

＜調査の目的＞

さいたま市役所本庁舎の整備に関する基本的な考え方、機能、規模、位置、整備の進め方その他必要となる事項についての審議の結果をとりまとめた「さいたま市本庁舎整備審議会答申」（平成 30 年 5 月。以下「答申」という。）を踏まえ、本庁舎の整備に関し、答申で示された諸条件を満たすものがあるか等について調査を実施しました。

＜答申で示された諸条件＞

答申では、本庁舎の整備に関し必要となる事項について、以下が示されています。

1. 基本的な考え方及び機能：新しい本庁舎のあるべき姿及びその実現に向けて配慮すべき事項として、「**効果的、効率的に行政運営が行える庁舎**」、「**防災中核拠点として災害に対応できる庁舎**」等 7 点
  2. 規模：行政部分 37,000 m<sup>2</sup>程度、議会部分 3,000 m<sup>2</sup>程度、**合計 40,000 m<sup>2</sup>程度**
  3. 位置：「**さいたま新都心駅周辺（半径 800m 圏内）**」が最も望ましい
  4. 整備の進め方：新しい本庁舎の整備を進めるに当たって、「**財政負担軽減**」等の各事項について、十分配慮すべきであること
- これらの事項を本庁舎の整備に関する諸条件として整理し、土地の抽出及び評価を行いました。

＜土地の抽出及び評価＞

さいたま新都心駅周辺（半径 800m 圏内）におけるすべての街区※1 を対象に、現行の容積率及び制限の緩和を想定した場合の容積率を確認するとともに、本庁舎建設に当たり街区の現況機能が制約となる事項（例：街区内に学校やまちづくりにおける都市機能を担う施設等が存在し、現況機能に影響を与えずに庁舎建設が困難である等）を確認したうえで、延床面積 40,000 m<sup>2</sup>以上の建築が可能な街区を抽出しました。

※1 街区：道路、鉄道線路及び河川用水によって四方を囲まれる一段の土地

抽出された街区を対象に、答申の諸条件を踏まえて設定した指標【表 1】に基づく定性評価を実施し、土地の抽出及び評価の結果、**本庁舎の整備に適した街区（適地）は、①食肉中央卸売市場ほか街区、②コクーン 2・3 街区、③さいたま新都心バスターミナルほか街区、の 3 つ**となりました。【図 1・2】

＜適地 3 か所におけるコストシミュレーション＞

適地 3 か所について、一定の条件を設定し、本庁舎を整備する場合のコストシミュレーションを実施しました。

シミュレーションに当たっては、適地 3 か所について現況機能の維持を前提としつつ、財政負担軽減の観点から、容積を最大限に活用して民間収益施設との複合化を図る場合を想定し、そのうえで、従来型手法により整備する場合との比較を通じ、コスト縮減・収入確保（地代等）の可能性を調査しました。

シミュレーションにおける適地 3 か所の土地利用及び施設整備に関する前提条件の考え方は以下のとおりです。これらの考え方条件を整理・設定し、イニシャルコスト及びランニングコスト、財政負担の軽減効果の算出を行いました。

- (1) 土地利用に関する前提条件
  - 各適地における土地確保の実現性や現況利用状況を考慮したうえで、活用可能と考えられる施設整備用地の範囲を設定
- (2) 施設整備に関する前提条件
  - ① 最大延床面積：用地面積及び容積率をもとに試算。特例制度の活用による容積率の緩和の効果が考えられる場合は、実現性と効果が最も優れている制度の効果を想定
  - ② 民間収益施設との複合化：各適地の立地条件を踏まえ、収益性（需要の有無等）や本庁舎との適合性を考慮したうえで、民間収益施設の用途や複合化の方法（分棟又は合築）を設定
  - ③ 事業スキーム：リースや等価交換などを含め PPP※2 事業スキームの手法を検討し、事業の安定性・効率性の観点から、事業用地は市が所有又は取得することを前提に、民間事業者が本庁舎と民間収益施設を合築により一体的に整備し、本庁舎部分を市が買い取ることを基本とした、PPP 事業スキームの導入を設定 ※2 PPP (Public Private Partnership)：官民連携

設を合築により一体的に整備し、本庁舎部分を市が買い取ることを基本とした、PPP 事業スキームの導入を設定 ※2 PPP (Public Private Partnership)：官民連携

