

■ 参考資料

1. 本庁舎等の整備の必要性和これまでの経緯について

1-1 上位関連計画での位置付け

本庁舎の移転先周辺や現在地について、本市のまちづくりに関する方向性や位置付けを整理すると、次のとおりとなります。

表 行政計画による都市基盤・都市拠点や資産に対する考え方

	深沢地域国鉄跡地周辺拠点（移転先周辺）	【参考】鎌倉駅周辺拠点（現在地周辺）
総合計画	新しい都市拠点として整備	地域の特性を生かした都市拠点として整備
	東海道本線新駅構想を視野に入れ、大船駅周辺との役割分担・機能分担に留意し、公共施設、都市型住宅、商業、業務、産業などの機能の充実及び基盤整備を進め、鎌倉の新しい拠点として整備を図ります。	鎌倉地域の中心及び生活拠点として、歴史的遺産、商業・観光、公共施設・文化等の資源を生かしながら、更に機能を充実し、景観の整備を図ります。
都市マスタープラン（平成27年9月）	<p>将来都市構造と3つの都市拠点</p> <p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> 緑の骨格 3つの都市拠点 地域活性化拠点 海岸ゾーン 鎌倉シンボルゾーン 大船・深沢ゾーン 深沢・腰越ゾーン 鎌倉・大船ゾーン 外周における骨格的な幹線道路（国道134号、逗葉新道、横浜横須賀道路、高速横浜環状南線、横浜環状南線、横浜湘南道路） 幹線道路 幹線道路の変更（ルート・形式等） 交通需要マネジメント施策を検討・推進する区域 <p>※西部を通過する道路の検討（位置は未定） （高速横浜環状南線、大船、深沢、国道134号を結ぶ道路）</p>	
公共施設再編計画（平成27年3月）	消防施設の再編先（大船消防署・深沢出張所） スポーツ施設の再編先（鎌倉体育館・大船体育館・鎌倉海浜公園水泳プール）	— （現在地（本庁舎移転後の跡地）で生涯学習センター等を再編（利活用推進方針））
公的不動産利活用推進方針（平成30年3月）	<p>【利活用の基本方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●本庁舎の移転先とし、消防本部や総合体育館と一体となったシビックエリアの形成 （本庁舎・消防本部・総合体育館を一体的に整備することでシビックエリアを形成し、新しい拠点の機能強化・賑わいの創出とともに、市民に「医療」「健康」などの新たな価値を提供） 	<p>【利活用の基本方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●市民サービスの提供・公共施設再編と民間機能の導入による賑わいや憩いの創出 （鎌倉駅直近において様々な魅力を発信することで鎌倉のブランド力向上・新たなライフスタイルの提案・「住みたいまち鎌倉」の実現を目指す。）
	<p>【深沢拠点の新たな視点とコンセプト】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○鎌倉と大船の魅力・特性を生かし、新たな価値を創造するまち ○住みたいまち鎌倉を実現する新しいライフスタイルの提案ができる拠点 ○鎌倉に住み、鎌倉で働くというライフスタイルを支えられる拠点 ○新たなライフスタイルの発信 ○拠点間ネットワーク形成と相乗効果 <p>【まちづくりの効果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○市民の利便性向上 ○防災面のバリュー ○健康面のバリュー ○官民連携事業によるコスト削減 	<p>【鎌倉拠点の新たな視点とコンセプト】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○古都鎌倉としての風格を堅持した市民自治のベース ○市民自治のベースとなる市民交流の場 ○これにより、古都の魅力の発信・向上を推進し、住みたい・住み続けたいまち鎌倉を実現する ○鎌倉のブランド力向上 <p>【まちづくりの効果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○市民の活動や文化・交流 ○新たなライフスタイルの定着 ○公共施設の再編 ○全市民的なまちづくりの推進力

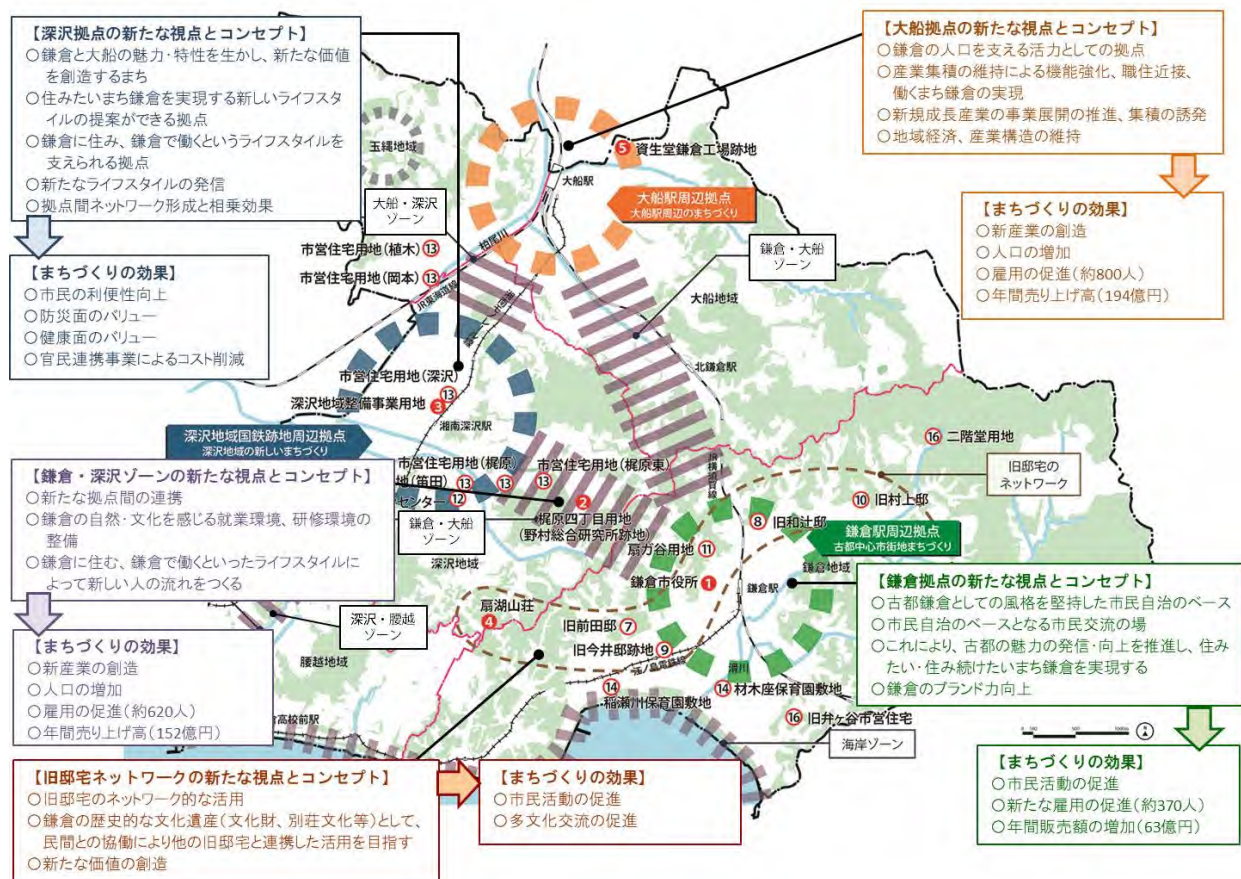


図 公的不動産の利活用によるまちづくりへの効果

(鎌倉市公的不動産利活用推進方針を基に作成)

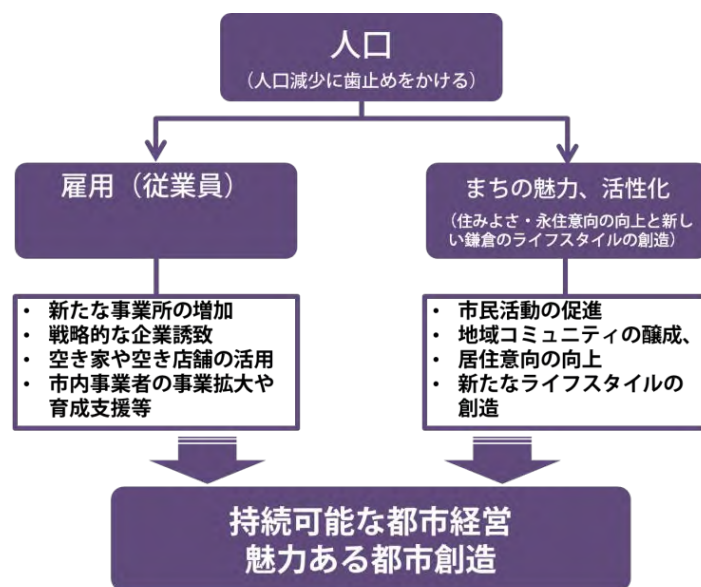


図 公的不動産の利活用に関する効果の関係 (イメージ)

(出典：鎌倉市公的不動産利活用推進方針)

2. 災害リスクの再検証と本庁舎整備について

2-1 地震及び洪水の被害の想定

1) 地震（津波による浸水）の概要と被害予想

神奈川県地震被害想定調査（平成 27 年 3 月）による地震の被害の概要は次ページの表のとおりです。

想定条件は、冬季の平日、発生時刻は 18 時、風速・風向は、気象観測結果に基づく地域ごとの平均となります。ただし、津波による人的被害の想定に当たっては、津波から避難する際に条件が厳しい平日深夜（午前 0 時）発災を条件としています。

相模トラフ沿いの最大クラスの地震が発生した場合、建物被害は全壊が 19,160 棟、死者 13,940 人、避難者数 116,630 人（1～3 日）の想定となります。

表 本市の地震災害想定被害※1

(出典：神奈川県地震被害想定調査報告書(平成27年3月))

		都心南部直下地震	三浦半島断層群の地震	神奈川県西部地震	東海地震	南海トラフ巨大地震	大正型関東地震	元禄型関東地震	相模トラフ沿いの最大クラス地震	津波による被害想定(参考)			
										慶長型地震	明応型地震	元禄型関東地震と国府津-松田断層帯の連動地震	
モーメントマグニチュード(Mw)		7.3	7.0	6.7	8.0	9.0	8.2	8.5	8.7	8.5	8.4	8.3	
建物被害	全壊棟数(棟)	720	1,080	70	1,840	3,250	13,400	15,000	19,160	4,470	4,220	2,770	
	半壊棟数(棟)	4,740	6,050	200	1,680	1,520	12,880	13,320	12,100	2,260	2,380	2,130	
火災被害	出火件数(箇所)	*	*	0	0	0	60	60	90	-	-	-	
	焼失棟数(棟)	520	20	0	0	0	7,850	7,850	10,990	-	-	-	
死傷者数	死者数(人)	30	50	110	460	800	2,530	8,550	13,940	1,070	1,030	5,200	
	重傷者数(人)	40	50	*	*	*	370	370	510	*	*	20	
	中等傷者数(人)	400	480	10	20	20	2,510	2,520	3,310	10	20	100	
	軽傷者数(人)	610	740	20	20	20	2,810	2,820	3,520	10	20	100	
避難者数	1~3日目(人)	9,310	13,290	840	10,610	14,210	97,280	100,940	116,630	-	-	-	
	4日目~1週間後(人)	9,310	10,790	840	10,610	14,210	97,280	100,940	116,630	-	-	-	
	1か月後(人)	9,310	10,790	480	7,520	11,300	77,660	81,430	99,990	-	-	-	
要配慮者	避難者	高齢者数(人)	1,270	1,820	110	1,450	1,940	13,300	13,810	15,950	-	-	-
		要介護者数(人)	370	530	30	430	570	3,890	4,040	4,670	-	-	-
	断水人口	高齢者数(人)	0	1,060	0	0	0	18,250	18,250	20,880	-	-	-
		要介護者数(人)	0	310	0	0	0	5,340	5,340	6,110	-	-	-
	家屋被害	高齢者数(人)	2,100	2,520	110	1,360	1,860	12,320	13,130	15,740	-	-	-
		要介護者数(人)	610	740	30	400	540	3,610	3,840	4,610	-	-	-
帰宅困難者	直後(人)	11,810	11,810	11,810	11,810	11,810	11,810	11,810	11,810	-	-	-	
	1日後(人)	0	0	11,810	11,810	11,810	11,810	11,810	11,810	-	-	-	
	2日後(人)	0	0	0	0	0	11,810	11,810	11,810	-	-	-	
自力脱出困難者(要救出者)(人)		70	90	0	0	0	2,140	2,140	3,500	-	-	-	
ライフライン	上水道	断水人口(直後)(人)	16,030	29,680	0	0	*	133,430	133,430	152,680	-	-	-
	下水道	機能支障人口(人)	6,250	6,260	1,240	1,250	1,280	18,170	18,170	29,550	-	-	-
	都市ガス	供給停止件数(戸)	0	0	0	0	0	65,960	65,960	65,960	-	-	-
	LPガス	供給支障数(戸)	160	160	0	0	0	210	210	340	-	-	-
	電力	停電件数(軒)	125,950	125,950	125,950	125,950	125,950	125,950	125,950	125,950	-	-	-
	通信	不通回線数(回線)	64,430	64,510	64,360	66,420	68,010	65,700	66,000	66,740	-	-	-
エレベーター停止台数(台)		210	210	*	*	*	210	210	220	-	-	-	
災害廃棄物量(万トン)		32	37	2	35	57	340	367	464	-	-	-	
従来の定義の負傷者数	重傷者数	190	240	*	10	10	1,760	1,760	2,410	10	10	70	
	軽傷者数	850	1,040	20	30	30	3,930	3,940	4,930	20	20	140	

※1 * : わずか(計算上0.5以上、10未満) / - : 想定値なし

表 本市の地震災害想定被害に対する津波予測※2

(神奈川県作成の地震ごとの津波浸水予想図を基に作成)

	都心南部直下地震	三浦半島断層群の地震	神奈川県西部地震	東海地震	南海トラフ巨大地震※4	大正型関東地震タイプ	元禄型関東地震	相模トラフ沿いの海溝型地震		慶長型地震	明応型地震	元禄型関東地震と国府津-松田断層帯の連動地震	西相模灘地震
								西側	中央				
本市最大津波高さ(m)※3	-	-	4.5	3.9	10.0	7.2	9.2	14.5	12.6	10.2	10.3	9.1	1.8
由比ガ浜の津波高さ(m)	-	-	4.4	3.9	-	6.5	7.9	13.0	11.4	10.2	10.3	7.7	1.8
由比ガ浜の津波到達時間	-	-	14分	67分	-	8分	12分	14分	26分	77分	56分	8分	37分
現在地敷地への津波到達の有無	-	-	無	無	無	無	無	△	×	×	×	無	無

※2 凡例:「-」:本市における津波の高さ等の明記なし、「無」:到達しない、「△」:現在地至近まで浸水、「×」:敷地内に浸水の可能性有り(神奈川県作成の地震ごとの津波浸水予想図参照)

※3 元禄型関東地震は小田岬東側地区と七里ガ浜地区、慶長型地震・明応型地震・東海地震・西相模灘地震は由比ガ浜地区、元禄型関東地震と国府津-松田断層帯の連動地震は小田岬東側地区、それ以外は七里ガ浜地区が最大津波高さとなっている。

※4 南海トラフ巨大地震は、南海トラフ巨大地震対策検討ワーキンググループ(内閣府ホームページ)における都府県別市町村別最大津波高一覧表<満潮位>を参照

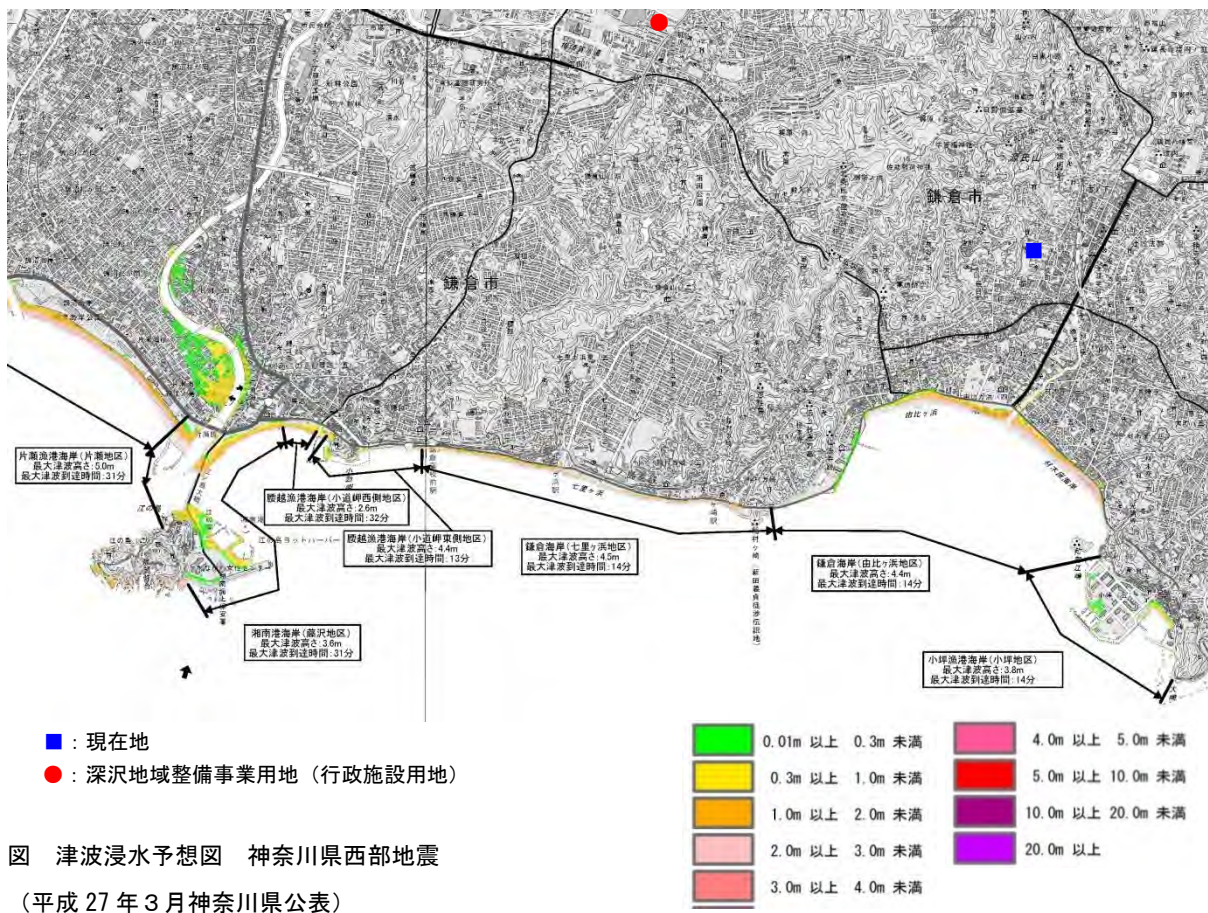


図 津波浸水予想図 神奈川県西部地震
(平成 27 年 3 月神奈川県公表)

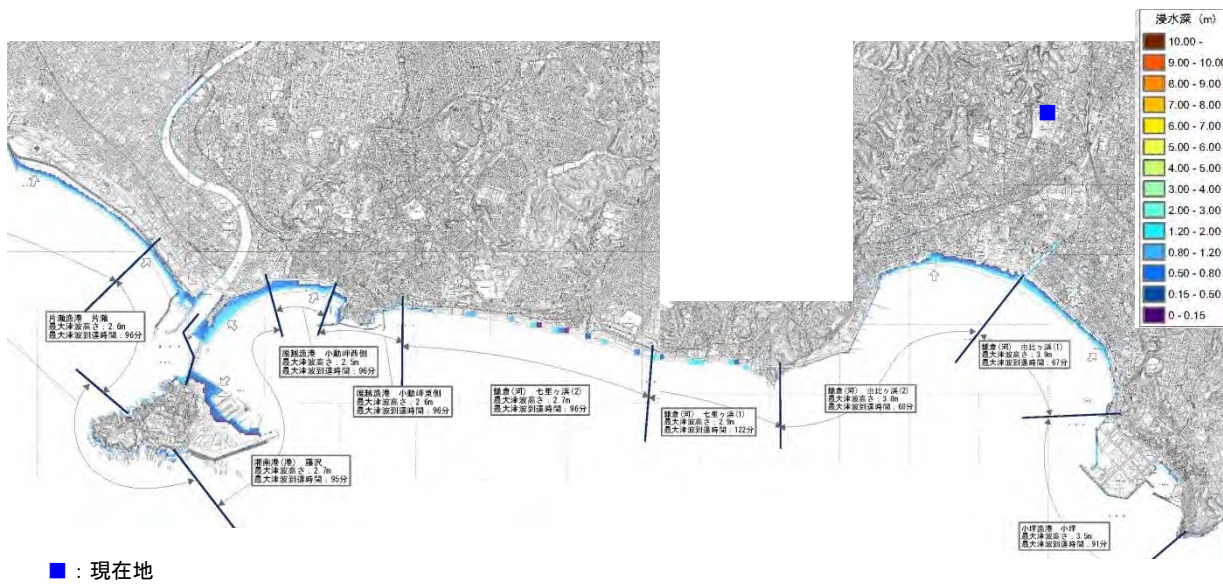


図 津波浸水予想図 東海地震^{※5}
(平成 24 年 3 月神奈川県公表)

※5 深沢地域整備事業用地 (行政施設用地) は予想図の図郭に含まれていない。

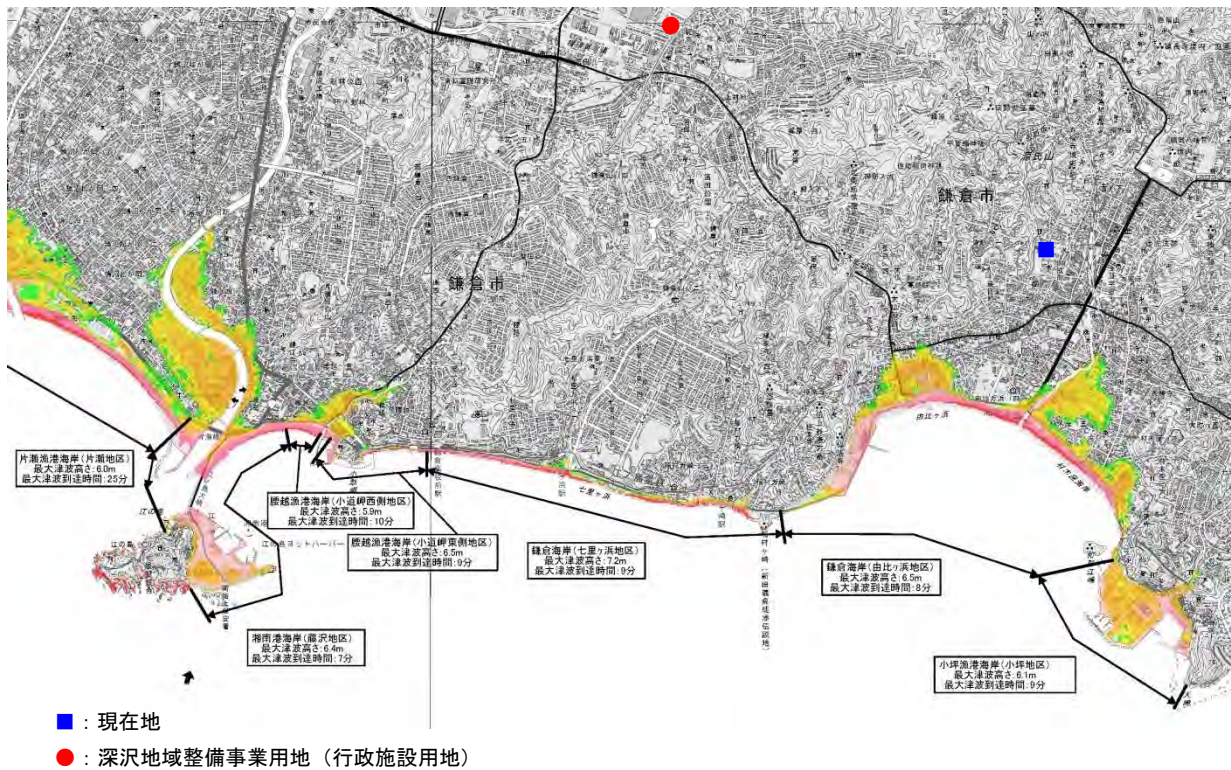


図 津波浸水予想図 大正関東地震タイプ
(平成 27 年 3 月神奈川県公表)

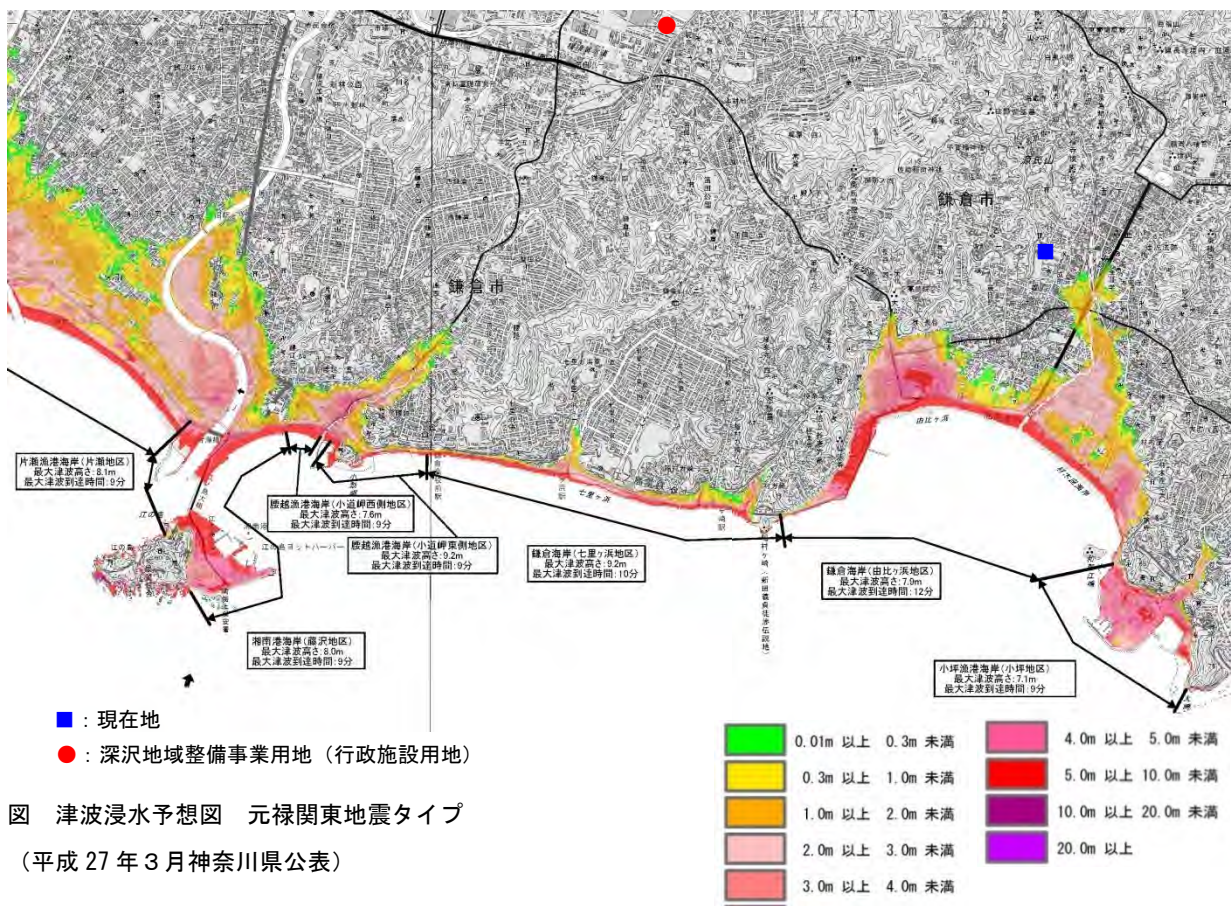


図 津波浸水予想図 元禄関東地震タイプ
(平成 27 年 3 月神奈川県公表)

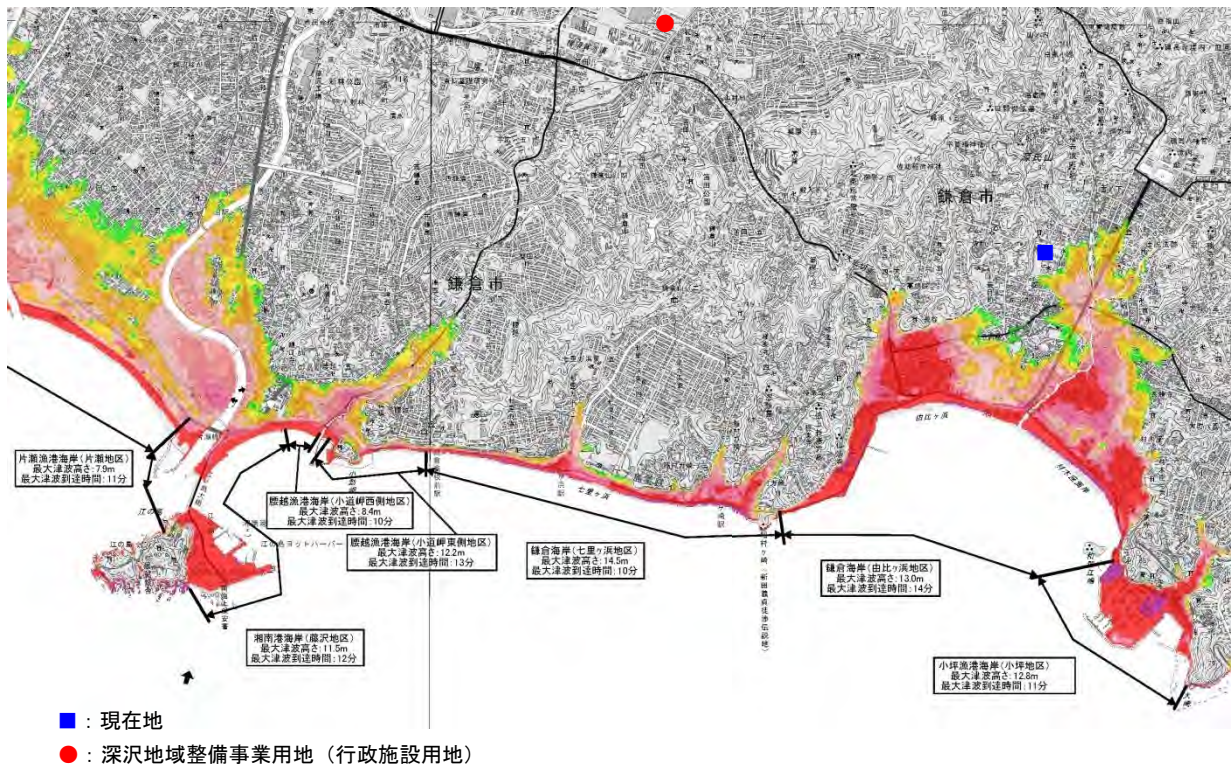


図 津波浸水予想図 相模トラフ沿いの海溝型地震 (西側モデル)
(平成 27 年 3 月神奈川県公表)

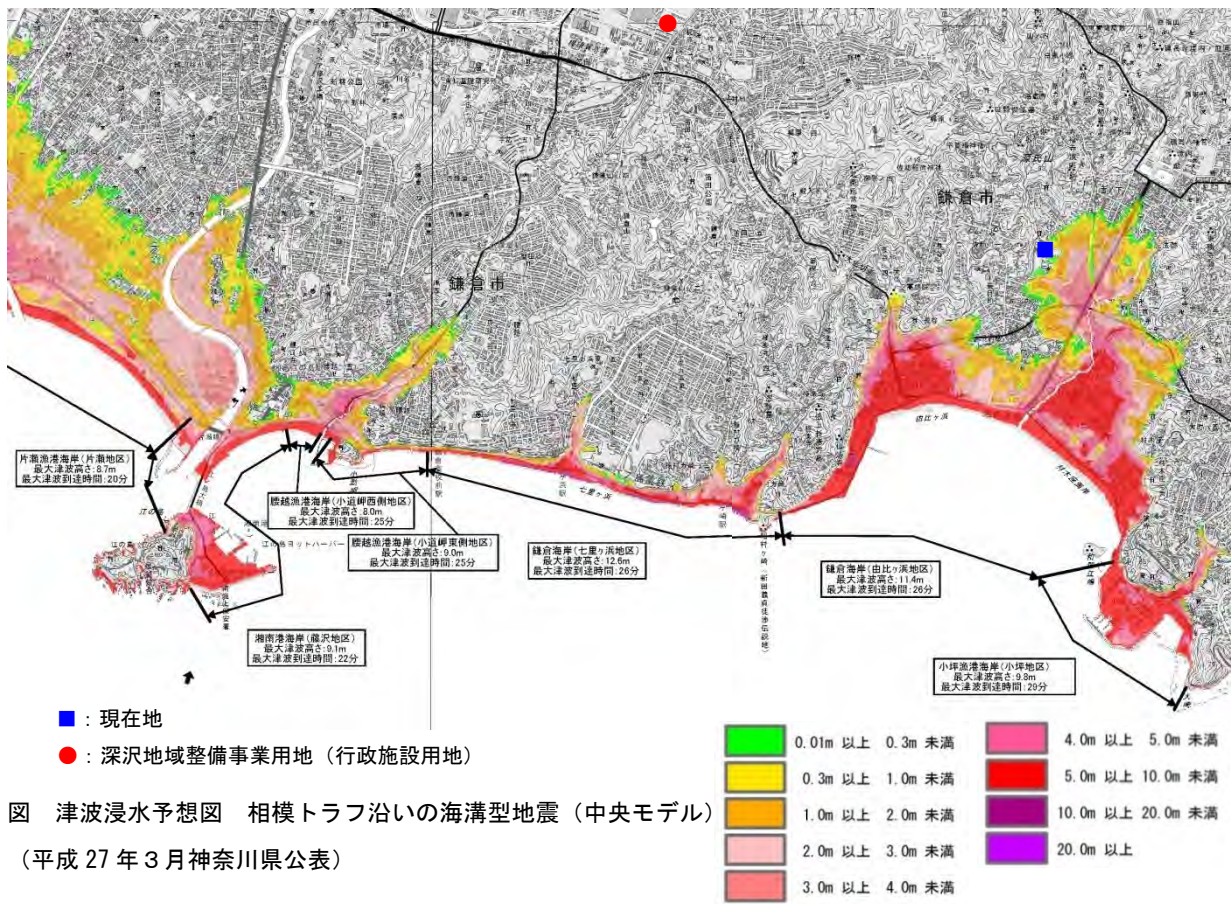


図 津波浸水予想図 相模トラフ沿いの海溝型地震 (中央モデル)
(平成 27 年 3 月神奈川県公表)

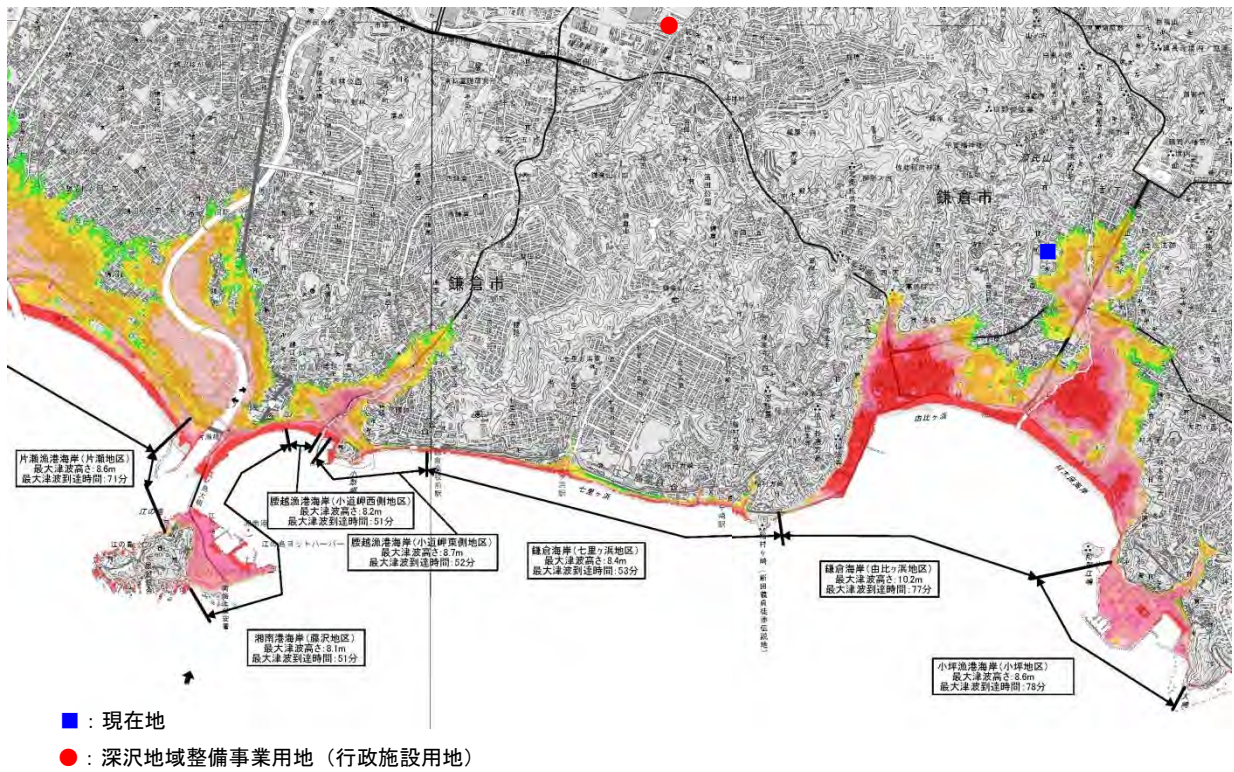


図 津波浸水予想図 慶長型地震

(平成 27 年 3 月神奈川県公表)

