

# 令和7年度 埼玉県県庁舎再整備基本構想・基本計画策定支援業務 報告書【概要版】

本報告書は、県としての方向性を決定したものではありませんのでご了承ください。

株式会社日本総合研究所  
リサーチ・コンサルティング部門

---

# ア 現状と課題の整理

---

# 現状と課題の整理

これまでの検討結果を踏まえ、県が現状と課題等を整理するに当たり、専門的見地に基づく助言等の支援を行った。

## 老朽化などの問題の解決と時代の変化への適応

- 県庁舎で最も古い本庁舎は令和7年度に築74年を迎え、老朽化などの問題を抱えています。
- 本県では、これまで県庁舎の一部において執務環境を整備し、働き方改革を推進してきました。しかし、業務のデジタル化や新しい働き方に対して全面的には対応しておらず、時代の変化に適応した庁舎とはいえません。
- 例えば、全ての職員が登庁し固定席で業務を行うことを前提として設計されており、テレワークやABW(Activity-Based Working)といった柔軟な働き方に十分に対応していません。
- 県民サービスに関しては、これまで対面での相談や手続きが中心でしたが、今後はオンライン化を一層進めることが求められます。
- 県庁舎の再整備に際しては、デジタル化を前提とした働き方や県民サービスの新たな形を実現する場とする必要があります。

## 再整備の必要性

- 本県では、建物の目標使用年数を80年と定めています。(平成27年度「埼玉県庁舎・公の施設マネジメント方針」)
- 県庁舎の中で最も古い本庁舎は、令和7年度に築74年を迎え、令和13年度には目標使用年数の80年に達します。
- 令和2年度に行った建築性能・劣化診断調査によれば、コンクリートの一部に中性化が進行している箇所が見られました。しかしながら、躯体の健全性は当面保たれると評価されました。そのため、直ちに使用不可能になるわけではありません。
- 他方で、職員の働き方の変化やデジタル技術の進展など、社会の大きな変化に対応するため、新しい機能や役割を備えた庁舎の整備が求められています。

\* Activity Based Working(アクティビティ・ベースド・ワーキング): 仕事内容や気分に合わせて、働く場所や時間を自由に選べる新しい働き方

---

# イ 基本理念、基本方針の検討

---

# 基本理念、基本方針の検討（1/2）基本理念

参考となる事例等の情報収集及び専門的見地に基づく助言等を行い、基本理念、基本方針の検討を支援した。

- 県庁の目指す姿を実現するために、県庁舎の再整備に当たっては、「時代の先を見据え、デジタル技術の進展と働き方改革を融合し、県民の利便性向上と、職員の生産性・創造性向上を両立させる」ことを基本理念とします。
- 単なる建物の建替えではなく、デジタル技術の活用を前提にした新しい行政運営モデルを構築し、持続可能な県の発展に寄与する未来型オフィスを目指します。

## 未来型オフィスの理念 ～かえる、まもる、つながる～

かえる

- ✓ 県民サービスを変革する
- ✓ 働き方を変革する
- ✓ 県庁を変革する

まもる

- ✓ 県民の安全・安心をまもる
- ✓ 環境をまもる
- ✓ 持続可能な社会をまもる

つながる

- ✓ 多様な主体とつながる
- ✓ デジタル技術でつながる

# 基本理念、基本方針の検討（2/2）基本方針

参考となる事例等の情報収集及び専門的見地に基づく助言等を行い、基本理念、基本方針の検討を支援した。

県庁が目指す姿を踏まえて、県庁舎(新しい浦和オフィス)の基本理念、方針、導入機能を次のとおり策定しました。

1

## 柔軟な働き方を実現する庁舎

- ✓ デジタル技術の活用を前提として、職員の生産性・創造性向上を両立させる庁舎とします
- ✓ 職員のウェルビーイングを達成することで、県民サービスの向上を実現します
- ✓ 本庁と地域機関の役割の見直しも含め、新しい行政運営モデルを構築します

2

## レジリエンスを備えた安全で安心な庁舎

- ✓ 大規模災害等の危機が起きても、被害を最小限に抑え、行政サービスを継続して提供可能なレジリエンス(強靭さ)と柔軟性を備えた庁舎を目指します
- ✓ 県民の安全・安心を守り、災害対応の拠点としての役割を果たせるよう、十分な性能を備えた施設を構築します

3

## 環境と共生する庁舎

- ✓ カーボンニュートラル社会の実現に寄与する高い環境性能を確保します
- ✓ 周辺環境と調和しながら環境負荷の少ない庁舎とします

4

## 誰もが使いやすく快適な庁舎

- ✓ 全ての県民が快適に利用できるようにユニバーサルデザインを徹底し、多様なニーズに対応した庁舎とします

5

## 多様な主体との共創を促す庁舎

- ✓ 多様な主体との協働・共創が生まれる拠点として、イノベーションの創出を促す庁舎を目指します

---

## ウ 導入機能、性能等の検討

---

# 導入機能、性能等の検討

- これまでの議論を踏まえて、県庁舎に導入が想定される機能を8つに整理した。
- その上で、施設の耐震性能、環境性能、災害等への対応等について検討した。

埼玉県庁が 目指す未来の姿	県民がいつでも・どこでも行政サービスを利用でき、 職員が働きやすい県庁		
	県民サービスの 提供方法の変革	職員の働き方改革	本庁と地域機関の 在り方の見直し

