# 第９回 盛岡市新市庁舎整備審議会

日時　令和６年５月17日（金）午前10時
場所　盛岡市勤労福祉会館　401・402会議室

## 次　　第

１　開　　会

２　報　　告

第８回審議会の開催結果について

３　議　　事

(1) 整備エリアの評価について

(2) 今後の進め方について

４　そ の 他

５　閉　　会

# 盛岡市新市庁舎整備審議会委員名簿

（敬称略）

| | 役職 | 委員名 | 役職等 |
|---|---|---|---|
| 1 | 会　長 | 倉　原　宗　孝 | 岩手県立大学総合政策学部教授 |
| 2 | 副会長 | 福　留　邦　洋 | 岩手大学地域防災研究センター教授 |
| 3 | 委　員 | 赤　坂　岳　史 | 公募委員 |
| 4 | 〃 | 浅　沼　清　一 | 岩手中央農業協同組合代表理事組合長 |
| 5 | 〃 | 宇佐美　誠　史 | 岩手県立大学総合政策学部准教授 |
| 6 | 〃 | 落　合　昭　彦 | 公募委員 |
| 7 | 〃 | 小山田　サナエ | のぞみ設計室代表<br>（一社）岩手県建築士会理事 |
| 8 | 〃 | 菊　池　　透 | 盛岡商工会議所専務理事 |
| 9 | 〃 | 小枝指　好　夫 | 盛岡市町内会連合会会長 |
| 10 | 〃 | 駒　井　　元 | 盛岡市玉山地域振興会議委員 |
| 11 | 〃 | 今　野　紀　子 | 盛岡市身体障害者協議会副理事長 |
| 12 | 〃 | 高　橋　　悟 | 岩手県ふるさと振興部科学・情報政策室<br>ＤＸ推進専門官 |
| 13 | 〃 | 中　島　清　隆 | 岩手大学人文社会科学部准教授 |

【事務局】

| | 所　属 | 職　名 | 氏　名 |
|---|---|---|---|
| 1 | 市長公室 | 企画調整課長 | 佐々木　潤　也 |
| 2 | 総務部 | 部長 | 渡　邊　　猛 |
| 3 | 〃 | 次長 | 菅　原　宏　文 |
| 4 | 〃 | 参事兼管財課長 | 鈴　木　丈　司 |
| 5 | 〃 | 管財課主幹兼新市庁舎整備室長 | 遠　藤　征　司 |
| 6 | 〃 | 管財課課長補佐兼新市庁舎整備室副主幹 | 早　坂　邦　彦 |
| 7 | 〃 | 管財課新市庁舎整備室主任 | 小野寺　寛　基 |
| 8 | 〃 | 〃 | 佐　藤　　匠 |
| 9 | 財政部 | 財政課長 | 竹　原　和　浩 |
| 10 | 都市整備部 | 都市整備部長 | 滝　村　敏　道 |
| 11 | 〃 | 都市計画課長 | 松　田　　諭 |

# 第９回新市庁舎整備審議会　報告



**【報告】第８回審議会の開催結果について**

(1) 開催日時　令和６年４月24日（水）　14：30～16：00

(2) 開催場所　盛岡市総合福祉センター　４階講堂

(3) 出席委員　11名（欠席２名）

(4) 会議の概要
ア　報告
・審議会の開催経過
・市議会への説明及び意見

イ　議事
・令和６年度スケジュール
・整備エリア評価表
・事業手法・整備方法
・財源

(5) 主な意見
＜令和６年度スケジュール＞
意見なし

＜整備エリア評価表＞
・委員が個々に評価を行う際は、今後の計画段階のことも含めた現状ベースで評価することとし、将来想定される付加価値等は、評価とは別にコメントを記載し、審議会で議論する必要がある。

・エリア選定に特化して基本構想をまとめるのではなく、これまでの審議の内容を網羅する形でこれまでの議論が無駄になることのないようお願いしたい。

・社会情勢が不安定なため、基本構想は、適宜見直しを行うようお願いしたい。

＜事業手法・整備方法、財源＞
・建物の有償貸し出しや利用者の適正負担など、行政が考え付かないような民間の発想も必要である。

・他自治体の整備事例を踏まえ、各事業手法・整備方法のメリット、デメリットを整理してほしい。

・事業方法・整備方法について、他の同規模の事業から参考となる事例を出してほしい。

・補助金など、市以外の財源確保について、積極的に進めてほしい。

・事業手法・整備方法の選定には、実際に業務に携わる職員のメリット、デメリットを考慮してほしい。

・行政自身がお金を生み出すという考え方が必要である。

# 第９回新市庁舎整備審議会　議事(1)

**【議事(1)】整備エリアの評価について**

(1) 整備エリア評価の概要
・評 価 者：新市庁舎整備審議会委員13名
・評価方法：エリア比較表及び評価表を用いて各委員が評価し、集計結果を踏まえて審議会としての評価を取りまとめる。
評価表は、以下の15の比較評価項目を、「◎」「○」「△」「×」の４段階で評価する。

| 評価区分 | 評価項目 |
|---|---|
| A　まちづくりへの影響 | 上位計画・都市計画 |
| | 周辺環境への影響 |
| | 官公庁・周辺施設との連携 |
| | 経済的効果 |
| B　市民利便性／交通アクセス | 公共交通・歩行者環境 |
| | 自動車交通 |
| C　災害リスク／防災拠点性 | 洪水・水害 |
| | 地震・液状化・火山噴火 |
| | 災害対応・防災拠点 |
| D　敷地配置／動線 | 用地取得可能性 |
| | 供用開始までの期間 |
| | 敷地配置 |
| | 駐車場配置・動線計画 |
| E　事業への影響 | 事業費 |
| | その他 |

(2) 集計方法と集計結果
ア　委員別集計結果（資料１）
【集計方法】
・各委員の評価記号について、「◎」を３、「○」を２、「△」を１、「×」を０として数値化した。
・委員ごとに数値を集計し、エリア別の優位性（評価人数）としてまとめた。
【集計結果】
最も優位性が高かったエリア別の人数は、内丸７名、盛岡駅西４名、盛南１名、内丸と盛岡駅西の同位が１名であった。

イ　評価項目別集計結果（資料２）
【集計方法】
・各委員の評価記号を人数で集計し、委員のコメントを要約し、記号ごとに記載した。
・項目ごとに合計数値を算出し、総数に対する割合から、改めて「◎○△×」の４段階で評価した。
・委員のコメントを評価結果の総括としてまとめた。
【集計結果】
各エリアの総計(最大値：15項目×13名×３（数値化）=585)は内丸431、盛岡駅西396、盛南333の順であった。

(3) 記載内容の検証
「資料２」における各評価項目のコメントを検証する。
・各コメントと「総括」の記載内容は適正か。
・評価結果と総括との整合性が取れているか。

(4) 整備エリアの選定
第10回審議会において、集計結果、記載内容の検証及びこれまでの調査審議を踏まえ、整備エリアの選定を行う。

# 第９回新市庁舎整備審議会　議事(2)



**【議事(2)】今後の進め方について**

| 審議会の動き | | | 市の動き | |
|---|---|---|---|---|
| 開催日等 | | 調査審議事項 | 時期 | 内容 |
| 第８回 | 4/24 | ・令和６年度スケジュール　・整備エリア評価表　・事業手法、整備方法　・財源 | | |
| 第９回 | 5/17 | ・整備エリアの評価<br>・今後の進め方 | | |
| **第10回** | **5/22** | **・整備エリアの選定**<br>**・答申イメージ** | | |
| 第11回 | ６月下旬 | ・答申（素案） | ６月議会 | |
| 第12回 | ７月下旬 | ・答申（案）<br>最終決定し、８月上旬に市長へ答申 | | |
| ― | ８月上旬 | ・答申 | ８月中旬～ | ・答申を基に基本構想（案）を作成 |
| ― | ― | ― | ９月議会<br>９月下旬～<br>10月下旬 | ・パブリックコメント<br>・基本構想（案）修正 |
| 第13回 | 11月下旬 | ・基本構想（案）報告 | | |
| ― | ― | ― | 12月議会<br>12月下旬 | 新市庁舎整備基本構想策定（市長決裁） |

