

新庁舎建設予定地の選定について

1. 新庁舎整備基本計画(R5.7策定)における庁舎整備の基本的な考え方

(1) 基本理念及び基本方針

<基本理念>

「市民に開かれた、安心と未来へつながるスマート庁舎」

<基本方針>

- ① 行政DXの推進によるスマート庁舎
- ② 防災や危機管理の拠点となる庁舎
- ③ 人と環境にやさしい庁舎
- ④ 経済性に優れ、環境変化に柔軟に対応できる庁舎

(2) 行政機能の集約・分散について

・本庁舎、関支所、総合保健福祉センター、総合環境センターに分散している行政機能は、新庁舎に集約することを基本とする。

(3) 新庁舎の規模

・新庁舎の規模は、国の基準や他自治体の庁舎規模を踏まえ、延床面積は約12,000㎡とし、行政DXの進展等を踏まえ、設計段階において可能な限りコンパクト化を図る。

(4) 新庁舎の用地面積

・新庁舎の用地は、行政機能の集約や低層階の庁舎建設等を踏まえ、必要な面積を約15,000㎡とする。

(5) 建設地の選定基準

- ① 計画性(まちづくりとの整合)
- ② 利便性(住民サービスの向上)
- ③ 安全性(災害等への安心・安全の確保)
- ④ 実現性(必要用地の確保)
- ⑤ 経済性(財政への影響)

(6) 建設候補地(エリア)

- ① 市営住山住宅周辺
- ② 旧市営和田住宅周辺
- ③ 西野公園周辺
- ④ 亀山駅周辺
- ⑤ 天神・海本町地域



2. 建設予定地の選定方法について

建設予定地の選定については、次の項目の内容等を総合的に判断して選定しました。

項目① 評価項目に基づく各候補地の客観的評価

- 【対象】 5箇所の建設候補地（※候補地のエリア全域）
- 【手法】 選定基準（計画性・利便性・安全性・実現性・経済性）ごとに5つの評価項目を設定することにより、客観性の高い評価を行う。
- 【資料】 P3

項目② 選定基準から見た候補地の特性

- 【対象】 5箇所の建設候補地（※候補地のエリア全域）
- 【手法】 項目①の客観的評価に基づき、各候補地の特性について取りまとめる。
- 【資料】 P4、P6、P8、P10、P12

項目③ 建設場所を想定した可能性の検討

- 【対象】 建設候補地内で想定した建設場所
- 【手法】 候補地内で具体的な建設場所を想定した上で、個別課題の把握や庁舎レイアウトの検討、建設関連経費の試算を行う。
- 【資料】 P5、P7、P9、P13



