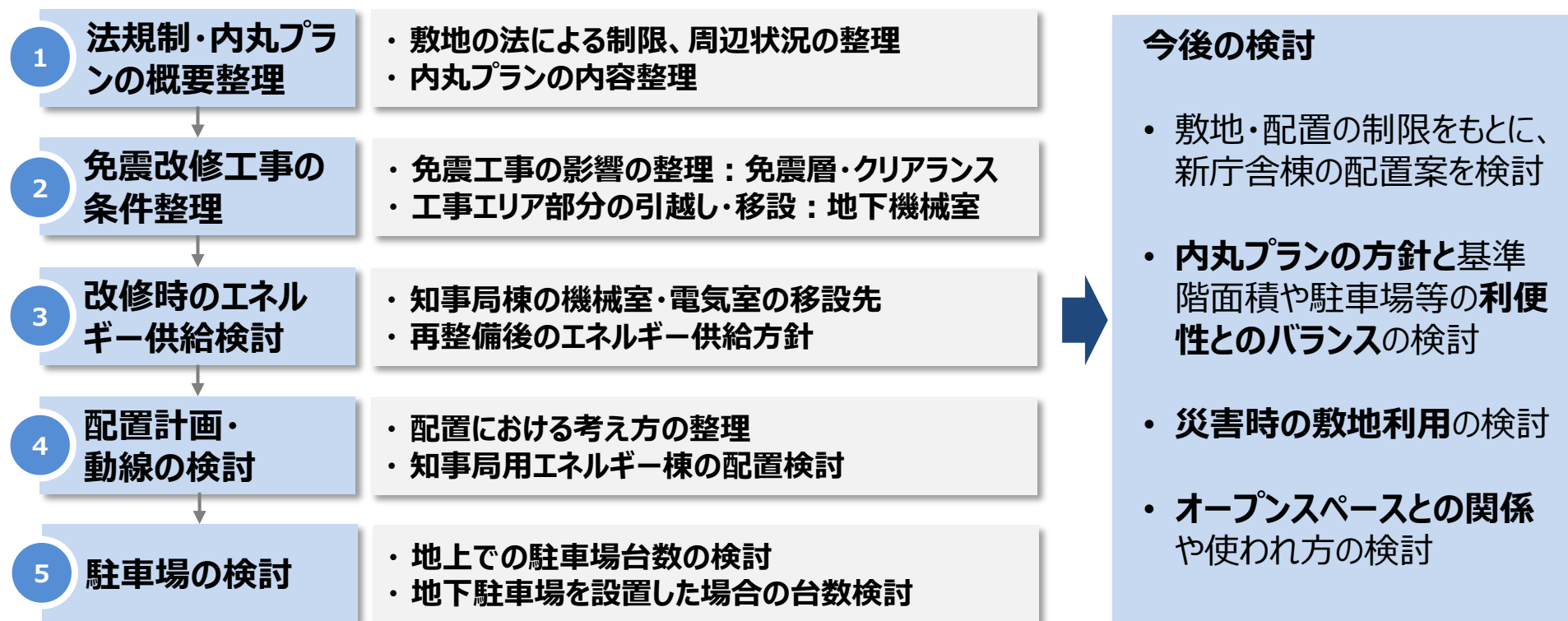


配置計画・動線計画

配置検討にあたっての検討フロー

- ・ 新庁舎棟の配置検討にあたっては、既存の**知事局棟の改修手順と合わせて検討**を行う必要がある。
- ・ 知事局棟は、居ながらの改修となるため、**ライフラインの切り替えや工期短縮等を考慮**する必要がある。
- ・ そのような内容を考慮した上で、以下の検討フローにより各条件を整理のうえ、**配置計画を検討**します。