次回の調査審議事項

# 基本理念　「つながり　支えあい　市民とともに歩み続ける市庁舎」

基本方針　「行政サービス拠点」「防災拠点」「持続・変革拠点」「交流・共創拠点」

※委員名をA～Mの英字で表す。

## 各審議委員における評価

### 整備エリア評価表 ー 委員別集計結果

| No. | 評価区分 | 評価項目 | 内丸エリア | | | | | | | | | | | | | 盛岡駅西エリア | | | | | | | | | | | | | 盛南エリア | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | A | B | C | D | E | F | G | H | I | J | K | L | M | A | B | C | D | E | F | G | H | I | J | K | L | M | A | B | C | D | E | F | G | H | I | J | K | L | M |
| 1 | A | まちづくりへの影響 | ◎ | ○ | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ○ | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ○ | ◎ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | × | ○ | ◎ | ◎ | ◎ | ○ | ○ | ○ | ○ | △ | × | △ | △ | ○ | △ | ◎ | △ | △ | × | ○ |
| 2 | A | まちづくりへの影響 | ○ | ◎ | ○ | ◎ | ○ | ◎ | △ | ◎ | ◎ | ◎ | ○ | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ○ | ○ | △ | △ | ◎ | △ | ◎ | ○ | ○ | ◎ | ◎ | ○ | ○ | △ | △ | ○ | △ | ○ | △ | △ | ○ | ○ |
| 3 | A | まちづくりへの影響 | ◎ | ◎ | ◎ | ○ | ○ | ◎ | △ | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ○ | ◎ | △ | ○ | △ | △ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ◎ | ○ | ○ | △ | △ | △ | △ | △ | △ | △ | ○ | △ | △ |
| 4 | A | まちづくりへの影響 | ○ | ◎ | ◎ | ◎ | ○ | ◎ | ○ | ◎ | ○ | ◎ | ○ | ◎ | ○ | ◎ | ○ | ○ | ◎ | ○ | ○ | ○ | △ | ◎ | △ | ○ | △ | ○ | ○ | ○ | △ | × | △ | ○ | ◎ | △ | ○ | △ | × | × | ○ |
| 5 | B | 市民利便性／交通アクセス | ○ | ○ | ◎ | ◎ | △ | ◎ | ○ | ◎ | △ | ◎ | ◎ | ◎ | ○ | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ○ | ○ | ○ | ○ | ◎ | ○ | ◎ | ◎ | ○ | ○ | △ | △ | △ | × | △ | ○ | △ | ○ | ○ | △ | × | △ |
| 6 | B | 市民利便性／交通アクセス | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ◎ | ○ | ○ | ◎ | ○ | △ | ○ | ○ | ◎ | ◎ | ○ | ○ | ○ | ◎ | ○ | ○ | ○ | △ | ○ | △ | △ | ◎ | △ | ○ | ◎ | ○ | ○ | ◎ | △ | ○ | △ | ◎ | △ | ○ |
| 7 | C | 災害リスク／防災拠点性 | ◎ | △ | ○ | ◎ | ○ | ◎ | △ | ◎ | ◎ | ◎ | ○ | ◎ | △ | ○ | △ | ○ | ◎ | △ | ○ | ○ | × | ○ | △ | △ | △ | △ | ○ | ○ | ○ | ◎ | ◎ | ○ | ◎ | ○ | ◎ | ◎ | ◎ | ○ | ○ |
| 8 | C | 災害リスク／防災拠点性 | ○ | ◎ | ○ | ◎ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ◎ | △ | ○ | ◎ | ○ | ◎ | ○ | ○ | △ | × | ○ | ○ | ◎ | ◎ | △ | ○ | ◎ | ○ | ◎ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ◎ | ◎ | △ |
| 9 | C | 災害リスク／防災拠点性 | ○ | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | △ | ◎ | ○ | ◎ | ◎ | ◎ | ○ | ○ | ○ | ○ | ◎ | ○ | △ | × | ○ | ○ | ○ | ◎ | △ | ○ | ○ | ○ | ○ | ◎ | ○ | ○ | ◎ | ◎ | △ | ○ | △ | ○ | ○ |
| 10 | D | 敷地配置／動線 | △ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ◎ | △ | ○ | ○ | ○ | △ | ◎ | ○ | ◎ | ○ | ◎ | ○ | △ | ○ | ◎ | ◎ | ◎ | △ | ◎ | △ | ○ | ○ | ○ | △ | ○ | × | △ | △ | △ | △ | ○ |
| 11 | D | 敷地配置／動線 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | × | ○ | △ | ○ | ○ | △ | ○ | ○ | ○ | ◎ | ○ | ○ | ○ | ○ | △ | ◎ | ◎ | ◎ | △ | ◎ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | × | ○ | △ | ○ | △ | ○ |
| 12 | D | 敷地配置／動線 | △ | △ | ○ | ◎ | ○ | ◎ | △ | ◎ | △ | ○ | ◎ | ○ | ○ | ○ | ○ | ◎ | ◎ | ○ | ○ | ○ | ○ | ◎ | ○ | ○ | △ | ○ | ○ | △ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | △ | △ | ○ | ◎ | △ | △ |
| 13 | D | 敷地配置／動線 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ◎ | △ | ○ | △ | ◎ | ○ | ○ | ○ | ○ | △ | ○ | ○ | ○ | △ | △ | ○ | ◎ | ○ | ○ | △ | ○ | ◎ | △ | ○ | ○ | ○ | △ | ○ | △ | △ | ○ | ○ | △ | △ |
| 14 | E | 事業への影響 | ○ | ○ | ◎ | ○ | ○ | ○ | ○ | ◎ | △ | ○ | △ | ○ | △ | ○ | △ | ○ | ○ | ○ | ○ | △ | ○ | ◎ | ○ | ◎ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | △ | ○ | △ | △ | ○ | ◎ | ○ | △ |
| 15 | E | 事業への影響 | △ | ○ | ◎ | ○ | ○ | ○ | △ | ○ | △ | ○ | △ | ○ | × | △ | △ | ○ | ○ | △ | ○ | ○ | ○ | ○ | △ | ○ | ○ | ○ | △ | ○ | ○ | ○ | △ | ○ | ○ | ○ | △ | ○ | ◎ | ○ | △ |
| | | 合計（◎…３、○…２、△…１、×…０） | 30 | 33 | 37 | 38 | 31 | 40 | 21 | 40 | 28 | 38 | 32 | 37 | 26 | 36 | 31 | 35 | 38 | 28 | 29 | 20 | 22 | 39 | 28 | 37 | 24 | 29 | 32 | 28 | 27 | 28 | 24 | 23 | 33 | 18 | 25 | 24 | 30 | 18 | 23 |

※内丸…内丸エリア、駅西…盛岡駅西エリア、盛南…盛南エリア

## 集約評価

### 評価記号をもとにした定量的エリア別評価

| エリア名 | A | B | C | D | E | F | G | H | I | J | K | L | M | 参考 合計点 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 内丸エリア | 30/45 | 33/45 | 37/45 | 38/45 | 31/45 | 40/45 | 21/45 | 40/45 | 28/45 | 38/45 | 32/45 | 37/45 | 26/45 | 431/585 |
| 盛岡駅西エリア | 36/45 | 31/45 | 35/45 | 38/45 | 28/45 | 29/45 | 20/45 | 22/45 | 39/45 | 28/45 | 37/45 | 24/45 | 29/45 | 396/585 |
| 盛南エリア | 32/45 | 28/45 | 27/45 | 28/45 | 24/45 | 23/45 | 33/45 | 18/45 | 25/45 | 24/45 | 30/45 | 18/45 | 23/45 | 333/585 |
| 最も優位性を高く評価したエリア | **駅西** | **内丸** | **内丸** | **内丸、駅西同位** | **内丸** | **内丸** | **盛南** | **内丸** | **駅西** | **内丸** | **駅西** | **内丸** | **駅西** | **内丸** |

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **最も優位性を高く評価したエリア内訳** | **内丸エリア** | **7人** | **盛岡駅西エリア** | **4人** | **盛南エリア** | **1人** | **内丸エリア、盛岡駅西エリア同位** | **1人** | **計** | **13人** |

# 基本理念　「つながり　支えあい　市民とともに歩み続ける市庁舎」

基本方針　「行政サービス拠点」「防災拠点」「持続・変革拠点」「交流・共創拠点」

集約評価

**整備エリア評価表 ー 評価項目別集計結果**

| No. | 評価区分 | 評価項目 | 内丸エリア | | | 盛岡駅西エリア | | | 盛南エリア | | | 参考 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 合計 | 優位性 | 評価 | 合計 | 優位性 | 評価 | 合計 | 優位性 | 評価 | 傾向 | 最も優位性の高いエリア |
| 1 | A　まちづくりへの影響 | 上位計画・都市計画 | 36/39 | 92.3% | ◎ | 28/39 | 71.8% | ○ | 17/39 | 43.6% | △ | | 内丸エリア |
| 2 | A　まちづくりへの影響 | 周辺環境への影響 | 33/39 | 84.6% | ◎ | 29/39 | 74.4% | ○ | 23/39 | 59.0% | ○ | | 内丸エリア |
| 3 | A　まちづくりへの影響 | 官公庁・周辺施設との連携 | 35/39 | 89.7% | ◎ | 26/39 | 66.7% | ○ | 18/39 | 46.2% | △ | | 内丸エリア |
| 4 | A　まちづくりへの影響 | 経済的効果 | 33/39 | 84.6% | ◎ | 26/39 | 66.7% | ○ | 17/39 | 43.6% | △ | | 内丸エリア |
| 5 | B　市民利便性／交通アクセス | 公共交通・歩行者環境 | 31/39 | 79.5% | ◎ | 33/39 | 84.6% | ◎ | 15/39 | 38.5% | △ | | 盛岡駅西エリア |
| 6 | B　市民利便性／交通アクセス | 自動車交通 | 27/39 | 69.2% | ○ | 26/39 | 66.7% | ○ | 26/39 | 66.7% | ○ | | 内丸エリア |
| 7 | C　災害リスク／防災拠点性 | 洪水・水害 | 30/39 | 76.9% | ◎ | 19/39 | 48.7% | △ | 32/39 | 82.1% | ◎ | | 盛南エリア |
| 8 | C　災害リスク／防災拠点性 | 地震・液状化・火山噴火 | 28/39 | 71.8% | ○ | 26/39 | 66.7% | ○ | 29/39 | 74.4% | ○ | | 盛南エリア |
| 9 | C　災害リスク／防災拠点性 | 災害対応・防災拠点 | 34/39 | 87.2% | ◎ | 24/39 | 61.5% | ○ | 27/39 | 69.2% | ○ | | 内丸エリア |
| 10 | D　敷地配置／動線 | 用地取得可能性 | 24/39 | 61.5% | ○ | 31/39 | 79.5% | ◎ | 18/39 | 46.2% | △ | | 盛岡駅西エリア |
| 11 | D　敷地配置／動線 | 供用開始までの期間 | 22/39 | 56.4% | ○ | 29/39 | 74.4% | ○ | 22/39 | 56.4% | ○ | | 盛岡駅西エリア |
| 12 | D　敷地配置／動線 | 敷地配置 | 26/39 | 66.7% | ○ | 28/39 | 71.8% | ○ | 22/39 | 56.4% | ○ | | 盛岡駅西エリア |
| 13 | D　敷地配置／動線 | 駐車場配置・動線計画 | 26/39 | 66.7% | ○ | 23/39 | 59.0% | ○ | 21/39 | 53.8% | ○ | | 内丸エリア |
| 14 | E　事業への影響 | 事業費 | 25/39 | 64.1% | ○ | 26/39 | 66.7% | ○ | 23/39 | 59.0% | ○ | | 盛岡駅西エリア |
| 15 | E　事業への影響 | その他 | 21/39 | 53.8% | ○ | 22/39 | 56.4% | ○ | 23/39 | 59.0% | ○ | | 盛南エリア |
| 合計 | | | **431/585** | **73.7%** | ○ | **396/585** | **67.7%** | ○ | **333/585** | **56.9%** | ○ | | **内丸エリア** |

カラースケール凡例：100% 75% 50% 25% 0%

## 内丸エリア

評価(集計結果)

○

431/585

**優位性 73.7%**

◎　○　△　×

100%　75%　50%　25%　0%

【参考】各委員の評価

| ◎ | 割合 | ○ | 割合 | ◎＋○ | 割合 |
|---|---|---|---|---|---|
| 73個 | 37.4% | 92個 | 47.2% | 165個 | 84.6% |
| △ | 割合 | × | 割合 | △＋× | 割合 |
| 28個 | 14.4% | 2個 | 1.0% | 30個 | 15.4% |

## 盛岡駅西エリア

評価(集計結果)

○

396/585

**優位性 67.7%**

◎　○　△　×

100%　75%　50%　25%　0%

【参考】各委員の評価

| ◎ | 割合 | ○ | 割合 | ◎＋○ | 割合 |
|---|---|---|---|---|---|
| 51個 | 26.2% | 103個 | 52.8% | 154個 | 79.0% |
| △ | 割合 | × | 割合 | △＋× | 割合 |
| 37個 | 19.0% | 4個 | 2.1% | 41個 | 21.0% |

## 盛南エリア

評価(集計結果)

○

333/585

**優位性 56.9%**

◎　○　△　×

100%　75%　50%　25%　0%

【参考】各委員の評価

| ◎ | 割合 | ○ | 割合 | ◎＋○ | 割合 |
|---|---|---|---|---|---|
| 26個 | 13.3% | 95個 | 48.7% | 121個 | 62.1% |
| △ | 割合 | × | 割合 | △＋× | 割合 |
| 65個 | 33.3% | 9個 | 4.6% | 74個 | 37.9% |

# 基本理念　「つながり　支えあい　市民とともに歩み続ける市庁舎」

基本方針　「行政サービス拠点」「防災拠点」「持続・変革拠点」「交流・共創拠点」

| 評価区分 | A　まちづくりへの影響 | 評価項目 | 上位計画・都市計画 |
|---|---|---|---|
| 評価視点 | 上位計画や公共施設のあり方を整理し、施設整備による「将来のまちづくりの方向性」と合致しているかを比較・評価。 | | |
| 評価基準 | ◎…合致する（３）　○…おおむね合致する（２）　△…一部の項目が合致する（１）　×…合致しない（０） | | |

カラースケール凡例：100%　75%　50%　25%　0%

## 各審議委員における評価

### 各委員の評価

| 内丸エリア | | | | | 盛岡駅西エリア | | | | | 盛南エリア | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ◎ | ○ | △ | × | 合計 | ◎ | ○ | △ | × | 合計 | ◎ | ○ | △ | × | 合計 |
| 10人 | 3人 | 0人 | 0人 | 13人 | 4人 | 8人 | 0人 | 1人 | 13人 | 1人 | 4人 | 6人 | 2人 | 13人 |

