

5 各建設候補地における課題

(1) 現在地

ア 仮庁舎を手当てする場合

賃料又は仮設整備費用が余分に生じることから、仮移転を伴う建て替えは、現実的ではありません。

イ 本庁舎を継続使用しながらの建て替えの場合

(ア) 余分な費用が必要となること。

本庁舎を継続使用しながらの建て替え（以下「執務中の建て替え」という。）は、仮庁舎を手当てするよりも無駄な費用を抑えることができるものの、更地に建て替える場合と比較して、1.2～1.5 倍の費用がかかると考えられます。要因としては、既存施設・設備の仮設・切り回しが必要となること、既存施設への騒音・振動対応により工期が長期化すること等が挙げられます。

また、市民の皆様へ長期間の不便を強いるとともに、事務執行や議会運営においても支障を来すことが考えられます。

(イ) ワンフロアの面積が十分でないこと。

建築面積は、子育て世代や高齢者を始めとする市民の皆様が利用する主要な窓口をワンフロア化したワンストップ行政サービス⁹を実現するため、4,000 m²程度が確保できることが望まれます。また、窓口を効率的に配置するには、現在の本庁舎や他市の庁舎の整備事例を考慮すると、短辺距離¹⁰として32mを確保することが望まれます。

しかしながら、執務中の建て替えは、十分なワンフロアの面積や短辺距離の確保が難しく、現在の庁舎が抱える窓口の分散化や狭あい化等の課題を解決することができない可能性があります。

さらに、ワンフロアの面積が狭い場合は、高層になることから、建設費用だけでなく維持管理費用も大きくなるとともに、災害対応面でも不安が残る庁舎となります。

(参考) 各市ホームページによる短辺距離等の比較

自治体名	人口	計画年度	階高最大 (m)	階高最小 (m)	短辺距離 (m)	延べ床面積 (m ²)	階数
栃木県 佐野市	H27(2015) 118,919	H25(2013)	4.5	4.1	49.6	20,404	地上7階、地下1階
千葉県 市川市	H27(2015) 481,732	H26(2014)	4.2	3.8	33.0	30,656	地上7階、地下1階
千葉県 浦安市	H27(2015) 164,024	H24(2012)	5.7	4.1	45.8	25,611	地上11階
新潟県 燕市	H27(2015) 79,784	H22(2010)	4.2	3.9	32.5	11,444	地上4階
長野県 中野市	H27(2015) 45,909	H27(2015)	4.5	4.0	33.0	6,471	地上6階
神奈川県 平塚市	H27(2015) 258,227	H23(2011)	4.8	4.2	56.8	36,421	地上8階、地下2階
神奈川県 茅ヶ崎市	H27(2015) 239,348	H25(2013)	4.4	4.1	38.6	20,180	地上7階、地下1階
厚木市 現本庁舎	H27(2015) 225,714		4.5	3.8	32.0	9,016	地上5階、地下1階

⁹ 一つの窓口やフロアで複数の部門や部署にまたがる行政サービスを受けることができること。

¹⁰ 建物の建築面積を長方形として考えた場合の短い方の辺の距離のこと。

ウ 隣接民有地を活用する場合

(ア) 隣接民有地の位置図



(イ) 隣接民有地活用の可能性

権利者に今後の土地利用意向を確認したところ、全ての用地を取得することができる可能性は高くありません。

エ 執務中の建て替えパターンの検討

本体建築工事費用については、近隣自治体での庁舎建設費用の実績を参考に 1 m²当たりの建設費用を 48 万円と設定して算定した金額であり、今後、変動する可能性があります。

また、現本庁舎の解体及び敷地整備費用は含まれません。

(ア) パターン①

建設方法	既存本庁舎南側に新庁舎を建設する。	
新庁舎の配置		
本体建築工事費用	130 億円（更地に建設するパターン⑤の 1.3 倍）	
工期	新庁舎 4 年、既存本庁舎解体及び敷地整備 1.5 年	
階数	13 階	
建築面積	1,722 m ²	
短辺距離	41m	
ワンストップ行政サービス ¹¹ の実現性	ワンフロア面積が既存庁舎と同程度のため現状維持となり、効果的なワンストップ行政サービスの実現は難しい。	
施工時作業ヤード	西側駐車場（仮駐車場が外部に必要。既存本庁舎へのアクセスが不便）	

¹¹ P18 参照

(イ) パターン②

建設方法	既存本庁舎西側に新庁舎を建設する。
新庁舎の配置	
本体建築工事費用	120 億円（更地に建設するパターン⑤の 1.2 倍）
工期	新庁舎 3.5 年、既存本庁舎解体及び敷地整備 1.5 年
階数	11 階
建築面積	1,917 m ²
短辺距離	27m
ワンストップ行政サービス ¹² の実現性	ワンフロア面積が既存庁舎と同程度のため現状維持となり、効果的なワンストップ行政サービスの実現は難しい。
施工時作業ヤード	南側駐車場（仮駐車場が外部に必要。既存本庁舎へのアクセスが不便）

