

第4章 新庁舎の建設位置

1 前提となる考え方

【委員会意見】追記部分

新庁舎の建設位置を検討するにあたり、前提となる考え方を整理します。

■ 庁舎の位置の視点

「地方公共団体の事務所の位置」について、地方自治法では、以下のように規定されています。

※地方自治法（抜粋）

（地方公共団体の事務所の設定又は変更）

第4条 地方公共団体は、その事務所の位置を定め又はこれを変更しようとするときは、条例でこれを定めなければならない。

- 2 前項の事務所の位置を定め又はこれを変更するに当たっては、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。
- 3 第一項の条例を制定し又は改廃しようとするときは、当該地方公共団体の議会において出席議員の三分の二以上の者の同意がなければならない。

市民サービスの提供拠点である庁舎は、地方自治法第4条第2項に示されるとおり、その建設位置を検討するにあたっては、交通アクセスや他の官公署との関係等、市民の利便性について十分に考慮することが必要です。

また、行政運営やまちづくりの拠点として、将来にわたって安定的に機能が発揮されるよう、市の都市計画・将来像に整合し、市域の活性化や拠点形成につながる場所であることが求められます。

さらに、市民の安全・安心な生活を守る役割を担うことから、地震・洪水・土砂災害等の自然災害リスクが低い場所、災害発生時にも防災・指揮拠点として機能し、業務を継続できる場所であることや物資・人的支援を受けやすい場所であることが望ましいです。

■ 整備事業としての視点

新庁舎整備事業を進めるにあたり、新庁舎の建物本体や外構・駐車場等付帯施設が整備可能な、一定規模以上のまとまった土地が必要です。

また、庁舎は市民サービスの提供や行政運営、災害時における防災・指揮拠点として重要な役割を果たす施設であり、整備事業が停滞した場合に、市民生活や行政機能に与える影響が大きいため、建設場所の検討においては、確実に事業が進められることも前提として必要な考え方となります。

2 候補地の抽出

(1) 候補地の抽出要件

前提となる考え方に基づき、本市において新庁舎の建設位置となり得る土地（＝候補地）を抽出するための要件を以下のとおり設定します。

< 候補地の抽出要件 >

- | |
|----------------------|
| 要件 1 市民の利用に便利であること |
| 要件 2 一定の敷地面積が確保できること |
| 要件 3 確実な事業推進が可能であること |

■ 要件 1 市民の利用に便利であること

本市は、紀の川流域の平野部と周辺山地から構成され、古くは紀の川船運や高野山参詣への街道の宿場町として市街地が線状に発展し、近代以降、南海高野線・JR和歌山線が整備されてからは、鉄道駅周辺を核とする市街地が形成されました。高度経済成長期以降、自動車交通の普及により、市街地が鉄道駅周辺から郊外へ面的に拡散し、現状の市街地が形成されています。また、第2次橋本市長期総合計画や都市計画マスタープランにおいて、現状の市街地に基づき、都市機能や生活サービス機能の集積・向上を図る方針とするエリア（都市拠点及び地域拠点）を設定しています。

新庁舎の位置については、市民の利便性を確保することが重要であることから、市内各所からの大きな偏りがなくアクセスが容易に行える位置にあることが望ましく、市街地の成り立ち・方針や市民アンケートにおいて来庁者の約80%が自動車を来庁手段としていることも踏まえ、候補地の具体的な抽出要件を以下のとおり設定します。

< 具体的な抽出要件 >

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">来庁者の多くが自動車を利用している実態を考慮し、<u>幹線道路や主要道路に近接または接続</u>していること。市内各所からの移動に大きな偏りが生じないように、<u>人口重心にできるだけ近い位置</u>にあること。 |
|---|