### 各委員のコメント(要旨)

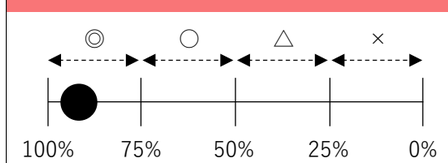
| | 内丸エリア | 盛岡駅西エリア | 盛南エリア |
|---|---|---|---|
| ◎ | ・上位計画、立地適正化計画に合致している。<br>・もともと開発計画の検討、研究が進んでいるエリアであり、既に一定のビジョンがある。<br>・都市機能誘導地域であり、行政機能を誘導施設としている。<br>・本格的な人口減少を見据え、今後も持続可能でコンパクトな都市構造の形成を目指す方針にも合致している。<br>・内丸エリアを外すべき理由が見当たらない。<br>・「一団地の官公庁施設」は、時代のニーズに合致していないのでこの機会に見直すべき。<br>・エリアのどこに建設するかによって、再検証が必要である。 | ・上位計画、立地適正化計画に合致している。<br>・高度利用を想定したエリアであり、現状、市有地の平場としての利用は非効率的。構内駐車場の整備や、中層／高層化を想定した場合、地区計画や他施設との調和が図られる。 | ・合致している。 |
| ○ | コメントなし | ・都市計画マスタープランで掲げる"都市の趣きを大切にした"という点では内丸エリアよりも劣るきらいがある。<br>・中心市街地に位置しており、検討に値するエリアである。<br>・適地であるが、「立地適正化計画」を見直す必要がある。<br>・都市機能誘導地域であり、行政機能を誘導施設としている。<br>・上位計画との適合は比較的高く、市の玄関口の魅力向上を図りつつのまちづくりが期待できる。 | ・「盛岡南新都市地区」が始まり、市役所建設予定地を確保していた。新しいまちづくりのためにもこの地に建設すべき。<br>・さらなる発展が期待できる地域であり、将来的にはより上位計画と合致する可能性を秘めたエリアである。 |
| △ | - | - | ・都市計画マスタープランで掲げる「新たな活力を生み出す新都市づくり」としての期待があるが、立地適正化計画では行政機能を誘導施設としていない。<br>・商業地域に位置するものの、一部住居地域にかかることや、他官公庁との距離があり、統一感ある都市計画にならない。 |
| × | - | ・新庁舎の位置に適していない。 | ・中心市街地ではないことが大きい。<br>・「盛岡南新都市地区」は、複合的な都市づくりを構想して整備しており、新庁舎整備としては不適。 |

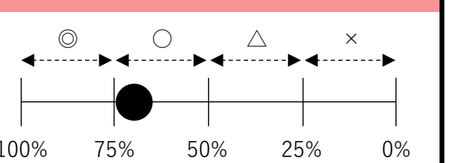
エリア共通コメント：特に人口減少局面においては、まちづくりの方向性との適合は重要なため、評価ウェイトを最も高くすべき（重みづけ）。

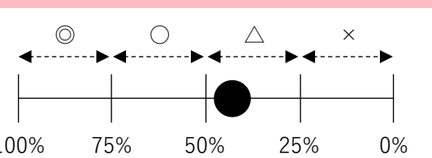
## 集約評価

### 評価(集計結果)

| ◎ | 内丸エリア | ○ | 盛岡駅西エリア | △ | 盛南エリア |
|---|---|---|---|---|---|
| 36/39 | 優位性 92.3% | 28/39 | 優位性 71.8% | 17/39 | 優位性 43.6% |




### 総括

各計画との整合性を基準に評価がなされており、内丸エリアが最も各計画との適合性が高いとの評価であった。盛岡駅西エリアは各計画との適合性は高いものの、内丸エリアに比べると適合性が低いとの評価であり、盛南エリアは将来的な発展が期待できる一方、各計画との適合性が低いとの評価であった。

# 基本理念　「つながり　支えあい　市民とともに歩み続ける市庁舎」

基本方針　「行政サービス拠点」「防災拠点」「持続・変革拠点」「交流・共創拠点」

| 評価区分 | A　まちづくりへの影響 | 評価項目 | 周辺環境への影響 |
|---|---|---|---|
| 評価視点 | 施設整備による周辺への影響や課題について整理し、「まちのあり方」について比較・評価。 | | |
| 評価基準 | ◎…大いに期待できる（３）　○…期待できる（２）　△…あまり期待できない（１）　×…期待できない（０） | | |

カラースケール凡例：100%　75%　50%　25%　0%

## 各審議委員における評価

### 各委員の評価

| 内丸エリア | | | | | 盛岡駅西エリア | | | | | 盛南エリア | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ◎ | ○ | △ | × | 合計 | ◎ | ○ | △ | × | 合計 | ◎ | ○ | △ | × | 合計 |
| 8人 | 4人 | 1人 | 0人 | 13人 | 6人 | 4人 | 3人 | 0人 | 13人 | 2人 | 6人 | 5人 | 0人 | 13人 |

### 各委員のコメント(要旨)

| | 内丸エリア | 盛岡駅西エリア | 盛南エリア |
|---|---|---|---|
| ◎ | ・行政経済の中心地として、職員や市民の利便性が高い。<br>・盛岡城跡やさんさ踊りなど、歴史や文化を育んできた「盛岡らしさ」を実感できる。<br>・周辺環境と調和できる景観が求められる。<br>・立地することにより大きな人流が期待できる。 | ・周辺環境への効果に対する期待は大きい。<br>・新しい盛岡の象徴として、起爆剤になりうる。<br>・現代の行政経済の中心地と言える。<br>・駅前に広い共用スペースが確保でき、様々な可能性がある。 | ・商業施設や住宅地の中、新たなシンボルとなる可能性有り。 |
| ○ | ・計画との連動、歴史の継続性、コンパクトなまちづくりの視点に合致しており、期待できる。<br>・建築計画、周辺整備により地域の活力を増す期待はあるが、それ以上に庁舎が転出することのマイナス効果がより想像しやすいため、検討中の内丸プランなど他計画・事業との整合性、相乗効果が求められる。 | ・ウォーカブル空間、広場の様な賑わいに繋がる空間が弱い。<br>・盛岡駅を中心に賑わいの創出、交通の結節点として交流人口増が期待されるが、中心市街地へのアプローチにやや難有。<br>・市外、県外からのアクセスが最も良く、交流による賑わいが期待できる。 | ・大型商業施設や高規格道路もあり、アクセスの良さや新しい建築物としての調和も見込めるが、交通弱者への配慮が必要。<br>・都市計画の見直しにより、新たなまちづくりが可能である。<br>・周辺住民からすると、商業関係に加えて行政サービスの充実を実感できる。 |
| △ | ・老朽化する県庁が、いつまでも現在地にあるとは限らない。 | ・既にオフィスビルや複合ビルがあり、賑わいがある。市庁舎立地による効果は小さい。反対に平場、緑地の少ない高層建物が多いエリアとなる。 | ・盛南開発は人口が右肩上がりの時に計画されたものであり、今後の人口減少を考えると、市の中心機能をまとめたコンパクトシティの考え方を再確認するべき。<br>・まちづくり計画の見直し、現在の市役所周辺環境の衰退への配慮など影響が大きい。<br>・道路が中心となる新たな街のシンボル創出をして良いのか。 |
| × | - | - | - |

## 集約評価

### 評価(集計結果)

| 内丸エリア | 盛岡駅西エリア | 盛南エリア |
|---|---|---|
| ◎ | ○ | ○ |
| 33/39 | 29/39 | 23/39 |
| 優位性 84.6% | 優位性 74.4% | 優位性 59.0% |
| ◎　○　△　×<br>100%　75%　50%　25%　0% | ◎　○　△　×<br>100%　75%　50%　25%　0% | ◎　○　△　×<br>100%　75%　50%　25%　0% |

### 総括

周辺環境との調和や与える影響を基準に評価がなされており、これまでの歴史性や各種計画との連携から内丸エリアが最も適合性が高いとの評価であった。盛岡駅西エリアは、アクセス性の高さや駅を中心とした賑わいに期待できるとの評価であり、盛南エリアは新たなシンボルとしての期待がある一方、時代の変化に伴うまちづくりへの影響を懸念する評価であった。

# 基本理念　「つながり　支えあい　市民とともに歩み続ける市庁舎」

基本方針　「行政サービス拠点」「防災拠点」「持続・変革拠点」「交流・共創拠点」

| 評価区分 | A　まちづくりへの影響 | 評価項目 | 官公庁・周辺施設との連携 |
|---|---|---|---|
| 評価視点 | 施設整備による周辺施設との連携について整理し、「連携効果」を比較・評価。 | | |
| 評価基準 | ◎…大いに期待できる（３）　○…期待できる（２）　△…あまり期待できない（１）　×…期待できない（０） | | |

カラースケール凡例：100%　75%　50%　25%　0%

## 各審議委員における評価

### 各委員の評価

| 内丸エリア | | | | | 盛岡駅西エリア | | | | | 盛南エリア | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ◎ | ○ | △ | × | 合計 | ◎ | ○ | △ | × | 合計 | ◎ | ○ | △ | × | 合計 |
| 10人 | 2人 | 1人 | 0人 | 13人 | 3人 | 7人 | 3人 | 0人 | 13人 | 1人 | 3人 | 9人 | 0人 | 13人 |

### 各委員のコメント(要旨)

| | 内丸エリア | | 盛岡駅西エリア | | 盛南エリア | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ◎ | ・市役所がこの内丸にあること自体が歴史であり、盛岡城跡公園や紺屋町などの昔ながらの街並みを維持、利活用できる。<br>・内丸エリアを外す理由が見つからない。<br>・行政経済の中心地であり、他官公庁との連携の便利さは言うまでもないが、消防署や第２合同庁舎などエリア外に移転した官公庁がある点も考慮されるべきである。<br>・地理的にも周辺施設との連携は最も優位性があるが、今後のＤＸ化なども考えると、そのように判断すべきか難しい。 | ◎ | ・現市庁舎以上に十分な連携が可能。県盛岡地区合同庁舎との合築が可能ならなおよい。 | ◎ | ・３エリアともそれぞれ期待できる。 |
| ○ | ・県庁や周辺企業の建物は建替時期を迎えているものがあり、将来のまちづくりの観点においても連携できる可能性がある。 | ○ | ・市庁舎の想定規模が縮小する中、マリオスやアイーナの会議室が至近であることは相対的に価値が高い。<br>・災害時混雑が予想される河川橋梁部を介さず、消防本部と接続できるメリットは大きい。<br>・再開発によって生まれた地域であり、既に賑わいがある。<br>・合同庁舎、マリオス、アイーナなど比較的公共施設が集積し、文化的な連携や災害時の空間確保など調整が期待される。<br>・現状よりもやや離れるが、問題にはならない。 | ○ | ・スポーツ、文化、他施設との連携は期待される。行政機能との連携だけでなく民間、他事業者との連携等、新しい形が生まれる可能性がある。<br>・市との連携効果は他のエリアより施設上少ないが、今後のDX化などを考えるとマイナス面のみではないかもしれない。 |
| △ | ・立地条件は他のエリアより優れているが、現在の建物を取り壊し、新たに建築するには時間と金が多く必要。 | △ | ・内丸エリアとの比較では期待が低いが、盛南エリアとの比較では期待が高い。 | △ | ・再開発によって生まれた地域で、既に賑わいがある。周辺施設は行政的なものはなく、イベント的（美術館、先人記念館、アリーナ等）なもので連携効果は薄い。<br>・運動施設（アリーナ、プール等）、医療施設との連携可能。<br>・近隣施設は車移動を前提に考えられており、連携の観点からは他のエリアに比べて、やや見劣りする。 |
| × | - | × | - | × | - | |

