

## 資料編

資料1 新庁舎規模の算定条件

資料2 新庁舎規模の算定

資料3 新庁舎建設場所の選定

資料4 現庁舎の建て替えにかかるPFI導入検討報告書

資料5 答申 市川市庁舎整備基本構想の策定について

---

資料3 新庁舎建設場所の選定

---

## 1 建設候補地の位置および概要

庁舎整備基本構想策定委員会において審議された建設候補地の概要は以下のとおりです。

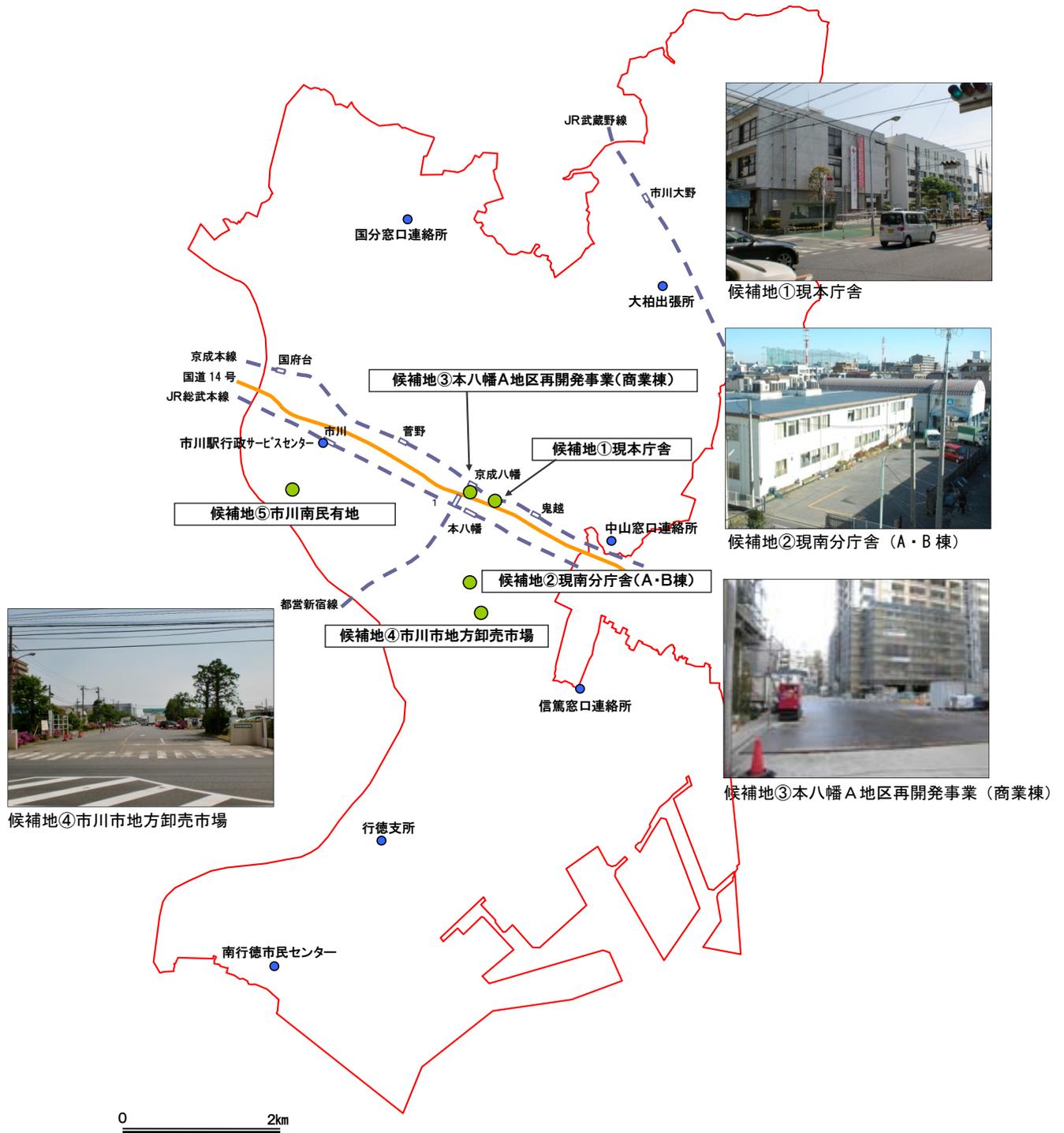
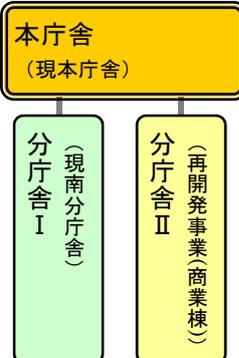


図1 建設候補地の位置

表1 各案の概要

	A案 現在の本庁舎及び 南分庁舎の建て替え ＋再開発商業棟の活用	B案 現在の本庁舎及び 南分庁舎の建て替え	C案 公有地へ移転	D案 民有地へ移転
概念図				
敷地面積 (有効面積※1)	本庁舎	①現本庁舎 約 7,940 m <sup>2</sup> (約 7,500 m <sup>2</sup> )	①現本庁舎 約 7,940 m <sup>2</sup> (約 7,500 m <sup>2</sup> )	④市川市地方卸売市場 約 28,640 m <sup>2</sup>
	分庁舎 I	②現南分庁舎 (A・B 棟) 約 4,770 m <sup>2</sup> (約 4,600 m <sup>2</sup> )	②現南分庁舎 (A・B 棟) 約 4,770 m <sup>2</sup> (約 4,600 m <sup>2</sup> )	—
	分庁舎 II	③本八幡A地区 再開発事業 (商業棟) 約 11,640 m <sup>2</sup> の一部	—	—
最大建築 可能面積		約 39,100 m <sup>2</sup>	約 36,200 m <sup>2</sup>	約 56,000 m <sup>2</sup>
	本庁舎	約 27,000 m <sup>2</sup> (高さ制限等の範囲内※2)	約 27,000 m <sup>2</sup> (高さ制限等の範囲内※2)	約 56,000 m <sup>2</sup> (容積率最大)
	分庁舎 I	約 9,200 m <sup>2</sup> (容積率最大)	約 9,200 m <sup>2</sup> (容積率最大)	—
	分庁舎 II	約 2,900 m <sup>2</sup> (再開発事業で計画の面積)	—	—
総事業費	約 214 億円※3	約 207 億円	約 226 億円※3	約 197 億円※3
総事業期間	平成25～31年度※3 (約7年)	平成25～31年度 (約7年)	平成25～35年度※3 (約11年)	平成25～34年度※3 (約10年)

