路である。</li> <li>近年、交通量調査等を実施していない。</li> <li>接道箇所が見通しの悪いカーブとなっており、出入口部分が狭いことから、交通量が増大する場合は、安全対策の検討が必要となる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(主)八戸野辺地線は、町内を南北に結び、共に、八戸市と三沢市を結ぶ主要ルートである。</li> <li>候補地の付近に信号交差点があり、敷地形状によって複数方向に出入口を設置することが可能である。</li> <li>周辺の道路に歩道はないものの、候補地側に十分な敷地を確保できるため、設置も容易である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>町道木内々・本町線は、下田・百石市街地を横断する路線であり、幅員は7.8mである。</li> <li>交通量は4,051台/日であり、庁舎敷地側に片側歩道がある。</li> <li>敷地に隣接する箇所は踏切と点滅信号交差点が設置されている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国道45号は、当候補地より八戸側が4車線で交通量が7,602台/日、十和田側が2車線で14,391台/日となっている。</li> <li>周辺の主要道路は十分に幅員が確保され、歩道も設置されている。</li> <li>出入口が方面毎に複数設置されており、右折レーンも設置されているため、交通の分散が図られている。</li> <li>新庁舎と商業施設の出入のピークが重なる場合は、混雑対策の検討が必要となる。</li> </ul>
	アクセス性	<ul style="list-style-type: none"> <li>18,679人(77.1%)が平均844m近くなる。特に百石小学校区・甲洋小学校区・木ノ下小学校区に居住する住民が近くなる。</li> <li>遠くなる町民も少なく、その距離も短い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>15,032人(62.1%)が平均1,310m近くなる。特に木ノ下小学校区の住民が近くなる。</li> <li>一方、下田小学校区・木内々小学校区・百石小学校区(一部)からは平均992m近くなる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>11,614人(47.9%)が平均2,695m近くなる。</li> <li>町内の中央に位置し、北側からは近くなり南側からは遠くなる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>本庁舎への距離は変わらないため、アクセス性に変化はない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>10,563人(43.6%)が平均1,177m近くなる。</li> <li>町内の東西で影響が異なり、西側からは遠くなり東側からは近くなる。</li> </ul>
地域活性化	公共施設の分布状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>半径250m圏内に公共施設はない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>下田公園の施設が複数存在し、新庁舎との連携が可能となる。</li> <li>平成30年1月には、町民プールも完成した。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>半径250m圏内に公共施設はない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現本庁舎の周辺には町民交流センター等の公共施設が集積している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>半径250m圏内に公共施設はない。</li> </ul>
	周辺施設状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>半径250m圏内に商業・飲食施設はない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>半径250m圏内に商業・飲食施設はない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>半径250m圏内に飲食施設が1箇所ある。(アグリ)の里内)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>半径250m圏内に飲食施設が4箇所ある。(食事処、居酒屋、洋菓子店)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>候補地敷地内に大規模商業施設があり、食品・日用品等、生活必需品が全て揃う。</li> <li>飲食施設も26箇所と充実している。(イオンモール下田内にフードコートあり)</li> </ul>
地域活性化	人口の集積状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>半径500m圏内に122人(0.5%)、1km圏内に775人(3.2%)、2km圏内に5,281人(21.8%)が居住している。</li> <li>候補地の周辺には人口が少ないものの、半径2km圏内には、木内々小学校区・百石小学校区の市街地の一部が含まれており、人口集積地に隣接している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>半径500m圏内に48人(0.2%)、1km圏内に69人(0.3%)、2km圏内に1,620人(6.7%)が居住している。</li> <li>候補地の周辺に居住している町民は少なく、市街地からも離れている。</li> <li>候補地の中では、最も人口集積が少ない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>半径500m圏内に26人(0.1%)、1km圏内に218人(0.9%)、2km圏内に2,345人(9.7%)が居住している。</li> <li>半径500m圏内は田畑が広がっており、居住している町民は僅かである。</li> <li>半径2km圏内では、北部の市街地の一部や向山駅周辺が含まれる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>半径500m圏内に852人(3.5%)、1km圏内に1,820人(7.5%)、2km圏内に4,354人(18.0%)が居住している。</li> <li>半径500m圏内における人口集積の状況は、最も高い。</li> <li>半径2km圏内では、木内々小学校区の市街地が全て含まれ、人口集積地内に位置しているといえる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>半径500m圏内に417人(1.7%)、1km圏内に1,896人(7.8%)、2km圏内に7,263人(30.0%)が居住している。</li> <li>半径500m圏内における人口集積の状況は、大規模商業施設が大部分を占めているため少ないが、1km圏内・2km圏内では木内々小学校区・百石小学校区の市街地の殆どをカバーしており、人口集積が高いといえる。</li> </ul>
	まちづくりの展望	<ul style="list-style-type: none"> <li>市街地区域や大規模商業施設に隣接し、更なる商業・住宅・産業用途の市街地の形成や集積が期待できる。</li> <li>行政サービス拠点として、市街地連携幹線軸の中心施設となり、木内々小学校区・百石小学校区の連続した市街地形成が期待できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>当町のスポーツ・イベント施設が集積しており、良好な自然環境が広がっているため、周辺の開発行為は慎重となる。</li> <li>「賑わい活力の拠点」に相応しい公共施設等の更なる集積が期待できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>良好な農地が広がっており、新たな市街地形成は難しいものの、中央という位置を活かした公共施設や農業関連施設の集積の可能性はある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>候補地周辺には開発可能な低・未利用地が残存しているため、新庁舎建設に伴う行政サービスの拠点性が向上することで、低・未利用地の減少や建替えの促進、商業施設の出店等が期待できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>新庁舎建設により、当町における行政・商業の一大拠点が形成されることになり、候補地周辺への商業・住宅・産業用途の市街地の集積が期待できる。</li> <li>開発圧力の向上により、低・未利用地の活用や高度利用の促進が期待できる。</li> </ul>

新庁舎候補地の現状 (2/2)

