

# 平成30年度 第2回静岡市新清水庁舎建設検討委員会次第

と き 平成30年7月19日（木）

午前10時から

ところ 葵消防署53会議室

## 1 開 会

## 2 報 告

(1) 前回の議論のまとめ[報告資料1]

(2) PPP導入可能性調査[報告資料2]

## 3 議事

(1) 清水駅周辺のまちづくりの方向性・新庁舎のあり方について[資料1]

(2) 【継続】新庁舎の機能について[資料2]

(3) 【継続】新庁舎の規模について[資料3]

(4) 【新規】階層構成・平面計画の考え方について[資料4]

(5) 【新規】土地利用・配置計画の考え方について[資料5]

## 4 その他

(1) 第3回検討委員会 9月11日（火） 10:00～12:00

清水庁舎 3階 313会議室

## 5 閉 会

静岡市新清水庁舎建設検討委員会 委員名簿

|               | 氏名    | 所属・役職等                             |
|---------------|-------|------------------------------------|
| 委員長           | 日詰 一幸 | 静岡大学人文社会科学部長                       |
| 委員<br>(職務代理者) | 伊東 哲生 | 静岡市清水商店街連盟会長                       |
| 委員            | 加藤 孝明 | 東京大学生産技術研究所<br>都市基盤安全工学国際研究センター准教授 |
| 委員            | 黒瀬 武史 | 九州大学大学院人間環境学研究院准教授                 |
| 委員            | 高山 茂宏 | 静岡市清水区自治会連合会会長                     |
| 委員            | 寺沢 弘樹 | 特定非営利活動法人日本PFI・PPP協会業務部長           |
| 委員            | 鍋倉 紀子 | 公募委員                               |
| 委員            | 宗田 好史 | 京都府立大学副学長                          |
| 委員            | 森 正芳  | 公募委員                               |
| 委員            | 山田 芳弘 | 魅力ある清水を創る会運営委員<br>(ヤマダユニア株式会社 取締役) |

(委員は50音順)

新清水庁舎建設検討委員会の皆様

この度、当会の委員を辞任させて頂くことになりました、魅力ある清水を創る会の竹内でございます。当委員会の皆様、関係者の皆様にはご迷惑をおかけしまして誠に申し訳ございません。

当委員会の議論を通じ、皆様から様々なご意見を拝聴いたしました。庁舎建設を箱ものの議論に終わらせず、将来の清水を本気でつくっていく、残していくのだという思いを、委員の皆様そして市民の皆様から頂く中で、私自身、より主体的にこの街づくりに関わることができないかと考えるようになりました。委員としてではなく、一企業人として、これからの清水への貢献を本気で考えたく、この度の辞任を決断いたしました。

ご迷惑をおかけいたしますこと重ね重ねお詫び申し上げます。当委員会の議論を通じ、未来志向の清水庁舎に、そして私たちの清水が力強く生まれ変わっていくことを切に願っております。

平成 30 年 7 月 1 日  
魅力ある清水を創る会 竹内佑騎

#### 資料1 庁舎周辺の動線計画について

庁舎周辺の自動車、歩行者、自転車の動線（資料1-2）が明確になり、庁舎を具体的に検討する素地ができたと思います。特に新庁舎軸の庁舎への主要アクセス路としての位置づけと、東西のアクセスの改善（資料1-1）は、自動車アクセスに関する市民からの指摘に 대응するうえでも重要です。庁舎整備の並行して、上記事項が早期に事業化されることを期待します。

#### 資料1 ペDESTリアンデッキの位置について

資料では、庁舎敷地西側にデッキが示されていますが、津波発生時の避難路としての使いやすさとアクセス性、津波漂流物の対策、既存デッキ（マリナート側）との整合性（利用者にとってのわかりやすさ）など様々な視点からデッキ位置について十分な議論が必要と考えます。

#### 資料4 ペDESTリアンデッキの避難路としての活用について

ペDESTリアンデッキを津波発生時の避難路として活用するのであれば、地上から容易に見つけられる外階段も基本的な要素として併せて示すべきではないでしょうか。出入口が見つけづらい避難路の存在は、避難の混乱を招くおそれがあると考えます。

#### 資料5-1 配置計画の検討における駐車場の取扱いについて

民間等施設の導入が前提のように見受けられますが、庁舎の敷地選定を行った昨年度の検討では、現清水庁舎と付帯する公用車・利用者向け駐車場（現状269台）を、敷地内に確保することを重視して、敷地面積の大きい東口公園を選定しました。民間等施設の配置を議論する前に、低層階が整形で床面積が十分に大きく使いやすい庁舎と、300台程度の駐車場を確保することを念頭におき、民間等施設の導入余地がどの程度あるか検討すべきではないでしょうか。

駐車場については、建設費と維持管理を考えれば、庁舎とは別棟の自走式立体駐車場の建設が合理的と思われます。例えば、2～3層の立体駐車場を考えると、1,500-2,000平米程度の建築面積が必要です。分棟方式の場合、庁舎と民間等施設に加えて、立体駐車場の3つの建物が7,294平米の敷地に建設されることを前提に議論いただければ幸いです。

#### 資料5-1 清水駅東地区計画について

現状の地区計画は、東口への庁舎の立地を前提に計画されたものではないので、庁舎の計画に必要であれば、最低敷地面積等の内容の変更を視野に入れても良いのではないのでしょうか。敷地を3,000平米以上で分割しなければならない都市計画上の強い理由を思い当たりません。

#### 資料5-3 敷地内の建物配置について

評価項目に賑わい創出が示されていますが、シビックコアを目指すとしてきたこれまでの計画や資料1-1との関係で考えるとやや唐突な印象を受けました。商店街のある清水駅西口や河岸の市との役割分担を考えると、東口北側の本敷地における賑わい創出の優先順位は高いと考えます。また、庁舎と民間等施設の規模を同等として検討されていますが、前述の通り、民間等施設の導入に充てられる敷地規模を精査してから配置計画を検討すべきではないでしょうか。

2018年7月17日

## 新清水区庁舎第2回委員会に関する意見

新清水区庁舎検討委員会委員  
特定非営利活動法人日本 PFI・PPP 協会  
業務部長 寺沢 弘樹

今回の検討委員会に関して、所要のため欠席となつてしまい、大変申し訳ありません。  
事前に送付していただいた資料について、下記のとおり意見を提出しますので、議論の参考としていただければ幸いです。委員会の闊達な議論を期待しています。

### 記

#### 1 サウンディング型市場調査について

今回、民間事業者とのサウンディングで把握すべき市場性は、どうすれば新清水庁舎が「まちの再編」に寄与できるのか、幅広くて未来を見据えた内容であります。

現在、多くの自治体で行われているサウンディング型市場調査は、自治体がホームページ等で案件を公表し、担当職員が広範に事業の周知を行い、対話を繰り返す中で本物の市場を肌感覚で把握していく、そして未来への夢と現実をすり合わせていくものです。

オフィスのワークプレイス、AIやIoTの活用などのソフト面における「働き方改革、公共サービスの抜本的な見直し」などの可能性も、ビジネスとしてこれらの分野に携わる民間事業者との対話を通じなければ、実現可能なものが見えてこないだけでなく、単なるハコモノ整備になってしまうリスクが高くなるものと懸念します。

サウンディングにおいては、建設関係だけでなく、維持管理・設備・保守点検・ワークプレイスなどの事業者はもちろん、清水のまちを支えている大手企業・商店主等とも対話することで、多種多様な民間事業者のノウハウを把握されること、そして市場性を今回のプロジェクトに反映されることを期待します。

#### 2 これまでの経緯やコンセプトとの整合性

昨年度から本委員会において、新清水区庁舎の整備は「点としてのハコモノ整備」ではなく、清水区の未来のまちづくりを見据えた「面としてのまちの再編」、敢えて津波浸水地域に投資をして移転することが大きなテーマであると認識しています。つまり、静岡市として相当の覚悟とリターンを求める事業であると感じられたことが、私自身が本委員会の委員として参加させていただいている動機ともなっています。

海洋文化都市を構成する機能の一部としての庁舎、人口減少や財政状況が今後より一層厳しさを増していく中での行政サービスのあり方など、改めて静岡市が広報特別号で掲げられた未来を具現化していくために、これまでの議論の経緯やコンセプトとの関係をあらためて見つけ直し、まちづくりの中での庁舎の役割りを示していくことを期待しています。

現時点で求められているのは一敷地での庁舎の「プランを書くこと」ではなく、面としてのまちの再編をしていく中での庁舎整備における「要求水準を作成すること」だと思いますので、その辺りも考慮していただければと思います。

### 3 清水駅東口周辺のまちづくりの方向性と新庁舎のあり方

今回の庁舎整備の根幹をなすのがこの資料であると認識していますが、この中では庁舎機能の一部を駅前商店街など、敢えて現場・まちに投下することが、リアルな現場感覚を持った公共サービスの充実や、あるいは遠隔となる事務所間においても業務ロスを削減する働き方などにつながると議論してきたと考えています。

敷地外に庁舎機能の一部を出すことに意味があると考えており、具体的に「庁舎機能の一部を商店街などまちなかに設定することで・・・」などの表現に変更できないでしょうか。

また、同時に資料「新庁舎の規模」のイメージ図の中でも、庁舎機能の一部をまちなかに位置付けることがわかる表現にならないでしょうか。

### 4 基本計画（案）について

『基本方針3「清水区のまちづくりの拠点」としての機能-①人と人をつなげる機能』に庁舎空間の多目的活用が掲げられていますが、前回の委員会でも一定程度のサードプレイスの必要性は認めるものの庁舎は地方自治法で事務所として位置づけられており公の施設ではないこと、「面としてのまちの再編」の点からは、まちなかでこうしたアクティビティを代替することなどの意見が出されていたと思います。コンパクトという大きなコンセプトとの整合性という意味でも、前述のように庁舎機能の一部をまちなかに設定できないかの検討が必要だと考えます。

このことから、「②地域資源を活かしエリアの価値を高める機能」についても、広報特別号で掲げられていたリノベーション、基本構想で記載されている「まちなかのストック（特に駅前銀座の空き店舗）を活用してサテライトオフィスを設けること」、資料1-1のこれからの可能性・方向性に記された「駅西既成市街地や江尻漁港地区の回遊をつなぐ」についても、基本計画案で表現されることを期待します。

