令和７年度　第３回　熊谷市新庁舎建設検討委員会　議事録

開　催　日　時	令和８年１月１９日（月）１０：００から１２：２２まで
開　催　場　所	熊谷市役所本庁舎　第１委員会室
出　席　委　員	長谷川泉委員長、小鮒賢二副委員長、三浦和一委員、 影山琢也委員、山下一男委員、小林拓朗委員、 柳澤要委員（ｵﾝﾗｲﾝ出席）、齋籐友之委員、栗原良太委員、 小林洋一委員、高橋近男委員、松岡八起委員、 赤井由紀子委員、山川直也委員、増田和昭委員
欠　席　委　員	稲水伸行委員、加藤守委員、細村陽一委員、今宗子委員
事　務　局	【北部拠点整備推進室】 持田室長、浅見主幹、松岡主幹、蟻川主査、鈴木主査 【株式会社三菱総合研究所】１名
傍　聴　人	３名

１　開会

２　挨拶　　長谷川副市長

・　委員の皆様には御多用の中、御出席いただき、心より御礼申し上げる。

・　本検討委員会は、昨年より検討を開始し、本日で３回目の開催となる。

・　これまで、御審議を重ねていただいていることに対し、改めて感謝申し上げる。

・　今年度はこれまで基本計画の策定を目的として検討を進めてきたが、本日はワークショップや交通対策に関する検討経過の報告のほか、これまでの検討内容を基本計画として取りまとめた案をお示しし、御審議をお願いしたいと考えている。

・　委員の皆様には忌憚のない御意見をいただき、市役所の庁舎整備に引き続き力添えを賜りたく、よろしくお願い申し上げる。

３　会議の公開・非公開

・　委員長が委員に諮った結果、議事については、議事⑴を公開とし、議事⑵の一部は埼玉県との政策形成過程に関わる事項が含まれるため非公開とすることに決定した。

・　議事録は、非公開部分を除いた内容を後日熊谷市ホームページに掲載する。

４　議事

⑴　報告事項

ア　ワークショップ実施結果・交通対策検討経過の報告

・　まず、第３回新庁舎建設に関する市民ワークショップでは令和７年 11

月９日に熊谷市立商工会館において開催し、市内在住の 18 歳以上の方18 名に御参加いただいた。

・ 当日は４つのグループに分かれ、これまでのワークショップでいただいた御意見を踏まえて整理した「基本的な考え方(案)」と「導入機能(案)」について御確認いただき、気づいた点や改善点について意見交換を行った。
・ 市民ワークショップでいただいた主な意見を６つの基本方針ごとに整理した。
・ 例えば「誰にでも利用しやすい庁舎」については、窓口の集約やワンストップ化を評価する声や、AI と人を組み合わせた案内機能への期待があった。
・ また、「誰にでもやさしい庁舎」では、ユニバーサルデザインの充実や、雨に濡れない動線、駐車場確保を求める声が挙がっている。
・ このほか、にぎわいや環境配慮、防災機能などについても、基本方針と整合した意見が多く示された。
・ これらの意見は、基本計画における導入機能や施設計画の検討に反映していく考えである。
・ 次に第２回職員ワークショップでは、令和７年 12 月 15 日に開催し、市職員 32 名が参加した。
・ 当日は４つのグループに分かれ、新しい庁舎における「働き方」と「執務空間」について、作業効率、知識共有、コミュニケーション、業務満足度といった視点から意見交換を行った。
・ 職員自ら日常業務の課題や改善点を整理し、将来の庁舎に求める機能や環境について議論した。
・ これらの意見は、執務空間の考え方や施設計画の検討に反映していく考えである。
・ 職員ワークショップでの主な意見は、集中できる作業スペースや十分な会議室の確保、ABW 導入を見据えたルールづくりなど、業務効率に関する意見が多くあった。
・ あわせて、情報共有のデジタル化、庁内コミュニケーションの活性化、休憩環境や空調改善など、働きやすさと生産性の両立を重視する声が多く挙げられている。
・ 続いて、交通対策検討経過の報告である。
・ 事業用地は国道 17 号と市役所通線が交差するコミュニティひろばとその北側敷地と市道 50357、50380 号線を含む 8,153 ㎡となる。なお、市道 50357 及び 50380 号線については、市道認定を廃止し、一体の敷地として事業を行うが、市道 50357 号線部分については、一般の交通も可能

とする敷地内通路として活用する。

- 整備イメージは、コミュニティひろばに新庁舎、北側敷地に自走式立体駐車場を建築し、建物と連絡通路で接続する予定である。
- 第１回の委員会においても、委員から新庁舎開業による周辺道路の渋滞等の発生について、地元の皆様が懸念されているとの御発言があった。
- 私どもも、当初から周辺住民の皆様の生活環境に影響を及ぼさないよう、交通対策について慎重な検討が必要であると考えていた。
- この度、埼玉県警察本部、熊谷警察署と協議を重ね、交通対策について計画段階の方針が決まったので御報告する。
- 交通対策については、立体駐車場へのアクセス方法、市役所通線の交通安全対策について、３つの案を作成し、国道 17 号交差点と郵便局前交差点に着目し検討を行った。
- 整備案１では、国道 17 号交差点からの車両は、市役所通線から左折で、郵便局方面からの車両は市役所通線に右折車線を設け、施設内通路に進入し立体駐車場に入庫し、出庫は左折で市役所通線に出る想定である。
- 敷地内通路は東から西への一方通行を想定している。
- 整備案２では、市役所通線に立体駐車場の出入口を設け、出庫は左折で市役所通線に出る想定である。敷地内通路は東から西への一方通行を想定している。
- 整備案３では、国道 17 号交差点からの車両は市役所通線から左折で、郵便局方面からの車両は市役所通線に右折車線を設け、敷地内通路から立体駐車場に入庫及び出庫する想定である。敷地内通路は、基本的に東から西への一方通行であるが、立体駐車場出入口から市役所通線までの一部区間が交互交通となる。
- 将来交通量予測の手法については、静的予測と動的予測があるが、今回、交通の流れがリアルタイムに変動する状況を捉え、より精緻に予測が可能な動的予測を採用し、交通シミュレーションを実施し検討を行った。
- 交通シミュレーションは交通量調査の結果をパソコン上に再現し、信号制御や道路整備の効果を時間とともに検証するものである。いつ、どこで、どのように交通が変化するかを動きとして捉え再現できる。
- 現在、国内で利用実績のある交通シミュレーションのうち、今回採用した交通シミュレーションは資料に赤枠で示した AVENUE である。AVENUE は国土交通省が進めている３D 都市モデル「PLATEAU」のユースケースモデルとして「商業施設等の立地に関する交通シミュレーターの開発」にも採用されており、今回のケースに適したシミュレーションであると考えている。
- ３つの整備案に対して行ったシミュレーション結果を説明する。