※1 有効面積：庁舎整備に伴い周辺道路を拡幅するため、道路に移管した敷地を除いた面積

※2 高さ制限等の範囲内：現本庁舎敷地においては、敷地北側の住宅地に対する日影規制及び東西の市道に対する斜線制限<sup>23</sup>によって建築可能な高さが制限されることから、容積率(400%)によらず、最大面積はこの制限の範囲内となる。

※3 総事業費および総事業期間は、平成23年度に庁内にて試算したもの。

<sup>23</sup> 斜線制限：建築基準法において、道路や隣接地の日当たりや通風などに支障をきたさないよう、建築物の高さを規制したもの

表 2 建設候補地の概要

建設候補地① 現本庁舎			
	所在地	八幡 1-1-1	
	最寄駅	JR 本八幡駅より約 450m	
	土地所有者	市川市	
	敷地面積	約 7,940 m <sup>2</sup> (隣接地含む)	
	現在の状況	現本庁舎 (第 1 ~ 3 庁舎) 供用中	
	地域地区等	用途地域	商業地域
		容積率	400%
		建ぺい率	80%
		防火指定	準防火地域
		高度地区	—
敷地の接道	日影規制	3h/2h (北側隣地)	
	東側	市道/4.0m (第一種住居地域)	
	西側	市道/4.8m (商業地域)	
	南側	国道 14 号/12.3m (商業地域)	
北側	京成本線 (第一種低層住居専用地域)		
周辺環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国道 14 号は交通量も多く、沿道には店舗・事務所などが立地している。</li> <li>・ 北側は京成線に隣接し、その北側は第一種低層住居専用地域 (80/40) で風致地区の規制がかかる住宅地となっている。</li> </ul>		

建設候補地② 現南分庁舎 (A・B棟)			
	所在地	南八幡 2-18-9	
	最寄駅	JR 本八幡駅より約 1,000m	
	土地所有者	市川市	
	敷地面積	約 4,770m	
	現在の状況	現南分庁舎 (A・B棟) 供用中 敷地南側には鉄骨造の車庫が立地	
	地域地区等	用途地域	第一種住居地域
		容積率	200%
		建ぺい率	60%
		防火指定	—
		高度地区	第一種高度地区
敷地の接道	日影規制	4h/2.5h	
	東側	市道/19.8m、4.0m (第一種住居地域)	
	西側	市道/3.0m (第一種住居地域)	
	南側	市川商工会議所 (第一種住居地域)	
北側	住宅地 (第一種住居地域)		
周辺環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 南側に商工会議所、西側に市川市勤労福祉センターが隣接する。</li> <li>・ 周辺は一方通行の狭い幅員の市道が通る住宅地である。</li> </ul>		

建設候補地③ 本八幡A地区再開発事業（商業棟）			
	所在地	八幡 3-1330-1 ほか	
	最寄駅	JR 本八幡駅より約 300m	
	土地所有者	(市街地再開発組合)	
	敷地面積	約 11,640 m <sup>2</sup> の一部	
	現在の状況	再開発（業務棟・住宅棟）施工中 (H25 年度完成予定)	
	地域地区等	用途地域	商業地域
		容積率	600%
		建ぺい率	70%
		防火指定	防火地域
		高度地区	—
敷地の接道	日影規制	—	
	東側	県道市川柏線（商業地域）	
	西側	市道/19.0m（商業地域）	
	南側	国道 14 号（商業地域）	
北側	京成八幡駅（近隣商業地域）		
周辺環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南側には国道 14 号が通り、周辺には高層住宅や業務・商業ビルが立地する。</li> <li>・北側は京成八幡駅に隣接、地下には都営新宿線の本八幡駅があり、公共交通の利便性が高い地区である。</li> </ul>		

建設候補地④ 市川市地方卸売市場			
	所在地	鬼高 4-5-1	
	最寄駅	JR 本八幡駅より約 1,500m	
	土地所有者	市川市	
	敷地面積	約 28,640 m <sup>2</sup>	
	現在の状況	卸売市場供用中	
	地域地区等	用途地域	工業地域
		容積率	200%
		建ぺい率	60%
		防火指定	—
		高度地区	第二種高度地区
敷地の接道	日影規制	—	
	東側	住宅・工場混在地（工業地域）	
	西側	業務ビル等（工業地域）	
	南側	京葉道路	
北側	県道若宮西船市川線（第一種住居地域）		
周辺環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南側には京葉高速道路の市川 IC がある。</li> <li>・北側は県道を挟んで、千葉県葛南工業用水道事務所が立地する。</li> </ul>		

建設候補地⑤ 市川南民有地		
所在地	市川南	
最寄駅	JR 市川駅	
土地所有者	民間	
敷地面積	約 27,000 m <sup>2</sup>	
地域地区等	用途地域	工業地域
	容積率	200%
	建ぺい率	60%
	防火指定	—
	高度地区	第二種高度地区
	日影規制	4h/2.5h (北側隣地)
周辺環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ JR 市川駅周辺には大型店舗が立地する。</li> <li>・ 敷地の北側には住宅地が広がる。</li> </ul>	

※民有地のため可能な情報のみ掲載します。

## 2 建設候補地選定のための評価項目

建設場所については、庁舎が本市の中核的な公共施設となることを踏まえ、立地上の利便性だけではない様々な要因から4案の建設候補地の状況を整理することとし、次の4つの視点・14項目を評価項目として定義、評価を行いました。

### 1 実現性

震度6強を超える大地震はいつ起きるかわからない状況であり、庁舎の建て替えは急務であります。そのような意味からも、事業に要する期間や経費、建設候補地活用にあたっての不確定な事項の有無について評価を行いました。

① 建設候補地に係る不確定要因

建設候補地の現況や取得の見通しなど、案成立の前提となる建設候補地活用の確実性を評価

② 事業期間

事業完了までに見込まれる必要な期間により、早期に実現可能か評価

③ 事業費

庁舎整備事業の実施に伴う財政負担を評価

### 2 安全性

庁舎は、防災拠点としての役割が求められることから、建設候補地周辺の被害を含め、様々な災害が発生した際の安全性について評価を行いました。

④ 地震による周辺建物被害

地震による建設候補地周辺の被害として、周辺の建物被害棟数密度を評価（市川市減災マップより）

⑤ 液状化の危険性

地震による建設候補地の被害として、地震による液状化の危険度を評価（市川市減災マップより）

⑥ 河川の氾濫等による浸水

水害による建設候補地及び周辺の被害として、河川の氾濫による浸水被害の想定と、近年の台風や集中豪雨によって起こった道路冠水による内水被害を評価（市川市洪水ハザードマップ<sup>24</sup>より）

