

5 評価

(1) 評価項目の設定

① 評価の5本柱

地方自治法の規定及び庁舎整備方針に基づき、評価する観点を整理する。

地方自治法

(第2条第14項)

地方公共団体は、その事務を処理するに当っては、住民の福祉の増進に努めるとともに、最少の経費で最大の効果を挙げるようにしなければならない。

(第4条第2項)

事務所の位置を定め又はこれを変更するに当っては、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。

・ 津波・洪水の想定浸水域外

「津波・洪水の想定浸水域外」は、候補地の抽出要件であり、いずれの候補地もこれを満たしているところであるが、市民の安全・安心を支える災害対策拠点としての、更なる「**安全性**」の確保について、評価を行う。

・ 中心市街地から近い場所

「中心市街地から近い場所」は、候補地の抽出要件であり、いずれの候補地も一定程度満たしているが、これからも引き続き中心市街地のまちづくりに取り組むに当たり、中心市街地との「**関係性**」について、評価を行う。

・ 両庁舎機能の統合

「両庁舎機能の統合」により、利便性や効率性は向上するが、更に利用しやすい庁舎とするため、地方自治法第4条第2項に規定する「住民の利用に最も便利」であるための「交通の事情」、アクセスの「**利便性**」について、評価を行う。

・ 早期の整備

南海トラフ巨大地震などの大規模災害に対する備えとして、新庁舎の整備を早期に行う必要があるが、各候補地の整備計画案で明らかになった課題を検討し、早期整備の「**実現性**」について、評価を行う。

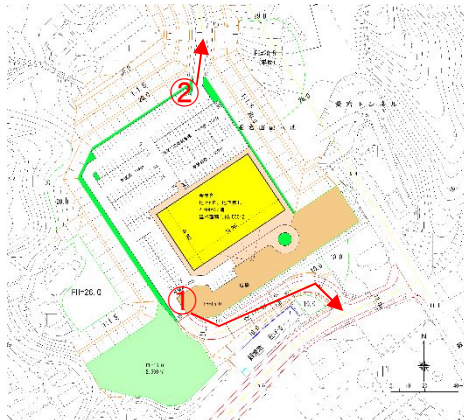
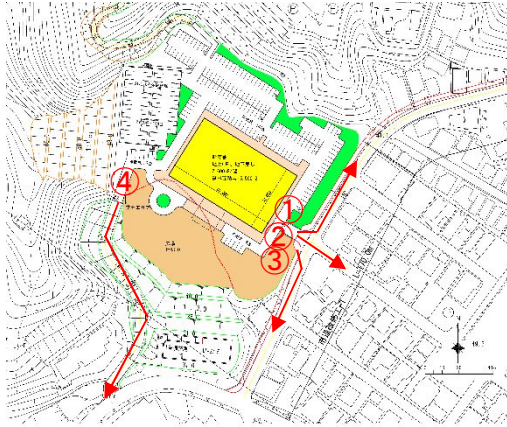
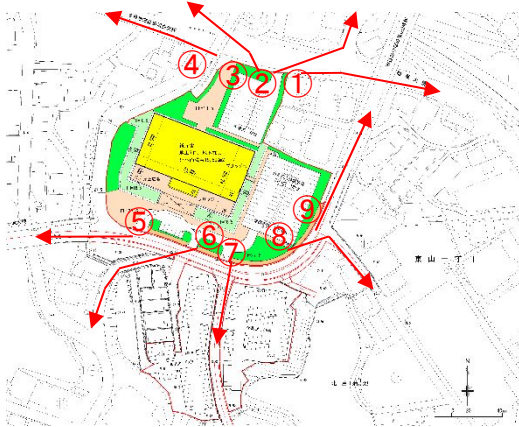
以上を踏まえ、「**安全性**」「**関係性**」「**利便性**」「**実現性**」に、地方自治法第2条第14項の規定による「**費用**」を加え、5本柱で評価をする。

