

# 第4章 新たな本庁舎の規模やコスト

## 4-1 本庁舎の規模

### 1) 本庁舎の規模（延べ床面積）の検討

本庁舎に必要な延べ床面積については、次に示す視点を踏まえ、引き続きコンパクト化を目指していきます。

#### ①面積検討の視点

基礎調査で算出した本庁舎に必要な延べ床面積を約 25,000 m<sup>2</sup>~30,000 m<sup>2</sup>として検討を進めてきましたが、本基本構想第3章における新たな本庁舎のあるべき姿（目標とする基本理念）で「市民のニーズや社会情勢の変化に応えるコンパクトな本庁舎」と掲げていることや、基本方針に「最小限の機能を備えコンパクトで効率的な本庁舎」を示したとおり、質の高い行政サービスの提供を支える場であることを前提に、可能な限りコンパクト化を目指し、コストの抑制に努めます。

これまでは、必要な延べ床面積を最大側の 30,000 m<sup>2</sup>（建設単価 60 万円/m<sup>2</sup>で 180 億円）で検討を進めてきましたが、今後は 5,000 m<sup>2</sup>コンパクト化した 25,000 m<sup>2</sup>を本庁舎に必要な延べ床面積の目標（上限）とします。これにより、整備に要するコストは、建設費の動向の影響を受ける可能性はありますが、現在の検討に使用している建設単価で算出すると 30 億円抑制することができる計算になります。引き続き、社会情勢の変化を注視し、更なるコンパクト化と柔軟に対応できる本庁舎を目指します。

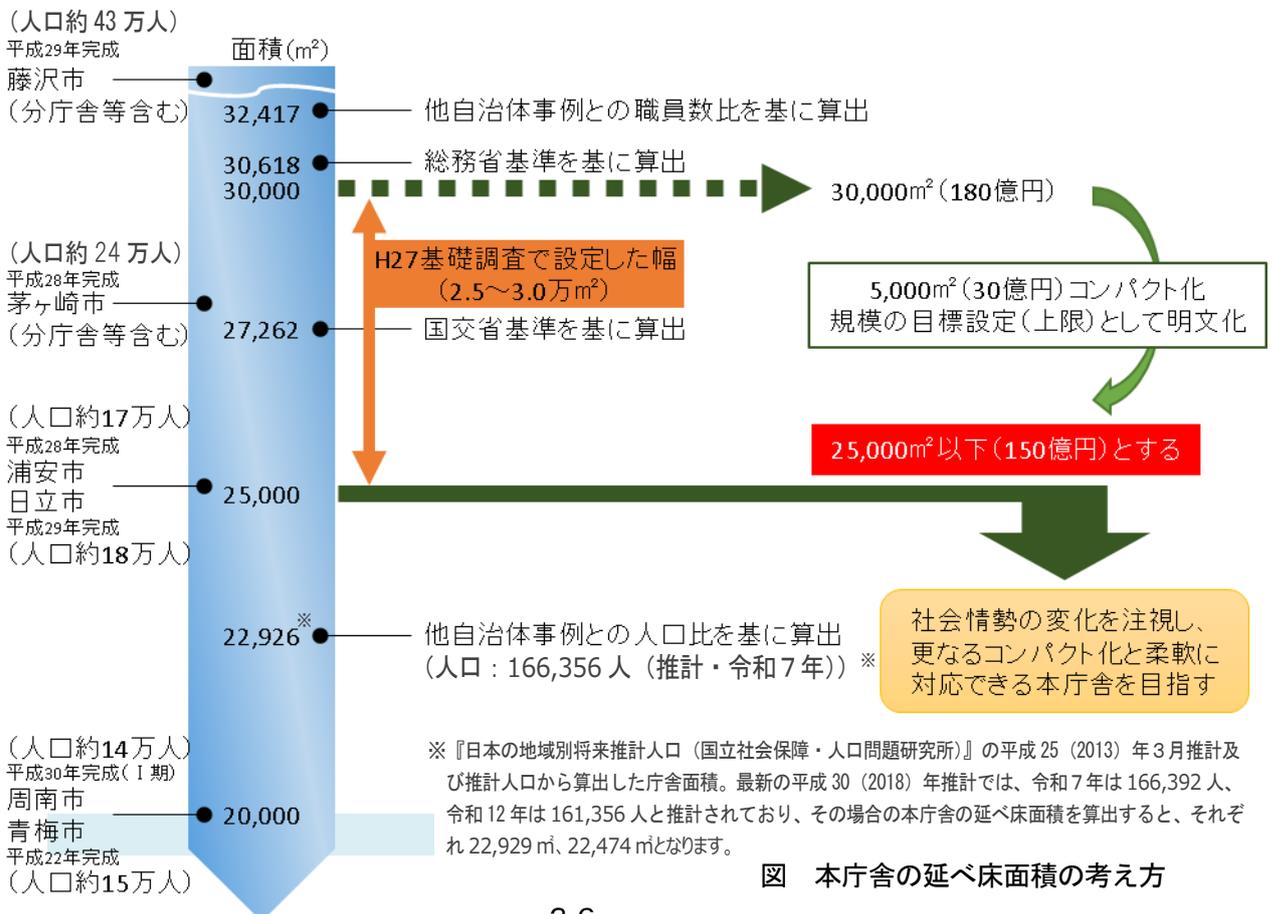


図 本庁舎の延べ床面積の考え方

## ②防災拠点機能及び交流・創造機能のスペース

総務省基準に含まれない防災拠点機能（災害対策本部、防災倉庫等）及び交流・創造機能（市民交流のためのフリースペース、会議室、ラウンジ、情報発信スペース等）の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（基礎調査における係数を引用）して算出する方法から逆算すると、本庁舎の延べ床面積の約25,000㎡のうち、約3,077㎡となります。

なお、防災拠点機能及び交流・創造機能のスペースの床面積は、現段階の目安であり、引き続き各機能の配分等も含めて検討していきます。

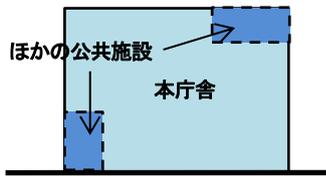
## 2) 将来不要となる面積への対応の検討

本庁舎に必要な延べ床面積の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おろそかにならないように配慮する必要があります。

また、開庁後の人口減少に伴う市職員や議員定数の削減や、様々な技術革新による行政サービスや働き方の変化なども考えられますが、これらを見込んだ延べ床面積で整備することは難しいため、将来的な対応策の検討も必要となります。

将来不要となる床面積の対応策としては、「ほか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

考え方	ほか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
イメージ			
解説	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共施設同士であるため、階や位置等を柔軟に設計できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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必要がある。</li> <li>特に高層階では縦動線（EV）等を別にする等の工夫が必要である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>別棟として建設することにより、将来不要となった別棟部分を民間に貸したり、減築したりすることが容易となる。</li> </ul>

## 4-2 建設費と財源の想定

### 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 m<sup>2</sup>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、導入する機能や整備手法、社会情勢等により変動する可能性があります。今後、基本計画や整備手法の検討を進めていく中で、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（25,000 m <sup>2</sup> ）を建設する費用	150 億円
	外構工事費	本庁舎周囲の屋外スペースの通路や屋外駐車場、植栽など（約 9,000 m <sup>2</sup> ）を整備する費用	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・実施設計、工事監理）などに要する費用	4 億円
	備品更新費 （初度調弁）	備品更新に要する費用（建設工事の 3% で試算）	5 億円
	移転費	引っ越しに要する費用（1.5 万円/m <sup>2</sup> で試算）	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、整備に関する事業費 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。

## 2) 財源

整備に必要な財源について、現在、考えられるものは「①基金」、「②地方債」、「③国庫補助金」、「④一般財源」の四つですが、引き続き民間活力を利用した事業手法による整備を目指し、財政負担を軽減していくことを検討します。

検討に当たっては、庁内の検討体制を整えつつ、財政負担を削減した先進事例（下表参照）及び、設備機器設置の初期投資に必要な資金調達と維持管理をまとめて民間事業者に委ねることで、初期投資の負担を軽減するとともに、設置から維持管理に必要なコストの平準化を図る手法など、新しい手法も参考にして、その良いところを組み合わせるなど、財政負担の軽減に取り組みます。

表 庁舎整備の先進事例

事例	概要
神奈川県 高津合同庁舎	<p>県有地を借地として事業者を提供して地代を得る一方で、事業者がインドアテニスを中心とした複合施設（計画では、インドアテニス、フィットネス、コンビニエンスストア、認可外保育所と行政施設（県税事務所等）として建設した建物に、テナントとして神奈川県が床を借りて入居し、賃料を支払う手法。</p> <p>賃料等の負担が地代を下回ること、県の費用負担が削減されている。複合施設（延べ床面積約 5,000 m<sup>2</sup>）は地上5階建てで、行政施設は1階の一部と2階部分に整備（入居）予定。</p>
東京都 豊島区庁舎	<p>小学校等跡地での市街地再開発事業として新庁舎を移転建替えている。民間事業者と共同して複合施設（豊島区新庁舎、商業施設、分譲マンション）として建設した建物について、小学校等跡地の権利変換で得る権利床と保留床を取得することで新庁舎を整備した手法。</p> <p>旧豊島区庁舎跡地及び旧公会堂跡地の70年間の定期借地料として191億円を区が受け取ることで、新庁舎の保留床購入費の約140億円、旧公会堂跡地内の新ホール整備費の約50億円という区の費用負担が削減されている。</p> <p>複合施設（延べ床面積約95,000 m<sup>2</sup>）は地上49階・地下3階建てで、新庁舎は、1階の一部と3階～9階（専有面積約25,600 m<sup>2</sup>）部分に整備。</p> <p>地権者住戸を除いた分譲部分は民間事業者が販売している。また、旧豊島区庁舎跡地及び旧公会堂跡地は、民間事業者が民間オフィスビル、文化施設等として整備する中で、豊島区の新ホールも整備予定。</p>

### ①基金

平成29年度（2017年度）から本庁舎整備基金として毎年約5億円を積み立てており、今後開庁予定年度（2028年度）までの間で、8年間積み立てた場合は、約40億円となります。

## ②地方債

平成 29 年度（2017 年度）決算による実質公債費比率（公債費による財政負担の度合いを客観的に示す指標）は 0.3%であり、早期健全化基準の 25%以上や地方債の活用に総務大臣又は都道府県知事の許可が必要となる 18%以上を大きく下回っており、本庁舎や消防本部等の施設整備には、次のような地方債の活用が考えられます。なお、地方債は、実質公債費比率などの指標を注視しながら、計画的な活用を図っていきます。

表 検討対象の地方債の例

事業	内容・要件等
一般事業 充当率 75%	ほかの公共施設の整備状況、用地確保の状況、財源計画の確実な見通しや事業の緊急度等を十分勘案すること
防災対策事業	<b>【防災基盤整備事業】</b> ・消防防災施設整備事業（充当率 75%） 防災・減災に資する消防防災施設の整備に関する事業で地域防災計画との整合性を図りつつ行う事業（防災拠点施設などの整備に関する事業） ・津波浸水想定区域移転事業（充当率 90%） 津波浸水想定区域内にあり、地域防災計画上、津波対策の観点から移転が必要と位置付けられた公共施設及び公用施設の移転 職員一人当たり面積（35.3 m <sup>2</sup> まで）など、上限額などの条件あり
緊急防災・減災事業 充当率 100%	大規模災害時の防災・減災対策のために必要な施設の整備 など

## ③国庫補助金

現在、本庁舎の整備に関する直接的な補助制度はありませんが、間接的に利用できる補助金等の活用について、引き続き研究していきます。

## ④一般財源

基金、地方債及び国庫補助の不足分に、一般財源を充当します。

# 第5章 本庁舎等整備とまちづくり

## 5-1 まちづくり・公共施設再編における三つの拠点の役割

### 1) 市の構造からみる三つの拠点の役割

本庁舎等整備とまちづくりの関係について、関連する行政計画を踏まえて、シビックエリア形成の方向性を整理するに当たり、「活動主体（市民利用・行政サービス）」と「時点（平時・災害時）」の観点で市民サービスに必要な場と三つの拠点（鎌倉地域・大船地域・深沢地域）の役割を整理しました。