⑦ 災害時のアクセス性

災害時における緊急車両などのアクセスや広域的な支援の受けやすさとして、建設候補地前面道路の規格等（緊急輸送道路や広域幹線道路かなど）を評価

<sup>24</sup> ハザードマップ：自然災害による被害を予測し、その被害範囲を地図化したもの

### 3 アクセス性

地方自治法第 4 条第 2 項に規定されているように、庁舎は市民にとってもっとも便利な位置であることが重要なことから、様々な交通手段によるアクセスについて評価を行いました。

⑧ 最寄駅からの距離（徒歩）

公共交通機関を利用したアクセスのしやすさとして、最寄駅からの徒歩による距離を評価

⑨ 人口重心からの距離（直線）

市全域からみた地理的状況として、市の中心部（人口重心）からの直線距離を評価

⑩ 来庁者駐車場の確保

自家用車を利用したアクセスのしやすさとして、建設候補地に確保できる駐車場の広さを評価

### 4 利便性

庁舎は、市民サービスを提供する最大の公共施設であることから、市民が利用しやすく、また効率的に運用できる施設となっているか評価を行いました。

⑪ 市民窓口部署の集約化

庁舎の整備による市民サービスの向上として、市民窓口の集約化が可能か評価

⑫ 分散による事務の遅延

庁舎の整備による事務効率の向上として、庁舎の分散による事務遅延の有無を評価

⑬ 駅至近の条件を活かした庁舎の有無

市民ニーズに柔軟に対応できる便利施設の整備として、駅と直結しているなど、付加価値の高い立地条件にある建設候補地の有無を評価

⑭ 建築計画の自由度（100%－33,000 m<sup>2</sup>／最大建築可能面積）

吹き抜けやゆとり空間が整備できるような建築計画の自由度として、計画面積（33,000 m<sup>2</sup>）が建設候補地に建築可能な最大面積に占める割合により評価

## 2 各案の評価結果

## A案の評価

	評価項目	コメント
1 実現性	①建設候補地に 係る不確定要因	<ul style="list-style-type: none"> <li>・庁舎整備対象建物として、本八幡A地区再開発事業による保留床（再開発A地区商業棟）の活用を想定しているが、取得者が決定し、商業施設として開設準備が進められている状況となった。</li> <li>・取得者は、地下1階から地上3階を商業施設として計画している。</li> <li>・今後、取得者の利用計画にもとづく商店などの進出状況によっては、庁舎として活用の余地もあるが、現時点では可能性が低い状況となっている。</li> </ul>
	②事業期間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・再開発商業棟は、再開発事業のスケジュールどおり、平成27年夏ごろの竣工にあわせ、取得するものと想定している。</li> <li>・その他の庁舎の整備は、分庁舎の整備、続いて本庁舎の整備と段階的に工事を実施し、全ての庁舎が供用開始となるまで7年間の事業期間を見込んでいる。</li> </ul>
	③事業費	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業費として、本庁舎・分庁舎の建て替え及び再開発A地区商業棟の取得経費などをあわせ、約214億円を想定している。</li> <li>・このうち、現在地の建て替えであることから、仮設庁舎の整備費用として、約17億円を想定している。</li> </ul>
2 安全性※ ※1	④地震による 周辺建物被害※2	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在の本庁舎敷地からJR本八幡駅にかけ、建物が密集している区域が一部あり、地震発生時にはこれらの建物の倒壊（被害棟数密度7.99～10.64棟以下/ha）あるいは延焼火災によって、庁舎を起点とした支援・復旧活動に、一部支障が生じる恐れが予想される。</li> <li>・ただし、当該地区は商業地域のため、将来的には防火・耐火建物が増え、地震や火災による被害の軽減も考えられる。</li> </ul>
	⑤液状化の危険性 ※3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在の本庁舎敷地は、東京湾北部地震による被害想定によれば、液状化の影響を考慮する必要がある。</li> </ul>
	⑥河川の氾濫等による 浸水※4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在の本庁舎敷地は、市内の主要な河川からもある程度離れており、河川の氾濫による浸水被害想定によれば、ほとんど浸水のない地域に位置づけられている。</li> </ul>
	⑦災害時の アクセス性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在の本庁舎の前面道路である国道14号については、千葉県より緊急輸送道路1次路線（震災時の応急対策活動を広域的に実施するため、交通の確保を目的とした重要路線。高速道路、一般国道、空港や港湾へ通じる道路など）に指定されており、広域から物資供給などの支援を受けることができる交通環境が整備されている。</li> </ul>
3 アクセス性 ※1	⑧最寄駅からの 距離（徒歩）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在の本庁舎敷地は、駅から庁舎までの距離が、成人で徒歩5～6分圏内と非常に近く、公共交通網の発達とあわせ利便性が高い。</li> <li>・なお、その他の庁舎として、再開発商業棟は駅直結、南分庁舎は成人で徒歩14分となる。</li> </ul>