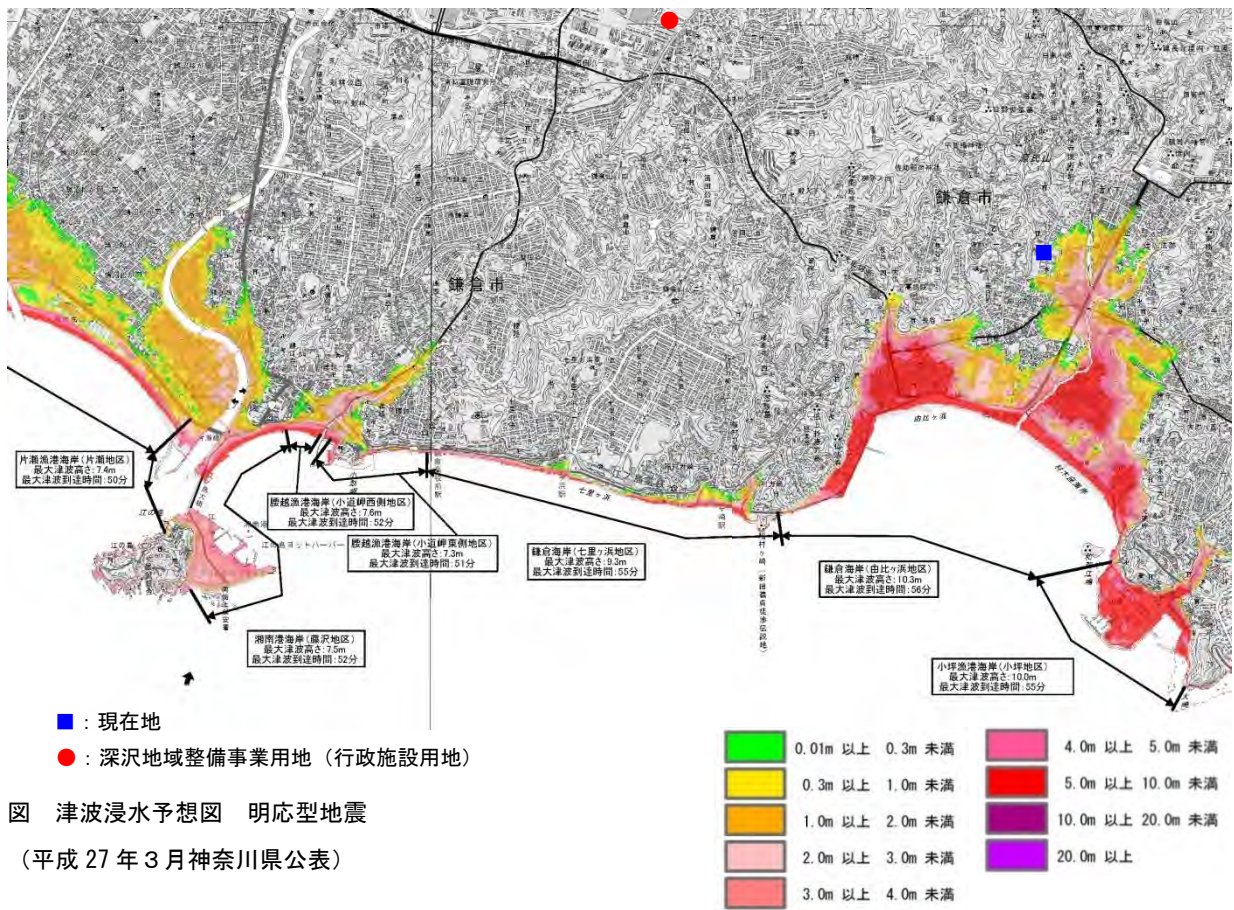


図 津波浸水予想図 明応型地震

(平成 27 年 3 月神奈川県公表)

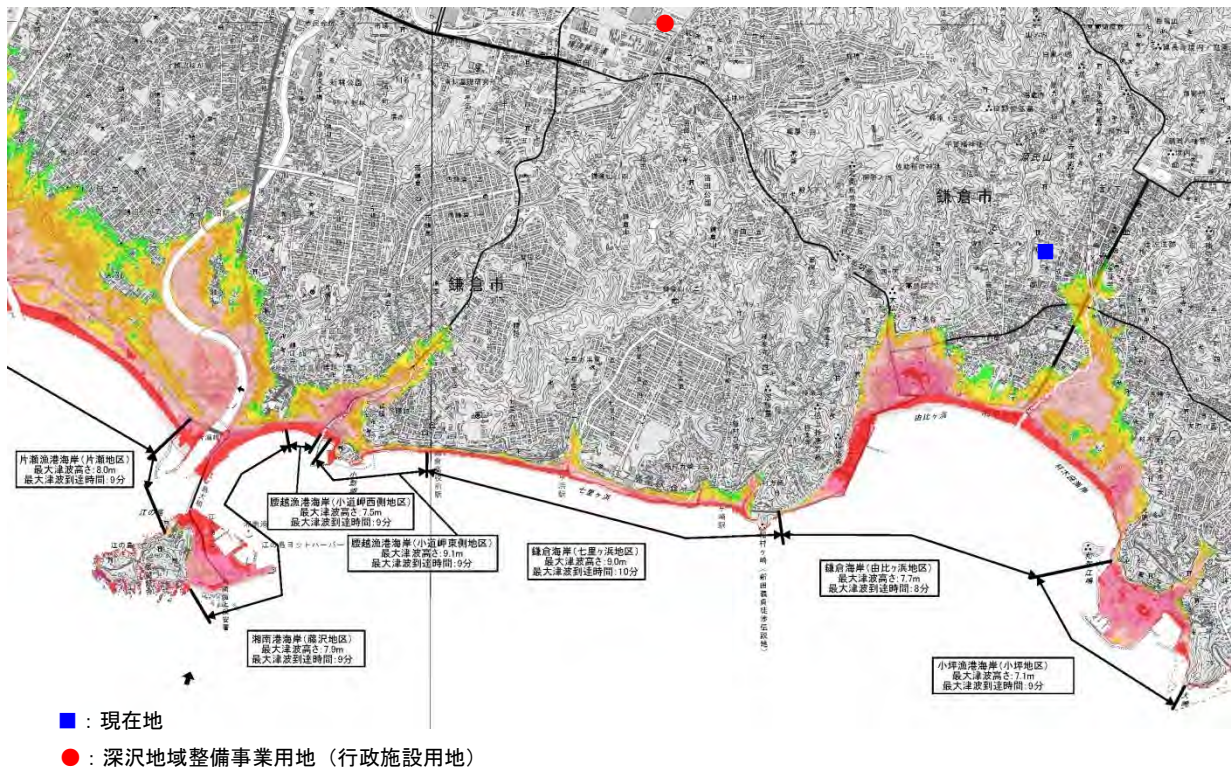


図 津波浸水予想図 元禄関東地震タイプと国府津ー松田断層帯地震の連動地震
(平成 27 年 3 月神奈川県公表)

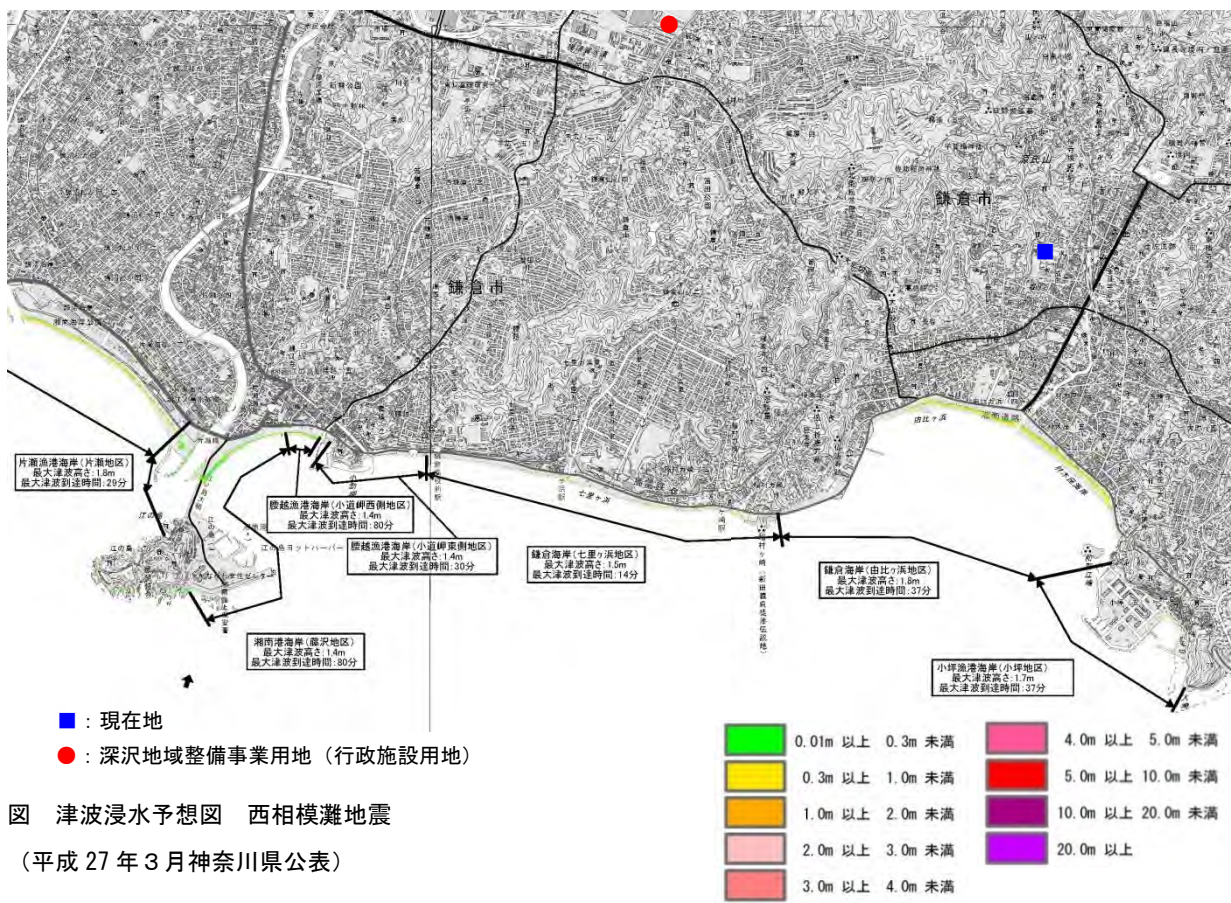


図 津波浸水予想図 西相模灘地震
(平成 27 年 3 月神奈川県公表)

2) 洪水による浸水の概要と被害予想

近年、大雨や短時間豪雨の発生頻度が増加し、地球温暖化による水害の激甚化が想定されることから、国土交通省では平成 27 年（2015 年）1 月に水害・土砂災害等に関連する今後の防災・減災対策の検討の方向性を「新たなステージに対応した防災・減災のあり方」としてとりまとめました。当該あり方には、津波・地震対策と同様に、洪水等における最悪の事態の想定により、最大クラスの洪水等に対して「少なくとも命を守り、社会経済に壊滅的な被害が発生しない」ことを目標としてソフト対策に重点を置くこととし、「比較的発生頻度の高い降雨等」に対しては施設によって防御することを基本としていますが、それを超えるような降雨等に対しては施設では守りきれないことを認識して取り組むことが必要であることが述べられています。また、同年 2 月には「社会資本整備審議会河川分科会気候変動に適應した治水対策検討小委員会」より、「水災害分野における気候変動適應策のあり方について～災害リスク情報と危機感を共有し、減災に取り組む社会へ～ 中間とりまとめ」が公表され、激甚化する水災害に対処するために災害リスク情報を共有し、施策を総動員して減災対策に取り組むこととしています。これらを踏まえ、水防法が平成 27 年 5 月に一部改正され、激甚な浸水被害への対応を図るため、河川整備において基本となる降雨を前提とした洪水に係る浸水想定区域を、想定し得る最大規模の降雨を前提とした区域に拡充するとともに、新たに想定し得る最大規模の降雨を前提とした内水等に係る浸水想定区域も公表していくこととしています。

神奈川県では平成 30 年（2018 年）に想定し得る最大規模の降雨における境川水系洪水浸水想定区域図（想定最大規模・計画規模）を告示しており、深沢地域整備事業用地（行政施設用地）においては、年超過率 1/100 の計画規模の降雨による浸水は想定されていませんが、年超過率 1/1,000 程度を上回る想定最大規模の降雨では敷地の大半が最大浸水深 0.5～3.0m、浸水継続時間^{※6}は 12 時間未満と想定されています。また、家屋倒壊等をもたらすような氾濫の発生が想定される区域（境川水系洪水浸水想定区域図（家屋倒壊等氾濫想定区域（氾濫流））に、岡本や手広が含まれていますが、深沢地域整備事業用地付近では想定されていません。

なお、滑川や神戸川^{ごうどがわ}の想定し得る最大規模の降雨の場合の浸水想定区域図については、神奈川県により見直しの検討中です。

※6 浸水継続時間とは、氾濫水到達後、屋外への避難が困難となり孤立する可能性がある浸水深 0.5m に達してから、その水深を下回るまでにかかる時間を示すものです（神奈川県ホームページ「河川の氾濫による洪水浸水想定区域図・洪水浸水想定区域図に関する Q&A」<http://www.pref.kanagawa.jp/docs/f4i/cnt/f3747/p1039490.html>）。

- ：現在地
- ：深沢地域整備事業用地（行政施設用地）

凡例

浸水した場合に想定される水深(ランク別)

- 0.5m未満の区域
- 0.5m～3.0m未満の区域
- 3.0m～5.0m未満の区域
- 5.0m～10.0m未満の区域

洪水浸水想定区域の指定の対象となる河川

..... 行政界

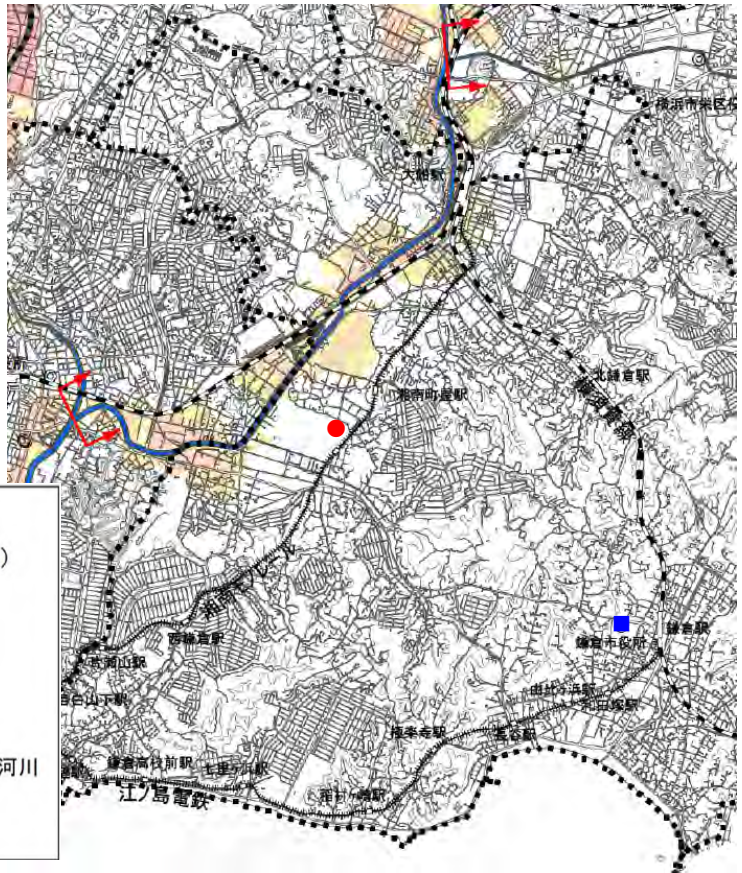


図 境川水系洪水浸水想定区域図（計画規模）（平成 30 年 1 月神奈川県告示）

- ：現在地
- ：深沢地域整備事業用地（行政施設用地）

凡例

浸水した場合に想定される水深(ランク別)

- 0.5m未満の区域
- 0.5m～3.0m未満の区域
- 3.0m～5.0m未満の区域
- 5.0m～10.0m未満の区域

洪水浸水想定区域の指定の対象となる河川

..... 行政界

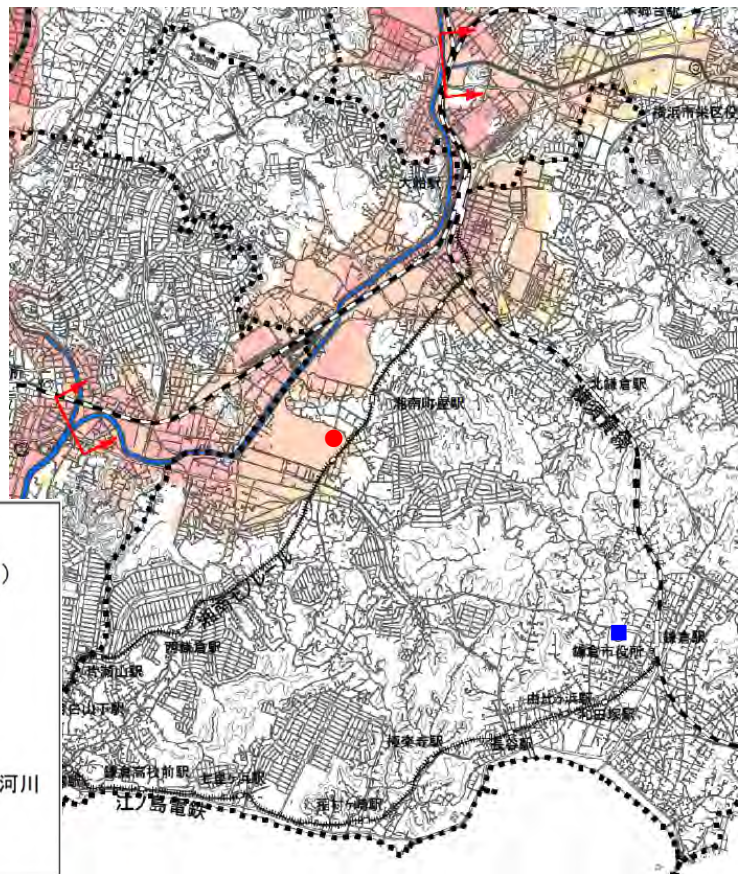


図 境川水系洪水浸水想定区域図（想定最大規模）（平成 30 年 1 月神奈川県告示）

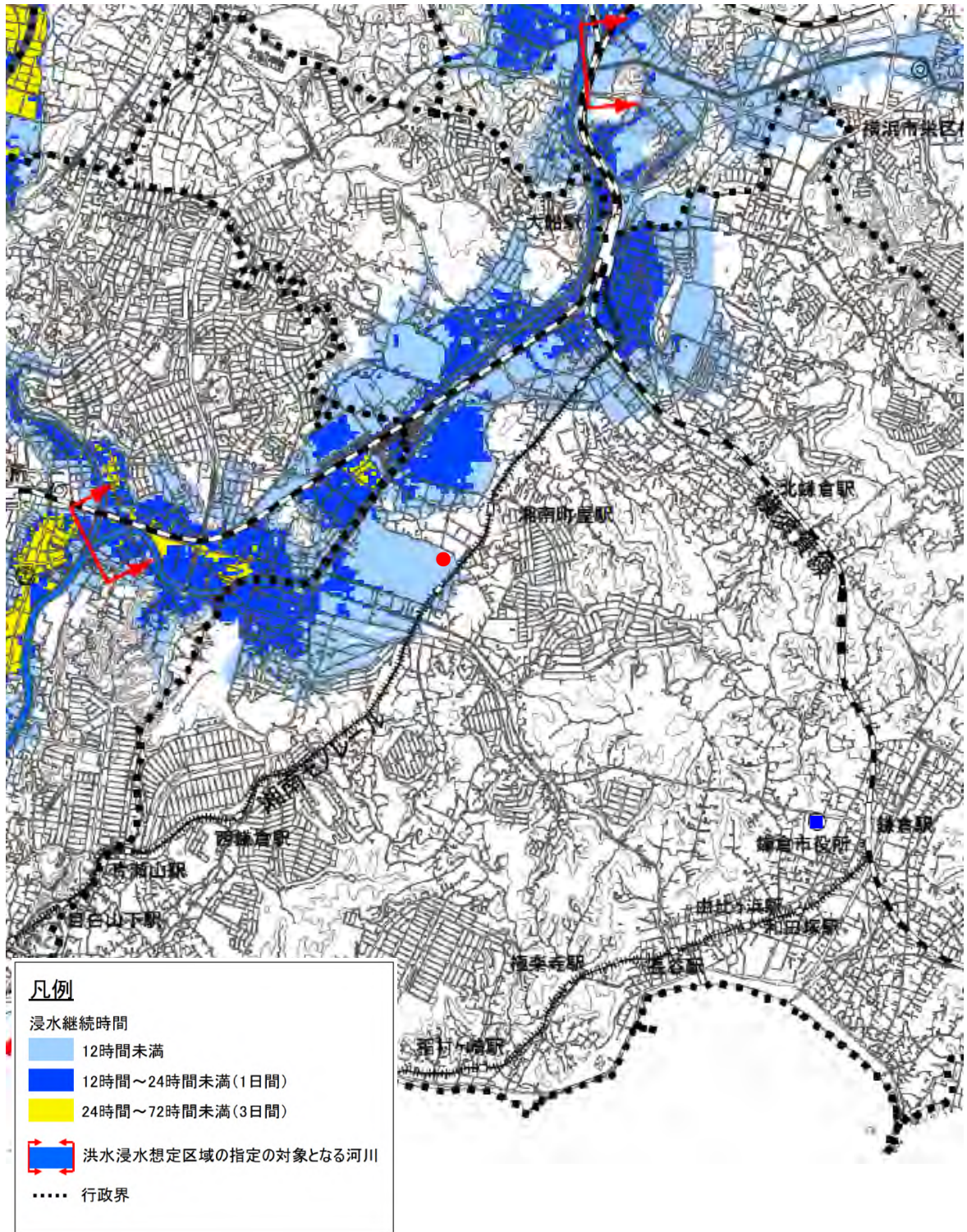


図 境川水系洪水浸水想定区域図 (浸水継続時間) (平成 30 年 1 月神奈川県告示)

- ：現在地
- ：深沢地域整備事業用地（行政施設用地）

凡例

- 家屋倒壊危険ゾーン(氾濫流)
- 洪水浸水想定区域の指定の対象となる河川
- 行政界

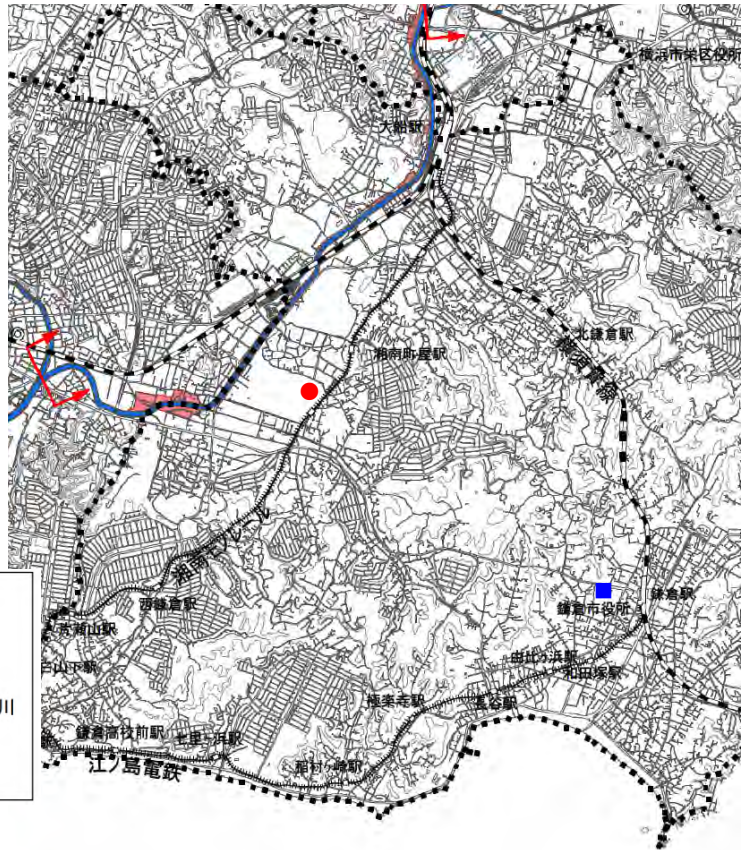


図 境川水系洪水浸水想定区域図（家屋倒壊等氾濫流想定区域（氾濫流））（平成 30 年 1 月神奈川県告示）

- ：現在地
- ：深沢地域整備事業用地（行政施設用地）

凡例

- 家屋倒壊等氾濫想定区域(河岸浸食)
- 洪水浸水想定区域の指定の対象となる河川
- 行政界

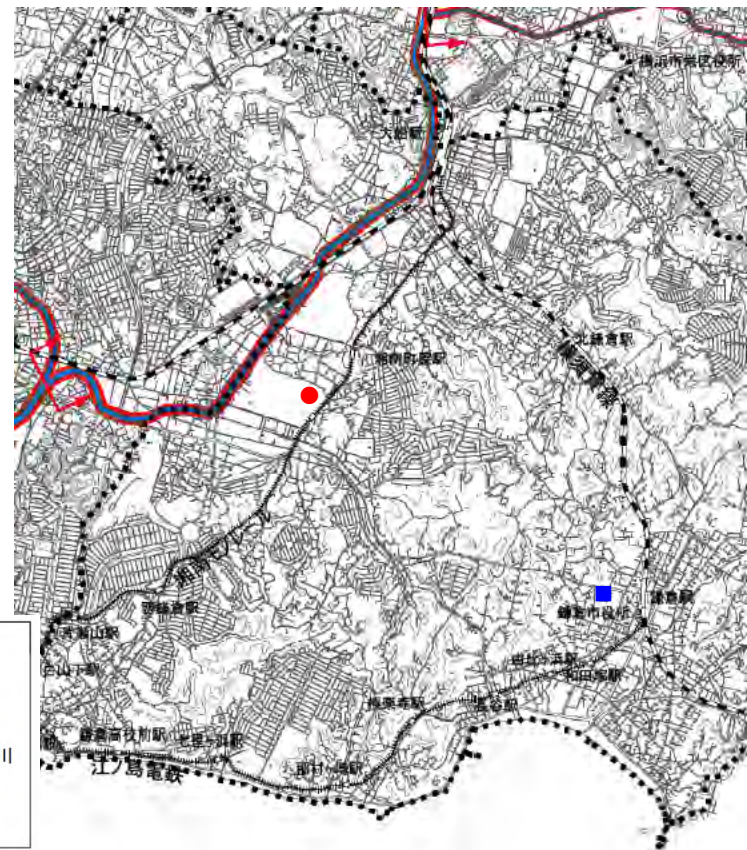


図 境川水系洪水浸水想定区域図（家屋倒壊等氾濫流想定区域（河岸浸食））（平成 30 年 1 月神奈川県告示）

②発災後の対応フロー

a. 地震・津波対策

地震災害の場合、本市の地域防災計画では応急対策の初動活動として、発災状況の情報収集や庁舎等の防護措置、災害対策本部の設置等を定めています。

平成27年5月13日午前6時13分ごろに発生した宮城県沖を震源とする地震では、震度4以上を観測した太平洋沿岸の青森、岩手、宮城3県21市町村の中で、特別本部を立ち上げるまでに約30分かかった自治体もあったと報告されています^{※7}。

本市では、現在地至近に津波浸水が及ぶ想定地震については、津波の由比ガ浜海岸への到達時間は最短で14分（相模トラフ沿いの海溝型地震（西側））、最長で77分（慶長型地震）と想定されています。そのため、災害対策本部の設置に先駆けて避難勧告・指示・誘導を発令しますが、特に勤務時間外では津波に対する庁舎等の防護措置が間に合わない可能性があります。また、地震発生直後は瓦礫や余震などの影響により、避難や初動活動に支障が出る可能性もあります。

このように、地震・津波の発災時は初動活動に掛ける時間的猶予があまりないことから、被災後の避難所の開設や復旧活動に円滑に移行するためには、本庁舎が津波による被害を受けることなく、初動活動後の職員配備や広域応援要請、自衛隊災害派遣要請等の早急な対応を可能とする機能を有することが重要となります。

東日本大震災では、自衛隊の大規模災害派遣開始までに約3時間を要したことから^{※8}、自衛隊災害派遣による救助開始までに数時間かかることが想定されます。

東日本大震災時の自衛隊の派遣までの初動対応^{※8}

14時50分	防衛省災害対策本部を設置
15時30分	第1回防衛省災害対策本部会議を開催
18時00分	大規模災害派遣の開始
19時30分	原子力災害派遣の開始

※7 産経新聞記事（平成27年5月）<https://www.sankei.com/region/news/150515/rgn1505150074-n1.html>

※8 東日本大震災-宮城県の6か月間の災害対応とその検証-（宮城県、平成24年3月）

<https://www.pref.miyagi.jp/site/kt-kiroku/kt-kensyou.html>

(ケース1：勤務時間内に地震が発生した場合)

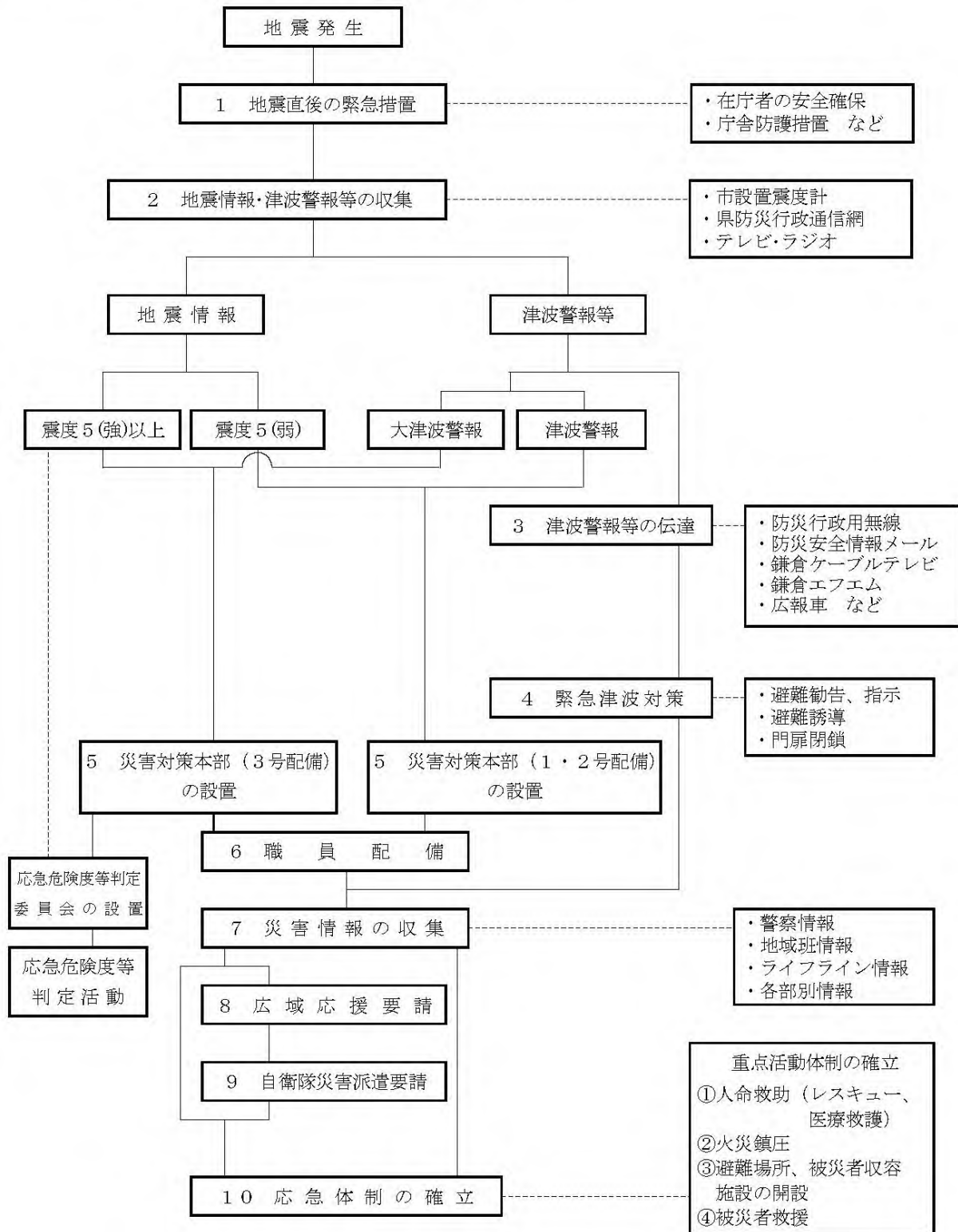
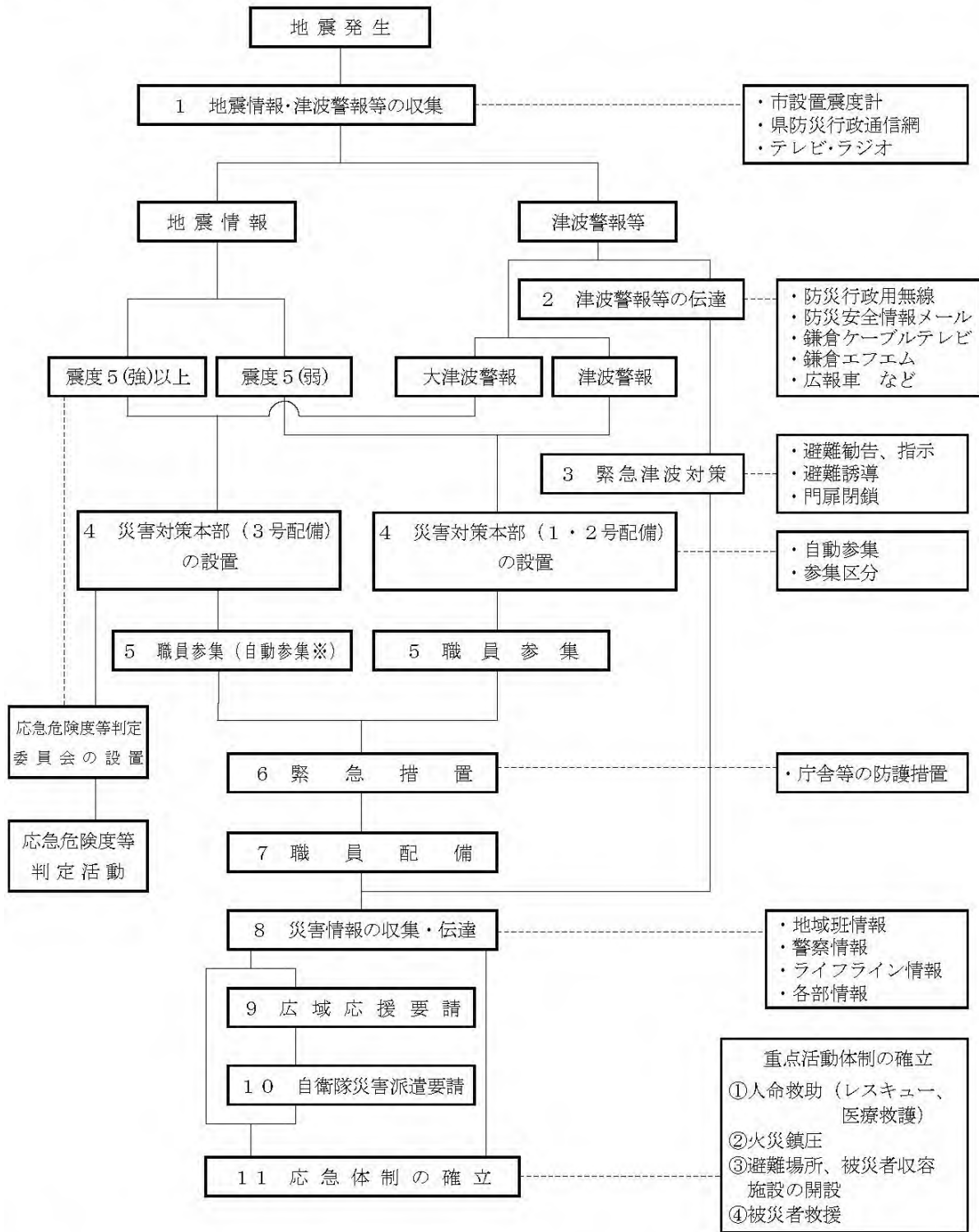


図 勤務時間内の地震発生対応フロー

(出典：鎌倉市地域防災計画(地震災害対策編)、平成25年2月)

(ケース2：勤務時間外に地震が発生した場合)



※職員の自動参集基準については、鎌倉市職員の初動時非常配備要綱に基づきます。

図 勤務時間外の地震発生対応フロー

(出典：鎌倉市地域防災計画(地震災害対策編)、平成25年2月)

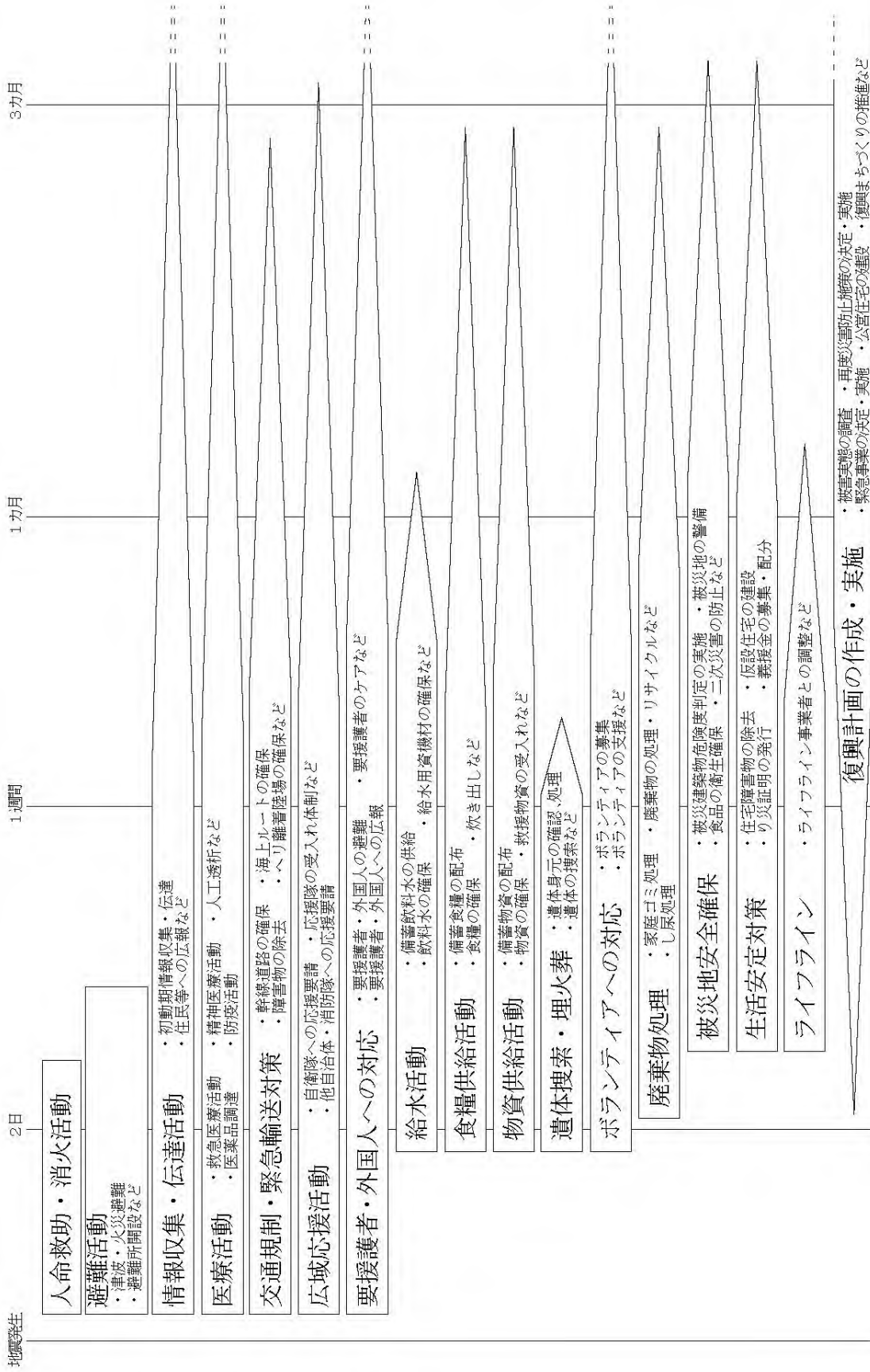


図 地震災害時の災害対策本部活動時系列整理

(出典：鎌倉市地域防災計画（地震災害対策編）、平成 25 年 2 月）

b. 風水害対策

風水害の場合、本市の地域防災計画では応急対策の初動活動として、風水害の発生前後から警報の発令状況や局地災害による被害の予想等に応じて非常配備体制（1号・2号・3号）をとることとしており、必要に応じて自衛隊派遣要請や災害時相互応援協定締結市町村への応援要請を行うこととしています。

