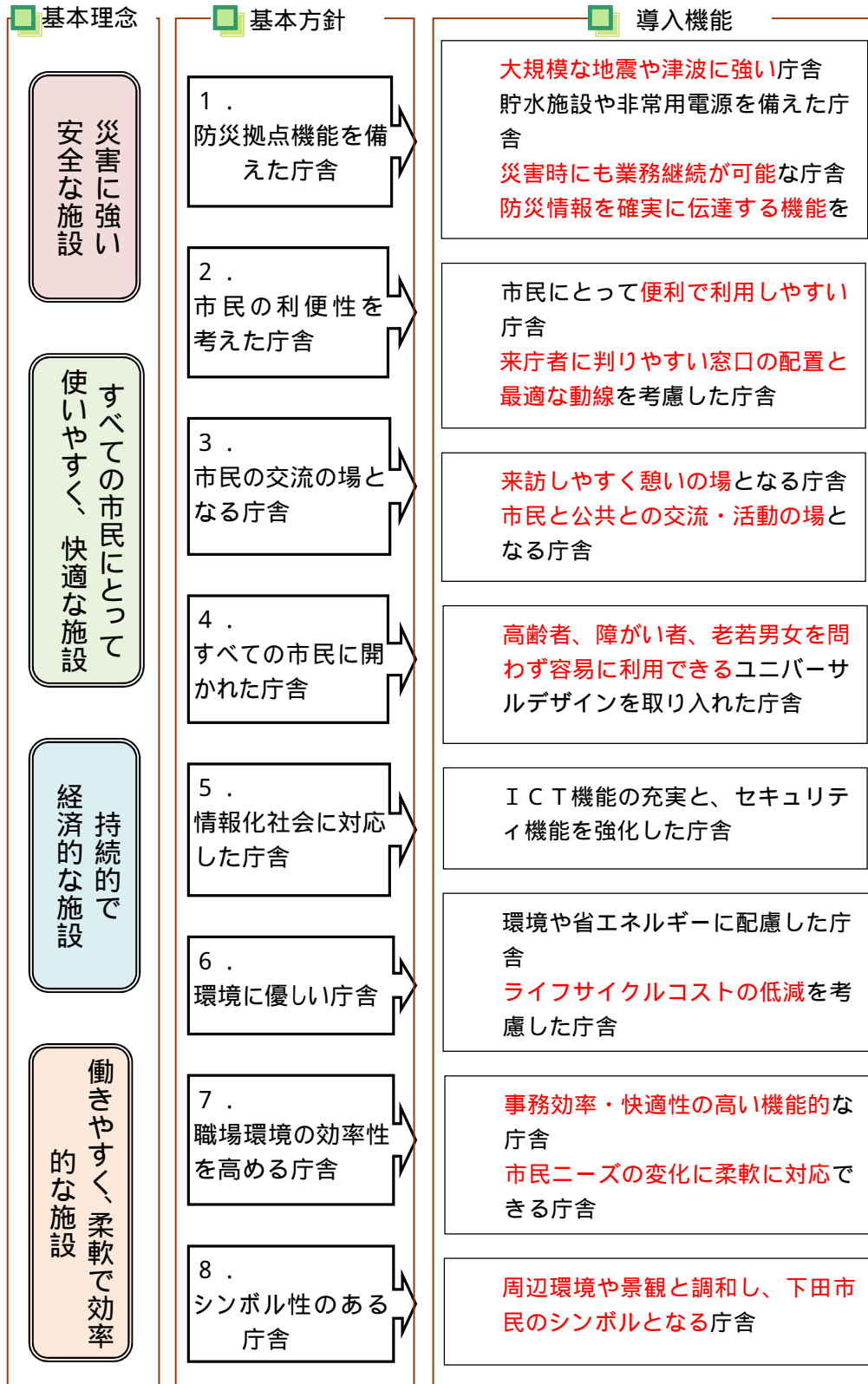


平成 29 年度 新庁舎建設基本計画
新庁舎配置計画 検討資料

本資料は、基本計画策定に向けて、事務局にて検討中の資料です

新庁舎に求められる機能

市庁舎計画の基本方針



基本方針における課題

- 災害時のアクセス**
・災害発生時における防災活動の拠点となるため、支障なく活動できるよう緊急時のアクセスを踏まえた配置計画が必要となる。
- 通常時のアクセス**
・来庁舎にとって分かりやすく、利用しやすい動線計画
・窓口機能の配置を意識した動線計画
・バリアフリーの動線計画
- 交流拠点となるオープンスペース**
・市民が来庁時に憩えるオープンスペースを設けることで地域や来訪者が交流するコミュニティ空間を創出する。
- コストの縮減**
・建設コストだけでなく、新庁舎に求められる機能を満たし、将来的な維持管理コストの縮減を図る。
- 将来計画を踏まえる**
・社会情勢や市民ニーズの変化に対応可能な配置計画とする。
- 新庁舎の“顔”をつくる**
・“下田市の顔”に相応しい周辺景観に調和した空間・意匠計画とする。