	⑨人口重心からの距離（直線）※5	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在の本庁舎敷地は人口重心から 1km 圏内でありあまり離れていない。</li> <li>・また、八幡地区は、複数の電車及びバス路線が集約されており、市内のどの地域からみても利便性が高いという立地特性である。</li> </ul>
	⑩来庁者駐車場の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駐車場は条例に定める駐車台数(約 130 台)を確保することは可能である。</li> <li>・ただし、現在の本庁舎敷地での庁舎建設では、限られた敷地内で整備を行っていくため、今後の道路網の整備の進捗にあわせた余裕ある駐車場整備に課題が残る。</li> <li>・なお、南分庁舎には 60 台を整備し、本庁舎とあわせ合計 190 台となる。</li> </ul>
4 利便性	⑪市民窓口部署の集約化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在の本庁舎の建て替えによって、庁舎 1 階に一定規模の広さを確保することができるため、主に市民が利用する市民課、国民健康保険、国民年金、福祉関係部署の窓口を集約して配置することは可能となる。</li> <li>・ただし、本庁舎だけでは必要な面積の確保が困難なことから、分庁舎と再開発商業棟に、市民窓口以外の業者などが利用する窓口を分散して配置することとなる。</li> </ul>
	⑫分散による事務の遅延	<ul style="list-style-type: none"> <li>・必要面積を確保するため、庁舎は 3 ヶ所となる。南分庁舎に建設・道路関係部署(30 程度)、再開発商業棟に市民協働・経済関係部署(10 課程度)が分散して配置されることとなる。</li> <li>・本庁機能を完全に一体化することができないため、分散による事務の遅延、業務の非効率性は、ある程度発生することが予想される。</li> </ul>
	⑬駅至近の条件を活かした庁舎の有無	<ul style="list-style-type: none"> <li>・再開発 A 地区商業棟の活用により、JR 総武本線・京成本線・都営地下鉄新宿線と直結した立地条件を活かし、駅前窓口、観光案内所、市民交流施設など、市民ニーズに応じた様々な行政サービスの展開も考えられる。</li> </ul>
	⑭建築計画の自由度 (100%-33,000 m <sup>2</sup> / 最大建築可能面積)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在の本庁舎敷地については、北側隣地への日影規制や周辺道路の斜線制限といった法令上の規制を考慮していくと、当該敷地だけでは必要とされる規模の庁舎を建設することができない。</li> <li>・このため、現在の南分庁舎の敷地と再開発商業棟に、必要面積の約 1/3 の規模を確保していく必要がある。</li> <li>・限られた敷地のなかで必要面積を確保するため、最大建築可能面積のほぼ 8 割以上を利用した計画であり、設計の自由度はあまり確保できない。</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在の本庁舎敷地のある八幡地区は、都市計画マスタープランの都市拠点に位置づけられた地区であり、商業・業務・行政・文化などの様々な機能が集積、交通結節点となっている利便性の高い地区である。</li> <li>・現在の本庁舎周辺の商店街・商業施設に対しては、現在地に庁舎が継続するので、市役所職員の消費行動からみた経済的な影響はない。</li> </ul>	

(※1～※5 については、P. 38～39 参照)

## B案の評価

	評価項目	コメント
1 実現性	①建設候補地に 係る不確定要因	・建設候補地が全て現在庁舎として利用している市有地であり、最も事業期間の見通しがつきやすく、また短期間で実現可能な案である。
	②事業期間	・庁舎の整備は、分庁舎の整備、続いて本庁舎の整備と段階的に工事を実施し、全ての庁舎が供用開始となるまで7年間の事業期間を見込んでいる。
	③事業費	・事業費として、本庁舎・分庁舎の建て替えにより、合計約207億円を想定している。 ・このうち、現在地の建て替えであることから、仮設庁舎の整備費用として、約17億円を想定している。
2 安全性 ※1	④地震による 周辺建物被害※2	・現在の本庁舎敷地からJR本八幡駅にかけ、建物が密集している区域が一部あり、地震発生時にはこれらの建物の倒壊(被害棟数密度7.99~10.64棟以下/ha)あるいは延焼火災によって、庁舎を起点とした支援・復旧活動に、一部支障が生じる恐れが予想される。 ・ただし、当該地区は商業地域のため、将来的には防火・耐火建物が増え、地震や火災による被害の軽減も考えられる。
	⑤液状化の危険性 ※3	・現在の本庁舎敷地は、東京湾北部地震による被害想定によれば、液状化の影響を考慮する必要がある。
	⑥河川の氾濫等による 浸水※4	・現在の本庁舎敷地は、市内の主要な河川からもある程度離れており、河川の氾濫による浸水被害想定によれば、ほとんど浸水のない地域に位置づけられている。
	⑦災害時の アクセス性	・現在の本庁舎の前面道路である国道14号については、千葉県より緊急輸送道路1次路線(震災時の応急対策活動を広域的に実施するため、交通の確保を目的とした重要路線。高速道路、一般国道、空港や港湾へ通じる道路など)に指定されており、広域から物資供給などの支援を受けることができる交通環境が整備されている。
3 アクセス性 ※1	⑧最寄駅からの 距離(徒歩)	・現在の本庁舎敷地は、駅から庁舎までの距離が、成人で徒歩5~6分圏内と非常に近く、公共交通網の発達とあわせ利便性が高い。 ・なお、南分庁舎は成人で徒歩14分となる。
	⑨人口重心からの 距離(直線)※5	・現在の本庁舎敷地は、人口重心から1km圏内でありあまり離れていない。 ・また、八幡地区は、複数の電車及びバス路線が集約されており、市内のどの地域からみても利便性が高いという立地特性である。
	⑩来庁者駐車場の 確保	・駐車場は条例に定める駐車台数(約130台)を確保することは可能である。 ・ただし、現在の本庁舎敷地での庁舎建設では、限られた敷地内で整備を行っていくため、今後の道路網の整備の進捗にあわせた余裕ある駐車場整備に課題が残る。 ・なお、南分庁舎には60台を整備し、本庁舎とあわせ合計190台となる。

4 利 便 性	⑪市民窓口部署の集約化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在の本庁舎の建て替えによって、庁舎 1 階に一定規模の広さを確保することができるため、主に市民が利用する市民課、国民健康保険、国民年金、福祉関係部署の窓口を集約して配置することは可能となる。</li> <li>・ただし、本庁舎だけでは必要な面積の確保が困難なことから、分庁舎に、市民窓口以外の業者などが利用する窓口を分散して配置することとなる。</li> </ul>
	⑫分散による事務の遅延	<ul style="list-style-type: none"> <li>・必要面積を確保するため、庁舎は 2 ヶ所となり、南分庁舎に市民協働、経済、建設、道路関係部署(40 程度)が分散して配置されることとなる。</li> <li>・本庁機能を完全に一体化することができないため、分散による事務の遅延、業務の非効率性は完全には解消できない。</li> <li>・ただし、庁舎は大きく 2 ヶ所に集約されるため、それぞれの庁舎に関連する手続きや部署の機能をまとめるように考慮した配置を行う必要がある。</li> </ul>
	⑬駅至近の条件を活かした庁舎の有無	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅前もしくは駅との直結といった、付加価値の高い立地条件ではない。</li> <li>・このような付加価値の高い立地を活かしたサービス展開が望まれる観光案内所などは、駅に近い場所での展開が望ましい。</li> </ul>
	⑭建築計画の自由度 (100%—33,000 m <sup>2</sup> ／ 最大建築可能面積)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在の本庁舎敷地については、北側隣地への日影規制や周辺道路の斜線制限といった法令上の規制を考慮していくと、当該敷地だけでは必要とされる規模の庁舎を建設することができない。</li> <li>・このため、現在の南分庁舎の敷地に、必要面積の約 1/3 の規模を確保していく必要がある。</li> <li>・限られた敷地のなかで必要面積を確保するため、最大建築可能面積のほぼ 9 割を利用した計画であり、余裕をもった建築計画の立案が難しい。</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在の本庁舎敷地のある八幡地区は、都市計画マスタープランの都市拠点に位置づけられた地区であり、商業・業務・行政・文化などの様々な機能が集積、交通結節点となっている利便性の高い地区である。</li> <li>・現在の本庁舎周辺の商店街・商業施設に対しては、現在地に庁舎が継続するので、市役所職員の消費行動からみた経済的な影響はない。</li> </ul>	