■ 要件2 一定の敷地面積が確保できること

新庁舎建設に際して、必要な敷地規模の目安設定を行います。

敷地規模は、新庁舎等建物の建築に必要な面積と駐車場や駐輪場、広場や緑地等の屋外付帯施設に必要な面積を合計して設定します。

1) 新庁舎等建物の建築面積

令和7年4月1日現在の職員数に基づく、旧総務省基準による新庁舎の規模算定は下表のとおりとなります。

◆庁舎機能・基準面積算定（旧総務省基準より）

区分	職区分	職員数	換算率	換算職員数	面積㎡
A 執務室	特別職	3	20	60.0	4,388
	部長・次長級	17	9	153.0	
	課長級	29	5	145.0	
	課長代理級・係長	98	2	196.0	
	一般職員 (会計年度職員・OS等を含む)	421	1	421.0	
	計	568		975.0	
面積計算		975.0 人 × 4.5㎡/人			
B 倉庫	A 面積 (㎡)	× 共用面積率13%			570
	4,388	× 0.13			
C 付属面積/会議室・ 便所等	職員数 (人)	× 1人当たり面積 (㎡)			3,976
	568	× 7.0			
D 玄関・広間・廊下・ 階段等	A+B+C 面積 (㎡)	× 共用面積率40%			3,574
	8,934	× 0.4			
E 議事堂/議場・ 委員会室・議員控室等 (車庫は別途)	議員定数 (人)	× 1人当たり面積 (㎡)			630
	18	× 35.0			
		合計			13,137
※R7年4月1日時点					≒ 13,000

上記に市民交流スペース等の付加機能面積を考慮し、新庁舎の計画規模を 13,500 ㎡程度とします。

計画する新庁舎等の全体規模は、庁舎機能の集約・市民サービス機能や国等の機能の複合化を考慮すると、<表-1>のとおりとなり、建築物用地として約 5,800 ㎡が必要となります。

<表-1 新庁舎等の建設用地規模検討>

機能区分	概略延床面積 (㎡)	階層等設定	想定建築面積 (㎡)	備考
新庁舎機能	13,500	低階層を窓口部門として必要な床面積	約 2,500	新庁舎 6 階建て程度
保健福祉センター	3,600	2 層	約 2,500	庁舎機能を除く要望面積
図書館機能	2,600	1 層		
文化会館機能	1,900	1 層		
中央公民館機能	1,300			
国機関等機能	800	庁舎棟と別棟で 1 層	約 800	要望面積※
合計	23,700		約 5,800	

※現状面積は所管課への意向調査で把握した専用面積に必要な共用部分を含めた面積です。検討の参考とする概略面積であるため、今後の検討により変わる場合があります。

2) 駐車場等屋外付帯施設の面積

新庁舎における来庁者用駐車場の必要規模は、1日当たりの車ででの来庁台数と平均的な滞留(滞在)時間や車の最大滞留量を基に算出します。(「市・区・町・役所の窓口事務施設の調査」関龍夫、「最大滞留量の近似的計算法」岡田光正より)。

■ 1日当たりの車の平均来庁台数の想定

所轄人口の0.9%前後が窓口部門、0.6%前後が窓口部門以外の利用として想定し(「市・区・町・役所の窓口事務施設の調査」関龍夫より)、来庁者の約90%が自家用車を利用している想定とすると、1日当たりの車の平均来庁台数は以下のとおりとなります。

区分	人口(人) ※令和7年8月	×	人口に対する 来庁割合	×	自動車利用率	=	1日当たりの 平均来庁台数
窓口部門の来庁台数	58,372	×	0.9%	×	90%	=	473台/日
窓口部門以外の来庁台数	58,372	×	0.6%	×	90%	=	315台/日

なお、自動車利用率の設定は、来庁者の90%が自家用車を来庁手段としている市民アンケートの結果に基づいています。

■ 必要駐車場台数の算定

庁舎を利用する際の滞在時間は、市民アンケートの結果から約65%の来庁者が10~30分未満、約15%の来庁者が10分未満、約20%の来庁者が30分から1時間以上となっています。

