

# 新庁舎建設基本計画市民検討委員会

## 第3回会議

日時：平成30年1月25日（木） 13:30～15:30

場所：大村市役所第2応接室（本館2階）

### 次 第

#### 1 開会

#### 2 議事

（1）前回会議の主な意見と市の説明について

（2）基本計画（案）市民交流機能について

（3）建設計画地について

（4）新庁舎の配置・構成・駐車場について

（5）その他 次回開催日について

#### 3 閉会

## 市民交流機能

大村市体育文化センターや大村公園など、周辺の隣接する公共施設を活用しながら、市民が利用しやすい空間を目指します。

### ①基本的な考え方

- ・ 地元の物産展などが開催できるスペースを設置し、窓口の繁忙期には、市民の待合としても利用できる、効率的な運用が可能なスペースとします。
- ・ 市の観光やイベントなどの情報を発信するスペースを設置します。

### ②具体的方針

#### ア. 市民利用スペースの活用

- ・ 普段は待合等として活用するほか、市民による各種展示や地元物産の展示など、多様な活用ができるようなスペースを検討します。
- ・ 市政情報やイベントなど、市内の情報を発信するスペースを検討します。
- ・ 市民が利用しやすいエントランス周辺に配置します。



図1 ロビー空間を利用した展示の例

#### イ. 生活利便施設

- ・ 来庁者及び職員の利便性向上のために、金融機関（ATM）の設置を検討します。
- ・ 自動販売機の設置スペースを確保します。
- ・ 市民が気軽に利用できる食堂や売店の設置を検討します。



図2 市民も利用できる食堂の例



図3 売店やATMコーナーの例

## 建築計画

## 1 設計条件の整理

## (1) 建設計画地の概要

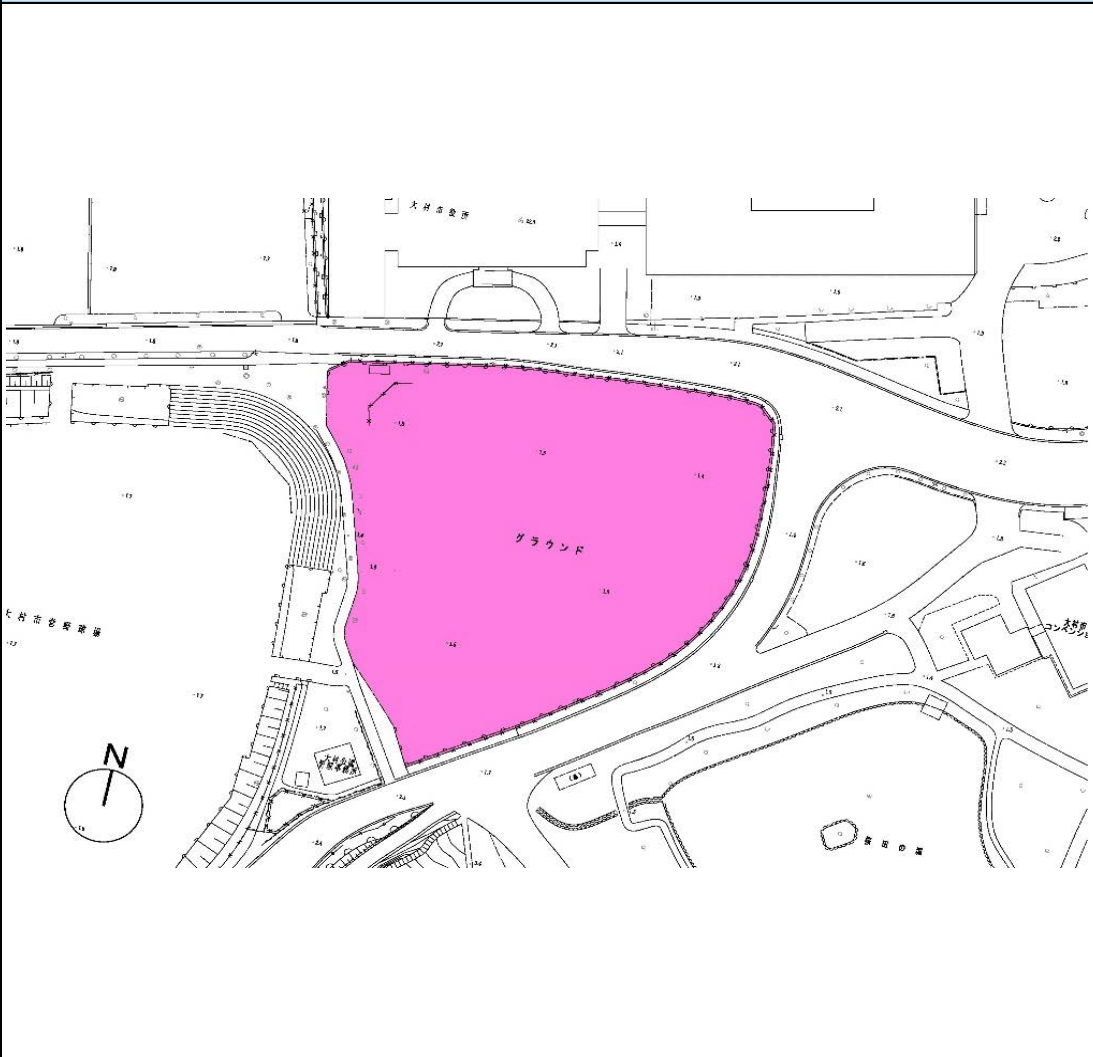
表 1 建設候補地概要 (大村ボート第5駐車場)