エリア共通コメント：今後のDX化により、“連携”の変化について期待。

## 集約評価

### 評価(集計結果)

| ◎ | 優位性 89.7% | ○ | 優位性 66.7% | △ | 優位性 46.2% |
|---|---|---|---|---|---|
| 35/39 | ◎　○　△　×<br>100%　75%　50%　25%　0% | 26/39 | ◎　○　△　×<br>100%　75%　50%　25%　0% | 18/39 | ◎　○　△　×<br>100%　75%　50%　25%　0% |

### 総括

近隣の官公庁や公共施設との連携について評価がなされており、官公庁施設が多く集まる内丸エリアが最も高い評価であった。盛岡駅西エリアは消防本部や一部の官公庁施設との連携が可能との評価であり、盛南エリアは民間事業者との連携に期待する評価があるものの、周辺の公共施設の性格から連携効果の薄さを指摘する評価であった。

# 基本理念　「つながり　支えあい　市民とともに歩み続ける市庁舎」

基本方針　「行政サービス拠点」「防災拠点」「持続・変革拠点」「交流・共創拠点」

| 評価区分 | A　まちづくりへの影響 | 評価項目 | 経済的効果 |
|---|---|---|---|
| 評価視点 | 市庁舎整備による経済効果として「賑わい・活性化」を比較・評価。 | | |
| 評価基準 | ◎…大いに期待できる（３）　○…期待できる（２）　△…あまり期待できない（１）　×…期待できない（０） | | |

カラースケール凡例：100%　75%　50%　25%　0%

## 各審議委員における評価

### 各委員の評価

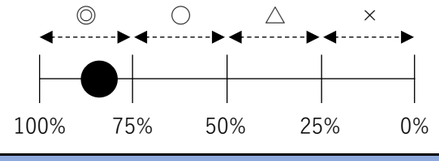
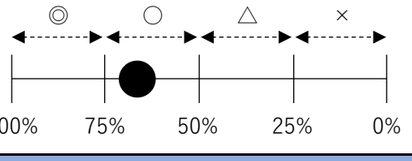
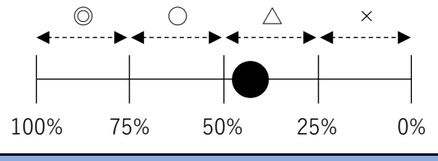
| 内丸エリア | | | | | 盛岡駅西エリア | | | | | 盛南エリア | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ◎ | ○ | △ | × | 合計 | ◎ | ○ | △ | × | 合計 | ◎ | ○ | △ | × | 合計 |
| 7人 | 6人 | 0人 | 0人 | 13人 | 3人 | 7人 | 3人 | 0人 | 13人 | 1人 | 5人 | 4人 | 3人 | 13人 |

### 各委員のコメント(要旨)

| | 内丸エリア | 盛岡駅西エリア | 盛南エリア |
|---|---|---|---|
| ◎ | ・プラスの経済効果以上に、移転によるマイナスの効果が想像しやすいことから優位に評価した。内丸プランなど他の計画、事業との相乗効果を生み出せればプラス効果も期待される。<br>・行政、商業、イベント、観光等、全てが歩いて回れ、地域内で様々なものが揃っている。他との違いを一番感じられる。<br>・将来計画（内丸プラン等）に沿った市庁舎建設が進むことでエリアにおける現状以上の経済的効果が期待される。 | ・西口利用者の増加や公共交通のさらなる活用をはじめ、経済的メリットは大きい。<br>・県の中心市として、北東北のハブとして他市町村、他県との十分な連携が期待できる。 | コメントなし |
| ○ | ・これまでの歴史的な背景やまちづくり計画を活かしながらの活性化が期待できる。周辺組織との連携により更なる期待が出来る可能性がある。<br>・現市庁舎の周辺と消費的協力関係ができている。 | ・市外、県外からのアクセスの良さを活かした活性化が期待できる。盛岡の玄関口の魅力向上のもと、これまでのまちづくりを活かせる可能性がある。<br>・観光や市外とつながるビジネスの拠点となり得るが、これらの人の中心市街地への回遊は、盛岡駅周辺に限定される恐れがあり、メリットを享受できる事業所は限定的である。 | ・現在の市街地からのアクセス性が弱く、中心拠点の二極化に伴う経済損失が懸念される。<br>・庁舎周辺に飲食業者は増えると思うが、交流人口の増加は限定的である。 |
| △ | - | ・既に賑わいはあり、市庁舎を整備した効果は薄い。<br>・駅周辺だけの効果にならないか懸念される。 | ・郊外ショッピングモールの街並みに庁舎はそぐわない。<br>・まち全体の賑わい・活性化の観点から効果を期待できるようにするためには、新たなコンセプトでのまちづくりが必要である。 |
| × | - | - | ・ある意味においては「既に賑わっている」エリアであり、市役所移転に伴う活性化は限定的と言わざるを得ない。<br>・現在の中心市街地から外すリスクが大きすぎる。<br>・新市庁舎が、「陸の孤島」状態となる可能性がある。エリアの賑わい、活性化は果たして何年後に達成されるであろうか。 |

## 集約評価

### 評価(集計結果)

| ◎ | 優位性 84.6% | ○ | 優位性 66.7% | △ | 優位性 43.6% |
|---|---|---|---|---|---|
| 33/39 |  | 26/39 |  | 17/39 |  |

### 総括

庁舎移転に伴う経済的効果のプラス面やマイナス面について評価がなされており、これまでの背景や移転によるマイナス面から、現在と同じ内丸エリアが最も適合性が高いとの評価であった。盛岡駅西エリアは玄関口として新たなプラス面に期待できるとの評価であり、盛南エリアは庁舎周辺の賑わいは期待できるものの、中心拠点の二極化や移転によるメリットが限定的になるとの評価であった。

# 基本理念　「つながり　支えあい　市民とともに歩み続ける市庁舎」

基本方針　「行政サービス拠点」「防災拠点」「持続・変革拠点」「交流・共創拠点」

| 評価区分 | B　市民利便性／交通アクセス | 評価項目 | 公共交通・歩行者環境 | カラースケール凡例： | 100% | 75% | 50% | 25% | 0% |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 評価視点 | 公共交通カバー圏人口（バス停から半径300m圏内、鉄道駅から半径800m圏内）を算出し、市民の「利便性」を比較・評価する。歩行環境と併せて「回遊性」を比較・評価。 | | | | | | | | |
| 評価基準 | ◎…大いに期待できる（３）　○…期待できる（２）　△…あまり期待できない（１）　×…期待できない（０） | | | | | | | | |

## 各審議委員における評価

### 各委員の評価

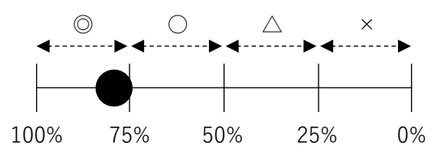
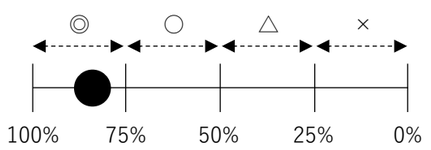
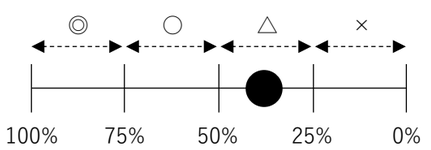
| 内丸エリア | | | | | 盛岡駅西エリア | | | | | 盛南エリア | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ◎ | ○ | △ | × | 合計 | ◎ | ○ | △ | × | 合計 | ◎ | ○ | △ | × | 合計 |
| 7人 | 4人 | 2人 | 0人 | 13人 | 7人 | 6人 | 0人 | 0人 | 13人 | 0人 | 4人 | 7人 | 2人 | 13人 |

### 各委員のコメント(要旨)

| | 内丸エリア | 盛岡駅西エリア | 盛南エリア |
|---|---|---|---|
| ◎ | ・交通体系は現状を踏まえると最も整っている。<br>・歩道幅員の難が指摘されるが、内丸プランをはじめ今後の都市整備においていずれ整備改善していく必要がある。<br>・現市庁舎への交通インフラを活用できるメリットは大きい。<br>・周辺には中小規模の魅力ある地元商店や観光施設もあり、回遊性がある。<br>・公共交通の利便性の維持向上は回遊性にもつながり期待でき、歩道の改善を図ることで、歩行者環境も適切に確保できる。 | ・盛岡駅に近接し、利便性は極めて良好。<br>・いずれの視点、ポイントでも高い利便性を持つ。<br>・駅西側の整備が進み、人流が大きく変化すると思われる。特にIGRには効果あり。<br>・交通体系は優位にあり、今後の強化の余地も多い。<br>・内丸同様、盛岡駅を中心とした交通網をフリーライドに近い形で利用できるコスト面のメリットは大きい。 | - |
| ○ | ・バスによる利便性が高く、歩道が狭い箇所又は設置されていない箇所があるものの、歩いて利用しやすいエリア。<br>・現状の公共交通で充分に利便性が高い。 | ・多くのバスが盛岡駅東口に停車するため、西口からの移動には時間を要する。<br>・公共交通、歩行者環境が確保されており、今後の公共交通の路線、本数の維持、向上にも貢献することが期待できる。 | ・公共交通はあまり充実していない。地域全体が車社会を前提にしている感がある。県立美術館や先人記念館等の回遊性はあるが、徒歩での移動には結構な距離がある。<br>・移転に伴い、新たなバス停ができる可能性が大きく、歩行者数も増加する。 |
| △ | ・現況とあまり変化はない。 | - | ・市庁舎へのアクセスを目的とした交通システムの再構築は避けられず、コスト面の不安が大きい。<br>・公共交通が路線バスのみ。本数も少ない。<br>・現在の社会情勢、事業者の姿勢を鑑みると利便性向上につながらない可能性は少なくない。 |
| × | - | - | ・公共交通機関のアクセス集中拠点を設けるには課題が多い。<br>・車中心の交通環境になることに懸念がある。 |

## 集約評価

### 評価(集計結果)

| 内丸エリア | 盛岡駅西エリア | 盛南エリア |
|---|---|---|
| ◎ 31/39 | ◎ 33/39 | △ 15/39 |
| **優位性 79.5%** | **優位性 84.6%** | **優位性 38.5%** |
|  |  |  |



### 総括

公共交通や歩行者環境の充実度を基に評価がなされており、盛岡駅を起点としたアクセス性や回遊性の高さから盛岡駅西エリアが最も適合性が高いとの評価であった。内丸エリアは既存の交通インフラの充実度や今後の都市整備への期待できるとの評価であり、盛南エリアは車中心の交通環境や新たな公共交通網の構築の課題があるとの評価であった。一方、各エリアに共通して生産年齢人口の減少に伴う公共交通機関の維持が困難である点を指摘するコメントが見られた。