平成30年7月6日に発生した西日本豪雨では、岡山県や広島県をはじめとする広範囲で甚大な被害を及ぼし、1か月以上にわたって自衛隊による人命救助や瓦礫等処理、行方不明者の捜索活動が行われました。京都市では河川が増水し、氾濫危険水位に達したため、自衛隊に水防活動（堤防補強のための土嚢積み）に係る災害派遣要請を行い、自衛隊による水防活動を5～6時間程度で完了しており、氾濫危険水位の到達からでも被害を抑えるための救援、支援を行うことができた地域もあります^{※9}。

これらのことから、深沢地域整備事業用地（行政施設用地）は洪水による浸水が想定されていますが、いつ発生するか特定することが難しく、発生から被災までに時間的猶予のない地震による津波浸水とは異なり、洪水による浸水の場合は越水や堤防の破堤が生じてから浸水に至るまでの間で本庁舎の被害の抑制や周辺地域への情報発信・支援等を行うことができるものと考えられます。また、浸水発生前から予報等で情報を収集することによって事前に避難対策や救助・救援対策を行う余地もあると考えられます。そのため、本庁舎は防災拠点としての安全性や救援・受援のための機能を十分に確保することで、災害予防や発災後の円滑な初動対応による効果的な減災・救助の実施の可能性が高まるものと考えられます。

※9 内閣府 平成30年7月豪雨非常災害対策本部会議（第15回会議資料）

<http://www.bousai.go.jp/updates/h30typhoon7/h30typhoon7/taisakukaigi.html>

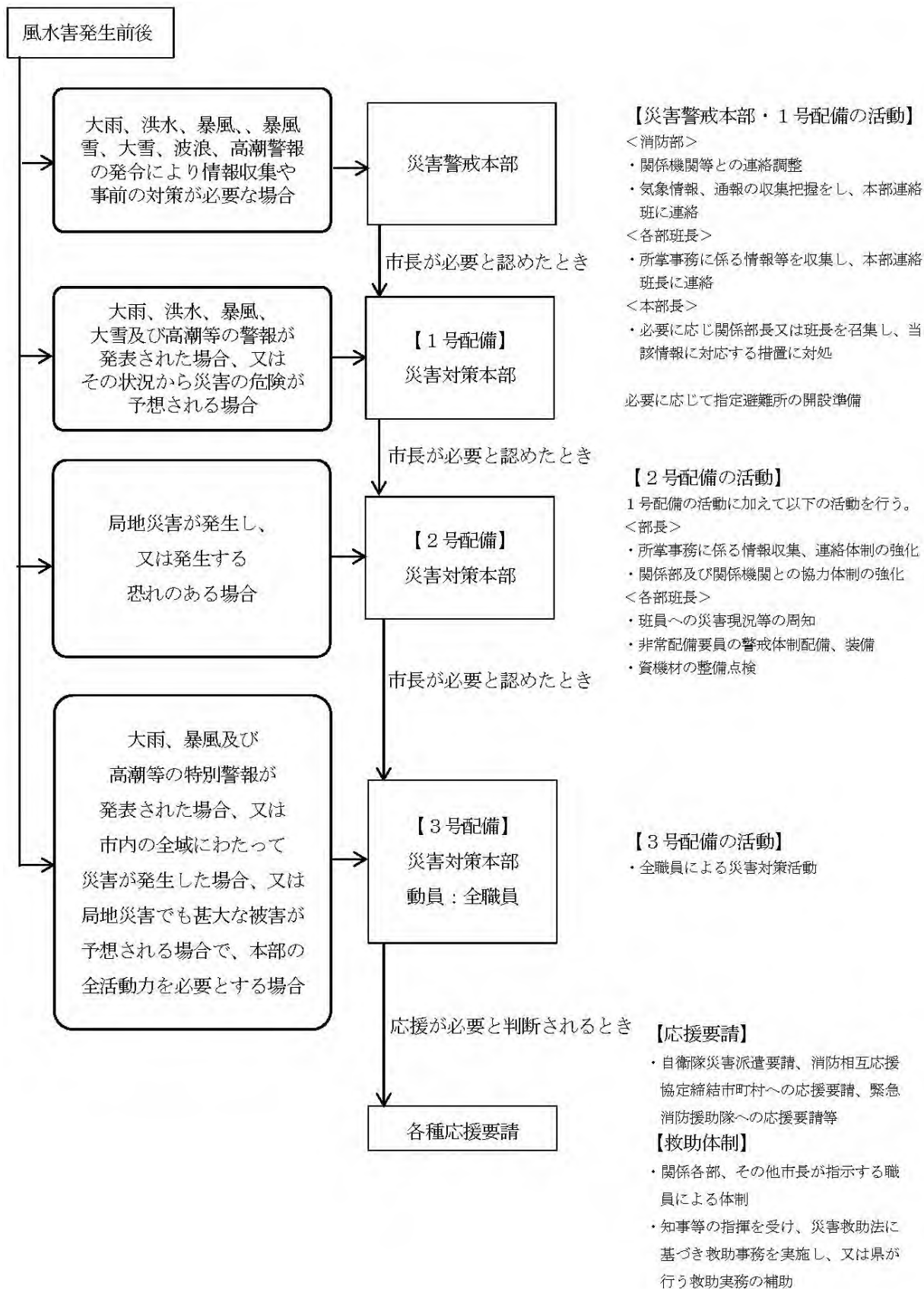


図 風水害による初動活動の流れ

(出典：鎌倉市地域防災計画（風水害等災害対策編）、平成 29 年 3 月)

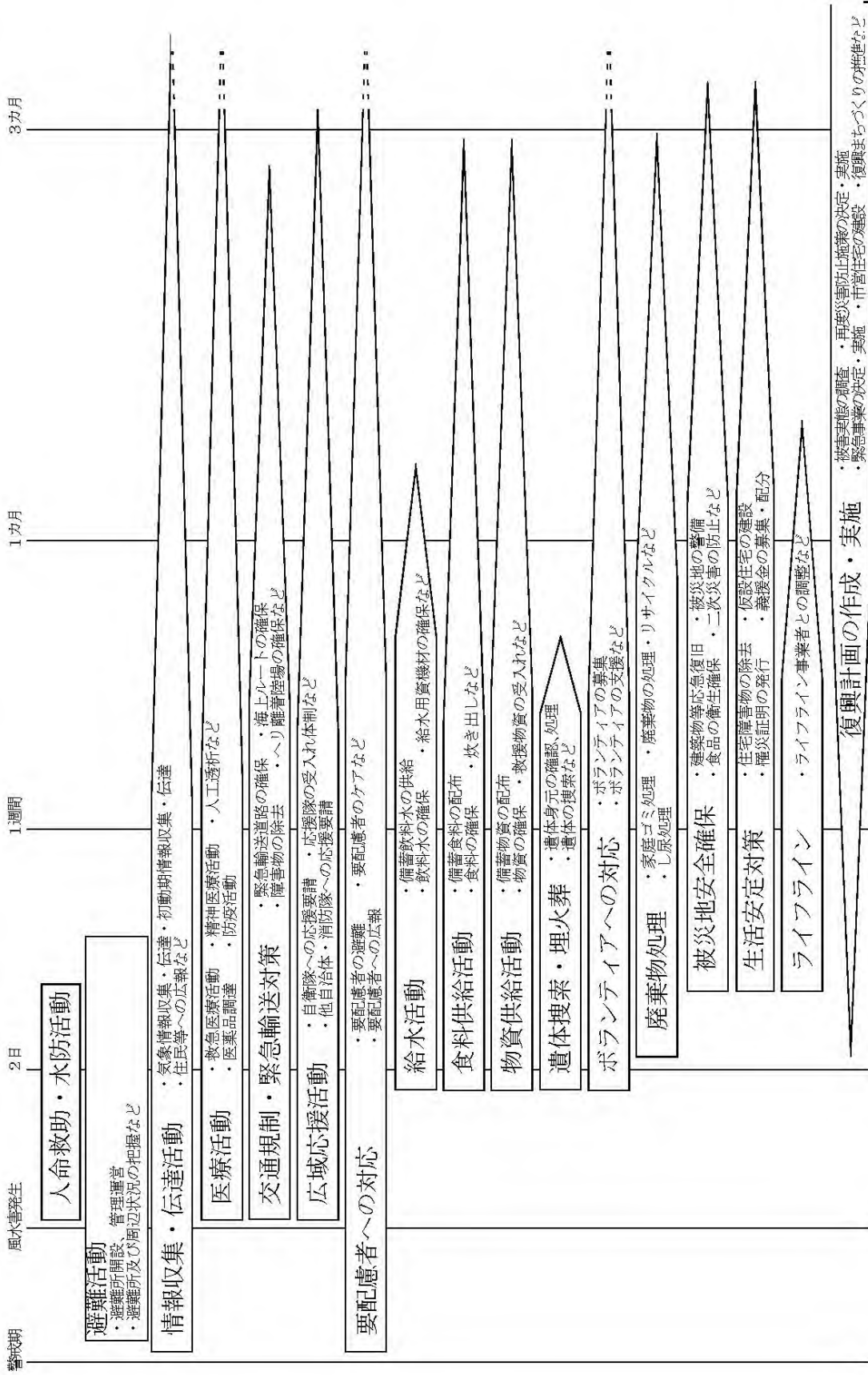


図 風水害等災害時の災害対策本部活動時系列整理

(出典：鎌倉市地域防災計画（風水害等災害対策編）、平成 29 年 3 月）

③発災後の本庁舎における業務継続

国土交通省住宅局では平成30年5月に「防災拠点等となる建築物に係る機能継続ガイドライン」を公表し、大地震時に地域防災計画や組織の業務継続計画（BCP）に基づき防災拠点として機能継続することが期待される庁舎等を対象建築物とし、企画段階に建築主が機能継続に係る目標水準を設定する際や、設計・運用段階に設計者及び管理者が機能継続に係る技術的要件を明確化する際に参考となる基本的な事項を示しています。

熊本地震では、熊本県内の5市町（八代市^{やつしろ}、人吉市^{ひとよし}、宇土市^{うと}、大津町^{おおつまち}、益城町^{ましきまち}）において庁舎が倒壊・損傷したことによる外部への機能移転が強いられた経緯があるため、大地震時の倒壊等の防止を目標とする建築物に関する最低限の基準（建築基準法）に留まらず、大地震後に機能継続できる高水準の耐震性能が求められています。

本市では、平成30年11月に「地震災害時業務継続計画（第2次）」を作成し、地震災害による影響によって本庁舎機能の低下する場合であっても優先して実施すべき業務の継続と早期復旧を実現し、市民・事業者の生命・生活・財産を守り、都市機能を維持・復旧するための業務展開を時系列で整理しています。新たな本庁舎整備にあたってはこれらの取組に対応した機能を確保することが求められます。

地震災害時業務継続計画（第2次）では非常時優先業務として、「災害応急対策業務」と「優先度の高い通常業務」を整理しており、本庁舎においては防災拠点として災害時に下表に整理する業務に対応する機能を優先的に確保する必要性が高いと考えられます。また、本市においては、指定されている避難所（25箇所）、広域避難場所（18箇所）が避難者の受入先となり、本庁舎では主に情報収集伝達、救助・救援等の対応が発災直後に求められることが想定されます。

「鎌倉市地震災害時業務継続計画（第2次）（平成30年11月）」に記載される3日以内に着手すべき主な非常時優先業務（「鎌倉市地震災害時業務継続計画（第2次）」を基に作成）

非常時優先業務	
災害 応急 対策 業務	応急活動体制
	情報収集伝達・広報
	広域連携・受援体制
	救助・救援、消火活動
	医療救護活動
	避難・被災者受入れ、保護対策
	生活救援活動
	保健衛生、防疫、遺体の処置に関する対策
	要配慮者等対策
	応急教育
	文化財等の災害応急対策
	交通規制・緊急輸送対策
	警備・救助、環境管理対策
ライフラインの応急復旧	

	<p>廃棄物処理対策</p> <p>被災者等への情報提供・相談、物価の安定等に関する活動</p> <p>災害救援ボランティアの受入れと活動</p> <p>災害救助法の適用</p> <p>二次災害の防止対策</p> <p>津波災害応急対策計画</p> <p>その他（鎌倉市災害対策本部条例施行規則の事務分掌に記載されているその他の業務）</p>
優先度の高い通常業務（全部局）	<p>部内の所管する施設等における被害状況調査、応急措置及び復旧に関すること</p> <p>所管する施設の利用に関する事項</p> <p>部内の災害対策の活動計画に関すること</p> <p>部内の庶務・経理に関すること</p> <p>システムのバックアップに関すること</p>

3. 本庁舎のあるべき姿（基本理念）について

3-1 本庁舎の防災拠点としての機能確保の方策

本市では本庁舎の移転先となり得るような場所で災害リスクが全くない場所は存在しないことから、発災における避難までの時間的猶予が少ない地震や津波による被災を防ぐことを最優先事項であると考えます。また、洪水対策については、本庁舎が計画規模の浸水被害を受けないことを前提としつつ、想定最大規模においても可能な範囲で対策を講じるとともに本庁舎の安全性の確保や、発災直後や復旧における円滑な対応等の連携を高める機能確保の考え方を整理します。

1) 安全性確保のための対応策

①総合耐震・耐津波基準として求められる構造安全性

大地震時における機能継続に支障となる損傷を防止するため、構造体の変形をできるだけ抑えることが望ましいと考え、「官庁施設の総合耐震・対津波計画基準（平成25年(2013年)版)」を念頭に置き、免震構造や制振構造等を採用することによる対策が必要であると考えられます。


災害対策本部等の役割を担う施設である本庁舎として機能するためには、平成27年(2015年)9月改定の「鎌倉市耐震改修促進計画」に則して定められた「鎌倉市公共建築物耐震対策の実施方針」において、 I_s 値^{※10}0.9以上の耐震安全性が求められています。

※10 I_s 値とは…建物の強度や粘りに加え、その形状や経年状況を考慮した耐震指標。 I_s 値が大きいほど耐震性が高い。

〔鎌倉市公共建築物耐震対策の実施方針における耐震安全性の目標〕

施設の区分と構造体の耐震安全性の目標

	区分	必要保有水平耐力を算出する際の係数	RC・S・SRC造 (I_s)	木造 (I_w)
(1)	災害対策本部 消防署・消防出張所	1.5	0.9	1.5
(2)	(1)、(3)以外	1.25	0.75	1.25
(3)	市営住宅、公園管理事務所 自動車車庫等附属建物	1.0	0.6	1.0

 : 本庁舎の該当箇所

②地盤の対策

本庁舎建設時には、建物形状や構造に応じて地盤調査が必要となり、支持地盤面まで杭を打つことや建築物を免震構造とすること、耐震安全性能の分類における重要度係数を1.5とすることなどにより、建物の安全性の確保は可能であると考えられます。

③想定最大規模の降雨による洪水浸水への対策

計画規模の降雨による想定では行政施設用地への浸水はないと想定されています。

一方で想定最大規模の降雨による想定では、深沢地域整備事業用地の現況地盤には高低差があり、柏尾川沿いよりも行政施設用地は約3m高い現況で0m～1.5m程度の浸水想定となりますが、区画整理事業で行う造成に加え、建築時の外構工事（整地等）により浸水対策を講じることで、安全性の確保は可能であると考えられます。

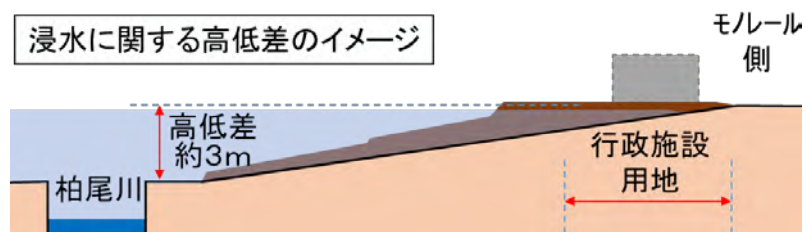


図 造成による浸水対策

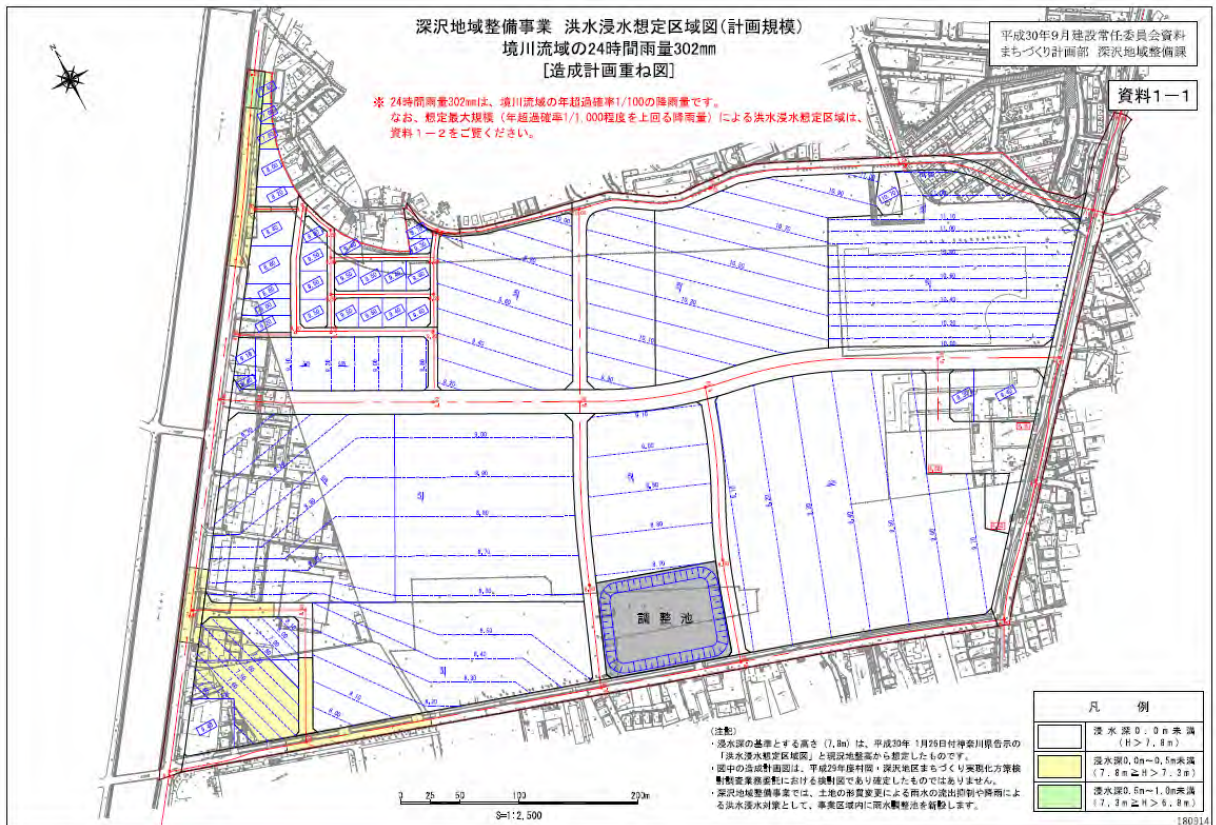


図 深沢地域整備事業における洪水浸水想定区域(計画規模)及び造成計画重ね図

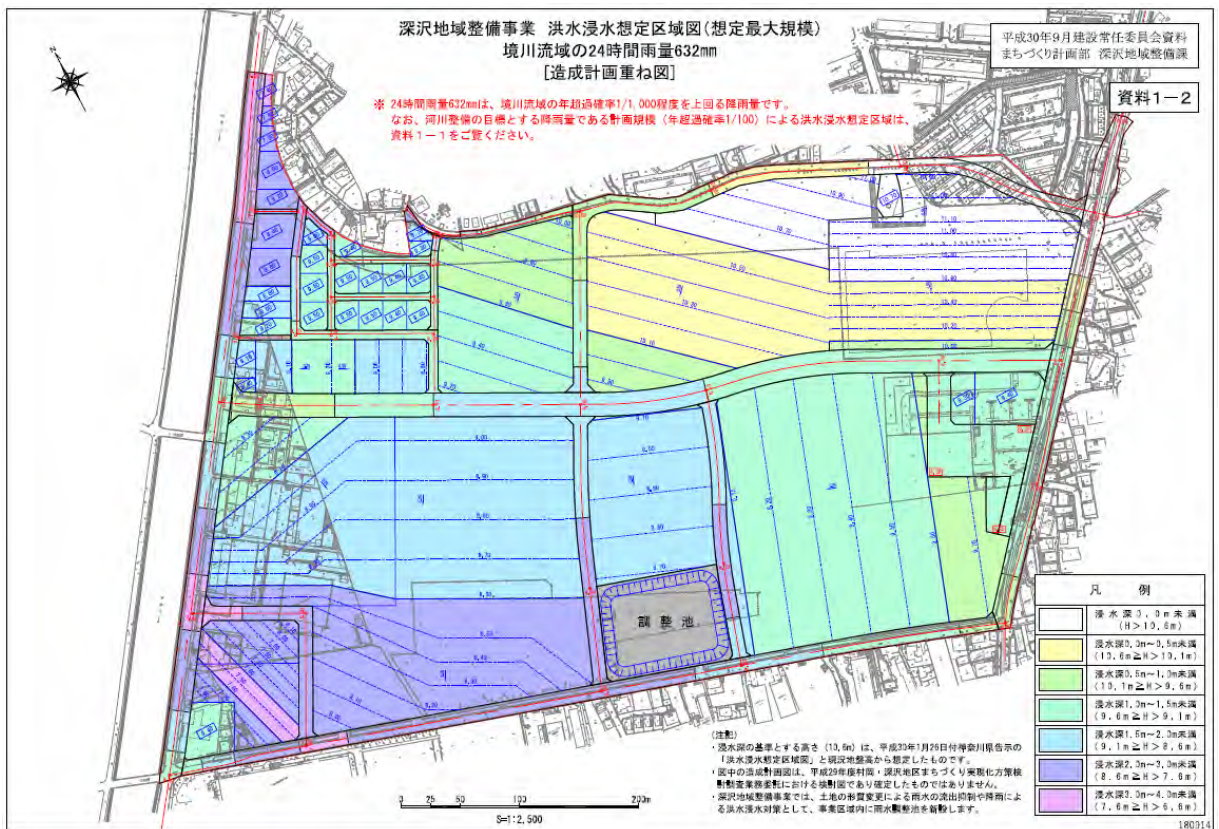


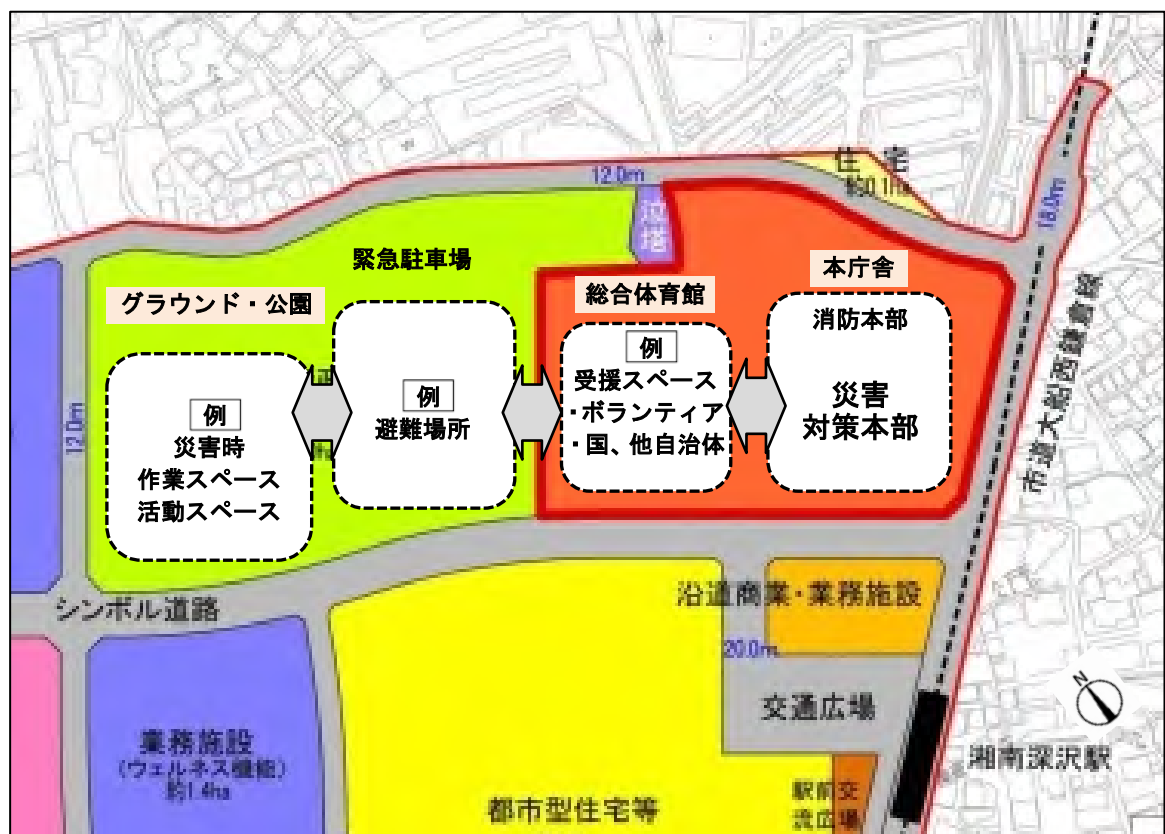
図 深沢地域整備事業における洪水浸水想定区域(想定最大規模)及び造成計画重ね図

2) 防災拠点としての機能のイメージ

これまでの整理を踏まえて、本庁舎と一体的に整備する消防本部や総合体育館、グラウンド・公園と連携した防災拠点のイメージを整理します。各施設の連携イメージでは、以下の機能が想定され、今後、防災担当部署との調整によって防災拠点機能を構築していきます。

施設	諸室等	災害時の想定機能
本庁舎建物	消防本部	消防・救助の指示諸室
	災害対策本部	災害対策中枢機能・状況把握・情報発信
	会議室等	対策本部を補完する諸室
	ロビー等	緊急市民災害相談窓口等
総合体育館	メインアリーナ	(遺体安置所)
	サブアリーナ	救援物資保管スペース 避難場所を補完する被災者スペース
	多目的室等	ボランティア活動スペース
グラウンド 公園		広域避難場所（発災時） 仮設住宅建設地（復興時） 災害時作業スペース・活動スペース 緊急駐車場

災害時における連携



3) 災害時のアクセス確保の考え方

本市の「地震災害時業務継続計画（第2次）」を踏まえると、本庁舎では情報収集伝達、救助・救援等の対応の検討等が発災直後から求められると考えられます。風水害に関する業務継続計画は今後の検討となりますが、発災直後に求められる対応が地震災害と類似すると仮定すると、いずれの自然災害においても発災直後に本庁舎へのアクセスを要すると想定されるものは災害対策本部関係者や職員、自衛隊をはじめとする関係機関等であり、数日後には災害支援のための輸送によるアクセスの確保も必要になることが考えられます。深沢地域整備事業用地周辺では、想定最大規模の降雨による洪水浸水や液状化が発生する可能性があります。下記①～③に示す考え方に基づいて交通手段やアクセス経路の確保を実施していきます。なお、職員による本庁舎の利用の観点については、業務継続計画や他自治体の先進事例を念頭に置き、防災拠点への円滑な切り替えを行い、仮に本庁舎が使用できない場合は、地域防災計画に則って他施設に災害対策本部を設置して対応に当たります。また、関係機関等の本庁舎へのアクセスを要する人々については無線や事前の取り決め等による連絡・連携の強化に努め、被害状況に応じて臨機応変に対応できる体制を構築していきます。

市民や本市の来訪者の緊急避難先は別に定められた避難所、広域避難場所があり、現在の本庁舎は避難所、広域避難場所に指定されていません。また、本庁舎整備後は隣接するグラウンド・公園を新たな避難場所として指定することも考えられ、本庁舎を災害対応の拠点に特化することとなれば、災害直後の本庁舎への来庁は少ないと考えられます。このほかの避難先や市内全域とも情報伝達手段を強化し、市民や地域コミュニティとの協働、周辺市町村や関係機関との連携による従来以上の自助や共助の体制づくりも並行して進めることで、本庁舎整備に伴った防災対策のバリュー（価値）の向上を実現していきます。

①災害支援として想定される交通手段

本市の地域防災計画では地震・津波災害、風水害のいずれの場合でも、緊急輸送手段としては車両、船艇、鉄道車両及び航空機（ヘリコプター）が想定されます。

本庁舎は災害対策拠点としての機能が期待されていますが、市内全域への人的・物的支援の供給については、発災直後の避難状況や併発する可能性がある液状化や土砂災害等の状況も踏まえながら、警察や自衛隊等と連携して適切な手段で各所への輸送を行う必要があります。

一方で、災害対策拠点は、市外からの人的・物的支援の窓口としての役割もあり、情報や支援供給のための司令塔となる必要があることから、いかなる災害においても発災前後のアクセス手段の確保が必要となります。深沢地域整備事業用地（行政施設用地）は、船艇によるアクセスは想定しにくいですが、湘南モノレールに隣接し、JR東海道線とも至近であり、鉄道による輸送手段を確保することができると想定されます。また、深沢地域整備事業用地内にヘリポートを設けることで、ヘリコプターでのアクセスが可能となります。なお、車両によるアクセスについては緊急輸送道路の利用が考えられますが、本市では様々な場所で土砂災害や液状化が発生することも想定され、②、③に整理する考えに基づいたアクセス経路の確保が必要となります。

②緊急輸送道路の指定状況

本市周辺では現在、災害発生直後から緊急輸送を円滑に行うため、次の図に示すように横浜方面から鎌倉地域方面へのアクセスや国道 134 号を通る第 1 次緊急輸送道路（緊急交通路指定想定路）が指定されています。また、藤沢方面からは深沢地域を経由して鎌倉拠点に侵入する第 2 次緊急輸送道路も指定されています。これらの路線は、本庁舎の移転に伴い見直される可能性はありますが、利用特性による区分を踏まえた輸送経路として活用されることが想定されます。

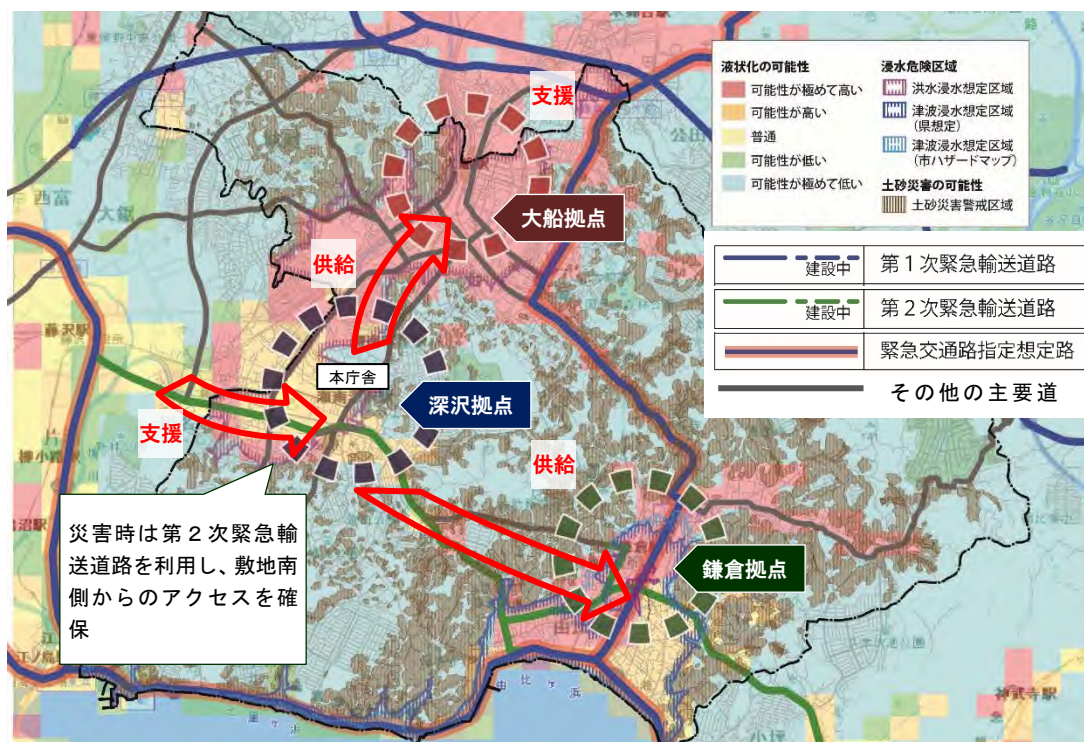


図 災害時：行政活動のための場

(出典：e-かなマップ（地震防災マップ）をもとに作成)

③緊急道路啓開による車両によるアクセス経路の確保の考え方

本市の地域防災計画では、災害時は倒壊建物や土砂、看板、電柱等の障害物による交通障害が発生した場合に緊急車両の通行を確保する緊急道路啓開路線を選定することを定めており、主要公共施設や緊急輸送道路のアクセス経路を確保することとなります。

そのため、地震・津波災害が起こった場合は、土砂災害や津波、液状化による危険性が高い箇所を避けながら、速やかに横浜方面又は藤沢方面から深沢地域整備事業用地（行政施設用地）までのアクセス経路を確保することが考えられます。また、柏尾川の洪水時は、破堤から2時間以内もしくは、遅くとも24時間後にはモノレール側の市道大船西鎌倉線を經由した横浜方面からのアクセスが確保できると想定されます。なお、最も被害が深刻と想定される大船駅周辺や手広地区周辺は、第1次緊急輸送道路や県道312号からのアクセスが確保できるため、災害対策拠点を經由せずに、直接被災地に救助に向かえるよう、通信体制の整備による適切な対応方策が想定されます。



●：深沢地域整備事業用地（行政施設用地）

（出典：国土交通省地点別浸水シミュレーション検索システムを基に作成）

4) 他都市における防災拠点機能の考え方

国土交通省住宅局では、平成 30 年 5 月に「防災拠点等となる建築物に係る機能継続ガイドライン」を公表しており、対象建築物の企画段階に建築主が機能継続に係る目標水準を設定する際や、設計・運用段階に設計者及び管理者が機能継続に係る技術的要件を明確化する際に参考となる基本的な事項を示しています。

「防災拠点等となる建築物の機能継続に係る事例集」では、用途種別が庁舎となる事例を紹介しており、この中で、災害対策本部の諸室との連携、機能継続する設備及び備蓄関係は次のようになります。

- ・ 発災時に災害対策本部となる室と同じ階に市長室を配置
- ・ 災害対策本部と同じ階に平時は会議室として使用する空間を集約して配置
- ・ 設備関係では、電力は異なる変電所からの 2 回線受電
- ・ 非常用発電機により 72 時間機能継続できる電力を確保
- ・ 再生可能エネルギーとして太陽光の利用も実施
- ・ 飲料水・雑用水の 7 日分の必要量の確保

【防災拠点等となる建築物に係る機能継続ガイドラインで求められている事項】

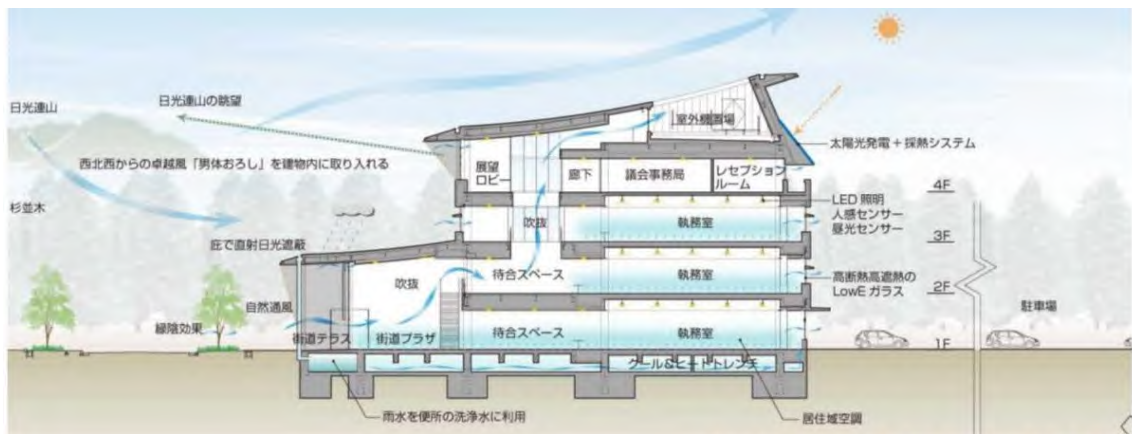
(防災拠点等となる建築物に係る機能継続ガイドライン、平成 30 年 5 月国土交通省住宅局)

○建築計画について

- ・ 施設に求められる機能を維持・継続させるためには、必要な規模のスペース、設備等を確保し、防災対応に必要な対策を講じることが重要であり、特に緊急対応を行う災害対策本部はエレベーターが停止した場合でも移動に支障がないことを考慮した計画とする必要があります。
- ・ 須賀川市（平成 29 年開庁）や水戸市（平成 30 年一部開庁）、日光市（平成 31 年一部開庁、平成 32 年全面開庁予定）、長岡市（平成 24 年開庁）では災害対策本部となるスペースに市長室を隣接させており、横浜市（平成 32 年開庁予定）では非常時に柔軟な対応をとることができるように会議室だけのフロアを設ける工夫をしています。また、熊本地方合同庁舎 A 棟（平成 22 年開庁）では計画時点から周辺河川の氾濫を想定し、電気室、機械室などの重要諸機能を 2 階以上に配置するほか、建物内への浸水を防ぐために各出入口には防水板を設置しています。
- ・ 本庁舎が持つ受援力の役割として、ボランティア受入れセンターとしての活用等が想定され、例えば日光市では 1 階部分の活用を可能としています。また、泊まり込み職員や支援部隊等の休憩スペースの確保の観点から、長岡市では大会議室や市長室と同一階に、普段から休憩室として利用される空間を配置し、災害時の活用も想定した計画としています。

○設備計画について

- ・対象建築物は災害時における必要な安全性及び機能継続性を確保することとし、機能の途絶を避け、機能継続、円滑な復旧を実現するため、エネルギー源・水源の確保、仮設設備・補給への対応性の向上等の対策を講ずることとされています。
- ・非常用電源については、外部からの供給がなくても72時間稼働できること、停電の長期化に備えて予め燃料販売事業者と協定を締結する等により、1週間程度は災害対応に支障が出ないよう準備することが推奨されています。
- ・設備に対しては、想定を超えた災害や想定外の故障等の発生時でも一定以上の対応性を発揮できるよう、建築設備システムの並列冗長化・分散化を基本とするとともに、一部の不具合が全体的な機能喪失に波及しにくい構成とすることや、代替設備の導入が容易な構成とすることなどへの対策も考慮することとされています。
- ・非常時は確保できるエネルギーや水の量が限られる可能性があり、環境面からも消費量を抑制する目的として、建築物のパッシブデザインと再生可能エネルギーによる創エネルギーにも取り組む必要があるとされています。



図一 日光市庁舎 自然エネルギー利用概念図

(出典: 防災拠点等となる建築物の機能継続ガイドライン 防災拠点等となる建築物の機能継続に係る事例集、平成30年5月、国土交通省)

○通信・情報提供

- ・非常時は避難活動・救急活動における被災状況の把握等に通信設備が大きな役割を担うと考えられ、市民対話や整備委員会でも通信手段の確保が重要機能として取り上げられました。東日本大震災の被災地では、津波による通信基地本局の被害や停電を受けましたが、防災行政無線の被害が少なく、有効に機能した事例もありました。

