

第4回 小郡市庁舎建設審議会

－議事録－

日時 : 令和8年5月27日(水) 15:00～
場所 : 小郡市役所 本館3階大会議室
出席委員: 前田真委員、鮎川透委員、森勝則委員、重松正喜委員、佐藤真紀子委員、
村橋理恵委員、片根暢宏委員、島弥生委員、守屋彩乃委員
欠席委員: 大石たえ子委員
事務局 : 熊丸経営政策部長、牟田経営戦略課新庁舎整備推進室長、肥山係長、
有富主任主事
議事 : 新庁舎の規模・位置について

事務局

～資料に沿って説明(1ページから8ページまで)～

委員

- ・ 答申案の内容について、3つの視点から意見をいただきたい。第1に、各項目の方向性として、これまでの議論の中で大きく外れた内容がないかという確認。第2に、答申として特に強調すべき点、あるいはこれまで述べた意見が答申案に反映されていない事項はないか。第3に、小郡市の地域特性を踏まえた記述として過不足がないかという点。縦に長い地形、ハザードマップ、警固断層といった位置に関する内容が機能の観点から漏れていないか、追加すべき事項はないか。以上3点を中心に、気付いた点があればご意見をいただきたい。

委員

- ・ 防災拠点に関して確認したい点がある。非常用発電機の必要容量について調べたところ、72時間程度が一つの目安として示されている自治体事例(鳥栖市)があった。
- ・ 免震構造の採用など、構造についても再確認が必要だと考える。
- ・ これまでの回で、個別の相談室が必要という意見が多く出ていた。部屋の確保も重要だが、市民課のように来庁者が多い窓口には、専門の相談コーナーや、証明書の発行手続きが分からない方に案内してスムーズに対応できるような機能を設けることが必要ではないかと考える。

委員

- ・ 表現の修正や追加で対応できる部分もあると考えられる。防災に関しては、72時間という数値を明記する方法もあるが、国の基準・指針を遵守する旨の表現とする方が適切

かもしれない。事務局からコメントをお願いしたい。

事務局

- ・ 非常用電源機能について、国の指針として非常用発電機等を保有し、それに必要な 72 時間分程度の燃料を確保することが望ましいとされていた記憶があるので、その内容を踏まえた答申内容としていきたい。ただし、庁舎の全機能を 72 時間補完するかどうかについては、国の指針ではそこまで述べられていないと考える。例えば、災害対策本部の機能維持に必要な電力や、防災情報関係の機能を維持できる電気容量の確保に絞ることが必要と考えるため、その観点から内容を整理させていただきたい。

委員

- ・ 8 ページの「庁舎のシンボル性と景観の調和」について、前回の審議会で京都タワーなどの話があったが、せっかく建設するのであれば、七夕をイメージするような庁舎も考えられないかと思った。

委員

- ・ デザイン性の観点から象徴的なものを検討することも一つの方向性と考える。過度な費用をかけることは論外だが、そのような要素をデザインとして検討することを表現に加えられないか、事務局で検討をお願いしたい。

委員

- ・ 窓口機能に関して申し上げたい。死亡届の提出時など、お悔やみに関連した各種手続きは多岐にわたる。特に夜間の手続き対応など、そういった相談窓口の機能を市民課に設けることを検討していただきたい。

委員

- ・ 窓口機能の中で、時間外の取り扱いに関して、単なる窓口機能にとどまらず、市民感情に配慮した形での対応を含めて検討いただきたい。

委員

- ・ 防災の項目の中で備蓄倉庫の取り扱いについて確認したい。これまでの議論では、既存施設との共存での備蓄という方向で整理されていたように記憶しているが、その点の整理はどうなっているか。

事務局

- ・ 庁舎内での食料備蓄については、災害対策本部を運営する職員用の水・食料を備蓄して

おく必要がある。これまでの議論では、庁舎とコミュニティセンター等で役割を分担するという整理であり、庁舎への避難者受入れは想定していない。避難者用ではなく、あくまで災害対策を担う職員用の水・食料の備蓄を庁舎で確保するというイメージで、文言を追加させていただきたい。

