

令和2年8月25日(火)  
第6回山口市新本庁舎整備専門会議 資料

# 山口市新本庁舎等基本設計 (中間報告)

令和2年(2020年)8月

山 口 市

## 1 新本庁舎配置方針

---

### (1) 配置方針検討の視点

現在、新本庁舎の基本設計の具体的な検討を進めています。その検討に当たっては、この整備区域のみならず、周辺の様々な施設や公園、さらには中心商店街エリアなど、山口都市核全体の連続性、回遊性にも意を配すことが必要と考えています。

また、周辺道路網等の再点検を行い、庁舎アクセスに加え、パークロードから中心商店街エリアを含む周辺一帯の歩行者空間の安全性、快適性の向上等も視野に入れる必要があります。

こうしたことを踏まえながら、特に重視するポイントとして以下の3つの視点により配置方針の検討を行いました。

#### ① 新たな都市景観の形成

サビエル記念聖堂を抱く亀山との調和や連続性などを踏まえた建物の位置や高さを検討するとともに、パークロードに面する「庁舎の顔」を形づくり、山口市のシンボルとなる景観を目指す必要があります。

#### ② まちづくりへの貢献

山口の将来を見据えながら、パークロードや市民会館など周辺エリアに連続性や広がりを持たせ、周辺街区へ賑わいを発信するとともに、新たな人の流れと回遊性を創出することが必要です。

#### ③ 配置計画の合理性

新本庁舎の各機能が相互に、あるいは周辺施設等との有効な関係性を確保し、相乗効果が発揮されるような適切な位置、形状を検討することが大切です。新本庁舎と新立体駐車場、市民交流スペース・広場が機能的につながり、周辺施設も含め安全で明快な移動空間を構築できるようにそれぞれ適切な配置を選択することが必要です。