# 基本理念　「つながり　支えあい　市民とともに歩み続ける市庁舎」

基本方針　「行政サービス拠点」「防災拠点」「持続・変革拠点」「交流・共創拠点」

| 評価区分 | B　市民利便性／交通アクセス | 評価項目 | 自動車交通 | カラースケール凡例： | 100% | 75% | 50% | 25% | 0% |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 評価視点 | 現駐車台数、大規模開発関連交通計画マニュアル等を参考に、最大駐車台数を検討する。施設整備による交通量増加等の影響について「周辺道路の混雑状況等」により比較・評価。 | | | | | | | | |
| 評価基準 | ◎…影響がない（３）　○…影響が少ない（２）　△…影響が大きい（１）　×…影響が非常に大きい（０） | | | | | | | | |

## 各審議委員における評価

### 内丸エリア

各委員の評価

| ◎ | ○ | △ | × | 合計 |
|---|---|---|---|---|
| 2人 | 10人 | 1人 | 0人 | 13人 |

各委員のコメント(要旨)

| | |
|---|---|
| ◎ | ・朝、夕の混雑度は高い。現庁舎と同じエリアのため、混雑度の影響は少ない。<br>・周辺に時間貸し駐車場が複数あり、繁忙期にも対応可能。 |
| ○ | ・敷地内駐車場は附置義務台数を確保し、他は内丸エリアの共用駐車場を整備すればよい。<br>・現状よりは悪化しないという「△に近い○」<br>・現庁舎と同じエリアのため、自動車交通の影響は少ない。<br>・住民サービスの変革を進めることで、駐車台数を減らすことができる。<br>・今後、自動車利用者が減ることで、渋滞も緩和される。 |
| △ | ・市役所周辺の混雑はデメリットが大きい。<br>・提携駐車場のコスト負担も無視できない。 |
| × | - |

### 盛岡駅西エリア

各委員の評価

| ◎ | ○ | △ | × | 合計 |
|---|---|---|---|---|
| 3人 | 7人 | 3人 | 0人 | 13人 |

各委員のコメント(要旨)

| | |
|---|---|
| ◎ | ・公共交通の結節点であり、自動車に頼らずに来庁できる。<br>・自動車分担率が低く、混雑悪化の影響は少ない。<br>・繁忙期でも、盛岡駅市西口地区駐車場や周辺民間駐車場の活用により対応可能。 |
| ○ | ・駐車場整備の充実を図ることで、交通はスムーズになる。<br>・近傍の道路状況は混雑のリスクもある一方で、内丸エリアよりも敷地内での必要充分な駐車場台数確保に期待できる。<br>・住民サービスの変革を進めることで、駐車台数を減らすことができる。 |
| △ | ・新たに大きな自動車交通の需要を生み出す懸念がある。<br>・市有地のみで庁舎敷地を確保すると、駐車場用地に不足が生じる。 |
| × | - |

### 盛南エリア

各委員の評価

| ◎ | ○ | △ | × | 合計 |
|---|---|---|---|---|
| 4人 | 5人 | 4人 | 0人 | 13人 |

各委員のコメント(要旨)

| | |
|---|---|
| ◎ | ・自動車による来庁者は他エリアより増えてしまうが、混雑度は少なく、アクセス自体は簡便とも言える。<br>・道路網ができているので、便利になる。 |
| ○ | ・自動車のアクセスに優れている。混雑度は低い。<br>・時間貸し駐車場が少なく、繁忙期の駐車場不足が懸念されるが、駐車場への流れをスムーズにすればさほど問題はない。<br>・住民サービスの変革を進めることで、駐車台数を減らすことができる。 |
| △ | ・交通量としては「◎」だが、自動車分担率を高める政策を進めていいか疑問。<br>・周辺に時間貸し駐車場がないため、繁忙期の駐車場不足が懸念され、駐車場規模に注意が必要。 |
| × | - |

## 集約評価

評価(集計結果)

| 内丸エリア | 盛岡駅西エリア | 盛南エリア |
|---|---|---|
| ○ | ○ | ○ |
| 27/39 | 26/39 | 26/39 |
| **優位性 69.2%** | **優位性 66.7%** | **優位性 66.7%** |
| ◎ ○ △ ×<br>100% 75% 50% 25% 0% | ◎ ○ △ ×<br>100% 75% 50% 25% 0% | ◎ ○ △ ×<br>100% 75% 50% 25% 0% |

総括

自動車交通への影響について評価がなされており、３エリアとも大きく差のない評価であった。内丸エリアは現状と大きく変わらない点、盛岡駅西エリアは自動車分担率が低いことにより影響が小さい点、盛南エリアは既存の道路幅員等から混雑の影響が小さくなる点が評価されている。

# 基本理念　「つながり　支えあい　市民とともに歩み続ける市庁舎」

基本方針　「行政サービス拠点」「防災拠点」「持続・変革拠点」「交流・共創拠点」

| 評価区分 | C　災害リスク／防災拠点性 | 評価項目 | 洪水・水害 |
|---|---|---|---|
| 評価視点 | 候補エリアでの洪水・内水に対する水害の「リスク状況と、安全性の確保方策」も含め、比較・評価。 | | |
| 評価基準 | ◎…リスクが低い(３)　○…一定のリスクはあるが対応は可能(２)　△…リスクが高く対応に一定の課題がある(１)　×…リスクが非常に高い(０) | | |

カラースケール凡例：100% 75% 50% 25% 0%

## 各審議委員における評価

### 各委員の評価

| 内丸エリア | | | | | 盛岡駅西エリア | | | | | 盛南エリア | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ◎ | ○ | △ | × | 合計 | ◎ | ○ | △ | × | 合計 | ◎ | ○ | △ | × | 合計 |
| 7人 | 3人 | 3人 | 0人 | 13人 | 1人 | 5人 | 6人 | 1人 | 13人 | 6人 | 7人 | 0人 | 0人 | 13人 |

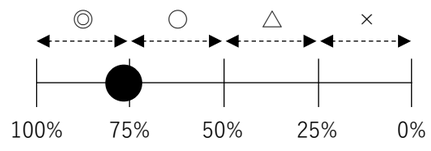
### 各委員のコメント(要旨)

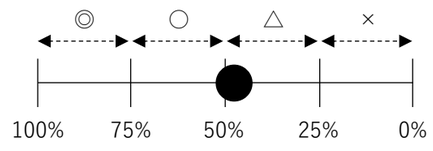
| 内丸エリア | | 盛岡駅西エリア | | 盛南エリア | |
|---|---|---|---|---|---|
| ◎ | ・エリア東部は洪水浸水想定区域のため、エリア中央部への建設が望ましい。<br>・リスクの低い場所を選ぶことが可能。<br>・地盤のレベルアップで対応可能。<br>・対応により、安全性は確保されやすい。 | ◎ | ・地盤のレベルアップで対応可能。 | ◎ | ・水害の観点では他のエリアよりも低リスク。<br>・大型商業施設との連携による来庁者の一時避難や安全確保の可能性が見込まれる。<br>・浸水エリア外であり、安心感がある。<br>・リスクの低い場所を選ぶことが可能。<br>・立地条件として最適。<br>・水害リスクは最も低い。 |
| ○ | ・エリア内には浸水想定区域が含まれるが、１階をピロティ化するなどにより対応可能。<br>・大きな問題は感じられず、建設場所決定後に技術的対応を検討すればよい。<br>・外水による水害リスクへの対応は、水害リスクを想定した建物とすることで足りる。 | ○ | ・他のエリアに比べて浸水想定の課題があるが技術的な方法で対応可能。<br>・エリアの大半が浸水区域であり、洪水浸水対策には相当の配慮が必要。<br>・浸水対策が必要であるが、対応は可能。 | ○ | ・内水浸水が未調査のため、不確定要素である。<br>・他のエリアよりも安全性を確保しやすい。<br>・大きな問題は感じられない。技術的方法で対応可能。<br>・水害リスクへの対策経費は他のエリアに比べて安価に収まる。 |
| △ | ・河川から距離があり、標高のある用地確保が重要。 | △ | ・浸水想定区域内への立地は避けられないが、対策は可能。<br>・既存の陸橋等との接続によって、内丸エリアよりは低コスト低工程での、２階以上への窓口設置が期待できる。<br>・市庁舎の浸水対策だけでなく、アクセスのための周辺道路を含めた対策をどこまでできるかが重要。<br>・水害リスクを想定した建物とすれば、リスクへの対応は可能。 | △ | - |
| × | - | × | 低地形内かつ雫石川と北上川の間に位置し、リスクが高い。 | × | - |

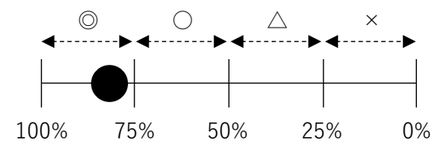
## 集約評価

### 評価(集計結果)

| 内丸エリア | 盛岡駅西エリア | 盛南エリア |
|---|---|---|
| ◎ 30/39 | △ 19/39 | ◎ 32/39 |
| **優位性 76.9%** | **優位性 48.7%** | **優位性 82.1%** |




### 総括

洪水・水害リスクとその対応について評価がなされており、浸水想定区域外の盛南エリアが最も適合性が高いとの評価であった。内丸エリアはリスクの低い場所を選定することで対応可能であるとの評価であり、盛岡駅西エリアは大半が浸水想定区域であることの懸念があるとの評価であった。一方どのエリアであっても、技術的な方法でリスク対応可能とのコメントがあった。

# 基本理念　「つながり　支えあい　市民とともに歩み続ける市庁舎」

基本方針　「行政サービス拠点」「防災拠点」「持続・変革拠点」「交流・共創拠点」

| 評価区分 | C　災害リスク／防災拠点性 | 評価項目 | 地震・液状化・火山噴火 |
|---|---|---|---|
| 評価視点 | 候補エリアでの地震・火山噴火に対する「リスク状況と、安全性の確保方策」も含め、比較・評価。 | | |
| 評価基準 | ◎…リスクがない(３)　○…リスクが低い(２)　△…リスクが高い(１)　×…リスクが非常に大きい(０) | | |

カラースケール凡例：100%　75%　50%　25%　0%

## 各審議委員における評価

### 各委員の評価

| 内丸エリア | | | | | 盛岡駅西エリア | | | | | 盛南エリア | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ◎ | ○ | △ | × | 合計 | ◎ | ○ | △ | × | 合計 | ◎ | ○ | △ | × | 合計 |
| 3人 | 9人 | 1人 | 0人 | 13人 | 4人 | 6人 | 2人 | 1人 | 13人 | 4人 | 8人 | 1人 | 0人 | 13人 |