### 5 土地利用・配置計画の考え方について

庁舎・民間施設・駐車場の配置についての案が提示され、それぞれにコメントが設けられていますが、より魅力的な配置計画は、民間事業者とのサウンディングを踏まえながら、提案されることが得策かと考えます。

また、民間事業者とのサウンディングにあたっては、具体的にどの程度の敷地を定期借地または売却するのか、行政として投資可能な全体事業費（ランニングコスト含む）と定期借地権等で得られる利益を考慮して設定すべきものと考えます。事業手法を検討する際に密接な関わりがありますので、もう少し与条件や庁舎規模が見えてきたところであらためて検討されることをお勧めします。

### 6 検討プロセスについて

今回、限られた時間での議論・方向性の提示が必要なことは十分に理解していますが、逆に、そうした状況であればこそ、安易にハコモノ整備の事業手法の選定に走るのではなく、現時点では必要なデータ・市場性等を早急にかつ的確に把握することが必要ではないでしょうか。そして、これらの市場性を冷静に分析したうえで、静岡市として新清水区役所で提供する公共サービス・働き方・庁舎規模などの明確な与条件を設定していくことが結果的には効率的だと考えます。

繰り返しの記載となりますが、事業手法の選択や旧来型の単体としてのハコモノ整備に安易に舵を切るのではなく、「まちの再編」という大きな目標のために与条件を整理していくこと、そのためにも早急にサウンディング型市場調査を幅広く行われることを提言させていただきます。

# 第1回新清水庁舎建設検討委員会 議論のまとめ

報告資料 1

## 【基本計画内容・敷地条件】

| No. | 意見要旨  | 対応  |
|-----|---|---|
| 1   | <p>○庁舎建設が点の議論ではなく将来の北側地域の民間開発や行政機能の誘導等を視野に入れたまちづくり方針を明確にし、面の議論を行うべきである。</p> <p>○まちづくりの理想像が示せないと、民間投資もしにくい。</p> <p>○商店街などを含めまち全体を広く視野に入れた検討が必要である。</p> <p>○JRによる東西分断などアクセス面や、回遊性の課題があることから、まちづくりの方向性を明確に示すべきである。</p> <p>○JR西側の市街地とのアクセスが悪く東口に人の交流が感じられない。西側と繋がる対策が必要である。</p> <p>○庁舎の駐車場規模は、周辺の開発を見込んだ検討が必要である。</p> <p>○景観、回遊性等は、観光・産業面での活性化のみならず、市民にとって日常生活にどう生かされるのかが、重要である。</p> <p>○建設予定地北側からのアクセス道路が狭い。また駅西側からの踏切が不便であり改善が必要である</p> <p>○想定される最大規模の津波が発生した場合、周辺に浸水が想定される区域内に、あえて庁舎を整備することは、浸水しない避難拠点を整備するということであり、大変に意義深い。このことをもっとアピールしていく必要があるのではないか。</p> | <p>○議事（1）資料1-1において「清水駅東口周辺のまちづくりの方向性」を提示いたしました。</p> <p>将来、庁舎と合わせて集積が期待される機能や、回遊動線の在り方などを示しています。周辺で繋ぐべきまちのコンテンツや、集客力も活用して賑わいを作っていきます。</p> <p>○市としても庁舎建設や駅東口のまちづくりを進める際、一体的に取り組む必要があると認識しており、今後検討してまいります。</p> <p>○議事（1）資料1-2において、庁舎がペDESTリアンデッキで周辺施設と繋がる防災拠点となり、緊急避難ネットワークを構築することを提示いたしました。また、資料2の庁舎機能へも反映し、基本計画に盛り込んでいきたいと考えております。</p> |

## 【庁舎機能】

| No. | 意見要旨  | 対応   |
|-----|---|--|
| 1   | <p>○区民が必要とする行政サービスの提供を第一に考え、導入機能を定めたいうえて、それに応じた庁舎規模を設定すべきである。</p> | <p>○議事（2）資料2において「機能」について、さらにその機能に伴う規模の設定の考え方については議事（3）資料3で本市の考え方をお示しし、皆さんからのご意見を伺いたいと考えています。</p> |

|   |  |  |
|---|--|--|
|   | <p>○鉄道のアクセスはよいが、車での来庁者は多いことは変わらない。また、高齢者にとってバス交通の充実が必要である。</p> <p>○多様な提案がある庁舎機能を取捨選択する判断基準を明確にすべきである。各機能をみると利便性、回遊性、アクセス性等の点で、相反する要素があり考慮が必要である。</p> <p>○人口減少、ICTの発達、働き方改革など、将来の変化を踏まえた視点が必要である。</p> <p>人口構成・家族構成の変化や、外国人等の増加も見込まなくてはならない。</p> | <p>○議事（1）資料1-1において、駅東側の自転車アクセスや、歩行者用自由通路を介したバスターミナルとの繋がりを提示いたしました。</p> <p>○庁舎に導入する部署、業務内容に応じ、最適な導入機能の組み合わせを検討してまいります。</p> <p>○将来の変化に対応しやすい施設計画を検討してまいります。</p>          |
| 2 | <p>○増加する外国人への災害対応も必要となる。</p> <p>○防災対策として公園等の空地は必要で、まちづくりの中で考慮すべきである。</p> <p>○防災機能は、災害時だけでなく平常時も使う機能とすべきである。</p>  | <p>○庁舎や周辺における多言語表記やピクトグラム（絵文字）等の充実を図っていきます。</p> <p>○駅東口広場や検討する周辺開発と連動し、施設とオープンスペースをバランスよく配置してまいります。</p> <p>○災害対策室や一時避難スペースなどは、平時は会議室、ホールなどを利用するよう効率的な施設配置をしてまいります。</p> |
| 3 | <p>○パブリックスペースは庁舎の中ではなく、街中に分散すべきである。また土日に閉庁する区役所では、まちの活性化に結び付かないのではないか。</p> <p>○主婦、社会的弱者、子供等、これまでパブリックスペースの利用が少ない人たちの活動の場を考慮する必要がある。</p>  | <p>○庁舎と街中の相互連携が図れるようなワーキングスペース、コミュニティスペース等や、ロビー階は土日に閉じない工夫について検討してまいります。</p> <p>○第2回以降の新清水庁舎建設検討委員会で「基本方針3 まちづくりの拠点」機能で市民交流スペースなどの市の考え方について議論いただきます。</p>               |

#### 【PPP導入可能性調査】

| No. | 意見要旨   | 対応  |
|-----|--|---|
| 1   | <p>○民間事業者には幅広い創意工夫があり、サウンディング調査で事業者の意向、市場性を市で十分確認し、幅広く事業スキームを検討することが必要である。</p> | <p>○この後、報告（2）報告資料2などでお示ししますが、今後、事業者の意向や市場性についてはサウンディング調査を通じて十分に確認していきたいと考えております。また、ご意見のとおり、調査にあたっては大小様々な企業から聞き取りを行い、幅広く事業スキームを検討していきたいと考えております。</p> |



## PPP導入可能性に関する民間事業者への意向把握 ー実施要領ー

## 1 調査の目的

PPP 可能性調査における事業手法の検討では、民間事業者の参加意欲の把握が不可欠であり、そのための調査等を実施する。

## 2 調査の対象事業者

## (1)対象事業者の考え方

対象地の特性、想定される事業スキーム（事業方式、事業範囲）に鑑み、下記の業種に対して調査を実施する。

| 区分                   | 調査事項                         |
|----------------------|------------------------------|
| 建設会社、リース会社           | 事業のマネジメント、設計業務、建設工事業務、民間収益事業 |
| デベロッパー、住宅会社<br>ホテル会社 | 事業のマネジメント、民間収益事業             |

## (2)対象事業者(候補洗い出し)

現時点では、下記の民間事業者を候補とする。意向調査への協力が得られない場合や、新たな問い合わせがあった場合には、同業種で別の民間事業者に対して調査を実施する場合がある。

| 区分                   | 社数 | 事業者名 |
|----------------------|----|------|
| 建設会社                 |    |      |
| リース会社                |    |      |
| デベロッパー・住宅会社<br>ホテル会社 |    |      |

※その他必要に応じ、サウンディング調査先を追加する

### 3 実施方法

#### (1)調査主体

発注者（静岡市 清水庁舎建設準備室）が調査主体となる。受託者（MURC）は面談に同行する等、発注者の支援をする。

#### (2)調査方法

ア MURC から、事業者に対して、電子メールにて、依頼状、事業概要案、調査票等を配布する。

※「資料：新清水庁舎建設事業について」は、第1回検討委員会資料1, 2-1, 3-1, 3-2 で構成  
イ 回答に基づき静岡市・MURC が直接面談しヒアリングする。

### 4 調査内容

|              |                      |
|--------------|----------------------|
| 第1 新清水庁舎建設事業 | 施設整備概要、事業スキーム        |
| 第2 民間収益事業    | 市場性、活用形態、事業スキーム、参画意向 |
| 第3 公募・選定方式等  | 公募・選定方式、参加意向         |

### 5 調査日

・ヒアリングの実施 : 7月下旬～

## 1. 市全体のまちづくりにおける位置付け

- 市都市計画マスタープラン・立地適正化計画・中心市街地活性化基本計画  
⇒**清水駅周辺地区：「行政拠点機能、商業・子育て・文化交流機能の集積」**  
「都市機能の集積」は、観光、海洋イノベーションと並び、今後国際海洋文化都市を目指すために重要な要素。

## 2. これまでの経緯

- JR清水駅の東西で区画整理によるまちづくり（商業・住宅再開発、文化・公共施設の整備）や駅東西自由通路、ペDESTリアンデッキ、駐車場整備等を進めてきた。
- 江尻漁港の集客拠点である「河岸の市」に、「みなとオアシス～まぐろのまち清水」として清水エリアの情報発信拠点を開設（平成30年6月）。

## 3. エリアの現状・課題

- 清水中心商業地の歩行者通行量は平成3年→同26年比較で、約2割に減少。
- 駅西商業エリア、駅東公共施設エリア、江尻漁港周辺エリア、が形成され、それぞれが特色の異なる集客要素を持っている。
- エリア間の回遊要素が不十分で、**駅東西の一体感がより一層期待されている。**