表 市民サービスに必要な場の基本的な考え方

		市民サービスに必要な場	
		行政サービスとしての場	市民利用としての場
時点	平時	・窓口サービス ・執務、内部管理 など …①	・経済活動、市民活動 など …②
	災害時	・災害対策本部 ・救援物資、ボランティアの受入れ など …③	・避難所、情報収集 など …④

#### ①平時：行政サービスとしての場

再編計画では、各地域の支所にある地域活動支援機能を地域拠点校に、戸籍等証明書の交付やその他の窓口機能は本庁舎などに集約することとし、証明書のコンビニエンスストアでの交付に取り組んでいます（現在は、住民票と印鑑証明の写しの交付のみ）。行政サービス機能は、新たな本庁舎のほか、大船地域や鎌倉地域の現在地で確保していきます。

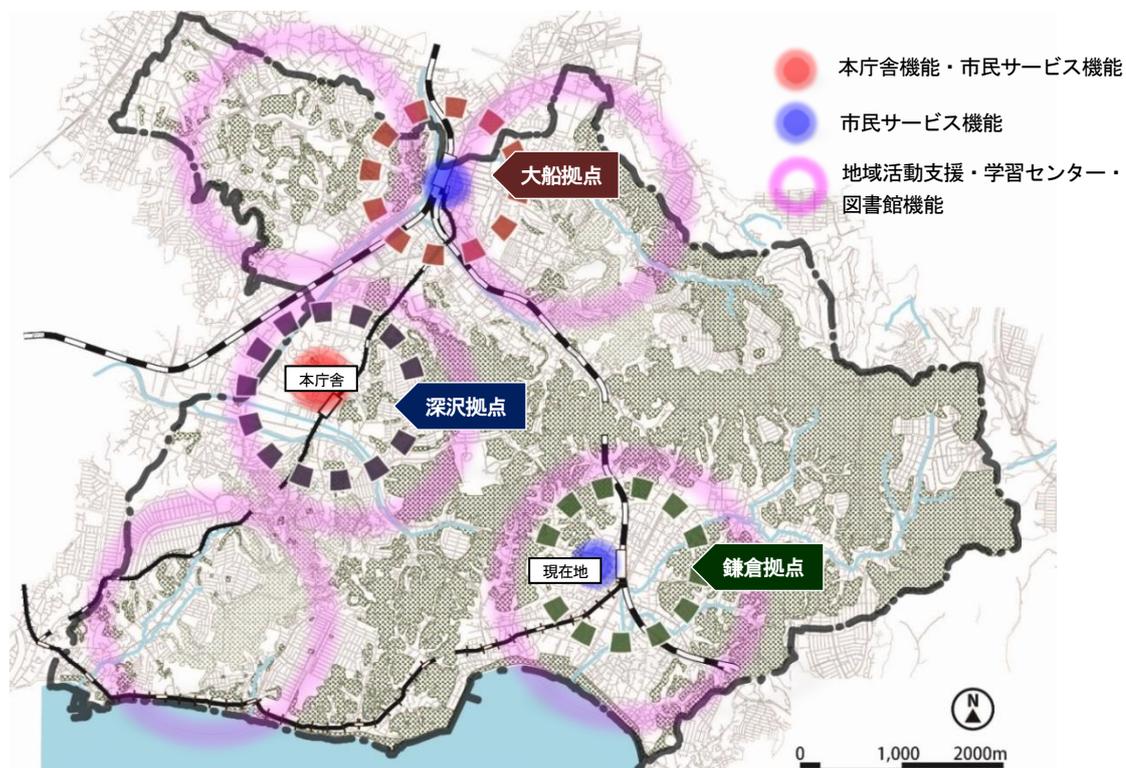


図 平時：行政サービスとしての場

## ②平時：市民利用としての場

各拠点では、現況の土地利用や立地特性から、次のような市民利用の場となることが考えられます。

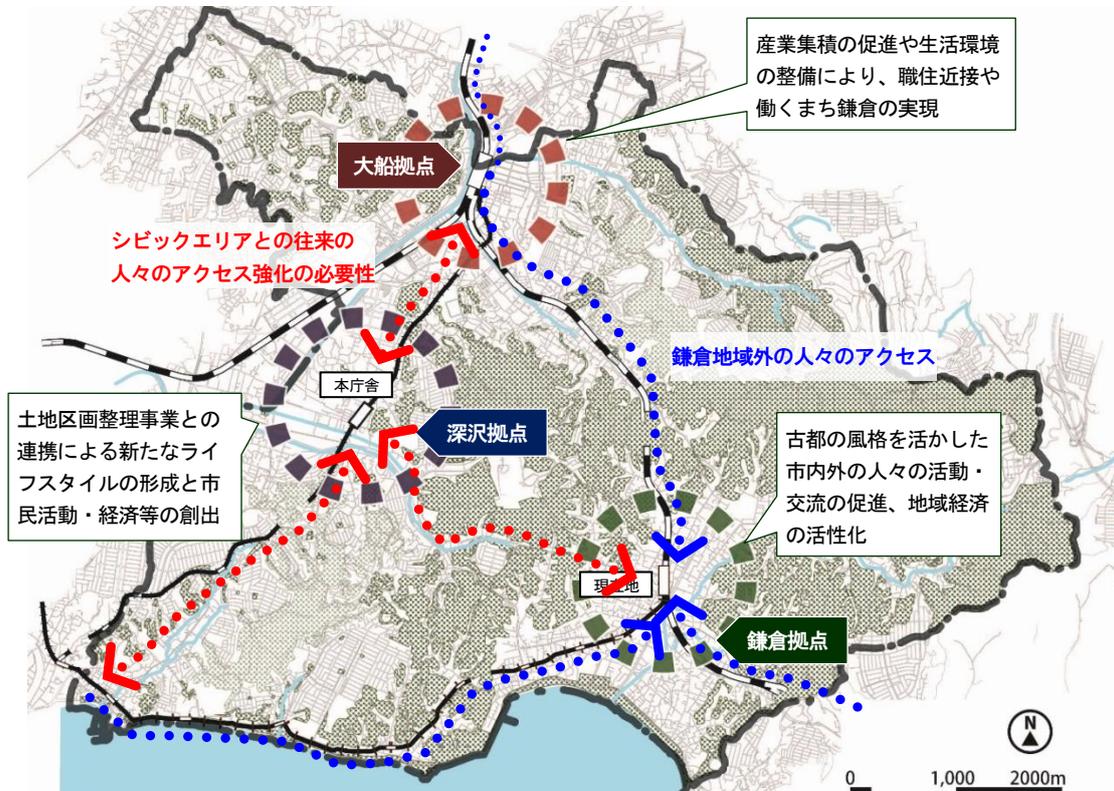


図 平時：市民利用としての場

## ③災害時：行政サービスとしての場

災害時、本庁舎は災害対策本部として、市内各所の行政施設や警察署、消防署、医療施設等との連携や緊急時等の対応力、人的・物的支援の受援力が求められますが、二次災害として土砂災害や液状化が起こり、緊急輸送に影響を与える可能性があります。本庁舎が防災拠点として機能するためにも緊急輸送道路からのアクセスや地域防災計画、業務継続計画との調整を図っていきます。また、業務継続計画で、現在も本庁舎の代替施設を定めているように、新たな本庁舎の整備に当たっても、被災した場合を想定して複数の代替施設を定めていきます。

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(県道21号横浜鎌倉線)や国道134号が第1次緊急輸送道路(緊急交通路指定想定路)に指定されています。また、藤沢方面からの深沢地域経由での鎌倉地域へのアクセス(県道32号藤沢鎌倉線と県道311号鎌倉葉山線)が第2次緊急輸送道路も指定されています。本庁舎の移転に伴い、緊急輸送道路については、利用特性による区分<sup>\*23</sup>を踏まえて、見直しを図っていきます。

また、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）を想定しています。本庁舎は防災拠点としての機能を担いますが、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の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輸送するとともに、市外から直接アクセスが可能な地域では、防災拠点を經由せず、直接被災地に救助に向かえるよう、通信体制の整備等を進めることも必要です。

なお、鎌倉地域については津波被害に加え、土砂災害が起こる危険性のある山に囲まれており、経路が分断された際には早急な対応が必要となることから、迅速な緊急啓開路線※24の検討、被害状況に応じた道路やトンネルの復旧に取り掛かることができる体制を整えておく必要があり、重機を保有する建設業協会等の団体との連携協定締結等にも更に取り組んでいきます。

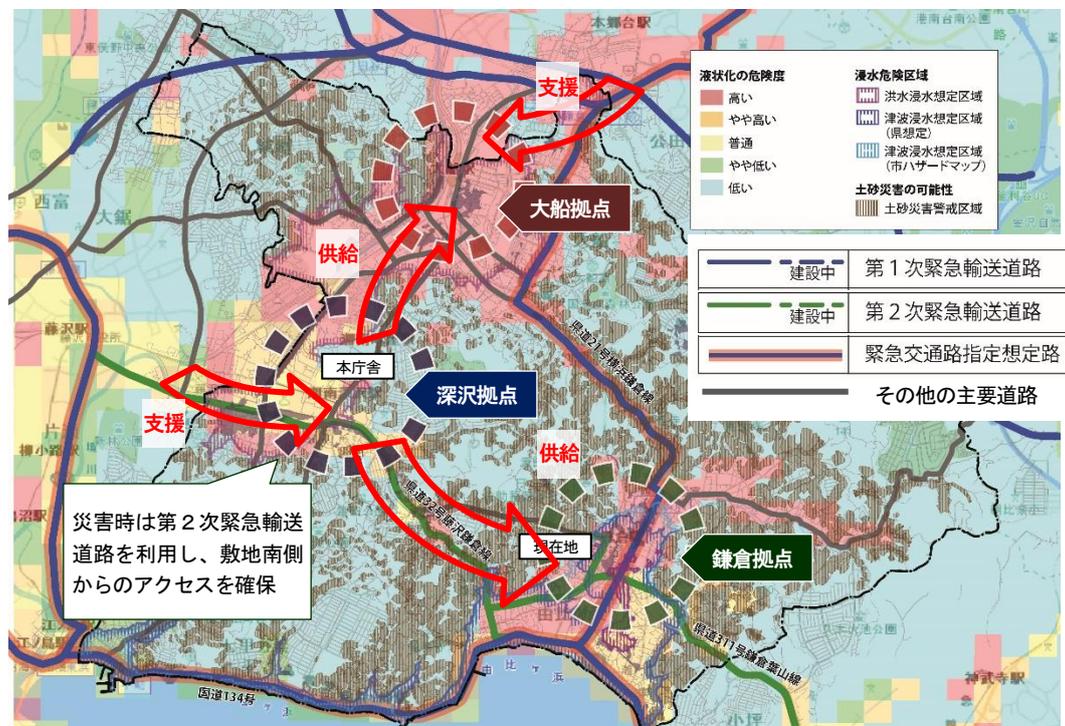


図 災害時：行政活動のための場 (出典：e-かなマップ (地震災害危険度マップ) を基に作成)

※23 緊急輸送道路の利用特性による区分

(出典：国土交通省ホームページ「緊急輸送道路」<http://www.mlit.go.jp/road/bosai/measures/index3.html>)

第1次緊急輸送道路ネットワーク	県庁所在地、地方中心都市及び重要港湾、空港等を連絡する道路
第2次緊急輸送道路ネットワーク	第1次緊急輸送道路と市町村役場、主要な防災拠点（行政機関、公共機関、主要駅、港湾、ヘリポート、災害医療拠点、自衛隊等）を連絡する道路
第3次緊急輸送道路ネットワーク	その他の道路

※24 緊急啓開路線：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、早急に最低限の瓦礫処理や簡易な段差修正等を行い、主要公共施設や緊急輸送道路への緊急車両の通行を確保するアクセス経路であり、本市の地域防災計画でも災害時に緊急啓開路線を選定することとしています。