未来型オフィスの 基本理念と 方針	～かえる、まもる、つながる～				
	柔軟な働き方を 実現する庁舎	レジリエンスを 備えた安全で 安心な庁舎	環境と共生する 庁舎	誰もが使いやすく 快適な庁舎	多様な主体との 共創を促す庁舎

導入機能	県民サービス	危機管理	環境共生	利便
	オフィス	セキュリティ	警察本部	ユニバーサル

---

# エ 未来のオフィスのモデルレイアウト検討

---

# レイアウトイメージのパターン案

執務フロアについて、「執務エリア型」を2パターン、窓口を含む「執務・来客エリア型」を1パターンの計3パターンの空間構成でレイアウトイメージを作成した。

## レイアウト案：各空間構成について

### <共通の特徴>

- **主要構成**
  - ・ 一般執務エリアと協働エリアを基本構成とし、来客対応の窓口を含むフロアでは来客エリアを加える
  - ・ 協働作業から個人作業まで、業務内容に応じて空間の性質が段階的に変化する構成とする
  - ・ 一般執務エリアと協働エリアの境界に中間的なエリアを設けて緩やかにつなぐ
- **動線**
  - ・ エリア内や間を縫うように通路を配置し、通路の交差点には交流のきっかけとなるようなスペースを設ける
  - ・ セキュリティと使いやすさに配慮し、来庁者と職員・業者の動線および利用エリアを分離する

## ● 執務エリア型

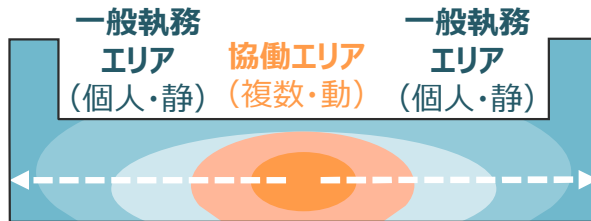
### パターン① レイヤー案



#### <特徴>

- ・ 一般執務エリアと協働エリアを軸に一方向の構成
- ・ 移動に伴って空間の性質が段階的に変化

### パターン② 放射型案



#### <特徴>

- ・ 協働エリアを中心にエリアを配置し、その左右に一般執務エリアを配置
- ・ 放射状に機能や空間の性質が段階的に変化

## ● 執務・来客エリア型



#### <特徴>

- ・ 「パターン①レイヤー案」に来客エリアを追加
- ・ 来客エリアと協働エリアを分離することで、協働エリアへの来客の影響を抑え、使い勝手と集中度を高めている

# 行政庁舎：執務エリア型 パターン①：レイヤー案

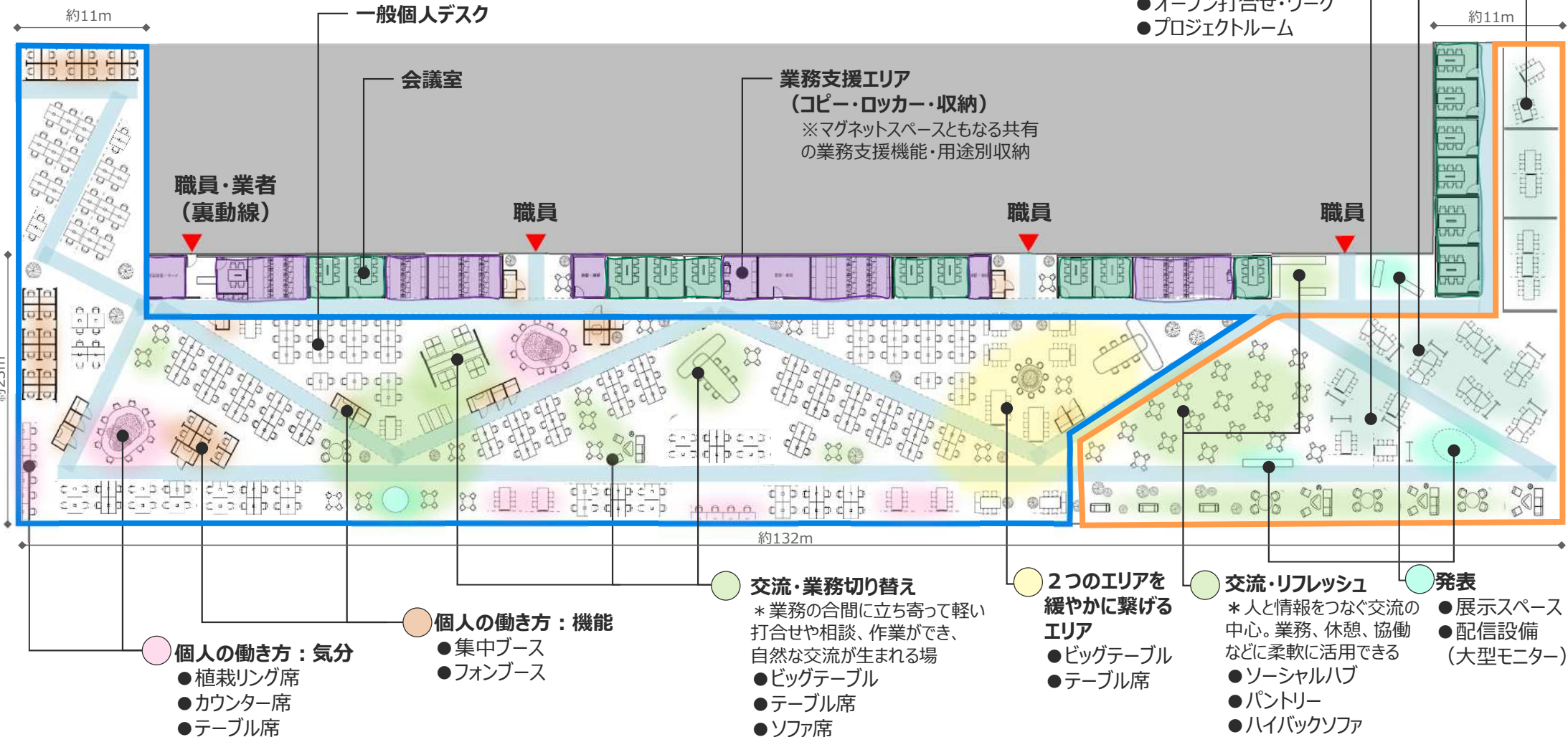
一般執務エリアと協働エリアを軸に一方向の構成とし、移動に伴って空間の性質が段階的に変化する計画とした。