委員

- ・ 「大規模災害時には司令塔としての役割が求められる」という項目に、運営上の最低限度の機能として何を担うかを補足することで、全体を包含できるのではないかと考える。他の記述との兼ね合いも踏まえ、検討をよろしくお願ひしたい。

委員

- ・ 以前の審議会で、職員の皆さんが現状の庁舎でいかに働きにくいかという話を伺った。食堂、個室、トイレなど、職員が働きやすい環境に関する事項を答申案に盛り込むことは可能か、それとも後の段階で反映されることになるのか。

事務局

- ・ 職員のための福利厚生施設については、必要性があれば答申に盛り込むことが適切と考える。ただし、答申を受けた後に基本構想の策定に入る流れとなっており、その過程で職員アンケートを実施する予定である。職員から要望があれば検討する必要があるし、逆に食堂等が不要という意見が出れば検討しないということになると考えている。

委員

- ・ 部署によっては来庁者と接する機会が多い部署もあれば、そうでない部署もある。全体として一律に考えるのではなく、部署や業務内容に応じて細やかに検討いただきたい。来庁者がいる中、執務スペースで食事をとるとするのは職員のことを考えると良くないと思うので、その点を踏まえた対応をお願いしたい。

事務局

- ・ 現状では、職員の多くが自席で昼食をとっている。食事到来庁者や電話への対応が発生するという課題がある。委員のご意見にあるとおり、職員がゆっくり休める場所の確保は、職員のパフォーマンス向上のためにも重要であることから、その旨を答申案に反映させていきたい。

委員

- ・ 職員に関する記述は、事務局としても表現が難しいところだと思う。行政サービスの窓口機能を担う項目に、庁舎で執務する職員や議会開会時等の議員が快適に執務等を行

っていくために必要な機能を有すること、という趣旨の内容を追加することで、福利厚生施設や窓口機能との分離といった各種要素を包含できるのではないかと考える。かなり大まかな表現ではあるが、参考にしていきたい。

事務局

～資料に沿って説明（9 ページから 11 ページまで）～

委員

- ・ 前回の審議会での議論も踏まえ、事務局に方向性として取りまとめていただいた。その内容についてご意見をいただきたい。
- ・ 本日の確認事項として、規模に関する論点 1 と論点 2 について、位置と切り離した上で、規模を考える際の方向性として整理いただいている。以前の審議会でシェアスペースやコワーキングといったご意見もあったが、方向性の中で十分に反映されていない部分があるかもしれない。位置がどこであっても共通して必要なフロアスペースの考え方など、この方向性は必ず踏襲してほしいという意見やコメントをいただきたい。

委員

- ・ 前々回の審議会で、休日に家族連れが訪れるようなレストランスペースや、市役所に用事がなくても気軽に立ち寄れる場所があると良いという意見が出ていた。行政サービスは自分から調べなければ分からないことも多く、ホームページも情報が奥にあることがある。日頃から用事がなくても足を運べるような市民の憩いの場として機能してほしいと考える。

委員

- ・ 事務局の方向性については問題ないと考える。
- ・ 駐車場はアクセスに関わる要素であるが、庁舎規模の大小に関わらず一定の駐車台数の確保は必要と考える。

委員

- ・ 方向性については概ね反映されていると考え、特段の意見はない。
- ・ 一点気になるのは、現在、庁内でグループ制を導入するなど組織のあり方が変化していることである。庁舎の部屋の分け方や余白の確保をどこまで先を見据えて設計するか、こうした組織の変化も念頭に置きながら庁舎の設計を考えていくことが必要と感じる。

委員

- ・ 方向性についてはきれいにまとまっていると思う。特に異存はない。

- ・ ただ、今後さらに組織が細分化される場合、例えば埋蔵文化センターには文化財課が、運動公園にはスポーツ課が必要といった状況が生じる可能性もある。必ずしも全ての課が1箇所に集中するわけにはいかない場合もあることを念頭に置いておく必要がある。