緊急啓開路線の選定基準	(1) 病院等主要公共施設や市役所、警察署、消防署等の防災関係機関を結ぶ路線 (2) 緊急輸送路 (3) 主要な防災拠点に接続する路線 (4) その他上記のルートを補完する路線
-------------	---

(出典：鎌倉市地域防災計画 (地震災害対策編) (平成25年2月))

#### ④災害時：市民利用としての場

市では市立小中学校のスペースを利用して食料や防災資機材を備蓄している避難所（ミニ防災拠点）や、地震等災害時に火災の延焼拡大により避難所に留まることが危険になった場合に避難する広域避難場所を指定しています。そのため、本庁舎は特に災害対策本部として鎌倉市全体を支援する機能の充実を図り、各避難所との連携を高めることで緊急対応への効率性を高める必要があります。また、本庁舎、各支所及び避難所には、市民が新たな情報を求めて訪れることも想定されることから、災害対策本部を中心として、市全域で被災者等への情報提供能力を高める必要があります。



図 災害時：市民利用（避難所、広域避難場所、情報収集等）のとしての場

## 5-2 本庁舎等整備とまちづくり

本庁舎の移転整備により賑わいが増すなど、本市や深沢地域周辺のまちづくりや、深沢地域整備事業用地でのシビックエリア形成による効果が期待できます。

### 1) 三つの拠点を中心としたまちづくり

鎌倉・大船・深沢の三つの拠点が地域特性を生かしつつ、都市機能の集積と市民生活の向上を図る拠点として充実・発展しながら、相互に作用し、それぞれの地域に新たな価値を創造することで、鎌倉市全体の活力や魅力の向上につながります。

そこで、三つの拠点のまちづくりの新たな視点とコンセプトを次のとおりとし、拠点を中心としたまちづくりを進めます。

表 拠点の視点とコンセプト

区分	視点とコンセプト
鎌倉拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>○古都鎌倉としての風格を堅持した市民自治のベース</li> <li>○市民自治のベースとなる市民交流の場</li> <li>○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</li> <li>○鎌倉のブランド力向上</li> </ul>
大船拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>○鎌倉の人口を支える活力としての拠点</li> <li>○産業集積の維持による機能強化、職住近接、働くまち鎌倉の実現</li> <li>○新規成長産業の事業展開の推進、集積の誘発</li> <li>○地域経済の推進</li> <li>○産業構造の維持</li> </ul>
深沢拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>○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</li> <li>○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</li> <li>○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</li> <li>○新たなライフスタイルの発信</li> <li>○拠点間ネットワーク形成と相乗効果</li> </ul>

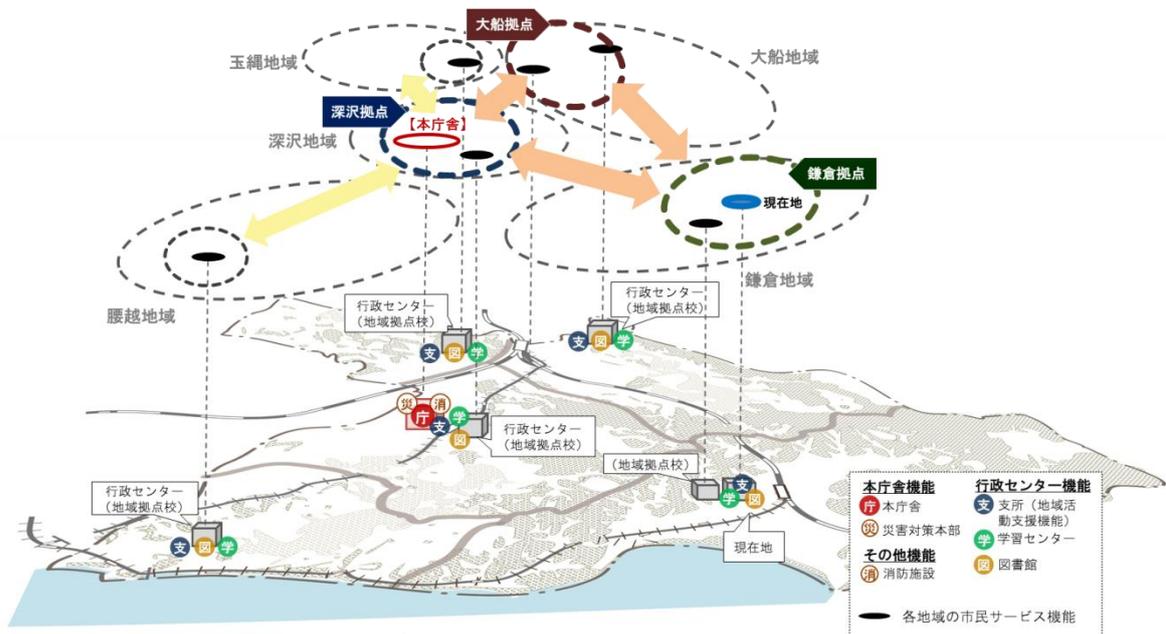


図 三つの拠点を中心としたまちづくりのイメージ

## 2) 本庁舎等整備とまちづくり

深沢地域整備事業では、本庁舎の移転整備のほか、賑わいや交流の創出、防災機能の拠点化、新しい拠点の形成、新しいまちの構築が期待されています。居住者・通勤者・来街者の視点に立ち、積極的に先進的な技術や市民活動・交流機能を導入することで「新たなライフスタイル形成」に向けたモデル区域の役割も期待されます。

行政施設用地では消防本部や総合体育館やグラウンド、公園の整備も予定しており、各々が連携しながら、シビックエリアを形成し、複合的な行政サービスや市民利用の場を確保することにより、市民の利便性の向上、来街機会の誘発も期待できます。また、来街者の増加は、深沢地域整備事業区域内の施設利用の促進だけではなく、湘南モノレール沿線を含む周辺地域のまちの活性化も期待できます。更に、深沢地域整備事業のまちのコンセプト『人とまちのヘルシーエイジング 鎌倉深沢ウェルネススクエア<sup>※25</sup>』の実現により、一歩進んだウェルネスのバリュー（価値）の創造などが期待できます。

これらについて、目指すまちづくりとの関係は次のとおりです。加えて、本庁舎移転後の現在地における市民サービス機能の整備、生涯学習センター、図書館の再編などにより、賑わいや憩いの創出を図ることで、本市の持続可能な都市経営につながる都市創造や、鎌倉のまちや地域の価値を高めることが期待されます。

### ①湘南深沢駅と周辺地区の関係

- ・駅前広場の整備や湘南深沢駅のバリアフリー化
- ・村岡新駅（仮称）との路線バスのネットワーク強化

### ②本庁舎等や深沢地域整備事業用地（行政施設用地）と周辺の関係

- ・本庁舎等における地域活動や学習機能の導入による豊かな市民生活の支援
- ・総合体育館やグラウンドを活用したスポーツや健康等の増進、交流の促進
- ・医療、福祉、介護、子育て、健康増進システム等に関する民間事業者等との連携
- ・主要道路や事業区域全体に対する景観の先導的な取組
- ・公園、グラウンド、本庁舎周囲の屋外スペース等の緑やオープンスペースのつながりを持たせ、歩行者ネットワークの形成と潤いのある環境づくり

### ③災害時の公民連携

- ・オープンスペースを活用した一時避難場所の確保
- ・災害時における避難場所の提供、物資供給などに関する深沢地域整備事業区域内の商業・業務施設との官民協定の締結

※25 人とまちのヘルシーエイジング 鎌倉深沢ウェルネススクエア：平成27年度に開催した「深沢地域整備事業のまちづくり意見交換会」などでの取りまとめ結果を基に、「ヘルシー（健康維持・増進）」、「ナチュラル（自然・歴史）」、「メッセージ（魅力発信）」、「セーフ（安全・安心）」、「ユニバーサルデザイン（誰にでも快適なデザイン）」、「コミュニティ（交流・出会いの場）」、「アクティブ（暮らし方・働き方・楽しみ方）」の七つの構成コンセプトからにじみ出す『場（スクエア）』として、設定した新しいまちのコンセプト。「ヘルシーエイジング」は、「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、時の経過とともに文化や深みや味わいが育つこと」という意味で用いた表現。「ウェルネススクエア」は、「健康生活拠点」という意味で用いた表現。

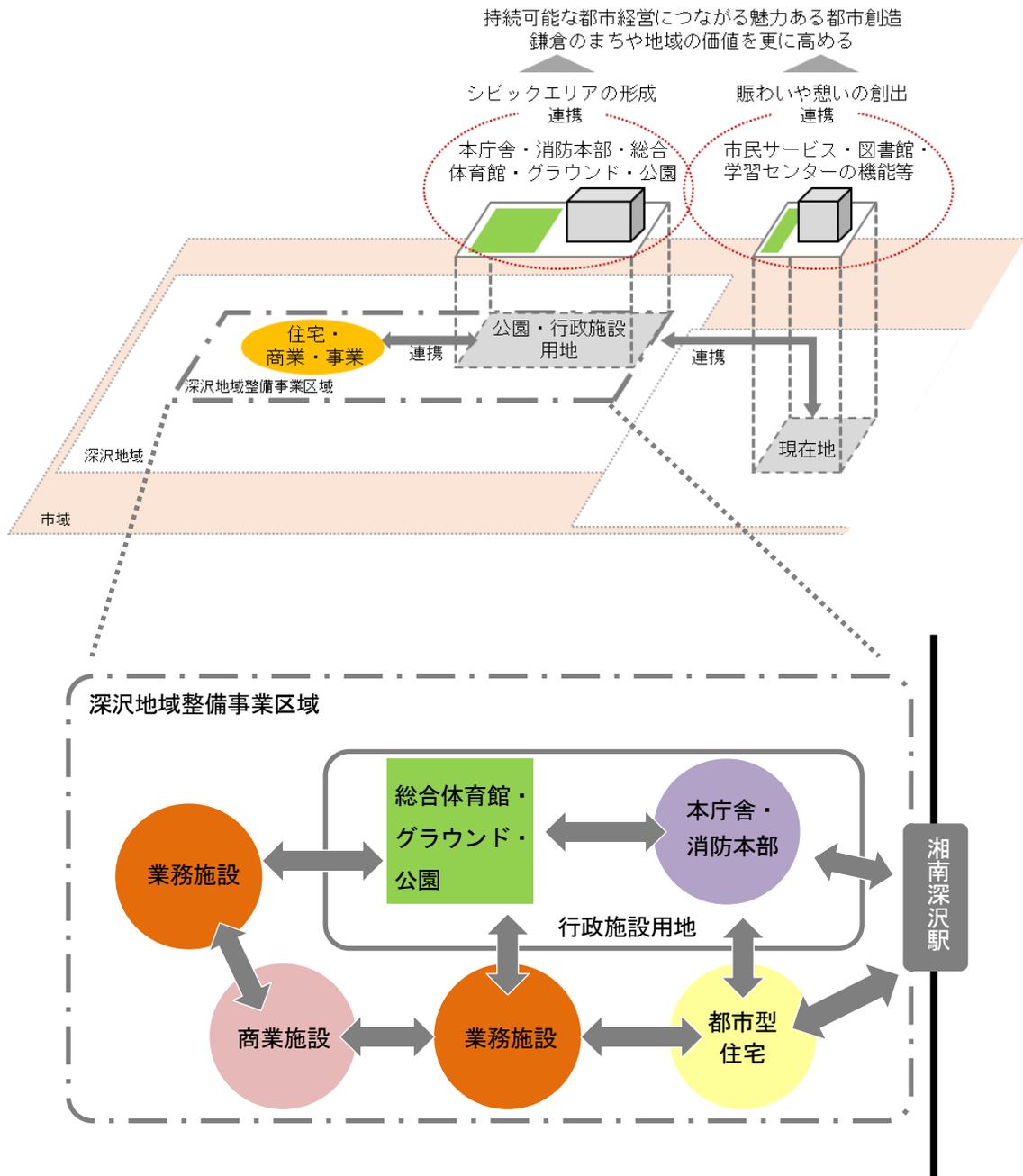


図 本庁舎等整備とまちづくりとの概念

### 3) 現在地におけるまちづくり

#### ①まちづくりの基本的な方向性

都市マスタープランでは、鎌倉駅周辺拠点（都市拠点）について、「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、公共公益・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る」としており、公共施設整備に関しては、「文化発信拠点の整備、再編計画を踏まえた公共施設の再編整備」を掲げています。