このことから、窓口部門の滞在時間を20分、窓口部門以外の滞在時間を60分と想定し、これに集中度を加味して駐車場必要台数を算定すると以下のとおりとなります。

$$\begin{aligned} \text{必要駐車台数} &= \text{最大滞留量(台/時間)} \\ &= \text{1日当たりの平均来庁台数} \times \text{集中度}(\alpha) \times \text{平均滞在時間(T)}/60 \\ \text{※集中度}(\alpha) &: 30\% \text{ (「最大滞留量の近似的計算法」 庁舎は一般事務所等と同じ扱い)} \end{aligned}$$

区分	1日当たりの 平均来庁台数	×	集中度(α)	×	平均滞在時間 (T)/60	=	設定台数
窓口部門	473	×	30%	×	0.33	=	47台
窓口部門以外	315	×	30%	×	1.00	=	95台
					計		142台

前述の必要駐車場台数の算定により必要台数は142台となることから来庁者用駐車台数を150台と設定します。なお、本庁舎・教育文化会館・旧市民会館・上下水道庁舎周辺の現状の駐車台数は115台です。

保健福祉センターの現状の駐車場は、マイクロバス等を除いて196台分のスペースがあるため、集約・複合化を行う新庁舎用の来庁者用駐車場としては、 $150 + 196 = 346 \Rightarrow$ 約350台分のスペースを設けることとします。

公用車は現状で小型乗用車及び軽自動車(乗用及び貨物)の合計が125台、貨物(小型を含む)及び乗合自動車等の合計が25台を保有しており、この台数を確保することとします。

国機関用駐車場は要望台数を確保することとします。

<表-2 新庁舎等の整備に必要な屋外付帯施設規模の検討>

区分	算定根拠等	必要面積	
		平面駐車の場合	自走式立体駐車の場合
市庁舎用駐車場 (来庁者・複合化施設部分)	350 台 × 25 m ² /台	約 8,800 m ²	約 2,100 m ² (5 層)
公用車車庫	125 台 × 25 m ² /台 + 25 台 × 45 m ² /台	約 4,250 m ²	約 2,700 m ² (3 層)
国機関用駐車場	30 台 × 25 m ² /台	約 750 m ²	約 400 m ² (2 層)
職員・来庁者用駐輪場	100 台 × 2 m ² /台	約 200 m ²	約 200 m ²
広場・緑地帯・通路等		約 1,000 m ²	約 1,000 m ²
合 計		約 11,700 m ²	約 6,400 m ²

以上により、<表-1>に示す新庁舎等の整備に必要な敷地規模の目安は、1) 建築物用地 5,800 m² + 2) 屋外付帯施設を含む外構部分 6,400~11,700 m² = 12,200~17,500 m²となることから、候補地の具体的な抽出要件として、以下の規模が確保できることが求められます。

<具体的な抽出要件>

- **12,000 m²以上の面積を確保**できる用地であること。

なお、新庁舎等の建築規模や駐車場等の屋外付帯施設の規模は、基本計画段階で改めて精査することとします。

■ 要件3 確実な事業推進が可能であること

庁舎が重要な役割を担う施設であることに加え、第2章に整理する現状・課題解決のために、新庁舎整備の早期実現が望ましいです。用地取得のための調整期間等、可能な限り不確実性を回避し、設計・施工段階へ円滑に移行し、確実な事業推進ができるよう、以下を候補地の具体的な抽出要件として設定します。

<具体的な抽出要件>

- 山林等の未造成地を除く**市有地**であること。

(2) 候補地の抽出・概要整理

■ 候補地の抽出

前項(1)で設定した候補地の抽出要件に該当する市内の土地 2箇所を、新庁舎の建設候補地として抽出します。

候補地の概要は以下のとおりです。

< 候補地の概要 >

候補地	所在地	敷地面積
候補地Ⅰ (現庁舎敷地)	橋本市東家 1-1-1	約 14,400 m ²
候補地Ⅱ (運動公園内)	橋本市北馬場 454	約 18,000 m ²