### (2) 配置方針検討案の比較

前項3つの視点を踏まえ、合わせて建設コストにも留意したうえで、次頁の3つの配置方針検討案について、整理、比較を行いました。

■配置検討案

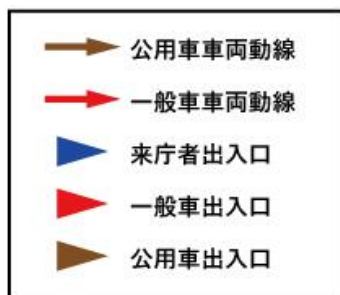
	A案(新立体駐車場4層5段(地上4層))	B案(新立体駐車場4層5段(地下2層地上2層))	C案(新立体駐車場2層(地下2層))
配置イメージ			
断面イメージ			
1)新たな都市景観の形成			
①周辺景観との調和(新立体駐車場の見え方)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新立体駐車場の存在感が圧倒的で、景観に対して大きく影響する。</li> <li>・パークロードからは、新立体駐車場が亀山の景観や新本庁舎の姿を大きく遮ることとなる。</li> <li>・認定駐車場の想定のため、形状や仕様などに制限があり、周辺景観と調和した外観デザインとすることが困難。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駐車場の下層部を地階としたことから、A案と比較すると新立体駐車場の景観に与える影響は軽減される。</li> <li>・一般工法を採用することにより、一部地階化により高さを抑え、新本庁舎・市民交流スペースと調和のとれた外観デザインの形成が可能となる。周辺景観との調和も可能。</li> <li>・新立体駐車場の高さを抑えることにより、パークロードから亀山や庁舎の全体像を視認できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新立体駐車場を全て地下に配置するため、駐車場の景観に与える影響はない。</li> <li>・新本庁舎と市民交流スペースの外観デザインにより、周辺景観との調和が可能。</li> <li>・パークロードから新本庁舎及び市民交流スペースが全て見渡せる。</li> </ul>
	<p>【駐車場規模等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・S造/4層5段(地上4層) 11,260㎡ (550台(内、屋上110台))</li> <li>・1台当たりの床面積…約25㎡(屋上含む)</li> <li>・約14.5億円(地業工事費:約0.6億円)</li> <li>・認定駐車場として建設できる。</li> <li>・認定駐車場として整備するため、形状、仕様などに制限があり、地階利用も困難。</li> </ul>	<p>【駐車場規模等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・S造/4層5段(地下2層 地上2層) 11,260㎡ (550台(内、屋上100台))</li> <li>・1台当たりの床面積…約25㎡(屋上含む)</li> <li>・約25.7億円(地業工事費:約2.2億円)</li> <li>・一部を地下に配置するため一般建築駐車場として建設する必要がある。</li> <li>・A案に比べ建設コストは増大するが、周辺景観と調和した外観デザインが可能。</li> </ul>	<p>【駐車場規模等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・RC造/2層(地下2層) 12,100㎡ (440台+地上平置き110台)</li> <li>・1台当たりの床面積…約25~30㎡</li> <li>・約35.2億円(地業工事費:約3.6億円)</li> <li>・地下に配置するため一般建築駐車場として建設する必要がある。</li> <li>・建設コストが最も高いが、駐車場の景観に与える影響はない。</li> </ul>
②庁舎の顔づくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市民交流スペースを敷地南側に配置し、庁舎の顔を形成することが可能だが、立体駐車場の存在感が大きい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市民交流スペースを東側に配置し、A案と比較すると駐車場の存在感が抑制できる。</li> <li>・新立体駐車場を含め調和のとれた外観デザインにより、庁舎の顔をつくることが可能。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市民交流スペースを敷地中央に配置し、駐車場の影響を受けず、自由に庁舎の顔づくりが可能。</li> </ul>
2)まちづくりへの貢献			
①賑わいの発信	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市民交流スペースが市民会館に隣接しており、市民会館と連携した賑わいの発信が可能。</li> <li>・広場についても、市民交流スペースの「つくり方」によって市民会館との連携が可能。</li> <li>・市民交流スペースの建物が新本庁舎の街区と市民会館の街区とのアクセスを分断する可能性があるが、人の流れや視界を遮らないような建物の工夫により対応が可能。</li> <li>・敷地東側に市民交流機能を配置しており、パークロード方面への賑わいの発信が可能。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市民交流スペースを敷地東側に配置しており、パークロード方面への賑わいの発信が可能。</li> <li>・広場が市民会館に向かい大きく開放された空間となっており、市民会館と連携した賑わいの発信が可能。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市民交流スペースを敷地北側に配置。市民会館、パークロード方面への賑わいの発信は広場を介した形になるため、何らかの工夫が必要となる。</li> <li>・広場が市民会館、パークロードに向かい大きく開放された空間となっており、イベント開催などと連携した賑わいの発信が可能。</li> </ul>
②新たな人の流れと回遊性の創出(市民交流スペースへの誘導)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・パークロード側に市民交流機能、広場機能を配し、一体的な空間とすることでパークロードからの人の流れを引込むことができる。</li> <li>・市民会館側に市民交流スペースを配することにより、市民会館方面から人の流れを引込むことができる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・パークロード側に市民交流スペースを配し、パークロードからの人の流れを引込むことができる。ただし、広場はパークロードに面しないため広場への人の流れに工夫が必要。</li> <li>・市民会館側に大きく開けた広場を配することにより、市民会館方面から人の流れを引込むことができる。</li> <li>・新本庁舎から市民交流スペースへ行くには大きな広場を通過する必要があるため、広場は人が歩きたくなり、憩えるような魅力ある空間とする必要がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・パークロード側、市民会館側に開けた広場を配し、建物に遮られることのない一体的な外部空間をつくることができ、パークロードや市民会館から人の流れを引込むことが可能。</li> <li>・パークロードから新本庁舎や市民交流スペースへ行くには大きな広場を通過する必要があるため、広場は人が歩きたくなり、憩えるような魅力ある空間とする必要がある。</li> </ul>
3)配置計画の合理性			
①駐車場からのアクセス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新本庁舎へは歩廊を介してアクセスが可能。</li> <li>・市民交流スペースには広場または新本庁舎を通過してアプローチする形となる。</li> <li>・周辺施設等に対しても快適な広場空間を通じてアクセスすることが可能。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新本庁舎及び市民交流スペースへは広場を介してアクセスが可能。近距離ではあるが庇を設けるなどの工夫が必要。</li> <li>・周辺施設等に対しても快適な広場空間や賑わいのある市民交流スペースを通じてアクセスすることが可能。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新本庁舎及び市民交流スペース、周辺施設へは地階または広場を介してアクセスが可能。</li> </ul>
②庁舎と市民交流スペースの連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新本庁舎と市民交流スペースが隣接しており、スムーズなアプローチや機能の連携が可能。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新本庁舎と市民交流スペースが最も離れており、それぞれの機能が独立してしまう懸念がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新本庁舎と市民交流スペースが分離しており、それぞれの機能が独立してしまう懸念がある。</li> </ul>
③広場の形状	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東西方向に長細い形状の広場となり、有効に利用しにくい。</li> <li>・パークロードと一体となった広場空間の形成が可能。</li> <li>・将来の建物用地として活用しにくい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・A案と比較するとまとまった形の広場を確保できる。</li> <li>・将来の建物用地として活用しやすい。</li> <li>・市民交流スペースにより、パークロードと一体となった広場空間の形成は難しい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駐車場の地下となるため、最も広場を大きく確保できる。</li> <li>・パークロードと一体となった広場空間の形成が可能。</li> <li>・将来の建物用地としては、地下に駐車場があるため制限がある。</li> </ul>
④広場と市民交流スペースの関係	<ul style="list-style-type: none"> <li>・隣接しており、内外へ連携した活用が可能。</li> <li>・広場が不整形であり、イベントの開催など利用方針に制限がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・隣接しており、内外へ連携した活用が可能。</li> <li>・市民交流スペースの前面に大きく整形な広場空間を確保でき、イベントの開催等、多用途への活用が可能。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・隣接しており、内外へ連携した活用が可能。</li> <li>・最も大きく整形な広場空間が確保でき、広場の中央に市民交流スペースがあることでイベントの開催等、多用途への活用が可能。</li> </ul>
⑤広場の維持管理	<ul style="list-style-type: none"> <li>・広場の面積が小さく、維持管理が比較的容易。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・A案とC案の中間的評価。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・広場の面積が最も大きく、維持管理の負担軽減には工夫が必要。</li> </ul>
総合評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駐車場計画のコストは最も安価だが、景観及び庁舎の顔づくりへの影響が大きい。</li> <li>・市民交流スペースが新本庁舎に隣接しており使い勝手で有利だが、駐車場から市民会館への動線や市民会館街区との繋がりに工夫が必要。</li> <li>・東西に長細く広場も狭くなるため活用の幅が狭まる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コスト面と景観、庁舎の顔づくりへの影響などに配慮できる駐車場計画である。</li> <li>・市民交流スペースが新本庁舎に隣接しておらず使い勝手で懸念が残るとともに、広場とパークロードの一体的な空間形成に課題がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・景観の形成及び庁舎の顔づくりに最も有効な駐車場計画だが、コスト面の負担が大きい。</li> <li>・市民交流スペース、新立体駐車場が新本庁舎に隣接しておらず使い勝手で懸念が残る。相互的回遊性確保には工夫が必要となる。</li> <li>・広場はパークロードと市民会館に繋がるが、地下駐車場により外構整備に制限がある。</li> </ul>