1 法規制・内丸プランの概要整理 敷地条件・建築制限

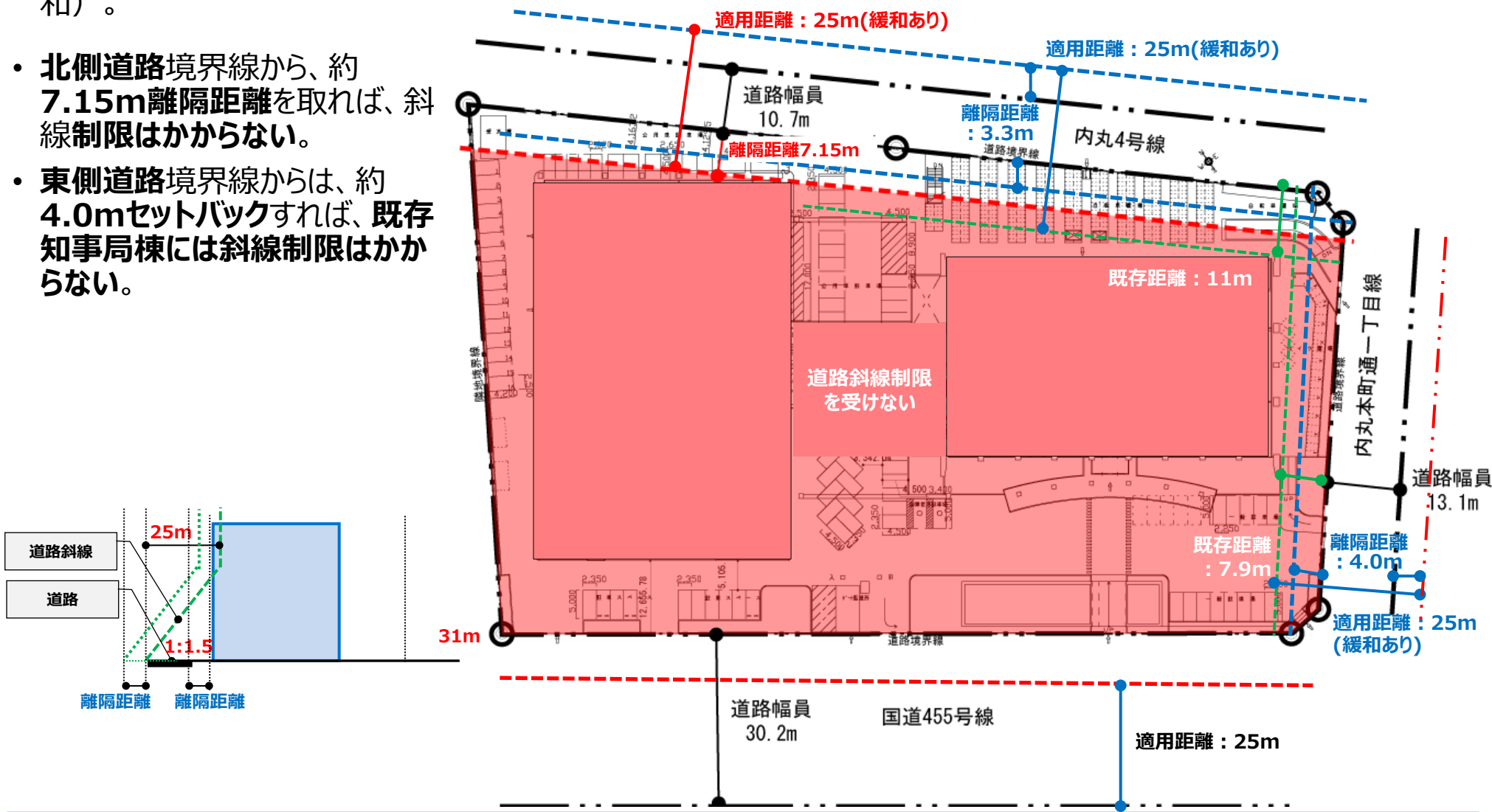
- 現状の敷地内の建築物の状況及び建築可能な面積について整理した。
- 一団地の官公庁施設による建ぺい率の制限により、**新庁舎棟の基準階面積の上限は、約2,780㎡**となる。

	現状				再整備後		
	知事局棟	議会棟	渡り廊下棟	自転車置場等	知事局棟	新庁舎棟	渡り廊下・その他
階数	地下1階、 地上12階、 塔屋3階	地上2階、 一部3階	地上3階	地上1階	地下1階、 地上12階、 塔屋3階	(計画による)	(計画による)
高さ	60.5m	14.9m	11.7m		60.5m	(計画による)	(計画による)
構造	鉄骨鉄筋 コンクリート造	鉄筋コンクリート造	鉄筋コンクリート造	鉄骨造	鉄骨鉄筋コンクリート造	(計画による)	(計画による)
用途地域	商業地域				商業地域		
敷地面積	11,933.12㎡				11,933.12㎡		
建築面積	5,690.20㎡ (建ぺい率：47.68%＜80%：緩和は見込まず) 5,926.57㎡ (建ぺい率：49.66%＜80%：緩和は見込まず) 一団地の官庁施設 基準階建ぺい率：40%以下※				建築基準法：9,546.50㎡(建ぺい率：80%以下：緩和は見込まず) 一団地の官公庁施設：4,773.25㎡(基準階建ぺい率：40%以下)※		
	2,214.7㎡	3,115.8㎡	359.7㎡	236.37㎡	2,214.7㎡	(最大：7,331.80㎡)(緩和は見込まず)	
延床面積	37,639.80㎡ (容積率：315.42%＜600%：在り方検討) 37,876.17㎡ (容積率：317.40%＜600%)				最大：71,958.72㎡ (容積率：600%以下)		
	31,027.7㎡	5,478.8㎡	1,133.3㎡	236.37㎡	(31,027.7㎡)	(最大：40,571.80㎡)	
基準階面積	1,993.6㎡	2,516.4㎡	－	－	1,993.6㎡	(最大基準階) 2,779.65㎡	－
備考					延床面積は一部解体により変動		

