

**「JR横浜線連続立体交差化事業」、「相模総合補給廠一部返還地都市機能(広域交流機能)」及び「行政機能等再編検討業務」に係る調査結果のとりまとめ報告書等について**

この度、「JR横浜線連続立体交差化事業」、「相模総合補給廠一部返還地都市機能(広域交流機能)」及び「行政機能等再編検討業務」に係る調査結果について、別紙のとおり取りまとめましたのでお知らせします。

**報告書の概要**

**「JR横浜線連続立体交差化事業」**

<連続立体交差事業について>

- ・連続立体交差事業の目的
- ・連続立体交差事業を取り巻く状況
- ・連続立体交差化の施工方式

<本市における連続立体交差事業について>

- ・過年度の本市の取組
- ・今後の検討課題

**「相模総合補給廠一部返還地都市機能(広域交流機能)」**

- ・これまでの検討経過
- ・施設に関する検討
- ・整備手法の検討
- ・推進組織の検討
- ・今後の検討事項

**「行政機能等再編検討業務」**

- ・調査の目的
- ・これまでの検討経過
- ・再編パターンの検討
- ・調査のまとめと今後の取組について

# JR横浜線連続立体交差事業に係る 調査結果取りまとめ報告書(概要版)

平成30年3月  
相模原市

# 【目次】

## はじめに

### 1 連続立体交差事業の目的

- (1) 連続立体交差事業の目的と効果
- (2) 施策の位置付け

### 2 連続立体交差事業を取り巻く状況

- (1) 定義
- (2) 連続立体交差事業の実施箇所
- (3) 連続立体交差事業の平均像
- (4) 事業費の内訳
- (5) 連続立体交差事業の流れ

### 3 連続立体交差化の施工方式

- (1) 高架方式
- (2) 地下方式
- (3) 高架方式と地下方式の比較

### 4 過年度の本市の取組

- (1) 前提条件の整理、事業対象区間の決定（平成26年度調査）
- (2) 地質調査（平成27年度調査）
- (3) 施工方式の検討（平成28年度調査）

### 5 今後の検討課題

- (1) 小田急多摩線の延伸
- (2) 道路ネットワークの構築
- (3) 相模総合補給廠の全面返還（一部返還）に向けて
- (4) 速効対策としての踏切改良について
- (5) 単独立体交差事業について
- (6) 連続立体交差化実現時の高架下空間及び地上跡地の利用
- (7) 官民連携の鉄道まちづくり

## 【はじめに】

本市では、平成26年6月に「相模原市広域交流拠点基本計画」を、平成28年8月には「相模原市広域交流拠点整備計画」を策定しており、これらの計画に基づいて、相模原駅周辺の土地利用や交通ネットワークの形成に向けた検討を進めているところである。

これらの計画を策定する中で、相模原駅周辺の土地利用や交通ネットワークの形成等の観点から連続立体交差事業の可能性を検討しており、JR横浜線連続立体交差事業の取組の推進を計画に位置付けた。

また、「JR横浜線連続立体交差事業」の事業化の可能性については、上記の計画策定の検討と並行して、鉄道事業者と連携しながら平成26年度から調査、検討を行ってきた。

このような背景を踏まえ、平成26年度からの「JR横浜線連続立体交差事業」に関連する各種の業務を総括し、同事業に関する本市としての今後の検討課題の整理を行った。

# 【1 連続立体交差事業の目的】

## (1) 連続立体交差事業の目的と効果

鉄道を立体化することで多数の踏切を除却し、市街地の一体化による地域の活性化や回遊性の向上、踏切事故の解消等の安全性の向上、踏切遮断による交通渋滞の解消を図るものである。なお、都市の防災性の向上やまちづくりの効果が高まる等、波及効果の高い事業である。



連続立体交差事業の目的と効果

## (2) 施策の位置付け

道路と鉄道の交差については、道路法等に基づき、交通量が少ない場合等を除き立体交差としなければならない、踏切道の改良を促進するため、踏切道改良促進法が施行された。

踏切道改良促進法が改正され、対策の必要性が高いものについて、国土交通大臣が指定を行う等、踏切改良等のより一層の整備・促進が図られている。

法体系の整備以外にも、緊急に対策の検討が必要な踏切の抽出や、踏切安全通行カルテの作成・公表等の踏切対策が推進されている。

緊急対策踏切		法指定踏切
平成19年4月 全国1,960箇所 (うち市内13箇所)	平成28年6月 全国1,479箇所 (うち市内7箇所)	平成29年(第二弾指定) 全国529箇所 (うち市内5箇所)
1 矢部	1 小山	1 小山
2 相模原	2 小原	2 小原
3 小山	3 大山街道	3 大山街道
4 小原	4 町田2号	4 小田急相模原1号
5 大山街道	5 相模大野2号	5 相模大野6号
6 田尻	6 小田急相模原1号	
7 下溝	7 相模大野6号	
8 日金		
9 町田2号		
10 相模大野2号		
11 小田急相模原1号		
12 相模大野6号		
13 東林間1号		

市内の緊急対策踏切及び踏切道改良促進法に基づく改良すべき踏切

踏切対策には、大きくは、速効的な効果が期待される「速効対策」と、抜本的な効果が期待される「抜本対策」があり、連続立体交差事業は、「抜本対策」の一つに位置付けられる。

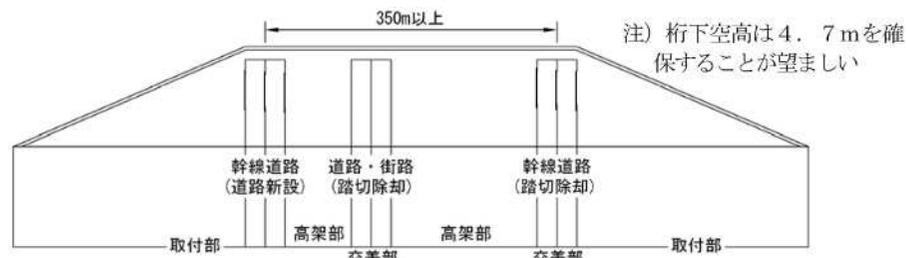
連続立体交差事業は、交通の円滑化、市街地分断解消が図られるものであるが、多大な事業費、事業期間、関係者調整を必要とする。

## 【2 連続立体交差事業を取り巻く状況】

### (1) 定義

「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する要綱」における連続立体交差化の定義

【定義の一つ】「鉄道と幹線道路とが2ヶ所以上において交差し、「その交差する両端の幹線道路の中心間距離が350m以上ある鉄道区間について、鉄道と道路とを同時に3ヶ所以上において立体交差」させ、かつ、「2ヶ所以上の踏切道を除却」を行うもの。



定義の一つに最小限合致する連続立体交差化の概念図

### (2) 連続立体交差事業の実施箇所

連続立体交差事業は、これまでに全国の約150箇所ですべて完了し、約1,600箇所の踏切が除却されている。平成29年度時点では、約50箇所ですべて実施中である。

### (3) 連続立体交差事業の平均像

連続立体交差事業の事業費や工期について、地域別に平均像が整理されており、本市が該当する地域の複線鉄道を高架化する場合の平均像は、事業延長は3～4km、キ口当たりの事業費は約150億円、キ口当たりの全体工期は5.9年(うち用地買収に要する期間は4.2年)となっている。

### (4) 事業費の内訳

負担内訳は地域によって異なるが、高架化の場合、「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する細目要綱」に基づき、行政が約9割を負担し、鉄道事業者は受益分(高架下利用益、踏切事故解消益等)の負担相当となるが、地下化の場合には費用負担の取り決めはなく、概ね行政側負担が多くなるが、個別協議となっている。



行政と鉄道事業者の負担割合

連続立体交差事業には、着工準備段階や用地取得、工事等に対する補助金や交付金等の国からの支援がある。

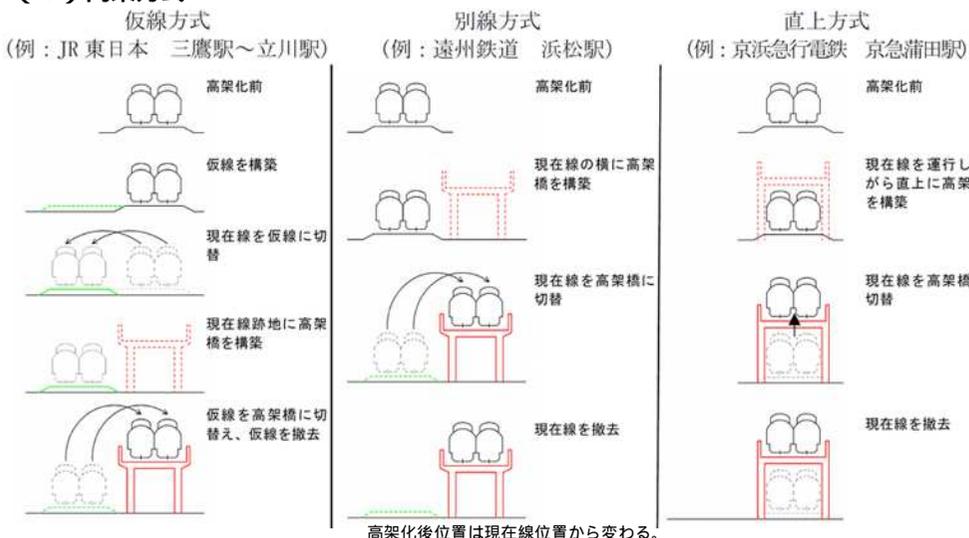
### (5) 連続立体交差事業の流れ

一般的な事業化の流れは、「企画・立案」「予備調査」「連続立体交差事業調査」「社会資本総合整備計画への位置付け」「設計」「都市計画決定」「施行協定」「施行」となる。調査・設計等の実務については、鉄道事業者と十分調整をし、協力しながら行うこととなる。

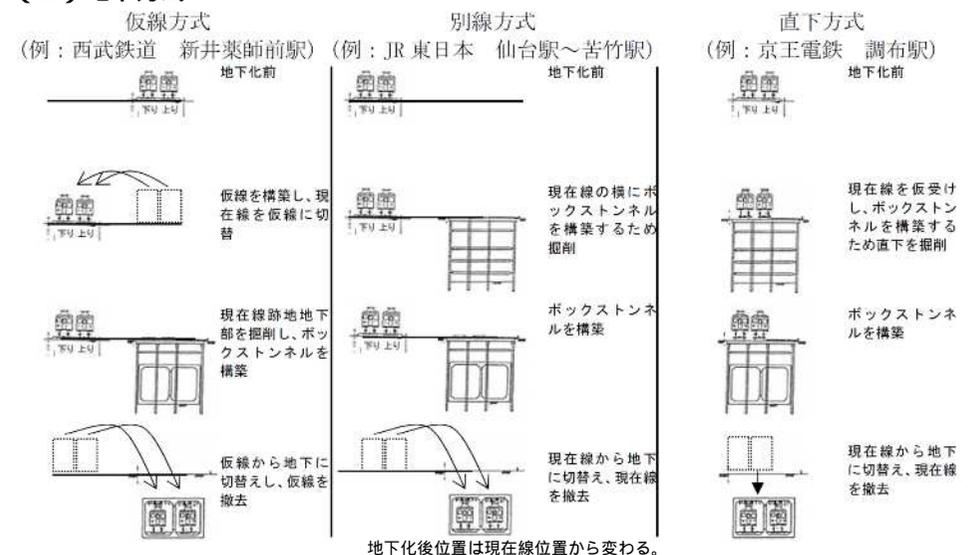
## 【3 連続立体交差化の施工方式】

連続立体交差化の施工方式は、新設構造物の縦断的な位置により高架方式、地下方式に大別される。また、立体化新設構造物と現在線の位置関係により、仮線方式、別線方式、直上方式、直上(直下)方式に分類される。

