

## 令和2年度 本庁舎整備等に係る検討状況

### ■ 本庁舎整備について

#### 1 各適地の特徴又は期待される効果

さいたま市本庁舎整備検討調査(R1年度)における、各適地の本庁舎整備にあたっての特徴、本庁舎整備により期待される効果について、更なる深堀を行った。

適地	内容
① 食肉中央卸売市場ほか街区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 広い敷地を最大限活用した大規模な民間収益施設との複合化による財政負担軽減を検討することができる</li> <li>・ また、市民の憩いの場となる広場の整備など、市民交流に必要な空間の充実を図ることができる</li> <li>・ <u>大宮駅周辺地区とさいたま新都心周辺地区の結節点となる本庁舎整備の検討が可能であり、両地区の一体的な都心としての形成を促進することができる</u></li> </ul>
② コクーン2・3街区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 想定敷地に隣接する商業施設等との連携等により、駅周辺のにぎわいの強化やランドマークの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の事業成立性が高く、歩行者デッキが接続した場合、利便性の向上により、民間収益事業の競争力強化が期待できる</li> <li>・ <u>民間事業者と協働により、周辺商業施設の更新や土地利用の高度化の促進に繋がる本庁舎の検討が可能である</u></li> </ul>
③ さいたま新都心バスターミナルほか街区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 隣接するさいたま新都心公園との一体的活用により、防災中枢拠点機能、市民交流機能等の強化、さらにまちなぎわいの拠点形成を図れる</li> <li>・ 想定敷地は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、比較的自由度の高い建築や建物空間の運用等、効率的な建築計画が可能である</li> <li>・ <u>民間収益施設との複合化の事業成立性が高く、容積率の積増し等の検討により、バスターミナルや民間収益施設との複合による相乗効果や財政負担軽減に資する取組等をさらに追及していくことができる可能性がある</u></li> </ul>

#### 2 各適地の主な検討課題

さいたま市本庁舎整備検討調査(R1年度)における、各適地に関する本庁舎整備上の課題について、対応の可否等の検討を行った。

適地	内容
① 食肉中央卸売市場ほか街区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地下の首都高上の建物構造や荷重制限、周辺住宅の日照等の課題を有するが、これらに配慮した建築計画を作成することで解決できる</li> <li>・ <u>新都心駅へのアクセスや想定敷地への車両進入に課題を有する</u></li> <li>・ 民間収益施設との複合化整備とする場合は、他の適地と比べて事業の成立性に課題を要するが、民間収益施設のニーズは一定程度あるため、民間参入を促す取組を実施することにより、解決できる</li> </ul>
② コクーン2・3街区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>民間所有の土地であり、用地取得の実現性や取得費用に課題を有する</u></li> <li>・ 想定敷地は、隣地や敷地内に余剰がなく、災害時等の作業スペース等の確保、周辺への配慮、日照への影響、隣地斜線制限等など課題を有するが、これらに配慮した建築計画を作成することで解決できる</li> <li>・ <u>アクセス性向上のための歩行者デッキを接続した場合、用地の確保や整備費用等に課題を有する</u></li> </ul>
③ さいたま新都心バスターミナルほか街区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 来庁者の交通安全性に課題を要するが、バスターミナル機能との歩車動線分離等行うなど、安全に配慮した建築計画を作成することで解決できる</li> <li>・ <u>アクセス性向上のための歩行者デッキを接続した場合、用地の確保や整備費用等に課題を有する</u></li> </ul>

### 3 各適地に関するまちづくりの観点からの検討

各適地について、さいたま新都心将来ビジョンの観点から検討・整理を行った。

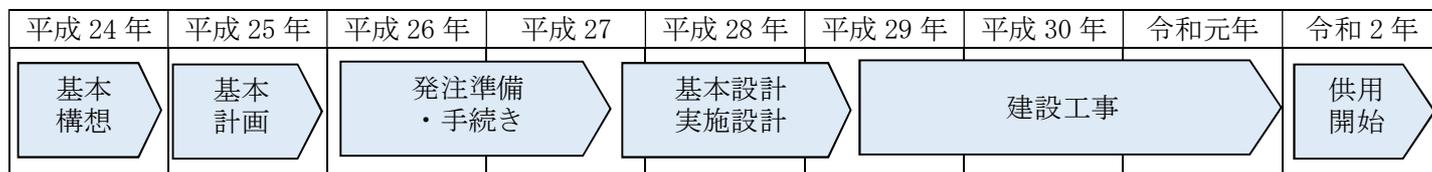
適地	内容
① 食肉中央卸売市場ほか街区	<ul style="list-style-type: none"> <li>大宮駅周辺地区とさいたま新都心周辺地区との新たな連結軸の結節点として一体的な都心の形成に貢献することができるが、各地区と当街区は等間隔の距離があり、本庁舎単独整備では連結拠点としては弱く、複合施設等の検討が必要である</li> </ul>
② コクーン 2・3街区	<ul style="list-style-type: none"> <li>民間用地のにぎわいの拠点の一部を構成することにより、にぎわいの創出に貢献することができる</li> <li>歩行者デッキの延長により新たな回遊軸の実現に貢献することができる</li> </ul>
③さいたま新都心バスターミナルほか街区	<ul style="list-style-type: none"> <li>隣接するさいたま新都心公園との一体的整備により、オープンスペースを活用したにぎわいの拠点の拡大、広域防災機能などの強化を図ることができる</li> <li>歩行者デッキの延長により新たな回遊軸の実現に貢献することができる</li> </ul>