候補地		①イオンモール下田周辺 (町道間木・百石1号線沿い)	②下田公園の一角	③中央 (アグリ)の里周辺	④現庁舎敷地 (本庁舎)	⑤イオンモール下田敷地内
現在の土地利用		林地 耕地 (畑)	草地 裸地	耕地 (田)	現庁舎敷地内	大型商業施設内
中分類	小分類					
	経済性	<p>用地取得費</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>路線価を参考とすると、3,900 円/㎡となる。</li> <li>用地取得費は、0.5 億円 (±10%では 0.5~0.6 億円) となる。</li> </ul> <p>概算事業費</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>新庁舎建設の概算工事費は約 36.7 億円となる。</li> <li>土木概算工事費は 2.4 億円、建築概算工事費は 34.3 億円となる。</li> </ul>	<p>用地取得費</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>下田公園内は町有地のため、用地取得は不要である。</li> </ul> <p>概算事業費</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>新庁舎建設の概算工事費は約 36.8 億円となる。</li> <li>土木概算工事費は 2.5 億円、建築概算工事費は 34.3 億円となる。</li> </ul>	<p>用地取得費</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>路線価を参考とすると、7,620 円/㎡となる。</li> <li>用地取得費は、1.0 億円 (±10%では 0.9~1.1 億円) となる。</li> </ul> <p>概算事業費</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>新庁舎建設の概算工事費は約 37.5 億円となる。</li> <li>土木概算工事費は 3.2 億円、建築概算工事費は 34.3 億円となる。</li> </ul>	<p>用地取得費</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>現庁舎敷地内は町有地のため、用地取得は不要となる。</li> </ul> <p>概算事業費</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>新庁舎建設の概算工事費は約 33.7 億円となる。</li> <li>土木概算工事費は 0.2 億円、建築概算工事費は 33.5 億円となる。</li> </ul>	<p>用地取得費</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>路線価を参考とすると、28,200 円/㎡となる。</li> <li>用地取得費は 3.7 億円 (±10%では 3.3~4.0 億円) となる。</li> </ul> <p>概算事業費</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>新庁舎建設の概算工事費は約 34.5 億円となる。</li> <li>土木概算工事費は 0.2 億円、建築概算工事費は 34.3 億円となる。</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>土木概算工事費より建築概算工事費の方が高く、建築工事の金額で経済性が左右される。</li> <li>現状で宅地の場合は造成工事が必要なく、雨水排水等の設備も整っているが調整池等の設置の検討は必要である。</li> <li>造成工事が済んでいない場合、インフラ施設の整備も合わせて行う必要がある。</li> <li>候補地④の現庁舎に増築・改修するケースより、候補地①②③ ⑤の新庁舎を新築するケースの方が高い。</li> </ul>				
防災拠点性	防災拠点としての安全性	<ul style="list-style-type: none"> <li>津波浸水想定エリア外である。</li> <li>土砂災害危険箇所のエリア外である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>津波浸水想定エリア外である。</li> <li>土砂災害危険箇所のエリア外である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>津波浸水想定エリア外である。</li> <li>土砂災害危険箇所のエリア外である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>津波浸水想定エリア外である。</li> <li>土砂災害危険箇所のエリア外であるが、300m 以内に指定地がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>おいらせ町防災安全マップでは、最大 20m を超える津波 (L2 津波) を想定した場合、敷地の一部が「2.0m 未満」のエリアに含まれる。</li> <li>土砂災害危険箇所のエリア外である。</li> </ul>
	拠点としての機能性	<ul style="list-style-type: none"> <li>緊急輸送道路が候補地付近にある。</li> <li>災害時に一定の距離はあるが下田公園の施設等を活用した機能性を発揮できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>緊急輸送道路はない。</li> <li>災害時に下田公園の施設を活用した支援拠点や救助拠点の設置等、施設が隣接していることの拠点性や機能性を発揮できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>緊急輸送道路に接続しており、八戸市・三沢市の中間地点という場所のため、物資の輸送拠点や中継基地等の機能を発揮できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>緊急輸送道路に接続している。</li> <li>災害時には、周辺施設と連携した拠点性・機能性を発揮できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>緊急輸送道路に接続しており、八戸市・三沢市・十和田市の分岐点にあるため、重要な交通結節点として、災害時の様々な拠点としての機能を発揮できる。</li> <li>「災害時協力協定」を締結しているため、災害時の物資調達が容易である。</li> </ul>
敷地の法的条件	都市計画マスタープランの位置付け	<ul style="list-style-type: none"> <li>「都市活力創出拠点」として、町全体をサービス圏とする都市機能を効率的に配置すると位置付けられている。</li> <li>「市街地連携幹線軸」として、市街地の骨格を形成し広域的な幹線道路としての位置付けがある。</li> <li>「公園連携軸」として、下田公園といちょう公園を連携する位置付けがある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>「環境保全エリア」として、良好な農地や林地を積極的に保全すると位置付けられている。</li> <li>「中部縦貫軸」として、南部と北部の市街地や下田駅へのアクセスのための幹線道路としての位置付けがある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>「環境保全エリア」として、良好な農地や林地を積極的に保全すると位置付けられている。</li> <li>「中部縦貫軸」として、南部と北部の市街地や下田駅へのアクセスのための幹線道路としての位置付けがある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>「市街地エリア」として、適正な土地利用の規制・誘導及び都市基盤施設の充実により、良好な都市環境の形成を目指す位置付けられている。</li> <li>「市街地連携幹線軸」として、市街地の骨格を形成し広域的な幹線道路としての位置付けがある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>「都市活力創出拠点」として、町全体をサービス圏とする都市機能を効率的に配置すると位置付けられている。</li> <li>「市街地連携幹線軸」として、市街地の骨格を形成し広域的な幹線道路としての位置付けがある。</li> </ul>
	土地利用・法規制	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市計画区域内ではあるが、市街化調整区域に指定されている。</li> <li>埋蔵文化財包蔵地に指定されている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市計画区域外となっている。</li> <li>鳥獣保護区に隣接している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市計画区域外かつ農用地区域に指定されている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市街化区域 (第二種住居地域) に指定され、都市的土地利用が推奨されている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市街化区域 (近隣商業地域) に指定され、都市的土地利用かつ高度利用が推奨されている。</li> </ul>
	建設までのスケジュール	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市計画マスタープランより土地利用計画の見直し作業が必要となるため、建設開始まで時間を要す。</li> <li>埋蔵文化財包蔵地のため、事前の発掘調査が必要な場合があり、事業費の増加や出土品によっては事業中止となることも懸念される。</li> <li>用地取得が長期に渡る場合がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>町有地のため、候補地の中では建設開始までの期間は短い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>農振除外の手続きが必要となるため、ハードルが高く、検討や調整は長期に及ぶ。</li> <li>用地取得が長期に渡る場合がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>町有地のため、候補地の中では建設開始までの期間は短いものの、庁舎機能を残したまま部分的に改修していくため、工期が長くなることが想定される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>用地取得方法や庁舎の設置場所、商業施設との連携等、イオンモールと協議が必要である。</li> <li>駐車場の需要予測や周辺道路の混雑対策等の検討が必要となる可能性がある。</li> <li>用地取得について、地権者が少なく借地契約等により期間の短縮も可能である。</li> </ul>