※一団地の官公庁施設の建ぺい率の制限は、基準階建築面積を対象に算定を行うもの。

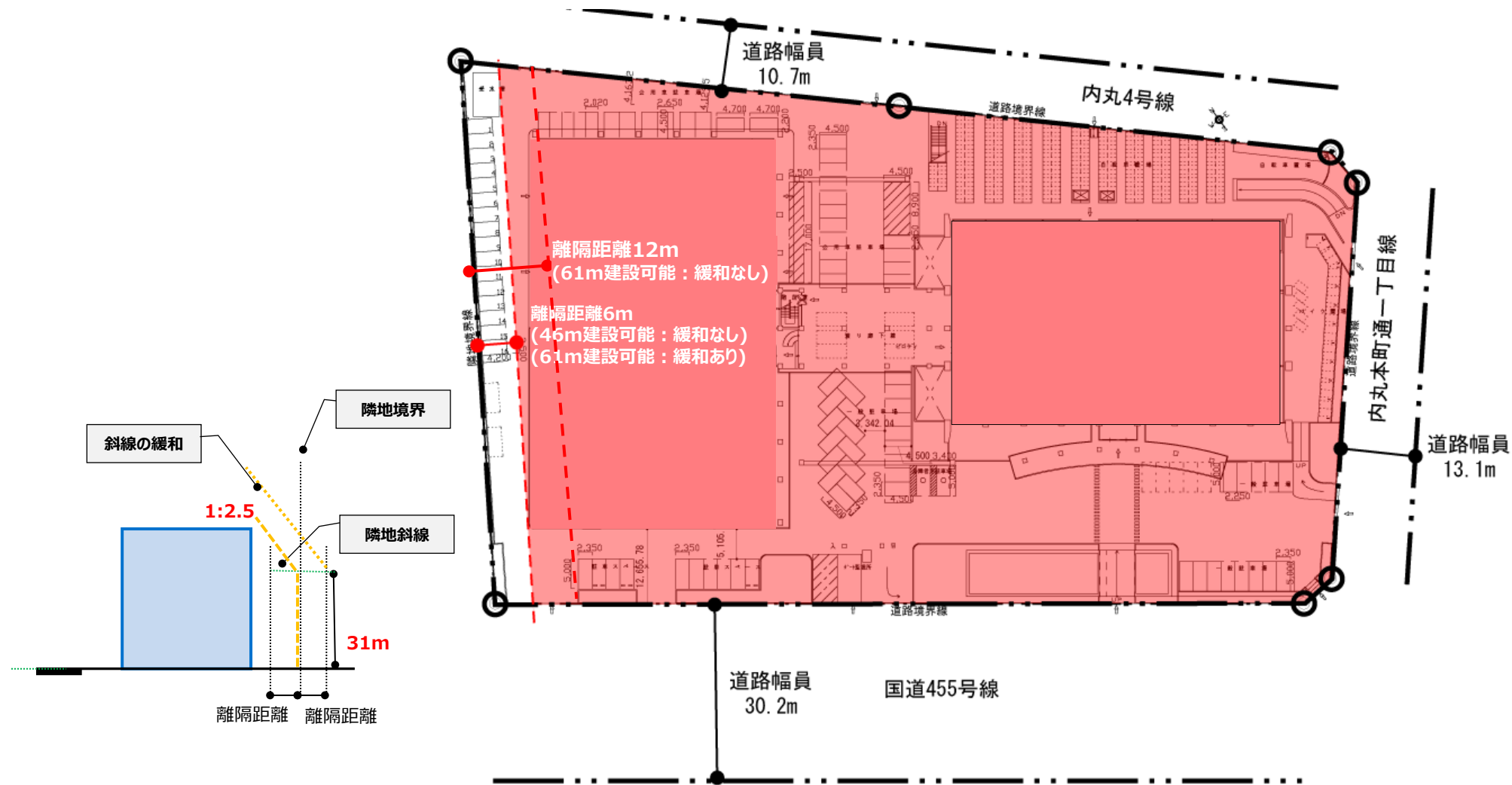
1 法規制・内丸プランの概要整理 道路斜線

- 道路斜線制限（離隔距離×1.5、適用距離：25m）による配置計画への影響について検討を行った。
- 北側道路境界線から、約**3.3m**の離隔距離を取れば、**既存知事局棟には斜線制限はかからない**（セットバック緩和）。
- 北側道路境界線から、約**7.15m**離隔距離を取れば、斜線制限はかからない。
- 東側道路境界線からは、約**4.0m**セットバックすれば、**既存知事局棟には斜線制限はかからない**。



1 法規制・内丸プランの概要整理 隣地斜線

- ・隣地斜線制限(離隔距離 $\times 2.5 + 31\text{m}$)による配置への影響について検討を行った。
- ・既存の知事局棟と同程度(60.5m※塔屋含む)の高さを建設する場合は、セットバック緩和を適用すると、**隣地境界より約6m以上離隔距離が必要**となる。



