

令和4年度

登別市役所庁舎移転に伴う交通処理等検討業務委託

調査結果報告書
(概要版)

令和5年3月10日

1. 実施概要

1-1 調査日時

(1)調査日:

- ① 交差点交通量調査: 令和4年11月15日
- ② 本庁舎及び関連施設利用者数調査: 令和4年12月6日 登別市総合福祉センターしんた21: 令和4年12月7日
- ③ 本庁舎駐車場利用実態調査: 令和4年12月6日
- ④ 本庁舎駐輪場利用実態調査: 令和4年12月6日

(2)調査時間:

- ① 交差点交通量調査: 7時～19時(12時間調査)
- ② 交差点交通量調査以外: 9時～17時30分(開庁時間内)

1-2 調査項目

- ① 交差点交通量調査(車種別・時間帯別・方向別自動車類及び歩行者類計測、信号現示調査、朝ピーク時(7時・8時台)滞留台数調査(交差点2D方向のみ))
- ② 窓口利用者数調査(来庁部署及び窓口利用者数、交通手段)
- ③ 駐車場利台数・駐車時間調査(駐車台数・駐車時間計測)
- ④ 駐輪場調査(時間帯別駐輪台数計測)

1-3 調査方法

- ① 交通量調査地点: カウンターを用い、時間帯別・方向別に自動車類及び歩行者類を計測した。なお、歩行者類については、「小学生」、「中学生」、「その他」の属性別に計測した。また、交差点2については、朝ピーク時(7時・8時台)D方向の滞留
が延伸していることから、滞留台数を計測した。
- ② 施設利用者数調査: 来庁者に対し、来庁部署(目的)及び交通手段をヒアリングにより調査し、来庁・退庁時間、性別、年齢を目視により計測した。
- ③ 駐車場利用調査: 駐車場利用車両の「ナンバープレート」「入庫時間」「出庫時間」「車種」について、目視により観測した。

2. 地点一覧図

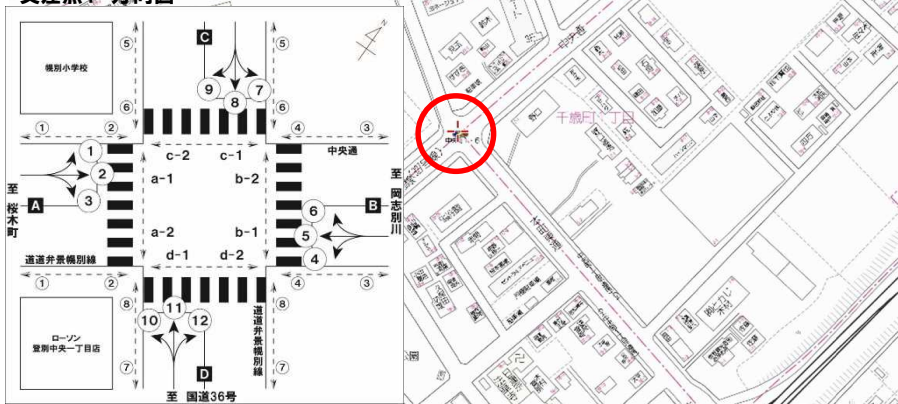


- 交差点交通量調査(4交差点)
- 施設利用実態調査(4施設)
- 駐車場・駐輪場利用実態調査(本庁舎・第二庁舎)