### 4 各適地における整備スケジュールに影響を与える事項等

各適地における本庁舎整備スケジュールに影響を与える事項等の整理を行った。

適地	内容
① 食肉中央卸売市場ほか街区	<ul style="list-style-type: none"> <li>整備スケジュール上、整備想定敷地の活用は、市場の移転、現施設の解体<sup>(※)</sup>後に可能となる（※令和11年度～12年度解体予定）</li> </ul>
② コクーン 2・3街区	<ul style="list-style-type: none"> <li>整備想定敷地は民有地であり、土地活用の可否や活用可能となるタイミングが不明である</li> </ul>
③ さいたま新都心バスターミナルほか街区	<ul style="list-style-type: none"> <li>整備想定敷地にはバスターミナルの暫定施設が整備されており、本格整備との整合を図る必要がある</li> </ul>

(参考)横浜市庁舎整備スケジュール (DB方式:市が資金調達を行い、設計、建設を一体的に発注する方式)



## ■ 現庁舎地について

仮に本庁舎が移転した場合の跡地利活用については、以下の前提条件等を整理しながら検討を進めているところである。

### 1 前提条件

---

- ・現庁舎地は、中浦和駅、北浦和駅からも徒歩圏内にあり、別所沼公園・北浦和公園などの緑・憩いの空間が確保されていることから、面的・空間的なまちのひろがりの観点からも、大きなポテンシャルを有している。
- ・現庁舎地は、役所機能だけではなく、南東側の広場など、四季にわたって市民の憩いの場となっている。
- ・関東大震災後のいわゆる「浦和画家」と呼ばれる画家が居住し、文化人や芸術家等の移住、埼玉県師範学校、埼玉県高等女学校の立地など、昔から教育施設の充実もしていたことから、歴史的に文化や芸術、教育が色濃く根付いた地域として発展している。
- ・現在も埼玉県立近代美術館や埼玉大学附属小・中学校など、数多くの文化・教育施設が集積している。
- ・民間企業による住みたいまちランキングに近年上位にランクインされるなど、人口・世帯数が増加傾向であり、交通の利便性、鰻、サッカークラブなど幅広く市民に愛されている。
- ・現在の埼玉県発足後、県庁所在地としてあり続けた歴史から、県都としての誇りがある地域である。

### 2 主な検討の視点

---

#### ① 周辺市街地との調和

- ・別所沼公園などの緑の連続性、低層住宅地など環境を配慮した周辺市街地との調和や、浦和駅周辺との連携の強化、中浦和駅・北浦和駅からのアクセス性も踏まえた回遊性の向上を図るなど、面的・空間的なまちのひろがりを意識したものとする。

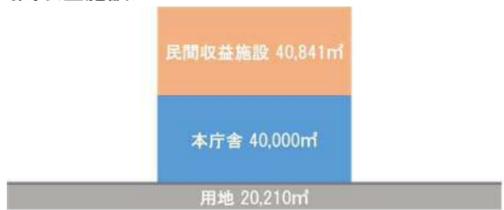
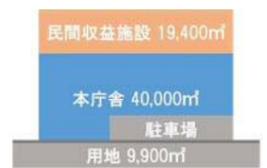
#### ② 「文教都市浦和」を象徴する

#### ③ 人生100年時代を豊かに生きる

- ・年齢層を問わず、子どもからシニアの方まで多世代が訪れ、市民の融和と一体感が醸成される、生き生きと心豊かになる市民の憩いの場・安らぎと潤いを提供する空間とする。
- ・活力に満ちた未来への希望にあふれる持続可能性を有するものとする。

#### ④ 「県都」としての歴史を未来へ継承する

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）						
土地利用収入等による財政負担軽減効果	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>用地面積が大きく、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。