

番号	質問・意見の内容	市の回答
1	<p>今後の説明資料には、事業計画（支出、収入）を明記してください。 例えば、工事の一時費用、メンテナンス費用、事業誘致による税収の増加、住宅に入る人の住民税の増加、初期投資が赤字の場合は、何年で赤字が解消するか等についてです。</p>	<p>今回の説明会は、都市計画法第16条に基づき、都市計画の素案について説明し、住民意見の反映に努めるために行ったものであるため、深沢地域整備事業に係る説明は、都市計画の素案をご理解いただくために必要であるまちの将来像や、土地利用等の事業の概要に焦点を当てて行ったものです。 深沢地域整備事業にかかる費用を含めた全体の費用のうち、現時点で明らかに説明できるものは次のとおりです。 新駅の設置費は全体で約150億円となり、そのうち鎌倉市の負担は約41億円となりますが、約37億円は土地区画整理事業の保留地処分金から費用を負担するため、市の実質的な負担は約4億円と想定しています。 土地区画整理事業の事業費は約168億円かかりますが、国からの補助金を約35億円、保留地処分金を約97億円見込んでいることから、市負担は約36億円と想定しています。 深沢地区と村岡地区をつなぐ橋の事業費は約15億円かかりますが、国からの補助金を約8億円見込んでおり、市負担は約7億円と想定しています。 以上から、深沢地域整備事業にかかる市負担額は総計約47億円と想定しています。 この47億円は単年度で負担するわけではなく、長期的に各年度で負担するため十分負担可能であると考えています。 また、深沢のまちづくりが完成すると年間約16億円の税収が増加すると見込んでいます。</p>
2	<p>浸水のかさ上げの説明にしても県の基準を考慮して決めたなどは根拠があいまいで説明になっていません。 今想定しているかさ上げの基準では、○億円、更にかさ上げすると△億円で赤字になるなど、明確な説明が必要です。 また、更にかさ上げするには、橋の費用をまわすなどの代替案も協議できるはずですが。</p>	<p>神奈川県が公表している「洪水浸水想定区域」の想定最大規模である年超過確率1000分の1の降雨(24時間当たり632mm)に対して浸水しない造成計画とした場合、今の道路の高さに対して地盤高が高くなり、過剰な整備費を要するほか、生活上の利便性、景観に悪影響を及ぼすことが懸念されるため、現実的な整備計画ではないと考えています。年超過確率1000分の1の規模の降雨量については、そのような降雨が想定されることを予め周知し、避難訓練等のソフト対策を行うとともに、被災した場合においても速やかな復旧を見込むことができるようなまちづくりを目指したいと考えています。 以上のことから、深沢地域整備事業の土地区画整理事業における造成の考え方は、「洪水浸水想定区域」の計画規模である年超過確率100分の1の降雨(24時間当たり302mm)を一つの基準としており、この降雨量に対し、浸水が発生しない地盤高を確保する計画としたものであり、かさ上げに要する費用を基準としたものではありません。</p>
3	<p>事業を変更、停止、中止する行政手続きを教えてください。</p>	<p>深沢地区の新しいまちづくりは、第3次鎌倉市総合計画第4期基本計画や、深沢地域の新しいまちづくり基本計画などに沿った事業です。また、本市全域の持続可能な都市経営を支える、未来への先行投資であると考えており、着実に進めていきたいと考えています。市としてこの計画を大幅に変更したり、停止、中止することは考えていませんが、実際に事業を進めていく中では、必要な予算について、市議会の審議を経る必要があります。</p>