## 第5章 各候補地の評価

### 5-1 各候補地の評価方法

「4-3 各候補地の現状（まとめ）」において整理した各項目を、以下の評価の内容に基づき「◎」「○」「△」「×」の4段階で評価した。

本評価の結果を次節「5-2 各候補地の評価」にとりまとめる。

#### ▼ 評価の設定内容

評価	評価の内容
◎	新庁舎を建設するにあたり、必要とされる機能を十分に満たし、それ以上の機能を発揮できる可能性がある庁舎建設候補地として最適な項目。 全ての候補地を相対的に比較し、特に優れていると認められる項目。
○	新庁舎を建設する場所として適しており、必要とされる機能が十分に満たすことができると評価できる項目。 候補地として特に優れている項目がある一方、解決が可能な小規模な課題が残る項目。
△	新庁舎を建設する候補地として課題があり、解決するための対策や費用負担が必要となる項目。 候補地として適する項目がある一方で、大規模な課題が多く残る項目。
×	合併特例債による財源確保が可能な平成 37 年度(2025 年度)までに解決できない課題があり、新庁舎を建設する候補地として不適当な項目。

#### 5-1-1 利便性の評価

候補地⑤は、高速道路と主要幹線道路が接続する交通結節点にあり、町内外からの自動車交通における利便性が町内で最も高い場所にある。また、現状で周辺の道路環境も良く整備されており、追加のインフラ整備の必要性も低いことから「◎」として評価する。

さらに、商業施設や飲食施設も充実していることから、職員の利便性だけでなく、町民の買い物や娯楽等の日常生活における移動の中で、庁舎を利用できる可能性もあることから「◎」として評価する。

#### 5-1-2 地域活性化の評価

候補地⑤は、半径 1~2km 圏内に多くの町民が居住し人口集積が最も進んでいる。また、低・未利用地が残されている箇所もあり、今後の発展性や拡張性も高い。

また候補地①④⑤では、新庁舎建設に伴う市街地の拡大や低・未利用地の減少等、都市的土地利用が促進されることが期待される。特に候補地⑤については、当町の行政・商業の一大拠点となり、候補地周辺に与える影響が最も大きく、まちづくりの将来性が期待できることから「◎」として評価する。

#### 5-1-3 防災拠点性の評価

候補地④は、災害の心配のない安全な箇所にあることに加え、緊急輸送道路や周辺の公共施設が整備されており、必要な機能は揃っている。今後は、防災拠点としての機能をさらに向上させていくことが可能な場所であるとし、「◎」として評価する。

#### 5-1-4 経済性の評価

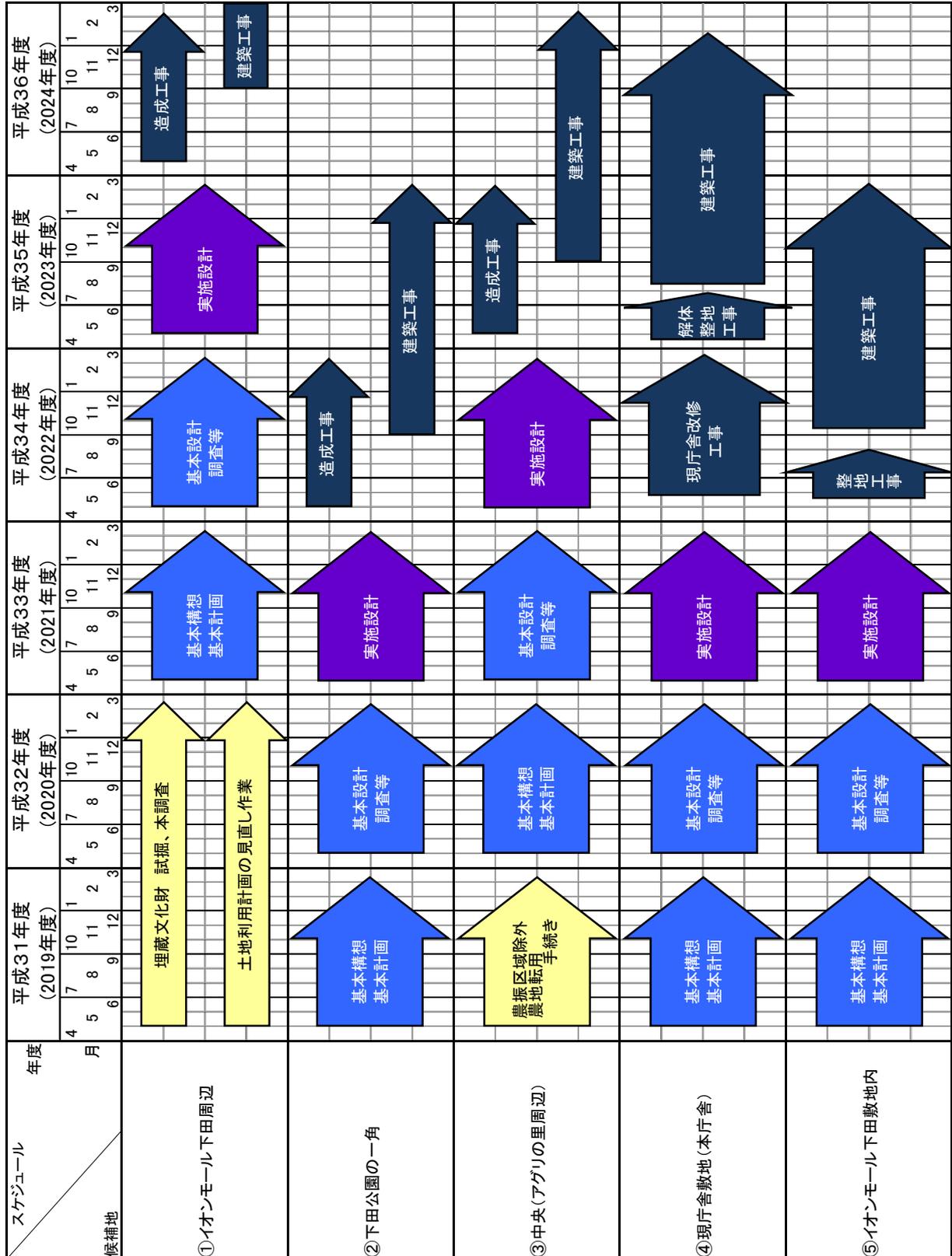
候補地④は、新たな用地取得が不要なことに加え、造成工事や給排水工事が不要なことや、増築分のみの新築として概算事業費が抑えられる。これより、相対的に経済性が最も高いと評価できることから、「◎」とする。