### (3) 検討結果

前項の3案により検証を行った結果、下図の案(以下「配置方針」といいます。)を基本に基本設計を進めることとします。

配置方針のうち、新立体駐車場についてはB案の一部地下の一般建築駐車場を敷地北側に、市民交流スペースについてはA案の新本庁舎棟と新立体駐車場に隣接する形を基本に配置します。これにより、新本庁舎が周辺エリアとのつながりを生む配置としています。

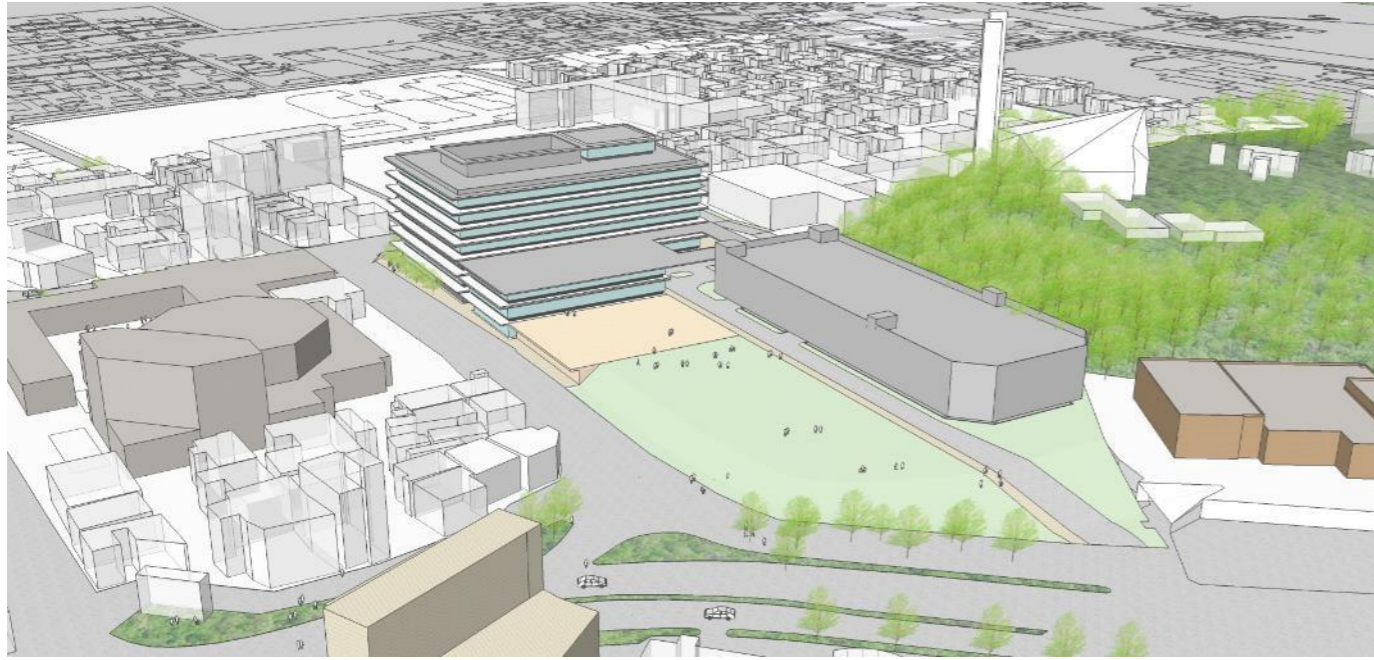
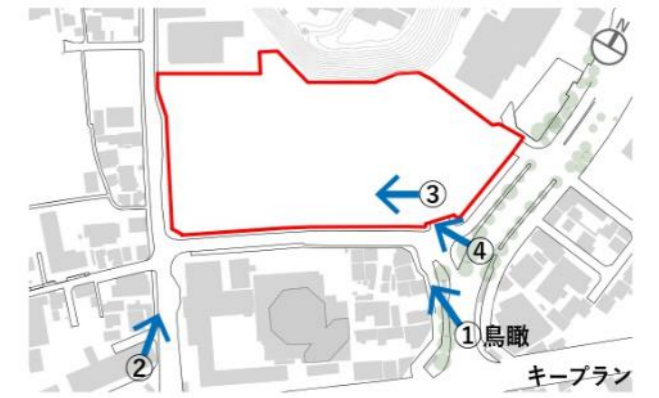
#### ■ 配置方針