(ウ) パターン③

建設方法	本庁舎南側・西側を合わせた場所にL型に新庁舎を建設する。
新庁舎の配置	
本体建築工事費用	130 億円（更地に建設するパターン⑤の 1.3 倍）
工期	新庁舎 3.5 年、既存本庁舎解体及び敷地整備 1.5 年
階数	6 階
建築面積	4,250 m ²
短辺距離	27m
ワンストップ行政サービスの実現性	ワンフロア面積が既存庁舎の 3 倍弱程度の広さを確保できるため、ワンストップ行政サービスの実現を見込むことができるが、不整形のため有効利用が難しい。
施工時作業ヤード	作業ヤードがなく円滑な建築工事が難しい（作業ヤード、仮駐車場が外部に必要。既存本庁舎へのアクセスが不便）

¹² P18 参照

(I) パターン④

建設方法	既存本庁舎南側に一期工事として新庁舎を建設後、本庁舎機能を移転し、その後、二期工事として、本庁舎の解体の上、一期工事と同規模の建物を建設して接続する。
新庁舎の配置	
本体建築工事費用	150 億円（更地に建設するパターン⑤の 1.5 倍）
工期	新庁舎 7 年（既存本庁舎解体を含む。）、敷地整備 0.5 年
階数	7 階
建築面積	3,444 m ²
短辺距離	41m
ワンストップ行政サービス ¹³ の実現性	一期、二期工事を合わせたワンフロアの面積が、既存庁舎の 2 倍以上の広さを確保できるため、ワンストップ行政サービスの実現を見込むことができる。
施工時作業ヤード	西側駐車場（仮駐車場が外部に必要。既存本庁舎へのアクセスが不便）

(I) パターン⑤

建設方法	本庁舎西側の民有地を買収、市道 A-271 号線を廃止、西側を含めた用地に新庁舎を建設する。
新庁舎の配置	
本体建築工事費用	100 億円（市道インフラの切り回し、用地取得費を除く。）
工期	新庁舎 2.5 年、既存本庁舎解体及び敷地整備 1.5 年
階数	8 階
建築面積	3,150 m ²
短辺距離	45m
ワンストップ行政サービスの実現性	ワンフロアの面積が、既存庁舎の 2 倍以上の広さを確保できるため、ワンストップ行政サービスの実現を見込むことができる。
施工時作業ヤード	南側駐車場・一部西側駐車場（仮駐車場が外部に必要。既存本庁舎へのアクセスが不便）

¹³ P18 参照

(カ) 執務中の建て替えパターンの検討まとめ

a 現在地で建て替える場合

パターン①及び②は、ワンフロアの面積が十分でなく、現在の庁舎が抱える課題を解決できる庁舎とすることが難しいと言えます。

パターン③は、ワンフロアの面積が確保できるものの、不整形の建物となることから、使い勝手がよい庁舎とは言えません。

パターン④は、ワンフロアの面積が確保でき、整形の建物となりますが、工期が長く、引っ越しの回数も増え、余分な費用が多くかかります。

b 隣接民有地を活用する場合

パターン⑤は、ワンフロアの面積が確保でき、整形の建物となるとともに、更地に建設することから建設費用及び期間を短縮することができますが、全ての隣接民有地を取得することができる可能性は高くありません。

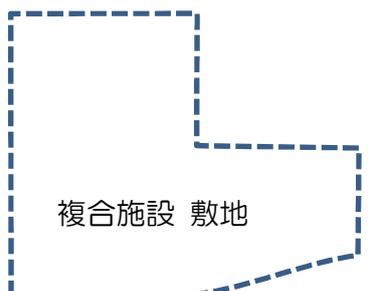
また、仮に取得できたとしても、用地取得のために余分な費用がかかります。

(現在地の課題)

- ① 仮移転を伴う建て替えは、現実的ではありません。
- ② 執務中の建て替えは、建設方法に制約が大きく、余分な期間と費用が生じることが見込まれます。
- ③ 執務中の建て替えは、十分な建築面積の確保に課題があります。
- ④ 建設着工から既存庁舎の解体まで工期が長期間にわたり、市民の皆様へ不便を強いるとともに、事務執行や議会運営においても支障を来すことが考えられます。
- ⑤ 全ての隣接民有地を取得することができる可能性は高くありません。

(2) 2-2地区

ア 建て替えパターンの検討

建設方法	図書館及び(仮称)こども未来館を核とした複合施設の一部に新庁舎を建設する。
新庁舎の配置	
本体建築工事費用	100億円(複合施設における新庁舎分のみ)
工期	複合施設全体で2.5年
階数	4階(複合施設における新庁舎分のみ)
建築面積	3,250~5,300㎡
ワンストップ行政サービス ¹⁴ の実現性	ワンフロアの面積が既存庁舎の2~3倍以上の広さを確保できるため、ワンストップ行政サービスの実現を見込むことができる。
施工時作業ヤード	建設敷地内で対応することができる。