総合的に判断し、新庁舎建設予定地を選定

3. 評価基準に基づく各候補地の客観的評価

【客観的評価の基本的な考え方】

■ 評価対象は、5箇所の建設候補地(エリア)全域(想定する建設地など特定の場所を評価したものではない。)とします。

■ 5つの選定基準ごとに5項目の評価項目を設定し、次の評価基準により3段階で評価しました。

評価基準 【評価項目について新庁舎整備に適しているもの ⇒ ○ (1点)】、【一部適しているもの ⇒ △ (0.5点)】、【適していないもの ⇒ × (0点)】

建設候補地		①市営住山住宅周辺		②旧和田住宅周辺		③西野公園周辺		④亀山駅前周辺		⑤天神・海本地域							
選定基準	評価項目	評価点		評価点		評価点		評価点		評価点							
計画性 (まちづくりとの 整合性)	土地利用等	①都市機能誘導区域(立地適正化計画)	×	区域外	×	区域外	×	区域外	○	区域内	×	区域外					
		②居住誘導区域(立地適正化計画)	×	区域外	×	区域外	×	区域外	○	区域内	×	区域外					
		③用途地域(都市計画法)	×	用途地域の指定のない地域	0	×	第1種中高層住居専用 他	0.5	×	第1種住居 他	0.5	○	準工、近隣商業	5	×	用途地域の指定のない地域	0
	周辺施設	④(官)行政庁舎、学校、文化・運動施設等	×	なし	×	なし	△	西野公園	○	図書館、文化会館	×	なし					
		⑤(民)集客施設、賑わい創出施設等	×	なし	△	商業施設等	×	なし	○	亀山駅、商業施設等	×	なし					
利便性 (市民サービスの 向上)	公共交通機関	①最寄り駅までの距離	×	約2.5km(亀山駅)	×	約2.5km(井田川駅)	×	約2.0km(亀山駅)	○	約0.5km(亀山駅)	○	約1.0km(亀山駅)					
		②路線バスの沿線	×	沿線外	△	営業路線(亀山国府線)	△	市バス(さわやか号) (西野公園口)	○	各市バス、営業路線 (亀山駅前 他)	×	沿線外					
	自動車	③アクセス性(複数の幹線道路との近接性)	○	国道1号 市道と賀白川線	2	○	国道306号 市道和田江ヶ室線	2.5	○	市道と賀白川線 県道白木西町線	1.5	○	県道亀山白川線 県道亀山城跡線	4	○	県道亀山白川線 県道鈴鹿関線	2.5
		④ゆとりある駐車場確保の可能性	○	高い(一団の市有地)	×	低い	×	低い	×	低い	×	低い	△	高い(一団の農地)			
	人口集積	⑤人口集中地区(DID)	×	地区外	○	地区内	×	地区外	○	地区内	×	地区外					
安全性 (災害等への安心・安全の確保)	災害危険区域等の指定	①土砂災害警戒区域等	○	なし	○	なし	○	なし	○	なし	○	なし					
		②浸水想定区域	○	なし	○	なし	○	なし	△	一部あり	×	あり					
		③液状化危険度エリア	○	なし	4.5	○	なし	4	○	なし	5	△	一部あり	3.5	△	一部あり	1.5
	災害応急対策	④緊急輸送道路との近接性	○	国道1号(第1次)	○	国道1号(第1次)	○	国道1号(第1次)	△	県道亀山白山線(第2次) 県道亀山城跡線(第2次)	×	なし					
		⑤支援機関(消防・警察)との距離	△	約1.5km	×	約4km	○	1km以内	○	1km以内	×	約2km					
実現性 (必要用地の確保)	用地確保	①一団の市有地(未利用地)の有無	○	あり(市営住山住宅)	△	一部あり(旧和田住宅)	×	なし	×	なし	×	なし					
		②一団の民有地(未利用地)の有無	×	なし	×	なし	○	あり(事業所所有地)	×	なし	△	あり(農地)					
		③民間施設や住居の集積	○	なし	4	×	あり(工場、住居)	2	○	なし	×	あり(商業施設、住居)	2	○	なし	2.5	
	法規制等	④都市計画上の制限等	○	なし	△	一部あり(用途地域)	△	一部あり(用途地域)	○	なし	○	なし					
		⑤その他の制限等	○	なし	○	なし	×	あり(文化財保護法:遺跡調査)	○	なし	×	農地法(第1種農振農用地)					
経済性 (財政への影響)	用地購入	①用地取得	○	不要 (市営住山住宅)	△	一部必要 (旧和田住宅では不足)	×	必要	×	あり	×	あり					
		②用地価格(単価)	○	一(市有地)	×	高い	×	高い	×	高い	△	比較的安い(農地)					
		③大規模造成等の必要性	○	低い	4	○	低い	2.5	○	低い	3	×	高い(浸水対策等)	2	×	高い(浸水対策等)	0.5
	土地基盤整備等の状況	④周辺道路整備等の必要性	○	低い	×	高い	○	低い	○	低い	○	低い	×	高い			
		⑤上下水道施設整備等の必要性	×	高い	○	低い	○	低い	○	低い	○	低い	×	高い			
合計点		14.5/25		11.5/25		12.5/25		16.5/25		7/25							
(合計点×4)		58/100		46/100		50/100		66/100		28/100							

