

(ケース1：勤務時間内に地震が発生した場合)

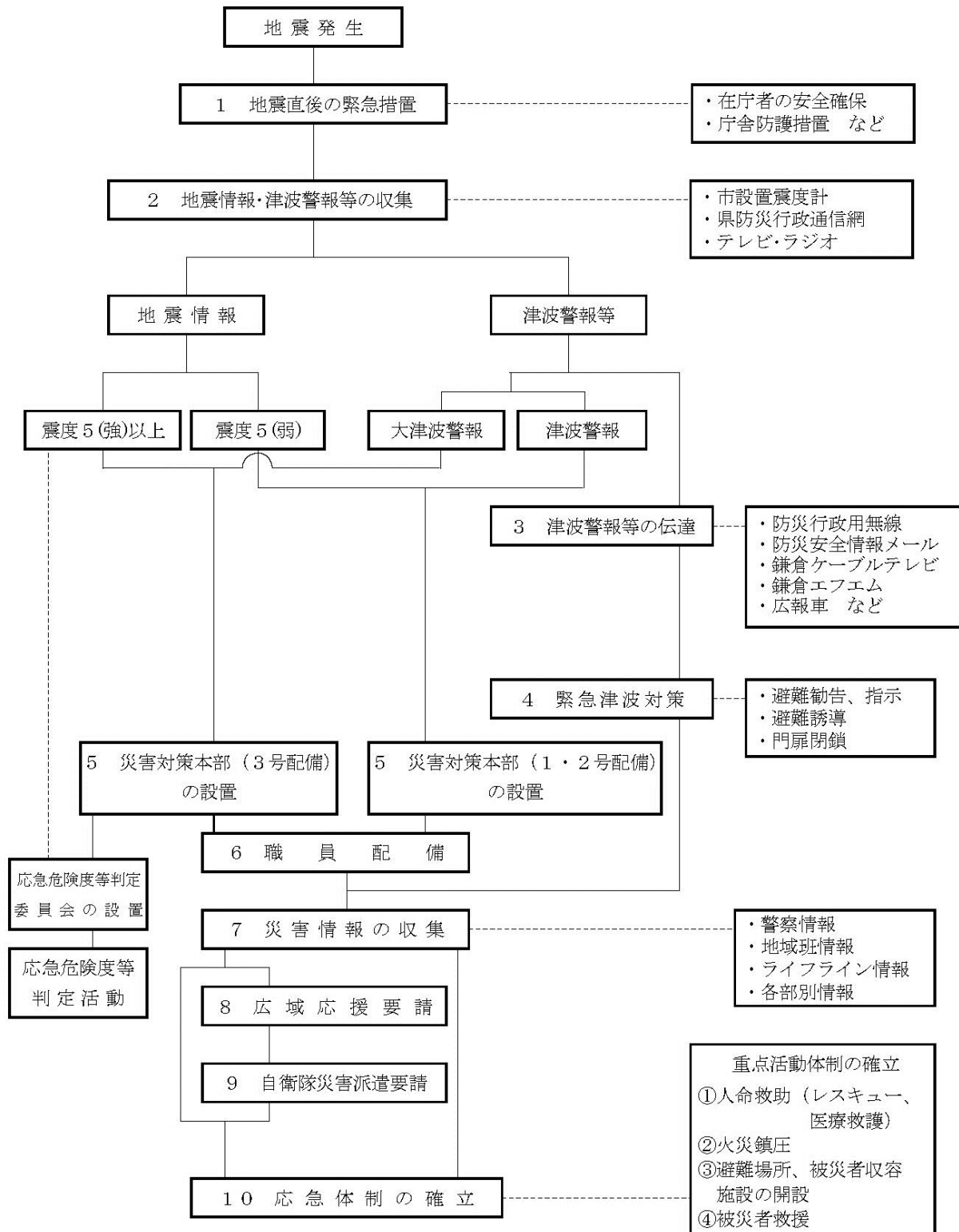
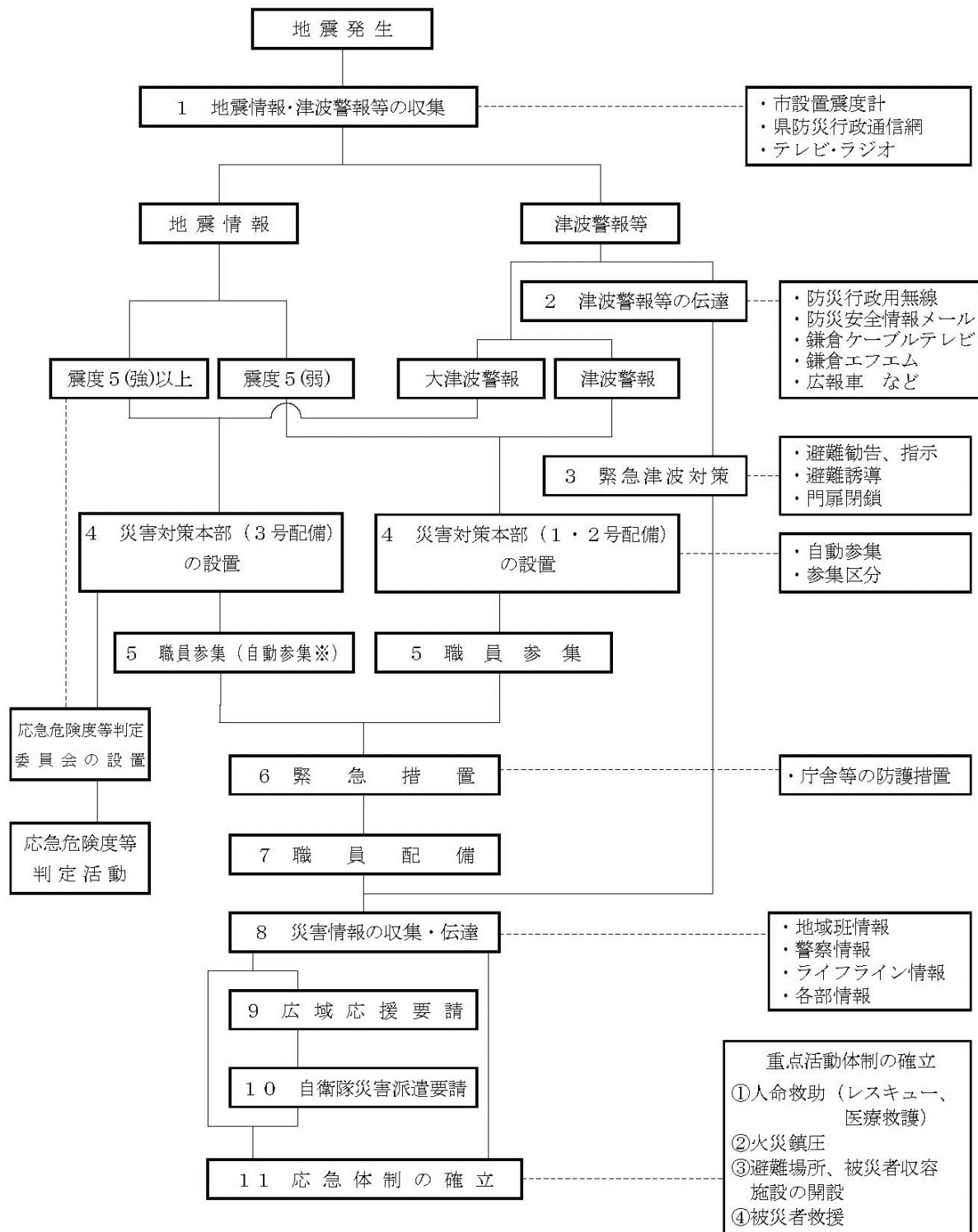


図 勤務時間内の地震発生対応フロー (出典：鎌倉市地域防災計画(地震災害対策編)(平成25年2月))

(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))

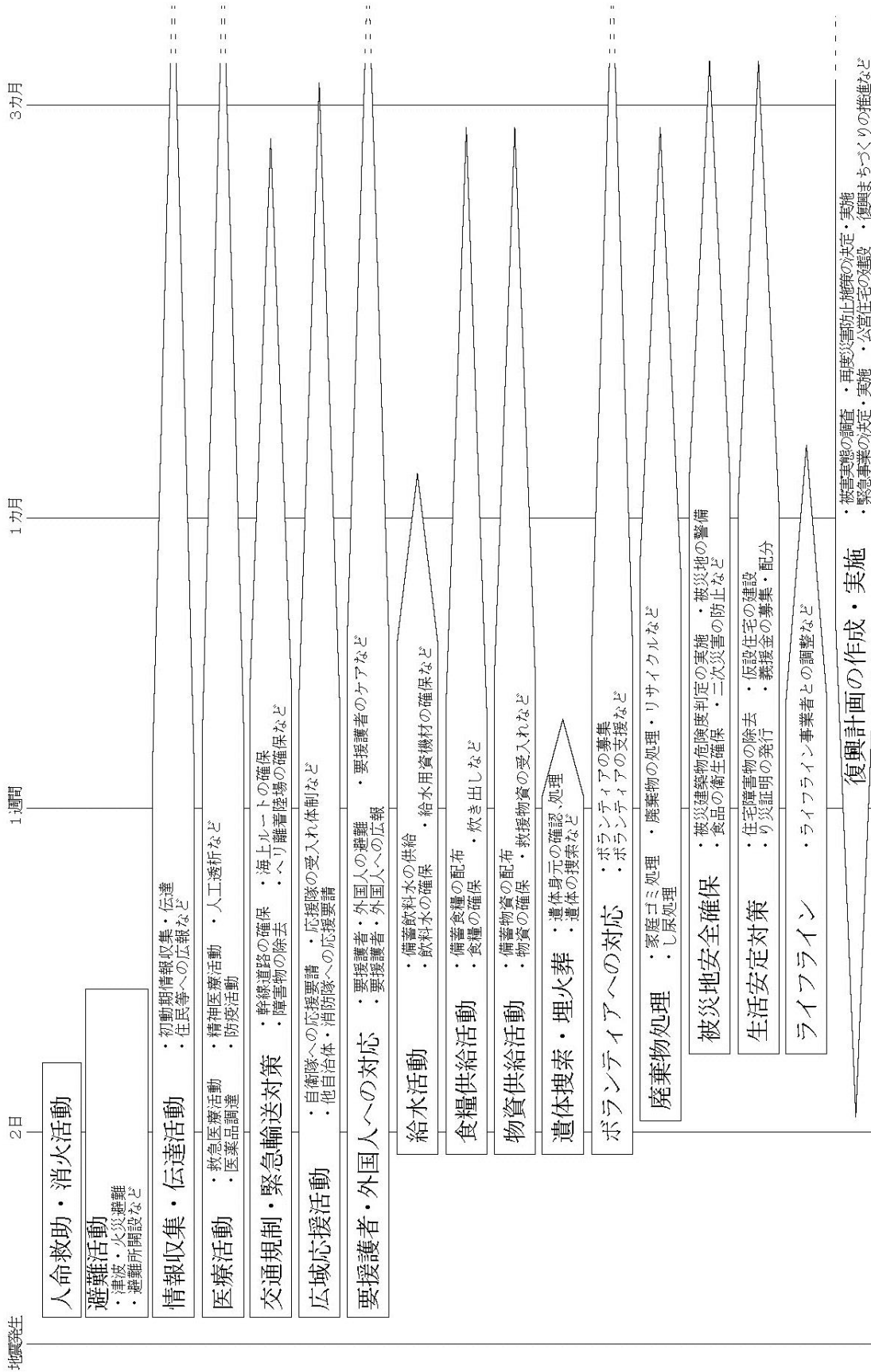


図 地震災害時の災害対策本部活動時系列整理 (出典：鎌倉市地域防災計画 (地震災害対策編) (平成 25 年 2 月))

