

## ■所管事務調査結果等に対する素案への反映状況について

## 1. 鎌倉市議会総務常任委員会所管事務調査（中間報告）

区分	調査結果	対応方針	
1) 窓口について ①市民にとって身近な、コミュニティーの拠点としての市庁舎	行政サービス、特に市民に直接的に対応する窓口については、全市的なアクセスのしやすさを追求すべきである。また、異なる視点での分散化について意見が示されたが、市民対応機能などは市役所機能の本庁舎への集約化一辺倒ではなく、分散化の視点を織り込んでいくべきである。	・本庁舎整備後は市民へのサービスを補完する役割となる各地域の行政センター等との連携を更に高め、地域を超えて市民がサービスを受けることができ、市民同士のつながりもうまれる市民活動の場のネットワーク化を目指します。	・基本構想(素案) P. 3-7
②「総合窓口の充実」	本庁舎には、各種業務に精通したコンシェルジュによる、福祉や子育て等の相談受付機能を含む業務案内及び各種届け出で必要とする複数の手続をまとめて受け付けるワンストップサービスを提供する「総合窓口」を設置することは必要である。 総合窓口の配置に当たっては、深沢の新庁舎、御成現在地における配置バランスや、前提として本庁舎を深沢に移転しないなどの意見に分かれ、意見の一致は見ず。	・福祉や子育て業務等におけるコンシェルジュの設置や総合窓口の設置について、検討します。	・基本構想(素案) P. 3-11
2) 「防災」について ①「市役所に求められる防災機能」	庁舎自体の立地の安全性、すなわちさまざまな大規模災害に係る被災リスクが小さいことが確認されなければならないため、本庁舎の移転先に予定されている深沢地域整備事業用地の立地の安全性、被災リスクについて、最新データ並びに専門家の知見を踏まえた検証及び説明を尽くすことを求める。	・「鎌倉市本庁舎等整備委員会」における現在地と深沢地域整備事業用地についての災害リスクの再検証及び防災対策の検討と併せて、「鎌倉市深沢地区まちづくり方針実現化検討委員会 防災部会」における区画整理事業区域で想定される災害因子の確認、防災拠点となる本庁舎を含むまちづくりの考え方及び必要となる機能の検討を踏まえ、基本構想(素案)をまとめます。	・基本構想(素案) P. 2-1～15 (資料編 参 2-1～参 3-10)
	大規模災害は多種類であり、かつ市内のどのエリアに大きな被害が発生するかによっても対応が異なるため、司令塔となり得る防災拠点は本庁舎1カ所ではなく、複数カ所の想定が必要である。	・業務継続計画で、現在も本庁舎の代替施設を定めているように、新たな本庁舎の整備に当たっても、被災した場合を想定して複数の代替施設を定めていきます。	・基本構想(素案) P. 3-6

## 2. 鎌倉市議会総務常任委員会所管事務調査（最終報告）

区分	調査結果	対応方針	
1) 交通について ①深沢地域整備事業 用地に係る交通イン フラについて 1-JRによるアクセ スについて	(仮称)村岡新駅が建設されたときには、東海道線による市民のアクセスや職員の通勤が可能となる。しかしながら、駅設置の協議等が進展しても、藤沢市側の民間地権者の立ち退き問題等も含め、新駅設置までのスケジュールについては十分注視する必要があること、あわせて、新駅から深沢地域整備事業用地に建設予定の新庁舎までは徒歩で十数分かかるため、両地点を結ぶシャトルバスなどの検討も必要である。	・村岡新駅(仮称)や村岡地区整備との連携を図りながら、村岡・深沢地区総合交通戦略(平成28年3月。湘南地区整備連絡協議会)における交通の戦略目標で示されているバス路線の新設や再編、湘南深沢駅の駅前広場の整備等により、村岡新駅(仮称)と深沢地区のネットワーク形成を図り、本庁舎への交通アクセスの改善・確保に取り組みます。	・基本構想(素案) P. 5-18
2-湘南モノレールによるアクセスについて	(仮称)村岡新駅が設置された場合においても、市民が来庁するための交通手段は湘南モノレールが多くなると想定されること、沿線企業の社員に加え、多くの職員も通勤に利用することが推測されるため、新庁舎を整備した場合、湘南モノレールの既存のインフラの存続を図るとともに、通勤時の輸送力や運賃等の観点から、今後の運行について湘南モノレールと十分な協議が必要である。時差通勤を工夫すれば、湘南モノレール等により職員の通勤アクセスは確保できるというものではない。	・市職員の通勤に当たっては、乗車時間の分散化や路線バス利用の促進、時差出勤等によって市職員の通勤による特定の時間帯への利用集中の回避等により、湘南モノレールにかかる負荷を軽減する取組を実施していくことが望ましいと考えられます。今後、湘南モノレール株式会社による湘南深沢駅のバリアフリー化やホームの改良などを踏まえて取組を進めていきます。	・基本構想(素案) P. 5-18
3-バス路線の新設・再編整備について	新庁舎へのアクセスの確保に関し、バス路線の整備が重要である。また、鎌倉駅西口側から新庁舎に向かうルートでのバス発着場所の確保や、大船駅東口からの小袋谷跨線橋経由ルートの整備等の課題解決に向けて、鎌倉市交通マスタープランにある鎌倉市交通体系方針図を踏まえ、バス事業者との十分な協議が必要である。	・本庁舎への交通手段の適切な配分を促し、周辺道路や鉄道への想定以上の過度な負担を抑えつつ、市民の利便性を確保するため、本庁舎と各地域を結ぶ路線バスのネットワーク強化の検討等を進めます。	・基本構想(素案) P. 5-18