・　令和７年６月 26 日に実施した交通量調査の結果を基に、交通シミュレーション上に現況交通の再現ができているか確認した資料となり、再現性に問題はなかった。
・　シミュレーションに付加する新たな交通需要について説明する。新庁舎の駐車場入庫台数（到着需要）予測として、新型コロナウイルス流行前である令和元年度の市役所本庁舎開庁日の２４０日間実施した調査結果を使用し、一日当たりの平均入庫台数を算出した結果は 1,194 台となった。
・　そこに市役所以外の施設の想定入庫台数として 1.2 の割増係数を乗じ、1,436 台を新たな交通需要として現況交通量に加算した。
・　駐車場入庫台数の設定については、1,436 台を午前８時～午後５時の間で 10 分間当たりの交通量に按分した。
・　入庫車両の設定については、車種は小型車、入庫後庁舎内に 40 分間滞在し駐車場を出庫､入庫時のゲート通過に要する停止時間を 10 秒とし、各流入部からの流入割合は交通量調査結果を基に設定した。
・　10 時台を例にとると、１時間で 216 台の入庫があったため 10 分間当たりの入庫台数は 36 台となり、36 台を郵便局前交差点の流入部２と４から駐車場方面へ流出する割合で按分する。
・　交通量調査結果から流入部２は 55%、４は 45%であったことから、北ゾーン 16 台、東・西・南ゾーンの合算が 20 台となり、それぞれ東ゾーンが２台、南ゾーンが 14 台、西ゾーンが４台となる。
・　以上の設定により、整備計画案１、２、３でシミュレーションを実行した。
・　シミュレーションの結果は、①国道 17 号交差点の流入部別交通量の変化、②国道 17 号流入部滞留長の変化、③車両の動きを表現したシミュレーション動画、④駐車車両の総走行時間・総走行距離の比較について集計・記録を行った。
・　シミュレーションの実行結果のうち、①国道 17 号交差点の流入部別交通量の変化、②国道 17 号交差点の流入部別滞留長の変化、③駐車場利用車両の総走行時間・総走行距離のシミュレーション結果において、交通処理上懸念される点としては、整備案③で、９時 50 分頃、出庫車両が郵便局前交差点を右折できずに敷地内通路・立体駐車場内で滞留の発生が認められる。
・　その他整備案①、②、③のいずれも郵便局前交差点、国道 17 号交差点で若干の滞留は発生するものの、渋滞の発生は認められなかった。

【シミュレーション動画の視聴】

・　現況交通を再現した後、新たな交通需要を加えて各整備案についてシミ

ュレーションを実施した。

- 整備案①の動画では、午前９時 22 分頃において市役所通線の熊谷郵便局の辺りで大分滞留が発生している状況が確認できるものの、信号２サイクル程度で解消する結果となったため問題ないと考えている。
- 整備案②の動画では、午前９時 48 分頃にセブンイレブンのところまで滞留が伸びていることが確認されたものの、こちらも信号２サイクルで滞留が解消されるため、深刻な渋滞等は発生しないことが確認できた。
- 整備案③の動画では、先ほど御説明した午前９時 50 分頃に滞留が大幅に見られる場面がある。
- 以上の結果に基づき、埼玉県警察本部及び熊谷警察署と交通協議を実施した。
- 第１回目を令和７年９月 16 日に実施した結果、①国道 17 号、市役所通線への負荷が少なく、入庫車両の滞留長が長く取れる整備案①をベースに検討を進める、②立体駐車場進入退出口の位置を検討する、③郵便局前交差点の横断歩道の集約と廃止、④郵便局前の中央分離帯開口部の閉鎖を検討、⑤市役所通線の車線の再配置の５つの指摘があった。
- 第１回目の協議結果を踏まえ修正した図面を基に、令和７年 12 月５日に２回目の協議を実施し、①郵便局前中央分離帯開口部の閉鎖は継続検討、②区画線等の交通規制については、設計段階に再協議との指示があり、計画段階協議が終了となった。
- 今後はこの図面を基本として、道路設計等に進む予定である。
- 今後の埼玉県警察本部との協議は、事業計画が具体化した設計段階において実施段階協議、新庁舎のオープン６か月前に供用段階協議に進む予定である。
- 本日御説明した整備計画案については、郵便局等の沿線事業者等には２月初旬から個別に訪問して説明を実施し、隣接５自治会の皆様には２月 15 日（日）に説明会を開催する予定である。

【説明に関する質問・意見等】

・ワークショップ実施結果について

（委　員）　まずワークショップの方の件について、どんな資料、情報をお伝えして、このワークショップが開かれたのかということと、まとめの主な意見・方向性の部分で、結局どこに課題があって、その変更希望やこれを採用してほしいといったことがどのような形で基本計画案に表現されているのか。もう一度確認のために教えてほしい。

（事務局）　ワークショップの資料は第２回の検討委員会でお示しした資料である。本日の検討委員会では次に説明する基本計画という形で取りまとめているが、市民ワークショップでは導入機能の案をお示しして、御意見を頂戴した。
同じく職員ワークショップについてもこの後説明させていただく執務空間の導入案や機能の例を示して御意見を伺っている。
その中でいただいた御意見としては、ワークショップではお示しした例に対し、もっとこうした方がよい、この点は注意してほしいといった改善の提案をいただいた。例えばＤＸを進めるといった部分であれば、あまりデジタルに特化してしまうとデジタルに詳しくない方が困ってしまうのではないかといった御意見をいただいたので、基本計画に反映している。

（委　員）　第１回で示された資料ということなので、いわゆる今回はこのテーマについてどうかというものではなく、こういう計画があるので、この全体に対してどうかというようにテーマを設定してワークショップが行われたということか。

（事務局）　そのとおり。

（委　員）　承知した。また、先ほどと同じようなことの確認となるが、それに対して、市民の方と職員の方等がどこに課題を感じていて、どういうところが評価されたのかということの整理を改めてお願いしたい。

（事務局）　いただいた御意見については、一部基本計画にも掲載を予定している。いただいた御意見についてはまとめていきたいと考えている。

（委　員）　職員ワークショップで色々な御意見が出ていると思う。とかく市の庁舎と言うと、税金で造るという御意見は出がちだと思うが、職員の仕事のしやすさというのは業務の方にフィードバックも凄くあると思うし、長い期間に渡って大勢の職員が使う施設なので、制限はあるとは思うが、是非力を入れて働きやすさということに重点を置いていただければと思う。