4. 選定基準から見た候補地の特性及び建設場所を想定した可能性検討

候補地①『市営住山住宅周辺』

選定基準	候補地の特性
計画性	<p>候補地内への庁舎整備は、<u>本市の土地利用計画やまちづくりの方向性との整合性に欠けるとともに、周辺に立地する市営斎場、総合環境センター、市営住宅といった公共施設や民間施設(葬祭会館)は、いずれも集客や賑わい創出に寄与する施設ではない。また、土地の高低差もあり、現在の土地利用も踏まえると庁舎建設により商業施設等が集積する可能性は低いエリアである。</u></p>
利便性	<p>J R 亀山駅からは遠く (約 2.5 km)、市のコミュニティバス路線を変更しても十分な利便性確保は難しいことから、<u>公共交通の利便性は低いエリアである。</u>一方、国道 1 号線及び整備を進める市道と賀白川線沿線であることから、<u>自動車でのアクセス性は比較的高く、市有地内で十分な駐車スペースの確保が可能なエリアである。</u>また、市の人口重心 (総合保健福祉センター東側周辺) から約 1.5 km に位置するが、市営住宅を除いて<u>周辺に人口集積はない。</u></p>
安全性	<p>大雨による浸水や土砂災害等、地震による液状化など<u>災害発生の危険性は低い地域である。</u>また、<u>第 1 次緊急輸送道路に指定されている国道 1 号沿線に位置するとともに、一団の市有地は、災害発生時における支援機関の参集拠点や屋外活動スペースとして活用することも可能である。</u></p>
実現性	<p><u>市有地で庁舎整備に必要な面積 (15,000 m²) を確保でき、法的規制もないことから、整備スケジュールに沿った庁舎整備の実現性は高いエリアである。</u>一方、庁舎の建設場所によっては市営住宅入居者との調整を要する。</p>
経済性	<p><u>用地取得費が不要であり、庁舎の建設場所によっては造成費等も抑制できることから、経済性の評価は候補地の中で最も高いエリアである。</u></p>



※この地図は、Google マップを引用しています。

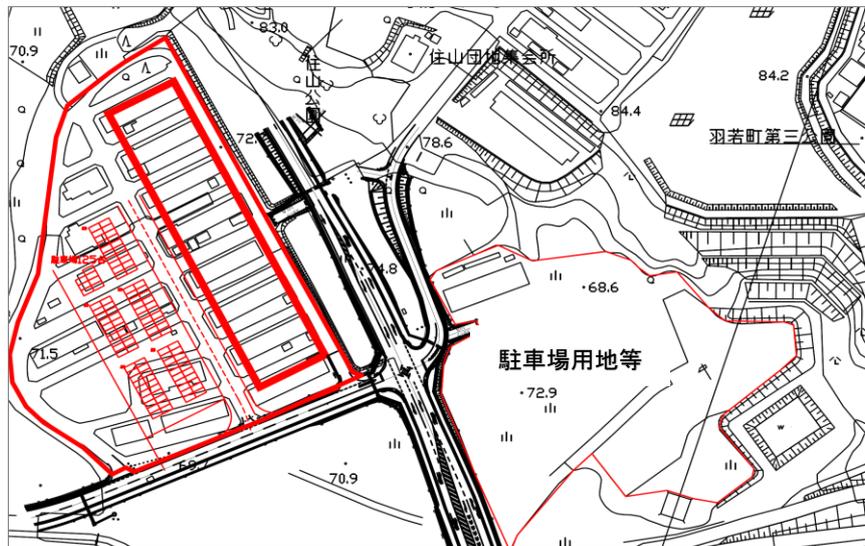
想定地：市営住宅用地(市道和賀白川線西側)