S=1/500(A4)

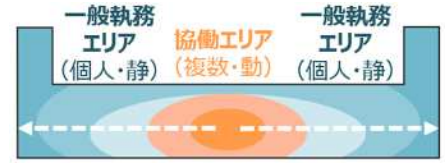
協働エリア

## 一般執務エリア

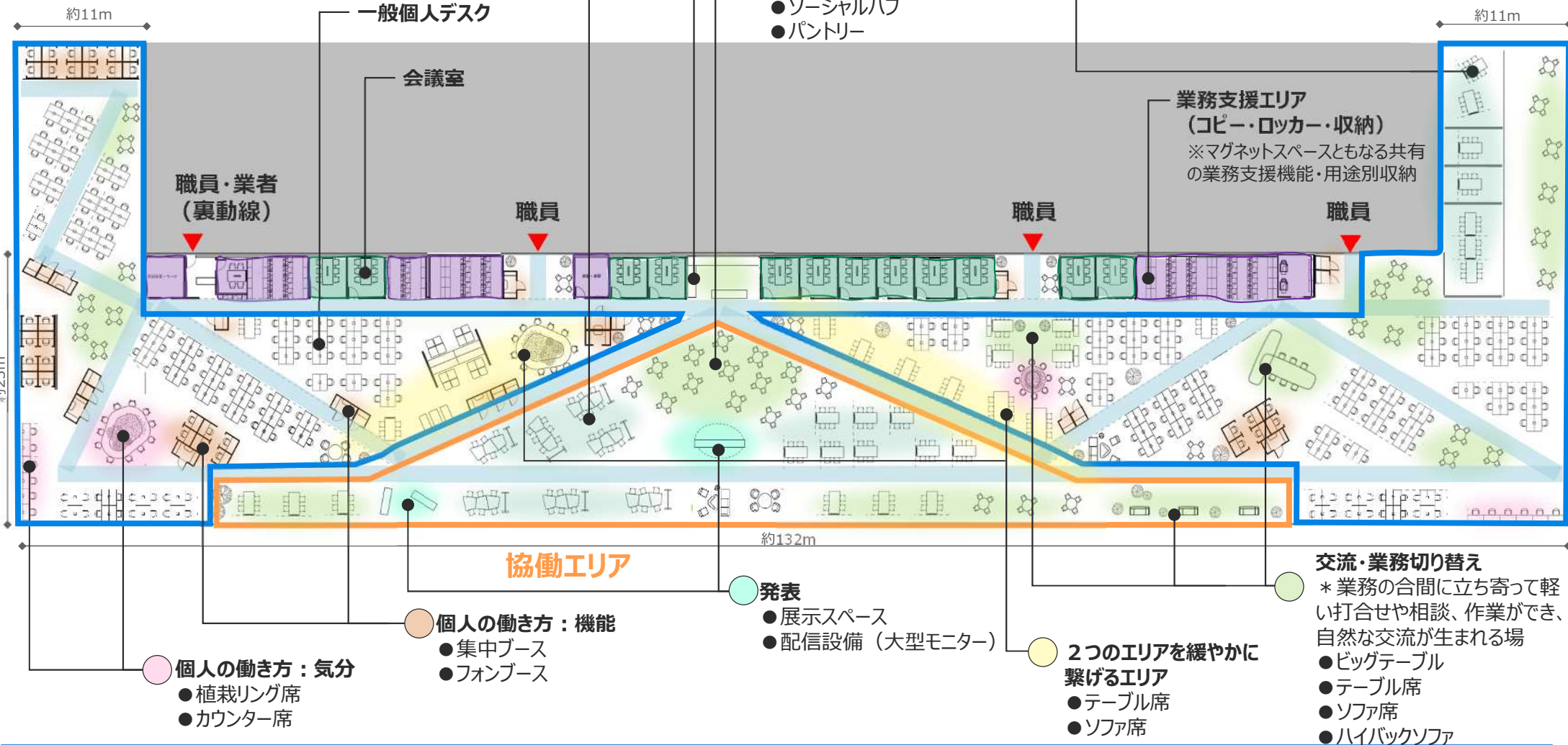


# 行政庁舎：執務エリア型 パターン②：放射型案

協働エリアを中心に配置し、その左右に一般執務エリアを配置することで、放射状に機能や空間の性質が段階的に変化する計画とした。