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（2018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時間～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^{※11}。

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。

※11 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>

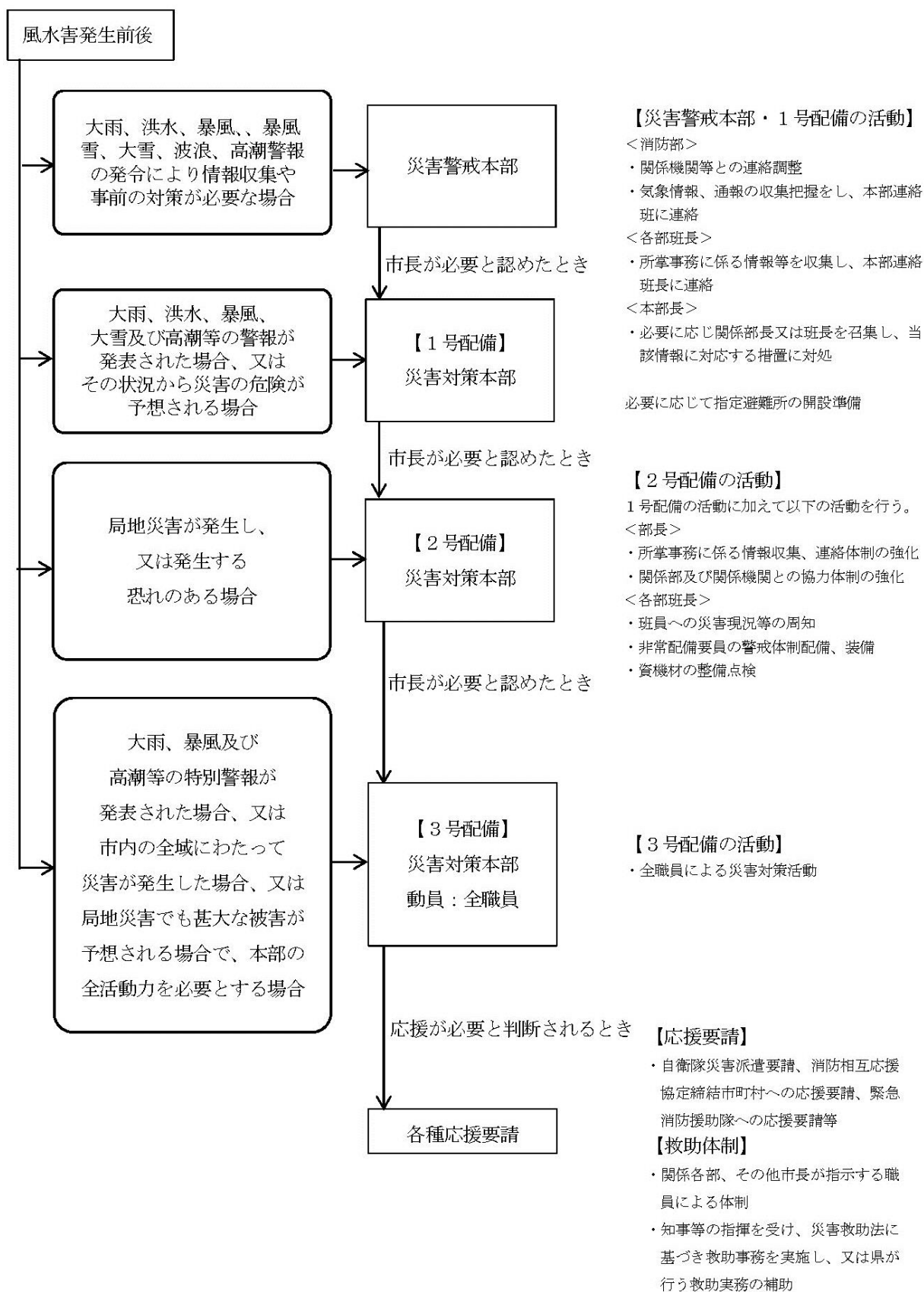


図 風水害による初動活動の流れ (出典：鎌倉市地域防災計画 (風水害等災害対策編) (平成 29 年 3 月))

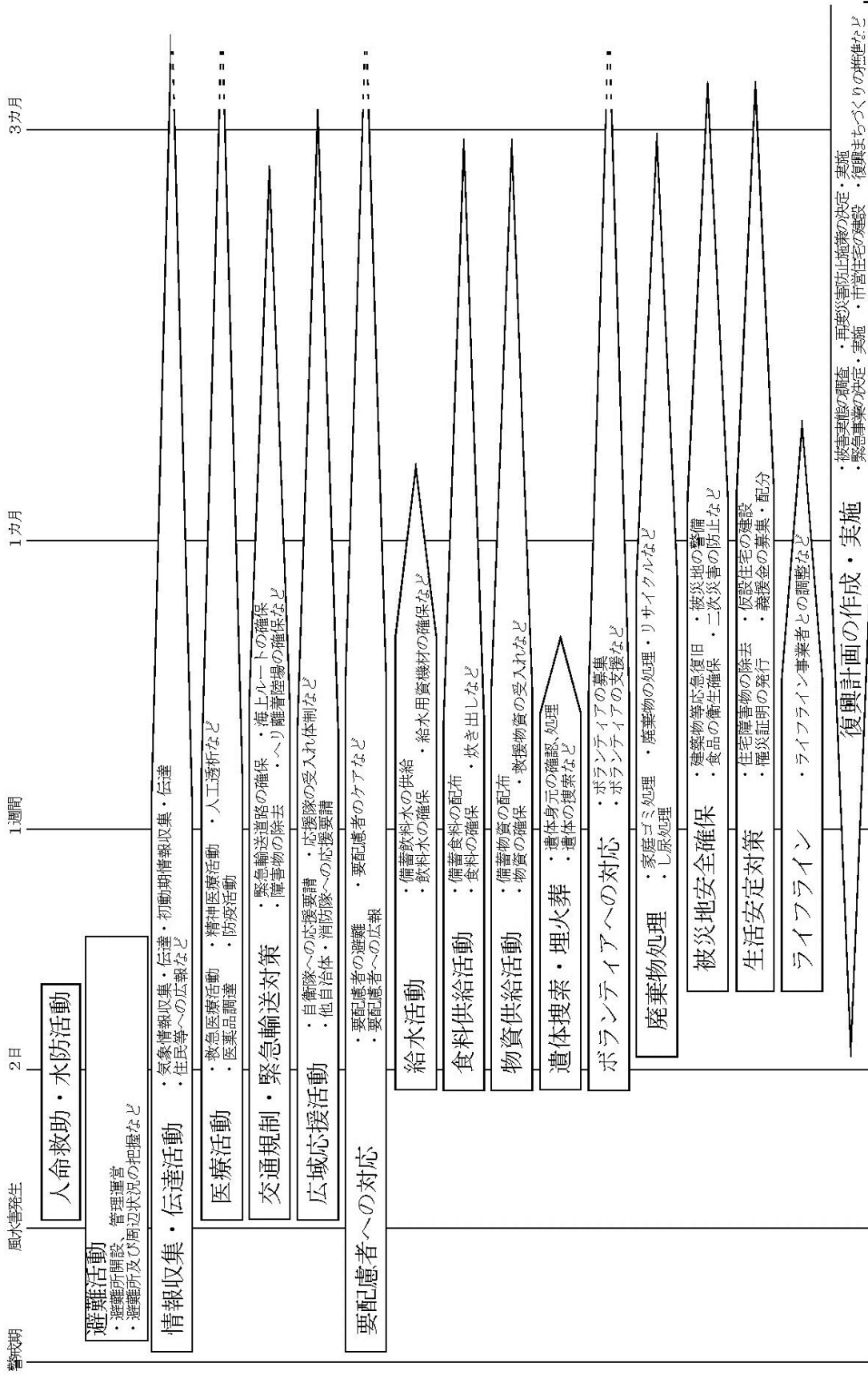


図 風水害等災害時の災害対策本部活動時系列整理 (出典：鎌倉市地域防災計画 (風水害等災害対策編) (平成 29 年 3 月))

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(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、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、人吉市、宇土市、大津町、益城町)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(2018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当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。

表 「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>

4. 新たな本庁舎の規模やコストについて

4-1 本庁舎の規模

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 年度（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基に算出した 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（令和 10 年（2028 年））と当初想定していた令和 7 年（2025 年）及び現在想定する開庁時期に近い令和 12 年（2030 年）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（令和 12 年（2030 年）は、現在想定する開庁時期に近いものの、開庁時期よりも先の人口推計によるため、参考とします。）

(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) 防災拠点機能及び交流・創造機能のスペース（（y） = （1.1406-1）（x））				3,774
防災拠点機能及び交流・創造機能のスペースを含めた庁舎面積（（x） + （y））				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）、令和 7 年（2025 年）、令和 12 年（2030 年）の鎌倉市の人口は、『日本の地域別将来推計人口（平成 30（2018）年推計）（国立社会保障・人口問題研究所）』によると下表のとおり、平成 27 年（2015 年）の人口を 1 とした場合、令和 7 年（2025 年）の人口減少の比率は 0.96（令和 12 年（2030 年）は 0.93）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、令和 7 年、令和 12 年の人口と人口減少の比率

	平成 27 年(2015 年)	令和 7 年(2025 年)	人口減少の比率
人口	173,019 人 (国勢調査実績値)	166,392 人	0.96
		令和 12 年(2030 年)	人口減少の比率
		161,356 人	0.93

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	令和 7 年 (2025 年)	令和 12 年 (2030 年)
特別職・三役	4 人	1	4 人	4 人
部長・次長級	40 人		40 人	40 人
課長級	64 人	令和 7 年 0.96	62 人	60 人
課長補佐・係長級	209 人		201 人	195 人
一般職員	405 人		389 人	377 人
製図者	63 人	令和 12 年 0.93	61 人	59 人
臨時職員等	367 人		353 人	342 人
計	1,152 人	-	1,110 人	1,077 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 (㎡/人)	低減補正後 基準面積 (㎡/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㎡/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 ^{※12} 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㎡/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	

