

論点のまとめ資料

<1-1- (1) 安全な場所かどうか>

	ゼロリスクを求めるのか	躯体以外の安全性	防災拠点としての役割を市庁舎に求めることの是非	発災時のソフト面での対応
全体論	<ul style="list-style-type: none"> ・ゼロリスクではなくリスクの想定を徹底した上で、対策を考えていくべき。 ・事前の調査の必要性も。 	<ul style="list-style-type: none"> ・躯体そのものの安全性は確保されることを前提で議論を進めるべき。 	<ul style="list-style-type: none"> ・防災拠点とするならゼロリスクを目指すべき。 →賛否両論。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ソフト面で対応できるように担保することが前提である。
水害に対して	<ul style="list-style-type: none"> ・想定する水害リスクは L1 なのか L2 なのか。 →市は L1 を想定。 	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺道路が水没した際に防災拠点として機能するのか。 		<ul style="list-style-type: none"> ・公用車が水没する危険性。 →タイムラインに基づき事前に避難させる。(※) ・水没しても職員の出撃拠点になり得るのか。
震災に対して	<ul style="list-style-type: none"> ・液状化についても想定すべき。 	<ul style="list-style-type: none"> ・液状化によって周辺道路が使用不可になった際に防災拠点として機能するのか。 ・周辺の復旧のしやすさについて。 		<ul style="list-style-type: none"> ・道路の液状化にも対応できるようにすべき。

※ 執行部の説明である。

< 2-1-(1) 職員がもたらす経済効果 >

	職員の昼食	なすべき対応	来庁者の効果	その他の効果
全体論	<ul style="list-style-type: none"> ・ 両庁舎それぞれ 1200万円 / 年間ほどの直接消費がある。 ※ 1か月に 100万円ほどの消費。 		<ul style="list-style-type: none"> ・ 計測できていない。 → 職員のもたらす効果に匹敵する規模の可能性もある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 職員の昼食以外の経済効果については未知数（飲み会、雑貨等）。 ・ 需要の集中がもたらす公共交通機関の集積に対する効果。
庁舎がなくなることで失われるもの	<ul style="list-style-type: none"> ・ 年間 1200万円程度の直接消費が失われる。 ・ オリベストリート等の賑わいを下支えしている可能性がある。 → 特に平日の昼間人口の喪失。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 仮に移転する場合、それに見合う振興策が求められる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 飲食、雑貨、士業等の関連業種の集積が失われる可能性。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 飲食店をはじめとして、基礎的需要の喪失によって店舗の減少が見込まれ、ドミノ式の衰退が危惧。 ・ 行政の中心地としての特性が失われた場合、関連業種の集積が失われる可能性。
庁舎が移転してくることでもたらされるもの	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅周辺の賑わいの起爆剤になり得る。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 需要の増大に向けて賑わいづくりのプランが求められる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 飲食等の直接消費の他、士業等の関連業種の集積が期待できる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 行政の中心地としての機能が高まった場合、士業等の関連業種が集積しやすくなる。 ・ 基礎的需要の増加による店舗増が、連鎖的に賑わいを生み出す可能性。

< 2-1-(5) 庁舎が立地することのデメリット >

	全体論		駅北に立地した場合		日ノ出町に立地した場合	
	メリット	デメリット	メリット	デメリット	メリット	デメリット
経済面	<ul style="list-style-type: none"> ・職員、来庁者等のもたらず経済効果は絶大（市役所は市内最大のオフィスビル） 		<ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺の賑わい創出の起爆剤になり得る。 	<ul style="list-style-type: none"> ・固定資産税の増加に直接寄与はしない。 →民間企業が立地すれば固定資産税の増加が見込める。 ・民間活用に比べて経済効果が低い可能性 	<ul style="list-style-type: none"> ・これ以上の経済効果の喪失を生まない。 	
交通面			<ul style="list-style-type: none"> ・需要の集中によって公共交通機関の維持に効果的。 ・移動にかかるロスがなくなる（市民、職員） 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通渋滞を誘発する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・来庁者による交通渋滞には至らない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通機関での来庁は現時点では不便。

< 2-2-(1) そもそもコンパクトシティとは

(2) 多治見市の進めるコンパクトシティの是非>

	全体論	都市計画上の位置づけに 差異がない点について	「多治見らしさ」と言う観点	行政の市民への説明の在り方
都市計画との整合性 ネットワーク型コンパクトシティの是非	<ul style="list-style-type: none"> ・まずはコンパクトシティとは何なのかを総括して、改めて都市計画から考え直すべきという意見も一部からあった。 	<ul style="list-style-type: none"> ・拠点性を高めるということで都市機能の一つとしての公共機関を持つていく。(※) ・交通網の整備、公共交通の充実が、コンパクトシティ、中心市街地の活性化の視点では重要。(※) 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺地区は都市としての拠点性を高める地域であることに対して、現庁舎敷地はオリベストリート構想に基づくまちづくりに資する地域である。(※) ・川南のまちづくりの視点、川南と駅周辺地区との連携の視点が必要。(※) 	<ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりのランドデザインの中で、本庁舎が駅北に移転することの必然性や妥当性が、政策の方向性として伝わっていないのではないか。

※ 執行部の説明に対する質疑を整理したものである。

<3-1-(4) そもそも駐車場とは>

	全体論	利用者にとって	公用車に関する利便性	財政面について
土地を購入して建設	<ul style="list-style-type: none"> ・3パターンのシミュレーションをしっかりと行うべき。 ・駐車場利用台数の将来推計は、現時点では判断が難しい。 ・利用者にとっての利便性は、運用面に対応できる部分もあるのではないか（障がい者用駐車場、乳幼児連れ駐車場等）。 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅北庁舎地下駐車場、駅北立体駐車場に加え、駐車場が複数立地することとなり使いにくいのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者にとっての利便性を重視すべき。 ・職員の生産性の観点からは公用車は近くにあるべき。 	<ul style="list-style-type: none"> ・イニシャルコストの上昇が懸念。
土地を借りて建設		<ul style="list-style-type: none"> ・駅北庁舎地下駐車場、駅北立体駐車場に加え、駐車場が複数立地することとなり使いにくいのではないか。 		<ul style="list-style-type: none"> ・ランニングコストの上昇が懸念。
民間駐車場を活用		<ul style="list-style-type: none"> ・上記に加え、さらに駐車場の場所が増える可能性。 		<ul style="list-style-type: none"> ・ランニングコストの上昇が懸念。