## 4. これからの可能性・方向性 ～集積による利便性・魅力向上～

- 駅東口・北東地区において**官民の業務機能**の集積を図る（シビックコアの形成）  
⇒平日昼間の人口集積を増やし、商業・飲食・交通需要等の増加を図る  
⇒駅前という立地を活かし、広域から集客のある**都市交流機能**の可能性も探る
- 駅西既成市街地や江尻漁港地区の回遊をつなぎ、双方に無い機能を補完して、駅東西・ウォーターフロント一体のまちづくりを進める

## 5. 今後のまちづくり推進にあたっての課題

- ①駅の東西エリアをつなぎ動線の強化（清水駅北側鉄道横断等の改善）
- ②駅東・北東地区での業務機能、都市交流機能の集積に向けた官民による検討
- ③市内外から人が集まるコンテンツの掘り起こし・創出（「まぐろの食・体験」等）

## 清水駅周辺のエリア内移動動線の想定



### （仮称）清水駅東シビックコア

- (→隣接の北東地区への展開も)  
《将来の方向性》  
・市民の文化・公共サービス集積エリア  
・海洋ビジネス・MICEの機能集積  
・災害時にも対応できる拠点
- 《エリアの主な集客ポテンシャル》  
マリナート来館者：約45万人/年  
テルサ来館者：約30万人/年  
庁舎（現位置）：約60万人/年

### 江尻漁港（みなとオアシス）

- 《将来の方向性》  
・冷凍マグロ水揚げ量日本一を活かした魚食・体験、産業観光コンテンツ創出  
・景観に配慮した防潮堤・公共空間整備  
・鉄道直結の水上交通拠点
- 《エリアの主な集客ポテンシャル》  
河岸の市来館者：約100万人/年

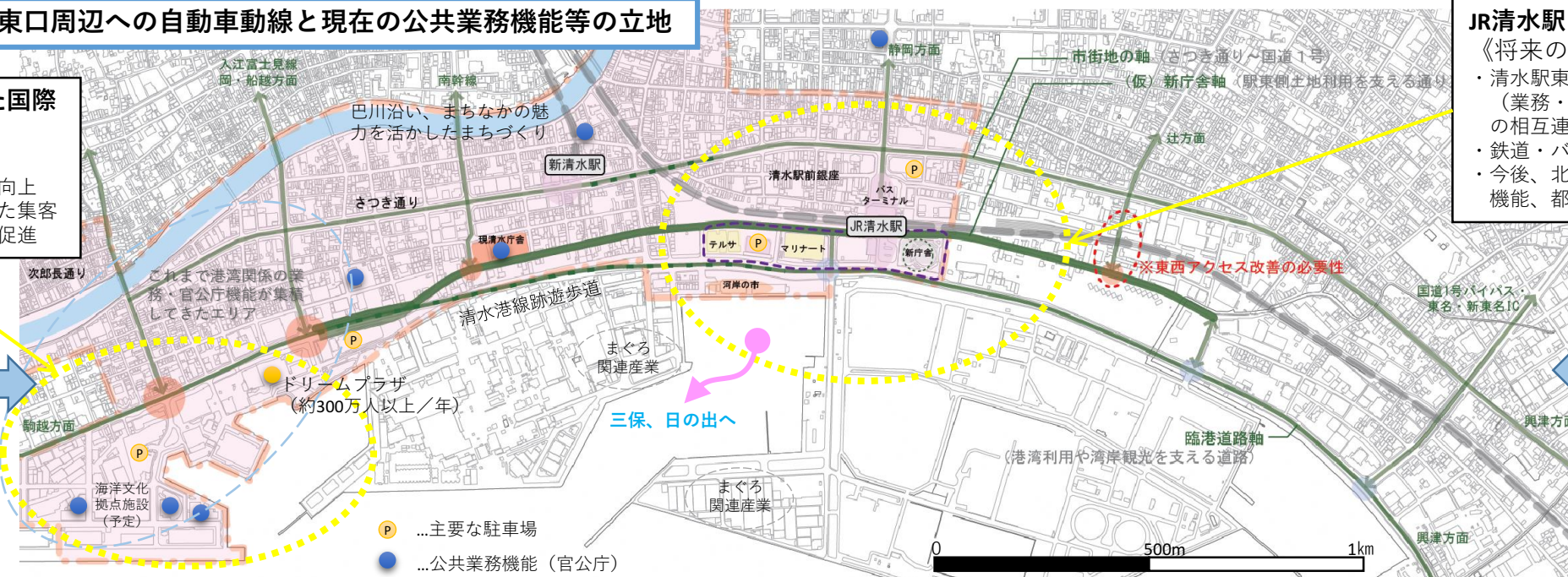
### 駅西商業地区

- 《将来の方向性》  
・近隣生活者、業務関係者、インバウンド観光客等のニーズに応えるサービス  
・駅東文化施設、江尻漁港との連携  
・七夕まつり、コスプレ大会などの行事、イベント活性化  
・リノベーション型まちづくり、巴川の水辺空間活用

## 清水駅東口周辺への自動車動線と現在の公共業務機能等の立地

### 日の出地区を中心とした国際クルーズ観光拠点

- 《将来の方向性》  
・クルーズ船来訪者への対応向上  
・海洋文化拠点施設を核とした集客  
・周辺倉庫エリアの観光利用促進



次郎長通り・巴川等の  
まちなか回遊  
三保・久能・日本平  
各エリアとの回遊

中部横断道による  
広域交流促進

### JR清水駅を中心とした都市交流拠点

- 《将来の方向性》  
・清水駅東西一体（既存商業⇄公共（業務・文化）機能⇄魚市場観光）の相互連携・回遊  
・鉄道・バス・水上交通の交通結節点  
・今後、北東地区エリアへの官民業務機能、都市交流機能集積の可能性

# 《参考》清水駅周辺の防潮堤空間づくりの考え方 出典：清水港海岸江尻・日の出地区津波防護施設整備計画（H27.12（静岡県））

- 基本理念 清水港の持つ多様な機能、景観、経済、賑わい等に配慮した防護ラインの設定
- 基本事項
  - ・江尻・日の出地区では、天端高 T.P.+4.0m の津波防護施設を整備し、レベル 1 津波に対する防護機能、並びにレベル 2 津波に対する減災機能を確保する。
  - ・江尻・日の出地区の多様性に配慮し、その場所の特性に応じた津波防護施設を検討する。特に、景観や賑わいの創出に配慮すべき箇所については、地区全体の統一性に配慮しながら、各ゾーンの特徴を損なわないデザインを検討する。
  - ・津波防護施設の整備にあたっては、今後の調査・設計の段階から地域住民、関係企業及び行政機関と広く協議を行いながら、具体的な配置や構造を決定する。また、その検討経緯を広く関係者に周知されるよう、説明会の開催等十分な広報・PRに努める。

【凡例】

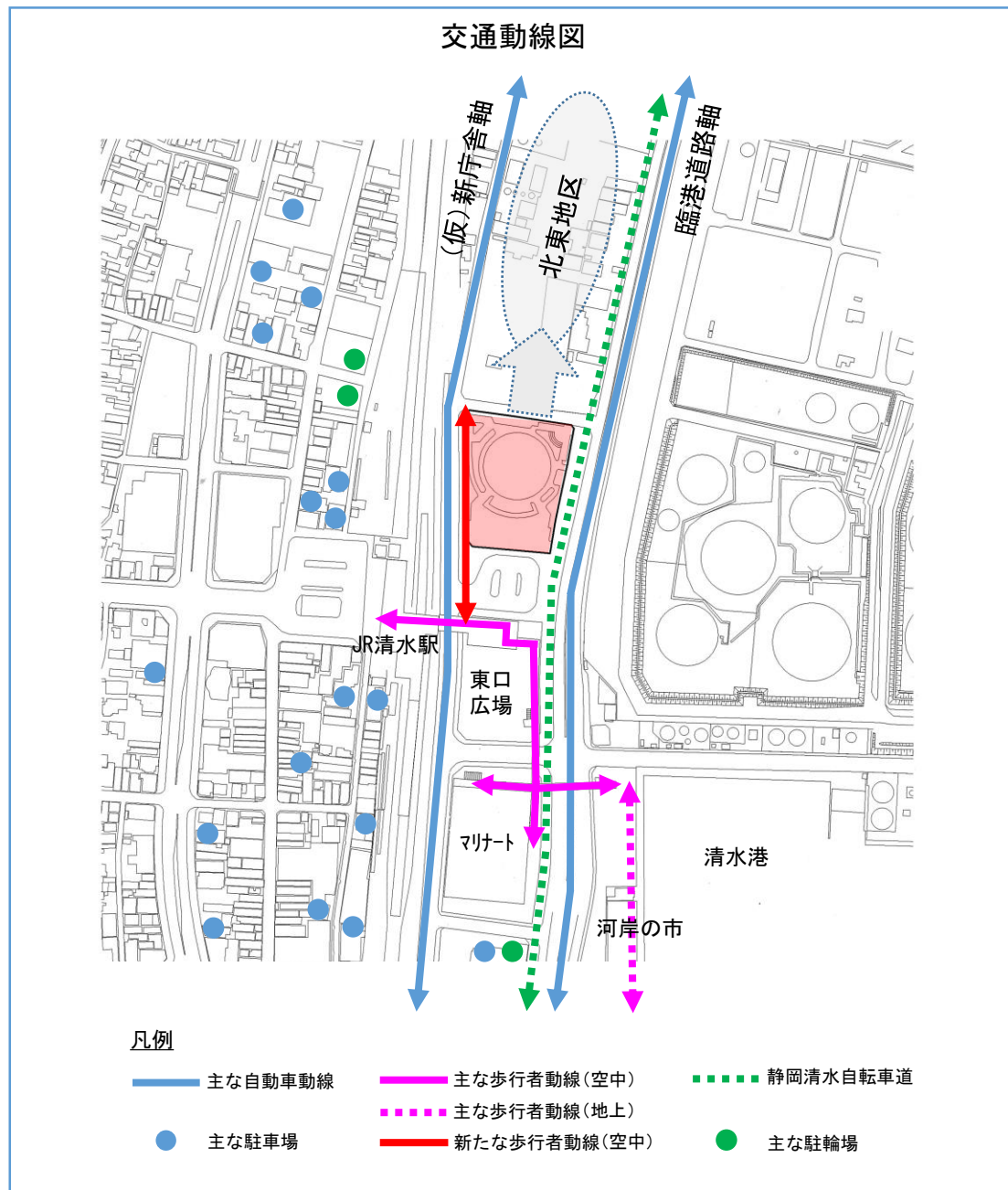
- ・津波防護ライン:
- ・津波避難施設: (津波避難ビル)
- ・津波避難施設: (津波避難タワー予定)