¹⁴ P18 参照

イ 開発交通量（自動車）の試算

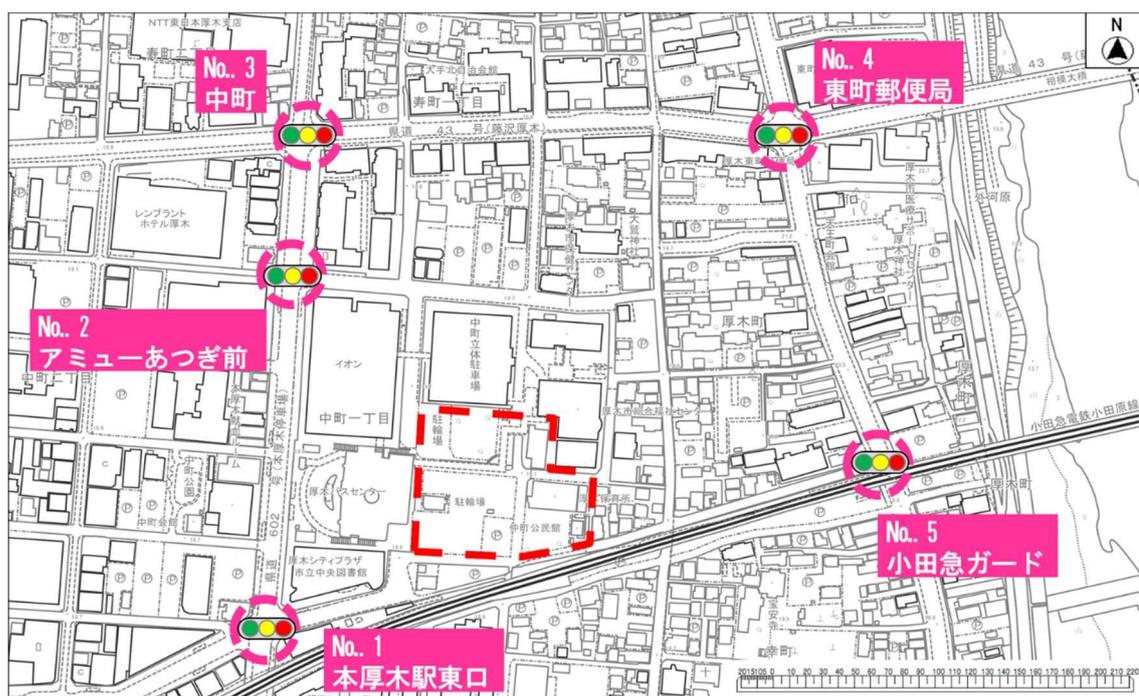
2-2地区に庁舎を含めた複合施設を整備した場合の開発交通量を試算したところ、往復で約3,500台の開発交通量が見込まれます。

	庁舎 (延べ床21,000㎡)	その他の施設 (延べ床21,000㎡)	計
来訪交通 ¹⁵	1,800台/日	1,508台/日	3,308台/日
業務交通 ¹⁶	114台/日	30台/日	144台/日
計	1,914台/日	1,538台/日	3,452台/日

ウ 交差点の交通影響評価

2-2地区に庁舎を含めた複合施設を整備した場合の交差点の需要率¹⁷は、次表のとおりとなっており、現在の交通体系であっても、交通の処理に問題は起きない結果となっています。

交差点	現在の需要率	将来の需要率
No.1 本厚木駅東口	0.275	0.275
No.2 アミューあつぎ前	0.290	0.433
No.3 中町	0.626	0.677
No.4 東町郵便局	0.475	0.523
No.5 小田急ガード	0.281	0.357

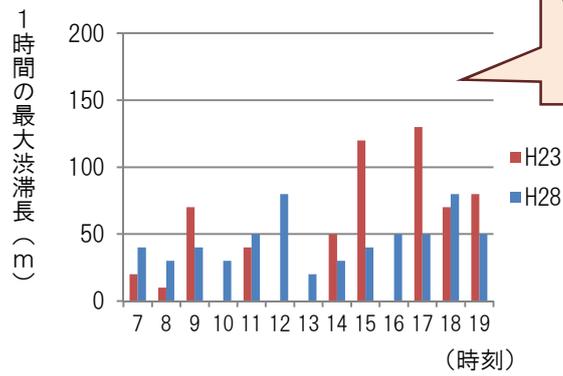


¹⁵ ここでは、来庁者用車両など、庁舎を含む2-2地区複合施設へ来る交通のこと。

¹⁶ ここでは、公用車両など、庁舎を含む2-2地区複合施設から出る交通のこと。

¹⁷ 交差点の構造、信号現示（青・赤の現示される時間）流入交通量（直進、右折、左折別）を基に算出。数値が大きいほど渋滞の原因となりやすく、実測による研究から、一般に0.9を上回ると交通処理ができないとされている。