面積：約15,000㎡



1. 市営住宅入居者の転居が必要となる。(16棟67戸、入居率約35%)
2. 市道東側の遊休地は、高低差があり造成が必要。土地利用も制限あり。
3. 市営住宅の撤去費及び下水道本管の敷設(約210m)が必要となる。

【想定レイアウト】 建築面積 4,000㎡ ×3 階建(低層階)



【用地取得等にかかる概算経費の試算】

算定条件 (敷地面積 15,000㎡ / 敷地外周500m / 盛土高 0m)

①土木費用	264,000(千円)	※整地、排水工、集水マス、外構
②市営住宅撤去費	64,000(千円)	※16(棟)×4,000(千円)
③上下水道整備費	33,000(千円)	※下水道本管敷設(210m)等

計 361,000(千円)

候補地② 『旧市営和田住宅周辺』

選定基準	候補地の特性
計画性	<p>候補地内での庁舎整備は、本市の土地利用計画やまちづくりの方向性と整合性に欠けるが、幹線道路沿線には、大型スーパーやドラッグストア、飲食店等一定の商業施設の集積が図られている。一方、市有地である旧和田住宅周辺は、工場や住宅が立地しており、幹線道路にも面していないことから新たな商業施設等の集積は見込めない。</p>
利便性	<p>最寄り駅となるJR井田川駅から約2.5kmと距離がある。バスは、さわやか号（市コミュニティバス）の運行エリア外であるものの、亀山駅と鈴鹿中央総合病院を結ぶ営業バス路線が通り、公共交通として最低限の利便性は確保されている。一方、候補地の西側は国道306号に隣接するものの、旧和田住宅は幹線道路に面しておらず、交通アクセスが悪い。また、人口集中地域内であり、周辺には一定の人口集積がある。</p>
安全性	<p>大雨による浸水や土砂災害等、地震による液状化など災害発生の危険性は低いエリアである。また、第1次緊急輸送道路に指定されている国道1号に近接するが、旧和田住宅周辺は、アクセス道路が弱く、災害支援機関となる消防や警察からも遠い。</p>
実現性	<p>旧和田住宅用地（約9,500㎡）のみでは、庁舎整備に必要な面積が確保できないことから、低層階での庁舎建設や十分な駐車場用地の確保が課題となる。また、周辺の民有地を含めた検討となると、市有地周辺は工場や住宅が隣接し、周辺に一団の遊休地がないことから、実現性は低い。</p>
経済性	<p>旧和田住宅用地を建設場所とする場合、既存建屋の解体が必要となるものの、高低差はなく、造成費は比較的安価と思われる。一方、アクセス道路が弱いことから、周辺道路の拡張などインフラ整備が必要となる。また、周辺用地を購入すると、用地費に加えて建物の移転補償等が必要となることが想定される。</p>



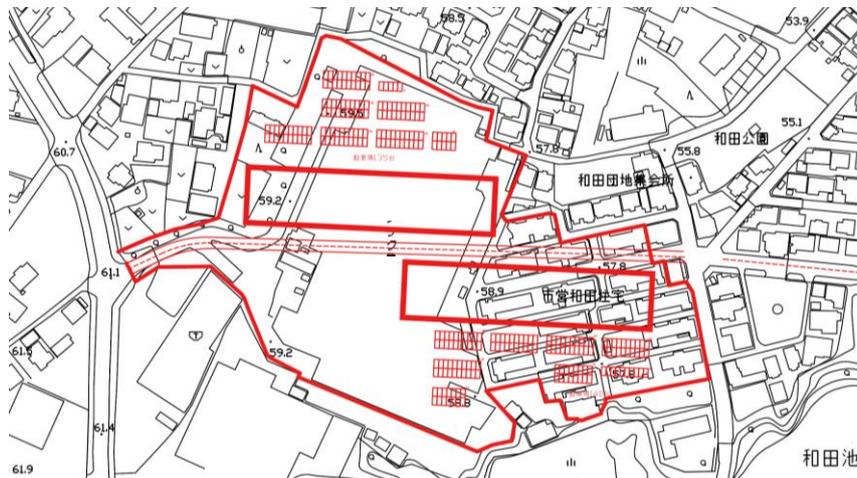
想定地：旧市営和田住宅用地及び隣接する事業所用地

面積：約 32,500 m²



1. 旧和田住宅用地では手狭なため、隣接する工場を含む想定地とする。
2. 旧和田住宅用地での庁舎建設については、都市計画法上（用途地域）において協議を要し、庁舎の階層に制限がかかる。