（委　員）　ワークショップに関して、出た意見をどのように計画に反映させていくのかということが重要だと思うが、意見の中には比較的取り入れやすいものやちょっと難しいものなど、色々検討が必要なものがあると思う。それをどのような形で整理して、参加者、市民ワークショップであれば市民となるし、職

員ワークショップであれば職員になるが、どうフィードバックしていくのか。このように対応した、ここは検討するというように情報提供するのか、もしくは再度説明会や報告会のようなことを実施していくのか、どのように伝えていく予定か。

（事務局）　市民の意見や職員の意見の反映方法については、導入機能の整理や窓口の考え方等について御意見をいただき反映をさせていただいている。そちらの報告の方法については、この後ニュースレターを作成してホームページでお知らせするとともに、職員に対しては内部のシステムを使って報告していきたいと考えている。

（委　員）　再度議論して深めていくということは予定していないということか。

（事務局）　この後御意見を伺う機会としては、パブリックコメントを予定している。市民の皆様からの御意見についてはそちらで伺いたいと考えている。
また職員の意見については、来年度以降設計の段階で内容の検討等を行うため、その中でいただいた意見について改めて検討させていただきたいと考えている。

（委　員）　この委員会での意見としてはこの場で発言すればよいか。

（事務局）　そのとおり。

（委　員）　新庁舎では、できれば冬はトイレの水を温水が出るようにしてほしい。そうすれば皆様も優しい市役所だと思うと思う。

・交通対策検討経過について

（委　員）　交通量について、先ほどの説明では各道路で交通量の調査をしたとのことだが、これはいわゆる道路を普通に走っていて市役所に用事があるなしに関わらず、通過した車について、何時から何時までが市役所に行く車として有効と設定されているかと思うが、この数がなぜ市役所に入る数と想定されるのか再度説明いただきたい。

（事務局）　現状の交通量については、現庁舎に来庁される車両も含め、すべての車両をカウントしている。
その現況交通量に新庁舎ができたときに来庁されると思われる有効台数を新たに付加してシミュレーションを実施した結果となっている。
新庁舎に来庁される想定台数というのは資料 P20 に記載のと

おり令和元年度の本庁舎西側駐車場の駐車台数（実数）を参考に１日当たりの平均台数を算出し、それに新庁舎では埼玉県等の施設も入るため、割増し分として 1.2 の乗数を乗じた 1,436 台を現況交通量に新たに加味してシミュレーションを行ったものである。

（委　員）　その結果を踏まえて、整理案①がよいとなったとのことだが、立体駐車場への入退出の際の歩行者の安全対策としてはどのようなことを考えているか。車退出時にランプが点灯するとか警備員を配置されるなど現時点の想定があればお伺いしたい。

（事務局）　大型商業施設等の立体駐車場を参考に歩行者の安全性を高めるための対策をして出口を設置することになると考えている。

パトランプという車両出庫時に音が鳴って歩行者に認知させる機能を設置することや、車両から歩行者が歩道を歩いている様子が確認できるよう見通しを設けるといった対策が考えられる。

（委　員）　横断歩道の廃止も予定しているとのことだが、どのような考えからか。

（事務局）　警察と協議した結果、新庁舎では敷地内通路が立体駐車場へのアプローチ道路となる。こちらの道路は今までは熊谷市道であったため市役所通線と交差して交差点となっていたが、今回敷地を一体整備することとしたため、市道の認定が外れ、私道という取扱いとなる。これにより、現在の横断歩道の箇所が交差点ではなく民地への出入口という取扱いとなり、民地の出入口部分には交通管理者としては横断歩道を設けられないという基準があるため、横断歩道は廃止となる。

また、現在２本ある市役所通線を横断する横断歩道についても、南側の横断歩道に集約して整理をしたいと警察から指導をいただいている。

（委　員）　シミュレーションの前提としては自走式立体駐車場を使用するのはあくまで一般市民の来庁者を想定しているか。現在、市の公用車は現在来庁者駐車場とは別に平置きの駐車場に駐車してあるが、それらはこの立体駐車場の使用を想定していないのか。

（事務局）　自走式立体駐車場の入庫台数等については市の公用車等は含

めていない。あくまで来庁者用として計算している。

（委　員）　駐車場について、入庫時のゲート処理として10秒の停止時間を設けると説明があったが、これは駐車場の出入口には最近ゲートが下りて精算をして出庫するといった形態のものがあるが、そのようなイメージのものを想定しているか。また、駐車場の有料化については検討しているか。

（事務局）　立体駐車場となるため基本的にゲート処理となることを想定している。複数事業者にヒアリングを実施したところ、現状の入庫時にチケットを取って出庫時にそれを使って出庫するもののほか、ナンバープレートを読み取り自動的にゲートが開く形式も大分普及しているとのことなので、７年後の開業時にはそのような技術の採用も想定できるところである。

有料化については今後埼玉県と具体的な協議を行っていくことになると考えている。

（委　員）　限られた台数の駐車場ではかなり厳しいと考えており、長時間駐車されるとそれだけ稼働が悪くなるという意味から有料化について質問させていただいた。有料にすれば無闇に長時間駐車する方も減らせると思う。窓口に来た方などについて一定時間無料とするとは思うが、長時間駐車されている方への課金ということは考えられると思う。その辺の設計はしっかりされると思い質問させていただいた。

もう１点、いわゆる障がい者や車の運転が苦手な方、高齢者などは立体駐車場を敬遠することが多いが、そういった方の優先駐車スペースを低層階、特に１階に設けるという配慮はあるか。その理由は、当然順番に駐車場に入っていくので、大変失礼だが、運転があまり得意でない方たちが先に駐車場に入ると先がつかえ、渋滞を招くことが想定されるので、そういった配慮も想定されているか確認したい。

（事務局）　今回の自走式立体駐車場については駐車場法の技術基準に基づき今後検討を進めることになるが、特定路外駐車場という取扱いになると想定され、バリアフリー法等の基準も当然規制がかかってくるので、一定数の配慮した駐車スペースの設置が求められてくる。必要な台数については基準に基づき算定し、設置位置については低層階とするか、庁舎との連結を回避するかなど今後検討を進めていきたいと考えている。

（委　員）　この点については設計段階でしっかりと提示していただきた

い。

（委　員）　２点確認したい。

１点目は駐車場への入庫台数の設定は現状の 1.2 倍ということだが、県の施設の中で一番駐車場利用者として多いのは図書館ではないかと思う。図書館の利用者が車で来ると 1.2 倍で済むのかと思うが、これは現状の図書館利用者の台数を基に検討しているのか根拠を確認したい。