(※1～※5 については、P. 38～39 参照)

## C案の評価

	評価項目	コメント
1 実現性	①建設候補地に 係る不確定要因	<ul style="list-style-type: none"> <li>建設候補地は市有地ではあるが、現在は公設の地方卸売市場として活用されている。</li> <li>卸売市場の経営については、既に民営化に向けた取り組みを進めていくという方針が決定しており、関係者による検討会の設置や市場運営審議会への諮問が予定されている。</li> <li>当該候補地は、市川インターチェンジからすぐという、物流拠点としては最も利便性のよい場所に立地している。民営化を見据えた経営を考慮すれば、市内にこれ以上の利便性のよい場所はないことから、市場の移転は難しく、現状での存続が有力となる。</li> </ul>
	②事業期間	<ul style="list-style-type: none"> <li>建設候補地に庁舎を整備する場合には、市場を移転する必要がある。そのため代替用地取得の交渉、その後の都市計画法や市場法の規定に基づく手続き、代替市場の建設期間など、最短でも庁舎の建設工事が開始できるまでの必要期間として合計7～8年程度が見込まれる。</li> <li>庁舎が供用開始できるまでは、結果として最短の想定で11年となる。</li> </ul>
	③事業費	<ul style="list-style-type: none"> <li>この案では、代替の市場をあわせて整備することも想定しているため、代替用地の購入及び施設整備費に約70億円を想定している。</li> <li>これを含めると総事業費は約226億円となる。</li> </ul>
2 安全性 ※1	④地震による 周辺建物被害※2	<ul style="list-style-type: none"> <li>当該候補地は工業地域のため、建物があまり密集しておらず、地震発生時に周辺建物の倒壊(被害棟数密度 2.65 棟以下/ha)あるいは延焼火災によって、庁舎機能が阻害される危険性は少ない。</li> </ul>
	⑤液状化の危険性 ※3	<ul style="list-style-type: none"> <li>当該候補地は、東京湾北部地震による被害想定によれば、液状化の影響を考慮する必要がある。</li> </ul>
	⑥河川の氾濫等による 浸水※4	<ul style="list-style-type: none"> <li>河川の氾濫等による浸水被害想定では、2m近い浸水が想定されている。</li> <li>また、近年の台風や集中豪雨による道路の冠水も記録されている地域となっている。</li> </ul>
	⑦災害時の アクセス性	<ul style="list-style-type: none"> <li>当該候補地の前面道路は、県道若宮西船市川線(都市計画道路)であり、国道14号及び市域と南北に連絡する都市計画道路と接続されており、地域をつなぐ道路となっている。</li> </ul>
3 アクセス性 ※1	⑧最寄駅からの 距離(徒歩)	<ul style="list-style-type: none"> <li>当該候補地は、近傍が工場地帯ということもあって、最寄駅から成人でも徒歩約20分と遠い。</li> <li>現時点では、公共交通機関を利用して来庁することが困難な場所となっている。</li> </ul>

	⑨人口重心からの距離（直線）※5	・当該候補地は、ほぼ市の人口重心に位置し、市の東西南北をつなぐ道路交通の結節点に近い場所となっている。
	⑩来庁者駐車場の確保	・建設候補地が約 28,640 m <sup>2</sup> であるため、敷地の多くは、建物以外の駐車場、通路、緑地や広場としての活用が可能となっている。 ・このため、条例基準台数以上の駐車場の確保が可能であり、今後の道路網の整備の進捗にあわせ、自動車による利便性を高めることが可能である。
4 利 便 性	⑪市民窓口部署の集約化	・大規模用地への一括移転となるため、これまで本庁舎周辺に分散して配置せざるを得なかった庁舎・事務所を全て集約することが可能となる ・これによって市民窓口だけでなく、市役所の全ての窓口を 1 ヶ所にまとめることが可能となる。
	⑫分散による事務の遅延	・大規模用地への一括移転となるため、本庁舎機能の一元化が可能となり、これによる業務の効率化が期待できる。
	⑬駅至近の条件を活かした庁舎の有無	・駅前もしくは駅との直結といった、付加価値の高い立地条件ではない。 ・このような付加価値の高い立地を活かしたサービス展開が望まれる観光案内所などは、駅に近い場所での展開が望ましい。
	⑭建築計画の自由度 (100%-33,000 m <sup>2</sup> /最大建築可能面積)	・計画上では、当該敷地に建設可能な容積のほぼ 60%程度の利用にとどまる。 ・このため、施設として必要な機能のほか、吹き抜けなどの空間によって有機的なつながりを持たせるなど、余裕をもった設計プランを見込むことができる。
その他		・庁舎の移転にともなって、現在の本庁舎周辺の J R 本八幡駅及び京成八幡駅周辺の商店街などに与える経済的な影響についても、配慮が必要となる。

(※1～※5については、P. 38～39 参照)

## D案の評価

	評価項目	コメント
1 実現性	①建設候補地に 係る不確定要因	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当該候補地は民有地である。敷地内の一部に他の地権者が所有する土地がある。建設候補地の取得にあたっては複数の地権者に対する交渉が必要である。</li> <li>・敷地内には地権者の事務所ビルもあり、今後も利用が計画されている。建設候補地とする場合には移転などにかかる補償などの調整が必要である</li> <li>・建設候補地として取得するためには、敷地の土壌改良を所有者が実施することが前提となるが、多額の費用が必要となる。</li> <li>・所有者としても、土地の売却などにあたっては、費用対効果などを詳細に検討することが必要となるため、用地売却の決定までには多くの時間を要することが予想される。</li> <li>・地権者が行う工事等にかかる費用について補助制度などはなく、市による資金的な支援はできない。</li> </ul>
	②事業期間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・土壌改良に5年程度、複数の地権者との用地交渉も考慮していくと、最短でも庁舎の建設工事が開始できるまでの必要期間として合計6～7年程度が見込まれる。</li> <li>・庁舎が供用開始できるまでは、結果として最短の想定で10年程度となっている。</li> </ul>
	③事業費	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当該候補地に対する土壌改良の工事費は、土地所有者の負担となることから、必要経費は、用地取得費及び庁舎の建設工事費となる。</li> <li>・また、一括して移転するため、仮設庁舎などの経費はかからない。</li> <li>・このため、事業費は約197億円と比較する案のなかでは最も安価となる。</li> </ul>
2 安全性※ <sub>1</sub>	④地震による 周辺建物被害※ <sub>2</sub>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当該候補地は工業地域のため、建物があまり密集しておらず、地震発生時に周辺建物の倒壊(被害棟数密度 2.65 棟以下/ha)あるいは延焼火災によって、庁舎機能が阻害される危険性は少ない。</li> </ul>
	⑤液状化の危険性 ※ <sub>3</sub>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当該候補地は、東京湾北部地震による被害想定によれば、液状化の影響を考慮する必要がある。</li> </ul>
	⑥河川の氾濫等による 浸水※ <sub>4</sub>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・河川の氾濫等による浸水被害想定では、2m近い浸水が想定されている。</li> </ul>
	⑦災害時の アクセス性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当該候補地の前面道路は、市道となっている。</li> <li>・この市道は、南側は県道若宮西船市川線と接続しているが、北側にはJR市川駅があり、その先にある国道14号とは幹線道路によって直結しておらず、震災時における車両などの交通環境が十分に整備されていない。</li> </ul>