| ゾーン名称           | 魚市場賑わいゾーン   | 水産業振興ゾーン  | J-オイルミルズ周辺ゾーン   | 清水マリンパーク賑わいゾーン  | 清水マリンビル周辺ゾーン  |
|-----------------|---|---|---|---|---|
| イメージ図           |   |   |   |   |   |
| 延長 (総延長約 2.9km) | 約 0.7 km  | 約 0.6 km  | 約 0.7 km  | 約 0.5 km  | 約 0.4 km  |
| 考え方             | <p>【防護】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・津波防護施設は、住宅、魚市場、集客施設、事業所を防護できるよう水際に配置する。</li> </ul> <p>【景観・賑わい】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・集客施設前の津波防護施設は、遊歩道の機能や、港の眺望を考慮した構造とする。</li> <li>・集客施設前の津波防護施設は、利用者への圧迫感に配慮した構造とする。</li> <li>・集客施設前の津波防護施設は、富士山への眺望と周辺景観に配慮した外観（色彩・意匠）とする。</li> </ul> <p>【港湾/港内利用】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・津波防護施設の背後の通路は、事業所や集客施設に出入りする車両が通行できる幅員を確保する。</li> <li>・津波防護施設の前面には、船舶の係留が可能な幅を確保する。</li> <li>・船舶の係留や荷役、港内定期船の利用者の動線を考慮して、陸開を配置する。</li> </ul> <p>【避難対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・津波防護施設には、乗り越えられる避難階段を設置し避難ルートを確認する。</li> </ul> | <p>【防護】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・津波防護施設は、地区内の事業所を防護できるよう、事業所の海側に配置する。</li> <li>・岸壁に出入するトレーラー等の動線や荷役のスペースを考慮し津波防護施設を配置する。</li> </ul> <p>【港湾/港内利用】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業所や岸壁に出入りする車両等の動線を考慮し、陸開を配置する。また、位置選定においては、堤内からの荷役作業状況の把握も検討要素とする。</li> </ul> <p>【避難対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・津波防護施設には、乗り越えられる避難階段を設置し避難ルートを確認する。</li> <li>・津波来襲までに避難施設への避難が難しいと思われる津波避難困難区域では、津波防護施設と併せて津波避難施設を整備する。</li> </ul> | <p>【防護】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共岸壁沿いの津波防護施設は、事業所への車両の出入りを考慮し、公共岸壁と港内道路の境界に配置する。</li> <li>・事業所敷地内の津波防護施設は、事業所の施設を防護できるよう水際に配置する。</li> <li>・事業所敷地内の既設防潮堤については、嵩上げと耐震補強を行い、津波防護施設として活用する。</li> </ul> <p>【景観・賑わい】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日の出船溜まり側の津波防護施設は、富士山への眺望と周辺景観に配慮した外観（色彩・意匠）とする。</li> </ul> <p>【港湾/港内利用】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業所や岸壁に出入りする車両等の動線を考慮し、陸開を配置する。</li> </ul> <p>【避難対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・津波防護施設には、乗り越えられる避難階段を設置し避難ルートを確認する。</li> <li>・津波来襲までに避難施設への避難が難しいと思われる津波避難困難区域では、津波防護施設と併せて津波避難施設を設置する。</li> </ul> | <p>【防護】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・津波防護施設は、商業施設と清水マリンパークが一体となってにぎわい空間を形成していること、また、商業施設が津波避難施設に指定され利用者の避難場所が確保できることから、商業施設の国道側に配置する。</li> </ul> <p>【景観・賑わい】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・清水マリンパーク内の緑地帯は、景観に配慮し、津波防護機能を持たせた築山とする。</li> <li>・津波防護施設は、道路からの集客施設の視認性の確保や、歩行者への圧迫感の緩和に配慮した構造とする。</li> <li>・津波防護施設は、富士山への眺望と周辺景観に配慮した外観（色彩・意匠）とする。</li> </ul> <p>【港湾/港内利用】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・陸開は、人の動線や視認性を考慮して配置するとともに、商業施設の利用の支障にならない構造とする。</li> </ul> <p>【避難対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・津波避難ビルへの避難ルートを確認する。</li> </ul> | <p>【防護】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・津波避難施設は、災害時の防災拠点であるとともに津波避難施設である官公庁施設を防護できるように、水際に配置する。</li> <li>・津波防護施設は、日の出埠頭等の将来計画を考慮した配置、構造とする。</li> </ul> <p>【景観・賑わい】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・津波防護施設は、歩行者からの富士山や港の眺望に配慮した構造とする。</li> <li>・津波防護施設は、富士山への眺望と周辺景観に配慮した外観（色彩・意匠）とする。</li> </ul> <p>【港湾/港内利用】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人や車両の動線を考慮し、陸開を配置する。</li> </ul> <p>【避難対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・津波防護施設には、乗り越えられる避難階段を設置し、避難ルートを確認する。</li> </ul> |

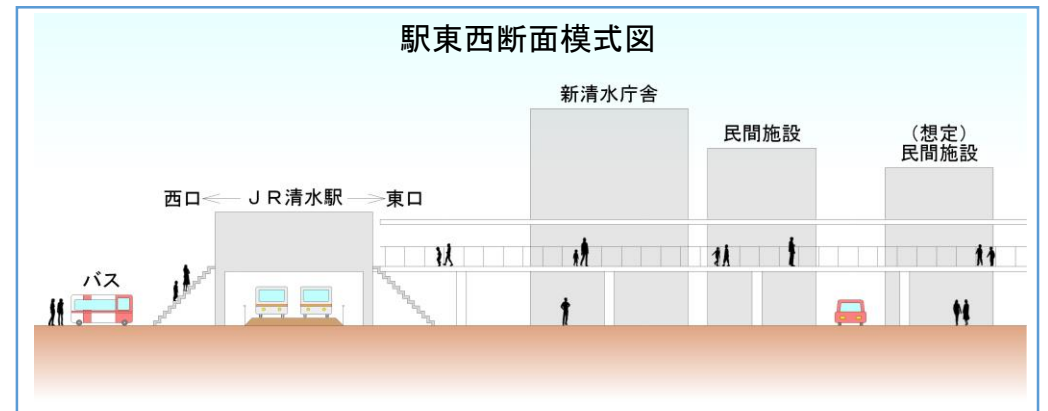
## ① 清水区各方面から可能なアクセス環境

- ・自動車は（仮）新庁舎軸からのアクセスを主体とし、港湾全体の産業観光動線である臨港道路軸への交通負荷を抑制する。
- ・JR清水駅と新庁舎をペDESTリアンデッキで接続し、駅西側市街地の駐車場利用者や公共交通機関利用者の利便性を高める。
- ・休日夜間は市民、観光客の利用のため庁舎用駐車場を有料開放を検討する。
- ・自動車、自転車、歩行者それぞれの利便性と安全性に配慮したアクセス環境を整備する。



## ② 駅やマリナート、江尻漁港に直結した空中レベルの歩行者動線

- ・駅やマリナートなどの周辺施設と一体で、駅東側の歩行者動線を空中レベルでつなぐ。
- ・日の出地区と開発が期待される北東地区との結節点としての役割を担う。
- ・公共交通やバリアフリー等、利用者の利便性を高める。
- ・津波発生時に周辺滞留者がどこに居ても安全に避難ができる、庁舎を防災拠点として周辺に点在する施設間をペDESTリアンデッキでつなぐ緊急避難ネットワークを構築する。（津波浸水区域内において浸水深以上の高さのフロアを、防災拠点である庁舎を中心に整備）



## ③ 周辺エリア、施設とつながる

- 商業エリアや漁港エリアとの連携
  - ・清水の地域資源、食文化などを情報発信する情報コーナーの設置や軽トラ市などの人々が交流できる場を担う。
  - ・富士山や港を展望できる待合スペースや憩いの場などを設けて、人々が利用しやすい空間を創出する。
- 周辺施設との連携
  - ・市民が利用しやすいギャラリーやホールでのHOTひといきコンサート、イベントを通じて、文化の発展と周辺施設への誘導を図る。
  - ・海洋文化に係る国際学会や連絡会の開催など、大規模な会議に周辺施設と連携して対応する。
  - ・まちなかのストックを活用して庁舎機能の一部を外に置くことで市民との協働の場を設ける。



【機能設定に際しての考え方】 基本計画における新庁舎の機能については、基本構想で掲げる「目指すべき具体機能・方策イメージ」を基に、清水庁舎内で組織する新清水庁舎あり方検討PTのほか、パブリックコメント、市民アンケート、各種団体などからのヒアリングに加え、既往の基準・指針類を取りまとめ、整備方針(案)として整理しました。ここに示した機能は、今後議論していく庁舎の規模・配置計画・階層構成・平面計画に反映していきます。

(1) 基本方針1 「清水区民の行政サービスの拠点」としての機能

清水区民の行政サービスの拠点

経済性に優れ、誰もが劣れやすく使いやすい庁舎

【基本的な機能分類】

【基本計画の整備方針(案)】 (必要な機能とあるべき姿)

①ユニバーサルデザイン

■ユニバーサルデザインを導入します

- ・バリアフリーを導入し、障がい者、高齢者、お子様連れの方など、誰もが移動しやすいゆとりある通路や配置にします。
- ・「多言語表記」、「ピクトグラム」、「色での誘導」、「大きく見やすい看板」など、わかりやすいサイン計画を導入します。