1 大村ボート第5駐車場敷地			
敷地面積	約14,000㎡	接面道路(建築基準法上)	
用途地域等	商業地域	東	なし
現在の状況	駐車場	西	なし
人口重心からの距離	約3.6km	南	なし
		北	なし
候補地の評価			
経済性	○	概略工期	○
災害時の連携	○	各種制限	○
建替ステップ	○		
評価点及び検討課題			
<ul style="list-style-type: none"> <li>・建替工期が最も短く、仮設庁舎も不要である。</li> <li>・敷地が建築基準法上の道路に面していないが、現本庁舎敷地を一体敷地とすることで、解決が可能である。ただし、現本庁舎敷地の用途地域変更が必要となる。</li> <li>・現本庁舎敷地と一体とするためには、敷地間の水路を暗渠化する必要がある。</li> </ul>			

表2 建設候補地概要（大村市役所本庁舎）

2 大村市役所本庁舎敷地			
敷地面積	約13,700㎡	接面道路(建築基準法上)	
用途地域等	第一種住居地域	東	国道34号
現在の状況	庁舎・駐車場	西	なし
人口重心からの距離	約3.5km	南	市道2126号(大村公園下久原線)
		北	なし
<b>候補地の評価</b>			
経済性	△	概略工期	△
災害時の連携	○	各種制限	△
建替ステップ	×		
<b>評価点及び検討課題</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>・仮設庁舎が必要となり、建替工期が長く、建設費も余分にかかる。</li> <li>・敷地が既に建築基準法上の道路に面している。</li> <li>・想定される規模の市庁舎を建設する場合、用途地域の変更が必要である。</li> </ul>			

表3 建設候補地概要（補助グラウンド）

3 市営野球場補助グラウンド敷地			
			
敷地面積	約7,700m <sup>2</sup>	接面道路(建築基準法上)	
用途地域等	第一種住居地域	東	市道2126号(大村公園下久原線)
現在の状況	都市公園(グラウンド)	西	なし
人口重心からの距離	約3.6km	南	市道2126号(大村公園下久原線)
		北	なし
<b>候補地の評価</b>			
経済性	○	概略工期	×
災害時の連携	○	各種制限	×
建替ステップ	×		
<b>評価点及び検討課題</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>・想定される規模の庁舎を建設する場合、都市公園(補助グラウンド)の代替地を近隣に確保し、都市公園の区域変更を行ったうえで、用途地域の変更が必要となる。</li> <li>・敷地が既に建築基準法上の道路に面している。</li> <li>・新たに補助グラウンドの代替地を整備してからの庁舎整備となるため、コストが多くなり、工期も長くなる。</li> </ul>			

## (2) 建設計画地の選定

---

3か所の建設計画地における新庁舎建設の実現性を検討すると、③補助グラウンドについては、想定される規模の新庁舎を建設することが困難、都市公園の代替地を確保できない、整備費用が必要といった課題があり、本計画の敷地としては適当ではないと考えられます。

また、②現庁舎敷地に関しても、仮設庁舎が必要となることや、それに伴い建替工期が長くなることもあり、経済性と早期実現性の面で本計画の敷地として適当ではないと考えられます。

①ポート第5駐車場については、経済性、早期実現性などの本計画に求められる条件に合致しており、本計画の敷地として適当であると考えられます。したがって、本計画の建設計画地は①ポート第5駐車場として計画を進めていきます。

### (3) 配置構成の考え方

---

新庁舎（本庁舎）は、図 4 の配置構成とし、次の方針に沿う配置を計画します。

#### ①各種動線計画の基本的な考え方

新庁舎は、来庁者がアクセスしやすく、歩行者や自動車等の安全確保に配慮することが求められます。そのため、主要アクセスルートや公共交通によるアクセスに配慮した計画とします。