### 5-1-5 敷地の法的条件の評価

候補地⑤は、新庁舎の建設が可能であり、都市計画マスタープランにおいても立地に適した位置付けが示されている。また、周辺の土地利用や施設立地により、今後の発展が十分に見込め、用地取得についても、借地契約とすればスケジュール短縮が見込めることから「◎」として評価する。

事業スケジュール検討の前提として、各候補地とも設計や施工を分割して発注する従来型の公共直接施工方式、いわゆる「従来方式」による事業実行を想定したケースを基本に検討した。

#### ▼ 事業スケジュール



※上表は平成31年度(2019年度)を開始年度として、平成36年度(2024年度)を完了年度と想定した場合の標準的なスケジュールとなります。  
 ※候補地①③⑤については、スケジュールに用地取得期間が追加となります。

5-2 各候補地の評価

新庁舎候補地の比較検討評価							
候補地		①イオンモール下田周辺 (町道間木・百石1号線沿い)	②下田公園の一角	③中央 (アグリノ里周辺)	④現庁舎敷地 (本庁舎)	⑤イオンモール下田敷地内	
現在の土地利用		林地 耕地 (畑)	草地 裸地	耕地 (田)	現庁舎敷地内	大型商業施設内	
大分類	中分類	小分類					
			立地状況の優位性	利便性	交通環境	・下田駅には1.7km、下田百石ICには1.0kmの位置にある。 ・補助幹線道路、町道間木・百石1号線に接道している。	・下田駅には2.8km、向山駅には3.1km、下田百石ICには2.3kmの位置にある。 ・幹線道路、町道豊栄・間木堤線に接道している。
※直線距離							
交通事情	・町道間木・百石1号線の交通量は、3,713台/日であり、幅員が11.7mと広いものの、歩道は未設置である。 ・見通しが良い直線区間に接道している。	・町道豊栄・間木堤線は、幅員が7.2mで歩道が設置されていない。 ・接道箇所が狭くカーブ途中に位置するため、安全対策が必要となる。			・(主)八戸野辺地線は八戸市と三沢市を結ぶ主要ルートであり交通量が多い。 ・見通しが良く、複数方向に出入口が設置可能であるが、歩道は未設置である。	・町道木内々・本町線の交通量は4,051台/日であり、片側に歩道が設置されている。	・国道45号の交通量は7,602台/日であり周辺の道路は両側歩道となっている。 ・出入口が複数設置されており、交通の分散が図られているが、混雑対策の検討は必要となる。
アクセス性	・18,679人が平均844m近くなり、遠くなる町民も少ない。	・15,032人が平均1,310m近くなる。			・11,614人が平均2,695m近くなるが、南側からは遠くなる。	・本庁舎へのアクセス性に変化はない。	・10,563人が平均1,177m近くなる。
公共施設の分布状況	・250m圏内に公共施設はない。	・下田公園の施設が存在し、新庁舎との連携が可能となる。			・250m圏内に公共施設はない。	・町民交流センター等の公共施設が集積するエリアである。	・250m圏内に公共施設はない。
周辺施設状況	・250m圏内に商業・飲食施設はない。	・250m圏内に商業・飲食施設はない。		・250m圏内に飲食施設が1箇所ある。	・250m圏内に飲食施設が4箇所ある。	・商業施設に隣接し、飲食施設も26箇所と充実している。	
地域活性化	人口の集積状況	・500m圏内に122人(0.5%)、1km圏内に775人(3.2%)、2km圏内に5,281人(21.8%)が居住している。		・500m圏内に48人(0.2%)、1km圏内に69人(0.3%)、2km圏内に1,620人(6.7%)が居住している。	・500m圏内に26人(0.1%)、1km圏内に218人(0.9%)、2km圏内に2,345人(9.7%)が居住している。	・500m圏内に852人(3.5%)、1km圏内に1,820人(7.5%)、2km圏内に4,354人(18.0%)が居住している。	・500m圏内に417人(1.7%)、1km圏内に1,896人(7.8%)、2km圏内に7,263人(30.0%)が居住している。
	まちづくりの展望	・市街地・大規模商業施設に隣接し、更なる商業・住宅・産業用途の市街地形成に期待できる。 ・小学校区を連続した市街地形成が期待できる。		・候補地周辺の良好な自然環境を保護するため、開発行為は慎重となるが、「賑わい活力の拠点」に相応しい公共施設等の集積は期待できる。	・良好な農地を保護するため、市街地形成は難しい。 ・公共施設や農業関連施設の集積の可能性はある。	・新庁舎建設に伴う行政サービスの拠点性の向上によって、低・未利用地の減少や建替えの促進、商業施設の出店等が期待できる。	・新庁舎建設に伴い行政・商業の一大拠点が形成され、候補地周辺の商業・住宅・産業用途の市街地の集積が期待できる。 ・開発圧力の向上により、低・未利用地の活用や高度利用の促進が期待できる。
防災拠点性	防災拠点としての安全性	・津波浸水想定エリア外である。 ・土砂災害危険箇所のエリア外である。		・津波浸水想定エリア外である。 ・土砂災害危険箇所のエリア外である。	・津波浸水想定エリア外である。 ・土砂災害危険箇所のエリア外である。	・津波浸水想定エリア外である。 ・土砂災害危険箇所のエリア外であるが、300m以内に指定地がある。	・津波浸水想定エリア「2.0m未満」に含まれるため、対策が必要となる。 ・土砂災害危険箇所のエリア外である。
	拠点としての機能性	・緊急輸送道路が候補地付近にある。 ・災害時に一定の距離はあるが下田公園の施設等を活用した機能性を発揮できる。		・緊急輸送道路はない。 ・災害時に下田公園の施設と連携した、拠点性・機能性を発揮できる。	・緊急輸送道路に接続している。	・緊急輸送道路に接続している。 ・災害時には、周辺施設と連携した拠点性・機能性を発揮できる。	・緊急輸送道路に接続している。 ・交通結節点であり、災害時の機能性を十分に発揮できる。 ・災害時応援協定を結んでおり、避難場所・物資の提供が行える。
メリット	・市街地や商業施設に程近いこと、利便性の高い候補地である。 ・商業施設とは適度な距離があり、入出庫ピークに伴う混雑を避けられる。	・下田公園内の良好な自然環境に位置し、快適に業務を行える環境である。	・当町の中央に位置し一般道のみ利用の場合、町内のどの小学校区からも同程度の距離となる。	・半径500m圏内の人口は最も多く、下田駅からも近いこと、徒歩・公共交通での利用環境に優れている。	・来庁することで買い物や娯楽等が合わせて行えるようになり、町民の利便性が格段に向上する。 ・立地条件の優位性に最も優れる。		
デメリット	・町道間木・百石1号線は歩道が設置されておらず、建設場所によっては整備延長が伸びる場合がある。	・良好な自然環境が広がっているため、周辺の開発行為は慎重となる。	・良好な農地が広がっており、新たな市街地形成は難しい。	・交通量が増えることにより、踏切付近の渋滞が考えられる。	・庁舎と店舗の入出庫ピークが重なる場合、渋滞対策を検討する必要がある。		