■快適な庁舎環境を確保します

- ・窓口業務のあるフロアには原則として多目的トイレ、キッズコーナー、授乳室等を整備し、快適な庁舎環境を確保します。
- ・ベビーカー利用者も不便なく利用できる諸室を整備します。

■誰もが利用しやすい駐車場環境を整備します

- ・駐車場計画等では、車いす利用者、高齢者、妊婦などの駐車場所をエントランスエレベーター入口に隣接させる他、一般駐車場と庁舎を空中動線で結ぶなど、誰もが利用しやすい環境を整備します。

②分かりやすく  
手続しやすい  
窓口機能

■負担軽減に配慮し、利用しやすい窓口とします

- ・窓口部門を利便性の良い低層階に集約し、短い移動距離で済ませられるよう窓口環境を整備します。

■快適で迷わない窓口案内を行います

- ・「窓口支援システム」を導入し、迷わない窓口対応を行います。また、喫茶・売店の確保や待合スペースを充実させ、快適な待合環境を確保します。

■プライバシーの確保に配慮します

- ・カウンターの工夫や個室相談室の設置など、プライバシーに配慮した窓口とします。

③機能的かつ  
効率的な  
庁舎機能

■業務効率を高めるオフィス環境を確保します

- ・連携する部署の適正配置を行い、業務効率が高まる配置計画とします。
- ・会議室のほかに少人数で使用できる打合せスペースを各部署やフロアに応じて適正に配置します。
- ・機密レベルに応じた空間区分、書類管理など、セキュリティ面にも配慮したオフィス環境を確保します。

■長期間効率的に機能できる庁舎とします。

- ・将来の人口減少、組織変更を見据え、各階のレイアウトを同一化するなどレイアウト変更がしやすいオフィス環境とします。
- ・将来のICTの進展に対処するため、情報システムの適時更新に耐えられインテリジェントビルとします。
- ・フリーアドレスやユニバーサルレイアウトなどの導入を検討し、スペースの有効利用を図ります。
- ・将来にわたり維持管理が容易な建材や設備などを導入します。

■環境に配慮したグリーン庁舎とします

- ・環境配慮型官庁施設計画指針をふまえたグリーン庁舎とします。
- ・高効率機器や次世代エネルギーの導入などCO2削減による地球にやさしい庁舎を目指します。

④利便性の高い  
交通アクセス  
機能

■利便性の高いアクセス環境を確保します

- ・鉄道駅、バス停からペDESTリアンデッキを経由したアプローチを確保します。
- ・必要な駐車場、駐輪場の台数を確保します。
- ・車いす利用者、高齢者、妊婦などの駐車場所をエントランスエレベーター入口に隣接させる他、一般駐車場と庁舎を空中動線で結ぶなど、誰もが利用しやすい環境を整備します。

■安全性を確保した敷地計画とします

- ・駐車場の配置や車両間隔に配慮した計画とします。
- ・自動車、自転車利用者、歩行者などの来訪者にとって、安全で利便性の高い、アクセス環境を確保します。

(新庁舎の規模、配置、階層構成・平面計画に関連する項目)

- ・誰もが移動しやすいゆとりある通路・配置 → 資料3：規模
- ・多目的トイレ、キッズコーナー、授乳室の設置 → 資料3：規模
- ・窓口機能をエントランス付近に置き、ピロティ下駐車場をエレベーターにて縦方向に繋ぐ → 資料4：階層構成・平面計画

- ・窓口機能を利便性の良い低層階に集約配置 → 資料3：規模
- 資料4：階層構成・平面計画
- ・喫茶・売店を市民開放し、快適な待合環境を確保 → 資料3：規模
- ・個室の相談室を適正配備 → 資料3：規模

- ・レイアウト変更がしやすいオフィス環境(各階のレイアウトを同一化)・緑化 → 資料4：階層構成・平面計画
- ・事務部門へのフリーアドレス、ユニバーサルレイアウトの導入等による省スペース化 → 資料3：規模

- ・ペDESTリアンデッキを経由したゆとりあるアプローチを確保 → 資料5：配置計画

【機能設定に際しての考え方】 基本計画における新庁舎の機能については、基本構想で掲げる「目指すべき具体機能・方策イメージ」を基に、清水庁舎内で組織する新清水庁舎あり方検討PTのほか、パブリックコメント、市民アンケート、各種団体などからのヒアリングに加え、既往の基準・指針類を取りまとめ、整備方針(案)として整理しました。ここに示した機能は、今後議論していく庁舎の規模・配置計画・階層構成・平面計画に反映していきます。

(2)基本方針2 「清水区の防災拠点」としての機能

清水区の防災拠点

人やまちを守り、様々な災害に対応する庁舎

【基本的な機能分類】

①災害に強い建物構造

【基本計画の整備方針(案)】 (必要な機能とあるべき姿)

■耐震性能を有した庁舎とします

- ・最適な工法を選択し、官庁施設の耐震計画基準を満たした、地震に耐えうる庁舎とします。
- ・非構造部材や建築設備の耐震対策に配慮した、地震発生後も継続して使用できる庁舎とします。

■対津波性能を有した庁舎とします

- ・官庁施設の対津波計画基準を満たした、津波に耐えうる庁舎とします。
- ・地下フロアを設けずピロティ構造を採用した階層構成とし、重要機能を中層階以上に設置した、津波発生後も継続して使用できる庁舎とします。
- ・津波発生時の漂流物対策を考慮した構造計画・外構計画とします。

(新庁舎の規模、配置、階層構成・平面計画に関連する項目)

- ・庁舎に必要な耐震性能を適切に確保 → 資料5: 配置計画
- ・ピロティ構造、敷地内緑化などによる漂流物対策 → 資料4: 階層構成・平面計画

②災害時の業務継続機能

■ライフラインを強化した庁舎とします

- ・非常用電源装置の設置、燃料備蓄など、電気・燃料・水等の必要なライフラインを強化、バックアップ機能を有した庁舎とします。

■BCPを実行できる庁舎とします

- ・災害時に対応が必要な非常時優先業務を早期に実行できる業務環境を担保する設備の導入を行います。

■区災害対策本部機能を確保します

- ・区民の生命と財産を守るための指揮命令に必要な区災害対策本部室を中層階に確保します。

- ・設備機器等は中層以上の階・屋上に配置し、津波浸水を考慮 → 資料4: 階層構成・平面計画
- ・電算室(サーバールーム)・電気室・機械室等の設備関係の適正設置 → 資料3: 規模
- ・防災機能はエレベーター等が使用できない災害時でも活動が行いやすい中層階に配置 → 資料4: 階層構成・平面計画

③ウォーターフロントにおける命を守る緊急避難機能

■周辺滞留者の生命を守る緊急避難ネットワークを構築します

- ・連続する施設を空中動線(ペDESTリアンデッキ)で結び、津波発生時に周辺滞留者がどこに居ても安全に避難ができる、庁舎を防災拠点とした緊急避難ネットワークを構築します。

■防災力向上のための手本とします

- ・平常時と災害時の機能が両立した、ウォーターフロントにおける地域防災力を高める手本となる施設計画とします。

- ・連続する施設を空中動線で結び、庁舎を防災拠点とした緊急避難ネットワークを構築
- ・浸水区域内において、浸水深以上のフロアを整備 → 資料5: 配置計画
- 資料4: 階層構成・平面計画

※防災拠点に必要とされる機能・性能の詳細に関しては、第3回以降の新清水庁舎建設検討委員会において予定している議事「構造・設備計画」において改めて示します。

【機能設定に際しての考え方】 基本計画における新庁舎の機能については、基本構想で掲げる「目指すべき具体機能・方策イメージ」を基に、清水庁舎内で組織する新清水庁舎あり方検討PTのほか、パブリックコメント、市民アンケート、各種団体などからのヒアリングに加え、既往の基準・指針類を取りまとめ、整備方針(案)として整理しました。ここに示した機能は、今後議論していく庁舎の規模・配置計画・階層構成・平面計画に反映していきます。

(3)基本方針3 「清水区のまちづくりの拠点」としての機能

清水区のまちづくりの拠点  
人と人、人とまち、まちとまちがつながる庁舎

【基本的な機能分類】

【基本計画の整備方針(案)】 (必要な機能とあるべき姿)

①人と人をつなげる機能

- 区民の交流・活動の場を確保します
  - 行政情報や市民活動情報を確認できる情報コーナーを確保します。
  - ギャラリーや会議室等の気軽に使用できる市民活動の場を確保します。
  - 人々が集まるスペースにおいて、障がい者の方も参加できる喫茶・売店などの運営の場を確保します。
- 庁舎空間の多目的活用を行います
  - 庁舎ロビー・エントランスホールなどの空間を活用し、ギャラリーや演奏会を行うなど、多目的利用を行います。
  - 商店街や港と連携したイベントや清水の「イマが旬」なお知らせができるスペースを確保します。
  - まちなかのストックを活用して庁舎機能の一部を外に置くことで市民との協働の場を設けます。

(新庁舎の規模、配置、階層構成・平面計画に関連する項目)

- ・気軽に使用できる市民活動の場を確保 → 資料3：規模
- ・売店やカフェテリアなどの運営の場の確保 → 資料3：規模
- ・ロビー・エントランスホールの多目的利用 → 資料3：規模
- ・庁舎機能の一部を外に置く → 資料3：規模

②地域資源を活かしエリアの価値を高める機能

- 「清水」を感じさせる情報発信拠点とします
  - 観光案内コーナー・掲示板等、「清水」の魅力を情報発信する場を確保します。
  - 富士山や港を楽しみながら情報交換や打合せができるスペースを確保します。
  - お茶の香りが漂うような清水の食文化を感じられる施設とします。
- 「清水のまち」と一体化した施設計画とします
  - 東口周辺エリアの施設と役割分担することでまち全体を活性化させる施設とします。
  - JR清水駅、民間施設、庁舎をペDESTリアンデッキで接続させ、JR清水駅東西、江尻漁港、将来期待される北東地区への回遊性を高めます。
  - 休日夜間は駐車場を開放し、観光客や周辺施設の利用者が使用できるようにします。
  - ギャラリーやホールでのイベントを通じて、周辺施設への誘導が図られるような仕組みとします。