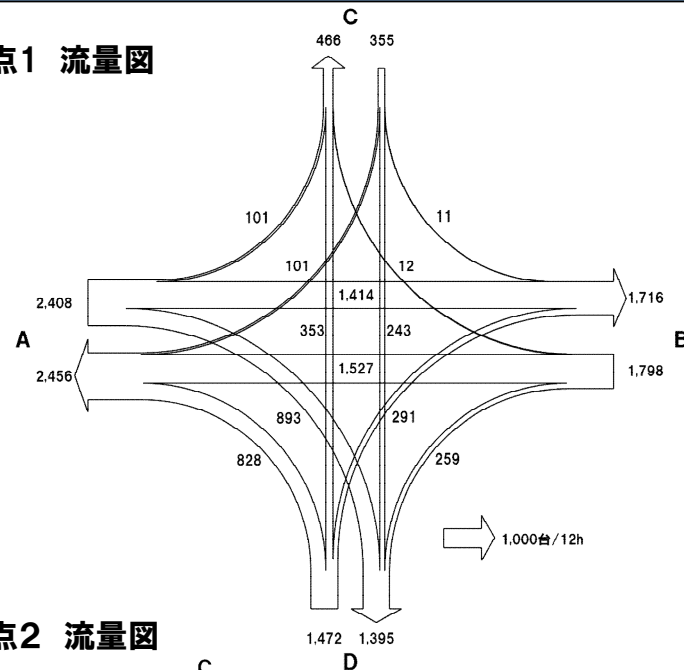
3. 交通量調査結果

交差点1 道道弁景幌別線×中央38号線交差点

交差点1 方向図

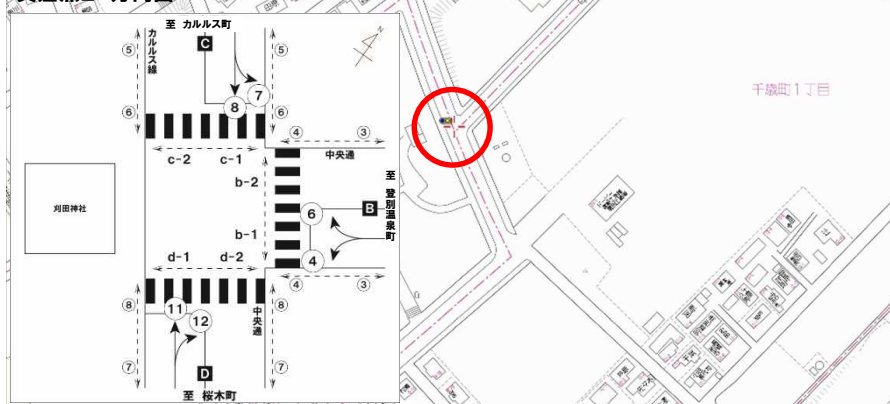


交差点1 流量図

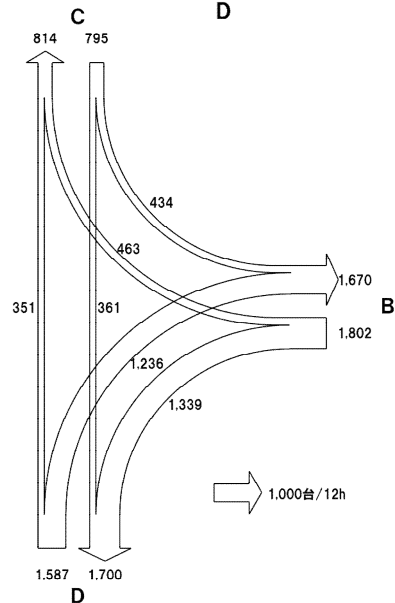


交差点2 中央通×カルルス線交差点

交差点2 方向図



交差点2 流量図

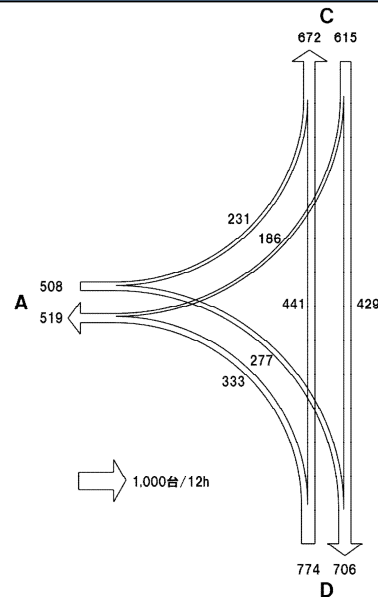


3. 交通量調査結果

交差点3 常盤通×カルルス線交差点



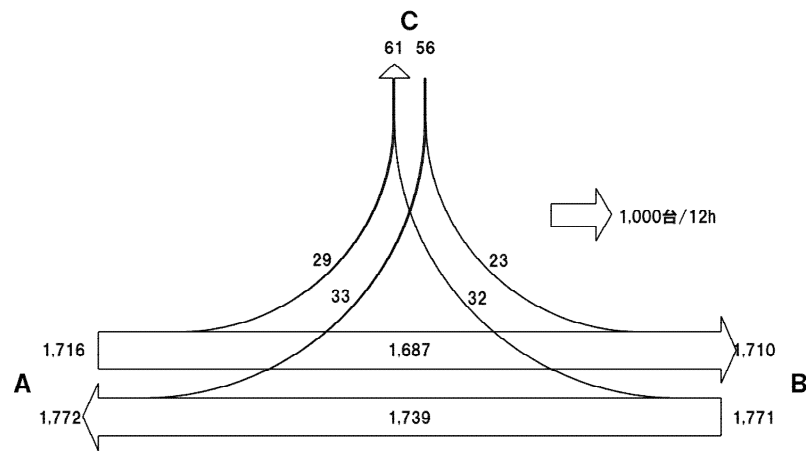
交差点3 流量図



交差点4 中央通×千歳8号線交差点



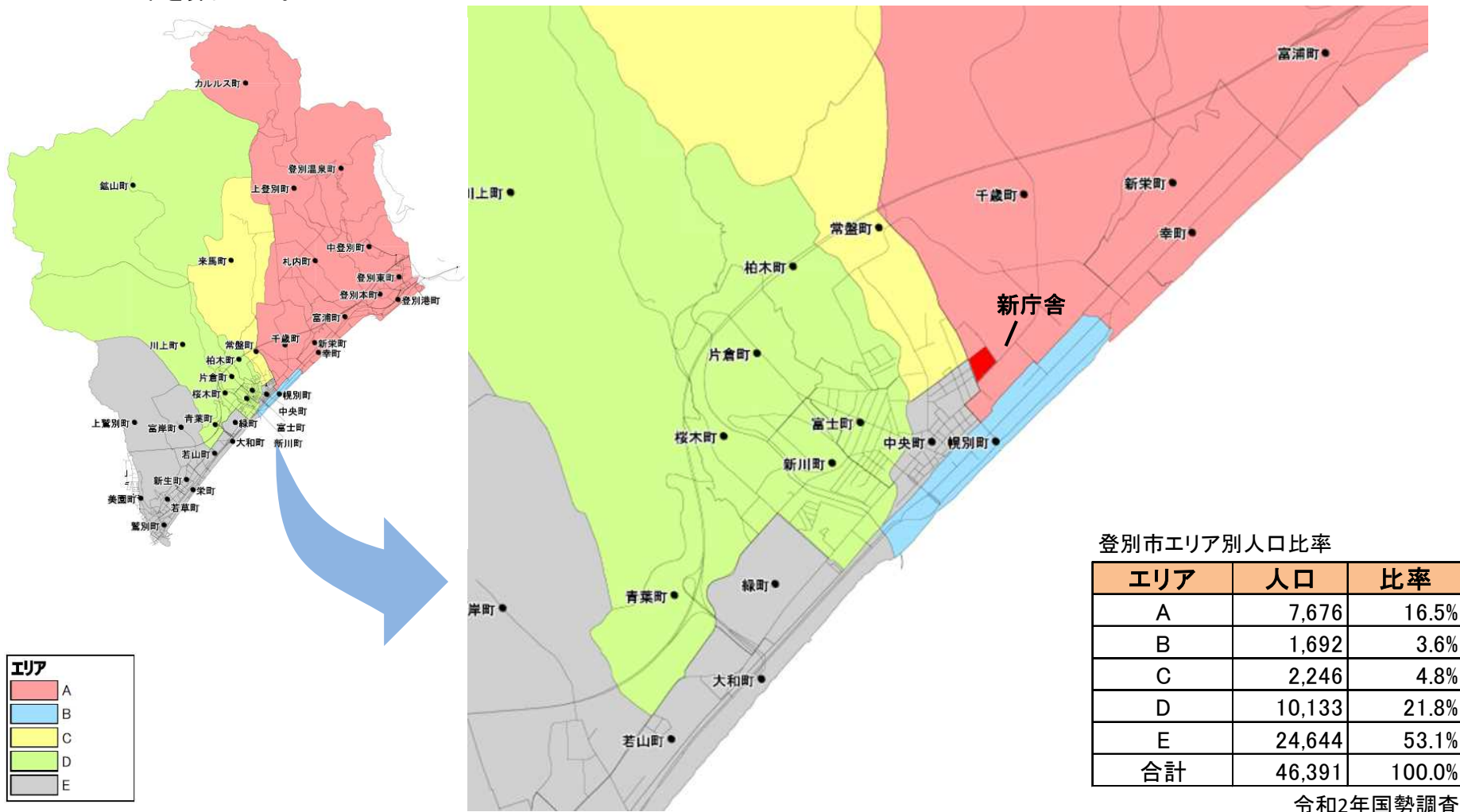
交差点4 流量図



4. 交通影響評価