4-道路整備について	<p>本庁舎の移転により渋滞が悪化しなければよいというものではなく、そもそも深沢地域整備事業用地周辺の道路事情に課題があることをまず認識する必要がある。藤沢鎌倉線や腰越大船線などの県道の拡幅や、また、周辺には道幅が狭く、歩道がない一帯があるなど、歩行者の安全確保も早急に進める必要があり、さらに、JR引き込み線跡地の活用や交差点改良、AI等を使った交通需要管理による渋滞緩和策等、今後、関係機関との十分な協議、調整が必要である。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>隣接市における道路整備との整合を図りつつ、本市の外周に骨格的な幹線道路を確保し、外周の骨格的な幹線道路を結ぶ幹線道路の整備を行うことで、深沢地域整備事業区域と広域的な道路へのアクセスの向上と円滑な交通処理が期待されます。これにより、万一、周囲の緊急輸送道路が液状化や土砂災害等で不通になった場合でも、代替道路や迂回道路として有効な動線となり、災害時の対応力が高まるものと考えます。</li> <li>幹線道路を補完するラダー状（梯子状）の補助幹線道路を整備することにより、道路ネットワークが形成され、地域の安全性、利便性、快適性、防災性などの機能向上を図ります。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>基本構想（素案） P. 5-11</li> </ul>
②まちづくりの視点で交通環境の整備を行うことについて	<p>深沢地域に導入予定の都市機能全体を見据え、新庁舎や（仮称）村岡新駅による交通シミュレーションを実施した上で、鎌倉駅周辺や大船駅周辺とつなぐ交通網の整備や、周辺道路の拡幅等といったまちづくりの視点は欠かせない。</p> <p>また、行政サービスの分散化、特に御成現在地の整備や利活用によっては、市域全体の市民の移動に大きく影響することにも留意しなければいけないことから、深沢地域整備事業あるいは深沢地域のまちづくりを進める視点で交通インフラがどうあるべきか、市民にとっての利便性をどうすべきかということについて、後回しにせず検討を進めることを求める。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>深沢地域整備事業区域に関する交通を考える上では、本市の隣接市を含めた広域的な交通ネットワークと、それらを踏まえた深沢地域のまちづくりにおける交通の整備の視点が大切です。</li> <li>今後、本市全体の交通体系を再整理し、交通マスタープランの改定を検討します。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>基本構想（素案） P. 5-11</li> </ul>

## 3. 鎌倉市深沢地区まちづくり方針実現化検討委員会防災部会 中間報告

区分	内容	対応方針	
1. 深沢地域整備事業区域の災害想定	深沢地域整備事業区域における災害について、津波、洪水浸水、液状化、土砂災害、風雪害を対象に、神奈川県及び鎌倉市が公表しているハザードマップ、鎌倉市が実施した地質調査の結果等を用いて、災害想定を整理しました。また、併せて、事業区域周辺の緊急輸送道路ネットワークについても整理しました。	<ul style="list-style-type: none"> <li>現在地及び深沢地域整備事業用地（行政施設用地）において想定される自然災害を「①地盤」、「②土砂災害」、「③津波による浸水」、「④洪水による浸水」、「⑤内水氾濫による浸水」の5つの視点から示します。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>基本構想（素案） P. 2-3 ～ P. 2-14</li> </ul>
4. 防災拠点としての機能強化について (1) 本庁舎、その他の行政街区 (公園・グラウンド含む)	本庁舎は、鎌倉市が大規模災害に襲われた際に外部からの支援を効率的に受け入れて災害対応できるように、高い受援力を有した施設とすべきです。行政の業務を停止させないよう、避難者を適切に避難所等に誘導する一方で、被災後に駆けつけてくれる政府や他の自治体からの職員、自衛隊や警察・消防などの隊員、ボランティアなどの支援者の活動空間、その活動を支援するロジスティック（自衛隊やボランティアを除く、他からの行政職員の寝泊まりする空間の整備、食事の準備施設など）を整備する必要があります。この実現に際しては、平時には市民向けのスペースや執務室として利用でき、災害時はセキュリティを確保した上で、上記の目的に活用できる柔軟な空間設計が必要です。さらに、報道用の空間なども、多角的な検討に基づいて計画の段階から組み込んでおく必要があります。	<ul style="list-style-type: none"> <li>防災拠点機能は、災害対策本部や防災倉庫のほか、復興を支援するボランティアの活動スペースや救援物資の受入れスペース等の受援機能も想定されますが、コンパクトで効率的な本庁舎を実現するため、受援機能のスペースを単独で設けるのではなく、リースペース等の他の機能の空間を活用しながら確保することを検討します。</li> <li>セキュリティを確保した上で、災害時に受援力を発揮できるスペースに転用可能な柔軟な空間設計と支援活動を支える仕組み・スペースの整備（リースペース等を活用した復興支援ボランティア、救援物資受入れスペースの確保など）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>基本構想（素案） P. 3-10</li> <li>基本構想（素案） P. 3-11</li> </ul>
	業務継続という面からは、敷地は少し狭くなりますが、免震構造の可能性も考慮すべきです。	<ul style="list-style-type: none"> <li>災害時の業務継続に対する有効な耐震性能（免震構造等）や様々な災害に対する安全性の確保</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>基本構想（素案） P. 3-11</li> </ul>
(2) 事業区域全域	行政施設用地に隣接するグラウンド・公園のオープンスペースや民間の空間を有効利用するように考えていく必要があります。	<ul style="list-style-type: none"> <li>新たな本庁舎が市民の生命を守る前線基地となるよう、市民の安全性や早急な対応に必要な機能を確保し、消防本部やグラウンド等との連携が可能な受援力を持った強靱な本庁舎とします。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>基本構想（素案） P. 3-6</li> </ul>