もう１点、駐車場への入り方の話で、最終的には立体駐車場の南から入って国道側に出ていく形で、基本的にはよろしいかと思うが、この南側の道路は片側一車線を想定されていると思うので、駐車場への入庫待ちが発生したときは通り抜けする車は当然入庫待ちの車と錯綜することとなると思うが、この道路を通り抜けする車は多くないのか。

（事務局）　現状、市においては県立図書館の駐車台数等の調査は行っていない。駅に近くなるという地理的条件もあり、また、現在埼玉県において検討している新県立図書館の機能としては地域資料の閲覧や県民の学びを深める場所などを想定しており、これに加えて資料のデジタル化を積極的に進めていく計画のため、現状 1.2 倍の計算で賄えると想定しているところである。

今後については、埼玉県と連携を図りながら台数等についても検討していきたいと考えている。

出入りの際の御指摘いただいた敷地内通路で通行の滞留の車と通り抜けの車の錯綜という点については、現況の交通量調査を行った結果、敷地内通路を通過する車両は12時間で約500台程度と一定数ある状況であったため、委員御指摘のとおり錯綜は考えられるものの、警察からも錯綜しないようになるべく滞留長を長く取るようにとの指導があり、資料 P29 の図面のような形になっている。

この図面を踏まえてシミュレーションを行ったところ、案①ではこの部分の錯綜は見られない結果となり、実際の供用段階においても、通常であれば、現状の交通量と設定した立体駐車場の駐車台数であれば問題ないものと考えている。

（委　員）　その辺りは引き続き慎重に検証していただければと思う。

（委　員）　立体駐車場のボリュームは 190 台かと考えているが、資料 P21 の入庫台数実数を見るとほとんどの時間で 190 台をオーバー

しているため、滞留が発生しないことの説明をお願いしたい。

（事務局）　190 台の根拠は、現在の熊谷市建築物駐車施設附置条例に基づき、現在建物に入居する機能として想定している機能で附置義務台数を計算した結果、必要となる最低の台数を記載している。

今後立体駐車場の設計段階において 190 台以上の規模で検討を進めていくことになると考えている。

（委　員）　資料 P29 の自走式駐車場の奥にあるのは平置き駐車場か。

（事務局）　便宜的にどのような配置が考えられるかということで仮想で書いている倉庫である。

（委　員）　前回、確か自走式立体駐車場の東側に平置きの駐車場を設けるという話があって、そこから入ってこられるようにするという話があったと思うが、平置き駐車場はなくなってしまったのか。

（事務局）　平置きの駐車場は資料の P29 には記載していないが、南側の建屋が建つところに数か所設ける予定である。

（委　員）　平置き駐車場は建物の東側に造るのか。

（事務局）　建屋が建つ方に設計と考えているが、計画の段階では数台平置きの駐車場を設けられるように検討している。

（委　員）　先ほど別の委員が 220 台程度で足りるかと言ったが、敷地の奥が空いているのにこの規模の駐車場しか造らないのは予算の関係でこうなるのか。それとも立体駐車場を広くしないのは少子化を考えてのことか。

（事務局）　駐車場の規模については先ほど御説明した附置義務条例の 190 台をベースに考えているので、190 台を駐車できる駐車場の規模＋α で立体駐車場の業者等にヒアリング等を行うと、このスペースで概ね 190 台～230 台くらいまでは駐車できる駐車場が建設できるという情報であったため、この規模の形を図面に落としている。

（委　員）　２点確認したい。

一つは職員はどこに駐車できるのか。

もう一つは今の市役所の台数が何台かはわからないが、令和元年の駐車台数から言ってこの 220 台で駐車場が足りるのかと疑問に思ってしまう。そういうデータがあるから大丈夫だとは思うが、いざというときのために、もしマックスでもっと建設できるのであれば、市民のためにも職員のためにも、それ

から図書館関係で利用する人のためにも、駐車場は多ければ多いほどよいのではないかと思った。

（事務局）　公用車は立体駐車場に駐車する想定はしていない。今駐車場として活用している場所があるので、そこに引き続き駐車と考えている。

台数については、今の現況の西側駐車場は約 230 台確保している。ただ 230 台の中には、令和元年度時点では駐車場を商工会議所と共用していたため、単純に市役所の来庁者だけでなく商工会議所の会議参加者の駐車場の利用も含まれている。このため、新庁舎においても市役所の他に入居する県の施設はあるものの、状況はそれほど変わらないのではと考えている。

（委　員）　新庁舎に＋αで駐車場に停める施設とすると、一つはコンベンションホールでのイベント時に一時的に増える利用者が自走式立体駐車場に駐車する、または市営本町駐車場に駐車するということがあるのではと考えている。

また、高等看護学院も今は循環器のところで学生専用の駐車場を設けてあるので、多少駅を使って通学していただくのであれば今よりは駐車場の数は減らしてもよいかもしれないが、生徒の駐車場も考えなければいけないとすると、図書館のほかにも看護学校やコンベンションホールの駐車場の台数の増加の検討もある程度されているのか。

少なくとも看護学校の生徒の通勤車両は自走式立体駐車場には入れず、職員が出勤時に使用している駐車場に入れるのかと思ったが、その辺りはどのように考えているか。

（事務局）　駐車台数については現在看護学校の生徒という括りでは想定していない。

附置義務条例上の割り振りを詳細に申し上げると、まず市役所は事務所というカウントとなり、駐車場法の中で特定用途という扱いとなって、一定の駐車台数を設けるようにと、より規制が強くなる。そのため、条例上、190 台中 123 台を設けることとなっている。

高等看護学院は学校の扱いとなり、法律上は非特定用途となって、駐車台数は緩和され、設置義務がそれほど課されない。図書館も非特定用途となり、この用途については非特定用途として 190 台中 10 台を附置義務条例上設けるようにとなって

いる。

（委　員）　もちろん法律上はそのようになっているというのはそのとおりかもしれないが、実際施設の中に看護学校が入ってくる以上は少なくとも看護学校の生徒や看護学校の職員などで、例えば現在車で通勤・通学している人がいるのであれば、その想定も自走式立体駐車場の利用者としてカウントするなどの想定が現実問題として必要ではないか。法律上の規制で緩和されているからその台数でよいというわけには実際にはいかないと思うので、実際の利用台数は増えるということは想定したほうがよいのではないか。

（委　員）　県の施設の関係で現時点でお話できる限りのことを説明させていただく。まず図書館の来客用駐車場については調査を実施しており、概ねピーク時でも 20 台程度の利用である。ただ、先ほど事務局から説明のあったように、いわゆる非来館型という形での図書館を志向しており、市町村立の図書館とは少し趣が異なる、専門的なものを取り扱うということで、駐車場の利用者数としては更に縮小したいと考えている。