### (1) 高架方式



### (2) 地下方式



### (3) 高架方式と地下方式の比較

高架方式と地下方式を比較すると、一般的には、高架方式は工事費や施設の保守費等の経済性で優れており、地下方式は周辺土地利用に対する環境面で優れている。

# [4 過年度の本市の取組]

「JR横浜線連続立体交差事業」の事業化の可能性については、相模原市広域交流拠点基本計画等の計画策定の検討と並行して、鉄道事業者と連携しながら、平成26年度から調査、検討を行ってきた。

年 度	調査・検討事項
平成26年度	前提条件の整理、事業対象区間の決定
平成27年度	地質調査
平成28年度	施工方式の検討(概略平面図・縦断面図の作成、周辺道路網や土地利用における課題整理、概算事業費及び概略工事期間の算出)
平成29年度	過年度の調査結果取りまとめ、今後の検討課題の整理

## (1) 前提条件の整理、事業対象区間の決定(平成26年度調査)

### ア 現況把握

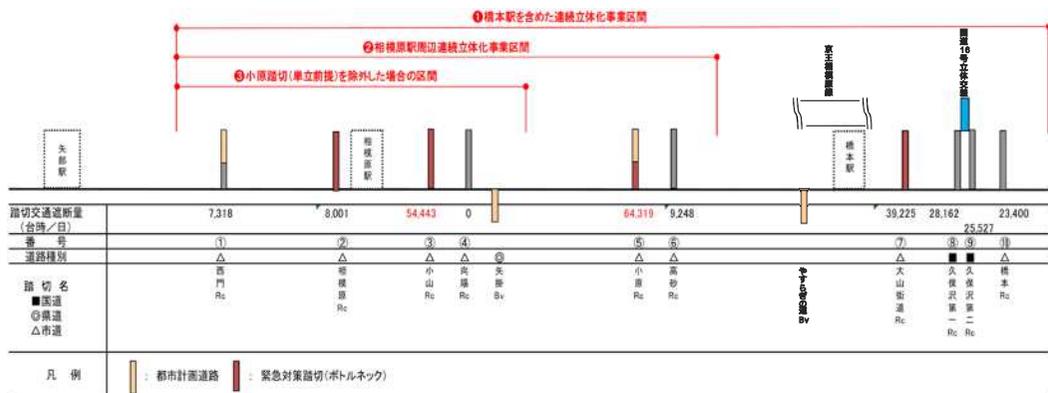
鉄道立体化検討区間内には、10箇所の踏切があり、小山踏切や小原踏切等が緊急対策踏切となっている。踏切他には、単独立体交差として、(都)宮下横山台線や(都)東橋本大山線等の、合わせて3箇所の立体交差がある。

### イ 検討方針案の策定

鉄道立体化の関連プロジェクト等として、小田急多摩線の延伸や、リニア中央新幹線の整備、相模総合補給廠の一部返還等がある。

市広域交流拠点基本計画の趣旨に沿うとともに、リニア中央新幹線整備の時間軸に合わせた道路整備にも配慮した立体交差化区間を検討した。

- ①橋本駅を含めた鉄道立体化事業区間 連続立体交差化の要件を満たす。
- ②相模原駅周辺の鉄道立体化事業区間 連続立体交差化の要件を満たす。
- ③小原踏切を除外した場合の鉄道立体化事業区間 連続立体交差化の要件を満たさない。



検討した立体交差化区間

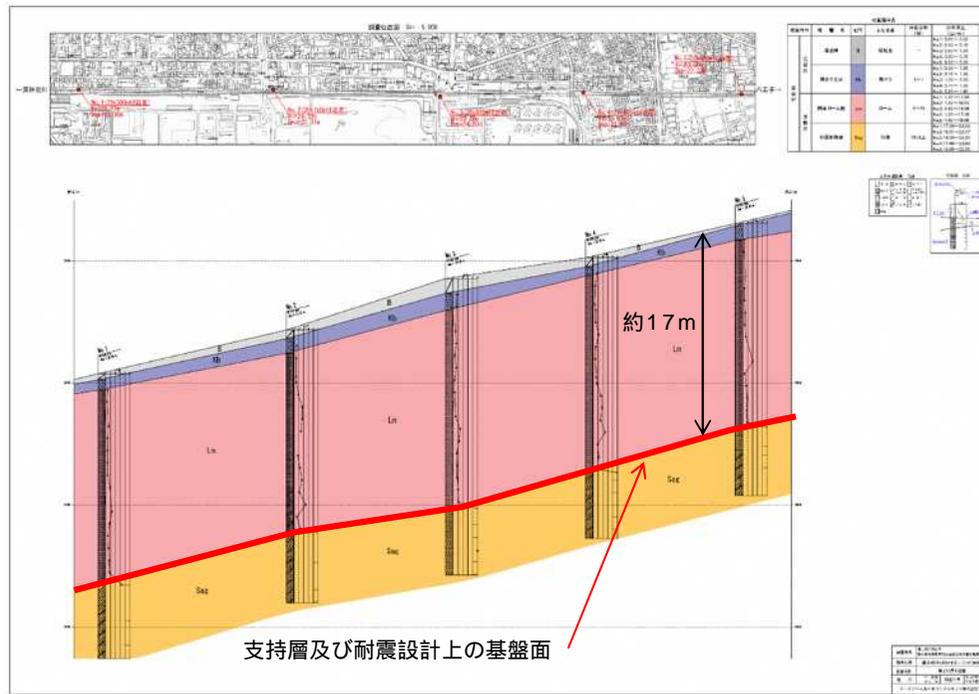
①橋本駅を含めた鉄道立体化事業区間については、京王相模原線や道路アンダーパス(やすらぎの道立体)等の既存施設や、リニア中央新幹線の計画等があることから、『既存構造物との交差条件、鉄道施設物等への影響、旅客流動の影響、列車運行への影響、中央リニア新幹線との関わり、環境条件の変化、工事費・工期』の観点から、「実現は困難」と整理し、以降の検討については、②相模原駅周辺の鉄道立体化事業区間に絞り込むとした。

## (2) 地質調査(平成27年度調査)

鉄道連続立体交差の高架橋や地下構造物の検討において、調査・設計及び施工の検討上必要となる地盤の情報を得るため、現地試験や室内土質試験等の地質調査を、相模原駅周辺の5箇所で行った。



調査の結果、地表からの深さが約17m以深の相模野礫層が、支持層及び耐震設計上の基盤面となることが確認された。なお、支持地盤が比較的深いことから、構造物に対しては杭基礎が有効となる。また、地下構造物の検討において重要となる地下水の影響については、調査区間内には飽和した地下水は分布していないと判断された。



推定地層断面図

(3) 施工方式の検討(平成28年度調査)

ア 施工方式の検討

平成26年度調査の成果を踏まえ、高架方式では仮線方式と別線方式、地下方式では直下方式と別線方式の詳細な検討を行った。仮線方式や別線方式における事業用地は、相模総合補給廠の存する北側に設けると仮定した。

施工方式	高架方式		地下方式	
	仮線高架案	別線高架案	直下地下案	別線地下案
上：平面略図 下：断面略図 現在線 仮線 計画線				
概算事業費	約800億円	約700億円	約2,000億円	約1,500億円
概略工事期間	約11年	約9年	約16年	約16年
主な特徴・課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・別線高架案に比べ、事業費が高く、工事期間も長くなる。(仮線関連相当分)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・検討した案の中で事業費が最も安く、工事期間も短い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在線仮受け工事を要するため事業費は検討した案の中で最も高く、工事期間も長い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業費は直下地下案と比べると安くなるが、高架案に比べ高くなり、工事期間も長くなる。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高砂踏切は、廃止又は付替え等の検討が必要となる。</li> <li>・相模原駅部の現駅舎や駅ビル等の既存構造物への影響、駅利用者の動線計画を含めて詳細な検討を要する。</li> <li>・相模総合補給廠内に事業用地を要する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・付替道路が発生する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・矢掛Bvに影響を及ぼす。</li> </ul>	

概算事業費は費用負担を考慮していない全体事業費であり、過去の施工実績等を参考に算出している。今後、社会経済状況の変化に伴い、見直しが必要となる可能性がある。JR横浜線と交差する道路等の整備や下水道等の他機関の支障移転に伴う費用は含まない。地下方式の概算事業費は小田急多摩線の上部にJR横浜線が位置すると仮定した場合の費用である。

イ まとめ

鉄道立体化の4案について可能性を検討したところ、今回の検討条件(適用規程、道路交差条件等)において課題はあるものの、技術的に可能であることが確認された。なお、検討結果は図面による調査の結果であることから、今後、在来線の軌道高さの測量や、構造物や地下埋設物等の現況調査を実施した上で、現場状況を踏まえた詳細な設計検証を実施する必要がある。

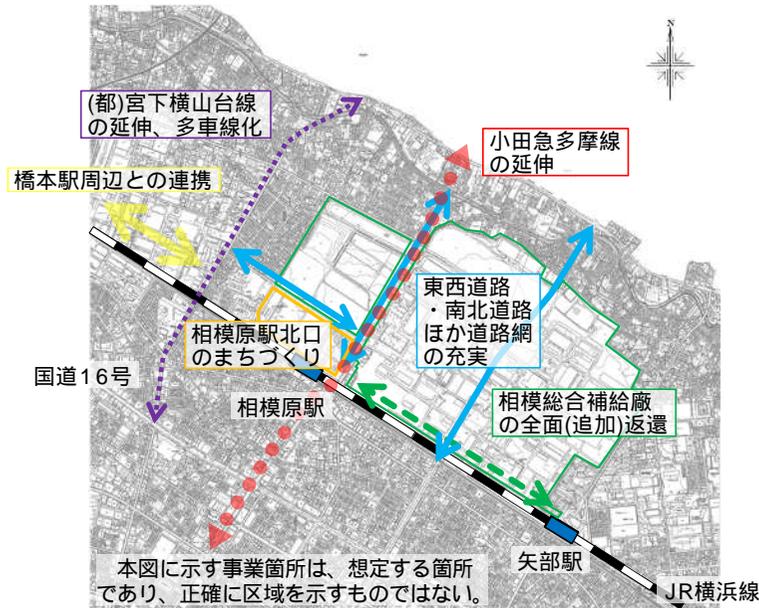
【現場状況を踏まえた立体化方式の詳細な設計検証】(各施工方式共通)