委員

- ・ 課が増えたりグループ制が導入されたりすることは内部では把握できても、一般の市民には伝わりにくいことが多い。どこに行けばよいか、何をどこに尋ねればよいか分からないという状況が生じないように、市民への丁寧な周知や分かりやすい案内を心掛けていただきたい。

委員

- ・ 方向性について特に申し上げることはない。
- ・ 一点、電話に関する要望を申し上げる。市役所から発信する場合は問題ないが、着信した際にどの課からの電話か分からないという状況がある。課ごとに電話番号を持つなど、何らかの改善を検討していただきたい。

事務局

- ・ 以前は複数の回線からランダムに発信されるため、着信した際に発信元の課が分からないという状況があった。現在は各課への直通番号が割り振られているため、着信した番号に折り返していただければ、発信した課につながる対応となっている。

委員

- ・ それでも代表番号しか表示されず、困ることがある。

事務局

- ・ 原則として直通番号での対応としているが、一部で代表番号が表示されてしまうケースが残っているようである。その場合は、財政課が一旦受けて庁内で周知し、対応するという方法を取っている。本来はすべての発信に直通番号が表示されることが望ましいが、現状そうならない部分はお不便をおかけしている。

委員

- ・ 方向性の内容については概ね問題ないと考える。
- ・ 駐車場については、本庁に必要な台数を設計の段階でしっかりと算出すれば良いと考えており、過大な規模は必要ないと思う。
- ・ 現在、東別館や西別館など複数の建物に機能が分散している。これを一箇所に集約する

ことが基本だが、文化財課やスポーツ課など施設管理を担う部署については、それぞれの現地に残してその機能を発揮していただきたい。

- ・ 余白となる空間については、可変性のあるオープンスペース型の会議室を設けるなど工夫することで、必要以上の面積を抑えることができ、建設費の削減にもつながると考える。事務局で検討の上、答申に反映していただきたい。

委員

- ・ 「機能量」という表現について確認したい。庁舎に収容する機能のボリュームという意味であれば、それはソフトの話になる。ハードの観点では、端的に言えば床面積がそれに当たる。両方の側面を含む概念として「機能量」という言葉は適切ではないかもしれない。
- ・ また、量だけでなく、可変性やオープン性に関する議論は空間の質の話でもある。量と質、床面積とそこに内包する機能、この4つの要素が絡み合っているが、「論点1で何を議論したか」が伝わりにくい表現になっているように感じる。

委員

- ・ 一言で表現するのが難しい部分は、無理に一語にまとめなくても良い。可変性やオープン性等を考慮しながら最適な床面積を検討する、という考え方のプロセスを丁寧に記述した上で、適切な規模・床面積を試算する、という形の表現で問題ないとする。

事務局

- ・ グループ制に関連して補足させていただく。これまでは課内の係ごとに見えない壁があり、来庁者が「隣の係のことは分からない」「担当者が不在」といった対応を受けるケースもあった。また、2人係で1人が産休・育休を取得すると組織が機能しにくくなるという課題もあった。そこで、課単位で責任を持って市民対応できる体制を整えるため、自治体としてはやや遅れた取組ではあるが、グループ制を導入し課題解決を図れるような取組を進めている。分かりにくくなるという懸念もあるが、来庁していただければ誰かが対応できる体制を目指している。
- ・ あわせて、今年度はホームページのリニューアルも行っており、オンラインで事前に調べれば回答が得られるような使い勝手の良い仕様に改めている。また、オフィス改革も進めており、こうした取組を新庁舎において、より本格的に展開していきたいと考えている。

事務局

～資料に沿って説明（12ページから21ページまで）～

委員

- ・ 本日の最後の議題として、事務局から規模と位置を一体的に考える視点が整理された12、13 ページを中心に説明があった。アクセス性、防災上の安全性、建設中の市民サービスへの影響、まちづくりとの整合という4点のポイントと、地形・地理的条件、災害リスク、公共交通の状況、人口分布、既存公共施設の分布といった参考資料が示されている。位置を検討する際に特に重視すべき条件や追加すべき視点として、どのような要素が必要かについてご意見をいただきたい。
- ・ 公共交通の観点では、西鉄・甘鉄に加え、のるーと、相乗りタクシーといった行政が政策として導入した移動手段も含まれる。今後さらに新たな公共交通のあり方を検討することも一つの論点になり得る。少子高齢化・過疎化への対応として小型バスを導入している事例も他自治体にあることから、現状のインフラだけでなく、将来の公共サービスとしての交通手段のあり方と駐車場との兼ね合いも念頭に置いて検討いただきたい。