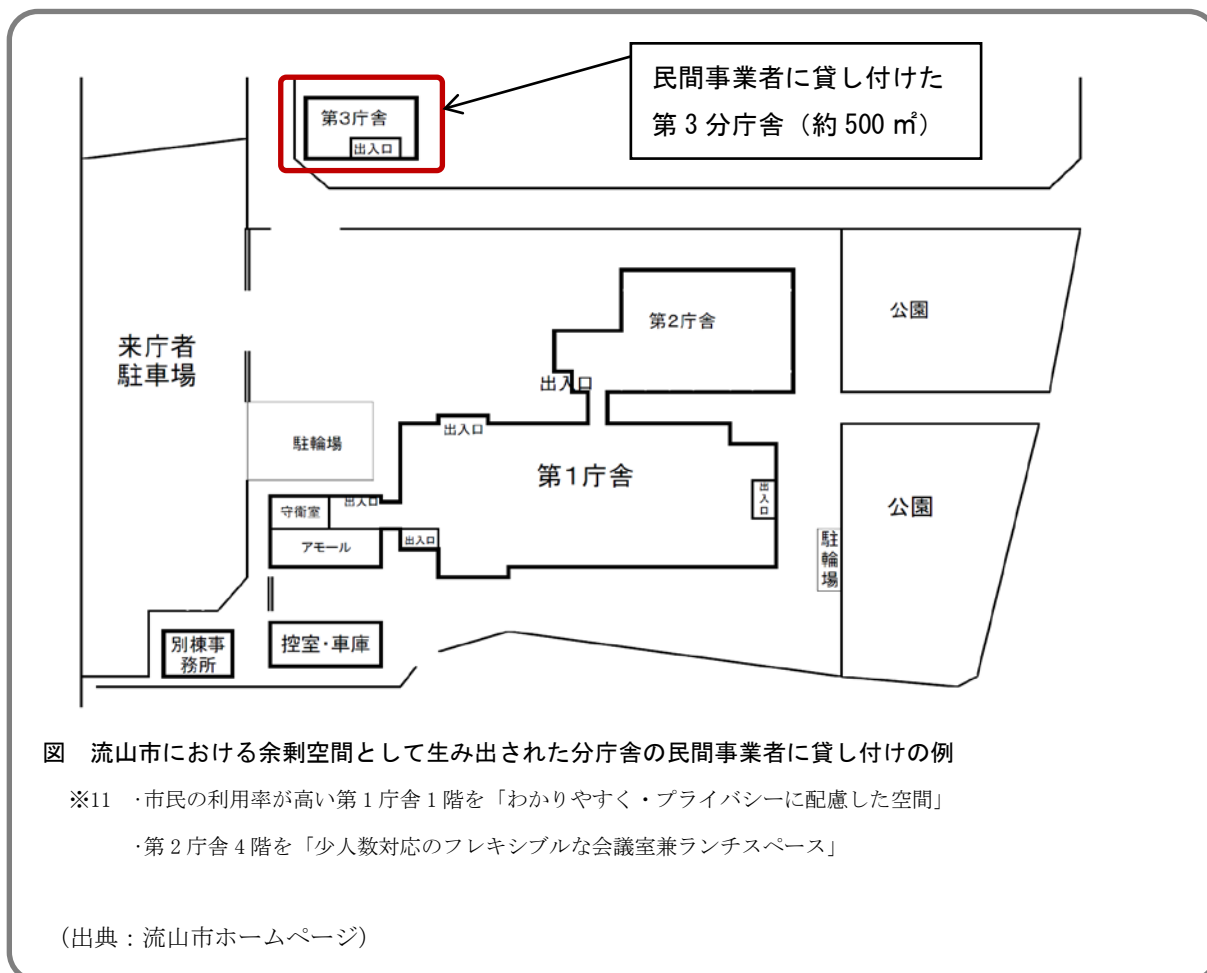
表 防災拠点となる建築物に係る機能継続ガイドラインの庁舎事例における防災拠点機能

都市	本部関係	設備関係	備蓄関係
須賀川市 ・防災拠点施設 ・避難者受入広場	(3階) ・防災会議室（平時は、市政経営会議室として使用） ・市長室は同じフロア	・電力2系統受電 ・非常用発電機（72時間） ・蓄電池 ・再生可能エネルギー（太陽光、風力） ・井戸水熱源（トイレ）	・非常用飲料水貯留槽（100t）
水戸市 ・消防本部も入る総合防災拠点 ・一時避難 700人の受入れ	(4階) ・災害対策本部、市長室、会議室事務局室が同じフロア	・電力は2回線受電 ・非常用発電機（72時間） ・燃料備蓄 ・太陽光発電 ・通信系として光ケーブルを2系統、メタルケーブル2系統	・備蓄倉庫（建物は別）（食料・水・WC、テント等の資機材を備蓄） ・屋上ヘリポート ・飲料水・雑用水7日分 ・耐震性貯水槽により飲料水を確保 ・雨水槽や井戸の設置により雑用水を確保
日光市 ・防災拠点	(3階) ・災害対策本部（平時は大会議室）と市長室は同じフロア (1階) ・一時避難場所とボランティア受入れセンター等に活用 ・防災ポケットパーク（マンホールトイレ、かまどベンチ、受水槽） ・駐車場を作業スペースとして活用	・自家発電設備 ・太陽光発電 ・太陽熱による空量の外気処理負荷の低減	
横浜市 ・防災拠点	(10階) ・危機管理諸室を集約 (18階) ・フロアは会議室のみで非常時に対応	・非常時7日の停電に対応	・給水は4階と32階の受水槽で7日対応 ・便所洗浄水は地下水槽にあり7日対応
長岡市	(4階) ・災害対策本部は危機管理防災本部に隣接、市長室、大会議室、休憩室も同じフロア	・電力受電は2回線 ・非常用発電機設備（72時間） ・中圧ガス管引込 ・太陽光発電	・1キロ離れた防災公園（被災時にはボランティアセンター、物資一時集積所）と連携・役割分担
阿南市	(3階) ・災害対応の中核となる課・室を集約		・備蓄倉庫は地下1階（防潮板により対応） ・30tの貯水槽（3,000人が3日分（職員500人、避難者750人））

（防災拠点等となる建築物に係る機能継続ガイドライン 防災拠点等となる建築物の機能継続に係る事例集（平成30年5月、国土交通省）の記載事項を一覧整理）

3-2 コンパクトで効率的な本庁舎整備の考え方の例

千葉県流山市では、庁内のレイアウト変更によってスペース利用の効率化を図った結果、余剰空間として生み出された第3分庁舎（約 500 m²）を民間事業者に貸し付けることが可能となり、更なる貸付料で庁舎内の環境整備^{※11}をする通称「スマート庁舎」プロジェクトを実現しています。



3-3 市民に寄り添った対応ができる本庁舎整備の考え方の例

千葉県市川市では平成 32 年度のオープンに向けて新庁舎建設が進められています。「市民活動支援スペース（仮称：協働テラス）」の実現に向け、平成 26 年度から平成 28 年度までの 3 年間に渡り市民ワークショップを開催しました。

平成 26 年度の市民ワークショップでは、市民が気軽に訪れ、市民と行政がフラットな関係を築ける場となる協働テラスを中心とした市民スペースの創出を提言しており、階ごとに子育てテラスや工房テラス等の目的に応じた市民利用機能の配置を検討しています。

協働テラスを中心とした市民スペースの配置計画

- 1 階：街・市民とのやわらかい接点（ウェルカム感）のある空間
- 2 階：子育て親子が集い、市民の憩いの場となる空間
- 3 階：イベントや会議に使える多目的な空間
- 4 階：情報の発信・受信の活動の空間

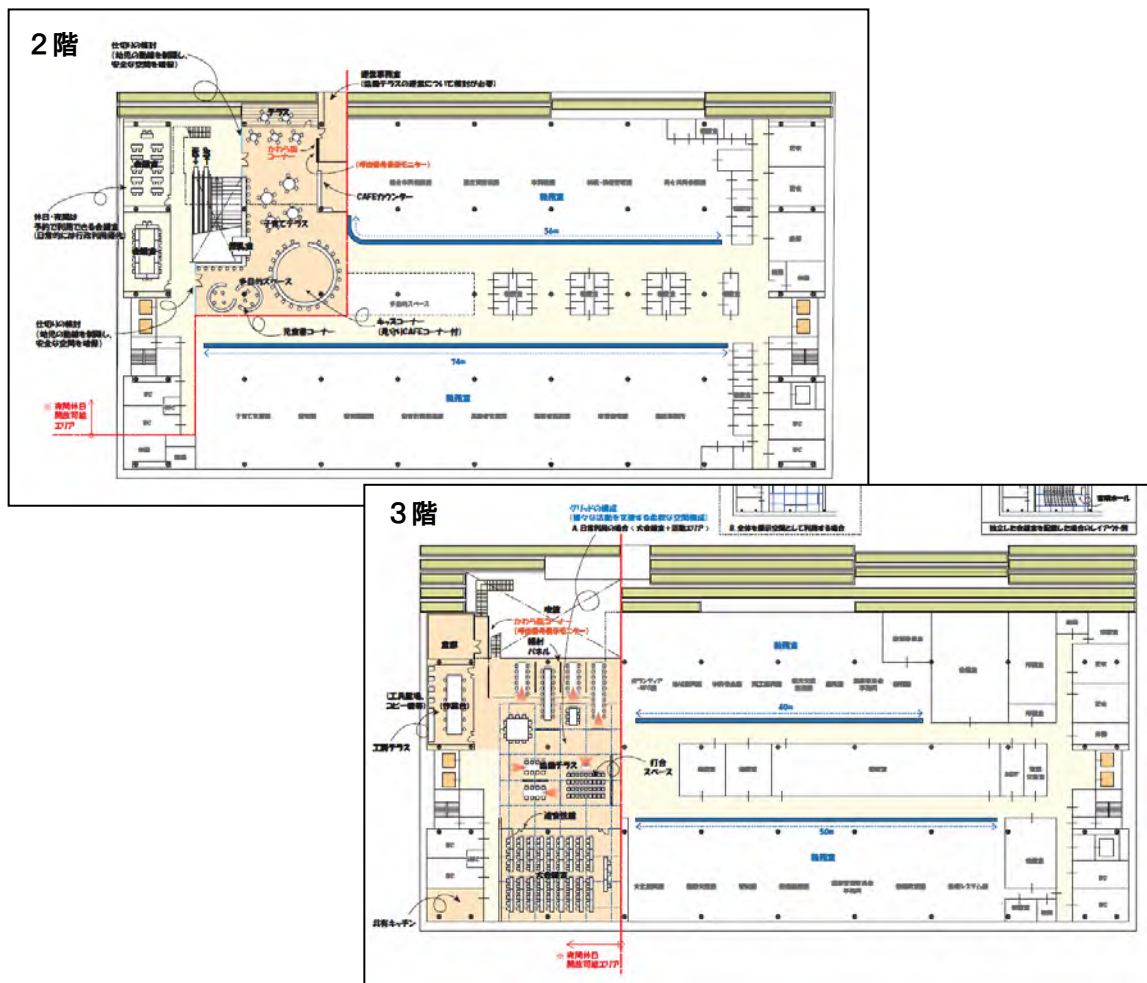
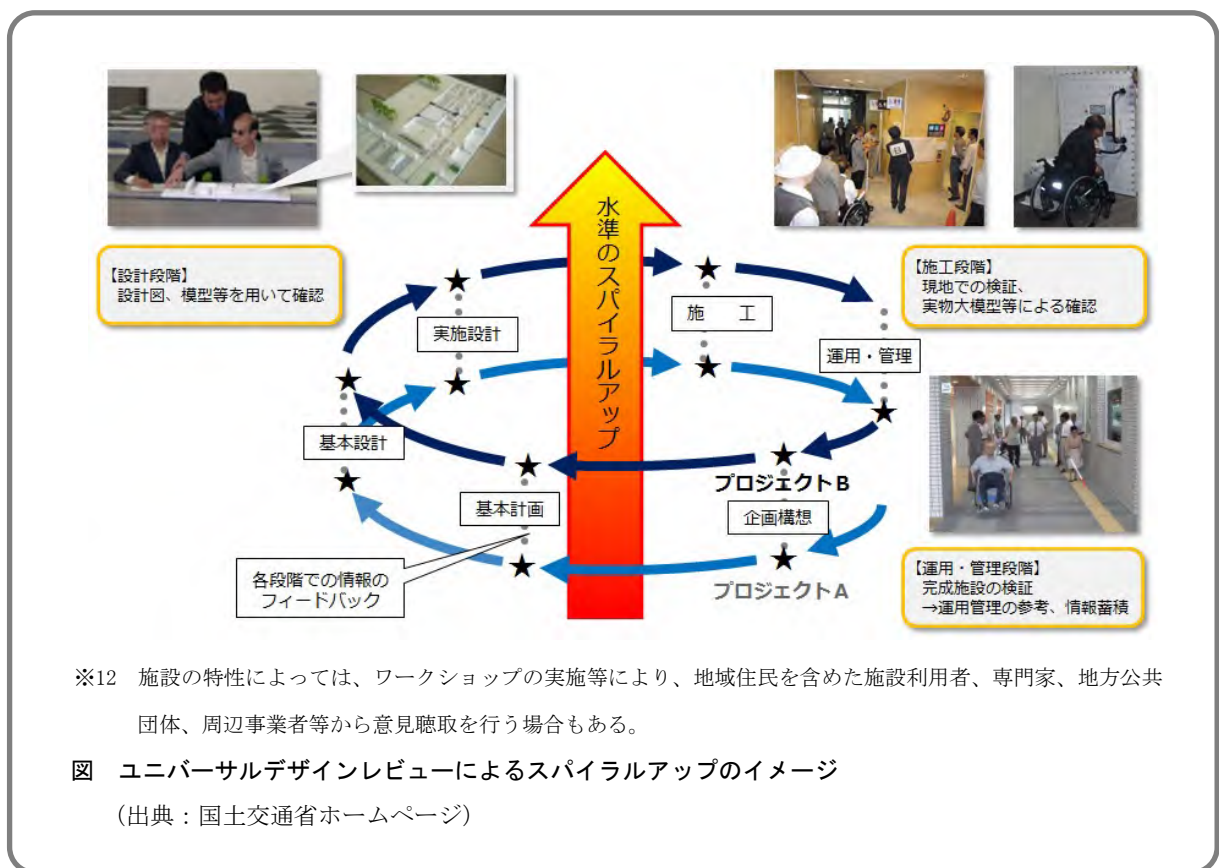


図 市川市における市民意見を反映した市民スペース創出の例（出典：市川市ホームページ）

3-4 誰もが利用しやすい本庁舎整備の考え方の例

神奈川県みんなのバリアフリー条例によって、延床面積 500 m²以上の官公署を新築する場合、障害者、高齢者など日常生活又は社会生活に身体等の機能上の制限を受ける方々が安全かつ快適に利用できるよう整備することが求められます。

「ユニバーサルデザインの考え方を導入した公共建築整備のガイドライン（平成 17 年、国土交通省）」では、整備の進め方として、ユニバーサルデザインの視点に立ったニーズの把握、解決策の検討、評価、フィードバックといった一連の作業を施設整備の各段階（企画・設計・施工・フォローアップ段階等）において繰り返し行うユニバーサルデザインレビュー^{※12}により、整備水準を高めることが重要であることが示されています。



※12 施設の特性によっては、ワークショップの実施等により、地域住民を含めた施設利用者、専門家、地方公共団体、周辺事業者等から意見聴取を行う場合もある。

図 ユニバーサルデザインレビューによるスパイラルアップのイメージ

(出典：国土交通省ホームページ)



第43回 市政e-モニターアンケート 「市役所本庁舎等整備の取組について」

【テーマ】市役所本庁舎等整備の取組について

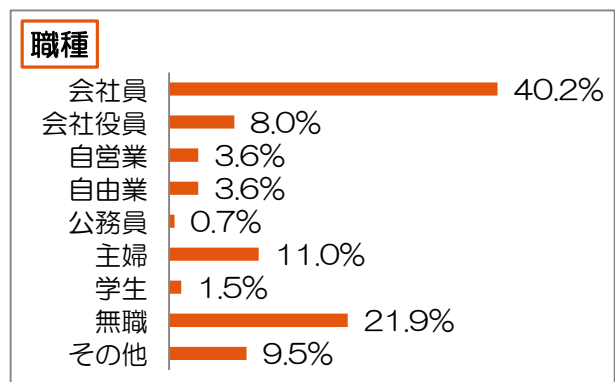
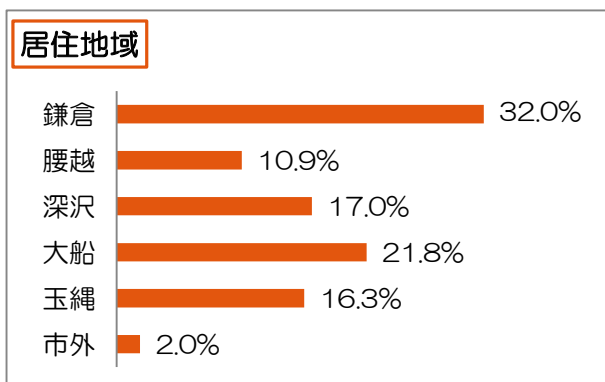
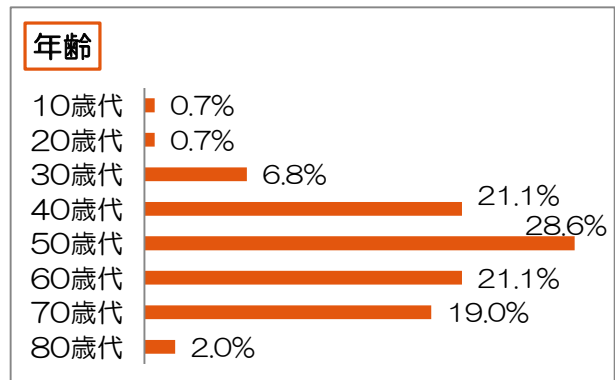
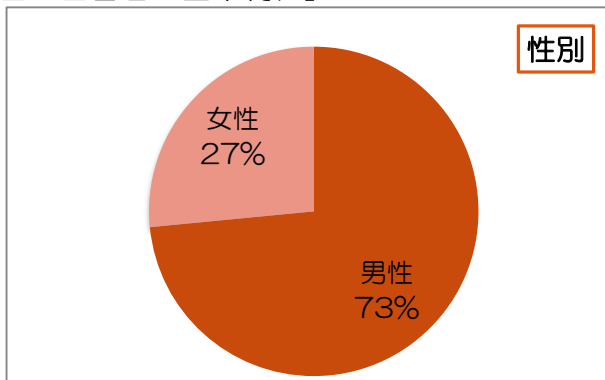
【目的】 現在、鎌倉市では「持続可能な都市『鎌倉』」を目指したまちづくりを進める中で、市役所本庁舎について、災害時には前線基地となる市役所自体の防災力の向上や、将来の社会変化に柔軟に対応できる仕組みを備えたスマートでコンパクトな市役所などを目指し、移転先を深沢地域整備事業用地（行政施設用地）として整備に取り組んでいるところです。

これに伴い、現在地（現在の市役所本庁舎のある場所）については、市役所本庁舎であるよりも、もっと市民の皆さまにとって快適で身近になる場所、また、人と情報がつながる魅力的な場所として再整備していきたいと考えています。窓口機能はしっかりと残しつつ、中央図書館や生涯学習センター等の公共施設については、再編や民間機能の導入によりコストを抑えながら、賑わいや憩いを創出していきます。

鎌倉市は「持続可能な都市『鎌倉』」を、市民の皆さまとともに作りたいと考えています。市役所本庁舎の整備について、今後の参考とするため、皆さまのご意見をお聞かせください。よろしくお願いいたします。

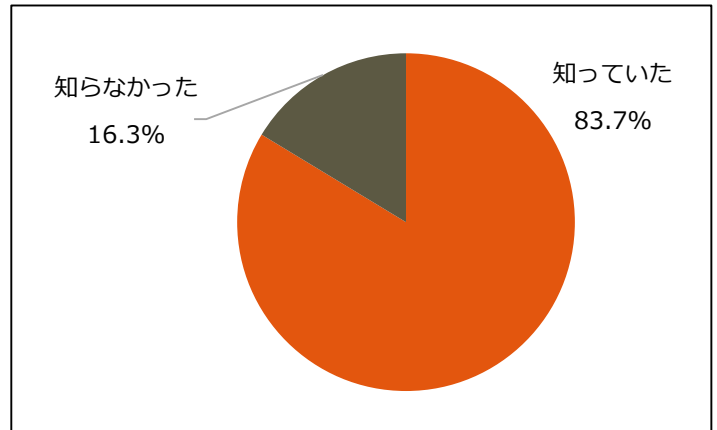
- ◆ アンケート送信日 : 平成30年8月6日（月曜日）
- ◆ 実施期間 : 平成30年8月6日（月曜日）～8月20日（月曜日）
- ◆ 送信者数 : 447 名（着信者数 427 名）
- ◆ 回答者数 : 147 名
- ◆ 回答率(対着信者数) : 34.4%（前回より +1.9ポイント）

【今回の回答者の基本属性】



【質問1】(必須) 市役所本庁舎の整備について、移転して整備することを決定しました。このことについて、ご存知でしょうか。(平成29年(2017年)3月)に「鎌倉市本庁舎整備方針」を策定し決定しています。)

1. 知っていた	123 名
2. 知らなかった	24 名
合計	147 名



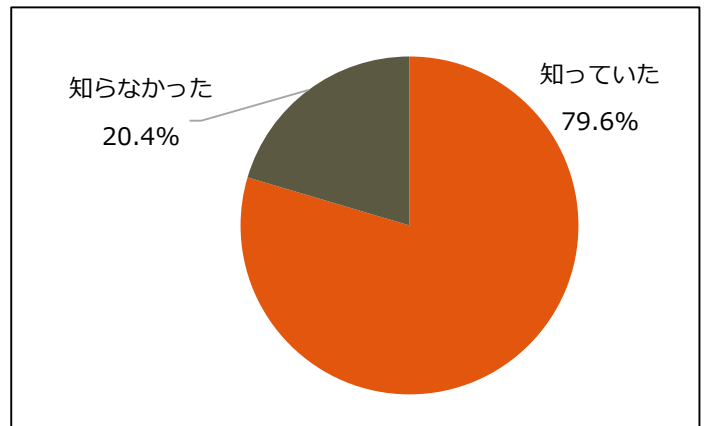
【公的不動産活用課より】

平成 29 年 3 月に「本庁舎整備方針」を策定して以降、公共施設再編や本庁舎整備の取組みについて周知・啓発を図ってまいりましたが、本庁舎を「移転して整備する」ことについて、約 8 割の方がご存知であることがわかりました。

引き続き、周知・啓発に努めてまいります。

【質問2】(必須) 市役所本庁舎の整備について、移転先を深沢地域整備事業用地(行政施設用地)とすることに決定しました。このことについて、ご存知でしょうか。(平成30年(2018年)3月)に「鎌倉市公的不動産利活用推進方針」を策定し決定しています。)

1. 知っていた	117 名
2. 知らなかった	30 名
合計	147 名



【公的不動産活用課より】

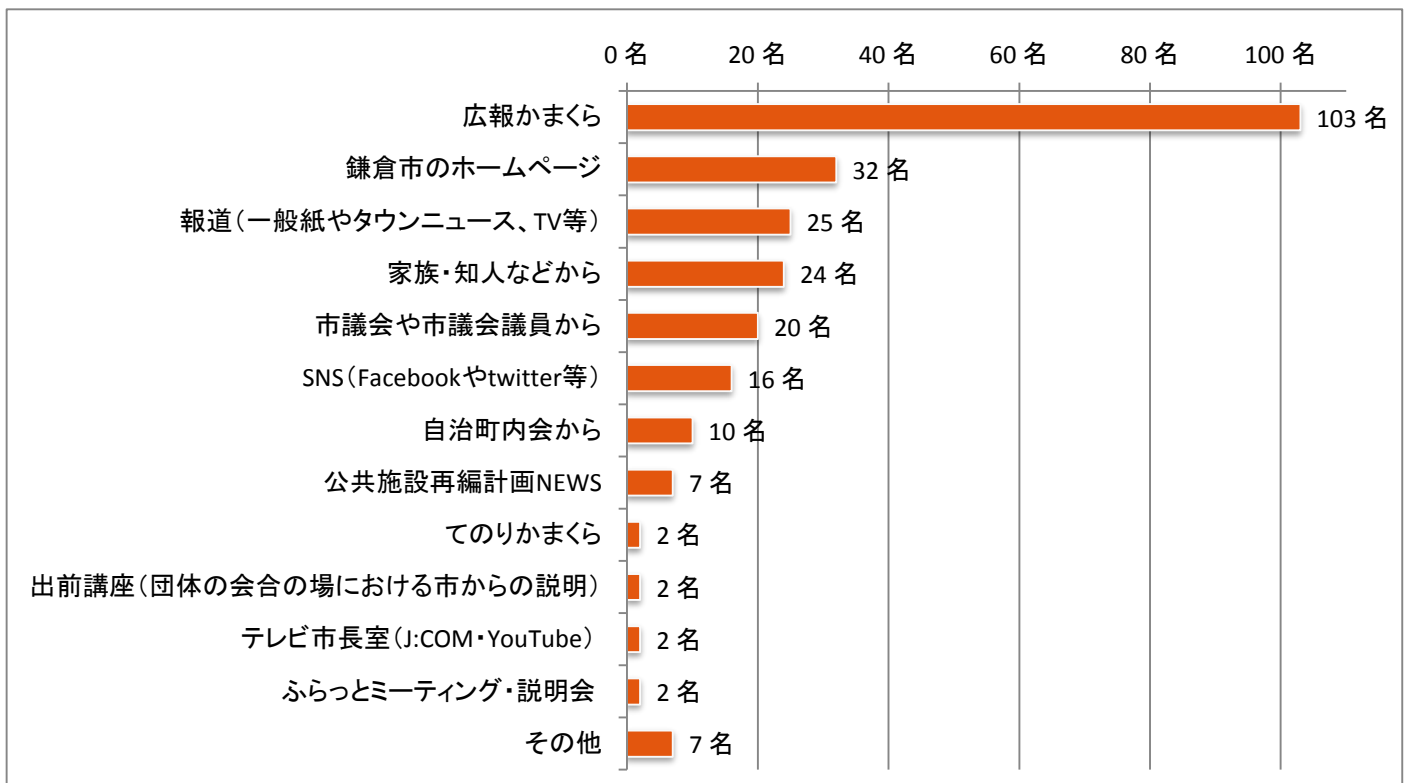
本庁舎の移転先を「深沢地域整備事業用地(行政施設用地)とする」ことについて、約 8 割の方がご存知であることがわかりました。

引き続き、周知・啓発に努めてまいります。

【質問3】 質問1、質問2で「1 知っていた」とお答えいただいた方に伺います。市役所本庁舎の整備の検討や取組状況について、どのような機会・刊行物等でお知りになりましたか。(お知りになった機会・刊行物等の選択肢を 3 つ)

1. 広報かまくら	103 名
2. てのりかまくら	2 名
3. 鎌倉市のホームページ	32 名
4. 公共施設再編計画 NEWS	7 名
5. SNS (Facebook や twitter 等)	16 名
6. 出前講座 (団体の会合の場における市からの説明)	2 名
7. テレビ市長室 (J:COM・YouTube)	2 名
8. ふらっとミーティング・説明会	2 名
9. 報道 (一般紙やタウンニュース、TV 等)	25 名
10. 家族・知人などから	24 名
11. 自治町内会から	10 名
12. 市議会や市議会議員から	20 名
13. その他	7 名





【公的不動産活用課より】

約7割の方が「広報かまくら」でお知りになり、次いで、約2割の方が「市ホームページ」でお知りになったということがわかりました。

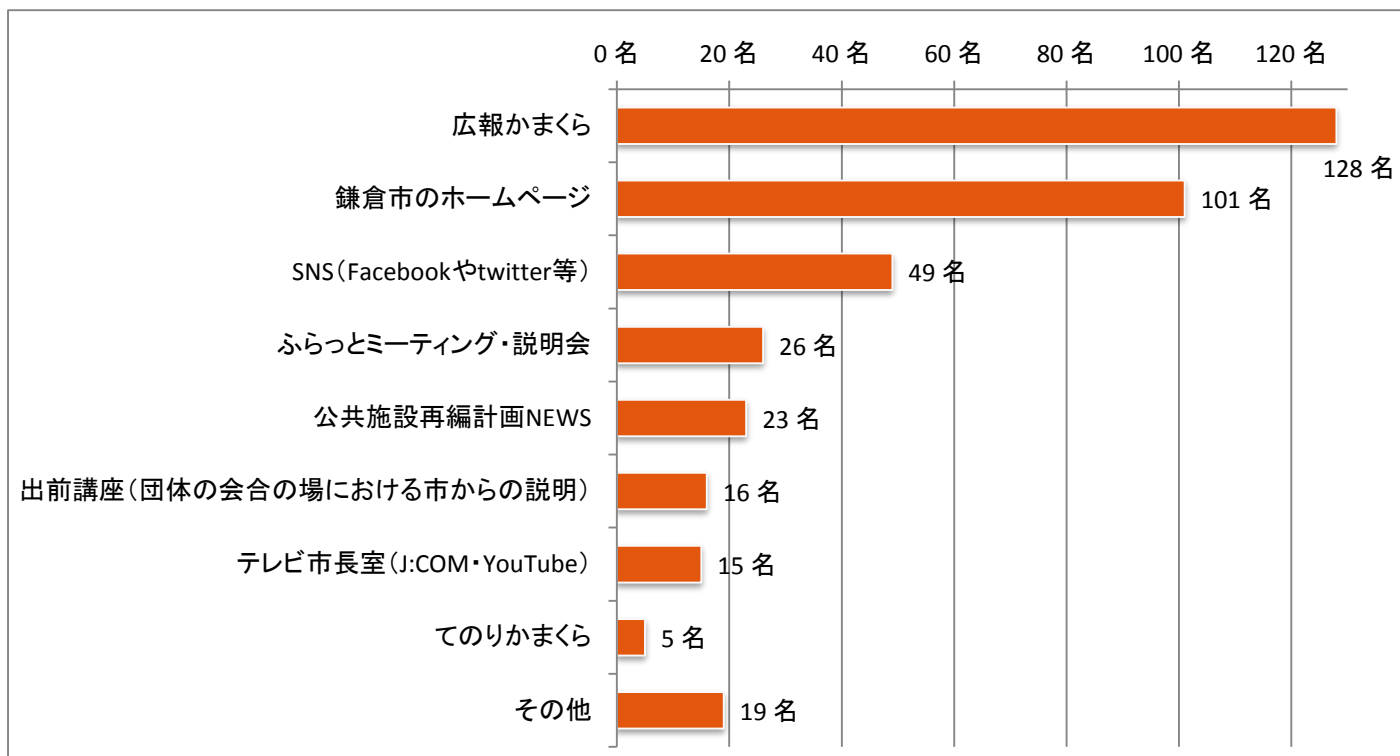
【その他（7名）】…6名の方から次のご意見をいただきました。

- Eモニターアンケート。議会報告会。
- 深沢まちづくり関係。
- 市役所を移転して整備することは本当に決定したのでしょうか？このようなあいまいで誘導的な質問への回答を鎌倉市が恣意的に使用することはないのでしょうか？
- 市民の意見をどのように把握したのでしょうか。知らない間に決められているような気がします。
- 広報かまくらに掲載されたのは知っているが、それまで深沢に移転することが決まったとは知らなかったのでいつ決まったのかと驚いた。
- 深沢への移転決定には疑義が報道されています。決定と言われる事には色々問題を含んでいると思われます。アンケートは毎回協力していますが今回だけは見送らせて頂きますのでご了解ください。

【質問4】 (必須) 今後、市役所本庁舎の整備の検討や取組状況を周知するために、鎌倉市が積極的に利用すべきであると考えられる効果的な機会・刊行物等についてお聞かせください。(活用すべきとお考えの選択肢を3つ)

1. 広報かまくら	128名
2. てのりかまくら	5名
3. 鎌倉市のホームページ	101名
4. 公共施設再編計画NEWS	23名
5. SNS (Facebookやtwitter等)	49名
6. 出前講座 (団体の会合の場における市からの説明)	16名
7. テレビ市長室 (J:COM・YouTube)	15名
8. ふらっとミーティング・説明会	26名
9. その他 (自由記述)	19名





【公的不動産活用課より】

約9割の方が「広報かまくらを積極的に周知に利用すべき」とのご意見であることがわかりました。これに次いで、「市ホームページ」とのご意見が約7割、「SNS (Facebookやtwitter等)」のご意見が約3割あるなど、様々なお考えを聞くことができました。多様な手法で情報発信に努めてまいります。

【その他 (19名)】…19名の方から次のご意見をいただきました。

- 市役所本庁舎の整備の検討や取組状況に特化したチラシを配布する。関心が高いテーマなので、特化した方が読むと思います。
- 各地区の自治体の印刷物の中に。
- 回覧板、小中学校のお便り、郵便局、銀行、スーパー (コンビニ)。
- 各自治会等との意見交換議事録 etc。
- 市民全員を対象としたアンケートなど。
- もっとミーティングなど市民との話し合いをすべき。
- 市役所移転の背景、理由を市民が納得いくまで直接説明会を繰り返し、幾度となく実施する事。
- 市長が出席する本庁舎移転をテーマにした説明会 (複数回)。
- 興味のある市民が出席しやすい説明会などを複数回行う。
- 駅、ショッピングセンター、スーパー、バス内、江ノ電車内など多くの市民が立ち寄る場所でのポスター掲示。
- 鎌倉テレビのニュース番組。
- テレビ神奈川やNHKなどテレビ放送。
- 口コミ。
- 市議会での誠意ある説明を求めます。それによって市民も納得できるのではないのでしょうか？
- 全くそのような案内がありませんでした。絶対反対です。
- 議会で決まっていなかった物を決まると周知する事に理解できません。
- まだ正式に決まった事ではないと思いますが？
- 取り組み状況を周知するも何も、全く知らなかった。完全に密室で決定された事項なので、このアンケートのような市の既成事実としての進行為が驚きです。
- 「ふらっとミーティング」というのは聞いた事がない。

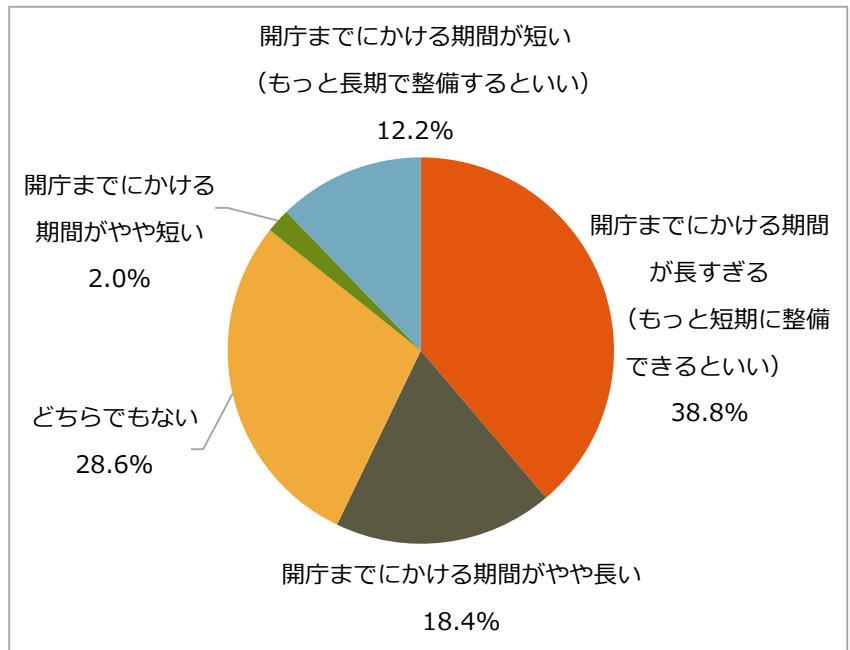
【質問 5】（必須）市役所本庁舎の整備の方策などについて、災害発生が懸念される中、スピード感を意識しながらも時間をかけて検討を進め、一昨年度までに整備方針を検討（2年かけて移転を決定）し、昨年度は移転先を検討（更に1年かけて移転先を深沢地域整備事業用地に決定）してきましたが、新たな本庁舎の開庁までに今年度からおよそ7年間（基本構想※策定に約1年、基本計画※策定に約1年、工事のための設計に約2年、工事に約3年）かけるスケジュール（期間）のイメージについてはいかがですか。

【用語解説】

※**基本構想**：新たな本庁舎に関する基本的な考え方を整理したもの（基本理念、基本的機能など）

※**基本計画**：基本構想に基づき、より具体的で設計の前提となる情報を整理したもの（規模、機能、概算事業費、建設のスケジュールなど）

1. 開庁までにかける期間が長すぎる (もっと短期に整備できるといい)	57 名
2. 開庁までにかける期間がやや長い	27 名
3. どちらでもない	42 名
4. 開庁までにかける期間がやや短い	3 名
5. 開庁までにかける期間が短い (もっと長期で整備するといいい)	18 名
合計	147 名



【公的不動産活用課より】

「開庁までにかける期間が長すぎる (もっと短期に整備できるといい)」、「やや長い」とのご意見が約6割であることがわかりました。今後も、現在のスケジュールをベースに、丁寧かつスピード感を持って検討を進めてまいります。

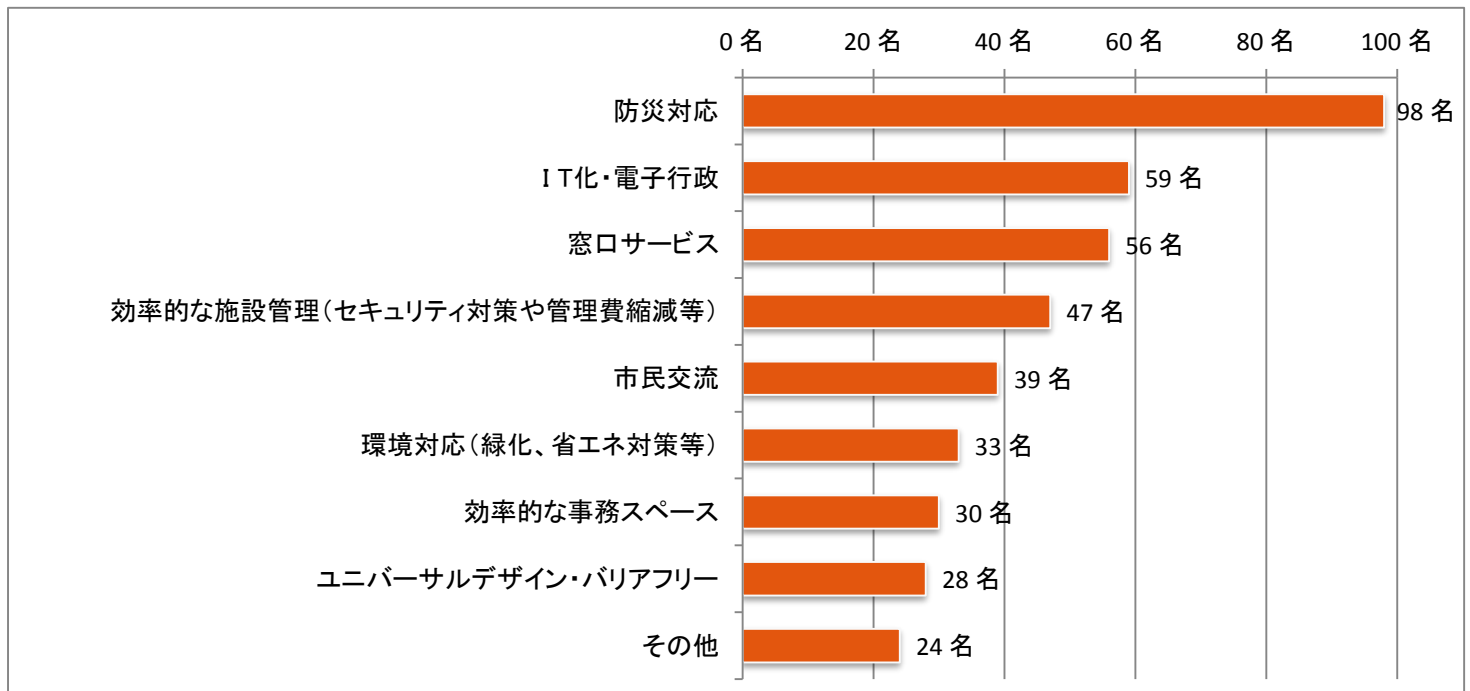
【質問 6】（必須）「持続可能な都市『鎌倉』」を皆さまとともに作りたいと考えています。今年度は市役所本庁舎の基本構想※の検討を行っていますが、重視すべきとお考えの分野はありますか。（重視すべきとお考えの選択肢を3つ）