表 1 定性評価の指標の設定

本庁舎の整備に必要な事項	定性評価の指標
1. 基本的な考え方及び機能	
(1) 効果的、効率的に行政運営が行える庁舎	①敷地形状等：行政運営に必要な面積・空間の確保等、建築計画にあたっての支障の有無 ②災害想定区域に含まれていないか ③接道状況：道路幅員が狭い、緊急輸送道路へのアクセスが困難、等の支障の有無 ④周辺環境：木造住宅密集地区に近接しており延焼のおそれがある、等の支障の有無 (適地の選定には直結しない事項であるため、指標化の対象外)
(2) 防災中核拠点として災害に対応できる庁舎	
(3) さいたま市の都市づくりの一翼を担う庁舎	
(4) 長期的な視点から環境にやさしい庁舎	
(5) すべての人が使いやすいユニバーサルデザインを実践する庁舎	
(6) さいたま市のシンボルとなる庁舎	
(7) 多様な主体による協働や市民交流が行われる庁舎	
2. 規模	(40,000 m <sup>2</sup> の建築可能性として土地の抽出を実施済み)
3. 位置	(さいたま新都心駅周辺 (800m 圏内) の範囲として土地の抽出を実施済み)
4. 整備の進め方 (記載内容要約)	
① 財政負担軽減 (財政状況や公共施設マネジメント計画などへの配慮)	(主に採用する整備手法によるものであり、適地の選定には直結しない事項であるため、指標化の対象外)
② 多様な整備手法の検討、状況変化に応じた弾力的な空間活用	⑤民間収益施設との合築可能性：活用可能と考えられる容積の有無 等
③ 土地の確保に当たっての様々な選択肢の検討 (公有財産の活用、定期借地権、等価交換など)	⑥任意の時期における土地確保の実現性：土地確保にあたっての支障の有無 等 ⑦現況機能との共存可能性：現況機能との共存可能性についての支障の有無 等
④ メンテナンスや維持管理のしやすさ	(適地の選定には直結しない事項であるため、指標化の対象外)
⑤ 最寄り駅からのアクセス性の向上	

図 1 土地の抽出及び評価のフロー

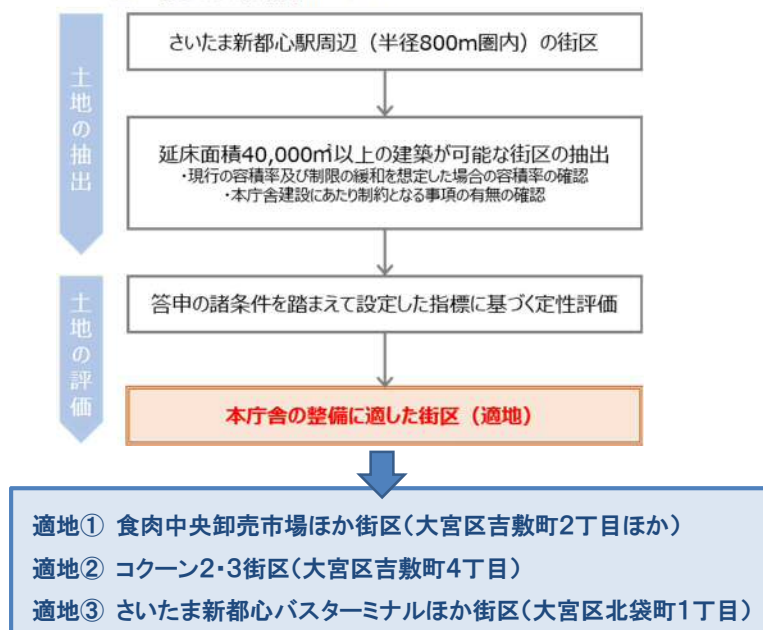
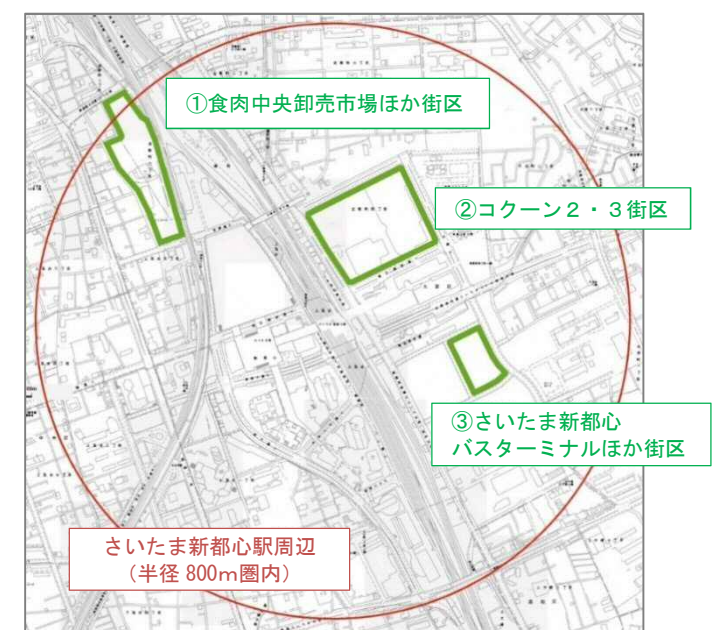