委員

- ・ 位置については現在地が最も適当と考える。
- ・ 東西には国道500号、南北には七夕通りが走っており、この2本を中心に考えることが適当ではないか。のるーとや相乗りタクシーの運行エリアは行政の判断で変更も可能と考える。西鉄・甘鉄の駅も近くにあるが、実際には来庁するために鉄道を利用する市民は少ないと思われ、自動車が主な交通手段であることから、国道500号と七夕通りを軸に検討することが適当と考える。

委員

- ・ アクセス性、防災上の安全性、建設中の市民サービスへの影響、まちづくりとの整合性が論点として示されているが、最も重要な要素はアクセス性だと考える。現在の場所が市の中心であると考えるので、その近辺で候補地を検討することが望ましい。

委員

- ・ 交通アクセスの良い場所であることの重要性は十分に理解している。
- ・ 示されたハザードマップを見ると、現庁舎はぎりぎり水害ハザードエリアに入っていないが、立地とハザードマップの関係の重要性を改めて認識した。
- ・ のるーとや相乗りタクシーが市内の末端まで行き届いているかについては、実感として課題があると感じている。高齢者が免許を返納せざるを得ない状況の中、のるーとが運行されていない地域もある。相乗りタクシーも利用に一定の制限があり、使いにくさを感じている方もいる。新庁舎の整備に併せて、交通アクセスの改善についても何らかの対応を検討いただきたい。

委員

- ・ 幹線道路が交差するこの周辺が最も適していると考えているが、数年前の久留米の水害の際に七夕通りが通れなくなり、国道 3 号を迂回して帰ってきた経験がある。そうした観点からは、小郡駅の西側に建設可能な土地があれば、水害リスクを考慮してそちらの方が良い可能性もある。小郡駅の東側への改札設置が実現すれば利便性も高まるが、西側に適した土地があれば選択肢として検討する価値があると考えている。

委員

- ・ 大雨の際、現在地の周辺でも郵便局前交差点周辺が通行困難になった事案があった。ハザードマップに示されるような状況下では道路も通行不能となる場合があり、建物が浸水を免れたとしても職員が参集できないという問題が生じる。位置を検討する際の重要な論点として、こうした実態を共有しておく。

委員

- ・ ハザードマップ等を見ると、現実的に選択できる場所は限られているという印象を受ける。ただ、新庁舎の整備が 5 年後か 10 年後かまだ見通せない中で、複数の候補地を一度に絞り込む必要はなく、2 箇所から 3 箇所程度の候補地を検討の対象とすることもこの審議会の役割の一つになり得ると考える。また、市役所が特定の場所に立地することで、周辺の道路整備や治水対策が進み、地域の安全性が高まる可能性もある。市役所の立地が地域整備の契機になることも視野に入れながら検討していただきたい。

委員

- ・ 現在地での建て替えには仮庁舎の整備が必要となり、その分のコストが発生する。市民サービスの継続性という観点からも、別の場所への新設の方が現実的な場合もあるのではないかと考える。現在地の近くで適地があれば、そうした方法が現実的ではないかと考える。

委員

- ・ 場所の選定は非常に難しい問題だと感じており、資料についていくつか確認したい。17 ページの地震被害想定資料について、この資料が伝えていることは、小郡市全体が地震リスクに直面しているということによいか。

事務局

- ・ 17 ページの資料は、水害に加えて地震リスクも踏まえた位置の検討が必要という趣旨から作成したものである。警固断層が小郡市に与える影響が大きいため、まずそのリスクを把握いただくことを目的としている。市内で震度 5 強から 6 強程度の揺れが想定されており、断層の位置と震度想定の中で最も小郡市への影響が大きいケースを資料