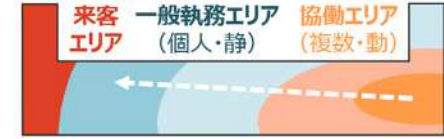


## 一般執務エリア



# 行政庁舎：執務・来客エリア型

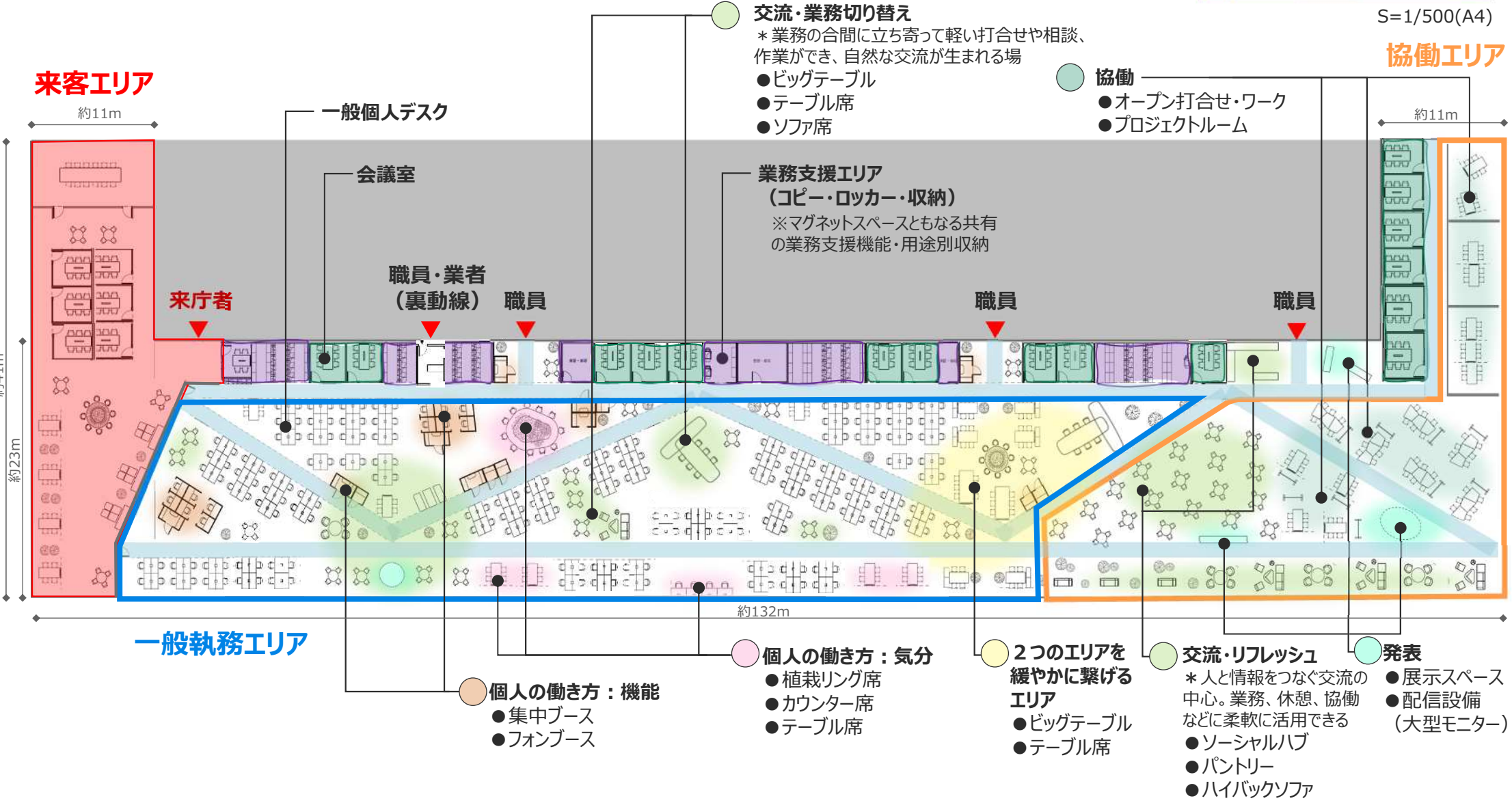
「パターン①レイヤー案」に来客エリアを追加。来客エリアと協働エリアを分離することで、協働エリアへの来客の影響を抑え、使い勝手と集中度を高めている。



S=1/500(A4)