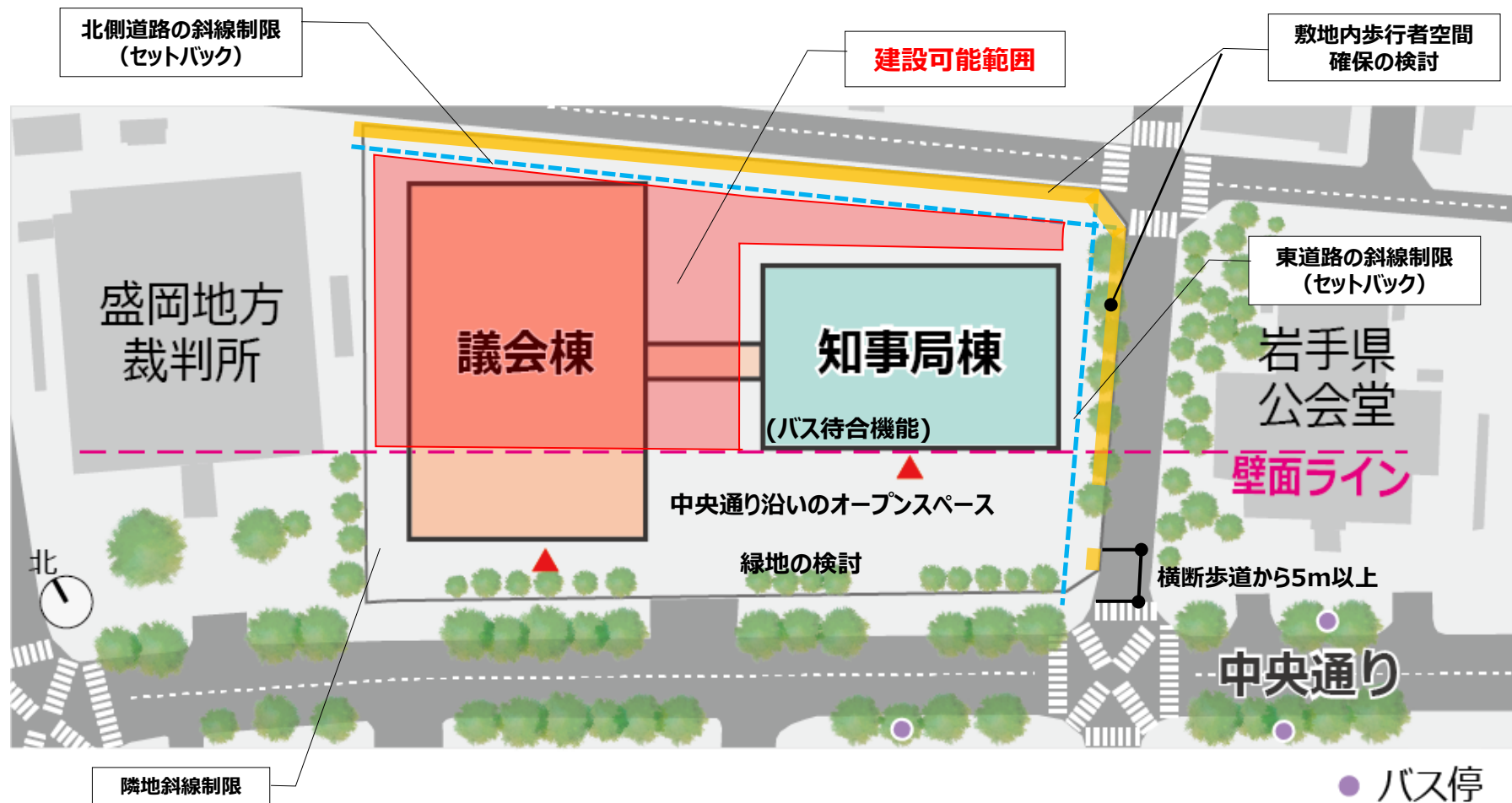
1 法規制・内丸プランの概要整理 盛岡市内丸プラン

- 盛岡市内丸プラン（内丸地区再整備基本計画）より、配置に関連する内容を抽出した。

項目	内容	再整備にあたり考慮する内容
オープンスペースの形成		
中央通り沿いでのオープンスペースの確保	- 中央通り沿いの沿道敷地においては、接道部に大きくオープンスペースを確保 - 今後整備する建物は、県庁舎の知事局棟の壁面ラインを基準として配置することを促す	中央通り沿いにオープンスペース確保 知事局棟の壁面ラインを考慮
内丸緑地の活用	内丸緑地も中央通り沿いのオープンスペースと一体的により誰もが過ごしやすい憩うことができる場所として更なる活用	中央通り沿いの敷地内オープンスペースについて、内丸緑地との一体感の検討
みどりと水との連続性		
オープンスペースにおけるみどり	オープンスペースは地区全体を広場と感ずることができるように芝やシロツメクサなどが植えられた滞留空間を設けることを促す	緑地及び滞留できる機能を検討
交通ネットワークの形成		
モビリティハブの整備	モビリティハブを配置し、地区内を移動するスローモビリティを選択する交通結節機能とともに、休憩や飲食、交流などの機能も備えることで「まちのハブ」の形成	現在のバスの待合機能の拡張を検討（現県民スペース、バス待合＋休憩＋飲食等の機能）、具体的には設計段階で検討
歩行者ネットワークの形成		
歩車共存の環境形成	地区内の自動車ネットワークに該当する道路には、当該道路の幅員に応じて沿道敷地における壁面後退を検討	敷地東側・北側は可能な範囲で歩行空間を確保することを前提として検討
大手先通りの街路空間の高質化	南北の歩行者軸として、人出の多い日時にあわせて自動車通行を制限することで歩行者とスローモビリティのための道路とする	敷地東側（大手先通り沿い）の歩行空間の確保を検討
ユニバーサルデザインの徹底	道路や建物のバリアフリー化、障がい者に対するバリアフリー施設、高齢者や乳幼児連れの人にもやさしい施設を地区内に配置	ユニバーサルデザインを前提とする
オープンスペースや歩行者空間の暑熱対策	緑陰の創出や日よけの設置などにより、歩行者が快適に移動	オープンスペースの日よけとなる植栽を計画
内丸地区らしい景観形成		
高さを感じさせることのないファサードデザイン	中央通り沿いの建物においては中間階にてスカイラインを揃えるような協調的なファサードデザインを、施設所有者とともに協議	今後検討
岩手山など周辺の眺望の確保	建物のテラスや屋上から遠景の山々を見ることができるようになることを求める	他の機能（議会ロビー等）との兼用を前提に、スペースを設けることを検討

1 法規制・内丸プランの概要整理 建設可能範囲の検討

- 敷地の斜線制限等の制限について整理を行い、内丸プランの方針（オープンスペースや壁面ライン、歩行空間の確保）を考慮し、**建設可能範囲について確認**を行った。
- 周辺が商業地域のため、日影規制の影響は少ない（高さにより確認は必要）。



2 知事局棟の免震改修工事の条件整理

- 基本構想において、知事局棟は地下掘削の必要のない、**地下1階の中間免震改修**を実施する方針としている。
- 知事局棟は、業務を継続しながらの工事となることから、先行して**地下1階の機械室、電気室の移設等、エネルギーの切り替え工事が必要**となる。