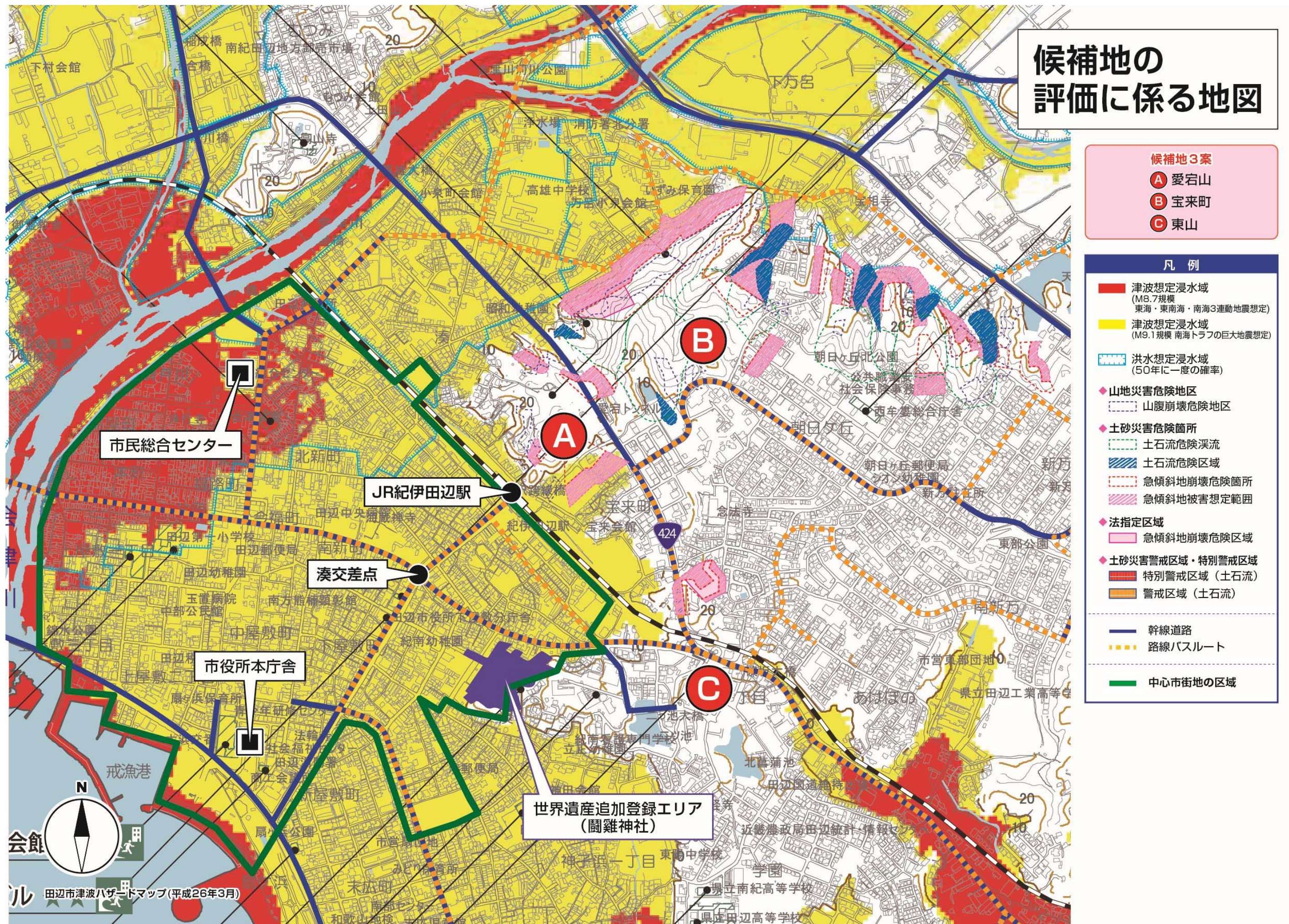
② 評価項目の設定

評価の5本柱に関し、評価項目及び評価内容を、以下のとおり設定する。

なお、評価については、各評価項目に対し、評価が高いものは◎、評価が中程度のものは○、評価が低いものは△とし、また、5本柱ごとの評価を併せて行い、最後に、それに基づく総合的な評価を行う。