4	<p>今回の説明は深沢地域整備事業としての全体説明と認識しています。 誘致される本庁舎の説明を個別にお願いします。</p>	<p>今回の説明会は、都市計画法第16条に基づき、都市計画の素案について説明し、住民意見の反映に努めるために行ったものであるため、深沢地域整備事業に係る説明は、都市計画の素案をご理解いただくために必要であるまちの将来像や、土地利用等の事業の概要に焦点を当てて行ったものです。 深沢地区の新しいまちづくりは、市役所本庁舎移転のために行うものではなく、まちづくりの事業目的と市役所本庁舎移転の是非につきましては、これまでも別々に検討を進めてまいりました。このことを市民等に対して正確にお知らせできるよう努めるとともに、市役所本庁舎の整備につきましては、別途周知を図ってまいります。</p>

5	<p>村岡新駅の南口からは、バスやタクシー、駅への送り迎えの乗用車、自転車等、現在存在しない新規のトラフィックが発生すると思われるが、現状でも腰越大船線/大船西鎌倉線/藤沢鎌倉線など深沢・手広地域の周辺道路は混みあっています。鎌倉市全体として見た場合の問題として、この地域の交通渋滞を解消する事が重要な課題になっている認識です。少なくとも事業内容を検討するにあたっては、既存の問題に拍車をかけない施策となるように計画する事は基本だと考えます。</p> <p>新規の橋を挟んで720mばかり幅(車線数はそのまま)、および他の計画で深沢地域の北側に2本の道路をわたすことは地域の内部での改善に過ぎず、多くを占める通過トラフィックへの対応にはならず、更にこの計画案は村岡新駅要因のトラフィックが加わることで事態が悪化する方向にしか働かないと考えます。</p> <p>どのようにして、この問題を回避できるのかについて「別途にビジョンを示し、それについての市民の支持を得てから」、その後この案について検討を進めてください。</p>	<p>深沢地域整備事業に係る将来の自動車交通量については、深沢地域整備事業だけでなく隣接する藤沢市村岡地区から新たに発生する交通量も見込んで推計しています。この推計結果を踏まえ、想定される交通の影響については、交通管理者である神奈川県警察本部と協議し、確認、了解をいただいています。</p> <p>一方で、この地域の交通課題の改善に向けては、深沢地域の新しいまちづくり基本計画で柏尾川沿いの県道とモノレール下の市道との間をつなぐ「ラダー状道路」の整備が重要であると考え方を示しており、土地区画整理事業において梶原川沿いの道路幅を予定しているほか、三菱電機鎌倉製作所南側沿いの道路の整備に向けた、具体的な検討にも着手しています。</p> <p>また、鎌倉市都市マスタープランで安全で快適な道路・交通ネットワークを形成することを方針に掲げており、新駅設置を伴う広域のまちづくりを行う中では、この地域のバス網を基軸とした二次交通の再編などが必須であると考えているため、交通事業者と連携して公共交通の利便性向上に努めることにより、地域の交通負荷を軽減する施策にも取り組んでいきたいと考えてます。</p>
6	<p>土地利用計画にあたっては、内部に計画しようとする住居、商用施設等へ向かう交通トラフィックが周辺の交通環境を悪化させないかどうかを必ずセットで評価し、市民への提示と、それに対する評価を受けてから計画を進めるようお願いします。</p>	<p>深沢地域整備事業に係る将来の自動車交通量については、深沢地域整備事業だけでなく隣接する藤沢市村岡地区から新たに発生する交通量を見込んで推計しています。この推計結果を踏まえ、想定される交通の影響については、交通管理者である神奈川県警察本部と協議し、確認、了解をいただいています。</p>
7	<p>説明会での質疑回答中、周辺地域に対するマイナス影響についての質問に対して「他地域への共存共栄を目指しているので大丈夫」という趣旨の回答をされていましたが、そういった事を実現するための具体的施策(もはやマジック)について資料中でも、説明会でも全く触れられていません。そういった内容がセットで語られなければ、計画の説明として全く成り立っていないと考えます。</p> <p>策があるのであれば、一緒に提示をお願いいたします。一緒に提示されて、はじめて深沢地域整備事業計画の評価が可能になります。</p>	<p>説明会の場では、「深沢の新しいまちと近隣の商業は共存共栄を考えています。深沢中央商店会はもちろんのこと、近隣の商業と新しいまちが共存共栄できる方策を商店街の皆さまと検討していきたいと考えています。」という旨の回答をさせていただきました。</p> <p>地元商店会の方々とはこれまでも深沢地域整備事業を始めとした意見交換を行っていますが、引き続き、近隣の商店会等の活性化に向けた具体的な施策の検討に向け、定期的に新たな商業施設との連携・共生について、対話を続けていきます。</p>