※12 ユニバーサルレイアウト：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

開庁時期と当初想定していた令和7年（2025年）の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、計算上は目標値（上限）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。

なお、現在想定する開庁時期に近い令和12年（2030年）の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、24,298 m²となります。このため、総務省基準によらずに、目標値（上限）である25,000 m²で整備した場合に、試算したとおりに人口減少の比率で職員数が減少すると、本庁舎内の職員数が影響する諸室等の利用に自由度が生まれてくる（整備後に総務省基準に近づいてくる）とも言えます。

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)	
		令和7年	令和12年		令和7年	令和12年
イ) 事務室	特別職・三役	4	4	90.00	360	360
	部長・次長級	40	40	18.00	720	720
	課長級	62	60	9.00	558	540
	課長補佐・係長級	201	195	5.625	1,131	1,097
	一般職員	389	377	4.50	1,751	1,697
	製図者	61	59	4.50	275	266
	臨時職員等	353	342	4.50	1,589	1,539
	小計 (A)	1,110	1,077	-	6,384	6,219
ロ) 倉庫	事務室面積 (A) の13%				830	808
ハ) 会議室等	職員数 × 7 m ²				7,770	7,539
ニ) 玄関等	(事務室 + 倉庫 + 会議室等) × 40%				5,994	5,827
ホ) 車庫	本庁にて直接使用する自動車数 × 25 m ²				0	0
ヘ) 議事堂	議員定数 (26人) × 35 m ²				910	910
合計……	総務省基準庁舎面積 (x)				21,888	21,303
ト) 防災拠点機能及び交流・創造機能のスペース ((y) = (1.1406-1) (x))					3,077	2,995
防災拠点機能及び交流・創造機能のスペースを含めた庁舎面積 ((x) + (y))					24,965	24,298

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拠点機能及び交流・創造機能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、防災拠点機能及び交流・創造機能の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（令和7年）		補正後（令和12年）		備考
	面積（㎡）	面積（㎡）	補正縮小率	面積（㎡）	補正縮小率	
イ）事務室	9,257	6,384	69%	6,219	67%	
ロ）倉庫	1,203	830	69%	808	67%	
ハ）会議室等	8,064	7,770	96%	7,539	93%	
ニ）玄関等	7,410	5,994	81%	5,827	79%	
ホ）車庫	0	0	—	0	—	本庁舎建物に含めない
ヘ）議事堂	910	910	100%	910	100%	
ト）防災拠点機能及び交流・創造機能のスペース	3,774	3,077	82%	2,995	79%	
合計	30,618	24,965	82%	24,298	79%	

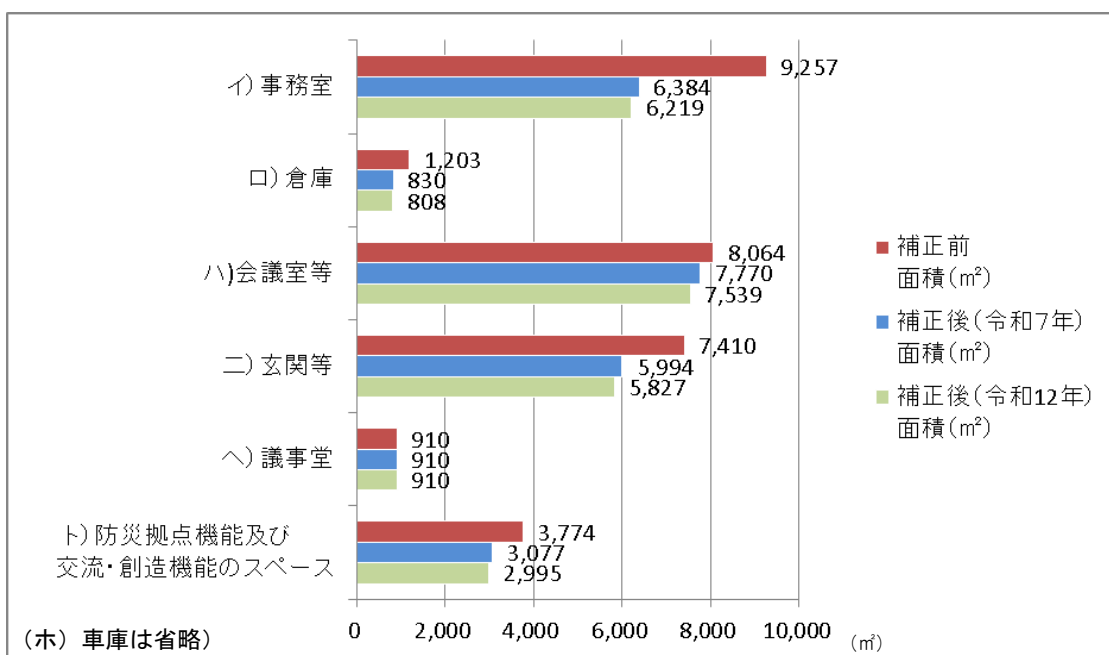


図 低減補正前と後の諸室等の面積比較

2) 防災拠点機能及び交流・創造機能のスペースの事例比較

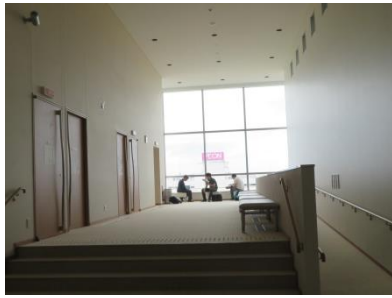
近年建設された平塚市、茅ヶ崎市及び藤沢市における防災拠点機能及び交流・創造機能のスペースについては、明らかにこれらの機能に該当する部分を図上で確認したところ、これらの面積及び延べ面積に対する割合は次ページの表のとおりです。4事例における防災拠点機能及び交流・創造機能のスペースは、次ページ以降の図及び写真のように確保されており、交流・創造機能のスペースについては、通路等と一体的に確保されているものもあり、空間に効果的な広がりを持たせています。

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。

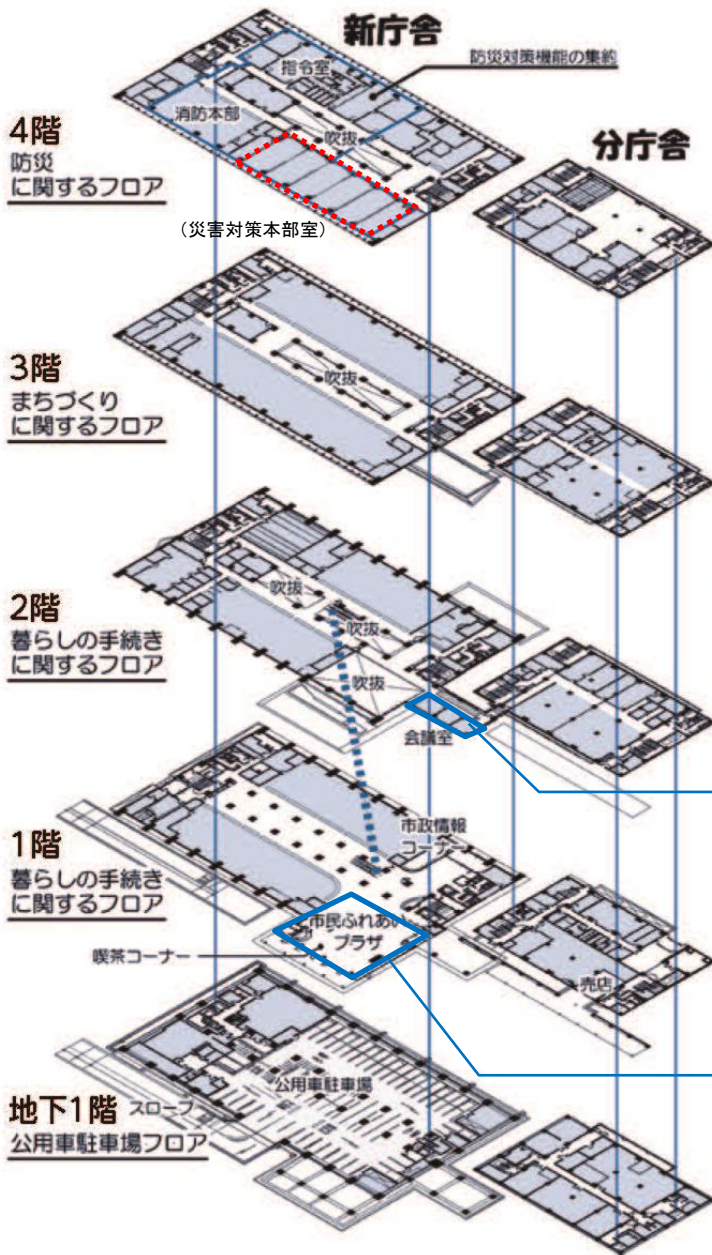
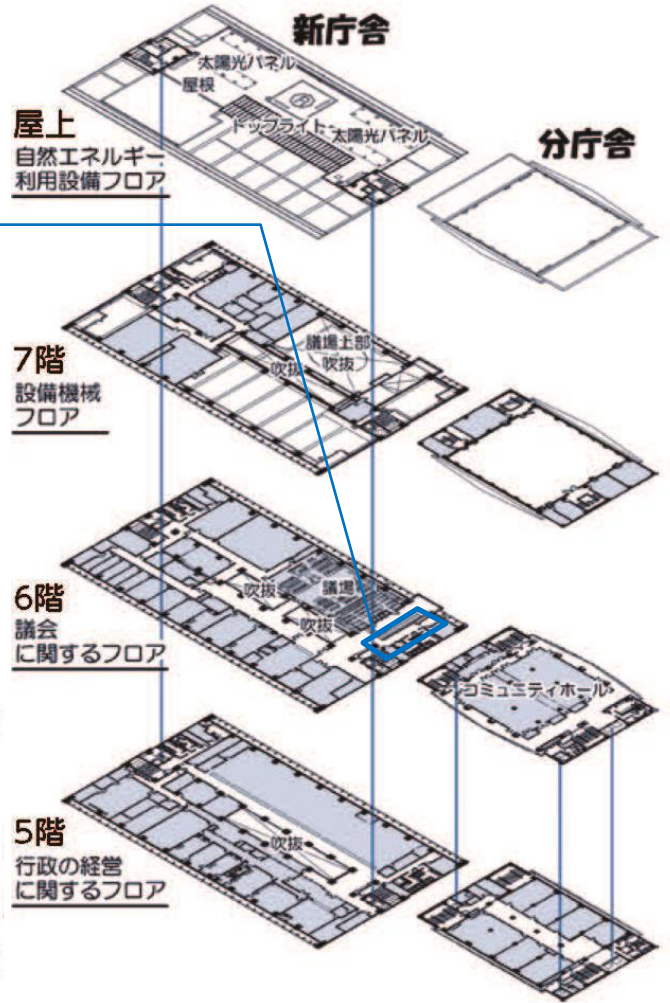
表 本庁舎整備事例の防災拠点機能及び交流・創造機能のスペース