- ・眺望等が楽しめるスペースを市民に開放 → 資料3：規模
- 資料4：階層構成・平面計画
- ・東口周辺エリアの施設との役割分担 → 資料3：規模
- ・ペDESTリアンデッキによる庁舎と周辺施設の連続性の確保 → 資料5：配置計画

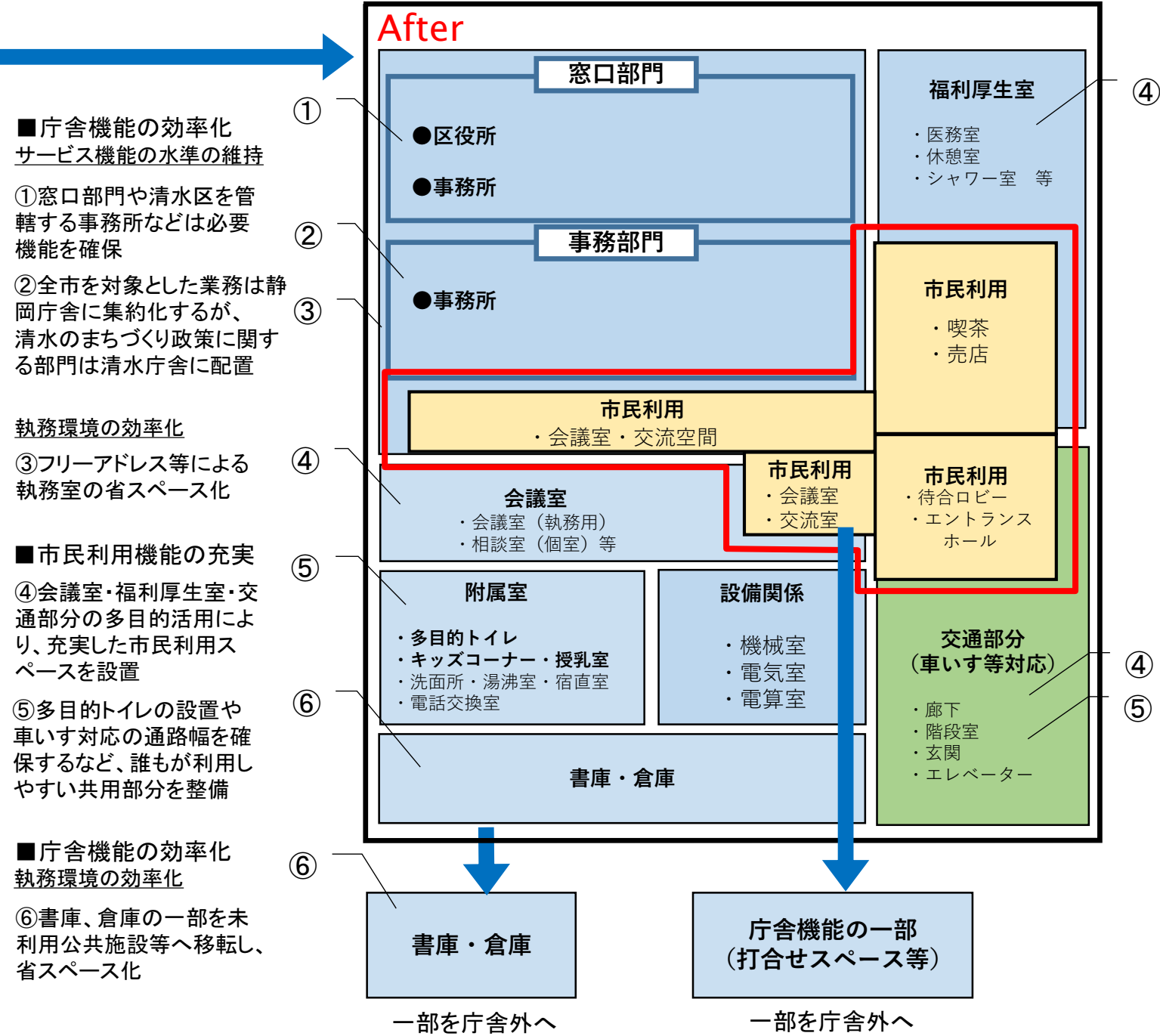
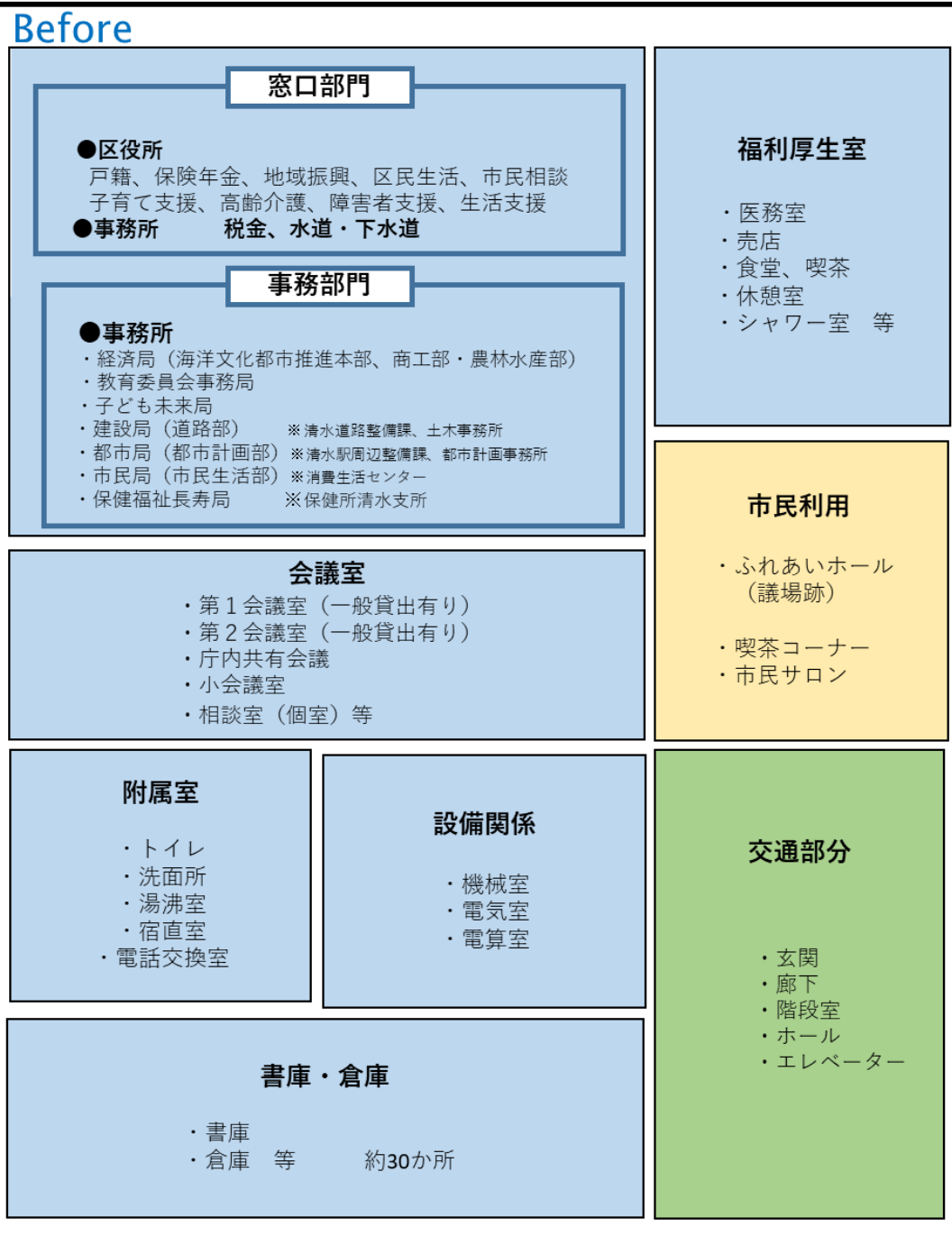
③市民の暮らしに溶け込む機能

- (仮)「清水はいいねえ」と思える庁舎空間づくりをします
  - 人々が利用するスペースには富士山や港が背景に取り入れられるような計画とします。
  - 区役所に用の無い人でも気軽に立ち寄れる、市民が憩える庁舎とします。
  - ポケットパーク等の効果的な配置により緑のある庁舎とします。
- 庁舎に市民が日常的に利用する利便施設を併設します
  - 市民利用スペースと併せた店舗、ATMコーナー、自販機コーナーの設置など、利便性のよい空間づくりを行います。

- ・市民が利用するスペース → 資料3：規模
- 資料4：階層構成・平面計画
- ・ポケットパーク等の効果的な配置による憩いの場を創出 → 資料4：階層構成・平面計画
- ・日常的利便施設の設置スペースを確保。 → 資料3：規模
- 資料4：階層構成・平面計画



【議論のポイント】 庁舎機能の効率化と市民利用機能の充実について



【議論のポイント】 ・ 市民利用空間の配置の考え方について ・ 防災拠点としての階層構成・平面計画の考え方について ・ 上層階における眺めが望めるスペースの在り方について

### 上層階

- 執務室  
窓口対応が少ない事務部門を配置する。
- 会議室（大）  
各課が共用で使用する会議室を集約配置する。
- 倉庫・書庫  
閲覧・利用頻度の少ない書類や物品の倉庫・書庫を配置する。