新庁舎候補地の比較検討評価

候補地			①イオンモール下田周辺 (町道間木・百石1号線沿い)	②下田公園の一角	③中央 (アグリ)の里周辺)	④現庁舎敷地 (本庁舎)	⑤イオンモール下田敷地内
現在の土地利用			林地 耕地 (畑)	草地 裸地	耕地 (田)	現庁舎敷地内	大型商業施設内
大分類	中分類	小分類					
			実現可能性	経済性	用地取得費	<ul style="list-style-type: none"> <li>用地取得が必要となる。</li> <li>3,900 円/㎡ (0.5 億円) 路線価参考</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>町有地のため、用地取得は不要である。</li> </ul>
概算工事費	<ul style="list-style-type: none"> <li>容易に造成が可能であるが、調整池の設置が必要となる。</li> <li>既存上下水道施設の延長が必要である。</li> <li>新庁舎新築の費用がかかる。</li> <li>約 36.7 億円 (土木 2.4 : 億円、建築 : 34.3 億円)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>容易に造成が可能であるが、調整池の設置が必要となる。</li> <li>浄化槽設置や下水道延長が必要である。</li> <li>新庁舎新築の費用がかかる。</li> <li>約 36.8 億円 (土木 : 2.5 億円、建築 : 34.3 億円)</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>造成による盛土高が高く、軟弱地盤対策の検討や調整池の設置が必要となる。</li> <li>浄化槽を設置する必要がある。</li> <li>新庁舎新築の費用がかかる。</li> <li>約 37.5 億円 (土木 : 3.2 億円、建築 : 34.3 億円)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現状が宅地のため、新たな造成や調整池の設置は必要ない。</li> <li>既存のインフラ施設が利用可能である。</li> <li>中央公民館の解体費用や本庁舎の改修費用がかかる。</li> <li>約 33.7 億円 (土木 : 0.2 億円、建築 : 33.5 億円)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現状が宅地のため、新たな造成や調整池の設置は必要ない。</li> <li>既存のインフラ施設が利用可能である。</li> <li>新庁舎新築の費用がかかる。</li> <li>約 34.5 億円 (土木 : 0.2 億円、建築 : 34.3 億円)</li> </ul>
概算事業費	約 37.2 億円	約 36.8 億円		約 38.5 億円	約 33.7 億円	約 38.2 億円	
敷地の法的条件	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市計画マスタープランの位置付け</li> <li>土地利用・法規制</li> <li>建設までのスケジュール</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市活力創出拠点かつ、市街地連携幹線軸・公園連携軸に位置付けられている。</li> <li>今後発展が見込めるエリアである。</li> <li>都市計画区域ではあるが市街化調整区域に指定され、開発行為が制限されている。</li> <li>埋蔵文化財包蔵地に含まれている。</li> <li>都市計画マスタープランより土地利用計画の見直し作業が必要となるため、建設開始まで時間を要す。</li> <li>埋蔵文化財調査等、慎重な対応が必要である。</li> <li>用地取得が長期間に及ぶ可能性がある。</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>環境保全エリア、中部縦貫軸に位置付けられている。</li> <li>都市計画区域外となっている。</li> <li>町有地のため、用地取得に時間はかからず、候補地の中では建設開始までの期間は短い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>環境保全エリア、中部縦貫軸に位置付けられている。</li> <li>都市計画区域外かつ農用地区域に指定されている。</li> <li>農振除外の手続きが必要となるため、ハードルが高く検討や調整は長期に及ぶ。</li> <li>用地取得が長期間に及ぶ可能性がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市街地エリア、市街地連携幹線軸に位置付けられている。</li> <li>市街化区域 (第二種住居地域) に指定され、都市的土地利用が推奨されている。</li> <li>町有地のため、用地取得に時間はかからず、建設開始までの期間は最も短い。</li> <li>庁舎機能を維持したまま改修を進めるため、工期が長くなる懸念される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市活力創出拠点かつ、市街地連携幹線軸に位置付けられている。</li> <li>今後発展が見込めるエリアである。</li> <li>市街化区域 (近隣商業地域) に指定され、都市的土地利用かつ高度利用が推奨されている。</li> <li>施設立地、商業施設との連携等、イオンモールとの協議が必要となる。</li> <li>用地取得について、地権者が少なく借地契約等により期間の短縮も可能である。</li> </ul>
メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市計画マスタープランの位置付けに合致した計画となる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>町有地のため用地取得費が不要であり、建設用地の形状や建物配置の自由度が高い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>候補地周辺には、圃場整備された農地が広がっており、整形された土地の取得が可能である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存の上下水道のインフラ施設を活用できるため、新たな整備費用は不要となる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市計画マスタープランの位置付けと合致した計画となる。</li> <li>現状で宅地であることや既存のインフラ設備を活用できるため、新たにインフラを整備する費用は少ない。</li> </ul>		
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>建設場所が林地になった場合、立木伐採・運搬・処理費用がかかり、土木工事費が増加する可能性がある。</li> <li>建設場所が既存上下水道敷設場所より遠くなる場合は、整備延長が伸び土木工事費が増加する可能性がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>下水道延長の場合、周辺施設と合わせた施設利用が可能となるが、工事が大規模に及び土木工事費の増加や周辺道路の渋滞等、損失が大きくなる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>土地利用が耕地 (田) のため、地盤調査の結果により軟弱地盤対策が必要となる。対策を実施する場合、土木工事費の増加や工期の延長が懸念される。</li> <li>軟弱地盤対策や庁舎建設に伴い、周辺農地の地盤沈下等の影響が及ぶ恐れがあり、補償費が増加することが懸念される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>概算事業費は現行の庁舎・車庫等を使える前提で算定しているが、現行の庁舎、車庫等の配置では利便が悪く、駐車場 (職員用、来庁者用、施設利用者用) の見直しも想定され、大規模な配置変更に伴う事業費の増加が考えられる。</li> <li>事業計画によっては、行政事務用の仮設庁舎が必要となることも想定され、事業費の増加が考えられる。</li> <li>庁舎移転の必要性やコンセプトに示されている「合併後の一体感」にすぐわなないことになる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>津波浸水対策による事業費の増加が考えられる。</li> <li>庁舎建設に伴う営業補償が生じる可能性がある。</li> <li>敷地面積が限られることにより、職員用駐車場、車庫等の整備手法等の検討が必要になる可能性がある。</li> <li>雨水排水対策に費用がかかる可能性がある。</li> </ul>		
総合評価			○	△	△	○	◎