に掲載している。最大震度等を念頭に置いた上で位置についての議論を進めていただきたい。

事務局

- ・ 補足すると、警固断層は大体筑紫野付近まで走っており、小郡市内の震度分布は資料に示されているとおりである。断層に近い場所ほど揺れが大きいと考えるのが一般的だが、南部の方が強く揺れる想定となっている。これは地盤の影響によるものと考えられる。山地は揺れにくく、田んぼや川沿い、沼地周辺は揺れやすい傾向がある。そうした場所への建築物の建設は地盤改良としての杭の本数が増えるなど、建設費の増減にも影響することから、今回この資料を提示している。

委員

- ・ 地震のリスクが市全体に及ぶことは理解した。地震発生時に庁舎が耐えられる地盤であるかどうかや、市役所機能を維持するためのライフラインの老朽化状況も地域によって異なると考えられるため、インフラの状況も踏まえた立地選定が必要と考える。そのための資料があるとより深い議論ができる。
- ・ 人口分布の資料は現状を示すものだが、今後10年、20年先の予測も重要な検討材料となる。例えば希みが丘のようにかつては山林だったが現在急速に人口が増加してきた地域もあり、今後人口増加が見込まれる地域の分布についても資料を示していただけると、より充実した議論ができるのではないか。

委員

- ・ 第2回審議会で将来の人口予測に関する資料は提示いただいているが、年齢層別のメッシュデータまでは含まれていなかった。今おっしゃっている趣旨は、宅地造成の計画や農地転用の動向といった情報も含まれるかと思う。三国が丘や美鈴の杜はすでに開発余地がほぼなく、今後は高齢者が増加するのみといった地域ごとの動向を把握したいということかと思うが、統計上そのような資料はあるか。

事務局

- ・ 市全体の人口動態や年齢層別の動向については第2回でお示しした。エリア別の人口推計については、小さい単位でエリアを絞って推計すると数値の偏りが生じやすく、正確な数字を出すことが難しい。現状の人口分布は今回の資料でお示しているが、推計となると例えばある地区が急激に人口増加するようになるといった不自然な結果になりかねないため、エリア別の細かな人口推計の提示は難しいと考えている。ただし、大規模な宅地造成が今後想定される地域については、その考え方をお示しすることは可能と考えている。

事務局

- ・ 最近の都市計画の動向として、市街化調整区域から市街化区域への編入が一部で行われている。直近では福童地区と大板井地区の一部が市街化区域に編入されており、これらの地域では住居の新築により若い世代が増える見込みがある。また、立石地区（立石中学校周辺）や立石の今隈（インター周辺）でも区画整理事業の計画があることから、今後若い世代が増加する可能性がある地域として挙げられる。

委員

- ・ 現庁舎の場所に建設することは絶対に不可能か。現在地が最も適切だと考えている。

委員

- ・ 位置についての議論では付随する制約条件も多くあることから、今回の答申では特定の場所を示すことは求められていない。現在地が最も良いという意見は当然あって良いが、開発手法や諸条件の検討については行政内部でしっかりと行っていただくことになる。

委員

- ・ 12 ページのアクセス性について、庁舎への来庁という視点から見ると、西鉄・甘鉄は広域のアクセス手段であり、市外や市内でも遠距離からの来庁者を想定したものとなる。一方、市内の方々の来庁はほとんどが自家用車になるため、この2つのレイヤーに分けて整理する必要がある。自家用車については場所の選択肢は広がるが、駐車場の確保が条件として伴うという点が重要な論点となる。したがって、駅との距離は広域アクセスの観点として整理し、市内からの来庁については駐車場の整理がポイントになるという考え方で整理する方が適当ではないか。
- ・ また、都市計画道路の状況についてこの資料には記載がない。先ほど国道 500 号と七夕通りの話があったが、幹線道路網の全体像や、都市計画上の用途地域に関する情報が資料に含まれていない。これらが分かる資料があると議論がより深まると考える。最終ページの資料では公共施設の分布は分かるが、道路網の詳細は読み取りにくいいため、資料の追加をお願いしたい。
- ・ 広域アクセスの観点からは、高速道路のインターチェンジとの位置関係も考慮すべき要素と考える。