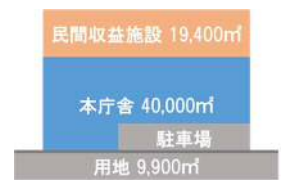



図 2 さいたま新都心駅周辺(半径 800m 圏内)の範囲及び適地の位置



本調査の結果、概要は【表 2】のとおりです。

表2 調査結果の概要

適地の名称	① 食肉中央卸売市場ほか街区		② コクーン2・3街区		③ さいたま新都心バスターミナルほか街区	
適地の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>所在地及び面積：大宮区吉敷町2丁目ほか、43,770㎡</li> <li>用途地域：準工業地域（容積率200%）、近隣商業地域（容積率200%）</li> <li>現況利用状況：食肉中央卸売市場ほか</li> <li>土地の所有：市、民間</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>所在地及び面積：大宮区吉敷町4丁目、67,796㎡</li> <li>用途地域：商業地域（容積率600%）</li> <li>現況利用状況：コクーン2・3</li> <li>土地の所有：民間</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>所在地及び面積：大宮区北袋町1丁目、17,317㎡</li> <li>用途地域：工業地域（容積率200%）</li> <li>現況利用状況：さいたま新都心バスターミナル、新都心みどり広場</li> <li>土地の所有：市</li> </ul>	
コストシミュレーション						
算出に当たったの設定条件	<p>＜土地利用に関する前提条件＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市有地である現況の市場等用地（20,210㎡）に施設を整備</li> <li>現況の市場は敷地外に移転</li> </ul> <p>＜施設整備に関する前提条件＞</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>最大延床面積：80,841㎡（特例制度による容積率制限の緩和を想定し、容積率400%で試算）</li> <li>民間収益施設との複合化：業務機能（賃貸オフィスビル）との積層合築</li> <li>事業スキーム：市が所有する用地に、民間事業者が建物を整備して本庁舎部分を市が買い取ることを前提としたPPP事業スキームの導入を想定。民間事業者が民間収益施設を所有する（定期借地権を設定）</li> </ol>		<p>＜土地利用に関する前提条件＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>現況の平面駐車場用地（9,900㎡）に施設を整備</li> <li>市が民間から用地を取得</li> <li>現況の駐車場と同等の機能を確保</li> </ul> <p>＜施設整備に関する前提条件＞</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>最大延床面積：59,400㎡（現行の容積率を上回る容積率を想定しても、隣地斜線制限等によりその効果を受けないため、現行の容積率600%で試算）</li> <li>民間収益施設との複合化：業務機能（賃貸オフィスビル）との積層合築</li> <li>事業スキーム：市が用地を取得し、民間事業者が建物を整備して本庁舎部分を市が買い取ることを前提としたPPP事業スキームの導入を想定。民間事業者が民間収益施設を所有する（定期借地権を設定）</li> </ol>		<p>＜土地利用に関する前提条件＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市有地である現況のバスターミナル用地（15,000㎡）に施設を整備</li> <li>現況のバスターミナル施設（800㎡）と同等の機能を確保</li> </ul> <p>＜施設整備に関する前提条件＞</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>最大延床面積：60,000㎡（特例制度による容積率制限の緩和を想定し、容積率400%で試算）</li> <li>民間収益施設との複合化：業務機能（賃貸オフィスビル）との積層合築</li> <li>事業スキーム：市が所有する用地に、民間事業者が建物を整備して本庁舎部分を市が買い取ることを前提としたPPP事業スキームの導入を想定。民間事業者が民間収益施設を所有する（定期借地権を設定）</li> </ol>	
施設のイメージ	<p>＜本庁舎+民間収益施設＞</p> 		<p>＜本庁舎+駐車場+民間収益施設＞</p> 		<p>＜本庁舎+バスターミナル施設+民間収益施設＞</p> 	