3 アクセシビリティ ※1	⑧最寄駅からの距離（徒歩）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・最寄駅はJR線のみとなるが、駅からは比較的近く、公共交通機関を利用したアクセス性の点で評価できる。</li> </ul>
	⑨人口重心からの距離（直線）※5	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当該候補地は、人口重心からの距離が2km以上で地理的隔りがある。</li> <li>・交通環境としては、南側に都市計画道路3・6・32号が計画されているが、整備時期は未定。また、JR市川駅南口とJR本八幡駅南口を結ぶバス路線が整備されている。</li> </ul>
	⑩来庁者駐車場の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>・建設候補地が約27,000㎡であるため、敷地の多くは、建物以外の駐車場、通路、緑地や広場としての活用が可能となっている。</li> <li>・このため、条例基準台数以上の駐車場の確保が可能であり、今後の道路網の整備の進捗にあわせ、自動車による利便性を高めることが可能である。</li> </ul>
4 利便性	⑪市民窓口部署の集約化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大規模用地への一括移転となるため、これまで本庁舎周辺に分散して配置せざるを得なかった庁舎・事務所を全て集約することが可能となる。</li> <li>・これによって市民窓口だけでなく、市役所の全ての窓口を1ヵ所にまとめることが可能となる。</li> </ul>
	⑫分散による事務の遅延	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大規模用地への一括移転となるため、本庁舎機能の一元化が可能となり、これによる業務の効率化が図られることが期待できる。</li> </ul>
	⑬駅至近の条件を活かした庁舎の有無	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅前もしくは駅との直結といった、付加価値の高い立地条件ではない。</li> <li>・このような付加価値の高い立地を活かしたサービス展開が望まれる観光案内所などは、駅に近い場所での展開が望ましい。</li> </ul>
	⑭建築計画の自由度 (100%-33,000㎡/最大建築可能面積)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・計画上では、当該敷地に建設可能な容積の約60%程度しか利用していない</li> <li>・このため、施設として必要な機能のほか、吹き抜けなどの空間によって有機的なつながりを持たせるなど、余裕をもった設計プランを見込むことができる。</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・庁舎の移転にともなって、現在の本庁舎周辺のJR本八幡駅及び京成八幡駅周辺の商店街・商業施設などに与える経済的な影響についても、配慮が必要となる。</li> </ul>	

(※1～※5については、P. 38～39 参照)

以上の評価内容をまとめると表3のとおりとなります。

表3 各案の評価（一覧）

評価項目		A案	B案	C案	D案
1 実現性	①建設候補地に係る不確定要因	あり 商業棟は取得者決定済み	なし 敷地はすべて市有地で問題なし	あり 現在地での市場の民営化の方針が決定	あり 所有者による土壌改良工事が必要 地権者も複数いる
	②事業期間	7年間	7年間	11年間	10年間
	③事業費	約214億円 (商業棟の取得含む)	約207億円	約226億円 (新市場の整備含む)	約197億円 (土壌改良工事除く)
2 安全性 ※1	④地震による周辺建物被害※2	被害棟数密度 7.99~10.64棟 以下/ha	被害棟数密度 7.99~10.64棟 以下/ha	被害棟数密度 2.65棟以下/ha	被害棟数密度 2.65棟以下/ha
	⑤液状化の危険性※3	液状化の危険性 高い	液状化の危険性 高い	液状化の危険性 高い	液状化の危険性 高い
	⑥河川の氾濫等による浸水※4	多少の浸水の 可能性あり	多少の浸水の 可能性あり	2m程度の 浸水がある	2m程度の 浸水がある
	⑦災害時のアクセス性	緊急輸送道路1次 路線(国道14号)	緊急輸送道路1次 路線(国道14号)	県道若宮西船市川線	市道
3 アクセス性 ※1	⑧最寄駅からの距離(徒歩)	本八幡駅より 0.45km (徒歩6分)	本八幡駅より 0.45km (徒歩6分)	本八幡駅より 1.5km (徒歩19分)	市川駅より 1km圏内 (徒歩15分圏内)
	⑨人口重心からの距離(直線)※5	直線距離 1.0km	直線距離 1.0km	直線距離 0.5km	直線距離 2~3km圏内
	⑩来庁者駐車場の確保	約130台 (基準台数約130台)	約130台 (基準台数約130台)	約210台 (基準台数約170台)	約210台 (基準台数約170台)
4 利便性	⑪市民窓口部署の集約化	本庁舎低層階に 市民窓口部署の 集約が可能	本庁舎低層階に 市民窓口部署の 集約が可能	一つの建物に 市民窓口のほか 全て集約可能	一つの建物に 市民窓口のほか 全て集約可能
	⑫分散による事務の遅延	3つに分散	2つに分散	分散なし	分散なし
	⑬駅至近の条件を活かした庁舎の有無	再開発商業棟 (駅と地下で直結)	なし	なし	なし
	⑭建築計画の自由度 (100%-33,000㎡/最大建築可能面積)	16%	9%	41%	39%

※1 「安全性」と「アクセス性」については、本庁舎を評価の対象とした。

※2 ④地震による周辺建物被害

地震による周辺建物被害については、平成24年度に見直された地震被害想定からより、東京湾北部断層の周辺を震源域とした地震による建物被害の想定を参照した。なお、建物被害は、町丁別にヘクタールあたりの被害棟数密度によって標記される。