## 協働エリア

## 来客エリア



---

# オ 再整備場所の検討支援 (まちづくりの比較)

---

# 都市整備の状況のまとめ

- 現在地は、**県都としてのインフラ・機能集積を含め基盤が充実**している。
- 浦和美園敷地は発展の可能性があるが**鉄道アクセス性の課題とインフラ整備コストが必要**となる（地下鉄7号線延伸に伴うポテンシャル強化に依存）。

候補地		現在地	浦和美園敷地
都市整備の状況	人口・官公庁・企業・情報等の集積度	<ul style="list-style-type: none"> <li>浦和区高砂・岸町・常盤の人口 合計約41,400人（2024年1月時点）</li> <li>官庁集積度が高い（行政の中枢機能）</li> <li>金融機関、地場企業、土業事務所、商業施設（伊勢丹、PARCO等）、オフィスビル等集積度が高い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>緑区美園 美園駅周辺の人口 約15,200人（2021年）</li> <li>官庁ほぼ集積なし（公民＋学の連携機能）</li> </ul>
	下水道・ガスなどの整備状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>下水道・都市ガス・水道・電気・通信インフラは全面的に整備済み</li> <li>既存で成立しているため、容量増強の必要性が低い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>下水道・都市ガス・水道・電気などのインフラは新規に整備済み</li> <li>新規施設の立地や人口増加に伴い、インフラの容量増強の検証や今後の維持管理が課題となる</li> </ul>
	鉄道のアクセス	<ul style="list-style-type: none"> <li>JR京浜東北線・湘南新宿ライン・高崎線・上野東京ライン（1日乗降客数約15万人）…県北とのアクセス性あり</li> <li>駅からの距離 約700m</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>埼玉高速鉄道（東京メトロ南北線・東急目黒線へ直通）（1日乗降客数約1万人）…県北部や西部からの鉄道アクセス性は低いが、地下鉄7号線の延伸計画により岩槻まで接続の可能性</li> <li>駅からの距離 約800m</li> </ul>
	自動車のアクセス	<ul style="list-style-type: none"> <li>第一次特定緊急輸送道路（国道17号）、第一次緊急輸送道路（国道463号）に隣接</li> <li>中山道（国道17号）が中心を通り、さいたま市の主要幹線道路として機能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>第一次特定緊急輸送道路（東北自動車道、国道463号バイパス）は隣接せず近接</li> <li>東北自動車道「浦和IC」や国道463号バイパスなど、高速道路・広域幹線道路へのアクセス性が高い</li> </ul>
	まとめ	<b>県都としてのインフラ・機能集積を含む基盤が充実している</b>	<b>発展の可能性があるがアクセス性の課題と整備コストが必要</b>

出所：各種公表情報を基に日本総研作成

# 行政計画との整合

- 現在地は、**県都として市の上位計画に位置づけ**がされ変更の必要がない。他方で浦和美園に移転する場合は、移転跡地の活用が重要な検討となる。
- 浦和美園敷地は、庁舎に係る位置付けはされておらず、**生活を支える商業・住宅地としての位置づけに留まる**ため、上位計画の変更調整にあたって、浦和美園敷地で交通量の増加など環境変化に伴う居住者との合意形成が必要。

候補地		現在地	浦和美園敷地
行政計画との整合	県の上位計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 「県南ゾーン」(まちづくり埼玉プラン)</li> <li>• 「都市機能集積エリア」「A1 高度集積拠点」(埼玉版スーパー・シティプロジェクト)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 「県南ゾーン」(まちづくり埼玉プラン)</li> <li>• 「都市機能集積エリア」「A2 高度集積拠点周辺住宅地」(埼玉版スーパー・シティプロジェクト)</li> </ul>
	市の上位計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 「上質な生活都市」「東日本の中枢都市」(総合振興計画)</li> <li>• 「都心・中心市街地」「高密複合機能ゾーン(都心)」「広域商業業務地・都市型住宅地」(さいたま市都市マスタープラン)</li> <li>• 「風格ある県都創造ゾーン」「ウォーカブル空間創出ゾーン」(浦和駅周辺まちづくりビジョン)</li> <li>• 立地適正化計画は、令和8年3月31日に策定される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 「上質な生活都市」「東日本の中枢都市」(総合振興計画)</li> <li>• 「副都心」「中高密生活ゾーン(地域生活拠点周辺)」「生活商業地・複合住宅地」(さいたま市都市マスタープラン)</li> <li>• 「都市核」「医療・福祉・文教拠点」(みそのスタジアムタウンビジョン2050)</li> <li>• 立地適正化計画は、令和8年3月31日に策定される。</li> </ul>
	まちづくりの動きとの関係	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 県都(埼玉県と一体となり、県都としてのまちづくりをより一層推進していく必要、風格ある街並みの保全や形成に取り組む必要)/ウォーカブル空間創出ゾーン、回遊ネットワーク、主要な公共施設等におけるモビリティポートの整備</li> <li>• 浦和のまちに集まる様々なモノ・コト・情報等のニーズをワンストップで享受することができるコンパクトシティの形成、<b>公民による多様なサービスを利用しながら活動・交流の場づくり</b>、まちなかで多様なつながりが生まれる開かれた場の創出(公共施設などへの市民交流機能の導入検討)</li> </ul> <p>(以上、浦和駅周辺まちづくりビジョン参照)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• (現状公的施設の立地に係る記載はなし)</li> <li>• 「公」「民」「学」それぞれの立場で「美園」に係る様々な人々や団体が、美園の<b>将来像を共有</b>しながら、オープンかつフラットな連携・協働のもと、地域の魅力を生かした事業・活動を通じて<b>世界に誇れる&lt;スタジアムタウン&gt;づくりを機動的に実践</b>(以上、みそのスタジアムタウンビジョン2050)</li> </ul>
	まとめ	<p><b>県都としてエリアのまちの将来像に位置づけ</b> (市のまちづくりビジョン等において具体的な計画を進める段階)</p>	<p><b>生活を支える商業・住宅を中心とした副都心としての位置づけ</b> (移転の場合、都市機能向上等の位置づけ強化する見直し要)</p>