委員

- ・ アクセス性のご意見はそのとおりと考える。公共交通を利用できない方々が来庁する際のサービス提供の必要性を考えると、AI オンデマンド交通であるのーとが実際に

機能しているかどうかの評価も必要である。まだ市民サービスとしては確立できていないのではないか。レンジを変えることと幹線道路の都市計画について、もう少し丁寧な資料があった方がいいと考える。

- ・ 建設中の市民サービスへの影響についても、別の場所への新設であれば市民サービスを継続できるという意見がある一方、現在地周辺での整備も駐車場等の配置換えによって対応できる可能性もある。現庁舎周辺のゾーニングについて、西別館・南別館・裏の市の駐車場等を含めた敷地の利用状況を整理した資料があると、位置についての議論がより具体的に進められると考える。
- ・ アクセシビリティとまちづくりは表裏一体の関係にある。立地適正化計画や市街化調整区域の状況など、小郡市の都市計画に関する資料を改めて次回提示していただくと、委員の皆さんが意見を出しやすくなると思う。そこまでの資料で議論しても、エリアレベルでの結論にしかならないと思われるが、より丁寧な議論のために準備をお願いしたい。

委員

- ・ 筑紫野市役所、鳥栖市役所、基山町役場は JR や西鉄の駅との関係をほぼ考慮せずに立地が決まっているように見受けられるが、そのような考え方（駐車場の確保を優先した立地選定）もあり得るのか。

委員

- ・ 筑紫野市役所は旧国道 3 号線沿いに立地しており、広い駐車場を持つが、庁舎前の広場スペースは福岡市役所西側の広場のような活用を意図して設計されたと聞いている。ただし、屋根がなく暑さへの対応が難しいため、現状では十分に機能していないとも聞いている。
- ・ 鳥栖市役所は旧庁舎の後ろの野球グラウンド跡地に移転して広い駐車場を確保しており、JR 鳥栖駅は交通結節点ではあるが降車する人はそこまで多くなく、元々が国道 34 号沿いの自動車交通を前提とした立地であると聞いている。
- ・ 小郡市の場合、西鉄小郡駅中心のまちであった時代から、大規模住宅地開発によって三国方面の人口が増加するなど、まちの重心が変化してきている。ただ、北部は商業地を筑紫野市や鳥栖市に依存する部分があり、まちの特性として自動車利用が前提となっている面もある。他自治体の事例はそれぞれの地域事情を反映したものであり、小郡市に直接当てはめることはできない部分も多いが、参考にできる要素は積極的に取り入れていく必要がある。
- ・ 今後整備予定の筑後市役所も羽犬塚駅から約 2 キロ離れた場所での建て替えとなっており、駅徒歩圏かどうかよりも地域の交通実態に合った立地が選択されている事例といえる。
- ・ 駅視点のまちなのか、車中心のまちなのかという点は、小郡市の 5 年後、10 年後のま

ちづくりの方向性とも深く関わる。次回の審議会では、立地適正化計画や都市計画マスタープランなどの資料を添えていただくと、議論の腹落ちがしやすくなると思う。

委員

- ・ 先ほど市内の方は車で、広域は電車だと申し上げたが、0か1かではなく、一定割合は公共交通で来庁する方もいる。その折り合い点をどう考えるかが重要であり、「全員が車で来る」という前提で過大な駐車場をつくることにはならないようにしたい。
- ・ また、現代の建築・計画技術であれば、場所の制約があっても様々な工夫が可能である。例えば順を追って建て替えていく工法や、上を建てて下を壊してやり直すといった対応も技術的には可能である。まずこの周辺という大まかな場所を決めることが先決であり、その後の計画的・技術的な対応は設計者に委ねることが適切と考える。

委員

- ・ 本日の議論は一通り終了したと考える。事務局にお返しする。