### 各委員のコメント(要旨)

| | 内丸エリア | 盛岡駅西エリア | 盛南エリア |
|---|---|---|---|
| ◎ | ・安全性は高い。 | ・安全性は高い。<br>・火山、液状化のリスクはほぼ無い。<br>・地震については幅員が広い道路、高規格道路があり周辺建物も新しく、周辺の安全環境は保たれやすい。 | ・安全性は高い。<br>・火山、液状化のリスクはほぼ無い。<br>・地震については幅員が広い道路、高規格道路があり周辺建物も新しく、周辺の安全環境は保たれやすい。 |
| ○ | ・火山、液状化のリスクはほぼ無いが、地震は近傍に狭隘道路や河川橋梁、建物が古いし街区を擁しており、職員参集の妨げになる可能性がある。<br>・事前の調査、工事で安全性の確保が可能。<br>・築年数の古い建物がある地域なので、地震により隣接建物が倒れてくる可能性はゼロではない。<br>・リスクは考えられるが、安全性の確保は適切に行える。<br>・３エリアとも同程度のリスク。<br>・他エリアと比較して大きな問題はない。 | ・建物同士が近接していて、周囲に何もない平場が少ないため、避難の際は建物内部になることを想定して計画する必要がある。<br>・事前の調査、工事で安全性の確保が可能。<br>・３エリアとも同程度のリスク。<br>・他エリアと比較して大きな問題はない。 | ・元々農地だったところが多いと思われる。地盤改良、対策を慎重に進める必要がある。<br>・事前の調査、工事で安全性の確保が可能。<br>・平坦地のため安全性は高い。<br>・３エリアとも同程度のリスク。<br>・他エリアと比較して大きな問題はない。 |
| △ | ・地震における周辺の老朽建物等の倒壊により交通障害発生の可能性がある。 | ・市庁舎周辺施設等の損傷によるリスクは否定できない。 | ・地震における周辺の橋梁や道路の損傷により交通障害の発生する可能性がある。 |
| × | - | ・地震、液状化等、他エリアよりリスクが高い。 | - |

## 集約評価

### 評価(集計結果)

| 内丸エリア | 盛岡駅西エリア | 盛南エリア |
|---|---|---|
| ○ | ○ | ○ |
| 28/39 | 26/39 | 29/39 |
| 優位性 71.8% | 優位性 66.7% | 優位性 74.4% |
| ◎ ○ △ × | ◎ ○ △ × | ◎ ○ △ × |
| 100% 75% 50% 25% 0% | 100% 75% 50% 25% 0% | 100% 75% 50% 25% 0% |

### 総括

地震・液状化・火山噴火のリスクについて評価がなされており、３エリアとも大きく差のない評価であった。内丸エリアについては築年数の古い建物が多い点、盛岡駅西エリアは高層の建物が近接している点、盛南エリアは地盤改良を想定する点について考慮が必要とのコメントがあった。

# 基本理念　「つながり　支えあい　市民とともに歩み続ける市庁舎」

基本方針　「行政サービス拠点」「防災拠点」「持続・変革拠点」「交流・共創拠点」

| 評価区分 | C　災害リスク／防災拠点性 | 評価項目 | 災害対応・防災拠点 |
|---|---|---|---|
| 評価視点 | 防災拠点として業務維持を可能にする機能について、災害時の「項目、必要レベル」について比較・評価。 | | |
| 評価基準 | ◎…最も適している（３）　○…適している（２）　△…あまり適さない（１）　×…適さない（０） | | |

カラースケール凡例：100%　75%　50%　25%　0%

## 各審議委員における評価

### 各委員の評価

| 内丸エリア | | | | | 盛岡駅西エリア | | | | | 盛南エリア | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ◎ | ○ | △ | × | 合計 | ◎ | ○ | △ | × | 合計 | ◎ | ○ | △ | × | 合計 |
| 9人 | 3人 | 1人 | 0人 | 13人 | 2人 | 8人 | 2人 | 1人 | 13人 | 3人 | 8人 | 2人 | 0人 | 13人 |

### 各委員のコメント(要旨)

| | 内丸エリア | 盛岡駅西エリア | 盛南エリア |
|---|---|---|---|
| ◎ | ・近隣施設との連携、東日本大震災の経験から優位。<br>・県庁や電力会社、通信会社などインフラ関連会社との地理的連携に期待できる。<br>・県庁（県庁舎）との連携、役割分担を設計段階で考慮できれば、市民生活支援に有益。<br>・県や警察・病院との連携が取りやすい。エリア内に集会場（県民会館）があり、避難所としての利用が可能ではないか。<br>・官公庁やインフラ企業との連携が容易で、これまでの経験値と計画の活用が最も活かせる。 | ・消防署が近く、初動対応においては高レベルの連携が可能。<br>・一時収容可能な高層ビル群が築浅で、耐震化、自家発電の用意があるため、連携協定等により有効活用が期待できる。<br>・県庁舎から離れており、行政機能の同時ダウンリスクが減る。 | ・緊急時（洪水等）に防災担当者が集まりやすい場所である。<br>・県庁舎から離れており、行政機能の同時ダウンリスクが減る。 |
| ○ | ・県庁等既存の官公庁施設との連携が期待できるが、周辺住民の避難場所や物資配給場所等の誤解を招かないよう配慮が必要。 | ・消防本部に近く、県庁ともさほど離れないので良い。洪水は事前に予想できるので、職員の参集は可能。<br>・新たな災害対応計画を適切に運用すれば対応拠点となる。<br>・浸水想定等を基にした庁舎設計は重要。近年増加している駅周辺の高層住宅住民への避難所等を別途検討、計画が必要。 | ・今後の都市整備、周辺環境の施設整備により拠点として優位なエリアになる可能性がある。<br>・新たな災害対応計画を適切に運用すれば対応拠点となる。<br>・運動施設への避難、医療施設との被災者対応での連携により防災拠点として強化できる。<br>・他機関（官公庁等）との連携をどのように行うか事前の計画立案、訓練が実施されれば、防災拠点は機能すると考えられる。 |
| △ | ・洪水浸水想定区域に庁舎を建てるには費用がかかりすぎる。 | ・このエリアに庁舎がなくても市民施設、消防署などとの連携はできる。<br>・エリア全体が洪水、浸水した際の職員参集に検討が必要。 | ・関係機関との連携に難あり。<br>・他のエリアと比べて宿泊施設が足りず、非常態勢時の職員の寝泊まりに課題がある。 |
| × | - | コメントなし | - |

## 集約評価

### 評価(集計結果)

| 内丸エリア | 盛岡駅西エリア | 盛南エリア |
|---|---|---|
| ◎ | ○ | ○ |
| 34/39 | 24/39 | 27/39 |
| 優位性 87.2% | 優位性 61.5% | 優位性 69.2% |
| ◎　○　△　×<br>100%　75%　50%　25%　0% | ◎　○　△　×<br>100%　75%　50%　25%　0% | ◎　○　△　×<br>100%　75%　50%　25%　0% |

### 総括

災害対応や防災拠点としての適合性について評価がなされており、近隣の官公庁や医療機関、東日本大震災の経験等から内丸エリアが最も適合性が高いとの評価であった。盛岡駅西エリアは消防本部との連携や県庁と離れることによるリスク回避について評価されており、盛南エリアは市立病院や運動施設との連携について評価されている。

# 基本理念　「つながり　支えあい　市民とともに歩み続ける市庁舎」

基本方針　「行政サービス拠点」「防災拠点」「持続・変革拠点」「交流・共創拠点」

| 評価区分 | D　敷地配置／動線 | 評価項目 | 用地取得可能性 |
|---|---|---|---|
| 評価視点 | 候補エリアごとに「取得の見込まれる土地」について比較・評価。 | | |
| 評価基準 | ◎…最も適している（３）　○…適している（２）　△…あまり適さない（１）　×…適さない（０） | | |

カラースケール凡例：100%　75%　50%　25%　0%

## 各審議委員における評価

### 各委員の評価

| 内丸エリア | | | | | 盛岡駅西エリア | | | | | 盛南エリア | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ◎ | ○ | △ | × | 合計 | ◎ | ○ | △ | × | 合計 | ◎ | ○ | △ | × | 合計 |
| 1人 | 9人 | 3人 | 0人 | 13人 | 7人 | 4人 | 2人 | 0人 | 13人 | 0人 | 6人 | 6人 | 1人 | 13人 |

### 各委員のコメント(要旨)

| | 内丸エリア | 盛岡駅西エリア | 盛南エリア |
|---|---|---|---|
| ◎ | 50年、100年を見据えた際に最も適してる。 | ・市有地（駐車場）があるのは優位。<br>・周辺にまとまった大きな区画があり、交渉もあり得る。<br>・10,000㎡の敷地確保可能性が高く、新規用地取得の必要性は低いが、既存駐車場の撤去に伴う影響評価が求められる。<br>・既に市有地があるので、スケジュールや予算を立てやすい。<br>・用地交渉の視点においては、最もハードルが低い。 | - |
| ○ | ・用地取得の必要性は避けられない。<br>・玉突きでの再開発をしていかないと難しいかもしれない。<br>・内丸エリアの一体的な再整備の検討との調整が必要であり、新市庁舎整備だけを先行することは難しいと思われるが、エリア内の他の建物も更新時期を迎えつつあり、これを契機に市が主導して、内丸エリアの整備を進めるべき。<br>・程度の差こそあれ、用地取得の困難性は存在する。地権者交渉は相手次第であり、エリアとしての困難性は比較できない。 | ・市有地は転用可能だが、既存の駐車場機能の確保が必要。<br>・程度の差こそあれ、用地取得の困難性は存在する。地権者交渉は相手次第であり、エリアとしての困難性は比較できない。 | ・周辺にまとまった大きな区画があり交渉もあり得る。<br>・程度の差こそあれ、用地取得の困難性は存在する。地権者交渉は相手次第であり、エリアとしての困難性は比較できない。<br>・早期に用地の地権者との交渉、まとまるかが大きく影響。 |
| △ | ・分庁舎を設定しない場合は特に厳しい<br>・未利用地が少ないため、既存の建物の移転補償など、交渉期間、取得費用などが問題になる。 | ・現在の市営駐車場の敷地以外の可能性が低い。<br>・本来は税収を稼ぐ場所ではないだろうか。 | ・用地確保には民間地権者との交渉は不可避。相応の広い敷地確保を求められる可能性が高い。<br>・このエリアに持ってきた際に、規模を縮小するのであれば、現在のエリアから移転する必要はないのではと思う。<br>・土地の取得条件など、取得の難易度は高い。 |
| × | - | - | ・民有地の今後の価格が課題。 |

エリア共通コメント：用地交渉前のため、具体的な評価は困難である。

## 集約評価

### 評価(集計結果)

| ○ | 優位性 61.5% | ◎ | 優位性 79.5% | △ | 優位性 46.2% |
|---|---|---|---|---|---|
| 24/39 | ◎ ○ △ × 100% 75% 50% 25% 0% | 31/39 | ◎ ○ △ × 100% 75% 50% 25% 0% | 18/39 | ◎ ○ △ × 100% 75% 50% 25% 0% |

### 総括

用地取得の難易度を基準に評価がなされており、市有地（駐車場）がある盛岡駅西エリアが最も適合性が高いとの評価であった。内丸エリアは用地取得は避けられないものの、エリア一体で整備していく必要があるとの評価であり、盛南エリアは内丸エリアと同じく用地取得は避けられないものの、広い敷地を確保できる可能性があるとの評価であった。

# 基本理念　「つながり　支えあい　市民とともに歩み続ける市庁舎」

基本方針　「行政サービス拠点」「防災拠点」「持続・変革拠点」「交流・共創拠点」

| 評価区分 | D　敷地配置／動線 | 評価項目 | 供用開始までの期間 |
|---|---|---|---|
| 評価視点 | 候補エリアごとに「取得の見込まれる時期」について比較・評価。 | | |
| 評価基準 | ◎…最も適している（３）　○…適している（２）　△…あまり適さない（１）　×…適さない（０） | | |