出所：各種公表情報を基に日本総研作成

---

# 才 再整備場所の検討支援 (災害安全性の比較)

---

# 地震に対するリスク

- 液状化の可能性は、現在地・浦和美園敷地ともに極めて低く、想定地震の震度は現在地の方が低い。
- 今後30年間に震度6強以上の揺れに見舞われる確率は現在地6~26%、浦和美園敷地26~100%である。
- 地震に対するリスクは現在地の方が低い。

## 地震に対するリスク比較

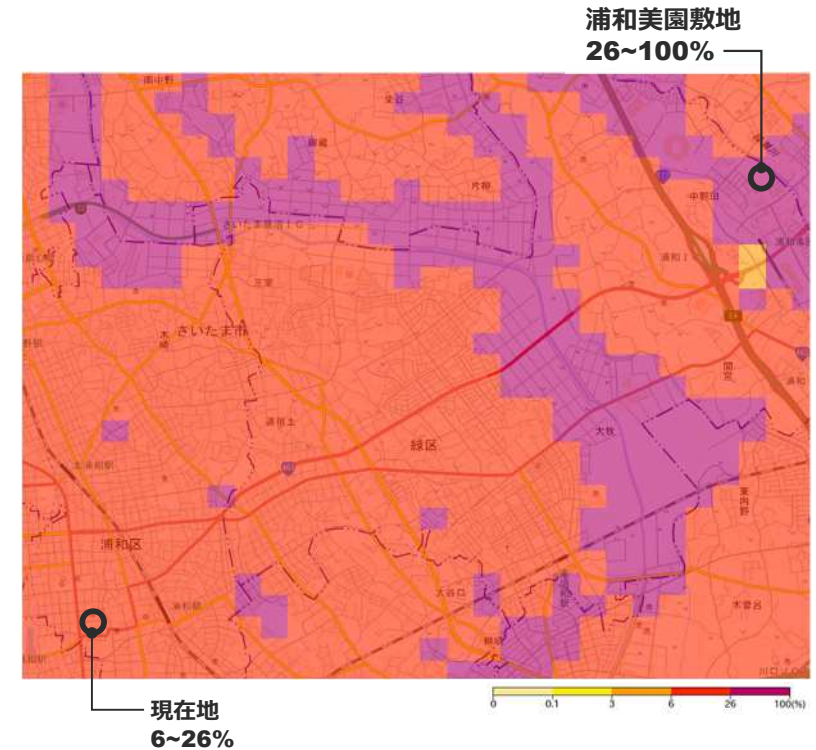
浦和美園敷地

		現在地	A地点	B地点	C地点	D地点
液状化	東京湾北部地震 地区情報誌の公表 「埼玉県地震被害想定調査報告書」					
	関東平野北西縁断層帯地震 地区情報誌の公表 「埼玉県地震被害想定調査報告書」					
想定地震の震度	東京湾北部地震 自治体等の公表 「埼玉県地震被害想定調査報告書」	5強(一部6弱)	4	6弱	5弱	4
	関東平野北西縁断層帯地震 地区情報誌の公表 「埼玉県地震被害想定調査報告書」	5強	7	5強(一部6弱)	6強	6弱

※ 液状化及び想定地震の震度については、埼玉県地震被害想定調査報告書(海溝型地震、活断層型地震それぞれのうち、最大震度が入ると想定される「東京湾北部地震」と「関東平野北西縁断層帯地震」)を基に評価

今後30年間に震度6強以上の揺れに見舞われる確率	6~26%	—	26~100%	—	—
--------------------------	-------	---	---------	---	---