8	<p>説明会でも質問が出ましたが、本事業と計画におけるデメリットについて記載をお願いします。</p> <p>例えば、深沢地区への盛土による嵩上は、治水の観点として完全なデメリットである。河川管理の基準である年超過確率1/100の降雨には当該地が浸水しなくなるから問題がなく、記載しなかったというのは、当該地に絞って極めて矮小化した影響評価※であるし、その他にもいくらかでも考えられる尺度・事柄があるにもかかわらず、資料や説明内容には一切のデメリットについて触れないというのはありえません。</p> <p>※盛土によって浸水を防ぐという事は、本来そこへ流れ込むはずの水が周辺にまわるという事です。また、深沢地区へ予定されている21万立米という盛土量は、治水のために上流に作られている遊水地の貯水容量に匹敵します。下流となる藤沢市の住民への説明がゼロな点も鎌倉市民としては心配です。</p>	<p>今回の説明会は、都市計画法第16条に基づき、都市計画の素案について説明し、住民意見の反映に努めるために行ったものであるため、深沢地域整備事業に係る説明は、都市計画の素案をご理解いただくために必要であるまちの将来像や、土地利用等の事業の概要に焦点を当てて行ったものです。</p> <p>浸水想定につきましては、別途周知を凶ってまいります。</p>

9	<p>説明会において用いられた数値は、気候温暖化による激甚化・高頻度化が考慮された値ですか。</p>	<p>ご指摘いただいた数値は、浸水想定に用いた年超過確率の降雨量のことと推察しますが、この数値は平成30年に神奈川県が公表している「洪水浸水想定区域」における、想定最大規模の降雨量(24時間当たり632mm)及び計画規模の降雨量(24時間当たり302mm)です。</p> <p>防災の専門家で組織した鎌倉市深沢地区まちづくり方針実現化検討委員会の防災部会からの報告書において、計画規模である年超過確率100分の1の量を超える降雨に対しては、想定される浸水を十分に周知した上でソフト対策を図ることが重要である旨の見解を得ています。</p> <p>また、令和元年の台風19号により、関東地方を含む各地に被害が発生した後に、同部会の部会長に改めて意見聴取を行ったところ、同台風の被害状況など、降雨災害が激甚化している傾向を踏まえたとしても、計画規模を超える降雨に対する基本的な考え方が変わるものではないことを確認しています。</p>
10	<p>説明会において話が出ていた、柏尾川が指定されている特定都市河川ですが、全国で見たときに幾つの河川が指定されているものなのでしょうか。</p>	<p>国土交通省のデータ(2016年)では、国内における神奈川県外の特定都市河川は、巴川(静岡)、新川(愛知)、境川(愛知)、寝屋川(大阪)、猿渡川(愛知)の5つの河川が指定されています。</p> <p>神奈川県内では、一級河川鶴見川、二級河川境川及び引地川の3つの河川が特定都市河川に指定されています。なお、柏尾川は境川水系となります。</p>