■ 配置方針イメージ図（3D）

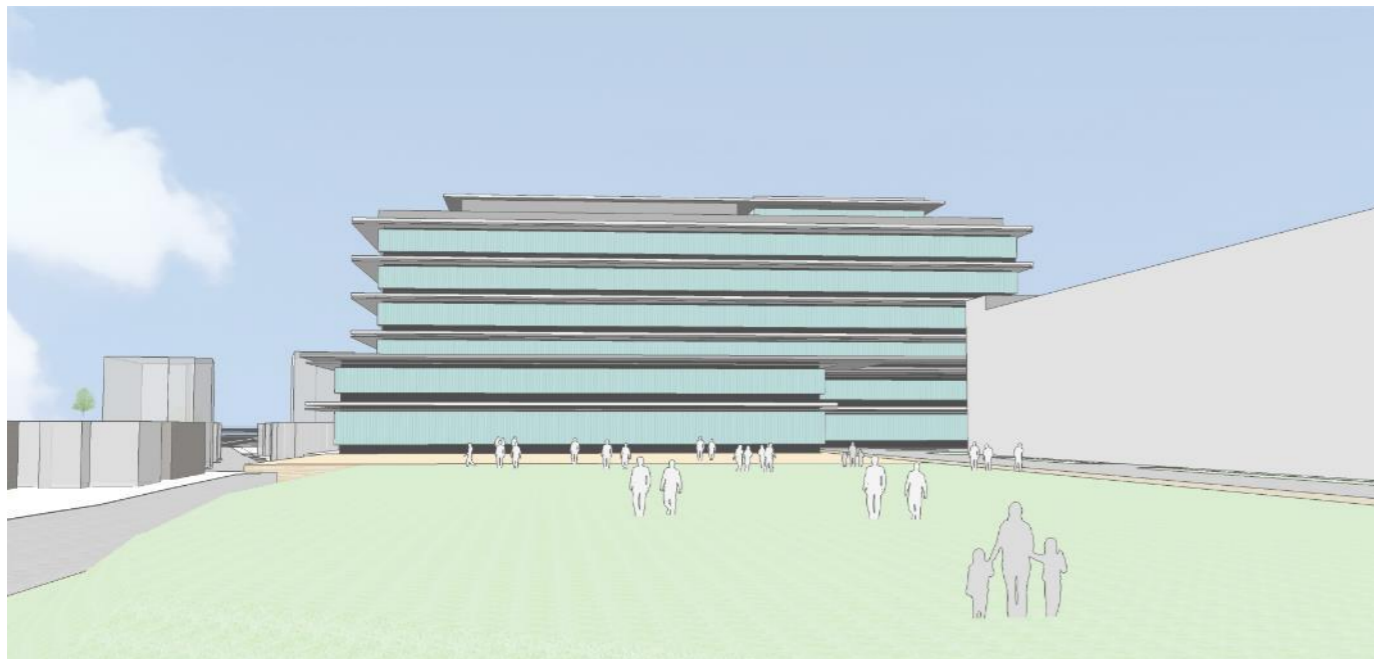
このイメージ図は、新本庁舎等の高さやボリューム感、位置関係、周辺景観への影響などを確認するために作成したもので、建物の外観デザイン等は仮に設定したものを表示しています。これらは、今後設計を進める中で、変更することとなります。