続いて、高等看護学院の来客用駐車場については、現状では最大６台程度と考えている。これは講師の先生をお呼びする場合に使用する駐車場であり、生徒たちの利用は現状想定していない。この点については若干温度差があるかもしれないが、駅からも徒歩圏内にあるため、コンベンションホールと高等看護学院の案内については、基本的には公共交通機関を御利用いただくという形での対応を考えている。

イ　これまでの検討事項について

・　基本計画全体の構成としては、大きく６つの章で構成している。
・　第１章では、基本計画の位置付けや検討体制、基本構想の概要を整理している。
・　第２章では、６つの基本方針を踏まえ、導入機能と施設の方向性を示している。
・　第３章では、施設規模や駐車場規模を整理している。
・　第４章では、配置計画やフロア構成など、施設計画の具体的な内容を示している。
・　第５章と第６章では、事業費・財源及び事業手法・スケジュールを整理する構成としている。
・　本日は、このうち第１章から第４章までの内容について説明し、御意見

をいただきたいと考えている。

- 基本計画の位置付けについて、本基本計画は基本構想で定めた基本理念や基本方針をより具体的な内容に落とし込むものである。
- 具体的には導入機能や必要な性能、施設の規模、配置やゾーニングなどの施設計画について整理している。
- 基本計画の役割は次のステップとなる設計に必要な条件を整理する段階である。構想と設計をつなぐ計画として位置付けている。
- 資料 P33 では基本計画の検討体制として、基本計画の策定に当たり、この検討委員会を中心に検討を進めるとともに、市議会特別委員会においても適宜報告や御意見をいただいてきた。
- また、庁内では庁内検討委員会を設置し、組織横断的な検討を行っている。
- 市民意見については市民アンケートや市民ワークショップ、オープンハウス説明会などを通じて、幅広く意見を伺った。
- さらに、コミュニティひろばを整備地の最有力候補としたことを踏まえ、埼玉県との合同整備を想定し、連絡調整会議において協議を重ねてきた。
- これらの検討を整理し、基本計画として取りまとめている。
- 資料 P34 の基本構想の概要についての説明では、対象となる施設について、本庁舎と大里庁舎、妻沼庁舎、江南庁舎の３つの分庁舎を対象としている。
- 「熊谷市個別施設計画」では本庁舎更新の際に分庁舎方式の廃止を検討することとしており、各分庁舎の行政センター機能は継続しつつ、本部機能を本庁舎に集約する方針としている。
- 資料 P35 では現状と課題として､現本庁舎は建築後 50 年以上が経過し、老朽化や設備劣化、執務空間や窓口の狭あい化、バリアフリー対応の不足、災害対応力の課題などが顕在化している。
- これらは長寿命化では解消が難しく、ライフサイクルコストの観点からも建て替えによる再整備が妥当であると判断している。
- P36 では新庁舎の基本理念として「つながる・はぐくむ・まもる」を掲げ、６つの基本方針を定めている。
- 利用しやすさやバリアフリー、環境配慮、安全性など、計画全体の方針としている。
- P37 では施設規模について、３つの面積算定手法により試算を行い、基本構想では、おおむね 21,000～22,000 平方メートルと想定した。
- 整備エリアについては、コミュニティひろばを最有力候補地と決定している。埼玉県が検討を進めている北部地域振興交流拠点との連携を前提に、施設規模や導入機能については、県と調整しながら基本計画を具体

化していくこととしている。
・ 基本構想と基本計画の関係性について、基本構想では、新庁舎整備にあたっての基本理念と６つの基本方針を定めている。
・ 基本計画では、その基本方針を踏まえ、新庁舎に必要な導入機能を具体的に整理している。
・ 新しい市役所は、市民ニーズに応えるとともに、質の高い行政サービスと政策立案を支える市政の中枢となることを目指している。
・ そのため、基本方針ごとに、窓口や執務空間、DX、議会機能、環境配慮、防災・セキュリティなど、14 の導入機能を整理した。
・ これらは個別の部屋等を示すものではなく、新庁舎に求める機能や役割を整理したものである。
・ 以降、各導入機能について順次説明する。
・ 導入機能の整備方針のうち、基本方針１「誰にでも利用しやすい便利な庁舎」について、新庁舎の窓口機能を検討するにあたり、現庁舎では、市民・職員の双方から、「混雑している」「どこに行けばよいのか分かりづらい」「手続が複雑」「プライバシーの配慮が不十分」といった課題が指摘されてきた。
・ 市民・職員双方の課題を踏まえ、窓口の分かりやすさや手続きの効率化、プライバシー配慮、待合・キッズスペースの確保などを新庁舎の要素として整理している。
・ これらを基に、具体的な窓口機能やフロア構成の検討につなげる。
・ P40 には導入機能を検討するに当たって参考とした、市民及び職員の声を資料に掲載している。
・ 導入機能①「わかりやすく使いやすい窓口機能」について、現在の本庁舎では、市民アンケートやワークショップなどから、「行くべき窓口が分かりにくい」「待ち時間が長い」「相談スペースが狭くプライバシーに配慮しにくい」といった課題が指摘されている。
・ これらを踏まえ、新庁舎では、住民登録や子育て、福祉、税金など、市民利用の多い部署を低層階に集約し、来庁者の移動負担を軽減するワンフロアストップ方式を基本とすることを想定している。
・ 一方で、利用頻度の低い窓口や専門的な手続については、職員が出向いて対応する職員派遣方式を取り入れるなど、業務特性に応じて柔軟に窓口方式を組み合わせる。
・ あわせて、窓口と執務スペースを分離し、相談ブースや待合スペースを確保することで、分かりやすく、安心して利用できる窓口を目指す。
・ これにより、市民の使いやすさと職員の業務効率の両立を図る。
・ P42 で、新庁舎では、デジタル技術等の活用により窓口業務の利便性向