自治体名	建設期間	庁舎面積 ^{※13} (㎡) (①)	防災拠点機能及び 交流・創造機能のスペース			備考
			交流・創造 機能 (㎡) (②)	防災拠点 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%)	交流・創造機能の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 防災拠点機能の面積に3階の災害対策本部室を計上
出典：平塚市庁舎・国庁舎一体的整備基本設計概要(平成22年1月)						
茅ヶ崎市	着工：2013/12 完成：2016/01	約 18,000	約 480	約 520	約 1,000 (5.6%)	交流・創造機能の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 防災拠点機能の面積に4階の災害対策本部室を計上
出典：雑誌 新建築 2016年4月号						
藤沢市	着工：2015/10 完成：2017/12	約 33,500	約 1,060	約 350	約 1,410 (4.2%)	交流・創造機能の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 防災拠点機能の面積に地下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：藤沢市新庁舎建設実施設計の概要について(平成27年3月)						
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%)	交流・創造機能のスペースの面積に市民活用室、多目的スペースを計上 防災拠点機能の面積に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：八代市新庁舎建設業務 基本設計図書(概要版)(平成30年6月)						

※13 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。



展望スペース



会議室



市民ふれあいプラザ（喫茶コーナー）

交流・創造機能
 防災拠点機能

図 茅ヶ崎市庁舎フロア図及び防災拠点機能/交流・創造機能のスペース/写真



図 藤沢市庁舎平面図及び防災拠点機能/交流・創造機能のスペース/写真

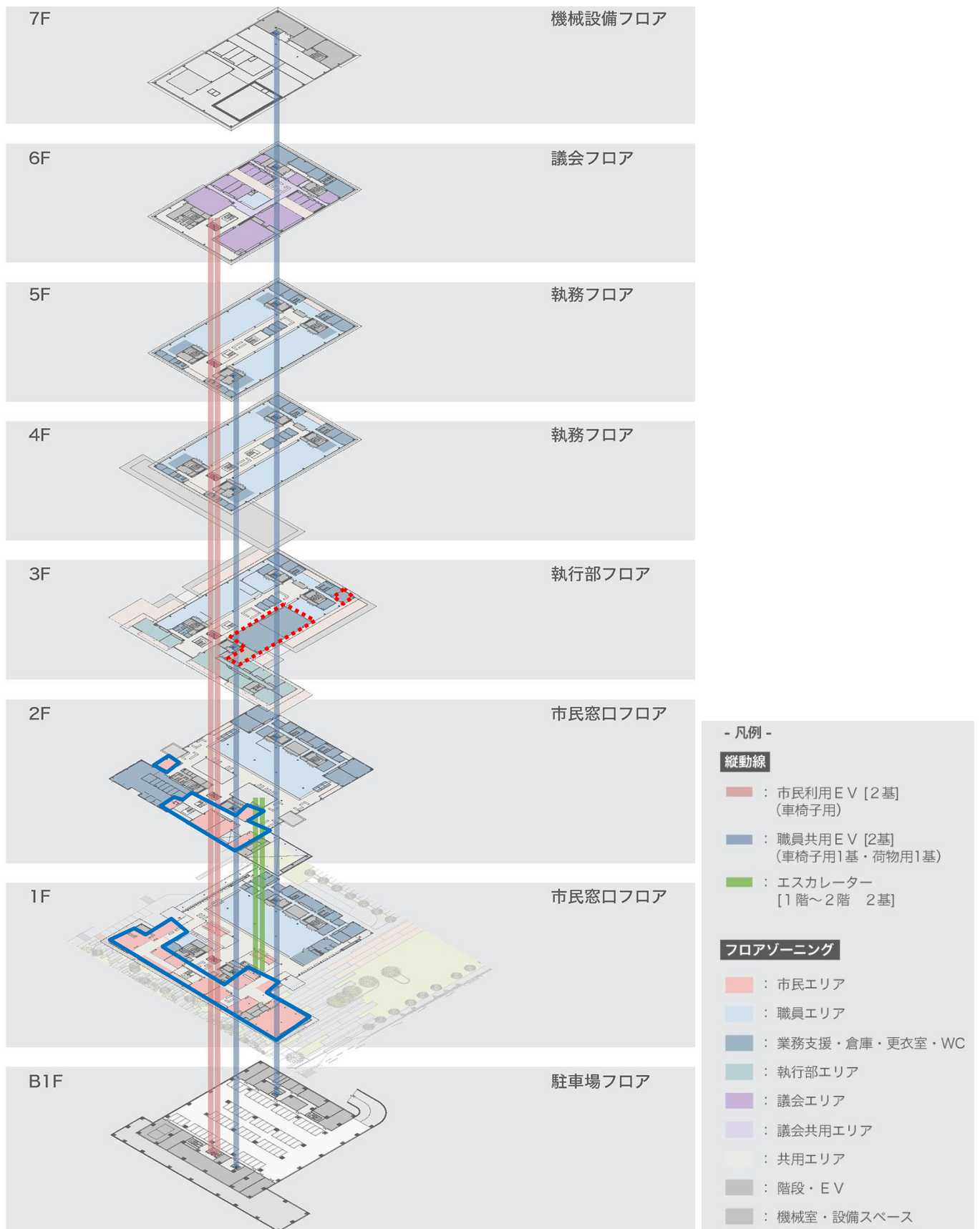


図 八代市庁舎平面図及び防災拠点機能・交流・創造機能のスペース 交流・創造機能 防災拠点機能

3) 将来不要となる面積への対応の検討

(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 m ²	約 8,532 m ²	約 8,400 m ²	8,575.54 m ²
建設コスト	約 30 万円/m ²	24 億円 973 万円 (約 29 万円/m ²)	32 億円 7,045 万円 (約 39 万円/m ²)	35 億円 9,144 万円 (約 42 万円/m ²)
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 ^ハ ソフレット 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命な庁舎を掲げた。			
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 建設費

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	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、アドバイザリー業務等）、設計業務（基本・実施設計、工事監理）などに要する費用（他自治体事例等より）	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んでいます。

※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。

(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、約 30 万円/㎡ (二宮町) ～約 65 万円/㎡ (川崎市) 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)	延べ床面積 (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べ床面積と概算事業費を引用
		出典：新しい市役所プランー長岡市 (平成 20 年 3 月)			
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：本庁舎機能更新に係る基礎調査報告書 (平成 28 年 3 月)			
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：北本市庁舎建設基本計画 (平成 21 年 3 月)			
柴波町 <small>しおちよう</small>	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) 部分のみの延べ床面積と概算事業費を引用
		出典：柴波町新庁舎建設基本計画 (平成 23 年 7 月)			
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 分庁舎面積含まず
		出典：本庁舎機能更新に係る基礎調査報告書 (平成 28 年 3 月)			
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：本庁舎機能更新に係る基礎調査報告書 (平成 28 年 3 月)			
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：富岡市役所パンフレット			
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：横浜市市庁舎移転新築工事入札結果報告書 (平成 28 年 1 月)			
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、工期は令和元年 11 月 29 日まで
		出典：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 (平成 30 年 6 月)			

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：川崎市新本庁舎基本設計（平成 29 年 11 月）			
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 ㎡と設定した庁舎本体工事費用
		出典：二宮町役場庁舎整備手法調査報告書（平成 29 年 12 月）			
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：厚木市新庁舎整備基本構想（平成 30 年 9 月）			
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：世田谷区本庁舎整備設計基本方針（平成 30 年 12 月）			
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 万㎡～3.0 万㎡の庁舎規模とし、3.0 万㎡で算出
		出典：本庁舎機能更新に係る基礎調査報告書（平成 28 年 3 月）			

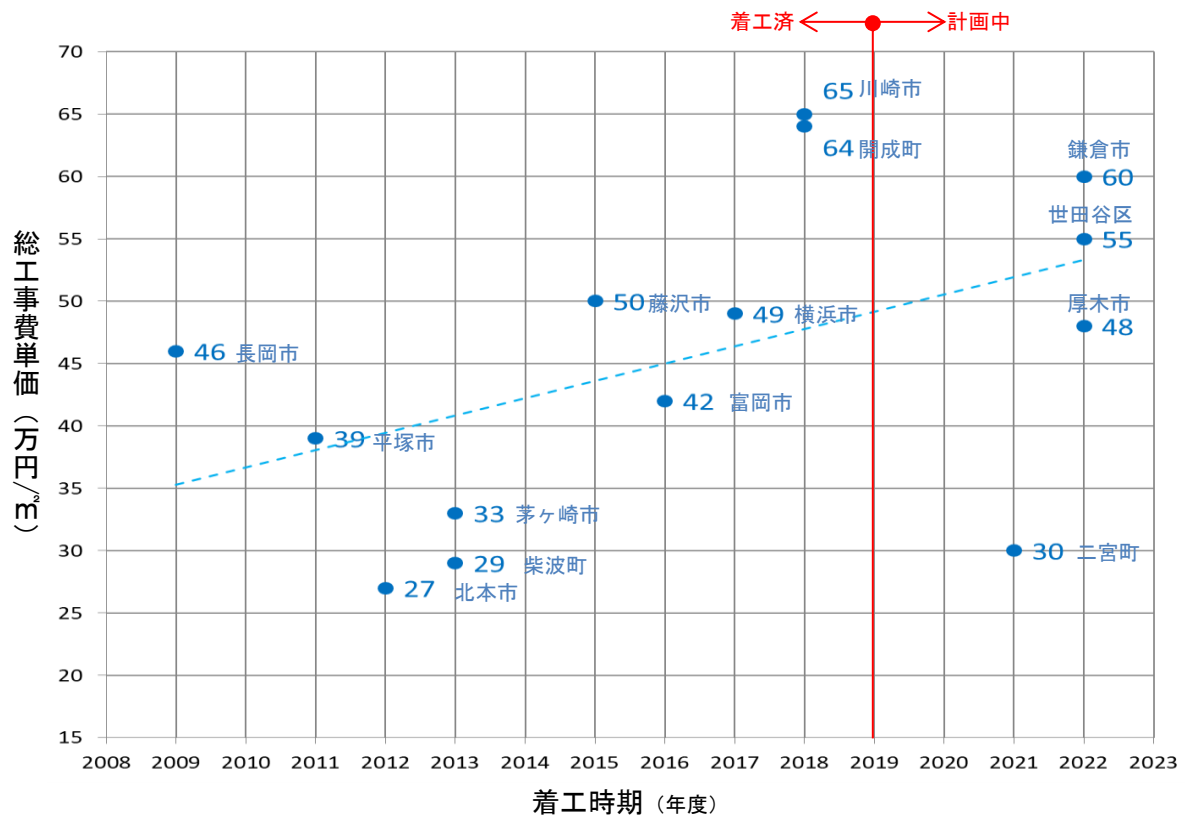


図 本庁舎整備（予定含む）事例（建設着手時）と建設単価の傾向

※ 平成 30 年（2018 年）の開成町は 7 月着工、川崎市の事例と令和元年（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。なお、川崎市の事例に関連する「川崎市新本庁舎超高層棟新築工事」（平成 31 年 3 月 8 日入札、3 月 20 日開札）は、入札不調となっています（工事内容等の見直しを検討し、平成 31 年度以降、再度入札を実施する予定とのこと）。

