

## 外部有識者の検証結果とその対応

### ○三菱総合研究所

検証項目	検証結果の概要	検証結果に対する対応
防災拠点性	<ul style="list-style-type: none"> <li>物資輸送に関して、中央環状道路を考慮した方が良い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>中央環状道路からのアクセス性（距離や道路の状況）を考慮して評価することとした。</li> </ul>
まちづくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>検討資料に「駅北側の市街地形成は厳しい」と記載、評価では「発展性が高い」と記載され、矛盾がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅北側エリアは、農業振興地域の農用地区域外であり、豊栄駅から約 500m と近く、発展性の可能性はある旨の説明を追記した。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>立地適正化計画との整合性が必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>立地適正化計画は準備中のため、都市機能誘導区域などの関連は、整備位置決定後に必要に応じて調整する。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域経済に与える影響では、北区全体に及ぼす金銭的、財政的波及効果を前提とした場合、庁舎の計画条件が同一であれば明確な差は出ない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存商店街への影響とともに、新たな地域経済の活性化を評価した。</li> </ul>
経済性	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路維持管理費は両候補地に発生し、道路の対象範囲の限定が困難なため、ランニングコストの計上に適さない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路維持管理費をランニングコストの計上から除外した。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>ランニングコストの差の説明が必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ランニングコストの差は、想定する延床面積で積算している旨の説明を追記した。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>同一の機能を整備するのであれば、ランニングコストは同額。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅南側エリアでは、豊栄地区公民館の講堂共用と関係なく、整備に必要な面積で比較した。</li> </ul>
公平性	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者、来訪手段、所要時間等を考慮した分析が必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通手段調査を実施した。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>「人口重心に近い所に公平性がある」は、北区特有で設定に疑問。</li> <li>来庁者の年齢や利用目的、連絡所の有無など複合的に評価すべき。</li> <li>シンボル性やまちづくりのあり方などと関連させ分類した方が良い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自治協議会特別部会で、「区民の公平感や平等感に配慮した整備位置」が人口重心であるとの意見があった。この考え方は、広義の意味で利便性であるため評価項目の「利便性」にまとめ、名称を「人口分布から見た優位性」と「交通手段」に修正した。</li> </ul>
利便性	<ul style="list-style-type: none"> <li>他の自治体と比べ、利便性の配点が低い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>前記の項目で記載したとおり「公平性」を「利便性」の評価項目にまとめ、配点を合算した。</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>農地転用と用地取得を想定期間内に実施できるかの説明が必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>用地買収は不確実性があるが、市が実施した事例を参考にして、一般的な事業期間で設定している。</li> </ul>

### ○県立大学 関谷准教授

検証項目	検証結果の概要	検証結果に対する対応
<検証1> 新潟市の財政事情からみた新庁舎整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>投資的経費も減少しているため、単なる建て替えが許されない状況。</li> <li>財政力指数は政令市中最下位から4番目で修繕経費が毎年約 124 億円不足している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市の厳しい財政状況を踏まえ、将来を見据え、多様な手法での庁舎整備を検討する。</li> </ul>
<検証2> 政令市最大の庁舎面積を保有している現状への対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>庁舎 1 人あたりの面積が 0.2 m<sup>2</sup> で政令市最大の面積を保有している。</li> <li>公共施設削減の数値目標が必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共施設削減は全市的課題であるが、基本構想策定において効率的な庁舎整備を検討する。</li> </ul>
<検証3> 社会条件の変化に対応する新庁舎整備の対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>北区役所は、利用者に比して極めて運用コストが高い状況。</li> <li>人口減少に伴う社会変化（マイナンバー導入や区の再編など）への「フレキシブルな対策（庁舎）」が不可欠である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>「フレキシブルな庁舎」の考え方は重要であるので、基本構想策定において検討するとともに、今後も社会変化に応じて、施設の利用方法も検討していく。</li> </ul>
<検証4> 庁舎の移転による既存商店街への影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>東区役所移転で既存商店街の売り上げ減少の影響があった。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存商店街の影響を考慮したうえで、評価項目「地域経済に与える影響」に傾斜配点した。</li> </ul>
<検証5> 新庁舎整備位置の手順について	<ul style="list-style-type: none"> <li>庁舎整備位置決定の前に都市計画的視点を考えておくべきである。</li> <li>既存のまちとのバランスに留意し、戦略的効用を示してから、住民参加型のまちづくりが行われるべきである。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>基本構想策定と合わせ既存商店街の賑わい創出などのまちづくり検討を住民参加型で実施する。</li> </ul>
<検証6> 社会変化に追従した新庁舎の建築計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>ICT や IOT 技術の進歩と活用推進で人為的サービスの需要減少が予測され、空きスペースが出た場合の有効活用の事前検討が必要。</li> <li>PPP 等の事業手法や経済成長が見込める拠点開発によって、民間企業の参入機会を拡大するなどの立地要件の見極めが重要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>前記「フレキシブルな庁舎」と合わせて検討していく。</li> <li>PPP 等の活用は基本構想で検討し、立地要件については、評価項目「将来性・発展性」で考慮し傾斜配点した。</li> </ul>
<検証7> 地域活性化としての「開かれた庁舎」の可能性	<ul style="list-style-type: none"> <li>空き店舗や空き家に対する「小さな拠点形成」による連携が推奨され、地域の未利用空間の有効活用で、行政サービス拠点の分散配置が考えられる。</li> <li>行政、社協、NPO などが集う交流の場を整備することで、各コミュニティをつなげていく仕掛けづくりができる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>整備内容は、防災拠点や行政サービス提供などの機能が、効率的に実現するため集中配置を考えている。</li> <li>区役所への来庁頻度と分散配置でのコストの費用対効果などの精査が必要であるため、今回は検討しないこととした。</li> </ul>
<検証8> 環境に配慮した庁舎整備の可能性	<ul style="list-style-type: none"> <li>市は自動車の CO2 排出量が政令市最大で、80% の CO2 排出量の削減を公約している。</li> <li>環境負荷の低減のため、自動車を前提とした来庁手段は回避すべきで、公共交通や徒歩でのアクセス性が奨励される。</li> <li>「庁舎へのアプローチ（利便性）」と「庁舎に適した立地性」に不可欠な交通手段のデータが無いため、議論を迷走させている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通手段調査を実施した。</li> <li>公共交通の利便性の充実は今後とも推進する必要があるが、現行の交通手段の実態と将来的な公共交通の利用促進を勘案した傾斜配点した。</li> </ul>