11	<p>洪水ハザードマップの情報によると、深沢の開発地域はほぼそのまま浸水域になっていますが、説明会では「レッドゾーンと言われる地域ではないから問題ない」という旨の説明をしていましたが、レッドゾーン/イエローゾーンといった地域に対するガイドライン等の基準は、主に既にその地域が宅地等に利用されている等の場合に適用する内容が示されているものと理解しています。</p> <p>新たにまちを作るという施策が適切かどうかは、全く別問題です。</p> <p>例えば、既にそこに住んでいる場合に、すべからくそこから退去するべきとまではいえない場所に対し、そういった場所に新たにまちをつくる事について適切かは別の考えが必要です。専門家と言われている方の意見は意見として、それを良しとするかどうかは市民が判断するべきです。そもそも市民は、そこに何を作って欲しいかを定める権利があります。</p>	<p>計画規模である年超過確率100分の1の降雨量で浸水しないような盛土の造成計画を検討しており、新しいまちづくりを計画している区域が居住に適さないほどに洪水リスクが高いということはありません。</p> <p>想定最大規模である年超過確率1000分の1の降雨量の場合は、地区の一部で浸水があります。しかしながら、この年超過確率1000分の1の降雨量に対して浸水しない造成計画とした場合、今の道路の高さに対して地盤高が高くなり、過剰な整備費を要するほか、生活上の利便性、景観に悪影響を及ぼすことが懸念されるため、現実的な整備計画ではないと考えています。</p> <p>年超過確率1000分の1の規模の降雨量については、そのような降雨が想定されることを予め周知し、避難訓練等のソフト対策を行うとともに、被災した場合においても速やかな復旧を見込むことができるようなまちづくりを目指したいと考えています。</p> <p>なお、平成29年12月に実施した鎌倉市公的不動産利活用推進方針(素案)に対するパブリックコメント、令和元年7月～8月に実施した第3次鎌倉市総合計画第4期基本計画(素案)に対するパブリックコメント、令和元年11月～12月に実施した「深沢地域整備事業の土地利用計画(素案)」に対するパブリックコメント等により、深沢地域整備事業や用地の活用に対する市民の皆さまのご意見をお寄せいただくなどの機会を設けてきております。今後も、令和4年度の深沢地区まちづくりガイドラインの策定時などにはパブリックコメントを予定しており、市民の皆さまの意見を伺いながら事業を進めていきたいと考えております。</p>
12	<p>「深沢地域の開発」と「市役所移転」が往々にして混同されるので、明確に切り分ける必要があります。</p> <p>発言者の中でも「声の大きい人たち」の論点は「市役所移転反対」が先に立っている印象でしたが、「市役所移転に反対だから、深沢地域開発も反対」というのでは議論は進みません。</p> <p>「深沢地域開発＋市役所移転」のPros & Cons(長所と短所)、「深沢地域開発 without 市役所移転」のPros & Consをつまびらかにした上で、市としてのお勧めプランを(1つではなく「松竹梅」で)示すべきかと思えます。</p> <p>「深沢地域開発の話がなかったと仮定した場合、他にどのような選択肢があるのか」を、「命懸けで」検討する必要があります。「予定調和」の結論ではだめだという意味で、「命がけで」と書きました。本日の説明では、津波対策が「深沢移転ありき」になっているような印象でしたが、本当にそうでしょうか。</p> <p>これもPros & Consをつまびらかにした上で、市としてのお勧めプランを(松竹梅で)示すべきかと思えます。</p>	<p>今回の説明会は、都市計画法第16条に基づき、都市計画の素案について説明し、住民意見の反映に努めるために行ったものであるため、深沢地域整備事業に係る説明は、都市計画の素案をご理解いただくために必要であるまちの将来像や、土地利用等の事業の概要に焦点を当てて行ったものです。</p> <p>深沢地区の新しいまちづくりは、市役所本庁舎移転のために行うものではなく、まちづくりの事業目的と市役所本庁舎移転の是非につきましては、これまで別々に検討を進めてまいりました。このことを市民等に対して正確にお知らせできるよう努めてまいります。</p> <p>また、ご提案いただいた「深沢地域の開発」と「市役所移転」に関する今後の説明方針については、いただいたご意見を踏まえて検討してまいります。</p>