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、平成20年度（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。

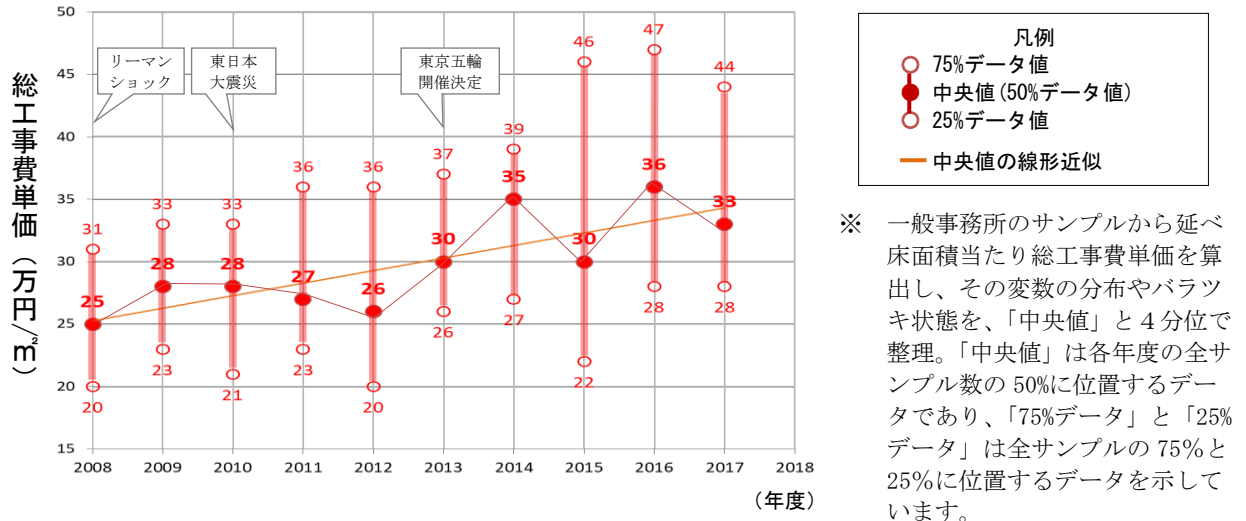


図 建設コスト（一般事務所）の推移

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主要道路に対しても、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、鎌倉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)



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)

(出典：オガール紫波ホームページ)



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)

(出典：北本市新庁舎建設基本設計書(概要版)(平成23年12月))

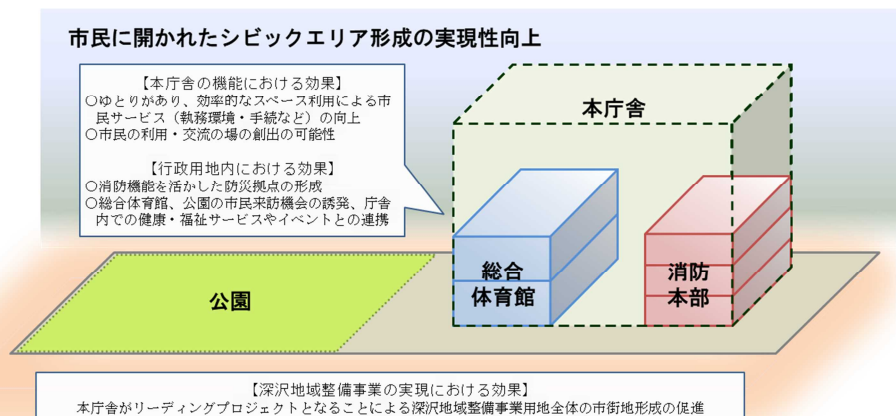
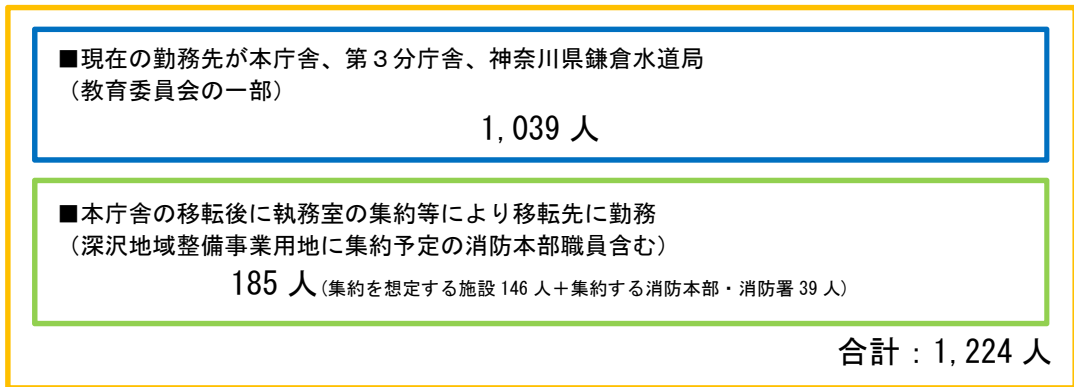


図 深沢地域整備事業用地でのシビックエリアの形成と事業実現への効果

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。



- 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。

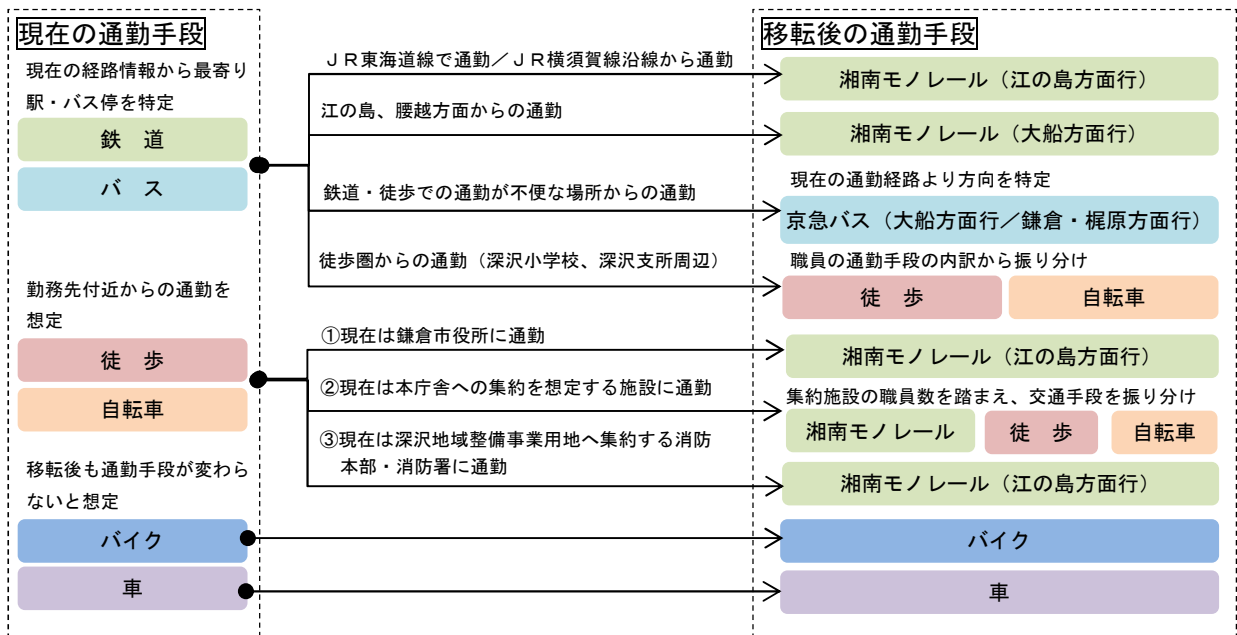


図 移転後の通勤手段の振り分けの考え方

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」の利用者数は、平成29年1月12日時点の職員の通勤経路データを基に最寄り駅が湘南深沢駅になった場合の各々の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同年4月1日時点の職員数に乗じて算定しています。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基に算定しています。

※ 移転後の「徒歩」と「自転車」の振り分けは、現在の「徒歩」と「自転車」の分担率を基に算出しています。

※ 移転後の各公共交通機関及び「徒歩」、「自転車」は、現在の通勤経路情報を基に想定し、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しています。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加する側に仮定して次の観点で交通手段を想定しています。

① 本庁舎が勤務地の場合：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：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（ $168 \div 205 \approx 82.0\%$ ）、深沢支所周辺から「徒歩」（ $18 \div 205 \approx 8.8\%$ ）、腰越支所周辺から「湘南モノレール（大船方面行）」を利用（ $19 \div 205 \approx 9.3\%$ ）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」の職員は本庁舎が移転しても手段を変えないと仮定し、移転後も交通手段変更なしとしています。

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。
- ・通勤における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^{※14}。
- ・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（湘南モノレール株式会社のホームページより）。
- ・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。

※14 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。

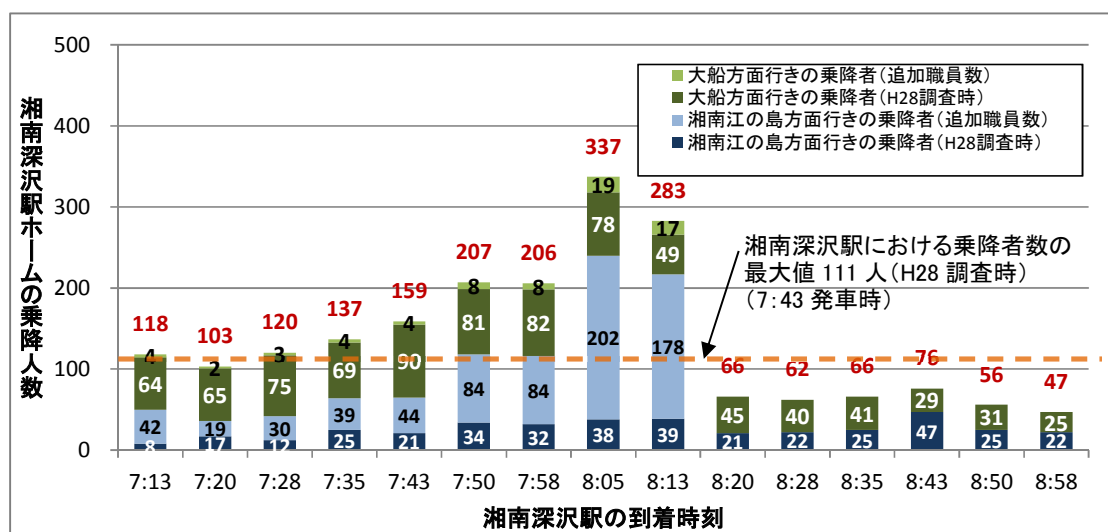


図 出勤時・湘南深沢駅での乗降者数

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 ※15	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※16
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	