※3 ⑤液状化の危険性

液状化の危険性については、平成24年度に見直された地震被害想定からより、東京湾北部断層の周辺を震源域とした地震による液状化被害の想定を参照した。

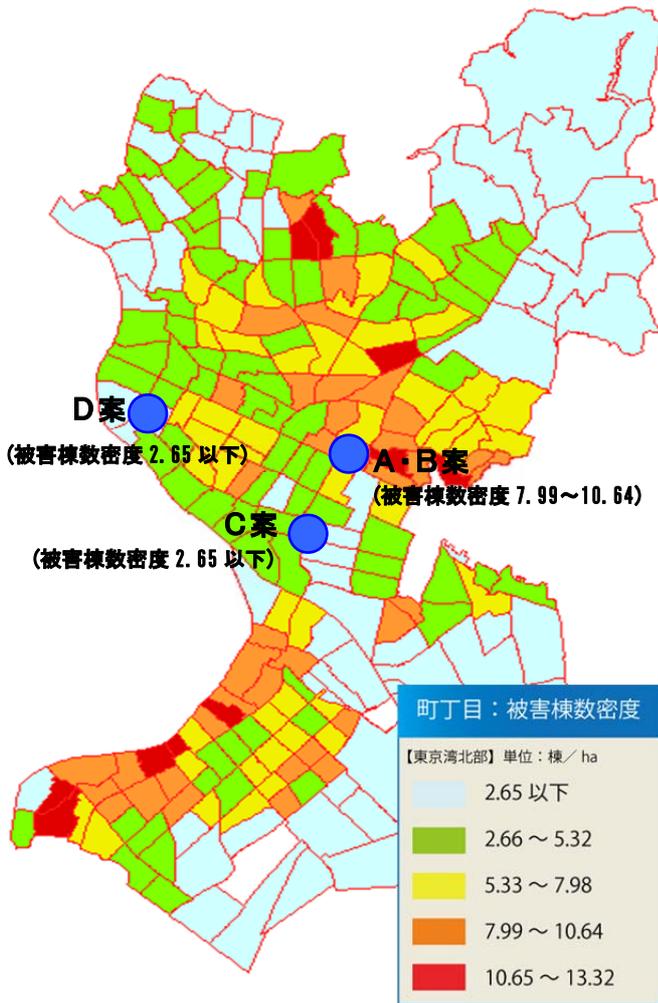


図2 地震による市内の建物被害想定  
(出典「平成24年度 地震被害想定」)

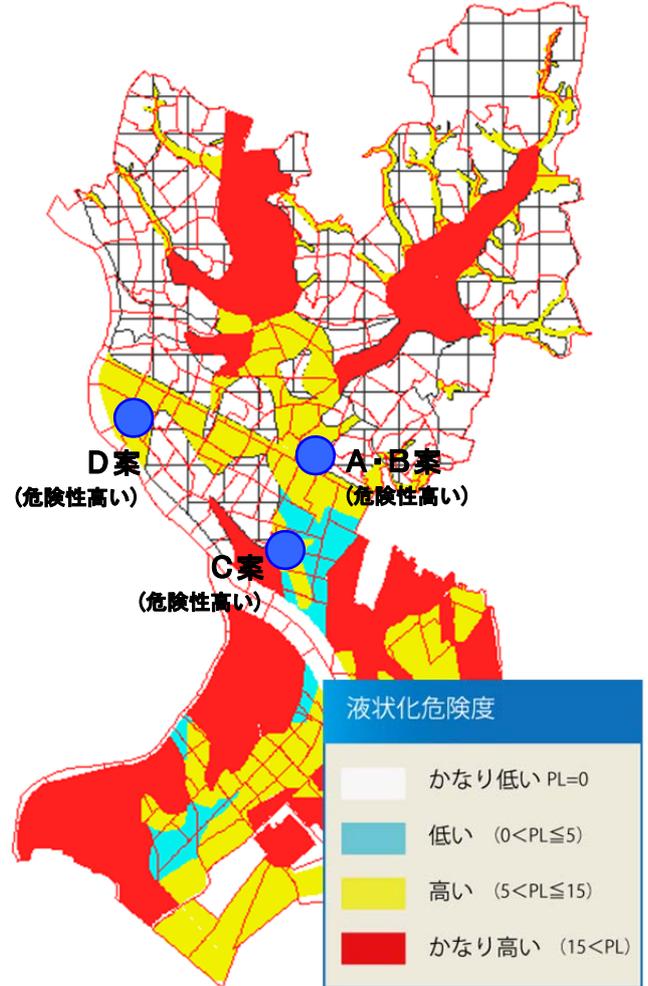


図3 地震による液状化の被害想定  
(出典「平成24年度 地震被害想定」)

※4 ⑥河川の氾濫等による浸水

河川の氾濫等による浸水被害については、「市川市洪水ハザードマップ」より、江戸川及び真間川氾濫時の浸水被害想定を参照するとともに、あわせて、近年の台風や集中豪雨によって発生した道路冠水などの内水被害などをあわせて考慮した