(参考) 2-2地区の交通状況

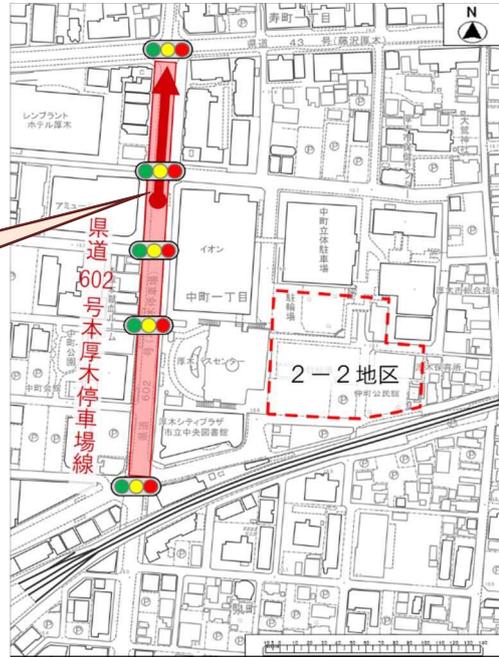


平成28(2016)年の最大渋滞長

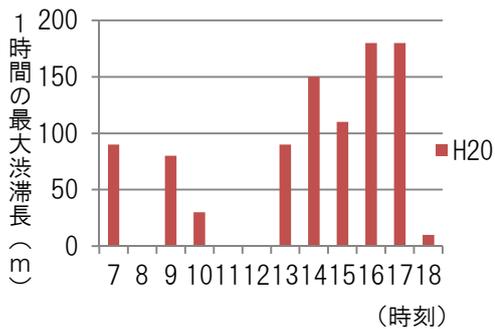
- * 平成23(2011)年と比較して、減少
- * 11~12時、16~19時に渋滞

渋滞の原因

- * 信号密度が高い
- * 歩行者横断待ちが長い
- * バス停にバスがない



(参考) 現在地の交通状況



エ 周辺道路の整備計画

前述のとおり、2-2地区に庁舎を含めた複合施設を整備した場合の開発交通量を試算したところ、現在の交通体系であっても、交通の処理に問題は起きない結果となっていますが、新庁舎整備の有無にかかわらず、2-2地区複合施設を整備に当たっては、厚木バスセンターの機能向上や安全で円滑な交通環境の確保を図るため、第8次厚木市道路整備三箇年計画において、周辺の既存道路の拡幅や新規道路の新設が位置付けられています。

(第8次厚木市道路整備三箇年計画(平成30(2018)年3月)抜粋)重点プロジェクト

中町第2-2地区周辺交通アクセス整備事業

中町第2-2地区の整備に合わせ周辺アクセス道路の整備が不可欠です。本整備計画はバスの円滑な通行や歩行者・自転車の交通動線を確保し、新たな交通需要にも対応できる新設道路も含め、周辺アクセス道路の整備計画を提案するものです。今後、事業担当課と協議し、地区周辺道路網の拡充を図ります。



期待される効果

交通
円滑化

歩行
空間
整備

【凡例】

- ▬ 道路整備検討路線 (都市計画道路)
- ▬ 道路整備検討路線 (一般市道)
- 新規道路
- ▬ 県道
- ▬ 幹線市道

(2-2地区の課題)

現在の交通体系であっても交通の処理に問題は起きない調査結果となっていますが、更なる厚木バスセンターの機能向上や安全で円滑な交通環境の確保を図るため、周辺道路の整備を第8次厚木市道路整備三箇年計画のとおり、進めていく必要があります。

6 各建設候補地の比較

(1) 敷地条件

	現在地	2-2地区
敷地面積	約 8,600 m ²	約 8,800 m ²
法定建ぺい率	80%	80%
法定容積率	500%	400%
建築可能延べ床面積	約 43,000 m ²	約 35,200 m ²
建築面積	現庁舎を残したままの建て替えとなるため、整形で十分な建築面積の確保が難しい。	大部分が更地のため、整形な建築面積を確保することができる。
関連計画	なし	中町第2-2地区周辺整備方針 厚木市図書館基本構想 (仮称)こども未来館基本構想 第8次厚木市道路整備三箇年計画