※15 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

※16 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。

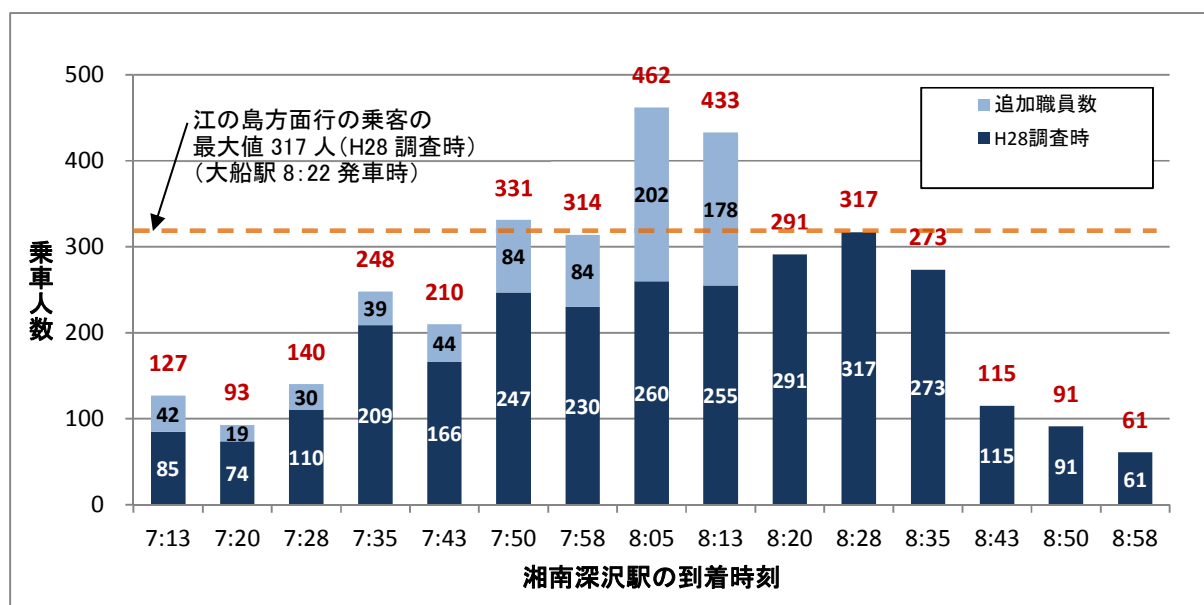


図 出勤時・湘南江の島方面行の大船駅からの乗客数

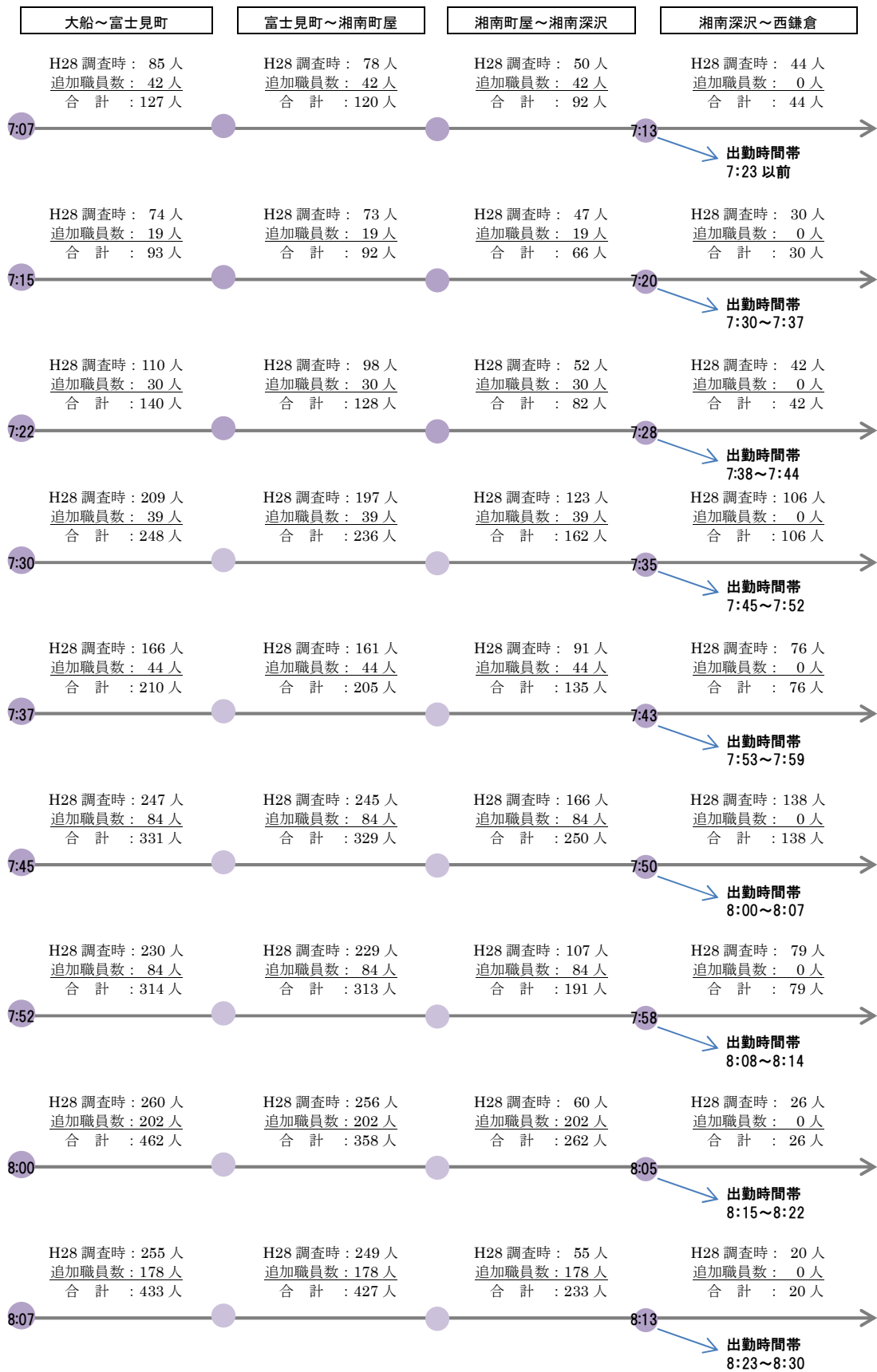


図 分析結果の一例（出勤時・湘南江の島方面行）

※ 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 ※17	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※18
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	