上を図る方向で検討している。

- 書かない窓口やオンライン手続、AI の活用など、DX の導入を進めつつ、対面での案内や相談も併用し、市民の利便性向上と職員の負担軽減の両立を図る考えある。
- 導入機能②「様々な配慮がされた相談・待合機能」について、市民アンケートやワークショップでは、「周囲の目が気になって相談しづらい」「個人情報が聞こえないか不安」「待合スペースが狭く、混雑時に落ち着かない」といった意見が多く寄せられた。
- これらを踏まえ、新庁舎では、相談内容に応じて安心して利用できる環境の整備を基本としている。
- 具体的には、相談ブースは視線に配慮した配置とし、特にプライバシーへの配慮が必要な相談については、遮音性に配慮した個室相談室を設けることを想定している。
- また、待合スペースについては、十分な面積を確保するとともに、混雑状況の可視化やキッズスペースの設置などにより、誰もが安心して利用できる窓口環境を目指す。
- 基本方針２「誰にでも優しい庁舎」の導入機能③「ユニバーサルデザイン」について、本市では、「熊谷市バリアフリー基本構想」や「公共サインガイドライン」を策定し、高齢者や障がいのある方、子育て世代、妊産婦、外国人など、多様な立場の方が安心して利用できるまちづくりを進めてきた。
- 新庁舎整備においても、こうした取組を踏まえ、単なるバリアフリーにとどまらず、ユニバーサルデザインの考え方を導入する。
- P45 に示したユニバーサルデザインの例としては、具体的には、通路や階段、エレベーター、誘導用ブロックなどの移動空間について、車いす利用者や高齢者が安全かつ円滑に移動できるよう配慮する。
- また、バリアフリートイレを分散配置するとともに、一般トイレにもベビーチェアやベビーベッド、子ども用便座を設置し、多様な利用者に対応する。
- 案内誘導やサイン計画については、色彩やピクトグラムを工夫し、誰にでも分かりやすい表示とするほか、多言語対応や、音声・視覚による情報提供など、情報のバリアフリーにも配慮する。
- 基本方針３「多様な人が集まり、活力と魅力のあふれる庁舎」について、新庁舎では、行政手続の場にとどまらず、市民が日常的に立ち寄り、交流できる拠点となることを目指している。
- そのため、導入機能④として「市民の憩いを受け入れる機能」を位置付けている。

・　具体的には、県の産業振興機能との連携により、市民同士や来庁者が自然に交流できる空間を想定している。
・　日常的に休憩や滞留が可能な多目的空間や屋外広場を整備し、展示や催しなどによる情報発信も行う。
・　また、髙城神社の参道や緑、市役所通りとの回遊性に配慮し、熊谷らしさを感じられる工夫も検討する。
・　あわせて、導入機能⑤として「情報発信機能」を整備し、市内イベントや防災情報などを分かりやすく発信することで、人が集い、まちの魅力を発信する市役所を目指す。
・　基本方針４「機能的で柔軟な庁舎」のうち、導入機能⑥「効率的で生産性の高い執務空間」について、現在の庁舎では、組織改編の度に什器の移動が必要となり、レイアウト変更に多くの手間とコストがかかること、また、業務内容に応じた働き方がしにくいといった課題が指摘されている。
・　これらを踏まえて、新庁舎では、ユニバーサルレイアウトの考え方を導入する。
・　机や椅子などの什器を標準化することで、組織変更やレイアウト変更の際にも、職員が自分の荷物を移動するだけで対応できる環境を目指す。
・　あわせて、ABW（アクティビティ・ベースド・ワーキング）の考え方を取り入れ、仕事の内容に応じて、働く場所を選択できる執務環境を整備する。
・　資料 P48 は執務空間の具体的なイメージについての説明である。
・　新庁舎の執務フロアは、オープンな空間を基本とし、集中席やミーティングスペースなど、多様な席を配置することで、働きやすさの向上を目指す。
・　個人の荷物はロッカーで管理し、書類は共用書庫に集約するなど、業務内容や働き方に応じて場所を選べる環境とすることで、生産性向上と柔軟な組織運営に対応する。
・　また、リフレッシュスペースの設置などにより、職員間の交流や知識共有を促進し、質の高い行政サービスの提供につなげていく考えである。
・　導入機能⑦「建て替えを契機とした DX 導入」について、熊谷市では「熊谷市 DX 推進計画」に基づき DX を進めているが、既存庁舎では設備や執務環境の制約から、取組に限界がある。
・　新庁舎整備は、建物の更新にとどまらず、窓口、業務、働き方を一体的に見直す機会と捉えている。
・　市民アンケートでは、待ち時間の短縮や手続の簡易化、オンライン申請や来庁せずに相談できる仕組みへのニーズが示された。

・　これらを踏まえ、オンライン申請の拡充や、タブレットや AI を活用した窓口案内、申請から決裁までを一貫してデジタル化する業務フローの構築を検討する。
・　また、職員ワークショップで指摘された情報共有や引継ぎの課題についても、DX により改善を図っていく考えである。
・　こうした課題に対し、AI による定型業務の自動化、情報・資料のデジタル管理、オンライン会議やクラウド電話の活用などにより、職員が市民との対話などにより、より創造的な業務に注力できる環境を整えていく考えである。
・　なお、DX の導入は一度で完結するものではなく、技術や市民ニーズの変化を見据えながら、中長期的に継続して進めていくものとしている。
・　導入機能⑧「議会機能」について、市議会は、市民の負託を受けて市政をチェックし、意思決定を行う重要な機関であることから、新庁舎では、議会活動が一層充実するよう、必要な性能やスペースを確保することを検討としている。
・　本会議場については、議決機関の「顔」としてふさわしい格式と機能性を備え、傍聴席については、ユニバーサルデザインに配慮し、誰もが快適に利用できる環境を整備する。
・　委員会室については、常任委員会を同時開催できる部屋数を確保し、ICT 設備の導入により、円滑な議会運営を支える計画としている。
・　また、控室などの諸室については、将来的な変化やデジタル化にも対応できるよう柔軟に検討するとともに、市民動線と分離した動線計画とするなど、セキュリティにも配慮する。
・　なお、議会機能については、市議会での検討を踏まえ、今後整理していく考えである。
・　基本方針５「環境に配慮した庁舎」のうち、導入機能⑨「ZEB の導入」と、導入機能⑩「環境負荷低減技術の導入」について、国の方針では、新築の大規模公共建築物に対し、ZEB の実現に向けた取組が求められている。
・　本事業では、こうした方針を踏まえ、環境負荷低減を一層進める観点から、ZEB Ready への適合を目指すことを基本としている。
・　具体的には、建物配置や外皮性能の向上、自然採光・通風などのパッシブ技術に加え、高効率空調や LED 照明などの設備を組み合わせ、省エネルギー化を図る。
・　あわせて、太陽光発電やエネルギーマネジメントシステムの活用、非常時にも活用可能な設備について費用対効果を踏まえて検討する。
・　なお、建物全体の性能については、埼玉県と協議のうえで決定していく