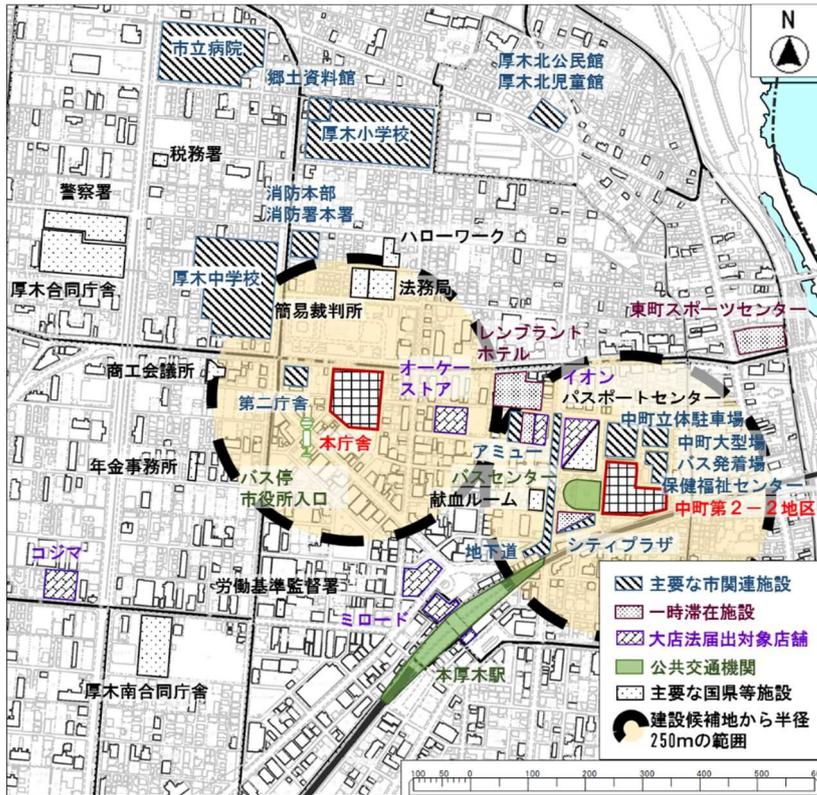
(2) 交通利便性

	現在地	2-2地区
本厚木駅からの距離	約 450m	約 100m
厚木バスセンターからの距離	約 450m	隣接
最寄バス停からの距離	約 180m (バス停：市役所入口) (参考)「市役所入口」を通らない地区 ⇒厚木南、南毛利南、相川及び森の里地区	隣接 (バス停：厚木バスセンター) (参考)厚木バスセンターを通らない地区 ⇒なし
駐車場 (来庁者用・公用車用)	(必要台数) ・来庁者用駐車場 約 100 台 ・公用車用駐車場 約 180 台	
	整備可能	整備可能
その他交通 利便施設	なし	本厚木駅東口地下道

(3) 整備に要する費用

	現在地	2-2地区
用地取得費用	<p>①現本庁舎敷地のみの場合 用地取得費用はない。</p> <p>②隣接民有地を取得する場合 用地取得費用が生じる。</p>	<p>新庁舎整備のために生じる用地取得費用はない。</p> <p>(参考) 新庁舎整備の有無にかかわらず、2-2地区複合施設の整備に当たり、権利者との用地に関する調整が必要となる。</p>
建物の建設費用	<p>通常の建設費以外に余分な費用が生じる。</p> <p>①仮庁舎を手当する場合、その賃料又は仮設整備費用が必要となる。</p> <p>②執務中の建て替えの場合、建設期間の長期化による建設費用の増大が見込まれる。</p>	<p>通常の建設費以外に余分な費用は生じない。</p>
移転費用	<p>①仮庁舎を手当する場合、2回分の移転費用が必要になる。</p> <p>②執務中の建て替えの場合、移転費用は比較的抑えることができる。</p>	<p>現庁舎から当該地への1回分の移転費用が必要になる。</p>
民間活力の導入可能性	<p>庁舎機能のみである場合、可能性は限られる。</p>	<p>2-2地区複合施設である場合、可能性はある。</p>
地下埋設物等の撤去費用	<p>敷地の一部が鉄筋コンクリート造の撤去跡地であり、既存杭の位置が不明確なため、施工上のリスクとなる可能性がある。</p>	<p>新庁舎整備のために生じる地下埋設物等の撤去費用はない。</p> <p>(参考) 新庁舎整備の有無にかかわらず、2-2地区複合施設の整備に当たり、地下特別高圧ケーブル等のインフラ移設を検討する必要がある。</p>
建設場所とならなかった候補地の利活用	<p>2-2地区複合施設の床面積の有効活用を図ることができる。</p>	<p>現在地の敷地全体の有効活用を図ることができる。</p>
周辺整備費用	<p>大きな周辺整備費用はない。</p>	<p>新庁舎整備のために生じる大きな周辺整備費用はない。</p> <p>(参考) 新庁舎整備の有無にかかわらず、2-2地区複合施設の整備に当たり、第8次厚木市道路整備三箇年計画に基づく周辺道路の整備を実施予定</p>

(4) 他の拠点施設との連携性



ア 半径 250mの徒歩圏内の主要施設

	現在地	2-2地区
市関連施設	厚木中央公園 厚木中央公園地下駐車場 厚木中学校	厚木シティプラザ（中央図書館、 子ども科学館ほか） アミューあつぎ（市民交流プラザ ほか） 中町大型バス発着場 中町立体駐車場 保健福祉センター 本厚木駅東口地下道
一時滞在施設 ¹⁸	レンブラントホテル厚木	レンブラントホテル厚木 厚木シティプラザ アミューあつぎ
大規模小売店 舗立地法 対象店舗	オーケーストア本厚木店	アミューあつぎ イオン厚木店
公共交通機関	バス停（市役所入口）	本厚木駅 厚木バスセンター
国県等施設	厚木簡易裁判所 厚木法務総合庁舎（法務局） ハローワーク厚木	パスポートセンター県央支所
その他施設	厚木商工会議所	本厚木献血ルーム