※17 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

※18 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。

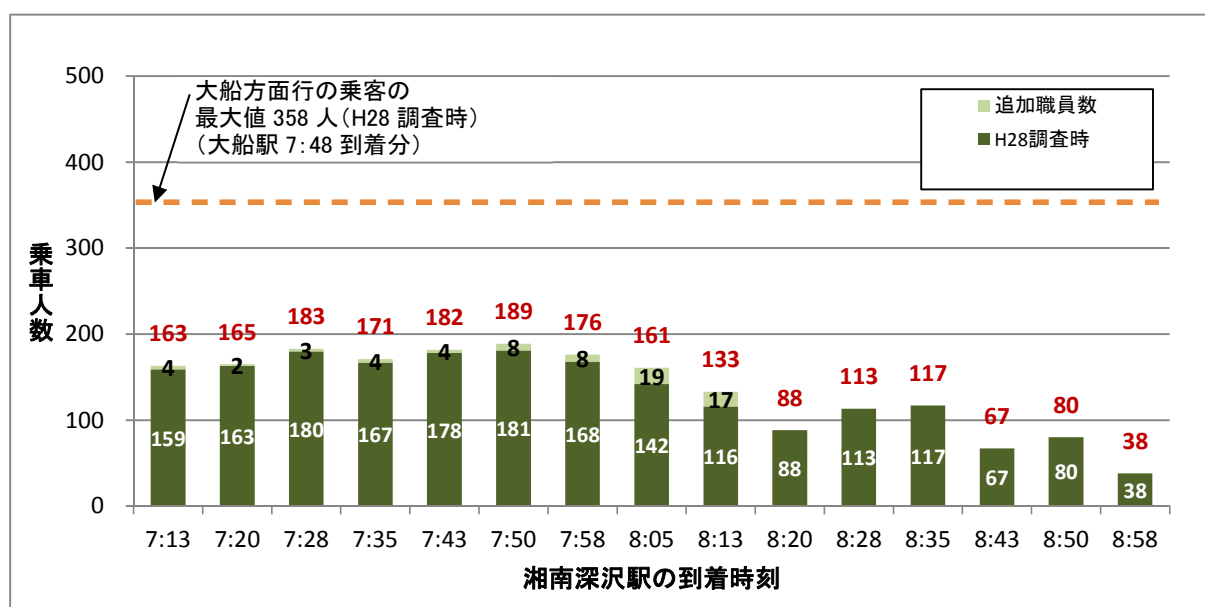


図 出勤時・大船方面行の大船駅からの乗客数

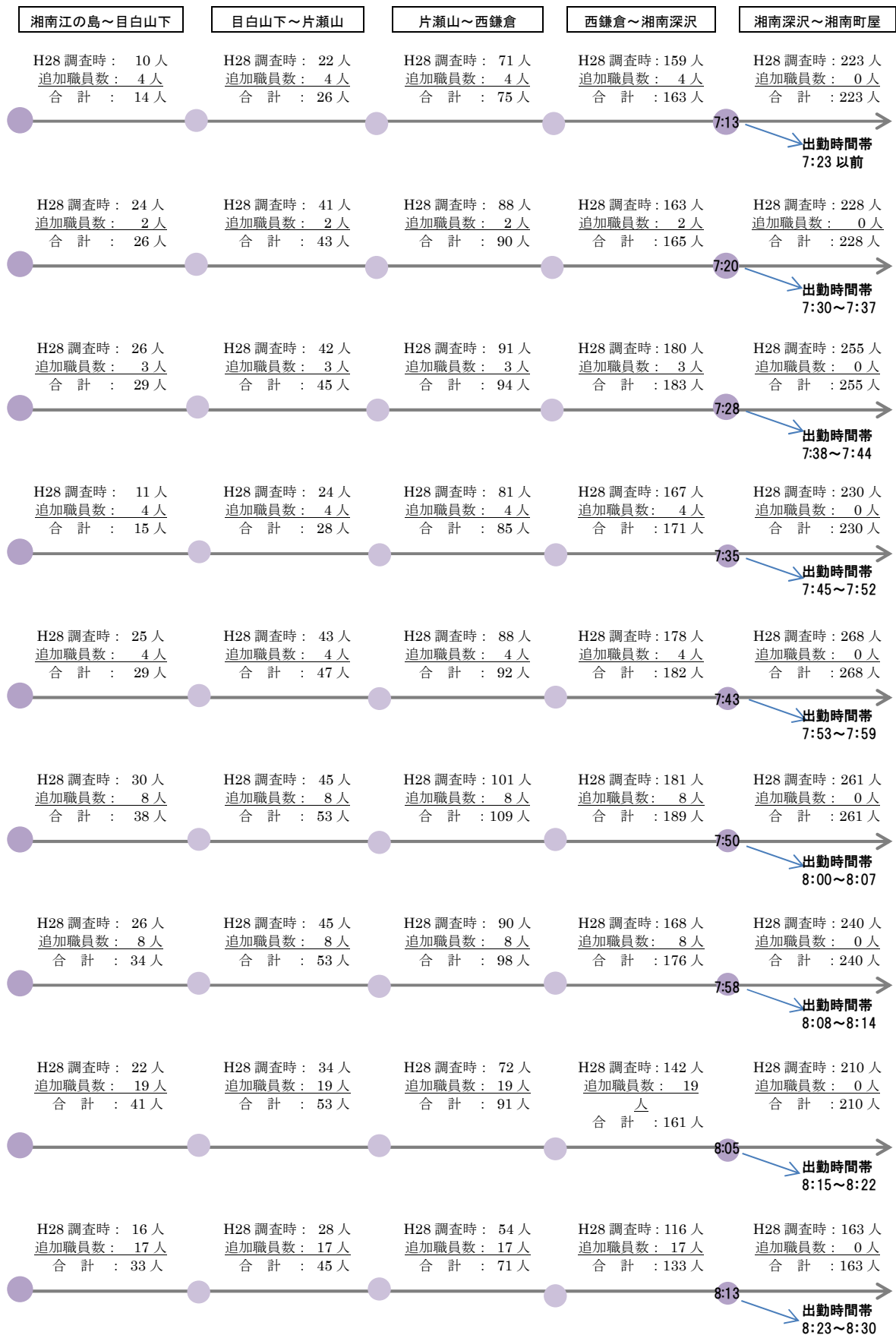


図 出勤時・大船方面行の分析結果

※ 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。

表 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※19	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※20
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	

※19 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

※20 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。

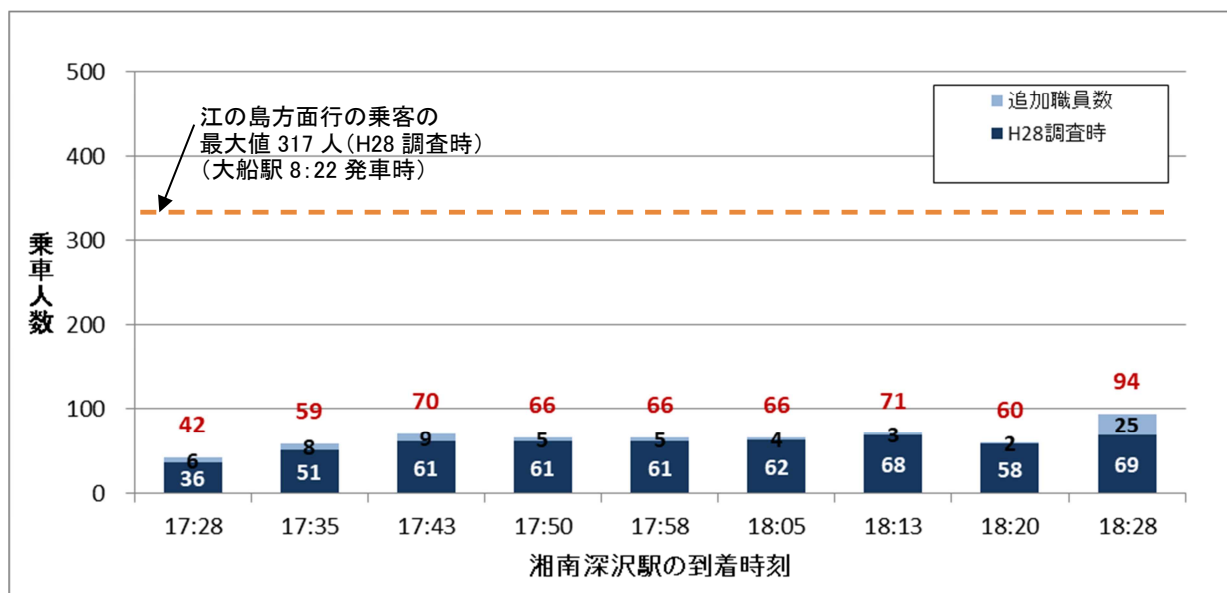


図 退勤時・江の島方面行の湘南深沢駅からの乗客数

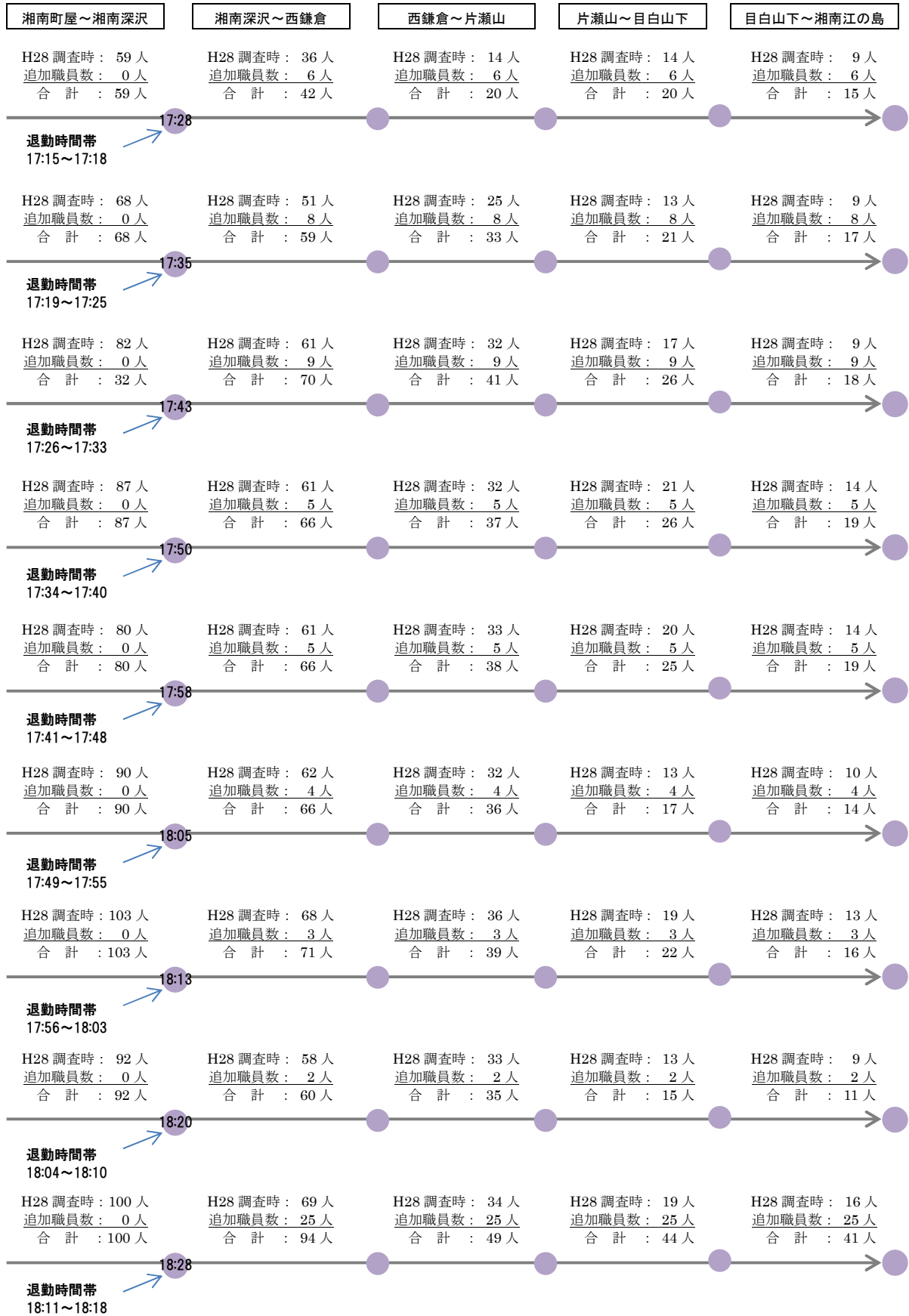


図 退勤時・湘南江の島方面行の分析結果

※ 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。

表 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 ※21	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※22
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	