	(地下1階) 中間免震化構法改修	(参考) 基礎免震化構法改修
概要	- 外周を掘削し免震クリアランスを作り、地下1階に積層ゴムを挟む - 建物への地震エネルギーの入力自体を軽減し、建物上部の耐震性を向上	- 外周及び建物の下を掘削し免震層を作り、免震層と建物の上に積層ゴムを挟む - 建物への地震エネルギーの入力自体を軽減して応答を小さくし、建物全体の耐震性を向上
免震層による敷地制限	建物4周に免震クリアランスが必要となるため、外周の一部掘削を行う	建物下に免震層が必要となるため、地下掘削を行う
免震化工事方法	地下1階・1階の梁・柱の補強が必要 - 建物をジャッキアップし、柱部分に免震装置を設置	基礎の梁・柱の補強が必要 - 建物をジャッキアップし、柱部分に免震装置を設置
業務への影響	- 免震工事を地下1階で行うため、施工に伴う地上階への影響は少ない - 地下1階の機械等の更新のためのエネルギー切り替え工事が発生	- 免震工事を建物下の地下で行うため、施工に伴う地上階への影響は少ない - 地下1階の機械の更新のためのエネルギー切り替え工事が発生
施工中の引越・移設	地下1階・1階の梁・柱の補強工事を行うため、工事エリアとなる地下1階各室、地下1階の設備機器の移設が必要	基礎の梁・柱の補強工事を地下1階で行うため、工事エリアとなる、地下1階各室、地下1階の設備機器の移設が必要
基本構想時の評価	業務継続性能が高く、執務への影響が比較的少ない	業務継続性能が高く、執務への影響が最も少ないが、地下掘削による不確定要素が多い

3 改修時のエネルギー供給検討 知事局棟のエネルギーの供給方針

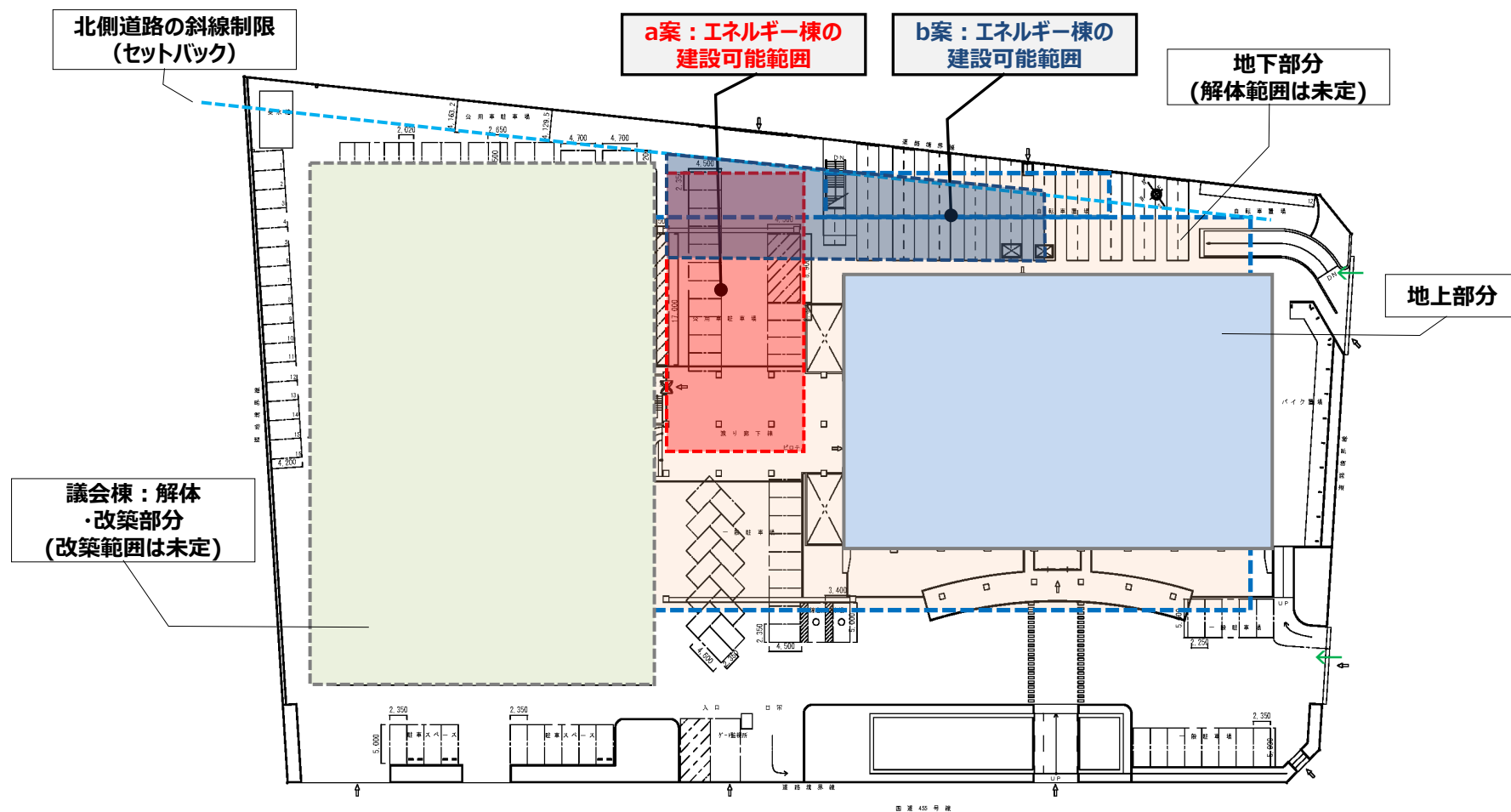
- ・ 免震工事にあたり、地下1階の機械室、電気室等の更新やエネルギーの切り替えのための手順について検討する。
- ・ **B案**は、免震改修工事の着手が新庁舎建設後となるため、**工期が非常に長くなる**ことが想定される。
- ・ **C案**は、知事局棟内で、機械を設置可能な天井高や面積、耐荷重を備えた**移設先の確保が困難**である。
- ・ そのため、**A案のエネルギー棟の先行建設**を行うことが、**工期や施工性の観点から望ましい**と考えられる。