4-1 利用経路及び方面比率設定

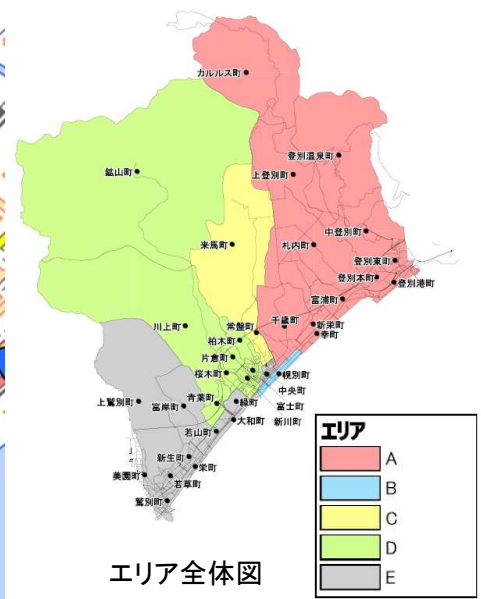
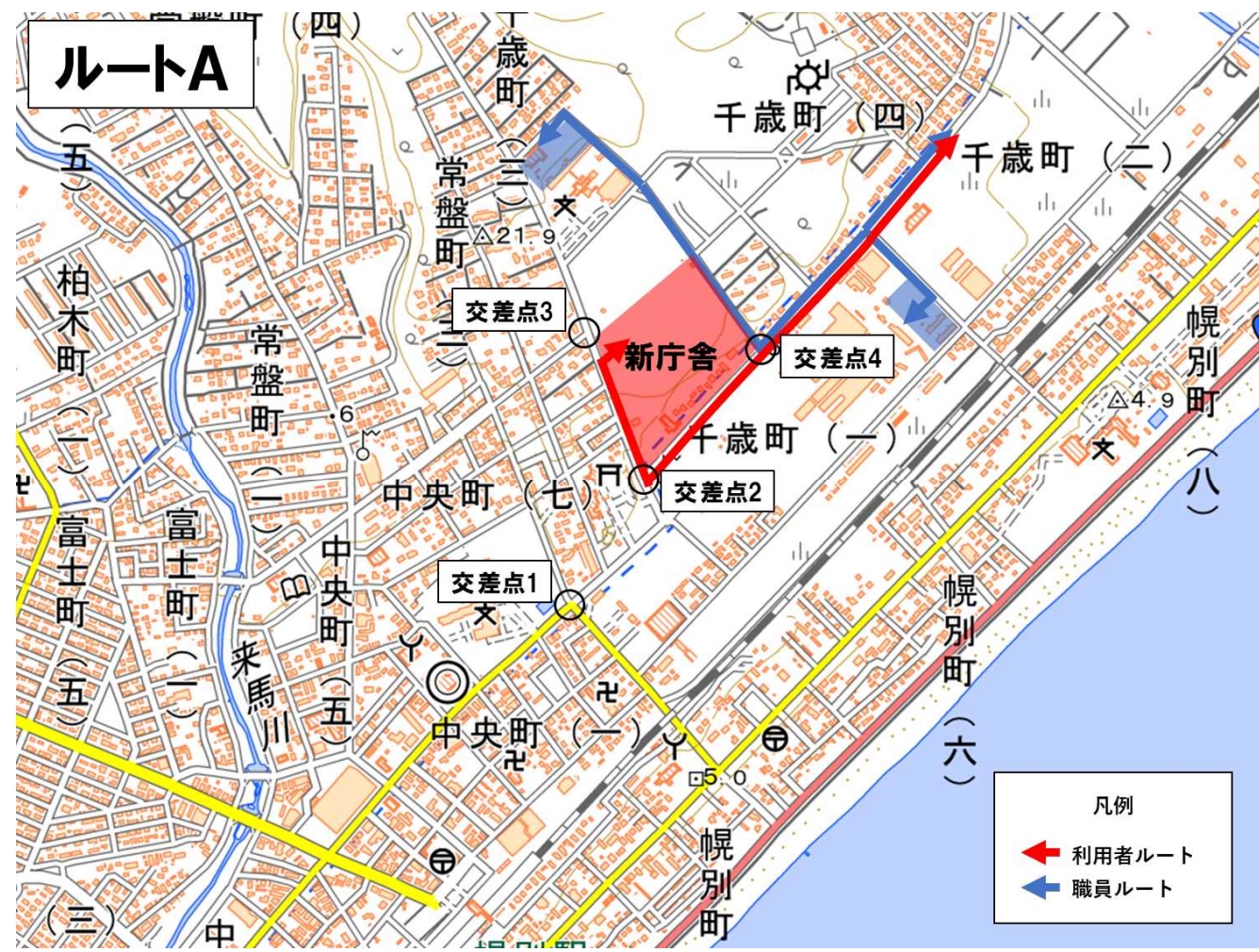
設定方法: 登別市各町の重心から新庁舎駐車場までの最短距離経路から、ルートAからEの5ルートを選定し、各5つのルートを通るエリアをルート名と対応した名称に沿ってAからEの5エリアに設定した。また、ルート比率は令和2年国勢調査の人口を用いて、比率を算出した。



4. 交通影響評価

4-2-1 利用経路設定

設定方法:新庁舎への来庁ルートは、一般利用者と職員では駐車場の位置が違うことから、利用者ルートと職員ルートに分け、それぞれエリアAからEの来庁・通勤で交差点1~4に影響する5パターンで設定した。



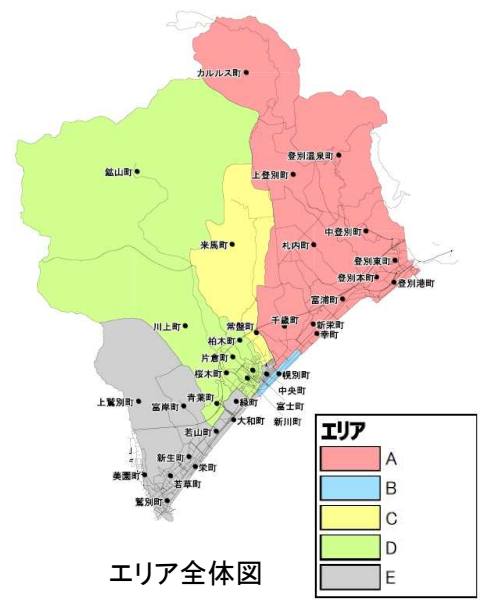
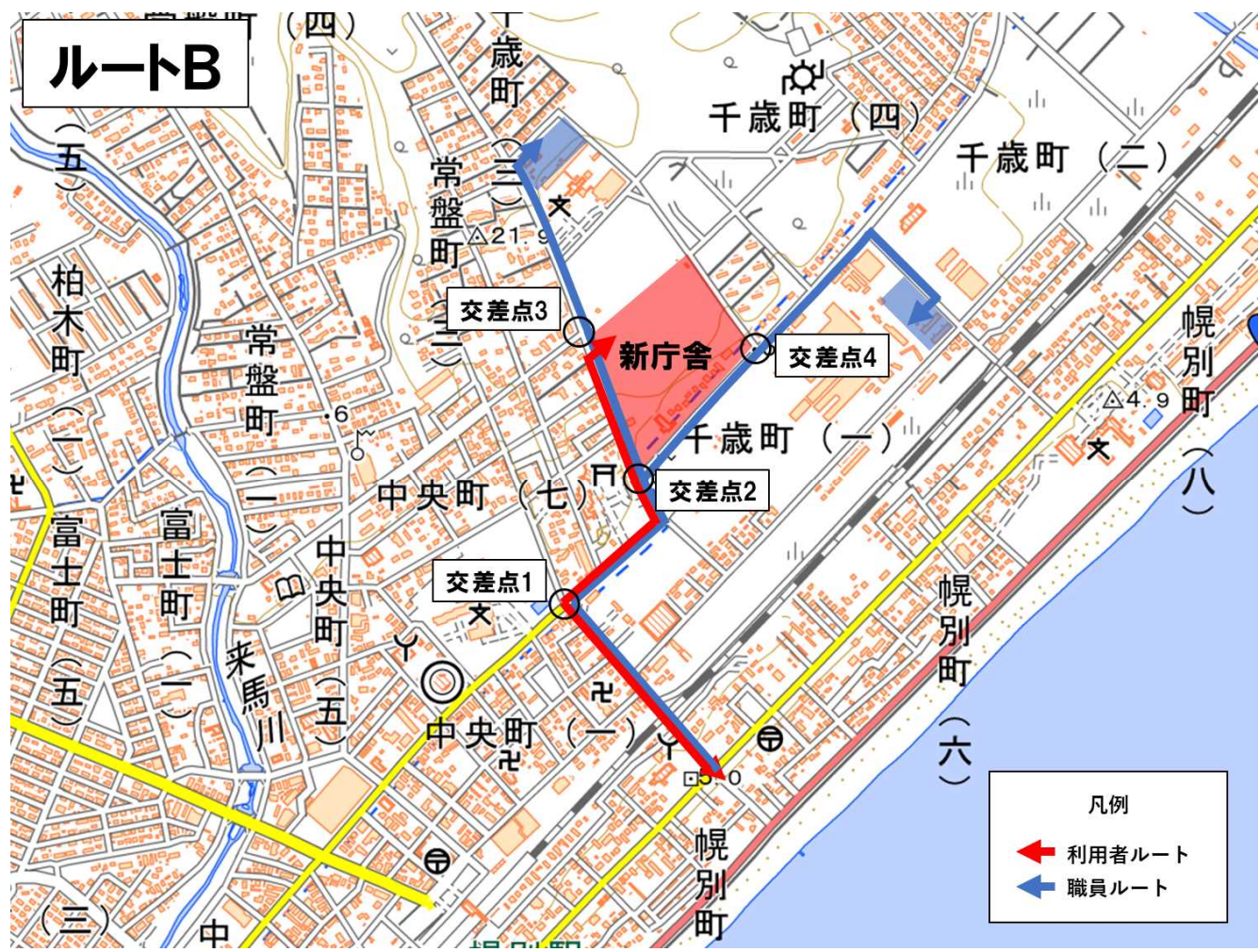
凡例