< 候補地位置図 >



出典：第2次橋本市都市計画マスタープラン

■ 候補地の概要

< 候補地Ⅰ 現庁舎敷地 >

項目	内容
<p>周辺配置図</p>	
<p>敷地面積</p>	<p>敷地①（市庁舎敷地）約 13,600 m² 敷地②（駐車場：民有地）約 800 m² （新庁舎用敷地）計 約 14,400 m² 敷地③④（保健福祉センター及び駐車場）約 7,800 m² + 950 m² 敷地⑤（保健福祉センター駐車場：民有地）約 3,700 m²</p>
<p>道路</p>	<p>南側：国道 24 号（幅員 15～18m）、西側：市道東家西御門線 9（幅員 11m）</p>
<p>用途地域</p>	<p>商業地域</p>
<p>建蔽率・容積率</p>	<p>80%・400%</p>
<p>その他</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 建築基準法第 22 条地域、宅地造成等工事規制区域 ・ 現庁舎敷地と保健福祉センター敷地は、ほぼ平坦。（標高約 80m）

<候補地Ⅱ 運動公園内>

項目	内容
周辺配置図	
敷地面積	<p>敷地（現状臨時駐車場）約 18,000 m² 敷地（現状緑地）約 10,000 m²（一部、民有地を含む）</p>
道路	南側：市道原田幹線 1031、西側：市道北馬場区内 5 号線 382
用途地域	無指定区域
建蔽率・容積率	60%・200%
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・都市公園（都市計画施設）、建築基準法第 22 条地域、宅地造成等工事規制区域 ・敷地（現状臨時駐車場）内で約 5m 程度の高低差がある。（標高約 155m～160m）

【参考】本市まちづくりの観点による検討

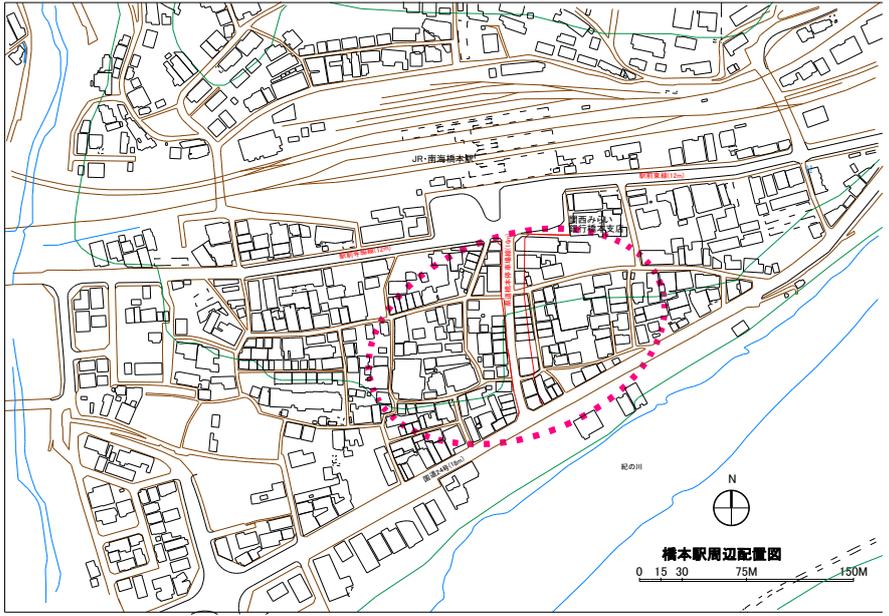
本市は、第2次橋本市長期総合計画に示すとおり、生活サービス機能の向上を図るエリアを「地域拠点」として、橋本・御幸辻・林間田園都市・高野口・隅田の5駅と京奈和自動車道インターチェンジ周辺に配置しており、都市活動での様々なサービスを効果的に享受できるような整備を検討しています。