	A案：エネルギー棟先行建設	B案：新庁舎に機械室を集約	C案：各棟にそれぞれ機械室設置
イメージ			
供給方針	・ エネルギー棟を先行建設し、エネルギー棟より知事局棟へエネルギーを供給 ・ 新庁舎棟のエネルギーは、棟内から供給	・ 新庁舎棟を建設し、新庁舎棟に2棟分の機械室を集約 ・ 新庁舎棟より、各棟へエネルギーを供給	・ 知事局棟内部で、機械を移設・更新し、棟内へエネルギーを供給 ・ 新庁舎棟のエネルギーは、棟内から供給
工事工期	・ エネルギー棟の建設を先行することで、免震改修の早期着手が可能	・ 免震改修工事の着手は、新庁舎棟の完成後となるため、工期の長期化が想定される	・ 知事局棟の機械の更新を先行することで、早期に知事局棟の免震改修の着手が可能
懸念事項	・ エネルギー棟の建設により、新庁舎棟の建築可能範囲への影響が想定	・ 免震改修工事の着手は、新庁舎棟の完成後となるため、工期の長期化が想定される	・ 知事局棟内で、機械を設置可能な天井高や面積、耐荷重を備えた移設先の確保が困難

※配置図の新庁舎棟の大きさは、既存議会棟の大きさを表現しているものであり、実際の配置計画ではない。

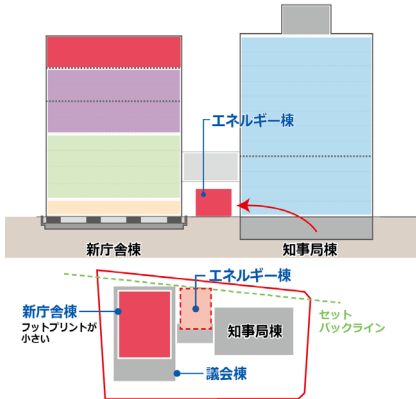
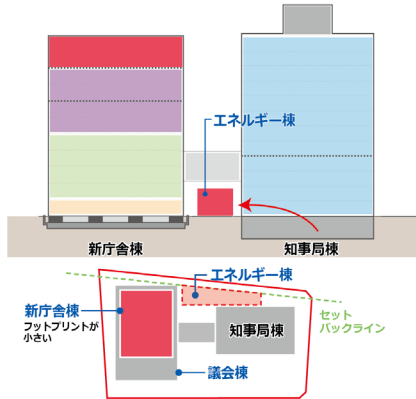
3 改修時のエネルギー供給検討 知事局用エネルギー棟の配置検討

- 新庁舎棟の配置検討に先立ち、**エネルギー棟の配置案**を検討する。
- 新庁舎・知事局棟の両棟の間に設ける**a案**は、両棟への**エネルギー供給が容易となるが、新庁舎の配置が制限**される。
- 敷地北側に配置する**b案**は、道路斜線制限のセットバックにより、**エネルギー棟の形態が制限**される。



3 改修時のエネルギー供給検討 エネルギー棟（知事局棟用）の配置検討

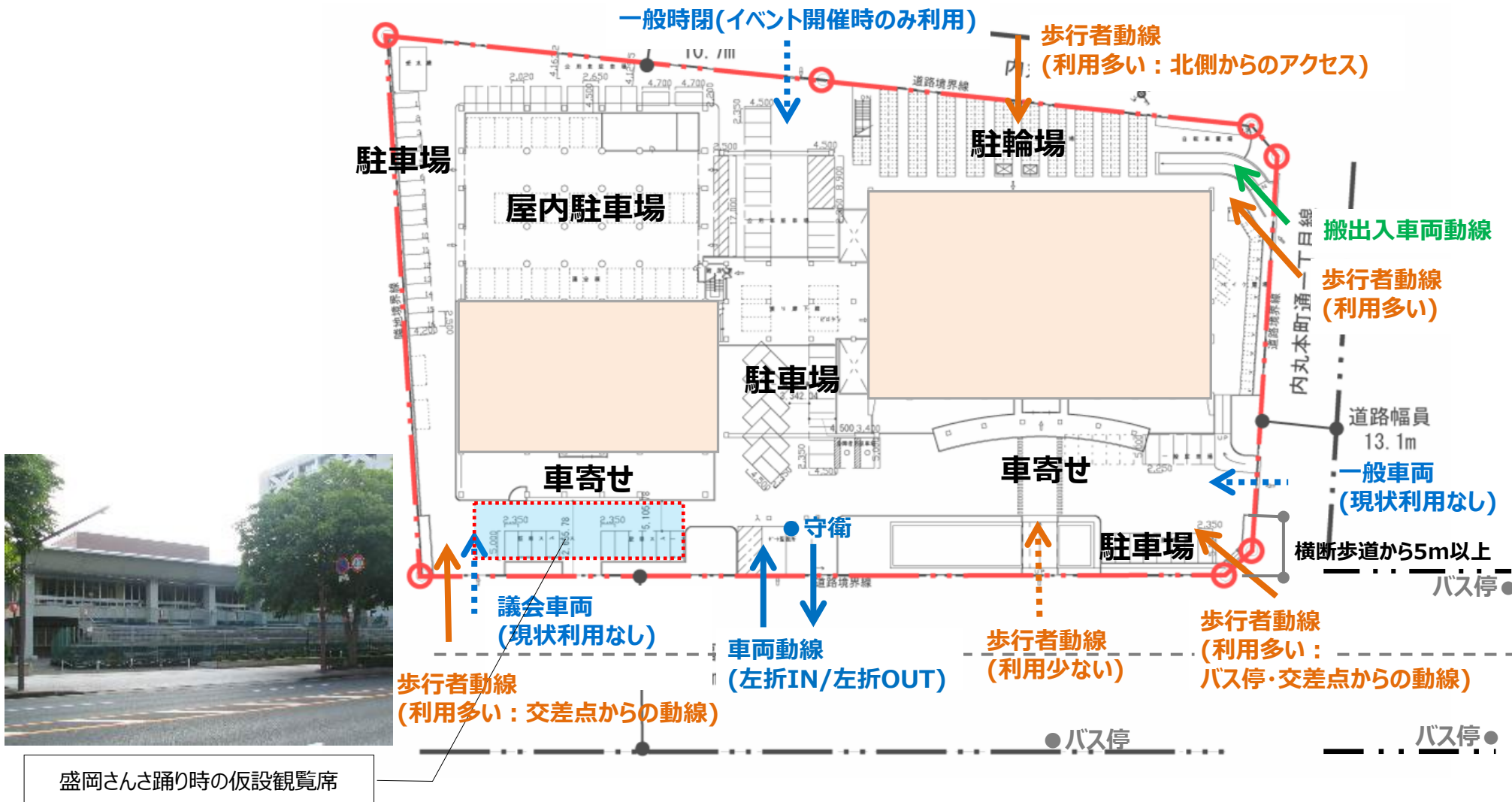
- エネルギー棟の配置案の概要を下表にまとめた。
- エネルギー棟の規模や機器配置の検討を行い、**今後、最適な配置を検討していく。**