※21 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

※22 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。

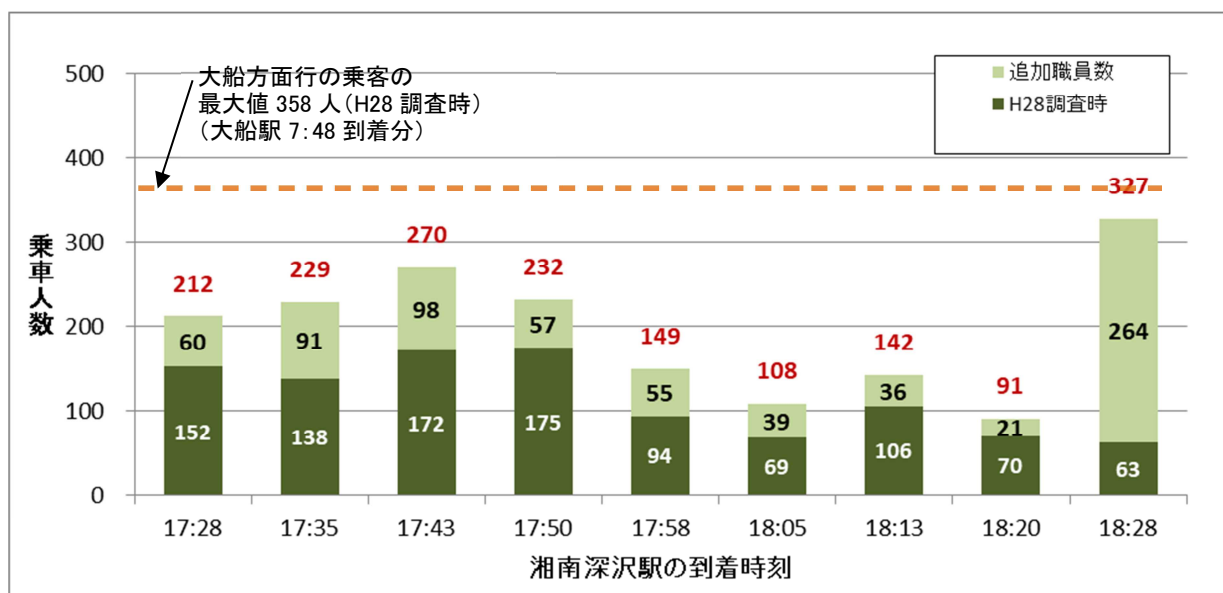


図 退勤時・大船方面行の湘南深沢駅からの乗客数

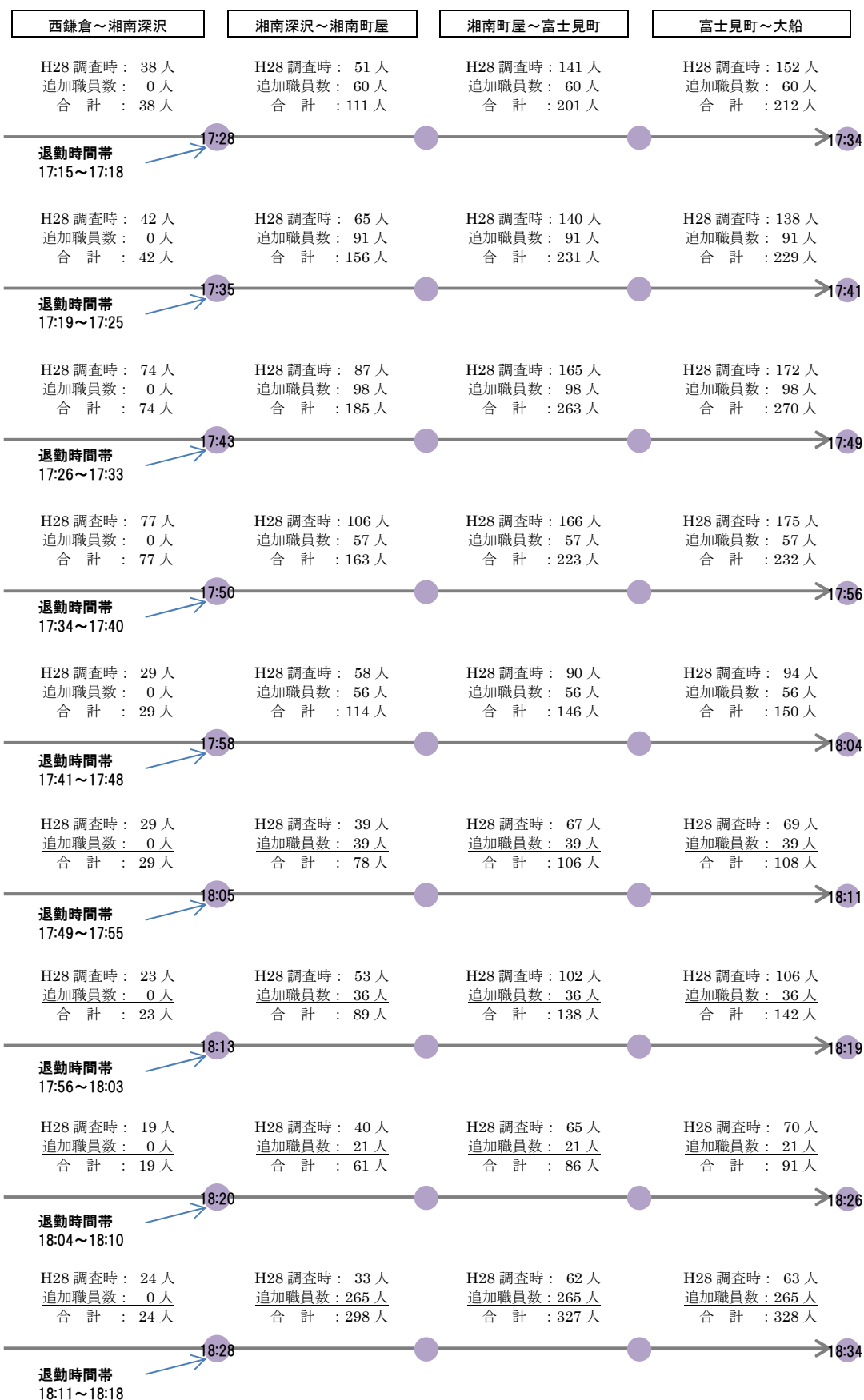


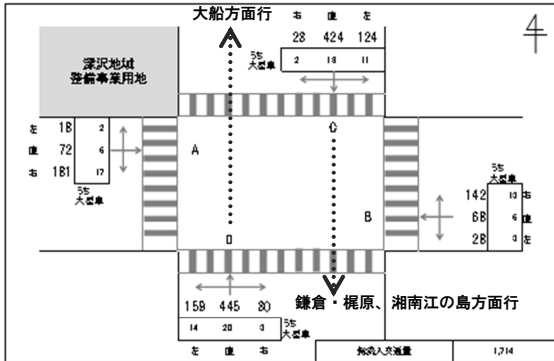
図 退勤時・大船方面行の分析結果

※ 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深沢小入交差点(将来、フルネット、新駅あり)□■

(ビークル交通量(台/時))



【車両パターン】

	サイクル長:			90秒			←-----> 歩行者用現示		
	1φ	2φ	3φ	4φ	5φ	6φ	7φ	8φ	
A	21	3	3						
B	21	3	3						
C				67	3	3			
D				67	3	3			

(交差点関係数・乗換係数・歩留率)

	歩 入 車	歩行者歩数(人)				歩行者歩数(人)	
		A	B	C	D	0.16	
乗換係数		1	1	1	1		
乗換係数の基本値	BE	2,000	2,000	2,000	2,000		
(乗換係数)	(m)	6.00	6.00	3.70	3.00		
乗換係数による補正値	wW	1,000	1,000	1,000	1,000		
(説明句訳)	(%)	0.05	0.05	0.05	0.05		
説明句訳による補正値	wC	1,000	1,000	1,000	1,000		
(大船乗入歩)	(%)	0.26	0.26	0.46	0.56		
大船乗入歩による補正値	wT	0.909	0.909	0.909	0.961		
左折車の建道乗換係数		1.242	1.242	1.274	1.274		
(左折歩)	(%)	6.96	11.26	21.76	26.16		
(歩行者による歩数)	fp	0.15	0.15	0.15	0.15		
(歩行者歩数)	C	21	21	57	57		
(歩行者歩数歩数)	Op	16	16	52	52		
説明句訳による補正値	wL						
w		0	0	0	0		
1時間当たりの歩数		0.000	0.000	0.000	0.000		
左折乗入歩による補正値	wLT	0.964	0.972	0.944	0.906		
右折乗入歩による補正値	wR						
(右折歩)	(%)	66.06	90.76	4.06	4.76		
対向乗換の交通量		200	271	694	571		
右折車が通過できる歩数		0.650	0.650	0.640	0.650		
対向建道乗換の基本交通量		2,000	2,000	2,000	2,000		
w		0.004	0.077	0.004	0.044		
f		6	6	6	6		
右折車の建道乗換係数		1.276	1.255	1.070	1.022		
右折補正歩		0.940	0.555	0.902	0.969		
現示歩数(歩)に歩ける歩数							
(交差点内歩数に歩ける歩数)	K						
(対向建道乗換の補正歩数)	f						
(対向建道乗換)	q						
(対向建道乗換)							
対向交通歩	BA	1,569	1,561	1,746	1,742		
歩数交通量	q	271	200	571	604		
歩入の歩数歩	Bp/Bd	0.174	0.152	0.026	0.064	現示の歩数歩	
必要現示歩	1φ	0.174	0.152			0.174	
	2φ			0.026		0.064	
	3φ					0.000	
	4φ					0.000	
	5φ					0.000	
サイクル長		0.200	0.200	0.600	0.600	交差点歩数歩	
乗換可能交通量	(台/時)	94	64	1102	1102		
乗換係数	(台/時)	6.74	6.65	6.52	6.57	0.501	
交通量V1	歩数	200	182	200	202		
	歩数	60	56	62	62		
	歩数						
交通量V2	(台/時)	200	182	200	202		
1時間当たりのサイクル長		40	40	40	40		
歩留率(台/時)歩数	N1	6.2	6.0	14.0	15.9		
	N2	5.2	4.6	5.2	5.0		
歩留率歩数	Q(m)	6.8	6.8	6.8	6.8		
乗換係数	J.1	1.5	1.5	1.5	1.5		
	J.2	1.5	1.5	1.5	1.5		
	L(m)	60	59	107	106		
歩留率	L.2(m)	49	49	49	59		

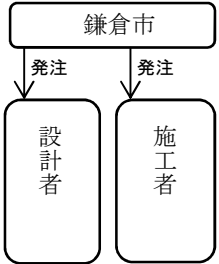
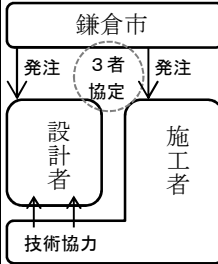

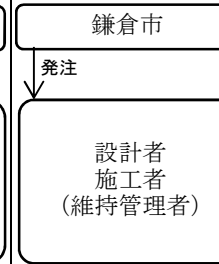
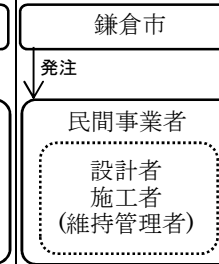
注) L1 = 11.91 * (V1 + V2) / 1000 (歩留率)の計算に用いる。乗換係数(歩留率)に歩留率を乗じた値である。
 注) L2 = 0.001 * (V1 + V2) / 1000 (歩留率)の計算に用いる。乗換係数(歩留率)に歩留率を乗じた値である。
 ※歩留率に歩留率を乗じた値である。歩留率に歩留率を乗じた値である。
 ※歩留率に歩留率を乗じた値である。歩留率に歩留率を乗じた値である。
 ※歩留率に歩留率を乗じた値である。歩留率に歩留率を乗じた値である。

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^{※23}方式（設計段階から施工者が関与する方式）
3. DB^{※24}方式（設計・施工一括発注方式）
4. PFI方式（民間事業者が調達する資金で設計施工等を行う発注方式）
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 	基本設計図を基に、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 
基本計画後から工事発注までの業務	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。
財政負担	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）

※23 ECI: Early Contractor Involvementの略。
イシーアイ アーリー コントラクター インボルブメント

※24 DB: Design Buildの略。
デザインビルド デザイン ビルド

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るため、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多くなるため、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多くなるため、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多くなるため、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)	横浜市戸塚区(H25年)、横浜市瀬谷区(H25年)、岩手県柴波町(H27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)