このため、利活用方針では、現在地の跡地の利活用は、本庁舎の移転により行政サービスが低下しないよう市民サービス機能（主に現在の本庁舎の1階にある機能）の維持と鎌倉地域における公共施設の再編による付加価値の創出、歴史的遺産や海・山に囲まれた豊かな自然環境に恵まれたこのまちで働き、暮らすという新たなライフスタイルの定着につながる機能（民間機能を想定）を導入することとしています。

また、官民連携手法を有効に活用することで、公共施設整備費の負担の軽減だけでなく、全市的なまちづくりの推進力となることが期待できます。

## 利活用方針における鎌倉市役所（現在地）の利活用の基本方針

### 【利活用の基本方針】

#### ●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。

#### ○市民サービスの提供※・公共施設再編

- ・市民サービス機能の維持と鎌倉地域における公共施設の再編による付加価値の創出
  - ・市民の相談・手続きのための窓口をコンパクトに整備  
→親しみやすく身近な市民サービス(窓口)
  - ・ホール(生涯学習センター)、図書館、ミーティングスペースなど、市民の生涯学習、活動の拠点
- ※ 市民サービスや相談のための窓口を残す(主に現在の本庁舎の1階にある機能)とともに公共施設の再編と相まって、生涯学習、芸術文化、市民活動、多世代交流などの拠点化を目指します。

#### ○民間機能の導入

- ・シェアオフィス、子育て施設などの導入による働く環境づくり  
→既存の歴史的遺産・自然環境に恵まれたこのまちで、働き、暮らすという新たなライフスタイルの定着

#### ○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。

- ・オープンスペースの活用により、市民や来訪者の憩いの場、子どもから高齢者までの世代間交流等の場を整備  
→多世代間交流・地域活性化・魅力発信

### 図 利活用の効果のイメージ

※あくまでイメージ図であり、実際の整備計画を表したものではありません。

## ②現在地に関する市民の意向

平成30年度（2018年度）に実施した市民対話（拡張ワークショップ（第2部））における現在地の利活用に関する意向を、利活用方針における現在地の利活用の基本方針に照らして整理しました。

その結果、図書館などの学習・文化機能やイベントスペースなどの交流機能の設置を望む意向は、当該基本方針とおおむね一致していますが、基本方針に示している市民の相談・手続のための窓口や市民活動の拠点、シェアオフィスに代表される働く場などに関する意向は見られませんでした。一方、基本方針に示していない機能として、防災機能や観光機能などが挙げられました。

今後は、これらの意見等を踏まえつつ、利活用の具体化を図り、公共施設の再編と相まって、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します。

表 現在地の利活用の基本方針と拡張ワークショップ（第2部）での市民意向のまとめ

現在地の利活用の基本方針	拡張ワークショップ（第2部）での市民意向
<b>○市民サービス機能・公共施設再編</b> ・市民の相談・手続のための窓口 ・ホール（生涯学習センター）、図書館、ミーティングスペースなど、市民の生涯学習、活動の拠点	<b>○学習・文化機能</b> ・質の高い（自習スペースの拡充や長時間滞在できる）図書館、映画館などの文化的な施設
<b>○民間機能</b> ・シェアオフィス、子育て施設などの導入による働く環境づくり	<b>○民間機能</b> ・商業や産業としての活用 <b>○子育て支援機能</b> ・育児のサポート機能
<b>○賑わいや憩いの創出</b> ・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	<b>○交流機能</b> ・気軽に立ち寄れるスペース、マルシェやマーケットなどのイベントスペース
—	<b>【その他】</b> <b>○防災機能</b> ・防災備蓄、避難場所、トイレ <b>○観光機能</b> ・観光案内施設、バス駐車スペース ・鎌倉ブランドの発信やアピールのための拠点 ・鎌倉の歴史を伝える施設 <b>○その他</b> ・特徴ある食堂

## 5-3 広域交通ネットワークの形成と本庁舎へのアクセス

### 1) 広域交通ネットワークの形成

深沢地域整備事業における交通は、本市の隣接市を含めた広域的な交通ネットワークと、それらを踏まえた深沢地域のまちづくりにおける交通と二つの視点をもって考える必要があります。

#### (1) 外周における骨格的な幹線道路の整備

市街地と海岸の連続性を確保しつつ国道 134 号の機能強化を図ると共に、隣接市と協調しながら、高速横浜環状南線、横浜藤沢線等の整備促進を図り、横浜横須賀道路、逗葉新道と併せた本市外周の骨格的な道路の確保を目指します。

#### 図 【視点 1】 広域的な交通ネットワークの視点に関する整備について

(出典：鎌倉市都市マスタープラン (平成 27 年 9 月))

#### 1) 道路等の整備方針

道路は、主要な拠点間を結び、深沢地域の骨格を形成する「幹線道路」と地域内の交通を担う「補助幹線道路」、及び地域の生活利便性を向上させる「サービス・生活道路」に分類し、整備の方針を策定するとともに、「歩行者ネットワーク」、「駐車場」についても整備の方針を策定します。

##### (1) 幹線道路

幹線道路は、広域的幹線道路への速やかなアクセスと、円滑な交通処理、及び地域の生活道路への通過交通の流入を防ぎ安全性を向上させるために、地域の骨格となる道路の整備を行います。また、幹線道路は、緊急避難路やライフラインなどの防災機能も持たせていきます。

##### (2) 補助幹線道路

補助幹線道路は、幹線道路を補完し、ラダー状(梯子状)の道路ネットワークを形成し、安全性、利便性、快適性、防災性など、地区の都市機能の向上を図る道路の整備を行います。

#### 図 【視点 2】 深沢地域のまちづくりにおける交通の整備について

(出典：深沢地域の新しいまちづくり基本計画 (平成 16 年 9 月))

隣接市における道路整備との整合を図りつつ、本市の外周に骨格的な幹線道路(高速横浜環状南線、横浜藤沢線等)や、それらの道路に接続する幹線道路(県道 304 号腰越大船線や県道 32 号藤沢鎌倉線)の整備が行われることで、深沢地域整備事業区域と幹線道路へのアクセスの向上と円滑な交通処理が期待されます。これにより、万一、周囲の緊急輸送道路が液状化や土砂災害等で不通になった場合でも、代替道路や迂回道路として有効な動線となり、災害時の対応力が高まるものと考えます。

更に、幹線道路を補完するラダー状(梯子状)の補助幹線道路を整備することにより、道路ネットワークが形成され、地域の安全性、利便性、快適性、防災性などの機能向上を図ります。



## 2) 本庁舎整備に伴う周辺交差点への影響の検証

本庁舎整備に伴う車両交通量の増加による周辺交差点への影響について、利活用方針を検討した際に検証しており、引用して再掲します。

検討に当たっては、将来の交通需要の推計結果である、平成 20 年（2008 年）東京圏パーソントリップ調査<sup>※26</sup>の現況・将来 O D<sup>※27</sup>（自動車起終点）に、村岡新駅（仮称）設置に伴う将来の交通需要及び新たな都市拠点（藤沢市村岡地区と鎌倉市深沢地区）の事業実施に伴う新たな交通需要を勘案した将来交通需要予測結果を基に、本庁舎整備に伴う職員や来庁者による車両交通量の増加分を加えた交通量により、周辺交差点の混雑度を算定しました。



### ①職員の通勤による影響の想定

本市の全職員数 1,442 人（非常勤嘱託職員等を除く、平成 29 年（2017 年）4 月 1 日時点）の通勤先の実態を踏まえ、本庁舎移転によって深沢地域整備事業用地（行政施設用地）が将来的に勤務先となる職員数を 1,224 人と推計した上で、当該職員の交通手段から推計した車両数 393 台（バイク 190 台、自動車 203 台）を将来交通需要予測結果に追加しました。また、路線バスの定員を約 50 名程度と仮定し、大船方面行は 1 本の増発、鎌倉・梶原方面行きは増発の必要なしと想定し、大船方面行（交差点南側）にのみ大型車（路線バス）を 1 台追加して影響を検証しました。

<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）</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><b>合計：1,224 人</b></p>

※26 東京圏パーソントリップ調査：10 年に一度、夜間人口約 15,000 人を目安としたゾーンを最小単位とし、ゾーン内もしくはゾーン間で「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなどを調べるものです。この結果を用いることで、鉄道や自動車、徒歩といった各交通手段の利用割合や交通量などを求めることができます。

※27 OD：Origin（起点・出発点）と Destination（終点・目的地）の略であり、OD 表は出発地から目的地に向かうトリップ数を発ゾーンと着ゾーンの対応関係ごとに整理したのとなっています。

## ②来庁者による影響の想定

現在の本庁舎の駐車場（バイク、自転車除く）の平均利用台数は約 500 台/日（切り上げ）であり、開庁時間を約 9 時間とすると、約 60 台/時（切り上げ）と推計されます。

平成 27 年度（2015 年度）道路交通センサス※28によると、腰越大船線のピーク比率（昼間 12 時間に対するピーク時 1 時間当たりの交通量の割合）は 9.6% でした。来庁車両（自動車）についても、ピーク比率と同等に仮定し、12 時間分に換算した台数（720 台）に対して、ピーク時 1 時間当たりの来庁車両の台数を約 70 台と想定しました。

- ・ 来庁車両の台数（12 時間換算）：60 台/時 × 12 時間 ≒ 720 台/12 時間 … ㊤
- ・ ピーク時の来庁車両の台数：㊤ × 9.6% ≒ 約 70 台/時

## ③検証対象とする交差点

深沢地域整備事業用地の直近にある「深沢小入口交差点」を検証の対象としました。

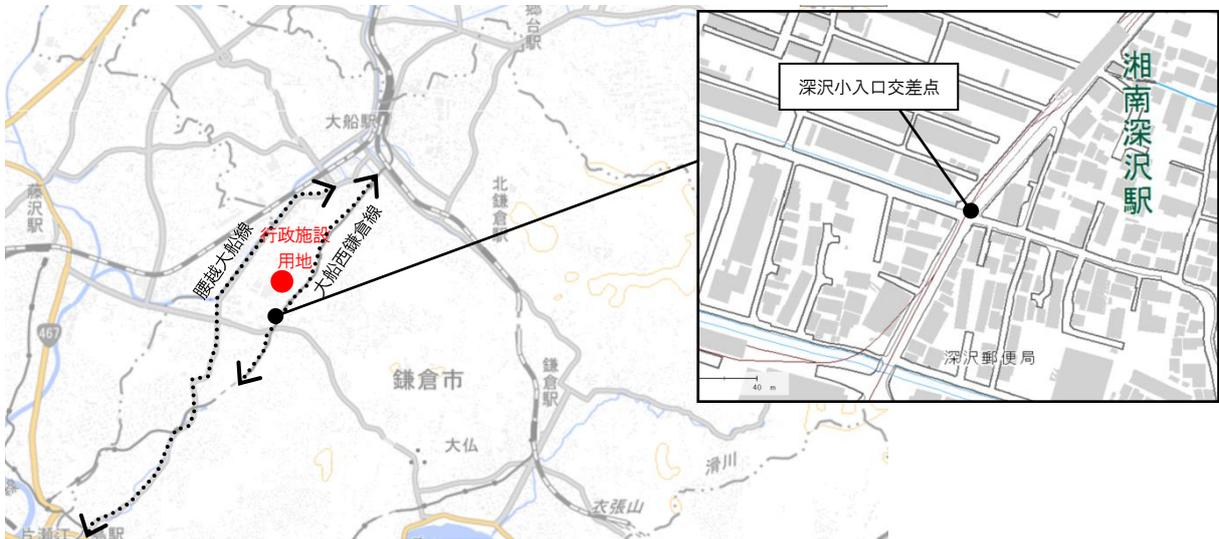
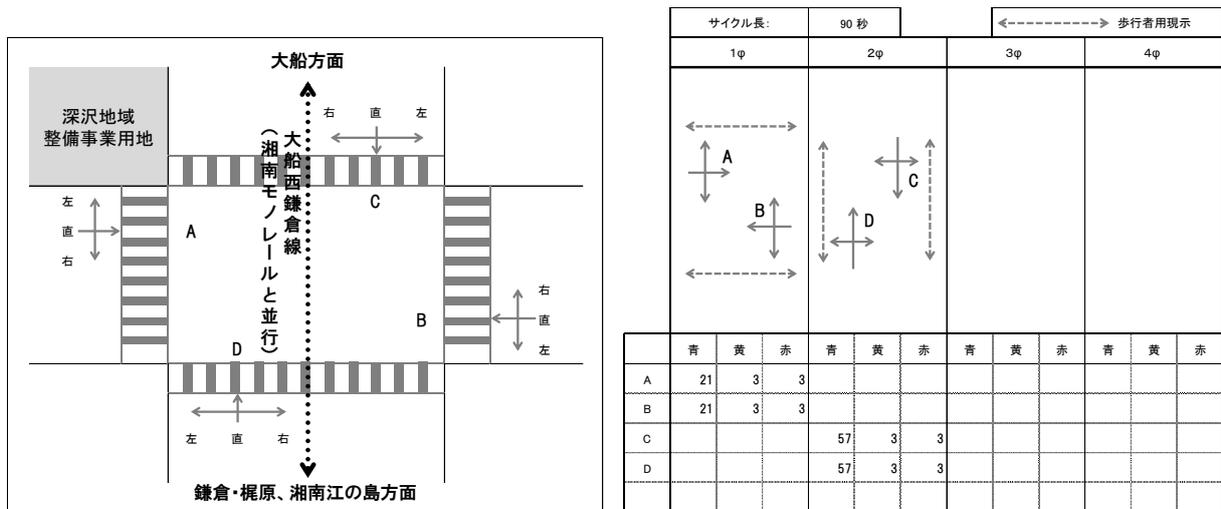