	a案：2棟間に配置案	b案：既存駐輪場部分に配置案
イメージ		
概要	・知事局棟と新庁舎棟の間にエネルギー棟を建設し、知事局棟にエネルギーを供給する。	・敷地北側にエネルギー棟を建設し、知事局棟にエネルギーを供給する。
業務への影響 (地上)	・渡り廊下の先行解体が必要となるため、代替機能が必要。 ・自動車通行へ配慮が必要（一部ピロティ必要）	・駐輪場の解体が必要となり、別に駐輪場の確保が必要（台数は別検討） ・自動車通行へ配慮が必要（一部ピロティ必要）
業務への影響 (地下1階)	・オイルタンクの解体が必要となり、代替機能が必要。 ・食堂、執務室、倉庫等が工事エリアになるため、機能中断、引越先が必要。	・オイルタンクの解体が必要となり、代替機能が必要。 ・地下への車路スロープ、ごみ置き場、清掃業者控室等が工事エリアになるため、機能中断、引越先が必要。
エネルギー供給※	・2棟間の中央にあるため、エネルギー搬送距離が短い	・新庁舎棟へのエネルギー搬送ルートの検討が必要
懸念事項	・北側道路斜線制限（セットバックライン）のため、配置制約があるが、整形での確保は可能。 ・2棟間に建設されるため、規模により新庁舎棟の平面形状や配置に制約が出る可能性	・北側道路斜線制限（セットバックライン）のため、エネルギー棟が細長くなり、機器の配置の詳細検討が必要。

※電力はエネルギー棟で受電の上、両棟へ搬送することを想定。

4 配置計画・動線の検討 現在の車両・歩行者動線

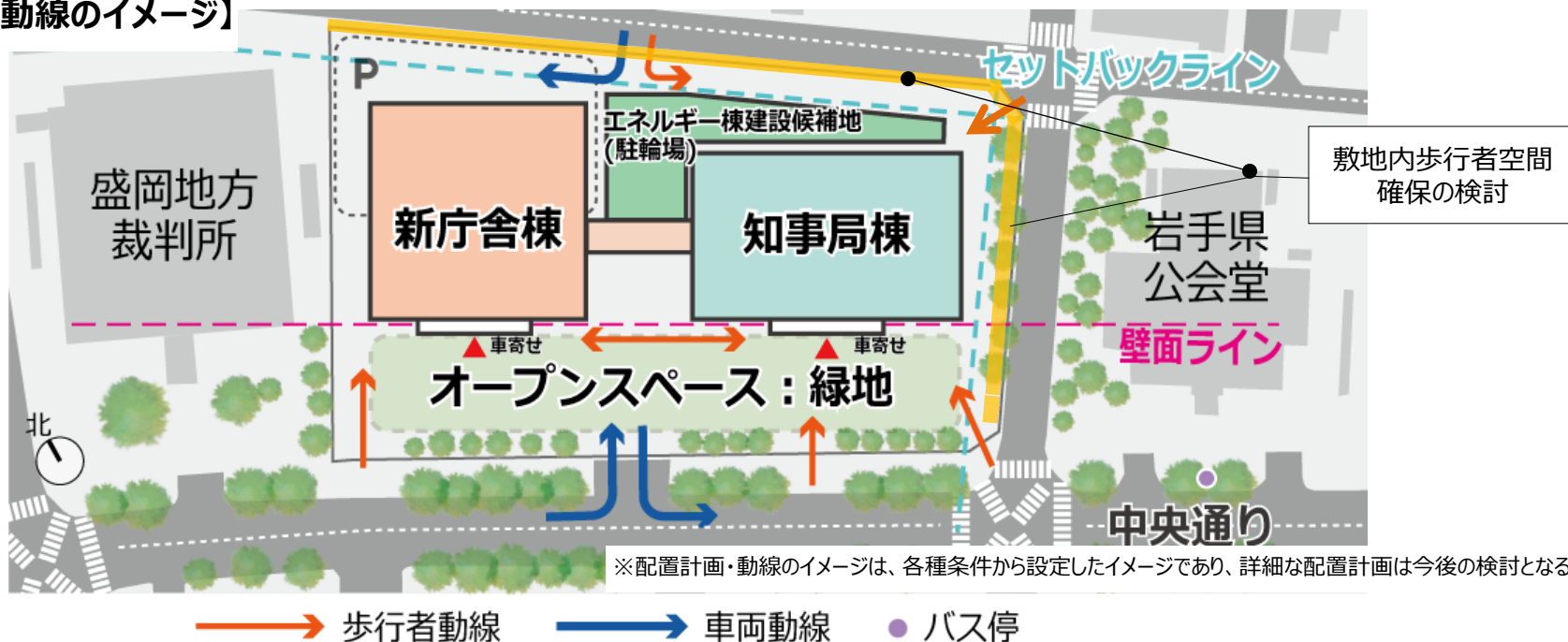
- 現在の敷地における、車両や歩行者動線の状況について、下図に整理した。
- 動線の検討に当たっては、歩車共存の考えのもと、**車両動線の制限**や**歩行者空間の確保**に配慮して検討を行う。