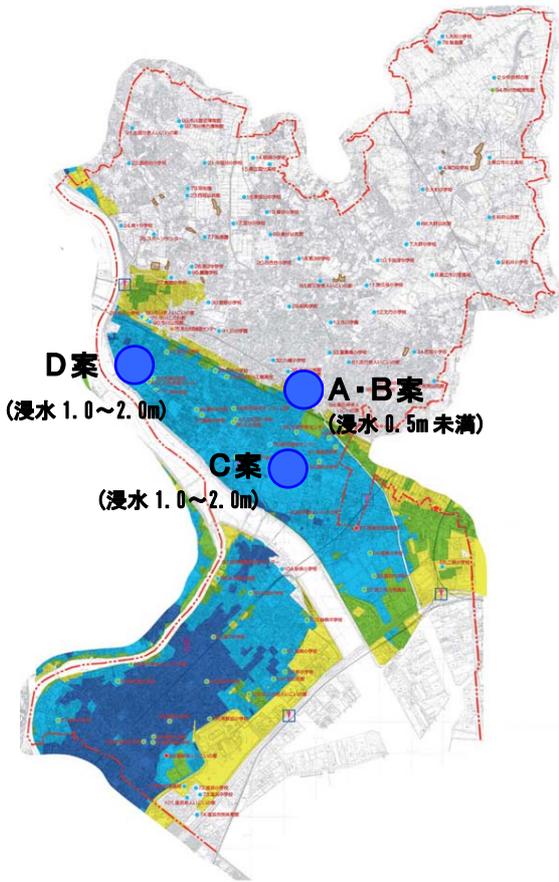


図4 河川の氾濫による浸水被害想定（江戸川）  
（出典「市川市洪水ハザードマップ」）

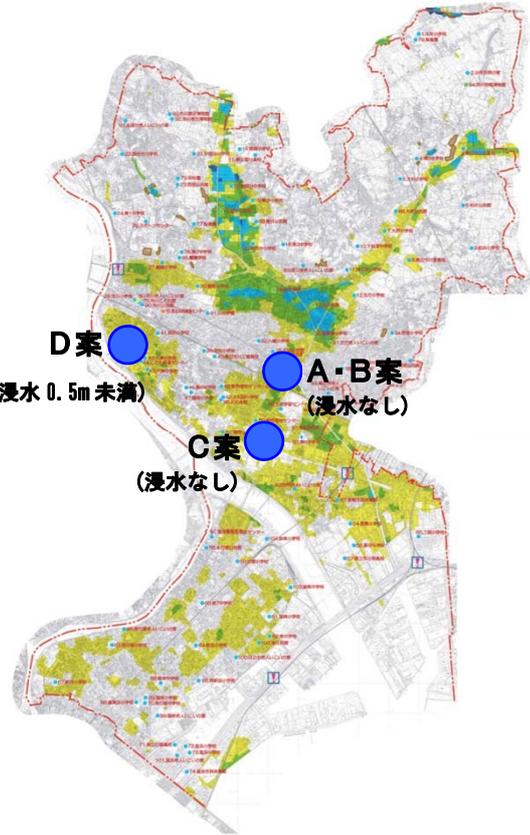


図5 河川の氾濫による浸水被害想定（真間川）  
（出典「市川市洪水ハザードマップ」）

※5 ⑨人口重心からの距離（直線）

人口重心は、平成17年度国勢調査の結果から、市川市東大和田1-24-9となる

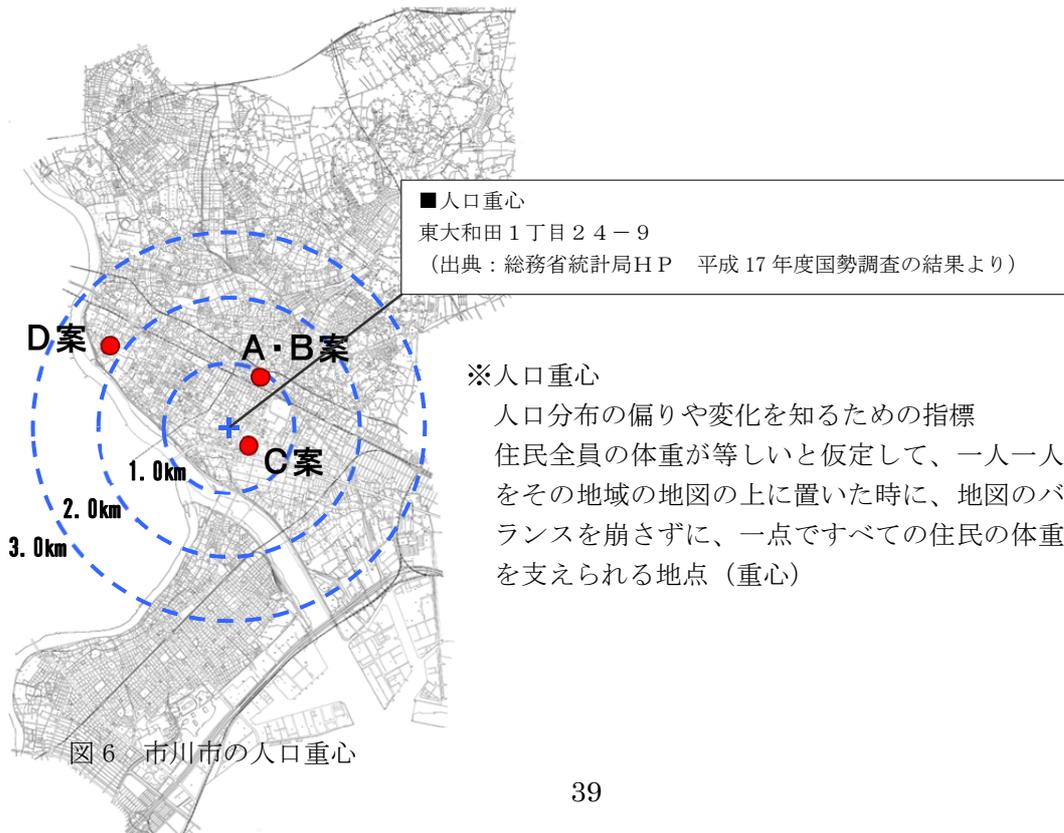


図6 市川市の人口重心

※人口重心  
人口分布の偏りや変化を知るための指標  
住民全員の体重が等しいと仮定して、一人一人をその地域の地図の上に置いた時に、地図のバランスを崩さずに、一点ですべての住民の体重を支えられる地点（重心）

### 3 総評（まとめ）

---

#### ○ A案

- ・再開発事業による商業棟を活用することで、その立地条件を活かした様々な行政サービスの展開が期待されるが、3カ所の分散による事務上の弊害もあり、メリットがそれほど大きくない。
- ・なお、実現性については、既に再開発商業棟の床取得者が決定し、庁舎としての活用が難しくなった。

#### ○ B案

- ・最も事業期間の見通しがつきやすく、他の3案よりも短期間で建設可能である。
- ・また、公共交通機関の利用環境がよく、災害時には緊急輸送道路に直結しているなど立地条件がよい。

#### ○ C案

- ・一括移転によって、分散の解消や大規模駐車場の整備など、利便性の向上が期待される。
- ・建設地となった場合には、市場を移転することが必要となり、多くの費用や期間を要する。
- ・地震による液状化被害や河川の増水による浸水などの可能性が高く、災害対策本部となる庁舎において安全性に課題が残る。
- ・なお、実現性については、現在地で卸売市場の民営化を検討するという方針が示され、この場所に庁舎の整備は難しくなった。

#### ○ D案

- ・C案同様、一括移転によるメリットは大きい。
- ・しかし、地震による液状化被害や河川の増水による浸水などの可能性が高く、災害対策本部となる庁舎において安全性に課題が残る。
- ・なお、実現性については、複数の地権者との交渉が必要となることや、前提とされる地権者による土壌改良の工事に要する期間などを考慮すると、工事を早期に実施すること、あるいは事業期間を見通すことが不確定な状況となった。