## 5-3 課題・問題点の抽出と対応策検討

庁舎建設候補地として評価が高い「イオンモール下田周辺」、「現庁舎敷地（本庁舎）」、「イオンモール下田敷地内」について、今後想定される課題と対応策を以下に整理する。

### ▼ 課題の抽出内容と対応策

	課題の抽出	対応策
イオンモール下田周辺	① 市街化を抑制する市街化調整区域にある	● 計画的な土地利用計画の見直し作業の検討
	② 埋蔵文化財包蔵地にある	● 教育委員会との試掘、本調査についての早期化のための早い段階での準備調整
	③ 用地取得	● 農地等であることから、早い段階での地権者との用地交渉や税金控除等の検討
	④ 候補地が林地になった場合は概算工事費増	● 概算工事費の縮減策について検討
現庁舎敷地（本庁舎）	① 改修しても耐用年数が大きく伸びないため、再び改修が必要	● 耐用年数を伸ばす大規模改修と、将来計画を見据えた建て替え計画の検討
	② 庁舎機能を維持したままの改修	● 効率的な改修計画の検討
	③ 理想的な配置計画とした場合の大規模な配置変更の見直しと、さらなる工事費増	● 現在の配置を変更しない条件の中での設計を検討
	④ 工事期間中の公共サービスと事務処理の低下	● 仮設施設や周辺施設の賃貸による暫定利用（事業費増）
	⑤ 施設集約による交通量の増加による踏切付近の渋滞	● 交通量増に対応した交通処理（交差点改修等）の検討
	⑥ 庁舎移転の必要性やコンセプト（「合併後の町民の一体化」）と整合しない	● 整合しないことから、必要性及びコンセプトの変更が必要
イオンモール下田敷地内	① 広域集客施設敷地内にあり混雑	● 庁舎建設により交通量が増となっても大店立地法に対応していることから交通処理は可能
	② 津波浸水想定エリアに位置することによる、対策費の増	● 市街地連携幹線軸にあり、緊急時には一時避難場所として役割が求められることから、小堤や植栽帯による津波減衰、ピロティ等による機能維持対策の検討
	③ 地価が高い	● 賃貸リース等、地価を顕在化させない事業手法の検討
	④ 用地取得	● 商業施設事業者とのマーケットサウンディング等早い段階での交渉
	⑤ 庁舎建設工事時の商業施設の営業補償の可能性	● 商業施設の営業を継続しながらの庁舎建設の検討
	⑥ 敷地面積が限られた中での職員駐車場や車庫等の配置	● 商業施設事業者との話し合いによる占用エリアの確保や立体化等、公民連携事業としての検討
	⑦ 集中豪雨時の雨水排水への対策	● 庁舎建設時における雨水排水流域の見直し検討

## 第6章 事業費削減効果としての官民連携事業の検討

### 6-1 事業手法毎の特性と事例の整理

#### 6-1-1 PPP/PFI 事業の特性

事業費の削減効果が高い手法として、公共と民間が連携して公共サービスの提供を行うスキームのPPP（パブリック・プライベート・パートナーシップ：公民連携）がある。PFIは、PPPの代表的な手法の一つでPPPの中には、PFI、包括的管理委託、指定管理者制度なども含まれている。以下に官民連携手法の類型について整理する。

▼官民連携手法の類型整理（※国土交通省資料を編集）

官民連携手法の類型	概要	
PFI (Private Finance Initiative)	<ul style="list-style-type: none"> <li>PFI法に基づく手法。公共サービスの提供に際し、民間資金を活用して民間事業者に施設整備や公共サービスの提供を委ねる手法</li> </ul>	
事業方式	(1) 通常 PFI	<ul style="list-style-type: none"> <li>民間事業者が PFI 事業の契約に基づいて、公共施設等の設計・建設・維持管理・運営等を一括発注・性能発注・長期契約等により行う手法</li> </ul>
	BOT 方式 (Build Operate Transfer)	<ul style="list-style-type: none"> <li>PFI 事業者が自ら資金調達を行い、施設を建設 (Build) 並びに所有し、事業期間にわたりその施設を運営・管理 (Operate)</li> <li>事業期間終了時に無償もしくは有償で公共に所有権を移管 (Transfer)、施設の所有権が PFI 事業者にあるため柔軟な施設管理が可能、PFI の典型的な事業方式</li> </ul>
	BTO 方式 (Build Transfer Operate)	<ul style="list-style-type: none"> <li>PFI 事業者が施設を建設 (Build) し、その後一旦施設の所有権を公共に移管し (Transfer) した上で PFI 事業者が施設を管理・運営 (Operate)</li> <li>施設の所有権を移管する時点で建設費が支払われることが多く、PFI 事業者にとっては事業当初の大きな負担が軽減されるなどのメリットがある</li> </ul>
	B00 方式 (Build Own Operate)	<ul style="list-style-type: none"> <li>PFI 事業者が自らの資金で施設を建設 (Build) し、そのまま所有 (Own) した上で施設を運営 (Operate)</li> <li>BOT 方式との違いは事業期間終了後も PFI 事業者が施設をそのまま所有し、単独で事業を継続するか、もしくは施設を撤去し事業を終了させる</li> </ul>
(2) 公共施設等運営権制度 (コンセッション方式)	<ul style="list-style-type: none"> <li>民間事業者が PFI 事業の契約に基づいて、公共施設等の運営権を取得し、公共施設等の運営等の事業を長期的・包括的に行う手法</li> </ul>	
PFI に類似する手法	<ul style="list-style-type: none"> <li>PFI法に基づかない手法。PFI法には基づかないもののDB民間事業者に施設整備や公共サービスの提供を委ねる点で、PFIに類似する手法</li> </ul>	
(3) DB・DBO等 (Design Build) (Design Build & Operate)	<ul style="list-style-type: none"> <li>民間事業者に設計・建設等を一括発注・性能発注する手法 (DB) や、民間事業者に設計・建設・維持管理・運営等を長期契約等により一括発注・性能発注する手法 (DBO) 等</li> </ul>	
(4) 包括的管理委託	<ul style="list-style-type: none"> <li>民間事業者に維持管理等を複数年契約・性能発注等により一括発注・性能発注する委託手法</li> </ul>	
(5) 指定管理者制度	<ul style="list-style-type: none"> <li>地方自治法に基づく手法。公の施設の維持管理・運営等を管理者に指定した民間事業者に実施させる手法。指定管理者は公の施設の利用料金を自らの収入とすることが可能</li> </ul>	
(6) 民設公営	<ul style="list-style-type: none"> <li>民間事業者が施設の設計・建設等を行い、公共主体が維持管理・運営等を行う手法（施設については、民間事業者から公共主体に譲渡する方式や賃貸する方式等がある）</li> </ul>	
(7) 民設民営（除く PFI）	<ul style="list-style-type: none"> <li>民間事業者が施設の建設・維持管理・運営を実施する手法</li> </ul>	