【想定レイアウト】建築面積 4,000 m² ×3 階建（低層階）



※道路アクセスが弱いことから、敷地中央に街区道路を整備が必要となる。
※庁舎レイアウトは、南北ともに配置可能である。

【用地取得等にかかる概算経費の試算】

算定条件（敷地面積 32,500 m² / 敷地外周950m / 盛土高 0m）

- | | | |
|------------|----------------|---|
| ①土木費用 | 669,000 (千円) | ※整地、排水工、集水マス、外構、街区道路 |
| ②用地取得費 | 920,000 (千円) | ※23,000 m ² ×40(千円) ※地価公示を参考 |
| ③解体・撤去、補償費 | 1,686,000 (千円) | ※国の算定基準を参考 |

計 3,275,000 (千円)

※用地面積を 15,000 m² (旧和田住宅 9,500 m² + 取得する工場用地 5,500 m²)とした場合の概算経費は約 1,000,000 (千円)

候補地③『西野公園周辺』

選定基準	候補地の特性
計画性	候補地内への庁舎整備は、本市の土地利用計画やまちづくりの方向性と整合に欠けるものの、周辺には、 <u>西野公園や運動施設があり、新庁舎との一体的な活用が見込める。</u>
利便性	JR亀山駅からは約2.0 kmと距離はあるものの、バス路線はさわやか号（市コミュニティバス）沿線に位置することから、公共交通としては最低限の利便性が確保できるエリア。また、国道1号及び県道白木西町線に隣接し、自動車のアクセス性は比較的高いが、 <u>市有地がないことから、十分な駐車場確保が課題となる。</u>
安全性	大雨による浸水や土砂災害等、地震による液状化など災害発生の危険性は低い地域である。また、第1次緊急輸送道路に指定されている国道1号に近接し、 <u>災害支援機関となる消防や警察からの距離も近く、安全性の評価は高い。</u>
実現性	候補地内に市有地はないが、 <u>民間事業者が所有する一団の遊休地が存在する。</u> また、都市計画法（用途地域：第1種住居地域）の制限や文化財保護法における遺跡調査が必要となるエリアを含んでおり、 <u>建設場所によっては、関係機関との協議や調整を要し、整備スケジュールへの影響が生じることが懸念される。</u>
経済性	庁舎建設には私有地の取得が前提となる。 <u>用地取得に係る費用は大きい、更地のため建物に解体や補償に係る経費は不要。</u> また、高低差もないことから <u>造成費や周辺のインフラ整備等は比較的安価と想定される。</u>