また、都市計画マスタープランの土地利用の方針に示すとおり、橋本駅前にはオープンスペースの有効活用等土地利用の高度化を図り、居住と都市機能の集積に取り組む地域として「都市市街地地区」に位置づけられており、その土地利用について検討が進められています。

橋本駅前エリアは大部分が民有地であり、確実かつ円滑な事業推進が難しく、新庁舎建設候補地の抽出要件には合致しませんが、本市まちづくりの土地利用等の観点から、参考として新庁舎整備をする場合の評価を行います。

なお、評価を行う上で敷地の設定や周辺環境の条件を整理していますが、具体的な敷地設定や当該土地の取得等について、実際に調整を行っているものではありません。

<参考用地 橋本駅前>

項目	内容
周辺配置図	
所在地	橋本市古佐田 1,2
敷地面積	計 約 12,200 m² (ほぼ全て民有地) ※都市計画道路を含まず
道路	南側：国道 24 号 (幅員 18m)、 中央部：都市計画道路 県道橋本停車場線 (幅員 16m) 各敷地内及び外周に認定道路あり
用途地域	商業地域
建蔽率・容積率	80%・400%
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・建築基準法第 22 条地域、宅地造成等工事規制区域 ・駅前広場 (標高約 90m) と国道 24 号・県道橋本停車場線交差点 (標高約 84m) では約 6m の高低差がある。

3 評価項目・評価方法

(1) 評価項目の設定

前項で抽出した各候補地について、第3章で設定した新庁舎整備における基本方針の考え方に沿った庁舎の建設位置としての適性を評価するため、以下の3つの視点に基づき評価項目を設定します。

<評価項目>

視点	評価項目	評価内容
市民の 利便性	自家用車によるアクセス性	アクセス道路の状況（接道状況・幅員等）
	公共交通機関によるアクセス性	駅との位置関係
	主な公共公益施設との近接性	主な公共公益施設との位置関係
まちづくり ・防災	まちづくりとの整合	用途地域、都市計画マスタープランとの整合
	敷地の安全性	洪水による浸水の影響度合い、土砂災害警戒区域、大規模地震時の想定震度、液状化危険度との関係
	防災拠点としての優位性	緊急輸送道路との接続性、消防本部との位置関係
事業の 効率性	整備コスト	土地取得・整備等を含む庁舎整備に必要となる費用
	用地関係手続き・工事等の影響	必要となる敷地関連手続きや関連工事等の有無
	建設工事の施工性	現庁舎を運用しながらの工事計画等の必要性や施工難易度等

(2) 評価方法の設定

抽出した候補地について、土地に関わる現況を上記の評価項目ごとに整理を行い、適性を判断します。具体的には、上記の評価項目に配点し、以下の評価区分及び評価基準に応じて、各候補地における評価点を集計し、最も点数が高い候補地を新庁舎の建設位置とします。

<評価項目への配点>

視点	評価項目	配点	
市民の利便性	自家用車によるアクセス性	20	50
	公共交通機関によるアクセス性	20	
	主な公共公益施設等との近接性	10	
まちづくり・防災	まちづくりとの整合	10	50
	敷地の安全性	20	
	防災拠点としての優位性	20	
事業の効率性	整備コスト	20	40
	用地関係手続き・工事等の影響	10	
	建設工事の施工性	10	

<評価区分・評価基準>

評価区分	評価基準	係数（×配点）
A	特に評価できる（庁舎の建設場所として適している）	1.0
B	一定の評価はできる（庁舎の建設場所として概ね適している）	0.7
C	評価が低い（庁舎の建設場所として課題が多い）	0.4

市民・職員アンケートにおいて、庁舎建設場所で重要視することとして、「道路などの交通の利便性が良いこと」、「鉄道駅周辺など、公共交通機関が利用しやすいこと」、「自然災害に対する安全性が確保でき、迅速に対応できること」との回答が多く見られます。