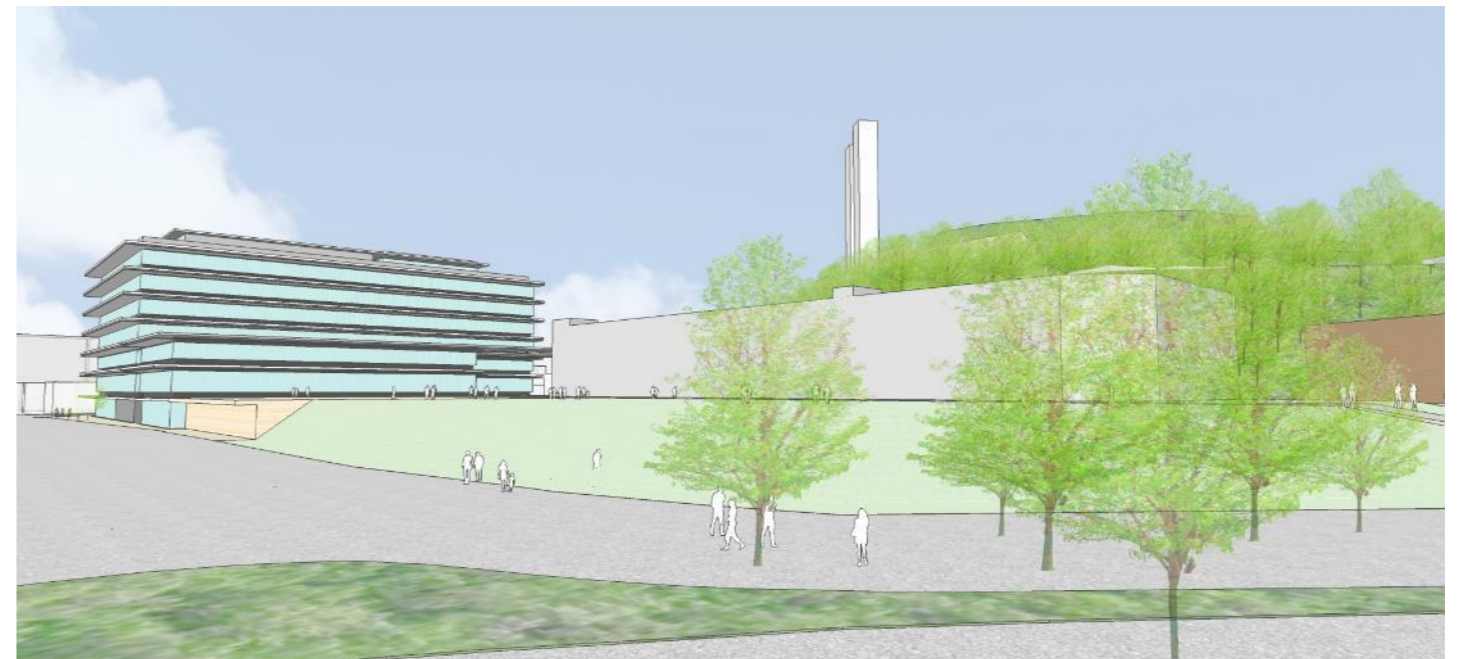
①鳥瞰



②中国電力交差点付近から庁舎を臨む



③広場から庁舎を臨む



④南東から亀山を臨む

### ① 新本庁舎

現本庁舎の業務を継続しながら建替え整備を行うため、先行解体を行う現中央駐車場の位置に配置します。現本庁舎位置より西側への配置となるため、東側のパークロードからのアクセスや市役所の顔づくりに対する配慮が必要となります。新立体駐車場や市民交流スペース・広場等とのアクセスや連携を考慮し、十分に検討を行います。

### ② 新立体駐車場

周辺景観との調和をはじめ、市民交流スペースと広場の有効活用や周辺エリアとのつながりを考慮し敷地北側に配置します。新本庁舎と市民交流スペースに接する配置にすることにより相互の移動がスムーズに行えるよう配慮することとします。

とりわけ、パークロードからのアクセスの際、圧倒的な存在感を示すことになる新立体駐車場については、周辺景観との調和を図る上で、その高さ、ボリュームを可能な限り低減し、外観デザインにも意を配することが重要です。

こうしたことから新立体駐車場については、一定のコストが必要となるものの、一部地下化することで高さとボリュームを抑制することに加え、新本庁舎、市民交流スペースと調和のとれたデザインとします。