候補地④『亀山駅周辺』

選定基準	候補地の特性
計画性	候補地の中で唯一、市の立地適正化計画における都市機能誘導区域内に位置し、 <u>本市の土地利用計画やまちづくりの方向性と整合が図れるエリア</u> である。また、行政シンボルとなる市庁舎の建設は、駅前整備によって再生した市の玄関口の更なる魅力向上に寄与することが見込まれ、 <u>新庁舎整備により新たな商業施設等の立地や地域への波及効果が期待できる</u> 。
利便性	JR 亀山駅に近接するとともに、駅は各バス路線の結節点でもあることから、 <u>公共交通の利便性は最も高いエリア</u> である。また、周辺道路の状況から自動車でのアクセス性も比較的高いが、市有地がないことから <u>駐車場確保が課題</u> となる。また、人口集中地域（DID）内に位置し、 <u>一定の人口集積があるエリア</u> である。
安全性	鈴鹿川の浸水想定区域（0.5m～3m）や地震発生時における液状化の危険度が高いエリアを含んでおり、庁舎建設に当たっては対策が必要と思われる。一方、第2次緊急輸送道路（県道亀山白木線）や災害発生時の支援機関（消防、警察）との近接性があり、 <u>迅速な支援活動が可能なエリア</u> である。
実現性	候補地内の県道沿線は商業施設等が集積し、駅前地域は住居や駐車場としての土地利用が多い。庁舎建設にあたり法的制限はないが、地権者が多く、一団の遊休地もないことから、 <u>用地確保の実現性や整備スケジュールに沿った事業推進</u> といった点では評価が低い。
経済性	候補地の中で地価が最も高く、既存建物の移転補償費など踏まえると用地取得に伴う経費が高くなること見込まれる。また、土地の嵩上げや土壌改良など <u>浸水対策や液状化対策に要する経費</u> も想定される。



想定地：亀山駅周辺（※建設予定地につき、想定する建設場所は非公表）

想定面積：約 15,000 m²



（立地特性）

1. 現況の土地利用としては、県道沿線に商業施設が集積し、JR 亀山駅前地域は駐車場や住居が多い。
2. 市有地は文化会館用地のみ。
2. 浸水想定区域（0.5m～3m）や液状化の危険性が高いエリアを含む。
3. エリア内を竜川が横断（一部は暗渠）している。

（用地取得等にかかる概算経費の試算）

算定条件（敷地面積 15,000 m² / 敷地外周500m / 造成（盛土）高 2m）

- | | | |
|--------|-------------|--|
| ①土木費 | 770,000（千円） | ※整地、土盛、擁壁、排水工、集水マス、外構 |
| ②用地取得費 | 675,000（千円） | ※15,000 m ² ×45,000（千円/m ² ） |

計 1,445,000（千円） ※別途、移転補償費等が必要となる見込み。

建設候補地⑤『天神・海本地域』

選定基準	候補地の特性
計画性	候補地内での庁舎建設は、本市の <u>土地利用計画やまちづくりの方向性と整合性に欠ける</u> 。また、 <u>一帯は、区画整理された一団の農地のため、周辺に公共施設や商業施設等の集積はない</u> 。
利便性	J R 亀山駅からの直線距離は比較的近いが、鈴鹿川や線路を跨ぐことから、徒歩での移動も不便なエリアである。津市芸濃町とJ R 亀山駅を結ぶバス路線が通るものの、 <u>さわやか号（市コミュニティバス）の運行エリア外であり、公共交通の利便性は低い</u> 。また、 <u>幹線道路についても県道亀山白山線が縦断しているのみで、自動車でのアクセス性も低い</u> 。
安全性	一団の農地のため、土砂災害等の危険性はないものの、 <u>鈴鹿川の浸水想定区域（3m～5m）や地震発生時における液状化の危険度が高いエリアを含んでおり、候補地内への庁舎建設に当たっては十分な対策が必要となる</u> 。
実現性	市有地はないことから、複数の土地所有者から連続する農地を取得することが前提となるが、 <u>一団の農地であるため用地確保の拡張性はある</u> エリアである。また、 <u>用地取得にあたっては、第1種農振農用地であることから、関係機関との調整等が必要となる</u> 。
経済性	農地（田）のため、他の候補地と比較して用地取得費は安価である。一方、 <u>浸水対策や周辺道路のインフラ整備等に大きな経費を要することが見込まれる</u> エリアである。