4 候補地の比較・評価

(1) 候補地の比較・評価

抽出した2つの候補地及び参考検討用地について、前項で設定した評価項目への配点及び評価区分・評価基準に基づいて比較・評価すると、下表に示すとおりとなります。

比較・評価の詳細は、「橋本市新庁舎建設候補地 比較・評価一覧」を参照してください。

< 候補地の評価点 >

評価・比較の視点/配点			候補地Ⅰ 現庁舎敷地		候補地Ⅱ 運動公園内		参考用地 橋本駅前	
市民の 利便性	自家用車による アクセス性	20	A	20.0	B	14.0	B	14.0
	公共交通機関に よるアクセス性	20	B	14.0	C	8.0	A	20.0
	主な公共公益施 設等との近接性	10	A	10.0	C	4.0	B	7.0
まちづく り・防災	まちづくりとの 整合	10	A	10.0	B	7.0	A	10.0
	敷地の安全性	20	C	8.0	A	20.0	B	14.0
	防災拠点として の優位性	20	B	14.0	A	20.0	B	14.0
事業の 効率性	整備コスト	20	B	14.0	B	14.0	C	8.0
	用地関係手続き・ 工事等の影響	10	A	10.0	B	7.0	C	4.0
	建設工事の 施工性	10	B	7.0	A	10.0	C	4.0
総合評価		140	107.0		104.0		95.0	

(2) 新庁舎の建設位置

※【追加資料1】2ページ目に内容を反映予定

比較・評価の結果から、市民の利便性や事業の効率性において優位であり、総合評価点が最も高く、全体を通して新庁舎の建設位置として概ね適していると考えられることから、「候補地Ⅰ 現庁舎敷地」を新庁舎の建設位置として検討を進めます。

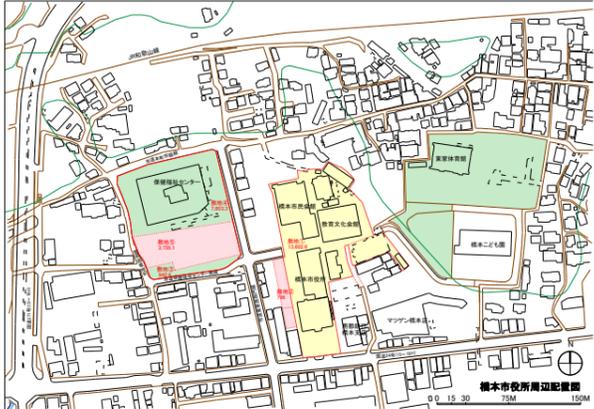
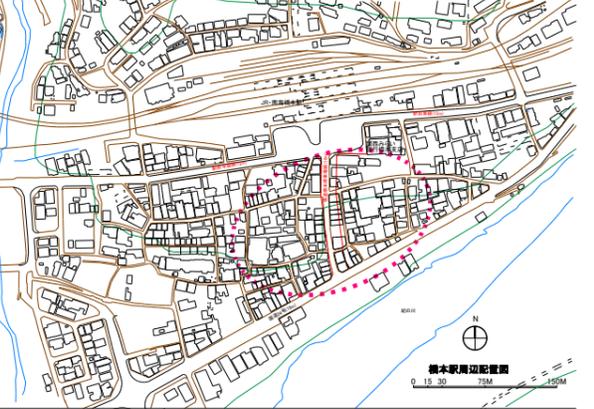
ただし、敷地の安全性を確保するために建築計画上の制約がかかる点や、災害発生時の具体的な運用や事業継続計画における課題点については、その対応策を講じながら進める必要があります。