- ← 利用者ルート
- ← 職員ルート

4. 交通影響評価

4-2-1 利用経路設定

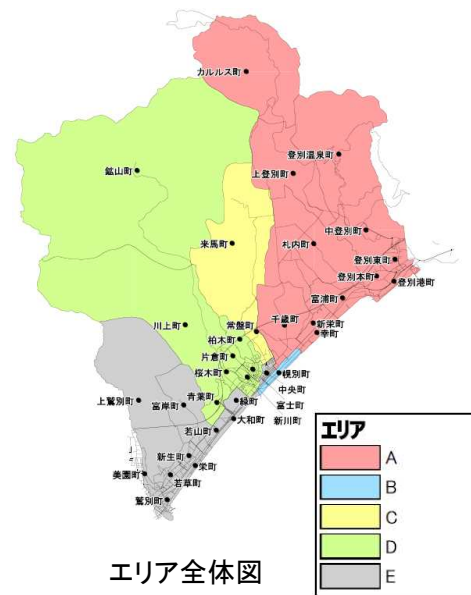
設定方法:新庁舎への来庁ルートは、一般利用者と職員では駐車場の位置が違うことから、利用者ルートと職員ルートに分け、それぞれエリアAからEの来庁・通勤で交差点1~4に影響する5パターンで設定した。



4. 交通影響評価

4-2-1 利用経路設定

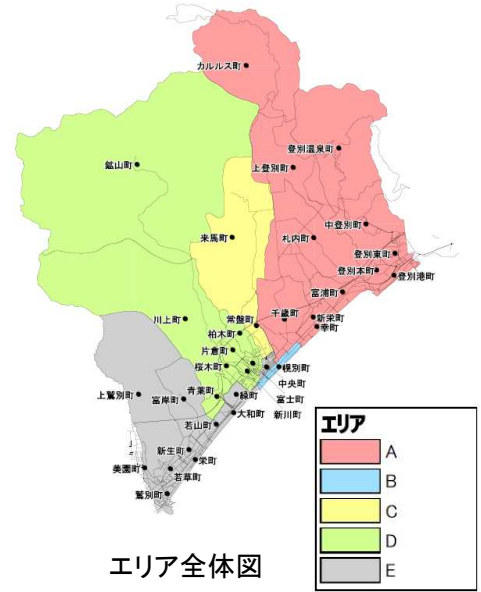
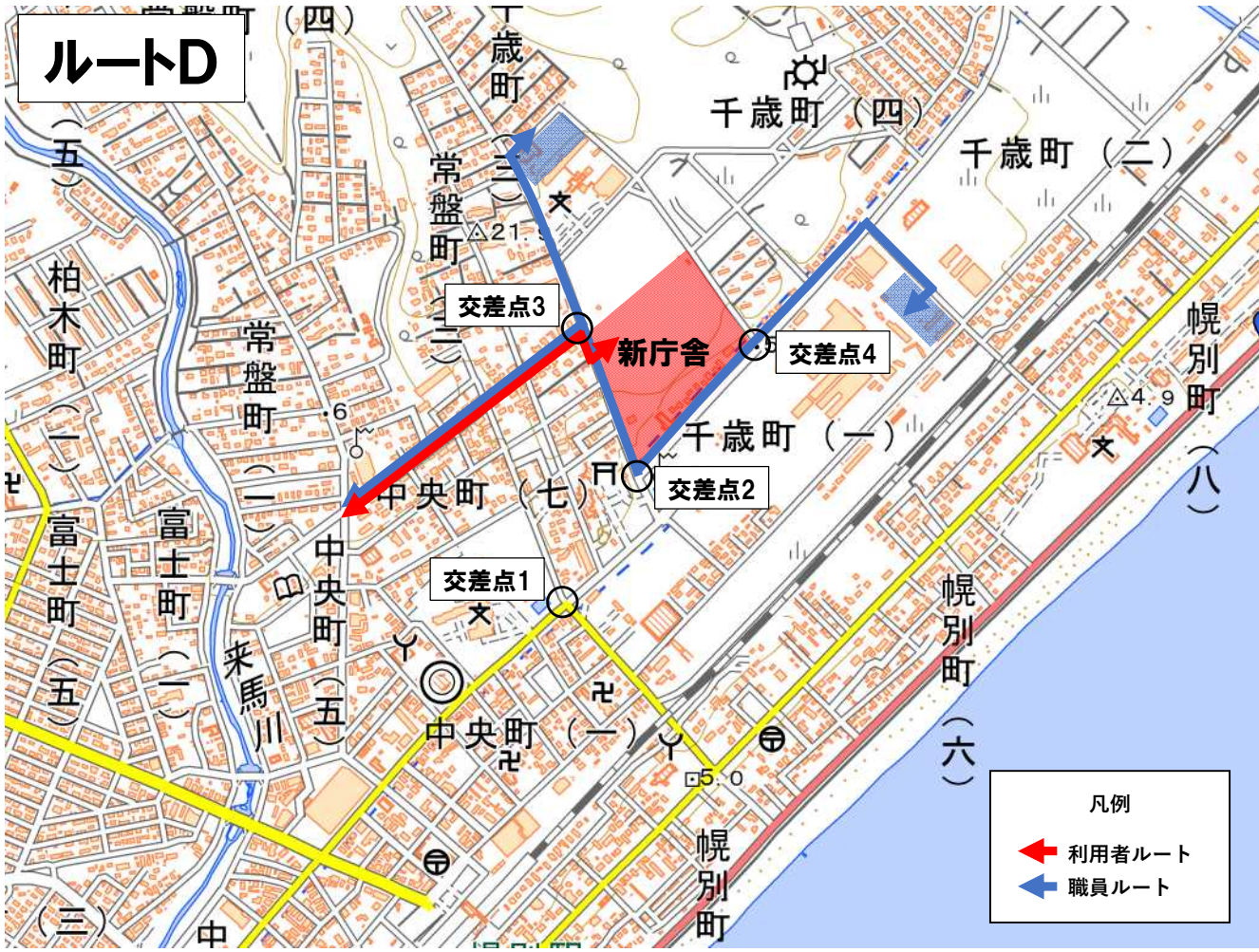
設定方法:新庁舎への来庁ルートは、一般利用者と職員では駐車場の位置が違うことから、利用者ルートと職員ルートに分け、それぞれエリアAからEの来庁・通勤で交差点1~4に影響する5パターンで設定した。