カラースケール凡例：100%　75%　50%　25%　0%

## 各審議委員における評価

### 内丸エリア

各委員の評価

| ◎ | ○ | △ | × | 合計 |
|---|---|---|---|---|
| 0人 | 10人 | 2人 | 1人 | 13人 |

各委員のコメント(要旨)

| | |
|---|---|
| ◎ | - |
| ○ | ・官公庁敷地との取得交渉の可能性が高いが、新しい行政庁間の連携を模索できる機会も考えられる。<br>・土地の取得時期は２番目の見込み。<br>・内丸プランをどのように策定するかにもよるが、都市計画「一団地の官公庁施設」の見直し期間が、現時点で見通せない。<br>・何とも言いづらい。<br>・３エリアとも長期間想定という点で差別化できない。<br>・適否を評価するための情報が現時点では十分でない。 |
| △ | ・交渉に時間を要する。<br>・想定が難しいため比較はできない、という意味での評価。 |
| × | コメントなし |

### 盛岡駅西エリア

各委員の評価

| ◎ | ○ | △ | × | 合計 |
|---|---|---|---|---|
| 5人 | 6人 | 2人 | 0人 | 13人 |

各委員のコメント(要旨)

| | |
|---|---|
| ◎ | ・他エリアと比べ、やや優位。<br>・用地取得の交渉期間を考慮する必要性が低い。<br>・土地は既にあるので、次の段階に進むことができる。結果、供用開始は一番早い。<br>・スケジュールが立てやすい。 |
| ○ | ・土地の所有者次第とはいえ、ある程度の選択肢があり、内丸エリアより期間の優位性がある。<br>・市有地（駐車場）を活用の場合、既存の駐車場機能の確保を並行して進める必要がある。<br>・適否を評価するための情報が現時点では十分でない。 |
| △ | ・想定が難しいため比較はできない、という意味での評価。 |
| × | - |

### 盛南エリア

各委員の評価

| ◎ | ○ | △ | × | 合計 |
|---|---|---|---|---|
| 0人 | 10人 | 2人 | 1人 | 13人 |

各委員のコメント(要旨)

| | |
|---|---|
| ◎ | - |
| ○ | ・既に開発が進んでおり、取得交渉の期間を考慮しなければならない可能性は高い。<br>・土地の所有者次第とはいえ、ある程度の選択肢があり、内丸エリアより期間の優位性がある。<br>・最適地までの交渉が難しい（面積、地代）。<br>・何とも言いづらい。<br>・３エリアとも長期間想定という点で差別化できない。<br>・適否を評価するための情報が現時点では十分でない。 |
| △ | ・土地の取得時期は３番目の見込み。<br>・想定が難しいため比較はできない、という意味での評価。 |
| × | コメントなし |

エリア共通コメント：用地交渉前のため、具体的な評価は困難である。

## 集約評価

評価(集計結果)

| 内丸エリア | 盛岡駅西エリア | 盛南エリア |
|---|---|---|
| ○ 22/39 | ◎ 29/39 | ○ 22/39 |
| **優位性 56.4%** | **優位性 74.4%** | **優位性 56.4%** |
| ◎　○　△　×<br>100%　75%　50%　25%　0% | ◎　○　△　×<br>100%　75%　50%　25%　0% | ◎　○　△　×<br>100%　75%　50%　25%　0% |

総括

評価項目「用地取得可能性」（前頁）と同じく、用地取得の難易度を基準に評価がなされており、市有地（駐車場）がある盛岡駅西エリアが最も適合性が高いとの評価であった。内丸エリア及び盛南エリアは用地交渉に時間を要するとの評価であった。

# 基本理念　「つながり　支えあい　市民とともに歩み続ける市庁舎」

基本方針　「行政サービス拠点」「防災拠点」「持続・変革拠点」「交流・共創拠点」

| 評価区分 | D　敷地配置／動線 | 評価項目 | 敷地配置 |
|---|---|---|---|
| 評価視点 | 敷地の有効活用や建物配置、高さ配置、高さについては景観との兼ね合いも考慮して比較。 | | |
| 評価基準 | ◎…最も適している（３）　○…適している（２）　△…あまり適さない（１）　×…適さない（０） | | |

カラースケール凡例：100% 75% 50% 25% 0%

## 各審議委員における評価

| 内丸エリア | | | | | 盛岡駅西エリア | | | | | 盛南エリア | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 各委員の評価 | | | | | | | | | | | | | | |
| ◎ | ○ | △ | × | 合計 | ◎ | ○ | △ | × | 合計 | ◎ | ○ | △ | × | 合計 |
| 4人 | 5人 | 4人 | 0人 | 13人 | 3人 | 9人 | 1人 | 0人 | 13人 | 1人 | 7人 | 5人 | 0人 | 13人 |

| 各委員のコメント(要旨) | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| ◎ | ・地域としての魅力が高く、新たな盛岡の象徴的建築物として活用の幅の広さがある。庁舎がある光景を見慣れており、相応の高さの場合でも景観上の違和感も少ないのではないか。<br>・内丸分庁舎はエリア内にあり、既存のまま利用すべき。 | ◎ | ・最も優位。駐車場の計画、設計を良いものにすれば、課題（駐車場）も逆に特徴の一つにもなり得る。<br>・敷地ははっきりしているので、防災と駐車場の確保に留意しながら、できるだけ床面積を確保できる建物にする。 | ◎ | ・大型施設の開発が進んでおり、高さについては比較的融通を利かせやすい。景観上の兼ね合いも大きな課題は考えにくい。 |
| ○ | ・土地の広さなど各制限が生じるが、この制限を乗り越える（上手く使う）ことでより良いものへと向かうこともある。<br>・「一団地の官公庁施設」の見直しを行ない、市庁舎のみならず、内丸エリアの他の建物の更新もしやすくなる。<br>・適否を評価するための情報が現時点では十分でない。 | ○ | ・取得価格と取得難易度、景観、建物の高さ制限の観点から他エリアよりも課題が少ない。<br>・高層化が容易だが、一方で岩手山をはじめとした景観上の兼ね合いにおいては考慮しなければならない要素もある。<br>・既存の駐車場機能を確保するとなれば、立体駐車場が大きくなり、敷地の多くを占有することになる。<br>・適否を評価するための情報が現時点では十分でない。 | ○ | ・計画、設計の中で各種課題は乗り越えられると思われるが、他施設との計画、デザイン上での連続性が見出しづらそう。<br>・環境アセスメントのクリアが可能かどうか。<br>・取得する面積（8,000㎡）によっては、盛岡南新都市地区計画の高さ制限に抵触する可能性がある。<br>・適否を評価するための情報が現時点では十分でない。 |
| △ | ・最も制約が大きい。<br>・交渉可能な土地が限定されるので、床面積が十分確保できないのでは。 | △ | ・既存の駐車場をどのようにするかが課題。 | △ | ・このエリアに持ってきた際に、8,000㎡程度に規模を縮小するのであれば、現在のエリアから移転する必要はないのでは。<br>・面積、地代に縛られるだろうが、最適な建設を目指す。 |
| × | - | × | - | × | - |

## 集約評価

| 評価(集計結果) | | 評価(集計結果) | | 評価(集計結果) | |
|---|---|---|---|---|---|
| ○ | 優位性 66.7% | ○ | 優位性 71.8% | ○ | 優位性 56.4% |
| 26/39 | ◎ ○ △ × 100% 75% 50% 25% 0% | 28/39 | ◎ ○ △ × 100% 75% 50% 25% 0% | 22/39 | ◎ ○ △ × 100% 75% 50% 25% 0% |

### 総括

建設時の制約を基準に評価がなされており、３エリアとも大きく差のない評価であった。内丸エリアは制約は大きいものの、地域の特徴を活かすことができるとの評価、盛岡駅西エリアは駐車場などが課題となるが、課題が少なく解決できるとの評価、盛南エリアは他施設との計画、デザイン上での連続性を見出しづらいものの、景観上大きな課題はないとの評価であった。

# 基本理念　「つながり　支えあい　市民とともに歩み続ける市庁舎」

基本方針　「行政サービス拠点」「防災拠点」「持続・変革拠点」「交流・共創拠点」

| 評価区分 | D　敷地配置／動線 | 評価項目 | 駐車場配置・動線計画 |
|---|---|---|---|
| 評価視点 | 候補エリアにおける「駐車場配置・方策」を検討する。（平面駐車場・立体駐車場）周辺交通に配慮した車両動線等を比較・評価。 | | |
| 評価基準 | ◎…最も適している(３)　○…適している(２)　△…あまり適さない(１)　×…適さない(０) | | |

カラースケール凡例：100% 75% 50% 25% 0%

## 各審議委員における評価

### 各委員の評価

| 内丸エリア | | | | | 盛岡駅西エリア | | | | | 盛南エリア | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ◎ | ○ | △ | × | 合計 | ◎ | ○ | △ | × | 合計 | ◎ | ○ | △ | × | 合計 |
| 2人 | 9人 | 2人 | 0人 | 13人 | 1人 | 8人 | 4人 | 0人 | 13人 | 1人 | 6人 | 6人 | 0人 | 13人 |

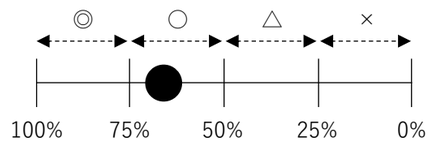
### 各委員のコメント(要旨)

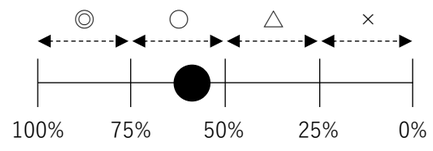
| | 内丸エリア | 盛岡駅西エリア | 盛南エリア |
|---|---|---|---|
| ◎ | ・公用車駐車場は愛宕町車庫を利用することができる。<br>・来庁者用駐車場を必要台数確保するも、周辺に民間駐車場があるので配慮を。 | ・低層階に大きく駐車場をとり、閉庁時には一部を多目的のイベントスペースとして利用する。 | ・土地取得できた場合という制約があるが、最も自由がきく。 |
| ○ | ・将来の駐車場需要を見通すことは困難であり、控えめに見積もり、あとから「買い足し」「借り足し」でもよいのでは。<br>・現在の収容台数を確保するためには、オンライン化など窓口業務の効率化が必須。<br>・建設時期を見据えたとき、123～145台の確保が必要か疑問。<br>・車両動線については工夫の余地がある。<br>・用地の具体的な位置と確保面積によって評価が変わる。 | ・将来の駐車場需要を見通すことは困難であり、控えめに見積もり、あとから「買い足し」「借り足し」でもよいのでは。<br>・敷地として相応の駐車場の確保は必要だが、周辺地域に相応の時間貸し駐車場もあり提携等も選択肢に入る。<br>・周辺の道路は４車線等高規格道路が整備され、アクセス性が確保されている。<br>・既存駐車場の在り方、駅との交渉等により評価が変わる。 | ・将来の駐車場需要を見通すことは困難であり、控えめに見積もり、あとから「買い足し」「借り足し」でもよいのでは。<br>・自家用車利用の来庁者の増加が見込まれ、確保すべき駐車場敷地で対応が見込まれるが、大型商業施設との関わりでは目的外使用の課題があり、共用などの仕組み作りも必要と想定。<br>・時間貸しの駐車場はほぼ無いので、庁舎独自で駐車場を整備しなければならず、その規模の決定が難しい。<br>・用地の具体的な位置と確保面積によって評価が変わる。 |
| △ | ・庁舎敷地内にできるだけ駐車場は欲しいが、現状を維持するくらいで、民間駐車場を活用するしかない。 | ・附置義務は仕方ないとして、駐車場を使用できる市民はかなり限定しないといけない。<br>・盛岡駅西口駐車場の動線と市庁舎用動線の分離に工夫が必要。 | ・より自動車交通を生み出してしまうことが懸念。<br>・利用者、公用車の駐車台数をカバーする必要があり、大規模な駐車場が必要となる。 |
| × | - | - | - |