▼ 先進事例の整理 (2/2)

実施主体		事業概要		建物概要		VFM <sup>※1</sup>	事業費	官民連携手法
6	京都市 京都市	事業名	京都市左京区総合庁舎整備等事業	竣工年	平成23年	2%	52億円	DBM
		事業概要	分散していた区役所の庁舎と保健所を統合した新しい総合庁舎をPFI法に基づく、基本設計先行型DBM方式のPFI事業（基本設計は市が実施）で整備	構造	RC/PC/S造			
		実施期間	平成21年4月～平成38年3月（設計・建設：2年、維持管理：15年）	規模	地下1階、地上3階			
		PFI導入経緯	市は「京都市左京区総合庁舎整備等事業提案審査委員会」を設置し、PFI方式での事業実施が財政負担削減や官民の役割分担による安定した事業運営、業務の効率化等が期待できることから、PFI法に基づく特定事業として当庁舎を整備することとする実施方針を公表した。その結果、市は市民や民間事業者からの意見を踏まえて事業内容を検討・評価し、基本設計先行型DBM手法によるPFI方式での事業実施を決定した。事業者は一般競争入札で選定され、基礎審査・総合審査の2段階審査が行われた。	敷地面積	約7,000㎡			
7	愛知県 高浜市	事業名	高浜市役所本庁舎整備事業	竣工年	平成28年（本庁舎のみ）	-	33億円	リース
		事業概要	市役所庁舎を定期借家権等により市が事業者から賃借する事業。事業者は庁舎の整備、維持管理及び一部施設の運営	構造	S造			
		実施期間	平成27年4月～平成49年1月（予定）（設計・建設：1年9ヶ月、維持管理：約20年）	規模	地下1階、地上3階			
		PFI導入経緯	市は、庁舎が地方公共団体の事務所として位置づけられていることからシンボリックな建物を求めず、その分の費用を他の公共施設の更新に充てる考えで、賃貸契約で整備することを見込んだ実施方針をたてた。それに基づき事業者が公募型プロポーザル（資格審査、基本的条件の適合検査、提案内容の審査の3段階審査）により選定され、賃貸契約が決定した。	敷地面積	約5,300㎡			
8	熊本県 合志市	事業名	（未定）	竣工年	（未定）	約10% （試算）	（未定）	BOT及び民設施設に庁舎が賃貸で入居
		事業概要	土地区画整理事業による交通結節点機能を含む、利便性の高い市民生活の拠点。公共施設には庁舎、図書館等文教関係、民間施設には書店、カフェ、郵便局等を想定	構造	（未定）			
		実施期間	（未定）	規模	（未定）			
		PFI導入経緯	市は「都市中核拠点」の形成のために、市庁舎の移転・集約化にあたり民間施設と一体化させる構想をたて、官民連携手法の導入を検討した。	敷地面積	約20,000㎡（予定）			
9	岩手県 遠野市	事業名	遠野市本庁舎整備事業	竣工年	平成29年	-	34億円	DB+包括管理委託
		事業概要	東日本大震災により全壊した市庁舎の復旧に合わせた市内公共施設の再配置・複合的施設運営	構造	RC造			
		実施期間	平成26年9月～平成29年9月（DB）	規模	地下1階、地上3階			
		PFI導入経緯	市はまちづくり会社等を活用した官民連携事業の検討を行い、DB+包括管理委託手法が適しているものと結果づけた。DB事業者は入札により地元企業らによるJVが選定された。	敷地面積	（非公表）			
10	千葉県 木更津市	事業名	木更津市庁舎整備事業	竣工年	（未定）	約9.45% （試算）	（未定）	BTO
		事業概要	現庁舎の耐震性能の欠如やバリアフリー対応のための建替え事業	構造	（未定）			
		実施期間	平成32年頃まで延期	規模	（未定）			
		PFI導入経緯	市は「木更津市庁舎整備検討委員会」を設置し、事業の透明性や施工期間、事業資金調達等の面から従来方式やPFI方式での事業実施の検討結果を盛り込んだ基本構想（案）を作成した。その後基本計画において再度比較検討を行いPFI方式での事業実施を決定し、「木更津市庁舎整備事業に係るPFI事業者等審査委員会」を設置した。事業者は一般競争入札で選定される予定であったが、事業者の見積額が市の予定価格を上回ったことを理由に入札参加者がなくなり中止となった。	敷地面積	約20,000㎡（予定）			
				延床面積	約15,000㎡（予定）			

※1 VFM (Value For Money、バリュー・フォー・マネー) は、PFIの最も重要な概念の一つ。お金=税金に対する使用価値を最も高めようという考え方で従来の方式と比べてPFIの方が総事業費をどれだけ削減できるかを示す割合。VFM (%) = 従来の公共事業 (LCC) - PFI (LCC) / 従来の公共事業 (LCC)

## 6-2 従来手法と官民連携手法の比較検討

### 6-2-1 従来手法と官民連携手法の比較検討

先進事例の整理から庁舎整備では、通常PFI方式、PFIの類似手法である「DB・DBO」が多く、官民連携手法として採用される可能性が高い。この2つの方式と設計や施工を分割して発注する従来型の公共直接施工方式、いわゆる「従来方式」について比較検討を行うとともに、候補地選定評価が高い「イオンモール下田周辺」、「現庁舎敷地（本庁舎）」、「イオンモール下田敷地内」との適用可能性について、以下に整理する。