5本柱	評価項目	評価内容
1 安全性	1-1 敷地との接道数	整備計画案において2本以上の進入道路を確保しているが、更に道路アクセスの多様性が確保できていれば、道路閉塞による新庁舎の孤立の危険性が一層低下するため、「敷地との接道数」について評価する。
	1-2 土砂災害等	整備計画案において土砂災害等への対策を盛り込んだが、更なる安全性について「敷地周辺の山地災害危険地区及び土砂災害危険箇所の状況」で評価する。
2 連係性	中心市街地との連係性	中心市街地の区域との「直線距離」、湊交差点（下記3-1(2)参照）からの「車での距離」、人や車の流れによる「連係性」で評価する。
3 利便性	3-1 徒歩	- 次の2か所から候補地までの徒歩でのアクセス性を、「距離と利便性」で評価する。 - 公共交通機関である、鉄道、路線バス、タクシーが集まっている「JR紀伊田辺駅」 - 中心市街地を南北に走る都市計画道路駅前扇ヶ浜線と東西に走る都市計画道路元町新庄線の交点として、交通の要衝である「湊交差点」
	3-2 路線バス	広い市域からの交通弱者の方のアクセスを考慮し、公共交通機関である路線バスの利便性を、「路線網の広がり」と「1日の運行本数」で評価する。
4 実現性	4-1 用地取得	用地取得に係る実現性について、「地権者数、移転が必要な住家や事業所の数」で評価する。
	4-2 事業期間	設計、造成、建築、市道拡幅工事等に必要となる期間を「整備スケジュール案による事業期間」により総合的に評価する。なお、建設用地の取得に必要な期間は、想定ができないため、含めない。
	4-3 その他の課題	実現性に関し、それぞれの候補地における特筆すべき課題を抽出し、総合評価の参考とする。
5 費用	総事業費	造成工事費、用地費、市道拡幅工事費及び建築工事費について、「総事業費」を総合的に評価する。