¹⁸ P14 参照

イ 他の主要施設との距離

		現在地	2-2地区
市 関 連 施 設	厚木シテイプラザ	約 480m	隣接
	保健福祉センター	約 480m	隣接
	アミューあつぎ	約 280m	約 170m
	消防本部 消防署本署	約 250m	約 700m
	中町大型 バス発着場	約 500m	約 120m
国 ・ 県 施 設	厚木 合同庁舎	約 470m	約 1,000m
	厚木南 合同庁舎	約 550m	約 830m
	法務局	約 170m	約 560m
	ハローワ ーク厚木	約 240m	約 570m
	警察署	約 850m	約 1,300m
	税務署	約 530m	約 1,000m
	年金事務 所	約 350m	約 770m

(5) 周辺交通への対応

	現在地	2-2地区
現在の 交通状況	県道 603 号上粕屋厚木線の渋滞により、本庁舎への出入口付近が渋滞することがある。	県道 602 号本厚木停車場線(あつぎなかちょう大通り)は、信号・横断歩道が多く、渋滞することがある。
交通渋滞に 対応するた めの周辺 整備	周辺道路の整備計画はなく、現在の交通渋滞の抜本的な改善は見込むことができない。	第 8 次厚木市道路整備三箇年計画により、2-2 地区複合施設の整備に当たり、周辺道路の整備を計画している。

(6) 地域経済への影響、まちづくりへのインパクト

	現在地	2-2地区
庁舎以外の施設との複合化	特になし	2-2地区複合施設との相乗効果が期待できる。
地域経済活性化への効果	現状と大きく変わらないことが予想される。 2-2地区複合施設の床面積の有効活用を図ることができる。	周辺の商業施設や業務施設への歩行者の回遊性が上がるが見込まれる。 まちづくりの課題解決に向け、現在地の敷地全体の有効活用を図ることができる。
コンパクト・プラス・ネットワーク ¹⁹	現状と大きく変わらないことが予想される。	本厚木駅及び厚木バスセンター周辺に行政機能が集約されることにより、自家用車に頼らない公共交通機関を中心とした低炭素型社会やコンパクトシティ ²⁰ の形成に寄与することが見込まれる。

(7) 災害発生時の対応

	現在地	2-2地区
土砂災害警戒区域	出典：厚木市土砂災害ハザードマップ 該当なし	該当なし
洪水 ²¹ 浸水 48時間総雨量 460mm	出典：神奈川県相模川水系相模川洪水浸水想定区域図（計画規模） 浸水被害なし	浸水被害なし
内水 ²² 浸水 1時間65mm	出典：厚木市内水（浸水）ハザードマップ 0～20cm※	0～50cm※
液状化 ²³ 危険度	出典：神奈川県地震被害想定調査報告書（平成27(2015)年3月） かなり低い～低い	かなり低い～低い
半径250m圏内の一時滞在施設 ²⁴	出典：厚木市地域防災計画 レンブラントホテル厚木	レンブラントホテル厚木 厚木シティプラザ アミューあつぎ

※ 厚木排水区浸水被害軽減対策事業の実施後は、現在地は0cm、2-2地区はおおむね10cm以下となるシミュレーション結果となっています。

¹⁹ 行政や医療・福祉、商業等の都市機能を一定のエリアに集約化（コンパクト化）し、人口の集積を図るとともに、集約化に併せて地域公共交通のネットワークを再編し、都市機能と公共交通サービス双方の効率性・持続性を高める取組のこと。

²⁰ 都市的土地利用の郊外への拡大を抑制すると同時に、中心市街地の活性化が図られた、生活に必要な諸機能が近接した効率的で持続可能な都市、若しくはそれを目指した都市政策のこと。