【用語解説】

※**基本構想**：新たな本庁舎に関する基本的な考え方を整理したもの（基本理念、基本的機能など）

1. 市民交流	39 名
2. ユニバーサルデザイン・バリアフリー	28 名
3. 防災対応	98 名
4. 環境対応（緑化、省エネ対策等）	33 名
5. 窓口サービス	56 名
6. 効率的な事務スペース	30 名
7. IT化・電子行政	59 名
8. 効率的な施設管理（セキュリティ対策や管理費縮減等）	47 名
9. その他	24 名





【公的不動産活用課より】

約7割の方が「防災対応」とのご意見であることがわかりました。これに次いで、「IT化・電子行政」、「窓口サービス」とのご意見がそれぞれ約4割の方からあるなど、様々なお考えを聞くことができました。今後の検討の参考とさせていただきます。

【その他（24名）】…24名の方から次のご意見をいただきました。

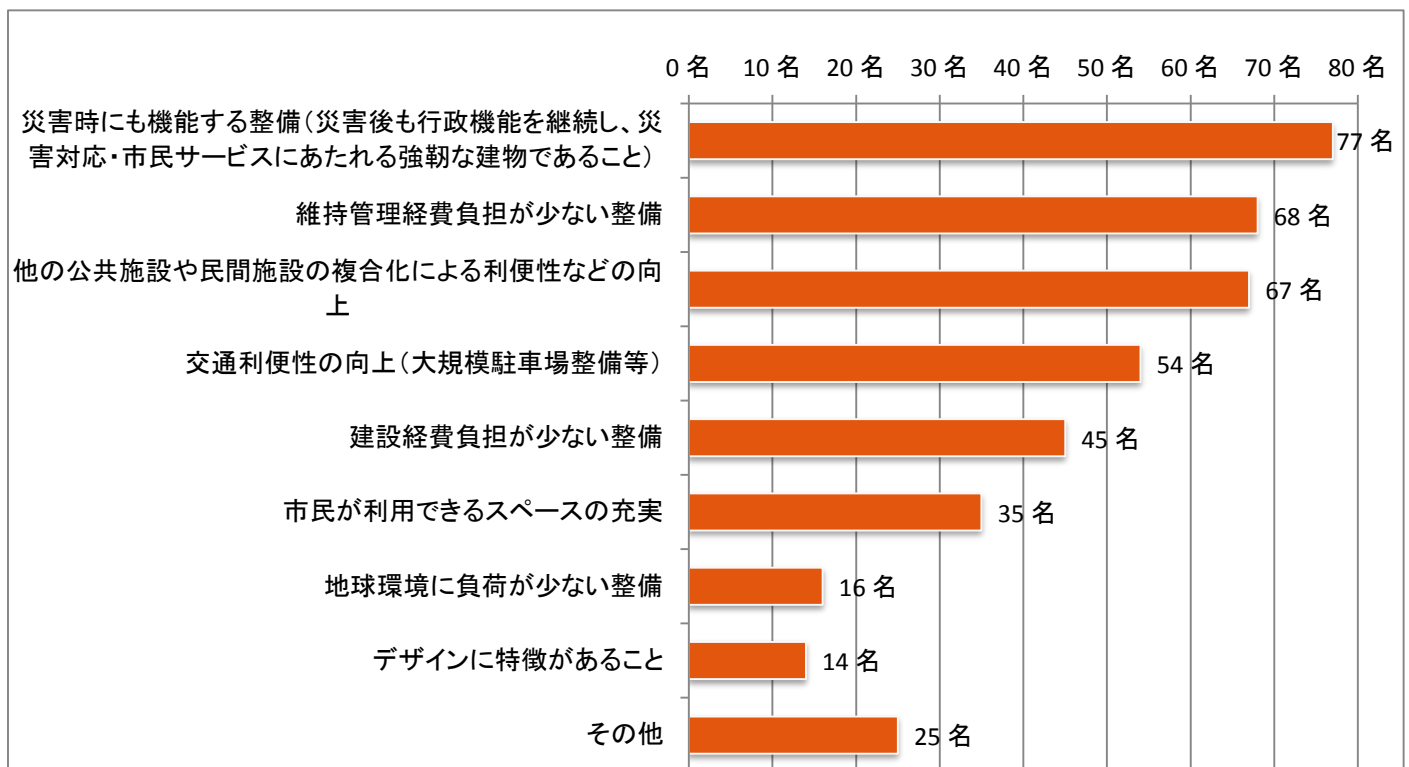
- 本庁舎に窓口業務を集中するのではなく、むしろ支所を増やすべき。支所機能に包括支援センターや生活保護窓口などを置き、支所に行けばワンストップですべての窓口業務に対応してもらえるようになればいい。
- コンビニですべての証明書類を取ることができるようになったと言われていたが、難しい手続きごとなどや高齢者や生活弱者にはとても対応ができない。生活密着型の行政機能を追求すべきだと思う。
- より緻密な行政サービスができるよう、鎌倉市の西と東でダブル本庁舎を意識した行政体制。実質的な行政分権により、それぞれの地域特性に応じたサービスが展開できる。
- 効率的な機能（事務や交流など）のスペース配分。
- 子育て支援、公園の整備。
- 市民に対する真摯な対応。
- 市民と行政との対話。
- 市民「と行政の」交流（意思疎通）。
- 海外旅行者への観光対策。
- 国際交流。
- 1～8すべて。
- 避難場所としての機能。例えば、海岸地域の避難住民の一次居住地としての能力や設備。
- 狭くなってしまった市民のためのスペースを、空き家などを活用し、もっと身近にコンパクトにたくさん作ってほしい。そのために、市の事務スペースは分散させて、小さくしてほしい。
- 環境部、まちづくり景観部など、100年後でも残したい本庁舎づくりになるために、「鎌倉らしい」を具現化してほしい。
- 箱物よりも、縦割り組織の廃止。
- 渋滞対策。固定費の削減。
- 深沢を藤沢駅は大船駅のような近代的な風景にすることはのちに取り戻せない後悔と、分断を生むと思う。
- 深沢が「鎌倉」であることを今ここできちんと温故知新で進めてほしい。
- 第3の拠点とすると、大船、鎌倉、深沢ではなく、北鎌倉、深沢、鎌倉と歴史の道を繋げることが防災、観光の観点から持続可能な「鎌倉」になる。
- もし、日本遺産としての「モザイク都市鎌倉」という中から「鎌倉時代」を除外するのであれば、いくらでも近代化してしまえばよい。
- 「持続可能な都市」と「市役所移転」が繋がらない。繋がるのであれば、その背景の説明・説得なしには返答しかねる。「3つ」とのことなので、その他以外は便宜的に選択した。
- 移転計画の撤回。
- 本庁舎の移転反対。（3件）
- 市民への十分な説明(決定理由、プロセス)。

- 災害時に前線基地とするなら、鎌倉警察か消防署に市の対策本部を設置するべきだと思います。IT や AI の時代に大きな庁舎はいりません。
- 行政事務事業の電子化が進む中、市役所本庁舎の環境や事務スペースなどはどうでもよいと感じる。市民が窓口まで足を運ばなくても各種手続きができる方法を検討し、市民が必要とする機能のみ駅前に残し、庁舎は業務上必要とする簡素な事務スペースであればよいのではないかと。今はそういった検討がされているのかわかる資料がどこに提供されているのかわからない。
- 市民との意識交流、お互い齟齬が無いように。
- まだ正式に決まった事ではないと思いますが？
- 移転をしないということはできないのでしょうか。どのように移転を決めたのか教えていただきたいです。市民の声は生かされているのでしょうか。

【質問 7】（必須）移転先である深沢地域整備事業用地（行政施設用地）での市役所本庁舎の整備等や、現在地（現在の市役所本庁舎のある場所）の利活用について、期待することは何ですか。（選択肢を各々3つまで）

【質問 7-1】 移転先：施設整備として期待すること

1. 市民が利用できるスペースの充実	35 名
2. 災害時にも機能する整備 （災害後も行政機能を継続し、災害対応・市民サービスにあたる強靱な建物であること）	77 名
3. 建設経費負担が少ない整備	45 名
4. 維持管理経費負担が少ない整備	68 名
5. 地球環境に負荷が少ない整備	16 名
6. デザインに特徴があること	14 名
7. 他の公共施設や民間施設の複合化による利便性などの向上	67 名
8. 交通利便性の向上（大規模駐車場整備等）	54 名
9. その他	25 名



【公的不動産活用課より】

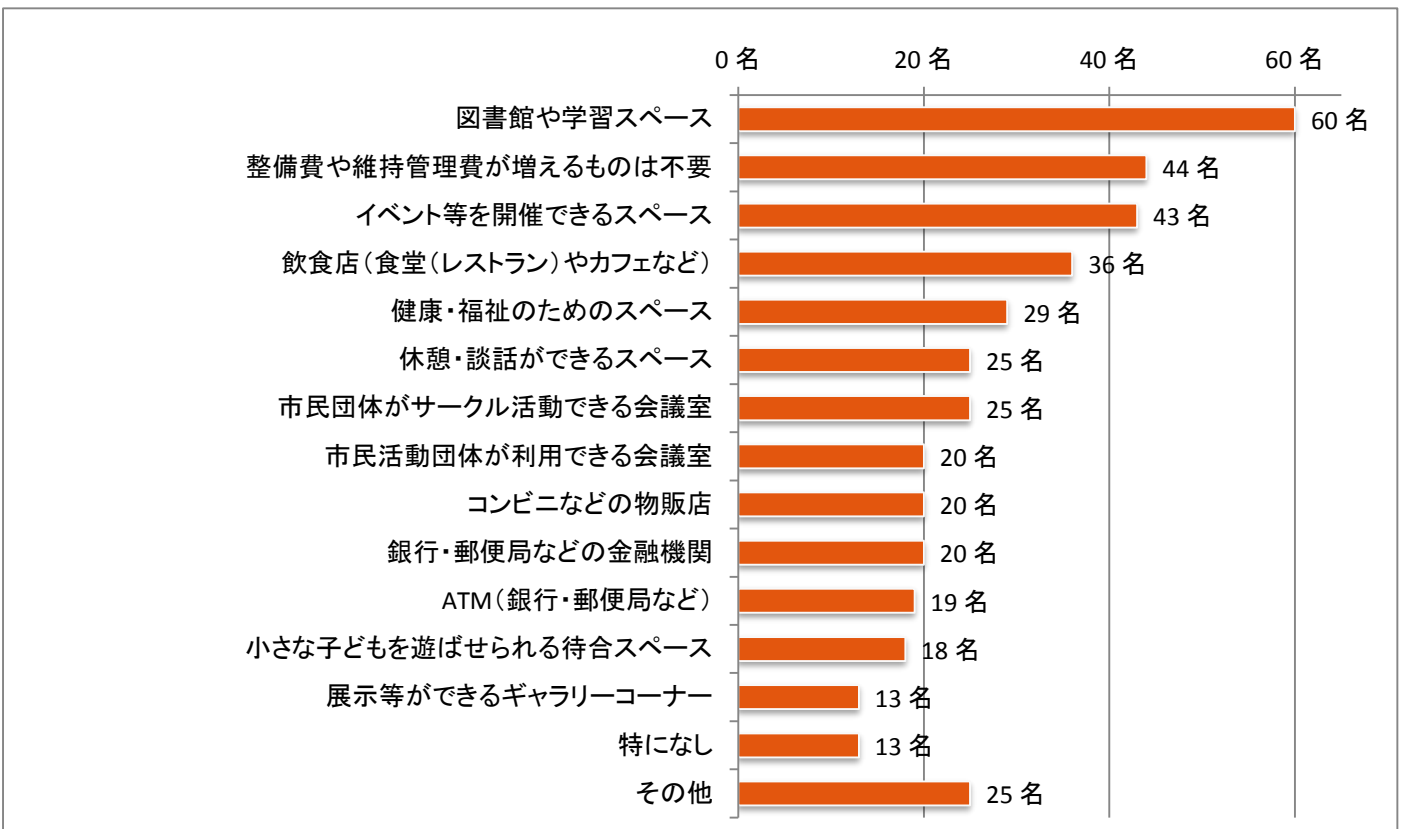
「災害時にも機能する整備（災害後も行政機能を継続し、災害対応・市民サービスにあたる強靱な建物であること）」、「維持管理経費負担が少ない整備」、「他の公共施設や民間施設の複合化による利便性などの向上」とのご意見がそれぞれ約 5 割であることがわかりました。これに次いで、「交通利便性の向上（大規模駐車場の整備等）」のご意見が約 4 割の方からあるなど、様々なお考えを聴くことができました。今後の検討の参考とさせていただきます。

【その他（25名）】…25名の方から次のご意見をいただきました。

- 既存の市役所敷地を市民のこころのよりどころとなるように積極的に活用すること。
- 観光都市かまくらを意識した鎌倉の広報施設、外国人を含む観光客がまずここに来て情報を得ることができる施設。
- 施設整備として期待することに交通利便性の向上とあるが、『大規模駐車場整備』というのは今後の超高齢社会を踏まえると適切でないと感じている。マイカー利用を前提とせず、深沢地区と鎌倉地区を結ぶ高度化バスの導入等、公共交通の抜本改善に注力すること。
- 市民サービスとごみ焼却炉を融和させた環境の建設。
- 広場・カフェを作る。
- 現在地は市民交流の場とし将来的には図書館の移転先とする。
- 収益がとれるようイベントスペースとしての貸し出しができるようにする。
- 無料 wifi。
- モノレールの増便。8：30-9：30は三菱電機社員の出勤時間と重なり、今でも乗客が大船駅で溢れており、一般客に不便が生じている。
- 新庁舎へのアクセス、特に、市内住宅地からのバス路線の見直しと整備が不可欠です。
- 鎌倉駅からの無料送迎ミニバスの運行。
- 全く期待しない。何処の市にこんな中心部でないところに市役所を移転するところがありますか。とんでもないことです。駐車場つくって高齢化が進んでいる鎌倉で車で来訪を考えることがおかしい。
- 移転には反対です。深沢地区は災害時に機能する施設にしたらよいと思います。
- 生活が多様化している現代において、お役所業務の時間が市民のニーズに答えられていない。たとえば、住民票の取得などは、一部のコンビニでは出来るかもですが、何処で対応しているかわからない。大船ルミネでも対応してくれているものの、出来ない事の方が多いし、ほとんどの市民は知らない。それに、ルミネの駐車料金もとられる。ちゃんと市民がわかる、理解出来るように広報活動していただきたい！その為の新市役所であるなら歓迎です！
- 市役所は御成にあるべき。深沢は不便。
- 現状では深沢移転については市民の間できちんとしたコンセンサスが得られているとは思えない。
- 今はむしろ本庁舎の移転よりも避難場所となる拠点整備（各小中学校）の対応の方が先決だろう。津波対策を市役所移転の理由の一つとして挙げているが、深沢地区は現在の市役所と標高が同じであり、大きな河川（柏尾川）の川沿いにある。柏尾川は上流を横浜市、下流を藤沢市が管理しており、鎌倉市単独でコントロールができない難しい河川である。
- 市内には現在の市役所よりも低位置にある小中学校が何校もあるが、これらの施設は老朽化が進み、とても避難場所として耐えられるものではない。
- 本庁舎の移転寄りもそちらを優先すべきである。
- 移転先を選定するために市民と行政との十分な対話があったかどうか不明瞭、説明不足と感じる。移転先でのサービス云々以前の問題があることを認識すべき。
- 本庁舎の移転反対。（3件）
- 移転すること自体が不満。不便しか感じない。
- 移転等の再検討が必要と思われます。
- まだ正式に決まった事ではないと思いますが？
- ですから、深沢ありきの既成事実での進行ではなく、全てゼロから考え直してほしい。市民不在の市役所移転問題が不思議で仕方ない。勝手にどんどん決まっているのが怖い。
- 「移転」を前提とした質問には返答しかねる。他公的施設関連の資料や建設費内容などの説明がないので、返答もできない。「3つ」とのことなので、その他以外は便宜的に選択した。
- 利便性もあるので、現状の機関として維持して欲しい。
- 100年後の鎌倉を住民がイメージできないままでは、鎌倉はどこにでもある街の風景になる。万が一、大災害などで東京の首都機能移転が起きた時、持続可能な街になれるかどうかは大切だとおもう。
- 深沢への移転には、大変疑問と不信感をもっています。なんとしても深沢を使いたいのなら、現在の市役所の今後の利用計画を深沢でなさっては？

【質問 7-2】 移転先：具体的な併設機能で期待するもの

1. 休憩・談話ができるスペース	25 名
2. 展示等ができるギャラリーコーナー	13 名
3. イベント等を開催できるスペース	43 名
4. 市民団体がサークル活動できる会議室	25 名
5. 市民活動団体が利用できる会議室	20 名
6. 小さな子どもを遊ばせられる待合スペース	18 名
7. 図書館や学習スペース	60 名
8. 健康・福祉のためのスペース	29 名
9. コンビニなどの物販店	20 名
10. 銀行・郵便局などの金融機関	20 名
11. ATM（銀行・郵便局など）	19 名
12. 飲食店（食堂（レストラン）やカフェなど）	36 名
13. 特になし	13 名
14. 整備費や維持管理費が増えるものは不要	44 名
15. その他	25 名



【公的不動産活用課より】

約 4 割の方が「図書館や学習スペース」とのご意見であることがわかりました。これに次いで、「整備費や維持管理費が増えるものは不要」、「イベント等を開催できるスペース」とのご意見がそれぞれ約 3 割の方からあるなど、様々なお考えを聞くことができました。今後の検討の参考とさせていただきます。

【その他（25名）】…25名の方から次のご意見をいただきました。

- 市民の相談等の窓口。常時、相談員がいること。
- 在宅勤務時の仕事場所とできるスペース。
- 起業しようとするスタートアップ志向の個人・団体或はすでにスタートしているベンチャーをサポートする施設（低料金での Office スペースの提供等）。
- 新規事業をスタートさせたい全年代の市民をサポートする施設及び活動拠点となる創造的な賃貸オフィス群。
- 健康増進のためのスポーツ施設。
- 大規模な講演会ができるような、シアター。
- 市民農園とふれあい動物園の併設。
- 「市民団体がサークル活動できる会議室」と「市民活動団体が利用できる会議室」の違いがわからない（又は併せた機能を）。
- 本筋を見失わず、ちゃんと市民にサービスを提供出来る事を第一として考えていただきたい。災害を考慮したうえで、備蓄や配給などに対応できる、コンビニやレストランなら可。そのさいの避難スペースを考え確保した会議場なら可。
- 鎌倉市役所の機能の何が移転し、どの程度のスペースと経費がさけるのかわからないため、回答のしようがない。少ない予算で欲張らないほうがよいと思う。
- 費用をかけることは不可。
- 本庁舎移転に反対。（2件）
- そもそも、不便で、藤沢側に偏った深沢への移転に反対であり、支所に大幅な機能移転をする、前提のない電子申請の拡大等行かないでよい市役所にすべき。
- これまでも書いたが、本庁舎の移転ではなく、支所機能の充実を優先すべき。本庁舎にはむしろ本庁舎でしかできない業務に特化することで空きスペースを作り、スペース効率を高めれば良い。市役所移転の前に、行政機能全般の見直しをすべきだと思う。
- まだ正式に決まった事ではないと思いますが？
- 本当に深沢でよいのか、再検討してほしい。
- 移転先の再検討が必要と思われます。
- 移転に反対。現在地で簡易耐震施設を建築する。
- 市民の憩いの場や交流スペースの集約施設を深沢に作ればよい。市役所は今のまま現在地で良い。
- 市役所機能は 現在の庁舎の位置で。深沢では、学習センターなどにすることが 最良です。
- 期待できないものにコメントできません。
- 「移転」を前提とした質問には返答しかねる。市民の意見を取り入れた上での決定とは思えない。
- 移転先を選定するために市民と行政との十分な対話があったかどうか不明瞭、説明不足と感じる。移転先でのサービス云々以前の問題があることを認識すべき。
- 移転には反対です。深沢地区は災害時に機能する施設にしたらよいと思います。

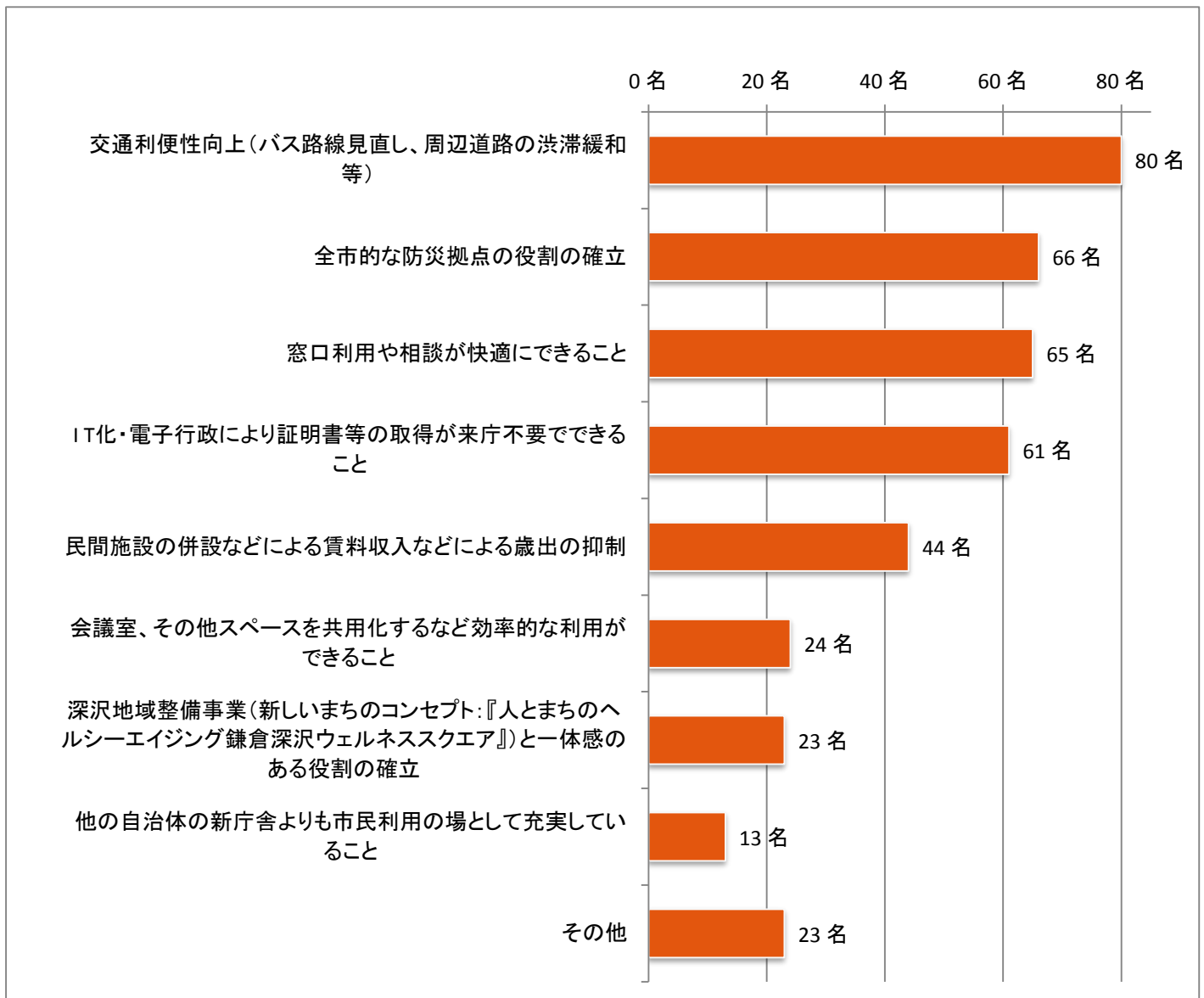
【質問 7-3】 移転先：施設整備以外で期待すること

【用語解説】

※ヘルシーエイジング：人は年齢を重ねることをマイナスと捉えるのではなく、その時代、時代に健康的でいきいきとしたライフスタイルを築くことでプラスにし、まちも経年劣化するのではなく、時の経過と共に文化や深みや味わいが育つこと

※ウェルネス：健康な心身を維持・発展させる生活行動

1. 窓口利用や相談が快適にできること	65 名
2. 全市的な防災拠点の役割の確立	66 名
3. IT化・電子行政により証明書等の取得が来庁不要でできること	61 名
4. 会議室、その他スペースを共用化するなど効率的な利用ができること	24 名
5. 他の自治体の新庁舎よりも市民利用の場として充実していること	13 名
6. 深沢地域整備事業（新しいまちのコンセプト：『人とまちのヘルシーエイジング鎌倉深沢ウェルネスクエア』）と一体感のある役割の確立	23 名
7. 交通利便性向上（バス路線見直し、周辺道路の渋滞緩和等）	80 名
8. 民間施設の併設などによる賃料収入などによる歳出の抑制	44 名
9. その他	23 名



【公的不動産活用課より】

約5割の方が「交通利便性の向上（バス路線見直し、周辺道路の渋滞緩和等）」とのご意見であることがわかりました。これに次いで、「全市的な防災拠点の役割の確立」、「窓口利用や相談が快適にできること」とのご意見がそれぞれ約4割の方からあるなど、様々なお考えを聞くことができました。今後の検討の参考とさせていただきます。

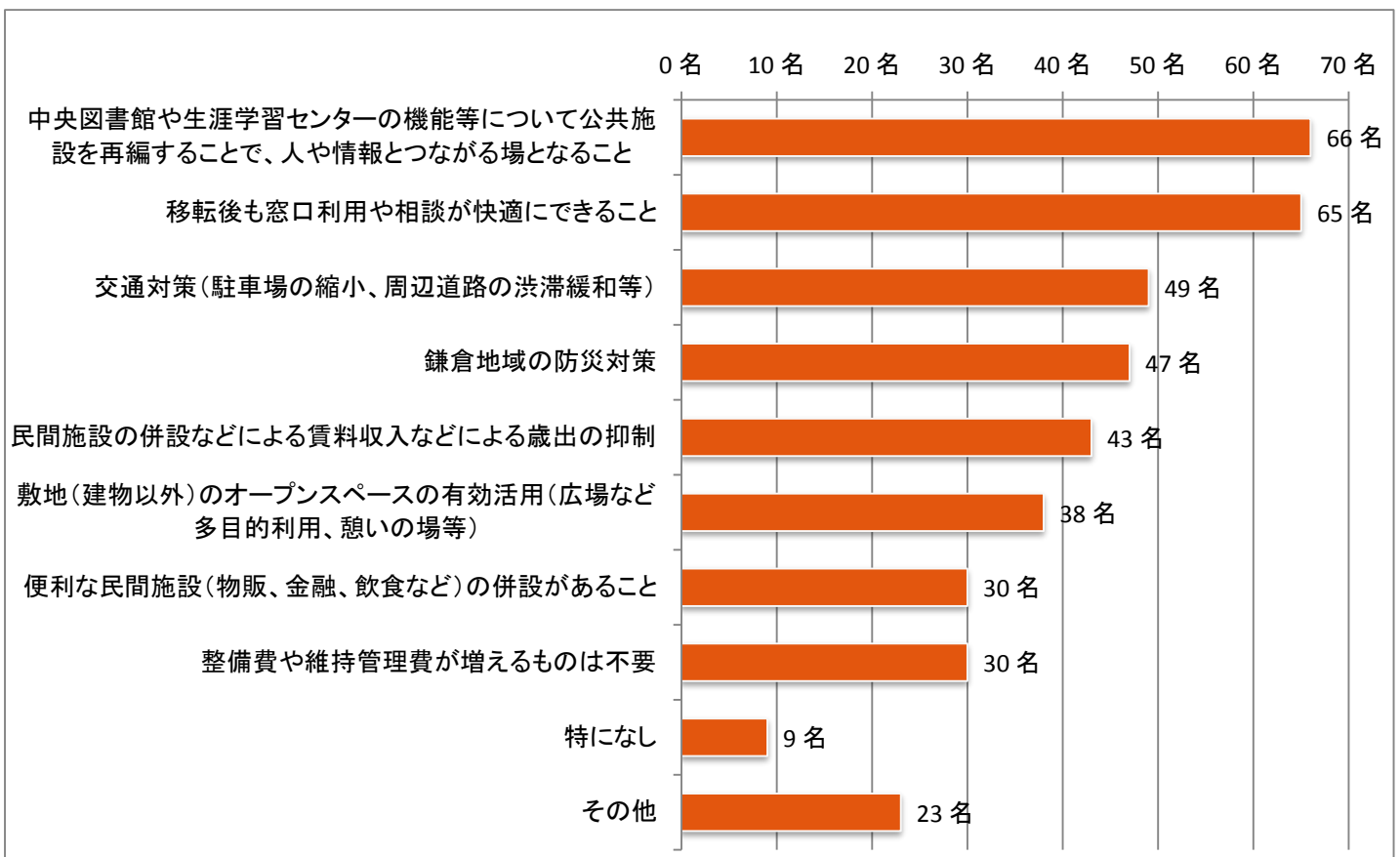
【その他（23名）】…23名の方から次のご意見をいただきました。

- 市民の相談等の窓口。常時、相談員がいること。
- 図書館の充実。
- 新焼却炉との併設。
- 市民にとってなにしろ不便にならにようにすべき。
- モノレールの増便8：30-9：30は三菱電機社員の出勤時間と重なり、今でも乗客が大船駅で溢れており、一般客に不便が生じている。
- 来庁せずに各種手続きができるようになるのはありがたいが、そうすると現在の市役所の2.5倍の面積は必要ないのではないのでしょうか？
- 深沢には何の魅力も、感じない。不便な場所で行きたくもない。
- 深沢には期待しない。
- 現在地に市役所機能を残すべきだと考えるので、その他のことは何も期待していない。
- 期待していない。(2件)
- 本庁舎の移転反対。(3件)
- まだ正式に決まった事ではないと思いますが？
- 市役所機能は 現在地。学習センター等は 深沢。
- 災害時に前線基地とするなら、鎌倉警察か消防署に市の対策本部を設置するべきだと思います。ITやAIの時代に大きな庁舎はいりません。

- 電子化・IT化により、職員を減らし、今より小ぶりの庁舎とすべき。余ったスペースにごみ焼却場・処理場をを移転することにより一か所に集中し、市内処理率を100%とする。
- 期待よりも不安が大きい。まずはどのような構想なのかを、きちんと市民に説明してほしい。
- 前問同様。移転先を選定するために市民と行政との十分な対話があったかどうか不明瞭、説明不足と感じる。移転先でのサービス云々以前の問題があることを認識すべき。
- 「移転」を前提とした質問には返答しかねる。また、「ヘルシー」「ウェルネス」をまちづくりに反映させるのであれば、他のまちづくり方針にも導入されたい。今までのまちづくりの方針に「ヘルシー」「ウェルネス」を謳ったことが無いにも関わらず、この案件について突然「ヘルシー」を持ち出すのは唐突に感じられるし、軽率である。
- 移転先の再検討が必要と思われます。
- 特になし。

【質問 7-4】 現在地（現在の市役所本庁舎のある場所）で期待すること

1. 移転後も窓口利用や相談が快適にできること	65名
2. 鎌倉地域の防災対策	47名
3. 中央図書館や生涯学習センターの機能等について公共施設を再編することで、人や情報とつながる場となること	66名
4. 敷地（建物以外）のオープンスペースの有効活用（広場など多目的利用、憩いの場等）	38名
5. 交通対策（駐車場の縮小、周辺道路の渋滞緩和等）	49名
6. 便利な民間施設（物販、金融、飲食など）の併設があること	30名
7. 民間施設の併設などによる賃料収入などによる歳出の抑制	43名
8. 特になし	9名
9. 整備費や維持管理費が増えるものは不要	30名
10. その他	23名



【公的不動産活用課より】

「中央図書館や生涯学習センターの機能等について公共施設を再編することで、人や情報とつながる場となること」、「移転後も窓口利用や相談が快適にできること」とのご意見がそれぞれ約4割の方からあるなど、様々なお考えを聴くことができました。今後の検討の参考とさせていただきます。

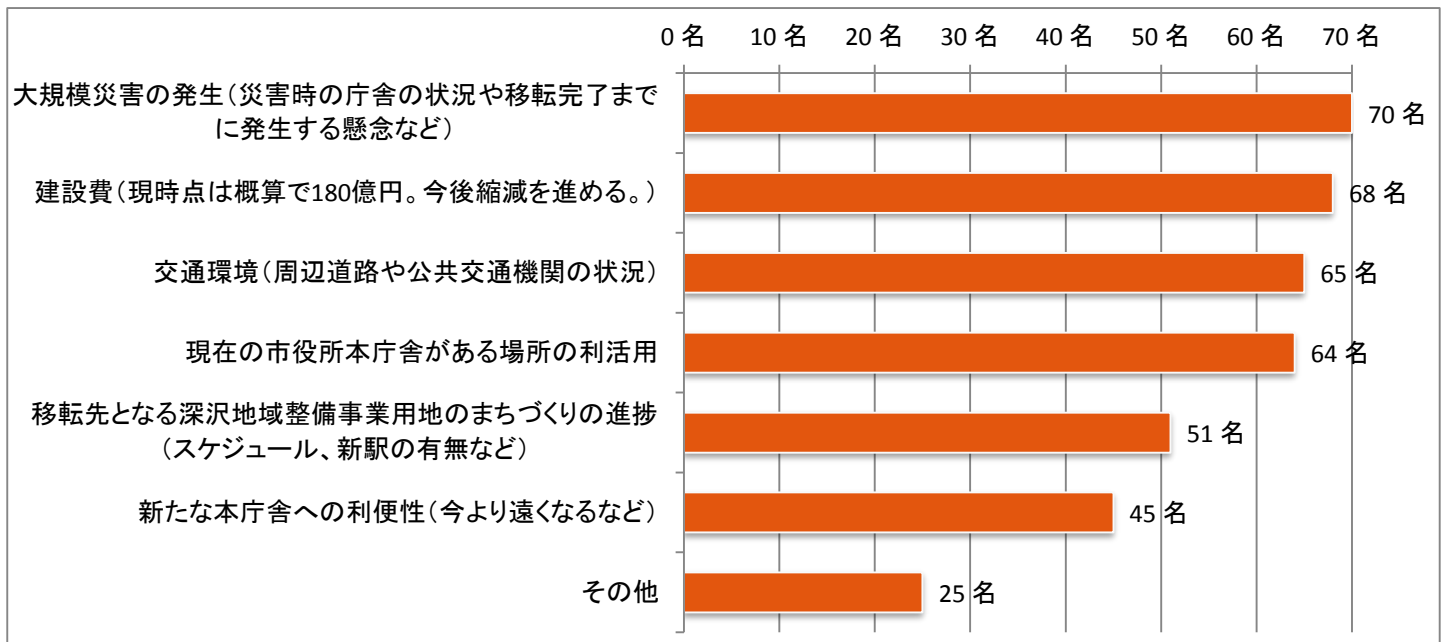


【その他（23名）】…22名の方から次のご意見をいただきました。

- 現市役所の利用。
- 鎌倉観光拠点として、鎌倉の歴史文化の市民及び観光客への発信。市民・観光客が自由に利用できる、スペースの確保。例えば“市民の皆様・観光客お客様コーナー”の設置。
- 本庁舎でないと対応できないサービスの一覧。
- 鎌倉市を代表して市民と観光客に展示できる The KAMAKURA 館的な部屋が欲しいですね。民間委託がベター。
- 観光案内所、市内情報共有施設。
- 鎌倉の顔としての存在。
- 十分な駐車場の確保。
- 現状維持してください。
- 市民のこころのよりどころとなるように積極的に活用すること。
- 観光・教育・社会福祉を横に繋ぐまちづくり活動拠点の創出。
- 集合住宅などの民間利用は絶対にしないこと。
- 平和宣言の石は深沢に。
- 現在の生涯学習センター（公民館に相当）にあるホールを移転させ、規模の大きい快適な施設にする。現在のホールは老朽化が激しく、外部の団体や講演者に申し訳ない気がします。
- 現在地に市役所機能を残すべきだと考えるので、その他のことは何も期待していない。
- 本庁舎の移転反対。（4件）
- まだ正式に決まった事ではないと思いますが？
- 移転することのメリットが分からない。今までの場所に、最低限必要な機能だけあればよい。大きな建物なども不要。
- 移転先の再検討が必要と思われます。
- 「移転」を前提とした質問には返答しかねる。「3つ」とのことなので、その他以外は便宜的に選択した。
- 災害時に前線基地とするなら、鎌倉警察か消防署に市の対策本部を設置するべきと思います。ITやAIの時代に大きな庁舎はいりません。

【質問 8】（必須）市役所本庁舎の移転整備により、将来の社会変化に柔軟に対応できる仕組みを備えたスマートでコンパクトな市役所、災害時には市民の生命を守る前線基地となる市役所などを目指しています。本庁舎の移転整備について、皆さまが関心をお持ちの点を教えてください。（選択肢を3つ）

1. 大規模災害の発生（災害時の庁舎の状況や移転完了までに発生する懸念など）	70名
2. 建設費（現時点は概算で180億円。今後縮減を進める。）	68名
3. 移転先となる深沢地域整備事業用地のまちづくりの進捗（スケジュール、新駅の有無など）	51名
4. 新たな本庁舎への利便性（今より遠くなるなど）	45名
5. 交通環境（周辺道路や公共交通機関の状況）	65名
6. 現在の市役所本庁舎がある場所の利活用	64名
7. その他	25名