13	<p>新駅設置は、3 県市の行政が合意したとのことですが、決定事項ではないとの理解でよろしいでしょうか。</p> <p>決定事項でないとしたら、本日の話しは「新駅設置は決定事項ではない」ことを明確にすべきだったと思いますが、そうではありませんでした。どのようにお考えですか。</p>	<p>本市では、平成27年9月に策定した鎌倉市都市マスタープランにおいて、東海道本線の新駅構想を視野に入れながら、深沢地区を鎌倉の新しい拠点として整備を図ることを定めています。</p> <p>加えて、新駅設置については、令和3年2月8日に、神奈川県、藤沢市、鎌倉市及びJR東日本で合意し、覚書を締結しており、新駅を設置する市の方針は決定しています。なお、実際に事業を進めていく中では、必要な予算について、市議会の審議を経る必要があります。</p>
14	<p>本日の説明は新駅設置が前提で話されていましたが、都市計画の決定（令和4年3月予定と記載が有りましたが）は、新駅設置が、議会で承認を受けることが前提ということではよろしいでしょうか。</p> <p>新駅設置ができなくても深沢地域整備の都市計画が決定されることはあるのでしょうか。市民への説明と異なってしまいますが、その場合は、いかがお考えですか。</p>	<p>新駅設置は、神奈川県、藤沢市、鎌倉市及びJR東日本で合意しており、新駅を設置する市の方針は決定しています。そのため、今回説明した都市計画決定・変更の案件は新駅設置を前提に進めています。</p>
15	<p>深沢地域整備という市民の多くが新市庁舎と絡めて考えるとと思いますが、今回の説明会では、関連のお話はありませんでした。</p> <p>深沢地域整備や新駅設置とは何らの関連はなく、単独で話が進んでいると云うことでしょうか。言い換えると、新駅設置がなくても、また深沢地域整備がなくても、新市庁舎の計画は進むということでしょうか。</p>	<p>今回の説明会は、都市計画法第16条に基づき、都市計画の素案について説明し、住民意見の反映に努めるために行ったものであるため、深沢地域整備事業に係る説明は、都市計画の素案をご理解いただくために必要であるまちの将来像や、土地利用等の事業の概要に焦点を当てて行ったものです。</p> <p>また、深沢地区の新しいまちづくりは、市役所本庁舎移転のために行うものではなく、まちづくりの事業目的と市役所本庁舎移転の是非につきましては、これまでも別々に検討を進めてまいりました。このことを市民等に対して正確にお知らせできるよう努めるとともに、市役所本庁舎の移転につきましては、別途周知を図ってまいります。</p>
16	<p>深沢地域整備、新市庁舎、新駅設置は一体となって計画、進行されるべきと考えますが、バラバラなのは（少なくとも今回は新市庁舎の話はなかった）どのような理由からですか。</p>	<p>今回の説明会は、都市計画法第16条に基づき、都市計画の素案について説明し、住民意見の反映に努めるために行ったものであるため、深沢地域整備事業に係る説明は、都市計画の素案をご理解いただくために必要であるまちの将来像や、土地利用等の事業の概要に焦点を当てて行ったものです。</p> <p>また、深沢地区の新しいまちづくりは、市役所本庁舎移転のために行うものではなく、まちづくりの事業目的と市役所本庁舎移転の是非につきましては、これまでも別々に検討を進めてまいりました。このことを市民等に対して正確にお知らせできるよう努めるとともに、市役所本庁舎の移転につきましては、別途周知を図ってまいります。</p>