図 深沢小入口交差点の位置



#### ④周辺交差点への影響の検証

深沢地域整備事業後の将来交通需要（深沢地域整備事業が実施され、かつ村岡新駅（仮称）が整備された場合の2030年時点の将来交通量）の推計に、職員の通勤時と来庁者の車両を追加し、混雑度<sup>※29</sup>を算出しました。算出に当たっては、この検証ではあえて職員の通勤時と来庁者のピーク時が重なると仮定し、職員のバイク・自動車（計393台）及び来庁者の自動車（約70台）の合計463台を大船西鎌倉線のそれぞれの方面の交通量の比率（198:207）に応じて振り分け、各推計パターンの交通量に追加（大型車（路線バス1台）は、別途交差点南側に追加）しました。その交通量を交差点の設計上の基準交通量で除して混雑度を算出しました。

その結果、深沢小学校入口交差点の混雑度は、本庁舎を整備しない場合の混雑度が交差点北側で0.33、交差点南側で0.38であったのに対し、本庁舎を整備した場合の混雑度は、交差点北側で車両数226台追加すると0.52に、交差点南側で車両数238台追加（大型車（路線バス台）含む）すると0.57になると推計されました。本庁舎を整備することで、それぞれ約0.2ポイント増加しますが、いずれも混雑度は1.0未満であり、昼間12時間を通じて道路が混雑することなく、円滑に走行できると推定できます。このため、周辺交差点への影響の検証結果は、次のとおりでした。

**本庁舎移転後も深沢小入口交差点（大船西鎌倉線）は両方向ともに混雑度が1.00未満であり、本庁舎の移転による周辺交差点への混雑の影響はないものと想定できます。**

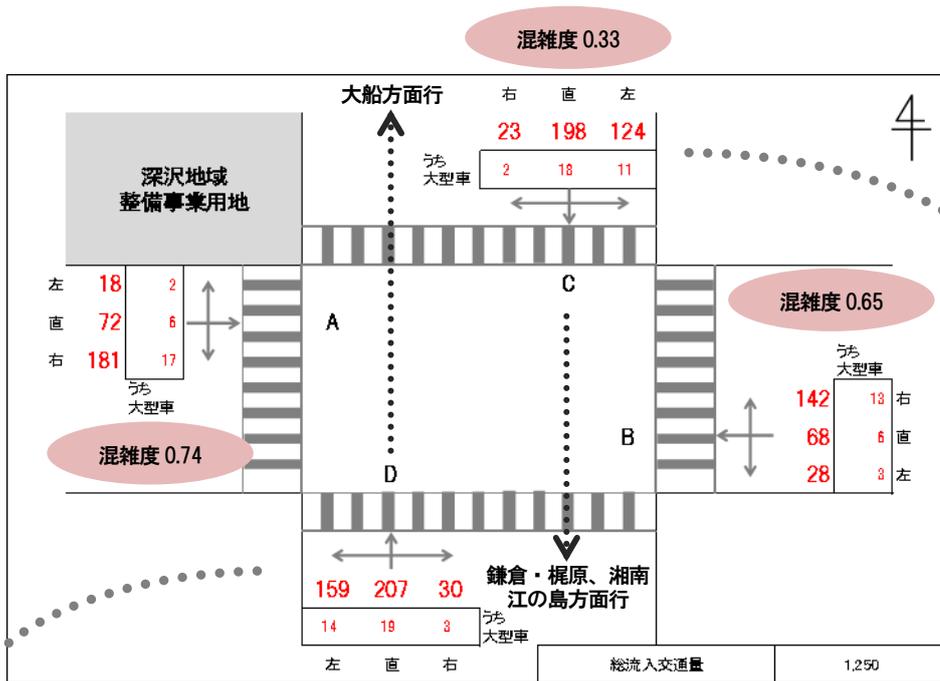
表 混雑度の解釈（出典：道路の交通容量（昭和59年9月（社）日本道路協会）を基に作成）

混雑度	交通状況の推定
1.0未満	昼間12時間を通じて、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0～ 1.25	昼間12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が1時間～2時間（ピーク時間）ある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1.25～ 1.75	ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過度状態と考えられる。
1.75以上	慢性的混雑状態を呈する。

※29 混雑度：次の数式で算出される指標であり、1.0を超えた場合は設計時に想定していた状態よりも過度にその道路が利用されていることを意味するものです。

$$\text{混雑度} = \text{交通量} \div \text{設計上の基準交通量}$$

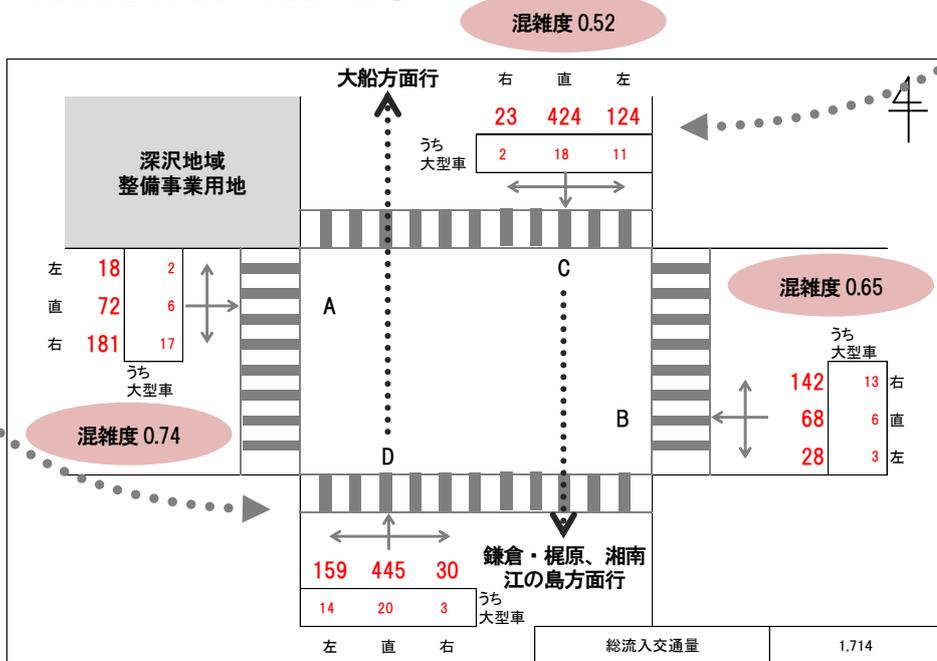
【本庁舎整備を行わない場合の混雑度の推計】



【大船方面行】(交差点南側)  
○車両数：238 台追加  
(うち大型車を 1 台追加)

【鎌倉・梶原、湘南江の島方面行】(交差点北側)  
○車両数：226 台追加

【本庁舎整備を行う場合の混雑度の推計】



混雑度 0.57

図 深沢小入口交差点における混雑度の推計

### 3) 本庁舎へのアクセス

本庁舎や村岡新駅（仮称）等の整備に伴う、来庁者や職員の本庁舎へのアクセスや安全性の確保の考え方や方向性を示します。

#### ①湘南モノレールによる本庁舎へのアクセス

本庁舎の移転に伴い、来庁者及び職員の湘南モノレールの利用増加が想定できます。このうち、来庁者となる市民や事業者の来庁時間は、職員の通勤ピーク時と重ならないことが想定されます。このため、利活用方針の検討の際に、この考え方で湘南モノレールへの影響について、湘南モノレール株式会社が平成 28 年（2016 年）に実施した列車別各駅乗降人員調査を基に、通勤でモノレール利用が想定される職員数を通勤時間帯（7:30～8:30、17:15～18:15）のモノレールの乗客数に加算し、分析しました。

その結果、職員数を加算しても車両満員時の人数を下回る結果となりました。湘南深沢駅はすれ違い駅でもあり、ホームや改札口の混雑を避けるためにも職員の通勤に当たっては、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、湘南モノレールにかか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。今後、湘南モノレール株式会社による湘南深沢駅のバリアフリー化やホームの改良などを踏まえて取組を進めていきます。

#### ②路線バスによる本庁舎へのアクセス

深沢地域整備事業用地は、本庁舎に加えて総合体育館やグラウンドも整備される予定であり、市内各地域から市民が利用すると想定できます。現在の深沢地域整備事業用地への主な公共交通手段は、湘南モノレールですが、路線バスによる各地域からのアクセスなどを含めて、本庁舎への交通手段の適切な配分を促し、周辺道路や鉄道への想定以上の過度な負担を抑えつつ、市民の利便性を確保するため、本庁舎と各地域を結ぶ路線バスのネットワーク強化の検討等を進めます。

#### ③村岡新駅（仮称）と深沢地区のネットワーク

神奈川県、藤沢市、本市により、JR 東海道本線の大船駅・藤沢駅間（藤沢市村岡地区）における新駅の設置を図り、新たな都市拠点（藤沢市村岡地区・鎌倉市深沢地区）の形成に寄与することを目的とし、「村岡新駅（仮称）設置協議会」が設置されました（平成 30 年（2018 年）12 月 27 日）。今後、村岡新駅（仮称）や村岡地区整備との連携を図りながら、村岡・深沢地区総合交通戦略（平成 28 年（2016 年）3 月湘南地区整備連絡協議会）における交通の戦略目標で示されているバス路線の新設や再編、湘南深沢駅の駅前広場の整備等により、村岡新駅（仮称）と深沢地区のネットワーク形成を図るなど、本庁舎への交通アクセスについて取り組みます。

#### ④深沢地域整備事業における歩行者の安全性の確保

深沢地域整備事業の施行に当たっては、関係機関との十分な協議、調整を進め、歩道、公園の園路、街区間の歩道状空間等の活用により、安全で快適な歩行者ネットワークを構築します。



図 交通機能の整備方針 (出典：村岡・深沢地区総合交通戦略 (平成 28 年 3 月湘南地区整備連絡協議会))