【公的不動産活用課より】

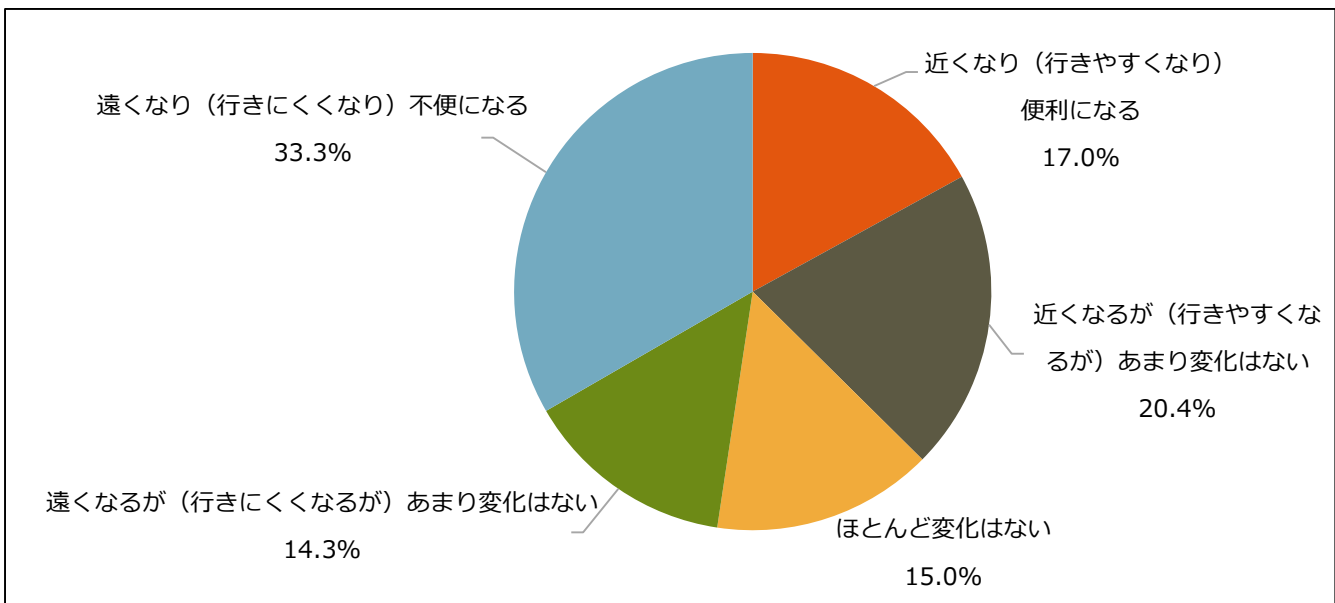
約5割の方が「大規模災害の発生(災害時の庁舎の状況や移転完了までに発生する懸念など)」、「建設費(現時点は概算で180億円。今後縮減を進める。)」とのご意見であることがわかりました。これに次いで、「交通環境(周辺道路や公共交通機関の状況)」、「現在の市役所本庁舎がある場所の利活用」とのご意見がそれぞれ約4割の方からあるなど、様々なお考えを聴くことができました。今後の検討の参考とさせていただきます。

【その他(25名)】…25名の方から次のご意見をいただきました。

- 建物のデザインや 風景の変化、風の流れ。
- スマートでコンパクトな市役所を現在地で建て替え、災害時には市の大作本部を警察または消防に設けること。
- 移転先での大規模災害発生時被害想定。
- 深沢へは行きたい人が御成で済ませられる役所を作って欲しい。
- 市民プールも近くに移転して欲しいです。
- 市庁舎単体の会計でなく、移転を前提とする10年～20年程度の長期ビジョンとしての財政&経営計画
- 本庁舎の移転反対。(4件)
- 災害時に市民の生命を守る前線基地は地域に根差した支所であり、一極集中型の市役所だとは思っていない。移転計画ありきの現在までのやり方については納得できない。まずはどのような行政機能が必要なのか、多くの市民と話し合いの場を設けるべき。広報でいきなり「市役所移転が決まりました」というようなやり方は姑息としか言いようがない。
- まだ正式に決まった事ではないと思いますが？
- 深沢の地理上、相応しいとは思えない。せめて大船駅周辺で再検討してほしい(戸塚区は駅直結ですごく便利になった)。
- 移転には反対です。鎌倉警察署の現在の移転場所が海の近くにしたことにも市に対して不信感をもっています。
- 深沢を前提としているのでその他としました。
- 「移転」を前提とした質問には返答しかねる。また、建設費用詳細、交通計画などの説明、見通しが薄い状況でアンケートを取ることに疑問を感じる。また、「3つ」とのことなので、その他以外は便宜的に選択した。
- ハザードマップ上で浸水地域となっている場所に移転する計画は全く理解できない。
- 移転先の再検討が必要と思われます。
- 費用をかけて市民サービスを犠牲にされてはたまらない。
- 新駅計画は撤回されたと理解しています。またスマートでコンパクトな新市役所庁舎を目指すのであれば現状の2.5倍の面積は必要なのでしょうか？
- 市議会決議を経ずして「移転先が決定した」とする本件の経緯。
- 市民の無関心。旧鎌の人達との分断。鎌倉の人が「深沢」は不便という意見は、今まで深沢の人は「鎌倉」へ行かねばならず不便を強いられていたという意味になるのではないだろうか？
- 質問が重複している。
- 7-4で回答済み。質問が重複していて、何を聞きたいか不鮮明。
- 質問の意図が分かりません。
- 特になし。

【質問 9】（必須）市役所本庁舎が深沢地域整備事業用地（行政施設用地）に移転することによって利便性はどのように変化しますか。

1. 近くなり（行きやすくなり）便利になる・・・（よく利用するので助かる）	25 名
2. 近くなるが（行きやすくなるが）あまり変化はない・・・（あまり利用しないので、利便性は大きく変化しない）	30 名
3. ほとんど変化はない・・・（利用するがほとんど変化はない、ほとんど利用しない）	22 名
4. 遠くなるが（行きにくくなるが）あまり変化はない・・・（あまり利用しないので、利便性は大きく変化しない）	21 名
5. 遠くなり（行きにくくなり）不便になる・・・（よく利用するので困る）	49 名



【公的不動産活用課より】

「あまり変化はない」、「ほとんど変化はない」とのご意見が合わせて約 5 割を占める一方で、「遠くなり（行きにくくなり）不便になる」とのご意見を 3 割の方からいただきました。



【質問 10】（必須）その他、ご意見がございましたらご自由にご記入ください。

68名の方からご意見をいただきました。

【期待すること】

- 高齢者交流や、行政が主体的に動いての認知症予防のための活動、ボランティアの育成など、高齢者対策を他の自治体に先駆けて、率先して取り組んで欲しい。そのための拠点としての新庁舎の機能を期待する。
- 総合スポーツ施設併設を期待します。
- 鎌倉は狭いので多少の場所の変化は影響なし。
- 今まで鎌倉駅を便利に利用していた市民のためにシャトルバス等検討して下さい。
- とにかく、市役所としての本筋を忘れずにいてほしい。その為の住民施設であってほしい。平日日中働いている人は、用がある時は休みをとらないと市役所を使用出来ない。時間帯や曜日を考えほしい！深沢図書館も同様。
- 移転に伴い、窓口のサービス、事務処理の効率が良くなれば良いと思う。
- 役所の利便性を考えるのではなく、市民ファーストで市民の生活の為の利便性を先ず第一に考えるべき！
- アクセスが脆弱であり、道路整備を含めて、特段の配慮を要する。豊島区役所のような民間力の活用や、空間利用を通じて、負担資金の低減に努めて欲しい。
- 山崎なので、深沢、大船どちらでもよいが、じじばばのバス割引があると、市役所の付帯設備利用し安いが。
- 基本的な行政手続き機能（市民とのインターフェース機能）は、現在地でも継続して、利用できるように残すべき。
- 新庁舎はモノレール活用を考えること。旧庁舎は、定期借地契約で民間に資金調達、運営を委託。1 階は民間の店舗等に（収入）、2 階は支所、図書館、保育園等（家賃支払い）に、屋上は避難場所にする。

- 現在は腰越支所を活用しているが、「閉鎖」となると何かと不便になると思う。
- 私は材木座に住んでいるので、深沢には行ったことがありません。たぶん行かないと思います。だから現在の市役所の場所で、あるいは駅周辺で書類手続きなどができるようにしておいてもらいたいです。行くこともない場所に市役所をつくるという大胆な計画にはいまだに首をひねるばかり。
- 道が狭いので、混雑が不安。選挙公約に移転はありましたっけ？
- この場をおかりして。。。鎌倉ブランドの価値がさらに高まるためには寺社にアクセスする道路の拡幅と歩道の整備が不可欠。八幡宮前の駅方から小町通りを抜けた当たりの危険性は何とかしたいところですね。八幡宮側に余地があるので話し合ってみては如何でしょう。加えて宿泊施設（ホテル）の誘致も必要かと思います。

【深沢移転に関して】

- 早期の完成を期待します。
- 7年先とはあまりにも長い。スピード感を持って取り組んでいただきたい。
- 移転反対についての勢力が動いているようだが、行政側の主張は十分理解できるので、深沢移転を進めてもらいたい。大船地域で再開発や市役所移転にならないのは結局のところ守旧勢力が蠢いている結果であり、深沢地域を鎌倉市の第三の核にすることで地域経済も活性化するのではないか。
- 地域エゴやりに負けずに初志貫徹で頑張ってください。
- 目的から庁舎移転には賛成である。しかし、建設費用が桁違いに高すぎる。スマートでコンパクトな市役所に必要なのは豪華な建物ではありません。民間で建設する場合でも費用は10分の1以下となるであろう。また、防災対策と現庁舎の老朽化目的の移転は数年で速やかに完了すべきである。何を1年間検討するのか？
- 不便になるという人もいれば便利になる人もいる。現在の建物の耐震性能の問題もあるので早期に移転すべき。7年は長すぎる。やみくもに時間をかけることが慎重な姿勢とは限らない。完成が下手をすると3代先の市長では計画そのものが無責任ととらえられかねない。
- 時間かかりすぎです。市役所に7年かかるならその前に住宅、マンションを造ってほしい。いつになるのか見通しがたたない。若い世帯が家を買おうにもいつまでも深沢にできないから藤沢などに次々できるマンションなどにどんどん転居してる。とりあえず住宅を。
- 大きな費用をかけての新庁舎建設移転。市、住民の負担軽減のため鎌倉市訪問税又は観光税の新設。
- 本庁舎機能の移転に賛成します。しかし今回は、質問者の意図が、あまりに見えてしまう設問だと思います。火に油を注ぐ様なアンケートは、対立が明らかになりつつある現在、あまり賛同できません。現在の本庁舎がなくなったその場所や周辺の移転メリット、ほかの地域のメリットを明確にし、旧本庁舎の市民のための生きた活用を強調することで、スムーズな切り替えができたはずです。小さな市民集会を重ね、細かな意見交換をしてアイデアを募り、市長や市の幹部が生声で説明する説得力は非常に強かったらうと、残念に思います。市民と行政が対話を重ね、同じ方向を向く、良い機会にもなったでしょう。そうした細かな手続きを踏むことで、いつの間にか移転メリットを市民が理解できていることが、行政としても、「政治」としても大切だったのではないのでしょうか。個人的にその丁寧さを省き、既成事実化してイキナリ広報に出してしまった手法は、拙速と言われても仕方ないかな、と思います。ひとたび政治問題化してしまえば、現在政権で移転作業を続けるのは難しいと思います。残念です。

【説明・検討に関して】

- 市民への広報活動の徹底。1：何故移転しなければならないか。2：如何にサービスが向上するか。3：今の施設の、有効活用。
- 市役所移転・ごみ焼却地移転などの大きな事業があります。市民全員の意見を聞くことは大切ですが、1%の市民の承諾は得ることはできません。ベターの方で行政をすべきだと思います。
- 短時間・短文で意見表明するような事案ではないと考える。市民と行政がもっと深く意見交換すべき。
- 移転に関する情報発信やプロセスが暴力的。市長は市長選で民意を得たと話しているようだが、それは全くの勘違いである。結果がどうなるかわからないが、このアンケートの結果は市役所移転にフォーカスした、より切実な民意であると受け止めてほしい。市民を軽視した市役所や市長の市役所移転への進め方には不快感しかない。
- 質問1に「市役所本庁舎の整備について、移転して整備することを決定しました。」とありますが、一部の市議からそれは市長が勝手に言っていることでまだ議会の了解が得られていないと聞いています。このような大きな案件に場合、市民の賛否を問うべきではありませんか。
- 移転そのものが、「市民・市議会が承認していないため、まだ決定されていない」との主張が、一部市議や市民団体に大きく取り上げられております。一市民としてはこのような鎌倉市の混乱した状況に困惑しております。市と市議・市民団体のどちらを信用すればよいのでしょうか？どちらの主張が正しいのでしょうか？よろしく願いいたします。
- 突然の移転発表は、市長、市議会議員、市役所職員の方々等々に対する深い不信感もちます。
- 深沢は地形的にも決して安全な場所とは言い難く、交通機関も湘南モノレールとバスしかない不便な場所だ。
- 東海道線の新駅という構想があるらしいが、鎌倉市内に作るわけではなく、計画からコントロールできるようなものではないのであてにできるものではない。（むしろ新駅は不要だと考えている）仮に新駅ができたとしても川向うでアクセスが悪く、期待できるものではない。市役所移転については白紙撤回し、行政機能の見直しからオープンな議論を行うべきだと考える。また、今回のアンケートではすでに市役所移転が完全に決まったかのような設問形式だが、設問内容に違和感を感じている。
- このアンケートを読みますといつの間には決まった事に決まっていな事を既成事実化している様に取りれます。旧鎌倉地区の津波対策はどうするのですか？市役所だけが旧鎌倉地区の住民を見捨てて逃げて行く様に感じます。しっかりした津波対策をすれば何も市役所を膨大な費用をかけて移転する必要はないのでしょうか？責任のある回答をお願いします。
- 移転すること自体が市民権、議会が納得していないのは？

- 市民の過半数の賛成を得ているのか疑問である。
- いつ本決まりになったのかわからないうちに、アンケートが来たことが、そもそもとても残念。市職員の皆さんは議論したのかもしれないが、市民との対話や検討が十分とはとても思えない。もし決定してしまったというのなら、もう一度白紙に戻してほしい。
- 質問9は「その他」選択が無いので選んだ「3」は本意ではありません。深沢移転は決定と言われていますが私には（友人知人に聞いても異口同音に深沢移転は本当なの？）良く解りません。
- 後日連絡。
- 深沢移転ありきのアンケートとなっており、行政側のアリバイ作りのためのデータ集めにしか見えない。そもそも移転自体はまだ何も決定していないのに市民を愚弄するにも程がある。先日の市長記者会見での市長の発言によれば、深沢は浸水地域に該当するが、施設をかさ上げして対応するつもりだが、その予算は18億には含まれていないとの事。もしかして君たちは市民を馬鹿にしているのか？
- ・本庁舎場所の変更にあたり、地方自治法第4条により「出席議員の3分の2の賛成を得ましたか」本事案を公表して頂きたい。・本庁舎場所は移転せずに、高さ制限を10mから15mに条例を変更（緩和）して対処するのが好ましい。
- ただでさえ財政難の中で、庁舎を移転するなど全くもって馬鹿げた話である。市長や行政と、地権者や建設会社との癒着を疑わざるをえない。後世に負の遺産を残してまで、箱物を作るなど時代錯誤もいところ。
- 市役所の移転については、市民に対して十分な案内がないまま進められた感が極めて強いと思います。改めて、市役所の移転自体を市民に問うべきである。現市長を必ずしも否定するつもりはなく、支持する点も数多くあるが、市長選で当選したことが、移転についての承認との解釈はあまりにも乱暴な考え方と考えます。
- 市長室、市議会などを備えた「市役所」は、鎌倉駅の近辺にあるべき。
- 国内外の優れた事例を参照し、基本構想基本計画段階では優れた専門家を参画させること。
- 質問7がわかりにくかった。移転が正式に決定したのか否かが今までの広報から読み取り難かった。
- 深沢の駅周辺の人は説明を受けていたかもしれないけれど、知らなかった人は多い。公告の方法が十分ではなかったと思う。決定の後に市議会で承認を得るとするのは当然のことであるが、旧鎌の人達が今まで関心がなさ過ぎたことに驚いた。逆に世界登録遺産のとき、深沢の人が関心を持っていなかったし、情報も入ってこなかったのと同じ仕組みがある。しかし、世界登録遺産のときは、市議会もここまで大きく反対もしてこなかった。深沢は本当に鎌倉市なのか、ただ、人口増加、住民税増加、などの調整のために利用されているだけではないか？
- 深沢地域整備事業用地への移転はまだ決定されたわけではない。このアンケートは移転が前提になっており、深沢への移転自体の是非は全く問われていない。まずは移転先がここでいいのかを市民に問うべきではないだろうか。
- 建設地区予定の深沢に行っても今の場所に行っても現在は災害区域に入っているようであるならば今の市役所周辺に住んでいる方は元々、災害区域内なのに市役所だけは当初は災害区域外になっている深沢へ移転する考えは市民のことは二の次なのかなと思ひ悲しくなりました。災害ボランティア訓練を1年に1回行っているそうですが最新の訓練方法ではなく全く機能していないと聞き、いざとなったら本当に機能するのか非常に不安です。
- 市役所移転後の鎌倉地域のあり方や経済活動について、神社仏閣、商工会議所や商店街連合会といっしょに話し合う場を設けて、鎌倉市全体の街づくりをpushしておくべきではないか。不満や反対意見を持つ人たちへの多角的な対策が必要だと思う。
- 鎌倉全体、及び近隣自治体との社会的・空間的関係をどのように変えたいかの長期ビジョンを説明しないで、点的な企画を問いかける姿勢が残念です。深沢エリア、大船エリア、旧市街地エリアがどのように連携して超高齢化社会を創造的に乗り越えてゆくか。。の先にはじめて、市庁舎移転の意見聴取になるはず。
- （勿論、マスプラP.19-24は熟読していますが）また、質問7の回答選択肢に「大規模駐車場」とあるのを見て、そんなレベルの交通計画を元に深沢エリアの再構築を検討しているのであれば恐ろしい事です。都市のコンパクト化がブームの昨今、これだけの都市拡大・多核化を進める勇氣には驚きますが、この企画による環境的・社会的な影響をどう評価しているのかを公開して欲しいものです。（環境アセスは読んでますが）。
- ハザードマップの「1年に一度」というイメージに安心感を覚えている人が多いが前提となっている一時間降雨量74mm程度は少なすぎる。一時間1mmも線上降雨帯がくればすぐに超える近年の気象変化を見据えると、深沢の敷地はアクセスできない先日の倉敷市内の病院のような浸水エリアの孤島になると思います。その際の防災本部に二重化を目指して現在の市庁舎跡地の機能強化を強く希望致します。
- この質問票が「市役所移転」を前提に構成されている事と、「かまくら」の一面に「市役所移転します」と突然載せた事、両者に「刷り込み操作」の様な「恣意性」と「違和感」を感じる。あの「かまくら」を鵜呑みにしてしまった回答者が存在するとすれば、それは「移転ありき」での返答であり、「多くの市民から拾い上げた意見」では無い。パイアスが強く掛かった返答である。このe-モニターへの回答が今後「広く市民に意見を聞いた上で…」の一作業として取り入れられてしまうならば、「市が我々をその手段のコマとして利用した」と案じるに至る。因みに当方は移転に賛成でも反対でも無い。市長、市担当者の「やり方」「周知方法」に大きな疑念を感じている。一体、何が市長、市担当者を動かしているのか、その原動点を知りたい。当方のこの返事がe-モニターの回答集に載ることを期待して観察している。
- 決定は妥当なんでしょうか？当アンケートにおいても決定を前提にしておりますが、そもそも決定に至るプロセスにおいて多様な意見を聞き、それをどのように判断したのか説明を尽くしているとは考えられません。
- 財政が厳しいと言いつつも、市長議員への手当が神奈川県内上位にあり、また当計画でも多額のコストがかかり、その一方で行政サービスの質が低いのでは、納得できません。
- 現在の進め方は形式的に説明責任を果たしているに過ぎず、真の意味で市民各位の意見・意思を吸い上げたものになっていないと言う感が強いです。少し時間は掛かり過ぎているようですが、今一度市民の多数意見を確認して頂きたいと思ひます。幸いにもオリンピックで建設費が高騰しているため、少し先に延ばしても価値ある市役所を造って下さい。
- このアンケートのすべてが、改めて深沢移転決定を強引に既成事実化していることが非常に驚いた。これだけメディアでも問題視されているのだから、なぜここまで性急に強引に進めようとしているのか。市役所はあの場所にあるのが歴史です。移転には絶対に反対。勝手に市長、職員で決めないで欲しい。

- 新駅ができないと深沢に移転する意味がないほどの影響があるがいつ実現するのかそこにかかる費用がどこまでになるかなど知られていないことが多く、市庁舎移転も実現される感じがしないというのが正直なところです。

【深沢移転に関して】

- 移転は不要と考えます。現在の場所にコンパクトな市庁舎への建替えが妥当かと考えます。
- 初めて知りました。基本的に反対です。
- いきなり決まったという感じ。決定プロセスの開示を SNS で発信すべき。
- 移転計画には反対です。(2 件)
- 利便性は全くない。
- 本庁舎移転に反対。利便性でも JR 駅に近かったのに、渋滞問題、モノレールやバスの混在等も想定でき、さらに職員の交通費等も増えるのでは？例えば、税務署と役所を一度に済ませられたものが非常に不便になる。
- そもそも、わざわざ何のために深沢に移すのか、未だに分からない。鎌倉市役所は鎌倉地区の中心にあることが当然であり、建て直すにしても現在地で行うべき。深沢は防災拠点・揉めているごみ焼却場等に使い、余剰地は売却して、すべての整備資金を捻出することにすればよい。
- 市内の僻地にある役所なんて聞いたこともない。今までどおり、御成で済むようにしてもらいたい。深沢に作ること自体、市民の発想と、かけ離れてる。

【その他】

- 特にございません。
- ありません
- なし

【公的不動産活用課より】

多くのご意見をいただき、ありがとうございました。

皆さまからいただいたご意見を今後の検討の参考とさせていただくとともに、引き続き、市民の皆さまからのご意見伺いながら、市役所本庁舎等の整備に取り組んでまいります。

ご協力ありがとうございました。

鎌倉市 共創計画部 広報広聴課 広報広聴担当

〒248-8686 鎌倉市御成町 18 番 10 号

TEL 0467 (23) 3000 内線 2506

FAX 0467 (23) 6505

e-mail : emoni2505@city.kamakura.kanagawa.jp

4. 新たな本庁舎等の規模やコストについて

4-1 本庁舎等の規模

1) 本庁舎の規模（延べ床面積）の検討

①面積検討の考え方

平成 27 年（2015 年）度の基礎調査で示した必要な延べ床面積の最大側の 30,000 m²（建設単価 60 万円/m²で 180 億円）で検討や取組の周知をしてきましたが、開庁時期における人口減少を考慮した職員数や事務室の基準面積の低減を考慮し、本庁舎に必要な規模の目標設定（上限）を 5,000 m²コンパクトとなる 25,000 m²とした場合について検証します。

②総務省基準による面積の低減の検討

25,000 m²に目標設定した場合、下表の基礎調査において総務省基準をもとに算出した 30,618 m²と比較して、無理のあるコンパクト化になっていないか、次の 2 つの項目を考慮した補正により検証します。

- (a) 開庁時期を平成 37 年（2025 年）とした場合の人口減少の比率を考慮した職員数（座席数）（以下「職員数」という。）の低減補正
- (b) 現況の執務空間を考慮した事務室の基準面積の低減補正

表 総務省基準（基礎調査（平成 27 年（2015 年）度））

諸室	職階	職員数 (座席数) (人)	職階別基準面積 (m ² /人)	基準面積 (m ²)
イ) 事務室	特別職・三役	4	90.00	360
	部長・次長級	40	40.50	1,620
	課長級	64	22.50	1,440
	課長補佐・係長級	209	9.00	1,881
	一般職員	405	4.50	1,823
	製図者	63	7.65	482
	臨時職員等	367	4.50	1,652
	小計 (A)	1,152	-	9,257
ロ) 倉庫	事務室面積 (A) の 13%			1,203
ハ) 会議室等	職員数 × 7 m ²			8,064
ニ) 玄関等	(事務室 + 倉庫 + 会議室等) × 40%			7,410
ホ) 車庫	本庁にて直接使用する自動車数 × 25 m ²			0
ヘ) 議事堂	議員定数 (26人) × 35 m ²			910
合計……総務省基準庁舎面積 (x)				26,844
ト) 防災機能及び市民交流スペース ((y) = (1.1406-1)(X))				3,774
防災機能及び市民交流スペースを含めた庁舎面積				30,618

(a) 人口減少の比率を考慮した職員数の低減補正

平成 27 年（2015 年）と平成 37 年（2025 年）の鎌倉市の人口は、基礎調査（国立社会保障・人口問題研究所の資料に基づく資料）によると次ページの表のとおり、平成

27年(2015年)の人口を1とした場合、平成37年(2025年)の人口減少の比率は0.96となります。特別職・三役、部長・次長級の職員数については、行政サービスの分野の変更・縮小の影響による減少はないものと考え補正を行いませんが、それ以外については人口減少の比率を乗じ、低減補正した職員数を想定します。

表 平成27年(2015年)と平成37年(2025年)の人口と人口減少の比率

	平成27年(2015年)	平成37年(2025年)	人口減少の比率
人口	174,050人	166,336人	0.96

表 本庁舎に必要な面積の算出のための職員数の想定

職階	平成27年(2015年)	人口減少の比率	平成37年(2025年)	(備考)
特別職・三役	4人	1	4人	
部長・次長級	40人		40人	
課長級	64人	0.96	62人	
課長補佐・係長級	209人		201人	
一般職員	405人		389人	
製図者	63人		61人	
臨時職員等	367人		353人	
計	1,152人	-	1,110人	

(b) 事務室の基準面積の低減補正

職階別の一人当たりの基準面積については、次の考え方で低減補正します。

表 低減補正後基準面積とその考え方

職階	総務省基準面積(m ² /人)	低減補正後基準面積(m ² /人)	考え方
特別職・三役	90.00	90.00	
部長・次長級	40.50	18.00	部内に配置するものとして低減(一般職員(4.5 m ² /人)の9倍から4倍へ低減)
課長級	22.50	9.00	ユニバーサルレイアウト ^{※13} により、課内の一角に配置するものとして低減(一般職員(4.5 m ² /人)の5倍から2倍へ低減)
課長補佐・係長級	9.00	5.625	ユニバーサルレイアウトにより、課の一角に配置するが、掌握事務が一般職員より多いことから一般職員より若干広くする程度で低減(一般職員(4.5 m ² /人)の2倍から1.25倍へ低減)
一般職員	4.50	4.50	一般職員一人の基準面積として示されていることから、低減しない。
製図者	7.65	4.50	コンピュータでの作図が普及したことを考慮し、一般職員と同じ座席配置とするものとして低減(1.7倍から1倍へ低減)
臨時職員等	4.50	4.50	

※13 ユニバーサルレイアウトとは…組織変更があっても、基本的なレイアウト変更をせずに「人」「書類」の移動のみで対応可能なワークスペースのこと。

③必要面積の総務省基準との比較結果

人口減少の比率を考慮した職員数と現況の執務空間を考慮した本庁舎の必要面積を算出すると、24,965 m²となり、計算上目標値である 25,000 m²と近似します。また、基礎調査実施時点での本庁舎の一人当たりの執務面積は約 4.1 m²/人でしたが、低減補正した場合の執務面積では約 5.75 m²/人（事務室面積：6,384 m²/職員数：1,110 人）となります。一人当たりの執務面積は基礎調査実施時点の 1.40 倍となり、低減補正前の総務省基準による 8.04 m²/人（9,257 m²/1,152 人）から大きく下回るものの、ユニバーサルレイアウト等による執務環境の改善により、職員の執務環境に大きな影響を及ぼすことはないと考えます。

表 総務省基準（低減補正基準面積を用いた場合）

諸室	職階	職員数 (座席数) (人)	低減補正を考慮 した職階別基準 面積 (m ² /人)	低減補正 基準面積 (m ²)
イ) 事務室	特別職・三役	4	90.00	360
	部長・次長級	40	18.00	720
	課長級	62	9.00	558
	課長補佐・係長級	201	5.63	1,131
	一般職員	389	4.50	1,751
	製図者	61	4.50	275
	臨時職員等	353	4.50	1,589
	小計 (A)	1,110	-	6,384
ロ) 倉庫	事務室面積 (A) の 13%			830
ハ) 会議室等	職員数 × 7 m ²			7,770
ニ) 玄関等	(事務室 + 倉庫 + 会議室等) × 40%			5,994
ホ) 車庫	本庁にて直接使用する自動車数 × 25 m ²			0
ヘ) 議事堂	議員定数 (26人) × 35 m ²			910
合計……総務省基準庁舎面積 (x)				21,888
ト) 防災機能及び市民交流スペース ((y) = (1.1406-1)(X))				3,077
防災機能及び市民交流スペースを含めた庁舎面積				24,965

また、低減補正により、下表のとおり事務室以外でも議事堂を除き、面積が減少しています。併せて、総務省基準にはない防災機能及び市民交流スペースについては、他自治体の事例を考慮して総務省基準庁舎面積の 0.1406 倍として算出しているため、庁舎面積の低減補正に伴い、防災機能及び市民交流スペースの面積も減少しています。

表 低減補正前と補正後の諸室等の面積比較

諸室	補正前	補正後		備考
	面積 (m ²)	面積 (m ²)	補正縮小率	
イ) 事務室	9,257	6,384	69%	
ロ) 倉庫	1,203	830	69%	
ハ) 会議室等	8,064	7,770	96%	
ニ) 玄関等	7,410	5,994	81%	
ホ) 車庫	0	0	-	本庁舎建物に含めない
ヘ) 議事堂	910	910	100%	
ト) 防災機能及び市民交流スペース	3,774	3,077	82%	
合計	30,618	24,965	82%	

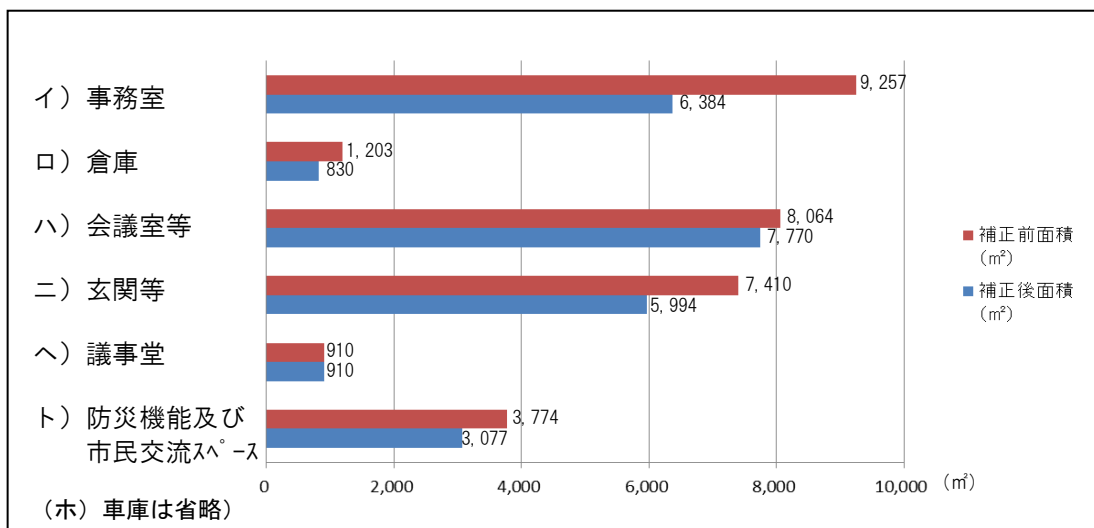


図 低減補正前と後の諸室等の面積比較

2) 防災機能及び市民交流スペースの事例比較

近年建設された平塚市、茅ヶ崎市及び藤沢市における防災機能及び市民交流スペースについては、明らかにこれらの機能に該当する部分を図上で確認したところ、これらの面積及び延べ面積に対する割合は次ページの表のとおりです。3事例における防災機能及び市民交流スペースは、参 4-7 ページ以降の図及び写真のように確保されており、市民交流スペースについては、通路等と一体的に確保されているものもあり、空間に効果的な広がりを持たせています。

また、平成 28 年（2016 年）4 月の熊本地震後に検討、整備予定の八代市（熊本県）においても、それぞれ同程度の規模を確保しています。

表 本庁舎整備事例の防災機能及び市民交流スペース面積

自治体名	建設期間	庁舎面積 ^{※14} (㎡) (①)	防災機能及び市民交流スペース			備考
			市民交流スペース (㎡) (②)	防災機能 (㎡) (③)	②+③(㎡) (④) (④/①)	
平塚市	着工：2011/09 完成：2017/12	約 26,600	約 1,170	約 120	約 1,290 (4.9%)	市民交流スペースの面積に多目的スペース、食堂、売店、コミュニティラウンジを計上 防災機能の面積に3階の災害対策本部室を計上
	出典（引用元）：平塚市庁舎・国庁舎一体的整備基本設計概要					
茅ヶ崎市	着工：2013/12 完成：2016/01	約 18,000	約 480	約 520	約 1,000 (5.6%)	市民交流スペースの面積に市民ふれあいプラザ、市民が利用可能な会議室、展望スペースを計上 防災機能の面積に4階の災害対策本部室を計上
	出典（引用元）：雑誌 新建築 1604 号					
藤沢市	着工：2015/10 完成：2017/12	約 33,500	約 1,060	約 350	約 1,410 (4.2%)	市民交流スペースの面積にコンビニエンスストアラウンジ、市民利用会議室、展示スペース（市民ラウンジ）を計上 防災機能の面積に地下1階の防災倉庫を計上 藤沢市総合防災センター（約 3,700 ㎡）が隣接
	出典（引用元）：藤沢市新庁舎建設実施設計の概要について					
熊本県 八代市	着工：2019/07 完成：2021/05 (予定)	約 26,500	約 940	約 390	約 1,330 (5.1%)	市民交流スペースの面積に市民活用室、多目的スペースを計上 防災機能の面積に3階の大会議室兼災害対策本部事務室、小会議室兼災害情報室、備蓄倉庫を計上
	出典（引用元）：八代市新庁舎建設業務 基本設計書（概要版）					

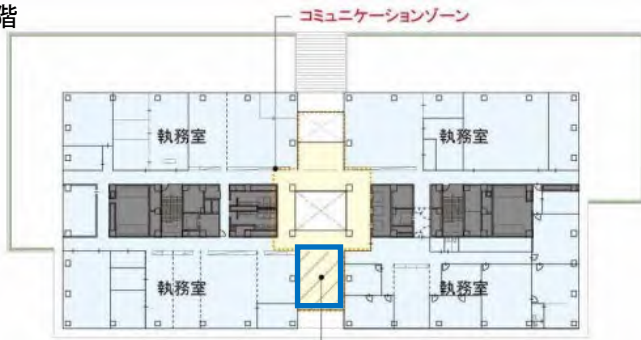
※14 庁舎面積は、本市の庁舎規模の算出条件と揃えるために、既存庁舎、屋内駐車場、複合化機能（平塚市庁舎内の税務署）などを除いた面積です。

8階



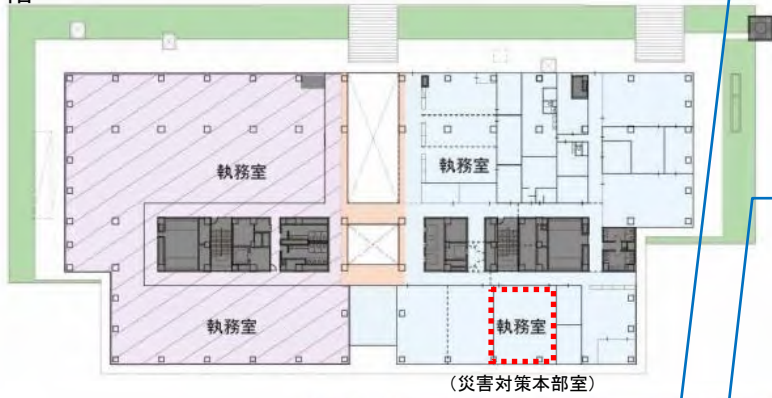
コミュニティラウンジ

4～7階



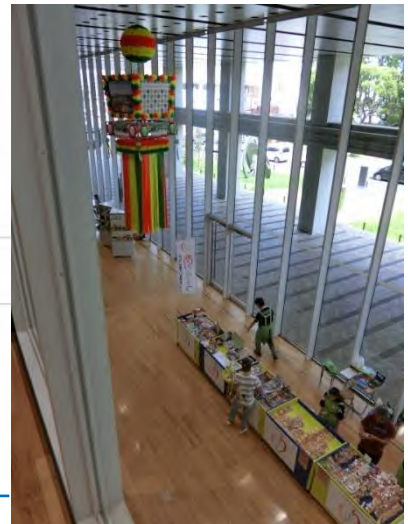
売店

3階



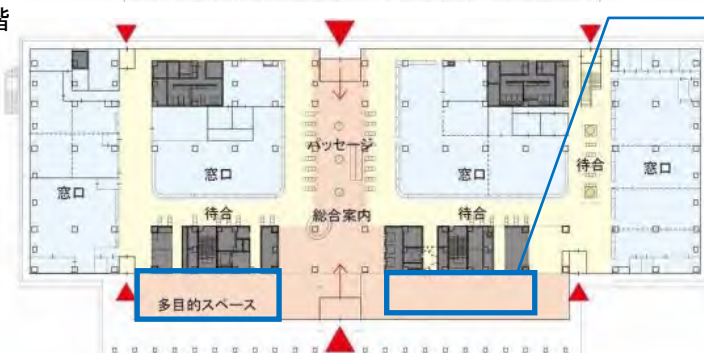
食堂

2階

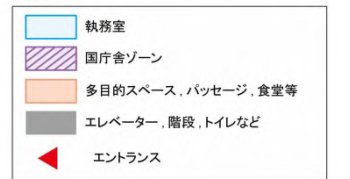


多目的スペース

1階



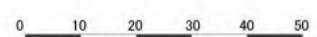
凡例

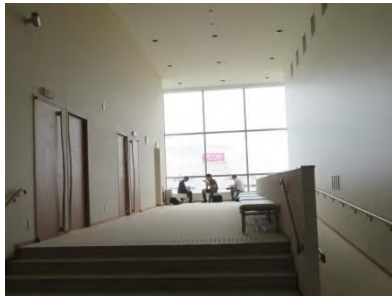


市民交流スペース

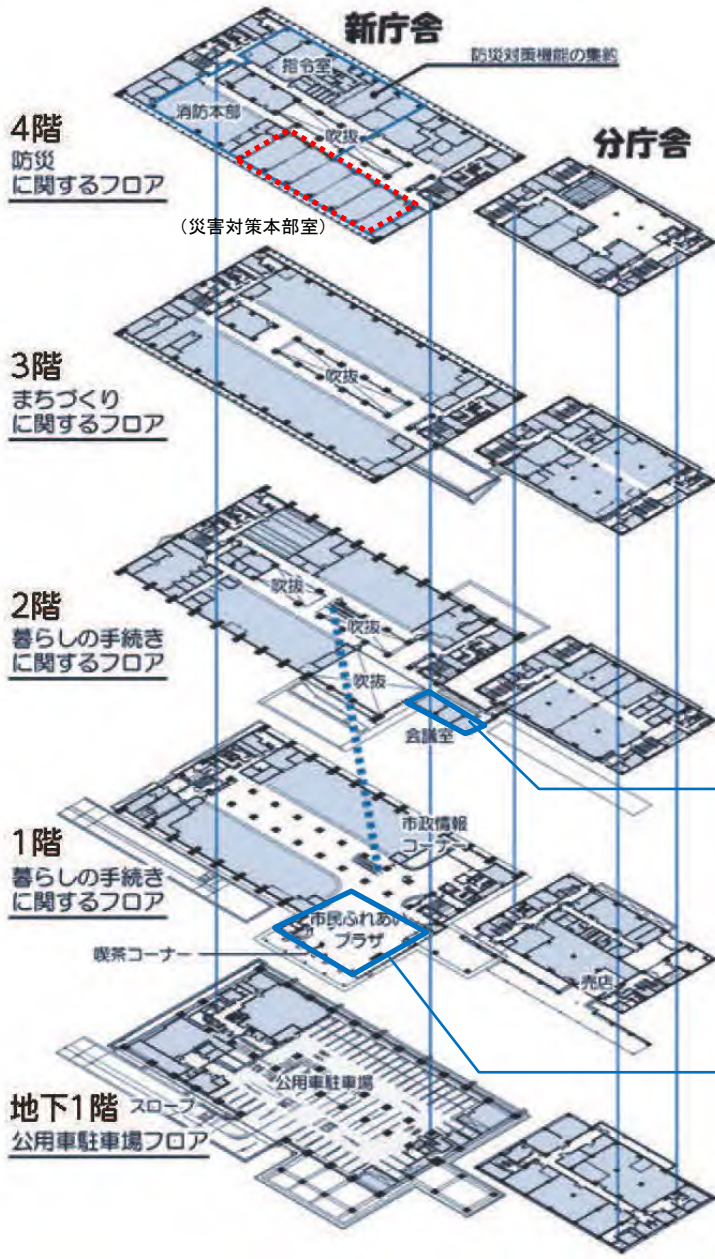
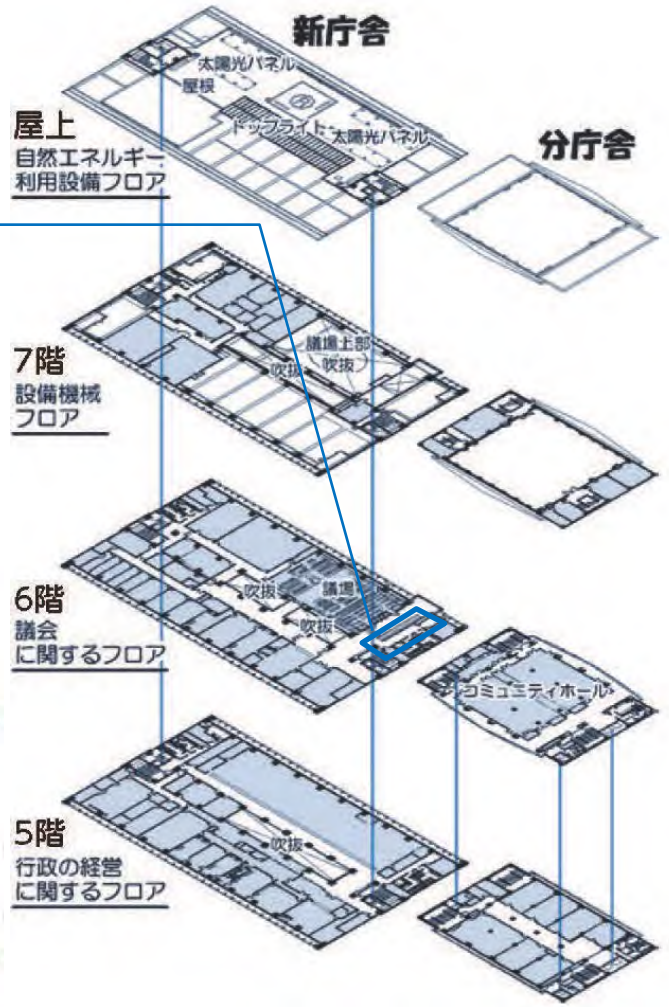
防災機能