#### ▼ 比較検討と適用可能性

		従来方式	官民連携手法	
			PFI方式	DB・DBO方式
契約期間		単年度	複数年 (10～30年)	複数年 (10～30年)
資金調達		町	民間	町
建物 所有	運営期間中	町	町(BTO) 民間(BOT)	町
	事業期間満了後	町	町	町
主体	設計	町	民間	民間
	施工	町	民間	民間
	維持管理	町	民間	町(一部民間委託)
メリット		<ul style="list-style-type: none"> <li>設計・建設・維持管理・運営の全てで公共に主導権がある</li> <li>事業期間を最も短くすることが可能</li> <li>設計、施工を個別に発注するため、段階に応じて柔軟な業務の発注、実施、対応が可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>設計・施工に係る業務を一括で発注するため、事業費を早期に把握することが可能</li> <li>民間のノウハウの活用により、事業費の縮減や財政負担の平準化が期待できる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>設計・施工コストを早期に把握することが可能</li> <li>民間ノウハウの活用により、事業費を縮減できる可能性がある</li> <li>着工までの必要な手続きを終了させれば、設計期間終了前に建設工事を始めることも可能</li> </ul>
デメリット		<ul style="list-style-type: none"> <li>設計・施工を個別に発注するため、事業費の縮減が限定的となる可能性がある</li> <li>民間ノウハウの活用余地が小規模</li> <li>財政負担の平準化が困難</li> <li>リスクの多くは公共負担</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>PFIによる事業者選定期間や準備期間が必要となり、事業の長期化等負担が増加</li> <li>設計変更に対応できない懸念があり、発注後の意見反映が難しい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業者選定のため、準備期間が必要となり、事業が長期化</li> <li>設計変更に対応できない懸念があり、発注後の意向反映が難しい</li> <li>設計・施工・運営段階で金融機関によるモニタリング機能がない</li> </ul>
適用 可能性 の 評価	イオンモール下田周辺	<ul style="list-style-type: none"> <li>民間による資金調達を前提とした場合、財政支出の長期平準化を考慮すると、PFI-BOT方式が望ましい</li> </ul>		
	現庁舎敷地(本庁舎)	<ul style="list-style-type: none"> <li>市場性の観点から民間応募のリスクが高く、官民連携手法はハードルが高い</li> </ul>		
	イオンモール下田敷地内	<ul style="list-style-type: none"> <li>既設の大型商業施設事業者とのリース契約、管理運営等、緊密な調整が必要となることから民間ノウハウの活用余地が小さい従来方式は馴染まず、官民連携手法が望ましく、さらに民間による資金調達を前提とした場合、財政支出の長期平準化を考慮すると、PFI-BOT方式が望ましい</li> </ul>		

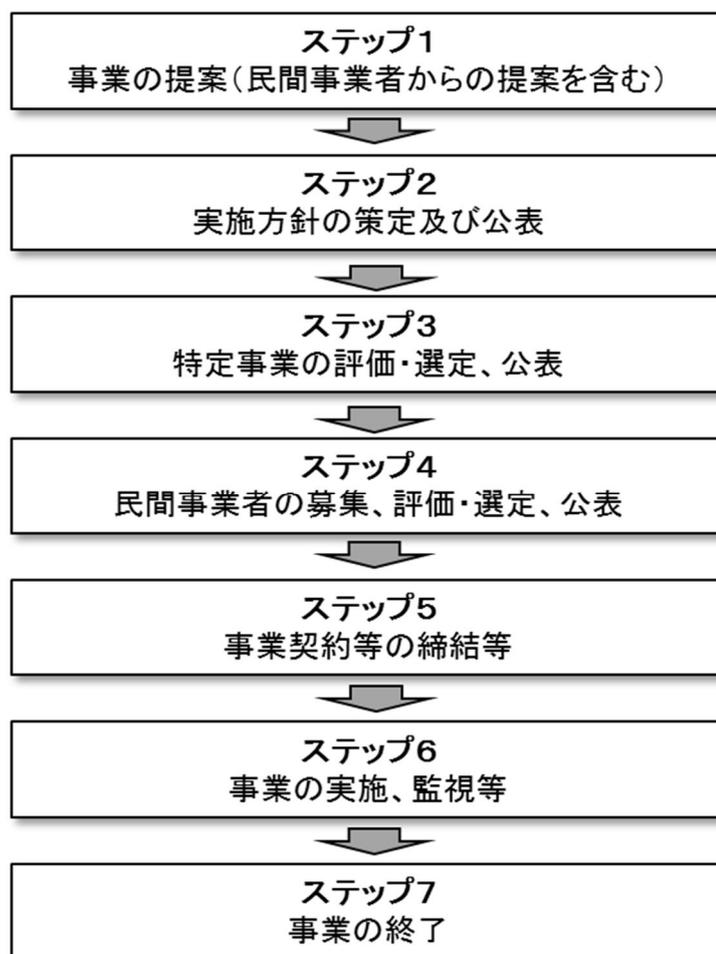
## 6-2-2 PFI 事業を導入する際の留意点とプロセス

近年の流れとして、事業の提案（以下、PFI 事業のプロセスのステップ 1）の前に、民間応募の可能性やリスク分担の方向性を探り、実施方針へ反映させることを意図したサウンディング型市場調査（マーケットサウンディング）を実施する事例が多くなっていることから、実施の際には検討するべきである。以下に PFI を導入する際の留意しておくべき点について整理する。

### ▼PFI 事業を実施する際の留意点

- ① 町民、議会、庁内の合意形成
- ② 民間応募の可能性の把握（サウンディング型市場調査）
- ③ 事業者の選定方法（客観性、透明性）の検討
- ④ 財政負担見込み額の算定（方法と算定レベル）
- ⑤ 維持管理・運営の範囲の検討
- ⑥ 事業者にとってのインセンティブ（提案収益事業、税制上の優遇措置）
- ⑦ 性能規定、サービスレベル要求水準の設定
- ⑧ 両者にとって適度で透明性の高いリスク分担
- ⑨ 事業継続困難時の措置の検討、金融機関との取り決め
- ⑩ 事業計画策定⇒選定手続き⇒契約⇒モニタリングまでの行政内の一貫した体制（選定までに時間がかかることから、事業化からモニタリングまで長期の対応が必要）
- ⑪ モニタリングの方法（サービス水準の測定方法、評価方法）

参考：国土交通省所管事業への PFI 活用参考書



▲ PFI 事業のプロセス

### 6-3 従来の分離発注方式とのスケジュール比較

従来の分離発注方式と前述で整理した PPP/PFI 方式の事業スケジュールを比較すると、従来方式が約 50 か月、PFI 方式が約 58 か月、DB・DBO 方式が約 52 か月と想定される。

※スケジュール比較作成の前提として、基本構想、基本計画は完了していること、また各候補地の与条件は考慮に入れず一般的な事業期間として設定

▼スケジュールの比較