今後30年間に震度6強以上の揺れに見舞われる確率の分布図



出所：左図 第5回 埼玉県県庁舎再整備専門家会議資料に追記

右図 国立研究開発法人防災科学技術研究所 J-SHIS Map

地域指定：2024年（NIED作成版）考慮した地震：全ての地震・最大ケース、30年 震度6強以上の揺れに見舞われる確率の分布図

# 緊急輸送道路のアクセス性

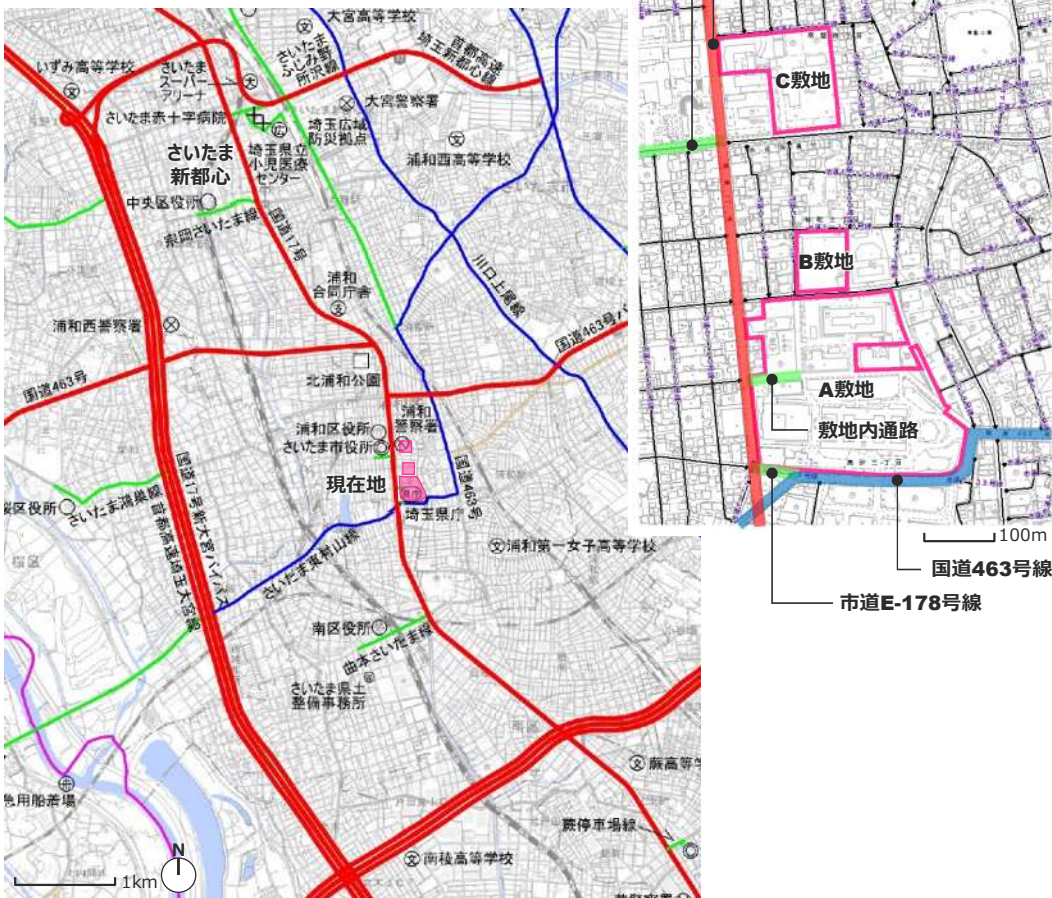
- **現在地**は、第一次特定緊急輸送道路・第一次および第二次緊急輸送道路に接している。  
**利用ルートを選択性が高く、災害時のアクセス性が良い。**
- **浦和美園敷地**は、第一次特定緊急輸送道路に近接しているものの、直接は面しておらず、  
最寄りの緊急輸送道路からの利用ルートは市道P-541号線経由に限られ、**災害時のアクセス性は現在地に劣る。**

## 敷地と緊急輸送道路の位置関係

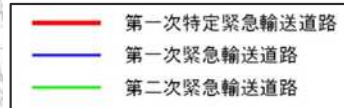
現在地

市道E-96号線

国道17号線



浦和美園敷地



出所：埼玉県の緊急輸送道路

---

# 才 再整備場所の検討支援 (利便性の比較)

---

# 公共交通機関のアクセス性

- 現在地は、浦和駅から徒歩約12分・中浦和駅から徒歩約17分、浦和美園敷地は浦和美園駅から徒歩約12分に位置する。**最寄り駅が2駅ある現在地の方が駅から徒歩によるアクセス性が高い。**
- **現在地**は、浦和駅方面・中浦和駅方面・武蔵浦和駅方面等から**複数のバス路線が乗り入れており、バスによるアクセス性が高い。**
- **浦和美園敷地**は、前面道路を通るバス1路線があるが、敷地近傍にバス停の設置は無く（バス停を計画可能な道路形状まで整備済み）、**県庁舎が移転する場合には、新たなバス停の設置だけでなくバス路線の再編を含めた利便性の向上が必要**と考えられる。

比較項目		現在地	浦和美園	
利便性	交通アクセス	公共交通機関 (鉄道、バス)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・最寄り駅: JR 浦和駅(約17万人/日)</li> <li>・浦和駅 からの距離: 約0.7km</li> <li>・中浦和駅 からの距離: 約1.1km</li> <li>・武蔵浦和駅からの距離: 約1.5km</li> <li>・JR宇都宮線・高崎線、JR京浜東北線、JR湘南新宿ラインの3路線が乗入れ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・最寄り駅: 埼玉高速鉄道 浦和美園駅(約2万人/日)</li> <li>・駅からの距離: 約0.8km</li> <li>・埼玉高速鉄道(東京メトロ南北線、東急目黒線等へ直通)</li> </ul>
		道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・浦和駅方面、中浦和駅方面、武蔵浦和駅方面から複数のバス路線の利用が可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・前面道路を通るバス路線が1路線あるが、敷地近傍にバス停の設置なし</li> </ul>
	人口重心	道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高速道路: 浦和南ICまで約4.1km(実距離)</li> <li>・国道17号(第一次特定緊急輸送道路)、国道463号(第一次緊急輸送道路)に隣接</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高速道路: 浦和ICまで約2.7km(実距離)</li> <li>・東北自動車道及び国道463号バイパス(第一次特定緊急輸送道路)に近接</li> </ul>
		人口重心	<ul style="list-style-type: none"> <li>・直線距離で約10km</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・直線距離で約14km</li> </ul>