- ① 測量の実施に基づく検証
- ② 地下埋設物調査の実施に基づく検証
- ③ 交差構造物(矢掛Bv・相模原駐車場アプローチ道路)の調査の実施に基づく検証
- ④ 近接構造物調査(駅ビル、自由通路、橋本電留線土留等)の実施に基づく検証
- ⑤ 駅部新設構造物に伴う在来駅ビル等への影響検証
- ⑥ 沿線道路施設物調査(側溝、溜桝、電柱等)の実施に基づく詳細検証

- ⑦ 北口駅前広場の検討(交通結節点機能の確保及び小田急延伸を踏まえた検討)
- ⑧ 都市計画道路(幅員、高さ等)の決定に合せた計画構造物の詳細検討
- ⑨ 小田急多摩線延伸計画と計画構造物(高架案：スパン・地下案：交差空間)の具体化
- ⑩ 作業ヤードおよび搬出入ルートの具体化
- ⑪ 高砂踏切部道路は行き止まり道路となるため迂回ルート等の対策

## 【5 今後の検討課題】

過年度の調査結果を踏まえ、今後の検討課題の整理を行った。



本図に示す事業箇所は、想定する箇所であり、正確に区域を示すものではない。  
JR横浜線連続立体交差事業と関連性が大きい駅周辺のまちづくり

### (1) 小田急多摩線の延伸

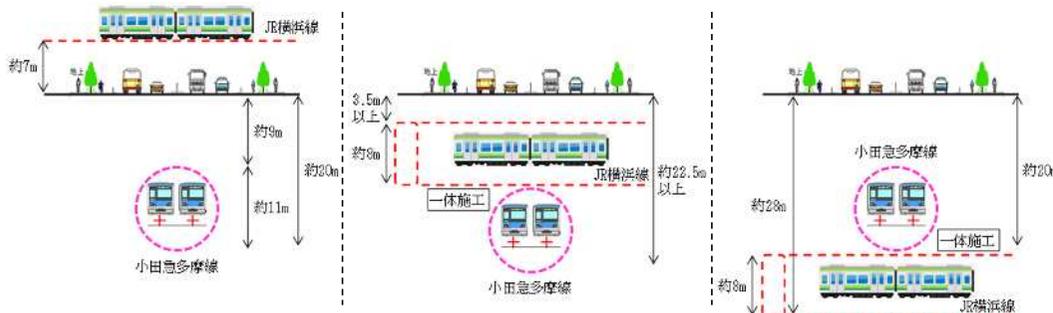
#### ア JR横浜線と小田急多摩線との位置関係の整理

JR横浜線と小田急多摩線の交差について、鉛直方向の位置関係としては、連続立体交差化後は3パターンが想定され、特に2線が地下となる場合は、2線の離隔や施工方法等の課題があり、今後、検討を要する。

JR横浜線が高架、小田急多摩線は地下となる場合

JR横浜線、小田急多摩線は共に地下だが、鉛直方向の位置はJR横浜線が上となる場合

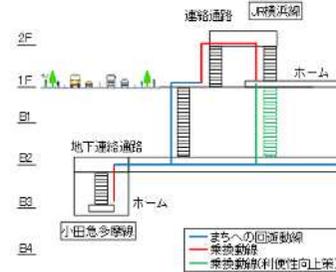
JR横浜線、小田急多摩線は共に地下だが、鉛直方向の位置は小田急多摩線が上となる場合



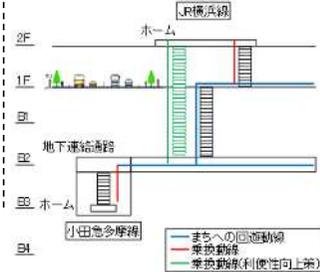
JR横浜線と小田急多摩線との位置関係の整理

イ 駅南北とまちへの回遊性やJR横浜線と小田急多摩線の乗換利便性向上策の検討  
駅北口、駅南口の既成市街地、将来的な基地の全面返還等、相模原駅周辺は段階的にまちづくりを進めていく必要があることから、駅南北とまちへの回遊動線や2駅間の乗換動線も段階的に変化することが求められるため、地下連絡通路等の位置や構造に留意する必要がある。

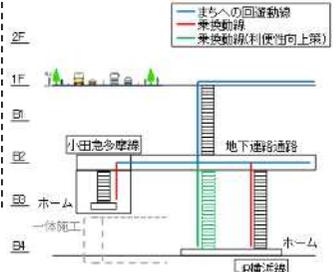
#### JR横浜線が現在位置の場合



#### JR横浜線が高架化された場合



#### JR横浜線が地下化された場合 (JR横浜線が小田急多摩線の下を想定)



JR横浜線と小田急多摩線の乗換利便性

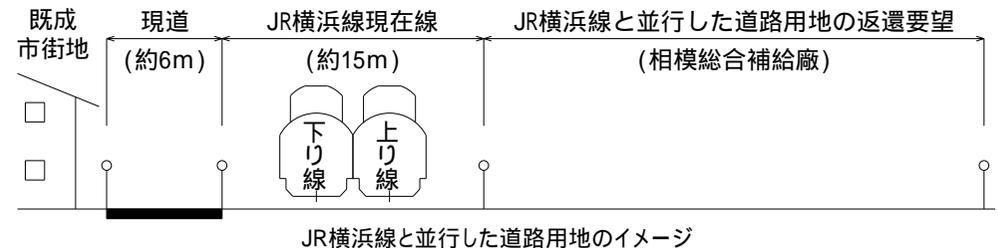
### (2) 道路ネットワークの構築

連続立体交差化の事業対象区間周辺の幹線道路に関する計画として、(都)宮下横山台線の国道16号までの多車線化や、(都)市役所前通り線の西門踏切から町田街道までの延伸が位置付けられているが、それぞれJR横浜線と交差するものであり、連続立体交差化は道路構造等への影響もあることから、幹線道路としての機能確保等についても検討が必要である。

### (3) 相模総合補給廠の全面返還(一部返還)に向けて

JR横浜線連続立体交差事業の実施による効果は、基地が全面返還され返還地の土地利用が進み、南北一体のまちづくりの必要性が一層高まることで最大限に発揮されることから、事業は、返還の状況や実施による費用対効果を適切に見極めながら取組む必要がある。

なお、相模総合補給廠に関する要望の一つとして、JR横浜線と並行した道路用地の返還を要望しており、その道路を事業用地として活用することで、周辺への影響を最小限にし、事業費を抑えられる可能性があるが、返還には日米間の合意等を要することからも、長期的な時間軸で連続立体交差化を検討する必要がある。



JR横浜線と並行した道路用地のイメージ

#### (4) 速効対策としての踏切改良について

JR横浜線連続立体交差事業が、相模総合補給廠の全面返還を見据えた長期的な視点に立った事業であることから、相模原駅周辺における南北一体のまちづくりを早期に実現するため、連続立体交差化による踏切除却に先立ち踏切改良を行うことは重要であるが、鉄道事業者や交通管理者、バス事業者等への影響もあることから、関係機関と協議を行いながら、検討をする必要がある。



踏切改良のイメージ

#### (5) 単独立体交差事業について

踏切を除却する事業手法として、道路を高架化又は地下化する単独立体交差事業もあるが、連続立体交差事業と単独立体交差事業を比較すると、単独立体交差事業は事業規模が小さいが複数の踏切を除却する場合は事業規模が大きくなる可能性があること、軌道が地表レベルで残ることにより、南北一体のまちづくりの実現や既成市街地への影響等の課題があり、相模原駅周辺地区のまちづくりに取組むにあたっては、連続立体交差事業の方が効果が発揮され则认为られるが、それぞれの事業には特徴があることから、今後、十分な検討を要する。

#### (6) 連続立体交差化実現時の高架下空間及び地上跡地の利用

平面に存在していた鉄道が高架化又は地下化されることにより、高架下空間又は地上跡地という新たな都市空間が生まれ、高架下空間等を利用することで更なるまちの一体化や活性化等が期待できるが、利用方法等は要綱等に基づいた協議となる。

【公的利用の例】 駐車・駐輪場、交通広場、公園、図書館等

【民間利用の例】 クリニックモール、保育園、店舗、レンタル倉庫等

#### (7) 官民連携の鉄道まちづくり

連続立体交差化を含め鉄道施設の整備や、駅周辺の市街地開発事業に伴い、駅前広場の再整備、連絡通路の整備等が併せて行われることも多く、整備効果(利益)を享受する民間事業者等と連携した官民連携による鉄道まちづくりが行われている。

また、民間主体の組合施工等での土地区画整理事業や市街地再開発事業における道路や駅前広場の整備のほか、開発事業者が、事業区域の利便性向上のために事業区域外の施設の整備費を負担した事例もある。

平成27年度～平成29年度  
相模総合補給廠一部返還地  
都市機能（広域交流機能）検討調査報告書概要

この結果はこれまでの調査結果をとりまとめたものであり、方向性を決定するものではありません。

# 1 これまでの検討経過

H  
2  
7

## ・ イベント会社、市民及び周辺住民への調査

### 開催ニーズ

- ・ 市内企業：会議・イベント
- ・ 市外企業：研修会

### 市民ニーズ

- ・ 音楽イベント
- ・ 地域間交流・賑わい創出イベント
- ・ スポーツイベント

### 施設規模

- ・ 会議室：200～1,000人程度  
(分割利用が出来ると良い)
- ・ ホール：2,000～3,000人程度

H  
2  
8

広域交流拠点  
整備計画の  
策定

## ・ 主催者・参加者(企業・大学)へのアンケート調査

### 開催ニーズ

- ・ 会議室・ホール  
(500人未満の催事)

### その他必要な機能

- ・ シティホテル
- ・ ケータリング、飲食店

## ・ 整備手法の検討

H  
2  
9

## ・ イベント会社への施設構成案に対するヒアリング調査

### 施設規模

- ・ 劇場型ホール2,000席、多目的ホール1,000㎡  
中小会議室10室(計1,500㎡)程度までの規模  
について需要が見込める。

### ターゲット

- ・ 市内及び周辺都市圏の需要

## ・ 施設構成3案における規模、概算事業費、経済効果等を算出

## ・ 推進組織の検討

#### イベント会社へのヒアリング調査結果

調査対象：主催者、運営会社 13社  
実施期間 2015年11月～12月

##### 開催ニーズ

- ・市内企業の需要・・・会議・イベント
- ・市外企業の需要・・・研修会
- ・その他の需要・・・ツアーコンサート  
(東京圏・中京圏・関西圏)

##### 施設規模等

- ・200～1,000人程度の会議室  
(分割利用が出来ると良い)
- ・2,000～3,000人程度のホール

#### 市民及び周辺住民へのインターネット調査結果

##### 調査対象

- ・実施日：2016年2月26日～3月2日
- ・サンプル数：1,000
- ・手法：インターネットアンケート
- ・市内在住／市外在住＝1：1 男／女＝1：1

##### 施設設置の意味・価値・効果の認識

地域商業の活性化  
地域産業全体の活性化  
知名度・イメージの向上 etc.