4. 交通影響評価

4-2-1 利用経路設定

設定方法:新庁舎への来庁ルートは、一般利用者と職員では駐車場の位置が違うことから、利用者ルートと職員ルートに分け、それぞれエリアAからEの来庁・通勤で交差点1~4に影響する5パターンで設定した。



4. 交通影響評価

4-2-2 ピーク時間・交通解析時間の設定

- ・現況の時間帯別交通量に、前述した時間帯別発生集中交通量を加え、さらに、朝夕両ピーク時間帯の職員出退勤台数250台を加えて、交通解析時間を設定した。なお、職員の通勤については、安全側の検討として、8時台に上乘せし、解析時間帯を設定した。また、現況交通量は、職員駐車場・一般利用者駐車場位置から、交差点1はルートE・B、交差点3はルートD・C、交差点4はルートAを通過する時間帯別交通量を用いている。
- ・その結果、夕ピーク時である17時台が最も多く、次いで朝ピーク8時となっており、これに加え、15時台を解析時間と設定した。



時間帯	通勤	退勤	発生集中交通量合計【A】			交差点1【B1】		交差点3【B2】		交差点4【B3】	合計【C】 <[B1]+[B2]+[B3]>	総計【D】 <[A]+[C]>	順位	解析対象時間帯		
			来庁	退庁	合計	ルートE	ルートB	ルートD	ルートC						ルートA	
7	0	0	0	0	0	186	76	93	102	90	547	547	11			
8	250	0	250	0	250	223	118	89	73	124	627	877	2	朝P		
9	0	0	80	55	135	193	112	71	43	136	555	690	8			
10	0	0	69	69	138	195	134	64	33	120	546	684	9			
11	0	0	80	77	157	205	91	71	58	163	588	745	5			
12	0	0	40	62	102	207	93	102	39	158	599	701	6			
13	0	0	71	62	132	204	105	64	49	117	539	671	10			
14	0	0	58	63	122	165	125	92	47	144	573	695	7			
15	0	0	60	65	125	251	144	89	46	160	690	815	3			
16	0	0	51	49	100	215	137	101	48	185	686	786	4			
17	0	250	9	16	250	7	266	196	169	111	47	254	777	1,053	1	夕P 最大
18	0	0	0	0	0	168	106	80	30	120	504	504	12			
台ベース			768	768	1,537	2,408	1,410	1,027	615	1,771	7,231	8,767	-			

- 利用者(来庁)
- 利用者(退庁)
- 職員(来庁)
- 職員(退庁)
- 利用者+職員(退庁)

4. 交通影響評価

4-3 交差点解析について

◆交差点需要率とは

交差点の需要率は、各現示※の需要率の合計のこと。すなわち全方向から交差点に流入する交通需要を処理するのに最低限必要な有効青時間の全時間に対する割合を示すものである。

※現示＝信号の青・黄・赤を表示する時間帯のこと

◆上限需要率とは

交差点需要率が1.0を越えるとどのように信号制御しても、そのままでは交通量をさばくことはできない値のこと。一般的には0.9を超えると、設計された現示では交通容量が交通需要に対して不足することが多いが、交差点構造により多少変化する。需要率が上限需要率を越えた交差点では一回の信号制御では捌ききれなかった車両の渋滞が発生し、信号停止時の車両の玉突き等の交通事故が発生する可能性も考えられる。

出典：一般社団法人 交通工学研究会 交通工学用語集

◆交通容量比とは

対象とする道路の現実の道路条件、交通条件のもとでの交通容量に対し、実際に交差点に流入する交通量の割合のこと。交通容量比が1.0以上の場合、交差点を通過するために複数回の信号待ちが生じる可能性がある。

出典：平面交差の計画と設計

交差点1 道道弁景幌別線×中央38号線交差点



交差点1 (道道弁景幌別線×中央38号線交差点)	平日_8時台			上限 交通容量比	上限 需要率
	交通容量比	需要率	滞留長(m)		
A流入部	0.299	0.216	66.0	≦1.0	≦0.867
B流入部	0.183		45.5		
C流入部	0.073		19.5		
D流入部	0.194		41.0		

◆滞留長とは

左図の→の方向に伸びる車列のこと。信号交差点において、1回の赤信号で滞留する車列の長さであり、赤信号表示終了時に流入部に形成されていた待ち行列の末尾位置として計測される。

出典：一般社団法人 交通工学研究会 交通工学用語集

4. 交通影響評価

4-4 交差点解析結果(平常時): 交差点1 道道弁景幌別線×中央38号線交差点

現況と将来の比較を以下表に整理した。

・交差点1は現況、将来ともに交差点需要率、交通容量比が上限値を下回っているため、特に問題なし。

現況

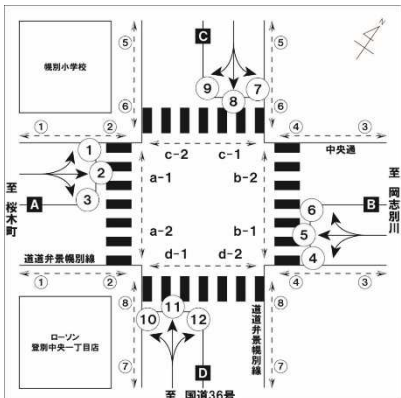
交差点1 (道道弁景幌別線× 中央38号線交差点)	平日_8時台			平日_15時台			平日_17時台			上限 交通容量比	上限 需要率
	交通容量比	需要率	滞留長(m)	交通容量比	需要率	滞留長(m)	交通容量比	需要率	滞留長(m)		
A流入部	0.299	0.216	66.0	0.347	0.250	69.4	0.254	0.226	54.3	≤1.0	≤0.867
B流入部	0.183		45.5	0.218		54.9	0.226		54.9		
C流入部	0.073		19.5	0.023		5.9	0.032		8.6		
D流入部	0.194		41.0	0.223		45.7	0.268		52.4		

将来

交差点1 (道道弁景幌別線× 中央38号線交差点)	平日_8時台			平日_15時台			平日_17時台			上限 交通容量比	上限 需要率
	交通容量比	需要率	滞留長(m)	交通容量比	需要率	滞留長(m)	交通容量比	需要率	滞留長(m)		
A流入部	0.444	0.288	89.0	0.394	0.272	75.0	0.491	0.334	88.2	≤1.0	≤0.867
B流入部	0.184		45.5	0.259		62.5	0.396		83.1		
C流入部	0.073		19.5	0.023		5.9	0.032		8.6		
D流入部	0.208		43.2	0.226		46.3	0.268		52.4		

※上限交通容量比と上限需要率の説明に関してはP13を参照のこと

交差点1 方向図



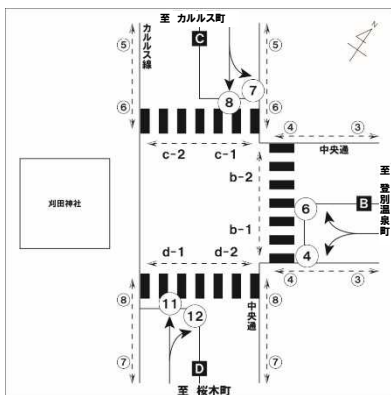
4. 交通影響評価

4-4 交差点解析結果(平常時):交差点2 中央通×カルルス線交差点

交通量調査結果と発生集中交通量をもとに、各交差点の需要率と滞留長を算出し、現況と将来の比較を以下表に整理した。

・交差点2は現況、将来ともに交差点需要率、交通容量比が上限値を下回っているため、特に問題なし。

交差点2 方向図



現況

交差点2 (中央通× カルルス線交差点)	平日_8時台			平日_15時台			平日_17時台			上限 交通容量比	上限 需要率
	交通容量比	需要率	滞留長(m)	交通容量比	需要率	滞留長(m)	交通容量比	需要率	滞留長(m)		
B流入部	0.189	0.125	33.5	0.309	0.094	49.1	0.420	0.106	61.1	≦1.0	≦0.850
C流入部	0.185		34.6	0.116		22.9	0.088		17.6		
D流入部	0.270		48.6	0.204		38.9	0.228		41.9		