17	<p>防災のハザードの基準に市が言っている年超過確率100分の1は「河川管理・整備の目標」であって、「都市計画の検討の基準」ではありません。</p> <p>河川整備では100分の1まで整備する。そこまで(100分の1まで)は河川整備で凌げるとして、それを超えてくるハザードに対しても、どう対応するかは気候変動を見据えて、都市計画として検討しなくてはならないと考えます。</p> <p>超えたハザードの対応方法が「全て避難の啓発・情報提供」だと説明があったが、それでは、結局、「都市計画では何もしない」と言っていることになります。</p> <p>説明会で市民にきちんと真摯に、資料でも、ハザードの状況を説明する必要があります。</p>	<p>深沢地域整備事業用地は、防災の専門家で組織した鎌倉市深沢地区まちづくり方針実現化検討委員会の防災部会において「市内の他の地域との比較において、地震、津波、洪水、土砂災害など想定できる災害因子を複合的に考慮した場合、災害リスクが非常に小さい地域」であり、「今後新たに基盤整備と施設整備を行う地域であるため、減災や被災後の早期復旧、受援力の強化等を目指したまちづくりが可能である」との見解を得ています。また、令和元年の台風19号により、関東地方を含む各地に被害が発生した後に、同部会の部会長に改めて意見聴取を行ったところ、同台風の被害状況など、降雨災害が激甚化している傾向を踏まえたとしても、計画規模を超える降雨に対する基本的な考え方が変わるものではないということを確認しています。</p> <p>地区全体を年超過確率1000分の1の規模の降雨に対応できる地盤高とした場合、今の道路の高さに対して地盤高が高くなり、過剰な整備費を要するほか、生活上の利便性、景観に悪影響を及ぼすことが懸念されるため、現実的な整備計画ではないと考えています。このため、年超過確率100分の1の計画規模の降雨を一つの基準として造成計画をしています。</p> <p>なお、今回の説明会は、都市計画法第16条に基づき、都市計画の素案について説明し、住民意見の反映に努めるために行ったものであるため、深沢地域整備事業に係る説明は、都市計画の素案をご理解いただくために必要であるまちの将来像や、土地利用等の事業の概要に焦点を当てて行ったものです。</p>

18	<p>「深沢事業用地はどこと比べても特に防災上危険だということはない」と、市は説明会で、市民に説明していますが、「深沢事業用地は、ハザードマップでは浸水の危険が指摘されている場所」です。 他の場所と比べて特に危険ではないという主張は「あくまでも主観」で科学的ではなく間違っています。</p>	<p>説明会における質疑応答の際、「深沢地区が他の地域に比べて洪水へのリスクが高いということはありません」と回答しました。 深沢地域整備事業用地は、防災の専門家で組織した鎌倉市深沢地区まちづくり方針実現化検討委員会の防災部会において「市内の他の地域との比較において、地震、津波、洪水、土砂災害など想定できる災害因子を複合的に考慮した場合、災害リスクが非常に小さい地域」であり、「今後新たに基盤整備と施設整備を行う地域であるため、減災や被災後の早期復旧、受援力の強化等を目指したまちづくりが可能である」との見解を得ています。 年超過確率1000分の1規模の降雨に対応する整備計画は、過剰な整備費がかかること、また生活上の利便性や景観への悪影響を及ぼす懸念があり、現実的ではないと市は考えています。年超過確率1000分の1の規模の降雨量については、そのような降雨が想定されることを予め周知し、避難訓練等のソフト対策を行うとともに、被災した場合においても速やかな復旧を見込むことができるようなまちづくりを目指したいと考えています。 浸水への対策に唯一無二の正解はなく、バランス感覚が大事であると市では考えており、計画規模である年超過確率100分の1の降雨を一つの基準とした造成計画が必要十分な対策であると市は考えています。</p>
19	<p>市の説明として、説明資料で、リスクをきちんと公開しないで、メリットだけを説明するのはまちがっています。 防災。収支見込みなどのリスクとメリットをきちんと説明しなければ、主権者である市民に誠実とは言えません。</p>	<p>今回の説明会は、都市計画法第16条に基づき、都市計画の素案について説明し、住民意見の反映に努めるために行ったものであるため、深沢地域整備事業に係る説明は、都市計画の素案をご理解いただくために必要であるまちの将来像や、土地利用等の事業の概要に焦点を当てて行ったものです。 このため、今回の説明会では、防災や浸水被害、事業費等について詳細な説明は行いませんでしたが、今年の3月から地域の自治町内会連合会の役員会で深沢地域整備事業についてご説明をする機会をいただき、周知に努めております。 今後も事業の周知を図り、できるだけ正しい理解をもって不安を和らげていただけたらと思っています。</p>