##### 望ましい施設機能

音楽イベント施設  
地域間交流・賑わい創出イベント施設  
スポーツイベント施設 etc.

##### 望ましい立地

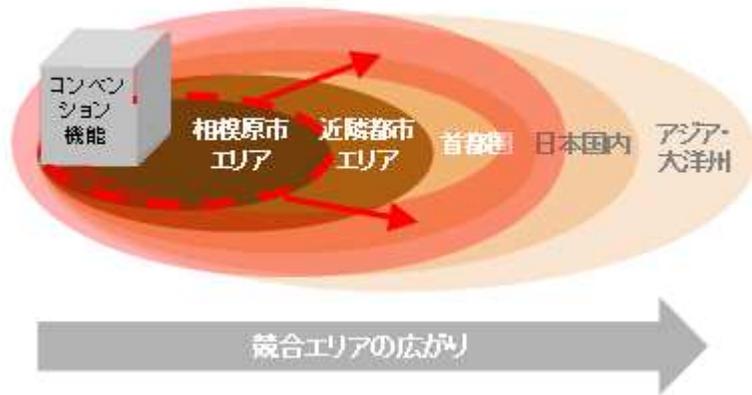
駅近接  
駐車場が十分にある  
商業・飲食施設に隣接・近接 etc.

## 2 施設に関する検討

本市におけるコンベンション機能導入の方向性（H27年度調査）

- 各種ニーズ調査から考えられる本市におけるコンベンション導入の方向性は、**内需をベースに外需の取込みを図っていく。**  
外部流出市内需要の獲得、市内需要の喚起と創出、立地特性を活かした需要創出、市の魅力発掘による需要創出

【相模原駅北口地区】



ターゲットとする催事

競合エリアの広がり	対象催事カテゴリ
相模原市エリア	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内企業の社内向け研修・会議・式典</li> <li>市内企業の顧客向けセミナー</li> <li>市内企業のリクルート系催事</li> <li>市内企業の株主総会</li> <li>市民向け催事(コンサート等)</li> <li>市内小中学校等による催事(式典、音楽祭等)</li> </ul>
近隣都市エリア	<ul style="list-style-type: none"> <li>企業の社内向け研修・会議・式典</li> <li>企業の顧客向けセミナー</li> <li>企業のリクルート系催事</li> <li>企業の株主総会</li> </ul>
首都圏	<ul style="list-style-type: none"> <li>企業の研修旅行</li> <li>国内学会</li> <li>コンサート</li> <li>各種イベント</li> </ul>
日本国内	<ul style="list-style-type: none"> <li>国内インセンティブ・トラベル</li> <li>国内学会</li> <li>政府系会議</li> <li>全国対象展示会</li> </ul>
アジア・大洋州	<ul style="list-style-type: none"> <li>インバウンド系インセンティブ・トラベル</li> <li>国際学会</li> </ul>

※：政府系会議については、世界全体での誘致競争が展開されるものの、政治的な要素で開催地・開催施設が決定される事が一般的  
また、国内での開催が決定した後、国内各地での誘致競争となるケースが一般的

### STEP1 【内需の確保】

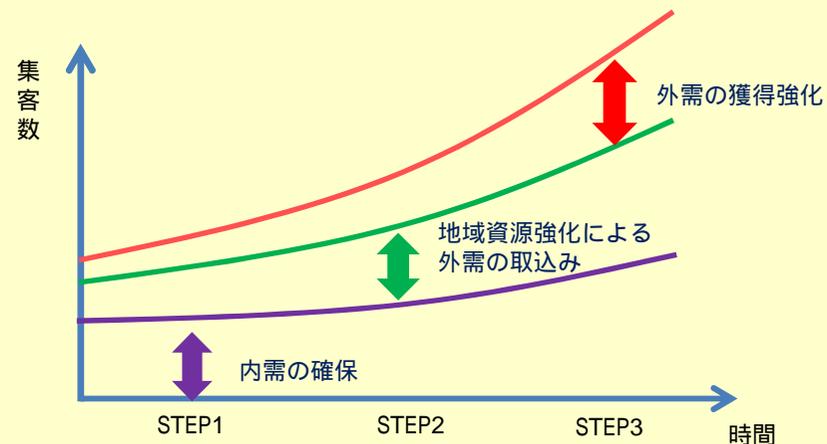
- 内需型を中心としたコンベンションの開催

### STEP2 【地域資源強化による外需の取込み】

- 市内の特徴・魅力の発掘、創造、育成し、地域資源を活用したコンベンション開催による外需の取込み

### STEP3 【外需の獲得強化】

- これまでの実績（運営ノウハウの獲得、向上等）を活かし、外需獲得を中心としたコンベンション開催の実現



## 2 施設に関する検討

主催者・参加者（企業・大学）へのアンケート調査（平成28年度調査）

アンケート期間：平成28年10月～12月

アンケート対象：**本市、八王子市、町田市、厚木市、海老名市**において主催者・参加者となりうる  
企業・大学の140社から意見を集計

企業：三菱重工、東京ガス、スリーボンド、ホーチキ、東リ、コカ・コーライーストジャパンなど  
大学：青山学院大学、東京工科大学、東京女学館大学、東京工芸大学など

### アンケート質問と結果の概要

#### 開催・参加しているイベントの種類・規模について

市内及び周辺地域では**会議・研修・セミナー**などへの開催・参加が中心  
展示会等については都内・横浜への参加が中心  
**500人未満の催事が大半**を占めている

#### 開催の可能性について

新施設では、**会議室やホール**において開催の可能性がある

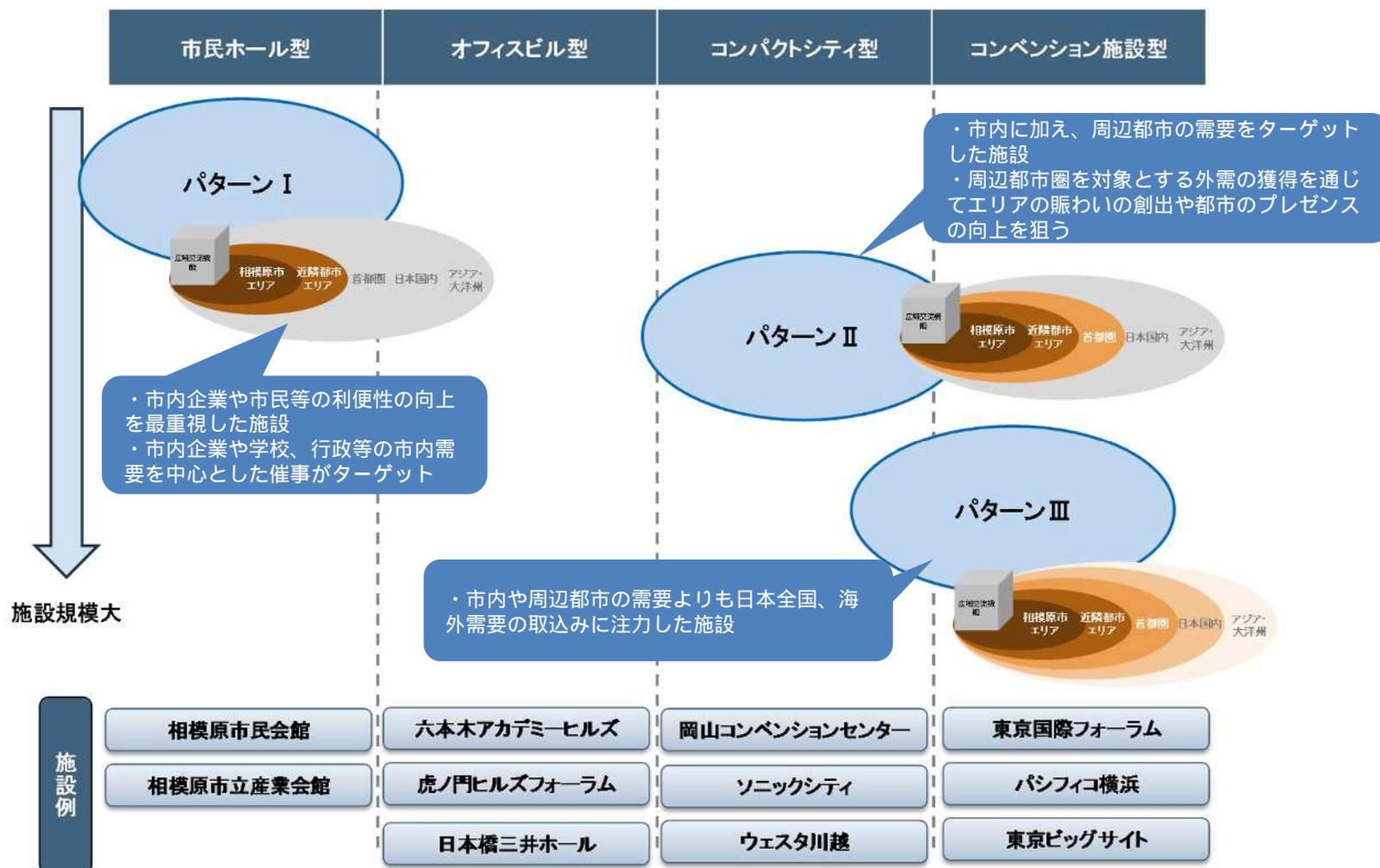
#### コンベンション施設及び周辺環境に求める機能・サービスについて

**シティホテル、ケータリング・飲食店**が求められている

## 2 施設に関する検討

本市が検討しうるコンベンション施設（H28年度調査）

- ・ 昨年度の検討結果も踏まえ、本市が検討しうる施設のバリエーションを整理。



## 2 施設に関する検討

本市が検討しうるコンベンション施設案（H28年度調査）

		パターン	パターン	パターン
施設構成イメージ		<p>多目的ホール (平土間形式) 1,500㎡(席)</p>	<p>劇場型ホール 2,500㎡(席)</p> <p>多目的ホール (平土間・分割利用可) 1,000㎡(席)</p>	<p>劇場型ホール 4,000㎡(席)</p> <p>多目的ホール (平土間・分割利用可) 2,000㎡(席)</p>
施設コンセプト		<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内に立地する企業や小中学校、高校、行政機関等の市内重要を中心とした催事をターゲットとしたコンベンション施設</li> <li>・市内企業や市民等の利便性向上を最重視した施設計画</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内企業や周辺都市（首都圏）の需要を中心としたコンベンション施設</li> <li>・市内企業や市民の利便性向上を図るとともに、首都圏を対象とする外需の獲得を通じて、エリアの賑わいの創出や都市のプレゼンス向上を図ることも目的とした施設計画</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ビジネス需要やコンサート等のイベントの開催だけではなく、会議・学会等の国内外に存在する幅広い催事に対応出来る施設</li> </ul>
貸室	メインホール	1,500㎡(席)	2,500㎡(席)	4,000㎡(席)
	多目的ホール	-	1,000㎡(席)	2,000㎡(席)
	中小会議室	10～15室 計1,500㎡(席)	10～15室 計1,500㎡(席)	15～20室 計2,500㎡(席)
今後必要な検討		<ul style="list-style-type: none"> <li>・既存施設の扱いを明確にし、新規施設との役割分担等の明確を実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・パターン に加え、ホテルや他の飲食・物販施設の誘致施策の検討</li> <li>・国内外の会議・学会を中心とした誘致・受け入れ体制の構築</li> <li>・コンベンション誘致戦略の作成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・パターン 、 に加え、近隣エリア等の開発計画や市の産業政策、観光政策等の検討も含めた長期的かつ横断的なまちづくり計画の作成と推進</li> <li>・上記を通じた魅力的な産業や集客機能の開発</li> </ul>

