

■建設候補地比較表

	候補地①	候補地②	候補地③	候補地④
	現庁舎敷地（現地建替）	公民館駐車場	旧中央小学校跡地	旧砂川北高校跡地
	5,457㎡	5,530㎡	20,736㎡	35,539㎡
	近隣商業地域	第1種住居地域	第1種住居地域	第1種中高層住居専用地域
○立地条件と防災性	用途地域上の建築制限はない。 5m以上の浸水想定区域となっている。 石狩川の溢水、洪水時は対策本部の移動の可能性はある。 消防署とは直線距離で700mの離れで、災害時の連携は取りやすい位置にある。	用途地域上、庁舎面積3,000㎡までの制限があり、都市計画法上の用途地域の変更手続きが必要。 5m以上の浸水想定区域となっている。 石狩川の溢水、洪水時は対策本部の移動の可能性はある。 消防署とは直線距離で700mの離れで、災害時連携は取りやすい位置にある。	用途地域上、庁舎面積3,000㎡までの制限があり、都市計画法上の用途地域の変更手続きが必要。 5m以上の浸水想定区域となっている。 石狩川の溢水、洪水時は対策本部の移動の可能性はある。 消防署とは直線距離で250mの離れで、災害時連携は取りやすい位置にある。	用途地域上、制限があり、庁舎の建築は不可。 都市計画法上の用途地域の変更手続きが必要。 ①～⑧までの候補地の内、唯一浸水想定区域外である。 消防所とは直線距離が1.0kmの離れで、①～⑧までの候補地内で一番遠い位置に有る。
○市民の利便性	各公共及び公益施設が集積しており、JR砂川駅、砂川市立病院前バス停留所なども半径500m以内にあり、交通のアクセスも良い。 又、国道から病院までの歩道にはロードヒーティングが施されており、冬期も安全に歩ける。	各公共及び公益施設が集積しており、JR砂川駅、砂川市立病院前バス停留所なども半径500m以内にあり、交通のアクセスも良い。 又、国道から病院までの歩道にはロードヒーティングが施されており、冬期も安全に歩ける。	住居が多い地域で、各公共及び公益施設からの距離は候補地④を除く他の候補地と比べるとやや離れている。 JR砂川駅や病院など、あるいは商業圏からのアクセスはバス利用となる可能性が高い。	元々、学校用地であるため、都市機能の結び付きがなく、周辺は閉静な住宅で中心市街地からも離れている。 中心市街地からのアクセスはバスと車が主体となる。 2面前面道路が有るが、いずれも坂道で冬は通行しづらい。
○地域活性化	中心市街地との関係性は現庁舎と変わらず、今後新たな仕組みづくりなどにより、にぎわいと行政サービス機能の連携について可能性の有る地域である。	中心市街地との関係性は現庁舎と変わらず、今後新たな仕組みづくりなどにより、にぎわいと行政サービス機能の連携について可能性の有る地域である。	住居ゾーンに位置付けられていることから、中心市街地からも離れており、商業の活性化との連携は取りづらい。	住居ゾーンに位置付けられていることから、中心市街地からも離れており、商業の活性化との連携は取りづらい。
○事業の経済性	現地建替のため、仮庁舎と来庁者用仮設駐車場の確保が必要。 下水、道路などの基盤整備は整備済みであり利用可能。	公民館来館者と職員駐車場の増設確保が必要。庭園の使用も考慮した場合、植栽の移設あり。 既存施設である公民館の解体及び大きな造成工事もなく、下水、道路などの基盤整備は整備済みであり利用可能。	既存施設の解体はないが、敷地全体の盛土や排水の整備が必要。 下水、道路などの基盤整備は整備済みで利用可能。	既存施設は無いが、道路から敷地が低くなっているため、大規模な土地の盛土や排水整備ならびに外構整備の必要性が考えられる。 ボイラーや煙突があったことから、土壤汚染についての調査が必要である。
○事業の実現性	敷地の面積、形状共に問題ない。 市有地であることから、新たな用地取得費も無し。 仮庁舎以外に余分な事業費の必要がない。 （仮庁舎の建設が最大の課題） 事業計画及び事業実施期間について順調に実現可能。 周辺への日影の影響もなく、交通量も現在とほぼ変わらず。 環境に及ぼす影響は少ない。	敷地の面積、形状共に問題ない。 市有地であることから、新たな用地取得費も無し。 事業計画及び事業実施期間について順調に実現可能。 周辺への日影の影響もなく、交通量も現在とほぼ変わらず。 環境に及ぼす影響は少ない。	敷地の面積、形状共に問題ない。 市有地であることから、新たな用地取得費がない。 事業計画及び事業実施期間について順調に実現可能。 周辺道路の車輛の交通量が大幅に増え、既存の住宅環境を阻害する可能性がある。	高低差以外、敷地の面積、形状に問題はない。 道有地のため北海道との交渉の必要がある。 事業計画及び事業実施期間について順調に実現可能。 周辺道路の車輛の交通量が大幅に増える。