新庁舎に求められる施設規模

新庁舎の規模

- (1) 新地方債(起債)基準に基づく面積上限

$$\text{入庁職員数(3役を除く正規職員)} \times \text{基準面積}(35.3 \text{ m}^2)$$

$$169 \text{ 人} \times 35.3 \text{ m}^2 = 5,965.7 \text{ m}^2$$
- (2) 旧地方債(起債)基準に基づく面積+付加機能(国新営一般庁舎、類似事例参考)

$$[\text{職員数}(3役、臨時職員含む) \times \text{職別換算率} \times \text{単位面積} + \text{附属面積}] + \text{付加機能}$$

項目	内訳 (基準による区分)	人数等	面積 (m ²)	備考
(ア)事務室	特別職、一般職員	204人	1,331.55	職別×換算率
(イ)附属面積	倉庫、会議室、便所、玄関等	-	2,774.16	事務室面積×基準割合
(ウ)議会関係諸室	議場、委員会室、控室等	13人	455.00	議員定数×35m ²
庁舎面積			4,560.71	

室区分	面積(m ²)	算定
災害対策本部機能	345	他市事例より(災害対策本部、通信室等)
健診機能	450	他市事例より(検診室、調理室、消毒室、相談室等)
その他	370	他市事例より(銀行、キッズスペース、休養室等)
合計	1,165	

新庁舎の規模(延床面積)

$$4,560.71 \text{ m}^2 + 1,165 \text{ m}^2 = 5,725.71 \text{ m}^2$$
 職員1人あたりの面積 28.06 m^2

参考) 同規模自治体における近年の類似事例

$$\text{平均値 } 32.52 \text{ m}^2 \times \text{入庁職員数 } 204 \text{ 人} = 6,634 \text{ m}^2$$

新庁舎以外の施設規模

駐車場(自動車・2輪車・自転車)の規模

自動車駐車場	来庁者 51 台、公用車 40 台	91 台
バイク置き場	来庁者 5 台、公用車 6 台、職員用 15 台	26 台
自転車置き場	来庁者 5 台、公用車 10 台、職員用 25 台	40 台

【配置計画における「施設機能」と「施設規模」について】

市庁舎は延床面積約 5,700 m²の規模となる。
 市庁舎以外の施設として、駐車場 91 台・バイク置き場 26 台・自転車置き場 40 台が必要となる。
 これまで検討されている施設機能を実現するため、左記の課題を検討する必要がある。

新庁舎建設候補地の概要

建設候補地の概要

項目	内容
1 計画地	下田市河内 45 番 2
2 敷地面積	4,523 m ² (登記地積) 4,486 m ² (CAD 求積)
3 前面道路	北側) 市道蓮台寺停車場線 東側) 国道 414 号(開発道路経由)
4 用途地域	第 2 種住居地域 建ぺい率 60%/容積率 200%
5 防火地域	22 条地域
6 日影規制	
7 その他	