考えである。

- 導入機能⑪「木材利用」について、国では、公共建築物における木材利用を促進しており、本市においても、市有施設の木造化・木質化に関する方針に基づき、取組を進めてきた。
- 木材利用は、環境負荷の低減に加え、利用者に安らぎを与え、職員の生産性向上などの効果も期待される。
- 一方で、庁舎を構造的に木造化する場合には、耐震性やコスト面などの課題があるため、本事業では、構造の木造化ではなく、内装の一部や表示板などへの木材利用を中心に、効果とコストのバランスを踏まえて検討していく考えである。
- なお、こちらも建物全体の性能に関わる事項になるため、埼玉県と協議のうえで決定する。
- 基本方針６「安全・安心な庁舎」のうち、導入機能⑫「災害対策本部の強化」について、新庁舎では、災害発生時に市の指令機能を確実に果たすため、災害対策本部機能の強化を図る。
- 具体的には、市長の執務階に災害対策本部室などの関係諸室を集約し、職員が速やかに参集し、意思決定と指揮命令を行う体制を整える。
- また、フェーズフリーの考え方により、平常時は会議室として利用し、非常時には災害対策本部として即時転用できる空間とする。
- あわせて、災害発生後の初動対応を支えるため、職員がおおむね 3 日間活動できる備蓄倉庫を整備する。
- これにより、平常時と非常時の双方に対応できる庁舎を目指す。
- 導入機能⑬「強靭な構造の確保」について、新庁舎は、市民の安全を守るとともに、大規模災害時にも災害対策本部として機能を維持できることを重視している。
- そのため、構造・非構造部材・建築設備のそれぞれについて、国の基準に基づき、最も高い耐震性能の確保を目指す。
- 構造形式については、免震構造などを想定するとともに、非常用電源の確保やエネルギー源の多重化を図る考えである。
- なお、こちらも建物全体の性能に係る部分となるため、県との合同整備を前提に、埼玉県と協議のうえで決定していく。
- 導入機能⑭「セキュリティの強化」について、新庁舎では、市民と職員の安全確保に加え、市の財産や個人情報を適切に保全するため、セキュリティ対策を総合的に強化する。
- 具体的には、庁舎内を用途に応じてゾーン分けし、共用・来訪者ゾーンでは防犯カメラや時間帯管理により安全性を確保する。
- 執務ゾーンについては、カードキーや生体認証による入退室管理を行い、

機密情報ゾーンでは、より厳格な管理を徹底する。
・ このように、利便性と安全性のバランスに配慮しながら、実効性の高いセキュリティ体制を構築していく。
・ 基本計画における施設規模について、前回の検討委員会では、市役所部分の必要面積を約２万平方メートルとお示ししたが、その後、埼玉県との調整結果を踏まえ、内容を精査した。
・ その結果、市役所として必要な延床面積は、約 21,630 平方メートルと想定している。
・ 内訳として、事務室・窓口関係が約 8,500 平方メートルで、職員数は令和７年７月時点を基に、再任用職員も含めて881人として計算している。
・ 倉庫・書庫は将来を見据えて約 1,100 平方メートル、会議室・相談室は稼働率を考慮し約 1,400 平方メートルとしている。
・ このほか、議会関係諸室などを含めた市役所部分が約 17,960 平方メートル、これにエントランス、エレベーターや機械室などの共用部分約 3,670 平方メートルを加え、全体で約 21,630 平方メートルと整理している。
・ 新庁舎における駐車場の規模について、駐車台数は「熊谷市建築物駐車施設附置条例」を基に、庁舎利用の実態を考慮して検討した。
・ その結果、建物全体で約 190 台以上の駐車台数を確保する想定としている。
・ 駐車場の方式は、敷地を有効活用するため、自走式立体駐車場を基本に検討している。
・ また、周辺道路への影響を抑えるため、出入口の位置や処理能力にも配慮し、警察と協議のうえで計画する。
・ あわせて、優先駐車場の配置や停めやすい駐車枠の設置など、誰もが利用しやすい駐車環境を整えるとともに、将来的な公共交通利用の進展も踏まえて検討していく。

【説明に関する質問・意見等】

（委　員）　執務スペースの説明のところで ABW の話があったが、これは通常の職員用の固定席を従来のように全て設けたうえで、それとは別に他のスペースを設けるというような認識か。あるいはある程度フリーアドレス化というか固定席ではない席も用意してあまりフロア面積が増えないように配慮するのか。

（事務局）　基本的には職員の席を全員分用意し、このほかに ABW のスペースを設けることを考えている。これに当たり、現在市役所本

庁舎の３階部分の一部を固定席のほかに ABW スペースを導入して実証実験を行っている。

（委　員）　そのように整備すると、普通は全体の面積が増える形となるが、通常の固定席を減らして ABW スペースを捻出するのか。その辺りはまだ慎重に検討していく必要があると思う。

（委　員）　全体の計画に対する戦略性という観点で、例えば先ほどの駐車場の台数であれば、現在約 19 万人の市民がいるが、新庁舎を仮に 30～40 年使うとすると、そのとき人口がどうなるか、そしてそのうち市役所利用者の数というのはどの程度となっているか、したがってこのような考え方に基づき整備するといったような意味合いでの戦略性という意味であるが、今後の時代の中で、行政が行政効率を上げるのを基本的な方向性の上位に位置付けるのか、それとも質の向上を重視するのかなどといったことを検討する必要があるのではないか。

普通の民間企業であれば、設備投資をして、例えば生産性の向上がこれだけあるから、キャッシュフローが生まれて回収できるという観点から考えていくわけであるが、そういう意味での基本的な方向性あるいは大きな戦略がわかるとありがたい。

⑵　協議事項

ア　施設計画（案）について

・　建設予定地について、新庁舎の建設場所については、基本構想の段階では、①現在の市役所本庁舎位置での建て替え、②コミュニティひろばへの新設、③現在の本庁舎西側駐車場への新設、の３案を比較検討してきた。
・　その結果、工事期間中の行政サービスへの影響が少ないこと、交通利便性が優れていること、仮設庁舎の建設が不要であることなどを総合的に評価し、コミュニティひろばを最有力候補地として決定した。
・　基本計画の検討に当たっては、市民や関係者から寄せられた様々な意見を踏まえ、改めて慎重に検討を行い、その中で、星川通りをはじめとする中心市街地への波及効果や、国道 17 号を通じた市内外からのアクセス性を活かすことで市全体の活力向上にも資する立地であると評価した。
・　以上の検討経過を踏まえ、新庁舎の建設予定地は、コミュニティひろばとし、今後の庁舎整備を進めていく考えである。
・　なお、現市役所本庁舎の跡地や分庁舎の空きスペースの活用については、