### 施設構成案に基づくイベント会社へのヒアリング調査結果

調査対象：会議イベント運営会社 8社（実施期間 2017年8月～10月）

#### 調査結果

- ・ 市内ターゲット型が4社、 周辺ターゲット型が4社

#### 推奨施設規模

- ・ 下記 の市内ターゲット型、 の周辺ターゲット型について需要が見込めるとの意見があった
- ・ についても劇場ホールは2,000席が良いとの意見
- ・ 計1,500㎡程度の中小会議室（分割可能）

#### 推奨駐車場台数

- ・ 200～500台

#### 推奨宿泊機能

- ・ ビジネス～アッパービジネス

	①市内ターゲット型	②周辺ターゲット型	③広域ターゲット型
施設コンセプト	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 市内に立地する企業や学校、行政等の市内需要を中心とした催事をターゲットとしたコンベンション施設</li> <li>➢ 市内企業や市民等の利便性向上を最重要視した施設計画</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 市内に加え周辺都市圏の需要をターゲットにしたコンベンション施設</li> <li>➢ 市内企業や市民の利便性向上を図るとともに、周辺都市圏を対象とする外需の獲得を通じて、エリアの賑わい創出や都市のプレゼンス向上を狙う</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ ビジネス需要やコンサート等のイベントの開催だけでなく、会議・学会等の国内外に存在する幅広い催事に対応出来る施設</li> </ul>
コンベンション施設の規模	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 多目的ホール：1,500㎡</li> <li>・ 中小会議室：10室（計1,500㎡）</li> </ul> <p>【類似施設例】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 相模原市民会館</li> <li>・ 相模原市立産業会館</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 劇場型ホール：2,500㎡（席）</li> <li>・ 多目的ホール：1,000㎡</li> <li>・ 中小会議室：10室（計1,500㎡）</li> <li>・ ホワイエ空間</li> </ul> <p>【類似施設例】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ウェスタ川越</li> <li>・ ソニックシティ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 劇場型ホール：4,000㎡（席）</li> <li>・ 多目的ホール：2,000㎡</li> <li>・ 中小会議室：20室（計3,000㎡）</li> <li>・ ホワイエ空間、パントリー等</li> </ul> <p>【類似施設例】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 東京国際フォーラム</li> <li>・ パシフィコ横浜</li> </ul>
付帯施設等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 飲食施設</li> <li>・ イベントで活用可能な広場</li> <li>・ 100～200台の駐車場</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ホテル：ビジネス～シティホテルクラス、100～200室程度</li> <li>・ 飲食施設</li> <li>・ 商業施設</li> <li>・ イベントや会議で活用可能な広場</li> <li>・ 100～200台の駐車場</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 空港や国内主要結節駅からのアクセス性向上を図るバスターミナル等</li> <li>・ ホテル：シティ～ラグジュアリーホテルクラス、300室程度</li> <li>・ 豊富な飲食施設</li> <li>・ 商業施設</li> <li>・ エンタメ施設</li> <li>・ イベントや会議で活用可能な広場</li> <li>・ 100～200台の駐車場</li> </ul>

## 2施設に関する検討

施設構成3案の具体的検討（H29年度調査）

- 施設構成3案毎に概算建設費、新規需要による想定催事件数、経済波及効果額等を算出

結果項目		市内ターゲット型	周辺ターゲット型	広域ターゲット型
施設構成イメージ				
貸室	メインホール	1,500㎡（席）	2,000㎡（席）	4,000㎡（席）
	多目的ホール	-	1,000㎡（席）	2,000㎡（席）
	中小会議室	10～15室 計1,500㎡（席）	10～15室 計1,500㎡（席）	15～20室 計2,500㎡（席）
想定延床面積（建設費）		約11,500㎡（約80億円）	約17,200㎡（約130億円）	約32,500㎡（約250億円）
想定敷地面積（取得費）		約11,100㎡（約49億円）	約16,700㎡（約73億円）	約31,500㎡（約138億円）
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;"> <b>新規需要と経済効果</b>                      （1年間あたり）                 </div>				
新規需要	企業の社内研修	20件（40人規模）	20件（40人規模）	20件（40人規模）
	国際会議	3件（500人規模）	3件（500人規模）	3件（500人規模）
	国内会議	15件（500人規模）	15件（500人規模） 各1件（1,000、3,000人規模）	15件（500人規模） 各1件（1,000、3,000、5,000人規模）
	コンサート	10件（1,000人規模）	40件（1,500人規模）	50件（2,000人規模）
経済効果	経済波及効果	約8億9,850万円	約18億9,400万円	約28億6,480万円
	就業効果	延べ約23,400人・日	延べ約52,500人・日	延べ約79,700人・日
	税収効果（市税）	約1,580万円	約3,320万円	約4,960万円

主要ターゲットである社内研修、会議・学会、コンサートによる効果のみ

### 3 整備手法の検討

#### ・コンベンション整備手法のメリット・デメリットを整理し、望ましい整備手法を検討

事業方式	民間事業 (民設民営)	指定管理者制度 (公設民営)	事業委託 (公設民営)	PFI サービス購入型	PFI 独立採算型
メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・民間の独自事業となるため、行政にかかる支出や各種契約手続等の負荷が無くなる。</li> <li>・民間企業のノウハウを活かした施設整備や運営を行える為、競争力の高い魅力的なコンベンション施設を整備しやすくなる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運営の委託により民間等のノウハウの導入による効率化が可能。</li> <li>・行政手続等もさほど複雑ではないため、早期に事業をスタートできる。</li> <li>・事業者選定プロセスの中で行政の運営方針に沿った事業者を選定できる。</li> <li>・運営者の実績に応じて短期的に委託先を変更できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運営の委託により民間等のノウハウの導入による効率化が可能。</li> <li>・行政手続等もさほど複雑ではないため、早期に事業をスタートできる。</li> <li>・長期にわたり同一の事業者に運営を委託する事が出来るので、運営事業のノウハウ蓄積や人材育成等が可能である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・企業が資金調達を行い、行政が割賦払いで支払うため財政支出の平準化が可能となる。</li> <li>・設計、建設、運営を同一事業者が担当するため、整備、運営の効率化が図れる。</li> <li>・効率化の観点だけでなく、民間ノウハウを活かした整備・運営を行える為、競争力の高い施設を整備しやすい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・企業が整備費用を用意し、施設の利用料収入等から整備費用を補てんするため、行政コストがかからない。</li> <li>・設計、建設、運営を同一事業者が担当するため、整備、運営の効率化が図れる。</li> <li>・効率化の観点だけでなく、民間ノウハウを活かした整備・運営を行える為、競争力の高い施設を整備しやすい。</li> </ul>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コンベンション施設の収益性を考えると、事業として成り立たせる事が困難であり、民間の事業として成立する可能性は極めて低い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・整備費用は行政が資金調達を行うため、初年度で多額の資金が必要となる。</li> <li>・設計、建設と運営者が異なるため、運営者や主催者目線での施設整備を行いにくい。</li> <li>・委託期間が短いため長期的な視点で誘致活動を行いにくい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・整備費用は行政が資金調達を行うため、初年度で多額の資金が必要となる。</li> <li>・設計、建設と運営者が異なるため、運営者や主催者目線での施設整備を行いにくい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・企業の資金調達コストや、PFIに係る手続きの事務負担分のコストを勘案すると、公共が割賦払いで負担する費用の総額は、公設の場合よりも大きくなる可能性もある。</li> <li>・事業者選定基準や契約条件の調整に時間がかかる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コンベンション施設の収益性を考えると、運営事業者の独立採算で事業を成り立たせる事は困難である。</li> </ul>
行政のコスト					
事業化のスピード					×
実現可能性	×				×