20	<p>地球温暖化によりますます、大雨や強風、大型台風の予想がされている状況において、深沢地域は河川氾濫低地に属し、どのように計画を進めていくのですか。 市役所移転先として、きちんと調査する必要があるのではないのでしょうか。</p>	<p>深沢地域整備事業の土地区画整理事業における造成の考え方は、神奈川県が公表している「洪水浸水想定区域」の計画規模である年超過確率100分の1の降雨を一つの基準としており、24時間当たり302mmの降雨に対し、浸水が発生しない地盤高を確保する計画としています。一方、想定最大規模である年超過確率1000分の1の降雨(24時間当たり632mm)に対して浸水しない造成計画とした場合、今の道路の高さに対して地盤高が高くなり、過剰な整備費を要するほか、生活上の利便性、景観に悪影響を及ぼすことが懸念されるため、現実的な整備計画ではないと考えています。年超過確率1000分の1の規模の降雨量については、そのような降雨が想定されることを予め周知し、避難訓練等のソフト対策を行うとともに、被災した場合においても速やかな復旧を見込むことができるようなまちづくりを目指したいと考えています。 また、深沢地区の新しいまちづくりは、市役所本庁舎移転のために行うものではなく、まちづくりの事業目的と市役所本庁舎移転の是非につきましては、これまでも別々に検討を進めてまいりました。このことを市民等に対して正確にお知らせできるよう努めるとともに、市役所本庁舎の移転につきましては、別途周知を図ってまいります。</p>
21	<p>高齢化、少子化に向けて、市役所の業務システムを見直すのが先であり、各地域の支所に職員を分散させ、防災にも備えた地域密着型にする必要があり、職員は市民へ出向いていく必要があるのではないのでしょうか。 そうすれば、新庁舎は必要ありません。ただ机に座っていて、書類チェックだけの業務は、パソコン→市民、オンライン化すれば、解決可能です。</p>	<p>市庁舎のあるべき姿や市職員の働き方、行政サービスのオンライン化等につきましては、庁舎整備の検討における検討課題のひとつとしています。</p>

22	<p>この計画に対する工程の中で、市議会に対する対応についての説明をお願いします。市議会に対する提案、折衝、予算認可等に関する工程と現状の報告を説明をお願いします。</p>	<p>深沢地区の新しいまちづくりは、市議会の議決を得た第3次鎌倉市総合計画第4期基本計画や、深沢地域の新しいまちづくり基本計画などに沿った事業です。また、本市全域の持続可能な都市経営を支える、未来への先行投資であると考えており、着実に進めていきたいと考えています。</p> <p>これまでも深沢地域整備事業に関する進捗や、新駅の設置に向けた合意等、市議会への報告は都度実施してきております。今後予定される土地区画整理事業における都市計画決定や事業計画認可、深沢地区まちづくりガイドラインの作成状況などについても、事業の進捗に応じ、都度市議会への報告を行ってまいります。</p> <p>なお、地方自治体の予算編成は単年度予算を原則としていますので、一部例外的に措置される複数年度にまたがる予算を除けば、深沢地域整備事業に係る予算措置につきましても、年度毎に市議会の議決を得る必要があります。</p>
23	<p>深沢のまちづくり計画ではJR駅をメインに考えているようですが、モノレールとの連携も大事にしていきたい。モノレール駅の拡充を視野に置いて検討して頂けたらよいのではないのでしょうか。</p>	<p>湘南深沢駅は、鎌倉市の移動円滑化基本構想においてバリアフリーの整備対象駅に位置付けられているため、今後、バリアフリー対応の、上下線のホームが両脇に設置された駅に改修、拡充される予定です。</p>