²¹ P13 参照

²² P13 参照

²³ P13 参照

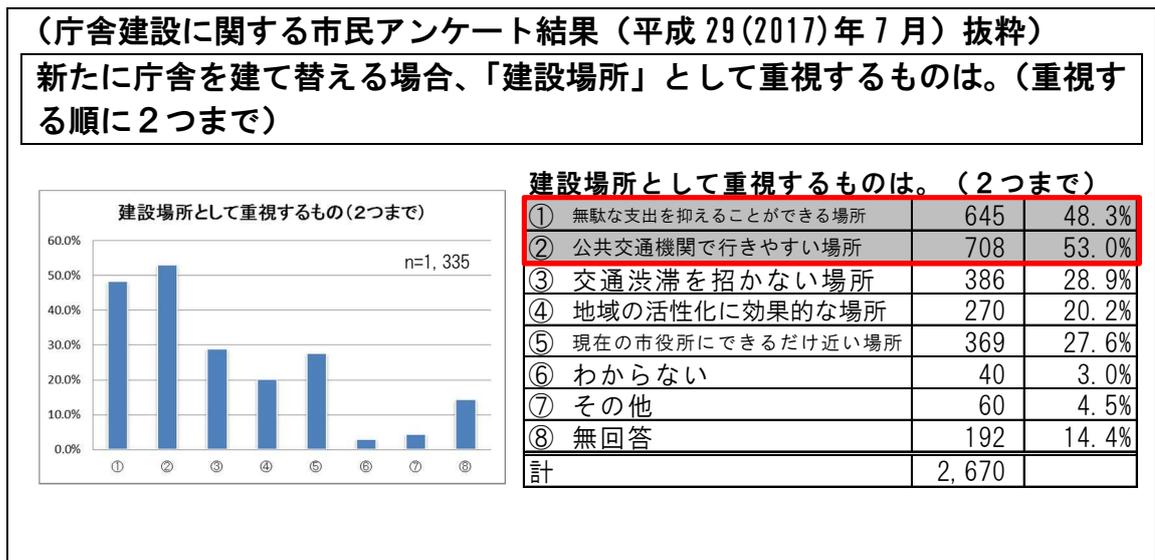
²⁴ P14 参照

(8) 建設候補地の比較まとめ

	現在地		2-2地区	
敷地条件	新庁舎に必要な規模の建物を建設することができる。	○	新庁舎に必要な規模の建物を建設することができる。	○
交通利便性	地域によっては、公共交通バスで行きにくい地域がある。	△	全地域から公共交通バスで行くことができる。	○
整備に要する費用	建設期間の長期化などにより、建設費用の増大が見込まれる。	△	更地に建設するため、余分な建設費用がかからない。 2-2地区複合施設との整備により民間活力の導入可能性が見込まれる。	○
他の拠点施設との連携性	現庁舎と変わらないため、大きな混乱が生じない。 2-2地区よりも国県等施設との近接性が高い。	○	現在地よりも市関連施設や商業施設、公共交通機関との近接性が高い。	○
周辺交通への対応	県道603号上粕屋厚木線が渋滞することがあるが、周辺道路の整備計画はない。	△	県道602号本厚木停車場線（あつぎなかちょう大通り）が渋滞することがあるが、第8次厚木市道路整備三箇年計画により、2-2地区複合施設の整備に当たり、周辺道路の整備を計画している。	△
地域経済への影響、まちづくりへのインパクト	現況と大きく変わらないことが見込まれる。 2-2地区複合施設の床面積の有効活用を図ることができる。	△	周辺施設への歩行者の回遊性の向上が見込まれるとともに、現在地の敷地全体の有効活用を図ることができる。	○
災害発生時の対応	建設方法により適切な措置をとることができる。	○	建設方法により適切な措置をとることができる。	○

7 建設予定地

- (1) 地方自治法では、庁舎の位置は、「住民の利用に最も便利であるように、交通の事情、他の官公署との関係等について適当な考慮を払わなければならない」と規定されています。
- (2) 15歳以上の男女4,000人を対象に実施した市民アンケートの結果、市民の皆様は「建て替え場所として重視するもの」として、①公共交通機関で行きやすい場所、②無駄な支出を抑えることができる場所を挙げています。



- (3) 厚木市人口ビジョンにおける人口の将来展望では、2040年の本市の高齢化率は30%を超えることが見込まれています。超高齢・人口減少社会の更なる進展が確実視されている中で、公共交通機関からのアクセスは特に重要な項目となります。

(厚木市人口ビジョン(平成28(2016)年3月)抜粋) 将来展望における年齢3区分別人口

年次	人口総数	将来展望					
		年少人口 (0~14歳)	生産年齢人口 (15~64歳)	老年人口 (65歳以上)	年少人口 割合	生産年齢人口 割合	老年人口 割合
2010年 H22	224,420	30,828	153,269	40,323	13.7%	68.3%	18.0%
2015年 H27	225,133	29,274	145,651	50,208	13.0%	64.7%	22.3%
2020年 H32	229,113	27,675	143,075	58,363	12.1%	62.4%	25.5%
2025年 H37	227,280	26,500	140,422	60,358	11.7%	61.8%	26.6%
2030年 H42	224,270	26,092	136,593	61,585	11.6%	60.9%	27.5%
2035年 H47	220,427	27,031	129,111	64,285	12.3%	58.6%	29.2%
2040年 H52	216,365	28,285	119,519	68,561	13.1%	55.2%	31.7%
2045年 H57	212,118	29,083	113,514	69,521	13.7%	53.5%	32.8%
2050年 H62	207,739	28,990	110,555	68,194	14.0%	53.2%	32.8%
2055年 H67	202,895	28,182	108,240	66,473	13.9%	53.3%	32.8%
2060年 H72	197,617	27,538	106,532	63,547	13.9%	53.9%	32.2%