図 平塚市庁舎・国庁舎平面図及び市民交流スペース写真

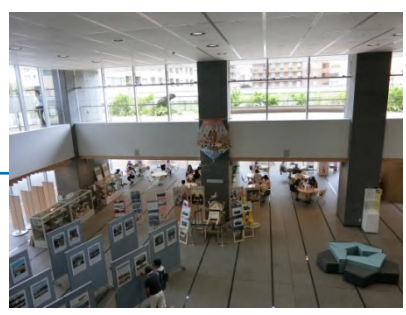




展望スペース



会議室



市民ふれあいプラザ（喫茶コーナー）

市民交流スペース 防災機能

図 茅ヶ崎市庁舎フロア図及び防災機能・市民交流スペース写真



図 藤沢市庁舎平面図及び防災機能・市民交流スペース写真

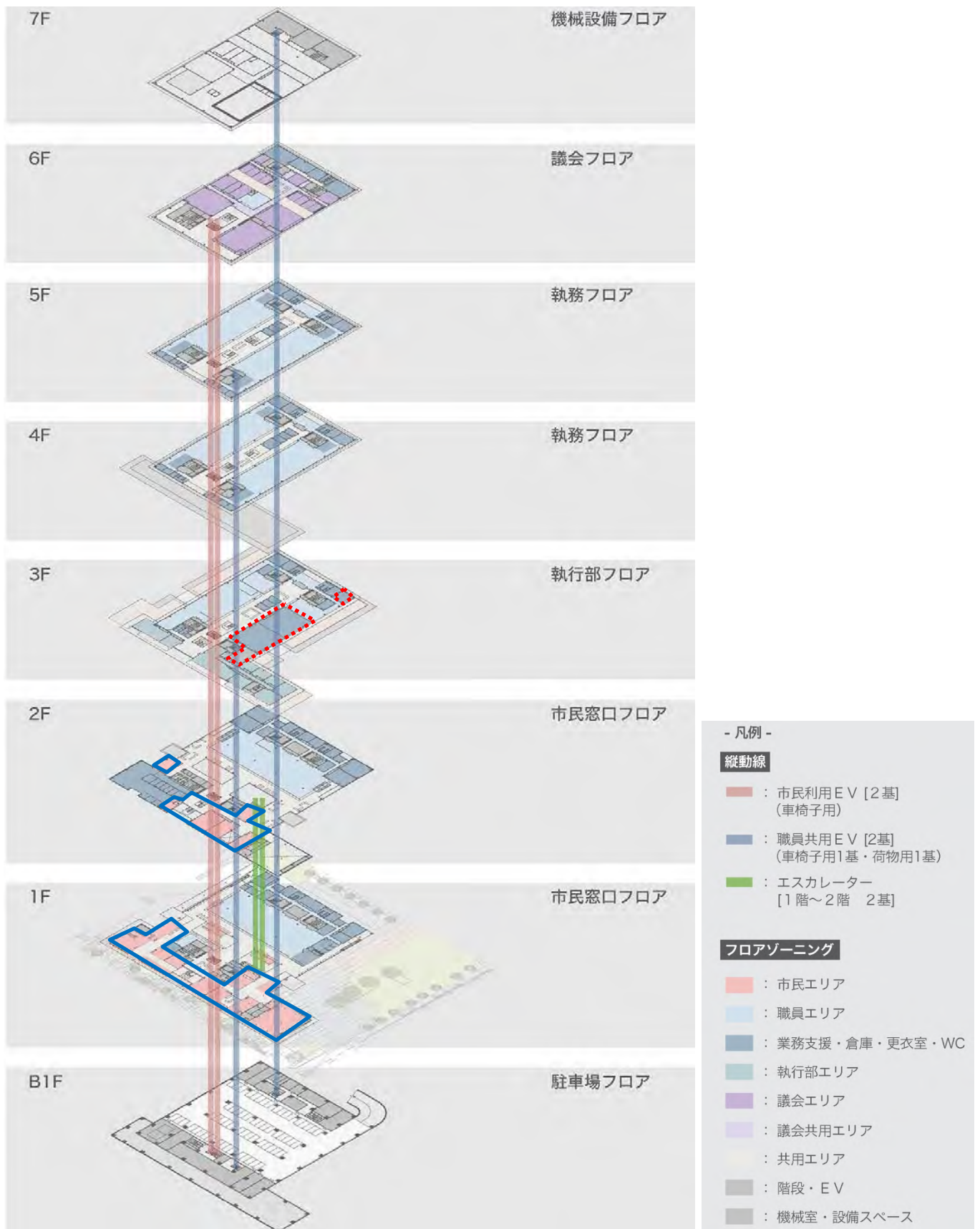


図 八代市庁舎平面図及び防災機能・市民交流スペース

市民交流スペース 防災機能

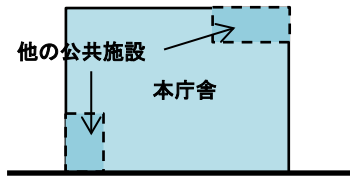


3) 将来不要となる面積への将来的な対応

本庁舎の面積を検討する中で、コンパクト化に伴い、バリアフリーやユニバーサルデザインがおろそかにならないよう注意が必要です。

また、開庁した後も人口減少が想定される中、職員数の更なる低減や議員定数の見直しなども起こり得ることが考えられますが、現時点ではこれらを見込んだ延べ床面積での整備が難しいため、将来的な対応策の検討も必要となります。

将来的に不要となる床面積の対応策としては、「他の公共施設を集約化できるように建てる」、「一部を民間に貸せるように建てる」、「本庁舎と別棟に分けて建てる」などが考えられます。

表 将来不要となる面積への将来的な対応策のイメージ

他の公共施設を集約化できるように建てる	一部を民間に貸せるように建てる	本庁舎と別棟に分けて建てる
		
<p>・同じ公共施設であるため、階や位置等を柔軟に設計できる。</p>	<p>・当初から動線や管理区分等が分けられるように設計することが前提。高層階では特に縦動線（EV）等を別にする等の工夫が必要。</p>	<p>・富岡市庁舎の公募型プロポーザルの最優秀提案のように、別棟を設計することにより、将来不要となる別棟部分を民間に貸すことや、減築する。</p>

(参考) 群馬県富岡市新庁舎建設設計業務公募型プロポーザルの最優秀提案

群馬県富岡市の新庁舎建設設計業務公募型プロポーザルの最優秀提案では、庁舎を敷地の中に4棟に分けて整備することで、床面積が不要になった際には、一棟を丸ごと民間に貸し出せることを提案しています。(実際には、分棟のプランは実現していません)

表 富岡市庁舎の検討経過と基本構想等の特徴

	基本構想策定時 (平成24年3月)	基本設計(案)時 (平成25年10月)	基本設計完了時 (平成27年2月)	竣工時
人口	平成27年の本市の人口は、50,700人と想定	50,543人 (平成25年10月1日)	50,015人 (平成26年10月1日)	49,096人 (平成30年9月1日)
庁舎規模	概ね9,000㎡	約8,532㎡	約8,400㎡	8,575.54㎡
コスト	約30万円/㎡	24億円973万円 (約29万円/㎡)	32億円7,045万円 (約39万円/㎡)	35億円9,144万円 (約42万円/㎡)
備考	(基本計画なし)	分棟(4棟)	1棟	1棟
主な出典元	富岡市新庁舎建設基本構想	富岡市新庁舎建設設計基本設計(案)	富岡市新庁舎建設設計基本設計	富岡市役所 [○] パソレット入札指名・執行調書予定価格
基本構想の特徴	理想の庁舎像に『市民と共に進化する安全安心な100年庁舎』、基本方針の一つに社会の変化発展に柔軟に対応できる経済的で長寿な庁舎を掲げた。			
設計業務公募型プロポーザルの特徴	「21世紀の庁舎の考え方について」を提示し、「今後日本の社会は本市も含めて人口減少、高齢化など急激で大きな変化を受けることが想定される。これに対して、本市庁舎の計画においては、どのような考えで臨めばよいか。」の提案を求めた。 最優秀提案は「短・中・長期の変化に対応するフレキシブルな庁舎」とすることを提案。			

4-2 コスト

1) 本庁舎整備に関する事業費

本庁舎整備に関する事業費の概算については、目標設定した本庁舎の延べ床面積 25,000 m²を前提に、他自治体の基本構想の事例などを参考に試算したところ、下表のとおりとなります。概算費用はあくまで試算であり、社会情勢により変動する可能性があります。今後本庁舎機能や整備手法等の具体化に併せて、事業費についても精査していきます。

表 本庁舎整備に関する事業費（概算）の試算

	費目	内容	概算費用
本庁舎	建設工事費	建物を建設する費用 60 万円/m ² （引用：本庁舎機能更新に係る基礎調査報告書） 25,000 m ² ×60 万円/m ² =1500,000 万円=150 億円	150 億円
	外構工事費	通路や屋外駐車場、植栽などを整備する費用 3.3 万円/m ² （引用：水戸市庁舎整備基本計画） 行政施設用地 25,800 m ² の 60%程度を本庁舎敷地と仮定し、建ぺい率を 40%程度とすると、建物周囲の外構部分の面積の割合は 60%程度となり、約 9,000 m ² となる。 25,800 m ² ×60%程度×60%程度=9,288 m ² ≒9,000 m ² 3.3 万円/m ² ×約 9,000 m ² =29,700 万円≒3 億円	3 億円
	調査・設計費	調査等の業務（基本計画策定、事業手法調査、地盤調査、アドバイザー業務等）、設計業務（基本・実設計、工事監理）などに要する費用（他自治体事例等より）	4 億円
	備品更新費 （初度調弁）	建設工事費の 3%として試算（引用：災害時に機能を損なわない基礎自治体庁舎整備の PPP による財源確保、東洋大学 PPP 研究センター紀要 NO.2 2012） 150 億円×3%=4.5 億円≒5 億円	5 億円
	移転費	引っ越しに要する費用 1.5 万円/m ² （引用：開成町新庁舎建設基本構想） 25,000 m ² ×1.5 万円/m ² =37,500 万円≒4 億円	4 億円
	本庁舎整備に関する事業費		

- ※ 駐車場を自走式の 2 層等とする場合、建設工事費が増加し外構工事費が減少します。上記には、合築する施設の外構工事費も含まれています。
- ※ 電話・LAN などのシステムや設備の移設費等を含んでいません。
- ※ 現時点の概算であるため端数を切り上げ、消費税等相当額は 8%で試算しています。
- ※ 消費税等相当額が 10%になった場合、本庁舎整備に関する事業性能 166 億円/108%×110%で計算すると、約 3 億円の増額という試算になります。

(参考) 建設コストの経年変化と建設単価について

1) 庁舎建築事例の建設単価の比較と傾向

近年完成、工事中又は計画中の県内等の庁舎建築事例の建設コストと建設単価は、下表のとおりであり、建設単価は、二宮町の約 30 万円/㎡から川崎市の約 65 万円/㎡となっています。また、これらの着工時又は着工予定時期と建設単価との関係は、次ページのグラフに示したように、サンプル数が多くありませんが、上昇傾向であることが分かります。

なお、本庁舎と消防本部との合築（一つの建物としての整備）を検討する場合、消防本部部分の工事費も検討することになります。合築の事例ではないものの、消防施設の整備事例として参考となる鎌倉消防署腰越出張所改築工事（平成 29 年（2017 年）完成。外構部分の工事を含む。）の予定価格による建設単価は約 60 万円/㎡でした。合築によるコストダウンが考えられますが、外構部分の工事費を含んでいることも踏まえ、合築する場合の消防本部部分の建設単価については、本庁舎の建設単価と同額の 60 万円/㎡と設定します。

また、鎌倉市公的不動産利活用推進方針（平成 30 年（2018 年）3 月）では、消防本部の規模を約 3,000 ㎡と想定しており、本庁舎の本庁舎に必要な規模の目標設定（上限）を 25,000 ㎡とした場合、合計の面積は最大約 28,000 ㎡となり、消防本部を含めた場合の建設コストは 168 億円となります。

表 本庁舎整備事例の建設単価

自治体名	建設期間	建設コスト (税込) (①)	延床面積 (②)	建設単価 (①/②)	備考
長岡市	着工：2009/11 完成：2012/02	約 55 億円	約 1.2 万㎡	約 46 万円/㎡	本庁舎部分のみの延床面積と概算事業費を引用
		出典（引用元）：新しい市役所プランー長岡市			
平塚市	着工：2011/09 完成：2017/12	約 143 億円	約 3.64 万㎡	約 39 万円/㎡	税務署 (4,142 ㎡) と屋内駐車場 (5,674 ㎡) を含む
		出典（引用元）：本庁舎機能更新に係る基礎調査報告書			
北本市	着工：2012/11 完成：2014/03	約 25 億円	約 0.93 万㎡	約 27 万円/㎡	
		出典（引用元）：北本市庁舎建設基本計画			
柴波町	着工：2013/08 完成：2015/03	約 20 億円	約 0.7 万㎡	約 29 万円/㎡	本体工事（公共車庫を含む）部分のみの延床面積と概算事業費を引用
		出典（引用元）：柴波町新庁舎建設基本計画			
茅ヶ崎市	着工：2013/12 完成：2016/01	約 66.5 億円	約 2.00 万㎡	約 33 万円/㎡	予定価格 分庁舎面積含みません。
		出典（引用元）：本庁舎機能更新に係る基礎調査報告書			
藤沢市	着工：2015/10 完成：2017/12	約 177 億円	約 3.54 万㎡	約 50 万円/㎡	予定価格
		出典（引用元）：本庁舎機能更新に係る基礎調査報告書			
富岡市	着工：2016/1 完成：2018/2	約 34 億円	約 0.9 万㎡	約 42 万円/㎡	予定価格
		出典（引用元）：富岡市役所バンレット・入札指名・執行調書			
横浜市	着工：2017/7 完成：2020 〈予定〉	約 694 億円	約 14.05 万㎡	約 49 万円/㎡	予定価格から設計費を除外し、別途発注予定の内装等工事費加算
		出典（引用元）：横浜市市庁舎移転新築工事入札結果報告書			
開成町	着工：2018/7 完成：2020 〈予定〉	約 25 億円	約 0.39 万㎡	約 64 万円/㎡	予定価格
		出典（引用元）：開成町新庁舎建設工事総合評価方式による入札結果報告書			

川崎市	着工：2018 完成：2022 〈予定〉	約 410 億円	約 6.32 万㎡	約 65 万円/㎡	概算事業費から第2庁舎解体、広場・周辺道路等整備等、調査、負担金、その他と移転の費用を除外（旧本庁舎地下部分解体を含む）
出典（引用元）：川崎市新本庁舎基本設計					
二宮町	着工：2021～22 完成：2022～23 〈予定〉	約 13 億円	約 0.44 万㎡	約 30 万円/㎡	約 30 万円/㎡、4,400 ㎡と設定 庁舎本体工事費用
出典（引用元）：二宮町役場庁舎整備手法調査報告書					
厚木市	着工：2022 完成：2024～25 〈予定〉	約 100 億円	約 2.1 万㎡	約 48 万円/㎡	約 48 万円/㎡と仮定し、2.1 万㎡想定した本体建築工事費用
出典（引用元）：厚木市新庁舎整備基本構想（案）					
世田谷区	着工：2022 完成：2026～ 〈予定〉	約 385 億円	約 7 万㎡	約 55 万円/㎡	地下駐車場・駐輪場をつなぐ地下通路も含む
出典（引用元）：世田谷区本庁舎整備設計基本方針					
鎌倉市	着工：2022 完成：2025 〈予定〉	約 180 億円	約 3.0 万㎡	約 60 万円/㎡	2.5～3.0 万㎡の庁舎規模とし、3.0 万㎡で算出
出典（引用元）：本庁舎機能更新に係る基礎調査報告書					

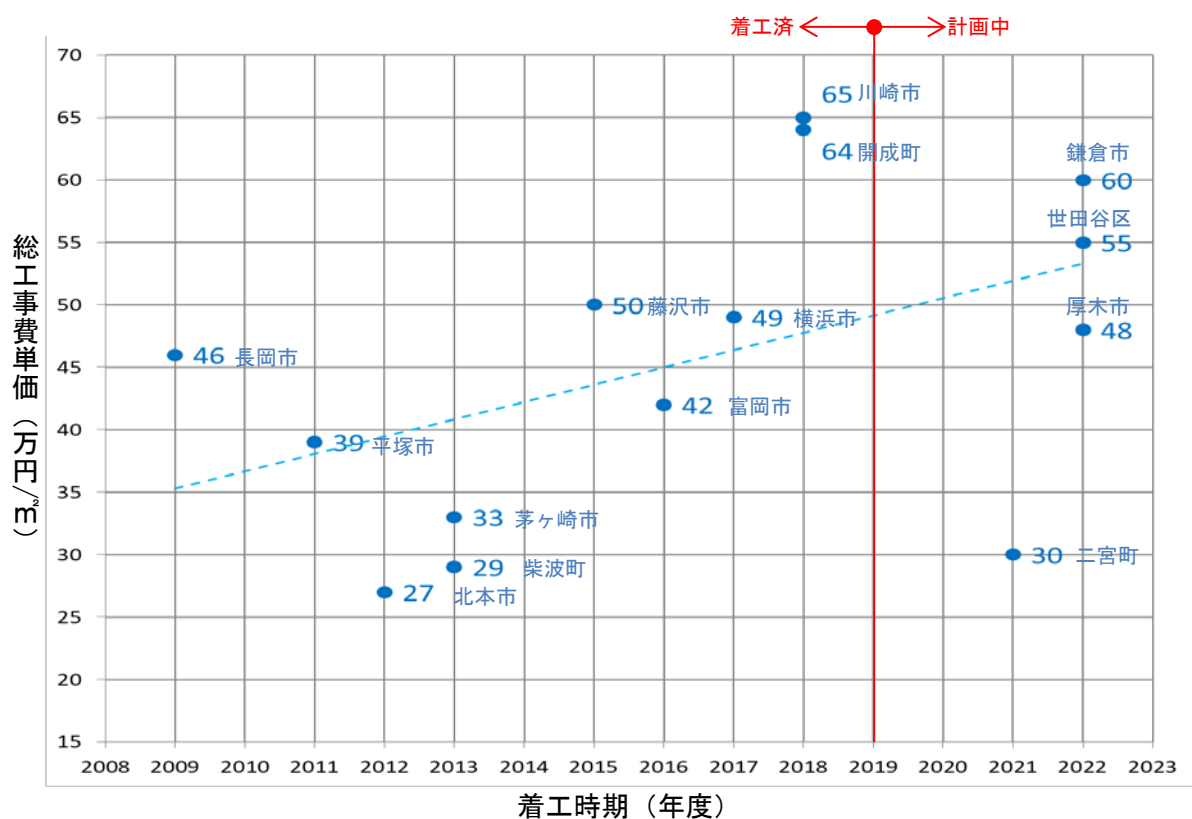


図 本庁舎整備（予定含む）事例（建設着手時）と建設単価の傾向

※ 2018年の開成町は7月着工、川崎市と2019年以降の事例は、予定。建設単価は各自自治体の情報による。

2) 一般事務所ビルの建設コストの推移

過去の建設コストについては、一般社団法人建設物価調査会による用途別の調査が毎年行われていますが、庁舎の区分がないため、一般事務所ビル（自社ビル）の建設コストを見ると、2008年度のリーマンショック以降、下のグラフのように、単価は上昇傾向になっています。

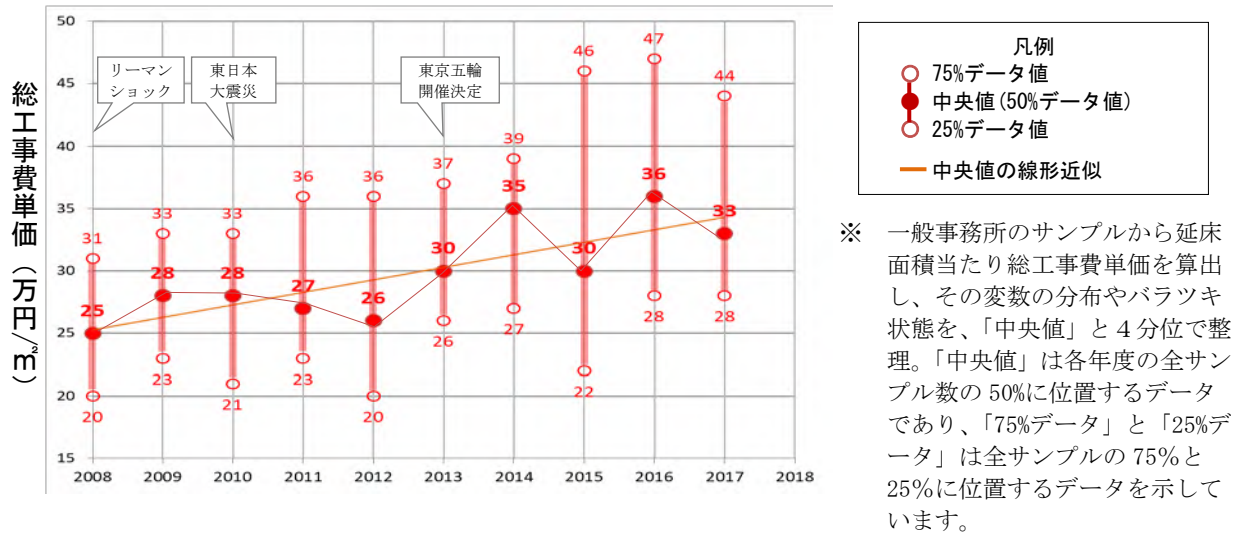


図 建設コスト（一般事務所）の推移

5. 本庁舎等整備とまちづくりについて

5-1 深沢地域整備事業用地でのシビックエリア形成や事業実現への効果

本庁舎は、多様な目的を持った市民利用が想定されるため、深沢地域整備事業のリーディングプロジェクトとなることで、シビックエリアとしての機能や深沢地域整備事業全体の実現性の向上に寄与することが期待されます。また、市街地形成や景観形成の先導的な役割を担うため、湘南深沢駅からのアプローチやシンボルロードに対しても、深沢地区のまちづくりガイドラインに沿った洗練された外観デザインや緑化等により、景観形成についても貢献していきます。さらに、ゆとりある庁舎空間の確保により、職員の執務環境の向上による市民サービスの向上、市民の利用・交流の場の創出、災害時の備えが可能となり、地域やまちに開かれた本庁舎の実現に向けたポテンシャルの向上が期待されます。

一方、消防本部も本庁舎との密接性を高める構造とすることにより、災害時の行政サービス等の機能が高まり、市全体の防災力の向上につながることを期待されます。さらに、総合体育館やグラウンド、公園との併設により、来庁者のスポーツに触れる機会やイベントのPRに目が留まる場面の増加、行政等が主催する健康・福祉サービスやイベントの効率的な運営が期待できます。

これに加え、平日は主に来庁者、休日は主に運動施設や公園の利用者が周囲に集まることで、本庁舎敷地内に確保する市民を含めた民間利用スペースの活性化や深沢地域整備事業用地の他街区の収益性の向上等への効果が見込まれることから、民間団体による発展的な活用の提案が期待できる空間を整備できれば、シビックエリア全体の付加価値の創出につながるものと考えられます。



本庁舎での市民の利用・交流の場を創出している事例(長岡市、事務局撮影)



体育施設や来街者利用施設を一体的に整備している事例(紫波町、オガール紫波ホームページより引用)



みどりの広場-災害時イメージ

庁舎外スペースの災害時利用を想定している事例(北本市、新庁舎建設基本設計書(概要版)より引用)

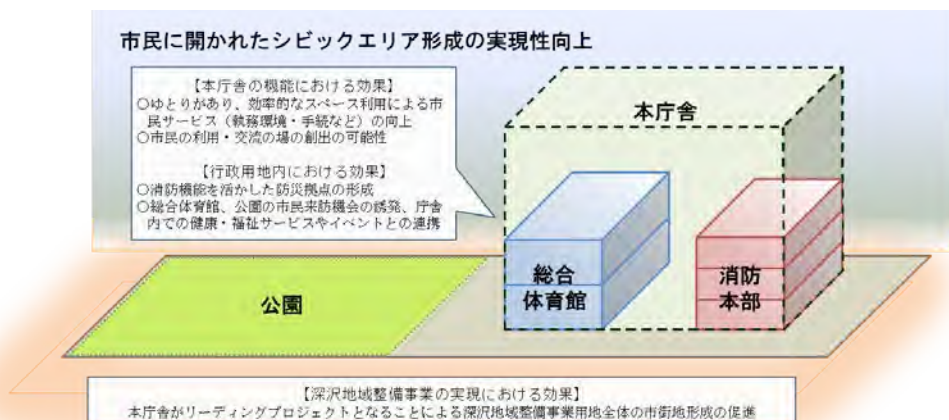


図 深沢地域整備事業用地でのシビックエリアの形成と事業実現への効果

5-2 深沢地域整備事業用地（行政施設用地）における本庁舎移転による周辺交通への影響

1) 市役所の職員の通勤による交通機関の利用者数の想定

- 平成 29 年（2017 年）4 月 1 日の全職員数 1,442 人（非常勤嘱託職員等を除く）のうち、本庁舎の移転等による勤務先等の変更の対象を次のように仮定し、試算します。

<p>■現在の勤務先が本庁舎、第3分庁舎、神奈川県鎌倉水道局（教育委員会の一部）（以下「本庁舎等」という。）</p> <p style="text-align: center;">1,039 人</p>
<p>■本庁舎の移転後に執務室の集約等により移転先に勤務（深沢地域整備事業用地に集約予定の消防本部職員含む）</p> <p style="text-align: center;">185 人（集約を想定する施設 146 人+集約する消防本部・消防署 39 人）</p>
<p>合計：1,224 人</p>

- 上記 1,224 人の現在の市役所職員の主たる通勤手段から、深沢地域整備事業用地に通勤する通勤手段を次のように想定してシミュレートしました。
- 交通機関への影響をシミュレートする対象は影響が懸念されている湘南モノレール（以下「モノレール」という。）とし、大船駅から湘南江の島駅方面に 722 人、湘南江の島駅から大船駅方面に 68 人がモノレールを利用すると想定します。



移転後の通勤手段の振り分けの考え方

表 市役所職員の主たる通勤手段のシミュレート

単位 (人)

	現状の通勤手段		移転後の通勤手段の振り分け							
			湘南モノレール (江の島方面行)	湘南モノレール (大船方面行)	京急バス (大船方面行)	京急バス (鎌倉・梶原方面行)	徒歩	自転車	バイク	自動車
①鎌倉市役所										
鉄道	545	➔	512	49	16	1	8	6	0	0
バス	47									
徒歩	63									
自転車	50									
バイク	161									
車	173									
合計	1,039									
②本庁舎への集約を想定する施設										
鉄道	65	➔	63	13	3	0	2	2	0	0
バス	18									
徒歩	9									
自転車	7									
バイク	23									
車	24									
合計	146									
③深沢地域整備事業用地へ集約する消防本部・消防署										
鉄道	20	➔	16	4	1	0	1	0	0	0
バス	2									
徒歩	3									
自転車	2									
バイク	6									
車	6									
合計	39									
対象外										
鉄道	130	➔	/	/	/	/	/	/	/	/
バス										
徒歩										
自転車										
バイク										
車										
合計	218									
合計	1,442	1,442	722	68	20	1	12	8	190	203

※ 「鉄道」「バス」の数は、平成 29 年 (2017 年) 1 月 12 日時点の職員の通勤経路データをもとに最寄り駅が湘南深沢駅になった場合の各職員の経路をシミュレートし、その集計数の内訳の割合を 4 月 1 日時点の職員数に乗じて算定している。また、①～③及び対象外の内訳も職員の通勤経路データの内訳の割合をもとに算定している。

※ 移転後の「徒歩」と自転車の振り分けは、現状の徒歩と自転車の分担率をもとに算出する。

※ 移転後の各公共交通機関及び「徒歩」、「自転車」は現状の通勤経路情報をもとに想定し、移転前に「徒歩」、「自転車」であった職員は各勤務地から比較的近い場所に暮らしているものと仮定すると共に、雨天時等のモノレール利用もあり得ることからあえてモノレールへの負荷が増す側に仮定して次の観点で交通手段を想定する。

①鎌倉市役所を勤務地としている場合：JR 鎌倉駅から JR 大船駅経由で「湘南モノレール (江の島方面行)」を利用

②本庁舎への集約を想定する施設を勤務地としている場合：鎌倉市公共施設再編計画に掲載される各施設の職員数より、JR 大船駅から「湘南モノレール (江の島方面行)」を利用 (168÷205≒82.0%)、深沢支所周辺から「徒歩」(18÷205≒8.8%)、腰越支所周辺から「湘南モノレール (大船方面行)」を利用 (19÷205≒9.3%) の職員数で案分

③深沢地域整備事業用地へ集約する消防本部・消防署を勤務地としている場合：JR 大船駅から「湘南モノレール (江の島方面行)」を利用

※ 「バイク」、「車」の職員は本庁舎の場所が変わっても手段を変えずに通勤が可能であると仮定し、移転後も交通手段変更なしとしている。

2) 職員の通勤におけるモノレールへの影響の分析方法と結果

- ・湘南モノレール株式会社が実施した平成 28 年（2016 年）の列車別各駅乗降人員調査（以下「H28 調査」という。）における職員の出退勤の時間帯（7:30～8:30、17:15～18:15）に湘南深沢駅に到着（退勤の時間帯においては出発）するモノレールを利用すると想定した職員数を振り分け、追加乗客数（職員）として加算することで影響を分析します。
- ・通勤職員数の振り分けの考え方は、平成 28 年（2016 年）10 月の平日の職員（8：30 から 17：15 勤務の職員）の出退勤時間の分布を基に、湘南深沢駅にモノレールが到着する各時間帯の出勤人数と割合を算出し、その状況を始発駅の追加乗客数（職員）とするとして推定します※15。
- ・現在の運行しているモノレールの車両は、定員 224 人、満員時 496 人とします。（湘南モノレール株式会社の HP より）。
- ・ここでは次表のとおり、最も影響が出る大船駅発車のモノレールの分析結果を示します。

※15 深沢地域整備事業用地全体の整備による利用者の増加量は本推定では含んでいないものとする。

乗客数の大きな増加が見込まれる湘南江の島方面行において、最大で 462 人が大船駅から乗車する推定となりました。満員時 496 人の乗客に対応可能な車両で運行していますが、現実的には、ホームのスペースの関係等により入場を制限して運行する場合もあり、大船駅の構内外の混雑や乗車できない一般利用者の発生を回避するためにも、通勤時刻を分散して乗車することなどの工夫が必要となると見込まれます。

また、湘南深沢駅はすれ違い駅であるため、8:05 には両方面からの車両の乗降客は最大で 337 人（湘南江の島方面行の電車の降客（職員 202 人及び一般の降客 36 人）及び一般の乗客 2 人＋大船駅行の電車の降客（職員 19 人及び一般の降客 5 人）及び一般の乗客 73 人）が湘南深沢駅のホームで乗降することが予想できました。湘南深沢駅ホームの混雑回避を考える上でも、通勤時刻を分散して乗車することなどの工夫が必要となると見込まれます。

以上を踏まえ、本庁舎の移転により見込まれる、職員の通勤におけるモノレール利用の増加については、乗車時間の分散化や路線バス利用の促進、時差出勤等によって職員の通勤による特定の時間帯への利用集中の回避等により、湘南モノレールに係る負荷を軽減する取組を実施していくことが望ましいと考えられます。

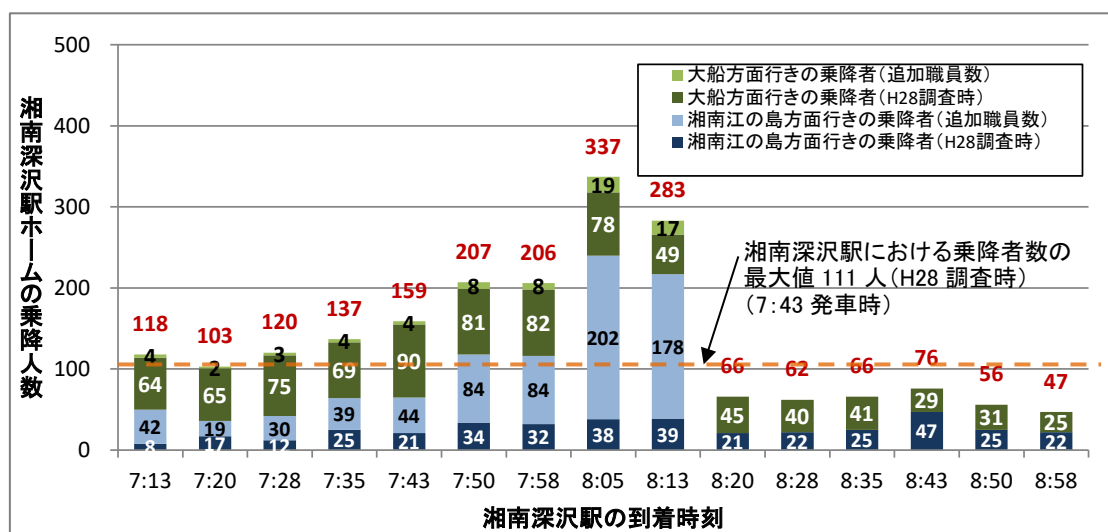


図 出勤時・湘南深沢駅での乗降者数

表 出勤時・湘南江の島方面行の追加乗車人数

	始業9本前 以前の電車	始業8本 前の電車	始業7本 前の電車	始業6本 前の電車	始業5本 前の電車	始業4本 前の電車	始業3本 前の電車	始業2本 前の電車	始業直前 の電車	合計
湘南深沢駅の発車時刻 (到着時刻の目安として)	7:13 以前	7:20	7:28	7:35	7:43	7:50	7:58	8:05	8:13	
出勤時間帯 (徒歩10分で想定)	7:23 以前	7:30～ 7:37	7:38～ 7:44	7:45～ 7:52	7:53～ 7:59	8:00～ 8:07	8:08～ 8:14	8:15～ 8:22	8:23～ 8:30	
平成28年10月の時間別の延べ出勤人数 ※16	726人	328人	521人	669人	761人	1,467人	1,467人	3,508人 (ピーク)	3,089人	12,536人
時間別延べ出勤人数の割合	5.8%	2.6%	4.2%	5.3%	6.1%	11.7%	11.7%	28.0%	24.6%	100.0%
▼ 各電車に通勤者の降客の分布状況を準用した職員数の乗車人数を配分 ▼										
モノレールでの出勤人数 (湘南深沢駅の降車客数)	42人	19人	30人	39人	44人	84人	84人	202人	178人	722人※17
大船駅の発車時刻	7:07 以前	7:15	7:22	7:30	7:37	7:45	7:52	8:00	8:07	
H28調査の大船駅からの乗客数	85人	74人	110人	209人	166人	247人	230人	260人	255人	
移転後の大船駅からの乗客数(推定)	最大で 127人	93人	140人	248人	210人	331人	314人	462人 (ピーク)	433人	