建設候補地の周辺状況

市道 市道 蓮台寺停車場線



【幅員】
・車道：約 6m
・歩道：約 1.5m
【特徴】
・周辺店舗への出入箇所が多い

市道 市道 立野お吉ヶ淵線



【幅員】
・車道：約 6.5m
・歩道：なし
(加-舗装)
【特徴】
・中学校の通学路となっている

市道 私道 位置指定道路



【幅員】
・車道：約 4.0m
・歩道：なし
【特徴】
・建設候補地の接道範囲はすべて H3.5m の高低差が生じているためアクセスできない。

建設候補地の位置図



国道 414 号

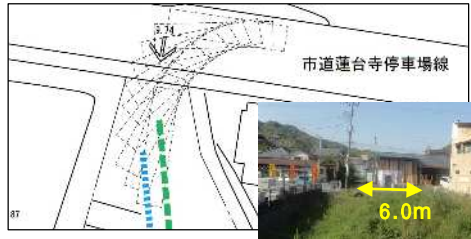


建設候補地における課題の整理

建設候補地における課題

【アクセスの課題】

- ・現在進入可能な入口は北側のみ
- ・北側は間口が狭く、大型・中型車両の出入は対向車線をふさぐ形となる



- ・東側進入は高低差が大きいため、車路が必要となる
- ・車路は大型車対応の場合、北方向への進入となり、隣地駐車場の利用や耐荷重の大きい構造が必要となる

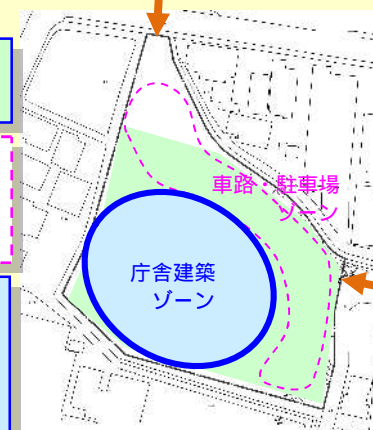


【敷地形状の課題】

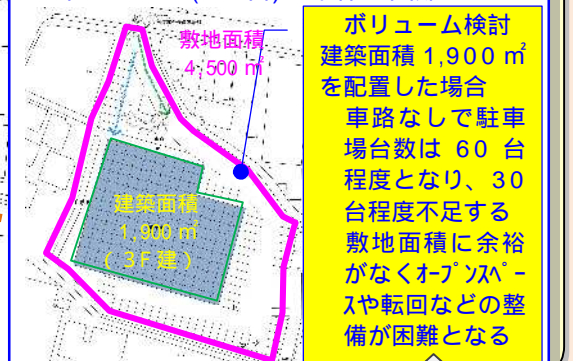
- ・北側が不整形であるため、建築可能範囲が南方向に限られる

- ・東側に高低差が生じているため、アクセスするには東側に進入スペースが必要となる

- ・進入は北側・東側のみであるため、車路・駐車スペースを効率よく配置するためには、建築範囲は南西側が望ましい



- ・敷地面積が小さく、建物を配置すると駐車スペース(90台)の確保が困難となる



基本計画における課題

災害時のアクセス

- ・災害発生時における防災活動の拠点となるため、支障なく活動できるように緊急時のアクセスを踏まえた配置計画が必要となる。

通常時のアクセス

- ・来庁舎にとって分かりやすく、利用しやすい動線計画
- ・窓口機能の配置を意識した動線計画
- ・バリアフリーの動線計画

交流拠点となるオープンスペース

- ・市民が来庁時に憩えるオープンスペースを設けることで地域や来訪者が交流するコミュニティ空間を創出する。

新庁舎の“顔”をつくる

- ・“下田市の顔”に相応しい周辺景観に調和した空間・意匠計画とする。

コストの縮減

- ・建設コストだけでなく、新庁舎に求められる機能を満たし、将来的な維持管理コストの縮減を図る。

将来計画を踏まえる

- ・社会情勢や市民ニーズの変化に対応可能な配置計画とする。



新庁舎建築における課題

【施設規模の課題】

- ・市庁舎は延床面積約 5,700 m²の規模となる。
- ・圧迫感軽減のため、建築高さを極力抑制することが望ましい
- 3階建の場合：建築面積 1,900 m² (5,700 m²/3F = 1,900 m²)
- 4階建の場合：建築面積 1,425 m² (5,700 m²/4F = 1,425 m²)
- ・市庁舎以外の施設として、駐車場 91 台・バイク置場 26 台・自転車置場 40 台が必要となる。

【コストの課題】

- 事業コスト基本方針：30 億円
事業コストの概算
- | 【市庁舎】 | | 参考) 市庁舎の一般的な建設コスト |
|-------------------|----------------------------------|---|
| ・耐震構造 (S 造) | 20.6 億円 (360 千円/m ²) | 耐震構造 (S 造 1F~4F): 340~360 千円/m ² 程度 |
| ・耐震構造 (RC 造) | 22.8 億円 (400 千円/m ²) | 耐震構造 (RC 造 1F~4F): 380~400 千円/m ² 程度 |
| ・免震構造 (RC 造) | 25.7 億円 (450 千円/m ²) | 免震構造 (RC 造 4F~): 400~450 千円/m ² 程度 |
| 【立体駐車場】(1層2段・30台) | | 参考) 立体駐車場(1層2段)の一般的な建設コスト |
| ・簡易駐車場(小型のみ) | 0.4 億円 | 簡易駐車場(小型車限定): 1,300 千円/台程度 |
| ・人工地盤(大型対応) | 0.9 億円 | 人工地盤(大型対応): 3,000 千円/台程度 |
| ・スロープ(大型対応) | 0.1 億円 | |
- 大型車両の動線の確保は、将来南側隣接地(稲生沢中学校跡地)の利用で解消される可能性が有るが現段階では未定である。
【その他】(用地費、設計・監理費、引越、備品、解体) 5.8 億円

新庁舎配置計画(案)