(2) 評価		候補地 A（愛宕山）				候補地 B（宝来町）			候補地 C（東山）		
5 本柱		評価項目	評価内容								
		配置計画図 ※凡例：→接道									
1 安全性	1-1 敷地との接道数	・ 2か所の接道があるが、道路アクセスの多様性は、他の候補地より低い。	△	△	・ 4か所の接道があり、道路アクセスの多様性は、候補地Aよりも高く、Cよりも低い。	○	○	・ 現状で9か所の接道があり、道路アクセスの多様性は、他の候補地より高い。	◎	◎	
	1-2 土砂災害等	・ 造成等により安全性が改善するが、周辺には山地災害危険地区及び土砂災害危険箇所が残る。	△		・ 造成等により安全性が改善するが、周辺には山地災害危険地区及び土砂災害危険箇所が残る。	△		・ 周辺においても土砂災害危険箇所等はなく、安全性は、他の候補地より高い。	◎		
2 連係性	中心市街地との連係性	・ 中心市街地の区域の外縁（駅）からの直線距離は、最も近い（約220m）。 ・ 中心市街地と線路で分断されているため、湊交差点からの車での移動を考えると、つぶり坂交差点を経由する必要がある、移動距離は候補地Cよりも遠い（約1,200m）。 ・ これらのことから、人や車の流れによる連係性は、候補地Bよりも高く、Cよりも低い。	○	○	・ 中心市街地の区域の外縁（駅）からの直線距離は、最も遠い（約570m）。 ・ 中心市街地と線路で分断されているため、湊交差点からの車での移動を考えると、つぶり坂交差点を経由する必要がある、移動距離は最も遠い（約1,500m）。 ・ これらのことから、人や車の流れによる連係性は、他の候補地より低い。	△	△	・ 中心市街地の区域の外縁（東端）からの直線距離は、候補地Aとほぼ同等である（約240m）。 ・ 湊交差点からの車での移動を考えると、都市計画道路元町新庄線により一直線につながっており、移動距離は最も近い（約700m）。 ・ これらのことから、人や車の流れによる連係性は、他の候補地より高い。	◎	◎	
3 利便性	3-1 徒歩	・ 駅から約350m（約5分）、湊交差点から約500m（約8分）と最も距離は近く、標高差（8m）も少ないが、線路をまたぐ歩道橋を上り下りする必要がある、また、敷地への進入路の勾配（約100mの間を4m登る）も急であるため、徒歩の利便性は、候補地Bよりも高く、Cよりも低い。	○	○	・ 駅から約950m（約14分）、湊交差点から約1,100m（約17分）と最も距離は遠く、また、線路をまたぐ歩道橋を上り下りする必要がある、標高差（36m）も大きい、徒歩の利便性は、他の候補地より低い。	△	△	・ 駅から約650m（約10分）、湊交差点から約700m（約11分）と、距離は候補地AとBの中間であり、標高差（11m）はあるものの、ほぼ一直線に歩けることから、徒歩の利便性は、他の候補地より高い。	◎	◎	
	3-2 路線バス	・ 上芳養方面からの1路線しかなく、1日の運行本数も5本と少なく、アクセス性は低い。	△		・ 上芳養方面からの1路線しかなく、1日の運行本数も5本と少なく、アクセス性は低い。	△		・ 龍神、中辺路、大塔、本宮のほか、上芳養、秋津川、新庄の各方面から、5路線48本あり、アクセス性は、他の候補地より格段に高い。	◎		
4 実現性	4-1 用地取得	・ 計画地の一部に市有地を含むが、大部分は民有地（地目は主に山林）であり、地権者も多い。	△	△	・ 計画地の一部に市有地を含むが、大部分は民有地（地目は主に山林）であり、特に市道の拡幅工事等については、家屋が多く地権者も多い。	△	△	・ 地権者は法人1社であるが、商業施設、ホテルが営業中である。	△	△	
	4-2 事業期間	・ 残土処分量が約50万 m ³ と非常に多く、土砂搬出等に係る造成期間が長くなるため、事業期間は約7年と、他の候補地より長い。	△		・ 残土処分量が約11万 m ³ で、造成期間は候補地Aより短く、事業期間は約6年と、候補地Aより短い。	○		・ 既存建物の解体等に係る期間が必要であるものの、造成工事が不要なため、事業期間は約5.5年と、他の候補地より短い。	◎		
	4-3 その他の課題	・ 敷地面積を確保するため、整備計画の範囲内に愛宕神社の敷地を含めざるを得ない。 ・ 約50万 m ³ の残土を処分するためには、新たな残土処分場の建設又は受入れ先の確保が必要となる。	△		・ 市道の拡幅工事等により、幅員を確保できても、国道42号田辺バイパス方面への急な勾配があることについては変わらない。	△		・ 敷地内に、約9mの段差があるが、整備計画において対応可能である。	○		
5 費用	総事業費	・ 約119億円	△	△	・ 約102億円	◎	◎	・ 約115億円	○	○	



(3) 評価のまとめ

5 本 柱	5 本柱ごとの評価
1 安全性	・ 道路アクセスの多様性が既に確保され、新庁舎が孤立する危険性が少ないこと、周辺においても土砂災害危険箇所等がないことから、候補地Cの「安全性」が最も高い。
2 連係性	・ 湊交差点から、都市計画道路元町新庄線により一直線につながっており、車での移動距離は最も近く、候補地Cの「連係性」が最も高い。
3 利便性	・ 駅や湊交差点からほぼ一直線に歩けること、市内各方面への路線バスが5路線通っており、かつ、1日の運行本数も48本あることから、候補地Cの「利便性」が最も高い。
4 実現性	・ 各候補地とも、それぞれに課題を有しており、実現性の差は低い。
5 費 用	・ 造成工事費、用地費、市道拡幅工事費及び建築工事費を総合し、候補地Bの「費用」が最も低くなっている。

地方自治法第4条第2項「事務所の位置を定め又はこれを変更するに当っては、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。」との規定を踏まえ、総合的な評価をすると、「安全性」「連係性」「利便性」の観点から、新庁舎の建設候補地として最も優位性が高いのは、候補地Cである。