「候補地Ⅰ 現庁舎敷地」を新庁舎の建設位置として検討を進めます。

※まずは核となる新庁舎の位置を設定し、庁舎機能以外の整備エリアは引き続き、規模、配置、メリット・デメリットを整理し検討を行います。

※新庁舎の位置は、具体的な機能、規模、浸水対応方法などを踏まえたうえで最終決定とします。

■ 橋本市新庁舎建設候補地 比較・評価一覧

		候補地Ⅰ（現庁舎敷地）	候補地Ⅱ（運動公園内）	参考用地（橋本駅前）
周辺配置図				
用地面積 ※CAD計測のため誤差を含む		現庁舎敷地：(市)約13,600㎡+(民)約800㎡ 保健福祉センター：(市)約8,750㎡+(民)約3,700㎡	現臨時駐車場：(市)約18,000㎡（一部、民有地を含む） +緑地：(市)約10,000㎡うち(民)約3,000㎡	計 約12,200㎡（ほぼ全て民有地）※都市計画道路を含まず
都市計画		商業地域、建蔽率80%・容積率400%	都市公園、用途地域無指定、建蔽率60%・容積率200%	商業地域、建蔽率80%・容積率400%
市民の 利便性	自家用車による アクセス性	・国道24号（幅員15m）に接道。 ・国道371号（市協交差点以南幅員15m、以北幅員20~26m）の利用が容易。	・市道原田幹線・運動公園線（幅員8~9m）に接道。 ・アクセス道路が上記市道に限定され、車両混雑への対応が必要。 ・敷地へのアクセス道路が京奈和自動車道に接続している。	・都市計画道路の橋本停車場線（幅員6m）に接道。※参考として都市計画道路を記載していたが、評価に含めるものと誤認されるため削除。 ・国道24号との接続性は幅員も狭く、高低差があるためアクセス性が良いとは言い難い。
	公共交通機関による アクセス性	・JR及び南海電鉄橋本駅から国道24号経由での移動距離で約1.1km離れている。 ・バス・タクシーの利用が容易。	・JR及び南海電鉄橋本駅からの移動距離で約1.8km離れている。 ・鉄道駅からのバス路線は、現状の運行が1便/時間程度であり、利用が困難。※増便や路線新設などの対応が必要。	・JR及び南海電鉄橋本駅前に位置する。 ・バス・タクシーの利用が容易。
	公共施設との 近接性	・半径500m圏内に、国の機関（合同庁舎）、警察署、消防署、郵便局、銀行、医療施設、商業施設などがある。	・橋本市運動公園（サカイキャニオングススポーツパーク）、県立橋本体育館はあるが、生活利便施設等はない。	・近接して銀行、郵便局はあるが、国の機関（合同庁舎）、警察署、消防署、郵便局、医療施設や大型商業施設と約1km程度離れている。
まちづくり・ 防災	まちづくり との整合	・橋本市長期総合計画では地域拠点、都市拠点エリアとされ、行政サービスや生活利便施設等の都市機能の集約を図るエリアである。	・橋本市長期総合計画で交流レクリエーション拠点とされている。	・橋本市長期総合計画では、商業・観光・住宅・防災機能等を充実させる地域拠点とされており、都市計画マスタープランでも土地利用の高度化を図り、都市機能の集積に取組む地域とされている。
	敷地の 安全性	・紀の川浸水想定：0.5m~3.0m一部3.0m~5.0m ・保健福祉センターエリア：土石流警戒区域 ・浸水時の対策として、施設計画の工夫や災害対策本部活動の内容や体制等を十分に検討する必要がある。 ・南海トラフ地震による想定震度は、震度6強（県想定 H26） ・中央構造線断層帯地震による想定震度は、震度6強（市想定 R6） ・大地震発生時、地盤の液状化危険度が大きい（大地震発生時の地盤沈下量は、10cm未満）。	・紀の川浸水想定範囲外、土砂災害警戒区域外 ・南海トラフ地震による想定震度は、震度6弱（県想定 H26） ・中央構造線断層帯地震による想定震度は、震度6強（市想定 R6） ・大地震発生時、地盤の液状化危険度は小さい（液状化しない）。	・南側の一部が紀の川浸水想定区域内 ・土砂災害警戒区域外 ・南海トラフ地震による想定震度は、震度6弱（県想定 H26） ・中央構造線断層帯地震による想定震度は、震度6強（市想定 R6） ・大地震発生時、地盤の液状化危険度は小さい（液状化しない）。