また、新立体駐車場は、パークロードからの視認性など庁舎の顔づくりの視点から、可能な限り敷地北側へ寄せることとし、その南側に新本庁舎や新立体駐車場へのアクセス道路を新設する計画としています。この道路は駐車場への進入に当たって、南側市道からの進入と併用することで、交通量の分散化を図り、さらに将来においては、新本庁舎の街区と市民会館の街区との連携に寄与するものと考えています。今後、具体的な道路の設計等に当たっては、市民の利用しやすさや快適性、安全性に十分に配慮しながら進めていきます。

#### 【新立体駐車場規模等（想定）】

- ・ S造/4層5段(地下1層 地上3層)14,100㎡(523台)、平置き28台
- ・ 1台当たりの床面積…約27㎡(屋上含む)
- ・ 約26.8億円(地業工事費：約1.3億円)※一般建築駐車場として建設した場合

### ③ 市民交流スペース・広場

市民交流スペースについては、市民と市民、あるいは市民と市役所とのコミュニケーションを構築する場として、新本庁舎と隣接させた配置とします。これにより、日常の市民交流機能に加え、イベント利用や市役所業務の繁忙期対応、災害対応スペースなど柔軟な活用が期待できます。

また、広場については、駐車場と市民交流スペースの前面に、パークロードと市民会館側に大きく開かれた整形な空間として確保することで、周辺施設や中心商店街との回遊性や一体性の向上を図ります。

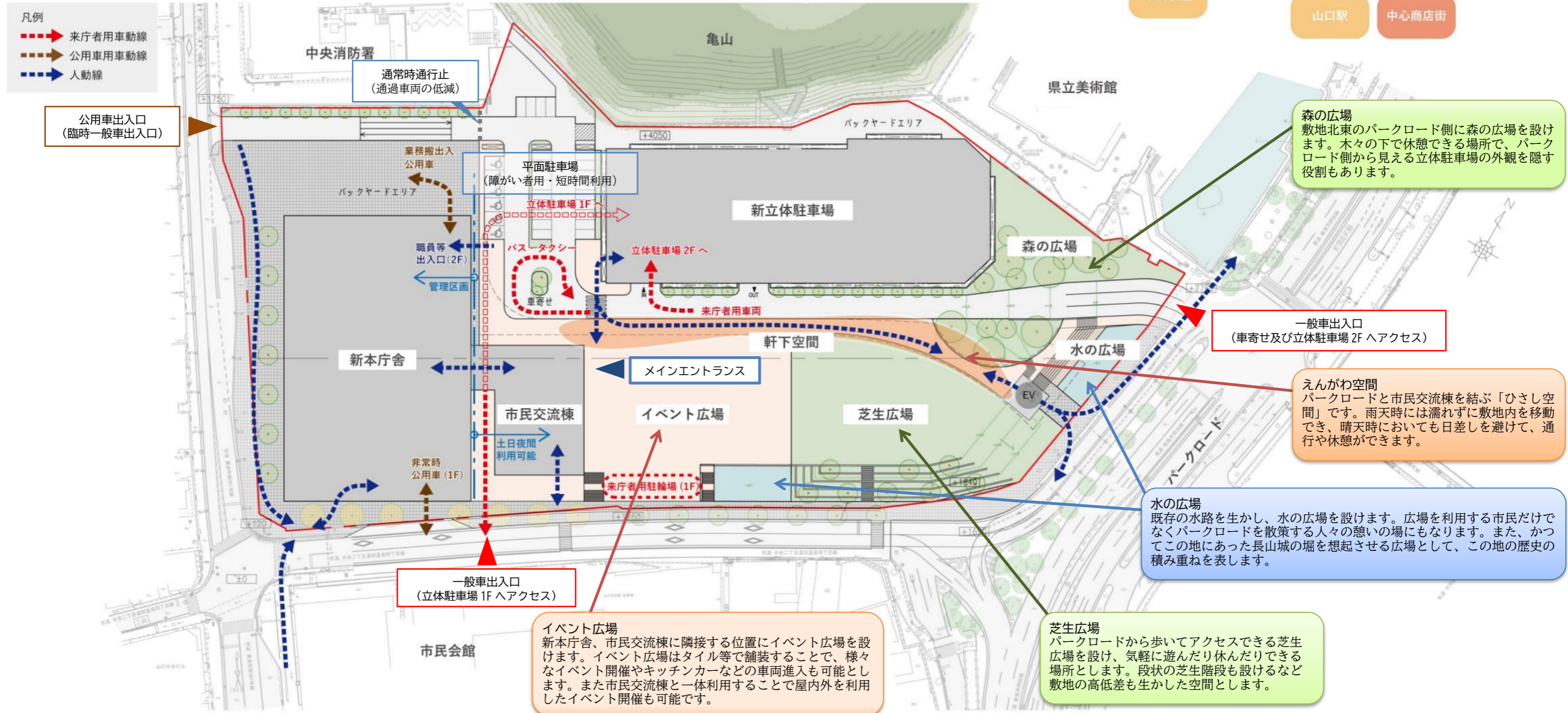
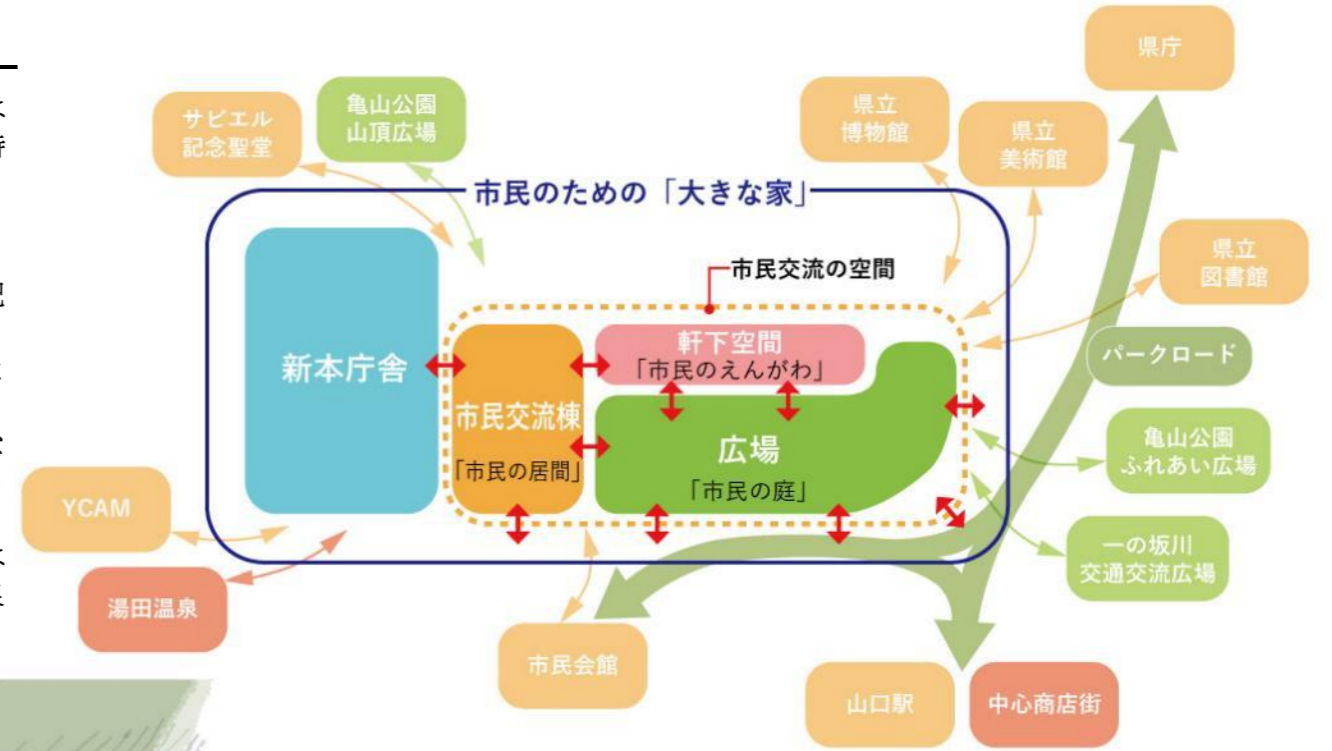