実現可能性に特段の不安要素は少ない

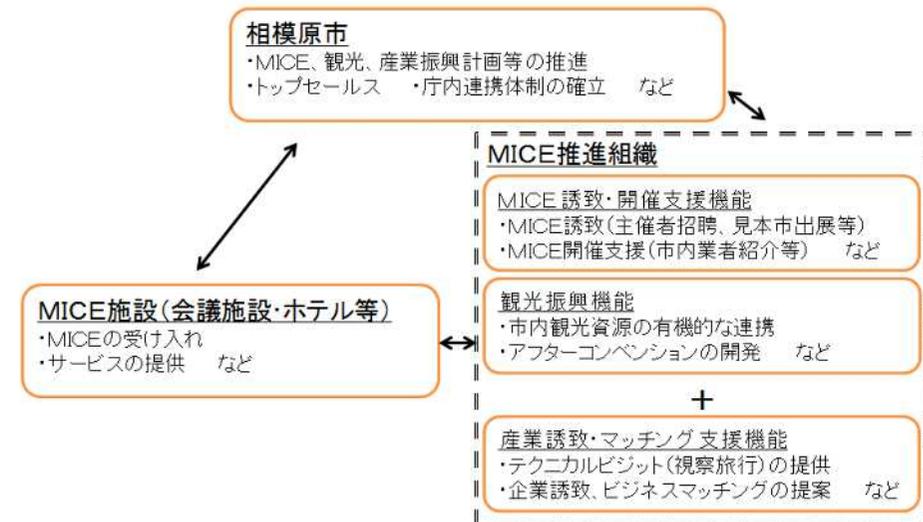
：実現可能性に一定の不安要素がある

×：施設の収益性等を考えると実現可能性が極めて低い

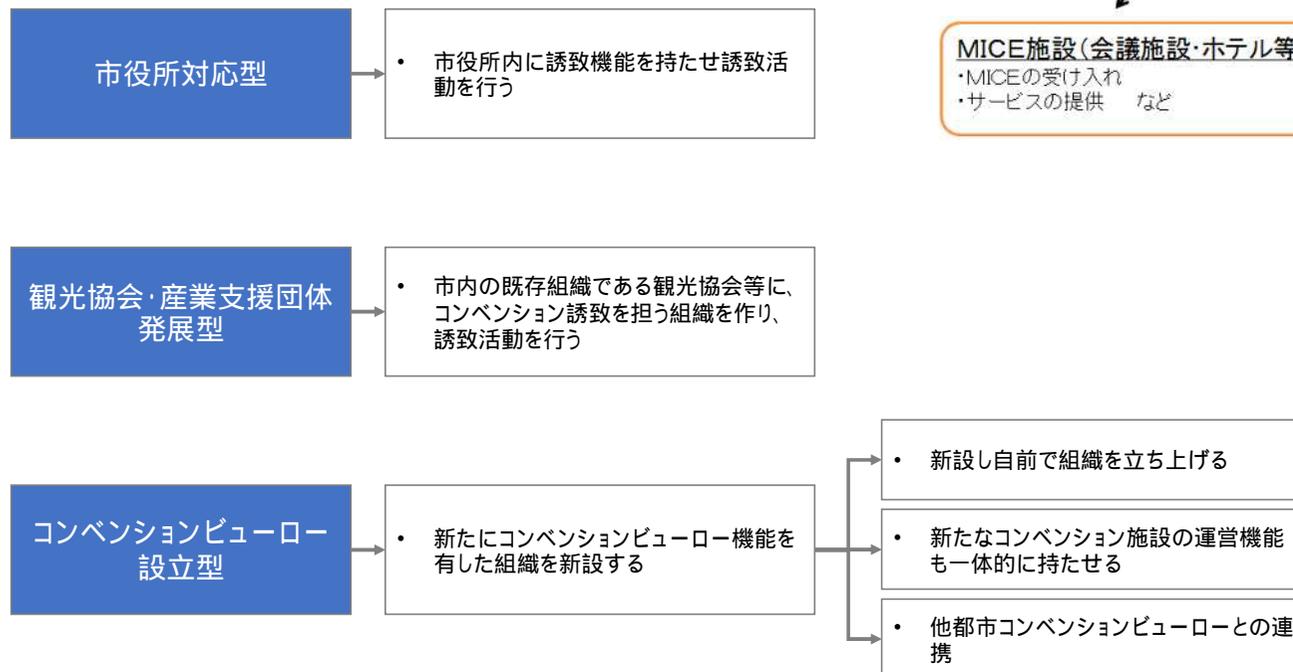
## 4 推進組織の検討

- ・ コンベンション施設の規模、設備とともにMICEを誘致、推進する組織が重要
- ・ MICE推進組織の立上げに向けて誘致体制や会議開催支援制度等について検討
- ・ MICE推進には行政、MICE施設、MICE推進組織の連携が重要

### MICE推進体制の確立(三者連携イメージ)



### 誘致組織の組成パターン



## 5 今後の検討事項

- ・コンベンション施設の導入は建設費や土地取得費等、一定の投資が必要となるものの、市内に生み出される経済効果や社会効果は大きく、導入へ向けた検討を引き続き行う必要がある
- ・一部返還地のまちづくり全体を見据え、施設規模や整備手法及び推進組織の検討を深めていく必要がある

本市に求められる今後の検討事項	施設規模	<p>調査で整理した需要予測や施設の整備費用等を参考に施設の規模や構成を決定する。</p> <p>規模や構成の決定にあたっては、既存の市民会館や産業会館、総合学習センター等との複合化についても検討する。</p> <p>コンベンションがもたらす経済波及効果や市民の利便性向上等について、丁寧に説明を行い市民の理解を得ていくことも重要である。</p>
	整備手法	<p>調査で整理した事業スキームをもとに、民間の活力を最大限に活かすことを念頭に事業スキームを検討する。</p> <p>国等が用意する各種補助金を活用することを念頭に事業スキームを検討する。</p>
	推進組織	<p>調査で整理した誘致組織の形式を参考にターゲットとする催事の誘致に求められる誘致機能を満たす誘致体制を検討する。</p> <p>施設等のハード面の検討と平行して、コンベンションを誘致するための本市の強みを作り上げていくことが必要。</p> <p>本市の産業特性を生かした産業観光などのエクスカージョンプログラムの開発についても検討する必要がある。</p> <p>美術館やスポーツ施設など周辺で導入が計画されているこれらの施設をユニークベニュー等で活用することについても検討。</p> <p>市内の各種関連事業者の理解を得ていく必要がある。特に会議・学会の誘致に関しては、市内の大学・研究機関の教授との情報交換や、教授を通じた案件発掘が効果的であると考えられる。</p>



### 施設の複合化の検討

ウェスタ川越は、県や市の行政サービスが一体整備された「ウェスタ川越」と民間の賑わい施設「ユニクス川越」の2エリアで構成されている。ユニクス川越の賑わいがウェスタ川越の利便性を上げる一方で、ウェスタ川越の催事開催日はユニクス川越の売上が2割程度上がる（推計）等、相互補完関係が構築されている。



### ユニークベニューの検討

ユニークベニューとは「特別な会場」、「特別な場所」を意味する言葉であり、コンベンション参加者に特別感を提供し、開催地域の特色を伝える事のできる会場のことである。

沖縄県にある「美ら海水族館」は、会議後のパーティー等に利用されている。

# 平成28年度・29年度 行政機能等再編検討業務調査報告書概要

この結果はこれまでの調査結果をとりまとめたものであり、方向性を決定するものではありません。

# 調査の目的

## いずれ必要となる公共施設の建替えに向けた準備

市役所周辺地区では、昭和40年代に整備された市役所本庁舎や市民会館等の老朽化が進行している。今後、施設を維持していくためには改修や建替え等の対応がいずれは必要となることから、施設再編に向けた準備として現況や再編手法等について調査を行うもの。

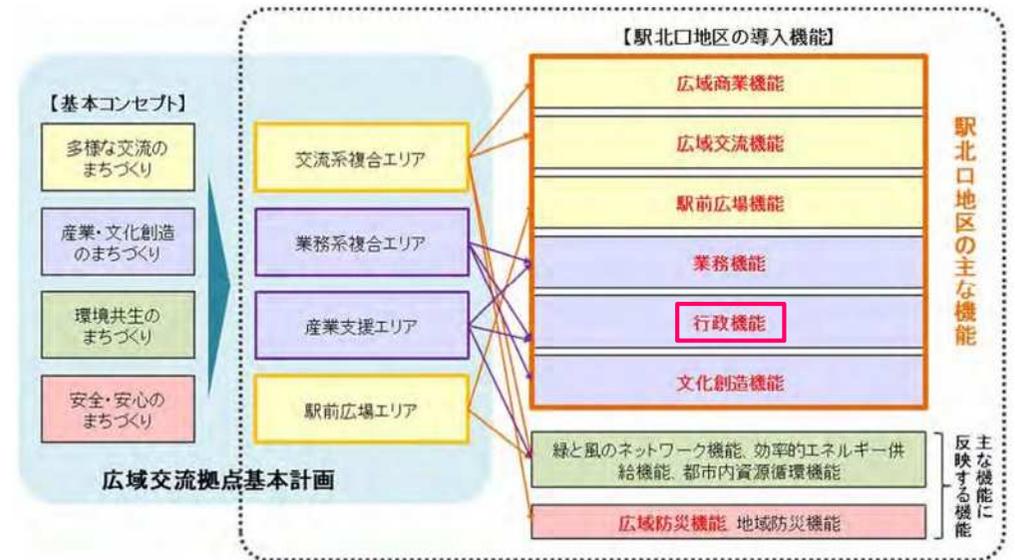
## 広域交流拠点整備計画に基づく相模総合補給廠一部返還地（駅北口地区）への導入機能の検討

広域交流拠点整備計画では、駅北口地区への導入機能の1つとして行政機能を挙げると共に、市役所周辺地区においては、公共施設の駅から離れた立地や機能の分散等、利便性、効率性といった面を課題として挙げ「行政機能等の再編にあわせた都市機能の導入」を整備の方向性と位置づけている。

こうした状況を踏まえ、市役所周辺公共施設の再編及び一部返還地への行政機能導入に向けた調査を行った。



調査対象施設



整備計画における駅北口地区の導入機能

# これまでの検討経過

## 平成28年度 現況調査・一部返還地への導入が考えられる機能の検討

市役所周辺の施設管理者アンケート、ヒアリング  
施設カルテ作成（面積、築年数、維持費等）  
課題把握（立地、老朽化、サービス、維持管理費等）  
一部返還地に必要な機能の整理  
市民会館や産業会館などが持つイベント・交流機能

H29.3 公共施設マネジメント推進プラン策定  
・区役所機能の在り方検討が必要（機能強化）  
・窓口サービスの在り方検討が必要  
（ICT、サービス向上）

## 平成29年度 再編パターンの想定

### 利用者アンケート

（本庁、ウェルネス、市民会館、環境情報センター、あじさい会館、総合学習センター、産業会館、けやき体育館、消防指令センター、計730件回収）

利用頻度、目的、交通手段、施設の課題等を把握

### 周辺公共施設ヒアリング（税務署、拘置支所、簡易裁判所、相模原合同庁舎、警察署、けやき会館、教育会館）

税務署、警察署については、市公共施設再編に併せ施設更新を検討する可能性がある

市役所との位置関係に配慮を要する施設有り

### 建替えパターン想定

パターン毎の概算費用算出等、建替え効果の検証（移転、現地建替え、一部移転、存続利用）

# 現本庁舎周辺公共施設の現状の課題等（H28年度調査）

施設管理者へのアンケート結果による現状の課題等を整理。  
公共施設が集積している利点があるものの、駅からの距離、アクセス性に課題を感じている。  
老朽化が深刻であり、設備の部品生産終了等、施設の維持管理に課題を感じている。  
今後進行する高齢化への対応の検討が必要

施設の立地	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 駅から遠い、アクセスが悪いと回答する施設が多い。</li><li>・ 現在地の利点として、市役所や他施設と近いこと、施設が集積し、施設間の連絡が良好。</li></ul>
施設の規模	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 市民など利用者のスペースや市職員の執務スペースが不足しているとする回答が多い。</li></ul>
バリアフリー・ユニバーサルデザイン	<ul style="list-style-type: none"><li>・ トイレがオストメイトに未対応、授乳室の設置がない。</li></ul>
IT化	<ul style="list-style-type: none"><li>・ コード類の配線等に課題があり、IT化を想定した施設となっていない。</li></ul>
施設維持	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 多くの施設で老朽化による何らかの不具合がある。</li></ul>
省エネ・省資源環境対応	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 省エネ対策が講じられていない、断熱性能の高い設備を導入していない、再生可能エネルギーの利用がなされていない。</li></ul>
災害対応	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 業務継続機能に課題あり、重要データ・文献等の消失防止に課題あり。</li></ul>
防犯・セキュリティ	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 防犯カメラの設置がない、あるが不十分。執務室の入退出管理に課題あり。</li></ul>
今後の課題	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 高齢化進行対応、今後の施設維持やIT化対応に課題あり。</li></ul>