将来

交差点2 (中央通× カルルス線交差点)	平日_8時台			平日_15時台			平日_17時台			上限 交通容量比	上限 需要率
	交通容量比	需要率	滞留長(m)	交通容量比	需要率	滞留長(m)	交通容量比	需要率	滞留長(m)		
B流入部	0.189	0.212	33.5	0.310	0.119	49.1	0.503	0.127	69.6	≦1.0	≦0.850
C流入部	0.205		37.3	0.182		34.6	0.251		46.9		
D流入部	0.459		73.9	0.258		46.1	0.274		42.9		

※上限交通容量比と上限需要率の説明に関してはP13を参照のこと

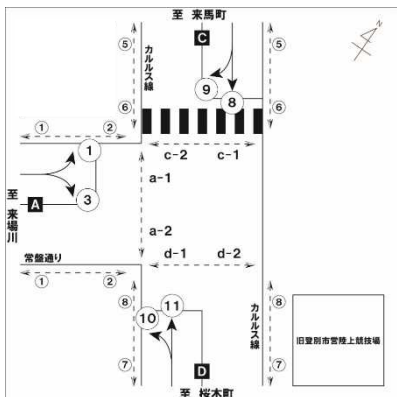
4. 交通影響評価

4-4 交差点解析結果(平常時):交差点3 常盤通×カルルス線交差点

交差点3は信号交差点ではないため、交差点需要率は算出できないが交通容量比、滞留長を算出し、以下表で整理・比較した。

・交差点3は現況、将来ともに交通容量比が上限値を大きく下回っているため、特に問題なし。

交差点3 方向図



現況

交差点3 (常盤通× カルルス線交差点)	平日_8時台			平日_15時台			平日_17時台			上限 交通容量比
	交通容量比	需要率	滞留長(m)	交通容量比	需要率	滞留長(m)	交通容量比	需要率	滞留長(m)	
A流入部	0.010	-	10.0	0.012	-	8.6	0.009	-	9.0	≦1.0
C流入部	0.011		15.4	0.016		9.4	0.024		10.0	
D流入部	0.042		13.4	0.028		16.0	0.021		20.8	
B流入部										

将来

交差点3 (常盤通× カルルス線交差点)	平日_8時台			平日_15時台			平日_17時台			上限 交通容量比
	交通容量比	需要率	滞留長(m)	交通容量比	需要率	滞留長(m)	交通容量比	需要率	滞留長(m)	
A流入部	0.011	-	21.0	0.013	-	10.8	0.038	-	9.4	≦1.0
C流入部	0.061		15.8	0.016		10.0	0.024		42.0	
D流入部	0.065		36.0	0.040		19.4	0.030		24.2	
B流入部										

※上限交通容量比と上限需要率の説明に関してはP13を参照のこと

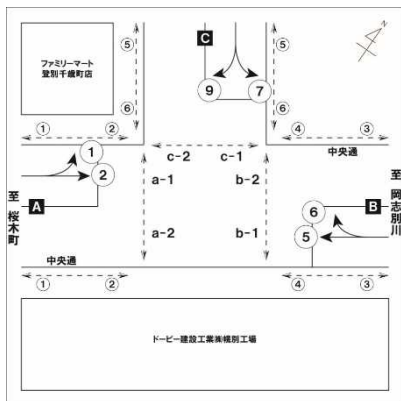
4. 交通影響評価

4-4 交差点解析結果(平常時): 交差点4 中央通×千歳8号線交差点

交差点4は信号交差点ではないため、交差点需要率は算出できないが交通容量比、滞留長を算出し、以下表で整理・比較した。

・交差点4は現況、将来ともに交通容量比が上限値を大きく下回っているため、特に問題なし。

交差点4 方向図



現況

交差点4 (中央通× 千歳8号線交差点)	平日_8時台			平日_15時台			平日_17時台			上限 交通容量比
	交通容量比	需要率	滞留長(m)	交通容量比	需要率	滞留長(m)	交通容量比	需要率	滞留長(m)	
A流入部	0.004	-	43.4	0.001	-	36.0	0.001	-	30.8	≦1.0
B流入部	0.007		26.4	0.003		34.8	0		53.2	
C流入部	0.006		2.2	0.002		1.2	0		0	

将来

交差点4 (中央通× 千歳8号線交差点)	平日_8時台			平日_15時台			平日_17時台			上限 交通容量比
	交通容量比	需要率	滞留長(m)	交通容量比	需要率	滞留長(m)	交通容量比	需要率	滞留長(m)	
A流入部	0.028	-	51.8	0.001	-	38.2	0.001	-	31.4	≦1.0
B流入部	0.007		33.0	0.003		36.8	0.037		61.8	
C流入部	0.007		2.2	0.002		1.2	0		6.6	

※上限交通容量比と上限需要率の説明に関してはP13を参照のこと

4. 交通影響評価

4-5 交差点解析結果(ピーク月への補正)

常時観測データから交通量が最大値であった月(9月)と調査実施月(11月)を比較し、ピーク月における交通量の増加が各交差点に与える影響の分析を行った。

9月と11月の交通量を比較すると9月が11月よりも7%交通量が多かった。

その結果を踏まえ、交差点1~4のピーク時間帯である17時台の将来交通量に補正值7%を加算し、交差点需要率を算定した。

・将来交通量に補正值7%をさらに上乗せした結果、交差点需要率、交通容量比がともに上限値を下回っているため、特に問題なし。

交差点1 道道弁景幌別線×中央38号線交差点

交差点1 (道道弁景幌別線× 中央38号線交差点)	17時台 補正7%加算		
	交通容量比	需要率	滞留長(m)
A流入部	0.317	0.305	58.5
B流入部	0.41		85.1
C流入部	0.033		8.9
D流入部	0.288		55.1

交差点2 中央通×カルルス線交差点

交差点2 (中央通× カルルス線交差点)	17時台 補正7%加算		
	交通容量比	需要率	滞留長(m)
B流入部	0.530	0.136	72.6
C流入部	0.257		47.6
D流入部	0.294		45.3

交差点3 常盤通×カルルス線交差点

交差点3 (常盤通× カルルス線交差点)	17時台 補正7%加算		
	交通容量比	需要率	滞留長(m)
A流入部	0.039	-	10.0
C流入部	0.027		42.6
D流入部	0.032		25.6

交差点4 中央通×千歳8号線交差点

交差点4 (中央通× 千歳8号線交差点)	17時台 補正7%加算		
	交通容量比	需要率	滞留長(m)
A流入部	0.001	-	33.4
B流入部	0.037		65.2
C流入部	0.000		6.6