24	<p>説明会でもお話されていた方がいましたが、計画地の周囲にバッファゾーン（緑化帯）等の整備が必要なのではないかと感じました。</p>	<p>説明会でもご質問をいただいた既存の集落への自動車の通過交通に対するご意見と推察します。</p> <p>交差点の道路形状の工夫なども含め、既存住宅や細い道路に通過交通がなるべく入らないような仕組みを作りたいと考えています。また、湘南町屋駅のセブンイレブンの辺りから三菱電機鎌倉製作所南側沿いに柏尾川沿いの県道に抜ける道路も計画しており、既存住宅地への車両の流入を抑えていきたいと考えています。</p>
25	<p>増加する車が計画地に影響が少なくなるようにするために、南側に駐車場を集中して配置する計画にすればよいのではないのでしょうか。</p>	<p>深沢地区は歩きやすいウォークアブルなまちを目指しており、地区の中央部に交通が集中しないよう、駐車場を地区外周部に集約することについても検討しています。</p>
26	<p>南側に駐車場を集中させるために、川を管渠化する必要があるのではないのでしょうか。</p>	<p>地区南側の梶原川については、暗渠化することで12m道路に拡幅し、両側に歩道を整備する計画です。</p>
27	<p>今回のまちづくりに関連して市が新たに人員を雇用する計画はないのでしょうか。</p>	<p>深沢地域整備事業を所掌する部署の職員配置につきましては、市全体の人事施策、定数管理の一環として検討してまいります。現時点において、深沢地域整備事業に特化した新規雇用を行う計画はありません。</p>
28	<p>1 本庁舎・消防本部・体育館 2 区画整理事業・橋 3 新駅の設置 それぞれの事業費が教えてください。</p>	<p>1 について、総事業費としましては、本庁舎に約170億円、消防本部に約18億円、体育館、グラウンド及びプールに約65億円を想定しています。今後、補助金等特定財源の確保や事業手法の検討を行い、負担軽減に努めてまいります。</p> <p>2 について、土地区画整理事業の事業費は約168億円かかりますが、国から補助金を約35億円、保留地処分金を約97億円を見込んでいることから、市負担は約36億円と想定しています。</p> <p>深沢地区と村岡地区をつなぐ橋の事業費は約15億円かかりますが、国からの補助金を約8億円見込んでおり、市負担は約7億円と想定しています。</p> <p>3 について、新駅の設置費は全体で約150億円となり、そのうち鎌倉市の負担は約41億円となりますが、約37億円は土地区画整理事業の保留地処分金から負担するため、市の実質的な負担は約4億円と想定しています。</p>
29	<p>コロナの影響で税収が落ちる。行政サービスを思い切ってやめて、事業費の支払いにするのであれば可能と考えるが、相当な反発は想定される。となると、どうやって行政サービスを維持しながら、事業を進めていくのでしょうか。 鎌倉市の財政規模で、これらの事業費を支出することができるのか。どのような財源をなんの支出に充てるのかそういったことを説明してほしいです。</p>	<p>深沢地区の新しいまちづくりは、第3次鎌倉市総合計画第4期基本計画や、深沢地域の新しいまちづくり基本計画などに沿った事業です。また、本市全域の持続可能な都市経営を支える、未来への先行投資であると考えており、着実に進めていきたいと考えています。</p> <p>土地区画整理事業の保留地処分金を事業費に充てることで、まちづくりに関する市の実質的な負担額は約47億円となります。なお、複数年にわたって支出するため、一度に全ての費用を負担するものではありません。</p> <p>さらに国庫補助などの特定財源の確保を図り、可能な限り市の負担額を削減できるよう努めてまいります。</p>