## 2 配置計画

配置方針に基づき、敷地内の配置計画を下図のとおり示します。これは現段階の検討状況を示したものですので、道路線形をはじめ、建物形状や広場区画、動線計画、機能構成等は、今後、さらに検討を進め、改善、変更していくことを予定しています。特に新設道路につきましては、関係機関と協議の上、その線形や交差点形状、幅員などの詳細を定めることとなります。

### ○配置計画のイメージ ～市民のための「大きな家」～

- 配置方針の検討の視点として掲げた「新たな都市景観の形成」、「まちづくりへの貢献」、「配置計画の合理性」を重視した配置計画とします。
- 新本庁舎と市民交流棟によって形づくられる「庁舎の顔」が、庁舎の玄関口となるパークロードから、明確に視認できるようにします。
- パークロードから庁舎メインエントランスへは、安全で明快な歩行者動線を形づくるとともに、気軽に訪れやすく、快適な空間の中で人々が楽しみ、あるいはくつろぎ、周辺施設や中心商店街への回遊の拠点となるような空間整備を進めます。
- 市民交流棟、軒下空間、広場を「市民交流の空間」として、内外一体的な利用が可能となるよう整備します。
- 「市民交流棟」は誰でも思い思いの時間を過ごせる「市民の居間」として、「広場」は自然に触れながらくつろげ、ときにはパーティーもできるような「市民の庭」として、また、市民交流棟と広場をつなぐ「軒下空間」は広場を見渡せる居心地の良い「市民のえんがわ」として位置づけ、市民交流の空間全体が「市民のための『大きな家』」となるような計画とします。