新庁舎の配置比較検討

【配置検討における前提条件】

- ・敷地形状、敷地面積は都市計画基本図を基本とする(登記簿面積 4,523 m²、図上CAD求積 4,486 m²)
- ・想定する新庁舎の概略ボリュームは延床面積 5,700 m²程度、駐車台数 90 台程度
- ・南側隣接地は新庁舎整備後、学校廃止に伴い公共利用が見込まれるため、南側隣接地へのアクセスに対応可能な計画とする

	A案【コスト優先案】	B案【アクセス優先案】	C案【アクセス+コスト折衷案】
提案内容	・車両の進入を北側のみとし、必要駐車台数を敷地内に確保することで東側の車路と立体駐車場に伴う整備費用を抑えた案 (大型車両進入ルートは南側隣接地拡張後に整備)	・国道側からの大型車両進入を整備し、併せて東側に立体駐車場を設けることで、敷地北側にスペースを持たせる案 (大型車両進入ルートは庁舎建設時に整備)	・国道側からの進入を小型と簡易駐車場(2FL レベル)に限定、コストを抑制しつつ、アクセス集中を緩和させる A・B の折衷案 (大型車両進入ルートは南側隣接地拡張後に整備)
市庁舎	3F(一部 4ForB1) 1F 1,533 m ² / 2F 1,864 m ² / 3F 1,864 m ² / 4F・B1 439 m ²	4F(総 4F) 1F 1,430 m ² / 2F 1,430 m ² / 3F 1,430 m ² / 4F・B1 1,410 m ²	3F(一部 4ForB1) 1F 1,843 m ² / 2F 1,843 m ² / 3F 1,843 m ² / 4F・B1 171 m ²
駐車場	1F: 90 台 2F 立体駐車場: なし	1F: 63 台 2F 立体駐車場: 人工地盤 27 台	1F: 62 台 2F 立体駐車場: 簡易駐車場 28 台
スロープ	東側スロープ(1F 2F): なし	東側スロープ(1F 2F): あり(大型車対応)	東側スロープ(1F 2F): なし
配置イメージ図			
通常時アクセス	・南側拡張整備まで車両進入は狭小な北側のみに限定されることから、来庁舎の出入が煩雑となり、北側道路への動線が集中する。	・主要動線となる東側国道からの車両進入が可能となり、北側道路への動線集中が緩和される。	・東側国道からの車両進入は可能であるが、1F 2F の車両動線はなく、小型の駐車場利用のみに限定される。 ・敷地北側に余裕は生じるが北側動線への集中緩和効果は少ない。
災害時アクセス	・将来の南側拡張整備まで大型車両の進入は間口が狭小な北側のみに限定されることから、大型車両進入のアクセス性に劣る	・庁舎整備と同時に災害時の主要動線となる国道側からの大型車両の進入が可能となる。	・将来の南側拡張整備まで大型車両の進入は間口が狭小な北側のみに限定されることから、大型車両進入のアクセス性に劣る
市民交流オープンスペース	・庁舎と駐車場が敷地面積を占めるため、敷地内の余裕が少なく、将来の南側拡張整備までオープンスペースの整備が困難となる	・車路で敷地利用を圧迫するが、駐車場を 1 層 2 段とすることで、緩和することができる。 ・2 段目の駐車場を南側に拡張することで、さらに市民交流などのオープンスペースの整備が容易になる。	・車路を設けず、駐車場を 1 層 2 段とすることで、敷地に余裕ができる。 ・2 段目の駐車場を南側に拡張することで、さらに市民交流などのオープンスペースの整備が容易になる。
コスト(概算)	・立体駐車場整備を伴わないため、コストの抑制が図れる	・立体駐車場(人工地盤)の整備、スロープ整備のコスト増加 ・概算事業費: A 案 + 1.0 億程度	・立体駐車場(簡易駐車場)の整備によるコスト増加 ・概算事業費: A 案 + 0.4 億程度
将来対応	・南側隣接地への拡張利用により、初期投資を抑制して大型車進入路と駐車場を確保することが可能 ・南側拡張後も国道側からの進入はできない	・南側隣接地の将来整備を待たず、国道からの大型車進入、必要駐車台数、オープンスペースを確保することが可能であるが、南側拡張後も人工地盤が残存し、拡張利用に支障となる可能性がある。	・南側隣接地の将来整備を待たず、必要駐車台数とオープンスペースを確保することが可能であるが、南側拡張後も国道側からの進入はできず、拡張利用に駐車場が支障となる可能性がある。
周辺への影響	・3 階建かつ敷地境界から離隔を取るため周囲への圧迫感は少ない	・総 4 階建かつ西側に近接するため、隣接地への圧迫感が大きい	・3 階建であるが、西側立面積が広く、西側へ近接するため隣接地への圧迫感は大きい