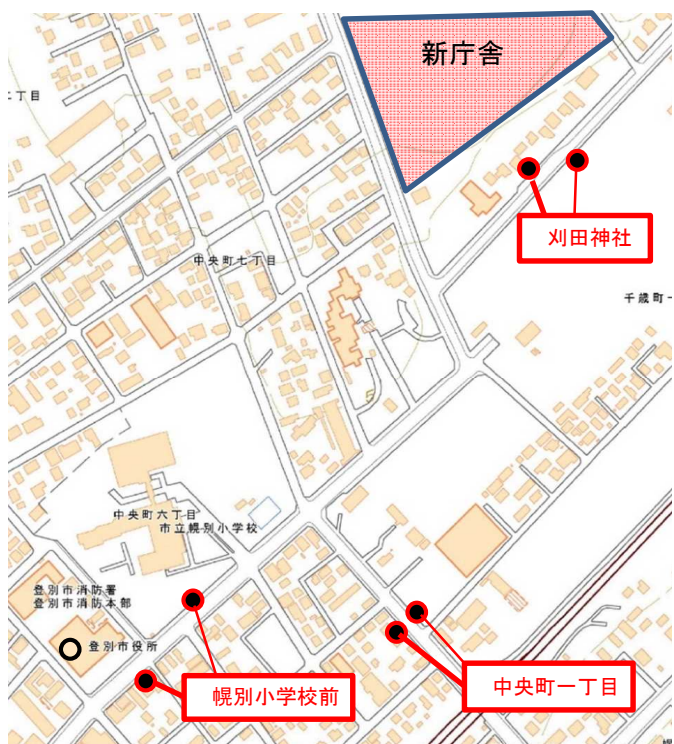
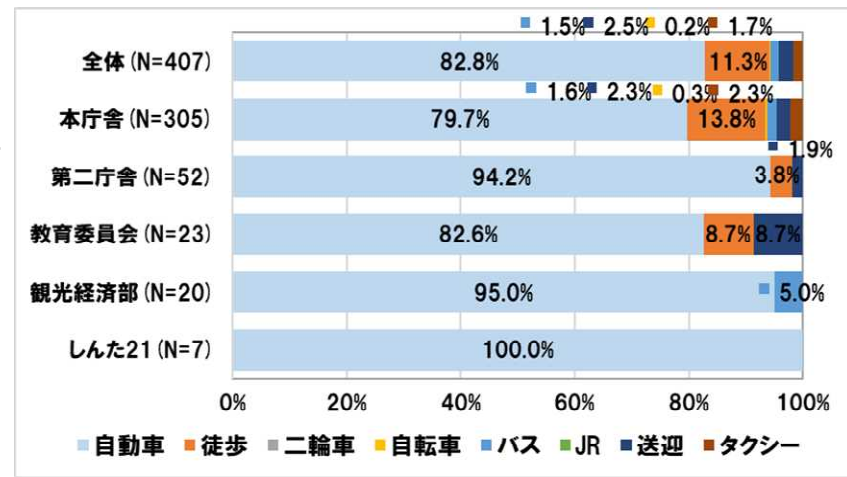
※交通量の上乗せにより事故の増加が懸念されるが事故の発生自体がそもそも低確率であり、数百台の増加では交通事故率が上がることは考えにくい。

(事故率: 当該道路区間の年間の走行台キロ(日交通量×区間延長×365日)当たりの年間の事故件数を1億倍したものであり、1台の自動車が1kmの道路区間を1億回走行した時に発生する事故件数)

5. 新庁舎来庁の交通手段に関する検証

5-1 バスの増便について

- ・実査時、バス利用者は6名であり、全体の1.5%であった。
- ・新庁舎前にあるバス停(刈田神社)は平日の運行本数は全9本、開庁時間内に着くバスは6本である。
現庁舎のバス停(幌別小学校前)は平日の運行本数は全25本、開庁時間内に着くバスは13本であり2倍近い本数である。
- ・新庁舎移転後、交通手段に変化が出て来庁者数に大きな変動はないが、現状のバス本数より減少するため、新庁舎開業後の利用者の動向を勘案してバス運行の在り方を検討する必要がある。



バス停位置図

現在のバス運行便数

時間帯	市民プール前【幌別線】	東町ターミナル方面【幌別線】	資料館前(登別市/若山営業所前方面)【資料館前-若山営業所線】	登別駅前/登別温泉方面【北城センタービルから】	登別駅前/登別温泉方面【登別温泉から】	室蘭駅前広場方面【登別温泉から】	室蘭駅前広場方面【室蘭駅-資料館線】	バス本数
6							30	1
7			40	54	48		25	4
8								0
9	39				43			2
10		5				11		2
11						57	46	2
12	24	50						2
13						57		1
14				6	25			2
15	44							1
16		20						1
17	39					22	36	3
18		15	51					2
19						2		1
20			26					1
合計								25

(内、開庁時間帯内便数) 14

刈田神社(B)				中央町一丁目(C)					
時間帯	市民プール前【幌別線】	東町ターミナル方面【幌別線】	バス本数	資料館前(登別市/若山営業所前方面)【資料館前-若山営業所線】	登別駅前/登別温泉方面【北城センタービルから】	登別駅前/登別温泉方面【登別温泉から】	室蘭駅前広場方面【室蘭駅-資料館線】	登別駅前/登別温泉方面【北城センタービルから】	バス本数
6			0	6				30	1
7		39	1	7	54	49		25	3
8			0	8					0
9	40		1	9		44			1
10		4	1	10			10		1
11			0	11			45	58	2
12	25	49	2	12					0
13			0	13				58	1
14			0	14	6	26			2
15	45		1	15					0
16		19	1	16					0
17	40		1	17			35	23	2
18		14	1	18	51				1
19			0	19				3	1
20			0	20	26				1
合計			9	合計					16

(内、開庁時間帯内便数) 6

- A : 現庁舎直近バス停
- B : 新庁舎直近バス停
- C : Bに次ぐ新庁舎近辺のバス停

5. 新庁舎来庁の交通手段に関する検証

5-2 駐輪場の台数の変更について

・新庁舎の場所が現庁舎と大きく離れておらず、交通特性も大きく変化しないと考えられるため、現在の駐輪場の規模で充足すると考えられる。

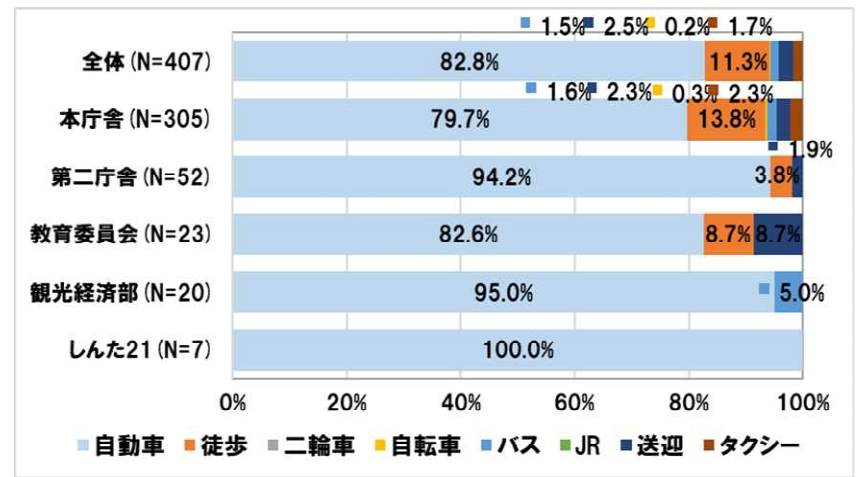
5-3 歩道の拡幅について

・歩道について道路構造令第11条第3項で規定する幅員設定は以下の通りである。

「歩行者の交通量が多い道路にあつては3.5m以上、その他の道路にあつては2m以上とするものとする。(道路構造令:令和2年11月20日 政令第329号)