# 一部返還地への導入が有効と考えられる行政機能（H28年度調査）

一部返還地への導入が有効と考えられる行政機能等について、3つの視点から整理した。  
 導入に有効と考えられる機能は、 市民向けサービス機能、 事業者向けサービス機能、  
 イベント・交流機能

行政機能 \ 3つの視点	視点1	視点2	視点3
	駅前からの利便性から導入が有効と考えられる機能	整備計画のコンセプトとの整合性から導入が有効と考えられる機能	駅北口への導入予定機能との関連性から導入が有効と考えられる機能
市民向けサービス機能			
事業者向けサービス機能			
市民・事業者向けサービス機能			-
市民協働推進機能			-
イベント・交流機能			
情報サービス機能		-	-
危機管理機能	-		
事業実施機能	-	-	-
政策形成機能	-	-	-
議会機能	-		-
内部管理機能	-	-	-

市民向けサービス機能とは納税課、介護保険課、区民課等の主に市民を対象とした窓口サービス機能  
 （視点3においては文化創造に係る市民向けサービス機能[市民ギャラリー等]）

事業者向けサービス機能とは産業政策課、商業観光課、農政課等の事業者を対象とした窓口サービス機能

イベント・交流機能とは市民会館、産業会館、市体育館等の貸館機能

# 市役所周辺公共施設利用者アンケート（H29年度調査）

市役所周辺公共施設利用者の実態を把握することを目的に実施

## 調査概要

- ・実施日：2017年9月4日～22日
- ・サンプル数：730
- ・施設：市役所周辺公共施設9施設
- ・手法：各施設にて調査員の手渡しによる配布回収（各施設1～2日間実施）

No	施設名	件数
①	市役所本庁舎	120
②	消防指令センター	12
③	市民会館	77
④	産業会館	79
⑤	総合学習センター	63
⑥	環境情報センター	46
⑦	あじさい会館	152
⑧	ウェルネスさがみはら	103
⑨	けやき体育館	78
合計		730

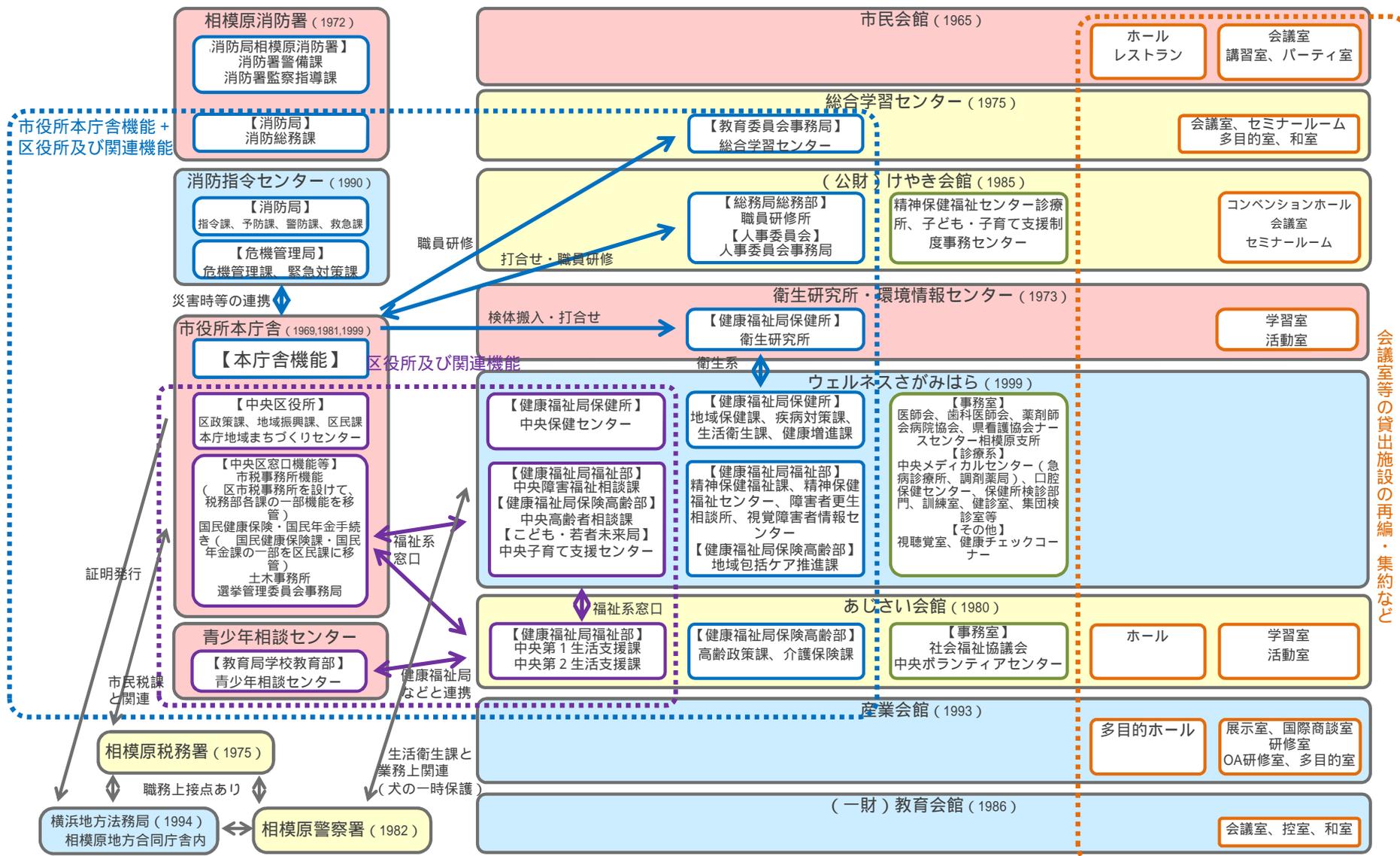


# 市役所周辺公共施設利用者アンケート結果

設問	回答
性別	女性利用者の割合が高い。(消防指令センター、環境情報センターを除く。)
年齢	70歳以上の割合が最も多く、60歳以上の利用者が大半を占めている。 (消防指令センター、ウェルネスさがみはら除く)
利用頻度	・市民会館、産業会館、総合学習センター、あじさい会館、けやき体育館は週1回以上利用する人が多い。
交通手段	・全ての施設で <b>車、自転車</b> で来られる方が多く、 <b>公共交通機関の利用は多くない。</b>
利用目的	・市役所は戸籍・住民票等での利用が4割と最も多く、次いで国民健康保険・国民年金が2割弱である。 ・ウェルネスさがみはらでは福祉(介護等)が3割強で最も多く、次いで福祉(子育て等)が1割強である。 ・ほとんどの施設で団体・サークル活動、スポーツ利用が大半を占めている。
他に利用した施設	・市役所周辺の公共施設利用者の <b>4割が同日に複数の施設を利用</b> している。 ・ <b>本庁舎 - ウェルネスさがみはら、本庁舎 - あじさい会館、市民会館 - あじさい会館を同日に利用する人が特に多く</b> 、市役所前通り、リバティ通りの横断が必要となっている。
不便な点	・駅から遠いと回答した人が総合学習センターでは5割、市民会館では4割、市役所、産業会館、環境情報センターでも3割を越えた。 ・用事を済ませるために複数の施設を利用しなければならない事について、市役所、ウェルネスさがみはら利用者の1割強が不便と回答した。 ・駐車場の少なさや無料利用時間の短さについての回答が目立った。 ・施設の古さについての回答が目立つ。(環境情報センター、ウェルネスさがみはら及び産業会館を除く。)
駅前に移転した場合の交通手段	・駅前で用件が済ませられることとなった場合、自家用車の利用は市民会館、あじさい会館、けやき体育館で現在の約半数となり、その他の施設においては2～3割程度減る。

# アンケート結果から見える施設の関連性

施設管理者及び利用者へのアンケート結果から見える施設の関係性を整理。  
 庁舎が分散しているものの、職員の業務の効率性を考慮すると、庁舎機能は近接性が求められる。  
 窓口利用者から見ると、本庁舎 - あじさい会館、本庁舎 - ウェルネスさがみはらを利用する人が多く、これらの施設については、近接性が求められる。  
 貸室等の交流機能については、再編・集約化により効率的運営が可能。



相模原市公共施設マネジメント推進プランを踏まえた建物の更新の目安となる時期 (築56年) を迎える時期。市以外の施設は参考。

2020-2029 (第2期) 2030-2041 (第3期) 2042-

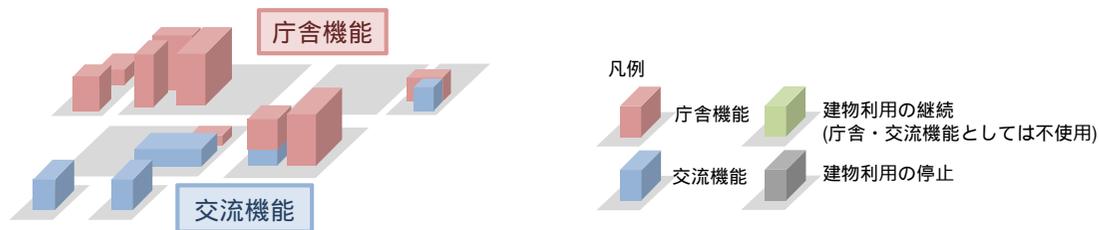
# 再編パターンの検討

行政機能の再編をこれまでの調査結果や公共施設マネジメントプランにおける建物の方針等を踏まえ、4パターンで検討

再編パターン

	庁舎機能	交流機能
A. 全面駅前移転	相模原駅北口	相模原駅北口
B. 現地建替え	現在地	現在地
C. 交流機能駅前移転	現在地	相模原駅北口
D. 市役所駅前移転	相模原駅北口	現在地