■建設候補地比較表

	候補地⑤	候補地⑥	候補地⑦	候補地⑧
	駅東部地区	パーラーランド周辺	駅前地域	市役所周辺
	12,000㎡	3,019㎡, 1,779㎡	6,190㎡	6,242.02㎡
	準工業地域	商業地域	商業地域	第1種住居地域
○立地条件と防災性	用途地域上の建設制限はない。 2.0～5.0mの浸水想定区域となっている。 石狩川の溢水、洪水時は対策本部の移動の可能性はある。 消防署との災害時連携は、道々文珠砂川線や芦別砂川線からの迂回によるアプローチとなる。	用途地域上の建築制限はない。 2.0～5.0mの浸水想定区域となっている。 石狩川の溢水、洪水時は対策本部の移動の可能性はある。 消防署とは直線距離で600mの離れで、災害時連携は取りやすい位置にある。	用途地域上の建築制限はない。 2.0～5.0mの浸水想定区域となっている。 石狩川の溢水、洪水時は対策本部の移動の可能性はある。 消防署とは直線距離で600mの離れで、災害時連携は取りやすい位置にある。	用途地域上、庁舎面積3,000㎡までと制限があり、用途地域の変更手続きが必要。 5m以上の浸水想定区域となっている。 石狩川の溢水、洪水時は対策本部の移動の可能性はある。 消防署とは直線距離で700mの離れで、災害時連携は取りやすい位置にある。
○市民の利便性	地域交流センター「ゆう」の自由通路を利用することにより、徒歩による各公共、公益施設への利便性は良い。 但し、車利用の場合は、南1丁目JRアンダーパス、道々文珠砂川線、芦別砂川線からの迂回による、まちなかへのアプローチとなる。	各公共・公益施設及び商業エリアにも近く、JR砂川駅や砂川市立病院前バス停留所へのアクセスも良い。 病院までの歩道には、ロードヒーティングが施されて、冬期も安全に歩ける。	各公共・公益施設及び商業エリアにも近く、JR砂川駅との一体化が可能で、砂川市立病院前バス停留所へのアクセスも良い。 国道を渡ると、病院までの歩道にはロードヒーティングが施されて、冬期も安全に歩ける。 また、交流センター「ゆう」との連携が図られる。	各公共及び公益施設が集積しており、JR砂川駅、砂川市立病院前バス停留所なども半径500m以内と比較的近い。 また、隣接していないが北2丁目通りには国道から病院まで歩道にロードヒーティングが施されており、冬期も安全に歩ける。
○地域活性化	JR線を挟んでいるが位置的には、中心市街地に近く、今後新たな仕組みづくりなどにより、行政サービス機能との連携について可能性の有る地域である。	中心市街地であり、今後新たな仕組みづくりなどにより、にぎわいと行政サービス機能との連携について可能性の有る地域である。	中心市街地であり、駅は人を含む交通の結节点であることから、今後新たな仕組みづくりなどにより、にぎわいと行政サービス機能との連携について可能性のある地域である。	中心市街地との関係性は現庁舎と変わらず、今後新たな仕組みづくりなどにより、にぎわいと行政サービス機能との連携について可能性の有る地域である。
○事業の経済性	既存施設は無いが、樹木の伐採や土地の盛土、排水ならびに東側の住宅地との段差による土木工事が必要。 基盤整備がされていないので、道路などを整備する必要がある。	候補地①～⑧の中で最も大規模な既存施設があり、解体に対する事業費が必要である。また、東西の高低差に配慮した事業費が発生する。 下水などの基盤整備は整備済みで利用可能。	パークホテル側の公園の撤去、砂川駅の撤去、JR利用者用自動車展開スペース、広場南側駐車場の高低差の基盤整備など、①～⑧の候補地の中で最も事業費がかかると予想される。又、敷地の利用方法によっては、職員駐車場の用地を別途確保する必要がある。	土地面積の一番大きな、総合福祉センターの土地(2,218.9㎡)を建設地と仮定した場合、既存施設の解体および、福祉センター機能の移転先確保が必要となる。 また、用地が低いと造成費用が発生する。 基盤整備は整備済みで利用可能。
○事業の実現性	敷地は南北に長く、活用しづらく、東西に余裕がない。 市有地であることから、新たな用地取得費がない。 法的規制はないが、東側の住宅への日影の影響が出ることが予想され、又、住宅地域の周辺道路の車輛の交通量が大幅に増え、既存の住宅環境を阻害する可能性がある。	敷地の面積が他の候補地に比べ、少し小さい。民有地のため、用地の取得費が必要。 国道側の土地は西1条側に大きな高低差があり、西から東への通りぬけに対しロープなどの造成工事が発生する。 国道側からの車輛出入りは交差点の直近であるため、渋滞や事故が懸念される。 公用車や職員用駐車スペースに不足が予想され、別途駐車スペースの確保又は立体駐車場が必要である。	敷地は南北に長く、活用しづらい。 JRの鉄道用地が含まれていることから、土地取得のための交渉時間が必要。又、路面駅、橋上駅のいずれにしても鉄道を運行しながらの事業となるため、様々な障害の協議や工事上の難易度をクリアする必要があり、事業計画及び事業期間について大きく影響する可能性がある。建設事業費も他の候補地と比べ大幅に増えるものと予想される。	市有地のため、用地取得費用は無い。 ほかの候補地に比べ、一区画の面積が小さいため、建物の階数が多くなると予想される。 高層建築になった場合、日影規制区域であるため、周辺への日影の影響があり、事実上建築の難易度は高いことが予想される。