出所：各種公表情報を基に日本総研作成

---

## カ 事業手法の検討

---

# 事業手法の整理

- 庁舎整備等において採用が考えられるPPP／PFI手法は以下のとおり。
- これらの事業手法を中心に整理する。

		従来方式	PPP手法				リース方式
			DB方式	DBO方式	PFI手法		
					PFI-BTO方式 (起債型)	PFI-BTO方式 (割賦型)	
一括発注 の範囲	設計	個別発注	包括発注	包括発注	包括発注	包括発注	包括発注
	建設	個別発注					
	運営・ 維持管理	個別発注※	個別発注※				
仕様／性能発注		仕様発注	性能発注				
資金調達		県			民間事業者		
建物所有者		県				民間事業者	
支払いの平準化		特になし（起債する場合は起債部分のみ）		起債部分のみ	全額可能		

※ここでの個別発注とは、設計・建設と運営・維持管理を分けて発注するという意味。  
(清掃、警備、設備保守等の維持管理業務等を分けて発注するという意味ではない)

出所：日本総研作成

# 事例調査を踏まえた事業手法を検討する上での論点提示

各手法を採用する上で論点になることが多い視点は、

- ① **公共の意向の反映と、民間事業者のノウハウ発揮余地のいずれを優先するか（どこまで各業務を一体化するか）**  
 ② **財政負担軽減に寄与するか、③ 財政負担を平準化したいか、④ 民間事業者の参画意向が見込まれるか、**である。

○は他自治体で事業手法を採用した理由、×はその手法を不採用とした理由。多くの事例で理由として挙げられていたVFM発現は記載を省略。

事業手法	採用理由
従来方式	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>民間資金調達が必要</b>なため</li> <li>○ <b>各段階で公共の意向を反映しやすい</b></li> </ul>
DB方式	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 工期短縮</li> <li>○ 公共側の手続きが容易</li> </ul>
基本設計先行	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>公共意向を基本設計に反映させやすい</b></li> <li>○ 来庁者の利便性や各部署の働き方等の検討事項があること、窓口機能やDX化について適切に基本設計に反映させる必要</li> <li>× <b>市職員・市民の意向反映という点では優位性がある一方で、民間事業者のノウハウ・創意工夫の発揮の余地が制限される</b></li> </ul>
DBO方式	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 設計・建設・維持管理業務の<b>一括契約により管理運営費の低減</b>が図れる</li> <li>○ 計画的な修繕が実施可能</li> <li>○ SPC設置が不要</li> <li>○ <b>施設整備費の平準化</b>が可能</li> </ul>
PFI-BTO	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 設計・建設/維持管理企業等の<b>チーム組成により長期的な維持管理・運営を見据えた効果的で高品質な施設整備</b>が期待</li> <li>○ 事業者が工事発注者となるため、市の工期遅延リスク負担が少ない</li> <li>○ 発注事務及び事業管理の負担軽減</li> </ul>
リース方式	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>財政負担の平準化</b>（公共施設の更新・大規模改修等の費用に充てるため）</li> <li>○ IT化進展により、今後の行政事務のあり方等も変化するため、現在スペースが将来必要とは限らず、一定期間で見直しを図るべき</li> <li>× 従来方式よりも<b>財政負担が増加</b>する可能性</li> </ul>
ECI方式	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 施工技術のノウハウを設計に取り入れる</li> <li>○ 工事着工後の設計変更による工事費増額リスク低減</li> <li>○ 施工予定者が輻輳する事業内容を早期に把握する</li> <li>× 従来方式よりも<b>財政負担が増加</b>する可能性</li> </ul>

出所：各種公表情報を基に日本総研作成

---

## キ 意識醸成の取組

---

# ワークショップの実施

県庁舎の再整備に向けては、若手職員が自分ごととして未来の県庁について議論を進めることが重要であるため、意識醸成の取組として若手職員を対象としたワークショップを実施した。

## 未来の県庁を考える若手ワークショップ

### ■目的

未来の県庁舎のオフィスでは、ABWの考え方を取り入れた執務環境の整備を目指している。職員一人一人が働き方改革への理解を深め、意識を高めるため、将来の働き方等について主体的に議論し、未来の県庁を考えることを目指す。

### ■テーマ

未来のオフィス、将来の働き方、本庁と地域機関の在り方、組織風土 等

< ワークショップの様子 >



## 未来のオフィスの在り方ワークショップ

### ■目的

未来のオフィスの在り方を検討するため、オフィスのコンセプトや必要な執務機能等について、若手職員が主体的に議論し、アイデア出しを行う。

### ■テーマ

未来のオフィスのコンセプト、必要機能・スペース、フロア構成・運用

< ワークショップの様子 >