「歩行者の交通量が多い」とは500人/日以上(片側)を目安とされる。(「道路構造令の解説と運用」令和3年7月28日 改定版)

・今回実査した結果、新庁舎に係る交差点は3箇所あるが、いずれも片側500人以下であり、2m以上であれば問題はないと推察される。



交通手段別内訳グラフ

5. 新庁舎来庁の交通手段に関する検証

5-4 新庁舎の駐車場必要台数についての考察

新庁舎に移転後、平常時とピーク月における駐車場の必要台数について検証した。

平常時(12月)をベースで算出した場合

駐車場台数は以下の式によって算出される。

$$\text{一日当たりの来庁者台数} \times \text{集中(ピーク)率} \times \text{平均駐車時間} = \text{最大駐車台数(台/日)}$$

出典:「庁舎施設(建築計画・設計シリーズ)、市ヶ谷出版社」

【A】※1 一日当たりの 来庁者台数	【B】※2 時間別最大 交通量	【C】(B/A) 集中度 (ピーク率)	【D】※3 平均駐車 時間(分)	【E】(D/60) 時間変換 (時)	【A】*【C】* 【E】 駐車台数 (日/台)
518	80	15.4%	18.9	0.315	25.2



平常時には約25台分の駐車台数が必要

5. 新庁舎来庁の交通手段に関する検証

5-4 新庁舎の駐車場必要台数についての考察

新庁舎移転後の3月(ピーク月)で算出した場合

市民サービスグループから貸与された「市民窓口来庁者数(日ごと、月ごと)」データを元にピーク月の補正率を算出した。

$149人(3月) \div 81人(12月) = \text{ピーク月補正率} 183.9\%$

市民サービスグループにおける
月別平均来庁者人数(R4.1~12)

月	来庁者数
1	97
2	93
3	149
4	134
5	103
6	101
7	100
8	106
9	105
10	99
11	81
12	81

平常時の来庁者台数をピーク月(3月)の水準に補正し駐車台数を算出した。

【A】 一日当たりの 来庁者台数	【B】 ピーク月 補正率	【C】(A*B) ピーク月の1日 当たりの来庁者台数	【D】※1 集中率 (ピーク率)	【E】※2 平均駐車 時間(分)	【F】(E/60) 時間変換 (時)	【C】*【D】* 【F】 駐車台数 (日/台)
518	183.9%	953	15.4%	18.9	0.315	46.21072



ピーク月には約46台分の駐車台数が必要

5. 新庁舎来庁の交通手段に関する検証

5-4 新庁舎の駐車場必要台数についての考察

以上の結果に今まで「しんた21」で実施されていた検診の来場台数を加算する。
 この業務内で来場者一人当たりの持ち時間が長い「3歳児健康診査」を参照として駐車場台数に加算する。

健康推進グループ業務に係るしんた21使用状況

事業・業務名	頻度	1回当たりの平均来場者数	1回当たりの医療従事者・スタッフ数
4～5か月児健康診査	毎月1回	22組の親子	15人
10か月児健康相談	毎月1回	22組の親子	14人
1歳6か月児健康診査	毎月1回	24組の親子	22人
3歳児健康診査	毎月1回	24組の親子	25人
すくすく親子相談	毎月1回	18組の親子	14人
5歳児健康相談	1回/2か月	12組の親子	14人
産前・産後相談「ママあい」	2回/週	1組の親子	1人
あそび相談「ぼっぼ」	3回/週	1組の親子	1～2人
個別面談	7回/月	1組の親子	1～2人
母子手帳交付	22回/月	1人または1組の夫婦	1人
もぐもぐ食育広場	1回/2か月	18組の親子	4人
フッ素塗布	1回/2か月	91組の親子	7人
にこにこルーム	16回/年	4組の親子	4人
親子むし歯予防教室	2回/年	17組の親子	7人
マタニティ教室	10回/年	4～5組の夫婦	3人
乳がん・子宮がん検診(集団)	5回/年	120人	10人
若い世代の健康診査(集団)	2回/年	50人	10人

- ・検診時には開始時間に対象者が集中するため、一回当たりの平均来場者数を集中率補正をせずにそのまま参照する。
- ・来庁者駐車台数にスタッフの自動車台数(※最大5台を想定)を加算する。
 ※登別市役所職員からのヒアリング調査による

来場者台数24台＋スタッフ数5台＝検診時には29台の駐車台数が必要

検診の種類によっては診療用の大型バスが駐車場を利用することになり、その間駐車場は一般乗用車※約8台分を使用されることになる。
 ※登別市役所職員からのヒアリング調査による

結果、新庁舎の駐車場の必要台数は以下のとおり。

**新庁舎移転後のピーク月駐車台数46台(来庁者・外部施設・銀行・公園)
 ＋検診時駐車台数29台＋診療用バスの使用スペース乗用車約8台分**

↓

新庁舎には最大83台分の駐車台数が必要

留意点として

- ・その他の検診でも検診開始時に一気に来場者が来る、などのケースが考えられる
- ・参照にした「3歳児健康診査」の来場者数は一日の平均値である
- ・今回の試算ではイベント時などの特異日を設定に含んではいない
- ・議会開催時には19台の空き台数が必要となる

以上の理由からイベント時を考慮すると余裕を持った駐車台数の設定が望ましく、83～100台程度(議会開催時を含む)の駐車台数が新庁舎の駐車場には必要になると考察される。

6. 新庁舎移転後の窓口数に関する検証

6-1 新庁舎移転後の窓口数について

新庁舎に移転後の各部署の窓口数について検討した。

- ・パターン1:1日の来庁者数(407人)による検討→結果はP25

また、窓口数の検討にあたっては、以下の内容を前提条件とした。

- ・マイナンバーカード関連は1窓口で対応する(将来的に受付人数が減少するため)
- ・新庁舎1階と2階に配置予定の部署別に検討する
- ・水道グループと下水道グループについては、将来的に集約化を検討されているということで検討対象とする
- ・打合せや業者対応などの全てを窓口で行う

さらに、登別市の窓口運営の計画では、短時間で処理可能なクイック客と長時間の対応が必要となるステイ客で窓口数を分けることを想定している。

6. 新庁舎移転後の窓口数に関する検証

一日に訪れる来庁者を円滑に対応するために、登別市が計画する想定窓口数の妥当性を検証した。比較対象としてパターン1の窓口数算出結果を用いて比較検討を試みた。

	パターン1の窓口数 算出結果	登別市が計画する 窓口数の想定
マイナンバー関連	1	1
クイック1階	2	3
ステイ1階	4	7
クイック2階	1	2
ステイ2階	3	5
合計	11	18

※ただしマイナンバー関連の窓口は将来的に受付人数の減少が見込まれるため余裕を持たせず1窓口とした

【比較検討に係わる考察】

- ・登別市が計画している窓口数はパターン1の検討結果に、若干の余裕をもたせた値となっており、利用者数の多い状況が生じた場合においても混雑発生リスクに対応可能な設定と考える。
- ・一方で、窓口の余裕数についても、オーバーデザインと判断するほどの数量ではないため、登別市で計画する窓口数については妥当であると考え。