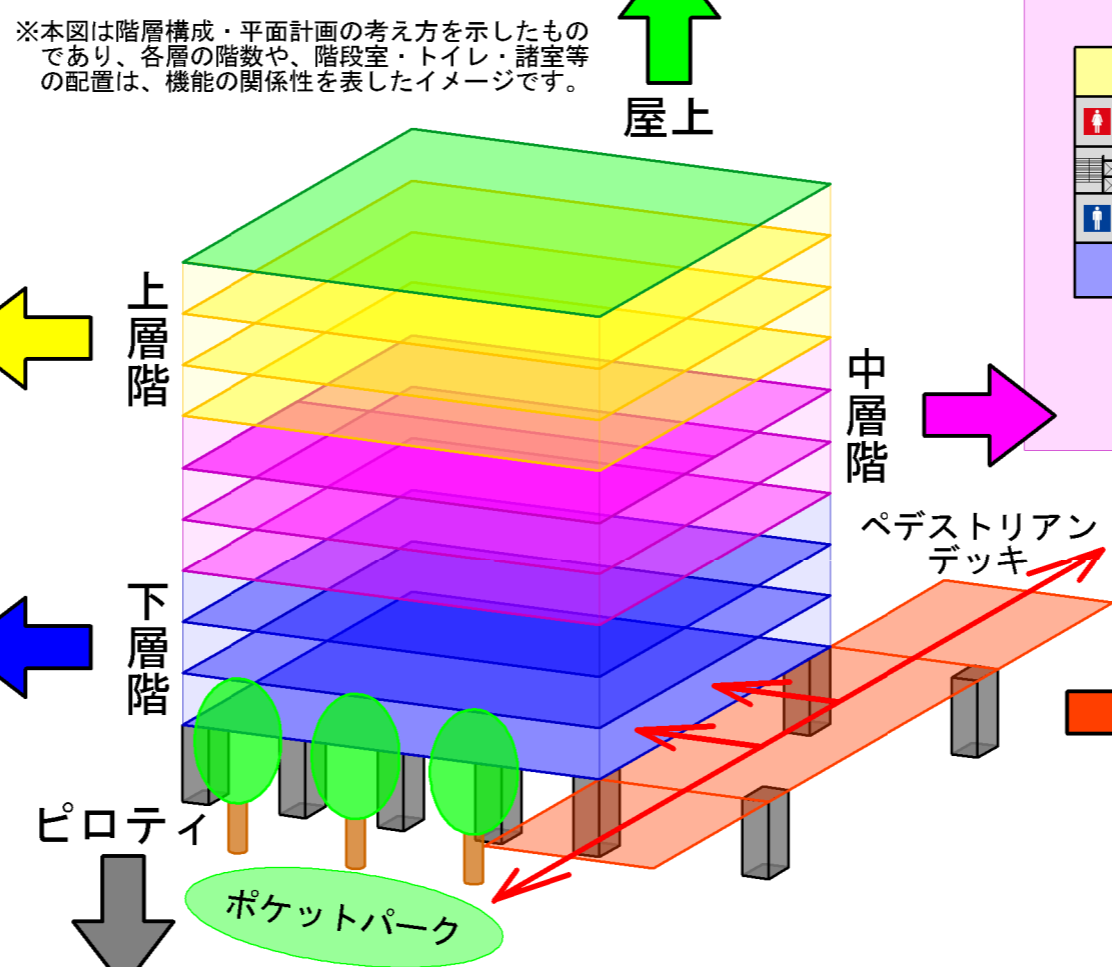
(※) 富士山や港などへの眺めが望める場所について、会議室や打合せスペースなど、市民と職員が共用で利用できる場所を設けるかどうか検討する。

### 屋上

- 設備機器  
津波浸水対策として、各種設備の室外機等は屋上に配置する。また、低層階にも屋上を設けるなど検討し、設備機器の更新性にも配慮する。

### 中層階

- 執務室  
区役所・事務所・本庁組織の事務部門を配置する。
- 会議室（小）  
小規模な会議室は各フロアに分散配置する。
- 防災機能  
防災対策室等の防災機能は、災害時にエレベーター等が使用できない場合にも活動が行いやすい中層階に配置する。
- 設備関係室  
機械室等の設備関係室は、中層以上の階に配置する。設備機器の更新性の観点からは高層になり過ぎないのが望ましい。



### 下層階

- 執務室  
市民利用の多い窓口部門を配置する。
- 相談室・会議室（小）  
窓口部門に必要な相談室や小規模な会議室を配置する。
- 市民利用  
賑わい空間として、エントランスホールと一体の多目的スペース、職員と市民の共用会議室、カフェ等を検討する。

### ペDESTリアンデッキ

- 立体歩行者動線・津波防災機能  
平常時の歩行者の利便性・回遊性を高めるとともに、津波発生時には周辺施設と一体的な緊急避難ネットワークを構築する。
- 市民利用  
通路としての機能のほか、屋内空間と一体的に利用できる市民利用空間を創出する。

### ピロティ

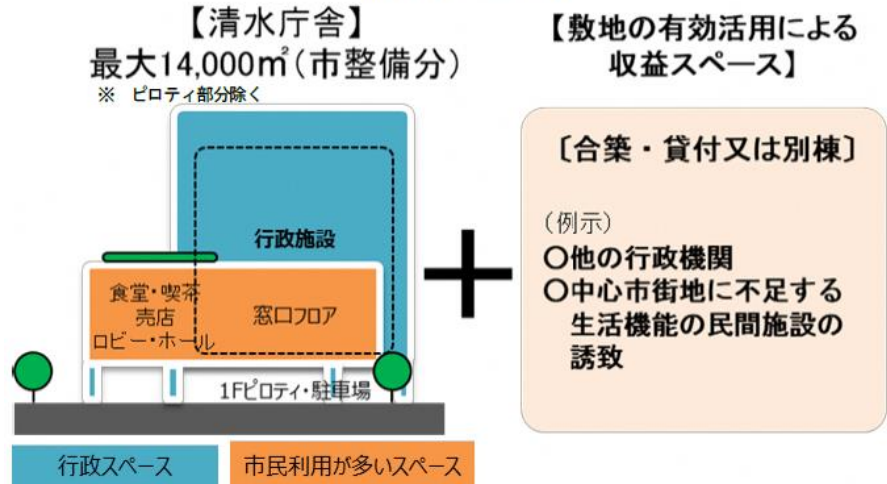
- 津波浸水対策  
津波浸水を考慮し、業務機能や重要設備は配置しない。
- 駐車場・多目的スペース  
日除け・雨除けとしての機能を活かし、駐車場や閉庁時（休日等）の多目的利用を検討する。

### 敷地内緑化

- 緑地環境の継承  
建設地が都市緑地であったことに最大限配慮した緑地環境を創出する。
- 漂流物対策  
庁舎の外周部に緑地帯を設けることにより、津波発生時の漂流物対策とする。

【議論のポイント】 土地利用・配置計画における諸条件の整理方法について

■ 基本構想での施設イメージ [施設イメージ図]



○中心市街地に不足する生活機能としての民間施設や  
他の行政機関の誘致など  
⇒ 市民サービスの向上・財政的メリットを勘案した施設構成を検討

■ 敷地条件の整理

- 敷地面積 : 7,294 ㎡
- 建ぺい率の最高限度 : 80 %
- 容積率の最高限度 : 500 %
- 容積率の最低限度 : 300 % (※)
- 敷地面積の最低限度 : 3,000 ㎡ (※)

(※) 清水駅東地区計画により制限を付加

- ・目標 : JR清水駅や清水港に隣接した立地を活かし、清水区の玄関としてふさわしい健全な商業・業務地として誘導し、良好な都市環境を形成・維持する。
- ・方針 : 高度な土地利用を図るため、建築物の最低容積率等を定める。

■ 敷地内の建築可能面積の算定

- 建築面積 : 7,294 ㎡ × 80 % ≒ 5,835 ㎡以内
- 延床面積 : 7,294 ㎡ × 300 ~ 500 % ≒ 21,882 ~ 36,470 ㎡

■ 余剰延床面積の算定 (庁舎の面積は基本構想時の想定面積を使用)

- 庁舎の延床面積(想定) : 14,000 ㎡  
21,882 - 14,000 = 7,882 ㎡ ・ 36,470 - 14,000 = 22,470 ㎡
- 余剰の延床面積(想定) : 7,882 ㎡ ~ 22,470 ㎡ (中間値 : 15,176 ㎡)

■ 用語の説明

- 建築面積 : 建築物の水平投影面積(建築物を上から見た面積)。
- 延床面積 : 建築物の各階の床面積の合計。
- 建ぺい率 : 敷地面積に対する建築面積の割合。
- 容積率 : 敷地面積に対する延床面積の割合。

■ 諸条件整理の結果

| 敷地 | 諸条件整理の結果   |
|----|--|
|    | <ul style="list-style-type: none"> <li>○庁舎の延床面積を14,000㎡と想定した場合、余剰となる延床面積は、約 8,000 ㎡ ~ 22,000 ㎡ となる。</li> <li>○市民サービスの向上や地区計画の目的に鑑み、上記の余剰面積について、民間施設や他の行政機関を誘導することによる利活用を想定する。</li> <li>○利活用部分の規模として、余剰面積の中間値である 約 15,000 ㎡ を仮に設定する。</li> <li>○利活用部分の床面積には、駐車場の床面積を含む。</li> </ul> |

合築

一体的な敷地利用  
7,294 ㎡

【断面イメージ】

民間等施設  
15,000 ㎡

市庁舎  
14,000 ㎡

【平面イメージ】

合築

・合築の場合、低層部には主に庁舎機能が、上層部に民間等施設が想定される。

・民間等施設の床面積は、約 8,000 ㎡ ~ 22,000 ㎡ の間で変動する。

分棟 (別棟)

敷地面積の最低限度  
3,000 ㎡以上

敷地面積の最低限度  
3,000 ㎡以上

【断面イメージ】

市庁舎  
14,000 ㎡

民間等施設  
15,000 ㎡

【平面イメージ】

A棟

B棟

・別棟の場合、それぞれの敷地面積が 3,000 ㎡ 以上となるよう、敷地を分割する。

・民間等施設の床面積は、約 8,000 ㎡ ~ 22,000 ㎡ の間で変動する。

・庁舎と民間等施設の規模の割合に応じて、敷地面積は、3,000 ㎡ ~ 4,294 ㎡ の間で変動する。

【議論のポイント】 庁舎と民間施設を分棟方式で整備することについて

■ 合築方式と分棟（別棟）方式の比較

|                    | 合築   | 分棟（別棟）   |
|--------------------|--|--|
| 特徴<br>(メリット・デメリット) | <ul style="list-style-type: none"> <li>○一棟整備することにより、建設費・維持管理費等のスケールメリット(※)が発揮できる可能性がある。</li> <li>●庁舎と民間施設とでは求められる耐震性能や防災機能が異なるため、合築の場合は民間施設の建設コストへの負担が大きくなる。</li> <li>●将来的な修繕・建替計画に制約が生じる。</li> </ul> <p>(※)スケールメリット：規模を大きくすることにより得られる効果</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>○庁舎と民間施設とでは求められる耐震性能や防災機能が異なるため、分棟の場合にはそれぞれの要求性能に応じた設計ができ、適正な建設コスト管理が可能となる。</li> <li>○官民それぞれの耐用年数に応じた修繕・建替計画が可能となる。</li> <li>○庁舎と民間施設の整備スケジュールを変えることができる。民間の投資が顕在化する前に、庁舎整備を先行できる。</li> </ul> |
| 総合評価               | <ul style="list-style-type: none"> <li>・分棟であっても相互の連続性を意識した一体的な開発が可能であるため、官民連携の相乗効果は十分に期待できる。</li> <li>・要求性能(耐震・防災等)や耐用年数の違いから、分棟の方が官民ともにメリットが大きい。</li> </ul>   |  |