今後、需要を踏まえて検討していく予定である。

・ 建設予定地における配置計画の考え方について、建設予定地には、敷地中央を東西に市道 50357 号線、北側敷地を南北に市道 50380 号線が通っている。
・ まず、市道 50380 号線については、交通量調査の結果、現時点でも利用が限定的であることから、敷地の有効活用の観点で廃道とすることとしている。
・ 一方、市道 50357 号線については、地下に下水道本管があり移設が難しいことから、道路としては存置しつつ、道路法上は廃道し、敷地内通路として人と車両の通行を確保する計画としている。
・ 建物配置については、市役所と埼玉県施設を合築とし、敷地南側に延床面積約 35,000 平方メートル、地上 11 階建ての建物を配置する想定である。
・ 駐車場については、敷地北側に 190 台以上の立体駐車場を配置し、条例に基づく必要台数を確保する計画である。
・ また、南東側にメインエントランスを配置し、歩行者動線に配慮するとともに、建物と駐車場は連絡通路で接続する計画としている。
・ なお、本配置計画は、施設配置の可否や動線を検証するためのイメージであり、今後の設計段階で柔軟に検討してくものである。

【説明に関する質問・意見等】

（委　員）　擁壁・外構・植栽等についてはどのように考えているか。

（事務局）　現時点では木を設けるとしても植栽として道路等と断絶するように区切るのではなく、道路や西側の高城神社の参道などの周辺環境との一体性を考慮して設計していきたいと考えている。

（委　員）　高城神社の参道のところは２メートルくらいにしてそこにカラーをつけるなども一つの案になっているのか。

（事務局）　現時点の基本計画の中ではそこまで記載するというのはなかなか難しい状況だが、次年度以降、この事業の手法等についても現在色々と検討しているところではあるものの、民間等の提案について要求水準書という形で設けていくことになるとは思うが、その中で道路への配慮という形で項目出しをしていくことにより、提案を受けたいとは考えている。

（委　員）　パースは作成するか。

（事務局）　建物内部のパースは考えているものの、外観については今後

民間事業者の御提案を受けていく予定であり、その前にイメージが固まってしまうのも望ましくないため、現段階ではできたとしてもお豆腐のような状態のもの程度かと認識している。

（委　員）　メインエントランスは南東の角あたりにあるが、駐車場を使ってくる方や障がい者も含めて北側の駐車場に車を置くとなると、1階の配置状況にもよるとは思うが、駐車場側にも出入口を設ける考えはあるか。

（事務局）　立体駐車場との連絡通路の設置を検討しているが、その１階部分にも出入口の設置を想定している。このほか、西側に業務用・事業者用出入口を設ける予定である。

（委　員）　エレベーターについてはどのように考えているか。

（事務局）　コアの位置については、最低２か所以上の両端コアという形で、今後事業者からの提案等を受けていきたいと考えている。

（委　員）　メインエントランスの出入口の位置はほぼ決定しているのか。

（事務局）　南東の角のところがメインということであれば、この位置は変更なくいきたいと考えている。

（委　員）　今回建設予定地については今まで慎重審議を重ねて方向性が出ている。先ほど事務局から説明があったが、資料 P60 の上から３行目にコミュニティひろばを最有力候補地として決定したとあり、これは最有力候補地ということだから、100％決定ではないと理解できるだろうと思うが、ただ場所を決めなければなかなか議論が進まないので、これを否定しようとは思っていない。ただやはりここまで検討が進んできて、配置計画まで見せてもらうと、縮尺が正確かどうかはわからないが、敷地の面積、建蔽率、容積率を考えたときに、この場所は商業地域であるから、建蔽率が８０％なので、建てようと思えば建てられるという試算を私もしている。当然に周りに余剰地が少ないので、他の委員もそういう意味もあってかはわからないが、緑地帯だとか、今の市庁舎にあるロータリーだとか、あとは防災拠点である施設であれば最終的には緊急の車が沢山入ることもあるので、敷地に余裕があるというのがベースだと思うが、残念ながら今の形態ではそれがない。だからそのようなことについてはここで検討してどうしようというわけにはいかないので、ただ委員の皆さんもこれから基本計画ができ

て、事業が進んでいく段階でそういうことを認識しておいてもらって、その上で、これからどのようにより良いものとし、課題を工夫して克服して造っていこうという、そういう認識を共通で持たないと大変かと思う。私も議長という立場で、こういった計画は最終的に議会が承認しなければできないので、我々が最終的にこの計画を承認するということはあらゆる項目を了解して承認したということになり、これは執行部が勝手に決めたことですとは言えないので、責任は持たなければいけない。私は最初から建設予定地をコミュニティひろばにすることに関しての懸念を持っていた。ただ全体の流れとして、よいところもあるということで、こちらに進んでいるわけだからそれ以上のことは言わないが、今のような基本的な要素についてはしっかりと認識したうえでやっていきたいということを発信させていただく。

（委　員）　フロア構成等には書いていなかったが、市役所の職員や県立の高等看護学院の学生さんたちが使える食堂のようなものはこの建物の中に入るのか。食堂のようなものは想定されておらず、皆建物の外に行って食べるということを想定しているのか。

（事務局）　建物内に食堂を設置することは現時点では想定しない。ただし、一部民間施設の設置は検討していこうと考えているところである。建設予定地は位置も中心市街地にあり、周りに飲食店もあることから、建物の中には現在のところ食堂の設置は想定していない。

（委　員）　それに関して、例えばお昼休みに特に県立高等看護学院が上の階層に入るため、お昼になるとエレベーター等が相当混雑するのではと思う。例えば食堂などが上の階にあれば少し動線が分散して緩和されることもあると思うが、食堂などがないと昼にかなり集中しそうに思うので、そこは配慮が必要かと思った。

（委　員）　埼玉県から２点。まずパースについては一応考えており、先ほど事務局から説明があったように大体規模感としてこんな感じとお示しできるように今検討を進めているところである。
もう一点、メインエントランスの部分については先ほど事務局から変更なしでいきたいという話があったが、これはエントランスも含め総合的にどのような配置が最適なのかを考え

ていきたいと考えている。

（委　員）　商工会議所の会頭としてこの委員会の委員に入って、特別この事業に対してどこまで責任を持っていくという観点では色々思うことは沢山ある。ただ、ここでの限られた時間の中でそれを一つずつ潰していくことを考えると時間が足りないと思う。ただ、この委員会の中で研究されていることについて御指導をいただいたり、必要に応じて意見を出させていただいたりし、それも是非検討していただきたいと考えている。

（ここから非公開）

本議題に関する情報は、政策形成過程の重要な検討内容を含むため、非公開とし、議事録の記録を省略する。

（非公開部分終了）

6　その他

次回、第４回会議については、令和８年２月 17 日に開催予定

7　閉会