	防災拠点 としての 優位性	・和歌山県緊急輸送路ネットワークの第1次緊急輸送道路である国道24号と国道371号（橋本バイパス）に近接しているが、浸水時に国道24号は機能しない恐れがある。国道24号の代替道路として、市道本町市脇線を利用することが可能。 ・消防本部と近接しており、連携が取りやすい（浸水時を除く）。	・和歌山県緊急輸送路ネットワークの第1次緊急輸送道路である京奈和自動車道と市道運動公園線に近接しているが、市道運動公園線の拡幅等が必要。 ・消防本部からは約2.5km（移動距離）離れているが、浸水時を含め、広域活動拠点として自衛隊や県、北消防署との連携が取りやすい。	・敷地に接道する県道橋本停車場線は、和歌山県緊急輸送路ネットワークの第1次緊急輸送道路である国道24号と第2次緊急輸送道路である市道橋本駅前幹線に接続するが、浸水時に国道24号は機能しない恐れがある。国道24号の代替道路として、市道橋本駅前幹線及び市道駅前寺脇線を利用することが可能。 ・消防本部に比較的に近く、連携が取りやすい（浸水時を除く）。
事業の 効率性	整備コスト	・仮設建築物、浸水災害対策が必要となる。	・インフラ整備、用地造成、道路改良、用地取得が必要となる。	・インフラ整備、用地造成、道路改良、用地取得が必要となる。 ※費目は候補地Ⅱと同一であるが、対象範囲の違いにより費用増大。
	用地関係手続き・ 工事等の影響	・特に手続き等の必要なし	・敷地の範囲によっては、造成工事が必要となる。 ・都市公園の変更手続きや代替施設整備が必要。	・駅前再開発と同等の事業となり、都市計画決定から工事完了まで6~10年程度の期間を要すると考えられ、新庁舎整備の早期の実現は難しい。
	建設工事の施工性	・新庁舎建設に先立ち、教育文化会館・市民会館の解体を行うため、仮設の図書館機能、文化会館機能、中央公民館機能の代替施設の建設が必要で新庁舎等の完成までに、ローリング計画が必要。	・全ての施設が移転新築となるため、現庁舎等を運用しながらの建設工事が可能。（or 建設工事が現庁舎等の運用に影響しない。）	・全ての施設が移転新築となるため、現庁舎等を運用しながらの建設工事が可能。（or 建設工事が現庁舎等の運用に影響しない。） ・前面道路幅員が狭く、敷地周辺に家屋が近接することから、施工に一定の制約がある。
その他の検討課題		・保健福祉センターの一部改修工事が必要。 ・建替え工事期間中の工事ステップごとの駐車場確保や市民動線の安全性確保に注意を要する。 ・職員用駐車場は、現在の契約駐車場が利用できる。	・現庁舎周辺の跡地利用（売却を含む）の検討が必要。場合により、保健福祉センターの建物の有効利用の検討も必要。 ・運動公園でのイベント時の駐車場の確保、広域防災拠点の用地面積の確保等の課題を解決する必要がある。 ・職員用駐車場は、隣接の緑地を造成・転用利用が可能と考えられる。	・現庁舎周辺の跡地利用（売却を含む）の検討が必要。場合により、保健福祉センターの建物の有効利用の検討も必要。 ・都市計画道路等を挟み敷地が分割されており、また、高低差に配慮した安全で円滑な動線確保のための合理的な土地利用計画が必要。 ・職員用駐車場は駅周辺で確保することは困難。