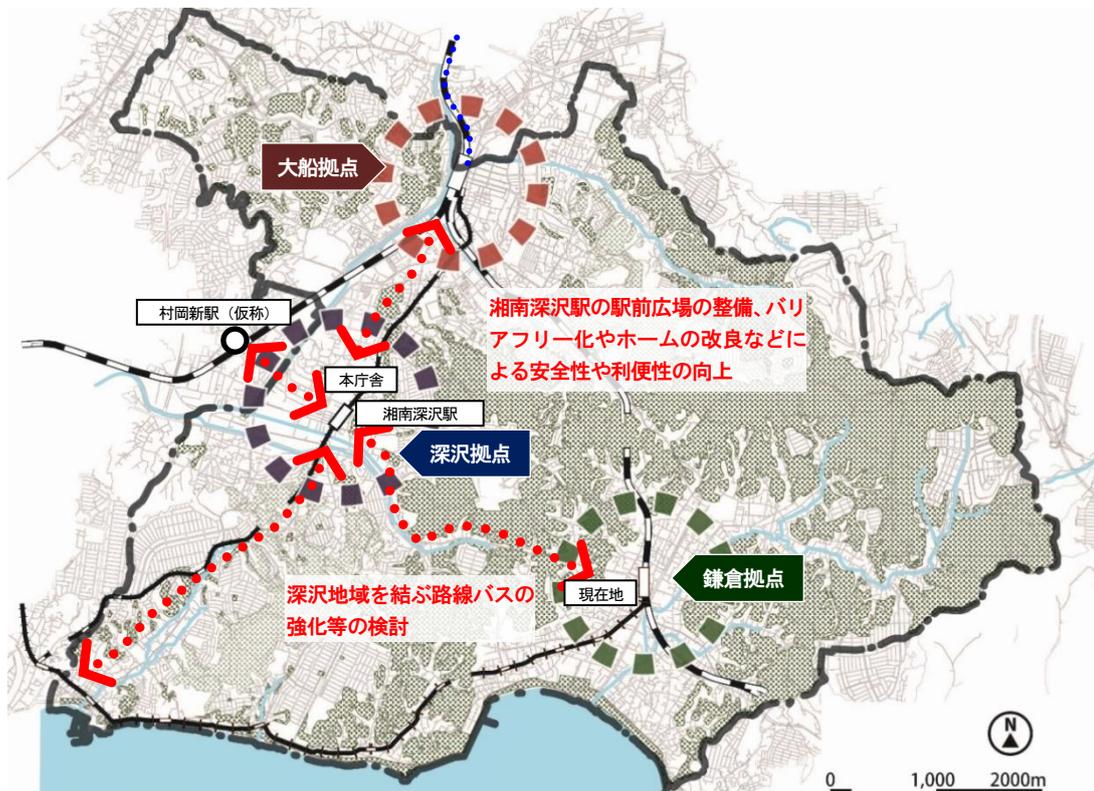


図 本庁舎へのアクセスの考え方

## 第6章 今後の進め方

### 6-1 市民との対話や意向の把握

基本構想の策定に当たり、公共施設再編計画 NEWS や広報かまくらを通じて、市民に本庁舎整備に向けた取組についての検討経緯を周知・説明をするとともに、アンケート調査や市民対話を通じて市民の想いの抽出を図りました。

第3章で基本理念として示した「新たな本庁舎のあるべき姿」の「市民のニーズや社会情勢の変化に応えるコンパクトな本庁舎」の実現に向けて、本庁舎整備に向けた取組について、引き続き、様々な手法を活用し、より多くの市民に検討経緯を丁寧に説明していくとともに、市民の意向把握を図りながら、検討を進めていきます。

第1回市民対話  
：取組説明、現地見学



第2回市民対話  
：「本庁舎のありたい姿」について  
グループワーク



第3回市民対話  
：「ありたい姿実現のために本庁舎に  
導入したい機能」について全体で  
意見交換



第4回市民対話（拡張ワークショップ）  
：「新しい本庁舎で実現・追加を期待し  
たいこと」について公募の参加者も  
含めて意見交換



第5回市民対話  
：これまでの成果の振り返り、本庁舎  
のありたい姿などに参加者の想いが  
込められているかについて全体で  
意見交換

図 平成30年度（2018年度）の市民対話の内容と会場の様子

## 6-2 整備の検討の進め方

### 1) 整備手法の比較

本庁舎等の整備手法は、従来の整備手法<sup>※30</sup>に加えて PPP/PFI<sup>※31</sup>が考えられますが、民間の資金やノウハウの活用、発注方式等についても幅広く検討し、その決定に当たっては、設計者や事業者等の選定の透明性・客観性の確保、事業遅延や事業費増加のリスク回避等を考慮し、総合的に効果が高い手法を選定するものとします。

※30 従来の設計手法：ここでは、設計、施工をそれぞれ個別に発注する整備手法

※31 PPP/PFI: Public Privat Partnership 及び Private Finance Initiative の略。公共サービスの提供に民間が参画する手法を幅広く捉えた概念及び手法

### 2) 整備スケジュール

本庁舎等の整備は、深沢地域整備事業（土地区画整理事業）との連携を図り、令和10年度（2028年度）の開庁を目指します。

表 整備スケジュール（イメージ）

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
	H30	H31/R元 (今年度)	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10
本庁舎等整備事業	基本構想策定作業	基本計画策定作業	基本設計	募集準備	事業者等選定	事業者設計・手続	事業者工事	開庁予定			
現在地の利活用		基本構想策定作業	基本計画、事業手法の検討や基本設計を行う期間	PPP/PFIなどの事業手法による事業者選定・手続・設計等を行う期間	工事						
その他			オリ・バラ	都市計画決定(深沢)				大阪万博			

：事業手法（例：従来方式、PFI方式）などにより異なるため、関係する事業の進捗に併せて、今後、検討していきます。

## ■ 参考資料



# 1. 本庁舎の整備の必要性と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）
<b>総合計画</b>	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
<b>都市マスタープラン（平成27年9月）</b>	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。
	<p><b>将来都市構造と3つの都市拠点</b></p> <p>図 将来都市構造</p>	
<b>公共施設再編計画（平成27年3月）</b>	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（利活用方針））
<b>公的不動産利活用推進方針（平成30年3月）</b>	<p><b>【利活用の基本方針】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●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）</li> </ul>	<p><b>【利活用の基本方針】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●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。）</li> </ul>
	<p><b>【深沢拠点の新たな視点とコンセプト】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○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</li> <li>○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</li> <li>○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</li> <li>○新たなライフスタイルの発信</li> <li>○拠点間ネットワーク形成と相乗効果</li> </ul> <p><b>【まちづくりの効果】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○市民の利便性向上</li> <li>○防災面のバリュー</li> <li>○健康面のバリュー</li> <li>○官民連携事業によるコスト削減</li> </ul>	<p><b>【鎌倉拠点の新たな視点とコンセプト】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○古都鎌倉としての風格を堅持した市民自治のベース</li> <li>○市民自治のベースとなる市民交流の場</li> <li>○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</li> <li>○鎌倉のブランド力向上</li> </ul> <p>○市民の活動や文化・交流</p> <p>○新たなライフスタイルの定着</p> <p>○公共施設の再編</p> <p>○全市的なまちづくりの推進力</p>

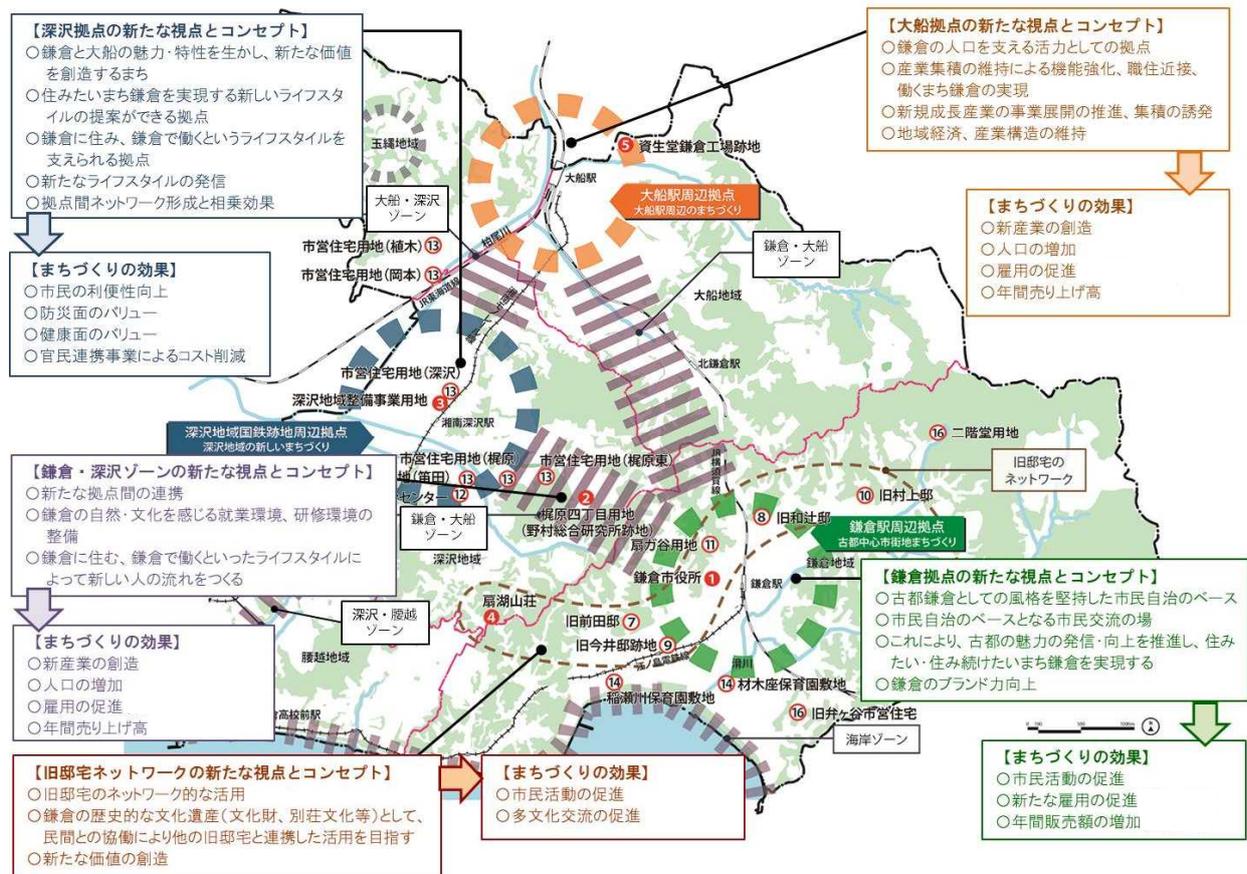


図 公的不動産の利活用によるまちづくりへの効果 (鎌倉市公的不動産利活用推進方針を基に作成)

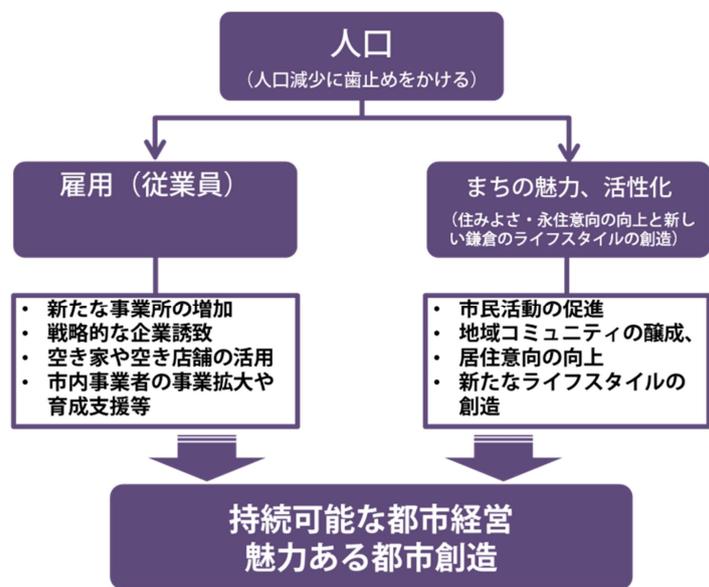


図 公的不動産の利活用に関する効果の関係 (イメージ) (出典：鎌倉市公的不動産利活用推進方針)

## 2. 本庁舎のあるべき姿（基本理念）について

### 2-1 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)版国土交通省)」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 0.9 以上の耐震安全性が求められています。

表 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

(出典：鎌倉市公的不動産利活用推進方針（平成30年3月）)