### 3 平面計画

---

新本庁舎及び市民交流棟の平面計画案は、次々頁の図のように想定しています。これは現段階の検討状況を図示したものですので、図に示すレイアウトをはじめ、諸室の大きさや位置、各種機能配置等は、今後の設計の中で、引き続き検討を進めます。

#### (1) 新本庁舎

##### ① 全体計画

新本庁舎のメインエントランスは、パークロードに面する東側に配置します。このメインエントランスは新本庁舎と市民交流棟により一体的に形づくり、パークロードから、「庁舎の顔」が明確に認識できるようにします。

また、新本庁舎が建つ敷地（現中央駐車場の敷地）は南北方向に長いことから、新本庁舎は東西方向から採光・通風を確保する形式が合理的です。このため、建物の南北両端部に階段・エレベーター・トイレなどを集約し、建物中央部分に大空間の執務スペースを確保します。これにより、将来の様々な変化に柔軟に対応できるフレキシブルな庁舎とします。

##### ② 平面計画

新本庁舎の東側に市民交流棟と新立体駐車場を配置するため、庁舎東側2階部分（現本庁舎1階レベル）にメインエントランスを整備します。

メインエントランスから続く2階フロアには総合案内を設け、わかりやすく、安心して利用できる庁舎とします。また、市民が利用する窓口を建物中央部に集約し、フロア内での市民の移動動線をなるべく短くし、同時に中央部には上下移動用の動線も設けることで、利用者にとって使いやすい庁舎とします。また、各フロアには中央に南北移動できる廊下（ロビー空間）を設け、フロアの用途に合わせ、待合ベンチや記入カウンター、打ち合わせテーブル等を配置します。

この他、建物内部のユニバーサルデザインを徹底し、小さな子ども連れの利用者や高齢の利用者など誰にとっても使いやすいよう十分配慮します。

##### ③ 断面計画

新本庁舎1階部分には敷地の高低差を利用して、駐車場を設けます。令和8年度(2026年度)の新立体駐車場の完成までは来庁者用駐車場とし、その後は公用車用駐車場とします。

また、低層階（2階、3階）には、市民利用が多い窓口関連部署を中心に集約配置し、4階以上にそれ以外の部署の執務室を配置します。

この中で、5階には市長エリアと防災関係部署、6階には消防本部を配置し、7階には議会エリアの配置を想定しています。フロア内だけではなく、上下のフロア間の連携を考慮しながら、平面計画の検討を進めます。



#### ④ 地球環境にやさしい庁舎

建物の高断熱化などによる外部の熱負荷削減と高効率設備の採用などにより高いレベルの省エネルギー建築にするとともに、自然採光、自然通風の有効利用により、ランニングコストの低減に努めるとともに、地球環境にやさしく快適な室内環境を実現します。

#### (2) 市民交流棟

新本庁舎に隣接して、市民が閉庁日や夜間にも利用できる市民交流棟を整備します。新本庁舎との間に管理区画を設けることで、利用時間が異なる庁舎のセキュリティを確保します。また、この市民交流スペースは、繁忙期の待合いスペースとしての活用なども想定するとともに、コンビニやカフェなどの利便機能の導入も検討します。

#### (3) 新立体駐車場

新立体駐車場への車の出入りについては、東側、南側及び西側からの3つの経路を想定しています。

東側からは、パークロードの既存交差点から進入し、メインエントランスや車寄せに向かう道路から新立体駐車場2階（現本庁舎1階レベル）へ入庫します。

南側からは、新本庁舎と市民交流棟の間（現中央駐車場1階レベル）から進入し、新立体駐車場1階（現中央駐車場1階レベル）へ入庫します。

西側の進入路は、主に公用車の出入口と考えており、通常時は新立体駐車場からの車両の出入を想定していませんが、イベント開催時などは臨時的に開放することを可能とします。

こうして新立体駐車場への進入路を複数確保することにより、車両動線の分散化を図り、周辺交通への影響を最小限に抑えることができます。

また、500台を超える駐車場として、安全で安心して利用できるよう床に傾斜や段差がないフラットタイプとし、車路はスロープを含め一方通行とすることで、車両の交錯を最小限とします。立体駐車場と新本庁舎間の移動を考慮し、2階レベル（現本庁舎1階レベル）での歩行者動線に加え、3階レベル（現本庁舎2階レベル）で行来ができるよう検討を進めます。これらの動線については、安全で明快な歩行者空間となるよう十分に配慮します。