イニシャルコスト及びランニングコスト（民間収益施設部分を除く）	イニシャルコスト（本庁舎部分取得費用）	ランニングコスト	イニシャルコスト（本庁舎部分取得費用）	ランニングコスト	イニシャルコスト（本庁舎部分取得費用）	ランニングコスト
従来型手法によるコスト	約213億円	約5.5億円/年	約275億円 <small>（うち、駐車場部分約62億円。用地取得費は含まない）</small>	約5.9億円/年 <small>（うち、駐車場部分約0.4億円）</small>	約217億円 <small>（うち、バスターミナル施設部分約4億円）</small>	約5.6億円/年 <small>（うち、バスターミナル施設部分約0.1億円）</small>
民活手法導入による財政負担軽減効果	約▲11億円	約▲0.3億円/年	約▲14億円	約▲0.3億円/年	約▲11億円	約▲0.3億円/年
民活手法導入による削減後のコスト	約202億円	約5.2億円/年	約261億円	約5.6億円/年	約206億円	約5.3億円/年
民間収益施設との複合化による土地利用による財政負担軽減効果（土地の貸付料、民間収益施設の固定資産税等）	約▲3.4億円/年		約▲3.0億円/年		約▲1.6億円/年	
備考	<p>＜本庁舎整備にあたっての特徴又は期待される効果＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>用地面積が広く、容積率の緩和が実現した場合に活用可能となる延床面積が最も大きい</li> <li>大規模な民間収益施設との複合化によって財政負担の軽減が期待できる</li> </ul> <p>＜本庁舎整備にあたっての主な検討課題＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一部地下部分を首都高速道路が通過しており、当該部分について建物構造や荷重の制限が課せられることに留意する必要がある</li> <li>周辺住宅地への日照等の影響に関して配慮する必要がある</li> <li>他の適地と比較して駅から最も離れた距離にあり、駅からのアクセス性の向上を図る必要がある</li> <li>民間収益施設との複合化について、他の適地と比較して事業成立性が相対的に低い</li> </ul>		<p>＜本庁舎整備にあたっての特徴又は期待される効果＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>既存商業施設を含めた複合的な機能の集約化が図られるため、駅周辺のにぎわい創出やランドマーク形成への寄与が期待できる</li> <li>民間収益施設との複合化について、事業成立性が高い</li> <li>駅へ続く既設歩行者デッキと施設の接続が実現した場合、利便性が大きく高まり、民間収益事業としての競争力の強化が期待できる</li> </ul> <p>＜本庁舎整備にあたっての主な検討課題＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>民間所有の土地であり、用地取得の実現性等を精査する必要がある</li> <li>用地の取得に多額の費用を要する</li> <li>隣地斜線制限等による建物規模制限等、建築計画に一定の制約が生じる</li> <li>歩行者デッキとの接続については、用地や費用の確保、費用負担に関する合意形成等が必要である</li> </ul>		<p>＜本庁舎整備にあたっての特徴又は期待される効果＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>さいたま新都心公園等の隣接街区を含めた一体的な活用が可能であり、駅周辺のにぎわい創出や防災中核拠点としての機能向上が期待できる</li> <li>民間収益施設との複合化について、事業成立性が高い</li> <li>隣接街区との関係性や敷地形状に起因する制約事項が少なく、自由度の高い計画の検討が可能である</li> </ul> <p>＜本庁舎整備にあたっての主な検討課題＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本庁舎とバスターミナル機能の歩車動線分離等、施設計画段階における来庁者の交通安全性に配慮する必要がある</li> <li>歩行者デッキとの接続については、用地や費用の確保、費用負担に関する合意形成等が必要である</li> </ul>	

※本調査結果は、地権者の意思を確認したものではありません。また、コストに関しては、いずれも設定した条件に基づく概算であり、建築条件や事業スキームの詳細化、不動産市場動向を踏まえた実現性の検証等に伴い、変更が生じるものであることに留意する必要があります。