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

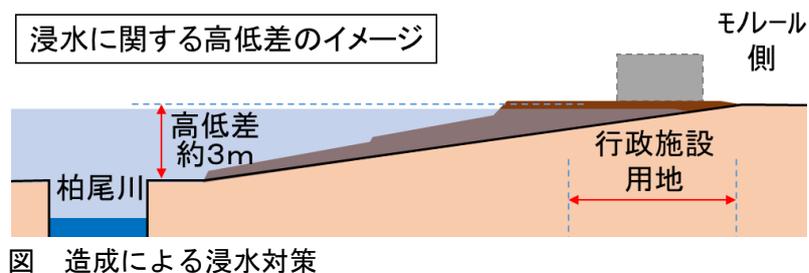
## ②地盤の対策

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。



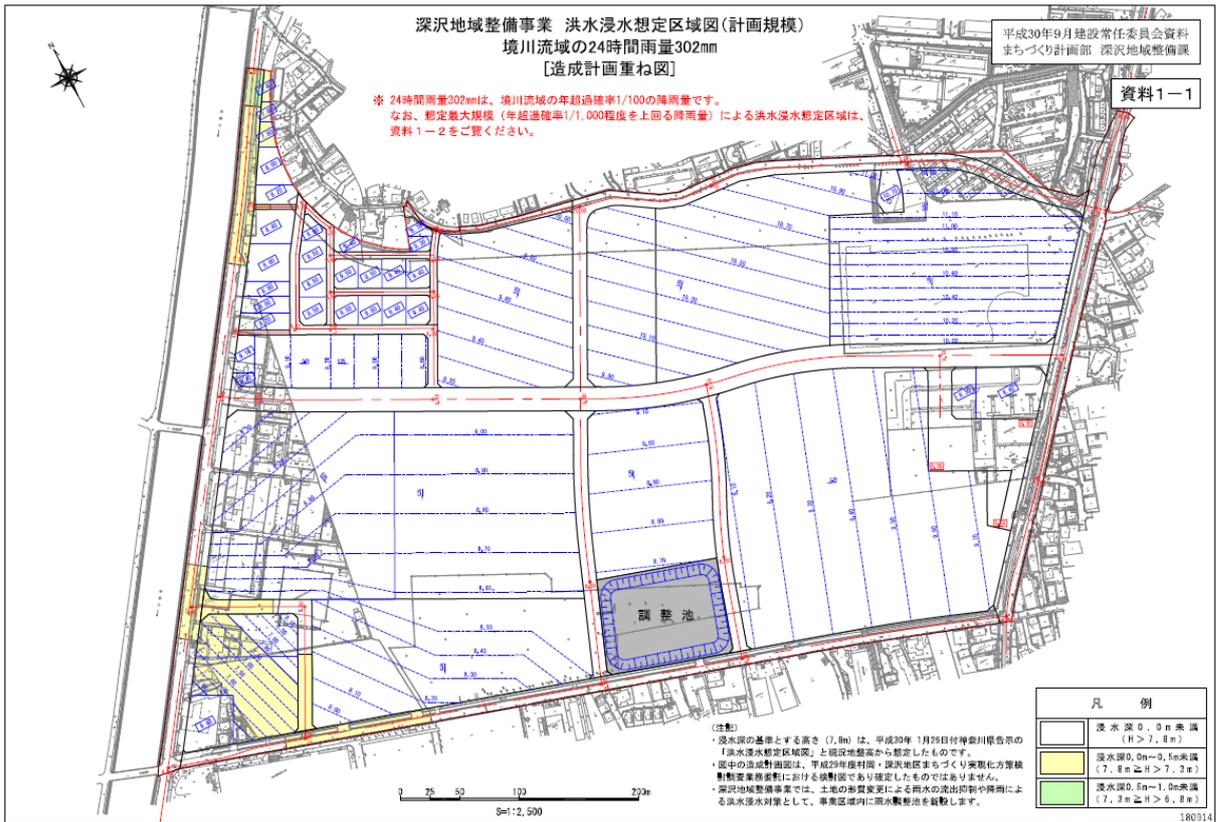


図 深沢地域整備事業 洪水浸水想定区域図(計画規模) 境川流域の24時間雨量302mm  
[造成計画重ね図] (出典：平成30年9月建設常任委員会資料)

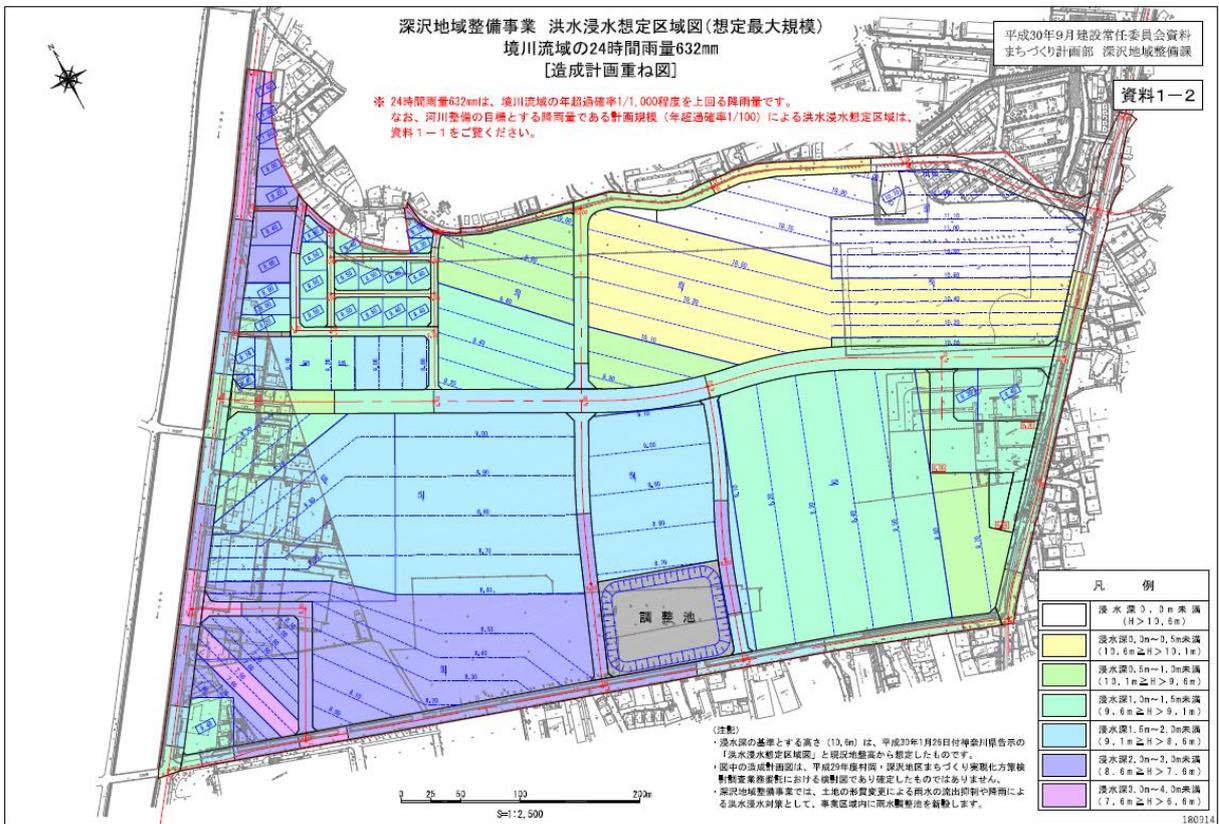


図 深沢地域整備事業 洪水浸水想定区域図(想定最大規模) 境川流域の24時間雨量632mm  
[造成計画重ね図] (出典：平成30年9月建設常任委員会資料)

## 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。

表 防災拠点としての機能イメージ

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



図 災害時における連携のイメージ

### 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。次の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進入する第 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。

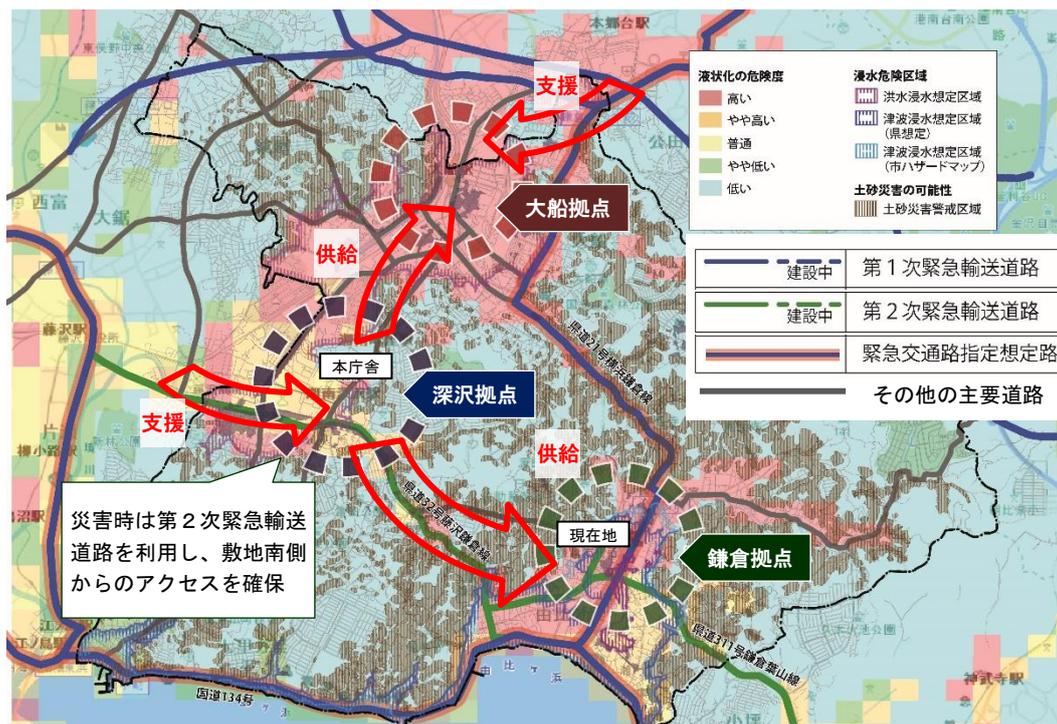


図 災害時：行政活動のための場（出典：e-かなマップ（地震災害危険度マップ）を基に作成）

### 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経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。



図 災害時：アクセス経路の確保（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（2018 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（2017 年）開庁）や水戸市（平成 30 年（2018 年）一部開庁）、日光市（令和元年（2019 年）一部開庁、令和 2 年（2020 年）全面開庁予定）、長岡市（平成 24 年（2012 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（令和 2 年（2020 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（2010 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。