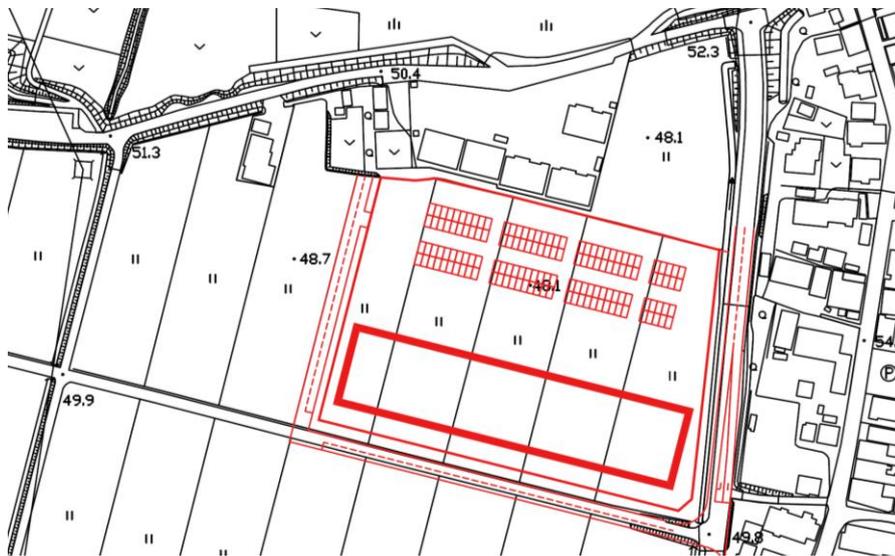
想定地： 県道亀山白山線西側農地

面積： 約 14,500 m²



1. 区画整理された第Ⅰ種農地である、農振農用地の除外が条件となる。
2. 鈴鹿川氾濫による浸水想定は3m～5mで、東側県道も浸水区域である。
3. 一団農地のため、用地拡張については可能性があるエリアである。

【想定レイアウト】建築面積 4,000 m² ×3 階建(低層階)を想定



※想定地の南側に市道があることから、県道からの直接乗り入れは難しい。

【用地取得等にかかる概算経費の試算】

算定条件 (敷地面積 14,500 m² / 敷地外周480m / 盛土高 4m)

- | | | |
|--------|----------------|---|
| ①土木費用 | 1,440,000 (千円) | ※整地、地盤改良、土盛、外構 等 |
| ②用地取得費 | 116,000 (千円) | ※14,500m ² ×8(千円) ※市内の鑑定単価参考 |

計 1,556,000 (千円)

5. 建設予定地の選定

新庁舎の建設予定地については、「亀山市新庁舎整備基本計画」で示す5箇所の候補地について比較検討を行い、総合的に判断した結果、「亀山駅周辺」を建設予定地に選定しました。

JR 亀山駅周辺については、第2次亀山市総合計画の基本構想における都市空間形成方針において、市域全体の中心的都市拠点と位置付け、駅を中心とした既成市街地への都市機能の誘導を行うなど適切な土地利用を促進するとともに、既存インフラ等の都市基盤を生かしたコンパクトで利便性の高いまちづくりを進めることとしています。

こうしたことから、新たな行政シンボルとなる新庁舎を亀山駅周辺に整備することにより、JR亀山駅前再開発事業によって再生した市の玄関口の更なる魅力向上はもとより、市街地への都市機能や居住誘導を促進し、本市の都市の価値と魅力向上に大きく寄与するものと考えます。

一方、当該地域については、浸水想定区域等を含むことから、設計段階等において民間事業者の技術提案も受けながら、一定の安全性確保を図ることとし、今後は、具体的な建設場所の決定に向けて、土地所有者との交渉など必要な取組を順次進めます。

【建設予定地】



※上記の建設予定地は、大まかなエリアを示すもので、建設場所を特定するものではありません。

6. 新庁舎の整備スケジュール

R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
・用地交渉、用地取得 ・建設諸条件の精査		基本設計	実施設計	建設工事等		開庁

7. 新庁舎整備における財源等

(1) 財源

総事業費	特定財源	起債	庁舎建設基金	一般財源
95 億円	5 億円	55 億円	20 億円	15 億円

・特定財源は、ZEB(環境配慮型)庁舎等に係る補助金を想定

(2) 基金の積立て目標額等

年度	2023年(R5)	2024年(R6)	2025年(R7)	2026年(R8)	2027年(R9)
積立額	0.5 億円	1 億円	1 億円	2 億円	2 億円
基金残高	14 億円	15 億円	16 億円	18 億円	20 億円