4 配置計画・動線の検討 考え方の整理

- これまでの検討を踏まえ、下記のとおり配置計画・考え方を整理した。
- 今後、**内丸プランの方針**と基準階面積や駐車場等の**利便性とのバランス**を考慮しながら配置計画を検討していく。

【配置計画・動線のイメージ】



■ 配置計画・外構計画

- 新庁舎棟、既存の知事局棟、知事局棟用のエネルギー棟、渡り廊下で構成する。
- 法規制や、内丸プランの方針を考慮した配置とする。
- バリアフリーを含めたユニバーサルデザインを徹底する。
- オープンスペース・緑地を確保し、災害時の活用を想定する。

■ 駐車場・駐輪場

- 駐車台数・駐輪場は、現在の利用状況を考慮した台数の確保を目標とする。

■ 動線

- バス停、交差点等からの歩行者動線を考慮する。
- 北側・東側の敷地内に歩行者空間の確保を検討する。
- 渋滞緩和、歩車共存を考慮した車両動線を計画する。

5 駐車場の検討

■ 車両動線の検討

- 交通渋滞の緩和やオープンスペースへの配慮のため、**駐車場は北側を中心とし、南側は車寄せ、タクシー等の送迎車両の通行を想定した計画**とする。

■ 駐車可能台数

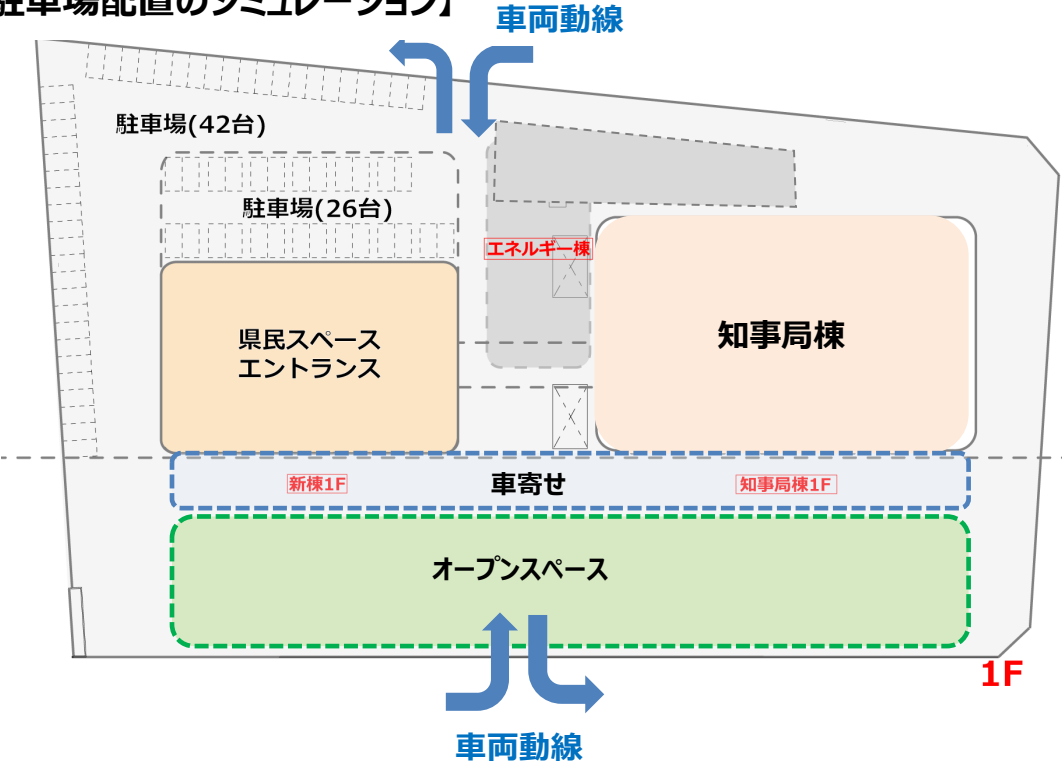
- 盛岡市の条例による**附置義務台数は70台程度※**
- 目標駐車台数は現状同等の139台程度。**
- 仮に、**北側のみに駐車場を配置した場合、屋外：42台、地上ピロティ：26台、合計約68台程度の確保が可能。**

■ 検討事項

- 北側だけでは必要な駐車台数を賄うことができないため、地下階の利用可能性等を含め、新庁舎棟の**平面検討と並行し、台数確保のための検討**を行う。
- 駐車場利用や車両の通り抜け動線の確保のため、建物の**一部ピロティ化の可能性を含めた検討**を行う。
- 駐輪場の台数確保**へ向けた検討も併せて行う。

※盛岡市への確認・協議の結果、現庁舎は条例施行前の建築物であるため、附置義務の適用外。新庁舎の建設により増加した面積に対し、附置義務が適用となる。基本構想時の52,000㎡の場合、附置義務は70台程度となる。

【駐車場配置のシミュレーション】



【現状の駐車可能台数】

	現状
来客用	56台
来客用（身体障がい者用）	2台
公用車用（屋外）	15台
公用車用（車庫）	34台
報道機関用	32台
計	139台