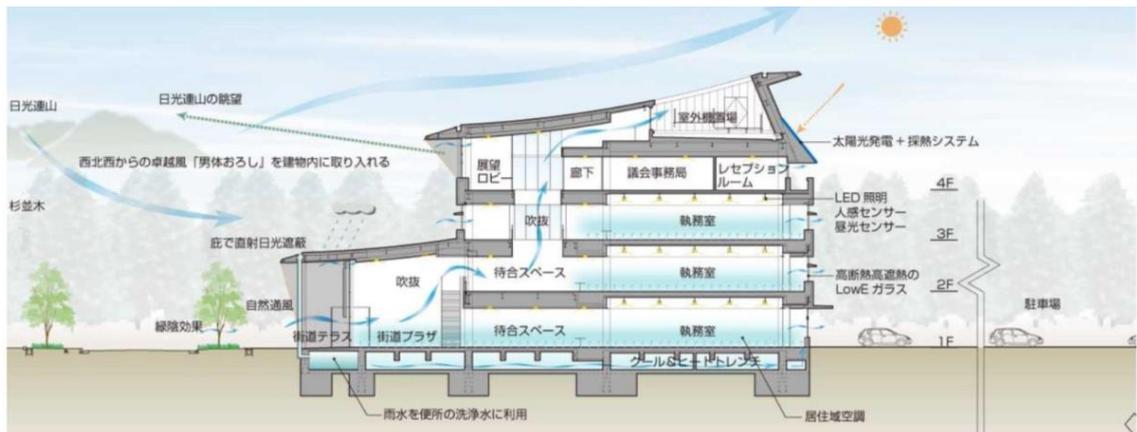


図 日光市庁舎 自然エネルギー利用概念

(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

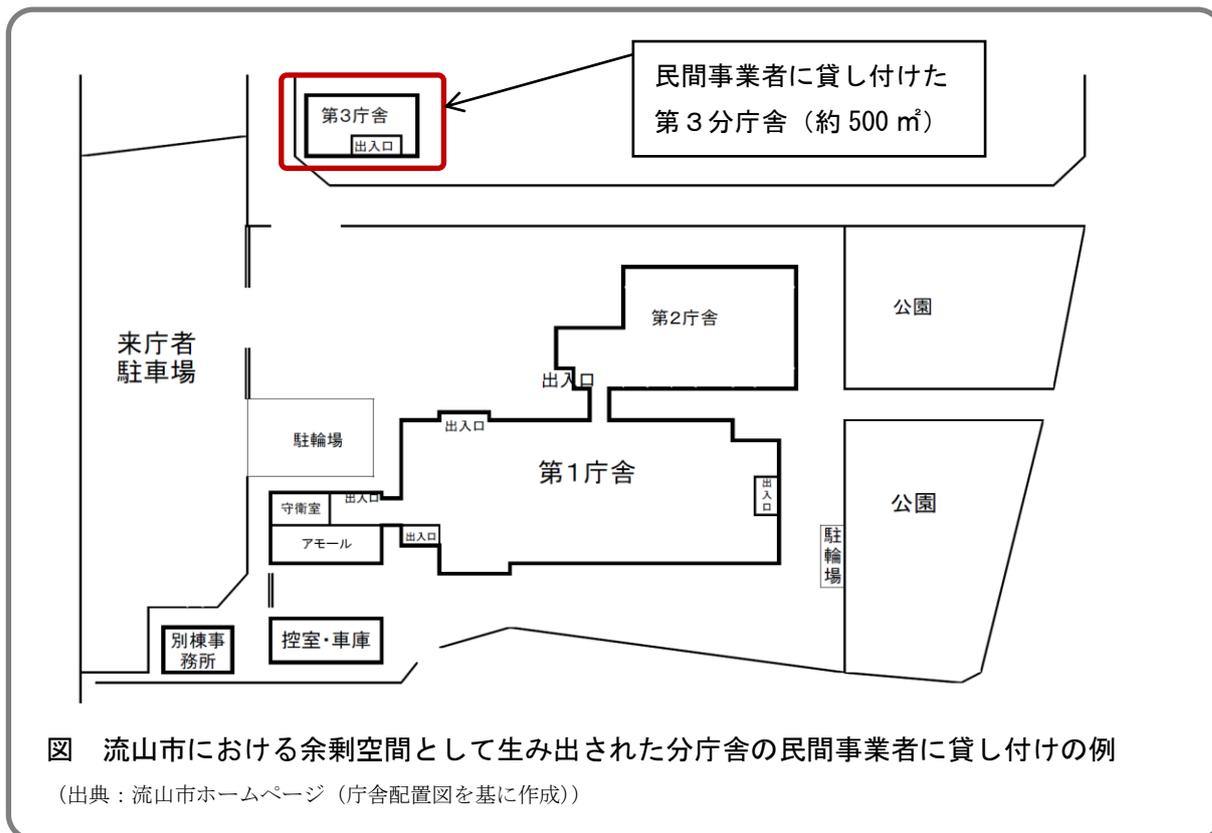
都市	本部関係	設備関係	備蓄関係
須賀川市 ・防災拠点施設 ・避難者受入広場	(3階) ・防災会議室（平時は、市政経営会議室として使用） ・市長室は同じフロア	・電力2系統受電 ・非常用発電機（72時間） ・蓄電池 ・再生可能エネルギー（太陽光、風力） ・井戸水熱源（トイレ）	・非常用飲料水貯留槽（100t）
水戸市 ・消防本部も入る総合防災拠点 ・一時避難 700人の受入れ	(4階) ・災害対策本部、市長室、会議室事務局室が同じフロア	・電力は2回線受電 ・非常用発電機（72時間） ・燃料備蓄 ・太陽光発電 ・通信系として光ケーブルを2系統、メタルケーブル2系統	・備蓄倉庫（建物は別）（食料・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	・1km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）

## 2-2 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 m<sup>2</sup>）を民間事業者に貸し付けることが可能となり、更なるその貸付料で庁舎内の環境整備<sup>※1</sup>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。

- ※1 ・市民の利用率が高い第1庁舎1階を「わかりやすく・プライバシーに配慮した空間」
- ・第2庁舎4階を「少人数対応のフレキシブルな会議室兼ランチスペース」



## 2-3 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 2020 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（2014 年度）から平成 28 年度（2016 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（2014 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

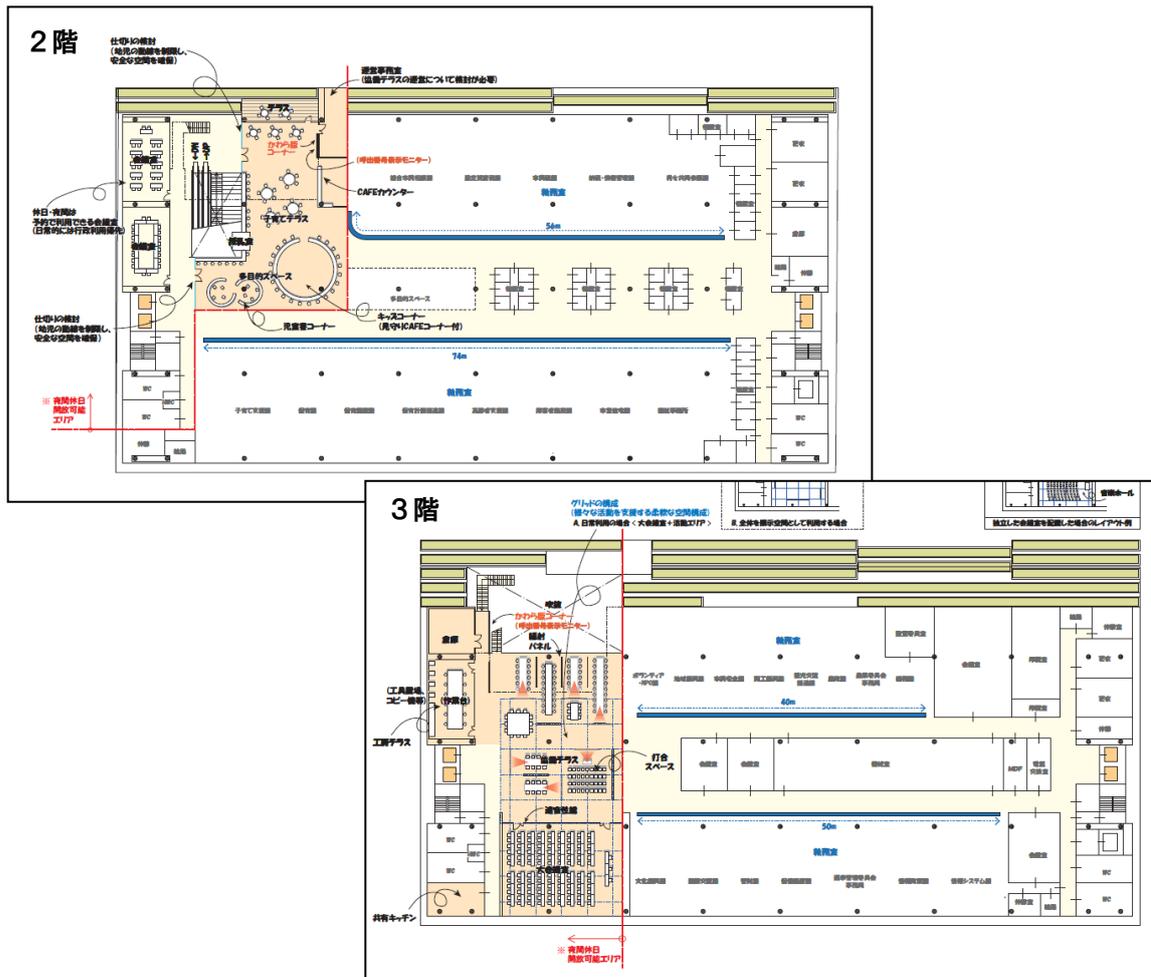


図 市川市における市民意見を反映した市民スペース創出の例（出典：市川市ホームページ）

## 2-4 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、延べ床面積 500 ㎡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（2005 年）10 月国土交通省）」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<sup>※2</sup>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。

※2 施設の特徴によっては、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。

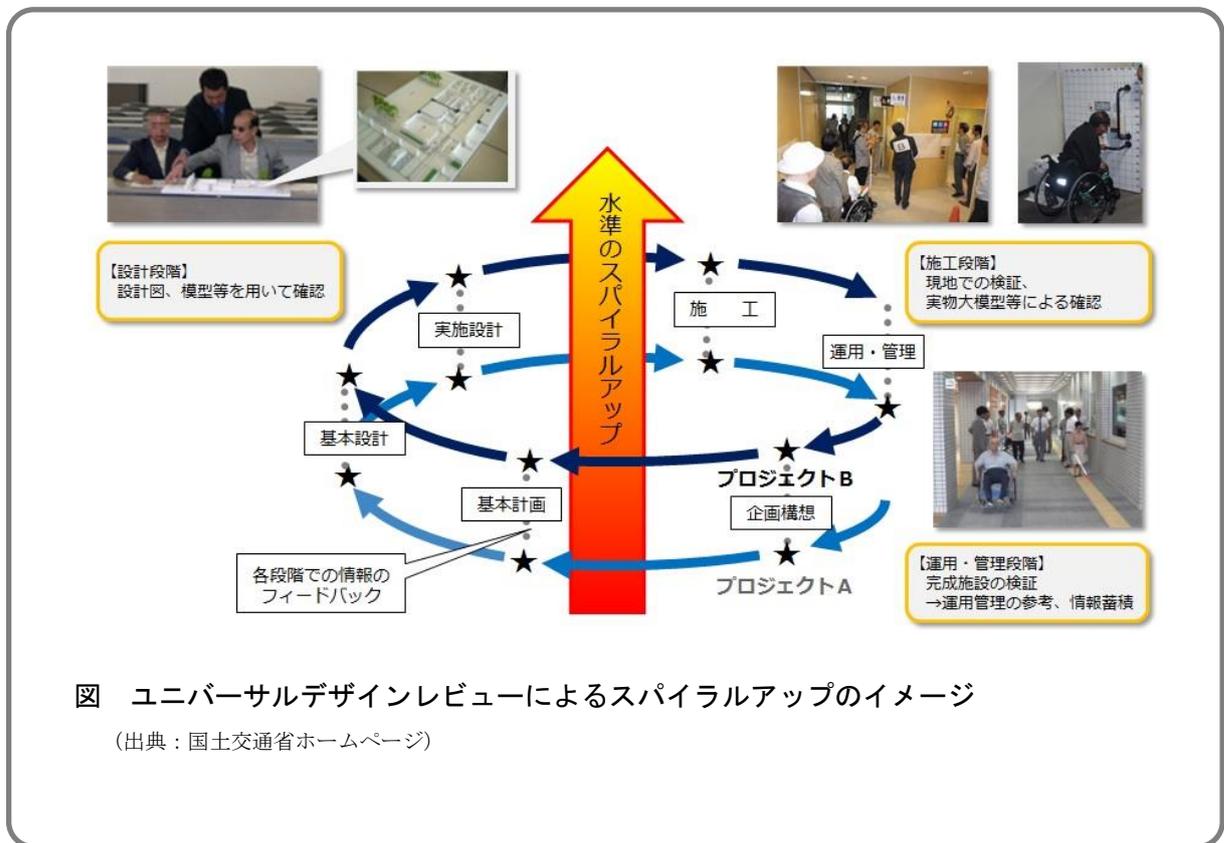


図 ユニバーサルデザインレビューによるスパイラルアップのイメージ

(出典：国土交通省ホームページ)