・基金活用指針における庁舎建設基金の積立て目標額(15億円)の見直しを前提に設定

(3) 年度別の概算経費及び財源内訳

年度	取組等	概算 事業費	内 訳			
			特定 財源	起債	基金	一般 財源
2023年(R5)	建設予定地決定	—	—	—	—	—
2024年(R6)	用地交渉・取得	7 億円	—	—	—	7 億円
2025年(R7)						
2026年(R8)	基本設計 実施設計	3 億円	—	2 億円	—	1 億円
2027年(R9)						
2028年(R10)	建設工事 備品・システム費等	85 億円	5 億円	53 億円	20 億円	7 億円
2029年(R11)						
2030年(R12)	新庁舎開庁	—	—	—	—	—

・起債は一般単独事業債を想定(対象は設計及び建設に係る経費とし、充当率75%で試算)

(4) 起債(元利償還金)の償還シュミレーション

(単位:億円)

年度	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18	R19
金額	0.04	0.24	1.1	1.2	1.5	3.1	3.1	3.1	3.1	3.1
年度	R20	R21	R22	R23	R24	R25	R26	R27	R28	R29
金額	3.1	3.1	3.1	3.1	3.1	3.1	3.1	3.1	3.1	3.1
年度	R30	R31	R32	R33	R34	R35	R36	計		
金額	3.1	3.1	3.1	3.1	3.1	3.0	2.4	≒ 72		

・償還期間25年/据置期間3年/利率2%で試算

新庁舎整備基本計画等検討委員会委員からの主なご意見(要旨)

- 亀山駅前が良い。住山住宅周辺など郊外は、建設費を抑えられても、インフラ整備や今後のまちづくりを考えると資源を集中できない。コンパクトシティの考え方が基本であると考ええる。
- 今後、行政サービスのデジタル化やオンライン化が進むとはいえ、高齢者等のことを考えると、公共交通の利便性は重要であると考えことから亀山駅前が良いと考える。
- 亀山駅前を建設場所とすべきと考えるが、庁舎建設に必要な面積の確保という点では、かなり実現性は低いのでは。
- 亀山駅周辺が良いと考える。計画性と利便性については、他の候補地を圧倒している。浸水区域対策としては、嵩上げやピロティ形式等により一定の安全性の確保ができるほか、液状化対策も一部エリアを含んでいる程度なら影響を少なくできる工夫の余地は十分ある。これらの工夫こそ、設計プロポーザル等で技術提案を求め解決できる。
一方、他の候補地は市の施設でなくとも将来的には民間が活用する可能性も高く、市庁舎以外の活用な場所と考える。郊外に立地を求めるのは簡単ですが、今こそ市庁舎の建て替えをまちづくりのチャンスととらえ、駅前の整備に着手すべきと考える。
- 住山住宅には一団の市所有地があることから、市庁舎に加えて他の公共施設も集約するなどして、新しいまちづくりをしてはどうか。
- リニア中央新幹線の駅位置によっては、市の都市構造が大きく変化する可能性がある。また、デジタル化社会は一層の進展が見込まれ、市民が来庁せずとも行政サービスを受けられる未来が予測できる。こうした不確定要素が多い中においては、建設予定地を決定せず、立ち止まって再検討すべきではないか。
そうした中でも選定するとなれば、市営住山住宅周辺ではないかと考える。亀山駅前周辺は制限が多く、道路事情等を考えるとリニア駅とのスムーズなアクセスは難しいのではないか。
- 新庁舎は、西野公園周辺が良いのではないか。西野公園と一体活用できるとともに、亀山駅からもそれほど遠くなく、自動車で来庁する上で交通の便も良い。

以上