- (4) 庁舎の建て替えが地域経済へ与える影響や低炭素型社会のまちづくり、コンパクト・プラス・ネットワーク²⁵による持続可能な都市経営の実現性など、様々な視点から新庁舎の建設場所を決定する必要があります。
- (5) 現在の庁舎が抱えている課題である分散化や狭あい化を解消し、新庁舎の在るべき姿を実現するため、4,000㎡程度の必要な建築面積を確保することができる場所であることを重視する必要があります。
- (6) 建物の建設費用や周辺交通への対応を始め、総合的に候補地の適性を評価する必要があります。
- (7) 関係団体の代表や学識経験者、公募市民で構成する厚木市庁舎建設等検討委員会から提出された「新庁舎整備に関する提言書」では、建設予定地は2-2地区がふさわしいとされており、その点を考慮する必要があります。

（「新庁舎整備に関する提言書」（平成30(2018)年5月）引用）

検討委員会では、建設候補地が抱える課題を踏まえた新庁舎のあるべき姿の実現可能性を始め、様々な視点から建設候補地を比較検討した結果、新庁舎の建設場所は、2-2地区がふさわしいと判断する。

- (8) 若い世代によるワークショップ（高校生の部・大学生等の部）、子育て世代の皆様との意見交換会及び新庁舎整備の基本的な考え方に係る意見交換会では、総合的に考慮すると2-2地区を建設予定地とするべきであるという御意見が多く出されていることを考慮する必要があります。

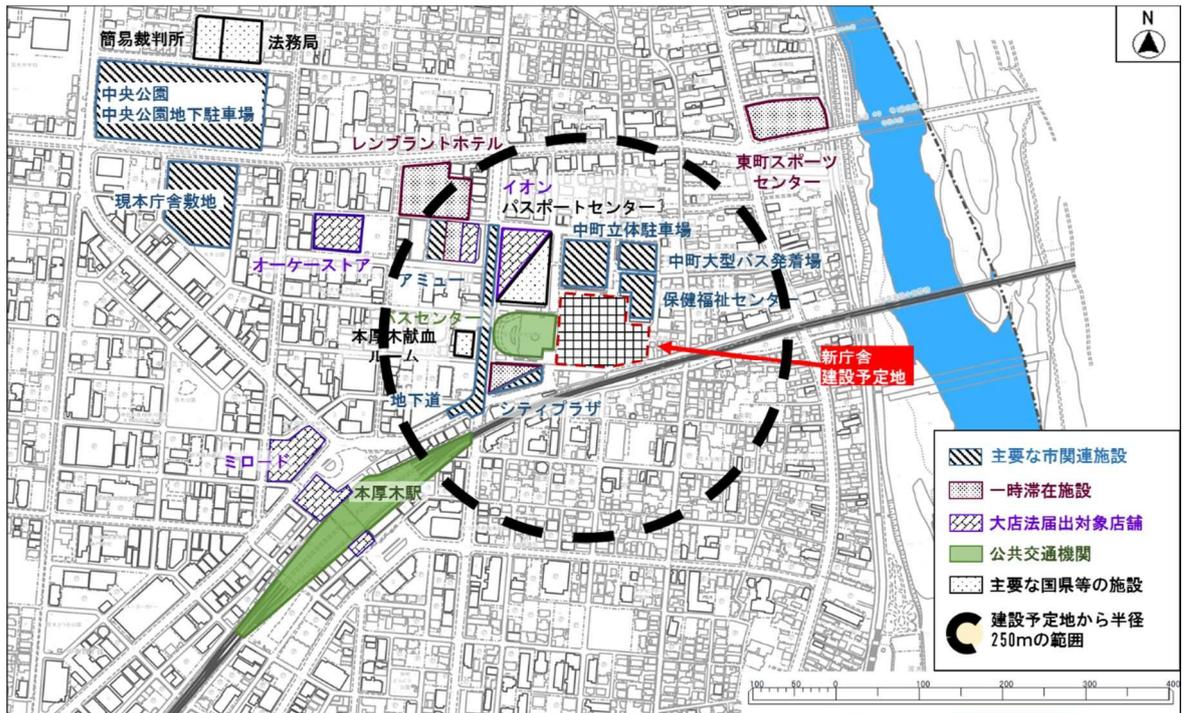
（新庁舎の建設予定地）

- ① 地方自治法の趣旨
- ② 庁舎建設に関する市民アンケート結果
- ③ 超高齢社会の更なる進展
- ④ 地域経済への効果、持続可能な都市経営
- ⑤ 新庁舎の在るべき姿の実現可能性
- ⑥ 建物の建設費用や周辺交通への対応
- ⑦ 厚木市庁舎建設等検討委員会からの提言
- ⑧ ワークショップや意見交換会での御意見

これらを踏まえ、様々な視点から総合的に建設候補地を比較検討した結果、新庁舎の建設予定地は、中町第2-2地区とし、図書館及び（仮称）こども未来館を併せた複合施設として整備します。

²⁵ P30 参照

8 建設予定地と主要施設の配置状況



新庁舎建設予定地