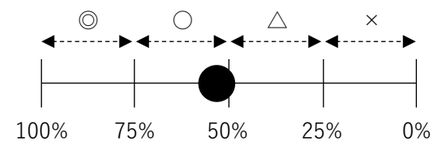
## 集約評価

### 評価(集計結果)

| 内丸エリア | 盛岡駅西エリア | 盛南エリア |
|---|---|---|
| ○ | ○ | ○ |
| 26/39 | 23/39 | 21/39 |
| 優位性 66.7% | 優位性 59.0% | 優位性 53.8% |




### 総括

駐車場配置の制約を基準に評価がなされており、３エリアとも大きく差のない評価であったが、デジタル化推進など今後の業務の形が変わってくる（来庁者も少なく＝駐車台数も少なくなる）ことが予想され、将来の駐車場を見通すことは困難であるとの意見であった。その中でも内丸エリアは、現段階で与えられた環境・諸条件（愛宕町車庫や民間駐車場）をうまく使えるという点で、２エリアより優位な評価であった。

# 基本理念　「つながり　支えあい　市民とともに歩み続ける市庁舎」

基本方針　「行政サービス拠点」「防災拠点」「持続・変革拠点」「交流・共創拠点」

| 評価区分 | E　事業への影響 | 評価項目 | 事業費 |
|---|---|---|---|
| 評価視点 | 候補エリアによる「事業費の差」を比較・評価。 | | |
| 評価基準 | ◎…最も適している（３）　○…適している（２）　△…あまり適さない（１）　×…適さない（０） | | |

カラースケール凡例：100% 75% 50% 25% 0%

## 各審議委員における評価

### 内丸エリア

各委員の評価

| ◎ | ○ | △ | × | 合計 |
|---|---|---|---|---|
| 2人 | 8人 | 3人 | 0人 | 13人 |

各委員のコメント(要旨)

| | |
|---|---|
| ◎ | ・総事業費はエリアの違いで大きな差が無いように感じるので、土地代が高いエリアのため、その分優位。 |
| ○ | ・エリアの違いによる、建物の建設費の差はあまり無いと考える。敷地確保にかかる費用の差が大きい。<br>・民間事業者との合築や、県や国との施設共用化などにより、市の負担を軽減する方策を講じるべき。<br>・判断材料が乏しく同じ評価にしている。<br>・３エリアとも諸条件があり、比較しにくい。<br>・適否を評価するための情報が現時点では十分でない。 |
| △ | ・土地代の他に既存建物の移転補償などで費用が増加してくる。<br>・観光客を含め人流の多いエリアであり、工事にあっては相応の安全対策コストが必要となる可能性が高い。 |
| × | - |

### 盛岡駅西エリア

各委員の評価

| ◎ | ○ | △ | × | 合計 |
|---|---|---|---|---|
| 2人 | 9人 | 2人 | 0人 | 13人 |

各委員のコメント(要旨)

| | |
|---|---|
| ◎ | ・用地取得の費用が軽減されるメリットは大きく、建築費が高騰している今日にあっては相対的に重要な要素である。<br>・市有地活用により建物に予算を回し、機能の集中を図る。 |
| ○ | ・総事業費はエリアの違いで大きな差が無いように感じ、浸水区域対応の事業費が加算される分、若干のマイナス印象。<br>・民間事業者との合築や、県や国との施設共用化などにより、市の負担を軽減する方策を講じるべき。<br>・判断材料が乏しく同じ評価にしている。<br>・３エリアとも諸条件があり、比較しにくい。<br>・適否を評価するための情報が現時点では十分でない。 |
| △ | ・他エリアよりも浸水対策の強化、事業費の算定に詳細な地盤調査、線路周辺の近接工事による対応経費が必要。 |
| × | - |

### 盛南エリア

各委員の評価

| ◎ | ○ | △ | × | 合計 |
|---|---|---|---|---|
| 1人 | 8人 | 4人 | 0人 | 13人 |

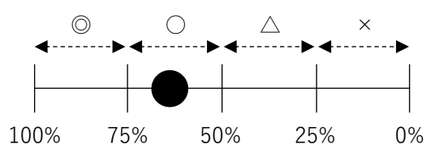
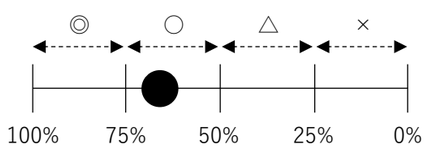
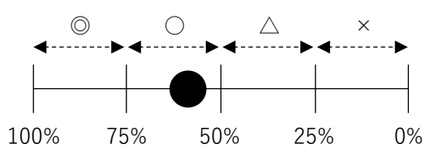
各委員のコメント(要旨)

| | |
|---|---|
| ◎ | ・用地取得の必要性はあるが、比較的地価は安価であり工事中も現庁舎を利用可能など費用面のメリットは大きい。 |
| ○ | ・総事業費はエリアの違いで大きな差が無いように感じる。<br>・エリアの違いによる、建物の建設費の差はあまり無いと考える。敷地確保にかかる費用の差が大きい。<br>・民間事業者との合築や、県や国との施設共用化などにより、市の負担を軽減する方策を講じるべき。<br>・判断材料が乏しく同じ評価にしている。<br>・３エリアとも諸条件があり、比較しにくい。<br>・適否を評価するための情報が現時点では十分でない。 |
| △ | ・自家用車利用が多く、駐車場機能の整備が必要になるが、総事業費は、移転補償費がない分、内丸よりは良い。 |
| × | - |

エリア共通コメント：具体的な評価は困難である。

## 集約評価

評価(集計結果)

| 内丸エリア | 盛岡駅西エリア | 盛南エリア |
|---|---|---|
| ○ 25/39 | ○ 26/39 | ○ 23/39 |
| **優位性 64.1%** | **優位性 66.7%** | **優位性 59.0%** |
|  |  |  |



総括

総事業費はどのエリアでも大きな差はないとの考えと、土地代や移転補償などによって変わるとの考えで評価がなされており、結果として３エリアとも大きく差のない評価であった。

# 基本理念　「つながり　支えあい　市民とともに歩み続ける市庁舎」

基本方針　「行政サービス拠点」「防災拠点」「持続・変革拠点」「交流・共創拠点」

| 評価区分 | E　事業への影響 | 評価項目 | その他 |
|---|---|---|---|
| 評価視点 | 課題等が与える影響について比較・評価。 | | |
| 評価基準 | ◎…影響がない（３）　○…影響が少ない（２）　△…影響が大きい（１）　×…影響が非常に大きい（０） | | |

カラースケール凡例：100%　75%　50%　25%　0%

## 各審議委員における評価

### 各委員の評価

| 内丸エリア ◎ | ○ | △ | × | 合計 | 盛岡駅西エリア ◎ | ○ | △ | × | 合計 | 盛南エリア ◎ | ○ | △ | × | 合計 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1人 | 7人 | 4人 | 1人 | 13人 | 0人 | 9人 | 4人 | 0人 | 13人 | 1人 | 8人 | 4人 | 0人 | 13人 |

### 各委員のコメント(要旨)

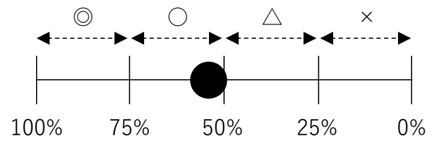
| | 内丸エリア | 盛岡駅西エリア | 盛南エリア |
|---|---|---|---|
| ◎ | ・藩政時代から行政の中枢機能が「内丸」にあったことは、歴史性が重視される盛岡の都市において重い意義を持つ。それが変わることでマイナス面の影響の方が大きく想像される。 | - | ・他エリアに比べると比較的大規模工事は容易と考えるが、一方で渋滞対策や周辺施設への説明、調整が求められる。 |
| ○ | ・これまでのまちづくりの資産を変更することなく継続的に最も活用できるため、上位計画への影響が比較的少ない。<br>・通常の施工計画でカバー可能と考える。<br>・工事用車両動線の整理、周辺交通の渋滞への影響、近隣建物への配慮が必要。 | ・駅西エリアに行政機能を持つことは、新都市軸を築く現在の政策、計画をより強く進めることに効果がある。ただしその際も、既存中心市街地の状況を常に意識しなければならない。<br>・公共交通機関の利用促進を図る上でも、駅隣接は望ましい。<br>・工事用車両動線の整理、周辺交通の渋滞への影響、近隣建物への配慮が必要。 | ・盛南エリアに行政機能を持つことは、新都市軸を築く現在の政策、計画上でも期待される。一方、既存中心市街地が衰退すると、盛岡という都市のアイデンティティが喪失しかねない。<br>・通常の施工計画でカバー可能と考える。<br>・「都南村との合併協定書」を念頭に置き、市庁舎の分割と盛岡市役所関連施設（例　ごみ処理施設）の隣接などの検討。 |
| △ | ・用地交渉に長くかかると、現庁舎のメンテナンスなどの費用が膨らんでくるので、期限をはっきりさせる必要がある。<br>・３エリアともトータルでは同じような影響があると思料。 | ・線路周辺の近接工事、そして建物規模が大きいため、特段の注意が必要。<br>・まちづくり計画や、市庁舎という拠点の移動にともなう変化の対応による影響があると想定される。<br>・３エリアともトータルでは同じような影響があると思料。 | ・市北部の地域活性化にも力を入れなければならない。<br>・市庁舎建設の影響を十分に検討し、市全体に関する計画立案、実施を行わなければ、中心市街地の停滞、衰退を招く。<br>・３エリアともトータルでは同じような影響があると思料。 |
| × | ・エリアの将来計画（内丸プラン等）が具体的に進捗しないと市庁舎建設は具体化しないリスクが高い。 | - | - |

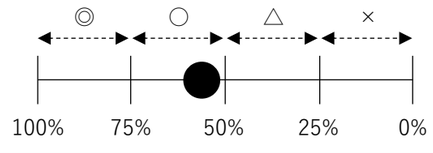
エリア共通コメント：盛岡市のカーボンニュートラル宣言の達成に率先して貢献するための省エネ断熱と再生可能エネルギー熱・電気の活用、並びに、地元産材の活用など盛岡市内の産業活性化と地域経済循環を念頭に置いた新市庁舎建物の設計、建築はどのエリアでも必要になる。

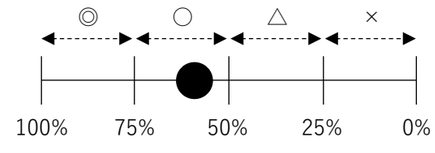
## 集約評価

### 評価(集計結果)

| 内丸エリア | 盛岡駅西エリア | 盛南エリア |
|---|---|---|
| ○ | ○ | ○ |
| 21/39 | 22/39 | 23/39 |
| 優位性 53.8% | 優位性 56.4% | 優位性 59.0% |




### 総括

これまでの歴史と今後のまちづくりについての考えや、工事を進めるうえでの留意事項などを基に評価がなされており、３エリアとも大きく差のない評価であった。