ア 国道 34 号からわかりやすく安全に新庁舎にアクセスできるよう、十分な広さを持った歩道の整備を検討します。

イ 敷地内における歩車分離を徹底するとともに、車いす利用者や視覚障がい者にも配慮した安全な計画とします。

#### ②配置構成（ゾーン構成）の基本的な考え方

ア 新庁舎建設エリア（ポート第 5 駐車場）

- ① 本庁舎敷地の解体・外構整備中も、新庁舎で運営できる配置とします。
- ② 主要アクセスルートや公共交通によるアクセスに配慮した配置とします。
- ③ 来庁者駐車場や公用車駐車場の利便性、効率性に配慮した配置とします。

イ 駐車場エリア（現庁舎敷地）

- ① 市道及び国道 34 号への交通の影響を考慮した計画とします。
- ② 歩行者や自転車と自動車のアクセスを考慮した計画とします。

配置構成の基本的な考え方は、今後の設計において様々な工夫や技術提案を求める際の基礎資料となるものです。したがって、新庁舎の具体的な配置については、基本設計の段階で詳細な検討を加えた上で決定していくこととなります。

図4 配置構成（ゾーン構成）のイメージ





#### (4) 新庁舎棟構成の考え方

---

新庁舎（本庁舎）の棟構成について、表5のような構成を比較検討します。

##### ①新庁舎棟構成の考え方

新庁舎は、来庁する市民の利便性ととも、建設コストや維持管理費の抑制についても重要となります。そのため、分かりやすく利用しやすい、ライフサイクルコストを抑えた構成とします。

ア 来庁者が複数の窓口で手続き・相談を行う際にも、分かりやすく利用しやすい構成とします。

イ 建設コストをできるだけ抑え、維持管理が容易な構成とします。

ウ 職員が業務を行ううえでも、働きやすく負担の少ない構成とします。

表5 新庁舎棟構成比較表

	① 本庁舎1棟	② 本庁舎2棟(分棟)
配置イメージ		
建設コスト	建築面積が小さく、基礎工事や防水工事にかかる費用が少ない。	◎ 建築面積が①案と比較して大きく、基礎工事や防水工事にかかる費用が多くなる。共有による設備等の効率化が図れないため、割高となる部分がある。
利便性	全ての部署、窓口が同一建物内に集約される。市民の手続き、相談や職員の移動は上下階の移動だけで完結する。	◎ 部署の配置によっては、市民の手続き、相談や職員の移動は、棟間の移動が必要となる。
駐車台数	既存本庁舎敷地内：約400台 ポート駐車場敷地内：約230台	◎ 既存本庁舎敷地内：約400台 ポート駐車場敷地内：約130台
工期 (設計から竣工まで)	41か月(本庁舎供用開始まで34か月)	○ 41か月(本庁舎供用開始まで34か月)
維持管理	通常の維持管理となる。	◎ 庁舎が分かれるため、外装材の面積が多くなり、維持管理費が余分にかかる。また、管理も煩雑になる。
メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・建設コストが②と比較すると安い。</li> <li>・庁舎が一棟となり、利便性・効率性の高い庁舎となる。</li> <li>・建物の建築面積が小さく、必要な敷地が小さいため駐車台数を多く確保できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・建物毎に構造を設定できる。</li> <li>・建物毎にその機能に応じたプランニングが可能となり、サービス時間、セキュリティ対策、リニューアル時期など自由度が増し、柔軟な運営が可能となる。</li> </ul>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・建物の規模が大きくなれば高層となる場合がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・建設コストが①と比較すると高くなる。</li> <li>・建物の建築面積がやや大きくなり、駐車台数が少なくなる。</li> <li>・庁舎が分かると、棟間の移動が必要となり、利便性・効率性が低くなる。</li> <li>・維持管理がやや煩雑になる。</li> </ul>

### 3 駐車場の規模

#### (1) 自家用車の駐車台数算定

現在、来庁者用として180台分の駐車場があります。（本庁舎：118台、分庁舎：62台）

市役所を訪れる方々は、徒歩、自転車、オートバイ、自家用車などの手段で来庁しますが、自家用車での来庁者の割合が高いというアンケート結果を踏まえて来庁者用駐車場を確保する必要があります。

現状の駐車台数については、下記の通りとなります。

表6 現在の駐車台数

種類	現況（うち分庁舎）
来庁者用	180台（62台）
公用車用	147台（54台）
合計	327台（116台）

来庁者の必要駐車台数については、アンケートによる自家用車の利用台数から算出します。

アンケートの来庁頻度と交通手段をもとに、自家用車での利用数を計算すると、345,781台となります。

2017年の平日の開庁日数として年間246日の利用とすると、1日当たり1,406台の利用総数となります。

$$345,781 \text{ 台} \div 246 \text{ 日} = 1,406 \text{ 台}$$

車の到着分布や駐車時間分布の各庁舎における統計値がない場合には、「最大滞留量の近似的計算法」（岡田光正：大阪大学名誉教授）によって、所要駐車台数を算定します。この略算法は、利用総数と平均滞留時間から最大滞留量（または同時使用量）を算定する近似的方法です。