※16 標準の勤務シフトの職員を対象とし、休日及び遅刻・時間休みの出勤を除く1か月の延べ集計数

※17 四捨五入の関係により、合計が前ページの表と合わないことがある。

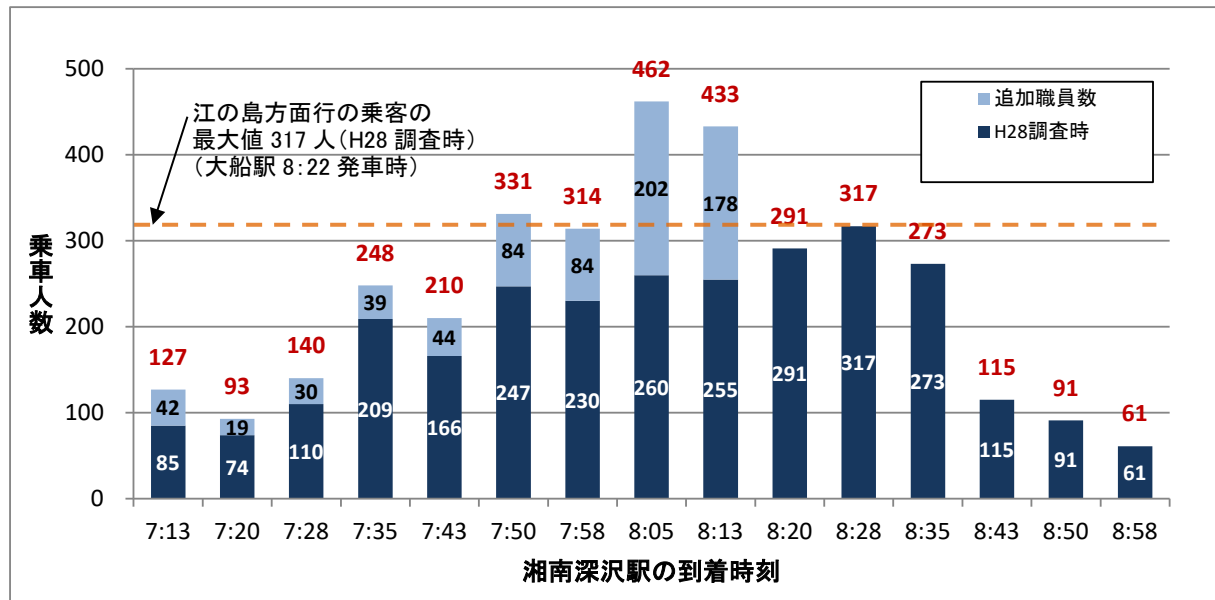


図 出勤時・湘南江の島方面行の大船駅からの乗客数

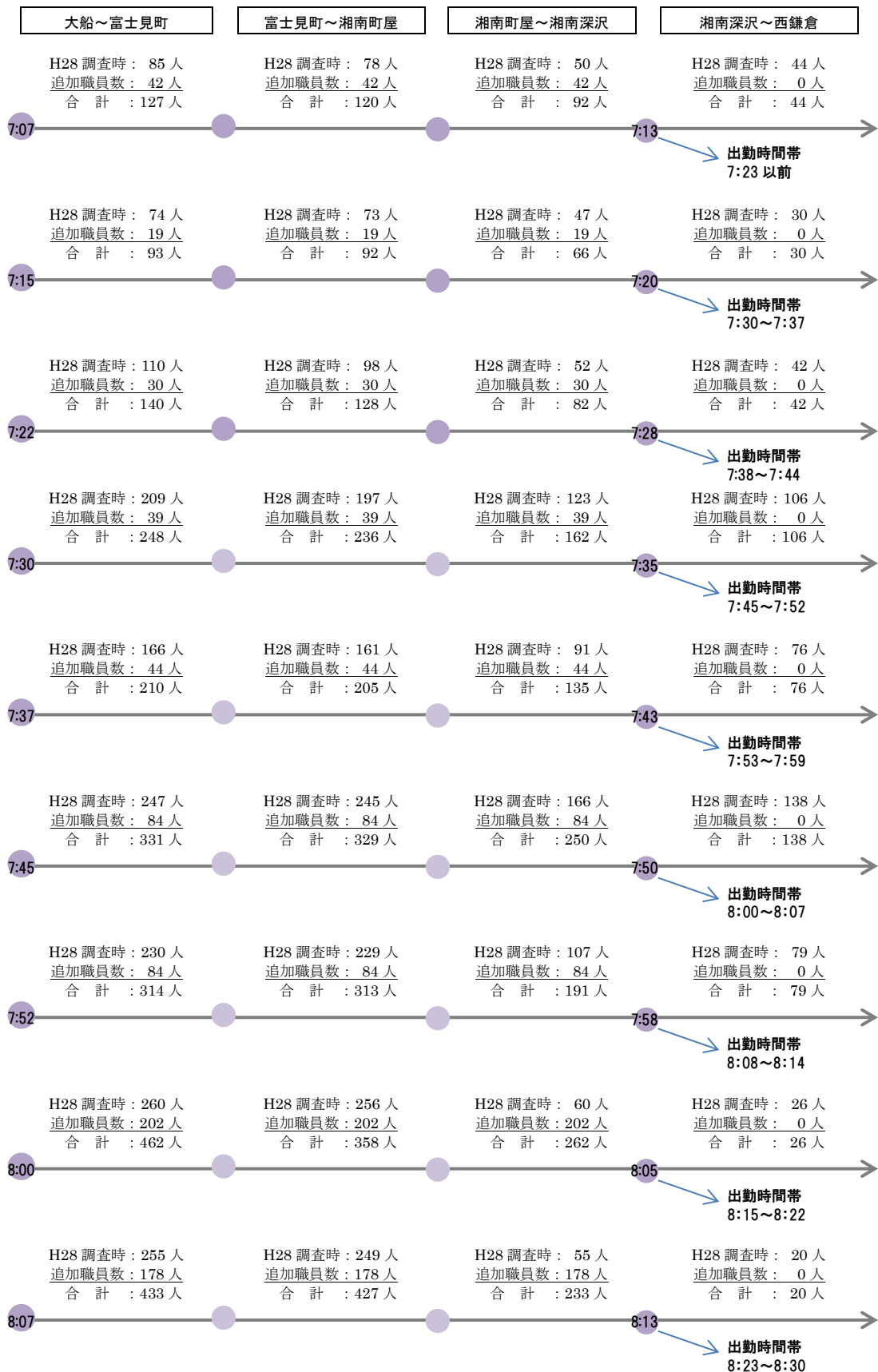


図 分析結果の一例（出勤時・湘南江の島方面行）

※ 7:29 以前の出勤者は 7:13 湘南深沢駅発車のモノレールに乗車することとして推定。

表 出勤時・大船方面行の追加乗車人数

	始業9本前 以前の電車	始業8本 前の電車	始業7本 前の電車	始業6本 前の電車	始業5本 前の電車	始業4本 前の電車	始業3本 前の電車	始業2本 前の電車	始業直前 の電車	合計
湘南深沢駅の発車時刻（到着時刻の目安として）	7:13 以前	7:20	7:28	7:35	7:43	7:50	7:58	8:05	8:13	
出勤時間帯（徒歩10分で想定）	7:23 以前	7:30～ 7:37	7:38～ 7:44	7:45～ 7:52	7:53～ 7:59	8:00～ 8:07	8:08～ 8:14	8:15～ 8:22	8:23～ 8:30	
平成28年10月の時間別の延べ出勤人数※18	726人	328人	521人	669人	761人	1,467人	1,467人	3,508人 (ピーク)	3,089人	12,536 人
時間別延べ出勤人数の割合	5.8%	2.6%	4.2%	5.3%	6.1%	11.7%	11.7%	28.0%	24.6%	100.0%
	▼ 各電車に通勤者の降客の分布状況を準用した職員数の乗車人数を配分 ▼									
モノレールでの出勤人数（湘南深沢駅の降車客数）	4人	2人	3人	4人	4人	8人	8人	19人	17人	69人※19
大船駅の到着時刻	7:19 以前	7:26	7:34	7:41	7:48	7:56	8:04	8:11	8:18	
H28調査の西鎌倉～湘南深沢の乗客数	159人	163人	180人	167人	178人	181人	168人	142人	116人	
移転後の西鎌倉～湘南深沢の乗客数（推定）	最大で 163人	165人	183人	171人	182人	189人 (ピーク)	176人	161人	133人	

※18 標準の勤務シフトの職員を対象とし、休日及び遅刻・時間休みの出勤を除く1か月の延べ集計数

※19 四捨五入の関係により、合計が前ページの表と合わないことがある。

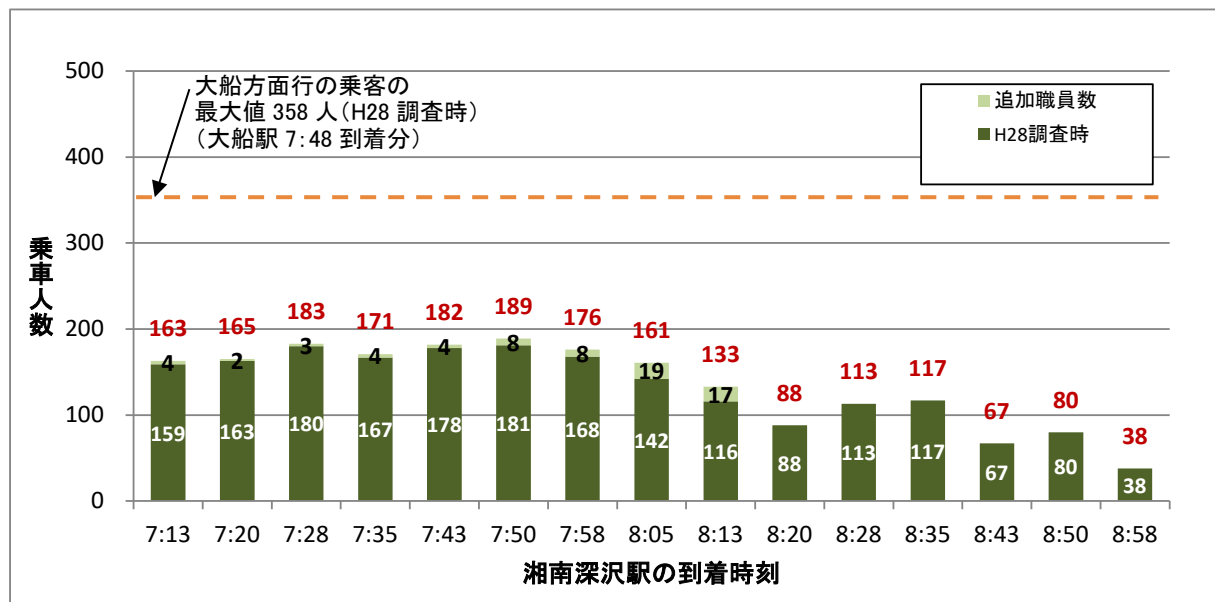


図 出勤時・大船方面行の大船駅からの乗客数



図 出勤時・大船方面行の分析結果

※ 7:29 以前の出勤者は 7:13 湘南深沢駅発車のモノレールに乗車することとして推定。

図 退勤時・湘南江の島方面行の追加乗車人数

	終業直後の電車	終業2本後の電車	終業3本後の電車	終業4本後の電車	終業5本後の電車	終業6本後の電車	終業7本後の電車	終業8本後の電車	終業9本後以降の電車	合計
湘南深沢駅の発車時刻（到着時刻の目安として）	17:28	17:35	17:43	17:50	17:58	18:05	18:13	18:20	18:28以降	
退勤時間帯（徒歩10分で想定）	17:15～17:18	17:19～17:25	17:26～17:33	17:34～17:40	17:41～17:48	17:49～17:55	17:56～18:03	18:04～18:10	18:11～	
平成28年10月の時間別の延べ出勤人数※20	997人	1,518人	1,630人	942人	924人	654人	603人	356人	4,402人	12,026人
時間別延べ出勤人数の割合	8.3%	12.6%	13.6%	7.8%	7.7%	5.4%	5.0%	3.0%	36.6%	100.0%
▼ 各電車に通勤者の降客の分布状況を準用した職員数の乗車人数を配分 ▼										
モノレールでの退勤人数（湘南深沢駅の乗車人数）	6人	8人	9人	5人	5人	4人	3人	2人	25人	67人※21
大船駅の発車時刻	17:22	17:30	17:37	17:45	17:52	18:00	18:07	18:15	18:22以降	
H28調査の西鎌倉～湘南深沢の乗客数	36人	51人	61人	61人	61人	62人	68人	58人	69人	
移転後の西鎌倉～湘南深沢の乗客数（推定）	42人	59人	70人	66人	66人	66人	71人	60人	最大で94人	

※20 標準の勤務シフトの職員を対象とし、休日及び遅刻・時間休みの出勤を除く1か月の延べ集計数

※21 四捨五入の関係により、合計が前ページの表と合わないことがある。

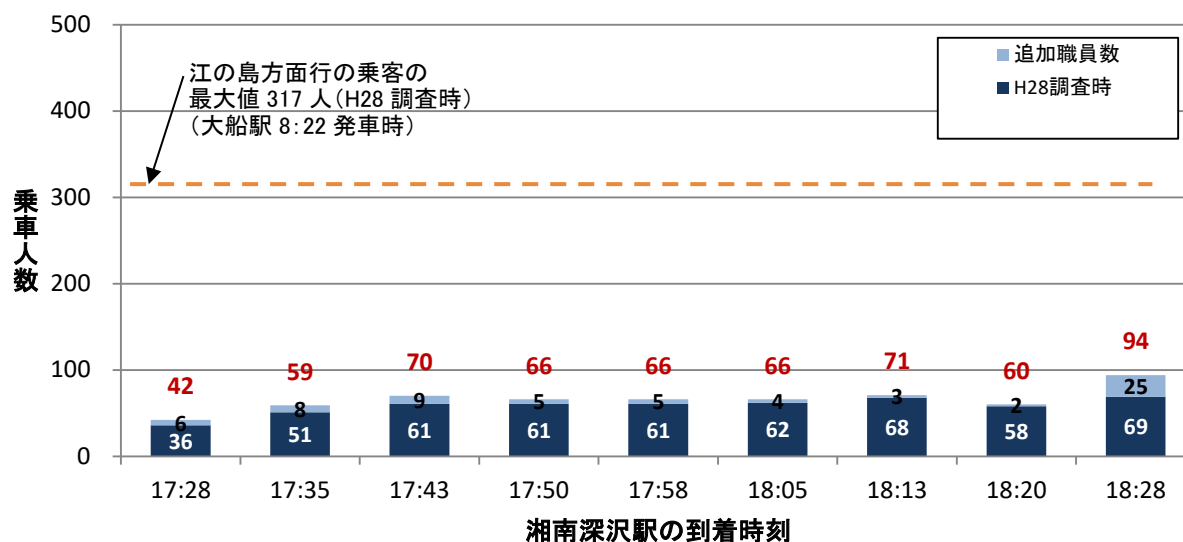
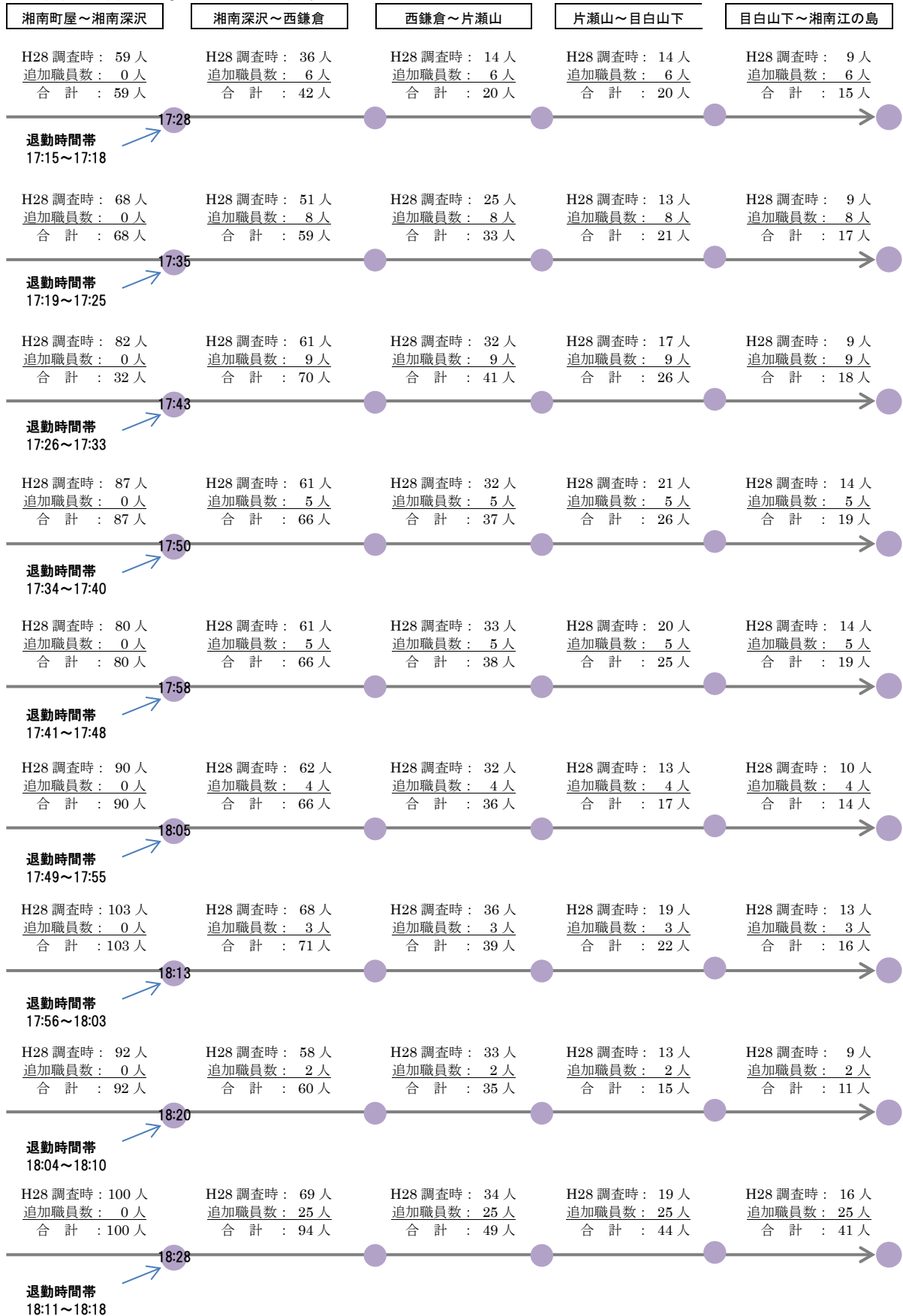


図 退勤時・湘南江の島方面行の分析結果



※ 18:16 以降の退勤者は 18:28 湘南深沢駅発車のモノレールに乗車することとしている。

図 退勤時・大船方面行の追加乗車人数

	終業直後の電車	終業2本後の電車	終業3本後の電車	終業4本後の電車	終業5本後の電車	終業6本後の電車	終業7本後の電車	終業8本後の電車	終業9本後以降の電車	合計
湘南深沢駅の発車時刻	17:28	17:35	17:43	17:50	17:58	18:05	18:13	18:20	18:28以降	
退勤時間帯 (徒歩10分で想定)	17:15～17:18	17:19～17:25	17:26～17:33	17:34～17:40	17:41～17:48	17:49～17:55	17:56～18:03	18:04～18:10	18:11～	
平成28年10月の時間別の延べ出勤人数 ※22	997人	1,518人	1,630人	942人	924人	654人	603人	356人	4,402人	12,026人
時間別延べ出勤人数の割合	8.3%	12.6%	13.6%	7.8%	7.7%	5.4%	5.0%	3.0%	36.6%	100.0%
▼ 各電車に通勤者の降客の分布状況を準用した職員数の乗車人数を配分 ▼										
モノレールでの出勤人数 (湘南深沢駅の乗車人数)	60人	91人	98人	57人	56人	39人	36人	21人	265人	723人※23
大船駅の到着時刻	17:34	17:41	17:49	17:56	18:04	18:11	18:19	18:26	18:34以降	
H28調査の大船駅の乗客数	152人	138人	172人	175人	94人	69人	106人	70人	63人	
移転後の大船駅の乗客数 (推定)	212人	229人	270人	232人	150人	108人	142人	91人	最大で328人	

※22 標準の勤務シフトの職員を対象とし、休日及び早退・JR鎌倉駅の終電以降の退勤を除く1か月の延べ集計数

※23 四捨五入の関係により、合計が前ページの表と合わないことがある。

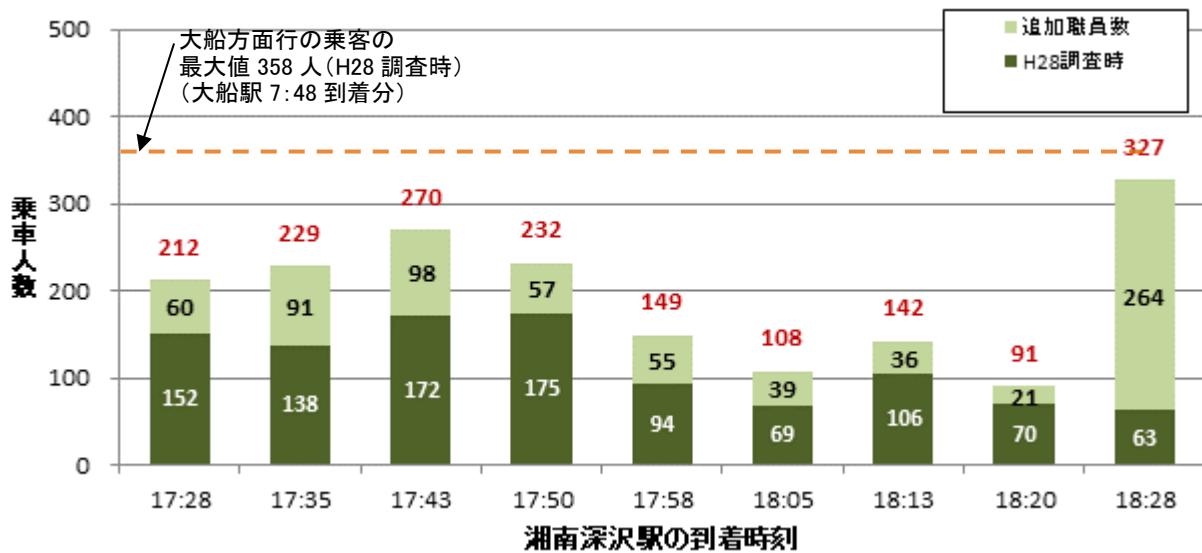


図 退勤時・大船方面行の分析結果

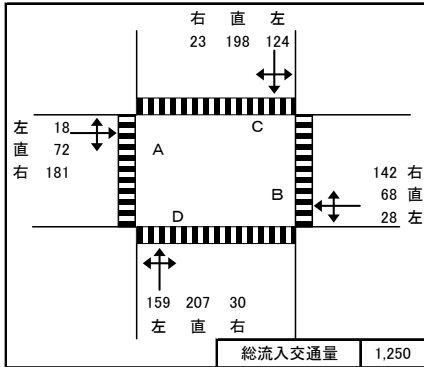


※ 18:16 以降の退勤者は 18:28 湘南深沢駅発車のモノレールに乗車することとしている。

3) 職員の通勤と来庁者の車両による周辺交差点への影響の分析結果

■□交差点解析結果 ⑦深沢小入口交差点(将来、フルネット、新駅あり)□■

【ピーク時交通量(台/時)】



【現示パターン】

サイクル長 90秒

← -- → 歩行者用現示

	1φ			2φ								
	青	黄	赤	青	黄	赤	青	黄	赤	青	黄	赤
A	21	3	3									
B	21	3	3									
C				57	3	3						
D				57	3	3						

【交差点需要率・車線混雑度・滞留長】

歩行者少ない 0.15

流入部	A				B				C				D			
	全	全	全	全	全	全	全	全	全	全	全	全	全	全		
車線構成																
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	S_B	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000		
車線幅員による補正值 (車線幅員)	α_W (m)	1,000 6.00	1,000 6.00	1,000 6.00	1,000 3.70	1,000 3.00	1,000 3.00	1,000 3.00	1,000 3.00	1,000 3.00	1,000 3.00	1,000 3.00	1,000 3.00	1,000 3.00		
縦断勾配による補正值 (縦断勾配)	α_G (%)	1,000 0.0%	1,000 0.0%	1,000 0.0%	1,000 0.0%	1,000 0.0%	1,000 0.0%	1,000 0.0%	1,000 0.0%	1,000 0.0%	1,000 0.0%	1,000 0.0%	1,000 0.0%	1,000 0.0%		
大型車混入率による補正值 (大型車混入率)	α_T (%)	0.941 9.0%	0.941 9.0%	0.941 9.0%	0.941 9.0%	0.941 9.0%	0.941 9.0%	0.941 9.0%	0.941 9.0%	0.941 9.0%	0.941 9.0%	0.941 9.0%	0.941 9.0%	0.941 9.0%		
左折車混入による補正值 (左折率)	α_{LT} (%)	0.983 6.6%	0.971 11.8%	0.907 35.9%	0.896 40.2%	0.896 40.2%	0.896 40.2%	0.896 40.2%	0.896 40.2%	0.896 40.2%	0.896 40.2%	0.896 40.2%	0.896 40.2%	0.896 40.2%		
(歩行者による低減率) (有効青時間)	f_p G	0.15 21	0.15 21	0.15 57	0.15 57	0.15 57	0.15 57	0.15 57	0.15 57	0.15 57	0.15 57	0.15 57	0.15 57	0.15 57		
(歩行者用青時間)	G_p	16	16	52	52	52	52	52	52	52	52	52	52	52		
横断歩道による補正值	α_L															
右折車混入による補正值 (右折率)	α_R (%)	0.846 66.8%	0.854 59.7%	0.968 6.7%	0.965 7.6%	0.965 7.6%	0.965 7.6%	0.965 7.6%	0.965 7.6%	0.965 7.6%	0.965 7.6%	0.965 7.6%	0.965 7.6%	0.965 7.6%		
(右折車当量)	E_{RT}	1.272	1.286	1.499	1.481	1.481	1.481	1.481	1.481	1.481	1.481	1.481	1.481	1.481		
現示変わり目で捌ける右折台数 (交差点内に滞留する右折車台数)	K															
対向直進交通の間隙で捌ける右折台数 (右折通過確率)	f															
(対向直進交通量)	q															
(対向直進車線数)																
飽和交通流率	S_A	1,566	1,560	1,650	1,627	1,627	1,627	1,627	1,627	1,627	1,627	1,627	1,627	1,627		
設計交通量	q	271	238	345	396	396	396	396	396	396	396	396	396	396		
流入部の需要率	$\rho = q/S_A$	0.173	0.153	0.209	0.243	0.243	0.243	0.243	0.243	0.243	0.243	0.243	0.243	0.243		
必要現示率	1φ	0.173	0.153											0.173		
	2φ													0.243		
車線可能交通容量	(台/時)	365	364	1,045	1,030	1,030	1,030	1,030	1,030	1,030	1,030	1,030	1,030	1,030		
車線混雑度		0.74	0.65	0.33	0.38	0.38	0.38	0.38	0.38	0.38	0.38	0.38	0.38	0.38		
交通量 V_1	(台/時)	271	238	345	396	396	396	396	396	396	396	396	396	396		
	全赤	208	182	126	145	145	145	145	145	145	145	145	145	145		
	青丸	63	56	219	251	251	251	251	251	251	251	251	251	251		
青矢																
交通量 V_2	(台/時)	208	182	126	145	145	145	145	145	145	145	145	145	145		
滞留台数(台/サイクル/車線)	N_1	6.8	6.0	8.6	9.9	9.9	9.9	9.9	9.9	9.9	9.9	9.9	9.9	9.9		
	N_2	5.2	4.6	3.2	3.6	3.6	3.6	3.6	3.6	3.6	3.6	3.6	3.6	3.6		
平均車頭間隔	S	6.5m	6.5m	6.5m	6.5m	6.5m	6.5m	6.5m	6.5m	6.5m	6.5m	6.5m	6.5m	6.5m		
車線長係数	λ_1	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5		
	λ_2	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5		
滞留長	L_1	66m	59m	84m	97m	97m	97m	97m	97m	97m	97m	97m	97m	97m		
	L_2	51m	45m	31m	35m	35m	35m	35m	35m	35m	35m	35m	35m	35m		

注1) $L_1 (= \lambda_1 \times N_1 \times S)$ 「改訂 平面交差の計画と設計 基礎編 第3版」に基づいた一般的な算定式による。

注2) $L_2 (= \lambda_2 \times N_2 \times S)$ ・右折車線 ⇒ 青矢時に流入する交通量は、すべて滞留しないものと想定。

⇒ 青丸時に流入する交通量は、直進間隙で捌ける交通量を差し引いた交通量のみが滞留するものと想定。

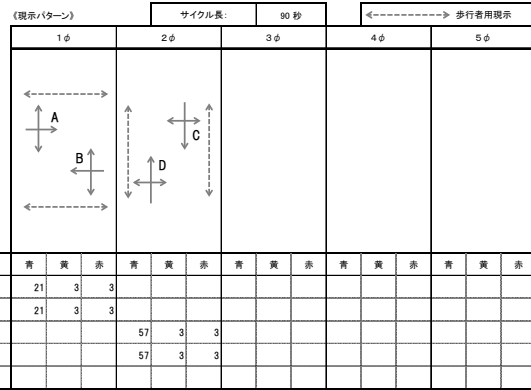
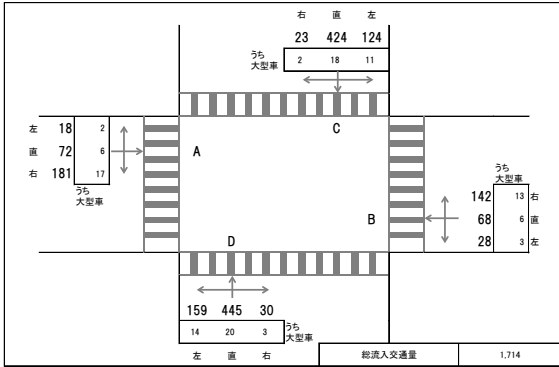
⇒ 全赤時に流入する交通量は、すべて滞留するものと想定。

・右折車線以外 ⇒ 青丸時、青矢時に流入する交通量は滞留せずに、全赤時に流入する交通量のみが滞留するものと想定。

(出典：村岡・深沢地域における新駅設置に伴う交通需要あるいは新駅周辺地区における周辺開発に伴う交通需要を勘案した将来交通需要予測結果 資料編)

■ 口交差点解析結果 ⑦ 深沢小入口交差点 (将来、フルネット、新駅あり) 口■

(ピーク時交通量(台/時))



(交差点需要率・車線混雑度・滞留長)

	流入部	歩行者少ない				0.15	
		A	B	C	D	e	
車線構成		全	全	全	全		
車線数		1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	SB	2,000	2,000	2,000	2,000		
(車線幅員)	(m)	6.00	6.00	3.70	3.00		
車線幅員による補正值	αW	1,000	1,000	1,000	1,000		
(縦断勾配)	(%)	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%		
縦断勾配による補正值	αG	1,000	1,000	1,000	1,000		
(大型車混入率)	(%)	9.2%	9.2%	5.4%	5.8%		
大型車混入率による補正值	αT	0.939	0.939	0.963	0.961		
左折車の直進車換算係数		1.242	1.242	1.274	1.274		
(左折率)	(%)	6.8%	11.8%	21.7%	25.1%		
(歩行者による低減率)	f_p	0.15	0.15	0.15	0.15		
(有効青時間)	G	21	21	57	57		
(歩行者用青時間)	G_p	16	16	52	52		
横断歩道による補正值	αL						
α		3	3	3	3		
1時間当たりの割け台数		0.0008	0.0008	0.0008	0.0008		
左折車混入による補正值	αLT	0.984	0.972	0.944	0.938		
右折車混入による補正值	αR						
(右折率)	(%)	66.8%	59.7%	4.0%	4.7%		
対向車線の交通量		238	271	634	571		
右折車が通過できる確率		0.650	0.650	0.540	0.650		
対向直進車線の基本交通量		2,000	2,000	2,000	2,000		
α		0.884	0.877	0.834	0.844		
β		6	6	6	6		
右折車の直進車換算係数		1.278	1.285	1.979	1.662		
右折補正率		0.843	0.855	0.962	0.969		
現示要わり目で割ける右折台数							
(交差点内に滞留する右折車台数)	K						
対向直進交通の問題で割ける右折台数							
(右折通過確率)	f						
(対向直進交通量)	q						
(対向直進車線数)							
飽和交通流率	SA	1,559	1,561	1,749	1,742		
設計交通量	q	271	238	571	634		
流入部の需要率	$\rho = q/SA$	0.174	0.152	0.326	0.364		現示の需要率
必要現示率	1φ	0.174	0.152				0.174
	2φ			0.326	0.364		0.364
	3φ						0.000
	4φ						0.000
	5φ						0.000
青時間/サイクル長		0.233	0.233	0.633	0.633		
車線可能交通容量	(台/時)	364	364	1,108	1,103		交差点 需要率
車線混雑度		0.74	0.86	0.82	0.67		0.538
交通量V1	(台/時)	271	238	571	634		
	全赤	208	182	209	232		
	青丸	63	56	362	402		
	青矢						
交通量V2	(台/時)	208	182	209	232		
1時間当たりのサイクル数		40	40	40	40		
滞留台数(台/サイクル/車線)	N1	6.8	6.0	14.3	15.9		
	N2	5.2	4.6	5.2	5.8		
平均車頭間隔	S(m)	6.5	6.5	6.5	6.5		
車線長係数	$\lambda 1$	1.5	1.5	1.5	1.5		
	$\lambda 2$	1.5	1.5	1.5	1.5		
滞留長	L1(m)	68	59	137	156		
	L2(m)	49	49	49	59		

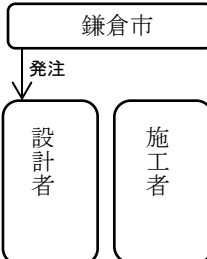
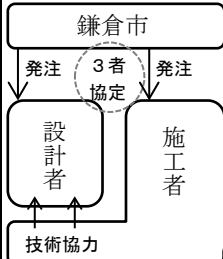
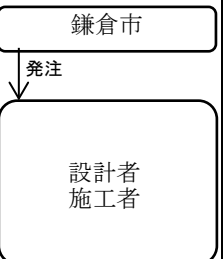
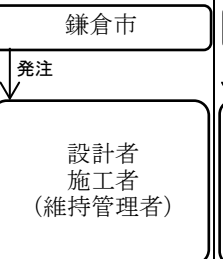
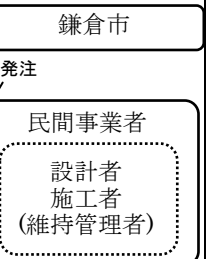
注1) L1(=1/37155)「改訂 平面交差点の計画と設計 基礎編 第3版」に基づいた一般的な算定式による。
 注2) L1(=1/37155)「右折車線」⇒青矢時に流入する交通量は、すべて滞留しないものと想定。
 ⇒青丸時に流入する交通量は、車道幅員で割ける交通量を差し引いた交通量のみが滞留するものと想定。
 ⇒全赤時に流入する交通量は、すべて滞留するものと想定。
 ※右折車線以外 ⇒青丸時、青矢時に流入する交通量は滞留せずに、全赤時に流入する交通量のみが滞留するものと想定。

6. 今後の進め方について

6-1 整備手法の比較

1. 従来型方式（個別発注方式）
2. ECI^{※24}方式（設計段階から施工者が関与する方式）
3. DB^{※25}方式（設計・施工一括発注方式）
4. PFI^{※26}方式
5. リース方式（民間建設借上げ方式）

表 整備手法の比較①

項目	1. 従来型方式	2. ECI方式	3. DB方式	4. PFI方式	5. リース方式
概要	設計、施工をそれぞれ個別に発注する方式 	設計段階から施工者が関与し、設計業務への技術協力をする方式 	基本設計図をもとに、設計と施工を一括して発注する方式 	民間事業者が調達する資金で設計、施工を行い、その後の維持管理、運営も併せて発注する方式 	市有地に民間事業者が建物を建設し、賃貸借契約により庁舎を使用する方式 
務	基本計画後から工事発注までの業 ①設計者選定業務 ②基本設計 ③実施設計 ④施工者選定業務 ⑤工事	①設計者選定業務 ②基本設計 ③実施設計 ④施工予定者選定 ⑤技術協力業務 ⑥工事 ※従来型手法と比較して、事業者の決定期間が長くなります。	①設計者選定業務 ②基本設計 ③設計・施工者選定業務 ④実施設計・工事 ※従来型手法と比較して、事業者の決定期間が長くなります。	①事業者選定業務 ②基本設計・実施設計・工事 ※従来型手法と比較して、事業者の決定期間が長くなります。	①事業者選定業務 ※従来型手法と比較して、事業者の決定期間が長くなります。
担 財 負 政	一般財源負担分が特定の期間に集中			年度ごとの予算の平準化が可能	

（厚木市新庁舎整備基本構想（平成30年9月、厚木市）を参考に作成）

※24 ECIとは…Early Contractor Involvementの略。
イニシアティブ アーリー コントラクター インボルブメント
 ※25 DBとは…Design Buildの略。
デザインビルド デザイン ビルド
 ※26 PFIとは…Private Finance Initiativeの略。
ピーエフアイ プライベート ファイナンス イニシアティブ

表 整備手法の比較②

項目	1. 従来型方式	2. ECI 方式	3. DB 方式	4. PFI 方式	5. リース方式
従来型方式との費用比較	—	<ul style="list-style-type: none"> ・施工者の技術協力のもと設計ができるため、費用縮減効果の期待が高い ・維持管理の想定した設計による、将来的な維持管理に係る費用縮減の候は従来型手法と同程度 	<ul style="list-style-type: none"> ・施工者の知識・技術が反映した設計ができるため、費用縮減効果の期待が高い ・維持管理の想定した設計による、将来的な維持管理に係る費用縮減の候は従来型手法と同程度 	<ul style="list-style-type: none"> ・施工者の知識・技術を反映した設計ができるため、費用縮減効果の期待が高い ・維持管理の想定を反映した設計ができるため、将来的な維持管理に係る費用縮減の効果の期待が高い 	<ul style="list-style-type: none"> ・施工者の知識・技術を反映した設計ができるため、費用縮減効果の期待が高い ・維持管理の想定を反映した設計ができるため、将来的な維持管理に係る費用縮減の効果の期待が高い
メリット	<ul style="list-style-type: none"> ・段階ごとに仕様を定め発注するため、求める性能を確保しやすい ・段階ごとに仕様を決め発注するため、そのときの最新の技術や工法を採用できる 	<ul style="list-style-type: none"> ・施工者の技術支援を受けながら、設計業務が行われるため、設計から施工への移行が円滑に進みやすくなる ・設計段階から施工者の持つ独自の技術や工法等を反映することが可能となり、最新の技術や工法を採用できる 	<ul style="list-style-type: none"> ・設計・施工を同時に発注するため、発注後は、比較的早期の施設整備が可能となる ・設計段階から施工者の持つ独自の技術や工法等を反映することが可能となり、最新の技術や工法を採用できる 	<ul style="list-style-type: none"> ・施設整備後の維持管理や運営まで、民間事業者の創意工夫を生かすことが期待できる ・設計段階から施工者の持つ独自の技術や工法等を反映することが可能となり、最新の技術や工法を採用できる 	<ul style="list-style-type: none"> ・施設整備後の維持管理や運営まで、民間事業者の創意工夫を生かすことが期待できる ・設計段階から施工者の持つ独自の技術や工法等を反映することが可能となり、最新の技術や工法を採用できる
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・段階ごとに仕様を定め発注するため、一体的な費用縮減効果への期待が低い ・工事費の施工段階での発注が不調となり、事業が遅れる可能性がある 	<ul style="list-style-type: none"> ・設計段階での設計者と施工者との調整を発注者が行う必要があり、担当者の経験が求められる 	<ul style="list-style-type: none"> ・施設の仕様を事業者委ねる部分が大きくなるため、求める性能を確保するための工夫が必要となる 	<ul style="list-style-type: none"> ・PFI 実施のコストメリットの検討が必要で、手続が複雑であり、事業者の決定までに要する期間が長くなる ・施設の仕様を事業者委ねる部分が大きくなるため、求める性能を確保するための工夫が必要となる 	<ul style="list-style-type: none"> ・リース利率(金利負担等)を考慮すると総事業費では割高となることが想定される ・施設の仕様を事業者委ねる部分が大きくなるため、求める性能を確保するための工夫が必要となる
採用事例	平塚市(H29年)、藤沢市(H29年)、茅ヶ崎市(H28年)、横浜市港南区(H29年)横浜市南区(H28年)、横浜市金沢区(H28年)、埼玉県北本市(H26年)、群馬県富岡市(H30年)	千葉県白井市(H30年)、愛知県新城市(H30年)	千葉県習志野市(H29年)、千葉県浦安市(H28年)	岩手県柴波町(H27年)、横浜市戸塚区(H25年)、横浜市瀬谷区(H25年)	岩手県大潤町(H30年)、愛知県高浜市(H28年)、沖縄県座間三村(H26年)千葉県柏市(H23年)

(厚木市新庁舎整備基本構想(平成30年9月、厚木市)を参考に作成)