○メリット  
●デメリット

■ 官民の複合開発における施設形態の例

|  |  |  |   |
|--|--|--|---|
| <p>① 合築（区分所有）</p> <p>■所有権<br/>＜建物＞区分所有<br/>＜土地＞官所有(または官民共有)</p> <p>■想定される民間施設<br/>＜高層階＞オフィス、マンション、ホテル等<br/>＜低層階＞商業施設等</p> <p>■メリット・デメリット<br/>○統合整備によるスケールメリットを発揮できる可能性がある。<br/>●来庁者と民間施設利用者の動線の分離や、庁舎部分のセキュリティ確保が必要。<br/>●初期投資として庁舎部分の建設費用が発生。<br/>●建物が区分所有のため、市と民間が管理組合を設立することとなり、修繕・建替計画に制約が生じる。</p> | <p>② 合築（マスターリース）</p> <p>■所有権<br/>＜建物＞民間所有(庁舎部分を官へ貸付)<br/>＜土地＞官所有(民間は定期借地権を設定)</p> <p>■想定される民間施設<br/>＜高層階＞オフィス、マンション、ホテル等<br/>＜低層階＞商業施設等</p> <p>■メリット・デメリット<br/>○統合整備によるスケールメリットを発揮できる可能性がある。<br/>●来庁者と民間施設利用者の動線の分離や、庁舎部分のセキュリティ確保が必要。<br/>○庁舎部分の初期投資は不要で、市はテナント料が毎年発生する。(財政負担が平準化)<br/>●テナント料について、建物保有会社との協議による長期債務負担行為が必要。</p> | <p>③ 分棟（定期借地権）</p> <p>■所有権<br/>＜建物＞官民それぞれが建物を所有<br/>＜土地＞官所有<br/>(民間部分のみ定期借地権を設定)</p> <p>■想定される民間施設<br/>商業施設、オフィス、マンション、ホテル等</p> <p>■メリット・デメリット<br/>○官民それぞれの要求性能に応じた設計ができ、適正なコスト管理が可能。<br/>○官民それぞれの耐用年数に応じた修繕・建替計画が可能。<br/>●初期投資として庁舎部分の建設費用が発生。<br/>○民間は定期借地により初期投資(土地購入代金)が軽減される。</p> | <p>④ 分棟（土地所有権移転）</p> <p>■所有権<br/>＜建物＞官民それぞれが建物を所有<br/>＜土地＞官民それぞれが土地を所有<br/>(民間部分のみ土地所有権を移転)</p> <p>■想定される民間施設<br/>商業施設、オフィス、マンション、ホテル等</p> <p>■メリット・デメリット<br/>○官民それぞれの要求性能に応じた設計ができ、適正なコスト管理が可能。<br/>○官民それぞれの耐用年数に応じた修繕・建替計画が可能。<br/>●初期投資として庁舎部分の建設費用が発生。<br/>●民有地の将来的な土地利用を担保できない。<br/>●民間は初期投資(土地購入代金)が発生。</p> |
|--|--|--|---|

■ 各方式の特徴を踏まえ、民間の事業参画意向調査を経て相応しい方式を選定する。

【議論のポイント】・比較項目の良否について ・評価結果の妥当性について ・最適な配置パターンについて

| 配置パターン                 | パターンA： 庁舎を南側に配置  | パターンB： 庁舎を北西側に配置   | パターンC： 庁舎を東側に配置  |   |                 |
|------------------------|--|--|--|---|-----------------|
| 配置計画イメージ               | <p>■ 庁舎と民間施設の敷地を南北に分割</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 庁舎 ⇒ 南側</li> <li>● 民間施設 ⇒ 北西側</li> <li>● 駐車場 ⇒ 北東側</li> </ul> | <p>■ 庁舎と民間施設の敷地を南北に分割</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 庁舎 ⇒ 北西側</li> <li>● 民間施設 ⇒ 南側</li> <li>● 駐車場 ⇒ 北東側</li> </ul> | <p>■ 庁舎と民間施設の敷地を東西に分割</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 庁舎 ⇒ 東側</li> <li>● 民間施設 ⇒ 西側</li> <li>● 駐車場 ⇒ 北側</li> </ul> |   |                 |
| 庁舎設計                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>◎ 正型の平面形状が可能であり、設計自由度が高い。</li> <li>◎ 庁舎1フロアあたりの面積が最も大きく設定でき、低層化される。</li> </ul>            | <ul style="list-style-type: none"> <li>◎ 正型の平面形状が可能であり、設計自由度が高い。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 長型の平面形状となり、設計面の制約が高い。</li> <li>△ 庁舎1フロアあたりの面積が小さくなり、高層化される。</li> </ul>                |   |                 |
| ① 津波防災                 | ◎ ペDESTリアンデッキ・立体駐車場による津波避難対策が可能  | ◎ ペDESTリアンデッキ・立体駐車場による津波避難対策が可能  | ◎ ペDESTリアンデッキ・立体駐車場による津波避難対策が可能  |   |                 |
| ② 回遊性(利便性)             | 回遊性  | ◎ 南北方向の連続性を意識した、直線的で分かりやすい立体歩行者動線の創出が可能  | ◎ 南北方向の連続性を意識した、直線的で分かりやすい立体歩行者動線の創出が可能  | ○ 庁舎が立体歩行者動線に無く、行き止まりの配置となる。  |                 |
|                        | 庁舎へのアクセス   | 鉄道   | ◎ JR清水駅からペDESTリアンデッキにより直接アクセス可能  | ○ 民間施設を経由するアクセス   | ○ 民間施設を経由するアクセス |
|                        |  | バス(※)  | ◎ 庁舎は駅前ロータリーに隣接  | ○ 民間施設を経由するアクセス   | ◎ 庁舎は駅前ロータリーに隣接 |
| ③ 景観                   | 自動車  | ◎ 庁舎下のピロティは、ロータリー及び西側道路に隣接<br>○ 駐車場は、ピロティ及び北側道路に隣接<br>※ 東側道路は自転車歩行者専用道のため考慮しない。  | ◎ 庁舎下のピロティは、西側道路及び北側道路に隣接<br>○ 駐車場は、ピロティ及び北側道路に隣接<br>※ 東側道路は自転車歩行者専用道のため考慮しない。   | ○ 庁舎下のピロティは、ロータリーに隣接<br>◎ 駐車場は、西側道路及び北側道路(全面)に隣接<br>※ 東側道路は自転車歩行者専用道のため考慮しない。 |                 |
|                        | 駅前の外観イメージ  | ◎ 庁舎単独のデザインによる駅前(シビックコア)の外観イメージ作りが可能。  | △ 駅前(シビックコア)の外観イメージは民間施設デザインに依存するため、事業手法等によるデザインコントロールが必要。   | △ 庁舎と民間施設のデザインの統一が図られるよう、事業手法等によるデザインコントロールが必要。                               |                 |
| 眺望                     | ○ 比較的、庁舎上部からの眺望は周辺施設に左右されにくい。  | △ 庁舎上部からの眺望は、南側の民間施設や北側隣地の開発に左右される可能性がある。  | ○ 比較的、庁舎上部からの眺望は周辺施設に左右されにくい。  |   |                 |
| 賑わい創出(民間施設の低層部が商業系の場合) | △ 駅前に庁舎が配置されるため、商業施設よりも駅前の賑わい創出に寄与しにくい。  | ○ 民間施設が商業系であれば、駅前の賑わい創出に有効。<br>※ 業務系は庁舎と同程度。住居系は賑わい創出に寄与しない。   | ○ パターンA・Bの両方の要素が考えられる。   |   |                 |
| 清水港臨海部グランドデザインとの整合性    | ◎ 庁舎と既存公共施設(清水テルサ、マリナート等)の連携が図りやすく、開発が期待される北東地区との連続性も確保できる。  | ○ パターンAと比較すると、公共施設間の連携の面で若干劣る。   | △ パターンAと比較すると、公共施設間の連携、北東地区との連続性の面で若干劣る。   |   |                 |
| 民間投資の期待                | ○ 駅からの徒歩圏内であり、商業・業務・住居系いずれの用途でも可能性がある。   | ◎ 駅から直結しており、商業・業務・住居系いずれの用途でも可能性がある。   | ○ 駅からの歩行者アクセスが良く、西側・北側道路からの車両アクセスも良いが、長型の平面形状となる点が懸念される。   |   |                 |
| 総合評価                   | ◎ 大きな問題点はない。<br>(平面形状:◎、津波防災:◎、回遊性・利便性:◎、景観:◎、商業施設による賑わい創出:△、清水港臨海部GD:◎、民間投資の期待:○)   | ◎ 大きな問題点はない。<br>(平面形状:◎、津波防災:◎、回遊性・利便性:○、景観:△、商業施設による賑わい創出:○、清水港臨海部GD:○、民間投資の期待:◎)   | ○ 長型の平面形状に対する設計上の配慮が必要。<br>(平面形状:○、津波防災:◎、回遊性・利便性:○、景観:○、商業施設による賑わい創出:○、清水港臨海部GD:△、民間投資の期待:○)                                  |   |                 |
|                        | ■ 各配置パターンにメリット・デメリットはあるものの、民間投資意向が確認できればパターンA・B・Cともに計画は可能と考えられる。   |  |  |   |                 |

(※)平成30年現在、清水駅東ロータリーに路線バスの発着は無い