（参考文献：「建築計画・設計シリーズ7 庁舎施設」市ヶ谷出版社）

必要駐車台数＝最大滞留量（台／時間） ＝利用総数×滞留率 ＝1日当たりの来庁台数×集中度（ $\alpha$ ）×平均滞留時間（T）／60
---

集中度（ $\alpha$ ）：来庁者の集中現象は一般事務所、美術館タイプに相当し、 $\alpha=30\%$

窓口部門の平均滞留時間（T1）：窓口で約15分、駐車場と窓口の往復時間を約5分として、約20分と設定。

窓口部門以外の平均滞留時間（T2）：約60分と設定。

また、一般に来庁者の75%が窓口部門への用件で庁舎を訪れるといわれています。

（参考文献：「建築設計資料 35 庁舎」建築資料研究社）

これらの想定により窓口部門と窓口部門以外の必要駐車台数を算定すると、以下のようになり

ます。

- ・ 窓口部門の必要駐車台数  $=1,406 \text{ 台} \times 75\% \times 30\% \times 20 \text{ 分} / 60 \text{ 分} = 106 \text{ 台}$
- ・ 窓口部門以外の必要駐車台数  $=1,406 \text{ 台} \times 25\% \times 30\% \times 60 \text{ 分} / 60 \text{ 分} = 106 \text{ 台}$
- ・ 窓口部門と窓口部門以外の合計  $=106 \text{ 台} + 106 \text{ 台} = 212 \text{ 台}$

市民アンケートで駐車場の不足を指摘する意見が多いことから、現状の駐車台数よりも多い、自家用車の利用台数から算出した約 220 台を目標の必要駐車台数とします。また、左記の駐車台数とは別に、車いす使用者用駐車施設として、5 台分の駐車スペースが必要となります。

以上の結果を前提に、来庁者用駐車場用地面積は、一般的な駐車場における1台当たりの必要面積である 25 m<sup>2</sup>で算定すると、約 5,600 m<sup>2</sup>が必要となります。

## (2) オートバイの駐車台数算定

---

アンケートの来庁頻度と交通手段をもとに、オートバイでの利用数を計算すると、10,733 台となります。

2017 年の平日の開庁日数として年間 246 日の利用とすると、1 日当たり 44 台の利用総数となります。

$$10,733 \text{ 台} \div 246 \text{ 日} = 44 \text{ 台}$$

駐車場と同様に必要台数を算定すると以下のようになります。

- ・ 窓口部門の必要駐車台数  $=44 \text{ 台} \times 75\% \times 30\% \times 20 \text{ 分} / 60 \text{ 分} = 4 \text{ 台}$
- ・ 窓口部門以外の必要駐車台数  $=44 \text{ 台} \times 25\% \times 30\% \times 60 \text{ 分} / 60 \text{ 分} = 4 \text{ 台}$
- ・ 窓口部門と窓口部門以外の合計  $=4 \text{ 台} + 4 \text{ 台} = 8 \text{ 台}$

計算結果から約 10 台分のスペースが必要となります。駐輪場面積として、約 45 m<sup>2</sup>が必要となります。

### (3) 自転車の駐車台数算定

---

アンケートをもとに年間の台数を算出しました。アンケート結果から年間の利用台数を計算すると、22,167台となります。

2017年の平日の開庁日数として年間246日の利用とすると、1日当たり91台の利用総数となります。

$$22,167 \text{ 台} \div 246 \text{ 日} = 91 \text{ 台}$$

駐車場と同様に必要台数を算定すると以下のようになります。

- ・ 窓口部門の必要駐輪台数 = 91台 × 75% × 30% × 20分 / 60分 = 7台
- ・ 窓口部門以外の必要駐輪台数 = 91台 × 25% × 30% × 60分 / 60分 = 7台
- ・ 窓口部門と窓口部門以外の合計 = 7台 + 7台 = 14台

計算結果から約15台分のスペースが必要となります。駐輪場面積（低配列）として、約35㎡が必要となります。

### (4) 駐車台数

---

新庁舎の駐車台数をまとめると次のようになります。

種類	駐車台数	駐車場面積
来庁者用自動車	225台 (うち障がい者用5台)	約5,600㎡
公用車	147台	約3,700㎡
オートバイ	10台	45㎡
自転車	15台	35㎡
合計		約9,380㎡

※職員・臨時用については、敷地条件のもとで検討することとします。