現況

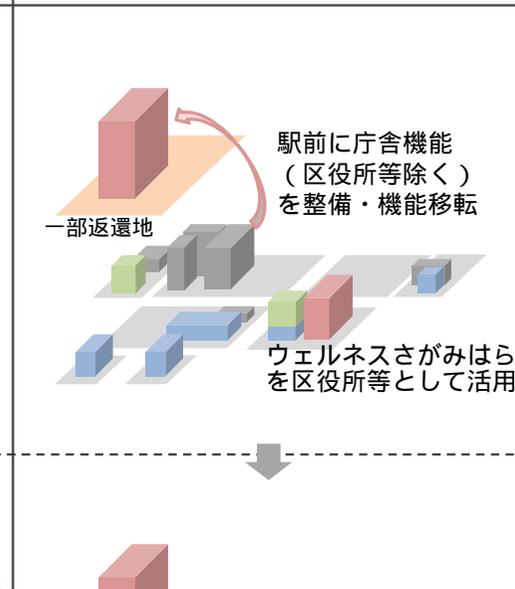
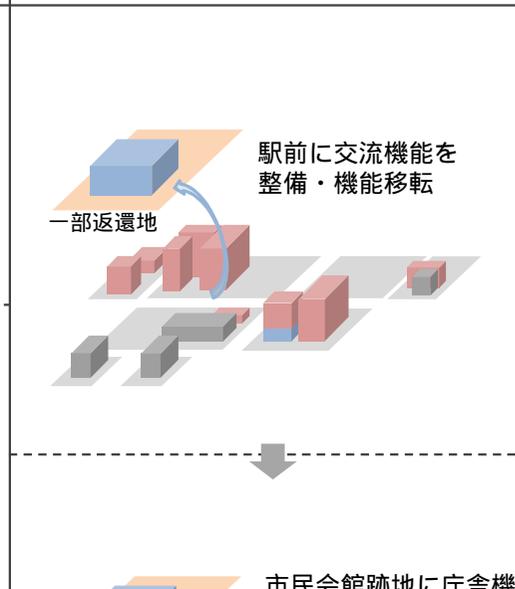
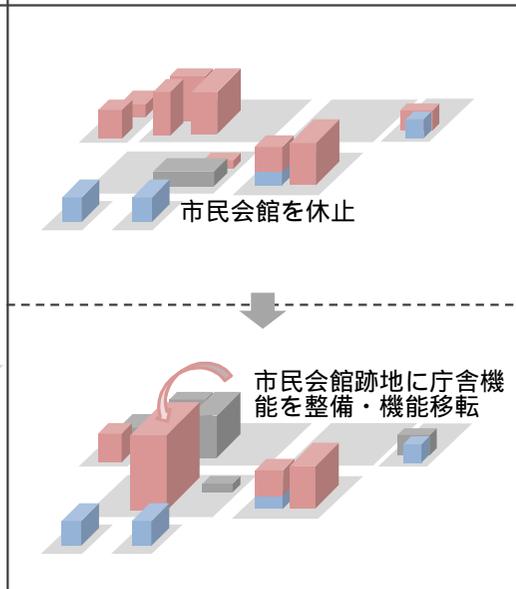
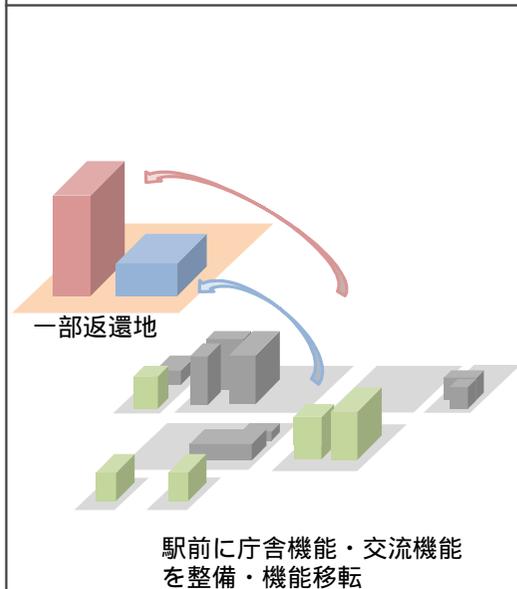


A. 全面駅前移転

B. 現地建替え

C. 交流機能駅前移転

D. 市役所（区役所除く）駅前移転

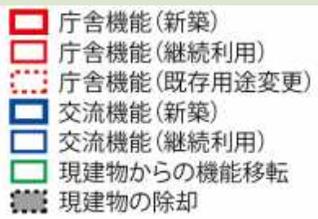


# 再編パターンの比較

		A. 全面駅前移転	B. 現地建替え	C. 交流機能駅前移転	D. 市役所（区役所除く）駅前移転	E. 継続利用	
概念図							
建物床面積	庁舎機能	新規建物	68,000㎡	53,200㎡	38,700㎡	57,600㎡	15,800㎡
		既存建物	0㎡	4,500㎡	19,000㎡	10,400㎡	0㎡
		現状継続	0㎡	11,400㎡	11,400㎡	0㎡	53,300㎡
	合計	68,000㎡	69,100㎡	69,100㎡	68,000㎡	69,100㎡	
	交流機能	新規建物	17,100㎡	6,800㎡	14,200㎡	6,800㎡	0㎡
		現状継続	0㎡	11,500㎡	3,200㎡	11,500㎡	19,000㎡
合計		17,100㎡	18,300㎡	17,400㎡	18,300㎡	19,000㎡	
職員	集約化により業務の効率性が向上する。	庁舎機能の分散が継続する。		庁舎機能の分散が継続する。区役所等分離による業務効率は検証を要する。	庁舎機能の分散が継続する。狭小な庁舎が継続する。		
利便性効率性	窓口利用者（市民）	バス、自家用車、自転車によるアクセスが可能であることに加えて、鉄道によるアクセスも可能になる。県や国の施設から遠くなる。窓口が一つの建物に集約化される。	現在と同じ位置で利用できる。県や国の施設から近い。窓口が分散している状況は変わらない。				
	ホール利用者（市民）	バス、自家用車、自転車によるアクセスが可能であることに加えて、鉄道によるアクセスも可能になる。貸室が一つの建物に集約される。	現在と同じ位置で利用できる。	バス、自家用車、自転車によるアクセスが可能であることに加えて、鉄道によるアクセスも可能になる。	現在と同じ位置で利用できる。		
	ホール利用者（市外より）	鉄道（小田急延伸含む）によって横浜や八王子、都心方面からもアクセスが容易となる。	駅からバス利用となり、市外からの利用については利便性が低い。	鉄道（小田急延伸含む）によって横浜や八王子、都心方面からもアクセスが容易となる。	駅からバス利用となり、市外からの利用については利便性が低い。		
	民間企業等	市外民間企業等による利便性が高い。	市外民間企業等は駅からバス利用となり、利便性が低い。		市外民間企業等による利便性が高い。	市外民間企業等は駅からバス利用となり、利便性が低い。	
	その他						
その他	税金	x地価の高い駅前の土地を市が大規模に取得することとなるため、民間が取得した場合に比べ、土地に係る税金が大きく減る。	地価の高い駅前の土地の取得を必要としないため、民間の土地取得に係る税金の増加が見込める。	地価の高い駅前の土地を市が取得することとなるため、民間が取得した場合に比べ、土地に係る税金が減る。	地価の高い駅前の土地を市が取得することとなるため、民間が取得した場合に比べ、土地に係る税金が減る。	地価の高い駅前の土地の取得を必要としないため、民間の土地取得に係る税金の増加が見込める。	
	その他	交流機能については、一部返還地への導入が検討されているコンベンション施設との相性が高いため、コンベンション施設との複合化によるコスト縮減や機能面での相乗効果が期待できる。	x市民会館を先行解体して市役所を新築するので、市民会館を利用できない期間が長期にわたる。	交流機能については、一部返還地への導入が検討されているコンベンション施設との相性が高いため、コンベンション施設との複合化によるコスト縮減や機能面での相乗効果が期待できる。		庁舎面積をB C案と同等まで拡大する場合は、15,800㎡を追加整備する必要がある（市体育館跡地活用）。	

# 再編パターンのコスト比較

各パターンの60年間の収支を比較すると、A案（全面駅前移転）が約1,750億円と最も高く、C案（交流機能駅前移転）が約1,644億円と最も安い結果となった。A案とC案を比較すると60年間で約100億円の差となった。

			A:全面駅前移転	B:現地建替え	C:交流機能駅前移転	D:市役所駅前移転	E:継続利用+増築
							
規模	新庁舎	延床面積	約68,000㎡	約53,200㎡	約38,700㎡	約57,600㎡	約15,800㎡
		土地面積	約13,600㎡	—	—	約11,500㎡	0㎡
	交流機能	延床面積	約17,100㎡	約6,800㎡	約14,200㎡	約6,800㎡	0㎡
		土地面積	約8,400㎡	—	約8,100㎡	—	0㎡
再編当初経費	新庁舎	土地取得、解体、建設	約318億円	約206億円	約153億円	約271億円	約119億円
	交流機能	土地取得、解体、建設	約118億円	約36億円	約103億円	約36億円	約41億円
		土地売却	約97億円	約31億円	約58億円	約64億円	0円
		合計	約339億円	約211億円	約198億円	約243億円	約160億円
再編後60年間経費 (当初経費除く)		解体・更新費用	約13億円	約116億円	約140億円	約97億円	約198億円
		改修・維持管理費用	約1,399億円	約1,374億円	約1,320億円	約1,372億円	約1,335億円
		土地取得による税込減	約69億円	0円	約26億円	約36億円	0円
		土地売却による税込増	約69億円	約22億円	約41億円	約46億円	0円
再編費用含む60年間トータルコスト			約1,750億円	約1,679億円	約1,644億円	約1,702億円	約1,693億円

再編により不要となる土地の活用について、売却及び賃貸収入で比較すると各案とも売却による収入の方が高い結果となった。

E案においては、狭小である現在の庁舎の不足床面積を解消するため、BC案と同規模を確保するための新庁舎の増築費用を見込む。

当初の再編に含めず、継続利用する施設の更新に伴う仮設（建物・土地）費用や再編により機能が抜ける施設およびその土地の処分費は含んでいない。

# 調査のまとめと今後の取組について

## 調査のまとめ

### 【調査結果】

施設の課題や更新パターン毎の再編効果等を把握した他、施設更新後60年間のトータルコストではA案（全面駅前移転）が約1,750億円と最も高く、C案（交流機能駅前移転）が約1,644億円と最も安い結果となった。

### 【交流機能の移転・集約について】

市民会館や産業会館等の交流機能については、一部返還地へ移転、集約することによる集客エリアの拡大、利用者の利便性や稼働率の向上、コスト削減、コンベンション施設との相乗効果等に加え、国の補助も充実しているなど多くの利点が期待できることから、導入検討中のコンベンション施設との合築も視野に移転・集約に向けて検討を深めていく。

### 【今後の検討】

再編方法の決定については、「再編に伴う跡地や空き施設の扱い」「国等の施設と併せた再編の検討」「市民意向の把握」など、更に検討が必要であることから、調査結果を参考とし、より最適な方法について引き続き検討を行う。

また、施設更新に伴う費用はいずれ必ず必要となるものであることから、計画的な基金の積立についても、費用の平準化や財源確保のための有効手段の1つとして検討を行う。